

## ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ



## Ανδρέας Κουράκης

Αντιδήμαρχος Αστικού Σχεδιασμού, Πολεοδομίας και Δικτύων

## «Όταν τα πράγματα δε διορθώνονται, τ' αλλάζεις τελείως!»

■ Αλεξάνδρα Γούτα



Εργαζόμαστε για τη δημιουργία ελεύθερων υπέργειων χώρων στάθμευσης στο χώρο της ΔΕΘ [...] και στο λιμάνι, ενώ η κυκλοφορία στο κέντρο, θα γίνεται με μικρά δημοτικά λεωφορεία, δωρεάν.

Η νέα διευθέτηση της πλατείας Αριστοτέλους θα γίνει μετά από προσεκτική αστική ανάλυση του χώρου και του συνόλου του μνημειακού άξονα [...] Θα διασφαλιστεί ο δημόσιος και κοινόχρηστος χαρακτήρας του χώρου αποκλείοντας κάθε είδους αυθαίρετες ή «νόμιμες» μόνιμες κατασκευές για τους πελάτες των καταστημάτων.

Το Τραμ, σε ένα μήκος περίπου 30 χιλιομέτρων, θα μπορούσε να συνδέσει άμεσα το ΙΚΕΑ ανατολικά με το κέντρο και το Σιδηροδρομικό Σταθμό. Σε μεταγενέστερο στάδιο μπορεί να επεκταθεί προς το αεροδρόμιο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ.

Είμαι μηχανικός 40 χρόνια και έχω βιώσει «νομιμοποιήσεις» και «τακτοποιήσεις» κάθε είδους, πάντα για τελευταία φορά. Θέλω να πιστεύω ότι η κρίση που περνάμε [...] θα μας κάνει πιο υπεύθυνους στο μέλλον. Δεν έχουμε το δικαίωμα να συνεχίζουμε να καταναλώνουμε ανέμελα το περιβάλλον. Πέρα από μια ηλεκτρονική καταγραφή για εσωτερική χρήση, ηλεκτρονικό πρωτόκολλο στην Πολεοδομία Θεσσαλονίκης δεν υφίσταται, σε αντίθεση με αρκετές πολεοδομίες σε άλλες περιοχές

Ο Ανδρέας Κουράκης έχει το χάρισμα να σε κάνει να ονειρεύεσαι μια καλύτερη Θεσσαλονίκη. Όχι επειδή γνωρίζει τα πράγματα «από μέσα» ως μηχανικός και άνθρωπος του ΤΕΕ, ούτε επειδή έχει βάλει...μουσική στο χώρο παραλαβής των αιτήσεων για τους ημιυπαίθριους. Αλλά γιατί, μιλώντας μαζί του, βλέπεις έναν άνθρωπο αποφασισμένο, που γνωρίζει ότι ο δρόμος είναι μακρύς, αλλά θέλει να προσπαθήσει ν' αντιμετωπίσει την πρόκληση.

Στη συνέντευξή του στο «Τ» ο νέος αντιδήμαρχος Αστικού Σχεδιασμού, Πολεοδομίας και Δικτύων μιλάει ξεκάθαρα. Γνωστοποιεί ότι το καλοκαίρι θα γίνουν, εκτός απροόπτου, τα πρώτα βήματα για τη δημιουργία ενός περιμετρικού φράγματος στην κίνηση των αυτοκινήτων προς το κέντρο, που θα δώσει τη δυνατότητα για πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις ευρείας κλίμακας.

Εξηγεί πού θα μπορούσαν να δημιουργηθούν ελεύθεροι χώροι στάθμευσης. Προαναγγέλλει επέκταση των λεωφορειολωρίδων και απομάκρυνση των ταξί από αυτές, με παράλληλη ενίσχυση του στόλου του ΟΑΣΘ κατά 100 λεωφορεία. Επισημαίνει ότι ο δήμος ιδρύει Τμήμα Αστικού Σχεδιασμού, στη διάθεση κατοίκων, επαγγελματιών και κάθε ενδιαφερομένου.

Επιβεβαιώνει το σχεδιασμό για την ανάπλαση της Πλατείας Αριστοτέλους και τη διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας εταιρίας λαϊκής βάσης για τη θαλάσσια αστική συγκοινωνία [και όχι μόνο]. Ξεχωρίζει το μετρό ως το έργο, που πρέπει να έχει άμεση προτεραιότητα, ενώ προτείνει και την άμεση χρηματοδότηση τραμ, από τους δεσμευμένους πόρους για την κατασκευή της μίνι υποθαλάσσιας, με την οποία ο δήμος δε συμφωνεί.

Σεκαθαρίζει ότι δεν πρόκειται να γίνουν νέες προσλήψεις στην Πολεοδομία κι ότι οι ανάγκες θα καλυφθούν με μετατάξεις, ενώ γνωστοποιεί ότι, προς το τέλος Ιουνίου, ο δήμος θα έχει πιο σαφή εικόνα για τον αριθμό των αυθαίρετων στο νομό.

■ Ο «Καλλικράτης» πήρε τις αρμοδιότητες των πολεοδομιών από τις νομαρχίες και τις έδωσε στους δήμους. Τι σηματοδοτεί αυτό στην πράξη; Θα προλάβουν οι δήμοι να ανταποκριθούν στο νέο ρόλο τους;

Πολεοδομικά γραφεία λειτουργούσαν σε αρκετούς Δήμους και πριν τον Καλλικράτη. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης ουδέποτε ασχολήθηκε με το θέμα και επομένως οι δυσκολίες για την αντιμετώπιση των χρόνιων προβλημάτων που έχουν οδηγήσει την Πολεοδομία της Θεσσαλονίκης σε έμφραγμα, είναι τεράστιες. Κάποιοι ισχυρίζονται ότι δεν μπορεί να γίνει τίποτε. Ως αντιδήμαρχος, είμαι υποχρεωμένος, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων μου, να αντιμετωπίσω την πρόκληση και ελπίζω ότι το τελικό αποτέλεσμα θα ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των συναδέλφων, αλλά και των συμπολιτών μας.

■ Η λύση που δώσατε για την τακτοποίηση ημιυπαίθριων χώρων ήταν «άμεσης παρέμβασης», αλλά προσωρινή. Πώς θα θέλατε να λειτουργεί η Πολεοδομία (πχ, από άποψη χρόνων διεκπεραίωσης) όταν ολοκληρώσετε τη θητεία σας; Πόσες αιτήσεις για τακτοποίηση ημιυπαίθριων έχουν παραληφθεί μέχρι στιγμής;

Όταν ένα σύστημα βρίσκεται σε έμφραγμα, ένας τρόπος να το αντιμετωπίσεις, είναι να κάνεις by pass, δηλαδή να το παρακάμψεις. Αυτό ακριβώς

έκανα. Δημιούργησα από την αρχή μια νέα υπηρεσία, εκτός Πολεοδομίας, στο κτίριο του Δημαρχείου, με προσωπικό από υπηρεσίες του Δήμου που δεν είχε καμία σχέση με πολεοδομικά θέματα. Τα εντυπωσιακά ήταν ότι, μετά τις αρχικές επιφυλάξεις, το προσωπικό αυτό ανταποκρίθηκε άψογα, εξυπηρέτησε 23.000 υποθέσεις από τις 12.01.2011 μέχρι 28.02.2011 και γενικά η επιχείρηση «ημιυπαίθριου» αντιμετωπίστηκε από το Δήμο με επιτυχία κατά γενική παραδοχή.

Η μουσική που ακούγεται στο χώρο παραλαβής των δικαιολογητικών είναι ίσως το κερασάκι στην τούρτα, αποτελεί όμως και ένα μέρος της απάντησης στο ερώτημά σας, ποια είναι η Πολεοδομία που σχεδιάζουμε. Θέλουμε μια Υπηρεσία φιλική προς όλους, που λειτουργεί με απόλυτη διαφάνεια, ανταποκρίνεται άμεσα στα αιτήματα των ενδιαφερομένων, χωρίς αποκλεισμούς και πελατειακές σχέσεις, με εφαρμογή της πληροφορικής και την ανάρτηση της πορείας των υποθέσεων που διεκπεραιώνει στο διαδικτυο, με εύκολη πρόσβαση και έλεγχο από όλους.

■ Σε ποιες αναπλάσεις θα κατευθυνθεί το ποσό των 4,2 εκατ. ευρώ, που θα διατεθεί στο δήμο Θεσσαλονίκης από τα παράβολα και τα πρόστιμα που θα επιβληθούν στους ημιυπαίθριους;

Τα χρήματα που θα εισπραχθούν από την «τακτοποίηση» των ημιυπαίθριων, θα κατατεθούν στο πράσινο ταμείο, και ένα μέρος τους, θα διατεθεί στην Τοπική αυτοδιοίκηση για την περιβαλλοντική αναβάθμιση υποβαθμισμένων περιοχών. Αυτό ακριβώς σκοπούμε να κάνουμε. Να αναπλάσουμε υποβαθμισμένες περιοχές μέσα στον αστικό ιστό.

■ Το ΤΕΕ/ΤΚΜ είχε κάποτε ξεκινήσει το ηλεκτρονικό πρωτόκολλο στις πολεοδομίες. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η όλη διαδικασία; Πώς σκοπεύετε να τη στηρίξετε/συμπληρώσετε;

Πράγματι, είχε γίνει μια προσπάθεια πριν 12 περίπου χρόνια να «περάσει» η Πολεοδομία της Θεσσαλονίκης στην ηλεκτρονική εποχή. Είχαμε ασχοληθεί με το θέμα τρεις πρώην πρόεδροι του ΤΕΕ/ΤΚΜ. Έγιναν κάποια βήματα, αλλά μέχρις εκεί. Δυστυχώς, όπως διαπίστωσα, πέρα από μια ηλεκτρονική καταγραφή για εσωτερική χρήση, ηλεκτρονικό πρωτόκολλο δεν υφίσταται, σε αντίθεση με αρκετές πολεοδομίες σε άλλες περιοχές. Έχουμε λοιπόν πολύ δρόμο μπροστά μας.

■ Πόσες είναι οι οργανικές θέσεις στην Πολεοδομία σήμερα και πόσοι οι υπάλληλοι; Θα δούμε σύντομα νέες προσλήψεις; Κι αν όχι, πώς θα γίνουν οι απαιτούμενοι έλεγχοι, πχ, για τους ημιυπαίθριους;

Στην Πολεοδομία της Θεσσαλονίκης υπηρετούσαν πριν ένα χρόνο, περίπου 120 υπάλληλοι. Όταν ανέλαβα την αντιδημαρχία, το προσωπικό που είχε απομείνει ήταν μόλις 49 σε αριθμό, με την τακτοποίηση των ημιυπαίθριων σε εξέλιξη και χιλιάδες υποθέσεις σε εκκρεμότητα. Να σκεφτείτε ότι η πρώην ΝΑΘ που είχε την πολιτική ευθύνη της Διοίκησης της Πολεοδομίας, παρέδωσε στη νέα Διοίκηση του Δήμου την ευθύνη να λειτουργήσουμε την Υπηρεσία στην κατάσταση που προανέφερα, παίρνοντας μαζί της ακόμη και το αυτοκίνητο με το οποίο το τμήμα των αυθαίρετων κατασκευών έκανε

τις αυτοψίες, όπως επίσης και το αυτοκίνητο που μετέφερε τους φακέλους από και προς το αρχείο που βρίσκεται στην περιοχή της Θέρμης.

Νέες προσλήψεις δε θα γίνουν. Θα αντιμετωπίσουμε τις ελλείψεις σε προσωπικό με μετατάξεις από άλλες υπηρεσίες του Δήμου. Το πιο σημαντικό είναι, να καταφέρουμε να αλλάξουμε τις αντιλήψεις και τις νοοτροπίες που έχουν εγκαθιδρυθεί εδώ και πολλά χρόνια και οδήγησαν την κατάσταση εδώ που βρισκόμαστε τώρα.

■ Γενικότερα, με μια δημόσια διοίκηση, που επί 40 ετών, δεν έχει δώσει τα καλύτερα δείγματα αποτελεσματικής λειτουργίας, πιστεύετε ότι υπάρχει περίπτωση, να δούμε να βελτιώνονται τα πράγματα στο δήμο Θεσσαλονίκης; Με απλά λόγια, θα τα καταφέρετε να κάμψετε μια πραγματικότητα πολλών ετών;

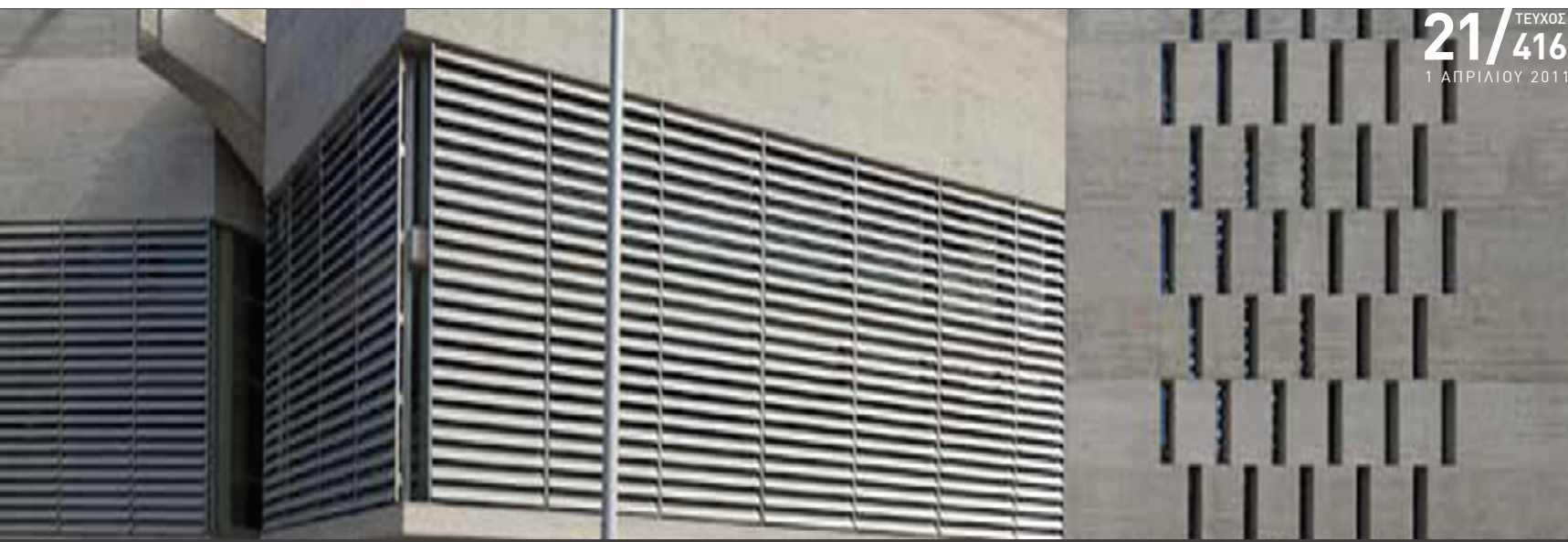
Απαιτείται, κατά τη γνώμη μου, ο συνολικός επαναπροσδιορισμός και η πλήρης αναδιοργάνωση του μεγάλου ασθενούς της χώρας, του Κράτους, με την ευρεία του έννοια, μέσω ριζικών αλλαγών, έτσι ώστε να αποτελέσει εργαλείο άσκησης πολιτικής και να υπηρετήσει αποδοτικά και αποτελεσματικά τους πολίτες και την κοινωνία συνολικά. Ο επαναπροσδιορισμός αυτός δεν μπορεί να γίνει με «μερεμέτια», αλλά απαιτεί τομές σε θεμελιώδεις παραμέτρους που προσδιορίζουν την αρχιτεκτονική και την αποτελεσματικότητά του. Αυτή είναι η πυξίδα στο σχεδιασμό που κάνουμε για τις τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου. Αυτό ισχύει και για την πολεοδομία. Πολλές φορές τα πράγματα δε διορθώνονται, πρέπει να αλλάξουν τελείως.

■ Το 2007, τα αυθαίρετα στο νομό Θεσσαλονίκης υπολογίζονταν σε 60.000, χωρίς να συνηγορούνται οι κατασκευές καθ' υπέρβαση νόμιμων αδειών. Έχετε επικαιροποιημένη εικόνα; Κατά την άποψή σας, τι πρέπει να γίνει για την αντιμετώπιση του προβλήματος;

Ακούγονται διάφορα νούμερα, που συνήθως διαφεύδονται στην πράξη. Θα έχουμε μια εικόνα στα τέλη Ιουνίου με τη λήξη της δεύτερης παράτασης που δόθηκε. Είμαι μηχανικός 40 χρόνια και έχω βιώσει «νομιμοποιήσεις» και «τακτοποιήσεις» κάθε είδους, που πάντα γίνονταν για τελευταία φορά. Θέλω να πιστεύω ότι η κρίση που περνάμε, κρίση πολιτική, οικονομική, κοινωνική, περιβαλλοντική και κυρίως κρίση αρχών και αξιών, θα μας κάνει πιο υπεύθυνους στο μέλλον. Δεν έχουμε το δικαίωμα να συνεχίζουμε να καταναλώνουμε ανέμελα το περιβάλλον και να ξοδεύουμε απερισκεπτικά το μέλλον των επόμενων γενεών.

■ Είσατε ένθερμος υποστηρικτής των λεωφορειολωρίδων. Κι άλλοι ήταν, αλλά τα ταξί παρέμειναν «μέσα». Σχεδιάζετε κάποια αλλαγή σε αυτό το πεδίο;

Πολλοί από αυτούς που εμφανίζονταν ένθερμοι υποστηρικτές των λεωφορειολωρίδων, ήταν ανάμεσα σε εκείνους που εισηγήθηκαν να μπαίνουν τα ταξί μέσα σε αυτές. Η νέα Διοίκηση του Δήμου, έχει στο πρόγραμμά της την άμεση επέκταση των λεωφορειολωρίδων όπου αυτό είναι δυνατόν και την απομάκρυνση των ταξί από αυτές, με παράλληλη ενίσχυση του στόλου του ΟΑΣΘ κατά 100 λεωφορεία για την εξυπηρέτηση του επιβατικού



κοινού με επάρκεια, αξιοπιστία και ποιότητα.

■ **Στους στόχους σας είναι και η δημιουργία πράσινου φράγματος περιμετρικά του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης, ώστε οι πολίτες να αφήνουν τα αυτοκίνητά τους και κινούνται είτε πεζή είτε με τα μίνι μπας. Υπάρχει κάποιο χρονοδιάγραμμα για την προώθηση του σχεδίου αυτού;** Το κέντρο πρέπει να διατηρήσει την ζωνάνια του, την ποικιλία του, την ελκυστικότητά του. Πρέπει όλοι, κάτοικοι και επισκέπτες, να μπορούμε να το προσεγγίσουμε εύκολα και να κινηθούμε άνετα σε όλη του την έκταση.

Αυτά μπορούν να γίνουν μόνο αν μειωθεί η χρήση του Ι.Χ. στο κέντρο και αν ο στόχος αυτός υποστηριχθεί από ένα σύνολο μέτρων για την κυκλοφορία, τις συγκοινωνίες, τη στάθμευση, την τροφοδοσία, σε όλη την πόλη.

Ο στόχος της αποσυμφόρμησης του κέντρου της Θεσσαλονίκης επιτυγχάνεται και με τη σταδιακή ανάσχεση της κίνησης των Ι.Χ. προς το κέντρο, καθώς θα υπάρχουν οι μεγάλοι σταθμοί μετεπιβίβασης, αλλά και οι χώροι στάθμευσης στην περιμετρο του ιστορικού κέντρου.

Εργαζόμαστε για τη δημιουργία ελεύθερων υπέργειων χώρων στάθμευσης στο χώρο της ΔΕΘ, μέχρις ότου μεταφερθεί στην περιοχή που θα επιλεγεί και απελευθερωθεί ο χώρος για τη δημιουργία του Μητροπολιτικού πάρκου της πόλης. Αντίστοιχοι ελεύθεροι χώροι στάθμευσης μπορούν να δημιουργηθούν στο χώρο του λιμανιού, στη Δυτική πλευρά του κέντρου, ενώ η κυκλοφορία στο κέντρο, θα γίνεται με μικρά δημοτικά λεωφορεία, σε κυκλικές διαδρομές, δωρεάν.

Με αυτόν τον τρόπο, δημιουργείται ένα περιμετρικό φράγμα στην κίνηση των αυτοκινήτων προς το Κέντρο, δίνοντας ταυτόχρονα τη δυνατότητα για πεζοδρομήσεις και αναπλάσεις ευρείας κλίμακας στο ιστορικό κέντρο της πόλης, όπως άλλωστε συμβαίνει σε όλες τις Ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις. Ελπίζουμε ότι μέχρι το καλοκαίρι θα έχουμε κάνει τα πρώτα βήματα.

■ **Η μελέτη για την αναβάθμιση της πλατείας Αριστοτέλους επρόκειτο να κατατεθεί μέχρι τις 15 Μαρτίου. Ισχύει το χρονοδιάγραμμα; Είστε αισιόδοξοι ότι θα διασφαλιστεί η χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ;**

Η πλατεία Αριστοτέλους αποτελεί ένα μοναδικό, για τα ελληνικά δεδομένα, μνημειακό σύνολο που συνδέεται αρχιτεκτονικά με τις σημαντικότερες ιστορικές αστικές συνθέσεις του ευρωπαϊκού χώρου. Δυστυχώς η πρόταση «ανασχεδιασμού της πλατείας Αριστοτέλους» που κατατέθηκε από το Δήμο Θεσσαλονίκης, με την προσθήκη του ανδριάντα του Κωνσταντίνου Καραμανλή στο κέντρο της, επιδείνωνε ουσιαστικά τη σημερινή προβληματική εικόνα. Η κινητοποίηση των ενεργών πολιτών και η απόρριψη του σχεδίου από το τοπικό αρχαιολογικό συμβούλιο, ματαίωσαν το έργο.

Η νέα διευθέτηση της πλατείας θα γίνει μετά από προσεκτική αστική ανάλυση του χώρου και του συνόλου του μνημειακού άξονα που θα οδηγήσει στον καθορισμό σαφών και αποδεκτών αρχιτεκτονικών στόχων. Παράλληλα θα εξασφαλιστεί ο δημόσιος και κοινόχρηστος χαρακτήρας του χώρου αποκλείοντας κάθε είδους αυθαίρετες ή

«νόμιμες» μόνιμες κατασκευές για τους πελάτες των καταστημάτων.

Όπως αντιλαμβάνεστε, προέχει ο σωστός σχεδιασμός. Η διασφάλιση της χρηματοδότησης είναι σημαντική, αλλά έπεται.

■ **Η Θεσσαλονίκη έχει δεχτεί τον τελευταίο καιρό «μπαραζ» φιλόδοξων σχεδίων ανάπτυξης, που σχετίζονται και με τις αρμοδιότητές σας (πχ, για τις υποδομές μεταφορών, το πρόγραμμα Θεσσαλονίκη 2012 κτλ). Λεφτά, όμως, δεν υπάρχουν, λόγω κρίσης. Κατά την άποψή σας, ποια έργα πρέπει να προωθηθούν κατά προτεραιότητα;**

Παρακολουθούμε με προσοχή τις ανακοινώσεις και τους σχεδιασμούς του ΥΠΕΚΑ και του ΥΠΟΔ-ΜΕΔΙ. Είμαστε πολύ επιφυλακτικοί στη διατύπωση της γνώμης μας κυρίως γιατί δεν έχουμε την πλήρη εικόνα των οικονομικών δεδομένων. Άλλωστε, οι τρεις παράμετροι που εγγυώνται τη δυνατότητα υλοποίησης κάθε σχεδιασμού αυτού του είδους, δηλαδή η διασφάλιση των αναγκαίων πιστώσεων, τα ρεαλιστικά χρονοδιαγράμματα και ο αποτελεσματικός διοικητικός μηχανισμός με αποφασιστικές αρμοδιότητες, παραμένουν ακόμη ασαφείς και αβέβαιες.

Η κατασκευή του ΜΕΤΡΟ που θα συνδέσει τους δήμους του πολεοδομικού συγκροτήματος από την Καλαμαριά και τη Χαριλάου, μέχρι τη Σταυρούπολη και το Ελευθέριο-Κορδελιό, στην πορεία για τη συγκρότηση του Μητροπολιτικού Δήμου, είναι το έργο που έχει άμεση προτεραιότητα.

Η Θεσσαλονίκη έχει απόλυτη ανάγκη από το TRAM. Η Θεσσαλονίκη λόγω της κατασκευής του μετρό στο κέντρο της πόλης, ήδη βρίσκεται στα πρόθυρα πλήρους ακινοσίας. Προτείνουμε την άμεση χρηματοδότηση του τραμ από τους δεσμευμένους πόρους που προβλέπονται για την κατασκευή της «μικρής» υποθαλάσσιας αρτηρίας με την οποία δε συμφωνούμε, και την έναρξη των εργασιών κατασκευής του τραμ, από τα εκτός κέντρου τμήματα.

Το τραμ, σε ένα μήκος περίπου 30 χιλιομέτρων, θα συνδέσει άμεσα το ΙΚΕΑ ανατολικά με το κέντρο και το Σιδηροδρομικό Σταθμό. Σε μεταγενέστερο στάδιο μπορεί να επεκταθεί προς το αεροδρόμιο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ανατολικά, και δυτικά προς το χώρο μετεγκατάστασης της ΔΕΘ.

Τέλος, η αστική θαλάσσια συγκοινωνία, τα γνωστά караβάκια, είναι μια ρεαλιστική πρόταση, ελκυστική για τους Θεσσαλονικείς, που ακόμη δεν έγινε πραγματικότητα. Θα συνδέει την Καλαμαριά με την πόλη, το λιμάνι και δυτικά με τους Λαχανόκηπους, ενώ ανατολικά μπορεί να φτάνει στο αεροδρόμιο, Περαιά, Αγία Τριάδα και τη Μηχανιώνα. Εξάλλου, μετά την απόλυτη ερήμωση του επιβατικού λιμένα Θεσσαλονίκης, η νέα δημοτική αρχή θα διερευνήσει τη δυνατότητα δημιουργίας μιας εταιρίας λαϊκής βάσης, που θα αναλάβει όχι μόνο τη θαλάσσια αστική συγκοινωνία αλλά και τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με Χαλκιδική, ΒΙΠΕ, Κατερίνη και τα νησιά του Αιγαίου, στο πρότυπο άλλων ναυτιλιακών εταιριών λαϊκής βάσης.

Πιο κοντά στους σχεδιασμούς του ΥΠΕΚΑ βρίσκεται ο προγραμματισμός της νέας δημοτικής αρχής, με την αξιοποίηση των πιστώσεων που θα διατεθούν από τον προϋπολογισμό του Υπουργείου, αλλά και από τους πόρους του πράσινου ταμείου.

Ο Δήμος θα δημιουργήσει τμήμα αστικού σχεδιασμού στην αντίστοιχη διεύθυνση, στη διάθεση των κατοίκων, των επαγγελματιών και κάθε ενδιαφερόμενου, για συμβουλές και πληροφορίες σχετικά με την αισθητική των επεμβάσεων και των κατασκευών που αποφασίζουν σε χώρους που βρίσκονται σε κοινή θέα, και συγκροτούν αυτό που ονομάζουμε δημόσιο χώρο.

Στον προγραμματισμό μας περιλαμβάνονται ακόμη, πρότυπες επεμβάσεις στο πλαίσιο του προγράμματος αναπλάσεων οικοδομικών τετραγώνων στις γειτονιές καθώς και η αξιοποίηση του επιστημονικού και καλλιτεχνικού δυναμικού, μέσα από την οργάνωση μικρών αρχιτεκτονικών και καλλιτεχνικών διαγωνισμών, για τα νέα δημοτικά κτήρια, για την αναμόρφωση των παλαιών, για τη διαμόρφωση των μεγάλων ελεύθερων χώρων, για εικαστικές παρεμβάσεις και έργα τέχνης στους δημόσιους χώρους, καθώς και για τα αντικείμενα εξοπλισμού των δρόμων, των πλατειών και των παιχιδότοπων.

Παράλληλα και πέρα από τον ευρύτερο σχεδιασμό, στόχος είναι η κινητοποίηση των πολιτών στη μικρή κλίμακα, για θέματα όπως η γειτονιά, το παρκάκι, το παρτέρι, το τυφλό σόκορο, ο ακάλυπτος, η ταράτσα, η είσοδος του δημόσιου κτηρίου, οι αρχαιολογικοί χώροι, ο αστικός εξοπλισμός

■ **Παρά τις εξαγγελίες, διπλοπαρκαρισμένα βλεπούμε ακόμη. Πώς θα λυθεί το πρόβλημα;**

Το συγκεκριμένο πρόβλημα δε λύνεται με εξαγγελίες, αλλά με πράξεις, δηλαδή με την αυστηρή εφαρμογή του νόμου, και αυτό σκοπεύουμε να κάνουμε.

■ **Στο παρελθόν είδαμε κτίρια στην Άνω Πόλη να χαρακτηρίζονται ως διατηρητέα και στη συνέχεια να εγκαταλείπονται, να ερημώνονται και τελικά να αποκαταρριζούνται. Ποιος είναι ο σχεδιασμός σας για την ιστορική αυτή περιοχή της πόλης;**

Ο ιστορικός οικισμός της Άνω Πόλης «προστατεύεται» από το 1978, ωστόσο ουσιαστικά έχει ανοικοδομηθεί με νεοπαροδοσιακές πολυκατοικίες. Απαιτείται η άμεση αποκατάσταση όσων διατηρητέων κτισμάτων έχουν απομείνει, η προσεκτική διατήρηση και αποκατάσταση ορισμένων προσφυγικών κτισμάτων στη ζώνη των τειχών, ο έλεγχος των χρήσεων σε περιοχές όπου τα κέντρα διασκέδασης τείνουν να κυριαρχούν, ο περιορισμός της διερχόμενης κυκλοφορίας μέσα από τον οικισμό και ο ανασχεδιασμός των κοινόχρηστων χώρων με μελλοντική υπογείωση των καλωδίων της Δ.Ε.Η.

■ **Έχετε διατελέσει πρόεδρος του ΤΕΕ/ΤΚΜ. Γνωρίζετε λοιπόν τα πολεοδομικά θέματα και «από την άλλη». Πώς θα μπορούσαν να συνεργαστούν ΤΕΕ και αντιδημαρχία για καλύτερα αποτελέσματα σε αυτό το πεδίο (και όχι μόνο);**

Το ΤΕΕ είναι ο συλλογικός εκφραστής του πιο δυναμικού και παραγωγικού τμήματος της Ελληνικής κοινωνίας. Οι μόνιμες επιτροπές του, αποτελούν εργαστήρια επιστημονικής τεκμηρίωσης και επεξεργασίας καινοτόμων προτάσεων που σχετίζονται με την ανάπτυξη και τις προοπτικές της Θεσσαλονίκης και όχι μόνο. Η Διοίκηση του Δήμου θα επιδιώξει τη στενή συνεργασία με το ΤΕΕ/ΤΚΜ για το καλό της Πόλης και των κατοίκων της. Και αυτό αποτελεί δέσμευση. ■

**Στην Πολεοδομία της Θεσσαλονίκης υπηρετούσαν πριν ένα χρόνο, περίπου 120 υπάλληλοι. Όταν ανέλαβα είχαν απομείνει μόλις 49 [...] Η πρώην ΝΑΘ πήρε μαζί της ακόμη και το αυτοκίνητο με το οποίο το τμήμα των αυθαιρέτων κατασκευών έκανε τις αυτοψίες. Η αστική θαλάσσια συγκοινωνία, τα γνωστά караβάκια, είναι μια ρεαλιστική πρόταση, ελκυστική για τους Θεσσαλονικείς, που ακόμη δεν έγινε πραγματικότητα.**

**Στον προγραμματισμό μας περιλαμβάνονται πρότυπες επεμβάσεις αναπλάσεων οικοδομικών τετραγώνων στις γειτονιές καθώς και η αξιοποίηση του επιστημονικού και καλλιτεχνικού δυναμικού, μέσα από την οργάνωση μικρών αρχιτεκτονικών και καλλιτεχνικών διαγωνισμών, πχ, για τα νέα δημοτικά κτήρια**

**Στόχος είναι η κινητοποίηση των πολιτών στη μικρή κλίμακα, για θέματα όπως η γειτονιά, το παρκάκι, το παρτέρι, το τυφλό σόκορο, ο ακάλυπτος, η ταράτσα**