

**ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ**

**ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ  
ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

Ομάδα Εργασίας ΤΕΕ/ΤΚΜ

**Μέλη Ομάδας Εργασίας:**

Αδαμογιάννης Βαγγέλης, ΑΜ  
Δράγκος Γιάννης, ΑΜ  
Καραδήμου Αλέκα, ΑΜ  
Κεφαλά-Κουράκη Άννα, ΑΜ  
Κουσιδώνης Χρήστος, ΑΜ  
Μαντζαβίνος Νικόλαος, ΑΤΜ  
Σέμψη Ελένη, ΑΜ

Θεσσαλονίκη, Μάιος 2006

## A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η υλοποίηση ενός στρατηγικού σχεδίου για την ανάπτυξη του κέντρου της Θεσσαλονίκης αποτελεί πλέον επείγουσα ανάγκη, προκειμένου η εικόνα και η λειτουργικότητα της πόλης να βελτιωθούν, προς όφελος των κατοίκων της, αλλά και της τοπικής οικονομίας. **Αντί να αναλώνεται χρόνος και χρήμα σε μεμονωμένες και αποσπασματικές κινήσεις με αμφίβολο αποτέλεσμα, η Θεσσαλονίκη μπορεί επιτέλους να έχει στα χέρια της ένα πολύτιμο -και κυρίως αποτελεσματικό- «εργαλείο».**

Αντίστοιχα στρατηγικά σχέδια για τον αστικό σχεδιασμό έχουν αναπτυχθεί πρόσφατα στον ευρωπαϊκό χώρο: δεν πρόκειται απλά και μόνο για προγράμματα δράσης που προσαρμόζονται στις απαιτήσεις της κοινωνίας, αλλά και για «μοχλούς» βιώσιμης ανάπτυξης των πόλεων.

Με βάση τη διεθνή εμπειρία, τα σχέδια αυτά μετατρέπονται σε καινοτόμες πρωτοβουλίες, που αναβαθμίζουν τις αστικές λειτουργίες και δραστηριότητες. Αυτό σημαίνει **αναδιοργάνωση ανοιχτών δημόσιων χώρων ή ενδυνάμωση κεντρικών εμπορικών περιοχών και περιοχών αναψυχής ή νέες κατασκευές**. Συνήθως αφορούν περιοχές εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών ή εκθεσιακών εγκαταστάσεων, λιμανιών, παλιών σιδηροδρομικών σταθμών και υποβαθμισμένων περιοχών.

Στις περισσότερες παρεμβάσεις ένα έργο γοήτρου παίζει το ρόλο- κλειδί για την ανάπτυξη της περιοχής, ως το κεντρικό στοιχείο, που θέτει τη σφραγίδα και δίνει ενέργεια και δύναμη σε όλο το εγχείρημα. **Τα έργα αυτά δεν είναι ανάγκη να είναι μεγάλης κλίμακας, αλλά σχεδόν πάντοτε συνδέονται με τις λειτουργίες του ελεύθερου δημόσιου χώρου και πολιτιστικών λειτουργιών.**

Οι στρατηγικές για τον αστικό σχεδιασμό οφείλουν να εστιάζουν στην **παροχή υψηλής ποιότητας δομημένων και δημόσιων ανοιχτών χώρων και στην ενίσχυση του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς**. Συγχρόνως, επιδιώκεται για όλους η ελεύθερη πρόσβαση στις εγκαταστάσεις, στους ανοιχτούς χώρους και στα δίκτυα μεταφορών.

Σχεδόν πάντα η επιτυχία αυτών των παρεμβάσεων εξαρτάται από την ισχυρή πολιτική υποστήριξη, τους ικανούς μελετητές, την ωριμότητα των εμπλεκόμενων φορέων, τους οικονομικούς πόρους και την ύπαρξη ενός αξιόλογου δυναμικού επαγγελματιών και δημοσίων υπηρεσιών.

## B. ΟΡΙΟΘΕΤΗΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) παρουσιάζει ασφαλώς τις ιδιαιτερότητες και ιδιομορφίες του. Η γεωγραφική ανάπτυξή του γίνεται σε δύο ευρείες περιοχές, στα Βορειοδυτικά και τα Νοτιοανατολικά, που ενώνονται μέσω μιας κεντρικής ζώνης, η οποία διακρίνεται σαφώς από τον υπόλοιπο αστικό ιστό. Η ζώνη αυτή ξεκινά από το θαλάσσιο μέτωπο, από τον Λευκό Πύργο και την παλιά Ηλεκτρική Εταιρεία, και φτάνει ως το περιαστικό δάσος, κινούμενη περίπου εγκάρσια προς τον επιμήκη άξονα της πόλης. *(συνημμένος χάρτης, από το αρχείο της Α. Καραδήμου)*

### B.1. Τα ειδικά χαρακτηριστικά της ζώνης

Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ζώνης αυτής μπορούν να αναλυθούν σε τέσσερα επίπεδα:

-**Σε φυσικό επίπεδο**: Χαμηλή κάλυψη και σχετικά περιορισμένη οικοδομική ανάπτυξη (μέσος συντελεστής δόμησης). Μάλιστα, κατά περιοχές, η ζώνη καλύπτεται από χώρους πρασίνου.

- **Σε επίπεδο χρήσεων**: Κυρίως κοινόχρηστες ή κοινωφελείς λειτουργίες και απουσία κατοικίας. Ειδικότερα: Αναψυχή ανοιχτού χώρου (κοινόχρηστα πάρκα ή ζώνες πρασίνου), τριτοβάθμια εκπαίδευση, πολιτισμός, αθλητισμός, περίθαλψη νοσοκομειακού επιπέδου και διοίκηση.

Δύο σαφείς ενότητες συγκροτούνται: στη μία ανήκουν οι εγκαταστάσεις των δύο πανεπιστημίων (ΑΠΘ και Μακεδονίας) το Γ΄ ΣΣ και στην άλλη αναπτύσσονται εκείνες της ΔΕΘ, όπου περιλαμβάνονται και το Αλεξάνδρειο Μέλαθρο, το Συνεδριακό Κέντρο Ι. Βελλίδης, τα μουσεία και το Δημαρχείο της πόλης.

Η ακτινοβολία των λειτουργιών αυτών, σε κάθε περίπτωση, καλύπτει το πολεοδομικό συγκρότημα και συχνά το ξεπερνά. Η λειτουργία της ΔΕΘ και των κλαδικών εκθέσεων που φιλοξενούνται στις εγκαταστάσεις της συνιστούν περιοδικά γεγονότα σημαντικότητας

ακτινοβολίας. Το πανεπιστήμιο και οι εγκαταστάσεις της ΔΕΘ είναι και χώροι γένεσης ιδιαίτερα σημαντικών μετακινήσεων, τόσο από την άποψη φόρτου όσο και από την άποψη της ακτινοβολίας.

**-Σε επίπεδο ιδιοκτησίας:** Η ιδιοκτησία των επί μέρους τμημάτων της ζώνης ανήκει είτε άμεσα στο δημόσιο ή την αυτοδιοίκηση είτε σε φορείς που ελέγχονται από το δημόσιο.

**-Σε επίπεδο μνημείων και σημαντικών κτισμάτων:** Η ζώνη περιλαμβάνει σημαντικά ιστορικά μνημεία της πόλης: τον Λευκό Πύργο, τα νεοκλασικά κτίρια του Γ' Σώματος Στρατού (και του σημερινού Πολεμικού Μουσείου), το συγκρότημα του νεκροταφείου της Ευαγγελίστριας, το κτίριο του Κεντρικού Νοσοκομείου και μέρος των βυζαντινών τειχών.

Νεότερα σημαντικά κτίρια που εντάσσονται στην ίδια περιοχή είναι η Λέσχη Αξιωματικών, το κτίριο της Εταιρίας Μακεδονικών Σπουδών και του βασιλικού θεάτρου και ο πύργος του ΟΤΕ.

## **B.2. Μεγάλες μετακινήσεις, μεγάλο κυκλοφοριακό, μεγαλύτερα προβλήματα στο μέλλον...**

Η μεγάλη συγκέντρωση και ακτινοβολία των λειτουργιών εκπαίδευσης, περιθαλψής, διοίκησης, πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής στην υπό συζήτηση ζώνη συνεπάγεται την ανάπτυξη αντίστοιχα μεγάλων μετακινήσεων. Το ζήτημα της γένεσης και διαχείρισης αυτών των ροών γίνεται πιο συγκεκριμένο όταν συναρτηθεί με τους μείζονες άξονες κυκλοφορίας που διασχίζουν τη ζώνη (Τσιμισκή - Μεγάλου Αλεξάνδρου, Βασιλίσσης Όλγας – Τσιμισκή και λεωφόρος Στρατού-Τσιμισκή, Εγνατία-Νέα Εγνατία, Αγίου Δημητρίου κτλ) ή την ορίζουν περιφερειακά (παραλιακός άξονας και περιφερειακή οδός).

**Τα κυκλοφοριακά και άλλα προβλήματα που αναπτύσσονται κατά μήκος των αξόνων αυτών τις ώρες αιχμής, και κυρίως τις πρωινές ώρες, είναι από τα πιο άμεσα αντιληπτά και συζητημένα προβλήματα της πόλης.** Η συμφόρηση στον κόμβο της ΧΑΝΘ είναι από τα σημαντικότερα στοιχεία του κυκλοφοριακού ζητήματος.

**Η λειτουργία της ΔΕΘ αλλά και των κλαδικών εκθέσεων επιτείνει τα προβλήματα αυτά κατά πολύ. Η λειτουργία των Υπηρεσιών του Δημαρχείου που τώρα βρίσκεται σε αρχικό στάδιο κατασκευής θα αποτελέσει έναν επί πλέον πόλο γένεσης μετακινήσεων.** Η κατασκευή του μετρό, όταν υλοποιηθεί, αναμένεται να μειώσει τον όγκο της διερχόμενης οδικής κυκλοφορίας. Η κυκλοφοριακή και γενικότερη σημασία της υποθαλάσσιας αρτηρίας είναι μάλλον αμφιλεγόμενη.

Προφανώς, η αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού και του ζητήματος της στάθμευσης στη ζώνη του κέντρου της πόλης (ήτοι της περιοχής μεταξύ της ζώνης που σχολιάζουμε, της Εγνατίας, της παραλιακής και της πλατείας Δημοκρατίας) θα έχει επιπτώσεις και στις συνθήκες στην ίδια τη ζώνη.

Η ζώνη για την οποία μιλάμε μπορεί συνοπτικά να χαρακτηριστεί ως περιοχή χαμηλής δόμησης, κοινοχρήστων και κοινωφελών ή ελεγχόμενων από το δημόσιο χρήσεων. Όπως σημειώθηκε ήδη, **σημαντικό ποσοστό της επιφάνειας της ζώνης αυτής είναι τυπικά και ουσιαστικά κοινόχρηστος χώρος.**

Πρέπει όμως να τονιστεί ότι και άλλα τμήματα της ζώνης τείνουν να έχουν χαρακτηριστικά κοινόχρηστου χώρου. Πρόκειται για τους ακάλυπτους χώρους της ΔΕΘ και του ΑΠΘ που, εν δυνάμει, συγκροτούν μια βασική ενιαία διαδρομή στον άξονα από το άγαλμα του Μεγάλου Αλεξάνδρου ως το Τελλόγγλειο και το τέως άλσος των Σαράντα Εκκλησιών. Οι ακάλυπτοι χώροι του ΑΠΘ ειδικότερα αποτελούν μίαν ιδιαίτερη κατηγορία χώρων καθώς έχουν μεν έντονα χαρακτηριστικά κοινόχρηστου χώρου, περιορίζονται όμως από την γενική χρήση ως campus του ΑΠΘ.

## **B.3. Λειτουργικά ενιαία ζώνη, με κυρίαρχες τις δραστηριότητες ανοιχτού χώρου**

Ο χαρακτήρας, η θέση και η σπανιότητα των χαρακτηριστικών της ζώνης αυτής την καθιστούν εξαιρετικά σημαντική για τη συνολική συγκρότηση του πολεοδομικού συγκροτήματος: Φαίνεται ότι θα μπορούσε να μετασχηματιστεί σε μια λειτουργικά ενιαία ζώνη με κυρίαρχο χαρακτηριστικό τις δραστηριότητες ανοιχτού χώρου. **Μέσα στη ζώνη θα μπορούσαν να αναπτυχθούν δραστηριότητες υπάρχουσες και νέες, σε υφιστάμενα ή νέα κτίρια.** Ο ανοιχτός χώρος και οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται σε αυτόν θα ενοποιούν τη ζώνη, θα ολοκληρώνουν και θα αναδεικνύουν τις στεγασμένες δραστηριότητες και θα προβάλλουν τη συνολική εικόνα και τα ιδιαίτερα στοιχεία της.

Η βασική προγραμματική επιλογή προς την οποία φαίνεται να οδηγούν τα παραπάνω δεν είναι αυτόματη συνέπεια μιας ουδέτερης καταγραφής της υφιστάμενης κατάστασης, αλλά αποτελεί βασική πολιτική επιλογή, που θα στηρίζεται σε στόχους που αφορούν στην ποιότητα της ζωής των κατοίκων, αλλά και στη συνολική συγκρότηση και ανάπτυξη του πολεοδομικού συγκροτήματος.

**Η υιοθέτηση της όποιας επιλογής θα πρέπει να είναι αποτέλεσμα συνεχούς διαλόγου, στο πλαίσιο του οποίου θα προσεγγιστούν τα κόστη και οι ωφέλειες από διάφορες απόψεις και για διάφορες κατηγορίες ενδιαφερομένων/εμπλεκόμενων/χρηστών ή δυνάμει χρηστών.** Ειδικότερα, θα πρέπει να εκτιμηθεί και η συμβατότητά της με τις πιθανές εξελίξεις σημαντικών στοιχείων της υφιστάμενης κατάστασης.

Ακόμα πιο συγκεκριμένα **θα έπρεπε να (συν-)εκτιμηθεί το κόστος / οι συνέργιες της με τις ενδεχόμενες στρατηγικές επιλογές, π.χ. ανάπτυξης της ΔΕΘ και των συναφών της δραστηριοτήτων ή του Α.Π.Θ.**

## **Γ. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

### **Μακρόπνοος σχεδιασμός και εφαρμογές του σχεδίου Εμπράρ**

Αν και συχνά λέγεται ότι *"μετά την πυρκαγιά, χάθηκε μια ευκαιρία να αποκτήσουμε μια σύγχρονη πόλη"*, η δήλωση αυτή είναι ανακριβής. Και αυτό γιατί στην πραγματικότητα έγιναν πολλά: Η Θεσσαλονίκη που σχεδιάστηκε μετά το 1917 και μέχρι περίπου το 1950 ήταν μια μοντέρνα λειτουργική πόλη, της οποίας η μορφή και η οργάνωση είχαν ελάχιστη σχέση με ό,τι υπήρχε παλαιότερα.

Ο σχεδιασμός που έγινε για την πόλη μέσα σε ιδιαίτερα δύσκολες συνθήκες, αποδείχθηκε εξαιρετικά αποτελεσματικός, ως προς τις γνώσεις και τις δυνατότητες που υπήρχαν στην εποχή του. **Αν η Θεσσαλονίκη έχει σημαντικά στοιχεία λειτουργικότητας και αισθητικής ακόμη και σήμερα, αυτά οφείλονται στο σχέδιο του 1917. Παράλληλα, υπήρξε η μοναδική φορά που η πόλη απετέλεσε αντικείμενο ολοκληρωμένου και μακρόπνοου σχεδιασμού.**

Οι πολιτικές δυνάμεις που υποστήριξαν αυτόν τον σχεδιασμό επέδειξαν μια πρωτοφανή για την ελληνική εμπειρία τόλμη και έτσι προετοίμασαν την πόλη για τις απαιτήσεις των νέων καιρών. Αντίθετα, μετά τον 2ο παγκόσμιο πόλεμο, η απουσία οποιασδήποτε -έστω και μικρής- νέας πρωτοβουλίας για τον δημόσιο χώρο (με την εξαίρεση της κατασκευής της νέας παραλίας) και παράλληλα η επιβάρυνση της κτιριακής πυκνότητας με επιπρόσθετους ορόφους και αυξημένη κάλυψη των οικοπέδων, δημιούργησαν συνθήκες δυσλειτουργίας και οχλήσεων που υποβιβάζουν την ποιότητα των αστικών χώρων και της ζωής μέσα σε αυτούς.

Ποια στοιχεία της σημερινής πόλης δεν υπήρχαν στην παραδοσιακή και προέκυψαν ως αποτέλεσμα του ανασχεδιασμού της; **Κατά την ανοικοδόμηση της πόλης, υλοποιήθηκε το (εγκεκριμένο το 1921) σχέδιο Εμπράρ για το ιστορικό κέντρο, με μικρές παρεκκλίσεις στους κύριους δρόμους** ως προς το ύψος των κτιρίων και χωρίς να οικοδομηθούν τα δημόσια κτίρια.

**Στις εκτός των τειχών περιοχές, το σχέδιο δεν προχώρησε σε λεπτομερείς προτάσεις και επιλύσεις. Χρησίμευσε απλά ως οδηγός** στις υπηρεσίες, κυρίως για τις χαράξεις των μεγάλων οδικών αρτηριών, ενώ οι ανάγκες της εγκατάστασης των προσφύγων, όπως διαμορφώθηκαν μετά το 1922, μείωσαν τις ευρύτατες ζώνες πρασίνου που προβλέπονταν γύρω από την πόλη και κατά μήκος των παλιών ρεμάτων..

#### **Γ.1. Διανοίξεις και άξονες**

Η παλιά Θεσσαλονίκη μέσα και έξω από τα τείχη είχε ακολουθήσει ιστορικά μια μορφή ανάπτυξης σε μεγάλες επιμήκεις ζώνες που αναπτύσσονταν παράλληλα με την ακτογραμμή. Ελάχιστοι ήταν οι δρόμοι στο παλιό κέντρο που ανοίγονταν στη θάλασσα και κανένας ουσιαστικά στο προάστιο των Εξοχών, κατά μήκος της σημερινής λεωφόρου Βασιλίσσης Όλγας.

Ο νέος σχεδιασμός όχι μόνον σημείωσε την ανάγκη να επικοινωνούν οι εσωτερικές συνοικίες με την θάλασσα -για λόγους σωστού αερισμού, μικροκλίματος και αισθητικής- αλλά την τόνισε ιδιαίτερα, δημιουργώντας μεγάλους διαμπερείς άξονες για την κίνηση πεζών και αυτοκινήτων. Εκτός από τους πολύ γνωστούς παρόμοιους άξονες (ο άξονας της Αριστοτέλους και ο πεζόδρομος της Δημητρίου Γούναρη), ιδιαίτερη σημασία έχει και ο άξονας του πάρκου-Εκθεσης-Πανεπιστημίου, που συνεχιζόταν μέχρι τα υψώματα μέσα από τον αντίστοιχο άξονα της Πανεπιστημιούπολης.

**Η ΔΕΘ, που εγκαταστάθηκε στην μεγάλη αυτή πράσινη ζώνη (παλαιότερα χώρος νεκροταφείων), ανέκοψε κάθε δυνατότητα διαφάνειας και περιπάτου, σε μια ιδιαίτερα ευνοημένη αμφιθεατρική περιοχή, που προοριζόταν για την αναψυχή και τον πολιτισμό.**

Παράλληλα με το δίκτυο των καθέτων στην ακτογραμμή, προστέθηκαν πολλές και διαφορετικές διαγωνίες διανοίξεις, που στόχο είχαν την διευκόλυνση της κυκλοφορίας. Οι διαγωνίες αυτές δεν περιορίστηκαν στο κέντρο, αν και εκεί είναι ιδιαίτερα έντονες (Παλαιών Πατρών, Ιασηνίδου, Διοικητηρίου, Δωδεκανήσου), αλλά διατρέχουν και τις νεότερες επεκτάσεις της πόλης (Δελφών, Νέα Εγνατία, Κωνσταντινουπόλεως, Σόλωνος, Καρακάση).

Αν και κανένας το 1917 δεν μπορούσε να φαντασθεί τον όγκο των αυτοκινήτων του 2006, το δίκτυο αυτό θα ήταν επαρκές ακόμη και σήμερα (όταν ο αριθμός των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν είναι πολλαπλάσιος από οποιαδήποτε πρόβλεψη), αν το μεγαλύτερο μέρος των δρόμων δεν χρησιμοποιούνταν για το παράνομο και νόμιμο παρκάρισμα.

## **Γ.2. Δημόσιοι χώροι**

Μικρές πλατείες μαζί με τον κεντρικό άξονα Αριστοτέλους (χάρη στον οποίο αναδεικνύεται σήμερα η Αρχαία Αγορά) σχεδιάστηκαν. Υποδείχθηκαν χώροι για όλα τα σημαντικά δημόσια κτίρια, αναδείχθηκαν οι ιστορικές βυζαντινές εκκλησίες, προστατεύθηκαν μετά από ιδιαίτερη επιμονή μερικά οθωμανικά μνημεία που είχαν γλιτώσει από την πυρκαγιά, ορίστηκε διατηρητέα η Άνω Πόλη (πρόκειται για την πρώτη φορά που διατυπώνεται πρόταση προστασίας μιας περιοχής για ιστορικούς και τουριστικούς λόγους στην ελληνική εμπειρία).

Σχέδια επίσης εκπονήθηκαν για το υπό ίδρυση Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, στη θέση που βρίσκεται σήμερα. Επρόκειτο για μια αναμφισβήτητη καινοτομία κηπούπολης-πανεπιστημιούπολης. Είναι απορίας άξιον πώς η απόφαση εγκατάστασης στον συγκεκριμένο χώρο διατηρήθηκε, παρά την ύπαρξη αξιοπρόσεκτων αντιδράσεων.

Αξίζει επίσης να αναφέρουμε την επέκταση του λιμανιού της πόλης προς τα δυτικά και όχι προς τον Λευκό Πύργο. Η πρόβλεψη αυτή είχε ιδιαίτερη σημασία διότι επέτρεψε την αξιοποίηση προβληματικών εδαφών για τη λιμενική λειτουργία, ενώ άφησε ελεύθερο το ιστορικό κέντρο να ανοιχθεί προς την θάλασσα.

Σε αντίθεση με την πρώιμη και διορατική αυτή επιλογή, μόνο στο τέλος του 20ού αιώνα και μετά από εξαιρετικά πολυέξοδες πολεοδομικές επεμβάσεις κατάφεραν άλλες παραθαλάσσιες πόλεις της Μεσογείου όπως η Βαρκελώνη, η Μασσαλία, ή η Τζένοβα, να απελευθερώσουν το θαλάσσιο μέτωπό τους από τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Ιδιαίτερη συνεισφορά του σχεδίου αποτελεί η δημιουργία μιας περιμετρικής πράσινης ζώνης γύρω από την πόλη, που εισέδουε στα όρια του ιστορικού κέντρου και 'χώριζε' την πόλη σε τρία μέρη. Όπως είδαμε, αυτό υλοποιήθηκε μόνον εν μέρει, χαρίζοντας στην Θεσσαλονίκη το δάσος του Σείχ Σου και το συγκρότημα του Πάρκου Λευκού Πύργου με τους χώρους της Πανεπιστημιούπολης και της Έκθεσης, ανατολικά των τειχών. Μια αντίστοιχη διαμόρφωση γύρω από το δυτικό τείχος δεν ακολουθήθηκε στην περιοχή της πλατείας Βαρδαρίου.

**Η σύντομη αυτή αναφορά δείχνει ότι όλοι οι ελεύθεροι δημόσιοι χώροι της κεντρικής Θεσσαλονίκης οφείλονται στον σχεδιασμό του 1917, με ουσιαστική εξαίρεση την κατασκευή της νέας παραλίας που έγινε μέχρι το 1970. Έκτοτε, η επιφάνειά τους μειώνεται, ενώ συνεχώς αυξάνονται ο αριθμός των κατοίκων, η δόμηση (όροφοι και καλύψεις κτιρίων) και ο αριθμός και η κυκλοφορία των αυτοκινήτων στην πόλη.**

## **Δ. Η «ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ» ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ**

Η υπό εξέταση περιοχή της Θεσσαλονίκης έχει ιδιόμορφη ταυτότητα, αφού συγκεντρώνει πολύ ιδιαίτερες χρήσεις. Στα βορειοδυτικά και δυτικά, προσδιορίζεται από τις οδούς Κάστρων, Εθνικής Αμύνης, Αγγελάκη, Νικόλαου Γερμανού με κατάληξη την περιοχή του Λευκού Πύργου. Βόρεια και βορειοανατολικά, συναντάμε τα νεκροταφεία της Ευαγγελίστριας, την οδό Αγίου Δημητρίου, τους χώρους του Ιβανόφειου και του Καυταντζόγλειου Γηπέδου. Νοτιοανατολικά, βρίσκεται ο δρόμος Καυταντζόγλου και νοτιοδυτικά το περίφημο θαλάσσιο μέτωπο.

Στην ουσία είναι ένας ιδιόμορφος χώρος, μεταξύ δύο πολεοδομικών ενότητων, που είναι πολύ πυκνοδομημένες και πυκνοκατοικημένες και απόλυτα διαμορφωμένες. Από τη μια, δυτικά, είναι η παλιά, η εντός τειχών Θεσσαλονίκη και από την άλλη, ανατολικά, η ευρύτερη περιοχή των Εξαχών.

**Έχουμε, δηλαδή, δύο ασφυκτικά δομημένες ενότητες, όπου οι υποδομές σε πράσινο, σε χώρους για κοινωνικό εξοπλισμό κ.λ.π. είναι απειροελάχιστες, πράγμα αυταπόδεικτο.** Μεταξύ των δύο αυτών δομημένων πόλων και, για καλή τύχη της πόλης, αναπτύχθηκαν, για λόγους καθαρά ιστορικών συγκυριών, διάφορες άλλες χρήσεις, πλην της κατοικίας.

Οι περισσότεροι από τους χώρους αυτούς είναι στενά συνδεδεμένοι με τη μνήμη των Θεσσαλονικέων και συνυφασμένοι με την ιστορία των τελευταίων 60-70 περίπου ετών της Θεσσαλονίκης. Ο γεωγραφικός αυτός χώρος αποτελεί ένα είδος εισόδου της πόλης, που συνδέει το θαλάσσιο μέτωπο με τον ορεινό όγκο και διακόπτεται μερικώς μόνο από τον οικισμό των 40 Εκκλησιών και Ευαγγελίστριας.

Ο ενιαίος αυτός χώρος αποτελούσε ανέκαθεν ένα είδος ανάσας για το Πολεοδομικό Συγκρότημα. **Οι υπάρχουσες χρήσεις απέτρεψαν μεν την ανάπτυξη της κατοικίας, η έλλειψη όμως ενός συνολικού επιθυμητού σχεδιασμού και «ανάπτυξης», οδήγησε στη σημερινή κατάσταση, όπου ο κάθε φορέας λειτουργεί σαν τον οποιοδήποτε ιδιώτη, που προσπαθεί να εκμεταλλευθεί στο έπακρον την ιδιοκτησία του.** Έτσι δημιουργήθηκε η σημερινή εικόνα στον πανεπιστημιακό χώρο, που έγινε απροσπέλαστος στους πολίτες της πόλης, δημιουργήθηκε η υφιστάμενη πρόχειρη και απαράδεκτη από αρχιτεκτονική άποψη κτιριολογική κατάσταση στην ΔΕΘ, που επίσης είναι απροσπέλαστη σε πεζούς, έτσι δημιουργήθηκε και η κατάσταση με τα μουσεία και το υπό ανέγερση Δημαρχείο. Το πρόβλημα διογκώνεται με την πάροδο του χρόνου και απαιτεί πλέον ριζική λύση και αντιμετώπιση.

#### **Δ.1. Υπάρχουσες χρήσεις**

Σήμερα στη ζώνη αυτή διακρίνονται οι παρακάτω βασικές λειτουργίες και χρήσεις:

##### **-Οικιστική ανάπτυξη**

1. Γενική και αμιγής κατοικία στις περιοχές Αγγελάκη-Εθν. Άμυνας-προέκταση Τσιμισκή
2. Γενική και αμιγής κατοικία στον συνοικισμό Ευαγγελίστριας- 40 Εκκλησιών. Στην περιοχή αυτή βρίσκονται και οι φοιτητικές εστίες του ΑΠΘ.

##### **-Τριτοβάθμια Εκπαίδευση**

###### *1.Εγκαταστάσεις ΑΠΘ*

Για το ΑΠΘ έχει εγκριθεί τελευταία ένα «τοπικό ρυμοτομικό σχέδιο», με το οποίο έχουν νομιμοποιηθεί όλες οι υπάρχουσες κτιριακές εγκαταστάσεις και ο εφαρμοσμένος Συντελεστής Δόμησης, ο οποίος βέβαια είναι υπερβολικός.

###### *2.Εγκαταστάσεις Πανεπιστημίου «Μακεδονία»*

Ουσιαστικά οι εγκαταστάσεις αποτελούν ένα «ενιαίο κτίριο» το οποίο είναι περιφραγμένο, χωρίς κανέναν ελεύθερο χώρο.

###### *3.Στρατιωτική Ιατρική Σχολή*

Ουσιαστικά λειτουργεί ως χώρος διαμονής και διημέρευσης και όχι ως χώρος εκπαίδευσης, εκτός των στρατιωτικών ασκήσεων, που μάλλον περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα της σχολής.

##### **-Δευτεροβάθμια εκπαίδευση**

Γυμνάσιο –Λύκειο στην περιοχή της παλιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας

##### **-Πολιτιστικές δραστηριότητες**

Αρχαιολογικό Μουσείο, Βυζαντινό μουσείο, ΧΑΝΘ, Λευκός Πύργος, Τελλόγλειο Ίδρυμα, Πολεμικό Μουσείο, Μακεδονικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, Νεκροταφείο «Ευαγγελίστριας», Αθλητικό Μουσείο, Βασιλικό θέατρο (Θέατρο Μ. Μερκούρη), Θέατρο Εταιρείας Μακεδονικών Σπουδών, Θέατρο Κήπου.

##### **-Αθλητισμός**

«Palais des sports», Εθνικό Κολυμβητήριο, Καυταντζόγλειο στάδιο, Αθλητικές εγκαταστάσεις «Ηρακλή», ΧΑΝΘ.

Οι περισσότεροι από τους παραπάνω αθλητικούς χώρους είναι περιφραγμένοι και δεν συμβάλλουν στην ελεύθερη μετακίνηση των πεζών και εξάλλου δεν διαθέτουν ιδιαίτερα μεγάλους ελεύθερους χώρους.

Η διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου στο Καυταντζόγλειο είναι ίσως η μόνη προσπάθεια απόδοσης του ελεύθερου χώρου στο κοινό

#### **-Περίθαλψη, πρόνοια**

Νοσοκομείο ΑΧΕΠΑ, Άσυλο του Παιδιού

#### **-Διοίκηση**

Δημαρχείο Θεσσαλονίκης

#### **-Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι**

Πάρκο ΧΑΝΘ, Πάρκο Βασιλικού θεάτρου και Άλσος Πεδίου Άρεως στο, οποίο όμως προβλέπεται η είσοδος- έξοδος της υποθαλάσσιας αρτηρίας

#### **-Ειδικές χρήσεις**

**1. ΔΕΘ**, στις εγκαταστάσεις της οποίας εκτός από τους εκθεσιακούς χώρους περιλαμβάνονται και χρήσεις μουσείου (Μουσείο Μακεδονικής Τέχνης), συνεδριακού κέντρου (Βελλίδειο), καταστημάτων, υπόγειων και υπέργειων χώρων στάθμευσης, θερινού κινηματογράφου.

Για τη ΔΕΘ το ρυμοτομικό προβλέπει έναν χώρο ειδικού προορισμού (χρήση εκθεσιακών χώρων), με όρους και περιορισμούς δόμησης (Συντελεστής Δόμησης, ποσοστό κάλυψης) οι οποίοι βέβαια έχουν υπερκαλυφθεί, όπως βέβαια έχουν διαφοροποιηθεί ή μάλλον πολλαπλασιασθεί και οι χρήσεις.

**2. Γ΄ Σώμα Στρατού**, στο οποίο περιλαμβάνονται και οι εγκαταστάσεις του 424 στρατιωτικού νοσοκομείου, το οποίο σήμερα δεν λειτουργεί, καθώς και οι εγκαταστάσεις της ΕΡΤ.

Ο χώρος του Γ΄ Σ.Σ., που αποτελεί περιφραγμένο χώρο, αποτελεί και από τη φύση του χώρο ειδικού προορισμού, για τον οποίο δεν έχουν θεσμοθετηθεί όροι και περιορισμοί δόμησης και στον οποίο έχει ανεγερθεί πλήθος κτιρίων, χωρίς κανένα έλεγχο.

**3. ΧΑΝΘ**, η έκταση της οποίας προβλέπεται επίσης ως χώρος ειδικού προορισμού, χωρίς όμως όρους δόμησης, γεγονός που εκμεταλλεύθηκε η ΧΑΝΘ, επικαλούμενη ότι θα πρέπει να εφαρμοσθεί ο Συντελεστής Δόμησης των γειτονικών οικοδομικών τετραγώνων, προκειμένου να αναγείρει τις νέες κτιριακές εγκαταστάσεις της, μεταξύ των οποίων και τα καταστήματα επί της οδού Τσιμισκή, τα οποία κατά τους ισχυρισμούς της θα χρησιμοποιούνται για πολιτιστικές δραστηριότητες(!)

#### **Δ.2. Προβλήματα υφιστάμενων χρήσεων**

Τα κύρια προβλήματα στην περιοχή είναι η υπερβολική δόμηση, η μείωση και ασυνέχεια των ελεύθερων χώρων και τα κυκλοφοριακά προβλήματα πεζών και οχημάτων. Αναλυτικότερα, η κατάσταση είναι η εξής:

##### **α) Υπερβολική δόμηση**

Εκτός από τις περιοχές κατοικίας, για τις οποίες ισχύουν οι ανάλογοι συντελεστές δόμησης, **οι κυρίαρχες λειτουργίες στην περιοχή, οι οποίες καταλαμβάνουν και την μεγαλύτερη έκταση, έχουν εφαρμόσει υπερβολικούς συντελεστές δόμησης με αποτέλεσμα να έχει καταληφθεί ο χώρος από κτίσματα και να έχουν μειωθεί ή διασπασθεί οι ελεύθεροι χώροι τους.**

**Το ΑΠΘ εκ των υστέρων νομιμοποίησε τον εφαρμοσθέντα συντελεστή δόμησης, το Γ΄ Σ.Σ, αλλά και η ΧΑΝΘ, ως χώροι ειδικού προορισμού δεν έχουν καθορισμένο Συντελεστή Δόμησης και η ΔΕΘ τον έχει υπερβεί** (και ως προς το μέγεθος και ως προς τις χρήσεις).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα η ΔΕΘ, η οποία (βλέπε πίνακα, τα στοιχεία του οποίου προέρχονται από τη Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης του Ι. Τριανταφυλλίδη, 1966) επί 40 χρόνια (1965-2005) έχει μείνει στα ίδια τετραγωνικά, σήμερα ζητάει να κτίσει 120.000 συνολικά (δεν περιλαμβάνονται το Βελλίδειο, το Palais des sports, το Μακεδονικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης).

ΕΤΟΣ	ΕΚΤΑΣΗ Μ2	ΚΑΛΥΨΗ Μ2	ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ
1926-1935	37.500	7-10.000	200.000
1936-1939	37.500	16.000	300.000
1940	83.000		
1951	83.000	13.826	650.000
1952-53	83.000	20.000	915.000
1954	91.000	33.643	1.236.671
1955-58	122.000	41.000-50.000	1.500.000
1959-61	167.000	65.000	
1962-1965	170.000	80.000	1.600.000
2005	184.000	90,000 (συντελ. 50% +90.000 αδόμητα	

### β) Μείωση και διάσπαση των ελεύθερων χώρων

Η διάταξη των κτισμάτων, τόσο στο ΑΠΘ, όσο και στη ΔΕΘ ή το Γ΄Σ.Σ., δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη και ενοποίηση των ελεύθερων χώρων, ενώ οι περιφράξεις των χώρων αυτών, καθώς και των άλλων χρήσεων (Σ.Ι.Σ, Πανεπιστήμιο «Μακεδονία», αθλητικοί χώροι κλπ) δεν επιτρέπουν την απόδοσή τους στους πεζούς και επί πλέον εμποδίζουν τη σύνδεσή τους με τους υφιστάμενους χώρους πρασίνου – πάρκου στην περιοχή της ΧΑΝΘ – Λευκού Πύργου, αλλά και την σύνδεση του δάσους του Σείχ- Σου με τη θάλασσα. **Ακόμη και οι νέες χρήσεις, όπως το νέο Δημαρχιακό μέγαρο, δεν διαθέτουν ελεύθερους χώρους,** εκτός από τον αύλειο χώρο εισόδου.

### γ) Κυκλοφορία πεζών και οχημάτων

Το βασικό οδικό δίκτυο της περιοχής (οριζόντιοι άξονες- αρτηρίες: προέκταση Τσιμισκή, Εγνατία, Αγ. Δημητρίου, κάθετοι άξονες-αρτηρίες: Εθνικής Άμυνας, Καυταντζόγλου) εκτός από την καθημερινή κυκλοφορία των οχημάτων που εξυπηρετούν τη σύνδεση της ανατολικής Θεσσαλονίκης με την κεντρική και δυτική Θεσσαλονίκη, επιβαρύνεται υπερβολικά με τον κυκλοφοριακό φόρτο των οχημάτων που εξυπηρετούν είτε σε καθημερινή βάση ορισμένες χρήσεις (αρχαιολογικά μουσεία, ΑΠΘ, Πανεπιστήμιο «Μακεδονία», νοσοκομείο ΑΧΕΠΑ, χώροι αθλητισμού), είτε περιοδικά (ΔΕΘ, Βελλίδειο, Καυταντζόγλειο, Palais des sports).

**Η χωροθέτηση του Δημαρχείου της πόλης, στο πρώην στρατόπεδο Τσιρογιάννη θα επιβαρύνει σημαντικά τον ήδη αυξημένο κυκλοφοριακό φόρτο** στην κρίσιμη αυτή περιοχή.

### Δ.3. Προοπτική της περιοχής

Με βάση όλα τα παραπάνω, μια μελέτη για την αναδιοργάνωση της περιοχής πάρκου-ΔΕΘ-ΑΠΘ οφείλει να διερευνήσει το είδος των χρήσεων που θα έπρεπε να ενισχυθούν, ώστε να παραμείνουν στο κέντρο. Από τα θετικότερα στοιχεία του κέντρου, η συνύπαρξη εργασίας, κατοικίας, αναψυχής, πολιτισμού και πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων, συντελεί στην 24ωρη λειτουργία και ζωντάνια που παρατηρείται.

Ωστόσο, χωρίς μια πολιτική απέναντι στην κατοικία που το εγκαταλείπει συστηματικά, το κέντρο θα χάσει τον ισχυρότερο παράγοντα της δυναμικής λειτουργίας του. **Ορισμένες περιοχές θα ερημωθούν μετά από την λειτουργία της αγοράς, ενώ γειτονιές με χαμηλή ποιότητα δόμησης θα καταληφθούν αποκλειστικά από 'γκέτο των φτωχών', με δυσεπίλυτα προβλήματα για τους ίδιους και για το σύνολο της πόλης.**

Απαιτούνται:

1. Πολιτική απέναντι στις λειτουργίες πολιτισμού και αναψυχής, καθώς και εργασίας. **Μας χρειάζονται μελέτες για να γνωρίζουμε ποιες επιχειρήσεις κλείνουν (π.χ. αίθουσες κινηματογράφων, εμπορικές δραστηριότητες, γραφειακές χρήσεις), ποιες νέες εγκαθίστανται,** τι κτιριακό απόθεμα καλύπτει τις ανάγκες και τι κτιριακή υποδομή χρειάζεται.
2. **Παρέμβαση στο κυκλοφοριακό.** Σήμερα βιώνουμε απαράδεκτες συνθήκες και μηδαμινή επέμβαση στο κυκλοφοριακό χάος και κυρίως στο χάος της στάθμευσης.
3. **Πολιτική για τη στήριξη των μέσων δημόσιας συγκοινωνίας** –δηλαδή των λεωφορείων, εν αναμονή της λειτουργίας του Μετρό



4. Πολιτική για τη στήριξη της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, για λόγους αισθητικής, παιδείας και τουριστικής ακτινοβολίας της πόλης

5. Έλεγχος της δόμησης. Για τη χρησιμότητα της τελευταίας αυτής πρότασης, αξίζει να αναφερθούν κάποια παραδείγματα: σήμερα στο Δήμο Θεσσαλονίκης υπάρχουν 360.000 κάτοικοι. Εάν υλοποιηθεί το 80% της επιτρεπόμενης δόμησης (με 40τμ ανά κάτοικο) ο πληθυσμός θεωρητικά θα φθάσει τις 560.000 κατοίκους. Με βάση αυτά τα δεδομένα ο πράσινος δημόσιος χώρος, που με σημερινά δεδομένα είναι 2,5 τμ ανά κάτοικο, θα μειωθεί κατά περίπου 40%, καθώς δεν υπάρχουν άλλοι ελεύθεροι χώροι.

## E. ΤΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

### E.1. Η ...λησμονημένη Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης του 1967

Προθέσεις ολοκληρωμένου σχεδιασμού, με εξαιρετικά ενδιαφέρουσες προτάσεις, περιέχει η Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης που ολοκληρώθηκε το 1967, αλλά έμεινε ουσιαστικά στα χαρτιά... Η ΧΜΘ, όπως είναι γνωστή, πρότεινε την μεταφορά του λιμανιού (Ευρωλιμένας) και του αεροδρομίου δυτικά της πόλης, στο Δέλτα του Αξιού, σε συνδυασμό με κυκλοφοριακούς κόμβους και τη ζεύξη του Θερμαϊκού με υποθαλάσσια (ή υπερθαλάσσια αρτηρία), με τρόπο ώστε να αποτελεί πραγματικό τμήμα περιφερειακού δακτυλίου.

### E.2. Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης (Ν.1561/85 ΦΕΚ 148<sup>Α</sup>/6.9.1985)

Στο άρθρο 3 μεταξύ άλλων αναφέρεται ως κατεύθυνση για την χωροταξική οργάνωση η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης και η αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της.

Επίσης, εξετάζεται ο σχεδιασμός του πολεοδομικού συγκροτήματος ως κατ' εξοχήν αστικό χώρο με ειδικότερους στόχους τους εξής: την ανάσχεση της εξάπλωσης του αστικού ιστού, την πολυκεντρική δομή, τον έλεγχο των χρήσεων γης και των πυκνοτήτων, την ανασυγκρότηση της γειτονιάς καθώς και την αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής, με έμφαση στη διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού κέντρου (παρ.4) .

Σε άλλο σημείο αναφέρεται ως ειδικότερος στόχος και κατεύθυνση η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων, η οικολογική ανασυγκρότηση, η αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με το Θερμαϊκό κόλπο κ.λ.π (παρ.3)

Ειδικά για τη ΔΕΘ, το ρυθμιστικό σχέδιο αναφέρει τα παρακάτω (παρ. 3.1.5.δ του άρθρου 14):

«Δημιουργούνται οι προϋποθέσεις για την τόνωση του ρόλου της, ανοίγματος του χώρου της για άλλες δραστηριότητες καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου και μεταφοράς ορισμένων δραστηριοτήτων της σε περιοχές που καθορίζονται για παρόμοιες χρήσεις.»

### E.3. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (ΦΕΚ 420Δ/27.4.1993)

Το κεφάλαιο 1Γ προβλέπει τον καθορισμό ζωνών άλλων χρήσεων πλην κατοικίας, όπως φαίνεται στους χάρτες Π-1.11 και Π-1.3.2 σε κλίμακα 1/5000 και ειδικότερα:

-Το χώρο στρατιωτικών εγκαταστάσεων στην έκταση του Γ Σώματος Στρατού.

-Το χώρο της ΔΕΘ με χρήσεις της Έκθεσης και αθλητικών εγκαταστάσεων.

-Το χώρο μεταξύ Ηλεκτρικής Εταιρείας – ανωνύμου - Λεωφόρου Στρατού - πλατείας ΧΑΝΘ – ανωνύμου - Λευκού Πύργου - θάλασσας, με χρήσεις πολιτιστικών εγκαταστάσεων, αστικού πρασίνου και εκπαίδευσης.

Οι παραπάνω χώροι αποτελούν το Μητροπολιτικό Κέντρο που περικλείεται από την παραλιακή οδό (Έντισον - Καυταντζόγλου - Κονίσης - Γ' Σεπτεμβρίου - Εγνατίας – Αγγελάκη - Τσιμισκή - Εθνικής Αμύνης – Παραλιακή) και για το οποίο προβλέπεται εκπόνηση ειδικής μελέτης για τη διεύρυνση των χρήσεων και τη δυνατότητα οργάνωσης εγκαταστάσεων για πολιτιστικές λειτουργίες, στο διάστημα που δεν λειτουργεί η ΔΕΘ.

-Τον χώρο των πανεπιστημιακών εγκαταστάσεων με χρήσεις εκπαίδευσης, περίθαλψης και αθλητισμού.

-Τον χώρο πρασίνου, περίθαλψης, πρόνοιας, αθλητικών εγκαταστάσεων νεκροταφείου βόρεια του Πανεπιστημίου και μεταξύ της οδού Ολυμπιάδος, Κάστρου, Αγίου Παύλου, δάσους Σείχ Σου και του συνοικισμού Ευαγγελίστριας και σύνταξη ειδικής μελέτης για την χωροθέτηση των παραπάνω χρήσεων.

Στο κεφάλαιο 1B, μεταξύ άλλων, προβλέπεται:

- Η μεταφορά ορισμένων δραστηριοτήτων εμπορικού χαρακτήρα της ΔΕΘ σε δική της έκταση στο Καλοχώρι, η οποία όμως εμπίπτει στην περιοχή προστασίας των υδροτόπων της περιοχής.

- Ο χώρος μεταξύ Ηλεκτρικής εταιρείας – ανωνύμου - Λεωφόρου Στρατού - πλατείας ΧΑΝΘ – ανωνύμου - Λευκού Πύργου - θάλασσας, με χρήσεις πολιτιστικών εγκαταστάσεων, αστικού πρασίνου και εκπαίδευσης.

#### Ε.4. Ρυμοτομικά σχέδια και όροι δόμησης

- Διάταγμα ρυμοτομίας 17.5.1954 ΦΕΚ 163<sup>Α</sup>/27.7.1954: Αφορά μια ευρύτατη πολεοδομική ρύθμιση από την παραλία έως την οδό Αγίου Δημητρίου και από την οδό Εθνικής Αμύνης έως την οδό Καυταντζόγλου. Στην ουσία καθορίζει χρήσεις γης και παράλληλα καταγράφει τις υπάρχουσες .
- Διάταγμα ρυμοτομίας 10.4.59 ΦΕΚ 76<sup>Α</sup>/25.4.59: Αφορά μικροτροποποιήσεις σε επίπεδο ρυμοτομικών γραμμών και την μετατροπή του Ο.Τ.9 σε χώρο Δ.Ε.Θ.
- Διάταγμα ρυμοτομίας 8.3.1967 ΦΕΚ 38Δ/22.3.67: Αφορά τροποποίηση του ρυμοτομικού σχεδίου, ιδίως στο χώρο του Πανεπιστημίου με καθορισμό της θέσης των κτισμάτων, στην ΔΕΘ με καθορισμό του περιγράμματος του κλειστού γυμναστηρίου, καθορισμό χώρου Αρχαιολογικού Μουσείου κ.λ.π.
- Διάταγμα ρυμοτομίας 15.9.73 ΦΕΚ 253Δ/25.9.73: Αφορά και πάλι τροποποίηση του ισχύοντος ρυμοτομικού σχεδίου.
- Διάταγμα ρυμοτομίας 24.11.75 ΦΕΚ 44Δ/12.2.7: Αφορά και πάλι τροποποίηση του ισχύοντος ρυμοτομικού σχεδίου με πρόβλεψη μεταξύ άλλων και του χώρου για το Δημαρχιακό Μέγαρο.
- Διάταγμα ρυμοτομίας 16.4.86 ΦΕΚ 526Δ/13.6.86: Τροποποίηση του ισχύοντος ρυμοτομικού σχεδίου, με καθορισμό θέσης κτιρίων εξυπηρέτησης κοινωνικών και πολιτιστικών αναγκών κατά μήκος της οδού Αγγελάκη στο χώρο της ΔΕΘ. Επιπλέον καθορίζεται και το μέγιστο ύψος των 6,5 μ.
- Διάταγμα όρων δόμησης 27.6.1992 ΦΕΚ 799Δ/27.6.92: Καθορίζονται με αυτό οι όροι και περιορισμοί δόμησης στο χώρο της ΔΕΘ, που καθορίσθηκε με το από 17.7.1954 Β. Διάταγμα, και πιο συγκεκριμένα ποσοστό κάλυψης 40%, Σ.Δ.: 0,60

#### ΣΤ. ΓΕΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Όλα τα παραπάνω καταδεικνύουν την ανάγκη εκπόνησης ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης της ευρύτερης κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, που περιλαμβάνει το χώρο της ΔΕΘ, το ΑΠΘ, το ΓΣΣ, Μουσεία κλπ, με τους όρους και τις προϋποθέσεις που αναπτύχθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο και πάντα προς όφελος των πολιτών.

Οι παρεμβάσεις, με τη μορφή στρατηγικού σχεδίου για τον αστικό σχεδιασμό της περιοχής, θα ικανοποιούν τους παρακάτω στόχους και ειδικά τον πλέον κυρίαρχο στόχο, δηλαδή **όχι άλλη δόμηση, αλλά περιορισμός των υφιστάμενων δομημένων επιφανειών προς όφελος των ανοιχτών κοινόχρηστων χώρων, οι οποίοι θα αποτελέσουν το κύριο δίκτυο πεζοδρόμων, που θα εξασφαλίζει την απρόσκοπτη και συνεχή μετακίνηση των πεζών:**

1. Ανάδειξη της περιοχής σε σημείο αναφοράς της πόλης και λειτουργική σύνδεση με τον λοιπό αστικό ιστό του πολεοδομικού συγκροτήματος.
2. Διατήρηση του υπερτοπικού χαρακτήρα της.
3. Μετασχηματισμός σε μια ζώνη με ενιαία μορφή οργάνωσης και κυρίαρχο χαρακτηριστικό τις δραστηριότητες ανοιχτού χώρου.
4. Ενίσχυση του δημόσιου και κοινόχρηστου χαρακτήρα της περιοχής.
5. Δημιουργία έργου γοήτρου, που θα αποτελέσει το ρόλο κλειδί για την ανάπτυξη της περιοχής.
6. Διατήρηση και ανάδειξη των ιστορικών χαρακτηριστικών γνωρισμάτων της περιοχής.
7. Διατήρηση των χρήσεων που είναι συνδεδεμένες με τις μνήμες των κατοίκων και έχουν σχέση με πολιτισμό, εκπαίδευση και αναψυχή.
8. Περιορισμός των δομημένων επιφανειών προς όφελος των ανοιχτών χώρων, με σταδιακή μετεγκατάσταση υφιστάμενων χρήσεων και μετατροπή του χώρου σε πνεύμονα πρασίνου για την πόλη.

9. Βελτίωση της κυκλοφορίας, εξασφάλιση της απρόσκοπτης πρόσβασης με δίκτυα μεταφοράς, και χώρους στάθμευσης.
10. Περιορισμένη κυκλοφορία του αυτοκινήτου στην περιοχή, με ανάπτυξη δικτύου πεζόδρομων και ποδηλατόδρομων, αφού προηγηθεί κυκλοφοριακή μελέτη της περιοχής.
11. Ανάιρεση των αρνητικών επιπτώσεων από την λειτουργία του δημαρχείου, όσον αφορά την κυκλοφοριακή φόρτιση, τη μόλυνση της ατμόσφαιρας και τα επίπεδα θορύβου.
12. Αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα σε αυτήν την ζώνη.
13. Βιώσιμη ανάπτυξη με συστηματική προσέγγιση των αστικών θεμάτων, όπως οι μεταφορές και η χρήση της αστικής γης, με τη χρήση νέων τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον, τη διαχείριση νερού και απορριμμάτων.
14. Διάλογος, με στόχο τη συλλογική συναίνεση και συνεργασία των τοπικών αρχών, των φορέων, των χρηστών και των κατοίκων της πόλης.
15. Ένταξη της περιοχής σε ένα ευρύτερο δίκτυο πράσινων και πολιτιστικών διαδρομών που συνδέει άλλες περιοχές αναψυχής όπως την παραλιακή ζώνη της πόλης το δάσος του Σέιχ Σου κ.α.
16. Διεθνή ανταλλαγή ιδεών με ξένους επιστήμονες που έχουν σχεδιάσει ανάλογα προγράμματα και αξιοποίηση της εμπειρίας τους πάνω σε αυτά τα θέματα.

## Ζ. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ

Ο αέναος μετασχηματισμός μιας πόλης, πάνω σε υπάρχοντα τμήματά της, αποτελεί πράξη που απαιτεί δύναμη θέλησης, εμπειρία και πολιτικό θάρρος. Απαιτεί, για όλη την ξένη εμπειρία, αλλά πολύ περισσότερο για τη Θεσσαλονίκη, τον περιορισμό της εξάπλωσης των δομημένων επιφανειών. Επεξεργάζεται και ενσωματώνει τους στόχους και τις διαφορετικές προσεγγίσεις όλων των συμμετεχόντων. Προχωρεί ρεαλιστικά στην υλοποίηση των στόχων, βασισμένη περισσότερο στις σταδιακές λύσεις, παρά στις αυταρχικές και ισοπεδωτικές αποφάσεις.

Απαραίτητη επομένως προϋπόθεση για την κατάρτιση και υλοποίηση ενός προγράμματος αστικής ανάπτυξης, αποτελεί η ύπαρξη **πολιτικής βούλησης**, η οποία θα εξασφαλίζει και τη **συναίνεση** των εμπλεκόμενων φορέων. Για την επιτυχία ενός σχεδίου, όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, αρχές, ιδιώτες, φορείς, επιχειρήσεις και ενώσεις πολιτών, πρέπει να συμμετέχουν από την αρχή της διαδικασίας. Μια αστική στρατηγική πρέπει να θέτει ένα σαφές πλαίσιο ζητούμενων, μέσα στο οποίο θα προωθηθεί η δημόσια συζήτηση. Αν και η συναίνεση είναι δύσκολο να επιτευχθεί, είναι ωστόσο απαραίτητη, γιατί στην αντίθετη περίπτωση υπάρχει το ενδεχόμενο το σχέδιο να αποτύχει, δεδομένου ότι νομικές δράσεις και πρωτοβουλίες πολιτών μπορούν να σταματήσουν το εγχείρημα στην αρχική του φάση ή να επιφέρουν σημαντικές τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις στα σχέδια, με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο χρόνος και το κόστος υλοποίησης του σχεδίου.

Με δεδομένη την πολιτική βούληση, με την οποία εξασφαλίζονται, εκτός της συναίνεσης, η διαθεσιμότητα του χώρου παρέμβασης, ο τρόπος και το μέγεθος της παρέμβασης, θα πρέπει σε πρώτη φάση να εκπονηθεί μια προκαταρκτική μελέτη, με την οποία θα καθορίζονται οι επιθυμητοί στόχοι, οι δεσμεύσεις και οι απαραίτητες προδιαγραφές εκπόνησης του σχεδίου αστικής ανάπτυξης του χώρου.

Η προκαταρκτική αυτή μελέτη θα αποτελέσει και τη διακήρυξη ενός διεθνούς διαγωνισμού ιδεών, με τον οποίο θα εξασφαλισθεί όχι μόνο η όλη οργάνωση της περιοχής, αλλά και το έργο γοήτρου, που θα αποτελέσει το ρόλο-κλειδί για την επιτυχία του σχεδίου ανάπτυξης.

Με βάση το αποτέλεσμα του διαγωνισμού, θα συνταχθεί στη συνέχεια το πρόγραμμα υλοποίησης και θα εκπονηθούν οι απαραίτητες μελέτες εφαρμογής.

Η υλοποίηση του όλου έργου, αν και ο αστικός σχεδιασμός είναι δημόσιος από τη φύση του, δεν αποκλείεται να αποτελέσει την αφορμή για τη συνεργασία του δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα. Το κράτος, θέτοντας κανόνες που θα αντισταθμίζουν τις αρνητικές επιπτώσεις της ελεύθερης αγοράς, που μοναδικό κριτήριο έχει το κέρδος, μπορεί να προσελκύσει τους ιδιώτες επενδυτές, σε τομείς που μέχρι σήμερα δεν παρουσίαζαν επενδυτικό ενδιαφέρον.

Εκτιμάται ότι ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης μπορεί να αποτελέσει τον φορέα παρακολούθησης της όλης διαδικασίας, κατάλληλα στελεχωμένος και πλαισιωμένος όμως με μια ομάδα προσωπικοτήτων και εκπροσώπων φορέων, η οποία θα έχει και «εκτελεστική εξουσία» (ανάλογη περίπτωση με το πρώην Συμβούλιο του ΟΡΘ), που θα παρακολουθεί, εγκρίνει, ελέγχει και αποτιμά το όλο εγχείρημα της εκπόνησης και υλοποίησης της μελέτης ανάπτυξης της κεντρικής αυτής περιοχής της Θεσσαλονίκης.