



- Έρευνα του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας/Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας.
- Κομβικό σημείο των προτάσεων για την οργάνωση του μητροπολιτικού δικτύου των δημόσιων ελεύθερων χώρων στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης 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, την πανεπιστημιούπολη του ΑΠΘ, το Γ' Σ.Σ., τα μουσεία και το δημαρχείο.

Επιμέλεια Φώτης Κουτσαμπάρης

Οι παρεμβάσεις θα πρέπει να ικανοποιούν τον κυρίαρχο στόχο που είναι όχι άλλη δόμηση αλλά δραστικός περιορισμός των υφιστάμενων δομημένων επιφανειών προς όφελος των ανοιχτών κοινόχρηστων χώρων. Ταυτόχρονα, με επεμβάσεις στη γύρω δομημένη περιοχή και δίκτυα πεζοδρόμων που θα εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη και συνεχή μετακίνηση των πεζών, θα γίνει διασύνδεση του μητροπολιτικού πάρκου με άλλους ελεύθερους χώρους στον αστικό ιστό.

Η ΜΕΛΕΤΗ

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 Σείχ Σου, το φράγμα της Θέρμης, να διαμορφωθεί η χωματερή των Ταγαράδων, αλλά και πολλοί άλλοι μεγάλοι ακόμη αδιαμόρφωτοι και άγνωστοι στο κοινό χώροι σε όλη την περιαστική περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος. 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). Το παραπάνω συμπέρασμα είναι μια από τις βασικές αρχές χωροθέτησης και σχεδιασμού που προτείνονται από το ΤΕΕ/ΤΚΜ για τη Θεσσαλονίκη. Η αρχή αυτή προέκυψε στην έρευνα που έκανε ομάδα εργασίας του φορέα με θέμα “Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης - Μετεγκατάσταση ΔΕΘ”. Την ομάδα εργασίας αποτελούν οι Γιάννης Αγγελίδης πολεοδόμος-χωροτάκτης, Πάρις Μπίλλιας πολιτικός μηχανικός, Θανάσης Παππάς αρχιτέκτων, Γιώργος Τσακούμης αγρονόμος-τοπογράφος μηχανικός και Κυριακή Διαβολίτση αγρονόμος - τοπογράφος μηχανικός, υπό τη γενική επίβλεψη του προέδρου του ΤΕΕ/ΤΚΜ Αναστάσιου Κονακλίδη. Σύμφωνα με την έρευνα -

μελέτη, στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) η αστική ανάπτυξη όχι απλώς συνεχίζεται, αλλά 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.

ΟΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΙ ΔΗΜΟΣΙΟΙ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ

Για τους σημαντικούς δημόσιους ελεύθερους χώρους, ως βασικές αρχές χωροθέτησης και σχεδιασμού, εκτός από την οργάνωση του μητροπολιτικού πάρκου, το ΤΕΕ/ΤΚΜ προτείνει:

Α) Να γίνει καταγραφή και χαρτογράφηση των υπάρχοντων και των εν δυνάμει ελεύθερων χώρων μητροπολιτικού επιπέδου. Να οριστικοποιηθεί το θέμα παραχώρησης των χώρων στρατοπέδων που εκκρεμεί στο πολεοδομικό συγκρότημα για πάνω από είκοσι χρόνια. Πρέπει να καταρτιστούν οι σχετικοί φάκελοι για κάθε χώρο, να συγκεντρωθούν και να επικαιροποιηθούν οι σχετικές μελέτες. Να γίνουν νέες ή να οριστικοποιηθούν όσες παλαιότερες προτάσεις ενοποίησής τους έχουν γίνει. Πρέπει να διατεθούν τα αναγκαία κονδύλια για τυχόν απαλλοτριώσεις, να διασυνδεθούν οι ελεύθεροι χώροι μεταξύ τους και με άλλες σημαντικές κοινωνικές υποδομές μέσω πεζοδρομημένων δικτύων. Θα πρέπει πιθανόν να εξεταστεί 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.

Β) Παράπλευροι άξονες των προτάσεων για την οργάνωση του μητροπολιτικού δικτύου των δημόσιων ελεύθερων χώρων στο ΠΣΘ 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 Λειβαδάκι Περαίας, η αναμόρφωση του χώρου της χωματερής των Ταγαράδων κ.ά.).

Γ) Στο μητροπολιτικό δίκτυο των δημόσιων ελεύθερων χώρων πρέπει 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. εθνικό πάρκο των δελταϊκών σχηματισμών, αυτό των λιμνών, το Σείχ Σου κ.ά.). 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 μέσα μαζικής μετακίνησης και μάλιστα μέσα

σταθερής τροχιάς. Περιοχές και εγκαταστάσεις υποδοχής και διημέρευσης των επισκεπτών πρέπει να υπάρχουν στους χώρους αυτούς.

Δ) Μετωπικός άξονας του μητροπολιτικού δικτύου των δημόσιων ελεύθερων χώρων στο ΠΣΘ πρέπει να είναι το ιδιαίτερος σημαντικό μέτωπο της πόλης πάνω στο Θερμαϊκό, μια συνεχής ζώνη περίπου 50 χλμ. από το Μεγάλο Καραμπουρνάκι ως το Καλοχώρι.

Ε) Ο σχεδιασμός των ελεύθερων χώρων πρέπει να γίνεται κατά ολοκληρωμένα σύνολα/δίκτυο και όχι αποσπασματικά, περιλαμβάνοντας και τις γύρω από αυτά δομημένες περιοχές, πεζόδρομους που διασφαλίζουν διασυνδέσεις με άλλους ελεύθερους χώρους και αγνοώντας τα διοικητικά όρια των ΟΤΑ κ.ά.

Ζ) Ο σχεδιασμός, για να ξεπεράσει τις ελλείψεις σε διαθέσιμη ελεύθερη γη εντός του αστικού ιστού, πρέπει εκτός των άλλων να στραφεί και προς καινοτόμες ιδέες και κατευθύνσεις που ήδη εφαρμόζονται με επιτυχία διεθνώς, όπως π.χ. το κίνημα για τις "πράσινες στέγες" για τις οποίες πρέπει να δοθεί κατάλληλη νομοθετική κάλυψη και κίνητρα.

Γιατί "πνίγηκε" η πόλη

Η μερική εφαρμογή του αρχικού σχεδιασμού, η σχεδόν ομοιόμορφη καθ' ύψος και πλάτος επέκταση του ΠΣΘ 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. Στο συγκρότημα η επιφάνεια των χώρων πρασίνου ανά κάτοικο βρίσκεται στα απολύτως χαμηλά επίπεδα των περίπου 2,5 - 5 τετρ. μ. ανά κάτοικο (ανάλογα με τη μεθοδολογία μέτρησης) σε σχέση με τα 20 τετρ. μ. ανά κάτοικο των περισσότερων ευρωπαϊκών πόλεων.

Το ΤΕΕ/ΤΚΜ υπογραμμίζει ότι ο σχεδιασμός στο πολεοδομικό συγκρότημα και το νέο επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό θα πρέπει να απαντήσουν σε εξαιρετικά σημαντικές προκλήσεις, μεταξύ των οποίων είναι: Οι συνεχιζόμενες αλλαγές στην εσωτερική λειτουργική συγκρότηση του συγκροτήματος, την ένταση των σημαντικών φαινομένων της μετακίνησης του πληθυσμού προς τα προάστια και την αποκέντρωση παραγωγικών δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων τριτογενούς τομέα προς την 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 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 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 τη Θεσσαλονίκη αυξήθηκαν από 97.000 οχήματα την μέρα το 1998 σε 161.000 οχήματα την ημέρα 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 εκατ. επιβάτες το 1990 σε 4 εκατ. το 2006 και ο στόχος είναι τα 12 εκατ. με τη χρήση του νέου διαδρόμου προσαπογειώσεων και τη δημιουργία νέου επιβατικού σταθμού. (Αυτά τα στοιχεία προέκυψαν από την επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης).

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 διά μέσου ενός συνόλου “συμμαχιών” και επιδιώξεων κρατικών, αυτοδιοικητικών και ιδιωτικών φορέων, στο πλαίσιο του οικονομικού, πολιτικού και διοικητικού συστήματος.

Οι μεγάλες κοινωνικές υποδομές ανά περιοχή

Στις βασικές αρχές σχεδιασμού για τις μεγάλες κοινωνικές υποδομές, το ΤΕΕ/ΤΚΜ προτείνει μεταξύ άλλων:

Δυτική Θεσσαλονίκη.

Η ευρύτερη δυτική Θεσσαλονίκη 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 σε βάρος της. Θα πρέπει να εκτελεσθούν ευρύτατα προγράμματα αναπλάσεων της υποβαθμισμένης γης που μπορούν να συνδυαστούν με προγράμματα κοινωνικής κατοικίας και κοινωνικών εγκαταστάσεων αλλά και συγκέντρωση διάσπαρτων βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων σε βιομηχανικά - επιχειρηματικά πάρκα. Σε κάθε περίπτωση, η ευρύτερη δυτική Θεσσαλονίκη -από το Βαρδάρι μέχρι τον Άγιο Αθανάσιο και ως τα όρια του νέου ρυθμιστικού προς Ημαθία και Πιερία- πρέπει να αποκτήσει τα δικά της διοικητικά πάρκα. Πρέπει επίσης να αποκτήσει υπερτοπικές κεντρικές και επιχειρηματικές περιοχές.

Ανατολική Θεσσαλονίκη.

Στα διοικητικά πάρκα της ανατολικής και νοτιοανατολικής Θεσσαλονίκης -που πρέπει πλέον να χωροθετηθούν πέραν της Καλαμαριάς ή και πέραν του αεροδρομίου, στην ανατολική περιφερειακή περιοχή- μπορούν ίσως να μετεγκατασταθούν κάποιες από τις μείζονες διοικητικές εγκαταστάσεις, όπως οι εγκαταστάσεις της περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας ή και του ΥΜΑΘ.

Βόρεια Θεσσαλονίκη.

Μείζονες διοικητικές εγκαταστάσεις, όπως η περιφέρεια ή το ΥΜΑΘ, αλλά και άλλες του επιπέδου αυτού μπορούν να εγκατασταθούν εξίσου καλά στη βόρεια Θεσσαλονίκη, η οποία διά της οδού Λαγκαδά και Εγνατίας διανοίγεται τόσο στα ανατολικά στην περιοχή των λιμνών αλλά και βορειοδυτικά προς Κιλκίς. Η περιοχή αυτή μπορεί να αποκτήσει αυτοτελές διοικητικό και επιχειρηματικό πάρκο επί της Εγνατίας, στα όρια μεταξύ δήμων Μυγδονίας και Λαγκαδά.

Περιαστική - μητροπολιτική ζώνη.

Θα ήταν σκόπιμο όλες οι σημαντικές διοικητικές, εκπαιδευτικές, νοσηλευτικές, αθλητικές κ.ά. εγκαταστάσεις εντός του αστικού ιστού του ΠΣΘ σε μια προοπτική χρόνου να αποκεντρωθούν στα διοικητικά, εκπαιδευτικά, αθλητικά κ.ά. πάρκα της περιαστικής - μητροπολιτικής ζώνης. Αυτό ισχύει και για τις εναπομείνουσες στρατιωτικές εγκαταστάσεις, μεγάλα τμήματα και σχολές πανεπιστημίων, νομαρχιακές υπηρεσίες. Πρέπει να αποκεντρωθούν τα ποδοσφαιρικά γήπεδα (ΠΑΟΚ, Άρη, Ηρακλή κ.ά.) που βρίσκονται στον αστικό χώρο, χωρίς δόμηση των σημερινών εγκαταστάσεών τους. Οι μεγάλες εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις (τμήματα ΤΕΙ, ΑΕΙ, ερευνητικά κέντρα κ.ά.) είναι επίσης σκόπιμο να διασπαρθούν προς όλες τις γεωμορφολογικές περιοχές του συγκροτήματος, πάνω όμως σε γραμμές μέσωσων σταθερής τροχιάς. Στο πλαίσιο αυτό είναι θετική η μετακίνηση σχολών του Πανεπιστημίου Μακεδονίας προς το δήμο Θερμαϊκού και του Διεθνούς Πανεπιστημίου στη Μηχανιώνα, ενώ σχολές, ίσως του ΑΠΘ, πρέπει να χωροθετηθούν στα δυτικά ή τα βόρεια.

Νέο δικαστικό μέγαρο

Η ειδικότερη περίπτωση του νέου δικαστικού μεγάρου είναι ιδιάζουσα και χαρακτηριστική της έλλειψης γενικότερου μακροχρόνιου σχεδιασμού και ασυνεννοησίας που υπάρχει μεταξύ των 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. Παρά το γεγονός ότι το θέμα είναι εξειδικευμένο και η ομάδα εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ δηλώνει ότι δεν έχει τα στοιχεία να το εξετάσει σε βάθος, κρίνει ως κακές τις τρεις από τις προταθείσες λύσεις, βάσει του απλού και 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' Σ.Σ. θα δυσκολέψει ακόμη περισσότερο τη μακροχρόνια προσπάθεια δημιουργίας ενός κεντρικού μητροπολιτικού πάρκου. Η καλύτερη λύση είναι η αναζήτηση χώρου εκτός συγκροτήματος με μεγάλες δυνατότητες χώρων στάθμευσης και πάλι κατά το δυνατόν πάνω σε γραμμές μέσωσων 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 μέγαρο, το συγκρότημα των φυλακών Διαβατών, χωρίς να προκύψει η ανάγκη τού να διασχίσει κανείς όλο το συγκρότημα

διά του κέντρου.

Φεβ 15, 2009



copyright © 2007 