

Θεσσαλονίκη: μια πόλη με «προίκα» χιλιετηρίδων. Με βυζαντινά μνημεία, με μουσεία γεμάτα ανεκτίμητα εκθέματα, με ένα θαλάσσιο μέτωπο που της έχει εξασφαλίσει περγαμηνές αιώνιας γητεύτρας, με λιμάνι που τη θέση του πολλοί ζήλεψαν ανά τους αιώνες. **Θεσσαλονίκη:** μια πόλη που η αρνητική παρακαταθήκη μερικών δεκαετιών την έχει «κρύψει», την έχει διασπάσει σε περιφραγμένους χώρους, την έχει στερήσει το πράσινο.

Kai αν η πόλη έχει –τουλάχιστον- δύο όψεις, οι πρωτοβουλίες που κατά διαστήματα ανέλαβαν να τη «σώσουν», είναι δεκάδες: στην πλειοψηφία τους αποσπασματικές, χωρίς μακροπρόθεσμο σχεδιασμό, ατελέσφορες. Η Θεσσαλονίκη χρειάζεται επειγόντως ένα συνολικό στρατηγικό σχέδιο. Η κεντρική περιοχή της πρέπει επιτέλους να «αναπνεύσει». Άλλα η ανάπλασή της πρέπει να «περάσει» μέσα από έναν διεθνή αρχιτεκτονικό διαγωνισμό.

Δεν χρειάζεται να εφεύρουμε τον τροχό. Οι ιδέες από τον ευρωπαϊκό χώρο υπάρχουν ήδη. Όπως υπάρχουν και οι προτάσεις του TEE/TKM για το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα, το οποίο μπορεί να έρθει μόνο μέσα από συνεργασία, διάλογο και συναίνεση όλων των εμπλεκόμενων φορέων. Ομάδα εργασίας του TEE/TKM, αποτελούμενη από τους **Αδαμογιάννη Βαγγέλη-Α, Δράγκο Γιάννη-Α, Καραδήμου Αλέκα-Α, Κεφαλά-Κουράκη Άννα-Α, Κουσιδώνη Χρήστο-Α, Μαντζαβίνο Νικόλαο-Αγρ-Τ, και Σέμψη Ελένη-Α,** κατέγραψε και ανέλυσε τα δεδομένα και κατέληξε σε 16 ενδιαφέρουσες προτάσεις-επισημάνσεις.

ΜΙΑ «ΖΩΝΗ»-ΚΛΕΙΔΙ

Η περιοχή που μελέτησε η ομάδα εργασίας οριοθετείται με λεπτομέρεια. Πρόκειται για τη ζώνη που ξεκινά από το θαλάσσιο μέτωπο, τον Λευκό Πύργο και την παλιά Ηλεκτρική Εταιρεία και φτάνει ως το περιαστικό δάσος, κινούμενη περίπου εγκάρσια προς τον επιμήκη άξονα της πόλης. Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ζώνης αυτής μπορούν να αναλυθούν σε τέσσερα επίπεδα:

- **Σε φυσικό επίπεδο:** Χαμηλή κάλυψη και σχετικά περιορισμένη οικοδομική ανάπτυξη (μέσος συντελεστής δόμησης). Μάλιστα, κατά περιοχές, η ζώνη καλύπτεται από χώρους πρασίνου.
- **Σε επίπεδο χρήσεων:** Κυρίως κοινόχρηστες ή κοινωφελείς
- **Σε επίπεδο ιδιοκτησίας:** Η ιδιοκτησία των επί μέρους τμημάτων της ζώνης ανήκει ως επί το πλείστον στο δημόσιο (άμεσα ή έμμεσα) και την αυτοδιοίκηση
- **Σε επίπεδο μνημείων και σημαντικών κτισμάτων:** Η ζώνη περιλαμβάνει σημαντικά ιστορικά μνημεία της πόλης.

Με άλλα λόγια, η υπό εξέταση περιοχή της Θεσσαλονίκης συγκεντρώνει πολύ ιδιαίτερες χρήσεις. Στην ουσία, έχουμε δύο ασφυκτικά δομημένες ενότητες (βρόεια και βορειοανατολικά και δυτικά και βορειοδυτικά), όπου οι υποδομές σε πράσινο, σε χώρους για κοινωνικό εξοπλισμό κ.λ.π. είναι απειροελάχιστες. Μεταξύ των δύο αυτών δομημένων πόλων και, για καλή τύχη της πόλης, αναπτύχθηκαν, για λόγους καθαρά ιστορικών συγκυριών, διάφορες άλλες χρήσεις, πλην της κατοικίας. Συγκεκριμένα, στη ζώνη αυτή διακρίνονται σήμερα οι παρακάτω βασικές λειτουργίες και χρήσεις:

- **Οικιστική ανάπτυξη** (πχ. Αγγελάκη-Εθνικής Αμυνας- Προέκταση Τσιμισκή)
- **Τριποβάθμια Εκπαίδευση** (ΑΠΘ, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Στρατιωτική Σχολή)
- **Δευτεροβάθμια εκπαίδευση** (Γυμνάσιο-Λύκειο στην περιοχή της Παλιάς Ηλεκτρικής Εταιρίας)
- **Πολιτιστικές δραστηριότητες** (Μουσεία, ΧΑΝΘ, Λευκός Πύργος, Τελλόγλειο, Θέατρα)
- **Αθλητισμός** (π.χ. «Παλέ Ντε Σπορ», Καυταντζόγλειο, Εθνικό Κολυμβητήριο)
- **Περίθαλψη, πρόνοια** (ΑΧΕΠΑ, Ασύλο του Παιδιού)
- **Διοίκηση** (το υπό ανέγερση δημαρχείο)
- **Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι** (πάρκα)
- **Ειδικές χρήσεις** (πχ. ΔΕΘ, Γ' Σώμα Στρατού)

«ΑΓΚΑΘΙ» ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ

Σημαντικό χαρακτηριστικό αυτής της ζώνης είναι επίσης το μεγάλο κυκλοφοριακό κατά μήκος των μειζόνων αξόνων κυκλοφορίας της ευρύτερης περιοχής (πχ, Τσιμισκή, Λεωφόρος Στρατού, Νέα Εγνατία) στις ώρες αιχμής. Η λειτουργία της ΔΕΘ αλλά και των κλαδικών εκθέσεων επιτείνει τα προβλήματα αυτά κατά πολύ. Η λειτουργία των Υπηρεσιών του Δημαρχείου, που τώρα βρίσκεται σε αρχικό στά-

διο κατασκευής, θα αποτελέσει έναν επιπλέον πόλο γένεσης μετακινήσεων. Η κατασκευή του μετρό, όταν υλοποιηθεί, αναμένεται να μειώσει τον όγκο της διερχόμενης οδικής κυκλοφορίας. Η κυκλοφοριακή και γενικότερη σημασία της υποθαλάσσιας αρτηρίας είναι μάλλον αμφιλεγόμενη. Ο ενιαίος αυτός χώρος αποτελούσε ανέκαθεν ένα είδος ανάσας για το Πολεοδομικό Συγκρότημα. Οι υπάρχουσες χρήσεις απέτρεψαν μεν τη μεγάλη ανάπτυξη της κατοικίας, η έλειψη όμως ενός συνολικού επιθυμητού σχεδιασμού, οδήγησε στη σημερινή κατάσταση, όπου ο κάθε φορέας λειτουργεί σαν τον οποιοδήποτε ιδιώτη, που προσπαθεί να εκμεταλλευθεί στο έπακρον την ιδιοκτησία του. Έτσι δημιουργήθηκε η σημερινή εικόνα στον πανεπιστημιακό χώρο, που έγινε απροσπέλαστος στους πολίτες της πόλης, έτσι φτάσαμε στην πρόχειρη και απαράδεκτη από αρχιτεκτονική άποψη κτιριολογική κατάσταση στην ΔΕΘ, έτσι δημιουργήθηκε και η κατάσταση με τα μουσεία και το υπό ανέγερση Δημαρχείο. Το πρόβλημα διογκώνεται με την πάροδο του χρόνου και απαιτεί πλέον ριζική λύση.

Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΤΟΥ '17 ΚΛΗΡΟΔΟΤΗΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΕΡΓΑ

Αν και συνχρά λέγεται ότι «μετά την πυρκαγιά του '17 χάθηκε μια σημαντική ευκαιρία να αποκτήσουμε μια σύγχρονη πόλη», η δήλωση αυτή είναι ανακριβής, αφού στην πραγματικότητα έγιναν πολλά. Για παράδειγμα, αν και κανένας το 1917 δεν μπορούσε να φαντασθεί τον όγκο των αυτοκινήτων του 2006, **το δίκτυο που δημιουργήθηκε τότε θα ήταν επαρκές ακόμη και σήμερα** (όταν ο αριθμός των αυτοκινήτων που κυκλοφορούν είναι πολλαπλάσιος από όποιαδήποτε πρόβλεψη), αν το μεγαλύτερο μέρος των δρόμων δεν χρησιμοποιούνταν για το παράνομο και νόμιμο παρκάρισμα.

Ιδιαίτερη συνεισφορά του σχεδίου αποτελεί η δημιουργία μιας περιμετρικής πράσινης ζώνης γύρω από την πόλη, που εισέδειν στα όρια του ιστορικού κέντρου και 'χώριζε' την πόλη σε τρία μέρη. Ουσιαστικά, δύοι οι ελεύθεροι δημόσιοι χώροι της κεντρικής Θεσσαλονίκης οφείλονται στον σχεδιασμό του 1917, με ουσιαστική εξαίρεση της κατασκευή της νέας παραλίας που έγινε μέχρι το 1970. Έκτοτε, η επιφάνειά τους μειώνεται, ενώ συνεχώς αυξάνονται ο αριθμός των κατοίκων, η δόμηση (όροφοι και καλύψεις κτιρίων) και ο αριθμός και η κυκλοφορία των αυτοκινήτων στην πόλη.

«ΚΑΤΑΛΗΨΗ» ΕΛΕΥΘΕΡΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΑΠΕΙΛΟΥΜΕΝΗ ΕΡΗΜΩΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

Τα κύρια προβλήματα στην περιοχή είναι η υπερβολική δόμηση, η μείωση και ασυνέχεια των ελεύθερων χώρων και τα κυκλοφοριακά προβλήματα πεζών και οχημάτων. Στο «μέτωπο» της υπερβολικής δόμησης, εκτός από τις περιοχές κατοικίας και άλλες χρήσεις, στην περιοχή έχουν **εφαρμόσει υπερβολικούς συντελεστές δόμησης**. Για παράδειγμα, το ΑΠΘ εκ των υστέρων νομιμοποίησε τον εφαρμοσθέντα συντελεστή δόμησης, το Γ' Σ.Σ., αλλά και η ΧΑΝΘ, ως χώροι ειδικού προορισμού δεν έχουν καθορισμένο Συντελεστή Δόμησης και η ΔΕΘ τον έχει υπερβεί.

Η διάταξη των κτισμάτων, τόσο στο ΑΠΘ, όσο και στη ΔΕΘ ή το Γ' Σ.Σ., δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη και ενοποίηση των ελεύθερων χώρων. Οι περιφράξεις εμποδίζουν τη σύνδεσή τους με τους υφιστάμενους χώρους πρασίνου – πάρκου στην περιοχή της ΧΑΝΘ – Λευκού Πύργου, αλλά και τη σύνδεση του δάσους του Σεΐχου με τη θάλασσα. **Ακόμη και οι νέες χρήσεις, όπως το νέο Δημαρχιακό μέγαρο, δεν διαθέτουν ελεύθερους χώρους**, εκτός από τον αύλειο χώρο εισόδου.

Μια μελέτη για την αναδιοργάνωση της περιοχής πάρκου-ΔΕΘ-ΑΠΘ οφείλει να διερευνήσει το είδος των χρήσεων που θα έπρεπε να ενισχυθούν, ώστε να παραμείνουν στο κέντρο. Για παράδειγμα, χωρίς μια πολιτική απέναντι στην κατοικία που το εγκαταλείπει συστηματικά, το κέντρο θα άσει τον ισχυρότερο παράγοντα της δυναμικής λειτουργίας του.

Ορισμένες περιοχές θα ερημωθούν μετά από την λειτουργία της αγοράς, ενώ γειτονιές με χαμηλή ποιότητα δόμησης θα καταληφθούν αποκλειστικά από 'γκέτο των φτωχών', με δυσεπίλυτα προβλήματα για τους ίδιους και για το σύνολο της πόλης.

Η ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ ΤΟΥ 1967

Φυσικά, καλές ιδέες για να «αναπνεύσει» η κεντρική περιοχή της Θεσσαλονίκης υπήρξαν και στο παρελθόν. Για παράδειγμα, προθέσεις ολοκληρωμένου σχεδιασμού, με εξαιρετικά ενδιαφέρουσες προτάσεις, περιέχει η **Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης** που ολοκληρώθηκε το 1967, αλλά έμεινε ουσιαστικά στα χαρτιά... Η ΧΜΘ, όπως είναι γνωστή, πρότεινε την μεταφορά του λιμανιού (Ευρωλιμένας) και του αεροδρομίου δυτικά της πόλης, στο Δέλτα του Αξιού, σε συνδυασμό με κυκλοφοριακούς κόμβους και τη ζεύξη του