

**ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΑΤΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Ακαδημαϊκό έτος 2007-2008

ΘΕΜΑ :

Επιβατικός Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων Στη Πάτρα

Σπουδαστής:

Σύμβουλος καθηγητής:

Νικόλας Αρνής

Ιωάννης Πανταζόπουλος Αρχ/κων Μηχ/κός



ΠΑΤΡΑ ΙΟΥΛΙΟΣ 2008

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΩΗΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΒΕΣΟ – Β.....	1
2. ΤΑ ΑΣΤΙΚΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ & Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	2
3. ΓΕΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ	3
3.1 ΕΠΙΒΑΤΕΣ – ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ.....	3
3.2 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ –ΚΙΝΗΣΗ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ.....	4
4. ΠΡΩΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ.....	6
4.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΥ Σ.Υ.Λ.....	6
4.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΧΩΡΩΝ	6
5. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ.....	7
6. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ.....	11
6.1. ΘΕΣΗ.....	11
6.2. ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΚΤΙΡΙΑ – ΣΤΟΧΟΣ ΑΝΑΔΕΙΞΗ.....	13
6.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ.....	14
7. ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ – ΥΛΙΚΑ.....	17
8. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	18

1. ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΚΤΙΡΙΑΚΟΥ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΠΡΩΗΝ ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΟΥ ΒΕΣΟ – Β

Το κτιριακό συγκρότημα της γνώστης βιομηχανίας ΒΕΣΟ Β (βιομηχανία ελαίων, σαπώνων & οινόπνευμάτων), άρχισε να χτίζεται από το 1918 στη σημερινή θέση της επί της εθνικής οδού Πατρών – Πύργου (Ακτής Δυμαίων) ή όπως αναφέρεται στο εταιρικό στη θέση “Κρύα της μεσημβρινής πεδιάδος των Πατρών” και καλύπτει μια έκταση περίπου 20 στρεμμάτων.

Βρίσκεται σε επαφή με την σιδηροδρομική γραμμή Πατρών – Πύργου και δίπλα στο εργοστάσιο της πρώην “Πειραιϊκής - Πατραϊκής” αλλά και στον ανακαινισμένο πολυχώρο των “Παλαιών Σφαγείων”.

Τα κτίρια του συγκροτήματος κτιστήκαν σταδιακά από το 1918 μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του '50 και είναι στην πλειοψηφία τους ισόγεια.

Στο κτιριακό συγκρότημα βρίσκονται κτίρια με χρήσεις όπως εργαστήριο παραγωγής γλυκόζης, θερμοστήριο, χημείο, εμφιαλωτήριο κρασιών και η καπνοδόχος. Αργότερα συμπληρώθηκε το κτίριο του χημείου με το κτίριο του μηχανουργείου και μεταπολεμικά δίπλα στο εμφιαλωτήριο κτίστηκε το διώροφο κτίσμα ως επέκταση του.

Η εταιρεία ΒΕΣΟ πρόεκυψε από την εταιρεία ‘Κ. Α. Αλεξόπουλος και Σία’ που δραστηριοποιείτο στη περιοχή από την δεκαετία του '20. Μετά τον πόλεμο περιέρχεται στην ιδιοκτησία της οικογένειας Ζούλα ενώ η “χρυσή εποχή” ήταν η δεκαετία του '60 και '70 όπου παράγει κυρίως κρασιά, με εξαγωγές στη Γαλλία, Αγγλία και Ρωσία, αλλά και μούστο, γλυκόζη και άμυλα, ενώ απασχολεί περίπου 700 εργαζομένους.

Το 1985 η επιχείρηση διακόπτει τη λειτουργία της ενώ το 1989 αγοράστηκε σε πλειστηριασμό από την εταιρεία ΕΛΣΑΠ Α.Ε. με έδρα το Άργος. Το συγκρότημα ΒΕΣΟ Β μαζί με το μεταγενέστερο ΒΕΣΟ Α (παραγωγή σαπουνιού) αποτελεί μια από τις ιστορικές βιομηχανίες της πόλης των Πατρών αλλά κι της ευρύτερης περιοχής, η οποία συνέβαλε και στην αστική και οικονομική εξέλιξη της πόλης.

Πλέον τα κτίρια του συγκροτήματος ΒΕΣΟ Β αφού εγκαταλείφθηκαν στη φθορά του χρόνου τα περισσότερα έχουν κατεδαφιστεί ενώ τα 4 από αυτά έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα από την υπηρεσία νεωτέρων μνημείων & τεχνικών έργων δυτικής Ελλάδος επειδή αποτελούν ιστορικά τεκμήρια:

1. Μιας συγκεκριμένης αρχιτεκτονικής (βιομηχανικής) κληρονομιάς που συνέβαλε στην αρχιτεκτονική και πολεοδομική εξέλιξη της πόλης.
2. Μιας συγκεκριμένης οικονομικής δραστηριότητας της πόλης, η οποία συνέβαλε στην οικονομική ανάπτυξη και πρόοδο της ευρύτερης περιοχής.

2. ΤΑ ΑΣΤΙΚΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ & Η ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Τα βιομηχανικά, μαζί με τα δημόσια, κτίρια αποτελούν ένα σημαντικό κομμάτι της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας των αστικών κέντρων της Δ. Ελλάδας και της εξέλιξης τους αφού η βιομηχανική ανάπτυξη οδήγησε σε πληθυσμιακή αύξηση και πολεοδομική μεγέθυνση των αστικών κέντρων (αστικοποίηση) μέσω της συνεχούς αύξησης της ζήτησης των εργατικών χεριών.

Έτσι τα βιομηχανικά κτίρια σε συνδυασμό με την επέκταση και ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων, αυξάνουν σε αριθμό και μέγεθος και ξεχωρίζουν για την αρχιτεκτονική τους μορφολογία αποτελώντας σημείο αναφοράς για την αρχιτεκτονική των πόλεων.

Τη δεκαετία όμως του '60 και '70 οι διεθνείς και εγχώριες οικονομικές συγκυρίες οδήγησαν την βιομηχανική παραγωγή σε κρίση, όπου ο αριθμός των μονάδων ελαττώθηκε, ενώ πολλές παραδοσιακές μονάδες διέκοψαν τη λειτουργία τους.

Το αποτέλεσμα αυτής της κρίσης ήταν μέσα στον ιστό και τις παρυφές των αστικών κέντρων να υπάρχουν διάσπαρτα βιομηχανικά κτίρια και συγκροτήματα, απονεκρωμένα από την αρχική τους λειτουργία που αναζητούσαν και ακόμα αναζητούν ένα αναπτυξιακό ρολό για τις τοπικές κοινωνίες.^[1]



[1] Ξενοφών Αρ. Παπαευθυμίου, *Βιομηχανικά κτίρια της δυτικής Ελλάδας, αρχιτεκτονική φυσιογνωμία – δυνατότητες αξιοποίησης*, ΕΚΔΟΣΕΙΣ Το Δόντι, 2007 ΚΕΤΑ-ΔΕ, σελ. 10-16

3. ΓΕΝΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΣΤΑΘΜΟΥ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ

3.1 ΕΠΙΒΑΤΕΣ – ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ

3.1.1 Μέσα προσέγγισης – άφιξης στο σταθμό.

- ιδιωτικά αυτοκίνητα
- ΤΑΧΙ
- Τραμ
- αστικά λεωφορεία
- πεζή προσέγγιση

3.1.2 Δυνατότητες εξυπηρέτησης, κίνηση επιβατών μέσα στο σταθμό

- έκδοση εισιτηρίων
- πληροφορίες
- αυτοματοποιημένο σύστημα πληροφόρησης δρομολογίων (αφίξεις, αναχωρήσεις, ενδιάμεσες στάσεις)
- λειτουργίες αναψυχής
- αναγνώσιμη, άνετη, ασφαλής και ταχεία πρόσβαση στους χώρους από-επιβίβασης (αποβάθρας).

3.2 ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ – ΚΙΝΗΣΗ ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΣΤΑΘΜΟ

3.2.1 Κίνηση προς μια κατεύθυνση

Η διαμόρφωση των αποβάθρων και ρεμιζών απαιτείται να εξασφαλίζει τη δυνατότητα των λεωφορείων να κινούνται ακλουθώντας μια φορά όδευσης για την απλούστευση των κινήσεων τους στον εσωτερικό χώρο του σταθμού.

Πρέπει να τονισθεί πως σε συγκεκριμένο σημείο η κίνηση των υπεραστικών λεωφορείων γίνεται αντίστροφα όμως με διαδρομές που έχουν ήδη οριστεί. Ένα πρόβλημα που προκύπτει από τη θέση του διατηρητέου συγκροτήματος μέσα στο οικόπεδο.

3.2.2 Σημεία εισόδου – εξόδου υπεραστικών λεωφορείων.

Η εισερχόμενη κυκλοφορία πρέπει να διαχωρίζεται σαφώς από την εξερχόμενη ενώ οι πύλες εισόδου εξόδου πρέπει να διαχωρίζονται από τα σημεία προσέγγισης των άλλων μέσων.

3.2.3 Θέσεις επιβίβασης – αποβίβασης (ρεμιζες)

Ένας από τους πιο σημαντικούς παράγοντες σχεδιασμού είναι η διαμόρφωση των χώρων επι-αποβίβασης σε συνδυασμό με το μοντέλο στάθμευσης των λεωφορείων. Οι θέσεις στάθμευσης μπορούν να διαταθούν παράλληλε με τον άξονα της αποβάθρας αλλά και με κλίση 30°, 45° και 60° μοιρών.

Τα κριτήρια έλεγχου των διατάξεων της στάθμευσης είναι:

- οι ελιγμοί των λεωφορείων
- η ασφαλής πρόσβαση των επιβατών στα λεωφορεία και για την φορτοεκφόρτωση των αποσκευών τους (συνήθως γίνεται και από τις δυο πλευρές του λεωφορείου)
- η έκταση που καταλαμβάνουν οι αποβάθρες καθώς έσο μειώνεται η γωνία σταθμεύσεις τόσο μεγαλύτερα μήκη αποβάθρων απαιτούνται.

3.2.4 Συνύπαρξη πεζών και οχημάτων.

Η διακίνηση των πεζών κι οχημάτων θα πρέπει να διαχωρίζεται βασικά για λόγους ασφάλειας.

Η διακίνηση των πεζών θα πρέπει να είναι άνετη, αναγνώσιμη και ασφαλής κατά την :

- αναμονή και πρόσβαση στα μικροκαταστήματα
- απο - επιβίβαση από τα λεωφορεία
- παράδοση και παραλαβή των αποσκευών
- είσοδο – έξοδο από τον σταθμό

Για να εξασφαλιστεί και τέτοιο θα πρέπει να ελαχιστοποιηθεί η απόσταση βαδίσματος προς και από τον χώρο στάθμευσης των λεωφορείων, να οριστούν διαδρομές των πεζών για να έχουμε απλές, σύντομες και κατανοητές πορείες μέσα στο σταθμό. Επίσης ο καθορισμός των θέσεων στάθμευσης των υπεραστικών λεωφορείων μέσω συστήματος σήμανσης αλλά και η ελαχιστοποίηση των ελιγμών των λεωφορείων στο χώρο κίνησης του μέσα στο σταθμό που παίζει σημαντικό ρόλο.

4. ΠΡΩΤΗ ΓΕΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

4.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΥ Σ.Υ.Λ.

Οι σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με τον αριθμό εξυπηρέτησης επιβατών συμφωνά με το Π.Δ. 79

Ο σημερινός Σ.Υ.Λ. ο οποίος στεγάζει τα ΚΤΕΛ Αχαΐας εξυπηρετεί περίπου (οοοοοοοοο) επιβάτες ετησίως και ανήκει στην 2^η κατηγορία. Οι υπόλοιποι Σ.Υ.Λ. που στεγάζουν τα ΚΤΕΛ υπόλοιπων νομών και προορισμών ανήκουν στη 1^η κατηγορία αφού εξυπηρετούν λιγότερο από 150.000 επιβάτες ετησίως.

Η παρούσα μελέτη έγινε με βάση το άθροισμα των επιβατών που εξυπηρετούνται από όλους τους Σ.Υ.Λ., στη Πάτρα, ετησίως αφού η πρόταση γίνεται για **έναν Κεντρικό Σταθμό Υπεραστικών Λεωφορείων**
Ο νέος αυτός κεντρικός σταθμός εξυπηρετεί τους εξής νομούς:

- Νομός Αιτωλοακαρνανίας
- Νομός Αχαΐας
- Νομός Ζακύνθου
- Νομός Κεφαλληνίας
- Νομός Λαμίας
- Νομός Τρικάλων
- Νομός Ηρακλείου και Χανίων.

4.2 ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΧΩΡΩΝ

- Κεντρική αίθουσα αφίξεων-αναχωρήσεων επιβατών
- Περιοχή αφίξεων-αναχωρήσεων λεωφορείων
- Περιοχή κυκλοφορίας λεωφορείων
- Περιοχή χώρων στάθμευσης οχημάτων
- Η/Μ εγκαταστάσεις
- Λοιπές χρήσεις

5. ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΔΙΑΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ ΚΤΙΡΙΟΛΟΓΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

A. Κεντρική Αίθουσα Αφίξεων – Αναχωρήσεων Επιβατών

A1. Αίθουσα αναμονής επιβατών (264,98 τ.μ.)

- Καθήμενοι
- χώροι υγιεινής
- χήροι κίνησης επιβατών

A2. Αίθουσα εκδοτηρίων (156,51 τ.μ.)

- εκδοτήρια εισιτηρίων
- πληροφορίες
- χώροι κίνησης επιβατών

A3. Υπηρεσίες (646,88 τ.μ.)

- πίνακας πληροφοριών
- τύπος / περίπτερο
- café-bar
- εστιατόριο-self service
- ανθοπωλείο
- φαρμακείο
- ιατρείο πρώτων βοηθειών
- τηλεφωνικοί θάλαμοι
- Α.Τ.Μ.
- ερμάρια χειραποσκευών
- ψύκτες

Β. Περιοχή Αφίξεων – Αναχωρήσεων Λεωφορείων

B1. Κυκλοφορία οχημάτων (4.405,50 τ.μ.)

- χώρος κυκλοφορίας και ελιγμών υπεραστικών λεωφορείων
- ρεμίζες

B2. Κυκλοφορία πεζών (1.755,64 τ.μ.)

- χώρος αφίξεων/αποβίβαση επιβατών
- χώρος αναχωρήσεων/επιβίβαση επιβατών
- χώρος (εξωτερικός) αναμονής.

Γ. Περιοχή Γραφείων Σταθμού Υπεραστικών Λεωφορείων.

Γ1. Γραφεία Διοίκησης (415,10 τ.μ.)

- γραφείο προέδρου
- γραμματεία
- λογιστήριο
- γραφείο κινήσεως
- γραφείο υπευθύνου προσωπικού
- γραφείο εκδοτηρίων
- γραφείο αρχειοθέτησης
- χώροι υγιεινής προσωπικού

Γ2. Σταθμαρχείο (71,39 τ.μ.)

Δ. Περιοχή Ασυνόδευτων Αποσκευών (126,05 τ.μ.)

- γραφεία (3) διακίνησης ασυνόδευτων αποσκευών.
- Αποθήκη ασυνόδευτων αποσκευών
- Χώροι υγιεινής εργαζομένων

Ε. Περιοχή Χώρων Στάθμευσης & Στάσης Οχημάτων (2552,88 τ.μ.)

- χώρος στάθμευσης Ι.Χ. αυτοκινήτων προσωπικού (υπόγειο)
- χώρος στάθμευσης, επί πληρωμή, Ι.Χ. αυτοκινήτων επιβατών (υπόγειο)
- χώρος στάθμευσης Ι.Χ. μικρής διάρκειας
- χώρος στάσης οχημάτων επισκεπτών
- χώρος αναμονής TAXI
- χώρος αφίξεων-αναχωρήσεων λεωφορείων ΟΑΣΑ

ΣΤ. Ηλεκτρομηχανολογικές Εγκαταστάσεις

- εγκατάσταση κλιματισμοί
- εγκατάσταση ύδρευσης
- εγκατάσταση ηλεκτρολογική

Ζ. Χώροι Πολιτιστικού Ενδιαφέροντος (428,37 τ.μ.)

- εκθεσιακός χώρος
- αίθουσα διαλέξεων

Η. Λοιπές Χρήσεις (3.944,86 τ.μ.)

- πλατεία
- υπαίθριοι χώροι αναψυχής

6. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

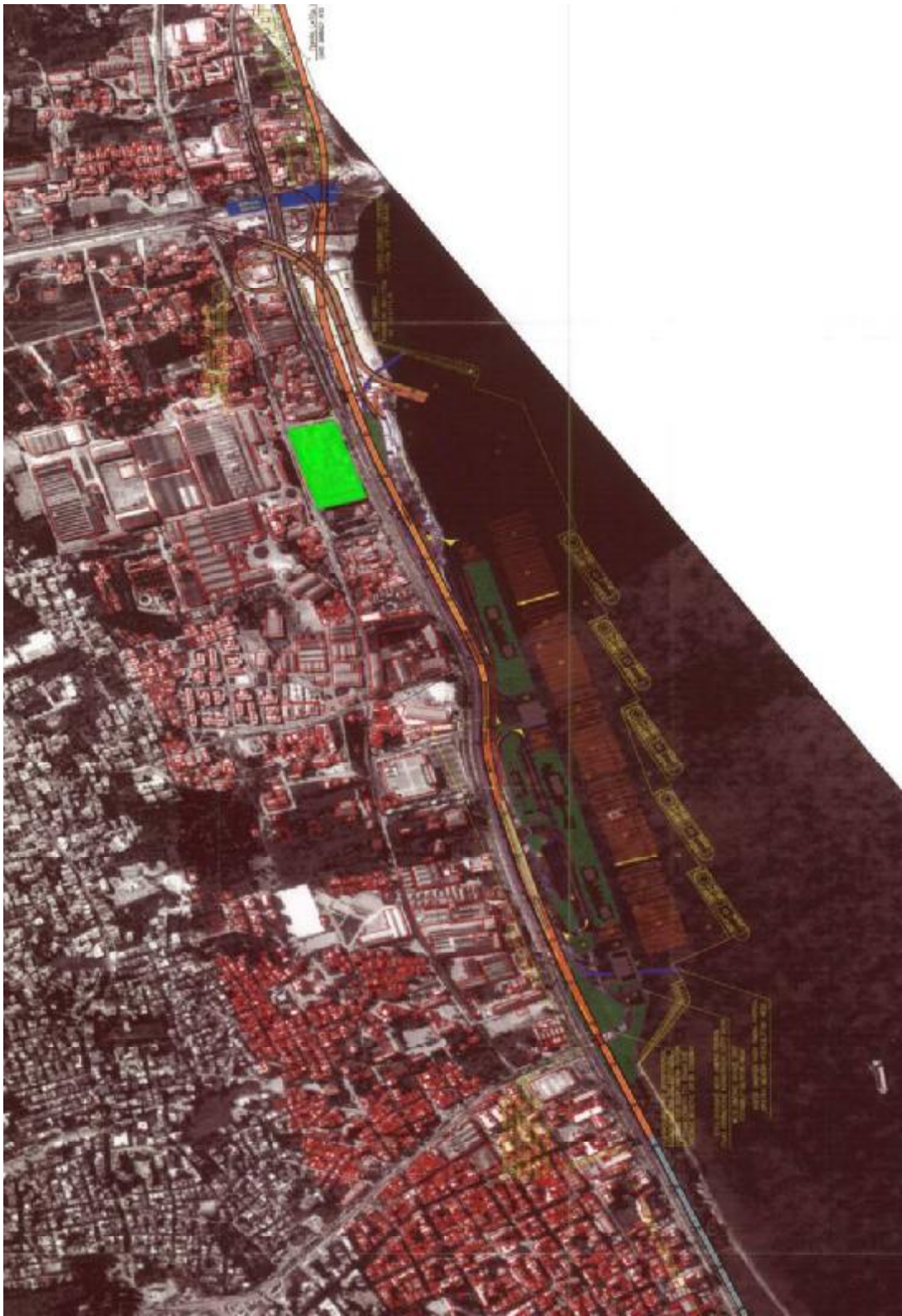
Θα πρέπει να αναφερθεί πως η μελέτη έγινε με βάση το Π.Δ.79/2004 το οποίο απαιτεί να τηρούνται ορισμένοι οροί και προϋποθέσεις για την άδεια ιδρύσεως και λειτουργίας ενός σταθμού υπεραστικών λεωφορείων. Όροι και προϋποθέσεις που αφορούν την θέση του κτιρίου, τις κυκλοφοριακές συνδέσεις, το κτίριο και λοιπές εγκαταστάσεις ενός σταθμού.

Οι σημαντικότερες προδιαγραφές για την ίδρυση και λειτουργία του Σταθμού ήταν αυτές του κτιρίου και πιο συγκεκριμένα αυτές που αφορούν τα Α.Μ.Ε.Α.

6.1 ΘΕΣΗ

Το οικόπεδο βρίσκεται επί των οδών Σουνίου, Πειραιϊκής- Πατραϊκής, ανώνυμης δημοτικής οδού (βόρεια πλευρά οικοπέδου) και επί της εθνικής οδού Πατρών - Πύργου ανήκει στη βιομηχανική ζώνη Πατρών και δεν επιβαρύνει τον αστικό ιστό της πόλης.

Η θέση του νέου αυτού σταθμού θα αποτελέσει έναν από τους σημαντικότερους κόμβους στο μέλλον όσον αφορά τις εργασίες που πρόκειται να γίνουν στην πόλη των Πατρών. Ο σταθμός αυτός θα συνδέεται με τον περιφερειακό δακτύλιο, με το νέο λιμάνι Πατρών επί την ακτής Δυμαίων, με τον σιδηροδρομικό σταθμό, το τραμ και τις αστικές συγκοινωνίες με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί την αρχή συνδυσασμένων μεταφορών.



6.2 ΔΙΑΤΗΡΗΤΕΑ ΚΤΙΡΙΑ – ΣΤΟΧΟΣ ΑΝΑΔΕΙΞΗ

Το σημαντικότερο πρόβλημα που παρουσιάστηκε στην εργασία αυτή ήταν στη γενικότερη σύνθεση του χώρου όσον αφορά τις ρεμίζες, την κυκλοφορία των λεωφορείων και τη σχέση τους με τα υπάρχοντα διατηρητέα κτίρια.

Με στόχο να αναδείξω τα διατηρητέα και όχι να τα επισκιάσω επέλεξα αρχικά να δημιουργήσω όσο περισσότερο ελεύθερο χώρο μπορούσα περιμετρικά των κτιρίων με αποτέλεσμα να τοποθετηθούν οι ρεμίζες κοντά στην ανατολική είσοδο – έξοδο του σταθμού υπό γωνία 60 °. Ο αριθμός τους δεν ξεπερνάει τις 16 θέσεις και ξεπερνά τις απαιτήσεις και προδιαγραφές του Π.Δ. για τον σχεδιασμό Σταθμών Υπεραστικών Λεωφορείων (για την 2^η κατηγορία απαιτούνται 4 έως 9 θέσεις).

Όσον αφορά τα διατηρητέα κτίρια επιλέχθηκαν καταρχήν να ενωθούν εσωτερικά. Ο πρώτος όγκος περιλαμβάνει το χώρο του σταθμάρχη του σταθμού, στη συνέχεια δημιουργήθηκε ένας μικρός εκθεσιακός χώρος, μία αίθουσα διαλέξεων και τέλος ένα μικρό café – bar για την εξυπηρέτηση της αίθουσας διαλέξεων και γενικότερα των ανθρώπων που εργάζονται στο χώρο αυτό.

Πέρα από το σχεδιασμό του κεντρικού κτιρίου και των απαραίτητων βοηθητικών χώρων παράλληλα διαμορφώθηκε και ο περιβάλλον χώρος.

Μπροστά από το εστιατόριο δημιουργήθηκαν κάποιες διαδρομές που οδηγούν είτε στην εξωτερική είσοδο του εστιατορίου είτε στα διατηρητέα κτίρια. Στη συνέχεια δημιουργήθηκαν δύο πλατείες με κάποια πάνελ για την απομόνωσή τους με τα απαραίτητα καθίσματα για το κοινό και με κάποιες πέργκολες για σκίαση. Στη βόρεια πλευρά του οικοπέδου δίπλα στο χώρο στάθμευσης των δίκυκλων δημιουργήθηκε ένας χώρος πρασίνου για την προσωρινή ξεκούραση των επισκεπτών.

6.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Η κύρια είσοδος του σταθμού τοποθετήθηκε επί της εθνικής οδού Πατρών- Πύργου. Η είσοδος και έξοδος των λεωφορείων τοποθετήθηκε επί της οδού Πειραιϊκής – Πατραϊκής και η είσοδος – έξοδος των οχημάτων (Ι.Χ. και δίκυκλα) όσον αφορά το χώρο στάθμευσης τους τοποθετήθηκε επί της ανώνυμης δημοτικής οδού.

Μπροστά από την κύρια είσοδο του νέου αυτού σταθμού δημιουργήθηκε ένας χώρος στάθμευσης των ταξί που εξυπηρετούν τους επισκέπτες – ταξιδιώτες και ένας χώρος προσωρινής στάθμευσης Ι.Χ.

Στη συνέχεια δημιουργήθηκε μια στάση λεωφορείων για την εξυπηρέτηση των επιβατών από και προς το κέντρο της Πάτρας.

Επί της οδού Πειραιϊκής- Πατραϊκής πέρα από την είσοδο – έξοδο των υπεραστικών λεωφορείων τοποθετήθηκε και η ράμπα που οδηγεί στο υπόγειο του σταθμού για την εξυπηρέτηση είτε των υπαλλήλων είτε ενός αριθμού επισκεπτών – ταξιδιωτών που θα μπορούν επί πληρωμής να σταθμεύσουν το αυτοκίνητό τους είτε τέλος για την πρόσβαση φορητών για την άμεση εξυπηρέτηση των αναγκών του σταθμού (τρόφιμα, προϊόντα, τύπος κτλ.)

Ο κύριος στόχος στην εργασία αυτή είναι η δημιουργία ενός κελύφους προσαρμοσμένο στις τάσεις της σύγχρονης αρχιτεκτονικής, ενός όγκου με απλή γεωμετρική φόρμα με άμεσο στόχο την ανάδειξη αλλά και την αρμονική συνύπαρξη του με τα διατηρητέα κτίρια που προϋπάρχουν στο οικόπεδο και της ευρύτερης περιοχής στην οποία ανήκει το οικόπεδο αυτό αλλά και να ανταποκρίνεται στις ανάγκες των ανθρώπων που τον χρησιμοποιούν.

Ο νέος αυτός σταθμός αποτελείται από έναν κύριο όγκο ορθογώνιας κάτοψης και δευτερεύοντες μικρότερου μεγέθους όγκους που εξυπηρετούν είτε τους επισκέπτες - ταξιδιώτες είτε τους υπαλλήλους.

Το νέο αυτό κτίριο δε θα πρέπει να δημιουργεί σύγχυση στον επισκέπτη-ταξιδιώτη. Το κτίριο θα πρέπει να διαβάζεται εξωτερικά γι' αυτό και η είσοδος ορίστηκε με τη δημιουργία μίας μάσκας που βοηθάει και στη διαμόρφωση των όψεων. Στη συνέχεια ουσιαστικά χωρίστηκε η κύρια όψη σε τρία μέρη. Το πρώτο μέρος είναι η κεντρική είσοδος του σταθμού με τη μάσκα, το δεύτερο είναι οι βοηθητικοί χώροι (φαρμακείο, ιατρείο-πρώτες βοήθειες) και με τη δημιουργία μιας φαρδιάς σκοτίας που σχίζει το κτίριο καθ' ύψος ορίζεται το εστιατόριο – self service, που στόχο έχει να εξυπηρετεί τους ταξιδιώτες – επισκέπτες – υπαλλήλους ανεξαρτήτως διαδρομών και ωρών λειτουργίας του σταθμού.

Στη συνέχεια είχα σα στόχο το κτίριο να διαβάζεται και στο εσωτερικό του. Γι' αυτό όλοι οι απαραίτητοι όγκοι τοποθετήθηκαν διάσπαρτα στο χώρο δημιουργώντας νοητούς διαδρόμους και ο κάθε ένας έχει διαφορετικό μέγεθος, διαφορετική μορφή και διαφορετικό χρώμα έτσι ώστε να διαφοροποιούνται με απλό τρόπο οι χρήσεις.

Ο κύριος όγκος που διακρίνεται στο εσωτερικό του σταθμού είναι ο κόκκινος κύλινδρος που φαίνεται και στις όψεις του κτιρίου. Επιλέχθηκε να είναι κυκλικός έτσι ώστε να υπάρχει άμεση οπτική επικοινωνία με την είσοδο – έξοδο του σταθμού για τον έλεγχο της και για την καλύτερη εξυπηρέτηση των επισκεπτών.

Μπαίνοντας λοιπόν στο κτίριο το πρώτο στοιχείο που συναντάμε είναι ο κύλινδρος καθώς είναι και το σημαντικότερο σημείο του σταθμού αφού ο χώρος αυτός περιλαμβάνει τα εκδοτήρια των εισιτηρίων και τις πληροφορίες.

Στη συνέχεια κοντά στην είσοδο έχουν τοποθετηθεί τα απαραίτητα ερμάρια χειραποσκευών (lockers) , τα ΑΤΜ , οι τηλεφωνικοί θάλαμοι , ο τύπος και το ανθοπωλείο.

Στο κέντρο του σταθμού τοποθετήθηκε ένα bar - café που εξυπηρετεί τους ταξιδιώτες ενώ βρίσκονται στο χώρο αναμονής. Ο χώρος αναμονής επιλέχθηκε να αποτελείται σε όλο του το μήκος από μεγάλα υαλοστάσια έτσι ώστε να υπάρχει άμεση οπτική επαφή με τον χώρο των ρεμίζων.

Πίσω από το bar αυτό έχουν τοποθετηθεί το φαρμακείο και το ιατρείο πρώτων βοηθειών με ανεξάρτητη είσοδο – έξοδο σε περίπτωση άμεσης ανάγκης.

Τέλος , το εστιατόριο self-service τοποθετήθηκε στο τέλος του κύριου αυτού όγκου έτσι ώστε να διαχωριστεί πλήρως από τους άλλους . Επιλέχθηκε να περιλαμβάνει και μία ανεξάρτητη εξωτερική είσοδο – έξοδο για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών είτε ταξιδεύουν είτε όχι.

Τα γραφεία που εξυπηρετούν τη λειτουργία του νέου αυτού σταθμού τοποθετήθηκαν στον πρώτο όροφο του κυλίνδρου (γραφείο κινήσεως) και στον όροφο του ορθογώνιου όγκου (γραφείο προέδρου, γραμματεία, γραφείο υπευθύνου προσωπικού, γραφείο αρχειοθέτησης, λογιστήριο, αποθήκες και αίθουσα συνεδριάσεων). Οι δύο αυτοί κυρίαρχοι όγκοι συνδέθηκαν με μία αερογέφυρα ελαφριάς κατασκευής.

Πέρα από τον κύριο όγκο του σταθμού δημιουργήθηκαν και οι απαραίτητοι βοηθητικοί όγκοι μικρότερου μεγέθους. Δημιουργήθηκαν καταρχήν κάποιες αποθήκες ασυνόδευτων δεμάτων που εξυπηρετούν αντίστοιχα τις διαδρομές προς βόρεια Ελλάδα, κεντρική Ελλάδα και υπόλοιπη. Οι αποθήκες αυτές τοποθετήθηκαν κοντά στο χώρο στάθμευσης μεγάλης διάρκειας με στόχο την άμεση εξυπηρέτηση των πολιτών.

Όσον αφορά τη στέγαση του εξωτερικού χώρου αναμονής και των ρεμιζων στόχος ήταν να επιλεχτεί μια ελαφριάς μορφής στέγαση έτσι ώστε μορφολογικά να μην επηρεάζει και να μην επισκιάζει το συγκρότημα των διατηρητέων. Η στέγαση καλύπτει όλο το πλάτος των ρεμιζών.

Εκτός όμως από τις απαραίτητες αποθήκες δημιουργήθηκε και ένα συνεργείο για την εξυπηρέτηση και συντήρηση των λεωφορείων ενώ δίπλα σε αυτόν τον όγκο δημιουργήθηκε ένας χαμηλότερος που περιλαμβάνει ένα γραφείο για την εξυπηρέτηση του συνεργείου , ένα λουτρό και κάποια αποδυτήρια για τους υπαλλήλους του συνεργείου αυτού.

Πέρα από τους απαραίτητους χώρους για την εξυπηρέτηση των πολιτών και καλή λειτουργία του νέου αυτού σταθμού , δημιουργήθηκαν και κάποιοι χώροι για την εξυπηρέτηση της σιδηροδρομικής γραμμής που συνορεύει ανατολικά με το οικόπεδο . Γι' αυτό λοιπόν δημιουργήθηκαν μία αποθήκη ασυνόδευτων δεμάτων που η είσοδός της είναι και αυτή τοποθετημένη στο χώρο στάθμευσης μεγάλης διάρκειας , κάποια wc κοινού , το γραφείο του σταθμάρχη του τρένου και τα εκδοτήρια εισιτηρίων του σιδηροδρομικού σταθμού.

7. ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ - ΥΛΙΚΑ

Η λιτότητα στην χρήση των υλικών είχε σκοπό την αποφυγή σύγχυσης με τα υλικά του διατηρητέου συγκροτήματος αλλά παράλληλα να διαχωρίζεται το παλιό με το καινούργιο.

Το κτίριο του σταθμού και τα βοηθητικά κτίσματα θα κατασκευαστούν με σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα.

Η εξωτερική εμφάνιση του κύριου όγκου του σταθμού θα είναι από εμφανές σκυρόδεμα. Η μάσκα που έχει τοποθετηθεί στην κύρια είσοδο του σταθμού θα χρωματιστεί κόκκινη καθώς και ο κύλινδρος που διαπερνάει το κτίριο καθ' ύψος.

Στη συνέχεια ο ορθογώνιος όγκος των γραφείων θα χρωματιστεί κίτρινος και το πάνελ ύψους 6.50 μ που διαπερνάει το κύριο κτίριο και ορίζει το διάδρομο που οδηγεί στις ρεμίζες θα χρωματιστεί γαλάζιος.

Όσον αφορά τους βοηθητικούς επιμέρους όγκους θα χρωματιστούν λευκοί.

Τα κουφώματα επιλέχθηκαν να είναι αλουμινίου χρώματος κατά προτίμηση γκρι ανθρακί.

Στον α' όροφο του χώρου των γραφείων τα υαλοστάσια θα καλυφθούν από ξύλινες περσίδες για τη σκίαση των γραφείων.

Το δάπεδο στο εσωτερικό του κτιρίου (ισόγειο και α' όροφος) προτείνεται να επενδυθεί με πλάκες γρανίτη χρώματος γκρι.

Το επίπεδο κίνησης των λεωφορείων θα επιστρωθεί με ασφαλτο ανοιχτού χρώματος (γκρι ανοιχτό) για την αποφυγή υψηλών θερμοκρασιών κατά την θερινή περίοδο.

Ο τοίχος που ορίζει την αποθήκη των ασυνόδευτων δεμάτων της σιδηροδρομικής γραμμής διαμορφώθηκε από εμφανές σκυρόδεμα και ζώνες που ορίζονται από σκοτίες.

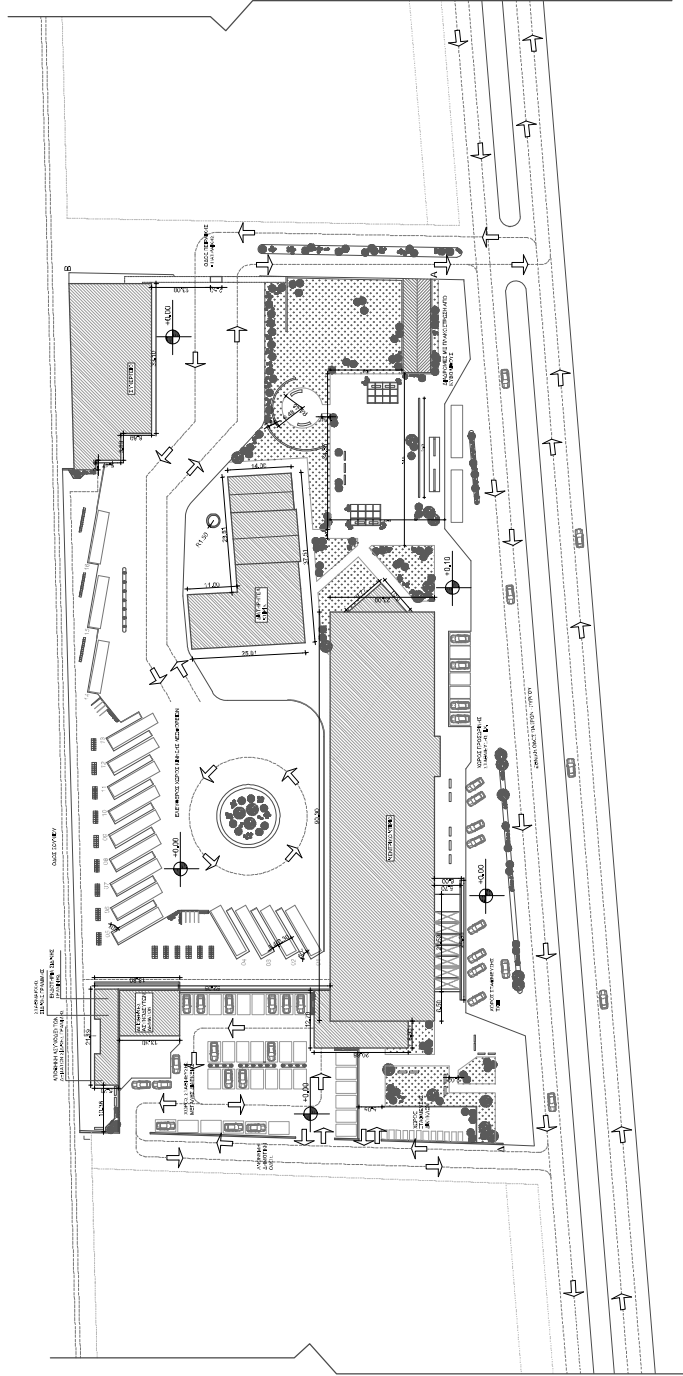
Για τον εξωτερικό χώρο αναμονής των επιβατών λόγω του ότι είχα σα στόχο να δημιουργηθεί ένα στέγαστρο ελαφριάς κατασκευής επέλεξα το στέγαστρο να αποτελείται από μεταλλικό σκελετό με διατομή 30x36 c.m. (διπλό U) και επικάλυψη από κρύσταλλο. Οι διαστάσεις των δυο στεγαστρων είναι 15.00 x 53.00 m (μεγάλο) και 7.20 x 50 m (μικρό) έτσι ώστε να προστατεύονται οι ταξιδιώτες από τις καιρικές συνθήκες

Ο χώρος που προορίζεται για τη στάθμευση των Ι.Χ. και των δίκυκλων προτείνεται να επιστρωθεί με κυβόλιθους ενώ ο χώρος που προορίζεται για τη στάθμευση των υπεραστικών λεωφορείων προτείνεται να επιστρωθεί με τσιμέντο. Οι διαδρομές και οι υπόλοιποι ελεύθεροι χώροι που δημιουργήθηκαν θα διαστρωθούν με κυβόλιθους ορθογωνίου σχήματος χρώματος γκρι ανοιχτό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Ερευνητική Μελέτη Αττικό Μετρό – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Τμήμα Αρχιτεκτόνων, *Νέος Κεντρικός Σταθμός Υπεραστικών
Λεωφορείων Αττικής στον Ελαιώνα*,
2. Κων. Μωραΐτης, *Προκαταρκτική διερεύνηση και καθορισμός των
αναγκών και των παραμέτρων σχεδιασμού του κεντρικού σταθμού
υπεραστικών λεωφορείων και του σταθμού μετεπιβίβασης μετρό στον
Άγιο Σάββα*. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
3. *Lisbon world expo 1998 projects*, editorial Gustavo Gili, S.A.
4. Philip Jodidio, *Architecture Now 3*, Taschen, 2008
5. Phillip Jodidio, *Tadao Ando - The Complete Works*, Tashen, 2007
6. Dr. Manuel Blanco, *Santiago Calatrava*, consorci de museus de la
comunitat valenciana, 1999
7. *Traffic Design*, Daab, 2006
8. David Adjaye, *Making Public Buildings*, Thames & Hudson
9. Jean – Louis Cohen, *Le Corbusier*, Taschen
10. Louna Lahti, *Alvar Aalto*, Taschen
11. Ξενοφών Αργ. Παπαευθημίου, *Βιομηχανικά Κτίρια της δυτική Ελλάδος-
Αρχιτεκτονική Φυσιογνωμία – δυνατότητες αξιοποίησης*. ΚΕΤΑ-ΔΕ,
εκδόσεις ΤΟ ΔΟΝΤΙ, 2007

B



**ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ**

ΕΡΓΟ ΕΠΙΒΛΗΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

ΘΕΣΗ ΝΕΣΟ - Β. ΑΚΤΗ ΔΥΤΙΑΩΝ

Θεμα. σχέδιου
ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΟ

αρ. σχεδίου

A1

κλίμακα

1 : 500

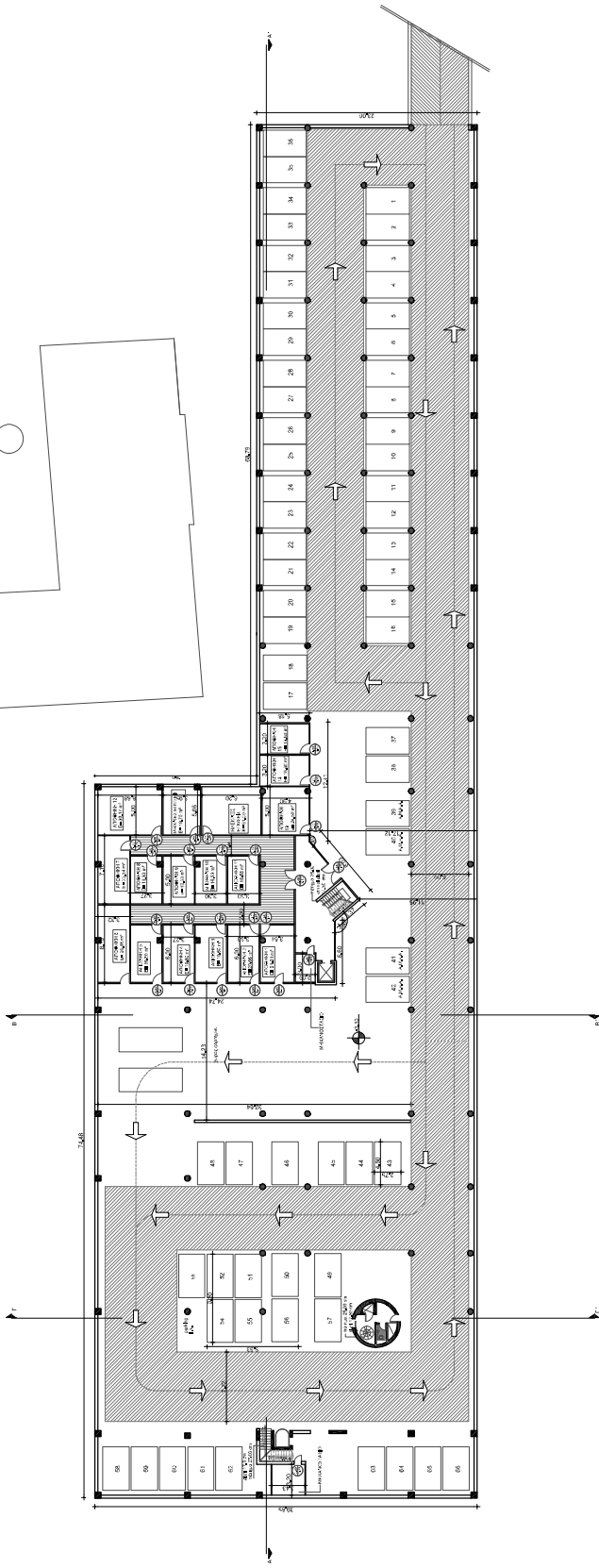
Μελετητής

ΝΙΚΟΛΑΣ ΑΡΝΗΣ Α.Μ. 92

Χρόνος μελέτης

ΕΑΡΙΝΟ ΕΞΑΜΗΝΟ 2007-08

Β



ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ

ΕΡΓΟ: ΕΠΙΒΛΗΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ/ΛΕΩΦΟΡΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

Θεση: ΒΕΣΟ-Β. ΑΚΤΗΣ ΔΥΜΑΙΩΝ

Θεμα. σχεδίου:
ΚΑΤΟΦΗ ΥΠΟΓΕΙΟΥ

επι. σχεδίου

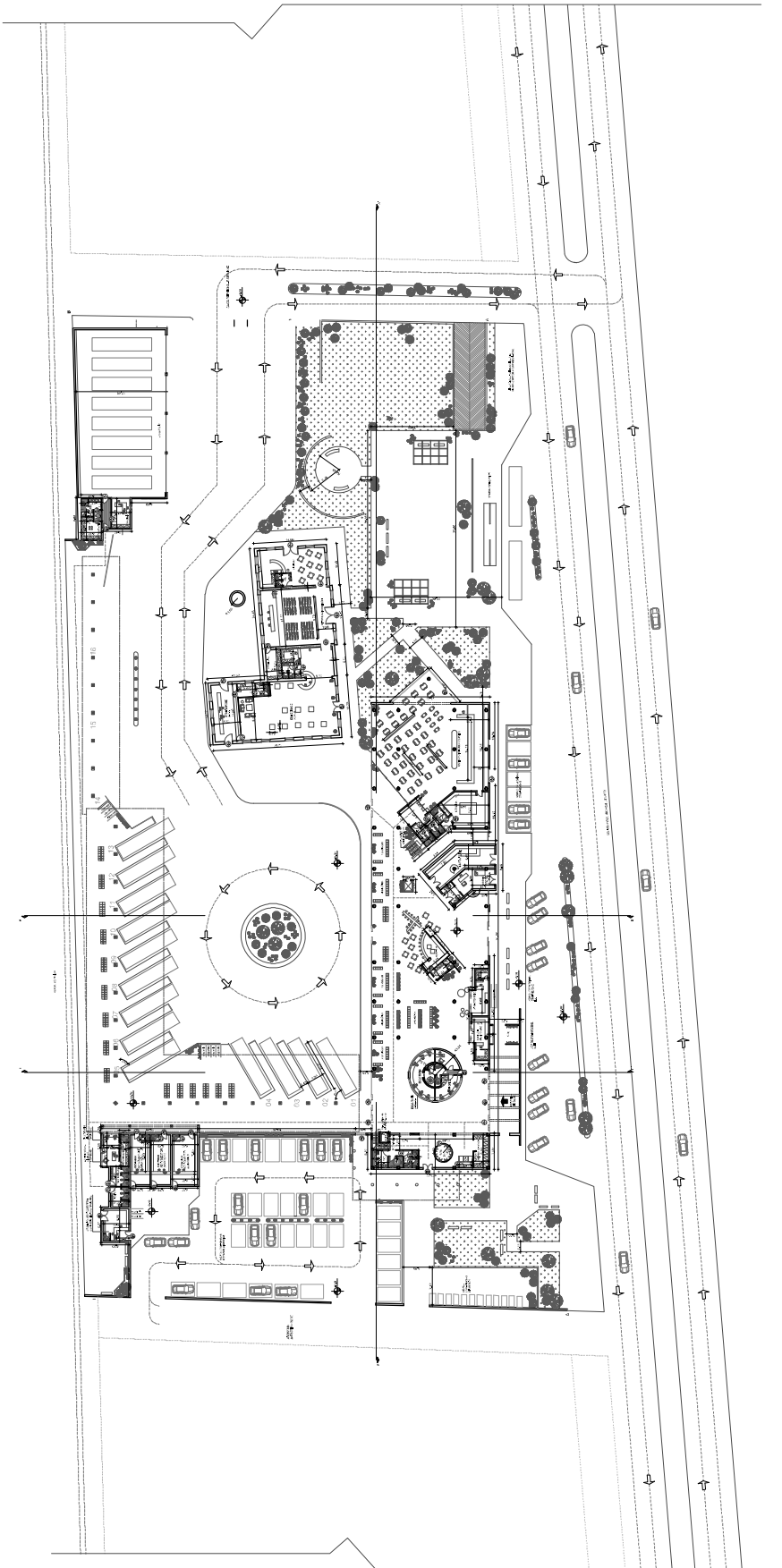
A2

κλίμακα: 1:200

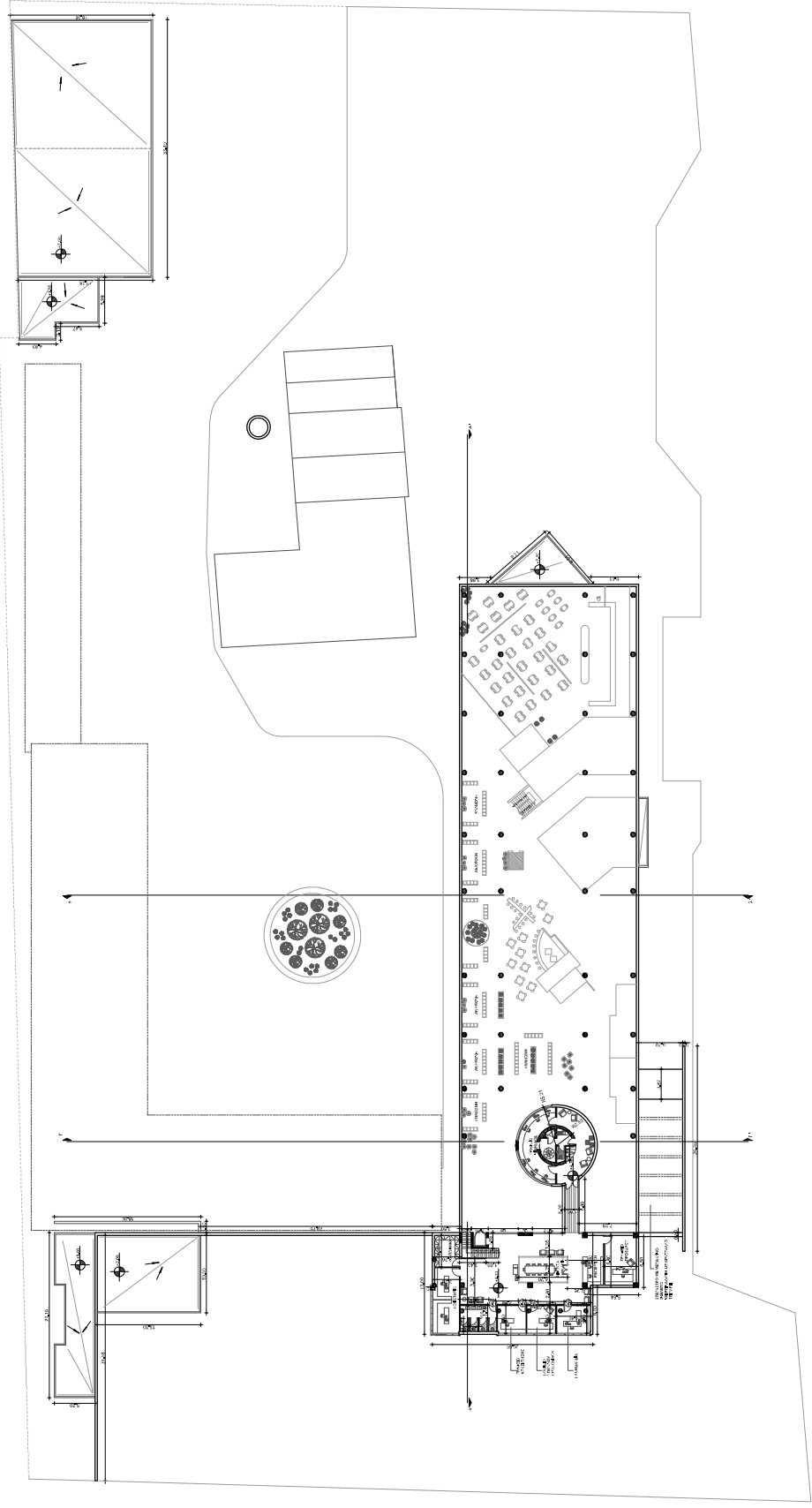
Μελετητής

ΑΡΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΣ Α.Μ. 92

Χρονος. μελέτης
ΕΑΡΙΝΟ ΕΞΑΜΗΝΟ 2007-08



TIMBA ANAKRINDI KAJI RENCANA TATA RUANG	
0101 RENCANA TATA RUANG TUGAS RENCANA TATA RUANG KAMPUS DI TIMBA	
NAMA : TESKA ANTONIYAN	
Nama kelompok GROUP 10	No. kelompok A3
Tanggal : 12/20	
Mata kuliah : RENCANA TATA RUANG	
Dosen pembimbing : ERIKO NINGSI DIMPON	



**ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΚΑΙΝΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ**

4990 ΕΠΙΒΛΗΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΑΕΜΟΦΕΡΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

ΜΕΡΗ: ΝΕΩΣ + Β. ΑΚΤΗ ΔΕΛΜΑΧΩΝ

Βασ. σχεδίου
ΚΑΤΟΠΗ ΟΡΟΦΟΥ

αρ. σχεδίου

A4

Κλίμακα 1:200

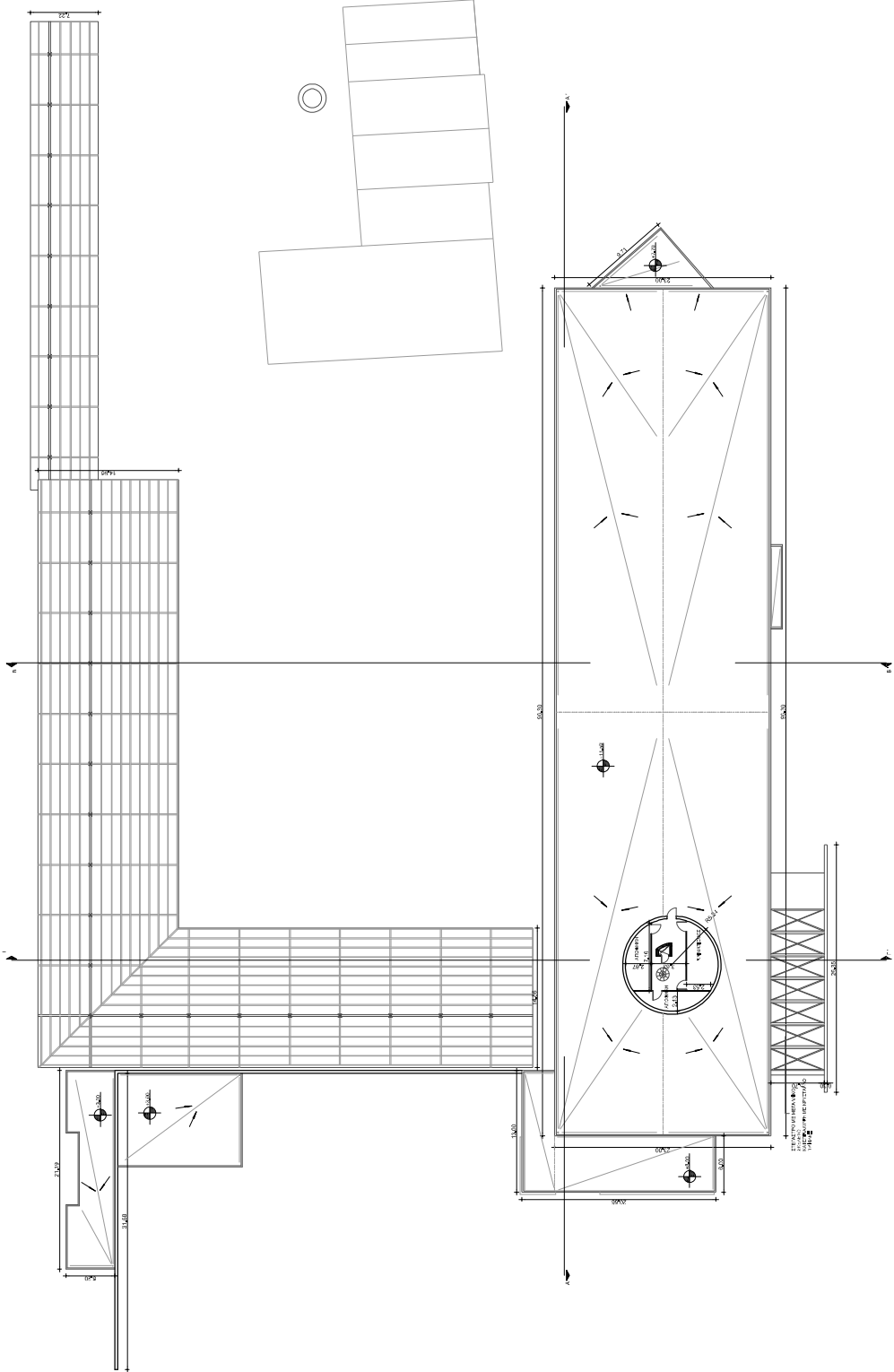
Μελέτης

ΝΙΚΟΛΑΣ ΑΡΝΗΣ Α.Μ. 92

Χρονος: μάλιστα

ΕΛΛΗΝΟ ΓΕΩΜΗΤΡΙΟ 2007-08

Β



ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΚΑΙΝΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ

εργο ΕΠΙΒΛΗΤΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΑΕΡΟΣΦΕΡΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

θέση ΝΕΣΟ - Β. ΑΚΤΗ ΔΥΤΙΜΩΝ

θέμα σχεδίου
ΚΑΤΟΥΗ ΔΟΜΑΤΟΣ- ΡΥΣΕΙΣ (1)

εργ. σχεδίου

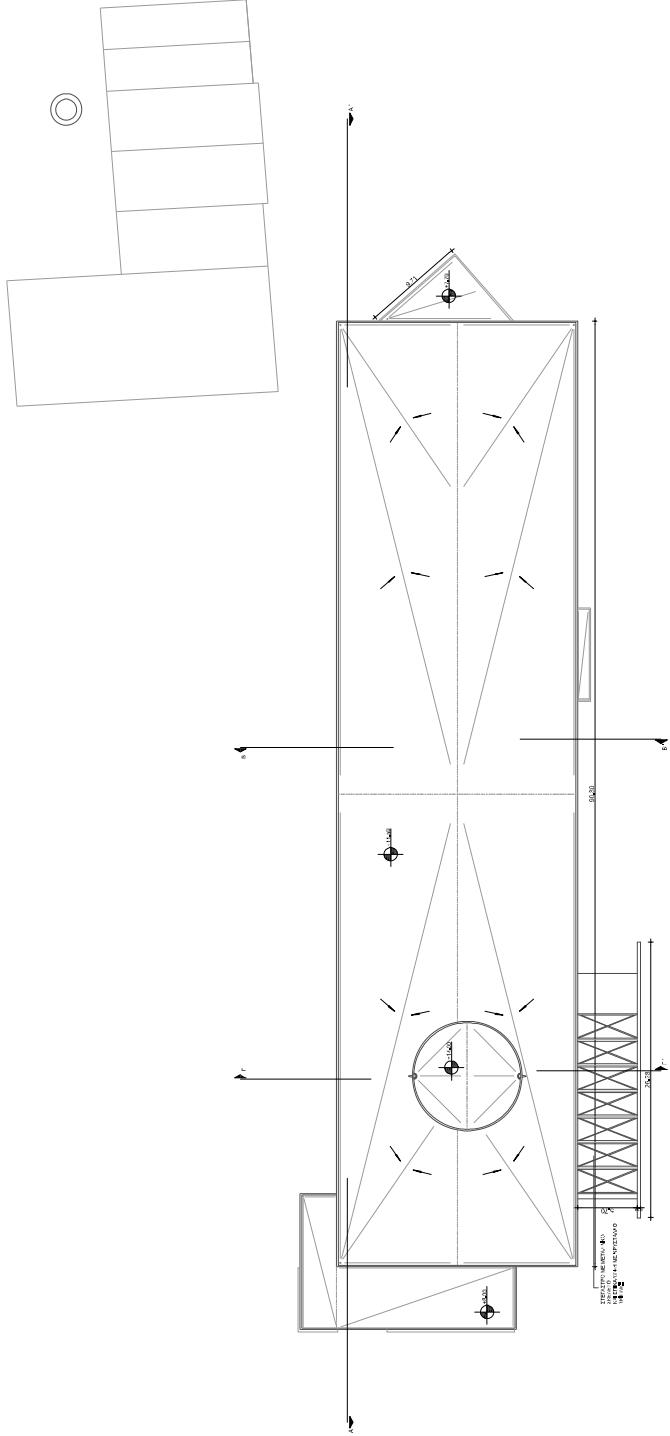
A5

κλίμακα
1:200

Μελετητής
ΝΙΚΟΛΑΣ ΑΡΝΗΣ Α.Μ. 92

Χρονος Ημερησίως
ΕΑΡΙΝΟ ΕΞΑΜΗΝΟ 2007-08

B



ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΚΑΙΝΗΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ

εργο ΕΠΙΒΛΗΤΙΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

θέση ΝΕΣΟ - Β. ΑΚΤΗ ΔΥΤΙΩΝ

θέμα σχεδίου
ΚΑΤΟΨΗ ΔΩΜΑΤΟΣ- ΡΥΣΕΙΣ (2)

επ. σχεδίου

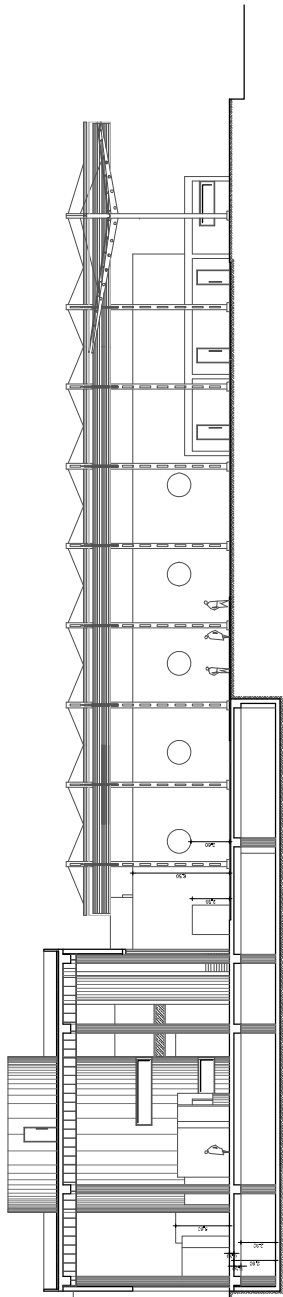
A6

κλίμακα
1:200

Μελετητής
ΝΙΚΟΛΑΣ ΑΡΝΗΣ Α.Μ. 92

Χρόνος Μελέτης
ΕΑΡΙΝΟ ΕΞΑΜΗΝΟ 2007-08

1.100
1.100
1.100
1.100
1.100
1.100



**ΤΙΜΗΛΙΑ ΑΝΑΚΑΘΙΕΡΣΗ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΙΡΙΩΝ**

ΤΥΠΟΣ ΕΡΓΟΥ: ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΜΕΣΗΣ ΚΑΙ ΜΙΚΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

ΜΕΡΟΣ: ΥΠΟΘΕΣΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ

ΜΕΛΟΣ: ΤΟΜΟΣ Β-Β'

ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ: 60% ΣΥΝΘΕΣΗ

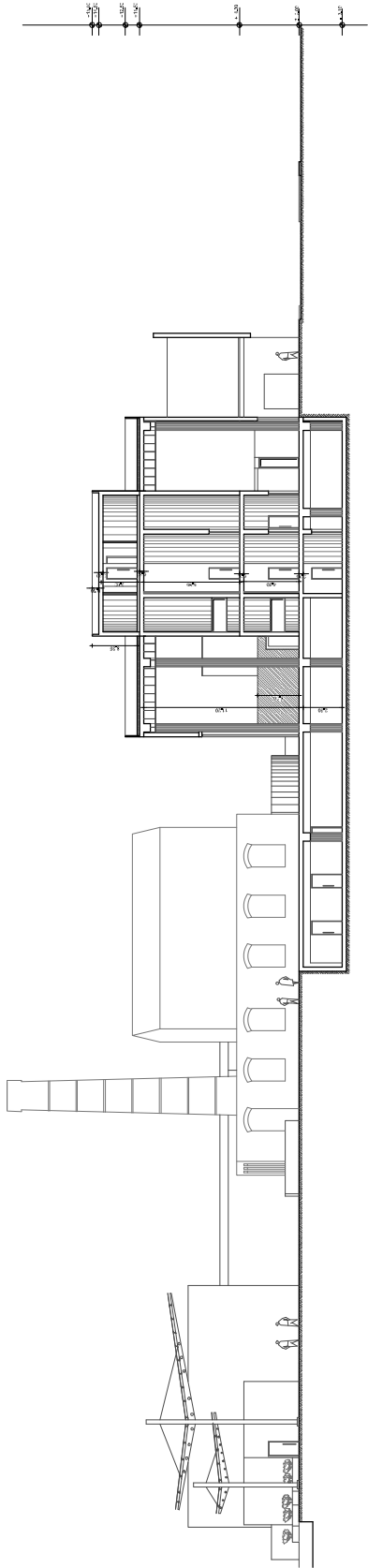
A8

ΚΑΛΩΣΗ: 1:1.000

ΜΑΡΤΙΟΣ

ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ Α.Μ. Σ.Ρ.

ΧΡΗΣΗΣ: ΠΑΡΚΟΣ
ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ



ΤΙΘΙΜΑ ΑΝΑΚΑΜΙΝΕΡΕ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΚΤΑΞΕ ΚΥΠΙΩΝ

ΣΥΜΒ. ΕΠΙΒΕΒΛΩΣΤΕΡΙΑΚΩΣ
ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΒΕΒΛΩΣΤΕΡΙΑΚΩΣ

Κατά: ΝΕΩΣ-ΒΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ

Κατά: ΝΕΩΣ-ΒΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ
ΤΟΜΗ Γ-Γ'

ΚΑΙΝΟΤΟΜΟ

Α9

ΚΑΙΝΟΤΟΜΟ

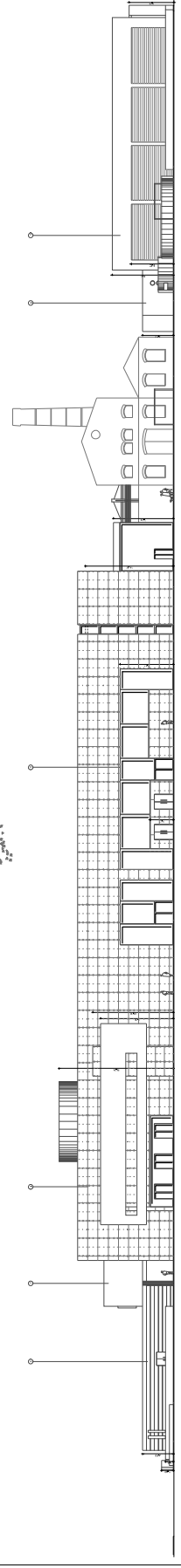
ΜΑΡΤΙΟΣ 19 1988

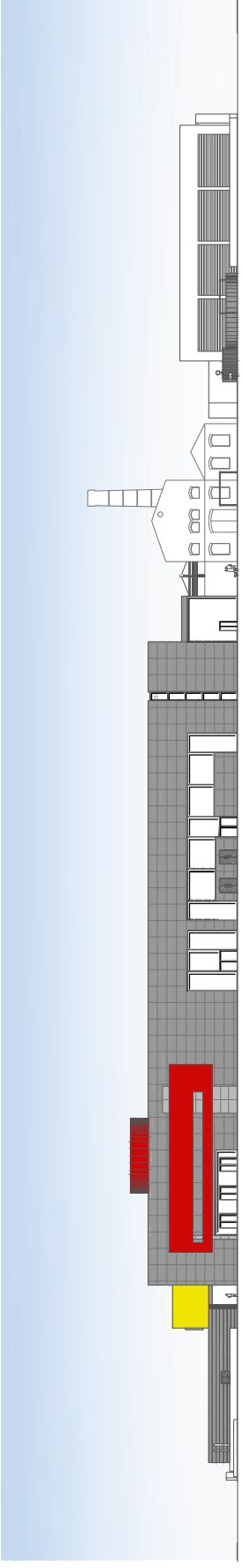
ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ Α.Μ. 82

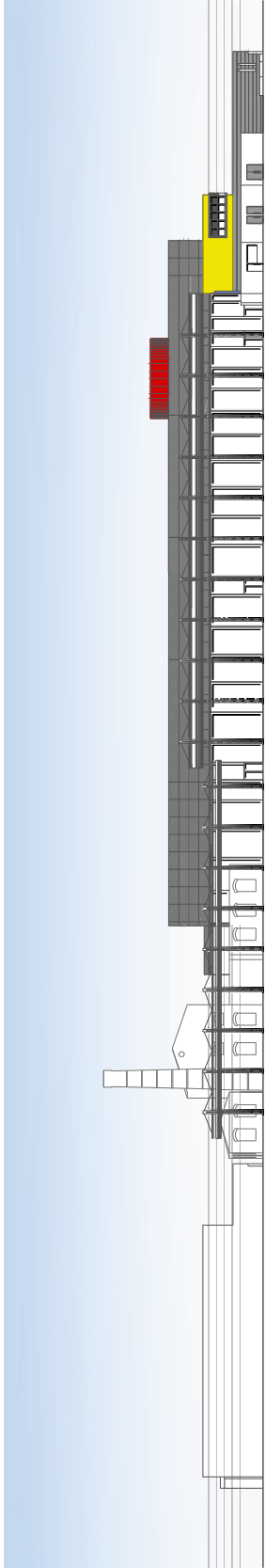
ΧΡΩΣΤΟΣ ΠΑΡΜΕΝΙΔΗΣ
ΕΠΙΒΕΒΛΩΣΤΕΡΙΑΚΩΣ 2007/08

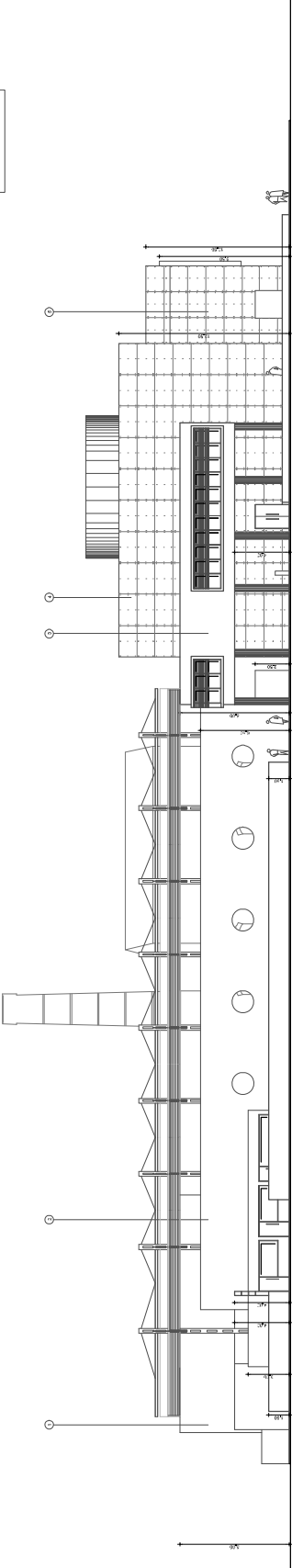
TRINIDAD AND TOBAGO MANUFACTURING SECTOR	
NAME: [REDACTED]	
ADDRESS: [REDACTED]	
DATE: 15/01/2014	SCALE: 1:100
DRAWN BY: [REDACTED]	CHECKED BY: [REDACTED]
PROJECT: [REDACTED]	
DRAWING NO: [REDACTED]	
DATE: [REDACTED]	

- 1.00
- 2.00
- 3.00
- 4.00
- 5.00
- 6.00
- 7.00
- 8.00
- 9.00
- 10.00



<p>ΤΕΡΜΑ ΑΝΑΚΑΘΙΣΕ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΕ ΚΤΙΡΙΩΝ</p>	
<p>εργ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΣ ΥΠΟΒΟΛΗ ΠΡΟΒΛΕΨΕΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΑ</p>	
<p>Στοιχ. ΥΠΟ-Σ. ΑΠΟΛΥΜΑΝ</p>	
<p>Προσ. εργασία ΔΥΤΙΚΗ ΟΜΗ (ΜΕ ΧΡΩΜΑ)</p>	<p>σε. σχέδια</p>
<p>ΚΑΤΑΣΚ.</p>	<p>ΑΗ</p>
<p>1: 200</p>	
<p>Μελετητής ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΡΧΑΙΟΣ Α.Μ. ΣΕ</p>	
<p>Κατασκευαστής ΕΛΛΗΝΟ ΕΣΤΙΑΣΤΙΚΟ ΣΕΒΕ</p>	

<p>ΤΕΡΜΑ ΛΑΝΚΑΝΣΕΡ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΤΙΡΙΩΝ</p>		
<p>ΕΡΓΟ: ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΣΙΟΣ ΤΡΑΠΕΖΑΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΑΘΜΟΥ</p>		
<p>ΕΡΓΟ: ΥΠΟ-Ε. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝ</p>		
<p>Εργο Ουλοποιήσεως ΑΝΑΤΟΛΙΚΩΣ ΟΜΗΣ</p>		<p>Σκ. Ουλοποιήσεως A-A</p>
<p>Κλίμακα 1:200</p>		<p>Μελέτητής ΝΙΚΟΛΑΟΣ Α.Μ. ΣΕ</p>
<p>Χρηματοδότηση ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ</p>	<p>ΕΡΓΟ: ΥΠΟ-Ε. ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝ</p>	



- ΤΕΧΝ.
- 1. Εξωτερική
 - 2. Εξωτερική
 - 3. Εξωτερική
 - 4. Εξωτερική
 - 5. Εξωτερική

ΤΙΤΛΟΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ	
ΤΥΠΟΣ	ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΤΑΘΟΣ ΥΠΟΒΡΥΧΙΑΣ/ΕΠΕΡΦΕΙΝ, ΣΤΗΝ ΟΥΡΑ
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΜΕΣΟ-ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ
ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΟ ΚΟΣΤΟΣ	15.000.000 €
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	Α14
ΜΕΛΕΤΗΤΗΣ	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΡΝΙΤΗΣ Α.Μ. Β.Ε.
ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗΣ	ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΔΕΛΤΙΟ 2007/208

**ΤΜΗΜΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ**

εργ. ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ
ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ

εσση VESO - Β. ΑΚΤΗ ΔΥΤΙΑΣ

εργ. σχέδιου
ΒΟΡΕΙΑ ΟΥΡΗ (ΜΕ ΧΡΩΜΑ)

επ. σχέδιου

A15

κλίμακας

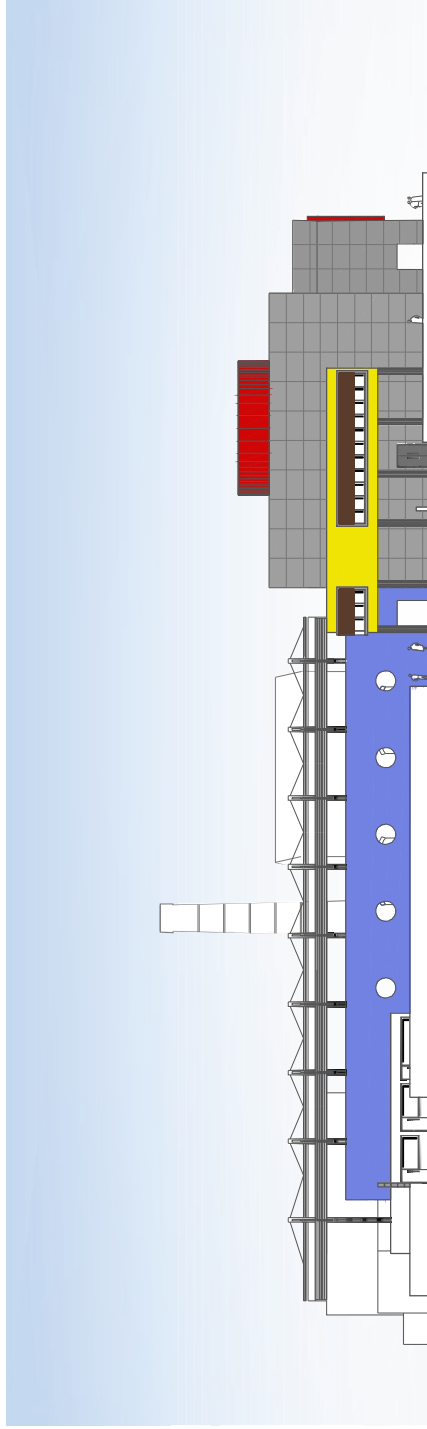
1:300

Μολυβιτής

ΝΙΚΟΛΑΣ ΑΡΝΗΣ Α.Μ. 92

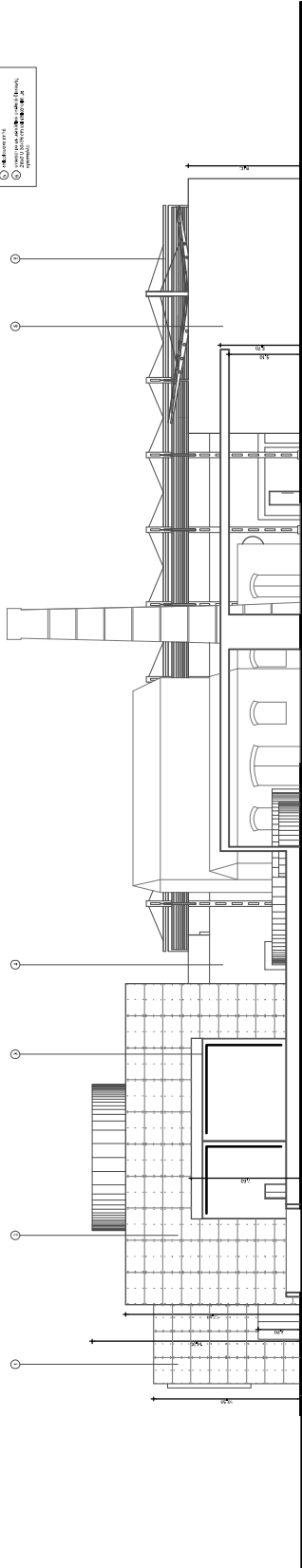
Χρυσός Ιουλιανός

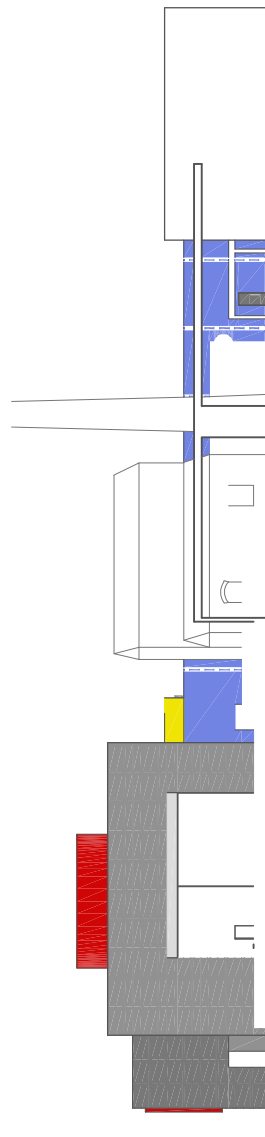
ΕΛΛΗΝΟ ΕΞΑΜΗΝΟ 2007-08

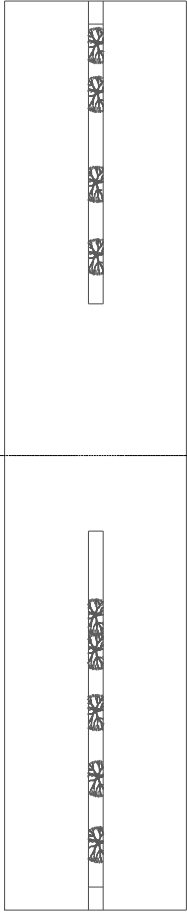


ΤΙΤΛΟΣ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗΣ ΚΑΤΑΚΟΛΛΗΤΑΙΩΣ ΚΤΙΡΙΟΥ	
εργο: ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΟΠΡΟΤΕΚΤΗΝ ΠΟΛΙΣ	
Όνομ. ΚΕΣΟ-ΟΕ ΚΑΤΑΚΟΛΛΗΤΩΝ	
Όνομ. αρχιτέκτονα ΝΟΤΙΑ ΟΥΡΗ	επίχρ. αρχιτέκτονα A16
Κλίμακας 1:100	
Μελέτητής ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΡΝΙΟΣ Α.Μ. 92	
Χρυσός Πλάτης ΕΛΛΗΝΟ ΕΜΠΛΟΚΗ ΣΤΕΡΕΟ	

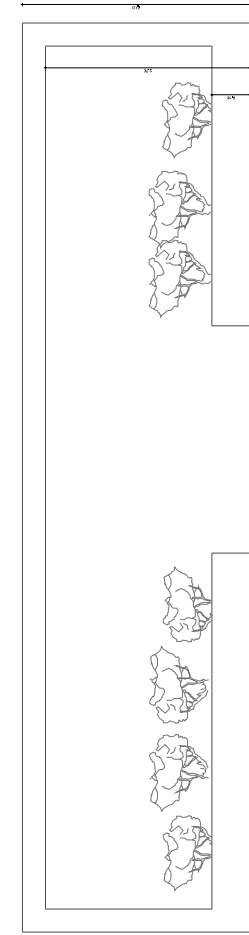
- ① - Πλάκα
 ② - Στοιβάδα
 ③ - Στοιβάδα
 ④ - Στοιβάδα
 ⑤ - Στοιβάδα
 ⑥ - Στοιβάδα
 ⑦ - Στοιβάδα
 ⑧ - Στοιβάδα
 ⑨ - Στοιβάδα
 ⑩ - Στοιβάδα
 ⑪ - Στοιβάδα
 ⑫ - Στοιβάδα
 ⑬ - Στοιβάδα
 ⑭ - Στοιβάδα
 ⑮ - Στοιβάδα
 ⑯ - Στοιβάδα
 ⑰ - Στοιβάδα
 ⑱ - Στοιβάδα
 ⑲ - Στοιβάδα
 ⑳ - Στοιβάδα
 ㉑ - Στοιβάδα
 ㉒ - Στοιβάδα
 ㉓ - Στοιβάδα
 ㉔ - Στοιβάδα
 ㉕ - Στοιβάδα
 ㉖ - Στοιβάδα
 ㉗ - Στοιβάδα
 ㉘ - Στοιβάδα
 ㉙ - Στοιβάδα
 ㉚ - Στοιβάδα
 ㉛ - Στοιβάδα
 ㉜ - Στοιβάδα
 ㉝ - Στοιβάδα
 ㉞ - Στοιβάδα
 ㉟ - Στοιβάδα
 ㊱ - Στοιβάδα
 ㊲ - Στοιβάδα
 ㊳ - Στοιβάδα
 ㊴ - Στοιβάδα
 ㊵ - Στοιβάδα
 ㊶ - Στοιβάδα
 ㊷ - Στοιβάδα
 ㊸ - Στοιβάδα
 ㊹ - Στοιβάδα
 ㊺ - Στοιβάδα
 ㊻ - Στοιβάδα
 ㊼ - Στοιβάδα
 ㊽ - Στοιβάδα
 ㊾ - Στοιβάδα
 ㊿ - Στοιβάδα
 ① - Στοιβάδα
 ② - Στοιβάδα
 ③ - Στοιβάδα
 ④ - Στοιβάδα
 ⑤ - Στοιβάδα
 ⑥ - Στοιβάδα
 ⑦ - Στοιβάδα
 ⑧ - Στοιβάδα
 ⑨ - Στοιβάδα
 ⑩ - Στοιβάδα
 ⑪ - Στοιβάδα
 ⑫ - Στοιβάδα
 ⑬ - Στοιβάδα
 ⑭ - Στοιβάδα
 ⑮ - Στοιβάδα
 ⑯ - Στοιβάδα
 ⑰ - Στοιβάδα
 ⑱ - Στοιβάδα
 ⑲ - Στοιβάδα
 ⑳ - Στοιβάδα
 ㉑ - Στοιβάδα
 ㉒ - Στοιβάδα
 ㉓ - Στοιβάδα
 ㉔ - Στοιβάδα
 ㉕ - Στοιβάδα
 ㉖ - Στοιβάδα
 ㉗ - Στοιβάδα
 ㉘ - Στοιβάδα
 ㉙ - Στοιβάδα
 ㉚ - Στοιβάδα
 ㉛ - Στοιβάδα
 ㉜ - Στοιβάδα
 ㉝ - Στοιβάδα
 ㉞ - Στοιβάδα
 ㉟ - Στοιβάδα
 ㊱ - Στοιβάδα
 ㊲ - Στοιβάδα
 ㊳ - Στοιβάδα
 ㊴ - Στοιβάδα
 ㊵ - Στοιβάδα
 ㊶ - Στοιβάδα
 ㊷ - Στοιβάδα
 ㊸ - Στοιβάδα
 ㊹ - Στοιβάδα
 ㊺ - Στοιβάδα
 ㊻ - Στοιβάδα
 ㊼ - Στοιβάδα
 ㊽ - Στοιβάδα
 ㊾ - Στοιβάδα
 ㊿ - Στοιβάδα



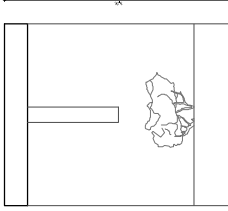




ΚΑΘΗΜΕΡΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΝ



ΟΜΗ ΣΤΑΘΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΝ



ΤΟΜΗ ΣΤΑΘΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΝ

**ΤΙΤΗΝΑ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗΣ
ΚΑΙ ΑΠΟΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΚΤΙΡΙΩΝ**

ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΣΕΩΝ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΣΤΗΝ
ΠΑΤΡΑ

ΚΩΔ. ΜΕΣΟ-Β. ΔΥΤ. ΣΥΛΛΑΒΗ

ΩΡΕΣ ΣΥΝΕΔΡΟΥ
ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ ΣΤΑΘΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ

ΩΡΕΣ ΣΥΝΕΔΡΟΥ

A18

ΚΑΘΗΜΕΡΑ
1:20

ΜΑΚΡΟΤΥΠΟΣ

ΜΙΧΑΗΛ ΑΡΝΙΕΣ Α.Μ. 02

ΧΡΟΝΟΣ ΠΡΑΞΗΣ

ΕΡΓΑΣΙΟ ΠΛΑΝΙΔΙΟ 200x208