

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ
ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:
ΙΩΑΝΝΙΔΟΥ ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: Δρ. ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1996

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΔΥΤΙΚΗ ΕΙΣΟΔΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΧΩΡΟΣ	5
1.1 Ο ευρύτερος χώρος μέχρι σήμερα (π.χ. από την Α. Ε. μέσα σ' αυτόν	5
1.2 Η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης	7
ΠΗΓΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	25
3.1 Περιγραφή του πολεοδομικού ιστού	25
3.1.1 Ρυμοτομικό σχέδιο	25
3.1.2 Οδικό δίκτυο	28
3.2 Χρήσεις Γης	29
3.2.1 Χωρική κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων	33
3.2.2 Κατοικία	33
3.2.3 Βιομηχανία - Βιοτεχνία	35
3.2.4 Κεντρικές Λειτουργίες Πόλης	38
3.2.5 Εγκαταστάσεις Μαζικής Μεταφοράς	41
3.2.6 Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	42
3.2.7 Λοιπές Χρήσεις	43
3.3 Συντελεστές και λοιποί Όροι Δόμησης	45
3.4 Συμπεράσματα	47
ΠΗΓΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΚΤΙΡΙΑΚΟΣ ΚΑΙ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ ΠΛΟΥΤΟΣ	50
4.1 Γενικά	50
4.1.1 Κπριακό δυναμικό	51
4.1.1.1 Διατηρητέα κτίρια	52
4.1.1.2 Βιομηχανικά κτίρια και σύνολα του 19ου αιώνα και του πρώτου μισού του 20ου αιώνα.	53
4.1.1.3 Βιοτεχνικά κτίρια των δεκαετιών '60 και '70	55
4.1.2 Η κατάσταση των κπρίων	56
4.1.3 Ηλικία των κπρίων	58

4.2 Συμπεράσματα	61
ΠΗΓΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Το θεσμικό πλαίσιο των αναπλάσεων στην Ελλάδα	64
5.1 Παραδείγματα αναπλάσεων στην Ελλάδα	76
6.2 Συμπεράσματα	83
ΠΗΓΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	86
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	87
6.1 Κεντρικοί άξονες της πρότασης	87
6.2 Προτεινόμενη διάρθρωση των χρήσεων γης στην περιοχή της Δυτικής Εισόδου	88
6.2.1 Γενικές Ρυθμίσεις	88
6.2.2 Σημειακές Ρυθμίσεις	91
6.2.2.1 Κατοικία	91
6.2.2.2 Κεντρικές λειτουργίες και κτίρια διοίκησης	92
6.2.2.3 Πολιτισμικές λειτουργίες	93
6.2.2.4 Ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις	93
6.2.2.5 Κτίρια εκπαίδευσης - κτίρια κοινωνικής πρόνοιας	93
6.2.2.6 Αθλητικές εγκαταστάσεις	94
6.2.2.7 Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων	94
6.2.2.8 Εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς	94
6.2.2.9 Πρατήρια βενζίνης	95
6.2.2.10 Χώροι πρασίνου	95
6.3 Χαρακτηρισμός τμημάτων της περιοχής μελέτης ως ΖΕΚ	96
6.4 Προτεινόμενα διατηρητέα κτίρια και κτίρια ειδικών χρήσεων	97
6.5 Προτεινόμενη διαμόρφωση του χώρου του παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού	100
6.6 Οδικό δίκτυο - πεζόδρομοι - χώροι στάθμευσης	101
6.7 Όροι και περιορισμοί δόμησης	105
6.8 Ειδικές διατάξεις για τα Διατηρητέα και τα Προτεινόμενα Διατηρητέα	106
6.9 Μορφολογικοί περιορισμοί	107
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Φορείς στεγαστικής και πολεοδομικής πολιτικής	109

7.1 Λαϊκή Στέγη	109
7.2 Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ)	110
7.3 Οικοδομικοί Συνεταιρισμοί	111
7.4 Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ)	112
7.5 Δημοτικές επιχειρήσεις	112
7.6 Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ)	113
7.7 Εταιρείες μικτής οικονομίας	114
7.8 Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ)	115
7.9 Χρηματοδοτικοί φορείς	115
7.10 Χρηματοδότηση των προτεινόμενων έργων ανάπτυξης της περιοχής	116
7.11 Προτεινόμενος φορέας ανάπτυξης της περιοχής Δυτικής Εισόδου του Δήμου Θεσσαλονίκης	117
7.12 Η συμμετοχή των κοινωνικο - οικονομικών φορέων	120
ΠΗΓΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	122
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΣΤΑΔΙΑ	123

ΓΕΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΩΝ ΚΑΙ ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ ΟΡΟΦΩΝ, ΝΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

	σελ.
Πίνακας 3.2.β: Ποσοστά χρήσεων γης ισογείων ορόφων	31
Πίνακας 3.2.γ: Ποσοστά χρήσεων γης υπολοίπων ορόφων	31
Πίνακας 3.2.4.α: Επί μέρους ποσοστά των ειδικών χρήσεων, που συνθέτουν τις Κεντρικές Λειτουργίες	39
Πίνακας 3.3.α: Μέσος Πραγματοποιημένος και Νομοθετημένος ΣΔ, στην περιοχή μελέτης	46
Πίνακας 4.1.2.α: Κατάσταση των κτιρίων και αντίστοιχα ποσοστά	57
Πίνακας 4.1.3.α: Χρονολογία κατασκευής κτιρίων	59

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

	σελ.
Σχήμα 3.2.α: Ποσοστιαία κατανομή χρήσεων γης, ισογείων ορόφων	32
Σχήμα 3.2.β: Ποσοστιαία κατανομή χρήσεων γης, “υπολοίπων” ορόφων	31
Σχήμα 3.2.2.α: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης της κατοικίας (καταγραφή χρήσεων ισογείων ορόφων)	35
Σχήμα 3.2.2.β: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης της κατοικίας (καταγραφή χρήσεων υπολοίπων ορόφων)	35
Σχήμα 3.2.3.α: Ποσοστιαία κατανομή βιομηχανίας - βιοτεχνίας στην περιοχή μελέτης και επί μέρους ποσοστά συνεργείων αυτοκινήτων, βιομηχανίας και βιοτεχνίας	37
Σχήμα 3.2.4.α: Ποσοστιαία κατανομή των Κεντρικών Λειτουργιών και των χρήσεων που τις συνθέτουν	40
Σχήμα 3.2.5.α: Ποσοστιαία κατανομή των Εγκαταστάσεων Μέσων Μεταφοράς στην περιοχή μελέτης	41
Σχήμα 3.2.6.α: Ποσοστιαία κατανομή Εγκαταστάσεων Χονδρικού Εμπορίου και Εμπορικών Εκθέσεων, στην περιοχή μελέτης	43
Σχήμα 3.2.7.α: Ποσοστιαία κατανομή λοιπών χρήσεων	45
Σχήμα 4.1.2.α: Ποσοστιαία κατανομή των κτισμάτων, ανά κατηγορία “κατάστασης” των κτιρίων	57
Σχήμα 4.1.3.α: Έτος κατασκευής κτιρίων, περιοχής μελέτης	60
Σχήμα 4.1.3.β: Ποσοστιαία κατανομή των κτιρίων, με βάση το έτος κατασκευής τους.	61
Σχήμα 4.1.2.α: Ποσοστιαία κατανομή των κτισμάτων, ανά κατηγορία “κατάστασης” των κτιρίων	62

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ, Η ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Αντικείμενο της διπλωματικής αυτής εργασίας είναι η ανάπτυξη της περιοχής της Δυτικής Εισόδου της Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για μια χωρική λειτουργική ενότητα, η οποία ανήκει στο Δήμο Θεσσαλονίκης και έχει άμεση γειτνίαση με το ιστορικό, επιχειρηματικό και εμπορικό κέντρο της πόλης.

Ιστορικά η περιοχή μελέτης αποτελούσε την **πρώτη βιομηχανική περιοχή της Θεσσαλονίκης**. Μετά την πυρκαϊά του 1917, με το σχέδιο Hebrgard, η περιοχή ορίζεται ως τόπος βιομηχανικής εγκατάστασης. Έτσι εγκαταστάθηκαν στην περιοχή μεγάλες βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες, καθώς και ένας μεγάλος αριθμός καταστημάτων χονδρικού εμπορίου. Στην ανάπτυξη αυτή συντέλεσε σε μεγάλο βαθμό η θέση της περιοχής: δίπλα στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης και τον παλιό Εμπορευματικό Σιδηροδρομικό Σταθμό, σε γειτνίαση με τις βορειοδυτικές περιοχές κατοικίας των εργατικών στρωμάτων. Από την δεκαετία του '70 και μετά η περιοχή άρχισε να παρακμάζει, κυρίως λόγω της εγκατάλειψης πολλών βιομηχανικών κτιρίων, καθώς και λόγω της μετεγκατάστασης βιομηχανικών μονάδων στις οριζόμενες βιομηχανικές περιοχές της περιοχής της Θεσσαλονίκης.

Σήμερα η περιοχή της Δυτικής Εισόδου χαρακτηρίζεται από έντονη υποβάθμιση, η οποία οφείλεται στους εξής παράγοντες:

- ⇒ **την υπολειτουργία ή εγκατάλειψη κτιριακών κελυφών**, που δημιουργούν “ασυνέχειες” μέσα στον πολεοδομικό ιστό.
- ⇒ **τον διαμελισμό του ιστού** από τις σιδηροδρομικές γραμμές του παλαιού Εμπορευματικού Σταθμού.
- ⇒ **την περιβαλλοντική ρύπανση**, λόγω της λειτουργίας οχλουσών παραγωγικών μονάδων, χωρίς κατάλληλη υποδομή (π.χ. βυρσοδεψεία).
- ⇒ **κυκλοφοριακά προβλήματα**, τα οποία προκαλούνται από την συγκέντρωση μεγάλου αριθμού φορτηγών αυτοκινήτων και λεωφορείων

ΚΤΕΛ, σε συνδυασμό με την καθυστέρηση για δεκαετίες της εφαρμογής εγκεκριμένου σχεδίου, όσο αφορά την διάνοιξη δρόμων.

⇒ **την σύγκρουση των χρήσεων γης** και την σταδιακή ανεξέλεγκτη αλλαγή της φυσιογνωμίας της περιοχής, με γνώμονα την εκμετάλλευση της αστικής γης και το κέρδος.

Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω προβλήματα, όπως αυτά προέκυψαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή, κρίνεται σκόπιμη η διερεύνηση μηχανισμών και η διατύπωση προτάσεων, οι οποίες θα οδηγήσουν στην αναβάθμιση της περιοχής και την επανένταξή της στον υπόλοιπο, υγιή πολεοδομικό ιστό της Θεσσαλονίκης.

Η παρατήρηση, συλλογή και καταγραφή των στοιχείων έγινε με **επιτόπια έρευνα**. Η καταγραφή των αφορούσε στα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της περιοχής (χρήσεις γης, μορφή του πολεοδομικού ιστού, κατάσταση κτιρίων κ.λ.π.).

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποτελείται από 8 κεφάλαια. Τα 5 πρώτα κεφάλαια αποτελούν ουσιαστικά την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή μελέτης. Συγκεκριμένα, στο 1ο κεφάλαιο ορίζεται επακριβώς η περιοχή μελέτης. Στο 2ο κεφάλαιο γίνεται μία σύντομη ιστορική ανασκόπηση της εξέλιξης της περιοχής μέχρι σήμερα. Στο 3ο κεφάλαιο αναλύονται τα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της (χρήσεις γης, οδικό δίκτυο, όροι δόμησης, τυπολογία οικοδομικών τετραγώνων κ.λ.π.). Στο 4ο κεφάλαιο παρουσιάζεται το κτιριακό δυναμικό της (κατάσταση κτιρίων, ταξινόμηση των κτιρίων, βάσει της αρχιτεκτονικής μορφής και του χρόνου ανέγερσής τους κ.α.). Στο 5ο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στα θεσμικά εργαλεία και τους μηχανισμούς της ανάπτυξης που χρησιμοποιούνται σήμερα στον ελλαδικό χώρο, ενώ παρουσιάζονται και μερικά παραδείγματα αναπλάσεων στην Ελλάδα.

Στο 6ο κεφάλαιο διατυπώνονται τα προτεινόμενα μέτρα ανάπτυξης και εξυγίανσης της περιοχής, τα οποία αναφέρονται στις χρήσεις γης, στους

όρους και περιορισμούς δόμησης, στην αξιοποίηση όλου του ανενεργού κτιριακού δυναμικού, στην εξασφάλιση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, στην ρύθμιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων. Το 7ο κεφάλαιο αναφέρεται στους φορείς άσκησης πολεοδομικής και στεγαστικής πολιτικής στην Ελλάδα, καθώς και στον προτεινόμενο φορέα που πρόκειται να ιδρυθεί προκειμένου να συμβάλλει στην ανάπτυξη της Δυτικής Εισόδου.

Τέλος το 8ο κεφάλαιο, αποτελεί ουσιαστικά και τον επίλογο της εργασίας. Στο κεφάλαιο αυτό διατυπώνονται σκέψεις και προτάσεις, καθώς και μία σειρά ειδικών μελετών οι οποίες θα μπορούσαν να εκπονηθούν, μέσα στα πλαίσια ολοκλήρωσης της μελέτης ανάπτυξης της περιοχής.

Στόχοι της ανάπτυξης

Στο νέο οικιστικό νόμο 2508/97 “Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας”, στο άρθρο 8, η ανάπτυξη ορίζεται ως εξής: “*Ανάπτυξη 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*”.

Η παραπάνω θεωρητική προσέγγιση του όρου ανάπτυξη, ουσιαστικά αναφέρεται στους γενικούς στόχους που πρέπει να έχει η ανάπτυξη μίας περιοχής. Πέραν όμως των γενικών στόχων και ανάλογα με τα ιδιαίτερα προβλήματα που παρουσιάζει κάθε περιοχή που χρήζει ανάπτυξης, θέτονται κάθε φορά και ειδικοί στόχοι.

Στη συγκεκριμένη περίπτωση κεντρικός στόχος της ανάπτυξης είναι ο μετασχηματισμός της περιοχής της Δυτικής Εισόδου σε **τομέα επέκτασης**

του επιχειρησιακού κέντρου της πόλης. Μέσα στα πλαίσια αυτού του στόχου η ανάπτυξη της περιοχής προτείνεται να επικεντρωθεί στις εξής δράσεις και μέτρα:

- **την αξιοποίηση όλων των κατηγοριών του ανενεργού δυναμικού της περιοχής.**

Το κτιριακό δυναμικό της περιοχής χωρίσθηκε στις εξής κατηγορίες:

1. κατηγορία α: διατηρητέα κτίρια
2. κατηγορία β: Βιομηχανικά κτίρια και σύνολα του 19ου αιώνα και του πρώτου μισού του 20ου αιώνα
3. βιοτεχνικά πολυώροφα κτίρια των δεκαετιών '60 και '70

Βάσει αυτού του διαχωρισμού μία από τις βασικότερες δράσεις είναι η **διερεύνηση της επανάχρησης κάθε βιομηχανικού κτιρίου και συγκροτήματος, καθώς και η διερεύνηση κατάλληλων πολεοδομικών μηχανισμών και οικονομικών κινήτρων** που θα μπορούσαν να συμβάλουν στον ταχύτερο και αποτελεσματικότερο επανασχεδιασμό και ανακατασκευή των βιομηχανικών κτιρίων σύμφωνα με τις νέες προτεινόμενες χρήσεις.

- **μετεγκατάσταση του παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και η διαμόρφωσή του σε αστικό πάρκο.**
- **αναμόρφωση του υφιστάμενου τεχνητού ορίου μεταξύ του πολεοδομικού ιστού και του εμπορικού λιμένα.**

Βασικότερο ρόλο στον μετασχηματισμό της περιοχής, θα έχει η αναδιάρθρωση των χρήσεων γης και ο καθορισμός νέων, που ανήκουν στους κλάδους κυρίως του **τριτογενή τομέα** και είναι συναφείς με την έννοια του πολεοδομικού κέντρου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΔΥΤΙΚΗ ΕΙΣΟΔΟΣ ΚΑΙ Ο ΕΥΡΥΤΕΡΟΣ ΧΩΡΟΣ

1.1 Ο ευρύτερος χώρος μέχρι σήμερα και η ένταξη της Δ. Ε. μέσα σ' αυτόν

Η πόλη της Θεσσαλονίκης σύμφωνα με ιστορικές πηγές, ιδρύθηκε τον 4ο αιώνα π.χ. Είναι πρωτεύουσα του ομώνυμου νομού και χωροθετείται στο κέντρο του ευρύτερου βορειοελλαδικού χώρου.

Αναπτύσσεται αμφιθεατρικά στον μυχό του Θερμαϊκού κόλπου, κατά μήκος της βορειοανατολικής ακτής του και στις παρυφές της λοφοσειράς Ασβεστοχωρίου - Χορτιάτη, Κέδρινου Λόφου (δάσος Σείχ - Σου)¹.

Η θέση της αποτελεί νευραλγικό σημείο του βασικού αναπτυξιακού άξονα της χώρας (άξονας Αθηνών - Θεσσαλονίκης)* αποτελεί κέντρο των οδικών, σιδηροδρομικών και εναέριων συγκοινωνιών της Βόρειας Ελλάδας με τον υπόλοιπο ελλαδικό χώρο καθώς και με τις Βαλκανικές χώρες.

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και συγκεντρώνει το μεγαλύτερο τμήμα των οικονομικών, διοικητικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Η μορφή και η δομή της πόλης της Θεσσαλονίκης υπαγορεύθηκε από τη φυσική θέση της και από τις συνθήκες και τους περιορισμούς κάτω από τους οποίους πραγματοποιήθηκε ιστορικά η ανάπτυξή της.

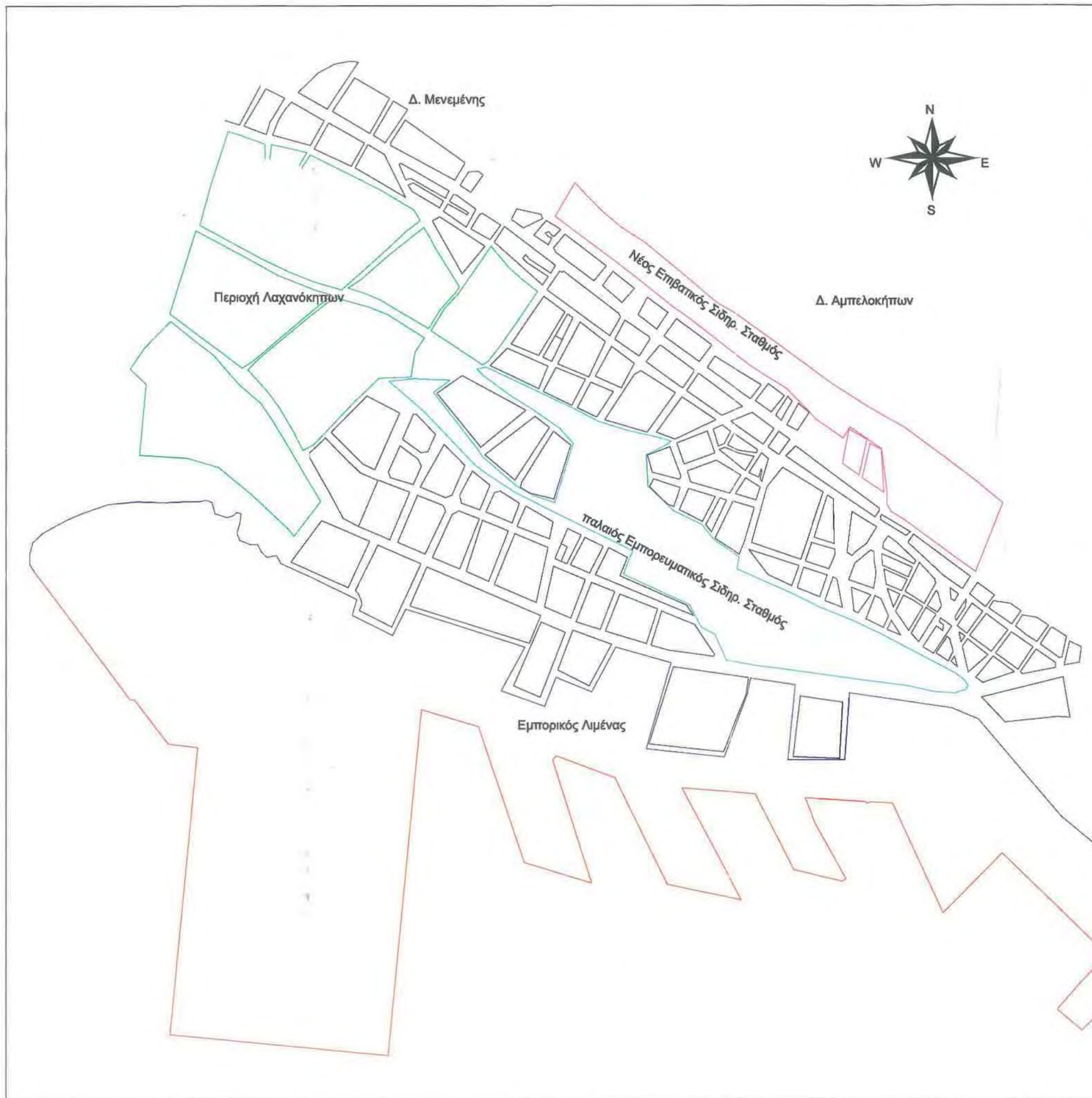
Η μεγάλη πυρκαϊά του 1917 που κατέστρεψε και το μεγαλύτερο τμήμα της παλιάς πόλης (Άνω Πόλη) είχε σαν αποτέλεσμα νέο πολεοδομικό σχεδιασμό (σχέδιο Hebrard), ο οποίος διατηρείται μέχρι σήμερα, με μικρές τροποποιήσεις. Το 1922 με την εγκατάσταση των προσφύγων στην πόλη, σημειώνεται μια πληθυσμιακή έκρηξη με σοβαρές συνέπειες στη συνολική πορεία της. Η μεταπολεμική περίοδος με τις μεγάλες κοινωνικο - οικονομικές αλλαγές που ακολούθησαν, σταθεροποιεί τη θέση

της Θεσσαλονίκης ως δεύτερου πληθυσμιακού και οικονομικού κέντρου της χώρας, ταυτόχρονα όμως προκαλεί έντονα προβλήματα υπερσυσσώρευσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων καθώς και υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος, λόγω της γρήγορης οικιστικής ανάπτυξης με τις γνωστές διαδικασίες εμπορευματικής παραγωγής της κατοικίας.

Εκτός από την ανοικοδόμηση της αρχικής πόλης η ανάπτυξή της, “απλώθηκε” σε καινούργιες περιοχές και προς τις δύο κατευθύνσεις - διεξόδους, την νότια και την βορειοδυτική με διαφορετικά στην κάθεμιά χαρακτηριστικά. Η ανάπτυξή της προς τα νότια απορρόφισε κυρίως τα μεσαία εισοδήματα και πραγματοποιήθηκε στο μέγιστο μέρος μέσα στα όρια του σχεδίου που η έκτασή του ήταν σημαντική προς την κατεύθυνση αυτή². Αντίθετα η ανάπτυξη της κατοικίας προς τα βόρεια και δυτικά που απορρόφισε κατά κύριο λόγο τα χαμηλά εισοδήματα συνάντησε φραγμούς από ένα περιορισμένο σχέδιο πόλης, την ανεξέλεγκτη διασπορά οχλουσών χρήσεων (βιομηχανία, επαγγελματικές εγκαταστάσεις, σιδηροδρομικός σταθμός κ.λ.π.) και σημαντικό αριθμό στρατοπέδων που καταλαμβάνουν αρκετές εκτάσεις. **Η περιοχή μελέτης βρίσκεται νοτίως του δυτικού τομέα της πόλης, δίπλα στο ιστορικό, εμπορικό και διοικητικό κέντρο (χάρτης Α - 1.1).**

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης χωρικά εντοπίζεται στο κέντρο του Π.Σ.Θ. Η κεντρική περιοχή του Δήμου ταυτίζεται με το ιστορικό και υφιστάμενο επιχειρησιακό κέντρο της πόλης. **Η περιοχή της Δυτικής Ειόδου αποτελεί χωρικά συνέχεια του ιστορικού και επιχειρησιακού κέντρου**, ενώ τάσεις επέκτασης των λειτουργιών του κέντρου της πόλης εμφανίζονται προς τα δυτικά (οδός Μοναστηρίου, οδός 26ης Οκτωβρίου), όπου μάλιστα παρουσιάζεται αλλαγή χαρακτήρα από περιοχή κυρίως χονδρεμπορίου - αποθηκών - συνεργείων, σε περιοχή δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα³. Διαφαίνεται λοιπόν μια **τάση εξομοίωσης της περιοχής με το επιχειρησιακό κέντρο.**

Βάση στοιχείων του ΓΠΣ ο Δήμος Θεσσαλονίκης διαρείται σε πέντε διαμερίσματα. Καθένα από τα πέντε αυτά διαμερίσματα χωρίζεται σε πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές) για λόγους καθαρά επιχειρησιακούς, καθώς και για έλεγχο της



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- όρια περιοχής εμπορικού λιμένα
- ακτογραμμή
- όρια περιοχής Παλαιού Εμπορικού Σιδηρ. Σταθμού
- όρια περιοχής Νέου Επιβατικού Σιδηρ. Σταθμού
- περιοχή "Λαχανόκηπων"

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης:

A - 1.1 Ο ευρύτερος χώρος και η ένταξη
της Δυτικής Εισόδου

κλίμακα:
50
0
50
100
Meters

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
"Ρυθμιστικό πλαίσιο ανάπτυξης της Δυτικής Εισόδου"

Φοιτήτρια:
Ιωαννίδου Αναστασία

Επιβλέπων:
Δρ. Γοσποδίνη Άσπα

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1997

χωροθέτησης και της επάρκειας των χώρων συλλογικής χρήσης ως προς τους χρήστες⁴. Η περιοχή μελέτης ανήκει στο διαμέρισμα Β και περιλαμβάνει της πολεοδομικής ενότητες 7, 11 και 10.

1.2 Η οριοθέτηση της περιοχής μελέτης

Η περιοχή μελέτης εκτείνεται δυτικά του ιστορικού, επιχειρησιακού και εμπορικού κέντρου. Από δυτικά προς ανατολικά, εκτείνεται από την περιοχή του Βαρδαρίου και Δικαστηρίων μέχρι και τη λεωφόδο Δενδροποτάμου. Από βορρά προς νότο, εκτείνεται μεταξύ του Νέου Επιβατικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και της χερσαίας ζώνης του Λιμένος Θεσσαλονίκης (χάρτης Α - 1.2).

Ανατολικότερο όριο της περιοχής είναι η οδός Ταντάλου, ενώ βόρειο είναι η οδός Μοναστηρίου. Το δυτικότερο άκρο της είναι η περιοχή των Λαχανόκηπων, η οποία πρόσφατα (1993), εντάχθηκε στο σχέδιο ως περιοχή κατοικίας. Τα νότια όρια της περιοχής διαμορφώνονται από την οδό 26ης Οκτωβρίου και το λιμάνι. Ωστόσο η οπτική επαφή της περιοχής με την θάλασσα διακόπτεται από τον περιμετρικό μαντρότοιχο του λιμανιού (φωτο 11).

Η συνολική έκταση της περιοχής ανέρχεται σε 219,14 στρ.

Η μεγαλύτερη έκταση της περιοχής καταλαμβάνεται από οχλούσες χρήσεις (βιομηχανίες, βιοτεχνίες, χονδρεμπόριο, μηχανουργεία, συνεργεία, κ.λ.π.) και η περιοχή κατοικίας περιορίζεται σε τμήμα ανατολικά της οδού Αναγεννήσεως και κατά μήκος των οδικών αξόνων Μοναστηρίου και Γιαννιτσών. Ο πληθυσμός της περιοχής ανέρχεται σε 2943 κατοίκους.

Τα σημαντικά έργα υποδομής που υπήρχαν στην περιοχή, καθώς και η χωροθέτηση σημαντικών κλάδων της βιομηχανίας - βιοτεχνίας, προσέδσαν κατά καιρούς στην περιοχή διάφορα ονόματα. Έτσι άλλοτε αναφέρεται ως περιοχή του παλαιού Σιδηροδρομικού βΣταθμού, άλλοτε ως περιοχή ΦΙΞ, άλλοτε ως περιοχή Σφαγείων, Ξυλάδικων κ.λ.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- όρια περιοχής μελέτης
- όρια περιοχής εμπορικού λιμένα
- ακτογραμμή
- όρια περιοχής Παλαιού Εμπορικού Σιδηρ. Σταθμού
- όρια περιοχής Νέου Επιβατικού Σιδηρ. Σταθμού
- περιοχή "Λαχανόκηπων"

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
& ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Χάρτης:

A - 1.2. Οριοθέτηση της περιοχής μελέτης

κλίμακα: 100 0 100 Meters

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
"Ρυθμιστικό πλαίσιο ανάπτυξης
της Δυτικής Εισόδου"

Φοιτήτρια: Ιωαννίδου Αναστασία **Επιβλέπων:** Δρ. Γοσποδίνη Άσπα

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1997

ΠΗΓΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

¹Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1987.

²Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1987.

³Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1987.

⁴Γ. Κύρου, Β. Δημαρέλος και Συνεργάτες, "Προμελέτη πολεοδομικής αναθεώρησης και επέκτασης της δυτικής κεντρικής Θεσσαλονίκης", Υ.ΧΟΠ 1984.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

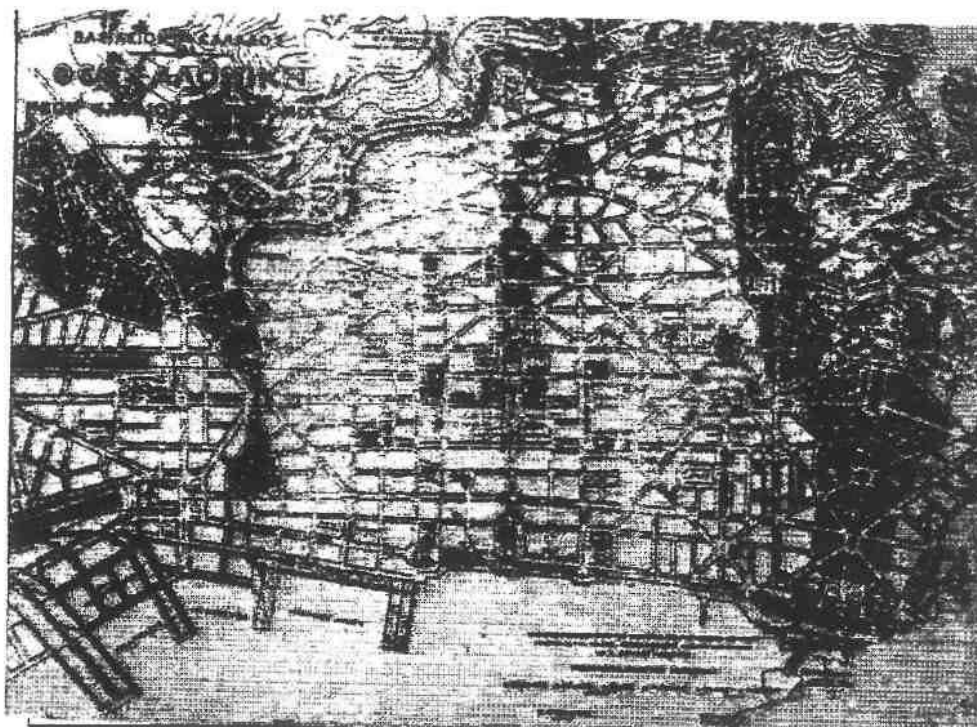
Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται ιστορικά στοιχεία για την ανάπτυξη και εξέλιξη της περιοχής της Δυτικής Εισόδου. Η παρουσίαση δεν αναφέρεται εκτεταμένα στην δημιουργία της πόλης της Θεσσαλονίκης και την εξέλιξη αυτής σε σπουδαίο αστικό κέντρο του ελληνικού χώρου, αλλά και των Βαλκανίων. Άλλωστε για την ίδρυση της πόλης της Θεσσαλονίκης έχουν γίνει εκτεταμένες αναφορές σε διάφορες μελέτες, ενώ έχουν συγγραφεί πλειάδα ιστορικών βιβλίων. Επομένως η ιστορία της πόλης δεν μπορεί να συνοψισθεί μέσα σε λίγες γραμμές.

Από τη συλλογή των στοιχείων επιλέχθησαν κυρίως τα στοιχεία εκείνα που οδήγησαν στην εξέλιξη της περιοχής μελέτης, ως κύριας βιομηχανικής και εμπορικής ζώνης της πόλης. Σημαντικός παράγοντας για την εξέλιξη της περιοχής μελέτης σε εμπορική και βιομηχανική ζώνη, αποτέλεσε η ύπαρξη του λιμανιού και η μετέπειτα εγκατάσταση του Σιδηροδρομικού σταθμού. Ένας άλλος επίσης σημαντικός παράγοντας στην εξέλιξη αυτή, ήταν η “θεσμοθέτηση” της περιοχής, ως βιομηχανική ζώνη, βάσει των προτάσεων του σχεδίου Hebrard.

Το σχέδιο Hebrard (χάρτης 1), υπήρξε ένα πολύ αξιόλογο πολεοδομικό σχέδιο, για την ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαϊά του 1917. Την ομάδα σχεδιασμού αποτελούσαν οι E. Hebrard και Th. Mawson, πολεοδόμοι, οι έλληνες αρχιτέκτονες A. Ζάχος και K. Κιτσίκης, δύο ειδικευμένοι τεχνικοί, ο J. Pleyber και ο λιμενολόγος και καθηγητής του Εθνικού Μετσοβείου Πολυτεχνείου A. Γκίνης και ο δήμαρχος της πόλης Κωνσταντίνος Αγγελάκης.

Το νέο σχέδιο της Θεσσαλονίκης ήταν μια ολοκληρωμένη πολεοδομική πρόταση που περιλάμβανε θεματολογικά, όλα τα σύγχρονα, για την εποχή εκείνη, είδη πολεοδομικών επεμβάσεων: ο συνολικός σχεδιασμός του πολεοδομικού ιστού και η εξέλιξή του, η πλήρης εξυγίανση και αναδιάρθρωση του ιστορικού πυρήνα και ο σχεδιασμός και προγραμματισμός των γειτονικών περιοχών. Επίσης προβλέπεται η δημιουργία ζωνών, ειδικών λειτουργιών και ο σχεδιασμός ανάπτυξής τους (λιμάνι,

βιομηχανικές περιοχές, σταθμοί), η οργάνωση των επεκτάσεων των γύρω από το ιστορικό κέντρο περιοχών, καθώς και χωροθέτηση και ο σχεδιασμός των μελλοντικών επεκτάσεων για ένα σύνολο 350.000 κατοίκων.



Χάρτης 1: Το Νέο Σχέδιο Ρυμοτομίας της Θεσσαλονίκης όπως εγκρίθηκε με το Διάταγμα της 24.3.1919.

Οι ζώνες αμιγών ειδικών λειτουργιών που προτάθηκαν ήταν: ο βιομηχανικός τομέας, το διοικητικό κέντρο, οι περιοχές αναψυχής και οι ζώνες κατοικίας.

Το σχέδιο Hebrgard κατοχυρώνεται με έκδοση το 1920 του Π.Δ. "περί εφαρμογής νέου σχεδίου πόλεως Θεσσαλονίκης". Το διάταγμα παρέμβαινε ακόμη και στη σχεδιαστική διαδικασία των κτιρίων που επρόκειτο μελλοντικά να ανοικοδομηθούν. Στο τελευταίο μέρος του διατάγματος που αφορούσε τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις οριζόταν (αφού είχαν προσδιορισθεί επακριβώς οι θεωρούμενες ως σκληρές, ανθυγιεινές και επικίνδυνες χρήσεις) ότι αυτές θα εγκαθίστανται υποχρεωτικά μεταξύ Βαρδαρίου και Δενδροποτάμου, ότι οι υπόλοιπες όφειλαν να συμμορφώνονται με κανονισμούς προστασίας από τις οχλήσεις και ότι, πριν ανοικοδομηθεί οποιαδήποτε βιομηχανική εγκατάσταση, θα πρέπει να αιτείται άδεια από τη Δημαρχία, οπότε θα ελέγχεται η

χωροθέτησή της. Έτσι η δυτική πλευρά της Θεσσαλονίκης ορίζεται σύμφωνα με το σχέδιο αυτό ως τόπος βιομηχανικής εγκατάστασης.

Ωστόσο η βιομηχανική αυτή ζώνη είχε αυτογενώς αναπτυχθεί στην περιοχή, πολύ πριν την καθιερωθεί το σχέδιο Hebrard. Η δημιουργία της εντοπίζεται κατά τα πρώτα ακόμη χρόνια κατασκευής του λιμένος Θεσσαλονίκης, ως απόρροια της λειτουργίας του.

Όσον αφορά την ιστορία του λιμανιού, οι απόψεις δίστανται. Σύμφωνα με μια άποψη το λιμάνι, χτίσθηκε στα δυτικά της πόλης της Θεσσαλονίκης, γύρω στον 4ο αιώνα, ίσως το 322, από τον Μεγάλο Αλέξανδρο. Σύμφωνα με μια άλλη άποψη το λιμάνι αυτό ίσως έγινε το 10ο αιώνα μετά την άλωση της πόλης από τους Σαρακηνούς, το 904. Το 1869 γκρεμίστηκε το παραθαλάσσιο τείχος και κατασκευάστηκε εμπορική προκουμαία για καΐκια και μικρά καράβια. Δημιουργήθηκε έτσι ένα λιμάνι που εκτεινόταν σε όλο το μήκος της παραλίας με εσοχές στην περιοχή του Ιπποδρόμιου.

Μετά το 1880 το λιμάνι συγκεντρώθηκε στο δυτικό τμήμα της παραλίας και από το 1892 μέχρι το 1902 κατασκευάστηκαν προβλήτες για πλοία μεγαλύτερου εκτοπίσματος. Έτσι από το 1880 και μετά η περιοχή αποκτά καθαρά εμπορικό χαρακτήρα.

Το 1914 συστήνεται ο νόμος 390/1914 “περί Ελευθέρων Ζώνων εν Θεσσαλονίκη”, η οποία χαρακτηρίζεται τόσο ως Εμπορική όσο και ως Βιομηχανική. Ως Εμπορική εξυπηρετεί το διαμετακομιστικό εμπόριο, ενώ ως Βιομηχανική παροτρύνει την εγκατάσταση στην περιοχή βιομηχανιών για την παραγωγή προϊόντων.

Από την άλλη πλευρά στην κατεύθυνση, της ανάπτυξης της βιομηχανίας και του χονδρεμπορίου στην περιοχή, συντέλεσε και η ύπαρξη του Σιδηροδρομικού Εμπορευματοικού Σταθμού. Γενικότερα ο ρόλος των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων ήταν καθοριστικός για την εξέλιξη της πόλης σε βιομηχανικό, εμπορικό και στρατιωτικό κέντρο, ολόκληρης της Βαλκανικής Χερσονήσου.

Η σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τις ευρωπαϊκές πρωτεύουσες ξεκινά με την διάνοιξη της γραμμής Θεσσαλονίκης - Σκοπίων - Νις, αρχικά από το βαρόνο Χιρς. Αργότερα το έργο το συνεχίζει η γερμανική τράπεζα Deutsche Bank. Στις 19 Μαΐου του 1988 το πρώτο τρένο μπαίνει στη Θεσσαλονίκη. Η σύνδεση με την Ευρώπη είναι πλέον πραγματικότητα. Από την ίδια εταιρεία το 1892, ολοκληρώνεται και η δεύτερη τοπική γραμμή που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με το Μοναστήρι. Το 1893 από Γαλλικά οικονομικά συμφέροντα αρχίζει η κατασκευή της *“Ενωτικής Γραμμής”* Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης. Το έργο τελειώνει το 1896 και διαμέσου της Θεσσαλονίκης, η Ευρώπη συνδέεται πλέον με την Κωνσταντινούπολη.

Οι σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις επηρεάζουν την ανάπτυξη της περιοχής. Εκεί εγκαθίσταται και οι πρώτες βιομηχανίες, ταυτόχρονα χτίζονται και κατοικίες για την στέγαση του εργατικού δυναμικού. Επίσης εδώ εγκαθίστανται και τα περισσότερα πρακτορεία των εθνικών και διεθνών μεταφορών.

Οι εγκαταστάσεις της *“Ενωτικής Γραμμής”* Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινουπόλεως, ήταν στο χώρο του σημερινού μηχανοστασίου του ΟΣΕ. Σώζεται μόνο το κτίριο των γραφείων που χρησιμοποιείται ακόμα για την στέγαση των γραφείων του Εργοστασίου οχημάτων του ΟΣΕ. Ο επιβατικός σταθμός, *“Salonique - Ville”*, βρισκόταν στη γωνία των οδών Προμηθέως - Αναγεννήσεως - 26ης Οκτωβρίου. Τίποτα όμως πλέον δεν μαρτυρά την ύπαρξή του εκεί.

Στο χώρο όμως δέσποζαν οι εγκαταστάσεις των *“Ανατολικών Σιδηροδρόμων”*. Εκτός από τα κτίρια εξυπηρέτησης ταξιδιωτών και εργαζομένων περιλάμβαναν και μια πλειάδα βοηθητικών κτιρίων: αμαξοστάσιο, συνεργείο επισκευής ατμαμαξών, λεβητοστάσιο, торνευτήριο, ξυλουργείο, λεβητοποιείο, ότι ήταν απαραίτητο για την διασφάλιση της ομαλής λειτουργίας του δικτύου. Ο επιβατικός σταθμός ήταν έργο του περίφημου αρχιτέκτονα Αριγκόνι. Κατεδαφίστηκε τη δεκαετία του '60.

Σήμερα το εγκαταλελειμένο παλιό μηχανοστάσιο και το σημερινό συνεργείο οχημάτων μηχανοστασίου, έχουν χαρακτηριστεί από το ΥΠΕΧΩΔΕ ως διατηρητέα. Επίσης σώζεται μέχρι σήμερα σε άριστη κατάσταση το σημερινό κτίριο των υπαλλήλων του

ΟΣΕ, πρώην κατοικία του διευθυντή “Ανατολικών Σιδηροδρόμων”. Πρόκειται για ένα διώροφο κτίριο, που κτίστηκε γύρω στο 1909, με σχέδια γερμανών αρχιτεκτόνων.

Η χωροθέτηση της βιομηχανίας - βιοτεχνίας διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος και το μέγεθος της δραστηριότητας. Έξω από το αστικό πλέγμα και κοντα στους μεγάλους οδικούς και σιδηροδρομικούς άξονες εγκαθίσταται η βαρεία βιομηχανία, ενώ οι άλλοι κλάδοι εγκαθίστανται στις εισόδους και παρυφές της πόλης επωφελούμενοι από την εγγύτητα του εργατικού δυναμικού και από τις οδικές προσβάσεις. Επίσης φαίνεται να υπάρχει διαφορετική λογική χωροθέτησης σε σχέση με τη δυτική ή ανατολική πλευρά της πόλης. Η βαρεία βιομηχανία εγκαθίσταται στα δυτικά ενώ οι βιομηχανίες υφαντουργίας, επίπλων και ηλεκτρικών συσκευών δείχνουν τάσεις για εγκατάσταση στα ανατολικά της πόλης.

Η ενσωμάτωση της Θεσσαλονίκης στο ελληνικό κράτος βρήκε τη βιομηχανία στα πρώτα σταθερά βήματα της ανάπτυξής της. Δείγματα της πρώτης αυτής φάσης της εκβιομηχάνισης αποτελούσαν τα 33 εργοστάσια που είχαν ιδρύσει μεταξύ 1870 και 1912 πρωτοπόροι επενδυτές, κυρίως έλληνες και εβραίοι. Η δυτική βιομηχανική ζώνη της πόλης ενισχύεται περισσότερο, με την εγκατάσταση νέων βιομηχανικών συγκροτημάτων και κτιρίων. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας, ο ατμός πλέον, αποτελεί τη βασική κινητήρια δύναμη των εργοστασίων. Η νέα βιομηχανική περιοχή βρίσκεται μακριά από το μέχρι τότε ανεπτυγμένο βιομηχανικό κέντρο της Μακεδονίας, που στηριζόταν στη φυσική κινητήρια δύναμη του νερού που βρισκόταν κοντά στους καταρράκτες της Έδεσσας, της Βέροιας και της Νάουσας. Στη διαμόρφωση της εικόνας της σύγχρονης πόλης είχαν συμβάλει επίσης σημαντικά έργα υποδομής: δίκτυα τροchioδρόμων, φωταερίου, ύδρευσης και ηλεκτροφωτισμού.

Όσον αφορά την τεχνολογία και τα υλικά δόμησης, μέχρι και το 1912 περίπου ο μεταλλικός σκελετός ήταν ο νεωτερισμός που χαρακτήριζε τη δομή των εργοστασίων της Θεσσαλονίκης. Στη διάρκεια του μεσοπολέμου η εισαγωγή και χρήση του οπλισμένου σκυροδέματος (beton arme) αποτελεί καινοτομία που επιβάλλεται όχι μόνο στην κατασκευή των βιομηχανικών κτιρίων, αλλά και στο σύνολο της ανοικοδομούμενης πόλης. Ο σκελετός από οπλισμένο σκυρόδεμα, σε συνδιασμό με

τοιχους πληρωσης απο τουβλα, κανει δυνατη καθε επιθυμητη διαταξη στο χωρο και εξυπηρετει τις λειτουργικες αναγκες και τα διαγραμματα παραγωγης καθε κλαδου.

Η τυποποίηση και απλοποίηση της παραγωγής οδηγεί σε απλους, γεωμετρικούς, ενιαίους ογκους και μόνο εκεί που υπάρχει κάποια επέκταση παλιότερου συγκροτήματος, το τελικό αποτέλεσμα παρουσιάζει κάποια διαφοροποίηση ογκών αναμεσα στις παλιές και νέες πτερυγες, π.χ. ΦΙΞ.

Η περίοδος του 1914 - 1922 χαρακτηρίστηκε από την αυξημένη επιχειρηματική δραστηριότητα ελλήνων επενδυτών στη Θεσσαλονίκη, που προσελκύνονται από την δυναμικότητα της πόλης. Επιχειρηματίες από την Νάουσα και από την παλιά Ελλάδα αναλαμβάνουν επιχειρήσεις που είχαν αναστείλει τη λειτουργία τους και ιδρύουν καινούργιες. Οι υπάρχουσες επιχειρήσεις επεκτείνονται και συνεχίζουν τη λειτουργία τους. Γενική είναι η παρατήρηση ότι οι μεγάλες επιχειρήσεις εβραίων επενδυτών είτε συγχωνεύονται σταδιακά σε ελληνικές εταιρείες, είτε εξαγοράζονται από έλληνες επιχειρηματίες. Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις των κολοσσών της Θεσσαλονίκης "Αλλατίνη" και "Όλυμπος".

Το 1922 η Θεσσαλονίκη συγκεντρώνει 121 από τις 151 βιομηχανικές μονάδες της Κεντρικής Μακεδονίας (εκτός των μονάδων ειδών διατροφής). Σ' αυτές περιλαμβάνονται το σύνολο των μηχανουργείων και των χημικών εργοστασίων της περιοχής. Στις βιομηχανίες τροφίμων ξεχωρίζει η παραγωγή της Θεσσαλονίκης σε σχέση με αυτήν της ενδοχώρας της, καθώς διαθέτει τους περισσότερους και μεγαλύτερους μηχανοκίνητους αλευρόμυλους. Στην πόλη συγκεντρώνονται επίσης οι περισσότερες μονάδες επεξεργασίας καπνού της περιφέρειάς της και η αποκλειστική παραγωγή ζυμαρικών, κονσερβών, ζύθου, ειδών ζαχαροπλαστικής και πάγου.

Οι προσφυγικοί πληθυσμοί που εγκαταστάθηκαν στην πόλη και την περιφέρεια της Θεσσαλονίκης μετά το 1922, πρόσφεραν όχι μόνο σημαντικό εργατικό δυναμικό αλλά και ιδιαίτερα δραστήριο επιχειρηματικό δυναμικό. Η κρατική πολιτική ενίσχυσε τις ανάγκες στέγασης και παράλληλα τις άμεσες ανάγκες απασχόλησης.

Έτσι πρόσφυγες επενδυτές μετέφεραν στη Θεσσαλονίκη τη δραστηριότητά τους δημιουργώντας δυναμικές επιχειρήσεις σε όλους τους βιομηχανικούς κλάδους με ιδιαίτερη έμφαση στη βιομηχανία τροφίμων, την κλωστοϋφαντουργία - ταπητουργία και την επεξεργασία καπνών.

Την ανέγερση βιομηχανικών κτιρίων, μετά το 1922 θα βοηθήσει ο νόμος 2948/22 “περί προαγωγής της βιομηχανίας και βιοτεχνίας” και ιδιαίτερα οι διατάξεις του, που προέβλεπαν τη δυνατότητα αναγκαστικής απαλλοτρίωσης ιδιωτικών, δημοτικών ή κοινοτικών κτημάτων για την ίδρυση βιομηχανιών (άρθρο 2). Οι ευνοϊκές ρυθμίσεις του νόμου αυτού σε συνδιασμό με την απότομη αύξηση του πληθυσμού οδήγησαν κυρίως στην επέκταση των ήδη υπάρχοντων βιομηχανικών μονάδων. Μετά το 1927 τα μεγάλα εγγειοβελτικά έργα στην πεδιαδά της Θεσσαλονίκης βοήθησαν επίσης τη βιομηχανία της πόλης σε περιόδους κρίσης.

Οι 35 βιομηχανικές μονάδες της Θεσσαλονίκης του 1914 κατατάσσονταν σε οκτώ βασικούς κλάδους:

- *ειδών διατροφής*
- *κλωστοϋφαντουργίας*
- *οικοδομικών υλικών*
- *μηχανουργείων*
- *δέρματος*
- *χαρτιού και εκτύπωσης*
- *χημικών ειδών*

Λειτουργούσαν επίσης τρία εργοστάσια οργανισμών κοινής ωφέλειας (φωταερίου, ηλεκτρισμού και ύδρευσης) και 5 μονάδες καπνοβιομηχανίας. Η αύξηση των αναγκών 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 την τρίτη και τέταρτη δεκαετία του αιώνα.

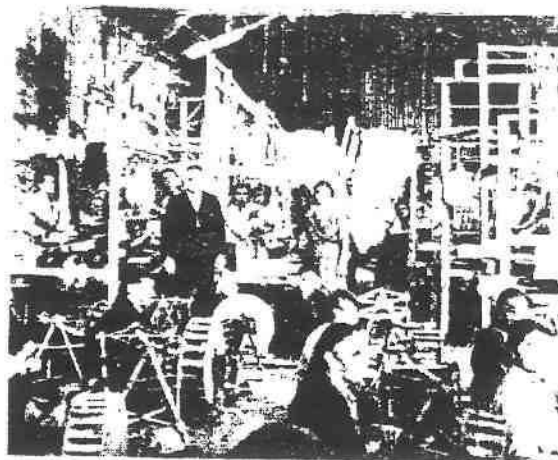
Η βιομηχανική παραγωγή της πόλης διατηρήθηκε κυρίως στα πλαίσια της εξυπηρέτησης της εσωτερικής κατανάλωσης. Τις παραμονές του πολέμου η Θεσσαλονίκη θα εδραιωθεί ως το βιομηχανικό κέντρο της Βόρειας Ελλάδας με 428 μονάδες, από τις οποίες η 139 είναι πρώτου μεγέθους. Αισιόδοξη προοπτική για την μεταπολεμική ανάπτυξη της πόλης αποτελεί το γεγονός ότι 37 από τις 58 κατηγορίες βιομηχανιών που καταγράφονται το 1939 εμφανίστηκαν για πρώτη φορά μετά το 1914.

Μέσα στα όρια της περιοχής μελέτης χωροθετούνται σημαντικές βιομηχανικές μονάδες οι οποίες ανήκουν σε όλους τους προαναφερόμενους κλάδους βιομηχανιών που είχαν αναπτυχθεί στη Θεσσαλονίκη. Πολλές μάλιστα από τις βιομηχανικές αυτές μονάδες αποτελούν για την εποχή “κολοσσούς” παραγωγικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας.

Για παράδειγμα ο κλάδος της κλωστοϋφαντουργίας, από τους παλιότερους και πιο σημαντικούς βιομηχανικούς κλάδους της Θεσσαλονίκης, που περιλάμβανε σημαντικά βιομηχανικά συγκροτήματα, όπως την Κλωστοϋφαντουργία “Γρ. Τσίσης και Υιοί” Α.Ε., Την ΥΦΑΝΕΤ, το Υφαντουργείο Λ. Χοβαγκιμιάν, το Υφαντουργείο Σιζάλ, το Κλωστήριο και Υφαντήριο Θεσσαλονίκης Α.Ε. κ.α., είχε δύο εργοστάσια μέσα στα όρια της δυτικής βιομηχανικής ζώνης, το **Υφαντουργείο Λ. Χοβαγκιμιάν** και το **Υφαντουργείο ΣΙΖΑΛ**.

Υφαντουργείο Λ. Χοβαγκιμιάν (φωτό 1)

Ο Λεβόν Χοβαγκιμιάν από το Μαράς της Μικράς Ασίας, ιδρύει το 1922 το πρώτο του υφαντουργείο στη Θεσσαλονίκη, στην περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού όπου εργαζόταν κυρίως πρόσφυγες. Το 1936 επεκτείνει την επιχείρησή του και εγκαθιστά τελειότατο υφαντουργείο σε εργοστασιακό χώρο του συνοικισμού Χαριλάου, που αγόρασε από την πρώτη οικοδομική εταιρεία. Την παραγωγή του εργοστασίου αποτελούσαν αλατζάδες και βαμβακερά υφάσματα για σεντόνια. Στο συγκρότημα επίσης ανήκε ξεχωριστή μονάδα βαφείου.

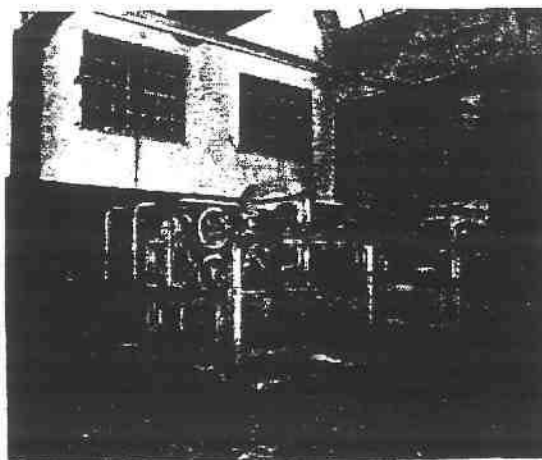


Φωτο 1: Εσωτερικό του πρώτου υφαντουργείου του Λ. Χαβαγκιμιάν στην περιοχή της Δυτικής Εισόδου

Η επιχείρηση, επεκτείνεται διαρκώς και αποκτά τρεις ακόμη υφαντουργικές μονάδες, δύο στην περιοχή Χαριλάου και μία στη Νέα Ευκαρπία (1937). Η κατοχή σήμανε και το τέλος της μεγάλης αυτής επιχείρησης, καθώς όλες οι μονάδες κλείνουν διαδοχικά από το 1941 έως το 1945.

Υφαντουργείο ΣΙΖΑΛ (φωτό 2)

Το πρώτο εργοστάσιο κατεργασίας φυτικών ινών από σιζάλ (αγαύη) ιδρύεται στη Θεσσαλονίκη το 1938. Ιδρυτές της πρωτοπόρας αυτής για τον ελληνικό χώρο επιχείρησης είναι οι Α. Μιχαηλίδης, Δ. Χατζόπουλος και οι αδελφοί Μ. και Β. Ζωτιάδη. Οι επενδυτές στόχευαν στην αντικατάσταση των εισαγόμενων σχοινιών και σπάγγων με προϊόντα εγχώριας παραγωγής. Για την κίνηση του εργοστασίου χρησιμοποιήθηκε για πρώτη φορά στη Θεσσαλονίκη, μηχανή παραγωγής εναλλασσόμενου ηλεκτρικού ρεύματος.



Φωτο 2: Σχοινοποιητικό μηχανήμα του υφαντουργείου Σιζάλ

Τον εξοπλισμό της παραγωγής αποτελούσαν σχοινοποιητικά μηχανήματα, κλώστριες στριπτήρια του γερμανικού οίκου ZEYDEL, λανάρες, ξυριστικές μηχανές και κολλαρίστρες για φινίρισμα του σπάγγου.

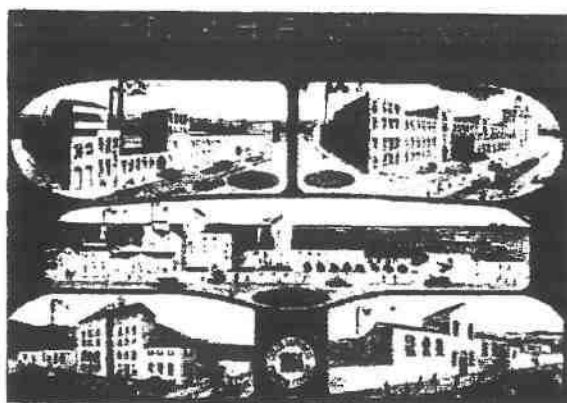
Η ετήσια παραγωγή του εργοστασίου έφθανε τους 800 τόνους. Το εργοστάσιο καταστράφηκε στον πόλεμο, επισκευάστηκε και επαναλειτούργησε το 1950 στον ίδιο χώρο, στην οδό Γιαννιτών. Οι οκτώ μονάδες ειδών διατροφής που διέθετε η Θεσσαλονίκη το 1914 ανήκαν σε πέντε βασικές κατηγορίες. Οι μονάδες αυτές ήταν: 1 αλευρόμυλος, 4 ζυθοποιεία - ποτοποιεία, 1 οινοπνευματοποιείο, 1 μακαρονοποιείο και 1 σησαμελαιοτριβείο. Κατά την περίοδο αυτή ο κλάδος ήταν από τους σημαντικότερους μετά την κλωστοϋφαντουργία.

Η ανάπτυξη του κλάδου μετά την έλευση των προσφύγων και την αύξηση του πληθυσμού της πόλης ήταν σημαντική, καθώς παρακολουθούσε τις διαρκώς αυξανόμενες ανάγκες διατροφής. Οι βιομηχανίες ειδών διατροφής στεγαζόταν στις μεγαλύτερες εγκαταστάσεις της πόλης, στις οποίες είχαν επενδυθεί τα περισσότερα κεφάλαια.

Το 1939 η Θεσσαλονίκη διέθετε 50 βιομηχανίες τροφίμων, σημαντικότερες από τις οποίες ήταν: η αλευροβιομηχανία, η ζυθοποιία και παγοποιία, η βιομηχανία ζυμαρικών και ζυμών αρτοποιίας, η οινοπνευματοποιία και οινοποιία, η σοκολατοποιία και βιομηχανία ελαίου.

Ελληνική Βιομηχανία Ζύθου, Βίνης, Πάνου και Ανθρακικού Οξέος "Κάρολος Φιξ" Α.Ε (φωτό 3).

Το 1920 δύο από τα μεγαλύτερα εργοστάσια της Θεσσαλονίκης το Όλυμπος που είχε ιδρυθεί το 1892 και το Νάουσα που είχε ιδρυθεί το 1912, συνενώνονται κάτω από την επωνυμία "Ηνωμένα Ζυθοποιεία Όλυμπος - Νάουσα". Η εταιρεία διέθετε, εκτός του τμήματος ζυθοποιίας, το μοναδικό στην Ελλάδα βυνοποιείο καθώς και ιδιαίτερο τμήμα παγοποιίας και ψυχραποθηκών. Ο εξοπλισμός των δύο εργοστασίων θα εκσυγχρονιστεί με συνεχείς αγορές νέων μηχανημάτων και οι εγκαταστάσεις τους θα επεκταθούν για να καλύψουν τις αυξανόμενες ανάγκες κατανάλωσης.



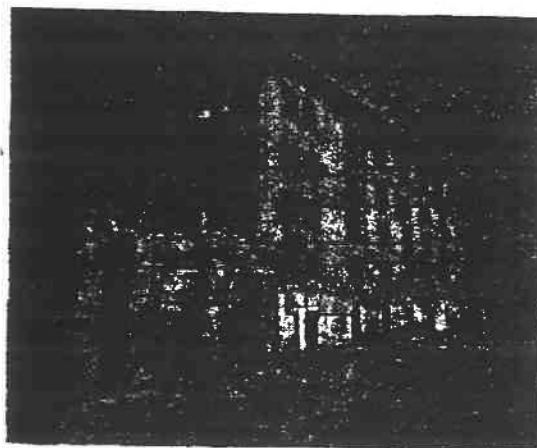
Φωτο 3: Διαφήμιση της εταιρείας "Κάρολος Φιξ", όπου διακρίνονται τα πέντε εργοστάσια της.

Το 1925 η ετήσια παραγωγή της εταιρείας σε ζύθο έφτασε τους 6000 τόνους και σε πάγο τις 350000 πλάκες. Το 1926 η πλειοψηφία των μετοχών περιέρχεται στην αθηναϊκή εταιρεία "Κάρολος Φιξ" Α.Ε. Το 1927 η εταιρεία προχωρά στην ανέγερση εντός του συγκροτήματος Όλυμπος, νέου εργοστασίου παραγωγής πάγου. Ο εξοπλισμός του είχε παραγγελθεί στον ελβετικό οίκο Sulzer και η δυνατότητα παραγωγής πάγου έφτανε τους 100 τόνους την ημέρα. Το βιομηχανικό συγκρότημα του Κάρουλου Φιξ, βρίσκεται στη οδό της 26ης Οκτωβρίου και σήμερα τα κτίρια λειτουργούν ως χώροι διασκέδασης.

Αλευρόμυλος Αδελφών Βαλτσάνη (φωτό 4)

Κτίστηκε το 1923 από τους αδελφούς Βαλτσάνη και τον Β. Γιαννόπουλο και αποτελούσε υπόδειγμα κυλινδρόμυλου με αυτόματο σύστημα παραγωγής. Απασχολούσε 40 εργάτες και παρήγε 70 τόνους αλεύρι το 24ωρο. Το εργοστάσιο βρίσκεται στην οδό Γιαννιτών. Μεταξύ του εργοστασίου και του σιδηροδρομικού σταθμού υπήρχε ιδιαίτερη σιδηροδρομική γραμμή για την διευκόλυνση της μεταφοράς σιτηρών και των προϊόντων του εργοστασίου.

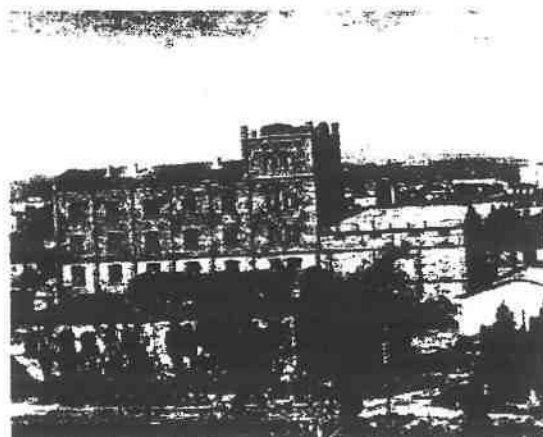
Από το 1935 την εκμετάλλευσή του ανέλαβε η "Εμποροβιομηχανία Β. Ελλάδος Αφοί Βαλτσάνη Α.Ε.". Το 1960 το συγκρότημα του μύλου πουλήθηκε στην εταιρεία "Φοίνιξ" Ε. Χατζημπαλλής και Σία Ο.Ε., που κράτησε την εκμετάλλευσή του μέχρι το κλείσιμο του εργοστασίου το 1981.



Φωτο 4: Ο αλευρόμυλος των αδελφών Γεωργίου, στην οδό Γιαννιτών

Γενική Μακεδονική εταιρεία εμπορίου και Βιομηχανίας GENIMA Α.Ε. (φωτό 5)

Ο Αλέξανδρος Μπαλτάς, γνωστός επιχειρηματίας στον κλάδο των τροφίμων στην Αν. Θράκη, έρχεται το 1922 στη Θεσσαλονίκη και αρχίζει επιχειρηματική δραστηριότητα στον ίδιο κλάδο. Το 1923 κτίζεται ο αλευρόμυλος κοντά στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινουπόλεως και το 1925 ιδρύεται η ανώνυμη εταιρεία GENIMA με συνολική αξία εγκαταστάσεων 10.000.000 δρχ. Η ημερήσια παραγωγή έφθανε τους 70 τόνους και απασχολούσε 65 εργάτες και υπαλλήλους. Μετά το θάνατο του Αλεξ. Μπαλτά το 1941 και τον βομβαρδισμό του μύλου το 1944 σταματάει τη



Φωτο 5: Ο αλευρόμυλος της εταιρείας GENIMA, πριν μετατραπεί σε παγοποιείο.

λειτουργία της η ομώνυμη αλευροβιομηχανία. Το 1950 το κτίριο επισκευάζεται και λειτουργεί ως παγοποιείο με την επωνυμία "Ψυγεία - Παγοποιεία Αλεξ. Μπαλτάς Α.Ε."

Εργοστάσιο Οينوπνευματοποιίας και Οينوποιίας "Πρωτεύς Αδελφών Γεωργιάδη και ΣΙΑ (φωτό 6)

Ιδρύθηκε το 1919 από τους αδελφούς Γεωργιάδη, τον Ι. Πλατσούκα, Θρ. Τουρπάλη και τους αδελφούς Φιλλιπίδη. Το εργοστάσιο βρισκόταν ανάμεσα στην οδό Γιαννιτών και Μοναστηρίου. Από το 1928 στην επιχείρηση συμμετέχουν και οι αδερφοί Κονιόρδοι. Τα κεφάλαια της εταιρείας το 1936 ανέρχονταν σε 20.000.000. Το εργοστάσιο διέθετε ατμοκίνηση 350 HP, απασχολούσε 80 εργάτες και παρήγε 60 τόνους οινόπνευμα, 5 τόνους ξύδι και 3 τόνους ανθρακικό οξύ την ημέρα. Η παραγωγή κρασιού, λευκού κυρίως, καθοριζόταν από τις ανάγκες κατανάλωσης.

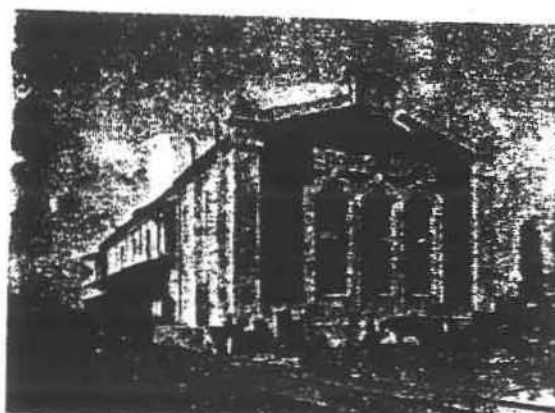
Ψυγεία Θεσσαλονίκης Επ. Χαρίλαος Α.Ε. (φωτό 7)

Το ψυγείο κτίστηκε το 1917 από το γαλλικό στρατό σε οικόπεδο που είχε παραχωρήσει η δημοτική αρχή. Το 1920 αγοράστηκε από τον Επ. Χαρίλαο και το 1923 ιδρύεται εταιρεία με την επωνυμία "Ψυγεία Θεσσαλονίκης Επ. Χαρίλαος" Α.Ε. και μετοχικό κεφάλαιο ύψους 5.000.000 δρχ. Γενικοί διευθυντές είχαν ορισθεί οι Θεσσαλονικείς επιχειρηματίες Αλ. Ζάννας και Μιχ. Μαυροκορδάτος. Η εταιρεία διασκεύασε τους ψυχροθαλάμους που υπήρχαν και εγκατέστησε πλήρες μηχανοστάσιο και παγολεκάνη.

Ως ψυκτικό μέσο χρησιμοποιούσε την αμμωνία και είχε 10 ψυκραποθήκες συνολικής χωρητικότητας 3.300 κ.μ. που νοίκιαζε για την συντήρηση τυριών και κρεάτων. Επεκτάσεις των εγκαταστάσεων έγιναν



Φωτο 6: Άποψη των εγκαταστάσεων του "Πρωτέα" (1925)

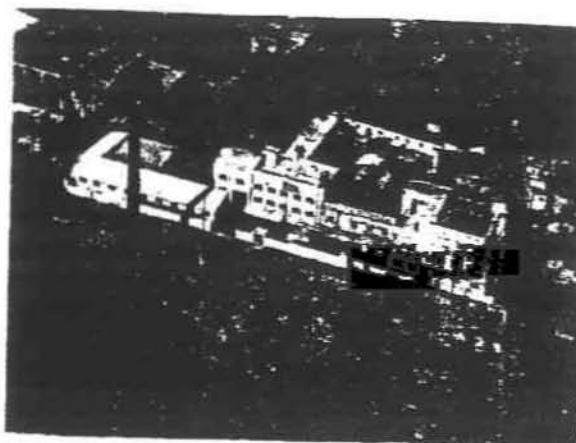


Φωτο 7: Το ψυγείο που ίδρυσαν οι Γάλλοι κατά την παραμονή τους στη Θεσσαλονίκη

το 1951 και το 1954 ενώ στα 1984 - 1986 η εταιρεία ανέστηλε τις εργασίες της αρχικά στο τμήμα του παγοποιείου και στη συνέχεια στο τμήμα του ψυγείου. Το ψυγείο που ίδρυσαν οι γάλλοι, στην οδό 26ης οκτωβρίου σήμερα χρησιμοποιείται από την επιχείρηση εμπορίας αυτοκινήτων της RENAULT.

Ζύμες αρτοποιίας Νικόγλου Α.Ε. (ZANAE)
(φωτό 8)

Ιδρύθηκε το 1930 ως ομόρρυθμη εταιρεία από τους αδελφούς Νικόγλου. Το 1932 μετατράπηκε σε ανώνυμη με τη συμμετοχή του Γ. Ξάνθου και μετοχικό κεφάλαιο ύψους 5.000.000 δρχ. Απασχολούσε 30 εργάτες και παρήγε ζύμες αρτοποιίας αξίας 8.000.000 δρχ το χρόνο. Από το 1939 επεκτάθηκε και στον τομέα της κονσερβοποιίας με κύριο αντικείμενο την κονσερβοποίηση τοματοπολτού και λαχανικών. Τα εργοστάσια της εταιρείας βρίσκονται στη συμβολή των οδών Ι. Κωλέτη και Νίκηφ. Ουρανού.



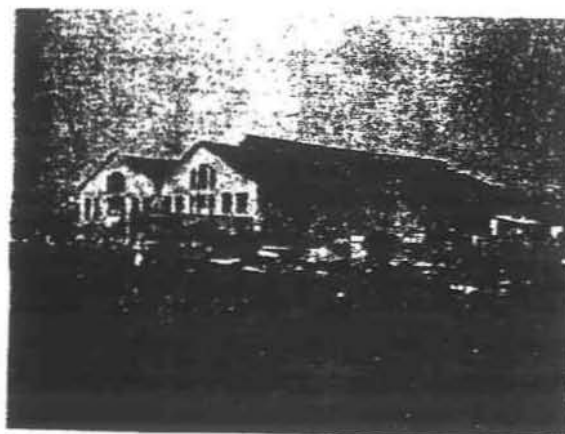
Φωτο 8: Οι εγκαταστάσεις της ZANAE όπως είναι σήμερα

Μέχρι το 1914 η Θεσσαλονίκη διέθετε ένα μηχανοκίνητο εργοστάσιο κατασκευής αρβύλων. Την ίδια χρονιά οι αδελφοί Γεωργίου θα ιδρύσουν το μεγαλύτερο εργοστάσιο βυρσοδεψίας. Η γεινίαση των μονάδων κατεργασίας δέρματος με τα σφαγεία και η δυνατότητα χρήσης της αποβάθραςγια φορτοεκφωρτώσεις αποτέλεσαν ευνοϊκούς όρους για την δημιουργία στην περιοχή, σταδιακά μέχρι το 1930 συγκροτήματος βυρσοδεψικών μονάδων.

Τα περισσότερα εργοστάσια της πόλης παρήγαν σολοδέρματα και βακέτες χρησιμοποιώντας για την επεξεργασία τους κυρίως φυτικές πρώτες ύλες. Στη δεκαετία του 1930 εισάγονται για πρώτη φορά μέθοδοι χημικής δέψης με την εποπτεία ειδικών χημικών. Στη Θεσσαλονίκη γίνεται περιορισμένη παραγωγή ειδικών παρασκευασμάτων για τη βυρσοδεψεία. Τα περισσότερα παράγονται στην Αθήνα και τον Πειραιά, συνήθως όμως εισάγονται από το εξωτερικό. Η εκτεταμένη χρήση χημικών προϊόντων θα προκαλέσει την αναγκαιότητα απασχόλησης ειδικών χημικών προϊόντων στα βυρσοδεψεία.

Βυρσοδεψείο Αδελφών Γεωργίου (φωτό 9)

Οι αδελφοί Γεωργίου, βυρσοδέψες από το Βόλο, ίδρυσαν το 1914 το πρώτο εργοστάσιο τους στη Θεσσαλονίκη. Το εργοστάσιο, αφού κάλυψε με την παραγωγή του τις αυξημένες κρατικές ανάγκες στη διάρκεια του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, επεκτείνει το 1921 τις εγκαταστάσεις του με την κατασκευή νέου τριώροφου κτιρίου. Μικρές σιδηροδρομικές γραμμές εξυπηρετούσαν τις φορτοεκφορτώσεις στην αποβάθρα και την διαδικασία παραγωγής στα διάφορα τμήματα του εργοστασίου. Απασχολούσε 140 εργάτες.



Φωτο 9: Αποψη του βυρσοδεψείου αδελφών Γεωργίου

Μακεδονική Βυρσοδεψεία Αδελφών Μπένη

Από τους παλαιότερους οίκους της Θεσσαλονίκης που απασχολούνταν με το εμπόριο και την εξαγωγή ακατέργαστων δερμάτων, οι αδελφοί Μπένη, ίδρυσαν το 1921 και βιομηχανικό κλάδο στην περιοχή των σφαγείων. Το εργοστάσιο απασχολούσε 50 εργάτες και παρήγε 150.000 οκ. σολοδέρματα και βακέτες το χρόνο. Η αξία τους έφθανε τα 15.000.000 δρχ. Το βυρσοδεψείο των αδελφών Μπένη ήταν για πολλά χρόνια προμηθευτής του ελληνικού στρατού.

Ένα από τα σπουδαιότερα δημόσια κτίρια τεχνικής υποδομής, χωροθετείται επίσης μέσα στα όρια της περιοχής μελέτης. Πρόκειται για το κτίριο της Εταιρείας Υδάτων Θεσσαλονίκης, που έπαιξε σημαντικό ρόλο στην υδροδότηση της ευρύτερης περιοχής. Ήδη από τα πρώτα χρόνια της ένταξης της πόλης στο ελληνικό κράτος, η Εταιρεία Υδάτων Θεσσαλονίκης (φωτό 10), που ιδρύθηκε το 1908 με βελγικά κεφάλαια, είχε καταρτίσει σχέδιο ενίσχυσης και επέκτασης του δικτύου, αύξησης των

ομάδων άντλησης του κεντρικού αντλιοστασίου και κατασκευής μεγάλης υδαταποθήκης. Το κεντρικό λοιπόν αντλιοστάσιο της εταιρείας κατασκευάζεται στην περιοχή Μπεχτσινάρ. Διαδοχικές επεκτάσεις οι οποίες αναφερόταν στην κατασκευή νέων υδραγωγών, την εγκατάσταση δεύτερης μονάδας άντλησης στο κεντρικό αντλιοστάσιο, την κατασκευή συμπληρωματικής υδαταποθήκης στην περιοχή της Ευαγγελίστριας, οι εγκαταστάσεις κάλυπταν τις ανάγκες της πόλης μέχρι το 1950. Το 1935 η Εταιρεία Υδάτων εξαγοράζεται από την γαλλική εταιρεία Energia Industrielle και μετονομάζεται σε Εταιρεία Διανομής Υδάτων Θεσσαλονίκης. Το προνόμιο της νέας εταιρείας λήγει το 1939 και την υδροδότηση της πόλης αναλαμβάνει το ελληνικό δημόσιο με την ίδρυση του Οργανισμού Υδρεύσεως Θεσσαλονίκης (ΟΥΘ). Σήμερα το κτίριο της Εταιρείας Υδάτων έχει κερηχθεί ως διατηρητέο, ενώ έχει ήδη προταθεί η εκμετάλλευση των χώρων του για την στέγαση μουσείου ύδρευσης.

Τέλος πρέπει να αναφερθεί, ότι η άφιξη των προσφύγων στη Θεσσαλονίκη, μετά το τέλος του ελληνοτουρκικού πολέμου, που είχε ως κατάληξη την “μικρασιατική καταστροφή”, είχε ως αποτέλεσμα τόσο την αλλαγή της σύνθεσης του πληθυσμού της, όσο και την διόγκωση της πόλης, σε πληθυσμό και έκταση.

Η Θεσσαλονίκη δέχτηκε περίπου 92.000 νέους κατοίκους, οι οποίοι έπρεπε να στεγαστούν. Έτσι τα όρια της πόλης μεγαλώνουν, λόγω της κρατικής στεγαστικής πολιτικής που ακολουθήθηκε, για την αποκατάστασή τους. Οι πρόσφυγες εγκαταστάθηκαν κυρίως στις παρυφές της πόλης (Άνω πόλη) και κατά κύριο λόγο στις αγροτικές περιοχές της. Με δεδομένο ότι οι πρόσφυγες αποτελούσαν φθινό ανθρώπινο εργατικό δυναμικό, οι προσφυγικές κατοικίες, που κατασκευάστηκαν αργότερα από το ελληνικό κράτος, ήταν όμορες των βιομηχανικών περιοχών, ώστε να βρίσκονται σε μικρές αποστάσεις από τον τόπο εργασίας τους.

Η σύντομη παρουσίαση της εξέλιξης της περιοχής μελέτης, σκιαγραφεί μια περιοχή, η ανάπτυξη της οποίας υπήρξε σταθμός στην οικονομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης γενικότερα. Σήμερα η δυτική πλευρά του Δήμου διατηρεί τα σημάδια, που άφησε η ανάπτυξη της βιομηχανίας εκεί, σε αντίθεση με την ανάπτυξη της ανατολικής πλευράς της πόλης, ως περιοχής κατοικίας. Ωστόσο μέσα από την υποβαθμισμένη εικόνα που

παρουσιάζει σήμερα η περιοχή, μπορεί κανείς να φαντασθεί την εικόνα της στην περίοδο ακμής της. Θεωρείται λοιπόν αναγκαία η αναβίωση και ένταξη της σημαντικής αυτής περιοχής, στο υπόλοιπο ανεπτυγμένο αστικό χώρο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η διερεύνηση της πολεοδομικής ταυτότητας της περιοχής μελέτης, βασίσθηκε στην ανάλυση των εξής στοιχείων:

1. της διάρθρωσης των χρήσεων γης.
2. της μορφολογίας του ιστού (οικοδομικά τετράγωνα, δρόμοι, πλατείες κ.λ.π)..
3. της οργάνωσης του οδικού δικτύου
4. των όρων δόμησης










3.1 Περιγραφή του πολεοδομικού ιστού

3.1.1 Ρυμοτομικό σχέδιο

Η περιοχή μελέτης απέκτησε ρυμοτομικό σχέδιο, μετά την πυρκαϊά του 1917 και την εφαρμογή του σχεδίου Hebrgard (1919). Μέσα στην περιοχή μελέτης φαίνεται να δημιουργούνται, ζώνες ή υποπεριοχές, που ίσως οφείλονται στην **αυτονομία δημιουργίας τους και ανάπτυξής τους**. Επίσης φαίνεται ότι η διάνοιξη των δρόμων ακολούθησε τις κατά καιρούς ανάγκες εργαζομένων και των κατοίκων. Οι ζώνες αυτές οριοθετούνται ως εξής:

- **α΄ ζώνη:** μεταξύ εμπορικού λιμένος και του παλιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού.
- **β΄ ζώνη:** μεταξύ του παλιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και της οδού Γιαννιτών, η οποία περιλαμβάνει και το τμήμα της περιοχής μελέτης, ανατολικά της οδού Αναγεννήσεως.
- **γ΄ ζώνη:** μεταξύ των οδών Γιαννιτών και Μοναστηρίου.

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  όρια περιοχής μελέτης
-  όρια περιοχής εμπορικού λιμένα
-  ακτογραμμή
-  όρια περιοχής Παλαιού Εμπορικού Σιδηρ. Σταθμού
-  όρια περιοχής Νέου Επιβατικού Σιδηρ. Σταθμού
-  περιοχή "Λαχανόκηπων"
-  ζώνη α
-  ζώνη β
-  ζώνη γ



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης:

A - 3.1.1 ζώνες ρυμοτομικού σχεδίου περιοχή μελέτης



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
"Ρυθμιστικό πλαίσιο ανάπτυξης της Δυτικής Εισόδου"

Φοιτήτρια:
Ιωαννίδου Αναστασία

Επιβλέπων:
Δρ. Γοσποδίνη Άσπα

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1997

Συγκεκριμένα, στην πρώτη ζώνη (χάρτης Α - 3.1.1), νότια του παλιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και βόρεια του λιμανιού, ακολουθείται **ιπποδάμειο σύστημα**, το οποίο δημιουργεί μεγάλα ορθογώνια σχεδόν οικοδομικά τετράγωνα. Ουσιαστικά η περιοχή αυτή αποκόπτεται από την υπόλοιπη, λόγω της παρεμβολής του Σιδηροδρομικού Σταθμού, ενώ ο μοναδικός κάθετος οδικός άξονας που την συνδέει με την υπόλοιπη περιοχή, είναι αυτός που διασχίζει την οδό Ιωάννου Κωλέττη. Η ύπαρξη όμως των σιδηροδρομικών γραμμών καθώς και η κακή κατάσταση του οδοστρώματος, για ένα σημαντικό τμήμα του δρόμου, δυσχεραίνει ακόμη περισσότερο την προσπάθεια μετακίνησης, κυρίως οδικής από ζώνη α' στην άλλη ζώνη β'.

Η ζώνη β' (χάρτης Α - 3.1.1), συγκεντρώνει ίσως και το μεγαλύτερο ενδιαφέρον όσο αφορά τη ρυμοτομία της. Γενικά το σχέδιο διέπεται, κατά το μεγαλύτερο μέρος του, από μια "ακανόνιστη λογική", η οποία συνεπάγεται γεωμετρικά μη κανονικές μορφές δρόμων και οικοδομικών τετραγώνων.

Πολλά οικοδομικά τετράγωνα έχουν πολυγωνική μορφή, ενώ οι διαστάσεις τους ποικίλουν. Το μικρότερο οικοδομικό τετράγωνο όλης της περιοχής μελέτης, με εμβαδόν περίπου 30 μ², βρίσκεται στη ζώνη αυτή (Ο.Τ.1). Οι περισσότεροι δρόμοι της ζώνης αυτής, έχουν μικρό πλάτος (το μικρότερο πλάτος είναι 3,00 μ.) και σε συνδυασμό με την ύπαρξη μεγάλου αριθμού εγκαταστάσεων μέσων μεταφοράς, προκαλούν σημαντικά κυκλοφοριακά προβλήματα. Σημαντικά επίσης προβλήματα, δημιουργούν τα αλληπάλληλα αδιέξοδα τμήματα δρόμων, ειδικά προς την νότια πλευρά της περιοχής, όπου οριοθετείται και ο παλιός Εμπορευματικός Σιδηροδρομικός Σταθμός.

Μοναδική εξαίρεση, ως προς η μορφή του ρυμοτομικού σχεδίου, αποτελεί ένα μικρό κομμάτι προς το βορειοδυτικότερο άκρο της ζώνης. Εδώ και πάλι ακολουθείται ένα στοιχειώδες ιπποδάμειο σύστημα, ως συνέχεια του ιπποδάμειου συστήματος της ζώνης γ', ενώ το μέγεθος καθώς και σχήμα των οικοδομικών τετραγώνων εδώ διαφέρει σημαντικά από τα υπόλοιπα οικοδομικά τετράγωνα, που χωροθετούνται μέσα στη ζώνη β'. Έτσι, το σχήμα

τους είναι περισσότερο ορθογωνικό ή και σε άλλες περιπτώσεις αυστηρά τετράγωνο, ενώ το πλάτος των δρόμων που τα σχηματίζουν σαφώς μεγαλύτερο και λειτουργικότερο.

Αξιοσημείωτο είναι επίσης ότι η ζώνη γ', περικλείεται από δύο βασικούς συλλεκτήριους άξονες (Μοναστηρίου και Γιαννιτσών), όχι μόνο για την περιοχή μελέτης, αλλά και για την ευρύτερη περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης.

Τέλος το σύστημα που ακολουθείται στη ζώνη γ' (χάρτης Α - 3.1.1), δημιουργεί ορθογώνια οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία σε μερικές περιπτώσεις (π.χ. Ο.Τ. 14 ή Ο.Τ. 16) χαρακτηρίζονται για το μεγάλο μήκος τους και τον μεγάλο επίσης κτιριακό όγκο που φιλοξενούν. Εμφανίζεται το φαινόμενο στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο, να υπάρχουν ιδιαίτερα ψηλά κτίρια, χωροθετούνται κατά μήκος της οδού Μοναστηρίου, ενώ ο όγκος των κτιρίων στην πίσω πλευρά των οικοδομικών τετραγώνων, δηλαδή κατά μήκος της οδού Γιαννιτσών να είναι σημαντικά μικρότερος κατά τρεις έως και τέσσερις ορόφους. Έτσι το αστικό τοπίο δεν παρουσιάζει μια κανονική γραμμή ορίζοντα (skyline).

3.1.2 Οδικό δίκτυο

Μελετώντας λοιπόν το οδικό δίκτυο της περιοχής, από κυκλοφοριακή πλέον άποψη, διαπιστώνεται και η λειτουργική βαρύτητα ορισμένων οδικών αξόνων, εφόσον ενταχθούν στο υπόλοιπο κυκλοφοριακό δίκτυο της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Θεσσαλονίκης.

Στην περιοχή μελέτης λοιπόν, χωροθετούνται τρεις από τους βασικότερους **συλλεκτήριους** οδικούς άξονες (χάρτης Α - 3.1.2):

- οδικός άξονας της οδού **26ης Οκωβρίου**



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- όρια περιοχής μελέτης
- όρια περιοχής εμπορικού λιμένα
- ακτογραμμή
- όρια περιοχής Παλαιού Εμπορικού Σιδηρ. Σταθμού
- όρια περιοχής Νέου Επιβατικού Σιδηρ. Σταθμού
- περιοχή "Λαχανόκηπων"
- συλλεκτήριοι άξονες

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης:

A - 3.1.2 διαρθρωση του οδικού δικτύου
της περιοχής μελέτης

κλίμακα:

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
"Ρυθμιστικό πλαίσιο ανάπτυξης της Δυτικής Εισόδου"

Φοιτήτρια:
Ιωαννίδου Αναστασία

Επιβλέπων:
Δρ. Γοσποδίνη Άσπα

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1997

- οδικός άξονας της οδού **Γιαννιτών**
- οδικός άξονας της οδού **Μοναστηρίου**
- οδικός άξονας της οδού **Αναγεννήσεως**

Οι δρόμοι αυτοί, καλύπτουν και υπερτοπικές ανάγκες μετακίνησης, εφόσον αποτελούν βασικούς άξονες εισόδου και εξόδου της πόλης της Θεσσαλονίκης. Εδώ λοιπόν συγκεντρώνεται και μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος καθόλη τη διάρκεια της ημέρας και από μια άλλη άποψη θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως δρόμοι ταχείας κυκλοφορίας, με όλα τα προβλήματα που συνεπάγονται: ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων, διέλευση φορτηγών αυτοκινήτων και μεγάλου αριθμού υπεραστικών λεωφορείων. Το υπόλοιπο οδικό δίκτυο της περιοχής μελέτης, χαρακτηρίζεται από δρόμους τοπικής κυρίως σημασίας, με ιδιαίτερα μικρό πλάτος και με χαμηλή πυκνότητα κίνησης.

Τα προβλήματα του οδικού δικτύου της περιοχής εντοπίζονται:

- α. στην περιορισμένη δυνατότητα διαχωρισμού των παραπάνω τμημάτων του οδικού δικτύου, στις διάφορες κατηγορίες (ελεύθεροι λεωφόροι, κύριες αρτηρίες ή συλλεκτήριοι).
- β. στη μορφή της σημερινής βασικής εισόδου (26ης Οκτωβρίου) με τις ισόπεδες διασταυρώσεις, την ύπαρξη των σιδηροδρομικών γραμμών και την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση από πολλές εισόδους του χώρου του λιμανιού¹.
- γ. στην κακή σηματοδότηση - σήμανση των δρόμων, καθώς και στην κακή ποιότητα οδοστρώματος. Η κακή σήμανση και σηματοδότηση των δρόμων, αυξάνουν τους κινδύνους και περιορίζουν την ασφάλεια τόσο των πεζών, όσο και των τροχοφόρων.
- δ. στην έλλειψη χώρων στάθμευσης, με αποτέλεσμα την κατάληψη του οδοστρώματος για παράδια στάθμευση, με αποτέλεσμα την παρεμπόδιση της κυκλοφορίας και τον περιορισμό της κυκλοφοριακής ικανότητας.

ε. στο μεγάλο αριθμό αδιέξοδων τμημάτων των δρόμων, που δυσχεραίνουν την πρόσβαση από το ένα σημείο, του χώρου της περιοχής, στο άλλο και την κυκλοφορία γενικότερα.

Καθίσταται λοιπόν επιτακτική η ανάγκη βελτίωσης ή ακόμη και επαναχάραξης του οδικού δικτύου της περιοχής, ως τμήμα των συνολικών εργασιών, οι οποίες θα συντελέσουν στην εξυγίανσή της.

3.2 Χρήσεις Γης

Για την καταγραφή των χρήσεων γης, της περιοχής μελέτης, πραγματοποιήθηκε επιτόπια έρευνα. Καταγράφηκαν οι χρήσεις γης, σε σύνολο 87 οικοδομικών τετραγώνων (Ο.Τ.), εκτατικά, δηλ. η “κυρίαρχη χρήση σε κάθε οικοδομικό τετράγωνο. Σημειώνεται ότι η καταγραφή αφορά ξεχωριστά τις χρήσεις γης, τόσο των “*ισογείων ορόφων*” όσο και “*υπολοίπων ορόφων*”. Αναλυτικά οι χρήσεις γης ισογείων και υπολοίπων ορόφων, ανά οικοδομικό τετράγωνο (Ο.Τ.), της περιοχής μελέτης, παρουσιάζονται στον Πίνακα 3.2.α του Παραρτήματος Α (Χάρτης Α - 3.2.α και Α - 3.2.α’)

Γενικότερα η περιοχή μελέτης, παρουσιάζει μια **έντονη ανάμειξη χρήσεων γης**, κατά κύριο λόγο αντικρουόμενων μεταξύ τους (π.χ. συνύπαρξη κατοικίας - βιομηχανίας ακόμη και στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο ή χώρων διασκέδασης - βιοτεχνίας σε πολύ μικρή απόσταση μεταξύ τους), με αποτέλεσμα την πρόκληση πολεοδομικών και περιβαλλοντικών (φυσικών και κοινωνικών) προβλημάτων. Ιδιαίτερα προβλήματα υποβάθμισης του περιβάλλοντος και κυκλοφοριακής συμφόρησης δημιουργούν ειδικότερα, οι θέσεις των βυρσοδεψείων, των ξυλάδικων και των πρακτορείων μεταφορών².

Επίσης παρατηρείται ανοικοδόμηση πολυώροφων εμπορικών κέντρων (π.χ. Ο.Τ. 82, Ο.Τ. 17) τα οποία πρόκειται κυρίως να στεγάσουν χρήσεις κεντρικών λειτουργιών ή παροχής υπηρεσιών, καθώς και εμπορικές χρήσεις.

Αναλυτικότερα καταγράφηκαν οι εξής κατηγορίες χρήσεων:

- *Κατοικία*
- *Βιομηχανία - Βιοτεχνία*. Στην κατηγορία αυτή, περιλαμβάνονται πέρα των αμιγών βιομηχανικών - βιοτεχνικών κτιρίων, τα συνεργεία αυτοκινήτων και τα μηχανουργεία, βάσει της ΚΥΑ 69269/90, που αφορά την κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων σε κατηγορίες.
- *Κεντρικές λειτουργίες πόλης*. Εδώ περιλαμβάνονται καταστήματα λιανικού εμπορίου, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών, γραφεία, τράπεζες καθώς και κτίρια διοίκησης.
- *Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου*
- *Εγκαταστάσεις μαζικής μεταφοράς*, όπου περιλαμβάνονται εγκαταστάσεις υπεραστικών ΚΤΕΛ και πρακτορεία μεταφορών.
- *Πολιτιστικές λειτουργίες*
- *Τουριστικές εγκαταστάσεις*
- *Κτίρια εκπαίδευσης*
- *Ελεύθεροι, κοινόχρηστοι χώροι*
- *Κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης*
- *Πρατήρια υγρών καυσίμων*
- *Κτίρια υπό ανέγερση*
- *Κενά κτίρια*
- *Ερείπια*
- *Άκτιστα οικόπεδα*

Τα ποσοστά που καταλαμβάνει καθεμία από τις παραπάνω ειδικές χρήσεις, παρουσιάζονται στους πίνακες 3.2.β (σχήμα 3.2.α) και 3.2.γ (σχήμα 3.2.β), παραπέμποντας σε καταγραφή χρήσεων γης “ισογείων” και “υπολοίπων ορόφων” αντιστοίχως.



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- όρια περιοχής μελέτης
- όρια περιοχής λιμένα
- ακτογραμμή
- όρια περιοχής Παλαιού Εμπορικού Σιδηρ. Σταθμού
- όρια περιοχής Νέου Επιβατικού Σιδηρ. Σταθμού
- περιοχή "Λαχανόκηπων"
- κατοικία
- βιομηχανία - βιοτεχνία
- εγκαταστάσεις μαζικής μεταφοράς
- κεντρικές λειτουργίες
- εκπαίδευση
- εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- πολιτιστικές λειτουργίες
- τουριστικές εγκαταστάσεις
- πρατήρια υγρών καυσίμων
- κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης
- κενά κτίρια
- κτίρια υπό ανέγερση
- ερείπια
- άκιστα οικοπέδα

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

A - 3.2.1 χρήσεις γης ισογείων ορόφων

κλίμακα: 50 0 50 100 150 Meters

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
"Ρυθμιστικό πλαίσιο ανάπτυξης της Δυτικής Εισόδου"

Φοιτήτρια:
Ιωαννίδου Αναστασία

Επιβλέπων:
Δρ. Γοσποδίνη Άσπα

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1997

Πίνακας 3.2.β: Ποσοστά χρήσεων γης ισογείων ορόφων

α/α	Κατηγορίες Χρήσεων Γης (Ισογείων Ορόφων)	Ποσοστά (%)
1	Βιομηχανία - Βιοτεχνία	38,80
2	Κεντρικές Λειτουργίες Πόλης	19,10
3	Εγκαταστάσεις Μαζικής Μεταφοράς	12,90
4	Κτίρια Εκπαίδευσης	5,00
5	Κτίρια υπό Ανέγερση	4,80
6	Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	4,20
7	Κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης	3,50
8	Ακτιστα Οικόπεδα	3,30
9	Πολιτιστικές Λειτουργίες	3,10
10	Κατοικία	2,10
11	Ερείπια	1,20
12	Πρατήρια Υγρών Καυσίμων	0,80
13	Τουριστικές Εγκαταστάσεις	0,60
14	Κενά Κτίρια	0,50
15	Χώροι στάθμευσης	0,29
16	Ελεύθεροι, Κοινόχρηστοι Χώροι	0,20
	ΣΥΝΟΛΟ	100,00

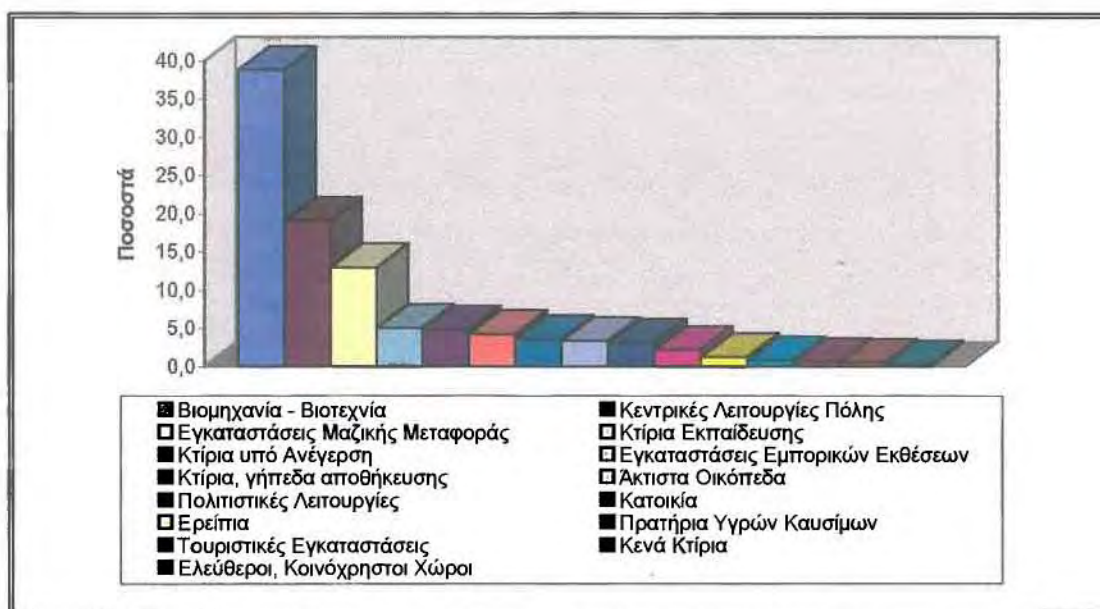
Πηγή: Επιτόπια Έρευνα

Πίνακας 3.2.γ: Ποσοστά χρήσεων γης υπολοίπων ορόφων

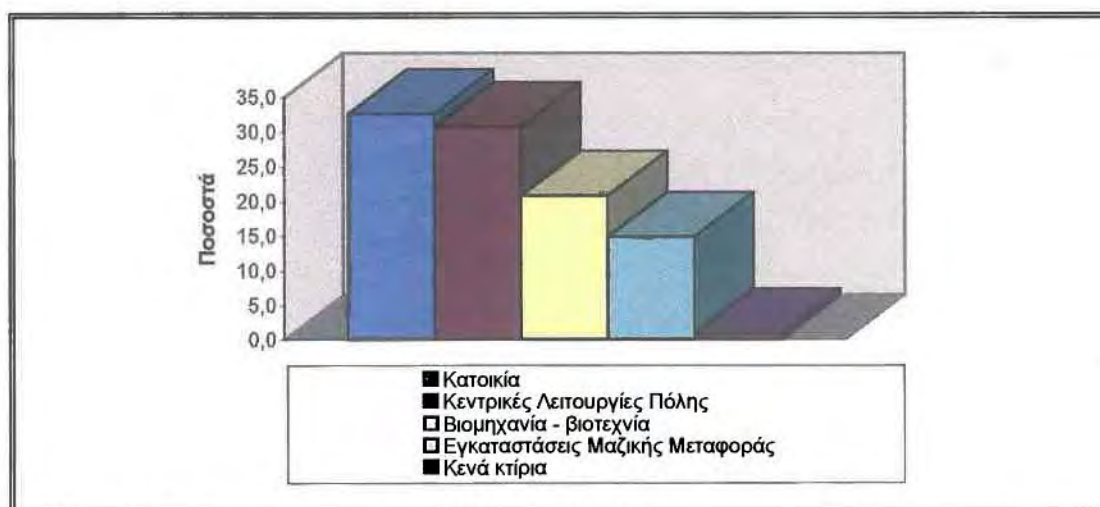
α/α	Κατηγορίες Χρήσεων Γης (Ισογείων Ορόφων)	Ποσοστά (%)
1	Κατοικία	32,7
2	Κεντρικές Λειτουργίες	30,8
3	Βιοτεχνία	20,8
4	Εγκαταστάσεις Μαζικής Μεταφοράς	14,9
5	Κενά κτίρια	0,9
	ΣΥΝΟΛΟ	100,00

Πηγή: Επιτόπια Έρευνα

Σημειώνεται ότι, για την εξαγωγή του ποσοστού χρήσεων, των “υπολοίπων ορόφων”, έγιναν κάποιες αναγκαίες αφαιρέσεις, υφιστάμενων χρήσεων, εφόσον αυτές ήδη έχουν συμπεριληφθεί στα ποσοστά χρήσεων “ισογείων ορόφων”.



Σχήμα 3.2.α: Ποσοστιαία κατανομή χρήσεων γης, "ισογείων ορόφων".



Σχήμα 3.2.β: Ποσοστιαία κατανομή χρήσεων γης, "υπολοίπων ορόφων".

3.2.1 Χωρική κατανομή των οικονομικών δραστηριοτήτων

Σύμφωνα λοιπόν με τα στοιχεία που προέκυψαν από την επιτόπια έρευνα, καθώς και τα στοιχεία της Ανάλυσης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Θεσσαλονίκης (έρευνα 1987), οι χρήσεις γης στην περιοχή και ειδικότερα οι παραγωγικές και άλλες οικονομικές δραστηριότητες, εμφανίζονται ομαδοποιημένες χωρικά ως εξής:

- Στο δυτικότερο τμήμα της περιοχής, το οποίο μέχρι πρόσφατα (1993) ήταν εκτός σχεδίου, είναι διάσπαρτα εγκατεστημένες μεγάλες και οχλούσες βιομηχανίες, μονάδες επεξεργασίας πλαστικών και χημικών, μεταλλουργικές μονάδες και βυρσοδεψεία, χωρίς υποδομή.
- Στο τμήμα μεταξύ της οδού Γιαννιτών και των σιδηροδρομικών γραμμών του Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού (περιοχή Ξυλάδικα), έχουν συγκεντρωθεί αποθήκες ξυλείας, καπνομάγαζα, ελαιουργεία, μηχανουργεία, συνεργεία και μάνδρες αυτοκινήτων, πρακτορεία μεταφορών και μέσων μαζικής μεταφοράς (πρακτορεία ΚΤΕΛ διαφόρων Νομών).
- Κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων (οδός Μοναστηρίου, οδός Γιαννιτών, οδός 26ης Οκτωβρίου) έχουν συγκεντρωθεί κατάσθηματα εμπορίας μηχανημάτων αυτοκινήτων, ανταλλακτικών και βιοτεχνίες ενδυμάτων.
- Τέλος σε ελάχιστα τμήματα της περιοχής υπάρχει "εγκλωβισμένη" κατοικία χαμηλής ποιότητας³.

Αναλυτικότερα λοιπόν, για κάθε χρήση γης ξεχωριστά παρατηρούνται τα εξής:

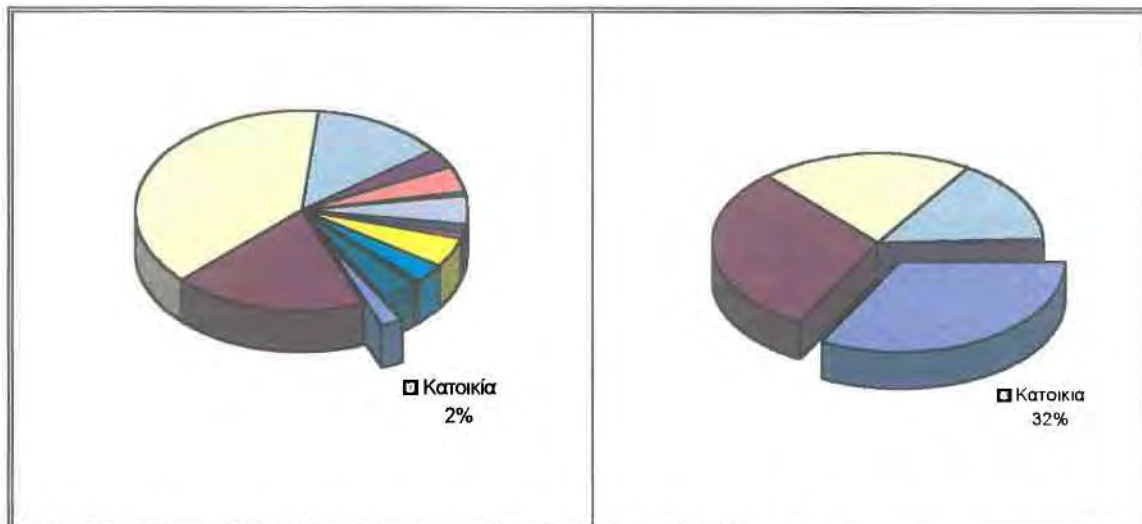
3.2.2 Κατοικία

Με δεδομένο το γεγονός, ότι η περιοχή μελέτης αποτελεί την πρώτη βιομηχανική περιοχή της Θεσσαλονίκης, η χρήση της κατοικίας παρουσιάζεται με μικρό, σχετικά με τις άλλες χρήσεις, ποσοστό και κυρίως στους δεύτερους και υπόλοιπους ορόφους, των καταγραφόμενων κτισμάτων, θεωρώντας ως πρώτο όροφο, το ισόγειο κάθε κτιρίου. Συγκριτικά με το υπόλοιπο τμήμα του Δήμου Θεσσαλονίκης, η χρήση της κατοικίας στην περιοχή καταλαμβάνει την μικρότερη έκταση και μάλιστα ποσοστά που πλησιάζουν προς το μηδέν.

Σημαντικά ποσοστά κατοικίας, παρουσιάζονται μόνον στην βορειοανατολική πλευρά της περιοχής μελέτης, μεταξύ των οδών Αναγεννήσεως και Ταντάλου. Η υπόλοιπη περιοχή καταλαμβάνεται από λιανικό εμπόριο και εγκαταστάσεις βιομηχανίας - βιοτεχνίας. Η τελευταία αυτή διαπίστωση, καλείται να επιβεβαιώσει και την αρχική πρόταση της εμφανούς σύγκρουσης μεταξύ των χρήσεων γης, στην περιοχή, καθώς χρήση της κατοικίας γεινιάζει με άλλες οχλούσες χρήσεις. Σε άλλες επίσης περιπτώσεις παρατηρείται το φαινόμενο της συνύπαρξης βιοτεχνίας και κατοικίας στο ίδιο κτίριο και ακόμη στον ίδιο όροφο (π.χ. οικοδομικά τετράγωνα 50, 53, 54, 64).

Είναι χαρακτηριστικό ότι η ποιότητα της κατοικίας είναι μέσου προς χαμηλού επιπέδου, λαμβάνοντας υπόψη ότι πρόκειται για εργολαβικές οικοδομές των δεκαετιών '60 - '70, περιόδους υπερεκμετάλλευσης της αστικής γης, με κατασκευές ιδιαίτερα χαμηλής ποιότητας και μεγάλου εργολαβικού κέρδους.

Στο σχήμα 3.2.2.α, παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή της χρήσης της κατοικίας. Από το σχήμα φαίνεται ότι η χρήση κατοικία, συναντάται σε ποσοστό 2,1%. Διευκρινίζεται ότι, η ποσοστιαία αυτή κατανομή, αντιστοιχεί σε κατανομή χρήσεων "*ισογείων ορόφων*" στην περιοχή μελέτης. Αντίθετα το ποσοστό της χρήσης της κατοικίας στους "*υπόλοιπους ορόφους*" της περιοχής μελέτης ανέρχεται σε 32,7% (σχήμα 3.2.2.β). Η σημαντική αυτή αύξηση του ποσοστού, οφείλεται στην ύπαρξη σημαντικού αριθμού πολυκατοικιών ανατολικά της οδού Αναγεννήσεως, καθώς και κατά μήκος των οδών Γιαννιτών και Μοναστηρίου.



Σχήμα 3.2.2.α: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης της κατοικίας, (καταγραφή χρήσεων ισογείων ορόφων).

Σχήμα 3.2.2.β: Ποσοστιαία κατανομή της χρήσης της κατοικίας, (καταγραφή χρήσεων υπολοίπων ορόφων).

3.2.3 Βιομηχανία - Βιοτεχνία

Όσο αφορά στις χρήσεις ισογείων οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές χρήσεις, αντιστοιχούν σε ποσοστά είναι 4,5% και 5,9% αντιστοίχως. Επίσης σημαντικό είναι το ποσοστό τους στις χρήσεις υπολοίπων ορόφων (18,5% περίπου). Το ποσοστό μάλιστα της χρήσης της βιοτεχνίας στους "υπόλοιπους ορόφους" θεωρείται αρκετά υψηλό, με δεδομένο ότι σε πολλές περιπτώσεις συνυπάρχει με άλλες, μη συνυφασμένες χρήσεις, όπως αυτή της κατοικίας και των κεντρικών λειτουργιών (γραφεία κλπ).

Ανάλογα με το προϊόν της κάθε παραγωγικής μονάδας, δημιουργούνται οι εξής ζώνες βιομηχανικής - βιοτεχνικής συγκέντρωσης, μέσα στην περιοχή μελέτης:

- μεταξύ των οδών Μοναστηρίου και Γιαννιτών, συγκεντρώνονται κυρίως βιοτεχνίες ετοιμών ενδυμάτων, εγκατεστημένες σε ορόφους κτιρίων. Υπάρχουν επίσης και πολυώροφα κτίρια που λειτουργούν ως καπναποθήκες (π.χ. στο Ο.Τ. 43).
- δυτικότερα από την οδό Αναγεννήσεως και νότια της οδού Γιαννιτών απαντώνται κυρίως ξυλάδικα, καπνομάγαζα, ελαιουργεία βιοτεχνίες

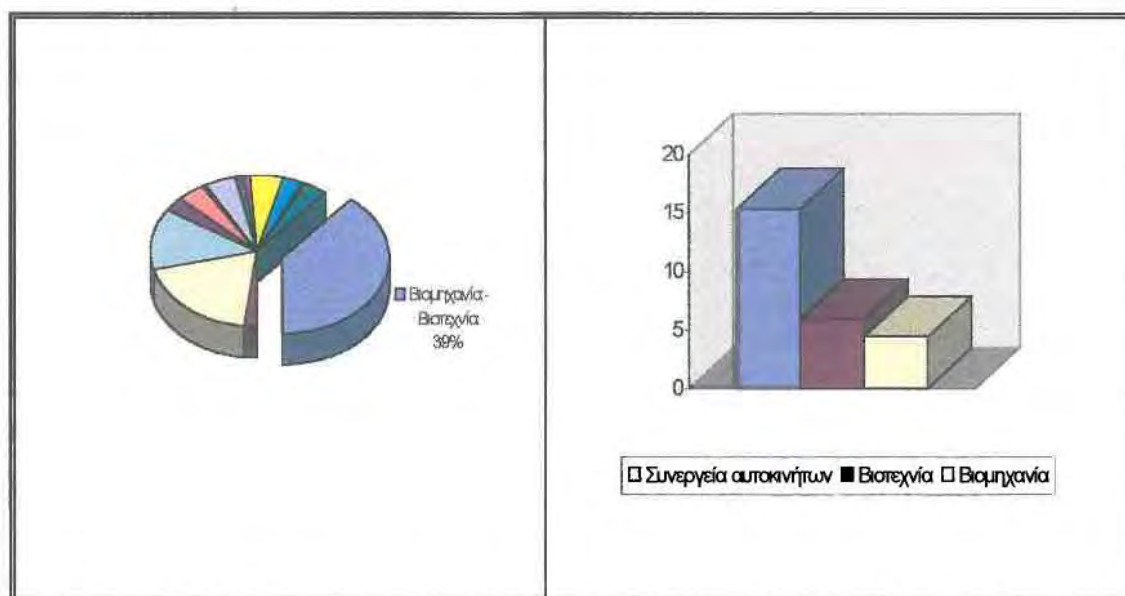
τροφίμων όπως η βιοτεχνία τροφίμων ΠΕΛΕΚΑΝ και η ΖΑΝΑΕ, καθώς και βιοτεχνίες μεταλλουργικών προϊόντων, όπως η ΜΕΛΒΕ. Ιδιαίτερα σημαντικός είναι και ο αριθμός βιοτεχνιών γραφικών υλών, οι οποίες στεγάζονται επίσης σε πολυώροφα κτίρια, συνδυάζοντας την λειτουργία τους με ένα μεγάλο αριθμό καταστημάτων χονδρικού - λιανικού εμπορίου.

- μία τρίτη ζώνη βιομηχανικής - βιοτεχνικής καθώς και εμπορικής συγκέντρωσης υπάρχει εκατέρωθεν της οδού 26ης Οκτωβρίου, με κυρίαρχη παρουσία το βιομηχανικό συγκρότημα FIX. Τα εμπορικά καταστήματα της ζώνης αυτής ασχολούνται κυρίως με την πώληση ειδών και ανταλλακτικών αυτοκινήτων, ενώ σημαντικός είναι ο αριθμός αντιπροσωπειών αυτοκινήτων.
- τέλος, η μέχρι πρόσφατα, περιοχή εκτός σχεδίου, ευρύτερα γνωστή και ως "Λαχανόκηποι", όπου χωροθετούνται κατά κύριο λόγο οχλούσες βιομηχανικές δραστηριότητες παραγωγής, πλαστικών και χημικών προϊόντων, μεταλλουργικές βιομηχανίες και βέβαια τα βυρσοδεψεία που αποτελούνται από 50 περίπου βιοτεχνικές μονάδες συγκεντρωμένες σε περιορισμένη έκταση με παντελή έλλειψη υποδομής⁴

Εδώ, πρέπει να σημειωθεί, ότι στην κατηγορία των βιομηχανιών - βιοτεχνιών, ανήκουν και τα συνεργεία αυτοκινήτων. Με βάση την ΚΥΑ 69269/90, που αφορά και την κατάταξη έργων και δραστηριοτήτων της Α' και Β' κατηγορίας του άρθρου 3 του Ν. 1650/86, τόσο του ιδιωτικού, όσο και του δημόσιου τομέα, τα συνεργεία αυτοκινήτων, ανήκουν στις βιομηχανικές - βιοτεχνικές εγκαταστάσεις της Ομάδας Β' εφόσον για την εγκατάσταση και λειτουργία τους απαιτείται σχετική άδεια. Ένας σημαντικός αριθμός συνεργείων αυτοκινήτων και μηχανουργείων, χωροθετείται μέσα στα όρια της περιοχής μελέτης και αντιστοιχεί σε ποσοστό 15%.

Η ένταξη των παραπάνω ειδικών χρήσεων, στον κλάδο των βιομηχανικών - βιοτεχνικών δραστηριοτήτων, συνεπάγεται και τη γενικότερη αύξηση του ποσοστού τους. **Έτσι η βιομηχανία - βιοτεχνία είναι εκτατικά η κυρίαρχη χρήση γης στην περιοχή μελέτης.**

Στο σχήμα 3.2.3.α, παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή των βιομηχανιών - βιοτεχνιών στην περιοχή μελέτης, καθώς και τα επί μέρους ποσοστά των βιομηχανιών, βιοτεχνιών και των συνεργείων αυτοκινήτων - μηχανουργείων, τα οποία εντάσσονται στην κατηγορία αυτή.



Σχήμα 3.2.3.α: Ποσοστιαία κατανομή βιοτεχνίας - βιομηχανίας, στην περιοχή μελέτης και επιμέρους ποσοστά συνεργείων αυτοκινήτων, βιομηχανίας και βιοτεχνίας.

Τα περισσότερα από τα βιομηχανικά ή βιοτεχνικά κτίρια είναι κακής κατάστασης, δημιουργώντας πέρα των περιβαλλοντικών προβλημάτων και οπτικές παρενοχλήσεις. Τα προβλήματα αυτά είναι φανερό ότι σχετίζονται με τη δύση της βιοτεχνικής και λοιπής παραγωγικής δραστηριότητας στην περιοχή καθώς και με τις παλιές ημερομηνίες εγκατάστασής τους, (ΓΠΣ Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη, 1987).

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι πολλά βιομηχανικά - βιοτεχνικά κτίρια είναι εγκαταλελειμμένα. Σε σύνολο μάλιστα, 33 καταγραφόμενων βιομηχανικών - βιοτεχνικών κτιρίων, τα 9 από αυτά, βρίσκονται πλέον εκτός παραγωγικής δραστηριότητας. Ο αριθμός αυτός, μεταφράζεται σε ένα ποσοστό της τάξης του 20%.

3.2.4 Κεντρικές Λειτουργίες Πόλης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί και παραπάνω στην κατηγορία των κεντρικών λειτουργιών, ανήκουν οι χρήσεις του λιανικού εμπορίου, των καταστημάτων παροχής προσωπικών υπηρεσιών, καθώς τα γραφεία διοίκησης επιχειρήσεων και οι τράπεζες. Επίσης στην ίδια κατηγορία εντάχθηκαν και τα κτίρια διοίκησης, εξαιτίας του γεγονότος, ότι υπήρχε ένα μόνο κτίριο διοίκησης (Παράρτημα Τροχαίας Δήμου Θεσσαλονίκης). Επομένως θα παρουσιάζονται στην πίτα της ποσοστιαίας κατανομής με μηδενικό σχεδόν ποσοστό και κατά συνέπεια θα εξαλείφονται σχεδόν από τον χάρτη των χρήσεων γης.

Οι Κεντρικές Λειτουργίες Πόλης, παρουσιάζουν ποσοστό 19,1% (σχήμα 3.2.4.α). Το σχετικά μεγάλο αυτό ποσοστό, οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ύπαρξη μεγάλου αριθμού καταστημάτων λιανικού εμπορίου (το 20,5% της γενικής κατηγορίας Κεντρικές Λειτουργίες καλύπτουν τα καταστήματα λιανικού εμπορίου), τα οποία εμπορεύονται ανταλλακτικά και είδη αυτοκινήτου, μηχανήματα και μηχανές. Η συγκέντρωση καταστημάτων λιανικού εμπορίου των παραπάνω καταναλωτικών ειδών, σχετίζεται σε μεγάλο βαθμό με τη συνύπαρξη των συνεργείων αυτοκινήτων και μηχανουργείων, που κυριολεκτικά κατακλύζουν την περιοχή, καθώς επίσης και με την συνύπαρξη μεγάλου αριθμού μεταφορικών εταιρειών και γενικότερα Εγκαταστάσεων **Μέσων Μεταφοράς**, οι οποίες ακολουθούν τις δύο πρώτες κυρίαρχες χρήσεις, όπως θα φανεί και παρακάτω. Σε πολλές μάλιστα περιπτώσεις παρατηρείται το φαινόμενο κάθε εμπορικό κατάστημα ανταλλακτικών και ειδών αυτοκινήτου, να συνεργάζεται με κάποιο συνεργείο. Τέλος, μία άλλη αλληλοεξαρτώμενη χρήση, είναι οι Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων αυτοκινήτων, κυρίως αντιπροσωπειών.

Άλλες ειδικές υποκατηγορίες των Κεντρικών Λειτουργιών που καταγράφηκαν είναι: γραφεία επιχειρήσεων, τράπεζες, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών και κτίρια διοίκησης, τα οποία συντελούν με μικρότερη βαρύτητα

στην διαμόρφωση του ποσοστού. Γενικότερα οι ειδικές αυτές χρήσεις του τριτογενή τομέα, δεν έχουν μεγάλη παρουσία στην περιοχή μελέτης.

Τα γραφεία επιχειρήσεων, εμφανίζονται διάσπαρτα σε διάφορα σημεία μέσα στην περιοχή μελέτης και είναι χωροθετημένα κυρίως στους ορόφους κτιρίων. Το ποσοστό της χρήσης γραφείων στους “υπόλοιπους ορόφους” ανέρχεται 30,8%. Αντιθέτως τα κτίρια με αποκλειστική χρήση γραφείων κατέχουν ένα ποσοστό της τάξης μόλις του 3,5%. Για την αύξηση του ποσοστού αυτού θεωρείται θετική η ύπαρξη πολυώροφων κτιριακών συγκροτημάτων (π.χ. Ο.Τ. 17 και Ο.Τ. 84), που βρίσκονται στο στάδιο κατασκευής και τα οποία θα στεγάσουν κυρίως υπηρεσίες του τριτογενή τομέα.

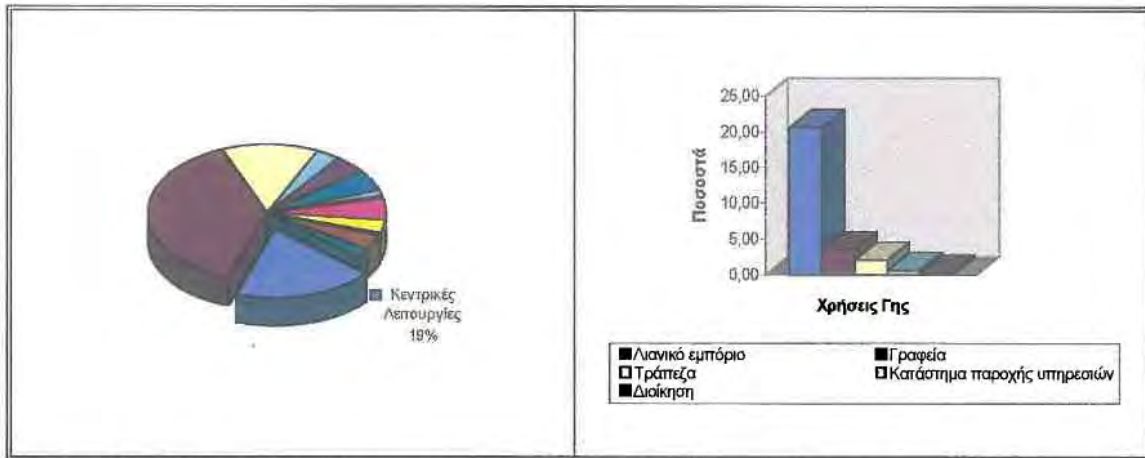
Όσον αφορά στις τράπεζες, αυτές συγκεντρώνονται κυρίως κατά μήκος των οδών Γιαννιτών και Μοναστηρίου, με ποσοστό 2,05% ενώ τα καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών μόλις ξεπερνούν το μηδέν (ποσοστό 0,58%).

Συνοπτικά τα παραπάνω παρουσιάζονται στον πίνακα 3.2.4.α και στο σχήμα 3.2.4.α:

Πίνακας 3.2.4.α: Επιμέρους ποσοστά των ειδικών χρήσεων, που συνθέτουν τις Κεντρικές Λειτουργίες.

α/α	Κεντρικές Λειτουργίες Πόλης	Ποσοστά (%)
1	Λιανικό εμπόριο	20,59
2	Γραφεία	3,53
3	Τράπεζες	2,06
4	Κατάστημα παροχής υπηρεσιών	0,59
5	Διοίκηση	0,29
	ΣΥΝΟΛΟ	27,06

Πηγή: Επιτόπια Έρευνα



Σχήμα 3.2.4.α: Ποσοστιαία κατανομή των Κεντρικών Λειτουργιών και των χρήσεων που τις συνθέτουν.

Συμπερασματικά, μπορεί κανείς να ισχυρισθεί ότι η συγκέντρωση μεγάλου αριθμού καταστημάτων πώλησης ανταλλακτικών και ειδών αυτοκινήτου, μηχανών και μηχανημάτων, φανερώνει **μια μονοδιάστατη ανάπτυξη**, του εμπορίου της περιοχής. Αυτό το φαινόμενο έχει την ερμηνεία του στο οικονομικό όφελος των επιχειρήσεων. Η συγκέντρωση πολλών ομοειδών εμπορικών επιχειρήσεων δεν λειτουργεί ανταγωνιστικά, με μείωση του τζίρου. Αντιθέτως, προκαλεί αύξηση του τζίρου πωλήσεων με την δημιουργία “πιάτσας” ειδικών προϊόντων και την έλξη των πελατών στην περιοχή.

Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι πολλά από τα καταστήματα λιανικού εμπορίου, αποτελούν ταυτόχρονα και καταστήματα χονδρικού εμπορίου. Έτσι το χονδρικό εμπόριο, συμπεριλαμβάνεται ως υποκατηγορία στις Κεντρικές Λειτουργίες. Το αμιγές χονδρικό εμπόριο καταλαμβάνει ένα σημαντικό ποσοστό της τάξης του 7,35% που ερμηνεύει τη συγκέντρωση πολλών πρακτορείων μεταφορών καθώς και των μεταποιητικών μονάδων στην περιοχή.

Με δεδομένη ότι η εγκατάσταση επιχειρήσεων χονδρικού εμπορίου, εξαρτάται κυρίως από την χωροθέτηση της βιομηχανίας και της βιοτεχνίας, θα περίμενε κανείς, η χρήση του χονδρικού εμπορίου να κατέχει μεγαλύτερο ποσοστό στην περιοχή μελέτης. Ωστόσο, αυτό δεν συμβαίνει διότι το χονδρικό εμπόριο, “απορροφάται” από το λιανικό εμπόριο. Επίσης σε μερικές περιπτώσεις

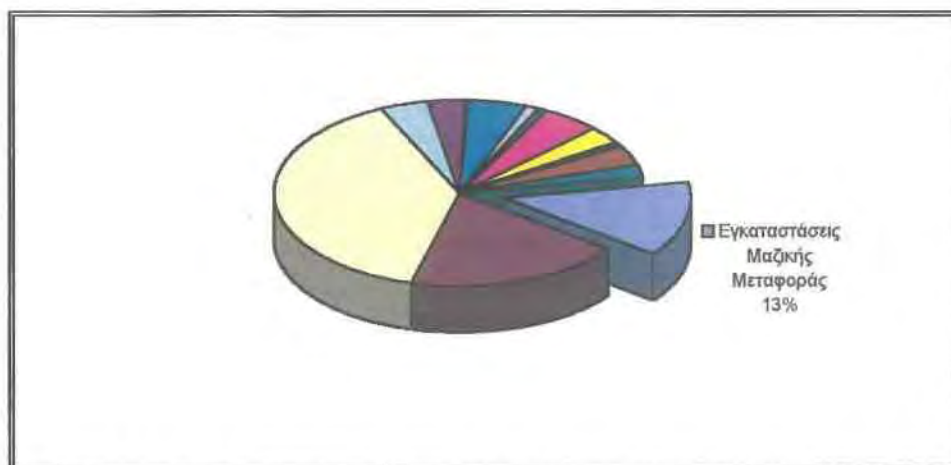
παρατηρείται το φαινόμενο, μερικές μεταποιητικές μονάδες να εμπορεύονται, να επεξεργάζονται και να μεταπωλούν το προϊόν χονδρικά, π.χ. εμπόριο ξυλείας και επεξεργασία ξύλου.

3.2.5 Εγκαταστάσεις Μαζικής Μεταφοράς

Πολλά Πρακτορεία υπεραστικών λεωφορείων ΚΤΕΛ, συγκεντρώνονται κατά μήκος των οδών Αναγεννήσεως και Μοναστηρίου, στα ισόγεια κτιρίων. Η εγκατάστασή τους, στην περιοχή δικαιολογείται από το γεγονός ότι βρίσκονται κοντά στην είσοδο - έξοδο της πόλης της Θεσσαλονίκης. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης έχει προβλέψει και θεσμοθετήσει την απομάκρυνση των πρακτορείων και την μετεγκατάστασή τους στις παρυφές της πόλης.

Όσο αφορά στις μεταφορικές εταιρείες, αυτές διαχέονται ως χρήση, μέσα στα όρια της περιοχής μελέτης, παρουσιάζοντας μια μεγαλύτερη συγκέντρωση προς τα δυτικά.

Στο σχήμα 3.2.5.α, παρουσιάζεται η ποσοστιαία κατανομή των εγκαταστάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς στην περιοχή μελέτης.

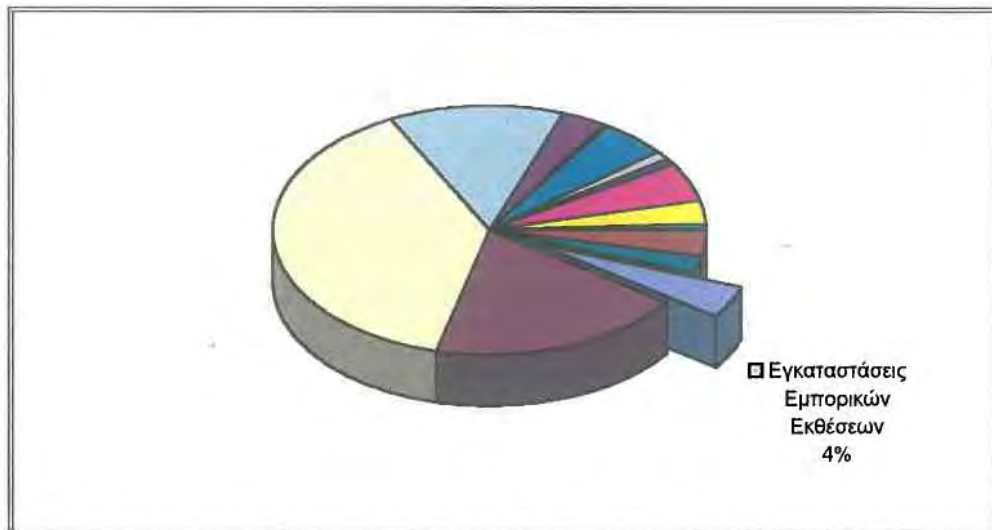


Σχήμα 3.2.5.α: Ποσοστιαία κατανομή των Εγκαταστάσεων Μέσων Μεταφοράς, στην περιοχή μελέτης.

Στην κατηγορία των Εγκαταστάσεων μέσων Μαζικής Μεταφοράς, εντάσσεται και ο χώρος του Παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού, ως χρήση γης, ο οποίος καταλαμβάνει σημαντική έκταση της τάξης των 41.728μ². Μάλιστα το πλήθος των παλαιών βαγονιών τρένων, που βρίσκονται μέσα στο χώρο του σταθμού συχνά προσφέρουν καταφύγιο σε άστεγους και περιθωριακά στοιχεία, συμβάλλοντας ακόμη περισσότερο στην υποβάθμιση της περιοχής. Με δεδομένη την μετεγκατάσταση του σταθμού, έχουν κατά καιρούς διατυπωθεί σκέψεις και προτάσεις αξιοποίησης του χώρου, (για παράδειγμα η μετατροπή του σε χώρο αστικού πρασίνου, βάσει της πρότασης του ΓΠΣ (1987))

3.2.6 Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων

Ως εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, αναφέρονται αποκλειστικά στην έκθεση αυτοκινήτων. Αν και η υποκατηγορία αυτή θα μπορούσε να συμπεριληφθεί στη χρήση του λιανικού εμπορίου, αυτό δεν έγινε διότι οι συγκεκριμένες χρήσεις φιλοξενούνται σε νεόκτιστα ή αναπλασμένα κτίρια, με πολυτελή κατασκευή και ενδιαφέρουσα εσωτερική διακόσμηση. Η χρήση αυτή, συγκεντρώνεται κυρίως κατά μήκος των οδών 26ης Οκτωβρίου και Μοναστηρίου, “σπάζοντας” την οπτική μονοτονία και την αισθητική υποβάθμιση της περιοχής. Το ποσοστό τους ανέρχεται σε 4,2% (σχήμα 3.2.6.α).



Σχήμα 3.2.6.α: Ποσοστιαία κατανομή Εγκαταστάσεων Χονδρικού Εμπορίου & Εμπορικών Εκθέσεων, στην περιοχή μελέτης.

3.2.7 Λοιπές Χρήσεις

Εκτός από τις προαναφερθείσες, κυρίαρχες χρήσεις, οι οποίες κατέχουν και τα μεγαλύτερα ποσοστά, ως προς την κάλυψη του εδάφους της περιοχής, το υπόλοιπο της ποσοστιαίας κατανομής, καταλαμβάνεται από κτίρια εκπαίδευσης, χώρους στάθμευσης, τουριστικές εγκαταστάσεις και εγκαταστάσεις πολιτιστικών λειτουργιών, πρατήρια υγρών καυσίμων, κτίρια - γήπεδα αποθήκευσης, ελεύθερους - κοινόχρηστους χώρους.

Για τα κρατικά κτίρια εκπαίδευσης, ισχύει ο κανόνας της χωροθέτησής τους, βάσει πολεοδομικών προγραμματικών προτύπων με εξαίρεση τις κλινικές της Κτηνιατρικής σχολής, καθώς και δύο κτίρια ιδιωτικής εκπαίδευσης (Ι.Ε.Κ.). Θεωρώντας την εκπαίδευση ως χρήση κοινωνικής υποδομής κοινωνικής υποδομής, καμία άλλη χρήση κοινωνικής υποδομής δεν συναντάται πουθενά μέσα στα όρια της περιοχής μελέτης. Επομένως η περιοχή παρουσιάζει σημαντικές ελλείψεις σε αυτό τον τομέα.

Επίσης σημαντική είναι και η έλλειψη, χώρων πρασίνου ή ελεύθερων - κοινόχρηστων χώρων. Μοναδική εξαίρεση αποτελεί ένα μικρό πάρκο στην διασταύρωση των οδών Αναγεννήσεως και Μοναστηρίου (Ο.Τ. 15). Η

κυριαρχία του ιδιωτικού τομέα, γίνεται αισθητή ακόμη και στο μικρότερο κομμάτι αστικής γης.

Τα πρατήρια καυσίμων καταλαμβάνουν ένα ποσοστό της τάξης του 0,8%. Ειδικότερα μέσα στην περιοχή μελέτης καταγράφηκαν 10 πρατήρια υγρών καυσίμων. Η έλλειψη ελεύθερων χώρων πρασίνου και οξυγόνου, συμβάλλουν στην περιβαλλοντική ρύπανση της περιοχής, μαζί με τις άλλες οχλούσες βιομηχανικές - βιοτεχνικές χρήσεις, τα πρατήρια υγρών καυσίμων κ.λ.π.

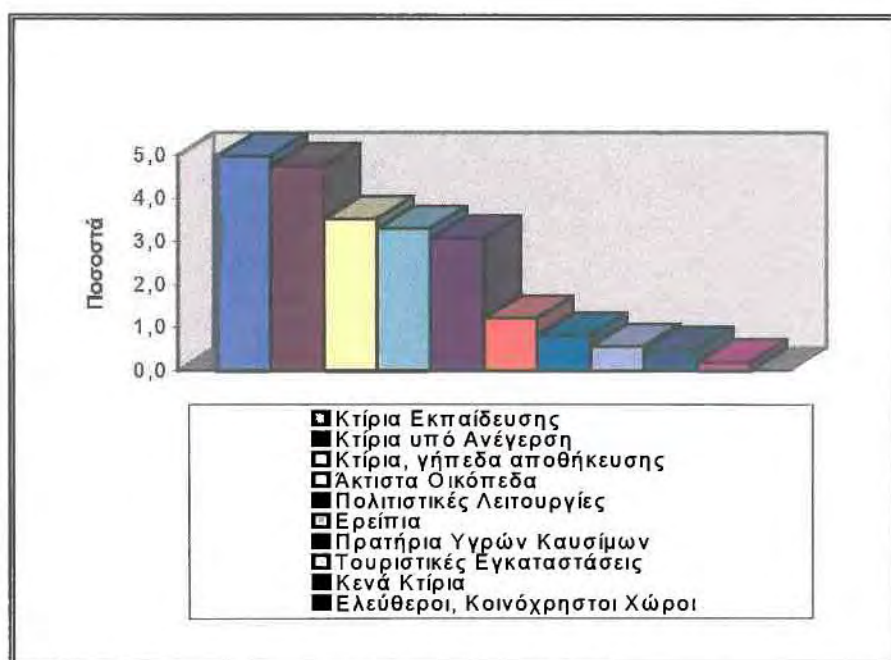
Η σύγκρουση των χρήσεων γης είναι φαινόμενο το οποίο επαναλαμβάνεται στην περιοχή, με την ίδια συχνότητα, αλλά μερικές φορές με διαφορετικό τρόπο. Εδώ μπορούμε να αναφερθούμε στην συνύπαρξη των τουριστικών εγκαταστάσεων και των πολιτιστικών λειτουργιών με την βιομηχανία - βιοτεχνία. Χαρακτηριστικό είναι πως στην περιοχή λειτουργούν τρία από τα μεγαλύτερα συγκροτήματα ψυχαγωγικών και πολιτιστικών λειτουργιών, για την περιοχή του ΠΣ Θεσσαλονίκης: ΜΥΛΟΣ, ΒΙΛΚΑ, ΦΙΞ. Πρόκειται κυρίως για επιχειρήσεις που εγκαταστάθηκαν μετά την ανάπτυξη βιομηχανικών συγκροτημάτων και την μετατροπή τους σε χώρους κυρίως διασκέδασης και ψυχαγωγίας ("ΜΥΛΟΣ" Ο.Τ. και "ΒΙΛΚΑ", Ο.Τ.). Σε άλλες πάλι περιπτώσεις, τμήματα παλαιών βιομηχανικών κτιρίων, έχουν ανακαινισθεί και αφιερωθεί και αυτοί στην διασκέδαση (π.χ. ΦΙΞ, Ο.Τ. και "ΒΑΡΕΛΑΔΙΚΟ", Ο.Τ.). Το φαινόμενο αυτό τείνει να εξαπλώνεται με ολοένα και γρηγορότερους ρυθμούς, καθιστώντας αναγκαία τη λήψη μέτρων και τον καθορισμό χρήσεων γης στην περιοχή, τα οποία ως ένα βαθμό θα περιορίσουν την εξάπλωση του φαινομένου.

Εξάλλου και από την μελέτη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, γίνεται σαφής η έλλειψη ενός χώρου, ο οποίος θα φιλοξενήσει χρήσεις του κορεσμένου πλέον επιχειρησιακού κέντρου της. Έτσι οι χρήσεις των πολιτιστικών λειτουργιών και των τουριστικών εγκαταστάσεων, οι οποίες αναφέρονται σε ένα μικρό αριθμό εστιατορίων, καφενείων και fast - food, ανέρχονται σε 4% συνολικά.

Τέλος, η καταγραφή των χρήσεων στην περιοχή μελέτης, συμπεριλάμβανε και την καταγραφή ερειπίων, κενών κτιρίων και κτιρίων υπό ανέγερση. Συνολικά λοιπόν, καταγράφηκαν:

- *ερείπια*: ποσοστό 1,2%.
- *κενά κτίρια*: ποσοστό 0,5%
- *κτίρια υπό ανέγερση*: ποσοστό 4,8%.
- *άκτιστα οικόπεδα*: ποσοστό 3,3%.

Οι λοιπές χρήσεις ποσοτικά, παρουσιάζονται στο σχήμα 3.2.7.α.



Σχήμα 3.2.7.α: Ποσοστιαία κατανομή λοιπών χρήσεων

3.3 Συντελεστές και λοιποί Όροι Δόμησης

Με βάση το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, η Δυτική Είσοδος ανήκει, στο οριζόμενο στη μελέτη ως Διαμέρισμα Β του Δήμου Θεσσαλονίκης, το οποίο περιλαμβάνει 11 διαφορετικές πολεοδομικές ενότητες⁵.

Ειδικότερα στα όρια της περιοχής, “εσωκλείνονται”, οι πολεοδομικές ενότητες 7, 10 και 11 (χάρτης Α - 3.3), στις οποίες παρουσιάζονται και οι μικρότερες πυκνότητες σε σχέση με την υπόλοιπη Θεσσαλονίκη. Όπως φαίνεται στον πίνακα 3.3.α ο νομοθετημένος Συντελεστής Δόμησης είναι μεγαλύτερος από τον πραγματοποιημένο ΣΔ.

Πίνακας 3.3.α: Μέσος Πραγματοποιημένος και Νομοθετημένος Σ.Δ., στην περιοχή μελέτης.

	Πολεοδομική Ενότητα	Μέσος ΣΔ (νομοθετ.)	Μέσος ΣΔ (πραγματ.)
Διαμέρισμα Β	1	3,8	3,34
	2	3,6	2,06
	3	1,8	1,41
	4	1,8	1,88
	5	2,32	2,78
	6	2,92	1,7
	7	3,18	1,5
	8	2,4	2,06
	9	2,4	2,43
	10	2,4	-
	11	2,4	-

Πηγή: Γ.Π.Σ., Θεσσαλονίκης

Παρά το χαμηλό πραγματοποιημένο ΣΔ, το επικρατούν συνεχές σύστημα δόμησης, σε συνδυασμό με την ύπαρξη δρόμων στενού πλάτους, δημιουργούν σε πολλές περιπτώσεις, προβλήματα φωτισμού και αερισμού των κτιρίων. Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται ειδικότερα, σε τμήμα της περιοχής μελέτης το οποίο βρίσκεται ανατολικά της οδού Αναγεννήσεως, όπου συγκεντρώνονται και τα μεγαλύτερα ποσοστά της υποβαθμισμένης κατοικίας.

Η κάλυψη είναι ιδιαίτερα υψηλή στην περιοχή. Η επιτόπια έρευνα που πραγματοποιήθηκε στην περιοχή, έδειξε ότι ένας πολύ μικρός αριθμός κτιρίων διαθέτουν ακάλυπτους χώρους, και όπου αυτοί υπάρχουν, χρησιμεύουν κυρίως ως υπαίθριοι χώροι αποθήκευσης. Αυτό προκαλεί ένα είδος οπτικής “ασφυξίας”, που επιτείνεται από το γεγονός της ύπαρξης μικρών οικοπεδικών



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- όρια περιοχής μελέτης
- όρια περιοχής εμπορικού λιμένα
- ακτογραμμή
- όρια περιοχής Παλαιού Εμπορικού Σιδηρ. Σταθμού
- όρια περιοχής Νέου Επιβατικού Σιδηρ. Σταθμού
- περιοχή "Λαχανόκηπων"
- όρια πολεοδομικών ενότητων βάση (ΓΠΣ)
- νομοθετημένος Συντελεστής Δόμησης

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
 ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
 ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης:

A - 3.3 Μέσοι νομοθετημένοι ΣΔ στην περιοχή μελέτης (βάση ΓΠΣ)

κλίμακα: 60 0 60 120 Meters

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 "Ρυθμιστικό πλαίσιο ανάπτυξης της Δυτικής Εισόδου"

Φοιτήτρια:
 Ιωαννίδου Αναστασία

Επιβλέπων:
 Δρ. Γοσποδίνη Άσπα

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1997

επιφανειών και τη συγκέντρωση πολλών κτιρίων μέσα σε μικρά οικοδομικά τετράγωνα. Σε άλλες περιπτώσεις, η έλλειψη και πάλι κοινόχρηστου χώρου, οδηγεί στην κατάληψη της αστικής γης, π.χ. πεζοδρόμια, από τον ιδιωτικό τομέα.

Η σημαντική έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και πρασίνου, σε συνδυασμό με το υψηλό ποσοστό κάλυψης, συντελούν και αυτά με τη σειρά τους, στην διόγκωση των προβλημάτων της περιοχής.

3.4 Συμπεράσματα

Τ αποτελέσματα της ανάλυση των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης όπως παρουσιάστηκε παραπάνω, μπορούν να συνοψισθούν ως εξής:

1. Η περιοχή μελέτης, παρουσιάζει μια **έντονη ανάμειξη χρήσεων γης**, κατά κύριο λόγο αντικρουόμενων μεταξύ τους (π.χ. συνύπαρξη κατοικίας - βιομηχανίας ακόμη και στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο ή χώρων διασκέδασης - βιοτεχνίας σε πολύ μικρή απόσταση μεταξύ τους), με αποτέλεσμα την πρόκληση πολεοδομικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων.
2. Εκτατικά κυρίαρχη χρήση γης στην περιοχή μελέτης, όσο αφορά την καταγραφή ισογείων ορόφων, είναι η **βιομηχανία - βιοτεχνία, με ποσοστό 38,8%**. Όσο αφορά τους “υπολοίπους” ορόφους, κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία η οποία συγκεντρώνεται κυρίως ανατολικά της οδού Αναγεννήσεως, με ποσοστό 32,7%. Σημαντικό επίσης ποσοστό κατέχουν και οι Κεντρικές Λειτουργίες που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ύπαρξη μεγάλου αριθμού καταστημάτων λιανικού εμπορίου, τα οποία σχετίζονται άμεσα με την βιομηχανία της περιοχής.
3. Υπάρχει σημαντική έλλειψη ελεύθερων χώρων πρασίνου και οξυγόνου, με αποτέλεσμα την περιβαλλοντική ρύπανση της περιοχής, που επιτείνεται από την ύπαρξη οχλουσών βιομηχανικών - βιοτεχνικών χρήσεων, τα πρατήρια υγρών καυσίμων κ.λ.π.

4. Ένα σημαντικό ποσοστό των κτιρίων της περιοχής μελέτης είναι κενά ή υπολειτουργούν. Η εξωτερική και εσωτερική ανάπλαση αυτών των κτιρίων θα τα καθιστούσε κατάλληλα, ώστε αργότερα να υποδεχθούν χρήσεις του τριτογενούς τομέα.
5. Παρά το χαμηλό πραγματοποιημένο ΣΔ, τα μεγάλα ποσοστά κάλυψης, υποβαθμίζουν οπτικά και περιβαλλοντικά την περιοχή.

ΠΗΓΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

¹Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, Δήμος Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1987.

²Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (παράγραφος 3, σελ. 41), Δήμος Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1987.

³“Ανάπλαση της περιοχής Δυτικής Εισόδου στη Θεσσαλονίκη: Μια νέα διασκεδασούπολη ή τομέας επέκτασης του επιχειρησιακού κέντρου;”, Α. Γοσποδίνη, περιοδικό Building, Μάρτιος 1997

⁴Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (παράγραφος 3, σελ. 41), Δήμος Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1987.

⁵Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (παράγραφος 3, σελ. 41), Δήμος Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1987.

4.1 Γενικά

Το αστικό τοπίο της περιοχής, παραπέμπει αμέσως στο βιομηχανικό χαρακτήρα της. Μεγάλα βιομηχανικά και βιοτεχνικά συγκροτήματα, με ιδιαίτερη αρχιτεκτονική μορφή, κατεγράφησαν στο πέρασμα του χρόνου ως **τοπόσημα** της Θεσσαλονίκης (π.χ. βιομηχανικό συγκρότημα ΦΙΞ, Σφαγεία κ.λ.π.).

Σε συνδυασμό με την ύπαρξη του εμπορικού λιμένα και του παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού, ο παρατηρητής οδηγείται σε διαδρομές του παρελθόντος, τότε που η περιοχή αναπτύχθηκε βιομηχανικά, και διακόπτει αυτή την “περιπλάνηση” μπροστά σε σύγχρονες μορφές κτιρίων. Η περιοχή αποτελεί ένα κράμα σύγχρονης και νεοκλασικής βιομηχανικής αρχιτεκτονικής.

Σε πολλές περιπτώσεις φαίνεται να δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην ποιότητα της κατασκευής και καλαίσθητη διαμόρφωση των όψεων των κτιρίων, που αντανakλούν τις τάσεις της εποχής που ανοικοδομήθηκαν και την εξέλιξη της τεχνολογίας. Σε άλλες περιπτώσεις, δημιουργείται η εντύπωση, πως δίδεται έμφαση στη λειτουργικότητα των εσωτερικών χώρων, παρά στη μορφολογία των κτιρίων. Αυτή η εικόνα επικρατεί κυρίως στον ανατολικότερο τομέα της περιοχής μελέτης, όπου βρίσκονται πολλές εργολαβικές πολυκατοικίες, προσαρμοσμένες στο χαμηλό οικονομικό επίπεδο των κατοίκων. Εδώ αναμειγνύονται η εκπτώχευμένη εκδοχή της αρχιτεκτονικής της δεκαετίας του '60 με αυτή της δεκαετίας του '90.

Το σύστημα της συνεχούς δόμησης σε συνδυασμό με τα μεγάλα ποσοστά κάλυψης, δεν άφησαν περιθώρια ελεύθερων χώρων. Το σίδερο, το μπετόν και οποιαδήποτε άλλα υλικά κατασκευής, έχουν την τιμητική τους και ακόμη η επαφή με τη θάλασσα νοτίως της περιοχής μελέτης, διακόπτεται. Σε αυτό συμβάλλει και ο περιμετρικός τοίχος των λιμενικών εγκαταστάσεων, ύψους δύο μέτρων περίπου, που διατρέχει σχεδόν το μήκος των οδών 26ης Οκτωβρίου και Κουντουριώτου (φωτο 11).

Την υποβάθμιση του αστικού τοπίου συμπληρώνουν ο μεγάλος αριθμός των συνεργείων αυτοκινήτων, που βρίσκονται στην περιοχή, τα οποία στεγάζονται σε μη συντηρημένα κτίρια καθώς και τα κενά η εγκατελειμμένα κτίρια που δημιουργούν ασυνέχειες στον πολεοδομικό ιστό.

Στην παράγραφο 4.1.1 που ακολουθεί, γίνεται ανάλυση του υφιστάμενου κτιριακού δυναμικού της περιοχής, η οποία θεωρείται ότι θα βοηθήσει ουσιαστικά στη λήψη σωστών μέτρων, για την εξυγίανση και αναβάθμισή της. Εξάλλου, ένας από τους στόχους της μελέτης αυτής, είναι η διατήρηση της φυσιογνωμίας της περιοχής, προσαρμοσμένη στις σημερινές ανάγκες και όχι η ολική καταστροφή του ιστορικού τοπίου της.

4.1.1 Κτιριακό δυναμικό

Στο κτιριακό δυναμικό της περιοχής μελέτης, συγκαταλέγονται οι εξής κατηγορίες κτιρίων¹:

- **Διατηρητέα κτίρια.**
- **Βιομηχανικά κτίρια και σύνολα του 19ου αιώνα και του πρώτου μισού του 20ου αιώνα.**
- **Βιοτεχνικά πολυώροφα κτίρια των δεκαετιών '60 και '70.**

Όπως έχει ήδη αναφερθεί σημαντικός αριθμός, βιομηχανικών ή και βιοτεχνικών κτιρίων υπολειπوغούν ή έχουν πλέον εγκαταλειφθεί. Τα κτίρια

αυτά αποτελούν ανενεργό κτιριακό δυναμικό, με όλες τις συνέπειες που επιφέρουν μέσα στον ιστό της πόλης, τόσο όσον αφορά στην ασφάλεια και στη σωστή λειτουργία του δημόσιου υπαίθριου χώρου, όσο και στην αρχιτεκτονική του τοπίου. Επιτόπια έρευνα έδειξε ότι τα εγκατελλειμένα κτίρια, αγγίζουν ένα ποσοστό της τάξης του 5%, αρκετά σημαντικό για την έκταση της περιοχής, η οποία μελετάται, ενώ το 30% περίπου είναι κτίρια κακής κατάστασης τα οποία υπολειπούνται. Τα εγκατελλειμένα ή υπολειπόμενα αυτά κτίρια παρουσιάζονται στο χάρτη 4.1.2 (παρακάτω).

Σχετικά με τις προαναφερθείσες κατηγορίες κτιρίων, έχουν καταγραφεί τα εξής:

4.1.1.1 Διατηρητέα κτίρια

Σύμφωνα με στοιχεία, της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας Νεοτέρων Μνημείων της Θεσσαλονίκης, κηρυγμένα διατηρητέα κτίρια που βρίσκονται στην περιοχή μελέτης είναι:

- ***Το κτίριο των Σφαγείων (φωτο 12)***
- ***Το κτίριο του παλιού αντλιοστασίου (φωτο 13)***
- ***Το βιομηχανικό συγκρότημα ΦΙΞ (φωτο 14)***
- ***Το κτίριο του παλιού σιδηροδρομικού σταθμού (φωτο 15)***
- ***Αρχοντικό στη συμβολή των οδών Αναγεννήσεως και Καζαντζάκη (φωτο 16)***
- ***Αρχοντικό στην αρχή της οδού 26ης Οκτωβρίου (φωτο 17)***

Πρόκειται για κτίρια του 19ου αιώνα ή των αρχών του 20ου αιώνα, πολλά από τα οποία παρουσιάζουν ιδιαίτερο ιστορικό και αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Χαρακτηριστικές είναι οι όψεις τους, που ακολουθούν το ρυθμό του ιστορικού εκλεκτισμού². Πέρα από την επιβλητικότητα, χαρακτηριστική στα παραπάνω κτίρια είναι η ομοιομορφία των στοιχείων των όψεων και των υλικών κατασκευής: κεκλιμένες στέγες από κόκκινο κεραμίδι, μεγάλα μακρόστενα παράθυρα, αετώματα, επιβλητικές είσοδοι, έντονες καμπύλες ή γωνίες, σε



Φωτο 11: Ο περιμετρικός μαντρότοιχος του λιμανιού στην οδό 26ης Οκτωβρίου.



Φωτο 12: Το κτίριο του παλαιού αντλιοστασίου στην οδό 26ης Οκτωβρίου



Φωτο 13: Το κτίριο των Σφαγείων.



Φωτο 14: Το βιομηχανικό συγκρότημα ΦΙΞ, στην οδό 26ης Οκτωβρίου.



Φωτο 15: Το κτίριο του παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού, στην οδό Σιδηροδρομικού Σταθμού.



Φωτο 16: Το αρχοντικό στην συμβολή των οδών Αναγεννήσεως και Καζαντζάκη.



Φωτο 17: Το αρχοντικό στην οδό 26ης Οκτωβρίου

πολλές περιπτώσεις κάλυψη του εξωτερικού τοίχου από τούβλο χαρακτηριστικού κόκκινου χρώματος (κτίριο ΦΙΞ).

Πολλά από αυτά στεγάζουν χρήσεις του δημόσιου τομέα (π.χ. Εφορία Νεοτέρων Μνημείων). Αλλά ήδη αναστηλώνονται, όπως το αρχοντικό στην οδό Αναγεννήσεως, και το κτίριο του παλιού αντλιοστασίου, που πρόκειται να στεγάσει το Μουσείο Ύδρευσης. Βέβαια άλλα έχουν θυσιαστεί στο βωμό της διασκέδασης, όπως το κτίριο του ΦΙΞ, μέρος του οποίου λειτουργεί σήμερα χωρίς συστηματικές αποκαταστάσεις των κτιρίων και χωρίς τήρηση των κανόνων ασφαλείας.

4.1.1.2 Βιομηχανικά κτίρια και σύνολα του 19ου αιώνα και του πρώτου μισού του 20ου αιώνα.

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται κτίρια, τα οποία είτε μεμονωμένα, είτε ως σύνολα, προσδίδουν ιδιαίτερη αρχιτεκτονική φυσιογνωμία στην περιοχή³.

Η μορφολογία είναι χαρακτηριστική: συμμετρία, νεοκλασικές μορφές, ανοιγμάτων σε αναλογία 1 / 2,5, διακοσμημένες σιδεριές και κόκκινο τούβλο.

Τα περισσότερα από τα κτίρια αυτά βρίσκονται πλέον εκτός παραγωγικής δραστηριότητας και έχουν εγκαταλειφθεί ή υπολειπόμενα, όπως για παράδειγμα το κτίριο που στεγάζει το Υπουργείο Γεωργίας - Εγγείων Βελτιώσεων, Θεσσαλονίκης και το Υπουργείο Υγείας - Πρόνοιας - ΕΚΑΒ (φωτο 18), όπου γίνεται η συντήρηση και επισκευή των νοσοκομειακών οχημάτων. Η έλλειψη συντήρησης των κτιριακών κελυφών, ενέχει τον κίνδυνο καταστροφής ακόμη και κατάρρευσής τους⁴.

Εξαίρεση αποτελούν η ανάπλαση κάποιων κτιρίων, με ιδιωτική πρωτοβουλία, όπως η ανάπλαση του παλιού βιομηχανικού συγκροτήματος, της οδού Ανδρέου Γεωργίου όπου στεγάζεται το πολιτιστικό και ψυχαγωγικό κέντρο

“Μύλος” (φωτο 19), η ανάπλαση του παλιού βιομηχανικού συγκροτήματος, της οδού 26ης Οκτωβρίου, όπου στεγάζεται το πολιτιστικό κέντρο της “ΒΙΛΚΑ” (φωτο 20) και η ανάπλαση του παλιού βιομηχανικού κτιρίου, που χρησιμοποιεί σήμερα η RENAULT⁵ (φωτό 21).

Στην ίδια επίσης κατηγορία κτιρίων, ανήκει το κτίριο των Σφαγείων (φωτο12), χτισμένο στα τέλη του 1800, το οποίο αναπλάσθηκε από το Δήμο Θεσσαλονίκης. Σήμερα λειτουργεί ως χώρος αθλητικών δραστηριοτήτων.

Τα περισσότερα βιομηχανικά συγκροτήματα αυτής της κατηγορίας, έχουν κοινό χαρακτηριστικό την κατάληψη ολόκληρων οικοδομικών τετραγώνων. Αυτά που χτίσθηκαν είναι προσαρμοσμένα στη μοντέρνα αρχιτεκτονική και στις νέες τάσεις και δεν παρουσιάζουν το ίδιο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον με τα κτίρια του προηγούμενου αιώνα. Το μπετόν πλέον κυριαρχεί περισσότερο, ενώ η εξωτερική όψη τους φανερώνει άνεση και λειτουργικότητα των εσωτερικών χώρων τους. Το μεγάλο εμβαδόν και ύψος τα καθιστά κατάλληλα για πολλές χρήσεις⁶.

Κτίρια και κτιριακά συγκροτήματα αυτού του είδους, συναντώνται κυρίως στη νότια πλευρά του παλιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και κατά μήκος της οδού Γιαννιτσών, δηλαδή στις προαναφερθείσες ζώνες α΄ και β΄ (παράγραφος 3.1.1). Χαρακτηριστικότερα από αυτά το κτίριο της ΕΛΑΙΟΥΡΓΙΑΣ Α.Ε., που βρίσκεται στην οδό 26ης Οκτωβρίου και τα εγκατελλειμένα βιομηχανικά κτίρια των Ο.Τ. 59 και Ο.Τ. 60.

Λαμβάνοντας υπόψη, πρώτον την μείωση της βιομηχανικής δραστηριότητας την τελευταία δεκαετία και δεύτερον ότι το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ορίζει τις παραπάνω περιοχές, ως ζώνες μη οχλούσας επαγγελματικής δραστηριότητας, η αναστήλωση και ανάπλαση των κτιρίων αυτών για επαγγελματική ή βιοτεχνική χρήση δεν θα ήταν η προτιμότερη. Εξάλλου η ανάγκη επέκτασης του επιχειρησιακού κέντρου της Θεσσαλονίκης και η ενίσχυση του τριτογενούς τομέα στην περιοχή, προτρέπει την ανάπλαση των



Φωτο 18: Το κτίριο του ΕΚΑΒ, στην οδό 26ης Οκτωβρίου.



Φωτο 19: Το πολιτιστικό κέντρο "ΜΥΛΟΣ", στην οδό Ανδρέου Γεωργίου.



Φωτό 20: Το πολιτιστικό κέντρο "ΒΙΛΚΑ", στην οδό 26ης Οκτωβρίου.



Φωτό 21: Το κτίριο όπου σήμερα στεγάζεται η αντιπροσωπεία της RENAULT, στην οδό 26ης Οκτωβρίου



Φωτο 22: Πολυώροφο βιοτεχνικό κτίριο στην οδό Γιαννιτσών.



Φωτο 23: Πολυώροφο βιοτεχνικό κτίριο στην οδό Γιαννιτσών

κτιριακών αυτών συνόλων και την μετατροπή τους σε χώρους κατάλληλους για στεγάσουν δραστηριότητες αυτού του τομέα, όπως εμπορικές δραστηριότητες, γραφεία επιχειρήσεων κ.τ.λ.

4.1.1.3 Βιοτεχνικά κτίρια των δεκαετιών '60 και '70

Κτίρια της κατηγορίας αυτής συναντώνται κυρίως κατά μήκος των οδών Μοναστηρίου και Γιαννιτσών. Ο τρόπος κατασκευής τους σχετίζεται άμεσα με την μεταπολεμική άνθηση της οικοδομικής δραστηριότητας, με το σύστημα της αντιπαροχής. Χαρακτηρίζονται από πρόχειρη και χαμηλής ποιότητας κατασκευή. Πρόκειται κυρίως για τριώροφα και τετραώροφα κτίρια, με μεγάλους εσωτερικούς χώρους, ευέλικτους σε αλλαγή χρήσης⁷.

Το φαινόμενο της εγκατάλειψης και πάλι έρχεται στο προσκήνιο, εφόσον η βιοτεχνική δραστηριότητα παραγωγής ειδών ένδυσης και υπόδησης, παρουσιάζει πλέον φθίνουσα τάση.

Χαρακτηριστικό είναι ότι αυτά τα κτίρια χωροθετούνται κυρίως προς την περιοχή μεγαλύτερης συγκέντρωσης της κατοικίας ενώ σε κάποιες περιπτώσεις εφάπτονται των κτιρίων που στεγάζουν τη χρήση της κατοικίας.

Ως τελευταία κατηγορία μπορούν να θεωρηθούν τα νεότερα κτίρια της περιοχής, της δεκαετίας κυρίως του '90, όπου πλέον η υπεροχή της ποιότητας κατασκευής είναι φανερή. Πολυώροφα συγκροτήματα γραφείων και καταστημάτων, κατασκευασμένα από γυαλί και σίδηρο κάνουν την εμφάνισή τους διάσπαρτα μέσα στην περιοχής μελέτης (φωτο 22, φωτο 23). Σημειώνεται ότι κάποια σέβονται τη μορφολογία των παλιών κτιρίων και χρησιμοποιούν το κόκκινο τούβλο στις όψεις τους, όμως πολλά από τα νεοαναγειρόμενα αυτά κτίρια "ζητούν" πελάτες για την ενοικίασή τους. Το γεγονός αυτό δείχνει αφενός μια ανεπαίσθητη τάση ανύψωσης του τριτογενούς τομέα, αφετέρου το μεγάλο ποσοστό των ανοίκιαστων

επαγγελματικών στεγών φανερώνει μια μορφή δειλίας για εγκατάσταση επιχειρήσεων σε μια τόσο υποβαθμισμένη περιοχή.

4.1.2 Η κατάσταση των κτιρίων

Τα κτίσματα της περιοχής μελέτης, κατατάχθηκαν σε τέσσερις κατηγορίες ανάλογα με την κατάσταση του κτιριακού κελύφους (αναφερόμενη στην εξωτερική τους όψη). Έτσι:

- κτίρια **εγκαταλελειμένα** και **ερείπια** που δεν επιδέχονται συντήρηση.
- κτίρια σε **κακή** κατάσταση: η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει κτίρια προπολεμικά και μεταπολεμικά μέχρι και το 1970 τα οποία επιδέχονται επισκευή.
- κτίρια σε **μέτρια** κατάσταση: η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει κτίρια μεταπολεμικά ως το 1970 και από το 1970 μέχρι σήμερα κακής μέχρι μέτριας ποιότητας.
- κτίρια σε **καλή** κατάσταση: η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει κτίρια από το 1970 μέχρι σήμερα καλής έως πολυτελούς κατασκευής.
- κτίρια **υπό ανέγερση**.

Η επιτόπια έρευνα στην περιοχή μελέτης έδειξε, ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των κτιρίων, που χωροθετούνται μέσα στα όριά της βρίσκονται σε κακή έως μέτρια κατάσταση. Με μικρότερη συχνότητα, μέσα στο αστικό τοπίο της περιοχής, παρουσιάζονται κτίσματα καλής ποιότητας των τελευταίων δεκαετιών. Τα νεότερα αυτά κτίσματα, στεγάζουν κατά κύριο λόγο τη χρήση της κατοικίας και σε άλλες περιπτώσεις προορίζονται για να στεγάσουν δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα (γραφεία κ.λ.π.).

Στην περιοχή καταγράφηκαν συνολικά, ως προς την κατάσταση των κτιρίων τους, 82 οικοδομικά τετράγωνα (Ο.Τ.). Αφαιρέθηκαν από το σύνολο των καταγραφόμενων οικοδομικών τετραγώνων, δύο οικοδομικά τετράγωνα (Ο.Τ. 17 και Ο.Τ. 85), των οποίων τα κτίρια ήταν υπό ανέγερση, ένα οικοδομικό τετράγωνο το οποίο ανήκει στην κατηγορία “άκτιστα οικόπεδα” (Ο.Τ. 77) και

το οικοδομικό τετράγωνο με αύξων αριθμό 15 το οποίο ανήκει στην κατηγορία “πράσινο πόλης”.

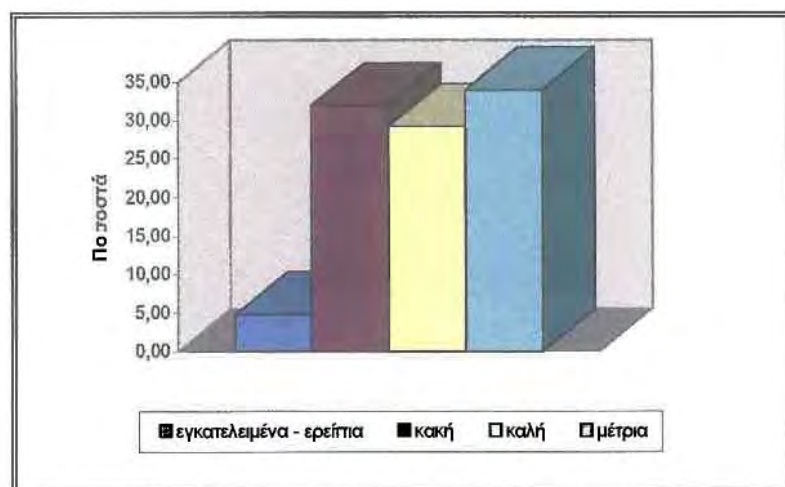
Αναλυτικότερα η επιτόπια έρευνα απέδωσε τα αποτελέσματα του πίνακα 4.1.2.α, βάση των κατηγοριών που προαναφέρθηκαν:

Πίνακας 4.1.2.α: Κατάσταση των κτιρίων και αντίστοιχα ποσοστά

Κατάσταση κτιρίων	Ποσοστό (%)
Καλή	29,25
κακή	31,97
Μέτρια	34,01
Εγκατελειμένα - ερείπια	4,76
ΣΥΝΟΛΟ	100,0

Πηγή: Επιτόπια έρευνα

Διαγραμματικά τα αποτελέσματα της έρευνας παρουσιάζονται στο σχήμα 4.1.2.α.



Σχήμα 4.1.2.α: Ποσοστιαία κατανομή των κτισμάτων, σε κάθε κατηγορία

Αναλυτικότερα λοιπόν: το 32% περίπου, των κτισμάτων της περιοχής βρίσκονται σε κακή κατάσταση. Με ποσοστό λίγο μεγαλύτερο, της τάξης του 34%, εμφανίζονται τα κτίσματα σε μέτρια κατάσταση. Τα κτίσματα σε καλή κατάσταση, αγγίζουν ένα ποσοστό της τάξης του 29%. Από προηγούμενη

παράγραφο, η οποία αναφερόταν στις χρήσεις γης, είχε εξαχθεί το συμπέρασμα, βάσει της επεξεργασίας των στοιχείων, ότι το ποσοστό των ερειπίων έφθανε το 2,06%. Εάν μάλιστα στην κατηγορία ερείπια προστεθούν και τα εγκατελειμμένα κτίρια, το ποσοστό αυτό σχεδόν διπλασιάζεται και φθάνει στο 5%, περίπου. Στην περιοχή λοιπόν γενικότερα, επικρατεί κακή κατάσταση των κτιρίων.

Μια τελευταία κατηγορία η οποία μπορεί να προστεθεί είναι τα κτίρια υπό ανέγερση. Η επιτόπια έρευνα έδειξε ότι μόλις το 2,35% των κτιρίων ανήκουν στην κατηγορία αυτή, γεγονός που επιβεβαιώνει άλλη μια φορά την υποτονικότητα της περιοχής και την ύφεση που παρουσιάζει ο τομέας της οικοδομικής δραστηριότητας στην περιοχή. Ειδικότερα στην περιοχή μελέτης μετρήθηκαν 8 κτίρια υπό ανέγερση.

Η “*κυρίαρχη*” κατάσταση των κτισμάτων ανά οικοδομικό τετράγωνο παρουσιάζεται στον χάρτη Α - 4.1.2.α. και στον χάρτη Α - 4.1.2.α’ τα εγκατελειμμένα και κενά κτίρια.

4.1.3 Ηλικία των κτιρίων

Τα στοιχεία που προέκυψαν από την επιτόπια έρευνα μπορούν να συνδυαστούν αρμονικά και με τα συμπεράσματα που προέκυψαν ύστερα από επεξεργασία των στοιχείων της ΕΣΥΕ, για την χρονολογία κατασκευής των κτιρίων της περιοχής, με βάση απογραφή που πραγματοποιήθηκε το 1991. Έτσι λοιπόν, χωρίζοντας τις χρονολογικές περιόδους, από το 1919 μέχρι το 1986, προκύπτουν τα εξής:



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  όρια περιοχής μελέτης
-  όρια περιοχής εμπορικού λιμένα
-  ακτογραμμή
-  όρια περιοχής Παλαιού Εμπορικού Σιδηρ. Σταθμού
-  όρια περιοχής Νέου Επιβατικού Σιδηρ. Σταθμού
-  περιοχή "Λαχανόκηπων"


-  κτίρια σε καλή κατάσταση
-  κτίρια σε μέτρια κατάσταση
-  κτίρια σε κακή κατάσταση

-  ερείπια
-  κτίρια υπό ανέγερση

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Χάρτης:

A - 4.1.2.α Κατάσταση των κτιρίων

κλίμακα:  60 0 60 120 Meters

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
"Ρυθμιστικό πλαίσιο ανάπτυξης της Δυτικής Εισόδου"

Φοιτήτρια:
Ιωαννίδου Αναστασία

Επιβλέπων:
Δρ. Γοσποδίνη Άσπα

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1997

Πίνακας 4.1.3.α: Χρονολογία κατασκευής κτιρίων περιοχής μελέτης

Έτος Κατασκευής	Αριθμός κτιρίων που κατασκευάστηκαν	Ποσοστό (%)
1919	28	1,7
1919-1945	414	25,5
1946-1960	350	21,6
1961-1970	361	22,2
1971-1980	313	19,3
1981-1985	94	5,8
1986 και μετά	64	3,9

Πηγή: Έρευνα Π. Πανταζή

Από την παραπάνω έρευνα προκύπτει ότι κατά το 1991, οπότε έγινε και η καταγραφή, 28 κτίρια βρισκόταν υπό ανέγερση, τα οποία προφανώς σήμερα θα ενσωματώθηκαν στο κτιριακό δυναμικό της περιοχής και ανήκουν στην κατηγορία των κτιρίων σε καλή κατάσταση.

Σύμφωνα λοιπόν, με τον διαχωρισμό των κτισμάτων, με βάση το έτος ανέγερσής τους, όπως φαίνεται στον πίνακα 4.1.3, εξάγονται τα εξής συμπεράσματα:

- κατά το έτος 1919, ανεγέρθηκαν σε απόλυτους αριθμούς, 28 κτίρια.
- στην περίοδο 1919 - 1945, παρουσιάζεται έξαρση της οικοδομικής δραστηριότητας στην περιοχή. Κτίζονται περίπου 414 κτίρια. Η ανέγερση των περισσότερων κτιρίων της περιόδου αυτής, μπορούμε να υποθέσουμε ότι συμβαδίζει, με την παράλληλη ανάπτυξη της περιοχής σε σπουδαία βιομηχανική και εμπορική ζώνη της πόλης της Θεσσαλονίκης.

Στην περίοδο αυτή άλλωστε, ανήκουν και τα περισσότερα από βιομηχανικά κτίρια και συγκροτήματα, όπως αυτά καταγράφηκαν και παρουσιάστηκαν σε προηγούμενη παράγραφο. Τα κτίρια αυτών των κατηγοριών βρίσκονται σε κακή κατάσταση, λόγω έλλειψης συντήρησής τους και σε άλλες περιπτώσεις λόγω εγκατάλειψής τους, φαινόμενο ιδιαίτερα συνηθισμένο στην περιοχή.

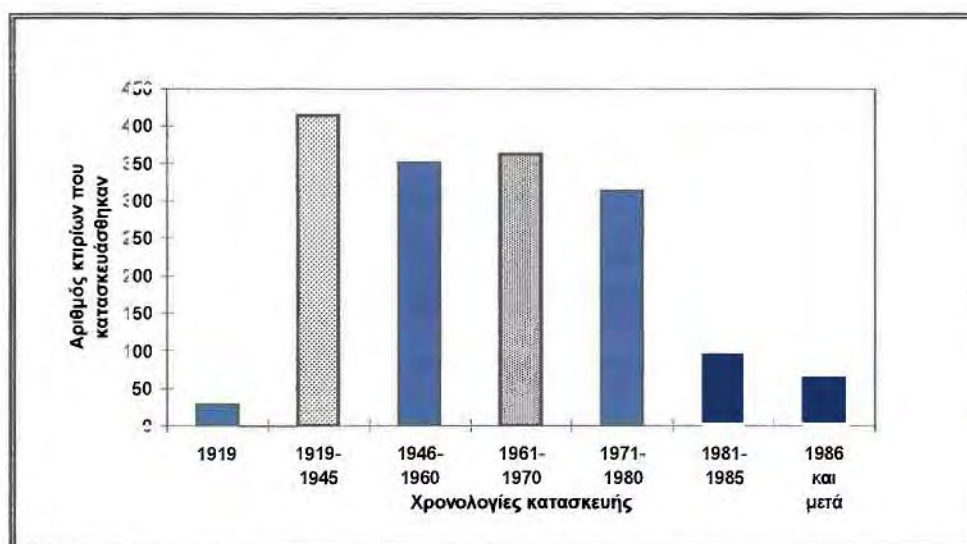
Από το 1946 έως το 1960, ανεγέρθηκαν 350 κτίρια. Μια σημαντική παρατήρηση εδώ είναι το γεγονός ότι μέσα σε μια 15ετία, σημειώνεται

σημαντική αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας γενικότερα, στην περιοχή, λαμβάνοντας υπόψη ότι από το 1919 μέχρι και το τέλος του 1945, ανεγέρθηκαν 414 κτίρια, όταν υπήρχε άνθηση της βιομηχανίας.

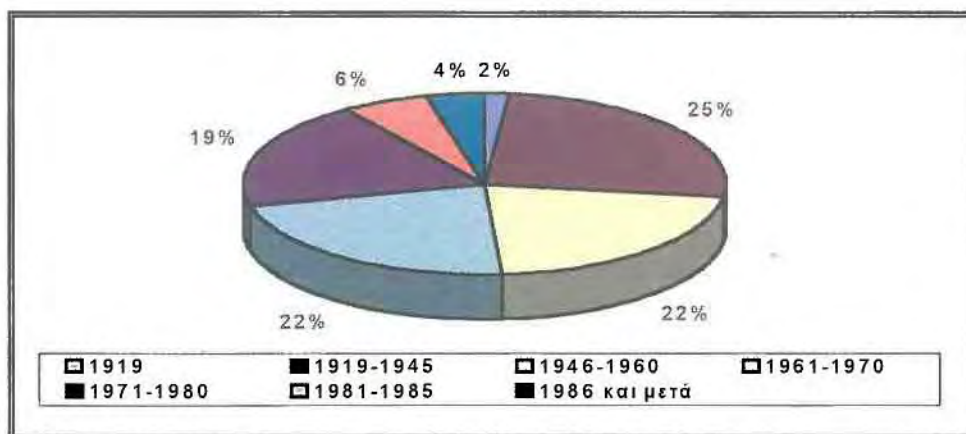
Κατά τις περιόδους 1961 - 1970 και 1971 - 1980 ανεγέρθηκαν 361 και 313 κτίρια αντίστοιχα. Πρόκειται κυρίως για βιοτεχνικά κτίρια των δεκαετιών '60 και '70, όπως έχουν προαναφερθεί, καθώς και για ένα σημαντικό αριθμό πολυκατοικιών. Βασικότερο στοιχείο είναι η φθηνή κατασκευή και η κακή συντήρησή τους.

Μέσα στην επόμενη πενταετία, η οικοδομική δραστηριότητα της περιοχής μειώνεται σημαντικά, γεγονός που μάλλον συμβαδίζει με την εμφανή πλέον υποβάθμισή της. Κατασκευάζονται λοιπόν μόλις 94 κτίρια, ενώ η μείωση αυτή είναι ακόμη μεγαλύτερη μετά το 1986 μέχρι το έτος καταγραφής, όπου σημειώνεται η ανέγερση 64 κτιρίων, με ακόμη 26 να βρίσκονται στην φάση κατασκευής τους.

Σχηματικά τα παραπάνω παρουσιάζονται στα διαγράμματα 4.1.3.α και 4.1.3.β.



Σχήμα 4.1.3.α: Έτος κατασκευής κτιρίων, περιοχής μελέτης



Σχήμα 4.1.3.β: Ποσοπαία κατανομή των κτιρίων, με βάση το έτος κατασκευής τους

Από τα παραπάνω σχήματα, καθώς και από τον πίνακα 4.1.3.α, παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των κτιρίων, περίπου το 25%, κατασκευάστηκε μεταξύ 1919 και 1945.

4.2 Συμπεράσματα

Συμπερασματικά η παραπάνω ανάλυση του κτιριακού δυναμικού της περιοχής μελέτης έδειξε τα εξής:

Γενικότερα η περιοχή κυριαρχείται από ένα κράμα σύγχρονης και νεοκλασικής αρχιτεκτονικής βιομηχανικών κτιρίων. Ωστόσο η προγενέστερη αυτή ανάπτυξη της περιοχής σήμερα έχει εξελιχθεί σε έντονη υποβάθμιση και εγκατάλειψη της περιοχής:

- **υπολειτουργία και εγκατάλειψη κτιριακών κελυφών**
- **κακή κατάσταση των κτιρίων**

Η κατάσταση των κτιρίων, συνοψίζεται στα εξής:

- το **29,25%** είναι κτίρια **καλής κατάστασης**
- το **31,97%** είναι κτίρια **κακής κατάστασης**
- το **34,01%** είναι κτίρια **μέτριας κατάστασης**
- το **4,76%** είναι **εγκατελλειμένα ή ερείπια**

Γενικότερα η περιοχή κυριαρχείται από κτίρια κακής κατάστασης, πολλά από τα οποία παρουσιάζουν ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον, όπως αυτά επισημάνθηκαν και παρουσιάστηκαν στις προηγούμενες παραγράφους. Το ποσοστό των κτιρίων σε κακή κατάσταση καθώς και των εγκατελλειμένων ή ερειπίων θεωρείται αρκετά σημαντικό για την έκταση της περιοχής μελέτης. Από την άλλη πλευρά, μόλις το **2,35%** του συνολικού κτιριακού δυναμικού, είναι **κτίρια υπό ανέγερση**, γεγονός που φανερώνει την ύφεση της οικοδομικής δραστηριότητας στην περιοχή.

Έτσι, θεωρώντας ότι η περιοχή θα έπρεπε να αποτελέσει μελλοντικά συνέχεια του επιχειρησιακού κέντρου της Θεσσαλονίκης, κρίνεται αναγκαίο ότι η ανάπλαση και εξυγίανσή της, θα ξεκινήσει από την συντήρηση, αποκατάσταση και επανάχρηση του υφιστάμενου κτιριακού δυναμικού της. Σημαντικό θεωρείται το γεγονός ότι οι διαστάσεις των εσωτερικών χώρων κτιρίων τα καθιστούν κατάλληλα για χρήσεις του τριτογενούς τομέα. Από την άλλη πλευρά ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στην εξασφάλιση των απαραίτητων κοινωφελών και κοινόχρηστων χώρων, που παρουσιάζουν σημαντική έλλειψη στην περιοχή, καθώς και χώρων πρασίνου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι στην προσπάθεια αυτή βασικός στόχος πρέπει να είναι η διατήρηση της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας και κληρονομιάς της, προσαρμοσμένη στις σύγχρονες συνθήκες και όχι η καταστροφή του ιστορικού της τοπίου.

ΠΗΓΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- ¹“Ανάπλαση της περιοχής Δυτικής Εισόδου στη Θεσσαλονίκη: Μια νέα διασκεδασούπολη ή τομέας επέκτασης του επιχειρησιακού κέντρου;”, Α. Γοσποδίνη, περιοδικό Building, Μάρτιος 1997.
- ²Γερολύμπου - Καραδήμου Αλεξάνδρα, “Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαϊά του 1917: ένα ορόσημο στην ιστορία της πόλης και στην ανάπτυξη της ελληνικής πολεοδομίας”, Δήμος Θεσ/νίκης 1985 - 1986.
- ³“Ανάπλαση της περιοχής Δυτικής Εισόδου στη Θεσσαλονίκη: Μια νέα διασκεδασούπολη ή τομέας επέκτασης του επιχειρησιακού κέντρου;”, Α. Γοσποδίνη, περιοδικό Building, Μάρτιος 1997.
- ⁴“Ανάπλαση της περιοχής Δυτικής Εισόδου στη Θεσσαλονίκη: Μια νέα διασκεδασούπολη ή τομέας επέκτασης του επιχειρησιακού κέντρου;”, Α. Γοσποδίνη, περιοδικό Building, Μάρτιος 1997.
- ⁵“Ανάπλαση της περιοχής Δυτικής Εισόδου στη Θεσσαλονίκη: Μια νέα διασκεδασούπολη ή τομέας επέκτασης του επιχειρησιακού κέντρου;”, Α. Γοσποδίνη, περιοδικό Building, Μάρτιος 1997.
- ⁶“Ανάπλαση της περιοχής Δυτικής Εισόδου στη Θεσσαλονίκη: Μια νέα διασκεδασούπολη ή τομέας επέκτασης του επιχειρησιακού κέντρου;”, Α. Γοσποδίνη, περιοδικό Building, Μάρτιος 1997.
- ⁷“Ανάπλαση της περιοχής Δυτικής Εισόδου στη Θεσσαλονίκη: Μια νέα διασκεδασούπολη ή τομέας επέκτασης του επιχειρησιακού κέντρου;”, Α. Γοσποδίνη, περιοδικό Building, Μάρτιος 1997.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Το θεσμικό πλαίσιο των αναπλάσεων στην Ελλάδα

Σε σύγκριση με την μακρόχρονη πολιτική των αναπλάσεων στα αστικά κέντρα της Δ. Ευρώπης, στην Ελλάδα μόλις μετά το 1974 αρχίζει να διαμορφώνεται ένα πλαίσιο πολεοδομικών επεμβάσεων με στόχο την αναβάθμιση των προβληματικών περιοχών των ελληνικών αστικών κέντρων, ειδικότερα μετά την ψήφιση του Συντάγματος του 1975.

Η νομοθεσία της εποχής εκείνης επηρεάζεται άμεσα από τις αρχές και την μεθοδολογία των αναπλάσεων που είχαν εφαρμοσθεί στις Δυτικοευρωπαϊκές χώρες κατά την δεκαετία 1950 - 1960 με τον όρο "ριζικές αναπλάσεις" στο πλαίσιο των "grands projects"¹. Παρά το γεγονός ότι τα χαρακτηριστικά των ρυθμίσεων αυτών είναι η μεγάλη κλίμακα των παρεμβάσεων (οικισμός, οικιστικές περιοχές), η ενεργός συμμετοχή του δημοσίου τομέα στο σχεδιασμό, αλλά και στην εκτέλεση των προγραμμάτων αυτών, καθώς και η ίδρυση για το σκοπό αυτό δημοσίων επιχειρήσεων, η πολιτική ανάπτυξης στο ελληνικό χώρο διαφέρει ουσιαστικά: κυριαρχείται από μορφολογικούς και αισθητικούς παράγοντες, ενώ περιορίζεται σε αποσπασματικές πολεοδομικές παρεμβάσεις που αφορούν ουσιαστικά, την διατήρηση και ανάπτυξη μεμονομένων παραδοσιακών κτιρίων και σπανιότερα ιστορικών συνόλων, είτε τέλος στον "εξωραϊσμό"² και την πεζοδρόμηση μεμονομένων οδών. Οποιαδήποτε κοινωνικά, οικονομικά ή πολεοδομικά κριτήρια είχαν δευτερεύουσα σημασία. Οι μεμονομένες αυτές επεμβάσεις πραγματοποιούνταν χωρίς να υπάρχουν θεμελιωμένες μελέτες σκοπιμότητας και ανάλυσης χρηματοοικονομικού κόστους, ή μελέτες κοινωνικού κόστους - ωφέλειας. Επίσης δεν προβλεπόταν θεσμικές ρυθμίσεις, οι οποίες θα προσδιόριζαν τις χρηματοοικονομικές υποχρεώσεις των εμπλεκόμενων μερών (δημόσιοι φορείς, ιδιωτικές επιχειρήσεις κ.λ.π.). Τέλος είναι χαρακτηριστικό, ότι η κρατική πολιτική στον τομέα των αστικών αναπλάσεων ήταν έμμεση, περιοριζόμενη είτε

στην αποσπασματική βελτίωση της κίνησης πεζών και οχημάτων (πεζοδρομήσεις, κ.λ.π.), είτε στην δημιουργία του γενικού, μη εξειδικευμένου πλαισίου για την αστική ανάπτυξη (νομοθεσία, ειδικοί όροι δόμησης, κίνητρα για τους ιδιοκτήτες κ.λ.π.)³.

Η ανάπτυξη καθιερώνεται ως έννοια με νομικό περιεχόμενο για πρώτη φορά από το ν.δ. 1003/71 “περί ενεργού πολεοδομίας”, όπου ορίζεται *“ως δι’ οργανωμένης δομήσεως ανάπτυξης περιοχής, αποτελούσης το σύνολο ή μέρος ενός οικισμού, νοείται η πολεοδομική εξυγίανση και ο εκσυγχρονισμός αυτών”*⁴.

Η “λογική” του ν.δ.1003/71, θα περάσει αργότερα στο ν.947/79 “περί οικιστικών περιοχών”, ο οποίος ουσιαστικά το αντικαθιστά. Στο νομοθέτημα αυτό απαντάται ο όρος **“αναμόρφωση”**, χωρίς όμως να ορίζεται το περιεχόμενό του, το οποίο φαίνεται να είναι ταυτόσημο με εκείνο της ανάπτυξης. Με το νόμο αυτό καθιερώνονται τρεις βασικοί μηχανισμοί ανάπτυξης και πολεοδομικής εξυγίανσης: *Ενεργός Πολεοδομία, Αστικός Αναδασμός, Αναθεώρηση Ορων Δόμησης*.

Κατά την ίδια δεκαετία, ιδρύονται κρατικές εταιρείες, συναφείς με την ιδεολογία που υποστηρίζουν οι ισχύοντες πολεοδομικοί νόμοι. Έτσι το 1973 ιδρύθηκε από την Εθνική Κτηματική Τράπεζα η “ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ Εταιρεία Ενεργού Πολεοδομίας ΑΕ” και η “Εθνική Κτηματική ΑΕ, Εταιρεία Οικοδομικών και Τουριστικών Επιχειρήσεων”. Το 1976 ιδρύεται η Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ ν. 446/1976).

Το 1978 δημοσιεύεται το π.δ. 19/4/1978, το οποίο αναφέρεται στην εφαρμογή μελετών ανάπτυξης, σε ελεύθερους δημόσιους χώρους, οικισμούς ή περιοχές αυτών και στον καθορισμό των υποχρεώσεων των παροδίων ιδιοκτητών. Η ανάπτυξη στο διάταγμα αυτό αποβλέπει

κυρίως σε διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων για πολεοδομικούς σκοπούς και ενδεχομένως με περιορισμένη επέμβαση στα κτίρια⁵.

Στις αρχές της δεκαετίας του 1980, ψηφίζεται ο ν. 1337/83 “περί επεκτάσεων σχεδίων πόλεων”, ο οποίος ουσιαστικά αντικαθιστά το ν. 947/79 “περί οικιστικών περιοχών”. Βάσει των διατάξεων του νόμου αυτού ρυθμίζονται οι επεκτάσεις σχεδίων πόλεως ή οι εντάξεις περιοχών στο σχέδιο πόλης. Επίσης στο άρθρο 13, του ίδιου νόμου γίνεται λόγος για **αναμόρφωση προβληματικών περιοχών ή πολεοδομικών συγκροτημάτων της πόλης**. Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται προφανώς ως συνώνυμος του όρου ανάπτυξη.

Για πρώτη φορά και χωρίς να αναφέρεται ρητά ο όρος ανάπτυξη, με τον ν. 1337/83, προβλέπονται **ζώνες επεμβάσεων**, οι οποίες ορίζονται συνήθως σε περιοχές εντός σχεδίου πόλεως, με στόχο την ανάπτυξη των πυρήνων τους ή των κτιρίων τους. Έτσι οι προβλεπόμενες ζώνες του νόμου αυτού είναι:

Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ, αρθ. 10, ν. 1337/83, αρθ. 24 - 35 ν. 947/89)

Η ενεργός πολεοδομία με βάση τον πλήρη σχεδιασμό και την οργανωμένη δόμηση αποβλέπει, είτε στη δημιουργία νέων πολεοδομικών συγκροτημάτων, είτε στην αναμόρφωση υφιστάμενων, τα οποία πρέπει να εξυπηρετούν λειτουργικές ανάγκες της οργανωμένης κοινωνικής διαβίωσης ή απασχόλησης των κατοίκων και να ανταποκρίνονται στα φυσικά, οικονομικά και αισθητικά δεδομένα της περιοχής. Είναι σαφές ότι ο όρος “αναμόρφωση πολεοδομικών συγκροτημάτων” αναφέρεται σε οποιαδήποτε μορφή ανάπτυξης δομημένης περιοχής, ανεξάρτητα αν είναι εντός ή εκτός σχεδίου.

Η ΖΕΠ συνιστά μια μορφή πολεοδομικής παρέμβασης η οποία μπορεί να αποσκοπεί στην ανάπτυξη ενός οικισμού εφόσον προβλέπει μηχανισμούς οι οποίοι θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν για έργα ανάπτυξης, όπως η μετεστεγασή ή η συμμετοχή των κατοίκων με τη μέθοδο της αντιπαροχής. Ωστόσο μέχρι σήμερα η ενεργός πολεοδομία δεν έχει εφαρμοσθεί για έργα ανάπτυξης περιοχών.

Ζώνες Αστικού Αναδασμού (ΖΑΑ, αρθ. 10, ν. 1337/83, 35 - 50 ν. 947/89)

Αστικός αναδασμός είναι το σύνολο των διαδικασιών που αποβλέπουν στην πολεοδομική ενεργοποίηση της περιοχής με την εισφορά, από όλους τους ιδιοκτήτες, των ιδιοκτησιών τους για δημιουργία ή διαμόρφωση και την παραχώρηση σε αυτούς νέων οικοπέδων μετά την αφαίρεση της εισφοράς σε γη⁶.

Οι διατάξεις για τον αστικό αναδασμό δεν έχουν μέχρι σήμερα εφαρμοσθεί, ενώ από το περιεχόμενό τους συνάγεται ότι αποβλέπουν κυρίως στην ανάπτυξη και ανάπτυξη κυρίως αδόμητων περιοχών.

Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ, αρθ. 11, ν. 1337/83)

Οι ΖΕΕ αποσκοπούν στην ανάπτυξη και εξυγίανση υποβαθμισμένων κυρίως περιοχών με την εκτέλεση προγραμμάτων οικιστικής ανάπτυξης ή ανάπτυξης. Μια περιοχή, μπορεί να προταθεί ως ΖΕΕ, από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Η ΖΕΕ μπορεί να βρίσκεται, είτε

μέσα σε επεκτάσεις ή εντάξεις είτε σε προβληματικές περιοχές εντός του σχεδίου πόλεως ή οικισμών προ του 1923 των οποίων η ανάπτυξη θεωρείται αναγκαία.

Οι ΖΕΕ αναφέρονται στην ανάπτυξη οποιασδήποτε μορφής μιας περιοχής και καθιερώνονται για να δώσουν δυνατότητα άμεσης επέμβασης σε αυτήν, όπως και προτεραιότητας στη διοχέτευση στεγαστικών δανείων και ενισχύσεων.

Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (ΖΕΚ, αρθ. 11, ν. 1337/83)

Οι ζώνες αυτές καθορίζονται για να κατασκευάζονται ή αναμορφώνονται κτίρια ή τμήματά τους, αναγκαία για την αναβάθμιση των κέντρων των πολεοδομικών ενοτήτων, όπως κτίρια αναψυχής, πολιτιστικών δραστηριοτήτων, στάθμευσης αυτοκινήτων κ.λ.π.

Οι ΖΕΚ αφορούν περιορισμένης μορφής ανάπτυξη διότι αναφέρονται στην κατασκευή ή αναμόρφωση κτιρίων, δηλαδή στα κελύφη, στον πυρήνα των πολεοδομικών ενοτήτων.

Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ, αρθ. 29, ν. 1337/83)

Μια Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου, γύρω από τα όρια του σχεδίου μιας πόλης ή ενός οικισμού αποσκοπεί στον έλεγχο της περιοχής από πολεοδομική και οικονομική άποψη και στη δημιουργία “τράπεζας” γης, ώστε να καταστεί ευκολότερη και ελεγχόμενη η μελλοντική επέκταση του σχεδίου.

Οι ΖΟΕ αντικαθιστούν τις ζώνες του σχεδίου πόλης, όπως αυτές είχαν καθορισθεί από το ν.δ. του 1923 με ανάλογους σκοπούς. Επιπλέον οι ΖΟΕ μπορούν να αποσκοπούν και στην προστασία του φυσικού ή πολιτιστικού περιβάλλοντος⁷

Το 1985 ψηφίζεται ο ν. 1577/85 (ΓΟΚ), ο οποίος καθιερώνει το ενεργό οικοδομικό τετράγωνο, ορίζοντας ότι: *“ο χαρακτηρισμός οικοδομικού τετραγώνου ως ενεργού αποβλέπει μεταξύ άλλων, στην ανάπτυξη του οικοδομικού τετραγώνου, ιδίως με την ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων..”*

Ενεργό Οικοδομικό Τετράγωνο (αρθ. 13, ν. 1577/85, ΓΟΚ)

Ο χαρακτηρισμός ενός οικοδομικού τετραγώνου ως ενεργού αποβλέπει:

- ⇒ στην οργάνωση της δόμησης με βάση ενιαία μελέτη, με στόχο την αρμονική ένταξη του Ο.Τ. στο φυσικό και οικιστικό περιβάλλον της περιοχής, την άρση των δυσμενών επιπτώσεων που δημιουργούνται κατά κανόνα από τη μεμονωμένη μελέτη των κτιρίων, την αξιοποίηση των ακάλυπτων χώρων και την εξυπηρέτηση των κοινωνικών αναγκών των κατοίκων
- ⇒ στην ανάπτυξη του Ο.Τ. κυρίως με την ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων, την εγκατάσταση ενιαίας θέρμανσης, την κατασκευή αίθουσας κοινωνικών εκδηλώσεων, χώρων και εγκαταστάσεων κοινής χρήσης για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και γενικά επεμβάσεις οι οποίες συμβάλλουν στην βελτίωση των συνθηκών διαβίωσής τους.

Αναμφισβήτητα ο χαρακτηρισμός ενός οικοδομικού τετραγώνου ως ενεργού αποβλέπει στην ανάπτυξη μιας περιορισμένης περιοχής και αναφέρεται κυρίως σε επεμβάσεις στο κυρτό πολεοδομικό κέλυφος, δηλαδή στα κτίρια και τον εξοπλισμό τους με την επιβολή κανονιστικών όρων δόμησης.

Ενοποίηση Ακάλυπτων Χώρων (αρθ. 12, ν. 1577/85, ΓΟΚ)

Ύστερα από απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των ιδιοκτητών των ακινήτων, προβλέπεται η ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων των οικοπέδων και η διαμόρφωσή τους κατάλληλα για παραχώρηση σε κοινή χρήση, χωρίς να θίγονται τα δικαιώματα κυριότητας. Με την απόφαση αυτή θα καθορίζονται οι ειδικότεροι όροι και ο τρόπος ενοποίησης, διαμόρφωσης και χρήσης των ενοποιούμενων ακάλυπτων χώρων, καθώς και τα αναγκαία μέτρα για την προσπέλαση στους χώρους αυτούς⁸.

Η ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων είναι μια μορφή ανάπτυξης ενός οικισμού, η οποία εναπόκειται κυρίως στην πρωτοβουλία των ιδιοκτητών, εκτός εάν προβλέπεται ως υποχρεωτική από το σχέδιο πόλης.

Στο νέο οικιστικό νόμο 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, γίνεται σαφής πλέον ο ορισμός της ανάπτυξης (Β' Κεφάλαιο, Αναπλάσεις και σχετικές ρυθμίσεις, άρθρο 8).

Έτσι “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 κύριως 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”.

Καθώς και ότι “περιοχές ανάπαλσης είναι εκείνες οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, 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...”

Η ανάπλαση βάσει του σχεδίου αυτού, μπορεί να πάρει τρεις μορφές:

- με τη μορφή της ανασυγκρότησης υποβαθμισμένων περιοχών
- με πολεοδομική αναμόρφωση προβληματικών περιοχών εγκεκριμένων “σχεδίων πόλεως”
- με βελτίωση της λειτουργίας του εξοπλισμού, της μορφής και αισθητικής των κοινόχρηστων χώρων, κοινωφελών εγκαταστάσεων και ακάλυπτων χώρων του οικοδομικού τετραγώνου, ενώ καθορίζεται σαφώς το περιοχόμενο των μορφών αυτών.

Καθορίζονται επίσης, η διαδικασία εκπόνησης του έργου της ανάπλασης, οι φορείς του έργου και τα μέσα χρηματοδότησης, καθώς και τα μέσα πολεοδομικής επέμβασης στις περιοχές αναπλάσεων, διατηρώντας τις ζώνες που προβλέπει ο ν. 1337/83 και τις σχετικές διατάξεις τους.

Θα μπορούσε λοιπόν να ειπωθεί ότι πρόκειται για το πρώτο σχέδιο νόμου, μετά την ψήφιση του ν. 1337/83, το οποίο αναφέρει ρητά τον

όρο ανάπτυξη, χωρίς αυτός να εννοείται έμμεσα ή να αντικαθίσταται από άλλες συναφείς ή συνώνυμες ορολογίες.

Πέρα όμως των πολεοδομικών διατάξεων και νόμων που εκδόθηκαν κατά καιρούς και αφορούσαν, άμεσα ή έμμεσα την ανάπτυξη - εξυγίανση, προβληματικών περιοχών, παραμένοντας στο ίδιο πνεύμα των νόμων, έγιναν προσπάθειες για την νομοθετική προστασία των αρχαίων μνημείων μεμονομένα ή παραδοσιακών οικισμών και ιστορικών συνόλων γενικότερα από τα πρώτα χρόνια του Ελληνικού κράτους.

Η θεσμική προστασία της προστασίας μνημείων, παραδοσιακών περιοχών και στοιχείων καθιερώνεται με το σύνταγμα του 1975. Ο ν.360/1976 "περί χωροταξίας και περιβάλλοντος" αναφέρεται στην προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, καθορίζει για πρώτη φορά το περιεχόμενό τους, διευρύνοντας τόσο το αντικείμενο, όσο και τις δυνατότητες προστασίας. Έτσι προστατεύονται όλα τα ανθρωπογενή στοιχεία του πολιτισμού και γενικότερα η πολιτιστική κληρονομιά της χώρας⁹.

Γενικότερα κατά την δεκαετία του '70, εκδίδονται διάφορα Π.Δ. τα οποία αναφέρονται στην προστασία της "αρχιτεκτονικής κληρονομιάς" μας. Βάση των διαταγμάτων αυτών περιοχές της χώρας κυρήσσονται παραδοσιακές και στοιχεία ή σύνολα του δομημένου χώρου ως διατηρητέα, η προστασία των οποίων κρίνεται αναγκαία. Η προστασία αυτή "επιτυγχάνεται" με την έκδοση αντίστοιχων Π.Δ., τα οποία απαγορεύουν π.χ. την κατεδάφιση κτιρίων, προβλέπουν ειδικούς όρους δόμησης και χρήσεων γης κ.λ.π.

Αργότερα με το ν. 1337/83 γίνεται προσπάθεια για την διερεύνηση δυνατοτήτων με στόχο την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. έτσι λοιπόν προβλέπεται ότι:

- είναι δυνατόν να απαλλοτριώνονται για λόγους δημοσίας ωφέλειας διατηρητέα κτίρια για να προστατευθούν ή να κατεδαφιστούν τμήματά τους που βλάπτουν υπέρμετρα το περιβάλλον¹⁰.
- το ΕΤΕΡΠΣ μπορεί να καταβάλει δαπάνες για την συντήρηση και διαμόρφωση κτιρίων ή εσωτερικών χώρων παραδοσιακών κτιρίων.
- με διάταγμα μπορεί να επιβληθεί σε παραδοσιακό οικισμό ή τμήμα του, το δικαίωμα προτίμησης υπέρ του Δημοσίου.
- οι ιδιοκτήτες, ή νομείς των διατηρητέων κτιρίων οφείλουν να συντηρούν τα καλλιτεχνικά, αρχιτεκτονικά και στατικά αυτών στοιχεία και να τα ανακατασκευάζουν σύμφωνα με τις υποδείξεις της αρμόδιας επιτροπής Ενάσκησης Αρχιτεκτονικού Ελέγχου, έστω και αν η καταστροφή οφείλεται σε ανωτέρα βία. Σε περίπτωση παράλειψής τους μπορεί να επεμβαίνει το Δημόσιο ή ο ΟΤΑ.

Αλλά και οι ζώνες του ίδιου νόμου, ΖΕΚ και ΖΕΕ όπως αναφέρθησαν παραπάνω μπορούν να περιέχουν διατάξεις που να αποσκοπούν στην προστασία και ανάπτυξη οικιστικών συνόλων ή ιστορικών κέντρων.

Τέλος ο ΓΟΚ/1985, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε, στο άρθρο 4 αναφέρεται στην προστασία των παραδοσιακών οικισμών και διατηρητέων κτιρίων με σκοπό την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Στο άρθρο αυτό δίνονται τα γενικά κριτήρια και αναφέρεται η διαδικασία για τον χαρακτηρισμό α) ενός οικισμού ή τμήματος του ως παραδοσιακού και άρα προστατευτέου, β) ενός κτιρίου ως διατηρητέου.

Συνοψίζοντας λοιπόν τα παραπάνω τα βασικότερα θεσμικά μέσα ή νομικά εργαλεία τα οποία μπορούν σήμερα να χρησιμοποιηθούν, προκειμένου να επιτευχθεί η εξυγίανση και ανάπτυξη μιας περιοχής, μέσω της ανάπτυξης είναι:

- ο ν. 1337/83 “περί επεκτάσεως σχεδίων πόλεως” και οι σχετικές ζώνες που προβλέπονται:

⇒ **Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ, αρθ. 10, ν. 1337/83)**

⇒ **Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ, αρθ. 11, ν. 1337/83)**

⇒ **Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (ΖΕΚ, αρθ. 11, ν. 1337/83)**

- τα άρθρα 12 και 13 του ν. 1557/85, του ΓΟΚ, όπου προβλέπεται
 - ⇒ **Ενεργό Οικοδομικό Τετράγωνο (αρθ. 13, ν. 1577/85, ΓΟΚ)**
 - ⇒ **Ενοποίηση Ακάλυπτων Χώρων (αρθ. 12, ν. 1577/85, ΓΟΚ)**
- το άρθρο 4 του ΓΟΚ/85 που αναφέρεται στην προστασία των παραδοσιακών οικισμών και διατηρητέων κτιρίων με σκοπό την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.
- ο νόμος 2508/97 "Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις και ειδικότερα τα άρθρα 8 έως 15 του κεφαλαίου Β' περί αναπλάσεων και σχετικών ρυθμίσεων.

Στην ίδια κατεύθυνση, δηλαδή της ανάπτυξης μιας προβληματικής περιοχής στοχεύουν και μια σειρά κανονιστικών παρεμβάσεων που έχουν κατά καιρούς θεσμοθετηθεί μέσα στα πλαίσια της ευερέτερης πολεοδομικής πολιτικής.

Πρόκειται για μια σειρά ρυθμίσεων, περισσότερο εξειδικευμένων από αυτές που αναφέρονται στους σχετικούς νόμους και τις διατάξεις τους, διάσπαρτους στην πολεοδομική νομοθεσία. Μπορούν όμως κάλλιστα να αποτελέσουν σημαντικά εργαλεία για την ανάπτυξη μιας περιοχής. Αναλυτικότερα η βασική νομοθεσία κανονιστικών παρεμβάσεων που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί στην περίπτωση της ανάπτυξης της δυτικής εισόδου είναι:

- ο καθορισμός και έλεγχος των χρήσεων γης, βάση του άρθρου 4 του ν.1557/85 (ΓΟΚ), του άρθρου 22 του ν.1650/86 "περί προστασίας του περιβάλλοντος" και η Υ.Α. 44242/2361/89 (ΦΕΚ 308Β/24-5-89) "Σφράγιση ακινήτων σε περίπτωση μεταβολής των χρήσεών τους".

- ο καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης και μορφολογικού κανονισμού, με βάση το άρθρο 4 του ν.1557/85 (ΓΟΚ/85).
- οι αναπλάσεις ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, βάση του Π.Δ. 4/19-8-78 (ΦΕΚ 423 Δ/78).
- ο χαρακτηρισμός και η αποκατάσταση των διατηρητέων κτιρίων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 32 του ν. 1337/83 και στο Π.Δ. 15/28-4-88 (ΦΕΚ 317 Δ) "Διατήρηση, επισκευή ή ανακατασκευή αρχιτεκτονικών, καλλιτεχνικών και στατικών στοιχείων διατηρητέων κτιρίων".
- η δημιουργία χώρων στάθμευσης με βάση το ν. 960/79 (ΦΕΚ 194Α) όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τους νόμους 1221/81 (ΦΕΚ 292Α), 1892/90 (ΦΕΚ 101Α) και 2052/92 (ΦΕΚ 94Α), τα άρθρα 8 και 9 του ν. 2052/92 (ΦΕΚ 94Α), για τη δημιουργία υπογείων χώρων στάθμευσης σε κοινόχρηστους χώρους με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης και το Π.Δ. 3-9-93 (ΦΕΚ 1161 Δ/20-9-93) "Κριτήρια και διαδικασία καθορισμού υπέργειων στεγασμένων χώρων στάθμευσης κ.λ.π."

Σημειώνεται ότι οι ίδιες κανονιστικές παρεμβάσεις ακολουθήθηκαν στην πρόταση για την αναβίωση του Ιστορικού και Εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης.

Ωστόσο πρέπει να σημειωθεί, ότι η ανάπλαση - εξυγίανση μιας περιοχής, δεν περιορίζεται μόνο στη λήψη μέτρων πολεοδομικής πολιτικής, όπως αυτά ασκούνται μέσω της ισχύουσας νομοθεσίας. Η "ανάπλαση" καθαυτή αποτελεί ένα μέσο ή μια πολιτική η οποία μπορεί 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 ιστορικότητά της ή το "προφίλ" της, αλλά



μετατρέποντάς την σε οργανικό μέλος του υπόλοιπου “υγιούς” πολεοδομικού ιστού.

5.1 Παραδείγματα αναπλάσεων στην Ελλάδα

Στον ελλαδικό χώρο η ανάπλαση ταυτίζεται ουσιαστικά με την διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Πέρα από τους περιορισμούς και απαγορεύσεις, οι οποίες κατά καιρούς διατυπώθηκαν για την προστασία παραδοσιακών οικισμών ή ιστορικών συνόλων, στα πλαίσια μιας υποτυπώδους ανάπλασης, οι επίσημες προτάσεις για ανάπλαση είναι ελάχιστες και κυρίως σχετίζονται με αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς ή προτάσεις φορέων όπως το ΥΧΟΠ και η ΔΕΠΟΣ ή ο ΕΟΤ.

Παραδείγματα αναπλάσης, πολεοδομικής εξυγίανσης και προστασίας αποτελούν η Άνω Πόλη της Θεσσαλονίκης, η Πλάκας της Αθήνας, τα “Λαδάδικα” της Θεσσαλονίκης, που εντάσσεται στο γενικότερο πρόγραμμα αναβίωσης του Ιστορικού και Εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης. Οι περιοχές αυτές αναπλάστηκαν με φορέα το ΥΠΕΧΩΔΕ και την Τοπική Αυτοδιοίκηση.

Ακολουθεί μια σύντομη παρουσίαση των προβλημάτων που παρουσιάζουν, σήμερα οι περιοχές αυτές, καθώς και τα αποτελέσματα που επέφερε η ανάπλαση.

Άνω Πόλη της Θεσσαλονίκης

Η προσπάθεια ανάπλασης της Άνω Πόλης της Θεσσαλονίκης ξεκινάει γύρω στο 1976, όταν το ΥΔΕ και το ΥΠΠΕ σε συνεργασία με το Πανεπιστήμιο της Θεσσαλονίκης, συστήνουν πέντε επιτροπές, με σκοπό την κοινή προσπάθεια επίλυσης του στεγαστικού προβλήματος των κατοίκων της περιοχής και την παράλληλη διατήρηση του

παραδοσιακού χαρακτήρα της περιοχής. Τα προβλήματα εδώ εστιάζονται τόσο στη πολεοδομική φυσιογνωμία της περιοχής όσο και στην κοινωνική δομή της.

Με έκδοση λοιπόν Π.Δ. το 1976, το ΥΠΠΕ προβαίνει στην κύρηξη 48 σπιτιών ως διατηρητέα, ενώ από το ΥΔΕ ανακοινώνονται τα εξής μέτρα:

- άρση του ισχύοντος ρυμοτομικού
- αρτιοποίηση όλων των οικοπέδων
- χορήγηση στεγαστικών δανείων από την κτηματική Τράπεζα

Οι πολεοδομικές και αρχιτεκτονικές αρχές που θεσπίστηκαν κάθε άλλο παρά διατηρούσαν τον χαρακτήρα της Άνω Πόλης. Από την άλλη πλευρά αλλοιωνόταν και η κοινωνική δομή του πληθυσμού, εφόσον η περιοχή έγινε περισσότερο ελκυστική για πιο εύπορα κοινωνικά στρώματα, σε σχέση με αυτά που ήδη την κατοικούσαν. Προβλήματα επίσης υπήρχαν και στον κοινωνικό εξοπλισμό καθώς και στις υποδομές, παρά το γεγονός ότι έγιναν προσπάθειες για την εφαρμογή του Ρυθμιστικού Σχεδίου.

Έτσι καθώς τα προβλήματα ολοένα και αμβλυνόταν, το ΥΠΕΧΩΔΕ αναθέτει στην ΔΕΠΟΣ μελέτη δημιουργίας δικτύου πεζοδρόμων στην Άνω Πόλη με παράλληλη επισκευή των όψεων των παραδοσιακών σπιτιών. Διαμορφώνονται έτσι τρεις “αρχαιολογικές πορείες” (φωτο). Τα έργα αυτά σε συνδιασμό με την εκτέλεση έργων υποδομής, όπως υπογείωση και ανανέωση των δικτύων ΔΕΗ, ΟΤΕ και ΟΥΘ έχουν ως αποτέλεσμα μια γενική πολεοδομική αναβάθμιση του ευρύτερου χώρου. Οι εργασίες άρχισαν τον Μάϊο του 1985 και αποπερατώθηκαν τον Δεκέμβριο του 1986.

Σε περίπτωση επισκευών όψεων ο Δήμος αναλάμβανε την επισκευή και εισέπραττε μετά το κόστος από τον ιδιοκτήτη. Ωστόσο το

μορφολογικό αποτέλεσμα σήμερα δεν μπορεί να θεωρηθεί ικανοποιητικό.

Πλάκα

Η παλιότερη και τόσο αξιόλογη αυτή γειτονιά της Αθήνας υπέφερε μεταπολεμικά από συνεχείς καταστρεπτικές επεμβάσεις, τόσο σε επίπεδο λειτουργίας, όσο και μορφολογικής εμφάνισης. Ιδιαίτερα προβλήματα εμφανίζονται κατά τη δεκαετία του '60, όταν παρατηρείται σταδιακή εγκατάλειψη της Πλάκας από τους κατοίκους της. Παράλληλα παρατηρείται η εγκατάσταση μιας σειράς από κακόφημα κέντρα διασκέδασης, μια ανεξέλεγκτη τουριστικοποίηση της περιοχής και τέλος έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα, καθώς αποτελούσε εύκολο χώρο στάθμευσης για το κορεσμένο πλέον κέντρο της Αθήνας.

Έτσι το 1974 ανατίθεται η μελέτη "Παλαιάς Πόλεως Αθηνών" στην ομάδα του καθηγητή Δ. Ζήβα. Η μελέτη αυτή παρουσίαζε μια σειρά εναλλακτικών προτάσεων, μία από τις οποίες ήταν ο χαρακτηρισμός της περιοχής ως Ζώνης Ενεργού Πολεοδομίας. Από την άλλη πρότεινε την ανάπτυξη της περιοχής με μια σειρά κανονιστικών πολεοδομικών μέτρων, όπως τον έλεγχο των χρήσεων γης, την επιβολή ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης, την αυστηρή εφαρμογή των υγειονομικών διατάξεων για τη λειτουργία των κέντρων, τον χαρακτηρισμό των κτιρίων ως διατηρητέων κ.λ.π.

Εκφρασμένος στόχος ήταν η ανάπτυξη κατοικίας υψηλής στάθμης παράλληλα με την τόνωση των κατάλληλων κεντρικών λειτουργιών για ντόπιους και τουρίστες. Η ανάπτυξη όμως της κατοικίας και η γενικότερη προστασία της προβλεπόταν ότι μπορεί να επιτευχθεί με την απομάκρυνση οχλουσών δραστηριοτήτων με ισχυρό όμως οικονομικό χαρακτήρα (π.χ. κέντρα διασκέδασης), πράγμα που προκάλεσε πολλές και έντονες αντιδράσεις.

Μέχρι το 1978 δεν είχε ληφθεί κανένα μέτρο. Το 1979, ανατίθεται νέα μελέτη, πάλι με επικεφαλής τον Κ. Δ. Ζήβα, με σκοπό την διατύπωση μέτρων προστασίας και αποκατάστασης της περιοχής και τους τρόπους εφαρμογής τους. Στη μελέτη αυτή συγκεκριμενοποιήθηκαν τα μέτρα που έπρεπε να ληφθούν, προκειμένου να συντελεσθεί η ανάπλαση της περιοχής με κανονιστικούς όρους δόμησης.

Ωστόσο το πρόβλημα παραμένει να υφίσταται μέχρι το 1981 οπότε και αρχίζει η εφαρμογή των μέτρων. Αρχίζουν έτσι έργα πεζοδρόμησης που δεν είναι μόνο επιφανειακές διαμορφώσεις, αλλά και μεγάλης έκτασης επεμβάσεις στα απαρχαιωμένα δίκτυα υποδομής της Πλάκας¹¹. Ένα χρόνο μετά ψηφίζεται το Π.δ. 561/82 “περί καθορισμού ειδικών χρήσεων γης στην περιοχή Πλάκα του Ρυμοτομικού Σχεδίου Αθηνών”. Μετά την ψήφιση του διατάγματος τα μέτρα αρχίζουν να αποδίδουν, διαμορφώνοντας έτσι μια νέα κατάσταση για την περιοχή της Πλάκας.

Γενικότερα το παράδειγμα ανάπλασης της Πλάκας θεωρείται επιτυχημένο, αποδεικνύοντας, ότι η ανάπλαση μιας περιοχής μπορεί να επιτευχθεί μέσω της κανονιστικής πολεοδομίας.

Περιοχή “Λαδάδικα”

Η περιοχή των “Λαδάδικων” συνιστά σήμερα οργανικό κομμάτι του ιστορικού εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης, το οποίο μέχρι πρότενος ήταν υποβαθμισμένο και απομονωμένο. Τα κυριότερα προβλήματα της περιοχής πριν από την ανάπλαση ήταν η καταστροφή του κτιριακού πλούτου και της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας της περιοχής, η εγκατάσταση οχλουσών χρήσεων γης, το κυκλοφοριακό πρόβλημα, έλλειψη χώρων στάθμευσης,. Σήμερα η ανάπλαση της περιοχής με ιδιωτική πρωτοβουλία και **χωρίς τον έλεγχο των χρήσεων γης** οδήγησε στην μετατροπή της περιοχής σε

διασκεδασούπολη, ενέχοντας τον κίνδυνο της τουριστικής υποβάθμισης.

Στα πλαίσια της μελέτης αναβίωσης του Ιστορικού Εμπορικού Κέντρου του Δήμου Θεσσαλονίκης, είχε διατυπωθεί μια σειρά προτάσεων για τα “Λαδάδικα”, με στόχο την αποκατάσταση και αναβίωση της περιοχής και την ένταξή της στον υπόλοιπο ιστό της πόλης. Οι προτάσεις και παρεμβάσεις, αφορούσαν κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων, τον επανασχεδιασμό των υποδομών, την οπτική επανασύνδεση της περιοχής με το λιμάνι, που αφορούν τον αστικό εξοπλισμό της περιοχής, όπως π.χ. φωτισμός, καθιστικά, δημιουργία χώρων πρασίνου ή νησίδων πρασίνου κ.λ.π., καθώς και προτάσεις για την κύρηξη διαφόρων κτισμάτων σε διατηρητέα.

Επίσης έχουν επιβληθεί σήμερα, ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης, ώστε να διατηρηθεί η φυσιογνωμία της περιοχής. Χαρακτηριστικό είναι πως πολλά από τα υπάρχοντα κτίρια έχουν αναπλασθεί κάτω από τους ίδιους όρους, ενώ όλα τα νεοανεγειρόμενα κτίρια ακολουθούν το ίδιο αρχιτεκτονικό παραδοσιακό ύφος.

Πρότυπο Σχέδιο για το Ιστορικό και εμπορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης

Το ιστορικό και εμπορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης έχει υποστεί μια σειρά από ριζικούς μετασχηματισμούς και καταστροφές που οφείλονται στις δυναμικές αστικής συγκέντρωσης και ιδιαίτερα στις συνθήκες ανάπτυξης των τελευταίων χρόνων. Συνέπειες αυτών των αλλαγών ήταν η αποσύνθεση του ιστορικού χαρακτήρα του κέντρου, η διάβρωση του παλαιού αστικού ιστού, η υποβάθμιση των παλαιών δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων, η εξαφάνιση των δημόσιων ελεύθερων χώρων και η ανάδυση σύνθετων κυκλοφοριακών προβλημάτων ως συνέπεια της έλλειψης χώρων στάθμευσης και επαρκών δικτύων

κίνησης πεζών και οχημάτων. Τη γενική αυτή υποβάθμιση επέτεινε και η συγκέντρωση “οχλουσών” χρήσεων στην περιοχή του ιστορικού και εμπορικού κέντρου¹².

Η περιοχή στην οποία αναφέρεται το Πρότυπο Σχέδιο της Θεσσαλονίκης περιλαμβάνει ένα μεγάλο τμήμα του παλιού εμπορικού και επιχειρηματικού κέντρου της πόλης και εκτείνεται μεταξύ της οδού Εγνατίας βόρεια, της περιοχής Λαδάδικα νότια, της περιοχής Χαλκίων ανατολικά και στην οδό Ι. Δραγούμη δυτικά.

Βασικοί στόχοι του Σχεδίου είναι:

- η διατήρηση του ιστορικού αστικού ιστού και των διατηρητέων κτισμάτων και μνημείων που εντάσσονται σ' αυτόν.
- η συντήρηση των κτιρίων, αποκατάσταση των διατηρητέων και αναβάθμιση των παραδοσιακών εμπορικών δραστηριοτήτων.
- η ανάπτυξη αστικών ενοτήτων που συνιστούν το ιστορικό εμπορικό κέντρο της πόλης.
- η δημιουργία και αξιοποίηση των ελεύθερων χώρων σύμφωνα με τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής.
- η απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων.
- οι επεμβάσεις στα μνημεία και στον περιβάλλοντα χώρο ώστε να αναδειχθεί ο ιστορικός χαρακτήρας της πόλης.
- η δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων μέσα στο ιστορικό και εμπορικό κέντρο της πόλης προκειμένου να συνδεθούν οι επιμέρους αστικές νησίδες.

Επίσης προσπάθειες ανάπτυξης αστικών έγιναν από την ΔΕΠΟΣ, για λόγους κυρίως στεγαστικής πολιτικής, στις περιοχές της Καισαριανής, του Ταύρου και της Νέας Φιλαδέλφειας. Ενδεικτικότερη από αυτές είναι η περίπτωση της περιοχής της Καισαριανής.

Προσφυγική περιοχή Καισαριανής

Η προσπάθεια για την ανάπλαση της προσφυγικής αυτής περιοχής, η οποία παρουσίαζε έντονα προβλήματα υποβάθμισης, ξεκίνησε το Νοέμβριο του 1977, από τη ΔΕΠΟΣ σε συνεργασία με το Δήμο Καισαριανής, ενώ το Μάιο του 1984 αυτή εντοπίστηκε στη μελέτη ενός οικοδομικού τετραγώνου.

Το πρόγραμμα είχε περιλάβει την κατασκευή περίπου 200.000 μ² κατοικίας, 75.000 μ² εμπορικών χρήσεων, 5.000 μ² θέσεων στεγασμένης στάθμευσης αυτοκινήτων και είχε ως στόχο τη στεγαστική αποκατάσταση των κατοίκων καθώς και τη ριζική βελτίωση των πολεοδομικών συνθηκών της περιοχής.

Ενδιαφέρον στην περίπτωση αυτή παρουσιάζει ο τρόπος προσέγγισης του προβλήματος, από την ΔΕΠΟΣ με την παρουσίαση 32 εναλλακτικών σεναρίων παρέμβασεις, πολλές φορές αντικρουόμενων μεταξύ τους.

Τελικά το σενάριο που επιλέχθηκε μετά από αξιολόγηση προβλέπει την οργάνωση ανάπτυξη - βελτίωση της περιοχής από δημόσιο - δημοτικό φορέα με κύριο στόχο τη στεγαστική - οικιστική αποκατάσταση των κατοίκων σε ιδιόκτητες κατοικίες, για τους ιδιοκτήτες και σε βελτιωμένες συνθήκες ενοικιαζόμενης κατοικίας για τους ενοικιαστές¹³.

Το πρόγραμμα είχε περισσότερο οικονομικό - επιχειρηματικό χαρακτήρα, εφόσον προέβλεπε κυρίως την εξασφάλιση πόρων και χρηματικών κινήτρων με στόχο τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό του κτιρικού αποθέματος και κατά δεύτερο λόγο τη στεγαστική αποκατάσταση των κατοίκων. Η πολεοδομική πρόταση της ΔΕΠΟΣ αφορούσε ουσιαστικά την ριζική ανάπλαση της περιοχής με κατεδάφιση του 30% περίπου του κτιριακού αποθέματος και την κατασκευή νέων κτιρίων που θα προοριζόταν για αποδοτικότερες

χρήσεις, από αυτή της κατοικίας, όπως γραφεία, καταστήματα κ.λ.π. Με το τρόπο αυτό όμως προκαλείται αύξηση των τιμών γης και επομένως αλλαγή της κοινωνικής σύνθεσης των κατοίκων.

Σήμερα δέκα χρόνια μετά την ανάθεση η μελέτη αυτή δεν προχώρησε στη φάση της εφαρμογής, εκτός από την κατασκευή μιας πολυκατοικίας, η οποία ανοικοδομήθηκε από την ίδια τη ΔΕΠΟΣ.

6.2 Συμπεράσματα

Η σύντομη παρουσίαση του θεσμικού πλαισίου των αναπλάσεων στον ελλαδικό χώρο απέδειξε την έλλειψη μηχανισμών και θεσμικών μέτρων ικανών να συντελέσουν ουσιαστικά στην ανάπτυξη - εξυγίανση μιας αστικής περιοχής. Βασικότερα θεσμικά μέσα αστικής ανάπτυξης σήμερα αποτελούν ο νόμος 1337/83 και ο νέος οικιστικός νόμος 2508/97, ο οποίος πρόσφατα ψηφίσθηκε στη βουλή και όπου για πρώτη φορά αναφέρεται ρητά ο όρος ανάπτυξη.

Συνοψίζοντας λοιπόν τα παραπάνω τα βασικότερα θεσμικά μέσα ή νομικά εργαλεία τα οποία μπορούν σήμερα να χρησιμοποιηθούν, προκειμένου να επιτευχθεί η εξυγίανση και ανάπτυξη μιας περιοχής, μέσω της ανάπτυξης είναι:

- ο ν. 1337/83 “περί επεκτάσεως σχεδίων πόλεως” και οι σχετικές ζώνες που προβλέπονται:
 - ⇒ **Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ, αρθ. 10, ν. 1337/83)**
 - ⇒ **Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ, αρθ. 11, ν. 1337/83)**
 - ⇒ **Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (ΖΕΚ, αρθ. 11, ν. 1337/83)**
- τα άρθρα 12 και 13 του ν. 1557/85, του ΓΟΚ, όπου προβλέπεται
 - ⇒ **Ενεργό Οικοδομικό Τετράγωνο (αρθ. 13, ν. 1577/85, ΓΟΚ)**
 - ⇒ **Ενοποίηση Ακάλυπτων Χώρων (αρθ. 12, ν. 1577/85, ΓΟΚ)**

- το άρθρο 4 του ΓΟΚ/85 που αναφέρεται στην προστασία των παραδοσιακών οικισμών και διατηρητέων κτιρίων με σκοπό την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος.
- ο νόμος 2508/97 “Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις και ειδικότερα τα άρθρα 8 έως 15 του κεφαλαίου Β΄ περί αναπλάσεων και σχετικών ρυθμίσεων.

Στην ίδια κατεύθυνση, δηλαδή της ανάπλασης μιας προβληματικής περιοχής στοχεύουν και μια σειρά κανονιστικών παρεμβάσεων που έχουν κατά καιρούς θεσμοθετηθεί μέσα στα πλαίσια της ευρύτερης πολεοδομικής πολιτικής. Η βασική νομοθεσία κανονιστικών παρεμβάσεων που θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί στην περίπτωση της ανάπλασης της δυτικής εισόδου είναι:

- ο καθορισμός και έλεγχος των χρήσεων γης, βάση του άρθρου 4 του ν.1557/85 (ΓΟΚ), του άρθρου 22 του ν.1650/86 “περί προστασίας του περιβάλλοντος” και η Υ.Α. 44242/2361/89 (ΦΕΚ 308Β/24-5-89) “Σφράγιση ακινήτων σε περίπτωση μεταβολής των χρήσεών τους”.
- ο καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης και μορφολογικού κανονισμού, με βάση το άρθρο 4 του ν.1557/85 (ΓΟΚ/85).
- οι αναπλάσεις ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, βάση του Π.Δ. 4/19-8-78 (ΦΕΚ 423 Δ/78).
- ο χαρακτηρισμός και η αποκατάσταση των διατηρητέων κτιρίων, όπως αναφέρεται στο άρθρο 32 του ν. 1337/83 και στο Π.Δ. 15/28-4-88 (ΦΕΚ 317 Δ) “Διατήρηση, επισκευή ή ανακατασκευή αρχιτεκτονικών, καλλιτεχνικών και στατικών στοιχείων διατηρητέων κτιρίων”.
- η δημιουργία χώρων στάθμευσης με βάση το ν. 960/79 (ΦΕΚ 194Α) όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με τους νόμους 1221/81 (ΦΕΚ 292Α), 1892/90 (ΦΕΚ 101Α) και 2052/92 (ΦΕΚ 94Α), τα άρθρα 8 και 9 του ν. 2052/92 (ΦΕΚ 94Α), για τη δημιουργία υπογείων χώρων στάθμευσης σε κοινόχρηστους χώρους με τη μέθοδο της

αυτοχρηματοδότησης και το Π.Δ. 3-9-93 (ΦΕΚ 1161 Δ/20-9-93)
“Κριτήρια και διαδικασία καθορισμού υπέργειων στεγασμένων
χώρων στάθμευσης κ.λ.π.”.

Βασικά παραδείγματα αναπλάσεων αστικών περιοχών, που έχουν κοινούς στόχους με την περιοχή μελέτης (π.χ. ανάδειξη της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας), αποτελούν αυτά της Πλάκας, της Άνω Πόλης της Θεσσαλονίκης, της Περιοχής “Λαδάδικα” της Θεσσαλονίκης, οι πετυχημένες προσπάθειες ανάπλασης παραδοσιακών οικισμών του ΕΟΤ καθώς και αυτές της ΔΕΠΟΣ.

Ωστόσο πρέπει να σημειωθεί, ότι η ανάπτυξη - εξυγίανση μιας περιοχής, δεν περιορίζεται μόνο στη λήψη μέτρων πολεοδομικής πολιτικής. Η “ανάπτυξη” καθαυτή πρέπει να αποτελεί ένα μέσο ή μια πολιτική η οποία μπορεί να συνίσταται 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 ιστορικότητά της ή το “προφίλ” της, αλλά μετατρέποντάς την σε οργανικό μέλος του υπόλοιπου “υγιούς” πολεοδομικού ιστού.

ΠΗΓΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- ¹ "Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ, Αθήνα 1995.
- ² Φιλλιπίδης Δ., "Για την ελληνική πόλη: μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές", εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1990.
- ³ "Θεσμοί παρέμβασης σε κέντρα πόλεων: Η περίπτωση του ιστορικού και εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης", Καυκαλάς Γ., Σπυριδωνίδης Ν., Θεσσαλονίκη 1994.
- ⁴ Χριστοφιλόπουλος Δ., "Το Δίκαιο της Ενεργού Πολεοδομίας", Αθήνα 1979.
- ⁵ "Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ, Αθήνα, 1995
- ⁶ "Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ, Αθήνα, 1995
- ⁷ "Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ, Αθήνα, 1995
- ⁸ Γιαννακούρου Γ., Καργά Π., Πρωτοψάλτης Γ., "Πειραματική εφαρμογή των θεσμών της ενοποίησης των ακάλυπτων χώρων ενός Ο.Τ. και του Ενεργού Οικοδομικού Τετραγώνου", Αθήνα Ομάδα Εργασίας ΤΕΕ, 1988
- ⁹ "Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ, Αθήνα, 1995
- ¹⁰ "Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ, Αθήνα, 1995
- ¹¹ Φιλλιπίδης Δ., "Για την ελληνική πόλη: μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές", εκδόσεις Θεμέλιο, Αθήνα 1990.
- ¹² "Θεσμοί παρέμβασης σε κέντρα πόλεων: Η περίπτωση του ιστορικού και εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης", Καυκαλάς Γ., Σπυριδωνίδης Ν., Θεσσαλονίκη 1994.
- ¹³ "Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ, Αθήνα, 1995

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΙΣΟΔΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

6.1 Κεντρικοί άξονες της πρότασης

Η ανάπλαση της Δυτικής Εισόδου, έχει ως βασικό στόχο τον μετασχηματισμό της περιοχής σε **τομέα επέκτασης του επιχειρησιακού κέντρου του Δήμου Θεσσαλονίκης**.

Οι προτεινόμενες πολεοδομικές παρεμβάσεις αφορούν:

1. τις χρήσεις γης της περιοχής μελέτης και τον καθορισμό νέων, που ανήκουν στους κλάδους του τριτογενούς τομέα.
2. το ρυμοτομικό σχέδιο: διαπλάτυνση υφιστάμενων δρόμων και διάνοιξη νέων οδικών αξόνων. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις στο οδικό δίκτυο είχαν ως κεντρικό άξονα την μελέτη διάνοιξης της νέας οδικής αρτηρίας εισόδου στη Θεσσαλονίκη, η οποία θα συνδέει τον κόμβο Δενδροποτάμου με τον κόμβο 26ης Οκτωβρίου - Πολυτεχνείου και θα διευκολύνει την είσοδο - έξοδο από την πόλη, σε συνδιασμό με την υπό διάνοιξη οδό Κουντουριώτη. Η νέα οδός η οποία ουσιαστικά διασχίζει την περιοχή, θα την αναβαθμίσει και θα δώσει κίνητρα για την ανάπτυξή της. Παράλληλα προτείνεται η δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων, με στόχο την ανάδειξη της ιστορικής αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας της περιοχής.
3. τη διαμόρφωση του χώρου του παλιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού και μετατροπή του σε γραμμικό πάρκο και χώρο ανάπτυξης πολιτιστικών δραστηριοτήτων.
4. την εξασφάλιση χώρων πρασίνου και αναψυχής.
5. τον καθορισμό νέων όρων και περιορισμών δόμησης, που θα σέβονται την ιστορικότητα της περιοχής.
6. την εξασφάλιση των αναγκαίων χώρων στάθμευσης

Τα προτεινόμενα πολεοδομικά μέτρα θεωρείται ότι θα οδηγήσουν στην επίτευξη του αρχικού στόχου, ενώ παράλληλα θα συντελέσουν ουσιαστικά στην λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής.

6.2 Προτεινόμενη διάρθρωση των χρήσεων γης στην περιοχή της Δυτικής Εισόδου

6.2.1 Γενικές Ρυθμίσεις

Ο καθορισμός νέων χρήσεων γης στην περιοχή μελέτης, θα συμβάλλει ουσιαστικά στον μετασχηματισμό της περιοχής σε τομέα επέκτασης του επιχειρησιακού κέντρου του Δήμου Θεσσαλονίκης.

Ουσιαστικά η αναδιάρθρωση των χρήσεων γης της περιοχής μελέτης, θα πρέπει να έχει ως αφετηρία την **απομάκρυνση** όλων των οχλουσών βιομηχανικών και βιοτεχνικών χρήσεων, του χονδρεμπορίου και των εγκαταστάσεων μέσων μαζικής μεταφοράς (πρακτορεία μεταφορών και εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ).

Συγκεκριμένα:

- βάση του ν. 4458/65 «περί Βιομηχανικών Περιοχών» όπως αυτός τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε από το ν. 742/77, όλες οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, οι οποίες ανήκουν στις ομάδες Α' και Β' του ν.1650/86 «περί προστασίας του περιβάλλοντος», υποχρεούνται να εγκατασταθούν εκτός αστικού ιστού - προκειμένου να αποφευχθούν οποιεσδήποτε περιβαλλοντικές μολύνσεις και οχλήσεις - στα αντίστοιχα βιομηχανικά πάρκα ή βιομηχανικές περιοχές του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος στο οποίο ανήκουν.

Στην κατηγορία των βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων ανήκουν επίσης και όλα τα συνεργεία αυτοκινήτων καθώς και τα μηχανουργεία, τα

οποία, όπως έχει ήδη αναφερθεί και στην παράγραφο 3.2 (Χρήσεις γης περιοχής μελέτης), καταλαμβάνουν ένα σημαντικό ποσοστό της έκτασης του εδάφους της περιοχής.

Έτσι, με την απομάκρυνση των οχλουσών αυτών χρήσεων «απελευθερώνεται», ένα σημαντικό ποσοστό κτιρίων, τα οποία μπορούν να απαλλοτριωθούν, να αναπλασθούν εξωτερικά και να αναδιοργανωθούν εσωτερικά οι χώροι τους, ώστε να θεωρούνται κατάλληλα για να φιλοξενήσουν χρήσεις του **τριτογενούς τομέα**.

Εδώ πρέπει να διευκρινισθεί ότι η μετεγκατάσταση των βιομηχανικών μονάδων αναφέρεται κυρίως στην **απομάκρυνση των παραγωγικών τους μονάδων**. Θα επιτρέπεται μόνο η διατήρηση γραφείων διοίκησης των επιχειρήσεων.

- απομάκρυνση των βυρσοδεψείων, τα οποία χωροθετούνται μέσα στα όρια του τομέα των Λαχανόκηπων. Τα βυρσοδεψεία ανήκουν στις βιομηχανικές δραστηριότητες υψηλής όχλησης. Βάση των προτάσεων του ΓΠΣ Θεσσαλονίκης και του ν. 1561/85 για το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (άρθρο 14, παρ. 2,3) η μόνη δυνατή θέση μεταφοράς τους είναι η περιοχή της Β΄ φάσης της ΒΙΠΕ Σίνδου, εφόσον μόνο σ΄ αυτή προβλέπεται εγκατάσταση υψηλών μονάδων όχλησης.
- μετεγκατάσταση όλων των εγκαταστάσεων ΚΤΕΛ, στον ήδη διαμορφωμένο χώρο, που βρίσκεται στην οδό 26^{ης} Οκτωβρίου (φωτο 22).
- μετεγκατάσταση των μεταφορικών εταιρειών και των εγκαταστάσεων χονδρεμπορίου μεταξύ Δενδροπόταμου και Καλοχωριού στα όρια με τους Λαχανόκηπους όπως προβλέπεται και από το ΓΠΣ Θεσσαλονίκης. Η απομάκρυνση των μεταφορικών εταιρειών θα συντελέσει κυρίως στην άρση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της περιοχής, ενώ η μετεγκατάστασή τους στην παραπάνω περιοχή, διευκολύνει ουσιαστικά και την ίδια ομαλή

τους λειτουργία εφόσον θα έχουν άμεση πρόσβαση στον περιφερειακό δρόμο της πόλης.

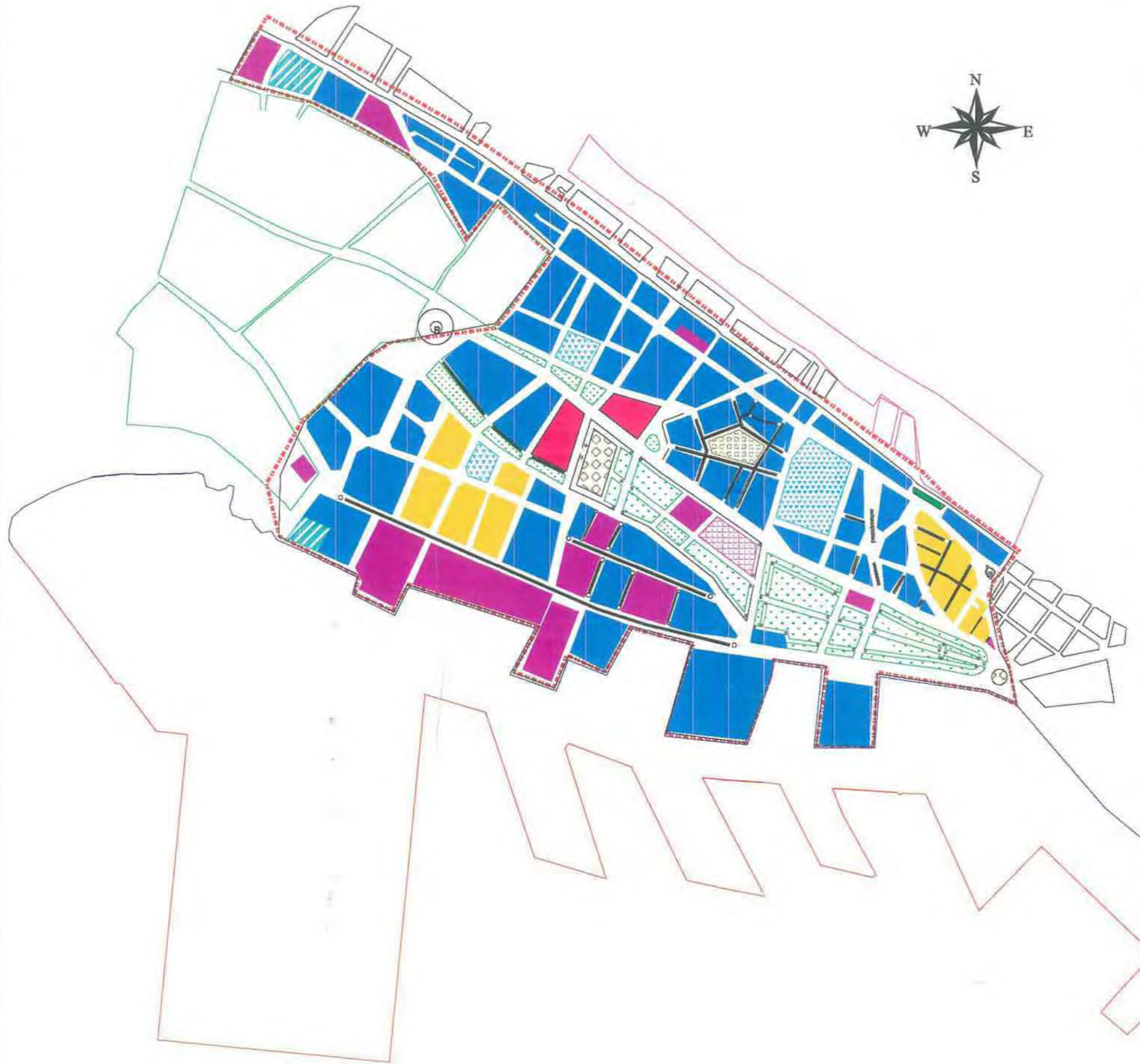
Ως επιτρεπόμενες χρήσεις ορίζονται οι εξής:

- **κατοικία**
- **κεντρικές λειτουργίες**, (καταστήματα λιανικού εμπορίου, γραφεία, τράπεζες, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών κ.λ.π.)
- **διοίκηση**
- **πολιτιστικές λειτουργίες**
- **τουριστικές εγκαταστάσεις** (εστιατόρια, αναψυκτήρια, ξενώνες, ξενοδοχεία κ.λ.π.)
- **κτίρια εκπαίδευσης**
- **κτίρια κοινωνικής πρόνοιας**
- **μη οχλούσες βιοτεχνικές εγκαταστάσεις**
- **κτίρια, γήπεδα στάθμευσης**
- **αθλητικές εγκαταστάσεις**
- **εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων**
- **εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς**
- **πρατήρια βενζίνης**
- **χώροι πρασίνου - αναψυχής**

Γενικά η προτεινόμενη ρύθμιση είναι δυνατό να εφαρμοσθεί, χωρίς να δημιουργήσει προβλήματα. Εξάλλου οι παραπάνω προτεινόμενες κατηγορίες χρήσεων είναι συνυφασμένες με τον χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως “κέντρο”. Η προτεινόμενη διάρθρωση των χρήσεων γης στην περιοχή μελέτης φαίνεται στον χάρτη Π - 6.2.

6.2.2 Σημειακές Ρυθμίσεις

Εκτός των προτεινόμενων γενικών ρυθμίσεων των χρήσεων γης της περιοχής προτείνεται επίσης και μια σειρά σημειακών ρυθμίσεων και αλλαγών,



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- όρια περιοχής μελέτης
- όρια περιοχής εμπορικού λιμένα
- ακτογραμμή
- όρια περιοχής Παλαιού Εμπορικού Σιδηρ. Σταθμού
- όρια περιοχής Νέου Επιβατικού Σιδηρ. Σταθμού
- περιοχή "Λαχανόκηπων"
- κατοικία
- κεντρικές λειτουργίες
- πολιτιστικές λειτουργίες
- τουριστικές
- εκπαίδευση
- αθλητισμός
- πλατεία
- αστικό πράσινο
- χώροι στάθμευσης
- προτεινόμενοι πεζόδρομοι

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Χάρτης:

Π - 6.2	Προτεινόμενη διάρθρωση των χρήσεων γης
----------------	--

κλίμακα: 100 0 100 Meters

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
"Ρυθμιστικό πλαίσιο ανάπτυξης της Δυτικής Εισόδου"

Φοιτήτρια:
Ιωαννίδου Αναστασία

Επιβλέπων:
Δρ. Γοσποδίνη Άσπα

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1997

προκειμένου να καλυφθούν όλες οι ανάγκες και ελλείψεις που παρουσιάζονται στην περιοχή.

6.2.2.1 Κατοικία

Η τόνωση της κατοικίας στην περιοχή θεωρείται απαραίτητη, γιατί η αναγκαστική έλλειψη της, λόγω του βιομηχανικού και εμπορικού χαρακτήρα της περιοχής, επέφερε την μονολειτουργικότητα της περιοχής και την αποκέντρωσή της εκτός των ωρών εργασίας.

Έτσι η τόνωση της χρήσης της κατοικίας θεωρείται ένα από τα βασικά ρυθμιστικά μέτρα, αναβάθμισης και αναβίωσης της περιοχής. Όλες οι προτεινόμενες επιτρεπόμενες χρήσεις μπορούν να συνυπάρχουν με την κατοικία, μάλιστα αλληλοσυμπληρώνονται και επιτρέπουν την αμοιβαία ανάπτυξή τους.

Συγκεκριμένα ορίζονται στην περιοχή **2 ζώνες κατοικίας**, οι οποίες χωροθετούνται διαμετρικά στην περιοχή μελέτης (χάρτης Π - 6.2):

1η ζώνη: μεταξύ των οδών Στ. Βουτυρά δυτικά, Ταντάλου ανατολικά, Μοναστηρίου βόρεια και 26^{ης} Οκτωβρίου νότια και

2η ζώνη: νότια της περιοχής μελέτης μεταξύ των οδών Αμπελοκήπων βόρεια, 26^{ης} Οκτωβρίου νότια, Μινωταύρου ανατολικά και Ι. Κωλέτη δυτικά. Συγκεκριμένα απαλλοτριώνονται τα οικοδομικά τετράγωνα 72, 73, 74, 80, και 79, τα οποία θα “φιλοξενούν” αποκλειστικά μόνο την χρήση της κατοικίας. Η κάλυψη των αναγκών σε κατοικία μελλοντικά θα εξασφαλισθεί από την καθοριζόμενη περιοχή των Λαχανόκηπων, ως περιοχή κατοικίας.

6.2.2.2 Κεντρικές λειτουργίες και κτίρια διοίκησης

Η λειτουργία καταστημάτων λιανικού εμπορίου, γραφείων, τραπεζών, ασφαλειών, κοινωφελών οργανισμών καθώς και κτιρίων διοίκησης, στην

περιοχή, είναι αυτή η οποία ουσιαστικά θα προσδιορίζει και τον χαρακτήρα της μελλοντικά.

Ειδικότερα τα καταστήματα λιανικού εμπορίου, προτείνεται να στεγάζονται μόνο στα ισόγεια πολυκατοικιών και μόνο εφόσον έχουν πρόσωπο επί οδού ή νομίμου στοάς. Ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δίδεται στις εξωτερικές όψεις των καταστημάτων, η οποία αποτελεί πρωτεύοντα πόλο έλξης περιπατητών και μάλιστα κατά τις βραδινές ώρες.

Όσο αφορά τα καταστήματα χονδρικού εμπορίου, προτείνεται η άμεση απομάκρυνσή τους, αφενός γιατί η λειτουργία τους προκαλεί κυκλοφοριακά και λειτουργικά προβλήματα, αφετέρου γιατί η χρήση του χονδρεμπορίου δεν περιλαμβάνεται στο περιεχόμενο των “πολεοδομικών κέντρων”. Κατά μοναδική εξαίρεση η χρήση αυτή επιτρέπεται, μόνο όταν αποδεδειγμένα εξυπηρετεί γενικότερες ανάγκες της περιοχής της Δυτικής Εισόδου (π.χ. τροφοδοσία επιχειρήσεων).

6.2.2.3 Πολιτιστικές λειτουργίες

Οι πολιτιστικές δραστηριότητες της περιοχής θα αναπτύσσονται σε χώρους προτεινόμενων διατηρητέων κτιρίων, με αξιόλογα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά, όπως παρουσιάζονται στην παράγραφο 6.4.

6.2.2.4 Ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις

Λαμβάνοντας υπόψη την μελλοντική αύξηση του τριτογενούς τομέα στην περιοχή και της επιχειρηματικής δραστηριότητας γενικότερα, προγραμματίζεται και κάλυψη των αναγκών σε **τουριστικές εγκαταστάσεις**. Η προσέλκυση ξενοδοχειακών καταλυμάτων στην περιοχή θα τονώσει την πολυλειτουργικότητά της. Έτσι απαλλοτριώνεται τμήμα του οικοπέδου του παλιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού καθώς και του Ο.Τ. 76 για

την ανέγερση **ξενοδοχειακών συγκροτημάτων**, σε οικόπεδα έκτασης 1450 τ.μ. και 2000 τ.μ., αντίστοιχα (χάρτης Π - 6.2).

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν επίσης και άλλες εγκαταστάσεις διανυκτέρευσης, όπως π.χ. οίκοι φοιτητών, ξενώνες νεότητας κ.λ.π.

6.2.2.5 Κτίρια εκπαίδευσης - κτίρια κοινωνικής πρόνοιας

Δεδομένης της έλλειψης κοινωνικής υποδομής στην περιοχή και ειδικότερα κτιρίων μέσης εκπαίδευσης, όπως φάνηκε και από την ανάλυση, απαλλοτριώνονται τα Ο.Τ. 24 (Κλινικές Κτηνιατρικής Σχολής) και Ο.Τ. 75 για την ανέγερση συγκροτημάτων **κτιρίων πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης**. Οι ανάγκες της περιοχής σε κτίρια δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης καλύπτεται από το ήδη υπάρχον σχολικό συγκρότημα γυμνασίου - λυκείου, που βρίσκεται στο Ο.Τ. 46, χωροθετημένο σε ικανοποιητική ακτίνα εξυπηρέτησης βάση των προτύπων του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου.

Γενικότερα επιτρέπεται η λειτουργία πάσης φύσεως εκπαιδευτικών κτιρίων και κτιρίων κοινωνικής πρόνοιας (π.χ. παιδικοί σταθμοί, υγειονομικά κέντρα, οίκοι ευγηρίας κ.λ.π.), θεωρώντας και πάλι ότι θα συντελέσουν στην τόνωση της περιοχής. Επίσης απαραίτητη θεωρείται η ανέγερση ενός τουλάχιστον νοσοκομείου, δεδομένης της έλλειψης που παρουσιάζει η περιοχή αλλά και η περιοχή της Θεσσαλονίκης γενικότερα. Για το σκοπό αυτό απαλλοτριώνεται το Ο.Τ. 78, με έκταση 3.500 τ.μ. για την ανέγερση Νοσοκομείου.

6.2.2.6 Αθλητικές εγκαταστάσεις

Δεδομένου τόσο ότι η χρήση της κατοικίας θα τονωθεί στην περιοχή, όσο και των αναγκών άθλησης εργαζομένων και επισκεπτών, επιβάλλεται η ενίσχυση διαφόρων μορφών αθλητικών εγκαταστάσεων δημοτικών ή κοινοτικών. Έτσι οι αθλητικές εγκαταστάσεις είναι παντού επιτρεπτές, ενώ έντονη προβάλλει η

ανάγκη πριμοδότησής τους. Οι εσωτερικοί χώροι των εγκατελλειμένων και υπολειπουμένων βιομηχανιών θεωρούνται ιδανικοί ώστε να μετατραπούν σε αθλητικά κέντρα.

6.2.2.7 Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων

Όπως και οι υπόλοιπες κεντρικές λειτουργίες οι εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων επιτρέπονται σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης.

6.2.2.8 Εγκαταστάσεις μέσων μαζικής μεταφοράς

Όπως έχει ήδη προαναφερθεί προτείνεται η μετεγκατάσταση όλων των σταθμών υπεραστικών λεωφορείων στις παρυφές της πόλης.

Όσο αφορά τις μεταφορικές εταιρείες, προτείνεται επίσης η μετεγκατάστασή τους μεταξύ Δενδροπόταμου και Καλοχωρίου στα όρια με τους Λαχανόκηπους όπως προβλέπεται και από το ΓΠΣ Θεσσαλονίκης. Επιτρέπεται μόνο, σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης η λειτουργία μόνο των τμημάτων γραφείων και διοίκησής τους.

6.2.2.9 Πρατήρια βενζίνης

Επιτρέπεται η λειτουργία τους μόνο μέσα σε κτίρια στάθμευσης, τηρουμένων των σχετικών διατάξεων που αφορούν τα πρατήρια βενζίνης.

6.2.2.10 Χώροι πρασίνου

Η σημαντική έλλειψη χώρων πρασίνου και αναψυχής, που παρουσιάζεται στην περιοχή, θα καλυφθεί με την απαλλοτρίωση ορισμένων Ο.Τ. και την **μετατροπή τους σε χώρους αστικού πρασίνου**, πάρκων, πλατειών κ.λ.π.,

διάσπαρτα στην περιοχή μελέτης. Έτσι προτείνεται η απαλλοτρίωση του Ο.Τ. 1200 μ² και μετατροπή του σε πλατεία τοπικού χαρακτήρα.

Σε μεγάλο ποσοστό η ανάγκη αυτή θα καλυφθεί με την μετατροπή του χώρου του παλαιού Σιδηροδρομικού σταθμού **σε χώρο αστικού πρασίνου**, ενώ παράλληλα θα στεγασθούν στον ίδιο χώρο και άλλες δραστηριότητες πολιτιστικού χαρακτήρα, εναρμονισμένες με τον περιβάλλοντα χώρο τους. Η προτεινόμενη διαμόρφωση του χώρου του παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού παρουσιάζεται παρακάτω στην παράγραφο.

Επίσης προτείνεται η δημιουργία μιας **πλατείας μνημειακού χαρακτήρα** (χάρτης Π - 6.2) στην συμβολή των οδών 26^{ης} Οκτωβρίου, Αναγεννήσεως και Κουντουριώτου με κατάλληλη **κυκλοφοριακή ρύθμιση**. Η χωροθέτηση μιας πλατείας στο συγκεκριμένο οδικό κόμβο, έχει ως στόχο την ανάδειξη των γύρω σημαντικών κτιρίων (π.χ. του Δικαστικού Μεγάρου στην οδό 26^{ης} Οκτωβρίου, του κηρυγμένου Διατηρητέου κτιρίου στην συμβολή των οδών Αναγεννήσεως και Καζαντζάκη καθώς και του μελλοντικού αστικού πάρκου του παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού).

6.3 Χαρακτηρισμός τμημάτων της περιοχής μελέτης ως ΖΕΚ

Αναγκαίος θεωρείται ο χαρακτηρισμός χωρικών τμημάτων της περιοχής της Δυτικής Εισόδου ως ΖΕΚ βάση του ν. 1337/83, άρθρο 11, μέσα στα όρια των οποίων θα δοθούν κατά προτεραιότητα πολεοδομικά και χρηματοδοτικά κίνητρα για την κατασκευή ή διαμόρφωση κτιρίων ως χώρων κοινωνικών ή πολιτιστικών λειτουργιών, χώρων στάθμευσης και γενικότερα χρήσεων επιπέδου πολεοδομικού κέντρου. Βάση της ανάλυσης και των στόχων της ανάπτυξης της περιοχής γενικότερα, καθορίζεται ΖΕΚ, περιμετρικά σε όλη την περιοχή μελέτης (χάρτης Π - 6.3).

Τα κίνητρα αυτά θα δοθούν στους ιδιοκτήτες ακινήτων και τους κατοίκους της περιοχής με τη μορφή είτε π.χ. χαμηλότοκων και μακροπρόθεσμα αποπληρωτέων δανείων, είτε με την μορφή ειδικών επιδομάτων, προκειμένου να ευαισθητοποιηθούν και να επιτευχθεί ουσιαστική και αρμονική συνεργασία μεταξύ αυτών και των φορέων ανάπτυξης. Έτσι στην περίπτωση:

α. των διατηρητέων κτιρίων: μπορούν να χορηγηθούν ειδικά χρηματοδοτικά κίνητρα για την συντήρηση και επισκευή τους.

β. των βιομηχανικών συγκροτημάτων: μπορούν να χορηγηθούν κίνητρα για την εσωτερική και εξωτερική επισκευή τους, καθώς και για την διαμόρφωση των εξωτερικών χώρων τους, ώστε να μετατραπούν σε εμπορικά κέντρα ή συγκροτήματα γραφείων ή ακόμη και πολιτιστικά κέντρα.

γ. των βιοτεχνικών πολυκατοικιών: τα χρηματοδοτικά κίνητρα στην περίπτωση αυτή θα χρησιμοποιηθούν για την εξωτερική συντήρηση και επισκευή των κτιρίων καθώς και για την μετατροπή των εσωτερικών τους χώρων σε χώρους υποδοχής γραφείων.

Τη μορφή των ειδικών αυτών κινήτρων, καθώς και τον σκοπό για τον οποίο θα χρησιμοποιηθούν, θα την καθορίσει, η μελλοντικά ιδρυόμενη Εταιρεία Ανάπτυξης της περιοχής Δυτικής Εισόδου του Δήμου Θεσσαλονίκης.

Βέβαια για τον χαρακτηρισμό αυτό θα πρέπει να προηγηθεί η έκδοση κοινού Προεδρικού Διατάγματος των Υπουργών ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ και Οικονομικών, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 5 του άρθρου 11 του ν. 1337/83.

6.4 Προτεινόμενα διατηρητέα κτίρια και κτίρια ειδικών χρήσεων

Η επιτόπια έρευνα στην περιοχή μελέτης ανέδειξε την ύπαρξη ενός σημαντικού κτιρίων τα οποία αφενός παραπέμπουν στην περίοδο κατά την οποία η περιοχή αποτελούσε σπουδαίο εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο της πόλης της Θεσσαλονίκης, αφετέρου παρουσιάζουν και σπουδαίο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Στην προσπάθεια ανάπτυξης και εξυγίανσης της

περιοχής πρέπει να ληφθεί υπόψη η διατήρηση αυτής της ιστορικότητας, μέσω της προστασίας ενός σημαντικού αριθμού είτε μεμονωμένων κτιρίων, είτε ολόκληρων βιομηχανικών συγκροτημάτων. Παράλληλα, **η εκμετάλλευση του κτιριακού stock της περιοχής, με αναδιοργάνωση των εσωτερικών τους χώρων και εξωτερική ανάπλαση των όψεών τους θα δώσει την δυνατότητα επαναχρησιμοποίησης αυτών των κτιρίων.**

Προτείνεται λοιπόν η επισκευή και διατήρηση τουλάχιστον των εξωτερικών όψεων των ήδη κηρυγμένων διατηρητέων κτιρίων, όπως αυτά αναφέρθηκαν στην παράγραφο 4.1.1.1. Ειδικότερα:

- στο κτίριο του **παλιού αντλιοστασίου** (αρ. μητρ. 1, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), να στεγασθεί **μουσείο ύδρευσης**, όπως έχει ήδη προταθεί και από το Υπουργείο Πολιτισμού
- το **βιομηχανικό συγκρότημα ΦΙΞ** (αρ. μητρ. 2, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4),, προτείνεται να αναπλασθεί και να διαμορφωθούν κατάλληλα οι χώροι του, ώστε να στεγασθούν πολιτιστικές και άλλους είδους δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα. Το βιομηχανικό συγκρότημα ΦΙΞ αποτελείται από ένα μπλοκ 5 κτιρίων. Κρίνεται σκόπιμη η σύνταξη ειδικής μελέτης μετατροπής του σε πολιτιστικό κέντρο, ίσως το σημαντικότερο της περιοχής. Ενδεικτικά, οι νέοι διαμορφωμένοι χώροι που θα προκύψουν, προτείνεται να στεγάσουν:

- * *μια μικρή αίθουσα κινηματογραφικών προβολών*
- * *μια αίθουσα θεάτρου*
- * *μία αίθουσα μουσικής*
- * *μία αίθουσα χορού*
- * *αίθουσα διαλέξεων και συγκέντρωσης συλλόγων*
- * *χώρους για φαγητό και αναψυχή*
- * *εμπορικά καταστήματα*

Η μελέτη αυτή θα περιλαμβάνει επίσης και μελέτη διαμόρφωσης των εξωτερικών, υπαίθριων χώρων του (π.χ. κατασκευή δικτύου πεζοδρόμων, μικρών εσωτερικών πλατειών, μελέτη φωτισμού, διακόσμησης κ.λ.π.).



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- όρια περιοχής μελέτης
- όρια περιοχής εμπορικού λιμένα
- ακτογραμμή
- όρια περιοχής Παλαιού Εμπορικού Σιδηρ. Σταθμού
- όρια περιοχής Νέου Επιβατικού Σιδηρ. Σταθμού
- περιοχή "Λαχανόκηπων"
- κατοικία
- κεντρικές λειτουργίες
- πολιτιστικές λειτουργίες
- τουριστικές
- εκπαίδευση
- αθλητισμός
- πλατεία
- αστικό πράσινο
- χώροι στάθμευσης
- προτεινόμενοι πεζοδ.
- διατηρητέα κτίρια
- προτεινόμενοι διατηρ.

Χάρτης:

Π - 6.4	Προτεινόμενα διατηρητέα κτίρια
κλίμακα:	50 0 50 Meters

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
 "Ρυθμιστικό πλαίσιο ανάπτυξης της Δυτικής Εισόδου"

Φοιτήτρια:
 Ιωαννίδου Αναστασία

Επιβλέπων:
 Δρ. Γοσποδίνη Άσπα

ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 1997

- στο **αρχοντικό στη συμβολή των οδών Αναγεννήσεως και Καζαντζάκη** (αρ. μητρ. 3, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), προτείνεται η διατήρηση της πρότασης του Υπουργείου Πολιτισμού για την στέγαση **μουσείου φωτογραφίας**. Σημειώνεται ότι η επισκευή του κτιρίου έχει ήδη ξεκινήσει από ιδιωτική επιχείρηση.
- στο **αρχοντικό στη αρχή της οδού 26^{ης} Οκτωβρίου** (αρ. μητρ. 4, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), προτείνεται να στεγασθούν **τα γραφεία της Εταιρείας Ανάπλασης της Δυτικής Εισόδου**, όπως αυτή θα συσταθεί μελλοντικά.

Παράλληλα προτείνεται η διατήρηση ενός σημαντικού αριθμού κτιρίων, τα περισσότερα από τα οποία παρουσιάζουν σημαντικό αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Τα κτίρια θα στεγάσουν μελλοντικά ειδικές χρήσεις. Συγκεκριμένα τα προτεινόμενα διατηρητέα κτίρια (χάρτης Π - 6.4) είναι τα εξής:

1. το πολυώροφο κτίριο της παλιάς καπνοβιομηχανίας του Ο.Τ. 43, (αρ. μητρ. 5, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), Προτείνεται να χρησιμοποιηθεί ως **Δημοτική Βιβλιοθήκη Πληροφοριών**.
2. το κτίριο που βρίσκεται μέσα στα όρια του οικοπέδου του παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού, προτείνεται να μετατραπεί σε **μουσείο ατμαμαξών**.
3. το μπλοκ κτιρίων του Ο.Τ. 67, (αρ. μητρ. 6, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), όπου σήμερα στεγάζονται τα συνεργεία αυτοκινήτων του Ε.Κ.Α.Β., προτείνεται να μετατραπεί σε **συνεδριακό κέντρο**.
4. το κτίριο του Ο.Τ. 86, (αρ. μητρ. 7, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), το οποίο σήμερα στεγάζει κέντρο διασκέδασης, προτείνεται να μετατραπεί σε **μουσείο οργάνων μηχανικής μουσικής**.
5. το κτίριο του Ο.Τ. 82, (αρ. μητρ. 8, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), όπου σήμερα στεγάζεται η αντιπροσωπεία της RENAULT, προτείνεται η διατήρηση της χρήσης του.
6. το κτίριο του Ο.Τ. 82 , (αρ. μητρ. 9, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), προτείνεται η διατήρηση της σημερινής χρήσης του ως αθλητικό κέντρο του Δήμου Θεσσαλονίκης.

7. το παλιό βιομηχανικό κτίριο του Ο.Τ. 59, (αρ. μητρ. 10, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), μεταξύ των οδών Μοναστηρίου και Γιαννιτσών, προτείνεται η εξωτερική και εσωτερική επισκευή του και η μετατροπή του σε **Σχολή Μουσικού Θεάτρου**.
8. το παλιό βιομηχανικό κτίριο του Ο.Τ. 60, (αρ. μητρ. 11, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), μεταξύ των οδών Μοναστηρίου και Γιαννιτσών, προτείνεται επίσης η εξωτερική και εσωτερική επισκευή του και η μετατροπή του σε **Αθλητικό κέντρο**.
9. το μπλοκ κτιρίων του Μύλου του Ο.Τ. 65, (αρ. μητρ. 12, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), προτείνεται η διατήρηση της σημερινής χρήσης τους.
10. το μπλοκ κτιρίων της ΒΙΛΚΑ του ΟΤ 67, (αρ. μητρ. 13, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), προτείνεται επίσης η διατήρηση της σημερινής χρήσης τους.
11. το βιομηχανικό κτίριο στη συμβολή των οδών Ι. Κωλέτη και Γιαννιτσών ΟΤ 38, (αρ. μητρ. 14, παράρτημα Γ, χάρτης Π - 6.4), προτείνεται να μετατραπεί σε **Κέντρο Βιομηχανικής Δημιουργίας**.

Τα μητρώα των παραπάνω προτεινόμενων διατηρητέων κτιρίων παρουσιάζονται στο παράρτημα Γ.

6.5 Προτεινόμενη διαμόρφωση του χώρου του παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού

Ο χώρος του παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού καταλαμβάνει μια έκταση 42 στρ. Μέσα στο χώρο αυτό διασώζονται μέχρι σήμερα:

- **το παλιό μηχανοστάσιο ατμαμαξών (φωτο 23)**, το οποίο είναι εγκαταλελειμμένο και το σημερινό **συνεργείο οχημάτων μηχανοστασίου (φωτο 24)**, τα οποία έχουν προταθεί παραπάνω να αποτελέσουν τον πυρήνα ενός **σιδηροδρομικού μουσείου**, αφού μεταφερθούν σ' αυτά αρκετές άμαξες κειμήλια, οι οποίες βρίσκονται εγκαταλελειμμένες μέσα στο χώρο του σταθμού

- **ένα τούβλινο κτίριο αποθήκης** σε κακή έως ερειπιώδη κατάσταση
- **τα παλιά W.C.**
- **το κτίριο του παλιού εστιατορίου** και το διπλανό του **ξυουργείο**, σε ερειπιακή κατάσταση

Για την μετατροπή του χώρου σε **χώρο αστικού πρασίνου και πολιτιστικών δραστηριοτήτων**, θα πραγματοποιηθεί μία σειρά επιμέρους έργων. Προτείνεται:

- **η κατεδάφιση του περιμετρικού τείχους του σταθμού**, ώστε να επιτυγχάνεται η άμεση πρόσβαση των πεζών στο χώρο αυτό.
- **η κατεδάφιση των τριών προαναφερθέντων κτιρίων ερειπιακής κατάστασης.**
- **η κατεδάφιση του περιμετρικού τείχους του εμπορικού λιμένα** και η αντικατάστασή του με ειδική κατασκευή από Plexiglas και ειδικό φωτισμό τη νύχτα, ώστε αφενός να επιτυγχάνεται οπτική σύνδεση με τη θάλασσα, αφετέρου να αποφεύγεται οποιαδήποτε ηχητική ρύπανση, από την κίνηση των εμπορικών πλοίων και των εργασιών που εκτελούνται στο χώρο του λιμανιού.

Οι εργασίες θα περιλαμβάνουν επίσης και την κατασκευή, **ενός δικτύου πεζοδρόμων** όπως φαίνεται στο χάρτη Π - 6.2. Στο δυτικότερο άκρο του οικοπέδου προτείνεται **η χωροθέτηση μιας μικρής πλατείας**, έκτασης 1500 τ.μ., σε συμμετρία με την πλατεία μνημειακού χαρακτήρα που προτάθηκε παραπάνω, η οποία θα κλείνει και ταυτόχρονα θα ορίζει τον νέο χώρο που θα δημιουργηθεί.

Μέσα στο χώρο αυτό προτείνεται επίσης η χωροθέτηση

- **ενός μικρού υπαίθριου θεάτρου,**
- η κατασκευή ημιυπαίθριων χώρων, τα οποία θα λειτουργούν ως **εκθεσιακοί χώροι**. Σημειώνεται ότι για την κατασκευή των χώρων αυτών τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν θα είναι κυρίως σίδηρο, ξύλο και γυαλί, σε φυσικά γήινα χρώματα ώστε να εναρμονίζονται με το περιβάλλον.

Ο υπόλοιπος χώρος θα καλύπτεται από υψηλή και θαμνώδη βλάστηση, αποτελώντας έναν επιπλέον πνεύμονα πρασίνου για την περιοχή.

Έτσι ο χώρος του σταθμού αναμένεται ότι θα αποτελέσει σημαντική ζώνη ανάπτυξης πολιτιστικών δραστηριοτήτων, σε άμεση γειτνίαση με τα υφιστάμενα πολιτιστικά κέντρα του ΜΥΛΟΥ και της ΒΙΛΚΑ, καθώς και αυτών που θα δημιουργηθούν μελλοντικά, ενώ παράλληλα βρίσκεται σε μικρή σχετικά απόσταση από το ιστορικό και επιχειρησιακό κέντρο της πόλης της Θεσσαλονίκης.

6.6 Οδικό δίκτυο - πεζόδρομοι - χώροι στάθμευσης

Η προτεινόμενη ρύθμιση του οδικού δικτύου της περιοχής σε συνδυασμό με την συμπληρωματική δημιουργία δικτύων πεζοδρόμων και την χωροθέτηση χώρων στάθμευσης, έχει ως κύριο στόχο την άρση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της περιοχής.

Οι προτεινόμενες ρυθμίσεις αφορούν:

1. την **διάνοιξη της οδού Σιδηροδρομικού Σταθμού**, η οποία ουσιαστικά θα ενώνεται με την νέα οδό της Δυτικής Εισόδου στην περιοχή των Λαχανόκηπων, παράλληλα με το οικόπεδο του παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού. Προτείνεται ο νέος αυτός οδικός άξονας, ο οποίος ουσιαστικά διασχίζει την περιοχή μελέτης και θα αποτελεί την σημαντικότερη ίσως αρτηρία της δυτικής πλευράς της πόλης, να έχει πλάτος 12 μ., αποτελούμενος από 4 λωρίδες κυκλοφορίας, δύο ανά κατεύθυνση, πλάτους 3 μ. Παράλληλα για την γενικότερη οδική ασφάλεια της περιοχής προτείνεται η υπογειοποίησή του στις διασταυρώσεις με τις οδούς Ι. Κωλέτη, Χρ. Πίψου.
2. την **διάνοιξη της οδού Ι. Κωλέτη**, με κάλυψη των σιδηροδρομικών γραμμών στα σημεία όπου διασταυρώνεται ο δρόμος με το οικόπεδο το

σταθμού. Το πλάτος του δρόμου θα είναι 8 μ., θα περιλαμβάνει 2 λωρίδες μονής κυκλοφορίας, πλάτους 3 μ. και εκατέρωθεν πεζοδρόμια πλάτους 1,25 μ.

3. την **διάνοιξη της οδού Χρ. Πίψου**, κατά τρόπο ανάλογο με αυτόν της Ι. Κωλέτη. Το πλάτος του δρόμου θα είναι 8 μ., θα περιλαμβάνει 2 λωρίδες μονής κυκλοφορίας, πλάτους 3 μ. και εκατέρωθεν πεζοδρόμια πλάτους 1,25 μ.
4. την **διάνοιξη οδικού άξονα πλάτους 10 μ.**, στο νότιο όριο της περιοχής του Σιδηροδρομικού Σταθμού. Ο νέος αυτός οδικός άξονας θα αποτελείται από δύο λωρίδες μονής κυκλοφορίας πλάτους 3 μ. η καθεμία και πεζοδρόμια πλάτους 1,5 μ.
5. ασφαλτόστρωση του οδικού άξονα που βρίσκεται μεταξύ των ορίων της περιοχής μελέτης και της περιοχής των Λαχανόκηπων. Έτσι επιτυγχάνεται καλύτερη σύνδεση της περιοχής μελέτης με την περιοχή των Λαχανόκηπων, η οποία όπως έχει αναφερθεί ήδη, ορίσθηκε από την αντίστοιχη πολεοδομική μελέτη ως περιοχή κατοικίας.
6. **διαπλάτυνση της οδού Στ. Βουτυρά.**
7. **μονοδρόμηση της οδού Γιαννιτών**, προκειμένου να αρθούν τα υφιστάμενα κυκλοφοριακά προβλήματα και δεδομένου ότι στον συγκεκριμένο οδικό άξονα παρουσιάζονται παράδοξα φαινόμενα ρύθμισης της κυκλοφορίας, ιδιαίτερα στις διασταυρώσεις της με κάθετους οδικούς άξονες (π.χ. στη διασταύρωση με την οδό Στ. Βουτυρά).

Η προτεινόμενη διάρθρωση του οδικού δικτύου της περιοχής και η νέα ρύθμιση της κυκλοφορίας στους οδικούς άξονες, συμπληρώνεται με την πεζοδρόμηση οδικών αξόνων, οι οποίοι βρίσκονται διάσπαρτοι στην περιοχή μελέτης. Έτσι μία από τις μεγαλύτερες παρεμβάσεις στην περιοχή, θεωρείται η **πεζοδρόμηση τμήματος της οδού 26ης Οκτωβρίου**. Συγκεκριμένα προτείνεται η πεζοδρόμηση του τμήματος μεταξύ του Ο.Τ. 86 (Βαρελάδικο) και του Ο.Τ. 67 (ΒΙΛΚΑ).

Η πεζοδρόμηση του συγκεκριμένου τμήματος θα συμβάλλει:

- στην ανάδειξη όλων των αξιόλογων κτιρίων κατά μήκος του πεζοδρομημένου τμήματος.
- στη δημιουργία μιας σημαντικής ζώνης πολιτιστικών δραστηριοτήτων στην περιοχή, δεδομένου ότι αυτή θα εσωκλείει το μελλοντικό πολιτιστικό κέντρο του συγκροτήματος ΦΙΞ, το πολιτιστικό κέντρο της ΒΙΛΚΑ, περιφερειακά το πολιτιστικό κέντρο του ΜΥΛΟΥ, ενώ παράλληλα θα συνδέεται με κάθετους πεζοδρόμους με το πάρκο του παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού, το οποίο αναμένεται να εξελιχθεί σε σημαντικό επίσης πολιτιστικό πνεύμονα για την περιοχή.
- στην άρση των κυκλοφοριακών προβλημάτων της περιοχής δεδομένου ότι η οδός 26ης Οκτωβρίου μέχρι αποτελούσε βασικό οδικό άξονα - ίσως τον βασικότερο - εισόδου - εξόδου - προς την πόλη της Θεσσαλονίκης.

Τον ρόλο του συλλεκτήριου οδικού άξονα “εισόδου” προς την πόλη της Θεσσαλονίκης, θα “αναλάβει” πλέον ο νέος οδικός άξονας ο οποίος προτείνεται να διανοιχτεί, νότια του παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού. Παράλληλα η οδός Γιαννιτών θα λειτουργήσει ο συλλεκτήριος οδικός άξονας “εξόδου” από την πόλη. Η κυκλοφοριακή αυτή ρύθμιση αναμένεται ότι θα λειτουργήσει αρμονικά με την νέα συλλεκτήριο οδό του Σιδηροδρομικού Σταθμού.

Επίσης προτείνεται:

- η πεζοδρόμηση των οδών Μαντζάρου, Γ. Κατηλάκη και Βασ. Τσορλίνη και των ενδιάμεσων καθέτων. Πρόκειται για την ονομαζόμενη περιοχή των “Ξυλάδικων”, η οποία αποτελεί ξεχωριστή ίσως οντότητα μέσα στην περιοχή μελέτης. Παράλληλα με την πεζοδρόμηση των οδών αυτών προτείνεται όπως έχει ήδη αναφερθεί η απαλλοτρίωση του κεντρικού Ο.Τ. 33 και η μετατροπή σε πλατεία, ενώ στα γύρω οικοδομικά τετράγωνα θα στεγασθούν αποκλειστικά χρήσεις του τριτογενούς τομέα.
- πεζοδρόμηση των οδών Καβακίων, Κορυδαλλού και Φιντίου, δυτικά της οδού Αναγεννήσεως.

- μετατροπή των οδών Σαπφούς, Αισώπου, Δαμώνος και Φιντίου, ανατολικά της οδού Αναγεννήσεως σε πεζοδρόμους ελαφριάς κυκλοφορίας, δεδομένου ότι πρόκειται για την μοναδική ίσως ζώνη κατοικίας στην περιοχή. Ο καθορισμός πεζοδρόμων ελαφριάς στη συγκεκριμένη περιοχή, γίνεται για λόγους εξυπηρέτησης των κατοίκων, δεδομένου ότι θα επιτρέπεται μόνο η κίνηση των επιβατικών αυτοκινήτων τους.

Παράλληλα προτείνεται η δημιουργία 4 υπογείων χώρων στάθμευσης και συγκεκριμένα:

1. κλειστό υπόγειο parking, έκτασης 200 τ^μ, κάτω από την προτεινόμενη πλατεία στην συμβολή των οδών 26ης Οκτωβρίου, Αναγεννήσεως και Κουντουριώτου.
2. κλειστό υπόγειο parking, έκτασης 1200 τ^μ, κάτω από την πλατεία του Ο.Τ. 33.
3. κλειστό υπόγειο parking, έκτασης 250 τ^μ, κάτω από την προτεινόμενη πλατεία του χώρου του παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού.
4. ανοιχτό parking, έκτασης 1000 τ^μ, κοντά στη νέα είσοδο της πόλης.

6.7 Όροι και περιορισμοί δόμησης

Από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης στην περιοχή μελέτης, φάνηκε η ανάγκη επιβολής νέων όρων και περιορισμών δόμησης, μέσα στο πλαίσιο αναμόρφωσης και εξυγίανσής της.

Στην προσπάθεια αυτή κρίνεται αναγκαία η διαίρεση της περιοχής μελέτης σε τρεις ζώνες (α', β', και γ') όπως αυτές ορίσθηκαν στην παράγραφο 3.1.

Βάσει αυτής της διαίρεσης της περιοχής στις επιμέρους ζώνες προτείνονται οι εξής όροι δόμησης:

⇒ **Ζώνη α':**

- Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης: 2,4
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 70%
- Μέγιστο ύψος κτιρίων: 16 μ.
- Μέγιστος αριθμός ορόφων: 4
- Υποχρεωτική στέγη υπολογιζόμενη στο ύψος των 16 μ.
- Οικοδομικό σύστημα: κατά πτέρυγες
- Αρτιότητα οικοπέδου: εμβαδόν και διαστάσεις ίδιες με τις σημερινές

⇒ Ζώνη β΄:

- Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης: 2,4
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 70%
- Μέγιστο ύψος κτιρίων: 20 μ.
- Μέγιστος αριθμός ορόφων: 5
- Υποχρεωτική στέγη υπολογιζόμενη στο ύψος των 20 μ.
- Οικοδομικό σύστημα: κατά πτέρυγες
- Αρτιότητα οικοπέδου: εμβαδόν και διαστάσεις ίδιες με τις σημερινές

⇒ Ζώνη γ΄:

- Μέγιστος Συντελεστής Δόμησης: 3.00
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: 70%
- Μέγιστο ύψος κτιρίων: 28 μ.
- Μέγιστος αριθμός ορόφων: 7
- Υποχρεωτική στέγη υπολογιζόμενη στο ύψος των 28 μ.
- Οικοδομικό σύστημα: κατά πτέρυγες
- Αρτιότητα οικοπέδου: εμβαδόν και διαστάσεις ίδιες με τις σημερινές

Η κλιμάκωση του ύψους και του αριθμού ορόφων των κτιρίων ανά προτεινόμενη ζώνη μέσα στα όρια της περιοχής μελέτης, θα προσδώσει **μία αμφιθεατρικότητα στην περιοχή, ενώ παράλληλα θα συντελέσει στην συνεχή οπτική επαφή με την θάλασσα** (χάρτης Π - 6.7). Από την άλλη

πλευρά στην ζώνη α', ορίζεται σχετικά μικρό ύψος κτιρίων, δεδομένου ότι εκεί κατά κύριο λόγο συγκεντρώνονται και τα περισσότερα κτίρια ιδιαίτερη αρχιτεκτονικής αξίας και ιστορικότητας και τα οποία κρίνεται απαραίτητο να αναδειχθούν.

Το οικοδομικό σύστημα "κατά πτέρυγες", επιτρέπει μεγαλύτερη ευελιξία στη διάταξη των οικοδομημένων όγκων μέσα στις ιδιοκτησίες και εξασφαλίζει έτσι την επιθυμητή ποικιλία στη διάταξη των όγκων, χωρίς να αποκλείει τη δημιουργία μετώπων οδών κατά το συνεχές σύστημα. Επίσης, αποτελεί ένα σύστημα δόμησης επιτρεπτό για τμήματα πόλεων με ιστορική σημασία.

6.8 Ειδικές διατάξεις για τα Διατηρητέα και τα Προτεινόμενα Διατηρητέα

Σήμερα τα διατηρητέα κτίρια, κηρυγμένα και μη, στην πλειονότητά τους υποβαθμίζονται και παραμορφώνονται λόγω εγκαταλείψεως, αλλά και λόγω κακής ποιότητας επισκευών, συντήρησης και λοιπών επεμβάσεων. Βασικός λόγος του φαινομένου αυτού φαίνεται να είναι η διασπορά αρμοδιοτήτων για τα κτίρια αυτά μεταξύ των δημόσιων υπηρεσιών. Έτσι θεωρείται βασική, κατά πρώτο λόγο, η **αποκλειστική υπαγωγή** τους στο **Υπουργείο Πολιτισμού**. Γενικότερα για τα διατηρητέα και προτεινόμενα διατηρητέα κτίρια της περιοχής μελέτης, προτείνονται τα εξής:

- ο αποκλεισμός προσθηκών στα κτίρια αυτά, τόσο καθ' ύψος, όσο και κατ' έκταση, ώστε να διατηρηθεί η ταυτότητα των κτιρίων, αλλά και να μη φορτιστεί περισσότερο η περιοχή. Στον περιορισμό αυτό λοιπόν, συντρέχουν τόσο λόγοι προστασίας, όσο και πολεοδομικοί λόγοι. Εξαιρούνται μόνο οι περιπτώσεις εκείνες, όπου διαφαίνονται στοιχεία για εξαρχής πρόθεση προσθήκης.
- απαγορεύεται πλήρως η ανοικοδόμηση στους ακάλυπτους χώρους των κτιρίων αυτών.
- προσαρμογή των προτεινόμενων ή υφιστάμενων χρήσεων στα υπάρχοντα κελύφη, προκειμένου να προστατευθούν.

- θέσπιση σαφών ποιοτικών προδιαγραφών για τις μελέτες αποκατάστασης ή άλλων επεμβάσεων στα διατηρητέα, για τον καθορισμό των οποίων θα απαιτείται ειδική μελέτη.
- θέσπιση σαφών ποιοτικών προδιαγραφών για τις οικοδομικές εργασίες, οι οποίες θα λάβουν χώρα, για τον καθορισμό των οποίων απαιτείται και πάλι ειδική μελέτη.
- ίδρυση ειδικού φορέα “αστυνόμευσης” των αυθαίρετων οικοδομικών εργασιών και κατασκευών στα διατηρητέα, προκειμένου να προληφθούν ανεπανόρθωτες καταστροφικές εργασίες.
- σύνταξη από αρμόδιο επιστημονικό φορέα (ΑΠΘ, ΥΠΠΟ, κ.λ.π.) ενός οδηγού, στον οποίο θα αναφέρονται όλα τα διατηρητέα κτίσματα της περιοχής μελέτης, λεπτομερώς η παθολογία τους, καθώς και οι εναλλακτικές δυνατότητες αποκατάστασής τους. Στον οδηγό αυτό μπορούν να αναφέρονται και μορφολογικοί κανονισμοί.

6.9 Μορφολογικοί περιορισμοί

Πέραν των προτεινόμενων ρυθμίσεων των χρήσεων γης, του οδικού δικτύου, των όρων και περιορισμών δόμησης και των υπολοίπων σημειακών παρεμβάσεων, απαραίτητη θεωρείται η εφαρμογή στην περιοχή της Δυτικής Εισόδου, ενός μορφολογικού κανονισμού, ο οποίος θα συμβάλλει ουσιαστικά στην αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση της περιοχής. Ο κανονισμός αυτός θα αφορά τόσο τα διατηρητέα κτίρια, όσο και τα μη διατηρητέα ανεξάρτητα από την αρχιτεκτονική τους αξία. Έτσι προτείνεται:

- η αφαίρεση όλων των φωτεινών και μεγάλων επιγραφών των καταστημάτων, γραφείων, εταιρειών κ.λ.π., που βρίσκονται μέσα στα όρια της περιοχής μελέτης και η αντικατάστασή τους, με άλλες επιγραφές περιορισμένων διαστάσεων σε συγκεκριμένα σημεία των όψεων. Η παρέμβαση αυτή πρέπει να πραγματοποιηθεί εντός τακτής προθεσμίας, διαφορετικά θα επιβάλλεται πρόστιμο στους παραβάτες.
- η αφαίρεση και πάλι εντός τακτής προθεσμίας των εξωτερικών στοιχείων των κλιματιστικών συσκευών και η τοποθέτησή τους σε συγκεκριμένα

αισθητικά αποδεκτά σημεία. Οποιαδήποτε παραβίαση θα έχει και πάλι ως αντίτιμο την επιβολή προστίμου.

- κατεδάφιση όλων των αυθαιρέτων κατασκευών.
- ενεργοποίηση της δημοτικής πρωτοβουλίας για συντήρηση, ανάπτυξη και αποκατάσταση των όψεων των κτιρίων.
- διαμόρφωση των μεσοτοιχιών, ιδιαίτερα μεταξύ κτιρίων με άνισο ύψος.
- ενεργοποίηση της δημοτικής πρωτοβουλίας, για κάλυψη ορισμένων μεσοτοιχιών υψηλών κτιρίων που γειτνιάζουν με τα διατηρητέα, με ειδικές τοιχογραφίες.
- ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στον χρωματισμό των όψεων των κτιρίων. Η ένταση, ο τόνος, η πυκνότητα και η υφή τους πρέπει να ακολουθεί τους κανόνες χρωματισμού του ύψους και της περιόδου στην οποία τοποθετείται κάθε κτίριο.
- ειδικές μελέτες φωτισμού, τόσο των διατηρητέων μεμονωμένων κτιρίων, όσο και κτιριακών συνόλων, καθώς και των πλατειών και στάσεων μέσα στην περιοχή μελέτης, θα οδηγούσαν αναμφισβήτητα στην αισθητική αναβάθμιση της περιοχής ειδικότερα κατά τις βραδινές ώρες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Φορείς στεγαστικής και πολεοδομικής πολιτικής

Στις παραγράφους που ακολουθούν παρουσιάζονται με συντομία οι φορείς στεγαστικής και πολεοδομικής πολιτικής στην Ελλάδα. Γίνεται λοιπόν μια γενικά αναφορά στη νομική μορφή των φορέων, στις αρμοδιότητές τους καθώς και στα έργα που έχουν επιτελέσει μέσα στον ελλαδικό χώρο. Η επιλογή και παρουσίαση των φορέων αυτών, έγινε βάση της διαφαινόμενης εμπλοκής τους στην ανάπτυξη της Δυτικής Εισόδου του Δήμου Θεσσαλονίκης.

7.1 Λαϊκή Στέγη

Τα προγράμματα της Λαϊκής Στέγης, η οποία ανήκει στην εποπτεία και τον έλεγχο του Υπουργείου Υγείας, Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων, αναφέρονται σε άκρως προβληματικές συνθήκες διαβίωσης (πρόσφυγες, παραπηγματούχοι κ.λ.π.)¹. Δικαιούχοι επομένως των στεγαστικών αυτών προγραμμάτων είναι εκείνοι οι οποίοι δεν μπορούν με ίδια μέσα να πραγματοποιήσουν τις ελάχιστες αποδεκτές συνθήκες στέγασης.

Το Δημόσιο, για την εφαρμογή των προγραμμάτων στέγασης μπορεί να αποκτά ακίνητα μέσα σε ΖΕΠ. Στις περιοχές εφαρμογής προγράμματος λαϊκής κατοικίας είναι δυνατόν να γίνονται παραχωρήσεις ακινήτων με στόχο την εξυπηρέτηση των οικιστών. Επίσης οικόπεδα και τυχόν υπάρχοντα σε αυτά κτίσματα ή αδιανέμητες εκτάσεις, είναι δυνατόν να παραχωρηθούν σε δημόσιες υπηρεσίες, ΟΤΑ, Ν.Π.Δ.Δ. ή Οργανισμούς Κοινής Ωφέλειας για την ανέγερση κτιρίων και την στέγαση δημοσίων, δημοτικών ή κοινοτικών υπηρεσιών, οργανισμών κοινής ωφέλειας μη κερδοσκοπικών ή για τη δημιουργία πλατειών, πρασίνου ή άλλων χώρων κοινής εξυπηρέτησης του οικισμού.

Για την αποφυγή της δημιουργίας getto και την ανάμιξη των πληθυσμών στους νέους οικισμούς, είναι δυνατό με υπουργική απόφαση να καθορίζονται όροι για την παραχώρηση οικοπέδων κατά κυριότητα σε τρίτους, μη δικαιούχους στέγασης με ορισμένες προϋποθέσεις².

7.2 Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ)

Ο ΟΕΚ είναι Ν.Π.Δ.Δ., αυτοδιοικούμενο από διοικητικό συμβούλιο, υπό τον έλεγχο του Υπουργού Εργασίας. Σκοπός του είναι η παροχή κατοικίας σε αυτοτελή οικοδομή ή διαμέρισμα σε πολυώροφη οικοδομή, όπως και η χορήγηση στεγαστικών δανείων σε εργάτες και υπαλλήλους, υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

Η διοίκηση και διαχείριση των οικισμών του ΟΕΚ, γίνεται σύμφωνα με:

- τον Γενικό Κανονισμό των σχέσεων των συνιδιοκτητών σε σχέση με τους κοινόκτητους και κοινόχρηστους χώρους όλου του οικισμού.
- τον Ειδικό Κανονισμό συνιδιοκτητών κάθε πολυκατοικίας.

Για την υλοποίηση των παραπάνω σκοπών του ο ΟΕΚ αγοράζει ή απαλλοτριώνει γήπεδα.

Ο ΟΕΚ από το 1954 είναι ένας από τους αξιολογότερους οργανισμούς κάλυψης στεγαστικών αναγκών, των εργατοϋπαλλήλων, με τη δημιουργία νέων οικιστικών συνόλων. Μέχρι σήμερα δεν έχει αναλάβει αναπλάσεις παλαιών οικισμών ή κελυφών για την εκπλήρωση των σκοπών του. Το πλέον αξιόλογο πρόγραμμα ανάπτυξης νέου οικισμού σε συνδυασμό με την εξοικονόμηση ενέργειας είναι η μελέτη και κατασκευή του Ηλιακού Χωριού 3 στη Λυκόβρυση Αττικής³.

7.3 Οικοδομικοί Συνεταιρισμοί

Σκοπός των οικοδομικών συνεταιρισμών είναι η εξασφάλιση κατοικιών στα μέλη τους, σε αστικές ή παραθεριστικές περιοχές. Οι οικοδομικοί συνεταιρισμοί διακρίνονται στους:

- **Αστικούς Οικοδομικούς Συνεταιρισμούς**
- **Παραθεριστικούς Οικοδομικούς Συνεταιρισμούς**

Η εξασφάλιση κατοικίας για τα μέλη των οικοδομικών συνεταιρισμών γίνεται με τους εξής τρόπους:

1. παραγωγή κατοικιών από ενιαίο κατασκευαστικό φορέα
2. διανομή αυτοτελών οικοπέδων για την ανέγερση κατοικιών από τα μέλη
3. απ' ευθείας αγορά ετοιμών κατοικιών
4. συνδυασμό αυτών των περιπτώσεων

Η σύσταση των οικοδομικών συνεταιρισμών γίνεται:

- από τον Δήμο ή την Κοινότητα αυτεπαγγέλτως.
- από 25 τουλάχιστον ενδιαφερόμενους, οι οποίοι, επιθυμούν την σύσταση οικοδομικού συνεταιρισμού με αποκλειστικό σκοπό την εξυγίανση, ανάπτυξη, αναμόρφωση περιοχών κατοικίας ή την εξασφάλιση κατοικίας με απ' ευθείας αγορά ετοιμών κατοικιών.

Οι οικοδομικοί συνεταιρισμοί οφείλουν να προσαρμόζουν τα προγράμματά τους στο γενικότερο οικιστικό και στεγαστικό πρόγραμμα του κράτους και να επιλέγουν για αγορά εκτάσεις μέσα σε περιοχές προβλεπόμενες για οικιστική χρήση από εγκεκριμένα Γ.Π.Σ. ή Ζ.Ο.Ε. ή από άλλα σχέδια ρύθμισης των χρήσεων γης. Επίσης είναι δυνατόν να συνάπτουν συμβάσεις με τους οικείους ΟΤΑ, με αντικείμενο την κατάρτιση και εκτέλεση προγραμμάτων ανάπτυξης, καθορισμού τρόπου και μορφής αξιοποίησης, φορέα κατασκευής έργων και γενικότερα θέματα αξιοποίησης και φροντίδας του οικισμού. Επίσης μπορούν να συστήνουν ή να συμμετέχουν σε εταιρείες μικτής οικονομίας ή άλλης μορφής⁴.

7.4 Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ)

Η αρμοδιότητα και συμμετοχή των ΟΤΑ στην πολεοδομική διαδικασία είναι απλώς γνωμοδοτική, είτε αυτή κινείται μετά από πρότασή τους, είτε μετά από πρόταση του ΥΠΕΧΩΔΕ. Σύμφωνα με το ν. 1337/83, είναι δυνατόν αρμοδιότητες για την έγκριση πολεοδομικής μελέτης μιας περιοχής να μεταβιβαστούν μετά την έκδοση διατάγματος από τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ, στον αντίστοιχο ΟΤΑ. Έτσι η μελέτη εγκρίνεται με απόφαση του δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου⁵.

Επίσης είναι δυνατόν, με διατάγματα να μεταβιβάζεται στους Δήμους η αρμοδιότητα για την έγκριση τροποποίησης των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, χωρίς μεταβολή των όρων και περιορισμών δόμησης, εκτός από εκείνους που ρητώς αναφέρονται στα σχετικά διατάγματα (άρθρο 33, ν. 1337/83).

7.5 Δημοτικές επιχειρήσεις

Οι Δήμοι και οι Κοινότητες μπορούν να συστήνουν δικές τους επιχειρήσεις ή να μετέχουν σε επιχειρήσεις που συνιστούν μαζί με άλλα νομικά ή φυσικά πρόσωπα ή σε υπάρχουσες επιχειρήσεις με τους όρους του νόμου. Οι επιχειρήσεις αυτές αποτελούν νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου και διέπονται από τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, εφόσον δεν ορίζεται από τον νόμο διαφορετικά.

Οι επιχειρήσεις αυτές εμφανίζονται με τις εξής μορφές:

- 1. Αμιγής δημοτική ή κοινοτική επιχείρηση**
- 2. Διαδημοτικές και διακοινοτικές επιχειρήσεις**
- 3. Δημοτικές ή κοινοτικές επιχειρήσεις συνεταιριστικού χαρακτήρα**
- 4. Ανώνυμες εταιρείες συνιστώμενες από τους ΟΤΑ και συνεταιρισμούς σύμφωνα με την νομοθεσία περί ανωνύμων εταιρειών**
- 5. Δημοτικές εταιρείες λαϊκής βάσης**

Απαραίτητη προϋπόθεση για την σύσταση των εταιρειών αυτών είναι οι Δήμοι ή Κοινότητες ή και οι συνεταιρισμοί να έχουν αριθμό μετόχων που αντιπροσωπεύει το 35% του μετοχικού κεφαλαίου και σε κάθε περίπτωση να διατηρούν την πλειοψηφία⁶.

7.6 Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ)

Πρόκειται για νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου, η οποία ανήκει εξ' ολοκλήρου στο Δημόσιο με έδρα την Αθήνα. Πρόσφατα με τον νόμο περί ΔΕΚΟ μεταβλήθηκε η νομική μορφή της, σε Ανώνυμη Εταιρεία Ιδιωτικού Δικαίου, η οποία ανήκει στον ευρύτερο δημόσια τομέα. Διέπεται από τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και απολαμβάνει διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια υπό την εποπτεία και τον έλεγχο του κράτους. Σκοπός της ΔΕΠΟΣ είναι η δημιουργία ικανοποιητικών πολεοδομικών και οικιστικών συνθηκών, στα πλαίσια της ασκούμενης οικιστικής, χωροταξικής και κοινωνικής πολιτικής.

Για την εξυπηρέτηση των σκοπών της, η δραστηριότητα της ΔΕΠΟΣ αναπτύσσεται σε τέσσερις γενικές κατηγορίες:

- **Αναπλάσεις προβληματικών περιοχών με παλαιό οικιστικό απόθεμα**
- **Νέες οικιστικές αναπτύξεις στην περιφέρεια των πόλεων**
- **Έργα οικιστικής αναβάθμισης και περιβαλλοντικών βελτιώσεων**
- **Μελέτες και κατασκευές για λογαριασμό του Δημοσίου και άλλων φορέων**

Οι πόροι της ΔΕΠΟΣ προέρχονται από:

- το κεφάλαιό της, τις επιχορηγήσεις από κονδύλια του ειδικού προϋπολογισμού των Δημοσίων Επενδύσεων.
- τις παραχωρήσεις περιουσιακών στοιχείων σε είδος και χρήμα για την πραγμάτωση συγκεκριμένου έργου.
- τις επιχορηγήσεις του ΕΤΕΡΠΣ.

- τις πωλήσεις ακινήτων, τις εκμισθώσεις κτισμάτων ή ιδιόκτητων κοινωφελών χώρων και κοινόχρηστων κτιρίων της, μετά από απόφαση του Δ.Σ.

Επίσης για την εκπλήρωση των σκοπών της μπορεί να συμμετέχει σε δημοτικές επιχειρήσεις, σε εταιρείες μικτής οικονομίας ή και να κοινοπρακτεί με αυτές ή με τους ΟΤΑ.

7.7 Εταιρείες μικτής οικονομίας

Η ΔΕΠΟΣ, οι ΟΤΑ ή οι δημοτικές επιχειρήσεις μπορούν να συγκροτούν μεταξύ τους ή μαζί με άλλους δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς, εταιρείες μικτής οικονομίας με αποκλειστικό σκοπό την εκτέλεση έργων ανάπτυξης ή ανάπλασης Ζωνών Ενεργού Πολεοδομίας ή Αστικού Αναδασμού ή έργων σε Ζώνες Ειδικών Κινήτρων. Ένας από τους βασικούς στόχους των εταιρειών αυτών μπορεί να είναι η αγορά, πώληση ή εκμετάλλευση των ακινήτων των ζωνών αυτών.

Στις εταιρείες αυτές, οι οποίες είναι νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου, το Δημόσιο, τα ΝΠΔΔ και οι φορείς του δημοσίου τομέα πρέπει να συμμετέχουν και να διατηρούν συνεχώς ποσοστό μεγαλύτερο του 50% των μετόχων.

7.8 Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ)

Ο ΕΟΤ αν και δεν είναι φορέας άσκησης άμεσης στεγαστικής ή πολεοδομικής πολιτικής, εμμέσως και ειδικότερα για την εξυπηρέτηση των σκοπών του, ασκεί τόσο στεγαστική όσο και πολεοδομική πολιτική. Αυτό επιτυγχάνεται κυρίως μέσω της προστασίας των παραδοσιακών οικισμών και ειδικότερα με το πρόγραμμα “Αξιοποίησης Παραδοσιακών Οικισμών του ΕΟΤ”.

Το πρόγραμμα αυτό δεν αφορά όλους τους παραδοσιακούς οικισμούς, αλλά ορισμένους από αυτούς και συνιστά ένα πειραματικό πρότυπο. Οι στόχοι του

προγράμματος είναι τουριστικοί, οικονομικοί, κοινωνικοπολιτιστικοί και εμμέσως πολεοδομικοί. Γενικότερα πρόκειται για δυναμική προστασία, η οποία επιδιώκει να εντάξει το παραδοσιακό κτίριο ως ζωντανό στοιχείο στο σύγχρονο οικονομικό, κοινωνικό και πολεοδομικό περιβάλλον, συντελώντας στην προστασία, ανάπτυξη και διαμόρφωσή του, ασκώντας έτσι πολεοδομική αλλά και στεγαστική πολιτική.

7.9 Χρηματοδοτικοί φορείς

Γενικά η κοινωνική στεγαστική πολιτική ασκείται κυρίως μέσω φορέων προγραμμάτων ή χρηματοδοτήσεων. Αρμόδιο Υπουργείο για την άσκηση κοινωνικής στεγαστικής πολιτικής, θεωρείται κατά πρώτο λόγο το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, το οποίο καθορίζει τα πλαίσια της πολιτικής για την ανάπτυξη του τομέα και συγκεκριμένα το ύψος των δημοσίων επενδύσεων και της χρηματοδότησης από τα διάφορα πιστωτικά ιδρύματα. Επίσης το ΥΠΕΧΩΔΕ στα πλαίσια των χωροταξικών σχεδίων και προγραμμάτων, αλλά και των ρυθμιστικών σχεδίων, ως κατεξοχήν αρμόδιος φορέας, διαμορφώνει τον τρόπο ανάπτυξης των περιοχών κατοικίας και γενικότερα της οικιστικής πολιτικής. Τέλος συναρμόδια Υπουργεία για την άσκηση κοινωνικής στεγαστικής πολιτικής, θεωρούνται το Υπουργείο Εργασίας, το Υπουργείο Υγείας Πρόνοιας και Κοινωνικών Ασφαλίσεων κ.α.

Τα πιστωτικά ιδρύματα τα οποία χρηματοδοτούν τον τομέα της κατοικίας είναι:

- Η Εθνική Κτηματική Τράπεζα, κύριος χρηματοδοτικός φορέας του ιδιωτικού τομέα, χειρίζεται τα δάνεια των δημοσίων προγραμμάτων για αυτοστέγαση.
- Η Εθνική Στεγαστική Τράπεζα.
- Η Αγροτική Τράπεζα, η οποία αναλαμβάνει την ευθύνη εφαρμογής προγράμματος δανειοδότησης των αγροτών.
- Το Ταμείο Παρακαταθηκών και δανείων.
- Το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο, που παρέχει στεγαστικά δάνεια στους δημοσίους υπαλλήλους.

7.10 Χρηματοδότηση των προτεινόμενων έργων ανάπλασης της περιοχής

Η υλοποίηση των προτεινόμενων πολεοδομικών έργων μπορεί να χρηματοδοτηθεί από τις εξής εναλλακτικές πηγές χρηματοδοτήσεως ή και συνδυασμό αυτών:

- από τον Κρατικό Προϋπολογισμό με εγγραφή του έργου στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων
- Προϋπολογισμός του Δήμου, με πρόβλεψη χρηματοδότησης είτε από την κρατική επιχορήγηση του Υπουργείου Εσωτερικών, είτε από ίδια διαθέσιμα του Δήμου Θεσσαλονίκης.
- Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, για έργα επιπέδου Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου.
- Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (ΕΤΕΡΠΣ). Μάλιστα βάση του νέου οικιστικού νόμου 2508/97, ο οποίος πρόσφατα ψηφίσθηκε στη βουλή, στο άρθρο 13 “Χρηματοδοτικά μέσα - ειδικά κίνητρα”, παράγραφο 2, αναφέρεται ότι το 30% τουλάχιστον των ετησίων εσόδων του ΕΤΕΡΠΣ, διατίθενται στους φορείς ανάπλασης για μελέτες, έργα και διαμορφώσεις που περιέχονται σε προγράμματα ανάπλασης.
- Σχέδια Περιφερειακής Ανάπτυξης, με εγγραφή του έργου στο Περιφερειακό Επιχειρηματικό Πρόγραμμα Θεσσαλονίκης του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ).
- Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, το οποίο χορηγεί δάνεια στους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης με ευνοϊκούς όρους για συγκεκριμένα έργα.
- Ελληνικές και ξένες Τράπεζες, οι οποίες χορηγούν δάνεια με ευνοϊκούς όρους.
- Κεφάλαια ιδιωτών ή γενικότερα φορέων που έχουν επαγγελματικό συμφέρον από την αναβάθμιση της περιοχής της Δυτικής Εισόδου.

Εξάλλου οι παραπάνω πηγές χρηματοδότησης αναφέρονται ρητά και στον νέο οικιστικό νόμο 2508/97 “Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας”, άρθρο 13 “Χρηματοδοτικά και ειδικά κίνητρα” για αναπλάσεις περιοχών.

7.11 Προτεινόμενος φορέας ανάπλασης της περιοχής Δυτικής Εισόδου του Δήμου Θεσσαλονίκης

Σε κάθε περίπτωση υλοποίησης ενός σχεδίου, όπως η ανάπλαση της περιοχής της Δυτικής Εισόδου του Δήμου Θεσσαλονίκης είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός φορέα που θα εξασφαλίζει την “συνέχεια” στην προσπάθεια της παρέμβασης που επιχειρείται.

Επειδή οι δημόσιοι φορείς λειτουργούν συνήθως κατά τρόπο αποσπασματικό, ανεξάρτητα ο ένας από τον άλλον και με μη ευέλικτες διαδικασίες, ενώ είναι μόνιμο το πρόβλημα της χρηματοδότησης παρόμοιων ενεργειών, σκόπιμη είναι η δημιουργία ενός φορέα, δηλαδή ενός νομικού προσώπου που αφενός θα παρέχει τη δυνατότητα συλλογικής και συντονισμένης δράσης σε διαρκή βάση, αφετέρου θα λειτουργεί αποτελεσματικά και αυτόνομα⁷.

Η νομική μορφή του προτεινόμενου προς ίδρυση φορέα, προσδιορίζεται κάθε φορά από:

1. τους σκοπούς που επιδιώκει
2. ποιοι θα μετέχουν και σε τι ποσοστό
3. αν μπορεί να έχει οικονομική αυτονομία

Έτσι λοιπόν, ο ειδικός φορέας που θα ιδρυθεί, θα έχει ως κύριο σκοπό του **την προστασία, ανάδειξη, διαχείριση και αξιοποίηση όλων των αξιόλογων φυσικών και τεχνητών στοιχείων της περιοχής**. Επίσης θα έχει την ευθύνη για:

- την εκπόνηση όλων των αναγκαίων μελετών

- την προώθηση των σχετικών διαδικασιών και την εκτέλεση των προβλεπόμενων έργων
- την εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων και τη διάθεση αυτών βάση του προγράμματος ανάπτυξης.
- τον συντονισμό των φορέων που έχουν την υποχρέωση να εκτελέσουν τα σχετικά έργα, στα οποία περιλαμβάνονται και εκείνα που αφορούν τα δίκτυα υποδομής και γενικότερα
- την ενεργοποίηση και συστηματική παρακολούθηση της εφαρμογής του προγράμματος ανάπτυξης.

Ο φορέας αυτός προτείνεται να είναι υπό τη μορφή ανώνυμης εταιρείας ιδιωτικού δικαίου η οποία θα διέπεται από τους νόμους της ιδιωτικής οικονομίας. Ουσιαστικά θα πρόκειται για δημοτική επιχείρηση ιδιωτικού δικαίου, η οποία θα είναι υπό την εποπτεία της πρωτοβάθμιας αυτοδιοίκησης. Η πρωτοβάθμια αυτοδιοίκηση μπορεί να την ελέγχει οικονομικά και να ορίζει το διοικητικό της συμβούλιο. Επίσης θα πρέπει να διατηρείται υπό όρους κάθε μορφή συνεργασίας με τους αρμόδιους δημόσιους ή δημοτικούς φορείς της πόλης της Θεσσαλονίκης (Δήμο, Νομαρχία, Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου κ.λ.π.)

Πέρα των γενικών καθηκόντων της, η εταιρεία θα διαιρείται σε τμήματα, π.χ. οικονομικό, πολεοδομικό, αρχιτεκτονικό κ.λ.π. και καθένα από αυτά θα ελέγχει με περισσότερη λεπτομέρεια το έργο της ανάπτυξης. Ο ρόλος της θα είναι κυρίως συντονιστικός και εκτελεστικός, όσο αφορά τις μελέτες και τα έργα ανάπτυξης.

Άλλες Υπηρεσίες που μπορούν να συνεργασθούν με την “Εταιρεία Ανάπτυξης της Δυτικής Εισόδου του Δήμου Θεσσαλονίκης Α.Ε.” και να ασχοληθούν με το έργο της ανάπτυξης είναι:

1. η τοπική αυτοδιοίκηση (π.χ. Δήμος να αναλάβει κατασκευή πλατειών, δρόμων, πάρκινγκ, την αναστήλωση κτιρίων κοινής ωφέλειας κ.λ.π.).

2. το Πανεπιστήμιο και η Αρχαιολογική Υπηρεσία να αναλάβουν την αναστήλωση κτιρίων μεγάλης αρχιτεκτονικής αξίας.
3. οι Τεχνικές Υπηρεσίες του Δήμου να αναλάβουν την κατασκευή δικτύων υποδομής.

Για την λειτουργία του ειδικού φορέα ανάπτυξης της Δυτικής Εισόδου προτείνεται σε πρώτη φάση στελέχωσή του με:

- έναν προϊστάμενο
- δύο μηχανικούς (κατά προτίμηση χωροτάκτες - πολεοδόμους)
- έναν αρχιτέκτονα με γνώσεις αποκαταστάσεων
- ένα διοικητικό υπάλληλο

Παράλληλα η “Εταιρεία Ανάπτυξης της Δυτικής Εισόδου” πρέπει να συμπληρωθεί από ένα Γνωμοδοτικό Συμβούλιο, η σύνθεση του οποίου προτείνεται να είναι η εξής:

1. εκπρόσωπος του Υπουργείου Πολιτισμού
2. εκπρόσωπος του Υπουργείου ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ.
3. εκπρόσωπος της ΔΕΠΟΣ
4. εκπρόσωπος του Δήμου
5. εκπρόσωπος του ΕΟΤ και τέλος
6. εκπρόσωποι όλων των κοινωνικο - οικονομικών φορέων της περιοχής

Έτσι θα παρέχεται η δυνατότητα στους φορείς αυτούς να συμμετέχουν στη λήψη αλλά και εφαρμογή των αποφάσεων στην περιοχή της Δυτικής Εισόδου και στη διαχείριση των προγραμμάτων και παρεμβάσεων της πολιτείας.

7.12 Η συμμετοχή των κοινωνικο - οικονομικών φορέων

Εξίσου σημαντική με την ίδρυση ενός ειδικού φορέα, υπεύθυνου για την διαχείριση των δημόσιων πολεοδομικών παρεμβάσεων και προγραμμάτων στην περιοχή της Δυτικής Εισόδου, είναι η θεσμική κατοχύρωση μηχανισμών

και εργαλείων για την συμμετοχή των κοινωνικο - οικονομικών φορέων στη λήψη και εφαρμογή αποφάσεων.

Η συμμετοχή των ιδιωτικών αυτών φορέων μπορεί, εκτός από νομιμοποιητικός μηχανισμός των αποφάσεων, να λειτουργήσει παράλληλα και σαν οικονομικός μηχανισμός συνανάληψης και συνδιαχείρισης μαζί με τους άλλους δημόσιους φορείς, του κόστους κάποιων έργων και παρεμβάσεων.

Αναφορικά με τα παραπάνω και βάση του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου στην Ελλάδα, προτείνεται κατά πρώτο λόγο μια ουσιαστική συνεργασία μεταξύ των κοινωνικο - οικονομικών φορέων και του φορέα της Δυτικής Εισόδου η οποία μεταξύ άλλων θα πρέπει να βασίζεται:

- στην καθιέρωση τακτών ανοιχτών συνελεύσεων με πρωτοβουλία του Γραφεία Δυτικής Εισόδου, του Δήμου Θεσσαλονίκης ή διαφόρων κοινωνικο - οικονομικών φορέων της περιοχής, με σκοπό την ενημέρωση των κατοίκων και επαγγελματιών σχετικά με καίριες επεμβάσεις που πρόκειται να αναληφθούν.
- αξιοποίηση των γενικότερων θεσμών του δημοτικού και Κοινοτικού Κώδικα που αφορούν την πληροφόρηση και συμμετοχή των πολιτών στη διαχείριση των προβλημάτων των περιοχών τους⁸.

Γενικότερα όμως όσο αφορά την συμμετοχή των πολιτών στην εφαρμογή των πολεοδομικών αποφάσεων, οι σχετικοί θεσμοί στην Ελλάδα δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένοι. Εξαιρώντας τον θεσμό των Εταιρειών Μικτής Οικονομίας (ν. 1337/83 και ν. 947/79), που αφορούν τα έργα ενεργού πολεοδομίας και που δεν έχουν εφαρμοσθεί μέχρι σήμερα, καθώς και τις θεσμικές δυνατότητες που παρέχονται από τον Δημοτικό και Κοινοτικό Κώδικα, παρατηρείται ότι στον τομέα των πολεοδομικών αναπλάσεων δεν υπάρχει προς το παρόν καμία σημαντική εμπειρία συνεργασίας δημοσίων και ιδιωτικών φορέων σε αντίθεση με αυτήν του εξωτερικού⁹.

Για το σκοπό αυτό θεωρείται αναγκαία η σύσταση μιας επιχείρησης Μικτής Οικονομίας, στα πλαίσια των άρθρων του Δ.Κ.Κ., που θα μπορούσε να αναλάβει την εκτέλεση έργων με σκοπό την εξυπηρέτηση του κοινού ή την παροχή υπηρεσιών ή ακόμη και την ανάπτυξη δραστηριοτήτων με σκοπό των προσπορισμό εσόδων. Τέτοια έργα ή υπηρεσίες για την περιοχή της Δυτικής Εισόδου μπορούν για παράδειγμα να αποτελέσουν:

- η ανάληψη έργων δενδροφυτεύσεων, συντήρησης πεζοδρόμων, αποκατάστασης όψεων και συντήρησης διατηρητέων κτιρίων που ανήκουν στο Δήμο.
- η διοργάνωση και χρηματοδότηση πολιτιστικών και πνευματικών δραστηριοτήτων.
- η οργάνωση ιδιωτικού συστήματος ασφαλείας της Δυτικής Εισόδου (π.χ. νυχτοφύλακες για την προστασία των επιχειρήσεων ή του προτεινόμενου πάρκου στο χώρο του παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού κ.λ.π.).

ΠΗΓΕΣ - ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- ¹"Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ. Αθήνα, 1995.
- ²"Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ. Αθήνα, 1995.
- ³"Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ. Αθήνα, 1995.
- ⁴"Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ. Αθήνα, 1995.
- ⁵"Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ. Αθήνα, 1995.
- ⁶"Αστική Ανάπλαση", Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., ΤΕΕ. Αθήνα, 1995.
- ⁷"Θεσμοί Παρέμβασης σε Κέντρα Πόλεων", Γ. Καυκαλάς, Ντ. Σπυριδωνίδης, Θεσσαλονίκη 1994.
- ⁸Π.Δ. 323/89, φεκ 146Α, άρθρα 139, 140, 141 και 142 περί δυνατότητας σύγκλισης μικτών συμβουλευτικών επιτροπών σε επίπεδο δημοτικού διαμερίσματος κ.λ.π.
- ⁹"Εμπορικό Τρίγωνο Κέντρου Αθήνας: Πολεοδομική έρευνα και προγραμματισμός αναβάθμισης", Ερευμητικό πρόγραμμα 1989 - 1991 για το Δήμο Αθηναίων, ΤΕΕ, Αθήνα 1996.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΣΚΕΨΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ ΣΤΑΔΙΑ

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής της Δυτικής Εισόδου, έδειξε ότι μέχρι σήμερα επιβιώνουν στοιχεία από την προγενέστερη εποχή βιομηχανικής και εμπορικής ανάπτυξης της περιοχής.

Η περιοχή χαρακτηρίζεται από έντονη υποβάθμιση η οποία οφείλεται στη συνύπαρξη μη συμβατών χρήσεων γης, στην περιβαλλοντική ρύπανση (λόγω της λειτουργίας οχλουσών παραγωγικών μονάδων), στα κυκλοφοριακά προβλήματα. Παράλληλα μέχρι σήμερα διασώζεται ένας σημαντικός αριθμός βιομηχανικών κτιρίων, τα οποία παρουσιάζουν ιδιαίτερο αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Η εγκατάλειψη των κτιριακών αυτών κελυφών, προκαλεί ένα ακόμη πρόβλημα της δημιουργίας “ασυνεχειών” μέσα στον πολεοδομικό ιστό.

Η άμεση γεινίαση της περιοχής με το ιστορικό επιχειρησιακό και εμπορικό κέντρο της πόλης, την καθιστά χωρικά ως τον καταλληλότερο τόπο επέκτασης του. Εξάλλου βασικός στόχος της μελέτης ανάπλασης είναι ο μετασχηματισμός της περιοχής σε χώρο ανάπτυξης δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα. Σημειώνεται ότι ήδη διαφαίνονται τάσεις εξάπλωσης του κέντρου της Θεσσαλονίκης προς την περιοχή.

Βασικότερος μηχανισμός μετασχηματισμού της περιοχής είναι ο καθορισμός νέων χρήσεων γης, που αποτελεί εξάλλου και το βασικότερο μέσο άσκησης πολεοδομικής πολιτικής στην Ελλάδα. Η παρέμβαση αυτή συνοδεύεται από μια σειρά επί μέρους προτάσεων που αφορούν το ρυμοτομικό σχέδιο - με διάνοιξη νέων δρόμων και δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων - τους όρους και περιορισμούς δόμησης, μορφολογικούς περιορισμούς, την εξασφάλιση των απαραίτητων χώρων πρασίνου. Παράλληλα προτείνεται η διατήρηση, συντήρηση και επισκευή σημαντικών κτιρίων της περιοχής.

Γενικότερα θεωρείται ότι οι προτεινόμενες πολεοδομικές παρεμβάσεις θα συμβάλλουν ουσιαστικά στην αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του ιστορικού αυτού τμήματος της πόλης της Θεσσαλονίκης. Ειδικότερα:

- η διανοιξη του νεας δυτικής εισόδου, θα αναβαθμίσει την περιοχή και θα δημιουργήσει κίνητρα για την ανάπτυξη της
- η μετατροπή του χώρου του παλαιού Εμπορευματικού Σιδηροδρομικού Σταθμού, σε χώρο αστικού πρασίνου και ανάπτυξης πολιτιστικών δραστηριοτήτων, θα καλύψει κατά το μεγαλύτερο ποσοστό, την σημαντική έλλειψη σε χώρους πρασίνου, που παρουσιάζεται στην περιοχή, ενώ παράλληλα θα αποτελεί και σημαντική πολιτιστική ζώνη, όχι μόνο για την περιοχή αλλά και για την πόλη της Θεσσαλονίκης γενικότερα.
- η διατήρηση, συντήρηση και επισκευή αξιόλογων κτιρίων της περιοχής, θα μειώσει το κτιριακό της απόθεμα. Έτσι στα κτίρια αυτά θα μπορέσουν να εγκατασταθούν νέες χρήσεις που ανήκουν στους κλάδους του τριτογενούς τομέα.
- η περιοχή θα τονωθεί, καθώς θα υπάρχει πλέον κίνηση και κατά τη διάρκεια των βραδινών ωρών, καθώς τονώνεται η χρήση της κατοικίας.
- ο καθορισμός Ζώνης Ειδικών Κινήτρων, περιμετρικά της περιοχής μελέτης, με την χορήγηση ειδικών χρηματικών δανείων, θεωρείται ότι θα ευαισθητοποιήσει τους ιδιοκτήτες και κατοίκους της περιοχής, στην προσπάθεια αναβάθμισης της οπτικής της αισθητικής.

Παράλληλα οι προτεινόμενες πολεοδομικές παρεμβάσεις θα προκαλέσουν μια σειρά κοινωνικών και οικονομικών μεταβολών. Έτσι για παράδειγμα αναμένεται μείωση της ανεργίας της περιοχής, καθώς θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας, τόσο κατά την διάρκεια των κατασκευαστικών έργων, όσο και μετά, με την έναρξη “λειτουργίας” των νέων οικονομικών δραστηριοτήτων.

Ωστόσο, για την ολοκλήρωση της πρότασης ανάπτυξης της περιοχής της Δυτικής Εισόδου, κρίνεται απαραίτητη η εκπόνηση σειράς μελετών, οι οποίες δεν μπορούσαν να καλυφθούν μέσα στα πλαίσια της διπλωματικής αυτής εργασίας.

Για το σκοπό αυτό προτείνεται η εκπόνηση των εξής μελετών:

⇒ τον εντοπισμό και την καταγραφή εκείνων των οικοδομικών τετραγώνων, μέσα στα οποία χωροθετούνται μπλοκ βιομηχανικών κτιρίων, τα οποία είναι εγκατελλειμένα ή υπολειτουργούν, ενώ παράλληλα παρουσιάζουν σημαντικό αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον.

Στόχος της μελέτης θα είναι επίσης η διερεύνηση εκείνων των μηχανισμών, ώστε να επιτευχθεί η αξιοποίηση του κτιριακού αποθέματος των οικοδομικών αυτών τετραγώνων και η γενικότερη λειτουργική και εξωτερική αναβάθμισή τους. Μέσα στα πλαίσια του στόχου αυτού, σημειώνεται ότι ένας από τους βασικούς μηχανισμούς είναι ο καθορισμός ΖΕΠ, με την παράλληλη εφαρμογή του Ενεργού Οικοδομικού Τετραγώνου και της Ενοποίησης των Ακάλυπτων Χώρων, όπως αναφέρονται στο ν. 1337/83.

Θα περιλαμβάνονται επίσης 2 τουλάχιστον πιλοτικά προγράμματα εσωτερικής και εξωτερικής ανάπλασης μπλοκ βιομηχανικών κτιρίων, ένα με κτίρια ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, κατά προτίμηση διατηρητέων και το δεύτερο χωρίς αρχιτεκτονική ιδιαιτερότητα, κατά τα πρότυπα ανάπλασης των πολιτιστικών κέντρων του “ΜΥΛΟΥ” και της “ΒΙΛΚΑ”. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα παρουσίαζε η ανάπλαση του παλαιού βιομηχανικού συγκρήματος ΦΙΞ (Ο.Τ. 69) και του Ο.Τ. 61 (ΕΛΑΙΟΥΡΓΙΚΗ Α.Ε.). Τα προγράμματα αυτά θα περιλαμβάνουν:

- αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης των εξωτερικών όψεων των κτιρίων.
- μελέτη διαμόρφωσης των εσωτερικών τους χώρων.
- μελέτη διακόσμησης των εσωτερικών τους χώρων.
- καθορισμό χρήσεων των εσωτερικών χώρων.
- μελέτη διαμόρφωσης των εξωτερικών τους χώρων, με τη δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων ή ακόμη και διάνοιξης δρόμων, καθώς και χώρων στάθμευσης.
- μελέτη διακόσμησης των εξωτερικών χώρων και μελέτη φωτισμού.

- ⇒ μελέτη αναμόρφωσης του υφιστάμενου ορίου μεταξύ της περιοχής μελέτης και της χερσαίας ζώνης του Λιμένος Θεσσαλονίκης. Θεωρείται σκόπιμη η διερεύνηση τρόπου διάνοιξης ενός δρόμου στο σημείο αυτό, καθώς με την επαναλειτουργία των κτιρίων θα προκύψει πρόβλημα προσέγγισης και μετακίνησης.
- ⇒ μελέτη “σύνδεσης” της λειτουργίας της περιοχής, με την όμορη περιοχή των Λαχανόκηπων, η οποία βάση της υπό εκπόνησης πολεοδομικής μελέτης, πρόκειται να ορισθεί ως περιοχή κατοικίας.
- ⇒ αρχιτεκτονική μελέτη ανάπλασης των εξωτερικών όψεων, όλων των διατηρητέων και προτεινόμενων διατηρητέων κτιρίων.
- ⇒ μελέτη των κοινωνικών και οικονομικών επιπτώσεων όλων των προτεινόμενων ρυθμίσεων και παρεμβάσεων στην περιοχή.
- ⇒ οικονομοτεχνική μελέτη κόστους των προτεινόμενων έργων και κατασκευών.
- ⇒ τέλος, μελέτη για τις εναλλακτικές νομικές μορφές σύστασης του προτεινόμενου φορέα ανάπλασης, δεδομένου ότι η πρόταση που διατυπώθηκε παραπάνω, αποτελεί μία από τις εναλλακτικές νομικές μορφές του φορέα.

Έτσι με την εκπόνηση και των παραπάνω μελετών, ολοκληρώνεται η πρόταση ανάπλασης της περιοχής της Δυτικής Εισόδου. Η θέση και η ιστορικότητα της περιοχής, σε συνδιασμό με μια δυναμική και επιτυχημένη ανάπλαση θα βοηθούσε την περιοχή να επαναλειτουργήσει ως ζωντανό κομμάτι και να ενταχθεί στον υπόλοιπο πολεοδομικό ιστό της Θεσσαλονίκης, διατηρώντας και παράλληλα αναδεικνύοντας την φυσιογνωμία της.

ΓΕΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αναστασιάδης Α.: «Πολεοδομική επέμβαση - διερεύνηση στην Πάνω Πόλη της Θεσσαλονίκης», (τόμοι Α' και Β'), Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη 1982.

Αραβαντινός Α.: «Πολεοδομικός σχεδιασμός», Συμμετρία, Αθήνα 1993.

«Βιομηχανίες της Θεσσαλονίκης: Ιστορική αναδρομή», Κέντρο Ιστορίας Δήμου Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1978.

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, Δήμος Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 1987.

Γιαννακούρου Γ., Καργά Π., Πρωτοψάλτης Γ.: «Πειραματική εφαρμογή των θεσμών της ενοποίησης των ακάλυπτων χώρων ενός Ο.Τ. και του Ενεργού Οικοδομικού Τετραγώνου», ΤΕΕ, Αθήνα 1988.

Γερολύμπου - Καραδήμου Α.: «Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαϊά του 1917: ένα ορόσημο στην ιστορία της πόλης και στην ανάπτυξη της ελληνικής πολεοδομίας», Δήμος Θεσσαλονίκης 1985 - 1986.

Γερολύμπου Α., Καλογήρου Ν., Τρακοσοπούλου Κ., Χαστάογλου Β.: «Λαδάδικα Θεσσαλονίκης. Αναγνώριση της φυσιογνωμίας και προοπτικές διατήρησης ενός ιστορικού τόπου», (ανάτυπο από τον τρίτο τόμο της επιστημονικής επετηρίδας «Θεσσαλονίκη»), Θεσσαλονίκη 1995.

Γοσποδίνη Α.: Σημειώσεις για το μάθημα «Ιστορία της πόλης και της πολεοδομίας», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος 1995.

Γοσποδίνη Α.: «Ανάπλαση της περιοχής Δυτικής Εισόδου στη Θεσσαλονίκη: Μια νέα διασκεδασούπολη ή τομέας επέκτασης του επιχειρησιακού κέντρου;», περιοδικό Building, Μάρτιος 1997).

«Εμπορικό Τρίγωνο Κέντρου Αθήνας: Πολεοδομική έρευνα και προγραμματισμός αναβάθμισης», ΤΕΕ, Αθήνα 1996

Ζήβας Δ.: «Η επέμβαση στην Πλάκα. Διαπιστώσεις και συμπεράσματα», ΤΕΕ, Αθήνα 1983.

Καλογήρου Ν., Νομικός Μ., Παλάσκας Γ., Παπαμίχος Ν.: «Ο σχεδιασμός της επανάχρησης: Η μεθοδολογία των επεμβάσεων στα ιστορικά σύνολα της Μακεδονίας», ΤΕΕ, Θεσσαλονίκη 1990.

Καυκαλός Γ., Σπυριδωνίδης Ν.: «Θεσμοί παρέμβασης σε κέντρα πόλεων: Η περίπτωση του ιστορικού και εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη 1994.»

Λουκόπουλος Δ., Πολύζος Γ., Πυργιώτης Γ., Τούντα Φ.: «Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπλασης. Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα», ΕΕΤΑΑ, Αθήνα 1990.

Μπετούρα Δ.: «Επιπτώσεις από την πεζοδρόμηση τμήματος του οδικού δικτύου της Πλάκας», Διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος 1994.

Οικονόμου Δ.: Σημειώσεις για το μάθημα «Πολεοδομικός Σχεδιασμός», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος 1995.

Οικονόμου Δ.: Σημειώσεις για το μάθημα «Ειδικά θέματα Πολεοδομίας», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος 1995.

Rossi A.: «Η αρχιτεκτονική της πόλης», Σύγχρονα θέματα, Θεσσαλονίκη 1987.

Σαπουνάκης Α.: Σημειώσεις για το μάθημα «Αρχιτεκτονική τοπίου», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος 1996.

Στεφάνου Ι., Νικολαΐδου Σ., Χατζοπούλου Α.: «Αστική Ανάπλαση», ΤΕΕ, Αθήνα 1995.

Φιλλιπίδης Δ.: «Για την ελληνική πόλη: μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές», Θεμέλιο, Αθήνα 1990.

Χριστοφιλόπουλος Δ.: «Το Δίκαιο της Ενεργού Πολεοδομίας», Αθήνα 1979.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΙΣΟΓΕΙΩΝ ΚΑΙ «ΥΠΟΛΟΙΠΩΝ» ΟΡΟΦΩΝ, ΑΝΑ
ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ**

α/α κτιρίων Ο.Τ	Χρήσεις γης ισογείων	Χρήσεις γης υπόλοιπων ορόφων	Παρατηρήσεις
1.1	Κενό κτίριο	-	<i>Κυρηγμένο Διατηρητέο Κτίριο</i>
2.1	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
2.2	Άκτιστο οικόπεδο	-	-
2.3	Λιανικό εμπόριο	Γραφεία	<i>Από τους τέσσερεις ορόφους, λειτουργούν μόνο οι δύο</i>
2.4	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
3.1	Κτίριο υπό ανέγερση	-	-
3.2	Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής μεταφοράς	Κατοικία	<i>Εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ</i>
3.3	Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής μεταφοράς	Κατοικία	<i>Εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ</i>
3.4	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
4.1	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
4.2	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
4.3	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
5.1	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
5.2	Ερείπιο	-	-
5.3	Ερείπιο	-	-
5.4	Ερείπιο	-	-
6.1	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
6.2	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
6.3	Ερείπιο	-	-
6.4	Ερείπιο	-	-
7.1	Πρατήριο Υγρών Καυσίμων	-	-
7.2	Άκτιστο οικόπεδο	-	-
7.3	Γραφεία	-	<i>Επαγγελματικές στέγες προς ενοικίαση</i>
7.4	Μεταφορική Εταιρεία	Κατοικία	-
8.1	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
8.2	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
8.3	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
9.1	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
9.2	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
9.3	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
10.1	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
10.2	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
10.3	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
11.1	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
11.2	Συνεργείο αυτοκινήτων	Κατοικία	-
11.3	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
11.4	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
12.1	Γραφεία	Γραφεία	<i>Ένωση Αστυνομικών Υπαλλήλων Ν. Θεσ/νίκης</i>
12.2	Κτίριο εκπαίδευσης	-	-
12.3	Τουριστικές εγκαταστάσεις	Κατοικία	-
12.4	Συνεργείο αυτοκινήτων	Κατοικία	-
12.5	Κατοικία	Κατοικία	-
12.6	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
12.7	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
13.1	Τράπεζα	Γραφεία	-
13.2	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-

α/α κτιρίων Ο.Τ	Χρήσεις γης ισογείων	Χρήσεις γης υπόλοιπων ορόφων	Παρατηρήσεις
13.3	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
13.4	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
13.5	Ακτιστο οικόπεδο	-	-
13.6	Ακτιστο οικόπεδο	-	-
14.1	Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής μεταφοράς	Κατοικία	Εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ
14.2	Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής μεταφοράς	Κατοικία	Εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ
14.3	Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής μεταφοράς	Κατοικία	Εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ
14.4	Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής μεταφοράς	Γραφεία	Εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ
14.5	Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής μεταφοράς	Γραφεία	Εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ
14.6	Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής μεταφοράς	Γραφεία	Εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ
14.7	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
14.8	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
	Πράσινο πόλης	-	-
16.1	Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής μεταφοράς	Κατοικία	Εγκαταστάσεις ΚΤΕΛ
16.2	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
	Κτίριο υπό ανέγερση	-	-
18.1	Συnergieio αυτοκινήτων	Κατοικία	-
18.2	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
19.1	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
19.2	Συnergieio αυτοκινήτων	Κατοικία	-
19.3	Συnergieio αυτοκινήτων	Κατοικία	-
20.1	Μεταφορική εταιρεία	-	-
20.2	Κατοικία	-	-
20.3	Γραφεία	Γραφεία	Κτίριο Παλαιού Σιδηροδρομικού Σταθμού
21.1	Πολιτιστικές λειτουργίες	-	Εστιατόριο - Ταβέρνα
21.2	Μεταφορική εταιρεία	-	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Μεταφορικές Εταιρείες
22.1	Συnergieio αυτοκινήτων	-	Όλο το ΟΤ καλύπτεται από συnergieia αυτοκινήτων τα οποία στεγάζονται σε κτίρια κακής κατάστασης
	Συnergieio αυτοκινήτων	-	Όλο το ΟΤ καλύπτεται από συnergieia αυτοκινήτων τα οποία στεγάζονται σε κτίρια κακής κατάστασης
24.1	Κτίριο εκπαίδευσης	-	Κλινικές Κτηνιατρικής Σχολής
24.2	Λιανικό εμπόριο	Βιοτεχνία	-
24.3	Πρατήριο Υγρών Κουσίμων	-	-
-	Μεταφορική εταιρεία	-	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Μεταφορικές Εταιρείες
26.1	Κτίριο υπό ανέγερση	-	-
26.2	Βιοτεχνία	Βιοτεχνία	-
26.3	Μεταφορική εταιρεία	-	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Μεταφορικές Εταιρείες

α/α κτιρίων Ο.Τ	Χρήσεις γης ισογείων	Χρήσεις γης υπόλοιπων ορόφων	Παρατηρήσεις
26.4	Γραφεία	Γραφεία	Εκδοτικός Οίκος
27.1	Πολιτιστικές Λειτουργίες	-	Θέατρο
27.2	Λιανικό εμπόριο	-	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Λιανικό εμπόριο
	Λιανικό εμπόριο		
	Λιανικό εμπόριο		
28.1	Συnergieio αυτοκινήτων	-	-
28.2	Διοίκηση	Διοίκηση	Παράρτημα Τροχαίας Θεσ/νίκης
28.3	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
29.1	Τουριστικές εγκαταστάσεις	Τουριστικές εγκαταστάσεις	Ξενοδοχείο
29.2	Τράπεζα	Κατοικία	-
29.4	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
30.1	Κτίριο εκπαίδευσης	-	-
30.2	Μεταφορική εταιρεία	Κατοικία	-
30.3	Τράπεζα	Κατοικία	-
30.4	Συnergieio αυτοκινήτων	Κατοικία	-
30.5	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
31.1	Κτίριο εκπαίδευσης	-	-
31.2	Βιοτεχνία	Κατοικία	Ξυλάδικο
31.3	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Λιανικό εμπόριο
	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	
	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	
32.1	Βιοτεχνία	-	Ξυλάδικο
32.2	Βιοτεχνία	-	Ξυλάδικο
33.1	Βιοτεχνία	Βιοτεχνία	-
33.2	Βιοτεχνία	Βιοτεχνία	-
33.3	Κενό κτίριο	Κενό κτίριο	-
33.4	Ερείπιο	-	-
33.5	Μεταφορική εταιρεία	-	-
	Μεταφορική εταιρεία	-	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Μεταφορικές Εταιρείες
	Μεταφορική εταιρεία		
	Μεταφορική εταιρεία		
35.1	Μεταφορική εταιρεία	Κατοικία	-
35.2	Βιοτεχνία	-	Ξυλάδικο
36.2	Μεταφορική εταιρεία	-	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Μεταφορικές Εταιρείες
37.1	Βιοτεχνία	Βιοτεχνία	-
37.2	Συnergieio αυτοκινήτων	Κατοικία	
38.1	Συnergieio αυτοκινήτων	-	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Συnergieia αυτοκινήτων
38.2	Πρατήριο Υγρών Καυσίμων	-	-
39.1	Χονδρικό εμπόριο	-	
39.2	Γραφεία	Γραφεία	Επαγγελματικές στέγες προς ενοικίαση
39.4	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
40.1	Συnergieio αυτοκινήτων	-	-
40.2	Χονδρικό εμπόριο	-	-
41.1	Βιομηχανία	Γραφεία	Επαγγελματικές στέγες προς ενοικίαση
41.2	Χονδρικό εμπόριο	Γραφεία	-

α/α κτιρίων Ο.Τ	Χρήσεις γης ισογείων	Χρήσεις γης υπόλοιπων ορόφων	Παρατηρήσεις
42.1	Βιομηχανία	-	-
42.2	Βιομηχανία	-	-
42.3	Γραφεία	Γραφεία	Επαγγελματικές στέγες προς ενοικίαση
43.1	Χονδρικό εμπόριο	Βιοτεχνία	Το βιοτεχνικό κτίριο είναι εγκατελλειμένο
43.2	Χονδρικό εμπόριο	Βιοτεχνία	-
43.3	Χονδρικό εμπόριο	Βιοτεχνία	-
43.4	Χονδρικό εμπόριο	-	-
44.1	Βιομηχανία	-	Εγκατελλειμένο κτίριο
44.2	Συnergieio αυτοκινήτων	-	-
44.3	Συnergieio αυτοκινήτων	-	-
44.4	Συnergieio αυτοκινήτων	-	-
45.1	Χονδρικό εμπόριο	Γραφεία	ΟΠΑΠ
45.2	Χονδρικό εμπόριο	Γραφεία	-
45.3	Χονδρικό εμπόριο	Βιοτεχνία	-
45.4	Χονδρικό εμπόριο	Γραφεία	-
	Κτίριο εκπαίδευσης	-	-
47.1	Άκτιστο οικόπεδο	-	-
47.2	Κατοικία	-	-
47.3	Βιομηχανία	-	Εγκατελλειμένο κτίριο
47.4	Μεταφορική εταιρεία	-	-
47.5	Μεταφορική εταιρεία	-	-
48.1	Ερείπειο	-	-
48.2	Λιανικό εμπόριο	-	-
48.3	Κατοικία	-	-
48.4	Χονδρικό εμπόριο	Βιοτεχνία	-
48.5	Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	-	Εκθεση αυτοκινήτων
48.6	Κτίριο εκπαίδευσης	-	-
48.7	Λιανικό εμπόριο	Βιοτεχνία	-
48.8	Τράπεζα	Κατοικία	-
48.9	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
48.10	Συnergieio αυτοκινήτων	-	-
49.1	Λιανικό εμπόριο	-	-
49.2	Συnergieio αυτοκινήτων	-	-
49.3	Κατοικία	-	-
49.4	Συnergieio αυτοκινήτων	-	-
49.5	Βιοτεχνία	-	-
49.6	Άκτιστο οικόπεδο	-	-
49.7	Άκτιστο οικόπεδο	-	-
50.2	Συnergieio αυτοκινήτων	-	-
51.1	Χονδρικό εμπόριο	Βιοτεχνία	-
51.2	Χονδρικό εμπόριο	Βιοτεχνία	-
51.3	Χονδρικό εμπόριο	Βιοτεχνία	-
51.4	Γραφεία	Γραφεία	Επαγγελματικές στέγες προς ενοικίαση
51.5	Χονδρικό εμπόριο	Γραφεία	-
51.6	Τράπεζα	Κατοικία	-
51.7	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
51.8	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
51.9	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-

α/α κτιρίων Ο.Τ	Χρήσεις γης ισογείων	Χρήσεις γης υπόλοιπων ορόφων	Παρατηρήσεις
51.10	Συnergείο αυτοκινήτων	-	-
52.1	Λιανικό εμπόριο	-	-
52.2	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
52.3	Τράπεζα	Βιοτεχνία	-
	Συnergείο αυτοκινήτων	-	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Συnergεία αυτοκινήτων
	Συnergείο αυτοκινήτων		
	Συnergείο αυτοκινήτων		
	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Λιανικό εμπόριο και τη χρήση κατοικίας στους υπόλοιπους ορόφους
	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	
	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	
55.1	Κατοικία	-	-
55.2	Συnergείο αυτοκινήτων	-	-
55.3	Κατοικία	-	-
56.1	Κατοικία	-	-
56.2	Πρατήριο Υγρών Καυσίμων	-	-
56.3	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
56.4	Τράπεζα	Κατοικία	-
56.5	Λιανικό εμπόριο	Κατοικία	-
57.1	Συnergείο αυτοκινήτων	-	-
57.2	Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	-	Έκθεση αυτοκινήτων
58.1	Συnergείο αυτοκινήτων	Βιοτεχνία	-
58.2	Τουριστικές εγκαταστάσεις	Τουριστικές εγκαταστάσεις	Ξενοδοχείο
58.3	Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	-	Έκθεση αυτοκινήτων
59.1	Βιομηχανία	-	Εγκατελλειμένο κτίριο
59.2	Κενό κτίριο	-	-
59.3	Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	-	Έκθεση αυτοκινήτων
59.4	Λιανικό εμπόριο	Βιοτεχνία	-
60.1	Βιομηχανία	-	Εγκατελλειμένο κτίριο
60.2	Συnergείο αυτοκινήτων	-	-
60.3	Κενό κτίριο	-	Προς ενοικίαση
61.1	Βιομηχανία	-	(ΜΕΛΒΕ)
61.2	Βιοτεχνία	-	Βιοτεχνία τροφίμων (ΠΕΛΕΚΑΝ)
61.3	Βιομηχανία	-	Ελαιουργική Α.Ε.
61.4	Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	-	Έκθεση αυτοκινήτων
62.1	Βιοτεχνία	Βιοτεχνία	-
62.2	Συnergείο αυτοκινήτων	Βιοτεχνία	Γραφικές τέχνες
62.3	Βιοτεχνία	Βιοτεχνία	Γραφικές τέχνες
62.4	Τουριστικές εγκαταστάσεις	-	Εστιατόριο
62.5	Κατάστημα παροχής υπηρεσιών	Κατοικία	-
62.6	Βιομηχανία	-	Χημικά προϊόντα
62.7	Συnergείο αυτοκινήτων	Βιοτεχνία	-
62.8	Βιοτεχνία	-	Σιδηροκατασκευές
62.9	Κενό κτίριο	-	-

α/α κτιρίων Ο.Τ	Χρήσεις γης ισογείων	Χρήσεις γης υπόλοιπων ορόφων	Παρατηρήσεις
62.10	Χονδρικό εμπόριο	Χονδρικό εμπόριο	-
62.11	Βιοτεχνία	-	Σιδηροκατασκευές
62.12	Βιοτεχνία	-	Σιδηροκατασκευές
62.13	Βιοτεχνία	Βιοτεχνία	Γραφικές τέχνες
62.14	Χονδρικό εμπόριο	Χονδρικό εμπόριο	Ανταλλακτικά αυτοκινήτων
62.15	Χονδρικό εμπόριο	Χονδρικό εμπόριο	Εισαγωγική εταιρεία
62.16	Βιοτεχνία	Βιοτεχνία	-
62.17	Χονδρικό εμπόριο	-	Εισαγωγές αυτοκινήτων
-	Πολιτιστικές Λειτουργίες	-	ΒΙΛΚΑ
64.1	Χονδρικό εμπόριο	Χονδρικό εμπόριο	Ανταλλακτικά αυτοκινήτων
64.2	Χονδρικό εμπόριο	Χονδρικό εμπόριο	Ανταλλακτικά αυτοκινήτων
64.3	Λιανικό εμπόριο	Γραφεία	-
64.4	Λιανικό εμπόριο	Γραφεία	-
64.5	Λιανικό εμπόριο	Γραφεία	-
-	Πολιτιστικές Λειτουργίες	-	ΜΥΛΟΣ
66.1	Άκτιστο οικόπεδο	-	-
66.2	Κτίριο υπό ανέγερση	-	-
67.1	Ερείπιο	-	-
67.2	Συνεργείο αυτοκινήτων	-	-
-	Βιομηχανία	-	Εγκατελλειμένο κτίριο
-	Βιομηχανία	-	ΦΙΞ
70.1	Κτίριο υπό ανέγερση	-	-
70.2	Κενό κτίριο	-	-
70.3	Γραφεία	Γραφεία	-
70.4	Άκτιστο οικόπεδο	-	-
70.5	Λιανικό εμπόριο	-	-
70.6	Συνεργείο αυτοκινήτων	-	-
70.7	Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	-	Έκθεση αυτοκινήτων
	Βιοτεχνία	-	ZANAE
	Μεταφορική εταιρεία	-	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Μεταφορικές Εταιρείες
73.1	Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	-	Έκθεση αυτοκινήτων
73.2	Πρατήριο Υγρών Καυσίμων	-	-
73.3	Συνεργείο αυτοκινήτων	-	-
73.4	Μεταφορική εταιρεία	-	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Μεταφορικές Εταιρείες
74.1	Κατάστημα περοχής υπηρεσιών	-	Κέντρο κτηνιατρικών νοσημάτων
74.2	Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	-	Έκθεση αυτοκινήτων
74.3	Μεταφορική εταιρεία	-	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Μεταφορικές Εταιρείες
75.1	Κατοικία	-	-
75.2	Μεταφορική εταιρεία	Γραφεία	Όλο το υπόλοιπο ΟΤ καλύπτεται από Μεταφορικές Εταιρείες και από γραφεία επιχειρήσεων
76.1	Κατοικία	-	-
76.2	Κατοικία	-	-
76.3	Βιομηχανία	-	-
	Άκτιστο οικόπεδο	-	-

α/α κτιρίων Ο.Τ	Χρήσεις γης ισογείων	Χρήσεις γης υπόλοιπων ορόφων	Παρατηρήσεις
	Κτίριο, γήπεδο αποθήκευσης	-	<i>Αποθήκες Αγροτικής Τραπέζης</i>
79.1	Μεταφορική εταιρεία	Μεταφορική εταιρεία	-
79.2	Συnergieio αυτοκινήτων	-	-
80.1	Πρατήριο Υγρών Καυσίμων	-	-
80.2	Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	-	<i>Έκθεση αυτοκινήτων</i>
80.3	Μεταφορική εταιρεία	-	-
80.4	Βιοτεχνία	Βιοτεχνία	-
-	Βιομηχανία	-	<i>Εγκατελειμένο κτίριο</i>
-	Εγκαταστάσεις Εμπορικών Εκθέσεων	-	<i>Έκθεση αυτοκινήτων</i>
-	Κτίριο υπό ανέγερση	-	-
-	Συnergieio αυτοκινήτων	-	<i>Όλο το ΟΤ καλύπτεται από Συnergieio αυτοκινήτων</i>
-	Συnergieio αυτοκινήτων	-	<i>Όλο το ΟΤ καλύπτεται από Συnergieio αυτοκινήτων</i>
-	Πολιτιστικές Λειτουργίες	-	<i>ΒΑΡΕΛΑΔΙΚΟ</i>
87.1	Πρατήριο Υγρών Καυσίμων	-	-
87.2	Κατοικία	Κατοικία	<i>Κυρηγμένο Διατηρητέο Κτίριο</i>
87.3	Πρατήριο Υγρών Καυσίμων	Κατοικία	
87.4	Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς	-	<i>Παλιός Εμπορευματικός Σιδηροδρομικός Σταθμός</i>

Πηγή: Επιτόπια Έρευνα

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 1



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 69

Οδός: 26ης Οκτωβρίου

Κατάσταση κτιρίου: Υπό επισκευή

Έτος κατασκευής: 1908

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Κηρυγμένο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Μουσείο Ύδρευσης

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 2



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 69

Οδός: 26ης Οκτωβρίου

Κατάσταση κτιρίου: Κακή

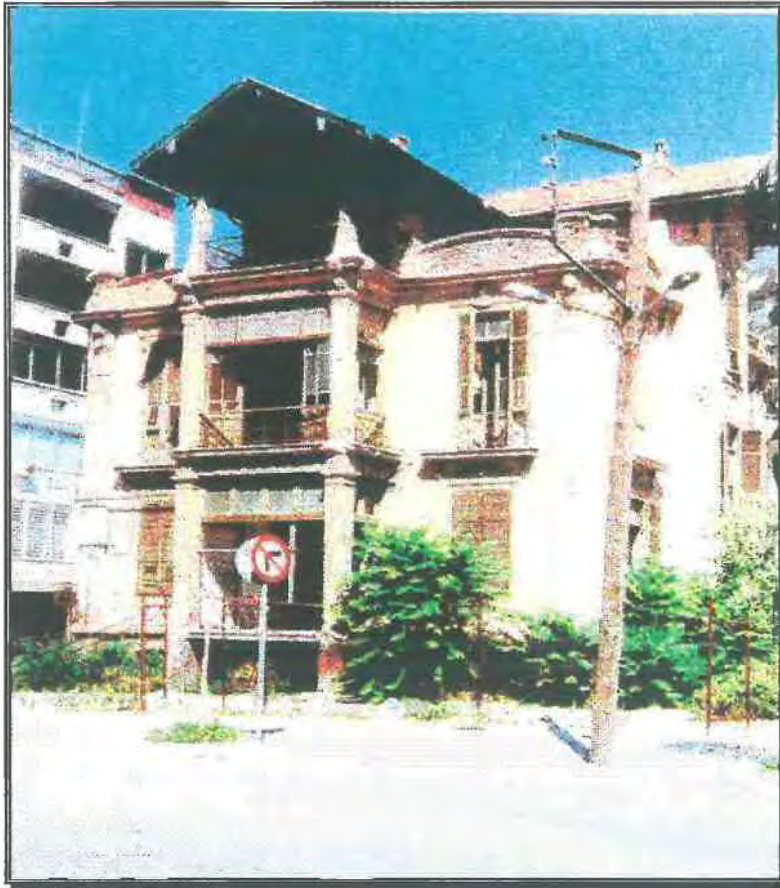
Έτος κατασκευής: 1892 - 1912

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Κηρυγμένο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Πολιτιστικό κέντρο

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 3



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 1

Οδός: Αναγεννήσεως και Καζαντζάκη

Κατάσταση κτιρίου: Κακή

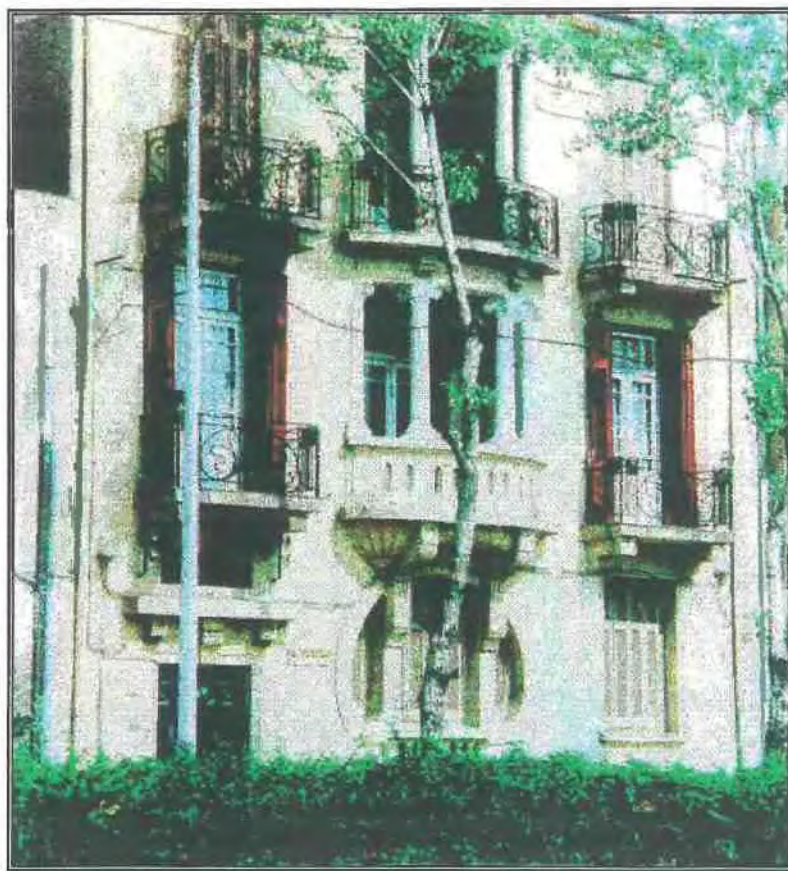
Έτος κατασκευής: 1910 - 1925

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Κηρυγμένο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Μουσείο Φωτογραφίας

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 4



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 87

Οδός: 26ης Οκτωβρίου

Κατάσταση κτιρίου: Κακή

Έτος κατασκευής: 1910 - 1915

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Κηρυγμένο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Γραφεία της Εταιρείας Ανάπλασης της Δυτικής Εισόδου

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 5



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 43

Οδός: Γιαννισών

Κατάσταση κτιρίου: Κακή

Έτος κατασκευής: 1910 - 1925

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Προτεινόμενο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Δημοτική Βιβλιοθήκη Πληροφοριών

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 6



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 67

Οδός: 26ης Οκτωβρίου

Κατάσταση κτιρίου: Κακή

Έτος κατασκευής: 1910 - 1920

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Προτεινόμενο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Συνεδριακό κέντρο

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 7



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 86

Οδός: 26ης Οκτωβρίου

Κατάσταση κτιρίου: Κακή

Έτος κατασκευής: 1910 - 1925

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Προτεινόμενο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Μουσείο Οργάνων Μηχανικής Μουσικής

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 8



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 82

Οδός: 26ης Οκτωβρίου

Κατάσταση κτιρίου: Καλή

Έτος κατασκευής: 1917

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Προτεινόμενο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Διατήρηση της σημερινής χρήσης

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 9



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 82

Οδός: 26ης Οκτωβρίου

Κατάσταση κτιρίου: Μέτρια

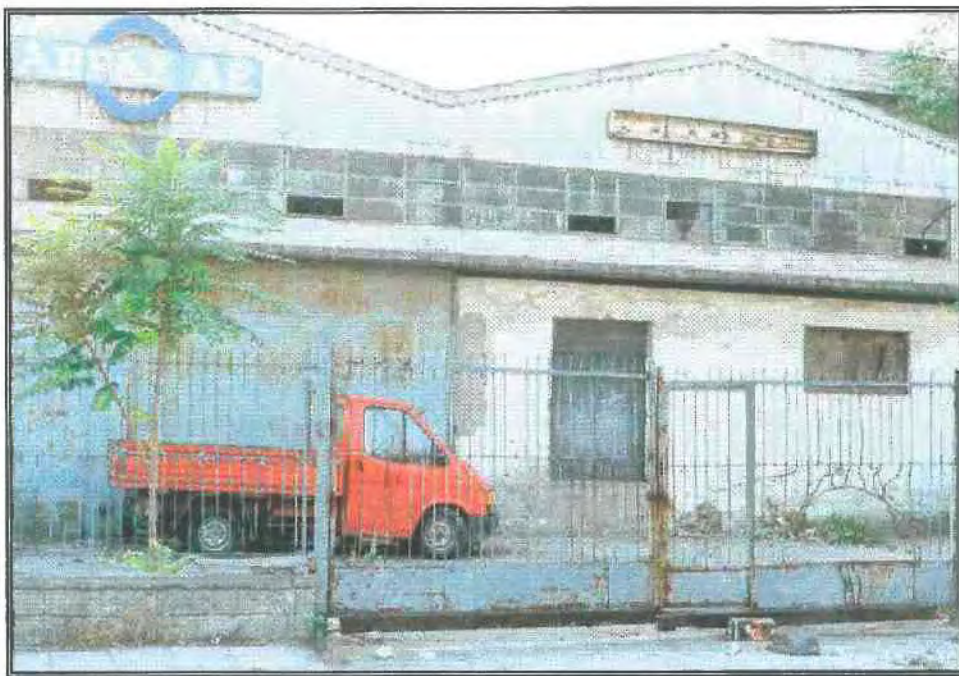
Έτος κατασκευής: 1925

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Προτεινόμενο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Διατήρηση της σημερινής χρήσης ως αθλητικό κέντρο

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 10



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 59

Οδός: 26ης Οκτωβρίου

Κατάσταση κτιρίου: Κακή

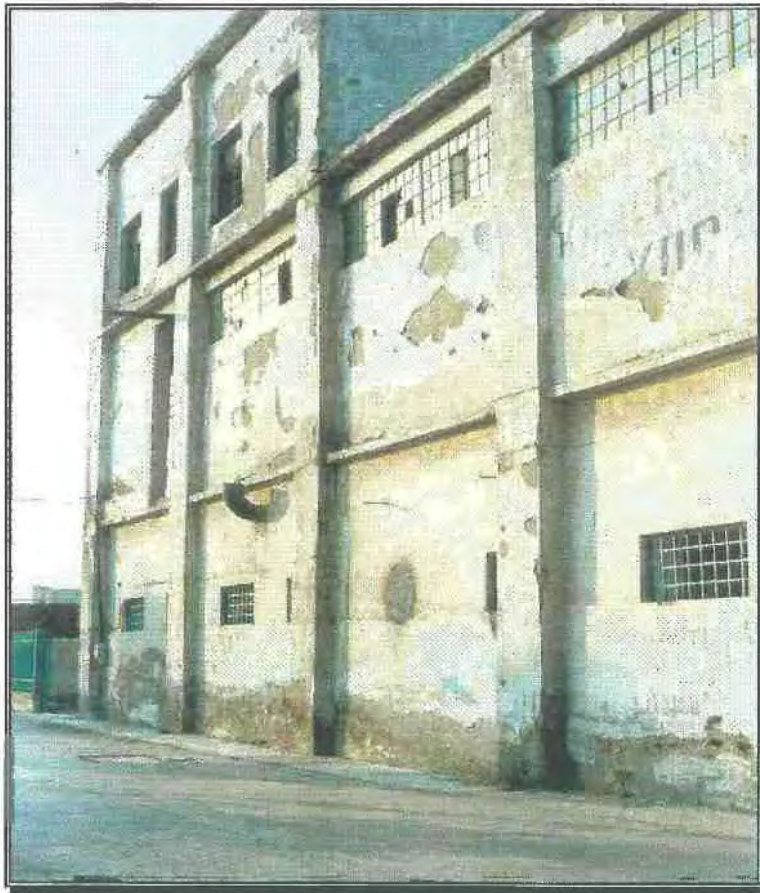
Έτος κατασκευής: 1945 - 1950

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Προτεινόμενο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Σχολή μουσικού θεάτρου

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 11



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 60

Οδός: 26ης Οκτωβρίου

Κατάσταση κτιρίου: Κακή

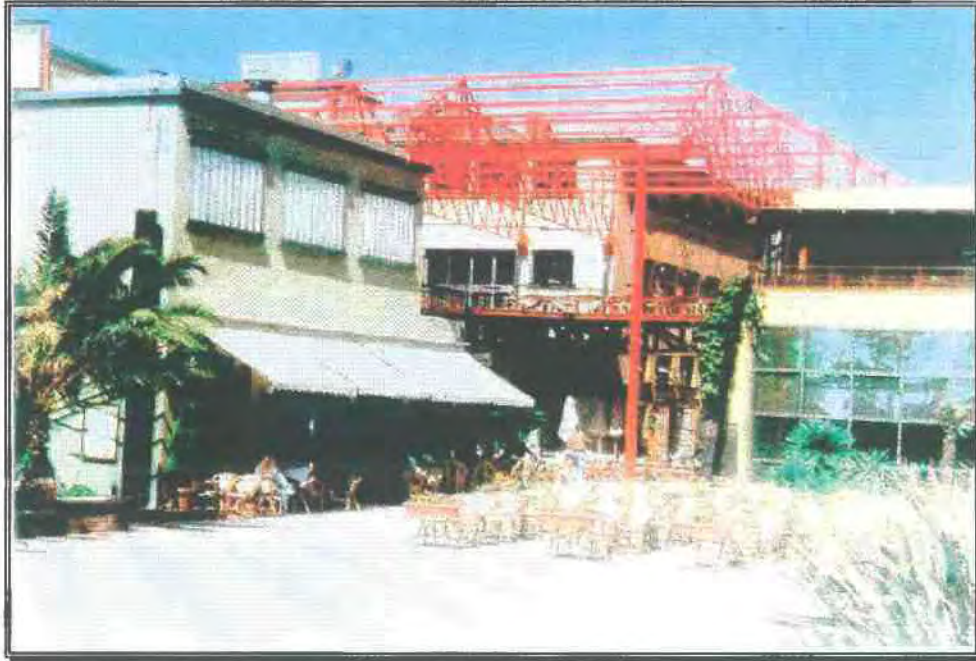
Έτος κατασκευής: 1932

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Προτεινόμενο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Αθλητικό κέντρο

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 12



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 65

Οδός: 26ης Οκτωβρίου

Κατάσταση κτιρίου: Καλή

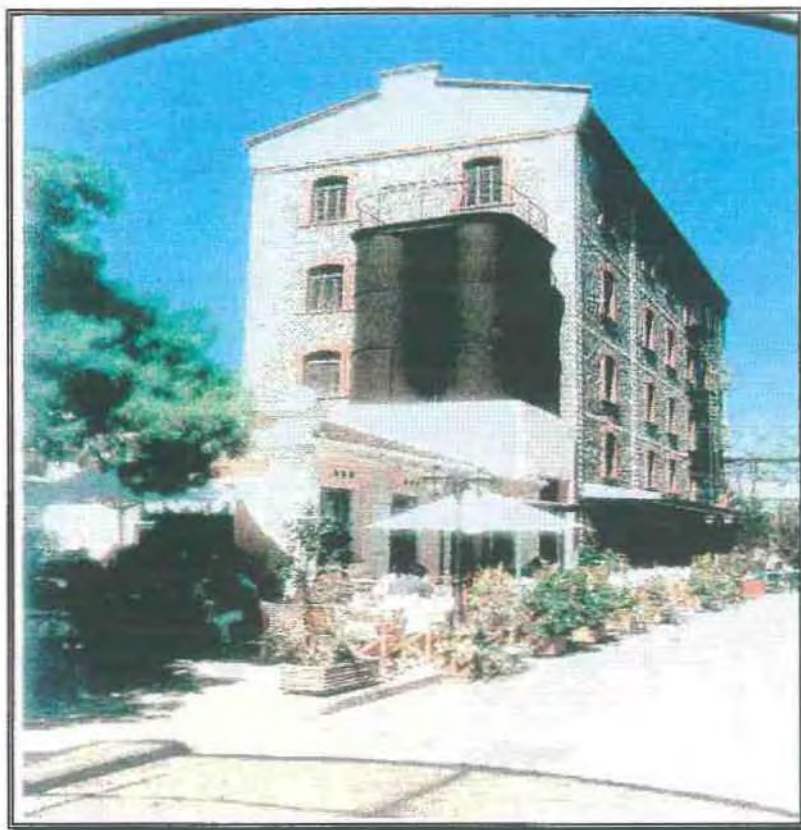
Έτος κατασκευής: 1920 - 1930

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Προτεινόμενο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Διατήρηση της σημερινής χρήσης

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 13



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 67

Οδός: Ανδρέου Γεωργίου

Κατάσταση κτιρίου: Καλή

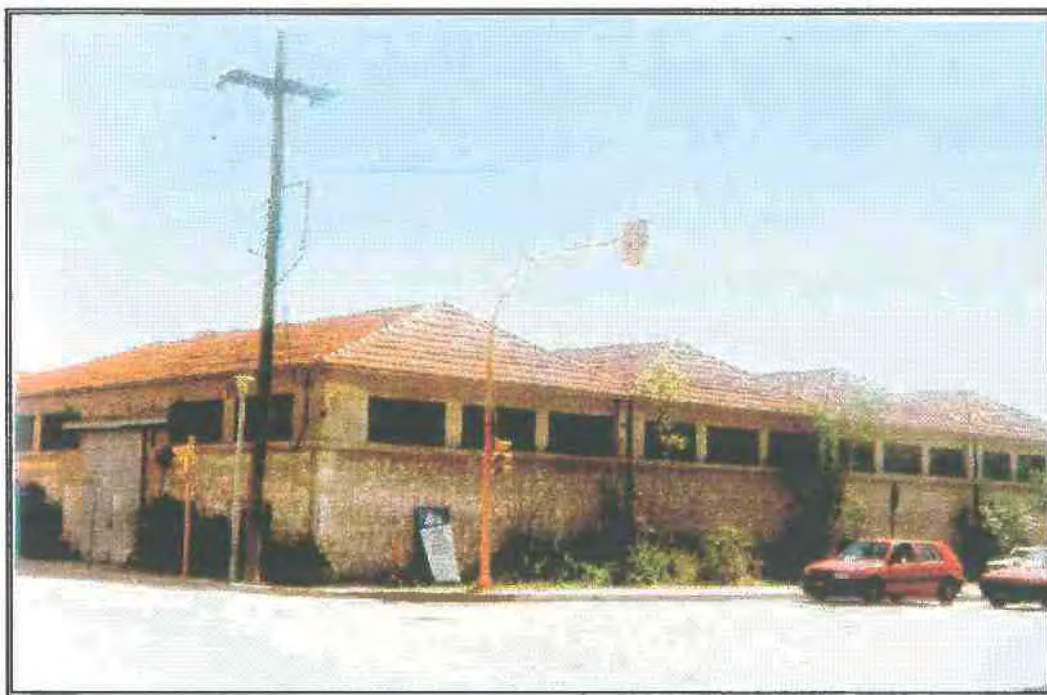
Έτος κατασκευής: 1917 - 1925

Βαθμός μνημειακής προστασίας: Προτεινόμενο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Διατήρηση της σημερινής χρήσης

ΜΗΤΡΩΑ ΑΞΙΟΛΟΓΩΝ ΚΤΙΡΙΩΝ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Α/Α Μητρώου: 14



Αριθμός οικοδομικού τετραγώνου που βρίσκεται το κτίριο: 38

Οδός: Γιαννιτών - Ι. Κωλέτη

Κατάσταση κτιρίου: Μέτρια

Έτος κατασκευής: 1920 - 1930

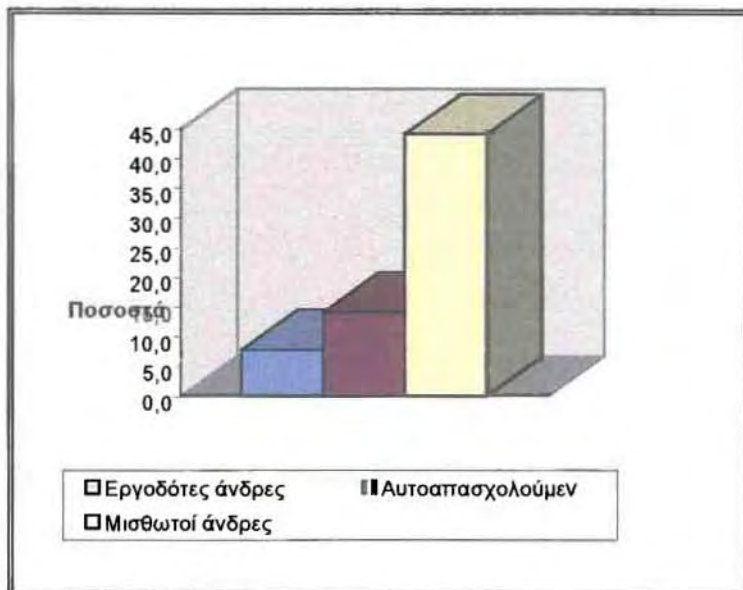
Βαθμός μνημειακής προστασίας: Προτεινόμενο Διατηρητέο

Προτεινόμενη χρήση: Κέντρο Βιομηχανικής Δημιουργίας

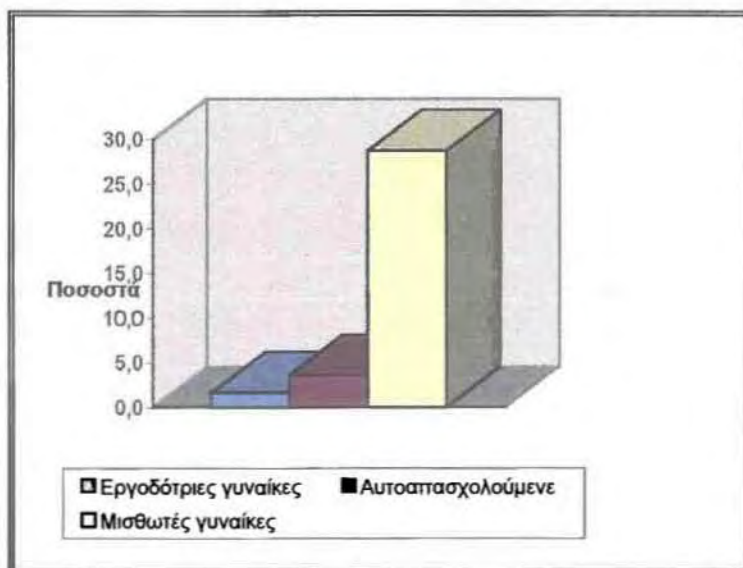
Πίνακας γ - 2.β: Κατανομή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, με βάση της θέση στο επάγγελμα.

Θέση στο επάγγελμα	Αριθμός	Ποσοστό (%)
Εργοδότες άνδρες	205	7,9
Αυτοαπασχολούμενοι	367	14,1
Μισθωτοί άνδρες	1146	44,1
Εργοδότες γυναίκες	43	1,7
Αυτοαπασχολούμενες	92	3,5
Μισθωτές γυναίκες	747	28,7
ΣΥΝΟΛΟ	2600	100,0

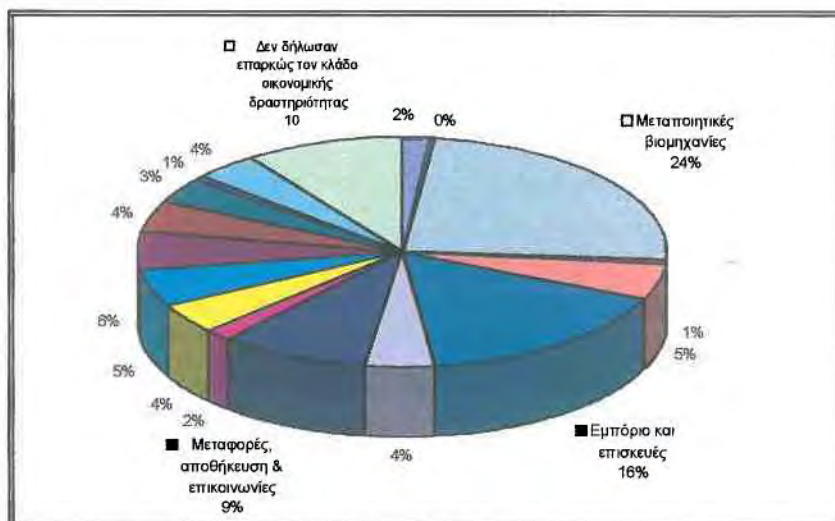
Πηγή: Έρευνα Π. Πανταζή



Σχήμα γ - 2.β: Ποσοστιαία κατανομή των εργαζομένων αντρών, με βάση τη θέση στο επάγγελμα



Σχήμα γ - 2.γ: Ποσοστιαία κατανομή των εργαζομένων γυναικών.



Σχήμα γ - 2.α: Ποσοστιαία κατανομή των απασχολουμένων κατά κλάδο απασχόλησης

Από τον πίνακα και το σχήμα, αντίστοιχα, παρατηρείται ότι σε σύνολο 2943 απασχολουμένων, 711 άτομα απασχολούνται στον κλάδο *Μεταποιητικές βιομηχανίες*, 485 στον κλάδο *Εμπόριο και επισκευές* και 274 άτομα στον κλάδο *Μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες*. Οι αριθμοί αυτοί μεταφράζονται σε ποσοστά της τάξης του 24%, 16% και 10% αντίστοιχα.

Με την παραπάνω διαπίστωση επιβεβαιώνεται για ακόμη μια φορά ο βιομηχανικός και εμπορικός χαρακτήρας της περιοχής. Οι επικρατούσες χρήσεις γης (βιομηχανία - βιοτεχνία, χονδρεμπόριο, μεταφορικές εταιρείες), όπως αυτές μελετήθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο, συσχετίζονται με τους κλάδους απασχόλησης, όπου και συγκεντρώνονται τα μεγαλύτερα ποσοστά.

Γενικότερα ο ιστορικός χαρακτήρας της περιοχής, ως εμπορική και βιομηχανική ζώνη, φαίνεται να διατηρείται μέχρι σήμερα. Ακόμη και οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής σχετίζονται και "επαγγελματικά" μαζί της, καθώς προτιμούν να εγκαθίστανται σε περιοχές, όμορες με τον τόπο εργασίας τους.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί, ότι στο σύνολο του οικονομικά ενεργού πληθυσμού (2943 κατ.), προστίθενται και 277 άνεργοι. Το ποσοστό ανεργίας στην περιοχή ανέρχεται στο 8,6% του πληθυσμού και μπορεί να θεωρηθεί σημαντικό, για μια περιοχή με έντονη επαγγελματική και οικονομική δραστηριότητα ανεξάρτητα από τον κλάδο απασχόλησης.

Η κατανομή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού με βάση τη θέση στο επάγγελμα, παρουσιάζεται στον πίνακα γ - 2.β.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ
ΜΕΛΕΤΗΣ**

Γ: ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ - ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Εδώ γίνεται μια προσπάθεια αναγνώρισης της κοινωνικής και οικονομικής ταυτότητας της περιοχής μελέτης. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία της ΕΣΥΕ για το απογραφικό έτος 1991, καθώς και επεξεργασμένα στοιχεία από την έρευνα του Π. Πανταζή σχετικά με την κοινωνικο - οικονομική ταυτότητα του Π.Σ. Θεσσαλονίκης.

Η αναγνώριση της οικονομικο - κοινωνικής ταυτότητας της περιοχής, ουσιαστικά βασίζεται στην ανάλυση των δημογραφικών της στοιχείων (π.χ. ηλικίες, κατανομή πληθυσμού κατά φύλο κ.λ.π.) καθώς και στην ανάλυση εκείνων των στοιχείων, τα οποία σχηματίζουν την επαγγελματική κατάσταση των κατοίκων της περιοχής και κατ' επέκταση ορίζουν και την κοινωνική διαστρωμάτωσή της.

Γ - 1. Δημογραφική σύνθεση της περιοχής μελέτης

Στην παράγραφο αυτή θα μελετηθούν:

- οι ηλικίες των κατοίκων της περιοχής μελέτης,
- η κατανομή του πληθυσμού ως προς το φύλο (άνδρες, γυναίκες),
- το μέγεθος των νοικοκυριών,

Σημειώνεται ότι τα στοιχεία της μελέτης, προέκυψαν ύστερα από επεξεργασία πρωτογενών στοιχείων της ΕΣΥΕ (απογραφή 1991) και σχετική έρευνα η οποία διεξήχθη από τον Π. Πανταζή.

Γ - 1.1 Κατανομή του πληθυσμού ως προς τις ηλικίες και το φύλο

Για την μελέτη της κατανομής του πληθυσμού ως προς τις ηλικίες χρησιμοποιήθηκαν επτά (7) ηλικιακές ομάδες. Ο συνολικός πληθυσμός της περιοχής όπως προκύπτει από τα στοιχεία της ΕΣΥΕ για το απογραφικό έτος 1991, ανέρχεται σε 2943 κατοίκους. Ο πληθυσμός αυτός αντιστοιχεί ουσιαστικά στον οικονομικά ενεργό πληθυσμό της περιοχής.

Αναλυτικότερα η κατανομή του πληθυσμού της περιοχής ως προς τις ομάδες ηλικιών παρουσιάζεται στους πίνακες γ - 1.1.α και γ - 1.1.β.

Πίνακας γ - 1.1.α: Κατανομή του πληθυσμού της περιοχής μελέτης κατά απογραφική ζώνη και κατά ηλικία

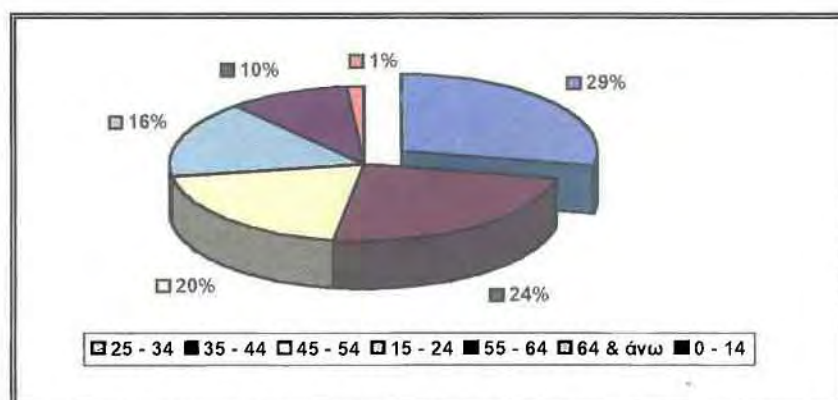
Ηλικίες	Απογραφικές Ζώνες οι οποίες ανήκουν στην περιοχή μελέτης					Σύνολο
	5011	5012	5013	5014	5015	
0 - 14	1	0	0	2	0	3
15 - 24	34	30	56	262	90	472
25 - 34	94	77	116	417	124	828
35 - 44	105	44	90	339	135	713
45 - 54	68	52	81	285	107	593
55 - 64	23	24	45	156	49	297
64 & άνω	1	6	6	19	5	37
ΣΥΝΟΛΟ	326	233	394	1480	510	2943

Πηγή: Έρευνα Π. Πανταζή

Πίνακας γ - 1.1.β: Ποσοστιαία κατανομή του πληθυσμού ως προς τις ομάδες ηλικιών.

Ηλικίες	Σύνολο	Ποσοστό (%)
0 - 14	3	0,1
15 - 24	472	16,0
25 - 34	828	28,1
35 - 44	713	24,2
45 - 54	593	20,1
55 - 64	297	10,1
64 & άνω	37	1,3
ΣΥΝΟΛΟ	2943	100,0

Πηγή: Έρευνα Π. Πανταζή



Σχήμα γ - 1.1.α: Ποσοστιαία κατανομή του πληθυσμού ως προς τις ομάδες ηλικιών

Από τους πίνακες και το σχήμα παρατηρείται ότι τα μεγαλύτερα ποσοστά του απογραφόμενου πληθυσμού συγκεντρώνονται μεταξύ των ηλικιών 15 - 54. Πιο συγκεκριμένα το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού, περίπου το 29%, ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 25 - 34, γεγονός που φανερώνει την

ύπαρξη μεγάλου αριθμού νεαρών ατόμων και επομένως την ύπαρξη πολλών ατόμων σε παραγωγική ηλικία.

Αντίθετα, εξαιρετικά μειωμένα παρουσιάζονται τα ποσοστά ύπαρξης παιδιών (0 - 14) και ηλικιωμένων ατόμων (65 και άνω). Η πρώτη διαπίστωση συμβαδίζει ουσιαστικά με την παρουσία της υπογεννητικότητας στον ελλαδικό χώρο και τη γενικότερη πτώση των γεννήσεων και η δεύτερη, με το γεγονός ότι η περιοχή αποτελούσε κατεχοχόν τόπο εγκατάστασης βιομηχανιών και βιοτεχνιών, με αποτέλεσμα η χρήση της κατοικίας να κάνει την εμφάνισή της στην περιοχή σε μεταγενέστερες δεκαετίες του 1960.

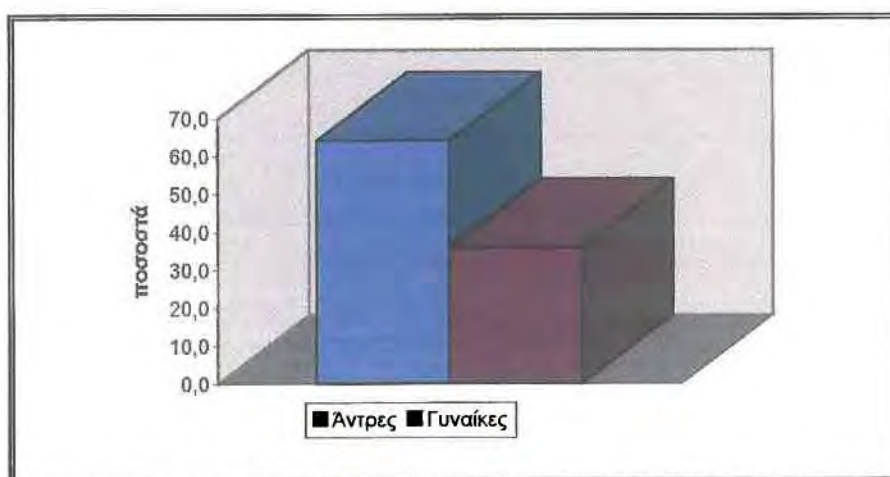
Γ - 1.2 Κατανομή του πληθυσμού ως προς το φύλο

Η κατανομή του πληθυσμού της περιοχής μελέτης ως προς το φύλο παρουσιάζεται στον πίνακα γ - 1.2.α.

Πίνακας γ - 1.2.α: Κατανομή του πληθυσμού ως προς το φύλο (άντρας - γυναίκα)

Φύλο	Απογραφικές Ζώνες οι οποίες ανήκουν στην περιοχή μελέτης					Σύνολο
	5011	5012	5013	5014	5015	
Άντρες	200	153	245	955	332	1885
Γυναίκες	126	80	149	525	178	1058
Σύνολο	326	233	394	1480	510	2943

Πηγή: Έρευνα Π. Πανταζή



Σχήμα γ - 1.2.α: Ποσοστιαία κατανομή του πληθυσμού ως προς το φύλο (άντρας - γυναίκα)

Από τον πίνακα και το σχήμα παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του καταγραφόμενου πληθυσμού της περιοχής μελέτης, συγκεντρώνει η ύπαρξη του αντρικού φύλου. Έτσι ο αντρικός πληθυσμός της περιοχής, εμφανίζεται με ποσοστό 64,1%, ενώ οι γυναίκες εμφανίζονται με ποσοστό 35,9%. Γενικότερα, σε όλες τις απογραφικές ζώνες της περιοχής μελέτης, από την κατανομή του πληθυσμού ως προς το φύλο προκύπτει αυξημένη παρουσία του αντρικού φύλου έναντι του γυναικείου.

Γ -1.3 Μέγεθος των νοικοκυριών

Όσο αφορά τα νοικοκυριά, στην περιοχή μελέτης απαριθμούνται σε σύνολο, 2650 νοικοκυριά. Ως νοικοκυριό λαμβάνεται το σύνολο των κατοίκων που συγκατοικούν σε ένα διαμέρισμα, είτε έχουν, είτε δεν έχουν συγγενικούς δεσμούς μεταξύ τους. Η μέση τιμή του πλήθους των μελών ανά νοικοκυριό ανέρχεται σε 2,7 περίπου μέλη. Γενικά εδώ παρατηρείται πως το μέγεθος των νοικοκυριών της περιοχής μελέτης είναι σχετικά μικρό. Αναλυτικότερα η κατανομή των νοικοκυριών ως προς τις απογραφικές ζώνες της περιοχής μελέτης παρουσιάζονται στον πίνακα γ - 1.3.α.

Πίνακας γ - 1.3.α: Κατανομή των νοικοκυριών ως προς τις απογραφικές ζώνες της περιοχής μελέτης.

Απογραφικές ζώνες που ανήκουν στην περιοχή μελέτης	Νοικοκυριά
5011	282
5012	209
5013	370
5014	1356
5015	433
ΣΥΝΟΛΟ	2650

Πηγή: Έρευνα Π. Πανταζή

Γ - 2 Κοινωνική διαστρωμάτωση

Σημαντικό μέρος της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης μιας περιοχής, αποτελεί η διερεύνηση και ο προσδιορισμός της κοινωνικής και ιδιαίτερα της οικονομικής της ταυτότητας. Για τον προσδιορισμό της οικονομικής ταυτότητας της περιοχής της Δυτικής Εισόδου, όπως έχει αναφερθεί, χρησιμοποιήθηκαν στοιχεία από την ΕΣΥΕ, για το απογραφικό έτος 1991, καθώς και στοιχεία από την διπλωματική εργασία του χωροτάκτη μηχανικού Π. Πανταζή, με θέμα: "Σχηματικός Κοινωνικής διαχωρισμός - Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης".

Ο προσδιορισμός της κοινωνικής ταυτότητας της περιοχής μελέτης βασίζεται στην ανάλυση εκείνων των στοιχείων που αφορούν:

- τον κλάδο απασχόλησης
- την θέση στο επάγγελμα
- ενώ σημαντικός παράγοντας προσδιορισμού, θεωρείται και το επίπεδο μόρφωσης των κατοίκων

Οι κλάδοι απασχόλησης που χρησιμοποιήθηκαν για την παραπάνω ανάλυση παρουσιάζονται στον πίνακα γ - 2.α. Σε κάθε κλάδο απασχόλησης αντιστοιχεί ένας συγκεκριμένος αριθμός απασχολούμενων, αντρών και γυναικών. Έτσι:

Πίνακας γ - 2.α: Απασχολούμενοι κατά κλάδο και αντίστοιχα ποσοστά

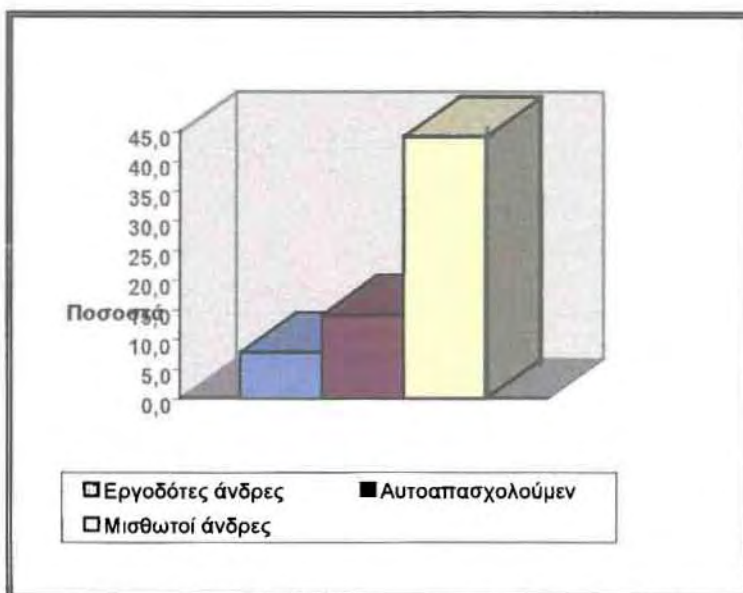
Κλάδοι απασχόλησης	Αριθμός απασχολούμενων	Ποσοστό (%)
Γεωργία	50	1,7
Άλιεία	5	0,2
Ορυχεία & λατομεία	6	0,2
Μεταποιητικές βιομηχανίες	711	24,2
Παροχή ηλεκτρ. ρεύματος, φυσικού αερίου & νερού	16	0,5
Κατασκευές	141	4,8
Εμπόριο και επισκευές	485	16,5
Ξενοδοχεία & εστιατόρια	122	4,1
Μεταφορές, αποθήκευση & επικοινωνίες	274	9,3
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί	48	1,6
Διαχείριση ακίνητης περιουσίας, εκμισθώσεις	121	4,1
Δημόσια διοίκηση και άμυνα	151	5,1
Εκπαίδευση	163	5,5
Υγεία & κοινωνική πρόνοια	129	4,4
Άλλες δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών υπέρ του κοινωνικού συνόλου	101	3,4
Ίδιωτικά νοικοκυριά που απασχολούν οικιακό προσωπικό	22	0,7
Ετερόδοικοι οργανισμοί και όργανα	0	0,0
Νέοι	113	3,8
Δεν δήλωσαν επαρκώς τον κλάδο οικονομικής δραστηριότητας	285	9,7
ΣΥΝΟΛΟ	2943	100,0

Πηγή: Έρευνα Π. Πανταζή

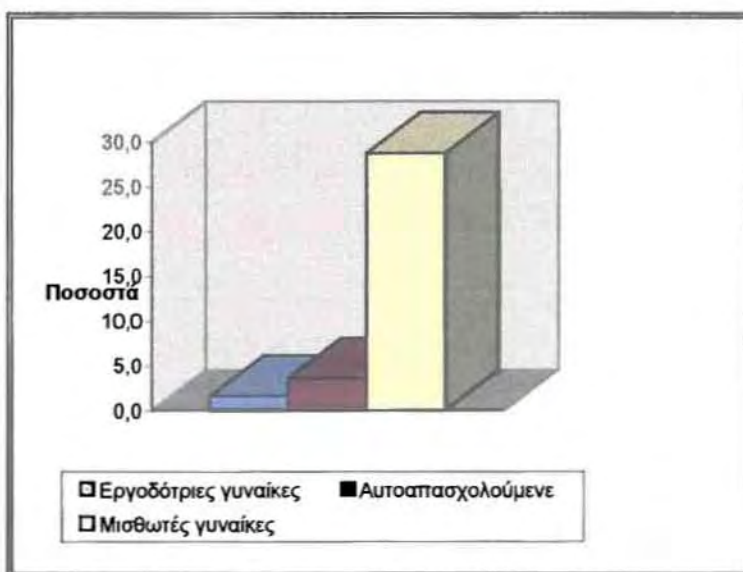
Πίνακας γ - 2.β: Κατανομή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, με βάση της θέσης στο επάγγελμα.

Θέση στο επάγγελμα	Αριθμός	Ποσοστό (%)
Εργοδότες άνδρες	205	7,9
Αυτοαπασχολούμενοι	367	14,1
Μισθωτοί άνδρες	1146	44,1
Εργοδότης γυναίκες	43	1,7
Αυτοαπασχολούμενες	92	3,5
Μισθωτές γυναίκες	747	28,7
ΣΥΝΟΛΟ	2600	100,0

Πηγή: Έρευνα Π. Πανταζή



Σχήμα γ - 2.β: Ποσοστιαία κατανομή των εργαζομένων αντρών, με βάση τη θέση στο επάγγελμα



Σχήμα γ - 2.γ: Ποσοστιαία κατανομή των εργαζομένων γυναικών.

Από τον πίνακα και τα σχήματα, είναι φανερό ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιοχής, συγκεντρώνουν οι μισθωτοί απασχολούμενοι, με ποσοστό 44,1% για τους άντρες και 28,7% για τις γυναίκες. Ακολουθούν οι αυτοαπασχολούμενοι με ποσοστά 14,4% και 3,5% για τους άντρες και τις γυναίκες αντίστοιχα, ενώ με πολύ μικρά ποσοστά εμφανίζονται οι εργοδότες. Μάλιστα βάση των στοιχείων το 7,9% είναι εργοδότες άντρες, ενώ μόλις το 1,7% είναι γυναίκες εργοδότες.

Η παραπάνω διαπίστωση, το γεγονός δηλαδή ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του απασχολούμενου πληθυσμού συγκεντρώνεται στα εμπορικά, βιομηχανικά και βιοτεχνικά επαγγέλματα, εκφράζεται και εξηγείται κατά ένα ποσοστό από τον πίνακα γ - 2.γ που ακολουθεί.

Πίνακας γ - 2.γ: Κατανομή του πληθυσμού ως προς τις συνθετικές κοινωνικοεπαγγελματικές κατηγορίες.

Συνθετικές κοινωνικοεπαγγελματικές κατηγορίες	Άντρες	Γυναίκες	Σύνολο	Ποσοστό αντρών (%)	Ποσοστό γυναικών (%)	Ποσοστό συνόλου (%)
Υψηλές ΚΕΚ	283	90	373	17,2	10,2	14,8
Μεσαίες ΚΕΚ	316	271	587	19,2	30,8	23,2
Δημοσιογράφοι - καλλιτέχνες - συγγραφείς	19	11	30	1,2	1,2	1,2
Χαμηλός τριτογενής	194	187	381	11,8	21,2	15,1
Περιθωριακές ΚΕΚ	58	25	83	3,5	2,8	3,3
Εργάτες ανεξάρτητοι	219	23	242	13,3	2,6	9,6
Εργάτες μισθωτοί	512	199	711	31,1	22,6	28,2
Συμβοηθούμενα μέλη	43	75	118	2,6	8,5	4,7
Σύνολο	1644	881	2525	100,0	100,0	100,0

Πηγή: Έρευνα Π. Πανταζή

Οι συνθετικές κοινωνικο - επαγγελματικές κατηγορίες του παραπάνω πίνακα, ουσιαστικά προκύπτουν από ομαδοποίηση των κλάδων απασχόλησης της ΕΣΥΕ. Στην ανάλυση αυτή χρησιμοποιήθηκαν τα αποτελέσματα των πρωτογενών στοιχείων της ΕΣΥΕ.

Από τον πίνακα αυτό εξάγεται το συμπέρασμα ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του εργατικού δυναμικού και κατ' επέκταση των κατοίκων της περιοχής, συγκεντρώνεται στην κοινωνικο - επαγγελματική κατηγορία *εργάτες μισθωτοί*, με ποσοστό 28,2%, ενώ ακολουθούν οι *μεσαίες ΚΕΚ* με αντίστοιχο ποσοστό 23,2%. Ένα σημαντικό ποσοστό της τάξης του 15% περίπου συγκεντρώνει ο *χαμηλός τριτογενής τομέας*. Η διαπίστωση αυτή συμβαδίζει ως ένα ποσοστό με την γενικότερη υποβάθμιση της περιοχής μελέτης.

Επίσης από τον ίδιο πίνακα γ - 2.γ, φαίνεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των απασχολούμενων ανδρών συγκεντρώνεται στην κατηγορία *εργάτες μισθωτοί*, με ποσοστό 31,1%, ενώ αντίθετα με τις

απασχολούμενες γυναίκες, το μεγαλύτερο ποσοστό συγκεντρώνεται στην κατηγορία *μεσαίες ΚΕΚ*, αγγίζοντας το 30,8%.

Η ανάλυση του μορφωτικού επιπέδου των κατοίκων της περιοχής μελέτης, βασίζεται στην κατανομή αυτών ανά επίπεδο εκπαίδευσης. Έτσι στην παρούσα ανάλυση χρησιμοποιήθηκαν τα εξής επίπεδα εκπαίδευσης:

- Ανώτατη
- Ανώτερη
- Μέση
- Μέση τεχνική
- Υποχρεωτική
- Στοιχειώδης
- Ούτε στοιχειώδης

Στον πίνακα γ - 2.δ που ακολουθεί, παρουσιάζεται αναλυτικά η κατανομή του οικονομικά ενεργού πληθυσμού της περιοχής ανά επίπεδο εκπαίδευσης.

Πίνακας γ - 2.δ: Κατανομή του πληθυσμού ανά επίπεδο εκπαίδευσης

Επίπεδο εκπαίδευσης	Αριθμός εκπαιδευόμενων	Ποσοστό (%)
<i>Ανώτατη</i>	372	12,6
<i>Ανώτερη</i>	154	5,2
<i>Μέση</i>	845	28,7
<i>Μέση τεχνική</i>	210	7,1
<i>Υποχρεωτική</i>	321	10,9
<i>Στοιχειώδης</i>	877	29,8
<i>Ούτε στοιχειώδης</i>	164	5,6
ΣΥΝΟΛΟ	2943	100,0

Πηγή: Έρευνα Π. Πανταζή

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων της περιοχής μελέτης "συμβαδίζει" με την κατανομή του πληθυσμού ανά επαγγελματικές κατηγορίες. Έτσι το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων της περιοχής, περίπου το 29,8%, έχει *στοιχειώδη εκπαίδευση*. Περίπου το 28,7% του πληθυσμού έχει *μέση εκπαίδευση*, ενώ σημαντικό επίσης θεωρείται το ποσοστό 12,6% που συγκεντρώνει ο πληθυσμός με ανώτερη εκπαίδευση.

5.3 Συμπεράσματα

Η ανάλυση της κοινωνικο - οικονομικής ταυτότητας της περιοχής της Δυτικής Εισόδου, βασίσθηκε:

- στην ανάλυση των Δημογραφικών της στοιχείων
- στην παρουσίαση της κοινωνικής διαστρωμάτωσης της περιοχής

- στην παρουσίαση του μορφωτικού επιπέδου των κατοίκων της περιοχής

Ως προς την ανάλυση των δημογραφικών της στοιχείων, έδειξε ότι ένα σημαντικό ποσοτό του μόνιμου πληθυσμού της περιοχής συγκεντρώνεται στις μικρέ ηλικιακές ομάδες, γεγονός που σημαίνει και την ύπαρξη μεγάλου αριθμού ατόμων που ανήκουν στις παραγωγικές ομάδες. Επίσης σημαντικό συμπέρασμα θεωρείται το γεγονός ότι ο αντρικός πληθυσμός υπερτερεί του γυναικείου.

Όσο αφορά την κατανομή του πληθυσμού ως προς τις επαγγελματικές κατηγορίες, αυτή φαίνεται ότι συμβαδίζει κατά ένα μεγάλο ποσοστό με την βιομηχανική και εμπορική φυσιογνωμία της περιοχής.

Οι επικρατούσες χρήσεις γης (βιομηχανία - βιοτεχνία, χονδρεμπόριο, μεταφορικές εταιρείες), όπως αυτές μελετήθηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο, συσχετίζονται με τους κλάδους απασχόλησης, όπου και συγκεντρώνονται τα μεγαλύτερα ποσοστά. Έτσι:

- το 24% του οικονομικά ενεργού πληθυσμού, εργάζεται στις μεταποιητικές βιομηχανίες.
- το 16%, ασχολείται με εμπορικές δραστηριότητες, είτε χονδρικό, είτε λιανικό εμπόριο.
- το 10%, απασχολείται στον κλάδο μεταφορές, αποθήκευση, επικοινωνίες.

Την κατανομή του πληθυσμού ανά επαγγελματικές κατηγορίες, φαίνεται να ακολουθεί και η κατανομή του πληθυσμού ανά επίπεδο εκπαίδευσης. Γενικότερα παρατηρείται μια αρμονική σχέση μεταξύ επαγγελματικών κατηγοριών και μορφωτικού επιπέδου των κατοίκων της περιοχής μελέτης.

Κοινή διαπίστωση και από το κεφάλαιο αυτό είναι ότι ο ιστορικός χαρακτήρας της περιοχής, ως εμπορική και βιομηχανική ζώνη, φαίνεται να διατηρείται μέχρι σήμερα. Ακόμη και οι μόνιμοι κάτοικοι της περιοχής σχετίζονται και "επαγγελματικά" μαζί της, καθώς προτιμούν να εγκαθίστανται σε περιοχές, όμορες με τον τόπο εργασίας τους.

