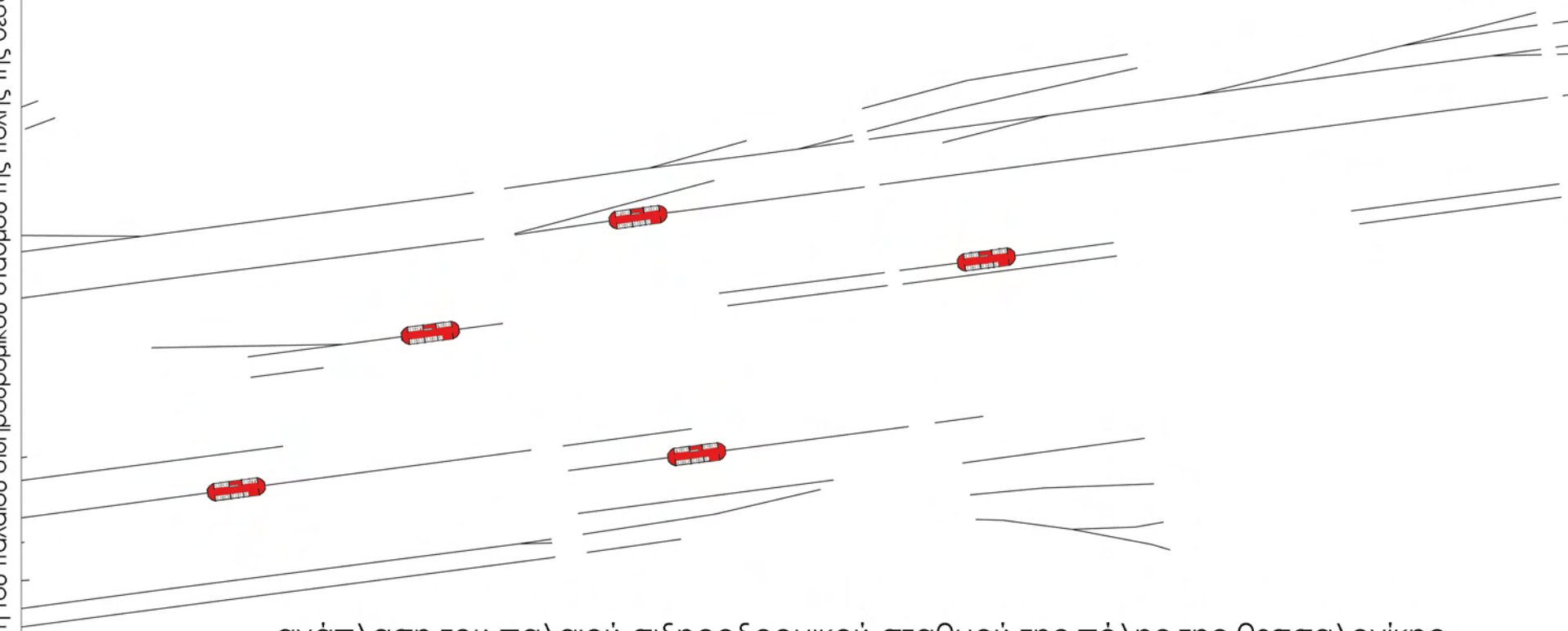


ανάπλαση του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού της πόλης της Θεσσαλονίκης

πανεπιστήμιο Θεσσαλίας τμήμα αρχιτεκτόνων μηχανικών _διπλωματική εργασία _βόλος Σεπτέμβριος 2009
επιβλέπων διδάσκων _γιώργος τριανταφυλλίδης φοιτήτρια _δέσποινα βαρδοπούλου



ανάπλαση του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού της πόλης της Θεσσαλονίκης

Ανάπλαση του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού της πόλης της Θεσσαλονίκης

Ο παλαιός σιδηροδρομικός σταθμός αποτελεί ένα σημαντικό αμφιλεγόμενο θέμα για την πόλη της Θεσσαλονίκης. Βρίσκεται στη δυτική είσοδο της πόλης και πλέον λειτουργεί ως εμπορευματικός σταθμός, καθώς ως επιβατικός λειτουργεί ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός. Η επέκταση του ιστού της πόλης είχε ως αποτέλεσμα να αποτελεί σήμερα μια αστική ασυνέχεια και μια προβληματική για τους κατοίκους περιοχή.

Κατά διαστήματα έχουν γίνει προτάσεις για την απομάκρυνση του σταθμού και του εμπορικού λιμανιού από στο συγκεκριμένο σημείο ώστε η περιοχή αυτή να αποδοθεί στην πόλη. Να υπάρξουν νέες χρήσεις που θα αναβαθμίσουν τη δυτική είσοδο και θα αλλάξουν την ισχύουσα κατάσταση.

Στόχος λοιπόν της διπλωματικής εργασίας, είναι η ανάπλαση του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού και η ενσωμάτωσή του στον αστικό ιστό σε επίπεδο χαράξεων, κλίμακας, διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου και επιλογής χρήσεων ανάκτησης πλούσιου δημόσιου χώρου από την πόλη και χώρους αναψυχής.

Επιχειρούνται χαράξεις για την άρθρωση της περιοχής μελέτης με τον ιστό με την επέκταση των οδών της ευρύτερης περιοχής εντός και προσαρμογή τους στην περιοχή διαμορφώνοντας έτσι τις σημαντικότερες διαδρομές. Οι σιδηροδρομικές γραμμές διατηρούνται για την οριοθέτηση των κτιριακών όγκων αλλά και για να σηματοδοτούν την προηγούμενη χρήση επαναφέροντας μνήμες αστικής αίγλης για την πόλη.

Η επιλογή των χρήσεων στηρίχτηκε τόσο στις υπάρχουσες χρήσεις της ευρύτερης περιοχής όσο και στην στόχευση να αποτελέσει η εν λόγω περιοχή πόλο έλξης οικονομικών-εμπορικών-επιχειρηματικών-ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων αλλά και από τη μεριά των ιδίων των κατοίκων να ανακτηθεί μια συνείδηση αστικής-πολιτιστικής αίγλης.

Το ζήτημα της αρχιτεκτονικής επίλυσης των κτιρίων περιορίστηκε στην τυπολογική αντιμετώπισή τους. Αυτό γιατί στόχος ήταν η επανένταξη της περιοχής μελέτης σε επίπεδο διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου και επιλογής χρήσεων με σκοπό κατά το δυνατόν την αυτόνομη πολιτιστική-οικονομική και πιθανόν καλλιτεχνική λειτουργία της εν λόγω περιοχής και όχι η οριστική μορφή των κτιρίων.

Η πρόταση ανάπλασης του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού έγινε με τη λογική να αποτελέσει έναν αστικό πόλο έλξης ανταγωνιστικό ως προς το κέντρο της πόλης. Μια πρόταση οριοθέτησης του κτιστού-άκτιστου, χρήσεων, διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου, το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε επόμενο στάδιο ως βάση για την πληρέστερη αρχιτεκτονική επίλυση, πιθανά, των κτιρίων, ώστε να αποτελέσει ένα πλήρες σχέδιο-πρόταση για την τελική ανάπλαση της περιοχής.

UNIVERSITY OF THESSALY SCHOOL OF ARCHITECTURE
DISSERTATION
VOLOS SEPTEMBER 2009
Advisor: George Triantafyllidis
Student: Despina Vardopoulou

Redevelopment of the old railway station of Thessaloniki

The old railway station is a major controversial issue for the city of Thessaloniki. It is located at the west entrance of the city and now operates as a cargo terminal, as passenger traffic is hosted in the new station. The extension of the city's fabric means that today it is an *urban discontinuity* and a problematic area for residents.

Over time, various proposals have been made for the translocation of the railway station and the commercial port away from this area, so that it may become part of the city; to allow new uses that will enhance the western entrance and change its current appearance.

Thus, the aim of this thesis is to examine the redevelopment of the old railway station and its integration in the urban landscape, at the level of alignments, scales, formation of the public space and the selection of uses for the recovery of a rich public space and recreational areas for the city.

We undertake alignments for the articulation of the study area with the landscape, through the expansion of the roads within the wider area and their adjustment to the landscape to form major routes. The railway lines are maintained as divisions of building volumes and as a reference to its previous use, bringing back memories of urban splendour in the city.

The selection of uses was based on both the existing uses of the region and the aim for this area to become an attractive location for economic-commercial-business- and leisure activities, allowing residents to regain a sense of urban-cultural splendour.

The issue of the buildings' architectural restoration was limited to a typological approach. This is because our aim was to reintegrate the study area in terms of shaping the public space and selecting uses that will allow, as much as possible, the independent economic, cultural - and possibly artistic - operation of the area and not the final form of the buildings.

The rationale behind the proposed redevelopment of the old railway station was that it becomes an urban attraction, which can compete with the city center. A proposal for the delimitation of built and undeveloped areas, uses, the formation of the public space, which can possibly be used at a later stage as a basis for a better architectural approach to the buildings, to provide a complete plan-proposal for the final regeneration of the area.

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας τμήμα αρχιτεκτόνων
μηχανικών διπλωματική εργασία
Βόλος Σεπτέμβριος 2009

Ανάπλαση του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού της πόλης της Θεσσαλονίκης

Επιβλέπων Διδάσκων: Γιώργος Τριανταφυλλίδης
φοιτήτρια: Δέσποινα Βαρδοπούλου

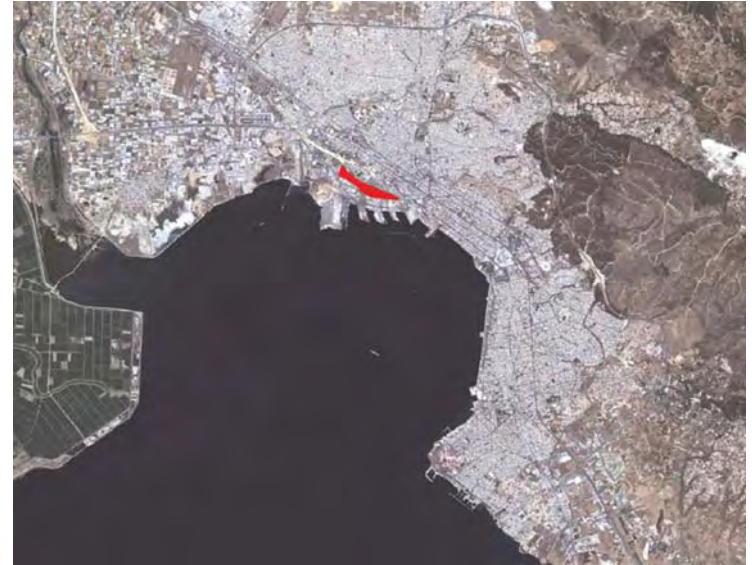
περιεχόμενα

_ εισαγωγή.....	σελ.5
_στόχος.....	σελ.9
_βήματα	
_ανάγνωση της περιοχής.....	σελ.11
_αρχικές κινήσεις.....	σελ.14
_επιλογή χρήσεων.....	σελ.16
_αντιμετώπιση κτιρίων.....	σελ.20
_μετέπειτα δυνατά βήματα.....	σελ.21
_σχέδια.....	σελ.23
_φωτορεαλιστική απεικόνιση.....	σελ.45
_φωτογραφίες μακέτας.....	σελ.57

_εισαγωγή

Στη διαδικασία επιλογής θέματος για την εκπόνηση της διπλωματικής εργασίας επηρεάστηκα σημαντικά από το ερευνητικό θέμα: 'Η ανάπτυξη των αστικών μορφωμάτων-clusters και οι στρατηγικές επέμβασης στον αστικό χώρο'. Βάση αυτού επεδίωξα να εντοπίσω μια περιοχή στη Θεσσαλονίκη, η οποία να έχει τα χαρακτηριστικά των αστικών μορφωμάτων και να χρήζει αστικής μελέτης. Μια περιοχή, που είχε εμπορική χρήση (βιομηχανία, μεταφορές κλπ), βρισκόταν αρχικά εκτός κέντρου πόλης, στη συνέχεια με την επέκταση του σχεδίου εντάχθηκε σ' αυτή, σταδιακά έχασε τη χρήση της ή υπολειτούργησε, και αποτελεί πλέον ασυνέχεια του ιστού. Αυτά τα στοιχεία καθιστούν τη μελέτη και επανένταξη της εκάστοτε περιοχής στην πόλη με νέες χρήσεις, οι οποίες θα έχουν ως αποτέλεσμα την ενεργή συμμετοχή της στη ζωή της ευρύτερης περιοχής.

Τα στοιχεία αυτά, ως επί τω πλείστον, διέθετε η περιοχή του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού της Θεσσαλονίκης. (εικ.1)



Εικόνα 1. άποψη της Θεσσαλονίκης με κόκκινο χρώμα σημειώνεται η περιοχή μελέτης της διπλωματικής εργασίας



Εικόνα 2. άποψη της ευρύτερης περιοχής μελέτης η ζώνη που περικλείεται με τη μαύρη γραμμή είναι η περιοχή των λαχανόκηπων ενώ με κόκκινο χρώμα σημειώνεται η περιοχή μελέτης



Εικόνα 3. πρόταση υποθαλάσσιας αρτηρίας

Η Θεσσαλονίκη για αιώνες αποτελεί το σημαντικότερο εμπορικό κέντρο των Βαλκανίων. Έτσι προκειμένου να συνδεθεί με τις υπόλοιπες χώρες τη δεκαετία του 1890 κατασκευάστηκε ο πρώτος σιδηροδρομικός σταθμός, ο σημερινός παλιός σιδηροδρομικός σταθμός, στο πλαίσιο κατασκευής των Ανατολικών Σιδηροδρόμων. Με το πέρασμα του χρόνου και την κατασκευή του νέου σιδηροδρομικού σταθμού, ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός έχασε την ισχύ και την αίγλη που είχε κάποτε, και λειτουργεί αποκλειστικά ως εμπορευματικός σταθμός.

Η επέκταση του ιστού της πόλης είχε ως αποτέλεσμα να ενταχθεί στο κέντρο της Θεσσαλονίκης και να αποτελεί μια **αστική ασυνέχεια** αλλά και ένα σημαντικό αμφιλεγόμενο θέμα. Τα χρέη του επιβατικού σταθμού ανέλαβε ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός, ενώ η περιοχή μελέτης αποτελεί τον εμπορευματικό σταθμό, σε άμεση επαφή με το εμπορικό λιμάνι. Η γενικότερη κρίση όμως, που παρατηρείται παγκοσμίως στα εμπορικά λιμάνια και αποτελεί τη σημερινή πραγματικότητα του εμπορικού λιμανιού της Θεσσαλονίκης, έχει ως αποτέλεσμα και την υπολειτουργία τόσο του λιμανιού όσο και κατ' επέκταση

του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού. Πολλοί είναι λοιπόν οι υπέρμαχοι της άποψης της μεταφοράς του σταθμού σε άλλο σημείο και απόδοσης της περιοχής αυτής στην πόλη.

Αυτό το σκεπτικό εντάσσεται στην πρόταση *διαμόρφωσης της δυτικής εισόδου της Θεσσαλονίκης*, κομβικό τμήμα της οποίας είναι και ο παλαιός σιδηροδρομικός σταθμός. (εικ.4)

Γενικά έχει τεθεί το ζήτημα αναβάθμισης του δυτικού τμήματος της Θεσσαλονίκης με την εκπόνηση ενός ειδικού ρυθμιστικού σχεδίου, τη διατύπωση εναλλακτικών προσεγγίσεων για την πολεοδομική αναδιοργάνωση, με νέους όρους, νέο σχεδιασμό που θα αναζωογονήσουν ολόκληρη την περιοχή και θα αποτελέσουν ενιαίο πεδίο για ολοκληρωμένη προσέγγιση και συγκροτημένη παρέμβαση.

Οι προτάσεις που έχουν γίνει αγγίζουν την περιοχή των Λαχανόκηπων (εικ.2) στην οποία εντάσσεται και ο παλαιός



Εικόνα 4. Άποψη της περιοχής μελέτης



Εικόνα 5. Λήψη επί της οδού Κωλέττη



Εικόνα 6. Λήψη από το city gate



Εικόνα 7. Άποψη της οδού παλαιού σταθμού



Εικόνα 8. Άποψη της περιοχής μελέτης στη διασταύρωση των οδών παλαιού σταθμού και 26ης Οκτωβρίου

σιδηροδρομικός σταθμός, την κατασκευή της νέας δυτική εισόδου, την εγκατάσταση του σταθμού υπεραστικών λεωφορείων (έργο που πραγματοποιήθηκε) και γενικώς ο αναπροσδιορισμός των λειτουργιών, χρήσεων και δραστηριοτήτων στον άξονα της 26ης Οκτωβρίου, καθώς επίσης και ο σχεδιασμός της υποθαλάσσιας αρτηρίας. (εικ.3)

-στόχος

Με βάση λοιπόν αυτά τα στοιχεία σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η ανάπλαση του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού. Στόχος είναι η ενσωμάτωση της περιοχής στον αστικό ιστό τόσο σε επίπεδο χαράξεων όσο και χρήσεων.

Η υφιστάμενη κατάσταση της περιοχής δημιουργεί σημαντικά προβλήματα τόσο σε τοπικό επίπεδο όσο και στην άποψη που σχηματίζει κανείς για την πόλη όταν εισέρχεται από τη δυτική είσοδο. (εικ.5,6,7,8,11)

Το γεγονός της υπολειτουργίας του σταθμού αλλά και το ότι είναι περιτειχισμένη η περιοχή αυτή, προκαλεί έντονα προβλήματα σε καθημερινό επίπεδο. Αποτελεί εμπόδιο κίνησης στην ευρύτερη περιοχή αλλά αποτελεί και πόλο έλξης για προβληματικές ομάδες δυσχεραίνοντας τη ζωή των κατοίκων. (εικ.9,10)

Γίνεται λοιπόν προσπάθεια να πάψει η περιοχή να αποτελεί ένα κλειστό και απροσπέλαστο για τους κατοίκους τμήμα της πόλης και να βρεθούν χρήσεις οι



Εικόνα 9. Άποψη της περιοχής μελέτης επί της 26ης Οκτωβρίου όπου απεικονίζεται η ύπαρξη του τείχους



Εικόνα 10. Άποψη της περιοχής μελέτης επί της 26ης Οκτωβρίου όπου απεικονίζεται η σχέση του τείχους με τα υφιστάμενα κτίσματα του σταθμού



Εικόνα 11. Άποψη των εμπορικών δραστηριοτήτων επί της οδού 26^{ης} Οκτωβρίου

οποίες θα προσελκύσουν τους κατοίκους, θα ανακτήσει η εν λόγω περιοχή πλούσιο δημόσιο χώρο, και θα 'ζωντανέψουν' αυτό το τμήμα της πόλης.

Εδώ πρέπει να τονιστεί πως η προσπάθεια αυτή γίνεται σε επίπεδο χαράξεων, διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου, επιλογής χρήσεων και όχι αρχιτεκτονικής επίλυσης των κτιρίων.

-βήματα

-ανάγνωση της περιοχής

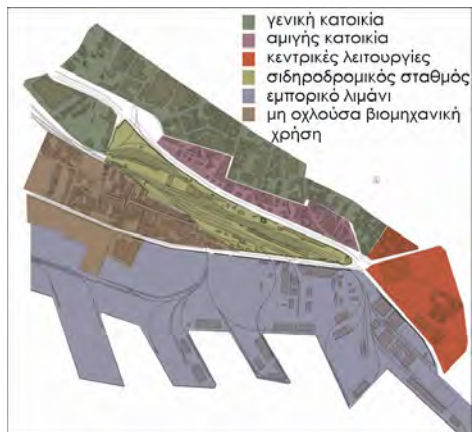
Η περιοχή μελέτης οριοθετείται βόρεια από την οδό Παλαιού σταθμού, νότια από την οδό 26^{ης} Οκτωβρίου και την Ανδρέου Γεωργίου, δυτικά από την Κωλέττη ενώ ανατολικά διασταυρώνονται οι οδοί Παλαιού σταθμού και 26^{ης} Οκτωβρίου.

Οι οδοί 26^{ης} Οκτωβρίου και Παλαιού σταθμού αποτελούν αρτηρίες του οδικού δικτύου και παρουσιάζουν έντονη κινητικότητα σε αντίθεση με τις οδούς Κωλέττη και Ανδρέου Γεωργίου που είναι δευτερεύοντες οδικοί άξονες με χαμηλή κινητικότητα. (εικ.16)

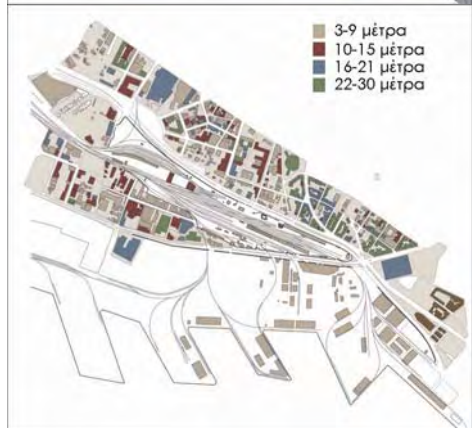
Όσον αφορά τις χρήσεις, νότια της 26^{ης} Οκτωβρίου βρίσκεται το εμπορικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ενώ στη διασταύρωση των οδών 26^{ης} Οκτωβρίου και Παλαιού σταθμού βρίσκεται το δικαστικό μέγαρο.(εικ.12) Κατά μήκος της 26^{ης} Οκτωβρίου παρατηρείται έντονη εμπορική δραστηριότητα σε αντίθεση με τον άξονα του Παλαιού σταθμού. (εικ.13)



Εικόνα 12. Τοπογραφικό της ευρύτερης περιοχής όπου σημειώνεται η σχέση του παλαιού σταθμού με το δικαστικό μέγαρο (κίτρινο) και το εμπορικό λιμάνι της Θεσσαλονίκης (κόκκινο)



Εικόνα 13. Χρήσεις γης



Εικόνα 14. Ύψη κτιρίων
ευρύτερης περιοχής

Αξίζει να αναφέρουμε πως στην ευρύτερη περιοχή υπάρχει το city gate north που περιλαμβάνει ψυχαγωγικές δραστηριότητες, καθώς επίσης και στον άξονα Ανδρέου Γεωργίου υπάρχει το συγκρότημα ψυχαγωγίας Βίλκα αλλά και ο μύλος. Όσον αφορά τις ψυχαγωγικές δραστηριότητες στον άξονα της 26^{ης} Οκτωβρίου δυτικά της περιοχής μελέτης συγκεντρώνονται νυχτερινά κέντρα διασκέδασης η πλειοψηφία των οποίων στεγάζεται σε παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις.

Η ευρύτερη περιοχή χαρακτηρίζεται από τη συνύπαρξη κατοικίας με διάφορες οικονομικές-εμπορικές δραστηριότητες, καθώς επίσης και από την ύπαρξη πολλών αποθηκών μερικές εκ' των οποίων δεν χρησιμοποιούνται πλέον. (εικ.14)

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει αποθήκες και κτίρια του σταθμού, ενώ το μεγαλύτερο τμήμα της είναι περιτειχισμένο. Χαρακτηριστική είναι η ασαφής οριοθέτηση μεταξύ της περιοχής μελέτης και των

οικοδομικών τετραγώνων κατά μήκος της Ανδρέου Γεωργίου.

Παρατηρείται πυκνή δόμηση με ελάχιστα κενά σημεία, ενώ ο σταθμός, που αποτελεί το μόνο κενό σημείο, λειτουργεί ως εμπόδιο στην ομαλή επέκταση της πόλης. (εικ.15)



Εικόνα 15. Χάρτης κτιστού άκτιστου της υφιστάμενης κατάστασης. Είναι φανερό η ασυνέχεια του ιστού στη ζώνη της περιοχής μελέτης και το κατακερματισμένο μέτωπο μεταξύ του παλαιού σταθμού και των κτισμάτων επί της αγίου Γεωργίου



Εικόνα 16. Χάρτης οδικού δικτύου



Εικόνα 17. Αρχικές χαράξεις



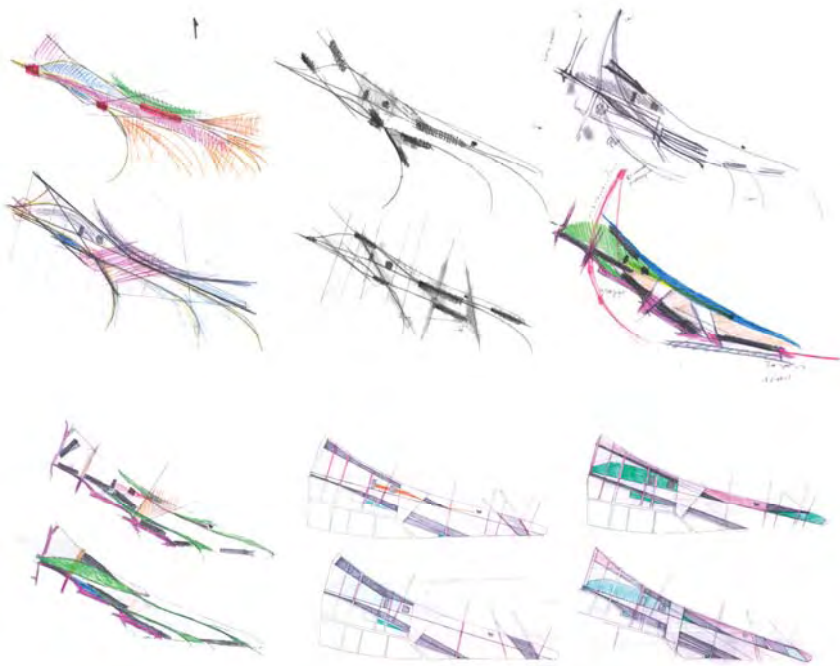
Εικόνα 18. Χρήση των σιδηροδρομικών γραμμών για τη διαμόρφωση της περιοχής μελέτης

-αρχικές κινήσεις

Στη διαδικασία επανένταξης της περιοχής στον ιστό έγινε επέκταση των χαράξεων των οδών της ευρύτερης περιοχής προκειμένου να βρεθούν τα περάσματα-μονοπάτια της περιοχής. (εικ.17)

Οι σιδηροδρομικές γραμμές, οι οποίες δίνουν ιδιαίτερο χαρακτήρα και αποτελούν τις υπάρχουσες χαράξεις στην περιοχή, χρησιμοποιήθηκαν για τη διαμόρφωση των αξόνων, για την οριοθέτηση της περιοχής, αλλά και ως στοιχείο που σηματοδοτεί την προηγούμενη χρήση της, επαναφέροντας μνήμες αστικής αίγλης για την πόλη. (εικ.18)

Στη συνέχεια αναδιαμορφώθηκαν τα οικοδομικά τετράγωνα στη νότια πλευρά της περιοχής μελέτης προκειμένου να υπάρξει σαφής οριοθέτηση. Στην προσπάθεια διαμόρφωσης των ορίων αποφασίστηκε ο κτιριακός όγκος να τοποθετηθεί περιμετρικά. (εικ.19,20,21)



Εικόνα 19. Σκίτσα αρχικών κινήσεων



Εικόνα 20. Διαμόρφωση μετώπων



Εικόνα 21. Συνδυασμός αρχικών κινήσεων

-επιλογή χρήσεων

Η επιλογή χρήσεων στηρίχτηκε τόσο στις υπάρχουσες χρήσεις της ευρύτερης περιοχής, στην προσπάθεια επανένταξης της περιοχής μελέτης στην πόλη, όσο και στην επιδίωξη να αποτελέσει σημαντικό πόλο έλξης οικονομικών –εμπορικών –επιχειρηματικών -ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων αλλά και των ίδιων των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής.

Επίσης προκειμένου η περιοχή να μην αποτελέσει αποκλειστικά εμπορικό-επιχειρηματικό πόλο που έχει ως αποτέλεσμα να ερημώνει κατά τη διάρκεια της νύχτας αποφασίστηκε να περιλαμβάνει και ζώνη κατοικίας. Η εμφανής έλλειψη πρασίνου οδήγησε στην ανάγκη διαμόρφωσης αστικού πάρκου (πάρκο σε άμεση σχέση με αστικές χρήσεις). (εικ.22)

Έτσι λοιπόν συνοπτικά η περιοχή χωρίστηκε στις εξής ζώνες:

_γενική κατοικία-ψυχαγωγία:

- _ πολυκατοικία με εμπορική χρήση στο ισόγειο
- _ Θέατρο
- _ Κινηματογράφος
- _ Εμπορικό κέντρο
- _ ξενοδοχείο

_επιχειρηματική ζώνη:

- _ κτίρια γραφείων
- _ συνεδριακό κέντρο
- _ πλατεία

_ζώνη πάρκου:

- _ αθλητικές εγκαταστάσεις
- _ ξενοδοχείο
- _ παιδότοποι



Εικόνα 22. Διαχωρισμός της περιοχής σε θεματικές ζώνες



Εικόνα 23. Σχέση κτιστού άκτιστου της πρότασης. Προσπάθεια διαμόρφωσης των μετώπων και απόδοσης κενού χώρου (πρασίνου) στον ιστό



_ χρήσεις πάρκου (εστιατόρια, καφετερίες, μικρά καταστήματα κλπ)
 _ κτίριο σταθμού (μουσείο)

Στη ζώνη που διαμορφώνεται ανάμεσα στους κτιριακούς όγκους διατηρούνται δύο αποθήκες, οι οποίες θα έχουν χρήση μουσείου με θέμα τον παλαιό σιδηροδρομικό σταθμό. Επίσης κατά μήκος της περιοχής αυτής τοποθετούνται τρένα, τα οποία χρησιμοποιούνται ως περίπτερα, ενημερωτικά κιόσκια, ψυχαγωγικά σημεία-στάσεις, αλλά και ως μικρά καταστήματα με αναμνηστικά. (εικ.24,25)



Εικόνα 24.Χάρτης χρήσεων γης της πρότασης

Εικόνα 25. Χάρτης αξόνων πολιτισμού-ψυχαγωγίας.

Αξίζει να σημειωθεί πως βάση των σιδηροδρομικών χαράξεων διαμορφώθηκαν δύο διαμήκεις άξονες, καθώς επίσης και ζώνες υγρού στοιχείου, στεγασμένα σημεία-στάσεις, όπως επίσης και ζώνες-φυτώρια. Η υπόλοιπη περιοχή περιλαμβάνει ζώνες πρασίνου και ξύλινων διαδρομών. Στο νότιο όριο ανάμεσα στα νέα οικοδομικά τετράγωνα και στους κτιριακούς όγκους της περιοχής διαμορφώνεται εμπορικός πεζόδρομος. (εικ.25,26,27,28,29,30)



Εικόνα 26. Χάρτης αξόνων κίνησης πρότασης.



Εικόνα 27. Χάρτης σημείων στάσης



Εικόνα 28. Χάρτης χωροθέτησης πρασίνου



Εικόνα 29. Χάρτης ζώνης υγρού στοιχείου



Εικόνα 30. Χάρτης διαμόρφωσης σκληρού δαπέδου



Εικόνα 31. Χάρτης χωροθέτησης φυτωρίων

Τέλος κάτω από την πλατεία της επιχειρηματικής ζώνης και του ξενοδοχείου στην ζώνη του πάρκου υπάρχει υπόγειος χώρος στάθμευσης.

_αντιμετώπιση κτιρίων

Όσον αφορά το ζήτημα της αρχιτεκτονικής επίλυσης των προτεινόμενων κτιρίων οι κινήσεις περιορίστηκαν στην απλή τυπολογική αντιμετώπιση. Καθώς σκοπός της διπλωματικής εργασίας ήταν η απόπειρα επανένταξης της περιοχής σε επίπεδο χαράξεων και χρήσεων και όχι η οριστική μορφή των κτιρίων, έγινε προσπάθεια με απλές κινήσεις να διαφοροποιηθούν τα κτίρια βάση χρήσεων. Έτσι σχεδιάστηκαν τα δομικά στοιχεία, τα κλιμακοστάσια, τα ασανσέρ και η τυπική διαμόρφωση των κατόψεων με βασικές διαστάσεις ανάλογα με τη χρήση του κτιρίου, με σκοπό την κατά το δυνατόν αυτόνομη πολιτιστική, οικονομική και πιθανά καλλιτεχνική λειτουργία της εν λόγω περιοχής.

Η ίδια διαδικασία ακολουθήθηκε και στο σχεδιασμό των όψεων. Σε όλα τα κτίρια παρουσιάζονται τα δομικά στοιχεία και τα ανοίγματα χωρίς να γίνει προσπάθεια ανάλυσης της όψης του εκάστοτε κτιρίου βάση χρήσης, καθώς σε αυτό το επίπεδο λειτουργούν ως φόντο της διαμόρφωσης του δημόσιου χώρου της περιοχής.

Τέλος όσον αφορά τα ύψη των κτιρίων στη ζώνη της γενικής κατοικίας χρησιμοποιείται το μέσο ύψος των πολυκατοικιών της ευρύτερης περιοχής, στην επιχειρηματική ζώνη το ύψος των κτιρίων κορυφώνεται, ενώ στη ζώνη του πάρκου επιλέχθηκαν χαμηλά ύψη.

_μετέπειτα δυνατά βήματα

Η πρόταση ανάπλασης της περιοχής του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού έγινε με τη λογική να αποτελέσει ένα αστικό πόλο έλξης, ανταγωνιστικό προς το κέντρο πόλης. Μια πρόταση οριοθέτησης του κτιστού άκτιστου, των χρήσεων, της διαμόρφωσης δημόσιου χώρου, το οποίο να μπορέσει σε επόμενο στάδιο να χρησιμοποιηθεί πιθανά ως βάση για την πληρέστερη αρχιτεκτονική επίλυση των κτιρίων ώστε να αποτελέσει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο-πρόταση για την τελική ανάπλαση της περιοχής. Μια πρόταση αντιμετώπισης της αστικής ασυνέχειας και διαμόρφωσης ενός νέου προσώπου της δυτικής εισόδου της Θεσσαλονίκης.

σχέδια



Εικόνα 32. κάτοψη ισογείου της περιοχής μελέτης

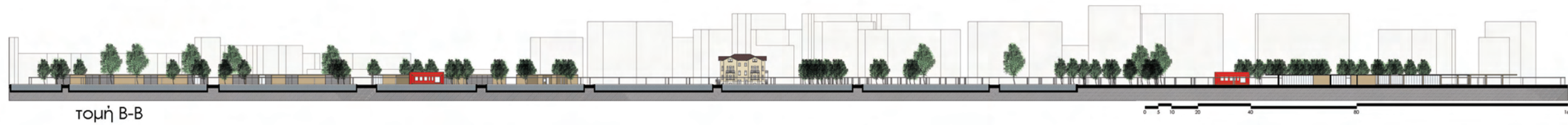


νοτιοανατολική όψη



βορειοδυτική όψη

Εικόνα 33. συνολικές όψεις της περιοχής μελέτης

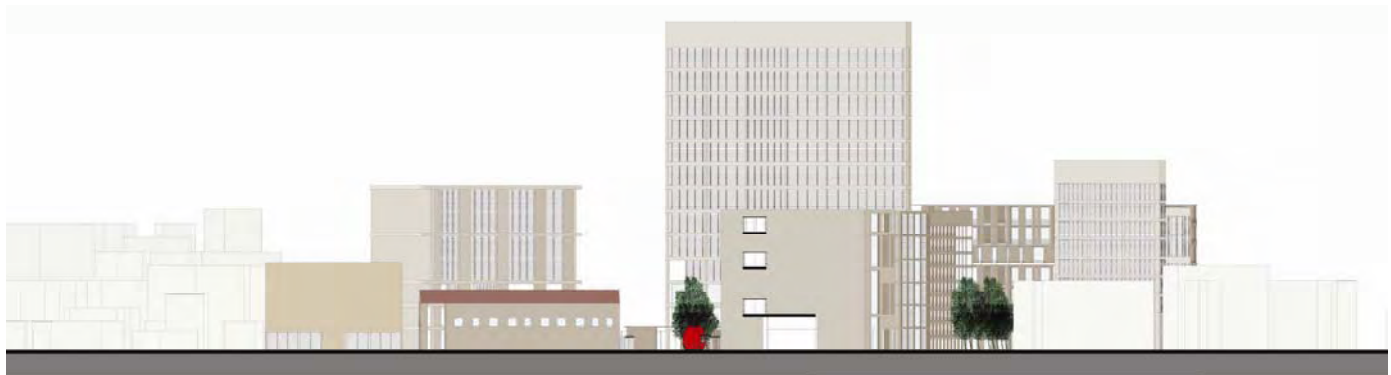


Εικόνα 34. τομές της περιοχής μελέτης



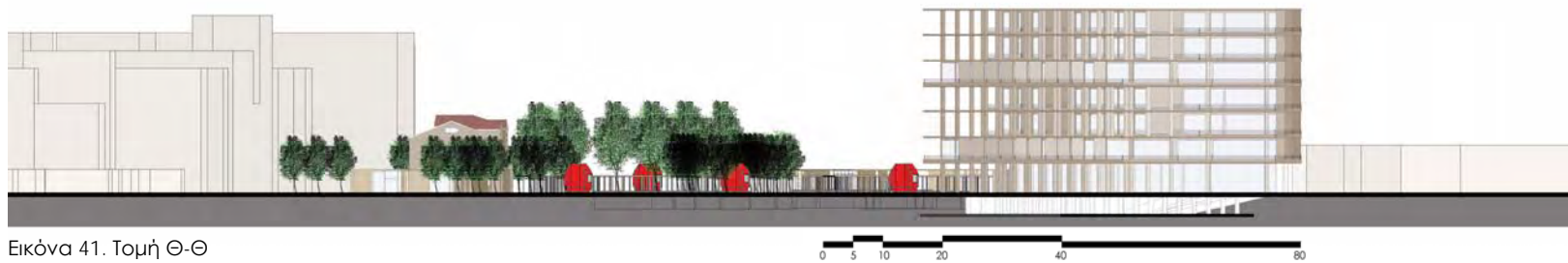


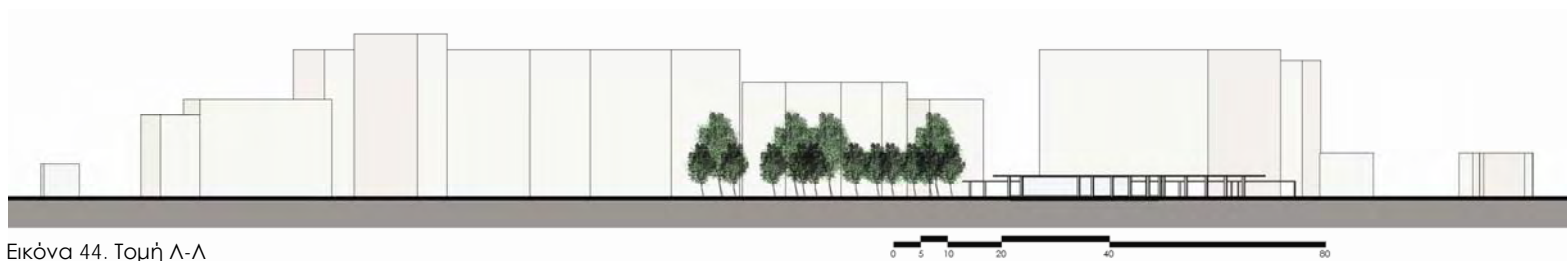
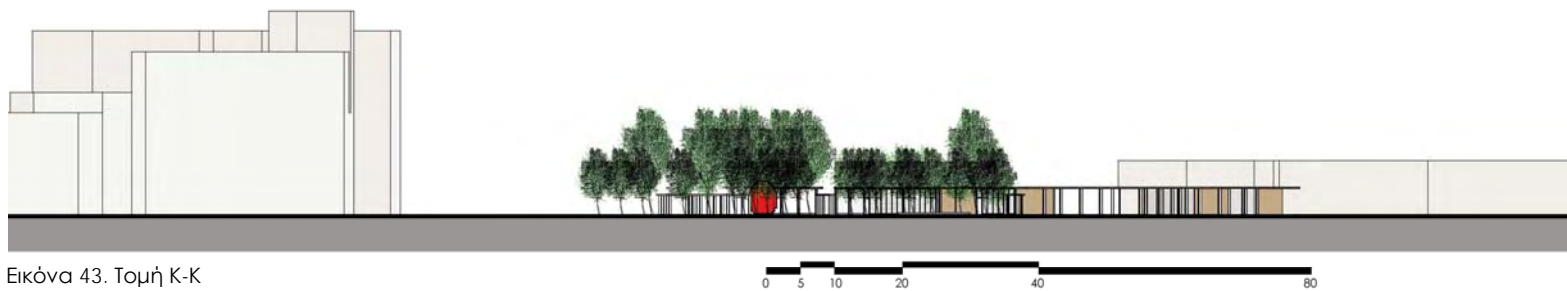
Εικόνα 37. Τομή Ε-Ε



Εικόνα 38. Τομή ΣΤ-ΣΤ









Εικόνα 45. Κάτοψη επιχειρηματικής ζώνης



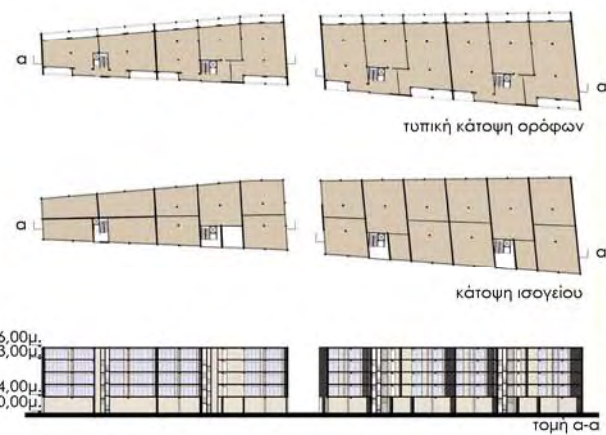
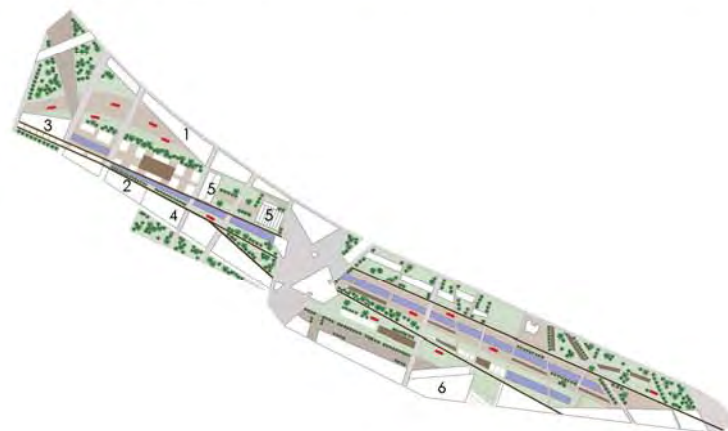
Εικόνα 46. Βορειοδυτική όψη επιχειρηματικής ζώνης



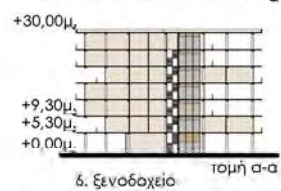
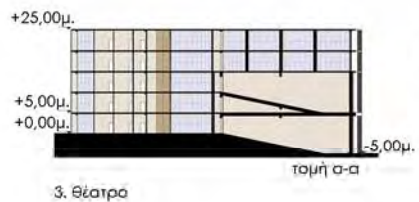
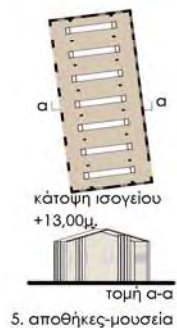
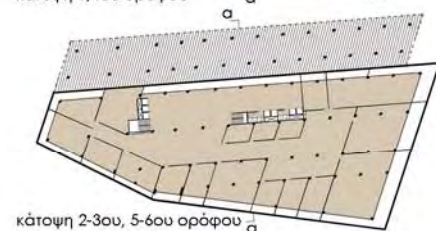
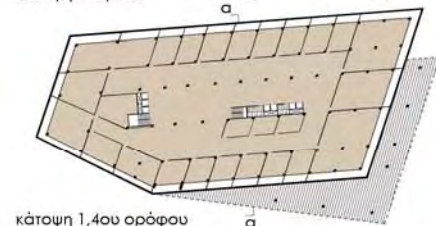
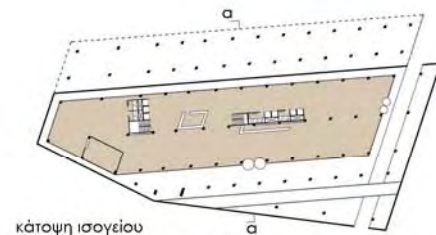
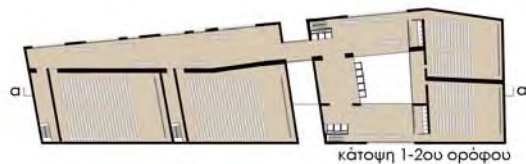
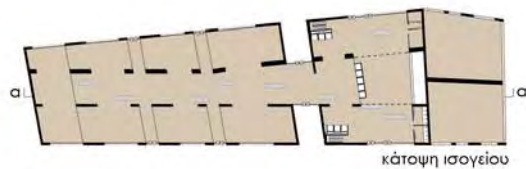
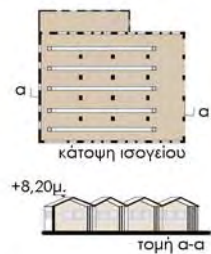
Εικόνα 47. Νοτιοανατολική όψη επιχειρηματικής ζώνης



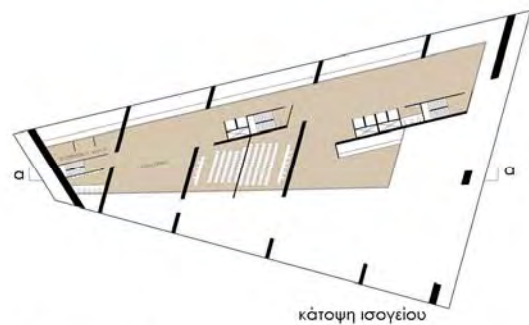
Εικόνα 48. Τομή Α-Α επιχειρηματικής ζώνης



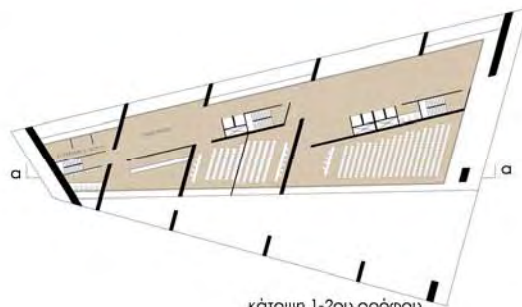
Εικόνα 49.



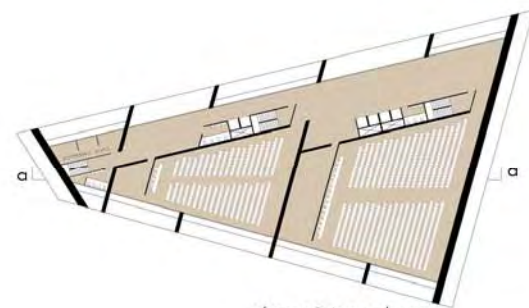
Εικόνα 50.



κάτοψη ισογείου

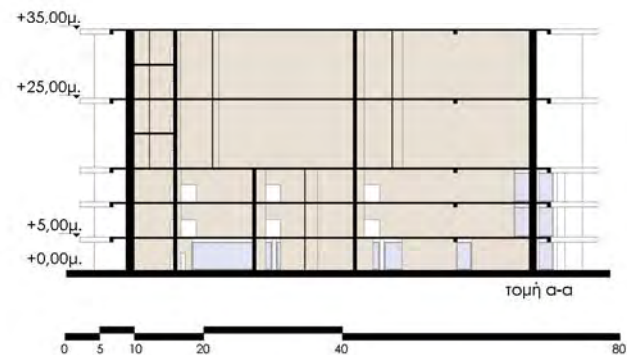
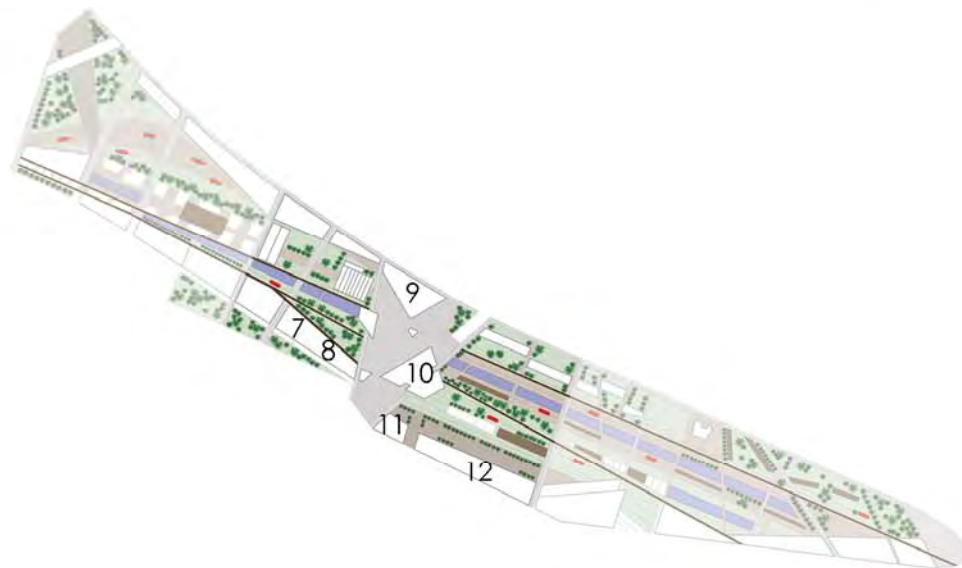


κάτοψη 1-2ου ορόφου

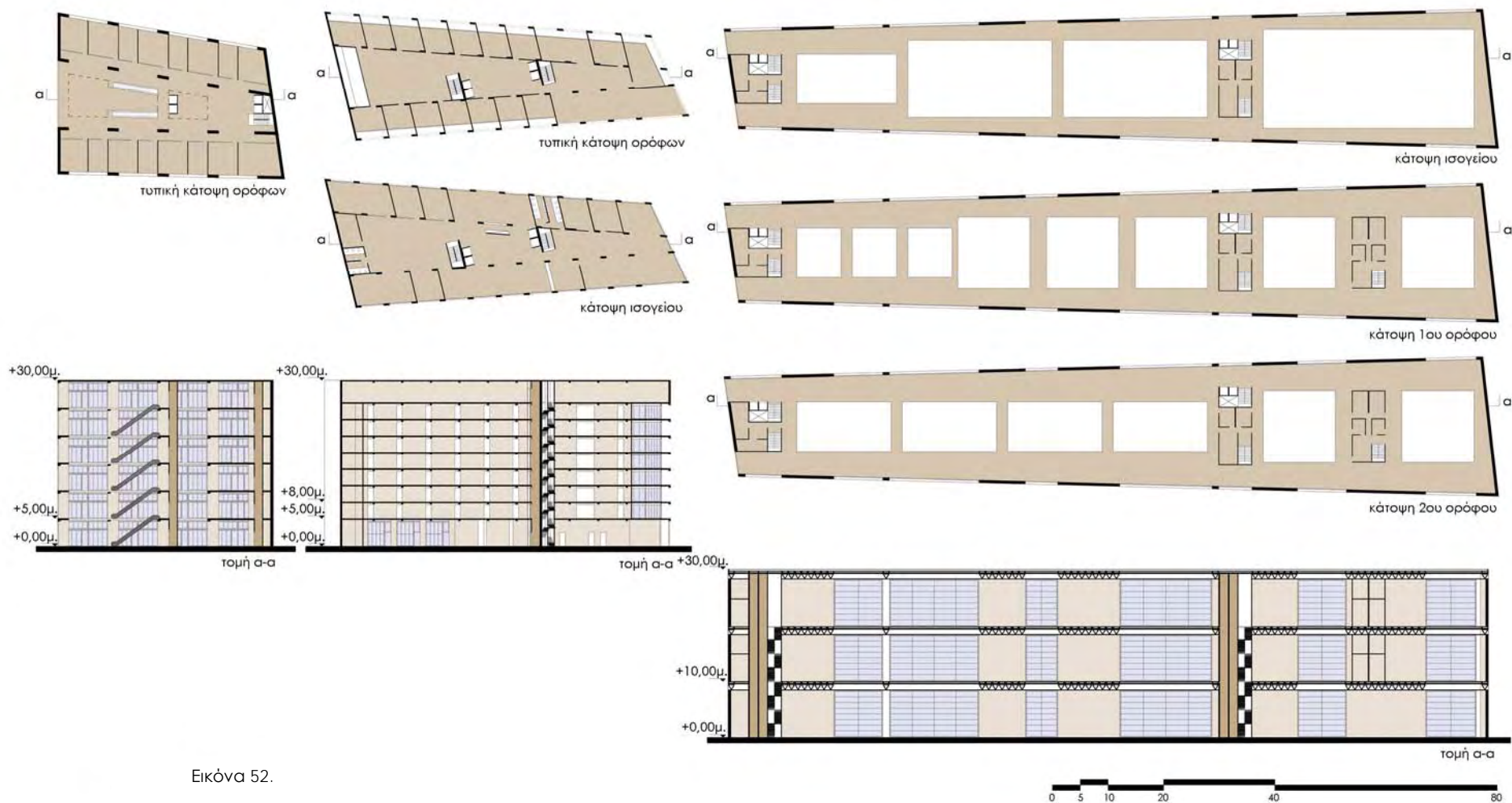


κάτοψη 3-4ου ορόφου

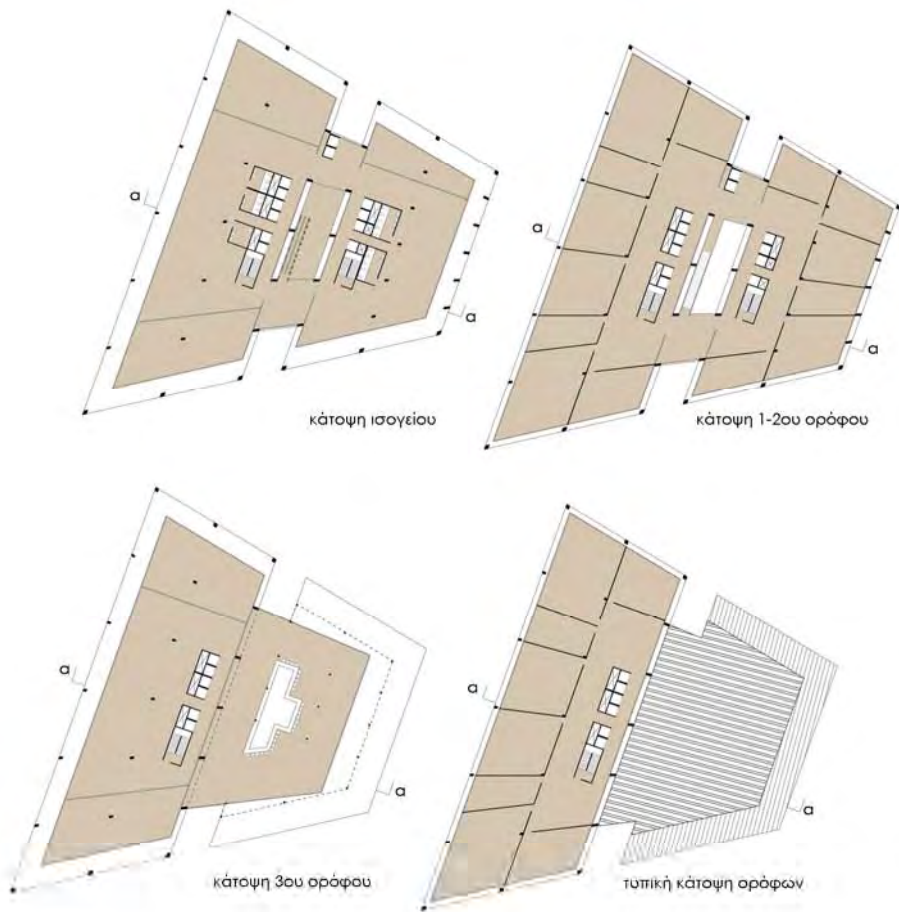
9. συνεδριακό



Εικόνα 51.

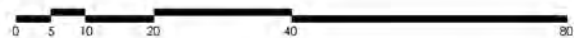
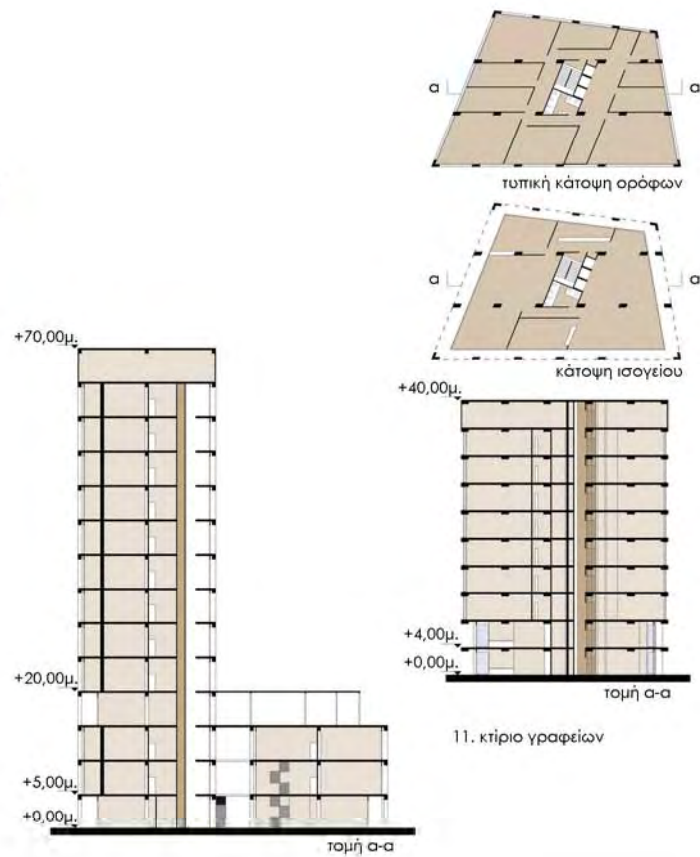


Εικόνα 52.

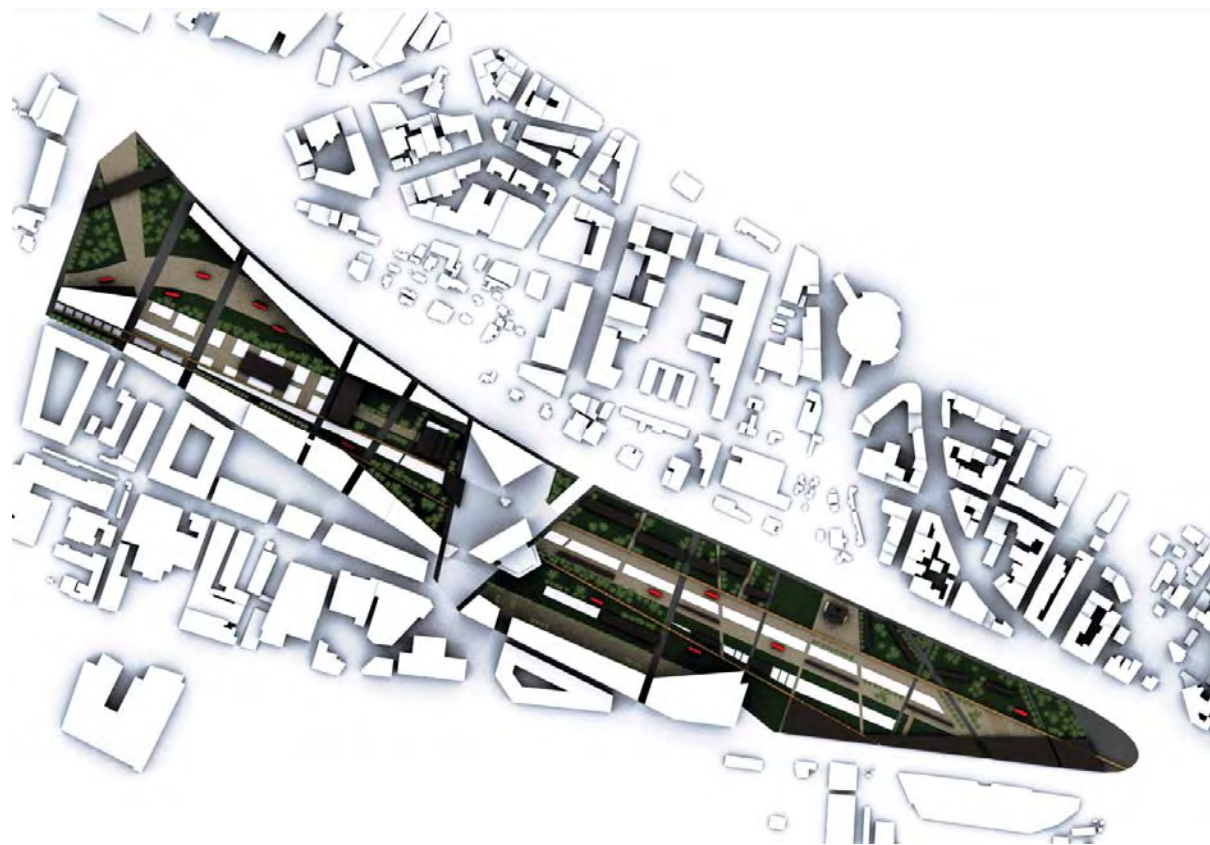


10. κτίρια γραφείων

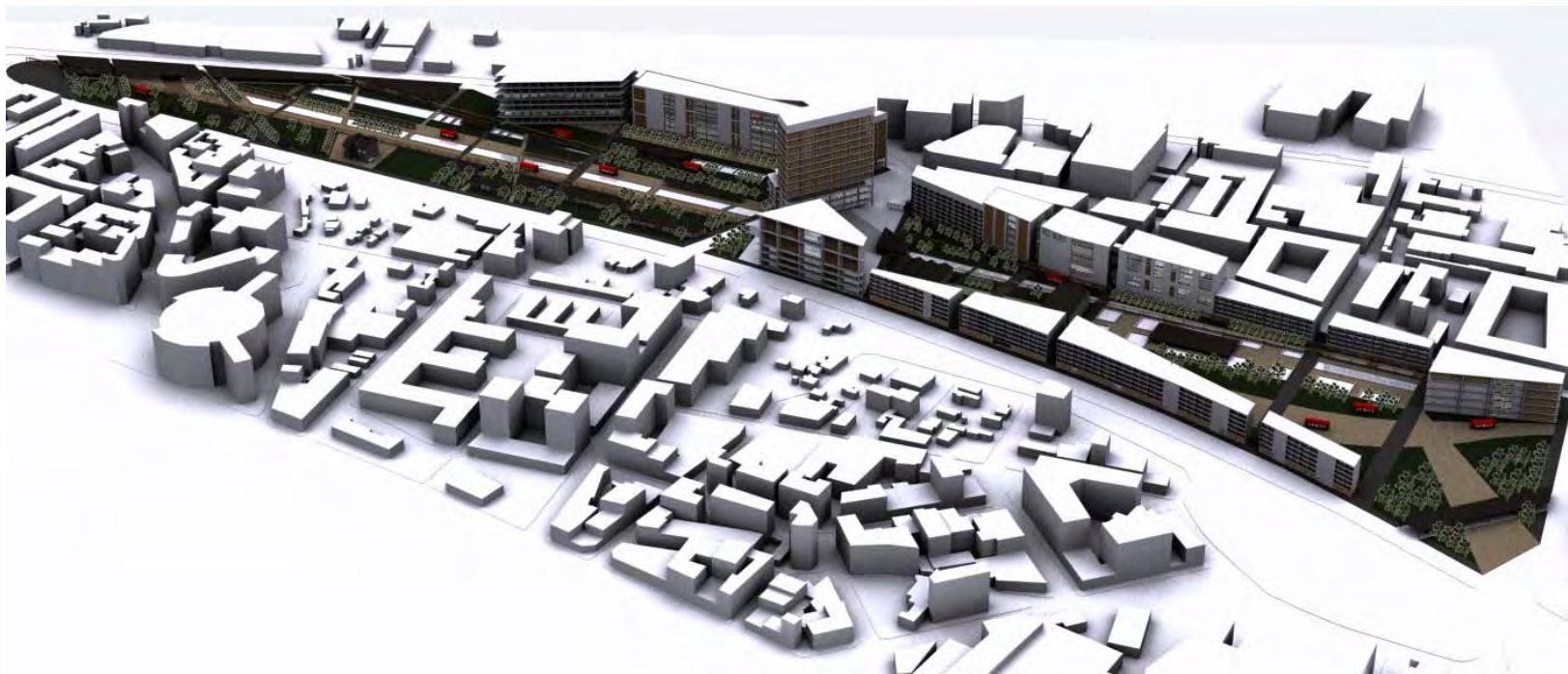
Εικόνα 53.



φωτορεαλιστική απεικόνιση



Εικόνα 54. Πανοραμική άποψη
της πρότασης



Εικόνα 55. Πανοραμική άποψη της περιοχής μελέτης



Εικόνα 56. Άποψη της εισόδου στην περιοχή μελέτης επί της οδού παλαιού σταθμού



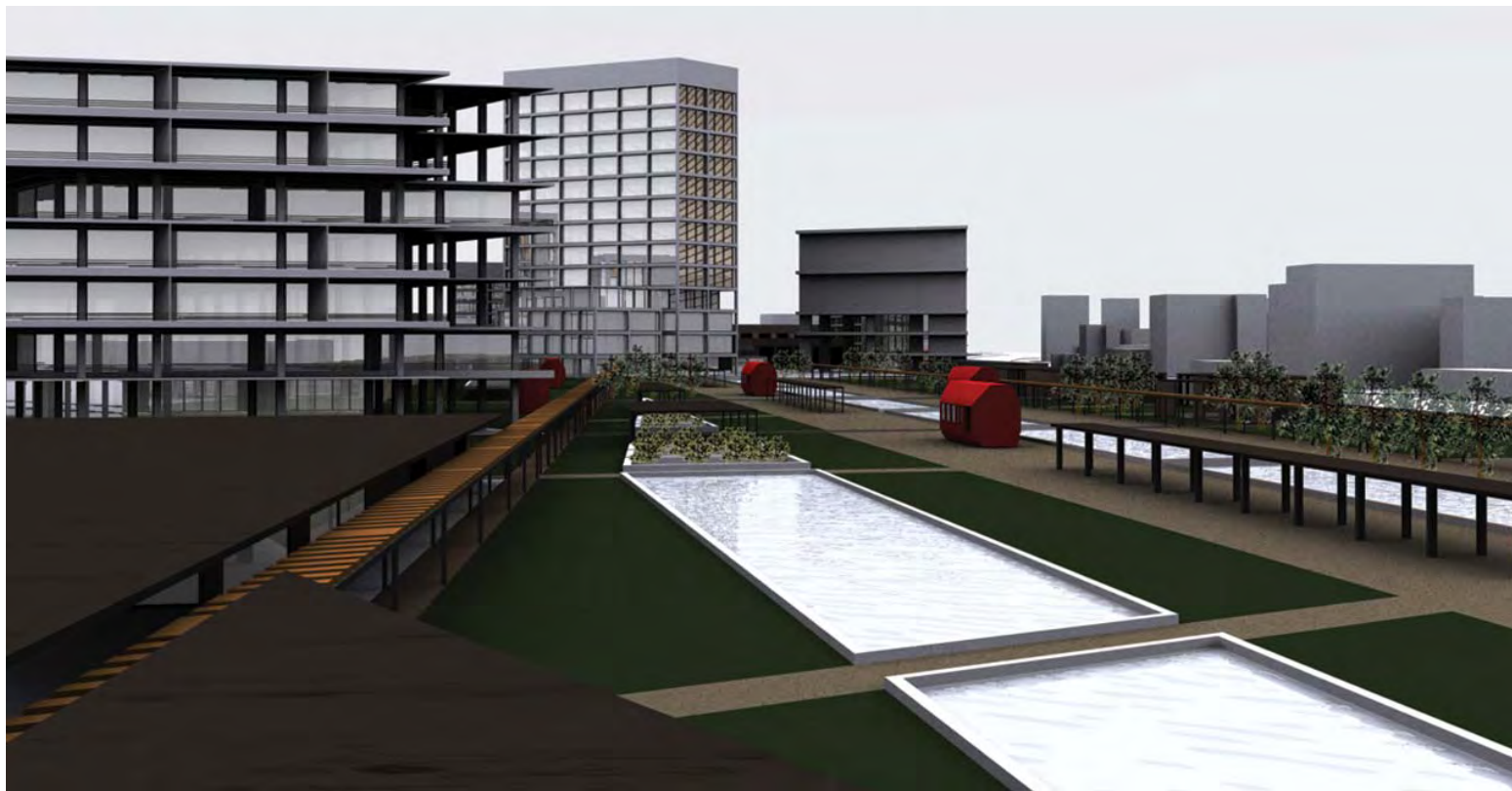
Εικόνα 57. Άποψη ζώνης πάρκου



Εικόνα 58. Αποψη της ζώνης του πάρκου



Εικόνα 59. Άποψη της ζώνης του πάρκου από την επιχειρηματική ζώνη
60



Εικόνα 60. Άποψη της ζώνης του πάρκου



Εικόνα 61. Άποψη της επιχειρηματικής ζώνης από τη ζώνη κατοικίας



Εικόνα 62. Άποψη της επιχειρηματικής ζώνης

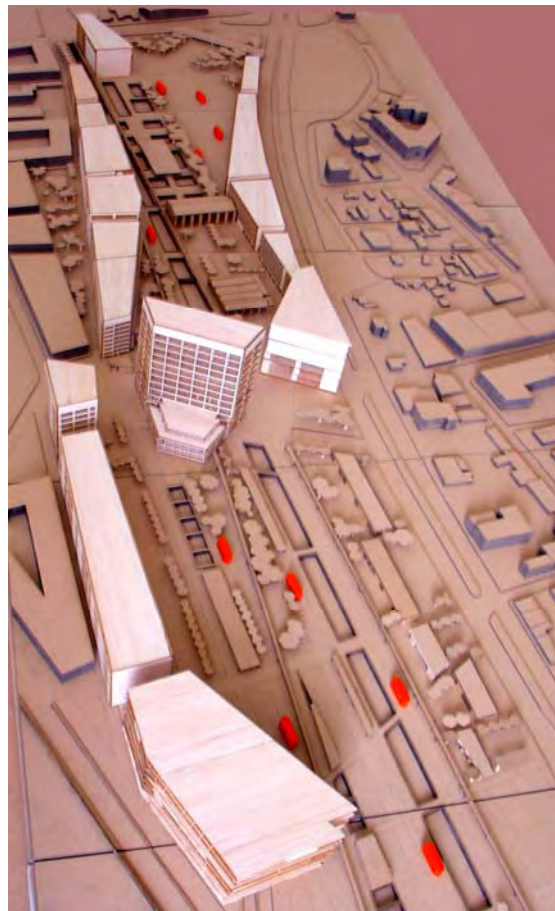


Εικόνα 63. Άποψη της επιχειρηματικής ζώνης

φωτογραφίες μακέτας



Εικόνα 64.



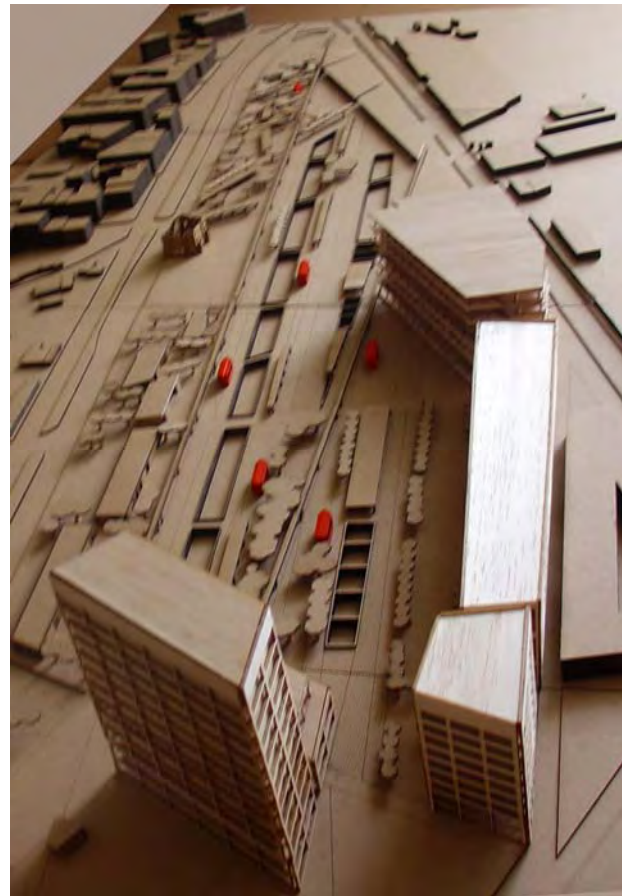
Εικόνα 65.



Εικόνα 66.



Εικόνα 67.



Εικόνα 68.



Εικόνα 69.



Εικόνα 70.



Εικόνα 71.

