

**Adaptive reuse
of an abandoned warehouse
in Trikala railway station
into a co working space**



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΩΝ ΤΕΧΝΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ
ΤΜΗΜΑ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ

ΦΟΙΤΗΤΗΣ - ΣΥΓΓΡΑΦΕΑΣ
Μπελός Μιχαήλ

ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
«Προσαρμοστική επανάχρηση παλαιάς αποθήκης του σιδηροδρομικού σταθμού Τρικάλων σε συνεργατικό χώρο εργασίας»

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ
Δρ. Τούση Ευγενία

2024

Δρ. Τούση Ευγενία

Δρ. Μιχαλοπούλου Κατερίνα

Δρ. Λουκία Μάρθα

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος Μπελός Μιχαήλ, του Δημητρίου, με αριθμό μητρώου 18675082 φοιτητής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, της Σχολής Εφαρμοσμένων Τεχνών και Πολιτισμού του Τμήματος ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ, δηλώνω υπεύθυνα ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της πτυχιακής/διπλωματικής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδικτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Ο ΔΗΛΩΝ



Μπελός Μιχαήλ
25/9/2024

Περίληψη

Αντικείμενο μελέτης της παρούσας πτυχιακής εργασίας, αποτελεί η επανάχρηση μιας αποθήκης του σιδηροδρόμου Θεσσαλίας η οποία βρίσκεται στην πόλη των Τρικάλων. Το έτος κατασκευής της χρονολογείται γύρω στο 1886 και η πρόταση αναφέρεται και σε μια μετέπειτα προσθήκη. Στα πλαίσια της εργασίας και προκειμένου να πραγματοποιηθεί μια ολιστική προσέγγιση γύρω από το ζήτημα της προσαρμοστικής επανάχρησης πραγματοποιείται μια θεωρητική διερεύνηση, βασικών εννοιών και ιστορικών εξελίξεων. Αρχικά ξεκινώντας από την κλίμακα της πόλης πραγματοποιείται μια σύντομη αναφορά στο μοντέλο της συμπαγούς πόλης και των brownfield – railfield τα οποία είναι άμεσα συνδεδεμένα με την αξία της επανάχρησης. Στην συνέχεια μέσω της διεθνούς βιβλιογραφικής αναφοράς και με τη χρήση μελέτης περιπτώσεων γίνεται μια ανασκόπηση του τρόπου επέμβασης σε υφιστάμενα κελύφη. Η μελέτη συνεχίζεται με την ανάλυση της ιστορικής σημασίας του σιδηροδρομικού δικτύου και την ανάλυση της περιοχής, η οποία μας παραπέμπει στη πρόταση για τη στέγαση ενός χώρου συνεργατικής εργασίας στο κτίριο αναφοράς. Η θεωρητική ανάλυση ολοκληρώνεται με την μελέτη περιπτώσεων αντίστοιχων χώρων συνεργατικής εργασίας από όπου ξεκινάει το «ταξίδι» της σχεδιαστικής πρότασης. Αφού πραγματοποιείται μια διεξοδική αποτύπωση του κτιρίου, ακολουθεί η πρόταση, η οποία αφορά κυρίως την εσωτερική αναδιαμόρφωση του κτιρίου και την εξωτερική αποκατάσταση του, από το εμφανές πέρασμα του χρόνου και της εγκατάλειψης.

Λέξεις κλειδιά:

Εγκατάλειψη – χώρος – μνήμη – προσαρμοστική επανάχρηση – brownfield-railfield – σιδηροδρομικό δίκτυο – πολιτιστική κληρονομιά – βιομηχανική κληρονομιά – χώρος συνεργατικής εργασίας

Abstract

The object of study of the present thesis is the reuse of a warehouse of the railway of Thessaly, which is located in the city of Trikala. Its construction dates back to 1886 and the proposal also refers to a later addition. In the context of this thesis and in order to adopt a holistic approach around the issue of adaptive reuse, a theoretical investigation of basic concepts and historical developments is conducted. Initially, starting from the scale of the city, a brief reference is made to the model of the compact city and brownfields - railfields which are directly connected to the value of reuse. Subsequently, through references to international literature and the use of case studies, a review is conducted on how to intervene in existing structures. The study continues with an analysis of the historical significance of the railway network and an analysis of the area, which leads to the proposal for housing of a co-working space in the reference building. The theoretical analysis concludes with case studies of corresponding co-working space, from which the 'journey' of the design proposal begins. After a thorough survey of the building was carried out, the design proposal followed, which primarily concerns the internal re-configuration of the building and its external restoration, addressing the evident passage of time and the effects of abandonment.

Key Words:

Abandonment – space – remembrance – adaptive reuse – brownfield-railfield – railway network – cultural heritage – industrial heritage – co-working space

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΟΙΕΣ

A

Συμπαγής πόλη
Brownfield - Railfield
Προσαρμοστική επανάχρηση
Πολιτιστική κληρονομιά
Βιομηχανική κληρονομιά
Μελέτη περιπτώσεων

ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΕΑΣ ΧΡΗΣΗΣ

B

Χώρος εργασίας- χώρος γραφείων
Συνεργατικός χώρος εργασίας - co
working space
Μελέτη περιπτώσεων

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ & ΚΤΙΡΙΟΥ ΜΕΛΕΤΗΣ

Γ

Ιστορική αναδρομή σιδ. δικτύου
Κοινωνική σημασία του σιδ.
δικτύου Θεσσαλίας
Ανάλυση περιοχής μελέτης
Η επιχειρηματικότητα στα Τρίκαλα
Ανάλυση κτιρίων μελέτης

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ & ΟΡΙΣΜΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Δ

Ορισμός σχεδιαστικού
προβλήματος
Οργανόγραμμα λειτουργιών

ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΠΑΝΑΧΡΗΣΗΣ

E

Κεντρική ιδέα σχεδιασμού
Σχέδια πρότασης
Τρισδιάστατες απεικονίσεις
Κατασκευαστικές λεπτομέρειες
Έρευνα φύτευσης

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Εισαγωγή

Στη παρούσα εργασία εξετάζεται η επανάχρηση και αποκατάσταση κτιρίου που χρησιμοποιούνταν ως αποθήκη για τις διάφορες ανάγκες του εμπορικού σιδηρόδρομου. Στα πλαίσια της μελέτης αρχικά γίνεται μια επισκόπηση στους βασικούς ορισμούς της συμπαγούς πόλης, της επανάχρησης κτιρίων και συνόλων, του brownfield-railfield αλλά και την σημασία τους στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό και σε μια πιο βιώσιμη αρχιτεκτονική που ολοένα απαιτούν οι νέες κοινωνικό-οικονομικές συνθήκες. Επιπλέον αναλύονται οι τρόποι επέμβασης σε υφιστάμενα κελύφη, με τη χρήση μελέτης περιπτώσεων. Στην συνέχεια αναλύεται η νέα χρήση που προτείνετε για το κτίριο και με την εξέταση υλοποιημένων παραδειγμάτων, κατανοούνται πλήρως οι ανάγκες των χώρων συνεργατικής εργασίας. Η θεωρητική ανασκόπηση γύρω από το ζήτημα επανάχρησης του κτιρίου, ολοκληρώνεται με την ανάλυση της ιστορικής σημασίας του σιδηροδρομικού δικτύου και της περιοχής μελέτης, τα οποία μας οδηγούν στο να κατανοήσουμε πλήρως τη σπουδαιότητα που καταλάμβανε το κτίριο αναφοράς και μεσω της νέας χρήσης του κτιρίου να αναζωπυρώσουμε τις αξίες βασισμένες στις νέες συνθήκες. Τέλος διαρθρώνεται η σχεδιαστικής πρόταση με κύριο στοιχείο ενδιαφέροντος τη μορφολογική ανάλυση των τροχαίων υλικών αλλά και την αποκατάσταση και διατήρηση όλων των βασικών στοιχείων του κελύφους.



Συμπαγής πόλη
Brownfield - Railfield
Προσαρμοστική επανάχρηση - Adaptive reuse
Μελέτη περιπτώσεων

- Περίπτωση 1 - Επανάχρηση κτιρίου σιδηροδρομικού σταθμού
- Περίπτωση 2 - Επανάχρηση σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων
- Περίπτωση 3 - Επανάχρηση χοιροστάσιου



Συμπαγής πόλη

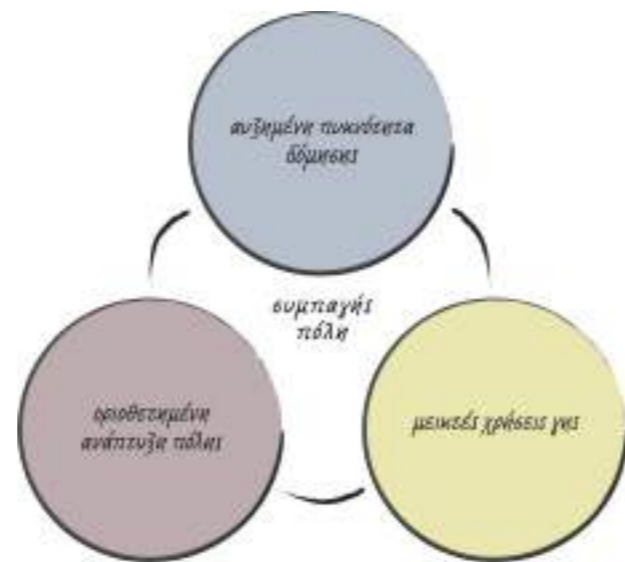
Ο πολεοδομικός όρος της συμπαγούς πόλης αποτελεί ένα μοντέλο αστικής ανάπτυξης το οποίο στοχεύει σε έναν πιο βιώσιμο τρόπο ζωής με σημαντικά κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη (Διμμελή, 2023). Χαρακτηριστικά στοιχεία που μπορούν να ορίσουν το μοντέλο της συμπαγούς πόλης είναι:

- Αυξημένη πυκνότητα δόμησης, η οποία στοχεύει στην ελαχιστοποίηση των αποστάσεων της πόλης περιορίζοντας έτσι τη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων και προωθώντας τη βιώσιμη αστική κινητικότητα είτε με τη μετακίνηση πεζών είτε με τη μετακίνηση κάνοντας χρήση ποδηλάτων ή δημόσιων συγκοινωνιών. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την εξοικονόμηση χρόνου των πολιτών, τη δημιουργία χαμηλότερου περιβαλλοντικού αποτυπώματος και τη μείωση ρύπων, βελτιστοποιώντας έτσι την ατμόσφαιρα. Επιπλέον το συγκεκριμένο στοιχείο παρουσιάζει σημαντική κοινωνική επιρροή καθώς ενισχύει την κοινωνική συνενούρηση.

- Οριοθετημένη ανάπτυξη, αναφέρεται στη πλήρη εκμετάλλευση της αστικής γης και την καθ' ύψος ανάπτυξη της, θέτοντας αυστηρά όρια διαφυλάσσοντας έτσι τη διατήρηση των ελεύθερων εκτάσεων και της αγροτικής γης γύρω από την πόλη (green belt). Η πλήρης εκμετάλλευση της αστικής γης αναφέρεται και στην επανάχρηση κτιρίων και συνόλων υπό το πρίσμα των brownfields (Τούση, 2020).

- Μεικτές χρήσεις γης, δημιουργώντας έτσι τη διάχυση του πληθυσμού στον αστικό ιστό, χωρίς αναγκάστηκα να δημιουργούνται εμπορικά κέντρα, υποστηρίζοντας έτσι και καλύτερες συνθήκες σε μικρότερες κλίμακες εντός της πόλης όπως οι «γειτονιές». Η εκμετάλλευση των Brownfield μπορεί να προσφέρει αντίστοιχα μεικτές χρήσεις γής.

Η συμπαγής πόλη δεν ορίζεται ως μια απλή σχεδιαστική πρόταση αλλά αφορά ένα ολόκληρο μοντέλο διαδικασιών που θα οδηγήσουν στην καλύτερη λειτουργία και οργάνωση της πόλης (Μπακογιάννης, 2024).



Εικόνα 1. Βασικοί παράμετροι συμπαγούς πόλης (Μπελός Μ., 2024)

Brownfields - Railfields

Ο όρος Brownfield χρησιμοποιείται στην αρχιτεκτονική και στην πολεοδομία για να περιγράψει έναν αστικό εγκαταλειμμένο χώρο η μία έκταση η οποία αποτελεί πεδίο μόλυνσης για την περιοχή, είτε λόγω της προηγούμενης βιομηχανικής χρήσης είτε λόγω της εγκατάλειψης και της φθοράς, υποβαθμίζοντας έτσι τον περιβάλλοντα χώρο. Συνηθέστερα βάση της βιβλιογραφίας (Petrikona, 2012) αναφερόμαστε σε χώρους όπως:

- Οι πρώην βιομηχανικές εκτάσεις
- Πρώην χώροι απόθεσης απορριμμάτων
- Εγκαταλελειμμένες στρατιωτικές βάσεις
- Πρώην εξορυκτικές εκτάσεις
- Τμήματα δικτύου μεταφορών όπως εγκαταλελειμμένα λιμάνια, αεροδρόμια και σιδηροδρομικούς σταθμούς
- Εγκαταλελειμμένα κτίρια όλων των χρήσεων
- Ημιτελή κτίρια

Ωστόσο υπάρχουν άλλες δύο κατηγοριοποιήσεις brownfield (Τούση, 2020). Η πρώτη τυπολογία αναφέρεται στα BRM (Brownfield Revitalization Methodology) και σχετίζεται με τον σχεδιασμό και ο κύριος διαχωρισμός γίνεται ανάμεσα σε:

- Κενά εγκαταλελειμμένα κτίρια
- Μολυσμένη δομημένη γη
- Γη και κτίρια που υπολειπόμενα και έχουν ενταχθεί σε πρόγραμμα ανάπλασης
- Γη και κτίρια όπου έχει αναγνωριστεί η ανάγκη ανάπλασης αλλά δεν συμπεριλαμβάνονται σε κάποιο πρόγραμμα αναβάθμισης.

Η δεύτερη τυπολογία αναφέρεται στα Cabernet classification και πραγματεύεται με οικονομικούς όρους και ο διαχωρισμός γίνεται ανάμεσα

- A type sites χώροι ιδανικοί για ιδιωτικές επενδύσεις
- B type sites χώροι ελάχιστους ενδιαφέροντος για καθαρά ιδιωτικές επενδύσεις (μερική παρέμβαση δημόσιου τομέα)
- C type sites χώροι μηδενικού ενδιαφέροντος για ιδιωτικές επενδύσεις (ολική εκμετάλλευση δημόσιου τομέα)

Στην παρούσα μελέτη πεδίο αναφοράς καταλαμβάνει η έννοια του Railfield που αναφέρεται σε εγκαταλελειμμένα σιδηροδρομικά δίκτυα συμπεριλαμβάνοντας, τις εκτάσεις γης, των κτιριακών υποδομών αλλά και κάποιον βαρέων εξοπλισμών που μπορεί να βρίσκονται στο χώρο.

Η εκμετάλλευση των brownfields πραγματεύεται με σημαντικά οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα (Τούση, 2020). Όσον αφορά τα κοινωνικά πλεονεκτήματα αναφερόμαστε στη διατήρηση και ανάδειξη της πολιτισμικής κληρονομιάς, στην μείωση και την εξάλειψη της εγκληματικότητας και παράτυπων πράξεων, προωθώντας έτσι το συναίσθημα ασφάλειας για τους κατοίκους της αναφερόμενης περιοχής, αλλά και την δημιουργία νέων τοπόσημων και χώρων κοινωνικής συνενούρησης. Οικονομικά πλεονεκτήματα μπορούν να θεωρηθούν οι τοποθεσίες των brownfields, όπου συχνά βρίσκονται σε αρκετά πλεονεκτικές

θέσεις, αναφορικά με την πρόσβαση τους, την απόσταση τους από το κέντρο των πόλεων, τα συγκοινωνιακά δίκτυα και άλλα στοιχεία όπου η ορθή εκμετάλλευση μπορεί να προσφέρει σημαντικά κέρδη, επιπλέον αναβαθμίζεται η περιοχή δημιουργώντας μια οικονομική αναζωογόνηση φέροντας τη δυνατότητα νέων επενδύσεων. Ένα ακόμα στοιχείο το οποίο συνδέει την οικονομία με το περιβάλλον, είναι η δυνατότητα εκμετάλλευσης πόρων όπου μπορεί να βρίσκονται σε αυτές τις εκτάσεις, όπως για παράδειγμα την εκμετάλλευση ξύλου που εδράζουν οι σιδηροδρομικές ράγες το οποίο μπορεί να επαναχρησιμοποιηθεί ως υλικό κάποιας άλλης κατασκευής (όπως υλικό επένδυσης όψεων κτιρίων, βλ. εικόνα 1). Ωστόσο τα περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα που μπορεί να έχει η εκμετάλλευση τέτοιων χώρων δεν αναφέρονται μόνο στην επανάχρηση υλικών αλλά και στην προστασία της δημόσιας υγείας καθώς όταν αναφερόμαστε σε πρώην βιομηχανικές εκτάσεις αυτό μπορεί να συνεπάγεται με επιβλαβής δραστηριότητες. Επιπλέον όταν αναφερόμαστε σε αστικά κέντρα τα οποία δεν φτάνουν την αναλογία των 9 τ.μ. χώρου πρασίνου ανά κάτοικο, όπως ορίζει το παγκόσμιο σύστημα υγείας, η ορθή αξιοποίηση των brownfields σε χώρους πρασίνου και πάρκα μπορεί να βελτιστοποιήσει το ζήτημα αυτό αναβαθμίζοντας έτσι την πόλη.

Στην Ελλάδα σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες η καταγραφή και αξιοποίηση των brownfields βρίσκεται σε αρκετά πρώιμο έως μηδαμινό στάδιο (Τούση, 2020). Ωστόσο παράδειγμα επανάχρησης brownfield – railfield θα μπορούσε να θεωρηθεί η ανάπλαση του πρώην χώρου του σταθμού της Καλαμάτας όπου έχει μετατραπεί σε δημοτικό πάρκο σιδηροδρομικών και στεγάσει διάφορες χρήσεις όπως αναψυκτήριο και μουσείο της ιστορίας του σιδηροδρομικού δικτύου .

Στη συνέχεια αναλύεται η έννοια της επανάχρησης όπου συνδέεται άρρηκτα με τα brownfields και μελετώνται κάποιες περιπτώσεις σε διεθνές επίπεδο προκειμένου να κατανοήσουμε τα προαναφερόμενα στοιχεία αλλά και τις βασικές επεμβάσεις σε αντίστοιχους χώρους αναφοράς.

■ Προσαρμοστική επανάχρηση - Adaptive reuse

Ο όρος της προσαρμοστικής επανάχρησης αναφέρεται στην «εκμετάλλευση» ενός κτιρίου ή ενός δομημένου περιβάλλοντος, του οποίου η παλαιά του χρήση έχει περατωθεί, με σκοπό τη στέγαση μιας νέας χρήσης και την «επαναφορά» του κτιρίου.

Η επανάχρηση δεν αποτελεί κάποια καινοτομία της εποχής, νοείται εδώ και αιώνες με παραδείγματα ακόμα και από την προϊστορία, όπως ήταν η επανάχρηση των σπηλιών από χώρους κατοίκησης έως χώρους φύλαξης των ζώων (Wong, 2017). Ωστόσο αυτό που έχει αλλάξει τη σημασία της έννοιας, είναι η «κοινωνική» της αξία, είναι γνωστό ότι τα πρώτα έργα επανάχρησης αποτελούσαν για τις κοινωνίες μια απλή εξοικονόμηση πόρων βασισμένη σε καθαρά οικονομικούς λόγους. Ωστόσο με την πάροδο των χρόνων ο ρόλος της επανάχρησης φαίνεται να καταλαμβάνει περισσότερους προβληματισμούς θίγοντας κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά ζητήματα.

Η επανάχρηση συνήθως αναφέρεται σε κελύφη που κατέχουν ιστορική σημαντική αξία και έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα μνημεία ή σε απλούστερα κτίρια που ανήκουν σε κάποια εποχή και φέρουν κάποια γενικότερη αξία (Γεωργιάδου, 2015). Ο όρος της προσαρμοστικής επανάχρησης είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με τον όρο της αποκατάστασης ειδικά όταν αναφερόμαστε στην πρώτη κατηγορία διατηρητέων κτιρίων.

Η μεγαλύτερη αξία της έννοιας της προσαρμοστικής επανάχρησης είναι η σύνδεση της με την έννοια της μνήμης, η οποία μπορεί να διατυπωθεί μέσω της διατήρησης της ιστορίας, της πολιτιστικής και βιομηχανικής κληρονομιάς.

Αποκατάσταση

Ο όρος αποκατάσταση αναφέρεται στις επεμβάσεις που γίνονται σε ένα κτίριο με σκοπό την ιστορική ανάδειξη του, μπορεί να περιλαμβάνει αναστηλώσεις και ανακατασκευές ή και αφαιρέσεις τμημάτων από μετέπειτα προσθήκες που δεν κατέχουν κάποια ιστορική αξία και δε χρήζουν διατήρηση στο γενικότερο έργο (Μπούρας, 2013).

Πολιτιστική κληρονομιά

Με τον ορισμό τη πολιτιστικής κληρονομιάς σύμφωνα με την UNESCO (2009) αναφερόμαστε σε «τεχνουργήματα, μνημεία, ομάδες κτιρίων–τοποθεσιών και μουσεία που έχουν μια ποικιλία αξιών, συμβολικού, ιστορικού, καλλιτεχνικού, αισθητικού, εθνολογικού - ανθρωπολογικού, επιστημονικού και κοινωνικού ενδιαφέροντος. Περιλαμβάνει την υλική κληρονομιά και την άυλη κληρονομιά».

Δηλαδή ορίζεται όλο το σύνολο της διατήρησης της ιστορίας και των παραδόσεων που έχουν επιτεύξει τη δημιουργία των σημερινών κοινωνιών και πολιτισμών. Αποτελεί σημαντικό ρόλο για τη διαφύλαξη και την ανάδειξη της «ταυτότητας» κάθε κοινωνικής ομάδας.

Βιομηχανική κληρονομιά

Η βιομηχανική κληρονομιά αναφέρεται στο σύνολο των παραγόντων που λαμβάναν σημαντικό ρόλο για την επίτευξη της βιομηχανίας και την παραγωγή. Κατέχει όλα τα κατάλοιπα του βιομηχανικού πολιτισμού που έχουν ιστορική, τεχνολογική, κοινωνική, αρχιτεκτονική και επιστημονική αξία. Αποτελεί σημαντικό ρόλο στη διατήρηση της μνήμης της ιστορίας. Αφορά στο σύνολο όλων των στοιχείων που κατείχαν σημαντικό ρόλο στην επίτευξη της βιομηχανίας, από τις εγκαταστάσεις όπως κτίρια αποθήκες, μηχανήματα, μεταφορικά δίκτυα μέχρι τους ανθρώπους τις κατοικίες και το κοινωνικό υπόβαθρο των εποχών που αναπτύχθηκε η βιομηχανία. (Tagil, 2003)

Μελέτη περιπτώσεων

Όταν αναφερόμαστε στη προσαρμοστική επανάχρηση έχουμε μια μεταφορική σχέση οικοδεσπότη και καλεσμένου (host and guest), όπου την έννοια του οικοδεσπότη λαμβάνει το κτίριο και την έννοια του καλεσμένου η νέα χρήση. Η αναφορά αυτή γίνεται από την Liliane Wong (2013) στο βιβλίο της Adaptive Reuse: Extending the live of buildings αναλύοντας τον τρόπο συσχέτισης των υφιστάμενων κτιριακών δομών με τις νέες παρεμβάσεις της επανάχρησης των κτιρίων.

Entity – Οντότητα Κάθε κέλυφος αποτελεί μια οντότητα στα περισσότερα παραδείγματα επανάχρησης όπου βάση αυτής γίνονται οι παρακάτω επεμβάσεις.

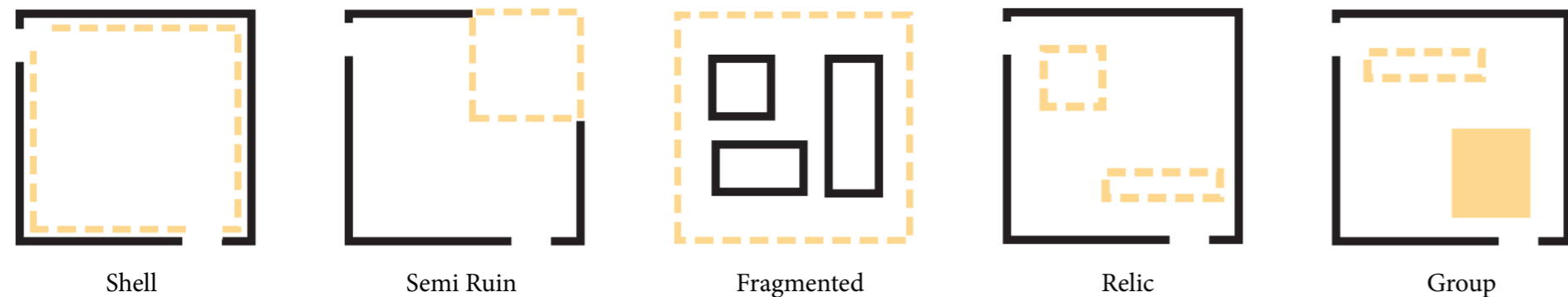
- Shell – Κέλυφος Σε αυτήν τη κατηγορία αναφερόμαστε όταν στην επανάχρηση έχουμε χρησιμοποιήσει το κύριο κέλυφος του ξενιστή-οικοδεσπότη αυτούσιο χωρίς να παρέμβουμε στην αρχική του δομή αυτή η περίπτωση επέμβασης συναντάτε πολύ συχνά σε κελύφη που έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα.

- Semi-ruin - Ημερειπωμένο στην κατηγορία αυτή αναφερόμαστε σε κελύφη όπου κάποια μέρη της αρχικής κατασκευής μπορεί να λείπουν με αποτέλεσμα η επέμβαση είτε να αποκαθιστά μέρη του κτιρίου είτε να δημιουργεί νέες δομές προκειμένου να υποστηρίξουν τη νέα χρήση.

- Fragmented – Κατακερματισμένο στην κατηγορία αυτή αναφερόμαστε στη διατήρηση ελάχιστων αλλά σημαντικών στοιχείων που έχουν μείνει από την υπάρχουσα δομή και διατηρούνται λόγω σημαντικής ιστορικής αξίας.

- Relic – Υπόλειμμα στην κατηγορία αυτή αναφερόμαστε σε πολύ περιορισμένα μέρη του κτιρίου που επιδέχεται επανάχρηση και αφορά μόνο κάποια «υπόλοιπα», τα οποία συσχετίζουν το έργο με το παρελθόν, τέτοιες κατηγορίες μπορεί να περιλαμβάνουν απλά ένα κομμάτι της όψης ή κάποιο δομικό στοιχείο.

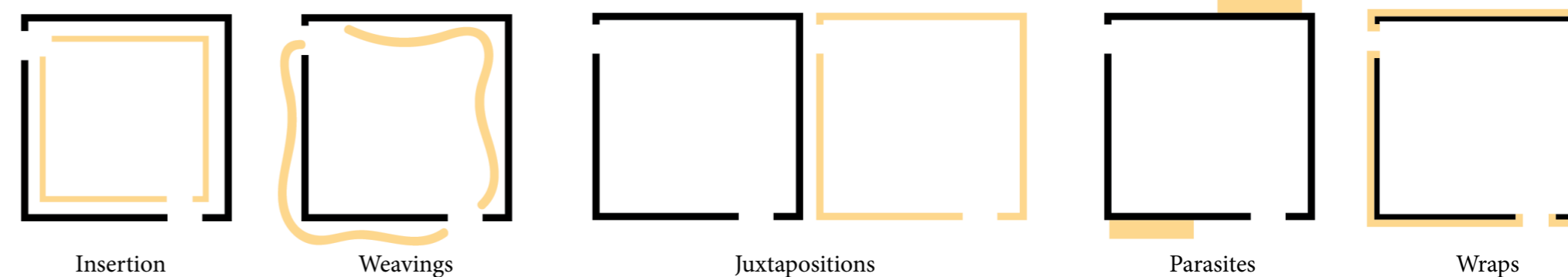
- Group – Ομάδα αυτή η κατηγορία αποτελεί και την πιο σύνθετη διαδικασία καθώς αναφέρεται σε κτιριακές εγκαταστάσεις οι οποίες μπορεί να συσχετίζονται τόσο σε συνδυασμό των προαναφερόμενων σχέσεων αλλά και σε διαφορετικές χρονικές περιόδους.



Εικόνα 2. Βασικές τυπολογίες αναφερόμενες στην ανάλυση του βιβλίου "Adaptive Reuse: Extending the live of buildings" (Μπελός Μ., 2024)

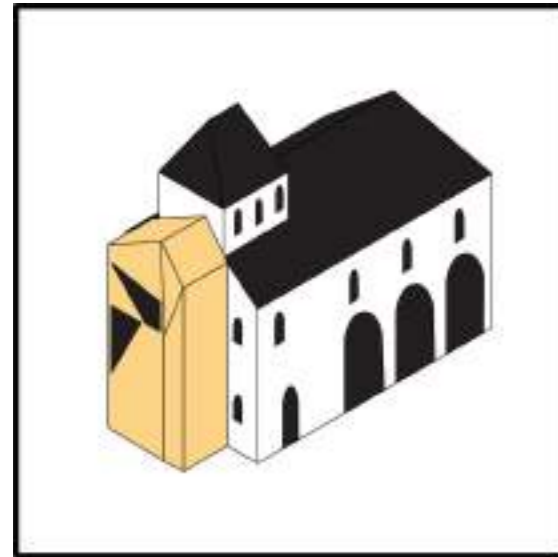
Μια αντίστοιχη αναφορά γίνεται και από τον Bollack (2013) στο βιβλίο του old buildings new forms όπου αναφέρει αντίστοιχα την σχέση ανάμεσα στο υπάρχον κτίριο με τις νέες επεμβάσεις για την προσαρμογή της νέας χρήσης. Η διαφορά ανάμεσα στους δύο συγγραφείς γίνεται στον σχολιασμό ως προς το νέο ή το υπάρχον κτίριο. Στην πρώτη περίπτωση γίνεται η ανάλυση βάση των στοιχείων που έχουμε για την υπάρχουσα κτιριακή δομή, ενώ στην δεύτερη περίπτωση αναφερόμαστε στον τρόπο επέμβασης, δηλαδή στην νέα κατασκευή. Ο Bollack αναφέρει συγκεκριμένα 5 τρόπους επέμβασης:

- Insertion (εισαγωγή)
- Weavings (κυματισμός)
- Juxtapositions (αντιπαράθεση)
- Parasites (παράσιτα)
- Wraps (κάλυμμα)



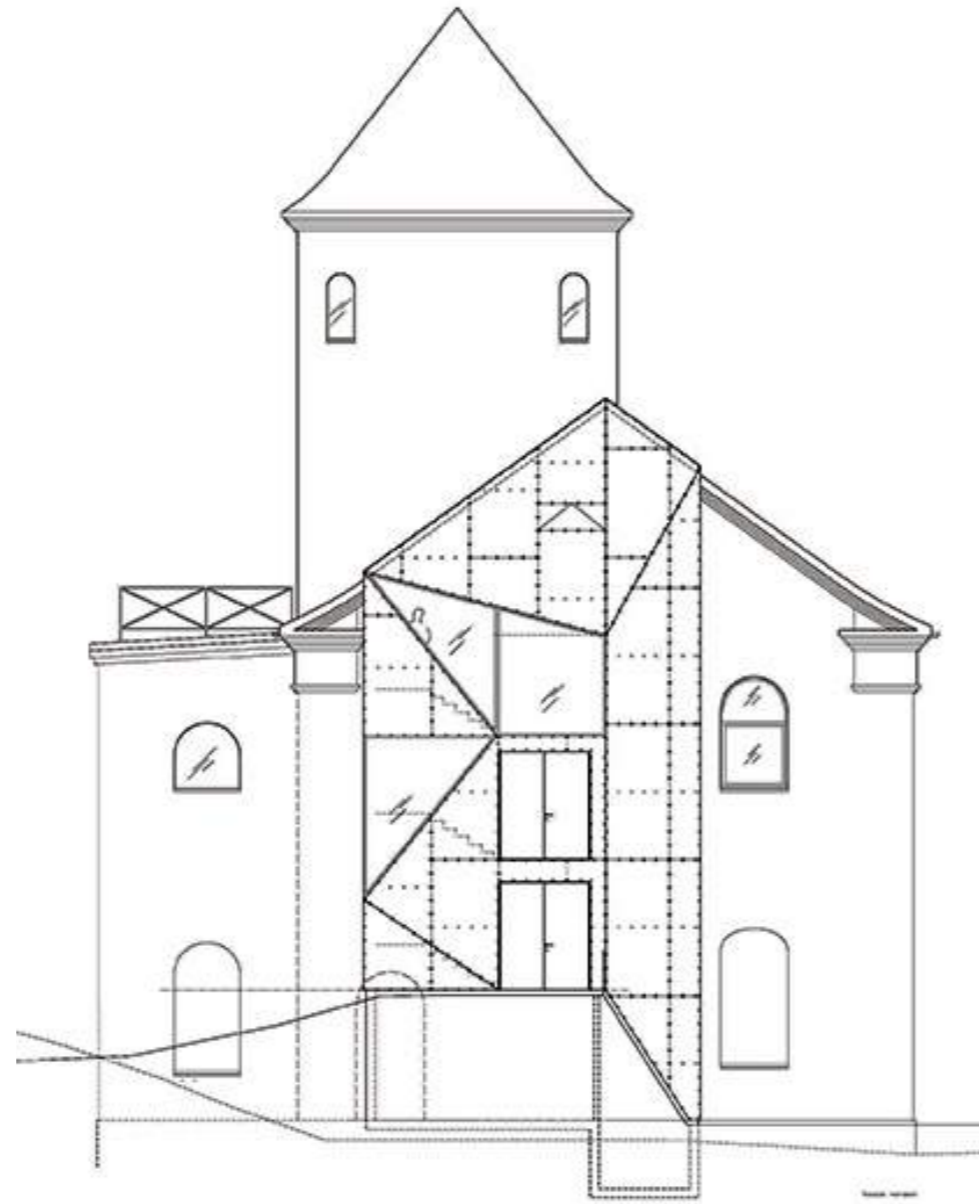
Εικόνα 3. Βασικές τυπολογίες επέμβασης σε υπάρχουσες κτιριακές δομές, αναφερόμενες στην ανάλυση του βιβλίου "Old buildings new forms" (Μπελός Μ., 2024)

Περίπτωση 1 - Επανάχρηση κτιρίου
σιδηροδρομικού σταθμού



Εικόνα 4. Διάγραμμα ανάλυσης κτιρίου μελέτης (Μπελούς Μ., 2024)

Στη συγκεκριμένη περίπτωση αναφερόμαστε στην επανάχρηση ενός βοηθητικού κτιρίου σιδηροδρομικού σταθμού που στέγαζε τον μετασχηματιστή ρεύματος. Η νέα χρήση του κτιρίου είναι εκθεσιακός χώρος. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η επέμβαση στο κέλυφος βάσει της βιβλιογραφίας μας φαίνεται να παραπέμπει στην πρώτη κατηγορία, shell, βάσει της Liliane Wong καθώς αναφερόμαστε σε ένα πλήρως λειτουργικό κέλυφος στο οποίο έχουν πραγματοποιηθεί εσωτερικές επιδερμικές επεμβάσεις. Ωστόσο, στην κατηγοριοποίηση του Bollack και αναφερόμενοι στον τρόπο επέμβασης, το έργο παραπέμπει περισσότερο στην κατηγορία parasites καθώς έχει δημιουργηθεί μια νέα μορφολογικά κατασκευή η οποία δεν θα μπορούσε να υπάρξει αυτόνομα χωρίς να εδράζει στο κτίριο αναφοράς.



Εικόνα 5. Γραμμικό σχέδιο όψης κτιρίου. Πηγή: designboom, ανακτήθηκε από <https://www.designboom.com/architecture/jva-arkitekter-train-station-transformer-gallery-trafo-3-31-2014/>

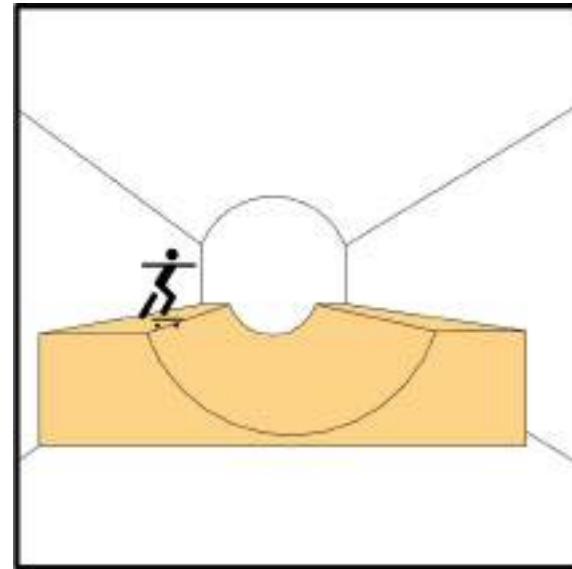


Εικόνα 6. Εσωτερική άποψη κτιρίου. Πηγή designboom, ανακτήθηκε από <https://www.designboom.com/architecture/jva-arkitekter-train-station-transformer-gallery-trafo-3-31-2014/>



Εικόνα 7,8 & 9. Εξωτερική άποψη κτιρίου. Πηγή: designboom, ανακτήθηκε από <https://www.designboom.com/architecture/jva-arkitekter-train-station-transformer-gallery-trafo-3-31-2014/>

Περίπτωση 2 - Επανάχρηση
σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων

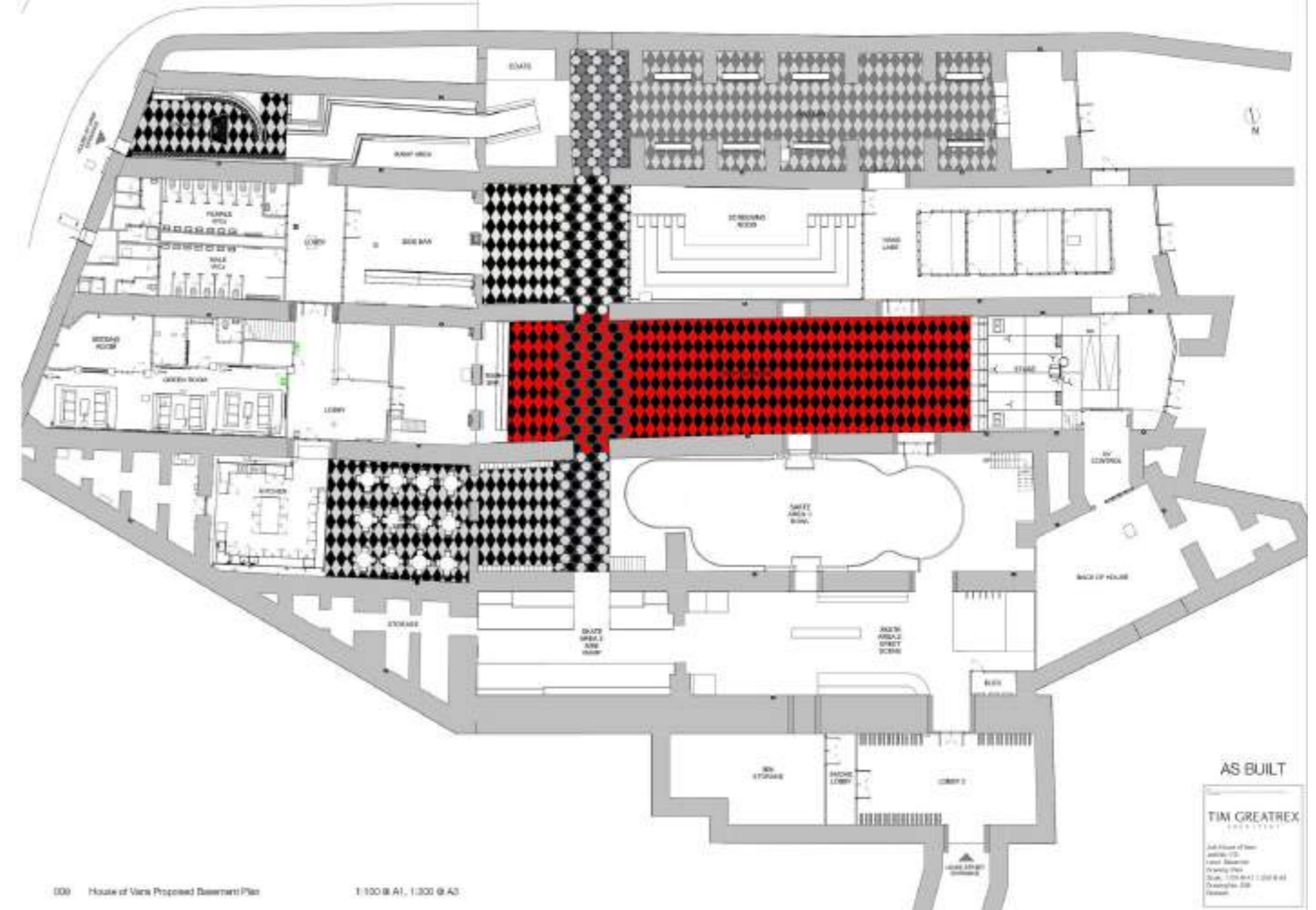


Εικόνα 10. Διαγράμμα ανάλυσης κτιρίου μελέτης (Μπελίας Μ., 2024)

Στη συγκεκριμένη περίπτωση αναφερόμαστε στην επανάχρηση σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων του σταθμού Waterloo σε χώρο μικτών χρήσεων για την Vans, μια εταιρεία που δραστηριοποιείται στην πώληση υποδημάτων, ενδυμάτων και αξεσουάρ που σχετίζονται κυρίως με την κουλτούρα του skateboarding. Το νέο κτιριολογικό πρόγραμμα περιλαμβάνει χώρους εστίασης, χώρους προβολής ταινιών, χώρο συναυλιών, εκθεσιακό χώρο και χώρο με πίστα για skate. Το κύριο κτίριο κατασκευάστηκε περίπου το 1850 και η επανάχρηση του σε πολυχώρο πραγματοποιήθηκε το 2014. Στο έργο αυτό παρατηρείται η πλήρης διατήρηση του αρχικού κελύφους χωρίς καμία επέμβαση σε αυτό. Οι παρεμβάσεις που έχουν γίνει λειτουργούν αυτόνομα και επιδερμικά για το κύριο κέλυφος επομένως βάση της βιβλιογραφίας μας αναφερόμαστε στην πρώτη κατηγορία shell όπου το κύριο κέλυφος βρίσκεται σε λειτουργική κατάσταση και μπορεί να δεχτεί και να υποστηρίξει μια νέα χρήση ενώ βάση του bollack αναφερόμαστε σε μικρές χωρικές επεμβάσεις υπό το πρίσμα του insertions.

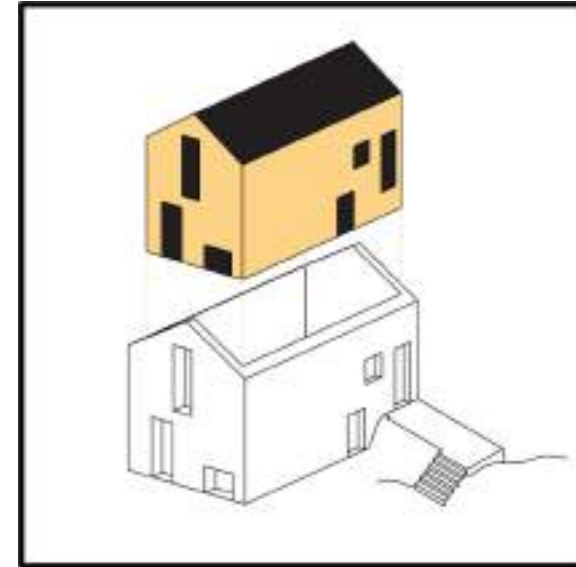


Εικόνα 11 & 12. Εσωτερικές απόψεις κτιρίου. Πηγή: archdaily, ανακτήθηκε από <https://www.archdaily.com/585818/house-of-vans-london-tim-greatrex>



Εικόνα 13. Κάτοψη κτιρίου. Πηγή: archdaily, ανακτήθηκε από <https://www.archdaily.com/585818/house-of-vans-london-tim-greatrex>

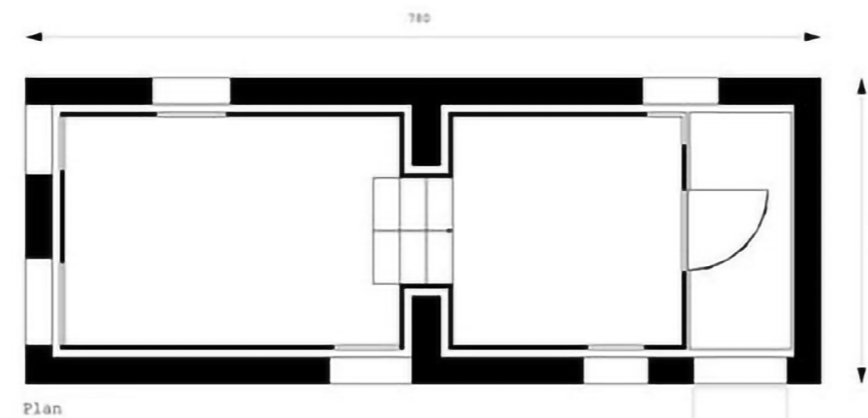
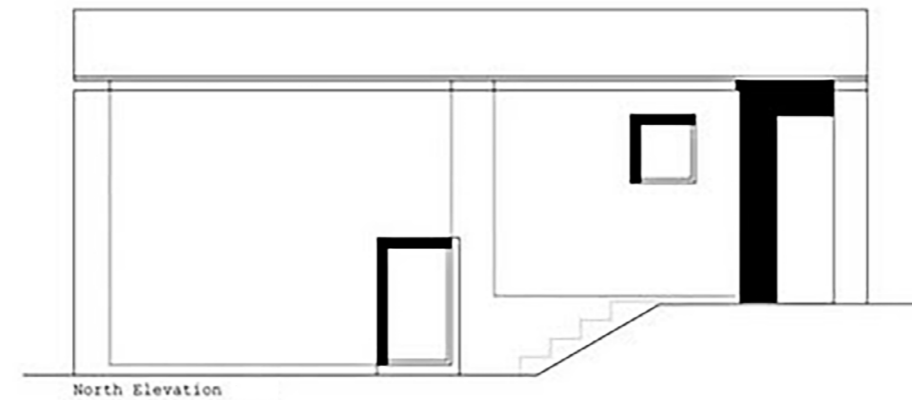
Περίπτωση 3 - Επανάχρηση
χοιροστάσιου



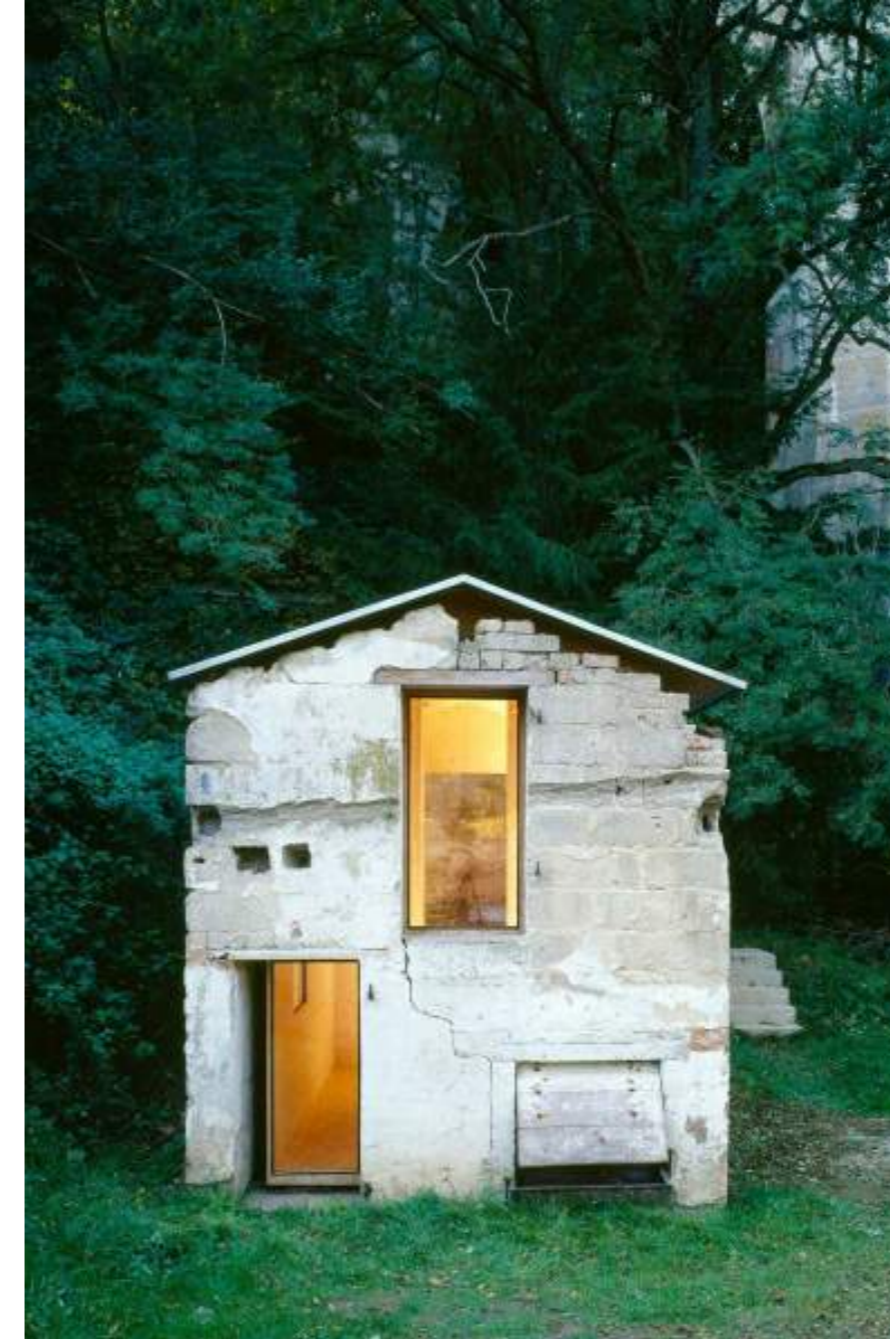
Εικόνα 14. Διάγραμμα ανάλυσης κτιρίου μελέτης (Μπελίας Μ., 2024)

Στη συγκεκριμένη περίπτωση αναφερόμαστε στην επανάχρηση ενός παλιού χοιροστάσιου σε εκθεσιακό χώρο. Το κύριο κέλυφος κατασκευάστηκε το 1780. Η κύρια κατασκευή του παλαιού κτιρίου αποτελείται από λίθους. Η αποκατάσταση και η επανάχρηση του κτιρίου είχε υψηλό κόστος επομένως οι αρχιτέκτονες στόχευαν στην επανάχρηση του κτιρίου με μικρότερο προϋπολογισμό. Για την επίτευξη αυτού τοποθέτησαν ένα ξύλινο προκατασκευασμένο κτίριο εσωτερικά του υφιστάμενου κελύφους διατηρώντας έτσι την αρχική δομή αναλλοίωτη. Η νέα εσωτερική δομή ακολουθούσε την ίδια μορφολογία με το αρχικό κέλυφος. Σύμφωνα με την μελέτη που έχει προηγηθεί για τους τρόπους επέμβασης σε υφιστάμενα κτίρια παρατηρούμε ότι το συγκεκριμένο παράδειγμα αναφέρεται σε περισσότερες από δύο περιπτώσεις. Σύμφωνα με την Liliane Wong αναφερόμαστε στην κατηγορία semi-ruin καθώς το χοιροστάσιο δεν αποτελούσε ένα ενεργό κτίριο. Αναλύοντας τον τρόπο επέμβασης βάση του Bollack αναφερόμαστε στην πρώτη κατηγορία insertion καθώς εισάχθηκε

μια νέα δομή σε μια υπάρχουσα ενώ θα μπορούσε να θεωρηθεί και ως parasite καθώς μια νέα κατασκευή με πολύ μικρό προϋπολογισμό εκμεταλλεύεται τα οφέλη της λίθινης κατασκευής στην οποία εγκαθίσταται.



Εικόνα 15 & 16. Όψη και κάτοψη κτιρίου. Πηγή: A-D ανακτήθηκαν από <https://architectureindevelopment.org/project/121>



Εικόνα 17,18,19 & 20. Εξωτερικές απόψεις κτιρίου. Πηγή: A-D ανακτήθηκαν από <https://architectureindevelopment.org/project/121>

■ Ανάλυση νέας χρήσης

Ο χώρος εργασίας - χώρος γραφείων
Συνεργατικός χώρος εργασίας - Co-working space
Μελέτη περιπτώσεων
Περίπτωση 1 - Armazem co-work
Περίπτωση 2 - Arc club
Περίπτωση 3 - Oslo co-work

B

Ο Χώρος εργασίας - χώρος γραφείου

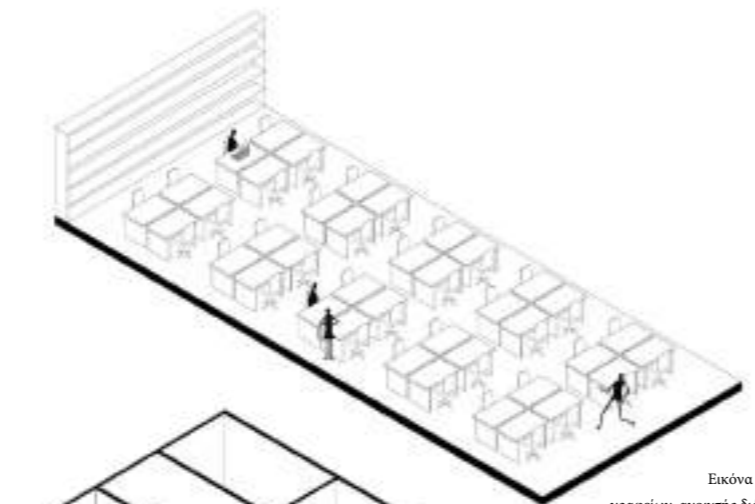
Η εργασία αποτελεί μια δραστηριότητα η οποία καταλαμβάνει ένα μεγάλο ποσοστό της καθημερινότητας του ανθρώπου. Η κύρια κατηγοριοποίηση της γίνεται ανάμεσα στη χειρωνακτική και πνευματική εργασία, η πνευματική εργασία αποτελεί κυρίως παροχή υπηρεσιών και η διεκπεραίωση της συχνά πραγματοποιείται σε χώρους γραφείων. Οι χώροι γραφείων πρωτοεμφανίστηκαν στην βιομηχανική επανάσταση και η χωρική κατηγοριοποίηση της αναφερόταν ανάμεσα σε τρεις τυπολογίες (Γεωργιάδου 2015):

Το γραφείο ανοικτής διάταξης, η κατηγορία αυτή αναφέρεται σε ανοιχτούς χώρους, που χαρακτηρίζονται από τη συμμετρική παράθεση επιφανειών-γραφείων σε ορθοκανονικό κάρναβο, με πολύ απλό σχεδιασμό και σχεδόν καθόλου διάκοσμο, η ύπαρξη απομονωμένων γραφείων κλειστού τύπου χρησιμοποιείται μόνο για την εργασία υψηλόβαθμων στελεχών.

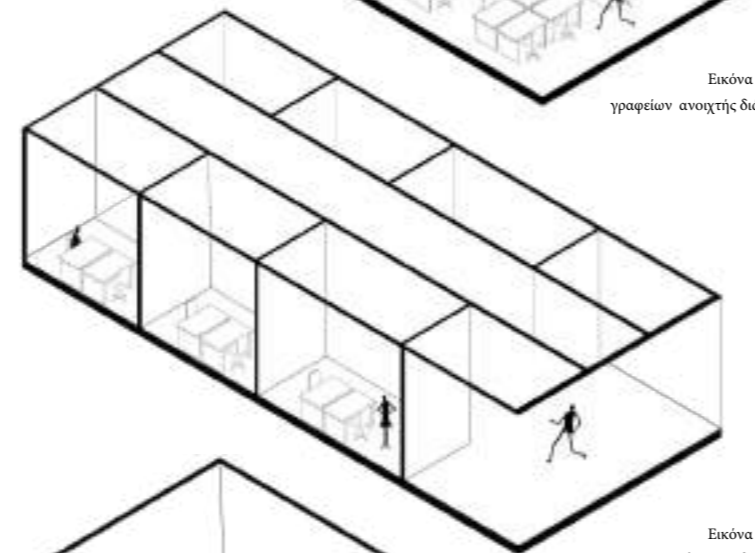
Το κλειστό γραφείο ή γραφείο σε διάδρομο, αποτελείται από μεγάλους διαδρόμους με πολλά γραφεία στα οποία πραγματοποιείται εργασία από ένα άτομο ή μικρό αριθμό ατόμων, το κάθε γραφείο λειτουργεί αυτόνομα και πραγματοποιείται καταμερισμός της εργασίας προσφέροντας μεγαλύτερη ιδιωτικότητα και αυτονομία στον χρήστη.

Το γραφείο τοπίο. Η κατηγορία αυτή αποτελεί συνέχεια των δύο προαναφερόμενων σε μια απόπειρα διατήρησης των θετικών λειτουργικών στοιχείων και των δύο κατηγοριών. Βασικός παράγοντας ήταν η πλήρη καταγραφή όλων των εργασιακών αναγκών αλλά και η βελτιστοποίηση των συνθηκών της, η οποία θα είχε σημαντικές επιδράσεις στην απόδοση των εργαζομένων.

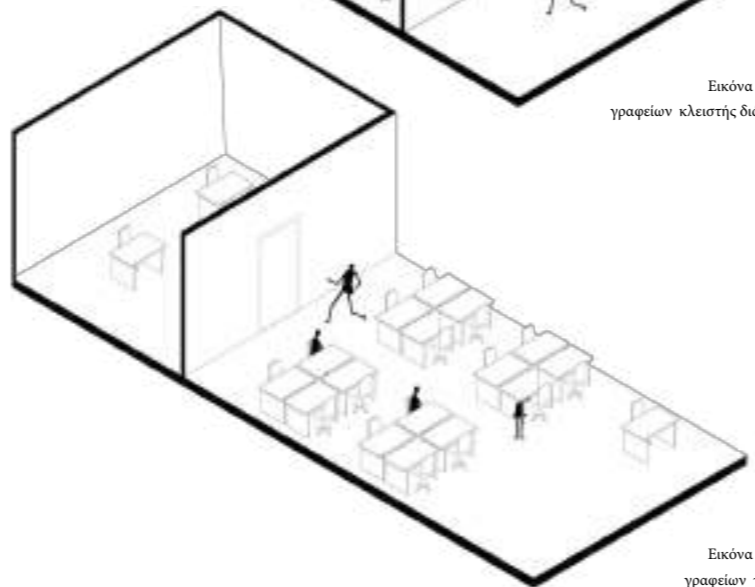
Συλλογικά ο σχεδιασμός των χώρων γραφείων αναφέρεται στην πλήρη καταγραφή της λειτουργίας του, δηλαδή τις ανάγκες των εργαζομένων, των σχέσεων μεταξύ τους και το αντικείμενο με το οποίο πραγματεύεται ο εργασιακός χώρος.



Εικόνα 21. Αξονομετρικό διάγραμμα γραφείων ανοικτής διάταξης. (Μπελός Μ., 2024)



Εικόνα 22. Αξονομετρικό διάγραμμα γραφείων κλειστής διάταξης. (Μπελός Μ., 2024)



Εικόνα 23. Αξονομετρικό διάγραμμα γραφείων τοπίου. (Μπελός Μ., 2024)

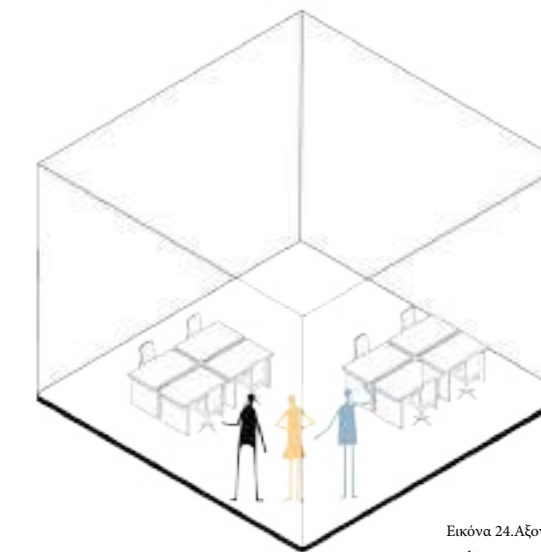
Συνεργατικός χώρος εργασίας - co-working space

Η χρήση που προτείνεται στα πλαίσια επανάχρηση του κτιρίου μελέτης είναι ένας επιχειρηματικός χώρος συνεργατικής εργασίας (co-working space). Η έννοια της συνεργασίας αναφέρεται τόσο στο κομμάτι της δραστηριότητας δύο εργαζομένων στο ίδιο αντικείμενο όσο και η συνύπαρξη τους στον ίδιο χώρο ανεξαρτήτως αντικείμενου. Ο χώρος εργασίας τα τελευταία χρόνια φαίνεται να μεταβάλλεται και να δημιουργεί νέες συνθήκες για τους εργαζομένους. Η τεράστια τεχνολογική ανάπτυξη έχει φέρει νέες μορφές στον τρόπο εργασίας όχι μόνο με την αντικατάσταση του χειρόγραφου από το ψηφιακό αλλά και με την δυνατότητα τηλεργασίας από τον χώρο του εργαζομένου ή οποιοδήποτε άλλον χώρο. Η τηλεργασία φαίνεται να έλαβε τεράστιες διαστάσεις κατά τη διάρκεια αλλά και μετά την πανδημία του covid-19 .

Το co - working space ή χώρος συνεργατικής εργασίας αποτελεί ένα περιβάλλον στο οποίο άτομα από διάφορους εργασιακούς κλάδους εργάζονται σε κοινό χώρο μοιράζοντας τις ίδιες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, ανεξαρτήτως αντικείμενου εργασίας. Ο όρος του co- working space αποτελεί μια σχετικά νέα έννοια στον τομέα του εργασιακού χώρου και αφορά τη συνέχεια των πρώτων μορφών co-working space οπου ήταν στην ουσία τα hackerspaces, τα οποία αναφερόντουσαν κυρίως σε προγραμματιστές και επιστήμονες του κλάδου της τεχνολογίας και πρώτο εμφανίστηκε στην Ευρώπη το 1995 και συγκεκριμένα στο Βερολίνο (Hogarty, 2021). Ωστόσο, οι συνεργατικοί χώροι εργασίας αναφέρονται πλέον σε ένα ευρύτερο κοινό. Οι συνηθέστεροι χρήστες μπορεί να είναι:

- Ελεύθεροι επαγγελματίες οπου απασχολούνται κυρίως στον κλάδο παροχής υπηρεσιών
- Εργαζόμενοι επιχειρήσεων που δουλεύουν εξ αποστάσεως
- Επιχειρήσεις που μπορεί να χρησιμοποιήσουν τον χώρο για επιχειρηματικές συναντήσεις
- Φοιτητές
- Ταξιδιώτες που μπορεί να ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους η ακόμα τουρίστες συνδυαστικά με την δεύτερη προαναφερόμενη κατηγορία

Προκειμένου να κατανοηθούν περισσότερο οι ανάγκες των συνεργατικών χώρων εργασίας, τόσο στην παροχή υπηρεσιών αυτών των χώρων αλλά και στον αρχιτεκτονικό τους σχεδιασμό ο οποίος διαφέρει αρκετά από τους συμβατικούς χώρους εργασίας, αναλύονται μερικές περιπτώσεις αντίστοιχων χώρων σε παγκόσμιο επίπεδο.

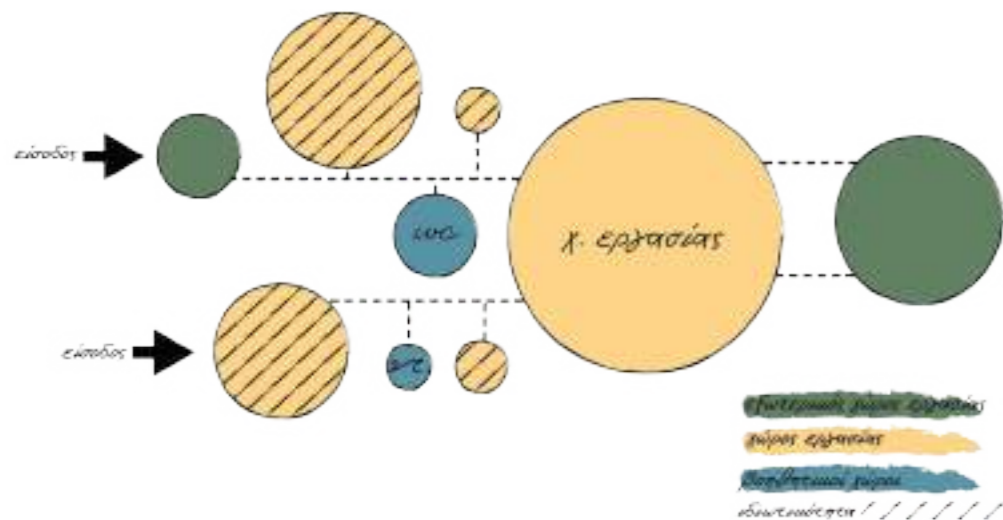


Εικόνα 24. Αξονομετρικό διάγραμμα co-working space. (Μπελός Μ., 2024)

Περίπτωση 1 - Armazem co-work

Το armazen co-work βρίσκεται στην Πορτογαλία και στεγάζεται στο ισόγειο μιας πολυκατοικίας σε έναν παλιό χώρο του κτιρίου που χρησιμοποιούταν ως αποθήκη, από όπου πήρε και το όνομα του, Armazem το οποίο στα πορτογαλικά σημαίνει αποθήκη. Ο χώρος έχει συνολική έκταση 416 τ.μ. Το κτιριολογικό πρόγραμμα αποτελείται από τους βοηθητικούς χώρους υγιεινής, τη κουζίνα, των αποθηκευτικών χώρων προσωπικών αντικειμένων, τους ημιυπαίθριους χώρους, την αυλή, τους τηλεφωνικούς θαλάμους και τους κύριους χώρους εργασίας οι οποίοι χωρίζονται σε πέντε κατηγορίες

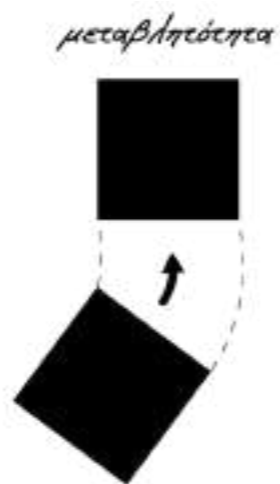
1. Έναν μεγάλο κεντρικό χώρο εργασίας με δύο μεγάλα γραφεία
2. Δυο χώρους με πιο άνετα γραφεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από ομάδες εργαζομένων
3. Δυο χώρους που παρέχουν μεγαλύτερη απομόνωση από το σύνολο που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από μικρές ομάδες χρηστών



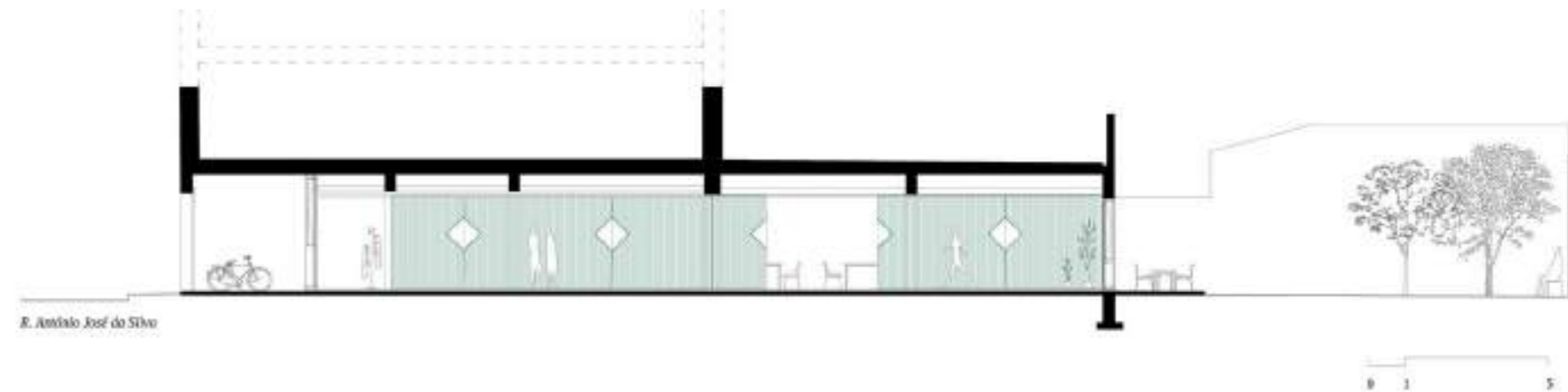
Εικόνα 25. Οργανόγραμμα λειτουργιών κτιρίου. (Μπελίας Μ., 2024)

4. Μια αίθουσα με πιο άνετα γραφεία που εξυπηρετεί λιγότερα άτομα
5. Μια μεγάλη ιδιωτική αίθουσα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για σεμινάρια.

Όσον αφορά τον σχεδιασμό του χώρου αξιοσημείωτο στοιχείο καταλαμβάνει η μεταβλητότητα, δηλαδή η ευκολία εσωτερικών αλλαγών για τις ανάγκες κάθε χρήστη ή ομάδας χρηστών. Το στοιχείο αυτό επιτυγχάνεται στην παρούσα περίπτωση με τη χρήση ελαφρών υφασμάτινων πετασμάτων (κουρτίνες) κατά μήκος σχεδόν όλου του χώρου που δίνει τη δυνατότητα ενοποίησης των χώρων ή απομόνωσης. Ένα ακόμα στοιχείο που προσφέρει τη δυνατότητα της μεταβλητότητας είναι ο εξοπλισμός του χώρου ο οποίος αποτελείται από ελαφρά υλικά και γραφεία που προσφέρουν το στοιχείο της κίνησης.



Εικόνα 26. Διάγραμμα συνθετικού ενδιαφέροντος. (Μπελίας Μ., 2024)



PLAN



Εικόνα 27 & 28. Τομή και κάτοψη κτιρίου. Πηγή: archdaily, ανακτήθηκαν από <https://www.archdaily.com/953607/armazem-cowork-oi-too>

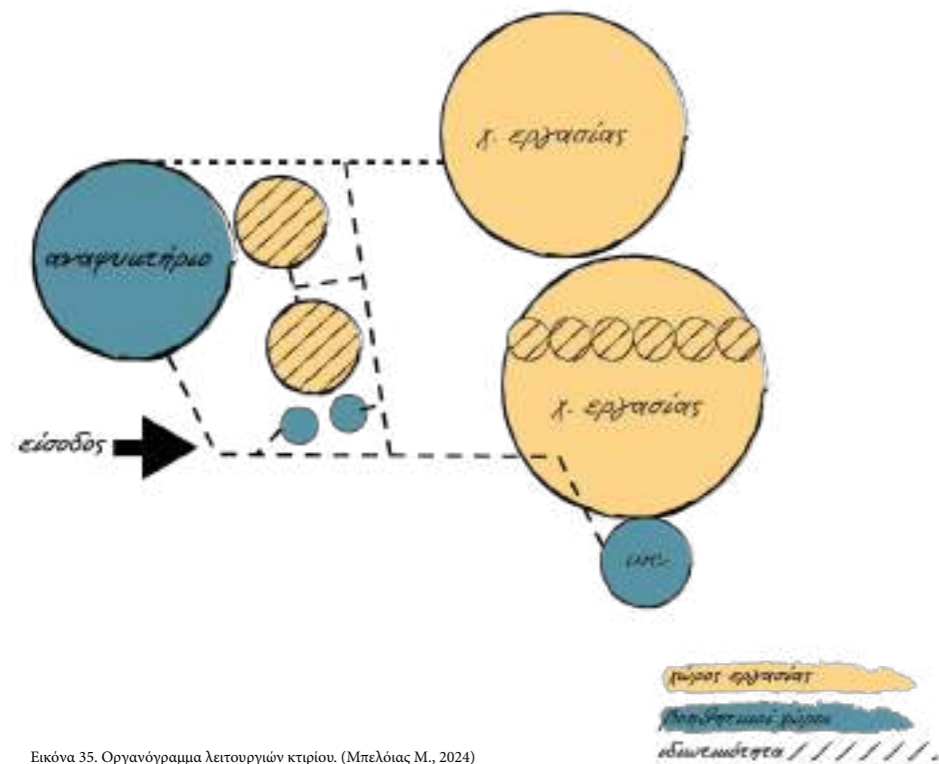


Εικόνα 29,30,32,33 & 34. Εσωτερικός χώρος Armazem co-work. Πηγή: archdaily, ανακτήθηκαν από <https://www.archdaily.com/953607/armazem-cowork-oioto>

Περίπτωση 2 - Arc club

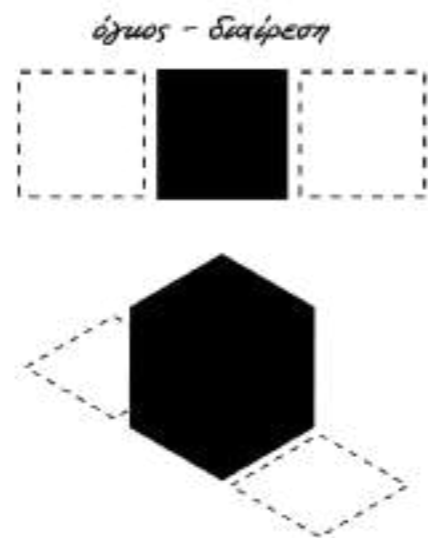
Το arc club είναι μια αλυσίδα χώρων συνεργατικής εργασίας και βρίσκεται στο Λονδίνο της Αγγλίας. Το συγκεκριμένο έργο αποτελεί το δεύτερο σε σειρά χώρο του arc- club. Αναφέρεται κυρίως σε εργαζόμενους που πραγματοποιούν την εργασία τους εξ αποστάσεως αλλά και σε ομάδες εργαζομένων. Το κτιριολογικό πρόγραμμα περιλαμβάνει:

- Χώρο αναψυκτήριου
- Τηλεφωνικούς Θαλάμους
- Ομαδικό χώρο εργασίας
- Ατομικοί χώροι εργασίας
- Απομονωμένους χώρους εργασίας
- Χώροι υγιεινής
- Αποθηκευτικοί χώροι προσωπικών αντικειμένων

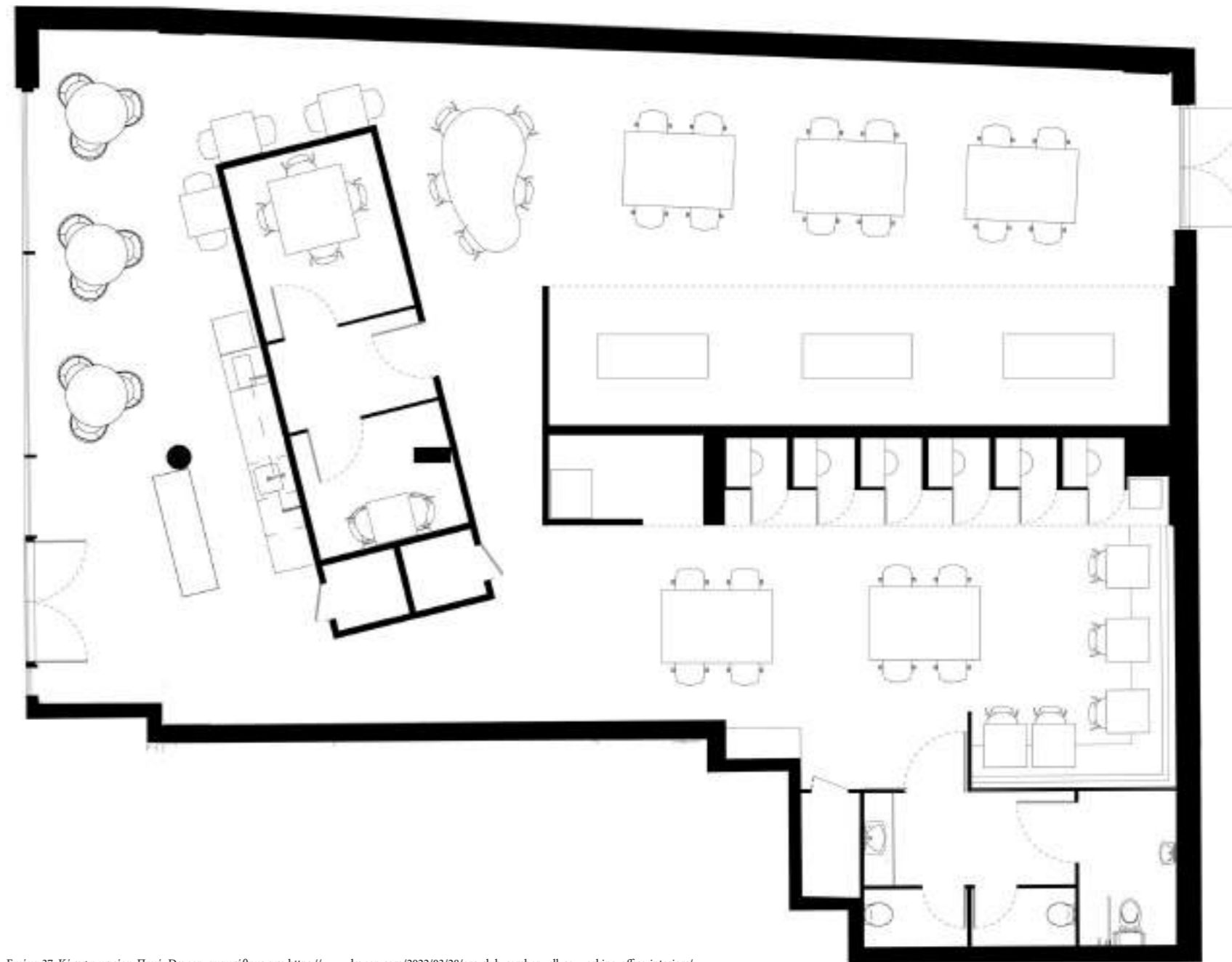


Εικόνα 35. Οργανόγραμμα λειτουργιών κτιρίου. (Μπελίας Μ., 2024)

Συνθετικά σε ένα open plan έχουν τοποθετηθεί δύο όγκοι κατασκευασμένοι από κόντρα πλακέ σημύδας οι οποίοι σχηματίζουν ένα «T». Η τοποθέτηση αυτή δίνει τη δυνατότητα διαχωρισμού του χώρου σε τρεις ζώνες, το χώρο του αναψυκτήριου, μια πιο ήσυχη ζώνη εργασίας και έναν ομαδικό χώρο εργασίας-συναντήσεων. Στο εσωτερικό των όγκων αυτών τοποθετούνται οι πιο απαιτητικές ανάγκες που αφορούν το ζήτημα της απομόνωσης όπως οι τηλεφωνικοί θάλαμοι, χώροι ιδιωτικών συναντήσεων και ο χώρος ιδιωτικών ντουλαπιών.



Εικόνα 36. Διάγραμμα συνθετικού ενδιαφέροντος. (Μπελίας Μ., 2024)



Εικόνα 37. Κάτοψη κτιρίου. Πηγή: Dezeen ανακτήθηκε από <https://www.dezeen.com/2022/03/28/arc-club-camberwell-co-working-office-interiors/>



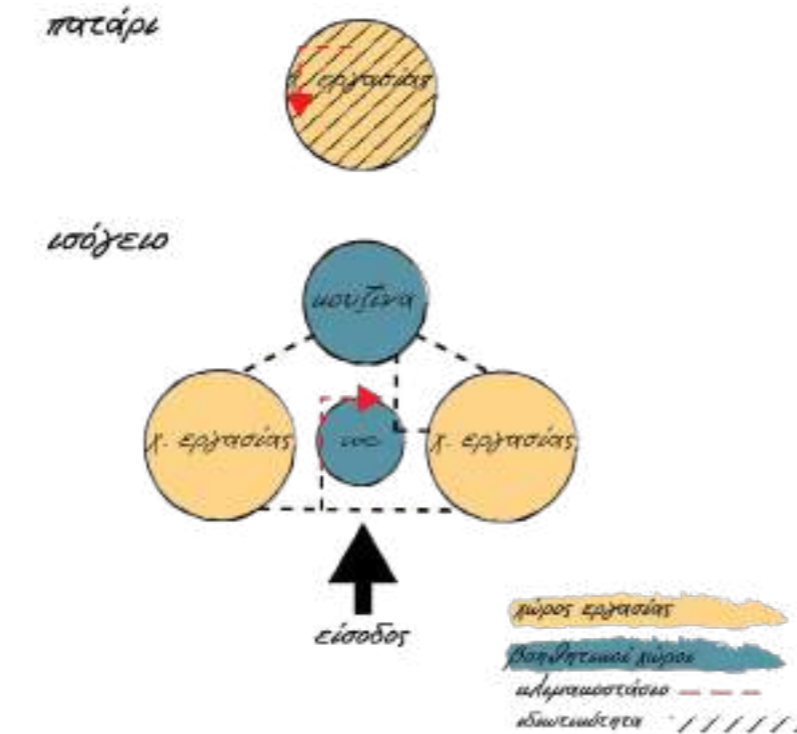
Εικόνα 38,39,40 & 41. Εσωτερικός χώρος Arc club. Πηγή: dezeen, ανακτήθηκαν από <https://www.dezeen.com/2022/03/28/arc-club-camberwell-co-working-office-interiors/>

Περίπτωση 3 - Oslo co-work

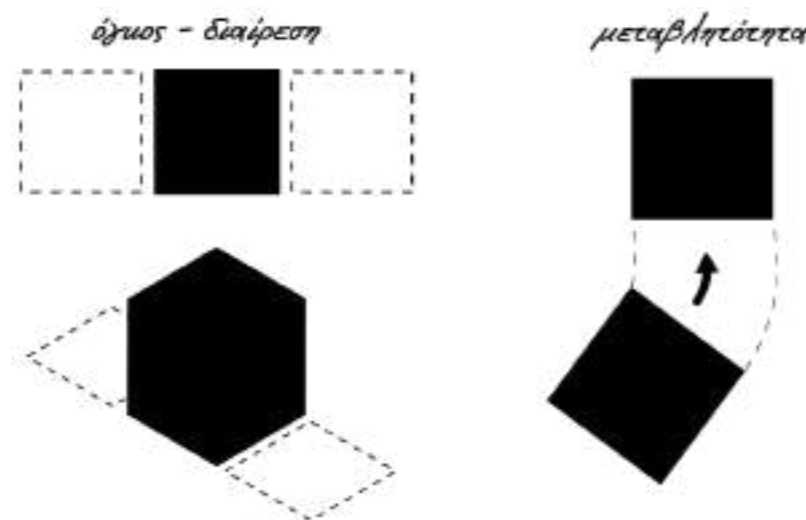
Το Oslo co work βρίσκεται στο Μπιλμπάο της Ισπανίας. Στεγάζεται σε έναν χώρο καταστήματος και έχει συνολικό εμβαδόν 44 τ.μ. Αποτελεί μια περίπτωση η οποία παρουσιάζει το ελάχιστο που μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε έναν τέτοιο χώρο. Το κτιριολογικό πρόγραμμα αποτελείται από

- Χώρο ατομικής εργασίας συνολικής χωρητικότητας 3-5 άτομα
- Κουζίνα
- Χώρος υγιεινής
- Χώρο συναντήσεων

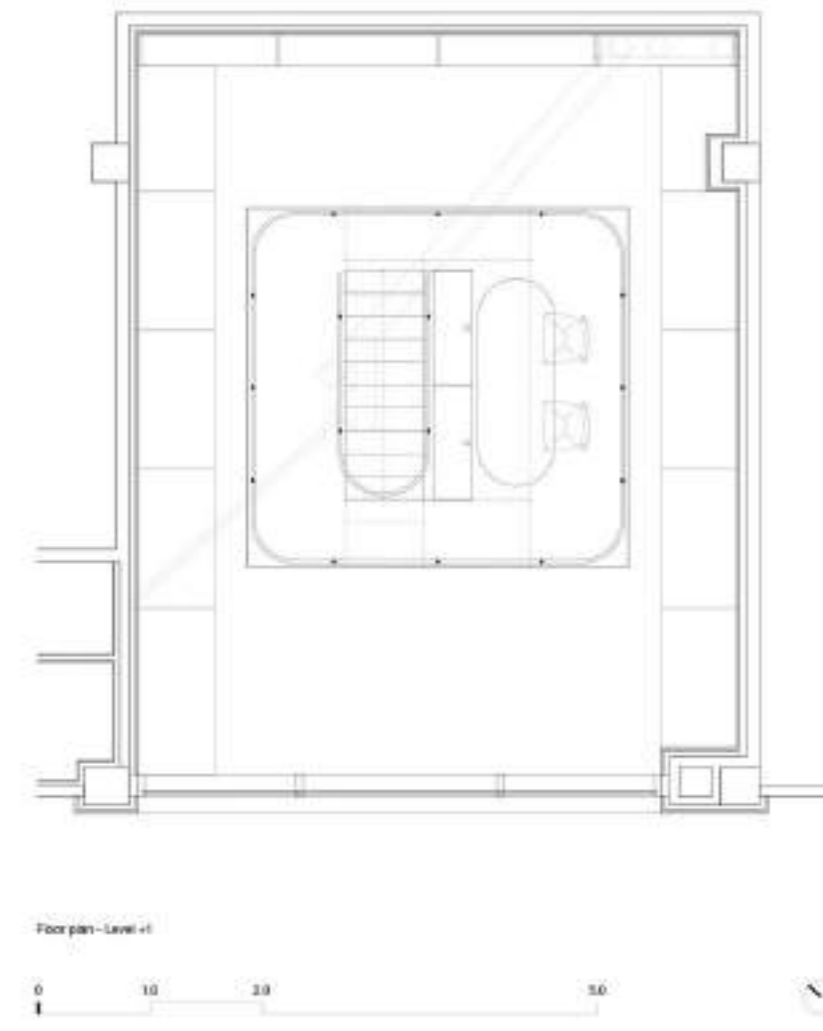
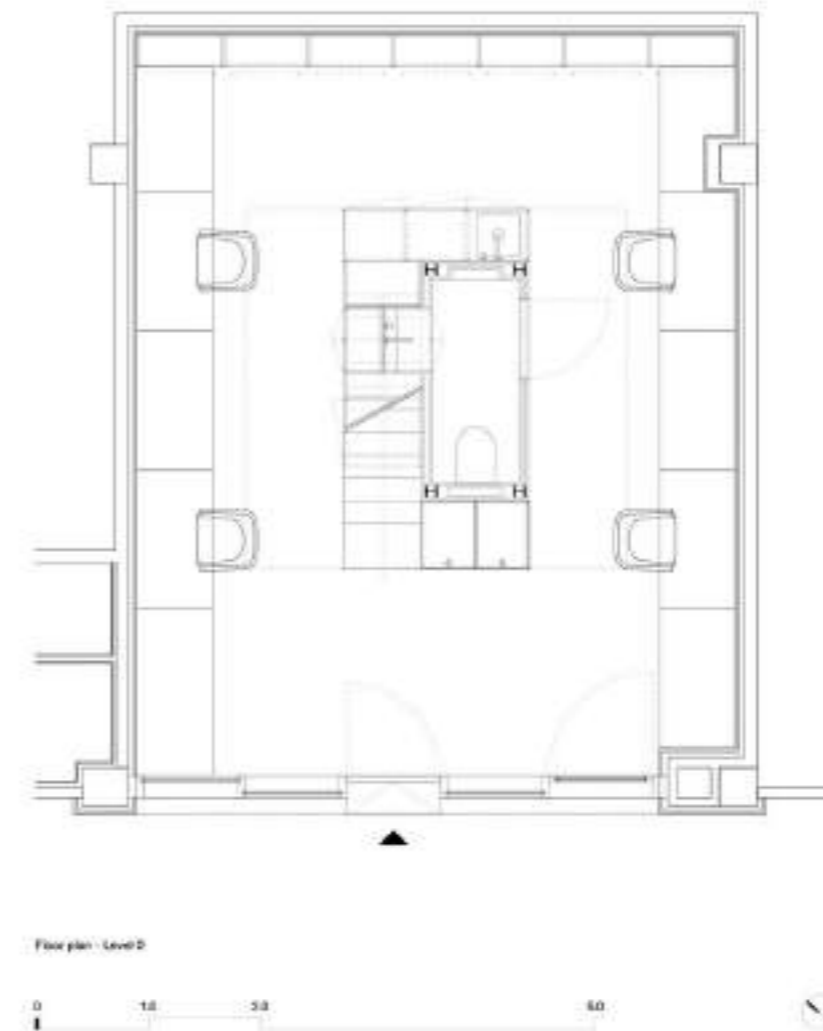
Αν και η μικρότερη περίπτωση αποτελεί έναν συνδυασμό των δυο προαναφερόμενων περιπτώσεων, αναφορικά με τα συνθετικά στοιχεία ενδιαφέροντος. Το πρώτο στοιχείο αναφέρεται στη δυνατότητα της μεταβλητότητας και συγκεκριμένα στα αναδιπλούμενα γραφεία που έχουν τοποθετηθεί περιμετρικά στο εσωτερικό και χρησιμεύουν στην εξοικονόμηση χώρου σε περίπτωση που φιλοξενείται κάποια έκθεση προσφέροντας μεγαλύτερη ευελιξία στον χώρο. Το δεύτερο συνθετικό στοιχείο ενδιαφέροντος αφορά τη τοποθέτηση ενός όγκου στο κέντρο του χώρου. Η επέμβαση αυτή χωρίζει τον χώρο σε τέσσερις ζώνες, τις δύο ζώνες εργασίας, τη ζώνη της εισόδου και τη ζώνη της κουζίνας. Ο όγκος αυτός συγχρόνως φιλοξενεί διάφορες λειτουργικές ανάγκες του κτιρίου, όπως το wc και κάποιους αποθηκευτικούς χώρους ενώ στην κορυφή του έχει τοποθετηθεί ένα ακόμα γραφείο για πιο απομονωμένες και ομαδικές εργασιακές δραστηριότητες. Η τοποθέτηση του χωρού εργασίας σε υψομετρική απόσταση από το επίπεδο του κύριου χώρου και του δρόμου δημιουργεί μια οπτική απομόνωση χωρίς αναγκαστικά να τοποθετούνται υπαρκτά όρια στον «χώρο».



Εικόνα 42. Οργανόγραμμα λειτουργιών κτιρίου. (Μπελός Μ., 2024)



Εικόνα 43 & 44. Διαγράμματα συνθετικού ενδιαφέροντος. (Μπελός Μ., 2024)



Εικόνα 45 & 46. Κατόψεις κτιρίου. Πηγή: archdaily ανακτήθηκαν από: https://www.archdaily.com/944865/oslo-cowork-babelstudio?ad_source=search&ad_medium=projects_tab



Εικόνα 47,48, 49 & 50 Καρόφεις κτιρίου. Πηγή: archdaily. ανακτήθηκαν στο: https://www.archdaily.com/944865/oslo-cowork-babelstudio?ad_source=search&ad_medium=projects_tab

■ Ανάλυση περιοχής & κτιρίου μελέτης

Ιστορική αναδρομή σιδηροδρομικού δικτύου
Κοινωνική σημασία του σιδηροδρομικού δικτύου Θεσσαλίας
Ανάλυση περιοχής μελέτης
Η επιχειρηματικότητα στα Τρίκαλα
Ανάλυση κτιρίων μελέτης

T

Ιστορική αναδρομή σιδηροδρομικού δικτύου

Η αρχική πρόταση για την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα τέθηκε για πρώτη φορά το 1835, με στόχο τη σύνδεση της Αθήνας με τον Πειραιά (περίπου δέκα χρόνια μετά την πρώτη κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου που έλαβε χώρα στην Αγγλία). Χρειάστηκε μόλις είκοσι χρόνια προκειμένου να τεθεί η σύσταση για τη δημιουργία του, η οποία επιτεύχθηκε με την κυβέρνηση Αλέξανδρου Μαυροκορδάτου το 1855. Το 1861 η κατασκευή του πρώτου σιδηροδρομικού δικτύου ξεκινά και ολοκληρώνεται το 1869 με τη δημιουργία ενός σιδηρόδρομου συνολικής απόστασης 8,5 χλμ (19 λεπτών) με αφετηρία το θησείο και τερματικό σταθμό τον Πειραιά (Δημητρακόπουλος, 2021).

Το 1881 τίθεται η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου και στην υπόλοιπη χώρα με τον Κουμουνδούρο να θέτει τη δημιουργία ενός δικτύου διεθνών προδιαγραφών (1.435mm πλάτος γραμμών) το οποίο θα έδινε τη δυνατότητα ενοποίησης του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας με αυτό της Ευρώπης. Ωστόσο το 1882 επι της κυβέρνησης Χαριλάου Τρικούπη υποστηρίζεται η δημιουργία ενός αυτόνομου-τοπικού σιδηροδρομικού δικτύου (1.000mm) το οποίο θα είχε φθηνότερο τρόπο κατασκευής, μεγαλύτερη έκταση και θα στόχευε στην ενοποίηση των λιμανιών με την ενδοχώρα με κύριο στόχο την εκμετάλλευση της Γεωργίας και της τότε παραγωγής. Το 1884 πραγματοποιείται η κατασκευή του πρώτου δικτύου του θεσσαλικού σιδηρόδρομου οπού συνέδεε τον Βόλο με την Λάρισα (με 5 ενδιάμεσους σταθμούς-στάσεις) και το 1886 ολοκληρώνεται το σιδηροδρομικό δίκτυο με την τελική κατασκευή της γραμμής Βελεστίνο – Καλαμπάκα (με 17 σταθμούς - στάσεις). Το έργο της κατασκευής του θεσσαλικού σιδηρόδρομου ανέλαβε ο Ιταλός μηχανικός Εβαρίστο ντε Κίρικο (Ανδρουλιδάκης, 2002). Το 1955 ο σιδηρόδρομος Θεσσαλίας εντάσσεται στους Σιδηρόδρομους Ελληνικού κράτους οπού στην συνέχεια γίνονται έργα ανάπλασης του σιδηροδρομικού δικτύου και αλλαγή της γραμμής από μετρική (1.000 mm) σε διεθνή (1.435 mm). Στις αρχές του 21ου αιώνα το σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας και κυρίως των περιοχών μετά την Λάρισα φτάνει στην παρακμή του, ο εμπορικός σιδηρόδρομος σταματάει να εξυπηρετεί τις περιοχές ενώ το 2020 γίνονται κάποιες διαπραγματεύσεις

ακόμα και για κλείσιμο των σταθμών (Τρικάλων – Καλαμπάκας), το 2023 έπειτα από τις καταστροφικές πλημμύρες στην Θεσσαλία το σιδηροδρομικό δίκτυο παύει να λειτουργεί, ενώ η εξυπηρέτηση του ΟΣΕ πραγματοποιείται μέσω λεωφορείων.



Κοινωνική σημασία του Σιδηροδρομικού δικτύου Θεσσαλίας

Η κοινωνική υπόσταση του σιδηροδρομικού δικτύου την εποχή στην οποία αναπτύχθηκε είχε ιδιαίτερη σημασία για την χώρα. Αρχικά το σιδηροδρομικό δίκτυο θεμελίωσε τη βιομηχανική και προβιομηχανική ανάπτυξη της χώρας (Βενιζέλος, 2002). Αποτέλεσε «διάνοιξη» της κοινωνίας αλλά και της αγροτικής παραγωγής και ιδιαίτερα της Θεσσαλίας δεδομένου ότι εκείνα τα χρόνια ο τρόπος μετακίνησης ήταν με υποζύγια οπού σε πολλές περιπτώσεις συναντούσαν μεγάλες δυσκολίες λόγω των δύσβατων τόπων, αλλά και η ταχύτητα που μπορούσαν να αναπτύξουν ήταν ελάχιστη άγγιζε μόλις τα 4χλμ/ώρα ενώ τα τρέινα αναπτύσσαν ταχύτητα έως και 40χλμ/ώρα. Το τρέινο λοιπόν με τα τροχαία φορτία του που εξυπηρετούσε μικτές χρήσεις περιλαμβάνοντας επιβατικά και εμπορικά βαγόνια έφερε μια «επανάσταση στη σύνδεση των τόπων». Η λειτουργία ολόκληρου του δικτύου πραγματοποιούνταν με στρατιωτική πειθαρχία ενώ οι εγκαταστάσεις και ο εξοπλισμός του αποτελούνταν από τα πιο προηγμένης τεχνολογίας μέσα.

Οι σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας αναπτύχθηκαν σε 4 τάξεις. Οι τάξεις αυτές όριζαν τα μοντέλα των σταθμών, δηλαδή τα περιεχόμενα των εγκαταστάσεων και τη μορφολογία των Κτιρίων βάση της σπουδαιότητας του κάθε σταθμού η οποία βασιζόταν στον πληθυσμό της αναφερόμενης πόλης αλλά και της σημασίας του σταθμού σε ένα γενικότερο πλαίσιο αξιοποίησης. Ο σταθμός των Τρικάλων βασιζόταν στη δεύτερη κλάση όπως και αυτός της Καρδίτσας, οι εγκαταστάσεις περιλάμβαναν το κύριο κτίριο του σταθμού ένα κτίριο ως αποθήκη, τους χώρους υγιεινής, ένα φυλάκιο και έναν υδατόπυργο. Τα κτίρια των σιδηροδρομικών σταθμών βρισκόντουσαν πάντα σε αρκετά πλεονεκτικές θέσεις στις πόλεις, και είχαν μια ιδιαίτερα εμβληματική αρχιτεκτονική εκείνης της εποχής με στοιχεία νεοκλασικισμού.

Ανάλυση περιοχής μελέτης

Τα Τρίκαλα Θεσσαλίας αποτελούν μια από τις παλαιότερες πόλεις της χώρας. Η πόλη έχει έκταση 608 χιλιόμετρα και σύμφωνα με την απογραφή του 2011 έχει 81.355 μόνιμους κατοίκους. Η παλιά της ονομασία ήταν Τρίκκη. Η ιστορία των Τρικάλων ξεκινάει περίπου το 49.000 π.Χ. στα σπήλαια της περιοχής με τη σημερινή ονομασία Θεόπετρα (Κατσόγιαννος, 1992). Αξιοσημείωτο είναι ότι κατά την αρχαιότητα αναφέρεται ότι στην πόλη έζησε και ο Ασκληπιός ο οποίος αποτελεί και το έμβλημα της πόλης. Ωστόσο η αρχιτεκτονική της πόλης είναι αυτή που μαρτυράει την ιστορία της και τις διάφορες πολιτισμικές της επιρροές. Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα η πόλη γνώρισε σημαντικές επιρροές από την βυζαντινή αρχιτεκτονική η οποία μαρτυράτε από το φρούριο - κάστρο της πόλης. Την οθωμανική αρχιτεκτονική με το μεγαλειώδες τέμενός του Οσμαν Σαχ (Κουρσούμ Τζαμί) και τον παραδοσιακό οικισμό Βαρούσι, ο οποίος αναπτύχθηκε μαζί με την οικονομία της πόλης κατά τον 18ο αιώνα.

Ένα ακόμα στοιχείο που μαρτυράει για την πόλη η αρχιτεκτονική της είναι η επιχειρηματικότητα της με σημαντικά βιομηχανικά κτίρια που στέκουν έως σήμερα, με άλλη χρήση βεβαία λόγω της ανάπτυξης της πόλης και της μεταφοράς των βιομηχανικών χώρων στα προάστια της, ένα δείγμα τέτοιας αρχιτεκτονικής είναι ο μύλος Μασσόπουλου.

Πέρα από την ιστορική αξία της πόλης και της συμβολής της στην οικονομία της χώρας, που αφορά την επιχειρηματική δραστηριότητα η οποία αναλύεται σε επόμενο κεφάλαιο, υπάρχει ένα στοιχείο το οποίο καταλαμβάνει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη των σημερινών πόλεων και αφορά την εκπαίδευση και την κατάρτιση των νέων ατόμων, στοιχείο που παρουσιάζει μικρή συμμετοχή στην Πόλη, έχοντας μόλις τρεις σχολές, το τμήμα επιστήμης φυσική αγωγής και αθλητισμού, ένα τμήμα δικαιολογίας και διατροφολογίας και την σχολή μονίμων υπαξιωματικών.



49.000
π.Χ.

7ος αι.
π.Χ.

600
μ.Χ.

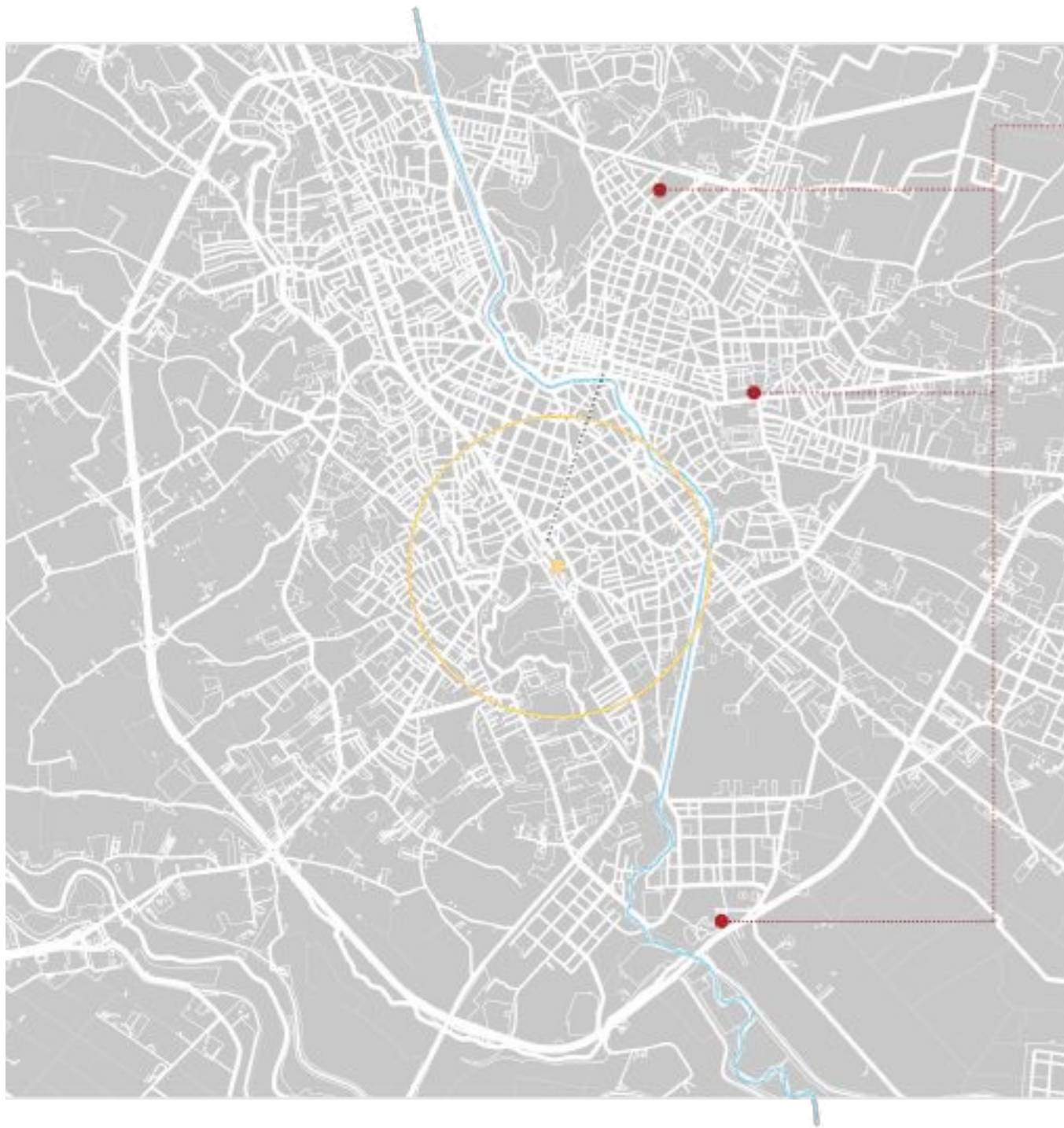
1.500
μ.Χ.


1.700
μ.Χ.

1.800
1.900
μ.Χ.

Επιχειρηματικότητα στα Τρίκαλα

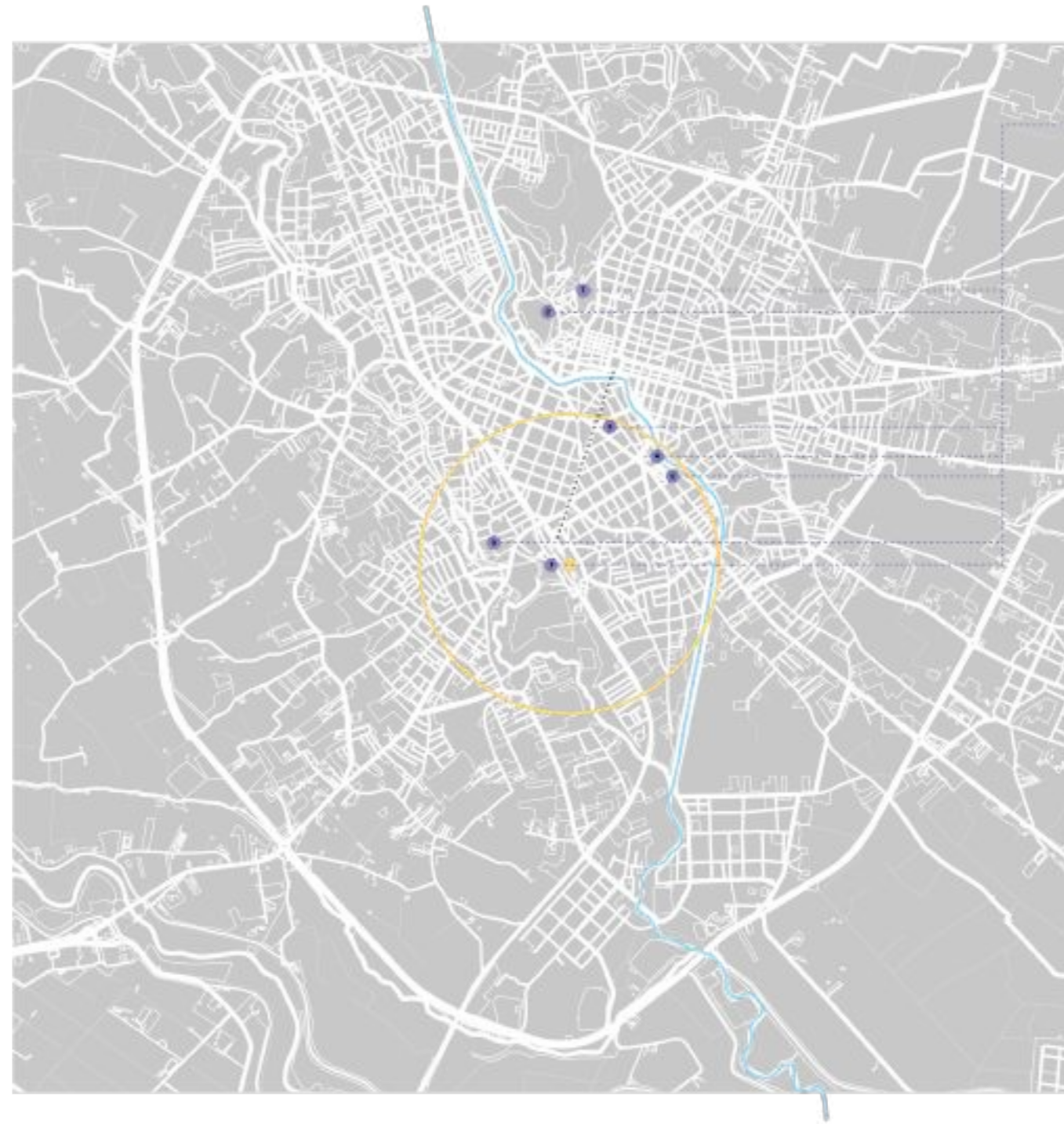
Τα Τρίκαλα λόγω της πλεονεκτικής τους θέσης στο κέντρο της χώρας αλλά και της γεωμορφολογίας τους αποτελούσαν σημαντικά αγροτικά και επιχειρηματικά κέντρα. Το 1881 οπού πραγματοποιήθηκε η ένταξη της Θεσσαλίας στην Ελλάδα ξεκίνησε και η ιστορία της οικονομίας της, με πολλά προβλήματα βέβαια λόγω διαφόρων ζητημάτων όπως η νομισματική διαφορά σε σχέση με την υπόλοιπη Ελλάδα. Ωστόσο σύντομα ανάκαμψαν και η περιοχή, γνώρισε σημαντική οικονομική ανάπτυξη (Κλιάφα, 2010). Αρχικά ήταν η πρώτη πόλη που ίδρυσε τον πρώτο Γεωργικό Συνεταιρισμό στην Ελλάδα το 1906 ενώ εδώ και εκατό χρόνια περίπου μετράνε σημαντική επιχειρηματική συμμετοχή στην χώρα. Τη δεκαετία του 1920 υπήρχαν περίπου 20 εργοστάσια στην πόλη τα οποία δραστηριοποιούντουσαν κυρίως στην ξυλουργική, στην ζαχαροπλαστική, στην υφαντική και στην χαλβαδοποιία εκ των οποίων κάποια εξήγαγαν τα προϊόντα τους σε όλη την χώρα (Τριανταφύλλου, 1976). Ενώ μέχρι και σήμερα παρουσιάζει έντονη επιχειρηματική συμμετοχή καθώς εδρεύουν πολλές σημαντικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον πρωτογενή τομέα παραγωγής. Αναφορικά κάποιες γνωστές πανελλαδικός επιχειρήσεις είναι: τα Ελληνικά γαλακτοκομεία (όλυμπος), LITTLE ACRE MILK FARM, ΤΡΙΚΚΗ, η μπισκοτοβιομηχανία ΒΙΟΛΑΝΤΑ, η ΒΙΟΣΕΡ που δραστηριοποιείται με φαρμακευτικά είδη και η ΚΛΙΑΦΑ που δραστηριοποιείται στην παραγωγή αναψυκτικών.




 Τριτοβάθμια εκπαίδευση

Απόσταση 15' ως πεζός

Κεντρική αρτηρία

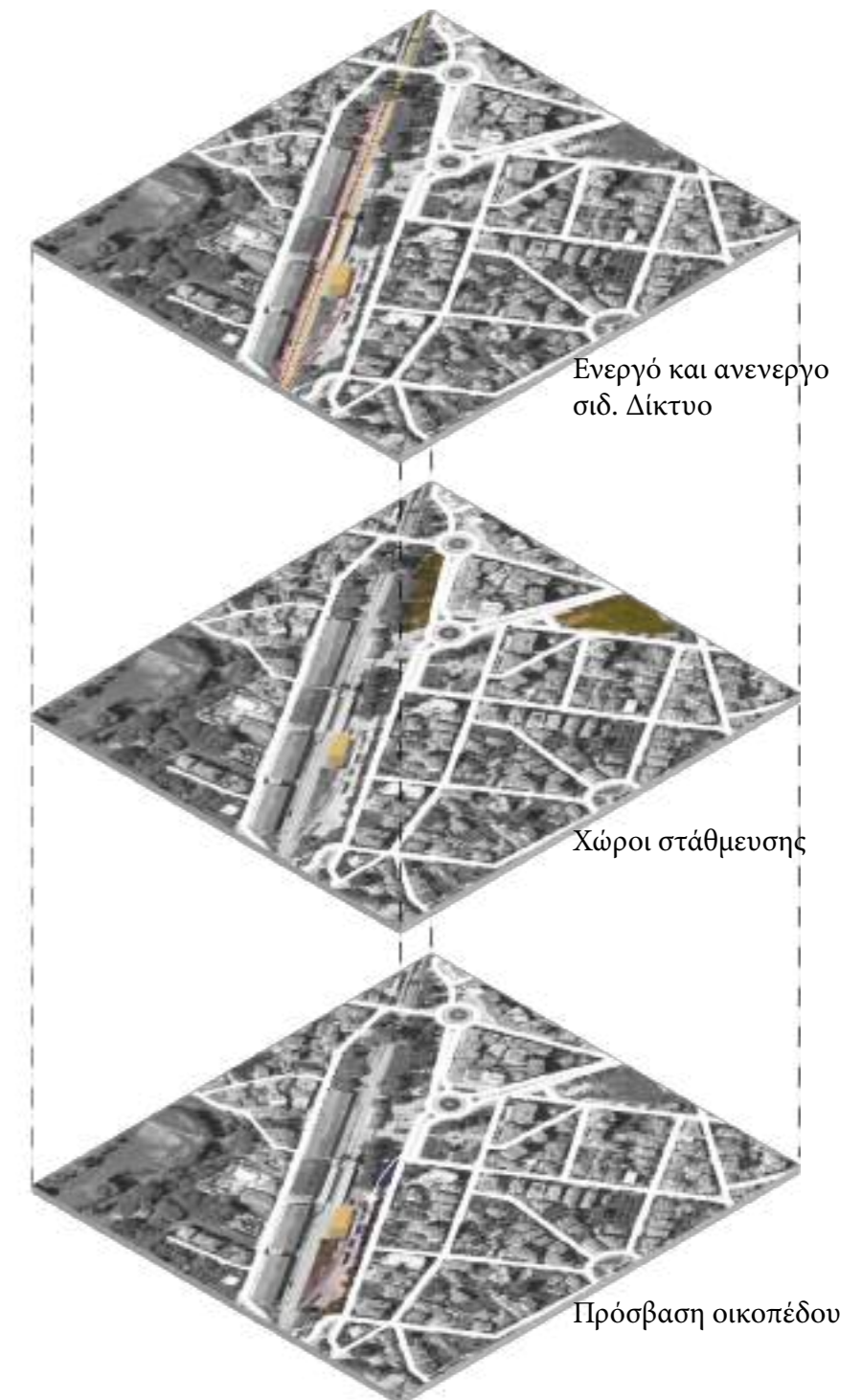
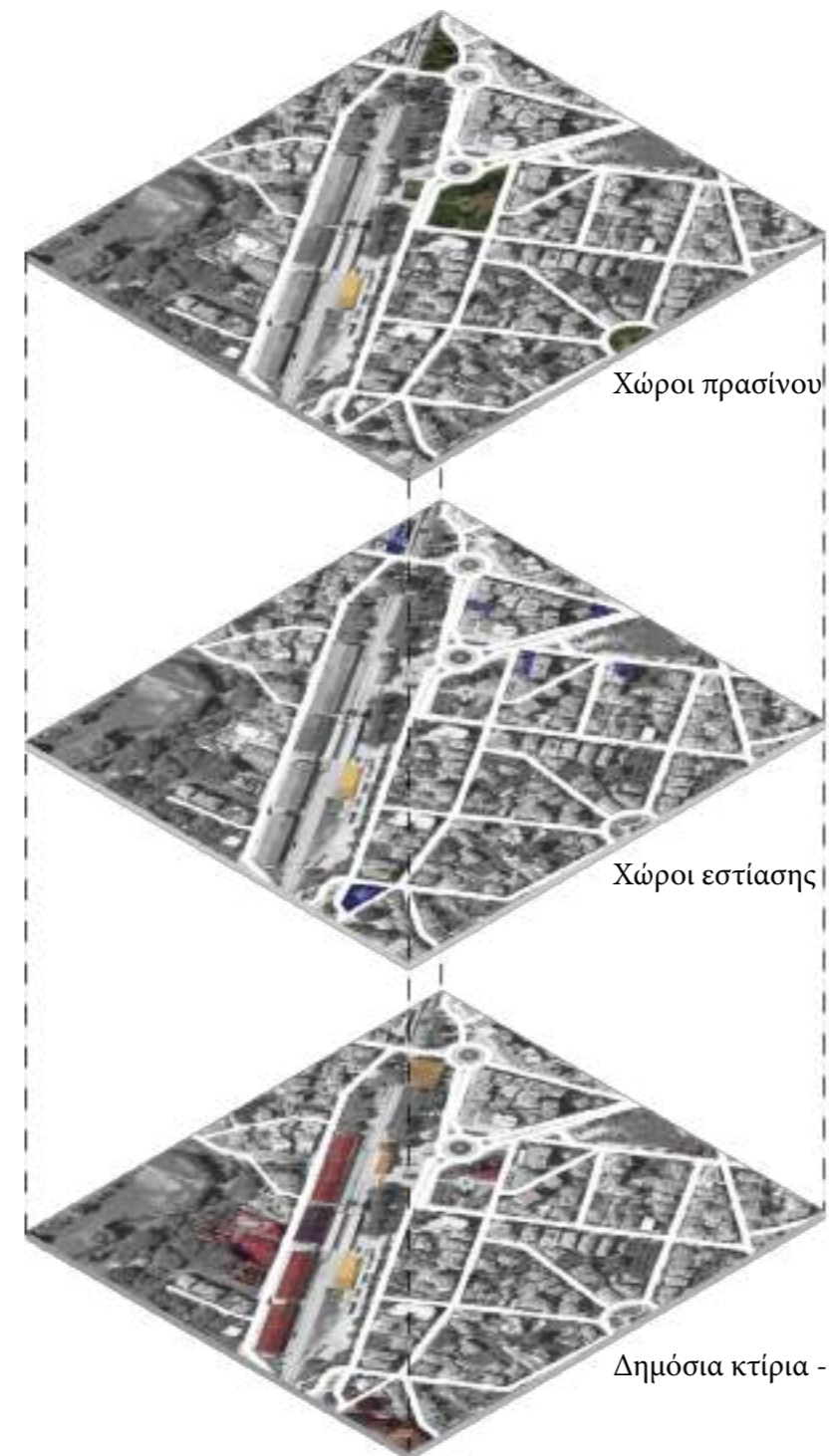
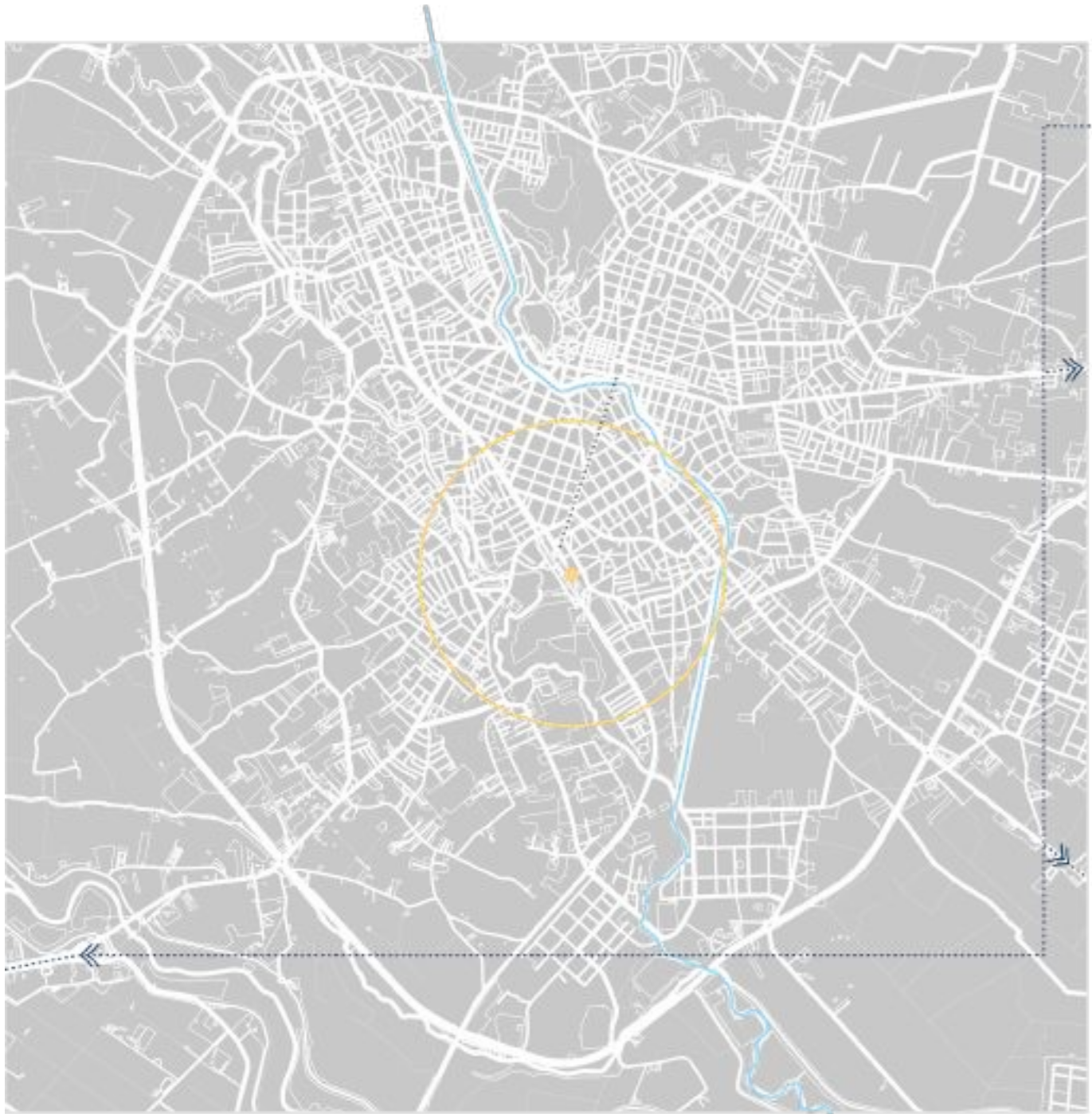


 Χώροι Πολιτισμού

1. Παροδοσιακός οικισμός - Βαρούσι
2. Βυζαντινό κάστρο - Φρούριο
3. Λαογραφικό μουσείο
4. Μουσείο Τσιτσάνη
5. Οθωμανικός τέμενος - Τζαμί
6. Πάρκο ματσόπουλου
7. Μουσικός πολυχώρος

Απόσταση 15' ως πεζός

Κεντρική αρτηρία

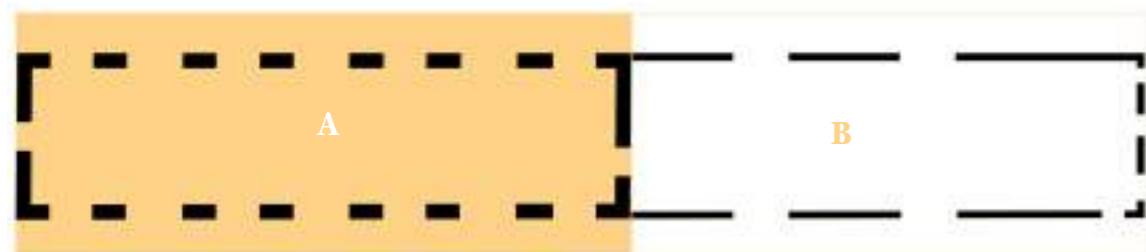


Ανάλυση κτιρίων μελέτης

Στον σιδηροδρομικό σταθμό Τρικάλων, μια περιοχή η οποία έχει αφεθεί στον χρόνο και έντονα παρατηρεί κάποιος τη φθορά του κτιριακού συγκροτήματος, στέκουν δύο κτίρια ενωμένα μεταξύ τους όπου επικοινωνούν με μια μικρή θύρα. Τα κτίρια αυτά για πολλά χρόνια χρησιμοποιούντουσαν για τις ανάγκες του εμπορικού σιδηροδρομικού δικτύου ως αποθήκες. Έχουν συνολικό εμβαδόν 200,3 τμ.

Το κτίριο Α χρονολογείται κατασκευαστικά στην ίδια χρονική περίοδο που χτίστηκε ο σιδηροδρομικός σταθμός Τρικάλων, δηλαδή το 1886. Αποτελεί στοιχείο της προαναφερόμενης κλάσης 2 όπως αναλύεται στην ενότητα «Κοινωνική σημασία του σιδηροδρομικού δικτύου Θεσσαλίας». Μορφολογικά αναφερόμαστε σε ένα κτίριο ορθοκανονικής δομής και κάτοψης. Οι δύο μεγαλύτερες όψεις του κτιρίου αποτελούνται από τρεις συρόμενες θύρες βιομηχανικού τύπου με σταθερό φεγγίτη και άλλους τρεις φεγγίτες ενδιάμεσα των θυρών. Η μικρότερη νοτιοανατολική όψη, αποτελείται μόνο από μία θύρα άγνωστης τυπολογίας λόγω κακής συντήρησης του κτιρίου ενώ η άλλη όψη της συνδέεται με το κτίριο Β. Ο σκελετός του κτιρίου είναι κατασκευασμένος από λιθοδομή η οποία είναι επιχρισμένη σε όλες τις όψεις του κτιρίου εκτός από τις ακμές και τη βάση όπου έχουμε εμφανείς ημιλαξευμένους λίθους. Η στέψη του κτιρίου ολοκληρώνεται από δίριχτη στέγη η οποία στα σημεία των θυρών εκτείνεται σε μεγαλύτερη απόσταση από το κτίριο. Οι χρωματισμοί του κτιρίου αποτελούνται από κίτρινο, στο κύριο κέλυφος με γαλάζιες λεπτομέρειες όπως τα κουφώματα, στοιχείο που αποτελεί οπτική ταυτότητα για τους σιδηροδρόμους Θεσσαλίας.

Το κτίριο Β, άγνωστης κατασκευαστικής περιόδου, εκτιμάται ότι κατασκευάστηκε περίπου τη δεκαετία του 50 όταν ο Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας εντάχθηκε στους σιδηροδρόμους του Ελληνικού κράτους. Ακολουθεί μια αντίστοιχη μορφολογία με το κτίριο Α ωστόσο με σημαντικές διαφορές που δημιουργούν μια πιο απλή εκδοχή του κτιρίου. Οι δύο μεγαλύτερες όψεις αποτελούνται από δυο συρόμενες θύρες με φεγγίτη ενώ η μικρότερη όψη αποτελείται από “άναρχα” τοποθετημένα παράθυρα και μία ανοιγώμενη θύρα.





Εικόνα 51. Εξωτερική άποψη κτιρίου μελέτης (Παπακωνσταντίνου Κ., 2024)



Εικόνα 52. Δυτική οψη κτιρίου μελέτης (Παπακωνσταντίνου Κ., 2024)



Εικόνα 53. Εξωτερική λεπτομέρεια πόρτας (Παπακωνσταντίνου Κ., 2024)



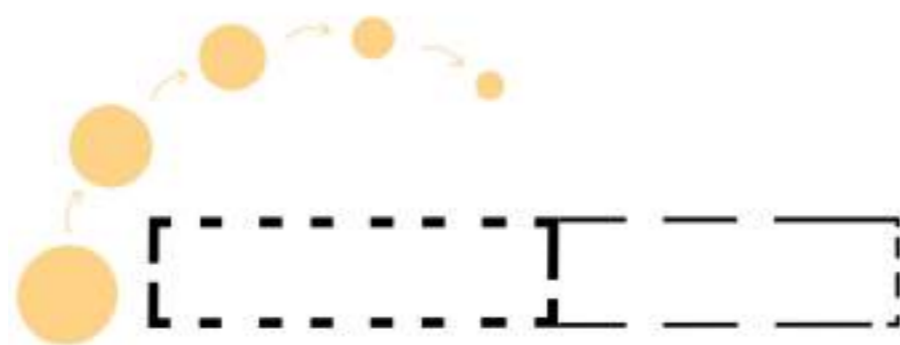
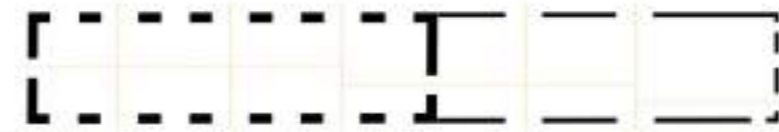
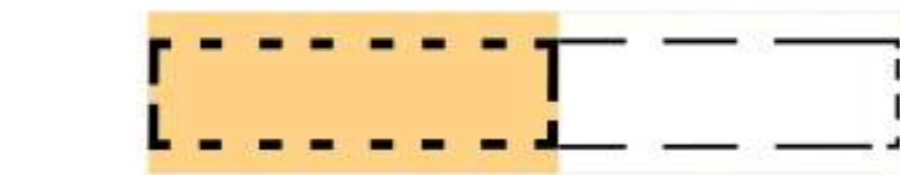
Εικόνα 54. Εσωτερική άποψη κτιρίου μελέτης (Μπελίας Μ., 2024)

Τεχνική έκθεση υφιστάμενης κατάστασης

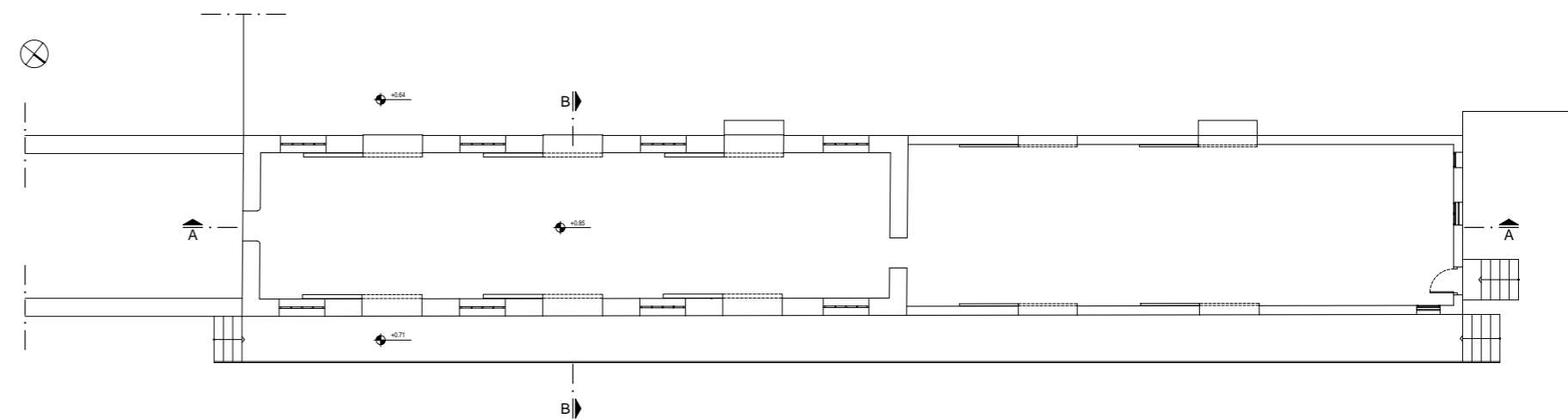
Κατά τη διαδικασία αποτύπωσης του κτιρίου, έγιναν κάποιες παρατηρήσεις και επιμέρους καταγραφές αναφορικά με την υφιστάμενη κατάσταση του. Αρχικά το κτίριο παρουσιάζει επιδερμικές φθορές οι οποίες βασίζονται σε δύο παράγοντες.

Ο πρώτος παράγοντας αφορά αυτόν του χρόνου και αναφέρεται σε φυσικές φθορές που έχουν προκληθεί από τα περιβαλλοντικά φαινόμενα σε συνεργασία με τη χαμηλή έως μηδενική συντήρηση του κτιρίου. Σε αυτή τη κατηγορία λοιπόν παρατηρούμε γήρανση των ξύλινων στοιχείων της στέγης, με πιο ανοιχτόχρωμο αποχρωματισμό που παραπέμπει στην ύπαρξη υγρασίας και την έκθεση σε ηλιακή ακτινοβολία (uv). Αξιοσημείωτο στοιχείο αποτελούν επιπλέον οι διαφορετικές αποχρώσεις ξύλου της στέγης οι οποίες μαρτυρούν «πρόσφατη» (μερική) αποκατάσταση. Οι ελκυστήρες, οι αντιρρήδες και οι αμειβωντες φαίνεται λόγω γήρανσης του υλικού, αλλά και διαφορετικής πρόλευσης ξύλου, να αποτελούν παλαιότερο στοιχείο από τις τεγίδες, τις επιτεγίδες και το σανίδωμα που φαίνονται ως μετέπειτα προσθήκες. Επιπλέον στην νότια όψη και συγκεκριμένα στην κεντρική θύρα παρατηρείται στο κατώτερο σημείο του επιχρίσματος, αποκόλληση του σοβά, το στοιχείο αυτό οφείλεται σε περιβαλλοντικούς και βιολογικούς παράγοντες όπως η ύπαρξη αγριόχορτων στις ακμές ένωσης του κτιρίου με το έδαφος.

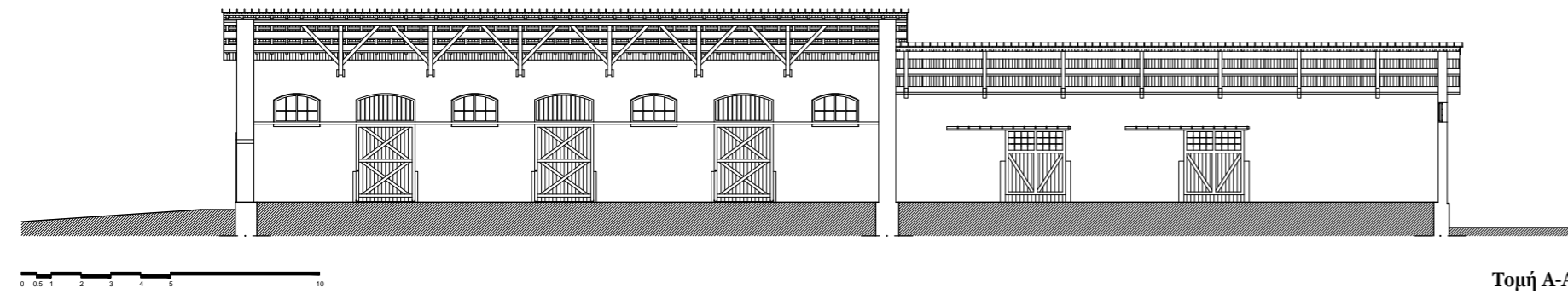
Ο δεύτερος παράγοντας αναφέρεται στον άνθρωπο, καθώς το κτίριο έχει υποστεί σημαντικές ζημιές - βλάβες από βανδαλισμό. Οι ζημιές αυτές αναφέρονται στις καταστροφές των κουφωμάτων τόσο στους υαλοπίνακες όσο και στο βασικό πλαίσιο του κουφώματος, ενώ στην ανατολική όψη παρατηρείται η πλήρης καταστροφή της θύρας με αποτέλεσμα, τη δυσκολία καταγραφής της. Αν και σύμφωνα με το γενικότερο κτιριακό συγκρότημα εκτιμάται ότι υπήρχε ανοιγόμενη ταμπλαδωτή θύρα με φεγγίτη. Τέλος στο κτίριο παρατηρείται ότι όλες του οι όψεις καλύπτονται από τοιχογραφήματα (graffiti), στοιχείο που δεν αποτελεί χώρο για ένα κτίριο της ιστορικής και πολιτιστικής αξίας του κτιρίου.



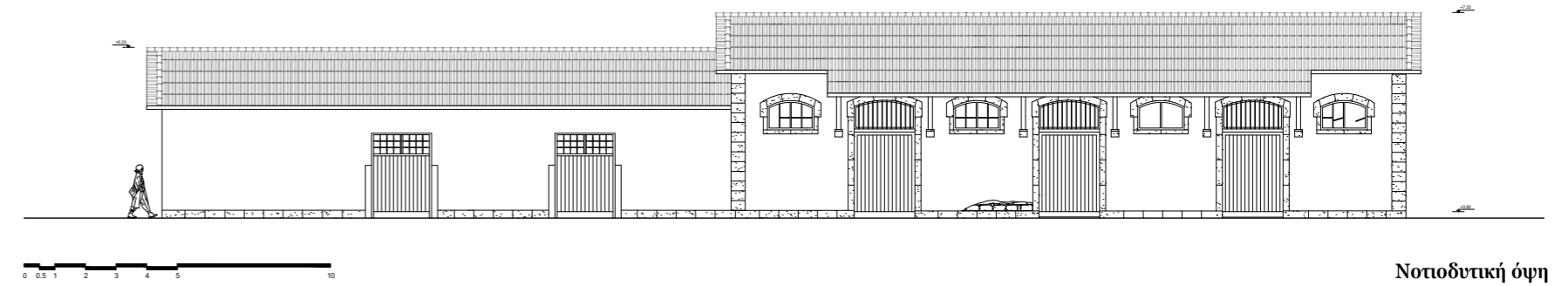
Νοτιοδυτική όψη



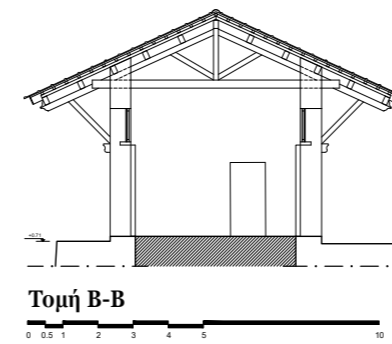
Κάτοψη



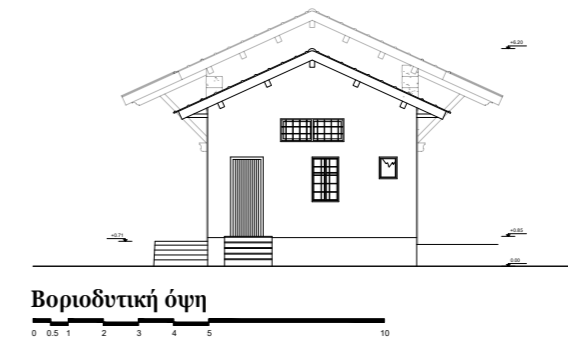
Τομή A-A



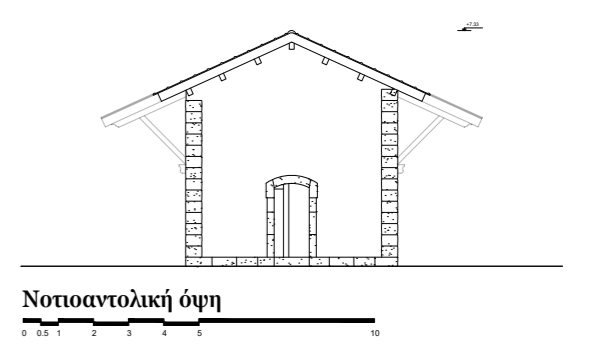
Νοτιοδυτική όψη



Τομή B-B



Βοριοδυτική όψη



Νοτιοανατολική όψη

■ Συμπεράσματα & Ορισμός σχεδιαστικού προβλήματος



Από την παραπάνω ανάλυση της έννοιας του co – working space και της περιοχής μελέτης, καταλήγουμε σε κάποια συμπεράσματα τα οποία μας βοηθούν στο να ορίσουμε το σχεδιαστικό μας πρόβλημα.

Αρχικά οι χώροι συνεργατικής εργασίας παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές με τους συμβατικούς χώρους γραφείων. Καθώς όταν αναφερόμαστε σε χώρους γραφείων, νοείται ένα συγκεκριμένο εργασιακό πλαίσιο το οποίο συμπεριλαμβάνεται τόσο με τον τύπο εργασίας όσο και την ιεραρχία του κάθε εργαζομένου. Στοιχεία που αποτελούν λεπτομερή καταγραφή για τον σχεδιασμό συγκεκριμένου γραφειακού χώρου.

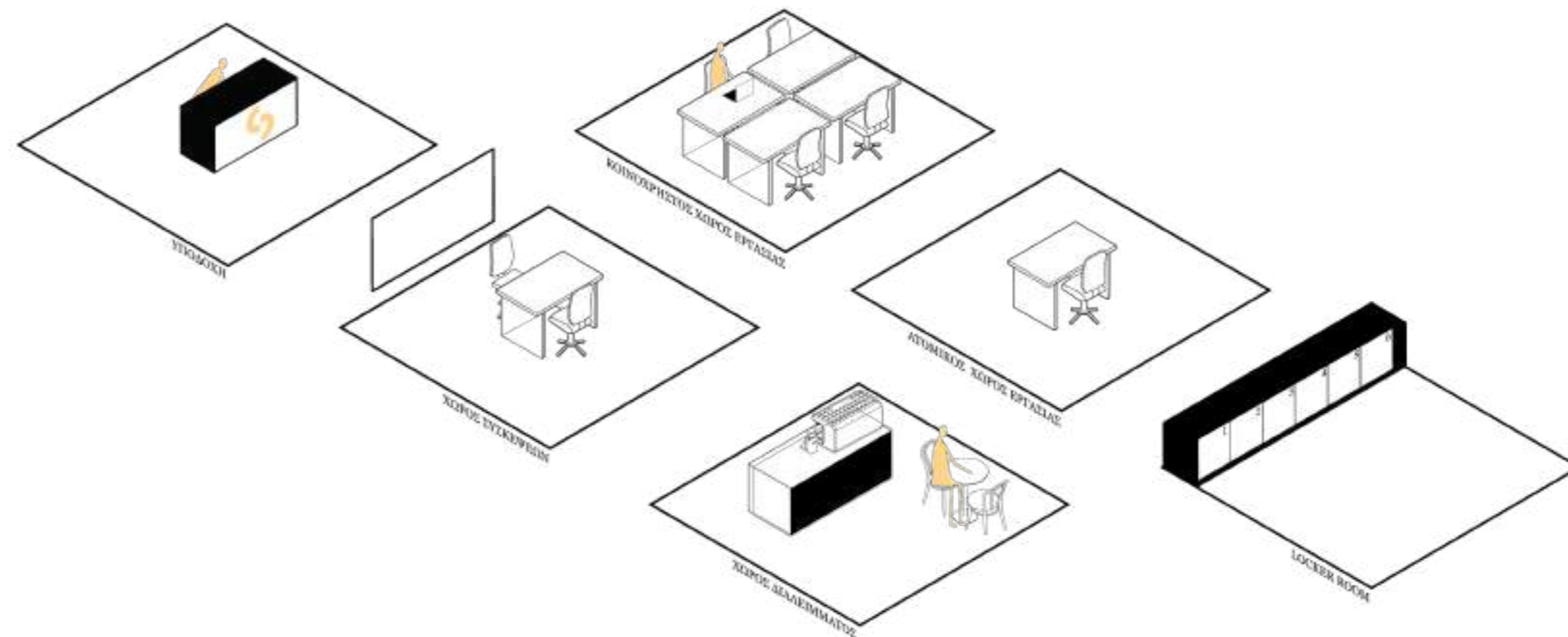
Όσον αφορά τη τοποθεσία του έργου, αναφερόμαστε στην κεντρική Ελλάδα που δίνει το πλεονέκτημα της δημιουργίας επιχειρηματικών συναντήσεων σε εργαζόμενους και επαγγελματίες από όλη την χώρα, επομένως καταλήγουμε στην δημιουργία χώρων συναντήσεων.

Στην κλίμακα της πόλης το κτίριο βρίσκεται πολύ κοντά στην κεντρική και εμπορική αρτηρία χωρίς αυτό να συνεπάγεται με έντονη κίνηση, προσφέροντας έτσι τη δυνατότητα εύκολης πρόσβασης από όλους τους κατοίκους της πόλης με αποτέλεσμα τη χρήση του χώρου και από ελεύθερους επαγγελματίες, επιπλέον σε κοντινή απόσταση βρίσκονται πολλοί χώροι πολιτισμού οπότε οι ταξιδιώτες μπορεί να θέλουν να συνδυάσουν την εργασία τους με την αναψυχή.

Η πόλη εμφανίζει πολύ μικρό αριθμό χώρων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης επομένως ή ένταξη χώρων μελέτης για σπουδαστές αποτελεί δευτερεύοντα ρόλο και αναφέρεται κυρίως σε εξ αποστάσεως φοιτητές.

Βάση της μελέτης περιπτώσεων οι χώροι αυτοί συνηθέστερα προσφέρουν κάποιες επιπλέον παροχές όπως ιδιωτικό χώρο απόθεσης προσωπικών αντικειμένων και χώρο αναψυκτηρίου στην περίπτωση μας και λόγω περιορισμένου αριθμού χρηστών (χώρου) γίνεται πρόταση για χώρο διαλείμματος με κοινόχρηστη κουζίνα.

Επομένως το κτιριολογικό μας πρόγραμμα ορίζει τη δημιουργία χώρου υποδοχής, χώρων συσκέψεων, τη δημιουργία χώρων "κοινής" και «ατομικής» εργασίας, τη δημιουργία χώρου διαλείμματος - κουζίνας και τους βοηθητικούς χώρους (wc).



■ Πρόταση επανάχρησης

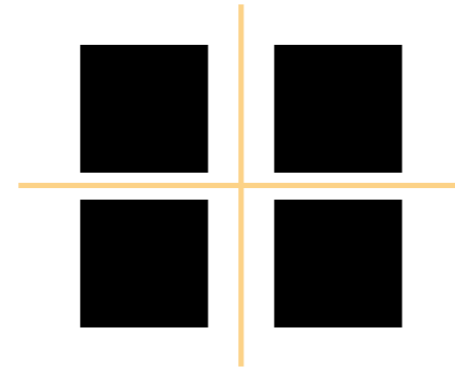
Κεντρική ιδέα σχεδιασμού
Σχέδια πρότασης
Τρισδιάστατες απεικονίσεις
Κατασκευαστικές λεπτομέρειες
Έρευνα φύτευσης

E

Κεντρική ιδέα - concept

Έναυσμα για την κεντρική ιδέα αποτέλεσε ένα προσωπικό βίωμα και μια προσωπική παρατήρηση. Η οποία ξεκινάει πάνω σε ένα τρένο του 1908 το οποίο έστρεψε σαν έκθεμα σε μια πλατεία απέναντι από τον σιδηροδρομικό σταθμό Τρικάλων. Το τρένο αυτό κάποτε μετέφερε κόσμο και εμπορεύματα από τον Βόλο μέχρι την Καλαμπάκα, είναι από τα ελάχιστα "τυχερά" τρένα που συντηρήθηκαν και κάπως διασώθηκε η αρχική τους μορφή. Σε μια προσωπική ανησυχία - αναζήτηση η οποία γεννήθηκε με την έναρξη της παρούσας εργασίας ξεκίνησα να αναλύω κάποια κοινά στοιχεία που έβλεπα στα βαγόνια του τρένου. Αυτή η ανάλυση αποτέλεσε και την έμπνευση για την σχεδιαστική πρόταση. Αρχικά αποδομήθηκαν κάποια στοιχεία που παρατηρεί κανείς όταν βλέπει ένα τρένο από μακριά, τα στοιχεία αυτά αναφορικά είναι, η συμμετρία, η σύνδεση και η ακολουθία των δομών.

Στην συνέχεια τόσο από εικόνες που αποτυπώθηκαν από τα τρένα στον σιδηροδρομικό σταθμό του Βελεστίνου όσο και από προσωπικές αναμνήσεις αποδόμηθηκαν κάποια χαρακτηριστικά ενδιαφέροντος και μεταφράστηκαν χωρικά.



Συμμετρία - παραλληλία



Σύνδεση



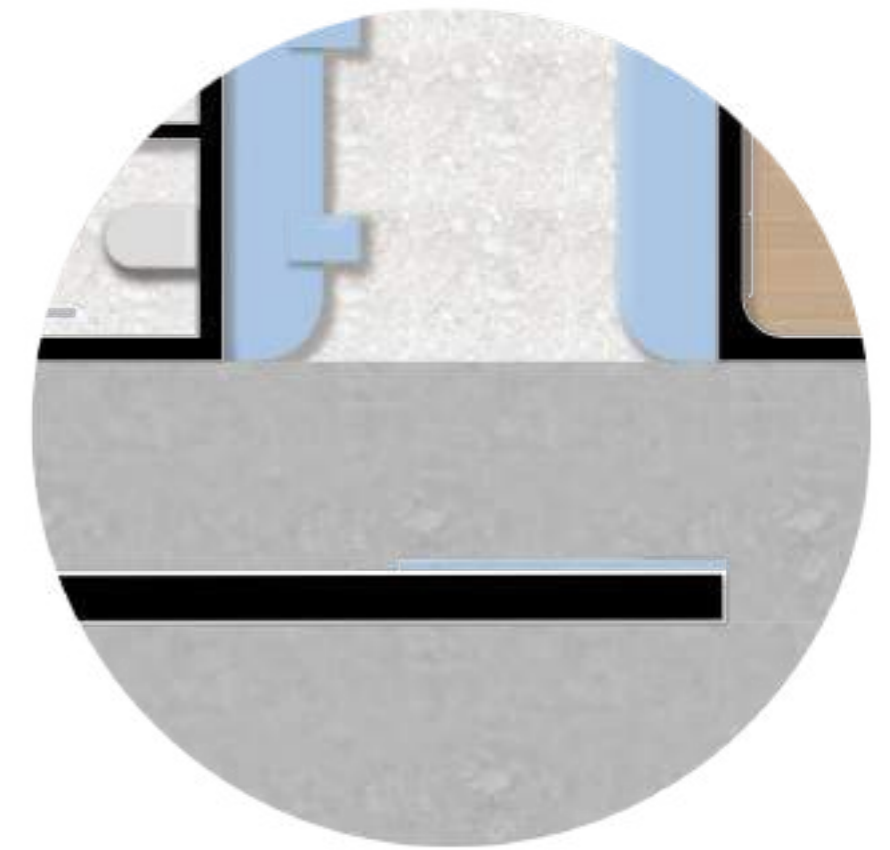
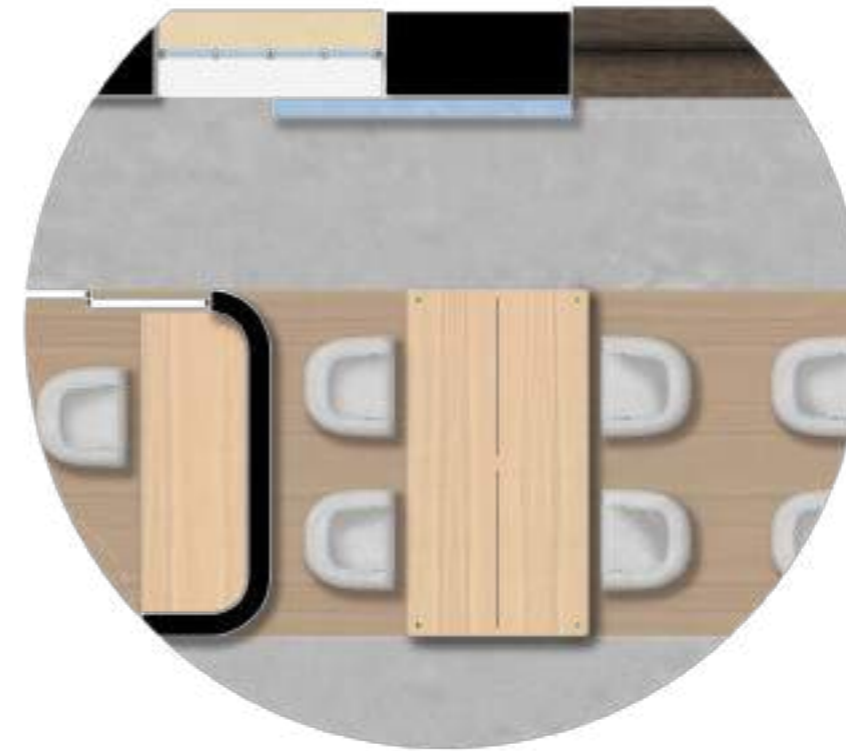
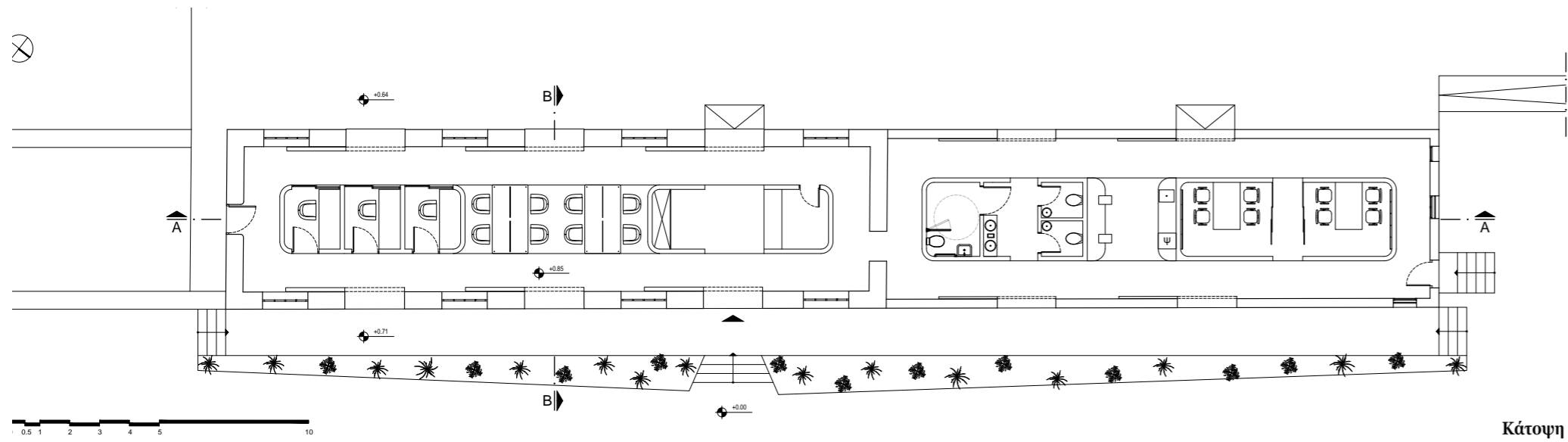
Ακολουθία - ροή

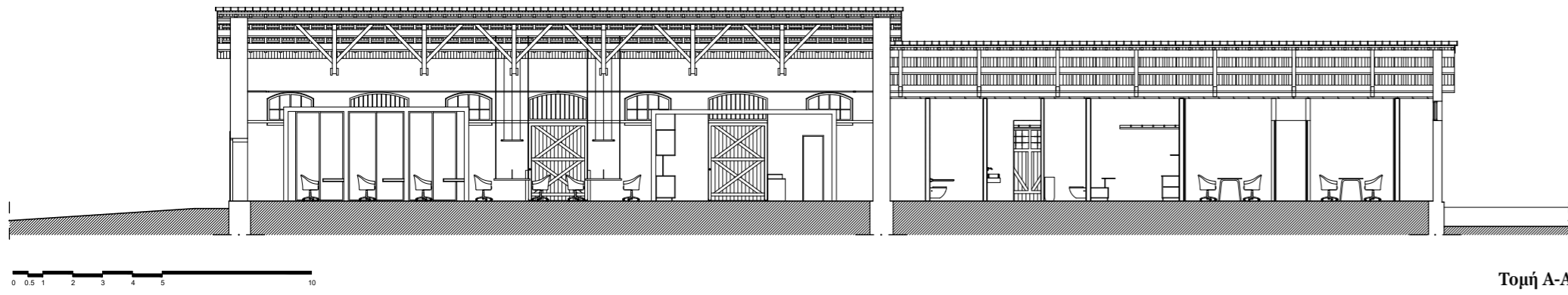


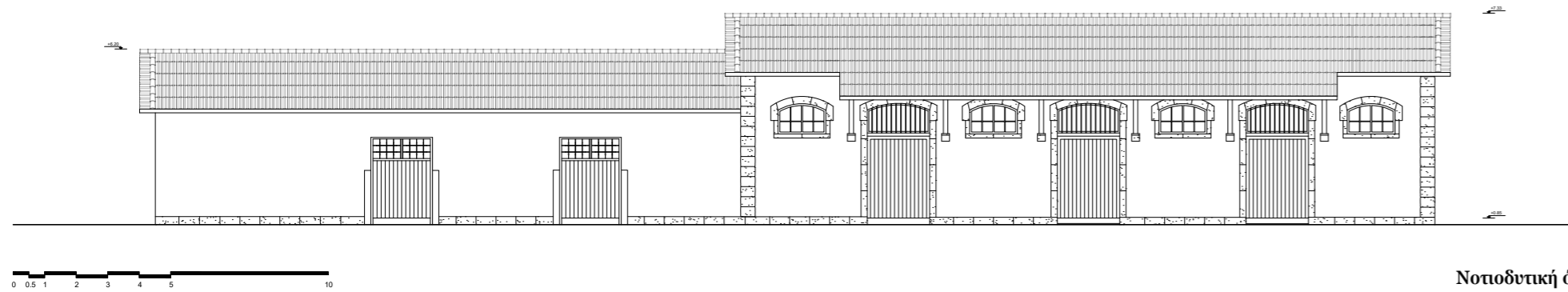
Εικόνα 56. Εξωτερική άποψη τρένου του 1935 (Μπελός Μ., 2024)



Εικόνα 57. Εσωτερική άποψη τρένου του 1935 (Μπελός Μ., 2024)

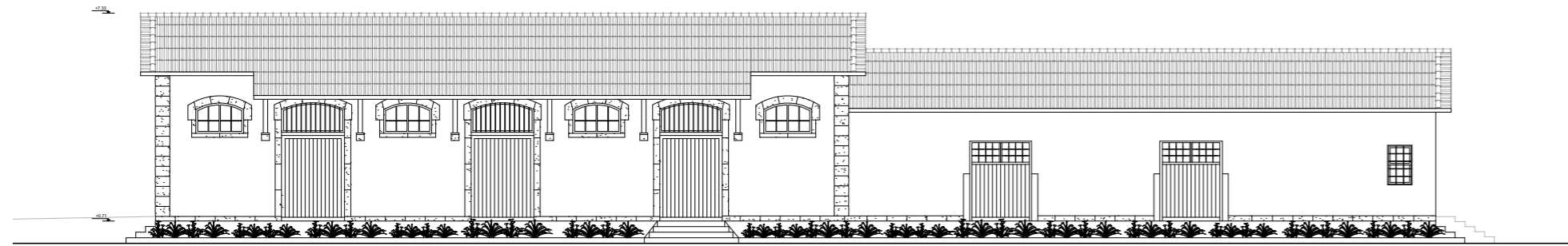






Νοτιοδυτική όψη

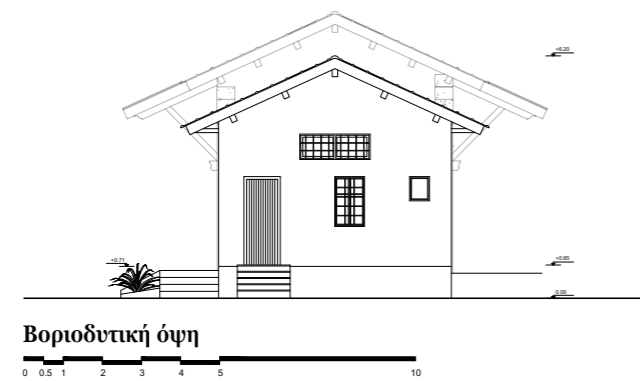


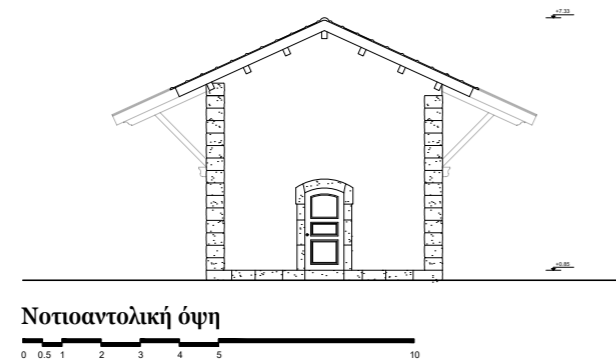


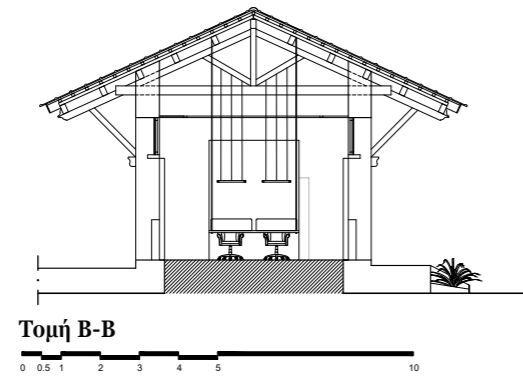
0 0.5 1 2 3 4 5 10

Βοριαντολική όψη

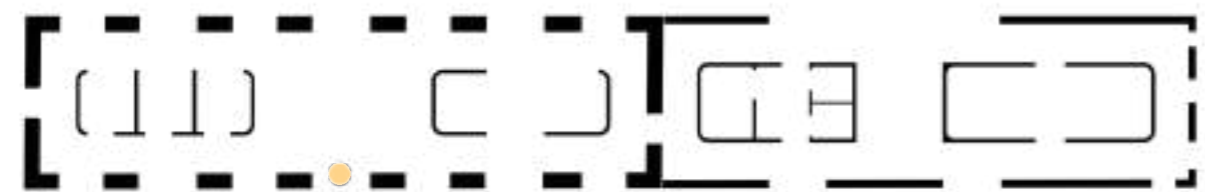








■ Τρισδιάστατη απεικόνιση βασικού χώρου εργασίας







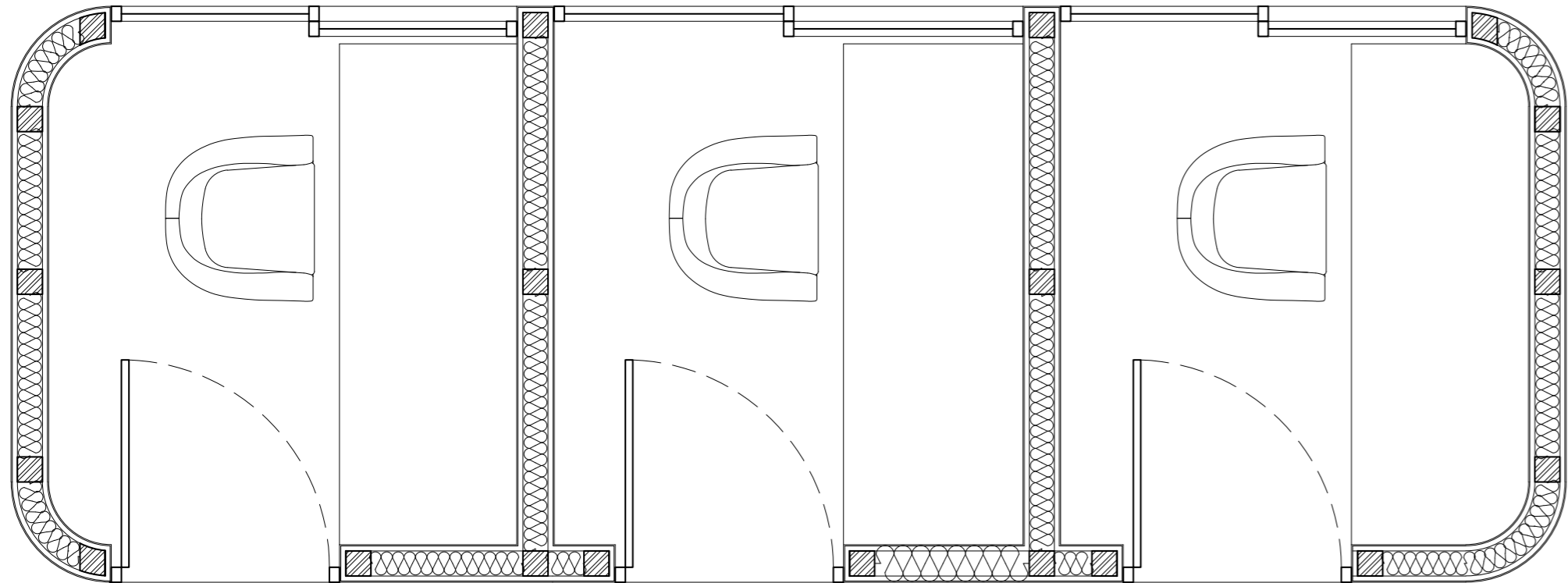
■ Τρισδιάστατη απεικόνιση χώρου wc



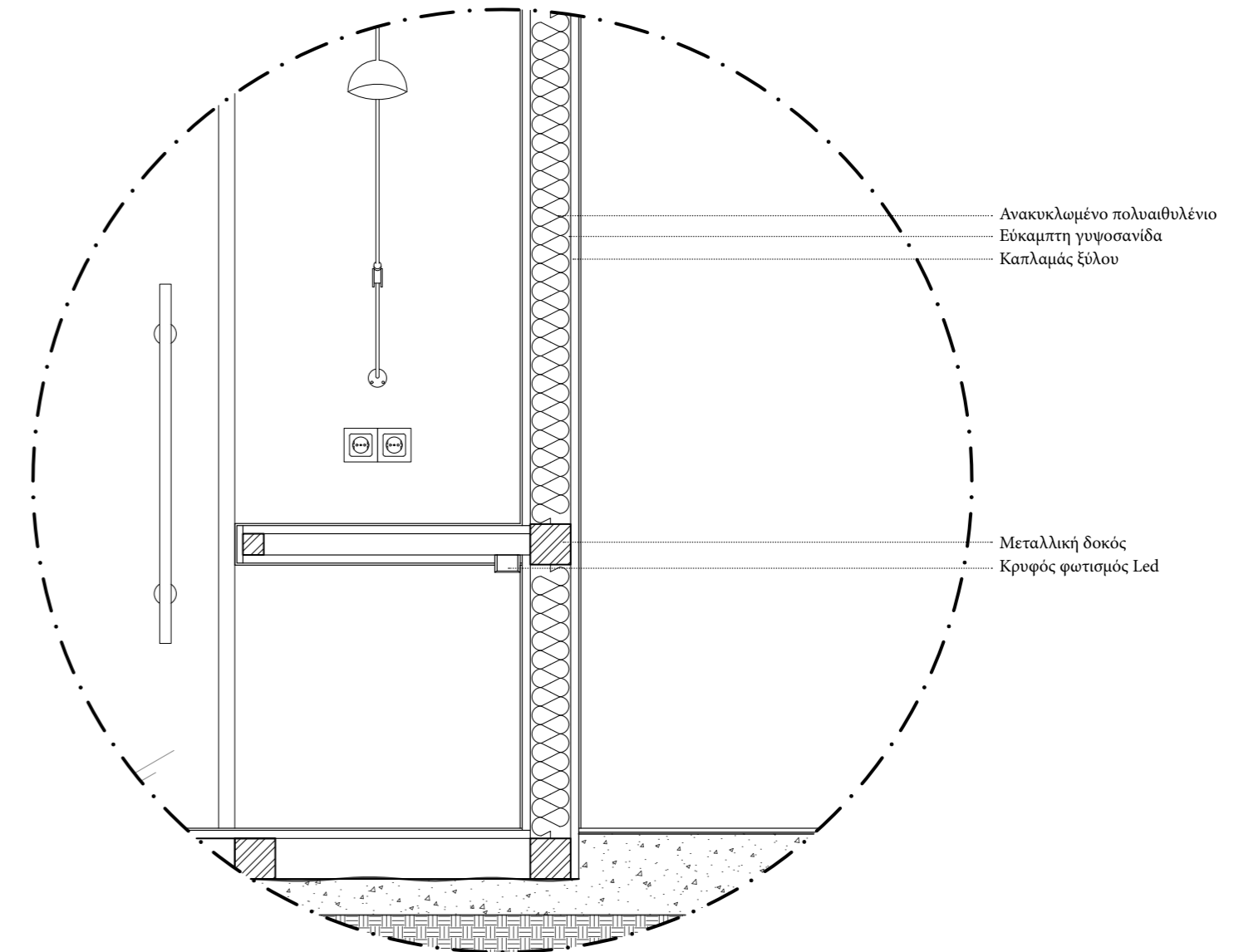
■ Τρισδιάστατη απεικόνιση χώρου διαλείμματος



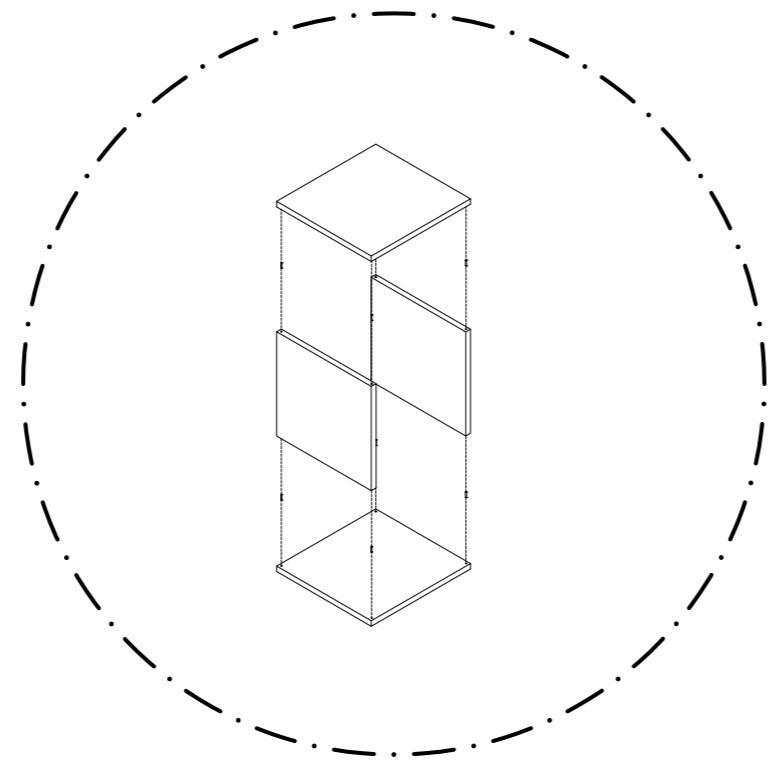
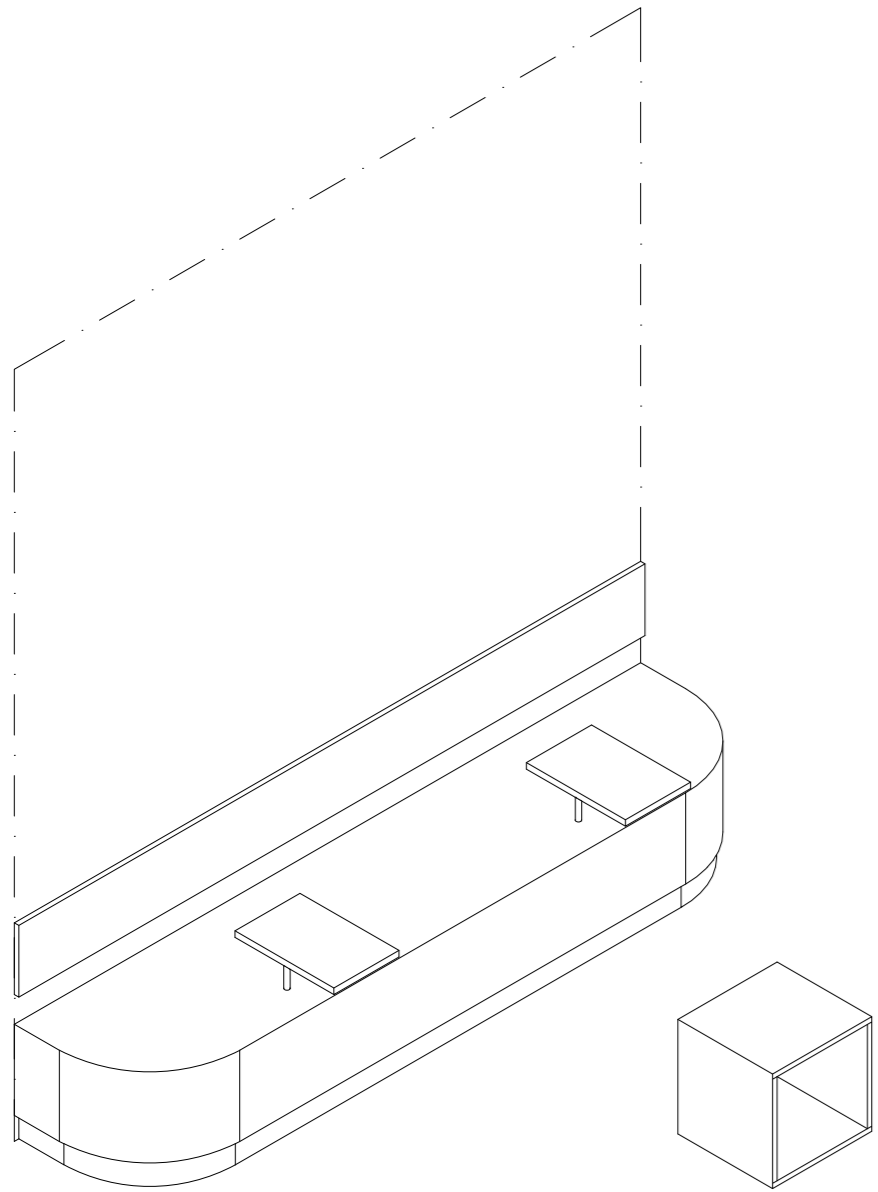




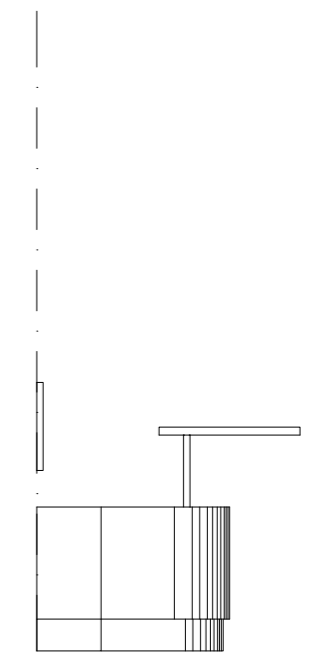
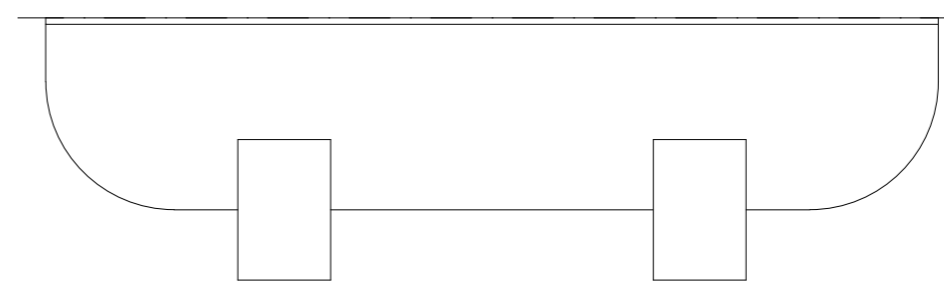
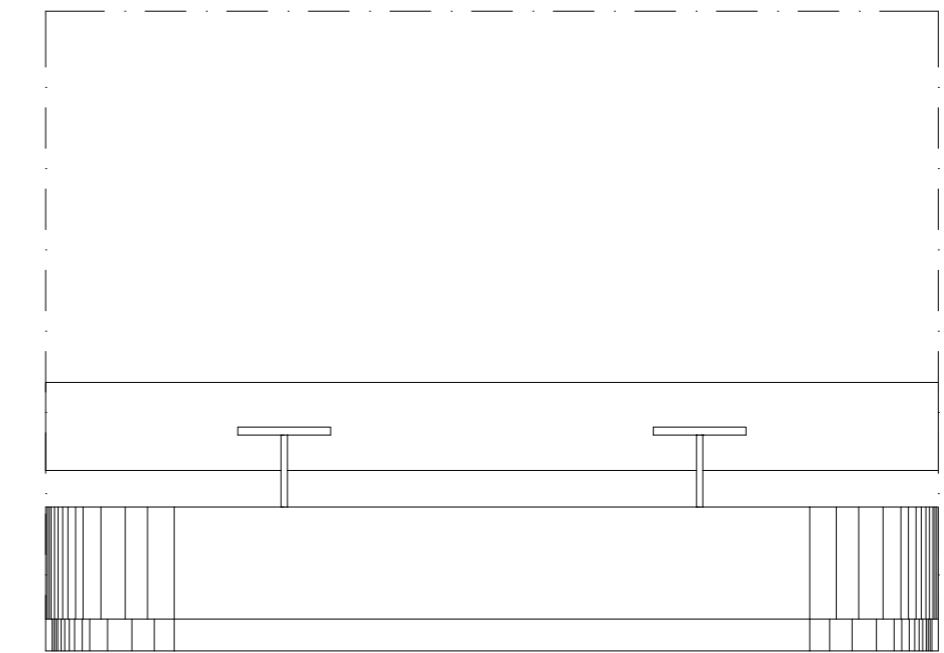
Κατασκευαστική λεπτομέρεια πρότυπου χώρου cube (ατομικοί χώροι εργασίας)



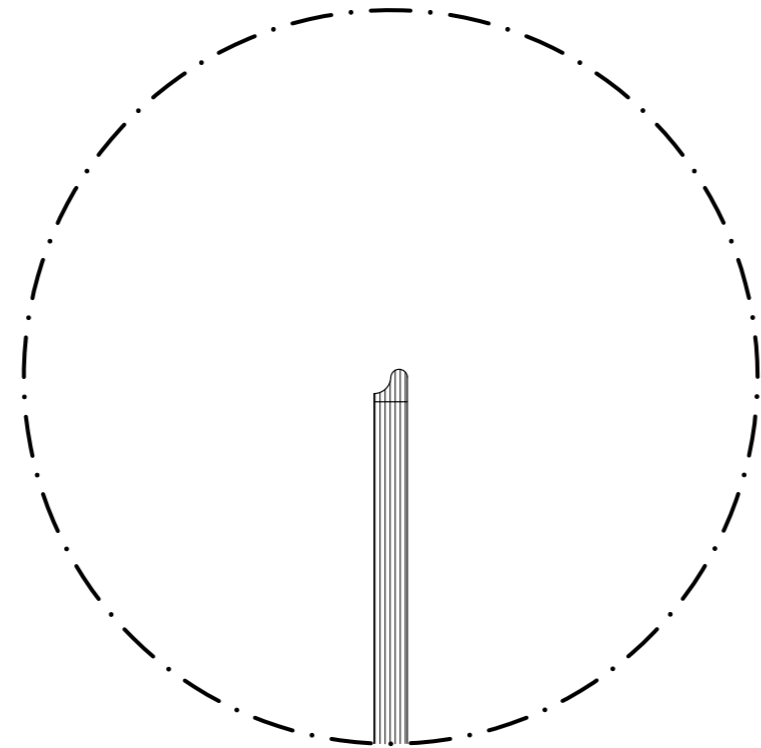
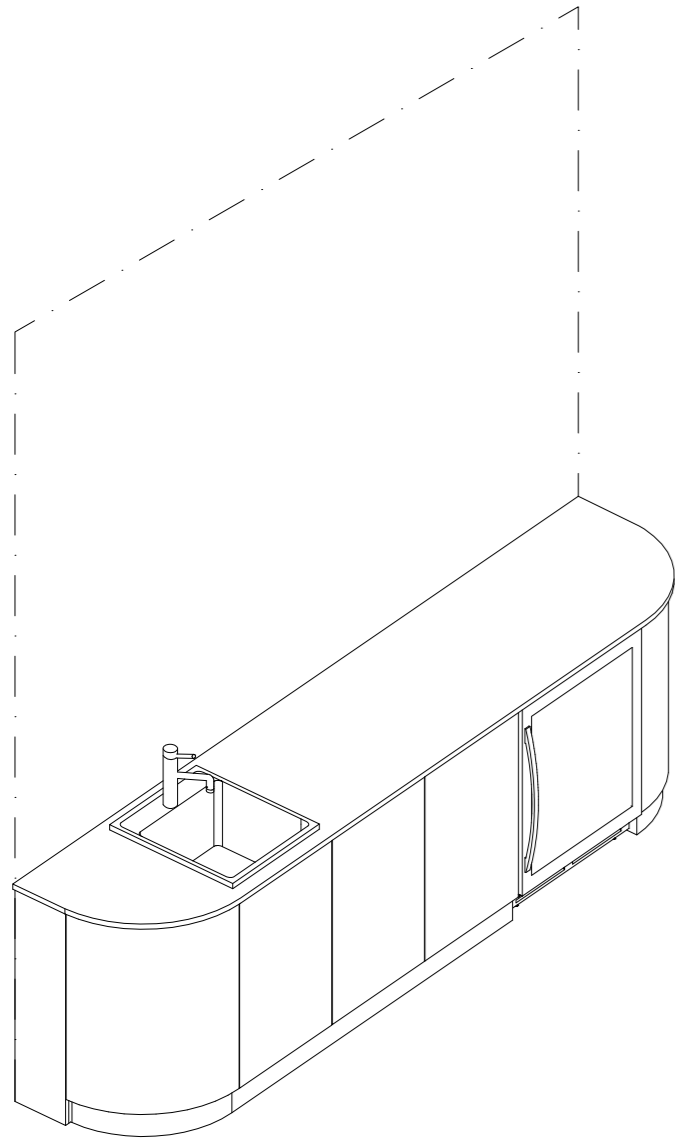
Κατασκευαστική λεπτομέρεια πρότυπου χώρου cube (ατομικοί χώροι μελέτης)



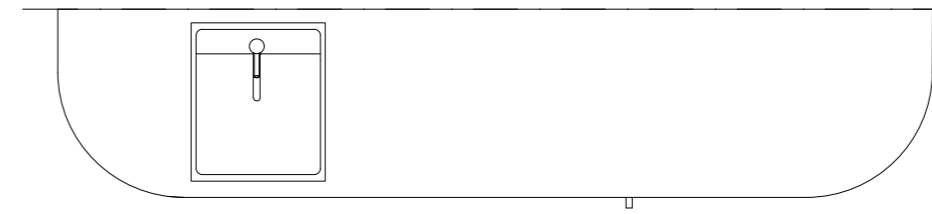
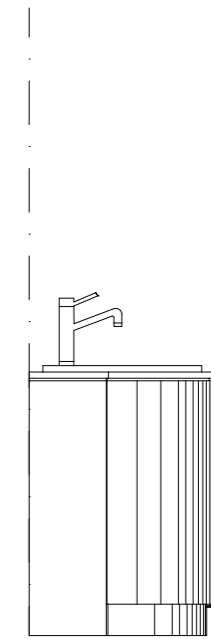
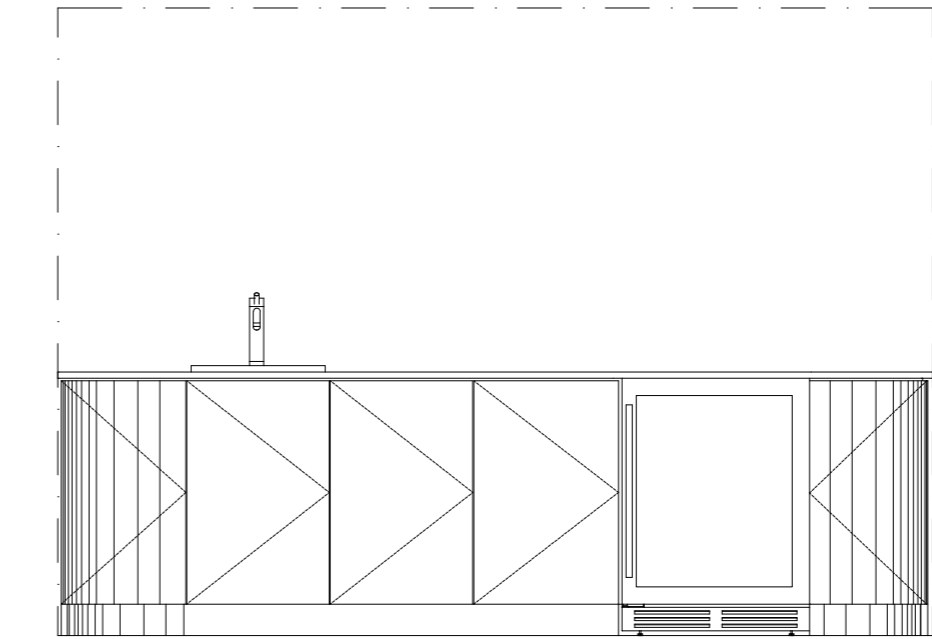
Κατασκευαστική λεπτομέρεια συνδέσεων



Σχέδιο επίπλου - χώρου διαλείμματος



Κατασκευαστική λεπτομέρεια - χειρολαβής ντουλαπιών



Σχέδιο επίπλου - Κουζίνας

Έρευνα φύτευσης

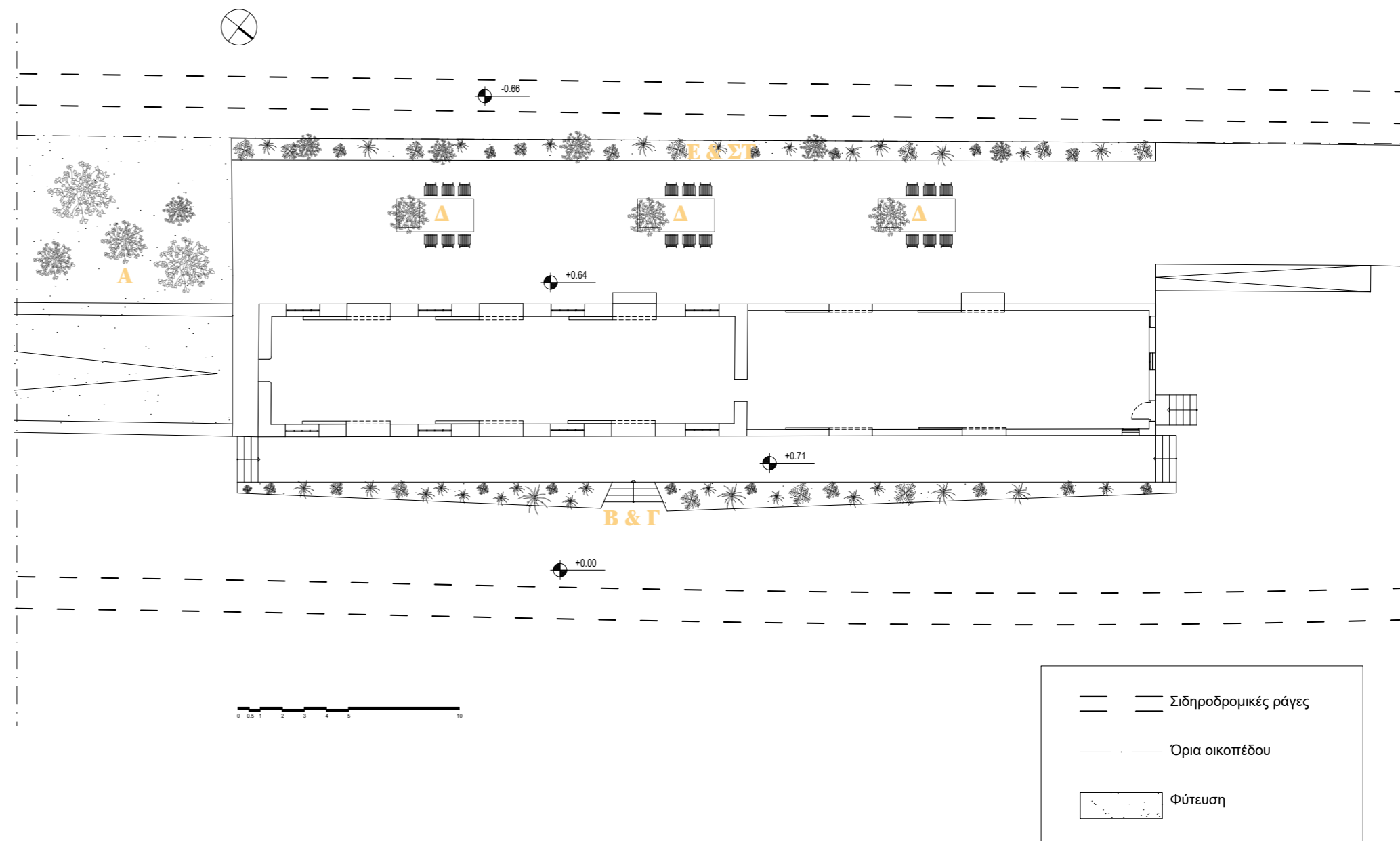
Στη σχεδιαστική μας μελέτη, επανάχρησης και αποκατάστασης του κτιρίου, προτείνετε η δημιουργία κάποιων χώρων πρασίνου, περιμετρικά του κτιρίου. Η διαμόρφωση αυτή αφορά την κύρια - βόρεια όψη και την νότια.

Στην νότια όψη τοποθετούνται ζαρτινιέρες παράλληλα με τις σιδηροδρομικές ράγες της επιβατικής γραμμής, η επέμβαση αυτή στοχεύει στην δημιουργία ενός οπτικού και ακουστικού φράγματος με τα κτίρια που γειτνιάζει προκειμένου η χρήση του κτιρίου να εκτείνεται προς τον εξωτερικό χώρο προσφέροντας την δυνατότητα εργασίας σε αυτόν. Επιπλέον τοποθετούνται σε ειδικά διαμορφωμένους χώρους δέντρα μέτριας ανάπτυξης προκειμένου να προσφέρουν σκίαση στα άτομα που επιθυμούν να συνεχίσουν την εργασία τους στον εξωτερικό χώρο.

Στην βόρεια όψη του κτιρίου και μπροστά από τον "εξώστη" τοποθετείται αντίστοιχα φύτευση για λόγους βελτιώσεων του αέρα αλλά λειτουργώντας και ως φράγμα ασφάλειας για τους χρήστες του χώρου.

Για τις προαναφερόμενες ανάγκες έγινε καταγραφή της φύτευσης τοπικών αστικών αναπλάσεων και προτείνετε η χρήση της εξής φύτευσης:

- A. Nerium oleander (Πικροδάφνη)
- B. Lavandula (Λεβάντα)
- Γ. Stipa tenuifolia (Στίπα)
- Δ. Cercis siliquastrum (Κουτσουπιά)
- Ε. Fraxino (Φωτίνια)
- ΣΤ. Zephyranthes candida (Λευκό ανεμόανθο)



Ελληνική βιβλιογραφία

- Αγοροπούλου-Μπιρμπίλη Α., Βιτοπούλου Α., κ.α. (2013). Αρχιτεκτονική. Αθήνα: Εκδοτικός οίκος Μέλισσα
- Ανδρουλιδάκης, Κ. (2002). Οι Θεσσαλικοί σιδηρόδρομοι 1881 – 1955. Θεσσαλονίκη: Μουσείο φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκέρης»
- Γεωργιάδου, Ζ., Κλωνιζάκης, Α., Μοιρα, Μ., & Φράγκου, Δ., (2015). Χώροι γραφείων: μια ιστορία αρχιτεκτονικής εσωτερικών χώρων. Κάλλιπος, Ανοικτές Ακαδημαϊκές Εκδόσεις. <http://dx.doi.org/10.57713/kallipos-825>
- Δημητρακόπουλος, Τ., (Σκηνοθέτης) (2021). Η ιστορία των ελληνικών σιδηροδρόμων [Ντοκιμαντέρ]. Ελλάδα: ERTFLIX
- Διεθνής Επιτροπή για τη Διατήρηση της Βιομηχανικής Κληρονομιάς. (2003, Ιούλιος). Χάρτα του Nizhny Tagil για τη Βιομηχανική Κληρονομιά. Nizhny Tagil, Ρωσία.
- Διμέλλη, Δ., (2023). Σχεδιασμός Ανθεκτικών Πόλεων [Προπτυχιακό εγχειρίδιο]. Κάλλιπος, Ανοικτές Ακαδημαϊκές Εκδόσεις. <http://dx.doi.org/10.57713/kallipos-177>
- Ζαρταλούδης, Γ., Καρατόλος, Δ., Κουτελίδης, Δ., Ναθένας, Γ., Φασούλας, Σ., & Φιλιππουπολίτης, Α., (1997). Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι. Η διαδρομή τους από το 1869 έως σήμερα. Αθήνα: Εκδόσεις Μίλητος
- Κατσόγιαννος, Ν., (1992). Τα Τρίκαλα και οι συνοικισμοί τους. Λάρισα: Καρατάσιος
- Κλιάφα, Μ., (2010). Η επιχειρηματικότητα στα Τρίκαλα (1881-1960) Μια παρααγνωρισμένη ιστορία. Τρίκαλα: Εκδόσεις Degiorgio
- Μπακογιάννης, Ε., Κυριακίδης, Χ., Ελευθερίου, Β., & Γιαννοπούλου, Χ. (2024). Άνθρωπος – Χώρος – Οικισμός. Κατευθύνσεις Σχεδιασμού για το Οικιστικό Δίκτυο της Ελλάδας [Προπτυχιακό εγχειρίδιο]. Κάλλιπος, Ανοικτές Ακαδημαϊκές Εκδόσεις. <http://dx.doi.org/10.57713/kallipos-429>
- Μπούρας, Χ., & Φιλιππίδης Δ. (Επιμ.). (2013). Αρχιτεκτονική. Αθήνα: Εκδοτικός οίκος Μέλισσα
- Τσιακοπούλου, Δ., (2021). Σκωριοτοπία, αρχιτεκτονική αστικού τοπίου στην αναβάθμιση της σύγχρονης ελληνικής πόλης. Το παράδειγμα του πρώην Σιδηροδρομικού σταθμού Τριπόλεως. [Μεταπτυχιακή διατριβή, Αριστοτέλειο πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης]. Ανακτήθηκε από: <https://ikee.lib.auth.gr/record/335466?ln=el>
- Τούση, Ε., & Σερράος, Κ., (2020). Brownfields. Περιβαλλοντικές και κοινωνικό οικονομικές συνιστώσες. Αθήνα: Εκδόσεις Σακκουλά
- Τριανταφύλλου, Θ., (1976). Τα παλιά Τρίκαλα. Αναμνήσεις και ιστορήματα: Τόμος 1. Τρίκαλα

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

- Bloszies, C., (2012). Old Buildings, New designs. Architectural transformations. Εκδόσεις: Princeton Architectural Press
- Bollack, F., (2013). Old Buildings, New Forms: New Directions in Architectural Transformations. Εκδόσεις: MonacelliPress
- Greatrex, T., (2015). House of vans London. Archdaily. Ανακτήθηκε από: <https://www.archdaily.com/585818/house-of-vans-london-tim-greatrex>
- Haninger, K., Ma, L., & Timmins, C. (2017). The Value of Brownfield Remediation. *Journal of the Association of Environmental and Resource Economists*, 4(1), 197-241. <https://doi.org/10.1086/689743>
- Hogarty, S., (2021). What is co-working?. Ανακτήθηκε από: <https://www.wework.com/ideas/workspace-solutions/flexible-products/what-is-coworking#>
- Hudson, D., (2014). JVA arkitekter converts an old train station transformer into the gallery trafo. *Designboom*. Ανακτήθηκε από: <https://www.designboom.com/architecture/jva-arkitekter-train-station-transformer-gallery-trafo-3-31-2014/>
- Leforestier, A., (2009). The Co-working space concept. Ανακτήθηκε από <https://web.iima.ac.in/users/anilg/files/Articles/Co-working%20space.pdf>
- Levy, N., (2022). Caro Lundin launches understated co-working space ARC Club in south-east London. Dezeen. Ανακτήθηκε από: <https://www.dezeen.com/2022/03/28/arc-club-camberwell-co-working-office-interiors/>
- Pereira, M., (2021). Armazem co-work. Archdaily. Ανακτήθηκε από: <https://www.archdaily.com/953607/armazem-cowork-oitoo>
- Petríková, & Vojvodíková, & Finka, Maros & Jamecny, Lubomir & Samson, & Toptchiyski, & Rusu, Olivia & Zúbková, & Grigorovschi, & Ladzianska, Zuzana & Toptchiyska, Denitza & Pletnická, & Ciolacu, & Jaššo, Matej & Bláha, & Maturová, & Lukš, & Kralchevska, & Majstríková, Tereza & Bergatt,. (2012). BROWN-TRANS: Brownfields - Handbook. , https://www.researchgate.net/publication/242336824_BROWNTRANS_Brownfields_-_Handbook
- Pintos, P., (2020). Oslo co-work / Bebel studio. Archdaily. Ανακτήθηκε από: https://www.archdaily.com/944865/oslo-cowork-babelstudio?ad_source=search&ad_medium=projects_tab
- Unesco, (2009). Definition of cultural heritage. Ανακτήθηκε απο : <https://uis.unesco.org/en/glossary-term/cultural-heritage>
- Wong, L., (2017). Adaptive reuse. Extending the lives of buildings. Εκδόσεις: Birkhäuser
- Ziger Snead Architects. (2007). Adaptive Reuse of a Pigsty. Ανακτήθηκε από: <https://www.zigersnead.com/current/blog/post/adaptive-reuse-of-a-pigsty/12-11-2007/526/>

Πίνακας προέλευσης οπτικού υλικού

Για το διάγραμμα - κολλάζ ιστορικής αναδρομής του σιδηροδρομικού δικτύου (σελίδα 44-45) ανακτήθηκαν εικόνες απο:

<https://septrainose.gr/article/372>

<https://ose.gr/%CF%80%CE%BF%CE%B-%B%CE%B9%CF%84%CE%B9%CF%83%CE%BC%CF%8C%CF%82/%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%BD%CE%B1%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%AE/>

Ανδρουλιδάκης, Κ. (2002). Οι Θεσσαλικοί σιδηρόδρομοι 1881 – 1955. Θεσσαλονίκη: Μουσείο φωτογραφίας «Χρήστος Καλεμκέρης»

Για το διάγραμμα - κολλάζ ιστορικής αναδρομής της Πόλης (σελίδα 46-47) ανακτήθηκαν εικόνες απο:

<https://www.stagonnews.gr/laikes-agores-trikalon-kalabakas-mia-nostalgiki-ma-tia-se-enan-thesmo-pou-antexe-ston-chrono/>

<https://madeintrikala.gr/byzantino-kastro-trikalon/>

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CF%80%CE%AE%CE%B-%B%CE%B1%CE%B9%CE%BF%CF%84%CE%B7%CF%82%CE%98%CE%B5%CF%8C%CF%80%CE%B5%CF%84%CF%81%CE%B1%CF%82>

<https://trikalacity.gr/building/agalma-asklipioy/>

Για τον πίνακα φύτευσης (σελίδα 100) ανακτήθηκαν εικόνες από:

A: <https://www.monaconatureencyclopedia.com/nerium-oleander/?lang=en>

B: https://www.google.com/search?sca_esv=02c44965d6d4b280

Γ: <https://greengardens.gr/product/stipa-tenuifolia/>

Δ: <https://www.thessalikafytoria.gr/product/%CE%BA%CE%B-%F%CF%85%CF%84%CF%83%CE%BF%CF%85%CF%80%CE%B9%CE%AC-cercis-siliquastrum/>

Ε: <https://www.antemisar-is-group.gr/fyta/thamnoi/fotinia-photinia-x-fraseri-red-robin-72385/>

ΣΤ: <https://www.gardenia.net/plant/zephyranthes-candida>



