

**ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

**ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΤΑΔΙΟΥ Β1 ΓΠΣ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

**ΜΕΛΗ**

Αγγελίδης Γιάννης, ΑΜ

Δούμας Τάκης, ΑΜ

Καρκαβίτσας Πολύκαρπος, ΜΧΠΠΑ

Κουτσομάρκος Νίκος, ΜΧΠΠΑ

Μακράκης-Καραχάλιος Χρυσός, ΜΧΠΠΑ

Τασοπούλου Νατάσα, ΜΧΠΠΑ

Τσαμπάζης Γιάννης, ΑΤΜ

**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

**ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2016**

Σκοπός της Ομάδας Εργασίας που συστάθηκε από τη Διοικούσα Επιτροπή του ΤΕΕ/ΤΚΜ (αρ. απόφ. Α1/Σ20/15 είναι η διαμόρφωση άποψης για το **Β1 Στάδιο του ΓΠΣ του Δήμου Θεσσαλονίκης**.

Η Ομάδα Εργασίας έλαβε υπόψη τα συμπεράσματα της Ημερίδας που συνδιοργανώθηκε με τον Δήμο (16 Φεβρουαρίου 2016) για την παρουσίαση της μελέτης και έχει ήδη συνεδριάσει 2 φορές, ενώ στο ενδιάμεσο των 2 συναντήσεων μεσολάβησε μια ιδιαίτερα εποικοδομητική συνάντηση με την ομάδα των μελετητών του ΓΠΣ.

Στο πλαίσιο της πρώτης συνάντησης της Ομάδας Εργασίας, έλαβε χώρα μια γενική αξιολόγηση του Σχεδίου και εντοπίστηκαν τα σημεία εκείνα, στα οποία θα έπρεπε να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα. Ενδεικτικά αναφέρουμε, την ΔΕΘ, το Λιμάνι, το παραλιακό μέτωπο, τους Αλευρόμυλους και τα Κεραμουργεία Αλλατίνη, κ.λπ. Στη 2<sup>η</sup> συνάντηση, έχοντας ήδη ακούσει τις απόψεις των μελετητών, η Ομάδα Εργασίας κατέληξε σε κάποιες προκαταρκτικές διαπιστώσεις, αλλά και προτάσεις.

Καταρχήν, θα πρέπει να τονιστεί η αναγκαιότητα της Μελέτης. Ο Δήμος και η ευρύτερη περιοχή του έχουν αποτελέσει αντικείμενο πολλών μελετών και σχεδίων. Αναφερόμαστε στο Θεσσαλονίκη 2020, το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο, το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών (ΕΣΣΥΜ-Θ) και πολλά άλλα, που αν και συνεισέφεραν στη συζήτηση για την πόλη, στο τέλος οδήγησαν σε μια πολυφωνία και φλυαρία. Εν τέλει, μάλλον περιέπλεξαν παρά διευκόλυναν την χάραξη στρατηγικής για την πόλη. Τα ίδια τα σχέδια που προαναφέρθηκαν έμειναν στα χαρτιά, όπως και οι περισσότερες από τις προβλέψεις τους. Χρειάζεται, επομένως, να αξιοποιήσουμε ένα εργαλείο με θεσμική ισχύ, προκειμένου να ξεκαθαρίσουμε το τοπίο και να αποτυπώσουμε το όραμά μας για την πόλη. Και τέτοιο εργαλείο είναι το ΓΠΣ.

Σημειώνεται, δε, ότι βρισκόμαστε σε μια πολύ κρίσιμη χρονική στιγμή. Η πόλη βρίσκεται σε ένα «μεταίχμιο», που διαμορφώνεται από μια σειρά συγκυριών. Απέναντι στις συγκυρίες αυτές καλείται να ανταποκριθεί, αποφεύγοντας τους κινδύνους και αξιοποιώντας τις όποιες ευκαιρίες. Και μάλιστα έχοντας για χρόνια περιοριστεί σε ένα ρόλο παθητικού θεατή των διεθνών και ευρωπαϊκών οικονομικών, γεωπολιτικών και λοιπών εξελίξεων, παρά ενεργού μετόχου. Που σημαίνει ότι έχουν χαθεί μια σειρά από στρατηγικά πλεονεκτήματα. Η παραγωγική βάση της πόλης έχει περιοριστεί, οι βιομηχανίες και οι βιοτεχνίες έχουν μεταναστεύσει, το εργολαβικό κεφάλαιο προσανατόλισε την ανάπτυξη της πόλης στα μέτρα των δικών του συμφερόντων και ικανοτήτων αλλοιώνοντας τη φυσιογνωμία της.

Παράλληλα, υπάρχουν και μια σειρά άλλοι λόγοι για τους οποίους η μελέτη είναι αναγκαία. Με την πάροδο των χρόνων είναι φυσικό να έχουν προκύψει ζητήματα ερμηνείας του υφιστάμενου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου από τις αρμόδιες υπηρεσίες, που στο πλαίσιο της νέας Μελέτης θα πρέπει να επιλυθούν.

Έχοντας λοιπόν ως υπόβαθρο ένα ρευστό παρόν και μια σειρά από ανοικτά θέματα, είναι πολύ δύσκολο από μόνος του ένας μελετητής πολεοδόμος να μπορέσει να λειτουργήσει εποικοδομητικά. Διότι στην εποχή μας ο πολεοδόμος δεν ορίζεται ως η αυθεντία που σχεδιάζει σε λευκό χαρτί, αλλά ως ένας διαμεσολαβητής που σταθμίζει τα δεδομένα και προωθεί συμβιβαστικές λύσεις. Είναι οι πολιτικές και οικονομικές ελίτ που θα έπρεπε να έχουν φροντίσει

από χρόνια να κλείσουν τα ανοικτά θέματα της πόλης. Από την άποψη αυτή, αντιλαμβανόμαστε και τα προβλήματα που θα αντιμετώπισαν τόσο οι μελετητές, όσο και οι επιβλέποντες του Δήμου σε πολλές περιπτώσεις, όπου η κατάσταση παραμένει ρευστή και ασαφής.

Το στοιχείο της ρευστότητας και το ότι πολλά ζητήματα παραμένουν ανοικτά για την πόλη μας οδηγεί να προτείνουμε δύο βασικές αρχές. Η πρώτη έχει να κάνει με την αποφυγή της εισαγωγής λεπτομερειακών πολεοδομικών, κυκλοφοριακών ακόμη και οικοδομικών ρυθμίσεων σε ένα κείμενο που είναι κατά βάση στρατηγικό. Δυστυχώς, η κατεύθυνση της εισαγωγής λεπτομερειακών ρυθμίσεων στα ΓΠΣ προωθήθηκε υπερβολικά τα τελευταία χρόνια κάτω και από την πίεση των ΟΤΑ που έχουν την λανθασμένη εντύπωση ότι με μια μελέτη μπορούν και πρέπει να καθορίσουν τα πάντα (και εγώ για παράδειγμα δέχομαι αντίστοιχη πίεση σε σχετικές μελέτες). Θα πρέπει να αφηθεί «χώρος» και για Πολεοδομικές μελέτες και για Κυκλοφοριακές και ενδεχομένως και για άλλες εφαρμοστικές μελέτες να ρυθμίζουν και να αναθεωρούν θέματα και παραμέτρους του αστικού χώρου με πολύ πιο εύκολες στην εφαρμογή, πολύ πιο ακριβείς και γρήγορες διαδικασίες. Αυτό είναι ακόμη πιο απαραίτητο μετά τον ν. 4269, καθώς τα ΓΠΣ θα θεσμοθετούνται-τροποποιούνται πλέον με ΠΔ, ή αλλαγή τους θα είναι δύσκολη, και εάν υπεισέρχονται σε αναλυτικές σχεδιαστικές λεπτομέρειες ιδίως για τις αστικές περιοχές (π.χ. χάραξη πεζοδρόμων, διατάξεις κυκλοφορίας, όροι πολεοδόμησης, όροι δόμησης, προϋποθέσεις και κατευθύνσεις μελετών, προϋποθέσεις για να επιτραπούν ή όχι κάποιες χρήσεις κ.α.) θα δεσμεύουν υπερβολικά -με ελλιπή στοιχεία- τις πολεοδομικές ρυθμίσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, η μελέτη θα πρέπει να αφήνει χώρο και για επενδυτικά σχέδια: Λιμάνι, ΔΕΘ, Αλλατίνη. Στη σημερινή οικονομική συγκυρία η πόλη χρειάζεται συμμαχίες με τους επενδυτές και τον ιδιωτικό τομέα. Δεν το λέμε αυτό, με τη έννοια του ότι λόγω κρίσης θα πρέπει να επιτρέψουμε τα πάντα. Αντιθέτως, θεωρούμε ότι το ΓΠΣ είναι εκείνο που θα πρέπει να προλάβει να θέσει το επενδυτικό πλαίσιο και να μην αφήσει να γίνει αυτό τμηματικά και αποσπασματικά μέσω “by pass” εργαλείων τύπου ΕΣΧΑΣΕ και ΕΣΧΑΔΑ, που παρέχει πια η νομοθεσία.

Δεύτερον, η δική μας στόχευση, σήμερα, είναι να υπερτονίσουμε την ανάγκη συναίνεσης των φορέων. Η αδυναμία του να ολοκληρώσουμε το νέο Ρυθμιστικό είναι ενδεικτική του ότι υπάρχουν παράλληλες στοχεύσεις σε επιμέρους ζητήματα και ότι λείπει μια κοινή συνισταμένη. Δεν πρέπει να επιτρέψουμε να γίνει το ίδιο με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να επικρατήσει ο διάλογος και ότι ορισμένοι φορείς, ακόμη και ο Δήμος θα πρέπει να κάνουν ορισμένα βήματα πίσω σε κάποια θέματα. Ιδιαίτερα εκεί όπου υπάρχουν εκπονημένες μελέτες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και να μην επιχειρούμε να αντιμετωπίσουμε τα ζητήματα από μηδενική βάση. Αν η διοίκηση του Δήμου ήθελε μια διαφορετική πρόταση για κάποια ζητήματα, θα έπρεπε να έχει μεριμνήσει είτε πριν, είτε παράλληλα με την εκπόνηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, ώστε να προετοιμάσει την όποια πρόταση και να προτάξει την υιοθέτησή της.

Όσον αφορά στην ίδια τη μελέτη, στο σύνολό της έχει ιδιαίτερα θετικά στοιχεία. Καταρχήν, χαρακτηρίζεται από μια ενδελεχή ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης. Από μόνη της θα αποτελέσει ένα κείμενο αναφοράς για όσους εξετάζουν επιμέρους ζητήματα της πόλης, παρέχοντάς τους πολύτιμα στοιχεία. Επίσης, οι προτάσεις του «γενικού υποβάθρου» της είναι προς τη σωστή κατεύθυνση:

- Συμφωνούμε με την επιλογή του σεναρίου για το προγραμματικό μέγεθος του πληθυσμού, που προβλέπει ότι μέχρι το 2030 θα υπάρξει αναπλήρωση των πληθυσμιακών απωλειών

στην περιοχή του Δήμου. Το σενάριο αυτό οδηγεί σε έναν πληθυσμό της τάξης των 360.000 κατοίκων, που είναι κοντά στον πληθυσμό χωρητικότητας του Δήμου.

- Το υφιστάμενο ΓΠΣ του 1993 οργάνωνε τον αστικό χώρο σε 101 Πολεοδομικές Ενότητες επιπέδου «γειτονιάς» για τη ΔΕ Θεσσαλονίκης και 3 για τη ΔΕ Τριανδρίας (σύνολο 104 ΠΕ), γεγονός που οδηγούσε σε έντονο κατακερματισμό. Σε αυτή τη βάση, η παρούσα μελέτη υιοθετεί ένα μοντέλο με κατανομή του αστικού χώρου σε ευρύτερα χωρικά σύνολα. **Δύο (2) τομείς**, με ενδεικτικό όριο την οδό Γ' Σεπτεμβρίου και **εικοσιτέσσερις (24) συνοικίες**. Η συγκεκριμένη προσέγγιση κρίνεται ως ιδιαίτερα καινοτόμα και επιχειρησιακή, καθώς με τον προτεινόμενο τρόπο οργάνωσης ο αστικός χώρος γίνεται ευκολότερα διαχειρίσιμος, ιδίως σε ότι αφορά την οργάνωση της κοινωνικής υποδομής και τον έλεγχο των ελλειμμάτων / πλεονασμάτων. Σε μεταγενέστερο στάδιο κρίνεται σκόπιμο να προωθηθεί η προσαρμογή των ορίων των Δημοτικών Διαμερισμάτων σε αυτά τα «πολεοδομικά όρια».
- Οι μελετητές ορθά επέλεξαν να προσαρμόσουν τις θεσμοθετημένες χρήσεις γης στην υφιστάμενη κατάσταση. Είναι μια πρακτική που επιλύει προβλήματα, αντί να τα συσσωρεύει.
- Η μελέτη υιοθετεί την επιλογή διατήρησης και όχι μείωσης των ισχυόντων ΣΔ, προσέγγιση με την οποία συμφωνούμε, με βασικό επιχείρημα, το οποίο αναδεικνύεται και στη μελέτη, την ήδη εξάντληση των ισχυόντων ΣΔ ή/και υπέρβαση αυτών, στην πλειονότητα των περιπτώσεων.

Στο πλαίσιο της ομάδας εργασίας εξετάστηκαν διάφορα **κρίσιμα επιμέρους θέματα**:

1. Το πρώτο αφορά στην Παλιά Παραλία και τη Λεωφόρο Νίκης. Στην πρόταση προτείνεται εμπλησμός ζώνης 20-40 μ κατά μήκος του παραλιακού μετώπου της παλιάς παραλίας. Κατασκευή υπόγειας οδού μονόδρομης κίνησης δύο λωρίδων κυκλοφορίας κατόπιν σχετικής μελέτης. Επιφανειακός πεζόδρομος χαρακτηριστικών νέας παραλίας.

Η πρόταση θεωρείται θετική και ισορροπημένη έναντι προγενέστερων προτάσεων, αλλά και των αντικρουόμενων απαιτήσεων μηχανοκίνητης κυκλοφορίας και αναγκαιότητας κίνησης πεζών. Ωστόσο, ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του '90 είχε μελετηθεί ενδελεχώς η κατασκευή αρτηρίας διαμετρικής κυκλοφορίας στην κεντρική περιοχή της Θεσσαλονίκης και είχε προκύψει ότι η υπογειοποίηση δεν προϋποθέτει εμπλησμό. Έκτοτε, έχουν παρέλθει 15 και πλέον έτη και τα δεδομένα έχουν αλλάξει. Όμως σε κάθε περίπτωση, θα ήταν χρήσιμο να αποφεύγονται πολύ ειδικές αναφορές σε ζητήματα που θα επιλύσει ο υποκείμενος και κατά πολύ ειδικότερος σχεδιασμός, όπως η ανάγκη εμπλησμού και μάλιστα σε συγκεκριμένη απόσταση. Σημειώνεται, δε, ότι τέτοιου τύπου αναφορές ενδεχομένως να είναι δεσμευτικές και να αποτελέσουν τροχοπέδη για την εφαρμογή ενδιάμεσων λύσεων στο διάστημα μέχρι να υλοποιηθεί η συγκεκριμένη πρόταση.

2. Σε σχέση με την ζώνη «Νέα Παραλία-Μέγαρο Μουσικής / Ποσειδώνιο/ Μύλοι Αλλατίνη», η πρόταση αναφέρεται σε μια περιοχή που περιλαμβάνει πολλές (συχνά θεωρούμενες άσχετες μεταξύ τους και μερικώς ατακτοποιήτες) χρήσεις και εγκαταστάσεις. Σε αυτήν την περιοχή προτείνεται από το ΓΠΣ η εκπόνηση ειδικής πολυπαραγοντικής μελέτης συνολικής αντιμετώπισης για την τακτοποίηση των τυπικών και ουσιαστικών προβλημάτων της περιοχής. Σημειώνεται, δε, ότι στο σχετικό χάρτη η συγκεκριμένη ζώνη είναι χαρακτηρισμένη στο σύνολό της ως «Περιοχή Ειδικής Ρύθμισης», δίχως να προτείνεται

καμία έστω και ενδεικτική οργάνωση χρήσεων γης, όροι και περιορισμοί, ώστε να κατευθυνθεί ο υποκείμενος σχεδιασμός στην επίλυση του θέματος.

Εδώ έχουν κατατεθεί και σε επίπεδο ομάδας δύο απόψεις που τις παραθέτουμε προς αξιολόγηση από το Δήμο. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι και οι δύο αποβλέπουν στην αξιοποίηση του Κεραμουργείου. Η πρώτη λέει ότι πρέπει η περιοχή που ορίζουν οι μελετητές να αντιμετωπιστεί πράγματι συνολικά και ενιαία με μια επέμβαση πολεοδομικού χαρακτήρα, που να προσκομίσει καινούργια δεδομένα, ώστε να επιτευχθεί αλλαγή του χαρακτηρισμού των διατηρητέων ως προς τη χρήση. Να μην είναι δηλαδή ΜΟΝΟ μουσείο του εαυτού τους. Εκτιμάται ότι μόνο με τον τρόπο αυτό θα υπάρξει ενδιαφέρον από τον ιδιωτικό τομέα. Η δεύτερη δεν διαφοροποιείται ως προς τη στόχευση, αλλά θεωρεί ότι μια τέτοιου τύπου παρέμβαση θα μπορούσε να αφορά σε μια μικρότερη περιοχή. Εξαιρεί, δηλαδή, κάποιες χρήσεις που τις θεωρεί ρυθμισμένες.

Σε κάθε περίπτωση, θα ήταν χρήσιμη η αποτύπωση σε χάρτη της περιοχής αυτής, με χαρακτηρισμό «Περιοχή Ειδικής Πολεοδομικής Μελέτης» κατά τα αναφερόμενα στο Ν. 4269/14 και η απεικόνιση των επιδιωκόμενων χρήσεων (π.χ. πράσινο, πολιτισμός, κεντρικές λειτουργίες, κ.λπ.) με μη σημειακά προσδιορισμένο ράστερ. Εν προκειμένω, εκείνο που λείπει είναι και πάλι η βούληση του Δήμου, ο όποιος ίσως θα χρειασθεί όχι μόνο μελέτη, αλλά και μια σειρά κοστολογημένων εναλλακτικών προτάσεων για να πάρει αποφάσεις, που ίσως και θα είναι εν μέρει αντιδημοφιλείς, όμως θα είναι αιτιολογημένες και εμπεριστατωμένες.

3. Όσον αφορά στην Περιοχή Κεραμείων Αλλατίνη, η συνολική περιοχή αποτελείται αδρομερώς από δύο ενότητες:

α.- Την εντός σχεδίου περιοχή που είναι χαρακτηρισμένη ως πάρκο (μάλιστα μετά την απόρριψη από το ΣτΕ της προσπάθειας για χωροθέτηση αθλητικών εγκαταστάσεων εντός αυτού θεωρείται ως υπερτοπικού χαρακτήρα αστικό πράσινο). Για την περιοχή αυτή το νέο ΓΠΣ προτείνει την υπαγωγή της στο άρθρο 15 του ν. 2508/97, δηλαδή τον καθορισμό της ως περιοχής πολεοδομικά προβληματικής που θα αναθεωρηθεί με επιβολή παράλληλα εισφοράς γης, ώστε δια αυτής να εξασφαλιστούν κοινόχρηστοι χώροι.

β.- Την εκτός σχεδίου περιοχή στην οποία περιλαμβάνονται και η διατηρητέα εγκατάσταση, η οποία είναι εντός ορίων ΓΠΣ προς επέκταση σχεδίου πόλης από 25 και πλέον χρόνια. Για την περιοχή αυτή το νέο ΓΠΣ προτείνει την πολεοδόμησή της με στόχευση την εξασφάλιση δια της εισφοράς γης οικοπεδικών εκτάσεων που θα δοθούν σε ρυμοτομούμενες ιδιοκτησίες της προηγούμενης περιοχής και με παράλληλη εφαρμογή του άρθρου 10 παρ.7 του ν.4067/2012 (ΝΟΚ) για την αύξηση των κοινοχρήστων χώρων.

Η περιοχή είναι χαρακτηρισμένη στο σύνολό της ως «Περιοχή Ειδικής Ρύθμισης» στον Χάρτη Π.3.1α.

Για την εντός σχεδίου περιοχή, σημειώνεται ότι, στο πλαίσιο σχετικού αρχιτεκτονικού διαγωνισμού του Δήμου Θεσσαλονίκης (Ανάθεση προκαταρκτικής μελέτης ανάπλασης ΝΑ Πύλης Θεσσαλονίκης, 2006) τόσο στο Α' Βραβείο, όσο και στο Β' Βραβείο δίνονταν συγκεκριμένες λύσεις πολεοδομικού χαρακτήρα. Ωστόσο, μετά την ψήφιση του Ν. 4269/14, οι όποιες επιλογές υπήρχαν και προτεινόταν από τους Διαγωνιζόμενους (π.χ. κοινωνικός

συντελεστής) δεν έχουν πλέον εφαρμογή. Επομένως, για την περιοχή αυτή η εφαρμογή του ακόμη ισχύοντος αλλά ουσιαστικά ανέκαθεν ανενεργού άρθρου 15 του ν.2508/97 για τις αστικές αναπλάσεις δεν μπορεί να οδηγήσει σε λύση. Διότι το μόνο προβληματικό της περιοχής είναι η από βάρους χρόνου αδυναμία του Δήμου να αποζημιώσει τις ιδιοκτησίες και να υλοποιήσει το χώρο πρασίνου.

Για την εκτός σχεδίου περιοχή, θα μπορούσε ο Δήμος Θεσσαλονίκης να προχωρήσει σε πολεοδόμηση υπολογίζοντας τις επιδιωκόμενες ανάγκες (ΚΧ, ΚΦ), έτσι ώστε να επιτύχει το μεγαλύτερο δυνατό όφελος από άποψη εισφορών σε εφαρμογή του ν. 4315/14 «Πράξεις εισφοράς σε γη και σε χρήμα - Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις και άλλες διατάξεις». Η δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 10 παρ.7α,β,γ,δ, (παρά το αμφίβολο της πρώτης φοράς εφαρμογής τους στην επικράτεια) του ν. 4067/10 μπορεί να συνεπικουρήσει είτε στην ποσοτική αύξηση των κοινόχρηστων χώρων που θα προβλέπει το ΓΠΣ είτε στην αρχιτεκτονική των μελλοντικών κτιρίων που θα ανεγερθούν, όσον αφορά στον Συντελεστή Δόμησης, τους όγκους τους και τη μορφολογία τους. Σε κάθε περίπτωση με τις σημερινές διαμορφωμένες συνθήκες οι προγραμματικές επιδιώξεις του Διαγωνισμού, αλλά και του νέου ΓΠΣ για την περιοχή δεν μπορεί παρά να περιοριστούν στην εξασφάλιση χώρων για ορισμένους εκ των ρυμοτομούμενων στο πάρκο (και την χρηματική αποζημίωση των υπολοίπων) .

4. Σε σχέση με τις εγκαταστάσεις του ΟΛΘ, η μελέτη προτείνει εκτεταμένα και αναλυτικά παρεμβάσεις με χρήσεις γης αστικού χαρακτήρα σε περιοχή που είναι χαρακτηρισμένη ως χερσαία ζώνη λιμενικών εγκαταστάσεων.

Σημειώνεται ότι ο χώρος του Λιμένα (και όλων των λιμανιών της Χώρας) δεν αποτελεί αντικείμενο ΓΠΣ, διότι οι περιοχές Ειδικών Χρήσεων που είναι ενεργές (λιμάνια – αεροδρόμια –εγκαταστάσεις ΟΣΕ –Στρατόπεδα κλπ) που βρίσκονται εντός των ορίων ΓΠΣ του ν.2508/97 με δικό τους θεσμικό καθεστώς και φορέα για τη λειτουργία και τις χρήσεις γης τους εξαιρούνται των ρυθμίσεων, των όρων και περιορισμών που θα μπορούσαν να επιβάλλονται από το περιεχόμενο του ΓΠΣ.

Στα όρια της επαφής τους με τις υπόλοιπες περιοχές οι οποίες ρυθμίζονται με ΓΠΣ θα πρέπει να προτείνονται ρυθμίσεις όροι και περιορισμοί που δεν θα έρχονται σε σύγκρουση με τις ειδικές χρήσεις και θα στοχεύουν στην ενιαία οργάνωση και λειτουργία του αστικού ή εξωαστικού ιστού με αυτές.

Μετά την εκπόνηση του Master Plan του ΟΛΘ κάθε αναφορά στις σχέσεις της πόλης με τον λιμένα, τους σκοπούς και στόχους της ανάπτυξής του, κ.λπ. προκύπτει ότι έχει ήδη προσδιοριστεί και ότι οι αναφορές στο ΓΠΣ θα πρέπει να αναπροσαρμοστούν.

Θέματα προς επίλυση που αφορούν στο ΓΠΣ παραμένουν η σύνδεση του λιμένα με σιδηροδρομικό δίκτυο με την είσοδο του τρένου στην πύλη 11 του ΟΛΘ και την για αυτό το λόγω ανύψωση της οδού 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου στο σημείο αυτό. Σημειώνεται πως τα θέματα αυτά δεν αντιμετωπίζονται από το ΓΠΣ.

5. Παρόμοια θεσμικά δεδομένα με την περιοχή του ΟΛΘ παρουσιάζονται και στην περιοχή του παλαιού εμπορευματικού σταθμού. Ήδη από το προηγούμενο ΓΠΣ του ν.1337/83 στο χώρο αυτό προτείνονταν χώρος πρασίνου. Μετά από 25 χρόνια από το χαρακτηρισμό του ο χώρος

αυτός παραμένει εκτός αστικού ιστού και μάλιστα περιφραγμένος χωρίς να υπάρχει δυνατότητα υλοποίησης της χρήσης του.

Η αιτία είναι ότι η χρήση του χώρου θα αποφασισθεί και θα θεσμοθετηθεί από τον φορέα του σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία για την αξιοποίηση των ιδιοκτησιών του ΟΣΕ και όχι από το ΓΠΣ (όπως στη περίπτωση του Μουσείου Ολοκαυτώματος). Άρα πρέπει να ολοκληρωθεί άμεσα ένας κύκλος επαφών και συμφωνιών μεταξύ των δύο φορέων και τότε να ενσωματωθούν τα κοινά δεδομένα αυτών στο ΓΠΣ προς υλοποίηση με τον υποκείμενο πολεοδομικό σχεδιασμό.

6. Όσον αφορά στο Επιχειρηματικό Κέντρο στους Λαχανόκηπους, ο Δήμος Θεσσαλονίκης με απόφασή του το 2011 γνωμοδότησε θετικά για την ανάπτυξη του, σε συνδυασμό με Ζώνη Ελεγχόμενη Ανάπτυξης (ΖΕΑ), προτείνοντας την επιχωμάτωση στην εκβολή του Δενδροποτάμου. Στο ΓΠΣ οι μελετητές εναλλακτικά προτείνουν την ανάπτυξή του εντός του ΟΛΘ.

Έχοντας ως δεδομένα ότι:

- η επιχωμάτωση (εμπλησμός) στην εκβολή του Δενδροποτάμου ακυρώνεται από τις μικρές επεκτάσεις εντός της θάλασσας δυτικά του 6<sup>ου</sup> προβλήτα για τις ανάγκες του ΟΛΘ,
- οι κυκλοφοριακές ροές εισόδου – εξόδου με τη σύνδεση του λιμένα – ΠΑΘΕ θα γίνονται στην πύλη 16,
- η προοπτική σιδηροδρομικής σύνδεσης του ΟΛΘ από την πύλη 16 είναι η μοναδικά αποδεκτή για την εξυπηρέτηση του ΟΛΘ και ειδικά του επεκτεινόμενου κατά 500 στρ. 6<sup>ου</sup> προβλήτα με τις χρήσεις επί αυτού που προβλέπονται από το Master Plan του ΟΛΘ,
- ο ΟΛΘ προωθεί ανάπτυξη εμπορευματικού κέντρου 300 στρ. στην αμέσως μετά τον Δενδροπόταμο Δημόσια έκταση σε συνδυασμό με ανάπλαση – εξυγίανση του Δενδροποτάμου (εκβολή – ρέμα σφαγείων)
- η υλοποίηση του Επιχειρηματικού Κέντρου συναντά πρόσθετες των υπολοίπων δυσκολίες (SEVEZO, οικονομική κατάσταση, ανταγωνιστική λειτουργία προς τις πληττόμενες αντίστοιχες χρήσεις στο κέντρο της πόλης, κ.λπ.),

κρίνεται ώριμη η στιγμή να επαναξιολογηθεί η συγκεκριμένη πρόταση.

Η οργάνωση του προς τη θάλασσα τμήματος του Β' Διαμερίσματος της Θεσσαλονίκης πρέπει να επαναμελετηθεί με ενσωμάτωση του Επιχειρηματικού Κέντρου σε αυτή διευρύνοντας την χωρική εφαρμογή της χρήσης κεντρικών περιοχών εάν κριθεί απαραίτητο.

7. Σε σχέση με το χώρο της ΔΕΘ, το ΓΠΣ δεν αναιρεί την προβλεπόμενη ρύθμιση του νέου ΡΣΘ, βάσει της οποίας (άρθρο 6) «... εντός του χώρου της ΔΕΘ είναι δυνατός ο ανασχεδιασμός των εκθεσιακών, συνεδριακών, επιχειρηματικών και άλλων συνοδευτικών χρήσεων κατά τρόπο τέτοιο, ώστε να διασφαλίζονται τα παραπάνω χαρακτηριστικά του προωθούμενου σχεδιασμού.»

Σημειώνεται, δε, ότι στη μελέτη «Έργα ανάπτυξης των εκθεσιακών και συνεδριακών υποδομών της ΔΕΘ ΑΕ στη Θεσσαλονίκη» του 2013 (ανάθεση από τη ΔΕΘ-Helexpo), οριστικά πλέον απορρίφθηκαν οι προτάσεις μεταφοράς της έκθεσης δυτικά ή ανατολικά, στο

βαθμό που δεν συντρέχουν οι κατάλληλες οικονομικές συνθήκες και ο φορέας διατίθεται να προσαρμοστεί στις τάσεις της αγοράς και του εκσυγχρονισμού και να περιορίσει την ωφέλιμη έκταση της Έκθεσης.

Ωστόσο, μεταξύ του ΓΠΣ και της μελέτης της ΔΕΘ υπάρχουν αρκετές αποκλίσεις. Το ΓΠΣ προβαίνει στην επισήμανση συγκεκριμένων χρήσεων στο χάρτη (δυτικά πράσινο-ανατολικά εγκαταστάσεις), καθώς και στη λεπτομερή αναφοράς των μεγεθών των εκθεσιακών χώρων. Επίσης, κάνει λόγο για μικρότερη δόμηση σε σχέση με την πρόταση της ΔΕΘ και δεν περιλαμβάνει εμπορικές χρήσεις, τις οποίες προβλέπει η μελέτη της ΔΕΘ (~12.500 τμ). Τέλος, τόσο στη μελέτη του ΓΠΣ, όσο και στη μελέτη της ΔΕΘ προτείνεται ξενοδοχειακή μονάδα, με την οποία διαφωνεί ο Δήμος, όπως αναφέρει ρητά η μελέτη.

Όμως, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη και να συνεκτιμηθεί ότι τη δεδομένη χρονική στιγμή η πλέον εμπειριστατωμένη διαθέσιμη μελέτη για το χώρο της Έκθεσης είναι αυτή της ΔΕΘ. Μάλιστα, στη συγκεκριμένη μελέτη έχει λάβει χώρα αναζήτηση των βέλτιστων πρακτικών και της διεθνούς εμπειρίας και οικονομοτεχνική ανάλυση, προκειμένου ο θεσμός να καταστεί ανταγωνιστικός και βιώσιμος και να υπάρξει, έτσι, επενδυτικό ενδιαφέρον.

Οι επιλογές του ΓΠΣ αφενός δύνανται να μειώσουν το επενδυτικό ενδιαφέρον, αφετέρου συνεπάγονται ότι για τη δημιουργία του χώρου πρασίνου προωθείται η λύση της απαλλοτριώσεως. Είτε γιατί δεν θα υπάρξει επενδυτικό ενδιαφέρον, είτε γιατί θα είναι αδύνατο να βρεθεί το ποσό των απαλλοτριώσεων, προκύπτει ως σοβαρό ενδεχόμενο η συνέχιση της παραμονής της ΔΕΘ στις σημερινές της εγκαταστάσεις με τη μορφή που έχει σήμερα, επιλογή που δεν μπορεί να βρίσκει σύμφωνο κανένα από τα εμπλεκόμενα μέρη, αλλά και τους πολίτες αυτής της πόλης.

Επομένως, , ο Δήμος και οι μελετητές καλούνται να επανεξετάσουν τη χρησιμότητα του δεσμευτικού προσδιορισμού των επιμέρους χρήσεων, της χωροθέτησής τους και της λεπτομερούς αναφοράς των μεγεθών των εκθεσιακών χώρων στο νέο ΓΠΣ, αλλά και η ΔΕΘ να προχωρήσει σε αυτό που είχε συζητηθεί ήδη κατά την παρουσίαση των πορισμάτων της μελέτης της στο ΤΕΕ/ΤΚΜ, δηλ. την εκπόνηση ενός αναλυτικού Master Plan. Στο πλαίσιο αυτό, θα ήταν ιδιαίτερα χρήσιμο η ΔΕΘ ΑΕ να λάβει υπόψη την κοινωνική απαίτηση για την απόδοση όσο το δυνατό περισσότερων ανοικτών χώρων στους πολίτες και τη διασφάλιση της λειτουργικότητάς τους.

8. Επί των κυκλοφοριακών - συγκοινωνιακών θεμάτων του ΓΠΣ συζητήθηκε ότι εφ' όσον απουσιάζει μια επικαιροποιημένη γενική μελέτη κυκλοφοριακής και συγκοινωνιακής αναδιοργάνωσης στο σύνολο της Λειτουργικής Μητροπολιτικής Περιοχής Θεσσαλονίκης (μάλιστα, προβλέπεται και στο νέο Χωροταξικό της Περιφέρειας), οι κυκλοφοριακές προβλέψεις θα πρέπει να περιορισθούν στο ελάχιστο διότι αλλιώς με ελλιπή στοιχεία θα θεσμοθετηθούν ενδεχομένως λανθασμένες ρυθμίσεις που θα αποτελέσουν εμπόδια για μελλοντικές μελέτες. Πρέπει λοιπόν όχι να συμπληρωθούν αλλά να απαλειφθούν οι προβλέψεις για συγκεκριμένους δρόμους και να παραμείνουν μερικές στρατηγικές αναφορές, πχ μετρό, μικρή υποθαλάσσια, τραμ, ζεύγη πεζοδρομημένων οδών – αποκλειστικών λεωφορειόδρομων (BRT), караβάκια, μαρίνες, κάποια παρκινγκ και προαστιακός που θα σημειώνονται συμβολικά και όχι κυριολεκτικά.