



Εκθεσιακό Stand σε Cargo Bike

Ηλίας Παπαγεωργίου - 07/01/2022

Το ιδιαίτερο αυτό εκθεσιακό stand (δυστυχώς δεν υπάρχει αντίστοιχη λέξη στα ελληνικά) χρησιμοποιήθηκε στο συνέδριο του CIVINET (Δίκτυο Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης για την προώθηση της Βιώσιμης Κινητικότητας) στις 8 και 9 Δεκεμβρίου 2021. Πρόκειται για έναν χώρο έκθεσης και αποθήκευσης φυλλαδίων που προσαρμόζεται πάνω σε ένα Cargo Bike, δηλαδή σε ένα ποδήλατο με ηλεκτροκίνηση, που διαθέτει επιπλέον πλατφόρμα για μεταφορές προϊόντων και αντικειμένων. Πρόθεση είναι να χρησιμοποιηθεί στο μέλλον σε αντίστοιχες διοργανώσεις και εκστρατείες ενημέρωσης του κοινού σε άλλες πόλεις.



Το stand αποτελείται από τα εξής μέρη:

A. Τη «βάση-αναλόγιο», που προσαρμόζεται και βιδώνεται στην πλατφόρμα του ποδηλάτου. Στις κεκλιμένες πλευρές της τοποθετούνται και εκτίθενται τα φυλλάδια, ενώ στο εσωτερικό υπάρχει δυνατότητα αποθήκευσης. Οι διαστάσεις και η μορφή της προέκυψαν από το μέγεθος των φυλλαδίων και από δεδομένα που αφορούν την έκθεσή τους.

B. Το κεντρικό «πτερύγιο», που βιδώνεται στο αναλόγιο και λειτουργεί ως στήριξη για ένα πιο ψηλό ράφι καθώς και ως επιφάνεια για την τοποθέτηση του σήματος των διοργανωτών και των χορηγών. Η μορφή του πτερυγίου σχεδιάστηκε ώστε να προσαρμόζεται στη γεωμετρία του ποδηλάτου, με την προδιαγραφή να μην εμποδίζει την οπτική επαφή του οδηγού με το οδόστρωμα και την ανάγκη να διαθέτει ένα στοιχειωδώς αεροδυναμικό σχήμα.



Το υλικό κατασκευής είναι κόντρα πλακέ 9χιλ, ώστε το βάρος του να ελαχιστοποιείται. Το πτερύγιο αποτελείται από δύο φύλλα κόντρα πλακέ για επιπλέον ακαμψία.

Το σχετικά μικρό αυτό έργο, κρίθηκε σκόπιμο να δημοσιευτεί σε έναν αρχιτεκτονικό ιστότοπο, επειδή συνδέεται με ένα ευρύτερο σκεπτικό. Αν και δεν δημιουργεί «κατοικήσιμο χώρο» για να «μένουν» εκεί άνθρωποι, μπορεί να βελτιώσει τις συνθήκες για μια πιο «κατοικήσιμη» πόλη. Το Cargo bike, με το stand προσαρμοσμένο πάνω του, συνιστά, κατά κάποιον τρόπο, «διαφήμιση» του ίδιου του τού εαυτού, αλλά και του ευρύτερου σκεπτικού που συνδέεται με αυτό.



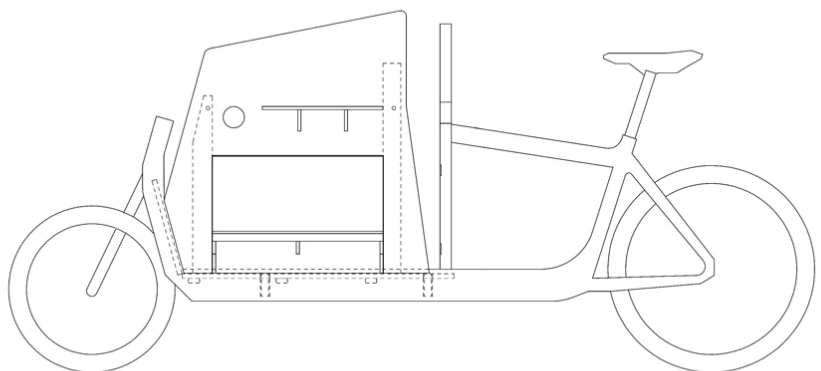
Αυτή τη στιγμή το αυτοκινητοκεντρικό μοντέλο έχει φτάσει στα όριά του, ειδικά σε πόλεις όπως η Αθήνα. Το πλήθος των αυτοκινήτων καθιστά αδύνατη τη δυνατότητα χρήσης τους, ιδίως στο κέντρο. Η αναγκαιότητα μετάβασης σε ένα μοντέλο μετακίνησης που στηρίζεται στο περπάτημα, το ποδήλατο και τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς είναι επιτακτική. Ένα μεγάλο στοίχημα αυτής της μετάβασης είναι η διατήρηση του παραγωγικού και πολυλειτουργικού χαρακτήρα της πόλης και η αποφυγή μετατροπής του κέντρου της σε μια αποστειρωμένη περιοχή που απευθύνεται μόνο σε τουρίστες. Εκτός από τις αμιγώς πολεοδομικές και θεσμικές παρεμβάσεις, η χρήση εναλλακτικών μέσων μετακίνησης, αλλά και μεταφοράς εμπορευμάτων και πρώτων υλών, μπορεί να συμβάλει σε έναν τέτοιο σκοπό. Το κέντρο της πόλης μπορεί να εξοπλιστεί με έναν στόλο κοινόχρηστων μεταφορικών ποδηλάτων που, σε συνδυασμό με αντίστοιχα ευέλικτα οχήματα, να εξυπηρετούν τους εμπόρους, τους καταναλωτές και τους βιοτέχνες. Ηλεκτρικά τρίκυκλα, μικρά λεωφορεία που διαθέτουν σκευοφόρο, κοινόχρηστα καρότσια ή άλλα παρόμοια οχήματα μπορούν να κινούνται ελεύθερα και να σταθμεύουν σε χώρους εκφόρτωσης και αποθήκευσης, όπως σε σταθμούς μετρό ή περιφερειακά πάρκινγκ, δίνοντας τη δυνατότητα μεταφοράς ακόμα και βαριών αντικειμένων. Η διαχείριση των οχημάτων μπορεί να γίνει από τον Δήμο ή και άλλους φορείς και να συνδυάζεται με αντίστοιχες υποδομές, όπως ποδηλατόδρομους, δρόμους ήπιας κυκλοφορίας ή άλλες παρεμβάσεις προς αυτή την κατεύθυνση.

Η πόλη έχει ανάγκη τέτοιων λύσεων για να μπορέσει να γίνει βιώσιμη, πέραν των αναπλάσεων αισθητικού τύπου που εστιάζουν μόνο στο πράσινο.

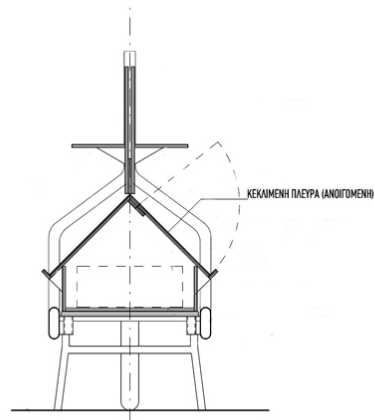


Info stand on a cargo bike

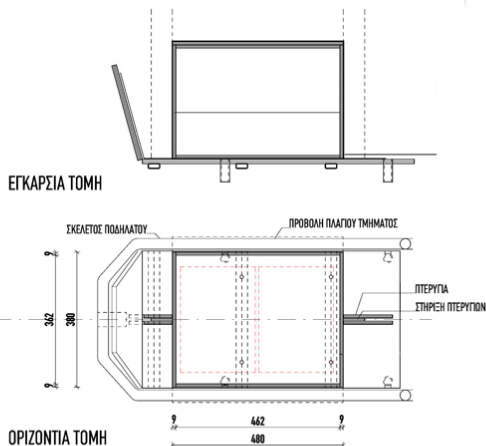
This custom-made stand was used during the CIVINET conference (CIVINET is the network of local authorities associations for the promotion of sustainable mobility in the two Greek-speaking countries of Greece and Cyprus) on December 8th and 9th, 2021. It is a space for display and storage of booklets that can be fitted to a Cargo Bike, i.e. an electric bike with an additional platform for transporting products or other items. The intention is to use it in the future in similar events and public awareness campaigns in other cities.



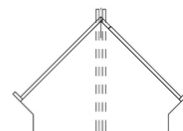
ΟΨΗ



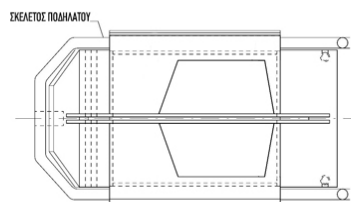
ΤΟΜΗ



ΕΓΚΑΡΣΙΑ ΤΟΜΗ



ΠΛΑΓΙΑ ΟΨΗ



ΚΑΤΟΨΗ

STAND ΦΥΛΛΑΔΙΩΝ ΣΕ CARGO BIKE
ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ CIVINET

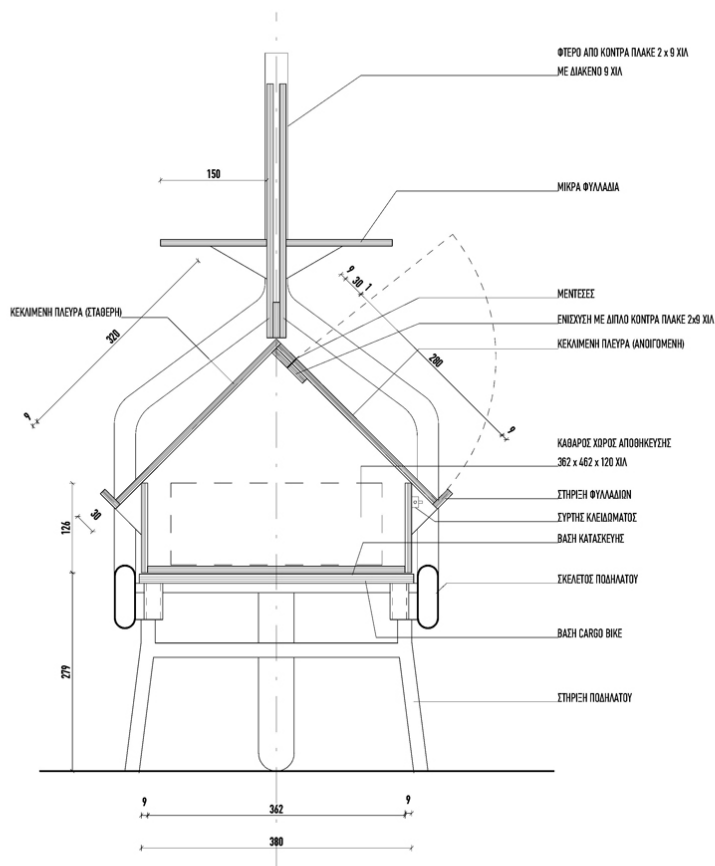
ΠΡΟΤΑΣΗ

κλίμακα 1:10
μέγεθος καρπού Α3

αριθμός έργου Η 0 2 8
αριθμός σχεδίου 01

ημερομηνία 16-11-2021
σχεδιαστής Η Π

Παναγιώργιος Ήλιος Αρχιτέκτων
info@hliospanagiotis.gr
www.hliospanagiotis.gr



STAND ΦΥΛΛΑΔΙΩΝ ΣΕ CARGO BIKE
ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ CIVINET

ΤΟΜΗ-ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ

κλίμακα 1:5
μέγεθος καρπού Α3

αριθμός έργου Η 0 2 8
αριθμός σχεδίου 02

ημερομηνία 16-11-2021
σχεδιαστής Η Π

Παναγιώργιος Ήλιος Αρχιτέκτων
info@hliospanagiotis.gr
www.hliospanagiotis.gr

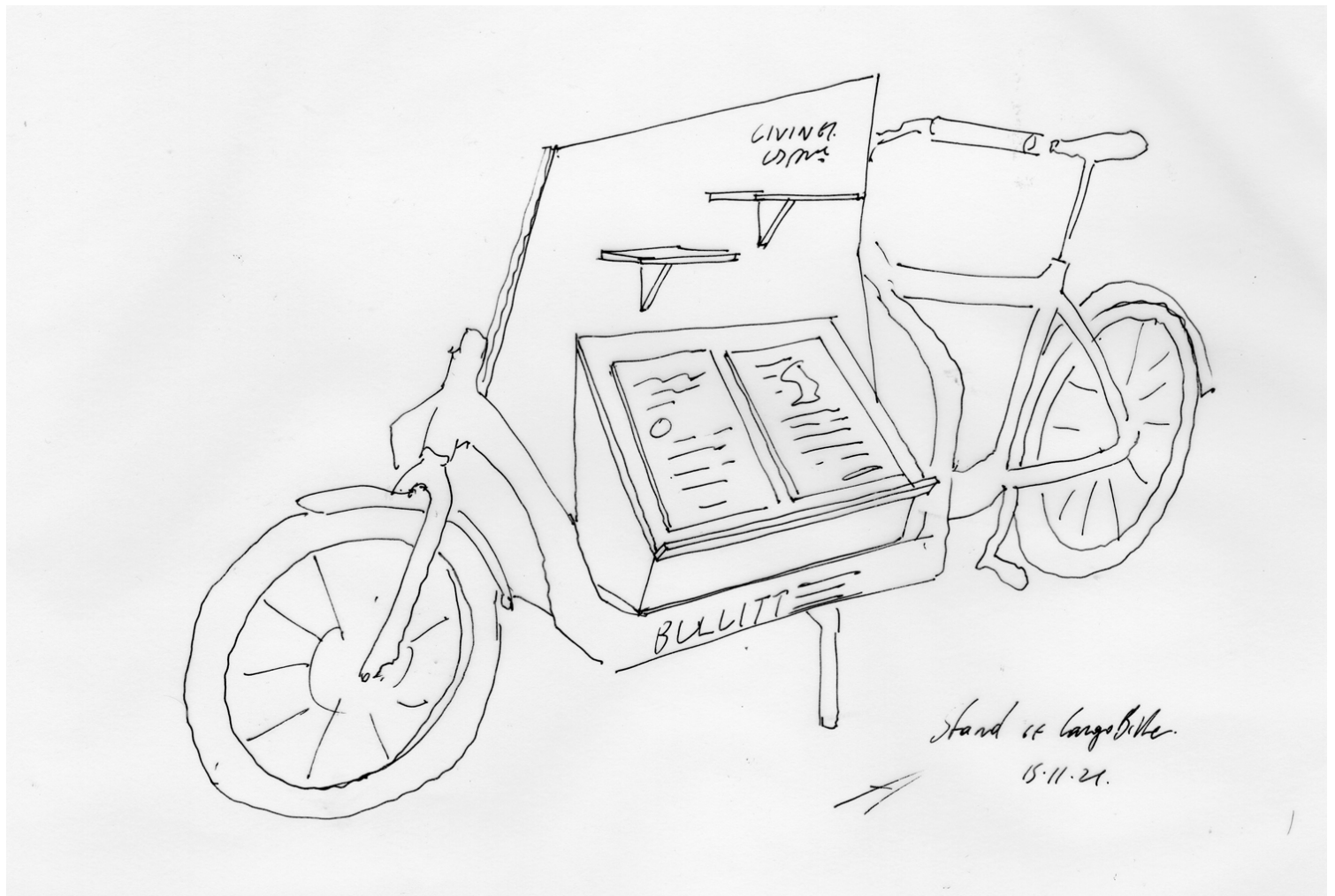


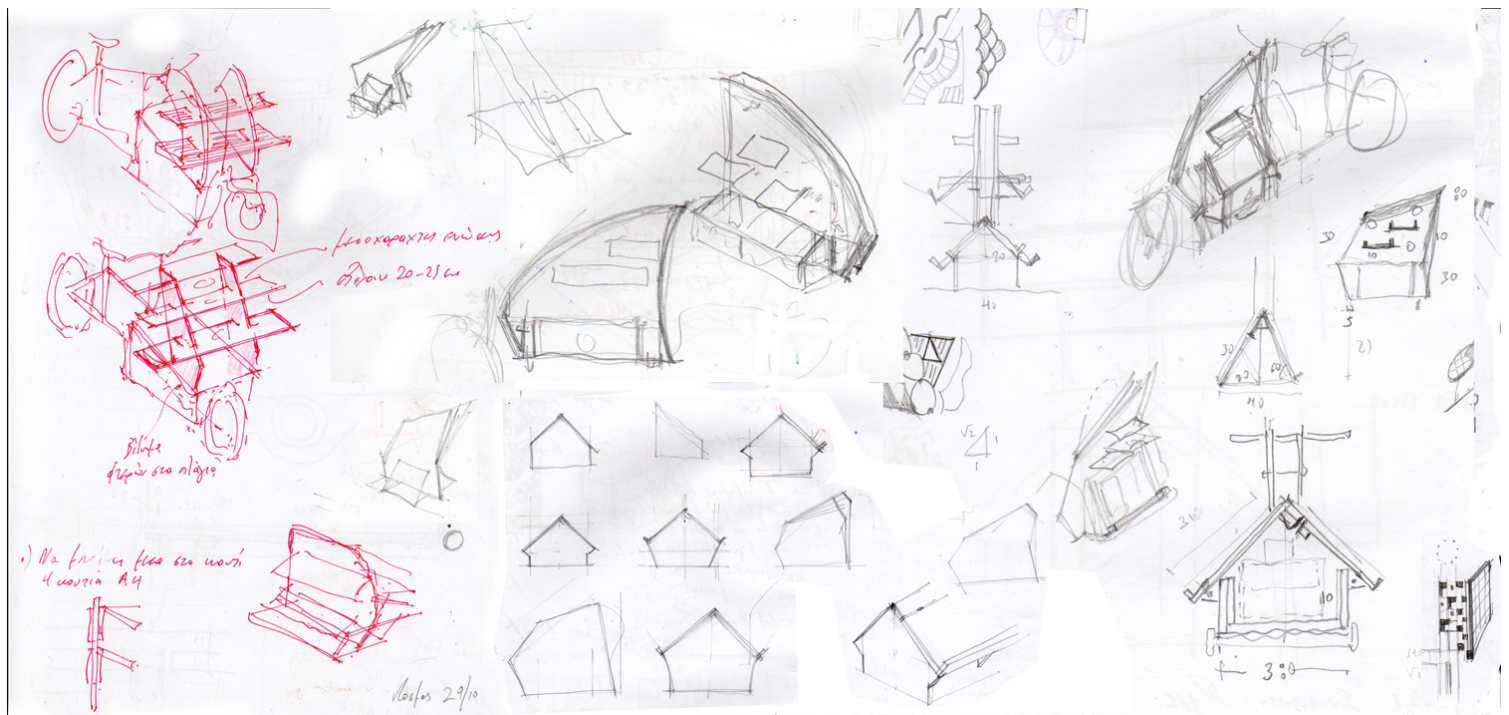
The stand consists of two parts:

- A. The base and leaflet stand that is screwed onto the bike platform. The angled sides offer a display area for the leaflets, and there is storage space inside. The stand's dimensions and form derive from the size of the leaflets and the way they are exhibited.
- B. The central 'fin' that is screwed onto the base and functions as a support for an upper shelf as well as a surface for the logos of organizers and sponsors. The shape of the 'fin' was designed to adapt to the geometry of the bike, with the specification not to obstruct the driver's view and to have an aerodynamic shape.

The construction material is 9mm plywood so that its weight is minimized. The 'fin' consists of two sheets of plywood for extra rigidity.

This relatively small project was deemed appropriate for publication on an architectural site, because it is linked to a broader way of thinking. Although it does not create 'habitable space' for people to 'stay' inside it, it can improve conditions for a more 'habitable' city. The Cargo bike with the fitted stand in a way constitutes an 'advertisement' of itself, but also of the broader way of thinking associated with it.





At the moment the car-centric model has reached its limits, especially in cities like Athens. The large number of cars makes it impossible to use them, especially in the city center. The need to move to a model of transportation based on walking, cycling and public transport is imperative. An important challenge in this transition is to maintain the productive and multifunctional character of the city and to avoid turning the center into a sterile area that is addressed only to tourists. In addition to purely urban planning and institutional interventions, the use of alternative means of transport but also of shipping goods and raw materials can contribute to such a goal. The city center can be equipped with a fleet of such public transport bicycles that, in conjunction with similar flexible vehicles, may serve merchants, consumers and craftsmen. Electric tricycles, minibuses with luggage racks, public trolley carts or other such vehicles can move freely and park in loading or storage areas, such as subway stations or peripheral parking lots, allowing even heavy objects to be transported. The administration of the vehicles can be directed by the Municipality or other institutions and can be combined with corresponding infrastructure, such as bicycle paths, light traffic roads or other interventions in this direction.

The city needs such solutions in order to become sustainable, beyond the aesthetic-type renovations that focus only on “greenery”.



