

Ασφυξία στη Θεσσαλονίκη

Στα 55.000 στρέμματα υπολογίζεται το πολεοδομικό συγκρότημα που «πνίγεται» από το τσιμέντο



Σε κάθε Θεσσαλονικιο αντιστοιχούν 2,5 - 5 τ.μ. πρασίνου όταν στην Ευρώπη αντιστοιχούν 10 - 20

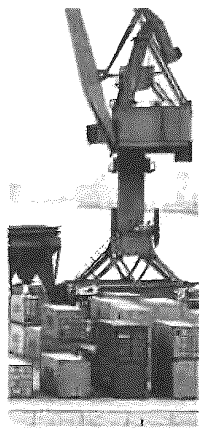


Το πολεοδομικό συγκρότημα καταλαμβάνει 55.000 στρέμματα και οι επεκτάσεις που γίνονται άλλα 77.000

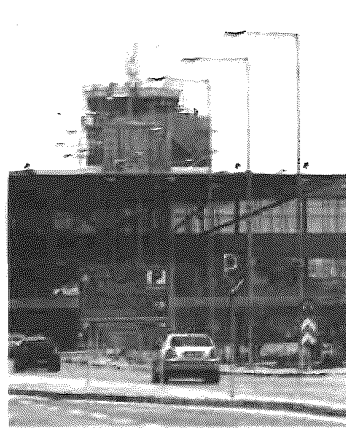


Ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ στη Θεσσαλονίκη αυξήθηκε από 253 οχήματα ανά χίλιους κατοίκους το 1998 σε 414 το 2006 και εκτιμάται ότι θα σταθεροποιηθεί στα 650 το 2015

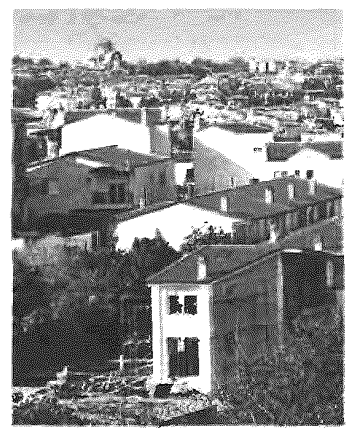
Οι μετακινήσεις με οχήματα από και προς Θεσσαλονίκη αυξήθηκαν από 97.000 οχήματα/μέρα το 1998 σε 161.000 το 2006



Από το λιμάνι διακινήθηκαν 103.000 εμπορευματοκιβώτια το 1998 και 250.000 το 2006 με στόχο να υπερτριπλαστούν την επόμενη 15ετία



Η επιβατική κίνηση στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» αυξήθηκε από 1,5 εκ. επιβάτες το 1990 σε 4 εκ. επιβάτες το 2006 με στόχο τα 12 εκ. επιβατών με τη χρήση του νέου διαδρόμου προσγειώσεων απογειώσεων και του νέου επιβατικού σταθμού



Τα όρια μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών γίνονται ολοένα πιο δυσδιάκριτα

Ανεξάρτητες οικιστικές ενότητες και οικισμοί ενσωματώνονται σταδιακά σε αναπτυσσόμενες αστικές περιοχές

ΤΟΥ ΤΑΣΟΥ ΤΑΣΙΟΥΛΑ

Την ανησυχία τους για τον τρόπο με τον οποίο αναπτύσσεται η Θεσσαλονίκη, δίχως να λαμβάνεται η απαιτούμενη μέριμνα για τη διασφάλιση ελεύθερων χώρων, εκφράζουν τα μέλη της ομάδας εργασίας του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, στην έκθεσή τους με τίτλο «Αξιολόγηση ελεύθερων χώρων του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης».

Οι επιστήμονες κάνουν μια σειρά από διαπιστώσεις, που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η καθημερινότητα στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης επιδεινώνεται και απαιτείται εξασφάλιση ελεύθερων χώρων, προκειμένου να μη γίνει η περιοχή μια θάλασσα από τσιμέντο...

Η ομάδα εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ αποτελείται από τον πολεοδόμο χωροτάκτη Γιάννη Αγγελίδη, τον πολιτικό μηχανικό Πάρι Μπίλλια, τον αρχιτέκτονα Θανάση Παππά και τους αγρονόμους τοπογράφους μηχανικούς Γιώργο Τσακούμη και Κυριακή Διαβολίτη.

Η αστική ανάπτυξη του πολεοδομικού συγκροτήματος, σύμφωνα με τους επιστήμονες, βρι-

σκεται σε κρίσιμο σταυροδρόμο. «Η χωροθέτηση ικανού αριθμού και έκτασης δημόσιων ελεύθερων χώρων κάθε επιπέδου, και δη υπερτοπικών, είναι ουσιώδες και στοιχειώδες συστατικό του σχεδιασμού και της ανάπτυξης των οικιστικών συνόλων. Για τη Θεσσαλονίκη ιδιαίτερα - η οποία διακρίνεται για την από καιρό διαπιστωμένη δραματική έλλειψη σε χώρους πρασίνου- αποτελεί ένα από τα πιο μελανά θέματα του σχεδιασμού της».

Αρνητικά

Οι επιστήμονες επισημαίνουν ότι ειδικά στο πολεοδομικό συγκρότημα υπάρχουν δυσκολίες στο συνδυασμό αειφορικής αστικής ανάπτυξης και χωροθέτησης σημαντικών δημόσιων κοινωνικών υποδομών. Οι αρνητικές προϋποθέσεις είναι:

1. Η ιδιαίτερη γεωμορφολογική συγκρότηση του αναπτυσσόμενου οικιστικού χώρου με διαχωρισμό του συγκροτήματος σε δύο μειζόνες περιοχές με κοινά.

2. Η μεγάλη οικιστική πυκνότητα και δόμηση, η έλλειψη σημαντικών αδόμητων νησίδων και ελεύθερων χώρων, η απαίωση και υποβάθμιση μεγάλων περιοχών, η ασφυκτική κυκλοφοριακή συμφόρηση, καθώς η επιφάνεια που απαιτείται για την κίνηση και στάση ενός συνεχώς αυξανόμενου στόλου οχημάτων υπερ-

βαίνει την ικανότητα του οδικού δικτύου.

3. Η έλλειψη εκσυγχρονισμένου και κοινά αποδεκτού κατευθυντήριου σχεδιασμού. Το προ εικοσαετίας ρυθμιστικό σχέδιο μόλις τώρα επικαιροποιείται.

4. Η έλλειψη ικανού αποθέματος σε αδόμητη γη μέσα και γύρω από τον αστικό ιστό.

5. Η διοικητική πολυδιάσπαση του συγκροτήματος και η απουσία ισχυρού τοπικού πόλου της κεντρικής διοίκησης.

6. Η έντονη πληθυσμιακή και λειτουργική κινητικότητα και οι προκύπτουσες κοινωνικοοικονομικές μεταβολές.

7. Η μέχρι στιγμής έλλειψη ενός σαφούς σχεδίου και πολιτικών εξυπηρέτησης της όλης αστικής και περιφερειακής περιοχής από δίκτυα δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς και ο κατά περίπτωση σχεδιασμός και η επέκτασή τους.

Πράσινο

Ως σημαντικό πρόβλημα της καθημερινότητας στη Θεσσαλονίκη προβάλλεται η ραγδαία τα τελευταία χρόνια απομείωση των δημόσιων ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου. «Στο συγκρότημα η επιφάνεια των χώρων πρασίνου ανά κάτοικο βρίσκεται στα απολύτως χαμηλά επίπεδα των περίπου 2,5 - 5 τ.μ. /κάτοικο σε σχέση με τα 10 - 20 τ.μ. /κάτοικο των περισσότερων ευ-

ρωπαϊκών πόλεων», αναφέρουν οι επιστήμονες.

Στη Θεσσαλονίκη, σημειώνουν, υπάρχουν ιδιαίτερες όψεις του προβλήματος σχεδιασμού των δημόσιων ελεύθερων χώρων, όπως η ύπαρξη αρχαιολογικών μνημείων στην πόλη που πρέπει να ενσωματωθούν σε ευρύτερα δίκτυα ελεύθερων χώρων και οι εκτεταμένοι ελεύθεροι χώροι μητροπολιτικής σημασίας στα περίπου 50 χλμ. μετώπου της πόλης στη θάλασσα. Επίσης οι ειδικότεροι ελεύθεροι χώροι μέσα στη ζώνη του λιμανιού και οι ελεύθεροι χώροι στη ΔΕΘ και την ευρύτερη περιοχή της (Πανεπιστημιούπολη, μουσεία, δημαρχείο κ.ά.). Στα ιδιαίτερα προβλήματα περιλαμβάνονται ο ιστορικός και διατηρητέος χαρακτήρας πολλών ελεύθερων χώρων που έχει αλλοιωθεί (πλατεία Βαρδαρίου, Σιντριβανίου) ή κατά καιρούς κινδυνεύει να αλλοιωθεί (πλατεία Αριστοτέλους).

Μετακινήσεις

Οι επιστήμονες διαβλέπουν σταδιακή μετακίνηση πληθυσμού προς την περιμετρο, τα προάστια και τους δορυφορικούς οικισμούς του πολεοδομικού συγκροτήματος (προαστικοποίηση) και αποκέντρωση παραγωγικών δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων προς την περιφερειακή ζώνη (αποαστικοποίηση). «Σε οικιστικό επίπεδο, ήδη πάνω από 77.000 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», τονίζουν.

Κυκλοφοριακό

Ραγδαία είναι και η αύξηση των οχημάτων, των μετακινήσεων, της κυκλοφορίας και των συγκοινωνιακών αναγκών των πολιτών, με αποτέλεσμα να διογκώνονται τα σχετικά προβλήματα. Σύμφωνα με τα στοιχεία, «ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ στη Θεσσαλονίκη αυξήθηκε από 253 οχήματα ανά χίλιους κατοίκους το 1998 σε 414 το 2006 και εκτιμάται ότι θα σταθεροποιηθεί στα 650 το 2015. Οι μετακινήσεις με οχήματα από και προς τη Θεσσαλονίκη αυξήθηκαν από 97.000 οχήματα/ μέρα το 1998 σε 161.000 το 2006. Από το λιμάνι διακινήθηκαν 103.000 εμπορευματοκιβώτια το 1998 και 250.000 το 2006 με στόχο να υπερτριπλαστούν την επόμενη 15ετία. Η επιβατική κίνηση στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» αυξήθηκε από 1,5 εκατ. επιβάτες το 1990 σε 4 εκατ. επιβάτες το 2006 με στόχο τα 12 εκατ. επιβατών με τη χρήση του νέου διαδρόμου προσγειώσεων - απογειώσεων και του νέου επιβατικού σταθμού».