

Κι όμως. Η Θεσσαλονίκη μπορεί να σωθεί. Μπορεί να ξαναγίνει αυτό που ήταν μερικές 10ετίες πριν. "Πόλη να ζεις". Αρκεί να υπάρξει η πολιτική βούληση και οι πόροι για τις επεμβάσεις που απαιτούνται. Ιδέες πάντως υπάρχουν πολλές. Μερικές από αυτές καταθέτει στο σημερινό αφιέρωμα της "Μ" το Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος.

**Επιμέλεια: Φώτης Κουτσαμπάρης
fkoutsamparis@makthes.gr**

Τη δημιουργία δύο διοικητικών πάρκων, δυτικά και ανατολικά, και την απομάκρυνση των διοικητικών, εκπαιδευτικών και αθλητικών εγκαταστάσεων εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος προτείνει, μεταξύ άλλων, το Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (ΤΕΕ/ΤΚΜ), με στόχο την αξιοποίηση των ελεύθερων χώρων και την λειτουργική και αειφορική οργάνωση της Θεσσαλονίκης. Το ΤΕΕ/ΤΚΜ, στο πλαίσιο μελέτης με θέμα την "Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης - Μετεγκατάσταση ΔΕΘ", κατέθεσε ένα πλαίσιο πρακτικών αρχών και προτάσεων για έναν μακροχρόνιο αειφορικό σχεδιασμό στο πολεοδομικό συγκρότημα. Στην ομάδα εργασίας του ΤΕΕ συμμετείχαν οι Γιάννης Αγγελίδης, πολεοδόμος-χωροτάκτης, Κυριακή Διαβολίτση, αγρονόμος - τοπογράφος μηχανικός, Πάρις Μπίλλιας, πολιτικός μηχανικός, Θανάσης Παππάς, αρχιτέκτων μηχανικός, Γιώργος Τσακούμης, αγρονόμος - τοπογράφος μηχανικός.

Πέντε πηγές του πολεοδομικού συγκροτήματος

1. Η ιδιαίτερη γεωμορφολογική συγκρότηση του αναπτυγμένου οικιστικού χώρου με το διαχωρισμό του συγκροτήματος σε δύο μείζονες περιοχές με κοινά αλλά και διαφοροποιημένα κοινωνικοοικονομικά, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά χαρακτηριστικά και προβλήματα.
2. Η μεγάλη οικιστική πυκνότητα και δόμηση, η έλλειψη σημαντικών αδόμητων νησίδων και ελεύθερων χώρων, η απαξίωση και η υποβάθμιση μεγάλων περιοχών, η ασφυκτική κυκλοφοριακή συμφόρηση.
3. Η έλλειψη εκσυγχρονισμένου και κοινά αποδεκτού κατευθυντήριου σχεδιασμού (σε οποιαδήποτε μορφή και επίπεδο, π.χ. ρυθμιστικό σχέδιο, μάστερ πλαν ή άλλη), που να ρυθμίζει την οικιστική ανάπτυξη σε βάθος χρόνου. Το προ εικοσαετίας και πλέον ρυθμιστικό σχέδιο επικαιροποιήθηκε πρόσφατα.
4. Η έλλειψη ικανού αποθέματος σε αδόμητη γη μέσα στον αστικό ιστό και γύρω από αυτόν και οι παράλληλες ανάγκες τόσο σε χώρους για δημόσιες κοινωνικές υποδομές όσο και για δημόσιους ελεύθερους χώρους, εξαιτίας της οποίας παρουσιάζεται διαρκής σύγκρουση μεταξύ τους για την ιδιοποίηση των τελευταίων ελεύθερων χώρων που απομένουν στο συγκρότημα.
5. Η διοικητική πολυδιάσπαση του συγκροτήματος σε πολλές μονάδες αυτοδιοίκησης, αλλά και η απουσία ισχυρού τοπικού πόλου της κεντρικής διοίκησης.

15 προτάσεις για μια πιο ανθρώπινη Θεσσαλονίκη

Σύμφωνα με τους επιστήμονες, το πλαίσιο αρχών και προτάσεων που καταθέτει το ΤΕΕ/ΤΚΜ, χωρίς να οδηγεί με μηχανιστικό τρόπο σε μονοσήμαντες λύσεις, μπορεί, εφόσον χρησιμοποιηθεί ευέλικτα από κατάλληλες επιστημονικές ομάδες, να χρησιμεύσει στη λήψη ορισμένων ορθολογικών αποφάσεων χωροθέτησης. Ειδικότερα για τις μεγάλες δημόσιες κοινωνικές υποδομές, ως βασικές αρχές χωροθέτησης και σχεδιασμού τους στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης προτείνονται, μεταξύ άλλων, τα εξής:

1. Από όλη τη διεθνή εμπειρία προκύπτει ότι σε πρακτικό επίπεδο η αειφορική οργάνωση του αστικού χώρου εξαρτάται κυρίως από τη μείωση των μετακινήσεων και την προτεραιότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς (ειδικότερα αυτών της σταθερής τροχιάς) έναντι του Ι.Χ., με στόχο την αποφυγή των συνεχών κυκλοφοριακών συμφορήσεων εντός του αστικού ιστού, που πλέον έχουν καταστεί μόνιμο φαινόμενο σε όλες τις περιοχές του συγκροτήματος αλλά και της περιφερειακής ζώνης.
2. Ο κυριότερος πρακτικός κανόνας θα πρέπει να είναι ότι κάθε νέα μεγάλη δημόσια κοινωνική ή άλλη εγκατάσταση θα πρέπει πλέον να χωροθετείται εκτός του γνωστού οικιστικού ιστού του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, στη σήμερα γνωστή ως περιφερειακή ζώνη ή και στην ευρύτερη περιοχή. Οι ελάχιστες εναπομείνουσες ή προκύπτουσες ελεύθερες εκτάσεις εντός του οικιστικού ιστού (π.χ. στρατόπεδο Παύλου Μελά, Φαρμάκη, Κόδρα, χώρος ΔΕΘ) ή ακόμη και παράπλευρα σε αυτόν (π.χ. στρατόπεδο Ζιάκα, χώρος ΟΔΔΥ, ορισμένοι χώροι του λιμανιού και της παραλίας) πρέπει να προορίζονται κυρίως για δημόσιους ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου με ελάχιστες συνοδευτικές πολιτιστικές εγκαταστάσεις, παιδικές χαρές, ανοικτά γήπεδα αθλοπαιδιών και άλλες υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις και όχι για εγκαταστάσεις κοινωφελών ή άλλων υποδομών.
3. Θα πρέπει να εξετάζεται η πιθανή συνέργεια των διάφορων (διοικητικών, εκπαιδευτικών, τεχνικών)

εγκαταστάσεων μεταξύ τους, ώστε με παράλληλη χωροθέτηση να μεγιστοποιούνται τα πλεονεκτήματα για όλες (π.χ. χωροθέτηση της ΔΕΘ στη Δυτική Θεσσαλονίκη με παράλληλη όμως μεταφορά του αερολιμένα στην ίδια κατεύθυνση, ή ενδεχόμενη συνέργεια της ΔΕΘ με κέντρα logistics, ή ενδεχόμενη συνέργεια της ΔΕΘ με εγκαταστάσεις της Ζώνης Καινοτομίας).

4. Όλα τα διακριτά τμήματα του μητροπολιτικού συγκροτήματος δικαιούνται να μετέχουν μιας ισόρροπης ανάπτυξης σύμφωνα με τα ειδικότερα χαρακτηριστικά τους. Κατά συνέπεια, είναι ιδιαίτερα σημαντικός στόχος οι χωροθετήσεις μεγάλων δημόσιων εγκαταστάσεων να συμβάλλουν στην ισόρροπη αστική ανάπτυξη των περιοχών όπου χωροθετούνται.

5. Στο πλαίσιο μιας ισόρροπης αειφορικής οργάνωσης, κάθε ως άνω τμήμα του συγκροτήματος είναι σκόπιμο να εξυπηρετείται με κατά το δυνατόν αυτοτελείς διοικητικές εγκαταστάσεις, ώστε να καταπολεμείται η μονοκεντρικότητα και να μη γεννώνται άσκοπες μετακινήσεις από το ένα τμήμα στο άλλο. Προς το σκοπό αυτό ενδεχομένως να είναι σκόπιμο να επαναφερθεί -αφού εκσυγχρονιστεί- η παλαιά πρόταση του ρυθμιστικού που προέβλεπε δύο (ή και περισσότερα) μεγάλα διοικητικά πάρκα (κέντρα δημόσιας διοίκησης μητροπολιτικού επιπέδου) ανατολικά και δυτικά του συγκροτήματος.

6. Στα μεγάλα διοικητικά πάρκα μπορούν να συγκεντρωθούν λειτουργίες διοίκησης όλων των επιπέδων (περιφερειακού, νομαρχιακού, μητροπολιτικού, ανεξάρτητες κτλ.) δικαστικές εγκαταστάσεις, πολιτιστικές και κοινωνικές εγκαταστάσεις, αλλά και αθλητικές εμπορικές κ.ά. Τα διοικητικά πάρκα πρέπει να σχεδιαστούν με τέτοιο τρόπο, με παράλληλες διπλές ή πολλαπλές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, ώστε να αποτρέπουν την κίνηση του εξυπηρετούμενου κοινού από το ανατολικό στο δυτικό ή σε άλλο τμήμα του συγκροτήματος και αντιστρόφως, διά του κέντρου (π.χ. δύο ή περισσότερα πολεοδομικά γραφεία).

7. Τα μέσα μαζικής μεταφοράς και ιδίως τα μέσα σταθερής τροχιάς (μετρό, προαστιακός κ.ά.) πρέπει να συνδέουν τους οικισμούς, τις κεντρικές περιοχές και τα διοικητικά πάρκα μεταξύ τους, όπως και με τους μεταφορικούς κόμβους. Γενικότερα, η σημασία του συγκοινωνιακού και μεταφορικού σχεδιασμού στη λειτουργική και αειφορική οργάνωση του συγκροτήματος και στις χωροθετήσεις είναι καθοριστική. Σημειώνεται στο σημείο αυτό η μέχρι στιγμής έλλειψη ενός σαφούς σχεδίου και πολιτικών εξυπηρέτησης της αστικής, της περιαστικής και πλέον της μητροπολιτικής περιοχής από δίκτυα δημόσιων μέσων σταθερής τροχιάς. Η μόνη γνωστή διαδρομή μετρό των 9,5 χλμ. που κατασκευάζεται, οι κάποιες αμφοτερόπλευρες επεκτάσεις της, για τις οποίες λίγα είναι γνωστά, ακόμη και οι στελείς μέχρι στιγμής απόπειρες προαστιακού σιδηρόδρομου δεν επαρκούν ούτε κατά διάνοια για την εξυπηρέτηση μιας ευρείας και επεκτεινόμενης ζώνης μητροπολιτικής επιρροής (που κατά το νέο ρυθμιστικό θα εκτείνεται σε πολλαπλούς νομούς), ούτε καν της και σήμερα ακόμη στενά εννοούμενης αστικής και περιαστικής περιοχής (π.χ. από τη Μηχανιώνα ως τη Σίνδο τουλάχιστον).

8. Ειδικότερα η ευρύτερη Δυτική Θεσσαλονίκη (αστική, περιαστική και μητροπολιτική) πρέπει σε κάθε περίπτωση να τύχει όχι μόνο ισότιμης αλλά και προνομιακής αντιμετώπισης στη χωροθέτηση μεγάλων δημόσιων κοινωνικών εγκαταστάσεων προς άρση των χωρικών και λειτουργικών ανισοτήτων που με τα χρόνια έχουν δημιουργηθεί σε βάρος της. Προς το σκοπό αυτό, όμως, απαιτείται να επαναξιωθεί η σημαντική ελεύθερη ή χαμηλής δόμησης γη της περιοχής, που σήμερα παρουσιάζεται σοβαρά υποβαθμισμένη με τη διασπορά των βιομηχανικών-βιοτεχνικών και χονδρεμπορικών εγκαταστάσεων, τη ρύπανση του εδάφους και τους κινδύνους βιομηχανικών ατυχημάτων (όχι μόνο οι Λαχανόκηποι αλλά ουσιαστικά όλη η γη από το βιομηχανικό συγκρότημα της Ιωνίας ως την παραλία της Μενεμένης και από το Βαρδάρι ως το Καλοχώρι). Προς την κατεύθυνση αυτή θα πρέπει να εκτελεστούν ευρύτατα προγράμματα αναπλάσεων της υποβαθμισμένης γης, τα οποία μπορούν να συνδυαστούν με προγράμματα κοινωνικής κατοικίας και κοινωνικών εγκαταστάσεων, αλλά και να συγκεντρωθούν οι διάσπαρτες βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις σε βιομηχανικά-επιχειρηματικά πάρκα.

9. 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 το ή τα δικά της διοικητικά πάρκα (με πλήρεις διοικητικές υπηρεσίες, εξειδικευμένες μάλιστα κυρίως στη βιομηχανία, στην ενεργειακή διαχείριση, στη ζωική και φυτική παραγωγή). Πρέπει επίσης να αποκτήσει υπερτοπικές κεντρικές και επιχειρηματικές περιοχές.

10. Αντιστοίχως στο ή στα διοικητικά πάρκα της ανατολικής ή και της νοτιοανατολικής Θεσσαλονίκης, που πρέπει πλέον να χωροθετηθούν πέραν της Καλαμαριάς ή και πέραν του αεροδρομίου στην ανατολική περιαστική περιοχή, μπορούν ίσως να μετεγκατασταθούν κάποιες από τις μείζονες διοικητικές εγκαταστάσεις, όπως οι εγκαταστάσεις της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας ή και πιθανώς του υπουργείου.

11. Μείζονες διοικητικές εγκαταστάσεις (περιφέρεια ή υπουργείο) που δεν έχουν σχέση μόνο με την αστική Θεσσαλονίκη αλλά και άλλες του επιπέδου αυτού μπορούν να εγκατασταθούν εξίσου καλά ή και καλύτερα και στη Βόρεια Θεσσαλονίκη, η οποία διά της οδού Λαγκαδά και της Εγνατία διανοίγεται στα ανατολικά στην περιοχή των λιμνών αλλά και στα βορειοδυτικά προς Κιλκίς (περιοχές που με τις προτάσεις αναθεωρούμενου ρυθμιστικού είναι στην περιοχή του συγκροτήματος). Η περιοχή μπορεί να αποκτήσει αυτοτελές διοικητικό και επιχειρηματικό πάρκο επί της Εγνατία στα όρια μεταξύ δήμων Μυθονίας και Λαγκαδά.

12. Ουσιαστικά θα ήταν σκόπιμο όλες οι σημαντικές, διοικητικές, εκπαιδευτικές, νοσηλευτικές, αθλητικές και άλλες εγκαταστάσεις εντός του αστικού ιστού του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης, σε μια προοπτική χρόνου, να αποκεντρωθούν στα διοικητικά, εκπαιδευτικά, αθλητικά και άλλα πάρκα της περιαστικής-μητροπολιτικής ζώνης. Αυτό ισχύει και για τις εναπομείνουσες στρατιωτικές εγκαταστάσεις, το ΥΜΑΘ, μεγάλα τμήματα και σχολές των πανεπιστημίων, νομαρχιακές υπηρεσίες κ.ά. Πρέπει επίσης να αποκεντρωθούν στην περιαστική ζώνη τα ποδοσφαιρικά γήπεδα (ΠΑΟΚ, Άρη, Ηρακλή κ.ά.) που βρίσκονται στον αστικό ιστό, χωρίς όμως να δομηθούν οι σημερινές εγκαταστάσεις τους. Νέες νοσοκομειακές μονάδες σωστά χωροθετήθηκαν στην περιοχή του δήμου Μίκρας, προς τις οποίες πρέπει να αποσυμφορηθούν κλινικές και νοσοκομεία που σήμερα είναι μέσα στον αστικό ιστό.

13. Οι μεγάλες εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις (τμήματα ΑΕΙ, ΤΕΙ, ερευνητικά κέντρα και άλλα) είναι επίσης

σκόπιμο να διασπαρούν προς όλες τις γεωμορφολογικές περιοχές του συγκροτήματος, πάνω όμως σε γραμμές μέσων 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 δυτικά ή βόρεια.

14. Η ειδικότερη περίπτωση του νέου δικαστικού μεγάρου είναι ιδιαίρυσσα και χαρακτηριστική της αναφερθείσας έλλειψης γενικότερου μακροχρόνιου σχεδιασμού και ασυμνενοησίας που υπάρχει μεταξύ φορέων. Η καλύτερη λύση είναι η αναζήτηση χώρου εκτός συγκροτήματος, με μεγάλες δυνατότητες χώρων στάθμευσης, και πάλι κατά το δυνατόν πάνω σε γραμμές μέσων σταθερής τροχιάς. Η χωροθέτηση στη Δυτική ή στη Βόρεια Θεσσαλονίκη παρουσιάζει πλεονεκτήματα, καθώς μπορεί να συνδυαστεί με σχεδιασμένες με διάφορα μέσα μετακινήσεις προς και από το νυν δικαστικό μέγαρο, το συγκρότημα των φυλακών Διαβατών, χωρίς να προκύψει η ανάγκη να διασχισει κάποιος όλο το συγκρότημα διά του κέντρου.

15. Πέρα από τη χωροθέτηση, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των μεγάλων κοινωνικών εγκαταστάσεων πρέπει να γίνεται σε ένα πλαίσιο εξωστρέφειας, αποδοχής νέων ιδεών και προσεγγίσεων, αύξησης της αρχιτεκτονικής, πολεοδομικής και περιβαλλοντικής υπεραξίας της πόλης σε όλα τα επίπεδα. Προς το σκοπό πρέπει τα κτίρια, οι εγκαταστάσεις και οι αναπλάσεις να γίνονται με ποιοτικές προδιαγραφές, αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς και γενικά ανοικτές διαδικασίες που να εγγυώνται ένα ποιοτικό αποτέλεσμα.

Οι δημόσιοι ελεύθεροι χώροι

Ειδικότερα για τους σημαντικούς δημόσιους ελεύθερους χώρους, ως βασικές αρχές χωροθέτησης και σχεδιασμού προτείνονται:

1. Για να σταματήσει η προσπάθεια κατάληψης των ελάχιστων ελεύθερων εκτάσεων που απομένουν στο συγκρότημα από άλλες χρήσεις, πρέπει να οριστικοποιηθεί ο σχεδιασμός και η οργάνωση του μητροπολιτικού δικτύου των δημόσιων ελεύθερων χώρων στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης και στην ευρύτερη περιοχή του. Προς τούτο, πρέπει να γίνει καταγραφή και χαρτογράφηση των υπαρχόντων και των εν δυνάμει ελεύθερων χώρων μητροπολιτικού επιπέδου. Πρέπει επιτέλους να οριστικοποιηθεί το θέμα της παραχώρησης των χώρων των στρατοπέδων, που εκκρεμεί στο συγκρότημα για περισσότερα από είκοσι χρόνια. Πρέπει να καταρτιστούν οι σχετικοί φάκελοι (π.χ. ιδιοκτησιακό καθεστώς, ευθύνη-αρμοδιότητα φορέων, προτάσεις, μελέτες που έχουν γίνει) για κάθε χώρο, να συγκεντρωθούν και να επικαιροποιηθούν οι μελέτες. Πρέπει να γίνουν νέες ή να οριστικοποιηθούν όσες παλαιότερες προτάσεις ενοποίησής τους έχουν γίνει. Πρέπει να διατεθούν τα κονδύλια για τυχόν απαλλοτριώσεις. Πρέπει να διασυνδεθούν οι ελεύθεροι χώροι μεταξύ τους και με άλλες σημαντικές κοινωνικές υποδομές μέσω πεζοδρομημένων δικτύων. Ως τελικό προϊόν πρέπει να δημοσιοποιηθεί και να θεσμοθετηθεί το προϊόν σχεδιασμού ως "μητροπολιτικό σχέδιο" ή η "χάρτα πρασίνου" του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης. Εκ παραλλήλου, δεδομένων των σημαντικών προβλημάτων, του μεγάλου όγκου εξειδικευμένης εργασίας που απαιτείται σε βάθος χρόνου, αλλά και των μεγάλων οικονομικών μεγεθών που συνδέονται με το σχεδιασμό, την υλοποίηση και τη διαχείριση των σημαντικών ελεύθερων χώρων (ακτές, μητροπολιτικά πάρκα, περιαιστικά πάρκα κ.ά.), πρέπει να υπάρξει μητροπολιτικός φορέας σχεδιασμού, υλοποίησης και διαχείρισης των σημαντικών ελεύθερων χώρων.

2. Κομβικό σημείο των προτάσεων για την οργάνωση του μητροπολιτικού δικτύου των δημόσιων ελεύθερων χώρων στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης πρέπει να είναι η οργάνωση κεντρικού μητροπολιτικού πάρκου με βάση την εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου ανάπλασης της ευρύτερης κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, που περιλαμβάνει το χώρο της ΔΕΘ, το κάμπους του ΑΠΘ, το Γ' Σ.Σ., τα μουσεία, το δημαρχείο κτλ. Οι παρεμβάσεις με τη μορφή στρατηγικού σχεδίου για τον αστικό σχεδιασμό της περιοχής θα πρέπει να ικανοποιούν στόχους, και ειδικά τον πλέον κυριαρχο στόχο, δηλαδή όχι άλλη δόμηση, αλλά δραστικό περιορισμό των υφισταμένων δομημένων επιφανιών προς όφελος των ανοικτών κοινόχρηστων χώρων. Ταυτόχρονα με επεμβάσεις στη γύρω δομημένη περιοχή και τα δίκτυα πεζοδρόμων που θα εξασφαλίζουν την απρόσκοπτη και συνεχή μετακίνηση των πεζών, θα γίνει διασύνδεση του μητροπολιτικού πάρκου με ελεύθερους χώρους στον αστικό ιστό.

Μετεγκατάσταση της ΔΕΘ στο αγρόκτημα ΤΕΙ στη Σίνδο

Η καλύτερη επιλογή για τη μεταστέγηση της Διεθνούς Εκθέσεως Θεσσαλονίκης είναι η θέση στο αγρόκτημα του ΤΕΙΘ στη Σίνδο, έκτασης 1.000 στρμ., η οποία συγκεντρώνει τα περισσότερα πλεονεκτήματα σε σχέση με δέκα άλλες προτεινόμενες περιοχές στο νομό.

Αυτό είναι το συμπέρασμα που προκύπτει από τη μελέτη ομάδας εργασίας του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Η ομάδα εργασίας, αφού έλαβε υπόψη εκτιμήσεις του φορέα ΔΕΘ, διαπίστωσε ότι αναζητείται συνολικά έκταση περίπου 600-1.000 στρμ., για να καλύπτονται τόσο οι πάγιες εγκαταστάσεις του εκθεσιακού κέντρου όσο και η ανάγκη για μελλοντική οργάνωση της έκθεσης Εχρο.

Ως πλέον κατάλληλες εκτάσεις για τη χωροθέτηση της ΔΕΘ θεωρήθηκαν το αγρόκτημα του ΤΕΙΘ στη Σίνδο και το αγρόκτημα του ΑΠΘ δίπλα στο "Μακεδονία". Για τη δεύτερη έκταση, μάλιστα, έχει εκδηλωθεί ενδιαφέρον τόσο από πλευράς εμπλεκόμενων φορέων, όσο και πιθανή διάθεση παραχώρησης από πλευράς του χρήστη ΑΠΘ.

Η ομάδα εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ προχώρησε σε περαιτέρω αξιολόγηση των εκτάσεων και το συμπέρασμα που προέκυψε για την έκταση στη Σίνδο έχει ως εξής:

- Η έκταση είναι επαρκής, δημόσια, σε απόσταση 11 χλμ. από το κέντρο της πόλης.
- Έχει προσπελασιμότητα, καθώς συνδέεται με μεταφορικά δίκτυα πρόσβασης (υφιστάμενα και προγραμματισμένα), τα οποία είναι η ΠΑΘΕ, η Εγνατία οδός, η δυτική είσοδος, η εξωτερική περιφερειακή οδός.
- Συνδέεται με το λιμάνι, με τη σιδηροδρομική γραμμή, με το δυτικό προαστιακό σιδηρόδρομο, με γραμμές αστικής συγκοινωνίας. Υπάρχει δυνατότητα γραμμής μετρό και θαλάσσιας συγκοινωνίας. Βασικές μεταφορικές υποδομές είναι ο ΟΛΘ, ο τερματικός σταθμός ΚΤΕΛ, ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός, ο αεροσταθμός "Μακεδονία" μέσω περιφερειακής οδού. Κοντινά αστικά κέντρα είναι η Βέροια, η Έδεσσα, η Κατερίνη, το Κιλκίς και γενικά όλα τα αστικά κέντρα της Κεντρικής και της Δυτικής Μακεδονίας.
- Ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις υπάρχουν σε απόσταση 11 χλμ., στο κέντρο της πόλης, και 20 χλμ. ανατολικά μέσω περιφερειακής.
- Οι ζώνες αναψυχής και τα εμπορικά κέντρα είναι το εθνικό πάρκο εκβολών δέλτα Αξιού και οι παραθεριστικές ζώνες της Πιερίας.
- Υπάρχει εγγύτητα σημαντικών πολιτιστικών εγκαταστάσεων, όπως οι αρχαιολογικοί χώροι Βεργίνα, Δίον, Πέλλα κ.ά., τα μουσεία και το κέντρο της πόλης. Εξυπηρετεί καθοριστικά το στόχο της αναδιάταξης του αστικού προτύπου του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης με αναβάθμιση του δυτικού τομέα που παρουσιάζει υστέρηση.

ΕΙΔΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ

Σύμφωνα με τους μελετητές, στη θέση αυτή διασφαλίζονται και ειδικά κριτήρια, όπως η άμεση διαθεσιμότητα και έναρξη κατασκευής έργων, οι εξαιρετικές συνδέσεις και συνθήκες πρόσβασης, στο σύνολο των πυλών και των περιοχών προέλευσης εκτός Θεσσαλονίκης, εξαιρετικές περιβαλλοντικές συνθήκες και ιδιαίτερα ελκυστικότητα του τοπίου για τη συγκεκριμένη εγκατάσταση, ασφάλεια έναντι κινδύνων, φυσικών καταστροφών. Επίσης, έλκει το σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος προς τα δυτικά, μεταφέροντας εκτός πολεοδομημένου χώρου εκθεσιακές λειτουργίες και όντας σε στρατηγικό σημείο της διεπαφής με την Εγνατία Οδό, δίνει σοβαρούς πρόσθετους παράγοντες έλξης και συμβάλλει στην αναβάθμιση της Δυτικής Θεσσαλονίκης, ιδιαίτερα στη φθαρμένη επαγγελματική ζώνη στον άξονα προς το κέντρο. "Για τους λόγους αυτούς εκτιμούμε ότι η θέση στο αγρόκτημα ΤΕΙΘ αποτελεί την καλύτερη επιλογή για τη μεταστέγαση της ΔΕΘ", υπογραμμίζουν οι μελετητές.

Για μια νέα αρχιτεκτονική στη Θεσσαλονίκη

Του Θανάση Παππά

αρχιτέκτονα, προέδρου Μόνιμης Επιτροπής Αρχιτεκτονικού Έργου του ΤΕΕ/ΤΚΜ

Η Θεσσαλονίκη δεν χρειάζεται μόνο μερικές ανάσες και αναπλάσεις. Για το σχεδιασμό της πρέπει να λάβουμε σοβαρά υπόψη τόσο την ιστορία της πόλης όσο και την ευρωπαϊκή εμπειρία. Πρέπει να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της νέας εποχής και να αναδείξει μόνη της τις αναπτυξιακές προοπτικές, να αναλάβει πρωτοβουλίες, να κατανοήσει και αυτή, όπως όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις, τη σημασία της αρχιτεκτονικής δημιουργίας ως οχήματος για το νέο σχεδιασμό της μητροπολιτικής περιοχής.

Χρειάζονται συνδυαστικές αναπτύξεις για την ανάδειξη της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης, συνολική στρατηγική και όχι συρραφή αποσπασμάτων.

Χρειάζεται νέα διαχείριση της σχέσης ανάμεσα στην οικοδομημένη επιφάνεια και στο δημόσιο χώρο. Χρειάζεται λοιπόν συλλογική και ανοιχτή διαδικασία, καθότι το όλο θέμα έχει να κάνει με το ρυθμιστικό, τα γενικά πολεοδομικά σχέδια των δήμων της αστικής και περιαστικής περιοχής, τις χρήσεις γης και τη μείωση των συντελεστών δόμησης, το στρατηγικό σχέδιο, τους διαγωνισμούς για την ανάδειξη του παραλιακού μετώπου και των προβλητών που έχουν σχεδιάσει αρχιτέκτονες διεθνούς κύρους και που έχουν μείνει αναξιοποίητοι.

Έχει να κάνει με την ανάπτυξη μιας νέας κεντρικότητας στη Δυτική Θεσσαλονίκη, την άλλη πόλη, που σχετίζεται με την υλοποίηση του σχεδιασμού για την αξιοποίηση των στρατοπέδων.

Έχει να κάνει με την προοπτική διεκδίκηση της Εχρη.

Έχει να κάνει με τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος που θα υποβοηθήσει την ανάπτυξη ενός πεδίου οικονομικών δράσεων και επενδύσεων και τη μετατροπή της σε πόλη ενθάρρυνσης και ανάπτυξης της καινοτομίας.

Οι φορείς που βαρύνονται με το σχεδιασμό της μητροπολιτικής περιοχής οφείλουν να αναλάβουν πρωτοβουλίες για μια νέα σύνθεση, μια νέα πολεοδομική θεώρηση μακριά από εντυπωσιασμούς της στιγμής. Η σύνθεση αυτή μπορεί και πρέπει να προκύψει από τη διενέργεια ενός διεθνούς πολεοδομικού-αρχιτεκτονικού διαγωνισμού, με συνθετικές προσεγγίσεις, για ένα ρυθμιστικό και πολεοδομικό σχέδιο για τη μητροπολιτική περιοχή, που θα απαντά σε όλα τα αγωνιώδη και κεφαλαιώδη ερωτήματα για το παρόν και το μέλλον της Θεσσαλονίκης. Το σχέδιο αυτό πρέπει να μπολιαστεί και να στηριχθεί σε ένα βιώσιμο σχέδιο για την κοινωνική της ανάπτυξη.

Αναζητείται λοιπόν μια πολιτική βούληση φορέων και πολιτών για την πραγμάτωση συνολικής στρατηγικής αναβάθμισης με συλλογική και ανοικτή διαδικασία.

Η προοπτική της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης και η ιστορία των 100 χρόνων της επιβάλουν την επανεμφάνισή της με ένα νέο πρόσωπο, που θα της ξαναδώσει το στίγμα που είχε διαχρονικά στον ευρωπαϊκό χάρτη.
Πρέπει, επομένως, να ανοίξει η ατζέντα του μέλλοντος και να διατυπωθεί το νέο αναπτυξιακό όραμα.