

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ
& ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Διπλωματική Εργασία

**Θέμα: Πολεοδομική Μελέτη Ενοποίησης Μνημειακών και
Αρχαιολογικών Χώρων Θεσσαλονίκης**

Εκπονητής: Σεϊτανίδης Σωκράτης

Επιβλέπων: Οικονόμου Δημήτρης

Βόλος, Ιούνιος 2003



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 2485/1
Ημερ. Εισ.: 20-10-2003
Δωρεά:
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ – ΜΧΠΠΑ
2003
ΣΕΪ

*Στην Πόλο Ζέικου
και όλους τους υπαλλήλους
του τομέα χωροταξικού και
πολεοδομικού σχεδιασμού
του ΟΡΘΕ*

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000072521



Σύντομη περίληψη

Η εξέλιξη της αντίληψης περί προστασίας των μνημείων της πόλης εστιάζεται σε δύο βασικές παραμέτρους. Το ολοένα και μεγαλύτερο εύρος προστατευόμενων μνημείων και την λειτουργική τους επανένταξη στο αστικό περιβάλλον. Στην Θεσσαλονίκη και ιδιαίτερα στην περιοχή μελέτης, η καθυστέρηση της προσαρμογής στα διεθνή στάνταρ προστασίας είχε σαν αποτέλεσμα την έλλειψη αρμονίας στη σχέση σύγχρονου αστικού χώρου και μνημείου. Σκοπός της εργασίας είναι η συγκρότηση προτάσεων για τη βελτίωση αυτής της σχέσης, την ανάδειξη των μνημείων και την βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος κατά τρόπο που θα ενισχύει την ήπια μεταφορά (κίνηση πεζών και ποδηλάτων). Προκειμένου να επιτευχθεί αυτό γίνεται ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης για τον εντοπισμό των προβλημάτων στα βασικά πεδία πολεοδομικού σχεδιασμού, (χρήσεις γης, όροι δόμησης, αστική δομή, κοινόχρηστοι χώροι), και διαχωρισμός της σε χωρικές ενότητες. Ακολουθούν οι αντίστοιχες προτάσεις σε χωρικό επίπεδο και οριζόντιες. Το ζήτημα της πραγματοποίησής τους εξαρτάται από τις συνθήκες της πόλης στο μέλλον, (πολυκεντρισμός ΠΣΘ, δημιουργία νέων μέσων μαζικής μεταφοράς) και την υπερνίκηση του οικονομικού και κοινωνικού κόστους που φέρουν.

Abstract

The development of protection of city's monuments is focused in two basic parameters. The continuously bigger breadth of protected monuments and their functional rehabilitation in the urban environment. In Thessalonica and particularly in the region of study, the delay of adaptation in international protection standards had as a result the lack of harmony in the relation of modern urban space and monuments. The aim of this work is the constitution of proposals for the improvement of this relation, the appointment of monuments and the improvement of urban environment so that it will strengthen the light transports (pedestrians and bicycles). To achieve this, there is an analysis of the existing situation for localization of problems in the basic fields of urban planning, (uses of ground, terms of layout, urban structure, communal spaces), and its segregation in territorial units. The corresponding proposals are in spatial and horizontal level. The question of their realization depends from the city's conditions on the future, (creation of many city centers in the urban group of Thessalonica, creation of new means of mass transport) and the overcome of the economic and social cost that they bring.

Λέξεις κλειδιά: Μνημεία, Θεσσαλονίκη, πεζόδρομοι, χάρτες προστασίας, ενοποίηση, οριζόντιες ρυθμίσεις.



ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η πραγματοποίηση της εργασίας ήταν εγχείρημα δύσκολο και λόγω του τύπου της μελέτης, αφού δεν έχει γίνει αντίστοιχη όσον αφορά τους μνημειακούς χώρους και η μοναδική παρόμοια μελέτη στην Ελλάδα ήταν της ΕΑΧΑ, αλλά και για το λόγο ότι η επιλεγθείσα περιοχή δεν είχε αποτελέσει ξανά περιοχή μελέτης.

Η πραγματοποίηση της εργασίας θα ήταν δυνατή αν δεν υπήρχε η βοήθεια από μέρους κάποιων ατόμων που συνεισέφεραν τόσο με τον διάλογο – ενημέρωση για ζητήματα που αφορούν το θέμα όσο και με την παροχή στοιχείων που βοήθησαν στη σύνταξη της ανάλυσης.

Γι' αυτό το λόγο είναι απαραίτητο να ευχαριστήσω τους:

- Πόλυ Ζέικου, προϊσταμένη πολεοδομικού σχεδιασμού του ΟΡΘΕ, για την ενημέρωση πάνω στις μελέτες που έχουν γίνει σε τμήματα της περιοχής και αφορούν την ανάδειξη του ιστορικού χαρακτήρα της πόλης καθώς και για την παραχώρηση στοιχείων του ΟΡΘΕ. Ο διάλογος μαζί της ήταν διαφωτιστικός όσον αφορά τα προβλήματα της περιοχής μελέτης και τους τρόπους αντιμετώπισής τους.
- Τον επιβλέποντα Δημήτρη Οικονόμου, για τις βασικές κατευθύνσεις που έδωσε ώστε να καθοριστεί το πλαίσιο της εργασίας και την γενικότερη επίβλεψή της.
- Θεοφάνη Ματίκα, προϊστάμενο χωροταξικού σχεδιασμού του ΟΡΘΕ, για την παροχή στοιχείων και τον εποικοδομητικό διάλογο που με κατατόπισε όσον αφορά τα πολεοδομικά προβλήματα του ΠΣΘ.
- Ντόρα Γαλάνη, Διευθνή – Τεχνικό Διευθνή της ΕΑΧΑ ΑΕ, για την ενημέρωση όσον αφορά τους στόχους και τον ρόλο της ΕΑΧΑ.
- Νικόλαο Νικηφορίδη, υπάλληλο του χωροταξικού σχεδιασμού του ΟΡΘΕ για την παροχή χρήσιμων ψηφιακών υποβάθρων. (ΓΠΣ Θεσσαλονίκης και Ρυθμιστικού Σχεδίου)
- Γιάννη Τόσκα, υπάλληλο του πολεοδομικού σχεδιασμού του ΟΡΘΕ για την ενημέρωση όσον αφορά τις τρέχουσες συγκοινωνιακές εξελίξεις στο ΠΣΘ.
- Ελένη Ματζουλουξή, υπάλληλο του χωροταξικού σχεδιασμού του ΟΡΘΕ για την ενημέρωση σε θέματα σύνταξης μιας τέτοιας εργασίας.
- Σωτήρη Αιματίδη και Χρήστο Αλεξάνδρου, υπαλλήλους του χωροταξικού σχεδιασμού του ΟΡΘΕ για το διάλογο όσον αφορά τις κεντρικές ιδέες που διέπουν τον σκοπό της διπλωματικής.
- Νίκο Ματζαβίνο, υπάλληλο του χωροταξικού σχεδιασμού του ΟΡΘΕ, για την παροχή του ΓΟΚ χρήσιμων Π.Δ.
- Ευστάθιο Λέπεση, υπάλληλο του τομέα σχεδίων και κανόνων της πολεοδομίας Θεσσαλονίκης, για την μεταβίβαση της γνώσης του όσον αφορά τις νομοθετικές ρυθμίσεις και τα προβλήματα που υπάρχουν σε θεσμικό επίπεδο.
- Κώστα Δεμίρη, υπάλληλο του τομέα σχεδίων και κανόνων της πολεοδομίας Θεσσαλονίκης, για την παροχή των διαταγμάτων χαρακτηρισμού αρχαιολογικών και μνημειακών χώρων.



- Φιλιώ Πολυμένη, διευθύντρια του αρχιτεκτονικού τμήματος στο Δήμο Θεσσαλονίκης, για την ενημέρωση όσον αφορά τις παρεμβάσεις που έχουν γίνει στην Άνω Πόλη.
- Χρήστο Τζίδρη, υπάλληλο της πολεοδομίας για τις πληροφορίες όσον αφορά τον συντελεστή δόμησης και τα μέγιστα επιτρεπόμενα ύψη στην περιοχή μελέτης.



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	9
1.1 Ιδεολογική προσέγγιση του ζητήματος – οι σύγχρονες σχεδιαστικές τάσεις για τη σχέση μνημειακών χώρων – πόλης στο διεθνή χώρο.	10
1.1.1 Διεθνής χάρτες και εξέλιξη της αντίληψης περί προστασίας μνημείων.....	10
1.1.2 Η σχέση μνημείου – πόλης στην Ελλάδα και τη Θεσσαλονίκη.....	14
1.2 Διαφοροποιήσεις αντιμετώπισης του Θέματος σε σχέση με την Ε.Α.Χ.Α. και αιτιολόγηση της δομής της εργασίας	16
1.3 Εισαγωγή στο σχεδιαστικό τμήμα της εργασίας	20
1.3.1 Αντικείμενο - στόχοι της μελέτης.....	20
1.3.2 Μελέτες που έχουν εκπονηθεί για την περιοχή	22
1.3.4 Συμβατότητα με το Ρ.Σ.Θ.....	24
1.3.5 Δυσκολίες και λόγοι πραγματοποίησης του εγχειρήματος.....	25
1.3.6 Περιοχή μελέτης.....	29
1.3.7 Προσέγγιση – υπόβαθρα – στοιχεία.....	32
2. ΑΝΑΛΥΣΗ	33
2.1 Υπάρχουσα κατάσταση και τάσεις	34
2.1.1 Θέση και ρόλος της περιοχής μελέτης στο ΠΣΘ.....	34
2.1.2 Προβλέψεις του σημερινού Ρυθμιστικού Σχεδίου σχετικά με την περιοχή.....	38
2.1.3 Πληθυσμιακές πυκνότητες.....	39
2.1.4 Χρήσεις γης – λειτουργίες- τάσεις.....	40
2.1.5 Θεσμικό καθεστώς δόμησης.....	43
2.1.6 Αρχιτεκτονική και μορφολογία κτηρίων.....	44
2.1.6.1. Διατηρητέα κτίσματα – Παραδοσιακό κτιριακό υλικό.....	44
2.1.6.2. Αρχιτεκτονική – εικόνα - κατάσταση των κτηρίων.....	47
2.1.7 Αστική δομή και αντιληπτική εικόνα.....	48
2.1.8 Στάθμευση.....	55
2.1.9 Κοινόχρηστοι χώροι και ροές πεζών.....	56
2.1.9.1 Κοινόχρηστοι χώροι.....	56
2.1.9.2 Σύστημα πεζοδρόμων και στοών.....	58
2.2 Η διαίρεση της περιοχής σε χωρικές ενότητες και κατηγορίες χώρου	59
2.2.1 Διαχωρισμός σε χωρικές ενότητες.....	59
2.2.2 Κατηγορίες χώρου.....	67
2.3 Συνθήκες που θα επιτρέψουν περαιτέρω παρεμβάσεις στο απώτερο μέλλον	69
2.4 SWOT Ανάλυση	71
3. ΠΡΟΤΑΣΗ	74
3.1 Βασικές αρχές πολεοδομικού σχεδιασμού	75
3.1.1 Η περιοχή ως στοιχείο της αστικής-αντιληπτικής δομής της Θεσσαλονίκης..	75
3.1.2 Χρήσεις γης.....	76
3.1.2.1 Γενικές Κατευθύνσεις.....	76
3.1.2.2 Γενική Κατοικία.....	79



3.1.2.3 Κεντρικές Λειτουργίες.....	82
3.1.3 Όροι δόμησης.....	83
3.1.3.1 Συντελεστής δόμησης.....	83
3.1.3.2 Επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων.....	84
3.1.3.3 Λοιποί κανονισμοί δόμησης.....	86
3.1.4 Σύστημα πεζοδρόμων και στοών.....	87
3.1.5 Ποδηλατοδρόμοι.....	89
3.1.6 Δημόσιες συγκοινωνίες και στάθμευση.....	89
3.1.6.1 Δημόσιες Συγκοινωνίες.....	89
3.1.6.2 Στάθμευση.....	90
3.2 Μεγάλες παρεμβάσεις.....	92
3.2.1 Αναπλάσεις.....	92
3.2.2 Λεπτομερής αστικός σχεδιασμός ειδικών ζωνών.....	94
3.2.3 Χωροθετήσεις μεγάλων δημοσίων κτιρίων.....	97
3.3 Οριζόντιες ρυθμίσεις.....	98
3.3.1 Θεσμικές οριζόντιες παρεμβάσεις.....	98
3.3.1.1 Μηχανισμός καθορισμού ορίων χωρητικότητας λειτουργιών.....	98
3.3.1.2 Μηχανισμός κινήτρων για δημιουργία πολιτισμικών χώρων σε γειτνίαση με τα μνημεία.....	98
3.3.1.3 Μηχανισμός ελέγχου της χρήσης του δημόσιου χώρου από τα οχήματα.....	99
3.3.1.4 Μηχανισμός ελέγχου της παράνομης ή καταχρηστικής χρήσης του δημόσιου χώρου από διάφορες δραστηριότητες.....	99
3.3.1.5 Δημιουργία αποτελεσματικού θεσμικού και διοικητικού μηχανισμού αντιμετώπισης του προβλήματος του αστικού θορύβου.....	100
3.3.1.6 Πολιτική εκσυγχρονισμού υφιστάμενων ξενοδοχειακών μονάδων ή δημιουργίας νέων.....	100
3.3.2 Σχεδιαστικές και λειτουργικές οριζόντιες παρεμβάσεις.....	101
3.3.2.1 Σχεδιαστικό και κανονιστικό πλαίσιο ιστορικών διαδρομών.....	101
3.3.2.2 Βελτίωση εξοπλισμού κοινοχρήστων χώρων.....	102
3.3.2.3 Υπογεώσεις δικτύων τεχνικής υποδομής.....	102
3.3.2.4 Πρόγραμμα φωτισμού επιλεγμένων κτηρίων, μνημείων, χώρων και διαδρομών.....	102
3.3.2.5 Συμβατική και ηλεκτρονική σήμανση.....	102
3.3.2.6 Πρόγραμμα για τη μεταφορά απορριμμάτων - επανασχεδιασμός των διαδρομών των απορριματοφόρων.....	103
3.3.2.7 Πρόγραμμα για την χωροθέτηση κάδων απορριμμάτων.....	103
3.3.2.8 Αναβάθμιση των κελυφών και προβολή αξιόλογων κτιρίων.....	103
3.3.2.9 Επαναχρησιμοποίηση των μνημείων – λειτουργική ένταξή τους στην σύγχρονη πόλη.....	103
3.3.2.10 Αναβάθμιση όψεων κτιρίων – δημιουργία συνόλων όψεων.....	104
3.3.2.11 Αισθητική αναβάθμιση υφιστάμενων έργων μεταφορικής και τεχνικής υποδομής.....	104
3.4 Κατευθύνσεις ανά χωρική ενότητα και κατηγορία χώρου.....	105
3.4.1 Κατευθύνσεις ανά χωρική ενότητα.....	105
3.4.2 Κατευθύνσεις ανά κατηγορία χώρου.....	107
4. Επίλογος.....	110



Κατάλογος εικόνων

Εικόνα 1: Θέση της περιοχής μελέτης στο Π.Σ.Θ.....	25
Εικόνα 2: Οι αστικές συγκοινωνίες στην περιοχή μελέτης.....	26
Εικόνα 3. Η χωρική κατανομή των μνημείων και αρχαιολογικών χώρων στην περιοχή μελέτης	31
Εικόνα 4. Παραδοσιακά κτιριακά σύνολα, μέτωπα και μεμονωμένα κτίρια	46
Εικόνα 5. Η διαφορά υψομετρικής στάθμης μνημείων και περιβάλλοντα χώρου. Ναός Υπαπαντής.....	49
Εικόνα 6. Η διαφορά υψομετρικής στάθμης μνημείων και περιβάλλοντα χώρου. Παναγία Χαλκέων	50
Εικόνα 7. Αχειροποίητος. Παραδοσιακή κλίμακα	50
Εικόνα 8. Ροτόντα. Παραδοσιακή κλίμακα.....	51
Εικόνα 9. Ροτόντα Παραδοσιακή κλίμακα.....	51
Εικόνα 10. Ροτόντα: Σημερινή κλίμακα.....	52
Εικόνα 11. Ύψη εκτός κλίμακας. Και κτίρια σύγχρονα κτίρια σε ελάχιστη απόσταση από τα μνημεία. Ι.Ν. Μεταμόρφωσης Σωτήρος	54
Εικόνα 12. Πρόταση καθαίρεσης ορόφων. Ι.Ν. Παναγίας Δεξιάς – Υφιστάμενη κατάσταση.	85
Εικόνα 13. Πρόταση καθαίρεσης ορόφων. Ι.Ν. Παναγίας Δεξιάς – Φωτομοντάζ της εφαρμογής.	85

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 1. Προδιαγραφές της Ε.Α.Χ.Α.....	17
Πίνακας 2. Μέγιστα ύψη στην Άνω Πόλη.....	43
Πίνακας 3. Οι θέσεις στάθμευσης στην περιοχή μελέτης.....	55
Πίνακας 4. Συσχετισμός κατηγοριών χώρου και υποπεριοχών.....	68
Πίνακας 5. SWOT ανάλυση.....	71
Πίνακας 6. Εξαίρεση ειδικών λειτουργιών γενικής κατοικίας	80
Πίνακας 7. Εξαίρεση ειδικών λειτουργιών κεντρικών λειτουργιών.....	82
Πίνακας 8. Προτεινόμενες περιοχές αναπλάσεων.....	94
Πίνακας 9. Προτεινόμενα πεδία των πολεοδομικών μελετών των υποπεριοχών	105
Πίνακας 10. Ειδικές κατευθύνσεις ανά υποπεριοχή.....	106
Πίνακας 11. Προτεινόμενες οριζόντιες δράσεις ανά κατηγορία χώρου.....	108

Κατάλογος διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1. Δομή της εργασίας.....	19
Διάγραμμα 2. Η τάση αντικατάστασης της κατοικίας από κεντρικές λειτουργίες.....	41
Διάγραμμα 3. Επιλογή κριτηρίων για τον καθορισμό των χωρικών ενοτήτων.....	59



Κατάλογος Χαρτών

Υφιστάμενη κατάσταση

Χάρτης A-1 Δίκτυο Πεζοδρόμων Στοών και Κοινόχρηστων Χώρων

Χάρτης A-2 Γενικές Χρήσεις Γης

Χάρτης A-3 Τομείς Συντελεστών Δόμησης

Χάρτης A-4 Πληθυσμιακές Πυκνότητες

Χάρτης A-5 Αξιόλογα Κτιριακά Σύνολα και Μέτωπα

Χάρτης A-6 Αστική Αντιληπτική Δομή

Χάρτης A-7 Διαχωρισμός σε Χωρικές Υποενότητες

Πρόταση

Χαρτης B-1 Προτεινόμενοι Πεζόδρομοι

Χαρτης B-2 Δίκτυο Ροής Πεζών και Ποδηλατοδρόμοι

Χαρτης B-3 Προτεινόμενα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και Χώροι Στάθμευσης

Χαρτης B-4 Προτεινόμενες Περιοχές Ανάπλασης

Χαρτης B-5 Προτεινόμενες Κατεδαφίσεις και Καθαιρέσεις Ορόφων



1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ



1.1 Ιδεολογική προσέγγιση του ζητήματος – οι σύγχρονες σχεδιαστικές τάσεις για τη σχέση μνημειακών χώρων – πόλης στο διεθνή χώρο.

1.1.1 Διεθνής χάρτες και εξέλιξη της αντίληψης περί προστασίας μνημείων

Η έννοια της προστασίας των μνημείων δεν συνίσταται από αρχές οι οποίες παραμένουν αμετάβλητες στο χρόνο. Ανάλογα με τις γενικότερες αντιλήψεις και αξίες κάθε εποχής έχουμε και ιδεολογικές επιρροές στον τρόπο αντιμετώπισής τους. Τα κατά καιρούς διεθνή συνέδρια των επιστημόνων που σχετίζονται με αυτά αναλαμβάνουν άτυπα το έργο του να καλλιεργήσουν να προωθήσουν ή να εκφράσουν τις σύγχρονες τάσεις για την προστασία των μνημείων. Κάνοντας μια ιστορική αναδρομή στα διεθνή συνέδρια των επιστημόνων που σχετίζονται με αυτά μπορούμε να κατανοήσουμε και τη διαχρονική εξέλιξη της ιδεολογίας για τον τρόπο αντιμετώπισης και προστασίας των μνημείων. Οι σημαντικότεροι χάρτες και διακηρύξεις για την προστασία των μνημείων και γενικότερα της πολιτισμικής κληρονομιάς που έθεσαν κάποια standards σε παγκόσμιο επίπεδο όσον αφορά τον τρόπο αντιμετώπισης των μνημείων είναι οι παρακάτω: (κατά χρονολογική σειρά)

1. Ο Χάρτης των Αθηνών για την αποκατάσταση των ιστορικών μνημείων (Πρώτο διεθνές συνέδριο αρχιτεκτόνων και τεχνικών ιστορικών μνημείων, Αθήνα, 1931)
2. Ο Χάρτης της Βενετίας – «Διεθνής Χάρτης για την συντήρηση και αποκατάσταση των μνημείων και τοπίων» – (Διεθνές συνέδριο αρχιτεκτόνων και τεχνικών των ιστορικών μνημείων, Βενετία, 1964)
3. Η Διακήρυξη του Άμστερνταμ (Συνέδριο για την Ευρωπαϊκή Αρχιτεκτονική Κληρονομιά, 21-25 Οκτωβρίου 1975)
4. Ο Ευρωπαϊκός Χάρτης για την Αρχιτεκτονική Κληρονομιά (Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, 1975). Στην ουσία υιοθετεί τη διακήρυξη του Άμστερνταμ, αλλά το αναφέρω ξεχωριστά ως σταθμό της ιδεολογικής εξέλιξης περί προστασίας της πολιτισμικής κληρονομιάς γιατί έχει ιδιαίτερη σημασία. Κι αυτό γιατί συντάσσεται όχι από μια οργάνωση όπως οι άλλοι χάρτες αλλά από ένα όργανο πολιτικής με θεσμικές επιρροές σε πολλά κράτη.



5. Ο Χάρτης για τη συντήρηση των ιστορικών πόλεων και αστικών περιοχών (Γενική Συνέλευση Παγκόσμιας Πολιτισμικής Κληρονομιάς (ICOMOS), Ουάσιγκτον, 1987)
6. Ο Χάρτης για την προστασία και τη διαχείριση της Αρχαιολογικής Κληρονομιάς (Διεθνής Επιτροπή για τη Διαχείριση της Αρχαιολογικής Κληρονομιάς (ICAHM), 1990) *

Μπορούμε να πούμε ότι η γενικότερη εξέλιξη που υπάρχει σε ιδεολογικό επίπεδο είναι να αυξάνεται συνεχώς το φάσμα των προστατευόμενων κτιρίων και περιοχών. Το πιο πρόσφατο παράδειγμα είναι στις 18 Απριλίου 2003, ημέρα συνεδρίου του ICOMOS για την υποθαλάσσια πολιτισμική κληρονομιά. Στο θέμα που αφορά την εργασία, έχουμε από τον χάρτη της Αθήνας μέχρι σήμερα την προσθήκη ως αντικείμενα προστασίας τα μνημεία λαϊκής αρχιτεκτονικής, τις πόλεις μνημεία, τους μνημειακούς χώρους, τα μνημειακά σύνολα και τα μνημεία-τοπία.

Ένα δεύτερο σημαντικό στοιχείο που δείχνει η εξέλιξη της ιδεολογίας περί πολιτισμικής κληρονομιάς είναι η επαναχρησιμοποίηση των μνημείων. Είναι κάτι σαν μια εφαρμογή της αιεφορίας στην περίπτωση του δομημένου περιβάλλοντος. Η σύγχρονη τάση πλέον είναι η λειτουργική επανένταξη των μνημείων στην ζωή του ανθρώπου. Αυτό ισχύει κυρίως για τα νεότερα μνημεία και τα παραδείγματα από το διεθνή χώρο σ' αυτόν τον τομέα είναι πάρα πολλά και περιλαμβάνουν τεράστιο εύρος μνημείων. (βλ. Παράρτημα)

Σε επίπεδο Ελλάδας το Ελληνικό Τμήμα του ICOMOS έχει επεξεργαστεί και εξέδωσε τις θέσεις του για το θεσμικό πλαίσιο, που πρέπει να διέπει την πολιτιστική μας κληρονομιά. Θέσεις που προβλέπουν εκτός των άλλων την άμεση ενεργοποίηση της Σύμβασης της Γρανάδας, η οποία άλλωστε από το 1992 αποτελεί το νόμο 2037/92 του Ελληνικού Κράτους.

« Βασικά αιτήματα του Ελληνικού ICOMOS είναι:

1. Να υιοθετηθεί η βασική φιλοσοφία της συνεκτικής και ολοκληρωμένης προστασίας, που εισήγαγαν η διακήρυξη του Άμστερνταμ και οι συμβάσεις Λονδίνου και Γρανάδας.
2. Να ρυθμίζεται σε πλαίσιο συνεργασίας η σχέση κράτους-πολίτη.

* Οι αρχές που έχουν καθορίσει οι παραπάνω χάρτες και συμβάσεις φαίνονται στο παράρτημα



3. Να ρυθμιστεί η πολιτική γης ώστε να ευνοείται η ενεργός προστασία στην Ελλάδα.
4. Το θεσμικό πλαίσιο να ενσωματώνει τις οπτικές, που απορρέουν από τις τρεις αναγκαίες ειδικότητες στη προστασία: των αρχαιολόγων, των αναστηλωτών-αρχιτεκτόνων και άλλων μηχανικών, των συντηρητών»
(http://www.icomoshellenic.gr/gr/b/01/b/04/viii_00.htm)

Το εγχείρημα της ενοποίησης των μνημειακών χώρων θέτει αναπόφευκτα ορισμένα θεμελιακά ερωτήματα σχετικά με την επιθυμητή σχέση μνημειακών χώρων και πολεοδομικού χώρου, που υπερβαίνουν τα όρια του πολεοδομικού σχεδιασμού και φτάνουν σε επίπεδο γενικότερων αρχών και αντιλήψεων. Αυτό γίνεται ξεκάθαρα αντιληπτό στην περίπτωση του ιστορικού – εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης, όπου υπάρχει χρόνια συνύπαρξη των μνημειακών χώρων με κεντρικές λειτουργίες και το μέλλον της περιοχής προδιαγράφεται από τη μεταξύ τους ισορροπία, που φτάνει στο επίπεδο επιλογών πολιτικής και διοίκησης.

Λαμβάνοντας υπόψη τις αρχές που θέτουν οι Διεθνής Χάρτες καταλήγουμε στις εξής βασικές αρχές όσον αφορά την προστασία των μνημειακών χώρων και τον τρόπο αντιμετώπισής τους στη συγκεκριμένη εργασία:

- A. *Δεν νοείται υπαγωγή των μνημειακών και αρχαιολογικών χώρων σε προτεραιότητες εμπορικού χαρακτήρα. Κατά συνέπεια τα έργα όπως διανοίξεις δρόμων, ανέγερση κτιρίων γύρω από τα μνημεία καθώς και όλες οι μεταβολές του περιβάλλοντος των μνημείων που τα καταστρέφουν ή μειώνουν την αισθητική και την παρουσία τους προς όφελος κάποιου συνόλου ανθρώπων δεν πρέπει να υιοθετούνται κατά τον σχεδιασμό.*
- B. *Η προστασία και η διατήρηση των μνημείων της πόλης γίνεται μόνο αν τους δώσουμε ένα ρόλο ενεργό να παίζουν στη σύγχρονη ζωή και τις δραστηριότητες της. Έτσι αποτελούν τα ίδια τα μνημεία εργαλείο για τη διατήρησή τους, εξασφαλίζοντας την ιστορική συνέχεια και ταυτόχρονα δεν χάνεται η επαφή τους με τον άνθρωπο, η οποία τους προσδίδει αξία ως προς το παρόν, ώστε η ιστορική συνέχεια να είναι βίωμα της καθημερινότητας του σημερινού ανθρώπου. Τόσο οι αρχαιολογικοί χώροι όσο και τα υπόλοιπα στοιχεία ιστορικής μνήμης δεν μπορούν να λειτουργούν αποκλειστικά ως αντικείμενα έρευνας ή καθαρά μουσειακοί χώροι, ούτε να δημιουργούνται στεγανά μεταξύ τους και του*



πολεοδομικού ιστού. Αποτελούν συνιστώσες του συνολικού πολεοδομικού χώρου και, συνεπώς, πρέπει να ενσωματώνονται στη δομή και λειτουργία του τελευταίου. Πάνω σε αυτήν την αρχή βασίζεται και η κεντρική ιδέα της πρότασης για τις χρήσεις γης στην περιοχή μελέτης που αποσκοπεί στην ανάμιξη μη ασύμβατων χρήσεων γης με τους μνημειακούς χώρους.

- C. *Ο αστικός ιστός και η παραδοσιακή κλίμακα του δομημένου περιβάλλοντος της πόλης πρέπει να διατηρείται και να προστατεύεται ως στοιχείο έκφρασης του πολιτισμού και του παρελθόντος της. Όπως είναι προφανές σε κάθε ιστορική πόλη η πολεοδομική και αρχιτεκτονική μορφή της πόλης έχει προκύψει από τα δεδομένα και τις ανάγκες των κατοίκων της. «Η μορφή του πολεοδομικού ιστού της αποτελεί ένα από τα χαρακτηριστικότερα στοιχεία της και μας δίνει πολύ συγκεκριμένες πληροφορίες για τον τρόπο οργάνωσης του ιδιωτικού και δημοσίου χώρου, είτε σαν χώρου που χρησιμεύει για την επικοινωνία και τη μεταφορά, είτε παίζει το ρόλο του χώρου στον οποίο αναπτύσσεται η κοινωνική ζωή*». (Ζήβας, Δ.)*
- D. *Η αντιμετώπιση των μνημείων κατά το σχεδιασμό πρέπει να γίνεται συνολικά και όχι μεμονωμένα, αφού αποτελούν ισοδύναμα στοιχεία του παρελθόντος που λειτουργούσαν συλλογικά και εντάσσονται σήμερα σε μια συγκεκριμένη χωρική ενότητα.*
- E. *«Τα μνημεία και κατ' επέκταση η πολιτισμική κληρονομιά αποτελούν α) πολιτισμική πηγή, β) οικονομική πηγή, γ) πολιτική πηγή» (Ashworth, G.J.) και το σωστό είναι να υπάρχει αρμονία μεταξύ των παραμέτρων αυτών. Στα πλαίσια της πολιτικής δύναμης που απορρέει από τα μνημεία πρέπει να υπάρχει προσοχή ώστε να μην χρησιμοποιείται για έκφραση τοπικισμού ή συγκεκριμένων ιδεολογιών που κάνουν τελικά να μειωθεί ή να εξαλειφθεί ο ευρύτερος πολιτισμικός χαρακτήρας των μνημείων. Στο ίδιο αποτέλεσμα μπορεί να οδηγήσει και η υπερεκμετάλλευση των μνημείων ως οικονομικών πηγών.*

* Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η σημερινή μορφή της ελληνικής πόλης. Είναι κατά μεγάλο βαθμό αποτέλεσμα του θεσμού της αντιπαροχής, που βρισκόταν σε έξαρση μερικές δεκαετίες πριν. Από την μεριά του το φαινόμενο της αντιπαροχής, με την τόσο μεγάλη ένταση εκφράζει μεγάλο ποσοστό έγγειας ιδιοκτησίας στο σύνολο του πληθυσμού, και αυτό αποτελεί παράμετρο της κοινωνικής πραγματικότητας του παρελθόντος.



1.1.2 Η σχέση μνημείου – πόλης στην Ελλάδα και τη Θεσσαλονίκη

Η σχέση μεταξύ μνημείου και πόλης στην Ελλάδα αλλά και τη Θεσσαλονίκη προδιαγράφεται από τα σύγχρονα προβλήματα της Ελληνικής πόλης. «Η έλλειψη του χώρου, η συνεχής αγωνιώδης αναζήτησή του, είτε του χώρου που αληθινά λείπει, είτε του χώρου που υπάρχει, αλλά καταστρέφεται από την κακή και άναρχη χρήση. Η σύγκρουση ανάμεσα στην καθημερινή απαίτηση για χώρο και στα μνημεία, η σύγκρουση ουσιαστικά ανάμεσα στο δυναμικό μεταβαλλόμενο παρόν και στο στατικό, το αμετάβλητο πια χτες, είναι όχι μόνο μοιραία και αναπόφευκτη, αλλά πολύ περισσότερο, φαίνεται να αποβαίνει καθημερινά εις βάρος του παρελθόντος, εις βάρος των μνημείων.» (Διονύσης Α. Ζήβας - Τα μνημεία και η πόλη)

Τις περασμένες δεκαετίες η συμμετοχή του ατόμου και της οικονομίας της αγοράς αποτελούσαν το βασικό στοιχείο ανάπτυξης της πόλης και η εμφανής απουσία κρατικής παρέμβασης στο θέμα πόλης – μνημείων είχε σοβαρές συνέπειες όσον αφορά την ανάδειξη και διατήρησή τους. «Στη σημερινή Ελλάδα όλα καθορίζονται απ' την κεντρική διοίκηση: Ο τρόπος λειτουργίας, η διαμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων η χρήση καθώς και η συντήρηση. Ο τρόπος που αντιδρούν οι κάτοικοι στην εφαρμογή των μέτρων και κανονισμών, οι ελευθεριότητες στη χρήση της γης, στις οικοδομές και τη λειτουργία της πόλης, καθώς και το κλίμα αδιαφορίας στα κοινά οφείλονται στη διάσταση μεταξύ αντιλήψεων του κοινού και των κέντρων λήψης αποφάσεων. Επομένως η μελέτη και ανάλυση των φαινομένων που προκύπτουν από τη σημερινή χρήση και λειτουργία του αστικού χώρου, με σκοπό την καλύτερη κατανόηση των αντιλήψεων του κόσμου, θα βοηθήσει σημαντικά ώστε να βρεθούν αποτελεσματικές λύσεις βελτίωσης των πόλεων.» (Σ. Αμούργης, «Ελληνική πόλη – Υπάρχει ή δεν υπάρχει ιστορική συνέχεια;»)

Η Θεσσαλονίκη θα μπορούσαμε να πούμε ότι αποτελεί περίπτωση «παραφωνίας της κληρονομιάς» (dissonant in heritage) σύμφωνα με τον όρο των J.E. Tunbridge και G.J. Ashworth. Τα περισσότερα μνημεία φαίνονται και λειτουργούν ως ξένα προς τον περιβάλλοντα χώρο και το αστικό τοπίο και σ' αυτό συντελεί και το γεγονός ότι πάρα πολλά από αυτά βρίσκονται σε στάθμη του εδάφους χαμηλότερη από αυτή της σημερινής πόλης.

Ως προς τη χρήση των μνημείων μπορούμε να πούμε ότι περνάμε σταδιακά από το στάδιο της απομόνωσης στη διασύνδεσή τους με τον πολίτη. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι τα αρχαία στην πλατεία Ναβαρίνου (Οκτάγωνο και Ανάκτορα



Γαλερίου), οι αναπλάσεις στην Πλατεία Άθωνος, τα Λαδάδικα κ.α. Επίσης υπάρχουν μνημεία που όντας ενταγμένα στην καθημερινή ζωή με λειτουργικό τρόπο απολαμβάνουν τον σεβασμό και την προστασία από τους πολίτες. Π.χ. η Καμάρα ως τόπος συνάντησης εντάσσεται λειτουργικά στην καθημερινή ζωή του πολίτη. Το ίδιο και το Σιντριβάνι που λειτουργεί ως τοπόσημο εισόδου στο κέντρο. Δεν έχουν υποστεί φθορά ή ζημιές από τους πολίτες που δείχνει ότι δεν υπάρχει ανάγκη υπερπροστατευτισμού τους στο σημείο που να φτάνουμε στην απομόνωσή τους από το αστικό περιβάλλον και τον σύγχρονο χρήστη. Η εμπειρία αυτή μας παροτρύνει στο να ακολουθήσουμε μια πολιτική λειτουργικής ένταξης των μνημείων.



1.2 Διαφοροποιήσεις αντιμετώπισης του Θέματος σε σχέση με την Ε.Α.Χ.Α. και αιτιολόγηση της δομής της εργασίας

Η εργασία γίνεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που είχε η «Πολεοδομική Μελέτη Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων» της Αθήνας, προσαρμοσμένες όμως τόσο στην πολύ διαφορετική μορφή της περιοχής όσο και στη διαφορετική φύση του αντικειμένου προστασίας. (Αρχαιολογικοί χώροι για την Αθήνα – Βυζαντινά, Οθωμανικά μνημεία και αρχαιολογικοί χώροι για τη Θεσσαλονίκη). Από τη φύση της, η μελέτη δεν αντιστοιχεί σε κάποιο από τα θεσμοθετημένα πολεοδομικά σχέδια με βάση την ελληνική νομοθεσία. Τοποθετείται ωστόσο μεταξύ του ρυθμιστικού σχεδίου και του γενικού πολεοδομικού σχεδίου. Ο λόγος επιλογής των προδιαγραφών της Ε.Α.Χ.Α. ως βάση για την εκπόνηση της διπλωματικής είναι ότι ανταποκρίνονται καλύτερα από κάθε άλλη παρόμοια μελέτη στην ελληνική πολεοδομική πραγματικότητα, αφού είναι η μοναδική του είδους που έχει γίνει στην Ελλάδα. Εξάλλου τα πολεοδομικά προβλήματα Αθήνας και Θεσσαλονίκης, όπως και των περιοχών μελέτης συγκεκριμένα είναι παρεμφερή.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι προδιαγραφές της Ε.Α.Χ.Α. για την πολεοδομική μελέτη ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων Αθήνας:



ΘΕΜΑ	A	B
	ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	ΠΕΔΙΑ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ
Θεσμικό και προγραμματικό πλαίσιο	Προγραμματισμένα σημαντικά έργα (πχ. σταθμοί μετρό)	Θεσμικό πλαίσιο εφαρμογής των προτάσεων
	Ισχύον θεσμικό πλαίσιο (σχέδια)	
Ανασκαφές-απαλλοτριώσεις	Προγραμματισμένες ανασκαφές και/ή απαλλοτριώσεις από το ΥΠΠΟ	
Πληθυσμός	Πληθυσμός ανά ΟΤ *	
Απασχόληση	Απασχόληση (ανά κλάδο) ανά ΟΤ *	
Περιοχή ανάπτυξης		
Παραδοσιακά κτίρια	Κτίρια ιδιοκτησίας ΥΠΠΟ, κηρυγμένα παραδοσιακά ΥΠΕΧΩΔΕ	Όχι υποχρεωτική πρόταση νέων, αλλά αναφορά στο θέμα (αν δεν υπάρχει πρόταση)
Χαρακτηριστικά κτιρίων	Ηλικία, όροφοι, κατάσταση, τυπολογία	Ειδικός αρχιτεκτονικός κανονισμός (μορφολογικά χαρακτηριστικά, ταρατσες πινακίδες κλπ.), τουλάχιστον για τα ΟΤ σε άμεση επαφή με αρχαιολογικούς χώρους
Αδόμητα οικοπέδα	Αδόμητα οικοπέδα και ιδιοκτησιακό καθεστώς τους	
Χρήσεις γης	Χρήσεις ισογείων και ορόφων ανά κτίριο *	Πρόταση λεπτομερούς σχεδίου χρήσεων γης (τύπου ΠΔ Πλάκας)
Όροι δόμησης	ΣΔ, τυχόν ειδικοί όροι δόμησης (πχ. ύψη κτιρίων,)	Πρόταση. Μπορεί να λείπει αν υπάρχει ρητή αναφορά από την οποία θα προκύπτει ότι η υπάρχουσα κατάσταση είναι ικανοποιητική.
Κοινόχρηστοι χώροι	Πλατείες και πεζόδρομοι (θεσμοθετημένοι), χαρακτηριστικά τους (κάλυψη κλπ.) και αξιολόγηση κατάστασης	Παρουσίαση του προτεινόμενου δικτύου των κοινοχρήστων (πλατειών, πεζοδρόμων, χώρων πρασίνου)
Στάθμευση	Υπάρχοντες χώροι και ζήτηση στάθμευσης	Πρόταση χώρων σε συνάρτηση με ζήτηση και άλλες προτάσεις (που ενδεχομένως δημιουργούν ειδικές ανάγκες)
Ρυμοτομικό σχέδιο		

Πίνακας 1. Προδιαγραφές της Ε.Α.Χ.Α.**Πηγή: Μελέτη Πλαίσιο Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας**



Τα χρωματισμένα πεδία αποτελούν αντικείμενα διαφοροποίησης ως προς την Ε.Α.Χ.Α Στην εργασία λαμβάνεται υπόψη όχι ο πραγματικός πληθυσμός της περιοχής αλλά οι πληθυσμιακές πυκνότητες και κυρίως αυτές της ημέρας. Αυτό γίνεται για τους εξής λόγους:

- Στην περιοχή του κέντρου (από οδό Ολυμπιάδος μέχρι λεοφόρο Νίκης), που είναι στο σύνολό της σχεδόν χαρακτηρισμένη από το Γ.Π.Σ. ως περιοχή κεντρικών λειτουργιών, η έντονη εμφάνιση των δραστηριοτήτων τριτογενούς τομέα σε συνδιασμό με τον ρόλο εμβέλειας ΠΣ. που έχουν οι δραστηριότητες, οδηγεί σε σημαντικές ροές κατοικίας ↔ απασχόλησης (commuting). Κατ' αποτέλεσμα οι οικιστικές πυκνότητες με τις πυκνότητες ημέρας έχουν τεράστια διαφορά μεταξύ τους.
- Η πυκνότητα και όχι ο πληθυσμός είναι το μέγεθος που εκφράζει καλύτερα τον κορεσμό που υπάρχει στην περιοχή του Κέντρου και οι αριθμοί της είναι ενδείξεις εξαιρετικά βεβαρημένης αστικής περιοχής*.
- Μέσω της υψηλής πυκνότητας εξηγείται και η υποβάθμιση του περιβάλλοντος της περιοχής του κέντρου, η αδυναμία εύρεσης χώρων για εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής και στάθμευσης, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ρύπανση, τα υψηλά επίπεδα θορύβου και γενικότερα η χαμηλή ποιότητα ζωής των κατοίκων και κατά συνέπεια η τάση για απομάκρυνση της κατοικίας από αυτήν.

Ακόμα στο κεφάλαιο που αφορά τους πεζοδρόμους και κοινόχρηστους χώρους λαμβάνονται υπόψη και οι στοές. Αυτό γίνεται για τους εξής λόγους:

- Οι στοές έχουν συχνά τον ίδιο λειτουργικό ρόλο με τους πεζοδρόμους, αφού διευκολύνουν την μετακίνηση των πεζών.

* Σύμφωνα με τα διεθνή δεδομένα για τις αστικές περιοχές:

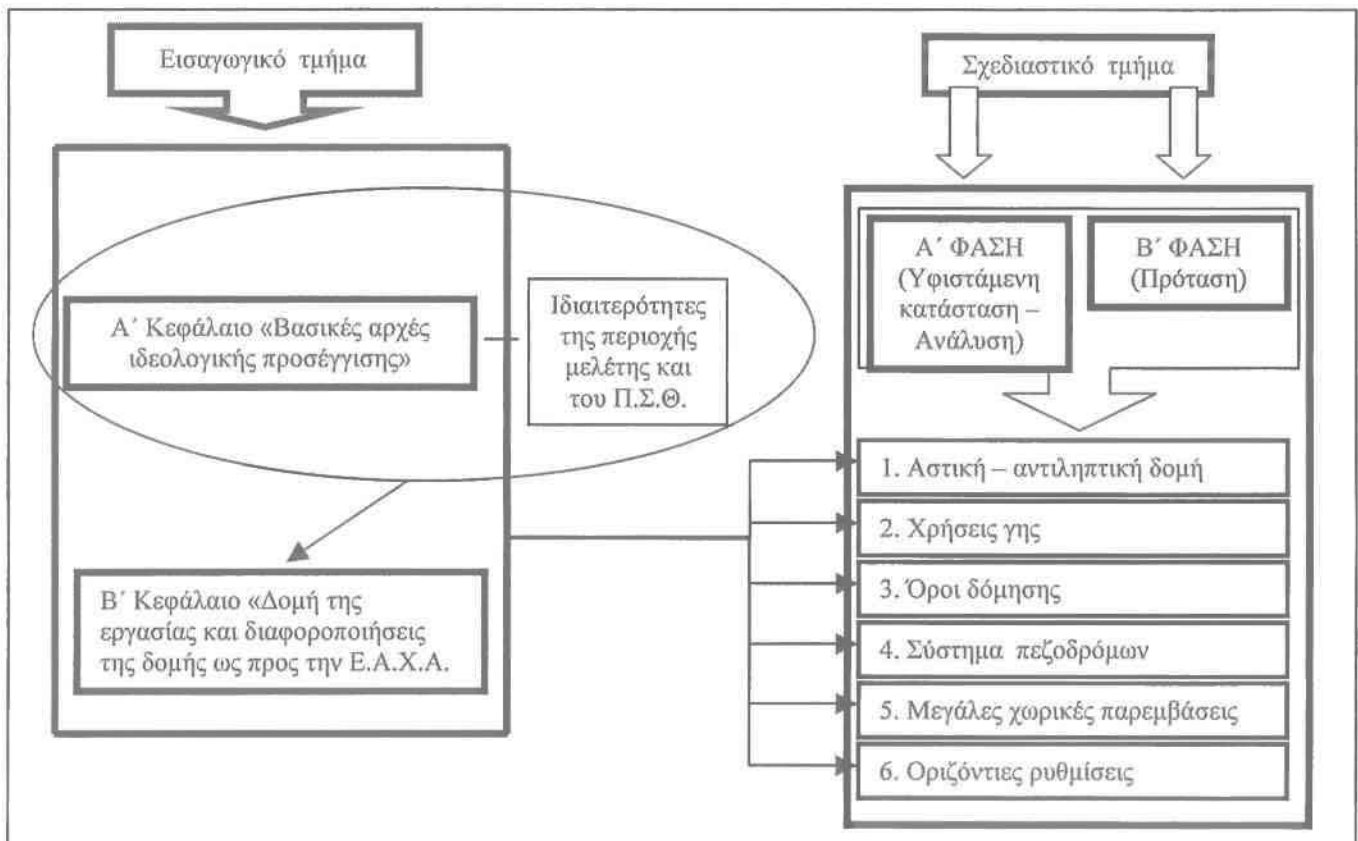
- «Όσον αφορά τις καθαρές πυκνότητες όλες οι τιμές από 100-400 άτομα/Ha μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε αστικές περιοχές για μόνιμη κατοικία.» (Πολεοδομικός Σχεδιασμός – Αραβαντινός 1997). Σε περιοχές που κυμαίνονται από 400-600 άτομα/Ha παρουσιάζονται ήδη σημαντικά προβλήματα φωτισμού – αερισμού, απευθείας θέας, οπτικής και ακουστικής απομόνωσης, κυκλοφορίας κ.α.
- Οι αντίστοιχες αποδεκτές μικτές πυκνότητες κυμαίνονται:
 - Από 50-200 άτομα /Ha για καλή ποιοτικά διαβίωση σε αστικές περιοχές
 - Από 200-300 άτομα/Ha για περιοχές με προβληματική αλλά ανεκτή διαβίωση σε αστικές περιοχές.



- Σε μια τέτοια εργασία και ιδιαίτερα για τη Θεσσαλονίκη πρέπει να ληφθούν υπόψη γιατί αποτελούν στοιχείο που ο μεγάλος αριθμός του αναδεικνύει την εμπορική ιστορία της πόλης.
- Πολλές από τις στοές αποτελούν στοιχεία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της πόλης. (π.χ. Αριστοτέλους)
- Ο συνδυασμός τους με τους πεζοδρόμους και η εναλλαγή της μετακίνηση από πεζόδρομο σε στοά σπάει την μονοτονία της διαδρομής του χρήστη, αφού δημιουργεί ποικιλία εικόνων του αστικού χώρου. (Lynch)

Στην εργασία δεν περιλαμβάνονται οι ενότητες που αφορούν το θεσμικό πλαίσιο εφαρμογής των προτάσεων καθώς και τη σχέση μεταξύ Εταιρίας Ενοποίησης και Ρ.Σ., αφού για τη Θεσσαλονίκη δεν υπάρχει ούτε προβλέπεται μέχρι στιγμής να δημιουργηθεί Εταιρία Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων.

Η δομή της εργασίας είναι τέτοια ώστε ξεκινώντας από τις γενικότερες αρχές – την ιδεολογική προσέγγιση του ζητήματος να μπαίνει στο σχεδιαστικό τμήμα ανάλυσης και πρότασης. Γι' αυτό και αυτό το κεφάλαιο, που περιγράφει την δομή δεν είναι πρώτο της εργασίας.



Διάγραμμα 1. Δομή της εργασίας



1.3 Εισαγωγή στο σχεδιαστικό τμήμα της εργασίας

1.3.1 Αντικείμενο - στόχοι της μελέτης

Αντικείμενο της μελέτης είναι πολεοδομικός σχεδιασμός της περιοχής μελέτης όχι ως μια επιχείρηση με σκοπιμότητα αποκλειστικά αρχαιολογική - μνημειακή, αλλά ως μια μεγάλη παρέμβαση που θα συμβάλλει στην πολεοδομική αναβάθμιση της Θεσσαλονίκης, με βασικούς στόχους την:

- ❖ Ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας και του μνημειακού χαρακτήρα της - ανατροπή της σημερινής αρνητικής σχέσης μεταξύ αστικού περιβάλλοντος και μνημειακών χώρων.
- ❖ Βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος που είναι σήμερα εμφανής στην περιοχή λόγω απουσίας πρασίνου – πεζοδρόμων και υπερεκμετάλλευσης κοινόχρηστου χώρου.

Ειδικότεροι στόχοι της μελέτης με σκοπό την υλοποίηση των παραπάνω είναι:

Όσον αφορά τους μνημειακούς χώρους:

- Η σύζευξη των ιστορικών μνημείων με κοινόχρηστους χώρους/ πράσινο/ δημόσια κτίρια.
- Η δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών κατά μήκος των μνημειακών χώρων και η αποκατάστασή τους. Όπου είναι δυνατόν κρίνεται σκόπιμη η επαναδημιουργία ή βελτίωση των υφιστάμενων ιστορικών διαδρομών της πόλης.
- Η δημιουργία ικανοποιητικού δικτύου προσπέλασης πεζών από και προς τον πυρήνα της περιοχής.
- Η αποκατάσταση της οπτικής συνέχειας

Όσον αφορά τις χρήσεις γης της περιοχής:

- Η μεταστροφή της τάσης απομάκρυνσης της κατοικίας με μέτρα κυκλοφοριακής και περιβαλλοντικής της στήριξης.
- Η μετεγκατάσταση ασυμβίβαστων ως προς τα μνημεία χρήσεων γης. (βιοτεχνία – χονδρεμπόριο)
- Η χωροθέτηση νέων δημοσίων κτιρίων και αισθητική αναμόρφωση των ελεύθερων χώρων και των αξόνων ροών πεζών.



Η εργασία έχει δύο φάσεις. Η πρώτη φάση έχει ως αντικείμενο τη συγκέντρωση, καταγραφή και ανάλυση του πληροφοριακού υλικού, με ειδικότερα αντικείμενα τη διατύπωση της προβληματικής, την άρθρωση της περιοχής σε πολεοδομικές ενότητες, τον εντοπισμό κατά πολεοδομική ενότητα και κατά τομείς θετικών και αρνητικών επιπτώσεων και τάσεων, και τη διατύπωση μιας συνολικής πολιτικής και κατευθύνσεων. Η δεύτερη φάση έχει ως αντικείμενο την εξειδίκευση των προτάσεων με συγκεκριμένες λύσεις και μέτρα, για την άρση των προβλημάτων και τη βελτιστοποίηση της σχέσης πόλης και ενοποίησης των αρχαιολογικών - μνημειακών χώρων.



1.3.2 Μελέτες που έχουν εκπονηθεί για την περιοχή

Μέχρι στιγμής δεν έχει πραγματοποιηθεί καμία μελέτη που να εκλαμβάνει ολόκληρο το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης (την περιοχή δηλαδή εντός των τειχών) σαν έναν ενιαίο χώρο προτείνοντας τρόπους για την αποκατάσταση της ιστορικής – πολιτισμικής ταυτότητάς του. Ακόμα αν εξαιρέσουμε το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, που είχε γίνει όμως το 1985 και αρκετές από τις μελέτες που πρότεινε για το κέντρο έχουν υλοποιηθεί, δεν υπάρχει ουσιαστικά μελέτη που να συντονίζει τις επιμέρους παρεμβάσεις στις περιοχές των μνημείων. Ωστόσο έχουν γίνει πολλές μελέτες και αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί για συγκεκριμένους ιστορικούς χώρους, εκκλησίες, μνημεία και διαδρομές ή μελέτες με πολεοδομικό χαρακτήρα για υποσύνολα της περιοχής μελέτης.

Για την περιοχή του κέντρου η προϊστορία των μελετών που προσεγγίζουν το αντικείμενο της εργασίας περιλαμβάνει τον σχεδιασμό του Hebrard (1919), του Τριανταφυλλίδη (1966) και την Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανάπλασης – Γ. Κύρου (1983). Το ρυθμιστικό σχέδιο (Ν.1561 – 6/9/85) προτείνει γενικότερου τύπου ρυθμίσεις για την πόλη και το «Πρότυπο Σχέδιο Αναβίωσης και Ανάπτυξης του Ιστορικού και Εμπορικού Κέντρου Θεσσαλονίκης» που ασχολείται μόνο με την περιοχή της παλιάς αγοράς της πόλης. Ακόμα, το 1994 έχουμε την ανάθεση από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ του ερευνητικού προγράμματος «η Θεσσαλονίκη τον 21^ο Αιώνα» και μια μελέτη εναλλακτικών προτάσεων για την υπόγεια ή υποθαλάσσια όδευση της κυκλοφορίας των οδών Τσιμισκή και Λ. Νίκης. Επίσης το 1994 έγινε από το Τ.Ε.Ε. Κεντρικής Μακεδονίας το «Πρότυπο Σχέδιο Ανάπτυξης και Αναβίωσης του Ιστορικού Εμπορικού Κέντρου Θεσσαλονίκης» στα πλαίσια του οποίου έγινε και η μελέτη «Τυπολογική Ανάλυση Ιστορικού Κέντρου». Το 1995 ο Ο.Θ. αναθέτει κι άλλο ερευνητικό πρόγραμμα με τίτλο «Διερεύνηση δυνατοτήτων για κυκλοφοριακές ρυθμίσεις με στόχο την περιβαλλοντική ανάπλαση του εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης» και το 1996 άλλο με τίτλο «αξιολόγηση χρήσεων και πολιτικές παρέμβασης στο ιστορικό και εμπορικό κέντρο Θεσσαλονίκης». Αρκετές μελέτες υπάρχουν και για την Άνω Πόλη με σημαντικότερη την «Άνω Πόλη ανάδειξη και ανάπλαση» που έγινε το 1995 ενόψει της πολιτιστικής πρωτεύουσας.

Οι κοντινότερες όμως προς το αντικείμενο της εργασίας μελέτες είναι η «πολεοδομική ανάπλαση – ανάδειξη της φυσιογνωμίας του κέντρου της



Θεσσαλονίκης» (Γ. Κύρου 1996) και «η μελέτη αρχαιολογικών περιπάτων». Η πρώτη έχει τη βασική διαφορά ως προς μια μελέτη ενοποίησης μνημειακών χώρων ότι δεν εστιάζεται τόσο στις πολεοδομικές παρεμβάσεις, αλλά στις αναπλάσεις επιπέδου οικοδομικού τετραγώνου και έχει ως περιοχή μελέτης μόνο το κέντρο και όχι όλη την περιοχή εντός των τειχών. Η δεύτερη προτείνει μια μορφή ενοποίησης με πεζοδρομήσεις και χώρους πρασίνου πάνω σε τρεις κάθετες διαδρομές και ορισμένες από τις προτεινόμενες παρεμβάσεις υλοποιήθηκαν. Δεν έχει καμία σχέση όμως με μελέτη ενοποίησης γιατί δε λαμβάνει υπόψη τον μεγάλο αριθμό μνημείων που υπάρχει στο κέντρο.

Στους αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς που έγιναν με σκοπό την ανάδειξη μνημείων και έχουν αντικείμενο μελέτης πάνω από οικοδομικού τετραγώνου μπορούμε να αναφέρουμε ως σημαντικότερους τους «Πανελλήνιους Διαγωνισμούς Αστικού Σχεδιασμού Θεσσαλονίκη 1997» που έγιναν ενόψει της πολιτιστικής πρωτεύουσας, και τους διεθνείς διαγωνισμούς «μετασχηματίζοντας την πόλη», ενώ σε επίπεδο μικρότερης κλίμακας ήταν και οι διαγωνισμοί για τις περιοχές Αγίου Μηνά (1994), Πλατείας Χρηματιστηρίου (1995), κ.α. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια αρκετές από τις προτάσεις τέτοιου είδους μελετών υλοποιήθηκαν (Λαδάδικα, Αριστοτέλους, Λουλουδάδικα κ.α.)



1.3.4 Συμβατότητα με το Ρ.Σ.Θ

Το ουσιαστικότερο πρόβλημα όσον αφορά τις μελέτες που έχουν εκπονηθεί είναι ότι οι περισσότερες κυμαίνονται σε αρχιτεκτονικό επίπεδο (περιοχή μελέτης μικρό σύνολο από οικοδομικά τετράγωνα ή και ένα οικοδομικό τετράγωνο), και *αποσκοπούν από πολεοδομικής πλευράς στην ένταξη του μνημειακού χώρου στο εγγύτερο τμήμα του αστικού ιστού, και όχι σε ένα ευρύτερο πλέγμα μνημειακών χώρων*. Έτσι υπάρχει έλλειψη συντονισμού των παρεμβάσεων, αφού δεν έχει καθοριστεί ένα κοινό πλαίσιο αντιμετώπισης των μνημειακών χώρων σαν σύνολο στοιχείων του ιστορικού κέντρου της πόλης. Εξάλλου δεν έχει διενεργηθεί καμία μελέτη με όρια όλη την εντός των τειχών περιοχή. Χαρακτηριστικά παραδείγματα των παραπάνω αποτελούν οι προκηρύξεις αρχιτεκτονικών διαγωνισμών για το δυτικό τμήμα του τείχους, το οικοδομικό τετράγωνο του μνημείου «Αλατζά Ιμαρέτ», η περιοχή της εκκλησίας του Αγίου Μηνά κ.α.

Όσον αφορά την συμβατότητα που θα είχε το εγχείρημα ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων με τους στόχους και κατευθύνσεις του ΡΣΘ, μπορούμε να πούμε ότι στην ουσία οι στόχοι μιας Ε.Α.Χ. περιλαμβάνονται σ' αυτούς του ΡΣΘ . Συγκεκριμένα στα άρθρα 3 & 14 του Ν.1561/85 αναφέρεται ως πρώτος γενικότερος στόχος του Ρυθμιστικού Σχεδίου για την ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης σε σχέση με το εθνικό επίπεδο η « ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης και η αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της» και ως πρώτος ειδικότερος για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής «η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων, οικολογική ανασυγκρότηση κ.α.». Ακόμα στους ειδικότερους στόχους και κατευθύνσεις για τη χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης και τη νέα πολεοδομική της δομή αναφέρεται η «αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής με έμφαση στη διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού της χαρακτήρα. Ακόμα στις ειδικότερες κατευθύνσεις και μέτρα για τη χωροταξική και πολεοδομική ανασυγκρότηση του ΠΣΘ και της ευρύτερης περιοχής το πρώτο θέμα για το οποίο προτείνονται μέτρα είναι η ανάδειξη της φυσιογνωμίας της πόλης.



1.3.5 Δυσκολίες και λόγοι πραγματοποίησης του εγχειρήματος

Η μορφή της περιοχής και γενικότερα του ΠΣΘ δημιουργεί ορισμένες δυσκολίες στην πραγματοποίηση μιας σειράς έργων με σκοπό την ενοποίηση των μνημειακών χώρων. Συγκεκριμένα:

Α) Είναι περιοχή συνύπαρξης κεντρικών λειτουργιών και αρχαιολογικών - μνημειακών χώρων. Η παρατήρηση αυτή γίνεται και από το Ρ.Σ.Θ. όπου τονίζεται ότι: «... η περιοχή αυτή έχει λειτουργικά και σημασιολογικά διπλό ρόλο:

- Αυτόν του επιχειρησιακού – οικονομικού κέντρου (C.B.D.)* και
- Αυτόν του ιστορικού και πολιτιστικού κέντρου.»

Β) Λόγω της μορφής του ΠΣΘ (βλ. εικόνα 1) είναι περιοχή διέλευσης ενός τεράστιου φόρτου οχημάτων, μια και εκτός από τις κεντρικές λειτουργίες που φιλοξενεί είναι και κομβικό σημείο επικοινωνίας ανατολικού και δυτικού Π.Σ.Θ. Οι γραμμές των αστικών λεωφορείων, (τα οποία αποτελούν σήμερα το μοναδικό δημόσιο μέσο μαζικής μεταφοράς στην Θεσσαλονίκη) αποδεικνύουν το ρόλο του κέντρου σαν περιοχή διέλευσης από και προς τα δύο άκρα του Π.Σ.Θ. (βλ. εικόνα 2)



Εικόνα 1: Θέση της περιοχής μελέτης στο Π.Σ.Θ.

* (Central Bussines District). Ο αντίστοιχος ελληνικός όρος που χρησιμοποιείται, αλλά δεν έχει ακριβώς το νόημα του αγγλικού είναι «Επιχειρηματικό και Εμπορικό Κέντρο»



Εικόνα 2: Οι αστικές συγκοινωνίες στην περιοχή μελέτης

Σημαντικοί λόγοι για την πραγματοποίηση του έργου αποτελούν οι παρακάτω:

A) Το κέντρο της Θεσσαλονίκης δεν έχει τη μορφή ιστορικού κέντρου. Οι πεζόδρομοι είναι ελάχιστοι και οι μόνοι μεγάλοι είναι κάθετοι (Γούναρη Δημ. και Αριστοτέλους), ενώ το ποσοστό αντιστοιχίας εμβαδού πρασίνου ανά κάτοικο στον δήμο Θεσσαλονίκης είναι 1,6 τ.μ. και είναι το χαμηλότερο στην Ευρώπη. Ταυτόχρονα οι μεγάλοι κυκλοφοριακοί φόρτοι και το πρόβλημα στάθμευσης, δημιουργούν μεγάλο αντιληπτικό πρόβλημα για την περιοχή, αφού τη συσχετίζουν περισσότερο με το αυτοκίνητο παρά με την ιστορική της αξία.

B) Υπάρχει πρόβλημα ανάδειξης των μνημείων που οφείλεται:

1) Στο χαμηλό αντιληπτικό τους βάρος το οποίο συνήθως προκύπτει από:

- Την εγκατάλειψη των μνημείων και κυρίως του περιβάλλοντος χώρου.
- Την μερική ή και ολοκληρωτική καταστροφή των μνημείων λόγω: Ανοικοδόμησης πάνω σε αρχαιολογικούς χώρους (περιοχή ιπποδρομίου) και διάνοιξης αρτηριών πάνω από αρχαία μνημεία, όπως: Κατεδάφιση μέρους του τείχους για διάνοιξη της οδού Κασσάνδρου, κατεδάφιση Πύλης για διάνοιξη της πλατείας Βαρδαρίου.
- Τη δυσκολία οπτικής επαφής, κυρίως από μεγάλες αποστάσεις. (Συνήθως η ανέγερση κτιριακών όγκων δίπλα στα μνημεία τα καθιστά περιτριγυρισμένα με αποτέλεσμα το πρόβλημα απουσίας ζωτικού χώρου για αυτά. Π.χ. Βασιλική Υπαπαντής, ναΐσκος Σωτήρος, Άγιος Αντώνιος, κ.α.)
- Τις τυφλές όψεις των κτιρίων απέναντι σε μνημεία και μνημειακούς χώρους, γεγονός που δίνει την εντύπωση ότι αγνοούνται από την γύρω περιοχή. (Περιοχή δυτικού τοίχους)
- Στη στάθμευση των αυτοκινήτων και την έντονη κυκλοφορία τους γύρω από τα μνημεία.
- Σε παρεμβάσεις στο χώρο όπως στύλους και καλωδιώσεις, κάδους συλλογής απορριμμάτων, διαφημιστικούς πίνακες, τέντες και επιγραφές που αναρτώνται στις όψεις ή τοποθετούνται στα πεζοδρόμια.

2) Στη δυσκολία πρόσβασης σε ορισμένους χώρους και κυρίως τη μη ένταξή τους σε δίκτυα μνημείων. (π.χ. Ιερός Ναός Αγίων Αποστόλων, Αλατζά Ιμαρέτ)

Γ) Η αναμενόμενη λειτουργία εναλλακτικών μέσων μαζικής μεταφοράς (τραμ – μετρό – mini bus) και η δημιουργία της υποθαλάσσιας αρτηρίας αναμένεται να ελαφρύνουν τους κεντρικούς δρόμους από τους μεγάλους φόρτους δίνοντας ελεύθερο πεδίο για παρεμβάσεις που θα τονίσουν τον πολιτισμικό - ιστορικό χαρακτήρα του κέντρου.



Δ) Δεν υπάρχει εκμετάλλευση του ιστορικού χαρακτήρα της πόλης προς όφελος του τουρισμού, ενώ το γεγονός ότι αποτελεί το μεγαλύτερο αστικό κέντρο στην νεότερη ιστορία (βυζαντινή περίοδος / τουρκοκρατία), την έχει εμπλουτίσει με έναν σημαντικό αριθμό από μνημεία, διαδρομές και περιοχές ιστορικής σημασίας. Εξάλλου είναι πιθανό ότι ο τουρισμός θα ωφεληθεί μακροπρόθεσμα από τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των γειτονικών βαλκανικών χωρών και την ένταξή τους στην Ε.Ε., που θα ευνοήσει τις διασυνοριακές μετακινήσεις

Ε) Ο ορθογωνικός κάναβος του κέντρου είναι στοιχείο που ευνοεί την ενοποίηση γιατί είναι δυνατό σε αυτή τη μορφή αστικού ιστού να υπάρξει πλέγμα οδών – πεζοδρόμων.



1.3.6 Περιοχή μελέτης

Ως περιοχή μελέτης ορίζεται η εντός των τειχών και με ανατολικό όριο (όπου τα τείχη είναι κατεστραμμένα) την οδό Εθνικής Αμύνης, γιατί:

- Οριοθετούν την περιοχή, καθιστώντας την μια ενιαία αντιληπτική ενότητα που στη σκέψη κάθε χρήστη του αστικού χώρου είναι συνυφασμένη με την ιστορική ταυτότητα της πόλης.
- Είναι ο χώρος που περιλαμβάνει σχεδόν όλα τα ιστορικά μνημεία και κτίσματα της πόλης. Τα ίδια τα τείχη άλλωστε, σε όλο τους το μήκος και σε έκταση 10 – 20 μέτρα εκατέρωθεν είναι χαρακτηρισμένα ως ιστορικά διατηρητέο μνημείο με βασιλικό διάταγμα από το 1962. Συγκεκριμένα η γραμμή των τειχών εσωκλείει:

A) Τους κηρυγμένους ως αρχαιολογικούς χώρους που είναι:

- Το τείχος της Θεσσαλονίκης σε όλο του το μήκος και ο χώρος σε απόσταση 10-20 μέτρων εκατέρωθεν του τείχους
- Τα ανάκτορα του Γαλερίου
- Το Οκτάγωνο
- Η Αρχαία Αγορά
- Ο αρχαιολογικός χώρος Πλατείας Διοικητηρίου
- Ο χώρος στο βαπτιστήρι Ιωάννου (Νυμφαίο)
- Η κρύπτη του Αγίου Δημητρίου
- Ο αρχαιολογικός χώρος στο Επταπύργιο

Σε γειτνίαση με την περιοχή μελέτης βρίσκεται και μια ρωμαϊκή βιοτεχνία κατασκευής αγγείων που ανακαλύφθηκε πρόσφατα κατά τις εκσκαφές στην πλατεία της Χ.Α.Ν.Θ.

B) Τους Βυζαντινούς και Μεταβυζαντινούς Ναούς

- I.N. Αγίου Δημητρίου
- I.N. Αγίου Γεωργίου (Ροτόντα)
- I.N. Αγίας Σοφίας
- I.N. Παναγίας Αχειροποιήτου
- I.N. Υπαπαντής



- Ι.Ν. Αγίου Γρηγορίου Παλαμά
- Ι.Ν. Αγίας Αικατερίνης
- Ι.Ν. Αγίου Μηνά
- Ι.Ν. Αγίου Νικολάου Ορφανού
- Ι.Ν. Αγίου Παντελεήμονα
- Ι.Ν. Παναγίας Χαλκέων
- Ι.Ν. Αγίων Αποστόλων
- Ι.Ν. Παναγίας Λαοδηγήτριας
- Ι.Ν. Μεταμόρφωσης Σωτήρος
- Ι.Ν. Νέας Παναγίας
- Ι.Ν. Οσίου Δαβίδ
- Ι.Ν. Προφήτη Ηλία
- Ι.Ν. Παναγούδας
- Μονή Βλατάδων

Γ) Τα Οθωμανικά τζαμιά και χαμάμ

- Αλατζά Ιμαρέτ (Πολύχρωμο)
- Γιαχουντί Χαμάμ (Ανθωπολεία)
- Χαμάμ Μπεή (Λουτρά Παράδεισος)
- Πασά Χαμάμ
- Χαμζά Μπεή Τζαμί (Αλκαζάρ)
- Γενί Χαμάμ (Αίγλη)
- Τουρμπές Μουσά Μπαμπά (τάφος)

Δ) Τα μνημεία

- Λευκός Πύργος
- Αψίδα Γαλερίου (Καμάρα)
- Επταπύργιο
- Πύργος Τριγωνίου
- Πύλη Αξιού



Εικόνα 3. Η χωρική κατανομή των μνημείων και αρχαιολογικών χώρων στην περιοχή μελέτης



1.3.7 Προσέγγιση – υπόβαθρο – στοιχεία

Το επίπεδο προσέγγισης της μελέτης είναι αυτό ενός master plan. Η εργασία γίνεται σύμφωνα με τις προδιαγραφές που είχε η «Πολεοδομική Μελέτη Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων» της Αθήνας, προσαρμοσμένες όμως τόσο στην πολύ διαφορετική μορφή της περιοχής όσο και στη διαφορετική φύση του αντικειμένου προστασίας. (Αρχαιολογικοί χώροι για την Αθήνα – Βυζαντινά, Οθωμανικά μνημεία και αρχαιολογικοί χώροι για τη Θεσσαλονίκη). Από τη φύση της, η μελέτη δεν αντιστοιχεί σε κάποιο από τα θεσμοθετημένα πολεοδομικά σχέδια με βάση την ελληνική νομοθεσία. Τοποθετείται ωστόσο μεταξύ του ρυθμιστικού σχεδίου και του γενικού πολεοδομικού σχεδίου.

Στην εργασία χρησιμοποιούνται ψηφιακά υπόβαθρα τα οποία προέρχονται από το Γ.Π.Σ. Δήμου Θεσσαλονίκης και το Ρ.Σ.Θ. Όλα τα υπόλοιπα χαρτογραφικά στοιχεία που χρησιμοποιούνται ήταν συμβατικά και ψηφιοποιήθηκαν για τις ανάγκες της εργασίας. Αξίζει να αναφερθεί ότι δεν υπάρχουν ούτε ψηφιακά ούτε συμβατικά υπόβαθρα με τις υφιστάμενες χρήσεις γης στο κέντρο της Θεσσαλονίκης σε καμία από τις αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες.

Τα στοιχεία της εργασίας προέρχονται από αρχεία και μελέτες του Οργανισμού Θεσσαλονίκης, της Πολεοδομίας και του Δήμου. Ιδιαίτερα σημαντική για τον σχηματισμό άποψης πάνω στα θέματα της εργασίας ήταν η επαφή και ο διάλογος με αρμοδίους από τις παραπάνω υπηρεσίες.



2. ΑΝΑΛΥΣΗ



2.1 Υπάρχουσα κατάσταση και τάσεις

2.1.1 Θέση και ρόλος της περιοχής μελέτης στο ΠΣΘ

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει κατά το μεγαλύτερο βαθμό το κεντρικότερο (τόσο από λειτουργική όσο και από γεωγραφική άποψη) τμήμα της Θεσσαλονίκης. Βρίσκεται σε γειτνίαση με την Ηεlexpo και το Α.Π.Θ, τα Κοιμητήρια Ευαγγελίστριας, τα νοσοκομεία ΑΧΕΠΑ και Αγίου Δημητρίου (περιοχές με χαμηλή δόμηση) από τα ανατολικά, ενώ προς τις υπόλοιπες κατευθύνσεις αποτελεί συνέχεια του αστικού ιστού. Περιλαμβάνει στο μεγαλύτερο της εμβαδόν τμήμα χαρακτηρισμένο ως Μητροπολιτικό Κέντρο του ΠΣΘ σύμφωνα με το ΓΠΣ Θεσσαλονίκης. Η γεωμορφολογία της περιοχής επιτρέπει συγκεκριμένες διελεύσεις- εισόδους και εξόδους από το χώρο, που σε συνδυασμό με την κεντρική λειτουργία του έχουν ως αποτέλεσμα τα συχνά κυκλοφοριακά προβλήματα.

Μια υποδιαίρεσή της με κριτήριο την ύπαρξη λειτουργιών με υπερτοπική αναφορά, οδηγεί στα εξής επιμέρους τμήματα ή κατηγορίες χώρου:

- Μνημειακοί χώροι – Αρχαιολογικοί χώροι, ορισμένοι από τους οποίους είναι διεθνούς εμβέλειας. Στην κατηγορία αυτή υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός βυζαντινών και μεταβυζαντινών μνημείων. Δε μπορούμε να πούμε ότι σαν εμβαδό οι μνημειακοί χώροι καταλαμβάνουν ένα σημαντικό τμήμα της συνολικής έκτασης της περιοχής. Σε πάρα πολλές περιπτώσεις ο ελεύθερος χώρος γύρω από τα μνημεία είναι ελάχιστος και τα μνημεία είναι σαν να ασφυκτιούν από την πίεση του δομημένου περιβάλλοντος.
- Ελεύθεροι χώροι - Πλατείες. Οι σημαντικότεροι και με ρόλο που απηχεί σε όλο το ΠΣΘ είναι η Πλατεία Αριστοτέλους, Πλατεία Μ. Μακίδη (Δικαστηρίων), Πλατεία Ελευθερίας, Πλατεία Δημοκρατίας, Πλατεία Ναβαρίνου. Αξίζει να αναφερθεί ότι η παρουσία πρασίνου είναι ελάχιστα αισθητή στους ελεύθερους χώρους όπως και σε όλη την περιοχή μελέτης.
- Οι χρήσεις αναψυχής καταλαμβάνουν ένα μεγάλο μέρος της συνολικής λειτουργίας της περιοχής, ικανές να σχηματίσουν από μόνες τους ένα δίκτυο δραστηριοτήτων και έχουν σε πολλές περιπτώσεις υπερτοπική εμβέλεια.



Μπορούν να διαχωριστούν σε δυο γενικότερες κατηγορίες, μια που περιλαμβάνει πιο σύγχρονης κατηγορίας διασκέδαση, παράγοντας μεγαλύτερη ηχορύπανση (νυχτερινά κέντρα στα Λαδάδικα - café κατά μήκος της Λεωφόρου Νίκης) και μια δεύτερη που περιλαμβάνει ταβέρνες – ουζερί. (Πλατεία Άθωνος – Μπιτ Παζαρ – Λουλουδάδικα - Κάστρα). Υπάρχει μια τάση για ανάπτυξη καταστημάτων αναψυχής της δεύτερης κατηγορίας στην Άνω Πόλη, που συνδέεται με την γενικότερη αλλαγή στη μορφή της περιοχής προς αποκατάσταση της ιστορικής της μορφής και τη συνειδητοποίηση από μέρος των πολιτών ότι είναι χώρος που αποτελεί τουριστικό προϊόν. Στα Λαδάδικα, τα χρόνια που ακολούθησαν την ανάπλαση, έδωσαν μια τεράστια ώθηση στη μονολειτουργικότητα του χώρου με κέντρα νυχτερινής διασκέδασης, η οποία τα τελευταία πέντε χρόνια εμφανίζει σταθερά πτωτικές τάσεις.

Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι μέχρι στιγμής στην Θεσσαλονίκη υπάρχει η τάση διόγκωσης αυτών των δραστηριοτήτων και συγκέντρωσής τους σε χωρικές ενότητες γραμμικές (κατά μήκος οδών) ή σε γειτονιές και οικοδομικά τετράγωνα. Στην αντίληψη του πολίτη υπάρχει συσχετισμός τους με τον τουρισμό περισσότερο απ' ότι έχει συνδέσει μ' αυτόν τις πολιτισμικές δραστηριότητες. Η δημιουργία τέτοιων περιοχών είχε μέχρι στιγμής τα εξής αποτελέσματα:

Θετικά:

- Έδωσε ζωή σε περιοχές που ήταν μέχρι πρότινος υποβαθμισμένες ή εγκαταλελειμμένες φέρνοντας και τις οικονομικές εισροές που συνεπάγεται αυτό.
- Βοήθησε στο να διατηρηθεί εκούσια χαμηλός συντελεστής δόμησης, αφού η πρόσοδος των καταστημάτων ήταν αντίστοιχη αυτής που θα είχε η αντιπαροχή και το χτίσιμο πολυκατοικιών στα οικόπεδα.
- Συνετέλεσε στο να διατηρηθεί η παραδοσιακή αρχιτεκτονική και κλίμακα του χώρου, αφού τα κτίρια των καταστημάτων την κράτησαν προκειμένου να είναι καλαίσθητα



Αρνητικά:

- Οδήγησε στη δημιουργία μονολειτουργικών περιοχών
 - Αύξησε σε υπέρογκο βαθμό τις πληθυσμιακές πυκνότητες ημέρας, ενώ οι πυκνότητες οίκησης έμειναν πολύ χαμηλές.
 - Έφερε ηχορύπανση και υποβάθμιση του περιβάλλοντος που απομακρύνουν από τις περιοχές την κατοικία.
- Πολιτισμικές χρήσεις – Διοίκηση. Στην περιοχή μελέτης υπάρχει το Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης, το Δημαρχείο Θεσσαλονίκης, η Αστυνομική Διεύθυνση Θεσσαλονίκης, τα γραφεία της Μητρόπολης, το Κεντρικό Ταχυδρομείο, η Διεύθυνση Πολεοδομίας, η Υποδιεύθυνση Αλλοδαπών, το Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης η Στρατιωτική Λέσχη, το Μουσείο Μακεδονικού Αγώνα, το Πολιτιστικό κέντρο της Άνω Πόλης, το Κρατικό Ωδείο, η Κεντρική Βιβλιοθήκη Βαφοπούλου, σημαντικός αριθμός κινηματογράφων, δύο ωδεία ενώ στα όρια της περιοχής υπάρχουν το Δικαστικό Μέγαρο, η Εταιρία Μακεδονικών Σπουδών και το Κρατικό Θέατρο Βορείου Ελλάδος. Είναι προφανές ότι η περιοχή έχει συνδέσει στενά τον χαρακτήρα της με διοικητικές – πολιτισμικές λειτουργίες και αυτό αποτελεί πάγια κατάσταση από την εποχή που ιδρύθηκε η πόλη μέχρι σήμερα. Τα τελευταία χρόνια δεν υπάρχει καμία ιδιαίτερη μεταβολή στις δραστηριότητες αυτού του είδους στο κέντρο, όμως ο ρόλος τους και η εμβέλειά τους ως προς το ΠΣΘ έχει μειωθεί λόγο:
- Της ανάπτυξης των τοπικών κέντρων, κυρίως όσον αφορά την διοίκηση, σε άλλες περιοχές της Θεσσαλονίκης που σχετίζεται άμεσα και με τη δημιουργία των Καποδιστριακών Δήμων.
 - Της δημιουργίας πολυχώρων ψυχαγωγίας έξω από τα όρια του ΠΣΘ τα τελευταία 5 χρόνια, που δέχονται πληθυσμό από όλες τις περιοχές της πόλης.
 - Τον λειτουργικό κορεσμό που έχει επέλθει στο κέντρο και κάνει δύσκολη τη χωροθέτηση νέων δραστηριοτήτων γεγονός που σχετίζεται και με την υψηλή γαιοπρόσοδο.



- ο Της μορφής επέκτασης του πολεοδομικού ιστού, που όντας κατά κάποιο βαθμό γραμμική συντελεί στο να είναι μεγαλύτερη η απόσταση και ο χρόνος πρόσβασης των νέων συνοικιών προς το κέντρο.

- Εμπόριο - Υπηρεσίες. Μέσα στα όρια της περιοχής μελέτης υπάρχει και το εμπορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, ειδικότερα ως «ιστορικό εμπορικό κέντρο» θεωρείται από το ΓΠΣ Θεσσαλονίκης το σύνολο των πολεοδομικών ενοτήτων 1, 3, 6, 7 και 4 του 1^{ου} Διαμερίσματος του Δήμου Θεσσαλονίκης. Πολύ έντονη παρουσία χρήσεων εμπορίου έχουμε κυρίως από την οδό Ολυμπιάδος και κάτω. Η μεγαλύτερη πυκνότητα εμπορικών καταστημάτων λιανικής εμφανίζεται κατά μήκος των οδών Εγνατία και Τσιμισκή, αφού σχεδόν κάθε ισόγειο έχει εμπορικές χρήσεις. Ως προς το χονδρεμπόριο, ο κλάδος εμπορίας τροφίμων χωροθετείται στις αγορές Μοδιάνο – Βλάλη. Επίσης μεγάλος είναι ο αριθμός των γραφείων υπερτοπικής εμβέλειας, κυρίως μεταξύ των οδών Εγνατίας και Λεωφόρου Νίκης. Χαρακτηριστικό της περιοχής είναι η ύπαρξη σχετικά μεγάλου αριθμού μικρών ξενοδοχειακών μονάδων με έντονη εμφάνιση επί της Εγνατίας από την Ι. Δραγούμη ως την πλατεία Βαρδαρίου. Αυξάνονται κι άλλο σε γειτνίαση με την περιοχή και κατά μήκος της οδού Μοναστηρίου, ενώ σε μικρή απόσταση είναι και το Ξενοδοχείο «Μακεδονία Παλλάς».

- Κατοικία. Εξετάζοντας την περιοχή μελέτης συνολικά η κατοικία δεν είναι μια από τις βασικότερες χρήσεις γης, αλλά υπάρχει άλλοτε σε ελάχιστο (Κέντρο) και άλλοτε σε σημαντικό βαθμό (Άνω Πόλη). Είναι προφανής τα τελευταία χρόνια η τάση απομάκρυνσής της από την περιοχή του κέντρου.

Χαρακτηριστικό γνώρισμα για την περιοχή στο σύνολό της είναι ότι εδώ και αρκετά χρόνια οι δραστηριότητες μεταποίησης είναι περιορισμένες στο νότιο-δυτικό τμήμα της (Δωδεκανήσου – Ι. Δραγούμη – Βασιλέως Ηρακλείου) χωρίς να εμφανίζουν αυξητικές τάσεις. Αυτό της δίνει χαρακτήρα τριτογενή . Τα συστήματα υπερτοπικών λειτουργιών της περιοχής είναι δύο:



- Το πρώτο και ανερχόμενο είναι αυτό της αναψυχής - πολιτισμού και εμφανίζεται με διάσπαρτους πυρήνες σε όλη την περιοχή μελέτης.
- Το δεύτερο, είναι αυτό των υπηρεσιών – εμπορίου – διοίκησης, που έχει πολύ πιο έντονη παρουσία από το πρώτο στο κέντρο αλλά όχι και στο σύνολο της περιοχής. Δεν υπήρξαν σημαντικές τάσεις αλλαγής της έντασης του συστήματος στην περιοχή, ωστόσο αναμένεται αύξησή της κατά μήκος των οδών Μοναστηρίου, Λαγκαδά και 26^{ης} Οκτωβρίου, έξω δηλαδή από τα όρια της περιοχής μελέτης.

2.1.2 Προβλέψεις του σημερινού Ρυθμιστικού Σχεδίου σχετικά με την περιοχή

Ο πρώτος γενικότερος στόχος του Ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης είναι η «ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης και η αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της». Γι' αυτό οριοθετήθηκε η κεντρική περιοχή της Θεσσαλονίκης και προτείνονται η απομάκρυνση του χονδρεμπορίου και της οχλούσας μεταποίησης και η τόνωση της κατοικίας. Επίσης προωθείται η συστηματική καταγραφή και εφαρμογή προγραμμάτων προστασίας και ανάδειξης αρχαιολογικών χώρων, μνημείων, παραδοσιακών συνόλων και ιστορικών χώρων. Ιεραρχείται το οδικό δίκτυο και δημιουργείται ενιαίο δίκτυο ροής πεζών, ελεύθερων και ιστορικών χώρων σε συνδυασμό με δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων. Ιδιαίτερη έμφαση αποδίδεται στην αναβάθμιση των δυτικών τειχών της Θεσσαλονίκης, στην ανάπλαση περιοχών στο παλιό εμπορικό κέντρο και τη σύνδεση τους με το σύστημα αρχαιολογικών περιπάτων.

Το Ρ.Σ.Θ. ορίζει τμήμα της περιοχής ως C.B.D. Θεσσαλονίκης. Είναι αυτό μεταξύ των οδών 26^{ης} Οκτωβρίου – Εγνατία – Αγίας Σοφίας – Τσιμισκή – Κομνηνών – Λ. Νίκης – Ναυάρχου Κουντουριώτη. Ακόμα προβλέπει την επέκταση του C.B.D. προς τα δυτικά σε περιοχές μεταβατικής ζώνης πάνω από την Εγνατία και πέρα από την πλατεία Βαρδαρίου στις Π.Ε. 1, 6 και 7 του Β' Διαμερίσματος Δ. Θεσσαλονίκης, καθώς και την γραμμική επέκταση κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος της 26^{ης} Οκτωβρίου πάνω από τις εγκαταστάσεις του Ο.Λ.Θ.. Προς τα ανατολικά η περιοχή επέκτασης του C.B.D. είναι μεταξύ των οδών Εγνατία – Τσιμισκή - Εθνικής Αμύνης.



2.1.3 Πληθυσμιακές πυκνότητες

Θα ήταν πλασματικό να λάβουμε υπόψη μας κατά τον σχεδιασμό τον πραγματικό πλυθησμό της περιοχής και όχι τις πλυθησμιακές πυκνότητες και κυρίως αυτές της ημέρας, για τους λόγους που εξηγούνται στο κεφάλαιο που εξηγεί τη δομή της εργασίας. Στην Άνω Πόλη η μέση πυκνότητα brutto ημέρας είναι 200 άτομα/ Ha και η μέση netto πυκνότητα ημέρας 430 άτομα/ Ha, δεν μπορούμε επομένως να θεωρήσουμε ότι υπάρχει ιδιαίτερο πρόβλημα όσον αφορά την πλυθησμιακή πυκνότητα.

Στο κέντρο όμως έχουμε τα εξής:

- Στις περιοχές του ανατολικού κέντρου (ανατολική υποπεριοχή του Κέντρου της περιοχής μελέτης) από την οδό Αγίας Σοφίας μέχρι Εθνικής Αντιστάσεως διαπιστώνονται:
 - Brutto πυκνότητες οίκησης = 400 – 1000 άτομα/ Ha
 - Netto πυκνότητες οίκησης = 900 – 1800 άτομα/ Ha
 - Brutto πυκνότητες ημέρας = 500 – 1000 άτομα/ Ha
 - Netto πυκνότητες ημέρας = 1300 – 1600 άτομα/ Ha
- Στις περιοχές του δυτικού κέντρου (κεντρική και δυτική υποπεριοχή του Κέντρου της περιοχής μελέτης) από την οδό Αγίας Σοφίας μέχρι το Βαρδάρη οι μεν πυκνότητες οίκησης είναι ελάχιστες λόγω μικρού ποσοστού κατοικιών, αλλά οι πυκνότητες ημέρας φτάνουν στη μέγιστη τιμή τους στο Π.Σ.Θ.:
 - Brutto πυκνότητες ημέρας = 900 – 1500 άτομα/ Ha
 - Netto πυκνότητες ημέρας = 2200 – 2600 άτομα/ Ha

Το πρόβλημα της υπερβολικά υψηλής πλυθησμιακής πυκνότητας του κέντρου είναι εμφανές. Η μείωσή της είναι εξαιρετικά δύσκολο να επιτευχθεί, δεδομένου ότι υπάρχει ήδη απόθεμα κτισμάτων στις πυκνοκατοικημένες περιοχές, παγιωμένες συνήθειες του πλυθυσμού, αλλά και αδυναμία του σχεδιασμού να επιταχύνει με έργα και υποδομές την αποκέντρωση και προαστιοποίηση του πλυθυσμού.

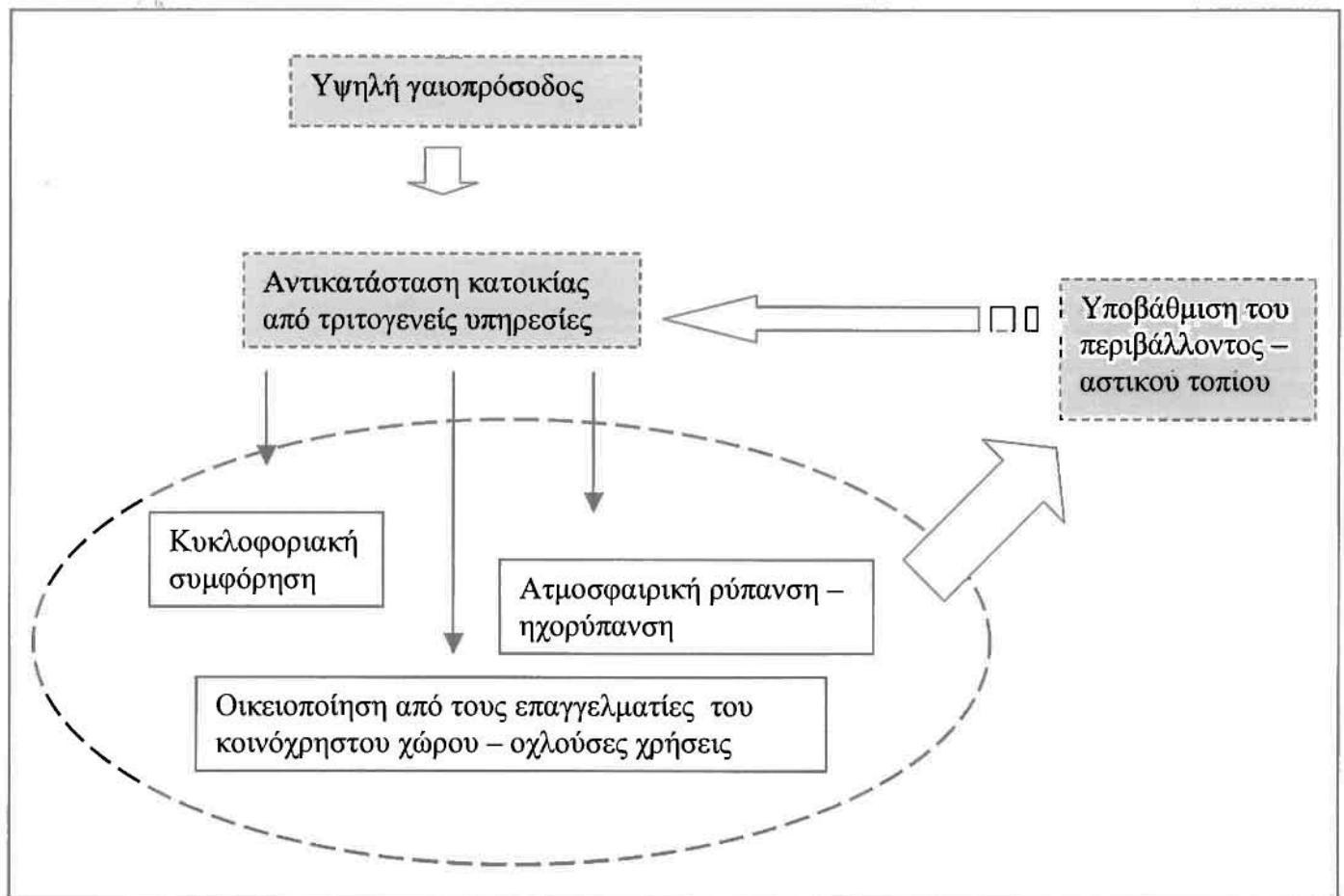


2.1.4 Χρήσεις γης – λειτουργίες- τάσεις

Στη Θεσσαλονίκη του μεσοπολέμου, όπως άλλωστε και σε άλλες πόλεις, οι χρήσεις ήταν με σαφήνεια καθορισμένες και τα κτίρια μικτής χρήσης ήταν λίγα. Κατοικίες και εμπόριο συνέπιπταν στους εμπορικούς δρόμους της πόλης π.χ. Τσιμισκή, Εγνατία, Αριστοτέλους, Ερμού κ.τ.λ. καθώς και σε ορισμένες πλατείες (Διοικητηρίου κ.α.). Καθαρά εμπορικά κτίρια, σε συνδιασμό με χώρους παροχής υπηρεσιών, υπήρχαν στην περιοχή μεταξύ των οδών Εγνατίας, Αριστοτέλους, Ερμού, Βενιζέλου, Λ. Νίκης, Κουντουριώτη, Δωδεκανήσου. Στην υπόλοιπη περιοχή του ιστορικού κέντρου κυριαρχούσαν κτίρια κατοικιών 4 έως 5 ορόφων. (ΕΠΑ 1983)

Η πόλη πήρε τη σημερινή της μορφή κυρίως με την ανοικοδόμηση που έγινε μετά το τέλος του πολέμου και μετέτρεψε όλη την εισόγια περιοχή του κέντρου σε ένα ανεξέλεκτα εκτεινόμενο κατάστημα εμπορίου ή παροχής υπηρεσιών και επισκευών με αποτέλεσμα οι περιοχές κατοικίας ν' αντιμετωπίζουν εντονότατα προβλήματα που προκαλούνται από την «οικειοποίηση» του ελάχιστου ακάλυπτου και δημόσιου χώρου από επαγγελματίες. «Η εκτεταμένη αυτή επαγγελματοποίηση του εισόγειου χώρου επιρρεάζει ακόμα περισσότερο από την κατοικία την κίνηση, την κυκλοφορία, την αισθητική και γενικότερα την αντίληψη των ανθρώπων για τον κοινόχρηστο χώρο.» (Γ. Κύρου 1996).

Ακόμα εξελήχθη ταυτόχρονα η διαχείριση των ορόφων, χωρίς να λαμβάνεται, με δημιουργία υπηρεσιών παροχής σ' αυτούς, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η «φέρουσα ικανότητα» της περιοχής και οι ανάγκες που δημιουργούνται από την ξαφνική συσώρευση εξυπηρετούντων και εξυπηρετούμενων. Χαρακτηριστικό της περιοχής μελέτης είναι ότι η κατοικία, λόγω του «άνισου αγώνα κατάκτητης χώρου» που είχε με τις τριτογενής υπηρεσίες υποβαθμίζεται συνεχώς και σε μια αρκετά μεγάλη έκταση της περιοχής μελέτης και έχει την τάση να απομακρυνθεί από την περιοχή. Αυτό αποδικνύεται και από την ολοένα αυξανόμενη εγκατάσταση αλλοδαπών μεταναστών στην περιοχή του κέντρου. Το φαινόμενο της απομάκρυνσής της σχετίζεται και με την υψηλή γαιοπρόσοδο, που οδηγεί σε άλλες χρήσεις και την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και της εικόνας του αστικού τοπίου.



Διάγραμμα 2. Η τάση αντικατάστασης της κατοικίας από κεντρικές λειτουργίες

Έτσι το εμπόριο με αρχικό πυρήνα τις περιοχές πλατείας Βαρδαρίου, Ι. Δραγούμη, Βενιζέλου, Εγνατίας, Αγίας Σοφίας και Τσιμισκή εξαπλώνεται προς όλο και περισσότερο κατοικίσιμο χώρο προς τα ανατολικά (Γ. Κύρου 1996), γεγονός που χωρίς την παράλληλη ανάπτυξη υποδομών εξυπηρετήσεων (πεζοδρόμια, θέσεις στάθμευσης, ήπια κυκλοφορία, εναλλακτικά μέσα μαζικής μεταφοράς) υποβαθμίζει όλο και περισσότερο το ιστορικό εμπορικό κέντρο. Την τάση εξάπλωσης του εμπορίου ακολούθησε η εγκατάσταση των υπηρεσιών, δίνοντας επιπλέον ένταση στα προβλήματα κορεσμού της περιοχής.

Όσον αφορά την περίθαλψη, στα όρια της περιοχής λειτουργούν δύο νοσοκομεία το Κεντρικό Νοσοκομείο (Ι. Γεννηματάς) και το Άγιος Δημήτριος, στη Ζωγράφου Ελένης και Εθνικής Αμύνης, πολλά ειδικά διαγνωστικά κέντρα μείζονος σημασίας, η πλειοψηφία των ατομικών ιατρείων της πόλης, πολλά φαρμακεία καθώς και τα κεντρικά γραφεία του ΙΚΑ. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο σύνολο του κέντρου της Θεσσαλονίκης (και εκτός της περιοχής μελέτης), λειτουργούν τέσσερα νοσοκομεία και επτά κλινικές. Για την υπερσυγκέντρωση αυτή κύρια αιτία είναι η ιστορική σημασία και



εξέλιξη του κέντρου αλλά και η γειτνίαση με το νοσοκομείο ΑΧΕΠΑ και την Ιατρική Σχολή. Υπάρχει μια μικρή τάση αναδιάρθρωσης της κατανομής στο χώρο, που δεν μπορεί όμως εύκολα να θεωρηθεί τάση αποκέντρωσης φαίνεται κατά την τελευταία δεκαετία, καθώς ορισμένα μεγάλα διαγνωστικά κέντρα αναζητούν λιγότερο δαμνηρή και μεγαλύτερη επιφάνεια για την εγκατάστασή τους σε άλλες περιοχές. (Νέα Εγατία, Αγ. Πάντων κ.α.). Αντίροπο στην αποκέντρωση είναι το γεγονός ότι μόνο στο κέντρο εγκαινιάζονται νέου τύπου εγκαταστάσεις υγείας και εναλλακτικών θεραπειών (π.χ. εφαρμογές λέιζερ, βελλονισμός, ιατρικά ινστιτούτα παχυσαρκίας κ.α.).

Παρουσία αθλητικών εγκαταστάσεων δεν υπάρχει στην περιοχή με εξαίρεση τις δυνατότητες άθλησης που παρέχει ο χώρος της Χ.Α.Ν.Θ. στα όρια της περιοχής μελέτης, και βρίσκεται αυτή τη στιγμή σε διαδικασία ανάπλασης.

Σημαντικό στοιχείο είναι ότι παρά τη μεγάλη σε αριθμό παρουσία μνημείων, οι μνημειακοί χώροι και οι χώροι πρασίνου καταλαμβάνουν ένα ασήμαντο ποσοστό του συνόλου της επιφάνειας της περιοχής μελέτης. Αυτό αποτελεί ιδιαίτερο πρόβλημα για την περιοχή του κέντρου, γιατί οι υψηλοί όροι δόμησης και η αρχιτεκτονική των κτιρίων έχουν δώσει στο κέντρο την απρόσωπη μορφή του συνοθηλεύματος πολυκατοικιών που υπάρχει και στις περισσότερες μεγάλες ελληνικές πόλεις.

Για την περιοχή της Άνω Πόλης – Επταπυργίου αυτό δεν έχει ιδιαίτερα αρνητικά αποτελέσματα, μια και οι όροι δόμησης σε συνδιασμό με την παραδοσιακή μορφή των κτιρίων αλλά και του αστικού ιστού, δημιουργούν όμορφο αστικό τοπίο. Εξάλλου η περιοχή είναι σήμερα χαρακτηρισμένη ως «ιστορικός τόπος» ενώ είδη από το 1979 (Π.Δ. 12.3.1979 ΦΕΚ 197Δ') είχε χαρακτηριστεί ως «παραδοσιακός οικισμός». Με εξαίρεση δύο μικρά τοπικά κέντρα, ένα στον Συνοικισμό Επταπυργίου και δύο στην Άνω Πόλη κυρίαρχη χρήση γης στην περιοχή αυτή είναι η κατοικία, ενώ σε σχέση με το σύνολο της περιοχής μελέτης, αλλά και το Δήμο Θεσσαλονίκης καταλαμβάνουν σημαντικό εμβαδό οι μνημειακοί χώροι. (Επταπυργίου και Μονής Βλατάδων). Η έντονη εμφάνιση της κατοικίας στην περιοχή παρά τη γειτνίαση με το κέντρο οφείλεται στην μορφολογία του εδάφους, αφού οι έντονες κλίσεις της περιοχής δεν ευνόησαν την εγκατάσταση κεντρικών λειτουργιών.



2.1.5 Θεσμικό καθεστώς δόμησης

Στο τμήμα αυτό καταγράφονται και αξιολογούνται οι επιτρεπόμενοι συντελεστές δόμησης και τα μέγιστα ύψη.

Σ' αυτό το θέμα υπάρχει τελείως διαφορετική αντιμετώπιση της Άνω Πόλης με το κέντρο. Η Άνω Πόλη χωρίζεται σε δύο τομείς. Στον τομέα Ι (βόρειο τμήμα) ο Σ.Δ. είναι 1,2 έως 1,8 ανάλογα με την κλίση του εδάφους ενώ στον Τομέα ΙΙ (νότιο τμήμα) ο Σ.Δ. είναι μεταξύ 2,1 και 2,4. Στον συνοικισμό Επταπυργίου ο Σ.Δ. είναι 1,8 και το μέγιστο ύψος καθορίζεται από τον ΓΟΚ/73 («ύψος κτιρίων βυζαντινών αρχαιοτήτων»). Ειδικά για τα Ο.Τ. γύρω από τα μνημεία και απέναντι από τα τείχη στον τομέα Ι το μέγιστο ύψος κτιρίων είναι 6μ. και στον τομέα ΙΙ τα κτίρια με πρόσωπο επί των οδών α) Αλ. Παπαδοπούλου από Τσαμάνδου μέχρι Κλειούς και β) Δημ. Πολιουρκητού από Πηλέως μέχρι Μπουμπουλίνας έχουν μέγιστο ύψος επίσης 6μ. Για τα υπόλοιπα κτίρια το μέγιστο ύψος φαίνεται από τους παρακάτω πίνακες:

Τομέας Ι

Υψομετρική διαφορά	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων
0-1μ.	6-6,5μ
1-1,5μ.	6-6,7μ.
2-4μ.	6-7,5μ.
2-4μ.	6-8,5μ.
4 και άνω	6-8,5μ.

Τομέας ΙΙ

Υψομετρική διαφορά	Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων
0-1 μ	9-10μ.
1-2 μ	9-11μ.
2 και άνω	9-11,5μ.

Πίνακας 2. Μέγιστα ύψη στην Άνω Πόλη

Πηγή: Διεύθυνση Πολεοδομίας Θεσσαλονίκης



Το ποσοστό κάλυψης για όλη την Άνω Πόλη είναι 70% για οικοπέδα με εμβαδό μέχρι 200τ.μ. και 60% για οικοπέδα με εμβαδό 201τ.μ. και άνω. Επίσης ο κανόνας αρτιότητας ορίζεται σε 10μ. μέτωπο και 200τ.μ. εμβαδό.

Στο κέντρο της Θεσσαλονίκης ο Σ.Δ. είναι στις περισσότερες περιοχές 4,8 ή 4,2, σε επιλεγμένες περιοχές ο Σ.Δ. είναι 3,6 ενώ μεταξύ των οδών Ολυμπιάδος και Φιλλίπου ο Σ.Δ. είναι 2,4 με εμφανή τάση να υπάρχει όσο γίνεται κλιμακωτή μείωση των υψών όσο πλησιάζουμε προς την Άνω Πόλη. Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε ότι έχουμε από το μέτωπο της παραλίας μέχρι τον Τομέα Ι της Άνω Πόλης 6 παράλληλες ζώνες συντελεστών δόμησης κατά τις οποίες ο Σ.Δ. μειώνεται σταδιακά κατά 0,6. Αξιοσημείωτο είναι ότι ο καθορισμός του μέγιστου ύψους των κτιρίων σε όλη την περιοχή του κέντρου γίνεται σύμφωνα με τον ΓΟΚ χωρίς ιδιαίτερους κανονισμούς για τις περιοχές γύρω από τα μνημεία. Για το σύνολο λοιπόν της περιοχής έχουμε ένα μεγάλο φάσμα Σ.Δ. (από 1,2 μέχρι 4,8), αλλά και υψών. Το χαρακτηριστικό αυτό συμβαδίζει με τη διαφοροποίηση των χαρακτηριστικών των επιμέρους περιοχών από άποψη χρήσεων γης και χαρακτήρα, που είναι ιδιαίτερα έντονη, κυρίως μεταξύ Άνω Πόλης και Κέντρου.

Από το θεσμικό καθεστώς δόμησης, καταλαβαίνουμε πόσο διαφορετικά έχουν αντιμετωπιστεί οι δύο αυτές περιοχές παρότι έχουν κοινή ιστορική αξία και μάλιστα το κέντρο υπερτερεί από άποψη μνημείων σε σχέση με την Άνω Πόλη. Οι πολύ υψηλές πυκνότητες δόμησης του κέντρου διευκόλυναν την ανάπτυξη ανώτερων κεντρικών λειτουργιών ακόμα και στις περιοχές γύρω από τα μνημεία, (που υπήρχαν μεν παραδοσιακά στη Θεσσαλονίκη, αλλά δεν είχαν την σημερινή οχλούσα μορφή) και γενικά είχαν σαν αποτέλεσμα οικιστικό περιβάλλον υψηλής έντασης.

2.1.6 Αρχιτεκτονική και μορφολογία κτηρίων

2.1.6.1. Διατηρητέα κτίσματα – Παραδοσιακό κτιριακό υλικό

Σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης υπάρχουν διατηρητέα κτίσματα ή μη χαρακτηρισμένα αλλά αξιόλογα από άποψη προβολής της αρχιτεκτονικής ιστορίας της πόλης, γεγονός που οφείλεται στον ισχυρό ρόλο της πόλης στη νεότερη ιστορία. Η συνειδητοποίηση για την προστασία της νεώτερης αρχιτεκτονικής κληρονομιάς έχει σημειώσει μεγάλη πρόοδο τα τελευταία χρόνια, τόσο σε μεγάλη μερίδα του κόσμου

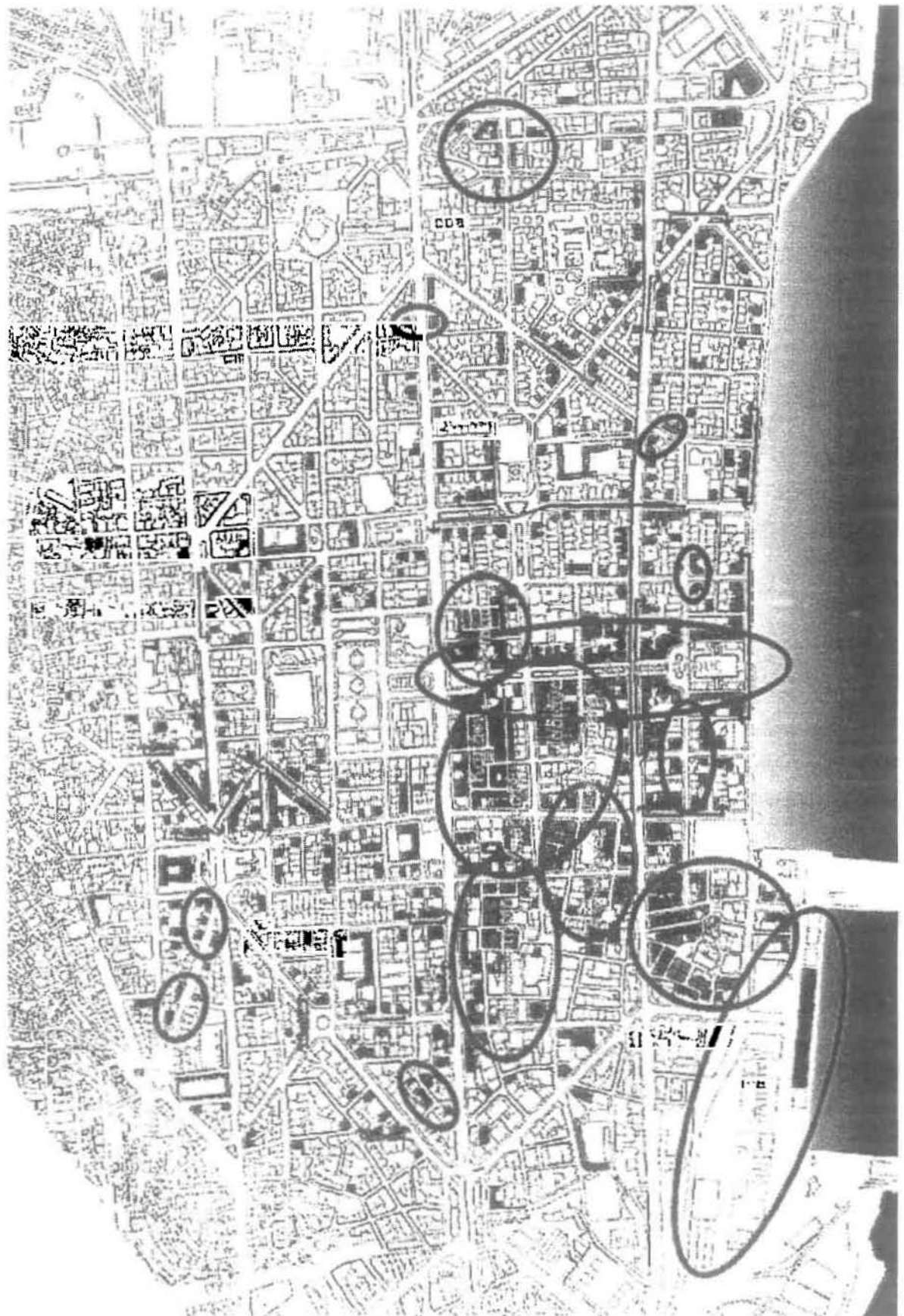


όσο και στον κρατικό μηχανισμό. Η εξέλιξη αυτή γίνεται φανερή από την αύξηση του αριθμού των κηρύξεων διατηρητέων κτισμάτων, που για την περιοχή του κέντρου έχει φτάσει σήμερα τα 280 κτίρια, αντιπροσωπεύοντας πολύ αξιόλογα αρχιτεκτονήματα όλων των χρόνων, μέχρι και τις πρώτες δεκαετίες μετά τον πόλεμο. Παράλληλα όμως οι αυξημένες πιέσεις για την μέγιστη δυνατή εκμετάλλευση στο κέντρο μιας μεγαλούπολης συντελούν στην αποψίλωση του κέντρου από ιστορικά ή χαρακτηριστικά κτίρια που δεν έτυχε να χαρακτηριστούν διατηρητέα, χωρίς να σημαίνει ότι δεν συμβάλλουν αποφασιστικά στην συγκρότηση της ιστορικής φυσιογνωμίας του. Στο οριακό σημείο που βρίσκεται σήμερα η πόλη όσον αφορά την επιβίωση της ιστορικής της φυσιογνωμίας κάθε απώλεια αποτελεί δραματικό χτύπημα στην προσπάθεια διατήρησης του προσώπου της.

Το παραδοσιακό κτιριακό υλικό της περιοχής μελέτης βρίσκεται σε μεγάλη πυκνότητα στους συνοικισμούς Επταπυργίου και Άνω Πόλης όπου σύμφωνα με τη μελέτη «Άνω Πόλη ανάδειξη και ανάπλαση» (1995) κρίθηκε σωστή η παρέμβαση σε 565 κτίσματα. Στο ιστορικό εμπορικό κέντρο παρά την ανοικοδόμηση του κέντρου από το '60 και μετά, ορισμένες περιοχές διατηρούν ακόμη ιστορικό χαρακτήρα, άλλοτε ως αποτέλεσμα συγκέντρωσης πολλών κηρυγμένων κτιρίων ή ειδικού αστικού σχεδιασμού (π.χ. Άξονας Αριστοτέλους) και άλλοτε εξ αιτίας ειδικών συνθηκών που εμπόδισαν την υλοποίηση των σύγχρονων όρων δόμησης (Λαδάδικα). Το παραδοσιακό κτιριακό υλικό στο ιστορικό κέντρο μπορούμε να το κατηγοριοποιήσουμε σε:

- α) Αναγνωρίσιμα σύνολα με ιδιαίτερο χαρακτήρα όπως Λαδάδικα, περιοχή Αγ. Μηνά, περιοχή πλατείας Χρηματηστηρίου, Μπεζεστένι, Καπάνι – Μοδιάνο – Ανθοπωλεία, Αριστοτέλους, πλατεία Άθωνος
- β) Μέτωπα όπως τμήματα των οδών Λ. Νίκης, Εγνατία, Τσιμισκή.
- γ) Μεμονωμένα κτίρια

Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται οι τρεις αυτές κατηγορίες σύμφωνα με την καταγραφή που έγινε κατά τη μελέτη «πολεοδομική ανάπλαση – ανάδειξη της φυσιογνωμίας του κέντρου της Θεσσαλονίκης» το 1996. Στον δικό μου χάρτη φαίνονται οι κατηγορίες α και β για το σύνολο της περιοχής μελέτης, με πιο πρόσφατα στοιχεία του ΟΡΘΕ.



Εικόνα 4. Παραδοσιακά κτιριακά σύνολα, μέτωπα και μεμονωμένα κτίρια



2.1.6.2. Αρχιτεκτονική – εικόνα - κατάσταση των κτηρίων

Βασικές διαπιστώσεις, στο επίπεδο αυτό, είναι οι εξής:

Στην περιοχή του Κέντρου κυριαρχεί η μαζική και άχρωμη αρχιτεκτονική της «μεταπολεμικής πολυκατοικιοποίησης» μέσω του θεσμού της αντιπαροχής. Η κατάσταση αυτή, που αποτελεί ένα από τα μείζονα προβλήματα του πολεοδομικού χώρου όχι μόνο στην περιοχή αλλά στο ΠΣΘ και τις ελληνικές πόλεις γενικότερα, είναι σε μεγάλο βαθμό μη αντιστρεπτή σε ορατό χρονικό ορίζοντα, και θέτει σαφή όρια στις δυνατότητες βελτίωσης του πολεοδομικού περιβάλλοντος. *Το ιδιαίτερο πρόβλημα στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης είναι η ακαλαίσθητη συνύπαρξη – γειτνίαση των μεταπολεμικών πολυκατοικιών με τα βυζαντινά μνημεία σε όλη την έκταση του κέντρου, με σαφή επίπτωση στο μορφολογικό χαρακτήρα της πόλης και την αντιληπτική σημασία των μνημείων.* Κατά μήκος της οδού Εγνατία υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός πολυκατοικιών που είναι κτίσματα ή (περιορισμένης έκτασης, συνήθως) σύνολα χαρακτηριστικά προγενέστερων του '60 περιόδων. *Ωστόσο η αντιληπτική εικόνα των κτισμάτων δεν συμβαδίζει με την ιστορική-αρχιτεκτονική τους αξία λόγω φθοράς είτε του χρώματος των όψεων που μπορεί να οφείλεται στο χρόνο και τους αέριους ρύπους, είτε λόγω παρεμβολής στα σχήματα των όψεων.*

Συγκεκριμένα, όσον αφορά την εικόνα των κτιρίων τα βασικότερα προβλήματα που εντοπίζονται είναι:

- Η προσθήκη κατασκευών στο δώμα των κτηρίων. (διαφημιστικές πινακίδες, κεραίες τηλεόρασης, μη αφαιρεθέντες καπνοσυλλέκτες κλπ.).
- Τα πρόσθετα στοιχεία επί της όψης των κτιρίων. (διαφημιστικές πινακίδες, φωτεινές ή μη επιγραφές, εξωτερικά στοιχεία κλιματιστικών συσκευών)
- Η έλλειψη φωτισμού μνημείων και σημαντικών δημοσίων κτιρίων
- Η φθορά και μη συντήρηση των όψεων των κτηρίων

Μέχρι στιγμής δεν υπήρξε μια ιδιαίτερη προσπάθεια αντιμετώπισης των παλιών πολυκατοικιών της οδού Εγνατίας και Τσιμισκή σαν ένα σύνολο που αποτελεί στοιχείο



της αρχιτεκτονικής ιστορίας της πόλης, έγιναν όμως μεμονωμένες αναπλάσεις σε πολύ περιορισμένο αριθμό κτιρίων.

Στην περιοχή της Άνω Πόλης και τον συνοικισμό Επταπυργίου η κατάσταση αρχιτεκτονικής των κτιρίων είναι σαφώς καλύτερη, αφού διατηρήθηκε σε μεγάλο βαθμό η παραδοσιακή μορφή τους, όχι γιατί υπήρχε μιας ιδιαίτερης μορφής προστασία τους, όταν το κέντρο έπερνε τη σημερινή του μορφή, αλλά γιατί η χαμηλή γεοπρόσδος της περιοχής μεταπολεμικά, έκανε τα κτίρια να περάσουν αλόβητα τη «μπόρα» της πολικατοικοποίησης, μέχρι που έφτασε η σημερινή εποχή προστασίας τους. Η Άνω Πόλη ήταν πάντα καθαρά περιοχή κατοικίας λόγω του επικλινούς εδάφους που την καθιστούσε δυσπρόσιτη. Μέσα στο πλέγμα των πρόσφατα και παλιότερα διαμορφωμένων δρόμων της, υπάρχουν μνημεία κυρίως Βυζαντινά μεγάλης ιστορικής, αρχαιολογικής και αρχιτεκτονικής αξίας. Σχεδόν σε κάθε γειτονιά υπάρχει μια Βυζαντινή Κιστέρνα και μια Οθωμανική Κρήνη.

2.1.7 Αστική δομή και αντιληπτική εικόνα

Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν έχει γίνει για τη Θεσσαλονίκη μελέτη προσμέτρησης του αντιληπτικού βάρους των μνημείων. Για τις ανάγκες της εργασίας γίνεται μια αξιολόγησή τους ως προς αυτό με βάση τα παρακάτω κριτήρια:

1. Τη δυνατότητα θέασής τους από άξονες.
2. Τη δυνατότητα θέασής τους από μεγάλη απόσταση από όλα τα σημεία του ορίζοντα.
3. Το μέγεθός τους συγκριτικά με τα κτίρια που τα περιβάλλουν.
4. Την ένταξη της μορφολογικής - αρχιτεκτονικής τους διαφοροποίησης σε σχέση με τον γύρω χώρο.
5. Την ύπαρξη ή μη ελεύθερου χώρου γύρω τους και την έκταση που έχει αυτός.

Με βάση τα παραπάνω και την επιτόπεια έρευνα έχουμε τα εξής συμπεράσματα:



- Το μεγαλύτερο αντιληπτικό βάρος στην περιοχή μελέτης έχουν τα γνωστότερα από τα μνημεία, που αποτελούν και τοπόσημα. (Λευκός Πύργος, Επταπύργιο, Καμάρα, Ροτόντα, Άγιος Δημήτριος, Αγία Σοφία), και λόγω της άμεσης αντίληψης ότι αποτελούν ιστορικά στοιχεία, αλλά και επειδή πληρούν σε μεγάλο βαθμό τα παραπάνω κριτήρια. Ακόμα, τα σημαντικότερα από τα μνημεία έχουν το προνόμιο (σε σχέση με τα υπόλοιπα) να περιβάλλονται από ελεύθερους χώρους.
- Αν εξαιρέσουμε τα μνημεία της πόλης που αναφέρθηκαν πιο πάνω, τα υπόλοιπα έχουν χαμηλό αντιληπτικό βάρος και συχνά απουσιάζει η ένταξή τους στον ιστό της πόλης, γεγονός που δεν ευνοεί την ανάδειξή τους.
- Η στάθμη των διαφόρων ιστορικών περιόδων στην οποία είναι κτισμένα τα μνημεία, δεν βοηθά στο να ισχυροποιηθεί η σύνδεση μνημείου και άμεσου περιγύρου, απομακρύνοντάς τα οπτικά από το άξενο σύγχρονο περιβάλλον. Όλες οι Βυζαντινές εκκλησίες στο κέντρο εκτός από τον Αγ. Δημήτριο είναι κτισμένες σε χαμηλότερο επίπεδο από αυτό του οικοδομικού τετραγώνου τους ή των δρόμων που τις περιβάλλουν.



Εικόνα 5. Η διαφορά υψομετρικής στάθμης μνημείων και περιβάλλοντα χώρου. Ναός Υπαπαντής

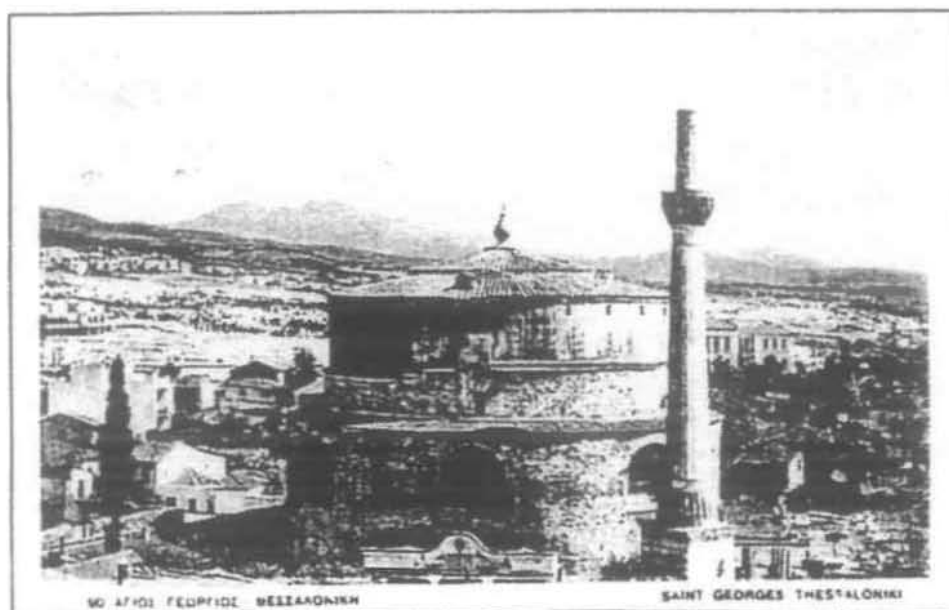


Εικόνα 6. Η διαφορά υψομετρικής στάθμης μνημείων και περιβάλλοντα χώρου. Παναγία Χαλκείων

- Τα μνημεία έχουν χάσει κάθε έννοια της αρχικής τους κλίμακας Ως συνέπεια της εφαρμογής των όρων δόμησης που θεσπίστηκαν μετά τον πόλεμο, ορισμένα από τα άλλοτε δεσπίζοντα με το μέγεθός τους μνημεία στο ιστορικό αστικό τοπίο έπαψαν να λειτουργούν ως τοπόσημα της πόλης. Παρακάτω φαίνονται δύο χαρακτηριστικά παραδείγματα για την παλιά και την σημερινή κλίμακα της Ροτόντας και της Αχειροποίητου που είναι και οι δύο χαρακτηρισμένες σαν προστατευόμενα μνημεία από το 1962.



Εικόνα 7. Αχειροποίητος. Παραδοσιακή κλίμακα



Εικόνα 8. Ροτόντα. Παραδοσιακή κλίμακα



Εικόνα 9. Ροτόντα Παραδοσιακή κλίμακα



Εικόνα 10. Ροτόντα: Σημερινή κλίμακα

- Χωρίζοντας την περιοχή μελέτης σε δύο βασικές υποπεριοχές (Επταπύργιο – Άνω Πόλη και Κέντρο) μπορούμε να πούμε ότι η κάθε μια έχει συνοχή όσον αφορά την αστική της δομή, αφού έχουν σ' όλη τους την έκταση ίδια σχεδόν μορφή αστικού ιστού και μορφολογία κτιρίων.
- Οι πλατείες στην περιοχή είναι περιορισμένες παρότι οι σημαντικότερες από ιστορική άποψη έχουν υσχρό αντιληπτικό βάρος. (Πλ. Αριστοτέλους, Πλ. Δικαστηρίων). Σημαντικό πρόβλημα όσον αφορά τις πλατείες είναι ο τεμαχισμός λόγω διάνοιξης οδών της πλατείας Βαρδαρίου, με αποτέλεσμα να χάσει την ιστορική της μορφή η σημαντικότερη πλατεία – είσοδος της πόλης.
- Στην περιοχή της Άνω Πόλης δεν υπάρχει κανένα μνημείο - τοπόσημο ισχυρού αντιληπτικού βάρους, στο ρόλο όμως αυτό ανταποκρίνεται με ορισμένες περιοχές το τείχος, που σε συνδιασμό με το πράσινο που το περιβάλλει και την παραδοσιακή μορφή ενός μεγάλου αριθμού σπιτιών δημιουργεί αξιόλογο αστικό τοπίο. «Η αρχιτεκτονική του χώρου έχει χαρακτηριστικά Βαλκανικής αρχιτεκτονικής με διαφοροποιήσεις και επιδράσεις από ευρωπαϊκά ρεύματα».



(Άνω Πόλη – Ανάδειξη και Ανάπλαση, 1995). Παρά τις νεότερες επεμβάσεις και την άναρχη δόμηση των νεωτέρων χρόνων, λόγω έλλειψης κοινωνικού εξοπλισμού έχει διατηρηθεί ο χαρακτηριστικός πολεοδομικός ιστός και η ανθρώπινη κλίμακα. Η διατήρησή τους όμως που παλιότερα εξυπηρετούσε λειτουργικά ένα διαφορετικό τρόπο ζωής από τον σημερινό, δημιουργεί ιδιαίτερα οικιστικά - πολεοδομικά προβλήματα σημαντικότερα των οποίων είναι:

- Το κυκλοφοριακό – συγκοινωνιακό και η εύρεση χώρων στάθμευσης
- Η δημιουργία και διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων
- Η μέριμνα δημιουργίας εγκαταστάσεων κοινωνικού εξοπλισμού
- Η συμπλήρωση και βελτίωση των δικτύων υποδομής

Βασικό στοιχείο για την αντιληπτική εικόνα των περιοχών γύρω από τα τείχη της Άνω Πόλης είναι ότι πολλά προσφυγικά κτίσματα ορισμένα εκ των οποίων έχουν ηλικία μεγαλύτερη των 70 ετών εφάπτονται του τείχους, χρησιμοποιώντας το ως εξωτερικό τείχος για τη δική τους κατασκευή. Μέχρι στιγμής ήταν εμφανής από την πολιτεία η τάση απομάκρυνσής τους,* ωστόσο πρέπει κατά τις όποιες παρεμβάσεις να ληφθεί υπόψη ότι ορισμένα από τα κτίρια έχουν αξία ως κειμήλια που φανερώνουν την πολεοδομική ιστορία της πόλης. Αυτό είναι ωφέλιμο να γίνει γιατί:

A) Η εικόνα των σπιτιών που εφάπτονται του τείχους είναι ιδιόμορφο και σπάνιο φαινόμενο και είναι δυνατόν με κατάλληλη ανάπλαση των σπιτιών να αποτελέσει τουριστικό προϊόν.

B) Η τάση για εγκατάσταση σπιτιών (προσφυγικών ή κατώτατων κοινωνικών στρωμάτων) κατά μήκος του τείχους και χρησιμοποίησή του ως δικό τους εξωτερικό τείχος, αποτελεί ιστορικό στοιχείο γιατί εμφανίζεται και στα Βυζαντινά και Οθωμανικά χρόνια, με μεγαλύτερη συγκέντρωση στην περιοχή γύρω από την Πύλη Αξιού (περιοχή Βαρδάρη). Άρα η διατήρησή τους αποτελεί και θέμα αναβίωσης ενός στοιχείου της πολεοδομικής πραγματικότητας του παρελθόντος.

* Ο νόμος του ρυθμιστικού 1561/85 και ΦΕΚ 168Α «περί προγράμματος οργανωμένης δόμησης» Άρθρο 14 §312 ανέφερε: «...Μεταξύ άλλων προβλέπονται οργανωμένα στεγαστικά προγράμματα για την κάλυψη των αναγκών και τη μεταφορά οικισμών με προτεραιότητα το πρόγραμμα «Πολίχνη» όπου μεταφέρονται οι θιγόμενοι από πολεοδομικές παρεμβάσεις και εφαρμογές των όρων και περιορισμών δόμησης της Άνω Πόλης». Αυτοί οι πληθυσμοί ονομάστηκαν «Καστρόπληκτοι». Το ΓΠΣ Πολίχνης όρισε μία ΖΕΠ η οποία από την εποχή δημιουργία της, στις 31/7/87 παρέμεινε μια ανενεργή λόγω αδυναμίας συνεννόησης του Δήμου Πολίχνης με τη ΔΕΠΟΣ και τον Οργανισμό Ρυθμιστικού. Τελικά με το ΦΕΚ 58Δ του 2000 τροποποιήθηκε το ΓΠΣ και η ΖΕΠ καταργήθηκε.



- Στο κέντρο η αλόγιστη τοποθέτηση δικτύων της Δ.Ε.Η. ή εγκαταστάσεων του Ο.Τ.Ε., πινακίδων πάσης φύσεως, περιπτέρων και η νόμιμη ή αυθαίρετη στάθμευση σε συδιασμό με το έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα δημιουργούν άσχημη εικόνα για το σύνολο της περιοχής, και δυσκολίες στην ανάδειξη των μνημείων.
- Όσον αφορά την αντιληπτική εικόνα του αστικού ιστού του κέντρου που είχε παραδοσιακά άριστη μορφή (Ιπποδάμειο σύστημα) είχαμε διάνοιξη μεγάλων αρτηριών με διαγώνιες κατευθύνσεις που διέσπασαν τον παραδοσιακό κάρναβο και κατέστρεψαν το οικείο χτισμένο περιβάλλον που αιώνες με την κλίμακά του αναδείκνυε τα μνημεία. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο Ναός Μεταμόρφωσης Σωτήρος, περιτρυγισμένος σήμερα από κτίρια με ύψη εκτός κλίμακας, που δημιουργούν απαράδεκτες και αντιϊστορικές οπτικές για την προβολή και ανάδειξή του.



Εικόνα 11. Ύψη εκτός κλίμακας. Και κτίρια σύγχρονα κτίρια σε ελάχιστη απόσταση από τα μνημεία. I.N. Μεταμόρφωσης Σωτήρος



2.1.8 Στάθμευση

Το πρόβλημα της στάθμευσης, είναι ιδιαίτερα αισθητό στην περιοχή μελέτης όπως και σε όλο τον Δήμο Θεσσαλονίκης. Είναι μια από τις παραμέτρους που επηρεάζουν άμεσα τόσο το κυκλοφοριακό πρόβλημα* όσο και την ποιότητα του περιβάλλοντος. (κατάληψη οπτικών χώρων, ρύπανση κ.τ.λ.). Ειδικά για το κέντρο το πρόβλημα είναι εντονότερο αφού η ύπαρξη των εμπορικών δραστηριοτήτων των γραφείων και των υπηρεσιών υπερτοπικής σημασίας δημιουργούν ισχυρό πόλο προσέλκυσης χιλιάδων μετακινήσεων καθημερινά. Σύμφωνα με τη «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας» οι χώροι στάθμευσης εκτός οδού στο κέντρο αντιπροσωπεύουν το 40% της συνολικής προσφοράς και είναι το μεγαλύτερο ποσοστό στον Δήμο Θεσσαλονίκης. Ωστόσο ένας στους δύο οδηγούς κατά μέσο όρο σταθμεύει παράνομα. Αυτό έχει συχνά σοβαρές συνέπειες όσον αφορά την κυκλοφοριακή ικανότητα του δικτύου και την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας. Η κατάληψη των νόμιμων θέσεων κατά τις ώρες αιχμής στο κέντρο κυμαίνεται μεταξύ 90% και 100% και στην Άνω Πόλη μεταξύ 80% και 90%. Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνεται μια προσέγγιση της εκτιμώμενης ζήτησης, σύμφωνα με τα στοιχεία της παραπάνω μελέτης.

	Κέντρο	Άνω Πόλη	Σύνολο Δήμου Θεσσαλονίκης
Νόμιμες Θέσεις (προσφορά)	7542	3090	52468
Παράνομες Θέσεις (φαινόμενο έλλειμμα)	8772	1964	29322
Εκτίμηση ζήτησης	16314	5054	81790

Πίνακας 3. Οι θέσεις στάθμευσης στην περιοχή μελέτης

Πηγή: Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για το ΠΣΘ

Τα παραπάνω στοιχεία που αφορούν το Κέντρο αναφέρονται σε περιοχή λίγο μεγαλύτερη από την περιοχή μελέτης. Ο ακριβής αριθμός των παρεχόμενων θέσεων στάθμευσης στο κέντρο που βρίσκεται στην περιοχή μελέτης σύμφωνα με το εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής του Α.Π.Θ. και την σχετική μελέτη του

* Στο παράρτημα υπάρχουν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στους σημαντικότερους κόμβους της περιοχής που αποτελούν και τις κύριες εισόδους στην περιοχή μελέτης.



Υ.Π.Ε.Χ.Ω.Δ.Ε. το 1990 για την στάθμευση είναι 5992 εκ των οποίων 3027 είναι εκτός οδού. Τα στοιχεία αυτά όμως είναι αρκετά παλιά και εκτός αυτού πρέπει να λάβουμε υπόψη μας τα στοιχεία του πίνακα γιατί αφορούν και την περιοχή γύρω από το Κέντρο της περιοχής μελέτης όπου θα δημιουργηθούν οι μεγάλοι χώροι «περιμετρικής του κέντρου στάθμευσης» που θα μειώσουν την χρήση του αυτοκινήτου στην περιοχή μελέτης.

Είναι σημαντικό ότι στην συντριπτική πλειοψηφία οι θέσεις στάθμευσης παρά την οδό στην περιοχή μελέτης είναι δωρεάν και χωρίς κανέναν χρονικό περιορισμό. Η προστασία του λιγοστού ελεύθερου χώρου από μη αναγκαίες ή χρονικά απεριόριστες σταθμεύσεις είναι λογική και απαραίτητη προϋπόθεση για την προσέγγιση των δύο βασικών στόχων της μελέτης (ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας και του μνημειακού χαρακτήρα και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος). «Γι' αυτό η πολιτική και η διαχείριση της στάθμευσης πρέπει να στηρίζεται σε δύο βασικές αρχές:

- Να καλύπτει ικανοποιητικά τη λεγόμενη «λειτουργική στάθμευση», αυτή δηλαδή που είναι εντελώς απαραίτητη για τη λειτουργία των κύριων δραστηριοτήτων της περιοχής.
- Να εξυπηρετείται ένας συγκεκριμένος μόνο εναλλασσόμενος αριθμός επισκεπτών του κέντρου (ρυθμιζόμενη στάθμευση) έτσι ώστε να μη δημιουργούνται σημαντικά κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα. Η ρύθμιση αυτή γίνεται με τον έλεγχο της στάθμευσης (αστυνόμευση, κάρτες, παρκόμετρα) και την τιμολογιακή πολιτική (κόστος στάθμευσης).» («Η κυκλοφορία και η στάθμευση στη Θεσσαλονίκη» Γ. Κύρου 1996)

2.1.9 Κοινόχρηστοι χώροι και ροές πεζών

2.1.9.1 Κοινόχρηστοι χώροι

Η κατάσταση του δημόσιου/ κοινόχρηστου χώρου αποτελεί ένα από τα μείζονα προβλήματα της σύγχρονης ελληνικής πόλης. Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης, που όπως αναφέρθηκε πιο πριν είναι η πόλη με το μικρότερο ποσοστό πρασίνου και κοινόχρηστων χώρων στην Ευρώπη 1,6τ.μ. ανά κάτοικο, αλλά και πιο συγκεκριμένα οι συνθήκες στην περιοχή μελέτης αντανακλούν το γενικότερο πρόβλημα. Βασικές αιτίες



του λειτουργικού και αντιληπτικού προβλήματος που έχουν οι κοινόχρηστοι χώροι είναι οι εξής:

- Η αμέλεια για την δημιουργία κοινοχρήστων χώρων τις προϋγούμενες δεκαετίες, λόγω διαφορετικών αντιλήψεων που υπήρχαν στην πολεοδομία και η χαμηλή πριότητά τους από άποψη αστικού σχεδιασμού. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η πλατεία Βαρδαρίου, που σχεδόν καταστράφηκε για διάνοιξη δρόμων και έχει σήμερα εικόνα περισσότερο συγκοινωνιακού κόμβου παρά πλατείας. (βλ. Φωτογραφική τεκμηρίωση)
- Η υπερεκμετάλλευση - κατάληψη του δημόσιου χώρου από ασύμβατες χρήσεις. Η υπερβολή στη χρησιμοποίηση πλατειών, πεζοδρόμων και πεζοδρομίων για την εγκατάσταση τραπεζιών κέντρων αναψυχής, εστιατορίων, κλπ. (χαρακτηριστικό παράδειγμα ο πεζόδρομος στη Λεωφόρο Νίκης), ο γιγαντισμός των περιπτέρων, η χρήση δημόσιου χώρου για την έκθεση εμπορευμάτων ή ακόμα και ως προέκτασης του χώρου εργασίας, αποτελούν τυπικά συμπτώματα του προβλήματος, που είναι αρνητικό τόσο από την άποψη της αδυναμίας χρήσης του δημόσιου χώρου για τον υποτιθέμενο κανονικό του προορισμό, όσο και από την άποψη της εικόνας του.
- Η χλωρίδα στους ελάχιστους μεγάλους χώρους πρασίνου, αλλά και στις μικρές επιφάνειες χαρακτηρίζονται από αυξανόμενη υποβάθμιση. (Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η περιοχή πρασίνου που βρίσκεται στα ανατολικά όρια της περιοχής μελέτης. (Νεκροταφεία, Νοσοκομείο Αγ. Δημήτριος, ανατολικό βυζαντινό τείχος) (βλ. φωτογραφική τεκμηρίωση)
- Η παράνομη στάθμευση σε κοινόχρηστους χώρους έχει λάβει πολύ μεγάλες διαστάσεις, όπως εξηγήθηκε πιο πάνω. Οι αρνητικές συνέπειες είναι πολλαπλές: «αφαίρεση» δημόσιου χώρου και αλλοίωση του χαρακτήρα του απομένοντος καταστροφή στοιχείων όπως τα ρείθρα των πεζοδρομίων.



2.1.9.2 Σύστημα πεζοδρόμων και στοάων

Οι πεζόδρομοι είναι πολλοί λίγη στην περιοχή μελέτης, αν σκεφτεί κανείς ότι αποτελεί ιστορικό κέντρο. Σημαντική ήταν η ολοκλήρωση του κεντρικού αρχαιολογικού περιπάτου (πεζόδρομηση της Αριστοτέλους), αλλά και σε σχεδιαστικό επίπεδο ακόμα, οι τρεις αρχαιολογικοί περίπατοι που προτάθηκαν δεν ενώνονται μεταξύ τους ώστε να σχηματίσουν δίκτυο. Έντονη, στη περιοχή του κέντρου είναι η παρουσία στοάων. Αυτό αποτελεί ιδιαίτερα θετικό στοιχείο για την κίνηση των πεζών αλλά και πολλές φορές ως καλλωπιστικό στοιχείο (π.χ. Αριστοτέλους) που δηλώνει και την ταυτότητα της περιοχής. Οι βασικές παρατηρήσεις για το σύστημα πεζοδρόμων είναι οι εξής:

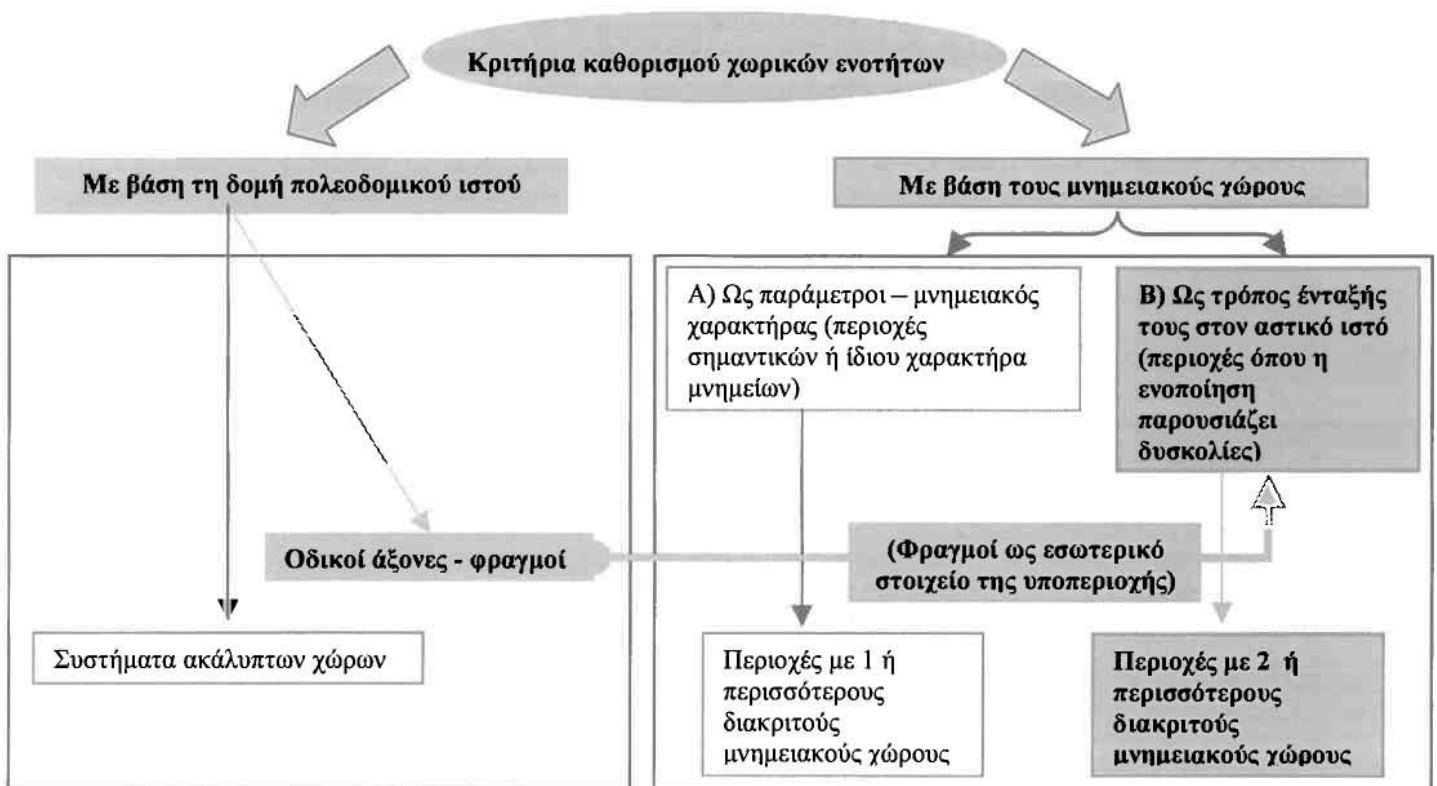
- Οι πεζόδρομοι είναι κατά κανόνα σποραδικοί, και δεν συγκροτούν δίκτυο στο σύνολο της περιοχής. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην εξυπηρετείται η ροή των πεζών.
- Είναι εμφανής η απουσία μεγάλων οριζόντιων (παράλληλων προς την παραλία) πεζοδρόμων.
- Σε ορισμένες υποπεριοχές, οι πεζοδρομήσεις συγκροτούν συνεκτικά τοπικά συστήματα (και καλύπτουν σημαντικό ποσοστό του ρυμοτομικού σχεδίου). Αυτό είτε έγινε κατόπιν σχεδιασμού (Λαδάδικα), είτε προϋπήρχε (Ανω Πόλη).
- Οι ήπιες μορφές κυκλοφορίας (πεζοί - ποδήλατα) μειονεκτούν αφάνταστα σε επίπεδο υποδομών σε σχέση με το αυτοκίνητο.
- Οι λίγες πεζοδρομήσεις που γίνονται στο κέντρο είναι μικρής κλίμακας και δεν έχουν σχεδιαστεί συστηματικά με κριτήριο την αποκατάσταση αρχαίων διαδρομών.



2.2 Η διαίρεση της περιοχής σε χωρικές ενότητες και κατηγορίες χώρου

2.2.1 Διαχωρισμός σε χωρικές ενότητες

Ο διαχωρισμός σε χωρικές ενότητες μπορεί να γίνει με δύο διαφορετικές οπτικές γωνίες. Η μία είναι αυτή της μορφής του πολεοδομικού ιστού όσον αφορά την συνέχεια – ασυνέχειά του και η άλλη είναι η θεώρηση του χώρου μέσα από το πρίσμα της παρουσίας των μνημείων και των υφιστάμενων διαδρομών – συμπλεγμάτων τους. «Για τη δεύτερη θεώρηση, υπάρχουν δύο διαφορετικές παράμετροι που έχουν ιδιαίτερη σημασία: (Α) ο μνημειακός/ αρχαιολογικός χαρακτήρας (εσωτερική μορφολογική και ιστορική συνοχή/ εξωτερική διαφοροποίηση) που προσδιορίζει διακριτούς αρχαιολογικούς χώρους, και (Β) ο τρόπος με τον οποίο τίθεται το ζήτημα της ενοποίησης μεταξύ χώρων που δεν βρίσκονται σε επαφή» (Οικονόμου Δ. 1999), που είναι και οι περισσότεροι στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης. Ο διαχωρισμός ενοτήτων με την πρώτη παράμετρο δίνει ενότητες με τουλάχιστον έναν διακριτό αρχαιολογικό-μνημειακό χώρο, ενώ με την δεύτερη με τουλάχιστον δύο. Μια σχηματική αναπαράσταση των κριτηρίων επιλογής ενοτήτων για μελέτη ενοποίησης μνημειακών χώρων είναι η παρακάτω:





Διάγραμμα 3. Επιλογή κριτηρίων για τον καθορισμό των χωρικών ενοτήτων

Ο χρωματισμός δείχνει τα κριτήρια που λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό ενοτήτων στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Το (Α) είναι παράμετρος που για την περίπτωση της Θεσσαλονίκης δεν κρίνεται ωφέλιμο να ληφθεί ιδιαίτερα υπόψη γιατί:

- Ο χαρακτήρας των μνημείων της πόλης ποικίλει γεγονός που οφείλεται στη μακρόχρονη έντονη παρουσία της πόλης στους ιστορικούς χρόνους. (Η εντός των τειχών περιοχή είναι η μόνη της Θεσσαλονίκης που δεν σταμάτησε να κατοικείται από το 300π.χ. μέχρι σήμερα.) Η ποικιλία αυτή των μνημείων σε συνδυασμό με την κατανομή τους στο χώρο (βλ. εικόνα 4) κάνουν αδύνατο τον καθορισμό ενοτήτων ή την ενοποίηση με κριτήριο τον χαρακτήρα τους.
- Η πολυπολιτισμική ταυτότητα της Θεσσαλονίκης αποτελεί ιστορικό στοιχείο και άρα πρέπει μέσω της ενοποίησης να προβληθεί. Εξάλλου είναι προτιμότερη η ανάδειξή της και από άποψη τουριστικού οφέλους, μια και δίνει στον επισκέπτη την εντύπωση ότι βρίσκεται σε χώρο ιδιαίτερης πολιτισμικής και ιστορικής αξίας. Άρα η τομή του χώρου σε ενότητες και η ενοποίηση δε θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον διαφορετικό χαρακτήρα των μνημείων.

Το (Β), (ο τρόπος με τον οποίο τίθεται το ζήτημα της ενοποίησης μεταξύ χώρων που δεν βρίσκονται σε επαφή), αποτελεί σε συνδυασμό με τους άξονες – φραγμούς το βασικό στοιχείο καθορισμού των ενοτήτων.

Ο πρώτος διαχωρισμός της περιοχής σε γίνεται σε δύο μεγάλες ενότητες. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ανάλυσης είναι φανερό ότι βασικό στοιχείο της περιοχής μελέτης αποτελεί η ασυνέχεια - ανομοιογένεια της στις περιοχές κέντρου και Άνω Πόλης με διαχωριστική γραμμή την Οδό Ολυμπιάδος. Οι διαφορές μεταξύ τους είναι εμφανείς στα εξής χαρακτηριστικά:

- 1) Αστικός ιστός: Ιπποδάμειο σύστημα με διαγώνιους τοπικούς δρόμους και δευτερεύουσες αρτηρίες (Καραολή Δημητρίου – Δωδεκανήσου – Π.Μελά – Λ. Ιασονίδου) για το κέντρο και ακανόνιστος παραδοσιακός ιστός με στενά δρομάκια στην Άνω Πόλη και τον συνοικισμό Επταπυργίου.



- 2) Χρήσεις γης: Οι κεντρικές λειτουργίες κυριαρχούν στο κέντρο, με ιδιαίτερη έμφαση στο εμπόριο και τις υπηρεσίες ενώ στην Άνω Πόλη επικρατέστερη χρήση γης είναι η κατοικία.
- 3) Γεωμορφολογία: Χαμηλές κλίσεις εδάφους για το κέντρο που αυξάνονται όσο προχωράμε προς την Άνω Πόλη.
- 4) Αρχιτεκτονική – μορφολογία κτιρίων: Επικράτηση της μεταπολεμικής πολυκατοικίας στο κέντρο σε αντίθεση με τα κτίσματα ενός ή δύο ορόφων της Άνω Πόλης που έχουν συχνά παραδοσιακή μορφή.

Πέρα από τον πρωτεύων αυτό διαχωρισμό η μακροοργάνωση του πολεοδομικού χώρου προσδιορίζεται από ορισμένες πολύ έντονες τομές οι οποίες είναι δύο ειδών:

- Τα συστήματα πεζοδρόμων και ακάλυπτων χώρων. Συγκεκριμένα υπάρχουν δύο κάθετες προς την παραλία διαδρομές, και είναι οι δύο από τις τρεις που είχαν προταθεί από την «μελέτη αρχαιολογικών περιπάτων». Είναι η Αριστοτέλους – Πλατεία Δικαστηρίων – Αρχαία Αγορά – Άγιος Δημήτριος, και η Λευκός Πύργος – Πλατεία Φαναριωτών – πεζόδρομος Γούναρη Δημητρίου – Καμάρα – Ροτόντα. Ακόμα υπάρχει η διαδρομή του τείχους με τον περιβάλλοντα πράσινο χώρο κατά μήκος της οδού Επταπυργίου, που χωρίζει την Άνω Πόλη από το Επταπύργιο.
- Οι κύριες και δευτερεύουσες οδικές αρτηρίες που αποτελούν για την περιοχή άξονες – φραγμούς. Αυτές είναι η Αγίου Δημητρίου, παράγοντας υπερτοπικής προσπελασιμότητας και ισχυρότερος γραμμικός φραγμός τις περιοχής μελέτης (εκεί εμφανίζονται και οι μεγαλύτερες ταχύτητες οχημάτων στο κέντρο), η Εγνατία και η Τσιμισκή που δέχονται τον μεγαλύτερο αριθμό αυτοκινήτων στην διάρκεια μιας ημέρας. (Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για το Πολεοδομικό Συγκρότημα και την Περιαστική Ζώνη Θεσσαλονίκης, 1999). Σ' αυτή την κατηγορία συγκαταλέγονται και οι πιο ήπιες μορφής γραμμικοί φραγμοί που είναι οι συλλεκτήριες αρτηρίες Κλαυθμώνος – Ακροπόλεως στην Άνω Πόλη και Ολυμπιάδος, Κασσάνδρου, Αγίας Σοφίας, καθώς και οι δευτερεύουσες αρτηρίες Καραολή – Δημητρίου, Δωδεκανήσου, Ελ. Βενιζέλου και Ι. Δραγούμη στο κέντρο.



Οι κάθετες τομές μεταξύ των αξόνων αυτών υποδιαιρούν την περιοχή σε υποενότητες. Για την ανάγκη λεπτομερέστερης μελέτης οι δύο βασικές ενότητες της περιοχής μελέτης (Ιστορικό Εμπορικό Κέντρο και Άνω Πόλη – Επταπύργιο) χωρίζονται με κριτήρια τους γραμμικούς φραγμούς και τον τρόπο ενοποίησης στις εξής υποενότητες:

- Ο Συνοικισμός Επταπυργίου, που οριοθετείται από τα τείχη και περιλαμβάνει το Επταπύργιο, που εκτός από την δικιά του ιστορική σημασία πρέπει να τονιστεί ότι και ο γύρω χώρος λόγω ανάλογων ευρημάτων έχει χαρακτηριστεί ως αρχαιολογικός από το 1962. Ο αστικός ιστός χαρακτηρίζεται από οικοδομικά τετράγωνα ακανόνιστου σχήματος και μεγέθους, ενώ από το Γ.Π.Σ. Θεσσαλονίκης ο συνοικισμός ορίζεται σχεδόν στο σύνολό του ως περιοχή αμιγούς κατοικίας. Κατά μήκος των οδών Επταπυργίου και Αγράφων έχει γίνει ειδική διαμόρφωση της ζώνης του τείχους με χώρους πρασίνου, πάρκα, παιδικές χαρές.
- Ο τομέας I της Άνω Πόλης που οριοθετείται από τα τείχη και τις οδούς Σαχτούρη – Παπαδοπούλου Αλ. – Κλειούς - Πολιορκητού Δημητρίου - Μπουμπουλίνας – Επιμενίδου – Κυρηναίου – Ακροπόλεως – Σταγείρων - Υφικράτους – Δαναούς. Ο διαχωρισμός της Άνω Πόλης στους δύο τομείς γίνεται λόγω της ύπαρξης διαφορετικών όρων δόμησης και αστικού περιβάλλοντος, η μορφή του αστικού ιστού ωστόσο είναι ίδια. Ο τομέας I χαρακτηρίζεται από επαρκή ομοιογένεια. Είναι περιοχή διωρόφων με Σ.Δ. 1,4 – 1,8, περιλαμβάνει μεγάλο αριθμό διατηρητέων κτιρίων τη μονή Βλατάδων, τον Πύργο Τριγωνίου και ένα τμήμα των τειχών με διαμορφωμένη ζώνη πρασίνου γύρω του. Ο τομέας I είναι στο σύνολό του περιοχή αμιγούς κατοικίας και χαρακτηρίζεται από ομοιογένεια τόσο λειτουργική όσο και αντιλιπτική.
- Ο τομέας II της Άνω Πόλης που οριοθετείται από τις οδούς που αναφέρθηκαν κατά την οριοθέτηση του I, το ανατολικό τείχος και την οδό Ολυμπιάδος. Περιλαμβάνει 38' διατηρητέα κτίρια καθώς επίσης και τα παρακάτω μνημεία:
 - Βυζαντινό Λουτρό, στην Πλατεία Ρωμφή
 - Τον Τουρμπέ Μουσά – Μπαμπά (Οθωμανικός τάφος)



- Τον Ι.Ν. Οσίου Δαυίδ
- Τον Ι.Ν. Ταξιαρχών
- Τον Ι.Ν. Αγίου Νικολάου Ορφανού
- Τον Ι.Ν. Αγίας Αικατερίνης

Τα κτίσματα της περιοχής είναι μέχρι τριώροφα, με Σ.Δ. 2,1 – 2,4 και διατηρείται ο παραδοσιακός αστικός ιστός όπως και στον τομέα Ι. Υπάρχει ένα σημαντικό πλέγμα υφιστάμενων και προτεινόμενων πεζοδρόμων, ενώ έντονο είναι το πρόβλημα κυκλοφορίας και στάθμευσης. Στοιχείο που πρέπει να ληφθεί ιδιαίτερα υπόψη κατά τον σχεδιασμό και που έχει αμεληθεί από τις μέχρι τώρα μελέτες είναι ο τρόπος διασύνδεσης της περιοχής με τον αστικό ιστό του κέντρου

- Η ενότητα μεταξύ των Ολυμπιάδος – Στουρνάρα και Αγ. Δημητρίου. Τα κτίσματα της περιοχής είναι σχεδόν στο σύνολό τους πολυκατοικίες. Από μορφολογική αλλά και λειτουργική άποψη αποτελεί έναν μεταβατικό χώρο από την Άνω Πόλη στο κέντρο, αφού είναι ως επί το πλείστον περιοχή γενικής κατοικίας, συνδυάζοντας τις λειτουργίες και των δύο, ενώ ο αστικός ιστός είναι μία μίξη ορθογωνικού καννάβου με μικρές διαγώνιες προς διάφορες κατευθύνσεις. Σημαντικά στοιχεία της περιοχής με επιβλητική παρουσία είναι ο Ι.Ν. Αγίου Δημητρίου, το Διοικητήριο – Υ.ΜΑ.Θ., ενώ υπάρχουν και τα Οθωμανικά μνημεία Αλατζά Ιμαρέτ, Γενί Χαμάμ (Αίγλη) και οι Ιεροί Ναοί Προφήτη Ηλία και Παναγίας Λαοδηγήτριας. Χαρακτηριστική για την περιοχή είναι η μικρή παρουσία πρασίνου και αδόμητων χώρων, ενώ δεν υπάρχουν ιδιαίτερες παρεμβάσεις προς ανάδειξη του τείχους. Η ενότητα τέμνεται στα δύο από την οδό Κασσάνδρου κάνοντας δύσκολη την διασύνδεση των μνημείων. Οι μνημειακοί χώροι της περιοχής είναι απομονωμένοι τόσο μεταξύ τους όσο και από το υπόλοιπο σύνολο μνημειακών χώρων της περιοχής, με εξαίρεση τον Άγιο Δημήτριο, που ανήκει στον κεντρικό αρχαιολογικό περίπατο.
- Η ενότητα μεταξύ των Αγ. Δημητρίου - Ελ. Βενιζέλου – δυτικού τείχους και Ναυάρχου Κουντουριώτη.(Δυτική υποενότητα κέντρου) της περιοχής μελέτης. Η οριοθέτηση της περιοχής προς τα ανατολικά δεν έχει σαφή χαρακτήρα από άποψη αλλαγής στον αστικό ιστό ή στις χρήσεις γης κι αυτό γιατί χαρακτηριστικό γνώρισμα όλης της περιοχής



κάτω από την Αγ. Δημητρίου αποτελεί η μίξη των χρήσεων γης σε όλη την έκτασή της. Σημαντική για την περιοχή είναι η παρουσία του συγκροτήματος «Λαδάδικα» που αποτελεί μετά την ανάπλασή του μονολειτουργικό χώρο διασκέδασης. Το εμπόριο και οι υπηρεσίες είναι ιδιαίτερα έντονες χρήσεις στην περιοχή και εμφανίζονται σ' όλη σχεδόν την έκταση της περιοχής. Εξάλλου το τμήμα της περιοχής από την οδό Εγνατίας και κάτω είναι χαρακτηρισμένο ως C.B.D. από το Γ.Π.Σ Θεσσαλονίκης και ανήκει και στο ευρύτερο «Μητροπολιτικό Κέντρο», όπως χαρακτήρισε το Γ.Π.Σ. την περιοχή από τον Παλαιό Σιδηροδρομικό Σταθμό μέχρι το Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού. Οι κυριότερες κεντρικές οικονομικές λειτουργίες που χωροθετούνται είναι το λιανικό εμπόριο, τα γραφεία του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα και κάποιες μονάδες βιοτεχνίας που είναι κατά παράδοση ενσωματωμένες στον αστικό ιστό αφορούν κυρίως έτοιμα ενδύματα. Αυτές υπάρχουν μεταξύ των οδών Βασ. Ηρακλείου, Ι. Δραγούμη, Δωδεκανήσου και προς βορρά. Η λειτουργική ανάμιξη, ακόμα και ασύμβατων μεταξύ τους λειτουργιών (π.χ. γραφεία και βιοτεχνία) αποτελεί γνώρισμα της περιοχής και μάλιστα προϊόντος του χρόνου αυξάνεται. Σε αυτήν αλλά και στις υπόλοιπες περιοχές κάτω από την Αγ. Δημητρίου οι οικονομικές δραστηριότητες δεν κατανέμονται στο χώρο με τρόπο ώστε να συνιστούν αμιγείς ζώνες χρήσεων γης, αλλά μπλέκονται μεταξύ τους ή με άλλες χρήσεις σε τέτοιο βαθμό ώστε η περιοχή να αποκτά ιδιαίτερο χαρακτήρα και να εμφανίζει οξύτατα λειτουργικά προβλήματα, που είναι συνήθως συνάρτηση του κυκλοφοριακού παράγοντα της εντατικής δηλαδή χρήσης του δημοσίου χώρου, κυρίως από την ανεξέλεγκτη κυκλοφορία του αυτοκινήτου. Τα μνημεία που περιλαμβάνει η περιοχή είναι:

- Το Φρούριο Βαρδαρίου
- Η Πύλη Αξιού
- Το Μπεζεστένι
- Ο Ι.Ν. Αγίου Μηνά
- Ο Ι.Ν. Αγ. Αποστόλων
- Ο Ναός Καθολικών (Φραγκοεκκλησιά)
- Το Χαμζά Μπέη Τζαμί (Αλκαζάρ)



- Το Πασά Χαμάμ

Υπάρχει σημαντική παρουσία αδόμητων χώρων και πλατειών που είναι:

- Ο χώρος γύρω από το Δικαστικό Μέγαρο
- Η Πλατεία Δημοκρατίας
- Η Πλατεία Διοικητηρίου
- Η Πλατεία Ελευθερίας
- Η Πλατεία Αντιγονιδών
- Η Πλατεία Εμπορίου

Οι οδοί Καραολή Δημητρίου – Δωδεκανήσου – Εγνατία αποτελούν έντονους φραγμούς της περιοχής. Χαρακτηριστική είναι η απομόνωση του Ι.Ν. Αγ. Αποστόλων και του Πασά Χαμάμ από την υπόλοιπη περιοχή. Το θέμα ανάπλασής της περιοχής τους είχε αποτελέσει αντικείμενο αρχιτεκτονικού διαγωνισμού το 1995.

- Η ενότητα Ελ. Βενιζέλου – Αγίας Σοφίας – Λεωφόρου Νίκης – Αγ. Δημητρίου. (Κεντρική υποενότητα κέντρου) Είναι στην ουσία ο κεντρικός αρχαιολογικός περίπατος με μια ακτίνα δύο οικοδομικών τετραγώνων. Σημαντικό στοιχείο διαφοροποίησης της περιοχής που της προσδίδει ταυτότητα όσον αφορά τον αστικό ιστό, είναι η απουσία μεγάλων διαγωνίων οδών που τέμνουν τον ορθογωνικό κάναβο, σε αντίθεση με τις υπόλοιπες ενότητες του κέντρου. Η πεζοδρομημένη Αριστοτέλους είναι το βασικό στοιχείο που δίνει ταυτότητα στην περιοχή και την δένει μορφολογικά μέσα στον αστικό ιστό. Στοιχεία που δεν βρίσκονται πάνω στη διαδρομή, αλλά έχουν εμβέλεια Π.Σ.Θ. είναι η πλατεία Άθωνος, ο Ιερός Ναός Παναγίας Χαλκέων, τα Λουλουδάδικα και τα Οθωμανικά μνημεία Γιαχουντί Χαμάμ και Χαμάμ Μπεή (Λουτρά Παράδεισος). Υπάρχουν επίσης οι αγορές Βλάχη (χονδρεμπόριο τροφίμων) και Βατικιώτη. Το προφίλ της περιοχής είναι μάλλον εμπορικό, από την Φιλλίπου και βόρεια αυξάνεται ως χρήση γης η κατοικία. Αν εξαιρέσουμε το κομμάτι της περιοχής Αγνώστου Στρατιώτου με Φιλλίπου είναι στο σύνολό της χαρακτηρισμένη από το Γ.Π.Σ. ως κεντρικών λειτουργιών. Τμήμα της περιοχής ανήκει στο CBD και ολόκληρη στο ιστορικό εμπορικό κέντρο. Δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη ομοιομορφία ως προς τις χρήσεις, αλλά είναι εμφανής σ' όλη την έκτασή



της η κυριαρχία του τριτογενούς τομέα. Η πλατεία Άθωνος και η Λεωφόρος Νίκης από Αριστοτέλους και ανατολικά αποτελούν συμπαγής πυρήνες καταστημάτων αναψυχής (ταβέρνες και καφετέριες αντίστοιχα).

- Η ενότητα μεταξύ των οδών Αγ. Σοφίας – Λ. Νίκης – Αγ. Δημητρίου – Εθνικής Αμύνης. (Ανατολική υποενότητα κέντρου) Σε σχέση με τις άλλες ενότητες χώρου του κέντρου υπάρχει έντονη παρουσία πεζοδρόμων και μνημείων της Ρωμαϊκής εποχής. Αποτελεί ως επί το πλείστον περιοχή κεντρικών λειτουργιών με έμφαση στο εμπόριο ενώ από τις υπηρεσίες ξεχωρίζουν αυτές που έχουν σχέση με εκπαίδευση – πολιτισμό. Κανένα τμήμα της δεν είναι κομμάτι του CBD, αλλά προβλέπεται από το ΓΠΣ επέκτασή του στην περιοχή που σήμερα πρακτικά και άτυπα υπάρχει. Το μεγαλύτερο μέρος της δεν περιλαμβάνεται στην περιοχή του κέντρου που χαρακτηρίστηκε ως ιστορικός τόπος με το ΦΕΚ 833/B/94, αφήνοντας μάλιστα έξω την Καμάρα, τη Ροτόντα, το Βαπτιστήρι Ιωάννου (Νυμφαίο), το Ανάκτορο Γαλερίου, και το Οκτάγωνο, όλα μνημεία ρωμαϊκής εποχής και πολλούς βυζαντινούς και μεταβυζαντινούς ναούς. Η γειτνίαση του βόρειου τμήματος της περιοχής (μεταξύ των οδών Αγ. Δημητρίου και Εγνατίας) με το Α.Π.Θ. έχει επηρεάσει τη λειτουργία της, αφού οι τριτογενής λειτουργίες έχουν προσανατολιστεί προς τη ζήτηση που προκαλούν οι φοιτητές. (Καταστήματα αναψυχής, φωτοαντιγραφικά καταστήματα κ.α.), ενώ σημαντικό είναι και το ποσοστό κατοικίας φοιτητών στην περιοχή.

Στο νότιο μέρος της ενότητας είναι πιο έντονη η παρουσία πολιτισμικών χρήσεων (Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης, Μουσείο Μακεδονικού Αγώνα, Κρατικό Θέατρο Βορείου Ελλάδος και Εταιρία Μακεδονικών Σπουδών στα όρια της περιοχής), ενώ κατά μήκος της Εθνικής Αμύνης χωροθετούνται αρκετές δημόσιες υπηρεσίες. (γραφεία Δ.Ε.Η. , Διεύθυνση Πολεοδομίας κ.α.). Αξιόλογες βυζαντινές – μεταβυζαντινές εκκλησίες της περιοχής με ιστορική αξία είναι:

- Ο Ι.Ν. Αγίας Σοφίας



- Ο Ι.Ν. Αχειροποιήτου
- Ο Ι.Ν. Νέας Παναγίας
- Ο Ι.Ν. Υπαπαντής του Χριστού
- Ο Ι.Ν. Αγίου Αντωνίου
- Ο Ι.Ν. Αγίου Παντελεήμονα
- Ο Ι.Ν. Αγίου Αθανασίου
- Ο Μητροπολιτικός Ναός Γρηγορίου Παλαμά

Ο διαχωρισμός του κέντρου σε κάθετες κι όχι οριζόντιες προς την παραλία υποενότητες γίνεται για δύο λόγους:

α) Οι βασικοί φραγμοί που πρέπει να ξεπεραστούν κατά την ενοποίηση είναι οριζόντιοι. (Εγνατία – Τσιμισκή)

β) Η μορφή του αστικού ιστού του Π.Σ.Θ.* ευνοεί τις κάθετες προς το μέτωπο της παραλίας παρεμβάσεις και όχι τις οριζόντιες γιατί οι οριζόντιες κύριες αρτηρίες του κέντρου έχουν τεράστιους φόρτους, έχουν νευραλγικής σημασίας συγκοινωνιακό ρόλο για το σύνολο της πόλης και εξυπηρετούν υπερτοπική διέλευση από και προς τις υπόλοιπες περιοχές του Π.Σ.Θ.

2.2.2 Κατηγορίες χώρου

Πέρα από τη γεωγραφική διαίρεση, που αναφέρεται παραπάνω, η περιοχή μελέτης μπορεί να διακριθεί με κριτήριο τη συσχέτιση πολεοδομικού ιστού, λειτουργιών και μνημειακών χώρων. Θέτοντας ως βασικό στοιχείο τους μνημειακούς χώρους μια πρώτη κατηγοριοποίηση του πολεοδομικού ιστού συναρτήσει αυτών είναι:

- Μέτωπα προς τους μνημειακούς χώρους: περιμετρικοί δρόμοι ή κοινόχρηστοι χώροι σε επαφή με τους χώρους, και μέτωπα των Ο.Τ. που είναι άμεσα ορατά από τους μνημειακούς χώρους.
- Λοιπές περιοχές

Μια δεύτερη, λειτουργική προσέγγιση της κατηγοριοποίησης της περιοχής μελέτης και σε συσχετισμό με τους μνημειακούς χώρους είναι:

* Συχνά σε μελέτες αναφέρεται ότι το Π.Σ.Θ. έχει το λεγόμενο σχήμα «πεταλούδας» (βλ. εικόνα 1)



- Περιοχές οχλούσων λειτουργιών. (Βιοτεχνία, χονδρεμπόριο)
- Περιοχές κεντρικών λειτουργιών που δεν έχουν άμεση αρνητική επίπτωση στο περιβάλλον και τους μνημειακούς χώρους. (Διοίκηση, πολιτισμός, γραφεία κ.α.)
- Περιοχές πρασίνου – αδόμητοι χώροι.
- Περιοχές όπου κυρίαρχη χρήση είναι η κατοικία.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι κατηγορίες χώρου που υπάρχουν σε κάθε μια από τις υποπεριοχές.

Συσχετισμός κατηγοριών χώρου και υποπεριοχών		Κατηγορίες Χώρου			
		Οχλούσες λειτουργίες (Βιοτεχνία, χονδρεμπόριο)	Μη οχλούσες κεντρικές λειτουργίες	Πράσινο - ελεύθεροι χώροι	Κατοικία ως κυρίαρχη χρήση
Υποπεριοχές	Συνοικισμός Επταπυργίου			☒	☒
	Άνω Πόλη Τομέας Ι				☒
	Άνω Πόλη Τομέας ΙΙ		☒		☒
	Αγ. Δημητρίου - Ολυμπιάδος	☒	☒		
	Δυτική υποενοότητα κέντρου	☒	☒		
	Κεντρική υποενοότητα κέντρου	☒	☒	☒	
	Ανατολική υποενοότητα κέντρου		☒		

Πίνακας 4. Συσχετισμός κατηγοριών χώρου και υποπεριοχών



2.3 Συνθήκες που θα επιτρέψουν περαιτέρω παρεμβάσεις στο απώτερο μέλλον

Οι καταστάσεις της εποχής που αναφέρεται στο κεφάλαιο των βασικών κατευθύνσεων ότι μπορεί στο μέλλον να ευνοήσουν την αλλαγή πολεοδομικού προφίλ του κέντρου είναι δύο:

Α) Η δημιουργία πολυκεντρικής δομής στο Π.Σ.Θ. Είναι μια μόνιμη πολιτική που επιδιώκεται από το ρυθμιστικό σχέδιο (αρ.14 Ν.1561/81) (1985), μέχρι και το «Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης Θεσσαλονίκης» (2000) και λαμβάνεται υπόψη από τα Γ.Π.Σ. των δήμων του Π.Σ., τα οποία κατέβαλλαν προσπάθειες για να αντικατασταθούν τα κατά παράδοση δημιουργημένα γραμμικά εμπορικά κέντρα κατά μήκους οδών με εξειδικευμένες περιοχές κέντρων σε μια ιεράρχηση:

- Κέντρου Γειτονιάς
- Κέντρου Οικισμού
- Μητροπολιτικού Κέντρου

Ειδικότερες περιοχές που καθορίστηκαν από το σχεδιασμό για κεντρικές λειτουργίες:

- Τα διαδημοτικά κέντρα
- Τα μητροπολιτικά κέντρα Δημόσιας Διοίκησης

Προς αυτή την «πολυκεντρική» κατεύθυνση έχουν γίνει εκτός από σχεδιαστικά και πρακτικά βήματα μείωσης του κεντρικού ρόλου της περιοχής σχετικά με το Π.Σ.* Εξάλλου η πόλη οδηγείται μόνη της προς αυτή την κατεύθυνση λόγω κορεσμού του κέντρου. Τα ισχυρά τοπικά κέντρα που αναμένεται να δημιουργηθούν, θα καλύψουν κατά μεγάλο βαθμό τις ανάγκες των κατοίκων των δήμων τους, με αποτέλεσμα την αποσυμφόρηση του κέντρου. Η μορφή του αστικού ιστού του Π.Σ. ευνοεί την συγκεκριμένη επιλογή πολιτικής για πολυκεντρισμό (βλ. εικόνα 1).

Ωστόσο πρέπει να υπάρξει μεγαλύτερη παρεμβατική δραστηριότητα από πλευρά της πολιτείας για την οργάνωση του διαγραφόμενου πολυκεντρισμού της πόλης βάση:

* Πρόσφατα παραδείγματα που αποδεικνύουν αυτήν την τάση είναι η απόφαση για μεταφορά τμημάτων του Πανεπιστημίου Μακεδονίας στην Θέρμη, η δημιουργία των αθλητικών εγκαταστάσεων του Π.Α.Ο.Κ, στον ίδιο δήμο κ.α.. Είναι εμφανές ότι η χωροθέτηση ή μεταφορά δραστηριοτήτων στα όρια του Π.Σ. ή και έξω από αυτά γίνεται στην περίπτωση που αυτές απαιτούν μεγάλο εμβαδό για τη λειτουργία τους, οπότε καταλήγουν σ' αυτές τις περιοχές λόγω της χαμηλότερης γαιοπροσόδου ή και αδυναμίας εύρεσης χώρου στο Δήμο Θεσσαλονίκης.



- Της ιεράρχησης του και συμπλήρωσης των ελλείψεων που παρουσιάζει χωρικά.
- Του προσδιορισμού και της οριοθέτησης των κεντρικών περιοχών στην περιαστική ζώνη ώστε να πάψουν να είναι τυχαίες συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων.
- Της οδικής και συγκοινωνιακής διασύνδεσης των κέντρων όλου του συγκροτήματος, της εξασφάλισης καλών συνθηκών πρόσβασης και στάθμευσης οχημάτων.
- Της συμπλήρωσης των μονοδιάστατων κέντρων της δεκαετίας 80- 90 με συμπληρωματικές δραστηριότητες από άλλους τομείς ώστε να παρουσιάζουν μια πιο ισορροπημένη ανάμειξη δραστηριοτήτων.

Β) Η αποσυμφόρηση του κέντρου από τους μεγάλους φόρτους οχημάτων, η κάλυψη των αναγκών πολύωρης στάθμευσης και λειτουργία όλων των προτεινόμενων μέσων μαζικής μεταφοράς (Εξηγούνται στην ενότητα της πρότασης για τη στάθμευση και τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις)



2.4 SWOT Ανάλυση

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ανάλυσης και λαμβάνοντας υπόψη τις παραμέτρους που αναλύονται στο κεφάλαιο «δυσκολίες και λόγοι πραγματοποίησης του εγχειρήματος» καταλήγουμε στον πίνακα της S.W.O.T. ανάλυσης:

Πλεονεκτήματα	Αδυναμίες	Ευκαιρίες	Κίνδυνοι
Έντονη παρουσία και μεγάλη διασπορά στον χώρο των μνημείων, και του παραδοσιακού κτιριακού αποθέματος.	Ανισόρροπη σχέση των μνημείων με τον σύγχρονο αστικό ιστό. – Χαμηλό αντιληπτικό βάρος των μνημείων. – Προβλήματα στη λειτουργική τους επανένταξη	Η δημιουργία και λειτουργία των νέων δημοσίων συγκοινωνιών και της υποθαλάσσιας παρέχει συνθήκες ευνοϊκές για το μέλλον των συγκοινωνιών της πόλης.	Απομάκρυνσης της κατοικίας – δημιουργία περιοχών περιθωριακών στρωμάτων
Ο νευραλγικός ρόλος της περιοχής για το Π.Σ.Θ. και η παρουσία κεντρικών λειτουργιών υπερτοπικού χαρακτήρα προσδίδει μια ιδιαίτερη δυναμική στο χώρο.	Έλλειψη κοινόχρηστου χώρου και υποβάθμισή του λόγω υπερεκμετάλλευσης	Η αύξηση του βιοτικού επιπέδου των γειτονικών Βαλκανικών κρατών και η διευκολύνσεις στη διασυνοριακή επικοινωνία (Ένταξη στην ΕΕ) ενδέχεται να προκαλέσει αύξηση του τουρισμού της Θεσσαλονίκης.	Λειτουργικός και αντιληπτικός αφανισμός των μνημείων στην πόλη
	Υποβαθμισμένο	Η σταδιακή	Κίνδυνος έντασης



αστικό πράσινο περιβάλλον	δημιουργία πολυκεντρικής δομής στο ΠΣΘ (για την οποία έχουν γίνει ήδη βήματα και είναι αναπόφευκτη λόγω λειτουργικού κορεσμού του κέντρου) θα μειώσει την υπερεκμετάλλευση του κοινόχρηστου χώρου και θα αμβλύνει το κυκλοφοριακό πρόβλημα	του κυκλοφοριακού προβλήματος αν δεν υπάρξουν παρεμβάσεις.
Η συνύπαρξη κεντρικών λειτουργιών και μνημείων, δημιουργεί πρόβλημα στην ανάδειξη και την προστασία τους.		
Τάση υποβάθμισης και απομάκρυνσης της κατοικίας		Κίνδυνος δημιουργίας μονολειτουργικών περιοχών
Κυκλοφοριακό πρόβλημα – απουσία χώρων στάθμευσης – παράνομη στάθμευση Τα ήπια μέσα μεταφοράς (πεζοί και ποδήλατο, βρίσκονται σε δυσμενή θέση όσον αφορά την δυνατότητα μετακίνησής τους		



	στο εσωτερικό της περιοχής.		
--	--------------------------------	--	--

Πίνακας 5. SWOT ανάλυση



3. ΠΡΟΤΑΣΗ



3.1 Βασικές αρχές πολεοδομικού σχεδιασμού

3.1.1 Η περιοχή ως στοιχείο της αστικής-αντιληπτικής δομής της Θεσσαλονίκης

Συνοπτικά μπορούμε να πούμε ότι αστική- αντιληπτική δομή για την Άνω Πόλη είναι θετική γιατί η περιοχή έχει διατηρήσει κατά μεγάλο βαθμό την παραδοσιακή μορφή και αρχιτεκτονική των κτιρίων, τα παραδοσιακά στοιχεία της κλίμακας του δομημένου χώρου, ύψη κτιρίων και πλάτη δρόμων, καθώς και την παραδοσιακή μορφή πλέγματος του αστικού ιστού. Αντίθετα η αστική-αντιληπτική δομή της περιοχής του κέντρου παρουσιάζει τα εξής προβλήματα:

- Προξενεί ασάφεια και σύγχυση στον χρήστη που οφείλεται στην απρογραμμάτιστη διάχυση των λειτουργιών στο χώρο, τη συχνή σύγκρουση χρήσεων γης και το κυκλοφοριακό πρόβλημα.
- Δίνει στον χρήστη την ιδέα ότι δεν βρίσκεται σε έναν χώρο που έχει ιστορική σημασία, αφού η παρουσία των μνημείων από λειτουργική και οπτική άποψη υποσκελίζεται από τα σύγχρονα κτίρια και τη μορφή του αστικού ιστού.
- Είναι συσχετισμένη στην αντίληψη του πολίτη με την ιδέα της πιο υποβαθμισμένης από περιβαλλοντική άποψη περιοχή της πόλης

Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι η τεράστια διαφορά αντιληπτικής εικόνας μεταξύ κέντρου και Άνω Πόλης έχει οδηγήσει στην εντύπωση ότι αποτελούν δύο πολύ ξεχωριστά υποσύνολα της πόλης χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η κοινή ιστορική σημασία και αξία τους. Αυτό ισχύει όχι μόνο όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβάνεται ο χρήστης το χώρο αλλά και σε επίπεδο σχεδιασμού και μελετών, και η βαθύτερη αιτία του φαινομένου είναι η υπαγωγή των μνημειακών χώρων σε προτεραιότητες εμπορευματικού χαρακτήρα και ο καθορισμός της χρήσης τους με τους όρους της αγοράς γης, αντιλήψεις που είχαν σαν αποτέλεσμα την έλλειψη προστασίας τους, ακόμα και την καταστροφή τους.

Ο σχεδιασμός της περιοχής θα πρέπει να είναι τέτοιος ώστε να αμβλύνει όσο είναι δυνατόν την τεράστια διαφορά αντιληπτικής εικόνας μεταξύ Άνω Πόλης και κέντρου.



Βασικές κατευθύνσεις προς επίλυση των παραπάνω προβλημάτων είναι:

- Ενίσχυση του ρόλου των μνημειακών χώρων ως σημείων/περιοχών αναφοράς
Σε μακρο-κλίμακα ο στόχος αυτός σημαίνει ότι πρέπει να δημιουργηθούν ή (κυρίως) αποκατασταθούν άξονες θέασης από μεγάλες αποστάσεις προς τους μνημειακούς χώρους. Σε μικρο-κλίμακα, πρέπει να μειωθεί η οπτική σύγχυση στο περιβάλλον των μνημειακών χώρων μέσω της μείωσης, αφενός, και της σχετικής ομογενοποίησης, αφετέρου, των αντιληπτικών (οπτικών, ακουστικών...) ερεθισμάτων.
- Ένταξη των μνημειακών χώρων σε ένα πλέγμα ισχυρών αντιληπτικών στοιχείων. Προφανώς, ο στόχος αυτός με μία έννοια παραπέμπει στη βασική σύλληψη του εγχειρήματος της ενοποίησης.

Μια άλλη οπτική γωνία αντιμετώπισης του προβλήματος αφορά την δημιουργία ισχυρών αντιληπτικών στοιχείων, που μπορεί να πραγματοποιηθεί με χωροθέτηση νέων δημοσίων κτιρίων στην περιοχή, ή με τις κατάλληλες καλλωπιστικές παρεμβάσεις σε υφιστάμενες ιστορικές διαδρομές που θα τονιστούν (τέτοια μπορεί να είναι η οδός Ζωγράφου Ελένης), ή σε μη υφιστάμενες που θα αποκατασταθούν. Έτσι ισχυρά αντιληπτικά στοιχεία μπορεί να αποτελέσουν οι ιστορικές διαδρομές, που ταυτόχρονα βοηθούν εκτός από επανασύσταση της παλαιότερης πολεοδομικής πραγματικότητας και στην διασύνδεση των μνημειακών χώρων.*

3.1.2 Χρήσεις γης

3.1.2.1 Γενικές Κατευθύνσεις

Είναι εμφανές ότι ο νευραλγικός ρόλος για το Π.Σ.Θ της περιοχής μελέτης από άποψη λειτουργιών, η πολύ μεγάλη κλίμακα της, και η χωροθέτησή της στο γεωγραφικό κέντρο μιας μητρόπολης, σημαίνει ότι η περιοχή δεν μπορεί να λειτουργήσει ως μια στεγανή ενότητα απομονωμένη από το γύρω χώρο, ούτε είναι δυνατό να χάσει το βασικό στοιχείο ταυτότητάς της που είναι οι κεντρικές λειτουργίες. Κάτι τέτοιο θα είχε πολλαπλές αρνητικές συνέπειες: Καταστροφή του υφιστάμενου

* Αυτό ισχύει γιατί οι ιστορικές διαδρομές είναι χωροθετημένες ώστε να εξυπηρετούν τους κατοίκους του παρελθόντος, παρέχοντας πρόσβαση σε δημόσια κτίρια ή ναούς, που για μας σήμερα είναι μνημεία.



τρόπου οργάνωσης των λειτουργιών της πόλης που θα έφερνε και οικονομική ύφεση, δημιουργία ενός αντιληπτικού και λειτουργικού φραγμού στο κέντρο της πόλης, παρεμπόδιση της ίδιας της λειτουργίας των μνημειακών χώρων ως στοιχείων ταυτότητας, παιδείας και πολιτισμού. Η πρόταση όσον αφορά τις χρήσεις γης βασίζεται στις παρακάτω κεντρικές ιδέες:

1. Η πρώτη κεντρική ιδέα για την ενοποίηση μνημειακών χώρων στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης είναι να γίνει *παρέμβαση κατά την οποία δε θα χαθούν οι κεντρικές λειτουργίες του χώρου διοίκηση – πολιτισμός – λιανικό εμπόριο – ψυχαγωγία*. «Η ισορροπημένη ανάμιξη δραστηριοτήτων και λειτουργιών από αυτές που αναφέρθηκαν είναι το κλειδί για τη δημιουργία επιτυχημένων κεντρικών περιοχών. Η ύπαρξη κατοικίας – σε κάποιο ποσοστό στις περιοχές των κέντρων είναι απόλυτα επιθυμητή στο βαθμό που επιτρέπει να μένει το κέντρο ζωντανό και ασφαλή σε ώρες όπου οι επαγγελματικοί χώροι είναι εκτός λειτουργίας.» (Αξιολόγηση χρήσεων και πολιτικές παρέμβασης στο ιστορικό και εμπορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, 1996). Η άποψη της διατήρησης στην περιοχή του κέντρου των περισσότερων κεντρικών λειτουργιών υπάρχει για δύο λόγους:
 - Είναι αδύνατο στο εγγύς μέλλον να επιδιωχθεί η απομάκρυνσή τους, γιατί δεν υπάρχει άλλη περιοχή του Π.Σ.Θ. ή ένα δίκτυο περιοχών που η δυναμικότητά τους να μπορεί να αντικαταστήσει τη λειτουργική σημασία του κέντρου.
 - Ο χαρακτήρας του κέντρου είναι στενά συνδεδεμένος με τις χρήσεις εμπορίου και διοίκησης κατά τη νεότερη ιστορία και αν θέλουμε να διατηρηθεί η ιστορική φυσιογνωμία του πρέπει να λάβουμε υπόψη αυτήν την παράμετρο. Οι δραστηριότητες αυτές αποτελούν συστατικό στοιχείο της περιοχής για πάνω από 2000 χρόνια.
2. Πρέπει να υπάρξει βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος προς όφελος της ποιότητας ζωής των κατοίκων και της τουριστικής ανάπτυξης, η οποία θα είναι θεμελιωμένη στην ιδέα χωρικής συνύπαρξης μη οχλουσών κεντρικών λειτουργιών και περιοχών που αποτελούν τουριστικό προϊόν. Η ύπαρξη δραστηριοτήτων συμπληρωματικών της χρήσης των μνημειακών χώρων, και



συγκεκριμένα πολιτιστικών δραστηριοτήτων και αναψυχής, με μορφή υποδομών και όρους λειτουργίας που δεν θα δημιουργούν προβλήματα (φθορά, ασύμβατος χαρακτήρας) στους μνημειακούς χώρους πρέπει να ενισχυθεί.

3. Η βελτίωση του αστικού περιβαλλοντος πρέπει να αφήνει ανοιχτό για το απώτερο μέλλον τον μετασχηματισμό του κέντρου σε «πόλη –μουσείο» σε περίπτωση που το επιτρέψουν οι καταστάσεις και το ευνοήσουν οι ανάγκες της εποχής. Στην πιο πρόσφατη μεγάλη μελέτη που έγινε για ολόκληρη την Θεσσαλονίκη και την περιαστική της ζώνη «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για το Πολεοδομικό Συγκρότημα και την Περιαστική Ζώνη Θεσ/νίκης – Χωροταξική Πολεοδομική Ανάλυση»* τονίζεται ότι το θέμα «μουσειοποίησης» του κέντρου θα επικρατεί στις πολεοδομικές συζητήσεις την επόμενη δεκαπενταετία.

Τα δύο βασικά σημεία της προτεινόμενης πολιτικής χρήσεων γης στην περιοχή μελέτης είναι:

- A. Η κάλυψη των υποενοτήτων της περιοχής με δεσμευτικά σχέδια ειδικών χρήσεων γης, συντονισμένα μεταξύ τους στο χώρο αλλά συντονισμένα και όσον αφορά τις αρχές πολιτικής που ακολουθούν. Αυτό πρέπει να γίνει για τους εξής λόγους:
 - Με τις σημερινές θεσμοθετημένες χρήσεις γης δεν υπάρχει κάποια ιδιαίτερη ρύθμιση για τα οικοδομικά τετράγωνα γύρω από τα μνημεία που να αφορά την προστασία και ανάδειξή τους, με αποτέλεσμα να υπάρχουν συχνά γύρω από τα μνημεία ασύμβατες χρήσεις.

* Οι προτάσεις της παραπάνω μελέτης όσον αφορά την περιοχή ενοποίησης λαμβάνονται υπόψη κατά την πρόταση και υιοθετούνται με μικρές παρεμβάσεις που αποσκοπούν στην ενίσχυση του ρόλου της συγκοινωνίας προς την κατεύθυνση της ενοποίησης. Η κεντρική ιδέα είναι ότι πρέπει να ενισχυθεί η κάθετη μετακίνηση στο κέντρο με δημόσια μέσα συγκοινωνίας και να περιοριστεί η παρουσία του αυτοκινήτου, γιατί η κάθετη μετακίνηση είναι τοπικής σημασίας. Η οριζόντια που είναι υπερτοπικής σημασίας και αφορά την προσέλευση και απομάκρυνση των πολιτών από το κέντρο θα εξακολουθεί να εξυπηρετεί κατά μεγάλο βαθμό αυτοκίνητα στις κύριες αρτηρίες (Εγνατία, Τσιμισκή, Αγ. Δημητρίου).



- Η τελευταία μελέτη με την οποία θεσμοθετήθηκαν χρήσεις γης στην περιοχή ήταν το Γ.Π.Σ. Θεσσαλονίκης και όπως είναι λογικό υπάρχουν νέες συνθήκες και επομένως ανάγκη νέου σχεδιασμού, αφού έχει περάσει σχεδόν μία εικοσαετία.
- Στην περιοχή του κέντρου είναι εμφανές το φαινόμενο της διάχυσης των κεντρικών λειτουργιών προς όλες τις κατευθύνσεις ανεξάρτητα από τον χαρακτήρα τους, και επειδή δεν υπάρχει σχετικός σχεδιασμός, δεν έχουν σχηματιστεί μεγάλες χωρικές ενότητες με ιδιαίτερο λειτουργικό χαρακτήρα. Αντιθέτως στο σύνολο του κέντρου συγκεντρώνονται ασυντόνιστα κάθε είδους δραστηριότητες που εντάσσονται στα πλαίσια της χρήσης «κεντρική λειτουργία.»

B. Η ενθάρρυνση της ανάμειξης μη ασύμβατων μεταξύ τους χρήσεων γης και αποφυγή της δημιουργίας μονολειτουργικών περιοχών.

Οι βασικές κατευθύνσεις όσον αφορά τις χρήσεις γης είναι:

1. Μεταστροφή της τάσης απομάκρυνσης της κατοικίας στην περιοχή μελέτης, που μπορεί να γίνει με μέτρα κυκλοφοριακής και περιβαλλοντολογικής στήριξης. (Αναπλάσεις, δημιουργία των νέων μέσων μεταφοράς)
2. Απομάκρυνση των οχλουσών χρήσεων γης, άλλες από το σύνολο της περιοχής και άλλες από τα οικοδομικά τετράγωνα γύρω από τα μνημεία.
3. Κίνητρα για τη δημιουργία πολιτισμικών δραστηριοτήτων και χρήσεων συμβατών με τον τουρισμό και τα μνημεία στα Ο.Τ. γύρω από μνημεία και κατά μήκος των ιστορικών διαδρομών.

Με βάση τα παραπάνω έχουμε τα εξής για τις κατηγορίες χρήσεων γης της περιοχής:

3.1.2.2 Γενική Κατοικία

Η χρήση της «Γενικής Κατοικίας», όπως ορίζεται από το Π.Δ. 23.6/6.3.1987 περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα επιτρεπόμενων χρήσεων γης.* Τα θεσμικά προβλήματα

* Συγκεκριμένα περιλαμβάνει τις εξής χρήσεις γης: 1 (κατοικία), 2 (Ξενώνες μικρού δυναμικού, περί τις 20 κλίνες), 9 (Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις μέχρι 20 κλινών), 3 (Εμπορικά



που υπάρχουν στις περιοχές γενικής κατοικίας (κεντρικό και ανατολικό τμήμα της περιοχής μελέτης) ως προς την ανάδειξη και προστασία των μνημείων είναι:

- Η γενική κατοικία μπορεί να περιλαμβάνει λειτουργίες οι οποίες είναι οχλούσες για τα μνημεία ή να έχουν χαρακτήρα ασύμβατο ως προς αυτά. (Π.χ. πρατήρια καυσίμων)
- Υπάρχουν λειτουργίες οι οποίες αν εμφανίζονται με μεγάλη χωρική συγκέντρωση μπορεί να δώσουν σε μια περιοχή συγκεκριμένο μη επιθυμητό χαρακτήρα που δεν εκφράζει την ιστορική αξία του χώρου.
- Υπάρχει κίνδυνος για δημιουργία μονολειτουργικών ζωνών. (Όπως έχουν γίνει μετά την ανάπλασή τους τα Λαδάδικα.)

Είναι επομένως απαραίτητο να γίνουν ορισμένες εξαιρέσεις ειδικών χρήσεων από κάποια υποσύνολα της περιοχής μελέτης, που φαίνονται στον παρακάτω πίνακα.

Ειδικές Χρήσεις που περιλαμβάνονται στη χρήση "Γενική Κατοικία"	Ισόγεια διατηρητέων κτιρίων	Μέτωπα Ο.Τ. προς τα μνημεία	Ο.Τ. γύρω από τα μνημεία	Παραδοσιακά Κτιριακά σύνολα	Σύνολο της περιοχής
1 (κατοικία)					
2 (Ξενώνες μικρού δυναμικού, περί τις 20 κλίνες)					
3 (Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών με εξαίρεση υπεραγορές και πολυκαταστήματα)	○	○		○	
4 (Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Κοινοφελείς οργανισμοί)		○		○	
6 (Εστιατόρια)		○			
7 (Αναψυκτήρια)		○			
8 (Κέντρα διασκέδασης - αναψυχής)	●	●	○		○
9 (Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις μέχρι 100 κλινών)		●			

καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών με εξαίρεση υπεραγορές και πολυκαταστήματα), 4 (Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Κοινοφελείς οργανισμοί), 14 (Κτίρια περίθαλψης), 12 (Κτίρια εκπαίδευσης), 6 (Εστιατόρια), 7 (Αναψυκτήρια), 17 (Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης), 20 (Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου), 19 (Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης), 24 (Αθλητικές εγκαταστάσεις), 13 (Θρησκευτικοί χώροι), 11 (Πολιτιστικά κτίρια, βιβλιοθήκες αίθουσες εκθέσεων κ.τ.λ.)



11 (Πολιτιστικά κτίρια, βιβλιοθήκες αίθουσες εκθέσεων κ.τ.λ.)					
12 (Κτίρια εκπαίδευσης)					
13 (Θρησκευτικοί χώροι)					
14 (Κτίρια περίθαλψης)		●			
17 (Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης)	●	●	○	○	○
19 (Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης)	●	●		○	
20 (Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου)	●	●	●	●	
24 (Αθλητικές εγκαταστάσεις)		●			

Πίνακας 6. Εξαιρέση ειδικών λειτουργιών γενικής κατοικίας

● = Απαγόρευση

○ = Επιτρέπεται σε μικρή κλίμακα/ για εξυπηρέτηση αναγκών γειτονιάς και σύμφωνα με τα όρια χωρητικότητας λειτουργιών.

Η όλη προσπάθεια στον αυστηρό προσδιορισμό των χρήσεων γης έγκειται στο να υπάρξει μια ισορροπία μεταξύ της τάσης των χωροθετήσεων που καθορίζει η αγορά, και της προστασίας του αστικού περιβάλλοντος και προστασίας των μνημείων. Ιδιαίτερο πρόβλημα σ' αυτό το θέμα υπάρχει στις κατηγορίες ειδικών χρήσεων 6 (Εστιατόρια) και 7 (Αναψυκτήρια). Από τη μια μεριά είναι δραστηριότητες συμπληρωματικές ως προς τον τουρισμό και από την άλλη ασύμβατες ως προς την κατοικία όταν υπάρχουν σε έντονο βαθμό. Μπορεί να γίνει ένας διαχωρισμός τους σε δύο κατηγορίες. (Α) Αυτήν όπου οι δραστηριότητες βρίσκονται σε παραδοσιακά κτιριακά σύνολα, όπου συνήθως έχει γίνει ανάπλαση, και (Β) αυτήν στην οποία βρίσκονται σε σύγχρονα κτιριακά σύνολα. Για την (Α) περίπτωση το καλύτερο θα ήταν ένας προσδιορισμός των ορίων χωρητικότητας των λειτουργιών ανά ζώνη (πχ. αριθμός κατά μήκος δρόμου ή αριθμός μονάδων ανά Ο.Τ.). Για την Β περίπτωση θα πρέπει να επιτρέπεται η λειτουργία τους με συγκεκριμένους λειτουργικούς και αισθητικούς όρους. (π.χ. ηχορύπανση)



3.1.2.3 Κεντρικές Λειτουργίες

Το πρόβλημα της συνύπαρξης κεντρικών λειτουργιών και μνημειακών χώρων στην περιοχή είναι έντονο. Για τους λόγους που αναλύθηκαν πιο πάνω είναι αδύνατον να έχουμε μια μαζική απομάκρυνση των κεντρικών λειτουργιών από την περιοχή. Οι παρεμβάσεις που φαίνεται σκόπιμο να γίνουν και αφορούν τις ειδικές λειτουργίες που περιλαμβάνονται στον όρο κεντρικές λειτουργίες φαίνονται στον παρακάτω πίνακα

Ειδικές Χρήσεις που περιλαμβάνονται στη χρήση "Γενική Κατοικία"	Ισόγεια διατηρητέων κτιρίων	Μέτωπα Ο.Τ. προς τα μνημεία	Ο.Τ. γύρω από τα μνημεία	Παραδοσιακά Κτιριακά σύνολα	Σύνολο της περιοχής
1 (κατοικία)					
2 (Ξενώνες μικρού δυναμικού, περί τις 20 κλίνες)					
3 (Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών με εξαίρεση υπεραγορές και πολυκαταστήματα)	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	
4 (Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, Κοινοφελείς οργανισμοί)		<input type="radio"/>		<input type="radio"/>	
5 (Διοίκηση)					
6 (Εστιατόρια)		<input type="radio"/>			
7 (Αναψυκτήρια)		<input type="radio"/>			
8 (Κέντρα διασκέδασης - αναψυχής)	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>		<input type="radio"/>
9 (Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις μέχρι 100 κλινών)		<input checked="" type="radio"/>			
10 (Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα - κινηματογράφοι - αίθουσες συγκέντρωσης)					
11 (Πολιτιστικά κτίρια, βιβλιοθήκες αίθουσες εκθέσεων κ.τ.λ.)					
12 (Κτίρια εκπαίδευσης)					
13 (Θρησκευτικοί χώροι)					
14 (Κτίρια περιθαλψής)		<input checked="" type="radio"/>			
17 (Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης)	<input checked="" type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>



19 (Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης)	●	●		○	
20 (Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου)	●	●	●	●	
23 (Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων)		●			
24 (Αθλητικές εγκαταστάσεις)		●			
28 (Εγκαταστάσεις μαζικών μεταφορών)	●	●	●	●	

Πίνακας 7. Εξαιρέση ειδικών λειτουργιών κεντρικών λειτουργιών

● = Απαγόρευση

○ = Επιτρέπεται σε μικρή κλίμακα/ για εξυπηρέτηση αναγκών γειτονιάς και σύμφωνα με τα όρια χωρητικότητας λειτουργιών.

3.1.3 Όροι δόμησης

3.1.3.1 Συντελεστής δόμησης

Όπως έχει επισημανθεί στην ανάλυση ο συντελεστής δόμησης αυξάνεται κλιμακοτά από την παραλία προς την Άνω Πόλη προκειμένου να διατηρηθεί η θέα των κτισμάτων από την Άνω Πόλη προς τη θάλασσα και αντίστροφα καθώς και η παραδοσιακή κλίμακα του χώρου που υπάρχει στην Άνω Πόλη. Δεν υπάρχει καθορισμός του Σ.Δ. που να αφορά την ανάδειξη των μνημείων στο κέντρο της Πόλης. Στα πλαίσια του παραπάνω προτείνονται:

- Κατεδάφιση των κτισμάτων που εφάπτονται των τειχών ή βρίσκονται σε απόσταση 10 μέτρων εκατέρωθεν από αυτά (κυρηγμένος αρχαιολογικός χώρος) εάν δεν έχουν ιδιαίτερη ιστορική – αρχιτεκτονική αξία.
- Μείωση του Σ.Δ. στις όψεις των οικοδομικών τετράγωνων γύρω από τα μνημεία του κέντρου, όταν τα κτίρια απέχουν από τα μνημεία λιγότερο από 20 μέτρα. Η μείωση πρέπει να είναι από 3,6 - 4,8 που υπάρχει σήμερα στο κέντρο σε 1,8. (Με ποσοστό κάλυψης 70% αντιστοιχεί σε 3 ορόφους με μειωμένο τον 3^ο όροφο). Αυτό είναι απαραίτητο ώστε να μην είναι εγκλωβισμένα ορισμένα



μνημεία από πολυκατοικίες και γίνεται στα πλαίσια του στόχου να αποκτήσουν μεγαλύτερο αντιληπτικό βάρος (visibility).

Δεν γίνεται πρόταση για καθορισμό νέου συντελεστή δόμησης σε μεγάλης έκτασης περιοχές, ενέργεια που θα προκαλούσε σοβαρό πρόβλημα, δεδομένου ότι στο σύνολο της σχεδόν η περιοχή είναι δομημένη και κάθε μεταβολή θα αφορούσε μείωση ορόφων με το οικονομικό και κοινωνικό κόστος που αυτή επιφέρει.

3.1.3.2 Επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων

Δεδομένου ότι ισχύσει η παραπάνω δυσκολία που αναφέρθηκε στον Σ.Δ. η παρεμβάσεις στα ύψη αφορούν δύο κατηγορίες κτιρίων:

- Αυτά που βρίσκονται απέναντι από τα μνημεία, και σε απόσταση μικρότερη των 20 μέτρων για τα οποία προτείνεται η μείωση σε μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος 10μ. Ακόμα προτείνεται σε περίπτωση που τα μνημεία έχουν ύψος μικρότερο από 10μ να γίνει μείωση του ύψους των κτιρίων που υπάρχουν ώστε το ύψος τους να μην ξεπερνά το ύψος του μνημείου που περιβάλλουν.

Μια ενδεικτική παρουσίαση του αποτελέσματος του μέτρου για την εκκλησία της Νέας Παναγίας, που δεν αποτελεί προστατευόμενο μνημείο φαίνεται με το παρακάτω φωτομοντάζ:



Εικόνα 12. Πρόταση καθαίρεσης ορόφων. Ι.Ν. Παναγίας Δεξιάς – Υφιστάμενη κατάσταση.



Εικόνα 13. Πρόταση καθαίρεσης ορόφων. Ι.Ν. Παναγίας Δεξιάς – Φωτομοντάζ της εφαρμογής.



Τα προβλήματα που υπάρχουν στην παραπάνω περίπτωση στην υφιστάμενη κατάσταση είναι:

1. Κατάληψη του πεζοδρομίου από οχήματα.
2. Ελάχιστος κοινόχρηστος χώρος στον περίγυρο της εκκλησίας.
3. Πρόβλημα ανάδειξης του ναού λόγω αναρτημένων διαφημιστικών πινακίδων στα κτίρια απέναντί του.
4. Πρόβλημα αερισμού και φωτισμού των χαμηλών ορόφων των κτιρίων
5. Πρόβλημα ανάδειξης του ναού λόγω του ύψους των κτιρίων που το περιβάλλουν.

Με την πρόταση για τα ύψη λύνονται τα 4 και 5, και με τις οριζόντιες ρυθμίσεις (τελευταίο κεφάλαιο πρότασης) τα υπόλοιπα.

- ο Οι πολυκατοικίες που βρίσκονται κατά μήκος των οδών Εγνατίας, Ερμού, Βας. Ηρακλείου, Τσιμισκή, Π. Μελά, Αγίας Σοφίας και Λ. Νίκης και βρίσκονται ανάμεσα σε κηρυγμένα ως διατηρητέα κτίσματα. Γι' αυτά προτείνεται μείωση του ύψους τους ώστε να αποκτήσουν το ίδιο ύψος με κτίσματα που βρίσκονται εκατέρωθέν τους, καθώς και παρεμβολές στις όψεις προκειμένου να αποκτήσουν παρόμοιες όψεις με τα γειτονικά τους διατηρητέα. (Εικόνα 152 – Φωτογραφική Τεκμηρίωση)

3.1.3.3 Λοιποί κανονισμοί δόμησης

Στα πλαίσια ανάδειξης των μνημείων και βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος προτείνονται για το σύνολο της περιοχής οι παρακάτω ρυθμίσεις:

1. Απαγόρευση των φωτεινών ή μη επιγραφών και διαφημίσεων στις όψεις των κτιρίων που έχουν μέτωπο σε μνημειακούς χώρους, στα διατηρητέα κτίρια, τις πολυκατοικίες ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής σημασίας και στις προτεινόμενες μνημειακές διαδρομές.



2. Απαγόρευση των φωτεινών ή μη επιγραφών διαφημίσεων και κάθε είδους κατασκευών πάνω στα κτίσματα που βρίσκονται γύρω από τα μνημεία και τις προτεινόμενες μνημειακές διαδρομές.
3. Απαγόρευση των φωτεινών ή μη επιγραφών και διαφημίσεων σε δημόσιο/ κοινόχρηστο χώρο (πλατείες/ πεζοδρόμια).
4. Απαγόρευση τοποθέτησης κάδων απορριμμάτων του Δήμου γύρω από τα μνημεία και τα τμήματα των οδών που τα περικλείουν.

3.1.4 Σύστημα πεζοδρόμων και στοών

Όπως έχει επισημανθεί στην ανάλυση οι πεζόδρομοι είναι λίγοι στην περιοχή μελέτης. Αυτό σε συνδυασμό με τα στενά πεζοδρόμια και τους μεγάλους φόρτους οχημάτων κάνουν δύσκολη την μετακίνηση των πεζών καθώς και τους περιπάτους αναψυχής σε ένα μεγάλο τμήμα της περιοχής μελέτης. Είναι σημαντικό μέσω της πρότασης να ενισχυθεί ο ρόλος των πεζοδρόμων ως εργαλεία διασύνδεσης των «κόμβων» μετακίνησης πεζών. (Πλατείες, δημόσια κτίρια, μνημεία, πολιτιστικές λειτουργίες, εμπορικές λειτουργίες). Στην περιοχή μελέτης το σημαντικότερο στοιχείο έλξης – γένεσης πεζών είναι οι εμπορικές λειτουργίες. Δεδομένου ότι η ενοποίηση πρέπει να αποσκοπεί και στην αναβάθμιση του αστικού χώρου και τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων του κέντρου, (πράγμα που βοηθά και στο στόχο για ενίσχυση της κατοικίας στο κέντρο) η ύπαρξη των εμπορικών λειτουργιών ως στοιχείο έλξης πεζών πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τις προτάσεις πεζοδρομήσεων. Επίσης πρέπει οι προτεινόμενοι πεζόδρομοι {να «εκμεταλλεύονται» τις ροές από άλλες εστίες και να τις διοχετεύουν στους αρχαιολογικούς - μνημειακούς χώρους και να έρχονται αν γίνεται σε επαφή ή σε απόσταση θέασης με άλλα σημεία αντιληπτικού ενδιαφέροντος της περιοχής.} (Δ. Οικονόμου «Πολεοδομική Μελέτη Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας 1999). Δεδομένου των παραπάνω βασικά στοιχεία για την πρόταση των πεζοδρόμων είναι:

- Να υπάρξει οργάνωσή τους ως συνεχές χωρικά σύστημα που να συσχετίζεται με τους «κόμβους» στάσης των πεζών.



- Να αποδεσμευτούν οι υφιστάμενοι πεζόδρομοι από την παράνομη στάθμευση αυτοκινήτων και την κίνηση δικύκλων, που υποβαθμίζουν την λειτουργικότητά τους και την αισθητική τους.
- Να υπάρξει όπου είναι εφικτό διασύνδεση του πλέγματος των πεζοδρόμων με τις πολυάριθμες στοές της πόλης, αφού μπορούν κατά τον ίδιο τρόπο να εξυπηρετήσουν την κίνηση των πεζών και η εναλλαγή της διαδρομής από πεζόδρομο σε στοά μειώνει την μονοτονία της διαδρομής και δημιουργεί ευχάριστο αίσθημα στον χρήστη.

Οι άξονες ροών πεζών μπορούν να χωριστούν στις παρακάτω κατηγορίες:

1. Πεζόδρομοι μεγάλων αποστάσεων/ εξυπηρέτησης μεγάλου αριθμού πεζών. Μπορεί να ανήκουν σε περισσότερες από μια υποπεριοχές συνδέοντας μεγάλα τμήματα του αστικού ιστού και είναι επιτρεπόμενες στα Ο.Τ. που έχουν μέτωπο προς αυτούς όλες οι χρήσεις που επιτρέπονται και στο σύνολο της περιοχής μελέτης.
2. Άξονες ροής πεζών που αποτελούν ιστορικές διαδρομές. Για τις χρήσεις των Ο.Τ. με μέτωπο προς αυτούς ισχύουν οι απαγορεύσεις που ισχύουν και για τα μέτωπα Ο.Τ. γύρω από τα μνημεία. Οι άξονες αυτοί μπορεί να είναι νέες πεζοδρομήσεις, υφιστάμενοι πεζόδρομοι, ή και οδικοί άξονες στους οποίους πρέπει να γίνουν απαραίτητες παρεμβάσεις. (π.χ. διαπλατύνσεις πεζοδρομίων). Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στο πράσινο (εκπόνηση φυτοτεχνικών μελετών) , τον φωτισμό και τον καλλωπισμό των αξόνων αυτών. Σε αυτά τα πλαίσια θεωρείται χρήσιμη η προσαρμογή αρχιτεκτονικών στοιχείων και σχημάτων του παρελθόντος της πόλης στην κατασκευή των αξόνων. (π.χ. καμάρες)
3. Τοπικοί πεζόδρομοι κατά μήκος των οποίων ορίζονται μη εντατικές χρήσεις γης (αναψυχή- εμπόριο). Θα υπάρχουν κυρίως σε περιοχές όπου κυριαρχεί η κατοικία.
4. Πεζόδρομοι από τους οποίους θα διέρχονται μέσα μαζικής μεταφοράς (τραμ – mini bus – αστικά λεωφορεία). Ανήκουν στην κατηγορία 1 και 2



3.1.5 Ποδηλατοδρόμοι

Η μέχρι στιγμής εμπειρία για την προσπάθεια δημιουργία ποδηλατοδρόμων στην Θεσσαλονίκη υπήρξε αρνητική. Ο ποδηλατοδρόμος που είχε σχεδιαστεί επί της Τσιμισκή κατέληξε τελικά να μείνει στον απλό χαρακτηρισμό. Η έντονη παρουσία του αυτοκινήτου δίπλα στους ποδηλατοδρόμους οδήγησε στην τελική κυριαρχία του έναντι του ποδηλάτου, γεγονός που σχετίζεται και με την απουσία περιβαλλοντικής συνείδησης καθώς και την γενικότερη αντίληψη ότι ο δρόμος ανήκει κατά κύριο λόγο στα αυτοκίνητα. Για να καρποφορήσει μια πρόταση δημιουργίας ποδηλατοδρόμων στην Θεσσαλονίκη κατά την γνώμη μου πρέπει:

- Να έχουν αρκετό ελεύθερο χώρο γύρω τους και να μην βρίσκονται πάνω στο οδόστρωμα κίνησης οχημάτων.
- Να καλύπτουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μήκος μετακίνησης

Οι προτάσεις για την δημιουργία πεζοδρόμων φαίνονται στον Χάρτη Β – 2. Το δίκτυο επεκτείνεται σε πολύ μικρό βαθμό στην Άνω Πόλη λόγω της ύπαρξης ιδιαίτερα στενών δρόμων και των απότομων κλίσεων του εδάφους.

3.1.6 Δημόσιες συγκοινωνίες και στάθμευση

Η προκαταρκτική μελέτη πλαίσιο που γίνεται για την ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων αναθέτει εκτός από πολεοδομική και συγκοινωνιακή μελέτη και ως τελευταία λαμβάνεται στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης η «Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για το Π.Σ. και την Π.Ζ. Θεσσαλονίκης». Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά οι προτάσεις της που αφορούν άμεσα την εργασία.

3.1.6.1 Δημόσιες Συγκοινωνίες

Στα πλαίσια εξυγίανσης της πόλης από το κυκλοφοριακό προτείνεται η δημιουργία:

- A) Μετρό
- B) Τραμ
- Γ) Mini Bus



Μέχρι το 2014, σύμφωνα με το Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. θα διέρχεται από την περιοχή μελέτης η γραμμή της Εγνατίας του βασικού δικτύου του μετρό και θα έχει μέσα στην περιοχή μελέτης 4 στάσεις, οι δύο από τις οποίες στα όρια της περιοχής. Επίσης σημαντική είναι η παρουσία σε ολόκληρη την περιοχή μελέτης του mini bus και οι διαδρομές του έχουν σχεδιαστεί ώστε να βοηθήσουν σημαντικά την μετακίνηση μέσα στο κέντρο και την Άνω Πόλη. Μικρό κομμάτι μόνο των προτεινόμενων διαδρομών είναι έξω από την περιοχή μελέτης, κάνοντας τον κύκλο της Δ.Ε.Θ. Στην άμβλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος βοηθά και το μέσω σταθερής τροχιάς (τραμ), που θα παίζει ρόλο μετακίνησης μέσα στο κέντρο και κυρίως διασύνδεσης του με το ανατολικό τμήμα της πόλης. (Δήμους Τριανδρίας, Πυλαίας, Θέρμης). Μέσα σε αυτά τα πλαίσια βελτίωσης των συγκοινωνιών εντάσσεται και η ολοκλήρωση του προγράμματος για θαλάσσια συγκοινωνία, αλλά η μέχρι στιγμής εμπειρία δεν φαίνεται να δείχνει ότι βοηθά στην ουσιαστική αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος. Οι γραμμές των μέσων μαζικής μεταφοράς που προτείνονται και είναι στα όρια της περιοχής μελέτης φαίνονται στον παρακάτω χάρτη.

3.1.6.2 Στάθμευση

Με τη «Γενική μελέτη μεταφορών και κυκλοφορίας» γίνεται προσπάθεια να μειωθεί όσο γίνεται η στάθμευση παρά την οδό με την επιβολή νέων μέτρων όσον αφορά το χρόνο και το κόστος στάθμευσης για αυτήν και τη δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης (κυρίως υπογείων).

Σε αυτά τα πλαίσια έχει γίνει διαχωρισμός των θέσεων στάθμευσης παρά την οδό στις παρακάτω κατηγορίες:

- Θέσεις βραχυχρόνιας στάθμευσης, με χρονικό περιορισμό 2-3 ώρες και καταβολή τέλους στάθμευσης
- Θέσεις μακροχρόνιας στάθμευσης, με χρονικό περιορισμό το ωράριο λειτουργίας του συστήματος ελεγχόμενης στάθμευσης και καταβολή τέλους στάθμευσης.
- Θέσεις ελεύθερης στάθμευσης χωρίς χρονικό περιορισμό και τέλος στάθμευσης
- Θέσεις αποκλειστικής στάθμευσης κατοίκων, με χρήση ειδικής κάρτας την οποία προμηθεύονται οι κάτοικοι δωρεάν είτε καταβάλλοντας χαμηλό τέλος.
- Θέσεις απαγόρευσης στάθμευσης.



Όσον αφορά τη δημιουργία χώρων στάθμευσης εκτός οδού, από τον Ο.Θ. έχουν προταθεί πέντε χώροι στάθμευσης μέσα στην περιοχή μελέτης ή σε γειτνίαση με αυτήν. Συγκεκριμένα έχουμε προτεινόμενους χώρους στάθμευσης στις παρακάτω θέσεις:

1. Πλατεία Αριστοτέλους 700 θέσεις - 2 υπόγειοι όροφοι
2. Πλατεία Ελευθερίας 500 θέσεις - 2 υπόγειοι όροφοι
3. Χώρος Χ.Α.Ν.Θ. 1070 θέσεις - 5 επίπεδα
4. Χώρος Πλατείας Χημείου Α.Π.Θ. 900-1000 θέσεις 4 επίπεδα
5. Διασταύρωση Ελπίδος – Ακρίτα (Κάστρα) 200 θέσεις 2 υπόγειοι όροφοι

Οι θέσεις αυτές φαίνονται στον χάρτη των μαζικών μέσων μεταφοράς. Τα έργα για την κατασκευή του υπόγειου χώρου της Χ.Α.Ν.Θ. βρίσκονται σε εξέλιξη.



3.2 Μεγάλες παρεμβάσεις

3.2.1 Αναπλάσεις

Σύμφωνα με τον 2508/97 άρθρο 8 §3 «για να χαρακτηριστεί μια περιοχή ως περιοχή ανάπλασης πρέπει να συντρέχουν τουλάχιστον οι περισσότερες από τις παρακάτω κατηγορίες προβλημάτων:

- α) Μεγάλες κτιριακές πυκνότητες ή ελλείψεις κοινόχρηστων χώρων και χώρων για κοινωφελείς εγκαταστάσεις.
- β) Συγκρούσεις χρήσεων γης ή ανάγκες ριζικής αναδιάρθρωσης χρήσεων γης, ανάλογα με τις δυνατότητες και τις προοπτικές της περιοχής.
- γ) Έλλειψη προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών, αρχαιολογικών και πολιτιστικών στοιχείων και δραστηριοτήτων στην περιοχή.
- δ) Εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος και των φυσικών στοιχείων.
- ε) Σοβαρά προβλήματα στο απόθεμα κατοικιών.

Επίσης σύμφωνα με τον 2508/97 ανάλογα με την ένταση του προβλήματος, υπάρχουν τρεις κατηγορίες αναπλάσεων:

1. Ανασυγκρότηση υποβαθμισμένης δομημένης περιοχής ή και μεμονωμένου ΟΤ.
2. Βελτίωση οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων της περιοχής.
3. Βελτίωση των κοινόχρηστων (και συναφών) χώρων της περιοχής.

Σύμφωνα με τα παραπάνω μπορεί να γίνει μια κατηγοριοποίηση των περιοχών που προτείνεται να γίνει ανάπλαση ανάλογα με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν. Αυτή καθώς και ο χαρακτήρας – βασική κατεύθυνση των αναπλάσεων φαίνονται στον παρακάτω πίνακα



Περιοχή ανάπλασης	Κριτήριο χαρακτηρισμού					Κατηγορία ανάπλασης			Βασικές κατευθύνσεις
	α Πυκνότητες, ελλείψεις κοινοχρ. χώρων	β. Συγκρούσεις χρήσεων γης	γ.Ελλειψη προστασίας ιστορικών κλπ. στοιχείων	δ. Υποβάθμιση αισθητικής περιβάλλοντος	ε. Προβλήματα στο απόθεμα κατοικιών	1. Ανασυγκρότηση περιοχής	2. Βελτίωση οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων	3. Βελτίωση κοινόχρηστων χώρων	
Α. Περιοχή μεταξύ Πλατείας Δημοκρατίας και Δικαστικού Μεγάρου	•	•	•	•		•			Να λάβει όσο είναι δυνατόν η Πλατεία το ρόλο κόμβου πεζών, που έχει χάσει πλήρως και όχι οχημάτων. Βελτίωση του υποβαθμισμένου χώρου πρασίνου και προβολή των τειχών
Β. Περιοχή μεταξύ Δωδεκανήσου – Τσιμισκή – Ι. Δραγούμη – Εγνατία	• (τεράστιες πυκνότητες ημέρας και χαμηλές οίκησης) βλ. ανάλυση	•	•	•		•			Δημιουργία ζώνης υψηλών πολεοδομικών προδιαγραφών που θα λειτουργήσει ως άξονας-καταλύτης αναβάθμισης της ευρύτερης περιοχής και ανάσχεσης της τάσης για απομάκρυνση της κατοικίας
Γ. Περιοχή του Τομέα Ι της Άνω Πόλης κατά μήκος των τοιχών			•	•	•		•		Δημιουργία χώρου αναψυχής και πρασίνου κατά μήκος του τείχους. Βελτίωση υποδομών
Δ. Περιοχή του τείχους κατά μήκος της οδού Επταπυργίου			•	•				•	Δημιουργία διαδρομής – βελτίωση της κατάστασης κοινόχρηστου χώρου



Περιοχή ανάπλασης	Κριτήριο χαρακτηρισμού					Κατηγορία ανάπλασης			Βασικές κατευθύνσεις
	α. Πυκνότητες, ελλείψεις κοινοχρ. χώρων	β. Συγκρούσεις χρήσεων γης	γ. Ελλειψη προστασίας ιστορικών κλπ. στοιχείων	δ. Υποβάθμιση αισθητικής περιβάλλοντος	ε. Προβλήματα στο απόθεμα κατοικιών	1. Ανασυγκρότηση περιοχής	2. Βελτίωση οικοδομικών και κοινοχρηστων χώρων	3. Βελτίωση κοινόχρηστων χώρων	
Ε. Η περιοχή μεταξύ των οδών Πολυτεχνείου – Ναυάρχου Κουντουριώτη και Σαλαμίνας		•		•	•		•		Βελτίωση της άσχημης αισθητικής του, που οφείλεται στην κακή κατάσταση του κοινοχρηστου και αδόμητου χώρου

Πίνακας 8. Προτεινόμενες περιοχές αναπλάσεων

Αξίζει να σημειωθεί ότι σε ορισμένες περιοχές (Ροτόντα) έχει δρομολογηθεί ήδη ανάπλαση ενώ στα Λαδάδικα έχει γίνει αλλά υπάρχουν ακόμη προβλήματα που αφήνουν περιθώρια παρεμβάσεων, και που μπορούν να λυθούν με τη θεσμοθέτηση των ορίων χωρητικότητας.

3.2.2 Λεπτομερής αστικός σχεδιασμός ειδικών ζωνών

Οι «ειδικές ζώνες» στις οποίες αναφέρεται αυτό το κεφάλαιο αφορούν σύνολα οικοδομικών τετραγώνων πλατείες-δρόμους – (κλίμακα μικρότερη από αυτήν της περιοχής ανάπλασης) στα οποία πρέπει να γίνουν παρεμβάσεις καλλωπιστικές (π.χ. δεντροφυτεύσεις) ή λειτουργικές οι οποίες θα αφορούν τον τρόπο ένταξης της ζώνης στο ευρύτερο αστικό χώρο και κυρίως στο δίκτυο των μνημείων.

Οι παρεμβάσεις τέτοιου τύπου που προτείνονται είναι:

Λεπτομερής αστικός σχεδιασμός περιοχών:



- Περιοχή Καμάρας: Ενοποίηση του μνημειακού χώρου με τους γειτονικούς βυζαντινούς ναούς Ι.Ν. Υπαπαντής του Χριστού και Ι.Ν. Αγίου Παντελεήμονα καθώς και με τον πεζόδρομο της Γούναρη Δημ. Μια πρόταση που είχε γίνει, σχετικά δαπανηρή ήταν η δημιουργία υπόγειας διάβασης. (Γ. Κύρου 1995). Απαραίτητες είναι οι παρεμβάσεις στα κτίρια με μέτωπο προς τα μνημεία, σύμφωνα με αυτά που αναφέρονται στις πολεοδομικές ρυθμίσεις της πρότασης.
- Περιοχή Διοικητηρίου: Ενοποίηση της πλατείας με το Διοικητήριο και την Αρχαία Αγορά. (Με πεζοδρόμηση της οδού Παπαγεωργίου). Σημαντικό πρόβλημα όπως φαίνεται και στο video αποτελεί η ένταξη του αρχαιολογικού χώρου της πλατείας στον περιβάλλοντα χώρο και η προβολή του.
- Περιοχή Αγίου Δημητρίου: Ενοποίηση με το μνημείο «Αλατζά Ιμαρέτ», που (μπορεί να γίνει με κατεδάφιση δύο πολυκατοικιών) και με τον χώρο πρασίνου απέναντι από τον Ναό.
- Ζώνη του δυτικού τείχους γύρω από την Άνω Πόλη και το Επταπύργιο. Εκπόνηση ειδικής μελέτης για την διατήρηση και αναστήλωση ορισμένων από τα κτίρια που είναι προσκολλημένα στο τείχος και έχουν ιδιαίτερη αρχιτεκτονική – ιστορική αξία και κατεδάφιση των υπολοίπων.
- Περιοχή Ι.Ν. Αγίων Αποστόλων και Πασά Χαμάμ: Σύνδεσή τους με το δυτικό τείχος και την Πλατεία Δημοκρατίας.
- Πεζοδρόμηση της Λεωφόρου Νίκης. Είναι ένα έργο που για να μπορέσει να γίνει πρέπει να συνδυαστεί με την κατασκευή της υποθαλάσσιας αρτηρίας.



Αναβάθμιση χώρων πρασίνου

- Αναβάθμιση του χώρου πρασίνου δίπλα στην οδό Ζωγράφου Ελένης πάνω από το νοσοκομείο Άγιος Δημήτριος.
- Αναβάθμιση του χώρου πρασίνου κατά μήκος του δυτικού τείχους
- Αναβάθμιση του χώρου πρασίνου γύρω από το Επταπύργιο
- Αναβάθμιση του χώρου πρασίνου στην περιοχή της Πύλης Αξιού

Αισθητική αναβάθμιση μεγάλων οδικών αξόνων

- Αναβάθμιση και πλακόστρωση οδού Εγνατίας, που θα συνδυαστεί και με τα αντίστοιχα έργα για μέσο σταθερής τροχιάς,



- Αισθητική αναβάθμιση της Ζωγράφου Ελένης στο τμήμα της που διέρχεται από τα Κοιμητήρια και της Εθνικής Αμύνης και καλλωπισμός τους κατά τον ίδιο τρόπο ώστε να φαίνεται ότι αποτελούν συνέχεια, μια ευθεία που οριοθετεί την περιοχή.
- Αναβάθμιση των οδών Φράγκων, Βασιλέως Ηρακλείου και δημιουργία συνόλου όψεων ενδιαφερόντων κτιρίων.
- Αναβάθμιση της οδού Επταπυργίου με σκοπό την διαπλάτυνση του πεζοδρομίου της, ώστε να είναι δυνατή η διαδρομή κατά μήκος του τείχους.

Ανασχεδιασμός Πλατειών

- Πλατεία Δημοκρατίας. Καλό θα ήταν να υπάρξει αν είναι δυνατόν επανασύσταση της πλατείας στο παλιό σχήμα έλλειψης που είχε. Στο σημείο που μπαίνουμε από την πλατεία στην Εγνατία και στη θέση των δύο σημερινών επιβλητικών κτιρίων καλό θα ήταν να υπάρχει κατασκευή κτιρίων πολλαπλάσιου ύψους, που να τονίζει την «πύλη» της παλιάς πόλης που βρίσκεται στο σημείο. Οι μεγάλοι όγκοι των δύο κτιρίων πρέπει να διατηρηθούν ως στοιχείο ταυτότητας της περιοχής εδώ και δεκαετίες.
- Πλατεία Ελευθερίας. Αναβάθμιση πρασίνου, καλοπισμός.
- Πλατεία Δημητρίων. Ανάδειξη Αλατζά Ιμαρέτ
- Πλατεία Λαοδηήτριας. Ανάδειξη του Ναού – ένταξη στον ιστό της Άνω Πόλης
- Πλατεία Τερψηθέας
- Πλατεία Καλλιθέας
- Πλατεία Μοσχουντή
- Πλατεία Ναβαρίνου
- Πλατεία Αριστοτέλους. Διερεύνηση για το ενδεχόμενο επέκτασής της προς τη θάλασσα σύμφωνα με τις προτάσεις του διεθνή αρχιτεκτονικού διαγωνισμού που είχε γίνει στα πλαίσια της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας το 1997.



3.2.3 Χωροθετήσεις μεγάλων δημοσίων κτιρίων

Μέσα στο τμήμα του κέντρου που βρίσκεται στα όρια της περιοχής μελέτης δεν είναι θεμιτή η χωροθέτηση επιπλέον δημοσίων κτιρίων για τους παρακάτω λόγους που αναφέρθηκαν και στην ανάλυση:

- A. Βασικός στόχος του Ρ.Σ. είναι η δημιουργία πολυκεντρικής δομής στο Π.Σ.Θ. και η χωροθέτηση επιπλέον δημοσίων κτιρίων στην περιοχή θα έθετε πρόβλημα συμβατότητας με τον παραπάνω στόχο.
- B. Ο λειτουργικός κορεσμός που υπάρχει στην περιοχή του κέντρου κάνει αθέμιτη τη χωροθέτηση νέων δημοσίων κτιρίων στην περιοχή, ήδη υπάρχουν πάρα πολλά (αναφέρονται στην ανάλυση). Εξάλλου είναι χαρακτηριστικό ότι (λόγω και υψηλού κόστους ίσως) δεν έχει χωροθετηθεί στο κέντρο δημόσιο κτίριο εδώ και πολλά χρόνια.
- C. Η μείωση των μεγάλων φόρτων οχημάτων καθημερινής μετακίνησης προς το κέντρο αποτελεί πάγιο στόχο της συγκοινωνιακής πολιτικής και δε βελτιώνεται με τη χωροθέτηση δημοσίων κτιρίων. Οι φόρτοι στους κόμβους εισόδου της περιοχής μελέτης είναι εξαιρετικά μεγάλοι. (Υπάρχουν στο παράρτημα)

Στην περιοχή της Άνω Πόλης δεν ισχύει κανένας από τους παραπάνω λόγους. Η διασύνδεσή της όμως με τις άλλες περιοχές του Π.Σ.Θ. είναι ελάχιστη και δεν προβλέπεται καμία ιδιαίτερη αλλαγή προς αυτή την κατεύθυνση από τη Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας. Πέρα από αυτό λόγω διατήρησης του παραδοσιακού αστικού ιστού στην Άνω Πόλη, οι δρόμοι είναι ιδιαίτερα στενοί, με μεγάλες κλίσεις και πολλές στροφές. Κατά συνέπεια κάθε χωροθέτηση δημοσίου κτιρίου υπερτοπικής εμβέλειας δεν θα ωφελούσε ούτε την εξυπηρέτηση των πολιτών αλλά ούτε και την περιοχή.



3.3 Οριζόντιες ρυθμίσεις

Αυτές αφορούν δράσεις που προτείνονται για το σύνολο της περιοχής και ως επί το πλείστον ο χαρακτήρας τους αφορά πολεοδομικά προβλήματα που υπάρχουν σε όλες τις Ελληνικές πόλεις, γιατί προέρχονται από το κοινό θεσμικό πλαίσιο και συσχετισμό δυνάμεων που διαμορφώνουν τη μορφή της πόλης στην Ελλάδα. Έτσι είναι ευνόητο ότι στις περισσότερες περιπτώσεις οι προτεινόμενες λύσεις εστιάζονται μεν στην περιοχή μελέτης αλλά στην ουσία αφορούν το σύνολο του αστικού χώρου της Θεσσαλονίκης ή και της Ελλάδας.

3.3.1 Θεσμικές οριζόντιες παρεμβάσεις

3.3.1.1 Μηχανισμός καθορισμού ορίων χωρητικότητας λειτουργιών

Όπως είναι γνωστό δεν υπάρχει σήμερα στην Ελλάδα τέτοιος μηχανισμός. Η σύστασή του είναι απαραίτητη προκειμένου να αποφευχθεί η μονολειτουργικότητα ορισμένων περιοχών. Αν εξαιρέσουμε την Πλάκα στην Αθήνα, όπου διατηρήθηκαν κάπως οι ισορροπίες των λειτουργιών, οι περισσότερες περιπτώσεις αναπλάσεων στις μεγάλες ελληνικές πόλεις συνοδεύονταν συχνά με προσέγκυση καταστημάτων οχλούσας αναψυχής.

Οι χωρικές ενότητες στις οποίες θα καθορίζονται τα όρια χωρητικότητας μπορεί να είναι είτε γραμμικές είτε γειτονιές – οικοδομικά τετράγωνα. Η χωρητικότητα μπορεί να εκφράζεται με αριθμό καταστημάτων ανά συγκεκριμένο μήκος οδού ή εμβαδού περιοχής. Σημαντικό είναι να λαμβάνεται υπόψη κατά τον προσδιορισμό του δείκτη κάθε περιοχής η συγκεκριμένη λειτουργία κάθε καταστήματος (όχι με τα κριτήρια ειδικών χρήσεων γης), η ένταση της ηχορύπανσης που προκαλεί κ.α.

Τόσο η θεσμική σύσταση του μηχανισμού όσο και τα κριτήρια καθορισμού του δείκτη χωρητικότητας πρέπει να γίνουν βάση ειδικής μελέτης.

3.3.1.2 Μηχανισμός κινήτρων για δημιουργία πολιτισμικών χώρων σε γειτνίαση με τα μνημεία



Κάτι τέτοιο κρίνεται απαραίτητο προκειμένου α) οι μνημειακοί χώροι να μην φαίνονται αποξενωμένοι ως προς την εγγύτερη περιοχή και β) ο χώρος γύρω τους να έχει μια ιδιαίτερη λειτουργική σημασία και να μην υπάρχουν κίνδυνοι εγκατάλειψης του. Η πρόταση αφορά χωρικά τα μέτωπα των κτισμάτων γύρω από τα μνημεία αλλά και τα οικοδομικά τετράγωνα γύρω από αυτά.

3.3.1.3 Μηχανισμός ελέγχου της χρήσης του δημόσιου χώρου από τα οχήματα

Χαρακτηριστικό της έντασης του προβλήματος είναι ότι όπως εξηγήθηκε στην ανάλυση ένας στους δύο σχεδόν οδηγούς σταθμεύει παράνομα στο κέντρο και αυτό γίνεται κατά μεγάλο βαθμό σε πεζοδρόμους, πλατείες και γενικότερα δημόσιους χώρους. «Η δράση αυτή έχει ως στόχο την αντιμετώπιση του μείζονος θέματος της παράνομης χρήσης του δημόσιου χώρου από τα οχήματα. Επιμέρους διαστάσεις του προβλήματος είναι η διέλευση από και/ ή στάθμευση δίτροχων και τετράτροχων οχημάτων στους πεζοδρόμους και τα πεζοδρόμια, η παράνομη παρόδια στάθμευση, και η παράνομη στάθμευση οχημάτων τροφοδοσίας.

Το πρόβλημα δεν έγκειται στην ανάγκη κανονιστικών ρυθμίσεων αλλά στην αποτελεσματική εφαρμογή αυτών που ήδη υπάρχουν (έστω και αν, δευτερευόντως, υπάρχει θέμα βελτίωσης ορισμένων από τις ρυθμίσεις αυτές). Πρακτικά, αυτό ανάγεται στην ανάγκη αποτελεσματικής αστυνόμευσης, καθώς και, γενικότερα, συντονισμού των συναρμόδιων φορέων (Υπουργείο Μεταφορών, ΥΠΕΧΩΔΕ, Τροχαία. Δήμος και, ενδεχομένως, τις νομαρχιακές αρχές).» (Δ. Οικονόμου 1999)

3.3.1.4 Μηχανισμός ελέγχου της παράνομης ή καταχρηστικής χρήσης του δημόσιου χώρου από διάφορες δραστηριότητες

«Η δράση αυτή είναι συγγενής αλλά όχι ταυτόσημη με την προηγούμενη και αφορά την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προκύπτουν από την κατάληψη του δημόσιου χώρου από δραστηριότητες παράνομες ή καταχρηστικές: «επέκταση» περιπτέρων, κατάληψη πεζοδρομίων από συνεργεία ή από τα όμορα καταστήματα, κατάληψη δημόσιου χώρου με τραπεζάκια (παράνομη ή με άδειες που επιτρέπουν υπερβολική κάλυψη) κλπ. Από διαδικαστική και θεσμική άποψη ισχύουν όσα αναφέρονται στην προηγούμενη περίπτωση.» (Οικονόμου, Δ. 1999)



3.3.1.5 Δημιουργία αποτελεσματικού θεσμικού και διοικητικού μηχανισμού αντιμετώπισης του προβλήματος του αστικού θορύβου

Το πρόβλημα του αστικού θορύβου έχει διάφορες αιτίες. Οι κυριότερες από αυτές είναι οι εξής:

- μοτοσικλέτες και μοτοποδήλατα
- οχήματα, κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων, που είναι και ο βασικότερος στην περιοχή σαν ένταση, αλλά και χωρικά.
- ηχητικές εγκαταστάσεις μονάδων αναψυχής, διασκέδασης και συναφούς χαρακτήρα. Εμφανίζεται στην περιοχή σε συγκεκριμένες χωρικές ενότητες όπως αναφέρεται στην ανάλυση.

Η αντιμετώπιση του προβλήματος σε όλες τις διαστάσεις έχει κεντρική σημασία για τους όρους διαβίωσης στον αστικό χώρο, και ιδιαίτερα για την περιοχή μελέτης συνδέεται καθοριστικά τόσο με την προστασία και ανάδειξη του χαρακτήρα των μνημειακών χώρων.

Ενδεικτικά προτείνεται η δημιουργία φορέα που θα ασχολείται με την περιοδική μέτρηση της έντασης του θορύβου σε συγκεκριμένα σημεία της περιοχής μελέτης, και ακριβή προσδιορισμό της αιτίας. Στην περίπτωση του θορύβου από εγκαταστάσεις μονάδων αναψυχής το πρόβλημα γίνεται να περιοριστεί με την προτεινόμενη θέσπιση των λειτουργιών χωρητικότητας.

3.3.1.6 Πολιτική εκσυγχρονισμού υφιστάμενων ξενοδοχειακών μονάδων ή δημιουργίας νέων

Όπως αναφέρθηκε στην ανάλυση, στην περιοχή μελέτης υπάρχει μικρός αριθμός μεγάλων ξενοδοχειακών μονάδων, γεγονός που δεν είναι ωφέλιμο για την τουριστική κίνηση της πόλης αν σκεφτεί κανείς ότι είναι η περιοχή που συγκεντρώνει τα περισσότερα αξιοθέατα της Θεσσαλονίκης. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει να δοθεί στην ποιοτική αναβάθμιση των υφιστάμενων μονάδων. Η ενίσχυση ή μη των τουριστικών υποδομών αποτελεί θέμα αναπτυξιακής πολιτικής που εντάσσεται σε μεγαλύτερο επίπεδο σχεδιασμού από αυτό της μελέτης. Αυτό που μπορεί να προταθεί εδώ είναι η



κατά προτεραιότητα και με αυξημένα κίνητρα ενίσχυση επενδύσεων για την μετατροπή παραδοσιακών και διατηρητέων κτισμάτων σε ξενοδοχειακά καταλύματα.

Από διαδικαστική άποψη, η προώθηση της ενέργειας απαιτεί:

- Προσαρμογή της νομοθεσίας περί ενίσχυσης ιδιωτικών επενδύσεων
- Πρόβλεψη σχετικών κονδυλίων (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Τουρισμού στο Γ' ΚΠΣ, ή εθνικοί πόροι).

3.3.2 Σχεδιαστικές και λειτουργικές οριζόντιες παρεμβάσεις

3.3.2.1 Σχεδιαστικό και κανονιστικό πλαίσιο ιστορικών διαδρομών

Είναι ιδιαίτερα σημαντικό, προκειμένου να αποφευχθεί αυτό που είχε συμβεί στην Αθήνα (δεν διακρίνονται οι σημαντικές διαδρομές που είναι εμπλουτισμένες με ιστορική σημασία από τις μεταγενέστερες) να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην κατασκευή των ιστορικών διαδρομών από αρχιτεκτονικής άποψης. Προκειμένου να ξεχωρίζουν οι διαδρομές αυτές προτείνεται:

- Να υπάρχει για κάθε μια:
 - α) αρχιτεκτονική μελέτη
 - β) φυτοτεχνική μελέτη
- Να ενισχύεται όσο είναι δυνατόν την αναβίωση αρχιτεκτονικών σχημάτων και εργαλείων που να παραπέμπουν στα ιστορικά χρόνια της πόλης. (Π.χ. καμάρες, και γενικότερα το σχήμα της έλλειψης που είχε ευρεία χρήση στην αρχιτεκτονική της βυζαντινής εποχής)
- Να υπάρχει διαφοροποίηση του οδοστρώματος και του εξοπλισμού των οδών. Σε αυτά τα πλαίσια προτείνεται η πλακόστρωση (όχι πεζοδρόμηση) του τμήματος της Εγνατίας που βρίσκεται στην περιοχή μελέτης, μια και είναι ο σημαντικότερος από ιστορική άποψη δρόμος της Θεσσαλονίκης. Έτσι δίνεται και η αίσθηση στον οδηγό του οχήματος (με την αλλαγή από άσφαλο σε πλακόστρωτο δρόμο) ότι μπαίνει σε περιοχή άλλης σημασίας και ταυτόχρονα η δράση αυτή βοηθά στο να αποκτήσει η περιοχή ταυτότητα συνυφασμένη με την ιστορική της αξία.



- Στην περίπτωση των πεζοδρομήσεων είναι δυνατό να υπάρχουν σχέδια στην πλακόστρωση και γενικότερα αντιγραφή ή προσαρμογή στα σημερινά δεδομένα παλαιότερων σχεδιαστικών συνηθειών.

3.3.2.2 Βελτίωση εξοπλισμού κοινοχρήστων χώρων

Η δράση αφορά την βελτίωση του αστικού εξοπλισμού της πόλης (παγκάκια, στύλοι, φωτιστικά οδών, περίπτερα, στάσεις και στέγαστρα λεωφορείων, τηλεφωνικοί θάλαμοι, κάδοι απορριμμάτων, περιφράξεις) και την σταδιακή αντικατάστασή του με σύγχρονο και κατάλληλα σχεδιασμένο, με τρόπο που να προσαρμόζεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής.

3.3.2.3 Υπογειώσεις δικτύων τεχνικής υποδομής

Η υπογείωση των δικτύων τεχνικής υποδομής είναι απαραίτητη σε πολλά σημεία της περιοχής, αφού όπως εξηγήθηκε στην ανάλυση οι στύλοι φωτισμού, οι καλωδιώσεις Δ.Ε.Η. και Ο.Τ.Ε. δημιουργούν πρόβλημα αισθητικής του χώρου και ανάδειξης των μνημείων.

3.3.2.4 Πρόγραμμα φωτισμού επιλεγμένων κτηρίων, μνημείων, χώρων και διαδρομών

«Ένα τέτοιο πρόγραμμα, που η σημασία του για την ανάδειξη των μνημειακών και αρχαιολογικών χώρων αλλά και άλλων σημαντικών κτηρίων και τοποσήμων είναι μείζον, περιλαμβάνει τα εξής επιμέρους στοιχεία:

- Σύνταξη προδιαγραφών που θα καθορίζουν τους πλέον κατάλληλους τρόπους και εξοπλισμού για τον φωτισμό των μνημείων και των ιστορικών κτηρίων.
- Βελτίωση του υπάρχοντος φωτισμού και απομάκρυνση άστοχων φωτεινών πηγών. (όπου φωτίζουν κάδους, υποβαθμισμένα σημεία κλπ.)
- Συντήρηση του εξοπλισμού για τον φωτισμό.» (Δ. Οικονόμου 1999)

3.3.2.5 Συμβατική και ηλεκτρονική σήμανση

Η ενέργεια αφορά στην βελτίωση και στον εκσυγχρονισμό του συστήματος της συμβατικής και ηλεκτρονικής πληροφόρησης. Είναι μια ενέργεια που θα ωφελήσει το κέντρο της πόλης αποδεσμεύοντάς το από τους περιττούς φόρτους διαμπερούς κίνησης



Σεϊτανίδης Σωκράτης – Πολεοδομική Μελέτη Ενοποίησης Αρχαιολογικών και Μνημειακών Χώρων Θεσσαλονίκης
από άλλες περιοχές του Π.Σ.Θ. (ενημερώνοντάς τους οδηγούς για την κυκλοφοριακή κατάσταση στο κέντρο προκειμένου να ακολουθήσουν κάποια παρακαμπτήρια οδό.)

3.3.2.6 Πρόγραμμα για τη μεταφορά απορριμμάτων - επανασχεδιασμός των διαδρομών των απορριμματοφόρων

Η δράση αυτή προτείνει να γίνει επανασχεδιασμός των διαδρομών που ακολουθούν τα απορριμματοφόρα, προκειμένου να μην διέρχονται μπροστά από τα μνημεία. (Για τους λόγους ρύπανσης, πρόκλησης κυκλοφοριακής συμφόρησης, κακής αισθητικής)

3.3.2.7 Πρόγραμμα για την χωροθέτηση κάδων απορριμμάτων

Η δράση αυτή θα έχει ως στόχο την αποφυγή εγκατάστασης κάδων απορριμμάτων του Δήμου γύρω από τα μνημεία και τους δρόμους που τα περικλείουν. Το σχήμα η μορφή και η χωροθέτηση κάδων απορριμμάτων μέσα σε μνημειακούς χώρους πρέπει να γίνει με προσοχή και έπειτα από αντίστοιχη μελέτη.

3.3.2.8 Αναβάθμιση των κελυφών και προβολή αξιόλογων κτιρίων

Η δράση προτείνεται να αναπτυχθεί με βάση του εξής άξονες:

- Περαιτέρω αύξηση των κηρύξεων διατηρητέων κτηρίων
- Θεσμοθέτηση σοβαρών οικονομικών κινήτρων για την συντήρηση-αποκατάσταση τους και μέτρων προβολής τους στην πόλη.

3.3.2.9 Επαναχρησιμοποίηση των μνημείων – λειτουργική ένταξή τους στην σύγχρονη πόλη

Η δράση αυτή προτείνει την παροχή οικονομικών κινήτρων προκειμένου ορισμένα από τα νεότερα μνημεία να φιλοξενήσουν λειτουργίες συμβατές ως προς τον χαρακτήρα τους. Το καλύτερο από άποψη συμβατότητας είναι να φιλοξενούν πολιτισμικές λειτουργίες, ή στην περίπτωση των διατηρητέων κτιρίων κατοικία και υπηρεσίες. (Επιτυχημένο παράδειγμα είναι η στέγαση αναπτυξιακής εταιρίας σε διάφορο διατηρητέο κτίριο στην Ικτίνου).



Στην περίπτωση των διατηρητέων κτιρίων που δεν ανήκουν σε ιδιώτες αλλά στο δημόσιο είναι δυνατόν αντί για οικονομικά κίνητρα να έχουμε παραχώρηση του δικαιώματος χρήσης του κτιρίου για ορισμένα χρόνια με αντάλλαγμα την αναβάθμιση – αναστύλωση του.

3.3.2.10 Αναβάθμιση όψεων κτιρίων – δημιουργία συνόλων όψεων

Η δράση περιλαμβάνει επισκευές, συντηρήσεις όψεων και ενδεχομένως όπως αναφέρθηκε στην πρόταση για τα ύψη κατεδαφίσεις τμημάτων τους. Η προώθηση της δράσης προϋποθέτει τη βελτίωση του υπάρχοντος θεσμικού και διοικητικού πλαισίου (κίνητρα, έλεγχοι κ.τ.λ.). Ιδιαίτερα σημαντικό είναι να δοθούν κίνητρα για την ομοιογένεια των όψεων στα κτίρια που έχουν μέτωπο στα μνημεία ακόμα και αν τα κτίρια αυτά δεν έχουν ιδιαίτερη αρχιτεκτονική σημασία, προκειμένου να τονίζεται η αρχιτεκτονική διαφορετικότητα του μνημείου.

3.3.2.11 Αισθητική αναβάθμιση υφιστάμενων έργων μεταφορικής και τεχνικής υποδομής

Η δράση αυτή αφορά τη δημιουργία κατάλληλων κρασπέδων, οδοστρωμάτων, χώρων στάθμευσης κ.τ.λ. Όπως αναφέρθηκε και για την περίπτωση αποκατάστασης ιστορικών διαδρομών καλό θα ήταν για το σύνολο των έργων μεταφορικής και τεχνικής υποδομής εντός της περιοχής μελέτης να υπάρχει αρχιτεκτονική μελέτη που να ενισχύει όσο είναι δυνατόν την αναβίωση αρχιτεκτονικών σχημάτων και εργαλείων που να παραπέμπουν στα ιστορικά χρόνια της πόλης.

Μια ενδεικτική πρόταση ως προς τους υπέργειους χώρους στάθμευσης είναι να ακολουθηθούν οι γερμανικές προδιαγραφές που καθορίζουν δενδροφύτευση μεταξύ των σταθμευμένων αυτοκινήτων. Έτσι ο χώρος στάθμευσης είναι ταυτόχρονα και χώρος πρασίνου και έχει από μακριά εικόνα που δεν μειώνει την αισθητική της πόλης.



3.4 Κατευθύνσεις ανά χωρική ενότητα και κατηγορία χώρου

3.4.1 Κατευθύνσεις ανά χωρική ενότητα

Όπως εξηγήθηκε στην ανάλυση το εγχείρημα της ενοποίησης διευκολύνεται με την διαίρεση της περιοχής μελέτης σε υποπεριοχές. Ο συνδυασμός των κριτηρίων διαίρεσης φαίνεται και αιτιολογείται στην ανάλυση. Κάθε μια από τις υποπεριοχές πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο ειδικής πολεοδομικής μελέτης που στόχους θα έχει την ανάδειξη των μνημείων και την ενοποίησή τους. Προκειμένου να υπάρξει ουσιαστικό αποτέλεσμα ενοποίησης στο σύνολο της περιοχής πρέπει να ακολουθηθούν τα παρακάτω:

1. Οι επιμέρους μελέτες να εντάσσονται στο κοινό πλαίσιο που διαγράφει η πολεοδομική μελέτη του συνόλου της περιοχής δηλαδή να υπακούν προς τις γενικότερες κατευθύνσεις της πρότασης ως προς τις χρήσεις γης, τους όρους δόμησης, τις οριζόντιες προτάσεις, το σύστημα πεζοδρόμων.
2. Πρέπει να έχουν κοινή δομή στην ανάλυση και τις προτάσεις τους και να αναφέρονται στα ίδια πεδία πολεοδομικού σχεδιασμού. Ενδεικτικά τα πεδία τα οποία θα πρέπει να αφορούν και τα επιμέρους τους στοιχεία είναι:

Πεδίο	Επιμέρους στοιχείο
Τρόπος διασύνδεσης με τις γειτονικές υποπεριοχές	Στοιχεία του χώρου που θα προσδίδουν συνέχεια στις διαδρομές και το αστικό τοπίο μεταξύ διαφορετικών υποπεριοχών. (π.χ. κοινός καλοπισμός)
Ανασκαφές-απαλλοτριώσεις	Προγραμματισμένες ανασκαφές και/ή απαλλοτριώσεις από το ΥΠΠΟ
Πληθυσμός – Πληθυσμιακές πυκνότητες	Πληθυσμός και πληθυσμιακές πυκνότητες ανά ΟΤ
Παραδοσιακά κτίρια	Κτίρια ιδιοκτησίας ΥΠΠΟ, κηρυγμένα παραδοσιακά ΥΠΕΧΩΔΕ
Χαρακτηριστικά κτιρίων	Ηλικία, όροφοι, κατάσταση, τυπολογία
Χρήσεις γης	Χρήσεις ισογείων και ορόφων ανά κτίριο
Όροι δόμησης	ΣΔ, τυχόν ειδικοί όροι δόμησης (πχ. ύψη κτιρίων,)
Κοινόχρηστοι χώροι	Πλατείες και πεζόδρομοι (θεσμοθετημένοι), χαρακτηριστικά τους (κάλυψη κλπ.) και αξιολόγηση κατάστασης
Στάθμευση	Υπάρχοντες χώροι και ζήτηση στάθμευσης

Πίνακας 9. Προτεινόμενα πεδία των πολεοδομικών μελετών των υποπεριοχών



3. Οι κατευθύνσεις για κάθε υποπεριοχή στις οποίες πρέπει να εστιάζονται οι προτάσεις των μελετών είναι:

Υποπεριοχές	Ειδικές Κατευθύνσεις
Συνοικισμός Επταφυργίου (Ακρόπολη)	Έμφαση στο ρόλο της περιοχής ως χώρου πρασίνου – αναψυχής. Σχεδιασμός χώρων πρασίνου γύρω από το τείχος που περικλείει την περιοχή και προβολή του ως στοιχείο που της προσδίδει ιστορική και χωρική ταυτότητα.
Ανω Πόλη Τομέας I	Προβολή και διατήρηση του παραδοσιακού αστικού ιστού. Αμβλυνση του προβλήματος επικοινωνίας μεταξύ πλατειών – δημοσίων κτιρίων – μνημείων. Επέκταση των τοπικών κέντρων κατά οικοδομικά τετράγωνα και όχι γραμμικά και σύνδεση του τοπικού κέντρου με τη Μονή Βλατάδων και τις πλατείες της Άνω Πόλης.
Ανω Πόλη Τομέας II	Έμφαση στη διασύνδεση με το κέντρο και το πρόβλημα που θέτει σ' αυτήν ο γραμμικός φραγμός της οδού Ολυμπιάδος
Αγ. Δημητρίου - Ολυμπιάδος	Διασύνδεση με τις υπόλοιπες υποπεριοχές με επέκταση της ανατολικής και κεντρικής αρχαιολογικής διαδρομής και δημιουργία της δυτικής.
Δυτική υποενοότητα κέντρου	Διατήρηση και ενίσχυση της κατοικίας. Έλεγχος για την διάχυση των δραστηριοτήτων αναψυχής στα Λαδάδικα. Έμφαση στο σχεδιασμό των ελεύθερων χώρων και υποβαθμισμένων περιοχών
Κεντρική υποενοότητα κέντρου	Διατήρηση του χονδρεμπορίου στα όρια της αγοράς Βλάλη. Διερεύνηση για δημιουργία γέφυρας διάβασης πεζών στην Εγνατία που θα ενώνει την Αριστοτέλους με την Πλατεία Δικαστηρίων
Ανατολική υποενοότητα κέντρου	Προσπάθεια να αποκτήσει η περιοχή προφίλ λειτουργικό προφίλ παροχής υπηρεσιών προς εκπαίδευση και επιχειρήσεις. Έμφαση στη λειτουργική ένταξη των αρχαιολογικών περιοχών

Πίνακας 10. Ειδικές κατευθύνσεις ανά υποπεριοχή



3.4.2 Κατευθύνσεις ανά κατηγορία χώρου

Σε αυτή την ενότητα γίνεται ένας συσχετισμός μεταξύ των κατηγοριών χώρου που αναφέρονται στην ανάλυση και των θεσμικών προτάσεων που πρέπει να εφαρμοστούν σε κάθε μια από αυτές με σειρά προτεραιότητας. Για την ευκολία σχηματισμού του πίνακα γίνεται η παρακάτω κωδικοποίηση των οριζόντιων προτάσεων με αριθμούς.

- 1) Μηχανισμός καθορισμού ορίων χωρητικότητας λειτουργιών
- 2) Μηχανισμός κινήτρων για δημιουργία πολιτισμικών χώρων σε γειτνίαση με τα μνημεία
- 3) Μηχανισμός ελέγχου της χρήσης του δημόσιου χώρου από τα οχήματα
- 4) Μηχανισμός ελέγχου της παράνομης ή καταχρηστικής χρήσης του δημόσιου χώρου από διάφορες δραστηριότητες
- 5) Δημιουργία αποτελεσματικού θεσμικού και διοικητικού μηχανισμού αντιμετώπισης του προβλήματος του αστικού θορύβου
- 6) Πολιτική εκσυγχρονισμού υφισταμένων ξενοδοχειακών μονάδων ή δημιουργίας νέων
- 7) Βελτίωση εξοπλισμού κοινοχρήστων χώρων
- 8) Υπογειώσεις δικτύων τεχνικής υποδομής
- 9) Πρόγραμμα φωτισμού επιλεγμένων κτηρίων, μνημείων, χώρων και διαδρομών
- 10) Συμβατική και ηλεκτρονική σήμανση
- 11) Πρόγραμμα για τη μεταφορά απορριμμάτων - επανασχεδιασμός των διαδρομών των απορριματοφόρων
- 12) Πρόγραμμα για την χωροθέτηση κάδων απορριμμάτων
- 13) Αναβάθμιση των κελυφών και προβολή αξιόλογων κτιρίων
- 14) Επαναχρησιμοποίηση των μνημείων – λειτουργική ένταξή τους στην σύγχρονη πόλη
- 15) Αναβάθμιση όψεων κτιρίων – δημιουργία συνόλων όψεων
- 16) Αισθητική αναβάθμιση υφιστάμενων έργων μεταφορικής και τεχνικής υποδομής

Κάνοντας την κατηγοριοποίηση της ανάγκης για παρέμβασης σε έντονη με τον συμβολισμό “♦” και ήπια με τον συμβολισμό “○” έχουμε τον παρακάτω πίνακα:



Κατηγορία χώρου	Βασική πολιτική	Οριζόντιες δράσεις																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	
Μνημειακοί και αρχαιολογικοί χώροι	A) Προστασία τους και Β) Προσπάθεια λειτουργικής τους ένταξης στον αστικό ιστό. Ανάλογα με το βαθμό ευαισθησίας/ ηλικίας του μνημείου πρέπει να υπερισχύει η Α) ή Β) πολιτική. Σε ήπια μορφή, θα είναι δυνατή επιλεκτικά η ύπαρξη δραστηριοτήτων συμπληρωματικών κυρίως πολιτιστικών και αναψυχής		♦	♦	♦	♦	♦		♦	♦	♦	◦		♦		♦		♦
Μέτωπα οικοδομικών τετραγώνων προς μνημειακούς χώρους	Παρεμβάσεις με σκοπό α) να μην ζημιώνουν το αντιληπτικό βάρος του μνημείου, β) να ενθαρυνθεί η χρήση συμπληρωματικών ως προς τα μνημεία λειτουργιών. (πολιτιστικών και αναψυχής) Διατήρηση ή αποκατάσταση χαμηλής πυκνότητας εμπορικών χρήσεων. Επιβολή αρχιτεκτονικών περιορισμών και υποχρέωση ευπρεπισμού των κτιρίων (συντήρηση, επιγραφές, υπερκατασκευές...) Προσπάθεια για απόκτηση ομοιογένειας των όψεων προς τα μνημεία.		♦	♦	♦	♦	◦		◦		♦		♦	♦	♦		♦	♦
Μεγάλοι χώροι πρασίνου	Βελτίωση της κατάστασης του πρασίνου, και			♦	♦	◦		♦			◦		♦					



	προσπάθεια διαπλοκής των χώρων αυτών με την καθημερινή ζωή της πόλης και τα μνημεία.																				
Περιοχές οχλουσών κεντρικών λειτουργιών (χονδρεμπόριο – βιοτεχνία)	Η παραμονή τους κρίνεται σκόπιμη μόνο στην περίπτωση του χονδρεμπορίου στις αγορές Βλάλη – Βατικιώτη, όπου αποτελούν πλέον παράδοση της πόλης. Απαραίτητη είναι η απομάκρυνσή τους από τα οικοδομικά τετράγωνα γύρω από τα μνημεία.																				
Περιοχές μη οχλουσών κεντρικών λειτουργιών	Επιδίωξη του συσχετισμού τους με τις λειτουργίες των μνημείων.																				
Παραδοσιακά κτηριακά σύνολα	Εντονη πολιτική προστασίας του κτηριακού αποθέματος, με προσπάθεια διατήρησης της κατοικίας, αποφυγή κυριαρχίας χρήσεων αναψυχής, και γενικευμένη βελτίωση της εικόνας του δημόσιου χώρου																				
Λοιπές ενότητες του οικιστικού ιστού.	Πρώθηση παρεμβάσεων που δίνουν στην περιοχή μελέτης ομοιογένεια – ταυτότητα και λειτουργούν προς όφελος της ενοποίησης των μνημείων																				

Πίνακας 9. Προτεινόμενες οριζόντιες δράσεις ανά κατηγορία χώρου



4. Επίλογος

Το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης έγινε μεταπολεμικά μάρτυρας μιας δραματικής αλλαγής που αλλοίωσε από κάθε άποψη το χαρακτήρα της πόλης (μορφή του αστικού ιστού, κλίμακα του χώρου, χρήσεις γης και λειτουργίες) δημιουργώντας προβλήματα υψηλών πυκνοτήτων, υπερεκμετάλλευσης του κοινόχρηστου χώρου και υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Αυτά είχαν με τη σειρά τους σαν συνέπεια να υπάρχει τάση απομάκρυνσης της κατοικίας.

Σήμερα μπορούμε να πούμε ότι η φυσιογνωμία του κέντρου κάθε άλλο παρά ιστορική πόλη θυμίζει. Η συγκεκριμένη εργασία έχει ως στόχο την προβολή του ιστορικού χαρακτήρα της πόλης με ταυτόχρονο στόχο, αλλά και μέτρο για την προβολή την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Η προσέγγιση αυτών των στόχων μπορεί να γίνει με τις προτεινόμενες παρεμβάσεις. Είναι προφανές ότι για την υλοποίησή τους απαιτείται βελτίωση των μαζικών μέσων μεταφοράς και κυρίως δημιουργία μέσων μεταφοράς που δεν κινούνται στην άσφαλτο (τραμ, μετρό). Απαραίτητη για την αναμόρφωση του προσώπου της πόλης είναι η διευκόλυνση της ήπιας μετακίνησης (πεζή, ποδήλατα) που σήμερα βρίσκεται σε δυσμενή θέση. Αυτό γίνεται μόνο αν υπάρξουν μεγάλα δίκτυα κίνησής τους σε όλη την περιοχή μελέτης.

Σε μελέτες που είχαν γίνει πριν τη δημιουργία του περιφερειακού, λεγόταν ότι χάρη σ' αυτόν θα υπήρχε μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος στο κέντρο. Ωστόσο, παρότι το κέντρο έχει σταματήσει κατά μεγάλο βαθμό να εξυπηρετεί τη διαμπερές μετακίνηση του ΠΣΘ το κυκλοφοριακό πρόβλημα είναι μεγαλύτερο. Η λύση στην υπερβολική παρουσία του αυτοκινήτου, (που όπως φαίνεται από την φωτογραφική τεκμηρίωση αποτελεί πρόβλημα αισθητικής για το σύνολο της περιοχή μελέτης), ενέχει κατά μεγάλο βαθμό την τακτική του καταναγκασμού. Κι αυτό οφείλεται σε κάποιο βαθμό στο ότι υπάρχει νοοτροπία επιμονής στη χρησιμοποίησή του, παρά τις δυσμενείς συνθήκες (αδυναμία στάθμευσης, μπουτιλιάρισμα) και το φθηνότερο κόστος μετακίνησης με αστικό λεωφορείο. Οι πεζοδρομήσεις λοιπόν, που αποτελούν τέτοιου είδους καταναγκασμό, είναι βασικό μέτρο για να μειωθεί η χρήση του αυτοκινήτου στο κέντρο και να βελτιωθεί η μετακίνηση των πεζών, του ποδηλάτου και η αισθητική του αστικού περιβάλλοντος.

Ο σημαντικός κίνδυνος που υπάρχει εδώ είναι να χάσει η περιοχή την δυναμική της λόγω πεζοδρομήσεων, γιατί σε πολλά σημεία της περιοχής η παρουσία του αυτοκινήτου είναι απαραίτητη για την οικονομική ζωή της.



Επιδιώκεται επομένως η δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών που να εξυπηρετεί την απλή ανάγκη μετακίνησης από ένα σημείο σε άλλο και μέσα από ασφαλείς και ευχάριστες διαδρομές να προάγει την αναψυχή και την παιδεία.

Είναι προφανές ότι για να ανακτήσει η περιοχή της ιστορική της φυσιογνωμία, πρέπει να απομακρυνθούν οι χρήσεις που είναι ασύμβατες ως προς την ανάδειξη του ιστορικού προσώπου της (βονδρεμπόριο, οχλούσα βιοτεχνία, βαριές μεταφορές) και να έχουμε ενίσχυση στην χωροθέτηση πολιτιστικών – κοινωνικών – διοικητικών λειτουργιών. Πρέπει να γίνει ακριβής δεσμευτικός καθορισμός των επιτρεπόμενων ειδικών χρήσεων γης της περιοχής, και κάτι τέτοιο ενδέχεται από μέρους των ιδιοκτητών να φέρει αντιδράσεις.

Σε γενικές γραμμές νομίζω πως η βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος είναι ένα θέμα που πρέπει να υπερνικήσει δύο παραμέτρους. Το οικονομικό και το κοινωνικό κόστος πραγματοποίησης των παρεμβάσεων. Η συνειδητοποίηση για την προστασία της πολιτισμικής μας κληρονομιάς, που αντιπαρέρχεται στο δεύτερο συνεχώς και αυξάνεται. Αυτό που μένει σε εμάς είναι, σε σχεδιαστικό τουλάχιστον επίπεδο να επιζητήσουμε το καλύτερο για την πολιτισμική μας κληρονομιά και την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, χωρίς υπαγωγή τους σε εμπορευματικούς όρους, σε αντίθεση με αυτό που είχε συμβεί παλιότερα, («πολυκατοικιοποίηση» του αστικού χώρου - καταστροφή ή αμέλεια για την προστασία μνημείων), ώστε να μην πληρώσουν οι επόμενες γενιές, (όπως εμείς τώρα) τα λάθη του πολεοδομικού σχεδιασμού του παρελθόντος.



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση:

Αραβαντινός, Α. (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός*

Αίσωπος, Γ. και Σημαιοφορίδης, Γ. (2001) *Μετάπολις 2001 - Η σύγχρονη (ελληνική) πόλη The Contemporary (Greek) City*

Αμούργης, Σ. (2001) 'Ελληνική πόλη – Υπάρχει ή δεν υπάρχει ιστορική συνέχεια;', *Μετάπολις 2001' - Η σύγχρονη (ελληνική) πόλη The Contemporary (Greek) City*

Γερολύμπου, Α. Καλογήρου, Ν. Παπαμίχης, Ν. Χασταόγλου, Β. (1994) *Τυπολογική Ανάλυση Ιστορικού Κέντρου*

Γερολύμπου, Α. Καλογήρου, Ν. Τρακοσοπούλου, Κ. Χασταόγλου, Β. (1990) *Διερεύνηση του τρόπου ανάπτυξης αστικών «ιστορικών τόπων. Η περίπτωση των Λαδάδικων Θεσσαλονίκης*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (1999) *Η Πολιτιστική μας Κληρονομιά: Ένα Κεφάλαιο για τις Περιφέρειες*

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2000) *Για ένα αστικό τουρισμό ποιότητας: Ολοκληρωμένη Ποιοτική Διαχείριση των Αστικών Τουριστικών Προορισμών*

Καυκαλάς, Γ. (1999) *Μείωση της Μονοκεντρικότητας στο ΠΣΘ και ο Ρόλος του Τριτογενούς Τομέα*

Κοκκώσης Χ, και Τσάρτας Π (2001) *Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη και Περιβάλλον*

Κονσόλα, Ν. (1994) *Η διεθνής προστασία της Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς*

Κύρου, Γ. (1996) *Ανάδειξη της φυσιογνωμίας του κέντρου της Θεσσαλονίκης - Τόμος 2^{ος} Ανάδειξη και χρήση αρχαιολογικών χώρων μνημείων και του περιβάλλοντος χώρου τους στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης*

Κύρου, Γ. (1996) *Ανάδειξη της φυσιογνωμίας του κέντρου της Θεσσαλονίκης Τόμος 1^{ος} Η κυκλοφορία και η στάθμευση στη Θεσσαλονίκη*

Οικονόμου, Δ. (1999) *Μελέτη πλαίσιο για την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας – Πολεοδομικός Σχεδιασμός*

ΟΡΘΕ, (1997) *Άνω Πόλη Ανάδειξη και Ανάπλαση*

ΟΡΘΕ, (1997/1998) *Θεσσαλονίκη 1997 – Πανελλήνιοι διαγωνισμοί αστικού σχεδιασμού*

ΟΡΘΕ, (1995) *Μετασχηματίζοντας την πόλη – Διεθνείς διαγωνισμοί αστικού σχεδιασμού για τη Θεσσαλονίκη*

ΟΡΘΕ, (2000) *Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης Θεσσαλονίκης*



Παπαδοπούλου, Π. Αναστασιάδης, Α. (1996) *Διερεύνηση Δυνατοτήτων για Κυκλοφοριακές Ρυθμίσεις με Στόχο την Περιβαλλοντική Ανάπλαση Περιοχής του Εμπορικού Κέντρου Θεσσαλονίκης*

Στεφάνου, Ι. (2000) *Η φυσιογνωμία της ελληνικής πόλης*

Ζήβας, Δ. (1997) *Τα μνημεία και η πόλη*

Le Corbusier, (1943/1987) *Η Χάρτα των Αθηνών*

TRADEMCO –Ευμολπίδης, Β. Εμμανουλόπουλος, Γ. και Αγγελίδης, Γ. (1999) *Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για το Πολεοδομικό Συγκρότημα και την Περιαστική Ζώνη Θεσσαλονίκης Χωροταξική – Πολεοδομική Ανάλυση*

Ξενόγλωσση

J.E. Tunbridge – G.J. Ashworth (1995) *Dissonant Heritage - The Management of the Past as a Resource in Conflict*

J.E. Tunbridge – G.J. Ashworth (1990) *The Tourist-Historic City*

Coccosis, H. Nijkamp, P. (1995) *Planning for our Cultural Heritage*

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΗ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗ

Διαχωρισμός φωτογραφιών ανά χωρική ενότητα

Διαδρομή της οδού Ζωγράφου Ελένης.....	3
Επταπύργιο.....	8
Άνω Πόλη.....	30
Υποπεριοχή Ολυμπιάδος - Αγ. Δημητρίου.....	46
Δυτική Υποενότητα κέντρου.....	56
Κεντρική Υποενότητα.....	71
Ανατολική Υποενότητα του κέντρου.....	75

Διαδρομή της οδού Ζωγράφου Ελένης.

Η οδός αποτελούσε τον κυριότερο δρόμο ανόδου προς την Άνω Πόλη κατά τους ιστορικούς χρόνους. Προτείνεται ειδική διαμόρφωση ροής πεζών, διαπλάτυνσης πεζοδρομίων, και κατασκευή ποδηλατοδρόμου. (Χάρτης Β1)



Εικόνα 1.

Σημείο εισόδου στην περιοχή μελέτης. Οδός Ολυμπιάδος/Ζωγράφου Ελένης. Υποβαθμισμένο πράσινο γύρω από το τείχος. Η παρουσία διαφημιστικής πινακίδας, σταθμευμένων αυτοκινήτων, η κακή κατάσταση του οδοστρώματος, κάνουν να περνά απαρατήρητη η ύπαρξη του τείχους.



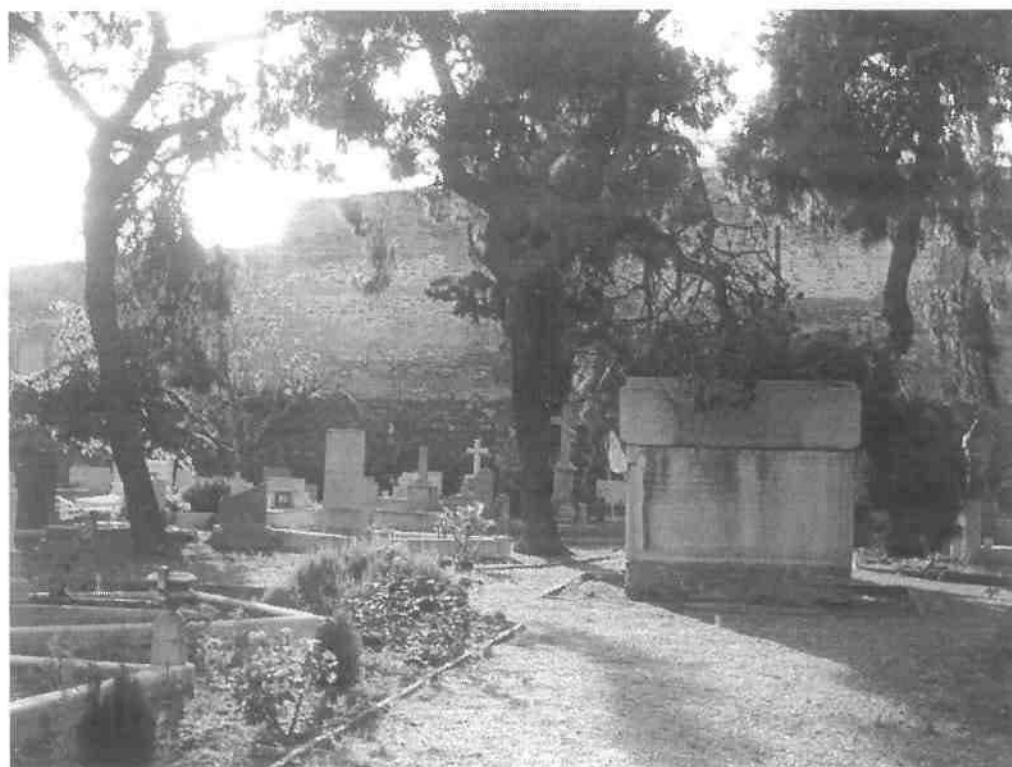
Εικόνα 2.

Οδός Ζωγράφου Ελένης. Το στενό πεζοδρόμιο δεν δημιουργεί ευνοϊκές συνθήκες για διαδρομή κατά μήκος της οδού.



Εικόνα 3

Τα κοιμητήρια Ευαγγελίστριας ακριβώς έξω από τα όρια της περιοχής μελέτης.



Εικόνα 4

Τα Αρμένικα Κοιμητήρια. Προτείνεται η διατήρησή τους στην περιοχή ως ιστορικό στοιχείο ένδειξης της πολυπολιτισμικότητας της Θεσσαλονίκης.



Εικόνα 5.

Ζωγράφου Ελένης, Στενό πεζοδρόμιο και στύλοι κατά μήκος του.



Εικόνα 6

Ακάλυπτος χώρος πάνω από τα κοιμητήρια έξω από την περιοχή μελέτης. Αδιαμόρφωτο πράσινο – εικόνα εγκαταλελειμμένης περιοχής.



Εικόνα 7

Ζωγράφου Ελένης. Στο βάθος διακρίνεται ο Πύργος Τριγωνίου



Εικόνα 8

Ζωγράφου Ελένης. Διαμορφωμένος χώρος κατά μήκος του τείχους, έγινε στα πλαίσια της ανατολικής αρχαιολογικής διαδρομής



Εικόνα 9

Η Ζ. Ελένης όπως φαίνεται από τον Πύργο Τριγωνίου

Επταπύργιο



Εικόνα 10

Οδός Ακροπόλεως. Συνωστισμός αυτοκινήτων.



Εικόνα 11

Οδός Ακροπόλεως. Προσκολλημένο κτίσμα, κάδοι απορριμμάτων και σταθμευμένα αυτοκίνητα σε επαφή με το τείχος



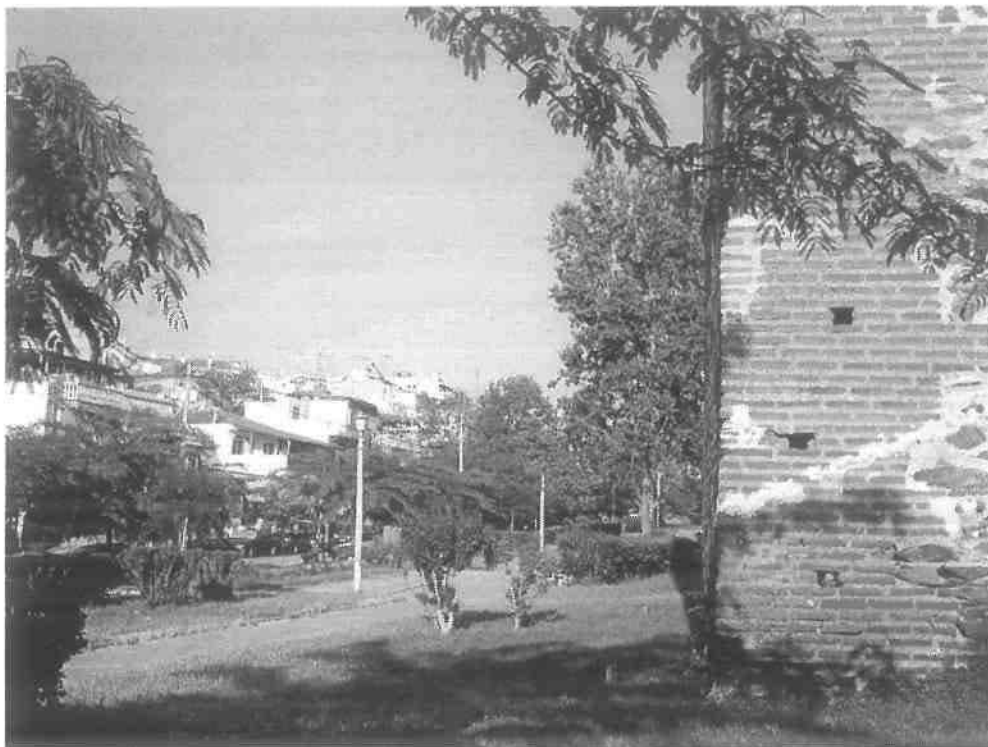
Εικόνα 12

Η Ακρόπολις με στο σημείο που ανεβαίνει προς την Επταφυργίου. Τα κτίσματα της περιοχής είναι σχεδόν όλα δώροφα.



Εικόνα 13

Η είσοδος των τειχών της περιοχής Επταφυργίου



Εικόνα 14

Πράσινο κατά μήκος του τείχους στην είσοδο της περιοχής



Εικόνα 15

Οδός Επταπυργίου. Η ομοιομορφία των κτιρίων όσον αφορά το ύψος και ο συγχρονισμός ως προς τον χρωματισμό δημιουργούν όμορφο σύνολο σαν δεύτερο τείχος απέναντι στο βυζαντινό.



Εικόνα 16

Επταπυργίου κατά μήκος του τείχους. Υπερβολικά στενό πεζοδρόμιο. Τα σταθμευμένα αυτοκίνητα αποτελούν μειονέκτημα για το όμορφο αστικό τοπίο της περιοχής.



Εικόνα 17

Γραμμική πλατεία κατά μήκος του τείχους στην Πολυδώρου Στεργίου



Εικόνα 18

Οδός Καραδήμου. Εικόνα εγκατάλειψης



Εικόνα 19

Οδός Καραδήμου. Εικόνα εγκατάλειψης



Εικόνα 20

Ανακαινισμένα κτίρια επί της Επταπυργίου. Στο βάθος διακρίνεται η Θεσσαλονίκη



Εικόνα 21

Εστιατόριο στην Αντιγονιδών, κοντά στον Πύργο Τριγωνίου.



Εικόνα 22

Πύργος Τριγωνίου



Εικόνα 23

Η εικόνα της πόλης από τον Πύργο Τριγωνίου



Εικόνα 24

Το τείχος και πεζόδρομος στην Κατ. Θεοδωράκη



Εικόνα 25

Πύλη προς τον Πύργο Τριγωνίου



Εικόνα 26
Οδός Κλαυθμώνος



Εικόνα 27
Η πλατεία του Ι.Ν. Αγίων Αναργύρων



Εικόνα 28

Κομμάτι του τείχους με ισχυρό αντιληπτικό βάρος – Οδός Βενιζέλου



Εικόνα 29

Επταπύργιο



Εικόνα 30

Τα τείχη στον ελεύθερο χώρο του Επταπυργίου. Αδιαμόρφωτο πράσινο.



Εικόνα 31

Τα τείχη στον ελεύθερο χώρο του Επταπυργίου. Αδιαμόρφωτο πράσινο.



Εικόνα 32
Επταπύργιο



Εικόνα 33
Επταπύργιο



Εικόνα 34
Επταπύργιο



Εικόνα 35
Επταπύργιο



Εικόνα 36
Επταπύργιο



Εικόνα 37
Επταπύργιο



Εικόνα 38

Το τείχος και εικόνα του συν/κοισμού Παράσχου από τον ακάλυπτο χώρο στο Επταπύργιο



Εικόνα 39

Το τείχος κατά μήκος της οδού Αγράφων



Εικόνα 40

Οδός Αγράφων. Πεζόδρομος – Ακάλυπτος χώρος



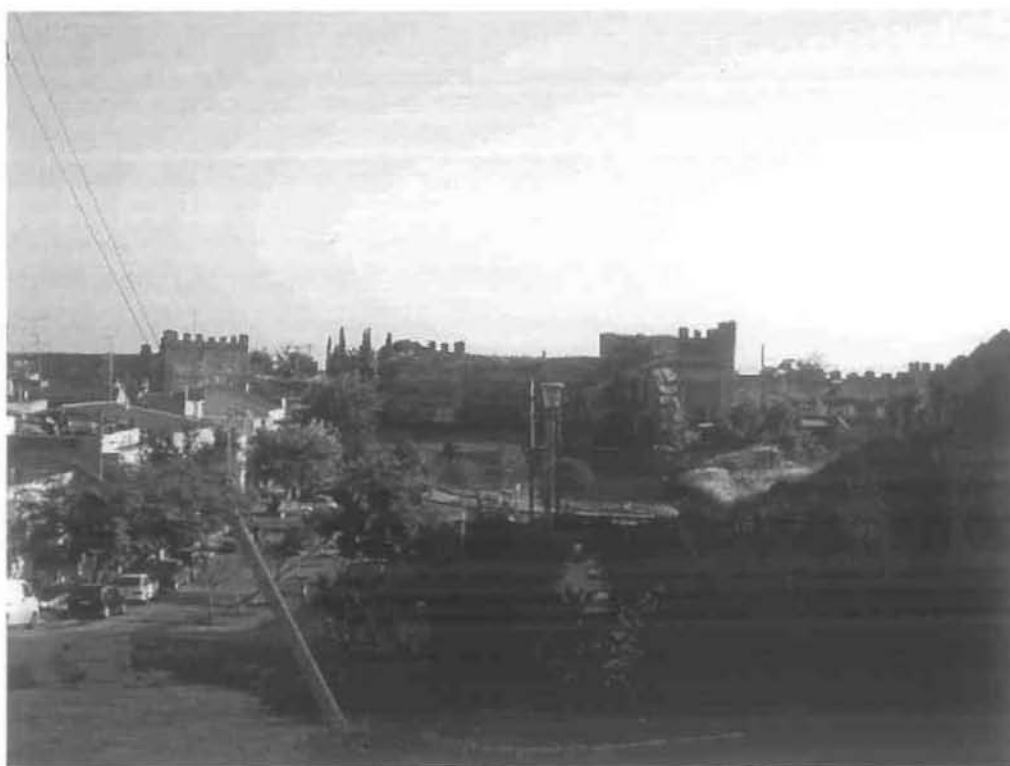
Εικόνα 41

Οδός Σαπουτζόγλου



Εικόνα 42

Παιδική χαρά – χώρος στάσης/ανάπαυσης. Επιτυχημένο παράδειγμα λειτουργικής προσαρμογής του χώρου του τείχους στην περιοχή.



Εικόνα 43.

Όψη της γωνίας του τείχους από την οδό Αγράφων. Το χαμηλό ύψος των κτιρίων και η ύπαρξης ελεύθερου χώρου γύρω του το κάνουν διακριτό σε βαθμό μεγαλύτερο από άλλες περιοχές.



Εικόνα 44

Η πλατεία στη γωνία του τείχους στην Πολυδώρου Στεργίου



Εικόνα 45

Οδός Σθένωνος



Εικόνα 46

Προσκολλημένο στο τείχος κτίσμα στην Επταπυργίου.



Εικόνα 47

Προσκολλημένο στο τείχος κτίσμα στην Επταπυργίου.



Εικόνα 48

Προσκολλημένο στο τείχος κτίσμα στην Επταπυργίου.



Εικόνα 49

Ακαλαίσθητες περιφράξεις – εγκαταλελειμμένος χώρος στο τείχος – οδός Επταπυργίου.



Εικόνα 50

Παλιό κτίσμα προσκολλημένο στο τείχος - οδός Επταπυργίου.



Εικόνα 51.

Ο κηρυγμένος ως μνημειακός χώρος εκατέρωθεν του τείχους γίνεται άτυπα χώρος στάθμευσης οδός Επταπυργίου.



Εικόνα 52

Χρωματισμός στις όψεις κτιρίων οδός Επαυργίου.



Εικόνα 53

Παλιό κτίσμα προσκολλημένο στο τείχος και χώρος στάθμευσης - οδός Επαυργίου.

Άνω Πόλη



Εικόνα 54

Οδός Σαχτούρη. Το τείχος χρησιμοποιείται ως εξωτερικό τείχος παλιάς κατοικίας.



Εικόνα 55

Ο χώρος γύρω από τον Ι.Ν. Αγίας Αικατερίνης. Δάσος κεραιών στις ταράτσες



Εικόνα 56

Ο χώρος γύρω από τον Ι.Ν. Αγίας Αικατερίνης - Οδός Τσαμαδου



Εικόνα 57

Οδός Αλ. Παπαδοπούλου. Βασικός δρόμος του ανατολικού περιπάτου της άνω Πόλης σύμφωνα με τη μελέτη «Άνω Πόλη Ανάδειξη και Ανάπλαση»



Εικόνα 58

Οδός Αλ. Παπαδοπούλου.



Εικόνα 59

Οδός Αλ. Παπαδοπούλου. Εστιατόρια και Οθωμανική Κρήνη



Εικόνα 60
Οδός Ακρίτα.



Εικόνα 61
Οδός Στρυμόνος. Οθωμανική κρήνη. Ο αδιαμόρφωτος ελεύθερος χώρος μετατρέπεται εδώ και στο μεγαλύτερο μέρος της περιοχής μελέτης σε χώρο στάθμευσης.



Εικόνα 62

Οδός Πηλέως. Στο βάθος διακρίνεται ο Τουρμπές Μουσά Μπαμπά.



Εικόνα 63

Ο Τουρμπές Μουσά Μπαμπά. (Οθωμανικός Τάφος)



Εικόνα 64

Οδός Πολιορκητού Δημ.



Εικόνα 65

Όψη της πόλης από τον Ι.Ν. Οσίου Δαυίδ.



Εικόνα 66

Οδός Πολιορκητού Δημ.



Εικόνα 67

Οδός Κάστορος



Εικόνα 68

Οδός Υφικράτους



Εικόνα 69

Οδός Καλλιόπης



Εικόνα 70
Πλατεία Ρωμφέη



Εικόνα 71
Οδός Αιόλου



Εικόνα 72
Οδός Πύδνας



Εικόνα 73
Οδός Ηρακλείδου. Είσοδος προς Επταπύργιο



Εικόνα 74

Οδός Ηρακλείδου. Είσοδος προς Επταπύργιο



Εικόνα 75

Οδός Παλαμίδου. Κατοικία κτισμένη πάνω σε Οθωμανική κρήνη



Εικόνα 76

Οδός Παλαμίδου. Κατοικία κτισμένη πάνω σε Οθωμανική κρήνη



Εικόνα 77

Τείχη Ευκλείδου – προσκολλημένες κατοικίες



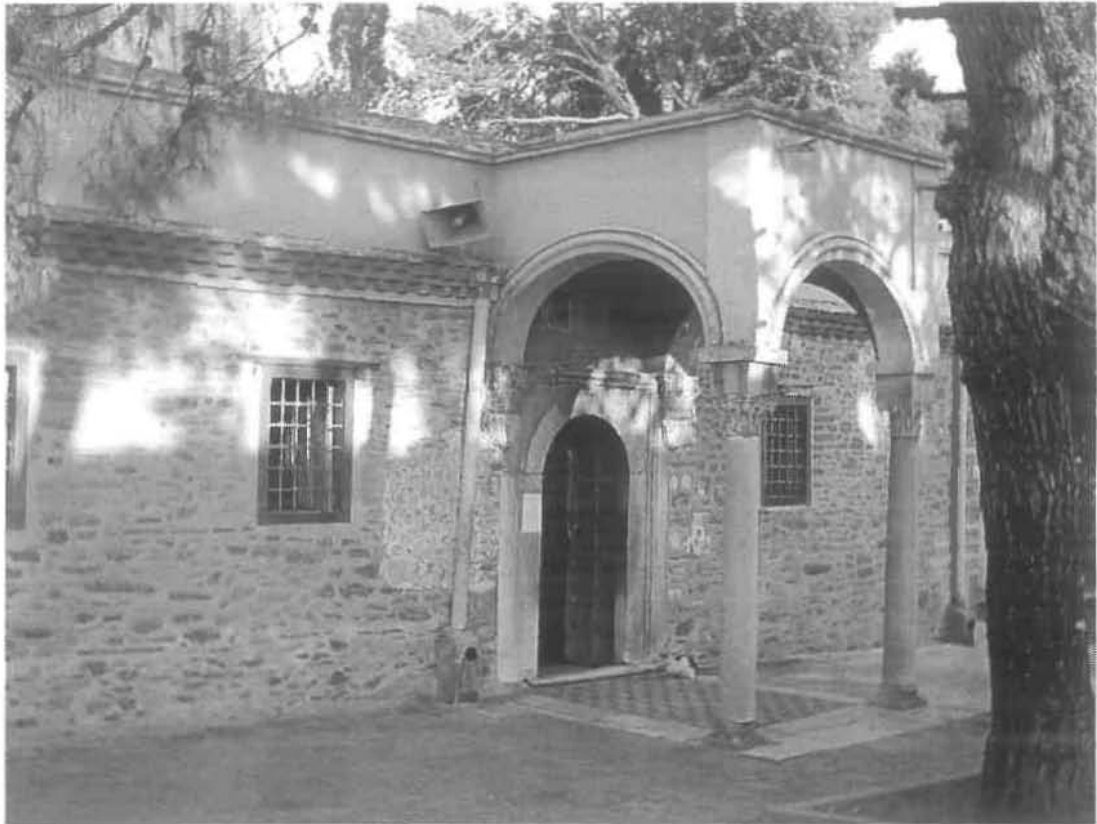
Εικόνα 78

Τείχη Ευκλείδου – προσκολλημένες κατασκευές που χωρίς αισθητική αξία – υποβαθμισμένο πράσινο.



Εικόνα 79

Οδός Παλαμίδου



Εικόνα 80
Μονή Βλατάδων



Εικόνα 81
Μονή Βλατάδων



Εικόνα 82
Μονή Βλατάδων



Εικόνα 83
Μονή Βλατάδων



Εικόνα 84

Μονή Βλατάδων

Υποπεριοχή Ολυμπιάδος - Αγ. Δημητρίου



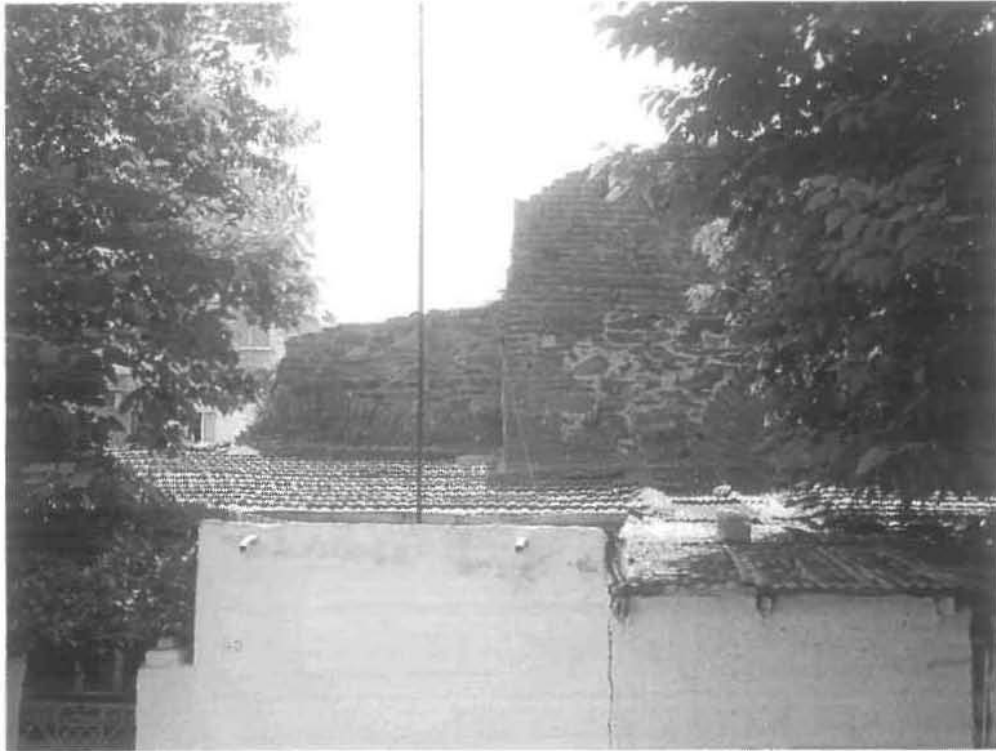
Εικόνα 85

Το τείχος πάνω από την Αγ. Δημητρίου. Αρχή της βορειοδυτικής αρχαιολογικής διαδρομής.



Εικόνα 86

Το τείχος στην οδό Στουρνάρα – όριο της περιοχής μελέτης



Εικόνα 87

Οδός Ελπίδος - Προσκολλημένες κατοικίες



Εικόνα 88

Οδός Καλυδιανού - Προσκολλημένες κατοικίες



Εικόνα 89

Οδός Καλυδιανού - Υποβαθμισμένο πράσινο. Η πινακίδα αναγράφει «αρχαιολογικός χώρος – απαγορεύεται η καταπάτηση. Η καταπάτηση της μορφής της προηγούμενης εικόνας είναι καλύτερη από την χωρίς αποτέλεσμα απαγόρευση δεδομένου ότι εξασφαλίζει καλύτερη ποιότητα περιβάλλοντος.



Εικόνα 90

Οδός Ολυμπιάδος



Εικόνα 91
Οδός Αισχύλου



Εικόνα 92
Οδός Αισχύλου



Εικόνα 93

Οδός Ολυμπιάδος



Εικόνα 94

Αλατζά Ιμαρέτ (Αίγλη)



Εικόνα 95

Αλατζά Ιμαρέτ (Αίγλη)



Εικόνα 96

Αλατζά Ιμαρέτ (Αίγλη)



Εικόνα 97

Οδός Αλικαρνασσού



Εικόνα 98

Ακάλυπτος χώρος – Οδός Περσεφόνης



Εικόνα 99

Ι.Ν. Προφήτη Ηλία



Εικόνα 100

Ι.Ν. Προφήτη Ηλία – περιβάλλον χώρος



Εικόνα 101

Οδός Προφήτη Ηλία



Εικόνα 102

Ο Άγιος Δημήτριος από την οδό Κασσάνδρου



Εικόνα 103

Ο ελεύθερος χώρος παρά την οδό Κασσάνδρου πάνω από τον Αγ. Δημήτριο

Δυτική Υποενότητα κέντρου

Παρά το γεγονός ότι είναι περιοχή με μικρό αριθμό μνημείων, υπάρχει αξιόλογο παραδοσιακό κτιριακό απόθεμα, και υπάρχει μεγάλος αριθμός φωτογραφιών της περιοχής γιατί προτείνονται μέσα στα όρια της δύο αναπλάσεις ά κατηγορίας.



Εικόνα 104

Οδός Σολωμού. Ο μεγάλος αριθμός αξιόλογων κτιρίων και η αραιή διέλευση αυτοκινήτων ακόμα και σε ώρες αιχμής δικαιολογούν την πρόταση της πεζοδρόμησης.



Εικόνα 105

Οδός Παπαδοπούλου



Εικόνα 106

Το Μπεζεστένι. Παράδειγμα επανάχρησης μνημείων.



Εικόνα 107

Οδός Σολωμού



Εικόνα 108

Οδός Βαλαωρίτου Αρ.



Εικόνα 109

Οδός Ηροδότου. Κατάληψη του κοινόχρηστου χώρου από αυτοκίνητα.



Εικόνα 110

Ναός Καθολικών (Φραγκοεκκλησιά) – οδός Φράγκων



Εικόνα 111

Όψεις κτιρίων - οδός Φράγκων. Η περιοχή περιλαμβάνεται στην πρόταση πεζοδρόμησης – ανάπλασης. Απαραίτητη είναι και η εφαρμογή της οριζόντιας ρύθμισης για αφαίρεση των πινακίδων από τα διατηρητέα κτίρια.



Εικόνα 112

Όψεις κτιρίων στην οδό Κατούνη. Όπως φαίνεται στους ιστορικούς χάρτες του παραρτήματος αποτελούσε από τις βασικές αρτηρίες της πόλης κατά το μεσαίωνα.



Εικόνα 113

Ι.Ν. Αγίου Μηνά. Απαραίτητη η καθαίρεση των φωτεινών πινακίδων των γειτονικών μαγαζιών. Η μοναδική είσοδος στον χώρο του ναού έχει πολύ μικρό μέτωπο προς τον δρόμο.



Εικόνα 114

Όψεις κτιρίων – Οδός Εδέσσης



Εικόνα 115

Όψεις κτιρίων οδός Πετράκη. Η ύπαρξη πινακίδων μειώνει την ιστορική – αρχιτεκτονική αξία του κτιρίου



Εικόνα 116

Οδός Πετράκη – είσοδος κτίσματος – αναγραφή 1926 πάνω από την πόρτα.



Εικόνα 117

Όψεις κτιρίων – Έντονη υψομετρική διαφορά - Οδός Εγνατία



Εικόνα 118

Όψεις κτιρίων – οδός Σβορώνου



Εικόνα 119

Όψεις κτιρίων – Εγνατία



Εικόνα 120

Πλατεία Δημοκρατίας (Βαρδάρης). Η πλατεία μεταπολεμικά έχει χάσει την παραδοσιακή ελλειψοειδή της μορφή λόγω διάνοιξης της Εγνατίας. Ο όρος της πλατείας χρησιμοποιείται μάλλον συμβατικά, κατά συνέχεια της παλιάς πραγματικότητας.



Εικόνα 121

Η Πλατεία – είσοδος στο κέντρο της πόλης. Κατά την ανάπλαση προτείνεται να διατηρηθεί ή και να τονιστεί ο όγκος των δύο κτιρίων ως τοπόσημο εισόδου στην πόλη.



Εικόνα 122

Οδός Μοσκόφ. Καμία διαμόρφωση του χώρου του τείχους.



Εικόνα 123

Οδός Μοσκόφ. Υποβαθμισμένο πράσινο, απορρίμματα και περίφραξη γύρω από το τείχος.



Εικόνα 124

Το τείχος και το Δικαστικό Μέγαρο



Εικόνα 125

Το τείχος και το Δικαστικό Μέγαρο



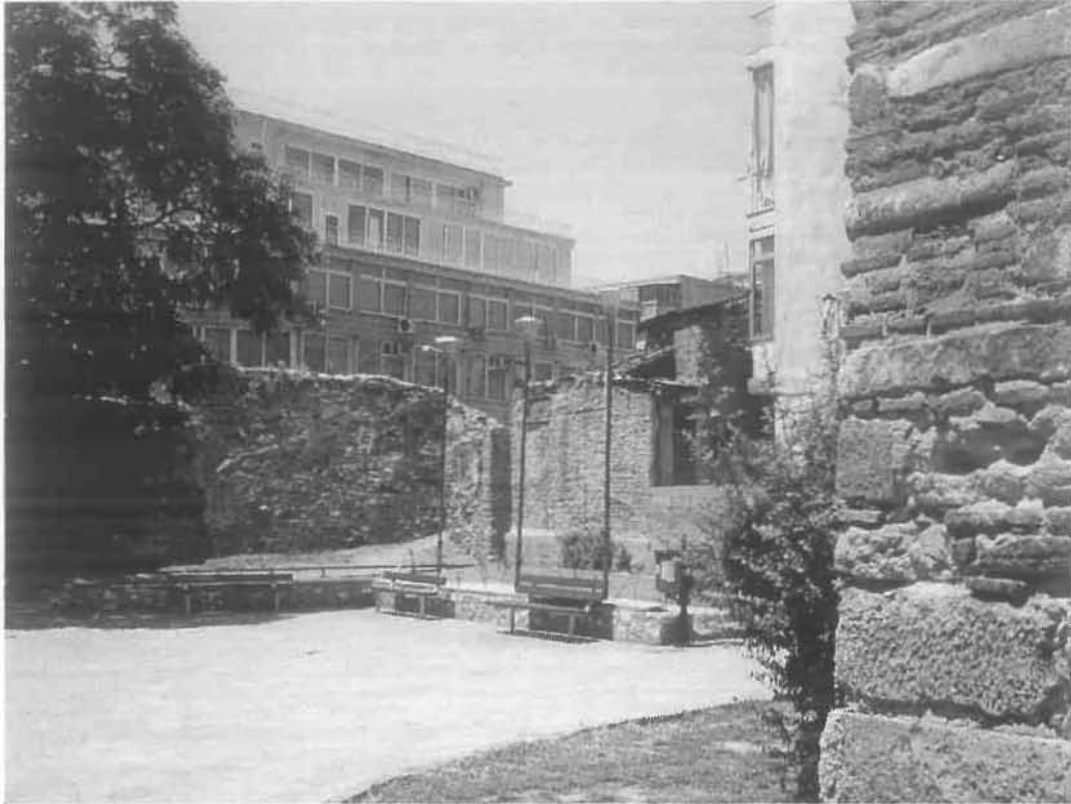
Εικόνα 126

Η Πύλη Αξίου (Χρυσή)



Εικόνα 127

Η Πλατεία Ελευθερίας



Εικόνα 128

Το τείχος στην οδό Καρατζά



Εικόνα 129

Το τείχος στην οδό Παπαρηγοπούλου



Εικόνα 130

Ο Ι.Ν. Αγίων Αποστόλων



Εικόνα 131

Το Πασά – Χαμάμ. Παρά την διεξαγωγή αρχιτεκτονικού διαγωνισμού δεν έχει γίνει ακόμα ανάπλαση της περιοχής.



Εικόνα 132

Πασά Χαμάμ – Απορρίμματα – Στάθμευση αυτοκινήτων – Συρματοπλεγμα

Κεντρική Υποενότητα

(Ο άξονας Αριστοτέλους με βάθος 2 οικοδομικά τετράγωνα)

Η φωτογραφική τεκμηρίωση εδώ είναι λίγη γιατί υπάρχει το πρόγραμμα διαδρομής της Ερμού στο cd, και αρκετά video.



Εικόνα 133

Η παραλία από το ύψος της οδού Καρόλου Ντηλ



Εικόνα 134

Η Πλατεία Αριστοτέλους



Εικόνα 135

Το θέατρο στην Αρχαία Αγορά



Εικόνα 136

Τμήμα της αρχαίας αγοράς από την οδό Ολύμπου



Εικόνα 137
Η Αρχαία Αγορά



Εικόνα 138
Ο Άγιος Δημήτριος



Εικόνα 139
Ο Άγιος Δημήτριος



Εικόνα 140
Η Αριστοτέλους από την Εγνατία

Ανατολική Υποενοότητα του κέντρου



Εικόνα 141

Ο Λευκός Πύργος και η Λ. Νίκης



Εικόνα 142

Η Λ. Νίκης



Εικόνα 143

Η Γούναρη Δ. και η Πλατεία Φαναριωτών. Και πάλι κυριαρχία του αυτοκινήτου στον κοινόχρηστο χώρο



Εικόνα 144

Η οδός Π. Μελά – Στο βάθος η Α. Σοφία



Εικόνα 145

Ο Λευκός Πύργος από την Π. Μελά



Εικόνα 146

Ο Ι.Ν. Νέας Παναγίας



Εικόνα 147

Ο πεζόδρομος της Δ. Γούναρη. Στο βάθος η Ροτόντα.



Εικόνα 148

Ο Ι.Ν. Νέας Παναγίας



Εικόνα 149

Κάδοι απορριμμάτων μπροστά από τα αρχαία Πλατείας Ναβαρίνου (Ανάκτορα Γαλερίου)



Εικόνα 150

Ο πεζόδρομος Δ. Γούναρη



Εικόνα 151

Η Αγία Σοφία από την Π. Μελά



Εικόνα 152

Πολυκατοικία ανάμεσα σε διατηρητέα κτίσματα στην Π. Μελά. Σε τέτοιες περιπτώσεις προτείνεται η καθαίρεση ορόφων των νέων κτισμάτων προκειμένου τα κτίρια να αποκτήσουν το ίδιο ύψος και η προσαρμογή των όψεων των πολυκατοικιών στους παραδοσιακούς τύπους. (βλ. Επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων)



Εικόνα 153

Ο Ι.Ν. Γρηγορίου Παλαμά (Μητρόπολη)



Εικόνα 154

Ο Ι.Ν. Γρηγορίου Παλαμά (Μητρόπολη)

Περιοχές όπου προτείνονται καθαιρέσεις ορόφων και κατεδαφίσεις κτιρίων

Βυζαντινό Λουτρό Πλατείας Ρωμφέη. Προτείνεται η κατεδάφιση των γύρω πολυκατοικιών.





Ι.Ν. Λαοδηγήτριας – Κατεδάφιση κτιρίων για σχηματισμό πλατείας γύρω από την εκκλησία.





Χαμζά Μπεή Τζαμί (Αλκαζάρ)

Εναλλακτική επιλογή προκειμένου να αποφευχθεί η κατεδάφιση κτιρίων είναι η λειτουργική και οπτική προσαρμογή τους στα δεδομένα του μνημείου.

