



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Πολυτεχνική Σχολή  
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας,  
Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης

Διπλωματική Εργασία

Δυτική Είσοδος και Τμήμα Λιμένα Θεσσαλονίκης:  
Προτάσεις Παρεμβάσεων μέσω Πιλοτικής Μελέτης  
ΣΟΑΠ

Άγγελος Κυρατζάκος

Επιβλέπων Καθηγητής:  
Παντολέων Σκάγιαννης

Βόλος, Φεβρουάριος 2014



## ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Μέχρι πρότινος, οι παρεμβάσεις στις πόλεις εστιάζονταν κυρίως στον φυσικό σχεδιασμό και προσέγγιζαν τα προβλήματα μονόπλευρα. Τα τελευταία χρόνια η αύξηση των αστικών κοινωνικών προβλημάτων ανέδειξε την αδυναμία του φυσικού σχεδιασμού να υπερκεράσει αυτές τις απειλές. Έτσι ανέκυψε η ανάγκη για την ύπαρξη ενός στρατηγικού σχεδιασμού με οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνιστώσες. Στο ελληνικό νομοθετικό πλαίσιο ο στρατηγικός σχεδιασμός μπορεί να εφαρμοστεί μέσω των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) κάτι το οποίο δεν έχει εφαρμοστεί ευρέως μέχρι πρότινος που θεσμοθετήθηκαν οι προδιαγραφές εκπόνησης ΣΟΑΠ.

Η παρούσα προπτυχιακή διπλωματική εργασία προσπαθεί πιλοτικά να εκπονήσει ένα ΣΟΑΠ για την περιοχή της Δυτικής Εισόδου και τμήματος του λιμένα της Θεσσαλονίκης. Η εν λόγω περιοχή παρουσιάζει χαρακτηριστικά αποβιομηχάνισης, ανάμιξης χρήσεων γης, απομόνωσης, ύπαρξης αδόμητης γης, χωρικής εγγύτητας στη θάλασσα, ανενεργού κτηριακού αποθέματος, συγκοινωνιακού κόμβου και τέλος η ύπαρξη δεσμεύσεων λόγω της οδηγίας SEVESO II. Όλα αυτά συνθέτουν το προφίλ μιας ενδιαφέρουσας περιοχής η οποία μπορεί να είναι προβληματική αλλά παράλληλα υπάρχουν αρκετά ανεκμετάλλευτα πλεονεκτήματα τα οποία χρήζουν πολυτομεακής και ολοκληρωμένης αντιμετώπισης.

**Λέξεις Κλειδιά:** ΣΟΑΠ, Στρατηγικός Σχεδιασμός, Αποβιομηχάνιση, Δυτική Είσοδος Θεσσαλονίκης, Λιμένας Θεσσαλονίκης.

## ABSTRACT

Until recently, interventions in cities were mainly focused on the physical design and the problems were approaching unilaterally. In recent years the growth of urban social problems highlighted the weakness of the physical design to overcome these threats. Thus arose the need for the existence of a master planning with economic, social and environmental components. Within the Greek legislative framework this need can be implemented through the Integrated Urban Intervention Plans (IUIP), which has not been widely applied until recently, where the government institutionalized the requirements for a IUIP.

This undergraduate thesis tries to develop an experimental IUIP for the West Entrance and a part of the port of Thessaloniki. This area displays characteristics of deindustrialisation, mixed land uses, isolation, free unbuild land, spacial proximity to the sea, inactive stock of buildings, a transport node and finally it covered by liability of commitments by the Directive SEVESO II. All these compose a profile of a region which can be problematic, but while there are several non-unexploited advantages that require a multisectoral and a comprehensive approach.

**Keywords:** Strategic Planning, Master Plan, Deindustrialisation, West Entrance of Thessaloniki, Thessaloniki Port.

**ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Σε αυτό το σημείο θεωρώ υποχρέωση να ευχαριστήσω όσους συνέβαλλαν για την εκπόνηση της προπτυχιακής διπλωματικής μου και με στήριξαν σε όλη αυτή την προσπάθεια τόσο με τις γνώσεις τους και τις συμβουλές τους όσο και ηθικά.

Καταρχάς, θα ήθελα να ευχαριστήσω ολόθερμα τον επιβλέποντα καθηγητή μου, Κοσμήτορα της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και καθηγητή του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Παντολέοντα Σκάγιαννη για την υποστήριξη, την εμπύχωση και τις γνώσεις που μου προσέφερε σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας μέσω συζητήσεων, προσεγγίσεων και αναλύσεων πάνω στα θέματα της παρούσας εργασίας.

Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω για την συμβολή και για τον χρόνο που μου διέθεσε τον συνάδελφο κ. Γεώργιο Μπάκη, Μηχανικό Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης και υποψήφιο διδάκτορα καθώς μέσω των συζητήσεων μας και της εμπειρίας του σε θέματα που αφορούν στην Θεσσαλονίκη με βοήθησε σε καίρια ζητήματα της διπλωματικής εργασίας.

Τέλος, θα ήταν παράλειψη να μην ευχαριστήσω την οικογένεια μου που με στήριξε ηθικά και με εμπύχωσε σε όλη την διάρκεια της εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας.

**Περιεχόμενα**

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	3
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ .....	4
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....	4
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ.....	5
1. Θεωρητική τοποθέτηση (theory).....	<b>Σφάλμα! Δεν έχει οριστεί σελιδοδείκτης.</b>
2. Διεθνής εμπειρία.....	14
2.1. Ρόττερνταμ .....	15
2.2. Γαλλία .....	17
2.3. Cardiff Bay.....	18
2.4. Malmö, ανάπλαση Δυτικού Λιμανιού / bo01 .....	19
2.5. Aker Brygge .....	20
2.6. Συμπεράσματα .....	22
3. Ελληνική εμπειρία .....	23
3.1. Δραπετσώνα .....	23
3.2. Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου.....	25
4. Εργαλεία σχεδιασμού της ελληνικής νομοθεσίας.....	31
4.1. Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας.....	32
4.2. Ζώνες Αστικού Αναδασμού .....	33
4.3. Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης, Ζώνες Ειδικών Κινήτρων .....	33
4.4. Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) .....	35
5. Θεσσαλονίκη – Περιοχή Δυτικής Εισόδου.....	42
5.1. Οριοθέτηση περιοχής .....	43
5.2. Ιστορικά στοιχεία .....	44
5.3. Προβλήματα περιοχής.....	52
6. Χαρακτηριστικά περιοχής παρέμβασης .....	56
6.1. Πολεοδομική ανάλυση.....	56
6.2. Χρήσεις γης .....	57
6.3. Μεταφορικές Υποδομές .....	72
6.4. Κοινωνικο – οικονομική ανάλυση.....	76
6.4.1. Οικονομικά χαρακτηριστικά.....	76
6.4.2. Κοινωνικά χαρακτηριστικά .....	78
6.5. Δημογραφική ανάλυση .....	81

6.6.	Υφιστάμενοι σχεδιασμοί.....	83
6.6.1.	Κρατικός Σχεδιασμός .....	83
6.6.2.	Σχεδιασμός Τοπικών φορέων .....	91
6.6.3.	Προτάσεις άλλων .....	100
7.	Προγραμματικές Περίοδοι της Ελλάδας .....	106
7.1.	ΠΕΠ 2000-2006 και ΕΣΠΑ 2007-2013 .....	106
7.2.	ΣΕΣ 2014-2020 .....	108
8.	Ανάλυση SWOT.....	112
8.1.	Δυνατά σημεία .....	112
8.2.	Αδύνατα σημεία .....	113
8.3.	Ευκαιρίες.....	114
8.4.	Απειλές.....	115
9.	Πρόταση στρατηγικής παρεμβάσεων .....	118
9.1.	Στρατηγικοί στόχοι - Άξονες .....	120
9.1.1.	Άξονας 1: Προσέλκυση νέων και ενίσχυση υφισταμένων επιχειρήσεων – επενδύσεων.....	121
9.1.2.	Άξονας 2 Φυσικό και δομημένο περιβάλλον .....	121
9.1.3.	Άξονας 3: Κοινωνικές δράσεις – ασφαλής διαβίωση .....	122
9.1.4.	Άξονας 4: Δημόσιος – ελεύθερος χώρος.....	123
9.1.5.	Άξονας 5: Ενίσχυση των πολιτιστικών δραστηριοτήτων.....	123
9.1.6.	Άξονας 6: Πολεοδομικές παρεμβάσεις .....	124
9.2.	Ενέργειες .....	125
9.3.	Πρόγραμμα δράσης.....	126
9.3.1.	Ενέργεια 4: Δημιουργία δομών για κατάρτιση, εκπαίδευση και εξειδίκευση με στόχο την επαγγελματική επανένταξη.....	127
9.3.2.	Ενέργεια 9: Δράσεις προώθησης cluster υπηρεσιών – διοικητικού κέντρου .....	130
9.3.3.	Ενέργεια 18: Δημιουργία νέων και προώθηση υφισταμένων μουσειακών χώρων.....	132
	Πηγές Τεκμηρίωσης.....	135
	Ελληνόγλωσσες.....	135
	Ξενόγλωσσες.....	138
	Ιστοσελίδες.....	139
	Θεσμικό πλαίσιο .....	142

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	144
Χάρτης Α.1 Ένταξη περιοχής μελέτης στο ΠΣΘ.....	145
Χάρτης Α.2 Αναγνώριση περιοχής μελέτης.....	146
Χάρτης Α.3 Χρήσεις γης ΓΠΣ Θεσσαλονίκης.....	147
Χάρτης Α.4 Χρήσεις γης ισογείων.....	148
Χάρτης Α.5 Χρήσεις γης ορόφων.....	149

### **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ**

Εικόνα 1: Η Θέση του Cardiff Bay στο Η.Β.....	18
Εικόνα 2: Η θέση του Malmö στη Σουηδία.....	19
Εικόνα 3: Η περιοχή του Δυτικού Λιμανιού του Malmö.....	20
Εικόνα 4: Η περιοχή Aker Brygge στο Όσλο.....	20
Εικόνα 5: Άποψη της περιοχής των παλιών ναυπηγείων στο λιμάνι του Aker Brygge.....	21
Εικόνα 6: Το Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου.....	25
Εικόνα 7: Κτηριακές εγκαταστάσεις του ΤΠΠΑ.....	26
Εικόνα 8: Περιβαλλοντικά έργα στο χώρο του Τ.Π.Π.Α.....	27
Εικόνα 9: Απεικόνιση της περιοχής του Μπεχτσινάρ (Πέντε Πλατάνια) το 1904.....	45
Εικόνα 10: Το Μπεχτσινάρ, το 1890.....	46
Εικόνα 11: Η Θεσσαλονίκη πριν την πυρκαγιά του 1917.....	47
Εικόνα 12: Μετά την πυρκαγιά το σχέδιο του 1918.....	48
Εικόνα 13: Διαχρονική εξέλιξη της ανεργίας.....	52
Εικόνα 14: Ιδιοκτησιακό καθεστώς.....	58
Εικόνα 15: Αρχικές εκτιμήσεις για την χωρική κατανομή των χρήσεων.....	61
Εικόνα 16: Μακέτα για την ανακαίνιση του κτηρίου.....	62
Εικόνα 17: Το κτήριο των δημοτικών σφαγείων.....	62
Εικόνα 18: Το ζυθοποιείο «Φιξ».....	63
Εικόνα 19: Το συγκρότημα «Μύλος».....	64
Εικόνα 21: Το Παλιό Εργοστάσιο Παραγωγής Φωταερίου.....	66
Εικόνα 20: Το κτήριο της ΠΚΜ.....	66
Εικόνα 22: Εγκαταστάσεις Λιμένα.....	73
Εικόνα 23: Παλιά αποθήκη στο Λιμάνι-χώρος πολλαπλών χρήσεων.....	74
Εικόνα 24: Χωρική κατανομή Αλβανών και Βουλγάρων στο ΠΣΘ.....	81
Εικόνα 25: Ζώνες προστασίας ΣΑΤΑΜΕ.....	87
Εικόνα 26: Βιομηχανίες που εμπίπτουν στην οδηγία SEVESO.....	89
Εικόνα 27: Λειτουργική οργάνωση προτεινόμενου Επιχειρηματικού Πάρκου Θεσσαλονίκης.....	96
Εικόνα 28: Προτεινόμενη οργάνωση χρήσεων γης και ζώνες αναπλάσεων στην ευρύτερη περιοχή των Λαχανόκηπων.....	97
Εικόνα 29: Χωροθέτηση επιχειρηματικού πάρκου.....	101

Εικόνα 30: Χωροθέτηση cluster πολιτισμού και αναψυχής .....	102
Εικόνα 31: Χωροθέτηση δραστηριοτήτων κινέζικου εμπορίου .....	102
Εικόνα 32: Χωροθέτηση δραστηριοτήτων πορνείας .....	103
Εικόνα 33: Οργάνωση περιοχών κατοικίας .....	103
Εικόνα 34: Αστικός περιβαλλοντικός κήπος .....	104

### **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

Διάγραμμα 1: Ποσοστιαία μεταβολή ανέργων στο ΠΣΘ .....	77
Διάγραμμα 2: Μορφωτικό επίπεδο κατοίκων Δήμου Θεσσαλονίκης .....	78
Διάγραμμα 3: Μορφωτικό επίπεδο κατοίκων ΠΣΘ .....	80
Διάγραμμα 4: Ηλικιακή πυραμίδα Δήμου Θεσσαλονίκης.....	82

### **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

Πίνακας 1: Βασικά χαρακτηριστικά σύγχρονης αστικής πολιτικής («αναγέννησης») και συσχέτιση με τα χαρακτηριστικά των σύγχρονων αναπλάσεων .....	38
Πίνακας 2: Επιδιώξεις αστικής αναγέννησης και επιπτώσεις των αναπλάσεων.....	39
Πίνακας 3: Ποσοστά χρήσεων γης ισογείων και ορόφων .....	57
Πίνακας 4: Οικονομικά ενεργοί στο Δήμο Θεσσαλονίκης.....	76
Πίνακας 5: Εργαζόμενοι του Δήμου Θεσσαλονίκης .....	77
Πίνακας 6: Υπηκοότητα κατοίκων Δήμου Θεσσαλονίκης.....	80
Πίνακας 7: Πληθυσμός ανά χωρική ενότητα.....	81
Πίνακας 8: Επίπεδο ευπάθειας ανά χρήση γης .....	90
Πίνακας 9: Επίπεδο ευπάθειας ανάλογα της πυκνότητας πληθυσμού .....	91



## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ**

### **Ελληνικά**

BAME Βιομηχανικό Ατύχημα Μεγάλης Κλίμακας

ΒΙΑΚΑ Βιομηχανία Ιούτης Λίνου & Καννάβεως

ΒΙΠΕΘ Βιομηχανική Περιοχή Θεσσαλονίκης

ΓΕΜΛ Γαλλική Εταιρεία Μεταλλείων Λαυρίου (Compagnie Française des Mines du Laurium)

ΓΚΜΘ Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης

ΔΕΘ Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης

ΔΘ Δήμος Θεσσαλονίκης

ΕΣΣΥΜΘ Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης

ΕΤΕπ Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων

ΕΤΠΑ Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης

ΕΥΑΘ Εταιρεία Ύδρευσης, Αποχέτευσης Θεσσαλονίκης

ΖΑΑ Ζώνες Αστικού Αναδασμού

ΖΕΕ Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης

ΖΕΚ Ζώνες Ειδικών Κινήτρων

ΖΕΠ Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας

ΖΠ Ζώνες Προστασίας

ΙΟΒΕ Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών

ΚΕΠΕ Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών

ΟΛΘ Οργανισμός Λιμένα Θεσσαλονίκης

ΟΟΣΑ Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας & Ανάπτυξης

ΟΡΘΕ Οργανισμός Ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης

ΟΡΣΑ Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας

ΟΣΑΑ Ολοκληρωμένα Σχέδια Αστικής Ανάπτυξης

ΠΕ Περιφερειακή Ενότητα

ΠΕΠ Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα

ΠΚΜ Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας

ΠΣΘ Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης

ΡΣΘ Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης

ΣΑΤΑΜΕ Σχέδιο Αντιμετώπισης Τεχνολογικών Ατυχημάτων Μεγάλης Έκτασης

ΣΕΣ Συμφωνία Εταιρικής Σχέσης (Partnership Agreement)

ΣΒΒΕ Σύνδεσμος Βιομηχάνων Βορείου Ελλάδος

ΣΟΑΠ Σχέδιο Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων

ΤΑΑ Ταμείο Αστικής Ανάπτυξης (Urban Development Funds – UDF)

ΤΠΕ Τεχνολογία Πληροφορική & Επικοινωνίες

ΤΠΠΑ Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου

ΧΥΤΡΕ Χώρος Υγειονομικής Ταφής Ρυπασμένων Εδαφών

### **Ξενόγλωσσα**

JESSICA Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas

NICOLE Network for Industrially Contaminated Land in Europe



## **1. Σύντομη θεωρητική εισαγωγή**

Ως περιοχές brownfields ορίζονται οι εκτάσεις, οι οποίες έχουν επηρεαστεί από τις προηγούμενες χρήσεις του χώρου και της γύρω γης οι οποίες είναι εγκαταλελειμμένες και χρησιμοποιούνται ανεπαρκώς, καθώς επίσης μπορεί να έχουν προβλήματα μόλυνσης ή ρύπανσης. Οι περιοχές brownfields βρίσκονται κυρίως σε ανεπτυγμένες αστικές περιοχές και απαιτούν παρέμβαση ούτως ώστε να μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν (U.Ferber, κ.ά, 2006).

Οι θέσεις των brownfields μέσα στα πολεοδομικά συγκροτήματα ποικίλλει, καθώς μπορεί αρχικώς οι βιομηχανικές εκτάσεις να βρισκόταν περιαστικά, με το πέρασμα του χρόνου όμως, και με την αστική εξάπλωση κατέληξαν να βρίσκονται μέσα στον αστικό ιστό της πόλης. Βεβαίως θα μπορούσε η αστική εξάπλωση να μην επεκταθεί προς την περιοχή των βιομηχανικών εκτάσεων, με αποτέλεσμα να εξακολουθήσουν να βρίσκονται είτε περιαστικά είτε εξωαστικά.

Οι περιοχές brownfields όπως αναφέρθηκε παραπάνω είναι πιθανό να παρουσιάζουν προβλήματα ρύπανσης ή μόλυνσης, ανάλογα την εκάστοτε περίπτωση. Η ρύπανση οφείλεται σε ρύπους, ενώ η μόλυνση σε παθογόνους μικροοργανισμούς. Επομένως, οι εγκαταλελειμμένες περιοχές brownfields μπορούν να χωριστούν σε περιοχές brownfields με ρύπανση, σε περιοχές brownfields με μόλυνση και σε περιοχές brownfields, οι οποίες είναι απλώς εγκαταλελειμμένες χωρίς να υπάρχει κάποιο είδος μόλυνσης ή ρύπανσης.

Για την επίτευξη των στόχων της αειφορίας απαιτείται να υπάρχει ορθολογική διαχείριση των χρήσεων γης και προστασία του εδάφους. Προς αυτήν την κατεύθυνση, οι κυβερνήσεις σε όλο τον κόσμο έχουν δεσμευτεί να εφαρμόσουν τις απαραίτητες στρατηγικές για να τους επιτύχουν. Οι στρατηγικές αυτές είναι σε μεγάλο βαθμό αλληλένδετες, καθώς η γη είναι περιορισμένη και το έδαφος είναι ένας μη ανανεώσιμος πόρος.

Στην Ευρώπη υπάρχουν πολλοί υποβαθμισμένοι χώροι, των οποίων η αποκατάσταση και η επαναχρηση τους στο παρελθόν έβρισκαν πολλά εμπόδια, με αποτέλεσμα στην σημερινή τους κατάσταση να είναι εμφανή τα σημάδια οικονομικής και κοινωνικής εγκατάλειψης. Με την πάροδο του χρόνου, η οικονομία στράφηκε στον τριτογενή τομέα, η οποία εξ' ορισμού είναι μια πιο «καθαρή» βιομηχανία. Ορισμένες τοποθεσίες brownfields βρίσκονται πλέον σε επιθυμητή θέση, επομένως υπάρχει ζήτηση για μια

νέα χρήση. Από την επανάχρηση αυτών των περιοχών, όπως είναι λογικό, προκύπτει οικονομικό, κοινωνικό και περιβαλλοντικό όφελος (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

Η αποκατάσταση και επανάχρηση της υποβαθμισμένης γης θέτει ένα ευρύ φάσμα οικονομικών προβλημάτων, αλλά και προβλημάτων διακυβέρνησης, καθώς ένα μέρος των περιοχών brownfields βρίσκονται πλέον σε ελκυστικές τοποθεσίες, στα κέντρα των πόλεων συνήθως, όπου οι αξίες γης είναι υψηλές. Επομένως, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα πως υπάρχει πίεση για την αξιοποίηση και επαναχρησιμοποίηση αυτών των περιοχών για χρήσεις που απαιτούν υψηλές τιμές γης όπως για παράδειγμα της κατοικίας. Από την άλλη πλευρά βέβαια, υπάρχουν και μερικά μειονεκτήματα λόγω της υποβάθμισης της ευρύτερης περιοχής, η οποία επηρεάζει κοινωνικά και οικονομικά τους κατοίκους και γενικότερα τους χρήστες της περιοχής. Τα πιθανά προβλήματα ρύπανσης επίσης, επηρεάζουν αρνητικά τον κοινωνικό ιστό της περιοχής και μπορεί να θέτουν κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον.

Παρουσιάζονται έτσι κάποιες ανησυχίες σχετικά με τις ευθύνες των ιδιοκτητών και των βιομηχανιών, πιο συγκεκριμένα, αυτές αφορούν στους θεσμικούς ελέγχους που θα πρέπει να υπάρχουν έτσι ώστε να ελέγχονται οι μεταγενέστερες χρήσεις του ακινήτου ούτως ώστε να μην υπάρχουν αντισυμβατικές χρήσεις με τους στόχους της αποκατάστασης. Επίσης, θα πρέπει να υπάρχει μια χρηματοοικονομική ασφάλεια, η οποία θα δίνει την δυνατότητα στους σημερινούς ιδιοκτήτες να αισθάνονται σιγουριά σε περίπτωση όπου η τοποθεσία έχει αναπτυχθεί ακατάλληλα και αντισυμβατικά με τους στόχους της αποκατάστασης. Ωστόσο, θα πρέπει να δοθούν και κίνητρα για την ανάπτυξη των περιοχών, καθώς η κύρια αξία αυτών των περιοχών έγκειται στην τοποθεσία τους, και συχνά το κόστος της αποκατάστασης υπερβαίνει την αξία της γης, με αποτέλεσμα οι ιδιοκτήτες να μην έχουν κάποιο όφελος για να τις αποκαταστήσουν (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

Οι ιδιοκτήτες των ακινήτων είναι πολύ καλά ενήμεροι σχετικά με τα θέματα μεταπώλησης και αποκατάστασης της γης, ιδίως αν πρόκειται για ευαίσθητες χρήσεις όπως είναι η κατοικία. Πολλές βιομηχανίες γνωρίζουν ότι μπορεί να υπάρχουν διάφορες νομικές διασφαλίσεις, βάσει των οποίων θα τους επιρρίψουν τις ευθύνες σε περίπτωση που αναδυθεί ένα πρόβλημα ρύπανσης στο μέλλον (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011). Έτσι η πιθανή μελλοντική ευθύνη είναι μια σημαντική ανησυχία για



αυτούς, όχι μόνο από οικονομικής απόψεως, αλλά και από την πλευρά της αρνητικής δημοσιότητας που μπορεί να έχει η εταιρεία τους. Σε πολλές περιπτώσεις τα οικονομικά ζητήματα έχουν δευτερεύουσα σημασία μπροστά στην αρνητική δημοσιότητα που μπορεί να έχει η εταιρεία, αν για παράδειγμα οι αρμόδιες αρχές τους καλέσουν να αποκαταστήσουν αναδρομικά τους χώρους που έχουν πλέον επανασχεδιαστεί.

Η εμπειρία και η γνώση των ωφελειών που προκύπτουν από την αποκατάσταση των υποβαθμισμένων περιοχών, έχουν παρακινήσει τις ομοσπονδιακές κυβερνήσεις των ΗΠΑ να δημιουργήσουν μια σειρά από κίνητρα, τα οποία θα βοηθήσουν την πρόωθηση της αποκατάστασης των περιοχών αυτών. Ένα από αυτά τα κίνητρα είναι η μείωση του φόρου στις βιομηχανικές εκτάσεις που επαναχρησιμοποιούνται. Η μείωση της ευθύνης των μελλοντικών χρηστών της αποκατεστημένης γης, πιθανόν να οδηγήσει σε αυθαιρεσίες οι οποίες θα οδηγήσουν στην περαιτέρω ρύπανση της περιοχής, κάτι το οποίο αντιτίθεται στην αρχή ο «ρυπαίνων πληρώνει». Επίσης, υπάρχουν και τα εθελοντικά προγράμματα καθαρισμού τα οποία στοχεύουν στην πρόωθηση των αποκατεστημένων περιοχών. (M.Turvani και S.Tonin, 2008)

Ωστόσο, σε άλλες χώρες, για την ανάπτυξη των brownfields, προωθούν διάφορες νομικές ρυθμίσεις με τις οποίες πιέζουν τους ιδιοκτήτες γης να παραδώσουν τις ιδιοκτησίες τους ούτως ώστε να αναπτυχθούν, να αποκατασταθούν και να επαναχρησιμοποιηθούν. Η ανταλλαγή αυτή γίνεται σε χαμηλότερη αξία γης από την αντικειμενική, χωρίς όμως να τους ζητείται η αποκατάσταση της περιοχής. Ως εκ τούτου, δεν φαίνεται παράλογο που οι ιδιοκτήτες της γης δεν επιδιώκουν ενεργά την ανάπτυξη των οικοπέδων τους (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

Όπως έχει προαναφερθεί οι περιοχές brownfields έχουν κάποια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα, καθώς βρίσκονται συνήθως κοντά στα κέντρα των πόλεων, με αποτέλεσμα να κατέχουν στρατηγική θέση στον αστικό ιστό της πόλης. Οι περιοχές αυτές διαθέτουν κόμβους μεταφορών και δικτύων, εντάσσονται στην τοπική αγορά και συνήθως έχουν ανθρώπινους πόρους πολύ κοντά τους. Επίσης, παρατηρείται αναξιοποίητη αγοραστική δύναμη, καθώς οι περίοικοι αυτών των περιοχών δεν εξυπηρετούνται επαρκώς από την υφιστάμενη αγορά λιανικού εμπορίου και προσωπικών υπηρεσιών. Η αποκατάσταση και επανάχρηση αυτών των περιοχών θα οδηγούσε σε ένα ευρύτερο φάσμα τοπικών υπηρεσιών στις γειτονιές. Ομοίως, η

παρουσία βιομηχανικών κλάδων θα αυξήσει την τοπική παραγωγικότητα, τις υπηρεσίες, την πρόσβαση σε εξειδικευμένες εισροές, το εργατικό δυναμικό των ιδρυμάτων και θα ενισχύσει την ικανότητα αντίληψης των ευκαιριών καινοτομίας. Ως εκ τούτου, η επανάχρηση των υποβαθμισμένων περιοχών θα μπορούσε να οδηγήσει σε νέες επιχειρηματικές δράσεις και τόνωση της τοπικής απασχόλησης (M.Turvani & S.Tonin, 2008).

Από την άλλη πλευρά βέβαια πρόκειται για υποβαθμισμένες εκτάσεις, οι οποίες έχουν υποστεί μια σειρά από προβλήματα όπως για παράδειγμα αυτά της εγκατάλειψης και της ρύπανσης ή μόλυνσης. Έτσι, το οικονομικό κόστος της αποκατάστασης και της επανάχρησης μπορεί να αυξηθεί λόγω της γενικής παρακμής των περιοχών που μπορεί να βρίσκονται αυτές οι τοποθεσίες. Μεγάλες αδρανείς βιομηχανικές περιοχές έχουν ευρύτερες επιπτώσεις σε περιφερειακό επίπεδο, έτσι η αποκατάστασή τους τίθεται ως προτεραιότητα σε πολλές χώρες. Η αναζωογόνηση, η αποκατάσταση και η επανάχρηση των πρώην βιομηχανικών περιοχών θα πρέπει να γίνει έτσι ώστε να επιτευχθεί η συνεχής ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών για τις παρούσες γενιές αλλά και για τις μελλοντικές με έναν περιβαλλοντικά ευαίσθητο, οικονομικά βιώσιμο, θεσμικά ισχυρό και κοινωνικά αποδεκτό τρόπο.

Αρκετές ομάδες αποκατάστασης των υποβαθμισμένων περιοχών επικεντρώνονται μόνο στην έκδοση μιας τεχνικής προσέγγισης η οποία προσφέρει μια πραγματική βραχυπρόθεσμη λύση. Οι Schelwald-Van der Kley, κ.ά. (2011) θέτουν επιτακτικά το θέμα του στρατηγικού σχεδιασμού λόγω της εμπειρίας που απέκτησαν μέσω του δικτύου NICOLE στο οποίο έγινε κατανοητό ότι η αποτελεσματική διαχείριση των υποβαθμισμένων περιοχών απαιτεί κάτι περισσότερο από μια τεχνική λύση προκειμένου να είναι επιτυχής. Έτσι, θα πρέπει να υπάρξει μια στρατηγική προσέγγιση στην επιλογή των μεθόδων αποκατάστασης σχετικά με την μακροπρόθεσμη χρήση του χώρου. Ουσιαστικά πρόκειται για την διατύπωση ενός οράματος που αφορά την εξέλιξη της περιοχής στο μέλλον. Για να θεωρηθεί, επομένως, επιτυχημένη η αποκατάσταση μιας περιοχής θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι επιθυμίες και οι ανάγκες του μεγαλύτερου μέρους των ενδιαφερομένων και να εξεταστούν τα ζητήματα που προκύπτουν όχι μόνο μέσα από μια καθαρά τεχνική προσέγγιση. Επομένως, η επίτευξη ενός βελτιστοποιημένου οράματος αποτελεί μια



περίπλοκη διαδικασία, ενώ παράλληλα η ικανοποίηση όλων των ενδιαφερόμενων φορέων, έχει αυξημένη δυσκολία (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

Ένα μέρος της στρατηγικής προσέγγισης είναι η μακροπρόθεσμη διαχείριση του τόπου, καθώς σε περίπτωση που δεν υπάρχει υπολειμματική μόλυνση θα πρέπει να δοθεί διαβεβαίωση για το ποιος θα διαχειριστεί και θα παρακολουθεί την αποκατεστημένη περιοχή, έτσι ώστε να υπάρχει βεβαίωση ότι η κατάσταση ρύπων παραμένει σύμφωνη με τη μελλοντική χρήση του τόπου. Σε ορισμένες χώρες τα εργαλεία χωρικού σχεδιασμού, αλλά και ο έλεγχος των χρήσεων γης από τις εκάστοτε αρχές, οι οποίες έχουν την δυνατότητα να ελέγξουν την μελλοντική χρήση της περιοχής ούτως ώστε να υπάρξει μια πιο ευαίσθητη χρήση από αυτήν που το έδαφος επιτρέπει.

Η επιλογή της τεχνικής που θα ακολουθηθεί για την αποκατάσταση και την επίτευξη της επανάχρησης εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, οι οποίοι εν μέρει είναι μη τεχνικοί. Η εμπειρία της ομάδας έργου, οι τοπικές αρχές, όπως και το χρονοδιάγραμμα είναι μερικοί από τους παράγοντες που επηρεάζουν την λήψη της κατάλληλης τεχνικής. Αρκετές φορές η επιλογή μιας γρήγορης λύσης είναι προτιμότερη από μια πιο βιώσιμη λύση, λόγω του ότι οι ιδιοκτήτες νιώθουν «άβολα» με την ύπαρξη αβεβαιότητας λόγω του ότι σκέφτονται σαν επενδυτές. Σε πολλές περιπτώσεις η τεχνική προσέγγιση είναι ένα μικρό μέρος της λύσης, καθώς υπάρχουν πολλοί άλλοι μη τεχνικοί παράγοντες που μπορεί να έχουν σημαντικό αντίκτυπο για ένα έργο, όπως για παράδειγμα οι οικονομικοί λόγοι (π.χ. η αξία του ακινήτου, το κόστος της αποκατάστασης), τα κοινωνικά κριτήρια (π.χ. τα συμφέροντα των γειτόνων, των γραφείων, των υπαλλήλων, των μετόχων), οι προσωρινές εκτιμήσεις (π.χ. ο χρόνος κατοίκησης του χώρου, η επικείμενη πώληση, η ύπαρξη προγράμματος αναδιαμόρφωσης), καθώς και οι νομικές εκτιμήσεις (π.χ. οι μελλοντικές αλλαγές του νομικού πλαισίου ή των συμβατικών ρυθμίσεων μεταξύ των μερών). Επίσης, οι τεχνικές δυνατότητες (γεωλογία, χημεία, βιολογία, τεχνολογία) διαδραματίζουν ένα ρόλο, ο οποίος εξαρτάται ως επί το πλείστον από άλλες πτυχές του υποβαθμισμένου χώρου (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011). Ο ρόλος του δημόσιου τομέα, σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ, στα έργα της αποκατάστασης είναι να επισημάνει την κατάλληλη μέθοδο καθαρισμού, να εντοπίσει τις κατάλληλες περιοχές για ανάπτυξη,

να κινήσει τη διαδικασία αποκατάστασης, να παρέχει χρηματοδότηση και να ενθαρρύνει την συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα (M.Turvani & S.Tonin, 2008).

Σύμφωνα με τις Turvani & Tonin (2008), το κόστος της αποκατάστασης των brownfields μπορεί να χωριστεί σε δύο μεγάλες κατηγορίες, στις άμεσες δαπάνες, οι οποίες συνδέονται με την διαδικασία της αποκατάστασης, και τις έμμεσες δαπάνες, οι οποίες σχετίζονται με την αποτελεσματική διαχείριση και υλοποίηση της αποκατάστασης. Οι άμεσες δαπάνες εξαρτώνται από τα χαρακτηριστικά του ίδιου του τόπου (θέση και ιστορία της περιοχής), την επιλογή των βέλτιστων διαθέσιμων τεχνολογιών απορρύπανσης σε περίπτωση ρύπανσης ή μόλυνσης και τέλος το διοικητικό και νομικό κόστος όσον αφορά την απόκτηση, τον καθαρισμό και την αποκατάσταση των υποβαθμισμένων περιοχών. Οι έμμεσες δαπάνες αφορούν για παράδειγμα, το κόστος που οφείλεται στην υποχρησιμοποίηση της γης ως μέρος μια παραγωγικής διαδικασίας, λόγω του υψηλού κόστους και της χρονοβόρας αποκατάστασης.

Από την άλλη πλευρά το όφελος της αποκατάστασης μπορεί να ομαδοποιηθεί σε τρεις μεγάλες κατηγορίες: περιβαλλοντικό, κοινωνικό και οικονομικό όφελος. Το περιβαλλοντικό όφελος περιλαμβάνει τη μείωση της πίεσης για ανάπτυξη σε περιοχές πρασίνου, την προστασία της δημόσιας υγείας και ασφάλειας, την προστασία των υπόγειων υδάτινων πόρων, την προστασία και την ανακύκλωση των εδαφικών πόρων, την αποκατάσταση τοπίων και την δημιουργία νέων με οικολογική αξία. Το κοινωνικό όφελος περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την ανανέωση των αστικών πυρήνων, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, την εξάλειψη ή μείωση των αρνητικών κοινωνικών στιγμάτων (που συνδέονται με τις επηρεαζόμενες κοινότητες από την αποκατάσταση), τη βελτίωση της υγείας, τη φθορά του περιβάλλοντος και την απώλεια αξίας των ακινήτων σε αυτές τις περιοχές. Υπάρχει φυσικά και οικονομικό όφελος από την αποκατάσταση και την επαναχρησιμοποίηση των brownfields. Για παράδειγμα, η προσέλκυση ξένων και εγχώριων επενδύσεων λόγω της επικείμενης μείωσης της φορολογίας και της αύξησης των θέσεων εργασίας βραχυπρόθεσμα αλλά και μακροπρόθεσμα, τονώνοντας έτσι την τοπική οικονομία. Τέλος, η αποκατάσταση μπορεί να οδηγήσει στην ανάπτυξη των τεχνολογιών απορρύπανσης και αποκατάστασης. Με την επιστροφή των εγκαταστάσεων σε παραγωγική χρήση, οι περιοχές αυτές επανακτούν την οικονομική και κοινωνική τους ζωτικότητα και η

αποκατάσταση μπορεί να δράσει ως καταλύτης για μια περαιτέρω οικονομική ανάπτυξη (M.Turvani & S.Tonin, 2008).

Οι ιδιοκτησίες των υποβαθμισμένων περιοχών, μέχρι να ολοκληρωθεί η αποκατάσταση, πολλές φορές αλλάζουν ιδιοκτήτη. Συνεπώς το πρόβλημα που μπορεί να δημιουργηθεί έγκειται στην μεταφορά ή ανταλλαγή της ευθύνης αποκατάστασης, διότι μπορεί να μην θελήσουν να συνεχίσουν το πρόγραμμα ή να αλλάξουν την χρήση ούτως ώστε να αποφύγουν τις ευθύνες. Έτσι, η μεταβίβαση κυριότητας από τους αρχικούς οργανισμούς που χειρίζονται την αποκατάσταση, σε λιγότερο οικονομικά σταθερούς οργανισμούς θα πρέπει να αποφευχθεί. Αυτό μπορεί να δημιουργήσει εντάσεις στο εσωτερικό των αρχικών οργανισμών, οι οποίοι από την μια πλευρά θέλουν να διαχειρίζονται με δική τους ευθύνη σε μια μακροπρόθεσμη βάση την αποκατάσταση, αλλά από την άλλη πλευρά επιβάλλεται να υπάρχει και μια επιστροφή της γης στην παραγωγική επαναχρησιμοποίηση της, καθώς αυτός θα πρέπει να είναι και ο στόχος. Για να αποφευχθεί αυτό, θα πρέπει είτε στην μεταβίβαση κυριότητας να υπάρχει ρητά η δέσμευση από τους αναδόχους με εγγύηση είτε η μεταβίβαση ιδιοκτησίας να μπορεί να γίνει σταδιακά (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

Συνοψίζοντας, για να κριθεί επιτυχής η ολοκλήρωση του έργου απαιτείται μια ολιστική προσέγγιση και μια καλή διαχείριση, οι οποίες θα αποβλέπουν στην κάλυψη των αναγκών όλων των ενδιαφερομένων. Οι τεχνικές αποκατάστασης των brownfields δεν έχουν διαφορές, είτε έχουν ρύπανση είτε όχι, καθώς στις πρώτες υπάρχει επιπλέον ένα πρόγραμμα απορρύπανσης ενώ στις δεύτερες όχι. Αρκετές φορές η πλήρης εξυγίανση της περιοχής μπορεί να μην επιτευχθεί σε περιπτώσεις ρύπανσης, αυτό σημαίνει ότι σε ορισμένες περιπτώσεις το επίπεδο κινδύνου ορίζεται ότι μπορεί είναι αποδεκτό για ένα δεδομένο σκοπό, και θα πρέπει να οριστεί με βάση τους περιορισμούς του χρόνου, του διαθέσιμου προϋπολογισμού και της υπάρχουσας τεχνολογίας. Επίσης, σημαντικό ρόλο για την επιτυχία του προγράμματος αποκατάστασης παίζει η κατανόηση και η γνωστοποίηση του προβλήματος και των συνεπειών του από τους πολίτες, έτσι θα καταστεί επιτακτικό και από τους ίδιους η εξεύρεση μιας λύσης, κάτι το οποίο θα διευκολύνει, αλλά και θα συνδράμει θετικά στην επιτυχία του προγράμματος της αποκατάστασης.



## **2. Διεθνής εμπειρία**

Το 1996 δημιουργήθηκε το δίκτυο NICOLE (Network for Industrially Contaminated Land in Europe), το οποίο αποτελεί ένα πρόγραμμα της Ε.Ε. χρηματοδοτούμενο από το πρόγραμμα-πλαίσιο 4 και είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση των υποβαθμισμένων βιομηχανικών εδαφών στην Ευρώπη. Ο σκοπός του εν λόγω δικτύου είναι η καλύτερη διασύνδεση μεταξύ των ερευνητικών και βιομηχανικών αναγκών. Το NICOLE αποτελείται από δύο υποομάδες, αυτή των Βιομηχανιών και η άλλη των Παροχών Υπηρεσιών. Αυτές οι 2 ομάδες με άλλα μέλη, όπως Πανεπιστήμια και κυβερνητικές οργανώσεις, προσπαθούν να μεταφέρουν τεχνογνωσία και να διασταυρώσουν ιδέες μεταξύ των τομέων και των χωρών. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η έγκαιρη γνώση των ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών και η ευκαιρία να λάβουν μέρος σε μια διεθνή συζήτηση, η οποία μπορεί να επιδράσει τεχνικά σε ευρωπαϊκό επίπεδο (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

Η ανταλλαγή απόψεων, γνώσεων και πρακτικών με άλλους φορείς πραγματοποιούνται δύο φορές το χρόνο στις συναντήσεις που έχουν τα μέλη του δικτύου NICOLE. Άλλες μορφές αλληλεπίδρασης και διάδοσης του δικτύου NICOLE είναι τα ήδη εφαρμοσμένα έργα έρευνας και οι ομάδες εργασίας, καθώς και η αλληλεπίδραση με άλλα ευρωπαϊκά δίκτυα, όπως το Κοινό Φόρουμ για τα Μολυσμένα Εδάφη (Common Forum on Contaminated Land), η συμμετοχή σε διάφορα ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα και οι επιτροπές αξιολόγησής τους. Το 1998 και το 2007 συντάχθηκαν δυο χάρτες, οι οποίοι αποτυπώνουν την κατάσταση και το μέγεθος των προβλημάτων για τα τελευταία δέκα χρόνια. Μέσω αυτών, φανερώνεται η σημαντική ανάπτυξη και η βελτίωση των διάφορων φορέων, όσον αφορά την διαχείριση των μολυσμένων περιοχών, και η μεγαλύτερη γνώση και εμπειρία που αποκτήθηκε μέσω της ανταλλαγής τεχνογνωσίας και οφελών των ενδιαφερόμενων μελών, οι οποίοι εργάζονται από κοινού σε όλη την Ευρώπη. Το NICOLE βοήθησε την παραπάνω διαδικασία να ξεκινήσει αλλά και μετέπειτα να αναπτυχθεί (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

Για να κατανοηθεί το μέγεθος του προβλήματος γίνεται παράθεση των διαθέσιμων δεδομένων για τις περιοχές Brownfields για τις ΗΠΑ και την Ευρώπη. Πιο συγκεκριμένα, η υπηρεσία τεχνολογίας των ΗΠΑ υπολόγισε το 1995 ότι υπάρχουν 450.000 τοποθεσίες Brownfields σε όλη την επικράτεια, ενώ μια πιο πρόσφατη

έκθεση αναφέρει ότι ο αριθμός έχει αγγίξει τις 600.000 τοποθεσίες. Οι περισσότεροι υποβαθμισμένες περιοχές ανέρχονται σε 1.550 και βρίσκονται στον κατάλογο των εθνικών προτεραιοτήτων. Αντίστοιχα για την Ευρώπη, δεν υπάρχουν αξιόπιστα δεδομένα σε εθνικό επίπεδο για όλες τις χώρες, όμως έχουν εντοπιστεί σχεδόν 800.000 πιθανές τοποθεσίες, ενώ περισσότερες από 300.000 δυνητικά μολυσμένες περιοχές έχουν εντοπιστεί στη Δυτική Ευρώπη και ο εκτιμώμενος αριθμός για όλη την Ευρώπη είναι πολύ μεγαλύτερος (M.Turvani & S.Tonin, 2008).

Τα μεγάλα αστικά κέντρα που υπόκεινται σε ρύπανση από πολλές μεμονωμένες περιοχές ορίζονται ως Megasites. Αυτά είτε είναι μεγάλες περιοχές είτε μικρότερες όπου στις μικρότερες οι ιδιοκτήτες αντιμετωπίζουν κοινά προβλήματα ρύπανσης γης και υδάτων (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011). Λόγω του ότι η ρύπανση ή μόλυνση αναπτύσσεται και εξαπλώνεται χωρίς να λαμβάνει υπόψη τεχνητά όρια του χώρου, τα περιβαλλοντικά προβλήματα που προκαλούνται από αυτούς τους επιμέρους τόπους είναι αλληλένδετα. Η διαχείριση αυτών των περιοχών πρέπει να γίνει με μια γενική προσέγγιση χωρίς να αντιμετωπιστεί η κάθε τοποθεσία σε ατομική βάση. Επομένως η ρύπανση των υδάτων χρειάζεται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση διότι ο υδροφόρος ορίζοντας είναι ενιαίος και γίνονται προσμίξεις των υδάτων. Θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί ότι τα προβλήματα ρύπανσης του εδάφους και του υπεδάφους παραμένουν σχετικά διακριτά, εντούτοις όμως μια ολοκληρωμένη προσέγγιση θα έδινε σημαντικά οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα σε αντίθεση με μια μεμονωμένη αντιμετώπιση.

### **2.1. Ρόττερνταμ**

Ένα παράδειγμα Megasite είναι η μελέτη της περίπτωσης της βιομηχανικής περιοχής του λιμένα του Ρόττερνταμ, όπου η περιοχή καλύπτει γύρω από το λιμάνι περίπου 3000 βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Θεωρείται ότι υπάρχουν χιλιάδες εστίες ρύπανσης στην περιοχή. Η περιοχή είναι σε μια φάση δυναμική καθώς οι παλιές λεκάνες είναι υπό ανακατασκευή για να φιλοξενήσουν την νέα οικιστική επέκταση της πόλης και των νέων λιμενικών περιοχών που κατασκευάζονται στο θαλάσσιο μέτωπο. Οι δραστηριότητες που λάμβαναν χώρα στο λιμάνι είναι η μεταφόρτωση και η επεξεργασία προϊόντων όπως το πετρέλαιο, χημικά προϊόντα, κάρβουνο και μεταλλεύματα, με αποτέλεσμα τόσο το έδαφος όσο και τα υπόγεια ύδατα αν έχουν ρυπανθεί και μολυνθεί από ένα ευρύ φάσμα παραγόντων (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

Οι αναπλάσεις της λιμενικής ενδοχώρας του Ρόττερνταμ ξεκίνησαν ήδη από το 1985 όπου είχαν και στόχο την κατασκευή 100 ha. για διεθνές λιμάνι, λιανικό εμπόριο, αναψυχή, πολιτισμό και θαλάσσιο τουρισμό. Τελικά η έκταση άγγιξε τα 125 ha., έχουν κατασκευαστεί 5.300 νέες κατοικίες, 400.000 τμ. γραφείων, 35.000 τμ. πολυλειτουργικών χώρων, 30.000 τμ. χώρων εκπαίδευσης και 30.000 τμ. χώρων αναψυχής και υπηρεσιών. Η περιοχή χωρίστηκε σε επτά ζώνες – περιοχές παρέμβασης. Ο προβλήτας Wilhelmina ο οποίος διαθέτει 183.000 τμ. γραφείων, 1.200 διαμερίσματα σε ουρανοξύστες ύψους 70 μ., ξενοδοχειακή μονάδα και θέατρο. Η ζώνη Zuikade διαθέτει 148.000 τμ. γραφείων, δημοτικές υπηρεσίες, κατοικίες για άτομα τρίτης ηλικίας, εκπαιδευτικά κτήρια και ανοικτούς χώρους συγκέντρωσης. Η ζώνη επιχειρηματικότητας διαθέτει κατοικίες, δημοτική αγορά και εμπορικό κέντρο, μαρίνα και αστικές υπηρεσίες. Η ζώνη Landtong με οικογενειακές κατοικίες, πολυτελείς μονοκατοικίες, αστικές υπηρεσίες και αθλητικό κέντρο. Η ζώνη Stadstuinen σχεδιάστηκε για τα παιδιά, διαθέτει εμπορικές δραστηριότητες, κτήρια εκπαίδευσης και κοινωνικές - ιατρικές υπηρεσίες. Η ζώνη Vuurplaat με τον βασικό οδικό άξονα της περιοχής για την σύνδεση με τα προάστια, διαθέτει εμπορικές δραστηριότητες και κτήρια εκπαίδευσης. Τέλος, η ζώνη Parkzicht με κατοικίες χαμηλών εισοδημάτων, εμπορικές εγκαταστάσεις και κτήρια εκπαίδευσης (Π.Σταθακόπουλος, κ.ά., 2009).

Οι αρχές του λιμανιού του Ρόττερνταμ κατέγραφαν, από τα τέλη του '80, την αρχική ποιότητα του εδάφους πριν την μίσθωση της περιοχής σε κάποια επιχείρηση έτσι όταν η επιχείρηση εγκαταλείψει την περιοχή θα πρέπει να αποδώσει την περιοχή στην αρχική της κατάσταση. Επομένως η επιχείρηση υποχρεωνόταν, σε περίπτωση υποβάθμισης της τοποθεσίας, να δημιουργήσει ένα λειτουργικό και κατάλληλο πρόγραμμα αποκατάστασης της τοποθεσίας. Ωστόσο οι επιχειρήσεις ήταν πρόθυμες να αποκαταστήσουν τυχόν προβλήματα στην τοποθεσία όπου είχαν τις εγκαταστάσεις τους. Οι επιχειρήσεις είναι υπεύθυνες για την αποκατάσταση και εξυγίανση της περιοχής και η απορρύπανση του εδάφους, του υπεδάφους και των επιφανειακών υδάτων σε περίπτωση ρύπανσης, ενώ για τα πιθανών μολυσμένα υπόγεια ύδατα αντιμετωπίζονται με μια ολοκληρωμένη προσέγγιση από τις αρχές του λιμανιού. Απώτερος στόχος των αρχών είναι η διαχείριση του εδάφους και της ποιότητας των υπόγειων υδάτων στην περιοχή του λιμανιού με τον πλέον βέλτιστο τρόπο,



εξασφαλίζοντας έτσι την οικονομική δραστηριότητα του για τα επόμενα χρόνια (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

## 2.2. Γαλλία

Στη Γαλλία κατασκευάζονταν ήδη από το 1798 μονάδες φωταερίου-γκαζιού (Manufactured Gas Plants) καθώς ήταν κάποτε ευρέως διαδεδομένη στην Ευρώπη η διαδικασία απόσταξης του άνθρακα το οποίο παρήγαγε μεθάνιο. Στις αρχές της δεκαετίας του '60 η ανάπτυξη του φυσικού αερίου είχε ως αποτέλεσμα να κλείσουν τα εργοστάσια παραγωγής φωταερίου σε όλη τη Γαλλία, με το τελευταίο να κλείνει το 1971. Ωστόσο, παρά το κλείσιμο των εργοστασίων, κατά την διάρκεια παροπλισμού των εγκαταστάσεων, υποπροϊόντα από την απόσταξη του άνθρακα και του φωταερίου δεν εξαλείφθηκαν τελείως από τις διαδικασίες καθαρισμού. Αυτά τα υποπροϊόντα μπορεί, για παράδειγμα, να έχουν περιοριστεί σε δεξαμενές ή να απορροφούνται από το έδαφος. Η ανάγκη για τη διαχείριση των παλαιών χώρων παραγωγής φωταερίου με συντονισμένο και συνεκτικό τρόπο τονίστηκε στη Γαλλία κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '90, μετά την ανακάλυψη των δεξαμενών που περιείχαν αυτά τα υποπροϊόντα από την παραγωγική διαδικασία του φωταερίου σε μια εγκατάσταση που ανήκει στην εταιρεία κοινής ωφελείας Gaz de France (GDF SUEZ τώρα) (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

Για να συντονιστεί η δράση σε όλη την επικράτεια της Γαλλίας, υπογράφηκε ένα Μνημόνιο Συμφωνίας (Memorandum of Understanding) σε συνδυασμό με το Υπουργείο Οικολογίας και Αειφόρου Ανάπτυξης της Γαλλίας και έτσι εντοπίστηκαν και ιεραρχήθηκαν οι 467 θέσεις των παλαιών εγκαταστάσεων φωταερίου, στην συνέχεια αυτό το σχήμα κατείχε τον έλεγχο και την παρακολούθηση της αποκατάστασης αυτών των χώρων, το οποίο υπεγράφη το 1996 και θα είχε διάρκεια 10 χρόνια. Η μεθοδολογία στην μελέτη του 2001 της GDF SUEZ για την αποκατάσταση των χώρων σε όλη τη Γαλλία, κατέταξε τις τοποθεσίες με βάση τη χρήση του χώρου, την ευαισθησία των υπόγειων και των επιφανειακών υδάτων, τους κινδύνους για το περιβάλλον, ο τύπος της ρύπανσης στην τοποθεσία κ.λπ. Καθόρισε τους στόχους της αποκατάστασης με τα επίπεδα ρύπανσης που θα ήταν αποδεκτά και για τον άνθρωπο αλλά και για το περιβάλλον λαμβάνοντας βέβαια υπόψη και την τελική χρήση του χώρου (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

Τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του Μνημονίου είναι ότι 332 εκτάρια γης έχουν εξυγιανθεί και επαναχρησιμοποιήθηκαν σε έργα αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, σε 270 τοποθεσίες εκκενώθηκαν οι δεξαμενές και 750 χιλ. τόνοι αποβλήτων διαχειρίστηκαν με ασφάλεια, ενώ στις 268 τοποθεσίες έγιναν έρευνες και διεξάγεται τακτική παρακολούθηση στις 93 από αυτές συνεχίζονται οι ενέργειες αποκατάστασης και πέραν το τέλος του Μνημονίου το 2006 (L.Schelwald-Van der Kley, κ.ά., 2011).

### 2.3. Cardiff Bay

Η Βρετανική κυβέρνηση είχε αναπτύξει το πρόγραμμα Αστικής Ανάπτυξης για την αναδιαμόρφωση ιδιαίτερα φτωχών και υποβαθμισμένων περιοχών των βρετανικών πόλεων. Έτσι δημιουργήθηκε η εταιρεία Cardiff Bay Development τον Απρίλιο του 1987 με σκοπό την αναβάθμιση του εγκαταλελειμμένου παλιού λιμανιού του Cardiff και Penarth συνολικής έκτασης 1.100 ha. Οι πέντε βασικοί στόχοι της ανάπλασης ήθελαν να προωθήσουν την ανάπτυξη, να προσφέρουν ένα περιβάλλον στο οποίο οι άνθρωποι θα θέλουν να ζουν, να εργάζονται και να ψυχαγωγούνται.

Επίσης ήθελαν να επανενώσουν το κέντρο της πόλης του Cardiff με την προκυμαία του, να προωθήσουν μια ανάπτυξη η οποία θα μπορούσε να δημιουργήσει ένα ευρύ φάσμα ευκαιριών απασχόλησης και να αντανakλά τις ελπίδες και τις προσδοκίες των κατοίκων της περιοχής, να επιτύχουν υψηλό επίπεδο σχεδιασμού και ποιότητας σε όλα τα είδη της ανάπτυξης και των επενδύσεων και τέλος, η περιοχή να υπάρξει ως πρότυπο καινοτομίας και αποτελεσματικότητας στον τομέα των αστικών αναπλάσεων ([www.cardiffharbour.com](http://www.cardiffharbour.com)).

Ο χρονικός ορίζοντας του έργου για την επίτευξη των παραπάνω βασικών στόχων ήταν τα δέκα έτη. Το έργο της αναβάθμισης πέτυχε να δημιουργήσει μια πολύ-λειτουργική οργάνωση των χρήσεων γης με κατοικίες, ανοιχτούς χώρους, χώρους αναψυχής, και ανάπτυξη του εμπορίου και των βιομηχανιών. Τα κύρια ποσοτικά

Εικόνα 1: Η Θέση του Cardiff Bay στο Η.Β



Πηγή: [http://en.wikipedia.org/wiki/Cardiff\\_Bay](http://en.wikipedia.org/wiki/Cardiff_Bay)

μεγέθη του εγχειρήματος είναι τα εξής: 464.500 τμ. βιομηχανίας, 430.500 τμ. λιανικού εμπορίου και 371.600 τμ γραφείων. Επίσης κατασκευάστηκαν 6.000 κατοικίες και επένδυσαν στην βελτίωση των μεταφορικών υποδομών (περιφερειακή οδός και γρήγορες δημόσιες συγκοινωνίες). Το συνολικό κόστος του προγράμματος ήταν 2,4 δις. λίρες εκ των οποίων οι ιδιωτικές επενδύσεις ήταν διπλάσιες από τις κρατικές. Τον Μάρτιο του 2000 όταν η εταιρεία πέτυχε τους στόχους τους εκτιμάται ότι δημιούργησε 16.750 νέες θέσεις εργασίας, δημιούργησε ανοιχτούς χώρους έκτασης 76 ha., δημιούργησε εγγειοβελτιωτικά έργα έκτασης 327 ha. και αναβάθμισε και δημιούργησε 42 χλμ. δρόμου ([www.cardiffharbour.com](http://www.cardiffharbour.com)).

#### 2.4. Malmö, ανάπλαση Δυτικού Λιμανιού / bo01

Το Malmö βρίσκεται στην Νότια Σουηδία στην νοτιότερη περιοχή της Σκανδιναβίας στην περιοχή του Oresund απέναντι από την Κοπεγχάγη. Το Malmö είναι η Τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Σουηδίας. Η περιοχή Δυτικού Λιμανιού του Malmö είχε καλυφθεί εξολοκλήρου από τις δραστηριότητες του ναυπηγείου ξεκινώντας ήδη από τα τέλη του 1700. Όταν οι δραστηριότητες του ναυπηγείου μειώθηκαν, και κατέληξε στο κλείσιμο, ξεκίνησαν οι δραστηριότητες μετασχηματισμού και δημιουργίας μιας νέας συνοικίας στην πόλη.

Το Bo01 είναι μια νέα πλέον περιοχή στο δυτικό λιμάνι του Malmö με χώρο για 600

κατοικίες, καθώς και γραφεία, καταστήματα και άλλες υπηρεσίες δίπλα στη θάλασσα. Η κατασκευή των κτηρίων ανατέθηκε σε πολλά διαφορετικά αρχιτεκτονικά γραφεία στα οποία δόθηκαν μια σειρά από πράσινα κριτήρια και κατευθυντήριες γραμμές για την διασφάλιση της ποικιλομορφίας του σχεδιασμού. Η δημιουργία της συνοικίας του Δυτικού Λιμανιού βασίζεται θεμελιωδώς σε μια οικολογική προσέγγιση από τον χωροταξικό σχεδιασμό μέχρι το χτίσιμο σπιτιών και διάφορων κατασκευών. Στόχος είναι η περιοχή να γίνει ένα διεθνές πρότυπο για περιβαλλοντική προσαρμογή σε ένα

Εικόνα 2: Η θέση του Malmö στη Σουηδία



Πηγή: [http://www.insme.org/insme-newsletter/2003/n\\_6.html/content](http://www.insme.org/insme-newsletter/2003/n_6.html/content) και <http://en.wikipedia.org/wiki/Malmö>,  
ιδία επεξεργασία



πυκνοδομημένο αστικό περιβάλλον καθώς η περιοχή τροφοδοτείται από 100% ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (greennewdeal.eu).

Η περιοχή του Δυτικού Λιμανιού έχει εδώ και μία-δύο δεκαετίες που μεταμορφώθηκε, από 20 ιδιωτικές και δημόσιες εταιρείες και 26 διαφορετικούς αρχιτέκτονες, από ένα βιομηχανικό πάρκο σε μια περιοχή γνώσης και αειφόρου τρόπου ζωής. Στην περιοχή γίνεται συνδυασμός της κοινωνικής κατοικίας, της κατοικίας πολυτελείας και της φοιτητικής εστίας. Το πρώην βιομηχανικό πάρκο με τις μηχανές και τους γερανούς του ναυπηγείου, μετατράπηκαν σε πάρκα, σχολεία και καταλύματα (www.malmo.se).

Εικόνα 3: Η περιοχή του Δυτικού Λιμανιού του Malmö



Πηγή: <http://www.polis-solar.eu/current-practice-in-europe/sweden/article/best-practice-33>

## 2.5. Aker Brygge

Η περιοχή Aker Brygge βρίσκεται στο Όσλο και καταλαμβάνει έκταση 5,82 ha. Το Aker Brygge αποτελεί τμήμα ενός ευρύτερου σχεδίου ανασχεδιασμού του παραλιακού μετώπου του Όσλο το οποίο ονομάζεται Fjord Project, καθώς όπως φαίνεται και από την εικόνα 4 το παραλιακό μέτωπο σχηματίζει διάφορες πτυχώσεις και διακρίνεται σε υποέργα εκ των οποίων το καθένα έχει και

Εικόνα 4: Η περιοχή Aker Brygge στο Όσλο



Πηγή: [http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no/english\\_pages/illustrations\\_and\\_photos/](http://www.prosjekt-fjordbyen.oslo.kommune.no/english_pages/illustrations_and_photos/)

άλλη λογική και άλλους στόχους.

Το 1986 ξεκίνησε η πρώτη φάση της ανασυγκρότησης του παλιού ναυπηγείου που είχε ήδη από το 1982 σταματήσει την λειτουργία του. Η περιοχή κατασκευάστηκε από ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς μέσα σε τέσσερα στάδια και το τελευταίο τελείωσε

Εικόνα 5: Άποψη της περιοχής των παλιών ναυπηγείων στο λιμάνι του Aker Brygge



Πηγή: <http://www.dn.no/forsiden/naringsliv/article1861146.ece>

το 1998. Στόχος τους ήταν η δημιουργία μιας συμπαγούς αστικής περιοχής με σύγχρονη αρχιτεκτονική και δίκτυα πεζοδρόμων.

Στην περιοχή πλέον ζουν εκατοντάδες οικογένειες, ενώ χιλιάδες άνθρωποι δουλεύουν σε τραπεζικές, χρηματοοικονομικές και συμβουλευτικές υπηρεσίες, σε καταστήματα, σε εστιατόρια, στον πολιτισμό και στην ψυχαγωγία. Ένας από τους στόχους της ανασυγκρότησης του παλιού ναυπηγείου ήταν να αποκαταστήσει τις θέσεις εργασίας που χάθηκαν με το κλείσιμο του και τελικά δεν αποκαταστήθηκαν μόνο οι παλιές θέσεις εργασίας αλλά δημιουργήθηκαν σχεδόν διπλάσιες θέσεις από όσες είχε το ναυπηγείο σε περιόδους ακμής. Η περιοχή περιλαμβάνει 382 κατοικίες (40 τμ. έως 500 τμ.), 86.000 τμ. γραφείων, 24.000 τμ. για 60 καταστήματα και 35 εστιατόρια που απασχολούν περίπου 5.000 άτομα, 4.000 τμ. για πολιτιστικές δραστηριότητες ενώ ακόμη υπάρχει μαρίνα με 125 θέσεις και κλειστός χώρος στάθμευσης οχημάτων ([www.akerbrygge.no](http://www.akerbrygge.no)).

## 2.6. Συμπεράσματα

Από την ανάλυση των διεθνών παραδειγμάτων μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι παρεμβάσεις που υπέστησαν οι περιοχές παρουσιάζουν ορισμένες ομοιότητες αλλά και αντίστοιχα διαφορές. Οι ομοιότητες που μπορούν εύκολα να γίνουν αντιληπτές αφορούν στις χρήσεις γης που προτάθηκαν για τις περιοχές παρέμβασης. Οι χρήσεις που προτιμήθηκαν ακολουθούν το πρότυπο της πολυλειτουργικής κατανομής των χρήσεων γης, δηλαδή των χρήσεων για την κάλυψη δραστηριοτήτων όλο το 24ωρο όπως για παράδειγμα χρήσεις κατοικίας, επιχειρήσεων, διασκέδασης, αναψυχής και πολιτισμού. Αυτό συμβαίνει έτσι ώστε να υπάρχουν χρήσεις όλο το 24ωρο για να μην υπάρχουν πιθανότητες για παράνομες δραστηριότητες αλλά και για να υπάρχει «ζωή» καθ' όλη την διάρκεια του 24ώρου. Επίσης μπορεί να παρατηρηθεί ότι σε όλες τις πόλεις, εκτός από την Γαλλία που πρόκειται για εγκαταστάσεις φωταερίου σε όλη την χώρα, ότι οι παρεμβάσεις γίνονται σε παλιές εγκαταστάσεις του λιμένα ή των παλιών ναυπηγείων, όπου υπήρχαν δραστηριότητες βιομηχανικές αλλά πλέον έχουν εγκαταλειφτεί. Σκοπός στο Ρότερνταμ και στην Γαλλία είναι η εξυγίανση των εδαφών και μετέπειτα η κοινωνικό-οικονομική ανάπτυξη αυτών των περιοχών, ενώ στο Cardiff Bay, στο Malmö και στο Aker Brygge είναι η κοινωνικό-οικονομική ανάπτυξη των περιοχών μέσω της επανάχρησης των περιοχών και των εγκαταστάσεων με μια νέα χρήση.

Ουσιαστικά όπως προκύπτει από τις περιπτώσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω προκύπτουν οι τρόποι αντιμετώπισης των προβλημάτων και των αστικών ανασυγκροτήσεων στις λιμενικές ενδοχώρες της Ευρώπης, όπου τείνουν να έχουν πολυλειτουργικές χρήσεις και όχι μονολειτουργικές. Σχεδόν σε όλες τις περιπτώσεις κύριος στόχος είναι η οικονομική ανάπτυξη των περιοχών ή αποκατάσταση θέσεων εργασίας της περιοχής, μέσω της τόνωσης της παραγωγικής διαδικασίας. Η επαναχρησιμοποίηση της τοποθεσίας με την προηγούμενη χρήση δεν θεωρείται ως πρακτική και εφικτή λύση καθώς θεωρείται ότι θα αποτύχει, για αυτό το λόγο και δεν υφίσταται πλέον σαν λύση. Στις περισσότερες περιπτώσεις, η ανασυγκρότηση γίνεται με δημόσιους και με ιδιωτικούς πόρους καθώς το δημόσιο προσπαθεί να προσελκύσει τις ιδιωτικές επενδύσεις μέσω κινήτρων που δίνει για αυτές τις τοποθεσίες. Πολλές ανασυγκροτήσεις γίνονται με βιώσιμο προσανατολισμό, όπως για παράδειγμα η περιοχή να είναι στο σύνολο της ενεργειακά αυτόνομη, όπως στην περίπτωση του Malmöe.

### **3. Ελληνική εμπειρία**

#### **3.1. Δραπετσώνα**

Η πρόταση για την ανάπλαση της λιμενοβιομηχανικής ζώνης Δραπετσώνας-Κερατσινίου παρουσιάζει χαρακτηριστικά και προβλήματα τα οποία μοιάζουν με την περιοχή μελέτης. Η τοποθεσία της περιοχής της Δραπετσώνας η οποία έχει παραθαλάσσιο μέτωπο, η εγγύτητα της με λιμένα, η ύπαρξη εγκαταστάσεων πετρελαιοειδών και της ΑΓΕΤ Ηρακλής, η ρύπανση του εδάφους και του αέρα και η υποβάθμιση του τοπίου είναι κάποιοι κοινοί προβληματισμοί. Ήδη από το 1997 ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας (ΟΡΣΑ) είχε χαρακτηρίσει την περιοχή ζώνη ανάπλασης με νέες χρήσεις γης καθώς θεωρήθηκε ότι αποτελεί στρατηγικής σημασίας για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ) (Γ.Μελαδάκης, 2011). Μετά τις πυρκαγιές του 2007, οι προτάσεις που είχαν γίνει μέχρι τότε θεωρήθηκαν ως προτάσεις τσιμεντοποίησης, επομένως οι κάτοικοι της περιοχής ζητούσαν ένα πάρκο υψηλού πρασίνου. Αυτές οι ακραίες φωνές πάγωσαν το θέμα της ανάπλασης τα τελευταία χρόνια (anaplasibzdrapetsonas.blogspot.gr).

Η μελέτη του 1999 του ΟΡΣΑ, με τίτλο «Τεχνική και επιστημονική υποστήριξη του προγράμματος Terra Posidonia 'Λιμενοβιομηχανική ζώνη Δραπετσώνας-Κερατσινίου'», αναφέρει ότι η έκταση της περιοχής ανάπλασης είναι 98,7 ha. εκ των οποίων η μισή έκταση ανήκει στο δημόσιο και η υπόλοιπη σε ιδιώτες. Η περιοχή επέμβασης διέπεται από ΓΠΣ και Ρυμοτομικό Σχέδιο και οι εκτάσεις των χρήσεων γης για την χερσαία ζώνη λιμένα είναι 41,8 ha, για την βιομηχανία 41 ha, για τους κοινόχρηστους χώρους 7,5 ha, για την κατοικία 5,5 ha, και για τις κοινωφελείς χρήσεις και τον αθλητισμό 2,9 ha. (Γ.Μελαδάκης, 2011). Επίσης θεωρείται ότι για την ανάπλαση θα πρέπει να μετεγκατασταθούν μεγάλες βιομηχανικές μονάδες και υπολογίζει ότι θα κτιστούν 365.000 τμ. δομημένης επιφάνειας με:

1. Χρήσεις μεταποίησης (κέντρο επιχειρήσεων του ναυτιλιακού τομέα, κέντρο παραγωγής κι διάθεσης προϊόντων υψηλής τεχνολογίας, κέντρο παραγωγής και διάθεσης χειροτεχνικών προϊόντων και κέντρο μετεγκατάστασης μικρών βιοτεχνικών μονάδων από τους δυο Δήμους).
2. Χρήσεις τριτογενούς τομέα (εμπορικό, συνεδριακό και εκθεσιακό κέντρο, ναυτιλιακά γραφεία, κέντρο περιβαλλοντικής-τεχνολογικής γνώσης και πολιτιστικός πόλος και κέντρο αθλητικό και αναψυχής).



### 3. Χρήσεις κατοικίας.

Ο χρονικός ορίζοντας της περάτωσης της ανάπλασης είναι το ελάχιστο 10 χρόνια και το κόστος της ήταν της τάξεως των δεκάδων δισ. δραχμών. Οι θέσεις εργασίας που θα προσφέρονταν θα ήταν περίπου 15-20.000 ενώ κατά την διάρκεια κατασκευής θα ήταν 300 με 400 ετησίως. Το κριτήριο που οι μελετητές θεώρησαν ότι κάνει εφικτή την μελέτη είναι η ανατίμηση των αξιών γης λόγω των προτεινόμενων χρήσεων, του προτεινόμενου ΣΔ, του κόστους κατασκευής και της τιμής πώλησης του δομημένου χώρου, επομένως οι ιδιοκτήτες θα έχουν κίνητρο για συμμετοχή στην ανάπλαση. Από τους τέσσερις μεγαλοϊδιοκτήτες οι μισοί συμφώνησαν ενώ οι άλλοι όχι, επομένως οι μελετητές θεώρησαν ότι η ολοκλήρωση θα πρέπει να προχωρήσει σταδιακά καθώς δεν μπορούν να γίνουν άμεσα αναδιατάξεις των ιδιοκτησιών (Γ.Μελαδάκης, 2011).

Το 2006 συντάχθηκε νέα μελέτη για την περιοχή από τον Δήμο Δραπετσώνας και την Περιφέρεια Αττικής με τίτλο «Χωροταξική-πολεοδομική μελέτη ανάπλασης της βιομηχανικής περιοχής στα όρια του Δήμου Δραπετσώνας» και σκοπός της είναι η τροποποίηση του ΓΠΣ και μετέπειτα η εκπόνηση Πολεοδομικής Μελέτης αλλά μόνο για το τμήμα της ανάπλασης εντός του δήμου Δραπετσώνας. Η περιοχή ανάπλασης, σύμφωνα με την μελέτη, ορίζεται στα 66,1 ha εκ των οποίων τα 52,8 ha ανήκουν στον δήμο Δραπετσώνας. Οι χρήσεις γης στην περιοχή ανάπλασης όπως ορίζονται από την μελέτη είναι οι εξής:

1. Εκμεταλλεύσιμοι χώροι 20,3 ha (κεντρικές λειτουργίες, αναψυχή, ξενοδοχείο, αμιγής και γενική κατοικία).
2. Μη εκμεταλλεύσιμοι χώροι 45,8 ha (κοινόχρηστοι χώροι 37,2 ha, κοινωφελείς χώροι, αθλητισμός 5,2 ha και εκπαίδευση 1 ha).

Η επιφάνεια δόμησης υπολογίζεται περίπου 265.000 τμ. και κατανέμεται σε γραφεία 44-48%, κατοικία 20-25%, πολιτιστικές χρήσεις 6,4%, συνεδριακό κέντρο και ξενοδοχείο 6,7% και εγκαταστάσεις αθλητισμού 15,1% (Γ.Μελαδάκης, 2011).

Η μελέτη επικεντρώνεται στην μεγάλη συμμετοχή των μη εκμεταλλεύσιμων χώρων οι οποίοι καταλαμβάνουν λίγο περισσότερο από τα δύο τρίτα της συνολικής περιοχής της ανάπλασης. Αντιθέτως οι εκμεταλλεύσιμοι χώροι καταλαμβάνουν το ένα τρίτο εκ των οποίων η κατοικία αποτελεί το 47,3% και οι κεντρικές λειτουργίες το 42,4%. Η μελέτη προτείνει να γίνει μια αντιστροφή της υπάρχουσας κατάστασης καθώς στην

υφιστάμενη κατάσταση κυριαρχεί η βιομηχανία με ποσοστό 41% ενώ οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς αποτελούν μόνο το 10,5%. Η μελέτη θεωρεί ότι αυτή η αντιστροφή δεν είναι ανέφικτη, καθώς έγιναν όπως αναφέρεται, αρκετές διαβουλεύσεις με τους τοπικούς φορείς και ιδιοκτήτες και παρόλο που προσπάθειες υπογραφής ενός πρωτοκόλλου συνεργασίας ήταν άκαρπες αυτό που είναι σημαντικό είναι ότι ήρθαν σε επαφή οι ενδιαφερόμενοι κάτι που βάζει τις βάσεις για μια μελλοντική συνεργασία.

### 3.2. Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου

Το Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου (ΤΠΠΛ), ιδρύθηκε στη θέση της παλαιάς Γαλλικής Εταιρείας Μεταλλείων Λαυρίου (ΓΕΜΛ) (Compagnie Francaise des Mines du Laurium) το

1992, με πρωτοβουλία του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου και είναι ένας οργανισμός επιστημονικής έρευνας, εκπαίδευσης, επιχειρηματικής δραστηριότητας και πολιτισμού. Το ΤΠΠΛ στοχεύει στη σύνδεση της επιστημονικής και τεχνολογικής έρευνας που

Εικόνα 6: Το Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου



Πηγή: [http://www.ltp.ntua.gr/lavrion\\_park/photogallery](http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/photogallery)

πραγματοποιείται στο ΕΜΠ με τις ανάγκες και τα ενδιαφέροντα του επιχειρηματικού κόσμου, στην πραγματοποίηση πολιτιστικών εκδηλώσεων σχετικών με την προβολή της ιστορίας και του πολιτισμού της ευρύτερης περιοχής της Λαυρεωτικής και στην ανάδειξη της ιστορίας των δραστηριοτήτων που στο παρελθόν είχαν αναπτυχθεί στις διατηρητέες εγκαταστάσεις του. Ο χώρος του ΤΠΠΛ αποτελεί μοναδικό μνημείο βιομηχανικής αρχαιολογίας και αρχιτεκτονικής και σε αυτόν διατίθενται μια σειρά εγκαταστάσεων για την στέγαση επιχειρηματικών δραστηριοτήτων αιχμής. Πρόκειται, ουσιαστικά, για μια πρόταση ανάπλασης τμήματος του παραλιακού μετώπου της πόλης του Λαυρίου, που πραγματοποιήθηκε ώστε να διασώσει τη σημαντική βιομηχανική και πολιτιστική κληρονομιά, να προσφέρει στο ΕΜΠ έναν κατάλληλο χώρο για ερευνητικούς σκοπούς που θα συμβάλλει στην ικανοποίηση των σύγχρονων

αναγκών της βιομηχανίας και να στηρίξει την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής μέσω της σύγχρονης υψηλής τεχνολογίας ([www.ltp.ntua.gr](http://www.ltp.ntua.gr)).

Η περιοχή ανάπτυξης του ΤΠΠΑ έχει παρόμοια χαρακτηριστικά με την περιοχή μελέτης καθώς και η περιοχή του Λαυρίου είναι παραθαλάσσια, βρίσκεται σε εγγύτητα με το νέο λιμένα του Λαυρίου, υπάρχει κτηριακό βιομηχανικό απόθεμα και το έδαφος είναι ρυπασμένο από την προηγούμενη χρήση.

Ήδη από το 1977, όταν η βιομηχανική κρίση έπληξε τις μεταλλευτικές δραστηριότητες του Λαυρίου, άρχισαν να γίνονται κάποιες συζητήσεις για τις προοπτικές επανάχρησης των εγκαταστάσεων. Υπήρχαν δύο επιλογές για τις εγκαταστάσεις της ΓΕΜΛ είτε να γίνει χώρος για θέατρα, μουσεία, εκθεσιακά κέντρα, να δημιουργηθούν υποδομές άθλησης, αναψυχής και εκπαίδευσης, όπως έγινε στο παλιό εργοστάσιο γκαζιού της Αθήνας, είτε να γίνει ένα τεχνολογικό και πολιτιστικό πάρκο στο οποίο θα δοθεί έμφαση στην διάδοση της τεχνολογικής φυσιογνωμίας του συγκροτήματος. Τελικά το 1992 οι εγκαταστάσεις της ΓΕΜΛ παραχωρήθηκαν στο ΕΜΠ για την δημιουργία του ΤΠΠΑ ([www.ltp.ntua.gr](http://www.ltp.ntua.gr)).

Η έκταση του ΤΠΠΑ είναι 24,5 ha και την ευθύνη την έχει ειδικός φορέας με την επωνυμία «Εταιρεία Αξιοποίησης και Διαχείρισης της περιουσίας του ΕΜΠ Α.Ε.». Το κτηριακό σύνολο των εγκαταστάσεων της ΓΕΜΛ αποτελεί εξαιρετικό δείγμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής, το οποίο έχει κηρυχθεί «νεότερο μνημείο» από το ΥΠΠΟ. Το ΤΠΠΑ έχει πολλαπλά οφέλη για την περιοχή του Λαυρίου γιατί

Εικόνα 7: Κτηριακές εγκαταστάσεις του ΤΠΠΑ



Πηγή: [http://www.ltp.ntua.gr/services/ltcp\\_buildings](http://www.ltp.ntua.gr/services/ltcp_buildings)

συμβάλλει στην ανάδειξη και αναβίωση ενός μοναδικού δείγματος της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της χώρας με την ένταξη νέων χρήσεων στα παλιά κελύφη, ενώ παράλληλα συνεισφέρει στην αντιμετώπιση σοβαρών προβλημάτων ρύπανσης της περιοχής εξαιτίας της παλιάς μεταλλουργικής δραστηριότητας ([www.ltp.ntua.gr](http://www.ltp.ntua.gr)).

Από τις τρεις διακριτές κτηριακές ενότητες του συγκροτήματος έχουν αποκατασταθεί και στεγάζουν τις λειτουργίες του πάρκου, 18 κτήρια με συνολική δομημένη επιφάνεια 13.000 τμ. περίπου. Τα 14 κτήρια με αντιστοιχούσα καλυμμένη επιφάνεια 12.000 τμ., συγκροτούν την πρώτη κτηριακή ενότητα. Η αποκατάστασή τους χρηματοδοτήθηκε από το συνολικό πρόγραμμα ίδρυσης του Τεχνολογικού Πάρκου, ενώ από τα υπόλοιπα τέσσερα κτήρια, με εμβαδόν 1.000 τμ. περίπου, τα δύο χρηματοδοτήθηκαν από προγράμματα εργαστηρίων του ΕΜΠ και τα υπόλοιπα δύο από ιδιωτικούς πόρους, με αυτοχρηματοδότηση των εγκατεστημένων εταιρειών. Τα 10.000 τμ. φιλοξενούν τις εγκατεστημένες επιχειρήσεις, ενώ τα 3.000 τμ. στεγάζουν τις πολιτιστικές και υποστηρικτικές χρήσεις του πάρκου ([www.ltp.ntua.gr](http://www.ltp.ntua.gr)).

Η εκτάσεις που καταλαμβάνουν οι διάφορες χρήσεις είναι για τις εγκατεστημένες επιχειρήσεις, οι οποίες καλύπτουν την μεγαλύτερη επιφάνεια 8.885 τμ., οι πολιτιστικές εγκαταστάσεις καλύπτουν 3000 τμ., οι διοικητικές υπηρεσίες καταλαμβάνουν 750 τμ., και τέλος οι λοιπές συνοδευτικές εγκαταστάσεις υπηρεσιών, όπως εστιατόρια και λοιποί χώροι αναψυχής, καθώς και χώροι διαμονής καταλαμβάνουν 365 τμ. ([www.ltp.ntua.gr](http://www.ltp.ntua.gr)).

Εικόνα 8: Περιβαλλοντικά έργα στο χώρο του Τ.Π.Π.Λ.

Η απορρύπανση – αποκατάσταση του ΤΠΠΛ αποτελεί έργο ζωτικής σημασίας για την ευρύτερη περιοχή καθώς η ρύπανση που έχει προκληθεί υποβαθμίζει σημαντικά όλη τη περιοχή. Το έργο χρηματοδοτήθηκε στο πλαίσιο του



Πηγή:

[http://www.ltp.ntua.gr/lavrion\\_park/environment](http://www.ltp.ntua.gr/lavrion_park/environment)



Προγράμματος «Ανταγωνιστικότητα» του Υπουργείου Ανάπτυξης και διακρίνεται σε τρία υποέργα. Για όλα αυτά εκπονήθηκαν και εγκρίθηκαν όλες οι απαιτούμενες από το νόμο περιβαλλοντικές μελέτες και υλοποιήθηκαν με όλους τους κανόνες υγιεινής και ασφάλειας.

Κατά τη διαδικασία έγκρισης των ανωτέρω μελετών και αδειών, ζητήθηκε η σύμφωνη γνώμη όλων των τοπικών φορέων, όπως άλλωστε ορίζεται και από την κείμενη νομοθεσία. Το πρώτο υποέργο αφορούσε την εκσκαφή, μεταφορά και ασφαλή ταφή των ρυπασμένων εδαφών που βρίσκονται εντός του ΤΠΠΑ σε ειδικά διαμορφωμένο χώρο εντός του πάρκου. Το υποέργο αυτό αφορούσε την κατασκευή ενός Χώρου Υγειονομικής Ταφής Ρυπασμένων Εδαφών (ΧΥΤΡΕ), με όλες τις απαραίτητες τεχνικές και περιβαλλοντικές προδιαγραφές, εντός του οποίου τοποθετήθηκαν τα ρυπασμένα εδάφη, τα οποία αποτελούν πηγή κινδύνων για την ανθρώπινη υγεία και το ευρύτερο οικοσύστημα.<sup>1</sup> Για το δεύτερο υποέργο πραγματοποιήθηκε η διαμόρφωση υπογείου χώρου εντός του ΤΠΠΑ, στον οποίο τοποθετήθηκαν ειδικά απόβλητα<sup>2</sup> τα οποία για τεχνικούς και περιβαλλοντικούς λόγους, δεν έπρεπε να αναμειχθούν με τα ρυπασμένα εδάφη που τοποθετούνται στον ΧΥΤΡΕ. Στόχος του τρίτου υποέργου ήταν η περιβαλλοντική θωράκιση των δύο ανωτέρω μεγάλων τεχνικών έργων, γι' αυτό και η χρηματοδότηση προέβλεπε την ίδρυση ενός πρότυπου εργαστηρίου περιβαλλοντικών μετρήσεων, σε ήδη διαμορφωμένο χώρο εντός του ΤΠΠΑ. Το εργαστήριο αυτό είναι σε θέση να παρακολουθεί και να καταγράφει όλες τις περιβαλλοντικές παραμέτρους των έργων αυτών, τόσο κατά την κατασκευή όσο και κατά τη λειτουργία τους, με αναλύσεις και επιτόπου μετρήσεις σε όλα τα περιβαλλοντικά μέσα (εδάφη, ύδατα, ατμόσφαιρα) ([www.ltp.ntua.gr](http://www.ltp.ntua.gr)).

Για την εγκατάσταση στο ΤΠΠΑ υπάρχουν κάποια κίνητρα εγκατάστασης τα οποία αφορούν νέους επιστήμονες, αποφοίτους ΑΕΙ και ΤΕΙ, είτε ως φυσικά πρόσωπα είτε ως βασικούς μετόχους σε εταιρικά σχήματα (ποσοστό άνω του 50%), και αφορούν:

---

<sup>1</sup> Στις εκτάσεις στις οποίες έγινε αφαίρεση εδαφών, πραγματοποιήθηκε επιχωμάτωση και κάλυψη με υγιές έδαφος. Μετά το πέρας των εργασιών, ο ΧΥΤΡΕ δεν δέχτηκε επιπλέον ρυπασμένα εδάφη, στεγανοποιήθηκε και παρακολουθείται συνεχώς, έτσι ώστε να υπάρχει ομαλή αποθήκευση των ρυπασμένων εδαφών σε αυτόν.

<sup>2</sup> Τα απόβλητα αυτά προέρχονται από τη μεταλλευτική/μεταλλουργική δραστηριότητα που αναπτύχθηκε στο παρελθόν και αποτελούνται κυρίως από αρσενικούχες ενώσεις.

α) μειωμένο μίσθωμα κατά 25% σε σχέση με την τρέχουσα τιμολογιακή πολιτική του ΤΠΠΑ για τα πέντε πρώτα χρόνια της μισθωτικής σχέσης,

β) ταμειακή διευκόλυνση, δηλαδή καταβολή του 50% του μηνιαίου μισθώματος για τον πρώτο χρόνο μίσθωσης, καταβολή του 100% του μισθώματος για τον δεύτερο χρόνο, καταβολή του 150% του μισθώματος για τον τρίτο χρόνο (δηλαδή αποπληρωμή του 50% του μισθώματος από τον πρώτο χρόνο) και τέλος καταβολή του πλήρους μισθώματος από τον τέταρτο χρόνο και μετά ([www.ltp.ntua.gr](http://www.ltp.ntua.gr)).

Συμπερασματικά, όσον αφορά την ανάπλαση της Δραπετσώνας, παρατηρείται ότι στην υπάρχουσα κατάσταση κυριαρχεί η βιομηχανία με 41,0%, ενώ κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι (με τον αθλητισμό) ανέρχονται σε μόνο 10,5%. Στην δεύτερη μελέτη του 2006 προτείνεται, μια διπλή αντιστροφή της υπάρχουσας κατάστασης, με ριζική μετακίνηση από οικονομικές χρήσεις σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους και από τον δευτερογενή τομέα στον τριτογενή. Η αντιστροφή των χρήσεων γης από τις πρώην οικονομικές λειτουργίες σε χώρους αναψυχής ακολουθεί την λογική ότι η περιοχή αποτελεί τη μονή διέξοδο της Δυτικής Αθήνας στη θάλασσα ενώ αποφεύγεται η πολύ-λειτουργική διάσταση των χρήσεων γης. Επομένως παρατηρείται, ότι παρά τις ομοιότητες της περιοχής ανάπλασης της Δραπετσώνας με την περιοχή της Δυτική Εισόδου της Θεσσαλονίκης, η περιοχή της Δραπετσώνας λόγω της γεωγραφικής της θέσης και των υπολοίπων περιορισμών καθώς και η απουσία λιμένα δίπλα στην περιοχή μελέτης καθιστά τους στόχους διαφορετικούς αναλόγως των προβλημάτων των οποίων απορρέουν στην κάθε περίπτωση και θα πρέπει να αντιμετωπιστούν.

Από την αποκατάσταση και εξυγίανση των εδαφών στο ΤΠΠΑ μπορεί να μεταφερθεί τεχνογνωσία για την περιοχή της νέας Δυτικής Εισόδου της Θεσσαλονίκης όπου αντιμετωπίζονται τα ίδια προβλήματα με την ρύπανση του εδάφους. Επίσης στο ΤΠΠΑ όπως και στην περιοχή μελέτης της παρούσας εργασίας, υπάρχουν αξιόλογα δείγματα βιομηχανικής αρχαιολογίας αλλά και αρχιτεκτονικής. Το ΤΠΠΑ έπειτα από δέκα χρόνια λειτουργίας και από την εγκατάσταση των πρώτων επιχειρήσεων πλέον τα βασικά χαρακτηριστικά του συνάδουν με τα διεθνή πρότυπα των τεχνολογικών πάρκων για παράδειγμα, το ΤΠΠΑ έχει ισχυρούς δεσμούς με ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα και με ερευνητικά ιδρύματα, ενθαρρύνει τη δημιουργία και την ανάπτυξη επιχειρήσεων έντασης γνώσης και παραγωγής υψηλής τεχνολογίας των επιχειρήσεων

εντός του ΤΠΠΑ και υποστηρίζει τη μεταφορά τεχνολογίας και επιχειρηματικότητας στην τοπική ανάπτυξη. Η περιοχή μελέτης της Δυτικής Εισόδου της Θεσσαλονίκης με την περιοχή ανάπλασης του ΤΠΠΑ παρουσιάζει κοινά χαρακτηριστικά και προβληματισμούς όπως έχουν αναφερθεί παραπάνω, εντούτοις όμως υπάρχουν και αρκετές διαφορές. Οι οποίες έγκεινται στο μέγεθος και τη γεωπολιτική θέση της κάθε περιοχής παρέμβασης, στα ζητήματα του ιδιοκτησιακού καθεστώτος, στο είδος της παρέμβασης (στο ΤΠΠΑ έγιναν παρεμβάσεις αποκαταστάσεων και επανάχρησης κτηρίων, με παράλληλη οργάνωση του υφιστάμενου περιβάλλοντα χώρου) και στο σχήμα και στο φορέα της πολεοδομικής επέμβασης. Η περιβαλλοντική υποβάθμιση που υπάρχει στην περιοχή του ΤΠΠΑ λόγω της ρύπανσης των εδαφών, μπορεί να αποτελέσει πηγή τεχνογνωσίας για την αντιμετώπιση παρόμοιων προβλημάτων υποβάθμισης στην περιοχή της Δυτικής Εισόδου ακόμα και για άλλες περιοχές σε όλη την επικράτεια, που μπορεί να ενέχουν κινδύνους ρύπανσης ή και μόλυνσης.

#### **4. Εργαλεία σχεδιασμού της ελληνικής νομοθεσίας**

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια αναδρομή – αναφορά στην ελληνική νομοθεσία που αφορά στα εργαλεία σχεδιασμού και τον τρόπο αντιμετώπισης των αστικών αναπλάσεων μέσω του θεσμικού πλαισίου.

Κατά την δεκαετία 1950 στις δυτικοευρωπαϊκές χώρες κυριαρχεί η ιδέα των grand projects και ο όρος ριζικές αναπλάσεις που απορρέει από αυτά επηρεάζουν την νομοθεσία εκείνης της εποχής στην Ελλάδα. Στην Ελληνική νομοθεσία η ανάπλαση καθιερώνεται ως έννοια με νομικό περιεχόμενο για πρώτη φορά στο Ν.Δ. 1003/71 «περί ενεργού πολεοδομίας» όπου ορίζεται «ως δι' οργανωμένης δομήσεως ανάπλασης περιοχής, αποτελούσης το σύνολο ή μέρος ενός οικισμού, νοείται η πολεοδομική εξυγίανση και ο εκσυγχρονισμός αυτών». Στην συνέχεια ο Ν. 947/79 «περί οικιστικών περιοχών» αντικαθιστά το προηγούμενο διάταγμα και εισάγει τον όρο «αναμόρφωση», ο οποίος δείχνει να είναι ταυτόσημος με τον όρο της αστικής ανάπλασης, χωρίς όμως να ορίζει το περιεχόμενο του. Επίσης εισάγει την Ενεργό Πολεοδομία, τον Αστικό Αναδασμό και την Αναθεώρηση Ορών Δόμησης οι οποίοι αποτελούν τρεις νέους βασικούς μηχανισμούς ανάπτυξης και πολεοδομικής εξυγίανσης.

Οι πολιτικές επεμβάσεων στον ελληνικό χώρο διαφέρουν καθώς ο σχεδιασμός κυριαρχείται από μορφολογικούς και αισθητικούς παράγοντες, ενώ περιορίζεται σε αποσπασματικές πολεοδομικές παρεμβάσεις που αφορούν ουσιαστικά, στην διατήρηση και ανάπλαση μεμονωμένων παραδοσιακών κτηρίων και ιστορικών συνόλων και στην πεζοδρόμηση μεμονωμένων οδών. Οποιαδήποτε κοινωνικά, οικονομικά ή πολεοδομικά κριτήρια είχαν δευτερεύουσα σημασία. Οι επεμβάσεις γινόταν χωρίς να υπάρχουν εμπειριστατωμένες μελέτες σκοπιμότητας και ανάλυσης χρηματοοικονομικού κόστους, ή μελέτες κοινωνικού κόστους - ωφέλειας. Επιπλέον έλειπαν οι χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων (δημόσιο, ιδιώτες, κλπ) που απορρέουν από τα σχέδια πολεοδομικών παρεμβάσεων.

Όπως αναφέρει και ο Αραβαντινός, (2011) η ελληνική νομοθεσία σε ότι αφορά τις αστικές αναπλάσεις και τον τρόπο παρεμβάσεων σε δημόσιο ή ημιδημόσιο χώρο πριν από το τα μέσα της δεκαετίας του '80 είναι σχεδόν ανύπαρκτη ή δεν εφαρμόστηκε όπως όριζε το θεσμικό πλαίσιο. Επομένως οποιαδήποτε ατομική – ιδιωτική πρωτοβουλία για την δόμηση με την συνένωση ιδιοκτησιών ήταν αυθαίρετη και



αφηνόταν στην κρίση των εμπλεκομένων. Στο δημόσιο τομέα, αντίστοιχα, υπήρχε σε μικρό ποσοστό οργανωμένη δόμηση σε ανέγερση οικιστικών συγκροτημάτων όπως για παράδειγμα για τους ασφαλισμένους του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας. Οι ενέργειες αυτές δεν αντιστοιχούν όμως σε μεταλλάξεις υφισταμένων κελυφών και χώρων αλλά γινόντουσαν σε ελεύθερες εκτάσεις οπότε δεν υφίστανται σαν αστικές αναπλάσεις (Α. Αραβαντινός, 2011).

Το 1983 ψηφίζεται ο Ν.1337/83 «περί επεκτάσεων σχεδίων πόλεων». Στο άρθρο 13 του νόμου γίνεται αναφορά για την αναμόρφωση προβληματικών περιοχών ή πολεοδομικών συγκροτημάτων της πόλης. Ο νόμος αναφέρει ότι τα εκπονούμενα ΓΠΣ μπορούν να περιέχουν και τις Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ) και Ζώνες Αστικού Αναδασμού (ΖΑΑ). Στο άρθρο 11 ο ίδιος νόμος αναφέρει τις Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ) και Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (ΖΕΚ). Οι ΖΕΕ τροποποιούνται αργότερα με τον Ν.2508/97.

#### **4.1. Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας<sup>3</sup>**

Ενεργός πολεοδομία είναι ο πολεοδομικός σχεδιασμός, επέμβασης του κράτους, ή του φορέα που εξουσιοδοτείται από αυτό, για την αναμόρφωση υφιστάμενων ή την δημιουργία νέων πολεοδομικών συγκροτημάτων, που εξυπηρετούν λειτουργικά τις ανάγκες της οργανωμένης κοινωνικής διαβίωσης ή απασχόλησης των κατοίκων και ανταποκρίνονται στα φυσικά, οικονομικά και αισθητικά δεδομένα της περιοχής. Έτσι καθίσταται σαφές πως οι ΖΕΠ μπορούν να χρησιμοποιηθούν και ως μια μορφή αστικής ανάπλασης. Ένα παράδειγμα ΖΕΠ υπάρχει στην Κοζάνη όπου δημιουργήθηκε από την Δημοτική Επιχείρηση Ενεργού Πολεοδομίας Κοζάνης Α.Ε. νέο πολεοδομικό συγκρότημα με εργατικές κατοικίες στα πέντε χιλιόμετρα από την πόλη της Κοζάνης ([www.deperok.com](http://www.deperok.com)). Στην περιοχή μελέτης θα μπορούσε να υπάρξει μια ΖΕΠ σε περίπτωση που η πρόταση περιλαμβάνει μόνο κατοικίες, εμπορικό κέντρο και ορισμένες χρήσεις τουριστικές και αναψυχής. Το νομοθετικό πλαίσιο για αυτό το εργαλείο δεν περιλαμβάνει τις δράσεις και την αντιμετώπιση που η περιοχή μελέτης χρειάζεται όπως για παράδειγμα για τα διατηρητέα κτήρια ή για τις υπάρχουσες βιομηχανίες – βιοτεχνίες που υπάρχουν στην περιοχή. Κρίνοντας και από

<sup>3</sup> Άρθρο 20 παρ. 1 και αρθ.23 του Ν.947/1979, άρθρο 10 παρ. 1 έως 7 και παρ. 13 του Ν.1337/1983, άρθρο 8 παρ. 3 του Ν.1512/1985, άρθρο 98 παρ. 6 του Ν.1892/1990

τα αποτελέσματα και την περιοχή της ΖΕΠ Κοζάνης, η περιοχή μελέτης χρήζει μιας πολυτομεακής και σύνθετης αντιμετώπισης – πρότασης.

#### **4.2. Ζώνες Αστικού Αναδασμού<sup>4</sup>**

Αστικός αναδασμός είναι το σύνολο των διαδικασιών που αποβλέπουν στην πολεοδομική ενεργοποίηση της περιοχής μέσω των εισφορών από όλους τους ιδιοκτήτες, των ιδιοκτησιών τους για δημιουργία ή διαμόρφωση και την παραχώρηση σε αυτούς νέων οικοπέδων μετά την αφαίρεση της εισφοράς σε γη. Οι διατάξεις για τον αστικό αναδασμό αφορούν κυρίως στην ανάπλαση και ανάπτυξη των αδόμητων περιοχών κυρίως. Ζώνη Αστικού Αναδασμού υπάρχει στο Πικέριμ – Ραφήνα όπου δεν έχει εφαρμοστεί επιτυχώς καθώς υπάρχουν αρκετά κωλύματα με ζώνες προστασίας που συνυπάρχουν στην περιοχή ([www.econews.gr](http://www.econews.gr)). Στην περιοχή μελέτης λόγω της ύπαρξης υφιστάμενων κελυφών δεν καθίσταται εφικτή μια ΖΑΑ, μόνο στην περιοχή βορειοδυτικά στους Λαχανόκηπους όπου υπάρχουν αδόμητες εκτάσεις όπου θα μπορούσε να εφαρμοστεί σαν μέρος μια πρότασης ενός στρατηγικού σχεδιασμού για όλη την περιοχή μελέτης.

#### **4.3. Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης<sup>5</sup>, Ζώνες Ειδικών Κινήτρων<sup>6</sup>**

Οι ΖΕΕ καθορίζονται σε πολεοδομούμενες περιοχές που ορίζονται για το σκοπό αυτόν από ΓΠΣ και σε περιοχές με ήδη εγκεκριμένο σχέδιο ή περιοχές οριοθετημένων οικισμών προϋφισταμένων του έτους 1923, με σκοπό την αναμόρφωση, την ανάπλαση ή την ανάπτυξή τους. Για αυτές τις περιοχές μπορεί να προβλέπονται ειδικότερα μέτρα οικονομικής ενίσχυσης, όπως επιδότηση στεγαστικών δανείων, οικονομική ενίσχυση του οικείου ΟΤΑ ή άλλου αρμόδιου φορέα για την εκτέλεση των βασικών έργων στους κοινόχρηστους χώρους, καθώς και έργων ανάπλασης ή οικιστικής ανάπτυξης. Οι ζώνες αυτές καθορίζονται είτε με Προεδρικό Διάταγμα, είτε με την πολεοδομική μελέτη.

Οι ΖΕΚ καθορίζονται μέσα στις πολεοδομικές ενότητες στις οποίες παρέχονται ειδικά χρηματοδοτικά και πολεοδομικά κίνητρα για να κατασκευάζονται ή να διαμορφώνονται κτήρια ή τμήματά τους, που είναι αναγκαία για τα κέντρα των πολεοδομικών ενότητων, όπως κτήρια αναψυχής, πολιτιστικών δραστηριοτήτων,

<sup>4</sup> Άρθρο 20 παρ. 1 και αρθ.35 του Ν.947/1979, άρθρο 10 παρ. 1 έως 7 του Ν.1337/1983, άρθρο 8 παρ. 3 του Ν.1512/1985 και άρθρο 98 παρ. 6 του Ν.1892/1990

<sup>5</sup> Άρθρο 11 του Ν.1337/1983 και άρθρο 22 του Ν.2508/1997

<sup>6</sup> Άρθρο 11 παρ. 5 του Ν.1337/1983

στάθμευσης αυτοκινήτων κλπ. Οι ΖΕΚ αφορούν περιορισμένης μορφής παρέμβαση διότι αναφέρονται στην κατασκευή ή αναμόρφωση κτηρίων, δηλαδή στα κελύφη, στον πυρήνα των πολεοδομικών ενοτήτων.

Σε μια περιοχή μελέτης όπως αυτή η οποία μελετάται, τα εργαλεία ΖΕΕ και ΖΕΚ μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως τμήματα μια ενιαίας στρατηγικής πρότασης για τις επιμέρους υποπεριοχές της περιοχής μελέτης. Το θεσμικό πλαίσιο αυτών των εργαλείων μπορεί να παρέχει την νομική κάλυψη για τον πολεοδομικό σχεδιασμό αλλά η μη εφαρμογή τους τόσα χρόνια και η έλλειψη αποσαφηνίσεων στους ίδιους τους νόμους δεν μπορεί να καλύψει τις σημερινές ανάγκες που υπάρχουν πλέον για έναν κοινωνικο-οικονομικό σχεδιασμό της περιοχής μελέτης.

Η επόμενη θεσμική αναφορά γίνεται το 1997 με τον Ν.2508/97 "Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις", ο οποίος αναφέρεται στις κατευθυντήριες αρχές και διατάξεις που αφορούν όλα τα επίπεδα του πολεοδομικού σχεδιασμού. Όπως αναφέρει και ο Αραβαντινός (2008), διατυπώνεται με μεγάλο βαθμό αοριστίας ο ορισμός των αναπλάσεων στα άρθρα 8-17 του Β' Κεφαλαίου.

Έτσι στο άρθρο 8 αναφέρεται ότι «ανάπλαση μιας περιοχής είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής». Επίσης το ίδιο άρθρο αναφέρει ότι «περιοχές ανάπλασης είναι εκείνες οι περιοχές στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης»

Για τον χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως περιοχή ανάπλασης θα πρέπει να συντρέχουν τουλάχιστον οι περισσότερες από τις παρακάτω κατηγορίες προβλημάτων:

1. Μεγάλες κτηριακές πυκνότητες ή μεγάλες ελλείψεις κοινόχρηστων χώρων και χώρων για κοινωφελείς εγκαταστάσεις.

2. Συγκρούσεις χρήσεων γης ή ανάγκη ριζικής αναδιάρθρωσης των χρήσεων γης, ανάλογα με τις δυνατότητες και προοπτικές της περιοχής.
3. Έλλειψη προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών, αρχαιολογικών και πολιτιστικών στοιχείων και δραστηριοτήτων της περιοχής.
4. Εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής και των φυσικών της στοιχείων.
5. Σοβαρά προβλήματα στο απόθεμα κατοικιών.

Όπως γίνεται αντιληπτό μέσω των άρθρων 8-17 του Ν.2508/97 η ανάπλαση - εξυγίανση μιας περιοχής, περιορίζεται μόνο στη λήψη μέτρων πολεοδομικής πολιτικής, όπως αυτά ασκούνται μέσω της ισχύουσας νομοθεσίας. Η «ανάπλαση» αποτελεί ένα μέσο ή μια πολιτική η οποία θα πρέπει να αποτελείται από ένα σύνολο μέτρων τα οποία θα αναφέρονται στα πολεοδομικά, κοινωνικά, οικονομικά και περιβαλλοντικά προβλήματα μιας περιοχής, συντελώντας στην ουσιαστική επίλυσή τους, χωρίς να αλλοιώνουν την ταυτότητα της ή την ιστορικότητά της. Έτσι καθίσταται επισφαλής η επίτευξη μιας μακροπρόθεσμης οριστικής αντιμετώπισης των προβλημάτων και αντιστοίχως η ανάδειξη των ισχυρών σημείων της περιοχής μελέτης. Η έλλειψη κοινωνικής διάστασης στα παραπάνω νομοθετικά εργαλεία τα καθιστούν πέρα από παρωχημένα, και μη κατάλληλα πλέον για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της περιοχής μελέτης καθώς οι όροι και οι προτάσεις που υπάρχουν για την αντιμετώπιση των προβλημάτων αναφέρονται σε στενά πολεοδομικές έννοιες και εκλείπει το κοινωνικό και οικονομικό περιεχόμενο. Έτσι θα πρέπει να υπάρξει ένα εργαλείο το οποίο παράλληλα με την πολεοδομική πολιτική που θα προτείνει, να υπάρχουν και κατευθύνσεις για την κοινωνικό-οικονομική πολιτική που θα πρέπει να εφαρμοστεί σε μια περιοχή παρέμβασης και εν προκειμένω στην περιοχή μελέτης.

#### **4.4. Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ)**

Το 1999 με το Ν.2742/99 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» στο άρθρο 12 εισάγεται ένας νέος πολεοδομικός μηχανισμός, τα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) τα οποία αποσκοπούν στην «προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε πόλεις ή τμήματά τους, καθώς και σε ευρύτερες αστικές περιοχές που παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής». Με τα ΣΟΑΠ επιδιώκεται «η βελτίωση των υποδομών και των βασικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων, η



αντιμετώπιση της ανεργίας και η δημιουργία επαρκών ευκαιριών απασχόλησης, η ενσωμάτωση των λειτουργιών και των κοινωνικών ομάδων στον αστικό ιστό και η καταπολέμηση του κοινωνικού διαχωρισμού, η αρμονική διάρθρωση των χρήσεων γης, η συνετή διαχείριση του αστικού οικοσυστήματος, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, η ανάπτυξη μέσων πρόσβασης και διακίνησης ανθρώπων και αγαθών φιλικών προς το περιβάλλον, η διατήρηση και ανάδειξη της αστικής πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς και η γενικότερη κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση των πόλεων και των ευρύτερων αστικών περιοχών με μειονεκτικά χαρακτηριστικά».

Επιπλέον, με τα ΣΟΑΠ επιδιώκεται η διευκόλυνση της συμμετοχής της υπό μελέτη περιοχής σε προγράμματα και δίκτυα διαπεριφερειακής και διευρωπαϊκής συνεργασίας με στόχο την ανταλλαγή της σχετικής εμπειρίας, την αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων και την ανάπτυξη κοινών μεθόδων και μέσων για την αστική αναγέννηση και την αειφόρο αστική ανάπτυξη.

Το 2012 δημοσιεύτηκε η Υ.Α. 18150/9.4.2012 του Αναπληρωτή Υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής με τίτλο «Προδιαγραφές σύνταξης σχεδίων ολοκληρωμένης αστικής παρέμβασης». Στην απόφαση διατυπώνονται τα στάδια που συντάσσονται με το ΣΟΑΠ, το περιεχόμενο των σταδίων, ποιο υλικό είναι παραδοτέο από τους μελετητές όπως επίσης αναφέρεται στα οικονομικά, κοινωνικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά που πρέπει να έχει μια περιοχή ούτως ώστε να προκύπτουν λόγοι να συνταχθεί ένα ΣΟΑΠ. (ΦΕΚ 1341/Β/24-4-2012)

Τα στάδια τα οποία αποτελείται ένα ΣΟΑΠ είναι τα εξής:

- Στάδιο 1: Προσδιορισμός περιοχής παρέμβασης
- Στάδιο 2: Επεξεργασία και ανάλυση των στοιχείων και των χαρακτηριστικών της περιοχής παρέμβασης
- Στάδιο 3: Έκθεση Πορισμάτων
- Στάδιο 4: Πρόταση στρατηγικής παρεμβάσεων
- Στάδιο 5: Το πρόγραμμα δράσης έχει τη μορφή καινοτόμου ολοκληρωμένου αναπτυξιακού προγράμματος πολυτομεακού χαρακτήρα της περιοχής

παρέμβασης τόσο για το σύνολο της περιοχής όσο και για κάθε μικρότερη γεωγραφική ενότητα εφόσον υπάρχει.

- Στάδιο 6: Ανοιχτή διαβούλευση του Προγράμματος Δράσης.
- Στάδιο 7: Οριστικοποίηση του Προγράμματος Δράσης – σύνταξη Σχεδίου Κ.Υ.Α.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι κατηγορίες των χαρακτηριστικών που θα πρέπει να πληροί μια περιοχή ούτως ώστε να προκύπτει λόγος σύνταξης ΣΟΑΠ. Η περιοχή παρέμβασης, όπως θα αναλυθεί και θα παρουσιαστεί στα επόμενα κεφάλαια της παρούσας εργασίας, έχει σχεδόν την πλειονότητα των παρακάτω χαρακτηριστικών.

1. Οικονομικά χαρακτηριστικά
  1. Συγκέντρωση ανέργων μακράς διάρκειας.
  2. Χαμηλή αναλογία οικονομικά ενεργού πληθυσμού.
  3. Συγκέντρωση παραεμπορίου.
  4. Υψηλότερο του μέσου όρου της ευρύτερης χωρικής ενότητας ποσοστό πληθυσμού κάτω από το όριο της φτώχειας.
  5. Υψηλότερο του μέσου όρου της ευρύτερης χωρικής ενότητας ποσοστό εγκατάλειψης επαγγελματικής στέγης.
2. Κοινωνικά χαρακτηριστικά
  1. Υψηλότερη του μέσου όρου της ευρύτερης χωρικής ενότητας συγκέντρωση ευπαθών ομάδων που δεν λαμβάνουν κάποιου είδους πρόνοια.
  2. Μεταβολές στην κοινωνική σύνθεση, συγκέντρωση μεταναστών, εθνικών και μειονοτικών ομάδων ή προσφύγων.
  3. Χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης, υψηλά ποσοστά μαθητών που εγκαταλείπουν το σχολείο.
  4. Σημαντικές ελλείψεις επαγγελματικών δεξιοτήτων.
  5. Υψηλό επίπεδο παραβατικότητας ή εγκληματικότητας ενηλίκων και ανηλίκων, πορνεία.
  6. Εντοπισμένη διακίνηση ή και χρήση παράνομων ουσιών, συγκέντρωση τοξικοεξαρτημένων.
3. Πολεοδομικά χαρακτηριστικά
  1. Ιδιαίτερα υποβαθμισμένα φυσικά περιβαλλοντικά στοιχεία.

2. Ιδιαίτερα έντονα φαινόμενα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης (αστικές νησίδες θερμότητας, ρύπανσης κλπ).
3. Απουσία ελεύθερων χώρων, καταπάτηση υφιστάμενων.
4. Μεγάλη πυκνότητα κατοίκησης ή τάσεις εγκατάλειψης περιοχής.
5. Μεγάλος αριθμός εγκαταλελειμμένων ή υπό κατάληψη κτηρίων.
6. Υψηλό ποσοστό κακής ποιότητας κτηριακού αποθέματος.
7. Συγκέντρωση ασύμβατων χρήσεων.
8. Διάρρηξη λειτουργικής ενότητας και συνέχειας του αστικού ιστού.
9. Αστικό ιστό που δημιουργεί προβλήματα πρόσβασης και κινητικότητας.
10. Μειωμένη πρόσβαση σε δυνατότητες ενδοαστικών μετακινήσεων.
11. Έλλειψη βασικών κοινωνικών υποδομών ή μειωμένη δυνατότητα πρόσβασης σε αυτές.

Όπως παρατηρείται ήδη από το 1999 υπάρχει μια στροφή του προσανατολισμού των προγραμμάτων από τον αποκλειστικά φυσικό σχεδιασμό στην αντιμετώπιση αστικών προβλημάτων

κοινωνικού και οικονομικού χαρακτήρα, κάτι το οποίο για την Ελληνική πραγματικότητα ήταν σε «εμβρυακή» μορφή καθώς έγιναν λόγω της πίεσης από την κατεύθυνση ορισμένων κοινοτικών κονδυλίων (urban) για την αντιμετώπιση των κοινωνικών – οικονομικών ζητημάτων. Μετέπειτα η αύξηση των αστικών κοινωνικών

Πίνακας 1: Βασικά χαρακτηριστικά σύγχρονης αστικής πολιτικής («αναγέννησης») και συσχέτιση με τα χαρακτηριστικά των σύγχρονων αναπλάσεων

Αειφορία και «Συμπαγής πόλη»	⇔	Έμφαση στον υφιστάμενο αστικό χώρο και τη βελτίωσή του
	⇔	Δυνατότητα βελτίωσης «περιβαλλοντικού ίχνους» των ελεύθερων χώρων της πόλης από άποψη υλικών και λειτουργίας
Ανανέωση του ενδιαφέροντος για θέματα εικόνας και μορφής	⇔	Αισθητικές παρεμβάσεις
Ελεύθερος χρόνος και αναψυχή	⇔	Αύξηση σημασίας κοινόχρηστου και ελεύθερου χώρου στην πόλη
Οικονομικός ρόλος της πόλης	⇔	Ποιότητα του φυσικού χώρου της πόλης ως τουριστικού πόρου
Ρόλος της πόλης ως μηχανισμού υπερτοπικής/διεθνούς ανταγωνιστικότητας	⇔	Η «ορατότητα» της πόλης στο διεθνή χώρο, μέσω της ύπαρξης εμβληματικών στοιχείων, είναι παράγοντας προσέλκυσης της έδρας διεθνών επιχειρήσεων → αισθητική της πόλης
	⇔	Ρόλος της ποιότητας του αστικού χώρου ως παράγοντα προσέλκυσης εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού που κινείται στο διεθνή χώρο, αναγκαίου για δραστηριότητες αιχμής
Κοινωνικός διαχωρισμός	⇔	Αμφίσημος ρόλος των αναπλάσεων (βελτίωση υποβαθμισμένων περιοχών/ πιέσεις εξόδου παλαιού πληθυσμού και δραστηριοτήτων από αναβαθμισμένες περιοχές)
Διακυβέρνηση και εταιρική σχέση με ιδιωτικό τομέα	⇔	Δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών πόρων
Οι αναπλάσεις μηχανισμός δημιουργίας διαφορικής γαιοπροσόδου	⇔	

Πηγή: Δ.Οικονόμου, 1999, σ. 5

προβλημάτων όπως για παράδειγμα η εγκληματικότητα, τα υψηλά ποσοστά μεταναστών και η αύξηση της ανεργίας οδήγησε στην θέσπιση των «φθινουσών περιοχών» οι οποίες ως μορφές αστικών παρεμβάσεων δεν έχουν καμία σχέση με τον παραδοσιακό προσανατολισμό στο φυσικό σχεδιασμό (Δ.Οικονόμου & Γ.Πετράκος, 1999).

Ο μέχρι πρότινος καθολικός σχεδιασμός ο οποίος χαρακτηριζόταν από την εξαντλητική περιγραφικότητα του αντικαταστάθηκε από την ύπαρξη στρατηγικού σχεδιασμού με οικονομικούς, κοινωνικούς, φυσικούς, περιβαλλοντικούς στόχους κ.α. οι οποίοι αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και δημιουργούν συνέργειες και αντιφάσεις οι οποίες χαρακτηρίζονται από πολυπλοκότητα η οποία θα πρέπει να διαχειριστεί συνολικά και αυτό είναι το ένα ζητούμενο στον σύγχρονο σχεδιασμό. Το δεύτερο ζητούμενο είναι η διαχείριση και αντιμετώπιση όλων αυτών όχι μέσω των κλασικών κρατικών λειτουργιών αλλά και μέσω της κινητοποίησης μέσω νέων οικονομικών μηχανισμών διακυβέρνησης μεταξύ του ιδιωτικού τομέα και του τρίτου/κοινωνικού τομέα (Δ.Οικονόμου, 2004).

Όπως και στο Λονδίνο η ανάπλαση των Docklands η οποία πραγματοποιήθηκε από μεγάλες επενδύσεις δημόσιων και ιδιωτικών κεφαλαίων με βάση ένα πρότυπο αστικής ανάπλασης προσαρμοσμένο στους κανόνες της αγοράς ("market-led-process"), οι

Πίνακας 2: Επιδιώξεις αστικής αναγέννησης και επιπτώσεις των αναπλάσεων

Γενικότερες επιδιώξεις αστικής αναγέννησης	Δυνητικές επιπτώσεις των αναπλάσεων
Άρση περιορισμών και μειονεκτημάτων	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ «Ανάκτηση» εγκαταλειμμένων ή υποβαθμισμένων περιοχών.</li> <li>▶ Ακαμψίες του ιδιοκτησιακού καθεστώτος.</li> <li>▶ Δυσκολίες εσωτερικής κυκλοφορίας/στάθμευσης ή υπερτοπικής πρόσβασης.</li> </ul>
Πυροδότηση ευρύτερων αλλαγών	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Πιλοτική ή εμβληματική λειτουργία, που υπογραμμίζει την εφικτότητα της αλλαγής και προκαλεί αρκετά σημαντικές κλίμακας πρωτογενείς αλλαγές, ώστε να προσελκύσει δευτερογενώς νέες πρωτοβουλίες και επενδύσεις ("flagship projects").</li> <li>▶ Κινητοποίηση αλυσίδων επιπτώσεων, μέσω του πρώτου βήματος (π.χ. η βελτίωση των φυσικών συνθηκών και της όψης των κτηρίων κινητοποιεί τους κατοίκους ή ιδιοκτήτες για να προχωρήσουν σε επόμενα βήματα</li> </ul>
Αξιοποίηση ευκαιριών και δυνατοτήτων	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Αξιοποίηση της ποιότητας του υπάρχοντος κτηριακού αποθέματος και επανάχρηση (μετά από βελτίωση-εκσυγχρονισμό).</li> <li>▶ Αξιοποίηση άλλων πολεοδομικών στοιχείων (π.χ. παραλία, αρχαιολογικοί χώροι κ.λπ.).</li> </ul>
Αύξηση της προσφοράς (supply side)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Φάσμα από την κατασκευή βασικής πολεοδομικής-περιβαλλοντικής-μεταφορικής υποδομής μέχρι τη δημιουργία κτηριακών υποδομών (π.χ. μουσείων, συνεδριακών κέντρων κ.λπ.)</li> </ul>
Προώθηση ολοκληρωμένης κοινωνικο-οικονομικής και φυσικής αναμόρφωσης	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Κυρίως, διοχέτευση δημόσιων πόρων για την ταυτόχρονη αντιμετώπιση χωρικά εντοπισμένων φυσικών, οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων (URBAN ή Strategic Development Sites ή Περιοχές Ολοκληρωμένων Παρεμβάσεων του ΚΠΣ).</li> </ul>

Πηγή: Δ.Οικονόμου, 1999, σ. 6

οποίες επεμβάσεις όμως ήταν κυρίως στραμμένες στον αστικό σχεδιασμό και την αρχιτεκτονική ("form-based-framework") ενώ περιθωριοποιήθηκε ο ρόλος του



αστικού προγραμματισμού (urban planning) (Α.Γοσποδίνη, 2000). Το νέο πλαίσιο της αστικής πολιτικής ορίζεται πλέον ως αστική αναγέννηση η οποία περιλαμβάνει παρεμβάσεις οικονομικές – χρηματοδοτικές, περιβαλλοντικές, κοινωνικές διαστάσεις, απασχόλησης, εκπαίδευσης και κατάρτισης όπως και οριζόντιους άξονες με νομικές και θεσμικές διαστάσεις, παρακολούθησης και αξιολόγησης των ιδίων των προγραμμάτων, αλλά και θέματα οργάνωσης, διαχείρισης και λειτουργίας. Οι αναπλάσεις – παρεμβάσεις κυρίως στον φυσικό σχεδιασμό δεν περιθωριοποιούνται αλλά έχουν ένα κεντρικό ρόλο στις επιδιώξεις της συνολικής πολεοδομικής πολιτικής γιατί συνδέονται με βασικούς προσδιοριστικούς παράγοντες της τελευταίας (πίνακας 1) και συνδέονται στενά οι γενικότερες επιδιώξεις της αστικής αναγέννησης με τα χαρακτηριστικά του αστικού δημόσιου χώρου και τα αποτελέσματα από την εφαρμογή αναπλάσεων σε αυτούς (πίνακας 2) (Δ. Οικονόμου, 2004). Προς την ίδια κατεύθυνση του Οικονόμου, (2004) αναφέρονται και οι Γιαννακού & Καυκαλάς, (1999) οι οποίοι διαπιστώνουν την ανάγκη μιας συνολικής και μακροπρόθεσμης στρατηγικής για την αστική ανάπτυξη η οποία θα στηρίζεται και θα εξειδικεύει τις αρχές της αειφορίας, θα συνδυάζει τις τάσεις της αστικής οικονομικής ανάπτυξης με την παράλληλη ενίσχυση και ανάδειξη της ορθολογικότερης και περιβαλλοντικά αποδεκτής οργάνωσης των χρήσεων και λειτουργιών στη πόλη.

Μέσω της εμπειρίας του ΟΡΣΑ και της μελέτης επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού της Αθήνας ο Skayannis, (2013) οδηγήθηκε στο συμπέρασμα ότι το παρόν φαίνεται επισφαλές και το μέλλον αβέβαιο λόγω της έλλειψης χρηματοδοτικών πόρων και πολιτικής βούλησης, ενώ αντίστοιχα αποκαλύφθηκαν αντιφάσεις και διαφορές στον προγραμματισμό. Μεταξύ άλλων, η ανάδυση αντιφάσεων μεταξύ του στρατηγικού πολεοδομικού σχεδιασμού ο οποίος αντιμετωπίζεται από τους πολεοδόμους μέσω της επίλυσης σημαντικών διαρθρωτικών προβλημάτων σε αντίθεση με τον αστικό φυσικό σχεδιασμό ο οποίος αντιμετωπίζεται από τους αρχιτέκτονες μέσω παρεμβάσεων σε μικροκλίμακα οι οποίες οδηγούν σε αλλαγή συμπεριφορών από τους χρήστες. Επίσης κατέληξε ότι υπάρχει αντίφαση μεταξύ ενός στρατηγικού σχεδιασμού με γενικές κατευθύνσεις και ενός πολεοδομικού σχεδιασμού ο οποίος είναι προσανατολισμένος σε συγκεκριμένες παρεμβάσεις (P.Skayannis, 2013). Παρατηρείται ότι ακόμη και σήμερα στην ελληνική πραγματικότητα δεν έχει ξεκαθαριστεί πλήρως η διαφορά μεταξύ του στρατηγικού σχεδιασμού και του αστικού φυσικού σχεδιασμού, μπορεί να

έχει ξεπεραστεί ο καθολικός σχεδιασμός αλλά εμμένουν ορισμένες αντιφάσεις στον σχεδιασμό οι οποίες μέσω της νομοθεσίας προσπαθούν να αποσαφηνιστούν.

Η ελληνική νομοθεσία μέχρι πρότινος και μέσω των διαφόρων εργαλείων της δεν προσδιορίζει αυτή την διαφορά του προγραμματισμού επικεντρωμένο στο φυσικό σχεδιασμό και της αστικής αναγέννησης, εκτός από τα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) του Ν.2742/99 τα οποία μέσω της Υπουργικής Απόφασης 18150/9.4.2012 (ΦΕΚ 1341/Β/24-4-2012) που αναλύθηκε παραπάνω αποτελούν πλέον τον πιο ολοκληρωμένο συνολικό πολεοδομικό σχεδιασμό στην ελληνική νομοθεσία. Στις προδιαγραφές σύνταξης ΣΟΑΠ αναφέρονται πλέον ξεκάθαρα οι κατηγορίες παρεμβάσεων οι οποίες αφορούν οικονομικά, κοινωνικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά κάτι το οποίο απεικονίζει την επιδίωξη του στόχου της συνολικής αντιμετώπισης των ζητημάτων – προβλημάτων μέσω σύνθετων πολυτομεακών παρεμβάσεων κάτι το οποίο οδηγεί τον στρατηγικό σχεδιασμό της περιοχής παρέμβασης. Για αυτό το λόγο στη συνέχεια θα εφαρμοστεί πειραματικά – πιλοτικά και στο πλαίσιο αυτής της προπτυχιακής διπλωματικής εργασίας, αυτό το εργαλείο της ελληνικής νομοθεσίας στην περιοχή μελέτης.

## **5. Θεσσαλονίκη – Περιοχή Δυτικής Εισόδου**

Η οικονομική κρίση μπορεί να αποτελέσει ευκαιρία για τους σχεδιαστές του χώρου (planners), οι οποίοι δεν είναι αποκλειστικά υπεύθυνοι για την κρίση αλλά και ούτε έχουν την δύναμη να αντιστρέψουν σημαντικά τους όρους προς την θετική κατεύθυνση, αλλά μπορούν να την επηρεάσουν και να συνεισφέρουν μέσω της συμμετοχής τους στους δημόσιους διαλόγους (P.Marcuse, 2010).

Η πόλη της Θεσσαλονίκης και το ευρύτερο ΠΣΘ, όπως φαίνεται και στον χάρτη Α.1 σχηματίζει κάποιους πόλους, όπως για παράδειγμα οι βιομηχανικοί πόλοι στην Σίνδο, στο Καλοχώρι και στην Θέρμη, η πόλοι των μεταφορών, όπου ΚΤΕΛ, ΟΣΕ και ΟΛΘ παρουσιάζουν μια χωρική εγγύτητα όπως κανείς μπορεί να αντιληφθεί ενώ το αεροδρόμιο βρίσκεται στην νοτιοανατολική πλευρά της πόλης. Στην συνέχεια όπως φαίνεται και στον χάρτη υπάρχουν οι δραστηριότητες πολιτισμού και αναψυχής, στον πρώτο προβλήτα, στον Λευκό Πύργο σε συνδυασμό με το Αρχαιολογικό και Βυζαντινό μουσείο και στο τέλος της νέας παραλίας του Μεγάλου Μουσικής. Υπάρχουν επίσης το Συνεδριακό κέντρο δίπλα στο Μέγαρο Μουσικής και η Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης και το πανεπιστημιακό campus με το ΑΠΘ και το ΠΑΜΑΚ. Επιπλέον των παραπάνω υπάρχει ένα «τόξο» με τις πιο σημαντικές αθλητικές υποδομές το οποίο σχηματίζεται από το Κανταντζόγλειο, το Γήπεδο της Κ.Τούμπας και το Γήπεδο Κλεάθνης Βικελίδης. Τέλος, υπάρχει και η Αλεξάνδρεια Ζώνη Καινοτομίας η οποία όπως αναφέρεται και στην επίσημη ιστοσελίδα τους υπάρχουν εντός της 4 Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων, 18 ερευνητικά ινστιτούτα, 8 πανεπιστημιακές σχολές, 2 μονάδες υγείας, 7 αναψυχής και 3 ξενοδοχεία.

Στο δυτικό όριο του Δήμου Θεσσαλονίκης βρίσκεται η νέα Δυτική Είσοδος και ο Λιμένας Θεσσαλονίκης όπως και ο Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός, πλέον Εμπορευματικός Σιδηροδρομικός Σταθμός. Η περιοχή ορίζεται μία από τις τρεις εισόδους για την πόλη της Θεσσαλονίκης, ως δυτική είσοδος της Θεσσαλονίκης. Αυτή η περιοχή ως χώρος όπως φαίνεται και στον χάρτη Α.1 κατέχει μια πλεονεκτική θέση η οποία λόγω της χωρικής εγγύτητας των μεταφορικών υποδομών, λόγω της εγγύτητας της με το κέντρο της πόλης σε συνδυασμό με τα απαξιωμένα βιομηχανικά κελύφη και τις δραστηριότητες διασκέδασης μπορεί να αποτελέσει εφελτήριο για μια κοινωνικό-οικονομική ανάπτυξη για την ευρύτερη περιοχή αλλά και για το ΠΣΘ.

Πρέπει παράλληλα με την αναίρεση των μειονεκτημάτων και την απόκρουση των επερχόμενων απειλών της περιοχής, θα πρέπει να ερευνηθούν οι δραστηριότητες που θα μπορούν να υποστηριχθούν από το αντίστοιχο περιβάλλον ολόκληρου του ΠΣΘ και να αποτελέσουν ένα «παρθένο» πεδίο εφαρμογής στην Θεσσαλονίκη. Ουσιαστικά μπορεί να τεθεί σαν ερώτημα τι είναι αυτό που λείπει από την πόλη της Θεσσαλονίκης και να μπορεί όμως ταυτόχρονα να υποστηριχθεί έτσι ώστε να υπάρξει σαν μακροπρόθεσμη πρόταση αλλά να μπορεί να αντεπεξέλθει και να «επιβιώσει» μεσούσης της κρίσης.

### 5.1. Οριοθέτηση περιοχής

Η περιοχή μελέτης ορίζεται από τις περιοχές των Λαχανόκηπων στα δυτικά, των παλαιών σφαγείων-ιχθυόσκαλας και του παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού. Ουσιαστικά ορίζεται βόρεια από τις οδούς Δυτικής Εισόδου (Σταθμού), ανατολικά ως τον κόμβο της Δυτικής Εισόδου με την 26<sup>η</sup> Οκτωβρίου στα δικαστήρια, νότια στο όριο του Λιμένα Θεσσαλονίκης όπου όμως εξετάζονται τμήματα του και προτείνονται ορισμένες ιδέες και ως δυτικό όριο το στρατόπεδο Κακιούση. Θα πρέπει να αναφερθεί ότι στα δυτικά όπου βρίσκεται το στρατόπεδο Κακιούση, μέσα στο οποίο βρίσκονται χωροθετημένες πετρελαϊκές εγκαταστάσεις, γεγονός που δυσκολεύει το σχεδιασμό και τη γενικότερη ανάπτυξη στο τμήμα αυτό και στην περιμετρική του ζώνη.

Η περιοχή μελέτης παρουσιάζει ορισμένα χαρακτηριστικά σε σχέση με τις άλλες περιοχές της Θεσσαλονίκης, όπως η στρατηγική της θέση λόγω του ότι είναι η δυτική είσοδος της πόλης, γειτνιάζει άμεσα με το κέντρο της πόλης όπως και έχει μέτωπο στον Θερμαϊκό Κόλπο. Επίσης αποτελεί κόμβο πολυτροπικών μεταφορών (ΟΣΕ, ΟΛΘ, ΚΤΕΛ). Στη συνέχεια θα αναφερθούν οι λόγοι επιλογής των ορίων αυτής της περιοχής. Το βόρειο όριο της περιοχής μελέτης, δηλαδή ο άξονας της νέας Δυτικής Εισόδου επιλέχθηκε καθώς θεωρήθηκε πως διασπά τον ιστό, ουσιαστικά δημιουργεί ένα όριο εκατέρωθεν το οποίο δεν μπορεί να υπερκεραστεί εκτός από ένα σημείο όπου υπάρχει κόμβος. Επιπλέον παράλληλα με τον άξονα της νέας Δυτικής Εισόδου εκτείνονται οι σιδηροδρομικές γραμμές και ο εμπορευματικός σταθμός του ΟΣΕ οι οποίοι εμποδίζουν περαιτέρω την διέλευση εκατέρωθεν. Δυτικά ο χείμαρρος του Δενδροποτάμου αποτέλεσε ένα φυσικό όριο αλλά η ύπαρξη στρατοπέδου θεωρήθηκε πως δεν μπορεί να ενταχθεί στον σχεδιασμό καθώς οι λόγοι της εθνικής άμυνας κατέχουν πρωταρχικό ρόλο στον σχεδιασμό, επομένως αποφεύγονται οι όποιες προτάσεις λόγω του ότι δεν συντρέχουν και λόγοι απομάκρυνσης. Για τον Λιμένα



θεωρήθηκε πως επειδή ορισμένα τμήματα του δίνονται για χρήσεις όπως για παράδειγμα το εμπορικό και επιχειρηματικό κέντρο «Λιμάνι», μπορεί να αποτελέσει πεδίο προτάσεων για αυτόν τον λόγο συμπεριλήφθηκε και στην περιοχή μελέτης.

## 5.2. Ιστορικά στοιχεία

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει η παρουσίαση των ιστορικών στοιχείων που αφορούν στην περιοχή της Δυτικής Εισόδου. Τα στοιχεία που θα παρουσιαστούν αφορούν επί το πλείστον στην εξέλιξη της περιοχής μελέτης ως βιομηχανική και εμπορική ζώνη. Επιπλέον θα γίνει αναφορά και στην ιστορική εξέλιξη του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, καθώς στην περιοχή της Δυτικής Εισόδου είναι εγκατεστημένος ο Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ).

Η Θεσσαλονίκη μέχρι το 1870 περικλειόταν από αμυντικά τείχη τα οποία δεν επέτρεπαν στον αστικό ιστό να επεκταθεί οριζόντια, έτσι από το 1870 και έπειτα καταδαφίστηκε το Βορειοδυτικό τείχος και το 1889 το Νοτιοανατολικό τείχος (Κ.Μοσκόφ, 1978). Σύμφωνα με την Γερολύμπου, (1985) ήδη από το 1890 γνωρίζουμε ότι υπήρχαν δύο μεγάλα προάστια στα βορειοδυτικά της Χρυσής Πύλης και στα νοτιοανατολικά όπου συγκέντρωναν περίπου 15.000 Ισραηλίτες, Βούλγαρους και κατοίκους λαϊκών στρωμάτων και άλλους 15.000 κάτοικους που αποτελούνταν από αστικά και μικροαστικά στρώματα, αντίστοιχα (Α.Γερολύμπου, 1985).

Όσον αφορά την ιστορία του λιμανιού, υπάρχουν διάφορες απόψεις. Σύμφωνα με μια άποψη το λιμάνι, χτίστηκε στα δυτικά της πόλης της Θεσσαλονίκης, γύρω στον τέταρτο αιώνα, ίσως το 322 πΧ., από τον Μέγα Αλέξανδρο. Σύμφωνα με άλλη άποψη το λιμάνι αυτό ίσως έγινε το 10ο αιώνα μετά την άλωση της πόλης από τους Σαρακηνούς, το 904 μΧ. Σύμφωνα με μια αναφορά ενός Οθωμανού χαρτογράφου του 16<sup>ου</sup> αιώνα, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης χωρούσε τριακόσια τουλάχιστον σκάφη (M.Mazower, 2006). Το 1869 γκρεμίστηκε το παραθαλάσσιο τείχος και κατασκευάστηκε μια προκυμαία για μικρά καράβια και καΐκια. Από το 1880 και έπειτα το λιμάνι συγκεντρώθηκε στο δυτικό τμήμα της παραλίας ενώ από το 1892 μέχρι το 1902 κατασκευάστηκαν προβλήτες για πλοία μεγαλύτερου εκτοπίσματος. Επίσης από το 1871 και έπειτα, με την κατασκευή των σιδηροδρομικών σταθμών, αναμορφώνονται και ενοποιούνται περιοχές του λιμανιού και των σιδηροδρομικών σταθμών, καθώς με τις προεκτάσεις αυτών δημιουργούνται αποθήκες και μια περιοχή χονδρεμπορίου γενικότερα (Α.Γερολύμπου, 1985).

Έτσι από το 1890 και έπειτα, όπως γίνεται αντιληπτό, η περιοχή αποκτά καθαρά έναν χαρακτήρα κυρίως εμπορικό. Το 1904 Υψηλή Πύλη και Παρίσι υπέγραψαν σύμβαση, που είχε ως συνέπεια τη σύσταση της γαλλικής εταιρείας Societe Ottomane d' Exploitation du Port de Salonique, στην οποία περιήλθε η εκμετάλλευση του λιμανιού για 40 χρόνια. Η εταιρεία ανέλαβε επίσης την εκτέλεση έργων για την καλύτερη λειτουργία και τον εκσυγχρονισμό των κρηπιδωμάτων, όπως η κατασκευή του κυματοθραύστη, των αποθηκών του 1ου προβλήτα, του κτηρίου του τελωνείου και η επέκταση του

σιδηροδρομικού δικτύου.

Ταυτόχρονα έκαναν την εμφάνισή τους τα πρώτα μηχανήματα, μέσω των οποίων το λιμάνι άλλαξε εποχή. Το 1930 ιδρύεται το Λιμενικό Ταμείο

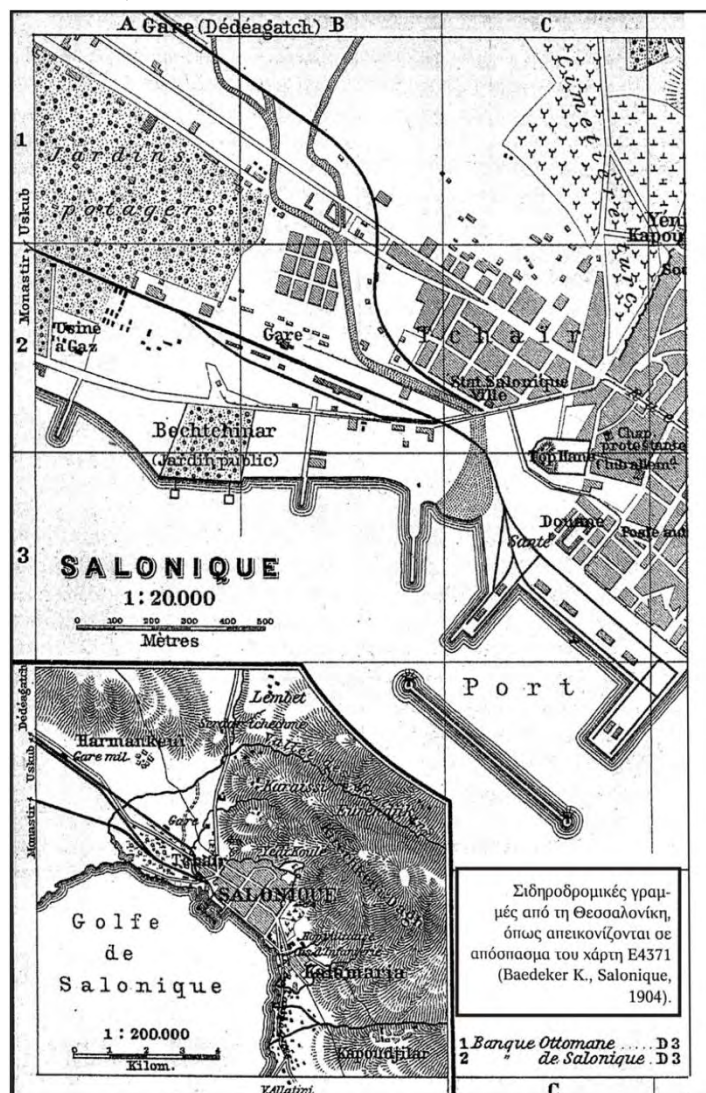
Θεσσαλονίκης, το οποίο προσπαθεί να εξαγοράσει από την γαλλική εταιρεία το δικαίωμα εκμετάλλευσης του. Κατά τη διάρκεια του δευτέρου παγκοσμίου

πολέμου καμία πολεοδομική ή λιμενική δραστηριότητα δεν πραγματοποιείται, ενώ παράλληλα καταστρέφεται το 80% των υποδομών του λιμένα. Το 1953

δημιουργούνται οι δύο νέοι φορείς του λιμένα, οι οποίοι ενοποιήθηκαν και ξεκίνησαν

τα έργα επέκτασης προς τα δυτικά με την ονομασία "Ελεύθερη Ζώνη και Λιμήν Θεσσαλονίκης" και το 1970 η εταιρεία διαχείρισης του λιμένα μετονομάζεται σε

Εικόνα 9: Απεικόνιση της περιοχής του Μπεχτσινάρ (Πέντε Πλατάνια) το 1904



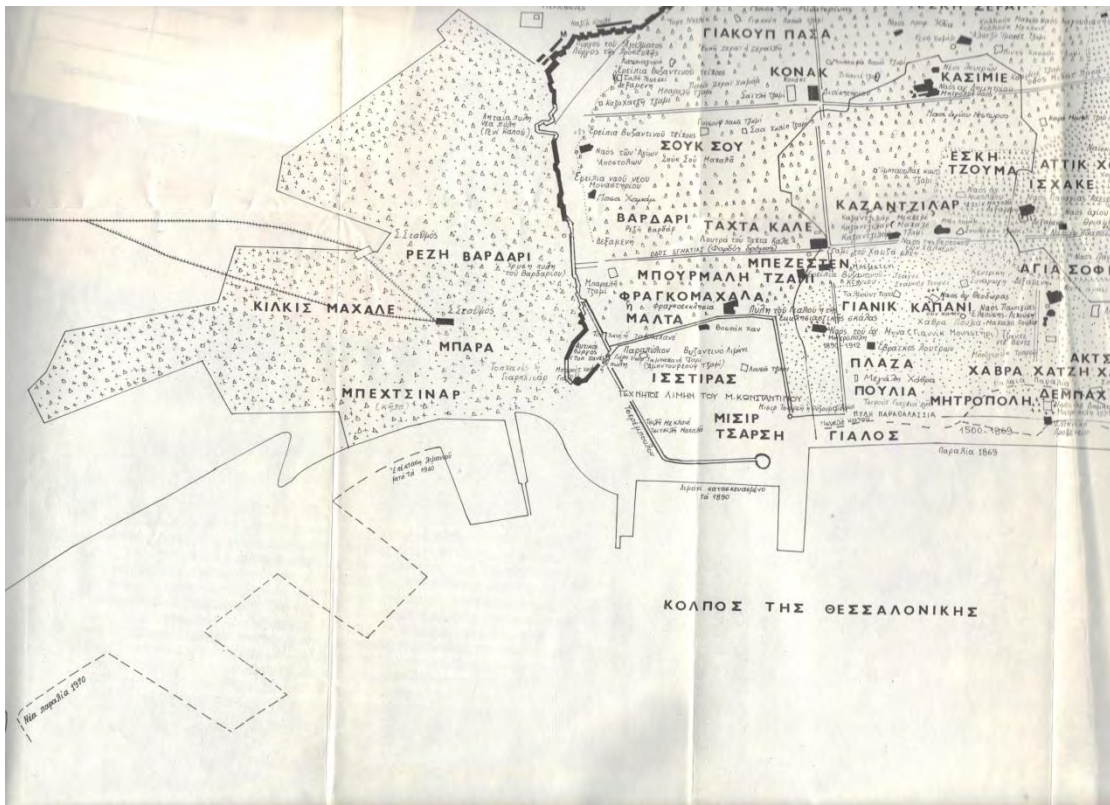
Πηγή: Π. Σταθακόπουλος, κ.ά., 2009 σ. 267

"Όργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης" (ΟΛΘ) το οποίο διατηρεί μέχρι και σήμερα ([www.thpa.gr/files](http://www.thpa.gr/files)).

Η προσάρτηση της Θεσσαλονίκης στο ελληνικό κράτος το 1912, βρήκε τη βιομηχανία στα πρώτα σταθερά βήματα της ανάπτυξής της. Σε αυτή την φάση της εκβιομηχάνισης υπήρχαν 33 εργοστάσια που είχαν ιδρύσει μεταξύ 1870 και 1912 πρωτοπόροι Έλληνες και Εβραίοι επενδυτές. Η βιομηχανική ζώνη της δυτικής περιοχής ενισχύεται περισσότερο, με την εγκατάσταση νέων βιομηχανικών συγκροτημάτων και κτηρίων. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας, ο ατμός πλέον, αποτελεί τη βασική κινητήρια δύναμη των εργοστασίων με αποτέλεσμα η νέα αυτή βιομηχανική περιοχή να βρίσκεται μακριά από το μέχρι τότε ανεπτυγμένο βιομηχανικό κέντρο της Μακεδονίας, που βρισκόταν κοντά στους καταρράκτες της Έδεσσας, της Βέροιας και της Νάουσας, καθώς στηριζόταν στη φυσική κινητήρια δύναμη του νερού για την λειτουργία των εργοστασίων ([www.thesstoday.gr](http://www.thesstoday.gr)).

Στην επόμενη περίοδο που ακολούθησε (1914 – 1922) η νεοελληνική πόλη παρουσίασε αυξημένη επιχειρηματική δραστηριότητα Ελλήνων επενδυτών, που προσελκύονται από την δυναμικότητα της Θεσσαλονίκης. Επιχειρηματίες από την

Εικόνα 10: Το Μπεχτισινάρ, το 1890



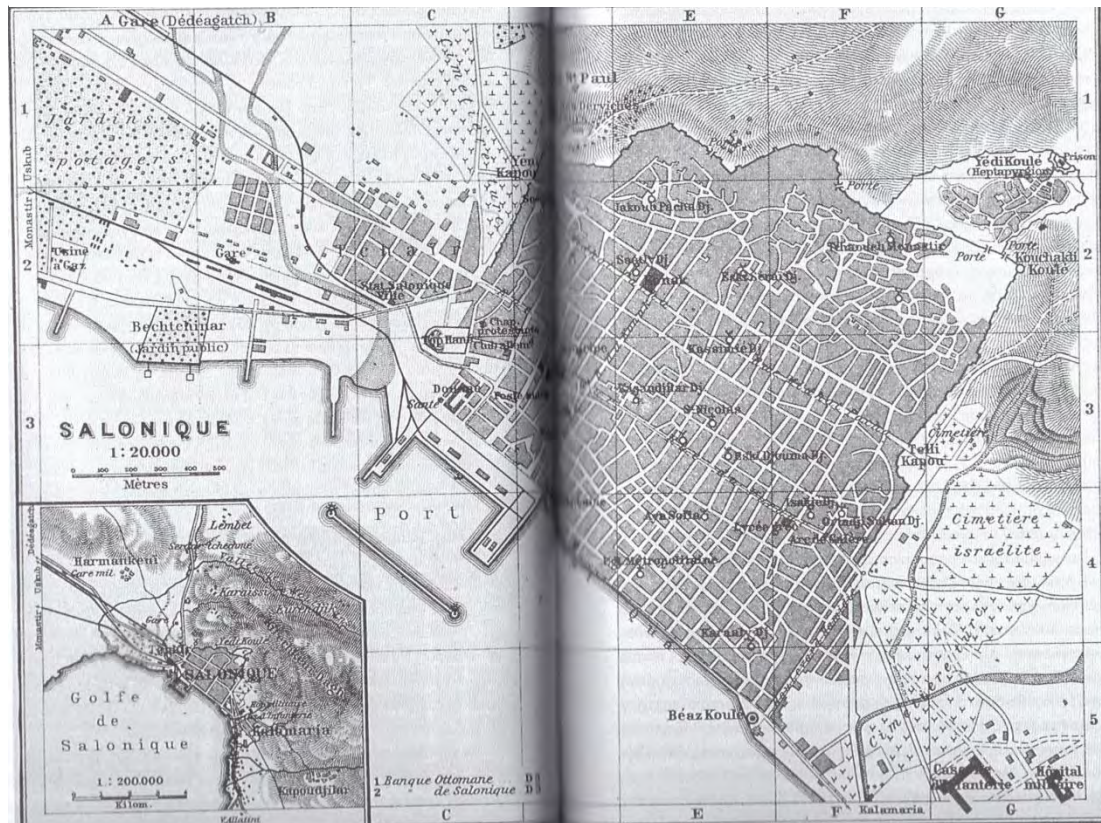
Πηγή: Α.Γερόλυμπου-Καραδήμου, 2008



Νάουσα και από την παλιά Ελλάδα αναλαμβάνουν επιχειρήσεις που είχαν αναστείλει τη λειτουργία τους και ιδρύουν καινούριες. Οι υπάρχουσες επιχειρήσεις επεκτείνονται και συνεχίζουν τη λειτουργία τους. Υπάρχει μια τάση, οι μεγάλες επιχειρήσεις εβραίων επενδυτών είτε να συγχωνεύονται σταδιακά με ελληνικές εταιρείες, είτε να εξαγοράζονται από έλληνες επιχειρηματίες, όπως για παράδειγμα οι επιχειρηματικοί κολοσσοί της Θεσσαλονίκης "Αλλατίνη" και "Όλυμπος" ([www.thesstoday.gr](http://www.thesstoday.gr)).

Στις 18 Αυγούστου του 1917 ξεσπάει πυρκαγιά στην πόλη της Θεσσαλονίκης η οποία μάλιστα για 3 συνεχόμενες μέρες, καθώς πυροσβεστικό σώμα δεν υπάρχει και τα στενά δρομάκια και ο δυνατός άνεμος δρουν καταλυτικά στο να καταστραφούν τα τρία τέταρτα της παλαιάς πόλης, περίπου 1200 στρ. με αποτέλεσμα να καταστραφούν 9500 κτήρια και να μείνουν άστεγοι 70000 κάτοικοι. (M.Mazower, 2006) Η τότε κυβέρνηση καθόρισε την επιτροπή κατάρτισης νέου σχεδίου ρυμοτομίας πόλεως Θεσσαλονίκης, η οποία αποτελούταν από τους T. Mawson, J. Pleyber, E. Hebrard, A. Γκίνη, A. Ζάχο, K. Κιτσίκη και K. Αγγελάκη. Οι στόχοι της επιτροπής ήταν να επανασχεδιαστεί η πόλη έτσι ώστε να γίνει ορθολογικότερη απόδοση των αξιών γης,

Εικόνα 11: Η Θεσσαλονίκη πριν την πυρκαγιά του 1917



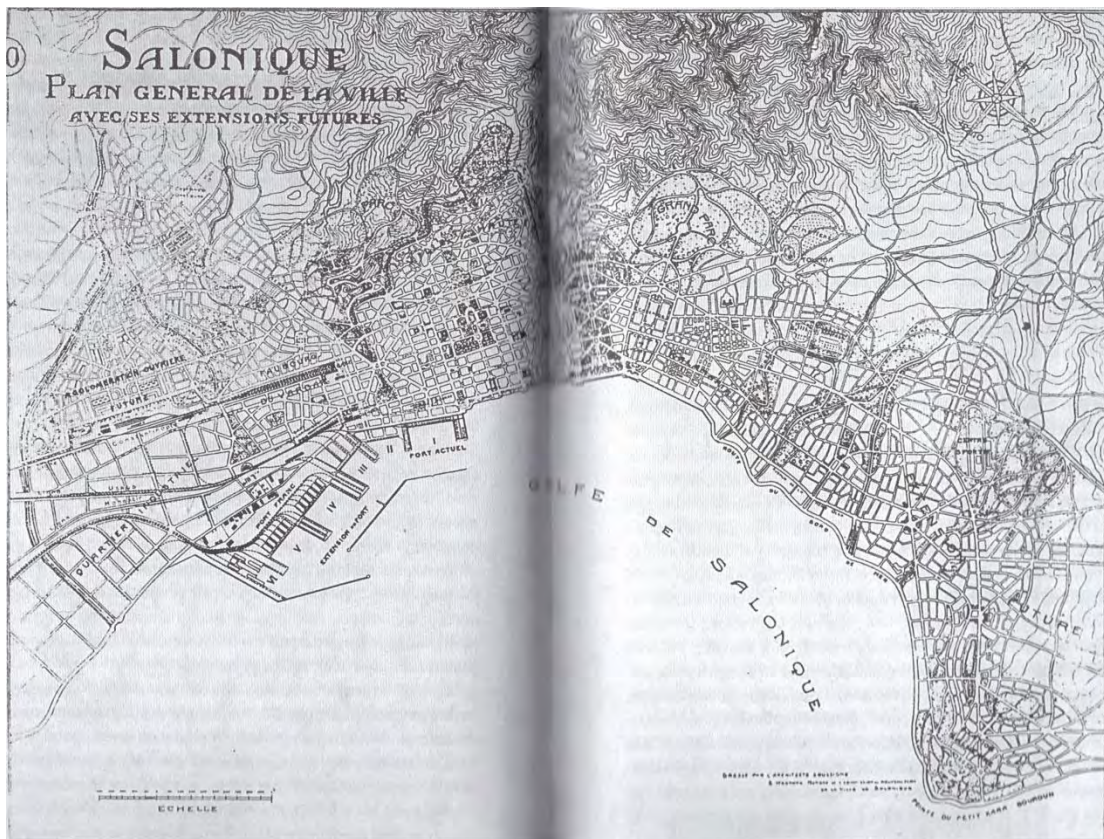
Πηγή: M.Mazower, 2006



να ενισχυθεί ο εμπορικός χαρακτήρας της πόλης μέσω της βελτίωσης των εξυπηρετήσεων (επέκταση λιμανιού, χωρισμός των σιδηροδρομικών σταθμών, περιοχές χονδρεμπορίου, αποθήκες, κ.α.), να αυξηθεί ο αριθμός των κατοίκων που μπορούν να εγκατασταθούν στην πόλη, να δημιουργηθεί ένα ισχυρό διοικητικό-πολιτικό-οικονομικό κέντρο και τέλος να υπάρχει ένας ομοιόμορφος πολεοδομικός χαρακτήρας στις περιοχές που επλήγησαν σε σχέση με το παλιό κομμάτι της πόλης (Α.Γερολύμπου, 1985, Α.Υερολύμπου, 1996).

Στο τελικό σχέδιο που προτείνεται στη Δυτική περιοχή η χωροθέτηση του σιδηροδρομικού σταθμού δεν παραμένει ίδια, μετατίθεται βορειοανατολικά αποδίδοντας τον άξονα της σημερινής οδού Μοναστηρίου στην κίνηση των οχημάτων, ενώ ένας νεότερος σταθμός, εμπορικός τοποθετείται στο σημείο όπου βρίσκεται ο Τοπ-Χανές. Στην ίδια περιοχή υπάρχουν εργατικές κατοικίες οι οποίες εξυγιαίνονται χωρίς όμως να επεκταθούν, ενώ μια ζώνη πρασίνου κάθετη στους μεγάλους άξονες τις χωρίζει από την βιομηχανική ζώνη η οποία αναπτύσσεται σε επαφή με τον εμπορικό σταθμό και το λιμάνι. Στην περιοχή βόρεια του λιμανιού

Εικόνα 12: Μετά την πυρκαγιά το σχέδιο του 1918



Πηγή: M.Mazower, 2006

εγκαθίστανται και χώροι αποθήκευσης για το χονδρεμπόριο. Το σχέδιο επίσης συνδέει κυκλοφοριακά τη βιομηχανική ζώνη με το οδικό δίκτυο αλλά όχι λεπτομερώς. Ομοίως σχεδιάστηκαν μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα της τάξης των 15 έως 20 στρ. τα οποία θα υποδιαιρεθούν σε επόμενη φάση. Σε αυτήν την ζώνη επιβάλλεται η εγκατάσταση όλων των οχληρών δραστηριοτήτων όπου ήδη από το 1918 βρίσκονται εκεί το εργοστάσιο φωταερίου, τα σφαγεία και η ζυθοποιεία (Α.Γερολύμπου, 1985, Α.Υερολύμπου, 1996).

Έτσι η δυτική πλευρά της Θεσσαλονίκης ορίζεται σύμφωνα με το σχέδιο του Hebrard ως τόπος βιομηχανικής εγκατάστασης. Ωστόσο η ζώνη αυτή είχε αναπτυχθεί στην περιοχή, πολύ πριν την καθιέρωση του σχεδίου αυτό. Η δημιουργία της εντοπίζεται κατά τα πρώτα ακόμη χρόνια κατασκευής του λιμένος Θεσσαλονίκης, ως απόρροια της λειτουργίας του.

Ο βιομηχανικός αλλά και ο εμπορικός χαρακτήρας της περιοχής ενισχύεται από τη σύσταση του Ν. 390/1914 «περί Ελευθέρων Ζώνων εν Θεσσαλονίκη», καθώς ενθαρρύνει την εγκατάσταση βιομηχανιών για την παραγωγή προϊόντων, ενώ όσον αφορά την εμπορική χρήση η περιοχή εξυπηρετεί το διαμετακομιστικό εμπόριο. Ο σιδηρόδρομος και οι εγκαταστάσεις του επιδρούν θετικά στην ανάπτυξη της περιοχής. Έτσι δημιουργούνται συνέργειες μεταξύ του λιμανιού και του εμπορευματικού σιδηροδρομικού σταθμού κάτι στο οποίο βοηθάει και το κείμενο νομοθετικό πλαίσιο αλλά και η χωρική γειτνίαση των δύο εγκαταστάσεων. Παράλληλα χτίζονται και κατοικίες για την στέγαση του εργατικού δυναμικού. Επίσης εγκαθίστανται και τα περισσότερα πρακτορεία των εθνικών και διεθνών μεταφορών. Γενικότερα ο ρόλος των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων ήταν καθοριστικός για την εξέλιξη της πόλης σε βιομηχανικό, εμπορικό και στρατιωτικό κέντρο, ολόκληρης της Βαλκανικής Χερσονήσου (Α.Ιωαννίδου, 1996).

Μπορεί να παρατηρηθεί ότι η χωροθέτηση της βιομηχανίας - βιοτεχνίας διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος και το μέγεθος της κάθε δραστηριότητας. Πιο συγκεκριμένα, είναι σύνηθες η βαριά βιομηχανία να εγκαθίσταται έξω από το αστικό πλέγμα και κοντά στους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες, ενώ οι άλλοι κλάδοι στις εισόδους και παρυφές της πόλης ούτως ώστε να επωφελούνται από την εύκολη οδική πρόσβαση του εργατικού δυναμικού. Επίσης παρατηρείται διαφορετική λογική χωροθέτησης σε σχέση με τη δυτική ή ανατολική πλευρά της πόλης. Η βαριά

βιομηχανία εγκαθίσταται στα δυτικά ενώ οι βιομηχανίες υφαντουργίας, επίπλων και ηλεκτρικών συσκευών δείχνουν τάσεις για εγκατάσταση στα ανατολικά της πόλης. (farosthermaikou.blogspot.gr)

Το 1870 λειτουργούσαν στη Θεσσαλονίκη 28 βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες. Το 1884 αυξήθηκαν στις 34 βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες. Το 1910, όπως αναφέρεται και στην εφημερίδα «Ο Εργάτης», η Θεσσαλονίκη ήταν το δεύτερο βιομηχανικό κέντρο της αυτοκρατορίας με 11 κλάδους βιομηχανίας και 10.000 εργάτες. Η Θεσσαλονίκη το 1914 διέθετε 40 βιομηχανικές μονάδες, ενώ η Κεντρική Μακεδονία το 1922 συγκέντρωνε 151 βιομηχανικές μονάδες. Σε αυτές περιλαμβάνονται το σύνολο των μηχανουργείων και των χημικών εργοστασίων της περιοχής και εξαιρούνται οι μονάδες ειδών διατροφής. Στην πόλη συγκεντρώνονται επίσης οι περισσότερες μονάδες επεξεργασίας καπνού της περιφέρειάς της και η αποκλειστική παραγωγή ζυμαρικών, κονσερβών, ζύθου, ειδών ζαχαροπλαστικής και πάγου (farosthermaikou.blogspot.gr).

Στην επόμενη περίοδο μετά το 1922 οι προσφυγικοί πληθυσμοί που εγκαταστάθηκαν στην πόλη και την περιφέρεια της Θεσσαλονίκης πρόσφεραν όχι μόνο σημαντικό εργατικό δυναμικό αλλά και ιδιαίτερα δραστήριο επιχειρηματικό δυναμικό καθώς μετέφεραν στη Θεσσαλονίκη τις δραστηριότητές τους δημιουργώντας δυναμικές επιχειρήσεις σε όλους τους βιομηχανικούς κλάδους. Παράλληλα η κρατική πολιτική κάλυψε τις ανάγκες στέγασης και ταυτόχρονα τις άμεσες ανάγκες απασχόλησης καθώς η Θεσσαλονίκη δέχτηκε περίπου 92.000 νέους κατοίκους, οι οποίοι έπρεπε να στεγαστούν, με αποτέλεσμα τόσο την αλλαγή της σύνθεσης του πληθυσμού της, όσο και την διόγκωση της πόλης, σε πληθυσμό και έκταση (M.Mazower, 2006).

Την ανέγερση βιομηχανικών κτηρίων, μετά το 1922 θα βοηθήσει ο νόμος 2948/22 "περί προαγωγής της βιομηχανίας και βιοτεχνίας" ο οποίος προέβλεπε τη δυνατότητα αναγκαστικής απαλλοτριώσης ιδιωτικών, δημοτικών ή κοινοτικών κτημάτων για την ίδρυση βιομηχανιών. Οι ευνοϊκές ρυθμίσεις του νόμου αυτού σε συνδυασμό με την απότομη αύξηση του πληθυσμού οδήγησαν κυρίως στην επέκταση των ήδη υπάρχουσών βιομηχανικών μονάδων. Επίσης τα μεγάλα εγχειρίσματα έργα στην πεδιάδα της Θεσσαλονίκης, που ξεκίνησαν μετά το 1927, βοήθησαν τη βιομηχανία της πόλης στις ακόλουθες περιόδους κρίσης. Η αύξηση της ανοικοδόμησης, η εγκατάσταση των προσφύγων και τα μεγάλα έργα αναβάθμισης της περιφέρειας,

παράλληλα με την κρατική παρεμβατική πολιτική και την τάση της εποχής για αυτάρκεια, οδήγησαν στη δημιουργία νέων κλάδων κατά τις επόμενες δυο δεκαετίες. Συνεπώς παρατηρείται η στέγαση των προσφύγων, τα εγγειοβελτιωτικά έργα, η οδοποιία, οι επικοινωνίες, η παραγωγή υφαντουργικών ειδών πρώτης ανάγκης λειτούργησαν ως προσοδοφόροι τομείς της ελληνικής οικονομίας (Σ.Τζόκας, 2002).

Το φθινόπωρο του 1979 ο αριθμός και το μέγεθος των βιομηχανικών μονάδων ήταν γύρω στις 120 βιομηχανικές μονάδες που απασχολούσαν 10 άτομα και άνω. Πιο συγκεκριμένα, το 60% των μονάδων απασχολούσαν 10-50 άτομα, το 25% απασχολούσαν 51-150 άτομα και το 15% των 120 βιομηχανικών μονάδων απασχολούσε πάνω από 151 άτομα. Όσον αφορά τις χρονολογίες εγκατάστασης αυτών των 120 βιομηχανικών μονάδων, το 20% των μονάδων εγκαταστάθηκε προ του 1940, το 45% εγκαταστάθηκε προ του 1960 και το 35% μετά το 1960. Ο βαθμός όχλησης του 40% των 120 βιομηχανικών μονάδων χαρακτηρίζεται ως χαμηλή όχληση, το 50% χαρακτηρίζεται ως μέση όχληση, και το 10% ως υψηλή όχληση (Ε.Ανδρικοπούλου-Καυκαλά, Γ.Καυκαλάς & Α.-Φ.Λαγόπουλος, 1979).

Η σύντομη παρουσίαση της ιστορικής εξέλιξης της περιοχής μελέτης, σκιαγραφεί μια περιοχή, η ανάπτυξη της οποίας υπήρξε σταθμός στην οικονομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης αλλά και της περιφέρειας γενικότερα. Σήμερα η δυτική πλευρά του Δήμου Θεσσαλονίκης διατηρεί τα σημάδια, που άφησε η ανάπτυξη της βιομηχανίας μέσω της ύπαρξης εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κελυφών και αξιόλογων διατηρητέων βιομηχανικών αρχιτεκτονικών μνημείων. Ωστόσο μέσα από την υποβαθμισμένη εικόνα που παρουσιάζει σήμερα η περιοχή, μπορεί κανείς να φανταστεί την εικόνα της, στην περίοδο ακμής της.



### 5.3. Προβλήματα περιοχής

Η περιοχή μελέτης συγκεντρώνει κοινωνικό-οικονομικά προβλήματα ένα μέρος των οποίων αφορούν ολόκληρο το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης, όπως για παράδειγμα η ανεργία. Η δημιουργία θέσεων εργασίας δεν αφορά πλέον μόνο μια συγκεκριμένη περιοχή αλλά σχεδόν ολόκληρη την χώρα όπως φαίνεται και στην εικόνα 13 η ανεργία την τελευταία 5ετία έχει τριπλασιαστεί. Για αυτό τον λόγο η ανεργία αποτελεί

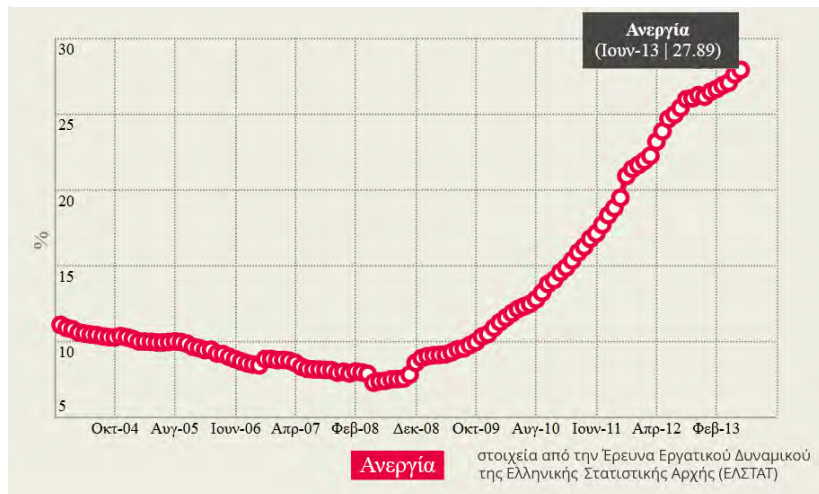
από τα πιο σημαντικά κοινωνικό – οικονομικά προβλήματα και θα πρέπει να αντιμετωπιστεί συνολικά αλλά και σημειακά με την δημιουργία νέων

μακροχρόνιων

θέσεων εργασίας. Τα ίδια χαρακτηριστικά παρουσιάζει, σε επίπεδο ΠΣΘ όμως, και η ενοικίαση ακινήτων καθώς πολλοί κτηριακοί χώροι μένουν κενοί, ανεκμετάλλευτοι και χωρίς χρήση. Οι κτηριακοί χώροι χωρίς χρήση δημιουργούν ένα τοπίο εγκατάλειψης ενώ συμβάλλουν και στην περαιτέρω «ερημοποίηση» της περιοχής κάτι το οποίο δημιουργεί ένα φαύλο κύκλο. Όπως και για την αντιμετώπιση της ανεργίας η δημιουργία θέσεων εργασίας αποτελεί μέρος της λύσης για τους κενούς ανεκμετάλλευτους χώρους αλλά και η προσέλκυση επενδύσεων μέσω της δημιουργίας κινήτρων είτε άμεσων, είτε έμμεσων.

Όπως αναφέρουν οι Αγγελοπούλου & Μπαρτζώκας-Τσιόμπρας, (2011) μέσω της δειγματοληπτικής έρευνας με ερωτηματολόγια που διενήργησαν κατέληξαν ότι στην ευρύτερη περιοχή μελέτης υπάρχει εγκληματικότητα και παράνομο εμπόριο και αποτελούν σοβαρά προβλήματα. Επίσης η ύπαρξη των μεταναστών στην περιοχή συντελεί στην υποβάθμιση του δημόσιου χώρου. Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω είναι να αντιδρούν οι κάτοικοι της περιοχής για την αδιαφορία των τοπικών αρχών και

Εικόνα 13: Διαχρονική εξέλιξη της ανεργίας



Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ),  
ιδία επεξεργασία

για την διαφορετική αντιμετώπιση που έχουν από τους υπόλοιπους κατοίκους του ΠΣΘ.

Ένα ακόμη σημαντικό πρόβλημα της περιοχής μελέτης είναι η χωροθέτηση των διαφόρων χρήσεων γης, καθώς συνυπάρχουν αντιφατικές χρήσεις μεταξύ τους αλλά και με το υφιστάμενο ΓΠΣ. Αυτές οι συγκρούσεις χρήσεων γης υπάρχουν μεταξύ οχλουσών χρήσεων και μη οχλουσών όπως για παράδειγμα των οίκων ανοχής και των κατοικιών ή και των παλιών βυρσοδευείων με την αναψυχή και τον τουρισμό. Η πορνεία στην περιοχή υπήρχε αρκετά χρόνια πριν αλλά το πρόβλημα προέκυψε, καθώς η περιοχή αναπτυσσόταν τα τελευταία χρόνια με αποτέλεσμα να εγκαθίστανται επιχειρήσεις και κατοικίες στην περιοχή επομένως αναπόφευκτα υπήρξε σύγκρουση μεταξύ τους ([www.parallaximag.gr](http://www.parallaximag.gr)). Ο σχεδιασμός για την χωροθέτηση των χρήσεων αυτών θα πρέπει να γίνει σε συνεργασία με όλα τα συμβαλλόμενα μέρη έτσι ώστε να επιτευχθεί τελικά η σωστή χωροθέτηση και η αποφυγή συγκρούσεων. Επίσης θα πρέπει να αναφερθεί η εικόνα της περιοχής μελέτης είναι αντιφατική καθώς στο δυτικό τμήμα της, στην περιοχή των Λαχανόκηπων, υπάρχουν πολλές αδόμητες εκτάσεις ενώ στο υπόλοιπο τμήμα υπάρχει ένα δομημένο περιβάλλον.

Η περιοχή μελέτης έχει μεταφορικό δίκτυο το οποίο κρίνεται ικανοποιητικό καθώς δεν υπάρχει πρόβλημα πρόσβασης σε ολόκληρη σχεδόν την περιοχή. Τα προβλήματα που αφορούν στο δίκτυο έγκεινται στην συντήρηση του καθώς το οδόστρωμα σε πολλά σημεία είναι σε κακή κατάσταση και μπορεί να προκληθούν ατυχήματα. Ομοίως και η κατάσταση των πεζοδρομίων όπου σε πολλές περιπτώσεις δεν υπάρχει διαμορφωμένο πεζοδρόμιο.

Η περιοχή μελέτης παρουσιάζει πλήρη απουσία μονάδων εκπαίδευσης και κατάρτισης σε οποιαδήποτε βαθμίδα εκπαίδευσης. Όπως επίσης και βρεφονηπιακοί σταθμοί, προσχολική αγωγή, ΚΑΠΗ, υπηρεσίες υγείας και υπηρεσίες κοινωνικής πρόνοιας κάτι το οποίο αποτρέπει την προσέλκυση κατοίκων στην περιοχή.

Στα προβλήματα της περιοχής συγκαταλέγονται και τα περιβαλλοντικά ζητήματα τα οποία είναι σημαντικά και χρήζουν αντιμετώπισης. Στην περιοχή μελέτης λόγω της ύπαρξης πετρελαϊκών εγκαταστάσεων κοντά στην περιοχή και των περιορισμών που απορρέουν από την οδηγία SEVESO II και του ΣΑΤΑΜΕ, ο σχεδιασμός καθίσταται δυσκολότερος καθώς οι περιορισμοί δυσχεραίνουν το έργο των εκάστοτε μελετητών.

Οι χώροι των παλιών βυρσοδευείων και των παλιών βιομηχανικών εγκαταστάσεων αποτελούν πηγή ρύπανσης και για την περιοχή αλλά και για τον Θερμαϊκό κόλπο (για την παλιά χαβούζα των βυρσοδευείων). Επίσης στην περιοχή υπάρχουν παραπήγματα και πρόχειρες κατασκευές από ομάδες αθίγγανων που μένουν στην περιοχή οι οποίες είναι ορατές και από την νέα δυτική είσοδο επομένως να δημιουργείται μια εικόνα εγκατάλειψης της πολιτείας. Αυτό προδιαθέτει τον επισκέπτη της Θεσσαλονίκης καθώς η είσοδος μια πόλης αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι της πόλης καθώς προκαταβάλλεται για την εικόνα που θα συναντήσει μετέπειτα στην πόλη της Θεσσαλονίκης και θα πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα. Στην περιοχή όπως είναι γνωστό και από την ανάλυση υπάρχουν πολλά διατηρητέα κτήρια τα οποία είναι υποβαθμισμένα καθώς η υφιστάμενη χρήση τους είναι ασύμβατη με την προηγούμενη και η αποκατάστασή τους έχει ανατεθεί σε ιδιωτικές πρωτοβουλίες, ενώ η πολιτεία είναι απύσχα, με συνέπεια το αποτέλεσμα που προκύπτει να μην είναι οργανωμένο και συμβατό με το επιθυμητό αποτέλεσμα που θα έπρεπε να υπήρχε. Όλα τα παραπάνω συντελούν στην ύπαρξη ενός υποβαθμισμένου αστικού περιβάλλοντος για το οποίο δεν υπάρχουν πρωτοβουλίες εκ μέρους της πολιτείας με αποτέλεσμα να είναι ορατές οι συνέπειες της αδιαφορίας.

Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από την απουσία κοινόχρηστων χώρων. Οι χώροι πρασίνου και αναψυχής είναι ελάχιστοι, μπορεί στις προτεινόμενες χρήσεις του ΓΠΣ να υπάρχουν χώροι πρασίνου και αναψυχής αλλά δεν έχουν γίνει κινήσεις προς αυτήν την κατεύθυνση από την δημοτική αρχή. Η δημιουργία κοινόχρηστων χώρων θα δημιουργήσει ένα κίνητρο για την προσέλκυση επενδύσεων για την αξιοποίηση ακινήτων στην περιοχή. Επίσης η ύπαρξη χώρων πρασίνου και αναψυχής αναβαθμίζει την περιοχή και την αντικειμενική αξία των ακινήτων. Οι χώροι πρασίνου στην Θεσσαλονίκη είναι πολύ λίγοι, όπως σημειώνεται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, το 1979 η Θεσσαλονίκη είχε ένα από τα μικρότερα ποσοστά πρασίνου από όλες τις Ευρωπαϊκές πόλεις μόλις 2,7τ.μ. πρασίνου ανά κάτοικο (Βιέννη 20τ.μ., Χάγη 27,7τ.μ., Άμστερνταμ 27τ.μ., Βερολίνο 13τ.μ., Ρώμη 9τ.μ., Παρίσι 8τ.μ., Ουάσιγκτον 50τ.μ.) Σήμερα, ο πληθυσμός αυξήθηκε 40% και οι χώροι πρασίνου μειώθηκαν 20% άρα ο μέσος όρος έφθασε το 1,6 τμ. ανά κάτοικο ενώ κανονικά με βάση τις κλιματολογικές συνθήκες και τον πληθυσμό του ΠΣΘ θα έπρεπε να φτάνει τα 20τ.μ. ανά κάτοικο ([portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/drasthriothtes](http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/drasthriothtes)). Σε έρευνα της Public Issue που διεξήχθη τον Μάιο του 2008

που δημοσιεύτηκε στην Καθημερινή της Κυριακής με δείγμα 504 ατόμων στην Θεσσαλονίκη το 83% ανέφερε πως η πόλη τους δεν έχει αρκετούς ελεύθερους χώρους, πάρκα και πλατείες (Α.Δέφνερ, 2011). Όπως αναφέρουν οι Αγγελοπούλου & Μπαρτζώκας-Τσιόμπρας, (2011) μέσω της δειγματοληπτικής έρευνας με ερωτηματολόγια που διενήργησαν στην ευρύτερη περιοχή μελέτης, κατέληξαν στο συμπέρασμα ότι η έλλειψη οργανωμένων δημόσιων ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, προκαλεί προβλήματα στους κατοίκους της περιοχής. Όπως για παράδειγμα για το ότι στην περιοχή εκλείπουν οι παιδικές χαρές ενώ υπάρχουν πεζοδρόμια – νησίδες πρασίνου οι οποίοι θα μπορούσαν να εκμεταλλευτούν αντίστοιχα. Όπως και η έκταση του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού συνεπικουρεί στο πρόβλημα του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής καθώς μια μεγάλη έκταση δεν εκμεταλλεύεται αντίστοιχα για την δημιουργία ελεύθερων χώρων, χώρων πρασίνου και άλλων χρήσεων που το έχει ανάγκη η περιοχή αλλά και λόγω του ότι γίνεται τόπος εγκατάστασης περιθωριοποιημένων ομάδων και αστέγων.

Συμπερασματικά παρατηρείται ότι η περιοχή παρουσιάζει ένα σύνολο προβλημάτων το οποίο πρέπει να αντιμετωπιστεί αλλά πρωτίστως να αναδειχθεί στην τοπική κοινωνία αλλά και στους τοπικούς φορείς. Θα πρέπει να γίνει κατανοητό για ποιο λόγο αποτελεί άξια προσοχής η περιοχή μελέτης και το τι μπορεί να προσφέρει στο ευρύτερο κοινωνικό σύνολο. Η βιομηχανική αρχιτεκτονική κληρονομιά, οι χώροι αναψυχής, η δυτική είσοδος της πόλης, η περαιτέρω αξιοποίηση των εγκαταστάσεων του λιμανιού αποτελούν τα καίρια σημεία της περιοχής και θα πρέπει να αξιοποιηθούν με γνώμονα τους κατοίκους και της περιοχής αλλά και του ΠΣΘ. Όλα τα παραπάνω θα πρέπει να αντιμετωπιστούν συνολικά με ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αστικής παρέμβασης – ανασυγκρότησης ούτως ώστε να παρέχει τα εχέγγυα για την ανάπτυξη της περιοχής τόσο στο οικονομικό όσο και στο κοινωνικό – περιβαλλοντικό τομέα.



## **6. Χαρακτηριστικά περιοχής παρέμβασης**

### **6.1. Πολεοδομική ανάλυση**

Η περιοχή της Δυτικής Εισόδου ως αστικό τοπίο παρουσιάζει αρκετές αντιφάσεις καθώς συγκεντρώνει παλιά βιομηχανικά κελύφη με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική αξία, εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εκτάσεις, νέα κτήρια γραφείων και κατοικίας, λιμενικές εγκαταστάσεις, αστικά κενά και μεγάλα πολυκαταστήματα. Επίσης αποτελεί έναν προνομιακό χώρο από άποψη προσβασιμότητας η οποία ωστόσο εμφανίζει σοβαρά προβλήματα υποβάθμισης που σχετίζονται κυρίως με την κοινωνική δομή της, καθώς στην περιοχή υπάρχουν διάφορες κοινωνικές ομάδες όπως μετανάστες, τσιγγάνοι, παλιννοστούντες, χαμηλόμισθοι, άστεγοι, κ.α. Επομένως ο χαρακτήρας και η ταυτότητα της περιοχής μελέτης συντίθεται από ένα πλήθος διαφορετικών χρήσεων και αντιθέσεων, κάτι το οποίο δημιουργεί μια ιδιόμορφη αστική ταυτότητα της περιοχής.

Η αστική κρίση εκφράζεται μέσω αλλαγών στην παραγωγική δομή, η τριτογενοποίηση έχει βασικό ρόλο ενώ παράλληλα υπάρχει κρίση στους παραδοσιακούς βιομηχανικούς κλάδους. Οι αλλαγές αυτές οδηγούν στη χωρική αποκέντρωση της παραγωγής, στη μείωση της απασχόλησης και στην αύξηση της ανεργίας κυρίως στα μεσαία εισοδηματικά στρώματα. Επίσης εκφράζεται μέσω της φυσικής και κοινωνικής υποβάθμισης ορισμένων περιοχών των πόλεων (urban decay) καθώς υπάρχει χωρική και κοινωνική πόλωση (υποβαθμισμένες περιοχές χαμηλών εισοδημάτων, εθνικές μειονότητες, περιθωριοποιημένα στρώματα κλπ.) και τέλος, εκφράζεται μέσω της όξυνσης των προβλημάτων στο τομέα των μεταφορών και του περιβάλλοντος. Τα προβλήματα της αστικής κρίσης (urban crisis) εμφανίζονται σε συνθήκες κρίσης του κοινωνικού κράτους και των κοινωνικών πολιτικών και η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τα δύο τελευταία και ειδικότερα στους τομείς της στέγασης, του πολεοδομικού και αστικού προγραμματισμού και στις υποδομές (Π.Γετίμης, 1999). Στην περιοχή μελέτης θα μπορούσε να ειπωθεί ότι υπάρχουν ενδείξεις αστικής κρίσης, λόγω των παραπάνω στοιχείων που αναφέρει ο Γετίμης, (1999) καθώς υπάρχει η υποβάθμιση της περιοχής λόγω αλλαγών στην παραγωγική δομή και η κοινωνική πόλωση εκφράζεται μέσω της χωρικής διαφοροποίησης που υπάρχει από το υπόλοιπο ΠΣΘ.

Η εικόνα της περιοχής μελέτης δεν είναι σε όλη την έκτασή της ίδια, καθώς παρατηρούμε και στον χάρτη Α.2 ότι στην βορειοδυτική πλευρά της υπάρχουν μεγάλες αδόμητες εκτάσεις ενώ προς την κεντρική νοτιοανατολική περιοχή υπάρχουν διάφορα κελύφη κτηρίων. Επίσης υπάρχει μεγάλο ποσοστό εγκαταλελειμμένων κτηρίων στην περιοχή των Λαχανόκηπων, όπου υπάρχουν διάφορα βιομηχανικά κελύφη - σε χρήση ή ανενεργά - καθώς και διάφορες βιοτεχνικές μονάδες, π.χ. πρώην βυρσοδεψεία κτλ., σε άμεση γειτνίαση με τον λιμένα. Εκατέρωθεν της οδού 26ης Οκτωβρίου εντοπίζονται παράλληλες χρήσεις επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, εμπορικού κέντρου και χρήσεις αναψυχής. Η πλειονότητα των εμπορικών καταστημάτων ασχολείται με την πώληση ειδών αυτοκινήτου, ενώ υπάρχουν και αρκετές αντιπροσωπείες αυτοκινήτων. Από τις παραπάνω εικόνες αντιλαμβανόμαστε πως πρόκειται για μια περιοχή με έντονη ανομοιομορφία όσον αφορά την εικόνα του δομημένου – αδόμητου περιβάλλοντος.

## 6.2. Χρήσεις γης

Οι χρήσεις γης της περιοχής μελέτης παρουσιάζονται στον χάρτη Α.4. Στον χάρτη και στον πίνακα 3 παρατηρείται ότι η πλειονότητα των κτηρίων δεν έχουν κάποια χρήση είτε είναι ερείπια αγγίζουν το ένα τρίτο του συνόλου των κτισμάτων στην περιοχή μελέτης. Αυτό δείχνει πως υπάρχει κτηριακό δυναμικό σε απόθεμα για οποιαδήποτε χρήση και ότι η κατάσταση των κτηρίων είναι μέτρια προς κακή κάτι το

οποίο σημειώνεται και από τους

Αγγελόπουλου & Μπαρτζώκα-Τσιόμπρα (2011) οι οποίοι αναφέρουν πως η κατάσταση του κτηριακού δυναμικού της κατοικίας στην ευρύτερη περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από πολύ κακή έως καλή. Αυτό είναι λογικό

Πίνακας 3: Ποσοστά χρήσεων γης ισογείων και ορόφων

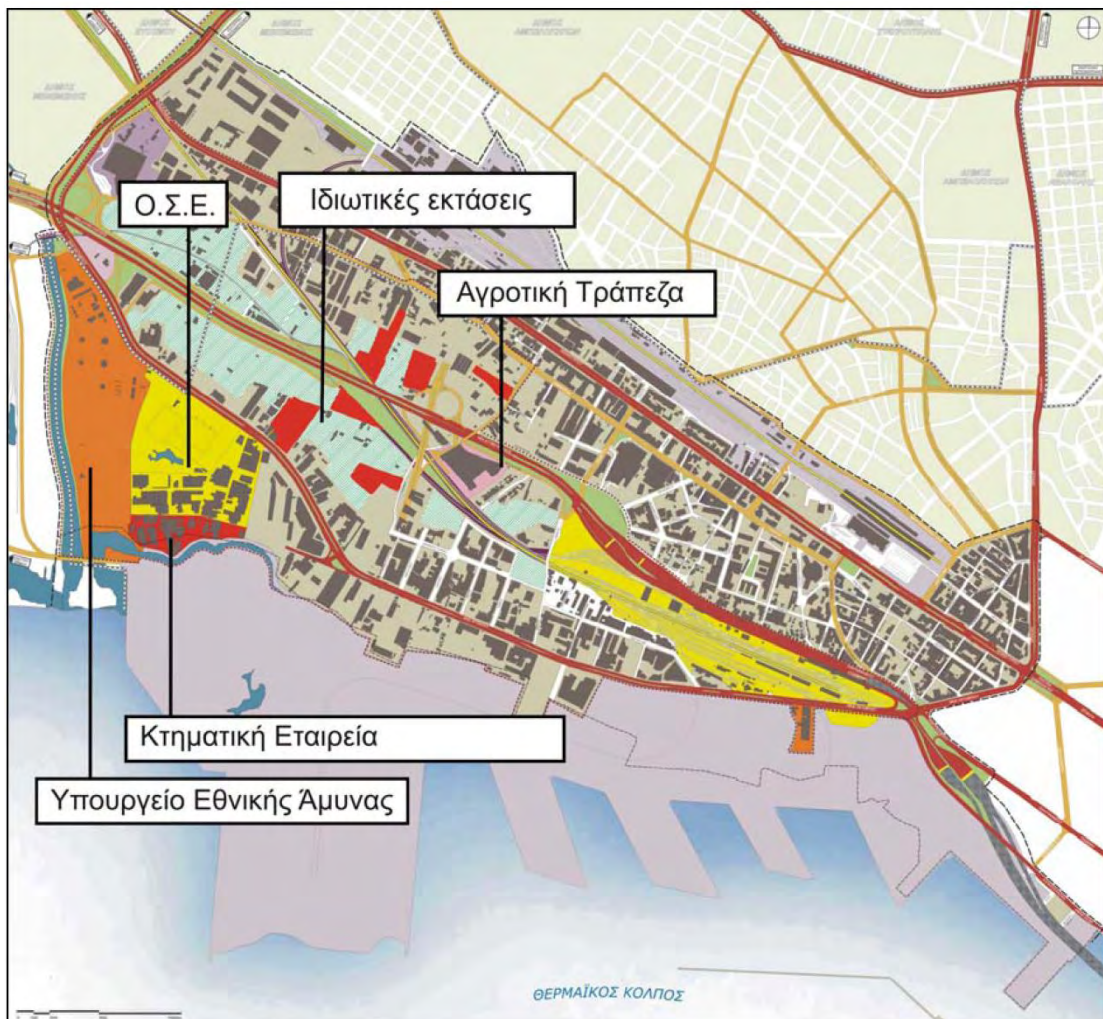
Χρήση	Εμβαδόν			
	Ισογείου		Ορόφων	
	(στρ.)	%	(στρ.)	%
Κατοικία	10,1	3,8	8,5	6,2
Εμπόριο	35,4	13,4	15,6	11,4
Αναψυχή	25,2	9,5	23,5	17,1
Γραφεία - Υπηρεσίες	26	9,8	31	22,6
Χώροι Άθλησης	10,1	3,8		0
Βιοτεχνία	30	11,3	11	8,0
Βιομηχανία	4,5	1,7	0,2	0,1
Χωρίς Χρήση	85,1	32,1	38,7	28,2
Αποθήκη	25,5	9,6		0
Μουσείο	4,4	1,7	0,1	0,1
Ξενοδοχείο	8,6	3,2	8,6	6,3
<b>Σύνολο</b>	<b>264,9</b>	<b>100,0</b>	<b>137,2</b>	<b>100,0</b>

Πηγή: Δ.Αγγελόπουλου & Α.Μπαρτζώκα-Τσιόμπρα, 2011, ίδια επεξεργασία

καθώς η περιοχή έχει δεχτεί την αποβιομηχάνιση επομένως αρκετά κτήρια έχουν πλέον εγκαταλειφτεί και κατά συνέπεια ερειπωθεί. Η πλειονότητα αυτών των κτηρίων βρίσκεται στην περιοχή των παλιών βυρσοδεψείων τα οποία δεν είναι ορατά από το οδικό δίκτυο αλλά δεν παύουν να αποτελούν μέρος της περιβαλλοντικής και αισθητικής υποβάθμισης.

Στην συνέχεια παρατηρείται ότι η βιοτεχνία και το εμπόριο κυμαίνονται στο ίδιο επίπεδο 11,3% και 13,3% αντίστοιχα, ακολουθούν τα γραφεία – υπηρεσίες, η αναψυχή και οι αποθήκες τα οποία έχουν σχεδόν ίδιο ποσοστό 9,5% και τέλος η βιομηχανία με πέντε κτήρια (1,7%) στην περιοχή μελέτης, ο αθλητισμός με τέσσερα κτήρια (3,8%) και τέλος οι δύο μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες (3,2%). Γίνεται αντιληπτό από τις χρήσεις πως στην περιοχή δεν υπάρχει μια κύρια χρήση η οποία να χαρακτηρίζει την περιοχή μελέτης αλλά υπάρχουν πολλές σε μικρό βαθμό. Αυτό δείχνει την ιδιόζουσα κατάσταση που επικρατεί στην περιοχή και αντανακλά τις

Εικόνα 14: Ιδιοκτησιακό καθεστώς



Πηγή: Π. Σταθακόπουλος, κ.ά. 2009

συγκρούσεις που υπάρχουν μεταξύ χρήσεων γης όπως για παράδειγμα η αναψυχή συνυπάρχει δίπλα σε βιοτεχνικές χρήσεις είτε ακόμη σε παραπήγματα μειονοτήτων.

Το ιδιοκτησιακό καθεστώς των αδόμητων εκτάσεων της ευρύτερης περιοχής μελέτης φαίνεται και στην εικόνα 14 των Σταθακόπουλου, κ.ά. (2009). Παρατηρείται ότι με κίτρινο χρώμα παρουσιάζονται οι εκτάσεις που ανήκουν στον ΟΣΕ, με κόκκινο χρώμα οι εκτάσεις που ανήκουν στην Κτηματική Εταιρεία, με ανοιχτό μπλε οι ιδιωτικές εκτάσεις και τέλος με πορτοκαλί χρώμα οι εκτάσεις του Υπουργείου Εθνικής Άμυνας (Δυτικά Στρατόπεδο Κακιούση, Νοτιοανατολικά Στρατόπεδο Μυστακίδη). Θα πρέπει να σημειωθεί πως στην δυτική πλευρά της περιοχής μελέτης υπάρχει ένας θύλακας εκτάσεων που ανήκουν στο δημόσιο και ευρύτερο δημόσιο τομέα, επομένως οι όποιες προτάσεις θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους αυτήν την περιοχή.

Είναι χαρακτηριστικό ότι στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχουν μονάδες εκπαίδευσης και κατάρτισης (πρωτοβάθμια, δευτεροβάθμια και τριτοβάθμια εκπαίδευση) όπως επίσης και βρεφονηπιακοί σταθμοί, προσχολική αγωγή, ΚΑΠΗ, υπηρεσίες υγείας (νοσοκομεία, κλινικές, θεραπευτήρια, φαρμακεία κ.ά.), υπηρεσίες κοινωνικής πρόνοιας (γηροκομεία, ξενώνες φιλοξενίας αστέγων κ.ά.). Στην περιοχή προβλέπονται από το ΓΠΣ ορισμένες από τις παραπάνω υποδομές.

Στην δυτική πλευρά της περιοχής μελέτης όπως αναφέρθηκε και παραπάνω χωροθετούνται διάφορες βιοτεχνικές μονάδες, βυρσοδεψεία και αποθήκες, τα οποία είναι εκτός λειτουργίας πλέον. Η πλειονότητα των βιοτεχνικών κτηρίων είναι κακής κατάστασης, δημιουργώντας έτσι και αρκετά περιβαλλοντικά προβλήματα όπως τα βυρσοδεψεία τα οποία ρυπαίνουν το έδαφος. Όπως επισημαίνεται και με έρευνα που εκπόνησε το διάστημα 2007-2008, το πρώην υπουργείο Μακεδονίας - Θράκης σε συνεργασία με επιστημονική ομάδα του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, υπό τον καθηγητή Φυτιάνο, προέκυψε ότι οι βασικές πηγές μόλυνσης του Θερμαϊκού είναι τα ποτάμια, Λουδίας, Αξιός και Αλιάκμονας, το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, ο χειμάρρος του Δενδροποτάμου αλλά και η παλιά χαβούζα των βυρσοδεψείων. Αναφέρεται επίσης ότι το 80% των αποβλήτων είναι βιομηχανικής προέλευσης, ενώ το υπόλοιπο 20% αποτελείται από αστικά – τουριστικά απόβλητα. Στο 80% συγκαταλέγονται και οι τεράστιες χαβούζες των βυρσοδεψείων οι οποίες ρυπαίνουν το έδαφος από τα κατάλοιπα της επεξεργασίας των δερμάτων. Επίσης στην μελέτη αναφέρεται το σημαντικό μερίδιο ευθύνης το οποίο φέρουν και τα παλιά



βυρσοδεψεία της πόλης καθώς το 2002 τα βυρσοδεψεία της Θεσσαλονίκης αριθμούσαν γύρω στις 40 επιχειρήσεις, ενώ σήμερα λειτουργούν λιγότερα από τα μισά. Η μετεγκατάστασή τους στους χώρους της ΒΙΠΕΘ αποδείχθηκε επωφελής κυρίως για το περιβάλλον, αφού ο βιολογικός καθαρισμός λειτουργεί σε μόνιμη βάση ωστόσο όμως η καταστροφική επίδραση των παλιών βυρσοδεψείων στη περιοχή είναι εμφανής μέχρι και σήμερα, από όπου εκλύονται δύσοσμα αέρια, μεθάνιο και υδρόθειο ([www.psxm-tkdm.gr](http://www.psxm-tkdm.gr)). Ήδη όμως από το 2002 είχε εκπονηθεί μελέτη εξυγίανσης εδάφους για την περιοχή των βυρσοδεψείων για την οποία υπεύθυνος ήταν ο Χρ. Βατσέρης, όπως αναφέρουν και οι Σταθακόπουλος, κ.ά. (2009). Επομένως θα πρέπει να γίνει μια επικαιροποίηση της μελέτης ούτως ώστε να ενσωματωθούν τα νέα δεδομένα αλλά και οι νέες τεχνικές απορρύπανσης που μπορούν να εφαρμοστούν στην συγκεκριμένη περιοχή επέμβασης. Σε αυτήν την κατεύθυνση θα βοηθήσει και η τεχνογνωσία που έχει αποκτηθεί από την αντιμετώπιση του περιβαλλοντικού προβλήματος που υπήρχε στο ΤΠΠΑ (βλ. κεφ. 3.2). Στην δυτική πλευρά της περιοχής των Λαχανόκηπων και βόρεια της περιοχής των Βυρσοδεψείων βρίσκεται το Γήπεδο του Θερμαϊκού στο οποίο γίνονται οι προπονήσεις της ομάδας «Θερμαϊκός Θεσσαλονίκης»

Η εικόνα 15 απεικονίζει τις αρχικές εκτιμήσεις των Σταθακόπουλου, κ.ά. (2009) για την χωρική κατανομή των χρήσεων – ζωνοποίηση για την περιοχή μελέτης. Παρατηρείται ότι η περιοχή μελέτης χωρίζεται σε τρεις άτυπες υποπεριοχές – ζώνες, τα βυρσοδεψεία στα δυτικά, κεντρικά υπάρχουν μικτές χρήσεις και αναψυχή ενώ βορειοδυτικά υπάρχουν αραιοδομημένες εκτάσεις και γεωργική γη. Θα πρέπει να προστεθούν άλλοι δύο θύλακες οι οποίοι να εμπεριέχουν τις μεταφορικές υποδομές του λιμανιού και του παλιού εμπορευματικού σταθμού. Παρατηρείται και πάλι πως η περιοχή μελέτης παρουσιάζει και σε αυτό το σημείο μια αντιφατικότητα καθώς υπάρχει μια αραιοδομημένη έκταση και μια περισσότερο δομημένη, αυτό δυσχεραίνει τον σχεδιασμό και διασπάται η συνεκτικότητα αλλά από την άλλη υπάρχει διαθέσιμη αστική έκταση για όποιες προτάσεις.

Στην συνέχεια θα αναλυθούν τα ιδιαίτερα κτήρια που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης καθώς πρόκειται για κτήρια που σχετίζονται με το βιομηχανικό και ιστορικό παρελθόν της πόλης της Θεσσαλονίκης και τα οποία αποτελούν την σύγχρονη αρχιτεκτονική βιομηχανική κληρονομιά της Θεσσαλονίκης. Η πολιτεία εδώ και δύο δεκαετίες

προσπαθώντας να διασώσει αυτήν την κληρονομιά και να την αναδείξει, ανακήρυξε με διατάξεις ως διατηρητέα κτήρια τα περισσότερα κτήρια της περιοχής μελέτης. Η πλειονότητα των κτηρίων χρήζει άμεσης παρέμβασης αποκατάστασης και η πολιτεία δεν έχει εκπονήσει μελέτες αποκατάστασης ενώ πλην της απάθειάς της δεν επιτρέπει ούτε στους ίδιους τους ιδιοκτήτες να δράσουν όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο κ. Ζαφειρίδης, διαχειριστής του πολιτιστικού συλλόγου, μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, "FIX IN ART", «Ούτε καρφί δεν μας επιτρέπεται να αγγίζουμε, ούτε καν τα μπάζα για να καθαρίσουμε τον χώρο» αναφέρει στο ΑΠΕ – ΜΠΕ (thesout.gr).

Τα περισσότερα βιομηχανικά συγκροτήματα του 19ου και του πρώτου μισού του 20ου αιώνα αυτής της κατηγορίας, έχουν κοινό χαρακτηριστικό την κατάληψη ολόκληρων οικοδομικών τετραγώνων όπως κανείς μπορεί να διακρίνει. Μερικά από τα παλιά βιομηχανικά κτήρια όπως για παράδειγμα το εργοστάσιο «καναβάτσας» ΒΙΛΚΑ στο οποίο στεγάζονται πολιτιστικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες ή και η επιχείρηση ψυχαγωγίας «Μύλος» όπου στεγάζεται στις εγκαταστάσεις του παλιού αλευρόμυλου

Εικόνα 15: Αρχικές εκτιμήσεις για την χωρική κατανομή των χρήσεων



Πηγή: Π.Σταθακόπουλος, κ.ά. 2009

Γ. Χατζηγιαννάκη Α.Ε. πλέον με την επανάχρηση τους φιλοξενούν διαφορετικές δραστηριότητες από αυτές για τις οποίες είχαν πρωτίστως δημιουργηθεί.

Τα παλιά δημοτικά σφαγεία Θεσσαλονίκης βρίσκονται στην περιοχή ανατολικά των βυρσοδεψείων επί της οδού της 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου, πρόκειται για μια έκταση περίπου 9.000 μ<sup>2</sup> στην οποία υπάρχουν τρία κτήρια.

Το κυρίως κτήριο, το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως έργο τέχνης και ιστορικό διατηρητέο μνημείο με την Υ.Α. ΔΙΛΑΠ/Γ/923/24791/8/4/94, διότι όπως αναφέρεται αποτελεί αξιολογότερο δείγμα Βιομηχανικής Αρχιτεκτονικής των αρχών του 20ου αιώνα και μοναδική μαρτυρία για την συγκεκριμένη μορφή παραγωγικής δραστηριότητας στην πρόσφατη ιστορία της πόλης της Θεσσαλονίκης. (ΦΕΚ Β/446/14.06.1994) Υπάρχουν επίσης άλλα δύο βοηθητικά κτήρια τα οποία προστέθηκαν μετέπειτα. Το Διατηρητέο κτήριο ανεγέρθηκε στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και λειτούργησε μέχρι τον σεισμό του Ιουνίου του 1978, επαναλειτούργησε το 1980 όταν και η ΥΑΣΒΕ αποκατέστησε τις ζημιές του σεισμού και ξανά σταμάτησε την λειτουργία του, οριστικά πλέον, το 1988 όταν και κρίθηκε ασύμφορη η λειτουργία του ([www.thestival.gr](http://www.thestival.gr)). Σήμερα ο Δήμος

Θεσσαλονίκης θα ολοκληρώσει τις εργασίες αποκατάστασης και συντήρησης του κτηρίου, και θα λειτουργήσει πλέον ως χώρος φιλοξενίας πολιτιστικών εκδηλώσεων. Όπως δήλωσε ο αντιδήμαρχος Αστικού Σχεδιασμού, Πολεοδομίας και Δικτύων, Ανδρέας Κουράκης, το έργο θα αναβαθμίσει την υποβαθμισμένη δυτική Θεσσαλονίκη ενώ παράλληλα θα διασωθεί ένα κτήριο χαρακτηριστικό της φυσιογνωμίας των βιομηχανικών κτηρίων της πόλης των αρχών του 20ού αιώνα, μέσω της

Εικόνα 17: Το κτήριο των δημοτικών σφαγείων



Πηγή: [www.ethnos.gr](http://www.ethnos.gr)

Εικόνα 16: Μακέτα για την ανακαίνιση του κτηρίου



Πηγή: [www.ethnos.gr](http://www.ethnos.gr)



χρηματοδότησης από κοινοτικούς πόρους χωρίς να επιβαρύνεται ο δημοτικός προϋπολογισμός. ([www.ethnos.gr](http://www.ethnos.gr))

Δίπλα από την περιοχή των Λαχανόκηπων, εκατέρωθεν της 26ης Οκτωβρίου καταγράφονται χρήσεις αναψυχής, όπως για παράδειγμα χώροι εστίασης, διασκέδασης και ψυχαγωγίας οι οποίοι συνυπάρχουν με τις βιοτεχνικές και βιομηχανικές λειτουργίες. Στην περιοχή εντοπίζονται τρία από τα μεγαλύτερα συγκροτήματα ψυχαγωγικών λειτουργιών ολόκληρης της Θεσσαλονίκης, η ΒΙΛΚΑ, ο Μύλος και το Φιξ. Πιο συγκεκριμένα για τα δύο πρώτα (ΒΙΛΚΑ και Μύλος) πρόκειται για επιχειρήσεις που εγκαταστάθηκαν μετά από ιδιωτικές πρωτοβουλίες επεμβάσεων αποκατάστασης και ανάπλασης των βιομηχανικών συγκροτημάτων και την μετατροπή τους σε χώρους κυρίως διασκέδασης και ψυχαγωγίας. Τέλος το ΦΙΞ αποτελούσε βιομηχανικό κτήριο το οποίο έχει ανακαινισθεί και πλέον φιλοξενεί λειτουργίες διασκέδασης.

Στην 26η Οκτωβρίου, το 1882 σύμφωνα με γερμανικά σχέδια, χτίστηκε η ζυθοποιία Mizrachi Fernandez (Μισραχή-Φερνάντεζ) και άλλαξε το όνομά της, το 1912, ως Ζυθοποιείο Όλυμπος.

Μετέπειτα συγχωνεύτηκε Εικόνα 18: Το ζυθοποιείο «Φιξ»

και μετονομάστηκε σε Όλυμπος – Νάουσα. Η Φιξ αγόρασε το ζυθοποιείο το 1926 και λειτουργούσε στον ίδιο χώρο μέχρι την πτώχευσή της το 1983. Χαρακτηριστικό γνώρισμα του κυρίως κτηρίου, στο οποίο είναι ακόμα και σήμερα ορατό, είναι τα μεγάλα γράμματα που



Πηγή: [www.monumenta.org](http://www.monumenta.org)  
(φωτ. Δημήτρης Ζυγομαλάς, 2009)

αναγράφουν «Ζυθοποιία Κάρολος Φιξ» ([www.thesstoday.gr](http://www.thesstoday.gr)). Στην συνέχεια το 1994, 19 κτήρια του βιομηχανικού συγκροτήματος Φιξ χαρακτηρίστηκαν με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/993/26938 και την τροποποίηση – συμπλήρωση της με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/829/18311 ως «ιστορικά διατηρητέα μνημεία μαζί με τον



τεχνολογικό εξοπλισμό τους καθώς αποτελούν αντιπροσωπευτικό δείγμα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής και οικοδομικής του 19<sup>ου</sup> αιώνα, σύμβολο της βιομηχανικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης σε έναν από τους τρεις βασικούς τομείς παραγωγής (αλευρόμυλοι – Αλατίνι, κλωστοϋφαντουργία – Υφανέτ και ζυθοποιία – Φιξ), κυριότερο σημείο αναφοράς της Δυτικής Βιομηχανικής ζώνης της νεώτερης πόλης της Θεσσαλονίκης στο δεύτερο ήμισυ του 19<sup>ου</sup> αιώνα όπως και το Λιμάνι, το Τελωνείο, ο παλαιός σιδηροδρομικός σταθμός, τα δίκτυα υποδομής – φωταέριο, η ύδρευση, η παγοποιία, η αλευροβιομηχανία και τα βυρσοδεψεία και τέλος αποτελεί σημαντική μαρτυρία της εξέλιξης της τεχνολογίας όπως φαίνεται στο διασωζόμενο τεχνολογικό εξοπλισμό.» (ΦΕΚ Β/479/24-06-1994 και ΦΕΚ Β/421/10-04-2003). Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω το κτηριακό συγκρότημα φιλοξενεί λειτουργίες διασκέδασης σε δύο από τα κτήρια του, ενώ τα υπόλοιπα κτήρια μένουν ανενεργά.

Ο Αλευρόμυλος Αλτιναλμάζη – Χατζηγιαννάκη ιδρύθηκε από τους πρόσφυγες ανατολικής Θράκης Γεώργιο Χατζηγιαννάκη και Μιλτιάδη Αλτιναλμάζη. Το εργοστάσιο ανεγέρθηκε το 1924 στην οδό Ανδρέου Γεωργίου 56 σε προνομιακή θέση της περιοχής Μπεχτσιναρ, καθώς συνδεόταν με τον σιδηροδρομικό σταθμό και την αποβάθρα του λιμανιού. Το εργοστάσιο, όπως αναφέρεται, παρήγαγε 70 τόνους αλεύρι την ημέρα, σιμιγδάλι για τα μεγάλα μακαρονοποιία, καθώς και διάφορα προϊόντα για την κτηνοτροφία. Το 1958 μετά το θάνατο του Χατζηγιαννάκη πωλείται στην «Αλλατίνη» και το 1986 σταμάτησε την λειτουργία του ([www.monumenta.org](http://www.monumenta.org), [www.thesstoday.gr](http://www.thesstoday.gr)). Από τα μέσα της δεκαετίας του '90 ο «Μύλος» λειτουργεί ως πολυχώρος διασκέδασης και ψυχαγωγίας καθώς περιλαμβάνει νυχτερινό κέντρο διασκέδασης, εστιατόριο, καφετερία αλλά και χώρο συναυλιών. Το 2004 μια πυρκαγιά

Εικόνα 19: Το συγκρότημα «Μύλος»



Πηγή: [portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/GRAFEIO\\_TYPOY/](http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/GRAFEIO_TYPOY/)  
(Φωτογραφία Σ. Χαιδεμένου, 1996)

κατέστρεψε το εσωτερικό του πολυώροφου κτηρίου σε ένα από τα δέκα κτήρια που ανήκουν στο συγκρότημα του Αλευρόμυλου. Ένα χρόνο αργότερα με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/106979/2725 χαρακτηρίζονται ως μνημεία σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.3028/02 τέσσερα από τα δέκα κτήρια του συγκροτήματος λόγω της ιδιαίτερης σημασίας τους ως μαρτυρίες για την νεώτερη αρχιτεκτονική των βιομηχανικών κτηρίων στον ελληνικό χώρο αλλά και ως τεκμήριο της βιομηχανικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης και την συμβολή των προσφύγων σε αυτήν αλλά και στην γενικότερη ανάπτυξη της μεσοπολεμικής Ελλάδος (ΦΕΚ Β/1978/30-12-2005).

Το εργοστάσιο ΒΙΑΚΑ είναι ένα ιστορικό βιομηχανικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, που χτίστηκε τα μεταπολεμικά χρόνια (1956-1957). Η ΒΙΑΚΑ παρήγαγε τσουβάλια και λινάτσες καννάβεως, ήταν δηλαδή, όπως δηλώνουν τα αρχικά του «Βιομηχανία Ιούτης, Λίνου και Καννάβεως», από τις πρώτες ύλες που επεξεργάζοταν το εργοστάσιο. Πριν από την ΒΙΑΚΑ όμως υπήρχε το υφαντουργείο Τόρρες και Σια. Το εργοστάσιο τη δεκαετία του 1920 έφτασε στην ακμή του. Στις καλύτερες μέρες του παρήγαγε την ημέρα 10.000 μ. τσούλι (χοντρό καννάβινο ύφασμα). Το εργοστάσιο που θεωρούνταν από τα καλύτερα στο είδος του, κρατήθηκε με καλούς δείκτες παραγωγής ως το 1940, όταν οι εγκαταστάσεις του καταστράφηκαν από τον βομβαρδισμό των ιταλικών αεροπλάνων. Το κατεστραμμένο υφαντουργείο πουλήθηκε το 1942 στο βιομήχανο Αλέξανδρο Μιχαηλίδη ο οποίος έχτισε νέες εγκαταστάσεις και συνέχισε να παράγει τα ίδια προϊόντα. Η ΒΙΑΚΑ συνέχισε τη βαθιά παράδοση της πόλης στην επεξεργασία φυτικών ινών και την κατασκευή ανθεκτικών υφασμάτων. Με την εμφάνιση των πλαστικών ινών, η παραγωγή της ΒΙΑΚΑ άρχισε να φθίνει και ακολουθώντας τη γενική κρίση της κλωστοϋφαντουργίας χρεοκόπησε και το 1988 ανέστειλε τη λειτουργία της. Το 1995 άρχισε να διαμορφώνεται σε ένα χώρο πολιτιστικών εκδηλώσεων και ψυχαγωγίας το οποίο περιέχει κέντρα νεανικής διασκέδασης, εστιατόρια, χώρους εκθέσεων, καλοκαιρινό κινηματοθέατρο κλπ. ([www.hyper.gr](http://www.hyper.gr), [www.thesstoday.gr](http://www.thesstoday.gr)).

Το βυρσοδευείο των αδελφών Νούσια κτίστηκε το 1907 και βρίσκεται στο νοτιοδυτικό τμήμα της περιοχής μελέτης σε ένα οικόπεδο συνολικής έκτασης 3 στρεμμάτων στην περιοχή των βυρσοδευείων. Στο εργοστάσιο απασχολούνταν πάνω από 150 εργάτες, ενώ αξίζει να αναφερθεί η σημαντική εξαγωγική δραστηριότητα στα Βαλκάνια, τη Μέση Ανατολή και τη βόρεια Αφρική. Από το 1935 και έπειτα, το

βυρσοδεψείο στέγαζε την Μακεδονική Βυρσοδεψεία καθώς είχε πλέον εξαγοραστεί. Το 1990 σταμάτησε την λειτουργία του και το 1995 λόγω των σεισμών με επίκεντρο την Κοζάνη υπέστη σημαντικές ζημιές το κεντρικό τμήμα του ([www.monumenta.org](http://www.monumenta.org)). Το 1994 με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/402/23922 χαρακτηρίστηκε ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο διότι «πρόκειται για βιομηχανικό κτήριο με αξιόλογα αρχιτεκτονικά και μορφολογικά στοιχεία τα οποία είναι σημαντικά για τη μελέτη εξέλιξης της Βιομηχανικής αρχιτεκτονικής της Θεσσαλονίκης» (ΦΕΚ 423/Β/6-6-1994). Από 1996 και μέχρι σήμερα λειτουργεί ως πολυχώρος πολιτιστικών και κοινωνικών εκδηλώσεων ([www.block33.gr](http://www.block33.gr)).

Το 1890 ξεκινάει την λειτουργία του το εργοστάσιο φωταερίου στην Θεσσαλονίκη έτσι η πόλη αποκτάει δημόσιο φωτισμό. Από το 1908 και έπειτα με τον έλευση του ηλεκτρικού ρεύματος άρχισε να παρακμάζει η χρήση του φωταερίου ώπου τελικά το 1917 σταμάτησε την λειτουργία του. Μεταγενέστερα χρησιμοποιήθηκε από το Υπουργείο Γεωργίας, το οποίο είχε εγκαταστήσει την υπηρεσία εγγείων βελτιώσεων. ([www.alterthess.gr](http://www.alterthess.gr), [www.monumenta.org](http://www.monumenta.org)).

Το 1994 με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/924/24794 χαρακτηρίζονται ως «ιστορικά διατηρητέα μνημεία τρία κτήρια<sup>7</sup> των εγκαταστάσεων του εργοστασίου φωταερίου επί της οδού 26ης Οκτωβρίου στη Δυτική περιοχή της

Εικόνα 20: Το Παλιό Εργοστάσιο Παραγωγής Φωταερίου



Πηγή: [www.monumenta.org](http://www.monumenta.org)

Εικόνα 21: Το κτήριο της ΠΚΜ



Πηγή: Google maps, ίδια επεξεργασία

<sup>7</sup> Η απόφαση χαρακτηρισμού του 1994 κάλυψε μόνον τα τρία κτήρια (Εικόνα 20, με κίτρινο περίγραμμα) που ανήκαν στην αρχική φάση του συγκροτήματος, με αποτέλεσμα αξιόλογες νεότερες κατασκευές (Εικόνα 20 με κόκκινο περίγραμμα) να καταστεί πρόσφατα ευχερές να κατεδαφιστούν, με σκοπό την ανέγερση στη θέση τους κτηριακού συγκροτήματος της ΠΚΜ (Εικόνα 21).

Θεσσαλονίκης, διότι πρόκειται για «χαρακτηριστικά δείγματα βιομηχανικής αρχιτεκτονικής, που σηματοδοτούν την περιοχή σήμερα» (ΦΕΚ 446/Β/14-6-1994). Στο οικόπεδο του εργοστασίου φωταερίου σήμερα έχει κτιστεί το κτήριο της Αιρετής Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (Εικόνα 21).

Το 1997 με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/4361/58558 χαρακτηρίστηκε ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο το διώροφο κτήριο εργαστηρίων του βυρσοδεψείου Αφών Μπενή και ένα χρόνο αργότερα με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/4681/11008 χαρακτηρίστηκε το ισόγειο κεραμοσκεπές κτήριο αποθήκης καθώς αποτελούν κτηριακό σύνολο, το οποίο συνολικά «αποτελεί ένα αξιόλογο βιομηχανικό κτήριο και σημαντικό για τη μελέτη της ιστορίας της αρχιτεκτονικής και μαρτυρία της βιομηχανικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα». (ΦΕΚ 1224/Β/31-12-1997, ΦΕΚ 268/Β/18-3-1998)

Το βυρσοδεψείου Γεωργίου το οποίο βρίσκεται στην νοτιοδυτική πλευρά της περιοχής Ιχθυόσκαλας – Παλιών Σφαγείων, επί της 26ης Οκτωβρίου κτίστηκε το 1913. Από τα τέλη του 2005 και έπειτα λειτουργεί ως πολυτελές ξενοδοχείο με την επωνυμία Porto Palace. Το κτήριο έχει αποκατασταθεί και με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/925/24792 έχει χαρακτηριστεί ως «ιστορικό διατηρητέο μνημείο διότι πρόκειται για ένα από τα παλαιότερα βυρσοδεψεία της Θεσσαλονίκης και αποτελεί σημαντικό στοιχείο για τη μελέτη της εξέλιξης της Βιομηχανικής αρχιτεκτονικής» (ΦΕΚ 438/Β/9-6-1994). Η χωροθέτηση της ξενοδοχειακής μονάδας έγινε στο πλαίσιο της δημιουργίας της νέας εισόδου, της χωρική εγγύτητα του ΚΤΕΛ Μακεδονία, των σχεδίων του Μετρό και της υποθαλάσσιας αρτηρίας καθώς η περιοχή θα αποτελούσε έναν νέο συγκοινωνιακού κόμβου και προωθούνταν σαν μια αναπτυσσόμενη περιοχή από το real estate.

Στην περιοχή εντοπίζονται κέντρα διασκέδασης με live shows (στριπτιζάδικα), τα οποία σχετίζονται με την ύπαρξη δραστηριοτήτων πορνείας και κατ' επέκταση με δραστηριότητες παραπορνείας. Επιπλέον στην περιοχή εντοπίζονται και οίκοι ανοχής κυρίως στις οδούς Νικηφόρου Ουρανού και στην γύρω περιοχή, με αποτέλεσμα να υφίσταται υποβάθμιση της ευρύτερης περιοχής, καθώς έχει σταματήσει η ανανέωση των αδειών για τους νόμιμους οίκους ανοχής με αποτέλεσμα οι κάτοικοι της περιοχής να διαμαρτύρονται, κάνοντας ακόμη και πορείες, για την έξαρση της παραπορνείας ([www.makthes.gr](http://www.makthes.gr)).



Στην βορειοανατολική πλευρά της περιοχής μελέτης και νότια της οδού της δυτικής εισόδου βρίσκεται ο Παλιός Σιδηροδρομικός σταθμός του ΟΣΕ. Ουσιαστικά πρόκειται για μια αδόμητη ζώνη με παλιές εγκαταστάσεις του ΟΣΕ όπου υπάρχουν σταθμευμένα παλιά βαγόνια. Το 1990 μέσω της απόφασης ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/2745/39980 χαρακτηρίστηκαν ως μνημεία επτά κτήρια του Παλιού Σταθμού καθώς «αποτελούν σημαντικές εγκαταστάσεις υποδομής της πόλης και ήταν θεμελιώδεις για την εξέλιξη της σε σύγχρονο βιομηχανικό, εμπορικό και στρατιωτικό κέντρο των Βαλκανίων» (ΦΕΚ 671/Β/22-10-1990). Ένα χρόνο αργότερα με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3686/46597 αποχαρακτηρίστηκαν τρία κτήρια ως μνημεία και παρέμειναν τέσσερα τα οποία είναι το κτήριο συνεργείου οχημάτων μηχανοστασίου, κτήριο μηχανοστασίου ατμαμαξών, κτήρια αποθήκης – γραφείου και εγκαταστάσεις παλαιών WC (ΦΕΚ 887/Β/30-10-1991). Το 1993 είχε γίνει πρόταση μέσω του ΓΠΣ Θεσσαλονίκης έτσι ώστε να μετατραπεί σε χώρο αστικού πρασίνου, η οποία όπως φαίνεται πλέον έχει πλέον απαρχαιωθεί σαν ιδέα και πλέον η ΤΡΑΙΝΟΣΕ σχεδιάζει στις αρχές του εξαμήνου του 2014 να εκμεταλλευτεί τον Παλιό Σταθμό σαν ένα εμπορευματικό κόμβο όπου θα μεταφέρονται φορτία σε Βόρεια Ελλάδα, Τουρκία αλλά και στα Βαλκάνια. Σχεδιάζει μια εμπορευματική αμαξοστοιχία η οποία θα ξεκινάει από το Ικόνιο (Πειραιά) και μέσω του Θριασίου, Σίνδου και Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης θα καταλήγει στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης ([www.yprodomes.com](http://www.yprodomes.com)). Τον Δεκέμβριο του 2013 υπεγράφη σύμβαση μεταξύ του Δήμου Θεσσαλονίκης, της ΓΑΙΑΟΣΕ και της Ισραηλιτικής Κοινότητας Θεσσαλονίκης το οποίο προβλέπει την δημιουργία Μουσείου Ολοκαυτώματος στον χώρο του παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού της Θεσσαλονίκης, καθώς αποτελούσε το σημείο από το οποίο οι Ναζί κατακτητές της Ελλάδας συγκέντρωναν και έστελναν για βέβαιο θάνατο στα στρατόπεδα συγκέντρωσης της κατεχόμενης Ευρώπης τους Εβραίους της Θεσσαλονίκης και της Μακεδονίας. Εκτός από το Μουσείο για το Ολοκαύτωμα, προβλέπεται και η δημιουργία συνεδριακού κέντρου μέσα στον χώρο του παλιού Σταθμού της πόλης. Το κτηριακό σύμπλεγμα θα επεκταθεί σε περίπου 7.000 τετραγωνικά μέτρα ([www.tovima.gr](http://www.tovima.gr)).

Στην περιοχή μελέτης υπάρχει παντελής έλλειψη ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου. Αυτό συντελεί στην περιβαλλοντική αλλά και κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής καθώς η έλλειψη κοινοχρήστων χώρων δεν ευνοεί την ύπαρξη κατοικιών ή ακόμη και την προσέλκυση κεφαλαίων για την δημιουργία

κατοικιών και τουριστικών επενδύσεων. Η περιβαλλοντική όχληση έγκειται στο γεγονός της απουσίας χώρων πρασίνου και της ύπαρξης οχλουσών χρήσεων που υπάρχει στην περιοχή μελέτης, όπως για παράδειγμα των βιοτεχνιών και των πρατηρίων υγρών καυσίμων σε συνδυασμό με την ηχορύπανση που υπάρχει από τις χρήσεις ψυχαγωγίας και διασκέδασης και των κεντρικών αρτηριών.

Στην περιοχή της Ιχθυόσκαλας – Παλιών Σφαγείων επί της οδού 26ης Οκτωβρίου βρίσκεται το Μουσείο Ύδρευσης Θεσσαλονίκης το οποίο στεγάζεται σε κτήριο που παλιότερα χρησίμευε ως αντλιοστάσιο της Εταιρείας Ύδρευσης και Αποχέτευσης της Θεσσαλονίκης (ΕΥΑΘ) στην οποία και ανήκει. Το συγκρότημα κατασκευάστηκε στα τέλη του 19ου αιώνα (1890-94) από Βέλγους τεχνικούς και λειτουργούσε έως το 1978. Το 1984 αποφασίστηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΥΑΘ να γίνει μουσείο ύδρευσης ([www.eyath.gr](http://www.eyath.gr)). Την επόμενη χρονιά με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/24914/ 29.5.85 χαρακτηρίστηκε ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο καθώς, όπως αναφέρεται, «πρόκειται ένα εξαιρετο μονόροφο κτήριο δείγμα της πρώτης εποχής των βιομηχανικών κτηρίων της πόλης και δείγμα της ιστορίας της οικοδομικής» (ΦΕΚ Β/347/31-05-1985). Από το 2001 και έπειτα λειτουργεί σαν μουσειακός χώρος. Το 2003 με την απόφαση ΥΠΠΟ/ΔΙΛΑΠ/Γ/4454/11998 τα βοηθητικά κτήρια χαρακτηρίζονται και αυτά διατηρητέα «διότι αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του βιομηχανικού συγκροτήματος» όπως επίσης και «ο τρόπος δόμησης τους αποτελεί μια ιστορική και μοναδική για τα ελληνικά δεδομένα προκατασκευή». Επιπλέον χαρακτηρίζεται ως μνημείο σύμφωνα με τον Ν.3028/02 και όλος «ο ιστορικός και μηχανολογικός εξοπλισμός που υπάρχει εντός των κτηρίων καθώς και στον περιβάλλοντα χώρο» (ΦΕΚ Β/317/17-03-2003)

Γίνεται αντιληπτό πως η πολιτεία, με τις παραπάνω αποφάσεις χαρακτηρισμού διατηρητέων κτηρίων, θέλει να δείξει πως η πεπαλαιωμένη, πλέον, βιομηχανική κληρονομιά αποτελεί ένα αναπόσπαστο κομμάτι του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού της εποχής, έχει καταστεί μαρτυρία της βιομηχανικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης αλλά και της σύγχρονης ελληνικής ιστορίας και προς αυτήν την κατεύθυνση κινήθηκε η πολιτεία με την ανακήρυξη διατηρητέων μνημείων των περισσότερων παλιών βιομηχανικών κτηρίων της περιοχής μελέτης.

Η ύπαρξη διατηρητέων μνημείων στην περιοχή μελέτης μπορεί να αποτελέσει ευκαιρία για την δημιουργία τοπόσημων πέραν της τοπικής σημασίας μέσω της

δημιουργίας μιας πολιτιστικής ναυαρχίδας (flagship project). Ως έργα ναυαρχίδες της αστικής ανάπλασης ορίζονται τα σημαντικά υψηλού προφίλ και κύρους έργα ανάπτυξης τα οποία προσφέρουν έναν αριθμό άμεσων και έμμεσων ωφελειών στην αστική οικονομία και εν τέλει παίζουν έναν σημαντικό και καταλυτικό ρόλο στην αστική αναζωογόνηση (A.Deffner & L.Labrianidis, 2005).

Προς αυτήν την κατεύθυνση και ανεξαρτήτως των λειτουργιών και δραστηριοτήτων που υπάρχουν στο χώρο, ο πρωτοποριακός φυσικός σχεδιασμός (κτηρίων ή δημόσιων χώρων) μπορεί να τον καταστήσει έκθεμα τον ίδιο τον χώρο, να τον μετατρέψει σε αξιοθέατο και πόλο τουριστικής έλξης ακόμη και να λειτουργήσουν ως τοπόσημα τα οποία μπορούν να ενισχύσουν την ταυτότητα της πόλης και ως «μαγνήτες» έλξης παραγωγικών δραστηριοτήτων υψηλής προστιθέμενης αξίας. Επομένως ο αστικός σχεδιασμός μετατρέπεται σε ένα εργαλείο αντιμετώπισης χωρικών μειονεκτημάτων για περιοχές οι οποίες είναι υποβαθμισμένες, εγκαταλελειμμένες (συνήθως βιομηχανικές) ή και ιστορικές όπως για παράδειγμα στα Liverpool Docklands τη δεκαετία του '80 και στην περιοχή Kop Van Zuid του Rotterdam τη δεκαετία του '90 όπου ο επανασχεδιασμός του χώρου προσέλκυσε δραστηριότητες ψυχαγωγίας, πολιτισμού, εμπορίου, υπηρεσιών και κατοικίας (Α.Γοσποδίνη, 2000).

Στο πλαίσιο της οικονομικής διεθνοποίησης και του ανταγωνισμού των πόλεων, οι νέες πολιτιστικές οικονομίες της μεταβιομηχανικής πόλης στηρίζονται κυρίως στην αρχιτεκτονική κληρονομιά, η οποία αποτελεί σημαντικό πόρο αστικού τουρισμού και στον καινοτόμο σχεδιασμό του χώρου, ο οποίος αποτελεί το νέο αποτελεσματικό εργαλείο για την ενίσχυση της φυσιογνωμίας και της ταυτότητας μιας πόλης. Οι δύο παραπάνω συνιστώσες έχουν μετατραπεί σε εργαλεία χωρικών παρεμβάσεων αλλά και οικονομικής ανάπτυξης καθώς στις μεγάλες διεθνείς εκδηλώσεις (megaevents) συντελούν επιτελικά στην δημιουργία ενός νέου διεθνο-τοπικοποιημένου (glocalised) αστικού τοπίου και προσδίδουν στην πόλη έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα οικονομικής ανάπτυξης και κύρους. Προς αυτήν την κατεύθυνση, οι πόλεις που επενδύουν στον καινοτόμο σχεδιασμό πρωτοποριακών αρχιτεκτονικών μορφών επιλέγουν αρχιτέκτονες με διεθνή φήμη (Santiago Calatrava, Zaha Hadid, κ.α.) (Α.Γοσποδίνη & Η.Μπεριάτος, 2006).

Έτσι στο γενικότερο πλαίσιο της διεθνοποίησης των ευρωπαϊκών πόλεων μεταβάλλονται ορισμένα χαρακτηριστικά όπως οι αστικές οικονομίες οι οποίες

σχετίζονται ολοένα και περισσότερο με το παγκόσμιο οικονομικό περιβάλλον, έτσι ο πολεοδομικός σχεδιασμός προσανατολίζεται σε προγράμματα αστικής ανάπτυξης, με στόχο τη φιλοξενία υποδομών διεθνής εμβέλειας, την προσέλκυση δυναμικών οικονομικών δραστηριοτήτων και την αναζωογόνηση περιοχών που χαρακτηρίζονται από τεχνολογική απαξίωση. (Α.Γιαννακού & Γ.Καυκαλάς, 1999)

Ο πολιτιστικός σχεδιασμός (cultural planning) είναι συνυφασμένος, ή τουλάχιστον έτσι θα πρέπει να είναι, με τον χρονικό σχεδιασμό (time planning) καθώς και οι δύο μπορούν να συνεισφέρουν σε μια νέα προσέγγιση του πολεοδομικού σχεδιασμού (urban planning) η οποία θα πρέπει να εστιάζεται περισσότερο στις δυνατότητες και στις ευκαιρίες παρά στα προβλήματα. Αυτή η σύνδεση μεταξύ των παραπάνω σχεδιασμών είναι ιδιαίτερα δύσκολη καθώς θα πρέπει να οριστούν διάφορα σημεία σύγκλισης όπως για παράδειγμα σημαντικές διεθνείς εκδηλώσεις (megaevents) Όπως τονίζεται ιδιαίτερα από τους Deffner & Labrianidis, (2005) θα ήταν λάθος να συσχετιστεί η πολιτιστική πολιτική μόνο με τα οικονομικά οφέλη που αποκομίζονται καθώς ο πολιτισμός, ο χώρος και η οικονομία είναι έννοιες αλληλένδετες και οι σημαντικές διεθνείς εκδηλώσεις (megaevents), ειδικά αν ενσωματωθούν σε μια στρατηγική ανάπτυξης, αποτελούν ένα παράδειγμα αυτής της σχέσης. Επομένως ως καταλύτες ως προς την αστική αναζωογόνηση μπορούν να λειτουργήσουν σημαντικές διεθνείς εκδηλώσεις (megaevents) όπως π.χ. οι Ολυμπιακοί Αγώνες, οι Διεθνείς εκθέσεις κ.α. Η αστική αναζωογόνηση θα πρέπει να θεωρηθεί ως μια μακροπρόθεσμη δραστηριότητα όπου η πολυμορφία-ποικιλότητα και οι σχέσεις θα πρέπει να βελτιώνονται συνεχώς (A.Deffner & L.Labrianidis, 2005).

Τέτοια παραδείγματα διακρίνονται στην περίπτωση της Βαρκελώνης το 1992 όπου φιλοξενήθηκαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες, της Σεβίλλης το 1992 όπου φιλοξενήθηκε η Παγκόσμια Έκθεση (World's Fair Expo) και τέλος της Θεσσαλονίκης το 1997 όπου αξιοποιήθηκε η αναγόρευση της σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης. Οι δράσεις που έλαβαν χώρα στην Θεσσαλονίκη λόγω της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας ήταν μεταξύ άλλων και οι δράσεις αξιοποίησης της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και ανάδειξης της ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης π.χ. η ανάπτυξη στα Λαδάδικα, του ιστορικού κέντρου, της Άνω Πόλης κ.α. όπως και οι παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού για την βελτίωση της συνολικής εικόνας της πόλης π.χ. η αποκατάσταση και επανάχρηση παλαιών κτηρίων και εγκαταστάσεων του λιμένα για τη στέγαση



πολιτιστικών λειτουργιών και γραφείων επιχειρήσεων (Α.Γοσποδίνη, 2000). Στη Θεσσαλονίκη, τέτοιες δράσεις μπορούν να υπάρξουν πέρα από τα Λαδάδικα και σε μεμονωμένες περιπτώσεις άδειων εργοστάσιων όπως για παράδειγμα στο πολιτιστικό συγκρότημα διασκέδασης – αναψυχής «Μύλος» και σε εγκαταλελειμμένα στρατόπεδα, τα οποία μεταμορφώνονται σε πολιτιστικούς χώρους και κέντρα διασκέδασης (κυρίως ιδιωτικά) (Π.-Α.Χατζηπροκοπίου, 2004). Η ύπαρξη συγκροτημάτων διασκέδασης – αναψυχής στην περιοχή μελέτης πιθανόν μέσω της δημιουργίας κατάλληλων κινήτρων να οδηγήσει στην δημιουργία μια πολιτιστικής βιομηχανίας. Στην Ελλάδα παρόλο που ο τουρισμός αποτελεί την «βαριά» βιομηχανία της χώρας ο αστικός πολιτιστικός τουρισμός δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικός και μετρήσιμος σε σχέση με τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες οι οποίες έχουν παρουσιάσει αύξηση στον συγκεκριμένο τομέα. Αυτό κυρίως οφείλεται στη μη αναγνώριση της οικονομικής δυνατότητας των πολιτιστικών δραστηριοτήτων από την πολιτεία (Α.Δέφνερ, 2000).

Συμπερασματικά μπορούμε να καταλήξουμε ότι η περιοχή χαρακτηρίζεται από την πλούσια βιομηχανική αρχιτεκτονική κληρονομιά η οποία ξεπερνάει τα όρια της περιοχής μελέτης και αφορά όλη την πόλη της Θεσσαλονίκης. Η ιστορικότητα και η σημασία των κτισμάτων αυτών της περιοχής μελέτης φαίνεται και από την πλειονότητα των νομοθετημάτων που έχουν εκδοθεί για την προστασία των διατηρητέων κτηρίων. Αυτή η κληρονομιά θα πρέπει να αποτελέσει τη νέα ταυτότητα της περιοχής η οποία θα πρέπει να αξιοποιηθεί και να αναδειχθεί μέσω της δημιουργίας έργων ναυαρχίδων τα οποία θα αποτελέσουν τοπόσημα υπερτοπικής εμβέλειας μέσω της προσέλκυσης megaevents στην περιοχή, τα οποία θα λειτουργήσουν καταλυτικά υπέρ της αστικής αναζωογόνησης μέσω του καινοτόμου σχεδιασμού και την ανάδειξη της αρχιτεκτονικής βιομηχανικής κληρονομιάς.

### **6.3. Μεταφορικές Υποδομές**

Οι μεταφορικές υποδομές στην περιοχή μελέτης είναι ποικίλες και αυτό έγκειται στο γεγονός ότι υπάρχει το οδικό δίκτυο, το οποίο είναι λογικό και αυτονόητο αλλά πέραν αυτού υπάρχουν οι λιμενικές εγκαταστάσεις και οι εγκαταστάσεις του Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού και πλέον Εμπορευματικού Σταθμού.

Εικόνα 22: Εγκαταστάσεις Λιμένα



Πηγή: [www.thpa.gr](http://www.thpa.gr)

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης αποτελεί το κύριο λιμάνι της Βορείου Ελλάδος και των χωρών της Νότιας Βαλκανικής, έχει έκταση περίπου 148 εκταρίων (ha), διαθέτει έξι προβλήτες με κρηπιδώματα συνολικού μήκους 6.200 μέτρα, με ωφέλιμο βάθος μέχρι 12 μέτρα. Επίσης διαθέτει 600.000 τμ. (στεγασμένους και υπαίθριους) αποθηκευτικούς χώρους και σύγχρονο μηχανολογικό εξοπλισμό για την ασφαλή και γρήγορη διακίνηση όλων των ειδών των εμπορευμάτων, γενικών, χύδην και εμπορευματοκιβωτίων. Η ΟΛΘ ΑΕ είναι από τους κυριότερους εργοδότες σήμερα στη Β. Ελλάδα με πάνω από 600 εργαζομένους, ενώ καθημερινά στους χώρους της απασχολούνται πάνω από 2.000 άτομα. Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης εξυπηρετεί ετησίως 16.000.000 τόνους εμπορευμάτων (από τους οποίους 7.000.000 τόνοι είναι ξηρό φορτίο και 9.000.000 υγρά καύσιμα), 370.000 TEUs εμπορευματοκιβώτια, 3.000 πλοία, 220.000 επιβάτες ([www.thpa.gr](http://www.thpa.gr)).

Οι εγκαταστάσεις του λιμένα διακρίνονται σε τρεις κατηγορίες υποδομών:

4. Το Συμβατικό λιμάνι, το οποίο βρίσκεται στην Χερσαία Λιμενική Ζώνη και εξυπηρετεί την διαμετακόμιση των συμβατικών φορτίων εσωτερικού και εξωτερικού (σίδερα, ξυλεία, μάρμαρα, καπνά, ορυκτά, μεταλλεύματα, χημικά, ασφαλτος, κρασιά, κ.α.).
5. Το Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (ΣΕΜΠΟ), ο οποίος βρίσκεται σε ένα ειδικά διαμορφωμένο χώρο, στο δυτικό τμήμα του βου προβλήτα. Έχει

σχεδιαστεί με βάση τα δεδομένα των σύγχρονων τεχνολογιών, είναι εξοπλισμένος με σύγχρονα μηχανήματα και διαθέτει ολοκληρωμένο πληροφοριακό σύστημα διαχείρισης του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων. Τα χαρακτηριστικά του αυτά τον κάνουν ιδιαίτερα ανταγωνιστικό ως προς τα εθνικά αλλά κυρίως τα διεθνή λιμάνια. Το 2011 προκηρύχτηκε η επέκταση του βου προβλήτα κατά 550 μέτρα μήκος, 300 μέτρα πλάτος και 16 μέτρα βάθος. Στόχος είναι το 2015, ο ΣΕΜΠΟ να καλύπτει έκταση 550 στρεμμάτων και να έχει δυναμικότητα 1,2 εκατ. TEUs ετησίως.

6. Τον Επιβατικό Λιμένα, ο οποίος καλύπτει τις ανάγκες των επιβατών, ακτοπλοΐας και κρουαζιέρας και βρίσκεται μεταξύ του 1ου και 2ου προβλήτα. Η επιβατική κίνηση εξυπηρετείται από το σύγχρονο επιβατικό σταθμό που απέχει 500 μέτρα από το κέντρο της πόλης. Ο επιβατικός σταθμός «Μακεδονία» στεγάζεται σε ένα ανακαινισμένο νεοκλασικό κτήριο εντός των εγκαταστάσεων του Επιβατικού Λιμένα ([www.thpa.gr](http://www.thpa.gr)).

Επίσης, στο πλαίσιο της επέκτασης του βου προβλήτα, εξετάζεται παράλληλα η δημιουργία κέντρου logistics μέσα στο λιμάνι για την παροχή υπηρεσιών προστιθεμένης αξίας του φορτίου που διέρχεται μέσω του λιμένος.

Το λιμάνι της Θεσσαλονίκης επί δεκαετίες ήταν περικλειστο όπως και ως ένα βαθμό εξακολουθεί να είναι, κυρίως λόγω του μαντρότοιχου που το περιβάλλει. Έτσι δημιουργείται ένα σκληρό όριο με την χερσαία περιοχή το οποίο αποκόπτει την μία περιοχή με την άλλη. Αυτό όμως όπως αναφέρει και ο ΟΛΘ είναι αναπόφευκτο καθώς

πρόκειται για μια βιομηχανική εγκατάσταση η οποία πρέπει να είναι οριοθετημένη και προστατευμένη. Υπάρχουν όμως και μερικές εξαιρέσεις όπως λόγω χάριν ο πρώτος και ο δεύτερος προβλήτας του λιμανιού οι οποίοι είναι προσβάσιμοι στους κατοίκους της πόλης και τους επισκέπτες. Ο πρώτος προβλήτας του Λιμανιού παραδόθηκε

Εικόνα 23: Παλιά αποθήκη στο Λιμάνι-χώρος πολλαπλών χρήσεων



Πηγή: [www.thpa.gr/gr/--mainmenu-107/2010-02-26-](http://www.thpa.gr/gr/--mainmenu-107/2010-02-26-11-58-34)

11-58-34

αναπλασμένος στο κοινό τον Μάρτιο του 2012 ενώ πέντε παλαιές αποθήκες συνολικού εμβαδού 6000τ.μ. έχουν ανακαινιστεί εσωτερικά και λειτουργούν ως χώροι πολλαπλών χρήσεων όπως, αίθουσες συνεδρίων, σεμιναρίων, εκθέσεων, κινηματογράφου και δεξιώσεων, ενώ εξωτερικά έχουν διατηρήσει την παραδοσιακή αρχιτεκτονική τους. Στις παλιές αποθήκες φιλοξενούνται μεγάλες διοργανώσεις, όπως για παράδειγμα το Διεθνές Φεστιβάλ Κινηματογράφου, διάφορες εκθέσεις, συνέδρια και άλλες εκδηλώσεις ([www.thpa.gr](http://www.thpa.gr)).

Το οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης απαρτίζεται από την κύρια οδική αρτηρία της Νέας Δυτικής Εισόδου η οποία παραδόθηκε στην κυκλοφορία το 2004 και η οποία συνδέει τον ΠΑΘΕ με το κέντρο της Θεσσαλονίκης. Η νέα Δυτική Είσοδος καθόρισε την εξέλιξη των οδών Μοναστηρίου και 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου καθώς μέχρι πρότινος διοχέτευαν την κίνηση από το εθνικό δίκτυο στην πόλη. Η νέα Δυτική Είσοδος αποτελεί το όριο της περιοχής μελέτης και οι κίνηση των επισκεπτών μέσω αυτής δίνει την αρχική εντύπωση στον επισκέπτη της Θεσσαλονίκης και τον προκαταβάλλει για την συνέχεια της πόλης. Ως εκ τούτου αποτελεί ένα σημαντικό τμήμα ο αυτοκινητόδρομος αλλά και οι περιοχές πέριξ αυτού. Η οδός 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου αποτελεί δευτερεύουσα αρτηρία και διασχίζει την περιοχή μελέτης ενώ οι οδοί Ρωζάνης και Ι. Κωλέττη μπορούν να οριστούν ως συλλεκτήριες καθώς είναι οι μόνες κάθετες οδοί που διατρέχουν την περιοχή μελέτης και συνδέουν τη νέα Δυτική Είσοδο με την οδό 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου. Το υπόλοιπο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, χαρακτηρίζεται από δρόμους τοπικής σημασίας, με χαμηλό κυκλοφοριακό φόρτο.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί η κατάσταση του οδοστρώματος της 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου η οποία είναι χειρίστη καθώς η διέλευση των οχημάτων και η πάροδος του χρόνου την έχουν καταστήσει πλέον επικίνδυνη για τα οχήματα αλλά και τους πεζούς για τους οποίους δεν υπάρχουν διαμορφωμένα πεζοδρόμια ή σε κάποιες περιπτώσεις που υπάρχουν είναι πολύ στενά με αποτέλεσμα η κίνηση των πεζών να μην είναι ασφαλής. Επίσης η παρόδια στάθμευση επί της οδού της 26ης Οκτωβρίου την μετατρέπει σε μονή κυκλοφορία σε κάθε κατεύθυνση από διπλής κυκλοφορίας που είναι κανονικά και αυτό αυξάνει τον κυκλοφοριακό φόρτο και την πιθανότητα ατυχήματος. Επιπλέον θα πρέπει να σημειωθεί ότι δεν έχει μεριμνηθεί η τοποθέτηση ηχοπετασμάτων κατά μήκος των κεντρικών αρτηριών με στόχο να αποφεύγεται η ηχητική όχληση που προκαλείται προς τις χρήσεις πέριξ αυτών. Η περιοχή όπως φαίνεται και στον χάρτη



A.2 διασχίζεται από σιδηροδρομική γραμμή η οποία καταλήγει στον Εμπορευματικό Σιδηροδρομικό Σταθμό και μετέπειτα συνεχίζει στις εγκαταστάσεις του λιμένα και στους έξι προβλήτες του ούτως ώστε να είναι εύκολη η εκφόρτωση προϊόντων σε βαγόνια και αντίστροφα σε καράβια. Παρατηρείται ότι η περιοχή λόγω της ύπαρξης του Εμπορευματικού σταθμού του σταθμού ΚΤΕΛ «Μακεδονία» και του λιμανιού χαρακτηρίζεται από πολυτροπικότητα η οποία θα πρέπει να εκμεταλλευτεί κατάλληλα ούτως ώστε να επιτευχθεί αύξηση της ποιότητας και αποτελεσματικότητας των υπηρεσιών που παρέχονται σε αγαθά και επιβάτες.

Θα πρέπει να σημειωθεί η διάσπαση που υφίσταται ο αστικός ιστός της ευρύτερης περιοχής μελέτης καθώς η νέα Δυτική Είσοδος, η σιδηροδρομική γραμμή και το «σκληρό» όριο του λιμένα καθιστούν την περιοχή μελέτης δύσκολα προσβάσιμη. Στα δυτικά υπάρχει και το στρατόπεδο Κακιούση επομένως δημιουργείται μια είσοδος από την 26<sup>η</sup> Οκτωβρίου στα βορειοδυτικά, ομοίως και στα ανατολικά από την 26<sup>η</sup> Οκτωβρίου, νοτίως είναι ο λιμένας και βορείως η οδός Ι. Κωλέττη διασχίζει κάθετα την περιοχή και καθίσταται ως μια είσοδος στην περιοχή από τον βορρά ενώ η οδός Ρωξάνης λόγω της έλλειψης διαμπερότητας είναι πιο δυσχερής η κίνηση επί αυτής ούτως ώστε κάποιος να εισέλθει στην περιοχή μελέτης. Έτσι δημιουργείται μια αποκομμένη αστική ενότητα και κατ' επέκταση ασυνέχεια στον αστικό ιστό.

## 6.4. Κοινωνικό – οικονομική ανάλυση

### 6.4.1. Οικονομικά χαρακτηριστικά

Στα οικονομικά χαρακτηριστικά αναλύεται η διάρθρωση της απασχόλησης για τον Δήμο Θεσσαλονίκης σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής κατά τις απογραφές του 1991 και του 2001. Από τον πίνακα 4 μπορεί να παρατηρηθεί ότι ο

Πίνακας 4: Οικονομικά ενεργοί στο Δήμο Θεσσαλονίκης

Δήμος Θεσσαλονίκης								
Έτος Απογραφής	Οικονομικώς μη ενεργοί	Οικονομικώς ενεργοί						
		Σύνολο	Σύνολο	Απασχολούμενοι	%	Ανεργοί		
	Σύνολο					%	Νέοι Ανεργοί	%
1991	251875	160285	147534	92	12751	8	6641	52,1
2001	221376	164030	145054	88,4	17935	10,9	8151	45,4

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

οικονομικά μη ενεργός πληθυσμός το 1991 είναι στο 61% ενώ το 2001 πέφτει στο 57,4%, αυτό σημαίνει πως η ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού πρέπει να αλλάξει και να προστέθηκαν περισσότερα άτομα στην αγορά εργασίας όπως φαίνεται και

αντίστοιχα από το σύνολο των οικονομικά ενεργών που αυξήθηκε από το 38,8% στο 42,5%. Το ποσοστό των απασχολούμενων στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό όμως αντί να αυξηθεί μειώθηκε από το 92% στο 88,4% και των ανέργων αυξήθηκε από το 8% στο 10,9%. Αυτό σημαίνει πως ναι μεν αυξήθηκε ο οικονομικά ενεργός

πληθυσμός αλλά Διάγραμμα 1: Ποσοστιαία μεταβολή ανέργων στο ΠΣΘ

τα επιπλέον άτομα προστέθηκαν στον άνεργο πληθυσμό ενώ και οι απασχολούμενοι μειώθηκαν περίπου κατά 2500 άτομα.



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Τα δεδομένα των απογραφών είναι

30ετίας και 20ετίας επομένως είναι αρκετά παλιά και δεν αποτυπώνουν την σημερινή πραγματικότητα και το μέγεθος της ανεργίας. Παρακάτω γίνεται παράθεση των στοιχείων της ανεργίας του ΠΣΘ ανά τρίμηνο μεταξύ του 2006 και του 2011 σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή. Παρατηρούμε ότι από το Δ' τρίμηνο του 2008 και έπειτα υπάρχει μια συνεχής αύξηση των ποσοστών ανεργίας. Πιο συγκεκριμένα, από το 4,2% το Δ' τρίμηνο του 2008 η ανεργία το Α' τρίμηνο του 2011 άγγιξε το 9,3%, σημειώνοντας παραπάνω από διπλάσια αύξηση μέσα σε χρονικό διάστημα δύο χρόνων περίπου. Θα πρέπει να αναφερθεί πως τα ποσοστά του διαγράμματος αναφέρονται στον συνολικό πληθυσμό του ΠΣΘ και όχι μόνο στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό.

Στην συνέχεια θα αναλυθεί η τομεακή διάρθρωση της παραγωγικής δραστηριότητας του Δήμου Θεσσαλονίκης. Στον πίνακα

Πίνακας 5: Εργαζόμενοι του Δήμου Θεσσαλονίκης

Εργαζόμενοι Δήμου Θεσσαλονίκης			
Έτος απογραφής	Τομείς παραγωγικής δραστηριότητας		
	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής
	%	%	%
1991	0,72	22,02	77,26
2001	0,94	23,34	75,72

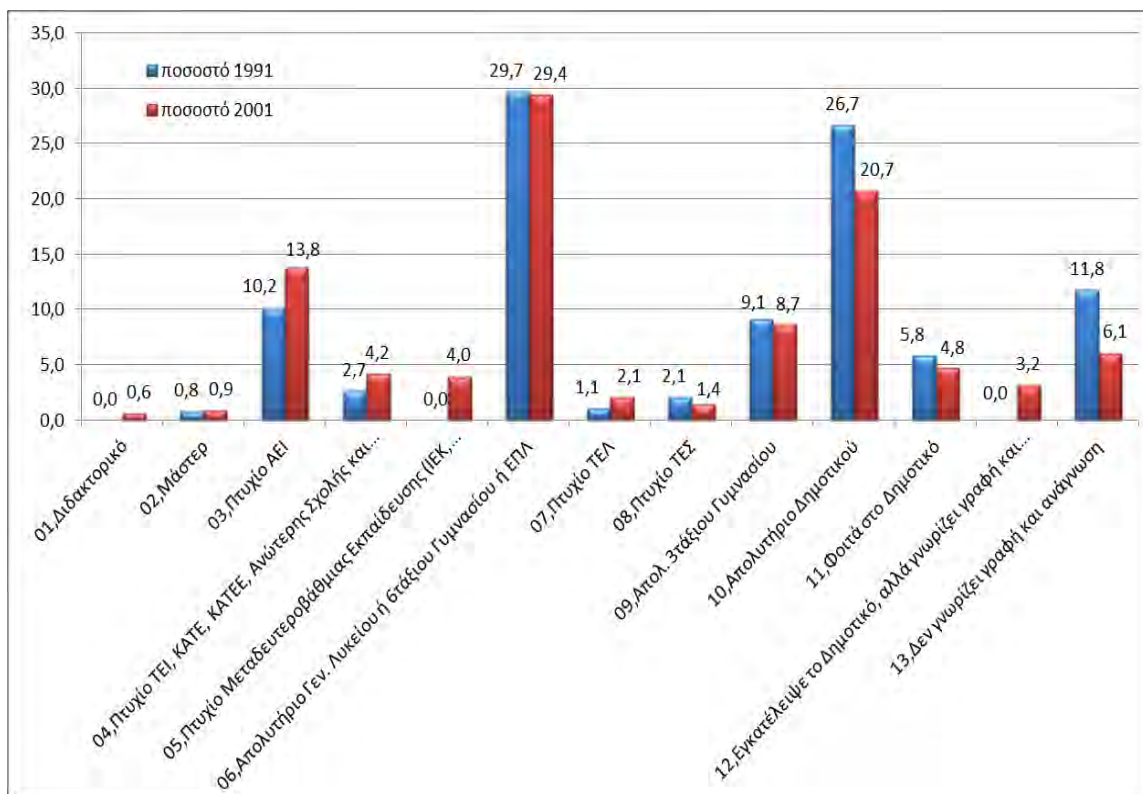
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

5 αναλύεται η διαχρονική εξέλιξη (1991-2001) των ποσοστών των εργαζομένων ανά τομέα παραγωγής. Παρατηρούμε ότι τα σκήπτρα της παραγωγικής διαδικασίας στον Δήμο Θεσσαλονίκης κρατάει ο τριτογενής τομέας, σχεδόν τρία στα τέσσερα άτομα ασχολούνται με τον κλάδο των υπηρεσιών και του εμπορίου. Μεταξύ των δύο απογραφών του 1991 και του 2001 ο τριτογενής παρουσίασε μια μικρή μείωση της τάξεως του 1,5%. Ο δευτερογενής τομέας ακολουθεί με ποσοστό 22% και παρουσιάζοντας αύξηση 1,3%. Ενώ ο πρωτογενής τομέας είναι κάτω του 1% και στις δύο χρονιές αναφοράς το οποίο είναι λογικό καθώς ο Δήμος Θεσσαλονίκης είναι αστικός δήμος επομένως οι κάτοικοι είναι δύσκολο να ασχοληθούν με δραστηριότητες όπως για παράδειγμα με την γεωργία, την κτηνοτροφία, την αλιεία και την εξόρυξη. Όλα τα παραπάνω συνθέτουν το προφίλ μιας αστικής περιοχής

#### 6.4.2. Κοινωνικά χαρακτηριστικά

Στο διάγραμμα 2 απεικονίζεται η διαχρονική εξέλιξη (1991-2001) του μορφωτικού επιπέδου κατοίκων του Δήμου Θεσσαλονίκης. Παρατηρούμε η πλειονότητα των κατοίκων και στις δύο χρονιές αναφοράς έχει ολοκληρώσει την δευτεροβάθμια εκπαίδευση. Επίσης το ποσοστό που έχει ολοκληρώσει την τριτοβάθμια εκπαίδευση αυξήθηκε μεταξύ των δύο χρονιών αναφοράς, ενώ το ποσοστό των κατοίκων που ολοκλήρωσαν μόνο την πρωτοβάθμια εκπαίδευση μειώθηκε όπως και το ποσοστό

Διάγραμμα 2: Μορφωτικό επίπεδο κατοίκων Δήμου Θεσσαλονίκης



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

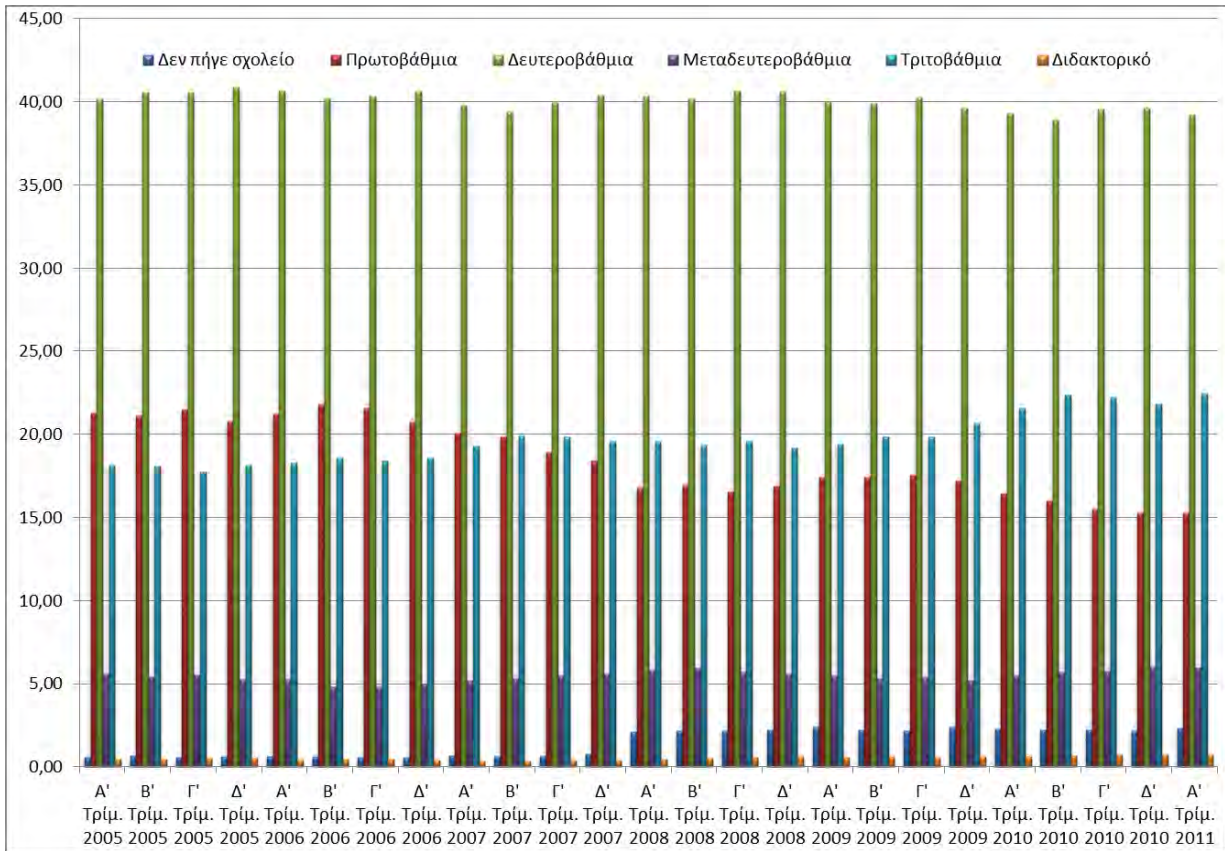
αναλφαβητισμού το οποίο μειώθηκε σχεδόν στο μισό. Επομένως εξάγεται το συμπέρασμα πως η γενικότερη τάση μεταξύ των δύο διαθέσιμων χρόνων αναφοράς 1991 και 2001 είναι θετική καθώς αυξάνεται το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων του Δήμου Θεσσαλονίκης.

Σύμφωνα με την δειγματοληπτική έρευνα μέσω ερωτηματολογίων που διενήργησαν στην ευρύτερη περιοχή μελέτης οι Αγγελοπούλου & Μπαρτζώκας-Τσιόμπρας, (2011) διαπίστωσαν ότι το ποσοστό των κατοίκων που έχουν ολοκληρώσει την τριτοβάθμια εκπαίδευση αγγίζει το 18% και 8% το ποσοστό των αποφοίτων ΙΕΚ ή άλλων σχολών, 44% το ποσοστό που έχουν ολοκληρώσει την δευτεροβάθμια εκπαίδευση και 2% είναι το ποσοστό που έχουν ολοκληρώσει την πρωτοβάθμια εκπαίδευση. Παρατηρείται ότι μεταξύ των δύο χωρικών ενοτήτων (Δήμου Θεσσαλονίκης και ευρύτερη περιοχή μελέτης) υπάρχει διαφορά μεταξύ των ποσοστών και του μορφωτικού επιπέδου η οποία έγκειται στο γεγονός ότι η δειγματοληψία των Αγγελοπούλου & Μπαρτζώκα-Τσιόμπρα, (2011) διενεργήθηκε το 2011 με διαφορά είκοσι και δέκα χρόνων από τις απογραφές του 1991 και 2001 αντίστοιχα.

Παρακάτω γίνεται παράθεση του διαγράμματος 3, το οποίο παρουσιάζει το μορφωτικό επίπεδο στο ΠΣΘ, ούτως ώστε να μπορέσει να γίνει σύγκριση μεταξύ των δεδομένων της ευρύτερης περιοχής μελέτης καθώς τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ υπάρχουν για κάθε τρίμηνο μεταξύ των ετών 2005 και 2011. Επομένως παρατηρείται ότι μεταξύ τριτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας και μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης η διαφορά των ποσοστών δεν είναι μεγάλη καθώς είναι 4%, 4,8% και 2% αντίστοιχα. Στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση υπάρχει μια διαφορά της τάξης του 13% το οποίο έγκειται στην διαφορά των χωρικών ενοτήτων διότι το ΠΣΘ έχει πληθυσμό 975.000 κατοίκους περίπου ενώ η ευρύτερη περιοχή μελέτης των Αγγελοπούλου & Μπαρτζώκα-Τσιόμπρα, (2011) έχει πολύ λιγότερους κατοίκους, περίπου 1500 άτομα όπως υπολόγισαν οι ίδιοι.



Διάγραμμα 3: Μορφωτικό επίπεδο κατοίκων ΠΣΘ



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Στον επόμενο πίνακα 6 παρουσιάζεται η υπηκοότητα των κατοίκων του Δήμου Θεσσαλονίκης όπως αυτήν καταγράφηκε μέσω των απογραφών του 1991 και 2001 σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ. Όπως δείχνουν και τα δεδομένα παρατηρούμε, μεταξύ των δύο απογραφών, μια μείωση 12,1% στον πληθυσμό που έχει ελληνική και ελληνική και άλλη υπηκοότητα ενώ οι κάτοικοι του Δήμου που έχουν ξένη υπηκοότητα σχεδόν τετραπλασιάστηκαν. Θα ήταν ενδιαφέρον αν υπήρχαν και τα στοιχεία της απογραφής του 2011 για να δούμε την εξέλιξη των αλλοδαπών κατοίκων του

Δήμου Θεσσαλονίκης, δυστυχώς όμως ακόμα δεν είναι διαθέσιμα.

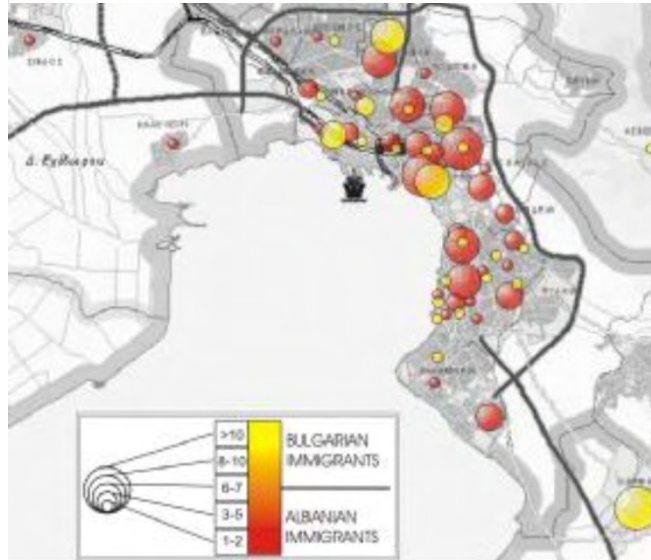
Πίνακας 6: Υπηκοότητα κατοίκων Δήμου Θεσσαλονίκης

Υπηκοότητα Κατοίκων Δήμου Θεσσαλονίκης		
Έτος Απογραφής	Ελληνική-Ελληνική και άλλη	Ξένη
1991	406510	5650
2001	357355	28051
Μεταβολή % 1991-2001	-12,09	396,48

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Ο Χατζηπροκοπίου (2004) μέσω της εργασίας του κατέληξε ότι οι δυτικές συνοικίες συγκεντρώνουν πάνω από το ένα πέμπτο του συνόλου, ωστόσο στην περιοχή του ΔΘ παρατηρούνται υψηλές συγκεντρώσεις ανατολικά: πρόκειται ωστόσο κυρίως για πυκνοκατοικημένες περιοχές, όπου τα ενοίκια είναι σχετικά φθηνότερα, τα σπίτια παλιότερα και η δόμηση πιο

Εικόνα 24: Χωρική κατανομή Αλβανών και Βουλγάρων στο ΠΣΘ



Πηγή: Π.-Α.Χατζηπροκοπίου, 2004

πυκνή. Οι εντονότερες συγκεντρώσεις εντοπίζονται στις περιοχές του κέντρου και γύρω από αυτό, σε δυτικές συνοικίες της πόλης (Νεάπολη, Σταυρούπολη, Συκιές) και στη Θέρμη. (Π.-Α.Χατζηπροκοπίου, 2004). Σύμφωνα με την έρευνα του Χατζηπροκοπίου (2004) που διενεργήθηκε την περίοδο 10/2001-02/2003 μπορεί να παρατηρηθεί στην εικόνα 24 ότι στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχουν Αλβανοί και Βούλγαροι μετανάστες ενώ περίξ αυτής υπάρχουν.

### 6.5. Δημογραφική ανάλυση

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης Πίνακας 7: Πληθυσμός ανά χωρική ενότητα

καταλαμβάνει κυρίως την κεντρική έκταση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ), αλλά και συνοικίες που εκτείνονται προς τα

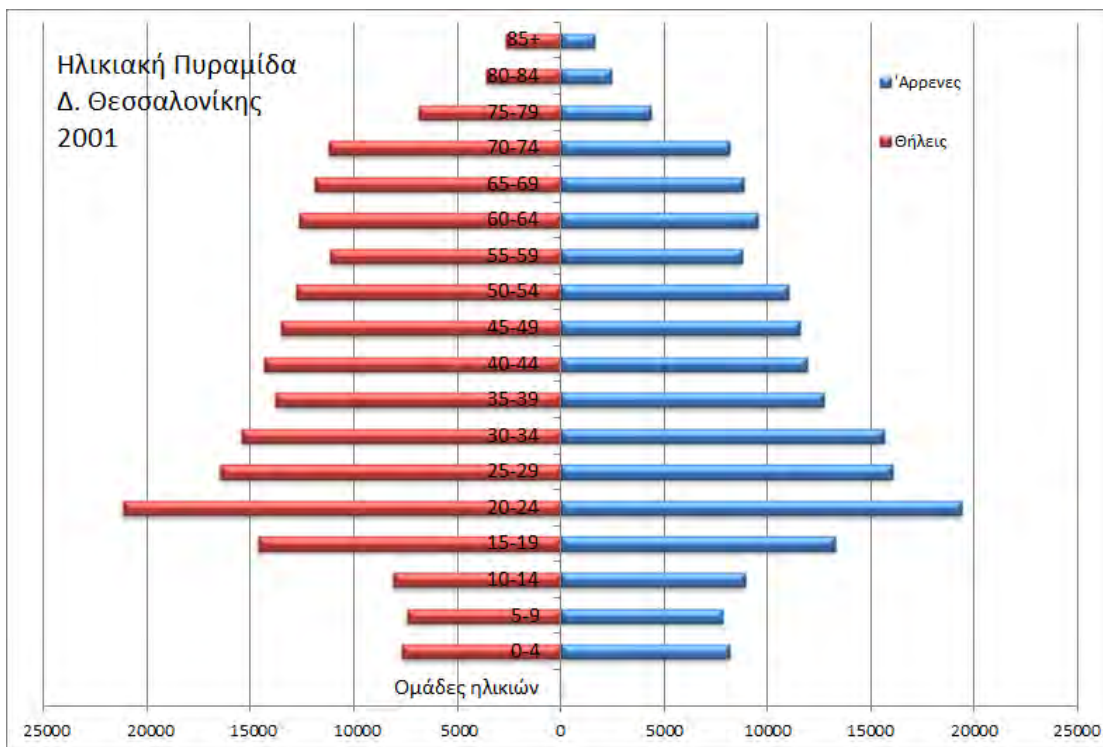
Πληθυσμός ανά χωρική ενότητα			
Χωρική ενότητα	Έτος απογραφής		
	1991	2001	2011
Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης	973.100	1.084.001	1.104.460
Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης	783.151	836.820	872.840
Δήμος Θεσσαλονίκης	412.160	385.406	322.240

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

ανατολικά της πόλης. Ολόκληρη η περιοχή μελέτης εμπεριέχεται στον Δήμο Θεσσαλονίκης και η περιοχή αποτελεί το δυτικό όριο του «Καλλικρατικού» Δήμου της Θεσσαλονίκης. Λόγω έλλειψης στοιχείων για την περιοχή μελέτης όμως θα αναλυθούν παρακάτω τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του Δήμου Θεσσαλονίκης. Σύμφωνα με τον πίνακα 7 που φαίνεται παρακάτω ο πληθυσμός της Περιφερειακής

Ενότητας (ΠΕ) της Θεσσαλονίκης αυξήθηκε τη δεκαετία 1991-2001 κατά 11,4% περίπου 110.000 άτομα. Ενώ την δεκαετία 2001-2011 υπήρξε μικρή αύξηση της τάξεως του 1,9%. Αντίστοιχα το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) την δεκαετία 1991-2001 αυξήθηκε κατά 6,9% ενώ την δεκαετία 2001-2011 αυξήθηκε κατά 4,3%. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης παρά την αύξηση που παρουσιάζουν η ΠΕ και το ΠΣΘ παρουσιάζει μείωση και στις δύο δεκαετίες. Πιο συγκεκριμένα, την δεκαετία 1991-2001 ο Δήμος μειώθηκε κατά 6,5% ενώ την δεκαετία 2001-2011<sup>8</sup> παρουσίασε μείωση της τάξεως του 16,4%. Από τα παραπάνω μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι τις δύο τελευταίες δεκαετίες υπήρξε μια τάση αστικοποίησης προς την ΠΕ Θεσσαλονίκης ειδικότερα την δεκαετία 1991-2001. Επίσης συμπεραίνεται ότι πιθανόν ο Δήμος Θεσσαλονίκης να δέχτηκε μια μορφή αποαστικοποίησης (deurbanisation) καθώς ο πληθυσμός του ΠΣΘ αυξήθηκε τις δύο τελευταίες δεκαετίες ενώ ο πληθυσμός του Δήμου Θεσσαλονίκης μειώθηκε. Η μείωση του πληθυσμού του Δήμου Θεσσαλονίκης μπορεί και να ακολουθεί την γενική τάση της χώρας καθώς ο πληθυσμός της Ελλάδας κατά την δεκαετία 2001-2011 μειώθηκε κατά 9,7% σύμφωνα

Διάγραμμα 4: Ηλικιακή πυραμίδα Δήμου Θεσσαλονίκης



Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

<sup>8</sup> Θα πρέπει να σημειωθεί πως στον Δήμο Θεσσαλονίκης σύμφωνα με το πρόγραμμα «Καλλικράτης» προσετέθη ο «Καποδιστριακός» Δήμος Τριανδρίας από τις αρχές του 2011.

με τις αντίστοιχες απογραφές.

Για την σύνθεση του πληθυσμού θα γίνει ανάλυση της ηλικιακής πυραμίδας του Δήμου Θεσσαλονίκης όπως καταγράφηκαν οι κάτοικοι κατά την απογραφή του 2001. Όπως φαίνεται στο διάγραμμα 4 βλέπουμε ότι η σύνθεση του πληθυσμού δημιουργεί ένα «τρίγωνο» το οποίο είναι και το βέλτιστο, καθώς ο πληθυσμός δείχνει ότι είναι περισσότερο νεανικός. Αυτό σημαίνει περισσότερο εργατικό δυναμικό λιγότεροι συνταξιούχοι αναλογικά με τους εργαζόμενους, αύξηση των γεννήσεων συγκριτικά με τις προηγούμενες γενεές. Επίσης παρατηρείται ότι στις περισσότερες ηλικιακές ομάδες οι άνδρες είναι λιγότεροι σε σχέση με τις γυναίκες των αντίστοιχων ηλικιακών ομάδων.

### **6.6. Υφιστάμενοι σχεδιασμοί**

Η περιοχή των Λαχανόκηπων έχει απασχολήσει τους μελετητές την τελευταία 20ετία καθώς πολλοί έχουν αναφέρει την μελλοντική επιθυμητή φυσιογνωμία της περιοχής. Παρακάτω θα γίνει αναφορά στον κρατικό σχεδιασμό, στον σχεδιασμό των τοπικών φορέων αλλά και στις μελέτες που έχουν γίνει και αφορούν στην περιοχή μελέτης.

#### **6.6.1. Κρατικός Σχεδιασμός**

##### **6.6.1.1. ΠΠΧΣΑΑ Κεντρικής Μακεδονίας**

Στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας στην παρ. 2.2.4.1 γίνεται αναφορά στην σημαντικότητα των δειγμάτων Βιομηχανικής Αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και προωθείται η επανάχρηση των κελυφών με χωροθέτηση σε αυτά πολιτιστικών, εκπαιδευτικών και καλλιτεχνικών λειτουργιών. Σημειώνεται επίσης πως η ιδιωτική πρωτοβουλία αποτελεί έναν σημαντικό μοχλό δραστηριοποίησης.

Η παρ. 3.9.3 αναφέρεται στα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) τα οποία αποτελούν μηχανισμούς παρέμβασης σε περιοχές όπου επικρατούν συνθήκες αστικής υποβάθμισης σε συνδυασμό με προβλήματα απασχόλησης και ένταξης κοινωνικών ομάδων. Στο γεωγραφικό χώρο της Κεντρικής Μακεδονίας προκύπτουν οι εξής κατηγορίες αστικών αναπλάσεων:

- Μεγάλης κλίμακας και στρατηγικού χαρακτήρα σε περιοχές, που λόγω θέσης ή μεγέθους ασκούν μεγάλη επιρροή στην αστική ανάπτυξη.



- Σε χώρους ειδικών χρήσεων (βιομηχανικές, εμπορικές περιοχές, λιμάνια, σταθμοί) που απαξιώθηκαν οδηγώντας σε υποβάθμιση και ευρύτερες περιοχές που γειτνιάζουν με αυτούς.
- Σε ιστορικά κέντρα και τμήματα αυτών που βρίσκονται κάτω από ισχυρή πίεση για οικονομική εκμετάλλευση (κατοικία, τουρισμός, αναψυχή κ.λπ.)
- Αναπλάσεις σε περιοχές με ειδικά χαρακτηριστικά (προσφυγικές, υποβαθμισμένες κ.λπ.).

Οι αστικές αναπλάσεις στρατηγικού χαρακτήρα σημειώνεται πως θα πρέπει να αφορούν μεγάλης κλίμακας αστικές περιοχές όπου επιδιώκεται η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, η διαμόρφωση ενιαίων δικτύων πρασίνου - χώρων πολιτισμού και η αισθητική αναβάθμιση (είσοδος πόλεων, βασικό οδικό δίκτυο, κεντρικές - τουριστικές περιοχές). Οι αστικές αναπλάσεις θα πρέπει να προωθηθούν και σε χώρους που έχουν απαξιωθεί (λιμάνια, σταθμοί κ.λπ.), με στόχο την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης. Στην πόλη της Θεσσαλονίκης τέτοιες περιοχές είναι οι ζώνες γύρω από τον παλιό και νέο σιδηροδρομικό σταθμό, η περιοχή 26ης Οκτωβρίου αλλά και θύλακες στις δυτικές συνοικίες.

Τέλος αναφέρεται στην εφαρμογή πιο σύνθετων πολιτικών με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα, στην δημιουργία ευέλικτων φορέων υλοποίησης και διαχείρισης, στην εφαρμογή πολιτικής ελέγχου χρήσεων γης και επιπτώσεων στο αστικό περιβάλλον καθώς οι μέχρι τώρα πολιτικές που ασκήθηκαν ανέδειξαν μια σειρά από αδυναμίες όπως η έμφαση στο εξωραϊστικό στοιχείο, η αδυναμία επίτευξης των επιδιωκόμενων στόχων και η δημιουργία αρνητικών επιπτώσεων στο φυσικό και αστικό περιβάλλον.

Τέλος, στις προτάσεις του Περιφερειακού Πλαισίου δεν υπάρχει κάποια εξειδίκευση για την περιοχή, εκτός του ότι θεωρείται ως κόμβος μεταφορών, ενώ δίνεται έμφαση στην ανάπτυξη του λιμένα.

Το «Περιφερειακό πλαίσιο εμπορευματικών μεταφορών και αειφόρου ανάπτυξης» της ΠΚΜ προτείνει την αναβάθμιση του λιμένα σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών υπερεθνικής ακτινοβολίας, την δημιουργία «αστεριά» μεταφορών και αστικές

αναπλάσεις γύρω από τον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό και κατά μήκος της 26ης Οκτωβρίου (Π.Άσημος, κ.α. 2010).

#### **6.6.1.2. Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης**

Το 1985 με τον Ν.1561/85 θεσμοθετείται το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (ΡΣΘ) το οποίο αφορά τον υπερκείμενο σχεδιασμό του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Μέσα στις κατευθύνσεις που ορίζει το ΡΣΘ υπάρχουν ορισμένες που αφορούν στην περιοχή μελέτης. Στο άρθρο 14 παρ. 2.4 αναφέρεται ότι θα πρέπει να καθορίζονται οι θέσεις εγκατάστασης βυρσοδευσείων, σφαγείων, δεξαμενών υγρών καυσίμων κ.λπ. για περιβαλλοντικούς λόγους. Στο ίδιο άρθρο στην παρ. 3.1.8 γίνεται αναφορά για την ανάγκη ποιοτικής αναβάθμισης της Θεσσαλονίκης και ως προς αυτήν την κατεύθυνση θέτει ως στόχο την ποιοτική αναβάθμιση του παλιού εμπορικού κέντρου της περιοχής Παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού. Επίσης στην ίδια παράγραφο σημειώνεται η ανάγκη εξυγίανσης της περιοχής Δενδροποτάμου και γενικά των Δυτικών Συνοικιών όπως και η ανάγκη εξασφάλισης ελεύθερων χώρων από την απομάκρυνση στρατοπέδων, παλαιών βιομηχανιών κ.λπ.

Στο μελέτη επικαιροποίησης του ΡΣΘ υπάρχουν κατευθύνσεις που αφορούν στην περιοχή μελέτης. Στα μέτρα ανάπτυξης που αφορούν χωρικές και περιβαλλοντικές πολιτικές του δευτερογενή τομέα αναφέρεται η ίδρυση και οργάνωση νέων υποδοχέων με στόχο να μετεγκατασταθούν επιχειρήσεις ούτως ώστε να εξυγιανθούν οι υφιστάμενες συγκεντρώσεις και να αντιμετωπιστεί η ρύπανση τους και μετέπειτα μέσω της παροχής κινήτρων να επαναχρησιμοποιηθούν τα υπάρχοντα βιομηχανικά κελύφη (ΡΣΘ, 2011:25). Πιο συγκεκριμένα, προωθείται στην ζώνη των πρωτοβιομηχανικών κτηρίων, δηλαδή στην περιοχή μεταξύ των οδών 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (και κάτω από αυτήν ως το όριο του λιμανιού), η συνολική προστασία και ανάπλαση της. Τα μέτρα δράσεις για την περιοχή προσανατολίζονται στην προστασία, ανάδειξη και ανάπλαση των τριών πρώτων προβλητών του λιμανιού με την παράλληλη παρουσία ορισμένων λιμενικών χρήσεων, του παλαιού σιδηροδρομικού σταθμού με ταυτόχρονη επανάχρηση τμήματος της σιδηροδρομικής ζώνης και του συνόλου της περιοχής κατά μήκος της 26ης Οκτωβρίου (ΡΣΘ, 2011:94).

Όπως σημειώνεται και παραπάνω, ένα από τα σημαντικότερα μέτρα της διατήρησης – βελτίωσης των εδαφικών λειτουργιών σε επιθυμητό επίπεδο αναφοράς είναι η αποκατάσταση των υποβαθμισμένων εδαφών από χημικούς ρύπους στην βιομηχανική

περιοχή των βυρσοδευείων διότι αποτελούν κίνδυνο για την τροφική αλυσίδα και κατά συνέπεια για την δημόσια υγεία (ΡΣΘ, 2011:79). Στα μέτρα – δράσεις ενίσχυσης του αστικού και περιαστικού πρασίνου προτείνεται η περιβαλλοντική αναβάθμιση και διαμόρφωση του χώρου του θαλάσσιου μετώπου από το Καλοχώρι μέχρι τον ΣΤ΄ προβλήτα, μέσω ρυθμίσεων θεσμικής προστασίας και χαρακτηρισμού της περιοχής ως ζώνης περιβαλλοντικής εξυγίανσης – χώρου πρασίνου, εκπόνησης μελετών διαχείρισης, οικολογικής αναβάθμισης, πολεοδομικής ανάπλασης και τοπικής οργάνωσης και διαμόρφωσης χώρου δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου και αναψυχής (ΡΣΘ, 2011:81). Επιπλέον για την ανασύνταξη του ελεύθερου χώρου προτείνεται ο σχεδιασμός και διαμόρφωση ελεύθερων χώρων πρασίνου στις εισόδους της πόλης (ΡΣΘ, 2011:82).

Στις μεταφορές και στην δημόσια συγκοινωνία προτείνεται η βελτίωση και αξιοποίηση της οδικής σύνδεσης του λιμένα με τον άξονα ΠΑΘΕ για εξυπηρέτηση των φορτηγών αυτοκινήτων και ανακούφιση του λοιπού οδικού δικτύου στην περιοχή γύρω από τον λιμένα (ΡΣΘ, 2011:45). Όσον αφορά το οδικό δίκτυο προτείνεται η δημιουργία λεωφορειολωρίδων για την εξυπηρέτηση των ΜΜΜ στις οδούς 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου και της Δυτικής Εισόδου, όπως και η τοποθέτηση ευφών συστημάτων μεταφορών για την διαχείριση της κυκλοφορίας και την ενημέρωση των ταξιδιωτών (ΡΣΘ, 2011:47). Για τον Παλιό σιδηροδρομικό σταθμό προωθείται η δημιουργία ενός προγράμματος προστασίας, ανάδειξης και επανάχρησης της σιδηροδρομικής ζώνης και του περιβάλλοντός της (ΡΣΘ, 2011:94).

Ως ένα από τα τρία μείζονα τμήματα τα οποία χρήζουν μελέτες αναθεώρησης – αναμόρφωσης προωθείται το ιστορικό λιμάνι για το οποίο θα πρέπει να αποδοθεί στην πόλη, διότι αναπλάστηκε με χρήματα του Δημοσίου και ανήκει σε Ανώνυμη Εταιρεία (ΟΛΘ Α.Ε.), και θα πρέπει να διευρυνθεί η προστασία και να προωθηθεί η ανάπλαση στο σύνολο του ιστορικού αποθέματος μέχρι τον 3ο προβλήτα (ΡΣΘ, 2011:92). Πιο συγκεκριμένα προτείνεται η εκπόνηση προγράμματος προστασίας, ανάδειξης και ανάπλασης του ιστορικού τμήματος του παλιού Λιμανιού (κτήρια, εγκαταστάσεις και εξοπλισμός, από τον 1<sup>ο</sup> προβλήτα ως τον 3<sup>ο</sup> προβλήτα), ενώ παράλληλα προτείνεται η ύπαρξη συμβατών λιμενικών χρήσεων. Ήδη από το 1994 έχουν εκπονηθεί μελέτες αξιοποίησης – ανάπλασης για τους δύο πρώτους προβλήτες οι οποίες όμως έχουν μείνει ανεφάρμοστες (ΡΣΘ, 2011:94).





περιστατικού. Οι επιπτώσεις σε κτήρια κι εξοπλισμό αφορούν κυρίως στην ανάφλεξη υλικών (ξύλο, συνθετικά υλικά) λόγω της θερμικής ακτινοβολίας, στην θραύση γυαλιών και στην δομική αστοχία μεταλλικών κατασκευών ή και σπανιότερα στην κατάρρευση κτηρίων (Π.Σταθακόπουλος, κ.ά., 2009). Όλες οι εγκαταστάσεις αυτές υπάγονται στις διατάξεις της ΚΥΑ 12044/613/2007 «Καθορισμός μέτρων και όρων για την αντιμετώπιση των κινδύνων από ατυχήματα μεγάλης έκτασης σε εγκαταστάσεις ή μονάδες λόγω της ύπαρξης επικινδύνων ουσιών... αντικατάσταση της υπ' αριθμ. 5697/590/2000ΚΥΑ» (ΦΕΚ 376 Β/19-3-2007). Με βάση την νομοθεσία αυτή έχουν εκπονηθεί Ειδικά Σχέδια Αντιμετώπισης Τεχνολογικών Ατυχημάτων Μεγάλης Έκτασης (ΣΑΤΑΜΕ), για κάθε μια εγκατάσταση χωριστά.

#### **6.6.1.4. SEVESO II**

Στο πλαίσιο της οδηγίας SEVESO II της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συντάχθηκε για τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης, η μελέτη «Βιομηχανική επικινδυνότητα και πολεοδομικές - χωροταξικές παρεμβάσεις», με υπεύθυνο τον Αναπληρωτή καθηγητή ΕΜΠ Γ. Ζιώμα. Σκοποί της μελέτης είναι ο υπολογισμός της επικινδυνότητας των βιομηχανικών εγκαταστάσεων του δυτικού τμήματος του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης στην περίπτωση που προκληθεί ατύχημα σε αυτές και ο υπολογισμός της ευπάθειας, τόσο των προτεινόμενων χρήσεων γης, όπως αυτές εμφανίζονται στα κατά τόπους Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, όσο και των σημαντικών υφιστάμενων πολεοδομικών χρήσεων της περιοχής. Η παραπάνω μελέτη δεν αποτελεί θεσμοθετημένο σχέδιο αλλά αποτελεί τη βάση για τη δημιουργία ενός συστήματος που θα υποβοηθά τη λήψη πρωταρχικών πολεοδομικών και χωροταξικών αποφάσεων για τις περιοχές που βρίσκονται πλησίον των βιομηχανικών εγκαταστάσεων και υπάγονται στην Κοινοτική οδηγία SEVESO II. Από την μελέτη μπορούμε να καταλάβουμε αν οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης και οι υφιστάμενες πολεοδομικές χρήσεις είναι ασφαλείς ή όχι από την παρουσία των παρακείμενων βιομηχανιών στην περίπτωση ατυχήματος και να υπολογίσουμε την ασφάλεια των χρήσεων γης και των πολεοδομικών χρήσεων που προτείνονται εκάστοτε προς χωροθέτηση (Π.Σταθακόπουλος, κ.ά., 2009).

Προκειμένου να υπολογιστεί η επικινδυνότητα των βιομηχανικών εγκαταστάσεων από ενδεχόμενο ατύχημα μεγάλης κλίμακας στον αστικό και περιαστικό χώρο, κατασκευάστηκε από τους μελετητές μια συγκεκριμένη μεθοδολογία υπολογισμού. Η μεθοδολογία της μελέτης ορίζει Ζώνες Προστασίας γύρω από κάθε βιομηχανία, οι



τις άμεσα γειτονικές περιοχές μιας βιομηχανίας, οι οποίες θα πληγούν άμεσα και ισχυρά από τις συνέπειες ενός βιομηχανικού ατυχήματος.

2. Ζώνη II: Προστασίας Πληθυσμού - Σοβαρές Επιπτώσεις - Ενδιάμεση Ζώνη και σχηματίζει έναν δακτύλιο εξωτερικά της Εσωτερικής Ζώνης. Στην Ενδιάμεση Ζώνη οι συνέπειες ενός βιομηχανικού ατυχήματος θα έχουν σοβαρές επιπτώσεις στον πληθυσμό που κατοικεί ή εργάζεται στη ζώνη αυτή.
3. Ζώνη III: Προστασίας Πληθυσμού - Μέτριες Επιπτώσεις - Εξωτερική Ζώνη. Η ζώνη αυτή σχηματίζει τον εξωτερικό δακτύλιο, στον οποίο οι συνέπειες ενός βιομηχανικού ατυχήματος θα έχουν μέτριες επιπτώσεις στον πληθυσμό της περιοχής αυτής. Εξωτερικά της Εξωτερικής Ζώνης, οι συνέπειες του ατυχήματος υπολογίζεται ότι είναι τέτοιες, ώστε να μην χρειάζεται να ληφθεί οποιοδήποτε πολεοδομικό μέτρο.

Πίνακας 8: Επίπεδο ευπάθειας ανά χρήση γης

Χρήση γης	Επίπεδο ευπάθειας	Αιτιολόγηση
Αμιγής Κατοικία	-	Ο υπολογισμός της πραγματοποιείται βάσει πυκνότητας πληθυσμού
Γενική Κατοικία	-	Ο υπολογισμός της πραγματοποιείται βάσει πυκνότητας πληθυσμού
Πολεοδομικό κέντρο - κεντρικής λειτουργίας πόλης - τοπικό κέντρο συνοικίας / γειτονιάς	3	Θεωρείται ότι αποτελείται από πολλές χρήσεις γης που υπάγονται στην κατηγορία των εσωτερικών χώρων χρήσης από το κοινό επιφάνειας >5.000 τμ (βλ. πίνακα 6.3). Λαμβάνει τιμή επιπέδου ευπάθειας 4 αν η πολεοδομική ενότητα που ανήκει έχει πυκνότητα πληθυσμού μεγαλύτερη των 500 κατοίκων ανά εκτάριο.
Μη οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία - βιομηχανικού και βιοτεχνικού πάρκου	1	Θεωρείται ότι ο εργαζόμενος πληθυσμός στους συγκεκριμένους εργασιακούς χώρους είναι υγιής και αρτιμελής.
Οχλούσα βιομηχανία - βιοτεχνία	1	Θεωρείται ότι ο εργαζόμενος πληθυσμός στους συγκεκριμένους εργασιακούς χώρους είναι υγιής και αρτιμελής. Σε περίπτωση που περιλαμβάνονται εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων ή εκθεσιακά κέντρα, λαμβάνονται υπόψη ως σημειακές χρήσεις γης.
Χονδρεμπόριο	1	Θεωρείται ότι ο εργαζόμενος πληθυσμός στους συγκεκριμένους εργασιακούς χώρους είναι υγιής και αρτιμελής. Σε περίπτωση που περιλαμβάνονται εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων ή εκθεσιακά κέντρα, λαμβάνονται υπόψη ως σημειακές χρήσεις γης.
Τουρισμός - Αναψυχή	3	Θεωρείται ότι αποτελείται από πολλές χρήσεις γης που υπάγονται στην κατηγορία των ξενοδοχείων και ότι αθροιστικά περιλαμβάνουν περισσότερα από 100 κρεβάτια.
Ελεύθεροι χώροι - Αστικού πρασίνου	-	Ο υπολογισμός της πραγματοποιείται βάσει των σημειακών πολεοδομικών χρήσεων που περιλαμβάνουν.
Κοινωνικές εξυπηρετήσεις	-	Ο υπολογισμός της πραγματοποιείται βάσει των σημειακών πολεοδομικών χρήσεων που περιλαμβάνουν.

Πηγή: Π.Σταθακόπουλος, κ.ά. 2009

Επιπλέον γίνεται ο υπολογισμός επιπέδου ευπάθειας του πληθυσμού και των χρήσεων γης. Τα επίπεδα ευπάθειας υπολογίζονται ανάλογα με την πυκνότητα, την ηλικία και την υγεία και αρτιμέλεια του πληθυσμού στον οποίο αναφέρονται, συνυπολογίζοντας τις πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και ορισμένα οικονομικά κριτήρια που προκύπτουν από ενδεχόμενο ΒΑΜΕ. Τα επίπεδα ευπάθειας είναι τέσσερα, με το πρώτο επίπεδο να χαρακτηρίζει το λιγότερο ευαίσθητο πληθυσμό και το τέταρτο τον εξόχως ευαίσθητο πληθυσμό.

Για τον υπολογισμό των Ζωνών Προστασίας, οι μελετητές ερεύνησαν όλες τις βιομηχανίες του δυτικού τμήματος του ΠΣΘ που υπάγονται στην κοινοτική οδηγία SEVESO. Εντός της οδηγίας αυτής, δεν συμπεριλήφθηκαν τα στρατόπεδα, για λόγους ασφαλείας, χωρίς όμως αυτό να σημαίνει πως οι εγκαταστάσεις του στρατού δεν μπορούν να έχουν σημαντικές επιπτώσεις στον πληθυσμό της περιοχής από ενδεχόμενο ατύχημα σε αυτές. Έτσι οι Σταθακόπουλος, κ.ά. (2009) θεώρησαν απαραίτητο να προσδιοριστεί η ΖΠ του στρατοπέδου Κακιούση, προκειμένου να εξακριβωθεί αν η συμμετοχή του στρατοπέδου επιφέρει σημαντικές αλλαγές στον τελικό καθορισμό των συνολικών ΖΠ. Για τον υπολογισμό αυτό, θεωρήθηκε, βάσει των προδιαγραφών, πως η Εσωτερική Ζώνη του στρατοπέδου θα καλύπτει επιφάνεια ακτίνας 200 μέτρων από κάθε μια δεξαμενή πετρελαιοειδών που βρίσκεται σε αυτό και η Ενδιάμεση Ζώνη 1.000 μέτρα από κάθε μια τους. Οι τελικές ΖΠ με βάση τα νέα δεδομένα παρατηρούνται στον χάρτη Α.2.

Πίνακας 9: Επίπεδο ευπάθεια ανάλογα της πυκνότητας πληθυσμού

Πυκνότητα (κάτοικοι / ha)	Επίπεδο ευπάθειας
<10	1
10-100	2
101-500	3
>500	4

Πηγή: Π.Σταθακόπουλος, κ.ά. 2009

## 6.6.2. Σχεδιασμός Τοπικών φορέων

### 6.6.2.1. ΓΠΣ Θεσσαλονίκης

Η περιοχή μελέτης εντάσσεται στον Δήμο Θεσσαλονίκης σύμφωνα με το πρόγραμμα Καλλικράτης. Η περιοχή των Λαχανόκηπων αποτελεί περιοχή προς ένταξη στο ΓΠΣ του Δήμου Θεσσαλονίκης και όχι ολόκληρη όπως φαίνεται και στον χάρτη Α.3. Ουσιαστικά πρόκειται για επέκταση του ΓΠΣ Θεσσαλονίκης καθώς στον τέως Δήμο Μενεμένης και στο ΓΠΣ του Δήμου Μενεμένης του 1987 και στην τροποποίηση του το 1995 δεν αποτελεί εντός σχεδίου η περιοχή των Λαχανόκηπων.



Το ΓΠΣ Θεσσαλονίκης θεσμοθετήθηκε το 1993 με το ΦΕΚ 420/Δ/1993 και περιλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος της περιοχής μελέτης. Οι κατευθύνσεις – προτάσεις του ΓΠΣ που αναφέρονται στην περιοχή μελέτης θα αναλυθούν παρακάτω. Είναι χρήσιμο να σημειωθεί πως το ΓΠΣ τροποποιήθηκε το 2001 και τον Δεκέμβρη του 2011 ο Δήμαρχος υπέγραψε την σύμβαση εκπόνησης αναθεώρησης του ισχύοντος ΓΠΣ.

Το ΓΠΣ του 1993 πρότεινε τον καθορισμό χρήσεων αμιγούς κατοικίας, τοπικού κέντρου, πρασίνου, αθλητικών εγκαταστάσεων, χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και λιμενικών εγκαταστάσεων στις περιοχές όπου προηγουμένως υπήρχαν οχλούσες χρήσεις όπως για παράδειγμα των βυρσοδεψείων κ.α. οι οποίες προτείνονται να απομακρυνθούν από την δυτική περιοχή του Δήμου Θεσσαλονίκης, της περιοχής «σφαγεία» και τη ζώνη λιμένος (6ο προβλήτα). Σημειωτέο είναι ότι η δυτική περιοχή (βυρσοδεψεία) ανήκει εκτός της περιοχής ευθύνης του ΓΠΣ Θεσσαλονίκης καθώς χαρακτηρίζεται ως εκτός σχεδίου. Επίσης προτείνεται η σταδιακή απομάκρυνση όλων των δραστηριοτήτων του χονδρεμπορίου από τον αστικό ιστό στις Ζώνες Χονδρεμπορίου που βρίσκονται στις τρεις εισόδους του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης όπως και της Βιοτεχνίας Ξύλου από τα «Ξυλάδικα» και την χωροθέτηση της στα προτεινόμενα ΒΠΑ και ΕΜ και την ανάπτυξη γενικής κατοικίας μετά την απομάκρυνση τους.

Στα Διατηρητέα Κτήρια που βρίσκονται σε περιοχές Γενικής Κατοικίας επιτρέπονται επιπλέον, των χρήσεων της Γενικής Κατοικίας και οι αρχικές χρήσεις τους καθώς και χρήσεις αναψυχής και πολυκαταστημάτων, όπως και σε όλες τις περιοχές, πλην των περιοχών μη οχλούσας βιομηχανίας-βιοτεχνίας, επιτρέπονται τα κτήρια περιθάλψης.

Ο χώρος των εγκαταστάσεων του Παλιού Σιδηροδρομικού σταθμού προτείνεται να απομακρυνθεί και μετέπειτα να οριστεί ως χώρος αστικού πρασίνου, όπως και στο δυτικό όριο της περιοχής μελέτης, εκεί που βρίσκεται το στρατόπεδο Κακιούση, ορίζεται ως περιαστικό πράσινο.

Ο χώρος του λιμανιού μαζί με τις εγκαταστάσεις του ορίζονται ως εγκαταστάσεις Μαζικών Μέσων Μεταφορών από το όριο του λιμανιού μέχρι την οδό της 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου στο ανατολικό τμήμα ενώ στο κεντρικό από τις εγκαταστάσεις του Φιξ και δυτικά το όριο φτάνει μέχρι τα κτήρια που δεν ανήκουν στις εγκαταστάσεις του

λιμανιού (χάρτης Α.3). Στην συνέχεια οι εγκαταστάσεις του Φιξ ορίζονται ως βιομηχανία μη οχλούσα και δυτικά του Φιξ μέχρι το Porto Palace και νότια της 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου ορίζεται η περιοχή ως κεντρικές λειτουργίες πόλης. Δυτικά του Porto Palace χωροθετείται ένας προτεινόμενος χώρος στάθμευσης ενώ βόρεια αυτού ορίζεται ως τοπικό κέντρο συνοικίας το οποίο συνορεύει με έναν προτεινόμενο σταθμό λεωφορείων και με προτεινόμενες εγκαταστάσεις Μαζικών Μέσων Μεταφορών. Βόρεια και δυτικά εξ αυτών προτείνεται ως χρήση αμιγής κατοικία ενώ δυτικά ως και το στρατόπεδο Κακιούση και νότια ως το όριο των εγκαταστάσεων του λιμένα προτείνεται ως αστικό πράσινο – ελεύθερος χώρος. Στην συνέχεια το γήπεδο του Θερμαϊκού παραμένει ως χώρος αθλητισμού και στα νοτιοδυτικά του γηπέδου προτείνεται ένας χώρος στάθμευσης. Βορειοδυτικά του γηπέδου και πάνω στην οδό 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου προτείνεται ως χώρος εκπαίδευσης ενώ βορειοανατολικά του γηπέδου και πάνω από την οδό της 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου προτείνεται αμιγής κατοικία όπου μέσα βρίσκονται δύο προτεινόμενοι χώροι εκπαίδευσης οι οποίοι θα περιλαμβάνουν ένα νηπιαγωγείο, ένα δημοτικό σχολείο και έναν παιδικό σταθμό και ένας προτεινόμενος χώρος πρόνοιας στον οποίο προτείνεται η δημιουργία ΚΑΠΗ. Νότια και ανατολικά της αμιγούς κατοικίας μέχρι την οδό Δευκαλίωνος και πάνω από την οδό 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου χαρακτηρίζεται ως αστικό πράσινο – ελεύθερος χώρος. Στην συνέχεια από την οδό Δευκαλίωνος μέχρι το Porto Center πάνω από την οδό 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου ορίζεται ως γενική κατοικία η οποία στα βόρεια της συνορεύει με μια περιοχή εκπαίδευσης και μετέπειτα με μια περιοχή που ορίζεται ως γενική κατοικία. Βόρεια και ανατολικά των παραπάνω περιοχών και κάτω από την δυτική είσοδο προτείνεται ως χρήση γης αθλητισμός και πιο συγκεκριμένα, η δημιουργία ενός γηπέδου. Μετέπειτα νότια της δυτικής εισόδου και μέχρι και τις εγκαταστάσεις και τις γραμμές του Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού, με την εξαίρεση ενός θυλάκα γενικής κατοικίας μεταξύ των οδών Ι.Κωλέττη και Ρωξάνης, ορίζεται ως περιοχή αστικού πρασίνου – ελεύθερου χώρου. Δυτικά του Porto center (και το Porto center), νότια των εγκαταστάσεων του Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού και πάνω από την οδό 26<sup>ης</sup> Οκτωβρίου ορίζεται ως μη οχλούσα επαγγελματική εγκατάσταση (ΕΜ) – μη οχλούσα βιοτεχνική-βιομηχανική χρήση με εξαίρεση τις εγκαταστάσεις του Μύλου που ορίζονται ως γενική κατοικία.

Είναι αντιληπτό πως μέσω των χρήσεων γης το ΓΠΣ Θεσσαλονίκης προσπαθεί να απομακρύνει τις οχλούσες χρήσεις των βυρσοδεψείων όπως έκανε και με τα ξυλάδικα

που υπήρχαν στην περιοχή και μετεγκαταστάθηκαν στο ΒΙΟΠΑ. Παράλληλα όμως προτείνονται η εγκατάσταση – λειτουργία μη οχλουσών χρήσεων σε ένα μεγάλο κομμάτι της περιοχής. Από την άλλη πλευρά οι περιοχές αστικού πρασίνου – ελευθέρων χώρων της περιοχή είναι αρκετά μεγάλες και η αξιοποίηση τους ακόμα δεν έχει ξεκινήσει όπως για παράδειγμα στον Παλιό Σιδηροδρομικό Σταθμό. Παρατηρείται επίσης ότι και στον τομέα του αθλητισμού υπάρχουν δύο γήπεδα στην περιοχή, ένα το ήδη υπάρχον του Θερμαϊκού και το άλλο το προτεινόμενο στα νότια της δυτικής εισόδου. Ο σχεδιασμός των χρήσεων γης κάνει κάποιες παρεκκλίσεις, όπως για παράδειγμα οι εγκαταστάσεις του Μύλου όπου στην γύρω περιοχή προτείνονται μη οχλούσες επαγγελματικές εγκαταστάσεις – βιοτεχνικές-βιομηχανικές χρήσεις και αστικού πρασίνου – ελευθέρων χώρων ενώ ο «Μύλος» ορίζεται ως γενική κατοικία προφανώς για να καλύψει ο σχεδιασμός τις ήδη υπάρχουσες χρήσεις αναψυχής και διασκέδασης.

#### **6.6.2.2. Πρόγραμμα «ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2012»**

Το νέο ΡΣΘ, όπως είναι λογικό, έχει στρατηγικό χαρακτήρα καθώς καλύπτει το Μητροπολιτικό χώρο της Περιφέρειας, χωρίς έτσι όμως να συμπεριλαμβάνει προτάσεις συγκεκριμένων χωρικών παρεμβάσεων σε κλίμακα αστικού σχεδιασμού. Για αυτόν τον λόγο και για τη συμπλήρωση και την ολοκλήρωση του χωρικού σχεδιασμού, ο ΟΡΘΕ και το ΥΠΕΚΑ συνέταξαν το Πρόγραμμα "Θεσσαλονίκη 2012". Το Πρόγραμμα αυτό αποτελεί εξειδίκευση των στόχων του νέου ΡΣΘ στο επίπεδο της πόλης και του σχεδιασμού του αστικού χώρου και συμπεριλαμβάνει:

α) Δομικές παρεμβάσεις στην πόλη οι οποίες αφορούν μεγάλα έργα στρατηγικού χαρακτήρα, τα οποία μέσω καινοτόμου σχεδιασμού μπορούν να συμβάλουν καθοριστικά και ταυτόχρονα σε πολλούς τομείς. Πρόκειται για επεμβάσεις μητροπολιτικού επιπέδου εξαιρετικής σημασίας για την πόλη, κάποιες από τις οποίες συζητούνται αρκετά χρόνια χωρίς ποτέ να έχουν ευοδωθεί ή ολοκληρωθεί οι προσπάθειες προώθησής τους.

β) Αστικές αναπλάσεις και άλλες δράσεις, αφορούν σε έργα μεσαίας και μικρότερης κλίμακας αλλά όχι ήσσονος σημασίας, με στόχο την αναβάθμιση της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και επισκεπτών, την αναγέννηση της οικονομίας και την αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητας της Θεσσαλονίκης ([www.ypeka.gr](http://www.ypeka.gr)).

Οι δομικές παρεμβάσεις που αφορούν στην περιοχή μελέτης αναφέρονται στην δημιουργία νέου επιχειρηματικού επικέντρου σε επαφή με τη θάλασσα με την ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής Λιμένος-Λαχανόκηπων-Δενδροποτάμου, όπως και στην απόδοση χώρων στρατοπέδων στην πόλη και τους κατοίκους της και η δημιουργία σε αυτά μέσω ανάπλασης βιώσιμων τοπικών κέντρων κυρίως πολιτισμού και δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου που εδώ και χρόνια τώρα συζητείται.

Οι αστικές αναπλάσεις αφορούν στην ανάδειξη και βελτίωση της εικόνας οδικών αξόνων – εισόδων στην πόλη (26ης Οκτωβρίου, Λαγκαδά, Μοναστηρίου, Λεωφ. Γεωργικής Σχολής). Πιο συγκεκριμένα, η οδός 26ης Οκτωβρίου παρουσιάζει δυναμική με μικτές και ελεγχόμενες χρήσεις γης, εξαιτίας του χαρακτήρα που διαμορφώθηκε μετά την απόδοση στην κυκλοφορία της νέας δυτικής εισόδου της πόλης. Σημαντικά χαρακτηριστικά της αποτελούν τα βιομηχανικά κελύφη και η γειτνίαση με το λιμάνι και την περιοχή των Λαχανόκηπων. Για το εντός σχεδίου τμήμα της θα γίνει ανασχεδιασμός, με στόχο την αναβάθμισή της με πρότυπο τρόπο από λειτουργική, αισθητική και πολεοδομική άποψη. Θα πρέπει να εκπονηθεί μελέτη για την διερεύνηση των δυνατοτήτων οργάνωσης και ανάπτυξης της περιοχής όπως και θα πρέπει να συνδυαστεί και να συσχετιστεί με ήδη υπάρχουσα μελέτη της περιοχής Λαχανόκηπων και από κοινού με τους δήμους Θεσσαλονίκης και Μενεμένης να προβούν στην επανένταξη των διατηρητέων βιομηχανικών συγκροτημάτων στον αστικό ιστό, στον επανασχεδιασμό των δημόσιων χώρων και να γίνουν μικρές παρεμβάσεις κατά μήκος της οδού (επιστρώσεις, τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού κ.λπ.), ώστε να καταστεί βιώσιμη και ασφαλής η περιοχή ([www.realestatenews.gr](http://www.realestatenews.gr)).

#### ***6.6.2.3. Διερεύνηση δυνατοτήτων για τη βέλτιστη πολεοδομική ανάπτυξη και αξιοποίηση περιοχής λαχανόκηπων***

Ο ΟΡΘΕ, έχει διερευνήσει τα προβλήματα και τις δυνατότητες μετασχηματισμού της περιοχής, μέσα από διεθνή διαγωνισμό. Οι Δήμοι Θεσσαλονίκης και Μενεμένης εκδήλωσαν το ενδιαφέρον τους με χρηματοδότηση ερευνητικού έργου με τίτλο «Διερεύνηση δυνατοτήτων για τη βέλτιστη πολεοδομική ανάπτυξη και αξιοποίηση περιοχής λαχανόκηπων», το οποίο κατέληξε σε πρόταση συγκεκριμένων σεναρίων για την ανάπτυξή της. Πρέπει να συγκροτηθεί πρόγραμμα δράσης για την ανάπλαση και βιώσιμη ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής των Λαχανόκηπων και των παλαιών Βυρσοδεψείων, το οποίο θα τεθεί σε διαβούλευση με τα συναρμόδια Υπουργεία και τους Δήμους και φορείς της πόλης. Το ερευνητικό έργο κατέληξε σε πέντε

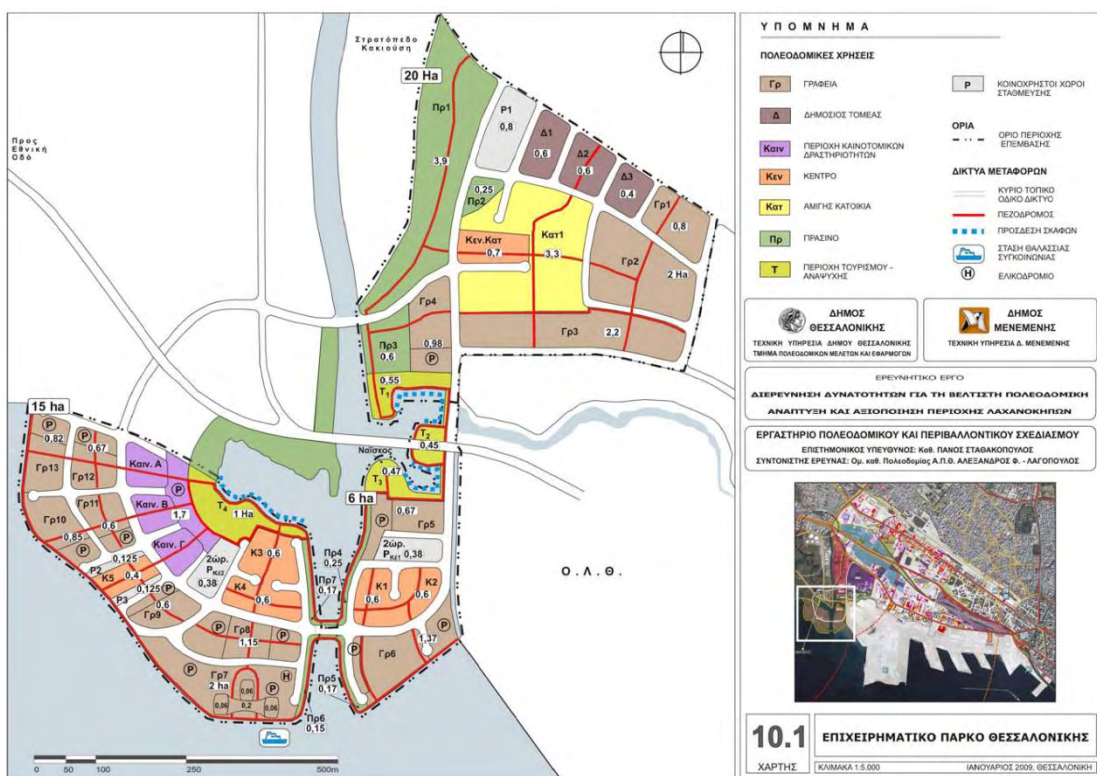


εναλλακτικά σενάρια πολεοδομικής και οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής ως πιθανότερες λύσεις εκ των οποίων επιλέχθηκε η πρόταση για τη δημιουργία νέου επιχειρηματικού επικέντρου σε επαφή με τη θάλασσα με την ανάπλαση της ευρύτερης περιοχής Λιμένος – Λαχανόκηπων – Δενδροποτάμου. Τα σενάρια υπό συζήτηση ήταν τα εξής πέντε:

1. Ο προσανατολισμός της περιοχής των Λαχανόκηπων ως κατοικία.
2. Δημιουργία δικτύου ελεύθερων χώρων στην περιοχή Λαχανόκηπων.
3. Μετεγκατάσταση της ΔΕΘ.
4. Χωροθέτηση της EXPO 2016 (η ανάληψη της διοργάνωσης της EXPO από τη Θεσσαλονίκη δεν έγινε εν τέλει).

5. Επιχειρηματικό Πάρκο. Η οικονομοτεχνική μελέτη του ερευνητικού έργου έδειξε ότι η επιλογή ενός Επιχειρηματικού Πάρκου «μεσαίας έκτασης - σημαντικής δομημένης επιφάνειας» και υψηλών προδιαγραφών ήταν η πλέον αποδοτική πρόταση για την περιοχή Λαχανόκηπων. Η επένδυση για το σύνολο του Επιχειρηματικού Πάρκου, δηλαδή για τα γραφεία, την κατοικία και τις λοιπές χρήσεις, το πράσινο και τις υποδομές, είναι κερδοφόρα και μάλιστα με σχετικά υψηλά ποσοστά αποδοτικότητας, ακόμη και χωρίς επιδότηση – επιχορήγηση, όπως

Εικόνα 27: Λειτουργική οργάνωση προτεινόμενου Επιχειρηματικού Πάρκου Θεσσαλονίκης





ξενοδοχεία 100 κλινών το καθένα), iii) μικρό μουσείο και πολυχώρο, iv) αθλητικές εγκαταστάσεις (γήπεδα αθλοπαιδιών, κλειστή πισίνα, γυμναστήριο και χώρο μπόουλινγκ), v) διαγνωστικό κέντρο και vi) καταστήματα λοιπών προσωπικών υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων και επιπλέον 1,8 ha. για τις ανάγκες χώρων στάθμευσης των παραπάνω. Στο επιχειρηματικό πάρκο θα ενταχθεί και μια περιοχή αμιγούς κατοικίας εκτάσεως 4 ha., που θα προσφέρει στην πολυλειτουργικότητά του, αλλά και θα βοηθήσει στην αποφυγή της ερημοποίησής του κατά τις βραδινές ώρες.

Η περιορισμένη έκταση έγκειται στο γεγονός ότι προκύπτουν δεσμεύσεις λόγω της οδηγίας SEVESO II οι οποίες δεν επιτρέπουν εκτεταμένη ανάπτυξη κατοικίας. Τέλος να αναφερθεί ότι το επιχειρηματικό πάρκο συνεισφέρει και στην οικολογική αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος καθώς προγραμματίζεται η αναβάθμιση του φυσικού τοπίου κατά μήκος της κοίτης του Δενδροποτάμου, η ανάπλαση των εκβολών του στη θάλασσα με τη διαμόρφωση των γειτονικών του κολπίσκων, καθώς και η εξυγίανση του εδάφους στην περιοχή των Βυρσοδεψείων. Επίσης θεωρήθηκε απαραίτητο να ενταχθεί στην προτεινόμενη επέμβαση ένα πάρκο και ένα δίκτυο ελεύθερων χώρων 5,5 ha. Σε αυτά προστίθενται 2,5 ha, που αφορούν σε περιοχή τουρισμού-αναψυχής και αποτελούν μια επιπλέον περιοχή πρασίνου (Π.Σταθακόπουλος, κ.ά., 2009).

Η δημιουργία του επιχειρηματικού πάρκου όπως αναφέρει η μελέτη πρόκειται να έχει πολλαπλά οφέλη όπως επισημαίνεται, κυρίως στην αστική οργάνωση και στην οικονομία, αλλά και στην κοινωνική και οικολογική αναβάθμιση των Λαχανόκηπων και γενικότερα της δυτικής Θεσσαλονίκης. Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά τα οικονομικά οφέλη στην Βόρεια Ελλάδα, θα δημιουργηθούν 425.000 ανθρωποήμερες εργασίας και θα παραχθούν περίπου 40.000.000 € ως εισόδημα εργασίας ενώ ταυτόχρονα θα δημιουργηθούν πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα κατά την περίοδο κατασκευής, μέσω της αγοράς υλικών (170.000.000 €). Το επιχειρηματικό πάρκο μπορεί να δημιουργήσει 16.000-19.000 άμεσες και έμμεσες θέσεις εργασίας στο ευρύτερο ΠΣΘ ενώ θεωρείται ότι θα λειτουργήσει εξισορροπητικά ως πόλος ανάπτυξης του δυτικού τμήματος του ΠΣΘ σε σχέση με την προβλεπόμενη τεχνολογική ανάπτυξη του νοτιοανατολικού τμήματος. Σε τοπικό επίπεδο αναμένεται η δημιουργία περίπου 8.000 θέσεων εργασίας στο επιχειρηματικό πάρκο, οι οποίες θα χαρακτηρίζονται από υψηλή προστιθέμενη αξία και κατά συνέπεια υψηλά



εισοδήματα. Τα πολεοδομικά οφέλη του επιχειρηματικού πάρκου αναφέρεται η μελέτη ότι είναι η υλοποίηση εκτεταμένων επεμβάσεων στην ευρύτερη περιοχή, σε περιοχές που θα χαρακτηριστούν ως «Ζώνες Αστικής Ανάπλασης». Επίσης η μελέτη προτείνει την τροποποίηση του ΓΠΣ, κάτι το οποίο έχει ξεκινήσει τον Δεκέμβριο του 2011, με τροποποίηση των Πολεοδομικών Ενοτήτων (ΠΕ) στο Β΄ δημοτικό διαμέρισμα και στον προσδιορισμό και καθορισμό νέων χρήσεων, καθώς και στην τροποποίηση υφιστάμενων εντός των νέων ΠΕ. (Π.Σταθακόπουλος, κ.ά., 2009).

Η πρόταση των Σταθακόπουλος, κ.ά., 2009 έχει παρουσιαστεί τον Ιανουάριο του 2009 και αν λάβει κανείς υπόψη ότι η μελέτη εκπονήθηκε νωρίτερα, μπορεί εύκολα να εξαχθεί το συμπέρασμα πως οι προτάσεις των μελετητών μεσούσης της κρίσης θεωρούνται αν όχι υπερβολικές σχεδόν αδύνατες. Η δίδυμη επίχωση καθιστά απαγορευτικό το κόστος του έργου ενώ η πρόταση του επιχειρηματικού πάρκου μπορεί να υλοποιηθεί σε χερσαίο τμήμα της περιοχής. Οι μελετητές προτείνουν την δίδυμη επίχωση λόγω του προβλήματος του ιδιοκτησιακού καθεστώτος στην περιοχή. Στην περιοχή όμως υπάρχουν αρκετές αδόμητες εκτάσεις ακόμη και κελύφη κτηρίων που έχουν εγκαταλειφτεί, επομένως η πρόταση μπορεί να λάβει χώρα σε χερσαίο τμήμα της περιοχής μελέτης.

#### **6.6.2.4. Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης (ΓΚΜΘ)**

Η Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης (ΓΚΜΘ) είχε ανατεθεί από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης, εκπονήθηκε από ιδιωτικές εταιρίες και είχε ως τεχνικό συντονιστή τον κ. Γιώργο Γιαννόπουλο. Η ΓΚΜΘ είχε ως στόχο να αποτελέσει ένα στρατηγικό εργαλείο στον σχεδιασμό των μεταφορών της πόλης. Τα 30 εκ των 48 έργων που προτεινόταν όχι μόνο δεν υλοποιήθηκαν, αλλά ούτε καν είναι σε κάποια μορφή προετοιμασίας υλοποίησης, ενώ τα υπόλοιπα 11 έχουν ολοκληρωθεί ή βρίσκονται σε στάδιο υλοποίησης και τα υπόλοιπα 7 υλοποιήθηκαν μερικώς ([www.voria.gr](http://www.voria.gr)). Τα έργα τα οποία προτείνονται και δεν έχουν υλοποιηθεί είναι η χάραξη υποθαλάσσιας αρτηρίας και η δημιουργία υπόγειου χώρου στάθμευσης στο ανατολικό τμήμα του Παλιού Σιδηροδρομικού Σταθμού (26ης Οκτωβρίου με την νέα δυτική είσοδο) το οποίο έχει προταθεί στα πλαίσια της δημιουργίας της υποθαλάσσιας διασύνδεσης της δυτικής με την ανατολική πλευρά της Θεσσαλονίκης λόγω της παράκαμψης του κέντρου της πόλης. Λόγω της μικρής ζήτησης για στάθμευση στην περιοχή και λόγω της εξάρτησης του έργου από την μελέτη-κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας το έργο του υπόγειου



χώρου στάθμευσης έχει ενταχθεί στα μακροπρόθεσμα έργα (Δ.Αγγελοπούλου & Α.Μπαρτζώκας-Τσιόμπρας, 2011).

#### **6.6.2.5. Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης 2020 (ΕΣΣΥΜΘ)**

Το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών των Μεταφορών Θεσσαλονίκης 2020 έχει ως στόχο τον ολοκληρωμένο πολεοδομικό και συγκοινωνιακό σχεδιασμό, με βασική αρχή την συμπληρωματικότητα και συνδυασμένη αξιοποίηση όλων των μέσων, για μεγιστοποίηση των συνολικών κοινωνικών και οικονομικών οφελών. Οι προτάσεις που τίθενται και αφορούν στην περιοχή μελέτης αφορούν στην κατασκευή συνδετήριας γραμμής τραμ στη δυτική Θεσσαλονίκη η οποία θα συνδέεται με το δίκτυο του Μετρό και συμπληρώνεται πως το ελαφρύτερο μέσο (τραμ) θα εντάσσεται καλύτερα στον αστικό ιστό. Επιπλέον προτείνεται όπως και στην ΓΚΜΘ, η χάραξη υποθαλάσσιας αρτηρίας για την διασύνδεση της δυτικής εισόδου με την Καλαμαριά. Όσον αφορά τους χώρους στάθμευσης τονίζεται η ανάγκη ύπαρξης πολιτικής (ελέγχου) στάθμευσης καθώς θεωρείται ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα του όλου σχεδίου και προς αυτήν την κατεύθυνση προτείνονται δύο χώροι στάθμευσης, ο ένας στην περιοχή των Λαχανόκηπων μεταξύ οδού Γιαννιτσών και οδού 26ης Οκτωβρίου και ο άλλος μέσα στον ΟΛΘ ([www.ggde.gr](http://www.ggde.gr)).

#### **6.6.3. Προτάσεις άλλων**

Η μελέτη «Στρατηγικές Επιλογές Ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης» των Καυκαλά κ.ά. (1993) προτείνει την αξιοποίηση της περιοχής ως πόλου τριτογενών δραστηριοτήτων, ώστε να υποδεχθεί σημαντικές επιχειρήσεις, καθώς και άλλες χρήσεις ακτινοβολίας επιπέδου πόλης (εμπορικό κέντρο, αναψυχή, πολιτισμός και πράσινο), ενώ παράλληλα προτείνεται η ριζική πολεοδομική ανάπλαση της περιοχής με στόχο μια νέα μορφολογική εικόνα της πόλης, με υψηλή αισθητική και έντονο συμβολισμό, που να σηματοδοτεί την «Επιχειρηματική Θεσσαλονίκη». Στη μελέτη «Η Θεσσαλονίκη στον 21ο αιώνα» των Παπαμίχου κ.ά. (1995) στην περιοχή και πάλι προτείνεται η χωροθέτηση του τριτογενή πόλου. Στη Μελέτη των Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου των Αδαμογιάννη κ.ά. (2002) οι Λαχανόκηποι προτείνονται ως υποδοχέας δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα, για παράδειγμα έδρες επιχειρήσεων, γραφεία, ξενοδοχεία κλπ. που δεν έχουν δυνατότητες χωροθέτησης στον αστικό ιστό του ΠΣΘ ή για την προσέλκυση νέων έργων και τη χωροθέτηση εξοπλισμού μητροπολιτικού επιπέδου (Π.Άσημος, κ.ά. 2010).

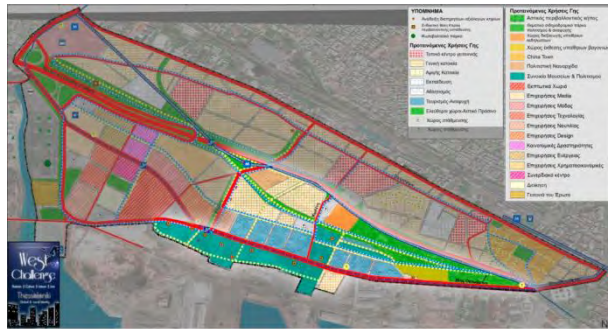


γειτονιά επιχειρήσεων κλάδου τεχνολογίας και γειτονιά δραστηριοτήτων καινοτομίας, γειτονιά επιχειρήσεων design και εκπαιδευτικό χωριό

2. Cluster Πολιτισμού & Αναψυχής: Προτείνεται η δημιουργία μίας οργανωμένης περιοχής πολιτισμού και αναψυχής, δηλαδή μίας συγκέντρωσης πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων (cluster), έκτασης περίπου 65 ha. η οποία θα περιέχει και ένα κτήριο ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής το οποίο

Εικόνα 30: Χωροθέτηση cluster πολιτισμού και αναψυχής

θα πρέπει να αποτελέσει διεθνώς αναγνωρίσιμο τοπόσημο και θα αποτελεί μια πολιτιστική ναυαρχίδα για το cluster. Νότια της οδού 26ης Οκτωβρίου και ανατολικά της οδού Κωλέτη, σε έκταση περίπου 16 ha. προτείνεται συνοικία μουσείων και πολιτιστικών δραστηριοτήτων



Πηγή: Δ.Αγγελοπούλου & Α.Μπαρτζώκας-Τσιόμπρας, 2011

καθώς ήδη υφίστανται τρία μουσεία και πολλά διατηρητέα και αξιόλογα κτήρια. Βόρεια της οδού 26ης Οκτωβρίου προτείνεται η ανάπτυξη του τουρισμού-αναψυχής σε έκταση περίπου 10 ha. όπου εκεί ήδη εντοπίζονται νυχτερινά κέντρα (Μύλος, Βίλκα κτλ) και προτείνεται να ενισχυθεί ακόμα περισσότερα το cluster όσον αφορά τις ψυχαγωγικές του δραστηριότητες. Η ανάγκη για κατοικία, ικανοποιείται επιπλέον από τις περιοχές γενικής κατοικίας έκτασης 7,8 ha. που προτείνονται στο βόρειο τμήμα του cluster σε περιοχές όπου παρατηρείται η συγκεκριμένη χρήση γης. Σε έκταση 16 ha., η οποία ανήκει στον Παλιό Σιδηροδρομικό Σταθμό, προτείνεται η δημιουργία χώρου πρασίνου (11,4 ha.) με υπαίθριο χώρο εκδηλώσεων (2 ha.), υπαίθριο χώρο έκθεσης σιδηροδρομικών βαγονιών (1,6 ha.) και χώρο στάθμευσης (1 ha.).

3. China Town: Προτείνεται αρχικά η συγκέντρωση όλων των δραστηριοτήτων κινέζικου εμπορίου σε ένα cluster το οποίο θα συγκεντρώσει όλα τα χαρακτηριστικά εθνοτικής νησίδας και το οποίο μετέπειτα θα προσελκύσει νέες χρήσεις κινέζικου χαρακτήρα όπως για

Εικόνα 31: Χωροθέτηση δραστηριοτήτων κινέζικου εμπορίου

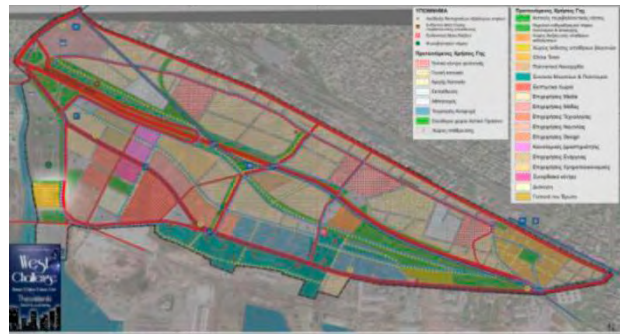


Πηγή: Δ.Αγγελοπούλου & Α.Μπαρτζώκας-Τσιόμπρας, 2011

παράδειγμα εστιατόρια, αναψυκτήρια κ.α. Παράλληλα με συνδυασμό άλλων στοιχείων του κινέζικου πολιτισμού όπως για παράδειγμα αναρτημένα φωτιστικά στοιχεία, όψεις καταστημάτων κλπ. θα επιτευχθεί η συγκρότηση μιας μικρής China Town η οποία θα ενισχύσει την κοινωνική και οικονομική συνοχή της περιοχής, θα αποφορτίσει το ιστορικό κέντρο της πόλης και θα τονώσει τον τουρισμό στην περιοχή.

4. «Γειτονιά του έρωτα»: Προτείνεται η συγκέντρωση της κυρίως της παράνομης πορνείας σε περιοχή μη κατοικίας στα νοτιοδυτικά της περιοχής μελέτης. Έτσι θα εξαλειφθεί το κοινωνικό πρόβλημα της παράνομης πορνείας η οποία έχει ως αποτέλεσμα την εγκληματικότητα ενώ παράλληλα θα αντιμετωπιστεί και ο κοινωνικός αποκλεισμός των ιεροδούλων και θα αυξηθούν

Εικόνα 32: Χωροθέτηση δραστηριοτήτων πορνείας

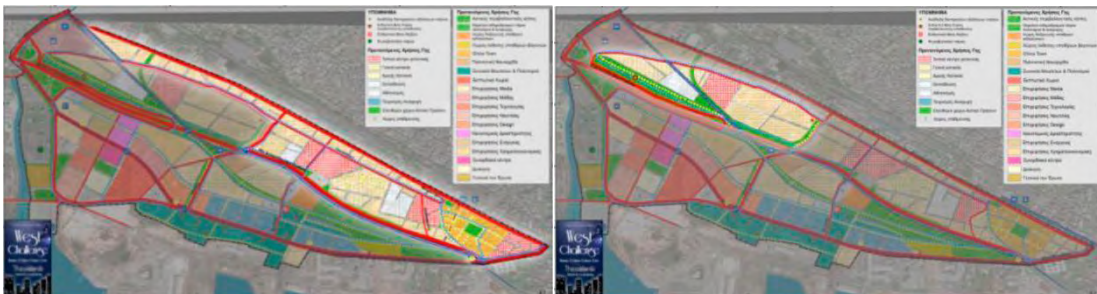


Πηγή: Δ.Αγγελοπούλου & Α.Μπαρτζώκας-Τσιόμπρας, 2011

πιθανόν και τα δημόσια έσοδα καθώς η παράνομη πορνεία αποτελεί προϊόν παραοικονομίας και έτσι δεν καταβάλλονται φόροι από τις δραστηριότητές της ενώ με την νομιμοποίηση της θα υπάρξουν φόροι – έσοδα για το δημόσιο.

5. Οργάνωση περιοχών κατοικίας: Βορείως της νέας δυτική εισόδου προτείνεται η δημιουργία νέας πολεοδομικής ενότητας στα βορειοδυτικά και στα βορειοανατολικά η οργάνωση της υφιστάμενης περιοχής κατοικίας.

Εικόνα 33: Οργάνωση περιοχών κατοικίας

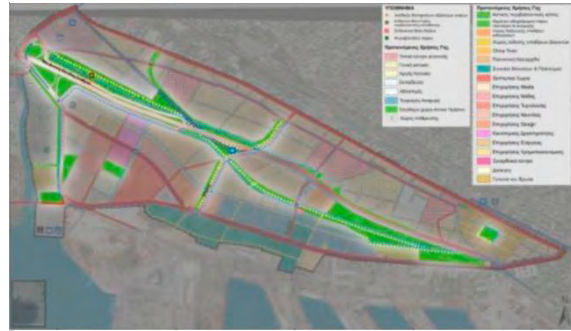


Πηγή: Δ.Αγγελοπούλου & Α.Μπαρτζώκας-Τσιόμπρας, 2011



6. Αστικός περιβαλλοντικός κήπος: Προτείνεται η δημιουργία αστικού περιβαλλοντικού κήπου εκτάσεως 7 ha., εκτός σχεδίου ΓΠΣ, στα βορειοδυτικά της περιοχής μελέτης εκατέρωθεν της δυτικής εισόδου και βόρεια της οδού 26ης Οκτωβρίου. Σε συνδυασμό με το θεματικό σιδηροδρομικό πάρκο πολιτισμού και αναψυχής, τον ελεύθερο χώρο - αστικό πράσινο στα δυτικά του cluster, το πράσινο κατά μήκος της νέας δυτικής εισόδου, οι μελετητές δημιούργησαν ένα δίκτυο ελεύθερων χώρων - πρασίνου οριζόντια και κάθετα της περιοχής, ενώνοντας σημαντικά σημεία της περιοχής, όπως αναφέρεται.

Εικόνα 34: Αστικός περιβαλλοντικός κήπος



Πηγή: Δ.Αγγελοπούλου & Α.Μπαρτζώκας-Τσιόμπρας, 2011

Ο παραπάνω προβληματισμός και οι προτάσεις των Αγγελοπούλου & Μπαρτζώκα-Τσιόμπρα, (2011) εντάσσονται σε ένα πλαίσιο όπου γενικότερα θεωρείται ότι τον τελευταίο καιρό ολοένα και περισσότερες μελέτες ασχολούνται με το φαινόμενο των clusters νέων οικονομικών δραστηριοτήτων στις κεντρικές αστικές περιοχές, όπως επισημαίνεται και από την Γοσποδίνη (2008). Ορισμένα παραδείγματα είναι τα clusters πολυμέσων και τεχνολογιών πληροφορικής και επικοινωνιών, clusters παραγωγής εκπομπών τηλεοράσεως και ταινιών, clusters δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου και νυχτερινής ψυχαγωγίας, clusters σχεδιασμού μόδας, clusters ethnic εστιατορίων και εμπορικών καταστημάτων, κ.α. Οι συνέργειες που δημιουργούνται από την χωρική γειτνίαση ομοειδών οικονομικών δραστηριοτήτων είναι οι εξής:

- Η τοπική συλλογική μάθηση.
- Οι δεσμοί μεταξύ των εταιρειών.
- Η αύξηση του βαθμού εξειδίκευσης των τεχνικών δεξιοτήτων και η διάχυση τους ώστε να δημιουργήσουν μια δεξαμενή ειδικευμένων στελεχών.
- Η ανάπτυξη θυγατρικών εταιρειών εμπορίου και ειδικευμένων υπηρεσιών.
- Η αυξημένη χρήση του υφιστάμενου εξειδικευμένου μηχανολογικού εξοπλισμού.
- Η ενδοεταιρική κινητικότητα του προσωπικού και η ίδρυση νέων εταιρειών από τις ήδη υπάρχουσες (Α.Γοσποδίνη, 2010).

Από τα παραπάνω γίνεται αντιληπτό πως η δημιουργία clusters στην μεταβιομηχανική πόλη καθίσταται ως συγκριτικό πλεονέκτημα στην οικονομική αναζωογόνηση μιας περιοχής. Οι χωρικές καινοτομίες που θα εφαρμοστούν θα προσελκύσουν επενδύσεις και επιχειρήσεις με αποτέλεσμα να δράσουν καταλυτικά στην δημιουργία θέσεων εργασίας και στην μεταβολή των χρηστών του χώρου.

## **7. Προγραμματικές Περίοδοι της Ελλάδας**

### **7.1. ΠΕΠ 2000-2006 και ΕΣΠΑ 2007-2013**

Στο πλαίσιο των ΠΕΠ 2000-2006 εφαρμόστηκαν δράσεις για «Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις Αστικής Ανάπτυξης σε τοπικές ζώνες μικρής κλίμακας» χρηματοδοτούμενες από το ΕΤΠΑ και το ΕΚΤ (διακριτές δράσεις και χρηματοδοτήσεις), σύμφωνες με το πλαίσιο δράσης «Αειφόρος αστική ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση». Στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2007-2013 προτάθηκαν τα «Ολοκληρωμένα Σχέδια Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΑΑ)» τα οποία κυρίως χρηματοδοτήθηκαν από το ΕΤΠΑ με Κωδικό Θεματικής Προτεραιότητας 61: «Ολοκληρωμένα σχέδια για αστική και αγροτική αναγέννηση» (ΕΤΠΑ) αλλά μπορούσαν να περιλαμβάνουν συμπληρωματικές δράσεις από άλλους Κωδικούς Θέματος Προτεραιότητας του κάθε ΠΕΠ, καθώς επίσης και από τα Τομεακά Επιχειρησιακά Προγράμματα. Για να χρηματοδοτηθεί ένα έργο από το Ταμείο Αστικής Ανάπτυξης (ΤΑΑ) θα έπρεπε να αποτελεί μέρος ενός Ολοκληρωμένου Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης. Οι περιοχές οι οποίες ήταν επιλέξιμες μεταξύ άλλων μπορούσαν να είναι και συγκεκριμένες περιοχές αστικών κέντρων οι οποίες ενδεικτικά θα έπρεπε να αποτελούν συνεκτικές αστικές ζώνες, χωροταξικά και πληθυσμιακά προσδιορισμένες που αποτελούν διακριτές πολεοδομικές ενότητες με ενιαία κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά, ενδεικτικά αναφέρονται:

- Περιοχές κοινωνικού αποκλεισμού και φτώχειας: Περιοχές που παρουσιάζουν περιορισμένη οικονομική δραστηριότητα, ύπαρξη μακροχρόνιας ανεργίας, φαινόμενα κοινωνικού αποκλεισμού και φτώχειας.
- Περιοχές απότομης αλλαγής χρήσεων γης και δημιουργίας νέου αστικού χώρου: Περιοχές με υπό διαμόρφωση ή ήδη διαμορφωμένο αστικό χώρο, οι οποίες παρουσιάζουν: έλλειψη βασικών υποδομών και προσπελασιμότητας, έλλειψη ελεύθερων και διαμορφωμένων κοινόχρηστων χώρων και αντικρουόμενες δραστηριότητες και χρήσεις γης.
- Περιοχές αυθαίρετης δόμησης: Περιοχές που δομήθηκαν αυθαίρετα και εντάχθηκαν εκ των υστέρων στο σχέδιο πόλης, οι οποίες παρουσιάζουν προβλήματα προσπελασιμότητας, συμβατών χρήσεων, καθώς και έλλειψη ελεύθερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και βασικών υποδομών.

- **Περιοχές αστικής απαξίωσης:** Περιοχές που χαρακτηρίζονται από υποβάθμιση του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος. Η απαξίωση μπορεί να οφείλεται στη σημαντική συγκέντρωση εγκαταλελειμμένων κτηρίων και αποθηκευτικών χώρων. Μπορεί επίσης να οφείλεται στην κακή κατάσταση του οδικού δικτύου ή των κοινόχρηστων χώρων, καθώς και στα υποβαθμισμένα χαρακτηριστικά του φυσικού περιβάλλοντος (ρέματα, χώροι πρασίνου κ.λπ.).
- **Ιστορικά κέντρα πόλεων:** Περιοχές που αποτέλεσαν τους αρχικούς πυρήνες των κεντρικών λειτουργιών της πόλης, είτε είναι παραδοσιακοί με την έννοια των διατηρητέων αρχιτεκτονικών στοιχείων ή παλιά εμπορικά κέντρα με πολλά μικρά καταστήματα, κ.λπ.

Η περιοχή μελέτης από τα παραπάνω επιλέξιμα χαρακτηριστικά είναι κυρίως περιοχή αστικής απαξίωσης και περιοχή απότομης αλλαγής χρήσεων γης και δημιουργίας νέου αστικού χώρου. Όμως παρουσιάζει και προβλήματα προσπελασιμότητας, συμβατών χρήσεων, ύπαρξη διατηρητέων αρχιτεκτονικών στοιχείων, έλλειψη ελεύθερων κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και βασικών υποδομών.

Την προγραμματική περίοδο 2007-2013 υπήρξε ένα ακόμη εργαλείο χρηματοδότησης η πρωτοβουλία JESSICA (ακρωνύμιο των λέξεων Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas). Αποτέλεσε ένα χρηματοδοτικό εργαλείο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) σε συνεργασία με την Τράπεζα Ανάπτυξης του Συμβουλίου της Ευρώπης και τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο πυρήνας λειτουργίας της πρωτοβουλίας Jessica είναι τα Ταμεία Αστικής Ανάπτυξης (ΤΑΑ, Urban Development Funds - UDF) στα οποία εκπροσωπούνται η ΕΤΕπ και η Διαχειριστική Αρχή και τα οποία μπορούσαν να προσελκύσουν ιδιωτικά κεφάλαια για χρηματοδότηση είτε και συμπράξεις δημόσιου – ιδιωτικού τομέα. Μέσω του εργαλείου JESSICA παρέχεται η δυνατότητα χρηματοδότησης ενός μεγάλου φάσματος επιλεξιμότητας δαπανών καθώς και αξιοποίησης των διαθέσιμων αυτών πόρων, τόσο υπό μορφή δανείων όσο και υπό μορφή ιδίων κεφαλαίων, όπως για παράδειγμα έργα αστικών αναπλάσεων. Οι πόροι του JESSICA μπορούσαν ειδικότερα να διοχετεύονται σε σχέδια μεταξύ άλλων και στους εξής τομείς:

- Αστικές υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών, της ύδρευσης και αποχέτευσης, της ενέργειας κ.λπ.



- Χώροι της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, για τουρισμό ή άλλες αιφόρους χρήσεις.
- Επαναξιοποίηση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών εκτάσεων, συμπεριλαμβανομένης της αποξήλωσης εγκαταστάσεων και της εξυγίανσης.

Στο ΠΕΠ Μακεδονίας – Θράκης 2007-2013 υπήρξε χρηματοδότηση έργων που συμβάλλουν στην ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη και ήταν επιλέξιμα στο πλαίσιο του Άξονα Προτεραιότητας 7 «Αειφόρος Ανάπτυξη και Ποιότητα Ζωής Κεντρικής Μακεδονίας» ([www.jessicafund.gr](http://www.jessicafund.gr)).

Με βάση την προγραμματική περίοδο του ΕΣΠΑ 2007-2013 θα μπορούσε η εκπόνηση πρότασης για την περιοχή μελέτης να ενταχθεί στα προγράμματα ΟΣΑΑ ή JESSICA και να χρηματοδοτηθούν από το ΤΑΑ. Στην νέα Προγραμματική Περίοδο του ΣΕΣ 2014-2020, θα πρέπει να υπάρχουν περίπου ίδιοι άξονες κατευθύνσεων, επομένως, λογικά θα μπορεί να ενταχθεί η πρόταση ενός στρατηγικού σχεδιασμού για την περιοχή μελέτης σε κάποιο από τα νέα εργαλεία που θα προταθούν και γίνει επιλέξιμο για χρηματοδότηση ούτως ώστε να εφαρμοστεί η μελέτη.

## 7.2. ΣΕΣ 2014-2020<sup>9</sup>

Το έτος 2014 η Ευρωπαϊκή Ένωση εισέρχεται σε μία νέα Προγραμματική Περίοδο (2014-2020). Η μετάβαση αυτή απαιτεί εντατική προετοιμασία και μεθοδικό σχεδιασμό από όλα τα Κράτη-Μέλη. Η χώρα μας βρίσκεται (Δεκέμβριος 2013) στην διαδικασία των διαπραγματεύσεων με τους Ευρωπαίους εταίρους και έχει παράλληλα ξεκινήσει την εθνική δημόσια διαβούλευση με τις αρμόδιες εθνικές, περιφερειακές και τοπικές υπηρεσίες. Η νέα προγραμματική περίοδος για το Εθνικό Σχεδιασμό αφορά την επταετία 2014 – 2020 όπου το νέο «ΕΣΠΑ», βάσει του νέου κανονιστικού πλαισίου της ΕΕ, ονομάζεται πλέον Συμφωνία Εταιρικής Σχέσης (ΣΕΣ) (Partnership Agreement). Στη διαμόρφωση των νέων βασικών στρατηγικών επιλογών - προτεραιοτήτων, παίζουν ρόλο οι ήδη υπάρχουσες κεντρικές μακροπρόθεσμες επιλογές για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ελλάδα, οι οποίες είναι η Στρατηγική «Ευρώπη 2020», και το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση 2011-2014.

---

<sup>9</sup> Τα στοιχεία που παρουσιάζονται παρακάτω παρουσιάστηκαν από τον υπουργό Ανάπτυξης στις 9/12/2013 και είναι διαθέσιμα στην ιστοσελίδα: <http://www.espa.gr/el/pages/staticNewProgrammingPeriod.aspx>

Το ΣΕΣ 2014-2020, όπως ανέφερε ο υπουργός Ανάπτυξης στην παρουσίαση του στις 9 Δεκεμβρίου 2013, σχεδιάστηκε με βάση τις εκθέσεις της McKinsey (διαχειριστική συμβουλευτική εταιρεία), του Ιδρύματος Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ), και του Κέντρου Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών (ΚΕΠΕ). Η κοινοτική συνδρομή για το Νέο ΕΣΠΑ φτάνει τα € 20.8 δις ενώ το 2016 αναμένεται να φτάσει τα €22,8 δις με τη ρήτρα αναθεώρησης, ποσό το οποίο είναι 7% μειωμένο σε σχέση με το προηγούμενο ΕΣΠΑ 2007-2013. Το αναπτυξιακό όραμα για τη νέα προγραμματική περίοδο είναι το εξής:

«Η συμβολή στην αναγέννηση της ελληνικής οικονομίας με ανάταξη και αναβάθμιση του παραγωγικού και κοινωνικού ιστού της χώρας και τη δημιουργία και διατήρηση βιώσιμων θέσεων απασχόλησης, έχοντας ως αιχμή την εξωστρέφεια, καινοτόμο και ανταγωνιστική επιχειρηματικότητα και γνώμονα την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης».

Οι στόχοι του ΣΕΣ 2014-2020 παρουσιάζονται παρακάτω:

- Ενίσχυση της επιχειρηματικότητας – δημιουργίας βιώσιμων θέσεων εργασίας σε κλάδους που παρουσιάζουν συγκριτικά πλεονεκτήματα
- Βελτίωση της αποτελεσματικότητας της δημόσιας διοίκησης
- Ολοκλήρωση βασικών υποδομών και προστασία του περιβάλλοντος
- Αντιμετώπιση της κρίσης, καταπολέμηση της φτώχειας και δημιουργία νέων θέσεων εργασίας

Το ΣΕΣ 2014-2020 εστιάζει σε τέσσερα Εθνικά Προγράμματα και στο πρόγραμμα για τις Περιφέρειες. Πιο συγκεκριμένα, τα επιχειρησιακά σχέδια είναι:

1. Ανταγωνιστικότητα – Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία: 3,8 δις. ευρώ (25% του συνόλου της χρηματοδότησης). Ανταγωνιστικότητα, επιχειρηματικότητα, καινοτομία, εξωστρέφεια, επενδύσεις (συμπεριλαμβανομένων ενεργειακών), Έρευνα & Τεχνολογία, ΤΠΕ για τις επιχειρήσεις, τουρισμός & πολιτισμός, δίκτυα ενέργειας, κατάρτιση, εκπαίδευση, απασχόληση που αφορούν στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, παρεμβάσεις στη Δημόσια Διοίκηση που έχουν άμεση επίπτωση στην ανταγωνιστικότητα. Τομείς προτεραιότητας:

- Τουρισμός γενικά και σε ειδικότερες μορφές
- Αγροδιατροφικός τομέας

- Logistics
- Περιβαλλοντική Βιομηχανία
- Παραγωγή και Εξοικονόμηση Ενέργειας, Υλικά
- Τεχνολογίες Πληροφορικής και Επικοινωνιών
- Δημιουργικές Βιομηχανίες (πχ ελληνικό design), πολιτισμός

2. Μεταρρύθμιση του Δημοσίου Τομέα: 0,4 δισ. ευρώ (3% του συνόλου της χρηματοδότησης). Ολοκληρωμένη στρατηγική αλλαγών σε οριζόντιους τομείς που διαπερνούν τις δομές και αφορούν προβλήματα οργάνωσης, διαχείρισης και ελέγχου.

3. Περιβάλλον και Μεταφορές: 3,7 δισ. ευρώ (24% του συνόλου της χρηματοδότησης). Νέες υποδομές αλλά και ολοκλήρωση έργων του προηγούμενου ΕΣΠΑ. Βασικές υποδομές και αναγκαία έργα για την προστασία του περιβάλλοντος που εκπληρώνουν και την εναρμόνιση με τους Ευρωπαϊκούς Κανονισμούς. Ενδεικτικοί τομείς προτεραιότητας:

- Ολοκλήρωση διευρωπαϊκού οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου
- Μετρό Θεσσαλονίκης
- Λιμενικά έργα

4. Εκπαίδευση, Κατάρτιση και Απασχόληση: 2 δις ευρώ (13% του συνόλου της χρηματοδότησης). Δράσεις με έμφαση στην προώθηση μέτρων αντιμετώπισης της ανεργίας, καινοτόμα προγράμματα για την ποιοτική αναβάθμιση του εκπαιδευτικού συστήματος και σύνδεση της Εκπαίδευσης και της Κατάρτισης με την αγορά εργασίας. Ενδεικτικοί τομείς προτεραιότητας:

- Ενεργητικές πολιτικές απασχόλησης για νέους, γυναίκες μακροχρόνια άνεργους
- Κατάρτιση - βελτίωση δεξιοτήτων, Δια-βίου μάθηση
- Κουπόνια ανέργων – Πρακτική άσκηση μαθητεία
- Βελτίωση πλαισίου - Εκσυγχρονισμός ΟΑΕΔ
- Σύστημα εγγυήσεων για τη νεολαία (youth guarantee)

5. Περιφερειακά Προγράμματα: 8 δισ. ευρώ (35% του συνόλου της χρηματοδότησης). 13 πολυτομεακά και πολυταμειακά Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα έτσι ώστε κάθε Περιφέρεια να έχει το δικό της πρόγραμμα στο ΣΕΣ 2014-2020.

Η τελική έγκριση του ΣΕΣ 2014-2020 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα γίνει στο τέλος Φεβρουαρίου 2014 ενώ των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων στο τέλος του πρώτου εξαμήνου του 2014 αφού θα έχουν υποβληθεί τον Φεβρουάριο – Μάρτιο του 2014.

Σε ότι αφορά την περιοχή μελέτης η οποία θα ανήκει στο Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της Κεντρικής Μακεδονίας και το οποίο θα έχει σύνολο επενδύσεων περίπου 2,06 δις ευρώ εκ των οποίων τα 0,98 δις είναι το σύνολο της κοινοτικής συνδρομής ενώ αντίστοιχα το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) συμβάλλει με 0,65 δις ευρώ.

Από τα παραπάνω Εθνικά Προγράμματα γίνεται αντιληπτό ότι ορισμένες δράσεις – ενέργειες της παρούσας μελέτης της πρότασης θα μπορούσαν να ενταχθούν στα παραπάνω επιχειρησιακά σχέδια ούτως ώστε να είναι επιλέξιμα για χρηματοδότηση και εν τέλει να υλοποιηθούν. Για αυτό τον λόγο θα πρέπει σε μεταγενέστερη φάση και εφόσον κατατεθεί και εγκριθεί το ΣΕΣ 2014-2020 να πραγματοποιηθούν ορισμένες τροποποιήσεις στις δράσεις - ενέργειες ούτως ώστε να αυξηθούν οι πιθανότητες επιλεξιμότητας και χρηματοδότησης κατ' επέκταση.



## 8. Ανάλυση SWOT

### 8.1. Δυνατά σημεία

- Αποτελεί την δυτική πύλη-είσοδο για την πόλη, καθώς εκτείνεται εκατέρωθεν του οδικού άξονα της Νέας Δυτικής Εισόδου.
- Διαθέτει μεγάλες αδόμητες – ελεύθερες δημόσιες και ιδιωτικές εκτάσεις – Ύπαρξη αγροτικής γης.
- Αποτελεί μεταφορικό κόμβο, εξαιτίας των υπερτοπικών οδικών αξόνων, του εμπορικού σιδηροδρομικού δικτύου και του Λιμένα Θεσσαλονίκης.
- Κατέχει πλεονεκτική θέση, καθώς βρίσκεται στην ένωση χερσαίων δικτύων μεταφορών (Ανατολής - δύσης μέσω της Εγνατίας οδού, Βορρά - νότου μέσω της ΠΑΘΕ και των πανευρωπαϊκών διαδρόμων IV και IX).
- Εγγύτητα της περιοχής μελέτης, και κατά συνέπεια και των χρήσεων, στο κέντρο της πόλης.
- Ύπαρξη διεθνών παραδειγμάτων σε παρόμοιες περιοχές brownfields .
- Πλούσια και παλιά ιστορία λιμανιού.
- Βιομηχανικά διατηρητέα μνημεία – ιστορική βιομηχανική ζώνη της Θεσσαλονίκης.
- Ύπαρξη εκτάσεων του δημόσιου και ευρύτερα δημόσιου τομέα.
- Επανάχρηση κτηρίων για χρήσεις αναψυχής, πολιτισμού και διασκέδασης.
- Ύπαρξη δύο μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων.
- Ύπαρξη προτάσεων από διάφορους μελετητές.
- Ύπαρξη χρηματοδοτικών εργαλείων (ΟΣΑΑ και JESSICA) και εμπειρίας μέσω των Προγραμματικών Περιόδων του 2007-2013.
- Συμβολή του λιμένα στην οικονομική ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής καθώς διακινεί το 40% του ΑΕΠ της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και απασχολεί περισσότερους από 600 εργαζόμενους.
- Αποτελεί ευρωπαϊκό λιμάνι και έναν από τους μεγαλύτερους διαμετακομιστικούς λιμένες της Ελλάδας.
- Δραστηριότητες πολιτισμού και διασκέδασης στον λιμένα, λόγω της ύπαρξης χώρων πολλαπλών λειτουργιών.

## 8.2. Αδύνατα σημεία

- Πηγές ρύπανσης για την περιοχή και τον Θερμαϊκό κόλπο οι παλιές βιομηχανικές εγκαταστάσεις – περιβαλλοντική υποβάθμιση.
- Παρουσία πολλών και αντικρουόμενων χρήσεων, όπως παλιές παραδοσιακές παραγωγικές δραστηριότητες της περιοχής, νεότερα κτηριακά συγκροτήματα, ύπαρξη δραστηριοτήτων πορνείας και παραπορνείας, χώροι διασκέδασης υπερτοπικής σημασίας.
- Εγκληματικότητα.
- Παράνομο εμπόριο.
- Ύπαρξη διάσπαρτων οίκων ανοχής και δραστηριοτήτων παραπορνείας.
- Αντιφατική εικόνα περιοχή μελέτης δομημένων – αδόμητων εκτάσεων .
- Δυσχερής σχεδιασμός λόγω περιορισμών SEVESO II – ΣΑΤΑΜΕ, στρατοπέδων και ορίων λιμένα.
- Αποκλεισμός της περιοχής λόγω διάσπασης αστικού ιστού σε σχέση με την ευρύτερη περιοχή και περιορισμένες προσβάσεις στην περιοχή.
- Απουσία ελεύθερων χώρων – χώρων πρασίνου.
- Πιθανή άγνοια ιδιοκτητών για τα οφέλη της επανάχρησης και του επανασχεδιασμού των χρήσεων γης.
- Εικόνα εγκατάλειψης της εισόδου της πόλης.
- Επί το πλείστον κακή ως μέτρια κατάσταση κτηρίων.
- Απουσία μονάδων εκπαίδευσης και κατάρτισης, βρεφονηπιακών σταθμών, προσχολικής αγωγής, ΚΑΠΗ, υπηρεσιών υγείας και υπηρεσιών κοινωνικής πρόνοιας.
- Ιδιωτικές πρωτοβουλίες επανάχρησης κτηρίων με πιθανώς μη συμβατά χαρακτηριστικά αποκατάστασης.
- Ύπαρξη μειονοτικών ομάδων.
- Έλλειψη επαφής λιμένα και πόλης.
- Ακτοπλοϊκή απομόνωση, λόγω της έλλειψης σημαντικών εθνικών και διεθνών συνδέσεων.
- Κίνδυνοι από ατυχήματα μεγάλης έκτασης σε εγκαταστάσεις ή μονάδες λόγω της ύπαρξης επικινδύνων ουσιών.
- Έλλειψη οργανωμένου δικτύου ΜΜΜ.
- Εγκατάλειψη αξιόλογου κτηριακού αποθέματος βιομηχανικής αρχιτεκτονικής.

- Ιστορικά κτήρια στο αποκομμένο κομμάτι του λιμένα βρίσκονται σε πλήρη αδράνεια, χωρίς να πραγματοποιούνται έργα προστασίας.
- Όχληση της νέας Δυτικής Εισόδου στις χρήσεις πέριξ αυτής.

### 8.3. Ευκαιρίες

- Δυνατότητα για δημιουργία logistics λόγω της στενής χωρικής εγγύτητας των υποδομών μεταφοράς.
- Νέα προγραμματική περίοδος – χρηματοδότηση μέσω ΣΕΣ 2014-2020.
- Ύπαρξη νομοθετικού εργαλείου σχεδιασμού ΣΟΑΠ λόγω πολυδιάστατης αντιμετώπισης των προβλημάτων.
- Δυνατότητα για δημιουργία πολιτιστικής «βιομηχανίας» - πολιτιστικού τουρισμού, megaevents λόγω της γενικότερης τάσης.
- Δυνατότητα αξιοποίησης εμπειρίας και αποτελεσμάτων από διεθνή παραδείγματα.
- Μετεγκατάσταση της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.
- Δυνατότητα για αρχιτεκτονικό βιομηχανικό τουρισμό μέσω της αξιοποίησης των βιομηχανικών διατηρητέων κτηρίων.
- Δυνατότητα επανάχρησης εγκαταλειμμένων διατηρητέων βιομηχανικών κτηρίων με στόχο να δώσουν ταυτότητα στις νέες χρήσεις.
- Δυνατότητα για σύνδεση με το κέντρο της πόλης – ενοποίηση χώρων.
- Δυνατότητα δημιουργίας μουσείου για ανάδειξη και προβολή της ιστορίας λιμανιού.
- Δυνατότητα αξιοποίησης των εκτάσεων του δημοσίου πριν καταληφθούν
- Δυνατότητα βελτίωσης της διασύνδεσης της περιοχής μελέτης λόγω των επικείμενων επεκτάσεων του μετρό.
- Δυνατότητα ανάδειξης του Παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού και περαιτέρω αξιοποίησης των εκτάσεων του, λόγω της επικείμενης δημιουργίας μουσείου ολοκαυτώματος.
- Ποικίλες προτάσεις λόγω ύπαρξης αδόμητων εκτάσεων.
- Εθνικές και διεθνής πολιτικές για προώθηση νέων καινοτόμων δραστηριοτήτων.
- Δυνατότητα δημιουργίας περισσότερων πολυχώρων πολιτισμού και αναψυχής στον λιμένα.

- Επέκταση δυναμικότητας του λιμένα για ελλιμενισμό πλοίων κρουαζιέρας λόγω της ύπαρξης εθνικής πολιτικής και της ανερχόμενης διεθνής τάσης για τουρισμό κρουαζιέρας.
- Ύπαρξη νομοθετικού εργαλείου σχεδιασμού για αστικό αναδασμό.

#### 8.4. Απειλές

- Περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική υποβάθμιση από την μη αποκατάσταση των ρυπασμένων εδαφών.
- Κοινωνική υποβάθμιση και αποκλεισμός ομάδων - χρηστών της περιοχής λόγω παράνομων δραστηριοτήτων.
- Έλλειψη πόρων αλλά και λιγότερες πιθανότητες επιλεξιμότητας για χρηματοδότηση προτάσεων λόγω της οικονομικής κρίσης.
- Μη αποτελεσματική εφαρμογή – αποτυχία προτάσεων στην περιοχή λόγω ιδιόμορφης αστικής ταυτότητας της περιοχής.
- Περαιτέρω περιβαλλοντική επιβάρυνση, λόγω του μη περιορισμού των ρυπογόνων ουσιών από τις οχλούσες βιομηχανίες.
- Εγκατάλειψη προσπαθειών ή ακόμα και εμπόδιο στην ανάπτυξη πρωτοβουλιών για περιοχή.
- Περαιτέρω υποβάθμιση της εισόδου της πόλης αν εγκαταλειφθεί.
- Κοινωνική υποβάθμιση και αποτυχία προσέλκυσης κατοικιών και άλλων χρήσεων στην περιοχή λόγω έλλειψης κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου, κακής-μέτριας κατάστασης κτηριακού δυναμικού, παράνομων δραστηριοτήτων και μη οργάνωσης των δραστηριοτήτων πορνείας και παραπορνείας.
- Αναρχη αστική διάχυση.
- Αύξηση των κρουσμάτων εγκληματικότητας.
- Η μη κατάρτιση ολοκληρωμένου σχεδίου θα οδηγήσει σε ένα υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον και θα δεν θα γίνει εκμετάλλευση ευκαιριών για ανάπτυξη στην περιοχή μελέτης.
- Αποτροπή εγκατάστασης επιχειρήσεων λόγω κινδύνων ατυχημάτων μεγάλης έκτασης.
- Μη ξεκάθαρος «χαρακτήρας» της περιοχής σε περίπτωση μη οργάνωσης των υφισταμένων χρήσεων.



- Μη αναστρέψιμες ζημιές στα διατηρητέα και ιστορικά κτήρια.
- Περιορισμός στους τρόπους συνολικής παρέμβασης στην περιοχή, λόγω του ιδιοκτησιακού καθεστώτος.
- Μείωση ζήτησης για τον λιμένα Θεσσαλονίκης.
- Διατήρηση του φαινομένου απομόνωσης του λιμανιού με την πόλη.

Μέσω της ανάλυσης SWOT μπορεί να γίνει αντιληπτό πως η περιοχή μελέτης παρουσιάζει ορισμένες δυνατότητες οι οποίες αποτελούν ισχυρά συγκριτικά πλεονεκτήματα με τις άλλες περιοχές του ΠΣΘ. Αυτές οι δυνατότητες θα πρέπει να εκμεταλλευτούν κατάλληλα και σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες ευκαιρίες να οδηγήσουν σε προτάσεις οι οποίες θα προκαλέσουν τις θετικές αντιδράσεις για την εκκίνηση της οικονομίας και την προσέλκυση επενδύσεων και κατοίκων. Από την άλλη πλευρά, θα πρέπει να αποκρουστούν οι απειλές και να αναιρεθούν τα μειονεκτήματα της περιοχής και αυτός ο συνδυασμός θα πρέπει να αντιμετωπιστεί πολυδιάστατα ούτως ώστε τα προβλήματα και οι απειλές να επιλυθούν αποτελεσματικά και μακροπρόθεσμα καθώς αποτελούν ζωτικής και καίριας σημασίας για την επίτευξη των στόχων της αναζωογόνησης – αναδιάρθρωσης της περιοχής.

Ο συνδυασμός των παραπάνω προτάσεων θα πρέπει να συσχετιστεί και με ένα όραμα για την περιοχή μελέτης το οποίο θα πρέπει να αποτελέσει την πιο δυναμική πρόταση από το σύνολο των προτάσεων και θα πρέπει να υποστηριχθεί από τις υπόλοιπες προτάσεις. Αυτό το πρόγραμμα προτάσεων θα πρέπει να είναι πολυδιάστατο καθώς για να επιτευχθεί ο σκοπός με τα σημερινά δεδομένα θα πρέπει να υπάρξει ολοκλήρωση σε οικονομικό, κοινωνικό αλλά και χωρικό επίπεδο.

Μέσω της ανάλυσης των δεδομένων της παρούσας μελέτης και της ανάλυσης SWOT, προέκυψαν ορισμένες δυναμικές οι οποίες μπορούν παράλληλα με τις προτάσεις αντιμετώπισης των προβλημάτων, να δημιουργήσουν τις κατάλληλες συνθήκες για την προσέλκυση επενδύσεων αλλά και να συνθέσουν ένα όραμα για την περιοχή μελέτης το οποίο θα καταστήσει ελκυστική την περιοχή μελέτης ούτως ώστε να δημιουργηθούν συγκριτικά πλεονεκτήματα της περιοχής σε σχέση με τις υπόλοιπες του ΠΣΘ για την προσέλκυση επενδύσεων.

Σε αυτό το σημείο κρίνεται σκόπιμο να γίνει μια αναφορά στις πολιτικές που επικρατούν για την πόλη της Θεσσαλονίκης. Πολιτική της κυβέρνησης είναι η αποκρατικοποίηση όλων των λιμανιών. Ο λιμένας Θεσσαλονίκης είναι δύσκολο να αποκρατικοποιηθεί όπως είναι ενιαίος καθώς δεν θα υπάρξει κάποιο όφελος από την πώληση πέρα από τον ιδιώτη που θα το αγοράσει. Επίσης μπορεί να υπάρξει έντονη αντίδραση από τους τοπικούς φορείς λόγω του ότι αποτελεί κομμάτι της πόλης ο λιμένας και είναι δύσκολο να αποκοπεί από αυτήν μονομιάς. Ο σκοπός είναι να συνδεθεί με την πόλη και όχι να αποκοπεί, επομένως θα πρέπει να ιδιωτικοποιηθεί τμηματικά. Αυτή η απόφαση δεν υπόκειται στους τοπικούς φορείς οι οποίοι δεν έχουν την εξουσιοδότηση να λάβουν μέρος στην απόφαση. Η απόφαση ορίζεται κεντρικά από την κυβέρνηση. Θα υπάρξει λογικά συζήτηση για τις πολιτιστικές δραστηριότητες, που λαμβάνουν χώρα στον 1<sup>ο</sup> προβλήτα, και την μετέπειτα εξέλιξη τους. Οποιαδήποτε επομένως πρόταση που αφορά τον λιμένα υπόκειται στην ευχέρεια της κυβέρνησης και μετέπειτα του εκάστοτε ιδιώτη για το αν θα την εφαρμόσει.

Στην πόλη της Θεσσαλονίκης υπάρχει έντονη ανάπτυξη του καταναλωτισμού, αυτό διακρίνεται από τις νέες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται σε κλάδους όπως για παράδειγμα ειδών ένδυσης, καλλωπισμού, εστιατορίων και διασκέδασης. Ουσιαστικά, πρόκειται για ένα μοντέλο ανάπτυξης το οποίο στηρίζεται στον καταναλωτισμό με εξαίρεση ορισμένες επιχειρήσεις δευτερογενούς τομέα οι οποίες προσπαθούν να αντεπεξέλθουν και να επιβιώσουν από την οικονομική κρίση.

## **9. Πρόταση στρατηγικής παρεμβάσεων**

Οι προηγούμενες πολιτικές που έχουν ασκηθεί για την περιοχή μελέτης έχουν αποτύχει καθώς οι παρεμβάσεις τους ήταν κυρίως μονοδιάστατες και μονοκεντρικές, δεν λάμβαναν υπόψη τους άλλες συνιστώσες. Στην περιοχή λάμβαναν χώρα κυρίως δραστηριότητες διασκέδασης αλλά στο υπόλοιπο τμήμα του 24ώρου δεν υπήρχαν άλλες δραστηριότητες. Το δέον θα ήταν να υπήρχαν λειτουργίες για όλο το 24ωρο. Οι πολιτικές δεν πρέπει να είναι εξαρτημένες από την αυτή καθαυτή την παρέμβαση, δηλαδή των κινήτρων κυρίως, ούτως ώστε να αποφευχθεί το βραχυπρόθεσμο αποτέλεσμα. Ο στόχος είναι οι προτάσεις να έχουν μια πολυδιάστατη προσέγγιση ώστε να είναι μακροπρόθεσμες αλλά και να στηρίζονται σε ιδίους πόρους ώστε να μην υπάρξει εξάρτηση από όποιες τυχόν επιχορηγήσεις.

Από την ανάλυση που έχει προηγηθεί παρατηρήθηκε η στενή χωρική εγγύτητα των μεταφορικών υποδομών, παράλληλα με την ύπαρξη της νέας Δυτικής Εισόδου, αποτελεί ένα δυνατό πλεονέκτημα, το οποίο μπορεί να εκμεταλλευτεί κατάλληλα μέσω της δημιουργίας logistics στην περιοχή. Ο πρωτογενής και δευτερογενής τομέας μπορεί να εκμεταλλευτεί αυτή την δυνατότητα και να δημιουργήσουν τις δικές τους δομές για στήριξη των δικών τους logistics. Τα logistics στην περιοχή μελέτης δεν μπορούν να δεσμεύσουν το σύνολο της έκτασης της περιοχής μελέτης για αυτόν τον λόγο θα πρέπει να υπάρχουν και άλλες προτάσεις, στις οποίες τα logistics θα λειτουργήσουν συμπληρωματικά.

Αναλύοντας τον χάρτη Α.1, μπορεί κανείς να αντιληφθεί ότι υπάρχουν αρκετοί πολιτιστικοί πόλοι στο ΠΣΘ επομένως και βάσει της ανάλυσης SWOT μπορεί στην περιοχή μελέτης να δημιουργηθούν κάποιοι θύλακες πολιτισμού οι οποίοι μπορούν συμπληρωματικά να ενισχύσουν την τελική πρόταση. Λόγω της ιστορικότητας αλλά και της χωρικής εγγύτητας της περιοχής μελέτης στις Βιομηχανικές Περιοχές, θα μπορούσε να υπάρξει, μια πρόταση στην οποία βιομηχανίες υψηλού επιπέδου οι οποίες θα ασχολούνται με την καινοτομία και την επιχειρηματικότητα, να εγκατασταθούν στην περιοχή μελέτης. Αυτό το σενάριο όμως αντιτίθεται με την υφιστάμενη ζώνη καινοτομίας που υπάρχει στα ανατολικά του πολεοδομικού κέντρου και επομένως να μην μπορέσει τελικά να ευδοκιμήσει σαν πρόταση καθώς το ΠΣΘ δεν θα μπορέσει να «αντέξει» δύο πόλους καινοτομίας και τελικά δεν θα υποστηριχθεί από το υφιστάμενο περιβάλλον. Το νομοθετικό πλαίσιο όμως της Αλεξάνδρειας

Ζώνης Καινοτομίας αναφέρει ότι μπορεί να υπάρχουν θύλακες και εντός της πόλης όπου αυτό κρίνεται σκόπιμο, επομένως μπορεί να δημιουργηθεί ένας θύλακας καινοτομίας με προσανατολισμό στα Logistics αλλά και να δημιουργηθούν διασυνδέσεις με το Αλεξάνδρειο ΤΕΙ Θεσσαλονίκης.

Στην περιοχή μελέτης, στις εγκαταστάσεις του παλιού φωταερίου, όπως έχει αναφερθεί και στην ανάλυση, έχει δημιουργηθεί το κτήριο της αιρετής Περιφέρειας της Κεντρικής Μακεδονίας. Περίπου από το καλοκαίρι του 2014, θα γίνει η μεταφορά των τμημάτων της περιφέρειας στο νέο κτήριο. Αυτό συνεπάγεται την δημιουργία και άλλων δομών και κτηρίων για να στεγάσουν και να καλύψουν και τις υπόλοιπες ανάγκες της Περιφέρειας. Έτσι μπορεί να δημιουργηθεί ένας μικρός θύλακας διοικητικού κέντρου ο οποίος θα στεγάσει και άλλες υπηρεσίες μετέπειτα.

Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν κάποια καίρια ζητήματα που θα πρέπει να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά όπως για παράδειγμα η περιβαλλοντική υποβάθμιση της περιοχής η οποία θα πρέπει να αντιμετωπιστεί μέσω κάποιων εξυγιάνσεων του εδάφους όπου μπορεί να γίνει εκμετάλλευση της εμπειρίας από την αποκατάσταση των εδαφών στο ΤΠΠΑ. Ομοίως και οι συγκρούσεις των χρήσεων γης και οι παράνομες δραστηριότητες της περιοχής θα πρέπει να αντιμετωπιστούν άμεσα έτσι ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της πρότασης.

Στις προτάσεις που θα ακολουθήσουν θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι περιορισμοί που υπάρχουν στον σχεδιασμό χρήσεων λόγω της οδηγίας SEVESO II και του ΣΑΤΑΜΕ καθώς τα ΒΑΜΕ αποτελούν ανασταλτικός παράγοντας για την προσέλκυση επενδύσεων – επιχειρήσεων.

Ο υπουργός ΠΕΚΑ Γ.Μανιάτης στην παρουσίαση του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου στις 15 Ιανουαρίου 2014, ανέφερε την δημιουργία δύο ΣΟΑΠ για το ΠΣΘ, ένα για το κέντρο της Θεσσαλονίκης και ένα για την δυτική Θεσσαλονίκη τα οποία θα μπορούν να χρηματοδοτηθούν μέσα από το ΣΕΣ 2014-2020. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η περιοχή μελέτης μπορεί να αποτελέσει πεδίο εκπόνησης ΣΟΑΠ καθώς κατέχει τα εχέγγυα αλλά και τα πλεονεκτήματα, που έχουν αναλυθεί στην παρούσα προπτυχιακή εργασία, τα οποία μπορούν να βοηθήσουν στην πρόκριση της περιοχής αυτής για την εκπόνηση ΣΟΑΠ. Ευχής έργο θα ήταν η παρούσα προπτυχιακή διπλωματική να μπορέσει να παρακινήσει τις τοπικές αρχές να ασχοληθούν με την περιοχή μελέτης



και να δώσει ορισμένες ιδέες – προσεγγίσεις για τις κατευθύνσεις ενός ΣΟΑΠ ([www.egnatiapost.gr](http://www.egnatiapost.gr)).

### **9.1. Στρατηγικοί στόχοι - Άξονες**

Οι στρατηγικοί στόχοι θα πρέπει να έχουν ως γνώμονα την βιώσιμη ανάπτυξη. Η οικονομική ανάπτυξη, η κοινωνική δικαιοσύνη και η προστασία του περιβάλλοντος αποτελούν ισότιμες, αναπόσπαστες και αλληλοσυμπληρούμενες συνιστώσες. Η κοινωνικό-οικονομική κρίση έχει πλήξει όλα τα κοινωνικά στρώματα και η ανάγκη αντιμετώπισής της κρίνεται επιτακτική από την ίδια την κοινωνία. Θα πρέπει οι στόχοι να έχουν επιπλέον ως γνώμονα την μακροπρόθεσμη αποτελεσματικότητα τους καθώς η επιτυχία ενός προγράμματος προτάσεων κρίνεται από την διαχρονικότητα των αποτελεσμάτων του. Οι στρατηγικοί στόχοι θα πρέπει καλύπτουν το μεγαλύτερο εύρος των επιμέρους προτάσεων. Οι στρατηγικοί στόχοι είναι οι εξής:

1. Οικονομική αναζωογόνηση και ενδυνάμωση.
2. Εξασφάλιση της κοινωνικής συνοχής και βελτίωση της ποιότητας ζωής.
3. Περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση.

Οι στόχοι της πρότασης θα εκπληρωθούν μέσω των αξόνων οι οποίοι θα αποτελέσουν τον συνδετικό κρίκο μεταξύ των στόχων και των δράσεων. Ο κάθε άξονας αποτελείται από μια ομάδα δράσεων η οποία θα εκπληρώνει τον τομέα του. Στον σχεδιασμό των αξόνων βοήθησε το ΣΟΑΠ του κέντρου της Αθήνας των Οικονόμου κ.ά. (2013) όπου ορισμένες ιδέες για το στήσιμο και το περιεχόμενο των αξόνων προέρχονται από την προκαταρκτική μελέτη τους. Οι άξονες της πρότασης σύμφωνα και με την ανάλυση SWOT και με βάση τους στρατηγικούς στόχους είναι οι εξής:

1. Προσέλκυση νέων και ενίσχυση υφισταμένων επιχειρήσεων – επενδύσεων.
2. Φυσικό και δομημένο περιβάλλον.
3. Κοινωνικές δράσεις – ασφαλής διαβίωση.
4. Δημόσιος – ελεύθερος χώρος.
5. Ενίσχυση των πολιτιστικών δράσεων.
6. Πολεοδομικές παρεμβάσεις.

Παρακάτω θα αναλυθεί το περιεχόμενο αξόνων και των δράσεων που μπορούν να ενταχθούν σε κάθε άξονα.

### **9.1.1. Άξονας 1: Προσέλκυση νέων και ενίσχυση υφισταμένων επιχειρήσεων – επενδύσεων**

Αυτός ο άξονας αποτελεί από τους πιο σημαντικούς καθώς οι δράσεις του θα πρέπει να είναι αποτελεσματικές και μακροπρόθεσμες. Όπως είναι ήδη γνωστό, από την ανάλυση που έχει προηγηθεί, η περιοχή μελέτης είναι μια αποβιομηχανοποιημένη περιοχή με αξιόλογα διατηρητέα βιομηχανικά κελύφη, υπήρξε χώρος συγκέντρωσης ξυλάδικων, βυρσοδεψείων και άλλων επαγγελμάτων ορισμένων εκ των οποίων μετεγκαταστάθηκαν στις βιομηχανικές περιοχές της πόλης. Η προσέλκυση των ίδιων επενδύσεων και δεν είναι εφικτή αλλά κυρίως δεν είναι και επιθυμητή καθώς πλέον ο χαρακτήρας της περιοχής έχει αλλάξει και δεν μπορεί να υποστηρίξει χωρικά αλλά και τεχνικά τέτοιες δραστηριότητες. Η εξάπλωση του κέντρου της πόλης κατέστησε την άλλοτε περιαστική βιομηχανική περιοχή σε κομμάτι του αστικού ιστού πλέον. Η ύπαρξη δραστηριοτήτων διασκέδασης και αναψυχής, των δραστηριοτήτων πορνείας και παραπορνείας, οι γραφειακοί χώροι, οι εμπορικοί χώροι αλλά και οι δύο ξενοδοχειακές μονάδες δημιούργησαν ένα συνονθύλευμα χρήσεων το οποίο θα πρέπει να ξεκαθαριστεί και να εξυγιανθεί. Η προσέλκυση νέων επενδύσεων θα μπορεί να εγκατασταθεί στα υφιστάμενα διατηρητέα βιομηχανικά κελύφη έτσι ώστε οι επιχειρήσεις να αποκτήσουν μια ιδιαίτερη ταυτότητα από το κτήριο που θα στεγάζονται. Οι τομείς που πρέπει να δοθούν έμφαση είναι τα Logistics, τα γραφεία επιχειρήσεων και επιχειρήσεις καινοτομίας οι οποίες να προσανατολίζονται στα logistics. Μικρές επιχειρήσεις θα μπορέσουν συμπληρωματικά να εγκατασταθούν λόγω της ύπαρξης συνεργειών από τα logistics.

Επίσης ιδιαίτερη βάση θα πρέπει να δοθεί στον τουρισμό κρουαζιέρας καθώς αυτή η ανερχόμενη τάση πρέπει να εκμεταλλευτεί κατάλληλα και μέσω των υφιστάμενων νομοθετικών πλαισίων για την δημιουργία υποδομών των κρουαζιερόπλοιων. Η πόλη της Θεσσαλονίκης αποτελεί πόλο έλξης για τους τουρίστες κρουαζιέρας οι οποίοι αυξάνονται κάθε χρόνο.

### **9.1.2. Άξονας 2 Φυσικό και δομημένο περιβάλλον**

Η περιοχή μελέτης, όπως έγινε γνωστό από την ανάλυση, παρουσιάζει ορισμένα χαρακτηριστικά τα οποία χρήζουν αντιμετώπισης όπως για παράδειγμα η ρύπανση των βυρσοδεψείων η οποία θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ούτως ώστε να μπορέσει να λάβει χώρα οποιαδήποτε άλλη δράση. Η αποκατάσταση των περιοχών αυτών δεν είναι εύκολη και ούτε βραχυπρόθεσμη. Όπως έγινε και αναφορά στην ανάλυση στις

πρακτικές που έχουν χρησιμοποιηθεί στην διεθνή εμπειρία, η αποκατάσταση ρυπασμένων περιοχών αποτελεί συνεχή προσπάθεια, χρονοβόρα διαδικασία και χρειάζεται συνεχή παρακολούθηση για την πορεία της αποκατάστασης.

Στο δομημένο περιβάλλον συγκαταλέγονται και τα διατηρητέα κτήρια τα οποία αποτελούν ένα σημαντικό κομμάτι της περιοχής μελέτης και τα οποία μπορούν να διαδραματίσουν ένα διαφορετικό ρόλο για την ίδια την περιοχή μέσω προσέλκυσης επιχειρήσεων είτε ακόμη μέσω της δημιουργίας πολιτιστικών δραστηριοτήτων σε αυτά. Επίσης τα βιομηχανικά κελύφη τα οποία δεν έχουν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα μπορούν να στεγάσουν κατοικίες τύπου loft.

Η κακή και μέτρια κατάσταση του κτηριακού αποθέματος θα πρέπει να αντιμετωπιστεί καθώς υποβαθμίζει την εικόνα της περιοχής και αντίστοιχα εγκυμονεί κινδύνους για την στέγαση δραστηριοτήτων αλλά και κατοικιών. Οι λίγες κατοικίες που υπάρχουν στην περιοχή μελέτης στεγάζουν τα χαμηλά εισοδήματα επομένως οποιαδήποτε κίνηση αναβάθμισης των κατοικιών αλλά και της ευρύτερης περιοχής θα εκδιώξει τους κατοίκους λόγω αύξησης των τιμών των ακινήτων αλλά δεν είναι και σίγουρο ότι θα προσελκύσει υψηλότερα εισοδήματα αν δεν αναιρεθούν τα μειονεκτήματα της περιοχής μελέτης όπως για παράδειγμα οι παράνομες δραστηριότητες ή και η περιβαλλοντική υποβάθμιση.

### **9.1.3. Άξονας 3: Κοινωνικές δράσεις – ασφαλής διαβίωση**

Δεδομένου ότι η δυτική Θεσσαλονίκη έχει υψηλότερα ποσοστά ανεργίας θα μπορούσε στην περιοχή μελέτης να υπάρξει επίσης και ένα παρατηρητήριο εργασίας όπως προτείνει και ο ΣΒΒΕ ούτως ώστε να συνδέονται οι εργαζόμενοι με την αγορά εργασίας και την παραγωγή. Επιπλέον αυτό το παρατηρητήριο θα μπορούσε να έχει δομές κατάρτισης, εκπαίδευσης, εξειδίκευσης και δια βίου μάθησης κάτι το οποίο δεν υπάρχει στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Από την περιοχή απουσιάζουν μονάδες εκπαίδευσης και πρόνοιας, οι οποίες αποτελούν επιτακτική ανάγκη σε περίπτωση προσέλευσης κατοικιών στην περιοχή.

Στην περιοχή, όπως έχει αναφερθεί και στην ανάλυση που έχει προηγηθεί, υπάρχει έντονη εγκληματικότητα και παράνομο εμπόριο τα οποία χρήζουν αντιμετώπισης. Η εγκληματικότητα μπορεί να μειωθεί με έλεγχο και περιορισμό των δραστηριοτήτων πορνείας και παραπορνείας, αντίστοιχα. Στην περιοχή υπάρχουν μειονοτικές ομάδες οι οποίες κατοικούν σε ερείπια σπιτιών, για τις οποίες θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα

ώστε να βρεθούν καταλύματα και να στεγαστούν. Για τις περιοχές που έχουν χρησιμοποιηθεί από τις μειονοτικές ομάδες θα πρέπει να υπάρξει μέριμνα έτσι ώστε να αποφευχθεί στο μέλλον η προσέλκυση τέτοιων ομάδων αλλά και αναβαθμιστεί η εικόνα της περιοχής.

Τα παραπάνω προβλήματα οδηγούν στην κοινωνική υποβάθμιση της περιοχής μελέτης και υπάρχει αποκλεισμός διαφόρων ομάδων – χρηστών της περιοχής. Για αυτόν τον λόγο θα πρέπει να αντιμετωπιστούν τα παραπάνω μειονεκτήματα.

#### **9.1.4. Άξονας 4: Δημόσιος – ελεύθερος χώρος**

Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από απουσία ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου. Η εξεύρεση και δημιουργία τέτοιων χώρων χαρακτηρίζεται επιτακτική ούτως ώστε να επιτευχθεί η αισθητική αλλά και περιβαλλοντική αναβάθμιση. Η ποιότητα του δημόσιου χώρου καθορίζει σε μεγάλο βαθμό και την προσέλκυση δραστηριοτήτων και επενδύσεων καθώς αποτελεί σημείο αναφοράς στους επενδυτές καθώς απεικονίζει και την προθυμία της διοίκησης να προσελκύσουν επενδύσεις, ουσιαστικά αποτελεί το πρώτο βήμα προς την επίτευξη αλλαγών από την πλευρά του δημοσίου. Δημιουργώντας χώρους πρασίνου αναβαθμίζεται η περιοχή μελέτης αλλά μέσα από τις παρεμβάσεις αυτού του άξονα οι οποίες χαρακτηρίζονται πολυδιάστατες καθώς καλύπτονται και στόχοι του άξονα 3 οι οποίοι αφορούν στις παράνομες δραστηριότητες.

#### **9.1.5. Άξονας 5: Ενίσχυση των πολιτιστικών δραστηριοτήτων**

Σε αυτόν τον άξονα εντάσσονται δράσεις οι οποίες αφορούν στις πολιτιστικές δραστηριότητες. Τον τελευταίο καιρό ολοένα και περισσότερο ο πολιτισμός αποκτάει την δική του δυναμική σε κάθε πόλη και ιδιαίτερα στην πόλη της Θεσσαλονίκης η οποία χαρακτηρίζεται και ως πολυπολιτισμική. Στην περιοχή μελέτης θα μπορούν να αναπτυχθούν δραστηριότητες όπως κινηματογράφος, θέατρο, μουσείο, πολιτιστικοί πολυχώροι, κ.α.. Ο υφιστάμενος μουσειακός χώρος της ΕΥΑΘ θα πρέπει να προωθηθεί και να προβληθεί καθώς είναι σχετικά άγνωστος στην πόλη. Επίσης οι πολιτιστικοί πολυχώροι που υπάρχουν στην περιοχή θα πρέπει να ενισχυθούν και να αποκτήσουν μια ταυτότητα καθώς αρκετές από αυτές στεγάζονται σε διατηρητέα κτήρια τα οποία μπορούν να προσδώσουν ταυτότητα στις χρήσεις. Οι χρήσεις αυτές μπορούν και να συγκεντρωθούν σε κάποιον θύλακα, έτσι ώστε να επιτευχθούν συνέργειες μεταξύ τους.



### 9.1.6. Άξονας 6: Πολεοδομικές παρεμβάσεις

Σε αυτόν τον άξονα εντάσσονται όλες οι δράσεις που αφορούν στις πολεοδομικές δράσεις. Όπως για παράδειγμα η ύπαρξη αδόμητων εκτάσεων και η απειλή της άναρχης αστικής διάχυσης προς αυτό το κομμάτι των Λαχανόκηπων. Αυτή η αντιφατική εικόνα της περιοχής μελέτης δομημένου – αδόμητου περιβάλλοντος, θα πρέπει να εξομαλυνθεί σταδιακά μέσω της επέκτασης του σχεδιασμού όπως και οι συγκρούσεις χρήσεων γης λόγω της ύπαρξης πολλών και αντικρουόμενων χρήσεων.

Πρέπει να δημιουργηθούν κάποιοι θύλακες υποδοχής δραστηριοτήτων έτσι ώστε να οργανωθούν ορισμένες οχλούσες χρήσεις όπως λόγω χάριν οι οίκοι ανοχής. Ένας άλλος σημαντικός τομέας ο οποίος πρέπει να αντιμετωπιστεί είναι η αναίρεση του αποκλεισμού της περιοχής λόγω της ύπαρξης φυσικών ορίων (στρατοπέδου, ορίων λιμένα, σιδηροδρομικές γραμμές). Αποτελεί ένα από τα πιο δύσκολα τμήματα του σχεδιασμού καθώς πρόκειται για χρήσεις η οποίες δεν εμπίπτουν στην δικαιοδοσία των τοπικών αρχών και αποτελούν καίριας σημασίας καθώς σχετίζονται στενά με την χωρική τους διάσταση. Η ύπαρξη αξιόλογου αρχιτεκτονικού αποθέματος θα πρέπει να διευθετηθεί με ορισμένες κατευθύνσεις ως προς την αποκατάσταση του κτηριακού αποθέματος έτσι ώστε να υπάρξει μια αποδεκτή και επιθυμητή αποκατάσταση των διατηρητέων και όχι μόνο κτηρίων.

Είναι εύκολο να παρατηρηθεί η ύπαρξη συσχετίσεων μεταξύ των αξόνων και των αντίστοιχων προσδοκώμενων αποτελεσμάτων καθώς η επίτευξη πολλών στόχων μπορεί να γίνει μόνο μέσα από την επίτευξη άλλων στόχων οι οποίοι είναι άμεσα συσχετιζόμενοι μεταξύ τους. Ουσιαστικά παρατηρείται το πολυσύνθετο χαρακτηριστικό του ΣΟΑΠ, καθώς πρόκειται για ένα πολυδιάστατο πρόγραμμα παρεμβάσεων σε κοινωνικό, οικονομικό και χωρικό επίπεδο .

## 9.2. Ενέργειες

Οι ενέργειες μπορεί να είναι πολυδιάστατες καθώς μια ενέργεια μπορεί να συσχετιστεί με κάποια άλλη και να δράσει επικουρικά στην επίτευξη του επιθυμητού στόχου. Οι ενέργειες μπορεί να είναι πολυθεματικές, μονοθεματικές, τομεακές ή και χωρικές. Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι ενέργειες οι οποίες έχουν προκύψει από την SWOT ανάλυση.

Ενέργεια 1: Ενίσχυση επιχειρηματικότητας και καινοτομίας με έμφαση στα logistics.

Ενέργεια 2: Καθορισμός ειδικών ενισχύσεων προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις- (Logistics, γραφεία επιχειρήσεων και επιχειρήσεις καινοτομίας).

Ενέργεια 3: Αντιμετώπιση των παράνομων δραστηριοτήτων (εγκληματικότητα, παράνομο εμπόριο, παραπορνεία).

Ενέργεια 4: Δημιουργία δομών για κατάρτιση, εκπαίδευση και εξειδίκευση με στόχο την επαγγελματική επανένταξη.

Ενέργεια 5: Βελτίωση της υποδομής για τη στήριξη και ανάπτυξη Συνδυασμένων Μεταφορών.

Ενέργεια 6: Οργάνωση χρήσεων γης και απλοποίηση νομοθετικού πλαισίου για χωροθέτηση δραστηριοτήτων.

Ενέργεια 7: Καθορισμός κινήτρων (ενίσχυση υφισταμένων, προσέλκυση νέων) και απλοποίηση νομοθετικού πλαισίου για τις πολιτιστικές δραστηριότητες.

Ενέργεια 8: Αποκατάσταση και επανάχρηση διατηρητέων και εγκαταλελειμμένων κτηρίων (πολιτιστικές, κ.α. δραστηριότητες) με προώθηση και προβολή της αστικής ταυτότητας των κτηρίων.

Ενέργεια 9: Δράσεις προώθησης cluster υπηρεσιών – διοικητικού κέντρου

Ενέργεια 10: Δημιουργία υποδομών εκπαίδευσης – πρόνοιας.

Ενέργεια 11: Δημιουργία προγράμματος αποκατάστασης και παρακολούθησης των ρυπασμένων εδαφών των βυρσοδεψείων.

Ενέργεια 12: Δημιουργία υποδομών-κινήτρων και προώθηση του θεσμού της κρουαζιέρας.

Ενέργεια 13: Δράσεις για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των μειονοτικών και περιθωριοποιημένων ομάδων.

Ενέργεια 14: Δράσεις για την αντιμετώπιση προβλημάτων του θεσμικού πλαισίου για τα διατηρητέα κτήρια και τις χρήσεις διατηρητέων κτηρίων (Δ.Οικονόμου, κ.ά. 2013).

Ενέργεια 15: Αξιοποίηση εκτάσεων του δημόσιου και ευρύτερα δημόσιου τομέα.

Ενέργεια 16: Εξασφάλιση κοινόχρηστων χώρων, δημιουργία βιοκλιματικών χώρων .πρασίνου και ελεύθερων χώρων-Αύξηση πρασίνου στα κτήρια.

Ενέργεια 17: Δημιουργία νέων και αναμόρφωση υφισταμένων πεζοδρομίων .

Ενέργεια 18: Δημιουργία νέων και προώθηση υφιστάμενων μουσειακών χώρων.

Ενέργεια 19: Δημιουργία σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Ενέργεια 20: Ενίσχυση αρχιτεκτονικού και πολιτιστικού τουρισμού στην περιοχή.

Ενέργεια 21: Εναρμόνιση δράσεων-ενεργειών του υπό αναθεώρηση ΓΠΣ Θεσσαλονίκης και της πρότασης ΣΟΑΠ.

Ενέργεια 22: Δράσεις προώθησης ωφελειών επανάχρησης και επανασχεδιασμού (place marketing).

Ενέργεια 23: Δράσεις αντιμετώπισης οπτικής και ηχητικής όχλησης της νέας δυτικής εισόδου.

Για τις παραπάνω ενέργειες θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και άλλες συνιστώσες οι οποίες θα πρέπει να λειτουργήσουν οριζόντια για την πλειονότητα των ενεργειών. Πιο συγκεκριμένα, θα πρέπει κατά την υλοποίηση και προγραμματισμό των ενεργειών, να ληφθούν μέτρα για την επίτευξη της βιώσιμης και αειφόρου υλοποίησης των ενεργειών. Όπως για παράδειγμα η αύξηση πρασίνου στα κτήρια, η αυτοδιαχείριση των στερεών και υγρών αποβλήτων κ.α.. Επίσης θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ο χρονικός σχεδιασμός των δραστηριοτήτων της περιοχής μελέτης έτσι ώστε να υπάρχουν λειτουργίες όλο το 24ωρο. Οι κοινόχρηστοι χώροι θα πρέπει να είναι λειτουργικά αλλά και αισθητικά αναβαθμισμένοι ούτως ώστε να μπορούν να καλύψουν τις σύγχρονες ανάγκες των χρηστών. Ταυτόχρονα θα πρέπει να υπάρχει μέριμνα για τα ΒΑΜΕ και στον σχεδιασμό να ληφθούν υπόψη η οδηγία SEVESO II και το ΣΑΤΑΜΕ.

### **9.3. Πρόγραμμα δράσης**

Στην συνέχεια θα αναλυθεί το πρόγραμμα δράσης των ενεργειών. Ουσιαστικά πρόκειται για έναν πίνακα για κάθε ενέργεια στον οποίο αναλύεται το πρόβλημα, η προτεραιότητα της ενέργειας, οι λύσεις που προτείνονται, τα βήματα υλοποίησης, οι εμπλεκόμενοι φορείς, η ανάλυση του προσδοκώμενου αποτελέσματος, οι δείκτες

παρακολούθησης αποτελεσμάτων, το θεσμικό πλαίσιο της υλοποίησης, η σχέση της ενέργειας με τους άξονες και τους στρατηγικούς στόχους, οι πιθανές συνέργειες της με τις άλλες ενέργειες, οι πηγές χρηματοδότησης, το κόστος και τέλος το χρονοδιάγραμμα. Για λόγους ομοιομορφίας έγινε δανεισμός από το υπό εκπόνηση ΣΟΑΠ Αθήνας των Οικονόμου κ.ά. (2013) ως πρότυπο ο πίνακας για κάθε ενέργεια. Στο πλαίσιο της εκπόνησης της παρούσας προπτυχιακής διπλωματικής εργασίας θα αναλυθεί το πρόγραμμα δράσης ενδεικτικά για τρεις ενέργειες.

### 9.3.1. Ενέργεια 4: Δημιουργία δομών για κατάρτιση, εκπαίδευση και εξειδίκευση με στόχο την επαγγελματική επανένταξη

Τίτλος	4 Δημιουργία δομών για κατάρτιση, εκπαίδευση και εξειδίκευση με στόχο την επαγγελματική επανένταξη						
Προτεραιότητα	Πολύ υψηλή		Υψηλή-μέση	X	Μέση		
Χαρακτήρας	Θεσμική (νομοθεσία)						
	Διοικητική (εφαρμογή διατάξεων, αρμοδιοτήτων.)						
	Έργο (φυσικό)						
	Επιδότηση, ενίσχυση						
	Άλλη soft ενέργεια						
	Γεωγραφικός χαρακτήρας		Οριζόντιος				X
			Εστίαση σε συγκεκριμένες περιοχές				
Ειδική πολυτομεακή παρέμβαση στρατηγικής σημασίας							
Πρόβλημα/ ζήτημα προς αντιμετώπιση	<p>Το πρόβλημα της ανεργίας την τελευταία 5ετία έχει οξυνθεί λόγω της οικονομικής κρίσης που αντιμετωπίζει η χώρα. Οι επιχειρήσεις μη δυνάμενες να συντηρηθούν κλείνουν με αποτέλεσμα οι εργαζόμενοι να απολύονται. Ο αριθμός των ατόμων οι οποίοι πλέον δεν έχουν την ικανότητα αλλά και την δυνατότητα ορισμένες φορές να αποτελέσουν μέρος μια νέας παραγωγικής διαδικασίας λόγω ελλιπούς γνωστικού αντικειμένου αλλά και κατάρτισης. Η ύπαρξη ανέργων υποβαθμίζει την κοινωνία καθώς τα αποτελέσματα της ύπαρξης της διαχέονται στο κοινωνικό σύνολο και μπορεί να οδηγήσουν σε φαινόμενα εγκληματικότητας.</p> <p>Επομένως κρίνεται απαραίτητο η επανεκπαίδευση, κατάρτιση και η μετέπειτα εξειδίκευση στα άτομα που πλέον ανήκουν στον οικονομικά μη ενεργό πληθυσμό. Στόχος είναι η επανένταξη τους επιτυχώς στην παραγωγική διαδικασία αλλά και η κάλυψη αναγκών των επιχειρήσεων που χρειάζονται συγκεκριμένες νέες δεξιότητες από τους υπαλλήλους τους.</p>						
Γενικοί στόχοι και άξονες που υποστηρίζονται από την ενέργεια	Στρατηγικοί στόχοι		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οικονομική αναζωογόνηση και ενδυνάμωση</li> <li>• Εξασφάλιση της κοινωνικής συνοχής και βελτίωση της ποιότητας ζωής</li> </ul>				

	Άξονες	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προσέλκυση νέων και ενίσχυση υφισταμένων επιχειρήσεων – επενδύσεων</li> <li>• Κοινωνικές δράσεις – ασφαλής διαβίωση</li> </ul>
<b>Περιγραφή</b>	<p>Σκοπός της ενέργειας είναι η αποκατάσταση των θέσεων εργασίας για τους άνεργους αλλά και η κάλυψη εξειδικευμένων θέσεων εργασίας. Στόχος είναι η επιμόρφωση των ανέργων σε νέο γνωστικό αντικείμενο, το οποίο θα καθορίζεται από τις ανάγκες της παραγωγικής διαδικασίας, έτσι ώστε να επιτευχθούν και οι δύο σκοποί. Για την υλοποίηση της παρούσας ενέργειας θα υπάρξει προώθηση και ανάδειξη του σκοπού και των στόχων αυτής ούτως ώστε να καταστεί γνωστή στους ενδιαφερόμενους αλλά και στο ευρύ κοινό. Επιπλέον, θα γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες για την δημιουργία του επιμορφωτικού υλικού, των διδασκόντων, την εξεύρεση χώρου, της σύνδεσης με την αγορά εργασίας μέσω των επιχειρήσεων, προς την ίδια κατεύθυνση θα ληφθεί υπόψη ότι και ο ΣΒΒΕ έχει δηλώσει υπέρ της δημιουργίας παρατηρητηρίου εργασίας, επομένως θα συνδράμει στην παρούσα ενέργεια.</p>	
<b>Βήματα υλοποίησης</b>	<b>Βήμα</b>	<b>Εκτιμώμενη χρονική εκκίνηση/ διάρκεια</b>
	Πρόσληψη διδασκόντων	½ μήνας
	Εξεύρεση επιχειρήσεων σε συνεργασία και με τον ΣΒΒΕ	1 μήνας
	Δημιουργία επιμορφωτικού υλικού και κατευθύνσεων	1 μήνας
	Εκδήλωση ενδιαφέροντος από τους άνεργους	½ μήνας
	Επιλογή ενδιαφερομένων	½ μήνας
	Σεμινάρια εκπαίδευσης	5 μήνες
	Πρακτική άσκηση	3 μήνες
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>	<b>Φορέας / φορείς σχεδιασμού</b>	<b>Φορέας / φορείς εφαρμογής</b>
	Δήμος Θεσσαλονίκης	Δήμος Θεσσαλονίκης
		ΣΒΒΕ
	Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας	
<b>Ανάλυση του προσδοκώμενου αποτελέσματος</b>	<p>Το προσδοκώμενο αποτέλεσμα είναι η εξεύρεση εργασίας για τους άνεργους και η κάλυψη αναγκών σε εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό που υπάρχει σε ζήτηση από τις επιχειρήσεις. Επίσης στις επιχειρήσεις θα εργάζονται πλέον άτομα καταρτισμένα κάτι το οποίο θα ωφελήσει την ίδια πορεία των επιχειρήσεων.</p>	



Δείκτες	Δείκτης	Μέθοδος μέτρησης
	Αριθμός ατόμων εκδήλωσης ενδιαφέροντος	Αρχείο της δράσης-ενέργειας
	Αριθμός ατόμων εκπλήρωσης εκπαίδευσης	Αρχείο της δράσης-ενέργειας
	Αριθμός ατόμων που έχουν πλέον εργασία	Έρευνα στα άτομα που εκπλήρωσαν την εκπαίδευση
<b>Θεσμικό πλαίσιο υλοποίησης</b>		
<b>Σχέση με εξωτερικές δράσεις</b>	<p>Η Αναπτυξιακή Σύμπραξη «Τουρισμός –Απασχόληση –Επιχειρηματικότητα» υλοποιεί την Πράξη «Τουρισμός Πόλης-Απασχόληση στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης» στο πλαίσιο της δράσης 7: «Τοπικά σχέδια για την απασχόληση προσαρμοσμένα στις ανάγκες των τοπικών αγορών εργασίας» της κατηγορίας Παρέμβασης 1: «Ενεργητικές Πολιτικές Απασχόλησης» του Θεματικού Άξονα Προτεραιότητας 8: «Διευκόλυνση στις 3 Περιφέρειες σταδιακής εξόδου», του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού 2007 – 2013», που συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ). Επομένως θα υπάρξει α συνεργασία όσον αφορά το υλικοτεχνικό και ανθρώπινο δυναμικό. Επίσης θα γίνει συνεργασία με τον ΟΑΕΔ.</p>	
<b>Προεκτίμηση κόστους</b>	<p>Το κόστος της συγκεκριμένης ενέργειας περιλαμβάνει τις αμοιβές των διδασκόντων οι οποίοι θα πληρώνονται με βάση τις ώρες διδασκαλίας, του υλικοτεχνικού εξοπλισμού και των λειτουργικών εξόδων (κόστος ηλεκτρισμού, θέρμανσης, ενοικίου)</p> <p>Διδασκαλία: 300 ώρες X 20 ευρώ = 6000 ευρώ  Ενοίκιο: 800 ευρώ X 5 μήνες = 4000 ευρώ  Λειτουργικά έξοδα: 250 ευρώ X 5 μήνες = 1250 ευρώ  Βοηθητικά Διδασκαλίας (Η/Υ, πίνακες): 6000 ευρώ</p>	
<b>Πηγές χρηματοδότησης</b>	<p>ΣΕΣ 2014-2020 στον άξονα 4. Εκπαίδευση, Κατάρτιση και Απασχόληση: 2 δις ευρώ (13% του συνόλου της χρηματοδότησης). Ο άξονας αυτός αφορά δράσεις με έμφαση στην προώθηση μέτρων αντιμετώπισης της ανεργίας, καινοτόμα προγράμματα για την ποιοτική αναβάθμιση του εκπαιδευτικού συστήματος και σύνδεση της Εκπαίδευσης και της Κατάρτισης με την αγορά εργασίας.</p>	
<b>Συνέργειες</b>	<p>Συμπληρωματικότητα με δράσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενέργεια 2: Καθορισμός ειδικών ενισχύσεων προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις- (Logistics, γραφεία επιχειρήσεων και επιχειρήσεις καινοτομίας)</li> </ul>	
<b>Χρονοδιάγραμμα</b>	<p>Έναρξη: Q2 2014  Ολοκλήρωση: Q2 2015</p>	

### 9.3.2. Ενέργεια 9: Δράσεις προώθησης cluster υπηρεσιών – διοικητικού κέντρου

Τίτλος	9 Δράσεις προώθησης cluster υπηρεσιών – διοικητικού κέντρου					
Προτεραιότητα	Πολύ υψηλή	X	Υψηλή-μέση		Μέση	
Χαρακτήρας	Θεσμική (νομοθεσία)					X
	Διοικητική (εφαρμογή διατάξεων, αρμοδιοτήτων.)					X
	Έργο (φυσικό)					
	Επιδότηση, ενίσχυση					
	Άλλη soft ενέργεια					
	Γεωγραφικός χαρακτήρας		Οριζόντιος			
			Εστίαση σε συγκεκριμένες περιοχές			X
Ειδική πολυτομεακή παρέμβαση στρατηγικής σημασίας						
Πρόβλημα/ ζήτημα προς αντιμετώπιση	Η μετεγκατάσταση της Περιφέρειας της Κεντρικής Μακεδονίας στην περιοχή μελέτης και πιο συγκεκριμένα στις παλιές εγκαταστάσεις του φωταερίου, θα μεταφέρει ένα ολόκληρο διοικητικό κέντρο. Η παρούσα κτηριακή εγκατάσταση δεν μπορεί να στεγάσει όλες τις δραστηριότητες και τα τμήματα της Περιφέρειας, επομένως θα πρέπει να καταληφθούν και άλλοι κτηριακοί χώροι. Αυτή η μετεγκατάσταση θα δημιουργήσει έναν πόλο έλξης ο οποίος στην συνέχεια θα συμπαρασύρει και μικρές επιχειρήσεις που λειτουργούν συμπληρωματικά στην Περιφέρεια.					
Γενικοί στόχοι και άξονες που υποστηρίζονται από την ενέργεια	Στρατηγικοί στόχοι		<ul style="list-style-type: none"> <li>Οικονομική αναζωογόνηση και ενδυνάμωση</li> </ul>			
	Άξονες		<ul style="list-style-type: none"> <li>Προσέλκυση νέων και ενίσχυση υφισταμένων επιχειρήσεων – επενδύσεων</li> <li>Φυσικό και δομημένο περιβάλλον</li> <li>Πολεοδομικές παρεμβάσεις</li> </ul>			
Περιγραφή	Με την προσέλκυση της Περιφέρειας και άλλων τμημάτων της στην περιοχή μελέτης θα καταστεί δυνατή η δημιουργία ενός θύλακα διοικητικού κέντρου. Με αυτή τη προσέλκυση θα δημιουργηθούν συνέργειες έτσι ώστε να μεταφερθούν και άλλες υπηρεσίες, όπως για παράδειγμα η Διεύθυνση Μεταφορών και Επικοινωνιών Δυτικής Θεσσαλονίκης. Η προσέλκυση υπηρεσιών δύναται καθώς υπάρχει κτηριακό απόθεμα αλλά και εκτάσεις του δημόσιου και ευρύτερα δημόσιου τομέα. Η μεταφορά της Περιφέρειας θα γίνει έως το τέλος του 1 <sup>ου</sup> εξαμήνου του 2014. Επίσης θα αλλάξουν οι χρήσεις γης του ΓΠΣ Θεσσαλονίκης έτσι ώστε να εγκατασταθεί μια υπηρεσία, αλλά και να οργανωθεί η προσέλκυση των νέων επιχειρήσεων μέσω του σχεδιασμού χρήσεων γης. Περαιτέρω σχεδιασμός θα γίνει από τον Δήμο Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με τις εκάστοτε υπηρεσίες που θα μεταφερθούν.					
Βήματα υλοποίησης	<b>Βήμα</b>		<b>Εκτιμώμενη χρονική εκκίνηση/ διάρκεια</b>			
	Αλλαγή χρήσεων γης μέσω της αναθεώρησης του ΓΠΣ Θεσσαλονίκης		Με την θεσμοθέτηση του αναθεωρημένου ΓΠΣ Θεσσαλονίκης			

	Ολοκλήρωση μετεγκατάστασης Περιφέρειας	Τέλος 1 <sup>ου</sup> εξ. 2014
	Προσέλκυση συμπληρωματικών επιχειρήσεων στην Περιφέρεια	Ενέργεια διαρκείας
	Αποφάσεις αποκεντρωμένης διοίκησης για μεταφορά υπηρεσιών	3 μήνες
	Μεταφορά Υπηρεσιών	6-12 μήνες
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>	<b>Φορέας / φορείς σχεδιασμού</b>	<b>Φορέας / φορείς εφαρμογής</b>
	Δήμος Θεσσαλονίκης	Δήμος Θεσσαλονίκης
		Αποκεντρωμένη Περιφέρεια
<b>Ανάλυση του προσδοκώμενου αποτελέσματος</b>	Το προσδοκώμενο αποτέλεσμα είναι η επίτευξη συνεργειών μεταξύ των υπηρεσιών και της προσέλκυσης νέων επιχειρήσεων στην περιοχή. Επίσης λόγω των υπηρεσιών τονώνεται ιδιαίτερα η επίτευξη της 24ωρης πόλης και μπορεί να δημιουργηθούν και κατοικίες λόγω των υπηρεσιών.	
<b>Δείκτες</b>	<b>Δείκτης</b>	<b>Μέθοδος μέτρησης</b>
	Καταγραφή αλλαγών του αναθεωρημένου ΓΠΣ	-
<b>Θεσμικό πλαίσιο υλοποίησης</b>	Αλλαγή χρήσεων γης στο ΓΠΣ Θεσσαλονίκης σε επίπεδο ΟΤ και κτηρίων	
<b>Σχέση με εξωτερικές δράσεις</b>	Δεν προβλέπεται να υπάρξει αντίθεση με άλλες ενέργειες και δεν διαφαίνονται κίνδυνοι.	
<b>Προεκτίμηση κόστους</b>	-	
<b>Πηγές χρηματοδότησης</b>	-	
<b>Συνέργειες</b>	Συμπληρωματικότητα με δράσεις: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενέργεια 2: Καθορισμός ειδικών ενισχύσεων προς τις ιδιωτικές επιχειρήσεις- (Logistics, γραφεία επιχειρήσεων και επιχειρήσεις καινοτομίας)</li> <li>• Ενέργεια 3: Αντιμετώπιση των παράνομων δραστηριοτήτων (εγκληματικότητα, παράνομο εμπόριο, παραπορνεία)</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενέργεια 6: Οργάνωση χρήσεων γης και απλοποίηση νομοθετικού πλαισίου για χωροθέτηση δραστηριοτήτων</li> <li>• Ενέργεια 8: Αποκατάσταση και επανάχρηση διατηρητέων και εγκαταλελειμμένων κτηρίων (πολιτιστικές, κ.α. δραστηριότητες) με προώθηση και προβολή της αστικής ταυτότητας των κτηρίων</li> <li>• Ενέργεια 15: Αξιοποίηση εκτάσεων του δημόσιου και ευρύτερα δημόσιου τομέα</li> <li>• Ενέργεια 21: Εναρμόνιση δράσεων του υπό αναθεώρηση ΓΠΣ Θεσσαλονίκης και της πρότασης ΣΟΑΠ</li> </ul>
<b>Χρονοδιάγραμμα</b>	Έναρξη: Q2 2014 Ολοκλήρωση: Q3 2015

### 9.3.3. Ενέργεια 18: Δημιουργία νέων και προώθηση υφιστάμενων μουσειακών χώρων

Τίτλος	18 Δημιουργία νέων και προώθηση υφιστάμενων μουσειακών χώρων					
<b>Προτεραιότητα</b>	Πολύ υψηλή		Υψηλή-μέση		Μέση	X
<b>Χαρακτήρας</b>	Θεσμική (νομοθεσία)					
	Διοικητική (εφαρμογή διατάξεων, αρμοδιοτήτων.)					X
	Έργο (φυσικό)					
	Επιδότηση, ενίσχυση					X
	Άλλη soft ενέργεια					X
	Γεωγραφικός χαρακτήρας	Οριζόντιος				
		Εστίαση σε συγκεκριμένες περιοχές				X
Ειδική πολυτομεακή παρέμβαση στρατηγικής σημασίας						
<b>Πρόβλημα/ζήτημα προς αντιμετώπιση</b>	<p>Ο υφιστάμενος μουσειακός χώρος της ΕΥΑΘ δεν έχει προβληθεί καθόλου και η πλειονότητα των κατοίκων του Δήμου Θεσσαλονίκης αλλά και του ευρύτερου ΠΣΘ αγνοούν την ύπαρξη του.</p> <p>Η περιοχή της ευρύτερης δυτικής Θεσσαλονίκης στερείται από χώρους και θύλακες πολιτισμού αυτό έχει ως συνέπεια να υπάρχει υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και να δημιουργείται ένας διυσμός μεταξύ της ανατολικής και δυτικής Θεσσαλονίκης.</p> <p>Η περιοχή μελέτης κατέχει τα εχέγγυα για την δημιουργία μουσειακών και πολιτιστικών χώρων και αυτό γιατί πρόκειται για μια πρώην βιομηχανική περιοχή στην οποία τα κελύφη των βιομηχανιών έχουν μείνει ανενεργά αλλά και ο μηχανολογικός τους εξοπλισμός τους ο οποίος έχει πλέον μουσειακή αξία και όχι παραγωγική αξία. Στην περιοχή δραστηριοποιήθηκαν βιομηχανίες μύρας (ΦΙΕ), βυρσοδεγείων, υφασμάτων κ.α. δραστηριοτήτων.</p>					
<b>Γενικοί στόχοι και άξονες που υποστηρίζονται από την ενέργεια</b>	Στρατηγικοί στόχοι	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Οικονομική αναζωογόνηση και ενδυνάμωση</li> <li>• Εξασφάλιση της κοινωνικής συνοχής και βελτίωση της ποιότητας ζωής</li> <li>• Περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση</li> </ul>				

	Άξονες	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προσέλκυση νέων και ενίσχυση υφισταμένων επιχειρήσεων – επενδύσεων</li> <li>• Φυσικό και δομημένο περιβάλλον</li> <li>• Κοινωνικές δράσεις – ασφαλής διαβίωση</li> <li>• Ενίσχυση των πολιτιστικών δράσεων</li> </ul>
<b>Περιγραφή</b>	<p>Για τον υφιστάμενο μουσειακό χώρο της ΕΥΑΘ θα υπάρξουν δράσεις οι οποίες θα προωθήσουν, θα προβάλλουν και θα αναδείξουν στο ευρύ κοινό και σε ολόκληρο το ΠΣΘ την ύπαρξη της δραστηριότητας αυτής στην περιοχή.</p> <p>Ο δήμος Θεσσαλονίκης θα προβεί σε συζητήσεις με τους ιδιοκτήτες των διατηρητέων πλέον κτηριακών εγκαταστάσεων για την μετέπειτα εξέλιξη τους ως μουσειακοί χώροι. Η διάθεση των χώρων αυτών σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού για την ανάδειξη και προστασία της διατηρητέας βιομηχανικής αρχιτεκτονικής της Θεσσαλονίκης.</p> <p>Κρίνεται αναγκαίο για την προσέλκυση των ιδιοκτητών να δημιουργηθούν κίνητρα είτε άμεσα είτε έμμεσα προς τους ιδιοκτήτες των χώρων αυτών. Επιπλέον θα γίνουν οι απαραίτητες αλλαγές και προσθήκες στο υπό αναθεώρηση ΓΠΣ Θεσσαλονίκης για τις χρήσεις γης των χώρων αυτών.</p> <p>Κρίνεται επιτακτική η ανάγκη τόνωσης και ανάδειξης της πολιτισμικής ταυτότητας της Θεσσαλονίκης έτσι ώστε να αποκατασταθεί ο ρόλος της ως βαλκανικής πρωτεύουσας και συμπρωτεύουσας της χώρας.</p>	
<b>Βήματα υλοποίησης</b>	<b>Βήμα</b>	<b>Εκτιμώμενη χρονική εκκίνηση/ διάρκεια</b>
	Ενέργειες προώθησης Μουσείου ΕΥΑΘ	1 μήνας
	Συζήτηση Δήμου και ιδιοκτητών	2 μήνες
	Εκπόνηση μελετών	9-12 μήνες
	Υλοποίηση-εφαρμογή μελετών	12-18 μήνες
<b>Εμπλεκόμενοι φορείς</b>	<b>Φορέας / φορείς σχεδιασμού</b>	<b>Φορέας / φορείς εφαρμογής</b>
	Δήμος Θεσσαλονίκης	Υπηρεσίες Δόμησης, Τεχνικές Υπηρεσίες, Τμήμα Τουρισμού και Τμήμα Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης
	Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού	Υπουργείο Πολιτισμού και Αθλητισμού
<b>Ανάλυση του προσδοκώμενου αποτελέσματος</b>	Ενίσχυση του πολιτισμικού χαρακτήρα-ταυτότητας της Θεσσαλονίκης, αναίρεση μειονεκτημάτων δυτικής Θεσσαλονίκης, βελτίωση επιπέδου ζωής κατοίκων δυτικής Θεσσαλονίκης, ενίσχυση πολιτιστικού τουρισμού	
<b>Δείκτες</b>	<b>Δείκτης</b>	<b>Μέθοδος μέτρησης</b>
	Ποσοστά Υλοποίησης Μελετών – Πορεία εφαρμογής	Βαθμός υλοποίησης προτάσεων



	Προσδιορισμός δεικτών αναλογιών μουσείων ανά κάτοικο	Από το σύνολο των μουσείων που θα προκύψουν
<b>Θεσμικό πλαίσιο υλοποίησης</b>	άρθρο 45 του Ν. 3028/02 ΦΕΚ Β/2385/26-10-2011 περί ιδιωτικών μουσείων	
<b>Σχέση με εξωτερικές δράσεις</b>	Ο Δήμος Θεσσαλονίκης σε συνεργασία με 9 <sup>η</sup> Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων έχουν ξεκινήσει ήδη την προβολή μουσείων και μνημείων της πόλης μέσω του διαδικτύου. Έχουν παρουσιαστεί ο «Χάρτης Μνημείων Unesco», ο «Χάρτης Μνημείων» και ο «Χάρτης Μουσείων» στα ελληνικά κι αγγλικά. Επομένως θα ενταχθεί και το μουσείο της ΕΥΑΘ και άλλα μουσεία στην κίνηση αυτή έτσι ώστε να διευρυνθεί η προβολή της Θεσσαλονίκης.	
<b>Προεκτίμηση κόστους</b>	Το κόστος εκτιμάται ότι θα περιλαμβάνει την εκπόνησης μελετών, και το κόστος για την εφαρμογή των μελετών θα προκύψει από τις ίδιες τις μελέτες. Το ενδεικτικό κόστος της κάθε μελέτης είναι στις 40000 ευρώ.	
<b>Πηγές χρηματοδότησης</b>	Από το ΠΕΠ του ΣΕΣ 2014-2020	
<b>Συνέργειες</b>	<p>Συμπληρωματικότητα με δράσεις:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ενέργεια 6: Οργάνωση χρήσεων γης και απλοποίηση νομοθετικού πλαισίου για χωροθέτηση δραστηριοτήτων</li> <li>• Ενέργεια 7: Καθορισμός κινήτρων (ενίσχυση υφισταμένων, προσέλκυση νέων) και απλοποίηση νομοθετικού πλαισίου για τις πολιτιστικές δραστηριότητες</li> <li>• Ενέργεια 8: Αποκατάσταση και επανάχρηση διατηρητέων και εγκαταλελειμμένων κτηρίων (πολιτιστικές, κ.α. δραστηριότητες) με προώθηση και προβολή της αστικής ταυτότητας των κτηρίων</li> <li>• Ενέργεια 14: Δράσεις για την αντιμετώπιση προβλημάτων του θεσμικού πλαισίου για τα διατηρητέα κτήρια και τις χρήσεις διατηρητέων κτηρίων</li> <li>• Ενέργεια 20: Ενίσχυση αρχιτεκτονικού και πολιτιστικού τουρισμού στην περιοχή</li> <li>• Ενέργεια 21: Εναρμόνιση δράσεων του υπό αναθεώρηση ΓΠΣ Θεσσαλονίκης και της πρότασης ΣΟΑΠ (αδόμητες εκτάσεις)</li> </ul>	
<b>Χρονοδιάγραμμα</b>	Έναρξη: Q2 2014 Ολοκλήρωση: Q1 2017	

## Πηγές Τεκμηρίωσης

### **Ελληνόγλωσσες**

Αγγελοπούλου, Δ. & Μπαρτζιώκας-Τσιόμπρας, Α. (2011). «‘Thessaloniki West Challenge’, Αναζητώντας την Εξωστρέφεια της Πόλης: Σχέδιο Αστικής Αναγέννησης στην Περιοχή της Δυτικής Εισόδου». Διπλωματική εργασία. ΤΜΧΑ. ΑΠΘ.

Αδαμογιάννης, Ε., Αυγουστίδου, Μ., Κριτσινέλλη, Ε., Μιχαηλίδης, Γ., Σταμέλος, Κ. (2002). Μελέτη Ζώνης Οικιστικού Ελέγχου της Εκτός Σχεδίου και Εκτός Ορίου Οικισμών Περιοχής της Περιαστικής Ζώνης Θεσσαλονίκης και του ΠΣΘ. Θεσσαλονίκη: ΟΡΘ

Ανδρικοπούλου-Καυκαλά, Ε., Καυκαλάς, Γ. & Λαγόπουλος, Α.-Φ. (1979). *Θεσσαλονίκη: Πολεοδομική Διερεύνηση-Κριτική Ρυθμιστικών Προτάσεων και Προοπτικές Εξέλιξης της Πόλης*. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Αραβαντινός, Α. (2011). «Εννοια, Σκοπιμότητα και Μορφές Αναπλάσεων. Η Ανακολουθία μεταξύ Θεσμών και Πρακτικής στην Ελλάδα». Αθήνα: Άρθρο από την Ημερίδα: ‘Αστικές Αναπλάσεις’.

Άσημος, Π., Βαρσακέλης, Ν., Δημητριάδης, Ε., Δρακούλης, Δ., Πισσούριος, Γ. & Σταθακόπουλος, Π. (2010). «Χωρικο-οικονομικοί Παράγοντες του Πολεοδομικού Προγραμματισμού: Το Επιχειρηματικό Πάρκο στους Λαχανόκηπους Θεσσαλονίκης». Στο Δημητριάδης, Ε., Καυκαλάς, Γ., Τσουκαλά, Κ. (επιμ.) *Πόλεως Λόγος Τιμητικός Τόμος για τον Καθηγητή Α.-Φ. Λαγόπουλο*. Θεσσαλονίκη: University Studio Press. σσ. 177-192

Γερολύπου, Α. (1985). *Η Ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την Πυρκαγιά του 1917*. Θεσσαλονίκη: Δήμος Θεσσαλονίκης.

Γερόλυπου-Καραδήμου, Α. (2008). «Ο Αστικός Χώρος της Θεσσαλονίκης. Μακριές Διάρκειες και Γρήγοροι Μετασχηματισμοί με Φόντο την Βαλκανική Ενδοχώρα». Στο Καυκαλάς, Γ., Λαμπριανίδης, Λ., Παπαμίχος, Ν. (επιμ.) *Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο. Η Πόλη ως Διαδικασία Αλλαγών*. Αθήνα: Κριτική. σσ. 95-150.

Γετίμης, Π. (1999) «Αστικές πολιτικές και κοινωνικά κινήματα στις πόλεις». Στο Οικονόμου, Δ. & Πετράκος, Γ. (επιμ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων*,

*Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας Gutenberg, σσ. 359-370.

Γιαννακού, Α. & Καυκαλάς, Γ. (1999). «Τάσεις Χωροθέτησης του Τριτογενούς Τομέα και η Ρύθμιση της Αστικής Ανάπτυξης: Μαθήματα από την Περίπτωση της Θεσσαλονίκης». Στο Οικονόμου, Δ. & Πετράκος, Γ. (επιμ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας Gutenberg, σσ. 93-115.

Γοσποδίνη, Α. (2000). «Ο Ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών Πόλεων και οι νέες "Χρήσεις" του Αστικού Σχεδιασμού: Μια Πρόκληση για τις Ελληνικές Πόλεις». Στο Γοσποδίνη, Α. (επιμ.) *17 Κείμενα για το Σχεδιασμό, τις Πόλεις και την Ανάπτυξη*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ. 195-219.

Γοσποδίνη, Α. (2008). «Μεταβιομηχανικές Οικονομίες και Χωρικοί Μετασχηματισμοί των Πόλεων: Αναλύοντας τη μετα-Ολυμπιακή Αθήνα». Στο Α. Γοσποδίνη, Α. (επιμ.) *Διάλογοι για το Σχεδιασμό του Χώρου και την Ανάπτυξη*. Αθήνα: Κριτική, σσ. 35-102.

Γοσποδίνη, Α. (2010). «Clusters Καινοτομίας: Μεταβιομηχανικές Διαδρομές Πόλεων στη Μεσόγειο και την Ελλάδα». Στο Μπεριάτος, Η. & Παπαγεωργίου, Μ. (επιμ.) *Χωροταξία – Πολεοδομία – Περιβάλλον στον 21ο αιώνα*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ. 305-315

Γοσποδίνη, Α. & Μπεριάτος, Η. (2006). «Τα Αναδυόμενα 'Διεθνο-τοπικοποιημένα' Αστικά Τοπία: Η Περίπτωση της Αθήνας 2004». Στο Γοσποδίνη, Α. (επιμ.) *Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη*. Αθήνα: Κριτική, σσ. 168-180.

Δέφνερ, Α. (2000). «Οι Πολιτιστικές Βιομηχανίες στην Αθήνα ως Περίπτωση Πολιτιστικού Σχεδιασμού». Στο Γοσποδίνη, Α. (επιμ.) *Δεκαεπτά Κείμενα για το Σχεδιασμό, τις Πόλεις και την Ανάπτυξη*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ. 251-296.

Δέφνερ, Α. (2011). «Η ποιότητα ζωής στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας σήμερα». (Διάλεξη) Στρατηγικές Ανάπτυξης και Διαχείρισης των Πόλεων. ΤΜΧΠΠΑ.

Ιωαννίδου, Α. (1996). «Ρυθμιστικό Πλαίσιο Ανάπλασης της Περιοχής της Δυτικής Εισόδου του Δήμου Θεσσαλονίκης». Διπλωματική εργασία. ΤΜΧΠΠΑ. ΠΘ.

Καυκαλάς, Γ., Γιαννόπουλος, Γ., Κομνηνός, Ν., Λαγόπουλος, Α.-Φ., Τσουλουβής, Λ. (1993). *Στρατηγικές Επιλογές Ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης: Εισηγητική έκθεση προς την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας*. Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ

Mazower, M. (2006). *Θεσσαλονίκη Πόλη των Φαντασμάτων Χριστιανοί, Μουσουλμάνοι και Εβραίοι 1430-1950*. Αθήνα: Αλεξάνδρεια.

Μελαδάκης, Γ. (2011). Ένα Σύγχρονο Παράδειγμα Πολεοδομικού Σχεδιασμού στο Λεκανοπέδιο Αττικής: Η Βιομηχανική Ζώνη της Δραπετσώνας. Διπλωματική Εργασία. ΕΜΠ.

Μοσκόφ, Κ. (1978). *Θεσσαλονίκη - Τομή της Μεταπρατικής Πόλης*. Τόμος Α'. Αθήνα: Στοχαστής.

Οικονόμου, Δ. (2004). «Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις». *Τεχνικά Χρονικά*. Μάιος – Ιούνιος, τεύχος 3.

Οικονόμου, Δ. & Πετράκος, Γ. (1999). «Πολιτικές οικιστικής ανάπτυξης και πολεοδομικής οργάνωσης στην Ελλάδα». Στο Οικονόμου, Δ. & Πετράκος, Γ. (επιμ.) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας Gutenberg. σσ. 413-446.

Οικονόμου, Δ., Σκάγιαννης, Π., Δέφνερ, Α., Γιαννακούρου, Γ., κ.α. (2013). Διερεύνηση Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης στο Κέντρο της Αθήνας (ΣΟΑΠ) (Α'1 & Α'2 φάση). Δήμος Αθηναίων και ΟΡΣΑ/ΤΜΧΠΠΑ: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Ιούλιος/Δεκέμβριος.

Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (2011). *Μελέτη Επικαιροποίησης Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (ΡΣΘ)*.

Παπαμίχος, Ν., Καραδήμου-Γερόλυμπου, Α., Καυκούλα, Κ., Πασχαλίδης, Α., Χαστάογλου, Β., Χατζημιχάλης, Κ. (1995). *Η Θεσσαλονίκη στον 21ο αιώνα: Ανάπτυξη – Περιβάλλον – Πολιτισμός*. Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ – ΟΡΘ – ΥΠΕΧΩΔΕ.

Σταθακόπουλος, Π., Λαγοπούλου, Α.-Φ., κ.α. (2009). «Διερεύνηση Δυνατοτήτων για τη Βέλτιστη Πολεοδομική Ανάπτυξη και Αξιοποίησης Περιοχής Λαχανόκηπων». Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις ΑΠΘ

Τζόκας, Σ. (2002). «Ο Ελευθέριος Βενιζέλος και το Εγχείρημα του Αστικού Εκσυγχρονισμού 1928-1932». Αθήνα: Θεμέλιο.

Χατζηπροκοπίου, Π.-Α. (2004). «Μετανάστευση και Μεταβολές στον Αστικό Χώρο: από τα Βαλκάνια στη Θεσσαλονίκη». Sussex European Institute. Πανεπιστήμιο του Sussex.

### **Ξενόγλωσσες**

Deffner, A. & Labrianidis, L. (2005). “Planning Culture and Time and in a Mega Event: Thessaloniki as the European City of Culture, 1997.” *International Planning Studies*. [Online] 3 (10). p.241-264.

Ferber, U., Grimski, D., Millar, K. & Nathanail, P. (2006). “Sustainable Brownfield Regeneration: CABERNET Network Report.” University of Nottingham: Land Quality Management Group. [Online] 7 (2). p.192-205. Available from: <http://www.cabernet.org.uk/resourcefs/427.pdf>. [Accessed: 20 October 2012]

Marcuse, P. (2010). “Can Planning Affect the Economic Crisis? Barely, and not unless Planning Changes Radically.” *Berkeley Planning Journal*. [Online] 23 (1). p.159-165. Available from: <http://escholarship.org/uc/item/19j925bn>. [Accessed: 10 January 2012]

Schelwald-Van der Kley, L., De Fraye, J., Pentel, R., Buve, L., Jacquet, R., Slenders, H.-L.A., Heasman, I., Wallace, S. & Ackermann, M. (2011). “A Stakeholder’s Perspective on Contaminated Land Management”. In: Swartjes F. (ed.) *Dealing with Contaminated Sites, From Theory towards Practical Application*. p.1079-1104. New York: Springer.

Skayannis, P. (2013). “The (Master) Plans Of Athens And The Challenges Of Its Re-Planning In The Context Of Crisis.” *ArchNet-International Journal of Architectural Research*. [Online] 7 (2). p.192-205. Available from: <http://www.prd.uth.gr/uploads/publications/2013/45da2231f010d16f2e23074903179ce0898098bd.pdf>. [Accessed: 10 January 2012]

Turvani, M. & Tonin, S. (2008). “Brownfields Remediation and Reuse: An Opportunity for Urban Sustainable Development” In: Clini, C., Musu, I., Lodovica-



Gullino, M. (eds.) *Sustainable Development and Environmental Management, Experiences and Case Studies*. p.397-411. New York: Springer.

Yerolympos, Al. (1996). *Urban Transformations in the Balkans (1820-1920): Aspects of Balkan Town Planning and the Remaking of Thessaloniki*. Thessaloniki: University City Press.

### **Ιστοσελίδες**

<http://anaplasibzdrapetsonas.blogspot.gr/> (Ανάπλαση Βιομηχανικής Ζώνης Δραπετσώνας) (προσβάσιμη στις 19-10-2013)

[http://farosthermaikou.blogspot.gr/2012/10/blog-post\\_7095.html](http://farosthermaikou.blogspot.gr/2012/10/blog-post_7095.html) (Η βιομηχανία στη Θεσσαλονίκη κατά την απελευθέρωση) (προσβάσιμη στις 20-10-2013)

<http://greennewdeal.eu/de/energie/best-practice/en/malmoe-bo01western-harbour.html> (Malmö - Bo01/Western Harbour) (προσβάσιμη στις 18-10-2013)

[http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/GRAFEIO\\_TYPOY/TEXNOGRAFIMA\\_2006/TEXNOGRAFIMA\\_306/306-17.pdf](http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/GRAFEIO_TYPOY/TEXNOGRAFIMA_2006/TEXNOGRAFIMA_306/306-17.pdf) (Μύλος Χατζηγιαννάκη - Αλτιναλμάζη, παρέμβαση του ΤΕΕ/ΤΚΜ προς τον νέο Υπουργό Πολιτισμού) (προσβάσιμη στις 20-10-2013)

<http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/DRASTHRIOTHTES/OMADESERGASIAS/POLHPRASINO/4.pdf> (Το πράσινο στο ΠΣΘ) (προσβάσιμη στις 07-12-2013)

<http://thesout.gr/component/k2/3105-thessaloniki-katarreei-to-fiks/3105-thessaloniki-katarreei-to-fiks> (Θεσσαλονίκη: Καταρρέει το Φιξ) (προσβάσιμη στις 20-12-2013)

<http://www.akerbrygge.no/Informasjon/dagens-aker-brygge.aspx> (Το Aker Brygge σήμερα) (προσβάσιμη στις 18-10-2013)

<http://www.alterthess.gr/content/afieroma-2012-i-poli-apokta-dimosio-fotismo-me-fotaerio-1890> (Η πόλη αποκτά δημόσιο φωτισμό με φωταέριο -1890) (προσβάσιμη στις 23-10-2013)

<http://www.block33.gr> (block33 πολυχώρος εκδηλώσεων) (προσβάσιμη στις 23-10-2013)

[http://www.cardiffharbour.com/content.asp?nav=9,35&parent\\_directory\\_id=1&id=164&d1p1=1](http://www.cardiffharbour.com/content.asp?nav=9,35&parent_directory_id=1&id=164&d1p1=1) (The Regeneration Project of Cardiff Harbour) (προσβάσιμη στις 18-10-2013)

<http://www.depepok.com> (Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας Κοζάνης) (προσβάσιμη στις 25-10-2013)

<http://www.econews.gr/2013/07/02/zaa-pikermiou-rafinas-102295/> (Ζώνη Αστικού Αναδασμού Πικερμίου – Ραφήνας) (προσβάσιμη στις 25-10-2013)

<http://www.egnatipost.gr/index.php/thessaloniki/item/24825-τον-φεβρουάριο-ο-νόμος-για-το-νέο-ρυθμιστικό-της-θεσσαλονίκης> (Παρουσίαση νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης) (προσβάσιμη στις 25-1-2014)

<http://www.ethnos.gr/article.asp?catid=22784&subid=2&pubid=63609181> (Τα σφαγεία γίνονται στέγη Τεχνών) (προσβάσιμη στις 22-10-2013)

<http://www.eyath.gr/swift.jsp?CMCCode=1002&extLang> (Μουσείο Ύδρευσης ΕΥΑΘ) (προσβάσιμη στις 21-10-2013)

[http://www.ggde.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=159](http://www.ggde.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=159) (Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Υποδομών-Μεταφορών - Master Plan 2020) (προσβάσιμη στις 21-11-2013)

<http://www.hyper.gr/makthes/951222/51222d03.html> (Πολιτισμός και ψυχαγωγία στη ΒΙΛΚΑ) (προσβάσιμη στις 22-10-2013)

<http://www.jessicafund.gr/> (Δικτυακός τόπος της πρωτοβουλίας JESSICA) (προσβάσιμη στις 29-12-2013)

<http://www.ltp.ntua.gr/> (Τεχνολογικό Πολιτιστικό Πάρκο Λαυρίου) (προσβάσιμη στις 19-10-2013)

<http://www.malmo.se/English/Sustainable-City-Development/Bo01---Western-Harbour.html> (Western Harbour / Bo01) (προσβάσιμη στις 18-10-2013)

<http://www.makthes.gr/news/reportage/71898/> (Στα χαρακώματα για τα κόκκινα φανάρια) (προσβάσιμη στις 21-10-2013)

<http://www.minenv.gr/1/13/131/13108/g13108063.html> (Ζώνες αστικού αναδασμού) (προσβάσιμη στις 25-10-2013)

<http://www.monumenta.org/article.php?IssueID=5&lang=gr&CategoryID=3&ArticleID=422> (Ο χαρακτηρισμός των βιομηχανικών συγκροτημάτων της βόρειας Ελλάδας ως «μνημείων») (προσβάσιμη στις 22-10-2013)

<http://www.parallaximag.gr/reportage/voytia-sta-dytika-tis-thessalonikis> (Βουτιά στα Δυτικά της Θεσσαλονίκης) (προσβάσιμη στις 08-12-2013)

<http://www.psxm-tkdm.gr/xriistika/perivalon/115-dendropotamos> (Ρέμα Δενδροποτάμου: Πηγή ρύπανσης του Θερμαϊκού) (προσβάσιμη στις 17-10-2013)

<http://www.realestatenews.gr/perivallon/perivallon-erga-ypodomwn/11215-to-sxedio-gia-tin-thessaloniki> (Το σχέδιο για την Θεσσαλονίκη) (προσβάσιμη στις 25-10-2013)

<http://www.thesstoday.gr/arthra/afieromata/44-hommages/239-thessaloniki1900.html> (Βιομηχανική ανάπτυξη στη Θεσσαλονίκη) (προσβάσιμη στις 22-10-2013)

<http://www.thestival.gr/culture/item/75322-ta-palia-dimotika-sfageia-metatrepontai-se-xzrhhrdkwoownvnxzfjjewiwcbezfzrhhrdkwoownvnxzfjjewiwwro-politismoy> (Τα παλιά δημοτικά σφαγεία μετατρέπονται σε χώρο πολιτισμού) (προσβάσιμη στις 22-10-2013)

<http://www.thpa.gr> (Δικτυακός τόπος του ΟΛΘ) (προσβάσιμη στις 23-12-2013)

<http://www.thpa.gr/files/portthess/portthess4.pdf> (Διμηνιαία Εφημερίδα του ΟΛΘ)

(προσβάσιμη στις 23-12-2013)

<http://www.tovima.gr/society/article/?aid=550750> (Μουσείο Ολοκαυτώματος στη Θεσσαλονίκη) (προσβάσιμη στις 24-12-2013)

<http://www.voria.gr/index.php?module=news&func=display&sid=135709>

(Γιαννόπουλος: Το Μετρό δεν είναι πανάκεια για τη Θεσσαλονίκη) (προσβάσιμη στις 27-11-2013)

<http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=1MehlULiQ3Q%3D&tabid=367>

(Εντυπο για το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης) (προσβάσιμη στις 15-11-2013)

<http://www.ypodomes.com/index.php/statheri-troxia/sidirodromoi/uperastikos-ose/item/21703-τραινοσε-σχεδια-για-μεγα-εμπορευματικό-κόμβο-στη-θεσσαλονίκη>

(ΤΡΑΙΝΟΣΕ: Σχέδια για μέγα-εμπορευματικό κόμβο στη Θεσσαλονίκη) (προσβάσιμη στις 18-10-2013)

### **Θεσμικό πλαίσιο**

Π.Π.Χ.Σ.Α.Α Κεντρικής Μακεδονίας (2004), Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, ΥΠ.Ε.ΧΩ.ΔΕ, ΦΕΚ 218Β/6-2-04.

Ν. 1561/1985 (Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης).

Ν. 1892/1990 (Για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη και άλλες διατάξεις).

Ν. 2508/1997 (Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις).

Ν. 2742/1999 (Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις).

Ν. 3028/2002 (Για την προστασία των αρχαιοτήτων και εν γένει της πολιτιστικής κληρονομιάς).

ΦΕΚ 347/Β/31-5-1985, ΦΕΚ 317/Β/17-3-2003 (Χαρακτηρισμός διατηρητέου κτηρίου, Παλιό Αντλιοστάσιο).

ΦΕΚ 420/Δ/27-4-1993 (ΓΠΣ Δήμου Θεσσαλονίκης).

ΦΕΚ 423/Β/6-6-1994 (Χαρακτηρισμός διατηρητέου κτηρίου, Βυρσοδευείο Νούσια).

ΦΕΚ 438/Β/9-6-1994 (Χαρακτηρισμός διατηρητέου κτηρίου, Βυρσοδευείο Γεωργίου). ΦΕΚ 446/Β/14-6-1994 (Χαρακτηρισμός διατηρητέου κτηρίου, Σφαγεία και εργοστάσιο φωταερίου).

ΦΕΚ 479/Β/24-6-1994, ΦΕΚ 421/Β/10-4-2003 (Χαρακτηρισμός διατηρητέου κτηρίου, Βιομηχανικό συγκρότημα ΦΙΞ).

ΦΕΚ 671/Β/22-10-1990, ΦΕΚ 887/Β/30-10-1991 (Χαρακτηρισμός διατηρητέου κτηρίου, Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός).

ΦΕΚ 1224/Β/31-12-1997, ΦΕΚ 268/Β/18-3-1998 (Χαρακτηρισμός διατηρητέου κτηρίου, Βυρσοδευείου Αφών Μπενή).

ΦΕΚ 1274/Δ/31-12-1987, ΦΕΚ 194/Δ/3-4-1995 (ΓΠΣ Δήμου Μενεμένης και τροποποίηση).

ΦΕΚ 1341/Β/24-4-2012 (Προδιαγραφές σύνταξης Σχεδίων Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης).



# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## **Χάρτης Α.1 Ένταξη περιοχής μελέτης στο ΠΣΘ**

## **Χάρτης Α.2 Αναγνώριση περιοχής μελέτης**

### **Χάρτης Α.3 Χρήσεις γης ΓΠΣ Θεσσαλονίκης**

## **Χάρτης Α.4 Χρήσεις γης ισογείων**



## **Χάρτης Α.5 Χρήσεις γης ορόφων**