

ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΕΣ ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



των:

Αιμιλίας Αλεξανδροπούλου, Μηχανικού Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc, Γραμματέα Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΕΜΠΧΠΑ)

Χρυσόστομου Μακράκη – Καραχάλιου, Μηχανικού Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, MSc, Αντιπρόεδρου Β' Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΕΜΠΧΠΑ)

Η ραγδαία πληθυσμιακή και οικιστική ανάπτυξη της πόλης της Θεσσαλονίκης τα τελευταία εκατό χρόνια είναι συνυφασμένη με προσπάθειες για την οργάνωση του χώρου της. Η Ομάδα Εργασίας για το Α' Στάδιο της Μελέτης του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης του Συλλόγου Ελλήνων Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, έκρινε ότι θα ήταν χρήσιμο να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στο θέμα του Ρυθμιστικού Σχεδίου, καθώς θα επηρεάσει τη ζωή όλων μας. Αξιοποιώντας τμήμα του υλικού που συλλέχθηκε στο στάδιο της διαβούλευσης, παρουσιάζονται οι κυριότερες προσπάθειες ρύθμισης του χώρου μεταπολεμικά σε μητροπολιτικό επίπεδο και ορισμένες από τις σημαντικότερες προτάσεις τους.

■ Η Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης (1968) (κάρτης 01)



Η πρώτη ολοκληρωμένη προσπάθεια ρύθμισης του χώρου στη Θεσσαλονίκη μεταπολεμικά υπήρξε η Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης που ολοκληρώθηκε το 1968, υπό την εποπτεία του Καθηγητή Ι. Τριανταφυλλίδη. Η επικρατούσα την εποχή εκείνη αντίληψη του μοντέρνου κινήματος ότι όλες οι συνιστώσες της αστικής ανάπτυξης μπορούν να οργανωθούν με ορθολογικό τρόπο αποτυπώνεται στον ενδελεχή προγραμματισμό και οργάνωση των χρήσεων. Η μελέτη είχε 50ετή χρονικό ορίζοντα και προέβλεπε ότι το 2016 η πόλη θα αριθμούσε 1,4 εκ. κατοίκους, με έκταση 35.000 εκτ.

Η Μελέτη δεν απέκτησε ποτέ δεσμευτικό χαρακτήρα. Ο συγκεκριμένος τρόπος προσέγγισης ήρθε σε αντίθεση με την ελληνική πραγματικότητα και την οικιστική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης. Ωστόσο, ανέδειξε την ανάγκη ύπαρξης στρατηγικού σχεδιασμού για την πόλη, αποτέλεσε βάση πληροφοριών για διάφορους τομείς της ανάπτυξής της και ελήφθη υπόψη σε μεταγενέστερες προσπάθειες σχεδιασμού.

Σημεία που παρουσίαζον ενδιαφέρον, καθώς εξακολουθούν να αποτελούν αντικείμενο διαλόγου, είναι τα εξής:

α) Η Χωροταξική Μελέτη πρότεινε τη μετεγκατάσταση της Δ.Ε.Θ., αναγνωρίζοντας την αναγκαιότητα απελευθέρωσης του χώρου που κατέχει έως σήμερα, τα προβλήματα κυκλοφορίας που δημιουργούνταν κατά τη λειτουργία της

(ήδη από τότε) και την αδυναμία μελλοντικής επέκτασης στη συγκεκριμένη θέση. Σε ένα πλαίσιο διατήρησης των συρροών στη χωρική οργάνωση του αστικού σχηματισμού πρότεινε τη δημιουργία τριών πόλων: του πυρήνα της διοίκησης σε τμήμα της υπάρχουσας θέσης στο κέντρο, τη μεταφορά της Βιομηχανικής Έκθεσης (του κυρίως τμήματος) δυτικά στο Καλοχώρι και τη χωροθέτηση ενός τρίτου πόλου στη Μίκρα.

β) Οι επιφάνειες πρασίνου στην πόλη κρίνονταν «τελείως ανεπαρκείς» και προτεινόταν ο εξηκονταπλασιασμός τους, ώστε ως το 2016 οι εκτάσεις αμιγούς πρασίνου να ανέλθουν στο 1/5 της έκτασης της πόλης, πρόταση η οποία απέχει μακράν από τη σημερινή πραγματικότητα.

γ) Επισημαινόταν ο ταχύς ρυθμός αύξησης των οχημάτων (Ευρωλιμένα) στην περιοχή μεταξύ Αξιού και Αλιάκμονα, καθώς θεωρούνταν η μεταφορά της κύριας κίνησης του αεροδρομίου και των εμπορικών πτήσεων σε νέα θέση δυτικά του Αξιού και η διατήρηση του αεροδρομίου της Μίκρας μόνο για την εξυπηρέτηση των ιδιωτικών αεροσκαφών και του αεραθλητισμού.

δ) Προτεινόταν η μεταφορά της κύριας κίνησης του αεροδρομίου και των εμπορικών πτήσεων σε νέα θέση δυτικά του Αξιού και η διατήρηση του αεροδρομίου της Μίκρας μόνο για την εξυπηρέτηση των ιδιωτικών αεροσκαφών και του αεραθλητισμού.

ε) Επισημαινόταν ως προοπτική η δημιουργία νέου λιμένα (Ευρωλιμένα) στην περιοχή μεταξύ Αξιού και Αλιάκμονα, καθώς θεωρούνταν εφικτή η σύνδεση μέσω του Λουδία και του Αξιού με την Κεντρική Ευρώπη, καθιστώντας τη Θεσσαλονίκη το σημαντικότερο σταθμό του συντομότερου δρόμου μεταξύ Κεντρικής Ευρώπης και Αφρικής – Ινδικού Ωκεανού. Ο υφιστάμενος λιμένας θα εξακολουθούσε να εξυπηρετεί την επιβατική και τμήμα της εμπορικής κίνησης, ενώ ο νέος λιμένας θα ικανοποιούσε εμπορευματικές και ναυπηγικές ανάγκες. Η δημιουργία του νέου λιμένα, γνωστού αργότερα και ως Ευρωλιμένα, εξακολούθησε να απασχολεί την κεντρική και τοπική διοίκηση τουλάχιστον για μια δεκαετία, αλλά τελικώς η ιδέα εγκαταλείφθηκε.

στ) Προτεινόταν η μεταφορά των στρατιωτικών εγκαταστάσεων εκτός του αστικού ιστού, βόρεια του περάσματος του Δερβενίου, θέση που εκπλήρωνε συνθήκες ασφάλειας, μη γειτνίασης με οικισμούς, κ.λπ.

ζ) Τέλος, προβλέπονταν η ίδρυση ενός Οργανισμού, που θα αναλάμβανε την υλοποίησή της Μελέτης. Μάλιστα, σε αντίθεση με τον Οργανισμό Ρυθμιστικού, που ιδρύθηκε ως φορέας εποπτευόμενος από το Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε., προτεινόταν ο Οργανισμός αυτός να αναληφθεί από την τοπική αυτοδιοίκηση υπό την ευθύνη του Νομάρχη (ο οποίος, ωστόσο, τότε ήταν διορισμένος) και με αρμοδιότητες στη διαχείριση πόρων, πρόταση ιδιαίτερα πρωτοποριακή, ακόμα και με βάση τα σημερινά δεδομένα.

■ Το Σχέδιο Αναμόρφωσης του Ρυθμιστικού, 1977

Το 1976 το Υπουργείο Δημοσίων Έργων (Υ.Δ.Ε.) κατέληξε σε μια πρόταση με γενικές αρχές για την ανάπτυξη του Π.Σ.Θ., η οποία, ύστερα από τροποποιήσεις που υπέστη από μια επιτροπή εκπροσώπων διαφόρων φορέων (Υ.Δ.Ε., Τ.Ε.Ε., Υπουργείο Βορείου Ελλάδος – Υ.Β.Ε., Δήμος Θεσσαλονίκης) και τον καθηγητή Ι. Τριανταφυλλίδη, διαμορφώθηκε το 1977 υπό τον τίτλο «Σχέδιο Αναμόρφωσης του Ρυθμιστικού». Το εν λόγω Σχέδιο απεστάλη στη Συντονιστική Επιτροπή Ρυθμιστικού του Υ.Β.Ε., όπου μετείχαν εκπρόσωποι τοπικών φορέων, που παρουσίασαν δημόσια τις απόψεις τους τον ίδιο χρόνο.

Το Σχέδιο αυτό ήταν πιο μετριοπαθές από τη Χωροταξική Μελέτη και αποτέλεσε μια προσπάθεια προσαρμογής της σε ρεαλιστικότερα δεδομένα. Η παρέλευση όμως 10 ετών από την εκπόνησή της κατέστησε ανεπίκαιρη και ελλειπή την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης πάνω στην οποία βασίστηκε το Σχέδιο, ενώ οι προτάσεις στις οποίες κατέληγε χαρακτηρίστηκαν αποσπασματικές.

■ Τρεις μελέτες για την ανάπτυξη της πόλης, 1979

Το 1979 το Υ.Δ.Ε. ανέθεσε σε τέσσερις φορείς –Α.Π.Θ., Τ.Ε.Ε.–Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, Δήμος Θεσσαλονίκης και σε ένα ιδιωτικό γραφείο μελετών– τη διατύπωση ρυθμιστικών προτάσεων για την πόλη. Οι προδιαγραφές και τα στενά χρονικά περιθώρια που τέθηκαν προκάλεσαν την αντίδραση των τοπικών φορέων. Επίσης, επισημαινόταν η ανάγκη ύπαρξης εθνικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού, από το οποίο να απορρέουν οι επιλογές για

την ανάπτυξη της πόλης, η σημασία του συμμετοχικού σχεδιασμού και της δημόσιας διαβούλευσης καθώς και η ανάγκη δημιουργίας ενός ειδικού φορέα υπεύθυνου για το σχεδιασμό της Θεσσαλονίκης.

Με βάση τους παραπάνω περιορισμούς, το αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής ήταν η παραγωγή τριών μελετών για τα ζητήματα ανάπτυξης της πόλης:

Η μελέτη του Α.Π.Θ. αποσκοπούσε στην ανάλυση των βασικών πολεοδομικών χαρακτηριστικών, των τάσεων και των προοπτικών εξέλιξής τους και στον καθορισμό γενικών αρχών για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι εκτιμήσεις της για την επέκταση της πόλης, η οποία προβλεπόταν ότι θα διαφοροποιούνταν ανάλογα με τις τάσεις χωροθέτησης της βιομηχανίας: α) βορειοδυτικά προς Σίνδο και Λαγκαδά και περιορισμένα δυτικά προς το Καλοχώρι, σε περίπτωση που πραγματοποιούνταν ο Ευρωλιμένας και β) νότια προς τη Θέρμη και δευτερευόντως νοτιοανατολικά προς το Πανόραμα.

Η μελέτη του Τ.Ε.Ε./Τ.Κ.Μ. είχε σκοπό να αναλύσει και να ερμηνεύσει τη διάρθρωση της πόλης και παράλληλα, προσπάθησε να ορίσει «στρατηγικές παραμέτρους αστικής ανάπτυξης» (π.χ. χαρακτηριστικά της αγοράς κατοικίας, κυκλοφοριακό σύστημα, κλπ.) και να διερευνήσει τις επιπτώσεις των πολιτικών αστικής ανάπτυξης στην εξέλιξη της Θεσσαλονίκης. Με βάση το υπόδειγμα αστικής ανάπτυξης του I.Lowry, υπολόγισε βασικές μεταβλητές και δοκίμασε να το εφαρμόσει στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης για το έτος 2000. Η μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ο σημαντικότερος παράγοντας που θα οδηγούσε στην επίλυση των προβλημάτων της Θεσσαλονίκης ήταν η χάραξη ξεκάθαρης πολιτικής για τη γη, τη στέγαση, την κατανομή των χρήσεων γης και τον τρόπο επέκτασης και οικοδόμησής της.

Η τρίτη μελέτη που συντάχθηκε από την Εταιρία Μελετών Περιβάλλοντος, αποτέλεσε, ως ένα βαθμό, μια προσπάθεια προσαρμογής της Χωροταξικής Μελέτης στα τότε δεδομένα. Πρότεινε την επέκταση της Θεσσαλονίκης προς βορρά και νότο με παράλληλη δημιουργία ζωνών βιομηχανικής απασχόλησης. Επίσης, πρότεινε τη δημιουργία νέων τομασικών κέντρων που θα εξυπηρετούσαν τις ανάγκες του μελλοντικού πληθυσμού, ενώ οι ανάγκες σε πράσινο και κοινωνικές υποδομές προτεινόταν να καλυφθούν με την αξιοποίηση δημόσιων χώρων (Δ.Ε.Θ., στρατόπεδα). Επιπλέον, απέρριπτε την κατασκευή γραμμής μετρό στο κέντρο καθώς συμπεραίνει ότι παρουσίαζε πολύ υψηλό κόστος σε σύγκριση με το κόστος διακίνησης με τα επιφανειακά μέσα.

Τελικά, το 1981, το Υ.Δ.Ε., βασισμένο στην τελευταία μελέτη, συνέταξε ένα προκαταρκτικό σχέδιο υπό τον τίτλο «Θεσσαλονίκη 2000: ένα πλαίσιο ρυθμίσεων», το οποίο όμως απορρίφθηκε από τους τοπικούς φορείς.

■ Ανασυγκρότηση της Θεσσαλονίκης, 1983

Το 1983, εν όψει της έναρξης της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης, η Διεύθυνση Οικισμού Θεσσαλονίκης συνέταξε μια έκθεση με τίτλο «Ανασυγκρότηση της Θεσσαλονίκης», που περιελάμβανε βασικούς στόχους για την πολεοδομική οργάνωση της πόλης, με σκοπό να αποτελέσει το πλαίσιο εκπόνησης των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων. Παρά την κριτική που ασκήθηκε (φιλόδοξοι στόχοι, ανάγκη λεπτομερέστερης προσέγγισης για σημαντικά ζητήματα που αφορούσαν στην πολεοδομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, κ.λπ.), το κείμενο αυτό αποτέλεσε τελικά τη βάση για τη σύνταξη του διατάγματος για το Ρυθμιστικό Σχέδιο.

■ Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (1985) (κάρτης 02)

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (Ρ.Σ.Θ.) θεομοθετήθηκε με το Νόμο 1561/1985. Αποσκοπούσε στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της πόλης και εξειδίκευσε τις κατευθύνσεις σχεδιασμού της. Ειδικότερα, αφορούσε στην επονομαζόμενη Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης, που περιλαμβάνει το Πολεοδομικό Συγκρότημα, την Περιαστική Ζώνη και το Υπόλοιπο της Ευρύτερης Περιοχής.

Το Ρ.Σ.Θ. στηρίχθηκε στις προσπάθειες ρύθμισης του χώρου που είχαν προηγηθεί. Διατυπώθηκε με την πεποίθηση ότι οι στόχοι και τα μέτρα που προτείνει θα υλοποιηθούν στο πλαίσιο της γενικότερης χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής για το συνολικό σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων, αλλά και της αναπτυξιακής πολιτικής, η οποία εκφραζόταν τότε από τα Πενταετή Προγράμματα Ανάπτυξης της χώρας. Συνεπώς, το Ρ.Σ.Θ. διαφέρει από προη-



γούμενες μελέτες και σχέδια καθώς δεν αποτελεί ένα σχέδιο χρήσεων γης αλλά προσπαθεί να αποτυπώσει τη χωροταξική και πολεοδομική πολιτική σε μητροπολιτικό κλίμακα, θέτοντας στόχους και δίνοντας κατευθύνσεις σε συνάρτηση με παρεμβάσεις στρατηγικής σημασίας. Αποτελεί, δηλαδή, ένα Σχέδιο – Πρόγραμμα που αποσκοπεί στο συντονισμό ενεργειών για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης.

Οι γενικοί στόχοι του Ρυθμιστικού Σχεδίου, που ήταν η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης, η βελτίωση της ποιότητας ζωής και η προστασία του περιβάλλοντος, η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων, η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας, εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας και η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς, υπήρξαν πρωτοποριακοί για την εποχή τους. Το περιβάλλον βρίσκεται στο επίκεντρο της προβληματικής, καθώς προβλέπεται η εφαρμογή Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος, όταν ακόμη έννοιες όπως αυτή της «βιώσιμης ανάπτυξης» δεν είχαν διατυπωθεί.

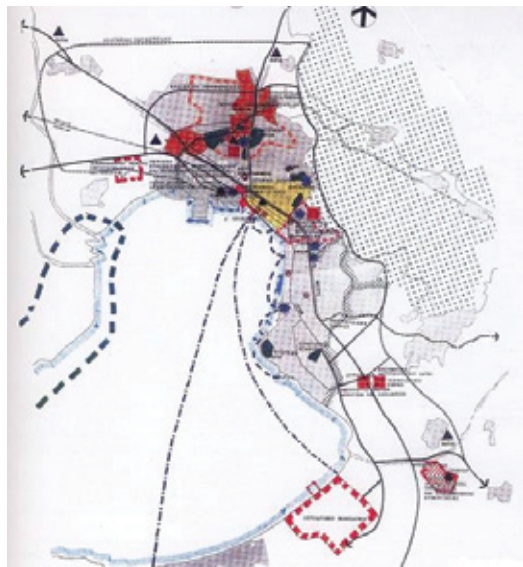
Το Ρ.Σ.Θ. πρόβλεπε την ίδρυση του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (Ο.Ρ.Θ.Ε.) για το συντονισμό και την παρακολούθησή του. Τη διοίκηση και διαχείριση του Ο.Ρ.Θ.Ε. ανέλαβε η Εκτελεστική Επιτροπή, στην οποία προεδρεύει ο/η Πρόεδρος του Οργανισμού – πρόσωπο ορισμένο από την Κεντρική Διοίκηση–, αλλά προβλέπεται και η συμμετοχή τοπικών φορέων. Αυτό, εκ πρώτης όψεως, έρχεται σε αντίθεση με τη γενικότερη φιλοσοφία σχεδιασμού, που προωθεί η νέα τότε κυβέρνηση (μετά το 1981), καθώς υπάρχει σημαντική εμπλοκή της Κεντρικής Διοίκησης. Παράλληλα, έρχεται σε αντίθεση με τις δεκδικήσεις της τοπικής κοινωνίας, οι οποίες εκφράζονταν κάθε φορά που ετίθετο θέμα αναθεώρησης του Σχεδίου με αιτήσεις για μεγαλύτερη συμμετοχή.

Εντούτοις, στο Ρ.Σ.Θ. προβλεπόταν και η λειτουργία του Συμβουλίου Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης, «που αποτελεί το βασικό πολιτικό όργανο του φορέα και αναλαμβάνει την αναζήτηση και εξασφάλιση της πλατύτερης δυνατής κοινωνικής συναίνεσης» για την υλοποίηση του Ρ.Σ.Θ. Το Συμβούλιο ήταν δηλαδή ευρύ γνωμοδοτικό Όργανο –προς το Υ.Π.Ε.ΧΩ.Δ.Ε. και το Υπουργικό Συμβούλιο–, συναρμολόγητο για τη χάραξη πολιτικής για την πόλη, με αντιπροσωπευτική σύνθεση από την Κεντρική Διοίκηση, την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους φορείς της πόλης. Λειτουργήσε μέχρι τις αρχές του '90, αλλά αργότερα αδράνησε και τελικά καταργήθηκε στα μέσα εκείνης της δεκαετίας. Η συνέχιση της λειτουργίας του Συμβουλίου θα μπορούσε να οδηγήσει στη λύση πολλών σοβαρών και χρόνιων προβλημάτων (μετεγκατάσταση Δ.Ε.Θ., υποθαλάσσια αρτηρία, στρατόπεδα, κ.λπ.) και στην έγκαιρη παροχή αναπτυξιακών διεξόδων και κατευθύνσεων, στο πλαίσιο μιας συνολικής οπτικής για την ανάπτυξη της πόλης. Στα χρόνια που μεσολάβησαν από τη θεσμοθέτηση του Ρ.Σ.Θ. μέχρι σήμερα, η λειτουργία του Ο.Ρ.Θ.Ε. προσανατολίστηκε κυρίως στον σχεδιασμό προγραμμάτων και στην εκπόνηση και παρακολούθηση μελετών στην περιοχή ευθύνης του (ιδιαίτερα των Γ.Π.Σ.) και όχι στην εφαρμογή τους, προφανώς λόγω έλλειψης πόρων και αρμοδιότητων. Η κατάργηση της λειτουργίας του Συμβουλίου ουσιαστικά αφαιρέσε από τον Ο.Ρ.Θ.Ε. τη νομιμοποίηση εκπροσώπησης της ίδιας της πόλης απέναντι στην Κεντρική Διοίκηση και την όποια δυνατότητα άσκησης πίεσης για την επίτευξη των αιτημάτων της.

■ Η Θεσσαλονίκη στον 21ο αιώνα (1995) (χάρτης 03)

Το σχέδιο με τίτλο «Η Θεσσαλονίκη στον 21ο αιώνα: Ανά-

πτυξη – Περιβάλλον – Πολιτισμός: Συμβολή στο Στρατηγικό Σχέδιο» ολοκληρώθηκε το 1995 και ήταν το αποτέλεσμα ερευνητικού προγράμματος που ανατέθηκε από



τον Ο.Ρ.Θ.Ε. στο Α.Π.Θ. Αντικείμενό του ήταν η διερεύνηση των προοπτικών ανάπτυξης της πόλης μια δεκαετία μετά τη θεσμοθέτηση του Ρ.Σ.Θ. και η διατύπωση στρατηγικών κατευθύνσεων, οι οποίες θα διαμορφώνονταν μέσω του κοινωνικού διαλόγου. Το σχέδιο εμπεριείχε, επίσης, το χαρακτήρα ενός προγράμματος για την ευρύτερη Περιοχή της Θεσσαλονίκης, ανάλογο με τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα. Εν τέλει, το Στρατηγικό Σχέδιο δεν αξιοποιήθηκε.

■ Το Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης για τη Θεσσαλονίκη 2010 (2000) (χάρτης 04)

Η σύνταξη του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Ανάπτυξης ξεκίνησε το 2000 με πρωτοβουλία του Ο.Ρ.Θ.Ε. και αρχικά είχε την υποστήριξη του Υπουργείου Μακεδονίας – Θράκης, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και της Ν.Α. Θεσσαλονίκης, ενώ ενέπλεξε πλήθος φορέων της πόλης. Διαμορφώθηκε ένα Σχέδιο Δράσης και περιγράφηκαν οι



ενέργειες και οι διαδικασίες που έπρεπε να λάβουν χώρα κατά τη σύνταξη και εφαρμογή του Σχεδίου. Στη συνέχεια καθορίστηκαν διαδικασίες διαλόγου και έλαβε χώρα ο κοινωνικός διάλογος, με αποτέλεσμα την έγκριση 4 Αξόνων, 6 Τομέων Δράσης και 15 Δράσεων Προτεραιότητας για το 2010. Για καθέναν από τους Τομείς Δράσης προβλεπόταν η σύνταξη Επιχειρησιακών Σχεδίων που θα εξειδίκευαν τις δράσεις σε επιμέρους έργα και ενέργειες.

Βασική διαφορά του Σχεδίου με προηγούμενες προσπάθειες είναι ότι αποτελούσε μια πρόταση για τη διαδικασία σύνταξης ενός Στρατηγικού Σχεδίου, που στηριζόταν στον κοινωνικό διάλογο και στην επίτευξη συναίνεσης ως προς τους κύριους άξονες και στόχους και όχι ένα Στρατηγικό Σχέδιο αυτό καθαυτό. Το Στρατηγικό Σχέδιο επιχειρήσε να συμβάλει στην επίλυση των προ-βλημάτων της πόλης, αλλά παραμένει ως σήμερα πρόταση «που δεν έχει μπει σε τροχιά υλοποίησης».

■ Μητροπολιτική Διακυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη (χάρτης 05)

Το 2002 ανατέθηκε από το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. έρευνα με τίτλο «Μητροπολιτική Διακυβέρνηση στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης: Προϋποθέσεις και Σενάρια», με σκοπό τη διερεύνηση των προϋποθέσεων για τη συγκρότηση θεσμών μητροπολιτικής διακυβέρνησης. Προτάθηκαν τέσσερα μοντέλα:

• **Μητροπολιτική Περιφέρεια:** Αποκεντρωμένη δομή της

Κεντρικής Διοίκησης, που λειτουργεί συντονιστικά, με ενδεχόμενη συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης σε ένα Συμβούλιο.

• **Μητροπολιτικός Δήμος ή Νομαρχία:** Αυτοδιοικητικός φορέας με άμεση εκλογή οργάνων.

• **Μητροπολιτικός Σύνδεσμος:** Μητροπολιτικός θεσμός με εκπροσώπηση των Ο.Τ.Α. Α' και Β' βαθμού.

• **Συντονισμός Δομών:** Αξιοποιεί τις υπάρχουσες δομές και δε συνεπάγεται κάποια αλλαγή.

Επίσης, είναι σκόπιμο να αναφερθούν τα σενάρια που προτάθηκαν για τα όρια της Μητροπολιτικής Περιοχής (το μόνο σημείο που τέθηκε σε διαβούλευση στην Α' Φάση



της μελέτης επικαιροποίησης του Ρ.Σ.Θ.):

• **Συνεκτικό σενάριο:** Η Μητροπολιτική Περιοχή περιλαμβάνει την Επαρχία Θεσσαλονίκης και τμήμα της Επαρχίας Λαγκαδά. Ως θετικό στοιχείο αναφέρεται η ομοιογένεια της περιοχής και ο έντονα αστικός χαρακτήρας.

• **Ενδιάμεσο σενάριο:** Η Μητροπολιτική Περιοχή ταυτίζεται με τον Νομό Θεσσαλονίκης. Θετικά αξιολογείται το γεγονός ότι προσαρμόζεται στα υφιστάμενα διοικητικά όρια και καθιστά ευκολότερες τις διοικητικές προσαρμογές.

• **Διευρυμένο σενάριο:** Η έκταση της Μητροπολιτικής Περιοχής είναι περίπου ίδια με αυτήν του ενδιάμεσου σεναρίου της Α' Φάσης του υπό εκπόνηση Ρυθμιστικού, καθώς περιλαμβάνει την Επαρχία Θεσσαλονίκης, τμήμα της Επαρχίας Λαγκαδά και μικρά τμήματα όμορων νομών (Κιλίκης, Πέλλα, Ημαθία, Χαλκιδική). Πρόκειται για ένα σενάριο που στηρίζεται σε λειτουργικές διασυνδέσεις.

Κατά τις συζητήσεις που έγιναν δε διαμορφώθηκε συγκεκριμένη θέση σχετικά με την κατάλληλη γεωγραφική εμβέλεια του φορέα μητροπολιτικής διακυβέρνησης. Προκύπτει, ωστόσο, ότι και το πλέον διευρυμένο σενάριο αναφερόταν σε μια περιοχή πιο περιορισμένη σε σχέση με ότι εξετάζεται σήμερα.

■ Επίλογος

Λόγω περιορισμένου χώρου θα εστιάσουμε αποκλειστικά σε ένα ζήτημα: Τη διαχρονική αδυναμία της πόλης να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες της και να επιλύσει, βάσει ολοκληρωμένης προσέγγισης, τα μεγάλα της προβλήματα. Αυτό σημαίνει ότι η πόλη δε διοικείται αποτελεσματικά. Η εμπλοκή της Κεντρικής Διοίκησης παραμένει σημαντική και οι εξουσίες και οι αρμοδιότητες των φορέων κατακερματισμένες. Επιπρόσθετα, όπου δημιουργείται ένας πόλος εξουσίας με σημαντική εμπλοκή των τοπικών φορέων (π.χ. το Συμβούλιο του Οργανισμού) σταδιακά αποδυναμώνεται. Ένα επίκαιρο και ιδιαίτερα συναφές ζήτημα αποτελεί η Επιτροπή που ασχολήθηκε με τη χωροθέτηση της Δ.Ε.Θ. Το ζήτημα, εν προκειμένω, θα ήταν ο συγκεκριμένος φορέας, εκπροσωπώντας όλους τους φορείς της πόλης, να ασχοληθεί με το σύνολο των σημαντικών προβλημάτων της, έχοντας λόγο ακόμη και για το υπό εκπόνηση Ρυθμιστικό και το μελλοντικό μοντέλο μητροπολιτικής διακυβέρνησης. Ο περιορισμός του ρόλου του αποκλειστικά στην αντιμετώπιση του ζητήματος της Δ.Ε.Θ., οδηγεί σε αποδυνάμωση, παρά σε ενίσχυση της ολοκληρωμένης προσέγγισης που θα πρέπει να ακολουθείται κατά το σχεδιασμό. Το ζήτημα της Μητροπολιτικής Αυτοδιοίκησης τίθεται πιο επιτακτικά από ποτέ καθώς προβάλλει αδήριτη η ανάγκη ύπαρξης μιας ισχυρής αρχής σε τοπικό επίπεδο, που θα συνενώνει τους φορείς της πόλης και στο πλαίσιο της οποίας θα λαμβάνονται οι αποφάσεις. Σε αντίθετη περίπτωση ελλοχεύει ο κίνδυνος της στασιμότητας ή της απλής υιοθέτησης των υποδείξεων της Κεντρικής Διοίκησης για όλα τα μεγάλα ζητήματα.

Ευχαριστούμε τον κ. Φάνη Ματίκα, Δρ. Αρχιτέκτονα - Πολεοδόμο, Υπεύθυνο του Τομέα Χωροταξικού Σχεδιασμού του ΟΡΘΕ, που μας κατέυθινε στη βιβλιογραφική μας αναζήτηση και μια μετέφερε προσωπικές του εμπειρίες και βιώματα. Σε κάθε περίπτωση η ευθύνη του άρθρου βαρύνει τους γράφοντες. ■