

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

## **«Αξιοποίηση Ελεύθερων Χώρων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Μετεγκατάσταση ΔΕΘ»**

Πόρισμα Ομάδας Εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ όπως εγκρίθηκε με την υπ' αριθ. απόφαση Α52α/Σ5/03.02.09 της Διοικούσας Επιτροπής.

Μέλη Ομάδας Εργασίας:

Γιάννης Αγγελίδης, Πολεοδόμος-Χωροτάκτης  
Κυριακή Διαβολίτση, Αγρονόμος-Τοπογράφος Μηχανικός  
Πάρις Μπίλλιας, Πολιτικός Μηχανικός  
Θανάσης Παππάς, Αρχιτέκτων Μηχανικός  
Γιώργος Τσακούμης, Αγρονόμος-Τοπογράφος Μηχανικός

---

Θεσσαλονίκη, Δεκέμβριος 2008

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ  
Ομάδα Εργασίας ΤΕΕ/ΤΚΜ

### **Έκθεση για την**

**«ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ Π.Σ.Θ.-ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΕΘ».**

Χωροθέτηση Σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών & Ελεύθερων Χώρων.

Λειτουργική και Αειφορική οργάνωση στο Π.Σ.Θ.

Οριοθέτηση πλαισίου για την ανάπτυξη της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης.

Χωροθέτηση ΔΕΘ-HELEXPO.

### **ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

Η Διοικούσα Επιτροπή του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας-Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας με την Α313<sup>β</sup>/Σ19/08 Απόφασή της, στα πλαίσια της υλοποίησης του εγκεκριμένου προγράμματος δράσης, συγκρότησε Ομάδα Εργασίας με θέμα:

«ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΟΥ Π.Σ.Θ.- ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΕΘ.».

Αντικείμενο της Ο.Ε. είναι η διερεύνηση και η υποβολή πρότασης για:

- Διερεύνηση θεμάτων χωροθέτησης σημαντικών Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων-σχέση με Λειτουργική και Αειφορική οργάνωση στο Π.Σ.Θ.
- Οριοθέτηση πλαισίου για την ανάπτυξη της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης.
- Χωροθέτηση ΔΕΘ-HELEXPO / Αξιολόγηση υποψήφιων περιοχών-προτάσεις, σχολιασμός.

Στην Ομάδα Εργασίας σύμφωνα με την απόφαση μετέχουν οι εξής:

- Αγγελίδης Γιάννης, Πολεοδόμος-Χωροτάκτης
- Μπίλλιας Πάρις, Πολιτικός Μηχανικός
- Παππάς Θανάσης, Αρχιτέκτων Μηχανικός
- Τσακούμης Γιώργος, Αγρονόμος-Τοπογράφος Μηχανικός
- Διαβολίτση Κυριακή, Αγρονόμος-Τοπογράφος Μηχανικός

Το παρόν τεύχος αποτελεί την τελική έκθεση της Ομάδας Εργασίας για τα παραπάνω θέματα.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ</b>	<b>2</b>
Πίνακας Περιεχομένων	3
<b>1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ &amp; ΟΡΟΛΟΓΙΑ</b>	<b>4</b>
1.1 Εισαγωγή	4
1.2. Ορολογία	5
<b>2. ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ &amp; ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ Δ.Κ.Υ &amp; Δ.Ε.Χ ΣΤΟ Π.Σ.Θ.</b>	<b>7</b>
2.1 Γενικά	7
2.2. Αστική ανάπτυξη και νέες εγκαταστάσεις	8
2.3. Προβλήματα, σχεδιασμός & πρακτικές στη χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών στο Π.Σ.Θ.	9
2.4. Προβλήματα & πρακτικές στην χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων στο Π.Σ.Θ.	11
2.5 Βασικές επισημάνσεις για τους ελεύθερους χώρους	13
<b>3. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ &amp; ΔΕΙΦΟΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟ Π.Σ.Θ.</b>	<b>15</b>
<b>4. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΡΧΩΝ</b>	<b>18</b>
4.1 . Βασική διαδικασία	19
4.2. Πλαίσιο αρχών	19
<b>5. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΔΕΘ-ΗΕΛΕΧΡΟ</b>	<b>30</b>
5.1. Ιστορικό	3
5.2. Ενέργειες & Αποφάσεις Φορέων που ελήφθησαν υπ' όψη	30
5.3. Σκοπιμότητα μετεγκατάστασης	31
5.4. Στοιχεία περιοχών χωροθέτησης	32
5.5. Τεχνικά δεδομένα για ΔΕΘ	32
5.6. Ρόλος του Εκθεσιακού Κέντρου στο Π.Σ.Θ.	32
5.7. Διαθέσιμες εκτάσεις	33
5.8. Παλαιότερη αξιολόγηση	34
5.9. Νέα αξιολόγηση	34
5.10. Αξιολόγηση περιοχής Δ3 <b>Σίνδου</b> (Αγρόκτημα ΑΤΕΙ)	
5.10.1 ΔΕΔΟΜΕΝΑ	37
5.10.2 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ Δ3 ΣΙΝΔΟΥ	37
5.11. Αξιολόγηση περιοχής Α3.- <b>Αγρόκτημα ΑΠΘ</b>	39
5.11.1. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	
5.11.2. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ Α3.- ΑΓΡΟΚΤΗΜΑ ΑΠΘ	40
5.12. Αξιολόγηση περιοχής <b>Λαχανόκηπων</b>	41
5.13. Αξιολόγηση περιοχής <b>Δήμου Λαγκαδά</b>	43
5.13.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΑΓΚΑΔΑ	44
5.14. Γενικά Συμπεράσματα	45
<b>ΧΑΡΤΗΣ</b>	<b>47</b>

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ & ΟΡΟΛΟΓΙΑ

### 1.1. Εισαγωγή

Το θέμα που ανατέθηκε προς εξέταση από τη Διοικούσα Επιτροπή στην Ομάδα Εργασίας είναι ιδιαίτερος σύνθετο και πολύπλοκο καθώς ουσιαστικά άπτεται πολλών πλευρών του όλου πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού του Συγκροτήματος στην αστική, περιαστική και μητροπολιτική του διάσταση, ενώ ταυτόχρονα «τρέχουν» σε διάφορα επίπεδα πολλαπλές δράσεις και διαδικασίες, που καθημερινά τροποποιούν τα δεδομένα. Για το σκοπό αυτό, αποφασίστηκε από την ομάδα εργασίας η σταδιακή του προσέγγιση ξεκινώντας από την ορολογία, την οριοθέτηση των προβλημάτων, το πλαίσιο σχεδιασμού της λειτουργικής και αιειφορικής οργάνωσης του Συγκροτήματος. Σε επόμενα κεφάλαια εξετάζεται ο σχεδιασμός & οι πρακτικές στη χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών & Ελεύθερων Χώρων στο Π.Σ.Θ. Στη συνέχεια διατυπώνεται ένα πλαίσιο αρχών και προτάσεων για το σχεδιασμό και τις χωροθετήσεις. Τέλος, με βάση τα προηγούμενα, εξετάζεται το θέμα της χωροθέτησης της ΔΕΘ-ΗΕΛΕΧΡΟ, αξιολογούνται οι υποψήφιες περιοχές, και γίνονται προτάσεις, οι οποίες παράλληλα σχολιάζονται.

### 1.2. Ορολογία

Επειδή τα θέματα που διαπραγματεύεται η παρούσα έκθεση είναι σύνθετα και εξειδικευμένα, πριν από κάθε άλλη αναφορά, κρίνεται σκόπιμο να υπάρξει μια αποσαφήνιση ορισμένων τουλάχιστον εκ των βασικών όρων που χρησιμοποιούνται στη συνέχεια.

- Με τον όρο **Αστικοποίηση** δηλώνεται η τάση συγκέντρωσης του πληθυσμού μιας χώρας στα αστικά κέντρα. Τα χαρακτηριστικά, ο βαθμός, η ένταση και το περιεχόμενο της αστικοποίησης έχουν σημασία σε πολλαπλά επίπεδα, γιατί το φαινόμενο αυτό συνδέεται με τις οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές αλλαγές που γίνονται σε μία περιοχή.
- Με τον όρο **Αστική Ανάπτυξη** νοείται το σύνολο των δραστηριοτήτων και επεμβάσεων που επηρεάζουν την ατομική και κοινωνική ευημερία μέσω αλλαγών στη φύση ή την ένταση της χρήσης γης, της δόμησης, και των ροών (πληροφοριών, ανθρώπων, οχημάτων, εμπορευμάτων κ.ά.), σε αστικές περιοχές και τη ρύθμιση αυτών των αλλαγών.
- Με τον όρο **Αειφόρος Αστική Ανάπτυξη** θεωρείται η ανάπτυξη των δραστηριοτήτων και των επεμβάσεων στις πόλεις με βάση κυρίως 4 προτεραιότητες και κατευθύνσεις:
  1. οικονομική ευρωστία των πόλεων,
  2. προώθηση της ισότητας και της κοινωνικής ένταξης,
  3. προστασία και βελτίωση αστικού περιβάλλοντος,

4. καλή διακυβέρνηση των πόλεων.

- Ειδικότερα η **κατάσταση, η προστασία και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος** συνδέεται άμεσα ή έμμεσα με την αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, την επάρκεια ή ανεπάρκεια κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και υποδομών, τη βελτίωση του αέρα και την καταπολέμηση της ρύπανσης, την αισθητική υποβάθμιση και την προστασία του δομημένου περιβάλλοντος, τη μείωση του φαινομένου του θερμοκηπίου, τον περιορισμό των περιβαλλοντικών κινδύνων, την εγκληματικότητα και άλλα επιμέρους θέματα.
- Με τον όρο **Δημόσιες Κοινωνικές Υποδομές (Δ.Κ.Υ)**, εννοούνται οι πάσης φύσεως κοινωφελείς εγκαταστάσεις (Διοίκησης, Πρόνοιας, Υγείας, Εκπαίδευσης, Πολιτισμού, Αθλητισμού κ.ά.) δημόσιου συμφέροντος, άσχετα από τη νομική τους μορφή ως ΝΠΔΔ ή ΝΠΙΔ, Υπηρεσίας, Οργανισμού, Ανώνυμης Εταιρείας του Δημοσίου ή άλλη.
- Με τον όρο **Δημόσιοι Ελεύθεροι Χώροι (Δ.Ε.Χ.)**, που μεταφράζει τον Αγγλοσαξονικό: Public Open Spaces και υιοθετήθηκε από την ελληνική ορολογία, εννοούνται οι πάσης φύσεως ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι (πάρκα και χώροι πρασίνου διάφορων μορφών, παιδικές χαρές, υπαίθριοι αθλητικοί χώροι, χώροι υπαίθριων αγορών, χώροι κίνησης και στάθμευσης πεζών και οχημάτων κ.ά.).
- Ως **σημαντικές ή υπερτοπικές ή μητροπολιτικές** υποδομές και χώροι, νοούνται αυτές που το μέγεθος και η εμβέλειά τους ξεπερνά το τοπικό επίπεδο -είτε αυτό νοείται σαν μια γειτονιά, μια πολεοδομική ενότητα ή ένας Δήμος- και εκτείνεται αν όχι σε όλο, πάντως σε σημαντικό τμήμα του όλου Πολεοδομικού Συγκροτήματος. Ειδικότερα, ο όρος Μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης χρησιμοποιείται με την έννοια και το εύρος που ορίζεται αυτή στο επικαιροποιούμενο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Θεσσαλονίκης (όπως αναφέρεται και στη συνέχεια).
- **Ρυθμιστικό Σχέδιο** ειδικά της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης (ΡΣΘ), είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων, των προγραμμάτων και των μέτρων που προβλέπονται από το σχετικό νόμο ως αναγκαία για τη περιβαλλοντική, χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση της. Το θεσμοθετημένο Ρ.Σ. ήδη επικαιροποιείται με μελέτη του ΟΡ.ΘΕ., προβλέπει το ρόλο της Θεσσαλονίκης ως "πόλης-πύλη και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ε.Ε" ενώ διευρύνει τα όρια της αρμοδιότητάς του σε μια μητροπολιτική περιοχή, στην οποία περιλαμβάνεται (κατά το πλέον περιορισμένο σενάριο<sup>1</sup>) ολόκληρος ο νομός Θεσσαλονίκης, οι δήμοι Γαλλικού, Πικρολίμνης, Αξιούπολης, Ευρωπού, Κιλκίς και Πολυκάστρου του νομού Κιλκίς, ο δήμος Πέλλας του νομού Πέλλας, ο δήμος Πλατέως του νομού Ημαθίας, οι δήμοι Αιγινίου και Μεθώνης του νομού Πιερίας και οι δήμοι Καλλικράτειας, Τρίγλιας, Μουδανιών, Ανθεμούντα, Ζερβοχωρίων, Πολυγύρου, Κασσάνδρας, Παλλήνης, Ορμύλιας, Σιθωνίας και Τορώνης του νομού Χαλκιδικής.

<sup>1</sup> Βλέπε προτάσεις διαβούλευσης ορίων Μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης /ΟΡΘΕ/ΥΠΕΧΩΔΕ /2008

- **Μητροπολιτική Διοίκηση.** Όρος που αναφέρεται στη μορφή και τις προϋποθέσεις συγκρότησης ενός επικείμενου νέου μητροπολιτικού επίπεδου διακυβέρνησης στις μεγάλες πόλεις της χώρας. Ειδικότερα, την τελευταία δεκαετία μετά τη διαπίστωση πολλών κρίσιμων προβλημάτων ανοίγει και κλείνει κατά διαστήματα η συζήτηση για την αλλαγή του μοντέλου διοίκησης των μεγάλων πολεοδομικών συγκροτημάτων της χώρας σε πολλαπλούς τομείς πολιτικής (αστική ανάπτυξη και οι οικονομικές δραστηριότητες, χωρικός σχεδιασμός, κοινωνική πολιτική, περιβάλλον, μεταφορές και πολιτική προστασίας και ασφάλειας). Η κρίση των θεσμών της Αυτοδιοίκησης στα Πολεοδομικά Συγκροτήματα κυρίως των μεγάλων πόλεων, συνίσταται στη δημιουργία ποικίλων κοινωνικών προβλημάτων, την έλλειψη συνολικού σχεδιασμού, την απουσία αποτελεσματικών μηχανισμών λήψης αποφάσεων, την εμπλοκή των σχέσεων αυτοδιοίκησης - κεντρικής διοίκησης, την αδυναμία πρότασης τεχνικών λύσεων & χρηματοδότησης, την μετατόπιση ευθυνών, και γενικά την αδυναμία εφαρμογής προγράμματος οργάνωσης, διοίκησης και ανάπτυξης τους, σύμφωνα με τις σύγχρονες αντιλήψεις "αστικής διακυβέρνησης".
- **Πάρκα:**
  - α. Διοικητικά<sup>2</sup>, Επιχειρηματικά, Βιομηχανικά<sup>3</sup>, Πανεπιστημιακά, Επιστημονικά<sup>4</sup>, Τεχνολογικά, Αιολικά κ.ά.** Διεθνής όρος (Park) για εξειδικευμένους χώρους κυρίως στην περίμετρο ή στη γειτονία των αστικών κέντρων για συγκεκριμένες χρήσεις, στους οποίους συγκεντρώνονται ομοειδείς εγκαταστάσεις, επιχειρήσεις και μονάδες για να επωφεληθούν από τα πλεονεκτήματα κλίμακος και να εξυπηρετηθούν από κοινού από τις εξειδικευμένες εγκαταστάσεις, τις μεταφορικές, συγκοινωνιακές και κυκλοφοριακές υποδομές, όπως και τις υποδομές ασφάλειας που διαθέτουν τα Πάρκα, εξασφαλίζοντας ποιοτικές συνθήκες εργασίας και εξυπηρέτησης του κοινού (πολίτες, πελάτες κ.λπ.). Ειδικά για τα Διοικητικά Πάρκα, όρος ομοειδής με τα Διοικητικά Κέντρα, τα Κέντρα Δημόσιας Διοίκησης κ.ά.
  - β. Πρασίνου.** (Αστικά, Περιαστικά, Μητροπολιτικά, Εθνικά, Θεματικά, Περιπάτου, Διασκέδασης, Αναψυχής, Περιπέτειας, Αρχαιολογικά, Αθλητικά, Θαλάσσια, κ.ά.). Αν και ανταγωνίζονται για την αστική και περιαστική γη, πρέπει να διακρίνονται από τα προηγούμενα Διοικητικά κ.λπ. Πάρκα. καθώς αφορούν προστατευόμενες εκτάσεις κοινόχρηστων ελεύθερων χώρων με σκοπό την επαφή με τη φύση (και την προστασία της), τον οικοτουρισμό, την ήπια αναψυχή και την πολλαπλή αναζωογόνηση του επισκέπτη. Γενικά στην Ελλάδα, στα αστικά κέντρα, διαθέτουμε ακόμη κυρίως τα λεγόμενα πάρκα τύπου «περιπάτου», σχεδιασμένα σύμφωνα με τα κηποτεχνικά πρότυπα του δέκατου ένατου αιώνα. Σε αυτά ο πολίτης παραμένει κυρίως εκτός του πρασίνου,

<sup>2</sup> Π.χ. στην Ελλάδα: Διοικητικό Πάρκο Αλεξανδρούπολης.

<sup>3</sup> Π.χ. Το Βιομηχανικό Πάρκο Θεσσαλονίκης (ΒΙ.ΠΑ.ΘΕ.), στην περιοχή του Αγίου Αθανασίου.

<sup>4</sup> Π.χ. στην Ελλάδα: Επιστημονικό Πάρκο Πατρών, Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο Κρήτης, Τεχνολογικό Πάρκο Θεσσαλονίκης ΕΔΑΠ/ΤΠΘ, Επιστημονικό και Τεχνολογικό Πάρκο Ηπείρου, Τεχνολογικό και Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου.

περπατάει σε μονοπάτια, αλέες και επιφάνειες, οι οποίες συχνά είναι τσιμέντο(ή άσφαλτο)στρωμένες. Συγγέονται συχνά πλατείες, κοινόχρηστοι χώροι κίνησης και πάρκα καθώς οι διαστάσεις των σκληρών επιφανειών αντιστοιχούν σε κινήσεις αυτοκινήτων και όχι πεζών, ο δε επισκέπτης κάθεται στα παγκάκια στα όρια των μονοπατιών σε μια απόσταση «ασφαλείας» από τη δενδρόφυτη επιφάνεια, η οποία διαχωρίζεται και προστατεύεται με απροσπέλαστες μπορντούρες θαμνώδους βλάστησης ή κάγκελα. Αντιμετωπίζεται δηλαδή περισσότερο σαν θεατής και στερείται της απόλαυσης και της χαράς, που θα του προσέφερε μια πιο ουσιαστική επαφή με τη φύση. Λείπουν θεματικά πάρκα με κεντρική ιδέα το συνδυασμό φύσης, τέχνης και επιστήμης. Λείπει η νέα αντίληψη στο σχεδιασμό των δημόσιων υπαίθριων χώρων με γνώμονα τις ανάγκες του ανθρώπου της πόλης του 21ου αιώνα. Λείπουν - πλην ελάχιστων εξαιρέσεων - πάρκα που προωθούν την «αναζωογόνηση» του επισκέπτη και την ικανοποίηση όλων των αισθήσεων (χαλαρώνω, κάθομαι-ξαπλώνω στο πράσινο και στον ήλιο, ονειρεύομαι, αισθάνομαι το χρώμα και τα λουλούδια, ακούω τα πουλιά, περπατώ ξυπόλητος, ανανεώνομαι, κ.ά.). Εκτός του παρωχημένου σχεδιασμού λείπει η υψηλή αρχιτεκτονική ποιότητα στο σχεδιασμό των αστικών πάρκων και η προσαρμοσμένη στα κλιματικά και άλλα δεδομένα επιλογή της φύτευσης, των υλικών, του φωτισμού και γενικά του εξοπλισμού.

## **2. ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ & ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ Δ.Κ.Υ. & Δ.Ε.Χ. ΣΤΟ Π.Σ.Θ.**

### **2.1. Γενικά**

Με το πέρασμα του χρόνου η **αστικοποίηση** εξελίσσεται, οι ανθρώπινες ανάγκες διαφοροποιούνται, οι ιστορικές πόλεις και τα αστικά κέντρα μεταλλάσσονται (και κατά κανόνα διογκώνονται), με αποτέλεσμα να προκύπτουν συνεχώς ανάγκες για περαιτέρω **αστική ανάπτυξη** και εγκαταστάσεις νέων κοινωνικών υποδομών, που δεν είχαν προβλεφθεί στον αρχικό σχεδιασμό τους. Εκ παραλλήλου νέες προτεραιότητες εισάγονται στον αστικό σχεδιασμό (**αιιφορία**) συγχρόνως με τις παλαιότερες (λειτουργικότητα, επάρκεια χώρων και εγκαταστάσεων κ.ά.).

Ειδικότερα για το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.), η αστική ανάπτυξη όχι απλώς συνεχίζεται αλλά (για λόγους που αναφέρονται συνοπτικά στη συνέχεια) βρίσκεται σε κρίσιμο σταυροδρόμι, ενώ το Ρυθμιστικό Σχέδιο του Συγκροτήματος επικαιροποιείται και ειδικότερα θέματα χωροθέτησης σημαντικών εγκαταστάσεων όπως η μετεγκατάσταση της ΔΕΘ, οι επεκτάσεις των σχολών του ΑΠΘ και του δικαστικού μεγάρου Θεσσαλονίκης, η χωροθέτηση της Αλεξάνδρειας Ζώνης Καινοτομίας κ.ά. έχουν τεθεί επιτακτικά επί τάπητος το τελευταίο διάστημα.

## 2.2. Αστική ανάπτυξη και νέες εγκαταστάσεις

Η χωροθέτηση - νέα εγκατάσταση, μετεγκατάσταση ή επέκταση -, σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών σε οποιουδήποτε μεγέθους οικισμό αποτελεί πάντα ένα δύσκολο έργο. Ο βαθμός δυσκολίας είναι μεγαλύτερος σε ένα μεγάλο και ιστορικό Πολεοδομικό Συγκρότημα.

Η δυσκολία συνίσταται στο συγκερασμό των λειτουργικών απαιτήσεων των εγκαταστάσεων καθ' εαυτών (π.χ. μέγεθος, κόστος αλλά και μορφή και ποιότητα γηπέδου), με τις κατευθυντήριες γραμμές του γενικότερου Σχεδιασμού για την αστική ανάπτυξη, τις τεχνικές, κοινωνικές και συνοδευτικές υποδομές που απαιτούνται στην ευρύτερη περιοχή εγκατάστασής τους για την προσπελασιμότητα, την εξυπηρέτηση συγκεκριμένων ομάδων εργαζομένων και συναλλασσομένων με αυτές, τη δυνατότητα μελλοντικών επεκτάσεων, και άλλες παραμέτρους και στοιχεία που αφορούν είτε αυτή-ταύτη την εγκατάσταση, είτε τις συνδεδεμένες με αυτήν επιπτώσεις.

Σημειώνεται εξ άλλου, ως βασική αρχή, ότι τα θέματα τόσο της γενικότερης αστικής ανάπτυξης, όσο και της χωροθέτησης σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών, και Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων, πρέπει στην εποχή μας να εξετάζονται κάτω από το πρίσμα της αιφορικής οργάνωσης του αστικού χώρου, της περιβαλλοντικής προστασίας, της κατανάλωσης λιγότερης ενέργειας και άλλων σημαντικών παραμέτρων, και όχι απλά της κάλυψης των αναγκών και της λειτουργικής οργάνωσης. Οι κατευθύνσεις προς τις οποίες (πρέπει να) ενεργοποιείται η **Αειφόρος Αστική Ανάπτυξη** αναφέρθηκαν συνοπτικά στους ορισμούς, χωρίς να υπάρχει η δυνατότητα να γίνει εκτενέστερη αναφορά λόγω του περιορισμένου της έκθεσης.

Στο πλαίσιο λοιπόν μιας Αειφόρου Αστικής Ανάπτυξης, οι επιπτώσεις (θετικές η αρνητικές) από τη χωροθέτηση μιας νέας μεγάλης κοινωνικής υποδομής σε μια περιοχή μπορεί να είναι πολύ σημαντικές για την **κατάσταση του αστικού περιβάλλοντος** στην περιοχή αυτή και να εκτείνονται σε μια μεγάλη γκάμα καταστάσεων από την αναπτυξιακή και κοινωνική της αναβάθμιση έως -αντιθέτως- την υποβάθμιση.

Μπορεί, επίσης, οι επιπτώσεις αυτές να είναι σημαντικές όχι μόνο για την περιοχή εγκατάστασης, αλλά και για ευρύτερα οικιστικά σύνολα καθώς δημιουργούν ροές ανθρώπων, οχημάτων, αγαθών προς τη νέα εγκατάσταση ακόμα και από πολύ απομακρυσμένα σημεία του χώρου.

Εκ παραλλήλου, η χωροθέτηση ικανού αριθμού και έκτασης Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων κάθε επιπέδου και δει υπερτοπικών, είναι ουσιώδες και στοιχειώδες συστατικό του σχεδιασμού και της ανάπτυξης των οικιστικών συνόλων. Για τη Θεσσαλονίκη ιδιαίτερα, -η οποία διακρίνεται για την από καιρό διαπιστωμένη δραματική έλλειψη σε χώρους πρασίνου- αποτελεί ένα από τα πιο μελανά θέματα του σχεδιασμού της.

Εξ άλλου, καθώς οι προοπτικές της πόλης και της ευρύτερης περιοχής της επικεντρώνονται σε ένα διευρυμένο ρόλο όπως αυτόν ενός Περιφερειακού (Μητροπολιτικού) Κέντρου της Βορείου Ελλάδας και (ενδεχομένως και με



προϋποθέσεις) της νότιας Βαλκανικής, η επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου και η δημιουργία Μητροπολιτικής Διοίκησης είναι επί θύραις, αντίστοιχα και το χρονίζον θέμα της χωροθέτησης Δ.Κ.Υ. και του σχεδιασμού και της προστασίας των Δ.Ε.Χ. του Συγκροτήματος πρέπει να τεθεί πλέον σε Μητροπολιτική κλίμακα.

### **2.3. Προβλήματα, σχεδιασμός & πρακτικές στη χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών στο Π.Σ.Θ.**

Ο συνδυασμός της αστικής ανάπτυξης και των μορφών της αστικοποίησης με την κατανάλωση ενέργειας, την προστασία του περιβάλλοντος αλλά και την κοινωνική ανάπτυξη, αποτελεί μια εξαιρετικά δύσκολη πρόκληση, που όμως, με τον τίτλο Αειφορική Αστική Ανάπτυξη προβάλλει πλέον ως το κεντρικό αντικείμενο της πολεοδομίας.

Η δυσκολία συνδυασμού της αειφορικής αστικής ανάπτυξης με την χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών επιτείνεται σε περιπτώσεις όπως αυτή του Π.Σ.Θ., όπου συντρέχουν σειρά πρόσθετων αρνητικών λόγων, μεταξύ των οποίων επισημαίνονται:

- Η ιδιαίτερη γεωμορφολογική συγκρότηση του ανεπτυγμένου οικιστικού χώρου με διαχωρισμό του Συγκροτήματος σε δύο μείζονες περιοχές με κοινά αλλά και διαφοροποιημένα κοινωνικοοικονομικά, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και προβλήματα, διαφορετικούς ρυθμούς και τάσεις ανάπτυξης, και γειτονία σημαντικών Περιοχών Προστασίας (ορεινοί όγκοι, εκτεταμένο παραλιακό μέτωπο, εθνικά Πάρκα κ.ά.).
- Η μεγάλη οικιστική πυκνότητα και δόμηση, η έλλειψη σημαντικών αδόμητων νησίδων και ελεύθερων χώρων<sup>5</sup> μέσα στο σώμα του Συγκροτήματος, η απαξίωση και υποβάθμιση μεγάλων περιοχών<sup>6</sup>, η ασφυκτική κυκλοφοριακή συμφόρηση καθώς η επιφάνεια που απαιτείται για την κίνηση και στάση ενός συνεχώς αυξανόμενου στόλου οχημάτων υπερβαίνει την ικανότητα του οδικού δικτύου.
- Η έλλειψη εκσυγχρονισμένου και κοινά αποδεκτού κατευθυντήριου σχεδιασμού<sup>7</sup> (σε οποιαδήποτε μορφή και επίπεδο π.χ. Ρυθμιστικό Σχέδιο, Master Plan ή άλλη) που να ρυθμίζει την οικιστική ανάπτυξη σε βάθος

---

<sup>5</sup> Η ύπαρξη των χώρων των στρατοπέδων στον αστικό ιστό η οποία προβάλλεται συχνά ως (μελλοντική και πάντα αναβαλλόμενη) πανάκεια, απλώς δεν επαρκεί ούτε στοιχειωδώς για την χωροθέτηση σειράς κοινωνικών και τεχνικών υποδομών που ελλείπουν σε τοπική και μητροπολιτική κλίμακα (με κυριότερη βεβαίως τη δραματική έλλειψη σε χώρους πρασίνου).

<sup>6</sup>Κακοσχεδιασμένα οδικά, σιδηροδρομικά και ενεργειακά δίκτυα, διάσπαρτες επικίνδυνες βιομηχανικές και άλλες παραγωγικές εγκαταστάσεις, ρύπανση και οχλήσεις σε διάφορες μορφές, απαξιώνουν εκτεταμένες περιοχές χαμηλής δόμησης ή και αδόμητες κυρίως στη δυτική Θεσσαλονίκη (όπως π.χ. Λαχανόκηποι), που αλλιώς θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν άμεσα.

<sup>7</sup> Σε αντίθεση με τα συνήθως αναφερόμενα, η Θεσσαλονίκη δεν είναι πολυμελετημένη πόλη ιδίως σε επίπεδο βασικού κατευθυντήριου σχεδιασμού. Τη λανθασμένη αυτή εντύπωση δίδει η ύπαρξη πολλών πρόχειρων, αποσπασματικών και συχνά αντιτιθέμενων προτάσεων που κατατίθενται από διάφορους φορείς, ακριβώς επειδή δεν υπάρχουν αποφάσεις, προγραμματισμοί και κατευθυντήριες γραμμές ενός γενικότερου κοινής αποδοχής σχεδιασμού.

χρόνου. Το προ εικοσαετίας και πλέον Ρυθμιστικό Σχέδιο μόλις τώρα επικαιροποιείται.

- Η έλλειψη ικανού αποθέματος σε αδόμητη γη μέσα και γύρω στον αστικό ιστό και οι παράλληλες ανάγκες τόσο σε χώρους για Δημόσιες Κοινωνικές Υποδομές, όσο και για Δημόσιους Ελεύθερους Χώρους, εξ αιτίας της οποίας παρουσιάζεται μια διαρκής σύγκρουση μεταξύ τους για την ιδιοποίηση των τελευταίων ελεύθερων χώρων που απομένουν στο Συγκρότημα.
- Η διοικητική πολυδιάσπαση του Συγκροτήματος σε πολλές μονάδες Αυτοδιοίκησης, αλλά και η απουσία ισχυρού τοπικού πόλου της κεντρικής διοίκησης, η κακοδιοίκηση, οι εξαιρετικά αργές διαδικασίες σχεδιασμού, χρηματοδότησης και εκτέλεσης οιοδήποτε «μεγάλου» έργου ή προγράμματος, η αδυναμία λήψης πολιτικών αποφάσεων, η αδυναμία εκτέλεσής τους από μια πολυδιασπασμένη δημόσια διοίκηση.
- Η έντονη πληθυσμιακή και λειτουργική κινητικότητα και οι προκύπτουσες κοινωνικοοικονομικές μεταβολές στην περιοχή του Συγκροτήματος, καθώς «τρέχουν» παράλληλα τάσεις και φαινόμενα αποβιομηχάνισης, έντονης ανεργίας, συρροής οικονομικών μεταναστών, προαστιοποίησης του πληθυσμού, μετακίνησης επιχειρήσεων και οργανισμών εκτός του κλασικού Επιχειρηματικού και Ιστορικού Κέντρου.<sup>8</sup> Η ταχύτητα των αλλαγών δεν συμβαδίζει με τη χαρακτηριστική βραδύτητα ή και αδυναμία διοικητικών αποφάσεων και απαξιώνει τα όποια σχέδια πριν αυτά εκτελεσθούν.
- Η μέχρι στιγμής έλλειψη ενός σαφούς σχεδίου και πολιτικών εξυπηρέτησης της όλης αστικής και περιαστικής περιοχής από δίκτυα δημόσιων Μ.Μ.Μ. και ο κατά περίπτωση σχεδιασμός και επέκτασή τους.

Θεσμικά, η διερεύνηση των κατάλληλων θέσεων χωροθέτησης στο Π.Σ.Θ. και την ευρύτερη περιοχή του για μια πληθώρα σημαντικών αλλά συχνά ετερόκλητων εγκαταστάσεων (από το δικαστικό μέγαρο έως το εκθεσιακό κέντρο), (θα έπρεπε να) είναι αντικείμενο σειράς μελετών και (θεσμοθετημένων ή νέων) αποφάσεων σε διάφορα επίπεδα σχεδιασμού (από το Περιφερειακό Πλαίσιο, το Ρυθμιστικό σχέδιο, τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια ή άλλες εξειδικευμένες μελέτες). Οι μελέτες εκτελούνται, και οι αποφάσεις τυπικά λαμβάνονται από διάφορα επίπεδα και όργανα διοίκησης, με προτάσεις αρμόδιων φορέων, μεταξύ των οποίων ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης έχει έναν σημαντικό αλλά όχι αποφασιστικό<sup>9</sup> λόγο.

Ωστόσο και οι προβλεπόμενες ανεπαρκείς και ασαφείς τυπικές διαδικασίες συχνά δεν τηρούνται ή τηρούνται προσχηματικά δεδομένων:

---

<sup>8</sup> Τα φαινόμενα αυτά διαμορφώνουν το σχήμα, την έκταση και τη δομή του Συγκροτήματος πολύ ταχύτερα από ό,τι ο -ούτως η άλλως- συχνά ανύπαρκτος και πάντα καθυστερημένος κρατικός προγραμματισμός και σχεδιασμός.

<sup>9</sup> Ως γνωστόν, στη χώρα είναι θεσμοθετημένο (και συνταγματικά) ένα πλαίσιο υπερσυγκεντρωτικού σχεδιασμού και αποφάσεων που τελικά συγκεντρώνει τις πρωτοβουλίες και αρμοδιότητες χωροθέτησης για όλες τις σημαντικές εγκαταστάσεις στην κεντρική Διοίκηση και τα Κυβερνητικά όργανα.

- της θεσμικής ανεξαρτησίας που απολαμβάνουν σε διάφορους βαθμούς ως προς το σχεδιασμό του χώρου τους και όχι μόνο, διάφορες αρχές και φορείς (στρατιωτικές αρχές, Πανεπιστήμια, Οργανισμοί Λιμένος, ΔΕΘ, ΕΟΤ-ΕΤΑ κ.ά.)
- της χαρακτηριστικής έλλειψης οργάνωσης και διαφάνειας για τη διαθέσιμη γη του Δημοσίου, των ΟΤΑ και άλλων δημόσιου συμφέροντος φορέων, όπως προκύπτει από τις πρακτικές των υπηρεσιών που την διαχειρίζονται (π.χ. Κτηματική Υπηρεσία, Ε.Τ.Α., Υπ. Γεωργίας, Υπ. Εθ. Άμυνας κ.ά.).
- της υποστελέχωσης, των αδυναμιών και του χαμηλού κύρους που απολαμβάνουν οι διοικητικές υπηρεσίες (κυρίως δε αυτές της περιφέρειας) που είναι επιφορτισμένες με τον πολεοδομικό-χωροταξικό σχεδιασμό.
- της εν Ελλάδα ιδιαίτερης βαρύτητας των λεγόμενων «πολιτικών αποφάσεων» που διαμέσου διάφορων καναλιών, συνήθως υπερισχύουν των αντίστοιχων διοικητικών και τεχνοκρατικών (π.χ. εγκατάσταση μονάδων ΑΕΙ ή ΤΕΙ σε κάποια πόλη που δεν έχει τις προϋποθέσεις).

Εξ αιτίας των δυσκολιών ορθολογικής χωροθέτησης λόγω των παραπάνω, συνήθως οι αποφάσεις χωροθέτησης λαμβάνονται με πολιτικές διαβουλεύσεις στη βάση του εντοπισμού ενός ικανοποιητικού -τουλάχιστον σε επιφάνεια- γηπέδου (συνήθως δημόσιας γης), της στενά εννοούμενης εξυπηρέτησης των συμφερόντων ορισμένων ισχυρών ομάδων (εργαζομένων ή συναλλασσόμενων -όχι όμως των πολιτών- στην υπό χωροθέτηση εγκατάσταση), και του πολιτικού/προσωπικού διαγκωνισμού μεταξύ τοπικών ή άλλων εκπροσώπων της Διοίκησης, της Αυτοδιοίκησης, ισχυρών παραγωγικών φορέων και του πολιτικού κόσμου ευρύτερα, ενώ σημαντικό ρόλο παίζουν και τα Μ.Μ.Ε.

Εκ παραλλήλου, λόγω των δυσκολιών νέας χωροθέτησης, συχνά επιλέγεται η μέθοδος της υπερδόμησης του δεδομένου διαθέσιμου γηπέδου (περίπτωση Α.Π.Θ., Δ.Ε.Θ., αλλά και πολλά σχολικά συγκροτήματα κ.ά.)

Σημειώνεται ότι οι παραπάνω διαδικασίες έχουν στο παρελθόν οδηγήσει σε χωροθετήσεις αν μη τι άλλο αμφιλεγόμενες όπως αυτή των χρήσεων του τ. στρ. Στρεμπενιώτη, του Μεγάρου Μουσικής, του συνεδριακού κέντρου Ι. Βελλίδης, του Δημαρχείου Δ. Θεσσαλονίκης, πανεπιστημιακών κτιρίων κ.ά.

#### **2.4. Προβλήματα & πρακτικές στην χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων στο Π.Σ.Θ.**

Είναι γνωστοί και δεν χρειάζονται ιδιαίτερη τεκμηρίωση οι λόγοι για τη δημιουργία και συντήρηση μέσα και γύρω από τον αστικό ιστό, ικανού αριθμού και επιφάνειας δημόσιων ελεύθερων χώρων κάθε επιπέδου και κατηγορίας, που συμβάλλουν:

- Στην εξυπηρέτηση πολλαπλών αναγκών και δραστηριοτήτων των κατοίκων της πόλης, ειδικότερα δε των παιδιών, των ηλικιωμένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες. Από τις διεθνείς προδιαγραφές αναφέρονται πολλαπλές επιμέρους δραστηριότητες που διεξάγονται στους Δημόσιους Ελεύθερους Χώρους όπως:
  - α. Ατομικές δραστηριότητες
    1. Περίπατος,

2. Ανάπαυση.
3. Στάση.
4. Καθημερινή διακίνηση.
5. Ατομική άθληση και υγιεινή.
6. Επαφή και απόλαυση της φύσης.

β. Ομαδικές δραστηριότητες

1. Συναντήσεις.
2. Συγκεντρώσεις και συζητήσεις.
3. Παρελάσεις και εκδηλώσεις.
4. Ομαδική άθληση και υγιεινή.
5. Ήπιες δραστηριότητες αναψυχής ελεύθερου χρόνου για διάφορες ηλικιακές ομάδες.
6. Παιχνίδι και άθληση σε παιδικές χαρές, σε χώρους αθλοπαιδιών σε αδιαμόρφωτους χώρους.
7. Πικ-νικ.

γ. Πολιτιστικές – εκπαιδευτικές δραστηριότητες

1. Επίσκεψη αρχαιολογικών χώρων.
2. Ανοικτά θέατρα, θεατρικές και μουσικές παραστάσεις.
3. Υπαίθριες πολιτιστικές και εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις.
4. Περιοδικές εκθέσεις.
5. Ενημέρωση – πληροφόρηση.

δ. Εμπόριο

1. Περιοδικές λαϊκές αγορές.
2. Πλανόδιοι πωλητές.
3. Πεζόδρομοι που εξυπηρετούν εμπορικές περιοχές.
4. Αγορές – παζάρια του Σαββατοκύριακου.

- Στη βελτίωση της σωματικής και ψυχικής υγείας και της καθημερινότητας του πολίτη, την «αναζωογόνηση» του επισκέπτη και την ικανοποίηση όλων των αισθήσεων (βλέπε ορισμό κεφ 1.2.).
- Στη μείωση των ρύπων, στη βελτίωση του μικροκλίματος και τη μείωση του φαινομένου της θερμικής νησίδας στις πόλεις.
- Στην εξασφάλιση χώρων συγκέντρωσης κοινού και την απρόσκοπτη εφαρμογή σχεδίων έκτακτης ανάγκης.
- Στην ανάδειξη της ταυτότητάς της πόλης, των ιστορικών περιοχών, των μνημείων και των δημόσιων κτισμάτων.

Η μερική εφαρμογή του αρχικού Σχεδιασμού, η σχεδόν ομοιόμορφη καθ' ύψος και πλάτος επέκταση του Π.Σ.Θ. που επεβλήθη μεταπολεμικά από την πολεοδομική νομοθεσία και τα επικρατούντα συστήματα δόμησης, οι αστοχίες του πολεοδομικού σχεδιασμού και η έλλειψη μιας πολιτικής γης, οδήγησαν στην ανεπάρκεια αλλά και στη σταδιακή για δεκαετίες και ραγδαία τα τελευταία χρόνια απομείωση των δημόσιων ελεύθερων χώρων, των χώρων πρασίνου, ακόμη και αυτών των πολύτιμων για την αποχέτευση των όμβριων υδάτων ρεμάτων της πόλης. Είναι από καιρό γνωστό ότι στο Συγκρότημα η επιφάνεια των χώρων πρασίνου ανά κάτοικο βρίσκεται στα απολύτως χαμηλά επίπεδα των περίπου 2,5 - 5,0 μ<sup>2</sup>/κ.(ανάλογα με τη μεθοδολογία μέτρησης) σε σχέση με τα 10-20 μ<sup>2</sup>/κ των περισσότερων ευρωπαϊκών πόλεων.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει από καιρό εντοπίσει την κατάσταση αυτή αλλά και τη ραγδαία επιδείνωσή της και έχει αντιδράσει με καμπάνιες, ημερίδες, ομάδες εργασίας, προτάσεις και ανακοινώσεις, συμβάλλοντας στην ενημέρωση του κοινού και την προστασία των ελεύθερων χώρων που απέμειναν στον αστικό ιστό και την ποιοτική τους διαμόρφωση. Οι εργασίες της Ο.Ε για την «Ανάπλαση της Κεντρικής περιοχής της πόλης-ΔΕΘ» τοποθετούνται σε μια σειρά τέτοιων παρεμβάσεων. Για τους ίδιους λόγους το ΤΕΕ/ΤΚΜ με αφορμή την ημέρα του περιβάλλοντος το 2008 επανήλθε στο θέμα του σχεδιασμού και της προστασίας των δημόσιων ελεύθερων χώρων και δήλωσε την πρόθεσή του για την ανάδειξη του θέματος σε ένα από τα σημαντικότερα για το Συγκρότημα.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει επίσης από καιρό και πρόσφατα τοποθετηθεί σταθερά υπέρ της απομάκρυνσης της ΔΕΘ και άλλων εγκαταστάσεων από το κέντρο της πόλης και υπέρ της δημιουργίας ενιαίου κεντρικού Μητροπολιτικού Πάρκου, που θα περιλαμβάνει και άλλους χώρους της ευρύτερης περιοχής όπως τους χώρους του Στρατηγείου, τους χώρους των πάρκων, των Μουσείων, χώρους του Campus του ΑΠΘ και άλλα.

Όμως, εκτός από το κεντρικό Μητροπολιτικό Πάρκο, μητροπολιτικού επιπέδου δημόσιοι ελεύθεροι χώροι και Πάρκα μπορούν να θεωρηθούν μια σειρά σημαντικών αστικών και περιαστικών χώρων όπως: χώροι του λιμανιού, χώροι στρατοπέδων, σημαντικοί αρχαιολογικοί χώροι, ολόκληρο το μέτωπο της παραλίας, περιοχές Δυτικού και Ανατολικού Τόξου, το Σέιχ-Σου, το φράγμα της Θέρμης, η μέλλουσα να διαμορφωθεί χωματερή των Ταγαράδων, αλλά και πολλοί άλλοι μεγάλοι ακόμα αδιαμόρφωτοι και άγνωστοι στο κοινό χώροι σε όλη την περιαστική περιοχή του Π.Σ.Θ. Νέοι χώροι που δεν υπάρχουν σήμερα μπορούν και πρέπει να προβλεφθούν σε περιοχές εκτεταμένης αστικής ανάπλασης (π.χ. Λαχανόκηπους ή τη ζώνη των γραμμών του ΟΣΕ).

## **2.5. Βασικές επισημάνσεις για τους ελεύθερους χώρους**

Το θέμα είναι τεράστιο για να εξετασθεί σε μια σύντομη έκθεση, και για το λόγο αυτό περιοριζόμαστε σε μερικές μόνο επισημάνσεις βασικών σημείων, όπως προκύπτουν από μια πρόχειρη θεώρηση των ιδιοτεροτήτων που συναντώνται στο Π.Σ.Θ.:

- Το δίκτυο ελεύθερων χώρων είναι και πρέπει να αντιμετωπίζεται ως κοινωνική υποδομή πρώτης ανάγκης, όπως τα λοιπά κοινωνικά και τεχνικά δίκτυα (δίκτυο ύδρευσης, αποχετευτικό, οδικό κ.λπ.) τόσο για την καλή καθημερινή λειτουργία της πόλης όσο και για την αντιμετώπιση έκτακτων συμβάντων.
- Ειδικά για τη Θεσσαλονίκη θα πρέπει να επισημανθούν πολλές ιδιαίτερες όψεις του προβλήματος του σχεδιασμού και της προστασίας των Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων όπως:
  - η ύπαρξη αρχαιολογικών χώρων και μνημείων στην πόλη που πρέπει να ενσωματωθούν σε ευρύτερα δίκτυα ελεύθερων χώρων,

- οι εκτεταμένοι ελεύθεροι χώροι μητροπολιτικής σημασίας στο περίπου 50 χιλιόμετρα μέτωπο της (παλαιάς και μητροπολιτικής) πόλης στη θάλασσα,
- οι ειδικότεροι ελεύθεροι χώροι μέσα στη ζώνη του Λιμανιού (ΟΛΘ),
- οι ελεύθεροι χώροι στη ΔΕΘ και την ευρύτερη περιοχή της (campus του Α.Π.Θ, Μουσεία, Δημαρχείο, κ.ά.) σήμερα και στο μέλλον και ο συνεχής κίνδυνος δόμησής τους,
- ο ιστορικός και διατηρητέος χαρακτήρας πολλών ελεύθερων χώρων που έχει ήδη αλλοιωθεί (π.χ. πλατεία Βαρδαρίου, πλατεία Συντριβανίου), ή κατά καιρούς κινδυνεύει να αλλοιωθεί (π.χ. πλατεία Αριστοτέλους),
- το γεγονός ότι αναθεωρείται το Ρυθμιστικό Σχέδιο του Συγκροτήματος και πρέπει -μετά από δημόσια διαβούλευση- να αντιμετωπισθεί το ζήτημα των Μητροπολιτικών ελεύθερων χώρων και στο επίπεδο αυτό,
- το προφανές γεγονός ότι οι ελλείποντες ελεύθεροι χώροι μέσα στον ήδη δομημένο αστικό ιστό πρέπει να αντισταθμισθούν με μητροπολιτικούς περιαστικούς χώρους γύρω από το Συγκρότημα και μέσα στην περιοχή της λεγόμενης Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου. Σημειώνεται ότι ο καθορισμός και η προστασία αυτών των περιαστικών Ελεύθερων & Πράσινων Χώρων (διεθνής ονομασία Green Belt) είναι ιδιαίτερος κρίσιμος και αποτελεί – μαζί με τα διάσπαρτα στρατόπεδα- την τελευταία ελπίδα για το Συγκρότημα που επεκτείνεται μητροπολιτικά να βελτιώσει την κατάσταση στις επόμενες δεκαετίες.

Σε κάθε περίπτωση ο σχεδιασμός και η βιωσιμότητα των ελεύθερων χώρων και των πάρκων στο Π.Σ.Θ., εξαρτάται από τους γενικότερους κατευθυντήριους στόχους που θα τεθούν, το σχήμα διαχείρισής τους και τους πόρους που θα διατεθούν.

Πέρα από την απόκτηση των χώρων, η δημιουργία, η διαχείριση, η λειτουργία και η συντήρηση των χώρων πρασίνου, αποτελούν διακριτά αντικείμενα που θα πρέπει να αντιμετωπιστούν με ιδιαίτερη προσοχή. Οι αστοχίες στο σχεδιασμό και οι στρεβλές πρακτικές (όπως εκτεταμένες πλακοστρώσεις – τσιμεντοστρώσεις κ.ά.). είναι συχνές και έχουν πολλές φορές επισημανθεί από το Τ.Ε.Ε. Εκ παραλλήλου η εγκατάλειψη και η σταδιακή ή και ραγδαία υποβάθμιση δημόσιων ελευθέρων χώρων είναι συχνό φαινόμενο.

Ευθύνες για τα θέματα αυτά υπάρχουν όχι μόνο στην κεντρική διοίκηση, αλλά και σε Δήμους και φορείς που προκηρύσσουν και εκτελούν μελέτες ή διαχειρίζονται ελεύθερους χώρους, σε μελετητές που επιλέγουν ακατάλληλες μορφές σχεδιασμού, αλλά και σε πολίτες που δεν σέβονται τους χώρους μέσα στους οποίους διακινούνται .

### **3. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ & ΑΕΙΦΟΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟ Π.Σ.Θ.**

Όπως ήδη αναφέρθηκε, δεν είναι δυνατόν να εξετασθεί η χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών και Ελεύθερων Χώρων ξεκομμένα από το γενικότερο κατευθυντήριο πλαίσιο σχεδιασμού της λειτουργικής και αειφορικής οργάνωσης του Συγκροτήματος. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο το πλαίσιο αυτό - κατόπιν αιτήματος των μελών της Ομάδας Εργασίας - τέθηκε σαν συμπληρωματικό αντικείμενο εξέτασης από τη Διοικούσα Επιτροπή.

Το πλαίσιο αυτό -που εκφράζεται κυρίως (αλλά όχι μόνο) από το Ρυθμιστικό Σχέδιο του Π.Σ.Θ.-, σήμερα είναι μερικώς μόνο διασαφηνισμένο. Ήδη το από εικοσαετίας θεσμοθετημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο είναι υπό αναθεώρηση και οι νέες κατευθύνσεις του είναι για την ώρα γνωστές μόνο σε ορισμένα βασικά τους σημεία<sup>10</sup>. Παρά την ασάφεια που προκαλεί η συγκυρία αυτή ενδεχόμενα είναι θετική, διότι επιτρέπει να γίνουν προτάσεις προς νέες κατευθύνσεις, που θα ενσωματωθούν στο νέο Ρυθμιστικό.

Παράλληλα σημειώνονται εξελίξεις στον κεντρικό και περιβαλλοντικό Σχεδιασμό (εθνικό, περιφερειακά και ειδικά πλαίσια κ.ά.), ενώ σε τοπικό επίπεδο την τελευταία δεκαπενταετία εκπονούνται (από διάφορους φορείς) ποικίλες μελέτες καταγραφής, χαρτογράφησης και ανάλυσης των πόρων του αστικού συστήματος καθώς και μια σειρά από στρατηγικά και αναπτυξιακά σχέδια και μελέτες για την πολεοδομική, κυκλοφοριακή, τεχνολογική, πολιτιστική και περιβαλλοντική αναδιάρθρωση της πόλης, τα οποία συχνά δεν είναι συμβατά μεταξύ τους<sup>11</sup>.

Στην παρούσα Έκθεση μπορούν να γίνουν ορισμένες μόνο επισημάνσεις των εξαιρετικά σημαντικών προκλήσεων και καταστάσεων μπροστά στις οποίες βρίσκεται το Συγκρότημα και ο σχεδιασμός του εδώ και καιρό και στις οποίες θα πρέπει να απαντήσει το νέο επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό. Ενδεικτικά αναφέρουμε:

- Το κυρίαρχο φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης, το άνοιγμα των αγορών, τις ευρωπαϊκές πολιτικές οικονομικής ολοκλήρωσης, τη ραγδαία τεχνολογική πρόοδο, την ενεργειακή κρίση, τις θεμελιακές αλλαγές στο παραγωγικό σύστημα, την υποχώρηση των δραστηριοτήτων του πρωτογενούς και του δευτερογενούς, την άνοδο της σπουδαιότητας των καινοτομικών υπηρεσιών

---

<sup>10</sup> Είναι γνωστή η πρόταση διεύρυνσης των ορίων του Ρυθμιστικού που τέθηκε σε διαβούλευση. Οι βασικές κατευθύνσεις του επικαιροποιημένου ρυθμιστικού σχεδίου σύμφωνα με το Τεύχος της δημόσιας διαβούλευσης του ΥΠΕΧΩΔΕ στοχεύουν σε:

- Ενίσχυση του ρόλου της Θεσσαλονίκης ως "πόλης-πύλη και ως περιφερειακού μητροπολιτικού πόλου της Ε.Ε".
- Προώθηση του ρόλου της ως πολιτιστικής μητρόπολης και ως πόλου τουρισμού και αναψυχής για τα Βαλκάνια και τις χώρες του Εύξεινου Πόντου.
- Προώθηση του ρόλου της ως επιχειρηματικού - εμπορικού συνδέσμου της Ε.Ε. με τα Βαλκάνια και τις χώρες του Εύξεινου Πόντου.
- Ανάδειξη της ως βαλκανικού πόλου έρευνας και καινοτομίας, κόμβου μεταφορών και διαμετακομιδής, καθώς και κέντρου παροχής κοινωνικών υπηρεσιών (παιδεία, υγεία).
- Βελτίωση της λειτουργικότητάς της σε όλους τους τομείς (οικονομία, πολιτισμός, εκπαίδευση, υγεία, αναψυχή), βελτίωση του περιβάλλοντος και σταδιακή εξισορρόπηση με τους αντίστοιχους μητροπολιτικούς πόλους της ευρύτερης περιοχής.

<sup>11</sup> Χαρακτηριστικά μπορεί να αναφερθεί ότι εκπόνησαν ποικίλα Στρατηγικά Σχέδια ο ΟΡΘΕ, το ΥΜΑΘ, η Νομαρχία, Αναπτυξιακές Εταιρείες και ΟΤΑ, με παρόμοιο, (ταυτόσημο;) αλλά και αντιτιθέμενο περιεχόμενο.

στις υπηρεσίες τεχνολογίας αιχμής που σχετίζονται με τις επικοινωνίες, τους αναδυόμενους κλάδους της έρευνας και της πληροφορικής, του εμπορίου, και γενικά των δραστηριοτήτων του τριτογενούς.

- Τις θεμελιώδεις αλλαγές της δεκαετίας του '90 στον πολιτικό-κοινωνικό χάρτη των Βαλκανίων, την πρόσφατη είσοδο στην Ε.Ε. άμεσα γειτονικών χωρών, τις προοπτικές μελλοντικής σύνδεσης/ένταξης της γειτονικής Τουρκίας, τις συνεχείς δυναμικές αλλαγές στην όλη συγκρότηση της ευρύτερης γεωπολιτικής περιοχής του Συγκροτήματος.
- Τη γενικότερη σταδιακή ένταξη της πόλης και της περιφέρειας της την τελευταία δεκαετία σε ποικίλα αναπτυξιακά διευρωπαϊκά δίκτυα μητροπολιτικών πόλων, πολιτισμού, ενέργειας και μεταφορών (πολιτιστική πρωτεύουσα, αγωγοί φυσικού αερίου και πετρελαίου, οδικοί και σιδηροδρομικοί άξονες βορρά-νότου και δύσης-ανατολής).
- Τις δυνατότητες άμεσης σύνδεσης της Θεσσαλονίκης και της ευρύτερης περιοχής της Κ. Μακεδονίας με την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω των διευρωπαϊκών μεταφορικών αξόνων (TEN-T) και την επέκταση της ενδοχώρας της προς τα βόρεια, αλλά και θαλασσίως προς την υπόλοιπη λεκάνη της Αν. Μεσογείου με αξιοποίηση των «Θαλάσσιων Αυτοκινητόδρομων» (Motorways of the Sea), πρωτοβουλίες που προωθούνται στα πλαίσια της Ε.Ε. και των διαδικασιών Πολιτικής Γειτονίας (Neighborhood Policy).
- Τη διεκδίκηση για το Συγκρότημα αναπτυξιακών ρόλων περιφερειακής και μητροπολιτικής εμβλείας σε μια δυναμική επιρροής-ανταγωνισμού μεταξύ των μητροπολιτικών κέντρων σε όλη την περιοχή της Βαλκανικής, της Μαύρης Θάλασσας και της μέσης Ανατολής.
- Τις συνεχιζόμενες αλλαγές στην εσωτερική λειτουργική συγκρότηση του Συγκροτήματος, την ένταση των σημαντικών φαινομένων της προαστικοποίησης και της αποαστικοποίησης<sup>12</sup> στην Περιαστική Ζώνη. Σε οικιστικό επίπεδο, ήδη πάνω από 70.000 στρέμματα νέων επεκτάσεων προστίθενται με πρόσφατα εγκριθείσες αλλά και μελέτες που εκπονούνται με τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια των δήμων της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης, όταν το υπάρχον πολεοδομικό συγκρότημα (ό,τι βρίσκεται εντός του εσωτερικού περιφερειακού δακτυλίου) έχει έκταση μόλις 55.000 στρέμματα.
- Τη συσχετιζόμενη με τα παραπάνω ραγδαία αύξηση των οχημάτων, των μετακινήσεων, της κυκλοφορίας και των συγκοινωνιακών αναγκών των πολιτών και τη συνεχή διόγκωση των σχετικών προβλημάτων. Ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. στη Θεσσαλονίκη αυξήθηκε από 253 οχήματα/ ανά 1.000

<sup>12</sup> **Προαστικοποίηση:** σταδιακή μετακίνηση πληθυσμού προς την περίμετρο, τα προάστια και τους δορυφορικούς οικισμούς ενός αστικού κέντρου με σκοπό την εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών κατοικίας.

<sup>12</sup> **Αποαστικοποίηση:** αποκέντρωση παραγωγικών δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων του τριτογενούς (υπεραγορές, εκθέσεις, επιχειρήσεις αναψυχής, σχολικές μονάδες, αθλητικά κέντρα, ιδιωτικές κλινικές κ.ά.) προς την περιαστική ζώνη ενός μεγάλου αστικού συγκροτήματος. Συνήθως συνδυάζεται με την αστικοποίηση τμημάτων της περιαστικής ζώνης.



κατοίκους το 1998 σε 414 οχήματα/ανά 1.000 κατοίκους το 2006 και εκτιμάται ότι θα σταθεροποιηθεί στα 650 οχήματα/ ανά 1.000 κατοίκους το 2015. Οι μετακινήσεις με οχήματα από και προς Θεσσαλονίκη αυξήθηκαν από 97.000 οχήματα/μέρα το 1998 σε 161.000 οχήματα/μέρα το 2006. Από το λιμάνι Θεσσαλονίκης διακινήθηκαν 250.000 εμπορευματοκιβώτια το 2006 από 103.000 το 1998 και ο στόχος είναι να υπερτριπλασιαστούν μέσα στην επόμενη δεκαπενταετία. Η επιβατική κίνηση στο αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης αυξήθηκε από 1,5 εκ. επιβάτες το 1990 σε 4,0 εκ. το 2006 και ο στόχος είναι τα 12,0 εκ. με τη χρήση του νέου διαδρόμου προσαπογειώσεων και τη δημιουργία νέου επιβατικού σταθμού (πηγή: Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης, ανάλυση μεταφορών και συγκοινωνιών, Οκτ. 2007).

- Τις ακόμη αδιερεύνητες επιπτώσεις της τρέχουσας χρηματοπιστωτικής κρίσης τόσο σε εθνικό όσο και τοπικό επίπεδο, με πιθανή πρώτη επίπτωση την περαιτέρω υποβάθμιση του Ιστορικού και Επιχειρηματικού Κέντρου της πόλης, αλλά και την αδυναμία διάθεσης σημαντικών πιστώσεων για την αντιμετώπιση της αστικής ανάπτυξης σε όλους τους τομείς.

Ως ιδιαίτερος σημαντικό για τις χωροθετήσεις σημειώνεται το γεγονός ότι στις περιαστικές ζώνες των μητροπολιτικών περιοχών (ήδη και του Π.Σ.Θ.), κάτω από την επίδραση των διαδικασιών παγκοσμιοποίησης, παρατηρούνται φαινόμενα που διεθνώς περιγράφονται με τους όρους της «μητροπολιτικοποίησης» (*metropolisation* ή *metropolitan landscapes*), της «αστικής διάχυσης» (*urban sprawl*), της «πόλης χωρίς όρια» ή της «ανοικτής πόλης», κ.ά., όπως:

- Τα όρια μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών γίνονται όλο και πιο δυσδιάκριτα καθώς στις γειτνιάζουσες στην πόλη περιοχές εγκαθίστανται με ταχείς ρυθμούς οικιστικές και εμπορικές δραστηριότητες.
- Ανεξάρτητες οικιστικές ενότητες και οικισμοί ενσωματώνονται σταδιακά σε αναπτυσσόμενες αστικές περιοχές.
- Οι αποφάσεις για τις ακολουθητέες αστικές πολιτικές που επηρεάζουν τις χωροθετήσεις, πλέον δεν λαμβάνονται μόνο από τους δημόσιους φορείς, αλλά και επίσης διαμέσου ενός συνόλου «συμμαχιών» και επιδιώξεων κρατικών, αυτοδιοικητικών και ιδιωτικών φορέων, στο πλαίσιο του οικονομικού, πολιτικού και διοικητικού συστήματος.

Ειδικότερα η Ανατολική Περιαστική Θεσσαλονίκη - η οποία αποτελεί προνομιακό τόπο και στόχο χωροθέτησης πολλών νέων Δημόσιων Υποδομών μεταξύ των οποίων και της Ζώνης Καινοτομίας - παρουσιάζει ήδη σε εξέλιξη όλα αυτά τα φαινόμενα και βιώνει τα προβλήματα που συνδέονται με αυτά (κυρίως δε στον κυκλοφοριακό τομέα).

Γενικά η ανάπτυξη του Συγκροτήματος με βάση τις τάσεις του ίδιου του πληθυσμού, της οικονομίας και της τεχνολογίας και λιγότερο σε επίπεδο κεντρικού σχεδιασμού αλλάζει τη γεωγραφική και λειτουργική δομή της πόλης διευρύνοντας και μετατοπίζοντας ανεξέλεγκτα τα ποσοτικά και ποιοτικά όρια του αστικού τοπίου. Η πόλη μεταμορφώνεται, διαχέεται στην ύπαιθρο και μετατρέπεται σε ένα γιγαντιαίο προάστιο που διατρέχεται από αυτοκινητόδρομους.

Εκ παραλλήλου, έχουν μόλις γίνει γνωστές οι εναλλακτικές προτάσεις προς διαβούλευση για την οριοθέτηση της Περιοχής Εφαρμογής του επικαιροποιούμενου Ρυθμιστικού. Στο σχετικό τεύχος του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. προδιαγράφονται πληθυσμιακά, οικονομικά και χωροταξικά δεδομένα του Συγκροτήματος και της ευρύτερης περιοχής του, αναφέρονται προβλήματα οικιστικής ανάπτυξης και πολεοδομικής οργάνωσης. Μεταξύ άλλων καταγράφεται ανεπάρκεια κοινωνικών υποδομών, δημόσιων χώρων και χώρων πρασίνου.

Στο σκέλος των προτάσεων και των στόχων, προδιαγράφεται προγραμματικός πληθυσμός 1.2000.000 κατοίκων στη σημερινή ΕΠΘ. Προδιαγράφονται, επίσης, πολλαπλές κατευθύνσεις και γενικοί στόχοι σχεδιασμού της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης όπως και προϋποθέσεις ανάπτυξης μητροπολιτικού ρόλου. Προδιαγράφονται σενάρια ανάπτυξης και οριοθέτησης, τα οποία καταλήγουν σε δύο προτάσεις προς διαβούλευση για την περιοχή ευθύνης του νέου ΡΣΘ. Όμως οι προτάσεις είναι ακόμη γενικές και δεν εξειδικεύονται στα θέματα με τα οποία ασχολείται η παρούσα έκθεση.

Σε κάθε περίπτωση, έχοντας υπ' όψη τις παραπάνω επελθούσες/επερχόμενες αλλαγές στα πραγματικά δεδομένα και το σχεδιασμό, τα σημαντικά προβλήματα-πεδία προβληματισμού που από όλες τις πλευρές εντοπίζονται, **η ομάδα Εργασίας, υπογραμμίζοντας τη διασύνδεση του γενικότερου κατευθυντήριου Σχεδιασμού με το ειδικότερο πρόβλημα των χωροθετήσεων των δημόσιων εγκαταστάσεων και ελεύθερων χώρων, επισημαίνει με έμφαση, την ανάγκη έναρξης του διαλόγου και της Δημόσιας Διαβούλευσης για πολλές πτυχές και στόχους του επικαιροποιούμενου Ρυθμιστικού Σχεδίου του Συγκροτήματος (και βέβαια όχι μόνο για τους γενικούς στόχους και τα όρια του).**

**Επισημαίνει, επίσης, ότι το Συγκρότημα πρέπει να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του μέλλοντος με ρεαλιστικές αλλά καινοτόμες ιδέες και σύγχρονο αειφορικό αστικό σχεδιασμό.**

#### **4. ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΡΧΩΝ**

Η Ομάδα Εργασίας όπως είναι προφανές δεν μπορεί να υποκαταστήσει τις Δημόσιες Αρχές, που είναι κατά νόμον αρμόδιες για το γενικότερο Σχεδιασμό και τη μελέτη των θεμάτων χωροθέτησης, ούτε να εκπονήσει πλήρεις μελέτες διερεύνησης των σχετικών θεμάτων, σε κάθε δε περίπτωση συστήνει να ακολουθηθούν οι τυπικές διαδικασίες εκπόνησης των αναγκαίων μελετών και τήρησης με διαφάνεια των διαδικασιών απόφασης, όπως περιγράφεται στην παρακάτω βασική διαδικασία.

Όμως, δεδομένου ότι το ΤΕΕ είναι ο θεσμοθετημένος σύμβουλος της Πολιτείας, οι τυπικές διαδικασίες, όπως αναφέρθηκε συχνά, δεν τηρούνται, αλλά και έχουν επισωρευτεί σειρά επειγόντων και σε κάποιο βαθμό αλληλεξαρτημένων θεμάτων γενικότερου Σχεδιασμού και επί μέρους χωροθετήσεων στο Συγκρότημα, η Ομάδα Εργασίας αποφάσισε να διερευνήσει τα σχετικά θέματα και:

- α) να καθορίσει μια βασική διαδικασία για την αντιμετώπιση από πλευράς διοίκησης αλλά και ευρύτερα κοινωνικού συνόλου, των ζητημάτων χωροθέτησης σημαντικών κοινωνικών υποδομών,
- β) εκτιμώντας την παρούσα κατάσταση του Συγκροτήματος από διάφορες πλευρές όπως αυτές αναφέρθηκαν, να θέσει ένα πρακτικό πλαίσιο αρχών και προτάσεων για τη συνδυσασμένη αντιμετώπιση τόσο των επιμέρους ζητημάτων χωροθέτησης σημαντικών κοινωνικών υποδομών, αλλά και την εξασφάλιση μιας λειτουργικής και αειφορικής οργάνωσης του όλου Συγκροτήματος σε βάθος χρόνου,
- γ) τέλος να εξετάσει σύμφωνα με αυτό το πλαίσιο αρχών τις δυνατότητες χωροθέτησης συγκεκριμένων σημαντικών κοινωνικών υποδομών όπως του νέου Εκθεσιακού Κέντρου της Θεσσαλονίκης ή και άλλων.

#### **4.1. Βασική διαδικασία**

Για κάθε σημαντική κοινωνική εγκατάσταση/υποδομή, που πρέπει να χωροθετηθεί, θα πρέπει να ακολουθείται με ευθύνη τόσο του φορέα της όσο και της αρμόδιας Δημόσιας Αρχής για το Σχεδιασμό, μια συγκεκριμένη διαδικασία με δικλίδες ασφαλείας, ώστε να εξασφαλίζονται τα ελάχιστα μιας ορθολογικής απόφασης. Ειδικότερα:

1. Θα πρέπει με ευθύνη του φορέα να καταρτίζεται ένα επιχειρηματικό σχέδιο ανάπτυξης και στη συνέχεια ένα έστω και στοιχειώδες κτιριολογικό πρόγραμμα των εγκαταστάσεων όπως και των μελλοντικών επεκτάσεών τους (αυτά επιτρέπουν την επαλήθευση των προβαλλομένων απαιτήσεων του φορέα σε γη, ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα ιδιοτέλειας και αδιαφάνειας).
2. Θα πρέπει να προσδιορίζεται ένας φορέας σχεδιασμού και υλοποίησης της εγκατάστασης, μια εκτίμηση του κόστους, μια εξασφάλιση των πόρων και ένα στοιχειώδες χρονοδιάγραμμα σχεδιασμού και υλοποίησης των εγκαταστάσεων, ώστε να αποφεύγονται φαινόμενα ατέρμονος σχεδιασμού αλλά και δέσμευσης πολύτιμης γης επ' αόριστον χωρίς ποτέ να υλοποιούνται οι εγκαταστάσεις. Εάν οι εγκαταστάσεις δεν υλοποιούνται εντός ορισμένων προθεσμιών ή υλοποιούνται για άλλες χρήσεις, η γη να επιστρέφει στο δημόσιο.
3. Η αρμόδια Δημόσια Αρχή θα πρέπει να αιτιολογεί με σαφήνεια, διαφάνεια και δημοσιότητα την όποια προκαταρκτική-εναλλακτική-τελική πρόταση/απόφασή της για χωροθέτηση στο πλαίσιο μιας γενικότερης αειφορικής μακροπρόθεσμης αστικής ανάπτυξης<sup>13</sup>, επιτρέποντας στο κοινό και τους φορείς να διεξάγουν μια δημόσια διαβούλευση.
4. Η υλοποίηση κάθε σχεδιασμού να γίνεται από τις αρμόδιες Δημόσιες Αρχές και Φορείς μέσα στο πλαίσιο της αποδοχής νέων ιδεών και προσεγγίσεων

---

<sup>13</sup> Δεν είναι γνωστός ο βαθμός ακρίβειας και σαφήνειας που θα υπάρξει στο επικαιροποιούμενο Ρυθμιστικό όσον αφορά στη χωροθέτηση δημόσιων κοινωνικών εγκαταστάσεων. Ως εκ τούτου, κατά πάσα πιθανότητα οι νέες εγκαταστάσεις δεν θα είναι μια τυπική διαδικασία εφαρμογής του Ρυθμιστικού.

όπως και διαδικασιών διασφάλισης της όσο το δυνατόν μεγαλύτερης αρχιτεκτονικής υπεραξίας των νέων εγκαταστάσεων (π.χ. με αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς).

## 4.2. Πλαίσιο αρχών

Χωρίς μια συνολική θεώρηση των προβλημάτων χωροθέτησης των μεγάλων δημόσιων εγκαταστάσεων (διοίκησης, κοινωνικών, εκπαιδευτικών εκθεσιακών και τεχνικών υποδομών) όπως και των μητροπολιτικών Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων, στη βάση ενός κοινά αποδεκτού μακροπρόθεσμου αειφορικού κατευθυντήριου σχεδιασμού του Π.Σ.Θ. δεν είναι δυνατόν να εξορθολογισθεί το πλαίσιο λήψης αποφάσεων.

Εκτιμώντας την παρούσα κατάσταση του Συγκροτήματος από διάφορες πλευρές (υπερδόμηση, πυκνοκατοίκηση, δραματική έλλειψη χώρων πρασίνου, ανάγκη αρθρωμένης λειτουργικής οργάνωσης του Συγκροτήματος, κυκλοφοριακή συμφόρηση και ανάγκη ελαχιστοποίησης των μετακινήσεων, προαστικοποίηση και αποαστικοποίηση κ.ά.), και τις προκλήσεις ενός μακροχρόνιου αειφορικού σχεδιασμού, όπως αυτές αναφέρθηκαν προηγουμένως, διατυπώνεται στη συνέχεια ένα πλαίσιο πρακτικών αρχών και προτάσεων.

Το πλαίσιο αρχών περιλαμβάνει ορισμένες βασικές αρχές και προτάσεις λειτουργικής και αειφορικής οργάνωσης του Συγκροτήματος (τόσο της αστικής περιοχής του όσο και της γύρω από αυτήν εξαρτώμενης περιαστικής του ζώνης) σε βάθος χρόνου. Περιλαμβάνει, επίσης, αρχές που προκύπτουν άμεσα από την ως άνω διαπιστωμένη σημερινή κατάσταση του Συγκροτήματος για την αντιμετώπιση των επιμέρους αλλά αλληλεξαρτημένων ζητημάτων χωροθέτησης σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών και Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων.

Πιστεύουμε ότι το παρακάτω πλαίσιο αρχών και προτάσεων -χωρίς να οδηγεί με μηχανιστικό τρόπο σε μονοσήμαντες λύσεις-, μπορεί εφ' όσον χρησιμοποιηθεί ευέλικτα από κατάλληλες επιστημονικές ομάδες, να χρησιμεύσει στη λήψη ορισμένων ορθολογικών αποφάσεων χωροθέτησης. Πιστεύουμε, επίσης, ότι μπορεί να βοηθήσει στη διαμόρφωση των ανάλογων προτάσεων του νέου Ρυθμιστικού.

Ειδικότερα, για τις μεγάλες Δημόσιες Κοινωνικές Υποδομές, ως βασικές αρχές Χωροθέτησης και Σχεδιασμού τους στο Π.Σ.Θ. προτείνονται τα εξής:

1. Η χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Κοινωνικών Υποδομών όσο και η χωροθέτηση σημαντικών Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων, πρέπει πλέον να εξετάζονται σε αλληλεξάρτηση κάτω από το πρίσμα της αειφορικής οργάνωσης του αστικού χώρου<sup>14</sup>, όπως αυτή επιμερίζεται σε πολλούς επί μέρους στόχους,<sup>15</sup> που δεν μπορούν να αναλυθούν πλήρως στην παρούσα

<sup>14</sup> Το νόημα, οι στόχοι, τα όρια και οι διάφορες πλευρές της αειφορικής οργάνωσης του αστικού χώρου είναι ένα ανοικτό ζήτημα που βρίσκεται στην πρώτη γραμμή των συζητήσεων σε διεθνές επίπεδο και αποτελεί κεντρικό θέμα της πολεοδομίας. Νέες προτάσεις κατατίθενται συνεχώς.

<sup>15</sup> Με την επιφύλαξη της προηγούμενης παρατήρησης, για την αειφορική οργάνωση του αστικού χώρου εκτιμώνται ως κεντρικά τα αλληλοεξαρτώμενα ζητήματα: α) της κυκλοφοριακής, συγκοινωνιακής και μεταφορικής οργάνωσης των πόλεων και β) της σχέσης ανάμεσα στις χρήσεις,

- έκθεση (όπως της κατανάλωσης λιγότερης ενέργειας, της μείωσης των μετακινήσεων, της μείωσης της ρύπανσης και πολλών άλλων στόχων βελτίωσης της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος). Η προσπάθεια θα πρέπει να είναι να αντιμετωπίζονται ταυτόχρονα οι πιέσεις που παρουσιάζονται λόγω της ανάπτυξης (να δημιουργούνται για παράδειγμα οι νέες εγκαταστάσεις και υποδομές που απαιτούνται), τα προβλήματα της ποιότητας ζωής (απαίτηση για ελεύθερους χώρους, ανεμπόδιστη μετακίνηση πεζών κ.ά.), αλλά και τα στενά συνδεδεμένα με αυτά προβλήματα της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στις πόλεις και της κατανάλωσης ενέργειας, μέσω μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης, που θα συμπεριλαμβάνει τις πολιτικές των: α. Περιβάλλοντος, β. Φυσικού Σχεδιασμού και γ. Μεταφορών.
2. Από όλη τη διεθνή εμπειρία προκύπτει ότι σε πρακτικό επίπεδο η ως άνω επιζητούμενη αειφορική οργάνωση του αστικού χώρου εξαρτάται κύρια από τη μείωση των μετακινήσεων, την προτεραιότητα των ΜΜΜ (και ειδικότερα αυτών σταθερής τροχιάς) έναντι του ΙΧ, με στόχο την αποφυγή των συνεχών κυκλοφοριακών συμφορήσεων εντός του αστικού ιστού, που έχουν πλέον καταστεί μόνιμο φαινόμενο σε όλες τις περιοχές του Συγκροτήματος αλλά και της περιαστικής ζώνης.
  3. Οι χωροθετήσεις πρέπει να εξετάζονται στο πλαίσιο μιας Μητροπολιτικής και όχι στενά αστικής Θεσσαλονίκης, όπως σε γενικές γραμμές προτείνεται στα σενάρια του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. για το Ρυθμιστικό. Πρέπει να εξετάζονται στο πλαίσιο μιας Μητροπολιτικής Αυτοδιοίκησης και όχι στο πλαίσιο των σημερινών ΟΤΑ. Κατά συνέπεια, ορισμένες τουλάχιστον από τις εγκαταστάσεις -ανάλογα και με την εμβέλεια της κάθε μίας- χωροθετούνται πλέον με αναφορά σε ένα δίκτυο πόλεων, παραγωγικών και οικιστικών περιοχών, οδικών αξόνων & μεταφορικών υποδομών, και όχι απλά σε οικοπεδικές εκτάσεις κάποιου συγκεκριμένου Δήμου ενός περιορισμένου οικιστικού Συγκροτήματος.
  4. Ο κυριότερος πρακτικός κανόνας θα πρέπει να είναι ότι κάθε νέα μεγάλη δημόσια κοινωνική ή άλλη εγκατάσταση θα πρέπει πλέον να χωροθετείται εκτός του γνωστού οικιστικού ιστού του Π.Σ.Θ., στην σήμερα γνωστή ως Περιαστική Ζώνη ή και Ευρύτερη Περιοχή (όπως οι περιοχές αυτές θα κωδικοποιηθούν και θα οριοθετηθούν με το νέο Ρυθμιστικό). Οι ελάχιστες εναπομείνουσες ή προκύπτουσες ελεύθερες εκτάσεις εντός του οικιστικού ιστού (π.χ. στρατόπεδα Παύλου Μελά, Φαρμάκη, Κόδρα, χώρος ΔΕΘ), ή ακόμα και παράπλευρα σε αυτόν (π.χ. στρατόπεδο Ζιάκα, χώρος ΟΔΔΥ, ορισμένοι χώροι λιμανιού, παραλίας) πρέπει να προορίζονται κυρίως για δημόσιους ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου (για την κάλυψη των

---

στα χαρακτηριστικά της δόμησης (υψηλή-χαμηλή), την πληθυσμιακή (αστική) πυκνότητα και το βαθμό τσιμεντοποίησης της αστικής γης (αναλογία ελεύθερων και οικοδομήσιμων χώρων). Όχι μόνο ένας, αλλά διάφοροι συνδυασμοί των χαρακτηριστικών αυτών αποδεικνύονται σημαντικά πιο ικανοποιητικοί από άλλους για την επίτευξη μιας χαμηλής κατανάλωσης ενέργειας. Η υπερβολικά πυκνή ή ψηλή δόμηση, η μεγάλη πληθυσμιακή πυκνότητα, αλλά και αντιστρόφως, η υπερβολική διάχυση των αστικών περιοχών με μεγάλη αναλογία εκτεταμένων ενδιάμεσων ελεύθερων χώρων, δεν αποδεικνύονται καλές λύσεις. Ήδη στην Ευρώπη προτείνεται ως βέλτιστη λύση η πολιτική των «συμπαγών» (compact) πόλεων.

αναγκών των οποίων δεν επαρκούν καν), με ελάχιστες συνοδευτικές πολιτιστικές εγκαταστάσεις, παιδικές χαρές, ανοικτά γήπεδα αθλοπαιδιών και άλλες υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις και όχι για εγκαταστάσεις κοινωφελών ή άλλων υποδομών<sup>16</sup>. Μπορούν ενδεχομένως οι δημόσιοι αυτοί ελεύθεροι χώροι -εφ' όσον είναι σημαντικού μεγέθους- να περιλαμβάνουν και ελάχιστες χρήσεις αναψυχής ή εμπορικές στο βαθμό που να δημιουργούνται ανταποδοτικά έσοδα για τη συντήρησή τους.

5. Πρέπει πάντα να εξετάζεται η πιθανή συνέργεια των διάφορων (διοικητικών, κοινωνικών, εκπαιδευτικών, τεχνικών) εγκαταστάσεων μεταξύ τους, ώστε με παράλληλη χωροθέτηση να μεγιστοποιούνται τα πλεονεκτήματα για όλες (π.χ. χωροθέτηση της ΔΕΘ στη δυτική Θεσσαλονίκη αλλά και παράλληλη μεταφορά του αερολιμένα στην ίδια κατεύθυνση, ή ενδεχόμενη συνέργεια της ΔΕΘ με κέντρα logistics, ή ενδεχόμενη συνέργεια της ΔΕΘ με εγκαταστάσεις Ζώνης Καινοτομίας).
6. Πρέπει να εξετάζεται η δυνατότητα συγκέντρωσης των διάφορων εγκαταστάσεων σε συμβατές ομάδες και η από κοινού χωροθέτησή τους σε «Πάρκα» με κατάλληλα χαρακτηριστικά (π.χ. Επιχειρηματικά ή Διοικητικά ή Εκπαιδευτικά Πάρκα ή Κέντρα), ώστε να μειώνεται το κόστος και να μπορούν οι εγκαταστάσεις να εξυπηρετούνται συγκοινωνιακά με μέσα μαζικής μεταφοράς. Δεν πρέπει να υπάρχει διασπορά των μεγάλων διοικητικών και κοινωνικών εγκαταστάσεων σε κάθε διαθέσιμο χώρο και γήπεδο προς κάθε κατεύθυνση.
7. Στο παραπάνω πνεύμα, για την καλλίτερη εξυπηρέτηση των πολιτών, την καλλίτερη αστική και τελικά μητροπολιτική διακυβέρνηση (όποια μορφή κι αν πάρει αυτή), είναι ενδεχομένως σκόπιμο να εξετασθεί η λειτουργική οργάνωση όπως και η οργάνωση της κεντρικότητας του Συγκροτήματος σε μεγάλες περιοχές με γεωμορφολογική συνέχεια και κοινά χαρακτηριστικά (π.χ. ανατολική Θεσσαλονίκη, κεντρική Θεσσαλονίκη, δυτική Θεσσαλονίκη αλλά και βόρεια Θεσσαλονίκη και νοτιοανατολική Θεσσαλονίκη<sup>17</sup>), που θα συνενώνουν σε λειτουργικές ενότητες ομάδες ομοειδών δήμων (άσχετα με το εάν αυτοί ενωθούν διοικητικά ή όχι) οικισμών και οικιστικών συγκροτημάτων. Στα τμήματα πρέπει να περιλαμβάνονται αστικοί και περιαστικοί ΟΤΑ. Γενικώς, η μητροπολιτικότητα, αφού πλέον αναγνωρίζεται και από το νέο Ρυθμιστικό, πρέπει και να οργανωθεί.
8. Όλα τα διακριτά τμήματα του μητροπολιτικού Συγκροτήματος δικαιούνται να μετέχουν μιας ισόρροπης ανάπτυξης σύμφωνα με τα ειδικότερα χαρακτηριστικά τους. **Κατά συνέπεια, είναι ιδιαίτερα σημαντικός**

---

<sup>16</sup> Εξαιρέση στον κανόνα αυτόν μπορεί να αποτελέσει η επανάχρηση ορισμένων κτισμάτων, στρατιωτικών, βιομηχανικών, αποθηκευτικών κ.ά. σε στρατόπεδα, απαξιωμένες βιομηχανικές περιοχές κ.ά. περιοχές μέσα στον αστικό ιστό, που κρίνονται για διάφορους λόγους άξια διατήρησης και άρα πρέπει να αποκτήσουν μια χρήση.

<sup>17</sup> Εκτός από τη γνωστή μέχρι τώρα διαίρεση Δυτικής και Ανατολικής Θεσσαλονίκης, προκύπτει από τη μέχρι τώρα ραγδαία ανάπτυξη και νέα ενότητα Νοτιοανατολικής Θεσσαλονίκης από τη Θέρμη ως τη Μηχανιώνα και την Επανωμή με πληθυσμό πάνω από 200.000 κατοίκους. Μεταξύ Δυτικής, Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ενότητας αναπτύσσονται μεγάλες περιοχές Επιχειρηματικών Κέντρων.

**στόχος οι χωροθετήσεις μεγάλων δημόσιων εγκαταστάσεων να συμβάλουν στην ισόρροπη αστική ανάπτυξη των περιοχών που χωροθετούνται.**

9. Στο πλαίσιο μιας ισόρροπης αιφορικής οργάνωσης, κάθε ως άνω τμήμα του Συγκροτήματος είναι σκόπιμο να εξυπηρετείται με κατά το δυνατόν αυτοτελείς διοικητικές εγκαταστάσεις, ώστε να καταπολεμάται η μονοκεντρικότητα και να μην γεννώνται άσκοπες μετακινήσεις από το ένα τμήμα στο άλλο<sup>18</sup>. Προς το σκοπό αυτό είναι ενδεχομένως σκόπιμο να επαναφερθεί -αφού εκσυγχρονισθεί- η παλαιά πρόταση του Ρυθμιστικού που προέβλεπε δύο (ή και περισσότερα) μεγάλα Διοικητικά Πάρκα (Κέντρα Δημόσιας Διοίκησης Μητροπολιτικού Επιπέδου) ανατολικά και δυτικά του Συγκροτήματος (ενδεχομένως πλέον όχι μόνο δύο και όχι στα τ. στρατόπεδα Φαρμάκη και Μ. Αλεξάνδρου που βρίσκονται μέσα στον αστικό ιστό και πρέπει να διατεθούν για ελεύθερους χώρους).
10. Στα μεγάλα Διοικητικά Πάρκα μπορούν να συγκεντρωθούν λειτουργίες διοίκησης όλων των επιπέδων (περιφερειακού, νομαρχιακού, μητροπολιτικού, ανεξάρτητες κ.λπ.), δικαστικές εγκαταστάσεις, πολιτιστικές και κοινωνικές εγκαταστάσεις αλλά και αθλητικές, εμπορικές κ.ά. Τα Διοικητικά Πάρκα πρέπει να σχεδιασθούν με τέτοιο τρόπο, με παράλληλες διπλές ή πολλαπλές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, ώστε να αποτρέπουν την κίνηση του εξυπηρετούμενου κοινού από το ανατολικό στο δυτικό ή σε άλλο τμήμα του συγκροτήματος και αντιστρόφως, δια του κέντρου (π.χ. δύο ή περισσότερα Πολεοδομικά Γραφεία).
11. Τα Μ.Μ.Μ. και ιδίως τα μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, προαστιακός κ.ά.) πρέπει να συνδέουν τους Οικισμούς, τις Κεντρικές Περιοχές και τα Διοικητικά Πάρκα μεταξύ τους όπως και με τους Μεταφορικούς Κόμβους. Γενικότερα, η σημασία του συγκοινωνιακού και μεταφορικού σχεδιασμού στη λειτουργική και αιφορική οργάνωση του συγκροτήματος και τις χωροθετήσεις είναι καθοριστική. Σημειώνεται στο σημείο αυτό η μέχρι στιγμής έλλειψη ενός σαφούς σχεδίου και πολιτικών εξυπηρέτησης της αστικής, της περιαστικής και πλέον της μητροπολιτικής περιοχής από δίκτυα δημόσιων μέσων σταθερής τροχιάς. Η μόνη γνωστή διαδρομή μετρό των 9,5 χιλιομέτρων που κατασκευάζεται, οι κάποιες αμφοτερόπλευρες επεκτάσεις της για τις οποίες λίγα είναι γνωστά, ακόμη δε και οι ατελείς μέχρι στιγμής απόπειρες προαστιακού σιδηρόδρομου, δεν επαρκούν ούτε κατά διάνοια για την εξυπηρέτηση μιας ευρείας και επεκτεινόμενης ζώνης μητροπολιτικής επιρροής (που κατά το νέο Ρυθμιστικό θα εκτείνεται σε πολλαπλούς νομούς) ούτε καν της και σήμερα ακόμη στενά εννοούμενης αστικής & περιαστικής περιοχής (π.χ. από τη Μηχανιώνα ως τη Σίνδο τουλάχιστον). **Η ασάφεια των**

<sup>18</sup> Το θέμα της ανάμιξης των χρήσεων γης και της κατανομής της κεντρικότητας μέσα στις αστικές περιοχές είναι ιδιαίτερος σημαντικό. Μια λογική μίξη των χρήσεων σε συνδυασμό με την αποφυγή της μονοκεντρικότητας και τη δημιουργία πόλεων με πολλαπλά κέντρα (μικτού αλλά και διαφορετικού χαρακτήρα –εμπορικού, επιχειρηματικού, αναψυχής κ.ά.), σε μια δομή όπου οι άνθρωποι θα ζουν όσο το δυνατόν πιο κοντά στους χώρους εργασίας, αλλά και στις απαραίτητες καθημερινές εξυπηρετήσεις και γραμμές και σταθμούς μέσων μαζικής μεταφοράς, μπορεί να περιορίσει σημαντικά τις μετακινήσεις και την ενεργειακή κατανάλωση άρα και την αιφορία.

**διαδρομών των μεταφορικών υποδομών δημιουργεί τελικά και αδυναμία ορθολογικής χωροθέτησης δημόσιων εγκαταστάσεων στην Αστική και Περιαστική Μητροπολιτική Ζώνη.**

12. Ειδικότερα η ευρύτερη Δυτική Θεσσαλονίκη (αστική και περιαστική και μητροπολιτική) πρέπει σε κάθε περίπτωση να τύχει όχι μόνο ισότιμης, αλλά προνομιακής αντιμετώπισης στη χωροθέτηση μεγάλων Δημόσιων Κοινωνικών Εγκαταστάσεων προς άρση των χωρικών και λειτουργικών ανισοτήτων που έχουν με τα χρόνια δημιουργηθεί εις βάρος της. Προς το σκοπό αυτό όμως απαιτείται να επαναξιωθεί η σημαντική ελεύθερη ή χαμηλής δόμησης γη της περιοχής που σήμερα παρουσιάζεται σοβαρά υποβαθμισμένη με τη διασπορά των βιομηχανικών-βιοτεχνικών και χονδρεμπορικών εγκαταστάσεων, τη ρύπανση του εδάφους και τους κινδύνους βιομηχανικών ατυχημάτων (όχι μόνο Λαχανόκηποι, αλλά ουσιαστικά όλη η γη από το Βιομηχανικό Συγκρότημα της Ιωνίας ως την παραλία της Μενεμένης και από το Βαρδάρη ως το Καλοχώρι). Προς την κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να εκτελεστούν ευρύτατα προγράμματα αναπλάσεων της υποβαθμισμένης γης που μπορούν να συνδυασθούν με προγράμματα κοινωνικής κατοικίας και κοινωνικών εγκαταστάσεων αλλά και συγκέντρωση των διάσπαρτων βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων σε βιομηχανικά – επιχειρηματικά πάρκα.
13. Σε κάθε περίπτωση, η ευρύτερη Δυτική Θεσσαλονίκη -από το Βαρδάρη ως τον Άγιο Αθανάσιο και ως τα όρια του νέου Ρυθμιστικού προς Ημαθία και Πιερία- πρέπει να αποκτήσει –το ή τα δικά της Διοικητικά Πάρκα (με πλήρεις διοικητικές Υπηρεσίες, εξειδικευμένες μάλιστα κυρίως στη βιομηχανία, την ενεργειακή διαχείριση, τη ζωική και φυτική παραγωγή). Πρέπει, επίσης, να αποκτήσει Υπερτοπικές Κεντρικές και Επιχειρηματικές περιοχές (με πιθανή χωροθέτηση της σημαντικότερης από αυτές στους Λαχανόκηπους μετά την εξυγίανσή τους).
14. Αντιστοίχως στο ή στα Διοικητικά Πάρκα της Ανατολικής ή/και της Νοτιοανατολικής Θεσσαλονίκης -που πρέπει πλέον να χωροθετηθούν πέραν της Καλαμαριάς ή και πέραν του Αεροδρομίου στην ανατολική περιαστική περιοχή-, μπορούν ίσως να μετεγκατασταθούν κάποιες από τις μείζονες διοικητικές εγκαταστάσεις, όπως οι εγκαταστάσεις της Περιφέρειας Κ.Μ. ή/και πιθανώς του Υ.Μ.Α.Θ.
15. Μείζονες όμως Διοικητικές εγκαταστάσεις (Περιφέρεια Κ.Μ. ή/και Υ.Μ.Α.Θ.), που δεν έχουν σχέση μόνο με την αστική Θεσσαλονίκη, αλλά και άλλες του επιπέδου αυτού, μπορούν να εγκατασταθούν εξ ίσου καλά ή και καλύτερα και στη Βόρεια Θεσσαλονίκη, η οποία δια της οδού Λαγκαδά και Εγνατίας διανοίγεται τόσο στα ανατολικά στην περιοχή των λιμνών αλλά και βορειοδυτικά προς Κιλκίς (περιοχές που με τις προτάσεις του Αναθεωρούμενου Ρυθμιστικού είναι στην επιρροή του Συγκροτήματος). Η περιοχή μπορεί να αποκτήσει αυτοτελές Διοικητικό και Επιχειρηματικό Πάρκο επί της Εγνατίας στα όρια μεταξύ Δήμων Μυγδονίας & Λαγκαδά <sup>19</sup> .

---

<sup>19</sup> Υπάρχει κοινή πρόταση των δύο δήμων για διάθεση έκτασης 780 στρ. για χωροθέτηση της ΔΕΘ, η οποία προφανώς μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για ποικίλες άλλες διοικητικές και επιχειρηματικές εγκαταστάσεις.



16. Ουσιαστικά θα ήταν σκόπιμο, όλες οι σημαντικές διοικητικές, εκπαιδευτικές, νοσηλευτικές, αθλητικές και άλλες εγκαταστάσεις εντός του αστικού ιστού του Π.Σ.Θ. σε μια προοπτική χρόνου, να αποκεντρωθούν στα Διοικητικά, Εκπαιδευτικά, Αθλητικά και άλλα Πάρκα της περιαστικής –μητροπολιτικής ζώνης. Αυτό ισχύει και για τις εναπομείνουσες στρατιωτικές εγκαταστάσεις, το Υ.Μ.Α.Θ., μεγάλα τμήματα και σχολές των πανεπιστημίων, νομαρχιακές υπηρεσίες κ.ά. Πρέπει, επίσης, να αποκεντρωθούν στην περιαστική ζώνη τα ποδοσφαιρικά γήπεδα (ΠΑΟΚ, ΑΡΗΣ, ΗΡΑΚΛΗΣ κ.ά.), που βρίσκονται στον αστικό ιστό χωρίς δόμηση των σημερινών εγκαταστάσεών τους. Νέες νοσοκομειακές μονάδες σωστά χωροθετήθηκαν στην περιοχή Δ. Μίκρας προς τις οποίες πρέπει να αποσυμφορηθούν κλινικές και νοσοκομεία που σήμερα είναι μέσα στον αστικό ιστό.
17. Οι μεγάλες Εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις (τμήματα ΑΕΙ, ΤΕΙ, ερευνητικά κέντρα και άλλα) είναι επίσης σκόπιμο να διασπαρούν προς όλες τις γεωμορφολογικές περιοχές του Συγκροτήματος πάνω όμως σε γραμμές Μέσων Σταθερής Τροχιάς. Στα πλαίσια αυτά είναι θετική η μετακίνηση Σχολών του Παν. Μακεδονία προς Δ. Θερμαϊκού, και του Διεθνούς Πανεπιστημίου στη Μηχανιώνα, ενώ σχολές (ίσως του Α.Π.Θ.) πρέπει να χωροθετηθούν στα δυτικά ή τα βόρεια.
18. Η ειδικότερη περίπτωση του νέου Δικαστικού Μεγάρου είναι ιδιαίτερη και χαρακτηριστική της αναφερθείσας έλλειψης γενικότερου μακροχρόνιου σχεδιασμού και ασυνεννοησίας που υπάρχει μεταξύ Φορέων. Ύστερα από επανειλημμένες εξαγγελίες ότι η ανέγερση του νέου δικαστικού μεγάρου ξεκινά στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, τελικώς προέκυψε ότι ο χώρος αυτός δεν είναι κατάλληλος, αφού βρίσκεται πάνω στην υποθαλάσσια αρτηρία. Ως αποτέλεσμα είναι γνωστό ότι μέχρι στιγμής εξετάζονται διάφορες νέες λύσεις<sup>20</sup>. Παρά το γεγονός ότι το θέμα είναι εξειδικευμένο και η Ομάδα Εργασίας δεν έχει τα στοιχεία να το εξετάσει σε βάθος, οι τρεις πρώτες από τις προταθείσες λύσεις κρίνονται ως κακές βάσει του απλού αλλά απολύτως βάσιμου συλλογισμού ότι θα προκαλέσουν έντονες ροές ατόμων και οχημάτων προς ήδη πυκνοδομημένες και με μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο περιοχές. Ενδεχόμενη επέκταση στο χώρο του Γ' Σώματος Στρατού θα δυσκολέψει ακόμη περισσότερο τη μακροχρόνια προσπάθεια δημιουργίας ενός κεντρικού Μητροπολιτικού Πάρκου. **Η καλλίτερη λύση είναι η αναζήτηση χώρου εκτός Συγκροτήματος, με μεγάλες δυνατότητες χώρων στάθμευσης και πάλι κατά το δυνατόν πάνω σε γραμμές Μέσων Σταθερής Τροχιάς.** Η χωροθέτηση στη Δυτική ή στη Βόρεια Θεσσαλονίκη παρουσιάζει πλεονεκτήματα, καθώς μπορεί να συνδυασθεί με σχεδιασμένες με διάφορα μέσα μετακινήσεις προς και από το νυν Δικαστικό

---

<sup>20</sup> Κατά τη διάρκεια της τελευταίας γνωστής σύσκεψης υπήρξαν τοποθετήσεις με τις οποίες αναφέρθηκαν ως δυνατές τέσσερις λύσεις για την αντιμετώπιση του ζητήματος:

- 1) η προέκταση του δικαστικού μεγάρου στο χώρο του πάρκινγκ,
- 2) η επέκταση στο χώρο του λιμανιού,
- 3) η επέκταση στο Γ' Σώμα Στρατού,
- 4) η εξεύρεση χώρου έξω από τη Θεσσαλονίκη.

μέγαρο, το συγκρότημα των φυλακών Διαβατών, χωρίς να προκύψει η ανάγκη του να διασχίσει κανείς όλο το Συγκρότημα δια του κέντρου.

19. Πέρα από τη χωροθέτηση, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των μεγάλων δημόσιων κοινωνικών εγκαταστάσεων πρέπει να γίνεται σε ένα πλαίσιο **εξωστρέφειας, αποδοχής νέων ιδεών και προσεγγίσεων, αύξησης της αρχιτεκτονικής, πολεοδομικής και περιβαλλοντικής υπεραξίας της πόλης σε όλα τα επίπεδα** . Προς το σκοπό αυτό πρέπει τα κτίρια, οι εγκαταστάσεις και οι αναπλάσεις να γίνονται με **ποιοτικές προδιαγραφές**, αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς και γενικά ανοικτές διαδικασίες που να εγγυώνται ένα ποιοτικό αποτέλεσμα. Η πόλη που έχει ήδη σωρεύσει τεράστιο κτιριακό απόθεμα χαμηλής ποιότητας και κακής συντήρησης, δεν αντέχει άλλες «οικονομικές» λύσεις (όπως προκατασκευασμένα κτίσματα σχολείων και άλλων κτισμάτων, εκκλησιαστικά κτίρια δήθεν «παραδοσιακής» αρχιτεκτονικής, κτίρια εκθέσεων-αποθηκών, τσιμεντοποιημένα πάρκα, τυποποιημένες μελέτες δημόσιων υπηρεσιών εκ των ενόντων κ.ά.)
20. Συνοψίζοντας, οι διαθέσιμες για εγκατάσταση μεγάλων Δ.Κ.Υ. εκτάσεις πρέπει να ελέγχονται για:
1. Την ακαταλληλότητά τους να συμπεριληφθούν στο «Μητροπολιτικό Πράσινο Σχέδιο» που αναφέρεται στη συνέχεια, και να αποτελέσουν δημόσιους ελεύθερους χώρους, οι οποίοι πρέπει να έχουν προτεραιότητα στη χωροθέτηση.
  2. Τη συμβολή τους στην αειφορική οργάνωση του αστικού χώρου. Αυτό κατά κανόνα σημαίνει τη χωροθέτησή τους στην Περιαστική Ζώνη εκτός του σημερινού αστικού ιστού, ώστε ο συνήθως μεγάλος κτιριακός τους όγκος να μην προστίθεται στις πυκνοδομημένες αστικές περιοχές, και οι προκαλούμενες λόγω της εγκατάστασης ροές οχημάτων και ανθρώπων να μην μπλοκάρουν τις ήδη κορεσμένες κυκλοφοριακά αστικές περιοχές.
  3. Τη γενικότερη προσπελασιμότητά τους από τα διάφορα τμήματα του μητροπολιτικού Συγκροτήματος, την εγγύτητά τους σε οδικά σιδηροδρομικά και άλλα δίκτυα και μεγάλες μεταφορικές υποδομές. Όμως η προσπελασιμότητα από Ι.Χ. οχήματα πρέπει να τίθεται σε υποδεέστερη μοίρα σε σχέση με την προσπελασιμότητα από Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.
  4. Την ειδικότερη προσπελασιμότητά τους από Μέσα Σταθερής Τροχιάς (κυρίως δε τα μελλοντικά, διότι αυτό δεν σημαίνει ότι όλες οι μεγάλες Δ.Κ.Ε. της Θεσσαλονίκης θα πρέπει να χωροθετηθούν πάνω στην άμεσα σχεδιαζόμενη μικρή διαδρομή των 9,5 χιλιομέτρων του μετρό).
  5. Τη δυνατότητά τους να συμπεριλάβουν χώρους στάθμευσης με επαρκή αριθμό θέσεων για την εξυπηρέτηση του κοινού.
  6. Τη συμβολή τους με όρους αειφορίας, στην ισόρροπη αστική ανάπτυξη των περιοχών που χωροθετούνται.
  7. Την ικανότητά τους να συνεργήσουν με άλλες δημόσιες ή ιδιωτικές εγκαταστάσεις, να μοιραστούν κοινές υποδομές και να συμβάλουν στην ολοκλήρωση κεντρικών πολυχρηστικών περιοχών και μια ήπια ανάμιξη χρήσεων.

8. Ειδικότερα τη συμβολή τους στην πολυκεντρικότητα του Συγκροτήματος, την αυτοτέλεια των διάφορων περιοχών και τη μείωση των διαμπερών μετακινήσεων πληθυσμού, οχημάτων και αγαθών από ένα διακριτό τμήμα του μητροπολιτικού Συγκροτήματος σε ένα άλλο (ιδίως δε δια του Ιστορικού Κέντρου).
9. Τη συμβολή τους στη βελτίωση της κατάστασης και της εικόνας του άμεσου και του ευρύτερου αστικού περιβάλλοντος των περιοχών που χωροθετούνται (π.χ. με παράλληλες αναπλάσεις).
10. Την καταλληλότητά τους να εξυπηρετήσουν κατά προτεραιότητα:
  - α. το κοινό στο οποίο απευθύνονται,
  - β. τις ειδικές ομάδες των συναλλασσόμενων επαγγελματιών και
  - γ. τους εργαζόμενους στην εγκατάσταση.

Δεν επιτρέπεται όμως η εξυπηρέτηση των άλλων ομάδων να βαρύνει περισσότερο από την εξυπηρέτηση του κοινού και του πολίτη.

Ειδικότερα για τους σημαντικούς Δημόσιους Ελεύθερους Χώρους, ως βασικές αρχές Χωροθέτησης και Σχεδιασμού προτείνονται:

1. Για να σταματήσει η προσπάθεια κατάληψης των ως άνω ελάχιστων ελεύθερων εκτάσεων που απέμειναν στο Συγκρότημα από άλλες χρήσεις, πρέπει να οριστικοποιηθεί ο σχεδιασμός και η οργάνωση του Μητροπολιτικού Δικτύου των Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων στο Π.Σ.Θ. και την ευρύτερη περιοχή του. Προς τούτο πρέπει να γίνει καταγραφή και χαρτογράφηση των υπαρχόντων και των εν δυνάμει ελεύθερων χώρων μητροπολιτικού επιπέδου. Πρέπει επιτέλους να οριστικοποιηθεί το θέμα της παραχώρησης των χώρων των στρατοπέδων που εκκρεμεί στο Π.Σ.Θ. για πάνω από είκοσι χρόνια. Πρέπει να καταρτισθούν οι σχετικοί φάκελοι (π.χ. ιδιοκτησιακό καθεστώς, ευθύνη – αρμοδιότητα φορέων, προτάσεις – μελέτες που έχουν γίνει) για κάθε χώρο, να συγκεντρωθούν και να επικαιροποιηθούν οι σχετικές μελέτες. Πρέπει να γίνουν νέες ή να οριστικοποιηθούν όσες παλαιότερες προτάσεις ενοποίησής τους έχουν γίνει. Πρέπει να διατεθούν τα αναγκαία κονδύλια για τυχόν απαλλοτριώσεις. Πρέπει να διασυνδεθούν οι ελεύθεροι χώροι μεταξύ τους και με άλλες σημαντικές κοινωνικές υποδομές μέσω πεζοδρομημένων δικτύων. Σαν τελικό προϊόν πρέπει να δημοσιοποιηθεί και να θεσμοθετηθεί το προϊόν του σχεδιασμού ως το «Μητροπολιτικό Πράσινο Σχέδιο»<sup>21</sup> (Μητροπολιτικό Green Plan) ή η «Χάρτα Πρασίνου» του Π.Σ.Θ. Εκ παραλλήλου, δεδομένων των σημαντικών προβλημάτων, του μεγάλου όγκου εξειδικευμένης εργασίας που απαιτείται σε βάθος χρόνου, αλλά και των μεγάλων οικονομικών μεγεθών που συνδέονται με το σχεδιασμό, την υλοποίηση και τη διαχείριση των

---

<sup>21</sup> Η περιφερειακή «Πράσινη Ζώνη» που αναφέρθηκε, το Μητροπολιτικό «Πράσινο Σχέδιο», η «Χάρτα Πρασίνου» κ.ά., είναι συγκεκριμένα πλαίσια καθορισμού πολιτικών πρασίνου που εφαρμόζονται από χρόνια σε πολλές ευρωπαϊκές και άλλες πόλεις. Μπορούν και πρέπει να εφαρμοσθούν μεμονωμένα ή εκ παραλλήλου και στο Π.Σ.Θ. και εφόσον γίνουν αποδεκτά από τους τοπικούς και εθνικούς, αυτοδιοικητικούς και κρατικούς φορείς να προστατέψουν τους ελεύθερους χώρους αλλά και να κινητοποιήσουν τους πολίτες και τους φορείς.

σημαντικών ελεύθερων χώρων (ακτές, μητροπολιτικά πάρκα, περιαστικά πάρκα κ.ά.) πρέπει να υπάρξει (ενδεχομένως στο πλαίσιο της μητροπολιτικής διοίκησης ή στο πλαίσιο άλλου διοικητικού σχήματος) μητροπολιτικός φορέας σχεδιασμού, υλοποίησης και διαχείρισης των σημαντικών ελεύθερων χώρων<sup>22</sup>. Θα πρέπει πιθανόν να εξετασθεί κατά πόσο ο φορέας που έχει προταθεί από το ΤΕΕ/ΤΚΜ για την προστασία και τη διαχείριση του Θερμαϊκού μπορεί και πρέπει να πάρει τη μορφή ενός συνολικού ευρύτερου μητροπολιτικού φορέα περιβαλλοντικής προστασίας, σχεδιασμού, υλοποίησης και διαχείρισης των μητροπολιτικών ελεύθερων χώρων, των ακτών και των περιαστικών δασικών εκτάσεων του Συγκροτήματος.

2. Κομβικό σημείο των προτάσεων για την οργάνωση του Μητροπολιτικού δικτύου των Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων στο Π.Σ.Θ., πρέπει να είναι η οργάνωση του κεντρικού Μητροπολιτικού Πάρκου με βάση την εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπλασης της ευρύτερης κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, που περιλαμβάνει το χώρο της ΔΕΘ, το Campus του ΑΠΘ, το ΓΣΣ, Μουσεία, Δημαρχείο κ.λπ. Οι παρεμβάσεις με τη μορφή στρατηγικού σχεδίου για τον αστικό σχεδιασμό της περιοχής, θα πρέπει να ικανοποιούν τους παρακάτω στόχους<sup>23</sup>, και ειδικά τον πλέον κυρίαρχο στόχο, δηλαδή όχι άλλη δόμηση, αλλά δραστικό περιορισμό των υφιστάμενων δομημένων επιφανειών προς όφελος των ανοιχτών κοινόχρηστων χώρων. Ταυτόχρονα με επεμβάσεις στη γύρω δομημένη περιοχή και δίκτυα πεζοδρομίων που θα εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη και συνεχή μετακίνηση των πεζών, θα γίνει διασύνδεση του Μητροπολιτικού Πάρκου με άλλους ελεύθερους χώρους στον αστικό ιστό. Οι στόχοι είναι :

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.

---

<sup>22</sup> Είναι σχεδόν προφανές –και εκ του μέχρι τούδε πενιχρού αποτελέσματος- ότι οι απλές τεχνικές υπηρεσίες των ΟΤΑ αδυνατούν να σχεδιάσουν και να διαχειρισθούν μεγάλους ελεύθερους χώρους, τις εγκαταστάσεις, τις υποδομές και τις εκδηλώσεις τους, που απαιτούν εκτός άλλων σοβαρή οικονομική διαχείριση, εκτέλεση ποικίλων έργων και υποδομών, προγραμματικές συμφωνίες με άλλους φορείς ή και ιδιώτες (ΣΔΙΤ), διαχείριση κοινοτικών προγραμμάτων και άλλων πόρων, συναλλακτική ευχέρεια εισπράξεων κα πληρωμών κ.ά.

<sup>23</sup> Παραθέτονται όπως αναφέρονται στο πόρισμα της Ομάδας Εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ για την ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, Μάιος 2006

8. Περιορισμός των δομημένων επιφανειών προς όφελος των ανοικτών 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. Αφαίρεση των αρνητικών επιπτώσεων από τη λειτουργία του δημαρχείου, όσον αφορά στην κυκλοφοριακή φόρτιση, τη μόλυνση της ατμόσφαιρας και τα επίπεδα θορύβου.
  12. Αποκατάσταση της σχέσης της πόλης με τη θάλασσα σε αυτήν τη 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 Σείχ Σου κ.ά. Διεθνή ανταλλαγή ιδεών με ξένους επιστήμονες που έχουν σχεδιάσει ανάλογα προγράμματα και αξιοποίηση της εμπειρίας τους πάνω σε αυτά τα θέματα
3. Παράπλευροι άξονες των προτάσεων για την οργάνωση του Μητροπολιτικού δικτύου των Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων στο Π.Σ.Θ. πρέπει να είναι τα λεγόμενα Δυτικό και Ανατολικό τόξα, γραμμικοί άξονες πρασίνου και συνοδευτικών λειτουργιών μέσα στον αστικό ιστό, που έχουν προταθεί εδώ και μια δεκαετία. Νέα περιαστικά Πάρκα πρέπει να προστεθούν πέρα από το δυτικό και ανατολικό τόξο (π.χ. το υπερτοπικό πάρκο που προβλέπεται από το ΓΠΣ στο Λιβαδάκι Περαιάς, η αναμόρφωση του χώρου της χωματερής των Ταγαράδων κ.ά.).
  4. Στο Μητροπολιτικό Δίκτυο των Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων\_πρέπει φυσικά να ενταχθούν και όλα τα Εθνικά Πάρκα, οι βιότοποι, οι υγρότοποι, οι περιαστικές δασικές εκτάσεις, οι ορεινοί όγκοι και τα τοπία φυσικού κάλλους της ευρύτερης μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης όπως προωθείται από την επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού (π.χ. το Εθνικό Πάρκο των Δελταϊκών σχηματισμών, αυτό των Λιμνών, το Σείχ-Σου). Ήδη πριν από λίγες μέρες έχει υπογραφεί η Κοινή Υπουργική Απόφαση που θεσμοθετεί το «Εθνικό Πάρκο Δέλτα Αξιού-Λουδία-Αλιάκμονα που θεσμοθετεί τους όρους προστασίας αλλά και τις προοπτικές αξιοποίησης της περιοχής του Δέλτα ως χώρου πρασίνου, αθλητισμού, πολιτισμού και ψυχαγωγίας, Προς και από και μεταξύ όλων των χώρων αυτών που εκτείνονται σε αποστάσεις έως και πάνω από 50 χιλιόμετρα από το κεντρικό Συγκρότημα η μετακίνηση και η προσέγγιση πρέπει να είναι ευχερής και να εξασφαλίζεται από ΜΜΜ και

μάλιστα μέσα σταθερής τροχιάς<sup>24</sup>. Περιοχές και εγκαταστάσεις υποδοχής και διημέρευσης των επισκεπτών πρέπει να υπάρχουν στους χώρους αυτούς.

5. Μετωπικός άξονας του Μητροπολιτικού δικτύου των Δημόσιων Ελεύθερων Χώρων στο Π.Σ.Θ. πρέπει να είναι το ιδιαίτερος σημαντικό μέτωπο της πόλης πάνω στον Θερμαϊκό, μια συνεχής ζώνη περίπου 50 χιλιομέτρων από το Μεγάλο Καραμπουρνάκι ως το Καλοχώρι.
6. Ο σχεδιασμός των ελεύθερων χώρων πρέπει να γίνεται κατά ολοκληρωμένα σύνολα/δίκτυα και όχι αποσπασματικά, περιλαμβάνοντας και τις γύρω από αυτά δομημένες περιοχές, πεζόδρομους που διασφαλίζουν διασυνδέσεις με άλλους ελεύθερους χώρους και αγνοώντας τα διοικητικά όρια ΟΤΑ κ.ά.
7. Ο σχεδιασμός για να ξεπεράσει τις ελλείψεις σε διαθέσιμη ελεύθερη γη εντός του αστικού ιστού, πρέπει εκτός άλλων να στραφεί και προς καινοτόμες ιδέες και κατευθύνσεις που ήδη εφαρμόζονται με επιτυχία διεθνώς όπως π.χ. το κίνημα για τις «πράσινες στέγες»<sup>25</sup> για τις οποίες πρέπει να δοθεί κατάλληλη νομοθετική κάλυψη και κίνητρα.

## **5. ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΔΕΘ-ΗΕΛΕΧΡΟ**

Έχοντας υπ' όψη τα αναφερθέντα στα προηγούμενα κεφάλαια, η ομάδα εργασίας προσέγγισε το θέμα της χωροθέτησης του νέου Εκθεσιακού Κέντρου της ΔΕΘ-ΗΕΛΕΧΡΟ στο πλαίσιο μιας μακροχρόνιας αειφορικής οργάνωσης του αστικού χώρου της ευρύτερης Μητροπολιτικής περιοχής του Π.Σ.Θ. με βάση τις αναφερθείσες αρχές και με το παρακάτω ειδικότερο σκεπτικό:

### **5.1. Ιστορικό**

Δεν είναι η πρώτη φορά που ο Σχεδιασμός του Συγκροτήματος έρχεται αντιμέτωπος με το θέμα της χωροθέτησης ενός νέου Εκθεσιακού Κέντρου. Ήδη το θέμα της μετεγκατάστασης:

- έχει τεθεί επί τάπητος εδώ και σαράντα περίπου χρόνια από την εποχή της σύνταξης της Χωροταξικής μελέτης Τριανταφυλλίδη,
- περιελήφθη ως κατεύθυνση στο εν ισχύ Ρυθμιστικό Σχέδιο με υπόδειξη της θέσης μεταφοράς στην παραλιακή ζώνη Καλοχωρίου,
- επανήλθε έντονα το 2001 κατά τη διαδικασία διεκδίκησης της EXPO 2008 με σύνταξη μελετών, τροποποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου, σύνταξη προσχεδίου νόμου και άλλες προγραμματικές και θεσμικές ενέργειες με χωροθέτηση στην ιδιοκτησία των Τ.Ε.Ι.Θ. στη Σίνδο.

<sup>24</sup> Μόνο εάν όλοι αυτοί οι χώροι ενταχθούν σε ένα ενιαίο σχήμα και καταστούν προσπελάσιμοι και φιλικόι στον επισκέπτη (που σήμερα δεν είναι) είναι εφικτή η αναστροφή των απαράδεκτα χαμηλών επιπέδων των περίπου 2,5 - 5,0 μ<sup>2</sup>/κ. ελεύθερων χώρων του Συγκροτήματος σε αποδεκτά ευρωπαϊκού τύπου επίπεδα.

<sup>25</sup> Η ιδέα φύτευσης των ταρατσών ώστε να λειτουργούν ως φυσικά φίλτρα και ως πνεύμονες πρασίνου μέσα στον αστικό ιστό, κερδίζει ταχύτατα έδαφος σε πολλές χώρες του κόσμου. Σε κάποιες πόλεις μάλιστα, οι πράσινες στέγες επιβάλλονται και από τη νομοθεσία.

## **5.2. -Ενέργειες & Αποφάσεις Φορέων που ελήφθησαν υπ' όψη**

1. Παλαιότερη εισήγηση και απόφαση Ε.Ε. του ΟΡ.ΘΕ:

Γνωμοδότηση για "εγκαταστάσεις, παρεμβάσεις και έργα υποδομής που περιλαμβάνονται στο φάκελο υποψηφιότητας για την ανάληψη διοργάνωσης της παγκόσμιας έκθεσης EXPO 2008 στο αγρόκτημα ΑΤΕΙΘ του Δ.Δ. Σίνδου του Δήμου Εχεδώρου Θεσσαλονίκης".

2. Σχέδιο Νόμου

"Πολεοδομικός, χωροταξικός και περιβαλλοντικός σχεδιασμός των εγκαταστάσεων και εκτέλεση των έργων της παγκόσμιας έκθεσης EXPO 2008 στη Θεσσαλονίκη".

3. Μελέτη Αναθεώρησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου, που εκτελείται επί τη βάση της προκήρυξης για την ανάθεση της μελέτης.

4. Άποψη φορέα Δ.Ε.Θ. για κριτήρια και ενέργειες χωροθέτησης του Εκθεσιακού και Συνεδριακού Κέντρου, όπως διατυπώνεται σε παρουσίαση του Φορέα που διαβιβάστηκε κατόπιν αιτήματος στο ΤΕΕ ΚΜ.

5. Άποψη Δήμου Θεσσαλονίκης περί εγκατάστασης της ΔΕΘ στην περιοχή Λαχανοκήπων.

6. Άποψη Δημάρχων Δ. Θεσσαλονίκης περί εγκατάστασης ΔΕΘ στην περιοχή Σίνδου (επιλεγείσα περιοχή για την EXPO 2008) στην οποία αναφέρονται ως πλεονεκτήματα της περιοχής που συμπληρώνουν το πάγιο αίτημα των δήμων για διασφάλιση κοινωνικής και οικονομικής δικαιοσύνης τα εξής:

α. ωριμότητα θέσης EXPO 2008,

β. περιοχή μόνο 11 χιλ. από το κέντρο,

γ. μεταφορικές και λοιπές υποδομές ελαχιστοποιούν το κόστος των απαιτούμενων συμπληρωματικών έργων,

δ. ο χώρος επαρκεί για την ανάπτυξη σύγχρονων εκθεσιακών και συνεδριακών εγκαταστάσεων,

ε. περιοχή με συνέργεια για συνοδευτικές εξυπηρετήσεις (Τελωνείο κ.λπ.),

στ. διασύνδεση με μεγάλες βιομηχανικές περιοχές και μονάδες,

ζ. -το αγρόκτημα μπορεί να παραλάβει χρήσεις απολύτως συμβατές με τη δημιουργία εγκαταστάσεων ΔΕΘ,

η. η περιοχή βρίσκεται σε μικρή απόσταση από νοσοκομεία, ξενοδοχειακές μονάδες και αξιόλογα οικολογικά σύνολα.

7. Άποψη Δήμων Λαγκαδά και Μυγδονίας περί εγκατάστασης της ΔΕΘ παραπλεύρως της Εγνατίας οδού μετά το Δερβένι.

8. Διάφορες άλλες εισηγήσεις που κατατέθηκαν στην ομάδα μελέτης από ιδιώτες.

## **5.3. Σκοπιμότητα μετεγκατάστασης**

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι πρόκειται για ένα αρκετά μελετημένο θέμα και η σκοπιμότητά του είναι πέραν κάθε συζήτησης τόσο για την απρόσκοπτη ανάπτυξη του ίδιου του Εκθεσιακού Κέντρου, όσο και για την απελευθέρωση μιας ιδιαίτερα κεντρικής περιοχής της πόλης όπου είναι αναγκαίο και μπορούν να αναπτυχθούν μητροπολιτικοί ελεύθεροι χώροι. Η δυναμική της ανάπτυξης επιβάλλει

μια ισχυρή HELEXPO – ΔΕΘ με υπόσταση και αναπτυξιακό – επιχειρηματικό σχέδιο, με σαφή προσδιορισμό ενός χρονοδιαγράμματος για τη μεταφορά των βασικών εκθεσιακών δραστηριοτήτων εκτός πόλης. Ταυτόχρονα απαιτείται η ένταξη του σημερινού χώρου της ΔΕΘ στη λειτουργία της πόλης μέσω της υλοποίησης ειδικών μελετών και παρεμβάσεων με χρονοδιάγραμμα και δέσμευση πιστώσεων. Προϋπόθεση η απαγόρευση νέων κατασκευών και η δημιουργία ευρύτατων χώρων πρασίνου και αναψυχής. Η δημιουργία ενός μητροπολιτικού πάρκου σε λειτουργική συνέχεια με τους κεντρικούς αρχαιολογικούς περιπάτους, το κάμπους του πανεπιστημίου, το χώρο του Γ' Σώματος Στρατού, η διασύνδεση με το παραλιακό μέτωπο θα μεταβάλλει ριζικά την εικόνα της κεντρικής περιοχής.

#### **5.4. Στοιχεία περιοχών χωροθέτησης**

Τα χωροθετικά στοιχεία για την επιλογή του χώρου που αναφέρονται στη συνέχεια λαμβάνουν υπ' όψη τη μελέτη που έγινε για τη διεκδίκηση της EXPO 2008. (Ομάδα μελέτης BCS Σύμβουλοι Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος, INTEKO-KANTOR, KANTΩP, PLANET Regional, PLANET Ernst & Young, ΡΕΜΑΚΟ, Εξάντας) εφ' όσον δεν υπάρχει νεότερη.

#### **5.5. Τεχνικά δεδομένα για ΔΕΘ**

##### **5.5.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΔΕΘ**

Καλύπτει 184.400 τ.μ.

17 περίπτερα

2 συνεδριακά κέντρα

υπέργεια δόμηση των 17 περιπτέρων είναι 72,6 στρ (72.695 τ.μ.)

υπόγειοι χώροι (8.460 τ.μ.)

**ΣΥΝΟΛΟ ΔΟΜΗΣΗΣ**

**81.155 τ.μ.**

Η ΔΕΘ κατατάσσεται στις μικρές εκθέσεις.

##### **5.5.2. ΑΝΑΓΚΕΣ ΜΕΤΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ**

Ελάχιστες ανάγκες για:

εκθεσιακούς χώρους 55.000 τ.μ.

διοίκηση 5.000 τ.μ

υπέργειους χώρους στάθμευσης 12.500 τ.μ.

δρόμους 20.000 τ.μ.

διαμορφώσεις υπαιθρίων χώρων 25.500 τ.μ.

προσβάσεις-είσοδοι 5.400 τ.μ.

**ΣΥΝΟΛΟ 123.400 τ.μ. (12,5HA)**

##### **5.5.3. Έκταση EXPO-Site**

Εκθεσιακό συγκρότημα

Περίπτερα εθνικών συμμετοχών+ διεθνών οργανισμών +θεματικά περίπτερα

Συνεδριακό κέντρο

Κέντρο τύπου

Υπαίθριες εγκαταστάσεις για πολιτιστικές εκδηλώσεις

ΚΑΛΥΨΗ 100.000τ.μ.

ΔΟΜΗΣΗ 160.000 τ.μ.

Σύνολο δομημένης επιφάνειας 250.000 τ.μ.



Expo Village σε οικόπεδο 130.000t.m.(13HA)

**Τα παραπάνω στοιχεία είναι ενδεικτικά. Η ομάδα εργασίας λαμβάνοντας υπ' όψη τις πρόσφατες εκτιμήσεις του φορέα ΔΕΘ, διαπιστώνει ότι αναζητείται συνολικά έκταση περίπου 600-1.000 στρ. για να καλύπτονται τόσο οι πάγιες εγκαταστάσεις του Εκθεσιακού Κέντρου όσο και η ανάγκη για μελλοντική οργάνωση ΕΧΡΟ.**

#### **5.6. Ρόλος του Εκθεσιακού Κέντρου στο Π.Σ.Θ.**

Συνοπτικά με βάση τα αναφερθέντα σε προηγούμενα κεφάλαια και την παραπάνω έκθεση επικεντρώνουμε στα παρακάτω:

Το χωρικό μοντέλο ανάπτυξης της πόλης κάτω από την επίδραση των φαινομένων της προαστικοποίησης και αποαστικοποίησης διέπεται από επεκτάσεις και αναδιάρθρωσεις στον υφιστάμενο αστικό ιστό και περιαστικά αυτού και ειδικότερα:

- Η επέκταση της περιαστικής-προαστιακής κατοικίας παρατηρείται κυρίως προς τα νοτιο-ανατολικά αλλά και προς Ωραιόκαστρο-Νεοχωρούδα – Πεντάλοφο στα δυτικά.
- Η διασπορά - επέκταση των παραγωγικών-επαγγελματικών χρήσεων του δευτερογενούς κυρίως προς τα δυτικά, αλλά και προς τα βόρεια (Λαγκαδάς), κατά μήκος των βασικών οδικών συνδέσεων.
- Επαγγελματικές λειτουργίες του τριτογενούς τομέα αναπτύσσονται κυρίως στα ανατολικά στο τμήμα από το πέρας του Δ. Καλαμαριάς έως το Αεροδρόμιο, αλλά και δυτικά σε μικρότερη κλίμακα, περίξ των βιομηχανικών περιοχών, περί το λιμένα, το Καλοχώρι, την προέκταση της Μοναστηρίου, επεκτείνοντας τελικά την Κεντρική Επιχειρηματική Περιοχή του Συγκροτήματος προς τα ανατολικά και δυτικά με νέα γραμμικά, τοπικά και υπερτοπικά κέντρα.

Σημειώνουμε ότι ως βασικός στόχος της μετεγκατάστασης της ΔΕΘ - διεκδίκησης της ΕΧΡΟ τέθηκε από την αναφερθείσα μελέτη η συμβολή στην επίτευξη μακροπρόθεσμων αναπτυξιακών στόχων, για τη στήριξη και επέκταση του μητροπολιτικού ρόλου της πόλης μέσω της:

- δημιουργίας ενός πόλου προσέλκυσης προωθητικών δραστηριοτήτων και επενδύσεων,
- διαμόρφωσης ενός κόμβου δικτύων συνδυασμένων μεταφορών, διαμετακόμισης, χονδρεμπορικής / διοικητικής / εκθεσιακής δραστηριότητας, μεταποίησης, εξυπηρετήσεων,
- προσπάθειας για τη δημιουργία ενός πλέγματος χώρων υποδοχής για υπηρεσίες διοίκησης-διαχείρισης που απαιτούν εγγύτητα στον αστικό ιστό,
- συνολικής προσπάθειας για τη δημιουργία ενός πλέγματος χώρων αναψυχής και τουριστικής δραστηριότητας, στηρίζοντας τον αντίστοιχο βαλκανικό ρόλο της Θεσσαλονίκης

Κρίνεται ότι οι στόχοι αυτοί στις γενικές γραμμές τους εξακολουθούν να ισχύουν, και πρέπει να εξετασθεί όχι μόνο που εξυπηρετούνται καλλίτερα, αλλά και που συμβάλλουν στην ισόρροπη ανάπτυξη του Συγκροτήματος .

## 5.7. Διαθέσιμες εκτάσεις

Όσον αφορά στη θέση μετεγκατάστασης, οι δυνατές λύσεις περιορίζονται κυρίως από το απαιτούμενο μέγεθος οικοπεδικής γης, που όπως αναφέρθηκε για να μπορεί να δεχθεί και εγκαταστάσεις μιας ενδεχόμενης μελλοντικής ΕΧΡΟ, πρέπει να φθάνει τα περίπου 600-1.000 στρέμματα.

Ως διαθέσιμες εκτάσεις προς διερεύνηση για την καταλληλότητά τους τέθηκαν στη μελέτη που έγινε για τη διεκδίκηση της ΕΧΡΟ 2008 οι εξής:

1. **Δ. Θεσσαλονίκης**, περιοχή Δ1.
2. **Λαχανόκηποι**, περιοχή Δ2 εκτάσεις 904 στρ. που ανήκουν σε πολλαπλούς ιδιοκτήτες.
3. **Σίνδος**, περιοχή Δ3, έκταση 1.000 στρ. που ανήκουν στο ΤΕΙ.
4. **Σίνδος**, περιοχή Δ4 δυτικά της Σίνδου.
5. **Περιοχή Β1** άνωθεν Εξωτ. Περιφερειακής.
6. **Περιοχή Β2** νοτίως Εγνατίας Οδού.
7. **Περιοχή Α1, Λειβαδάκι Περαιάς**, έκτασης 988 στρ. ιδιοκτησίας ΕΡΤ & Δήμου Θερμαϊκού.
8. **Αεροδρόμιο ΣΕΔΕΣ, περιοχή Α2Α**, έκτασης 2.057 στρ. ιδιοκτησίας Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και ΚΕΔ.
9. **Αγρόκτημα ΑΠΘ**, περιοχή Α3 δίπλα στο αεροδρόμιο "Μακεδονία" έκτασης 2.714 στρ.
10. **Ανθεμούντα Θέρμης**, περιοχή Α4 όπου υπάρχουν 1.100 στρ. που ανήκουν στο Δήμο.

**Ως νέα έκταση έχει προταθεί έκταση ιδιοκτησίας Δήμων Λαγκαδά και Μυγδονίας** παραπλεύρως της Εγνατίας οδού μετά το Δερβένι.

Σημειώνεται ότι όπως και παλαιότερα, δεν λαμβάνονται υπ όψη τα ειδικότερα ιδιοκτησιακά δεδομένα των υποψήφιων εκτάσεων που σήμερα ανήκουν σε διάφορους φορείς της Διοίκησης, της Αυτοδιοίκησης, της εκπαίδευσης κ.λπ. Εκτιμάται ότι εφ' όσον η μετεγκατάσταση έχει τεθεί δια στόματος πρωθυπουργού ως εθνικός στόχος, η Κεντρική Διοίκηση θα εξασφαλίσει την απαραίτητη γη με τις απαιτούμενες διοικητικές μεταβολές του ιδιοκτησιακού καθεστώτος.

## 5.8. Παλαιότερη αξιολόγηση

Τελικά από τη μελέτη σκοπιμότητας ΕΧΡΟ μελετήθηκαν 3 θέσεις και έγινε τελική αξιολόγηση με βάση συνδυασμένα κριτήρια πολεοδομικής καταλληλότητας, προσπελασιμότητας αλλά και διαθεσιμότητας του χώρου:

1. περιοχή στο αγρόκτημα του ΑΤΕΙ στη Σίνδο. Προτάθηκε ως πρώτη επιλογή διότι πληροί όλα τα τεθέντα κριτήρια επάρκειας, διαθεσιμότητας και προσπελασιμότητας του χώρου ενώ ικανοποιεί και την ανάγκη για ισόρροπο ανάπτυξη του Π.Σ.Θ.

2. περιοχή Λαχανόκηπων. Δεν επιλέχθηκε λόγω στενότητας του διαθέσιμου χώρου, ιδιοκτησιακών και άλλων προβλημάτων.

3. περιοχή που γειτνιάζει με αερολιμένα. Επάρκεια γης, διαθεσιμότητας και προσπελασιμότητας του χώρου. Απορρίφθηκε λόγω της ανάγκης για ισόρροπο ανάπτυξη του Π.Σ.Θ.

## 5.9. Νέα αξιολόγηση

Σημειώνεται ότι από την εποχή της παλαιότερης -αλλά σχετικά πρόσφατης- αξιολόγησης, οι πλέον αξιόλογες αλλαγές που σημειώθηκαν στα χωροθετικά δεδομένα του Συγκροτήματος, στις απαιτήσεις σε χώρους, στα δεδομένα διαθεσιμότητας, προσπελασιμότητας και καταλληλότητας των ως άνω περιοχών συνίστανται στα εξής:

- Για τη θέση **8.-Αεροδρόμιο ΣΕΔΕΣ, περιοχή Α2Α**, έκτασης 2.057 στρ. ιδιοκτησίας Υπουργείου Εθνικής Άμυνας και ΚΕΔ. Η θέση αυτή συγκεντρώνει σημαντικά πλεονεκτήματα, ήδη όμως στο χώρο αυτό ή το γειτονικό του στρ. Γ. Μακρή, υπάρχει η εξαγγελία για δέσμευση έκτασης 600-1.000 στρ. για την Αλεξάνδρεια Ζώνη Καινοτομίας. Ήδη ανατίθεται η μελέτη χωροταξικού σχεδίου για την Ζ.ΚΑΙ.Θ. και αναμένεται η έγκριση κινήτρων για εγκατάσταση επιχειρήσεων.
- Για τις θέσεις **2.-Λαχανόκηποι περιοχή Δ2 & 1-Δ. Θεσσαλονίκης περιοχή Δ1**, προέκυψαν πρόσθετα σοβαρά προβλήματα από την εγκατάσταση -γεινίαση επικίνδυνων μονάδων πετρελαιοειδών που υπάγονται στη νομοθεσία ΣΕΒΕΖΟ και καθιστούν θεσμικά απαγορευτική τη χωροθέτηση χρήσεων ΔΕΘ σύμφωνα με τις ευρύτερες ζώνες επικινδυνότητας των μονάδων.
- Οι εκτάσεις της θέσης **7.-περιοχή Α1 Λειβαδάκι Περαιάς** ήδη πολεοδομούνται, γεγονός που ανεβάζει κατακόρυφα την αξία τους και τις καθιστά απρόσφορες για μεγάλες δημόσιες εγκαταστάσεις.

Οι παραπάνω αλλαγές καθιστούν τις θέσεις αυτές απρόσφορες για εγκαταστάσεις ΔΕΘ-ΕΧΡΟ.

Από τις εναπομένουσες εκτάσεις δύο θεωρούνται οι πλέον κατάλληλες για τη χωροθέτηση της ΔΕΘ-ΕΧΡΟ οι εξής:

- Στη θέση **3.-Σίνδος, περιοχή Δ3**, έκταση 1.000 στρ. που ανήκουν στο ΤΕΙ.
- Στη θέση **9.-Αγρόκτημα ΑΠΘ, περιοχή Α3** δίπλα στο αεροδρόμιο "Μακεδονία" έκτασης 2.714 στρ. για την οποία και έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον τόσο από πλευράς εμπλεκόμενων φορέων, όσο και πιθανή διάθεση παραχώρησης από πλευράς χρήστη ΑΠΘ.

Για τις υπόλοιπες τέσσερις εκτάσεις ισχύει η αξιολόγηση που έγινε για τη μελέτη σκοπιμότητας ΕΧΡΟ, ωστόσο:

- Στα μεν δυτικά η περιοχή Δ4 είναι κατώτερη της Δ3 και πιθανώς έχει και αυτή προβλήματα με εγκαταστάσεις ΣΕΒΕΖΟ της ΒΙΠΕΘ.

- Στα βόρεια οι περιοχές B1 & B2 είχαν ούτως ή άλλως τη χαμηλότερη αξιολόγηση.
- Στα ανατολικά η περιοχή A4 βρίσκεται στη ζώνη επιρροής του αεροδιάδρομου, παρουσιάζει χαμηλή «ταυτότητα», και κρίνεται κατώτερη της περιοχής A3 στο Αγρόκτημα ΑΠΘ.

Ως εκ τούτου η περαιτέρω αξιολόγηση θα περιορισθεί στις δύο πιο κατάλληλες -και σε πρώτη ανάγνωση κατά κάποιο τρόπο «ανταγωνιστικές»- θέσεις δυτικά και ανατολικά του Συγκροτήματος:

- Στην περιοχή Δ3.-Σίνδος, - Αγρόκτημα ΤΕΙΘ.
- Στην περιοχή Α3.- Αγρόκτημα ΑΠΘ.

Θα αναφερθούν, επίσης, πιο διεξοδικά τα χαρακτηριστικά των θέσεων Δ1 & Δ2 στους Λαχανόκηπους για τα οποία έχει εκδηλωθεί κατά καιρούς ενδιαφέρον από Φορείς.

Θα αξιολογηθεί, επίσης, κατ αρχήν η έκταση ιδιοκτησίας Δήμων Λαγκαδά και Μυγδονίας, που έχει προταθεί παραπλεύρως της Εγνατίας οδού μετά το Δερβέني.

## **5.10. Αξιολόγηση περιοχής Δ3 Σίνδου (Αγρόκτημα ΑΤΕΙ)**

### 5.10.1. ΔΕΔΟΜΕΝΑ (\* Μελέτη EXPO 2008 & εκτιμήσεις Ομάδας Εργασίας)

#### 1. Επάρκεια & διαθεσιμότητα έκτασης, ιδιοκτησιακό καθεστώς.

Δημόσια έκταση.

Αγρόκτημα συνολικής έκτασης 133 ΗΑ . Διαθέσιμος χώρος περί τα 88 ΗΑ.

#### 2. Προσπελασιμότητα:

2.1. Απόσταση από το κέντρο της πόλης 11χλμ.

2.2. Μεταφορικά δίκτυα πρόσβασης (υφιστάμενα & προγραμματισμένα):

- Διευρωπαϊκά δίκτυα.
- ΠΑΘΕ/ Εγνατία/ Δυτική είσοδος.
- Εξωτ. Περιφερειακή.
- Σύνδεση με ΟΛΘ.
- Συνδετήρια ΠΑΘΕ-Εγνατία και ΒΙΠΕΘ-Ε.Ο. Θεσ/νίκης –Έδεσσας.
- Σιδηροδρομική γραμμή Θεσ/νίκης-Αθηνών (Σταθμός Σίνδου και shuttle train).
- Δυτικός προαστιακός σιδηρόδρομος (τμήμα με ηλεκτροκίνηση).
- Γραμμές αστικής συγκοινωνίας.
- Δυνατότητα γραμμής μετρό.
- Δυνατότητα θαλάσσιας συγκοινωνίας.

2.3. Βασικές μεταφορικές υποδομές

- ΟΛΘ -Εκσυγχρονισμός επιβατικού σταθμού & υποδομές στον α' προβλήτα για υποδοχή κρουαζιερόπλοιων.
- Τερματικός σταθμός ΚΤΕΛ.
- Κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός.
- Αεροσταθμός Μακεδονία μέσω Περιφερειακής.

#### 2.4. Αστικά κέντρα

- Βέροια, Έδεσσα, Κατερίνη, Κιλκίς και γενικά όλα τα αστικά κέντρα Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας.

### 3. Εγγύτητα ξενοδοχείων, ζωνών αναψυχής, εμπορικών κέντρων (business & pleasure)

#### 3.1. Ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις

- Τοπικά ελάχιστα. Δυνατότητα ανάπτυξης. Περιφερειακά σε αποστάσεις 11 χλμ. στο κέντρο της πόλης και 20 ανατολικά μέσω περιφερειακής.

#### 3.2. Ζώνες αναψυχής & εμπορικά κέντρα

- Εθνικό Πάρκο εκβολών Γαλλικού, Αξιού, Λουδία, Αλιάκμονα.
- Παραθεριστικές ζώνες σε Πιερία.

### 4. Εγγύτητα σημαντικών πολιτιστικών εγκαταστάσεων

- Αρχαιολ. Χώροι Βεργίνα -Δίον - Πέλλα κ.ά.
- Μουσεία – κέντρο πόλης.

### 5. Ταυτότητα

#### 5.1. Χρήσεις

- Οι υφιστάμενες και περιμετρικές χρήσεις δεν σηματοδοτούν αρνητικά.

#### 5.2. Ανάδειξη της πόλης

- Εξυπηρετεί καθοριστικά το στόχο της αναδιάταξης του αστικού προτύπου του Π.Σ.Θ. με αναβάθμιση του δυτικού τομέα που παρουσιάζει υστέρηση.

### 6. Συμβατότητα με Σχεδιασμό

- Το αγρόκτημα του Α-ΤΕΙΘ προγραμματίζονταν σύμφωνα με τον πολεοδομικό σχεδιασμό της ανάπτυξης της ευρύτερης Θεσσαλονίκης για την εγκατάσταση ακαδημαϊκών και ερευνητικών λειτουργιών και καινοτόμων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και υπηρεσιών υψηλής στάθμης (Σχέδιο Π.Δ. Ζ.Ο.Ε. περιαστικής περιοχής Θεσσαλονίκης), χρήσεις απολύτως συμβατές με τη δημιουργία στην περιοχή των νέων εγκαταστάσεων της ΔΕΘ.

#### 5.10.2. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ Δ3 ΣΙΝΔΟΥ

Η μετεγκατάσταση της ΔΕΘ στην περιοχή αυτή παρέχει ικανοποιητικές δυνατότητες μελλοντικής υποδοχής:

- Ζώνης EXPO-Site και συναρτημένων εξυπηρετήσεων.
- Οικιστικής ζώνης (EXPO-Village) και ζώνης κεντρικών εξυπηρετήσεων.

Η αρχική εγκατάσταση της ΔΕΘ μπορεί να συμπληρωθεί με:

- Ζώνη εκπαιδευτικών-ερευνητικών δραστηριοτήτων, στη σημερινή περιοχή του ΤΕΙ.

- Ζώνη πρασίνου-αναψυχής περιμετρικά και σύνδεση με την κοίτη του Γαλλικού η οποία μπορεί να αναπλαστεί ως υγροτοπικό περιαστικό πάρκο και τόπος υποδοχής για διακίνηση επισκεπτών στο δέλτα ποταμών Γαλλικού /Αξιού/ Λουδία/ Αλιάκμονα.
- Σχέδιο ευρύτερων αναπλάσεων & τόνωση αστικών εξυπηρετήσεων στις εντός σχεδίου περιοχές της Σίνδου.
- Παρεμβάσεις ανάπλασης στη συνδετήρια ζώνη διέλευσης της σιδηροδρομικής σύνδεσης.
- Ξενοδοχειακή μονάδα 250 κλινών ή και χωριό για τη φιλοξενία αποστολών.

Στη θέση διασφαλίζονται και ειδικά κριτήρια όπως:

1. Άμεση διαθεσιμότητα και έναρξη κατασκευής έργων (για την επιλογή και χωροθέτηση απαιτούνται υπογραφές Υπουργών Παιδείας και Οικονομικών).
2. Εξαιρετικές συνδέσεις και συνθήκες πρόσβασης, στο σύνολο των πυλών και των περιοχών προέλευσης εκτός Θεσσαλονίκης.
3. Προνομιακή θέση για την μετακίνηση των εμπορευμάτων δια θαλάσσης / οδικά / σιδηροδρομικά.
4. Εγγύτητα σε ειδικές εξυπηρετήσεις, Τελωνεία, Νοσοκομεία κ.λπ.
5. Εξαιρετες περιβαλλοντικές συνθήκες και ιδιαίτερη ελκυστικότητα του τοπίου για τη συγκεκριμένη εγκατάσταση.
6. Ασφάλεια έναντι κινδύνων, φυσικών καταστροφών.
7. Έλκει το σύνολο του Π.Σ.Θ. προς τα δυτικά, μεταφέροντας εκτός πολεοδομημένου χώρου εκθεσιακές λειτουργίες.
8. Όντας σε στρατηγικό σημείο της διεπαφής με την Εγνατία οδό, δίνει σοβαρούς πρόσθετους παράγοντες έλξης.
9. Συμβάλλει στην αναβάθμιση της δυτικής Θεσσαλονίκης, και ιδιαίτερα στη φθαρμένη επαγγελματική ζώνη στον άξονα προς το κέντρο.

Θα πρέπει, επίσης, να συνεκτιμηθούν οι όλο και συχνότερα εκφραζόμενες απόψεις για τη μεταφορά του αερολιμένα στα δυτικά έστω και σε μακροχρόνια βάση<sup>26</sup>. Είναι γνωστό και έχει υποστηριχθεί μετ' επιτάσεως από πολεοδόμους, πολιτικά πρόσωπα αλλά και φορείς ότι στη σημερινή του θέση ο αερολιμένας (πέρα από τα πάγια προβλήματα του με ομίχλες) θα εγκλωβισθεί (όπως και το Ελληνικό στην Αθήνα) στις με εκρηκτικούς ρυθμούς αναπτυσσόμενες οικιστικές και επιχειρηματικές περιοχές που τον περιβάλλουν. Σε μια τέτοια περίπτωση είναι προφανές ότι ενισχύεται σημαντικότητα η βαρύτητα της τοποθέτησης της ΔΕΘ στα δυτικά.

Πέρα από τα επί μέρους στοιχεία, τα πλεονεκτήματα ή και τις ελλείψεις της θέσης, το καθοριστικό όπως ελεγχθεί είναι η ενίσχυση του πάγιου στόχου της ισόρροπης ανάπτυξης του Συγκροτήματος. Η μεταστέγαση της ΔΕΘ στην περιοχή εξυπηρετεί τη δημιουργία νέου πόλου προσέλκυσης προωθητικών-καινοτόμων δραστηριοτήτων, στην απόληξη της δυτικής εισόδου της πόλης, και τη μετατροπή

<sup>26</sup> Παρά τη σκοπιμότητα, λόγω του προγραμματισμού έργων στην σημερινή θέση του αεροδρομίου Μακεδονία δεν αναμένεται ότι το νέο Ρυθμιστικό θα τροποποιήσει τη θέση του αερολιμένα.

της θέσης σε ισχυρό κόμβο συνδυασμένων διαπεριφερειακών δικτύων της πόλης. Ειδικότερα μπορεί να αποτελέσει:

1. πόλο έλξης σύγχρονων εξωστρεφών δραστηριοτήτων σε μια περιοχή που είναι σε υστέρηση,
2. αφορμή για δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου συγκοινωνιακών - μεταφορικών υποδομών που θα εξυπηρετήσει όχι μόνο τη ΔΕΘ, αλλά και τη Σίνδο, τα ΤΕΙ και τη ΒΙΠΕΘ όπως και τις περιοχές από τις οποίες θα διέλθει,
3. χώρο υποδοχής κι εγκατάστασης επιχειρήσεων και λειτουργιών του τριτογενούς τομέα χωρίς να κινδυνεύει να δημιουργήσει προβλήματα υπερσυγκέντρωσης δραστηριοτήτων (βλέπε και παρακάτω).

**Για τους λόγους αυτούς εκτιμούμε ότι η θέση στο αγρόκτημα ΤΕΙΘ αποτελεί την καλλίτερη επιλογή για τη μεταστέγαση της ΔΕΘ.**

### **5.11. Αξιολόγηση περιοχής Α3.- Αγρόκτημα ΑΠΘ**

#### 5.11.1. ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

##### 1. Επάρκεια & διαθεσιμότητα έκτασης, ιδιοκτησιακό καθεστώς,

Δημόσια έκταση

Αγρόκτημα συνολικής έκτασης 271ΗΑ. Κάτω από την επαρχιακή Θεσ/νίκης – Μηχανιώνας 141ΗΑ.

##### 2. Προσπελασιμότητα:

2.1. Απόσταση από το κέντρο της πόλης 10χλμ.

2.2. Μεταφορικά δίκτυα πρόσβασης (υφιστάμενα & προγραμματισμένα):

- Μ. Αλεξανδρου/Εθ. Αντίστασης/Επαρχιακή Θεσ/νίκης – Μηχανιώνας.
- Νέα Εγνατία – κόμβος Θέρμης.
- Εξωτ. Περιφερειακή.
- Μελλοντική συνδετήρια ΠΑΘΕ-Εγνατία-Αεροδρόμιο.
- Γραμμές αστικής συγκοινωνίας.
- Δυνατότητα γραμμής μετρό.
- Δυνατότητα θαλάσσιας συγκοινωνίας.

2.3. Βασικές μεταφορικές υποδομές

- Αεροσταθμός Μακεδονία σε άμεση γειτονία.
- Τερματικός σταθμός ΚΤΕΛ Χαλκιδικής.

2.4. Αστικά κέντρα

- Πολύγυρος, Αστικά κέντρα Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας μέσω Περιφερειακής.

##### 3. Εγγύτητα ξενοδοχείων, ζωνών αναψυχής, εμπορικών κέντρων (business & pleasure)

3.1. Ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις

- Υπάρχουν τοπικά. Δυνατότητα ανάπτυξης. Περιφερειακά σε αποστάσεις 10 χλμ στο κέντρο της πόλης.

3.2. Ζώνες αναψυχής & εμπορικά κέντρα

- Εγκαταστάσεις αναψυχής & εμπορικά κέντρα τοπικά.
- Παραθεριστικές ζώνες σε Δ. Θερμαϊκού, Επανωμή και Χαλκιδική

#### 4. Εγγύτητα σημαντικών πολιτιστικών εγκαταστάσεων

- Μουσεία – κέντρο πόλης.

#### 5.-Ταυτότητα

##### 5.1. Χρήσεις

- Υφιστάμενες και περιμετρικές χρήσεις αναβαθμισμένες.
- Ισχυρή ταυτότητα λόγω παραλιακού μετώπου.

##### 5.2. Ανάδειξη της πόλης

- Αναβαθμίζει περαιτέρω μια ήδη ανεπτυγμένη περιοχή.

#### 5.11.2. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ Α3.- ΑΓΡΟΚΤΗΜΑ ΑΠΘ

Η περιοχή είναι κατάλληλη από στενά τεχνική άποψη να δεχθεί τις εγκαταστάσεις της ΔΕΘ και μιας ενδεχόμενης ΕΧΡΟ. Διαθέτει άμεση εγγύτητα με τον Αεροσταθμό Μακεδονία, το απαραίτητο οικοπεδικό μέγεθος, την προσπελασιμότητα, τη δυνατότητα να αξιοποιηθούν πολλές υφιστάμενες υποδομές και εγκαταστάσεις business & pleasure (ξενοδοχεία, ζώνες αναψυχής & εμπορικά κέντρα), ή να δεχθεί την εγκατάσταση νέων συνοδευτικών υποδομών στην περιοχή της. Είναι γρήγορα προσβάσιμη από πολλούς οικισμούς και Δήμους του Συγκροτήματος στα ανατολικά, αλλά υστερεί σε προσβασιμότητα από τα άλλα αστικά κέντρα της Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας.

Όμως, το γεγονός ότι η εγκατάσταση αναπτύσσει περαιτέρω μια ήδη ανεπτυγμένη και συνεχώς αναπτυσσόμενη περιοχή αποτελεί στην πραγματικότητα **ισχυρότατο αντικίνητρο**, καθώς θα οδηγήσει σε περαιτέρω συγκέντρωση δραστηριοτήτων, συνοδευτικών και γενικότερα επιχειρηματικών και επαγγελματικών εγκαταστάσεων σε μια περιοχή που έχει ήδη σχηματισθεί μια μεγάλη συγκέντρωση δραστηριοτήτων του τριτογενούς (πολυκαταστήματα, ξενοδοχεία, επαγγελματικά κτήρια κ.ά.). Εάν λάβει κανείς υπ όψη τη συνεχιζόμενη αποκέντρωση επιχειρήσεων και οργανισμών από το Π.Σ.Θ. προς την περιοχή αυτή, την ήδη προγραμματισμένη εγκατάσταση των μονάδων της Τεχνόπολης και της Αλεξάνδρειας Ζώνης Καινοτομίας αντιλαμβάνεται εύκολα ότι υπάρχει ο ορατός και πολύ πραγματικός κίνδυνος να δημιουργηθεί στην περιοχή μια υπερσυγκέντρωση δραστηριοτήτων η οποία:

- Θα υπερφορτώσει τα ήδη φορτισμένα οδικά δίκτυα της περιοχής μπλοκάροντας όλη την κίνηση προς τις περιφερειακές – προαστιακές περιοχές της Ανατολικής Θεσσαλονίκης (Πυλαία, Θέρμη, Μίκρα, Θερμαϊκός, Μηχανιώνα, Επανωμή, Βασιλικά κ.ά.). Θα πρέπει να ληφθεί υπ όψη ότι οι προαστιακοί αυτοί οικισμοί που προοπτικά θα συγκεντρώσουν περί τις 200.000-300.000 κατοίκους λειτουργούν ουσιαστικά ως υπνωτήρια και δημιουργούν ήδη καθημερινά πολύ μεγάλες ροές οχημάτων προς και από το Συγκρότημα όπου και είναι οι θέσεις εργασίας. Πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι τμήμα του όλου αυτού κυκλοφοριακού προβλήματος παρουσιάζεται ήδη στην ανατολική έξοδο της πόλης (Ανθέων, Εθν. Αντιστάσεως και συνέχεια),



και επισημάνθηκε πρόσφατα ως ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που θα επιταθούν με την ενδεχόμενη κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας.

- Θα επιταχύνει σημαντικά την υποβάθμιση και το μαρασμό του Ιστορικού και Επιχειρηματικού κέντρου της πόλης (εντός των τειχών) καθώς οι συσσωρευμένες δραστηριότητες (εμπορικές, αναψυχής, κ.ά.) στο νέο υπερκέντρο του τριτογενούς ανατολικά επαυξανόμενες με τις δραστηριότητες της ΔΕΘ θα έλκουν ακόμη περισσότερο καταναλωτές και επισκέπτες.
- Θα εκτινάξει στα ύψη τις ήδη πολύ ακριβές τιμές γης με αποτέλεσμα διάφορες στρεβλώσεις μεταξύ των οποίων και την αδυναμία του δημοσίου να επιβάλλει ένα σχεδιασμό της περιοχής, να συμπληρώσει τις επιχειρηματικές εγκαταστάσεις με κοινωνικές και τεχνικές υποδομές. Με απλά λόγια η γη θα είναι πολύ ακριβή για να διανοιχτούν δρόμοι, να γίνουν πάρκα, διοικητικά κέντρα κ.λπ. αλλά και συγκροτήματα κατοικίας που είναι απαραίτητα για να υπάρξει μια μίξη των χρήσεων.

**Για τους παραπάνω λόγους, αλλά και για άλλους<sup>27</sup> η μετακίνηση της ΔΕΘ-ΕΧΡΟ στο αγρόκτημα ΑΠΘ (αλλά και σε οποιαδήποτε άλλη θέση στα ανατολικά) δεν κρίνεται σκόπιμη στο πλαίσιο ενός αειφορικού αστικού σχεδιασμού, όπως αυτός αναλύθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια.**

Αντιθέτως, η χωροθέτηση στην περιοχή ΑΤΕΙΘ Σίνδου ή και σε άλλη περιοχή στα δυτικά, δεν θα δημιουργήσει τουλάχιστον τέτοιας κλίμακας προβλήματα καθώς οι εγκαταστάσεις της ΔΕΘ δεν προστίθενται σε άλλες υπάρχουσες, και από μόνες τους (εφ' όσον δεν συνοδεύονται και δεν υπάρχει κανένας λόγος να συνοδεύονται από πολυκαταστήματα και ανάλογες χρήσεις) δεν θα αφαιρέσουν καταναλωτές και επισκέπτες από το Ιστορικό Κέντρο. Αναμένεται ότι θα συγκεντρώσουν γύρω τους ορισμένες ξενοδοχειακές μονάδες, κτίρια γραφείων και εκθέσεων, θα παρέχουν οι ίδιες κάποιες περιορισμένες δυνατότητες αναψυχής στη διάρκεια των εκδηλώσεων, δημιουργώντας μαζί με τα ΤΕΙ μια κεντρικότητα σε πολύ χαμηλότερα επίπεδα αυτής της ανατολικής Θεσσαλονίκης και επιπλέον άμεσα προσβάσιμη από τους κατοίκους των δυτικών δήμων και των πόλεων της Βέροιας, Έδεσσας Κατερίνης, Κιλκίς και γενικά των αστικών κέντρων Κεντρικής και Δυτικής Μακεδονίας. Το γεγονός αυτό, της δημιουργίας δηλαδή ενός νέου κέντρου (πόλου) μέτριας έντασης και ελεγχόμενων χρήσεων δυτικά, ενδεχομένως μάλιστα να οδηγήσει στη μείωση των μονοσήμαντων σήμερα ροών αυτοκινήτων και χρηστών προς τα εμπορικά κέντρα και τις ζώνες αναψυχής της Ανατολικής Θεσσαλονίκης, και σε πιο ισόρροπες, άρα πιο αειφορικές κατανομές κυκλοφορίας στην ευρύτερη ζώνη του Συγκροτήματος.

## **5.12. Αξιολόγηση περιοχής Λαχανόκηπων**

Η θέση αξιολογήθηκε στην παλαιότερη αξιολόγηση ΕΧΡΟ, ως εναλλακτική θέση Δ2 περιλαμβάνοντας διάφορα τμήματα σε μια περιοχή με ασαφές ιδιοκτησιακό καθεστώς κάτω από τον άξονα της δυτικής εισόδου του

<sup>27</sup> Είναι γνωστό ότι η παραχώρηση του αγροκτήματος του ΑΠΘ προτείνεται από το πανεπιστήμιο στη λογική της «αντιπαροχής» με εκτάσεις στο Καρατάσου και κτίρια - εγκαταστάσεις της σημερινής ΔΕΘ, γεγονός απολύτως απαράδεκτο.

Συγκροτήματος με εναλλακτικές Β και Ν της οδού 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου. Για την περιοχή έχει συνταχθεί και μελέτη Ερευνητικού Α.Π.Θ.<sup>28</sup>

Η θέση αξιολογείται θετικά σε κυκλοφοριακό επίπεδο.

- Οδικοί άξονες, σιδηροδρομικό (επιβατικό-εμπορικό) δίκτυο.
- Γειτνίαση με τερματικούς σταθμούς(ΚΤΕΛ-σταθμός ΟΣΕ-λιμένας).

Εξαιρέση ο αερολιμένας. Υπάρχει όμως η δυνατότητα σύνδεσης με θαλάσσια συγκοινωνία.

Με την παρούσα εξέταση προέκυψε ότι οι διατιθέμενες εκτάσεις έχουν ως εξής:

#### ΔΙΑΤΙΘΕΜΕΝΕΣ ΕΚΤΑΣΕΙΣ

1-Παλιός εμπορευματικός σταθμός	16,5 ΗΑ
2-Στρ. Κακιούση	14,7 ΗΑ
3-Γήπεδο Θερμαϊκού ΟΣΕ και βυρσοδεψείων	13,4 ΗΑ
4-Ιδιοκτησία ΟΛΘ	2,2 ΗΑ
5-Ιδιοκτησία ΔΑΠ	2,8 ΗΑ

αφαιρούμε :

τη νησίδα ΟΛΘ 2,8 ΗΑ

το τμήμα του στρ. που είναι οι δεξαμενές 8,5

Απομένει έκταση περίπου 38,3 Ηα που μπορεί να αυξηθεί με επίχωση δίπλα στον 6<sup>ο</sup> προβλήτα για χώρο όχι μεγαλύτερο > από 4,3 ΗΑ. Επίσης η διερεύνηση αυτή πρέπει να λάβει υπόψη και:

- Την αξιοποίηση εκτάσεων, που βρίσκονται στο Δήμο Μενεμένης, καθώς και τη δίδυμη επίχωση εκατέρωθεν του Δεν/μου. Το προτεινόμενο τμήμα της δυτικής επίχωσης θα έχει έκταση περίπου 11,5ΗΑ.
- Συμπληρώνεται από έκταση 1,3 ΗΑ ανατολικά των εγκαταστάσεων της ΑΓΕΤ.

#### ΑΡΝΗΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΔΕΘ

- Σε συνολική εκτίμηση κρίνεται ότι οι διατιθέμενες εκτάσεις δεν επαρκούν για συνδυασμένη εγκατάσταση ΔΕΘ-ΕΧΡΟ. Όλη η διαθέσιμη έκταση θα χρησιμοποιηθεί για τη ΔΕΘ, αποκλείοντας κάθε χρήση ή θέτοντας πολύ στενά πλαίσια για μελλοντική ΕΧΡΟ αλλά και κεντρικές λειτουργίες, επιχειρηματικό πάρκο κ.λπ. που προβλέπουν πρόσφατες και παλαιότερες μελέτες για την περιοχή.
- Η ΔΕΘ θα βρίσκεται σε επαφή με τον 6<sup>ο</sup> προβλήτα, δημιουργώντας αισθητικό πρόβλημα και οπτική όχληση.
- Ενδεχόμενη διχοτόμηση από πιθανή διέλευση γραμμής ΟΣΕ.
- Απαγορευτική η χωροθέτηση σύμφωνα με τις ευρύτερες ζώνες προστασίας οδήγίας SEBESO.
- Απαιτείται η απομάκρυνση των επικίνδυνων βιομηχανικών εγκαταστάσεων, η υλοποίηση εκτεταμένων περιβαλλοντικών επεμβάσεων, στην περιοχή βυρσοδεψείων και στο χείμαρρο Δεν/μου. Ακόμα η μετατόπιση κάποιων υποθαλάσσιων αγωγών ανεφοδιασμού των πλοίων.

<sup>28</sup> Ομάδα μελέτης: Εργαστήριο Πολεοδομικού και Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού  
Επιστημονικός υπεύθυνος: Καθ. Πάνος Σταθακόπουλος  
Συντονιστής έρευνας: Ομ. Καθ. Αλέξανδρος Λαγόπουλος

**Για τους παραπάνω λόγους κρίνεται ότι η περιοχή Λαχανόκηπων δεν προσφέρει τη δυνατότητα για εγκατάσταση ΔΕΘ-ΕΧΡΟ, μπορεί όμως -με τις προτεινόμενες από μελέτη ερευνητικού του ΑΠΘ χρήσεις- να αποτελέσει ένα ιδιαίτερος κεντρικό σημείο για τον ανασχεδιασμό της όλης δυτικής περιοχής.**

Σε κάθε περίπτωση η έκταση χρειάζεται ανάπλαση μετά την οποία:

- Μπορεί να υποδεχθεί τη χωροθέτηση ενός σύγχρονου συνεδριακού κέντρου.
- Μπορεί να συμβάλει στη συνολικότερη ανάπλαση κι απόδοση μιας νέας λειτουργικής ταυτότητας των γύρω περιοχών.

### **5.13. Αξιολόγηση περιοχής Δήμου Λαγκαδά**

Αφορά την έκταση ιδιοκτησίας Δήμων Λαγκαδά και Μυγδονίας που έχει προταθεί παραπλεύρως της Εγνατίας οδού μετά το Δερβένι.

Η θέση δεν αξιολογήθηκε μέχρι στιγμής οπότε ελλείπουν αρκετά στοιχεία που να διασφαλίζουν την καταλληλότητα ή μη της θέσης (π.χ. υπόγειος αγωγός καυσίμων η ενδεχόμενη γειτονία με ασύμβατες χρήσεις και δίκτυα, όρια ζωνών απαλλοτρίωσης εθνικών οδών, γεωλογικά, κόμβοι και προσπελασιμότητα κ.ά. ).

Από μια μακροσκοπική θεώρηση (τη μόνη που μπορεί να κάνει η ομάδα εργασίας) προκύπτουν:

#### 1. Επάρκεια & διαθεσιμότητα έκτασης, ιδιοκτησιακό καθεστώς

Δημοτική έκταση.

Διαθέσιμος χώρος περί τα 78 ΗΑ σε δύο τμήματα εκατέρωθεν Εγνατίας οδού.

#### 2. Προσπελασιμότητα:

2.1. Απόσταση από το κέντρο της πόλης 16χλμ.

2.2. Μεταφορικά δίκτυα πρόσβασης (υφιστάμενα & προγραμματισμένα):

- Εγνατία οδός (πάνω στον κόμβο Δερβενίου, αλλά δεν είναι σαφές εάν για την πρόσβαση πιθανώς απαιτείται τροποποίησή του και εάν η τροποποίηση αυτή είναι δυνατή).
- Εξωτ. Περιφερειακή δια της Εγνατίας-οδού Λαγκαδά.
- Διευρωπαϊκά δίκτυα δια της Εξωτ. Περιφερειακής.
- Αεροδρόμιο δια της Εξωτ. Περιφερειακής.
- ΠΑΘΕ δια της Εξωτ. Περιφερειακής.
- Γραμμές αστικής συγκοινωνίας (ΟΑΣΘ).
- Δυνατότητα γραμμής μετρό (δεν προβλέπεται).
- Προαστιακός σιδηρόδρομος (προς Λαγκαδά σε πολύ αρχικό επίπεδο προθέσεων του Υπ. μεταφορών).
- Δυνατότητα θαλάσσιας συγκοινωνίας (όχι).

2.3. Βασικές μεταφορικές υποδομές

- Σύνδεση με ΟΛΘ όχι άμεση (20-30 λεπτά).
- Κεντρικός Σιδηροδρομικός Σταθμός (20 λεπτά).
- Αεροσταθμός Μακεδονία μέσω Περιφερειακής (20-30 λεπτά).

2.4. Αστικά κέντρα

- Λαγκαδάς, Κιλκίς, Σέρρες και γενικά όλα τα αστικά κέντρα Ανατολικής Μακεδονίας.

### 3. Εγγύτητα ξενοδοχείων, ζωνών αναψυχής, εμπορικών κέντρων (business & pleasure)

- 3.1. Ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις
  - Τοπικά ελάχιστες. Δυνατότητα ανάπτυξης μικρή.
- 3.2. Ζώνες αναψυχής & εμπορικά κέντρα
  - Εθνικό Πάρκο Λιμνών (Λαγκαδά, Βόλβης) μη ανεπτυγμένο.
  - Ιαματικά Λουτρά Λαγκαδά.

### 4. Εγγύτητα σημαντικών πολιτιστικών εγκαταστάσεων

- Πολιτιστικό κέντρο Λαγκαδά.

### 5. Ταυτότητα

- 5.1. Χρήσεις
  - Οι υφιστάμενες και περιμετρικές χρήσεις δεν σηματοδοτούν αρνητικά ούτε όμως και θετικά.
- 5.2. Ανάδειξη της πόλης
  - Εξυπηρετεί το στόχο της αναδιάταξης του αστικού προτύπου του Π.Σ.Θ. με αναβάθμιση του βόρειου τομέα της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης που παρουσιάζει υστέρηση.

### 6. Συμβατότητα με Σχεδιασμό

- Δεν υπάρχουν στοιχεία. Γενικό Πολεοδομικό σε εκπόνηση.

#### 5.13.1. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΓΙΑ ΠΕΡΙΟΧΗ ΛΑΓΚΑΔΑ

Η περιοχή φαίνεται να παρέχει ικανοποιητικές δυνατότητες μελλοντικής υποδοχής Διοικητικών εγκαταστάσεων, όπως και εγκαταστάσεων μεταφορών και logistics.

Όσον αφορά στη μετεγκατάσταση της ΔΕΘ μπορούν να παρατηρηθούν τα εξής:

- Η προσπελασιμότητα δεν είναι σαφής με τα υπάρχοντα διαγράμματα.
- Η ειδικότερη προσπελασιμότητα από μέσα σταθερής τροχιάς είναι επίσης ασαφής ως προοπτική προς τον Λαγκαδά και σχεδόν μηδενική ως προς την προτεινόμενη θέση.
- Η προσπελασιμότητα προς λοιπά σημαντικά αστικά κέντρα και διευρωπαϊκά δίκτυα είναι χαμηλή.
- Η εγγύτητα σε τουριστικούς προορισμούς, πολιτιστικά κέντρα και γενικά εγκαταστάσεις business & pleasure είναι χαμηλή.
- Η ύπαρξη συνοδευτικών υποδομών στην περιοχή είναι χαμηλή.
- Η εξυπηρέτηση του στόχου της αναδιάταξης του αστικού προτύπου του Π.Σ.Θ. είναι θετική, αλλά λιγότερο αναγκαία στην περιοχή (έστω και λόγω μεγεθών του εξυπηρετούμενου πληθυσμού) από αυτήν της περιοχής της Δυτικής Θεσσαλονίκης.

**Για τους παραπάνω λόγους κρίνεται ότι η περιοχή Λαγκαδά -υπό προϋποθέσεις που πρέπει να διερευνηθούν- είναι πιθανόν ότι προσφέρει**

## **δυνατότητα για εγκατάσταση ΔΕΘ-ΕΧΡΟ, αλλά σε επίπεδο χαμηλής προτεραιότητας σχετικά π.χ. με τις περιοχές Σίνδου.**

Σε κάθε περίπτωση είναι σκόπιμο να διερευνηθεί περαιτέρω η καταλληλότητα της περιοχής καθώς είναι ίσως η μόνη που η γη της προσφέρεται άμεσα από ένα δημόσιο φορέα.

### **5.14. Γενικά Συμπεράσματα**

Και οι δύο εξετασθείσες περιοχές δυτικά και ανατολικά, -η έκταση του Δ. Λαγκαδά, αλλά ενδεχομένως και άλλες- είναι κατάλληλες από στενά τεχνική άποψη να δεχθούν τις εγκαταστάσεις της ΔΕΘ και μιας ενδεχόμενης ΕΧΡΟ. Διαθέτουν τα απαραίτητα οικοπεδικά μεγέθη, την minimum προσπελασιμότητα, τη δυνατότητα να αξιοποιήσουν υφιστάμενες ή να δημιουργήσουν νέες συνοδευτικές υποδομές στην περιοχή τους.

**Όμως, δεν είναι τυχαίο, ότι όλα τα σχέδια, οι προγραμματισμοί και οι αποφάσεις για τη χωροθέτηση του νέου Εκθεσιακού Κέντρου της ΔΕΘ εδώ και σχεδόν σαράντα χρόνια -όπως αναφέρθηκαν προηγουμένως- «δείχνουν» τη Δυτική Θεσσαλονίκη.**

Αφ ενός, -όπως αναφέρθηκε παραπάνω-, η χωροθέτηση ανατολικά θα επιτείνει τα προβλήματα υπερσυσσώρευσης δραστηριοτήτων, εγκαταστάσεων, ροών ατόμων, οχημάτων, εμπορευμάτων και απορριμμάτων, θα εκτινάξει τις τιμές γης, θα μπλοκάρει την κυκλοφορία όλης της ανατολικής περιοχής και θα επιταχύνει σημαντικά το μαρασμό του Ιστορικού και Επιχειρηματικού κέντρου της πόλης.

Αφ ετέρου το βάρος της συνεισφοράς της εγκατάστασης του Εκθεσιακού Κέντρου στην ισόρροπη ανάπτυξη της υποβαθμισμένης δυτικής περιοχής του Συγκροτήματος υπερισχύει κατά πολύ οιωνδήποτε μικρής κλίμακας τεχνικών ή οικονομικών υπολογισμών στα υπέρ ή τα κατά της μιας ή της άλλης χωροθέτησης ενώ δεν δημιουργεί προβλήματα υπερσυσσώρευσης.

Στο θεσμοθετημένο Ρυθμιστικό τίθεται σαν στόχος: «Η άμβλυση των ανισοτήτων στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού και στην ποιότητα του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος με ανακατανομή χρήσεων, λειτουργιών και επενδύσεων προς όφελος κυρίως των δυτικών και των λοιπών υποβαθμισμένων περιοχών.»

Από καιρό γνωρίζουμε ότι, στην πορεία επίτευξης του παραπάνω στόχου, η χωροθέτηση της ΔΕΘ, η οριοθέτηση και ο σχεδιασμός των βιομηχανικών ζωνών και των επιχειρηματικών πάρκων, το δυτικό τόξο, η διαμόρφωση της ζώνης του πλέγματος των σιδηροδρομικών γραμμών, η διέξοδος της δυτικής Θεσσαλονίκης προς τη θάλασσα, ένα νέο δυτικό διοικητικό κέντρο μητροπολιτικού επιπέδου, ελεύθεροι χώροι στα στρατόπεδα, η ανάπλαση της περιοχής των Λαχανόκηπων και η δημιουργία κεντρικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, η αναβάθμιση της ευρύτερης παραθαλάσσιας ζώνης Μενεμένης-Καλοχωρίου, τα κέντρα logistics, η διερεύνηση για προσέλκυση στην περιοχή του λιμανιού συνοδευτικών χρήσεων και λειτουργιών σε συνεργασία με τον Ο.Λ.Θ. και την αξιοποίηση του 6<sup>ου</sup> προβλήτα (μεταφορικές και όχι μόνο υποδομές) είναι επεμβάσεις, **διακριτά και αναγκαία βήματα** που πρέπει να γίνουν ώστε η Δυτική Θεσσαλονίκη να μπει σε αναπτυξιακή τροχιά, αλλά και να μεταβληθούν οι όροι της ανάπτυξης σε όλο το Π.Σ.Θ.

Κλειδί στο πλέγμα αυτό των ποικίλων επεμβάσεων είναι η χωροθέτηση της ΔΕΘ δυτικά που θα συμπαρασύρει στην ανάπτυξη ολόκληρη τη δυτική μητροπολιτική περιοχή. Μετά και την παρέμβαση του πρωθυπουργού έχει έρθει η ώρα να προγραμματισθεί και να υλοποιηθεί το αναγκαίο αυτό βήμα.

Ενδεχόμενη χωροθέτηση της ΔΕΘ ανατολικά, -π.χ. στο αγρόκτημα του Α.Π.Θ.- θα «αναβαθμίσει»<sup>29</sup> περαιτέρω μια ήδη ανεπτυγμένη περιοχή του Συγκροτήματος, θα στερήσει τη Δυτική Θεσσαλονίκη (ή και άλλες πλευρές του Συγκροτήματος) από ένα βασικό αναπτυξιακό μοχλό και το Π.Σ.Θ. από μια ευκαιρία να προσεγγίσει σε κάποιο βαθμό μια ισόρροπη ανάπτυξη.

Όπως τονίστηκε και σε άλλα σημεία της παρούσας έκθεσης, επισημαίνεται και πάλι ότι η μέχρι στιγμής<sup>30</sup> **έλλειψη εκσυγχρονισμένου μεσο-μακροπρόθεσμου σχεδιασμού** και αποφάσεων (π.χ. στα θέματα της μεταφοράς του αερολιμένα στα δυτικά ή για το συνολικό σχέδιο εξυπηρέτησης του Συγκροτήματος από μέσα και γραμμές σταθερής τροχιάς<sup>31</sup>, ή για το σχεδιασμό της απομάκρυνσης επικίνδυνων βιομηχανιών ΣΕΒΕΖΟ κ.ά.) στερεί το Μητροπολιτικό Π.Σ.Θ. από βασικές κατευθυντήριες γραμμές, απαξιώνει μεγάλα τμήματα γης και δημιουργεί προβλήματα και αμφιβολίες στη χωροθέτηση διάφορων κοινωνικών, διοικητικών και επιχειρηματικών υποδομών.

Σημειώνεται, επίσης, ότι για όλα τα παραπάνω, και βέβαια για τη μεταστέγαση της ΔΕΘ, απαιτείται η εξειδίκευση, η ένταξή τους σε χρηματοδοτικά προγράμματα, η πρόβλεψη ενιαίου συντονιστικού οργάνου για την παρακολούθηση της υλοποίησης. Απαιτείται, επίσης, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των πολεοδομικών-αρχιτεκτονικών παρεμβάσεων που θα απαιτηθούν μέσω διεθνών αρχιτεκτονικών διαγωνισμών, ώστε όλες αυτές οι περιοχές να αποτελέσουν πεδίο έκφρασης των σύγχρονων αρχιτεκτονικών τάσεων και η Θεσσαλονίκη τόπο ανάπτυξης μιας νέας προβληματικής και πρακτικής για τη μεταμόρφωση και μετασχηματισμό ολόκληρης της μητροπολιτικής περιοχής που πλέον θα πρέπει να περιλαμβάνει όλες αυτές τις περιοχές που έως τα σήμερα θεωρούνται «γκρίζες ζώνες» του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Ο Οργανισμός Θεσσαλονίκης μπορεί και πρέπει να είναι ο συντονιστής των προγραμμάτων αυτών, σε συνεργασία με τους άλλους φορείς και να τα εντάξει σε ένα ευρύ πρόγραμμα ρυθμιστικών και στρατηγικών παρεμβάσεων που -μέσω του Ρυθμιστικού και όχι μόνο-, θα μετατρέψουν το Π.Σ.Θ. σε ένα μητροπολιτικό χώρο ικανό να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της νέας εποχής.

Η τρέχουσα ενασχόλησή του ΟΡΘΕ με την τροποποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου του δίνει την ευκαιρία να αναλάβει με στοιχειοθετημένες παρεμβάσεις και ανανεωμένο σχεδιασμό την ευθύνη για μια νέα αντιμετώπιση των προβλημάτων και των προκλήσεων της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης τόσο σε μακροπρόθεσμη όσο και σε βραχυπρόθεσμη βάση.

<sup>29</sup> Η μήπως τελικά σύμφωνα με αυτά που επισημάνθηκαν θα υποβαθμίσει;

<sup>30</sup> Ελπίζουμε ότι το κενό θα καλυφθεί σε κάποιο τουλάχιστον βαθμό με το νέο Ρυθμιστικό.

<sup>31</sup> Επισημαίνεται και πάλι ότι μόνο η γραμμή μετρό των οκτώμιση χιλιομέτρων και κάποιες ενδεχόμενες επεκτάσεις της με ασαφή χαρακτηριστικά είναι γνωστές, ενώ το Μητροπολιτικό Συγκρότημα χρειάζεται για την εξυπηρέτησή του πολύ μεγαλύτερο δίκτυο και αριθμό γραμμών σταθερής τροχιάς.

Παράλληλα, οι Φορείς της πόλης που καλούνται να συναποφασίσουν ή εμπλέκονται στη χωροθέτηση της ΔΕΘ αλλά και άλλων δημόσιων εγκαταστάσεων πρέπει –έστω και σε συνθήκες έλλειψης συγκροτημένου και εκσυγχρονισμένου σχεδιασμού- να σταθούν στο ύψος των περιστάσεων και να προωθήσουν αποφασιστικά ενέργειες για την ισόρροπη ανάπτυξη του Συγκροτήματος. Αυτή η προσπάθεια πρέπει να λάβει **όλα τα χαρακτηριστικά της εξωστρέφειας και της αποδοχής νέων ιδεών και προσεγγίσεων** καθώς πρέπει να αναλογιστούμε πως η Θεσσαλονίκη για να αναπτυχθεί στο δύσκολο (οικονομικά και κοινωνικά) κλίμα των επερχομένων ετών, θα πρέπει να είναι τόπος μετασχηματισμών, κατάθεσης νέων ιδεών, προτάσεων που όλες αυτές μαζί θα ανασυγκροτήσουν το μητροπολιτικό χώρο καθιστώντας την ως **μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη ανοικτών οριζώντων** μέσα σε **ένα ευρωπαϊκό περιβάλλον των πόλεων και των περιφερειών.**

ΤΑ ΜΕΛΗ ΤΗΣ Ο.Ε

