

## Αρχιτεκτονική Κληρονομία

Σύμφωνα με την Σύμβαση για την προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομίας της Ευρώπης που είναι Πλέον Νόμος και του Ελληνικού Κράτους από τον Απρίλιο του 1992 (Ν. 2039/92), "η αρχιτεκτονική κληρονομία αποτελεί μια αναντικαταστατική έκφραση του πλουτού και της ποικιλίας της πολιτιστικής κληρονομίας της Ευρώπης, μια ανεκτίμητη μαρτυρία του παρελθόντος μας και ένα κοινό αγαθό για όλους τους Ευρωπαίους".

Ουτόσο, παρά τη διατύπωση προβλέσεων τις εξαγγελίες των ολοένα αυξανόμενων αριθμών φορέων και τα αποσπασματικά και

περιστασιακά μέτρα και ενέργειες, η ίδια η Πολιτεία εμφανίζεται να δρά ενάντια στην ευρύτερη εκφρασμένη συλλογική πρόθεση για ανάδειξη της πολιτιστικής μας ταυτότητας, του μυγειακού μας πλούτου, θυσιάζοντας τον άκριτα και βεβιασμένα στο βαθός συναρχονιστικών υποδομών, γραφειοκρατικών διαδικασιών, ιδιωτικών συμφερόντων και των δήμεν "τολμηρών, τεχνοκρατικών" αναπτυξιακών προγραμμάτων.

Είναι καιρός να αντικτυπώσουμε το θέμα με τη σοφαρότητα που επιδεχθεί τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και να αναδείξουμε την ταυτότητα και το οραμά μας για τη θεσσαλονική του επομένου αιώνα.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει ασχοληθεί με τρόπο συνιστωτικό και έχει συμβάλει αποφασιστικά στην ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μέλων του αλλά και της Κοινωνίας για τέτοιου είδους ζητήματα τα οποία δεν πρέπει να προβάλλονται και να αξιοποιείται υπέρ των κατοίκων.

οι Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 1997. Σε μια περίοδο κρίσης για τα Εθνικά μας θέματα, καλούμαστε να αναδείξουμε το μυγειακό πλούτο της Πόλης μας που μπορεί και πρέπει να γίνει θεσμός για την οργάνωσή μας.

Στόχος μας είναι να δημιουργήσουμε εγκαίρα το κέλυφος που θα υποδεχθεί τις πολιτιστικές εκδηλώσεις και να αναδείξουμε την ταυτότητα και το οραμά μας για τη θεσσαλονική του επομένου αιώνα.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει ασχοληθεί με τρόπο συνιστωτικό και έχει συμβάλει αποφασιστικά στην ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των μέλων του αλλά και της Κοινωνίας για τέτοιου είδους ζητήματα τα οποία δεν πρέπει να προβάλλονται και να αξιοποιείται υπέρ των κατοίκων.

## Παραλία

### Η άποψη του ΤΕΕ σίναι σαφής

• Πρωταρχική μας μέριμνα αποτελεί ο σεβασμός προς το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με ιδιαίτερη ευαίσθηση και προσοχή όπως σχεδιάζουμε επεμβάσεις αδραρής κλίσεως.

• Αποδέχεται την αναγκαιότητα της κυκλοφοριακής παράδομης του κέντρου της πόλης μέσω υποβάθρου όρουμον, με τρόπο που δεν θα συνιστά επέμβαση στο χαρακτήρα και την ταυτότητα της πόλης.

• Απορρίπτει τη δημιουργία μεγάλου υποβάθρου παρκινγκ και τη δυνητική επίχωση της πόλιας

παραλίας, για λόγους κυκλοφοριακούς, διατήρησης της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας και της ταυτότητας της πόλης και σεβασμού προς το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

• Είναι προφανές ότι οι κατασκευαστικές λεπτομέρειες της υποβάθρους αρτηρίας και της τελικής επιλογής μας από τις εναλλακτικές λύσεις που προτείνονται, θα πρέπει να γίνουν αντικείμενο λεπτομερεστήρης ειδικής μελέτης εφαρμογής, με τρόπο που θα εναρμονίζεται με τις παραπάνω αρχές.

• Οι πιθανές διαμορφώσεις στην επιφάνεια που θα δημιουργήσουν από την κατασκευή της υποβάθρους αρτηρίας καθώς και η προβολή του ιστορικού κέντρου της πόλης κατώντας λεπτουργών του προς τη θάλασσα,

θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο αρχιτεκτονικών διανομείων, οι οποίοι θα πρέπει να προκρυψουν ουσίως.

• Τέλος, σε ότι αφορά το πρόβλημα της σταθμευσης, αυτό θα πρέπει να αντιμετωπίζεται με την κατασκευή μικροτερών πάρκων κατανεμημένων στην περίφερο του ιστορικού κέντρου, σε θέσεις που υποδεικνύονται με την πρόταση του ΤΕΕ. Παράλληλα, θα πρέπει να υπαρξει επιπλέουσας, ενας ολοκληρωμένος και αξιόποτος κυκλοφοριακός σχεδιασμός, ο οποίος θα δινει προτεραιότητα στην κρήση των Μέσων Μαζών Μεταφοράς, θα ενθαρρύνει τη χρήση τους επουλέντως θα έχει στόχο την αναβάθμιση τους.

Η μονομερής συγκέντρωση 4.000 θέ-

σων στάθμευσης στην επιχαμημένη παραλιακή ζώνη, οπως προτείνεται από το Δήμο - ΥΠΕΧΩΔΕ δεν θα εξυπηρετεί. Αντιθέτω είναι οχεδόν οιγυρό στις μετατροπές σε εστίες βίας και εγκληματικότητας, θα επιβαρύνουν κυκλοφοριακά το οδικό δίκτυο του κέντρου με την έλξη νέων μετακινήσεων IX. Θα δημιουργήσουν κυκλοφοριακή συμφόρηση και θα μεταβάλλουν σε ράμπες τους καθητευόμενους που θα αποτελούν τις ειδούσες - εξόδους τεράστιου υγειαρά (Ι. Δραγούμη, Αγ. Ζοφίας, Καρ. Ντρά, Μήτρ. Ιωσήφ, Δημ. Γουλάνηρ), υποβαθμίζοντας το περιβάλλον και την ποιότητα της οικονομικής και κοινωνικής ζωής σε όλη την περιοχή και ιδιαίτερα στις καθητευόμενους

# ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΗΣ

## Να σωθεί η παραλία

Να σταματήσει αμέως η διαδικασία εκπόνησης και διαγωνισμού, που αφορά το έργο κατασκευής υπόγειου αυτοκινητόδρουμου και σταθμού αυτοκινήτων στην παλιά παραλία της Θεσσαλονίκης. Ήτά με έγγραφο του προς τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, το Τεχνικό Επιμελητήριο / Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας.

Όπως αναφέρεται στο έγγραφο, με έκπληξη το ΤΕΕ/ΤΚΜ πληροφορητήρικε ότι έχει διαβιβαστεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ για έγκριση εκ των υστέρων και μετά από πέντε ώρες των εμπλεκομένων φορέων και υπηρεσιών, η μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων του συγκεκριμένου έργου. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι αφενός μεν η μελέτη και η διαδικασία του διαγωνισμού βρίσκεται σε εξέλιξη, αφετέρου ότι η πρώην διοίκηση του ΥΠΕΧΩΔΕ και ο Δήμος Θεσσαλονίκης χρησιμοποιήσαν το διάλογο που αναπτύχθηκε πριν τέσσερις μήνες με τους φορείς και την κοινωνία της Θεσσαλονίκης, απλά και μόνο ως άλλοι για αποφάσεις οι οποίες είχαν ήδη ληφθεί.

Αξίζει να σημειωθεί ότι στο έγγραφο του προς τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, Κ. Λαζίωτη, ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ Α. Κουράτης, υπογράμμιζε το εξής:

"Σητούμε να διερευνηθεί το σύνολο των διαδικασιών που ακολουθήθηκαν για την ανάθεση και εκπόνηση της μελέτης, καθώς και το ύψος των αιμοβάνων που συμφωνήθηκαν και καταβλήθηκαν, τόσο στους μελετητές, όσο και στους τυχόν "αυμβούλους" κάθε είδους που χρησιμοποιήθηκαν.

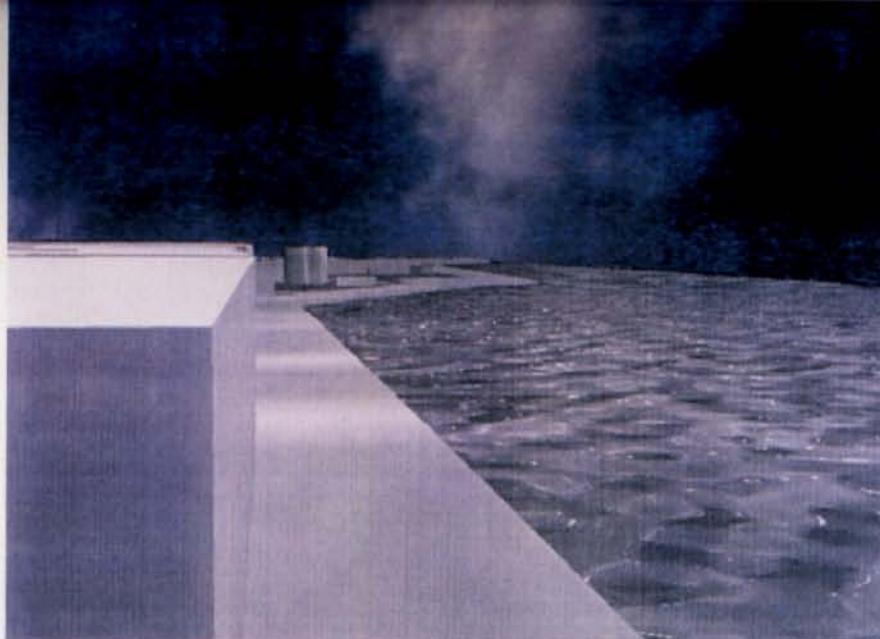
Τέλος επιβιμούμε να έχουμε σύντομα μια συνάντηση μαζί σας, προκεκριμένο να αναπτύξουμε τις απόψεις μας, ώστε να παρθούν έγκαιρα οι βέλτιστες αποφάσεις"

Ολόκληρο το έγγραφο του ΤΕΕ/ΤΚΜ προς τον υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, έχει ως εξής:

"Όπως γνωρίζετε, έχει ολοκληρωθεί η Α' φάση και βρίσκεται σε εξέλιξη η Β' φάση του Ειδικού Διεθνούς Διαγωνισμού για το έργο "Μελέτη - κατασκευή - αυτοχρηματοδότηση και εκμετάλλευση του έργου: Υπόγειος αυτοκινητόδρουμος και σταθμός αυτοκινήτων στην παλιά παραλία της Θεσσαλονίκης".

Σύμφωνα με τα σχέδια της προκαταρκτικής προμελέτης, η οποία συνοδεύει τη τεύχη της διαγωνισμού, προβλέπεται η κατασκευή υπόγειου αυτοκινητόδρουμου, με ταυτόχρονη κατασκευή υποθαλάσσιου διώρουφου πάρκινγκ 100 θέσεων στάθμευσης και επέκταση της παραλίας κατά 80 έως 130 μέτρα μέσα στο θερμαικό, όπου προβλέπονται ποικίλες εγκαταστάσεις και λειτουργίες.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ απορρίπτει κατηγορηματικά τη δημιουργία της μεγάλου υποθαλάσσιου πάρκινγκ και τη συνεπαγόμενη επίγειωση της ιστορικής



γους κυκλοφοριακούς, διατήρησης της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης και σεβασμού προς το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

Θεωρεί αναγκαία την κυκλοφοριακή παράκμη του κέντρου από την πλευρά της θάλασσας και αποδέχεται την κατασκευή υποθαλάσσιου αρτηρίας, με τρόπο που δε θα συνιστά επέμβαση στο

κυκλοφοριακό σχεδιασμός. Θα πρέπει να δίνει προτεραιότητα στα Μέσα Μαζίκης Μεταφοράς, να ενθαρρύνει τη χρήση τους, επομένως να στοχεύει στην αναβάθμισή τους. Το πρόβλημα της στάθμευσης πρέπει να αντιμετωπιστεί με την κατασκευή μικρότερων πάρκινγκ, κατανεμημένων στην περιμετρική του Ιστορικού Κέντρου της Πόλης, σε συνδυασμό με ειδικότερες μεσοπρόθεσμες και

υπεισόρχοντα στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ προχώρησε στην εκπόνηση ολοκληρωμένων προτάσεων για το θέμα, τις οποίες κατέβεσε σε σειρά εκδηλώσεων, συμβάλλοντας με τον τρόπο του στο δημόσιο διάλογο που είναι απαραίτητος, προκεκενούν να εξασφαλιστεί η ευρύτατη συνάντηση και αποδοχή που απαιτείται για την υλοποίηση έργων

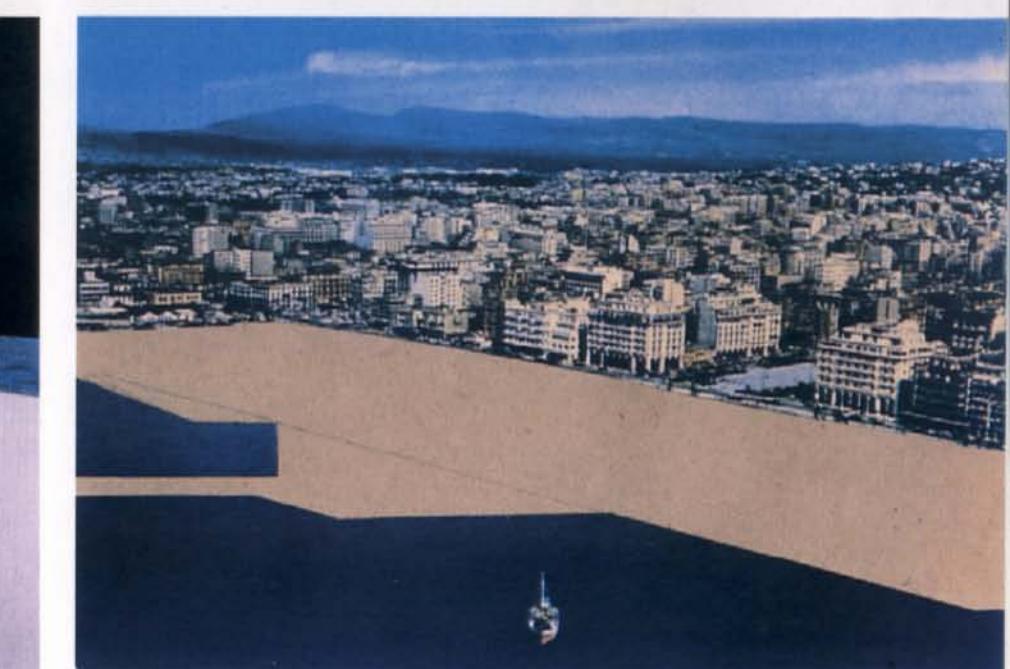
που πραγματοποιήθηκε στις 14.6.93, που παρουσιάστηκαν σε αντιπρόθεση της πρότασης του ΤΕΕ/ΤΚΜ και τη πρόταση του Δήμου - ΥΠΕΧΩΔΕ, με επιστολή μου προς τον Δήμαρχο Θεσσαλονίκης, προτάθηκε να πρωθηθεί η κατασκευή του υποθαλάσσιου δρόμου, με την ταυτόχρονη η παράλληλη κατασκευή προκεκενούν νάρθηκα στάθμευσης, που βρίσκονται στα δύο άκρα της

στο στρατόπεδο Τσιρογιάννη, συνολικής χωρητικότητας 2.300 θέσεων.

Η πρόταση αυτή είναι απολύτως ρεαλιστική, σεβεται το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, δεν συνιστά επέμβαση στο χαρακτήρα και την ταυτότητα της Πόλης, θε εξασφαλίσει σημαντικό αριθμό χώρων στάθμευσης και μπορεί να υλοποιηθεί και να αποδοθεί από χρήση κατά διακεκριμένα τμήματα σε χρονοδιάγραμμα

όταν η Θεσσαλονίκη θα είναι Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης το 1997.

Σημειώνεται ότι η χρηματοδότηση του έργου εξασφαλίζεται μέσω του 2ου Κοινωνικού Πλαισίου Στρατηγικής γνωστών ως πακέτου Ντελόρ με σημαντικά χαμηλότερο ύφος προϋπολογισμού δαπάνης.



Για αντιρετώπιση  
του κυκλοφοριακού

## Προχωρούν το μετρό και η υποθαλάσσια αρτηρία στη Θεσσαλονίκη

**Συνεργασία ΥΠΕΧΩΔΕ - δήμου - αρχαιολόγων για λύση στο θέμα της Διοικητριού. Ανακοινώσεις Τσοχατζόπουλου για τα έργα**

Ματαώνεται οριστικά η επέκταση της παλαιάς παραλίας στη Θεσσαλονίκη, με τη δημιουργία τριών υπόγειων πάρκινγκ δυναμικότητας 4.100 θέσεων, που προσθίουν σε δήμο και τη προηγούμενη κυβέρνηση. Για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος επιλέχθηκε η λύση της υποθαλάσσιας αρτηρίας:

Τι νέα επιλογή ανακοίνωσε ο υπουργός εσωτερικών κ. Τσοχατζόπουλος, κατά τη διάρκεια συνέντευξης τόπου, όπου αναφέρθηκε εκτενώς στα μεγάλα έργα της Θεσσαλονίκης. Ήπιως τόνισε:

“Το μετρό προωθείται και από το υπουργείο περιβάλλοντος, χωροταξίας και δημοσιων έργων γίνεται η αξιολόγηση των προτάσεων για την τελική χάραξη και επέκταση του.

Για τη πάρκινγκ της πλατείας Διοικητριού θα πραγματοποιηθεί την ερχόμενη Τρίτη κοινή σύσκεψη αρχαιολόγων, εκπροσώπων του δήμου και του ΥΠΕΧΩΔΕ για την αντιμετώπιση του προβλήματος που έχει δημιουργηθεί από την ανακάλυψη αρχαιολογικών ευρημάτων στο χώρο.

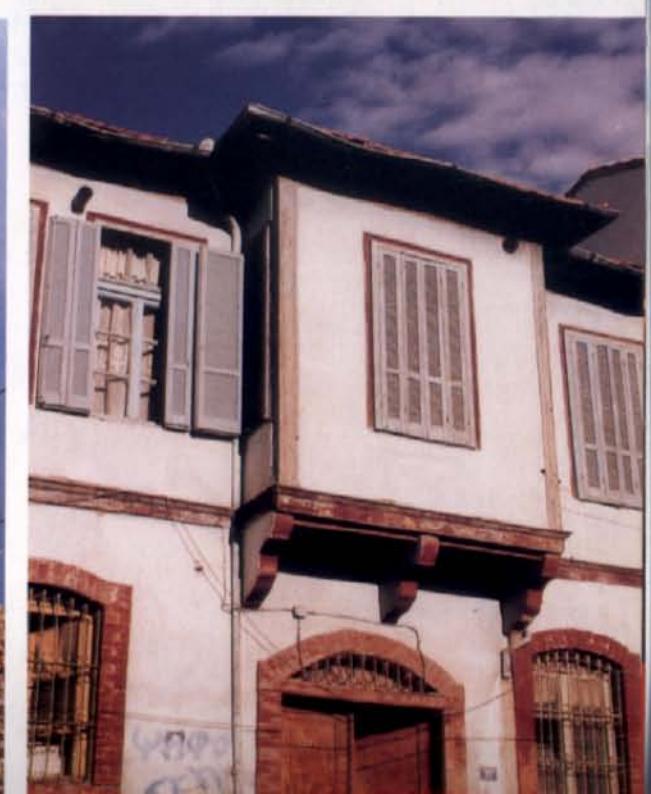
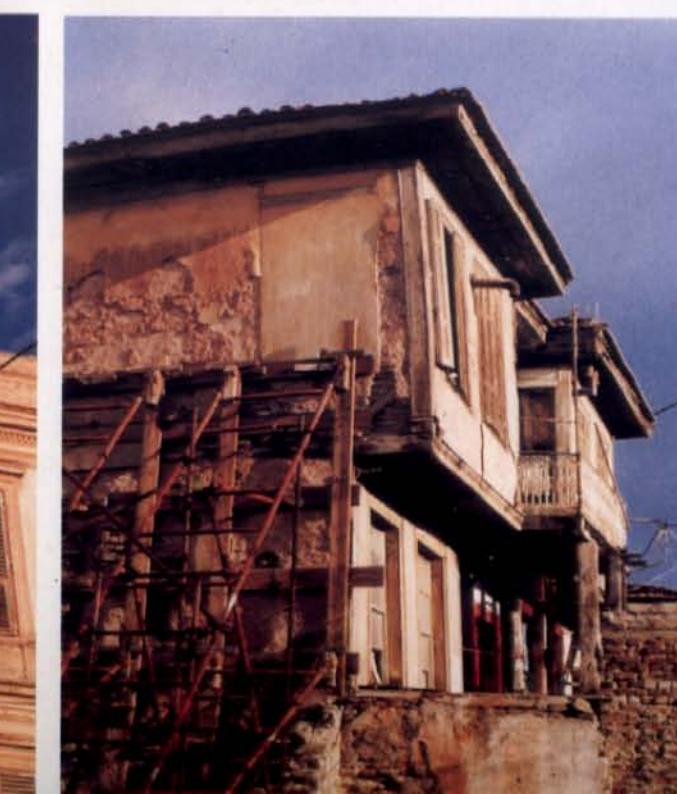
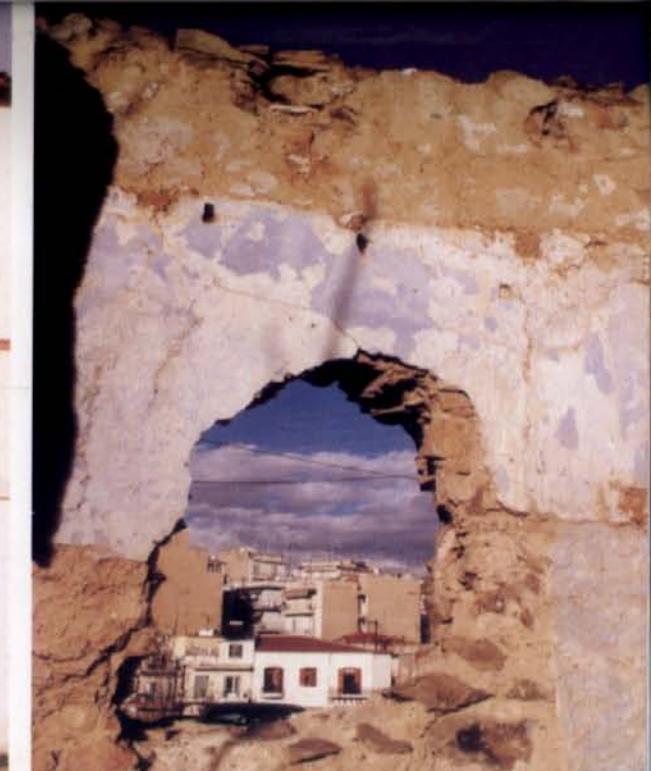
Για τις ανάγκες της στάθμευσης στο κέντρο της Θεσσαλονίκης θα κατασκευασθούν υπόγεια πάρκινγκ στην πλατεία Ελευθερίας και στο χώρο του πρώην στρατοπέδου Τσιρογιάννη.

Ο υπουργός εσωτερικών επεισήμανε ότι θεωρεί βασική προτεραιότητα για τη λύση του κυκλοφοριακού την κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας, που θα συνδέει τις δύο πλευρές του ορμού της Θεσσαλονίκης.

Στη συνέχεια ο κ. Τσοχατζόπουλος διευκρίνισε ότι διερευνώνται οι δυνατότητες να μην υπάρξει ανάγκη νέας διακήρυξης για το έργο, αλλά μετατροπή των δρών του διαγωνισμού, ώστε να μπορέσει να προχωρήσει η υλοποίηση του έργου.

Για το δεύτερο μεγάλο έργο, το μετρό, ο υπουργός σημείωσε πως προχωρεί η αξιολόγηση της τελικής χάραξης και της προοπτικής επέκτασης ώστε παράλληλα με τη διαδικασία αξιολόγησης να υπάρξουν έγκαιρα οριστικές θέσεις.

Όσους αφορά τον υπόγειο σταθμό αυτοκινήτων της πλατείας Διοικητριού ο κ. Τσοχατζόπουλος είπε ότι δεν μπαίνει ζήτημα αμφισβήτησης της έργου, αφού τα πράγματα έθεσαν εκεί, που φθάνουν και δοπανήθηκε 1,5 διο. δρχ. Κατά προτεραιότητα όμως θα διασφαλιστούν οι αρχαιοτήτες.



## Επέκταση παραλίας

### Αντιπρόταση για τα έργα στην παραλία Θεσσαλονίκης

**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ** Εναλλακτική λύση στο μεγάλο έργο επέκτασης της παραλίας Θεσσαλονίκης, με την οποία απορρίπτεται η επίγνωση που βρίσκεται αντιθέτους αρκετούς κατοίκους της πόλης, ενέκρινε αντιπροσωπεία του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος - Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας.

Το τεκμηριωμένη αντιπρόταση που τίθεται για άμεση διεκδίκηση προκεμένου να κατασκευαστεί πριν το 1997, προβλέπει μόνο υποθαλάσσια αρτηρία παράκαμψης του κέντρου της Θεσσαλονίκης και κατασκευή με κράνη πάρκινγκ διάσπαρτων στο κέντρο της πόλης.

Η απόφαση της αντιπροσωπείας του ΤΕΕ αποτελεί επαναδιατύπωση παλαιότερης αλλά στηρίζεται σε επιπτομική μελέτη που εκτάσθηκε σε εργασίες ειδών, αφού εξετάστηκαν τα δεδομένα της μελέτης του Δήμου Θεσσαλονίκης - ΥΠΕΧΔΕ.

Με την εναλλακτική λύση η αντι-

προσωπεία του ΤΕΕ αποδέχεται την αναγκαιότητα της κυκλοφοριακής παράκαμψης του κέντρου της πόλης, μέσω υποθαλάσσιας αρτηρίας.

Απορρίπτει, ωστόσο, τη δημιουργία μεγάλου υποθαλάσσιου πάρκινγκ και συνεπώς την επίχωση της παλαιάς παραλίας για λόγους κυκλοφοριακών, διατήρησης της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας της πόλης, του σεβασμού προς το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον.

Ως πρώτης αναφέρεται σε ανακοίνωση του ΤΕΕ "οι κατασκευαστικές λεπτομέρειες της υποθαλάσσιας αρτηρίας και η τελική επιλογή μιας από τις εναλλακτικές λύσεις που προτείνονται από την ομάδα εργασίας θα γίνουν αντικείμενο λεπτομερέστερης ειδικής μελέτης εφαρμογών, ενώ οι πιθανές διαμορφώσεις στην επαρφάση, που θα δημιουργηθούν από την κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας, καθώς και η προβολή του ιστορικού κέντρου της πόλης και των λειτουργιών του προς τη θάλασσα θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο αρχιτεκτονικών διαγνωσιών, οι οποίοι θα πρέπει να προκρυψουν το ταχύτερο δυνατότ".

**ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ 22.06.93**

**Πρόταση από το ΤΕΕ για την παραλία**

#### ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Τις τελικές αποφάσεις της διοικητικής του Δήμου Θεσσαλονίκης σχετικά με το έργο της επέκτασης της παλαίς παραλίας ζήτησε να μάθει με επιστολή του στο δημαρχό Θεσσαλονίκης Κωνσταντίνο Κουράκη που ο πρόεδρος του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος / Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας (ΤΕΕ/ΤΚΜ) κ. Ανδρέας Κουράκης.

Στην επιστολή αναφέρεται ότι το

όταν η θεσσαλονίκη θα είναι πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης το 1997\*

Ο πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ κλείνει την επιστολή του ζητώντας να μάθει αν οι προτάσεις που έχουν ήδη κατατέθει από το ΤΕΕ/ΤΚΜ επέρχονται της "ήδη δρομολογημένες από το δήμο και το ΥΠΕΧΔΕ διαδικασίες για τη εκπόνηση μελέτης και την υλοποίηση του έργου ή αν οι αποφάσεις έχουν ήδη παρθεί και είναι αμετάλλητες, ώστε να καθορίσουμε την παραπέρα στάση και ενέργειες μοις".

Στο μεταξύ, σύμφωνα με ανακοίνωση του ραδιοφωνικού σταθμού "Ράδιο Παραπτηρής" της Θεσσαλονίκης, έχουν συγκεντρωθεί πάνω από 19.500 υπογραφές θεσσαλονίκιων, που εκδήλωνται την αντίθεση τους στο έργο της επέκτασης της παλαιάς παραλίας, μετά την προχθεσινή ολοήμερη εκδήλωση που οργάνωσε ο ραδιοιστικός, η οποία έλεγε με συναυλία του Νίκου Παπάζογλου μπροστά στο Λευκό Πύργο.

ΑΥΓΗ 24 ΟΚΤ. 1992

**Αντίθετο το ΤΕΕ  
Κεντρικής Μακεδονίας  
στα έργα που αποφάσισε  
ο Δήμος Θεσσαλονίκης  
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ**

\*Λύση για το μέλλον βλέποντας

προς το παρελθόν\*, επικειμενόν να δώσουν η δημοτική αρχή και οι γύρω από αυτήν ειδικοί, στο θέμα της παλαιάς παραλίας της πόλης. Αυτό υποστηρίζει κατά τη διάρκεια θεοβα-νής συνέντευξης, ο πρόεδρος του τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του ΤΕΕ, Ανδρέας Κουράκης, τονίζοντας ότι ο κατ' εξοχήν αρμόδιος φορέας του ΤΕΕ, υποστηρίζει ανεπιμόλικα την υποθαλάσσια οδική αρτηρία στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης, αντιτίθεται, όμως, στη δρομολογημένη απόφαση του Δήμου για την τεράστιας έκτασης επίχωση της παλαιάς παραλίας και την κατασκευή γηγαντιών πάρκινγκ. Ουρανολήπτης υπενθύμισε ακόμη ότι το ΤΕΕ έχει διατυπώσει δημόσιας της θέσεων από το 1987, αμέσως μετά την παρουσίαση της προκαταρκτικής μελέτης για την επίχωση της παραλίας, από το Δήμο Θεσσαλονίκης. Επανέλαβε, μάλιστα, τα πέντε οπίσιμα των θέσεων του Επιμελητηρίου, που είναι:

- Η αναγκαιότητα της κυκλοφοριακής παράκαμψης του κέντρου της πόλης δια της κατασκευής υποθαλάσσιας σήραγγας.

- Η απόρριψη του μπαζάματος της θάλασσας.

- Η ανάγκη να αντιμετωπίζονται με ξεχωριστή ειωδιόθετη προτάσεις που συνιστούν επειδήσσεις σοβαρής κλιμάκας στο πολιτιστικό ή φυσικό περιβάλλον.

- Η απόρριψη της ιδέας του κολο-

σιού πάρκινγκ στην παραλία που ενθαρρύνει τη χρήση του Ι.Χ. στο κέντρο της πόλης και τη κατασκευή μικρότερων στην περιμέτρου του Κέντρου.

- Η κατ' αρχήν αποδοχή της αυτοχρηματοδότησης του έργου, με την προϋπόθεση ότι αυτή δεν δημιουργεί σοβαρές δεομέδεις, δεν υποθηκεύει το μέλλον της πόλης και δεν οδηγεί σε διαβάστακτες ανταποδοτικές ρυθμίσεις.

Αναφερόμενος, ο Α. Κουράκης, πιο εκτεταμένα στο ζήτημα της χρηματοδότησης του έργου, όπως το παρουσιάζει ο δήμος, υπογράμμισε ότι το πάρκινγκ κατασκευάζεται για να αποδώσει χρήματα και να αποσύρει το κόστος του έργου.

Παρατήρησε ότι η πρόταση του ΤΕΕ (μόνο υποθαλάσσια αρτηρία) κοστίζει πολλά λιγύτερο και μπορεί το κόστος του να αποσυρθεί με την αντιπαροχή στους χρηματοδότηρες της χρήσης των περιφερειακών πάρκινγκ.

Τέλος, παρατήρησαν, ο δήμος και το ΥΠΕΧΔΕ δεν απάντησαν ποτέ στις αλληλόλλησης αιτήσεις του ΤΕΕ να συμμετάσχει στις μελέτητικές ομάδες τόσο του έργου όσο και του μετρό και δήλωσε ότι η ειδική επιτροπή, που το Επιμελητηρίου από μόνο του συνέστησε για τη μελέτη του θέματος της υποθαλάσσιας αρτηρίας, θα είναι σε δέσμη το αργότερο, στις αρχές Δεκεμβρίου να παρουσιάσει πλήρως τεκμηριωμένη μελέτη



## Πρότυπο σχέδιο ανάπλασης και αναβίωσης του Ιστορικού Εμπορικού Κέντρου Θεσσαλονίκης

Το Πρότυπο Σχέδιο ανάπλασης και αναβίωσης του Ιστορικού Εμπορικού Κέντρου Θεσσαλονίκης είναι ένα πρόγραμμα αστικής ανάπτυξης και αφορά το Ιστορικό Εμπορικό Κέντρο της πόλης.

Εχει βασικό στόχο τη βελτίωση του δημόσιου φυσικού χώρου σε σημείο αύξησης με την ανάπτυξη και διενόποιηση των οικονομικών λειτουργιών της πόλης, και σκοπό την ανάπλαση του Ιστορικού Εμπορικού Κέντρου της συνδεόντας το με το δίκτυο των μνημείων που το περιβάλλουν και την βελτίωση των συνθηκών περιβάλλοντας και κυκλοφορίας με την δημιουργία ζωνών πεζοκίνησης.

Το πρόγραμμα χρηματοδοτείται από την Ε.Ε. στο πλαίσιο του αρθρ. 10 του Κανονιού 4254/88 του Ε.Π.Α.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ έχει αναλάβει την τεχνική στήριξη του σχεδίου. Εχει συνάψει επιστημονικό γραφείο για την παρακολούθηση του προγράμματος και τον συντονισμό των ενεργειών του, καθώς επίσης έχει συγκριθεί επιστημονική επιτροπή για την επεξεργασία των επιμέρους δράσεων τεχνικής στήριξης του Πρότυπου Σχεδίου, την παρακολούθηση και τον συντονισμό μαζίνιων εργασιών που συγχρονίζονται για το σκοπό αυτό και για την δημιουργίση των αντιστοιχών αποτελεσμάτων.

Η δημοπλοκήρωση της προσέχυγον (καταγραφή, επεξεργασία δεδομένων) για την τυπολόγηση και αξιολόγηση δημοσίων και ιδιωτικών χώρων και κτιρίων που προς τις

δυνατότητες ανασχεδιασμού τους

και ως προς την επιτυχή ένταξη των παρεμβάσεων του Πρότυπου Σχεδίου.

Επίσης διεργανώθηκε με μεγάλη επιτυχία η μερική επιστημονική συνάντηση με θέμα: "Ανάπτυξης Πόλεων Η ελληνική εμπειρία" με σκοπό την αλληλενημέρωση και τον διαλογομεταξύ επιστημόνων που έχουν ασχοληθεί ή ασχολούνται σε πρόγραμμα αναπλάσεων ιστορικών κέντρων.

Εαν λοιπόν θα έπρεπε να δώσω μια απόντηση στο ερώτημα για πολλούς το ΤΕΕ συμμετέχει στο Πρόγραμμα του Προτύπου Σχεδίου για τη θεσσαλονίκη, θα μπορούσα αβέα στα να πώ ότι η αναβίωση λύσεων τελείων συγκεκριμένων και άμεσα υλοποίησμάν για την ανάπτυξη το Ιστορικό Κέντρο της Πόλης μας

που αποτελεί την σημαντική ιδιότητα της πόλης, που το καρικατούριστικά της είναι η νομοθετική σύγχυση, ο αναλογικότερος σχεδιασμός, τα αντικείμενα στην επιστημονική επιτροπή για την πολυπλοκή μελέτη του θέματος και την επιλογή των μελετητών και ελεγχού των μελετών και την συμμετοχή του στο Τεχνικό Συμβούλιο του ΟΜΜΘ, δεδουλεύοντας στην προώπου του έργου ανέρχεται σε 30 δις και η κατασκευή του θα χρηματοδοτηθεί κατά το μεγαλύτερο τμήμα της από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και το ΚΠΣ και μόνο κατά πολύ μικρό τμήμα από ιδιώτες.

που αποτελεί με την σημαντική ιδιότητα της πόλης, που το καρικατούριστικά της είναι η νομοθετική σύγχυση, ο αναλογικότερος σχεδιασμός, τα αντικείμενα στην επιστημονική επιτροπή για την πολυπλοκή μελέτη του θέματος και την επιλογή των μελετητών και ελεγχού των μελετών και την συμμετοχή του στο Τεχνικό Συμβούλιο του ΟΜΜΘ, δεδουλεύοντας στην προώπου του έργου ανέρχεται σε 30 δις και η κατασκευή του θα χρηματοδοτηθεί κατά το μεγαλύτερο τμήμα της από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και το ΚΠΣ και μόνο κατά πολύ μικρό τμήμα από ιδιώτες.

## Μέγαρο Μουσικής

Η ανέγερση και λειτουργία του Μεγάρου Μουσικής Θεσσαλονίκης, πέρα από το γεγονός ότι θα αυξάνει στην πολιτιστική αναβάθμιση της πόλης, θασεινέται στην πολιτική επανίδημος και λύσεις σε κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα, όπως αυτά αποτυπώνονται σε χώρους, κυκλοφορία, μεταφορές, δικτυα, λειτουργίες, περιβάλλοντας κέντρων.

Είναι φαντάζομαι κοινή διαπίστωση ότι δεν μπορεί να συνεχισθεί η σπουρδήν κατάσταση, που το καρικατούριστικά της είναι η νομοθετική σύγχυση, ο αναλογικότερος σχεδιασμός, τα αντικείμενα στην επιστημονική επιτροπή για την πολυπλοκή μελέτη του θέματος και την επιλογή των μελετητών και ελεγχού των μελετών και την συμμετοχή του στο Τεχνικό Συμβούλιο του ΟΜΜΘ, δεδουλεύοντας στην προώπου του έργου ανέρχεται σε 30 δις και η κατασκευή του θα χρηματοδοτηθεί κατά το μεγαλύτερο τμήμα της από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και το ΚΠΣ και μόνο κατά πολύ μικρό τμήμα από ιδιώτες.

την επιτροπή αυτή (περιοχή Ποσειδώνεων) έχουν τελικά δεκτή από όλους τους συναρμόδιους φορείς.

Όμως η παρέμβαση του Τμήματος στο θέμα της ανέγερσης του Μ.Θ. δεν ολοκληρώνεται μ' αυτή τη θετική εξέλιξη.

Το τμήμα παραμένει αμετακίνητο από τις θέσεις του σχετικά με την αναγκαστική χωροταξική σχεδίασμα της περιοχής που έχει επιλεγεί, την αυστηρή έθρηση των διαδικασιών επιλογής των μελετητών και ελεγχού των μελετών και την συμμετοχή του στο Τεχνικό Συμβούλιο του ΟΜΜΘ, δεδουλεύοντας στην προώπου του έργου ανέρχεται σε 30 δις και η κατασκευή του θα χρηματοδοτηθεί κατά το μεγαλύτερο τμήμα της από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και το ΚΠΣ και μόνο κατά πολύ μικρό τμήμα από ιδιώτες.

## Μετρό

Είναι γνωστό ότι το ΤΕΕ είναι επιστημονικός φορέας, σύλλογος εκφραστής των μηχανικών της περιοχής. Βεροιεστημένος σύμβουλος της Πόλεως σε θέματα Αναπτυξιακά, Τεχνικά και Περιβαλλοντικά, Διαφορφώνει θέσεις και διατυπώνει προτάσεις επιστημονικά τεκμηριώμένος, μοκρό από άγονες κορματικές αντιπαραθέσεις και δογματισμούς που δεν βρήκαν στην επίλυση των συβαρών προβλημάτων της πόλης.

Αυτό είναι το καθήκον του τμήματος στο Τεχνικό Συμβούλιο του ΟΜΜΘ, δεδουλεύοντας στην προώπου του έργου ανέρχεται σε 30 δις και η κατασκευή του θα χρηματοδοτηθεί κατά το μεγαλύτερο τμήμα της από τον Κρατικό Προϋπολογισμό και το ΚΠΣ και μόνο κατά πολύ μικρό τμήμα από ιδιώτες.

Η παρέμβαση του ΤΕΕ/ΤΚΜ στο θέμα αυτό υλοποείται με την διατύπωση και πρωθητήση συγκεκριμένων προτάσεων για την κατασκευή και λειτουργία ενός τέτοιου μέσου καθώς και με την συμμετοχή του στην Επιτροπή Διαγωνισμού και Προεπιλογής για την Α' φάση του (εδώκου) Διεθνώς Διαγωνισμού για το έργο "Μελέτη - κατασκευή χρηματοδοτηστη και εκμετάλλευση του έργου METRO ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ".

# ΘΕΜΑΤΑ: ΠΟΛΗΣ





ΤΑ ΝΕΑ 21.2.1994

## Το "ελαφρύ μετρό" λύση στο πρόβλημα

**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, Γραφ. Βορ. Ελλάδος**

Το "ελαφρύ μετρό" ας συνδυασμό με τη βελτίωση των λεωφορειακών γραμμών, είναι το ιδιαίτερο συγκοινωνιακό σύστημα για τη λύση του κυκλοφοριακού προβλήματος της Θεσσαλονίκης.

Ειδικοί συγκοινωνιολόγοι, που συμμετέχουν σε ημερίδα για τις αστικές συγκοινωνίες της συμπρωτεύουσας, υποστηρίζουν ότι το "ελαφρύ μετρό", ένα εναέριο σύστημα σταθερής τροχιάς, ταριχεύει στις γεωμορφολογικές συνθήκες της Θεσσαλονίκης, σε αντίθεση με το προτεινόμενο υπόγειο μετρό, που θα είναι χρονοβόρο στην κατασκευή του και πολυδαπανο.

Για την δίμεση βελτίωση των συγκοινωνιών, ο πανεπιστημιακός κ. Βασιλής Δημαρέλος παρουσίασε ειδική μελέτη της Πολιτεγγυής Σχολής του ΑΠΘ με προτάσεις που αφορούν ολόκληρο το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης και περιλαμβάνει αποκλειστικές λωρίδες κυκλοφορίας, λεωφορειακές ανταποκρίσεις μετεπιβίβασης κ.ά.

Εξάλλου, ο συγκοινωνιολόγος κ. Σπύρος Βούγιας, παρουσιάζοντας τις προτάσεις του ΤΕΕ για το συγκοινωνιακό, τόνισε ότι με την απομάκρυνση των τερματικών σταθμών συνολικά 18 αστικών γραμμών από νευραλγικά σημεία του κέντρου της πόλης, απλοποιείται το λεωφορειακό δίκτυο. Η κάλυψη αυτών των αναγκών θα γίνεται με διερχόμενα λεωφορεία που θα έχουν αφετηρίες στις παρυφές της πόλης.

Από τη συνολική πρόταση του ΤΕΕ έχουν εφαρμοστεί τμηματικά μόνοι οι λωρίδες αποκλειστικής κίνησης στις οδούς Μητροπόλεως και Βασιλίσσης Όλγας, με εξαιρετική επιπτυχία και σημαντική μείωση του χρόνου διαδρομής.





ΝΙΚΗ 21.2.1994

## Συνδιάσκεψη για τις συγκοινωνίες στη Θεσσαλονίκη

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, 21  
(Γραφείο Β. Ελλάδες)

Με συσιτιούκες προτάσεις, ενδιφέρουσες απόφει και έντονο προβληματισμό για τα προβλήματα και το ρόλο των αστικών συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη ολοκληρώθηκαν οι διήμερες εργασίες της συνδιάσκεψης που διοργάνωσαν στη συμπρωτεύουσα, οι διοικήσεις του Έργατοϋπαλλήλου Κέντρου Θεσσαλονίκης και την Ένωση Εργατοϋπαλλήλων Αστικών Συγκοινωνιών με θέμα: "Ο ρόλος των αστικών συγκοινωνιών στη σημερινή και αυριανή θεσσαλονίκη".

Σύμφωνα με εμπειρισταμένη μελέτη του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου, που παρουσιάσει ο εκπρόσωπος του συγκοινωνιολόγος, Βασίλης Δαμαρέλος, οι βασικές διαπιστώσεις της επίτασης αυτής εργασίας περιλαμβάνουν μεταξύ των δώλων και τα εξής:

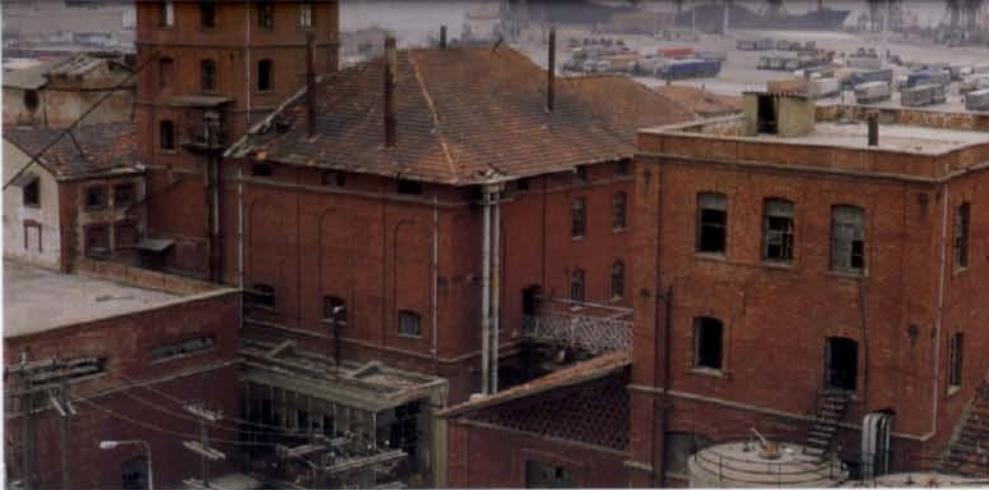
- Το σημερινό σύστημα λεωφορειακών συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη που δεν μπορεί να επαρκεί για να ικανοποιήσει την προβλεπόμενη επιβατική κίνηση σε κεντρικούς άρονες της πόλης μετά την επόμενη δεκαετία, μπορεί όμως με σχετικά εύκολες βελτιώσεις να διορθωθεί σημαντικά.
- Το οποιαδήποτε μέτρα που μελετώνται πρέπει να εντάσσονται σε ένα γενικό συγκοινωνιακό σχέδιο μόνο για όλη την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, ενώ το σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών που θα εφαρμοσθεί θα πρέπει να υποβοθήσει την προβλεπόμενη από το ρυθμιστικό σχέδιο ανάπτυξη του πολεοδομικού συγκρότηματος.

Σημαντικές ήταν και οι θέσεις του συγκοινωνιολόγου Σπύρου Βούγια, εκπροσώπου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας - Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας.

Σύμφωνα με αυτές, τα θετικά αποτελέσματα που η επιτυχώνται είναι:

- Απομακρύνονται οι τερματικοί σταθμοί 18 συνολικά γραμμών, από το κέντρο της πόλης - Βενιζέλου, Πλ. Δικαστηρίου, Πανεπιστήμιο - μειώνεται ο αριθμός των γραμμών με τις ενοποιήσεις που προτείνονται και απολογείται το δικτυo.
- Δίνεται η δυνατότητα μεγαλύτερης επιλογής προορισμού από τους επιθέτους αλλά και μεγαλύτερου μήκους διαδρομής από αυτό της σημερινής προφοράς.
- Ταυτόχρονα προτείνονται και διαδημοτικές συνδέσεις π.χ. Σταυρούπολης - Καλαμαριάς, χωρίς μεταβίβαση με ενδιάμεση διέλευση από το κέντρο της πόλης.
- Σύντομα θα δοθούν στη δημοσιότητα και τα συμφέρομα της ενδιφέρουσας αυτής διάσκεψης για τις αστικές συγκοινωνίες.

Σύντομα θα δοθούν στη δημοσιότητα και τα συμφέρομα της ενδιφέρουσας αυτής διάσκεψης για τις αστικές συγκοινωνίες.



ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΤΥΠΟΣ 12.3.1993

## Πρέπει να επιταχυνθούν οι εργασίες

### Κρίσιμο 2μηνο για το Μέγαρο Μουσικής

Θεσσαλονίκη, 12.

Καθοριστικό για το μέλλον του Μέγαρου Μουσικής Θεσσαλονίκης θα είναι το χρονικό διάστημα των δύο επομένων μηνών, σύμφωνα με τον πρόεδρο του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, Ανδρέα Κουράκη.

"Πρέπει να έχουμε υπόψη μας", λέει στον "Ε.Τ.", "ότι η κατασκευή του Μέγαρου Μουσικής πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μέχρι τα μέσα του 1996, ώστε να ακολουθήσει με περίοδο δικινηστικής λειτουργίας

του.

Οι δυσκιμές είναι απαραίτητες για τη διάγνωση πιθανών προβλημάτων και την επίλυσή τους, ώστε την 1η Ιανουαρίου του 1997 που η Θεσσαλονίκη θα είναι πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης, το Μέγαρο Μουσικής να είναι 100%

έτοιμο". Συνεπώς, απομένουν μόνο τρία χρόνια και τρεις μήνες και κατά τον Κουράκη το έργο έχει ήδη καθυστερήσει:

"Οι προθεσμίες είναι οριακές", τονίζει. "Οι διαδικασίες πρέπει να επιταχυνθούν, να ολοκληρωθεί η εκπόνηση των σχετικών μελετών και να αποφασιστεί το σύστημα κατασκευής (εταιρία, κ.λτ.), να γίνει η δημοπράτηση".

Αν αυτά επιτευχθούν μέσα στους επόμενους μήνες, ο Κουράκης πιστεύει ότι το Μέγαρο Μουσικής θα

είναι... συνεπές στο ραντεβού του με το 1997! Στην αντίθετη περίπτωση: "Φοβάμαι ότι θα βγούμε από τις προθεσμίες...".

Αιφιόδοξος, αλλά και επιφύλακτος είναι ο κ. Κουράκης και για το σύνολο των έργων που θα πραγματοποιηθούν στην πορεία προς το 1997.

"Σαν Τεχνικό Επιμελητήριο είχαμε εκφράσει επιφύλαξης δύον αφορά τις αρμοδιότητες που θα έχει ο οργανισμός για τη Θεσσαλονίκη Πολιτιστική Πρωτεύουσα 1997". Η νομοθετική ρύθμιση για τη λειτουργία του οργανισμού έγινε αλλά εκκρεμεί το Προεδρικό Διάταγμα, που θα καθορίζει και τις αρμοδιότητές του.

"Το γεγονός ότι θα διασχιφεύται τα χρήματα που θα απορροφηθούν σε έργα, δεν σημαίνει ότι θα έχει και τη διασχίση των ίδιων των έργων, ταλαιπωρημένο θεμελικό Κόλπο.

Και όταν μιλάμε για τέτοιας έκτασης αλληλένδετα έργα, ο συντονισμός έχει μεγάλη σημασία και πρέπει να αποτελεί ευθύνη του Οργανισμού.

### Προτάσεις

"Όμως πιστεύω, πως, ούτως η άλλως, τα περισσότερα από τα προγραμματισμένα έργα - πολλά έχουν ενταχθεί και στο 2ο πακέτο Ντελόρ - θα ολοκληρωθούν εντός των προθεσμιών.

"Σαν ΤΕΕ έχουμε κάνει σχετικές προτάσεις που ελπίζουμε να εισακούσουν και είμαστε έτοιμοι να προσφέρουμε όποια βοήθεια χρειασθείται.

Θετική χαρακτηρίζει ο κ. Κουράκης και την πορεία του έργου για την κατασκευή του αποχετευτικού αγωγού που θα λύνει τη σημερινή και βασική πρόβλημα της Θεσσαλονίκης και βανακούφισε τον... ταλαιπωρημένο θεμελικό Κόλπο.

