



Εργαστήριο Χωροταξικού Σχεδιασμού

Διδακτική ομάδα: Ελένη Ανδρικοπούλου, Γρηγόρης Καυκαλάς
Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών

1η Διάλεξη

Α. Τέσσερα Σχέδια για τη Θεσσαλονίκη Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης (1966-1968)

Εισήγηση: Γρηγόρης Καυκαλάς



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



ΕΣΠΑ
2007-2013
πρόγραμμα για την ανάπτυξη
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ



Άδειες Χρήσης

- Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό υπόκειται σε άδειες χρήσης Creative Commons.
- Για εκπαιδευτικό υλικό, όπως εικόνες, που υπόκειται σε άλλου τύπου άδειας χρήσης, η άδεια χρήσης αναφέρεται ρητώς.



Χρηματοδότηση

- Το παρόν εκπαιδευτικό υλικό έχει αναπτυχθεί στα πλαίσια του εκπαιδευτικού έργου του διδάσκοντα.
- Το έργο «Ανοικτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης» έχει χρηματοδοτήσει μόνο τη αναδιαμόρφωση του εκπαιδευτικού υλικού.
- Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) και από εθνικούς πόρους.



ΣΚΟΠΟΪ

Η διάλεξη αποτελεί μέρος μιας ενότητας τεσσάρων διαλέξεων που αναφέρονται στα τέσσερα συνολικά σχέδια που έχουν συνταχθεί για την ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης. Οι φοιτητικές ομάδες καλούνται να μελετήσουν πιο αναλυτικά αυτά τα σχέδια και να παρουσιάσουν τις στρατηγικές επιλογές και τις προτάσεις των σχεδίων σε σχέση με το συγκεκριμένο θέμα που έχουν αναλάβει.

Η πρώτη διάλεξη παρουσιάζει το πρώτο σχέδιο, γνωστό ως «*Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης*», το οποίο συντάχθηκε την περίοδο 1965-1968 με συντονιστή τον Ιωάννη Τριανταφυλλίδη, καθηγητή του Τμήματος Αρχιτεκτόνων ΑΠΘ.

Η διάλεξη παρουσιάζει την τελική πρόταση όπως συνοψίζεται στον τελευταίο (66^ο) τόμο της μελέτης με τίτλο «*Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης: Μελέτη Γενικού Ρυθμιστικού Σχεδίου (Γενική Έκθεσις Οριστικής Μελέτης αρ.66)*».



Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης (ΧΜΘ)

- Η πρώτη συνολική και ολοκληρωμένη πρόταση για την Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης είναι η ‘Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης’ που ανατέθηκε το 1965 από το τότε Υπουργείο Δημοσίων Έργων και ολοκληρώθηκε το 1968.
- Η ΧΜΘ χαρακτηρίζεται από την προσπάθεια εφαρμογής ορισμένων κεντρικών αντιλήψεων του πολεοδομικού μοντερνισμού όπως είχαν διαμορφωθεί στα μέσα του 20^{ου} αιώνα.
- Η μελέτη δίνει έμφαση στον μακροχρόνιο συνολικό σχεδιασμό της πόλης σε μια χρονική περίοδο έντονης εσωτερικής μετανάστευσης από την ύπαιθρο και τις μικρότερες πόλεις προς την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.



ΧΜΘ: Χρονικοί ορίζοντες και βασικές αρχές

- Οι προτάσεις-προβλέψεις της μελέτης έχουν ένα μεσοπρόθεσμο ορίζοντα 10-ετίας και δυο μακροπρόθεσμους χρονικούς ορίζοντες με προοπτική 25-ετίας (δηλαδή τις αρχές της δεκαετίας του 1990) και 50-ετίας (δηλαδή περίπου το 2015)
- Ειδικότερα η ΧΜΘ υιοθετούσε τις χαρακτηριστικές αντιλήψεις του πολεοδομικού μοντερνισμού για την οργάνωση και το σχεδιασμό των πόλεων με βάση τις τυπικές ενότητες ‘γειτονιάς, τον καθορισμό ειδικών ζωνών χρήσεων γης και τον διαχωρισμό και επικοινωνία των ζωνών μέσω ενός συστήματος αξόνων κυκλοφορίας.



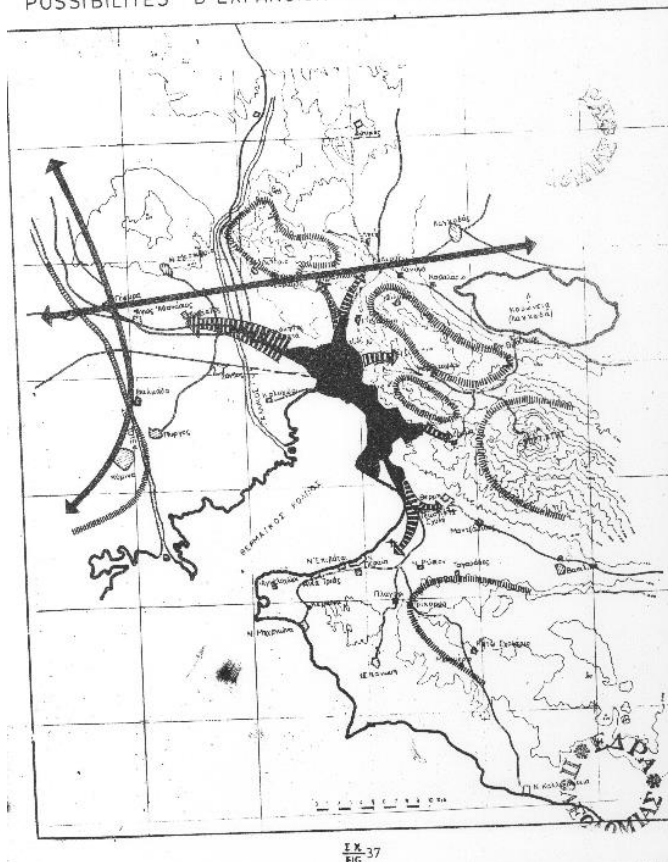
ΧΜΘ: Βασικά μεγέθη και προβλέψεις

ΜΕΓΕΘΟΣ/ΕΤΟΣ	1966	1971	1976	1991	2016
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ατ	460000	600000	690000	960000	1400000
ΕΚΤΑΣΗ Ha	6500	8700	10200	18000	35000
ΜΕΣΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ατ/Ha	70	68	69	53	40



ΧΜΘ Τάσεις

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΩΝ
EXPANSION POSSIBILITIES AND PHYSICAL OBSTACLES
POSSIBILITES D'EXPANSION ET OBSTACLES NATURELS



- Αποκλείεται η επέκταση ανατολικά λόγω του ορεινού όγκου Ασβεστοχωρίου-Χορτιάτη
- Τάσεις επέκτασης προς τα ΒΔ (Σίνδος) και τα ΝΑ (Βασιλικά)
- Όριο 25-ετίας (1991): Γαλλικός ποταμός
- Όριο 50-ετίας (2016): Αξιός ποταμός
- Οδικοί άξονες: τομή της σημερινής ΠΑΘΕ και Εγνατίας



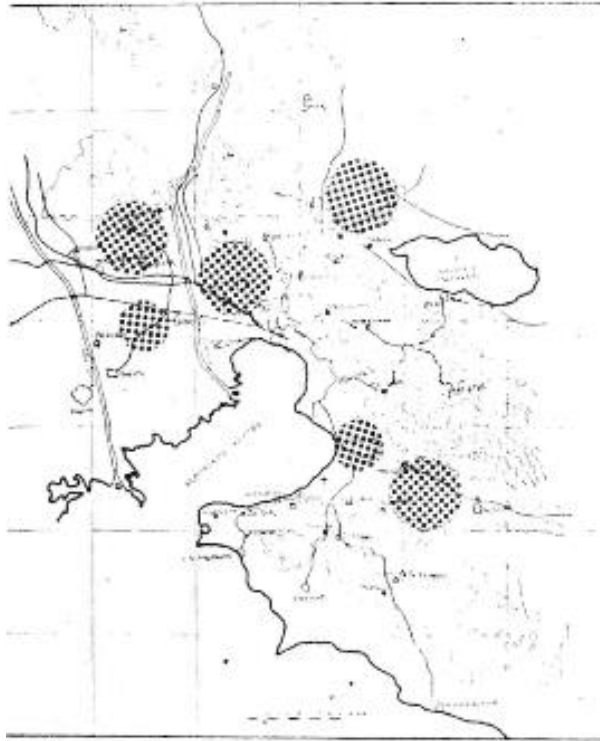
ΧΜΘ: Συνθετική διαδικασία

- Η σύνθεση εστιάζει σε δυο κεντρικά συνθετικά προβλήματα:
- **Συνθετικό πρόβλημα 1:** Ενιαία ή δορυφορική οργάνωση
 - Απόρριψη δορυφορικής οργάνωσης λόγω αγροτικού χαρακτήρα των μικρών οικισμών
 - Επιλογή ενιαίου χαρακτήρα με δημιουργία περιφερειακού οδικού δικτύου
- **Συνθετικό πρόβλημα 2:** Οργάνωση λειτουργιών (κατοικία, εργασία, αναψυχή) σε σχέση με δίκτυο μεταφορών και φυσικό περιβάλλον
 - Εναλλακτικές δυνατότητες Α, Β και Γ με κριτήριο τη σχέση ζωνών κατοικίας και εργασίας ως προς τη θάλασσα και το υπερτοπικό δίκτυο μεταφορών.

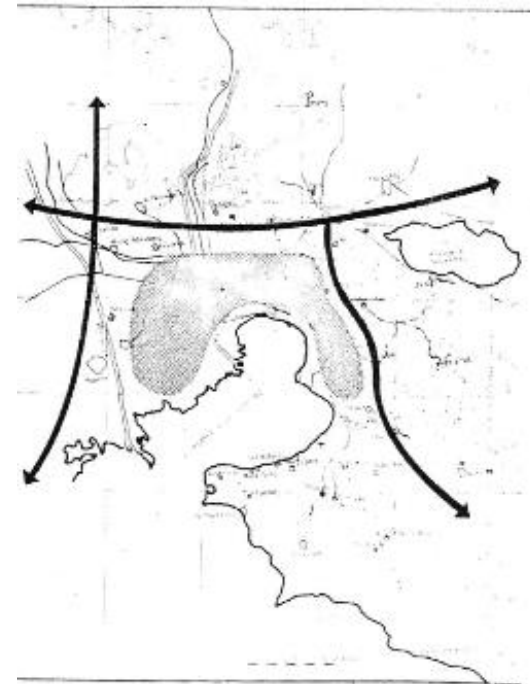


ΧΜΘ: Συνθετικό πρόβλημα 1

Δυνατότητες οικιστικής οργάνωσης



A. Δορυφορική οργάνωση



B. Ενιαίο οικιστικό σύνολο



ΧΜΘ: Συνθετικό πρόβλημα 2

Οργάνωση βασικών λειτουργιών: Εναλλακτική Α



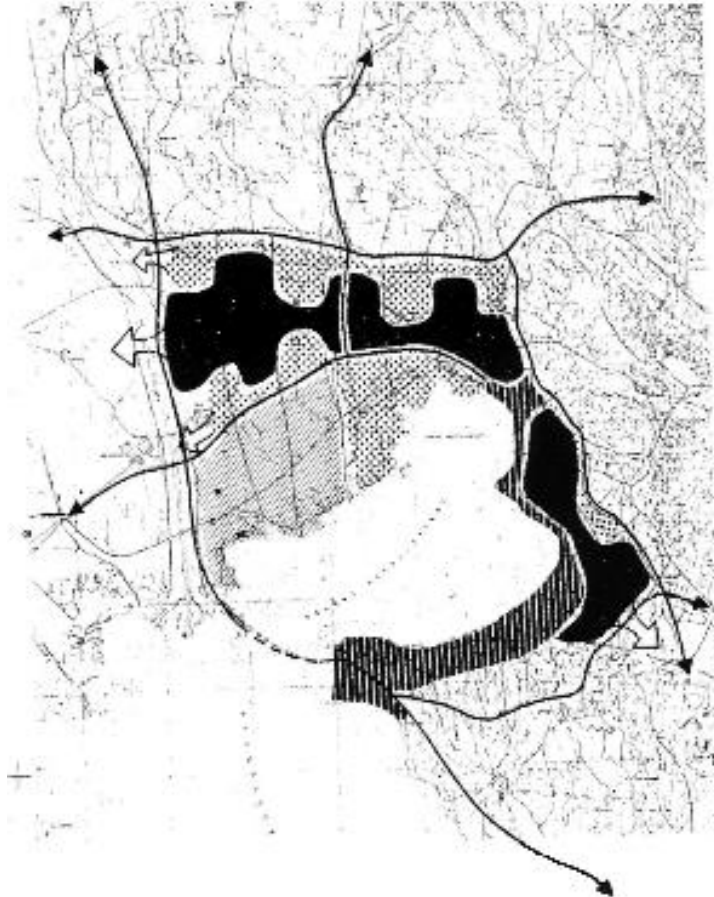
Εναλλακτική δυνατότητα Α:

- επέκταση κατοικίας ΒΔ
- επέκταση εργασίας μεταξύ κατοικίας και θάλασσας
- επέκταση αναψυχής ΝΑ παράκτια
- (μειονεκτήματα: αποκοπή κατοικίας από την ακτή και της βιομηχανίας από το υπερτοπικό δίκτυο μεταφορών)



ΧΜΘ: Συνθετικό πρόβλημα 2

Οργάνωση βασικών λειτουργιών: Εναλλακτική Β



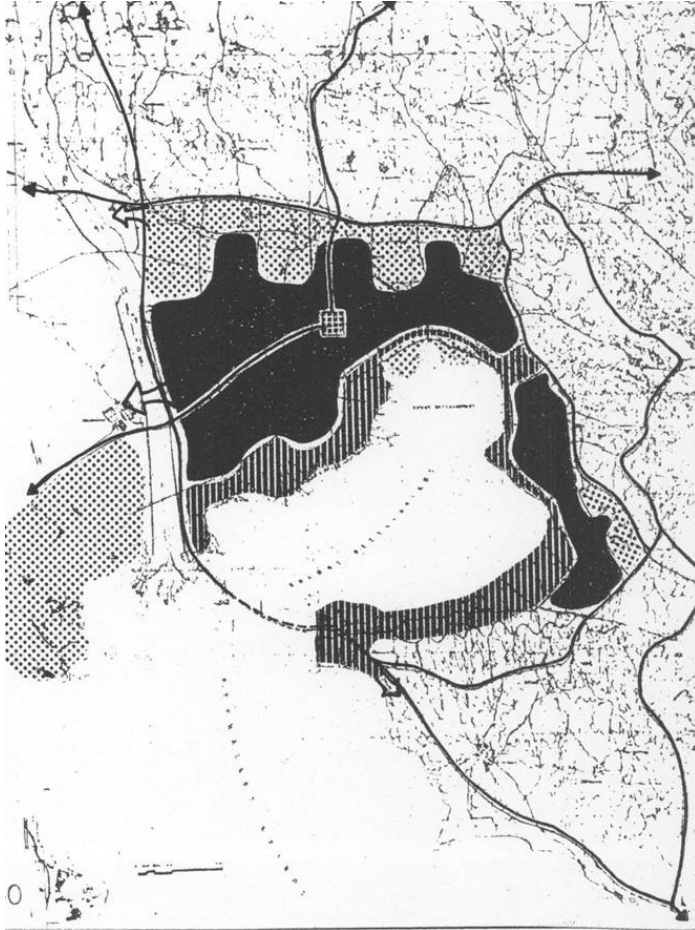
Εναλλακτική δυνατότητα Β:

- επέκταση κατοικίας ΒΔ
- διάσπαση εργασίας μεταξύ κατοικίας και θάλασσας και κατοικίας και δικτύου μεταφορών
- επέκταση αναψυχής ΝΑ παράκτια
- (μειονεκτήματα: εγλωβισμός κατοικίας μεταξύ εργασίας και ορεινών όγκων)



ΧΜΘ: Συνθετικό πρόβλημα 2

Οργάνωση βασικών λειτουργιών: Εναλλακτική Γ

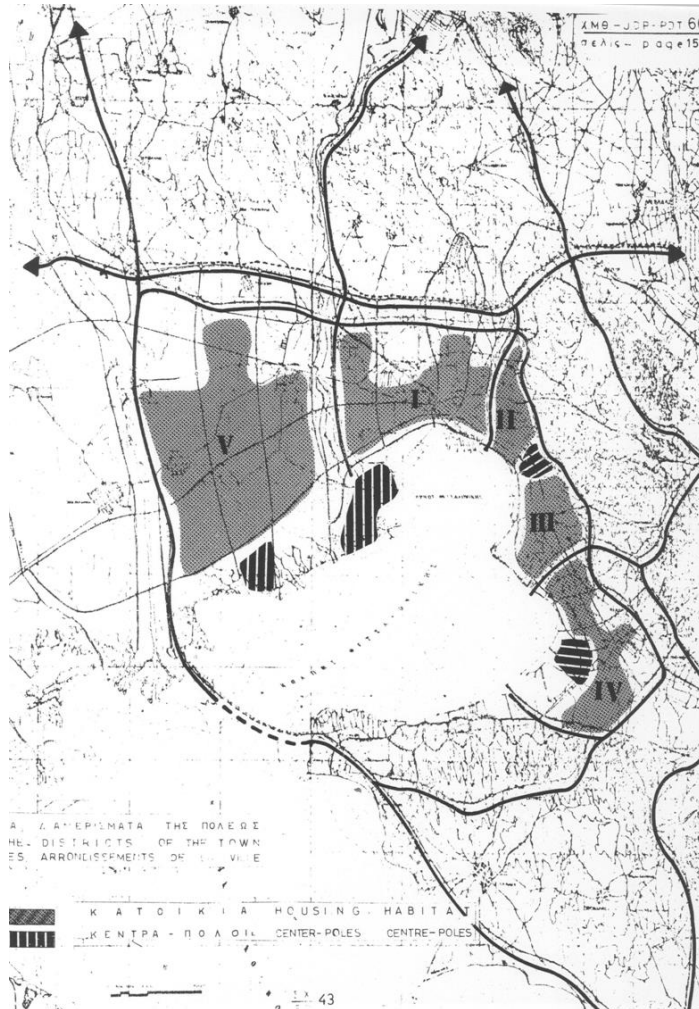


Εναλλακτική δυνατότητα Γ:

- Επέκταση αναψυχής σε επαφή με τη θάλασσα, εν συνεχεία επέκταση κατοικίας και τέλος, επέκταση εργασίας μεταξύ κατοικίας και δικτύου μεταφορών
- (μειονεκτήματα: δεν υπάρχουν και επιλέγεται αυτή η λύση)



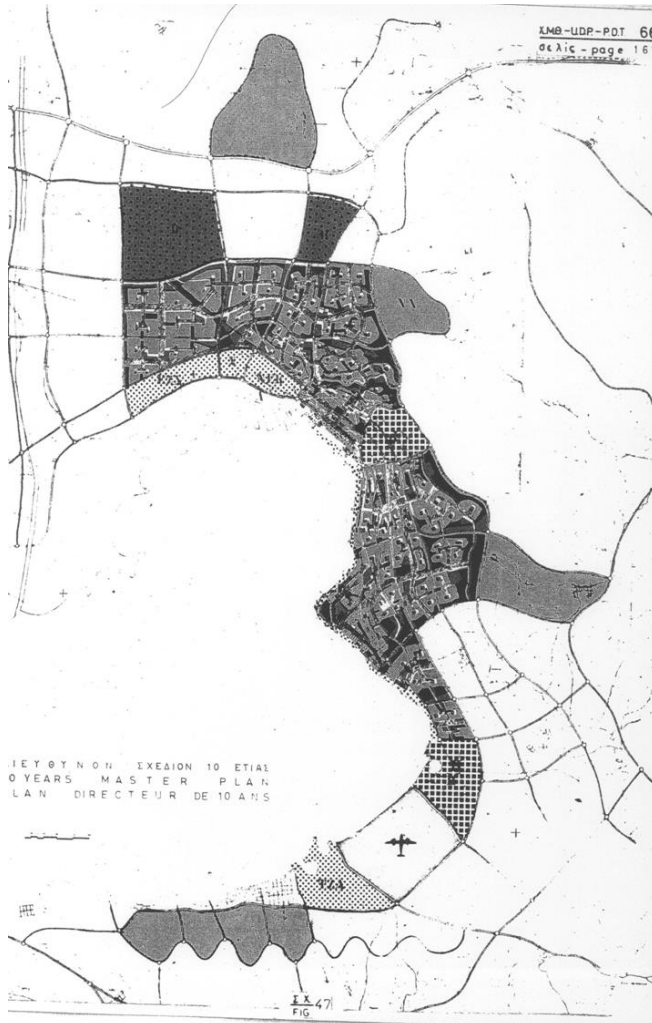
ΧΜΘ: Τα 5 Διαμερίσματα της πόλης



- Κάθε διαμέρισμα έχει 200 έως 400 χιλιάδες κατοίκους
- Περιβάλλεται από αρτηρίες και έχει έξοδο σε βουνό και θάλασσα
- Περιλαμβάνει έναν τουλάχιστον υπερτοπικό πόλο για να εξασφαλίζεται η ενιαία ζωή της πόλης



ΧΜΘ: Διευθύνον Σχέδιο 10ετίας

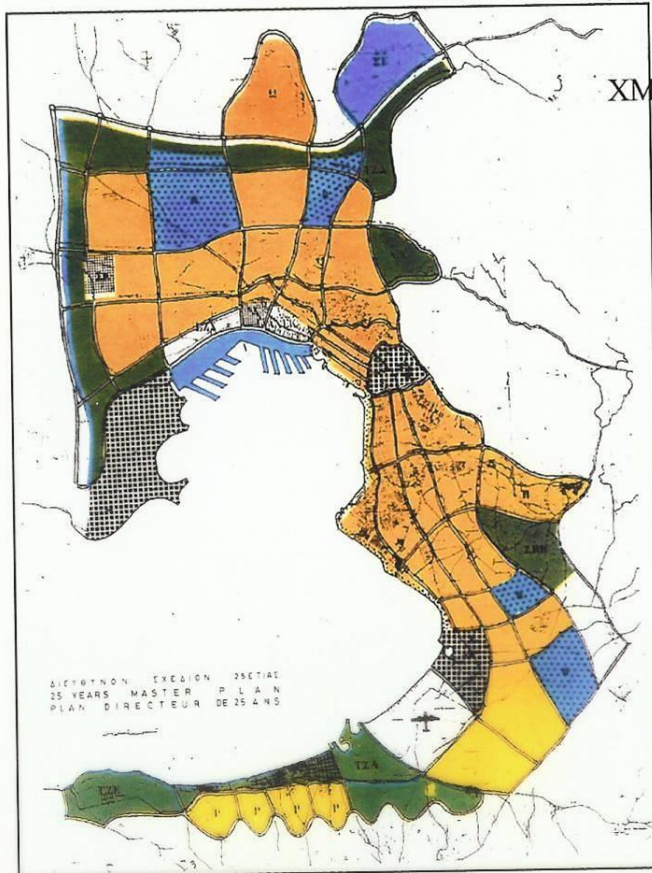


- Είχε στόχο την κατανομή των επεκτάσεων.
- Προβλέπει επέκταση:
 - την α΄ 5ετία από 6515 Ha το 1966 σε 8710 Ha το 1971
 - τη β΄ 5ετία φτάνει στις 10200 Ha
- Στο σχέδιο 25ετίας (1991) ολοκληρώνονται τα 4 διαμερίσματα (18000 Ha, 960000 κατ.)
- Στο σχέδιο 50ετίας (2016) φτάνει στα 35000 Ha (140000 κατ.)

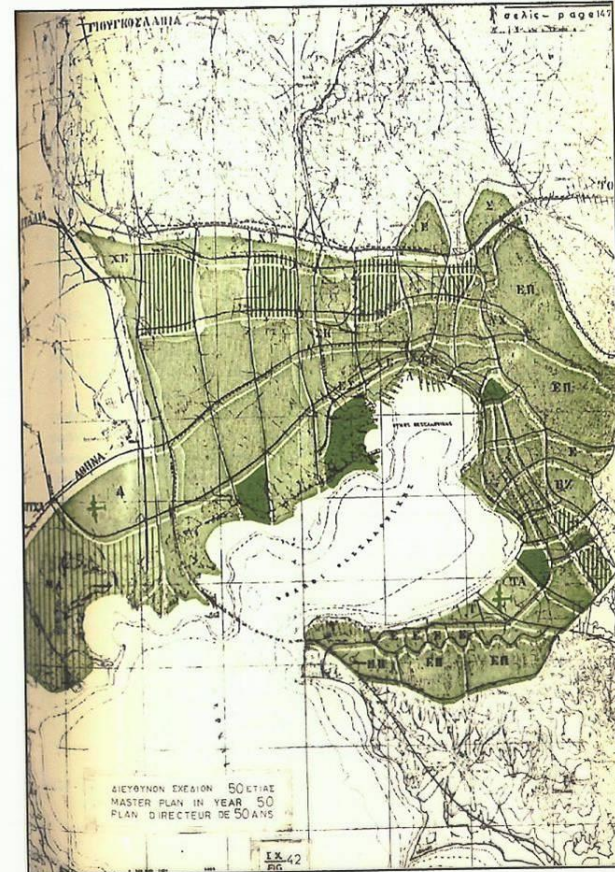


ΧΜΘ: Διευθύνον Σχέδιο 25ετίας και 50ετίας

ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ι. Δ. ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΙΔΗΣ, 1968)



Διευθύνον Σχέδιο 25ετίας



Διευθύνον Σχέδιο 50ετίας



ΧΜΘ: Κρίσιμα Ζητήματα – ΔΕΘ

- Όπως επισημαίνεται σε σχετικό άρθρο (*Τεχνογράφημα, Τεύχος 13/381, 2009*) η ΧΜΘ έθεσε πολλά κρίσιμα ζητήματα για την ανάπτυξη και τις προοπτικές της πόλης. Πιο αναλυτικά:
- Πρότεινε τη μετέγκατασταση της Δ.Ε.Θ., αναγνωρίζοντας την αναγκαιότητα απελευθέρωσης του χώρου που κατέχει έως σήμερα, τα προβλήματα κυκλοφορίας που δημιουργούνταν κατά τη λειτουργία της (ήδη από τότε) και την αδυναμία μελλοντικής επέκτασης στη συγκεκριμένη θέση. Σε ένα πλαίσιο διατήρησης των ισορροπιών στη χωρική οργάνωση του αστικού σχηματισμού πρότεινε τη δημιουργία τριών πόλων: του πυρήνα της διοίκησης σε τμήμα της υπάρχουσας θέσης στο κέντρο, τη μεταφορά της Βιομηχανικής Έκθεσης (του κυρίως τμήματος) δυτικά στο Καλοχώρι και τη χωροθέτηση ενός τρίτου πόλου στη Μικρά.



ΧΜΘ: Κρίσιμα Ζητήματα – Πράσινο και Συγκοινωνιακό Δίκτυο

- Οι επιφάνειες πράσινου στην πόλη κρίνονταν «τελείως ανεπαρκείς» και προτεινόταν ο εξηκονταπλασιασμός τους, ώστε ως το 2016 οι εκτάσεις αμιγούς πρασίνου να ανέλθουν στο 1/5 της έκτασης της πόλης, πρόταση η οποία απέχει μακράν από τη σημερινή πραγματικότητα.
- Επισημαίνονταν ο ταχύς ρυθμός αύξησης των οχημάτων και προτεινόταν η δημιουργία κλειστού περιφερειακού αυτοκινητοδρόμου κυκλικής μορφής, που θα ένωνε υποθαλάσσια τα δύο άκρα Μεγάλου Εμβόλου και εκβολών Αξιού, μακριά από το ιστορικό κέντρο και το παραθαλάσσιο μέτωπο. Παράλληλα, προτεινόταν η δημιουργία μετρό, επίσης σε κυκλική μορφή, που θα διέρχονταν και από την προαναφερθείσα υποθαλάσσια σήραγγα.



ΧΜΘ: Κρίσιμα Ζητήματα – Αεροδρόμιο και Λιμάνι

- Πρότεινε τη μεταφορά της κύριας κίνησης του αεροδρομίου και των εμπορικών πτήσεων σε νέα θέση δυτικά του Αξιού και η διατήρηση του αεροδρομίου της Μίκρας μόνο για την εξυπηρέτηση των ιδιωτικών αεροσκαφών και του αεραθλητισμού.
- Εξέτασε την προοπτική δημιουργίας νέου λιμένα (Ευρωλιμένα) στην περιοχή μεταξύ Αξιού και Αλιάκμονα, καθώς θεωρούνταν εφικτή η σύνδεση μέσω του Λουδία και του Αξιού με την Κεντρική Ευρώπη, καθιστώντας τη Θεσσαλονίκη το σημαντικότερο σταθμό του συντομότερου δρόμου μεταξύ Κεντρικής Ευρώπης και Αφρικής–Ινδικού Ωκεανού. Ο υφιστάμενος λιμένας θα εξακολουθούσε να εξυπηρετεί την επιβατική και τμήμα της εμπορικής κίνησης, ενώ ο νέος λιμένας θα ικανοποιούσε εμπορευματικές και ναυπηγικές ανάγκες.



Ρόλος και σημασία της ΧΜΘ

- Τελικά, όπως διαπιστώνεται από πολλές πλευρές, αν και το σχέδιο δεν απέκτησε ποτέ δεσμευτικό χαρακτήρα και οι προβλέψεις του αποδείχτηκαν σε πολλές περιπτώσεις εξωπραγματικές – είχε ουσιαστική θετική συμβολή καθώς ανέδειξε την ανάγκη για στρατηγικό σχεδιασμό ενώ παράλληλα δημιούργησε ένα πλαίσιο ιδεών και πληροφορίας για πολλά ζητήματα σχεδιασμού της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης. Σε κάθε περίπτωση η ΧΜΘ λήφθηκε άλλοτε λιγότερο και άλλοτε περισσότερο σοβαρά υπόψη από όλες τις μεταγενέστερες προσπάθειες για το σχεδιασμό της Θεσσαλονίκης.



Πηγές

Τριανταφυλλίδης, Ι. Δ. **Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης: Μελέτη Γενικού Ρυθμιστικού Σχεδίου** (Γενική Έκθεσις Οριστικής Μελέτης αρ. 66) Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Πολυτεχνική Σχολή. 1968 (κωδικός βιβλιοθήκης HT169.G82 T4 1966 v.66)

Οι διαφάνειες είναι από τις εξής σελίδες:

Διαφ.8 σελ.135,

Διαφ.10 σελ.137,

Διαφ.11 σελ.139,

Διαφ.12 σελ.139,

Διαφ.13 σελ.141,

Διαφ.14 σελ.151,

Διαφ.15 σελ.161,

Διαφ.16 σελ.159 και 147





Τέλος Μαθήματος

Επεξεργασία: Τάσιου Στεφάνια
Θεσσαλονίκη, Ιούνιος 2015



Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ & ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ & ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΥ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



ΕΣΠΑ
2007-2013
πρόγραμμα για την ανάπτυξη
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ

