

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ &
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
Πολεοδομία - Χωροταξία

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

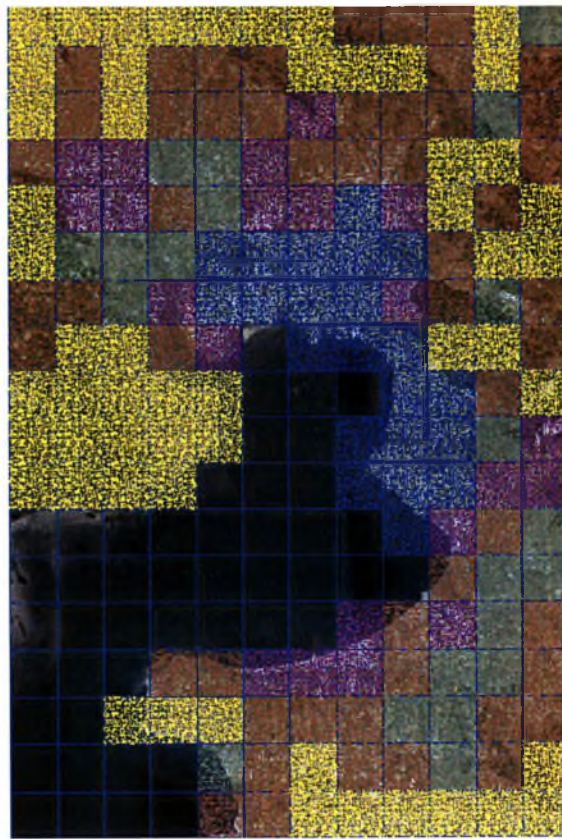
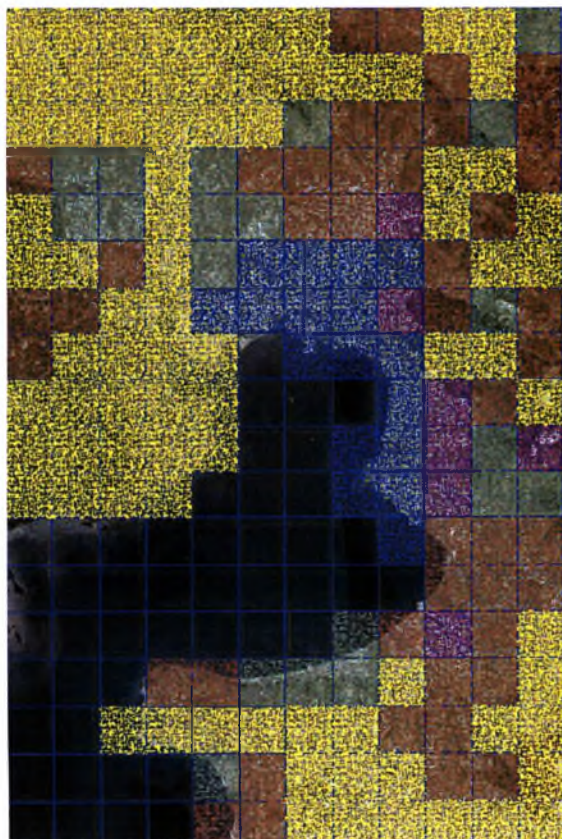
«Μετασχηματισμός της αστικής περιφέρειας της Θεσσαλονίκης:

Αστική Διάχυση και πολυκεντρικότητα»

Επιβλέπων: Κωνσταντίνος Λαλένης

Φοιτήτρια: Ουρανία Ευτυχιάδου

Βόλος, Ιανουάριος 2013





**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

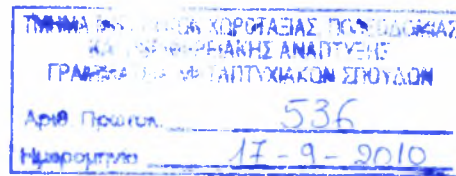
Αριθ. Εισ.:	8857/1
Ημερ. Εισ.:	23-01-2013
Δωρεά:	Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός:	Δ
	711.409 495 66
	EYT

Πηγή εικόνας εξωφύλλου: <http://landsat.org>, Ιδία επεξεργασία

Αναδιατυπωμένη έκδοση

Με την πάροδο του χρόνου ο όρος «η πόλη»
έδωσε τη θέση του στο όρο «περιφέρεια» για
να περιγράψει ουσιαστικά το ίδιο φαινόμενο.

Parr, 2004, σ.235.

**Περίληψη**

Τα τελευταία 30 χρόνια είναι μια περίοδος μετασχηματισμών στη δομή και οργάνωση των αστικών κέντρων. Η παρούσα εργασία έχει ως θέμα την αστική διάχυση και ειδικότερα θέλει να περιγράψει την κατάσταση που επικρατεί στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, τα αίτια και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον αλλά και ο ρόλος της προαστιοποίησης είναι ζητήματα που θίγονται. Ο μετασχηματισμός του τοπίου είναι απόρροια του φαινομένου της αστικής διάχυσης. Όπως επίσης, η παγκοσμιοποίηση, οι εταιρείες αλλά και οι επιθυμίες και οι ανάγκες των κατοίκων μεταλλάσσουν τον εξωαστικό χώρο σε μια νέα μορφή, με νέα χαρακτηριστικά και λειτουργία. Για την εξυπηρέτηση της «αστικής περιφέρειας» δημιουργούνται τοπικά κέντρα που προσφέρουν κάποιες ανέσεις και λειτουργίες, έτσι ενισχύεται η πολυκεντρικότητα σε ένα αστικό χώρο που ήταν μονοκεντρικός. Αυτό το νέο αστικό φαινόμενο δεν είναι τίποτε άλλο από τη νέα αστική μορφή της πόλης που οικονομικοί, πολιτιστικοί κοινωνικοί λόγοι οδήγησαν σε συγκεκριμένες επιλογές στην πόλη.

Λέξεις κλειδιά:

Αστική διάχυση, Πολυκεντρικότητα, Προαστιοποίηση, Θεσσαλονίκη, Αστική περιφέρεια.

Abstract

Over the past 30 years is a period of transformation in the structure and organization of urban centers. This thesis looks at the urban sprawl and particularly wants to describe the situation in the city of Thessaloniki. The phenomenon of sprawl, its causes and its effects on the environment and the role of suburbanization issues are raised. The transformation of the landscape is the result of the phenomenon of sprawl. Similarly, globalization, corporations and the desires and needs of residents, are altering the out-of-city space in a new format, new features and functionality. For the convenience of "urban periphery" created local centers that offer some comfort and functionality, thereby increasing the polycentricity in an urban area that was monocentric. This new urban phenomenon is nothing other than the new urban form of the city where economic, social and cultural reasons have led to specific choices in the city.

Words Keys:

Urban sprawl, Polycentricity, Suburbanization, Thessaloniki, Urban periphery.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Κατάλογος Γραφημάτων.....	vi
Κατάλογος Εικόνων.....	vii
Κατάλογος Πινάκων.....	ix
Κατάλογος Σχημάτων.....	x
Κατάλογος Φωτογραφιών.....	xi
Κατάλογος Χαρτών.....	xii
Κατάλογος Αρκτικόλεξων.....	xv
Ευχαριστίες.....	xvii
Εισαγωγή.....	xviii

Κεφάλαιο 1^ο: Θεωρητική προσέγγιση

1.1 Ο περιαστικός χώρος.....	2
1.1.1 Προσδιορισμός του περιαστικού χώρου.....	5
1.1.2 Η δυναμική και η εξέλιξη του περιαστικού χώρου.....	8
1.1.3 Η αστικοποίηση στην περιαστικό χώρο.....	10
1.2 Μεταβολές στις χρήσεις γης.....	12
1.3 Η αστική διάχυση.....	19
1.3.1 Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης.....	20
1.3.2 Η διάχυτη πόλη.....	27
1.3.3 Αστική Διάχυση και ελληνική πόλη.....	31
1.4 Η πολυκεντρικότητα – μονοκεντρικότητα.....	34
1.4.1 Η ιστορική εξέλιξη της δομής της πόλης.....	34
1.4.2 Μονοκεντρική πόλη.....	38
1.4.3 Μετάβαση από την μονοκεντρική στην πολυκεντρική πόλη.....	40
1.4.4 Το φαινόμενο της πολυκεντρικότητας.....	43

Κεφάλαιο 2^ο: Το θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα

2.1	Νόμοι Χωροταξικού Σχεδιασμού	49
2.2	Περιφερειακό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης της ΠΚΜ.....	50
2.3	Πολεοδομικός Σχεδιασμός και εκτός σχεδίου δόμηση.....	53

Κεφάλαιο 3^ο: Η πόλη της Θεσσαλονίκης

3.1	Η Θεσσαλονίκη στο γεωγραφικό χώρο και Διοικητική Διάθρωση...	59
3.2	Ιστορία της Πόλης και Πολεοδομίας της Θεσσαλονίκης.....	62
3.2.1	Προπολεμικά.....	62
3.2.2	Η περίοδος του μεσοπολέμου.....	64
3.2.3	Μεταπολεμική εξέλιξη.....	66
3.2.4	Πρόσφατες Μελέτες και Μελλοντικά εργαλεία.....	75
3.3	Πληθυσμιακή και οικιστική εξέλιξη.....	79
3.4	Πολυκεντρικότητα.....	84
3.5	Τομείς παραγωγής.....	88
3.6	Ο τριτογενής τομέας.....	91
3.7	Μεταφορές και Μετακίνηση.....	94
3.7.1	Υπάρχουσες υποδομές ΜΜΜ.....	97
3.7.2	Προγραμματισμένες υποδομές μεταφοράς.....	98
3.7.3	Ιδεατές μελλοντικές υποδομές.....	101
3.7.4	Τα μεταφορικά δίκτυα του περιαστικού χώρου.....	103
3.8	Γεωγραφικός προσδιορισμός της αστικής περιφέρειας.....	106
3.9	Γενικά χαρακτηριστικά της αστικής περιφέρειας.....	109
3.10	Υφιστάμενες χρήσεις στην αστική περιφέρεια.....	111

**Κεφάλαιο 4^ο: Μετασχηματισμοί στην αστική περιφέρεια της
Θεσσαλονίκης**

4.1	Μελέτη της αστικοποίησης με παρερχόμενο χαρτογραφικό υλικό.....	133
4.2	Η αστική διάχυση στη Θεσσαλονίκη.....	195
4.3	Η προαστιοποίηση στη Θεσσαλονίκη.....	207
4.4	Χωρική Οργάνωση των οικιστικών κέντρων.....	216
4.5	Αστικές συγκεντρώσεις και νέες κεντρικότητες.....	221
4.6	Επιδράσεις της οργάνωσης των κέντρων και της αστικής διασποράς στις μετακινήσεις.....	227

Κεφάλαιο 5^ο: Συμπεράσματα-Προτάσεις.....229

Η πόλη - Αντί επιλόγου.....	244
-----------------------------	-----

Παράρτημα.....	246
----------------	-----

Βιβλιογραφία.....	282
-------------------	-----

Κατάλογος Γραφημάτων

Γραφ.1: Πληθυσμιακή μεταβολή της πόλης μεταξύ 1951-2001.....	84
Γράφ.2: Νέες κατοικίες και επιφάνεια στη ΛΠΘ για την περίοδο 1997-2006.....	212
Γράφ.3: Νέες κατοικίες και επιφάνεια στην ΠΖΘ.....	212
Γράφ.4: Διαχρονική μεταβολή της έκτασης των οικισμών στο ΠΣΘ, την ΠΖΘ και τη ΛΠΘ.....	213
Γράφ.5: Διαχρονική μεταβολή της κατασκευής νέων κατοικιών στο ΠΣΘ, την ΠΖΘ και τη ΛΠΘ.....	213

Κατάλογος Εικόνων

Εικ.1: Η μετάβαση από την κλασική βιομηχανική πόλη, στην φορντιστική πόλη και στη νεοφορντιστική μητρόπολη.....	3
Εικ.2: Η διάχυση της πόλης με τις οδούς της να απλώνονται με οργανικό τρόπο στο χώρο συμπληρώνοντας τα κενά για να προσφέρει την εξυπηρέτηση έχει παραλληλιστεί με το τρόπο που η φύση λειτουργεί για να αναπτυχθεί. Η υπόγεια διέλευση ωστόσο δείχνει με ρεαλιστικό τρόπο τη λειτουργία της σύγχρονης πόλης.....	20
Εικ.3: Η διασπορά στο περιαστικό χώρο έχει ως αποτέλεσμα η πόλη να ενώνεται με τα προάστια της με χαμηλής πυκνότητας δόμηση δημιουργώντας προβλήματα μεγάλων μετακινήσεων, ρύπανσης και μη ελέγχου της όλης κατάστασης. Στην εικόνα παρουσιάζονται με ένα τρόπο συμβολικό και περιγελαστικό.....	24
Εικ.4: Οι μεγάλες αποστάσεις μέσα στην «απλωμένη πόλη» με τη χαμηλή δόμηση και τη ρύπανση από τα αυτοκίνητα είναι ένα από τα σημαντικά προβλήματα. Η τεράστια κλίμακα της επηρεάζει και τη συμπεριφορά των ανθρώπων.....	25
Εικ.5: Τα πλεονεκτήματα της αστικής διασποράς.....	25
Εικ.6: Συμπαγής (α) και διάχυτη (β) πόλη.....	27
Εικ.7: Η διαχείριση της πόλης με τρόπο «λίγο από αυτό και λίγο από το άλλο» δημιουργούν μια κατάσταση που δεν έχει έλεγχο.....	27
Εικ.8: Σχηματοποίηση της πολυκεντρικότητας στο χώρο.....	43
Εικ.9: Γεωμετρικές περιγραφές της πόλης.....	96
Εικ.10: Δορυφορική εικόνα Θεσσαλονίκης του 1997 αριστερά και του 2010 δεξιά.....	109
Εικ.11: Ποσοστιαία κατανομή χρήσεων γης για την ΕΠΘ (1999-2000).....	113
Εικ.12: Συμμετοχή των επιμέρους ζωνών του νομού στο συνολικό πληθυσμό, 1981-2001.....	113
Εικ.13: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 περιοχή Πατριαρχικό.....	149
Εικ.14: Δορυφορική εικόνα λήψης 2006 περιοχή Πατριαρχικό.....	150
Εικ.15: Δορυφορική εικόνα λήψης 2008 περιοχή Πατριαρχικό.....	151

Εικ.16: Δορυφορική εικόνα λήψης 2010 περιοχή Πατριαρχικό.....	152
Εικ.17: Δορυφορική εικόνα λήψης 2002 περιοχής Μηχανιώνα – Επανωμή.....	158
Εικ.18: Δορυφορική εικόνα λήψης 2009 περιοχής Μηχανιώνα – Επανωμή.....	159
Εικ.19: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 περιοχή Τρίλοφος-Πλαγιάρι-Καρδιά...	163
Εικ.20: Δορυφορική εικόνα λήψης 2009 περιοχή Τρίλοφος-Πλαγιάρι-Καρδιά...	164
Εικ.21: Δορυφορική εικόνα λήψης 2002 περιοχής Δ. Θερμαϊκού.....	169
Εικ.22: Δορυφορική εικόνα λήψης 2009 περιοχής Δ. Θερμαϊκού.....	170
Εικ.23: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 περιοχής Ωραιοκάστρου.....	175
Εικ.24: Δορυφορική εικόνα λήψης 2009 περιοχής Ωραιοκάστρου.....	176
Εικ.25: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 περιοχής Διαβατών.....	181
Εικ.26: Δορυφορική εικόνα λήψης 2009 περιοχής Διαβατών.....	182
Εικ.27: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 περιοχής Φίλυρο.....	187
Εικ.28: Δορυφορική εικόνα λήψης 2009 περιοχής Φίλυρο.....	188
Εικ.29: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο- Καλοχώρι.....	194
Εικ.30: Δορυφορική εικόνα λήψης 2006 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο- Καλοχώρι.....	195
Εικ.31: Δορυφορική εικόνα λήψης 2010 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο- Καλοχώρι.....	196
Εικ.32: Η διεύθυνση της αστικής διάχυσης στη Θεσσαλονίκη.....	199
Εικ.33: Δορυφορική εικόνα 1977. Διαφαίνεται με τον ανοικτό γκριζο - μπλε χρωματικό τόνο το ΠΣΘ και η δομημένη γη.....	202
Εικ.34: Δορυφορική εικόνα 1987. Διαφαίνεται με το σκούρο μοβ χρωματικό τόνο το ΠΣΘ και η δομημένη γη.....	202
Εικ.35: Δορυφορική εικόνα 1997. Διαφαίνεται με το σκούρο μοβ χρωματικό τόνο το ΠΣΘ.....	204
Εικ.36: Δορυφορική εικόνα 2002. Διαφαίνεται με τον χρωματικό τόνο του μωβ και του σκούρου κεραμιδι, η αστική διάχυση.....	205
Εικ.37: Δορυφορική εικόνα 2008. Διαφαίνεται με τον ανοικτότερο χρωματικό τόνο η αστική διάχυση.....	206
Εικ.38: Δορυφορική εικόνα Θεσσαλονίκης 2010.....	207
Εικ.39: Συγκριτική εικόνα αστικοποίησης 1990-2010.....	208
Εικ.40: Βαθμίδες οικιστικών κέντρων.....	219

Εικ. 41: Πληθυσμός ανά γεωγραφική ζώνη.....	220
---	-----

Κατάλογος Πινάκων

Πίν.2: Δήμοι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.....	60
Πίν.3: Αναλυτική καταγραφή οικισμών εγκατάστασης, κατοίκων, τόπος προέλευσης στη Θεσσαλονίκη και στους γεινιάζοντες οικισμούς.....	65
Πίν.4: Πληθυσμιακή μεταβολή της πόλης ανά γεωγραφική ενότητα από το 1961-2001	82
Πίν.5: Πληθυσμιακή μεταβολή της πόλης ανά γεωγραφική ενότητα σε σχέση με την έκταση και την πυκνότητα.....	82
Πίν.6: Πίνακας με τα ποσοστά τομέων παραγωγής για το Νομό Θεσσαλονίκης.	89
Πίν.7: Θεσμοθετημένοι υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων.....	90
Πίν.8: Αριθμός επιβατικών οχημάτων στη Θεσσαλονίκη.....	97
Πίν.9: Εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ στο Ν. Θεσσαλονίκης, στην Κεντρική Μακεδονία και στην Ελλάδα.....	97
Πίν.10: Μεταβολές των εκτάσεων των χρήσεων γης στη Θεσσαλονίκη.....	127
Πίν.11: Πληθυσμός και πληθυσμιακή εξέλιξη του ΠΣΘ, της ΕΠΘ και του Ν. Θεσσαλονίκης, 1981-01.....	209
Πίν.12: Πληθυσμιακή μεταβολή της πόλης ανά γεωγραφική ενότητα σε σχέση με την έκταση και την πυκνότητα.....	210
Πίν.13: Μεταβολή πληθυσμού ανά ζώνη, 1981-2001.....	215
Πίν.14: Μεταβολή πυκνοτήτων ανά ζώνη, 1981-2001.....	217
Πίν.15: Παρουσία υποκαταστημάτων χρηματοπιστωτικών εταιριών στα προάστια.....	230

Κατάλογος Σχημάτων

Σχ.1: Σχηματική παράσταση της πόλης. Το σκούρο γκρι είναι το «αστικό κέντρο», το πιο ανοικτό γκρι η «περιαστική ζώνη» και το ακόμα πιο ανοικτό γκρι η «περιφερειακή ζώνη».....	5
Σχ.2: Τυπολογία του Περιαστικού χώρου.....	7
Σχ.3: Ποιοτικά και χωρικά πρότυπα του φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης..	13
Σχ.4: Οι διαδρομές μετασχηματισμού του περιφερειακού πλέγματος των χρήσεων γης στην Ελλάδα τις τελευταίες δεκαετίες.....	17
Σχ.5: Τέσσερις διαστάσεις του μητροπολιτικού τύπου.....	26
Σχ.6: Υποθετικοί μονοκεντρικοί, πολυκεντρικοί και αποκεντρωτικής διάχυσης τύποι.....	26
Σχ.7: Το Δίκτυο «christallérien». Στο αστικό σύστημα «christallérien», οι πόλεις χωρίζονται με μια ιεραρχία στην οποία οι σχέσεις είναι συνάρτηση του μεγέθους.....	29
Σχ.8: Το Δίκτυο κόμβων και ακτίνες. Σε ένα αστικό «Μεταπολιτικό» σύστημα, μόνο οι μεγάλες πόλεις έχουν άμεσες σχέσεις με πολλές πόλεις, οι μικρές πόλεις εξαρτώνται με τη μεγάλη πόλη.....	29
Σχ.9: Διάταξη τριών βαθμίδων κεντρικών τόπων.....	44
Σχ.10: Διαγραμματική αναπαράσταση των κυριότερων κόμβων και συνδέσεων στην αστική περιοχή του Pearl River Delta, Νότια Κίνα.....	46
Σχ.11: Σχηματική παράσταση της ΠΚΜ.....	57

Κατάλογος Φωτογραφιών

Φωτ.1: Η εικόνα γίνεται δυσανάγνωστη, ασυνεχής με απροσδιόριστα όρια.....	9
Φωτ.2: Η προσδοκία των ανθρώπων για συνδυασμό των χαρακτηριστικών της πόλης αλλά και των οφελών της φύσης, η ζήτηση για οικονομικότερη εξασφάλιση χώρου και το μεγάλο μέγεθος των πόλεων έχουν ως αποτέλεσμα οι πόλεις να ενώνονται με τα προάστια.....	10
Φωτ.3: Το όνειρο των αστών για μια καλύτερη ζωή έξω από την πόλη δεν χάνει από την αίγλη του παρόλο αν η «τακτοποίηση» του γίνεται κάθετα και όχι οριζόντια.....	11
Φωτ.4: Η μεταβολή χρήσης γης γίνεται συνήθως, όπου υπάρχει οικονομικό όφελος.....	18
Φωτ.5: Υπερβολικά χαμηλές πυκνότητες και άσκοπη δέσμευση γης.....	19
Φωτ.6: Διασπορά και εξάπλωση στον εδαφικό χώρο δημιουργούν μια εικόνα κενών και πλήρων χωρίς μια λογική συνέχεια.....	21
Φωτ.7: Αστική διάχυση. Γίνεται με τρόπο αποσπασματικό. Και πολλές φορές εις βάρος των φυσικών αποθεμάτων.....	22
Φωτ.8: Χαμηλές πυκνότητες και η χωρίς σχέδιο πολεοδόμηση αλλά ενταγμένα μέσα στο «φυσικό περιβάλλον».....	23
Φωτ.9: Η διάχυση προκαλεί πολλές ώρες οδήγησης μέσα στην πόλη - περιφέρεια για την προσέγγιση της εργασίας και των εξυπηρετήσεων.....	28
Φωτ.10: Η αστική διάχυση στο Las Vegas.....	30
Φωτ.11, 12: Αεροφωτογραφίες της Θεσσαλονίκης πριν τη μεγάλη ανοικοδόμηση πάνω πριν το 1950 και κάτω το 1951.....	136
Φωτ.13: Αεροφωτογραφία του 1990 περιοχής Πατριαρχικού.....	148
Φωτ.14: Αεροφωτογραφία του 1990 περιοχής Ωραιοκάστρου.....	174
Φωτ.15: Αεροφωτογραφία του 1990 περιοχής Διαβατών.....	180
Φωτ.16: Αεροφωτογραφία του 1990 περιοχής στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο-Καλοχώρι.....	193
Φωτ.17: Αεροφωτογραφία Θεσσαλονίκης 1990.....	203
Φωτ.18: Περιοχές προαστίων στο ανατολικό τομέα της πόλης: Πλαγιάρι-Τρίλοφος αριστερά και Αγ. Τριάδα του Δ. Θερμαϊκού δεξιά.....	214

Φωτ. 19: Δεξιά περιοχή Ελληνικά πετρέλαια, στο βάθος η λιμνοθάλασσα Καλοχωρίου. Αριστερά περιοχή Σταθμός Μακεδονία-ΚΤΕΛ. Περιοχές στη Δυτική είσοδο της πόλης.....	225
Φωτ. 20: Περιοχή ΤΙΤΑΝ στην προέκταση Λαγκαδά.....	226
Φωτ. 21: Τα νέα «αστικά αποσπάσματα» στην ανατολική εξωαστική Θεσσαλονίκη.....	227
Φωτ. 22: Υπεραγορές και εμπορικά κέντρα της Ανατολικής Θεσσαλονίκης.....	228

Κατάλογος Χαρτών

Χάρτης 1: Χάρτης με τις χρήσεις γης του 1973.....	16
Χάρτης 2: Γεωφυσικός χάρτης περιοχής Θεσσαλονίκης.....	59
Χάρτης 3: Χάρτης Καποδίστρια για το Νομό Θεσσαλονίκης.....	61
Χάρτης 4: Χάρτης Καλλικράτη για το ΠΣΘ.....	61
Χάρτης 5: Χάρτης απεικόνισης της περιοχής Εξοχών Θεσσαλονίκης.....	62
Χάρτης 6: Η παλιά πόλη πριν την πυρκαγιά του 1917.....	63
Χάρτης 7: Η Πυρίκαυστη περιοχή.....	64
Χάρτης 8: Διευθύνων σχέδιο 25ετίας.....	66
Χάρτης 9: Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (1985): Δομικές παρεμβάσεις....	68
Χάρτης 10: Βασικές Αναπτυξιακές επιλογές, 1985.....	69
Χάρτης 11: Η Θεσσαλονίκη στον 21ο αιώνα (1995): Στρατηγικές παρεμβάσεις...	72
Χάρτης 12: Το Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης για τη Θεσσαλονίκη 2010 (2000).....	73
Χάρτης 13: Μητροπολιτική Διακυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη.....	74
Χάρτης 14: Μητροπολιτική Διακυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη σύμφωνα με την επικαιροποίηση του Ρ.Θ.....	75
Χάρτης 15: Μεταβολές των εκτάσεων των χρήσεων γης στη Θεσσαλονίκη.....	77
Χάρτης 16: Οικισμοί, με ΓΠΣ ή με απόφαση Νομάρχη στο νομό Θεσσαλονίκης.	79
Χάρτης 17: Η σταδιακή επέκταση του ΠΣΘ μέχρι το 1980.....	80
Χάρτης 18: Οικισμοί εγκατάστασης των προσφύγων στο Νομό Θεσσαλονίκης....	81
Χάρτης 19: Χάρτης που απεικονίζει τη τοπική πληθυσμιακή αύξηση της πόλης...	81
Χάρτης 20: Χάρτης που απεικονίζει τη πληθυσμιακή αύξηση της πόλης.....	83
Χάρτης 21: Ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού του ΠΣΘ και των πέριξ αυτού Δήμων και κοινοτήτων. Πάνω χρονική περίοδος 1981-2001 και κάτω 1961-1981	84
Χάρτης 22: Απασχόληση ανά τομέα και Δήμο για την ΠΚΜ.....	91
Χάρτης 23: Μελέτη μεταφορών και κυκλοφορίας για το ΠΣΘ και την περιαστική ζώνη.....	95
Χάρτης 24: Λεωφορειακές γραμμές της μείζονος περιοχής Θεσσαλονίκης.....	98
Χάρτης 25: Χάρτης διαδρομής και στάσεων metro Θεσσαλονίκης.....	99
Χάρτης 26: Χάρτης χάραξης και στάσεων προαστιακού Θεσσαλονίκης.....	100
Χάρτης 27: Εξωτερική περιφερειακή Θεσσαλονίκης.....	101

Χάρτης 28: Χάρτης Καλλικράτη για το Νομό Θεσσαλονίκης.....	108
Χάρτης 29: Όρια αστικής περιφέρειας.....	109
Χάρτης 30: Χάρτης λειτουργιών και χρήσεων πόλης Θεσσαλονίκης.....	126
Χάρτης 31: Χωροθέτηση δραστηριοτήτων στο Δυτικό τμήμα της ΠΖΘ.....	129
Χάρτης 32: Χωροθέτηση δραστηριοτήτων στο Ανατολικό τμήμα της ΠΖΘ.....	130
Χάρτης 33: Νομός Θεσσαλονίκης: Χρήσεις γης, διοικητική διαίρεση και βασικά δίκτυα μεταφορών.....	131
Χάρτης 34: Χάρτης οριστικής διανομής 1931 την περιοχή Θέρμης.....	143
Χάρτης 35: Χάρτης οριστικής διανομής 1931 στην περιοχή της Θέρμης.....	144
Χάρτης 37: Οριστική Διανομή του 1949 περιοχή Πατριαρχικό.....	146
Χάρτης 38: Χάρτης Θέρμης στα σύνορα με Πατριαρχικό. Κλ.: 1:10.000.....	147
Χάρτης 39: Χάρτης διανομής 1935-48 περιοχής Επανωμή.....	154
Χάρτης 40: Χάρτης Διανομής 1935-48 περιοχής Επανωμή.....	155
Χάρτης 41: Χάρτης ΓΥΣ (1970) περιοχής Επανωμή.....	156
Χάρτης 42: Χάρτης ΓΥΣ (1970) περιοχής Επανωμή.....	157
Χάρτης 43: Χάρτης Διανομής 1933 περιοχή Τρίλοφος-Πλαγιάρι-Καρδία.....	161
Χάρτης 44: Χάρτης Διανομής 1933 περιοχή Τρίλοφος-Πλαγιάρι-Καρδία.....	161
Χάρτης 45: Χάρτης ΓΥΣ (1970) περιοχή Τρίλοφος-Πλαγιάρι-Καρδία.....	162
Χάρτης 46: Χάρτες διανομής 1936-1948, περιοχής Περαιάς.....	166
Χάρτης 47: Χάρτες διανομής 1936-1948, περιοχής Περαιάς.....	166
Χάρτης 48: Χάρτες διανομής 1936-1948, περιοχής Αγ. Τριάδας.....	167
Χάρτης 49: Χάρτες διανομής 1936-1948 περιοχής Ν. Επιβατών.	167
Χάρτης 50: Χάρτης ΓΥΣ περιοχής Δ. Θερμαϊκού (1970).....	168
Χάρτης 51: Χάρτης διανομής 1932 περιοχής Ωραιοκάστρου.....	172
Χάρτης 52: Χάρτης διανομής 1932 περιοχής Ωραιοκάστρου.....	172
Χάρτης 53: Χάρτης ΓΥΣ (1970) περιοχής Ωραιοκάστρου	173
Χάρτης 54: Χάρτης Διανομής 1933 περιοχής περιοχής Διαβατών.....	178
Χάρτης 55: Χάρτης ΓΥΣ 1970 περιοχής Διαβατών.....	179
Χάρτης 56: Χάρτης διανομής 1932 περιοχής Φύλυρο.....	184
Χάρτης 57: Χάρτης διανομής 1932 περιοχής Φύλυρο.....	185
Χάρτης 58: Χάρτες διανομής 1937-38 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο- Καλοχώρι.....	190

Χάρτης 59: Χάρτες διανομής 1937-38 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο-Καλοχώρι.....	190
Χάρτης 60: Χάρτης ΓΥΣ 1970 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο-Καλοχώρι...	191
Χάρτης 61: Χάρτης ΓΥΣ 1970 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο-Καλοχώρι....	192
Χάρτης 62: Χάρτης ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης 1970 Από αεροφωτογραφία του ΓΥΣ.....	201
Χάρτης 63: Τα προάστια της Θεσσαλονίκης.....	212
Χάρτης 64: Πληθυσμιακή μεταβολή της πόλης ανά γεωγραφική ενότητα.....	214

Κατάλογος Αρκτικόλεξων

ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΑΠΘ	Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
αρ.	άρθρο
ΒΙΠΕΘ	Βιομηχανική Περιοχή Θεσσαλονίκης
ΒΕΠΕ	Βιομηχανική και Επιχειρηματική Περιοχή
βλ.	βλέπε
CEDEFOP	Centre Européen pour le Développement de la Formation Professionnelle (Ευρωπαϊκό Κέντρο για την Ανάπτυξη της Επαγγελματικής Κατάρτισης)
ΓΠΣ	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
Δ.	Δήμος
δηλ.	δηλαδή
Ε.Ε	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Μ.Ο.	Επαγγελματικές Μη Οχλούσες Εγκαταστάσεις
ΕΠΘ	Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης
επ.	Επιμέλεια
ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
ΖΟΕ	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
ΙΧ	Ιδιωτικής Χρήσης (αυτοκίνητο)
κ.α.	και άλλα
ΚΕΚ	Κύριο Εμπορικό Κέντρο
κ.ο.κ.	Και ούτω καθεξής
ΚΤΕΛ	Κοινό Ταμείο Εισπράξεως Λεωφορείων
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΛΠΘ	Λοιπή Περιοχή Θεσσαλονίκης
ΜΜΜ	Μέσο Μαζικής Μεταφοράς
ν. ή Ν.	Νόμος
ν.δ. ή Ν.Δ.	νομοθετικό διάταγμα
ΟΛΘ	Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης
ο.π.	Όπως παραπάνω
ΟΡΘ	Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας

ΟΤΑ	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΑΘΕ	Πάτρα Αθήνα Θεσσαλονίκη Εύζωνοι (οδικός άξονας)
Π.Δ.	Προεδρικό Διάταγμα
περ.	περίπου
ΠΕΡΠΟ	Περιοχή Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης
ΠΚΜ	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
ΠΟΑΠΑ	Περιοχή Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων
ΠΟΤΑ	Περιοχή Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης
ΠΣ	Πολεοδομικό Συγκρότημα
ΠΣΘ	Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης
π.χ.	παραδείγματος χάρη
ΣΑΣΘ	Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης
στρ.	Στρέμματα
ΣΧΟΟΑΠ	Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης
ΤΕΕ	Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος
τευχ.	Τεύχος
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
Υ.Α.	Υπουργική Απόφαση
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
ΧΜΘ	Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω αυτούς που στάθηκαν στο πλευρό μου όλα αυτά τα χρόνια, τους γονείς μου, τον αδερφό μου και τους φίλους.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω όσους ανθρώπους με βοήθησαν στο στάδιο της συλλογής των στοιχείων σε αυτή την εργασία.

Τελευταίο αλλά όχι λιγότερο, θα ήθελα να εκφράσω τις θερμές ευχαριστίες μου στον κ. Κωνσταντίνο Λαλένη για την καθοδήγηση για αυτή την εργασία, η οποία υπήρξε πολύτιμη και γενικότερα για το ενδιαφέρον του.

Εισαγωγή

Τα τελευταία χρόνια παρατηρούνται αλλαγές στον περιαστικό χώρο των πόλεων, που μετασχηματίζουν το περιβάλλον σε μεγάλο βαθμό. Οι αλλαγές αυτές δεν αφορούν μόνο το δομικό στοιχείο που διαχέεται προς την ύπαιθρο αλλά επίσης και την οργάνωση της πόλης, την κινητικότητα μέσα και έξω από αυτή και γενικότερα την συμπεριφορά των οικονομικών παραγόντων.

Στην πολεοδομία οι μετασχηματισμοί αυτοί μεταφράζονται ως αστική διάχυση και η πολυκεντρικότητα, που τα τελευταία χρόνια φαίνεται να ενισχύονται παράλληλα. Οι επιπτώσεις της αστικής διάχυσης στο περιβάλλον αλλά και ο ρόλος της προαστιοποίησης είναι σημαντικές. Η διάχυτη πόλη που προκύπτει έχει κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Ο ρόλος της διεθνοποίησης της οικονομίας, αλλά και οι επιθυμίες και οι ανάγκες των κατοίκων μεταλλάσσουν την πόλη σε μια νέα μορφή, με νέα χαρακτηριστικά και λειτουργία. Η ιδανική κατοικία των ανθρώπων έχει πια νέα χαρακτηριστικά. Αλλαγές στην εμπορική στέγη και στη χωροθέτηση της αλλά και στον προσδιορισμό του δημόσιου χώρου είναι μερικά από τα νέα φαινόμενα που δεν είναι τίποτε άλλο από τη νέα μορφή της πόλης που οικονομικοί, πολιτιστικοί κοινωνικοί παράγοντες διαμορφώνουν.

Τα φαινόμενα αυτά στον Ελλαδικό χώρο εκ πρώτης όψης είναι παρόμοια με εκείνα της Ευρώπης. Όμως το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα (Νόμος εκτός σχεδίου δόμησης) και οι ιδιαίτερες συνθήκες λειτουργίας της ελληνικής πόλης καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την υπάρχουσα κατάσταση.

Στόχος αυτής της διπλωματικής εργασίας ήταν να γίνει διερεύνηση των αιτιών και των συνθηκών της μετάλλαξης της αστικής περιφέρειας της Θεσσαλονίκης. Πράγμα το οποίο είναι αισθητό στους παλιούς κατοίκους της πόλης, λόγω της ενίσχυσης τους, αλλά για τη διερεύνηση τους χρειάζεται κάτι παραπάνω από την απλή εμπειρική. Έτσι η απόδειξη των ζητημάτων, της αστικής διάχυσης και της πολυκεντρικότητας, που φαίνεται ότι είναι οι λόγοι αλλαγής του εξωαστικού τοπίου, έπρεπε να γίνει μέσα από χαρτογραφικό υλικό και στατιστικά στοιχεία που να είναι

ικανά να προσφέρουν την σύγκριση ανάμεσα σε διαφορετικές χρονικές περιόδους εξέλιξης της πόλης.

Επιπλέον, δίνεται η ευκαιρία να διερευνηθεί η πολεοδομική ιστορία της πόλης και οι κύριοι σταθμοί αυτής. Να αναλυθεί ο βαθμός της αστικής διάχυσης, και της προαστιοποίησης, όπου για να μπορέσει να εξυπηρετηθεί η «αστική περιφέρεια», που αναπτύσσεται, δημιουργούνται τοπικά κέντρα που προσφέρουν κάποιες ανέσεις, και έτσι ενισχύεται η πολυκεντρικότητα σε ένα αστικό χώρο που ήταν μονοκεντρικός. Τα φαινόμενα αυτά προκαλούν αλλαγές, που φέρουν δυσχέρειες αλλά και πλεονεκτήματα για την πόλη. Η εργασία θα αφορά τη πόλη της Θεσσαλονίκης ως ένα σύνολο και όχι μεμονωμένη περιοχή. Τα διαφορετικά αυτά φαινόμενα θα διερευνηθούν ταυτόχρονα, σε περιοχές που έχουν διαφορετικές χρήσεις, κοινωνικό υπόβαθρο και δυναμικές. Η προσέγγιση θα γίνει με γνώμονα η πόλη να αντιμετωπιστεί μέσα στην ελληνική πραγματικότητα αλλά και σε συνάρτηση με τις εξωτερικές επιρροές που δέχεται.

Κάπου εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι με τον περιαστικό χώρο της πόλης της Θεσσαλονίκης και τη διαχρονική του εξέλιξη έχουν ασχοληθεί μελετητές του χώρου όπως η κ. Γιαννακού, ο κ. Καρανικόλας, ο κ. Καυκαλάς, η κ. Χριστοδούλου και πολλοί άλλοι. Επιπλέον η συγκριτική των χαρτών διαφορετικών χρονικών περιόδων για την απόδειξη της αστικοποίησης και της αστικής διάχυσης γίνεται στο Ευρωπαϊκό πρόγραμμα PLUREL.

Η διπλωματική εργασία οργανώνεται σε πέντε κεφάλαια. Στο πρώτο, γίνεται μια γενική θεωρητική προσέγγιση των εννοιών των πολεοδομικών φαινομένων, που θα διαπραγματευτεί η εργασία. Το δεύτερο, ασχολείται με το θεσμικό πλαίσιο. Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μια γνωριμία με την πόλη της Θεσσαλονίκης πάνω στα ζητήματα που μας αφορούν. Στο τέταρτο γίνεται η διερεύνηση του μετασχηματισμού της αστικής περιφέρειας της Θεσσαλονίκης. Ενώ στο πέμπτο κεφάλαιο θα διατυπωθούν τα συμπεράσματα και οι προτάσεις.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια γνωριμία με τις έννοιες του περιαστικού χώρου, της μεταβολής των χρήσεων γης, της αστικής διάχυσης και της πολυκεντρικότητας. Ο περιαστικός χώρος είναι η περιοχή που μετασχηματίζεται. Μια

σειρά από επιλογές, αποτέλεσμα οικονομικοκοινωνικών επιθυμιών, μεταλλάσσουν το χώρο. Ο τόπος χάνει το νόημα του και άλλα χαρακτηριστικά όπως η εγγύτητα, το πράσινο, η οικονομία παίρνουν άλλη εκτίμηση για την επιλογή του χώρου. Η μεταβολή στις χρήσεις γης εξετάζεται σαν φαινόμενο για την ολοκληρωμένη προσέγγιση στην αστική διάχυση. Η αστική διάχυση που υποδηλώνει την ανάπτυξη μιας πόλης τώρα παίρνει μια νέα έκταση και έρχεται να αλλάξει για πάντα το περιβάλλον, που περιέκλειε την πόλη, όπως το ξέραμε. Η πολυκεντρικότητα περιλαμβάνει την ανάπτυξη με μια σχετικά υψηλή πυκνότητα γύρω από προαστιακά κέντρα απασχόλησης και επιχειρήσεων.

Το δεύτερο, ασχολείται με το θεσμικό πλαίσιο. Ο νόμος της «εκτός σχεδίου δόμησης» είναι αυτός που στο Ελλαδικό χώρο νομιμοποιεί τις εκτεταμένες διαστάσεις που παίρνει η αστική διασπορά. Η χωροταξική οργάνωση, το Σύστημα Σχεδιασμού της πόλης, είναι πολύ σημαντικό εργαλείο για την διαμόρφωση του περιβάλλοντος έστω και αν αυτό δεν εφαρμόζεται ή εφαρμόζεται εν μέρει.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μια προσέγγιση στην πόλη της Θεσσαλονίκης για την γνωριμία της πόλης αρχικά γεωγραφικά και διοικητικά, ιστορικά και πολεοδομικά, δηλαδή η εξέλιξη της πόλης μέχρι σήμερα. Η εξέταση της πληθυσμιακής και οικιστικής εξέλιξης της πόλης δίνει τη δυνατότητα κατανόησης της υφιστάμενης κατάστασης και μιας συνέχειας μέχρι και σήμερα. Ο περιαστικός χώρος, οι δυνατότητες του αλλά και οι τάσεις που υπάρχουν είναι το πλαίσιο μέσα στο οποίο διαδραματίζονται όλες αυτές οι πρόσφατες αλλαγές. Έτσι, κατανοείται ο χαρακτήρας του, οι δραστηριότητες που λαμβάνουν μέρος στον περιαστικό χώρο αλλά και ο ρόλος του τριτογενή τομέα. Επιπλέον οι μεταφορές έχουν μια δυναμική και μπορούν να προκαλέσουν αλλαγές. Ο γεωγραφικός προσδιορισμός της αστικής περιφέρειας και τα χαρακτηριστικά της αλλά και οι υφιστάμενες χρήσεις είναι στοιχεία που είναι απαραίτητα για την παρακάτω μελέτη της περιοχής.

Στο τέταρτο κεφάλαιο γίνεται η διερεύνηση του μετασχηματισμού της αστικής περιφέρειας της Θεσσαλονίκης. Αρχικά γίνεται μια ιστοριο-χαρτογραφική προσέγγιση της αστικοποίησης σε περιοχές που σήμερα παρουσιάζουν έντονα το φαινόμενο της αστικής διάχυσης. Ένα εργαλείο δηλαδή για να αναλυθεί ο βαθμός της αστικής

διάχυσης και της προαστιοποίησης, αλλά και οι νέες κεντρικότητες, σε συνδυασμό και με στατιστικά στοιχεία, που αφορούν τον πληθυσμό, τις πολεοδομημένες εκτάσεις κ.α. Και τέλος, οι επιδράσεις της οργάνωσης των κέντρων και της αστικής διασποράς στις μετακινήσεις.

Τέλος, στο πέμπτο κεφάλαιο, διατυπώνονται τα συμπεράσματα και προβληματισμοί για την μελλοντική εξέλιξη αλλά και προτάσεις για τη βελτίωση των συνθηκών στον εξωαστικό χώρο της πόλης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο



Θεωρητική προσέγγιση

1.1 Ο περιαστικός χώρος

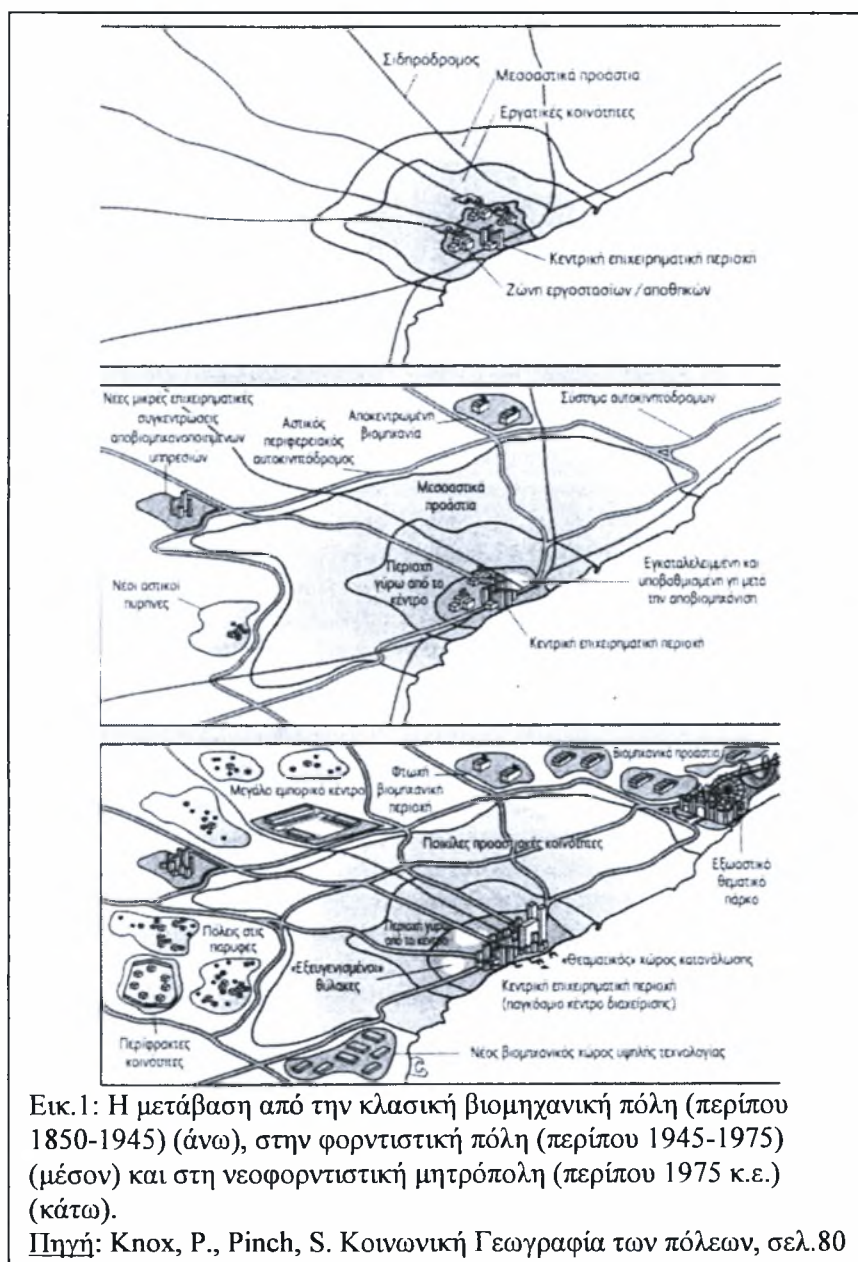
Ο περιαστικός χώρος αποτελεί ένα σύνθετο ζήτημα για τη αστική θεωρία γιατί ο χαρακτήρας του διαμορφώνεται ανάλογα με την ευρύτερη οικονομική, κοινωνική και δημογραφική ανάπτυξη της πόλης, που περικλείει. Ο περιαστικός χώρος είναι η μεταβατική ζώνη από το αστικό στο φυσικό περιβάλλον και έχει πολύ-λειτουργικό χαρακτήρα λόγω της ποικιλίας των χρήσεων γης και των «νέων κεντρικότητων». Οι δεσμοί και η εξάρτηση της περιαστικής ζώνης με το αστικό κέντρο καθορίζουν την ανάπτυξη και τη φυσιογνωμία του χώρου αλλά και καθοδηγεί την εξέλιξη του «μεταβατικού χώρου».

Η αστική περιφέρεια πριν την βιομηχανική επανάσταση ήταν συνώνυμο των αγρών, των δασών, και των σχετικών δραστηριοτήτων. Την εποχή της Βιομηχανικής επανάστασης τμήμα της αστικής περιφέρειας προσκείμενο προς την πόλη χωροθετήθηκαν βιομηχανίες και παρακείμενα ο χώρος όπου οι εργάτες εγκαταστάθηκαν. Επιπλέον οι κηπουπόλεις – τα προάστια των εργατών – βρέθηκαν στην αστική περιφέρεια των βιομηχανικών πόλεων. Από την εποχή αυτή που η οικονομία αλλάζει παρατηρείται και μια τάση για εκμετάλλευση του περιαστικού χώρου.

Το 1950, μετά το οικονομικό θαύμα αυτές οι παλιές περιφέρειες δέχτηκαν μαζικά σχέδια δημοσίων και ιδιωτικών σπιτιών, τα οποία αναδιαμόρφωσαν την περιοχή (Foot, 2000:7). Κατά την αλλαγή της παραγωγής στο φορντικό μοντέλο, μεγάλες βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις μεταφέρθηκαν από το κέντρο της πόλης στην περιφέρεια, λόγω της ύπαρξης μεγαλύτερων και φθηνότερων εκτάσεων γης. Το φαινόμενο αυτό ακολούθησε η έξοδος της κατοικίας προς την περιφέρεια. Η εργατική τάξη, οργανώθηκε σε πόλεις στην περιφέρεια, έτσι ώστε να βρίσκεται πιο κοντά στον χώρο εργασίας και λόγω των φθηνότερων τιμών.

Κατά την εποχή του μεταφορντικού μοντέλου, οι βαριές βιομηχανίες έκλεισαν. Οι άσχημες συνθήκες οι οποίες επικρατούσαν στο κέντρο της πόλης και η έλλειψη χώρου σε συνδυασμό με την αύξηση των μεταφορικών υποδομών και των μέσων συγκοινωνίας, οδήγησαν στην μεγαλύτερη κινητικότητα του πληθυσμού από και προς

το κέντρο της πόλης. Οι κάτοικοι της περιφέρειας αυξήθηκαν και συγχρόνως αυξήθηκαν οι καθημερινές μετακινήσεις (commuting) προς το κέντρο της πόλης, προς τους χώρους δηλαδή εργασίας. Η αύξηση της κατοικίας στην περιφέρεια, οδήγησε σταδιακά και στην έξοδο κάποιων υπηρεσιών, οι οποίες είχαν ως στόχο την εξυπηρέτηση της κατοικίας. Δημιουργήθηκαν λοιπόν, μικρά κέντρα, τα οποία άρχισαν να παίρνουν τη μορφή προαστίων. Η γεωγραφία του αστικού και εξωαστικού χώρου όπως αναδομήθηκε μετά τη δεκαετία του 1970 και όπως επηρεάστηκε από την εκτενή ανάπτυξη δικτύων, και οδήγησε στη βαθμιαία μεταλλαγή του αστικού περιθωρίου (urban fringe), σε χώρο ανάπτυξης τριτογενών δραστηριοτήτων μητροπολιτικής εμβέλειας.



Εικ.1: Η μετάβαση από την κλασική βιομηχανική πόλη (περίπου 1850-1945) (άνω), στην φορντιστική πόλη (περίπου 1945-1975) (μέσον) και στη νεοφορντιστική μητρόπολη (περίπου 1975 κ.ε.) (κάτω).

Πηγή: Knox, P., Pinch, S. Κοινωνική Γεωγραφία των πόλεων, σελ.80

Συγχρόνως, εμφανίστηκε μια σύγχρονη τάση χωροθέτησης στην περιφέρεια μεγάλων εμπορικών κέντρων, πολυκινηματογράφων, θεματικών πάρκων, αεροδρομίων κλπ., καθώς για τις χρήσεις αυτές χρειάζονται μεγάλες εκτάσεις γης, οι οποίες είναι διαθέσιμες μόνο στον περιαστικό χώρο. Οι αστικές αυτές οικονομικές δραστηριότητες απευθύνονται σε ολόκληρη την πόλη και την ευρύτερη περιοχή, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί να έχουν και εθνική ή διεθνή σημασία. Για παράδειγμα στην νοτιοδυτική περιαστική περιοχή του Λονδίνου εκτός από προάστια κατοικίας και διάσπαρτες μονοκατοικίες, εμπορικά κέντρα, συγκροτήματα με κτίρια γραφείων, σχολεία και αθλητικά γήπεδα, έχουν αναπτυχθεί έξι νοσοκομεία, ένα κέντρο ιππασίας με γήπεδο ιπποδρομιών και ένα θεματικό πάρκο αναψυχής υπερτοπικής σημασίας (Γοσποδίνη, 2006:18).

Σήμερα, ο περιαστικός χώρος υφίσταται το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, που προκαλεί μία χωρίς σχεδιασμό και μορφή ανάπτυξη και διαμορφώνει ένα αστικό περιβάλλον χαμηλής ποιότητας με χαμηλές πυκνότητες. Οι κύριες δραστηριότητες που διαχέονται στον περιαστικό χώρο και επηρεάζουν τη δομή του είναι οι τριτογενείς, οι οποίες έλκονται από τη διαθεσιμότητα μεγάλων χώρων και τη φθηνή γη. Οι δραστηριότητες αυτές είναι συνήθεστερα εμπορικά καταστήματα, μεγάλες αντιπροσωπείες, μάντρες, εκπαιδευτήρια, ασφαλιστικές εταιρίες, νοσοκομεία, εκθεσιακοί χώροι κ.α.

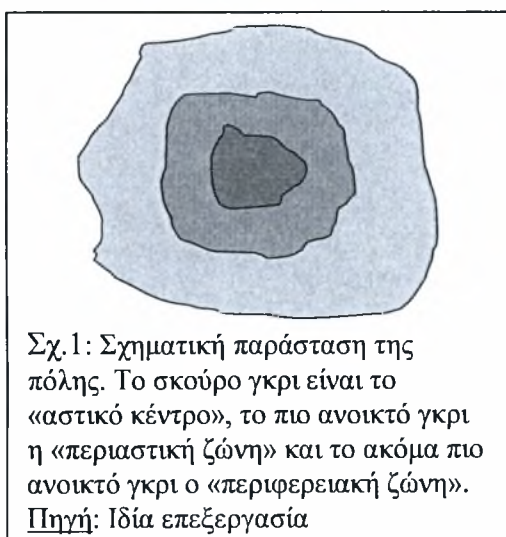
Οι συνεχείς αυξανόμενες πιέσεις για αστικοποίηση οδήγησαν στην επέκταση της πόλης προς τον περιαστικό χώρο, μετατρέποντας την περιφέρεια της πόλης από αγροτική γη σε αστική. Οι νέες μορφές και τα σχήματα αστικοποίησης στο περιαστικό χώρο, αναβαθμίζουν το ρόλο σε καθοριστικό για τη μορφή που θα λάβει μελλοντικά η πόλη.

1.1.1 Προσδιορισμός του περιαστικού χώρου

Η χωρική διάθρωση των πόλεων έχει μεταλλαχθεί ιδιαίτερα τα τριάντα τελευταία χρόνια. Οι πόλεις δεν είναι τόσο συμπαγείς όσο ήταν στο παρελθόν ούτε και αναπτύσσονται γύρο από ένα αστικό κέντρο. Ο ευρύτερος περιαστικός χώρος χρησιμοποιείται συνεχώς και εντατικότερα. Ο προσδιορισμός του περιαστικού χώρου, ως μια συγκεκριμένη περιοχή, είναι μια γενικότερη προβληματική.

Σύμφωνα με τον Καρανικόλα (2005) η περιαστική ζώνη ορίζεται ως «το απόθεμα γης του αστικού κέντρου, όπου μια συνήθης χρονοαπόσταση από τον αστικό πυρήνα της πόλης επιτρέπει την ανάπτυξη κοινωνικών και οικονομικών σχέσεων με την πόλη.» Ενώ ο Οικονόμου (2002:16) μας δίνει και την εικόνα της περιαστικής ζώνης μέσα από την περιγραφή του ορισμού που δίνει: «Η αστικοποίηση διέρρηξε τα τυπικά όρια της πόλης και διαχύθηκε στον περιβάλλοντα χώρο – στην περιαστική ζώνη, κατά μήκος των οδικών αξόνων, κατά μήκος των ακτών. Δημιουργήθηκε ένα είδος ενδιάμεσου χώρου μεταξύ πόλης και υπαίθρου, που διαθέτει μικτά χαρακτηριστικά: έλλειψη ρυμοτομικού σχεδίου (όπως και στην κλασική ύπαιθρο) και πυκνότητες που κινούνται σε ένα μεγάλο φάσμα μεταξύ των πολύ υψηλών της υπαίθρου και των πολύ χαμηλών της πόλης»

Η αντίληψη του περιαστικού χώρου είναι το τελευταίο όριο του σχεδιασμού (Griffiths, 1994:14), ενώ για άλλους η ζώνη μετάβασης, η οποία ξεκινά από την άκρη



της πλήρως δομημένης περιοχής και γίνεται σταδιακά πιο αγροτική έχοντας ταυτόχρονα μια μίξη αστικών και αγροτικών χρήσεων γης και επρροών. (Gallent κ.α., 2004) Τελικά ο περιαστικός χώρος μπορεί να οριστεί ως μια χωρική ζώνη που περικλείει την πόλη και είναι μια ζώνη στην άκρη της πόλης, μια περιοχή η οποία δεν είναι κεντρική. Είναι ένας χώρος μεταβατικός, μεταξύ πόλης και υπαίθρου, που τις τελευταίες δεκαετίες δέχεται έντονες αστικές πιέσεις.

Τα χαρακτηριστικά της περιαστικής ζώνης ή αστικής περιφέρειας είναι:

1. Πολυ-λειτουργικό περιβάλλον με απαραίτητες υπηρεσίες
2. Δυναμικό περιβάλλον το οποίο χαρακτηρίζεται από προσαρμοστικότητα και μετατροπές στις χρήσεις
3. Χαμηλής πυκνότητας οικονομική δραστηριότητα, συμπεριλαμβανομένου του λιανικού εμπορίου, της βιομηχανίας, της διανομής και της αποθήκευσης
4. Άτακτο τοπίο, συχνά πλούσια με άγρια ζωή. (Gallent, 2004)

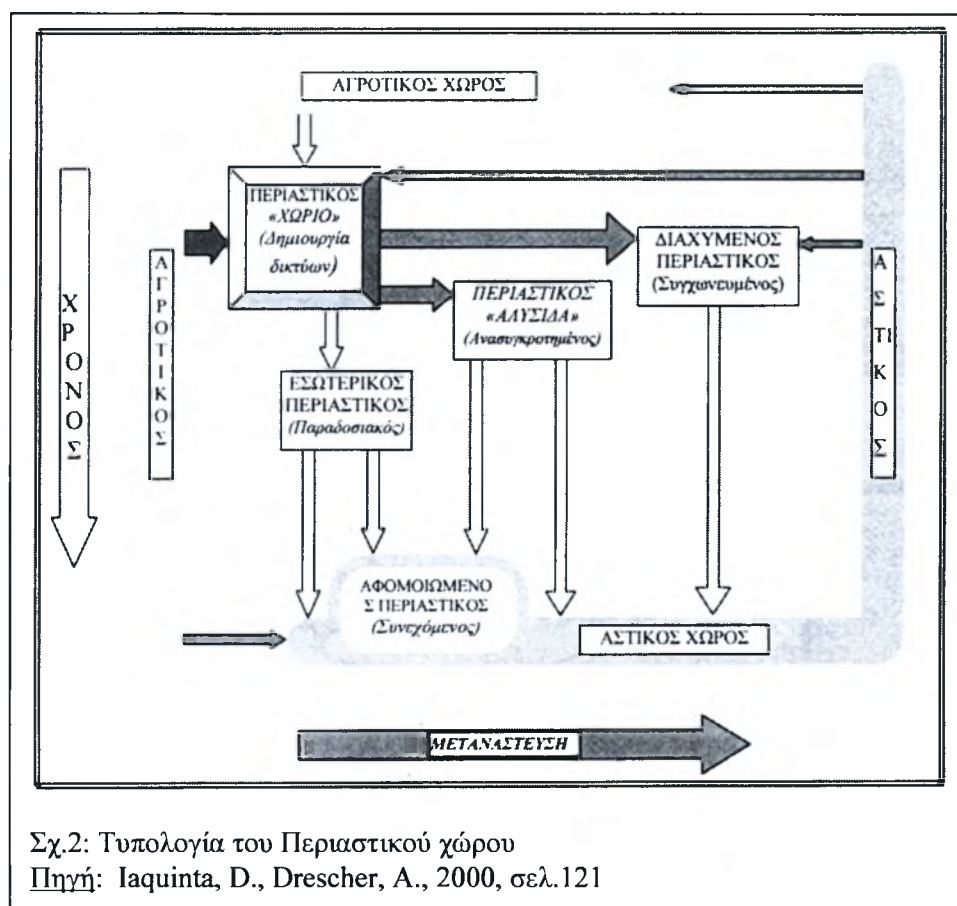
Ο περιαστικός χώρος δεν είναι ο αραιά δομημένος χώρος γύρω από μια πόλη, αλλά το συνολικό πλέγμα των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτισμικών δράσεων που λαμβάνουν χώρα μέσα σ' αυτόν ή και απορρέουν από την πόλη. Έτσι, ο χαρακτήρας της περιαστικής ζώνης μορφοποιείται ανάλογα και με τον χαρακτήρα ανάπτυξης της πόλης. Σε ένα γενικότερο επίπεδο, ο περιαστικός χώρος μπορεί να γίνει αντιληπτός ως μια χωρική ζώνη γύρω από τις πόλεις που αποτελεί τον μεταβατικό, ενδιάμεσο, ή συνδετικό χώρο (interface space) μεταξύ του πυκνοδομημένου αστικού ιστού και της περιβάλλουσας αγροτικής υπαίθρου. Η ένταση της αλληλεξάρτησης και της αλληλεπίδρασης των δύο αυτών κοινωνικοοικονομικών χώρων μπορούν να ποσοτικοποιηθούν με την εγγύτητα και τον χρόνο πρόσβασης στο αστικό κέντρο.

Σύμφωνα με τους Ianquita και Drescher , υπάρχουν πέντε τύποι του περιαστικού χώρου:

1. **Περιαστικός χώρος «χωριό» (Village PU):** Περιοχές που βρίσκονται μακριά από αστικές συγκεντρώσεις γεωγραφικά και χρονικά. Η ουσία του ορισμού τους ως περιαστικός χώρος έγκειται σε ψυχοκοινωνικούς μετασχηματισμούς.
2. **Διαχυμένος περιαστικός χώρος (Diffuse PU):** Περιοχές που βρίσκονται κοντά σε αστικά κέντρα. Προέκυψαν από εσωτερική μετανάστευση συνήθως από διάφορες πηγές και όχι από μια.
3. **Περιαστικός χώρος «αλυσίδα» (Chain PU):** Περιοχές που βρίσκονται στην αστική περιφέρεια. Οι μετανάστες που κατοικούν σε αυτήν την περιοχή είναι ευκαιριακά μέλη του αρχικού πληθυσμού της πόλης τους, οπότε και πιο «ανοιχτοί» σε όποια μετατροπή.

4. **Εσωτερικός περιαστικός χώρος (In- Place PU):** Πρόκειται για περιοχές που βρίσκονται κοντά στην πόλη. Συνήθως γίνονται περισσότερο αστικές κάτω από την ίδια τους τη δύναμη μέσα από τη φυσική αύξηση και την αγροτική μετανάστευση.

5. **Αφομοιωμένος περιαστικός χώρος (Absorbed PU):** Πρόκειται για περιοχές που βρίσκονται μέσα στην πόλη και ουσιαστικά έχουν αφομοιωθεί σε αυτή. Προκύπτουν λόγω παραδοσιακών δομών και από διαδοχική μετακίνηση (Jaquinta, D., Drescher, A., 2000, σελ.120).



Τα χαρακτηριστικά του τοπίου του περιαστικού χώρου είναι η ετερογένεια, η έλλειψη οργάνωσης και ταυτότητας. Παρατηρούνται ποικίλες και ετερογενείς χρήσεις γης οι οποίες είναι χωροθετημένες κοντά ή μακριά από την πόλη, χωρίς οργάνωση και δομή, όπως για παράδειγμα εκπαιδευτικά ιδρύματα δίπλα σε αποθήκες εμπορευμάτων, εμπορικά κέντρα δίπλα σε εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, συγκροτήματα γραφείων σε επαφή με καλλιεργήσιμη αγροτική γη σε γειτνίαση με χωματερές (Gallent, N., 2004, σελ.102).

1.1.2 Η δυναμική και η εξέλιξη του περιαστικού χώρου

Η αστική περιφέρεια δεν είναι ένας στατικός χώρος αλλά ένας συνεχώς μεταβαλλόμενος. Είναι μια υβριδική κατάσταση με έντονα αστικά χαρακτηριστικά, που είναι διαφορετική όμως από την πόλη. Η διαφοροποίηση αυτή αντικατοπτρίζεται στο χώρο με τα αγροτικά και αστικά χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος, αλλά και την παραγωγή κεφαλαίου στο χώρο.

Ο μετασχηματισμός του περιβάλλοντος, που περιέκλειε μέχρι πρόσφατα την πόλη, που ήταν συνήθως αγροτική γη (κενό) σε ένα περιβάλλον υβριδικό, που έχει χαρακτηριστικά και αστικού χώρου και υπαίθριου είναι το φαινόμενο της αστικής διάχυσης. Οι χρήσεις που χωροθετούνται εξωαστικά είναι συνήθως του δευτερογενούς τομέα παραγωγής (Βιομηχανίες, Βιοτεχνίες), του τριτογενούς τομέα παραγωγής (Υπηρεσίες, Εμπορικά κέντρα), και κατοικίες. Οι θύλακες που δημιουργούνται, βρίσκουν θέση πάνω σε άξονες μετακίνησης της πόλης και έχουν τη τάση να προσελκύουν και άλλες εξυπηρετήσεις παρόμοιου τύπου, με αποτέλεσμα να διασπείρονται στο χώρο.

Η περιαστικοποίηση εκφράζεται τόσο με προαστιακές όσο και με περιαστικές δομές στο χώρο. (Καρανικόλας, 2005) Στο φαινόμενο της περιαστικοποίησης ο τριτογενής τομέας παραγωγής έχει καθοριστικό ρόλο. Η διάχυση των δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο δημιουργεί τη αλλαγή χρήσης γης του «ενδιάμεσου χώρου» από αγροτική σε βιομηχανική ή εμπορική ή κατοικίας. Οι περιαστικές ζώνες λόγω των ισχυρών πιέσεων αστικοποίησης που δέχονται μεταλλάσσονται τόσο οπτικά αλλά τόσο και ως χρήση. «Οι αλλαγές αυτές αναδιοργανώνουν τα αστικά δίκτυα και αναδιατάσσουν την κατανομή των ευκαιριών και των εισοδημάτων των πόλεων ανεξαρτήτως του βαθμού συμμετοχής της κάθε πόλης στην παγκόσμια οικονομία.» (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, 2003)

Η περιαστική ζώνη δέχεται πολλές πιέσεις τόσο από την εξωτερική αστική εξάπλωση όσο και από τη τάση για μεταφορά υποδομών έξω από το δομημένο περιβάλλον σε περιοχές όπου η γη είναι φθηνότερη αλλά και όπου υπάρχει εκμεταλλεύσιμος χώρος για μελλοντική ανάπτυξη των επιχειρήσεων. Οι αποθήκες και

τα κέντρα διανομής έλκονται προς τις αρτηριακές οδικές συνδέσεις. Το λιανικό εμπόριο και τα επιχειρηματικά πάρκα εκμεταλλεύονται τις χαμηλότερες τιμές γης και την πληθώρα ανοικτού εκμεταλλεύσιμου χώρου για: μεταφορές, εμπορικά κέντρα, κατοικία και αθλητισμό. (Gallent, 2004)

Η περιαστική περιοχή αναπτύσσεται μέσω των πληθυσμιακών αυξήσεων των οικισμών και συνεχίζει με την ανάπτυξη των εταιρειών και των παροχών που ακολουθούν τους αστικούς πληθυσμούς. Οι οικισμοί αναπτύσσονται μέχρι το πληθυσμιακό μέγεθος αυξάνεται τόσο που πέρα από αυτό τα πλεονεκτήματα θέσης τους χάνονται, στη συνέχεια ακολουθεί κάποιος επόμενος οικισμός και έτσι αναπτύσσεται συνολικά όλο το δίκτυο των οικισμών. Αυτή η διαδικασία ισχύει κυρίως για οικισμούς με έντονη ανάπτυξη κατοικιών ενώ οι συγκεντρώσεις που φιλοξενούν δραστηριότητες του δευτερογενή τομέα (βιομηχανία-βιοτεχνία) για την εξυπηρέτηση του μητροπολιτικού κέντρου, ακολουθούν μια διαφορετική πορεία ανάπτυξης.

Οι χρήσεις γης που παρουσιάζονται στην περιαστική ζώνη είναι γραφεία, λιανικό εμπόριο, βιομηχανικές εγκαταστάσεις με χαμηλή πυκνότητα, επιχειρήσεις και υπηρεσίες. Άλλες είναι συμπληρωματικές υπηρεσίες ή μεγάλες υποδομές χωρίς τις οποίες δεν θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ούτε η πόλη ούτε ο υπαίθριος χώρος. Οι χρήσεις αυτές δεν είναι «τακτοποιημένες» σε κάποιο οικοδομικό τετράγωνο ή στο



Φωτ. 1: Η εικόνα γίνεται δυσανάγνωστη, ασυνεχής με απροσδιόριστα όρια.
Πηγή: blog.uwinnipeg.ca/.../03/the_empty_space_1.html (8-6-2010)

μέτωπο ενός δρόμου όπως συμβαίνει συνήθως μέσα στον αστικό ιστό, αλλά χαρακτηρίζονται από μια ετερογενή μίξη χρήσεων, η οποία έχει μικρή σχέση με τη γειτονιά τους. Ανεξάρτητες επιχειρήσεις, πολυκαταστήματα ή γραφεία που μπορεί να έχουν πρόσβαση σε δρόμους από όπου εξυπηρετούνται μόνο αυτά. (Shoard, 2002 στο Gallent, 2004:222)

Ο υβριδικός χαρακτήρας του περιαστικού χώρου δεν επιτρέπει την αυτόνομη λειτουργία της. Η εξάρτηση της από το αστικό κέντρο είναι τόσο σε επίπεδο εργασίας αλλά

τόσο και εξυπηρετήσεων των αναγκών των νοικοκυριών.

1.1.3 Η αστικοποίηση στον περιαστικό χώρο

Οι αλλαγές στις δομές της παραγωγής και της οικονομίας επιφέρουν αλλαγές και στην χωρική δομή των πόλεων. Η πόλη δεν αναπτύσσεται πια φυγόκεντρα γύρω από ένα οικονομικό κέντρο και έχει πάψει να είναι τόσο συμπαγής όσο γνωρίζαμε μέχρι πρότινος. «Τα όρια της πόλης γίνονται περισσότερο πορώδη, προκαλώντας σύγχυση στην ικανότητα μας να διαχωρίζουμε με ξεκάθαρες γραμμές το μέσα σε αντιπαράθεση με το έξω της πόλης, τακτικές γραμμές ανάμεσα στην πόλη και στην ύπαιθρο, στα προάστια, σε αυτό που δεν είναι πόλη, ανάμεσα σε μια μητροπολιτική περιφέρεια και σε μια άλλη, ανάμεσα στο φυσικό και στο τεχνητό». (Chambers 1990 στο Soja 2000:150 από το Χριστοδούλου, 2008:25).



Φωτ.2: Η προσδοκία των ανθρώπων για συνδυασμό των χαρακτηριστικών της πόλης αλλά και των οφελών της φύσης, η ζήτηση για οικονομικότερη εξασφάλιση χώρου και το μεγάλο μέγεθος των πόλεων έχουν ως αποτέλεσμα οι πόλεις να ενώνονται με τα προάστια.

Πηγή: www.urbanjacksonville.info/tag/sprawl/
(8-6-2010)

Ο περιαστικός χώρος είναι συνέχεια των πόλεων που περικλείει και ο ρόλος του γι' αυτές γίνεται όλο και πιο σημαντικός. Αυτό συμβαίνει γιατί ο περιαστικός χώρος έχει τη δυνατότητα να δίνει λύσεις σε κοινωνικά και οικονομικά ζητήματα, όπως έχει συμβεί και στο παρελθόν, όπως για παράδειγμα με τις κηπουπόλεις, ή τις βιομηχανίες. Η εξωστική χωροθέτηση, που συνέβη λόγω στενότητας χώρου μέσα στον αστικό ιστό ή την εκμετάλλευση φτηνής γης, είναι γνώριμη απλά σήμερα αλλάζουν οι συνθήκες εφαρμογής της.

Σύμφωνα με τη θεωρία του αστικού «περιφερειακού κύκλου» (spatial cycle) ο μετασχηματισμός της σύγχρονης πόλης, βρίσκεται στη φάση της «Αποαστικοποίησης» (Disurbanization stage). Αναλυτικότερα η θεωρία αυτή

παρουσιάζει ένα μοντέλο ανάπτυξης των μητροπολιτικών πόλεων το οποίο βασίζεται σε τέσσερα στάδια:

- Αστικοποίηση (Urbanization stage)
- Προαστικοποίηση (Suburbanization stage)
- Αποαστικοποίηση (Disurbanization stage)
- Επαναστικοποίηση (Reurbanization stage) (Λουκάκης, 1997:60)

Η αστικοποίηση του περιαστικού χώρου, το φαινόμενο του εξαστισμού, που εμφανίζεται πρώτη φορά την περίοδο της βιομηχανικής επανάστασης, παίρνει ακραίες τιμές στις σύγχρονες κοινωνίες της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας. (Τσουκαλά, 2009) Η τάση μετακινήσεων πληθυσμών από και προς την πόλη και η εκμετάλλευση του περιαστικού χώρου υπήρχε και στο παρελθόν αλλά όχι με την ίδια ένταση, που σηματοδοτεί τις νέες συνθήκες παραγωγής.

Η άναρχη, αυθόρμητη και μη γραμμική λογική που διέπει τα σύγχρονα αστικά πεπραγμένα, παράγει ιδέες ακόμα και για το μέλλον του σχεδιασμού. Έτσι προκύπτει η ιδέα της «πολεοδομίας του τοπίου» (landscape urbanism), που για τους Corner, Mostafavi, Waldheim είναι ένας υβριδικός γνωστικός τομέας που με μια νέα σύνθεση και γλώσσα επεξεργάζεται το τοπίο και την πολεοδομία. Είναι η «μετα-πολεοδομία» που οργανώνεται με τη λογική της ενδεχομενικότητας, των προγραμμάτων, των υφών και των ροών. (Τσουκαλά, 2009)



Φωτ.3: Το όνειρο των αστών για μια καλύτερη ζωή έξω από την πόλη δεν χάνει από την αίγλη του παρόλο αν η «τακτοποίηση» του γίνεται κάθετα και όχι οριζόντια.

Πηγή: [\(berlinwashington.wordpress.com/.../\(8-6-2010\)\)](http://berlinwashington.wordpress.com/.../(8-6-2010))

1.2 Μεταβολές χρήσεων γης

Η τοποθέτηση του φαινομένου του μετασχηματισμού των χρήσεων γης στο επίκεντρο του επιστημονικού και κοινωνικού διαλόγου, συνδέεται στενά με τη διαπίστωση ότι οι τρέχουσες μεταβολές στη χρήση και τη κάλυψη του εδάφους έχουν σημαντικές επιπτώσεις όχι μόνο σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο αλλά αντίθετα, αγγίζουν το σύνολο του πλανήτη (Lambin et al., 2001; Rindfuss et al., 2004).

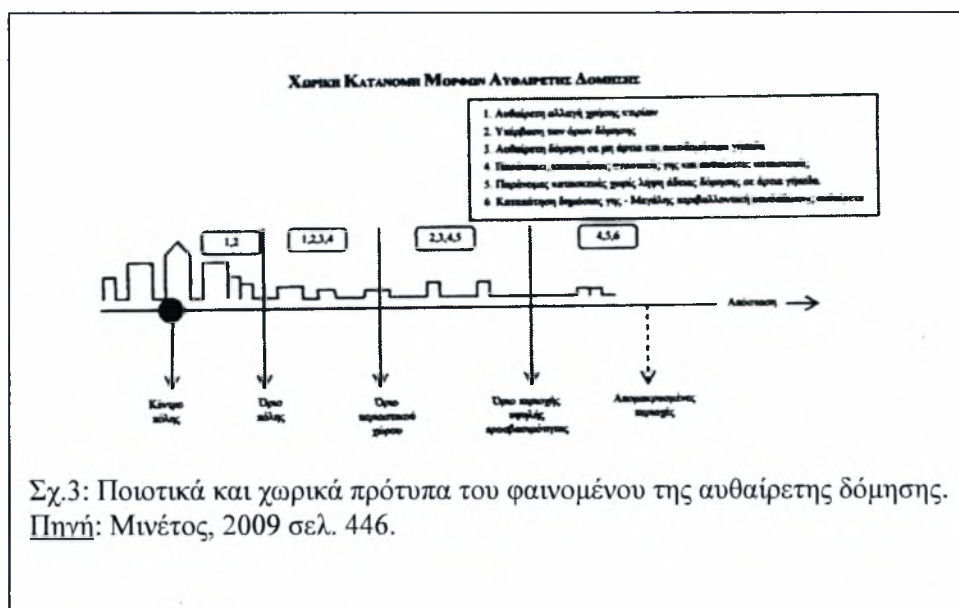
«Η διαμόρφωση του χώρου εκφράζει το βαθμό εξέλιξης των παραγωγικών δυνάμεων, καθώς και το συσχετισμό τους, και αντανακλά στο έδαφος την κοινωνική και οικιστική ανάπτυξη» (Μέλισσας, 2007) Επιπλέον, οι επιπτώσεις τους διαχέονται τόσο στο φυσικό όσο και στο οικονομικό και κοινωνικό περιβάλλον. Καθώς οι αλλαγές στη χρήση και την κάλυψη της γης εντείνονται, διακυβεύονται οι κρίσιμες ισορροπίες των οικοσυστημάτων και εμφανίζονται δευτερογενείς αρνητικές επιπτώσεις στις ίδιες τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Μεταξύ άλλων, απειλείται η ισορροπία των βιογεωχημικών κύκλων της γης, το κλίμα, η βιοποικιλότητα και η κοινωνική και οικονομική ευημερία (Chhabra et al., 2006).

Οι χρήσεις γης στη μεταβατική ζώνη δεν έχουν σταθεροποιηθεί –είναι ρευστές. Στις χώρες με αυστηρό πολεοδομικό σχεδιασμό και ελέγχους, οι παραδοσιακές χρήσεις γης της εξοχής, όπως λ.χ. οι αγροτικές, συνυπάρχουν δίπλα σε χρήσεις για τις οποίες η περίμετρος του οικισμού αποτελεί τον καταλληλότερο χώρο, όπως είναι λ.χ. οι μεγάλες κρατικές διοικητικές υπηρεσίες.¹ Η ρευστότητα των χρήσεων γης είναι πιο έντονη σε χώρες, όπως η Ελλάδα, όπου τα σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού και πολεοδομικών ελέγχων είναι λιγότερο αυστηρό. Έτσι αναμένεται στο άμεσο μέλλον ότι στην περίμετρο των πόλεων θα συντελεστεί εκτεταμένη μεταβολή χρήσεων γης, η οποία ενθαρρύνει ανατιμήσεις της αξίας της γης. Επιπλέον, παρατηρείται οργανισμός οικοδομήσεως «εκτός σχεδίου πόλεως» σε εκτάσεις απομακρυσμένες από τον πολεοδομικό χώρο. (Παπαρηγορίου, 2007)

¹ Υπουργεία, που απομακρύνονται από το κέντρο, τα πανεπιστήμια, τα σχολεία, τα νοσοκομεία, τα κοιμητήρια, οι χώροι αναψυχής, οι δραστηριότητες χονδρικού εμπορίου κλπ.

Η τάση μεταβολής της χρήσης είναι ανάλογη με την εξυπηρέτηση της. «Όσο πιο εξειδικευμένη είναι μια χρήση, τόσο τείνει προς το κέντρο. Όσο μεγαλύτερη έκταση χρειάζεται μια χρήση, τόσο είναι πιθανότερη η προαστιακή χωροθέτηση της.» (Λαγόπουλος Α.-Φ. στο Μέλισσας, 2007) Συγκεκριμένα, η τάση για μεταβολές παρουσιάζεται ιδιαίτερα αυξημένη τις τελευταίες δεκαετίες στην Ελλάδα. Η έλλειψη ενός βιώσιμου αναπτυξιακού προγραμματισμού σε συνδυασμό με τον αποσπασματικό και ευκαιριακό χαρακτήρα της χωροταξικής και της πολεοδομικής πολιτικής, έχουν οδηγήσει στη συσσώρευση σοβαρών προβλημάτων τόσο στον αστικό όσο και στον εξωαστικό χώρο. Τα φαινόμενα της αστικής διάχυσης, της αυθαίρετης δόμησης, της αποδάσωσης και της εγκατάλειψης των γεωργικών γαιών, αποτελούν μερικές μόνο πλευρές αυτής της πραγματικότητας.

«Η δυναμική της μεταβολής των χρήσεων γης είναι κατά κύριο λόγο κοινωνικό και οικονομικό φαινόμενο» (Μέλισσας, 2007) Η παροχή νέας οικοδομήσιμης γης δεν βοηθάει στην ανάσχεση του φαινομένου της αστικής διάχυσης, σύμφωνα με τον κ. Μινέτο (2009), γιατί η πολιτική επεκτάσεων των σχεδίων των πόλεων και των οικισμών, παρουσιάζει σημαντική χρονική υστέρηση σε σχέση με την εκδηλούμενη ζήτηση για οικοδομήσιμη γη. Συγχρόνως, μια κοινωνική αλλαγή είναι ότι οι προτιμήσεις των ανθρώπων σχετικά με τα χαρακτηριστικά της κατοικίας τους, έχουν μεταβληθεί σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες. Από την άλλη μεριά, είναι γεγονός ότι αναδεικνύεται μια σημαντική αδυναμία της πολιτείας να βελτιώσει και να συντονίσει τους υφιστάμενους μηχανισμούς ελέγχου της οικιστικής ανάπτυξης. Η γαιοπρόσδοος που συνδέεται με την αξιοποίηση της εξωαστικής γης μέσω αστικών χρήσεων γης,



ασκεί τεράστιες πιέσεις ακόμη και σε περιοχές όπου η δόμηση τελεί υπό συγκεκριμένους περιορισμούς ή ακόμη απαγορεύεται. (Μινέτος, 2009)

Το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης² φαίνεται να εμπλέκεται καθοριστικά στο μετασχηματισμό του εξωαστικού χώρου, δείχνοντας διαφορετικά χαρακτηριστικά ανάλογα με την οικονομική, κοινωνική και πολιτική συγκυρία. Εμφανίζεται λοιπόν, μια μορφή γεωγραφικής διάχυσης καθώς, η αυθαίρετη δόμηση φαίνεται ότι δεν αποτελεί πλέον χαρακτηριστικό των περιφερειακών περιοχών των αστικοποιημένων νομών, αλλά αντίθετα εκδηλώνεται και σε νέες πιο απομακρυσμένες χωρικές ενότητες. Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό της αυθαίρετης δόμησης των τελευταίων ετών, ότι δηλαδή από τακτική αυτοστέγασης των χαμηλών εισοδηματικών στρωμάτων, έχει μετατραπεί σε στρατηγική κερδοσκοπίας μέσω της κατασκευή πολυτελών κατοικιών. (Μινέτος, 2009)

«Μετά την ανάπτυξη αυθαίρετων οικισμών στην ύπαιθρο επιδιώκεται να εξασφαλιστεί η πρόσβαση τους, με τη δημιουργία νέου οδικού δικτύου το οποίο προσελκύει αυτόματα αυθόρμητη δόμηση.» (Λαγόπουλος, Α.-Φ., στο Μέλισσας, 2007) Είναι γεγονός ότι η προσβασιμότητα στο χώρο αποτελεί βασική προϋπόθεση για την εκδήλωση σε αξιολογήσιμη ένταση, των φαινομένων της αστικής διάχυσης και της αυθαίρετης δόμησης. Η βελτίωση των μεταφορικών υποδομών στον Ελλαδικό χώρο μετέβαλε σημαντικά την προσβασιμότητα στο χώρο. Η βελτιωμένη προσβασιμότητα συνεπάγεται, γρήγορη επικοινωνία μεταξύ των περιοχών, αυξημένες δυνατότητες επενδύσεων στη βιομηχανία, στον τουρισμό και στον τομέα της κατοικίας. Αυτό έχει ως συνέπεια, φαινόμενα που άλλοτε χαρακτήριζαν τις αστικές περιοχές, να εισβάλλουν

² Η αυθαίρετη δόμηση στην Ελλάδα είναι ένα σύνθετο και πολυδιάστατο φαινόμενο που συμβάλλει αποφασιστικά στη μεταβολή των χρήσεων γης του εξωαστικού χώρου (Leontidou, 1989; Μαλούτας, 2000; Leontidou et al., 2002; Potsiou and Ioannidis, 2006; Οικονόμου, 2007). Παλαιότερα, η συντριπτική πλειοψηφία των νεοεγκαθιστώμενων στις αστικές περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, προσπάθησαν να εξασφαλίσουν γη και στέγη αυτενεργώντας (Οικονόμου, 2007). Το αποτέλεσμα ήταν η γενίκευση μιας πρακτικής αυτοστέγασης η οποία συνήθως, λάμβανε χώρα σε καταπατημένη δημόσια γη και ταυτόχρονα είχε ως αποτέλεσμα την κατασκευή αυθαίρετων κτισμάτων. Αυτές οι στεγαστικές διαδικασίες οδήγησαν σε ταχύτατο μετασχηματισμό των χρήσεων γης του περιφερειακού χώρου και δημιούργησαν πολεοδομικά σύνολα αυθαίρετων οικοδομών από τα οποία απουσίαζε κάθε μορφή σχεδιασμού (Μαλούτας, 2000).

με μεγάλη ένταση σε σχετικά «περιφερειακές» χωρικές ενότητες με χαμηλό επίπεδο ευημερίας.

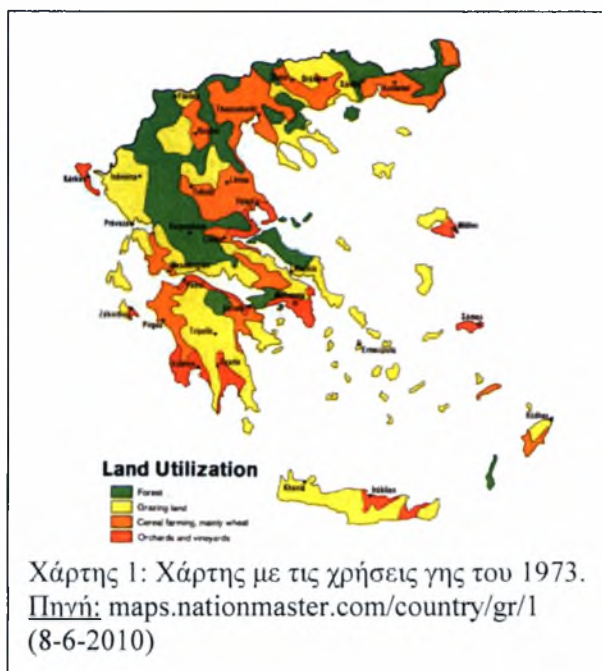
Τις τελευταίες δεκαετίες, η αύξηση της ζήτησης για παραθεριστική κατοικία³ σε αρκετές περιοχές της χώρας, είναι ιδιαίτερα σημαντική. Ο παραθερισμός και η αγορά δεύτερης κατοικίας προκαλούν ισχυρές πιέσεις στις εξωαστικές χρήσεις γης (Barke, 1991), συνήθως κοντά σε ευάλωτες περιβαλλοντικά περιοχές που υποστηρίζουν ευαίσθητα και οικολογικά σημαντικά οικοσυστήματα. Σε αρκετές περιπτώσεις, ακόμη και η ύπαρξη συγκεκριμένων θεσμικών ρυθμίσεων για περιορισμό ή απαγόρευση της δόμησης, δεν αποτελούν ικανές συνθήκες για την αποτροπή της αστικής εκμετάλλευσης της γης. Επιπλέον, αυτού του τύπου οι αυθαίρετες κατασκευές δημιουργούν μεγάλη περιβαλλοντική επιβάρυνση και συνήθως κατασκευάζονται σε ρέματα, βιότοπους, αιγιαλό και παραλία, αρχαιολογικούς χώρους, δάση και αναδασωτέες εκτάσεις.

Ο αστικός πληθυσμός ως ποσοστό του συνολικού πληθυσμού φαίνεται διαχρονικά, να κερδίζει έδαφος στην περίπτωση της Ελλάδας⁴. Οι θετικές μεταβολές του πληθυσμιακού μεγέθους μιας χωρικής ενότητας, οδηγούν σε αύξηση της ζήτησης για νέα οικοδομήσιμη γη (Brueckner and Fansler, 1983). Η αστικοποίηση αυξάνει τις τιμές γης στον περιαστικό και ευρύτερο περιφερειακό χώρο των αστικών κέντρων. Αυτό έχει ως συνέπεια την εμφάνιση πρόσθετων «οικονομικών κινήτρων» για την ανάληψη μεγαλύτερου ρίσκου προς την κατεύθυνση εκμετάλλευσης εκτάσεων που αποτελούν αντικείμενο προστατευτικών ρυθμίσεων ή ρίσκου με την μορφή της υπερβάσης των όρων δόμησης και κάλυψης.

³ Η παραθεριστική κατοικία η οποία αποτελεί έναν ταχύτατα αναπτυσσόμενο κλάδο της αγοράς ακινήτων δεν έχει προχωρήσει με οργανωμένο τρόπο. Η ανάπτυξη της παραθεριστικής κατοικίας με βάση το σημερινό πρότυπο, επιβαρύνει το περιβάλλον και δεν συμβάλλει στη διαμόρφωση των όρων για την οικονομική και κοινωνική ανασυγκρότηση της περιφέρειας (Coccossis and Pappiris, 2000). Ο παραθερισμός και η αγορά δεύτερης κατοικίας προκαλεί ισχυρές πιέσεις στις εξωαστικές χρήσεις γης και δημιουργεί χωρικά οικιστικά πρότυπα διεσπαρμένων αστικών χρήσεων κοντά σε πολύτιμους περιβαλλοντικούς πόρους της υπαίθρου.

⁴ Σύμφωνα με στοιχεία ΕΣΥΕ

Οι αυξημένες απώλειες γεωργικής γης εμφανίζουν υψηλή ένταση στους αστικούς νομούς της χώρας και στους γειτονικούς τους νομούς, σε όλο σχεδόν το δυτικό παράκτιο τμήμα της χώρας και σε αρκετές νησιωτικές περιοχές. Δύο είναι οι διαδικασίες που συμβάλλουν στο σχηματισμό του παραπάνω προτύπου: (α) η αστικοποίηση της γεωργικής γης και, (β) η εγκατάλειψη οριακών γεωργικών γαιών. (Μινέτος, 2009)

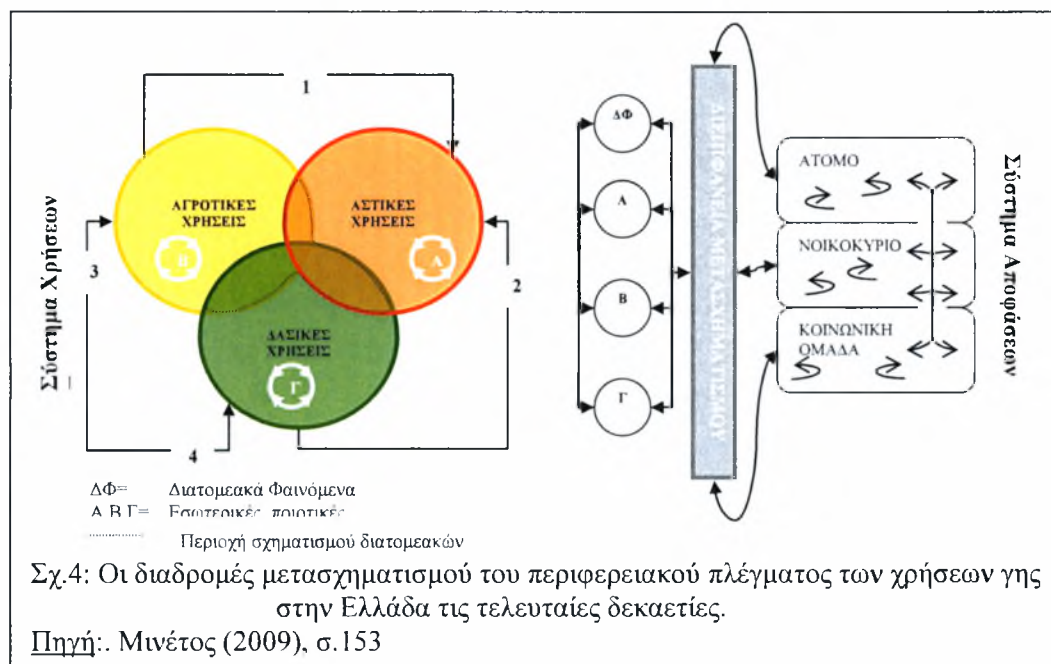


Η απώλεια γεωργικής γης συνδέεται με ισχυρές πιέσεις που προέρχονται από τα φαινόμενα της αστικής διάχυσης και της αυθαίρετης δόμησης, αλλά και με χαμηλή ανταγωνιστικότητα του γεωργικού τομέα και το προβληματικό φυσικό και κοινωνικό πλαίσιο μέσα στο οποίο λαμβάνει χώρα η γεωργική δραστηριότητα. Είναι προφανές ότι οι οικονομικές δυνάμεις που συνδέονται με τη γαιοπρόσοδο της γης, οδηγούν στο μετασχηματισμό του χώρου. Ωστόσο, ο τρόπος με τον οποίο επιχειρείται μέρος

του παραπάνω οικονομικού μετασχηματισμού (αυθαίρετη δόμηση, αστική διάχυση), οι αρνητικές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις αναμένεται να έχουν μακροχρόνια δράση.

Οι πιέσεις για νέα οικοδομήσιμη γη είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε απρογραμματίστη αστική ανάπτυξη και εμφάνιση διάσπαρτων θυλάκων αστικών χρήσεων στον περιαστικό χώρο. Στη συνέχεια, ο βαθμός χωρικής διάχυσης της οικιστικής ανάπτυξης αυξάνεται, οδηγώντας σε μεγαλύτερες πυκνότητες στους αρχικούς θύλακες αστικών χρήσεων, ενώ παράλληλα, δημιουργούνται νέες περιοχές με διεσπαρμένες αστικές χρήσεις και αραιές πυκνότητες. Στην περίπτωση της Ελλάδας, οι επεκτάσεις των σχεδίων πόλεων, συνήθως, ακολουθούν τις προαναφερόμενες διαδικασίες αντί να προηγούνται αυτών.

Σε μια έρευνα σχετικά με τις μεταβολές στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων, οι Πετράκος και Μαργδάκης (1999) μελετώντας τις πληθυσμιακές μεταβολές των αστικών κέντρων, παρατηρούν ότι η έντονη πληθυσμιακή αύξηση μικρών και μεσαίων πόλεων αφορά σχεδόν αποκλειστικά πόλεις - δορυφόρους των δύο μεγάλων αστικών συγκροτημάτων Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Για το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, την περίοδο 1981-1991, η μεταβολή του πληθυσμού είναι 6,1% ενώ η μεταβολή του πληθυσμού για το Νομό φθάνει στο 19,6%. Επομένως, διαφαίνεται μια τάση η μητροπολιτική δυναμική να μην περιορίζεται σε μια στενή περιαστική ζώνη αλλά να επεκτείνεται στην ευρύτερη περιφερειακή περιοχή των αστικών κέντρων επηρεάζοντας, κατά συνέπεια, τους περιβαλλοντικούς πόρους διευρυνμένων χωρικών ενότητων.



Η μεταβολή των χρήσεων γης αφορά τον μετασχηματισμό στο περιαστικό τοπίο. Η δυναμική εξέλιξη του περιφερειακού πλέγματος των χρήσεων γης στη Ελλάδα, τις δύο τελευταίες δεκαετίες, πραγματοποιείται μέσω **τεσσάρων ευδιάκριτων διαδρομών**, οι οποίες επιβάλλουν μια σειρά από κοινωνικοοικονομικά φαινόμενα και φυσικά χαρακτηριστικά του χώρου. Οι διαδρομές αυτές παρουσιάζονται διαγραμματικά στο Σχήμα 1 και είναι οι εξής:

1. Μεταβολές αγροτικής γης σε αστική α) στον περιαστικό χώρο λόγω της διαδικασίας της αστικής διάχυσης και μεγέθυνσης των αστικών συγκροτημάτων και β) στον ευρύτερο χώρο της υπαίθρου λόγω των φαινομένων της αυθαίρετης

δόμησης και της νόμιμης εκτός σχεδίου δόμησης με τη μορφή της χωροθέτησης μονάδων κατοικίας, τουρισμού και βιομηχανίας.⁵

2. Μεταβολές δασών και δασικής γης σε αστική: στον περιαστικό και ευρύτερο χώρο της υπαίθρου α) μέσω του φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης και β) της επέκτασης ή δημιουργίας νέων αναπτυξιακών υποδομών⁶
3. Μεταβολή δασών και δασικής γης σε αγροτική: στον εξωαστικό χώρο μέσω της εκχέρσωσης και επέκτασης των αγροτικών καλλιεργειών.⁷
4. Μεταβολή αγροτικής γης σε δασική: α) στον ορεινό χώρο λόγω της αγροτικής εξόδου και της συνεπαγόμενης συρρίκνωσης των ορεσίβιων κοινοτήτων β) στον παράκτιο και νησιωτικό χώρο λόγω της εισβολής του μαζικού τουρισμού και της συνεπαγόμενης εγκατάλειψης των οριακών σε απόδοση αγροτικών εκμεταλλεύσεων. (Μινέτος, 2009:153)



Φωτ.4: Η μεταβολή χρήσης γης γίνεται συνήθως, όπου υπάρχει οικονομικό όφελος.
Πηγή: www.e-didyma.gr/Saladi_Simera.htm (9-7-2010)

⁵ Οι παραπάνω διαδικασίες προηγούνται, έπονται ή συμβαίνουν ταυτόχρονα, με τη επέκταση δημόσιων οδικών και άλλων υποδομών οι οποίες ανατροφοδοτούν και επιτείνουν το φαινόμενο του μετασχηματισμού των χρήσεων γης.

⁶ με την επιστράτευση της διοικητικής διαδικασίας της έγκρισης επέμβασης επί δασικών εκτάσεων.

⁷ Σε συγκεκριμένες περιοχές τροφοδοτείται από το καθεστώς των αγροτικών επιδοτήσεων.

1.3 Η αστική διάχυση

«Στη σύγχρονη δυτικοευρωπαϊκή πόλη μπορεί κανείς να παρατηρήσει πολλά κομμάτια της πόλης: η αρχική συγκέντρωση ορίζεται από τα τείχη της ιστορικής πόλης, έξω από αυτά το προάστιο (feaubourg) αποτελεί την εξέλιξη και τη μεγέθυνση της πόλης κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα. Ακόμα πιο έξω φαίνεται η μοντέρνα περιφέρεια της πόλης με τη μοντέρνα πολεοδομία των ελεύθερων κτιριακών όγκων, όπου περιλαμβάνονται οι βιομηχανικές και δικτυακές υποδομές της πόλης. Στη σύγχρονη εποχή η Ευρωπαϊκή πόλη αλλάζει εξαπλώνεται» (Αίσωπος, 2004:82)

Λόγω της έντασης του φαινομένου νέες αστικές θεωρίες κάνουν την εμφάνιση



Φωτ.5: Υπερβολικά χαμηλές πυκνότητες και άσκοπη δέσμευση γης.
Πηγή: vanhousingbull.wordpress.com/.../
(8-6-2010)

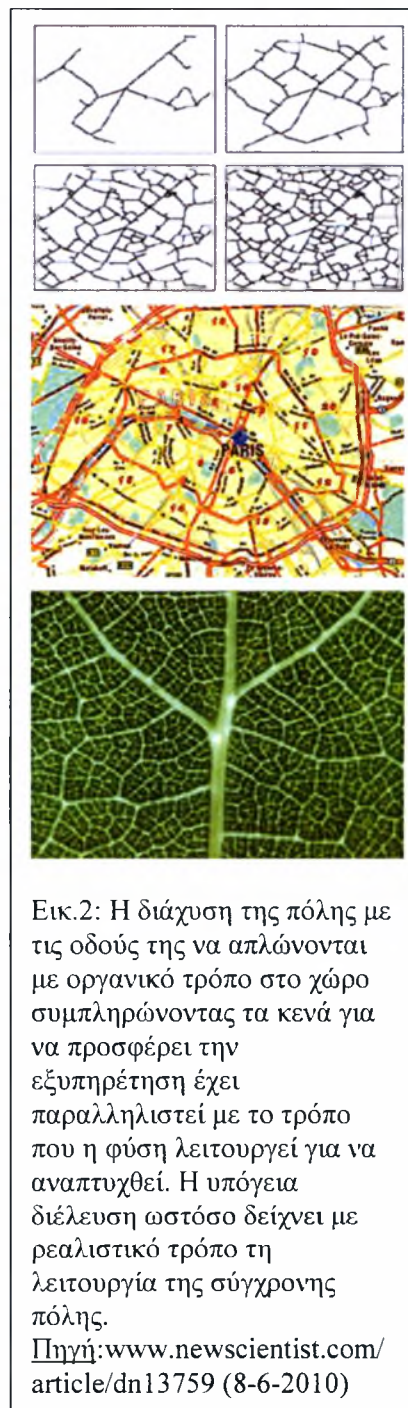
τους θέλοντας να το περιγράψουν, έτσι χαρακτηρισμοί όπως η πόλη των «αστικών αποσπασμάτων» (Αίσωπος, Σημαιοφορίδης 1997), «η Γενική / Διάχυτη Πόλη, η città diffusa, η edge city» (Αίσωπος, 2004), ο «χώρος των ροών» (Αίσωπος, Γ. στο Γοσποδίνη, Μπεριάτος, 2006:106), και «οργανωμένης γύρω από τα δίκτυα», «η πληροφορική πόλη» στο Γοσποδίνη, Μπεριάτος, 2006:107), παγκόσμια πόλη (Sassen, 2009) ή πόλη του κόσμου, αστική περιφέρεια είναι όροι δόκιμοι. Επίσης

αναλύσεις στην οικονομία και στον τρόπο παραγωγής αλλά και στη σχέση του τοπικού με το παγκόσμιο παίρνουν μέρος στη διερεύνηση του ευρύτερου φαινομένου.

1.3.1 Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης

Η αστική διάχυση (urban sprawl) είναι ένα πολύπλευρο φαινόμενο που περιγράφει την άναρχη εξάπλωση του αστικού ιστού και των λειτουργιών της πόλης και των προαστίων της στον περιαστικό χώρο, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται αστικές συγκεντρώσεις χαμηλής πυκνότητας, με υψηλή εξάρτηση από το αυτοκίνητο και καταναλώνοντας αγροτική γη. Είναι ένα έντονο φαινόμενο, το οποίο σχετίζεται με τα διαρθρωτικά χαρακτηριστικά, τις μεταβολές και την δυναμική των σημερινών πόλεων.

Η εξάπλωση λοιπόν της πόλης σήμερα είναι συνήθως άτακτη και αποσπασματική, χωρίς ρυμοτομική οργάνωση. Διάχυση ή αλλιώς διασπορά, είναι η συνθήκη κατά την οποία διαλύεται η σαφής διάκριση ανάμεσα σε πόλη, προάστιο και ύπαιθρο. Στην πραγματικότητα πρόκειται για την διάχυση, την διάλυση της πόλης μέσα στο φυσικό τοπίο με αποτέλεσμα το σχηματισμό ενός υβριδικού, κατασκευασμένου τοπίου. Το φαινόμενο προκαλεί τη διάσπαση των οργανωτικών και εννοιολογικών δομών που δημιουργούν ασφαλή πλαίσια γύρω από την μονάδα ενός αστικού συνόλου. Με λειτουργικούς και πιο μορφολογικούς όρους, το παραδοσιακό μοντέλο της πυκνής και συμπαγούς πόλης κλονίζεται και υπάγεται σε μια πιο διάχυτη αστική εξάπλωση (Munoz, F., 2003).



Εικ.2: Η διάχυση της πόλης με τις οδούς της να απλώνονται με οργανικό τρόπο στο χώρο συμπληρώνοντας τα κενά για να προσφέρει την εξυπηρέτηση έχει παραλληλιστεί με το τρόπο που η φύση λειτουργεί για να αναπτυχθεί. Η υπόγεια διέλευση ωστόσο δείχνει με ρεαλιστικό τρόπο τη λειτουργία της σύγχρονης πόλης.

Πηγή: www.newscientist.com/article/dn13759 (8-6-2010)

Ο όρος «Διάχυση» χρησιμοποιείται για να περιγράψει ότι δραστηριότητες που συγκεντρώνονταν μέχρι προ τινός στο αστικό κέντρο τώρα διασκορπίζονται περιφερειακά. Η διάχυση δημιουργείται λόγω του ενδιαφέροντος για το τόπο και την

εγγύτητα παρά για το χώρο. Οι κάτοικοι ενδιαφέρονται περισσότερο για το διεσπαρμένο αστικό περιβάλλον με τα μεγάλα σπίτια και τις ομοιογενείς γειτονιές (τόπος) και τη γρήγορη πρόσβαση σε κοντινές δραστηριότητες και στο αστικό κέντρο (εγγύτητα) (Fillion, Bunting, Warriner, 1999:1318). «Η περιφέρεια είναι ο τόπος στον οποίο ζει σήμερα η πλειοψηφία των Ευρωπαίων» (J. Foot, 2000:7) Αυτό δείχνει ότι το μέλλον των πόλεων θα διεξαχθεί στην περιφέρεια τους. Οι μορφές κεντρικότητας μπορούν να υφίσταται και εκτός αυστηρά αστικού περιβάλλοντος. Οι δυναμικές διαμορφώνουν τις αστικές περιοχές, δημιουργώντας νέες κεντρικότητες και επιφέροντας μια διάχυτη δομή στο χώρο.



Φωτ.6: Διασπορά και εξάπλωση στον εδαφικό χώρο δημιουργούν μια εικόνα κενών και πλήρων χωρίς μια λογική συνέχεια.

Πηγή: www.lsgraves.com/links.html (8-6-2010)

«Ένα νέο φαινόμενο αναδύεται στα πιο αστικοποιημένα μέρη του κόσμου, η πολυκεντρική περιφέρεια της μέγα-πόλης. Προέρχεται από μια μακρά διαδικασία εκτεταμένης αποκέντρωσης από μεγάλες προς γειτονικές μικρότερες πόλεις, παλιές και νέες.» (Hall, 2006). «Στις πολυκεντρικές αστικές περιοχές, οι πόλεις φαίνεται να έχουν συγχωνευτεί λειτουργικά και μορφολογικά σε μεγαλύτερες πόλεις με τη διασπορά των περιφερειακών αστικών συστημάτων.» (Meijers, 2005)

Η οικονομική δραστηριότητα αλλά και οι άλλες χρήσεις όπως κατοικία, εργασία, αναψυχή βρίσκουν νέους τρόπους να εξυπηρετηθούν μέσα σε «αστικές συστοιχίες». Το φαινόμενο της διασποράς είναι γέννημα αυτής της κινητικότητας στην πόλη και «μέσω τεσσάρων παραγόντων γίνεται η αστική διάχυση: Τα νοικοκυριά που βρίσκουν εγκατάσταση στην περιοχή και γίνεται διαδοχικά, οι γαιοκτημόνες είναι απών στις δημοπρασίες, οι αγρότες έχουν στάση παθητική, η Δημόσια Αρχή δημιουργεί και διατηρεί δρόμους, και κάνει απλά τις εισπράξεις φόρων.» (Peeters, 2010 – Διάλεξη).

Η αστική διασπορά συμβαίνει γύρω από πόλους έλξης. Γύρω από τα εμπορικά κέντρα, τα στάδια, τα αεροδρόμια, χρήσεις που χωροθετούνται έξω από τον αστικό πυρήνα. Οι αστικές λωρίδες (οδοί) επεκτείνονται έξω από το περίγραμμα της πόλης δεν



Φωτ.7: Αστική διάχυση. Γίνεται με τρόπο αποσπασματικό. Και πολλές φορές εις βάρος των φυσικών αποθεμάτων.

Πηγή: www.bikexpirt.com/bikepol/facil/sprawl.htm (δεξιά) (8-6-2010)

nuonline.arc.miami.edu/preview/Unit16.html (αριστερά) (8-6-2010)

ακολουθούν κάποιο κανόνα, είναι προεκτάσεις του αστικού τοπίου. Αυτές είναι ο οδηγός για την αστική διάχυση. Έτσι η δομή της διάχυσης χαρακτηρίζεται από τη γραμμικότητα των μεγάλων αρτηριών και των παρακαμπτηρίων δρόμων και από τα σημειακά αστικά πλήρη των τόπων - πόλων έλξης. Τα φυσικά στοιχεία, θάλασσα, ποτάμια, απότομα ανάγλυφα, θα ορίζουν το σαφές χωρικό όριο ανάμεσα στο αστικό και το μη αστικό. Όπου όμως το μη αστικό δε διαφοροποιείται τόσο έντονα, τα όρια μπορεί να είναι ασαφή, δυσδιάκριτα, μετατιθέμενα ή μεταβαλλόμενα.

Μορφολογικά στο χώρο δεν υπάρχει τάξη αλλά αταξία, είναι ίσως η έκφραση της θεωρίας του χάους στο χώρο. Ο κατακερματισμός του περιαστικού χώρου, με την

ανεξέλεγκτη διασπορά της, η πόλη, έχει αναπτύξει πολλά κέντρα, για τις επί τόπου εξυπηρετήσεις και προσβάσεις σε εργασία και κατοικία με αποτέλεσμα η σύγχρονη πόλη να αποτελείται δίκτυο πόλεων και να τη χαρακτηρίζει η πολυκεντρικότητα. «Σε πολυκεντρική αστική περιοχή, οι πόλεις που συγχωνεύτηκαν λειτουργικά και μορφολογικά σε μεγαλύτερες έχουν μεγαλύτερη διασπορά των περιφερειακών αστικών συστημάτων». (Meijers, 2005)



Φωτ.8: Χαμηλές πυκνότητες και η χωρίς σχέδιο πολεοδόμηση αλλά ενταγμένα μέσα στο «φυσικό περιβάλλον».

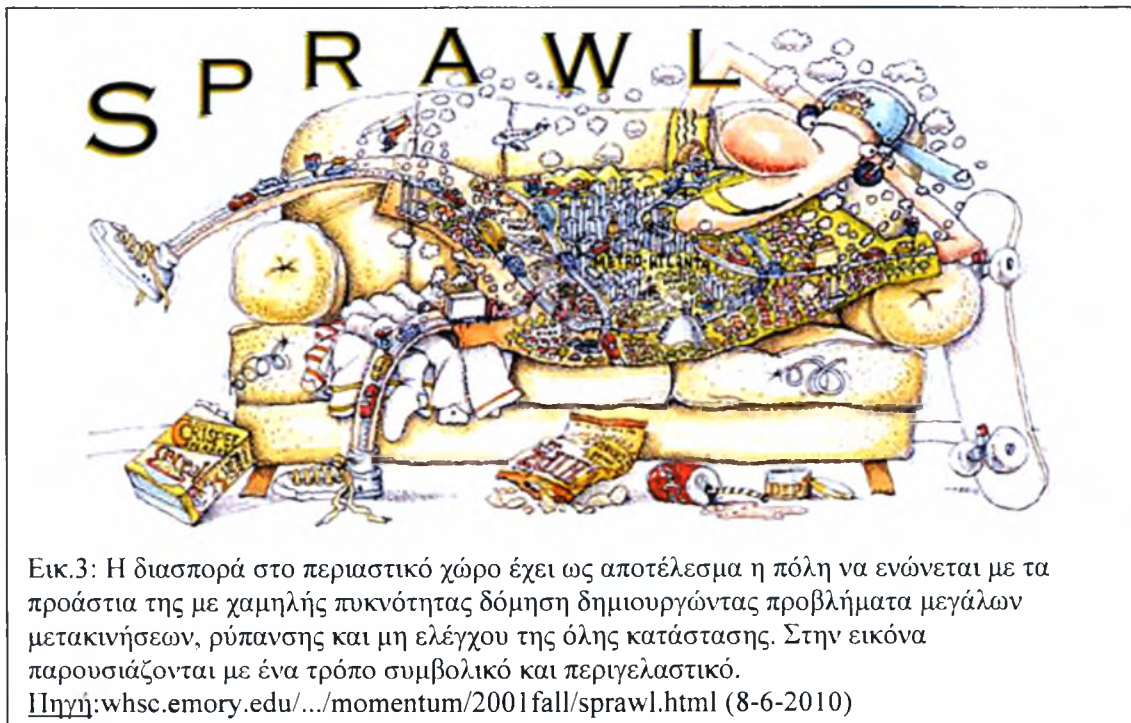
Πηγή: www.uwsp.edu/.../tracker/winter2003/sprawl.html (8-6-2010)

Η τεχνολογική πρόοδος στην πληροφορική, στις τηλεπικοινωνίες και στις μεταφορές, τα καταναλωτικά πρότυπα, καθώς και η ανάπτυξη των κλάδων της παροχής υπηρεσιών διαχείρισης, υποστήριξης και διοίκησης οδήγησε στη διεύρυνση και στην επιμήκυνση του αστικού χώρου αλλά και στη δικτύωση των πόλεων και των εξωαστικών αναπτύξεων καθώς και στο μετασχηματισμό των οικιστικών δικτύων. Οι εκτεταμένες πολυκυταρρικές αστικές περιοχές ενίσχυσαν την τον αστικό, φυσικό και κοινωνικό, τεμαχισμό. Οι νέες περιοχές κατακλύζονται κυρίως από δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα και λιγότερο από κατοικία.

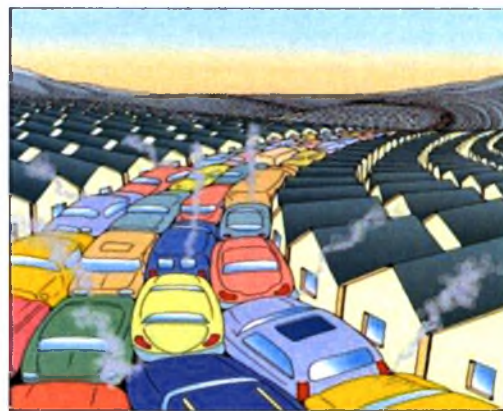
Η διαδικασία της διάχυσης γίνεται σταδιακά. «Τα νοικοκυριά έχουν πρόσβαση μέσω ενός οδικού δικτύου. Το δίκτυο κατασκευάζεται σταδιακά από τις τοπικές αρχές. Κάθε νέα κατοικία συνδέεται με το υφιστάμενο δίκτυο. Η γεωργική γη μετατρέπεται σε αστική. Δεν υπάρχουν ομάδες κατοίκων που θέλουν να αποτρέψουν τις εξελίξεις στην

πόλη.» (Peeters, 2010 – Διάλεξη). Η πόλη μετασχηματίζεται καλύπτοντας τα κενά μεταξύ των ήδη υφισταμένων αστικών θέσεων, το αστικό δίκτυο που δημιουργείται έχει μια αξιοσημείωτη δυναμική.

«Η καθημερινότητα στον αστικό χώρο δεν καλύπτει μόνο την πόλη, τα προάστια και τη γύρω αγροτική περιοχή αλλά επεκτείνεται και συμπεριλαμβάνει και άλλες πόλεις.» (Meijers, 2005). Η πραγματικότητα είναι ότι «σε ένα εκτεταμένο περιβάλλον το μήκος μπορεί να δείχνει τη διασπορά των θέσεων εργασίας, και κατοικιών, οι μετακινήσεις που δεν απαντούν σε καθορισμένα μοντέλα.» (Sultana 2007)



Οι επιπτώσεις στον άνθρωπο είναι δυσάρεστες. Λόγω της μεγάλης απόστασης κατοικίας και εργασίας αλλά ακόμα και διάφορες άλλες εξυπηρετήσεις, το περπάτημα, ή η χρήση ποδηλάτου είναι πρακτικά αδύνατη και απαιτείται η χρήση αυτοκινήτου, με αποτέλεσμα να ασκούνται ακόμα λιγότερο. «Η αστική επέκταση κρατά το άτομο στη θέση του οδηγού. Η προαστιακή οικογένεια, κατά μέσο όρο, κάνει δέκα ταξίδια με αυτοκίνητο την ημέρα (έχοντας κατά νου ότι οι περισσότερες οικογένειες

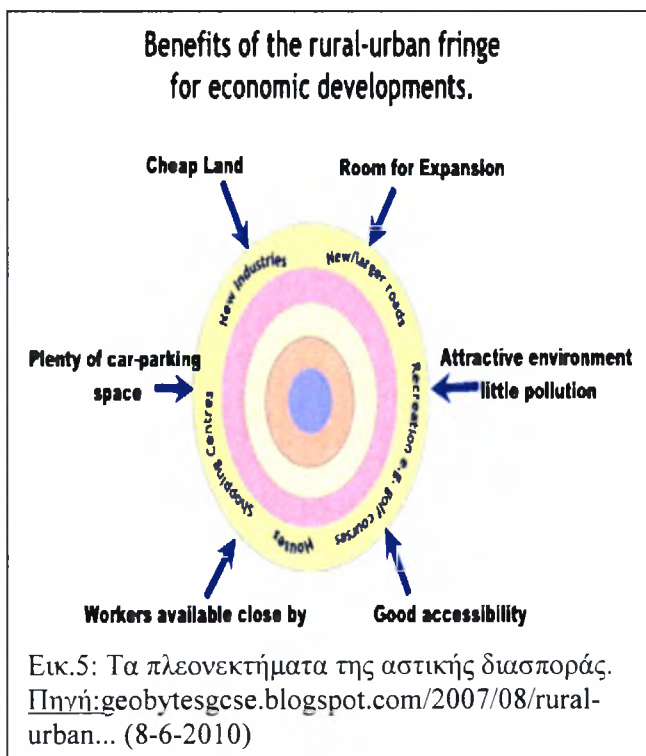


Εικ.4: Οι μεγάλες αποστάσεις μέσα στην «απλωμένη πόλη» με τη χαμηλή δόμηση και τη ρύπανση από τα αυτοκίνητα είναι ένα από τα σημαντικά προβλήματα. Η τεράστια κλίμακα της επηρεάζει και τη συμπεριφορά των ανθρώπων.

Πηγή: trailnetstl.blogspot.com/2009/02/will-stimulu... (8-6-2010)

έχουν δύο οχήματα). Ο μετακινούμενος ζει μια ώρα οδήγησης από την εργασία του και δαπανά ετησίως 12 εβδομάδες εργασίας, ή 500 ώρες, σε ένα αυτοκίνητο. Οι καθυστερήσεις κοστίζουν πάνω από 72 δισεκατομμύρια δολάρια σε σπατάλη καυσίμων και της παραγωγικότητας.» (Mitchell, 2001) Για τις μετακινήσεις ο Ascher επισημαίνει ότι «η ταχύτητα μεταφοράς ευνοεί μια ασυνέχεια της αστικοποίησης, διότι εξ ορισμού

δεν υπάρχουν ενδιάμεσες στάσεις: αυτό είναι το λεγόμενο «φαινόμενο σήραγγας.» (Ascher, 1995)



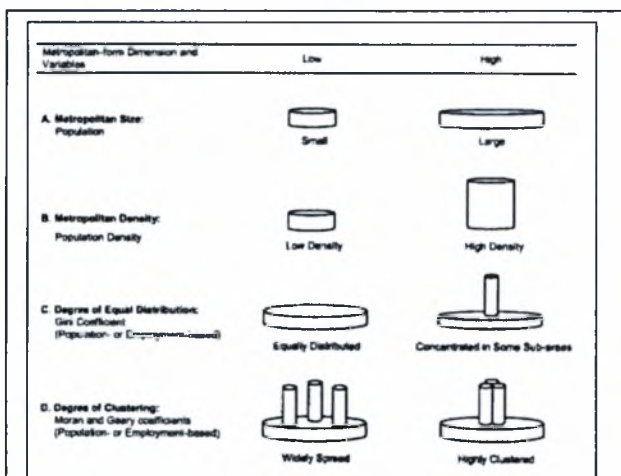
Οι επιπτώσεις για το περιβάλλον είναι σοβαρές «οι Μητροπολιτικές περιοχές (Νέα Υόρκη και Φιλαδέλφεια) επεκτείνονται σε περιοχές δασών και γεωργικών εκτάσεων» (MacDonald, 2005), με αποτέλεσμα να γίνεται σπάταλη αποθεμάτων γης και πόρων.

Συνεχίζοντας την εξάπλωσή τους, αυτά τα αστικά αποσπάσματα

ενοποιήθηκαν με άλλα γειτονικά αποσπάσματα, παράγοντας έτσι ένα πολύ ευρύτερο σύνολο: τη μετάπολη, την ville emergente, τη Γενική / Διάχυτη Πόλη, την città diffusa, την edge city, διαφορετικές ονομασίες και περιγραφές, που υπάρχουν για τη διάχυτη πόλη (Αίσωπος, 2004).

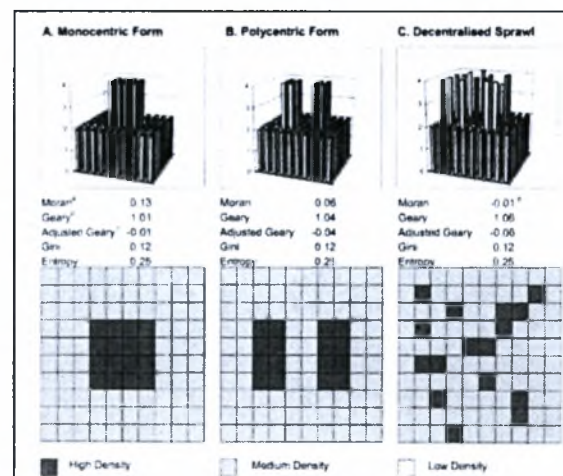
Οι δείκτες που προτείνονται ως μέτρηση της διάχυσης και της συγκέντρωσης, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά του μητροπολιτικού τύπου, είναι οι εξής:

- Το μητροπολιτικό μέγεθος- metropolitan size
- Η πυκνότητα- density
- Η άνιση κατανομή- unequal distribution
- Η κεντρικότητα- centrality (Yu- Hsin Tsai, 2005, σελ. 143).



Σχ.5: Τέσσερις διαστάσεις του μητροπολιτικού τύπου

Πηγή: Yu- Hsin Tsai, 2005, σελ. 144



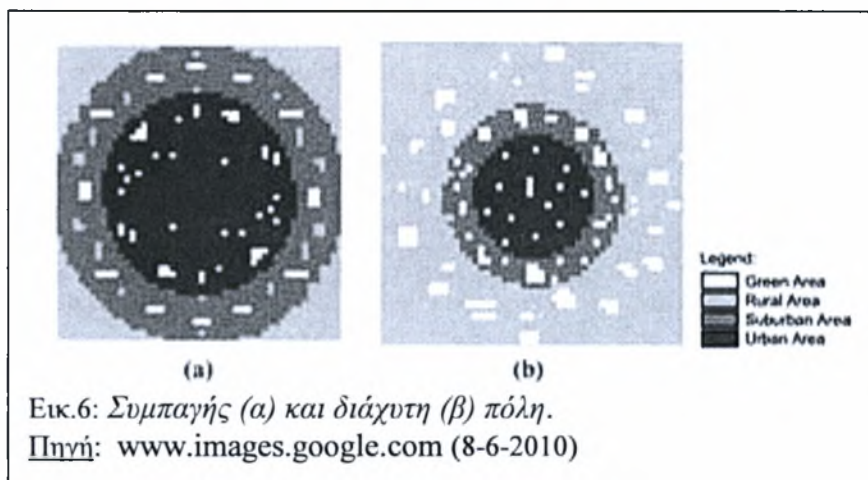
Σχ. 6: Υποθετικοί μονοκεντρικοί, πολυκεντρικοί και αποκεντρωτικής διάχυσης τύποι.

Πηγή: Yu- Hsin Tsai, 2005, σελ. 148

Ενώ στο Σχήμα 4, που ακολουθεί γίνεται μια παρουσίαση μητροπολιτικών τύπων, (μονοκεντρικός, πολυκεντρικός και αποκεντρωτικής διάχυσης- monocentric, polycentric, decentralized sprawl) με στόχο να παρουσιαστούν τυπικές συμπαγείς και διάχυτες μορφές.

1.3.2 Η διάχυτη πόλη

Το σύγχρονο αυτό αστικό φαινόμενο, το οποίο είναι πιο εμφανές σε μεγάλες μητροπόλεις, οι οποίες ονομάζονται ως megalopolis, mega region, postmetropolis, metropolis, ecumenopolis, sociopolis κα. Είναι ένα πολεοδομικό φαινόμενο αλλά και μια σύγχρονη προβληματική. Είναι η εξέλιξη της αστικής μορφής, η οποία μεταμορφώνεται από την πρότερη μητροπολιτική της μορφή.



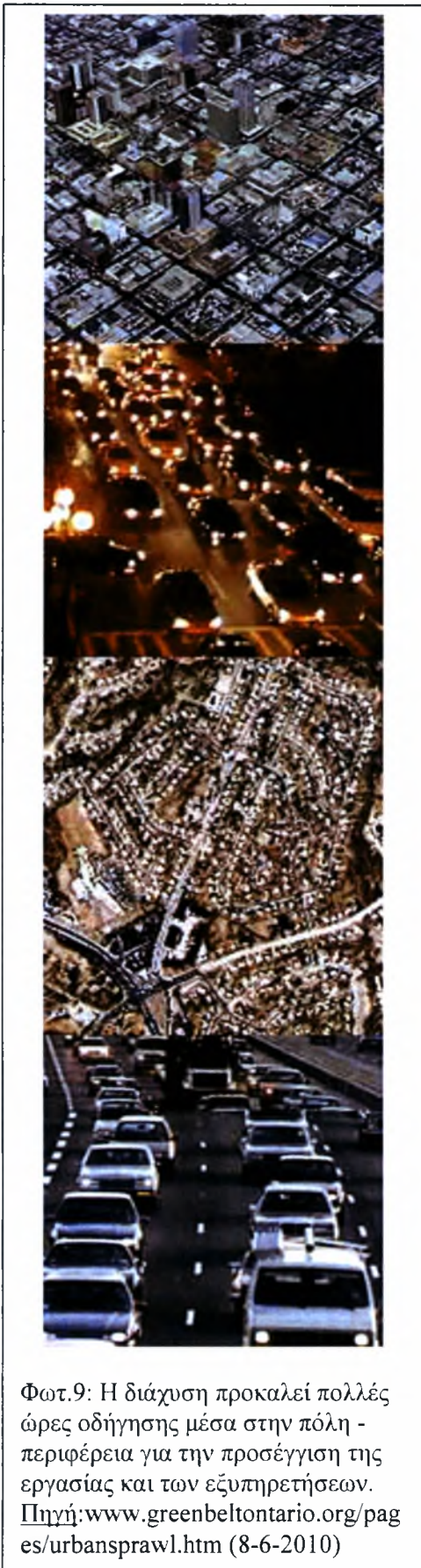
Τα χαρακτηριστικά μιας διάχυτης πόλης είναι:

- ❖ Μεγάλες αποστάσεις μεταφοράς στην εργασία
- ❖ Υψηλή εξάρτηση από το αυτοκίνητο
- ❖ Ανεπαρκής εγκαταστάσεις: π.χ υγεία, πολιτισμός κλπ.
- ❖ Υψηλότερο κόστος των υποδομών ανά άτομο.

Η ανάπτυξη των πόλεων είναι ένα συστατικό του φαινομένου της αστικής διάχυσης. Η αύξηση του δημογραφικού δείκτη στον αστικό χώρο έπαιξε καθοριστικό ρόλο. «Εβδομήντα εκατομμύρια Αμερικανοί ζούσαν σε αστικές περιοχές της χώρας το 1950. Αυτές τις περιοχές που καλύπτουν περίπου 13.000 τετραγωνικά μίλια (34.000 τετραγωνικά χιλιόμετρα). Μέχρι



Εικ.7: Η διαχείριση της πόλης με τρόπο «λίγο από αυτό και λίγο από το άλλο» δημιουργούν μια κατάσταση που δεν έχει έλεγχο.
Πηγή: www.thismagazine.ca/.../2006/03/urbansprawl.php (8-6-2010)



Φωτ.9: Η διάχυση προκαλεί πολλές ώρες οδήγησης μέσα στην πόλη - περιφέρεια για την προσέγγιση της εργασίας και των εξυπηρετήσεων.
 Πηγή: www.greenbeltontario.org/pages/urbansprawl.htm (8-6-2010)

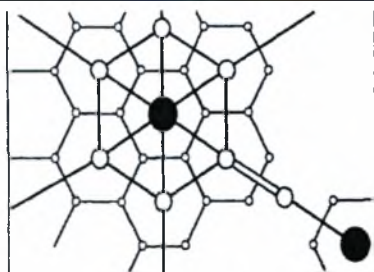
το 1990 ο προαστιακός πληθυσμός είχε υπερδιπλασιαστεί και η έκταση που καταλαμβάνει είχε σχεδόν τετραπλασιαστεί σε περισσότερο από 60.000 τετραγωνικά μίλια (155.000 τ.χλμ.).» (Mitchell J. G., 2001) «Το 2000, περισσότεροι από το μισό παγκόσμιο πληθυσμό θα ζει σε αστικές περιοχές. Η Παγκόσμια Τράπεζα εκτιμά ότι το 2030 η δομημένη έκταση των βιομηχανικών χωρών θα έχει επεκταθεί στις 500.000 τ.χλμ.» (Meeus, Gulinck, 2008)

Η παγκόσμια οικονομία παίζει μέγιστο ρόλο στην ανάπτυξη των πόλεων και ιδιαίτερα οι παγκόσμιες επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας παίζουν ένα ενεργό ρόλο στη διαμόρφωση της πόλης. «Μεγάλο μέρος της αύξησης θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως χαμηλής πυκνότητας εξάπλωση 'exurban'» (Morrill, 2006). Έτσι «πολλά προβλήματα που επηρεάζουν την ανθρώπινη εγκατάσταση είναι παγκόσμια και δεν μπορούν πια να επιλυθούν σε εθνικό επίπεδο» (Doxiadis, 1974). «Τα υψηλής ποιότητας δίκτυα μεταφοράς, με τη μορφή αυτοκινητόδρομων ή υψηλής ταχύτητας σιδηροδρομική γραμμή είναι σημαντικά» (Hall, 2006) γιατί «τα νοικοκυριά είναι υποχρεωμένα να ταξιδεύουν σε περιοχές όπου οι εξυπηρετήσεις είναι διαθέσιμες άρα χρειάζεται κατασκευή δικτύου μεταφοράς.» (Peeters, 2010 – Διάλεξη)

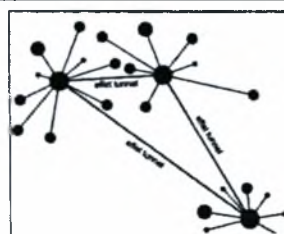
Ο χώρος της πόλης γίνεται «μέρος μιας νέας κατάστασης που επιχειρεί να κυριαρχήσει σε παγκόσμιο επίπεδο μιας κατάστασης πέρα από σύνορα χωρών και γεωφυσικά εμπόδια, όπου το τεχνητό, το ηλεκτρονικό και το άυλο συμπληρώνουν και τείνουν να αντικαταστήσουν το φυσικό και το υλικό. Η πόλη στην παραδοσιακή της μορφή ως ορισμένο δομημένο σύνολο δεν υπάρχει πια έχει διασκορπιστεί σε πολλαπλά αστικά αποσπάσματα.» (Αίσωπος, Ι., Σημαιοφορίδης, Γ.1997)

«Όλες οι δημοσκοπήσεις δείχνουν ότι τα άτομα που μετακινούνται προς τα έξω είναι δυσαρεστημένοι με τη δημόσια σχολεία. Και θέλουν μεγαλύτερα σπίτια σε μεγαλύτερα οικόπεδα. Αυτό που βλέπουμε είναι τα άτομα που θέλουν ένα κομμάτι από το αμερικανικό όνειρο». (Mitchell J. G., 2001) «Πιθανή εξήγηση του φαινομένου είναι ότι ο νέος κάτοικος δεν αποφασίζει την εγκατάσταση σε συνέχεια με το προηγούμενο σπίτι με αποτέλεσμα η κατακερματισμένη δόμηση να δημιουργεί λιγότερους γείτονες. Η αύξηση του κόστους μετακινήσεων, αντισταθμίζονται από το καταπράσινο περιβάλλον.» (Peeters, 2010– Διάλεξη)

Στα πλαίσια αυτά, η αποδοχή περισσότερο ως υπόθεση εργασίας του όρου «μετάπολη» δηλώνει μια πραγματικότητα που, ταυτοχρόνως, ενσωματώνει και υπερβαίνει την κλασική έννοια της μητρόπολης. Σύμφωνα με τον ορισμό του Francois Ascher, «μια μετάπολη είναι το σύνολο των χώρων όπου το σύνολο ή τμήμα των κατοίκων, των οικονομικών δραστηριοτήτων ή των περιοχών βρίσκεται ενσωματωμένο στην καθημερινή λειτουργία μιας μητρόπολης. Μια μετάπολη αποτελεί γενικώς ένα λεκανοπέδιο εργασίας, κατοίκησης και δραστηριοτήτων. Οι χώροι που συνθέτουν μια μετάπολη είναι κατ' ουσίαν ετερογενείς και όχι εξ ανάγκης συνεχείς. Μια μετάπολη περιλαμβάνει το λιγότερο μερικές εκατοντάδες χιλιάδες κατοίκους». Η ουσιαστική



Σχ.7: Το Δίκτυο «christallérien». Στο αστικό σύστημα «christallérien», οι πόλεις χωρίζονται με μια ιεραρχία στην οποία οι σχέσεις είναι συνάρτηση του μεγέθους.
Πηγή: Ascher, F. (1995).



Σχ.8: Το Δίκτυο κόμβων και ακτίνες. Σε ένα αστικό «Μεταπολιτικό» σύστημα, μόνο οι μεγάλες πόλεις έχουν άμεσες σχέσεις με πολλές πόλεις, οι μικρές πόλεις εξαρτώνται με τη μεγάλη πόλη.
Πηγή: Ascher, F. (1995).

διαφορά βρίσκεται στην αντιπαράθεση δύο διαγραμμάτων: του πρώτου, το οποίο, στην αστική γεωγραφία, συνοψίζει τη θεωρία των κεντρικών τόπων του Christaller (1933), αναπαριστώντας τη χωρική και ιεραρχική κατανομή των πόλεων· και του δεύτερου, το οποίο δείχνει την εμφάνιση ενός αστικού συστήματος με σημεία πόλωσης γύρω από τις μητροπόλεις, που λειτουργούν σε δίκτυο και σε διεθνή κλίμακα, με επίκεντρα (hubs) και ακτίνες (spokes) και κατάδηλη την επίδραση των ταχέων μέσων μεταφοράς, ιδιαίτερα των αερομεταφορών. (Το Βήμα, Αίσωπος Ι., Σημαιοφορίδης Γ. (1997) «Από τη μητρόπολη στη μετάπολη». Προσβάσιμο από: <http://www.tovima.gr/>)

Οι αλλαγές που σημειώνονται δεν είναι μόνο μορφολογικές ή οικονομικές αλλά και κοινωνικές. Οι Korff και Rothfuß θέλοντας να δώσουν την κοινωνική σκοπιά στο θέμα της διάχυσης σημειώνουν ότι «το μέγεθος αυτών των πόλεων καθιστά ευρέως ακυβέρνητο. Δεδομένου ότι τα κέντρα των μεταναστών από πολύ διαφορετικά υπόβαθρα, ο κοινωνικός έλεγχος και η κοινωνική συνοχή είναι ανύπαρκτα, γεγονός που οδηγεί στη βία και τη διάλυση των κοινωνικών δεσμών.» (Korff, 2009)

«Οι κοινωνικές ομάδες που είναι πιο εύπορες και πιο εξειδικευμένες αντιπροσωπεύουν το 40% του ενεργού πληθυσμού του Παρισιού» και «Οι εύπορες κοινωνικές ομάδες διαμορφώνουν καταστάσεις μέσα στην πόλη με τη εγκατάσταση τους και με τις επιλογές τους» (Ascher, 1995) Οι νέοι οικονομικοί παράγοντες δεν επηρεάζουν μόνο την πόλη αλλά και συμπεριφορές. «Σ' αυτούς τους “νέους καιρούς” οι αλλαγές δεν αφορούν μόνο στην οικονομική δομή και την τεχνολογία, αλλά και στη νοοτροπία και τον τρόπο ζωής.» (Champion, 2001)



Φωτ.10: Η αστική διάχυση στο Las Vegas.

Πηγή: [www.flickr.com/.../galleries/72157622276055591/\(8-6-2010\)](http://www.flickr.com/.../galleries/72157622276055591/(8-6-2010))

«Έως το 2025 στις ΗΠΑ θα ζουν περίπου 63 εκατομμύρια περισσότεροι άνθρωποι. Σε περίπτωση που επικρατήσουν οι σημερινές τάσεις, θα χρειαστούν περισσότερα από 30 εκατομμύρια νέα σπίτια. Τα περισσότερα από αυτά τα σπίτια θα είναι μονοκατοικίες, χτισμένες πέρα από την άκρη της πόλης σε πιο νέα προάστια» (Mitchell J. G., 2001)

1.3.3 Αστική Διάχυση και ελληνική πόλη

Η ιστορία της εξέλιξης της ελληνικής πόλης είναι χαρακτηρισμένη από τη νομιμοποίηση αυθαιρέτων κατασκευών και καταστάσεων στον αστικό χώρο. Αρχικά με την εισροή των προσφύγων, που τους δόθηκαν εκτάσεις περιφερειακά των ελληνικών πόλεων, ο περιαστικός γειτνιάζων χώρος βίαια, για πρώτη φορά στην αστική ιστορία του τόπου, μεταμορφώθηκε από αγροτικό σε αστικό. Αυτό το φαινόμενο της «γρήγορης» αστικοποίησης έμελλε να ξαναεπαναληφθεί μεταπολεμικά με το φαινόμενο της αστυφιλίας και την εισροή πληθυσμών, που έλπιζαν προς καλυτέρευση των συνθηκών ζωής τους, στις πόλεις από την ύπαιθρο.

«Τα ασθενέστερα οικονομικά στρώματα καταφεύγουν, όπως και στην προηγούμενη περίοδο, στην αυτοστέγαση, δηλαδή, στον αυθόρμητο ατομικό τρόπο επίλυσης του στεγαστικού προβλήματος, εξαιτίας της ανεπάρκειας του κρατικού προγράμματος στο τομέα της κοινωνικής κατοικίας. Ο τρόπος αυτός αντιμετώπισης του στεγαστικού προβλήματος συνδέθηκε τόσο με τις εντός όσο και με τις εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές» (Τσουκαλά, 2009)

Σήμερα, «οι ελληνικές πόλεις παρουσιάζουν χαρακτηριστικά που διαφέρουν από άλλες δυτικοευρωπαϊκές ή βορειοαμερικανικές πόλεις που φέρουν, στην εξέλιξή τους, διακριτά τα σημάδια μιας «παράδοσης» σχεδιασμού. Το ά-μορφο, α-όριστο, ά-τοπο ελληνικό αστικό τοπίο υποτάσσει κάθε αισθητικό άρα και μορφικό λόγο στην αναζήτηση δημιουργίας δραστηριοτήτων. Το ελληνικό αστικό τοπίο είναι α-σχεδιάστο· παρ' όλα αυτά παραμένει εξαιρετικά ζωντανό.» (Το Βήμα, (1997) Αίσωπος, Ι., Σημαιοφορίδης, Γ. «Από τη μητρόπολη στη μετώπολη». Προσβάσιμο από: <http://www.tovima.gr/>)

Ο εξωαστικός ελληνικός χώρος υπόκειται σε έντονες τάσεις δόμησης και της εκμετάλλευσης του όχι μόνο για βιομηχανική χρήση αλλά και για ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων και περιοχών δεύτερης κατοικίας, που λόγω των έντονων ρυθμών πραγματοποίησης τους, επέφεραν προβλήματα περιβαλλοντικής υποβάθμισης, αλλαγών και συγκρούσεων χρήσεων γης, συγκρουόμενων συμφερόντων και γενικότερα έντονων πιέσεων. «Οικονομικοί, κοινωνικοί και πολιτικοί συσχετισμοί έχουν καθορίσει το χαρακτήρα του ελληνικού προτύπου οργάνωσης και ρύθμισης του χώρου» (Οικονόμου, 2000)

«Το παραδοσιακό Μεσογειακό μοντέλο της πυκνής και συμπαγούς πόλης υπάγεται σε μια πιο εξαπλωμένη αστική διάχυση...Αυτή η εξάπλωση των χαμηλής πυκνότητας κατοικημένων περιοχών δείχνουν τον πολλαπλασιασμό των περιοχών, οι οποίες παρουσιάζουν τα ίδια μορφολογικά κριτήρια σε διαφορετικές πόλεις» (F.Munoz, 2003: 382) Με δεδομένο πως στην Ελλάδα ο κρατικός έλεγχος στα θέματα οργάνωσης και σχεδιασμού του χώρου αποδεικνύεται συχνά προβληματικός, παρουσιάζεται στην χώρα μας μια ιδιότυπη, και κατά κάποιον τρόπο απροδιόριστη, έκφανση του φαινομένου. Η διάκριση του χώρου σε «εντός» και «εκτός» της πόλης έχει γίνει ιδιαίτερα ασαφής, καθώς δεν προσδιορίζεται με σαφήνεια ο αστικός και ο εξωαστικός χώρος. Αστικές, περιαστικές, περιφερειακές και αγροτικές περιοχές συνδέονται μεταξύ τους μέσω ενός εξαιρετικά σύνθετου πλέγματος αλληλεξαρτήσεων.

Αν η συζήτηση για την πόλη στην Ελλάδα έχει ατονήσει, αυτό δεν είναι ανεξάρτητο από τον τρόπο και τις διαδικασίες παραγωγής του κτισμένου περιβάλλοντος στη χώρα μας. Βεβαίως δεν μπορούμε να ισχυριστούμε το ίδιο και για τα προβλήματα της πόλης: αυτά όχι μόνο δεν έχουν ατονήσει, αλλά και έχουν αποκτήσει εκρηκτικές διαστάσεις, ιδιαίτερα στις μεγάλες πόλεις...Ο μετασχηματισμός της πόλης και οι τρόποι περιφερειακής επέκτασης, οι τεχνικές υποδομές, αποτελούν τα νέα τοπία του σύγχρονου σχεδιαστικού και αναπτυξιακού ενδιαφέροντος. (Το Βήμα, Αίσωπος Ι., Σημαιοφορίδης Γ. (1997). «Από τη μητρόπολη στη μετάπολη». Προσβάσιμο από: <http://www.tovima.gr/>)

Η περιφέρεια της πόλης (city region) μας προκαλεί να επαναπροσδιορίσουμε την έννοια της αστικότητας. Η ανάλυση της σύγχρονης αστικής ανάπτυξης μας δείχνει

τον αυξανόμενο ρόλο πρώην έξω-αστικών περιοχών στη λειτουργία των σύγχρονων πόλεων και ιδιαίτερα των μητροπόλεων. Οι αστικές λειτουργίες συγκεντρώνονται έξω από τους πυρήνες των παραδοσιακών πόλεων, όπου αναπτύσσεται νέα αστική ζωή. (Πολυχρονόπουλος, 2004:30)

Η αστική διάχυση και η εξάπλωση του αστικού ιστού γίνεται χωρίς έλεγχο, λόγω έλλειψης των κατάλληλων ρυθμίσεων. Ενδεικτικά παραδείγματα αποτελούν η παράνομη κατάτμηση και οικοπεδοποίηση της γης, η αυθαίρετη δόμηση, οι μη ρυθμιζόμενοι μηχανισμοί χωροθέτησης δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο κλπ. «καθοριστική σημασία έχει η νομοθεσία περί εκτός σχεδίου δόμησης» (Οικονόμου, 2000) «Στην ύπαιθρο κυριαρχεί ένα εκτατικό πρότυπο οικοδόμησης που σε συνδυασμό με την απουσία ελέγχου της χρήσης του εδάφους έχει οδηγήσει σε εκτεταμένη διάσπαρτη δόμηση και σε αλλοίωση του τοπίου και του φυσικού χαρακτήρα μεγάλων περιοχών». (Εconoμou, 1997b στο Οικονόμου, 2000) «Τόσο η παραγωγή όσο και η ρύθμιση του χώρου βασίζονται σε μηχανισμούς μη σχεδιαστικού χαρακτήρα.» (Οικονόμου, 2000)

«Η παραγωγή του χώρου, καθορίζεται κυρίως από τη δυναμική των επιμέρους δραστηριοτήτων που αναζητούν χωροθέτηση σε συνδυασμό με την αγορά της γης – δυναμική που λαμβάνει συχνά παραβατικές και άτυπες μορφές (κύκλωμα της εκτός σχεδίου δόμησης)» (Οικονόμου, 2000) Μέσα από το ιδιότυπο ελληνικό καθεστώς, με την πολύπλοκη νομοθεσία και την απουσία ελέγχου τα τελευταία χρόνια εισερχόμαστε σε μια νέα φάση παραγωγής του χώρου, μέσα από την οποία προκύπτει η νέα έννοια της περιφέρειας, ως κατευθυντήριο μοντέλο.

Η διάγνωση και αντιμετώπιση του φαινομένου της αστικής διασποράς σύμφωνα με τον Ευγένιο Μπαλάση «είναι δυνατό να περιγραφεί και να εντοπιστεί σε κλίμακες χωροταξικού σχεδιασμού σε περιφερειακό επίπεδο, αλλά και να αντιμετωπιστεί συστηματικά κατά τις διαδικασίες πολεοδομικού σχεδιασμού σε τοπικό επίπεδο.» (Μπαλάσης Ε., (2007) «Γεωγραφία της Μητρόπολης: Όψεις του φαινομένου στον Ελληνικό χώρο» (Προσβάσιμο από: <http://rurbanized.spaces.live.com/>))

1.4 Η πολυκεντρικότητα – μονοκεντρικότητα

1.4.1 Ιστορική εξέλιξη της δομής της πόλης

Η Βιομηχανική Επανάσταση έθεσε νέους όρους για τις πόλεις. Ο χώρος της πόλης γίνεται χώρος παραγωγής και ανάπτυξης του κεφαλαίου. (courses.arch.ntua.gr/). Αλλά και απέκτησε διαφορετικό νόημα τόσο για τους χρήστες όσο και για τους πολεοδόμους.

Η αντίληψη του αστικού χώρου για τους πολεοδόμους αποκρυσταλώθηκε ιδιαίτερα στον 19^ο αιώνα και διατυπώθηκε μέσω θεωριών περί πολεοδομικού-αστικού σχεδιασμού. Οι κυριότεροι σταθμοί για την αστική θεωρία και το σχεδιασμό ήταν:

- Το κίνημα City Beautiful με εκφραστή τον Daniel Burnham
- Το κίνημα Garden cities με εκφραστή τον Ebenezer Howard
- Η Functionalist city με εκφραστή τον Le Corbusier
- Η industrial city με εκφραστή τον Tony Garnier (Καρανικόλας, 2005:14)

Κατά τη βιομηχανική επανάσταση, οι χώροι εργασίας και κατοικίας αναμειγνύονται στον αστικό χώρο, έτσι ώστε να μειώνεται το κόστος μεταφοράς από και προς τον χώρο εργασίας μιας και οι μεταφορικές υποδομές δεν είναι ιδιαίτερα ανεπτυγμένες. Σύντομα όμως, η ανάγκη μεγαλύτερων εκτάσεων γης και εγγύτητας στις πρώτες ύλες οδηγεί τις βιομηχανικές μονάδες στην περιφέρεια, τις οποίες ακολουθεί με τη σειρά της και η κατοικία. Οι εργατική τάξη μεταφέρεται σε κατοικίες στην περιφέρεια με στόχο τη μείωση του κόστους μεταφοράς και την αναζήτηση καλύτερων συνθηκών διαμονής και διαβίωσης.

Προς το τέλος του 19ου αιώνα έχουν ήδη διαμορφωθεί «βιομηχανικά προάστια» γύρω από μεγάλες μονάδες καθώς και ξεχωριστές γεωγραφικές περιοχές με συμπαγείς οικιστικές ενότητες μεγάλων πυκνοτήτων, γνωστά ως «προάστια των τραμ» (Roweis & Scott, 1976/1995, σελ.405). Την ίδια εποχή, οι συνθήκες στα κέντρα των πόλεων είναι ανυπόφορες, λόγω του συνωστισμού και των υψηλών πυκνοτήτων. Είναι η εποχή που κάνει την εμφάνισή της στους κύκλους της πολεοδομίας η έννοια της κηπούπολης (garden city). Η έννοια της κηπούπολης είναι μια έννοια που εμφανίζεται το 1898 στο

βιβλίο του Ebenezer Howard «To-morrow: A peaceful path to real reform».⁸ Ο Howard με την πρόταση αυτή της νέας μορφής οργάνωσης της πόλης, προσπάθησε να δώσει λύση στα προβλήματα των πόλεων της εποχής που είχε δημιουργήσει η αστικοποίηση.⁹

Μετά τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο ο πολεοδομικός σχεδιασμός δημιουργεί τις «Νέες πόλεις» και τις «Πόλεις-δορυφόρους» γύρω από τις μητροπόλεις που προσφέρουν εργασία. Είναι μεγαλύτερες σε έκταση από τις κηπουπόλεις και κάλυπταν ποσοτικά τις στεγαστικές ανάγκες. Έχουν μεγαλύτερες πυκνότητες (πολυόροφα) για την μέγιστη κάλυψη των στεγαστικών αναγκών. Οι κατοικίες είναι διαμερίσματα και όχι μεμονωμένες κατοικίες. Οι νέες αστικές αναπτύξεις ήταν περισσότερο πόλεις με αστικό χαρακτήρα παρά πόλεις ενταγμένες στην ύπαιθρο. Η απόκτηση ιδιωτικού αυτοκινήτου και η κατασκευή της απαραίτητης υποδομής, αποδέσμευσε τους κατοίκους από την αποκλειστική χρήση του σιδηροδρόμου.

Στην Αμερική «στο τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου οι ΗΠΑ αντιμετωπίζουν οξεία έλλειψη στέγης και έλαβαν μέτρα. Δάνεια δινόντουσαν και ενθάρρυναν μονοκατοικίες στα προάστια. Η σταθερή υποθήκη ήταν εγγυημένη, και σε πολλές περιπτώσεις, ήταν φθηνότερο να αγοράσει κανείς ένα σπίτι παρά να νοικιάσει ένα διαμέρισμα.» (Mitchell J. G., 2001)

Κατά τις δεκαετίες του 1950 και 1960, στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες παρατηρείται το φαινόμενο της αστυφιλίας. Με στόχο την εξασφάλιση της ισορροπίας στον ανταγωνισμό των διαφορετικών χρήσεων γης και τη διαχείριση της κοινωνικής και οικονομικής ανάπτυξης όλου του αστικού συστήματος, διαμορφώνονται στις ανεπτυγμένες χώρες του Βορρά (με χαρακτηριστικό παράδειγμα τη Γερμανία) τεχνοκρατικά και άκαμπτα ρυθμιστικά πλαίσια και θεσμοί, τα οποία θέτουν τους όρους των μηχανισμών της αγοράς στον αστικό χώρο. Στην Βρετανία, την ίδια εποχή δίνεται έμφαση στον έλεγχο της αστικής εξάπλωσης, μέσω της χάραξης πράσινων ζωνών (green belts) γύρω από τις πόλεις, της φορολογίας της γης αλλά και της διακριτικής ευχέρειας των τοπικών θεσμών να διαμορφώνουν τους όρους της αστικής ανάπτυξης (Γετίμης, 1994:312-314).

⁸ Το οποίο επανεκδόθηκε με μικρές αναθεωρήσεις το 1902 με τίτλο «Garden cities of To-morrow».

⁹ Πρότεινε την ίδρυση πόλεων-δορυφόρων που συνθέτουν χαρακτηριστικά πόλης και υπαίθρου και οι οποίες έχουν πυκνότητα 180 ατόμων ανά εκτάριο.

Οι πετρελαϊκές κρίσεις της δεκαετίας του 1970, πυροδότησαν ανάλογες οικονομικές κρίσεις στις ανεπτυγμένες (και μη) χώρες και συνέβαλαν ιδιαίτερα στην αναδιάρθρωση των αστικών παραγωγικών συστημάτων η οποία συντελείται στις ερχόμενες δεκαετίες. Παρατηρείται λοιπόν απομάκρυνση από τη βιομηχανία και διαρκής ανάπτυξη των υπηρεσιών, του τριτογενή τομέα και συγχρόνως εμφάνιση του τεταρτογενή τομέα. Ως τεταρτογενής τομέας χαρακτηρίζεται η ολοένα και μεγαλύτερη μερίδα του τριτογενή που βασίζεται στην τεχνολογία της πληροφορίας και αφορά επαγγέλματα που σχετίζονται με τη συλλογή, την επεξεργασία και τη διάδοση αυτής (Λαμπριανίδης, Λ., 1992, σελ. 297).

Στη δεκαετία του 1980 και του 1990, υπάρχει μια αποκέντρωση των παραγωγικών διαδικασιών, που και με τη βοήθεια της τεχνολογίας αποδεσμεύεται από την χωροθέτηση στον τόπο. Επιπλέον, εμφανίζεται ο όρος της «αιιφόρου ανάπτυξης»¹⁰, γεγονός που θα επηρεάσει ή θα αποπειραθεί να επηρεάσει τις πολιτικές των χωρών. «Η άκρη της πόλης έχει κάνει το αίτιο της ζωντάνιας της μια μεγάλη υπηρεσία. Προέβη σε άμεση συνεισφορά του περιβάλλοντος, δεδομένου ότι έχει καταστραφεί η ιδέα των προαστίων με τρόπους που το παλιό κέντρο πόλης δεν έκανε.» (Garreau, 1991)

Σήμερα, «η περιαστική κατάσταση στη Γαλλία είναι πως καθημερινά 40% του πληθυσμού μετακινείται στα αστικά κέντρα. Τα τελευταία χρόνια στο περιαστικό χώρο η κατάληψη γης είναι αυξημένη κατά 50% και ο πληθυσμός κατά 40%. Η χρήση γης κατανέμεται στη γεωργία και στα δάση κατά 75%, στις κατοικίες 10%, σε οικονομικές δραστηριότητες, δρόμοι, κλπ 15%. Ο πληθυσμός που ασχολείται με τη γεωργία είναι λιγότερο του 20%. Τα 2/3 των κατοίκων ζουν σε δήμους με μικρότερη έκταση των 600 ha. Η πληθυσμιακή πυκνότητα, είναι περίπου 100 κάτοικοι ανά km².» (Peeters, 2010 – Διάλεξη)

Οι πόλεις του 20ου και των αρχών του 21ου αιώνα υφίστανται μια διττή μετάλλαξη. Η μετάλλαξη αυτή έχει να κάνει με τη δραματική αύξηση του πληθυσμού των πόλεων και την ταυτόχρονη εξάπλωση του αστικού ιστού σε αγροτικές και ημιαστικές περιοχές.

¹⁰ Ο όρος της 'αιιφόρου ανάπτυξης' παρουσιάστηκε το 1987 στην έκθεση του Παγκοσμίου Συμβουλίου για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη- γνωστή ως Έκθεση Brundland (Thomas, L., Cousins W., 1996, σελ.53).

Παράγοντες που ενισχύουν το φαινόμενο της διάχυσης είναι οι εξής:

- Οι παγκόσμιοι οικονομικοί μετασχηματισμοί.
- Η «κατάληψη» του κέντρου των πόλεων από υπηρεσίες του τριτογενή και τεταρτογενή τομέα.
- Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών και η αύξηση χρήσης ιδιωτικού αυτοκινήτου.
- Η ραγδαία τεχνολογική πρόοδος ιδιαίτερα στον τομέα της πληροφορικής, των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών.

Αναντίρρητα, η παγκόσμια οικονομία αποτελεί έναν από τους κύριους παράγοντες μορφοποίησης των πόλεων. Από τη δεκαετία του 1960 η οργάνωση της παγκόσμιας οικονομικής δραστηριότητας άρχισε να μετασχηματίζεται λόγω της αποσύνθεσης των πάλαι ποτέ πανίσχυρων βιομηχανικών κέντρων των ΗΠΑ, της Βρετανίας και αργότερα της Ιαπωνίας, της ανάπτυξης της βιομηχανίας στις χώρες του τρίτου κόσμου και της διεθνοποίησης του χρηματοπιστωτικού τομέα (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, 2006:105).

Η διεθνής οικονομία λοιπόν, χαρακτηρίζεται από την ενοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων σε ένα παγκοσμιοποιημένο υπόβαθρο το οποίο συγχρόνως χαρακτηρίζεται από χωρική διάχυση των δραστηριοτήτων. Συγχρόνως, η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών, συνέβαλε στην διάχυτη μορφή της σύγχρονης πόλης. Η καθημερινή μεταφορά από τους χώρους κατοικίας στους χώρους εργασίας είναι μια καθημερινή πραγματικότητα. Το φαινόμενο ενισχύθηκε και από την χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, η οποία αύξησε τις καθημερινές μετακινήσεις στους «διευρυμένους χώρους» των πόλεων.

Η σύγχρονη εποχή χαρακτηρίζεται από έκρηξη των τομέων της πληροφορικής και των τεχνολογιών. Η εξάπλωση των δικτύων οδηγεί στην διάχυτη ανάπτυξη. Πρόκειται για τον «αιώνα της πληροφορίας», όπου η τηλεόραση, ο ηλεκτρονικός υπολογιστής και το κινητό τηλέφωνο εκμηδενίζουν τις αποστάσεις (υλικές και άυλες) και επαναπροσδιορίζουν τον ρόλο και τη σημασία του «τόπου» και του «τοπικού». Συγχρόνως, ο χώρος αποκτά άλλη διάσταση και εμφανίζεται μια νέα μορφή χώρου, ο «χώρος των ροών». Πρόκειται για ένα μη στατικό χώρο, ο οποίος χαρακτηρίζεται από

ροές πληροφοριών, εικόνων, εξουσίας, κεφαλαίου και ανθρώπων. Ο χώρος αυτός λειτουργεί σε δικτυακή δομή και βασίζεται σε συγκεκριμένους τόπους (τους κόμβους και τα επίκεντρα του δικτύου) με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά αλλά είναι, ως σύνολο, άτοπος, αποδεσμευμένος από όποιες τοπικότητες (Αίσωπος, Γ. στο Γοσποδίνη, Μπεριάτος, 2006:106).

Οι συνθήκες αυτές μορφοποιούν τη σύσταση και τα χαρακτηριστικά του αστικού χώρου της σύγχρονης εποχής. Πρόκειται αντίστοιχα για μια νέα μορφή πόλης, την «πληροφορική πόλη» (informational city) όπως αναφέρει ο Castells. Πιο συγκεκριμένα, διευκρινίζει ότι «λόγω της φύσης αυτής της νέας κοινωνίας, βασισμένης στη γνώση, οργανωμένης γύρω από τα δίκτυα και εν μέρει, κατασκευασμένης από ροές, η πληροφορική πόλη δεν είναι μια μορφή αλλά μια διαδικασία, μια διαδικασία που χαρακτηρίζεται από τη δομική κυριαρχία του χώρου των ροών» (Αίσωπος, Γ. στο Γοσποδίνη, Μπεριάτος, 2006:107).

1.4.2 Μονοκεντρική πόλη

Η σύγχρονη αστική χωρική δομή, έχει διαμορφωθεί από την σημαντική πρόοδο στις μεταφορές και στις επικοινωνίες. Οι περισσότερες σύγχρονες μεγάλες πόλεις τείνουν να είναι πολυκεντρικές, παρουσιάζουν δηλαδή συγκέντρωση των οικονομικών, των κοινωνικών και των πολιτιστικών δραστηριοτήτων τους, τόσο στο ‘παραδοσιακό’ πολεοδομικό κέντρο, όσο και σε άλλα περιφερειακά κέντρα, τα οποία αναπτύχθηκαν μεταγενέστερα στα προάστια.

Οι πόλεις ήταν μονοκεντρικές (μέχρι τις αρχές του 20ου αιώνα), δεδομένο που εξακολουθεί να ισχύει, μέχρι και σήμερα σε αρκετές μικρές και μεσαίες πόλεις. Επίσης, μπορούν να συμβάλλουν στην κατανόηση των δυνάμεων της ανάπτυξης και της ιστορικής διαμόρφωσης μιας πόλης γύρω από ένα ‘ιστορικό’ Κύριο Εμπορικό Κέντρο ΚΕΚ (Central Business District ή CBD) καθώς και στην εξέλιξη της σε μια σύγχρονη πολυκεντρική πόλη. Ακόμη, πολλές από τις θεωρητικές αναλύσεις των μονοκεντρικών πόλεων μπορούν να επεκταθούν και να ερμηνεύσουν τις σύγχρονες πόλεις (Ο’ Sullivan, 2003).

Οι Gordon και Richardson την όρισαν ως υψηλή πυκνότητα ή μονοκεντρική ανάπτυξη. Ο Ewing ως μια συγκέντρωση εργασίας και κατοικίας και ως μια μίξη χρήσεων γης σε ένα ορισμένο χώρο. Από την άλλη, ο Anderson όρισε ως συμπαγείς τόσο τους μονοκεντρικούς όσο και τους πολυκεντρικούς τύπους. Τέλος, ο Galster περιέγραψε την compactness ως τον βαθμό στον οποίο η ανάπτυξη γίνεται σε clusters και ελαχιστοποιεί το μέγεθος της γης στο οποίο γίνεται η ανάπτυξη (Yu- Hsin Tsai, 2005, σελ. 142).

Στη μονοκεντρική πόλη υπάρχει ένα ΚΕΚ, στο οποίο βρίσκεται τόσο ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός, που χρησιμοποιείται για τις εξαγωγές προς άλλες περιοχές, όσο και ένα τραμ – για τις εσωτερικές μετακινήσεις – που διασχίζει την πόλη ακτινωτά. Επίσης, υπάρχει και η δυνατότητα μετακίνησης με φορτηγά οχήματα, αλλά υποθέτουμε ότι τέτοιου είδους μετακινήσεις χαρακτηρίζονται από μεγάλο χρηματικό και χρονικό κόστος και για αυτό προτιμούνται μόνο για την μεταφορά των προϊόντων, ενώ οι εργαζόμενοι μετακινούνται προς τον τόπο εργασίας τους, μόνο με το τραμ. Άρα υποθέτουμε ότι το κόστος μεταφορά των προϊόντων έχει σημαντικό κόστος. Ακόμη, στην πόλη, υπάρχουν διάφοροι οικονομικοί τομείς, όπως η βιομηχανία, οι υπηρεσίες και το εμπόριο και υποθέτουμε ότι αυτοί που δουλεύουν στο τομέα των υπηρεσιών πραγματοποιούν τις επαγγελματικές τους συναντήσεις στο κέντρο της πόλης (O'Sullivan, 2003).

Στο βασικό μοντέλο της μονοκεντρικής πόλης περιγράφεται και εξηγείται ο τρόπος χωροθέτησης των χρήσεων γης (όπως βιομηχανία, υπηρεσίες, κατοικία και αγροτική γη), μέσω της πλειοδοσίας γαιοπροσόδου στον πολεοδομικό ιστό της πόλης. Οι χρήσεις γης στο μονοκεντρικό μοντέλο είναι ιδιαίτερα αποδοτικές δηλαδή οι ισορροπίες πυκνοτήτων των χρήσεων είναι οι βέλτιστες (Fujita, 1989). Αυτό οφείλεται, επειδή δεν υπάρχει κανένας εξωγενής παράγοντας στις αποφάσεις χρήσεις της γης (όπου είναι βασισμένες εξολοκλήρου στην επιθυμία για το χώρο και στα μεταφορικά κόστη), όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ατμοσφαιρική ρύπανση, τα ποιοτικά οφέλη της γειτονίας, οι οικονομίες συσσώρευσης, με αποτέλεσμα να είναι ένα στατικό μοντέλο.

1.4.3 Μετάβαση από την μονοκεντρική στην πολυκεντρική πόλη

Από τον μεσαίωνα εμφανίζονται τα πρώτα προάστια με την μορφή συγκεντρώσεων κατοικιών έξω από κάστρα (Keen, 1998: 97-98). Αυτά τα προάστια αποτελούσαν λειτουργικά αυτοτελείς περιοχές κατοικίας από τις μη ευημερούσες οικογένειες που δεν ήταν σε θέση να πληρώνουν τους απαραίτητους φόρους για τις αστικές υπηρεσίες και την προστασία που παρείχε η εντός των τειχών κατοίκηση (Harris & Larkham, 1999:3-4).

Η αύξηση του πληθυσμού στις πόλεις λόγω εσωτερικής μετανάστευσης είχε ως συνέπεια τη μεταβολή της μονοκεντρικής οργάνωσης του πληθυσμού. Η επέκταση της ακτίνας της πόλης και η εγκατάσταση νέων δραστηριοτήτων και χρήσεων γης, λόγω της αύξησης του πληθυσμού, οδήγησε στη δημιουργία νέων, δευτερευόντων κέντρων, με χρήσεις εμπορίου και υπηρεσιών. Αυτή υπήρξε και η απαρχή της πολυκεντρικής δομής της πόλης.

Με την πάροδο του χρόνου, η επέκταση του αστικού ιστού οδήγησε την πόλη στην ενσωμάτωση και των περιαστικών οικισμών, που βρίσκονται στο πεδίο της εξάπλωσής της. Στην ουσία, το σύστημα κεντρικός οικισμός - οικισμοί δορυφόροι μετατράπηκε σε ένα αστικό συνεχές με διακριτές οικιστικές ενότητες. Η μεταβολή αυτή στην οικιστική οργάνωση είχε σημαντικό αντίκτυπο στον τριτογενή τομέα, με το εμπόριο να ελκύεται από την αναζήτηση θέσεων μεγάλης προσπελασιμότητας (δηλαδή από το κέντρο και τους μεγάλους οδικούς άξονες).

Πριν το 1850, οι περισσότερες πόλεις δημιουργούνταν δίπλα σε υδάτινα μέτωπα (θάλασσα, ποτάμια και κανάλια), γεγονός που συνέβαλλε στην εύκολη μεταφορά και στην ανταλλαγή των προϊόντων μεταξύ τους, με αποτέλεσμα την αισθητή μείωση του μέσου κόστους των εμπορευμάτων (λόγου τις επιτόπιας επεξεργασία και διακίνησης των εμπορευμάτων) και τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας. Ομοίως, προς τα τέλη του 19ου αιώνα, καταγράφεται σημαντική ανάπτυξη των πόλων και κατά μήκος των σιδηροδρομικών αξόνων, δημιουργώντας έτσι οικονομίες κλίμακας στους τερματικούς σταθμούς, αφού υπήρχε το πλεονέκτημα πρόσβασης κοντά σε αυτούς. Παράλληλα, οι ενδοαστικές μετακινήσεις, είτε με τα πόδια είτε με τις άμαξες, ήταν αρκετά χρονοβόρες

και αναξιόπιστες, ιδίως δε σε περιόδους με άσχημες καιρικές συνθήκες. Τα ως άνω, ευνόησαν στην ανάπτυξη μιας ενιαίας βιομηχανικής περιοχής κοντά σε λιμάνι ή σε σιδηροδρομικό σταθμό, με την κατοικία να χωροθετείται γύρω από αυτά και την γεωργική γη περιμετρικά (Moses and Williamson, 1967).

Ωστόσο, η εμφάνιση του ηλεκτρικού τραμ, ανάμεσα στο 1850 και στο 1900, επέτρεψε σε μεγάλο αριθμό κατοίκων, υψηλών και μεσαίων εισοδημάτων, να κινηθούν περιμετρικά του κέντρου, και να εγκατασταθούν γύρω από ηλεκτρικούς σταθμούς των τραμ, οργανώνοντας έτσι την κατοικία σε μια ακτινωτή γραμμή. Στα τέλη του 19ου αιώνα, οι υπόγειοι σιδηρόδρομοι, συνέβαλαν περαιτέρω στην μεγέθυνση των πόλεων, με συνέπεια την ανάπτυξη μιας χωρικής δομής, γνωστή και ως ‘πόλη του 19ου αιώνα’, αποτελούμενη από έναν συμπαγή πυρήνα παραγωγής περικλειόμενο από την κατοικία, η οποία συγκεντρώθηκε ακτινωτά γύρω από τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Έτσι, δημιουργείται η ανάγκη επέκτασης της πόλης, με συνέπεια την καταπάτηση μεγάλου μέρους της γεωργικής γης.

Στις αρχές του 20ου αιώνα, οι μεγάλες τεχνολογικές αλλαγές, όπως το τηλέφωνο και το αυτοκίνητο, επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να μετακινηθούν έξω από το ΚΕΚ, εκμεταλλευόμενες τις χαμηλότερες τιμές γης, αλλά διατηρώντας παράλληλα τις συνδέσεις τους με το κεντρικό λιμάνι ή τους σιδηροδρομικούς σταθμούς (Moses and Williamson, 1967). Το αυτοκίνητο, αν και στην αρχή περιοριζόταν για τις εύπορες οικογένειες, ωστόσο η αυξανόμενη συνεχής παραγωγή του μοντέλου ‘T’ Ford (1908), βοήθησε στη γρήγορη εξάπλωση του, ώστε να αυξηθεί ο αριθμός των χρηστών και επομένως η δυνατότητα μεταφοράς των κατοίκων, επεκτείνοντας έτσι την κατοικήσιμη γη.

Η παραγωγή του αυτοκινήτου έγινε ευρεία και η χαμηλή αναλογία κεφαλαίου – γης, αύξησαν την ελκυστικότητα των θέσεων στα σημεία όπου η γη ήταν φτηνή. Η σύνδεση αποδυναμώθηκε από την δημιουργία των προαστιακών σιδηροδρομικών σταθμών, το μειωμένο κόστος της ενδοαστικής μεταφοράς, καθώς και με την ανάπτυξη του οδικού συστήματος, των αυτοκινητόδρομων. Όλες αυτές οι εξελίξεις, που γίνονται κυρίως εμφανής μετά τον 2^ο Παγκόσμιο Πόλεμο, επέτρεψαν στην βιομηχανία να ξεπεράσει τα όρια του ΚΕΚ και να φτάσει μέχρι και στα πιο απομακρυσμένα προάστια,

με αποτέλεσμα στο κέντρο των πόλεων να χωροθετούνται πια οι υπηρεσίες και τα γραφεία (Anas et al, 1998). Το σύστημα των μεταφορών διαπιστώνουμε να αποτελεί έναν κύριο παράγοντα στην διαμόρφωση μιας αστικής περιοχής (McDonald, 1997).

Η πιο πρόσφατη φάση, είναι αυτή της μεγέθυνσης των ‘ακραίων πόλεων’ (edge cities) στα προάστια και ακόμη πιο εξωτερικά στις μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές, τόσο στις ‘παλιές’ όσο και στις ‘νέες’. Μια ακραία πόλη χαρακτηρίζεται από, μεγάλες συγκεντρώσεις γραφείων και λιανικού εμπορίου, που συχνά μαζί με άλλες δραστηριότητες – συμπεριλαμβανομένης και της κατοικίας – χωροθετούνται κυρίως σε σημαντικούς εθνικούς κομβικούς άξονες. Οι περισσότερες από αυτές τις τοποθεσίες, ήταν περιοχές με μηδενική ανάπτυξη που δεν υπήρξε πριν από το 1960, ενώ η ανάπτυξης τους ήταν απόρροια της δυνατότητας πρόσβασης με τα σύγχρονα μέσα μεταφοράς (Anas et al, 1998).

Χρησιμοποιώντας δεδομένα των χρήσεων γης, μπορούν να διαπιστωθούν οι ομοιογένειες και οι ετερογένειες στην αστική δομή, και ιδιαίτερα ο βαθμός έντασης της χωρικής συγκέντρωσης του αστικού πληθυσμού και της απασχόλησης, διακρίνοντας τους σε δυο τύπους χωρικών συγκεντρώσεων. Πρώτον, σε αστικό επίπεδο, η δραστηριότητα μπορεί να είναι σχετικά συγκεντρωμένη ή αποκεντρωμένη ανάλογα με το πόσο συγκεντρωμένη είναι κοντά στο ΚΕΚ, και δεύτερον, σε ένα περισσότερο τοπικό επίπεδο, οι δραστηριότητες μπορούν να είναι ομαδοποιημένες σε ένα πολυκεντρικό υπόδειγμα ή να εμφανίζονται διασκορπισμένες μέσα σε ένα μονοκεντρικό υπόδειγμα.

Μια πιο πρόσφατη προσέγγιση στην περιγραφή των αστικών χωρικών υποδειγμάτων βασίζεται στην ιδέα ότι μοιάζουν με ‘μορφοκλασματική δομή’ (fractal), με γεωμετρικά δηλαδή σχήματα τα οποία εμφανίζουν καλύτερη δομή όταν είναι ορατά σε μεγαλύτερη ανάλυση. Από μαθηματικής άποψης, το fractal είναι το απεριόριστο αποτέλεσμα μιας επανειλημμένης διαδικασίας, σε ολοένα και μικρότερη κλίμακα, με συνέπεια, το fractal να έχει το ίδιο σχήμα, ανεξάρτητα με την κλίμακα στην οποία προβάλλεται (Stewart). Οι γεωγράφοι χρησιμοποιούν τα fractals για να εξετάσουν την ‘ανωμαλία’ των ορίων χαρακτηρίζοντας την ως την εξωτερική άκρη της αστικής ανάπτυξης σε μια συγκεκριμένη αστική περιοχή (Anas et al, 1998).

1.4.4 Το φαινόμενο της πολυκεντρικότητας

Οι σημερινές σύγχρονες πόλεις είναι πολύ διαφορετικές από ότι οι μονοκεντρικές πόλεις του 19ου αιώνα μέχρι και στις αρχές του 20ου αιώνα. Αν η απασχόληση στην μονοκεντρική πόλη ήταν συγκεντρωμένη στην περιοχή του ΚΕΚ, στην τυπική σύγχρονη πόλη οι θέσεις εργασίας είναι μακριά από αυτό και κατανέμονται σε όλη την ευρύτερη περιοχή της πόλης (O'Sullivan, 2003). Επίσης, ένα από τα πιο ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά γνωρίσματα των σύγχρονων αστικών τοπίων είναι η τάση για ομαδοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων (cluster) σε διάφορα αλληλεπιδρώντα κέντρα δραστηριοτήτων (Anas et al, 1998).



Η διάχυση της άλλοτε συμπαγούς πόλης σε ένα πολυκεντρικό αστικό δίκτυο, χαρακτηρίζει ανάλογα με τον ισχύοντα βαθμό ρύθμισης της ανάπτυξης, όλο και σε μεγαλύτερες εκτάσεις του κόσμου. (Antrop, 2004)

Τα αποτελέσματα της εμπειρικής μελέτης για τα υποκέντρα είναι ότι μερικά υποδείγματα ξεχωρίζουν παρά τη μεγάλη ετερογένεια και διασπορά που υπάρχουν μέσα σε αυτά. Το ΚΕΚ παραμένει σημαντικό, στο οποίο τα

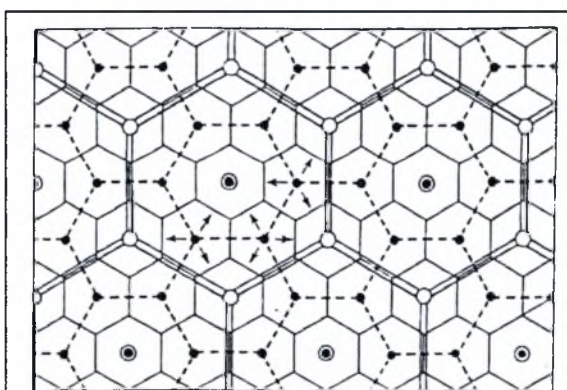
κύρια κέντρα απασχόλησης υπάρχουν ακόμη και ασκούν επιρροή πέρα από τις περιβάλλουσες κατανομές πληθυσμών και δραστηριοτήτων. Σε ένα πιο θεμελιώδες επίπεδο, τα παρακάτω εμπειρικά μοντέλα δείχνουν ότι η ετερογένεια των προτιμήσεων και οι ευκαιρίες απασχόλησης διαδραματίζουν εξαιρετικά σημαντικό ρόλο και επεξηγούν τις αποφάσεις χωροθέτησης (Anas, 1990).

Η πόλη λοιπόν δεν αναπτύσσεται με τη μορφή συνεχώς διευρυνόμενων κύκλων (Burgess) γύρω από το ιστορικό κέντρο, αλλά εξαπλώνεται με βάση τα δίκτυα μεταφορών, τηλεπικοινωνίας και πληροφόρησης. Μπορεί στο σημείο αυτό να γίνει μια

αντιπαραβολή του τρόπου με τον οποίο αναπτύσσονται και κατανέμονται οι πόλεις με βάση τη θεωρία των κεντρικών τόπων του Christaller και εκείνου που αναπαριστά την εμφάνιση ενός αστικού συστήματος με σημεία πόλωσης γύρω από τις μεγάλες πόλεις οι οποίες λειτουργούν σαν δίκτυο διεθνούς βεληνεκούς, με επίκεντρα (hubs) και ακτίνες (spokes). Αρχικά λοιπόν, στο δίκτυο του Christaller, υπάρχει μια ιεραρχική οργάνωση των οικισμών, ανάλογα με το μέγεθός τους και με τα αγαθά τα οποία προσφέρει η αγορά του καθενός. Κάθε οικισμός εξυπηρετείται από τη δική του αγορά, ενώ για προϊόντα και υπηρεσίες που δεν διαθέτει, εξυπηρετείται από την αμέσως μεγαλύτερη στην ιεραρχία αγορά και ούτω καθεξής. (Βλ. Σχ.5, σ.29)

Από την άλλη, στο σύγχρονο αστικό δίκτυο, με ακτίνες και επίκεντρα, μόνο οι μεγαλύτερες πόλεις (επίκεντρα) έχουν άμεσες σχέσεις με πολλές άλλες πόλεις και οι μικρότερες πόλεις σχετίζονται μόνο με μια μεγαλύτερη πόλη. Στηριζόμενα στην τεχνητή εγγύτητα, αποσπασματικά αστικά τμήματα αναπτύσσονται κατά μήκος των ανεπτυγμένων κυκλοφοριακών δικτύων. Πρόκειται για άμορφες συγκεντρώσεις χαμηλής αστικότητας, χωρίς ταυτότητα και ιστορία, οι οποίες διαμορφώνουν τη διάχυτη πόλη, μια πόλη που ενσωματώνει τις εκτάσεις των μητροπόλεων αλλά και τμήματα αστικοποιημένου αγροτικού και φυσικού τοπίου. Οι ονομασίες που έχουν δοθεί από διάφορους μελετητές σε αυτή τη νέα μορφή πόλης είναι πολλές, όπως, μετάπολη, edge-city, ville emergente, citta diffusa, γενική πόλη κ.α.

Η απόσταση μεταξύ δύο σημείων είναι μια συνάρτηση του χρόνου. Ένα σημείο δεν μπορεί να ιδωθεί από μόνο του αντίθετα, αποτελεί μέρος ενός ή περισσότερων δικτύων υλικών ή άυλων που συχνά ξεπερνούν τοπικά, κρατικά ή άλλα όρια. Η θέση του σημείου πάνω στο δίκτυο αποτελεί το ουσιαστικό χαρακτηριστικό του. Οι δυνατότητες πρόσβασης καθορίζουν τις διαφορές και τη σημασία ενός τόπου περισσότερο από κάθε άλλο στοιχείο.



Σχ. 9: Διάταξη τριών βαθμίδων κεντρικών τόπων.

Πηγή: Chorley, R.J., Haggett, P., 1967, σελ.307

(Το Βήμα, Αίσωπος Ι., Σημαιοφορίδης Γ. «Από τη μητρόπολη στη μετώπολη» Προσβάσιμο από: <http://www.tovima.gr/>)

Βασικές διαστάσεις του μετασχηματισμού των οικιστικών δικτύων και των πόλεων είναι:

- η δικτύωση των πόλεων, αναπτύσσοντας συμπληρωματικότητες και ανταγωνιστικότητες. Στην προ της δεκαετίας του '70 εποχή, σημειώνονταν δικτυώσεις πόλεων, ωστόσο στηρίζονταν στην πόλωση γύρω από ένα διοικητικό σχήμα (κέντρο) και γύρω από ισχυρές οικονομικές δραστηριότητες. Σήμερα, οι δικτυώσεις αρθρώνονται γύρω από αναπτυσσόμενα «ανταγωνιστικά δίκτυα δραστηριοτήτων» σε διεθνές επίπεδο. Η δικτύωση αυτή αναφέρεται στις μικρές και μεσαίες πόλεις αλλά και στο μητροπολιτικό χώρο και το χώρο της υπαίθρου.
- η δικτύωση λαμβάνει μία ιδιαίτερη μορφή στις περιμετρικές ζώνες των πόλεων. Οι πόλεις «διαχέονται» προς τον περιαστικό τους χώρο. Η πόλη συνδέεται πια με τους μικρότερους οικισμούς και πέραν της περιαστικής ζώνης.
- οι αγροτικές περιοχές πλησίον του αστικού κέντρου μετασχηματίζονται αφού πλέον υποδέχονται δραστηριότητες εμπορίου και υπηρεσιών. Έχει νόημα λοιπόν να χαρακτηρίζονται πια ως υπαίθρος και όχι ως αγροτικές περιοχές. Οι αγροτικές και μη δραστηριότητες δικτυώνονται πολύ εντονότερα από παλιά. (Αλατζόγλου, 2009)

Ενισχύεται η δικτύωση των οικισμών της υπαίθρου τόσο μεταξύ τους όσο και με τον εξωαστικό χώρο. Ακόμη, τα δίκτυα οικισμών της υπαίθρου συνδέονται εντονότερα με τις πόλεις. Όσα από αυτά τα δίκτυα βρίσκονται σχετικά πιο κοντά σε πόλεις «στρέφονται» προς αυτές για την παροχή εξυπηρετήσεων. Δικτυώνονται με αυτές αντί να αναπτύσσονται ως αυτόνομα κέντρα. (Αγγελίδης, 2000:20-47)

Στηριζόμενοι στις θεωρητικές και εμπειρικές μελέτες των διαφόρων ερευνητών για τις μητροπολιτικές περιοχές, εξάγονται τα ακόλουθα συμπεράσματα ως προς την πολυκεντρικότητα:

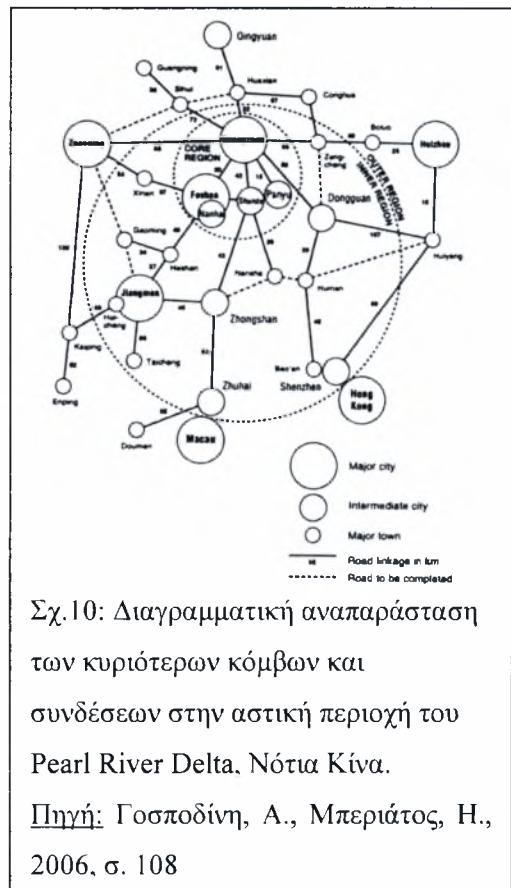
- α) Τα υποκέντρα είναι εμφανή στις νέες και παλαιές πόλεις
- β) Ο ακριβής αριθμός και τα όρια των υποκέντρων καθορίζονται με δυσκολία
- γ) Τα υποκέντρα παρατάσσονται μερικές φορές κατά μήκος των αξόνων

- δ) Τα κέντρα απασχόλησης βοηθούν ώστε να εξηγήσουν την περιβάλλουσα απασχόληση και τον πληθυσμό
- ε) Τα υποκέντρα δεν υποκαθιστούν τη σημασία του ΚΕΚ
- στ) Οι μεγαλύτερες πυκνότητες απασχόλησης συναντώνται εκτός των κέντρων
- ζ) Οι μετακινήσεις δεν ερμηνεύονται πλήρως από τα τυποποιημένα αστικά μοντέλα, είτε αυτά είναι μονοκεντρικά είτε πολυκεντρικά (Αλατζόγλου, 2009)

Οι πόλεις στο μέλλον δεν θα έχουν σχέση με τον κλασικό τους ορισμό: το αναγνωρίσιμο κέντρο, τα όριά τους και την περιφέρεια. Σύμφωνα με τον Rem Koolhaas η έννοια της κεντρικότητας θα εκλείψει και η πυκνότητα του πληθυσμού θα κατανοηθεί ομοιόμορφα θα είναι η διασκορπισμένη πόλη, το αντίθετο του πυκνού ιστορικού χαρακτήρα της ευρωπαϊκής πόλης. (Το Βήμα, Αίσωπος, Σημαιοφορίδης «Από τη μητρόπολη στη μετάπολη» Προσβάσιμο από: <http://www.tovima.gr/>)

Η πολυκεντρικότητα έχει δύο συμπληρωματικές πλευρές σύμφωνα με το ESPON, 2004:

- **Μια πλευρά που αναφέρεται στη μορφολογία και περιγράφει την κατανομή των αστικών περιοχών σε μια συγκεκριμένη περιοχή. Δύο ακραία πρότυπα προσδιορίζονται ως εξής:**
 - *Μονο-πυρηνικό πρότυπο:* μια κυρίαρχη πόλη και αρκετές περιφερειακές / εξαρτημένες πόλεις
 - *Πολυ-πυρηνικό πρότυπο:* καμιά κυρίαρχη πόλη, δηλαδή πόλεις παρόμοιου μεγέθους.
- **Μια πλευρά που αναφέρεται στη διασύνδεση και περιγράφει τα δίκτυα ροών και συνεργασίας μεταξύ των αστικών περιοχών. Δύο ακραία πρότυπα προσδιορίζονται ως εξής:**
 - *Μονο-διάστατο:* σχέσεις που κατευθύνονται κυρίως προς ένα κέντρο



Σχ.10: Διαγραμματική αναπαράσταση των κυριότερων κόμβων και συνδέσεων στην αστική περιοχή του Pearl River Delta, Νότια Κίνα.
Πηγή: Γοσποδίνη, Α., Μπεριάτος, Η., 2006, σ. 108

- Πολυ-διάστατο: σχέσεις που δεν έχουν προφανή κατεύθυνση

Μια πολυκεντρική στρατηγική ανάπτυξης,¹¹ περιλαμβάνει την ανάπτυξη σε μια σχετικά υψηλή πυκνότητα γύρω από προαστιακά κέντρα απασχόλησης και επιχειρήσεων. Διατηρώντας το ιστορικό κέντρο, η ανάπτυξη περιορίζεται ιδανικά στις ζώνες δίπλα στα υπο-κέντρα, που εξασφαλίζουν καλή πρόσβαση των κεντρικών περιοχών μέσω μη-αυτοκίνητης μετακίνησης και ταυτόχρονα διατηρούνται οι ανοιχτοί χώροι ανάμεσα στα τμήματα της μητροπολιτικής περιοχής. Η αποκεντρωμένη συγκέντρωση είναι βασισμένη στην υπόθεση ότι οι συμπαγείς πόλεις επάνω από ένα ορισμένο μέγεθος, δεν είναι αποδοτικές λόγω υπερβολικής αύξησης της κατανάλωσης ενέργειας, των υψηλών επίπεδων συμφόρησης και μιας κρίσιμης συσσώρευσης της περιβαλλοντικής ρύπανσης.

Η δομή της πολυκεντρικής πόλης επιτρέπει τη συντήρηση των περιβαλλοντικά ευαίσθητων περιοχών μέσα σ' ένα αστικό σύστημα. Η υποδομή δημόσιων συγκοινωνιών είναι πιθανό να χρησιμοποιηθεί πιο ομοιόμορφα σε όλη την αστική περιοχή σε μια πολυκεντρική πόλη παρά σε μια μονο-κεντρική πόλη. Μια ιδανική πολυκεντρική πόλη προϋποθέτει ότι οι αποστάσεις μεταξύ των εργασιακών χώρων και των σπιτιών, είναι αρκετά σύντομες για την ανάπτυξη μορφών μετακίνησης με περπάτημα ή ποδηλασία. Η αντίθετη γνώμη για την πολυκεντρική αστική ανάπτυξη υποστηρίζει ότι είναι ένας συμβιβασμός μεταξύ ενός μονοκεντρικού μοντέλου και της αστικής διασποράς και προσφέρει μόνο διασκορπισμένη χωρική οργάνωση των χρήσεων γης.

¹¹ καλείται εναλλακτικά «αποκεντρωμένη συγκέντρωση»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Το θεσμικό πλαίσιο

Κάνοντας μια σύντομη ιστορική αναδρομή στα χωροταξικά και πολεοδομικά πεπραγμένα για τη πόλη της Θεσσαλονίκης θα διαπιστώσει κανείς πόσο πρόσφατα ξεκίνησε η ενασχόληση με τέτοια ζητήματα. Αυτό ισχύει λόγω μιας γενικότερης αντιμετώπισης του ελληνικού κράτους σε ζητήματα ρύθμισης του χώρου, όπου για σειρά ετών ακολούθησε την τακτική του *laissez faire*.

2.1 Νόμοι Χωροταξικού Σχεδιασμού

Η έννοια του Χωροταξικού Σχεδιασμού στη χώρας μας, κατοχυρώνεται νομικά για πρώτη φορά με το άρθρο 24 (παρ.2) του Συντάγματος του 1975.¹ Νομοθετικό διάταγμα που ακολουθεί για τη ρύθμιση του χώρου είναι ο Ν.360/76² «περί χωροταξίας και περιβάλλοντος» με τον οποίο για πρώτη φορά καθορίστηκαν οι έννοιες του χωροταξικού σχεδίου και προγράμματος και θέσπιζε όργανα και διαδικασίες έγκρισης των προαναφερομένων σχεδίων.³ «Ο ν. 360/76 για τη χωροταξία και το περιβάλλον, ο οποίος εισήγαγε για πρώτη φορά τις έννοιες των χωροταξικών -εθνικών, περιφερειακών και ειδικών- σχεδίων, σε ένα ιεραρχημένο σύστημα αλληλοεξαρτώμενων σταδίων σχεδιασμού και προγραμματισμού. Ωστόσο, κανένα χωροταξικό σχέδιο δεν εγκρίθηκε με βάση τις ρυθμίσεις του ν. 360/76 και ο νόμος αυτός παρέμεινε ανενεργός.» (Μέλισσας, 2007:2)⁴

1 Μαζί με τις διατάξεις (των παρ.1 και 6) που αφορούν στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον αποτελούν το συνταγματικό πλαίσιο άσκησης της χωροταξικής πολιτικής. (Προσβάσιμο από: <http://www.minenv.gr/1/12/123/12304/g1230402.html> [Τελευταία πρόσβαση: 10-7-2010])

2 «Τα δε σχέδια ρυθμίσεων χρήσεων γης, όπως είναι τα ΓΠΣ και οι ΖΟΕ αποτελούν εν όψει των συνταγματικών διατάξεων και των διατάξεων του Ν. 360/76, προσωρινά υποκατάστατα των προβλεπόμενων από τον Ν. 360/76 χωροταξικών σχεδίων, δυνάμενα να λειτουργήσουν ως «οιονεί εξασφαλιστικά μέτρα» μέχρις ότου αυτά καταρτιστούν.» (ΣτΕ 3525/1999) (Παπαπετρόπουλος, Α. «Η νομολογική διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου για το χωροταξικό και τον πολεοδομικό σχεδιασμό.») (Προσβάσιμο από: <http://lib.teekerk.gr/> [Τελευταία πρόσβαση: 10-7-2010])

3 Στα πλαίσια του Ν.360/76 εκδόθηκαν 15 περίπου αποφάσεις με τις οποίες χαράσσονται κατευθυντήριες γραμμές χωροταξικής πολιτικής για την οικιστική αποκέντρωση καθώς και κατευθύνσεις για την χωροταξική κατανομή δραστηριοτήτων και προστασίας του περιβάλλοντος σε επί μέρους περιοχές. (Προσβάσιμο από: <http://www.minenv.gr/1/12/123/12304/g1230402.html>) [Τελευταία πρόσβαση: 10-7-2010])

4 Δημήτρης Κ. Μέλισσας, Καθηγητής ΕΜΠ, Δικηγόρος 'Εθνικό Χωροταξικό: Μία πρώτη προσέγγιση' Αθήνα 31 Αυγούστου 2007 (Προσβάσιμο από: www.kedke.gr/uploads2007/xvrotaksikosxediasmos_120907.doc [Τελευταία πρόσβαση: 10-1-2013])

Πιο πρόσφατα, ο Ν.2742/99 «χωροταξικός σχεδιασμός και αιεφόρος ανάπτυξη» ήρθε να εκσυγχρονίσει και να συμπληρώσει τον Ν.360/76 σύμφωνα με τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι στόχοι και οι αρχές σχετίζονται με το τρίπτυχο της βιωσιμότητας: ανάπτυξη, περιβάλλον και κοινωνική συνοχή.

«Η θέσπιση του ν. 2742/99 και η υιοθέτηση ρυθμίσεων για την καθιέρωση οργάνων, διαδικασιών και μέσων άσκησης χωροταξικού σχεδιασμού που προωθούν την αιεφόρο και ισόρροπη ανάπτυξη, αναγνωρίζοντας έτσι την αναγκαιότητα στρατηγικού σχεδιασμού για την ανάπτυξη του ελληνικού χώρου και δημιουργίας μηχανισμών για την υποστήριξή του. Μέχρι τότε, το μόνο κείμενο με στόχους και κατευθύνσεις για τη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση σε ευρύτερο -περιφερειακό- επίπεδο, ήταν τα Ρυθμιστικά Σχέδια (ν. 1515/85 για την Αθήνα και 1561/85 για τη Θεσσαλονίκη), στα οποία ενσωματώθηκαν και στοιχεία χωροταξικού σχεδιασμού και κατοχυρώθηκαν με τυπικό νόμο.» (Μέλισσας, 2007:5)

«Έτσι, το 1999, ψηφίστηκε νέος Χωροταξικός Νόμος, ο Ν. 2742/1999. Η πολιτική της «μη δέσμευσης» ανακατεύτηκε «δημιουργικά» με ακαδημαϊκές απόψεις για το χαρακτήρα που πρέπει να έχει ο χωροταξικός σχεδιασμός, κι έτσι προέκυψε ότι τα χωροταξικά σχέδια δεν θα καθορίζουν χρήσεις γης αλλά θα παρέχουν κατευθύνσεις στον πολεοδομικό σχεδιασμό, που καθορίζει τις χρήσεις γης.»⁵

2.2 Περιφερειακό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αιεφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣ) της ΠΚΜ

Στο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αιεφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 218 Δ'/ 06.02.2004)⁶ διαπιστώνονται αναπτυξιακές κατευθύνσεις για το σύνολο της Περιφέρειας, καθώς και για τους επιμέρους ΟΤΑ. Το ΠΠΧΣΑΑ της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας έχει ορίζοντα εφαρμογής 15 χρόνια.

⁵ Βάννας Σφακιανάκη προσβάσιμο από το http://e-dromos.gr/index.php?option=com_k2&view=item&id=4454:x%CF%89%CF%81%CE%BF%CF%84%CE%B1%CE%BE%CE%AF%CE%B1-%CF%83%CE%B5-%CE%B5%CF%80%CE%BF%CF%87%CE%AE-%CE%BC%CE%BD%CE%B7%CE%BC%CE%BF%CE%BD%CE%AF%CE%BF%CF%85&Itemid=48 [Τελευταία πρόσβαση: 12-1-2013]

⁶ Υ.Α. 674 / 12.01.2004

Το ΠΠΧΣΑΑ της ΠΚΜ προσδιορίζει τις βασικές προτεραιότητες και τις στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη του χώρου, διαμορφώνοντας το πλαίσιο ανάπτυξης και δίνοντας γενικές κατευθύνσεις. Αποτελεί το ανώτερο θεσμοθετημένο πλαίσιο σχεδιασμού για την ΠΚΜ, καταγράφοντας και αξιολογώντας τη θέση και το ρόλο της σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, καθώς και τους παράγοντες που επηρεάζουν τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και τη διάρθρωση του. Επίσης, προσδιορίζει τις βασικές προτεραιότητες και στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη του, οι οποίες θα προωθούν την ισότιμη ένταξη της στον ευρύτερο διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό χώρο (ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ, 2004).

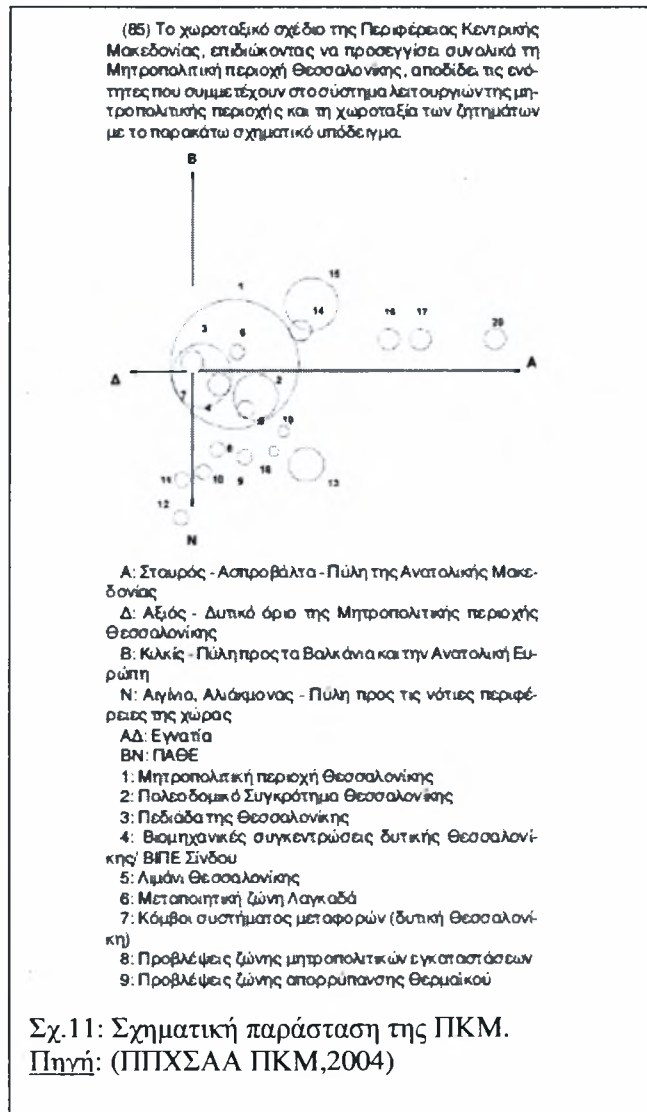
Στο χωροταξικό της ΠΚΜ τίθεται για πρώτη φορά ζήτημα επανασχεδιασμού Χωροταξικής Οργάνωσης της Μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης ως Κέντρου της ΝΑ Ευρώπης, ανάδειξη της ως Πόλου Βαλκανικών Σχεδιασμών, ως Συστήματος Προωθητικών Λειτουργιών, για την Ασφάλεια Στρατηγικών Λειτουργιών του Αστικού Σχηματισμού της, ως Κέντρου Παραγωγής Διαχείρισης Έρευνας Τεχνολογίας και Διοίκησης Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ, 2004).

Γενικός στόχος του χωροταξικού σχεδιασμού τίθεται η προώθηση της αειφόρου, ισόρροπης και διαρκούς ανάπτυξης, σύμφωνα με τις φυσικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής. Πιο συγκεκριμένα τίθενται οι εξής στόχοι:

- η ισόρροπη πολυκεντρική ανάπτυξη,
- η ισότητα πρόσβασης στα βασικά δίκτυα μεταφορών, ενέργειας και επικοινωνιών,
- η συνετή διαχείριση των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς⁷

Το ΠΠΧΣΑΑ της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας μπορεί να λειτουργήσει ως οδηγός παρεμβάσεων στην περιφερειακή περιοχή αλλά λόγω του ότι αφ' ενός δεν έχει δεσμευτικό χαρακτήρα και αφ' εταίρου δίνει έμφαση στο φυσικό σχεδιασμό, μπορεί να εκτιμηθεί ότι δεν θα διατελέσει καθοριστικό ρόλο.

⁷ Με την αντίληψη ότι οι αυξανόμενες πιέσεις στη φυσική και πολιτιστική κληρονομιά οδηγούν σε απώλεια ή κακή χρήση σπάνιων πόρων, σε μείωση της βιοποικιλότητας, σε αλλοίωση των τοπίων και, σε τελευταία ανάλυση, σε περιορισμό των δυνατοτήτων ανάπτυξης.



2.3 Πολεοδομικός Σχεδιασμός και εκτός σχεδίου δόμηση

Ο πρώτος Νόμος του ελληνικού κράτους που ρύθμιζε κυρίως τον αστικό χώρο και τον εξωαστικό⁸ χώρο ήταν το Νομοθετικό διάταγμα (ΝΔ) του από 17-7-1923 (ΦΕΚ 228/ Α) «περί σχεδίων πόλεων και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών».

Ο Ν. 2508/97 καθορίζει «τις κατευθυντήριες αρχές, των όρων, των διαδικασιών και των μορφών του πολεοδομικού σχεδιασμού για την βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών των πόλεων και των οικισμών της χώρας» (παρ.1, άρθρο 1). «Η οικιστική οργάνωση και ο πολεοδομικός σχεδιασμός πραγματοποιείται σε δύο επίπεδα:

Το πρώτο επίπεδο, στο οποίο ανήκουν δύο εργαλεία στρατηγικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού:

- Τα Ρυθμιστικά Σχέδια και Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος, για τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα και
- Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) και τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), τα οποία εκπονούνται στα διοικητικά όρια των πρωτοβάθμιων ΟΤΑ.

Το δεύτερο επίπεδο, το οποίο αποτελεί την εξειδίκευση και εφαρμογή του πρώτου επιπέδου, περιλαμβάνει :

- Τις κάθε είδους Πολεοδομικές Μελέτες (ΠΜ), όπως μελέτες επεκτάσεων πόλεων ή οικισμών, μελέτες αναθεωρήσεων ρυμοτομικών σχεδίων, μελέτες Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ), μελέτες άλλων πολεοδομούμενων περιοχών (όπως παραγωγικών πάρκων κλπ) καθώς και μελέτες Αναπλάσεων ή άλλες ειδικές πολεοδομικές μελέτες.
- Τις Πράξεις Εφαρμογής, οι οποίες είναι τα σχέδια και οι εργασίες επι εδάφους για την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού» (παρ.3, άρθρο 1)

«Στην Ελλάδα, η θεμελιώδης διάκριση που ανάγεται στο ΝΔ του 1923 δεν ήταν μεταξύ περιοχών με σχέδιο χρήσεων γης ή μη, αλλά μεταξύ πολεοδομικών και αγροτικών περιοχών. Για καθεμιά από τις δύο κατηγορίες προδιαγράφονταν σαφώς

⁸ Κάνοντας απλή αναφορά στον εξωαστικό χώρο με την καθιέρωση της «εκτός σχεδίου δόμησης»

διαφορετικός ρόλος: “Τα αγροτικά ακίνητα έχουν προσδιορισμό την καλλιέργεια. Τα αστικά ακίνητα έχουν προορισμό την οίκηση...”» (Βασιλείου, 1993, σ.5 στο Οικονόμου, 2000)

«Ο ελληνικός χώρος χωρίζεται σε περιοχές εντός (προνομιούχες) και εκτός (μη προνομιούχες) σχεδίου πόλεως. Ο χωρισμός αυτός γίνεται χωρίς επιστημονικά κριτήρια αλλά με πιέσεις και συναλλαγές ομάδων συμφερόντων με την εκάστοτε κυβέρνηση για ένταξη περιοχών εντός σχεδίου. Η πίεση αυτή επεκτείνεται σιγά-σιγά και στις περιοχές εκτός σχεδίου. Το κράτος αντί να διατηρήσει αδόμητες αυτές τις περιοχές ή να προβεί σε ενιαίο σχεδιασμό τους, κυρίως για την προστασία αυτών που απαιτούν ειδική προστασία, αλλά και για την εξασφάλιση γης για μελλοντικές πολεοδομικές και στεγαστικές ανάγκες, προτιμάει την εφαρμογή πολιτικής που οδηγεί στη δόμηση των περιοχών αυτών» (Χριστοφιλόπουλος, 2007)

Η εκτός σχεδίου δόμηση έχει καταστροφικά αποτελέσματα για το περιβάλλον, τόσα όσα μπορεί να έχει και η αυθαίρετη δόμηση. Αν και πολλές φορές συμβαίνει να είναι παράλληλες καταστάσεις στο χώρο της υπαίθρου. «Όχι μόνο λόγω της εκτεταμένης αυθαίρετης δόμησης αλλά και της νόμιμης εκτός σχεδίου δόμησης που σταδιακά διευκόλυνε τη δόμηση στην ύπαιθρο (Οικονόμου, 1995), η οποία απέκτησε σε πολλά τμήματα υψηλές πυκνότητες» (Οικονόμου, 2000) «Ενδεικτικό είναι ότι σήμερα στην Ελλάδα το 35% του αποθέματος κατοικιών βρίσκεται σε εκτός σχεδίου περιοχές, πρόκειται για 1,98 εκατ. κατοικίες, δηλαδή αντιστοιχούν περίπου δύο εκτός σχεδίου κατοικίες ανά τρία νοικοκυριά» (Οικονόμου, 2000) και δεν έχει κανείς συνυπολογίσει στα στοιχεία μια ολόκληρη δεκαετία μέχρι σήμερα, που υπήρξε έντονη οικοδομική δραστηριότητα.

Ενώ το καθεστώς δόμησης των περιοχών εκτός σχεδίου είναι:

- ☛ Δάση και δασικές εκτάσεις 25-35%
 - ☛ Περιοχές με σχέδια χρήσεων γης 8%
 - ☛ Περιοχές με ειδικούς όρους δόμησης ή ειδικά καθεστώτα 5%
 - ☛ Γενική νομοθεσία περί εκτός σχεδίου δόμησης 52-42%
- (Οικονόμου Δ., 2007).

Η εκτός σχεδίου δόμηση τείνει να αυξάνεται χωρίς κανένα πλαίσιο ελέγχου, επιδρώντας αρνητικά στην φυσιογνωμία του περιβάλλοντος και αλλοιώνοντάς το πολλές φορές με τρόπο μη αναστρέψιμο. Η ίδια η λογική ύπαρξης της εκτός σχεδίου δόμησης οδηγεί:

- σε αποχαρακτηρισμούς δασικών εκτάσεων που νοείται ως «γραφειοκρατική διαδικασία»,
- στην παράνομη κατάρτιση εκτάσεων σε «οικόπεδα» των 4 στρεμμάτων με παράλληλη σύσταση διαφόρων εταιρειών που στην πραγματικότητα ανήκουν στον ίδιο επιχειρηματία, έτσι ώστε να φαίνεται ότι ανήκουν σε διαφορετικούς,
- την παράνομη διάνοιξη δρόμων, για να αποκτήσουν «πρόσωπο» αγροτεμάχια που δεν έχουν έτσι ώστε να εκδοθεί η οικοδομική άδεια,

«Το νομικό πλαίσιο είναι «διάτρητο» από εξαιρέσεις, επειδή κανείς δεν επιβάλλει αυστηρά την εφαρμογή του, αλλά κυρίως επειδή κανείς δεν θέλει την εφαρμογή του.» (Καθημερινή, (2010), Προσβάσιμο από: <http://news.kathimerini.gr/>).

Ενώ ο χαρακτήρας δόμησης σε εκτός σχεδίου περιοχές:

- ☛ Με νόμιμη άδεια χωρίς παραβάσεις έχει ποσοστό 20%
- ☛ Αυθαίρετη δόμηση Ι: Οικοδομική άδεια με υπέρβαση δόμησης έχει ποσοστό 30-35%
- ☛ Αυθαίρετη δόμηση ΙΙ: Χωρίς οικοδομική άδεια έχει ποσοστό 50-45% (Οικονόμου Δ., 2007).

«Η δόμηση έξω από τα χωριά και τους οικισμούς κοστίζει πολύ στην Πολιτεία και την Αυτοδιοίκηση, που καλούνται να εξασφαλίσουν παροχές νερού και ηλεκτρικού, να φτιάξουν φωτισμό, να συλλέξουν τα απορρίμματα, να ανοίξουν δρόμους. Επιπλέον καταστρέφει το τοπίο, και αυτό σε περιοχές όπως η δική μας είναι μια τεράστια συνέπεια», λέει χαρακτηριστικά στην «Κ» ο δήμαρχος Θήρας κ. Αγγελος Ρούσσος.» (Καθημερινή, (2010) «Δραστικά μέτρα κατά της εκτός σχεδίου δόμησης στα νησιά» Προσβάσιμο από: <http://news.kathimerini.gr/>)

Ο επιστημονικός κόσμος έχει εκφράσει πολλές φορές την άποψη για κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης. Έτσι μέσω του πρόεδρου του Τεχνικού Επιμελητηρίου κ. Γιάννη Αλαβάνου: «...σκόπιμο θα ήταν να απαγορευτεί εντελώς η δόμηση εκτός

σχεδίου και να επιτρέπεται μόνο στους οικισμούς». (Καθημερινή, (2010) «Δραστικά μέτρα κατά της εκτός σχεδίου δόμησης στα νησιά» Προσβάσιμο από: <http://news.kathimerini.gr/>).

Οι Επιπτώσεις της εκτός σχεδίου δόμησης (νόμιμης και αυθαίρετης) στον εξωαστικό χώρο είναι:

- ☼ Αλλοίωση –καταστροφή τοπίου
 - ☼ Απώλεια γεωργικής και δασικής γης
 - ☼ Καταστροφή βιοτόπων
 - ☼ Παρόδια δόμηση – προβλήματα
 - ☼ Ρύπανση από διάχυτες «κτηριακές χρήσεις»
 - ☼ (Κίνητρο για) καταπάτηση δημόσιας γης, παράνομη κατάτμηση
 - ☼ Στρεβλός προσανατολισμός της οικιστικής ανάπτυξης
 - ☼ Χαμηλή ποιότητα και υψηλότερο κόστος πολεοδόμησης
- (Οικονόμου, 2007).

Επιπλέον, για το ζήτημα της εκτός σχεδίου δόμησης το Τεχνικό Επιμελητήριο προτείνει την ενσωμάτωση στο Εθνικό Χωροταξικό Σχέδιο ενότητας που θα προβλέπει:

- Την ολοκλήρωση και θεσμοθέτηση του σχεδιασμού (ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ) εντός 15ετίας, που αποτελεί χρονικό ορίζοντα του Εθνικού Χωροταξικού Πλαισίου, ώστε να μην υπάρχουν στο μέλλον περιοχές «εκτός σχεδιασμού».
- Την εκπόνηση «Ειδικού Πλαισίου Οικιστικής Ανάπτυξης» με στόχο τη διατύπωση κατευθύνσεων για: α) την ενίσχυση του οικιστικού δικτύου της χώρας που αποτελεί χωρικό κεφάλαιο, β) την εφαρμογή αειφορικών στρατηγικών στον αστικό χώρο και στην αστική ανάπτυξη, γ) την επεξεργασία μέτρων πολιτικής γης για την εφαρμογή της αρχής της συμπαγούς πόλης, της προστασίας του περιβαλλοντικού χώρου και των αστικών αναπλάσεων και δ) να συμπεριλάβει το θέμα της παραθεριστικής κατοικίας, ακόμη και αν αυτή απευθύνεται σε ξένη αγορά, ώστε να ευθυγραμμιστεί με τις συνταγματικές επιταγές που διέπουν την οικιστική ανάπτυξη και να ενταχθεί ουσιαστικά στη θεώρηση των τοπικών χωρικών σχεδίων (ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ).
- Την άμεση κατάργηση των παρεκκλίσεων ως προς την αρτιότητα των γηπέδων και τη δόμηση κατά μήκος των οδών.

- Τη μεταβατικού χαρακτήρα μείωση της επιτρεπόμενης δόμησης για όλες τις χρήσεις με δυνατότητα ευνοϊκότερων ή δυσμενέστερων ρυθμίσεων μετά την ολοκλήρωση και θεσμοθέτηση του σχεδιασμού των υποκείμενων επιπέδων (ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ). Με αυτό το σκεπτικό, την άμεση αύξηση της αρτιότητας με ταυτόχρονη μείωση της επιτρεπόμενης δόμησης στον περιαστικό χώρο και στις κρίσιμες αναπτυσσόμενες ή υπό ανάπτυξη περιοχές του παράκτιου και νησιωτικού χώρου

(Πρώτο Θέμα, (2008). «ΤΕΕ: εμμένει στην κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης» Προσβάσιμο από: <http://www.protothema.gr/>).

Υπάρχει ανάγκη ριζικού περιορισμού της εκτός σχεδίου δόμησης αλλά αυτό έχει συνέπειες και δυσκολίες γιατί είναι μακροχρόνια πρακτική και σημαίνει την αφαίρεση κεκτημένων, ενώ η άνιση μεταχείριση, σε περίπτωση μη γενικευμένων ρυθμίσεων. Ενδεχομένως θα υπάρχει νομικό πρόβλημα με το Σύνταγμα ή με το Ευρωπαϊκό δικαστήριο. Το μεγάλο ποσοστό ιδιοκτητών γης (80%) σημαίνει αυξημένη κοινωνικοπολιτική και εκλογική δυνατότητα αντίδρασης που θα οδηγούσε σε ακύρωση ρυθμίσεων. Έτσι η κατάλληλη προσέγγιση είναι ο άμεσος περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης σε επίπεδο Σχεδιασμού, με κατάργηση παρεκκλίσεων, αύξηση γενικής αρτιότητας και μείωση του ΣΔ. (Οικονόμου, 2007).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η πόλη της Θεσσαλονίκης

3.1 Η Θεσσαλονίκη στο γεωγραφικό χώρο και Διοικητική Διάθρωση

Η πόλη της Θεσσαλονίκης είναι η πρωτεύουσα του Νομού Θεσσαλονίκης, ο οποίος βρίσκεται στο κεντρικό τμήμα της Μακεδονίας και αποτελεί μαζί με τους νομούς Ημαθίας, Πέλλης, Πιερίας, Κιλκίς, Σερρών και Χαλκιδικής την Περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας.

Το έδαφος του Νομού Θεσσαλονίκης είναι κατά τα 2/3 πεδινό. Η κατανομή του εδάφους ανά κατηγορία είναι η εξής: 62% πεδινό, 20% ημιορεινό και 18% ορεινό. Το έδαφος του νομού είναι κυρίως πεδινό: από τα 3.560 τ. χλμ., ορεινά είναι μόνο τα 612 τ. χλμ. τα 2.267 m² είναι πεδινά και τα 682 m² ημιορεινά. Εντελώς πεδινό είναι το δυτικό τμήμα του νομού, όπου απλώνεται η προσχωσιγενής κοιλάδα της Θεσσαλονίκης, η οποία συνεχίζεται και πέρα από τα όρια του νομού. (Καματάκη, 2009)



Η Θεσσαλονίκη βρίσκεται στο δυτικό τμήμα του σημερινού νομού Θεσσαλονίκης, στο μυχό του Θερμαϊκού κόλπου και εκτείνεται σε μήκος 12 χλμ. Είναι κτισμένη αμφιθεατρικά στις πλαγιές του Κέδρινου Λόφου και περιβάλλεται στα βόρεια από το περιαστικό δάσος του Σείχ Σου¹. Στα Βορειοανατολικά της πόλης υψώνεται ο Χορτιάτης (1201 μέτρα), πηγή μέρους του νερού που χρησιμοποιείται για την ύδρευση της. Βορειοδυτικά

απλώνεται η πεδιάδα της Θεσσαλονίκης,² Νότια βρέχεται από τον Θερμαϊκό.

¹ Έχει συνολική έκταση γύρω στα 30.215 στρέμματα. Κέδρινος λόφος ονομαζόταν το Σείχ Σου στα χρόνια της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας.

² Γνωστή και ως Καμπανία, η πεδιάδα της Θεσσαλονίκης δημιουργήθηκε γύρω στον 1ο αιώνα π.Χ από προσχώσεις των ποταμών Αξιού, Λουδία και Γαλλικού, που εκβάλλουν δυτικά της πόλης και ευνόησε την οικονομική ανάπτυξη της πόλης και της γύρω περιοχής, γιατί είναι ιδιαίτερα εύφορη.

Η πόλη αναπτύσσεται σε δύο τμήματα ως εξής: α) βόρεια, με την συμπαγή διαμόρφωση του αστικού ιστού που περιλαμβάνει το κέντρο και την παλιά πόλη. Οι επεκτάσεις του τμήματος αυτού στην βόρεια και κυρίως βορειοδυτική ελεύθερη γεωγραφική περιοχή με πυκνή οικιστική δομή κατά μήκος των κεντρικών οδικών αξόνων με χρήσεις κατοικίας και δευτερογενούς τομέα παραγωγής και β) νότια, με μια επίσης συμπαγή και εκτενέστερη από την Βόρειο-Δυτική ανάπτυξη πυκνοδομημένου αστικού ιστού κατά μήκος της θάλασσας. Επεκτείνεται δε, στην ευρύτερη γεωγραφική περιοχή, με ένα οικιστικό δίκτυο αραιότερο από ότι αυτό της βορειοδυτικής περιοχής και το οποίο καταλαμβάνει το νότιο τμήμα του νομού.

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης μαζί με 15 γειτονικούς δήμους αποτελούν το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης (Π.Σ.Θ.). Δεν υπάρχει θεσμοθετημένη μητροπολιτική περιοχή για τη Θεσσαλονίκη, ωστόσο εδώ λαμβάνω υπ' όψη την περιοχή αρμοδιότητας του ΟΡΘ. Η οριοθέτηση του ΠΣΘ έγινε με το νόμο 1561/85 (ΦΕΚ 148/Α): «Ρυθμιστικό Σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις». Οι Δήμοι που αποτελούν το ΠΣΘ είναι όπως απεικονίζει ο πίνακας 1.³

Δήμοι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης	
Δήμος Θεσσαλονίκης	Δήμος Πανόραμα
Δήμος Αγίου Παύλου	Δήμος Πολίχνης
Δήμος Αμπελοκήπων	Δήμος Πυλαίας
Δήμος Ελευθερίου - Κορδελιού	Δήμος Σταυρούπολης
Δήμος Ευόσμου	Δήμος Συκεών
Δήμος Καλαμαριάς	Δήμος Τριανδρίας
Δήμος Μενεμένης	Δήμος Ν. Ευκαρπίας
Δήμος Νεάπολης	Δήμος Πεύκων

Πίν.2: Δήμοι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Η πόλη χωρικά, αναπτύσσεται στο κεντρικό μέρος της αμφιθεατρικά ακολουθώντας το ανάγλυφο και το μήκος της γραμμής του Θερμαϊκού. Λόγω αφ' ενός του ανάγλυφου και αφ' ετέρου του περιαστικού πράσινου (Σειχ Σου και

³ Από το 2007 οι εναπομείναντες κοινότητες Ευκαρπίας και Πεύκων ονομάστηκαν επίσης δήμοι. Επίσης η πρώην κοινότητα Πεύκων εντάσσεται στο ΠΣΘ διότι προήλθε από διάσπαση του Δήμου Συκεών.

Κέδρινος Λόφος) η πόλη επεκτείνεται σε δύο κατευθύνσεις, Βορειοανατολικά και Νοτιοανατολικά. Έτσι οι πιο περιφερειακές περιοχές σχηματίζουν δύο πέταλα.

Σύμφωνα με τον Καποδίστρια και τις συνενώσεις οι οποίες έγιναν το 1997 οι Δήμοι που προήλθαν είναι όπως φαίνονται στο παρακάτω χάρτη (Χάρτης 3)



Ενώ πρόσφατα και έπειτα από τη ψήφιση του Καλλικράτη η διοικητική δομή του ΠΣΘ αλλάζει. Οι συνενώσεις Δήμων όπως φαίνονται και στο Χάρτη 4 αλλάζουν το σκηνικό στην αστική Διακυβέρνηση της πόλης.

3.3 Ιστορία της Πόλης και Πολεοδομίας της Θεσσαλονίκης

3.3.1 Προπολεμικά

Η Θεσσαλονίκη είναι μια πόλη με μακραίωνη ιστορία⁴ και έχει υποστεί σχεδόν όλους τους πιθανούς ιστορικούς αστικούς μετασχηματισμούς μιας πόλης. Μέχρι τα τέλη του 19^{ου} αιώνα η πόλη βρισκόταν «εντός των τειχών», με ιπποδάμειο σύστημα από τους ελληνιστικούς χρόνους. Το 1869 γκρεμίζονται τα παραθαλάσσια τείχη. Μια σειρά από πυρκαγιές⁵ διευκόλυναν και επιτάχυναν τις διαδικασίες εκσυγχρονισμού.

Εγκατάσταση εκτός των τειχών παρατηρείται για πρώτη φορά το 1879,



σύμφωνα με τούρκικο σχέδιο της περιοχής της σημερινής Εθνικής Αμύνης.⁶ Το 1890 υπήρχαν δύο μεγάλα προάστια στα Βορειοδυτικά της Χρυσής Πύλης και στα νοτιοανατολικά. Ενώ η κυριότερη επέκταση της πόλης χωρίς ιδιαίτερο σχέδιο έγινε προς τα Ανατολικά και έξω από τα τείχη σε μια περιοχή που ήταν γνωστή ως Χαμηδιέ.⁷ Το παραλιακό τμήμα της ευρύτερης αυτής περιοχής γνωστή ως «Εξοχές» ή περιοχή των «Πυργών»⁸ (ανατολικά),

⁴ Η πόλη ιδρύθηκε το 315 π.Χ. από τον Κάσσανδρο, Βασιλιά της Μακεδονίας.

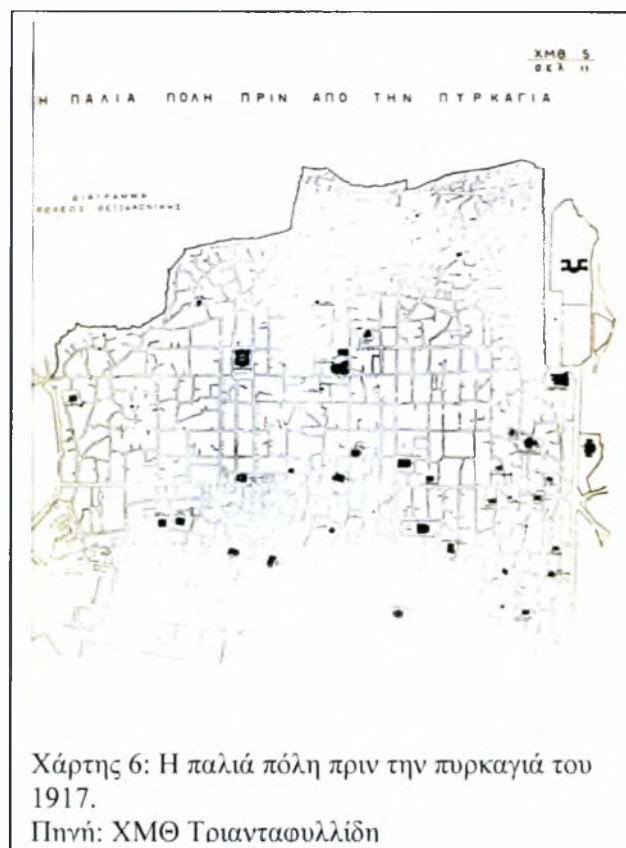
⁵ Το 1840, 1849, 1877, 1890, 1910, και 1917.

⁶ Αρχείο Δήμου Θεσσαλονίκης, με ημερομηνία σχεδίου 1-5-1879.

⁷ Η γνωστή σήμερα Καλαμαριά.

⁸ Εκατέρωθεν της σημερινής οδού Β. Όλγας.

«διαμορφώνεται κατοικία ανώτερων οικονομικών στρωμάτων» (Γερόλυμπου, 2008:164 στο «Θεσσαλονίκης ανάδειξις Χαρτών αναμνήσεις»).



Μετά τα μέσα του 19^{ου} αιώνα αλλάζει ο πολεοδομικός κανονισμός.⁹ Η Θεσσαλονίκη, κατά την περίοδο από το 1850 και έως το 1912, χωρίς να έχει ακόμη απελευθερωθεί, αναπτυσσόταν στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού του οθωμανικού αστικού χώρου. Στην περίοδο αυτή συντελούνται σταδιακές αλλαγές στην χωροθέτηση των οικονομικών δραστηριοτήτων της πόλης. Μετατρέπεται ο ιστός εντός των τειχών –από δαιδαλώδης σε ορθογωνισμένη μορφή- με διανοίξεις βασικών αρτηριών και ευθυγραμμίσεις. Κατεδαφίζεται σταδιακά το τείχος. Επεκτείνεται η πόλη εκτός τειχών, αναμορφώνεται και ενοποιείται η περιοχή του λιμανιού, κτίζονται οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, κ.ά. Διαμορφώνεται η δυτική κεντρική περιοχή της πόλης. (Αβδελίδης, [199-])

⁹ Κώδικας του 1864 και στη συνέχεια του 1891.

3.3.2 Η περίοδος του μεσοπολέμου

Στην περίοδο του μεσοπολέμου τρία ιστορικά γεγονότα επηρέασαν την αστική μεταμόρφωση της πόλης της Θεσσαλονίκης:



Χάρτης 7: Η Πυρίκαυστη περιοχή
Πηγή: thess.gr (6-7-2010)

- ❖ Η πυρκαγιά του 1917 και ο σχεδιασμός της πόλης από τους Hebrard – Mawson
- ❖ Η Μικρασιατική καταστροφή με την ανταλλαγή πληθυσμών εκατέρωθεν.
- ❖ Η εσωτερική μετανάστευση προς τα αστικά κέντρα με την εκβιομηχάνιση και με την «αναγκαστική» αστικοποίηση περιοχών.

«Η πυρκαγιά του 1917¹⁰, πέντε χρόνια μετά την απελευθέρωση της πόλης και πέντε χρόνια πριν τη Μικρασιατική καταστροφή, αποτελεί ορόσημο στην ιστορία της πόλης» (Γερόλυμπου, 2008:164 στο «Θεσσαλονίκης ανάδειξης Χαρτών αναμνήσεις»).

Μετά την πυρκαγιά του 1917 επανασχεδιάζεται η πόλη και συγκεκριμένα με σχεδιασμό του Ernest Hebrard¹¹, το 1918 (η οποία δεν τηρήθηκε), «αλλάζει η παλιά πολυπυρηνική δομή σε ένα ενιαίο κέντρο και αναδιοργανώνονται οι λειτουργίες του κέντρου με τη μεταφορά των βιομηχανιών εκτός κέντρου και μιας γενικότερης νέας χωροθέτησης των αστικών λειτουργιών.» (Αβδελίδης, [199-])

¹⁰Στις 5 Αυγούστου του 1917 σ' ένα μικρό σπίτι της οδού Ολυμπιάδος εκδηλώθηκε πυρκαγιά που γρήγορα επεκτάθηκε επειδή φυσούσε ισχυρός Βαρδάρης. Η φωτιά έσβησε μόνη της στις 19 Αυγούστου έχοντας καταστρέψει 9.500 σπίτια και αφήνοντας άστεγους πάνω από 70.000 κατοίκους. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπήρξε φήμη περί ηθελημένης πυρκαγιάς κάτι το οποίο δεν έχει αποδειχθεί σύμφωνα με τα γνωστά υπάρχοντα στοιχεία.

¹¹ Υπηρετούσε στη Στρατιά της Ανατολής

Μετά το 1921 συνεχίζεται μια σχετική πολεοδομική δραστηριότητα με βάση το προηγούμενο σχέδιο. Τα πολεοδομικά δεδομένα, με την συρροή προσφυγικού πληθυσμού και την εγκατάστασή τους κυρίως στα περίχωρα αλλά και σε συνοικίες της παλιάς πόλης, αλλάζουν.

ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΙΣ ΤΩΝ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΩΝ ΕΝ ΤΗ ΜΕΛΕΤΗ ΠΡΟΣΦΥΓΙΚΩΝ ΣΥΝΟΙΚΙΣΜΩΝ															
Κατωτέρω δίδομεν τήν αναλυτικήν κατάστασιν τῆς 31ης Ἰουλίου 1926 τοῦ Γεωργικοῦ γραφείου ἐποικισμού Θεσσαλονίκης, τήν ὁποίαν ἐλάβομεν ὡς ἀφαιτηρίαν διὰ τήν μελέτην τῶν ἐν αὐτῇ ἀναγραφομένων συνοικισμῶν. ¹⁾															
Αἰ. ἀρθ.	Ὄνόματα συναικισμῶν	Θρησκ.		Μικρasiat.		Ποντίων		Καυκασίων		Ἐκ Βουλγαρίας		Διάφοροι		Σύνολον	
		εἰσεγγ.	ἐξομ.	εἰσεγγ.	ἐξομ.	εἰσεγγ.	ἐξομ.	εἰσεγγ.	ἐξομ.	εἰσεγγ.	ἐξομ.	εἰσεγγ.	ἐξομ.	εἰσεγγ.	ἐξομ.
1	Θεσσαλονίκη ²⁾	27	56	369	1475									396	1530
2	Καρά-ΐσιν (Πολίχνη)							139	463					139	463
3	Γαλατζίη (Φίληρος)							109	381					109	381
4	Ρεντζίη	5	20	56	210									61	230
5	Κουρί			170	786									170	786
6	Ρύσιων Ἀλιέων			179	797									179	797
7	Κατιρλί			100	461									100	461
8	Τόπ- Ἀλτί ἢ Ροδοχώρι	24	96	60	277									84	373
9	Νέος Κουκλουτζάς	2	8	266	1061	3	12							271	1061
10	Ἀμπελόκηποι	32	128	43	171	7	28			20	80			102	407
11	Νέα Μαινμένη			114	459									114	459
12	Νέον Κορδελιώ			64	275									64	275
13	Εὐκαρπία (Λεμπεντάκι)	11	25	129	513	2	5							142	543
14	Δασύι - Μπαλή (Ὁρειόκαστρον)					131	511							131	511
15	Δουβουλάρ (Διοβατά)			87	266			98	306					185	562

1. ¹⁾ Ἰδιαιτέρων αἰτίας ἀναστατάσεως Ποντίων κατ' ἄτομα (ἐκ Πόντου καὶ Καυκάσου) εἰς τὸν νορὸν Θεσσαλονίκης καὶ τὴν ἐποχὴν τοῦ Χαλκί-
δικῆς κατὰ πληροφορίαν τοῦ Κεντρικοῦ συντάγματος Ποντίων Θεσσαλονίκης βλ. εἰς Ἀρχαίον Πόντον 3 (1911) σελ. 226-229.

2. Ἡ Θεσσαλονίκη παραλαμβάνει δύο ἐκείναις Α' (Νέα Βάρδα) καὶ Β' (Νέα Μελισσοῦ).

Πίν.3:Αναλυτική καταγραφή οικισμῶν εγκατάστασης, κατοίκων, τόπος προέλευσης στη Θεσσαλονίκη και στους γειτνιάζοντες οικισμούς.

Πηγή: Μαραβελάκη – Βακαλοπούλου (1993) «Οι προσφυγικές εγκαταστάσεις στην περιοχή της Θεσσαλονίκης»

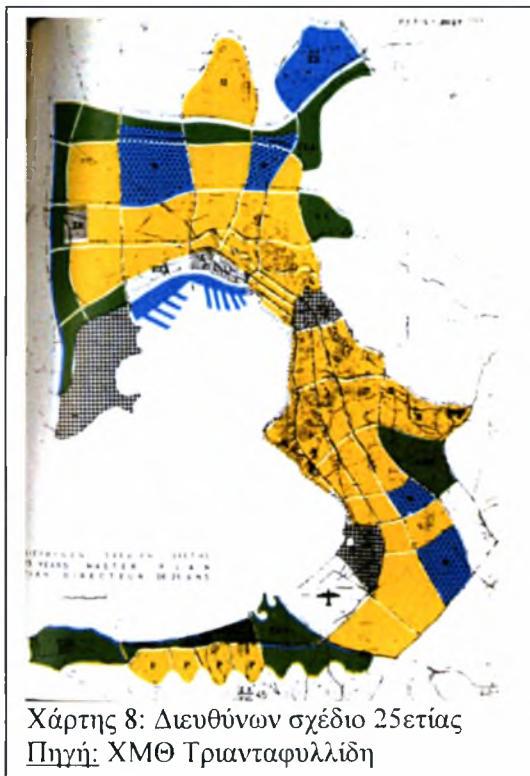
1. Ἰδιαίτερον πινάκι ἀνακαταστάσεως Ποντίων κατ' ἐξομ. (ἐκ Πόντου καὶ Καυκάσου) εἰς τὸν νομόν Θεσσαλονίκης καὶ τὴν ἀποδομένην Χαλκιδικίαν κατὰ πληροφάνειαν τοῦ Κεντρικοῦ συνόλεμον Ποντίων Θεσσαλονίκης βλ. εἰς Ἄρχειον Πόντου 3 (1911) σελ. 226-229.
2. Ἡ Θεσσαλονίκη περιλαμβάνει τὰς ἐκτετατάς Α' (Νέα Βάγνα) καὶ Β' (Νέα Μελισσιώ).

Πίν.3:Αναλυτική καταγραφή οικισμών εγκατάστασης, κατοίκων, τόπος προέλευσης στη Θεσσαλονίκη και στους γειτνιάζοντες οικισμούς.

Πηγή: Μαραβελάκη – Βακαλοπούλου (1993) «Οι προσφυγικές εγκαταστάσεις στην περιοχή της Θεσσαλονίκης»

3.3.3 Μεταπολεμική εξέλιξη

Στα μέσα της δεκαετίας του '60 ανατέθηκε στον καθηγητή του ΑΠΘ, Ιωάννη Τριανταφυλλίδη από το Υπουργείο Δημοσίων έργων να συντάξει μια Χωροταξική Μελέτη για τη Θεσσαλονίκη που ολοκληρώθηκε το 1968. «Η επικρατούσα την εποχή εκείνη αντίληψη του μοντέρνου κινήματος ότι όλες οι συνιστώσες της αστικής ανάπτυξης μπορούν να οργανωθούν με ορθολογικό τρόπο αποτυπώνεται στον ενδελεχή προγραμματισμό και οργάνωση των χρήσεων.» (Αλεξανδροπούλου, Μακράκη – Καραχάλιου, 2009 πρόσβαση από το http://portal.teetkm/GRAFEIO_TYPOY/TEXNOGRAFHMA_2009/TEXNOGRAFHMA_381/381%2012_13.pdf)



Η μελέτη του Τριανταφυλλίδη δεν απέκτησε ποτέ δεσμευτικό χαρακτήρα γιατί «ο συγκεκριμένος τρόπος προσέγγισης ήρθε σε αντίθεση με την ελληνική πραγματικότητα και την οικιστική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης. Ωστόσο, ανέδειξε την ανάγκη ύπαρξης στρατηγικού σχεδιασμού για την πόλη, αποτέλεσε βάση πληροφοριών για διάφορους τομείς της ανάπτυξής της και ελήφθη υπόψη σε μεταγενέστερες προσπάθειες σχεδιασμού.»¹² (ο.π) Προέβλεπε ότι το **2016** η πόλη θα αριθμούσε **1,4 εκ. κατοίκους**, με έκταση **35.000 εκτάρια**.

Ακόμα πρότεινε τη **μετεγκατάσταση της Δ.Ε.Θ.**, τον **πολλαπλασιασμό του πρασίνου** στην πόλη, τη δημιουργία κλειστού περιφερειακού αυτοκινητόδρομου κυκλικής μορφής (**περιφερειακό**), που θα ένωνε υποθαλάσσια τα δύο άκρα Μεγάλου Εμβόλου και εκβολών Αξιού, μακριά από το ιστορικό κέντρο και το παραθαλάσσιο μέτωπο. Παράλληλα, προτείνονταν η δημιουργία **μετρό**, επίσης σε κυκλική μορφή, που θα διέρχονταν και από την προαναφερθείσα υποθαλάσσια σήραγγα.

¹² Αφορά μελέτες για την ανάπτυξη της πόλης, το 1979

Προτείνονταν η μεταφορά της κύριας κίνησης του **αεροδρομίου** και των εμπορικών πτήσεων σε νέα θέση δυτικά του Αξιού και η διατήρηση του αεροδρομίου της Μίκρας μόνο για την εξυπηρέτηση των ιδιωτικών αεροσκαφών και του αεραθλητισμού. Επισημαίνονταν ως προοπτική η δημιουργία **νέου λιμένα** (Ευρωλιμένα) στην περιοχή μεταξύ Αξιού και Αλιάκμονα. Τέλος, προβλέπονταν η ίδρυση ενός Οργανισμού, που θα αναλάμβανε την υλοποίησή της μελέτης.

«Το 1976 το Υπουργείο Δημοσίων Έργων (Υ.Δ.Ε.) κατέληξε σε μια πρόταση με γενικές αρχές για την ανάπτυξη του Π.Σ.Θ., η οποία, ύστερα από τροποποιήσεις που υπέστη από μια επιτροπή εκπροσώπων διαφόρων φορέων (Υ.Δ.Ε., Τ.Ε.Ε., Υπουργείο Βορείου Ελλάδος – Υ.Β.Ε., Δήμος Θεσσαλονίκης) και τον καθηγητή Ι. Τριανταφυλλίδη, διαμορφώθηκε το 1977 υπό τον τίτλο «Σχέδιο Αναμόρφωσης του Ρυθμιστικού». Το εν λόγω Σχέδιο απεστάλη στη Συντονιστική Επιτροπή Ρυθμιστικού του Υ.Β.Ε., όπου μετείχαν εκπρόσωποι τοπικών φορέων, που παρουσίασαν δημόσια τις απόψεις τους τον ίδιο χρόνο. Το Σχέδιο αυτό ήταν πιο μετριοπαθές από τη Χωροταξική Μελέτη και αποτέλεσε μια προσπάθεια προσαρμογής της σε ρεαλιστικότερα δεδομένα. Η παρέλευση όμως 10 ετών από την εκπόνησή της κατέστη σε ανεπίκαιρη και ελλιπή την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης πάνω στην οποία βασίστηκε το Σχέδιο, ενώ οι προτάσεις στις οποίες κατέληγε χαρακτηρίστηκαν αποσπασματικές.» (ό.π.)

«Το 1979 το Υ.Δ.Ε. ανέθεσε σε τέσσερις φορείς: στο Α.Π.Θ., στο Τ.Ε.Ε.-Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, στο Δήμο Θεσσαλονίκης και σε ένα ιδιωτικό γραφείο μελετών, τη διατύπωση ρυθμιστικών προτάσεων για την πόλη. Οι προδιαγραφές και τα στενά χρονικά περιθώρια που τέθηκαν προκάλεσαν την αντίδραση των τοπικών φορέων. Επίσης, επισημάνθηκε η ανάγκη ύπαρξης εθνικού πλαισίου χωροταξικού σχεδιασμού, από το οποίο να απορρέουν οι επιλογές για την ανάπτυξη της πόλης, η σημασία του συμμετοχικού σχεδιασμού και της δημόσιας διαβούλευσης καθώς και η ανάγκη δημιουργίας ενός ειδικού φορέα υπεύθυνου για το σχεδιασμό της Θεσσαλονίκης. Με βάση τους παραπάνω περιορισμούς, το αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής ήταν η παραγωγή τριών μελετών για τα ζητήματα ανάπτυξης της πόλης οι οποίες ουδέποτε εφαρμόστηκαν. Μόνο το 1981, το Υ.Δ.Ε., βασισμένο στην τελευταία μελέτη, συνέταξε ένα προκαταρκτικό σχέδιο υπό τον τίτλο «Θεσσαλονίκη

2000: ένα πλαίσιο ρυθμίσεων», το οποίο όμως απορρίφθηκε από τους τοπικούς φορείς.» (ό.π.)

«Το 1982 ξεκίνησε να διαμορφώνεται ανά Νομό, ένας χωροταξικός αναπτυξιακός προγραμματισμός που κατέληξε στη σύνταξη «ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ» για το σύνολο των νομών της Χώρας (1984).

Στις προτάσεις αυτές περιλαμβάνονται:

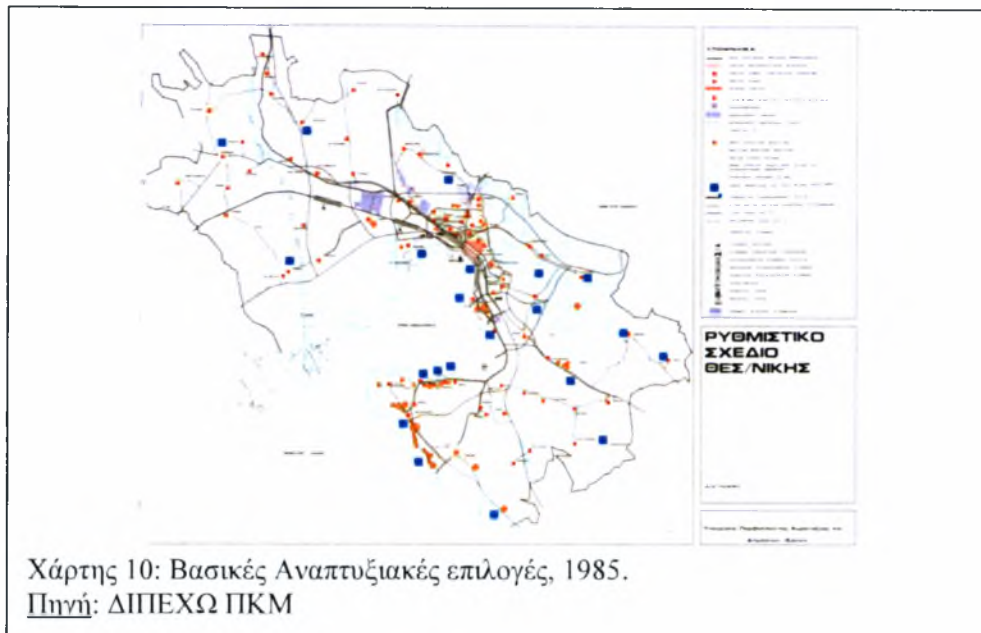
- οι βασικοί αναπτυξιακοί στόχοι ανά Νομό
- η επιθυμητή δομή στο χώρο του παραγωγικού συστήματος
- η κυκλοφορία συγκοινωνία και άλλα δίκτυα τεχνικής υποδομής
- οικιστική δομή
- οι ζώνες ειδικής προστασίας» (Πρόσβαση από το:

<http://www.minenv.gr/1/12/123/12304/g1230402.html>)



«Το 1983, εν όψει της έναρξης της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ) η Διεύθυνση Οικισμού Θεσσαλονίκης συνέταξε μια έκθεση με τίτλο «Ανασυγκρότηση της Θεσσαλονίκης», που περιελάμβανε βασικούς στόχους για την πολεοδομική οργάνωση της πόλης, με σκοπό να αποτελέσει το πλαίσιο εκπόνησης των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων. Παρά την κριτική που ασκήθηκε (φιλόδοξοι στόχοι, ανάγκη λεπτομερέστερης προσέγγισης για σημαντικά ζητήματα που αφορούσαν στην πολεοδομική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, κ.λπ.), το κείμενο αυτό αποτέλεσε τελικά τη βάση για τη σύνταξη του

διατάγματος για το Ρυθμιστικό Σχέδιο. (Αλεξανδροπούλου, Μακράκη – Καραχάλιου, 2009 πρόσβαση από το http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/GRAFEIO_TYPOY/TEXNOGRAFHMA_2009/TEXNOGRAFHMA_381/381%2012_13.pdf)



Το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (Ρ.Σ.Θ.) θεσμοθετήθηκε με το Νόμο 1561/1985 (ΦΕΚ 148Α' /6-9-1985), «Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της Ευρύτερης Περιοχής της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις».

Ο βασικός σκοπός ήταν η επίλυση των προβλημάτων της πόλης μέσω του ορισμού των κατευθύνσεων για το σχεδιασμό της. Για την Ευρύτερη Περιοχή της Θεσσαλονίκης, που περιλαμβάνει το Πολεοδομικό Συγκρότημα, την Περιαστική Ζώνη και το Υπόλοιπο της Ευρύτερης Περιοχής θεσμοθέτησε τις βασικές κατευθύνσεις, τα συμπεράσματα και τις αρχές οργάνωσης του χώρου του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και της Περιαστικής Ζώνης της Θεσσαλονίκης.¹³ Αποτελεί την πρώτη θεσμοθετημένη πολυτομεακή θέση για το αστικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης και του περιβάλλοντος της. Ζητήματα που προσεγγίζονται είναι περιβαλλοντικά, κοινωνικά, αναπτυξιακά δίνοντας βάση στον καθορισμό Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ), στον καθορισμό κατώτατου ορίου κατάτμησης στις περιοχές εκτός σχεδίου, την εκπόνηση Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) για το πολεοδομικό συγκρότημα, αναπλάσεις ιστορικών χώρων του κέντρου και της παλιάς πόλης, πολεοδομική οργάνωση της βιομηχανικής ζώνης (ΒΙ.ΠΕ.Θ).

«Το Ρ.Σ.Θ. προέβλεπε την ίδρυση του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (Ο.Ρ.ΘΕ.) για το συντονισμό και την παρακολούθησή του. Τη διοίκηση και διαχείριση του Ο.Ρ.ΘΕ. ανέλαβε η Εκτελεστική Επιτροπή, στην οποία

¹³ Μελέτη που συντάχθηκε στα πλαίσια της ΕΠΑ από μελετητική ομάδα της Διεύθυνσης Οικισμού Θεσσαλονίκης του τότε ΥΧΟΠ.

προεδρεύει ο/η Πρόεδρος του Οργανισμού, πρόσωπο ορισμένο από την Κεντρική Διοίκηση, αλλά προβλέπεται και η συμμετοχή τοπικών φορέων.»¹⁴ (Αλεξανδροπούλου, Μακράκη – Καραχάλιου, 2009 πρόσβαση από το http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/GRAFEIO_TYPOY/TEXNOGRAFHMA_2009/TEXNOGRAFHMA_381/381%2012_13.pdf) Ο ΟΡΘ εποπτεύεται από την Υπουργό ΠΕΚΑ. Έχει την ευθύνη (για την περιοχή Θεσσαλονίκης) της χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσής της στο πλαίσιο των αναπτυξιακών επιλογών. Και της προστασίας και αναβάθμισης του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος. Το έργο του ΟΡΘΕ είναι η:

- ➡ Παρακολούθηση και εφαρμογή των κατευθύνσεων του Ρυθμιστικού Σχεδίου
- ➡ Προώθηση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ)
- ➡ Προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς και του δομημένου περιβάλλοντος
- ➡ Μέριμνα για μελέτη και εφαρμογή μέτρων για την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης

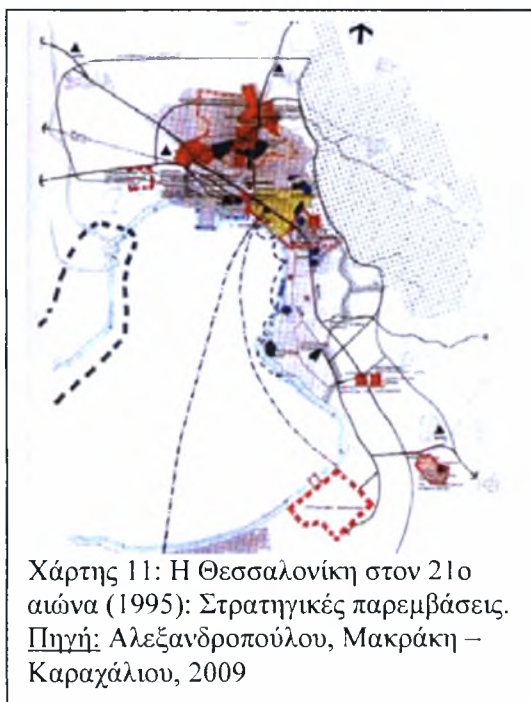
«Οι γενικοί στόχοι του Ρυθμιστικού Σχεδίου, ήταν η ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Θεσσαλονίκης, η βελτίωση της ποιότητας ζωής και η προστασία του περιβάλλοντος, η εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων, η διεύρυνση των επιλογών κατοικίας, εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας και η ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς, υπήρξαν πρωτοποριακοί για την εποχή τους. Το περιβάλλον βρίσκεται στο επίκεντρο της προβληματικής, καθώς προβλέπεται η εφαρμογή Προγράμματος Προστασίας Περιβάλλοντος, όταν ακόμη έννοιες όπως αυτή της «βιώσιμης ανάπτυξης» δεν είχαν διατυπωθεί.» (ό.π.)

«Το Ρ.Σ.Θ. στηρίχθηκε στις προσπάθειες ρύθμισης του χώρου που είχαν προηγηθεί. Διατυπώθηκε με την πεποίθηση ότι οι στόχοι και τα μέτρα που προτείνει θα υλοποιηθούν στο πλαίσιο της γενικότερης χωροταξικής και πολεοδομικής

¹⁴ «Αυτό έρχεται σε αντίθεση με τη γενικότερη φιλοσοφία σχεδιασμού, που προωθεί η νέα τότε κυβέρνηση (μετά το 1981), καθώς υπάρχει σημαντική εμπλοκή της Κεντρικής Διοίκησης. Παράλληλα, έρχεται σε αντίθεση με τις διεκδικήσεις της τοπικής κοινωνίας, οι οποίες εκφράζονταν κάθε φορά που ετίθετο θέμα αναθεώρησης του Σχεδίου με αιτήσεις για μεγαλύτερη συμμετοχή.» (Αλεξανδροπούλου, Μακράκη – Καραχάλιου, 2009 πρόσβαση από το http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/GRAFEIO_TYPOY/TEXNOGRAFHMA_2009/TEXNOGRAFHMA_381/381%2012_13.pdf)

πολιτικής για το συνολικό σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων, αλλά και της αναπτυξιακής πολιτικής, η οποία εκφραζόταν τότε από τα Πενταετή Προγράμματα Ανάπτυξης της χώρας. Διαφέρει από προηγούμενες μελέτες και σχέδια καθώς δεν αποτελεί ένα σχέδιο χρήσεων γης αλλά προσπαθεί να αποτυπώσει τη χωροταξική και πολεοδομική πολιτική σε μητροπολιτική κλίμακα, θέτοντας στόχους και δίνοντας κατευθύνσεις σε συνάρτηση με παρεμβάσεις στρατηγικής σημασίας.¹⁵» (ό.π.)

«Στο Ρ.Σ.Θ. προβλεπόταν και η λειτουργία του Συμβουλίου Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης, «που αποτελεί το βασικό πολιτικό όργανο του φορέα και αναλαμβάνει την αναζήτηση και εξασφάλιση της πλατύτερης δυνατής κοινωνικής συναίνεσης» για την υλοποίηση του Ρ.Σ.Θ.»¹⁶ «...Στα χρόνια που μεσολάβησαν από τη θεσμοθέτηση του Ρ.Σ.Θ. μέχρι σήμερα, η λειτουργία του Ο.Ρ.ΘΕ. προσανατολίστηκε κυρίως στον σχεδιασμό προγραμμάτων και στην εκπόνηση και παρακολούθηση μελετών στην περιοχή ευθύνης του (ιδιαίτερα των Γ.Π.Σ.) και όχι στην εφαρμογή τους, προφανώς λόγω έλλειψης πόρων



Χάρτης 11: Η Θεσσαλονίκη στον 21ο αιώνα (1995): Στρατηγικές παρεμβάσεις.
Πηγή: Αλεξανδροπούλου, Μακράκη – Καραχάλιου, 2009

και αρμοδιοτήτων.» (Αλεξανδροπούλου, Μακράκη – Καραχάλιου, 2009 πρόσβαση από το http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/GRAFEIO_TYPOY/TEXNOGRAFHMA_2009/TEXNOGRAFHMA_381/381%2012_13.pdf)

Οι δύο τελευταίες δεκαετίες, 1980, 1990, χαρακτηρίζονται από τη νομοθέτηση ρυθμίσεων βάσει του Νόμου 1561/8524, περί καθορισμού ΖΟΕ και κατωτάτου ορίου κατατμήσεως στις περιοχές εκτός σχεδίου

¹⁵ Αποτελεί, δηλαδή, ένα Σχέδιο – Πρόγραμμα που αποσκοπεί στο συντονισμό ενεργειών για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης.

¹⁶ «Το Συμβούλιο ήταν ευρύ γνωμοδοτικό Όργανο –προς το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. και το Υπουργικό Συμβούλιο–, συναρμόδιο για τη χάραξη πολιτικής για την πόλη, με σύνθεση από την Κεντρική Διοίκηση, την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τους φορείς της πόλης. Λειτουργήσε μέχρι τις αρχές του '90, αλλά αργότερα αδράνησε και τελικά καταργήθηκε στα μέσα εκείνης της δεκαετίας.» (Αλεξανδροπούλου, Μακράκη – Καραχάλιου, 2009 πρόσβαση από το http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/GRAFEIO_TYPOY/TEXNOGRAFHMA_2009/TEXNOGRAFHMA_381/381%2012_13.pdf)

πόλης και επίσης εκπονείται το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο¹⁷ για το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης. Εφαρμόζονται κάποια από αυτά τα ρυθμιστικά και πολεοδομικά νομοθετήματα. Σύμφωνα με αυτά, γίνονται έργα ανάπλασης ιστορικών χώρων του κέντρου και της παλιάς πόλης, πολεοδομικής οργάνωσης όπως για τη ΒΙ.ΠΕ.Θ κ.ά. που τείνουν να βελτιώσουν το ήδη διαμορφωμένο χώρο της πόλης όπως και άλλες σημειακές βελτιώσεις που αφορούν στη χωροθέτηση των κεντρικών λειτουργιών. (Αβδελίδης, [199-])

«Το σχέδιο με τίτλο «Η Θεσσαλονίκη στον 21ο αιώνα: Ανάπτυξη – Περιβάλλον – Πολιτισμός: Συμβολή στο Στρατηγικό Σχέδιο» ολοκληρώθηκε το 1995 και ήταν το αποτέλεσμα ερευνητικού προγράμματος που ανατέθηκε από τον Ο.Ρ.ΘΕ. στο Α.Π.Θ. Αντικείμενό του ήταν η διερεύνηση των προοπτικών



Χάρτης 12: Το Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης για τη Θεσσαλονίκη 2010 (2000)
Πηγή: (Αλεξανδροπούλου, Α., Μακράκης – Καραχάλιου, Χ., 2009)

ανάπτυξης της πόλης μια δεκαετία μετά τη θεσμοθέτηση του Ρ.Σ.Θ. και η διατύπωση στρατηγικών κατευθύνσεων, οι οποίες θα διαμορφώνονταν μέσω του κοινωνικού διαλόγου. Το σχέδιο εμπεριείχε, επίσης, το χαρακτήρα ενός προγράμματος για την Ευρύτερη Περιοχή της Θεσσαλονίκης, ανάλογο με τα συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα. Εν τέλει, το Στρατηγικό Σχέδιο δεν αξιοποιήθηκε.» (Αλεξανδροπούλου, Μακράκη – Καραχάλιου, 2009 πρόσβαση από το http://portal.tee.gr/portal/page/portal/teetkm/GRAFEIO_TYPOY/TEXNOGRAFHM_A_2009/TEXNOGRAFHMA_381/381%2012_13.pdf)

«Η σύνταξη του Στρατηγικού Σχεδίου Βιώσιμης Ανάπτυξης ξεκίνησε το 2000 με πρωτοβουλία του Ο.Ρ.ΘΕ. και αρχικά είχε την υποστήριξη του Υπουργείου Μακεδονίας – Θράκης, της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Θεσσαλονίκης, ενώ ενέπλεξε πλήθος φορέων της

¹⁷ 420Δ/1993

πόλης. Διαμορφώθηκε, επίσης, ένα Σχέδιο Δράσης και περιγράφηκαν οι ενέργειες και οι διαδικασίες που έπρεπε να λάβουν χώρα κατά τη σύνταξη και εφαρμογή του Σχεδίου. Στη συνέχεια καθορίστηκαν διαδικασίες διαλόγου και έλαβε χώρα ο κοινωνικός διάλογος, με αποτέλεσμα την έγκριση 4 Αξόνων, 6 Τομέων Δράσης και 15 Δράσεων Προτεραιότητας για το 2010. Για καθέναν από τους Τομείς Δράσης προβλεπόταν η σύνταξη Επιχειρησιακών Σχεδίων που θα εξειδίκευαν τις δράσεις σε επιμέρους έργα και ενέργειες.» (ό.π.)

«Βασική διαφορά του Σχεδίου με προηγούμενες προσπάθειες είναι ότι αποτελούσε μια πρόταση για τη διαδικασία σύνταξης ενός Στρατηγικού Σχεδίου, που στηριζόταν στον κοινωνικό διάλογο και στην επίτευξη συναίνεσης ως προς τους κύριους άξονες και στόχους και όχι ένα Στρατηγικό Σχέδιο αυτό καθαυτό. Το



Χάρτης 13: Μητροπολιτική Διακυβέρνηση στη Θεσσαλονίκη
Πηγή: Αλεξανδροπούλου, Μακράκη – Καραχάλιου, 2009

Στρατηγικό Σχέδιο
επιχείρησε να
συμβάλλει στην
επίλυση των
προβλημάτων της
πόλης, αλλά
παραμένει ως σήμερα
πρόταση «που δεν
έχει μπει σε τροχιά
υλοποίησης». (ό.π.)

«Το 2002 ανατέθηκε από το ΥΠ.ΕΣ.Δ.Δ.Α. έρευνα με τίτλο «Μητροπολιτική Διακυβέρνηση στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης: Προϋποθέσεις και Σενάρια», με σκοπό τη διερεύνηση των προϋποθέσεων για τη συγκρότηση θεσμών μητροπολιτικής διακυβέρνησης. Προτάθηκαν τέσσερα μοντέλα:

- ✿ Μητροπολιτική Περιφέρεια: Αποκεντρωμένη δομή της Κεντρικής Διοίκησης, που λειτουργεί συντονιστικά, με ενδεχόμενη συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης σε ένα Συμβούλιο.
- ✿ Μητροπολιτικός Δήμος ή Νομαρχία: Αυτοδιοικητικός φορέας με άμεση εκλογή οργάνων.

- ⊕ Μητροπολιτικός Σύνδεσμος: Μητροπολιτικός θεσμός με εκπροσώπηση των Ο.Τ.Α. Α΄ και Β΄ βαθμού.
- ⊕ Συντονισμός Δομών: Αξιοποιεί τις υπάρχουσες δομές και δε συνεπάγεται κάποια αλλαγή.» (ό.π.)



«Είναι σκόπιμο να αναφερθούν τα σενάρια που προτάθηκαν για τα όρια της Μητροπολιτικής Περιοχής (το μόνο σημείο που τέθηκε σε διαβούλευση στην Α΄ Φάση της μελέτης επικαιροποίησης του Ρ.Σ.Θ.):

- ⊕ Συνεκτικό σενάριο: Η Μητροπολιτική Περιοχή περιλαμβάνει την Επαρχία Θεσσαλονίκης και τμήμα της Επαρχίας Λαγκαδά. Ως θετικό στοιχείο αναφέρεται η ομοιογένεια της περιοχής και ο έντονα αστικός χαρακτήρας. (το σκούρο γκρι στην Εικόνα)
- ⊕ Ενδιάμεσο σενάριο: Η Μητροπολιτική Περιοχή ταυτίζεται με τον Νομό Θεσσαλονίκης. Θετικά αξιολογείται το γεγονός ότι προσαρμόζεται στα υφιστάμενα διοικητικά όρια και καθιστά ευκολότερες τις διοικητικές προσαρμογές.
- ⊕ Διευρυμένο σενάριο: Η έκταση της Μητροπολιτικής Περιοχής είναι περίπου ίδια με αυτήν του ενδιάμεσου σεναρίου της Α΄ Φάσης του υπό εκπόνηση Ρυθμιστικού, καθώς περιλαμβάνει την Επαρχία Θεσσαλονίκης, τμήμα της Επαρχίας Λαγκαδά και μικρά τμήματα όμορων νομών (Κιλκίς,

Πέλλα, Ημαθία, Χαλκιδική).» (ό.π.) Πρόκειται για ένα σενάριο που στηρίζεται σε λειτουργικές διασυνδέσεις.(το ανοικτό γκρι στην Εικόνα)¹⁸

3.3.4 Πρόσφατες Μελέτες και Μελλοντικά εργαλεία

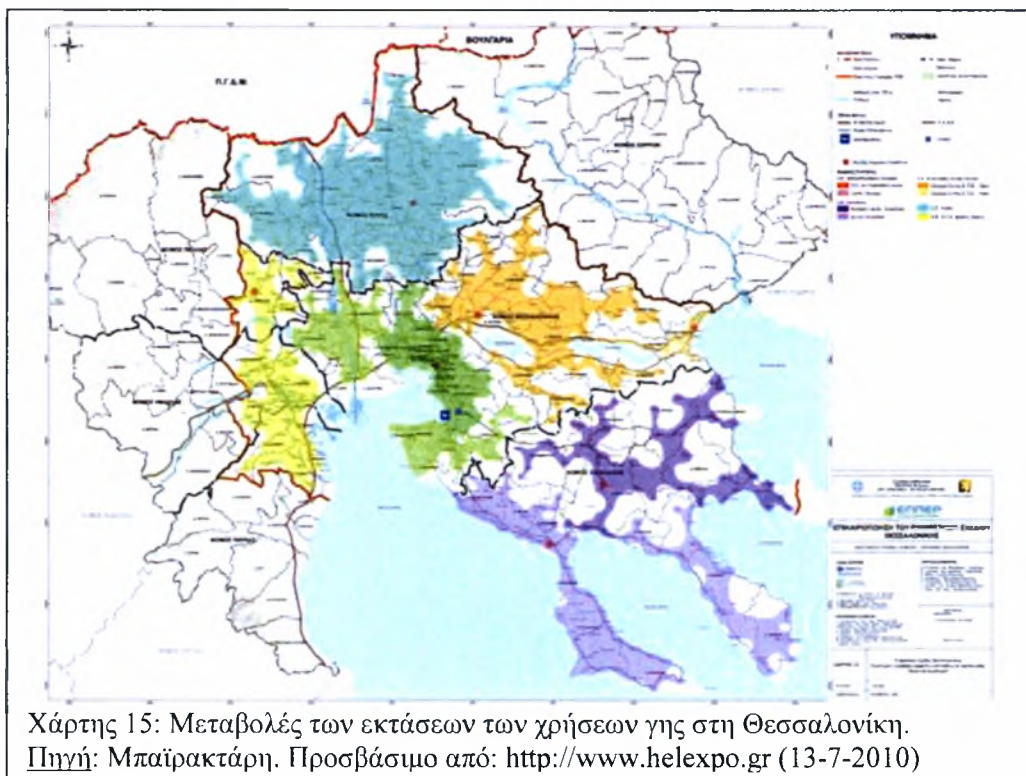
Για την περιοχή της Θεσσαλονίκης η επικαιροποίηση του ΡΣ είναι καθοριστικός παράγοντας για την εξέλιξη και τη έγκαιρη αντιμετώπιση των προβλημάτων. Ήδη έχει καθυστερήσει κατά πολύ η εξέλιξη προς αυτή τη κατεύθυνση. Από το 1985 που ψηφίστηκε το ΡΘ έγιναν κάποιες απόπειρες για τον εκσυγχρονισμό και την ενημέρωση του χωρίς ωστόσο να θεσμοθετηθεί καμία μελέτη.

Σύμφωνα με τον Τύπο το νέο ρυθμιστικό είναι σχεδόν έτοιμο και σύμφωνα με πληροφορίες του ΟΡΘ είναι ζήτημα χρόνου η δημοσίευση του απλά καθυστερεί για πολιτικούς λόγους. Με έρευνα η οποία έγινε πάνω στο συγκεκριμένο ζήτημα βρέθηκαν χάρτες του επικείμενου Ρυθμιστικού, όπως και παραθέτονται στο Παράρτημα. (Χάρτης 3, 4, 5)

Το νέο ρυθμιστικό¹⁹ ανατέθηκε από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης, που είχε και την επίβλεψη της μελέτης, και αποτυπώνει τις αναπτυξιακές δυνατότητες αλλά και τα προβλήματα που απαιτούν λύση στο επόμενο διάστημα, ώστε η περιοχή που είναι εντός της ζώνης επιρροής της Θεσσαλονίκης να καλύψει τα όποια ελλείμματά της, να αποκτήσει προοπτική, σχεδιασμό και στόχους και να αξιοποιήσει τα πλεονεκτήματά της.

¹⁸ Επίσης βλέπε στην ενότητα «Πρόσφατες Μελέτες και Μελλοντικά εργαλεία» στο ίδιο Κεφάλαιο.

¹⁹ Η πορτοκαλί γραμμή περικλείει την περιοχή του νέου ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης. - Οι κόκκινες «βούλες» επισημαίνουν τα κέντρα των χωρικών ενότητων. Πολύγυρος για Κεντρική και Ανατολική Χαλκιδική, Μουδανιά για Δυτική Χαλκιδική, Θεσσαλονίκη για το πολεοδομικό συγκρότημα και την περιαστική ζώνη, Λαγκαδάς για την περιοχή των λιμνών, Ασπροβάλτα για τις ακτές Στρυμονικού, Γιαννitsά για τη Δυτική Ζώνη Αξίου και Κύκκις για το νομό Κύκκις.



Σύμφωνα με τους μελετητές το Πολεοδομικό συγκρότημα και η περιαστική ζώνη Θεσσαλονίκης, είναι «η κύρια περιοχή συγκέντρωσης μητροπολιτικών λειτουργιών», η βασική προτεραιότητα είναι η αναγέννηση του υφιστάμενου αστικού ιστού και η συμπλήρωση και αναβάθμιση των υποδομών. Μέσω του νέου ρυθμιστικού επιδιώκεται η γενικότερη αναβάθμιση του ρόλου σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με:

- ❖ ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών ζωνών κεντρικών λειτουργιών,
- ❖ τόνωση των μητροπολιτικών δραστηριοτήτων και δημιουργία νέων πυρήνων,
- ❖ βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και της ποιότητας ζωής.

Οι στρατηγικοί άξονες ανάπτυξης είναι:

- ❖ αναβάθμιση πολιτιστικών πόρων και πολιτιστικών υποδομών μητροπολιτικού επιπέδου, βελτίωση υποδομών,
- ❖ προσέλκυση νέων, ισχυρών, και με διεθνή προσανατολισμό, επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων, με προσφορά εξειδικευμένων και αναβαθμισμένων υπηρεσιών,
- ❖ ενίσχυση του ρόλου ως διαμετακομιστικού κέντρου με αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων και ανάπτυξη των συνδυασμένων

μεταφορών.» (Αγγελιοφόρος, 26-11-2009) (Προσβάσιμο από:
<http://www.agelioforos.gr/default.asp?pid=7&ct=1&artid=14145>
[Τελευταία πρόσβαση:19-1-2013])

Στους στρατηγικούς άξονες επίσης ενσωματώνεται η επιδίωξη για διοχέτευση της αστικοποίησης σε οργανωμένους οικιστικούς υποδοχείς και η αποφυγή νέων επεκτάσεων και επισημαίνεται η απαίτηση για άμεση προώθηση της πολεοδομικής οργάνωσης, συμπλήρωση και αναβάθμιση των κοινωνικών και τεχνικών υποδομών και προστασία του Φυσικού περιβάλλοντος.

Για τη Λοιπή περιοχή Θεσσαλονίκης, που «ο κ. Τσαβδάρογλου την περιγράφει ως «περιοχή με σημαντικά κέντρα, τάσεις μετακίνησης πληθυσμού προς αναζήτηση κατοικίας στα ανατολικά, έντονη παρουσία του δευτερογενούς τομέα δυτικά, ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα στα ανατολικά». Επιδιώκεται η διοχέτευση της αστικοποίησης στους οργανωμένους οικιστικούς υποδοχείς και η αποφυγή νέων επεκτάσεων. Και απαιτείται άμεση προώθηση της πολεοδομικής οργάνωσης, συμπλήρωση και αναβάθμιση των κοινωνικών και τεχνικών υποδομών και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και του τοπίου.» (ό.π.)

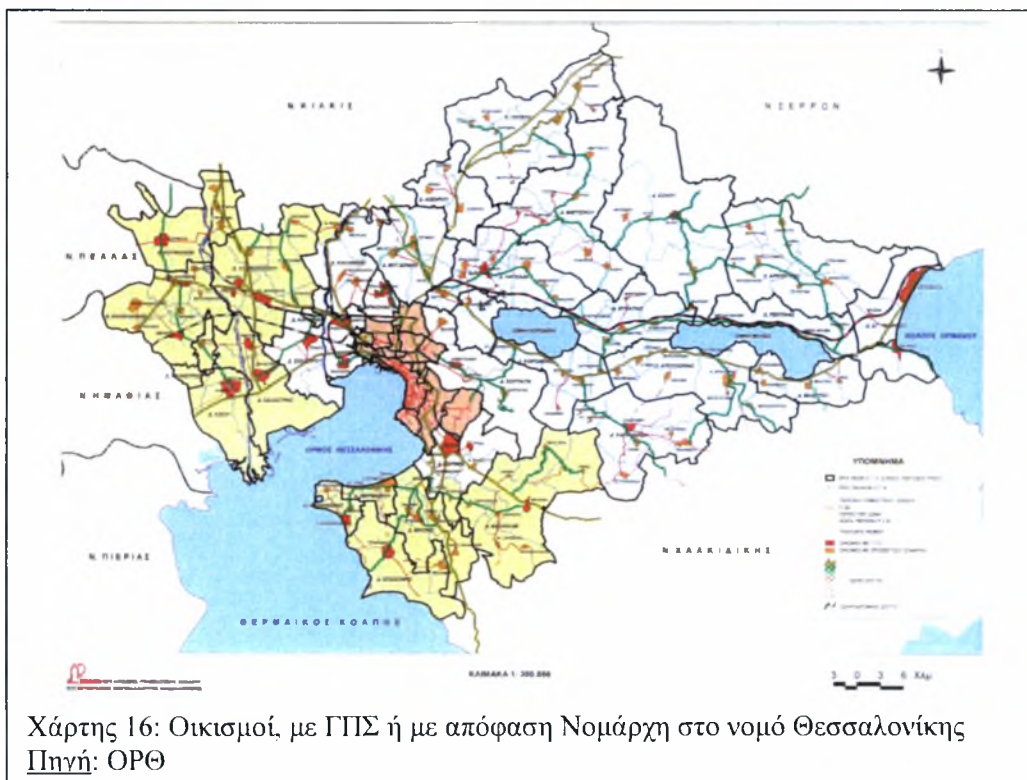
«Οι αναπτυξιακές κατευθύνσεις είναι:

- ❖ προσέλκυση νέων επιχειρήσεων και μονάδων υψηλής τεχνολογίας,
- ❖ ανάπτυξη πόλου καινοτομίας και έρευνας,
- ❖ οργάνωση πόλου εκθεσιακών δραστηριοτήτων,
- ❖ αναβάθμιση της μεταποίησης και του χονδρεμπορίου με εξυγίανση και οργάνωση των υποδοχέων, βελτίωση της προσπελασιμότητας και των υποδομών,
- ❖ αποσυμφόρηση με την εγκατάσταση μονάδων σε άλλες χωρικές ενότητες,
- ❖ προστασία της γεωργικής γης.» (ό.π.)

Σύμφωνα με την συνέντευξη των μελετητών για την παρουσίαση του ΡΘ, μετά τη διαβούλευση της μελέτης, η μητροπολιτική περιοχή περιλαμβάνει τους νομούς Θεσσαλονίκης, Κιλκίς και Χαλκιδικής και τους δήμους Πέλλας και

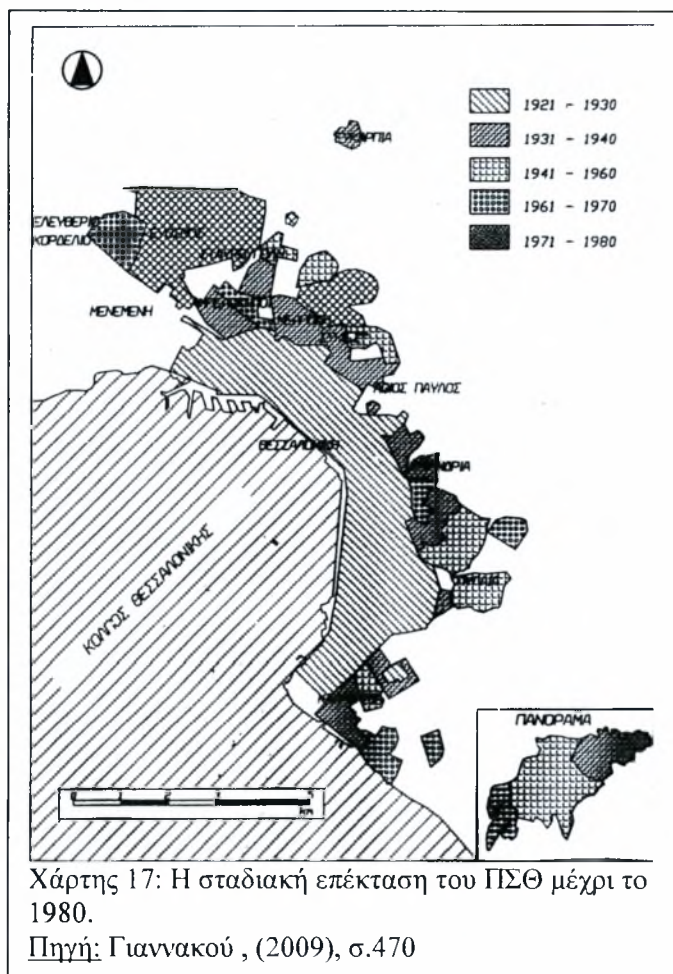
Γιαννιτσών (νομός Πέλλας), Αλεξάνδρειας, Μελίκης και Πλατέος (Ημαθία) και Αιγινίου, Κολινδρού, Μεθώνης και Πύδνας (Πιερία). (Χάρτης 7) (ό.π.)

Σημαντικό είναι ότι στο Β1 στάδιο της μελέτης προτείνεται ο περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης και η παύση των νέων οικιστικών επεκτάσεων, εφόσον υλοποιηθούν οι υπάρχουσες θεσμοθετημένες. (Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου «Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης», πρόσβαση από το: http://www.orth.gr/UsersFiles/keimeno_SMPE.pdf, σ.23 [Τελευταία πρόσβαση: 19-1-2013])



Άλλα εργαλεία σχεδιασμού που μπορούν να ρυθμίσουν το χώρο είναι τα νέα ΓΠΣ του Ν. 2508/97 τα περισσότερα από τα οποία είναι σε φάση εκπόνησης και αφορούν τους περιστατικούς Δήμους της Θεσσαλονίκης. (Χάρτης 15)

3.4 Πληθυσμιακή και οικιστική εξέλιξη



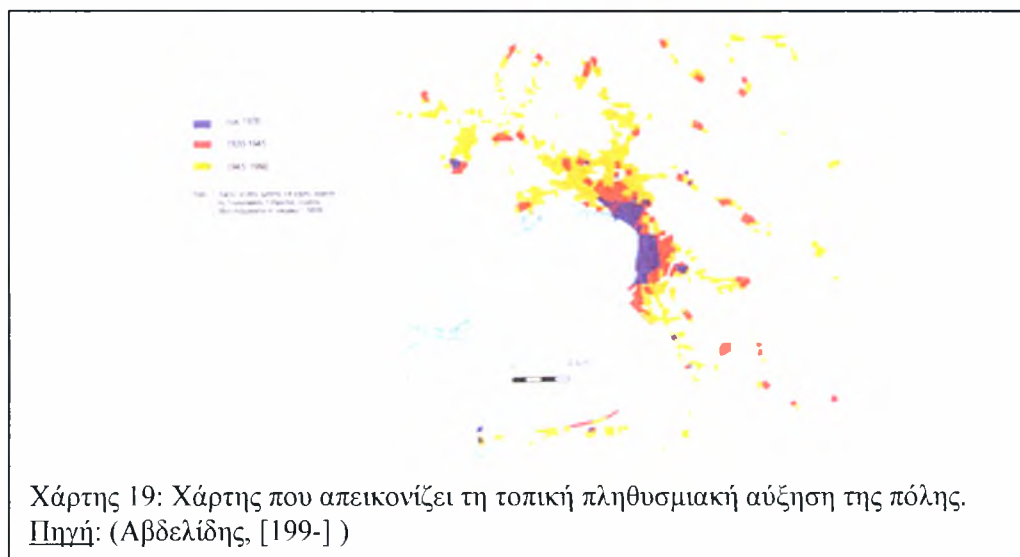
«Κατά την περίοδο από το 1850 και έως το 1912, η πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης, χωρίς να έχει ακόμη απελευθερωθεί, αναπτυσσόταν στο πλαίσιο του εκσυγχρονισμού του οθωμανικού αστικού χώρου. Στην περίοδο αυτή συντελούνται σταδιακές αλλαγές στην χωροθέτηση των οικονομικών δραστηριοτήτων της πόλης. Μετατρέπεται ο ιστός εντός των τειχών –από δαιδαλώδης σε ορθογωνισμένη μορφή- με διανοίξεις βασικών αρτηριών και ευθυγραμμίσεις. Κατεδαφίζεται σταδιακά το

τείχος. Επεκτείνεται η πόλη εκτός τειχών, αναμορφώνεται και ενοποιείται η περιοχή του λιμανιού, κτίζονται οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, κ.ά. Διαμορφώνεται η δυτική κεντρική περιοχή της πόλης.» (Αβδελίδης, [199-])

Στην αποτύπωση του 1917, η αστική περιοχή της Θεσσαλονίκης φαίνεται να έχει μια έκταση περίπου 9,69 χλμ. Η πόλη, η οποία επεκτάθηκε εκτός των τειχών το 18^ο και αρχές 19ου αιώνα, καταλαμβάνει μια νέα έκταση 223 % της επιφάνειας της παλιάς πόλης. Ο κύριος όγκος του νέου ιστού (82% της επέκτασης) διαμορφώθηκε παραλιακά και νότια της παλιάς πόλης μέχρι την Καλαμαριά χαρακτηρίζει ακόμη την σημερινή μορφή της πόλης. Η βορειοδυτική επέκταση είναι σαφώς μικρότερη (περίπου 10%), ενώ μικρότερες εκτάσεις νέου ιστού φαίνονται στο βορειοανατολικό άκρο της παλιάς πόλης (2,5% της επέκτασης) και στην Πυλαία (5,3% της επέκτασης). (ο.π.)



«Στην αποτύπωση του 1933-34, η δομημένη περιοχή της Θεσσαλονίκης διπλασιάζει την επιφάνειά της καταλαμβάνοντας μια νέα έκταση περίπου 19,35 τ. χλμ. Ενώ οι επεκτάσεις φαίνεται να συνεχίζουν το ήδη διαμορφωμένο εξωτερικό περίγραμμα της πόλης, παράλληλα, διαφαίνονται οι κατευθύνσεις που θα ακολουθήσει η οικιστική ανάπτυξη στην επόμενη εκρηκτική της φάση. Αυτή η κατάσταση δεν φαίνεται να διαφοροποιήθηκε αισθητά μέχρι την μεταπολεμική περίοδο.» (Αβδελίδης, [199-]) Στην μεταπολεμική περίοδο, το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης αυξάνει τον πληθυσμό του με όλο και μεγαλύτερα



ποσοστά. Τον πληθυσμό αυτόν αφομοιώνουν κυρίως οι δυτικές και βόρειες κοινότητες.

Μεγάλη εσωτερική μετανάστευση παρατηρήθηκε κυρίως κατά την δεκαετία 1960-70 η οποία σχετίζεται με τη βιομηχανική ανάπτυξη της πόλης. «Στην αποτύπωση του 1982, η νέα επιφάνεια του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης αυξάνεται κατά 255 %. Εδώ διαμορφώνεται σαφώς μία νέα οικιστική κατάσταση όπου ο δομημένος ιστός έχει επεκταθεί καταλαμβάνοντας: α) την βόρεια «ελεύθερη» περιοχή -σε ποσοστό περίπου 74% της συνολικής επέκτασης- κατά μήκος των συγκοινωνιακών αξόνων δυτικά προς Καλοχώρι, βόρειο-δυτικά προς Σίνδο, βόρεια προς Ωραιόκαστρο, βόρειο-ανατολικά προς Λαγκαδά και β) την νότια «ελεύθερη» περιοχή – με μια επιφάνεια που αντιστοιχεί στο υπόλοιπο ποσοστό περίπου 26% του εμβαδού της συνολικής επέκτασης και με βασικές κατευθύνσεις ανατολικά προς Πανόραμα και νότιο - ανατολικά προς Θέρμη.» (Αβδελίδης, [199-])

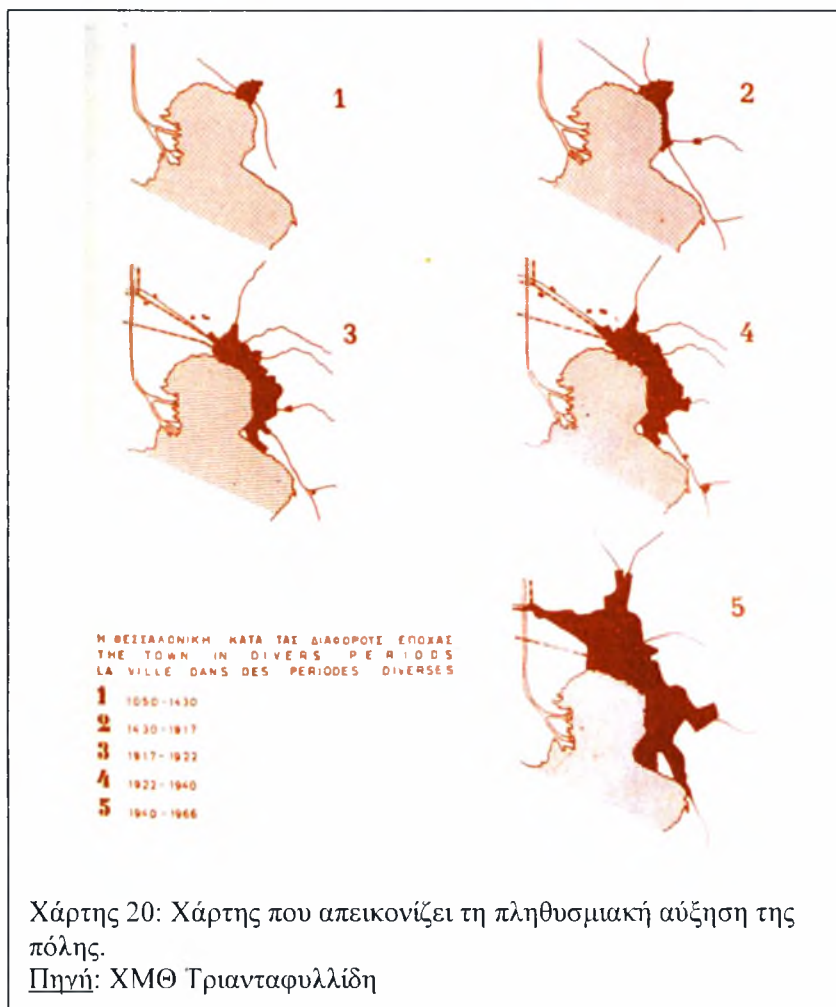
Γεωγραφική ενότητα	Πραγματικός πληθυσμός					Μεταβολή 1991-2001	Μεταβολή 1981-2001
	1961	1971	1981	1991	2001		
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	8.388.553	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.964.020	6,86	12,56
ΝΟΜΟΣ ΑΤΤΙΚΗΣ	2.057.974	2.797.849	3.369.443	3.523.407	3.761.810	6,77	11,64
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	1.320.532	1.407.391	1.601.420	1.704.343	1.871.952	9,83	16,89
Ν. ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	546.286	711.990	871.580	944.426	1.057.825	12,00	21,37
Ε. Π. ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	471.716	648.518	807.906	875.695	981.933	12,13	21,46
Π. Σ. ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	380.648	557.360	706.180	749.048	800.764	6,90	13,39
Δ. ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	250.920	345.799	406.413	383.967	363.987	-5,20	-10,44
Π.Ζ.Θ. & ΛΟΙΠΗ ΠΕΡΙΟΧΗ	91.068	91.158	101.726	126.647	181.169	43,05	77,43

Πίν.4: Πληθυσμιακή μεταβολή της πόλης ανά γεωγραφική ενότητα από το 1961-2001.

Πηγή: Στοιχεία ΕΣΥΕ – Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ

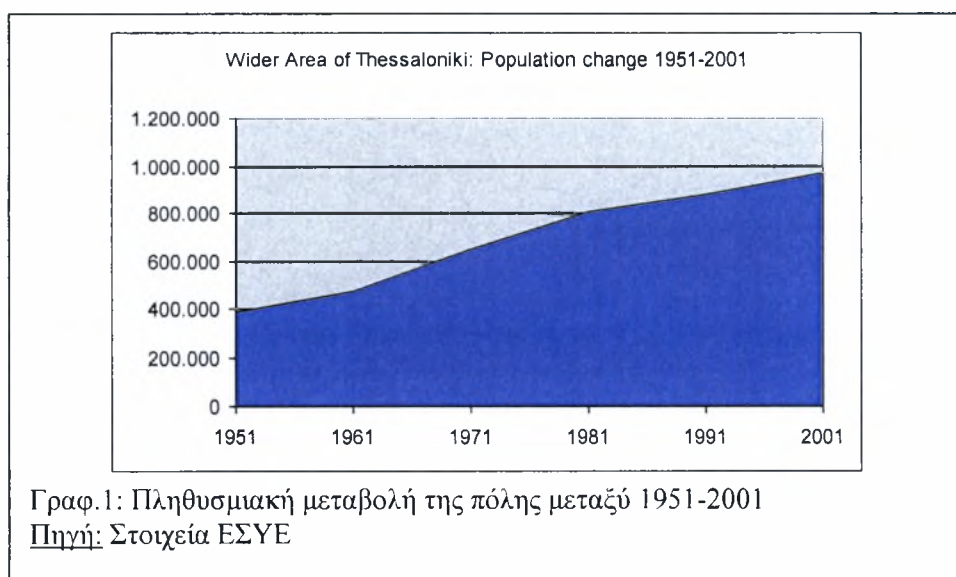
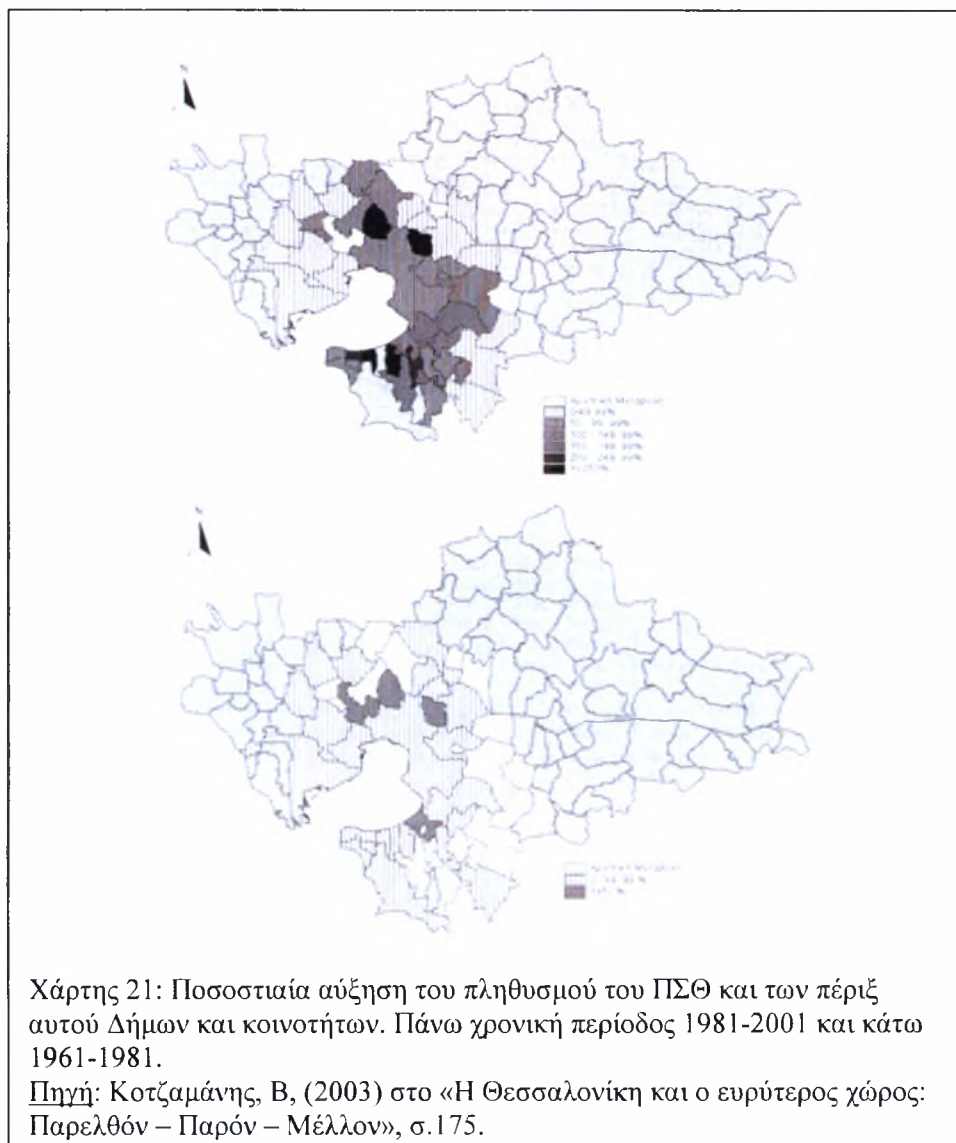
Σύμφωνα με τον κ. Αβδελίδη Καλλισθένη ο αστικός ιστός της Θεσσαλονίκης το 1920 ήταν 9,69 τ.χλμ. Κατά την χρονική περίοδο 1920-1945 το νέο εμβαδόν που προστέθηκε στην πόλη ήταν 19,4 τ.χλμ. δηλαδή αύξηση της τάξεως του 199,7%. Ενώ στην επόμενη περίοδο 1945-1990 το εμβαδόν του νέου αστικού ιστού υπερπολλαπλασιάστηκε με επιπλέον 74,1τ.χλμ. δηλαδή αύξηση 255%.

Κατά την διάρκεια του χρονικού διαστήματος 1940-1971 ο πληθυσμός του πολεοδομικού συγκροτήματος αυξήθηκε. Ο πληθυσμός αυτός αφομοιώθηκε κυρίως από τις δυτικές και τις βόρειες κοινότητες, όπου μπορούσε να απασχοληθεί στη βιομηχανία. Η μεγάλη εσωτερική μετανάστευση συντελέστηκε κυρίως στην δεκαετία 1960-70. Το 1960 αρχίζει η βιομηχανική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης με την εγκατάσταση μεγάλων μονάδων παραγωγής βιομηχανίας.



Αυτό που μπορεί να παρατηρήσει κανείς από τα στοιχεία απογραφής της ΕΣΥΕ (Πίνακας 4) είναι ότι μέχρι το 1981 ο Δήμος Θεσσαλονίκης είχε αυξητική μεταβολή ως προς τον πληθυσμό ενώ από εκεί και μετά υπάρχει μια μείωση. Αυτό δεν σημαίνει μια εγκατάλειψη της πόλης αλλά η μετακίνηση του πληθυσμού εκτός του κέντρου αναζητώντας ένα καλύτερο περιβάλλον για να ζουν. Αυτό φαίνεται στο ότι η ροή πληθυσμού στην Ε.Π. Θεσσαλονίκης και στο Νομό Θεσσαλονίκης είναι

αυξητικά περίπου το ίδιο. Και για την ίδια περίοδο η αύξηση της Π.Ζ.Θ. & Λοιπής περιοχής είναι πολύ μεγάλη. Είναι η εποχή που ξεκινά η προαστιοποίηση της πόλης.



3.6 Πολυκεντρικότητα

Σύμφωνα με την Μελέτη του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Θεσσαλονίκης το 1985 η μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης παρουσίαζε την εικόνα μιας συγκεντρωτικής πόλης με μονοκεντρική δομή που διογκώθηκε και αναπτύχθηκε απρογραμματίστα γύρω από ένα και μοναδικό κέντρο του οποίου η επιρροή δεν επέτρεψε την δημιουργία αυτόνομων κέντρων στην περιφέρεια του ΠΣΘ και στην περιαστική ζώνη. Η οργάνωση αυτή της πόλης και του περαστικού συστήματος είχε σα συνέπεια καθημερινές άσκοπες μετακινήσεις από την περιφέρεια στη πόλη, κυκλοφοριακή συμφόρηση αξόνων, ρύπανση του περιβάλλοντος, ηχορύπανση κλπ. (Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Φάση Α, σελ.310, 2008, Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ)

«Η πολυκεντρική ανάπτυξη αποτέλεσε βασικό στόχο του Ν. 1561/85. Πιο συγκεκριμένα η δημιουργία πολυκεντρικής πόλης θα επιδιώκονταν με:

- οργάνωση και ενίσχυση των σημερινών κέντρων δήμων, συνοικιών, γειτονιών.
 - καθορισμό στο Π.Σ.Θ. των ακόλουθων κατηγοριών κέντρων:
 - ✓ μητροπολιτικό,
 - ✓ δήμου ή κοινότητας με υπερτοπική σημασία,
 - ✓ δήμου ή κοινότητας,
 - ✓ συνοικίας,
 - ✓ γειτονιάς,
 - ιδιαίτερη ενίσχυση των κέντρων δήμων υπερτοπικής σημασίας (Δ. Καλαμαριάς, Πυλαίας, Νεάπολης, Ευόσμου)
 - αποσυμφόρηση του μητροπολιτικού κέντρου της Θεσσαλονίκης
 - έλεγχο χρήσεων γης, όπως χωροθέτηση νέων λειτουργιών στα κέντρα, προσαρμοσμένων στην κλίμακα επιρροής τους για να γίνουν πολυλειτουργικά, αποθάρρυνση ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος βασικών αρτηριών και οργάνωση των δικτύων κυκλοφορίας και μαζικής μεταφοράς για τη σύνδεση των δευτερευόντων κέντρων.»
- (Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Φάση Α, σελ.310-311, 2008, Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ)

«Επίσης ενίσχυε την πολυκεντρική ανάπτυξη με την ανακατανομή και τη χωροθέτηση ειδικών λειτουργιών κλίμακας πόλης:

- με την οργάνωση δύο κέντρων δημόσιας διοίκησης, ένα στο δυτικό και ένα στο ανατολικό τομέα της πόλης, το οποίο δεν έχει πραγματοποιηθεί.
- κατανομή των ελαφρών και μη οχληρών μονάδων μεταποίησης σε ολόκληρη την έκταση του αστικού ιστού, σε θέσεις προφυλαγμένες σε σχέση με τις περιοχές κατοικίας με δημιουργία βιοτεχνικών πάρκων και βιοτεχνικών κτιρίων. Ανακατανομή θέσεων απασχόλησης στη μεταποίηση σε ολόκληρη την έκταση του Π.Σ.Θ, το οποίο δεν έχει πραγματοποιηθεί.
- δημιουργία συστήματος σύγχρονων κέντρων αποθήκευσης, διακίνησης και διαχείρισης προϊόντων, σε κατάλληλα επιλεγμένες θέσεις κοντά σε οδικούς και μεταφορικούς άξονες με επαρκή κυκλοφοριακή και μεταφορική ικανότητα. Χωροθέτηση συναφών λειτουργιών σε συνδυασμό με τα παραπάνω κέντρα. Αναβάθμιση και εξυγίανση των διαμορφωμένων περιοχών χονδρεμπορίου μέσα στον αστικό ιστό, το οποίο δεν έχει πραγματοποιηθεί.
- Δημιουργία προϋποθέσεων για την τόνωση του ρόλου της ΔΕΘ, ανοίγματος, του χώρου της για άλλες δραστηριότητες καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου και μεταφοράς ορισμένων δραστηριοτήτων της σε περιοχές που καθορίζονται για παρόμοιες χρήσεις, το οποίο δεν έχει πραγματοποιηθεί.
- Για την αναψυχή - ψυχαγωγία υπερτοπικής σημασίας: δημιουργία συστήματος μεγάλων υπερτοπικών πόλεων αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών που εξυπηρετούν ολόκληρη την έκταση της πόλης στο δάσος - πάρκο Κέδρινος λόφος στην περιοχή στρατοπέδου Κόδρα, στην περιοχή Δενδροποτάμου, στην παραλιακή ζώνη μετά το συνοικισμό Φοίνικα.²⁰
- για την εξασφάλιση της απαραίτητης κοινωνικής υποδομής, δημιουργία εγκαταστάσεων ανώτατης εκπαίδευσης στη δυτική περιοχή της πόλης. Οι μονάδες προσχολικής, δημοτικής και μέσης εκπαίδευσης χωροθετούνται μέσα στα όρια των γειτονιών σε συνδυασμό με τη χωροθέτηση αθλητικών και πολιτιστικών εγκαταστάσεων. Δημιουργία περιφερειακού πανεπιστημιακού νοσοκομείου κατά

²⁰ Έχουν γίνει ορισμένες παρεμβάσεις

προτίμηση στο δυτικό τομέα του Π.Σ.Θ. Χωροθετούνται τα κέντρα υγείας στο πολεοδομικό συγκρότημα με προτεραιότητα στις δυτικές περιοχές.²¹

- για τη βελτίωση και οργάνωση του συστήματος μεταφορών: νέοι παρακαμπτήριοι άξονες: ανατολική και εξωτερική περιφερειακή, υπόγεια παραλιακή αρτηρία²²
- για το ΜΕΤΡΟ και την γραμμή Θεσσαλονίκης Καβάλας.²³
- οργάνωση ΜΜΜ – τερματικοί σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων και φορτηγών αυτοκινήτων²⁴» (ο.π)

«Όσο αφορά την περιαστική ζώνη από το Ν. 1561/85 προβλέπονταν η ενίσχυση των εξής οικισμών της ΠΖ ως κέντρα υπερτοπικής σημασίας: Σίνδου και Νεοχωρούδας – Πενταλόφου δυτικά, Ασβεστοχωρίου και Θέρμης Ανατολικά καθώς και άλλων οικισμών της ΠΖ. Δυναμικοί οικισμοί θα μπορούσαν να θεωρηθούν από άποψη αύξησης πληθυσμού και λειτουργιών η Ν. Μηχανιώνα, Επανομή, Τρίλοφος, Πλαγιάρι, Περαιά, το Ωραιόκαστρο, το Ασβεστοχώρι, τα Διαβατά και ο Δήμος Θέρμης με τους οικισμούς του.» (ο.π.)

«Κατά τη δεκαετία που ακολούθησε την έγκριση του Ρυθμιστικού Σχεδίου (και των ΓΠΣ) παρατηρήθηκε μία σταδιακή ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών σε περιοχές εκτός του κέντρου της Θεσσαλονίκης, η οποία όμως δεν ακολουθεί τα προβλεπόμενα από τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Κυρίαρχο αποτέλεσε η γραμμική, κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων, διάχυση τριτογενών δραστηριοτήτων που συγκροτούν τις κεντρικές λειτουργίες. Αποτέλεσμα ήταν τα περιφερειακά και τοπικά κέντρα να γίνουν δυσδιάκριτα, ενώ κανένα από αυτά δεν απέκτησε εμβέλεια περιοχής ευρύτερης του οικείου Δήμου.» (ο.π.)

«Παρατηρήθηκε επίσης έντονη ανάπτυξη τριτογενών δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο με αποτέλεσμα να αλλάξει η οργάνωση του αστικού και περιαστικού χώρου και όλο αυτό να επιδράσει στους ζωτικότερους τόπους της πόλης,

²¹ Νοσοκομείο Παπαγεωργίου, Στρατιωτικό Νοσοκομείο

²² Πραγματοποιήθηκε η ανατολική περιφερειακή, η εξωτερική είναι υπό σχεδιασμό, η έναρξη των έργων της υποθαλάσσιας έχει σταματήσει και είναι αβέβαιο ποτέ και αν θα συνεχιστούν

²³ Το ΜΕΤΡΟ είναι υποκατασκευή ενώ σε εξέλιξη είναι και η μελέτη για την γραμμή προαστιακού Θεσσαλονίκη- Καβάλα

²⁴ Σταθμός ΚΤΕΛ και χωροθέτηση σταθμού φορτηγών αυτοκινήτων στη Μενεμένη

το μητροπολιτικό κέντρο και τα περιφερειακά ή τοπικά κέντρα. Η ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών εντός του ΠΣΘ σύμφωνα με τις τάσεις (γραμμικά κατά μήκος των αξόνων) και όχι σύμφωνα με τον πολεοδομικό σχεδιασμό (κέντρα δήμων και διαδημοτικά κέντρα) οφείλεται στην μη εφαρμογή του σχεδιασμού επιπέδου Ρυθμιστικού Σχεδίου αλλά και των ΓΠΣ. Η εφαρμογή των ρυθμίσεων των ΓΠΣ στην εντός σχεδίου περιοχή δεν μπορούσαν να εφαρμοστούν αν δεν προηγούνταν αναθεώρηση του ΡΣ.²⁵» (ο.π.)

«Το ΡΣΘ προβλέπει διάχυση δραστηριοτήτων στην ΠΖΘ, που δεν μπορούν να καλυφθούν εντός του ΠΣΘ. Η μη εφαρμογή του σχεδιασμού σχετικά με τα δημοτικά και διαδημοτικά κέντρα που προαναφέρθηκε, οδήγησε στην αποδοχή αιτημάτων από τον ΟΡ.ΘΕ. για ανάπτυξη συγκεντρώσεων του τριτογενούς τομέα σε συγκεκριμένα σημεία της ΠΖΘ για λόγους:

- α) μείωσης της μονοκεντρικότητας του ΠΣΘ και
- β) διάχυσης δραστηριοτήτων που δεν μπορούν να καλυφθούν εντός του ΠΣΘ στην ΠΖΘ.» (ο.π.)

«Αν και η ανάγκη οργάνωσης μιας πολυκεντρικής πόλης είναι προφανής, ο τρόπος υλοποίησης και οι μορφές που παίρνει είναι αποτέλεσμα μιας ποικιλίας παραγόντων, όπως η ίδια η χωροθετική συμπεριφορά των τριτογενών δραστηριοτήτων και οι σχετικές με τα κέντρα πόλης πολιτικές. Σε ό,τι αφορά τις ρυθμίσεις για την οργάνωση των κέντρων, δεν προχώρησε η υλοποίηση συγκεκριμένων προγραμμάτων εφαρμογής τους είτε με δημόσια παρέμβαση, είτε με παρέμβαση μικτού χαρακτήρα είτε με ιδιωτική παρέμβαση βάσει του προδιαγεγραμμένου πολεοδομικού σχεδιασμού. Οι πόλοι που δημιουργήθηκαν, άλλοτε εμπορίου και άλλοτε αναψυχής ήταν, κατά κύριο λόγο, ιδιωτικές πρωτοβουλίες οι οποίες καθορίζονται μόνον από τις εξελίξεις της αγοράς.» (ο.π.)

²⁵ Αναθεώρηση δεν έγινε μέχρι σήμερα, οι χρήσεις γης των ΓΠΣ και οι μειώσεις ΣΔ δεν εφαρμόστηκαν.

3.7 Τομείς παραγωγής στη Θεσσαλονίκη

	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ		ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ		ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
Ν. ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ	6,0%	4,8%	30,1%	25,8%	51,9%	58,8%
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	17,3%	13,6%	22,5%	20,7%	48,3%	55,2%

Πίν.6: Πίνακας με τα ποσοστά τομέων παραγωγής για το Νομό Θεσσαλονίκης
Πηγή: Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ

«Ο πρωτογενής τομέας αναπτύσσεται κατά κύριο λόγο στην ΛΠΘ, με εντατικές αροτράιες καλλιέργειες, αμπελώνες, ορυζώνες και μεγάλα αρδευτικά δίκτυα στον κάμπο της Θεσσαλονίκης και με καλλιέργειες σιτηρών, κηπευτικά και αμπέλια στην νοτιοανατολική περιοχή, κυρίως στους δήμους Επανομής, Μηχανιώνας και Βασιλικών.» (Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Φάση Α, σελ.314, 2008, Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ)

«Οργανωμένοι υποδοχείς αποτελούν μόνο η πρόσφατα εγκεκριμένη ΠΟΑΠΔ οστρακοκαλλιεργειών στη Χαλάστρα, η έκταση της Αμερικανικής Γεωργικής Σχολής (περ. 560 στρ) και το Αγρόκτημα του ΑΠΘ (περ. 250 στρ.) στο Δ. Πυλαίας. Άλλες σημαντικές συγκεντρώσεις εντατικών χρήσεων και εγκαταστάσεων του πρωτογενή τομέα που εντοπίζονται στην ΕΠΘ είναι:

- κτηνοπτηνοτροφικές μονάδες στην περιοχή Πενταλόφου – Νεοχωρούδας
- περιοχή θερμοκηπίων και κηπευτικών στη Ν. Μαγνησία
- θερμοκηπίων και κηπευτικών στα Βασιλικά
- αμπελώνες στο Δ. Αγ. Αθανασίου
- αμπελώνες στο Δ. Μηχανιώνας» (ό.π.)

«Ο κύριος όγκος των εγκαταστάσεων του δευτερογενή τομέα εντοπίζεται στους δυτικούς δήμους της ΕΠΘ. Οι περισσότερες είναι διάχυτες στις εκτός σχεδίων περιοχές του Δ. Εχεδώρου και Δ. Ευκαρπίας, ενώ υφίστανται και οργανωμένοι υποδοχείς που όμως δεν έχουν ακόμα ολοκληρωθεί ή δεν έχει εξαντληθεί η

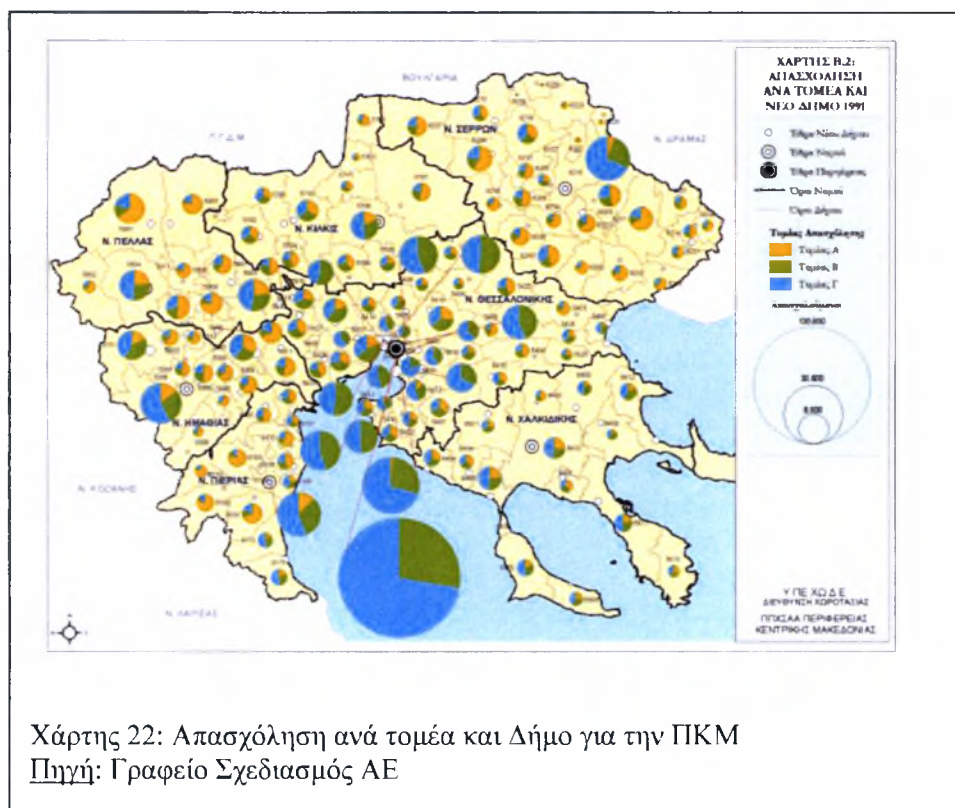
χωρητικότητά τους. Ο παλαιότερος θεσμοθετημένος υποδοχέας είναι η ΒΙΠΕΘ στη Σίνδο που σχετικά πρόσφατα προχώρησε στη διάθεση βιομηχανικών οικοπέδων και στη τρίτη διαθέσιμη περιοχή της (Γ' Φάση ΒΙΠΕΘ).» (ό.π.)

«Πιο πρόσφατη είναι η θεσμοθέτηση της Τεχνόπολης Θεσσαλονίκης που εγκρίνεται ως ΒΕΠΕ του Ν.2545/97, παρότι περιλαμβάνει δραστηριότητες καινοτομίας, έρευνας και γενικά υπηρεσίες του **τρίτογενή τομέα**. Οι άλλοι δύο υποδοχείς στη Κ. Γέφυρα και στα Κουφάλια συμπεριλαμβάνουν τμήματα που βρίσκονται ακόμα υπό κατασκευή, όμως έχουν ήδη αρχίσει να δέχονται επιχειρήσεις.» (ό.π.)

Ζώνη	Περιοχή	Είδος ζώνης	Δομήσιμη Έκταση (στρ)	Πληρότητα (%)
ΠΣΘ	-	-	-	-
ΠΖΘ	Δ. Θέρμης	Τεχνόπολη Θεσσαλονίκης	94	υπό κατασκευή
	Δ. Εχεδώρου	Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙΠΕ) Θεσσαλονίκης	6.367	86%
ΛΠΘ	Δ. Κουφαλίων	Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ) Κουφαλίων	128	υπό κατασκευή
	Δ. Αγ. Αθανασίου	Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙΠΑ) Κ. Γέφυρας	1.022	υπό κατασκευή
		ΣΥΝΟΛΟ	7.611	
Υπόλοιπη Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	Ν. Χαλκιδικής	Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ) Ζερβοχωρίων	106	υπό κατασκευή
	Ν. Πιερίας	Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ) Λιτοχώρου	1.005	υπό κατασκευή
	Ν. Σερρών	Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙΠΕ) Σερρών	881	47%
	Ν. Κιλκίς	Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙΠΕ) Κιλκίς	1.175	76%
		ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	10.778	

Πίν.7: Θεσμοθετημένοι υποδοχείς παραγωγικών δραστηριοτήτων

Πηγή: ΥΠΑΝ - ΒΕΠΕ χρηματοδότηση 2000-2006 ((Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Φάση Α, σελ.314, 315, 2008, Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ)



Στον χάρτη 22 της ΠΚΜ φαίνεται η απασχόληση ανά τομέα ανά Δήμο. Αυτό που είναι εμφανές από την απλή παρατήρηση είναι ότι το Δυτικό τμήμα από την πόλη ασχολείται περισσότερο με τον πρωτογενή τομέα παραγωγής σε σχέση με το ανατολικό τμήμα της πόλης που έχει στραφεί περισσότερο στον τριτογενή τομέα ενώ εγκαταλείπει τον πρωτογενή. Επίσης όπως μπορεί να παρατηρήσει κανείς σε περιοχές που βρίσκονται σε εγγύτητα με την πόλη έχουν ήδη εγκαταλείψει τον πρωτογενή τομέα.

3.8 Ο τριτογενής τομέας

«Από το σύνολο του τριτογενούς τομέα, ο κλάδος που θεωρούνταν – και εν πολλοίς εξακολουθεί να θεωρείται – ως ο σημαντικότερος για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης είναι το εμπόριο. Η άποψη ότι η “Θεσσαλονίκη είναι κυρίως εμπορική πόλη” είναι κοινή σε όλες τις παραδοχές για τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό» (Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ, 199-)

Σύμφωνα με το ΡΘ του '85 οι κατευθύνσεις για τον τριτογενή τομέα είναι οι εξής:

- ❖ Για το εμπόριο: χωροθέτηση κέντρων χονδρεμπορίου, ανάσχεση της ανάπτυξης του κατά μήκος των οδικών αξόνων και χωροθέτηση του λιανικού εμπορίου σύμφωνα με την προτεινόμενη χωροταξική και οικιστική διάρθρωση.
- ❖ Για τον τουρισμό: ανάδειξη νέων τουριστικών περιοχών παράλληλα με την εξυγίανση των υφισταμένων, στροφή σε νέες μορφές τουρισμού (χειμερινός τουρισμός, κοινωνικός τουρισμός κλπ) έλεγχος του ρυθμού αύξησης των τουριστικών κλινών στο ΠΣΘ και δημιουργία προϋποθέσεων για πληρότητα των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων σε μεγαλύτερη χρονική περίοδο.

Μια από τις σημαντικότερες κεντρικές λειτουργίες που αποκτά η περιοχή της Θεσσαλονίκης είναι στον τομέα του διαμετακομιστικού εμπορίου με την ανάπτυξη της εφοδιαστικής αλυσίδας και με τη χρήση των σύγχρονων πληροφοριακών συστημάτων, φιλοδοξώντας να γίνει το κέντρο των logistics στα Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη. Στις προτεραιότητες της ΠΚΜ έχει ενταχθεί η «Δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου συνδυασμένων μεταφορών - διαμετακόμισης, με εξειδικευμένους κόμβους στα βασικά σημεία συγκέντρωσης της παραγωγικής δραστηριότητας και με εφαρμογή επί του διευρωπαϊκού και διαπεριφερειακού μεταφορικού δικτύου». (Πηγή ΠΚΜ, Πρόσβαση από το: <http://rcm.damt.gov.gr/articleview.cfm?pid=547&id=264147ED-10A7-0D0C-18373E619A602352> [Τελευταία πρόσβαση:19-1-2013])

«Η Θεσσαλονίκη αποκτά τις υποδομές για να γίνει κόμβος διαμετακομιστικού εμπορίου και οι πρώτες μεγάλες επενδύσεις σε logistics άρχισαν

ήδη να υλοποιούνται στην περιοχή του Δ. Εχεδώρου, ενώ δίνονται τα κίνητρα για να πολλαπλασιαστούν και ενισχύεται κάθε ιδιωτική προσπάθεια για τη δημιουργία αποθηκευτικών χώρων.²⁶ Η θεσμοθέτηση ειδικών χώρων εγκατάστασης αυτού του κλάδου, που θα συμπεριλαμβάνει και τις σχετικές με αυτόν υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις, είναι κομβικής σημασίας για την αποφυγή της διάχυτης - αυθόρμητης ανάπτυξής του και την αποφυγή της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των συγκρούσεων χρήσεων γης, που αυτή συνεπάγεται.» (Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Φάση Α, σελ.318, 2008, Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ)

«Στη Θεσσαλονίκη εντοπίζονται κυρίως ζώνες χονδρεμπορίου – αποθηκών μικρής κλίμακας για την τοπική εξυπηρέτηση της εσωτερικής αγοράς του Πολεοδομικού Συγκροτήματος και Εμπορευματικά Πάρκα μεσαίας κλίμακας, που λειτουργούν κυρίως ως κέντρα διανομής για την τροφοδοσία της Μητρόπολης και χωροθετούνται στους βασικούς αναπτυξιακούς άξονες σε θέσεις με άμεση πρόσβαση στο βασικό δίκτυο μεταφορών ενώ πρέπει να προβλεφθούν και Εμπορευματικά Πάρκα μεγάλης κλίμακας για την εγκατάσταση επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών διαμεταφοράς και εφοδιαστικής διαχείρισης που καλύπτουν τις πολλαπλές λειτουργίες της εφοδιαστικής αλυσίδας: αποθήκευση, συναρμολόγηση και συσκευασία προϊόντων, οργάνωση, ομαδοποίηση και αναδιανομή φορτίων και διαμετακόμιση. Τα Εμπορευματικά Πάρκα των περιπτώσεων μεσαίας και μεγάλης κλίμακας ή τμήματα αυτών μπορούν να αναπτύσσονται με τη μορφή Εμπορευματικών Κέντρων σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 3333/2005 ή ως Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές (ΒΕΠΕ) του Ν. 2545/97.» (ό.π.)

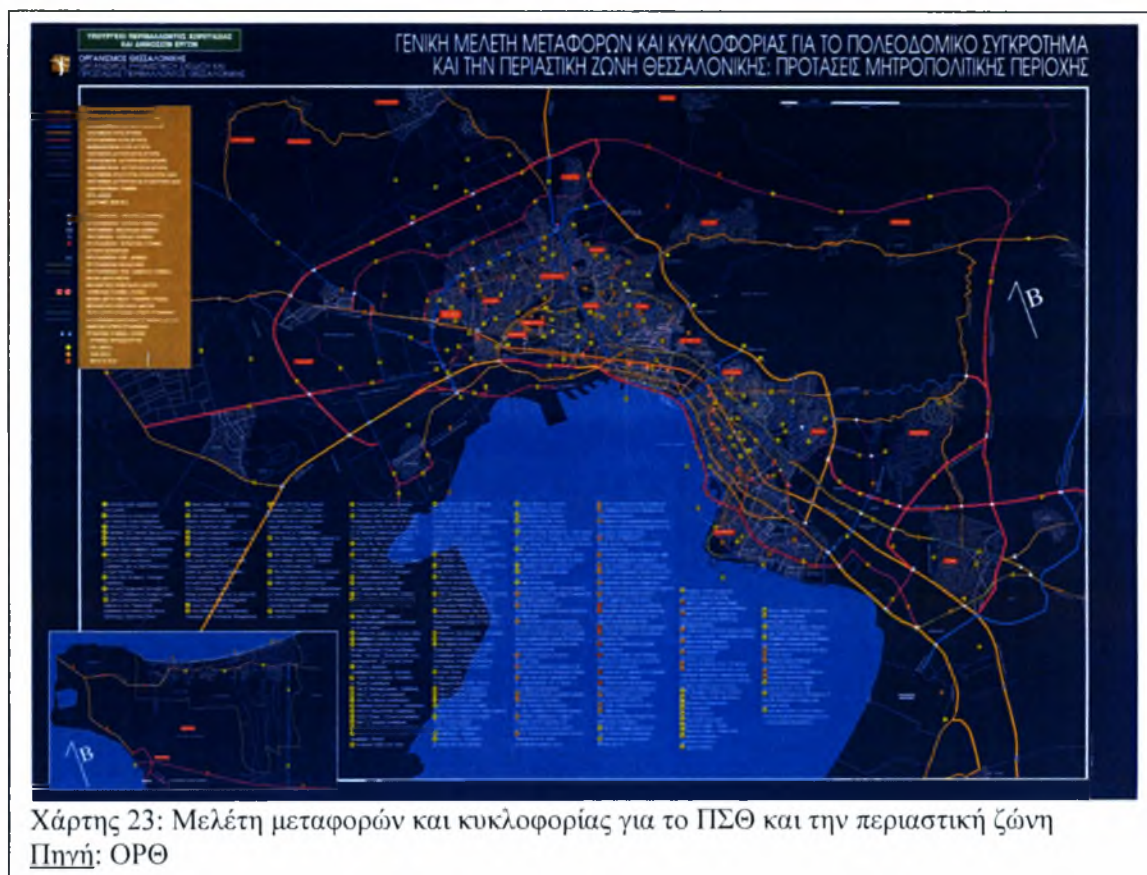
«Επιτακτική κρίνεται η ανάγκη για σχεδιασμό των περιοχών ανάπτυξης των μεγάλων αυτοτελών κέντρων εμπορίου – αναψυχής, όπου με γοργούς ρυθμούς εγκαθίστανται πολλά καταστήματα και επιχειρήσεις του τριτογενή τομέα. Οι τρεις περιοχές που εντοπίστηκαν στους δήμους Θέρμης – Πυλαίας, Εχεδώρου και Ευκαρπίας – Ωραιοκάστρου, μπορούν με την παράλληλη χωροθέτηση δημόσιων υπηρεσιών και εξυπηρετήσεων, να αποτελέσουν περιφερειακά κέντρα αστικών

²⁶ «ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ», Άρθρο του Γ.Γ. της Περιφ. Κ. Μακεδονίας, πρώην Πρύτανη του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, καθηγητή, Γιώργου Τσιότρα. 06/09/2005 (πηγή: <http://www.rcm.gr/articleview.cfm?pid=549&id=2ABDF0DB-10A7-0D0C-18A33E01164C42CC>)

λειτουργιών και υποδομών και εξυπηρέτησης του αστικού πληθυσμού, όχι μόνο της ΕΠΘ αλλά και ολόκληρης της ΠΚΜ. Ο σχεδιασμός τους μπορεί να γίνει, είτε με την δημιουργία αυτοτελών πολεοδομικών ενοτήτων και την πολεοδόμησή τους με χρήση Κεντρικών Λειτουργιών, είτε να περιοριστεί σε επιβολή ρυθμίσεων και όρων δόμησης ως ειδική χρήση γης του εξωαστικού χώρου μέσω των ΓΠΣ.» (ο.π.)

«Διαφαίνεται επιτακτική η ανάγκη αναθεώρησης του σχεδιασμού των κέντρων, καθώς και ευρύτερα της χωροθέτησης του τριτογενούς τομέα τόσο στον αστικό όσο και στον περιαστικό χώρο. Οι γενικές αρχές που διέπουν το Ρυθμιστικό Σχέδιο και τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και που αφορούν στην οργάνωση μιας πολυκεντρικής πόλης με μια βασική ιεράρχηση των κέντρων πρέπει να παραμείνουν. Αυτό που κρίνεται απαραίτητο είναι μια νέα προσέγγιση τόσο σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού, όσο και σε επίπεδο εφαρμογής του σχεδιασμού, η οποία θα συνδυάζει τις τάσεις αστικής οικονομικής ανάπτυξης με την ανάγκη ορθολογικότερης και περιβαλλοντικά αποδεκτής οργάνωσης των χρήσεων και λειτουργιών στην πόλη.» (Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Φάση Α, σελ.313, 2008, Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ)

3.9 Μεταφορές και Μετακίνηση

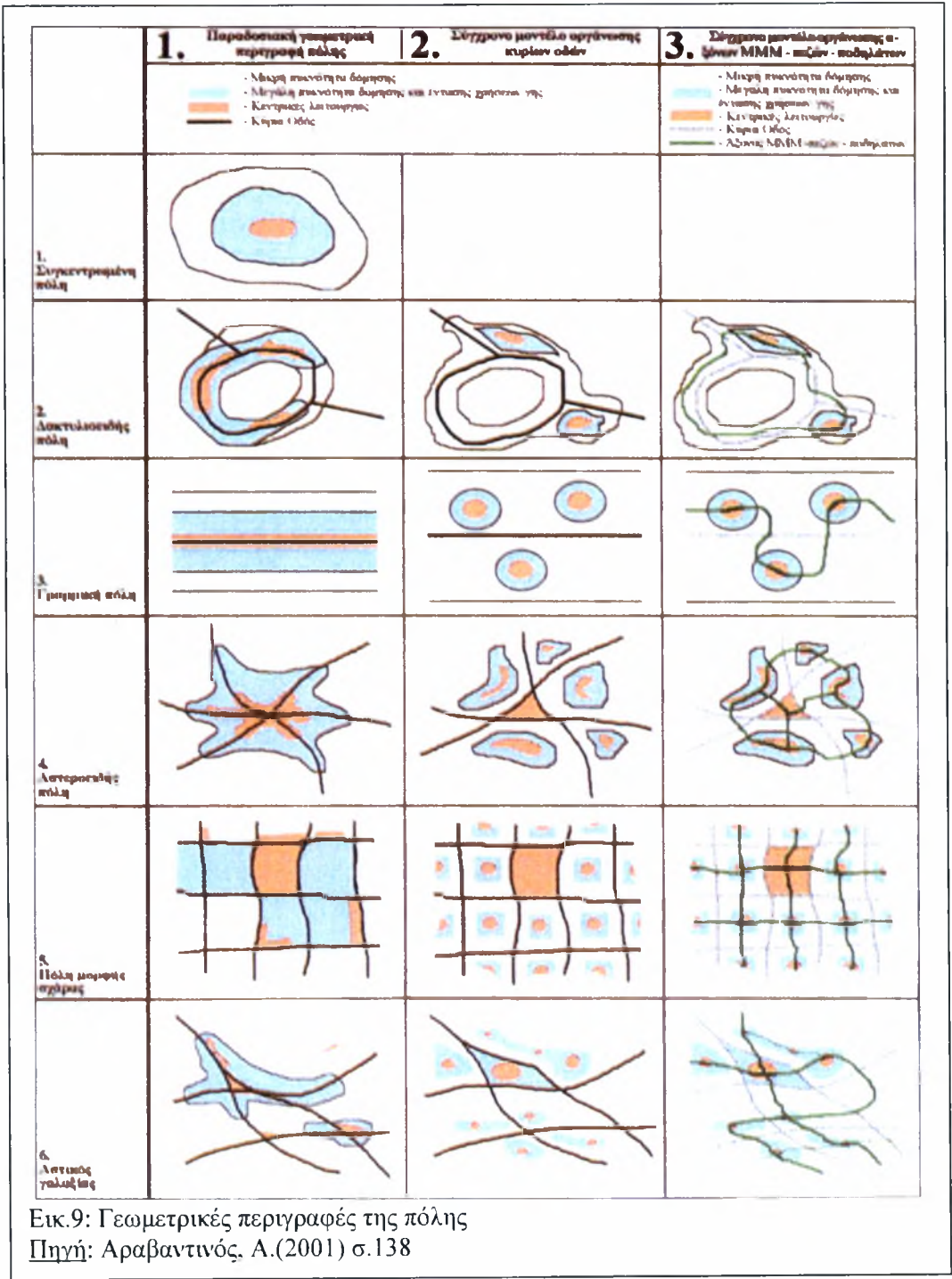


«Η χωροθέτηση των χρήσεων επηρεάζεται από την προσπελασιμότητα που έχουν, ως προς τα δίκτυα μεταφοράς που χρησιμοποιούν, αλλά οι σχετικές ανάγκες ποικίλουν με τη χρήση.» (Λαγόπουλος Α.-Φ. στο Μέλισσας, 2007) Συνεπώς οι χρήσεις γης και οι μεταφορές είναι έννοιες αλληλένδετες. Το σύστημα μεταφορών με τη συγκοινωνιακή υποδομή και το σύνολο ροών, επιδρά σημαντικά στη μορφή του δομημένου περιβάλλοντος και το σύνολο των δραστηριοτήτων που αυτό φιλοξενεί, και κατά συνέπεια στη χωρική ανάπτυξη. (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Ζαχαράκη, στο Ζητήματα χωρικής ανάπτυξης: Θεωρητικές προσεγγίσεις & Πολιτικές, Κανκαλάς Γ.)

Τα γεωμετρικά μοντέλα οργάνωσης της πόλης έχουν άμεση σχέση με τη χωροθέτηση των υποδομών μεταφοράς στο χώρο και διαχωρίζουν μια σειρά «τύπων» πόλης ή γενικότερα οικισμού, οι οποίοι είναι:

- ❖ Συγκεντρωμένη πόλη
- ❖ Δακτυλιοειδής πόλη
- ❖ Γραμμική πόλη

- ❖ Αστεροειδής πόλη
- ❖ Πόλη μορφής σχάρας
- ❖ Αστικός γαλαξίας (Εικόνα 9)



«Η σημερινή κατάσταση της μεταφορικής υποδομής υπολείπεται σημαντικά εκείνης που ταιριάζει στη δυναμική της πόλης τα τελευταία χρόνια, ώστε να εξασφαλίζει συνθήκες βιώσιμης μεταφοράς στις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων της και επιπλέον ομοιογενείς συνθήκες στο σύνολο της αστικής περιοχής» (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου στο «Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο», 2009:489)

ΕΤΗ	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998	ΑΥΞΗΣΗ 1998- 2008
	533	514	488	464	437	410	389	363	341	316	289	84,5%

Πίν.8: Αριθμός επιβατικών οχημάτων στη Θεσσαλονίκη.

Πηγή: Στοιχεία ΕΣΥΕ από το Τσαβδάρोगλου, 2009:280 προσβάσιμο από: <http://invenio.lib.auth.gr/record/113766/files/TSAVDAROGLOU.pdf> [Τελευταία πρόσβαση:7-7-2010]

Η πόλη της Θεσσαλονίκης αντιμετωπίζει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα λόγω της υψηλής χρήσης των ΙΧ και τους διαρκώς αυξανόμενου στόλου των οχημάτων. Η αύξηση της χρήση των ΙΧ στην Θεσσαλονίκη συνδέεται με την αύξηση της έκτασης της πόλης καθώς επίσης και της απουσίας εναλλακτικών μέσων μεταφοράς εκτός του λεωφορείου.

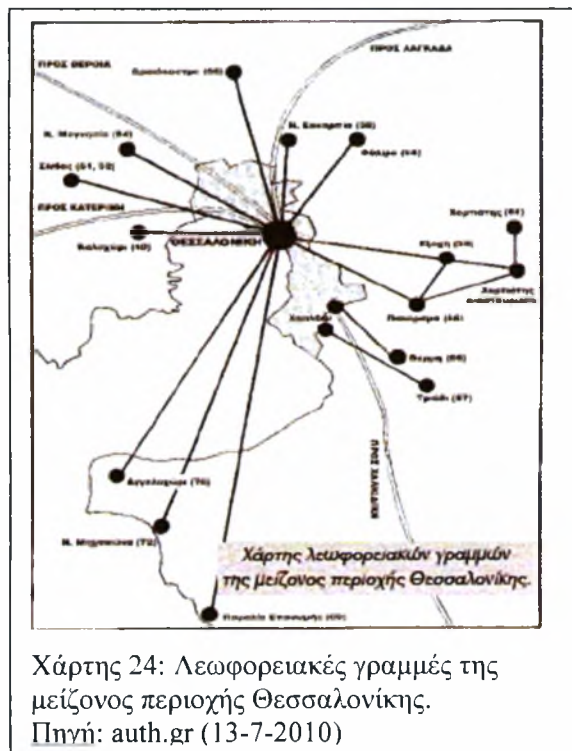
«Σύμφωνα με στοιχεία που έδωσε το 2008 στη δημοσιότητα το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών (ΣΑΣΘ) πραγματοποιούνται καθημερινά στη Θεσσαλονίκη 1,8 εκατ. μετακινήσεις ημερησίως, ενώ το 1999 πραγματοποιούνταν 1,6 και το 1989 1,35 εκατ. μετακινήσεις. Το 44% των μετακινήσεων γίνονται με Ι.Χ., 27% με αστικά λεωφορεία (το μοναδικό Μέσο Μαζικής Μεταφοράς), 12% πεζή, 6% με δίκυκλα, 7% με ταξί, 1% με επαγγελματικό όχημα, 3% με ιδιωτικής χρήσης λεωφορεία. Επίσης στις κεντρικές περιοχές της πόλης, το 50% των οχημάτων σταθμεύουν παράνομα.» (Τσαβδάρोगλου, 2009:280 προσβάσιμο από: <http://invenio.lib.auth.gr/record/113766/files/TSAVDAROGLOU.pdf> [Τελευταία πρόσβαση:7-7-2010])

ΕΤΗ	Δείκτης Ιδιοκτησίας Ι.Χ. (ix ανά 1000 κατοίκους)								Ποσοστιαία αύξηση 2000- 2005
	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1989	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΛΛΑΔΟΣ	385	366	346	329	310	290	-	-	32,87%
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	339	320	301	288	271	254	-	-	33,88%
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	414	391	369	354	334	316	253	177	31,01%

Πίν.9: Εξέλιξη του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ στο Ν. Θεσσαλονίκης, στην Κεντρική Μακεδονία και στην Ελλάδα.

Πηγή: Τριάς ΑΕ, Μελέτη σκοπιμότητας εξωτερικής περιφερειακής Θεσσαλονίκης, Κυκλοφοριακή και οικονομική ανάλυση, Θεσσαλονίκη 2007 από το Τσαβδάρोगλου, 2009:280, προσβάσιμο από: <http://invenio.lib.auth.gr/record/>

«Ραγδαία είναι και η αύξηση των οχημάτων, των μετακινήσεων, της κυκλοφορίας και των συγκοινωνιακών αναγκών των πολιτών, με αποτέλεσμα να διογκώνονται τα σχετικά προβλήματα. Σύμφωνα με τα στοιχεία, «ο δείκτης ιδιοκτησίας ΙΧ στη Θεσσαλονίκη αυξήθηκε από 253 οχήματα ανά χίλιους κατοίκους το 1998 σε 414 το 2006 και εκτιμάται ότι θα σταθεροποιηθεί στα 650 το 2015. Οι μετακινήσεις με οχήματα από και προς τη Θεσσαλονίκη αυξήθηκαν από 97.000 οχήματα/ μέρα το 1998 σε 161.000 το 2006. Από το λιμάνι διακινήθηκαν 103.000 εμπορευματοκιβώτια το 1998 και 250.000 το 2006 με στόχο να υπερτριπλασιαστούν την επόμενη 15ετία. Η επιβατική κίνηση στο αεροδρόμιο «Μακεδονία» αυξήθηκε από 1,5 εκατ. επιβάτες το 1990 σε 4 εκατ. επιβάτες το 2006 με στόχο τα 12 εκατ. επιβατών με τη χρήση του νέου διαδρόμου προσγειώσεων - απογειώσεων και του νέου επιβατικού σταθμού». (Εκθεση του ΤΕΕ-ΤΚΜακεδονίας με τίτλο «Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης».(Προσβάσιμο από: <http://www.oikologio.gr/content/view/2068/2/>))



3.9.1 Υπάρχουσες υποδομές ΜΜΜ

«Η ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης εξυπηρετείται από τον Ο.Α.Σ.Θ., ο οποίος διαθέτει 600 θερμικά αστικά λεωφορεία και είναι από τους μεγαλύτερους οργανισμούς συγκοινωνιών στην Ελλάδα. Καθημερινά λειτουργούν 70 λεωφορειακές γραμμές που εκτείνονται σε απόσταση 50 km περίπου περιμετρικά της πόλης.²⁷ Οι μεταφερόμενοι επιβάτες υπερβαίνουν τα 173.000.000 (έτος 2006), και η μέση

²⁷ Οι γραμμές του Ο.Α.Σ.Θ. έχουν συνολικό γραμμικό μήκος 980 km, και έχουν πυκνότητα 662 km /1000km². Σύμφωνα με τον προγραμματισμό, εκτελούνται άνω των 5.700 δρομολογίων ημερησίως. Ετησίως διανύονται 44.000.000 οχηματοχιλιόμετρα στα προγραμματισμένα δρομολόγια των λεωφορειακών γραμμών. Η μεταφορική ικανότητα του συστήματος, σύμφωνα με τον προγραμματισμό, είναι της τάξης των 430.000.000 θέσεων ετησίως.

πληρότητα του συστήματος είναι της τάξης του 40%. Κατά μέσο όρο παρατηρείται μια ετήσια αύξηση της τάξεως του 5%²⁸. Επίσης υπάρχουν 11 km λεωφορειολωρίδων. Από τον Οκτώβριο του 2007 λειτουργούν 200 «έξυπνες στάσεις» με τηλεματικές πινακίδες πληροφόρησης των επιβατών.» (www.oasth.gr από το Τσαβδάρογλου, 2009:286 προσβάσιμο από: <http://invenio.lib.auth.gr/record/113766/files/TSAVDAROGLOU.pdf> [Τελευταία πρόσβαση:7-7-2010])



3.9.2 Προγραμματισμένες υποδομές μεταφοράς

«Η ιδέα για σύστημα metro στη Θεσσαλονίκη πρωτοδιατυπώθηκε το 1918 από τον άγγλο πολεοδόμο Thomas Mawson, μετά την πυρκαγιά του 1917, κατά τα προκαταρκτικά σχέδια για τον επανασχεδιασμό της πόλης.²⁹ Η ιδέα επανέρχεται στην Μελέτη Γενικού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης του Ι. Τριανταφυλλίδη το 1966, όπου προέβλεπε τη δημιουργία Νέου Συγκοινωνιακού Κέντρου το οποίο θα συνδέονταν με την πόλη μέσω metro.» (Τσαβδάρογλου, 2009:281, προσβάσιμο από: <http://invenio.lib.auth.gr/record/113766/files/TSAVDAROGLOU.pdf> [Τελευταία πρόσβαση:7-7-2010])

«Πιο πρόσφατα, το έργο εντάσσεται για πρώτη φορά στον προϋπολογισμό της Νομαρχίας

²⁸ Σχεδιασμός και οργάνωση ενός μητροπολιτικού συστήματος συνδυασμένων δημόσιων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη”, ΣΑΣΘ, Τεχνικά Χρονικά, Ιούλιος – Αύγουστος 2007

²⁹ Σύμφωνα με τον T. Mawson: «η πόλη χρειάζεται ένα νέο επιβατικό σταθμό από όπου θα ξεκινάει ένας υπόγειος ηλεκτρικός σιδηρόδρομος 5 μιλίων που θα συνδέει την πλατεία Piccadilly Circus (πλατεία Δημοκρατίας) με την Καλαμαριά. Πιο συγκεκριμένα η πρόταση του T. Mawson προτείνει ένα υπόγειο τμήμα στην πυρκαϊσμένη ζώνη και έπειτα επίγειο έως την περιοχή των εξοχών. Th. Mawson, “The New Salonica” άρθρο στην εφημερίδα Balkan News 30 Ιανουαρίου 1918. Θεσσαλονίκη

Θεσσαλονίκης το 1976 και δέκα χρόνια μετά 1986-1989 έγινε η πρώτη απόπειρα κατασκευής αλλά εγκαταλείφθηκε. Το έργο δημοπρατήθηκε αρκετές φορές από το 1992 έως το 2005. Τελικά οι εργασίες κατασκευής ξεκίνησαν το 2006. Η πρώτη φάση του έργου περιλαμβάνει υπόγεια γραμμή μήκους 9,6 km με 13 σταθμούς και το αμαξοστάσιο στην περιοχή της Πυλαίας. Ο προϋπολογισμός του έργου είναι 1,1 δις. Ευρώ και οι εργασίες αναμένεται να ολοκληρωθούν στο τέλος του 2013.» (ο.π.)

«Το ενδιαφέρον που παρουσιάζεται είναι στις μελλοντικές επεκτάσεις προς Καλαμαριά (στα νότια) και Σταυρούπολη (στα βόρεια), αποτελούμενες από 10,8 επιπλέον χιλιόμετρα γραμμής metro με 10 νέους σταθμούς. Υπό εξέταση είναι οι επεκτάσεις προς Κορδελιό (βορειοδυτικά), με 4 km και 4 σταθμούς, και προς το αεροδρόμιο «Μακεδονία» (νοτιοανατολικά), με 7 km και 3 σταθμούς. Όταν ολοκληρωθούν όλες οι επεκτάσεις το συνολικό μήκος του συστήματος metro αναμένεται να φτάσει τα 31,4 km.» (Καθ. ΑΠΘ Γ.Α.Γιαννόπουλος, πρόσβαση από: <http://www.eventsinteractive.com/artion/Docs/DevConf//PPT/6.GIANNPOULOS.pdf>)

«Η ιδέα για δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου στην Θεσσαλονίκη πρωτοδιατυπώθηκε στην Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη του 1999. Το ΣΑΣΘ συγκρότησε το 2005 ομάδα εργασίας η οποία εκπόνησε αναγνωριστική μελέτη για τη

δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου στη Θεσσαλονίκη.» (Τσαβδάρογλου, 2009:283
προσβάσιμο από:
<http://invenio.lib.auth.gr/record/113766/files/TSAVDAROGLOU.pdf>
[Τελευταία πρόσβαση:7-7-2010])

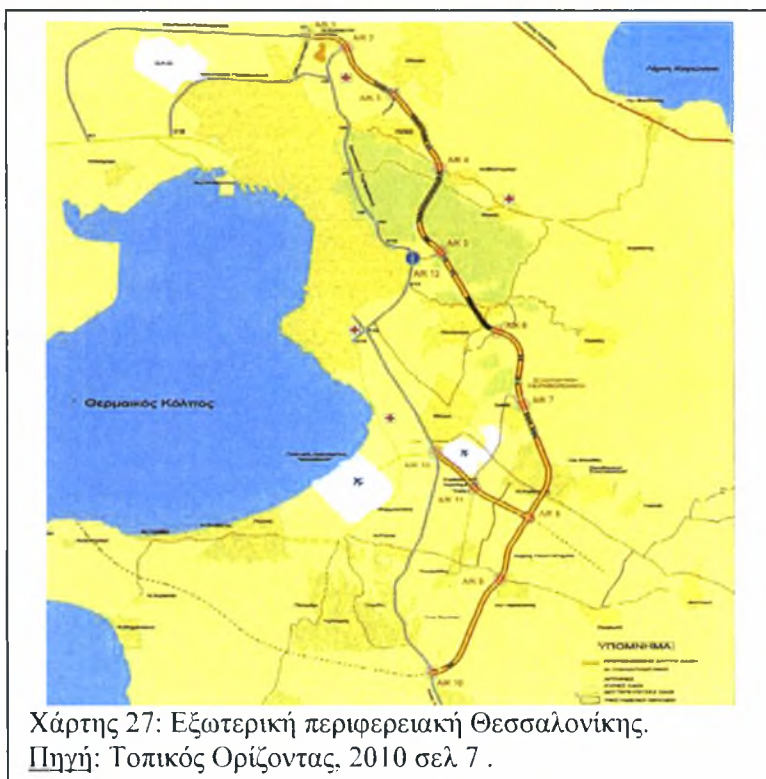
«Ο Προαστιακός σιδηρόδρομος ξεκίνησε την λειτουργία του τον Σεπτέμβρη του 2007 με την γραμμή Θεσσαλονίκη – Λιτόχωρο και ενδιάμεσους σταθμούς: Σίνδος, Άδενδρο, Πλατύ, Αιγίνιο,



Χάρτης 26: Χάρτης χάραξης και στάσεων προαστιακού Θεσσαλονίκης.
Πηγή: edessa-sos.blogspot.com/2010/03/blog-post_30.html (13-7-2010)

Κορινός, Κατερίνη. Πρόκειται για γραμμή μήκους 98 km και η οποία διανύεται σε 55'.³⁰ Το 2009 ξεκίνησε να λειτουργεί και η γραμμή Θεσσαλονίκη – Έδεσσα αλλά χωρίς ηλεκτροκίνηση. Οι υπόλοιπες προτεινόμενες γραμμές βρίσκονται στο στάδιο των μελετών σκοπιμότητας, σε ορισμένες από αυτές το σοβαρότερο μειονέκτημα αποτελεί η έλλειψη σιδηροδρομικών υποδομών κατά μήκος των προτεινόμενων χαράξεων.» (Τσαβδάρογλου, 2009:284 προσβάσιμο από: <http://invenio.lib.auth.gr/record/113766/files/TSAVDAROGLOU.pdf> [Τελευταία πρόσβαση:7-7-2010])

Μέχρι τις αρχές του 2011 αναμένεται να δημοπρατηθεί η εξωτερική περιφερειακή της Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με τον υφυπουργό Υποδομών Γιάννη Μαγκριώτη. Ειδικά για το πρώτο τμήμα από το TITAN μέχρι τα Κωνσταντινουπόλινικα, μέχρι το τέλος του χρόνου...Σύμφωνα με τον νέο πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο της «Εγνατία Οδός ΑΕ», Τάσο Μουρατίδη, το έργο αποτελείται από τρία τμήματα, από το "Τιτάν" μέχρι τα Κωνσταντινουπόλινικα, από τα Κωνσταντινουπόλινικα μέχρι τη Θέρμη και το αεροδρόμιο "Μακεδονία" και από τη Θέρμη μέχρι το Σχολάρι. (Τοπικός Ορίζοντας, 2010)



³⁰ Από τον Σεπτέμβριο του 2008 επεκτάθηκε η γραμμή Θεσσαλονίκη – Λιτόχωρο έως τη Λάρισα, απέκτησε συνολικό μήκος 170 km και προστέθηκαν οι παρακάτω σταθμοί: Λεπτοκαρυά, Νέοι Πόροι, Ραψάνη, Λάρισα. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκη – Λάρισα έχει συχνότητα δρομολογίων ανά μια ώρα σε κάθε κατεύθυνση, 11 ενδιάμεσους σταθμούς, ταχύτητες έως 160 km/h και δυνατότητα εξυπηρέτησης 500 άτομα στο δρομολόγιο.

3.9.3 Ιδεατές Μελλοντικές Υποδομές

Από Θάλασσα

«Στη Θεσσαλονίκη εφαρμόστηκε σε δυο περιόδους τον 20ο αιώνα σύστημα παράκτιας συγκοινωνίας. Στην πρώτη περίοδο 1906-1908 η εταιρεία «Chirket-I-Haïre»³¹ ανέλαβε την εκμετάλλευση των γραμμών του Θερμαϊκού με ατμόπλοια³². Τα καραβάκια έκαναν 6 στάσεις από τους κήπους του Μπεχτισινάρ (δυτικά) έως το Καραμπουρνάκι (ανατολικά), όμως το 1908 σταμάτησαν τη λειτουργία τους καθώς τα ηλεκτροκίνητα πλέον τραμ έκαναν τους τροchioδρόμους ανταγωνιστικότερους από αυτά. Στη δεύτερη περίοδο 1930-1971 ατμοκίνητα βαποράκια ιδιωτών τα οποία πολλές φορές ανταγωνίζονταν μεταξύ τους πραγματοποιούσαν δρομολόγια έως τις παραλίες της Περαιάς, Μπαχτσέ, Αγίας Τριάδας. Τα δρομολόγια σταμάτησαν το 1971 λόγω του ανταγωνισμού με τον ΟΑΣΘ»³³. (Τσαβδάρογλου, 2009:288 προσβάσιμο από: <http://invenio.lib.auth.gr/record/113766/files/TSAVDAROGLOU.pdf> [Τελευταία πρόσβαση:7-7-2010])

Από τότε η ιδέα της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας προτάθηκε ξανά στα μέσα της δεκαετίας του 1980. Από τότε εκπονήθηκαν αρκετές μελέτες για να διερευνήσουν την εφικτότητα και τη βιωσιμότητα του έργου. Το 2003 εντάσσεται η θαλάσσια συγκοινωνία στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας.(ό.π.)

«Έως το 2007 είχαν ολοκληρωθεί η κυκλοφοριακή και οικονομοτεχνική μελέτη, η προμελέτη των έργων υποδομής (προβλήτες, λιμενικές κατασκευές) και η προμελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Το σχέδιο προέβλεπε την κάλυψη της περιοχής του θαλάσσιου μετώπου του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης μέχρι τη Ν. Μηχανιώνα και την Επανομή με συνολικά 14 στάσεις. Ωστόσο το έργο κρίθηκε στη συνέχεια οικονομικά ασύμφορο εάν δεν επιδοτηθεί. Ταυτόχρονα η σύμβαση της υποθαλάσσιας αρτηρίας απαγόρευε την ύπαρξη

³¹ Που εκτελούσε την ακτοπλοϊκή συγκοινωνία στον Βόσπορο.

³² Νανιόπουλος Αριστοτέλης, Ναλμπάντης Δημήτριος (2002) «Ο αστικός συγκοινωνιακός σχεδιασμός στην πόλη της Θεσσαλονίκης κατά τη διάρκεια του 20ου αιώνα» Θεσσαλονίκη επιστημονική επετηρίδα του κέντρου ιστορίας Θεσσαλονίκης του δήμου Θεσσαλονίκης έκτος τόμος Θεσσαλονίκη 2002

³³ Γ. Αναστασιάδης, Τα δρομολόγια της μνήμης στη συγκοινωνία της πόλης – Μια αδιάκοπη διαδρομή στη Θεσσαλονίκη 1893-1999, 1η έκδοση, Θεσσαλονίκη (Ιανός) 1999.

ανταγωνιστικών συστημάτων μεταφοράς. Σήμερα εξετάζονται εναλλακτικά ενδεχόμενα σύνδεσης του τερματικού σταθμού του metro στη Μίκρα (τέρμα της επέκτασης Καλαμαριάς) μέσω θαλάσσιας συγκοινωνίας με τα ανατολικά παράλια των δήμων Θερμαϊκού, Ν. Μηχανιώνας, Επανομής³⁴.» (Τσαβδάρογλου, 2009:289 προσβάσιμο από: <http://invenio.lib.auth.gr/record/113766/files/TSAVDAROGLOU.pdf> [Τελευταία πρόσβαση:7-7-2010])

Το Τραμ

«Στη Θεσσαλονίκη στα τέλη του 18ου αιώνα στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού της πόλης από την Οθωμανική αυτοκρατορία και καθώς αύξανε ο πληθυσμός της και επεκτείνονταν προς ανατολικά δημιουργήθηκε η ανάγκη για την κατασκευή ενός συλλογικού μέσου μεταφοράς. Κατασκευάστηκε λοιπόν σύστημα τραμ το 1893, το οποίο ήταν ιππήλατο και είχε συνολικό μήκος 10 km. Το 1924 λειτουργεί η γραμμή Ντεπώ - 25ης Μαρτίου – Χαριλάου και το 1927 η γραμμή Σιντριβάνι – Ιπποκράτειο νοσοκομείο 2,5km. Όμως το 1953 καταργούνται τα τραμ των Αθηνών και στις 8.5.1954 ξηλώνεται η γραμμή των τραμ της Βασ. Όλγας-Τσιμισκή στη Θεσσαλονίκη. Οι φορείς της πόλης αγωνίζονται αλλά στις 27.7.1957 καταργείται και η γραμμή της Εγνατίας και η κυκλοφορία παραδίδεται αποκλειστικά στα λεωφορεία του ΟΑΣΘ.³⁵» (Τσαβδάρογλου, 2009:290 προσβάσιμο από: <http://invenio.lib.auth.gr/record/113766/files/TSAVDAROGLOU.pdf> [Τελευταία πρόσβαση:7-7-2010])

«Από τότε έχουν γίνει προτάσεις και μελέτες για την λειτουργία σύγχρονου συστήματος τραμ στη Θεσσαλονίκη ωστόσο ακόμα δεν έχει προγραμματιστεί η υλοποίηση κάποιας μελέτης. Όπως, η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας (1997-2000) σύμφωνα με την οποία το δίκτυο τραμ με τις μελλοντικές του επεκτάσεις θα μπορούσε να φτάσει τα 35 km και προτείνεται να αποτελείται από τρεις κλάδους τον δυτικό τον κεντρικό και τον ανατολικό.³⁶ Ενδιαφέρον έχει ο ανατολικός κλάδος

³⁴ «Το μετρό φέρνει τα караβάκια στο Θερμαϊκό» εφημερίδα Αγγελιοφόρος 31/01/2008 <http://www.agelioforos.gr/archive/article.asp?date=1/31/2008&page=18>.

³⁵ Νανιόπουλος Αριστοτέλης, Ναλμπάντης Δημήτριος (2002) «Ο αστικός κοινωνιακός σχεδιασμός στην πόλη της Θεσσαλονίκης κατά τη διάρκεια του 20ου αιώνα» Θεσσαλονίκη επιστημονική επετηρίδα του κέντρου ιστορίας Θεσσαλονίκης του δήμου Θεσσαλονίκης έκτος τόμος Θεσσαλονίκη 2002

³⁶ Στα δυτικά θα ακολουθεί την διαδρομή του δυτικού τόξου από τον Δενδροπόταμο μέχρι το επταπύργιο (Δήμοι Μενεμένης, Αμπελοκήπων, Σταυρούπολης, Νεάπολης, Συκεών), στο κέντρο θα

όπου μετά την Κάτω Τούμπα θα φτάνει ακολουθώντας την περιφερειακή τάφρο στον Φοίνικα και θα συνεχίζει για αεροδρόμιο δημιουργώντας τον ανατολικό κλάδο Θέρμης (Παπαναστασίου, Ψελλού, Θέρμη, Σέδες, ΒΙΠΑ Θέρμης, Αεροδρόμιο) δηλαδή θα εξυπηρετεί την ΠΖΘ. (ό.π.)

3.9.4 Τα μεταφορικά δίκτυα του περιαστικού χώρου

Στην ΠΖΘ διέρχονται σημαντικές μεταφορικές υποδομές και δίκτυα, ενώ παράλληλα υπάρχει ένα ευρύ οδικό δίκτυο που εξυπηρετεί τοπικές και ενδοπεριφερειακές μετακινήσεις. Έτσι οι υπερτοπικές μεταφορές είναι:

Το Αεροδρόμιο «Μακεδονία»

Κατέχει την πιο σημαντική θέση ανάμεσα στα αεροδρόμια της Βόρειας Ελλάδας³⁷ εξυπηρετώντας το 17% της συνολικής επιβατικής κίνησης των αεροδρομίων της χώρας και το 76,6% της συνολικής επιβατικής κίνησης της βόρειας Ελλάδας (Στοιχεία Δ/ση ΥΠΑ 2005). Την τελευταία δεκαετία έχουν αρχίσει σημαντικά έργα για την επέκταση του αεροδρομίου που περιλαμβάνουν τη βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεών του, με προοπτική την εξυπηρέτηση 8.000.000 επιβατών και 30.000 τόνων εμπορευμάτων ετησίως, και 35 αεροσκαφών ανά ώρα. Με τα έργα που προβλέπονται³⁸, το αεροδρόμιο αναβαθμίζεται στην κατηγορία Ε κατά ICAO και αποκτά δυνατότητα εξυπηρέτησης και υπερατλαντικών πτήσεων.

Λιμένας Θεσσαλονίκης

Κατέχει πλεονεκτική γεωγραφική θέση στον άξονα της Εγνατίας οδού και στα υπό κατασκευή διευρωπαϊκά οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα Βορρά-Νότου. Αποτελεί τη Θαλάσσια πύλη της Βαλκανικής ενδοχώρας και ταυτόχρονα είναι το πλησιέστερο λιμάνι της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις χώρες της Βαλκανικής και

υπάρχει κυκλική διαδρομή (Αγίου Δημητρίου, Εθνικής Αμύνης, Τσιμισκή, Δωδεκανήσου, Καραολή Δημητρίου) και στα ανατολικά μέσω Διογένης, Αναξιμάδρου.

³⁷ Καστοριάς, Ιωαννίνων, Κοζάνης, Αλεξανδρούπολης, Καβάλας, Λήμνου

³⁸ Επέκταση του διαδρόμου 10-28 κατά 1.000μ., εκ των οποίων τα 700μ. μέσα στη θάλασσα, ώστε να επιτευχθεί τελικό μήκος διαδρόμου 3.440μ. Κατασκευή παράλληλου τροχιόδρομου σε όλο το μήκος του ανωτέρω διαδρόμου εκ των οποίων τα 865μ. μέσα στη θάλασσα. Ακραίο δάπεδο αναμονής, ενδιαμέσους συνδετήριους τροχιόδρομους και περιμετρική οδό ασφαλείας.

γενικότερα της Ανατολικής Ευρώπης και της Παρευξείνιας ζώνης. Καταλαμβάνει έκταση 1.250.000 τμ. και περιλαμβάνει :

- Συμβατικό Λιμάνι
- Σταθμό Εμπορευματοκιβωτίων (Container Terminal)
- Επιβατικό σταθμό
- Εκτάσεις αποθήκευσης-φύλαξης
- Ελεύθερη Ζώνη

Σιδηροδρομικό δίκτυο - υποδομές

Η Θεσσαλονίκη αποτελεί τον κύριο κόμβο του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, δεδομένου ότι εδώ συγκλίνουν και συνδέονται:

- Η γραμμή Αθηνών, με τη διακλάδωση προς Δ. Μακεδονία (Πλατύ).
- Η γραμμή προς Ειδομένη (FYROM – Δ. Ευρώπη).
- Η γραμμή προς Α. Μακεδονία – Θράκη, με τις διακλαδώσεις προς Βουλγαρία – Κ. Ευρώπη, Τουρκία – Μ. Ανατολή και Ορμένιο (Βουλγαρία – Α. Ευρώπη – Χώρες Κ.Α.Κ.).

Απολήξεις του δικτύου οδεύουν προς τον Επιβατικό Σταθμό και τον (παλαιό) Εμπορικό Σταθμό και το Λιμάνι.

Οδικές Μεταφορές (Π.Α.Θ.Ε. – Εγνατία)

Ο Π.Α.Θ.Ε., με συνολικό μήκος 770 χλμ., αποτελεί τον κύριο οδικό άξονα της Ελλάδας που συνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα της Πάτρας, της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης – και τις ενδιάμεσες πόλεις.³⁹ Αποτελεί την πιο σημαντική χερσαία οδική πρόσβαση από τη Βόρεια Ελλάδα στη Μητροπολιτική Περιοχή της Πρωτεύουσας και αντίστροφα, ιδιαίτερα για την κυκλοφορία των βαρέων οχημάτων.

Το τμήμα προσέγγισης της Θεσσαλονίκης (Μαλιακός – Κλειδί) έχει μήκος 230 χλμ. από τα οποία τα 163 χλμ. έχουν κατασκευαστεί και δοθεί στην κυκλοφορία, 47 χλμ. βρίσκονται στο στάδιο της κατασκευής (παράδοση εντός του 2001) ενώ 20 χλμ. βρίσκονται στο στάδιο της μελέτης. Το συγκεκριμένο τμήμα έχει αναπτυχθεί ως κλειστός αυτοκινητόδρομος 2 λωρίδων κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, σχεδόν σε όλο το μήκος του, με εξαίρεση το τμήμα Σκοτίνα – Κατερίνη – Θεσσαλονίκη, που έχει ήδη κατασκευαστεί με διατομή 3 λωρίδων ανά κατεύθυνση. (Πρόσβαση από: www.ggde.gr/index.php?... & http://www.minenv.gr/4/45/g4500_new.html)

³⁹ Κόρινθος, Λαμία, Λάρισα – Βόλος, Κατερίνη κ.λπ.

Η Εγνατία Οδός⁴⁰, εκτεινόμενη από την Ηγουμενίτσα μέχρι τα Ελληνο – Τουρκικά και τα Ελληνο – Βουλγαρικά σύνορα, αναδεικνύει την Ελλάδα ως πύλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς και από την Ανατολή και τον Εύξεινο Πόντο. Διασχίζει 10 νομούς της Βόρειας Ελλάδας, συνδέεται με 5 λιμάνια, ενώνεται με 6 αεροδρόμια και συναντά 10 βιομηχανικές περιοχές. Έχει μήκος 680 χλμ. και συμπληρώνεται από 9 κάθετους άξονες που συνδέουν την Ελλάδα με την Αλβανία, την Π.Γ.Δ.Μ. (FYROM), τη Βουλγαρία και την Τουρκία, και με συνδετήρια τμήματα με Λιμάνια και Αεροδρόμια. Το συνολικό μήκος μαζί με τους κάθετους άξονες φθάνει τα 1.400 χλμ. (Πρόσβαση από: <http://www.egnatia.eu/page/>)

Το σύστημα τοπικών και ενδοπεριφερειακών συνδέσεων εξυπηρετεί τις καθημερινές μετακινήσεις στην ΠΖΘ, συνδέει τους περιφερειακούς οικισμούς με το ΠΣΘ και τους χώρους εγκατάστασης δραστηριοτήτων. Συνολικά αποτελείται από ένα σύνολο διαβαθμισμένων οδών που κατακερματίζουν τον περιαστικό χώρο και το οποίο αποτελείται από:

- Εθνικές Οδούς συμπεριλαμβανομένης και της Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης.
- Παράπλευρους Δρόμους (SR) των οδικών αξόνων του Πρωτεύοντος Εθνικού Οδικού Δικτύου.
- Επαρχιακές Οδούς
- Λοιπές οδούς τοπικής σημασίας που θα μπορούσαν να κατηγοριοποιηθούν ως προς την χρήση τους σε:
 - Κοινοτικές οδούς που εξυπηρετούν συνδέσεις μεταξύ γειτονικών οικισμών και περιοχών και που στη γενική περίπτωση συνδέονται στο επαρχιακό οδικό δίκτυο
 - Μη χαρακτηρισμένες που εξυπηρετούν τη σύνδεση μονάδων ή περιοχών συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων με το κύριο δίκτυο.
 - Αγροτικές, οι οποίες αναπτύσσονται παράλληλα με το αρδευτικό δίκτυο, κυρίως στη δυτική ΠΖΘ.

⁴⁰ Αποτελεί σύγχρονο αυτοκινητόδρομο, σχεδιασμένο με προδιαγραφές Διευρωπαϊκών δικτύων (κλειστός, δύο κλάδων με διαχωριστική νησίδα, δύο λωρίδες κυκλοφορίας και μία έκτακτης ανάγκης ανά κλάδο, και συνολικό πλάτος οδοστρώματος 24,5 μ.).

Οι αδυναμίες του σημερινού συστήματος μεταφορών (για τη Θεσσαλονίκη) οφείλονται κατά κύριο λόγο σε προβλήματα ασυνέχειας και έλλειψης συντονισμού, στην απουσία οργανωμένης θεώρησης και ενιαίας πολιτικής στο τομέα των μεταφορών. (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, (2008) στο «Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο»)

3.10 Γεωγραφικός προσδιορισμός της αστικής περιφέρειας⁴¹

Η πρώτη αναφορά στον περιαστικό χώρο της πόλης της Θεσσαλονίκης έγινε στο Ν.1561/85, το ΡΣΘ, αναγνωρίζοντας την ύπαρξη περιαστικών δομών και προσδιορίζοντας την περιαστική ζώνη Θεσσαλονίκης: «το τμήμα της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης, όπου χωροθετούνται αστικές δραστηριότητες προσδιορίζεται ως περιαστική ζώνη και περιλαμβάνει τις παρακάτω κοινότητες: Ασβεστοχωρίου, Διαβατών, Εξοχής, Θέρμης, Καλοχωρίου, Νέας Μαγνησίας, Νέας Ραιδεστού, Νέου Ρυσίου, Νεοχωρούδας, Πενταλόφου, Σίνδου, Φιλύρου, Χορτιάτη και Ωραιοκαστρου.» (αρ. 14, παρ. 1.4)

Η Θεσσαλονίκη μαζί με την Αθήνα αποτελούν τα δύο μητροπολιτικά κέντρα της χώρας με την έννοια ότι, εκτός των μεγάλων πληθυσμιακών συνόλων, στις ευρύτερες περιοχές των πόλεων συγκεντρώνονται αστικές δραστηριότητες εθνικής και διαπεριφερειακής κλίμακας, όπως κόμβοι μεταφορών, διοίκηση, εκπαίδευση, υγεία, πολιτισμός, αναψυχή, οικονομικές δραστηριότητες. Η Θεσσαλονίκη αποτελεί το κέντρο του αστικού συστήματος του βορειοελλαδικού χώρου, το οποία ασκεί επιρροή σε όλα τα λοιπά κέντρα των επομένων βαθμίδων αυτής της ευρείας ζώνης, το κέντρο δηλαδή περιφερειακού και τοπικού νομαρχιακού επιπέδου. Έτσι μπορεί να μην έχει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά των παγκοσμίων πόλεων και μητροπόλεων αλλά είναι ένα σημαντικό κέντρο για την Ελλάδα και ιδιαίτερα για τον Βορειοελλαδικό χώρο και τα Βαλκάνια εν γένει.

Η μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης διαιρείται στις εξής ενότητες, στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, την Περιαστική Ζώνη και την Λοιπή Περιοχή. Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης του '85 τα

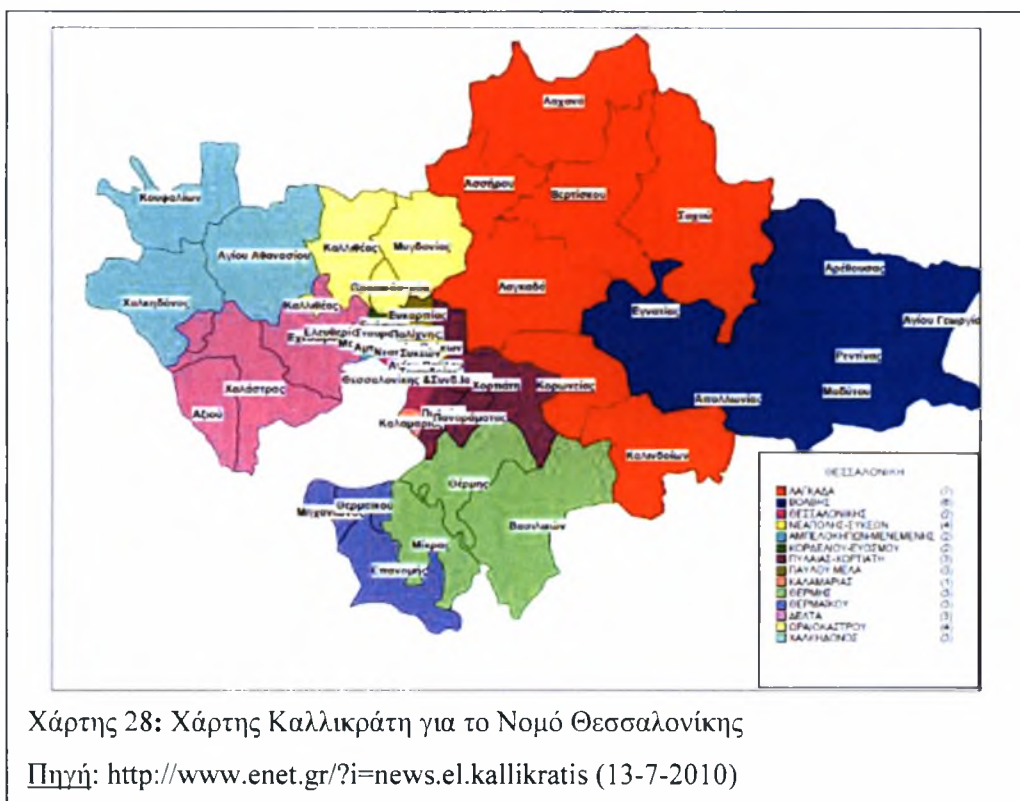
⁴¹ Γεωγραφικός προσδιορισμός της αστικής περιφέρειας κατά την ορολογία που χρησιμοποιείται ευρέως, και από Νικόλαο Καρανικόλα (2005), και από Δημήτρη Φουτάκη και Ευθύμιο Μουτσιάκη

χαρακτηριστικά της κάθε μιας ζώνης έχουν ως εξής:

- Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης: περιοχή που χαρακτηρίζεται από την συνέχεια του αστικού ιστού
- Περιαστική Ζώνη Θεσσαλονίκης: περιοχή όπου χωροθετούνται αστικές δραστηριότητες
- Λοιπή Περιοχή Θεσσαλονίκης: ενιαίος αγροτικός χώρος

Γενικά θα μπορούσε να πει κανείς ότι ως ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης προσδιορίζεται το τμήμα του νομού που παρουσιάζει δυναμική ανάπτυξη, ασκεί και δέχεται σημαντικές επιδράσεις από την πόλη της Θεσσαλονίκης. Το υπόλοιπο της ευρύτερης περιοχής πέραν της περιαστικής ζώνης, αποτελεί την λοιπή περιοχή.

Επιπλέον η νέα οριοθέτηση των Δήμων με τον Καλλικράτη μπορεί να αποτελέσει έναν οδηγό για τον προσδιορισμό της αστικής περιφέρειας της Θεσσαλονίκης.



Αλλά ο πιο ορθολογιστικός και ρεαλιστικός τρόπος προσδιορισμού είναι η υφιστάμενη κατάσταση της πόλης και οι περιαστικές οικιστικές δομές, που δείχνουν

και τη δυναμική των περιοχών. Έτσι η οριοθέτηση της περιοχής θα μπορούσε να γίνει αρχικά με την οπτική διαπίστωση μέσω δορυφορικής εικόνας, όπου θα διαφαίνεται και η ανάπτυξη των περιοχών. Αυτό για να συμβεί πρέπει να γίνει και μια σύγκριση με παλαιότερη εικόνα να φανούν οι διαφορές.



Αυτό που μπορεί να συμπεράνει κανείς είναι ότι η ανάπτυξη της πόλης συντελείται ανατολικά προς την πεδιάδα του Ανθεμούντα μέχρι την Ν. Μηχανιώνα, δυτικά προς τον Αξιό ποταμό, Βόρεια προς το Ωραιόκαστρο και την Επαρχία του Λαγκαδά.



Η οριοθέτηση της αστικής περιφέρειας (ΑΠ) ως χώρο διασποράς αστικών δραστηριοτήτων, πρέπει να γίνει σε σχέση με τη ρεαλιστική κατάσταση. Έτσι οικισμοί, που παρόλο η θέση τους είναι πέρα από την περιαστική ζώνη παρατηρείται μεγάλη ανάπτυξη αστικής

κατοικίας όπως οι οικισμοί Πλαγιαρίου, Καρδίας, Τριλόφου του Δ. Μίκρας και οι Περαιάς, Ν. Επιβατες, Αγ. Τριάδος του Δ. Θερμαϊκού, Ν. Κερασιά, Αγγελολόφω, Μηχανιώνα του Δ. Ν. Μηχανιώνας, όπως και ο Δ. Επανομής και Βασιλικών θα πρέπει να συμπεριληφθούν. Όπως φυσικά και οικισμοί – δήμοι που έχουν εγγύτητα

στο ΠΣΘ και μεγάλη οικιστική ανάπτυξη όπως είναι το Ωραιόκαστρο και η Θέρμη αλλά και ο Δ. Εχεδώρου.

3.2 Γενικά χαρακτηριστικά του περιαστικού χώρου

Ο περιαστικός χώρος της πόλης εκτός από τις αστικές συγκεντρώσεις εντάσσεται σε ένα ευρύτερο φυσικό περιβάλλον, το οποίο με τη σειρά του επηρεάζει και διαμορφώνει το χαρακτήρα της πόλης. Η παραθαλάσσια θέση με το λιμάνι προσφέρει την υποδομή για εμπόριο και γενικότερα σύνδεση τόσο με την υπόλοιπη χώρα όσο και με το εξωτερικό. Η πεδιάδα του Αξιού, με τα εδάφη και τους υδατικούς πόρους της, αποτελεί ένα από τα σημαντικά αγρο-οικοσυστήματα της χώρας με μεγάλη δραστηριότητα. Η πεδιάδα έχει μεγάλη πυκνότητα μεταφορικών δικτύων με αποτέλεσμα τη συγκέντρωση μεγάλου αριθμού μεταποιητικών μονάδων στην περιοχή. Η λεκάνη της Μυγδονίας χαρακτηρίζεται από τον αγροτικό χώρο της περιοχής Λαγκαδά και το σύστημα των λιμνών Αγ. Βασιλείου και Βόλβης. Ενώ, η πεδιάδα του Ανθεμούντα, νότια του νομού, έχει χαρακτηριστικά περιαστικής περιοχής με αυξανόμενες οικιστικές τάσεις αλλά και με συγκέντρωση μεγάλων μονάδων, του δευτερογενούς και, κυρίως, του τριτογενούς τομέα.

Αυτό που θα μπορούσε να παρατηρήσει κάποιος στον περιαστικό χώρο της Θεσσαλονίκης είναι αποτελείται τόσο από πολεοδομημένες περιοχές με θεσμική κατοχύρωση, όσο και από περιοχές με οικιστική ανάπτυξη αλλά χωρίς επίσημη πολεοδόμηση. Αυτές βρίσκονται σχετικά κοντά στο αστικό όριο της περιαστικής ζώνης και διαφοροποιούνται και οπτικά μεταξύ τους. Και πέρα από χρήσεις που αφορούν την εργασία «στον εξωαστικό χώρο οι αλλαγές σχετίζονται κυρίως με την εντεινόμενη ανάπτυξη της πόλης της Θεσσαλονίκης και την εξάπλωση της προαστιακής και παραθεριστικής κατοικίας στον ευρύτερο χώρο γύρω από αυτήν.» (Μπαλάσης Ε., (2007) «Γεωγραφία της Μητρόπολης: Όψεις του φαινομένου στον Ελληνικό χώρο» (Προσβάσιμο από: <http://rurbanized.spaces.live.com/>))

Ένας από τους βασικούς στόχους του προηγούμενου Ρυθμιστικού Σχεδίου ήταν η μείωση του ρυθμού αύξησης του πληθυσμού στο ΠΣΘ, όσον αφορά τη φυσική αύξηση, με σκοπό την σταθεροποίησή του εντός των ορίων της πόλης, διοχετεύοντας

τον πληθυσμό και μέρος της οικονομικής και οικιστικής ανάπτυξης στην Περιαστική Ζώνη. Σε κάποιο βαθμό ο στόχος αυτός έχει επιτευχθεί. Ο πληθυσμός του ΠΣΘ δεν περιορίστηκε ως μέγεθος αλλά περιορίστηκε ο ρυθμός ανάπτυξης του ειδικά σε σχέση με την ΠΖΘ, όπου πολλές οικονομικές δραστηριότητες έχουν εγκατασταθεί, ενώ η οικιστική ανάπτυξη έχει εξαπλωθεί τόσο δυτικά όσο κυρίως ανατολικά και ιδιαίτερα στην Λοιπή Περιοχή.

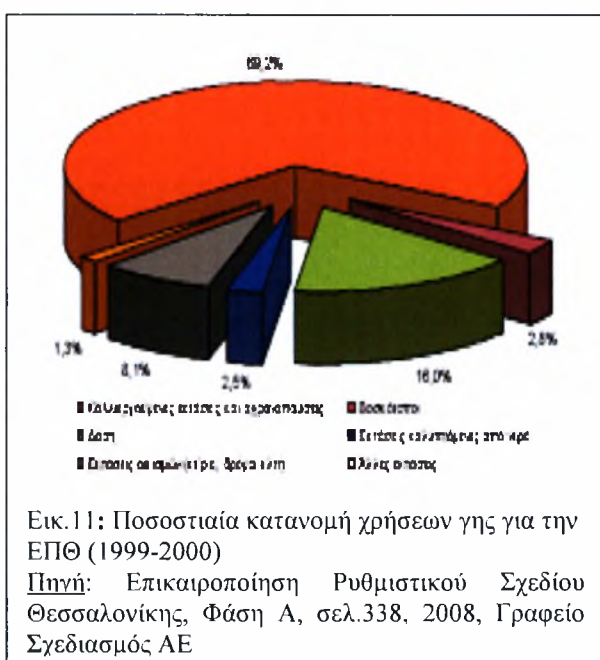
Στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης (εκτός σχεδίου) έχει την όψη εγκατάλειψης, με συγκέντρωση σκουπιδιών και μπαζών. Η εικόνα είναι συγκεχυμένη χωρίς ίχνος ομοιομορφίας και συνέχειας, που μαρτυρά ότι ο περιαστικός χώρος λειτουργεί ως χώρος εξεύρεσης λύσεων για τα προβλήματα της πόλης. Η διάσπαρτη αστικοποίηση, τα εγκαταλελειμμένα κτήρια αλλά και νέα (καταστήματα, βιοτεχνίες, κατοικίες) χαρακτηρίζουν την περιαστική ζώνη της Θεσσαλονίκης. Ο χώρος είναι παραμελημένος, το φυσικό περιβάλλον καταστρέφεται, η πολεοδομική οργάνωση είναι απύσχα, η αρχιτεκτονική ακολουθεί συγκεκριμένη τυπολογία για την εξυπηρέτηση των αναγκών είτε του δευτερογενούς ή του τριτογενούς τομέα.

Υπάρχει μίξη χρήσεων με ακαθόριστα όρια και με χρήσεις που έρχονται σε αντίθεση μεταξύ τους πολλές φορές. Η διάθεση μεγάλων ελεύθερων χώρων ήταν ο λόγος μετακίνησης των δραστηριοτήτων (δευτερογενή, τριτογενή) εκτός του κέντρου της πόλης. Ταυτόχρονα προσέλκυσαν παρόμοιες επιχειρήσεις ή επιχειρήσεις που έχουν εξαρτώμενο αντικείμενο.

Οι κατοικίες που συναντά κανείς στον περιαστικό χώρο είναι είτε με το Νόμο της εκτός σχεδίου δόμησης, είτε χωρίς επίσημη πολεοδόμηση, είναι διασκορπισμένες και λιγότερο κατά συστοιχίες. Εξυπηρετούνται είτε από αγροτικούς δρόμους είτε με το καθεστώς της δουλείας. Τα αγροτεμάχια στα οποία βρίσκονται είναι συνήθως μεγάλα και περιφραγμένα είτε με συρματοπλέγμα, είτε με κιγκλιδώματα και με πράσινα παραπετάσματα για την εξασφάλιση της ιδιωτικότητας. Οι μονοκατοικίες αυτές χρονολογούνται από την δεκαετία του 1980 και μετά και είναι από απλές κατοικίες ως και πολυτελείς βίλες, όπου κάποιες από αυτές διαθέτουν και πισίνα. Κάποιες από τις πιο πρόσφατες κατοικίες είναι «μεζονέτες», με το καθεστώς της επί ποσοστού ιδιοκτησίας και αυτό μαρτυρά την εμπλοκή εργολάβων.

Η πρόσβαση γίνεται με ιδιωτικό αυτοκίνητο και το οδικό δίκτυο είναι σε καλή κατάσταση ενώ σε πιο απομακρυσμένα σημεία από τους κύριους οδικούς άξονες οι δρόμοι είναι σε κακή κατάσταση. Η χάραξη τους είναι δαιδαλώδης, χωρίς σήμανση, και το οδόστρωμα, όπου υπάρχει είναι κακοσυντηρημένο. Κατά τη διάρκεια της νύχτας και μετά το κλείσιμο των επιχειρήσεων, δεν υπάρχει κινητικότητα σε αυτές τις περιοχές με αποτέλεσμα να μην τις καθιστά από τις πιο ασφαλείς στην πόλη.

3.3 Υφιστάμενες χρήσεις στον περιαστικό χώρο



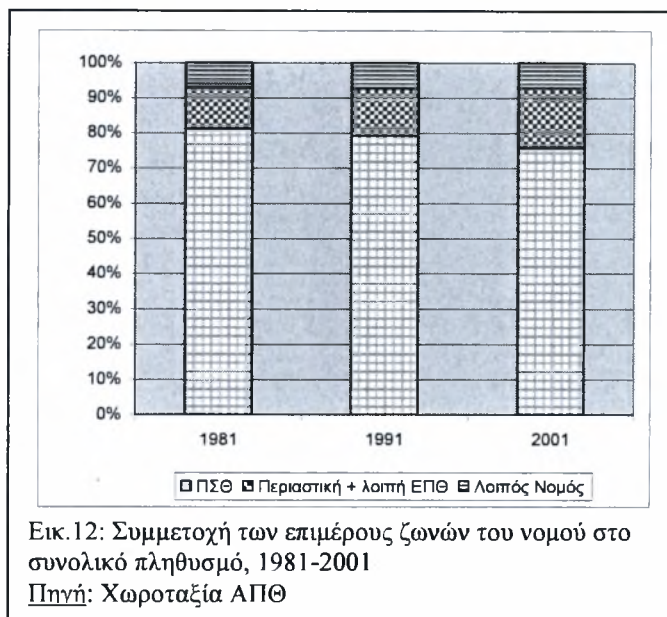
Η ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζεται από μια ποικιλία χρήσεων γης όπως εμπόριο, αναψυχή, διασκέδαση, θερμοκήπια, κατοικία, υπηρεσίες, βιομηχανία, βιοτεχνία, αγροτική γη, άλση, αποθήκες, χωματερές. Συχνά μπορεί να διαπιστώσει κανείς αντίθεση ή σύγκρουση χρήσεων γης εφόσον σε κοντινή απόσταση μπορεί να συνυπάρχουν εμπορικά κέντρα με άτυπες χωματερές ή αγροτεμάχια με κηπευτικά. Σύμφωνα με τα

στοιχεία⁴² (Εικόνα 11) η ΕΠΘ στο μεγαλύτερό της ποσοστό καλύπτεται από καλλιέργειες 69,2%, ενώ οι οικισμοί καλύπτουν το 6,1% και τα δάση 16%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2001, στο σύνολο του Νομού κυριαρχεί η απασχόληση στον τριτογενή τομέα με ποσοστό 67%, περίπου, και ακολουθούν ο δευτερογενής και ο πρωτογενής τομέας με ποσοστό 28% και 5%, αντίστοιχα. Τα υψηλά ποσοστά απασχόλησης στον τριτογενή, οφείλονται στο ειδικό βάρος του τομέα αυτού στην ΕΠΘ.

⁴² Μουσιόπουλος Ν. και Κ. Νικολάου (Επιμ. Έκδοσης), 2008. Δείκτες Περιβάλλοντος και Αειφορίας για τη Θεσσαλονίκη. ΟΡΘΕ, Α.Π.Θ.

Ακολουθώντας γίνεται μια αναλυτική προσέγγιση των χρήσεων που αναπτύσσονται στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης. Η εστίαση γίνεται στον τρόπο που οι δραστηριότητες αυτές αναπτύσσονται σήμερα (2010). Η παράθεση αυτή εξυπηρετεί αφενός στο να αναγνωριστούν οι υπάρχουσες τάσεις εξάπλωσης των



δραστηριοτήτων στον περιιαστικό χώρο και αφετέρου να προσδιοριστούν οι πιέσεις και τα προβλήματα που αντιμετωπίζονται.

Φυσικές περιοχές:

Διακρίνονται δύο περιοχές οικολογικού ενδιαφέροντος, οι οποίες προστατεύονται με το ΠΔ 6-6-94. Οι δασικές και αναδασωτέες εκτάσεις του Σείχ Σου – Χορτιάτη και το Δέλτα του Γαλλικού Ποταμού, που αποτελεί τμήμα του υδροβιότοπου που σχηματίζουν οι ποταμοί Γαλλικός, Αξιός, Λουδίας και Αλιάκμονας και είναι προτεινόμενος τύπος κοινοτικής σημασίας για ένταξη στον ευρωπαϊκό κατάλογο προστατευόμενων περιοχών Natura 2000.

Οι ζώνες προστασίας περιβάλλοντος είναι κυρίως δασικές εκτάσεις. Τα σημαντικά δάση που βρίσκονται στην περιοχή της Θεσσαλονίκης είναι το Σείχ-Σου, Κουρί, Χορτιάτη, Λιβάδι. Η ζώνη Πεντάλοφο-Νεοχωρούδα περιλαμβάνει δασικές και χορτολιβαδικές εκτάσεις (προς Φύλορο, Ασβεστοχώρι μέχρι Περιστερά, Λιβάδι). Επίσης, η ζώνη από Καρδία προς Αγ. Παρασκευή μέχρι νότια των Βασιλικών. Η εκτεταμένη παραλιακή ζώνη του Θερμαϊκού περιλαμβάνει δυτικά και νότια του πολεοδομικού συγκροτήματος προστατευμένες περιοχές.

Αστικό και περιαστικό πράσινο

Στα στοιχεία του δείκτη παρατηρείται υψηλή ανισοκατανομή τόσο μεταξύ των Δήμων του ΠΣΘ όσο και μεταξύ του ΠΣΘ, της ΠΖΘ και της ΛΠΘ. Οι Δήμοι που εμφανίζουν τις μικρότερες τιμές του δείκτη εντός του ΠΣΘ είναι Νεαπόλεως, Τριανδρίας, Αγ. Παύλου, Θεσσαλονίκης Ελευθερίου-Κορδελιού. Οι Δήμοι που εμφανίζουν τις υψηλότερες τιμές είναι του Πανοράματος, των Πεύκων και της Ευκαρπίας. Ειδικότερα, σύμφωνα με τα στοιχεία του «Στρατηγικού και Επιχειρησιακού Σχεδίου για το Πράσινο της Θεσσαλονίκης» (ΟΡΘΕ – Παπαμήχος Ν. – Ζάγκας Θ. – Ανανιάδου Μ. – Διαμαντόπουλος Στ. – Νικολάου Κ., 2006):

- Όσον αφορά τους υφιστάμενους χώρους πρασίνου μέσα στον αστικό ιστό⁴³:

Μεγάλες διαφορές εμφανίζονται μεταξύ των διαφόρων Δήμων. Δυσμενέστερη είναι η αναλογία κοινόχρηστου πρασίνου ανά κάτοικο στους δήμους Θεσσαλονίκης (2,6 τ.μ.), Ελευθερίου Κορδελιού (2,1 τ.μ.), Ευκαρπίας (2,3 τ.μ.) Νεάπολης (2,0 τ.μ.), Συκεών (2,5 τ.μ.), Ιωνίας (2,1 τ.μ.) και Σίνδου (1,1 τ.μ.). Αντίθετα, χάρις στα στρατόπεδα που χαρακτηρίζονται από τα ΓΠΣ ως πάρκα, στους δήμους Μενεμένης και Σταυρούπολης η αναλογία ξεπερνά τα 10 τ.μ. / κατ.

Όσον αφορά τη γεωγραφική κατανομή του πρασίνου, παρατηρείται ότι οι δήμοι του νοτιοανατολικού τμήματος του ΠΣΘ μειονεκτούν ως προς τους δήμους του βορειοδυτικού τμήματος, τόσο ως προς την αναλογία υφιστάμενου κοινόχρηστου πρασίνου ανά κάτοικο (3,7 τ.μ έναντι 5,69) όσο και σε σχέση με τους δείκτες υφιστάμενου πρασίνου ως ποσοστό της έκτασης των ΓΠΣ 24,4% έναντι 34,3%). Αν σε αυτά συνυπολογίσουμε τα ανενεργά στρατόπεδα και τους άλλους αδόμητους χώρους ειδικών λειτουργιών τότε βελτιώνονται οι δείκτες στη δυτική Θεσσαλονίκη.

- Όσον αφορά τις υφιστάμενες επιφάνειες πρασίνου στις περιοχές εκτός αστικού ιστού⁴⁴:

Παρατηρούνται μεγάλες διαφορές μεταξύ των δήμων του ΠΣΘ ως προς την αναλογία καλυμμένων με πράσινο χώρων εκτός αστικού ιστού ανά κάτοικο, που δεν ταυτίζεται με τη διαίρεση σε βορειοδυτικούς και νοτιοανατολικούς. Οι δήμοι

⁴³ Πηγή : «Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο για το Πράσινο της Θεσσαλονίκης», ΟΡΘΕ – Παπαμήχος Ν. – Ζάγκας Θ. – Ανανιάδου Μ. – Διαμαντόπουλος Στ. – Νικολάου Κ., 2006

⁴⁴ (ο.π.)

Θεσσαλονίκης (7,3 τ.μ/κατ.), Αμπελοκήπων (3,2 τ.μ./κατ.), Ελευθερίου (2,2 τ.μ/κατ), Ευόσμου (8,2 τ.μ/κατ), Καλαμαριάς (9,7 τ.μ./ κατ), Νεάπολης (2,6 τ.μ/κατ) και Σταυρούπολη (6,7 τ.μ./κατ) συγκεντρώνουν σχεδόν το 80% του πληθυσμού αλλά μόνον το 11% των καλυμμένων με πράσινο χώρων εκτός ιστού, με μέση αναλογία 7,0 τ.μ/κατ. Στους λοιπούς δήμους του ΠΣΘ η αναλογία ανά κάτοικο φθάνει τα 162 τ.μ. με τους δήμους Ευκαρπίας (927,8τ.μ/κατ) και Πανοράματος (840,0 τ.μ/κατ) να βρίσκονται στο άλλο άκρο.

Πρωτογενής τομέας.

Ο πρωτογενής τομέας, παρά το μικρό ποσοστό απασχολουμένων σε αυτόν σήμερα, εμφανίζεται ιδιαίτερα δυναμικός. Οι καλλιεργήσιμες εκτάσεις καταλαμβάνουν το 43% περίπου της συνολικής έκτασης του νομού. (ΕΣΥΕ) Η γεωργική γη καταλαμβάνει τις «κενές» και μη χαρακτηρισμένες δασικές εκτάσεις μεταξύ των διαφόρων δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στην περιφερειακή ζώνη.

Γύρω από την πόλη εντοπίζονται μεγάλες εκτάσεις οι οποίες βρίσκονται δυτικά και νότια του ΠΣ. Επίσης, γεωργική γη υπάρχει τοπικά στο Φίλυρο, Ασβεστοχώρι, Χορτιάτη, Περιστερά, Λιβάδι-Μεσημέρι, Σχολάρι-Αγ. Αντώνης. Στην περιφερειακή ζώνη όπου εγκαθίστανται βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες ή κατοικίες, όπου υπάρχει μίξη χρήσεων και γίνεται σταδιακή υποχώρηση των αγροτικών δραστηριοτήτων. Επίσης στα Βορειοδυτικά της Θεσσαλονίκης παρατηρείται μείωση της γεωργικής γης γιατί στις γεωργικές εκτάσεις έχουν εγκατασταθεί κτηνοτροφικές βιομηχανικές μονάδες. Το 1961 υπήρχαν 41,1 χλμ² γεωργικής γης στο ΠΣΘ, ενώ το 1991 υπήρχαν 20 τ.χλμ.

Ο γεωργικός χαρακτήρας της γης προστατεύεται σε δύο μόνο τμήματα της περιφερειακής ζώνης, την κοιλάδα του Ανθεμούντα και το δυτικό τμήμα του Δήμου Εχεδώρου, που αποτελεί απόληξη του κάμπου της Κεντρικής Μακεδονίας. Και οι δύο αυτές περιοχές εντάσσονται στην ΕΠΘ. Οι περιοχές αυτές προστατεύονται ως γεωργική γη υψηλής παραγωγικότητας και είναι δυνατή η δόμηση μόνο αγροτικών ή κτηνοτροφικών εγκαταστάσεων. Η γεωργική γη αξιοποιείται κυρίως με αροτριάσεις, αρδευόμενες καλλιέργειες (ρύζι, καλαμπόκι, σιτάρι, βαμβάκι) και δευτερευόντως με φθινοπωρινά σιτηρά, δέντρα και αμπέλια αλλά και λαχανικά. Η κτηνοτροφία, κυρίως

σταβλισμένη, υπάρχει, ενώ σε ορισμένες περιοχές έχει εξειδικευτεί με την εκτροφή ορνίθων (Νεοχωρούδα).

Δευτερογενής Τομέας

Στο νομό Θεσσαλονίκης συγκεντρώνονται τα 2/3 των βιομηχανιών – βιοτεχνιών της ΠΚΜ και παράγεται το 80% του βιομηχανικού προϊόντος. Παρατηρείται μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων, αν και ενισχυμένος εμφανίζεται ο τομέας της μεταποίησης. (Στοιχεία από Σημειώσεις Χωροταξίας Αρχιτεκτόνων-ΑΠΘ)

Ο δυτικός και βόρειος τομέας της πόλης συγκεντρώνει τις περισσότερες μονάδες του δευτερογενή τομέα. Στην συγκέντρωση των παραγωγικών λειτουργιών σε αυτή την περιοχή έπαιξαν κύριο ρόλο το λιμάνι, οι κυκλοφοριακοί άξονες, που οδήγησαν σε μια παράδοση ειδικών εγκαταστάσεων στην περιοχή, λόγω της φτηνής γης κατ' αρχήν και την μετέπειτα συγκέντρωση εργατικού δυναμικού. Εκτός από το ΒΙΠΕ Σίνδου ένα σημαντικό μέρος μονάδων μεταποίησης βρίσκεται σε περιοχές που χαρακτηρίζονται ως περιοχές βιοτεχνίας – βιομηχανίας και ζώνες ΕΜΟ⁴⁵ από τα εγκεκριμένα ΓΠΣ των δήμων στα δυτικά.⁴⁶

Ένας πυρήνας δευτερογενή τομέα υπάρχει και στο ΒΙΠΑ Θέρμης και κατά μήκος του άξονα Θεσσαλονίκης-Πολυγύρου, μεταξύ Θέρμης και Ραιδεστού. Η συγκέντρωση αυτή διαχέεται και σε τμήμα της περιοχή Λακιάς, Δήμο Βασιλικών. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις που παρατηρήθηκε ότι αναμιγνύονται με χρήσεις κατοικίας και αγροτικές δραστηριότητες εντοπίστηκαν κατά μήκος των αξόνων προς Λαγκαδά, Θερμή, Εύοσμο και Ωραιόκαστρο, Σίνδο, και Καλοχώρι.

Ο Δευτερογενής τομέας αναπτύσσεται στην περιαστική ζώνη της Θεσσαλονίκης με δύο τρόπους, ως:

Α) **Θεσμοθετημένοι Υποδοχείς:** η ΒΙΠΕ⁴⁷ (Σίνδος), ΒΙΟΠΑ-ΒΕΠΕ⁴⁸ (Ν.Ραιδεστός, Πυλαία, Καλοχώρι, Ωραιόκαστρο) ή περιοχές ειδικής ρύθμισης

⁴⁵ Μη οχλούσα βιομηχανία-βιοτεχνία που είναι επαγγελματικά εργαστήρια και μη οχλούσα βιοτεχνία αλλά όχι καταστήματα.

⁴⁶ Θεσσαλονίκης, Μενεμένης, Ελευθερίου, Σταυρούπολης, Ευκαρπίας και Πολίχνης.

⁴⁷ ΒΙΠΕ: είναι ο χώρος, ο οποίος καθορίζεται, οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2545/1997 προκειμένου να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής κάθε βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας

⁴⁸ «Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές». ΦΕΚ 1628/25-11-2005, παρ.7, αρ.1: Καθορίζουμε ως νέα μορφή ΒΕΠΕ τα «ΒΙΟΠΑ προς Εξυγίανση». Για την εφαρμογή του ν. 2545/ ως νέα μορφή

(Βιομηχανικό Συγκρότημα Διαβατών, ΤΙΤΑΝ). Ο βαθμός οργάνωσης των υποδοχέων αυτών ποικίλει, πλην της ΒΙΠΕ, οι υπόλοιπες περιοχές χαρακτηρίζονται ως χώροι βιομηχανικής συγκέντρωσης με σημαντική όμως απουσία υποδομών (εσωτερικά δίκτυα μεταφορών και αποχέτευσης κ.ο.κ.)

Η ΒΙΠΕ Θεσσαλονίκης έχει έκταση 9300 στρέμματα, στα διοικητικά όρια του Δ.Δ. της Σίνδου. Το συγκριτικό της πλεονέκτημα αποτελεί η εγγύτητα στο ΠΣΘ, η δυνατότητα εύρεσης ειδικευμένου προσωπικού, και οι καλές μεταφορικές συνδέσεις για τη διακίνηση των προϊόντων. Παρουσίασε δυναμική ανάπτυξη κατά τη δεκαετία του 1990. Άλλοι θεσμοθετημένοι υποδοχείς μέσω των ΓΠΣ «στη δυτική ΠΖΘ και ΛΠΘ υπάρχουν στο Δ. Εχεδώρου (Καλοχώρι, Διαβατά, Ν. Μαγνησία) και σε όλους τους δήμους της ΛΠΘ (Αγ. Αθανάσιος, Κ. Γέφυρα, Χαλάστρα, Κύμινα, Μάλγαρα, Χαλκηδόνα, Άδενδρο, Κουφάλια).» (Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Φάση Α, σελ.318, 2008, Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ)

«Στο ανατολικό ΠΣΘ και ΠΖΘ χαρακτηρισμένους χώρους έχουν τα ΓΠΣ των δήμων Θεσσαλονίκης, Πυλαίας, Καλαμαριάς και Θέρμης (ΒΙΟΠΑ Θέρμης). Ενώ στην νοτιανατολική ΛΠΘ εκτός από το ΒΙΠΑ⁴⁹ Λακκιάς στο Δ. Βασιλικών, έχουν προβλεφθεί με τα πρόσφατα εγκεκριμένα ΓΠΣ και χώροι συγκέντρωσης της μεταποίησης στους δήμους Μίκρας και Θερμαϊκού. «Οι εκτάσεις τους επιμετρήθηκαν χαρτογραφικά ανά περιοχή της ΕΠΘ και εκτιμώνται σε:

- ❖ δυτικό ΠΣΘ 128 Ηα
- ❖ δυτική ΠΖΘ 276 Ηα
- ❖ δυτική ΛΠΘ 270 Ηα
- ❖ ανατολικό ΠΣΘ 40 Ηα
- ❖ ανατολική ΠΖΘ 119 Ηα
- ❖ ανατολική ΛΠΘ 235 Ηα» (ό.π.)

ΒΕΠΕ θεωρούνται τα ΒΙΟΠΑ προς εξυγίανση που έχουν καθοριστεί ως ανωτέρω από το ΓΠΣ του εκάστοτε οικείου Δήμου, έχουν πολεοδομηθεί και έχουν εγκεκριμένη πράξη εφαρμογής μέχρι την 31.12.2005.

⁴⁹ Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙ.ΠΑ.): είναι ο χώρος ο οποίος καθορίζεται, οριοθετείται, πολεοδομείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις διατάξεις του νόμου 2545/1997, προκειμένου να λειτουργήσει ως χώρος υποδοχής κάθε βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας μέσης και χαμηλής όχλησης.

Β) Διάσπαρτες μονάδες: Διασπείρονται σε μεγάλο ποσοστό της έκτασης της περιαστικής ζώνης και η επέκτασή τους οφείλεται στο καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης που δίνει το δικαίωμα δόμησης βιομηχανικών εγκαταστάσεων σε αγροτικές περιοχές. Το είδος και το μέγεθος των μονάδων διαφέρει.

Οι εκτός σχεδίου περιοχές με μεγάλες συγκεντρώσεις μονάδων μεταποίησης στη δυτική ΕΠΘ εντοπίζονται στην εκτεταμένη περιοχή που ορίζεται από τους οικισμούς Καλοχώρι, Διαβατά, Πεντάλοφος, Νεοχωρούδα, Εύοσμος και Ευκαρπία. Λιγότερο πυκνές συγκεντρώσεις εμφανίζονται στα νότια της Σίνδου και μεταξύ Νεοχωρούδας και Ωραιοκάστρου. Μεγάλες συγκεντρώσεις παρατηρούνται κατά μήκος της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης – Χαλκηδόνας, όπου βρίσκονται μονάδες επεξεργασίας και παραγωγής χάλυβα, ΣΙΑΔΕΝΟΡ. Βόρεια και ανατολικά του οικισμού Καλοχωρίου και κατά μήκος της επαρχιακής οδού Σίνδου – Χαλάστρας, υπάρχει έντονη μίξη γεωργικής γης και βιομηχανίας – βιοτεχνίας, αλλά και βόρεια της Ν. Ιωνίας στην επαρχιακή οδό προς το Ωραιόκαστρο.

«Στα ανατολικά εντοπίζονται διάσπαρτες μονάδες εκατέρωθεν των τριών βασικών οδικών αξόνων Θεσσαλονίκης – Χαλκιδικής, Θεσσαλονίκης - Θέρμης και Φοίνικα – Αεροδρομίου συγκροτώντας έτσι μια ενιαία ζώνη διάχυτης ανάπτυξης. Επίσης βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες έχουν εγκατασταθεί κατά μήκος του άξονα Θεσσαλονίκης – Πολυγύρου, σε συνέχεια της ΒΙΠΑ Θέρμης και μέχρι τη Ν. Ραιδεστό.» (Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Φάση Α, σελ.315, 316, 2008, Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ)

Αποθήκευση – Εφοδιασμός – Χονδρικό εμπόριο

Η χωροθέτηση του χονδρεμπορίου είναι σε άμεση σχέση με τα μέσα μεταφοράς (λιμενικά, σιδηροδρομικά, οδικά) και υπήρξε χαρακτηριστική για την πόλη της Θεσσαλονίκης στην πρώτη φάση της ανάπτυξής της. Το μεγαλύτερο ποσοστό των εγκαταστάσεων αποθήκευσης και εφοδιασμού που εδρεύουν στην πόλη βρίσκεται στην περιαστική ζώνη. Σε πολλές περιπτώσεις οι μονάδες αυτές εξυπηρετούν τον εφοδιασμό της ευρύτερης περιοχής της βορείου Ελλάδας ή και των Βαλκανίων εκμεταλλευόμενες τη στρατηγική θέση του λιμένα της πόλης. Συνήθως οι

εγκαταστάσεις αυτές χωροθετούνται σε χώρους όπου συγκεντρώνονται οι μονάδες του δευτερογενή τομέα. Αυτό ισχύει και για τη ΒΙΠΕ της Σίνδου όπου μεγάλη από την καταλαμβανόμενη έκταση αφορά εμπορικές αποθήκες. Άλλες περιοχές συγκέντρωσης αποτελούν οι εκτάσεις περί των κύριων οδικών αξόνων (ΠΑΘΕ, Ε.Ο. Θεσ/νίκης – Έδεσσας, Ε.Ο. Θεσ/νίκης – Μουδανιών).

Σύμφωνα με έρευνα που έγινε στα πλαίσια της εργασίας, σχετικά με την χωροθέτηση επιχειρήσεων Logistics, διαπιστώθηκε ότι ο κύριος όγκος τους, κατά 85%, βρίσκεται στο τρίγωνο Ν. Μαγνησία, Σίνδο, Καλοχώρι και αυτό είναι κάτι το αναμενόμενο γιατί κατά πρώτον ο κύριος όγκος του δευτερογενούς τομέα παραγωγής βρίσκεται στην περιοχή και κατά δεύτερο υπάρχει γειτνίαση με τους κύριους οδικούς άξονες, το λιμάνι και το σιδηρόδρομο. Το υπόλοιπο 15% βρίσκεται ανατολικά στην περιοχή Θέρμης – Ν. Ραιδεστού και εξυπηρετεί τη βιομηχανική ζώνη Θέρμης.

Στην περιοχή του Καλοχωρίου με ειδικά διατάγματα, έχουν οριοθετηθεί οι περιοχές της Λαχαναγοράς και της Κρεαταγοράς καθώς και ο προγραμματιζόμενος ως σήμερα χώρος δημιουργίας του εμπορευματικού σιδηροδρομικού σταθμού, ενώ στην ίδια περιοχή και πολύ κοντά στην πόλη έχουν εγκατασταθεί οι εγκαταστάσεις καυσίμων. (Φωτ.19, σ. 234)

Κατοικία.

Εκτός από τους θεσμοθετημένους οικισμούς που περιβάλλουν την πόλη της Θεσσαλονίκης, αναπτύσσονται μεμονωμένες κατοικίες με τη μορφή της δόμησης εκτός σχεδίου, ιδιαίτερα στο ανατολικό τομέα (Ανθεμούντα). Τυπολογικά, η εκτός σχεδίου κατοικία χαρακτηρίζεται από το μικρό όγκο και τη μικρή οικοδομική κάλυψη. Σύμφωνα με τον πολεοδομικό κώδικα, η δόμηση εκτός σχεδίου απαιτεί την αδιαίρετη επιφάνεια 4 στρεμμάτων, για την κατασκευή οικοδομής ως και 200 τ.μ.. Μέσω παρεκκλίσεων, υπάρχει ωστόσο η δυνατότητα αύξησης της οικοδομικής επιφάνειας ανά στρέμμα. Περιοχές με έντονη εκτός σχεδίου δόμηση κατοικίας αποτελούν οι περιοχές μεταξύ Θέρμης – Πανοράματος, Θεσσαλονίκης – Πυλαίας – Θέρμης, Θεσσαλονίκης - Περαιάς και η περιοχή γύρω από το Ωραιόκαστρο. Οι περισσότερες κατοικίες είναι «πρώτη κατοικία» αλλά ωστόσο υπάρχει και ένα μεγάλο ποσοστό παραθεριστικής ιδιαίτερα προς Επανωμή – Ν. Μηχανιώνα.

Λιανικό Εμπόριο – Ψυχαγωγία- Αναψυχή

Η ανάπτυξη της ΕΠΘ σε μητροπολιτική περιοχή οφείλεται στην προσέλκυση νέων επενδύσεων και δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα. Τα τελευταία χρόνια, έχει παρατηρηθεί επέκταση εμπορικών δραστηριοτήτων, υπηρεσιών και αναψυχής στον περιαστικό χώρο με ιδιαίτερη ένταση στη νοτιο-ανατολική περιαστική ζώνη. Το λιανικό εμπόριο, κυρίως με τη μορφή υπεραγορών και εμπορικών κέντρων αποτελεί τον κυρίαρχο κλάδο σε αυτές τις εξελίξεις. Επίσης, σημαντικό τμήμα του τομέα των υπηρεσιών έχει μεταφερθεί στην περίμετρο της πόλης, μια αλλαγή που αφορά πανεπιστήμια, άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα και εγκαταστάσεις υγείας-πρόνοιας. Κύριο χαρακτηριστικό αυτών των χωροθετικών τάσεων είναι η γραμμική ανάπτυξη των εγκαταστάσεων κατά μήκος σημαντικών οδικών αξόνων. (Γιαννακού, 200-) ⁵⁰

Ο τριτογενής τομέας μέχρι πρότινος βρισκόταν στο κέντρο της πόλης. Το μοντέλο της γραμμικής ανάπτυξης κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων δημιουργεί διασπορά του τριτογενή τομέα σε ολόκληρο τον αστικό ιστό και δίνει την εικόνα ενός διάχυτου κέντρου που διαχέεται μέσω των κύριων οδών της πόλης. Τα καταστήματα και οι υπηρεσίες χωροθετημένα κατά μήκος τους επεκτείνονται γραμμικά και συνεχίζουν και έξω από τα όρια του αστικού κέντρου, τόσο προς τα ανατολικά όσο και προς τα δυτικά δημιουργώντας μια γραμμική διασπορά. Παράλληλα, στις κύριες εξόδους του ΠΣΘ συγκεντρώνονται κλάδοι εξυπηρέτησης του δευτερογενή και του τριτογενή τομέα ⁵¹. Αυτά τα γραμμικά κέντρα φτάνουν ως τις εκτός σχεδίου περιοχές και τις εντός οικισμών περιοχές της περιαστικής ζώνης (πχ Θέρμη), όπου εγκαθίστανται δραστηριότητες του τριτογενή τομέα.

Η γραμμική ανάπτυξη καταστημάτων εμπορίου σε περιοχές γενικής κατοικίας και η αποκέντρωση κοινωνικών εξυπηρετήσεων προς τους περιφερειακούς δήμους του ΠΣΘ, δυσχέρανε την υλοποίηση των στόχων του ισχύοντος ΡΣ, που αποσκοπούσε στην πολυκεντρική δομή με αποδυνάμωση της γραμμικής ανάπτυξης, με ενίσχυση των κέντρων υπερτοπικής σημασίας και με ανάπτυξη των περιαστικών κέντρων.

⁵⁰ Στοιχεία από Σημειώσεις Χωροταξίας Αρχιτεκτόνων-ΑΠΘ

⁵¹ Χονδρεμπόριο, εκθέσεις - αντιπροσωπίες και υπηρεσίες.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα κέντρα των οικισμών-προαστίων της ΕΠΘ, όπου ακολουθείται το ίδιο μοντέλο με το κύριο αστικό κέντρο με την καθ' ύψος διάρθρωση και τη γραμμική οργάνωση γύρω από τους κεντρικούς δρόμους. Σε πολλές περιπτώσεις οι χρήσεις του τριτογενή τομέα, κυρίως χονδρεμπόριο, αντιπροσωπεύει και εκθέσεις, συνεχίζονται και εκτός των οικισμών συνδέοντας τις τοπικές αγορές μεταξύ τους, αλλά και με το ΠΣΘ (Θέρμη, Πυλαία).

Θεσμοθετημένες περιοχές τριτογενή τομέα υπάρχουν μόνο εντός σχεδίου της πόλης και των οικισμών και σε αυτές περιλαμβάνονται περιοχές κοινωνικών εξυπηρετήσεων, κεντρικές λειτουργίες, υπερτοπικά κέντρα και περιοχές χονδρεμπορίου, που εγκρίθηκαν από τα ΓΠΣ ως χρήσεις γης σε συγκεκριμένα οικοδομικά τετράγωνα. Εξαίρεση αποτελεί η εκτός οικισμών περιοχή Αστικών Κεντρικών Λειτουργιών και Υποδομών (περίπου 400 στρ.) στο πρόσφατο ΓΠΣ του Δ. Θερμαϊκού, που εγκρίθηκε σε εφαρμογή των στόχων του ΟΡΘΕ για τη δημιουργία οργανωμένων υποδοχέων του τριτογενή τομέα.

«Τα τελευταία είκοσι χρόνια, παρατηρείται ολοένα και περισσότερο η εγκατάσταση δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα στις εξωαστικές περιοχές με χαρακτήρα διάχυτης ανάπτυξης. Τα γραμμικά κέντρα της πόλης συνδέονται άμεσα με τις εκτός σχεδίου περιοχές της περιαστικής ζώνης, όπου εγκαθίστανται με ταχύτατους ρυθμούς και άλλες δραστηριότητες του τριτογενή τομέα, κυρίως χονδρεμπόριο, σύγχρονες μονάδες *logistics*⁵², αλλά και καταστήματα υπερτοπικού εμπορίου. Τέτοιες περιοχές εντοπίζονται στα δυτικά:

- ❖ μεταξύ Μενεμένης – Καλοχωρίου – Διαβατών,
- ❖ μεταξύ Κορδελιού – ΒΙΠΕΘ – Σίνδο
- ❖ μεταξύ Εύοσμου – Ευκαρπίας – Ωραιοκάστρου» (Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, Φάση Α, σελ.316, 2008, Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ)

Ενώ στα ανατολικά, την τελευταία δεκαπενταετία παρατηρείται η ραγδαία ανάπτυξη υπεραγορών και αυτοτελών εμπορικών κέντρων (malls) και υπηρεσιών στις εκτός σχεδίου περιοχές της ανατολικής ΠΖΘ και συνδέεται άμεσα με την

⁵² Από ίδια έρευνα που πραγματοποιήθηκε διαπιστώθηκε ότι το 85% των χωροθετήσεων Logistics βρίσκεται στο Δυτικό τομέα της πόλης.

διευκόλυνση των μετακινήσεων περιμετρικά της Θεσσαλονίκης και με την οικιστική ανάπτυξη των Δ. Πανοράματος, Δ. Θέρμης, Δ. Μίκρας και Δ. Θερμαϊκού. Τυπολογικά, το λιανικό εμπόριο αναπτύσσεται είτε με τη μορφή εμπορικών κέντρων όπου σ' έναν ενιαίο κέλυφος συστεγάζονται πολλά μαγαζιά (Mediterranean Cosmos Centrer), είτε υπεραγορών τύπου IKEA, Carrefour, Hondos κ.α. Κύρια περιοχή συγκέντρωσης αποτελεί η περιοχή του Πατριαρχικού στην Πυλαία⁵³ στην Ανατολική Θεσσαλονίκη. Εκτός από λειτουργίες εμπορίου και χονδρεμπορίου υπάρχουν συγχρόνως και μεγάλες εγκαταστάσεις κατανάλωσης και αναψυχής, εμπορικές εκθέσεις, headquarters εταιρειών, ξενοδοχειακές μονάδες, κατοικίες, εγκαταστάσεις υγείας, πρόνοιας, αθλητισμού, μεγάλες μονάδες έρευνας καινοτομίας και τεχνολογίας κ.α. Αυτό το διευρυμένο κέντρο εξυπηρέτησης υπερβαίνει σε εμβέλεια την περιοχή της Θεσσαλονίκης και της Π.Κ.Μ. εφόσον προσελκύει και κατοίκους από άλλες περιφέρειες και γειτονικά κράτη.

Στην ίδια περιοχή της ανατολικής Θεσσαλονίκης, έχει εγκατασταθεί και ένας σημαντικός αριθμός επιχειρήσεων ψυχαγωγίας. Η περιοχή επί του οδικού άξονα Θεσσαλονίκης - Περαιάς ήταν παραδοσιακά, πριν την επέκταση του λιανικού εμπορίου, χώρος εγκατάστασης των θορυβωδών θερινών κέντρων νυκτερινής διασκέδασης. Με την εγκατάσταση των εμπορικών κέντρων και άλλες δραστηριότητες αναψυχής μεταφέρθηκαν στην περιοχή κινηματογράφοι, εστιατόρια, λούνα-παρκ.

Τέλος, εμφανίζεται υψηλή συγκέντρωση τουριστικών καταλυμάτων και ξενοδοχείων στη περιοχή των Δ. Θερμαϊκού, Δ. Επανομής και Δ. Μηχανιώνας. Σε συνδυασμό με τις υποδομές αναψυχής (πλαζ, εστιατόρια κλπ) και με την πύκνωση της δόμησης Β' κατοικίας, η περιοχή αποτελεί την μοναδική ζώνη τουριστικής ανάπτυξης στα όρια της ΕΠΘ

Υγεία – Εκπαίδευση - Ιδρύματα.

Η έλλειψη ικανού μεγέθους αδόμητων εκτάσεων για την κατασκευή νέων νοσοκομειακών μονάδων εντός του Π.Σ.Θ. έχει ωθήσει τη δημιουργία του συνόλου των δημοσίων και ιδιωτικών νοσοκομείων στην περιφερειακή ζώνη. Το Γ.Ν. Δυτικής

⁵³ «Στην έκταση του Πατριαρχείου δομήθηκε το 2005 το εμπορικό κέντρο COSMOS, ένας άλλος μεγάλος πυρήνας εκτός πόλης κέντρου...» (Γιαννακού, 2008:466)

Θεσσαλονίκης «Παπαγεωργίου»,⁵⁴ το 424 Στρατιωτικό Νοσοκομείο.⁵⁵ Στην Ανατολική Θεσσαλονίκη υπάρχουν το Διαβαλκανικό Ιατρικό Κέντρο που είναι το μεγαλύτερο ιδιωτικό νοσοκομείο της Βορείου Ελλάδας και ένας σημαντικός αριθμός κλινικών και μαιευτηρίων.

Το ΤΕΙ Θεσσαλονίκης έχει εξολοκλήρου τις εγκαταστάσεις του στην περιοχή της Σίνδου, ενώ ορισμένα τμήματα του ΑΠΘ (Γυμναστική ακαδημία, Καλών Τεχνών) έχουν μετεγκατασταθεί σε περιοχή του Δήμου Θέρμης. Σε επαφή με το Αεροδρόμιο βρίσκεται επίσης το Αγρόκτημα του ΑΠΘ, που είναι επί των πλείστων ελεύθερος χώρος και στεγάζονται ερευνητικοί φορείς όπως το ΕΚΒΥ και το ΕΘΙΑΓΕ.

Επίσης εδώ θα μπορούσαν να αναφερθούν και η Θεραπευτική Κοινότητα Ιθάκη που βρίσκεται στη Σίνδο, και οι φυλακές Διαβατών που χωροθετούνται σε χώρο στρατοπέδου στην Ιωνία.

Επιχειρήσεις – Ερευνητικοί φορείς

Η σχεδιαζόμενη Ζώνη Καινοτομίας Θεσσαλονίκης, φιλοδοξεί να δημιουργήσει τον πόλο οικονομικής ανάπτυξης στη μεταβιομηχανική εποχή. Η δημιουργία της ζώνης υλοποιείται στην ανατολική Θεσσαλονίκη (Περιοχή Αμερικάνικης Γεωργικής Σχολής), εκεί όπου σήμερα λειτουργεί το Τεχνολογικό Πάρκο Θεσσαλονίκης. Στην ίδια περιοχή έχει αρχίσει την τελευταία δεκαετία μια σταδιακή εγκατάσταση τεχνικών και επιστημονικών υπηρεσιών και δημόσιων υπηρεσιών (CEDEFOP⁵⁶, Εγνατία Οδός Α.Ε., τεχνικά γραφεία, διοικητικές υπηρεσίες κοκ). Και το Τεχνολογικό μουσείο Θεσσαλονίκης.

Πιο αναλυτικά και σύμφωνα με ερευνητικό πρόγραμμα του ΟΡΘΕ το 1996, καταγράφηκαν κατά είδος οι δραστηριότητες που αναπτύσσονται στην ΠΖΘ. Οι δραστηριότητες αυτές αποδόθηκαν χαρτογραφικά με το χαρακτηρισμό κάθε αγροτεμαχίου, ανάλογα με τη χρήση. Χρησιμοποιήθηκαν 15 γενικές κατηγορίες χρήσεων, οι οποίες περιλαμβάνουν:

⁵⁴ Αποτελεί το μεγαλύτερο νοσοκομείο της βορείου Ελλάδας

⁵⁵ Δίπλα στο Παπαγεωργίου

⁵⁶ Ευρωπαϊκό Κέντρο για την Ανάπτυξη της Επαγγελματικής Κατάρτισης

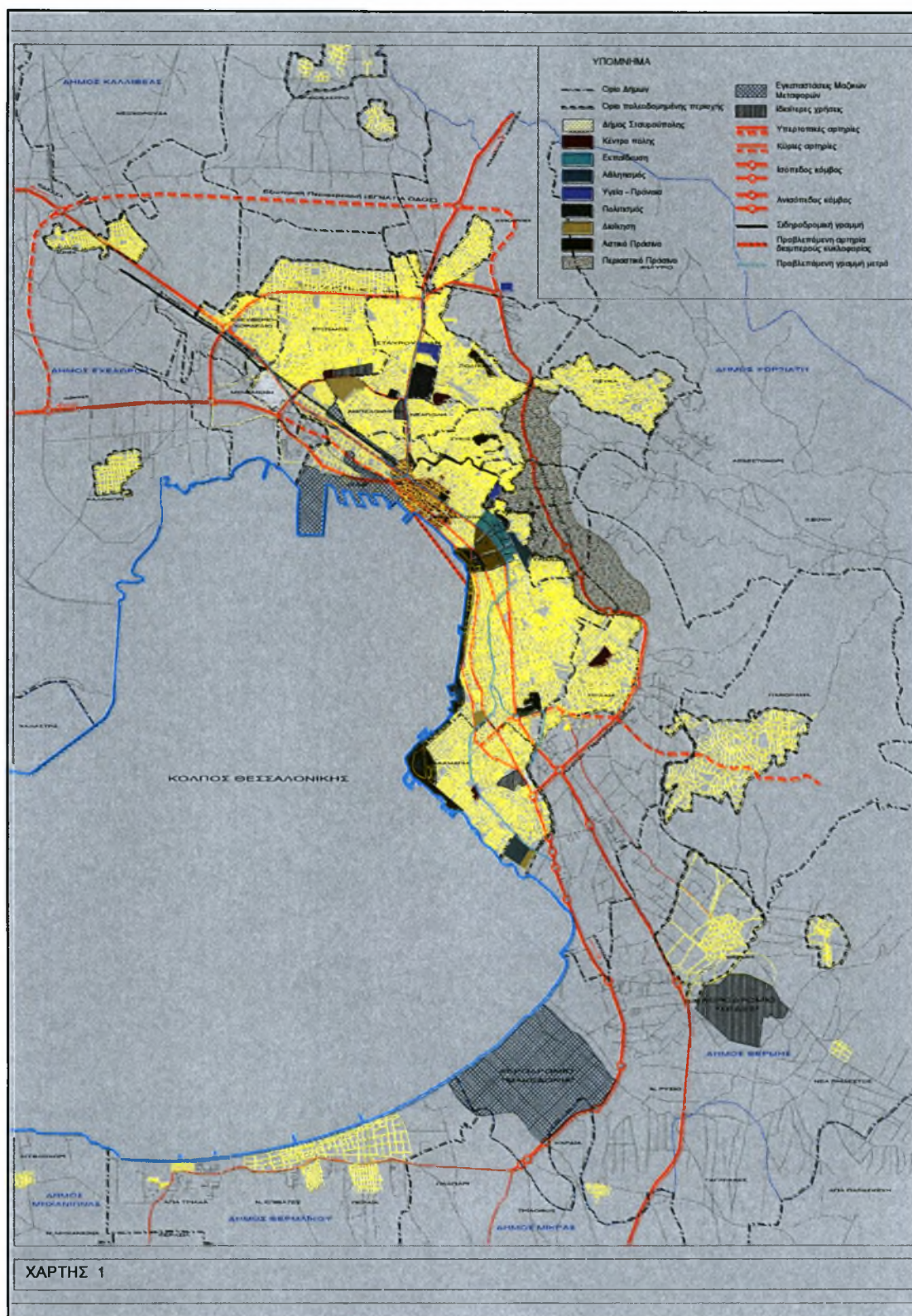
1. **Κτηνοτροφία:** κτηνοτροφικές μονάδες, βουστάσια, πτηνοτροφία, στάβλους
2. **Κατοικία:** αμιγή κατοικία
3. **Βιομηχανία, βιοτεχνία, εργαστήρια:** βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες, συνεργεία αυτοκινήτων, μηχανουργία, κεραμουργία κλπ.
4. **Χονδρεμπόριο – εμπορικές αποθήκες:** αποθήκες υλικών και εμπορευμάτων, κέντρα διαμετακόμισης, μάντρες.
5. **Τουρισμός – αναψυχή:** καφέ, εστιατόρια, ξενοδοχεία, κέντρα διασκέδασης.
6. **Εμπορικά καταστήματα:** εμπορικές εκθέσεις, λιανικό εμπόριο,.
7. **Κοινωνικές εξυπηρετήσεις:** υγεία, εκπαίδευση, αθλητισμός
8. **Ειδικές χρήσεις** στρατόπεδα, νεκροταφεία, σταθμοί ΔΕΗ – ΟΤΕ, εκκλησίες.
9. **Δάση:** άλση, χώροι πρασίνου
10. **Άλλα:** δραστηριότητες που δεν αναφέρονται (π.χ. εγκαταστάσεις επεξεργασίας αποβλήτων).
11. **Θερμοκήπια**
12. **Παροχή υπηρεσιών:** εγκαταστάσεις του τριτογενή τομέα εκτός των κλάδων που αναφέρονται αλλού.
13. **Γεωργικές εγκαταστάσεις:** σιλό και αποθήκες αγροτικών προϊόντων
14. **Εξόρυξη:** λατομεία
15. **Εγκαταστάσεις ΜΜ:** σταθμοί λεωφορείων αστικών-υπεραστικών, αμαξοστάσια (ΟΡΘΕ, 1996)

Σύμφωνα με τον πίνακα 8 (παράρτημα) συνολικά στον περιαστικό χώρο εντοπίζονται χρήσεις που καταλαμβάνουν έκταση ίση με το 11% της συνολικής έκτασης της ΠΖΘ και του ΠΣΘ.

Το θεσμοθετημένο καθεστώς χρήσεων γης που διέπει την ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης καθορίζεται από τα ΓΠΣ και το σχέδιο της ΖΟΕ. Τα μεν ΓΠΣ που υπήρχαν στην περιοχή μέχρι τα πρόσφατα χρόνια ήταν αυτά με τον Ν.1337/83 που αφορούσαν μόνο τις εντός σχεδίου περιοχές και όχι το σύνολο του δήμου όπως γίνεται με τα ΓΠΣ του Ν.2508/97, το δε σχέδιο της ΖΟΕ δεν εγκρίθηκε ποτέ. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν ο ΟΡΘ να ελέγχει την κατάσταση μόνο στις περιπτώσεις που απαιτούνταν έγκριση χωροθέτησης. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι έχει

εκπονηθεί νέο σχέδιο ΖΟΕ το οποίο όμως δεν έχει θεσμοθετηθεί. (παράτημα Χάρτης 1 και 2)

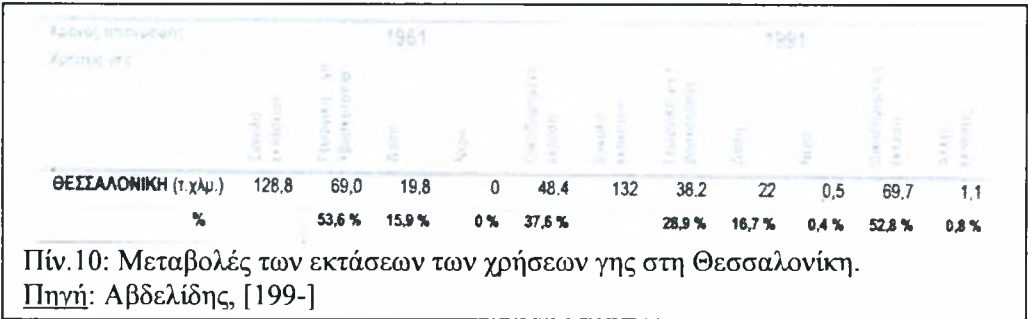
Το σημαντικότερο χαρακτηριστικό της ευρύτερης περιοχής της πόλης είναι η μίξη χρήσεων, οι οποίες είναι συγκρουόμενες λόγω της έντονης διασποράς των δραστηριοτήτων στο χώρο. Ο πρωτογενής τομέας όσο πλησιάζουμε προς το αστικό κέντρο εκλείπει και στη θέση του εμφανίζονται χρήσεις του δευτερογενή τομέα. Σε επιτόπια έρευνα που έγινε διαπιστώθηκε όπως φαίνεται και στους Χάρτες 34 και 35 ασύμβατες χρήσεις αναπτύσσονται σε γειτονικά αγροτεμάχια ή ακόμα σε ακατάλληλες ζώνες.



Χάρτης 30: Χάρτης λειτουργιών και χρήσεων πόλης Θεσσαλονίκης.

(Πηγή: Προσωπικό αρχείο από μαθημα Χωροταξίας ΑΠΘ)

Συνολικά για τη Θεσσαλονίκη, και σύμφωνα με το κ. Αβδελίδη, η μείωση της χρήσης γης από τον πρωτογενή τομέα⁵⁷ έχει μειωθεί σχεδόν στο μισό μέσα σε τριάντα χρόνια. Αντίστοιχα οι εκτάσεις Δασών έχουν αυξηθεί απρόσμενα έστω και ελάχιστα ενώ έχουν προστεθεί νέες χρήσεις στην πιο πρόσφατη μέτρηση. Όσον αφορά την οικοδομήσιμη έκταση έχει αυξηθεί κατά ένα τρίτο περίπου. (πίνακας 7)



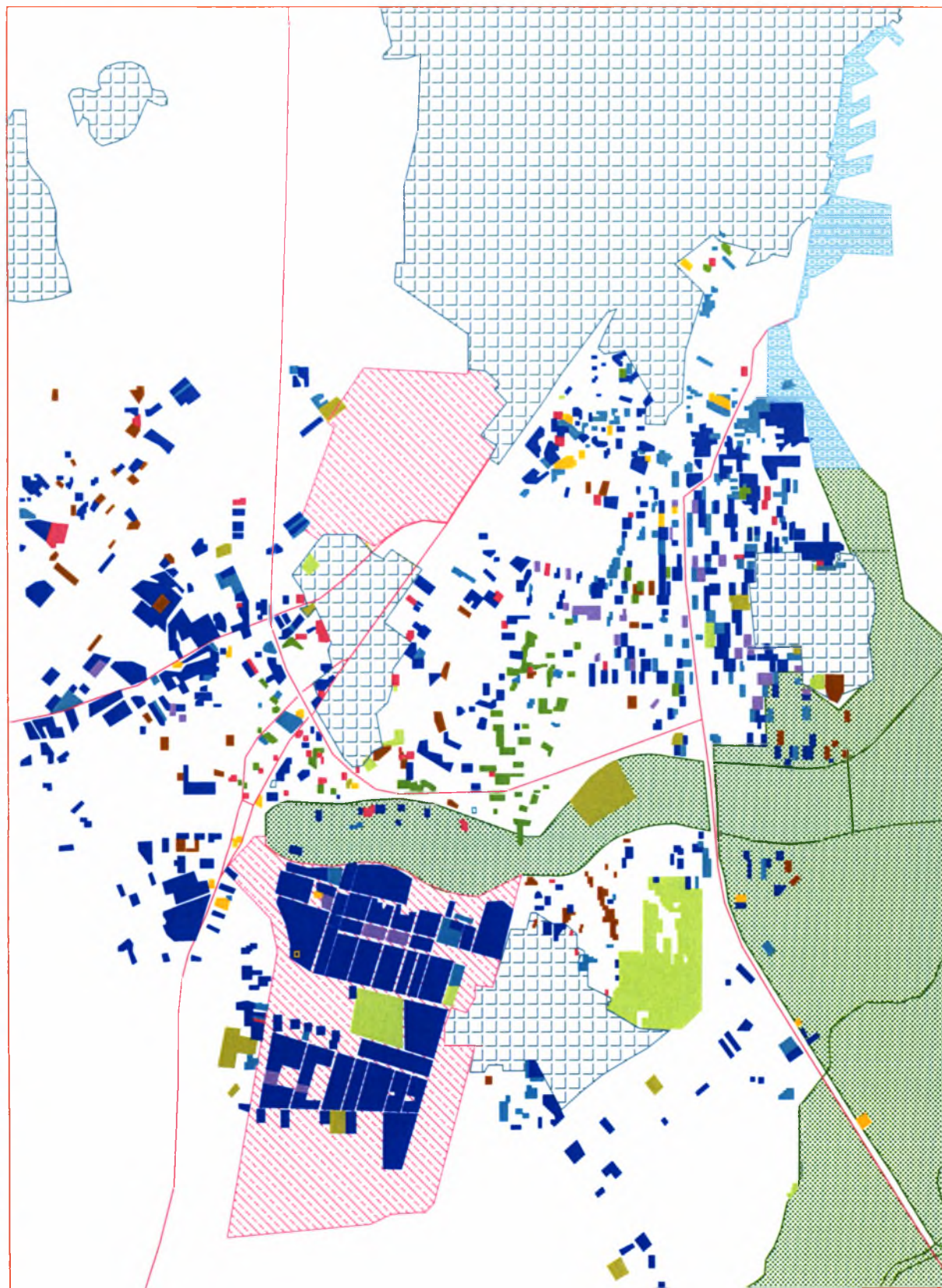
Οι μεταβολές χρήσεων μπορούν να προκληθούν από υποδομές ή άλλα έργα. Πόσο μάλλον όταν αυτά είναι υπερτοπικής σημασίας όπως η Εγνατία οδός που για τη Θεσσαλονίκη σύμφωνα με μελέτη⁵⁸ δημιουργήθηκε μεταβολή στη χρήση γης και «σημαντικά τμήματα αγροτικής και φυσικής γης μετασχηματίστηκαν σε αστική γη.» «Συνολικά, η αστική γη σε αυτήν τη ζώνη αυξήθηκε κατά 22% σε βάρος της αγροτικής γης, η οποία μειώθηκε κατά 30%...Βάσει της μελέτης, η βιομηχανική γη στην περιοχή της Θεσσαλονίκης αυξήθηκε κατά 5,4%, αύξηση κατά 13,9% παρουσίασε η χρήση γης που αφορά το εμπόριο, αύξηση 12,7% παρατηρήθηκε στις εγκαταστάσεις μεταφορών...Επίσης σημειώθηκε αύξηση της τάξης του 11% στον αριθμό των νέων επιχειρήσεων που εγκαταστάθηκαν στη ζώνη της Θεσσαλονίκης.»⁵⁹

Όσον αφορά τη γαιοπρόσοδο που εμφανίζεται σε τέτοιες περιπτώσεις: «Στα ακίνητα που βρίσκονται πλησιέστερα του κόμβου της Ευκαρπίας, με πρόσωπο στην Εγνατία Οδό, η μεταβολή της αξίας γης από το 1998 μέχρι το 2007 υπολογίστηκε περίπου στο 600%, ενώ μετά την οδό Αεροδρομίου με κατεύθυνση προς τον κόμβο

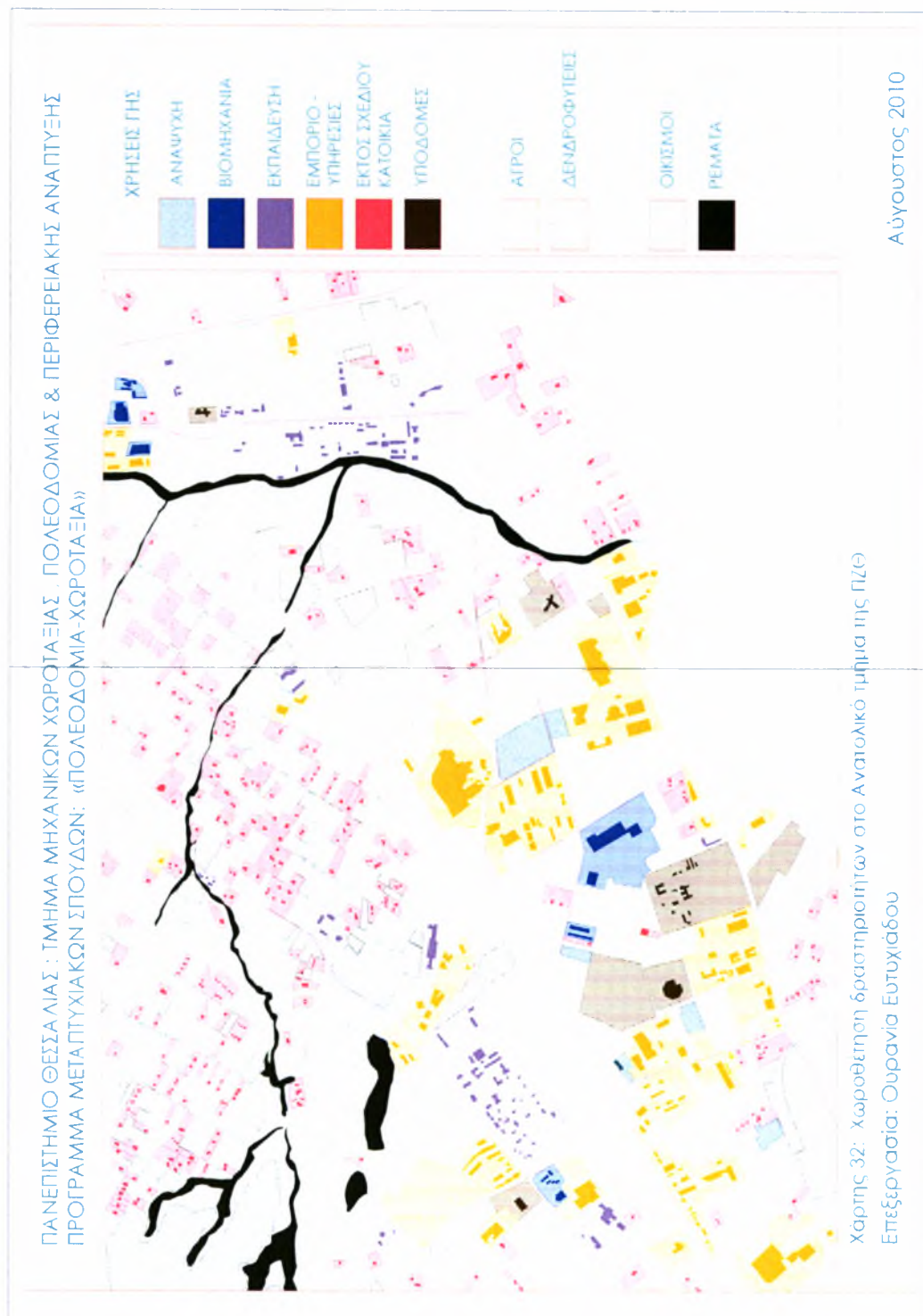
⁵⁷ Γεωργία, Κτηνοτροφία
⁵⁸ Τα παραπάνω στοιχεία προέκυψαν από την "Πιλοτική μελέτη μεταβολών χρήσεων και αξιών γης σε επιλεγμένες αστικές περιοχές της Εγνατίας Οδού" που εκπονήθηκε στο ΑΠΘ, συγκεκριμένα στον τομέα Κτηματολογίου, Φωτογραμμετρίας και Χαρτογραφίας του τμήματος Τοπογράφων της Πολυτεχνικής σχολής, για λογαριασμό του "Παρατηρητηρίου" της "Εγνατία Οδός Α.Ε.", με υπεύθυνους καθηγητές τους Απόστολο Αρβανίτη και Πέτρο Πατιά και ειδικό συνεργάτη-σύμβουλο την Ευαγγελία Μπαλλά.
⁵⁹ Στην πλειονότητά τους πρόκειται για επιχειρήσεις που ανήκουν στον κλάδο του εμπορίου (λιανικού και χονδρικού), ενώ ο μεγαλύτερος αριθμός απασχολούμενων σε νέες επιχειρήσεις εντοπίζεται αντίστοιχα στον κλάδο του χονδρικού και λιανικού εμπορίου.

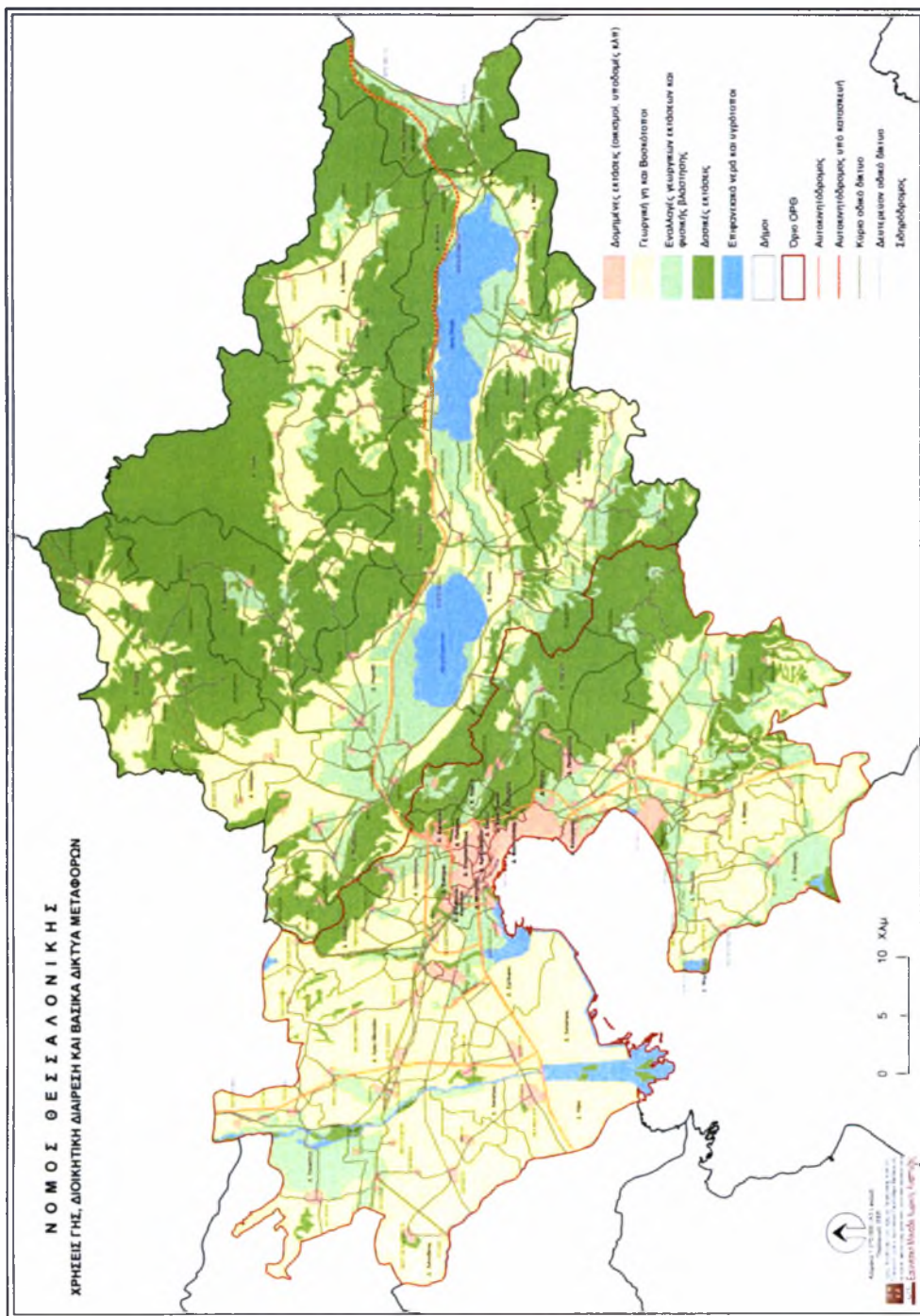
της Ιωνίας η μεταβολή υπολογίζεται στο 700%. Στις υπόλοιπες γραμμικές ζώνες (Λαγκαδά, Ωραιοκάστρου - Θεσσαλονίκης, Θερμαϊκού) οι μεταβολές κυμαίνονται από 200% - 300%, ενώ στις επιφανειακές ζώνες εκατέρωθεν του κόμβου και του άξονα της Εγνατίας Οδού ξεκινούν επίσης από 200% και φθάνουν έως 270%.» (Μακεδονία. (2008), «700% αύξηση της αξίας ακινήτων») Το κέρδος είναι μεγάλο και οι ιδιοκτήτες γης «περιμένουν» την ευκαιρία για την αξιοποίηση του αγαθού τους, πουλώντας ή απαλλοτριώνοντας τη γη.

Εν κατακλείδι, η υφιστάμενη κατάσταση στον εξωαστικό χώρο δίνεται εύστοχα: «Η Ανατολική Θεσσαλονίκη και η Θέρμη, περιοχές κατοικίας και αγροτικής δραστηριότητας, μετατρέπονται σταδιακά σε χώρο υποδοχής τριτογενών δραστηριοτήτων του αστικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης. Η βιομηχανική και μεταφορική υποδομή στην δυτική Θεσσαλονίκη (λιμάνι, οδικοί άξονες, σιδηροδρομικό δίκτυο, ΒΙΠΕΘ, Β.Σ. Διαβατών), προσήλκυσαν το μεγαλύτερο μέρος της βιομηχανίας και αποφόρτισαν τις τάσεις αστικοποίησης στην ανατολική Θεσσαλονίκη. Αντίθετα, ο ανατολικός τομέας παρέμεινε «καθαρός» χωρίς ιδιαίτερα οχληρές εγκαταστάσεις για να παραλάβει χρήσεις οικιστικής ανάπτυξης και δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα (λιανεμπόριο, εκπαίδευση, αναψυχή), προσφέροντας ακόμα και σήμερα μια αξιόλογη τράπεζα γης.» (Κομνηνός, Ν., και Μάνος, Σ., (χχ))



Χάρτης 31: Χωροθέτηση δραστηριοτήτων στο Δυτικό τμήμα της ΠΖΘ
Επεξεργασία: Ουρανία Ευτυχιάδου





Χάρτης 33: Νομός Θεσσαλονίκης: Χρήσεις γης, διοικητική διαίρεση και βασικά δίκτυα μεταφορών

Πηγή: ΕΜΧΑ- ΑΠΘ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Μετασχηματισμοί στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης

Πρόσφατα, η εντονότερη ανάπτυξη των προαστίων πολλών μητροπολιτικών περιοχών έχει οδηγήσει πολλούς να αναγνωρίσουν τη σημασία τους, αναφερόμενος στην εμφάνιση των πόλεων άκρη (City edge) (Garreau 1991) και στην πολυκεντροποίηση των αστικών τοπίων. (Batty 2001, Soja 2000) Σε ευρωπαϊκές πόλεις η κύρια τάση είναι η ενίσχυση των υφιστάμενων περιαστικών οικιστικών δομών που οδηγούν σταδιακά σε πιο αποκεντρωμένες μορφές (Batty 2001). Η αποσπασματική γεωμετρία αυτών των ταχέως αναπτυσσόμενων περιοχών μπορεί να προσφέρει μια πολύτιμη προοπτική και παράλληλα να δώσει μια εξήγηση για τους αστικούς μετασχηματισμούς.

«Ο νέος διαχυμένος αστικός χώρος είναι επεκτεινόμενος αποσπασματικός, ετερογενής» (Ascher) και ο ρόλος του τριτογενή τομέα με υπηρεσίες διεθνοποιημένου χαρακτήρα και με υπηρεσίες που συνδέονται με την παραγωγή είναι σαφέστατα ένας σημαντικός παράγοντας διαμόρφωσης του αστικού χώρου. Η Θεσσαλονίκη, από την άλλη, είναι μια αναπτυσσόμενη πόλη και οι παράγοντες που το καθόρισαν αυτό είναι η γεωπολιτικές και οικονομικές ανακατατάξεις στη Βαλκανική αλλά παράλληλα της «παγκοσμιοποίησης» και «τριτογενοποίησης» της διεθνούς οικονομίας. Η προσέλκυση επιχειρήσεων και υπηρεσιών είναι εμφανής την τελευταία 15ετία στην πόλη.

Ταυτόχρονα, ο μέσος όρος διαβίωσης των Ελλήνων τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί και έτσι η δυνατότητα επιλογής κατοικίας σε καλύτερο περιβάλλον έγινε από πολυτέλεια, ανάγκη. Επίσης η απόκτηση νέου αυτοκινήτου ή ακόμα και η δυνατότητα δεύτερου οχήματος δίνει τη δυνατότητα κατοίκησης εκτός των συνόρων της πόλης. Έτσι η ζήτηση για κατοικία σε οικισμούς που βρίσκονται γύρω από την πόλη μετέτρεψε τα απλά χωριά σε προάστια με εξυπηρετήσεις που καλύπτουν τις περισσότερες φορές τις άμεσες ανάγκες. Αλλά παράλληλα «οι τάσεις των αστικών μετασχηματισμών χαρακτηρίζονται ταυτόχρονα από μια αυξανόμενη πολυπλοκότητα και από την αναζήτηση μεγαλύτερου ατομικού ελέγχου του χωροχρονικού στοιχείου.» (Ascher, 1998) Έτσι υπάρχει μεγάλη εξάρτηση από το ατομικό ιδιωτικό αυτοκίνητο και από άλλες συσκευές τεχνολογίας που προσφέρουν χρόνου και αποδέσμευση ανάγκης από τρίτους.

4.1 Μελέτη της αστικοποίησης με παρερχόμενο χαρτογραφικό υλικό

Οι πόλεις μέχρι πρότινος συγκέντρωναν το ενδιαφέρον μόνο σε ότι αφορούσε το αστικό κέντρο και στην καλύτερη περίπτωση στα προάστια της. Η αστική περιφέρεια είναι ο χώρος, που η πόλη σε εποχές που έχει ανάγκη από επιπλέον χώρο ή για χωροθέτηση χρήσεων που έρχονται σε αντίθεση με τις υφιστάμενες, προστρέχει εκεί για την εύρεση λύσης. Αυτός ο χώρος συνήθως αποτελούσε χώρο εγκατάστασης των συγκριτικά πιο αδύναμων οικονομικά κοινωνικών στρωμάτων γιατί πρόσφερε την εγγύτητα στην πόλη για εργασία αλλά και εγκατάσταση έξω από κανόνες και περιορισμούς και γενικότερα φθηνότερη διαβίωση.

«Ο αστικός ιστός της πόλης είναι άμεσα συνδεδεμένος με την ιστορική της εξέλιξη. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, η υπάρχουσα δομή της πόλη να μετασχηματίζεται και να μεταλλάσσεται χωρικά με το πέρασμα του χρόνου. Έτσι παρατηρούμε η πόλη να επεκτείνεται εκτός των περιμετρικών τειχών, προς τον περιαστικό χώρο και να αυξάνεται ραγδαία ο πληθυσμός της, τόσο στο ΠΣΘ όσο και στην ευρύτερη περιοχή.» (Αλατζόγλου, 2009 :62)

Σε αυτή τη ενότητα θα παρακολουθήσουμε την εξέλιξη του περιαστικού χώρου και τελικά την ενσωμάτωση του στην πόλη, ανάλογα με τις ανάγκες και τις πολιτικές που προέκυπταν διαχρονικά. Παράλληλα γίνεται παράθεση χαρτογραφικού υλικού, προϊόν έρευνας, για την μεταβολή των χρήσεων γης σε συγκεκριμένες περιοχές, συγκριτικά ανά δεκαετία¹, που σήμερα παρουσιάζουν έξαρση αστικοποίησης και αστικής διάχυσης, στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης.

Μεταπολεμικά οι περιοχές, όπου συνήθως κατοικούσαν πρόσφυγες, ήταν χωριά δίπλα στην Θεσσαλονίκη, τα οποία ήταν αγροτικές κοινότητες, και οι κάτοικοι καλλιεργούσαν την αδόμητη γη.

¹ Η εξέταση ενός φαινομένου ανά δεκαετία είναι ένας επιστημονικός τρόπος προσέγγισης που έχει πιο πριν χρησιμοποιηθεί από τους κ. Γιαννακού, κ. Καρανικόλα, κ. Χριστοδούλου. Η ανά χρονική περίοδο εξέταση της μεταβολής των χρήσεων γης από χάρτες, αεροφωτογραφίες και δορυφορικές εικόνες χρησιμοποιήθηκε για την ανάλυση του εξωαστικού χώρου και από το πρόγραμμα PLUREL (Peri-urban Land Use Relationships - Strategies and Sustainability Assessment Tools for Urban-Rural Linkages). Το οποίο είναι ένα ευρωπαϊκό ολοκληρωμένο ερευνητικό πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στο πλαίσιο του FP6, πλαίσιο έκτου προγράμματος, που ξεκίνησε την 1η Ιανουαρίου του 2007 και έληξε την 31η Μαρτίου 2011.



Φωτ.11, 12: Αεροφωτογραφίες της Θεσσαλονίκης πριν τη μεγάλη ανοικοδόμηση πάνω πριν το 1950 και κάτω το 1951.

(Πηγή: Πρόσβαση από: www.minpress.gr/minpress/fr/index/currevents/...)

«Τη δεκαετία του 1960, η Θεσσαλονίκη παρουσίασε τον υψηλότερο μεταπολεμικά ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης του πληθυσμού» (Γιαννακού Α., 2008:458). Ο πληθυσμός της πόλης αυξήθηκε «κατά 46,42%» (Γερόλυμπου 2008:132) «Μέχρι τη δεκαετία του 1970 η επέκταση της πόλης ήταν μια διαδικασία που πραγματοποιήθηκε αρχικά με την εγκατάσταση χαμηλών –κατά κανόνα– εισοδηματικών στρωμάτων στην περιφέρεια της πόλης» (Γιαννακού Α., Κανκαλάς Γ., 1997:14). «Η συρροή εσωτερικών μεταναστών στην πόλη συμβαδίζει με την ταχύτατη χωρική εξάπλωση της, η οποία υπερβαίνει κάθε δυνατότητα προγραμματισμού και γίνεται με τη μορφή της αυθαίρετης δόμησης» (Γερόλυμπου 2008:132) Μέχρι το τέλος της δεκαετίας η πόλη μεταλλάχθηκε λόγω της μεγάλης εισροής πληθυσμού από την επαρχία για εύρεση εργασίας στις βιομηχανικές μονάδες. Παράλληλα δημιουργήθηκαν βιομηχανίες και βιοτεχνίες διάσπαρτα, όπου οι εργάτες-κάτοικοι δημιουργούσαν θέσεις κατοικίας πολλές φορές σε άμεση γειτνίαση. Ακόμα και σήμερα διακρίνονται εναπομείναντα κελύφη τέτοιων κτηρίων μέσα στον αστικό ιστό της πόλης.

Κατά την δεκαετία αυτή ο ιστός εξαπλώθηκε πέρα από τους πυρήνες των συνοικισμών διαρρηγνύοντας τα φυσικά και τεχνητά όρια και εμπόδια (ρέματα, δρόμους, γέφυρες, και σιδηρόδρομους) που μέχρι πρότινος οριοθετούσαν περιοχές και γειτονιές. (Χριστοδούλου, 2008:215)

Τη δεκαετία του 1970 «παρατηρήθηκε σημαντική μείωση του ρυθμού της πληθυσμιακής αύξησης στις περιφέρειες της πρωτεύουσας και της Θεσσαλονίκης.» (Μωραϊτίνης, Γ.Τ., 1981:13)² Τα οικιστικά πράγματα της πόλης ήταν χαρακτηρισμένα από τα αυθαίρετα και τους «ανεπίσημους οικισμούς» επί τω πλείστω στα Δυτικά της πόλης.³ Λόγω του ότι σε αυτή την πλευρά της πόλης υπήρχε ο κύριος όγκος βιομηχανιών και βιοτεχνιών που απασχολούνταν οι εργάτες-κάτοικοι της περιοχής. Και ήταν και ο λόγος του κοινωνικού διαχωρισμού για την πόλη, «Ανατολικά-Δυτικά». Κατά αυτή τη περίοδο «το πρόβλημα της αυθαίρετης εκτός

² Στο «Διαπιστώσεις ενός οδοιπορικού κάτω από το πρίσμα των Δημογραφικών εξελίξεων» από το «Βόρεια Ελλάδα, Θεσσαλονίκη: πληθυσμιακή αναστροφή και περιφερειακή ανάπτυξη: απλοί αριθμοί ή ουσία;», (1981), Ετήσια έκδοση Hellenews με τη συνεργασία του επιτελείου της εφημερίδας ΕΞΙΠΡΕΣ, με την ευκαιρία της Διεθνούς Έκθεσης.

³ «Βιομηχανικές και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις βρίσκονται στη Δυτική περιοχή της πόλης» (Γερόλυμπου 2009:138-139)

σχεδίου δόμησης δεν ήταν μόνο πραγματικό, αλλά είχε αποκτήσει και σημαντικές ιδεολογικού χαρακτήρα διαστάσεις» (Γιαννακού Α., 2008:463)⁴

Κατά τη δεκαετία του 1980 παρατηρείται η δόμηση να επικεντρώνεται «στην εξωτερική ζώνη του ΠΣΘ» (Γιαννακού Α., 2008:449) και την προσπάθεια δημιουργίας πολεοδομικών αρχών. Αυτό που κυριαρχεί ιδιαίτερα κατά αυτή την δεκαετία είναι οι νομιμοποιήσεις των αυθαίρετων κατασκευών, η καθιέρωση του Πολεοδομικού Σχεδιασμού μέσω του Ν. 1337/83 και του Ν.1512/85. «Μέχρι το 1986, κατά το πρώτο στάδιο της ΕΠΑ, είχαν ενταχθεί στο σχέδιο μόνο οι περιοχές αυθαίρετης δόμησης με έντονα προβλήματα.» (Γιαννακού Α., 2008:469) Η πολεοδόμηση με τις επεκτάσεις μέσω των ΓΠΣ αυτή την εποχή, που θεσμοθετήθηκαν κατά πλειοψηφία κατά την περίοδο 1986-1988, δημιούργησαν το σκηνικό για μεγάλες εκτάσεις να μπουν στη διαδικασία έντονης αστικοποίησης παρόλο που δεν ήταν αναγκαίες. «Δύο προγράμματα, αν και φαινότουσαν μικρότερης εμβέλειας την εποχή προώθησης τους, επρόκειτο να αποτελέσουν του προπομπούς του πολεοδομικού σχεδιασμού στην περιαστική ζώνη: το πρόγραμμα των οικισμών της περιβάλλουσας ΠΣΘ ζώνης και το πρόγραμμα της παραθεριστικής κατοικίας.» (Γιαννακού Α., 2008:474)⁵ Παράλληλα υπήρχαν και δύο νομοθετήματα, για οικισμούς άνω των 2000 κατοίκων και για οικισμούς κάτω των 2000 κατοίκων, που κάλυπτε όχι μόνο την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης αλλά όλο τον Νομό. (ο.π.)

Σύμφωνα με τον Ν.1337/83 για οικισμούς άνω των 2.000 κατοίκους θεσμοθετήθηκαν ΓΠΣ και πολεοδομικές μελέτες και οι περισσότεροι μεγάλοι οικισμοί της περιαστικής ζώνης και του λοιπού νομού απέκτησαν το πρώτο τους θεσμοθετημένο δομικό σχέδιο όπως η Θέρμη, τα Βασιλικά, η Επανωμή, η Ν. Μηχανιώνα, από τα νότια και νοτιοανατολικά και το Ωραιόκαστρο, η Γέφυρα, η Χαλάστρα το Ανατολικό, τα Κουφάλια από τα Βόρεια και Δυτικά. Μέχρι το 1989 είχαν εγκριθεί ή είχαν προωθηθεί μελέτες για επεκτάσεις 1.413 ha, περίπου όσες και οι επεκτάσεις στο ΠΣΘ. (ο.π.)

⁴ Στο «Πολεοδομικά σχέδια για τη Θεσσαλονίκη: Ιδεολογία και πρακτική στη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα» στο «Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο: Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών»

⁵ Στο «Πολεοδομικά σχέδια για τη Θεσσαλονίκη: Ιδεολογία και πρακτική στη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα» στο «Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο: Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών»

Για οικισμούς κάτω των 2.000 κατοίκους⁶, που αφορούσε μικρούς αγροτικούς οικισμούς οριοθετήθηκαν με απόφαση Νομάρχη μεταξύ 1985-89. Τα όρια που καθορίστηκαν ήταν σε μεγαλύτερο εύρος από ότι ο πραγματικός οικισμός. Παράλληλα δινόντουσαν πολύ ευνοϊκοί όροι δόμησης χωρίς η περιοχή να αποκτήσει ένα δομικό σχέδιο. Οικισμοί όπως η Καρδία, ο Τρίλοφος, οι Ταγαράδες, ο Χορτιάτης, η Λητή, το Μελισσοχώρι κ.α. αναπτύσσονται υπό αυτό το πλαίσιο. (ο.π.)

Τέλος, το πρόγραμμα παραθεριστικής κατοικίας στις περιοχές των νοτιοανατολικών οικισμών: Περαιά, Ν. Επιβάτες, Αγ. Τριάδα, και ζώνη Επανωμής – Ν. Μηχανιώνας, που κάλυπτε περιοχές αυθαίρετης παραθεριστικής κατοικίας, μια έκταση συνολικά 550 ha. Όλη η ζώνη παραθεριστικής κατοικίας δεν απέκτησε τελικώς εγκεκριμένο σχέδιο αλλά οι οικισμοί αυτοί από αυτή την εποχή έχουν εξασφαλίσει πολύ ευνοϊκούς όρους δόμησης, που οδήγησε σε υπερβολική ανάπτυξη από την επόμενη δεκαετία με αποτέλεσμα τον ολοκληρωτικό μετασχηματισμό της περιοχής. Με αποτέλεσμα για τις περιοχές του Δ. Θερμαϊκού⁷ να χαρακτηριστούν ως χρήση σε κύρια κατοικία από παραθεριστική. (ο.π.)

Τη δεκαετία αυτή τα χαρακτηριστικά της πόλης και στοιχεία που την επηρεάζουν είναι:

- ⊕ η μείωση της εσωτερικής μετανάστευσης
- ⊕ κατάρρευση χωρών του ανατολικού μπλοκ
- ⊕ ύφεση οικονομίας
- ⊕ δυναμισμός με βάση μικρομεσαία εισοδήματα
- ⊕ η πόλη αναπτύσσεται μονοκεντρικά
- ⊕ το κέντρο είναι χώρος για το εμπόριο, τη διοίκηση, και κατοικία αστών
- ⊕ διάχυτη εκβιομηχάνιση, μικρομεσαίες επιχειρήσεις
- ⊕ πόλωση ανάμεσα σε κέντρο-περιφέρεια
- ⊕ διαφοροποίηση ανατολικών-δυτικών συνοικιών

⁶ Σε εφαρμογή του Π.Δ. 24.4/3.5.1985 «Όροι δόμησης οικισμών κάτω των 2.000 κατοίκων»

⁷ Περαιά, Ν. Επιβάτες, Αγ. Τριάδα

Προς το τέλος της δεκαετίας, παρατηρείται ότι τα εύπορα κοινωνικά στρώματα αναζητούν μια κατοικία⁸ είτε σε ένα οικισμό μακριά από την πόλη είτε σε αγροτεμάχια με εκτός σχεδίου δόμηση είτε σε παραθαλάσσια περιοχή όπως της Μηχανιώνας, Περαιάς κ.α.

Η δεκαετία του 1990 χαρακτηρίζεται από τη «συμπλήρωση των κενών» μέσα στις αστικοποιημένες περιοχές η οικοδομική δραστηριότητα πιο έντονη μετατοπίζεται στην περιφέρεια της πόλης και στα χωριά, που μετασχηματίζονται σε πρόαστια παρόλο το χαμηλότερο Συντελεστή Δόμησης και ποσοστού αντιπαροχής.⁹ Έτσι, από τα μέσα της δεκαετίας ήδη επεκτείνεται το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, όπως παρατηρεί και η κ. Γιαννακού,¹⁰ «σε όλο το περιαστικό χώρο όλων των αστικών δραστηριοτήτων, με την χωροθέτηση μεγάλων πολυκαταστημάτων εκτός πόλης, εκθέσεων, δραστηριοτήτων αναψυχής, καθώς και υπηρεσιών (έρευνας, εκπαίδευσης, περίθαλψης κλπ) τάση στενά συσχετισμένη και με την εγκατάσταση στην πόλη αλυσίδων μεγάλων πολυεθνικών συμφερόντων.»

Παράλληλα άλλαξαν οι επιθυμίες των κατοίκων και η αξιολόγηση του «καλού» περιβάλλοντος διαβίωσης εφόσον καλυτέρευσε το οικονομικό επίπεδο τους. Αυτή η εξέλιξη του τρόπου ζωής στις πόλεις είναι ένα αποτέλεσμα μιας νέας κοινωνικής και χωρικής δυναμικής που αναζητά να επωφεληθεί από τα θετικά που υπάρχουν στον κατάλληλο τόπο «έξω» από τη πόλη, όπως ο τρόπος κατοίκησης, η τυπολογία κατοικίας, το περιβάλλον που το περικλείει, οι συνδέσεις φυσικές και τεχνολογικές.

Αυτά που χαρακτηρίζουν την πόλη αυτή τη δεκαετία είναι:

- ❁ η αναζήτηση ρόλου στο σύστημα αστικών κέντρων του ευρύτερου χώρου
- ❁ οι αλλαγές στο παραγωγικό μοντέλο, ακύρωση παραδοσιακών τομέων και αποβιομηχάνιση

⁸ Ακόμη και σήμερα είναι ευδιάκριτες αυτές οι κατοικίες με αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά της δεκαετίας.

⁹ Η διαφορά προέκυψε κυρίως λόγω της μείωσης του ρυθμού δόμησης/ανάπτυξης, που υπερκάλυπτε τους πιο παλιούς αυξημένους ΣΔ και ποσοστού αντιπαροχής.

¹⁰ (ο.π.)

- ❁ ο τριτογενής τομέας από 37% το 1981 αυξήθηκε σε 70% το 2001
- ❁ δημογραφικές και κοινωνικές ανακατατάξεις
- ❁ η επιλεκτική ενεργοποίηση του χώρου στα πλαίσια ενός μητροπολιτικού δικτύου - πόλοι δραστηριοτήτων
- ❁ η αστική διάχυση (πυκνότητα, συνέχεια, συγκέντρωση, εγγύτητα, κεντρικότητα, ανάμειξη λειτουργιών)
- ❁ οι κοινωνικές πολώσεις
- ❁ το ζήτημα της κατοικίας- 2η κατοικία, αυθαίρετα χαμηλών και υψηλών εισοδημάτων
- ❁ τα περιβαλλοντικά ζητήματα και η πολεοδόμηση περιοχών

Η εξέλιξη της πόλης είναι ένα φαινόμενο φυσικό εφόσον η πόλη είναι ένας «ζώντας οργανισμός». Η παρακολούθηση της επέκτασης-ανάπτυξης μιας πόλης ως σύνολο είναι σαφέστατα εντυπωσιακή, η παρακολούθηση ανά περιοχή όμως είναι πιο ασφαλής προσέγγιση του ζητήματος. Στη συνέχεια έχει γίνει μια χαρτογραφική έρευνα για συγκεκριμένες περιοχές της Θεσσαλονίκης, που παρουσιάζουν έντονη αστικοποίηση, τόσο του Ανατολικού τομέα όσο και του Δυτικού. Το πρώτο βήμα ήταν να βρεθεί υλικό που να καλύπτει τη διαδρομή αστικοποίησης από το αργότεμαγιο στην αστική γη.

Σε επόμενη φάση, αυτό που μπορεί να πει κανείς συνολικά μελετώντας τους χάρτες των περιοχών είναι ότι μέσα σε τριάντα χρόνια, και σε πολλές περιπτώσεις σε μόλις είκοσι, έχει γίνει η μεταβολή από την αγροτική γη σε αστική. Οι χρήσεις που υπάρχουν σε αυτά τα αστικοποιημένα τεμάχια γης εξαρτώνται από την γεωγραφία τους. Έτσι προς τα δυτικά είναι κατοικίες και δευτερογενής τομέας και λιγότερο τριτογενής, ενώ στα ανατολικά είναι κυρίως κατοικίες και τριτογενής τομέας και λιγότερο δευτερογενής.¹¹

Συμπληρωματικά, αυτό που μπορεί να ειπωθεί είναι ότι ενώ στις περισσότερες περιοχές μέχρι και τη δεκαετία του 1980, η αστικοποίηση ήταν συγκρατημένη, από εκεί και έπειτα παρατηρήθηκε μια εντατικοποίηση στο ρυθμό και στο είδος δόμησης

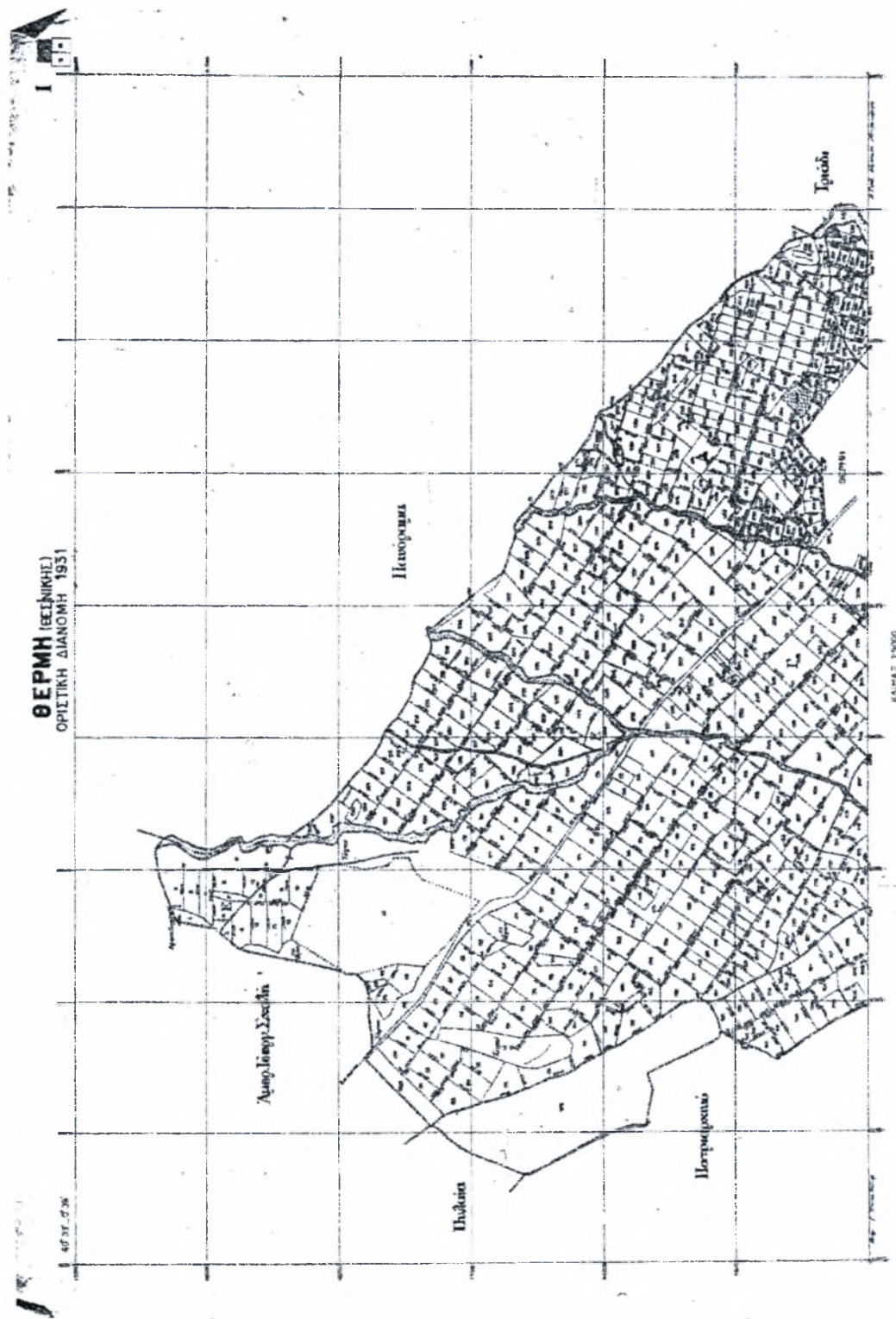
¹¹ Στοιχεία που προέκυψαν από την καταγραφή των χρήσεων στο Δυτικό και Ανατολικό τμήμα της πόλης, όπως φαίνονται στο 3^ο κεφάλαιο, χάρτης 31, 32.

που τα χαρακτηριστικά της είναι πρωτοφανή για τα ελληνικά δεδομένα. Σημειακή χωροθέτηση συνήθως μεγάλων νέου τύπου κτιρίων και μίξη ασυμβίβαστων χρήσεων στον εξωαστικό χώρο προκαλούν τη μεγάλη μετάλλαξη του γρήγορα.

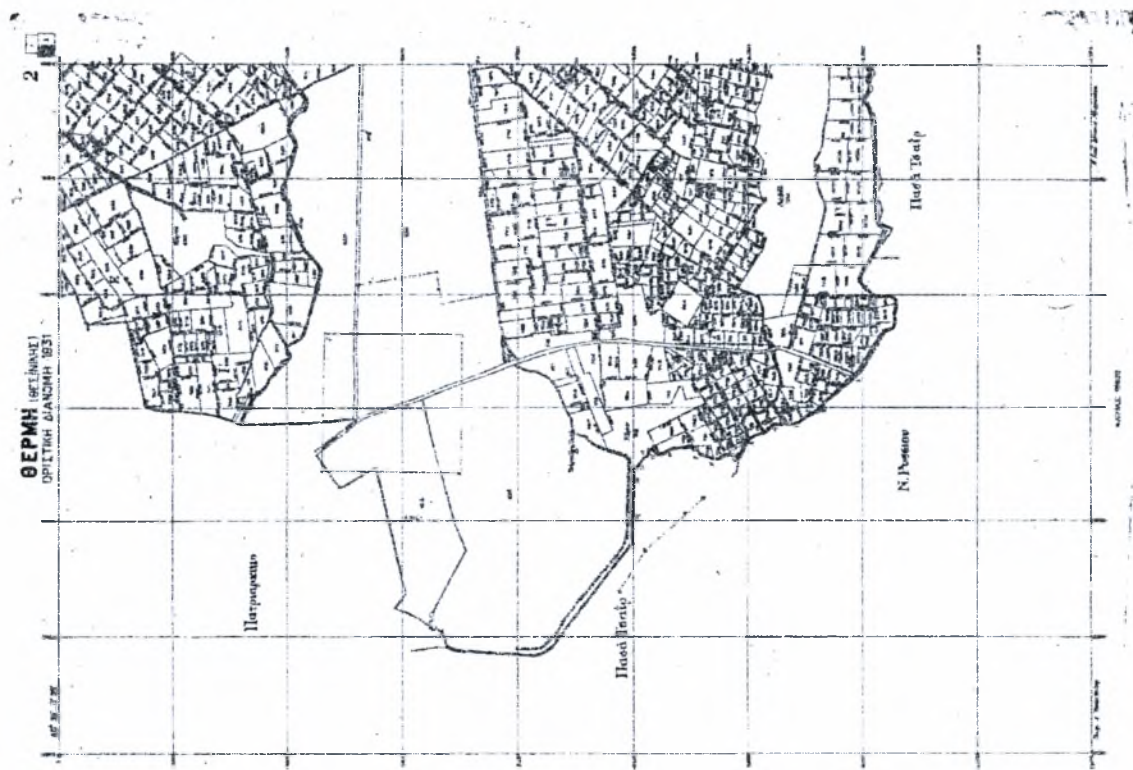
Τα χαρακτηριστικά της αστικής διάχυσης είναι η γραμμικότητα παράλληλα με τους οδικούς άξονες για την εξασφάλιση της πρόσβασης. Αυτό είναι το αρχικό στάδιο της αστικοποίησης. Σε επόμενη φάση αρχίζει και γίνεται πιο συγκεντρωμένη εφόσον γεμίζουν και τα πίσω από τα ήδη δομημένα τεμάχια γης. Αλλά η γραμμική επέκταση της διάχυσης δεν σταματά στην περιοχή αλλά συνεχίζει να δημιουργεί και παρακάτω αρχικούς γραμμικούς θύλακες.

Περιοχή μελέτης Πατριαρχιακό

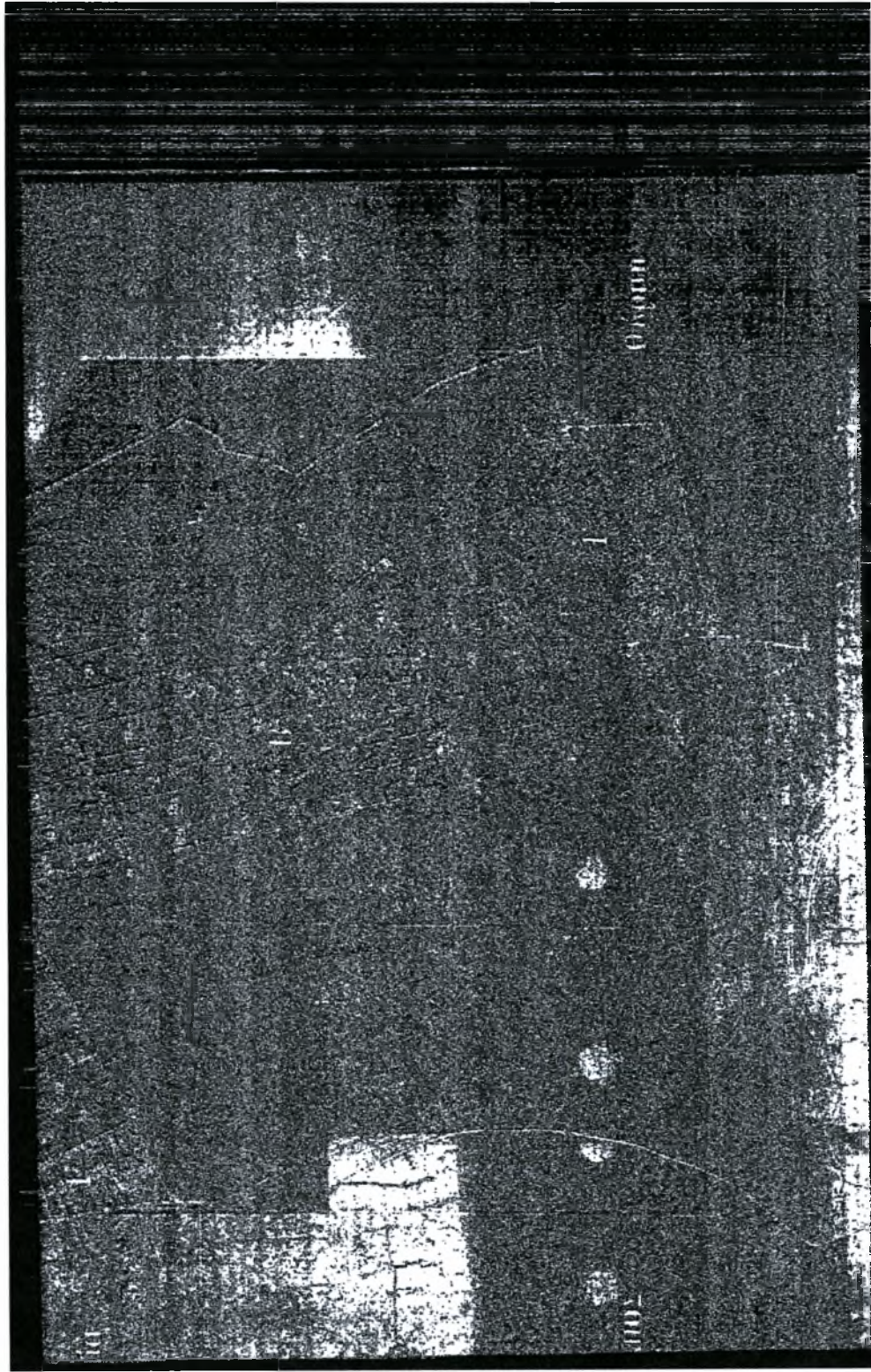




Χάρτης 34: Χάρτης διανομής 1931 την περιοχή Θέρμης. (Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



Χάρτης 35: Χάρτης οριστικής διανομής στην περιοχή της Θέρμης.
(Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



Χάρτης 37: Οριστική Διανομή του 1949 περιοχή Πατριαρχικό. (Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



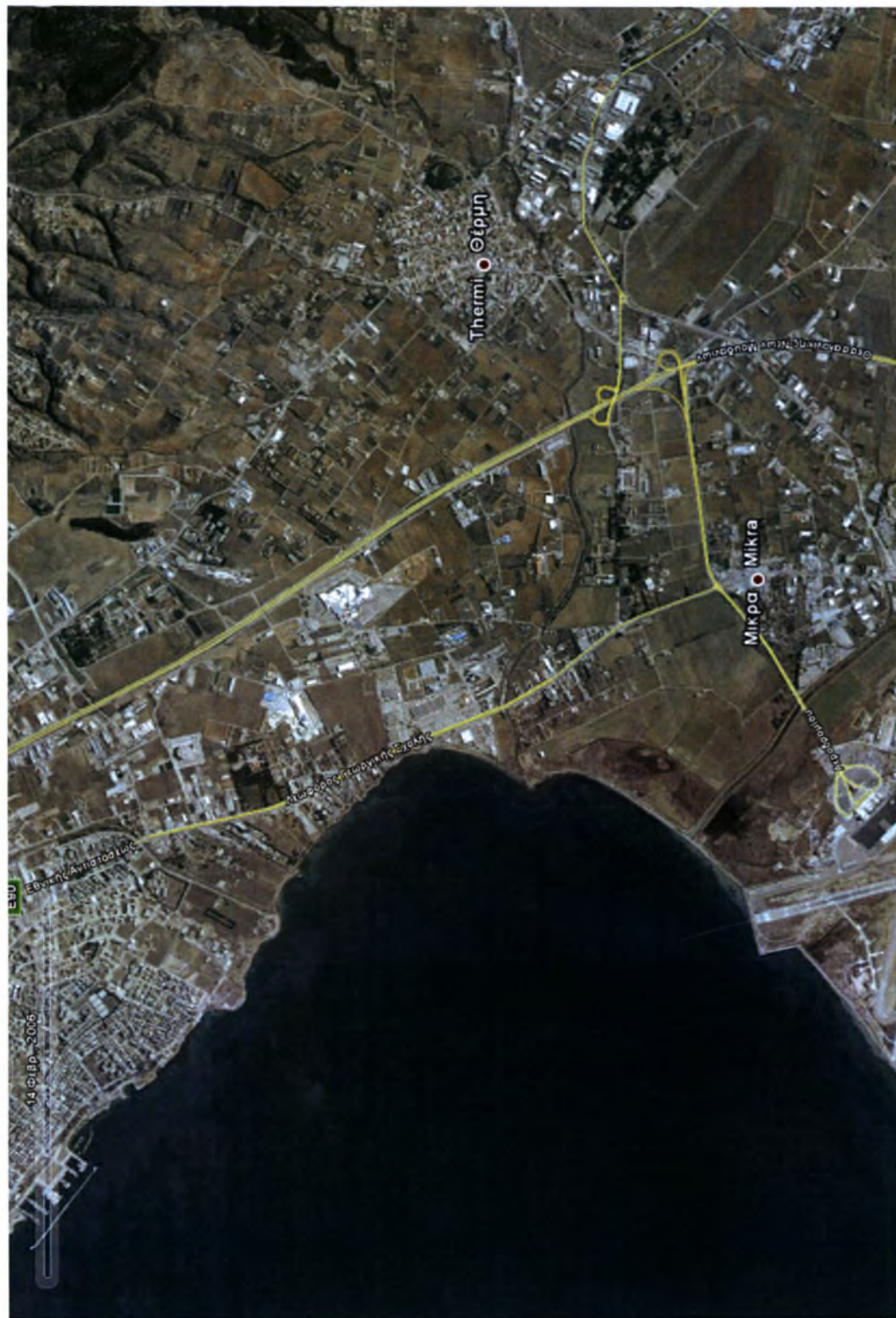
Χάρτης 38: Χάρτης Θέρμης στα σύνορα με Πατριαρχικό. Κλ.: 1:10.000 (Πηγή: Μάθημα Χωροταξίας ΑΠΘ)



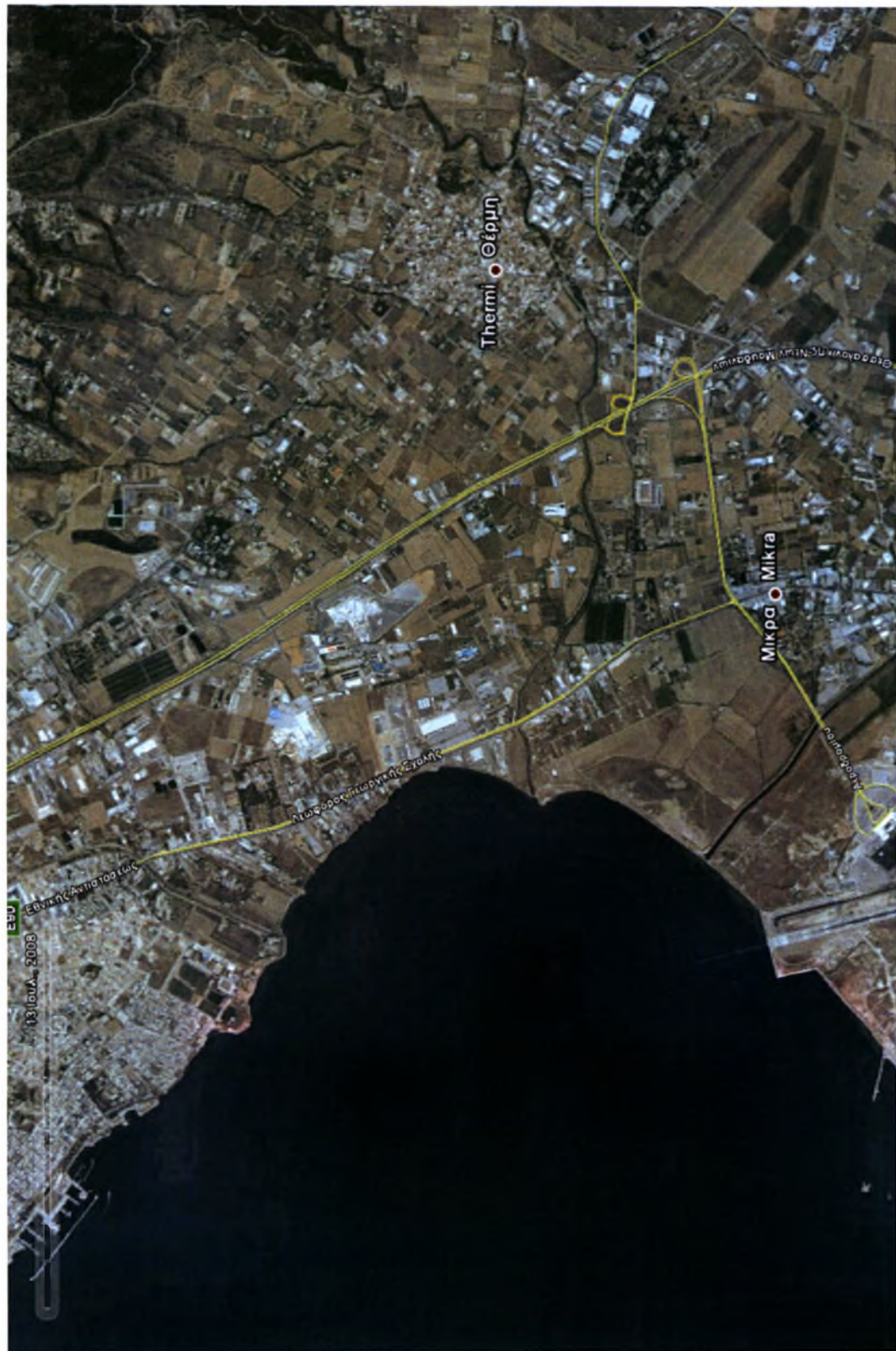
Φωτ. 13: Αεροφωτογραφία του 1990 περιοχής Πατριαρχικού (Πηγή: Αρχείο ΠΧΠΑ-ΑΠΘ, Επιμέλεια ιδία)



Εικ. 13: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 περιοχή Πατριάρχικο (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)



Εικ.14: Δορυφορική εικόνα λήψης 2006 περιοχή Πατριαρχικό (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)



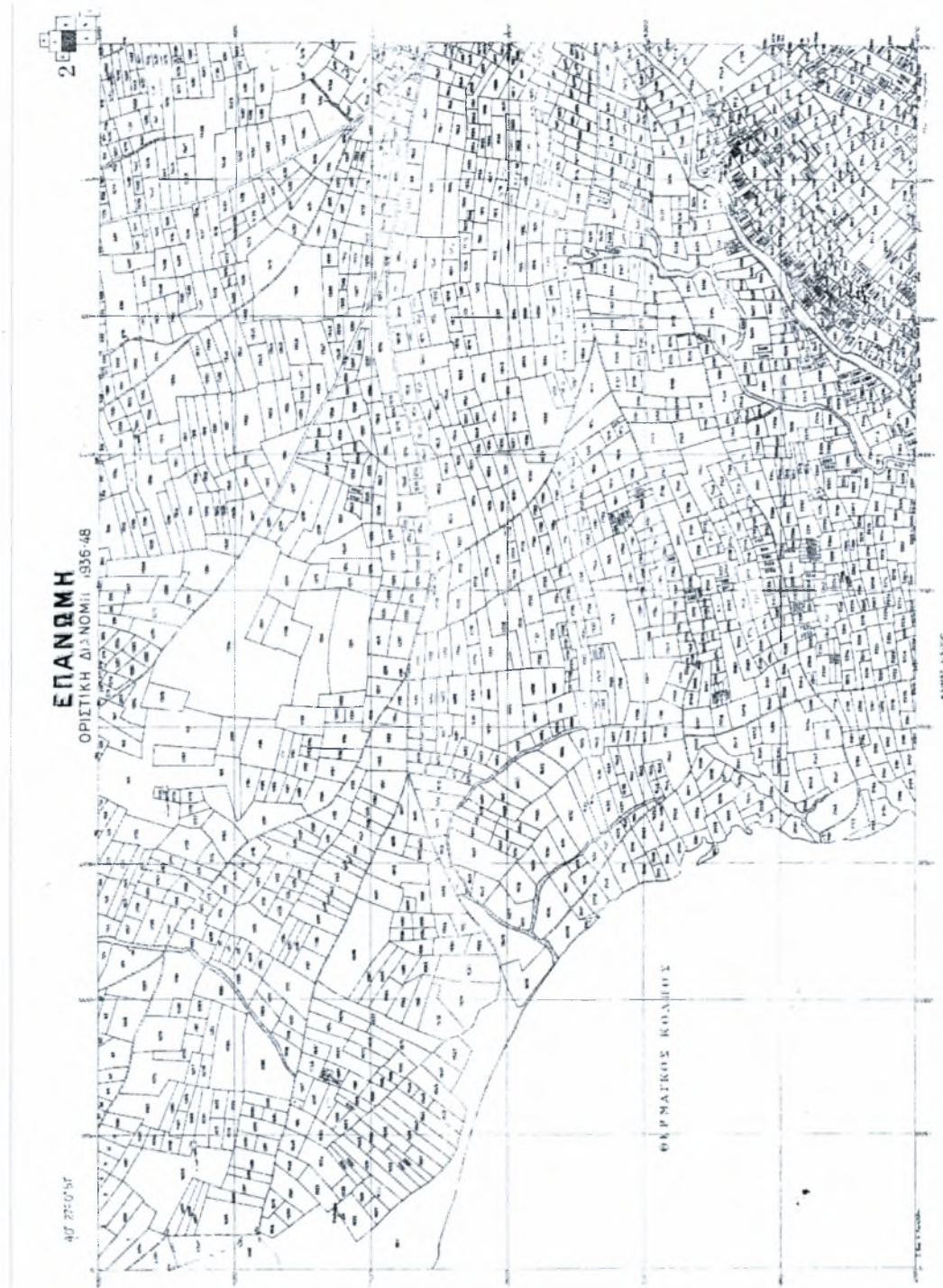
Εικ.15: Δορυφορική εικόνα λήψης 2008 περιοχή Πατριαρχικό (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από:earth.google.com)



Εικ. 16: Δορυφορική εικόνα λήψης 2010 περιοχή Πατριαρχικό. (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)

Περιοχή Μελέτης Μηχανιώνα – Επανομή





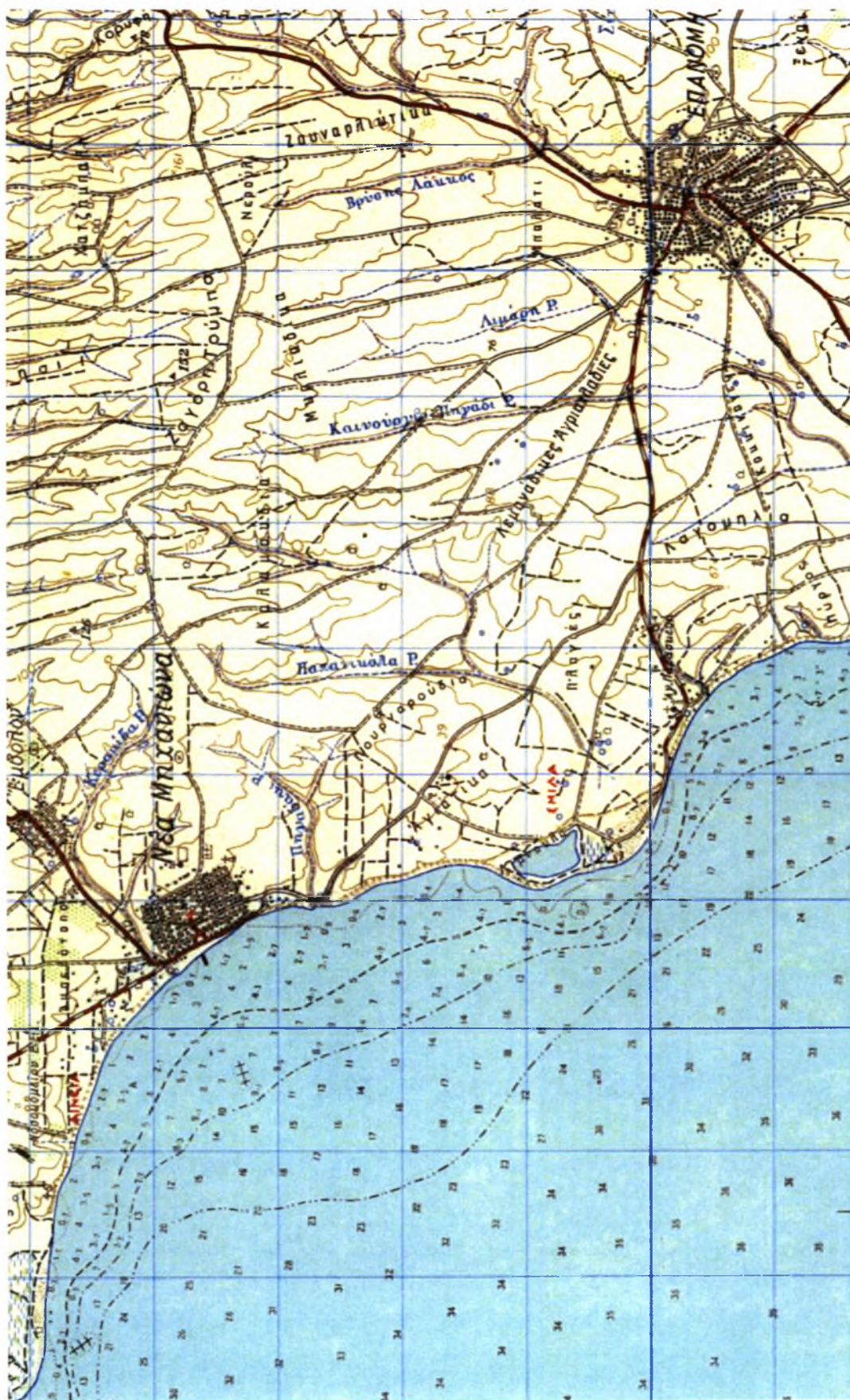
Χάρτης 39: Χάρτης διανομής 1935-48 περιοχής Μηχανιώνα – Επανομή (Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



Χάρτης 40: Χάρτης Διανομής 1935-48 περιοχής Μηχανιώνα – Επανωμή (Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



Χάρτης 41: Χάρτης ΓΥΣ (1970) περιοχής Μηχανιώνα – Επανομή. (Πηγή: Αρχείο Κεντρικής βιβλιοθήκης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας)



Χάρτης 42: Χάρτης ΓΥΣ (1970) περιοχής Μηχανιώνα – Επανομή (Πηγή: Αρχείο Κεντρικής Βιβλιοθήκης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας)



Εικ. 17: Δορυφορική εικόνα λήψης 2002 περιοχής Μηχανιώνα – Επανωμή (Πηγή: Google Earth, Προσβαση από: earth.google.com)



Εικ. 18: Δορυφορική εικόνα λήψης 2009 περιοχής Μηχανιώνα – Επανωμή (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)

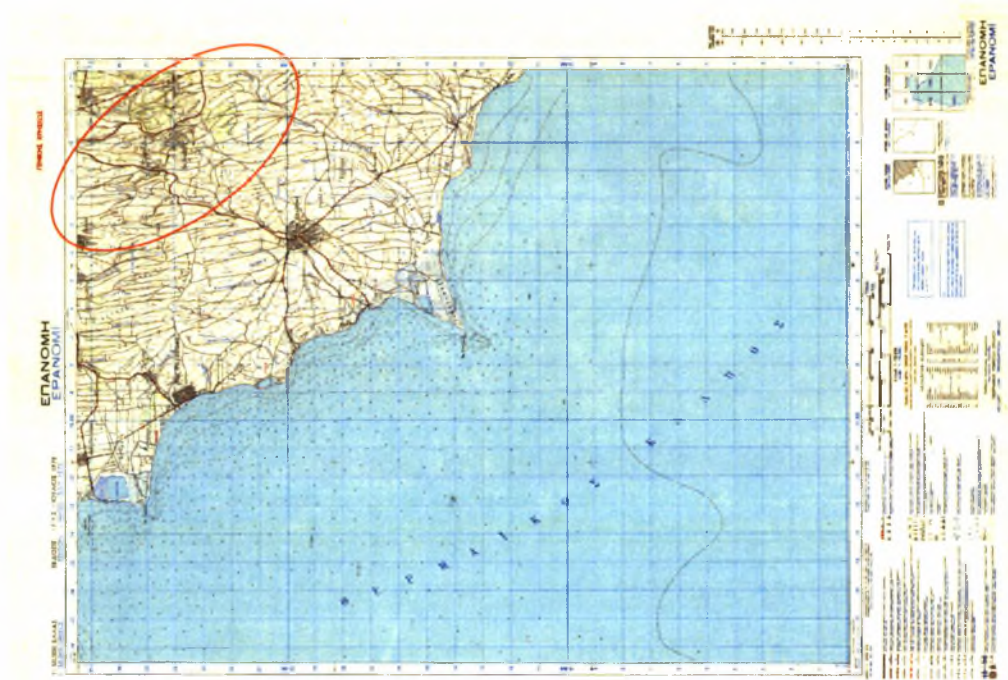
Μετασχηματισμοί στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης

Περιοχή Μελέτης Πλαγιάρι – Τρίλοφος - Καρδία





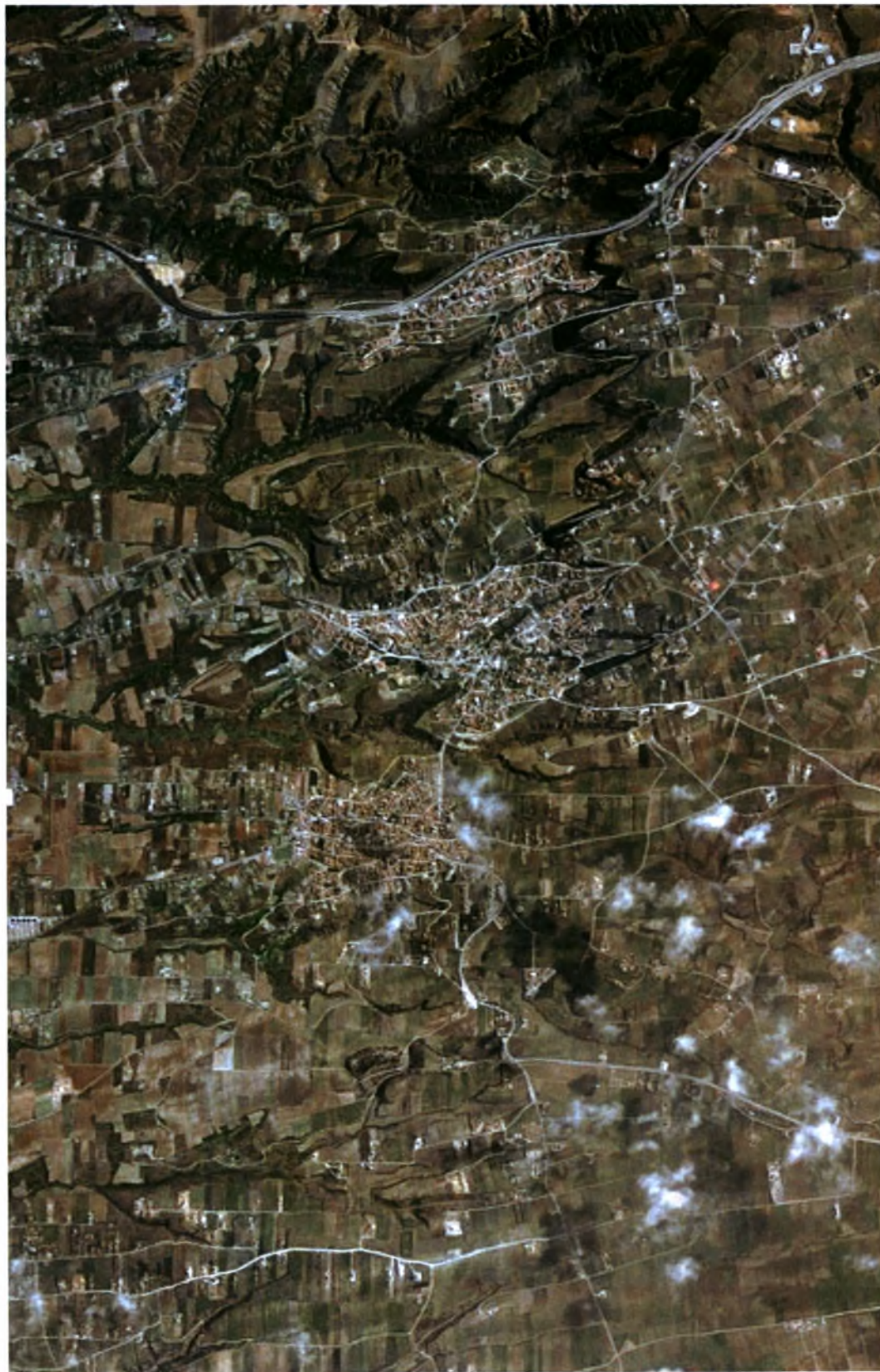
Χάρτης 43, 44: Χάρτης Διανομής 1933 περιοχή Τρύλοφος-Πλαγιάρι-Καρδιά. (Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



Χάρτης 48: Χάρτης ΓΥΣ (1970) περιοχή Τρίλοφος-Παναγιά-Καρδία (Αρχείο Κεντρικής Βιβλιοθήκης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας)



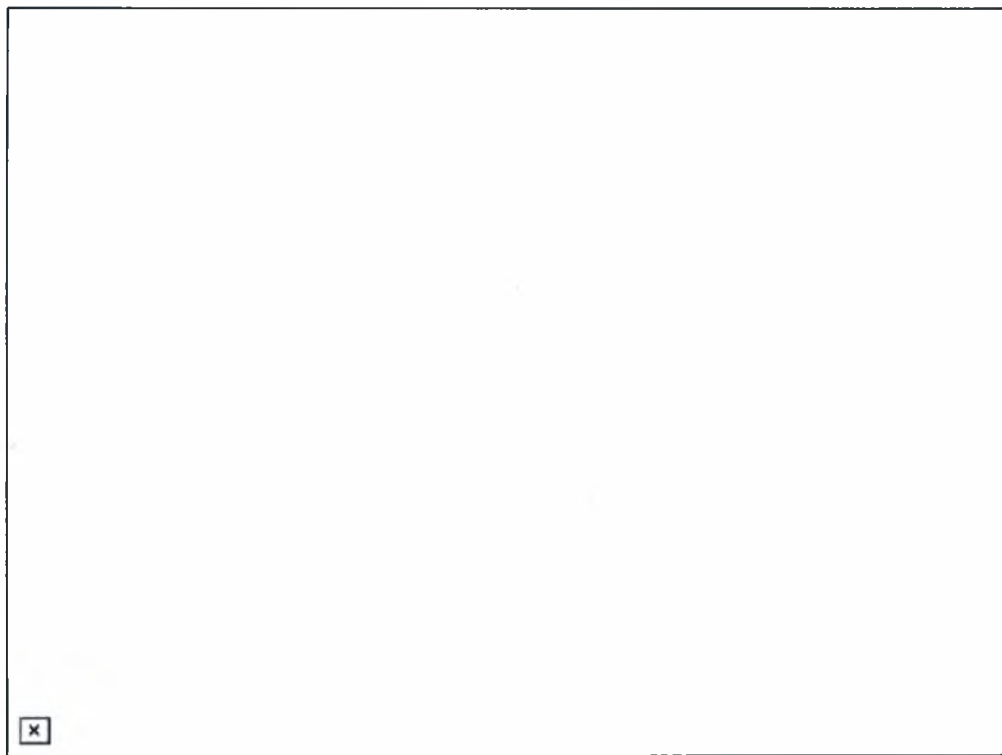
Εικ. 19: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 περιοχή Τρίλοφος-Πλαγιάρι-Καρδία (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)



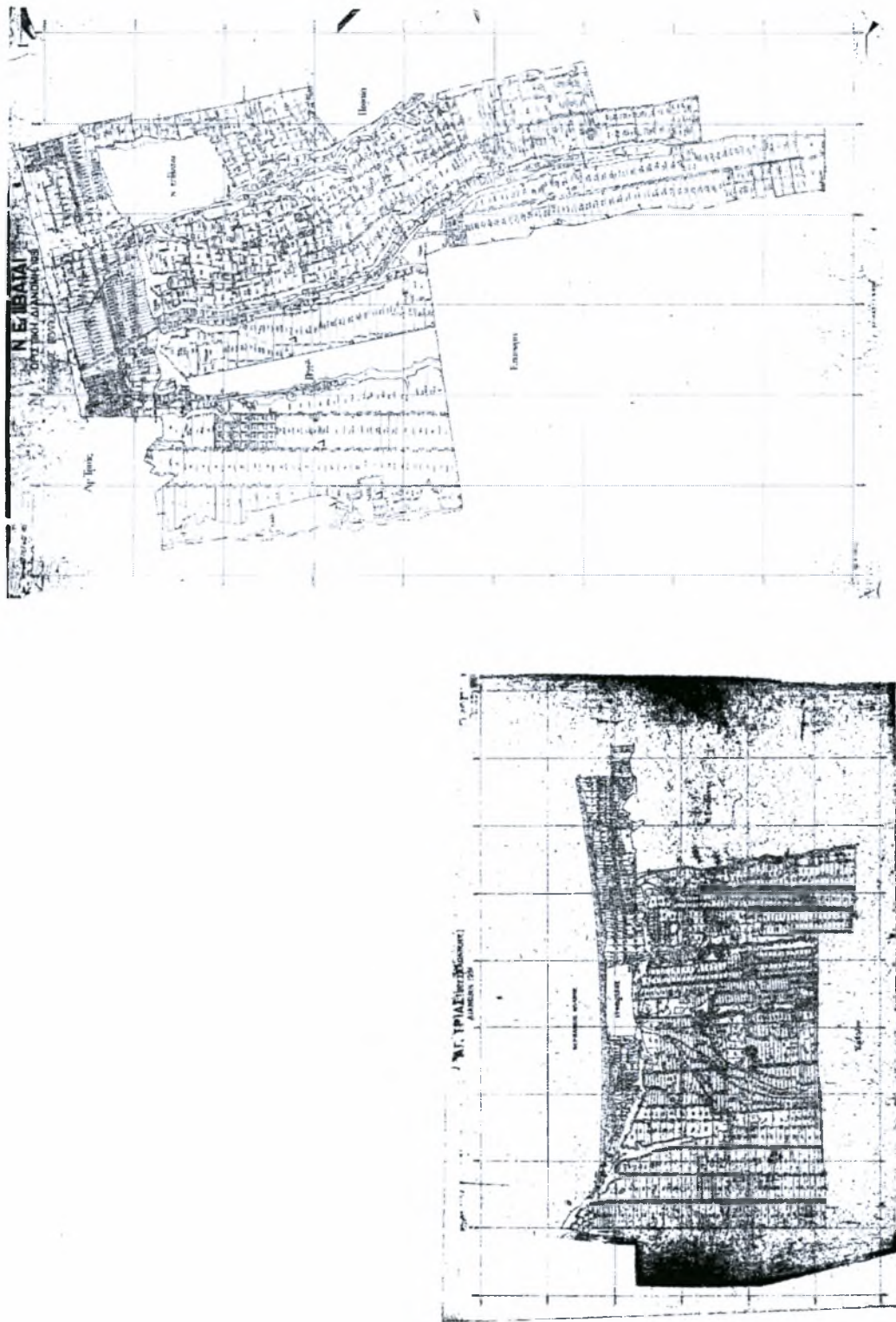
Εικ.20: Δορυφορική εικόνα λήψης 2009 περιοχή Τρίλοφος-Πλαγιάρι-Καρδία (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)

Περιοχή Μελέτης Δήμου Θεσσαλονίκης





Χάρτες 46, 47: Χάρτες διανομής 1936-1948 περιοχής Περαίας. (Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



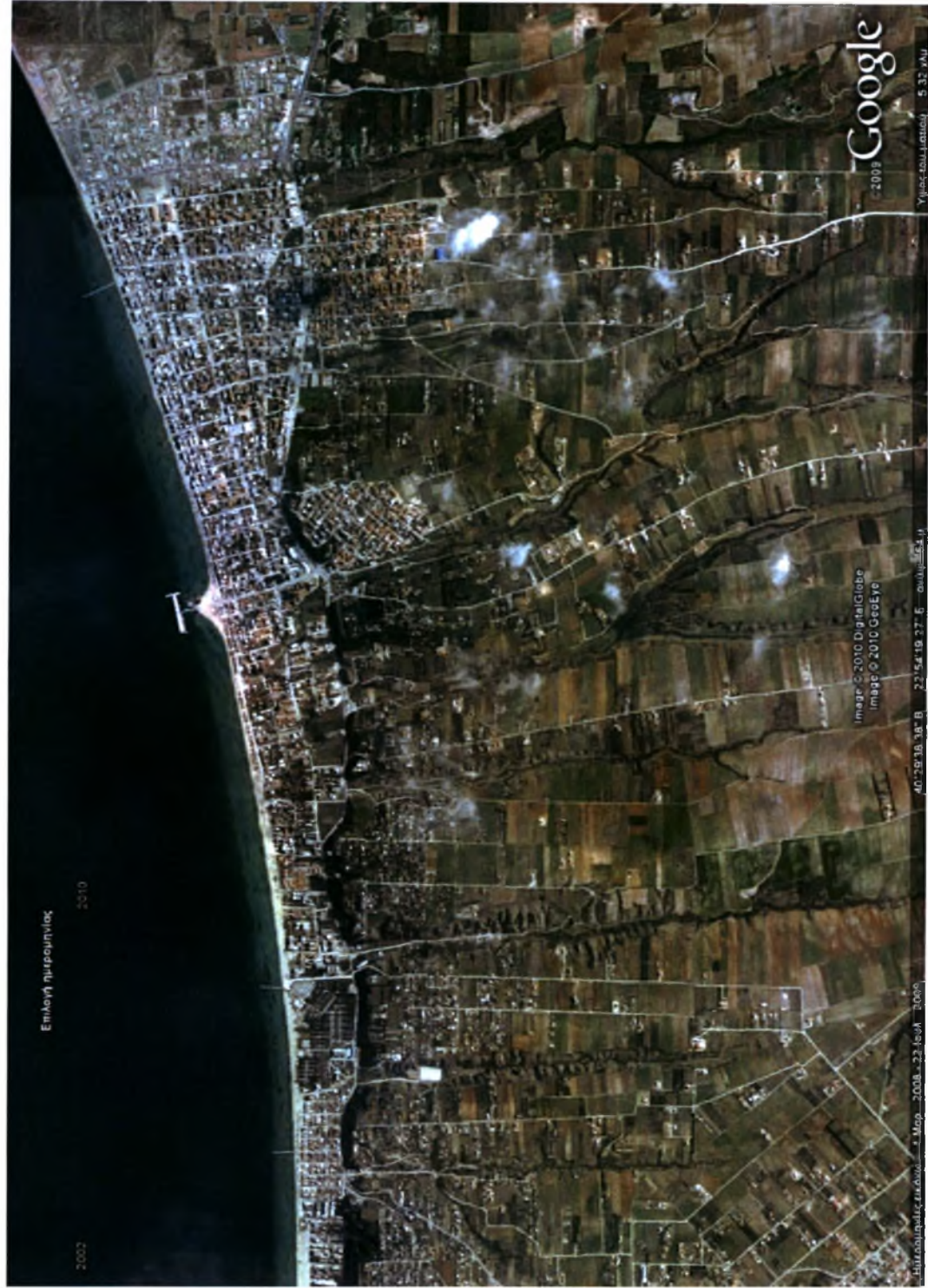
Χάρτες 48, 49: Χάρτες διανομής 1936-1948, περιοχών Αγ. Τριάδας, Ν. Επιβατών.(Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



Χάρτης 50: Χάρτης ΓΥΣ περιοχής Δ. Θεσσαλονίκης (1970) (Πηγή: Αρχείο ΠΧΠΑ - ΑΠΘ)



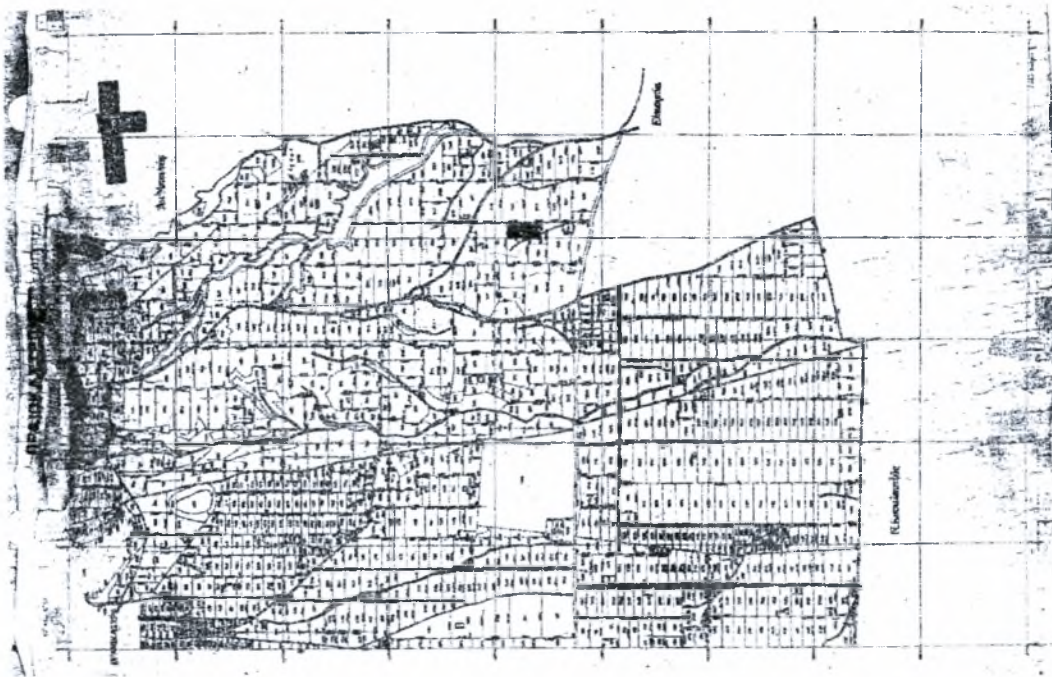
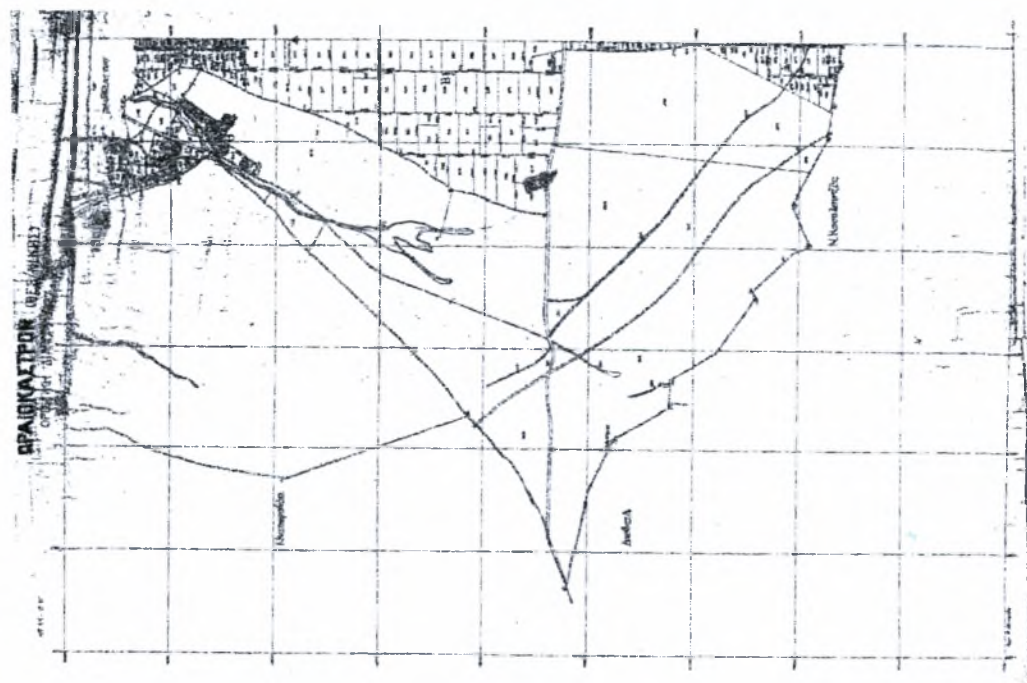
Εικ.2.1: Δορυφορική εικόνα λίμνης 2002 περιοχής Δ. Θερμαϊκού (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)



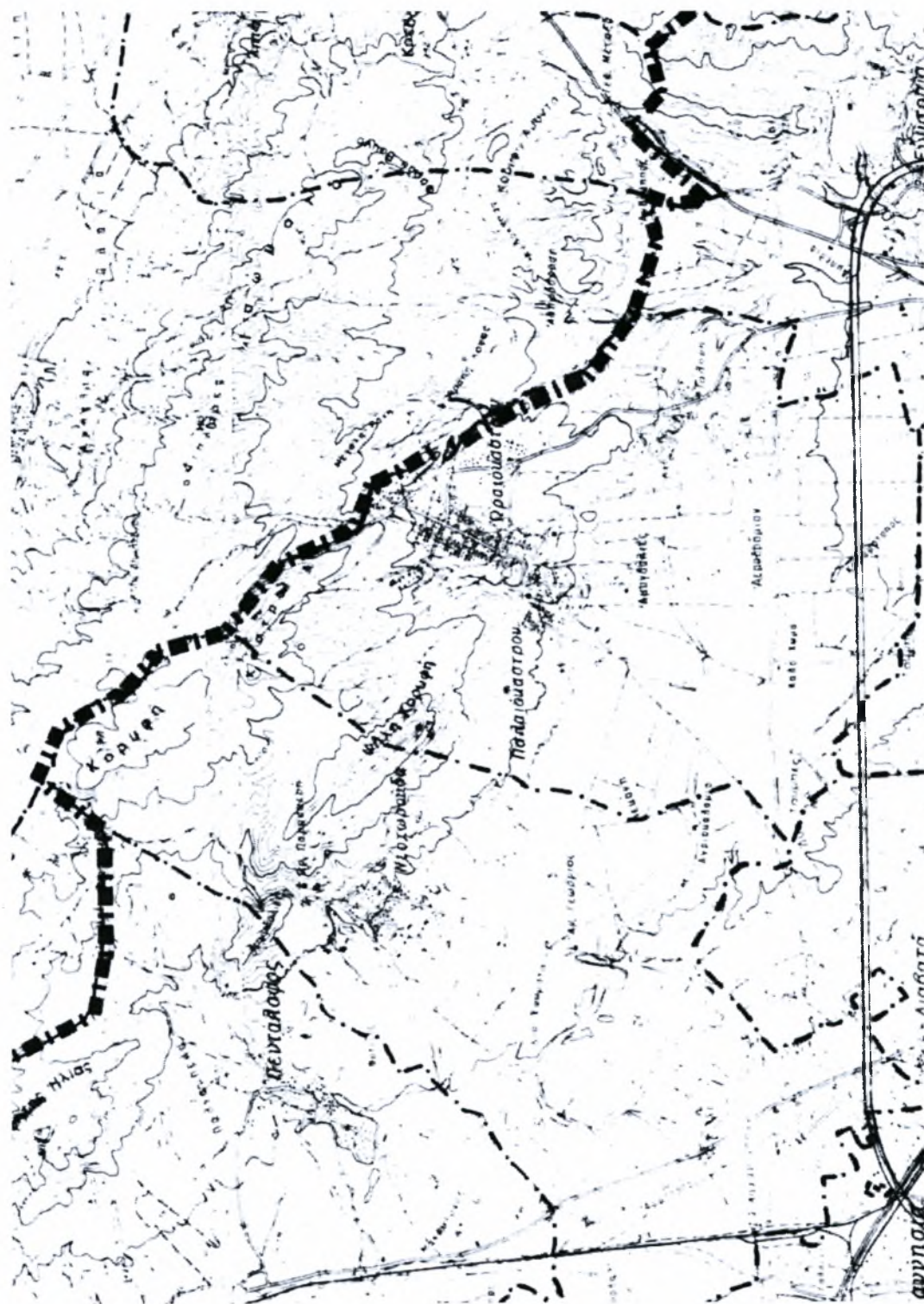
Εικ.22: Δορυφορική εικόνα λήψης 2009 περιοχής Δ. Θεσσαλονίκης (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από:earth.google.com)

Περιοχή Μελέτης Ωραιόκαστρο





Χάρτης 51, 52: Χάρτες διανοµής 1932 περιοχής Ωραιοκάστρου (Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



Χάρτης 53: Χάρτης ΓΥΣ (1970) περιοχής Ωραιοκάστρου. (Πηγή: Αρχείο ΠΧΠΑ-ΑΠΘ)



Φωτ.14: Αεροφωτογραφία του 1990 περιοχής Ωραιοκάστρου (Πηγή: Αρχείο ΠΧΠΑ-ΑΠΘ, Επιμέλεια ιδία)



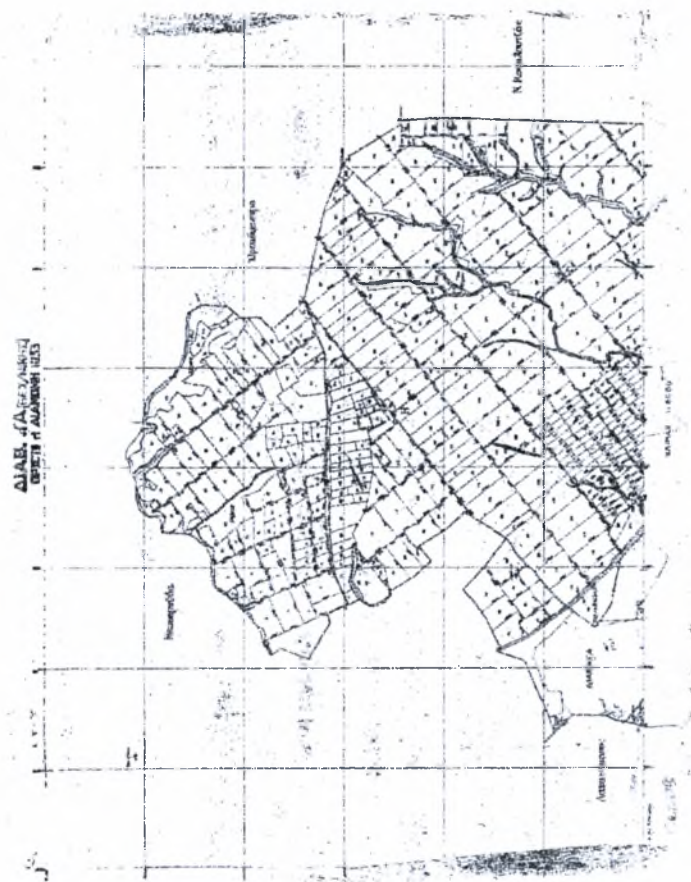
Εικ.23: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 περιοχής Ωραιοκάστρου (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)



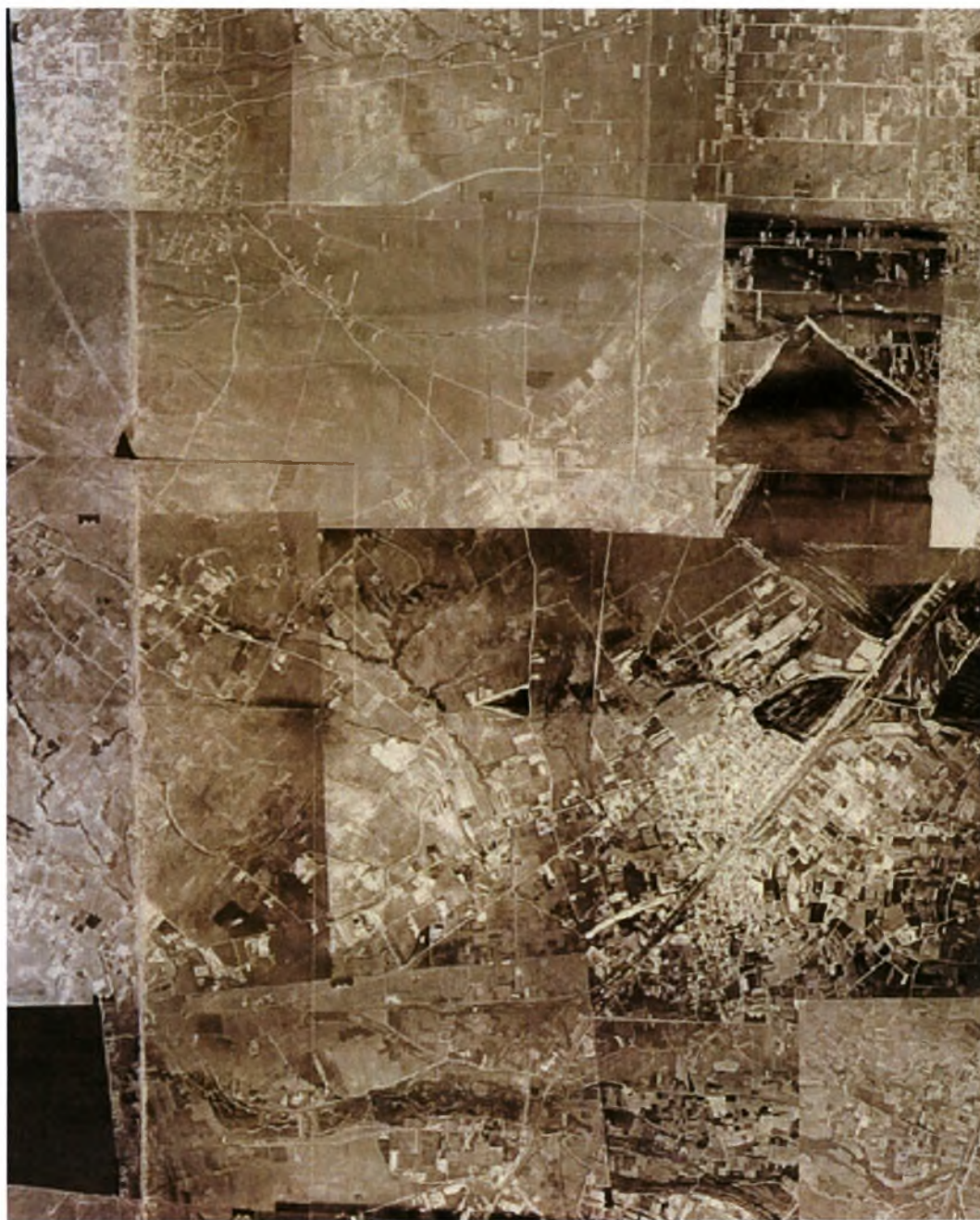
Εικ.24: Δορυφορική εικόνα λήψης 2009 περιοχής Ωραιοκάστρου (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)

Περιοχή μελέτης Διαβατά

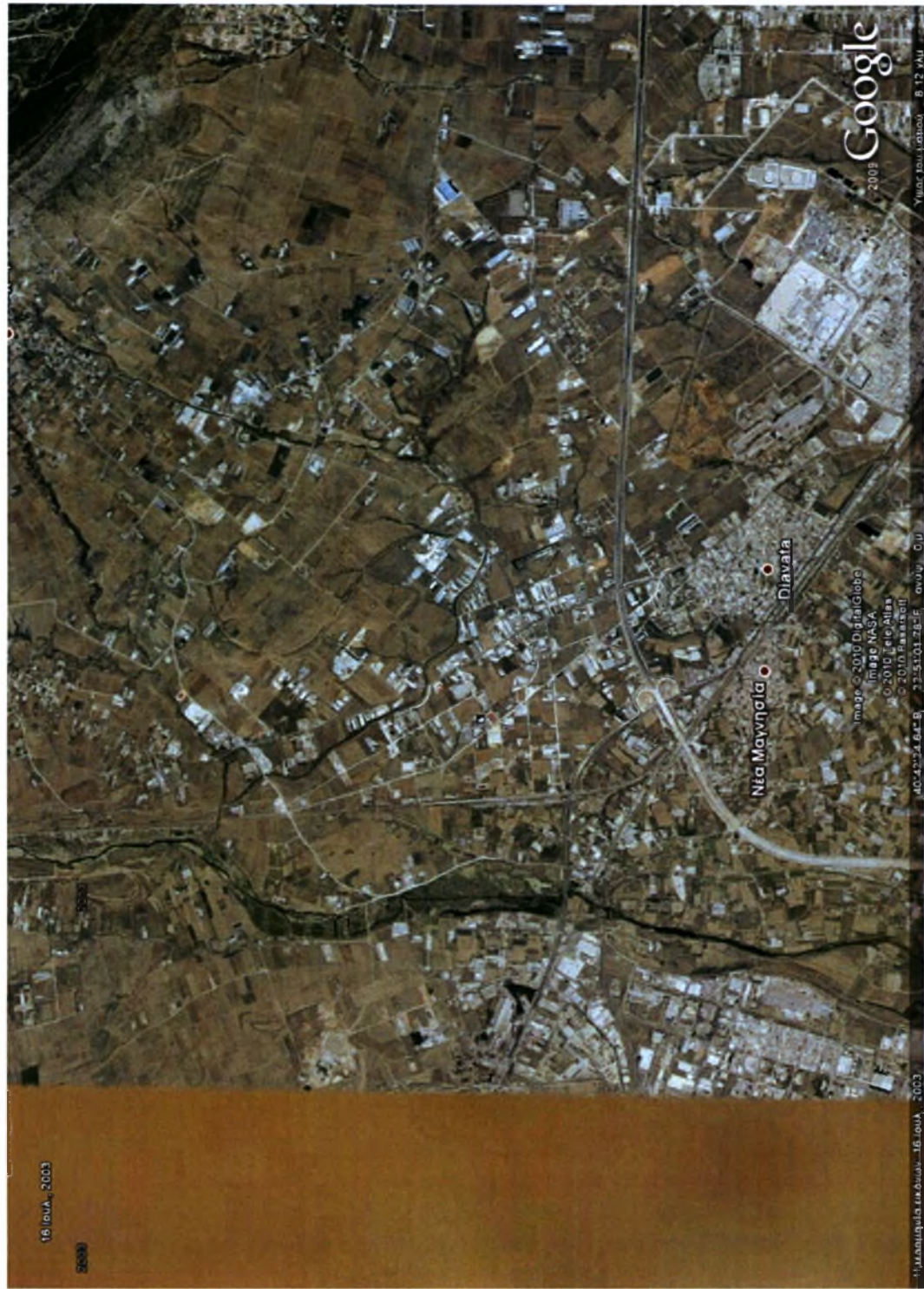




Χάρτης 54: Χάρτης Διανομής 1933 περιοχής διαβατών (Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



Φωτ. 15: Αεροφωτογραφία του 1990 περιοχής Διαβατών (Πηγή: Αρχείο ΠΧΠΑ-ΑΠΘ, Επιμέλεια ίδια)



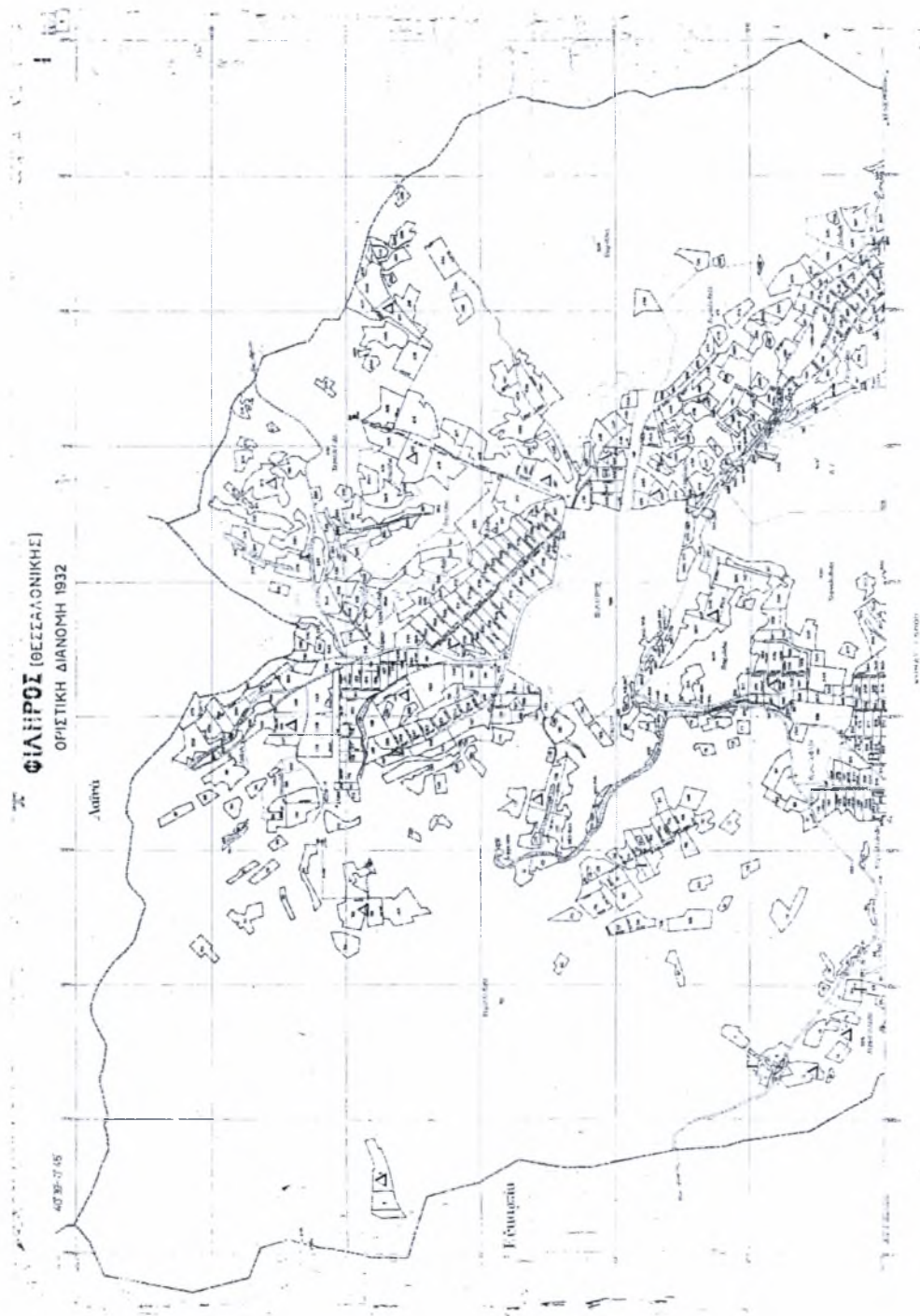
Εικ. 25: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 περιοχής Διαβατών (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)



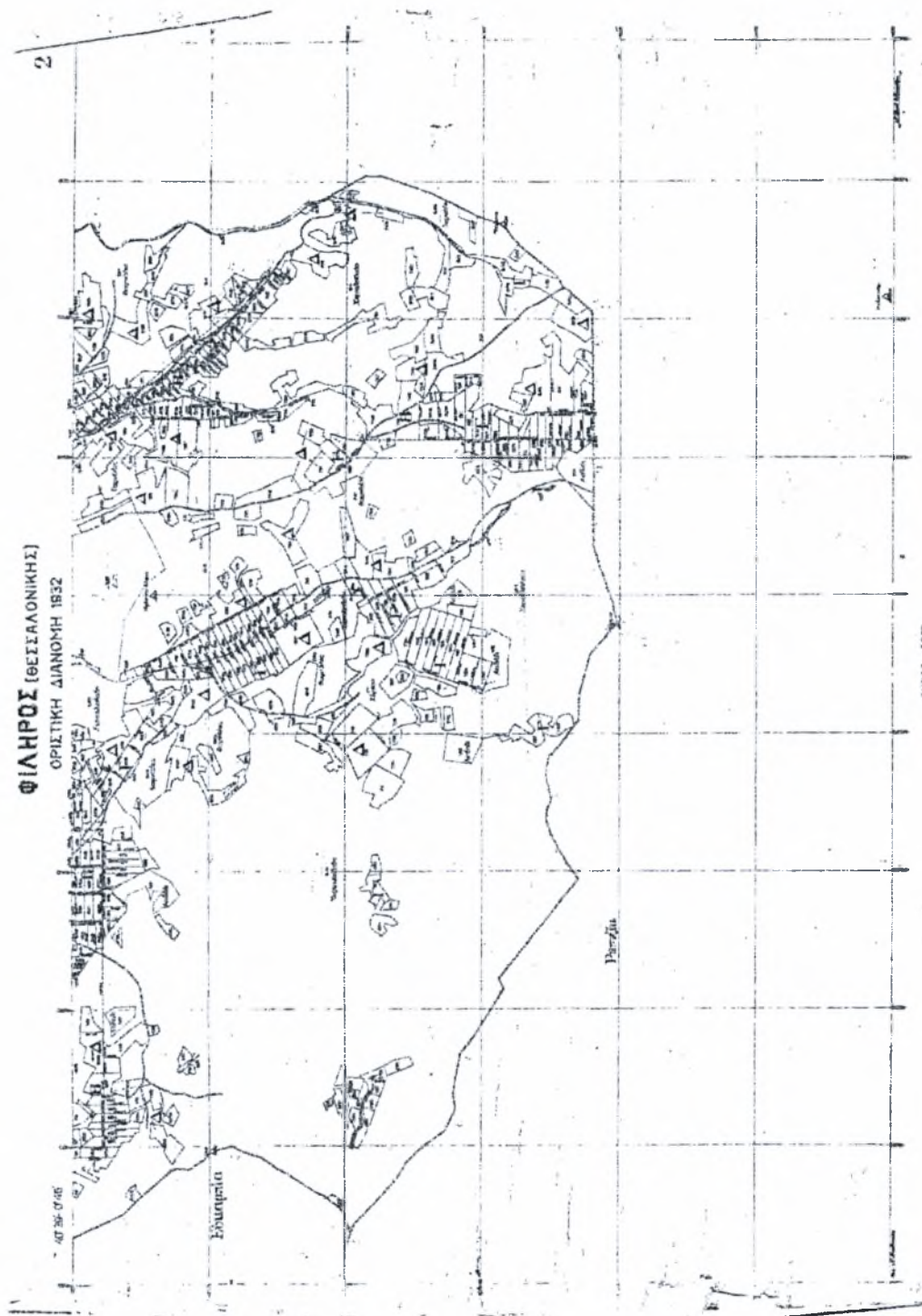
Εικ.26: Δορυφορική εικόνα λίγης 2009 περιοχής Διαβατών (Πηγή: Google Earth, Προσβαση από: earth.google.com)

Περιοχή Μελέτης Φύλλο





Χάρτης 56: Χάρτης διανομής 1932 περιοχής Φύλορο (Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



Χάρτης 57: Χάρτης διανομής 1932 περιοχής Φύλορο (Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



Χάρτης 58: Χάρτης ΓΥΣ (1970) περιοχής Φύλο (Πηγή: Αρχείο ΠΧΠΑ-ΑΠΘ)



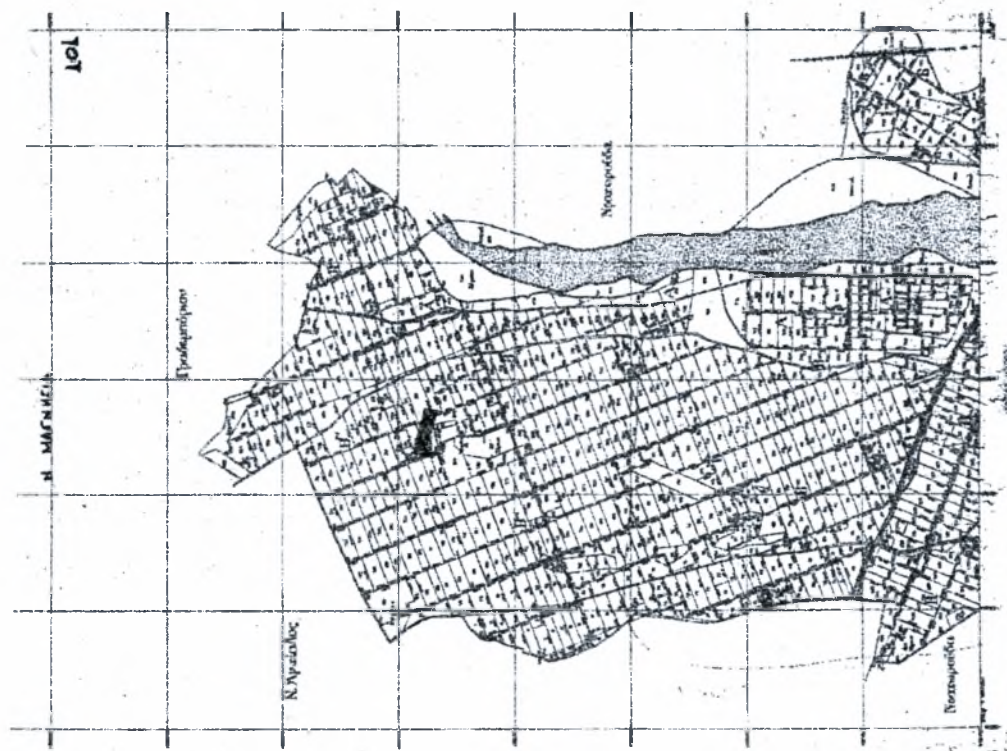
Εικ.27: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 περιοχής Φίλιο (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από:earth.google.com)



Εικ.28: Δορυφορική εικόνα λίγης 2009 περιοχής Φίλιον (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από:earth.google.com)

Περιοχή μελέτης Ν.Ιωνία-Σίνδος-Καλοχώρι





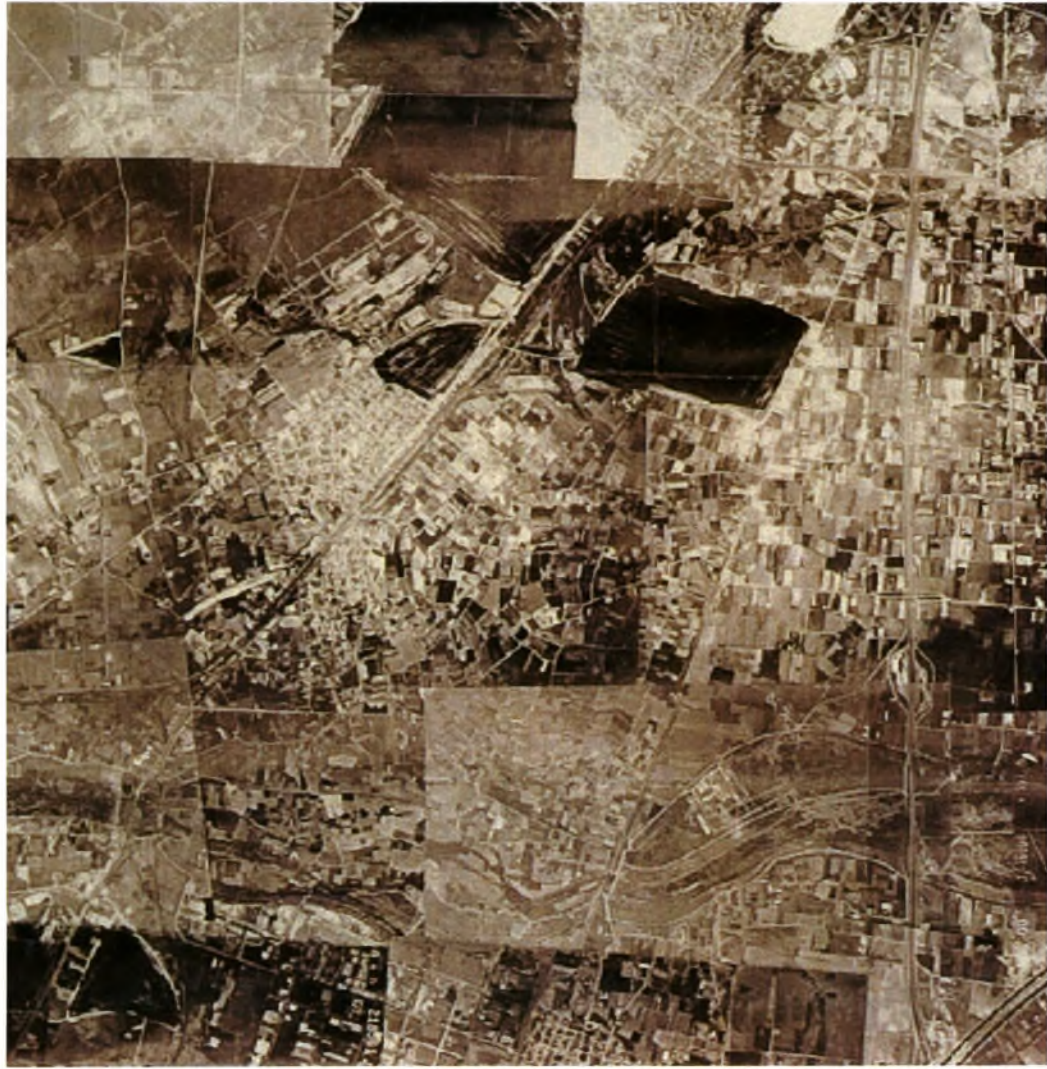
Χάρτης 58, 59: Χάρτες διανομής 1937-38 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο-Καλοχώρι (Πηγή: Τοπογραφική Υπηρεσία Θεσσαλονίκης)



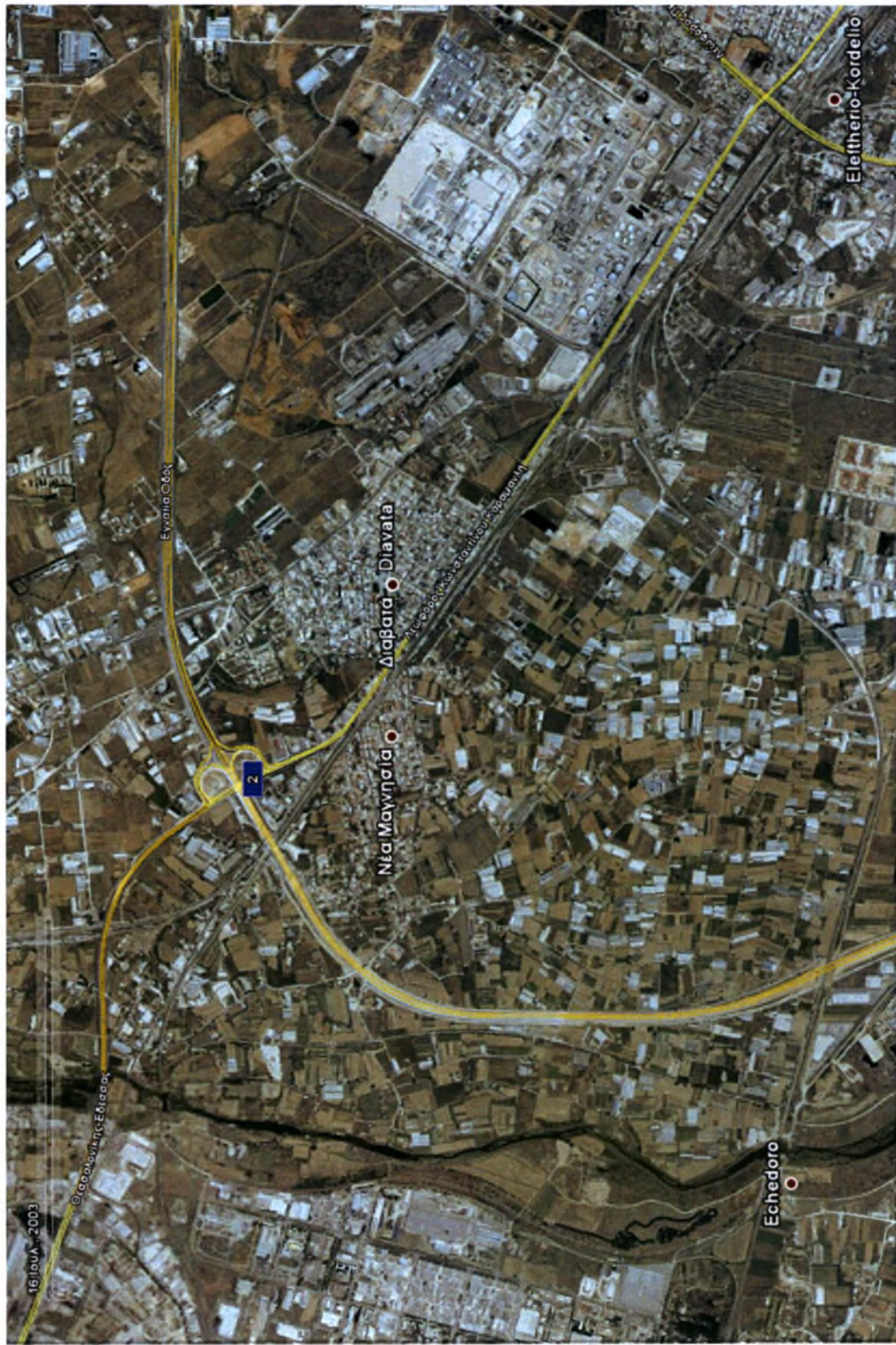
Χάρτης 60: Χάρτης ΓΥΣ 1970 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο-Καλοχώρι (Πηγή: Αρχείο Κεντρικής Βιβλιοθήκης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας)



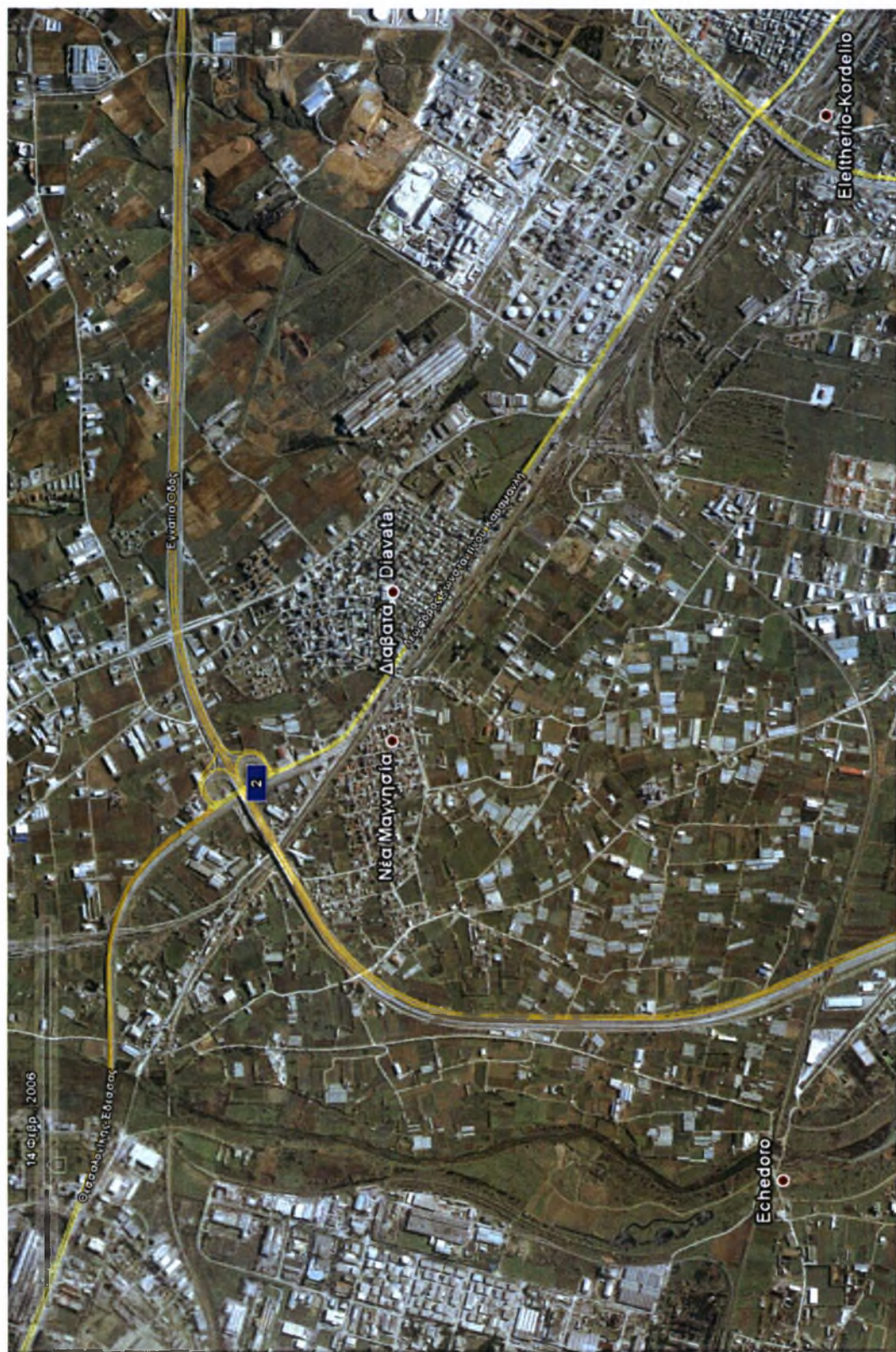
Χάρτης 61: Χάρτης ΓΥΣ 1970 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σινδο-Καλογώρι (Πηγή: Αρχείο Κεντρικής Βιβλιοθήκης Πανεπιστημίου Θεσσαλίας)



Φωτ.16: Αεροφωτογραφία του 1990 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο-Καλοχώρα (Πηγή: Αρχείο ΠΧΠΑ-ΑΠΘ, Επιμέλεια ιδία)



Εικ.29: Δορυφορική εικόνα λήψης 2003 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο-Καλοχώρι (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)



Εικ. 30: Δορυφορική εικόνα λήψης 2006 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σύνδο-Καλοχώρι (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com)



Εικ.31: Δορυφορική εικόνα λήψης 2010 στην περιοχή μεταξύ Ν.Ιωνία-Σίνδο-Καλοχώρι (Πηγή: Google Earth, Πρόσβαση από:earth.google.com)

4.2 Η αστική διάχυση στη Θεσσαλονίκη

Η αστική ανάπτυξη, σύμφωνα με τον Ascher (1998)¹², εφεξής θα είναι πιο εξωτερική -με την ένταξη πόλεων και χωριών στον ευρύτερο χώρο καθημερινής λειτουργίας των νέων αστικοποιημένων περιοχών- παρά εσωτερική, με επεκτάσεις στην περιφέρεια. Οι αλλαγές που συντελούνται στις πόλεις μετασχηματίζουν το εξωαστικό τοπίο τους, το οποίο πια είναι ίσως και εξίσου σημαντικό με το κέντρο τους. Όπως εκφράζει και ο καθηγητής ΑΠΘ κ. Παπαμίχος «Τα μεγάλα αστικά κέντρα δεν αρχίζουν και τελειώνουν στον πολεοδομικό χώρο που καλύπτουν, αλλά περιλαμβάνουν έναν πολύ ευρύτερο χώρο.» (Αγγελιοφόρος, 2008) (Προσβάσιμο από: <http://www.agelioforos.gr/>)

Η αστική διάχυση, ένα φαινόμενο οικουμενικό και σύγχρονο, έκανε την εμφάνιση του στην Ελλάδα υπό το ιδιόμορφο υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο και την ιδιαιτερότητα των μικρών και πολλών ιδιοκτησιών, μετασχηματίζοντας τον εξωαστικό χώρο. Η πόλη πάντα επεκτεινόταν προς την ύπαιθρο, σήμερα όμως αυτό που συμβαίνει είναι διαφορετικό. Είναι η γρήγορη και χωρίς περιορισμό μεταβολή ελεύθερης γης σε αστική και ο κατακερματισμός της καταργώντας τα σαφή όρια του αστικού με το μη αστικό.

«Η Θεσσαλονίκη διατήρησε για πολύ καιρό τα χαρακτηριστικά μιας συμπαγούς πόλης. Αυτή η μορφή οργάνωσης αρχίζει να ανατρέπεται τη δεκαετία του 1990, καθώς η διαδικασία αστικής εξάπλωσης της κατοικίας και των οικονομικών δραστηριοτήτων προχωρά με γρήγορους ρυθμούς.» (Ανδρικοπούλου, 2009)¹³ Τα τελευταία χρόνια η πόλη της Θεσσαλονίκης έχει μεταμορφωθεί από τις αλλαγές που έχουν συντελεστεί τόσο στην πόλη αλλά περισσότερο στις παρυφές της πόλης και γενικότερα στην αστική περιφέρεια της. Από την μια οι κάτοικοι επιλέγουν καλύτερες συνθήκες διαβίωσης σε κάποιο οικισμό πέριξ τη πόλης ή σε μια κατοικία

¹² Άρθρο «L' evoluzione delle città e della mobilità urbana: alcune riflessioni in prospettiva» (Μερικές διερευνητικές σκέψεις σχετικά με την εξέλιξη των πόλεων και των αστικών κοινοτήτων) στο Πρόγραμμα Ηρακλής.

¹³ Ανδρικοπούλου, Ε., (2008) «Η επίδραση των Ευρωπαϊκών πολιτικών στο μετασχηματισμό της Θεσσαλονίκης μετά το 1990» στο «Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο: Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών»

εκτός σχεδίου και από την άλλη πολυεθνικές εταιρίες εγκαθίσταται στην πόλη και χωροθετούνται περιφερειακά.

Για τη Θεσσαλονίκη, εκτός των άλλων παρατηρούν ότι τα όρια μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών γίνονται ολοένα πιο δυσδιάκριτα και ανεξάρτητες οικιστικές ενότητες και οικισμοί ενσωματώνονται σταδιακά σε αναπτυσσόμενες αστικές περιοχές. («Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης». (Προσβάσιμο από: <http://www.oikologio.gr/>))

Η κ. Γερόλυμπου¹⁴ εύστοχα επισημαίνει, μιλώντας για την Θεσσαλονίκη, είναι ότι ακολουθώντας φαινόμενα που έχουν εμφανιστεί στον ευρωπαϊκό χώρο στο τελευταίο τέταρτο του 20^{ου} αιώνα και παρά το γεγονός ότι ο συνολικός πληθυσμός τείνει προς τη σταθεροποίηση, η πόλη επεκτείνεται ταχύτατα. Και συμπληρώνει με στοιχεία: το εγκεκριμένο σχέδιο εκτείνεται σε 6.038 ha, η πραγματική πόλη καλύπτει 14.000 ha μαζί με τις εκτός σχεδίου εκτάσεις περιμετρικά της πόλης, που καταλαμβάνονται από αστικές δραστηριότητες. Η ύπαρξη φαινομένου ανεξέλεγκτης χωρικής επέκτασης δημιουργεί εγκαταστάσεις πάσης φύσεως χρήσεων.

Η αστική διάχυση στην πόλη της Θεσσαλονίκης επηρεάζεται από το ανάγλυφο της περιοχής. Έτσι, βόρεια από το περιαστικό δάσος του Σείχ Σου από τα βορειοανατολικά ο Χορτιάτης και από Νότια ο Θερμαϊκός αποτελούν όρια για τη αστική διάχυση. Με αυτόν το τρόπο βρίσκει διέξοδο βορειοδυτικά, στην πεδιάδα της Θεσσαλονίκης, νοτιοανατολικά στην πεδιάδα του Ανθεμούντα και βόρεια προς την επαρχία Λαγκαδά. Όπως φαίνεται και σχηματικά στην επεξεργασμένη παρακάτω δορυφορική εικόνα (Εικ.32).

¹⁴ «Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο»

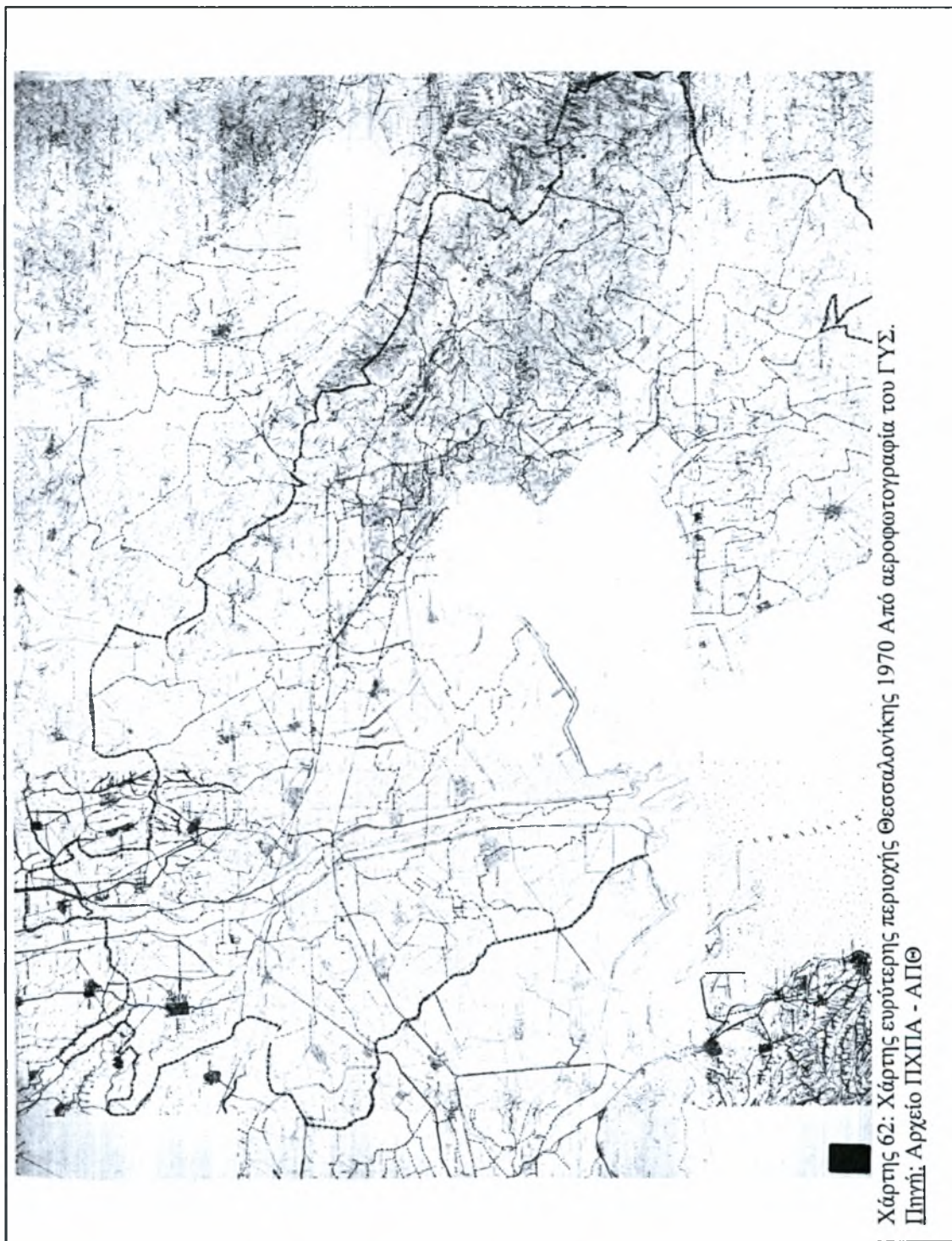


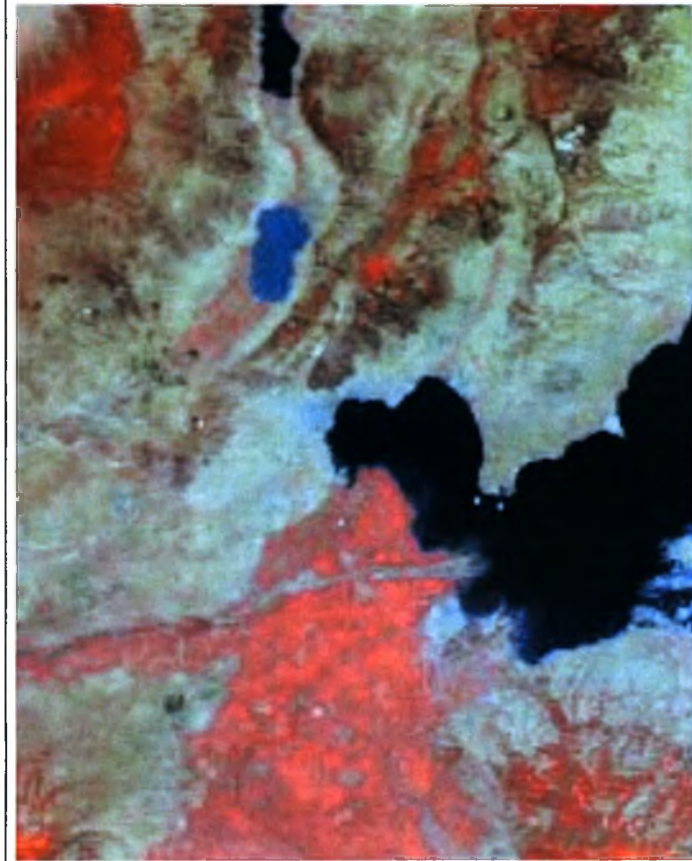
Εικ.32: Η διεύθυνση της αστικής διάχυσης στη Θεσσαλονίκη
(Πηγή: Υπόβαθρο από Google Earth, Πρόσβαση από: earth.google.com, ιδία επεξεργασία).

Η αστικοποίηση και ο μετασχηματισμός του περιαστικού τοπίου μπορεί να εντοπιστεί με συγκριτική παρατήρηση φωτογραφικού υλικού, ή χαρτών. Στη συνέχεια οι δορυφορικές εικόνες του συνόλου της πόλης, όπου φαίνεται η επέκταση της πόλης ανά δεκαετία αλλά και το φαινόμενο της αστικής διάχυσης σήμερα συνάδουν ως προς τη διαφοροποίηση του τρόπου επέκτασης της πόλης στο χώρο της υπαίθρου τα πρόσφατα χρόνια.

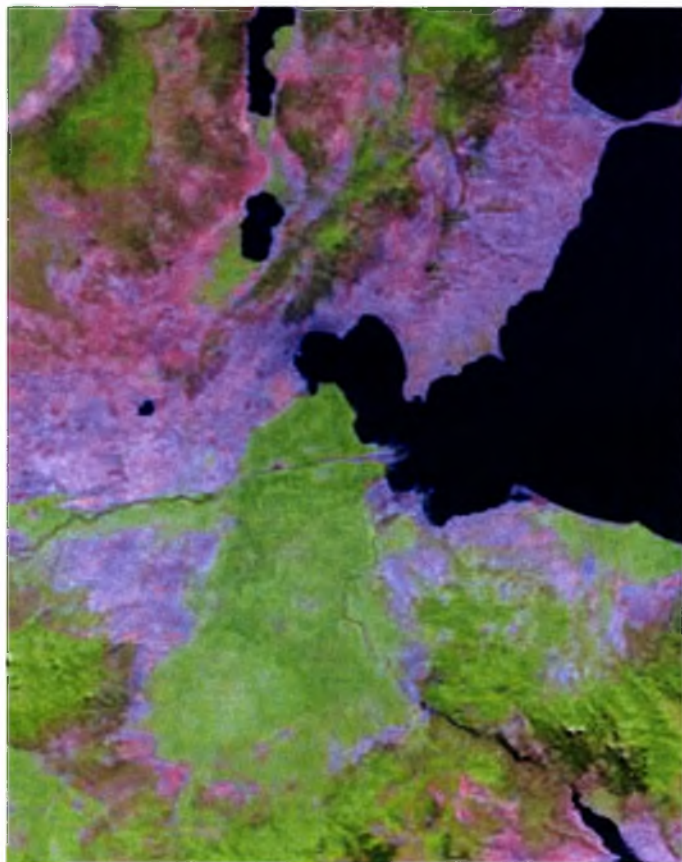
Όπως είναι εμφανές από το συγκριτικό υλικό από χάρτη και δορυφορικές φωτογραφίες, που έπονται, και διακρίνοντας τις αλλαγές της δομημένης γης από τον χάρτη της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης του 1970, από αεροφωτογραφία του ΓΥΣ, ως τη δορυφορική εικόνα του 2010 παρατηρείται ότι η πόλη αναπτύσσεται κυρίως νοτιοδυτικά και ανατολικά του ΠΣ. Τα φυσικά εμπόδια, όπως ο Χορτιάτης, εμποδίζει την ανάπτυξη προς το Βορρά και «σπρώχνει» την αστική διάχυση προς νοτιοανατολικά. Ιδιαίτερη ανάπτυξη παρατηρείται κατά μήκος της ακτογραμμής του Θερμαϊκού κόλπου και στους οικισμούς-προάστια της περιαστικής ζώνης. Πιο συγκεκριμένα, οικισμοί όπως η Θέρμη, η Περαιά, η Αγ. Τριάδα, ο Τρίλοφος, το Πλαγιάρι, φαίνεται να είναι τα προάστια, που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη ανάπτυξη.

Από την άλλη πλευρά η αστική διάχυση βρίσκει δρόμο προς την πεδιάδα του Αξιού και προς το Δερβένι, όπου θα λειτουργήσει ως τείχος της αστικοποίησης, η οποία φαίνεται να έχει τη τάση να συνεχίσει προς Λητή και Λαγκαδά, όπου παρουσιάζουν μια αξιοσημείωτη οικοδόμηση. Οικισμοί που παρουσιάζουν ανάπτυξη από αυτή την πλευρά της πόλης είναι το Ωραιόκαστρο, η Σίνδος, η Ν. Ιωνία, και το Καλοχώρι.





Εικ. 33: Δορυφορική εικόνα 1977. Διαφαίνεται με τον ανοικτό γκριζο - μπλε χρωματικό τόνο το ΠΣΘ και η δομημένη γη.
 Πηγή: Προσβάσιμο από: <http://landsat.org>



Εικ. 34: Δορυφορική εικόνα 1987. Διαφαίνεται με το σκούρο μοβ χρωματικό τόνο το ΠΣΘ και η δομημένη γη.
 Πηγή: Προσβάσιμο από: <http://landsat.org>



Φωτ.17: Αεροφωτογραφία Θεσσαλονίκης 1990.
Πηγή: Αρχείο ΠΧΠΑ-ΑΠΘ, Επιμέλεια ιδία.



Εικ. 35: Δορυφορική εικόνα 1997. Διαφαιίνεται με το σκούρο μοβ χρωματικό τόνο το ΠΣΘ
Πηγή: Προσβάσιμο από: <http://landsat.org>



Εικ. 36: Δορυφορική εικόνα 2002. Διαφαίνεται με τον χρωματικό τόνο του μωβ και του σκούρου κεραμιδι, η αστική διάχυση. Πηγή: Προσβάσιμο από: <http://landsat.org>.

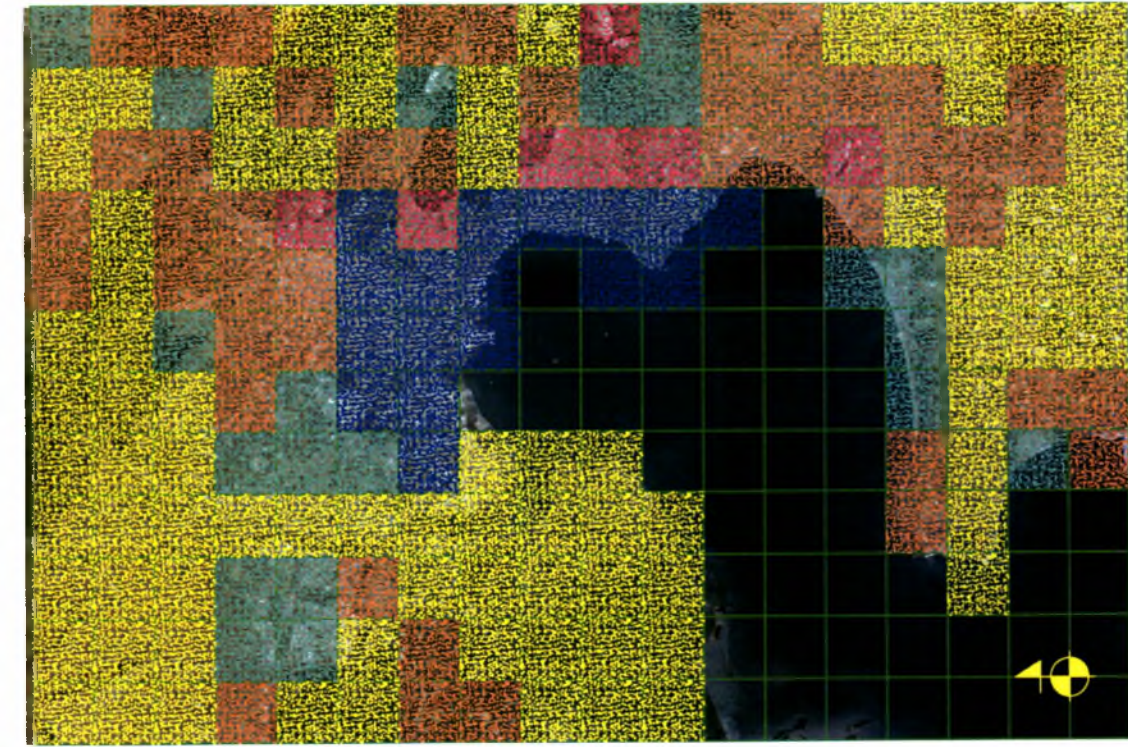


Εικ. 37: Δορυφορική εικόνα 2008. Διαφαίνεται με τον ανοικτότερο χρωματικό τόνο η αστική διάχυση
Πηγή: Προσβάσιμο από: <http://landsat.org>

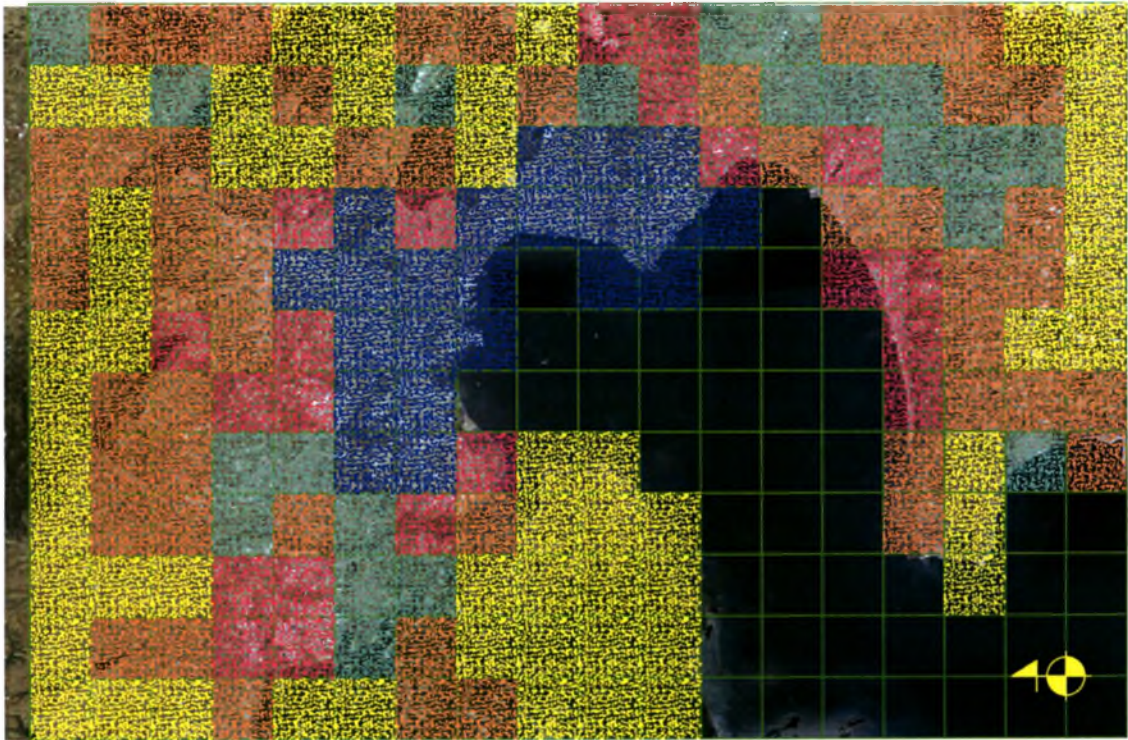


Εικ. 38: Δορυφορική εικόνα Θεσσαλονίκης 2010.

Πηγή: Προσβάσιμο από: gdsc.nlr.nl/.../sensor_examples/multispectral



Αστικοποίηση το 1990



Αστικοποίηση το 2010

ΘΕΜΑ: Συγκριτική εικόνα αστικοποίησης 1990-2010
Επεξεργασία: Ουρανία Ευτυχιάδου

4.6 Η προαστιοποίηση στη Θεσσαλονίκη

«Από καταβολής κόσμου, ο άνθρωπος μετακινείται από τόπο σε τόπο αναζητώντας πιο ευνοϊκούς τρόπους επιβίωσης.» (Φώτης, Γ. Κακλίδης, Α., 2009)¹⁵

Τα αίτια της εσωτερικής μετανάστευσης μπορούν να αποδοθούν «στην ανεύρεση καλύτερης ποιότητας ζωής».¹⁶ Προφανώς αυτός είναι ο λόγος που ωθεί τους κατοίκους της πόλης να κατοικήσουν εκτός αστικού κέντρου.

Την τελευταία εικοσαετία ο πληθυσμός του νομού αυξήθηκε περίπου 20%, ποσοστό υψηλότερο από το αντίστοιχο της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και αρκετά υψηλότερο του συνόλου χώρας. Αυτή η συνεχόμενη αύξηση του πληθυσμού της ΕΠΘ αντανακλάται και στους οικισμούς, σχεδόν στο σύνολο τους. Κατά την εικοσαετή περίοδο 1981-2001 ο ρυθμός αύξησης της ΕΠΘ και του Νομού Θεσσαλονίκης ήταν στα ίδια επίπεδα, αυτό σημαίνει ότι τελικά ενισχύοταν η ΕΠΘ εφόσον περικλείεται στα ποσοστά του Νομού. Ο ρυθμός αύξησης του ΠΣΘ, δηλαδή του πιο πυκνοδομημένου αστικού τμήματος ήταν χαμηλότερος, όπου και παρατηρείται μείωση του πληθυσμού, όπως για παράδειγμα στο Δήμο Θεσσαλονίκης. Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν περιπτώσεις όπου ο πληθυσμός κάποιων οικισμών σ' αυτά τα είκοσι χρόνια έχει τετραπλασιαστεί, με κορυφαίο παράδειγμα την περίπτωση του Δ. Θερμαϊκού (Περαία). Οι αυξήσεις του πληθυσμού των οικισμών οφείλεται τόσο στην

				1981-91	1991-01
	1981	1991	2001	%	%
ΠΣΘ	706.180	749.048	800.764	6,1	6,9
ΕΠΘ	809.748	877.239	981.933	8,3	11,9
Ν. Θεσ/νίκης	871.580	946.864	1.057.825	8,6	11,7
ΠΣΘ/ΕΠΘ	87,2	85,4	81,5		
ΕΠΘ/Ν. Θεσ/νίκης	92,9	92,6	92,8		
Ν. Θεσ/νίκης/Π.Κ.Μ.*	54,4	55,4	56,5		

Πίν.11: Πληθυσμός και πληθυσμιακή εξέλιξη του ΠΣΘ, της ΕΠΘ και του Ν. Θεσσαλονίκης, 1981-01 * Στον πληθυσμό της Π.Κ.Μ. δεν συμπεριλαμβάνεται ο πληθυσμός του Αγίου Όρους.

Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφές πληθυσμού 1981-01. Προσωπικό αρχείο.

¹⁵ «Πόσο μακριά είναι το ... «πολύ μακριά»; στο «25 κείμενα για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του χώρου»

¹⁶ ό.π.

φυσική αύξηση του πληθυσμού, από μετανάστευση από άλλες περιοχές της χώρας και από το εξωτερικό (οικονομικοί μετανάστες, παλιννοστούντες) όσο και από την ανακατανομή του πληθυσμού της ΕΠΘ. Η ταχεία αύξηση ορισμένων περιφερειακών περιοχών και ειδικότερα της Θέρμης, της Περαιάς και του Ωραιοκάστρου συνέβαλαν καθοριστικά στην αύξηση της ΕΠΘ. Μικρή αύξηση παρουσιάζει και το ποσοστό συμμετοχής του υπολοίπου νομού.

	Πληθυσμός 2001 σε χιλιάδες κατοίκους	Έκταση σε 1000 km ²	Πυκνότητα κάτοικοι/km ²
Δήμος Θεσσαλονίκης	363,9	17,8	21.600
ΠΣΘ	800,8	131,0	6.100
ΠΖΘ + ΛΠΘ	180,4	1349,0	130
ΕΠΘ	981,9	1480,0	680

Πίν.12: Πληθυσμιακή μεταβολή της πόλης ανά γεωγραφική ενότητα σε σχέση με την έκταση και την πυκνότητα.

Πηγή: Στοιχεία ΕΣΥΕ

«Στην Ε.Π.Θ. συγκεντρώνονταν το 1961 το 5,6% του πληθυσμού της χώρας και το 2001 αυξήθηκε το ποσοστό σε 8,9%. Βέβαια η διαχρονική ανάπτυξη της Ε.Π.Θ. δεν επιτελέστηκε ταυτόχρονα σε όλους του δήμους, αλλά ήταν ασύμμετρη. Τις δεκαετίες 1960-1970 αναπτύσσονται κυρίως οι δήμοι της δυτικής Θεσσαλονίκης (Ελευθέριο-Κορδελιό, Εύοσμο, Πολίχνη, Σταυρούπολη, Ευκαρπία), οι οποίοι γίνονται υποδοχείς της εσωτερικής μετανάστευσης. Τις δεκαετίες 1980-1990 αναπτύσσονται πληθυσμιακά κυρίως οι δήμοι της ανατολικής Θεσσαλονίκης (Πανόραμα, Πυλαία, Καλαμαριά Μηχανιώνα, Θέρμη και Θερμαϊκός) και αρχίζει να διαφαίνεται η τάση μετατόπισης του κέντρου βάρους προς τις ανατολικές περιοχές.¹⁷ Τις τελευταίες δυο δεκαετίες οι δήμοι Θεσσαλονίκης, Νεαπόλεως και Τριανδρίας εισήλθαν σε περίοδο μείωσης του πληθυσμού του ενώ οι δήμοι της Περιφερειακής Ζώνης Θεσσαλονίκης και της λοιπής περιοχής αυξάνονται με αλματώδεις ρυθμούς 77% αύξηση μεταξύ 1981-2001 και συγκεντρώνουν πλέον σημαντικό μερίδιο του πληθυσμού της ΕΠΘ 18,5% το

¹⁷ Αυτό συνέβη λόγω της βελτίωσης του επιπέδου διαβίωσης των κατοίκων, μιας ευρύτερης κατάστασης που συνέβη στον Ελλαδικό χώρο, όπου οι κάτοικοι αναζητούσαν ένα καλύτερο περιβάλλον διαβίωσης. Οι Ανατολικές συνοικίες στη Θεσσαλονίκη θεωρούνται καλύτερες σε αυτό από τις Δυτικές έτσι ο πληθυσμός μετακινήθηκε προς Ανατολικά.

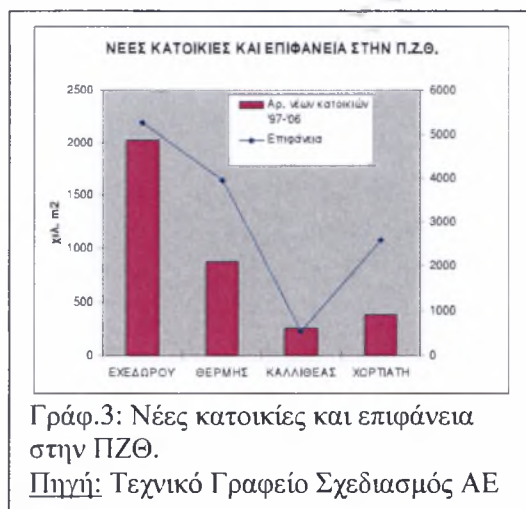
2001 από 12,5% το 1981 και φαίνεται ότι θα ξεπεράσει το 20% το 2010.» (Τσαβδάρου, 2009:277)

«Τα τελευταία χρόνια, η πόλη της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει μια έντονη οικιστική ανάπτυξη και διάχυση στην ευρύτερη περιοχή.» (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου στο «Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο: Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών», 2008) Με βάση τον πίνακα 5, γίνεται φανερό ότι το 2001 πάνω από το 80% του πληθυσμού της Ε.Π.Θ. κατοικεί στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, το οποίο έχει χαρακτηριστικά συμπαγούς πόλης, δηλαδή μικρή έκταση, πολύ πυκνή δόμηση, υψηλή πυκνότητα. Το πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης έχει έκταση 131.000 km² και πυκνότητα 6.100 κατ/km² μέγεθος.¹⁸

Για το μέλλον, η ομάδα εργασίας του ΤΚΜ του ΤΕΕ, στην έκθεσή τους με τίτλο «Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης»¹⁹ διαβλέπουν σταδιακή μετακίνηση πληθυσμού προς την περίμετρο, τα προάστια και τους δορυφορικούς οικισμούς του πολεοδομικού συγκροτήματος (προαστικοποίηση) και αποκέντρωση παραγωγικών δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων προς την περιαστική ζώνη (αποαστικοποίηση). «Σε οικιστικό επίπεδο, ήδη πάνω από 77.000 στρέμματα νέων επεκτάσεων προστίθενται με πρόσφατα εγκριθείσες αλλά και μελέτες που εκπονούνται με τα ΓΠΣ των δήμων της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης, όταν το υπάρχον πολεοδομικό συγκρότημα έχει έκταση μόλις 55.000 στρέμματα.» (Έκθεση του ΤΕΕ-ΤΚΜακεδονίας με τίτλο «Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης».(Προσβάσιμο από: <http://www.oikologio.gr/content/view/2068/2/>))

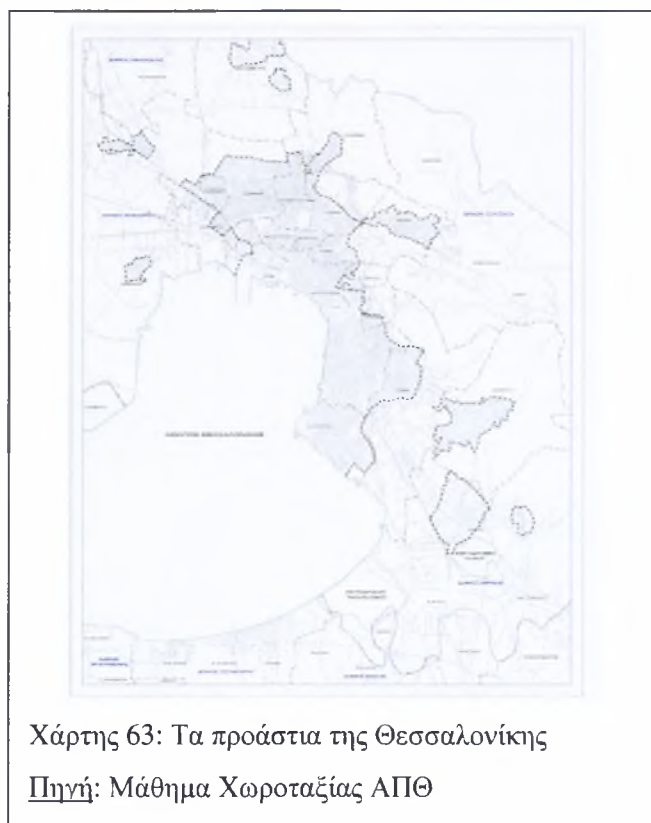
¹⁸ Η Θεσσαλονίκη σύμφωνα με την μελέτη της Μείωσης της Μονοκεντρικότητας στο ΠΣΘ έχει την εικόνα μιας συγκεντρωτικής πόλης με μονοκεντρική δομή που διογκώθηκε και αναπτύχθηκε απρογραμματίστα γύρω από ένα μοναδικό κέντρο του οποίου η επιρροή δεν επέτρεψε τη δημιουργία αυτόνομων κέντρων στην περιφέρεια του ΠΣΘ και της περαστικής ζώνης Θεσσαλονίκης, «Μείωση της μονοκεντρικότητας στο πολεοδομικό Συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα», Γρηγόρης Καυκαλάς, Α.Π.Θ. Τομέας Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ. ΟΡΘΕ, 1997

¹⁹ Η ομάδα εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ αποτελείται από τον πολεοδόμο χωροτάκτη Γιάννη Αγγελίδη, τον πολιτικό μηχανικό Πάρι Μπίλλια, τον αρχιτέκτονα Θανάση Παππά και τους αγρονόμους τοπογράφους μηχανικούς Γιώργο Τσακούμη και Κυριακή Διαβολίτη.



Η αύξηση του αριθμού των κατοικιών είναι ενδεικτική του επιπέδου διαβίωσης αλλά και της πίεσης για νέες υποδομές, κατανάλωση ενέργειας και αυξημένη χρήση πόρων σε συνδυασμό με την αύξηση του πληθυσμού των αντίστοιχων περιοχών. Επιπλέον είναι και δείκτης αστικής διάχυσης. «Και ενώ τα παλιά προάστια και τα παραδοσιακά θέρετρα της Θεσσαλονίκης στις νότιες ακτές του Θερμαϊκού κόλπου

αυξάνουν ταχύτατα και εντυπωσιακά τον πληθυσμό τους, η κατοικία εγκαταλείπει το κέντρο» (Γερόλυμπου, 2008)

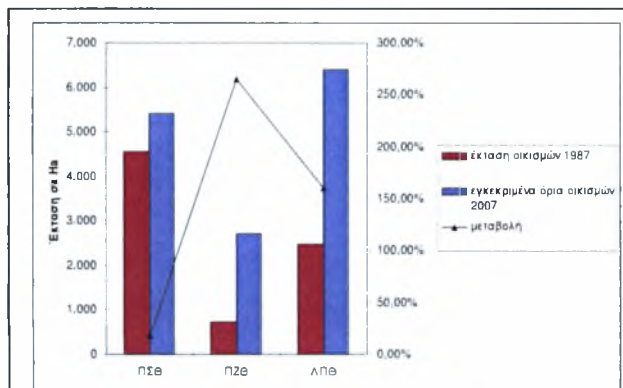


Όπως φαίνεται από τα ανωτέρω Γραφήματα 2 και 3, στην ΠΖΘ ο Δήμος Εχεδώρου έχει τον μεγαλύτερο αριθμό νέων κατοικιών κατά τη δεκαετία 1997-2006, ενώ στη ΛΠΘ οι Δήμοι Μίκρας, Θερμαϊκού και Βασιλικών έχουν τον μεγαλύτερο αριθμό νέων κατοικιών κατά τη δεκαετία 1997-2006.

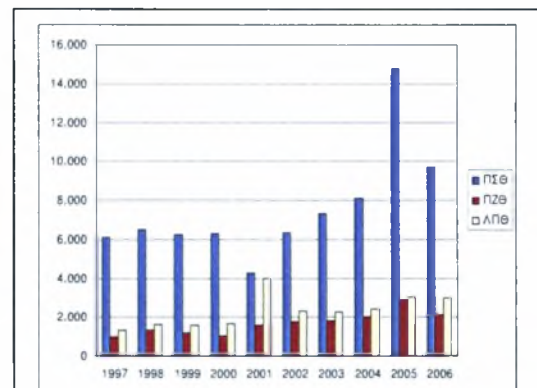
Αύξηση του πληθυσμού έγινε εντός του ΠΣ σε δήμους γύρω από το δήμο Θεσσαλονίκης τόσο στο ανατολικό

όσο και στο δυτικό κομμάτι της πόλης αλλά και σε περιοχές που δεν είναι σε άμεση γειτνίαση. Επίσης μεγάλη αύξηση πληθυσμού παρατηρείται και στην περιαστική ζώνη κυρίως στο Δήμο Χορτιάτη, το Δήμο Θέρμης και στο Δ. Εχεδώρου. Τέλος όσο αφορά στην Λοιπή Περιοχή παρατηρείται μεγάλη αύξηση κυρίως ανατολικά και κυρίως στους Δήμους Θερμαϊκού, Θέρμης, Μηχανιώνας και Μίκρας, κοντά δηλαδή στην εθνική οδό Θεσσαλονίκης- Χαλκιδικής και στον οδικό άξονα που συνδέει τη Θεσσαλονίκη με την Περαιά και τη Μηχανιώνα, οι οποίοι εξασφαλίζουν εύκολη πρόσβαση από και προς Θεσσαλονίκη για μετακινήσεις λόγω εργασίας, αναψυχής κλπ.

Η ταχεία αύξηση ορισμένων περιαστικών περιοχών και ειδικότερα της Θέρμης, της Περαιάς και του Ωραιοκάστρου συνέβαλαν καθοριστικά στην αύξηση της ΕΠΘ. Η προτίμηση των συγκεκριμένων περιοχών, «προσδιορίζουν τη δυναμική του χώρου (ή της περιοχής)», (Κυριαζή – Άλισον, 2001 στο ο.π.) γιατί συγκεντρώνουν ένα σύνολο χαρακτηριστικών που είναι αρεστά στους ενδιαφερομένους.



Γράφ.4: Διαχρονική μεταβολή της έκτασης των οικισμών στο ΠΣΘ, την ΠΖΘ και τη ΛΠΘ
 Πηγή: Τεχνικό Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ



Γράφ.5: Διαχρονική μεταβολή της κατασκευής νέων κατοικιών στο ΠΣΘ, την ΠΖΘ και τη ΛΠΘ
 Πηγή: Τεχνικό Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ

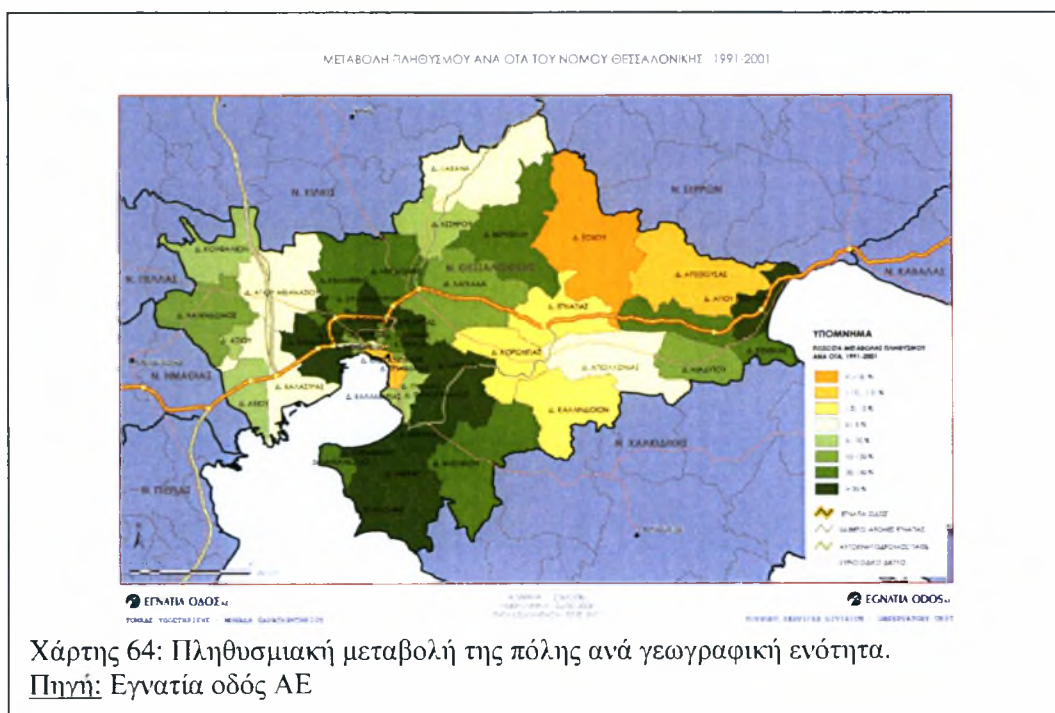
Μετασχηματισμοί στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης

Τα στοιχεία των πινάκων μπορούν να δείξουν αυτό που κάποιος κάτοικος της πόλης μπορεί να αντιληφθεί εμπειρικά. Στο Γράφημα 4 φαίνεται ότι η ζήτηση για ένταξη γης σε εντός σχεδίου περιοχή ήταν μεγάλη ιδιαίτερα για περιοχές που βρίσκονται στη Περιαστική ζώνη και στη Λοιπή περιοχή Θεσσαλονίκης. Αυτό αντικατοπτρίζει τη μετακίνηση των κατοίκων της πόλης προς τα «έξω» της πόλης αναζητώντας καλύτερους όρους διαβίωσης που εκφράζονται είτε με νεότερο κτίσμα είτε με περισσότερο φυσικό περιβάλλον. Αντίστοιχα με το Γράφημα 5 δείχνει τη κατασκευή νέων κατοικιών ανά ζώνη στην πόλη. Μπορεί να παρατηρήσει κανείς ότι οι νέες κατοικίες στην περιαστική ζώνη ήταν υπερδιπλάσιες των άλλων θέσεων. Αυτό μεταφράζεται και ως επιλογή των κατοίκων για γειτνιάζουσες περιοχές στην πόλη θέλοντας να εξασφαλίσουν την ποιότητα διαβίωσης όμως χωρίς μεγάλες αποστάσεις.



Φωτ.18: Περιοχές προαστίων στο ανατολικό τομέα της πόλης: Πλαγιάρι-Τρίλοφος αριστερά και Αγ. Τριάδα του Δ. Θερμαϊκού δεξιά.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#> (7-8-2010)



Μετασχηματισμοί στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης

Δήμος	Απογραφή ΕΣΥΕ			Μεταβολή πληθυσμού		
	2001	1991	1981	2001-1981	2001-1991	1991-1981
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	363.987	383.967	406.413	-10,4%	-5,2%	-5,5%
ΑΓΙΟΥ ΠΑΥΛΟΥ	7.978	7.221	7.169	11,3%	10,5%	0,7%
ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ	40.959	40.093	40.033	2,3%	2,2%	0,1%
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ - Ν.ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ	21.630	16.549	12.595	71,7%	30,7%	31,4%
ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ	6.598	3.480	2.705	143,9%	89,6%	28,7%
ΕΥΟΣΜΟΥ	52.624	28.821	26.528	98,4%	82,6%	8,6%
ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ	87.255	80.698	51.676	68,9%	8,1%	56,2%
ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ	14.910	12.932	12.141	22,8%	15,3%	6,5%
ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	30.279	30.568	31.464	-3,8%	-0,9%	-2,8%
ΠΑΝΟΡΑΜΑΤΟΣ	14.552	10.275	4.193	247,1%	41,6%	145,1%
ΠΟΛΙΧΝΗΣ	36.146	27.894	22.597	60,0%	29,6%	23,4%
ΠΥΛΑΙΑΣ	22.744	20.785	12.015	89,3%	9,4%	73,0%
ΠΕΥΚΩΝ	6.434	2.288	1.501	328,6%	181,2%	52,4%
ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΕΩΣ	41.653	37.596	32.225	29,3%	10,8%	16,7%
ΣΥΚΕΩΝ	41.726	34.059	32.288	29,2%	22,5%	5,5%
ΤΡΙΑΝΔΡΙΑΣ	11.289	11.822	10.637	6,1%	-4,5%	11,1%
Σύνολο ΠΣΘ	800.764	749.048	706.180	13,4%	6,9%	6,1%
ΕΧΕΔΩΡΟΥ	23.924	17.500	15.741	52,0%	36,7%	11,2%
ΘΕΡΜΗΣ	16.546	7.943	5.224	216,7%	108,3%	52,0%
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	6.096	4.814	3.988	52,9%	26,6%	20,7%
ΧΟΡΤΙΑΤΗ	12.866	8.877	6.078	111,7%	44,9%	46,1%
ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ	11.896	5.458	2.848	317,7%	118,0%	91,6%
ΑΓΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	14.387	14.380	10.850	32,6%	0,0%	32,5%
ΑΞΙΟΥ	6.780	6.456	6.048	12,1%	5,0%	6,7%
ΒΑΣΙΛΙΚΩΝ	9.303	6.914	5.926	57,0%	34,6%	16,7%
ΕΠΑΝΟΜΗΣ	8.671	6.560	5.669	53,0%	32,2%	15,7%
ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ	20.253	5.803	3.673	451,4%	249,0%	58,0%
ΚΟΥΦΑΛΙΩΝ	10.757	9.791	9.517	13,0%	9,9%	2,9%
ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ	9.425	7.684	5.076	85,7%	22,7%	51,4%
ΜΙΚΡΑΣ	10.427	5.854	3.632	187,1%	78,1%	61,2%
ΧΑΛΑΣΤΡΑΣ	9.837	9.529	8.776	12,1%	3,2%	8,6%
ΧΑΛΚΗΔΟΝΟΣ	10.001	9.084	8.680	15,2%	10,1%	4,7%
Σύνολο ΠΖ και ΛΠ	181.169	126.647	101.726	78,1%	43,1%	24,5%
Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ)	981.933	875.695	807.906	21,5%	12,1%	8,4%

Πίν.13: Μεταβολή πληθυσμού ανά ζώνη 1981-2001

Πηγή: ΕΣΥΕ 1981,1991,2001, Τεχνικό Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ

Όσο αφορά τη πυκνότητα των οικισμών και με τα δεδομένα στοιχεία (πίν. 14) και ιδιαίτερα την Περιαστική Ζώνη και την Λοιπή Περιοχή όπου σε κάθε Δ.Δ. υπάρχει συνήθως ένας μόνο οικισμός και μεγάλες αδόμητες εκτάσεις ο παρακάτω πίνακας δεν δίνει μια σαφή εικόνα και για τον ίδιο τον οικισμό. Για να συμβεί αυτό θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί η έκταση τόσο της εντός σχεδίου δόμησης όσο και της εκτός σχεδίου αλλά και της αυθαίρετης δόμησης. Τέλος όσο αφορά την μεταβολή της πυκνότητας όπως είναι φυσικό αυτή ακολουθεί ακριβώς το ρυθμό αύξησης ή μείωσης του πληθυσμού αφού ο παράγοντας της έκτασης παραμένει σταθερός. «Στην ΠΖΘ ο μ.ο. είναι 25 κατ./ha, ενώ ο μ.ο. της ΛΖΘ είναι 18 κατ./ha». (Στοιχεία από Σημειώσεις Χωροταξίας Αρχιτεκτόνων-ΑΠΘ)

Παρατηρείται μια τάση αύξησης του πληθυσμού κυρίως εκτός ΠΣΘ, πιο συγκεκριμένα μια αποκέντρωση πληθυσμού, όπου οι οικισμοί μετατρέπονται σε περιοχές πρώτης κατοικίας για τους πρώην κατοίκους του κέντρου γιατί πολύ απλά προσφέρουν «ποιοτικότερο» περιβάλλον διαβίωσης. Παρόλα αυτά υπάρχει ακόμα και εδώ ο κοινωνικός διαχωρισμός που ορίζεται από το κόστος αγοράς σε κάθε περιοχή.

Έτσι, για τις δυναμικά αναπτυσσόμενες περιοχές της Θεσσαλονίκης υπάρχουν δύο βασικές κατηγορίες ανάπτυξης. Η μια αφορά τη μαζική παραγωγή κατοικιών, που απευθύνεται σε χαμηλότερα οικονομικά στρώματα και χωρικά πραγματοποιείται στις δυτικές συνοικίες και στο δήμο Θερμαϊκού, όπου προσφέρονται οικονομικότερες λύσεις σε ένα περιβάλλον ήδη ανεπτυγμένο – υπάρχουν σχολεία και άλλες υποδομές για να ζήσει μια οικογένεια. Η δεύτερη κατηγορία αφορά την ανάπτυξη παραγωγικών δραστηριοτήτων υψηλής ποιότητας στο ανατολικό κομμάτι της πόλης, όπως την Πυλαία και την Θέρμη. Αυτό σημαίνει ότι όσο πιο σύγχρονη και ποιοτική είναι η απασχόληση σε μια περιοχή τόσο υψηλότερων εισοδημάτων κάτοικοι προσελκύονται. και έχουμε λύσεις πιο ακριβές και ποιοτικές. Στην κατηγορία των υψηλών παροχών, ο κόσμος αναζητάει τα καλύτερα σπίτια δίπλα στην πόλη ή παραέξω στα προάστια, όπως στην Καρδία, τον Τρίλοφο και το Πλαγιάρι. (Εφημερίδα Καθημερινή, 16-11-2008, σ. 66)²⁰

²⁰ Συνέντευξη Νίκου Μανομενίδη, Μέλος του ΔΣ του Συλλόγου Μεσιτών Θεσσαλονίκης, «Μεγάλο έργο είναι μόνο η εξωτερική περιφερειακή οδός»

Μετασχηματισμοί στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης

Δήμος	Πυκνότητα			Μεταβολή Πυκνότητας		
	2001	1991	1981	2001-1981	2001-1991	1991-1981
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	204,29	215,51	228,10	-10,4%	-5,2%	-5,5%
ΑΓΙΟΥ ΠΑΥΛΟΥ	40,85	36,97	36,71	11,3%	10,5%	0,7%
ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ	227,17	222,37	222,04	2,3%	2,2%	0,1%
ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ - Ν.ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ	63,04	48,23	36,71	71,7%	30,7%	31,4%
ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ	4,97	2,62	2,04	143,9%	89,6%	28,7%
ΕΥΟΣΜΟΥ	53,01	29,03	26,72	98,4%	82,6%	8,6%
ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ	136,31	126,07	80,73	68,9%	8,1%	56,2%
ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ	18,66	16,19	15,20	22,8%	15,3%	6,5%
ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	259,24	261,71	269,38	-3,8%	-0,9%	-2,8%
ΠΑΝΟΡΑΜΑΤΟΣ	6,83	4,82	1,97	247,1%	41,6%	145,1%
ΠΟΛΙΧΝΗΣ	49,35	38,08	30,85	60,0%	29,6%	23,4%
ΠΥΛΛΙΑΣ	9,33	8,53	4,93	89,3%	9,4%	73,0%
ΠΕΥΚΩΝ	35,74	12,71	8,34	328,6%	181,2%	52,4%
ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΕΩΣ	131,19	118,41	101,50	29,3%	10,8%	16,7%
ΣΥΚΕΩΝ	52,28	42,67	40,45	29,2%	22,5%	5,5%
ΤΡΙΑΝΔΡΙΑΣ	76,54	80,15	72,12	6,1%	-4,5%	11,1%
Σύνολο ΠΣΘ	61,03	57,09	53,82	13,4%	6,9%	6,1%
ΕΧΕΔΩΡΟΥ	2,32	1,70	1,53	52,0%	36,7%	11,2%
ΘΕΡΜΗΣ	1,64	0,79	0,52	216,7%	108,3%	52,0%
ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	0,63	0,49	0,41	52,9%	26,6%	20,7%
ΧΟΡΤΙΑΤΗ	1,17	0,81	0,55	111,7%	44,9%	46,1%
ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ	5,44	2,50	1,30	317,7%	118,0%	91,6%
ΑΓΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	0,93	0,93	0,70	32,6%	0,0%	32,5%
ΑΞΙΟΥ	0,78	0,75	0,70	12,1%	5,0%	6,7%
ΒΑΣΙΛΙΚΩΝ	0,46	0,35	0,30	57,0%	34,6%	16,7%
ΕΠΑΝΟΜΗΣ	0,95	0,72	0,62	53,0%	32,2%	15,7%
ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ	9,98	2,86	1,81	451,4%	249,0%	58,0%
ΚΟΥΦΑΛΙΩΝ	1,01	0,92	0,90	13,0%	9,9%	2,9%
ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ	4,37	3,56	2,35	85,7%	22,7%	51,4%
ΜΙΚΡΑΣ	1,29	0,72	0,45	187,1%	78,1%	61,2%
ΧΑΛΑΣΤΡΑΣ	0,81	0,78	0,72	12,1%	3,2%	8,6%
ΧΑΛΚΗΔΟΝΟΣ	0,77	0,70	0,67	15,2%	10,1%	4,7%
Σύνολο ΠΖ και ΔΠ	1,25	0,88	0,70	78,1%	43,1%	24,5%
Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ)	6,22	5,55	5,12	21,5%	12,1%	8,4%

Πίν.14: Μεταβολή πυκνοτήτων ανά ζώνη, 1981-2001

Πηγή: ΕΣΥΕ 1981,1991,2001(σημ. χρησιμοποιήθηκε η έκταση των Δ.Δ. η οποία μετρήθηκε σε εκτάρια, ΕΣΥΕ 2001), Τεχνικό Γραφείο Σχεδιασμός ΑΕ

4.7 Χωρική Οργάνωση των οικιστικών κέντρων της ΕΠΘ

Το οικιστικό δίκτυο είναι ιδιαίτερα πυκνό στην Επαρχία Θεσσαλονίκης και αραιότερο στην Επαρχία Λαγκαδά ιδιαίτερα προς τα ορεινά μέρη του νομού και οργανώνεται σε 30 Δήμους, 16 στην ΕΠΘ και 14 στη Επαρχία Λαγκαδά. Ιδιαίτερα πυκνό είναι το δίκτυο των ημιαστικών κέντρων που περιλαμβάνει 36 οικισμούς. Βεβαίως οι περισσότεροι από αυτούς βρίσκονται στην ΕΠΘ, ενώ σε μεγάλο μέρος πρόκειται για περιαστικούς οικισμούς. (Στοιχεία από Σημειώσεις Χωροταξίας Αρχιτεκτόνων-ΑΠΘ)

Η έντονη «κινητικότητα» στον περιαστικό χώρο θέτει το ζήτημα της ιεράρχησης των οικιστικών κέντρων, η οποία γίνεται ανάλογα με τις εξυπηρετήσεις και τα αγαθά που προσφέρονται σε κάθε περίπτωση. Έτσι τα κέντρα που προσφέρουν σχετικά λίγα αγαθά και σε μικρή εμβέλεια βρίσκονται σε χαμηλή βαθμίδα στην ιεραρχία ενώ αντίθετα τα κέντρα που βρίσκονται πιο ψηλά στην ιεραρχία προσφέρουν επιπλέον υπηρεσίες και αγαθά. Επιπλέον σε ένα σύστημα οικιστικών κέντρων τα χαμηλότερης βαθμίδας κέντρα εξυπηρετούνται από αυτά που βρίσκονται σε υψηλότερη βαθμίδα. (παράρτημα Βαθμίδες οικιστικών κέντρων)

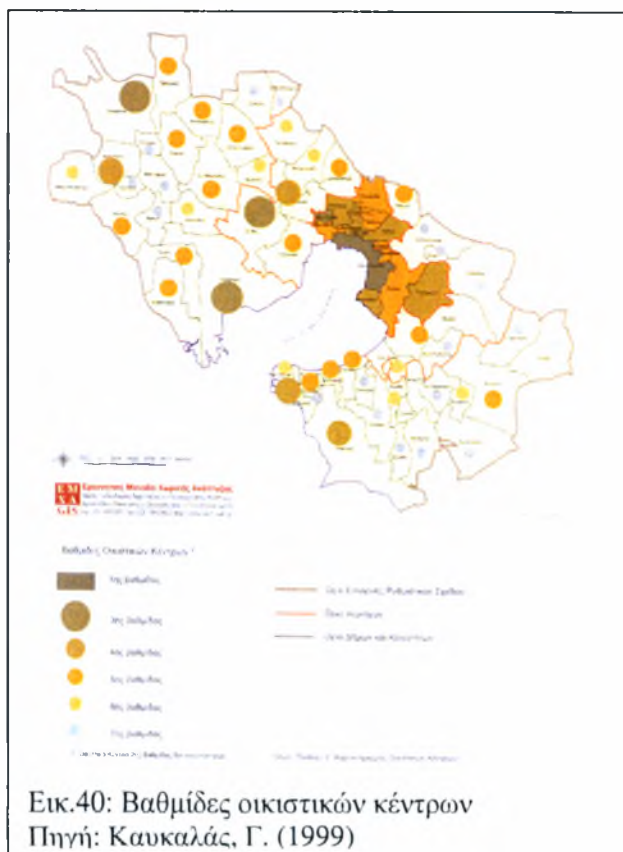
Ο ιστορικός πυρήνας του Δ. Θεσσαλονίκης αποτελεί το κατ' εξοχήν επιχειρησιακό κέντρο (1^η βαθμίδας) που εξακολουθεί να συγκεντρώνει όχι μόνο την εμπορική δραστηριότητα και την παροχή υπηρεσιών, αλλά και λειτουργίες μητροπολιτικής εμβέλειας. Είναι σημαντική η παρατήρηση ότι σύμφωνα με την έρευνα²¹ δεν εμφανίζονταν κέντρο (2^η βαθμίδας) στα όρια της ΕΠΘ, ως αποτέλεσμα της ισχυρής επιρροής του μητροπολιτικού κέντρου και του μεγάλου βαθμού εξάρτησης των υπολοίπων οικισμών από αυτό.

Τα δευτερεύοντα ισχυρά κέντρα εντός των δήμων του ΠΣΘ, που δημιουργήθηκαν μέσα από διαδικασίες αποκέντρωσης των κεντρικών λειτουργιών σε «τοπικά κέντρα – πυρήνες» (3^η και 4^η βαθμίδας), εξακολουθούν ως ένα βαθμό να

²¹ Θεσσαλονίκη: Μείωση της μονοκεντρικότητας στο ΠΣ και ο ρόλος του τριτογενή τομέα

Μετασχηματισμοί στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης

διατηρούν την αυτονομία τους παρότι έχουν ενισχυθεί με τη χωροθέτηση κοινωνικών εξυπηρετήσεων μητροπολιτικού επιπέδου και την διεύρυνση των αγορών τους.



Ως τέτοια διακρίνονται σήμερα τα κέντρα του Δ. Καλαμαριάς, του Δ. Πυλαίας μαζί με την αγορά της Χαριλάου, του Δ. Ελευθερίου, του Δ. Εύοσμου και του Δ. Νεάπολης. Το Πανόραμα αν και εξακολουθεί να αναπτύσσεται ως οικιστικός πόλος παρουσιάζει στασιμότητα στον τριτογενή τομέα.

Στους οικισμούς της ΠΖΘ εντοπίζονται δύο πολύ σημαντικά κέντρα, των οποίων οι λειτουργίες υπερβαίνουν το επίπεδο εξυπηρέτησης της

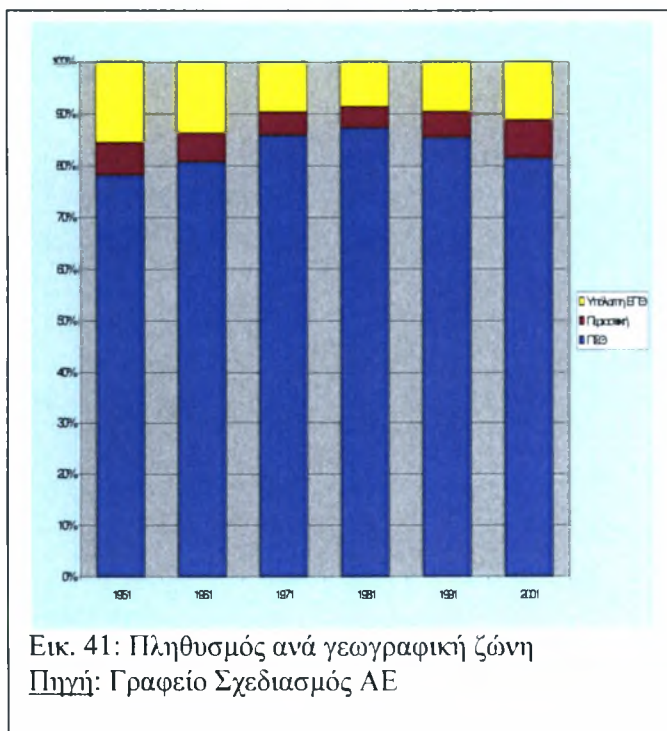
άμεσης περιοχής τους. Το ένα βρίσκεται στο Δ. Εχεδώρου και συγκροτείται από το κέντρο της Σίνδου (3^{ης} βαθμίδας) και την αγορά των Διαβατών (4^{ης} βαθμίδας) που ουσιαστικά ενοποιούνται μέσω της ΒΙΠΕΘ και των καταστημάτων χονδρεμπορίου και εκθέσεων κατά μήκος της παλαιάς Εθνικής οδού. Οι επιχειρήσεις και τα καταστήματα αυτής της περιοχής εκτός από τις τοπικές ανάγκες εμπορίου και υπηρεσιών, εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο τις μεταποιητικές αλλά και τις αγροτικές δραστηριότητες της «δυτικής» ΠΖΘ (Τράπεζες, Ασφάλειες, Μεσίτες κλπ).

Το άλλο σημαντικό κέντρο βρίσκεται στο Δ. Θέρμης που αποτελείται από το εμπορικό κέντρο του οικισμού της Θέρμης και εκτείνεται μέχρι το ΒΙΠΑ και τις εκτός σχεδίου περιοχές κατά μήκος των κύριων οδών προς Θεσσαλονίκη, Πανόραμα και Χαλκιδική. Χαρακτηριζόταν ως κέντρο 5^{ης} βαθμίδας, αλλά με την εκτός σχεδίου οικιστική ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή και την εγκατάσταση κάποιων υπηρεσιών κοινωφελών λειτουργιών, η Θέρμη γίνεται ο σημαντικότερος αστικός πόλος της «ανατολικής» ΠΖΘ. Από το ραγδαία αναπτυσσόμενο κέντρο της εξυπηρετούνται σε

μεγάλο βαθμό οι κάτοικοι του Πανοράματος και των γειτονικών οικισμών κυρίως για την ικανοποίηση αναγκών αγοράς. Τα κέντρα των υπόλοιπων οικισμών της ΠΖΘ ανταποκρίνονται στις τοπικές καθημερινές ανάγκες αγοράς ακόμη κι αν εντοπίζονται σ' αυτά κάποιες μεμονωμένες εξυπηρετήσεις μεγαλύτερης εμβέλειας (Καλοχώρι) ή περισσότερο αστικές λειτουργίες (Ωραιόκαστρο).

Στη ΛΠΘ έχουν αναπτυχθεί κάποια αυτόνομα τοπικά κέντρα όπου συγκεντρώνεται η εμπορική δραστηριότητα των γύρω οικισμών. Σ' αυτά εμφανίζονται και κάποιοι εξειδικευμένοι κλάδοι του τριτογενή τομέα παραγωγής που αφορούν στην παροχή υπηρεσιών και στην εξυπηρέτηση των άλλων παραγωγικών δραστηριοτήτων της κάθε περιοχής. Έτσι ο δείκτης χωροθετικής συγκέντρωσης για αυτά τα κέντρα δεν σχετίζεται με το πληθυσμιακό μέγεθος των οικισμών, αλλά με την αυτοτελή εξυπηρέτηση του συνολικού πληθυσμού της περιοχής τους.

Στη δυτική ΛΠΘ διακρίνονται τα κέντρα των οικισμών Κουφάλια και Χαλάστρα (3^{ης} βαθμίδας) και η αγορά της Χαλκηδόνας (4^{ης} βαθμίδας). Επίσης παρατηρείται σημαντική συγκέντρωση λειτουργιών εμπορίου, χονδρεμπορίου και



εκθέσεων στην περιοχή του Καλοχωρίου, αλλά και στον Αγ. Αθανάσιο και στη Γέφυρα κατά μήκος της οδού Θεσσαλονίκης-Γιαννιτσών που ουσιαστικά συνδέει τα τοπικά κέντρα των δύο οικισμών (5^{ης} βαθμίδας).

Στην νότια ΛΠΘ αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς η αγορά της **Περαίας** που χαρακτηρίζονταν ως κέντρο 5^{ης} βαθμίδας. Σήμερα, εκτός από τις λειτουργίες εμπορίου και τα

καταστήματα αναψυχής – τουρισμού, έχουν εγκατασταθεί σε αυτό τράπεζες, ασφάλειες, κοινωνικές υποδομές και άλλες λειτουργίες εξυπηρέτησης του αστικού

πληθυσμού που απευθύνονται στους κατοίκους ολόκληρης της ευρύτερης περιοχής από το Ν. Ρύσιο ως το Σχολάρι και από τις περιοχές Β' κατοικίας της Επανομής ως το Αγγελοχώρι. Άλλα σημαντικά κέντρα είναι αυτά της Μηχανιώνας και της Επανομής (4^{ης} βαθμίδας), που την τελευταία δεκαετία εμφανίζουν μια σχετική στασιμότητα στην εξέλιξή τους.

Στη ΛΠΘ οι οικισμοί **Κουφάλια, Χαλάστρα, Χαλκηδόνα και Επανομή, Μηχανιώνα, Περαιά**, παρουσιάζουν αρκετά μεγάλο βαθμό αυτονομίας σε ότι αφορά το εμπόριο, την παροχή υπηρεσιών και την εξυπηρέτηση καθημερινών αναγκών. Επίσης καλύπτουν τις άμεσες ανάγκες των παραγωγικών δραστηριοτήτων της περιοχής τους, την αγροτική στη δυτική ΛΠΘ και την αλιεία και τον τουρισμό – αναψυχή στη νότια ΛΠΘ. Η εμβέλεια τους καλύπτει και τους μικρότερους οικισμούς της γύρω περιοχής, καθώς είναι παραδοσιακά ισχυροί οικιστικοί πόλοι. Εξάιρεση αποτελεί η **Περαιά** που αναπτύχθηκε ραγδαία τα τελευταία χρόνια συγκεντρώνοντας τράπεζες, ασφάλειες, μεσιτικά γραφεία, ξενοδοχειακές μονάδες και παροχή υπηρεσιών και εξελίσσεται σε ένα δυναμικό κέντρο με εξυπηρέτησεις αστικού πληθυσμού, ενώ τάσεις ενδυνάμωσης παρουσιάζει και ο οικισμός Αγ. Αθανάσιος. Η εξάρτηση των οικισμών αυτών από το κέντρο της Θεσσαλονίκης παραμένει ισχυρή κυρίως σε ότι αφορά κοινωνικές εξυπηρετήσεις και υπηρεσίες δημόσιας διοίκησης, ενώ για χονδρεμπόριο, καταναλωτικές ανάγκες και «αστική» αναψυχή απευθύνονται στα εκτός σχεδίου μεγάλα κέντρα του Δ. Εχιδώρου και Δ. Πυλαίας – Δ. Θέρμης.

Οι ισχυροί οικιστικοί πόλοι στη «δυτική» ΠΖΘ (**Σίνδος, Διαβατά-Μαγνησία**) συγκεντρώνουν κατά κύριο λόγο λειτουργίες εξυπηρέτησης της μεταποίησης και του χονδρεμπορίου. Αντίστοιχα η **Θέρμη** στην «ανατολική» ΠΖΘ συγκεντρώνει σε μεγάλο βαθμό χρήσεις εμπορίου και αναψυχής. Η εμβέλειά τους για αυτές τις εξυπηρετήσεις ελκύει τους κατοίκους της Θεσσαλονίκης και κυρίως των περιμετρικών δήμων του ΠΣΘ. Το τοπικό εμπόριο και οι παρεχόμενες υπηρεσίες (ιδιωτικές και δημόσιες) των κέντρων των οικισμών καλύπτει ικανοποιητικά τις ανάγκες των κατοίκων. Παρότι εκτιμάται ότι παρουσιάζουν μικρό βαθμό εξάρτησης από το κέντρο της πόλης, εμφανίζουν ισχυρή εξάρτηση από τα εκτός σχεδίου κέντρα, πράγμα που δικαιολογείται από την εγγύτητά τους σε αυτά.

Μετασχηματισμοί στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης

Επιπλέον, θα πρέπει να σημειωθεί και η χωροθέτηση των τραπεζών, οι οποίες κρίνουν το άνοιγμα των υποκαταστημάτων τους μόνο αν ο κύκλος εργασιών της αγοράς μπορεί να τις στηρίξει, δηλαδή όταν υπάρχει δυναμική στην τοπική αγορά. Μετά από έρευνα, που έγινε για την εργασία, μεταξύ των οικισμών στα περίχωρα της Θεσσαλονίκης φάνηκε ότι οι οικισμοί με τον μεγαλύτερο αριθμό υποκαταστημάτων τραπεζών είναι αυτοί που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη πληθυσμιακή αύξηση, δηλαδή η Θέρμη και η Περαιά. Ακολουθούν το Ωραιόκαστρο και η Σίνδος που παρουσιάζουν δυναμικότητα ως προς την πληθυσμιακή τους ανάπτυξη και την τοπική τους αγορά. (παράρτημα)

ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΣΤΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ											
	ΑΓΡΟΤΙΚΗ	ΑΛΦΑ	ΓΕΝΙΚΗ	ΕΘΝΙΚΗ	ΕΜΠΟΡΙΚΗ	EUROBANK	ΚΥΤΙΡΟΥ	MARFIN EGNATIA	MILLENIUM	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟ
ΑΣΒΕΣΤΟΧΩΡΙ											
ΒΑΣΙΛΙΚΑ											
ΔΙΑΒΑΤΑ											
ΕΠΙΛΩΜΗ											
ΘΕΡΜΗ											
ΙΩΝΙΑ											
ΚΑΛΟΧΩΡΙ											
ΛΑΓΚΑΔΑΣ											
Ν. ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ											
Ν. ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ											
ΝΕΟΧΩΡΟΥΔΑ											
ΠΑΝΟΡΑΜΑ											
ΠΕΡΑΙΑ											
ΠΕΥΚΑ											
ΣΙΝΔΟΣ											
ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ											

Πίν. 15: Παρουσία υποκαταστημάτων χρηματοπιστωτικών εταιριών στα προάστια.

(Πηγή: Ιδία έρευνα και επεξεργασία)

4.8 Αστικές συγκεντρώσεις και νέες κεντρικότητες

Στη Δυτική Ευρώπη και εν γένει όλες τις ανεπτυγμένες χώρες, τα τελευταία 30 περίπου χρόνια είναι μια περίοδος σημαντικών οικονομικών αναδιαρθρώσεων, όπου κατά τη διάρκεια της κλάδοι και μέθοδοι παραγωγής έχουν υποχωρήσει και νέα προϊόντα και νέες παραγωγικές διαδικασίες τις έχουν αντικαθιστήσει. Το κυρίαρχο μοντέλο ανάπτυξης που βασιζόταν στη μαζική παραγωγή και κατανάλωση αντιμετώπισε κρίση τη δεκαετία του 1970 αδυνατώντας να εξασφαλίσει τη διευρυμένη αναπαραγωγή και περαιτέρω ανάπτυξη με αποτέλεσμα τον μετασχηματισμό των οικονομικών διαδικασιών των ανεπτυγμένων καπιταλιστικών χωρών.

Ένα από τα βασικά στοιχεία αυτών των αναδιαρθρώσεων αποτελεί η ανάπτυξη των υπηρεσιών και η παράλληλη συρρίκνωση της βιομηχανίας, με την παροχή των υπηρεσιών να έχει αντικαθιστήσει την παραγωγή των αγαθών, δηλαδή την «τριτογενοποίηση». Είναι χαρακτηριστικό ότι ήδη στη χώρα μας τα πολυκαταστήματα και οι μεγάλες αλυσίδες απορροφούν περίπου 70% του συνολικού τζίρου των λιανικών πωλήσεων, παρότι η Ελλάδα διαθέτει 36 τ.μ. αυτοτελών εμπορικών κέντρων ανά 1.000 κατοίκους, όταν σε άλλες χώρες όπως η Γαλλία είναι 241 τ.μ. ανά 1.000 κατ.²².

«Οι σύγχρονοι αστικοί μετασχηματισμοί εκφράζονται πέρα από τις προαστιακές αναπτύξεις, την αύξηση της κινητικότητας και τις δυνατότητες επιλογής στις μετατοπίσεις, στην ανανεωμένη έννοια της κεντρικότητας μέσα από την κατασκευή εμπορικών κέντρων και πολλαπλών αιθουσών θεάματος σε μια νέα αντίληψη αστικότητας (γύρω από τους περιφερειακούς κόμβους, δίπλα σε υπεραγορές και κινηματογραφικές πολυ-αίθουσες)....» (Dubois-Taine, Chalas, 1997, στο Προκλήσεις της ελληνικής πόλης, σ. 142)²³

Ένας δείκτης αλλαγής που εντοπίζεται από τους Αίσωπο-Σηματοφορίδη: «Πολύ πριν από τους πολεοδόμους και τους πολιτικούς, τα Goody's και τα McDonald's, τα Continent και τα Praktiker αντιλήφθηκαν τους τρόπους ανάπτυξης της πόλης και τις

²² Εφημερίδα «ΤΟ ΒΗΜΑ», Κυριακή 29 Ιουλίου 2007

²³ Πρόγραμμα Ηρακλής

νέες σημασίες που διαμορφώνονται. Ακολουθούν τα ιατρικά κέντρα και τα πολυσυγκροτήματα κινηματογράφου, τα Village Centers...(Το Βήμα, Αίσωπος Ι. , Σημαιοφορίδης Γ. (1997) «Από τη μητρόπολη στη μετάπολη» Προσβάσιμο από: <http://www.tovima.gr/>) Στη περίπτωση της Θεσσαλονίκης αυτό ισχύει. Οι προαναφερόμενες εταιρείες έχουν βρει θέση εγκατάστασης έξω από την πόλη ενώ τα ταχυφαγεία χωροθετούνται όπου υπάρχει μεγάλη κινητικότητα και συγκέντρωση.²⁴

Οι κεντρικότητες στον εξωαστικό χώρο είναι χρήσεις που συνήθως συναντούσαμε μέχρι πρότινος στο κέντρο της πόλης. Είναι δηλαδή αποσπάσματα του κέντρου της πόλης και όπως παρατηρείται είναι διάσπαρτα στην ύπαιθρο γύρω από τα αστικά κέντρα. Αυτές μετασχηματίζουν το περιαστικό περιβάλλον όπως το ξέραμε μέχρι σήμερα. Ιδιαίτερο ρόλο παίζει ο τριτογενής τομέας παραγωγής σε αυτή τη διαδικασία. Σήμερα στον περιαστικό χώρο της Θεσσαλονίκης διαφαίνονται κέντρα που παρουσιάζουν μια δυναμική²⁵.

Σύμφωνα με την κ. Γερόλυμπου, στη Θεσσαλονίκη, συντελείται ανάδυση εστιών νέων κεντρικότητων, που αναπτύσσονται διάσπαρτες στην περιαστική ζώνη ή σε γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος των κυριοτέρων οδικών αξόνων. Έπειτα από έρευνα στην αστική περιφέρεια της πόλης τα κυριότερα κέντρα είναι:

- ❖ Στη «δυτική» ΠΖΘ στο Δ. Εχεδώρου εμφανίζονται δύο σημαντικά κέντρα εκτός των ορίων των οικισμών, που σχετίζονται με το δευτερογενή τομέα παραγωγής και με την άμεση πρόσβαση στα μεγάλα δίκτυα μεταφορών της χώρας (Εγνατία, ΠΑΘΕ, Λιμάνι, Σιδηρόδρομος).

²⁴ Σε έρευνα που έγινε για την πόλη της Θεσσαλονίκης, στα πλαίσια της εργασίας, και ιδιαίτερα για τις περιφερειακές θέσεις των ταχυφαγείων διαπιστώθηκε ότι χωροθετούνται στα προάστια που είναι υψηλά στις προτιμήσεις των μετακινούμενων κατοίκων ή σε εξωαστικά κέντρα τριτογενή τομέα και αναψυχής, που συγκεντρώνουν πλήθος επισκεπτών.

²⁵ Παλιότερες έρευνες κατέληγαν στο συμπέρασμα πως η Θεσσαλονίκη έχει την εικόνα μιας συγκεντρωτικής πόλης με ομοκεντρική δομή που διογκώθηκε και αναπτύχθηκε απρογραμματίστα γύρω από ένα μοναδικό κέντρο του οποίου η επιρροή δεν επέτρεψε τη δημιουργία αυτόνομων κέντρων στην περιφέρεια του ΠΣΘ και της περιαστικής ζώνης (Καυκαλάς, 1999).

Μετασχηματισμοί στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης

- Το πρώτο, αναπτύσσεται γραμμικά επί της παλαιάς Εθνικής Οδού και συνδέει την αγορά των Διαβατών, διαμέσου της ΒΠΠΕΘ, με το κέντρο της Σίνδου και την περιοχή του ΤΕΙ Θεσσαλονίκης. Η γραμμική αυτή ανάπτυξη συνεχίζεται τμηματικά μέχρι τον Αγ. Αθανάσιο και τη Κ. Γέφυρα. Στις εκτός σχεδίων περιοχές αυτού του χαλαρού γραμμικού κέντρου συγκεντρώνονται κυρίως συνεργεία, αντιπροσωπείες, εκθέσεις και χονδρεμπόριο.
- Το δεύτερο κέντρο είναι ισχυρότερο από το πρώτο και αναπτύσσεται στις εκτός σχεδίων περιοχές μεταξύ της Μενεμένης και του Καλοχωρίου, εκατέρωθεν της Εθνικής Οδού. Στην περιοχή υπάρχουν μονάδες του δευτερογενή τομέα και τα τελευταία χρόνια παρατηρείται συνεχόμενη εγκατάσταση μονάδων χονδρεμπορίου και διαχείρισης αποθηκών (logistics), συνεργείων, αντιπροσωπειών και εκθέσεων. Επιπλέον στο διάχυτο αυτό «κέντρο» βρίσκονται η Κεντρική Αγορά, η Κρεαταγορά, δημόσιες υπηρεσίες, εξυπηρετήσεις οργανισμών κοινής ωφέλειας, κτίρια γραφείων κ.α.



Φωτ. 19: Δεξιά περιοχή Ελληνικά πετρέλαια, στο βάθος η λιμνοθάλασσα Καλοχωρίου.
Αριστερά περιοχή Σταθμός Μακεδονία-ΚΤΕΛ. Περιοχές στη Δυτική είσοδο της πόλης.
Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#> (7-8-2010)

- ❖ Η ζώνη μεταξύ Ευκαρπίας και Ωραιοκάστρου εκατέρωθεν της Εγνατίας οδού (έξοδος προς Δ. Λαγκαδά) και κυρίως στο Δ. Ευκαρπίας. Σ' αυτή τη περιοχή, όπου δραστηριοποιούνται παραδοσιακά επιχειρήσεις μεταποίησης, χονδρεμπορίου επαγγελματικά εργαστήρια και συνεργεία, εγκαταστάθηκαν εκθέσεις, αντιπροσωπείες και πολύ πρόσφατα, γραφεία εταιρειών, υπεραγορές και πολυκαταστήματα.



Όπως επίσης στην περιοχή Πολίχνης στα όρια της εντός σχεδίου περιοχής υπάρχει ανάπτυξη ενός ακόμα ασθενούς κέντρου που υποστηρίζεται από την συνεχώς αυξανόμενη οικιστική δραστηριότητα. Επιπλέον, στην Ευκαρπία και κυρίως στο Ωραιόκαστρο και στο Μελισσοχώρι παρουσιάζεται μια κινητικότητα, που σχετίζεται με την λειτουργία πολλών βιοτεχνικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων της περιοχής της Λητής, των Λαγυνών και του Λαγκαδά.

Τα αυτοτελή κέντρα κατανάλωσης - αναψυχής, οι υπεραγορές και τα κτίρια γραφείων και υπηρεσιών δημιουργούν «νέες κεντρικότητες» και «νέες αστικότητες»²⁶ ίσης αξίας και έντασης λειτουργιών με το παραδοσιακό κέντρο της πόλης και λειτουργούν ανταγωνιστικά ως προς αυτό. Παράλληλα επηρεάζουν τις αγορές και τα τοπικά κέντρα όχι μόνο των οικισμών της άμεσης περιοχής τους, αλλά και των οικιστικών κέντρων όμορων νομών.

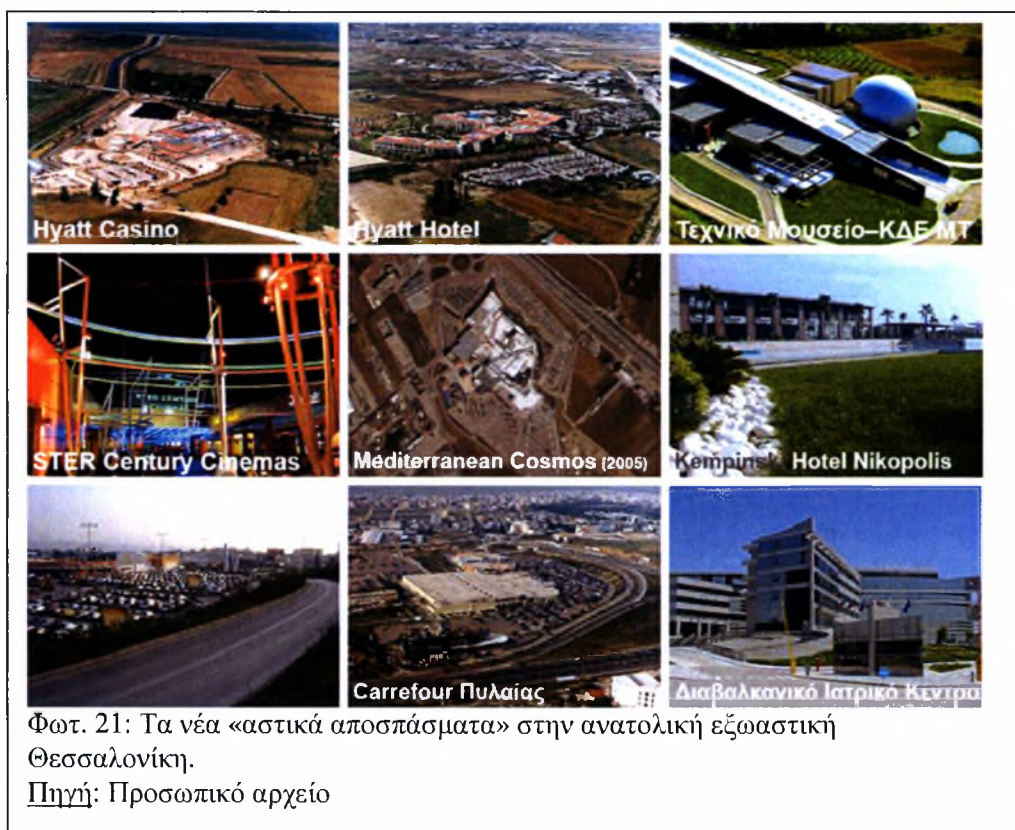
Στην ανατολική ΕΠΘ, ειδικά την τελευταία δεκαετία, παρατηρείται η ραγδαία ανάπτυξη υπεραγορών,²⁷ αυτοτελών εμπορικών κέντρων (Mediterranean Cosmos)²⁸, και υπηρεσιών στις εκτός σχεδίου περιοχές.

²⁶ Κανκαλάς Γρηγόρης, ΟΡΘ, Θεσσαλονίκη Μείωση της μονοκεντρικότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα, 1999

²⁷ MAKRO, PRAKTIKER, LIDL, CARREFOUR, IKEA κ.α.

²⁸ Λειτουργήσε το 2004 στη Θεσσαλονίκη, εμπορική επένδυση του ομίλου Lamda Development του ομίλου Λάτση.

Μετασχηματισμοί στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης



Εκτός από λειτουργίες εμπορίου και χονδρεμπορίου, αυτό το διευρυμένο «ανατολικό κέντρο» περιλαμβάνει μεγάλες εγκαταστάσεις κατανάλωσης - αναψυχής, εμπορικές εκθέσεις, διοικήσεις εταιριών, ξενοδοχειακές μονάδες, κατοικίες, εγκαταστάσεις υγείας, πρόνοιας, αθλητισμού, μεγάλες μονάδες έρευνας καινοτομίας και τεχνολογίας κ.α.

Στην περιοχή, δίπλα στις εγκαταστάσεις που σχετίζονται με την αγροτική παραγωγή (Αμερικάνικη Γεωργική Σχολή, ΕΘΙΑΓΕ, Αγρόκτημα της Γεωπονικής Σχολής του ΑΠΘ, ΠΑΣΕΓΕΣ, ΚΕΓΕ) καταγράφεται μια έντονη συγκέντρωση υπηρεσιών του ιδιωτικού αλλά και του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Έτσι, στην περιοχή μεταξύ άλλων υπάρχει, ο οργανισμός ΕΓΝΑΤΙΑ Α.Ε., του ομώνυμου οδικού άξονα, το Τεχνολογικό Πάρκο Θεσσαλονίκης, η CEDEFOP, το Τεχνολογικό μουσείο Θεσσαλονίκης. Υπάρχουν πολλά ιδιωτικά εκπαιδευτήρια, ενώ στην ανώτατη εκπαίδευση εντοπίζονται η Εθνική Σχολή Δικαστών, Κέντρο Διεθνούς και Ευρωπαϊκού Οικονομικού Δικαίου, και τα τμήματα του ΑΠΘ που έχουν κινήσει διαδικασίες μετεγκατάστασης.



Φωτ. 22: Υπεραγορές και εμπορικά κέντρα της Ανατολικής Θεσσαλονίκης

Πηγή:

<http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>
(7-8-2010)

Στον τομέα της υγείας υπάρχει το Διαβαλκανικό Ιατρικό Κέντρο. Ενώ, στον τομέα του αθλητισμού υλοποιούνται μεγάλα έργα όπως η μετεγκατάσταση των ΤΕΦΑΑ και η ανέγερση αθλητικών κέντρων (ΠΑΟΚ, κλειστό Θέρμης). Τα παραπάνω, περιγράφουν ένα περιβάλλον που υπάρχει μίξη δραστηριοτήτων και λειτουργιών που θα μπορούσαν στο μέλλον να αναδείξουν την Ανατολική Θεσσαλονίκη σε πρωτεύον πόλο δραστηριοτήτων έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης.

Τέλος, είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η Περιφερειακή Ζώνη Θεσσαλονίκης υπήρξε πεδίο πιλοτικό για τις επενδύσεις των υπεραγορών και των αυτοτελών εμπορικών κέντρων κατά την εισχώρησή τους στην ελληνική αγορά. Από το 1993 έως σήμερα πολυεθνικές εταιρείες εγκαταστάθηκαν πρώτη φορά στη Θεσσαλονίκη και έπειτα επεκτάθηκαν στην Αθήνα και σε άλλες πόλεις, θέλοντας να εκμεταλευτούν την κοντινή γειτνίαση με άλλα Βαλκανικά κράτη και της μικρής χρονοαπόστασης σε σχέση με άλλες πόλεις στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης.

4.9 Επιδράσεις της οργάνωσης των κέντρων και της αστικής διασποράς στις μετακινήσεις

Από τα κύρια προβλήματα λειτουργίας του μητροπολιτικού κέντρου της πόλης είναι ο χρόνος πρόσβασης από τις περιοχές κατοικίας των περιμετρικών δήμων του ΠΣΘ και της ΠΖΘ και η στάθμευση των αυτοκινήτων των χρηστών. Και τα δύο είναι αποτέλεσμα της τεράστιας εξάπλωσης της χρήσης του αυτοκινήτου ως κύριο μέσο μετακίνησης, η έλλειψη κάλυψη από μέσα μαζικής μεταφοράς και η απαξίωση των ήδη υφιστάμενων. Φυσικά, στα παραπάνω θα πρέπει να προστεθεί η πυκνότητα του αστικού ιστού και η έλλειψη ενιαίων κοινόχρηστων χώρων, που χαρακτηρίζουν το εμπορικό κέντρο της πόλης και ουσιαστικά το προδιαγράφουν για χρήση από πεζούς. Η τροφοδοσία των καταστημάτων του κέντρου, παρότι γίνεται εκτός ωρών λειτουργίας της αγοράς, αποτελεί επίσης πρόβλημα. Τα οχήματα τροφοδοσίας κινούνται από το Λιμάνι και τη δυτική ΠΖΘ προς το ιστορικό κέντρο και την «ανατολική» Θεσσαλονίκη, αυξάνοντας την κυκλοφορία και την προσωρινή στάθμευση εντός των οδών και κατά τις νυχτερινές ώρες.

Τα αυτοτελή εμπορικά κέντρα και οι υπεραγορές των εκτός σχεδίων κέντρων αντιμετωπίζουν τα προβλήματα αυτά (πράγμα που αποτελεί και μέρος της διαφήμισής τους), δεσμεύοντας πάνω από το 65% της συνολικής τους έκτασης για τη χρήση των αυτοκινήτων. Παράλληλα διατηρούν στο εσωτερικό τους τη δομή της κίνησης πεζή με καταστήματα εκατέρωθεν. Ενδεικτικά υπολογίζεται πως η έκταση που καταλαμβάνει το κέντρο MEDITERRANEAN COSMOS είναι συνολικά περίπου 200 στρ. εκ των οποίων μόνο τα 70 στρ. καταλαμβάνονται από την καθ' αυτή λειτουργία εμπορίου – αναψυχής, ενώ τα υπόλοιπα 130 στρ. εξυπηρετούν την πρόσβαση και στάθμευση των αυτοκινήτων των πελατών.

Για την μετακίνηση των χρηστών από τους τόπους κατοικίας και εργασίας προς τα εκτός σχεδίου κέντρα χρησιμοποιούνται οι μεγάλες περιμετρικές υποδομές του μητροπολιτικού συγκροτήματος (Εγνατία Οδός, Δυτική Έξοδος, Ανατολική Περιφερειακή, Έξοδος προς αεροδρόμιο, κόμβοι κλπ). Έτσι η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου και η εξάντληση της χωρητικότητας κάποιων αξόνων τις καθημερινές ώρες αιχμής (εργασίας – αγοράς στο κέντρο) επιβαρύνεται και με τις

μετακινήσεις από και προς τα εκτός σχεδίου κέντρα. Ειδικά στη νότια ΛΠΘ παρατηρούνται έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα στον άξονα Θεσσαλονίκης – Αεροδρομίου – Περαιάς σε όλη τη διάρκεια της ημέρας, που δημιουργούνται από τις μετακινήσεις των κατοίκων κυρίως προς την «ανατολική» Θεσσαλονίκη και λιγότερο προς το Δ. Θεσσαλονίκης. Η τροφοδοσία των υπεραγορών και των εμπορικών κέντρων αυτής της περιοχής γίνεται σε «νεκρές» ώρες και συμβάλλει λιγότερο στη φόρτιση των οδικών αξόνων, ενώ η επάρκεια των εκτεταμένων χώρων στάθμευσης δεν υφίσταται κάθε Σάββατο.

Η διασπορά της κατοικίας και των αστικών χρήσεων εκτός της πόλης με τη διάσπαρτη διάταξη δημιουργεί επιπλέον προβλήματα στις μετακινήσεις γιατί πέρα τον ιδιαίτερο φόρτο που παρουσιάζεται υπάρχει και η δυσκολία οργάνωσης και σχεδιασμού των δημόσιων συγκοινωνιών. Ο Hall το επισημαίνει επακριβώς: «Καθώς τόσο οι κατοικίες όσο και οι θέσεις εργασίας έχουν αποκεντρωθεί, όλο και περισσότερες μετακινήσεις έχουν μεταφερθεί από τις δημόσιες συγκοινωνίες στη ιδιωτικό αυτοκίνητο – ιδιαίτερα για την ταχύτατα αναπτυσσόμενη κατηγορία μετακινήσεων από προάστιο προς προάστιο, όπου η τυπική δημόσια συγκοινωνία δεν μπορεί εύκολα να ανταγωνιστεί» (Hall, 1998, σ.966).

Για το μέλλον των μετακινήσεων θα είναι καλό να έχουμε υπόψη ότι «οι αστικές διαδρομές εφεξής θα διαφοροποιούνται και θα μεταβάλλονται όλο και περισσότερο, όχι μόνο στην κλίμακα της πόλης αλλά και σε ατομικό επίπεδο. Θα είναι λιγότερο μονοαξονικές²⁹ όχι μόνο γιατί το ποσοστό των επαγγελματικών μετακινήσεων μειώνεται αλλά και επειδή οι μετακινήσεις που συσχετίζονται με την εργασία, όπως και οι άλλες, μεταβάλλονται όλο και περισσότερο: καθώς συντελούνται για πολλαπλούς λόγους και σκοπούς, ακολουθούν πολλαπλές κατευθύνσεις.» (Ascher, 1998) Αυτό σημαίνει ότι στο μέλλον θα πρέπει να αναπτυχθούν νέες παραγωγικές προσεγγίσεις που θα δώσουν μαζικές, ποικίλες αλλά ευέλικτες λύσεις στο μεταφορικό ζήτημα.

²⁹ Σύμφωνα με τον άξονα κατοικία – τόπος εργασίας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Συμπεράσματα-Προτάσεις

Κατά τη διάρκεια της έρευνας που έγινε για τη συγκέντρωση στοιχείων για το θέμα αντιμετωπίσα προβλήματα με τη συλλογή στοιχείων και χαρτών. Ένα πρώτο συμπέρασμα που ήρθε σε αυτή τη φάση ήταν, και μια επιβεβαίωση, ότι η Δημόσια Διοίκηση στην Ελλάδα δεν λειτουργεί όπως θα έπρεπε. Δεν υπάρχει μέριμνα για τη συντήρηση αρχείου για φακέλους των οποίων η συντήρηση σύμφωνα με το Νόμο είναι δια παντός. Με αποτέλεσμα η συλλογή πολλών στοιχείων να είναι αποσπασματική και να με υποχρεώνει να αλλάξω κατεύθυνση στην έρευνα κάθε φορά. Παρόλο αυτά θα πρέπει να σημειώσω ότι με τη βοήθεια υπαλλήλων κατάφερα να συλλέξω πολύτιμες πληροφορίες.

Η σημερινή κατάσταση της πόλης της Θεσσαλονίκης είναι η συνέχεια της μεταπολεμικής περιόδου ανάπτυξης. Τα χαρακτηριστικά της ιδιομορφίας της ελληνικής πολεοδομίας υπάρχουν στην πόλη ακολουθώντας το Αθηναϊκό μοντέλο, όπως κάθε άλλη ελληνική πόλη. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό είναι η παραθαλάσσια γεωγραφική θέση και η ύπαρξη λιμανιού που εξελίχθηκε σε ένα από τα σημαντικά της χώρας και επέδρασε καθοριστικά για την ανάπτυξη ενός από τα μεγαλύτερα βιομηχανικά κέντρα της χώρας. Η παραλιακή θέση επίσης δημιουργεί συνθήκες για χρήσεις αναψυχής και ψυχαγωγίας που συνδέονται με τη θάλασσα.

Το φαινόμενο των πιέσεων στον άμεσο περιαστικό χώρο και σε ορισμένες περιπτώσεις και στον εξωαστικό χώρο δεν είναι κάτι νέο. Στον κύκλο εξέλιξης των αστικών συγκεντρώσεων το στάδιο σχηματισμού από την ενδεικτική αστική διασπορά στη φάση της πλήρους αστικοποίησης μιας περιοχής γίνεται είτε βαθμιαία είτε βίαια. Η αστική διάχυση που παρατηρείται στις μέρες μας έχει χαρακτηριστικά μεγάλης έντασης με αποτέλεσμα σε πολύ λίγο χρόνο να μεταλλάσσονται οι εξωαστικές περιοχές δημιουργώντας θύλακες αστικοποίησης εν μέσω της υπαίθρου. Στη Θεσσαλονίκη έχει καταγραφεί μείωση του πρωτογενή τομέα στο μισό μέσα σε τριάντα χρόνια ενώ η οικοδομήσιμη έκταση έχει αυξηθεί κατά ένα τρίτο περίπου.

Γενικά, στον ελληνικό χώρο η ανάπτυξη δεν ακολουθεί πολιτικές και κατευθύνσεις, αλλάζοντας συνεχώς τη μορφή του χώρου και διαμορφώνοντας μια διαφορετική εικόνα με το πέρασμα του χρόνου χωρίς ένα μακροχρόνιο προγραμματισμό. Ο Νόμος της εκτός σχεδίου δόμησης και η συγκυρία της γενικευμένης αλλαγής στις πόλεις έχει ως αποτέλεσμα μια ανεξέλεγκτη κατάσταση. Οι

«αστικές κηλίδες» στον εξωαστικό χώρο δημιουργούν «μορφώματα» τα οποία δεν έχουν τα πλεονεκτήματα της προαστιοποίησης από τη μια και σπαταλούν εδαφικά αποθέματα, περιβαλλοντικούς πόρους και υποδομές από την άλλη. Η προώθηση της «συμπαγούς» πόλης¹ είναι μια λύση απέναντι στη χωρίς λογική αστική διάχυση. Η ελληνική πόλη με τις επεκτάσεις του ομόκεντρου κύκλου μπορεί να έχει κάποια χαρακτηριστικά της τυπολογίας αυτής της πολεοδομικής ανάπτυξης αλλά δεν αποτελεί εργαλείο για τη διασφάλιση και τον περιορισμό της βίαιης αστικοποίησης και σπατάλης του περιαστικού χώρου.

Στον εξωαστικό χώρο της Θεσσαλονίκης η εικόνα είναι συγκεχυμένη χωρίς ίχνος ομοιομορφίας, διάσπαρτη αστικοποίηση και εγκαταλελειμμένα κτήρια. Ο περιαστικός χώρος μεταμορφώνεται σε αστικό και ενώ μέχρι πριν μερικά χρόνια συγκέντρωνε δραστηριότητες του πρωτογενή και δευτερογενή τομέα, τα τελευταία χρόνια αποτελεί πόλο έλξης και για κύρια κατοικία και λιανικό εμπόριο. Η αλλαγή αυτή συντελείται τα τελευταία χρόνια με αρκετά γρήγορους ρυθμούς. Η αστική διάχυση έχει δημιουργήσει υβριδικούς αστικούς χώρους (IKEA, CARREFUR, COSMOS, APOLLONIA) σε άμεση εγγύτητα με τα δίκτυα μεταφοράς που δίνουν την πρόσβαση προς το κέντρο της πόλης, τους οικισμούς και τα σημεία παραγωγικών δραστηριοτήτων. Οι περιοχές αυτές είναι το υπόβαθρο ενός νέου δομημένου περιβάλλοντος που μορφολογικά διαφοροποιείται από το δομημένο χώρο όπως τον γνωρίζαμε μέχρι σήμερα. Κατασπατάληση μεγάλων επιφανειών γης και τυπολογίες κτηρίων άγνωστες για τα εγχώρια δεδομένα μετασχηματίζουν το τοπίο. Αυτή η διάθεση μεγάλων ελεύθερων χώρων ήταν και ο πόλος έλξης για δραστηριότητες, που μετακινήθηκαν εκτός του κέντρου της πόλης (δευτερογενή, τριτογενή) και χωροθετήθηκαν ελεύθερα στο χώρο με πρωτοβουλία ιδιωτική και προσέλκυσαν παρόμοιες επιχειρήσεις ή επιχειρήσεις που έχουν εξαρτώμενο αντικείμενο.

Η αστική περιφέρεια χαρακτηρίζεται από ένταση εκμετάλλευσης, συγκρούσεις χρήσεων, οξυμένα προβλήματα, και ελλείψεις υποδομών. Ο μετασχηματισμός του από τόπο παραγωγής σε τόπο κατανάλωσης είναι η μεγαλύτερη απόδειξη για τις αλλαγές που συντελούνται στην πόλη. Η πόλη ήταν πάντα μια περιοχή υλικού, πολιτιστικού και κοινωνικού μετασχηματισμού. Έτσι, η παγκοσμιοποίηση έχει ένα μεγάλο μερίδιο στην

¹ Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ), στο Πότσνταμ, στις 10-11 Μαΐου 1999.

σημερινή εξέλιξη της πόλης με τη εισροή πολυεθνικών εταιριών (Practiker, IKEA, Carrefour κ.α.) αλλά και η ενίσχυση των μεταφορών (logistics). Ο διαφορετικός τρόπος χωροθέτησης τους, αλλάζει τον τρόπο πρόσβασης, και την καταναλωτική συμπεριφορά κάνοντας την οικονομία να θέσει νέους όρους στην πόλη. Οι κοινωνικές ομάδες της πόλης μέσα από μια διεργασία παγκόσμια που έχει τον αντίκτυπο της σε τοπικό επίπεδο, αλλάζουν στάση ζωής, επιδιώκοντας μια καλύτερη ζωή σήμερα και όχι αύριο.

Οι υποδομές-συνδέσεις (ΠΑΘΕ-ΕΓΝΑΤΙΑ) με τον ευρύτερο γεωγραφικό χώρο επέφεραν στην πόλη αλλαγές. Τα έργα υποδομής των τελευταίων δεκαετιών χαρακτηρίζονται από μία θεσμική και λειτουργική αυτονομία που μεταβάλλουν την οργάνωση της πόλης. Οι δυνατότητες πρόσβασης που προσφέρονται, αποτελούν μηχανισμούς για την αναδιοργάνωση του κοινωνικού και οικονομικού χάρτη της πόλης.

Η έντονη πληθυσμιακή και λειτουργική κινητικότητα και οι προκύπτουσες κοινωνικοοικονομικές μεταβολές (φαινόμενα αποβιομηχάνισης, ανεργίας, εισροής οικονομικών μεταναστών, προαστιοποίησης του πληθυσμού, μετακίνησης επιχειρήσεων και οργανισμών εκτός του κλασικού επιχειρηματικού και ιστορικού κέντρου) φέρνουν αλλαγές στην πόλη που δεν περιορίζονται μόνο στο κέντρο της. Είναι εμφανές ότι η πόλη της Θεσσαλονίκης έπειτα από την αστικοποίηση των δεκαετιών της βιομηχανοποίησης σήμερα θα μπορούσε να πει κανείς βιώνει ταυτόχρονα την προαστιοποίηση και την αποκέντρωση παραγωγικών δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων προς την περιαστική ζώνη (αποαστικοποίηση). Η αντιστροφή των τάσεων αστυφιλίας ενδυναμώνει την περιφέρεια δημιουργώντας συνθήκες ανισορροπίας.

Η δεκαετία του 1980 ήταν καθοριστική για την εικόνα του περιαστικού χώρου της Θεσσαλονίκης γιατί η διαδικασία πολεοδόμησης με τα ΓΠΣ (Ν.1337/83) των δήμων δημιούργησαν το σκηνικό για εκτάσεις που δεν ήταν πυκνοδομημένες να μπουν στη διαδικασία έντονης αστικοποίησης. Για οικισμούς άνω των 2.000 κατοίκους θεσμοθετήθηκαν ΓΠΣ και πολεοδομικές μελέτες προωθώντας επεκτάσεις 1.413 ha, περίπου όσες και οι επεκτάσεις στο ΠΣΘ. Για τους οικισμούς κάτω των 2.000 κατοίκους², καθορίστηκαν όρια που ήταν σε μεγαλύτερο εύρος από ότι ο πραγματικός

² Σε εφαρμογή του Π.Δ. 24.4/3.5.1985 «Όροι δόμησης οικισμών κάτω των 2.000 κατοίκων»

οικισμός. Παράλληλα δόθηκαν πολύ ευνοϊκοί όροι δόμησης χωρίς η περιοχή να αποκτήσει ένα ΓΠΣ. Τέλος, το πρόγραμμα παραθεριστικής κατοικίας³ έδωσε πολύ ευνοϊκούς όρους δόμησης, που οδήγησε σε υπερβολική ανάπτυξη από την επόμενη δεκαετία με αποτέλεσμα τον ολοκληρωτικό μετασχηματισμό της περιοχής. (Γιαννακού Α., 2009) Προς το τέλος της δεκαετίας, παρατηρείται ότι τα εύπορα κοινωνικά στρώματα, τα οποία είναι οι πρωτοπόροι μέσα σε μια πόλη, αναζητούν μια κατοικία εκτός πόλης.

Στην επόμενη δεκαετία φάνηκε ο μετασχηματισμός από τις νέες εγκαταστάσεις κατοίκησης και τις νέες χωροθετήσεις στον περιαστικό χώρο γιατί η οικοδομική δραστηριότητα μετατέθηκε στις περιφερειακές περιοχές παρόλο το χαμηλότερο ΣΔ και ποσοστού αντιπαροχής. Έτσι, από τα μέσα της δεκαετίας ήδη επεκτείνεται το φαινόμενο της αστικής διάχυσης. Παράλληλα άλλαξαν οι επιθυμίες των κατοίκων και η αξιολόγηση του «καλού» περιβάλλοντος διαβίωσης εφόσον καλυτέρευσε το οικονομικό επίπεδο τους. Αυτή η εξέλιξη του τρόπου ζωής στις πόλεις είναι ένα αποτέλεσμα μιας νέας κοινωνικής και χωρικής δυναμικής που αναζητά να επωφεληθεί από τα θετικά που υπάρχουν «έξω» από τη πόλη, όπως ο τρόπος κατοίκησης, η τυπολογία κατοικίας και η νεότητα της, το περιβάλλον που το περικλείει.

Μέσα από την χρονολογικά συγκριτική χαρτογραφική έρευνα ανά περιοχή αυτό που μπορεί να συμπεράνει κανείς είναι ότι μέσα σε τριάντα χρόνια, και σε πολλές περιπτώσεις περιοχών σε μόλις είκοσι (δεκαετία 1990), έχει γίνει η μεταβολή από την αγροτική γη σε αστική. Στις περισσότερες περιοχές μέχρι και τη δεκαετία του 1980, η αστικοποίηση ήταν συγκρατημένη, από εκεί και έπειτα παρατηρήθηκε μια αστικοποίηση με χαρακτηριστικά πρωτοφανή για τα ελληνικά δεδομένα, όπου η μετάλλαξη του εξωαστικού χώρου είναι σε μεγάλο βαθμό και γρήγορη.

Η ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζεται από μια ποικιλία χρήσεων γης όπως εμπόριο, αναψυχή, διασκέδαση, θερμοκήπια, κατοικία, υπηρεσίες, βιομηχανία, βιοτεχνία, αγροτική γη, άλση, αποθήκες, χωματερές. Συχνά μπορεί να διαπιστώσει κανείς αντίθεση ή σύγκρουση χρήσεων γης εφόσον σε κοντινή απόσταση μπορεί να συνυπάρχουν εμπορικά κέντρα με άτυπες χωματερές ή καλλιέργειες με

³ Περαιά, Ν. Επιβάτες, Αγ. Τριάδα, και ζώνη Επανωμής – Ν. Μηχανιώνας

κηπευτικά. Ο πρωτογενής τομέας όσο πλησιάζουμε προς το αστικό κέντρο εκλείπει και στη θέση του εμφανίζονται χρήσεις του δευτερογενή τομέα. Ο δευτερογενής τομέας αναπτύσσεται στην περιαστική ζώνη με το καθεστώς της εκτός σχεδίου δόμησης με αποτέλεσμα την αισθητική και περιβαλλοντική υποβάθμιση του εξωαστικού τοπίου. Το χονδρικό εμπόριο (logistics) έλκεται από τις μονάδες παραγωγής και χωροθετείται σε χώρους όπου συγκεντρώνονται οι μονάδες του δευτερογενή τομέα.

Ο μετασχηματισμός της ΕΠΘ οφείλεται στην προσέλκυση νέων επενδύσεων και δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα. Τα τελευταία χρόνια, έχει παρατηρηθεί επέκταση εμπορικών δραστηριοτήτων, υπηρεσιών και αναψυχής στον περιαστικό χώρο με ιδιαίτερη ένταση στη νοτιο-ανατολική περιαστική ζώνη. Το λιανικό εμπόριο, κυρίως με τη μορφή υπεραγορών και εμπορικών κέντρων αποτελεί τον κυρίαρχο κλάδο σε αυτές τις εξελίξεις. Επίσης, σημαντικό τμήμα του τομέα των υπηρεσιών έχει μεταφερθεί στην περίμετρο της πόλης, πανεπιστήμια⁴, άλλα εκπαιδευτικά ιδρύματα και εγκαταστάσεις υγείας-πρόνοιας. Κύριο χαρακτηριστικό αυτών των χωροθετικών τάσεων είναι η γραμμική ανάπτυξη των εγκαταστάσεων κατά μήκος σημαντικών οδικών αξόνων. Τα γραμμικά κέντρα της πόλης συνδέονται άμεσα με τις εκτός σχεδίου περιοχές της περιαστικής ζώνης, όπου εγκαθίστανται με ταχύτατους ρυθμούς και άλλες δραστηριότητες του τριτογενή τομέα, κυρίως *χονδρεμπόριο*, σύγχρονες μονάδες *logistics*, αλλά και καταστήματα *υπερτοπικού εμπορίου*.

Το θεσμοθετημένο καθεστώς χρήσεων γης που διέπει την ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης καθορίζεται από τα ΓΠΣ και το σχέδιο της ΖΟΕ. Τα μεν ΓΠΣ που υπάρχουν⁵ για την περιοχή είναι αυτά με τον ν. 1337/83 που αφορούν μόνο τις εντός σχεδίου περιοχές και όχι το σύνολο του δήμου όπως γίνεται με τα ΓΠΣ του Ν. 2508/97, το δε σχέδιο της ΖΟΕ δεν εγκρίθηκε. Αποτέλεσμα είναι ο ΟΡΘ να ελέγχει μόνο τις περιπτώσεις που απαιτείται έγκριση χωροθέτησης όπου ακολουθείται η μη θεσμοθετημένη ΖΟΕ. Έτσι δεν υπάρχει ένα ελεγχόμενο πλαίσιο με στρατηγικό προγραμματισμό που να μπορεί να προσφέρει μακροπρόθεσμο σχέδιο για την περιοχή.

⁴ Ο προγραμματισμός τους περιγράφει την εξωαστική τους χωροθέτηση.

⁵ Παράρτημα Πίνακας Ιστορικού ΓΠΣ των δήμων του Νομού Θεσσαλονίκης

Η απρογραμματίστη ανάπτυξη της ΠΖΘ σε πολλές περιπτώσεις οξύνει τις συγκρούσεις χρήσεων γης. Η σημερινή εικόνα της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης είναι ένα προϊόν αυτής:

- ❖ Περιοχές με χαμηλή ποιότητα περιβάλλοντος με απαξίωση και υποβάθμιση του χώρου
- ❖ Ανεπάρκεια υποδομών (οδικά, σιδηροδρομικά και ενεργειακά δίκτυα)
- ❖ Μετακίνηση των κατοίκων προς περιοχές της περιφέρειας με καλύτερες περιβαλλοντικές συνθήκες
- ❖ Διάχυση αστικών δραστηριοτήτων (εκτός σχεδίου κατοικία, υπεραγορές κι άλλες εγκαταστάσεις υπηρεσιών, μεταποιητικές και αποθηκευτικές μονάδες) που προκαλεί με τη σειρά του:
 - Άσκηση έντονων πιέσεων στα οικοσυστήματα, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση τους
 - Απαξίωση και συρρίκνωση της αγροτικής γης
 - Αποδιοργάνωση της λειτουργίας της πόλης
 - Ανεπάρκεια των μεταφορικών κι άλλων υποδομών

Η γραμμικότητα της αστικής διάχυσης παράλληλα με τους οδικούς άξονες είναι το αρχικό στάδιο της αστικοποίησης, όπως παρουσιάζεται στις περισσότερες περιπτώσεις που εξετάστηκαν. Σε επόμενη φάση αρχίζει και γίνεται πιο «συγκεντρωμένη» εφόσον γεμίζουν και τα πίσω από τα ήδη δομημένα τεμάχια γης. Αλλά η γραμμική επέκταση της διάχυσης δεν σταματά στην περιοχή αλλά συνεχίζει και παρακάτω συνεχίζοντας να δημιουργεί αρχικούς γραμμικούς θύλακες κατασπαταλώντας ελεύθερη γη και δημιουργώντας μια πληθώρα παρελκόμενων ζητημάτων.

Η πόλη αναπτύσσεται κυρίως δυτικά και νοτιοανατολικά του ΠΣ. Τα φυσικά εμπόδια, όπως ο Χορτιάτης, εμποδίζει την ανάπτυξη προς το Βορρά και «σπρώχνει» την αστική διάχυση προς νοτιοανατολικά. Ιδιαίτερη ανάπτυξη παρατηρείται κατά μήκος της ακτογραμμής του Θερμαϊκού κόλπου και στους οικισμούς-προάστια της περιφερικής ζώνης. Πιο συγκεκριμένα, οικισμοί όπως η Θέρμη, η Περαιά, η Αγ. Τριάδα, ο Τρίλοφος, το Πλαγιάρι, φαίνεται να είναι τα προάστια, που παρουσιάζουν την μεγαλύτερη ανάπτυξη. Από την άλλη πλευρά η αστική διάχυση βρίσκει δρόμο προς την πεδιάδα του Αξιού και προς το Δερβένι, όπου θα λειτουργήσει ως ανάχωμα της

αστικοποίησης, η οποία φαίνεται να έχει τη τάση να συνεχίσει προς Λητή και Λαγκαδά, όπου παρουσιάζουν μια αξιοσημείωτη οικοδόμηση. Οικισμοί που παρουσιάζουν ανάπτυξη από αυτή την πλευρά της πόλης είναι το Ωραιόκαστρο, η Σίνδος, η Ν. Ιωνία, και το Καλοχώρι.

«Παρά το γεγονός ότι ο συνολικός πληθυσμός τείνει προς τη σταθεροποίηση, η πόλη επεκτείνεται ταχύτατα. το εγκεκριμένο σχέδιο εκτείνεται σε 6.038 ha, ενώ η πραγματική πόλη καλύπτει 14.000 ha μαζί με τις εκτός σχεδίου εκτάσεις περιμετρικά της πόλης, που καταλαμβάνονται από αστικές δραστηριότητες.» (Γερόλυμπου 2008:141) Είναι ενδιαφέρον ότι κατά την εικοσαετή περίοδο 1981-2001 ο ρυθμός αύξησης της ΕΠΘ και του Νομού Θεσσαλονίκης ήταν στα ίδια επίπεδα. Οι αυξήσεις του πληθυσμού των οικισμών οφείλεται τόσο στην φυσική αύξηση του πληθυσμού, από μετανάστευση από άλλες περιοχές της χώρας και από το εξωτερικό (οικονομικοί μετανάστες, παλιννοστούντες) όσο και από την ανακατανομή του πληθυσμού της ΕΠΘ. Η ταχεία αύξηση ορισμένων περιφερειακών περιοχών και ειδικότερα της Θέρμης, της Περαιάς και του Ωραιοκάστρου συνέβαλαν καθοριστικά στην αύξηση της εκτός ΠΣΘ ζώνης της ΕΠΘ.

Παρατηρείται δηλαδή μια τάση αύξησης του πληθυσμού κυρίως εκτός ΠΣΘ, πιο συγκεκριμένα αποκέντρωση πληθυσμού από το ΠΣΘ και προς τα ανατολικά όπου οι οικισμοί μετατρέπονται σε περιοχές πρώτης κατοικίας προσφέροντας «ποιοτικότερο» περιβάλλον διαβίωσης. Η αύξηση του αριθμού των κατοικιών είναι ενδεικτική του επιπέδου διαβίωσης αλλά και της πίεσης για νέες υποδομές, κατανάλωση ενέργειας και αυξημένη χρήση πόρων σε συνδυασμό με την αύξηση του πληθυσμού των αντίστοιχων περιοχών. Επιπλέον είναι και δείκτης αστικής διάχυσης.

Η ζήτηση για ένταξη γης σε εντός σχεδίου περιοχή ήταν μεγάλη ιδιαίτερα για περιοχές που βρίσκονται στη Περιφερειακή ζώνη και στη Λοιπή περιοχή Θεσσαλονίκης αν κριθεί από τα ΓΠΣ, που «τρέχουν» αυτή την εποχή και τις εκτάσεις που θα ενσωματώσουν στην «εντός σχεδίου». Αυτό αντικατοπτρίζει τη μετακίνηση των κατοίκων της πόλης προς τα «έξω» της πόλης αναζητώντας καλύτερους όρους διαβίωσης που εκφράζονται είτε με νεότερο κτίσμα είτε με περισσότερο φυσικό περιβάλλον. Μπορεί να παρατηρήσει κανείς ότι οι νέες κατοικίες στην περιφερειακή ζώνη ήταν υπερδιπλάσιες των άλλων θέσεων. Αυτό μεταφράζεται και ως επιλογή των

κατοίκων για γειτνιάζουσες περιοχές στην πόλη θέλοντας να εξασφαλίσουν την ποιότητα διαβίωσης όμως χωρίς μεγάλες αποστάσεις.

Συγχρόνως, τα αυτοτελή κέντρα κατανάλωσης - αναψυχής, οι υπεραγορές και τα κτίρια γραφείων και υπηρεσιών δημιουργούν «νέες κεντρικότητες» και «νέες αστικότητες.»⁶ Στη Θεσσαλονίκη, συντελείται ανάδυση εστιών **νέων κεντρικότητων**, που αναπτύσσονται διάσπαρτες στην περιαστική ζώνη ή σε γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος των κυριοτέρων οδικών αξόνων. Αυτό που διαφοροποιείται με τη χωροθέτηση είτε Δυτικά είτε Ανατολικά είναι η χρήση. Μονάδες χονδρεμπορίου και διαχείρισης αποθηκών (logistics), συνεργεία, αντιπροσωπείες και εκθέσεις, επιχειρήσεις μεταποίησης, επαγγελματικά εργαστήρια, γραφεία εταιρειών, υπεραγορές και πολυκαταστήματα στα δυτικά και εγκαταστάσεις κατανάλωσης - αναψυχής, εμπορικές εκθέσεις, διοικήσεις εταιριών, ξενοδοχειακές μονάδες, κατοικίες, εγκαταστάσεις υγείας, πρόνοιας, αθλητισμού, μεγάλες μονάδες έρευνας καινοτομίας και τεχνολογίας στα ανατολικά.

Η έντονη ανάπτυξη τριτογενών δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο είχε ως αποτέλεσμα να αλλάξει η οργάνωση του αστικού και περιαστικού χώρου και όλο αυτό να επιδράσει στους ζωτικότερους τόπους της πόλης, το μητροπολιτικό κέντρο και τα περιφερειακά ή τοπικά κέντρα. Οι πόλοι που δημιουργήθηκαν, άλλοτε εμπορίου και άλλοτε αναψυχής ήταν, κατά κύριο λόγο, ιδιωτικές πρωτοβουλίες οι οποίες καθορίζονται μόνον από τις εξελίξεις της αγοράς.

Η δημιουργία μιας **συμπαγούς πόλης**, όπου επιτυγχάνεται με την «πρόληψη της επέκτασης των δομημένων περιοχών»⁷, αναφέρεται ως πρόταση «ο περιορισμός της πληθυσμιακής μεγέθυνσής (της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης) με ανάπτυξη δορυφορικών αστικών κέντρων» και «ο περιορισμός της διάσπαρτης δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές». Σύμφωνα με την μελέτη της Μείωσης της Μονοκεντρικότητας στο ΠΣΘ⁸ και το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1985 η Θεσσαλονίκη έχει την εικόνα μιας συγκεντρωτικής πόλης με μονοκεντρική δομή που διογκώθηκε και δεν

⁶ Καυκαλάς Γρηγόρης, ΟΡΘ, Θεσσαλονίκη Μείωση της μονοκεντρικότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα, 1999

⁷ Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (2007)

⁸ Καυκαλάς Γρηγόρης, ΟΡΘ, Θεσσαλονίκη Μείωση της μονοκεντρικότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα, 1999

επέτρεψε τη δημιουργία αυτόνομων κέντρων στην περιφέρεια του ΠΣΘ και της περαστικής ζώνης.

Ο περιορισμός της πληθυσμιακής μεγέθυνσης του κυρίως αστικού κέντρου και η ανάπτυξη δορυφορικών αστικών κέντρων στη Θεσσαλονίκη πραγματοποιείται με την φυσική αύξηση των υφιστάμενων οικισμών της ΠΖΘ και με την ταυτόχρονη στάσιμη πληθυσμιακή κατάσταση του ΠΣΘ και τέλος την έντονη τάση για δημιουργία ενός διάχυτου οικιστικού πλέγματος πολλαπλάσιας έκτασης από το συνεκτικό ΠΣΘ με ανοργάνωτη ποικιλία χρήσεων γης. Οι διεθνείς τάσεις αποκέντρωσης και δημιουργίας υποκέντρων, δεν υπάρχουν στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Το κέντρο της πόλης αλλάζει αλλά εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό και βασικό τόπο χωροθέτησης τόσο οικιστικών όσο και επαγγελματικών λειτουργιών παρόλο τις αλλαγές που συντελούνται. Αντίθετα η ΠΚΜ, η περιοχή στην οποία θα έπρεπε να αναφέρονται τα δορυφορικά αστικά κέντρα, εξακολουθεί να έχει αδύναμες και πληθυσμιακά μικρές αστικές συγκεντρώσεις και διαρκώς ενισχύεται ο πολωτικός χαρακτήρας της Θεσσαλονίκης. Δεν υπάρχει ισόρροπο δίκτυο αστικών κέντρων με αποτέλεσμα θα πρέπει να ενδυναμωθούν τα κέντρα της αστικής περιφέρειας με βιώσιμη ανάπτυξη της υπαίθρου και με βελτίωση της προσπελασιμότητας.

Μέσω των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων της ΕΠΘ που έχουν εκπονηθεί τα τελευταία χρόνια ή βρίσκονται στο Β2 στάδιο θεσμοθετούνται ως προς οικιστική πολεοδόμηση περίπου 80.000 km² και πάνω από 40.000 km² για χρήσεις μεταποιησείς, χονδρεμπορίου, κεντρικών λειτουργιών, αποθήκευσης και συνδυασμένων μεταφορών (logistics). Δηλαδή υπάρχει διπλασιασμός των ήδη θεσμοθετημένων πολεοδομικών ενοτήτων της ΕΠΘ από τα 131.000 km² στα 250.000 km². Η Θεσσαλονίκη φαίνεται ότι μεταλλάσσεται από μια συμπαγή πόλη των 131.000 km², και με πληθυσμιακές πυκνότητες των 6.100 κατ/km² σε μια πόλη όπου ο αστικός ιστός εξαπλώνεται, διαχέεται απρογραμματίστα με αποτέλεσμα να μειώνονται η πληθυσμιακή πυκνότητα στους 680 κατ/km² με αποτέλεσμα την κατασπατάληση γης.⁹

Παράλληλα, η πολυνομία και η διάσπαση των αρμοδιοτήτων αλλά και αποσπασματικές ρυθμίσεις, κατά περίπτωση, είναι λόγοι που επιδεινώνουν την

⁹ Τα στοιχεία δόθηκαν από ΟΡΘΕ.

κατάσταση στον εξωστικό χώρο εφόσον δεν επιτρέπουν οποιοδήποτε ολοκληρωμένο σχεδιασμό στην αστική περιφέρεια. Αυτή η διαμορφωμένη από έτη πολλά κατάσταση εξυπηρετεί μικρό-ιδιοκτήτες και μη, εφόσον οι ιδιοκτησίες τους βρίσκονται σε αναμονή για την εκτόξευση των αξιών τους δια μέσου της πολεοδόμησης τους.

Οι πιέσεις που ασκούνται στην αστική περιφέρεια της Θεσσαλονίκης είναι ποικίλες. Στη δημιουργία τους συμβάλει το σύνολο των χρήσεων που αναπτύσσονται σε αυτήν. Καταρχήν δημιουργούνται περιβαλλοντικά προβλήματα, τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά, κυρίως στις περιοχές του Καλοχωρίου και της κοιλάδας του Ανθεμούντα.¹⁰ Όσο αφορά τη βιοποικιλότητα, πολλοί από τους φυσικούς βιοτόπους και τα ενδιαίτηματα στην ΠΣΘ έχουν εξαφανιστεί ή συρρικνωθεί διαχρονικά.

Η Θεσσαλονίκη είναι κορεσμένη σε βιομηχανικές μονάδες και πρέπει να βρεθούν νέες περιοχές (προτείνεται το Κιλκίς στην επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού). Η εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων, η μετεγκατάσταση από κορεσμένες περιοχές σε άλλους γειτνιάζοντες νομούς μπορεί να είναι μια ασφαλής λύση, λόγω της μικρής χρονοαπόστασης. Ο εξορθολογισμός της χωροθέτησης της διάσπαρτης βιοτεχνίας θα πρέπει να είναι προτεραιότητα.

Η διασπορά των αστικών χρήσεων εκτός της πόλης με τη διάσπαρτη διάταξη δημιουργεί επιπλέον προβλήματα στις μετακινήσεις γιατί πέρα τον ιδιαίτερο φόρτο που παρουσιάζεται υπάρχει και η δυσκολία οργάνωσης και σχεδιασμού των δημόσιων συγκοινωνιών. Μια επιπλέον αιτία αποτελεί η απουσία σαφούς στρατηγικού προσανατολισμού ως αποτέλεσμα της απουσίας ολοκληρωμένης πολιτικής αστικών μεταφορών. Κρίνεται έτσι απαραίτητος ο καθορισμός ενιαίας πολιτικής ανάπτυξης των αστικών συγκοινωνιών σύμφωνα με την οποία θα καθορίζονται οι προτεραιότητες υλοποίησης και ανάπτυξης των επιμέρους συστημάτων μεταφορών.

Η έντονη προαστιοποίηση μπορεί να οδηγήσει σε εύκολες και γρήγορες λύσεις που δεν κρίνονται ποιοτικά ικανοποιητικές αλλά και περιβαλλοντικά αποδεκτές. Η περίπτωση του Δήμου Θερμαϊκού μπορεί να θεωρηθεί ως τυπικό παράδειγμα γρήγορης

¹⁰ Η υπεράντληση για ύδρευση, άρδευση ή βιομηχανική χρήση, δημιουργεί φαινόμενα καθιζήσεων και υφαλμύρωσης. Ποιοτικά προβλήματα εντοπίζονται στα υπόγεια ύδατα και στα επιφανειακά. (ποτάμια, ρέματα) λόγω έλλειψης αποχετευτικού.

οικιστικής ανάπτυξης της οποίας οι επιπτώσεις ήδη δημιουργούν πολλά προβλήματα στους κατοίκους (κυκλοφοριακό εντός του Δήμου, προβλήματα με την ύδρευση και την αποχέτευση).

Η έλλειψη εκσυγχρονισμένου και κοινά αποδεκτού κατευθυντήριου σχεδιασμού, το προ εικοσαετίας ρυθμιστικό σχέδιο μόλις τώρα επικαιροποιείται, αλλά και η διοικητική πολυδιάσπαση του συγκροτήματος και η απουσία ισχυρού τοπικού πόλου της κεντρικής διοίκησης, είναι κάποιοι λόγοι για την κακή κατάσταση στην πόλη. Η ανάπτυξη αυτών των πιέσεων οφείλεται στην απουσία χωροταξικού σχεδιασμού. Στα υποκείμενα επίπεδα σχεδιασμού είναι απαραίτητο, στις περιοχές αυτές, να ληφθούν μέτρα οργάνωσης των χρήσεων γης. Η συνολική αντιμετώπιση των ζητημάτων και ο συντονισμός με σύγχρονα εργαλεία και στοχοθέτηση είναι ο τρόπος επίλυσης των ζητημάτων. Το οποίο θα μπορούσε να γίνει με τη λειτουργία ενός Συμβουλίου στρατηγικού σχεδιασμού που θα προγραμματίζει και θα εφαρμόζει τη συνέργια και συνοχή όλων των δράσεων, για τη Θεσσαλονίκη, με μια **μητροπολιτική διακυβέρνηση** για τη βιώσιμη ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, ως προϊόν συναίνεσης και σύνθεσης όλων των φορέων με στόχο την υπέρβαση της περιφερειακής λειτουργίας του Π.Σ.Θ.

Τα μέτρα που πρέπει να παρθούν δεν πρέπει να είναι σε καμία περίπτωση απαγορευτικά γιατί τέτοιου είδους χειρισμοί οδηγούν σε δογματισμούς και φέρνουν το αντίθετο αποτέλεσμα. Η μετεξελισσόμενη χωρική πραγματικότητα θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο νέας σχεδιαστικής προσέγγισης που να έχει ως αρχή λειτουργίας της την πρόβλεψη των εξελίξεων και όχι την επούλωση τους.

Έτσι, ο καθορισμός χρήσεων γης, ο έλεγχος της δόμησης και η εμπόδιση της χωρίς όρια περιαστικοποίησης είναι πρωτεύοντα ζητήματα. Το σχεδιαστικό εργαλείο που πρέπει να διασφαλίσει, να συντονίσει και να προσανατολίσει τις αναπτυξιακές, περιβαλλοντικές, οικονομικές, και τεχνολογικές παρεμβάσεις θα πρέπει να γίνει πρώτιστα σε χωροταξικό επίπεδο. Με αυτό το τρόπο θα μπορεί να διασφαλιστεί η αειφορία στις ανθρώπινες δραστηριότητες στον εξωαστικό χώρο. Η λογική εκμετάλλευση του χωρίς την απόλυτη προστασία του η οποία μπορεί να οδηγήσει σε αντίθετα αποτελέσματα με την πλήρη απαξίωση του και τελικά τη εγκατάλειψη του.

Η τόνωση της λειτουργικής συνέχειας του δικτύου οικισμών με συμπληρωματικότητα ρόλων, βελτίωση της πρόσβασης προς υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις. Αλλά και προστασία του αγροτικού χώρου από την ανεξέλεγκτη διάχυση των αστικών λειτουργιών και ιδιαίτερα, ενθάρρυνση της ανάπτυξης της δόμησης σε οργανωμένους υποδοχείς αντί της διάσπαρτης δόμησης. Να καθοριστεί πρόγραμμα αστικών αναπλάσεων όπου ο σχεδιασμός των επί μέρους περιοχών να αφορά ολόκληρη την μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης, ιδιαίτερα σε περιοχές υποβαθμισμένες,¹¹ αλλά και σε περιοχές χωρίς συνοχή και σχεδιασμό.

Σε μια σημειακή παρουσίαση για το τι θα πρέπει να γίνει για το σχεδιασμό της αστικής περιφέρειας της Θεσσαλονίκης εντοπίζει κανείς:

- ☛ Προγραμματισμός της αστικής ανάπτυξης με μακροπρόθεσμους στόχους και θέσπιση κανονιστικού πλαισίου ρυθμίσεων.
- ☛ Προστασία περιβάλλοντος (φυσικού¹² και αστικού) για εξασφάλιση υψηλής ποιότητας φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος στην περιαστική ζώνη.
- ☛ Ενιαίος προγραμματισμός περιαστικής ζώνης και γενικότερα της ΑΠ.
- ☛ Οριοθέτηση (εντός περιαστικής ζώνης) των περιοχών οικιστικής καταλληλότητας.¹³
- ☛ Χωροταξική οργάνωση και ανάπτυξη δραστηριοτήτων της μεταποίησης και του τριτογενούς τομέα.
- ☛ Εξασφάλιση ελκτικότητας για εγκατάσταση δραστηριοτήτων έντασης της καινοτομίας και νέων μητροπολιτικών υπηρεσιών.
- ☛ Να οριστούν Μοντέλα οικιστικής ανάπτυξης
- ☛ Προστασία Γεωργικής γης
- ☛ Αναπτυξιακές στρατηγικές σχεδιασμού ανά τομέα
- ☛ Πρόγραμμα αναπλάσεων για τον εξωαστικό χώρο
- ☛ Συνδυασμένες μεταφορές
- ☛ Χωροθέτηση ζωνών αστικών κεντρικών λειτουργιών μεταξύ των οικιστικών

¹¹ για παράδειγμα την ευρύτερη περιοχή Μενεμένης – Καλοχωρίου – Δήμου Εχεδώρου.

¹² Το Δάσος Σέιχ – Σου, ο Γαλλικός, Αξιός, και η λιμνοθάλασσα Καλοχωρίου. Επίσης προστασία για το σύνολο των ρεμάτων και της ευρύτερη αναδασωτέα περιοχή αλλά και του Ανθεμούντα.

¹³ Ιδιαίτερα για τις περιπτώσεις στην περιοχή Ωραιοκαστρου - Νεοχωρούδας – Πενταλόφου αλλά και στην περιοχή Πυλαίας – Πανοράματος και Θέρμης – Ν. Ραιδεστού.

περιοχών.

- ❁ Πρόβλεψη θέσεων για υποδοχή καινοτόμων δραστηριοτήτων
- ❁ Εξειδίκευση των όρων δόμησης και των διατάξεων της εκτός σχεδίου Δόμησης

Ειδικότερα για την **Οικιστική ανάπτυξη** θα πρέπει να εξασφαλιστεί γη προς πολεοδόμηση σε συνάρτηση με τις πληθυσμιακές προβλέψεις με δημιουργία πόλων για οικιστική ανάπτυξη, η οποία να είναι ελεγχόμενη. Να γίνει μείωση των συντελεστών δόμησης και κάλυψης γιατί υπάρχει η τάση εξάντλησης τους ώστε να εξασφαλιστεί καλύτερη ποιότητα ζωής. Οι κεντρικές λειτουργίες θα πρέπει να εγκατασταθούν στην περιαστική περιοχή αποσυμφορίζοντας το κέντρο και βελτιώνοντας την πρόσβαση των χρηστών από τα περίχωρα.

Για τον **Δευτερογενή τομέα** πρέπει να γίνει ορθολογική κατανομή των δραστηριοτήτων μεταποίησης στην περιαστική ζώνη και μια πιο λειτουργική σύνδεση με τα οδικά και μεταφορικά δίκτυα.

Στον **Τριτογενή τομέα** οι «χαμηλής βαθμίδας» δραστηριότητες (Λιανικό εμπόριο, υπηρεσίες) πρέπει να αναμειχθούν με την κατοικία. Ενώ τα πολυκαταστήματα και οι υπεραγορές να εγκαθίστανται εκτός οικιστικού ιστού και κατά μήκος των μεγάλων αξόνων κυκλοφορίας για να διασφαλίζεται η εύκολη πρόσβαση και όχι η σπατάλη γης με διάνοιξη επιπλέον οδών.

Επίσης η **έρευνα και η καινοτομία** θα πρέπει προωθηθούν μέσω του σχεδιασμού. Ενώ ο καθορισμός χρήσεων γης κρίνεται απαραίτητη και η ομαδοποίηση τους σε κατηγορίες, έτσι ώστε σε κάθε περιοχή να αντιστοιχίζεται μια ομάδα χρήσεων γης. Καθώς και ορισμός ζωνών **καταλληλότητας** για την εγκατάσταση χρήσεων και δραστηριοτήτων στην περιαστική περιοχή.

Ο συντονισμένος πολεοδομικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός είναι απαραίτητος γιατί η πολιτική των χρήσεων γης, επηρεάζει τη μορφή και τις ανάγκες της πόλης και πρέπει να συμβαδίζει με την ανάπτυξη των μεταφορικών δικτύων. Και αντιστρόφως ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη έργων συγκοινωνιακής υποδομής πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή συμφωνία και αλληλεξάρτηση με τον αντίστοιχο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και τις προβλέψεις για οικιστικές επεκτάσεις, οι οποίες επίσης σχετίζονται με την ήδη υφισταμένη συγκοινωνιακή υποδομή.

Η προαστιοποίηση δεν αποτελεί κίνδυνο για την γεωργική γη, το περιβάλλον, και την ποιότητα των υποδομών αντιθέτως, τα οφέλη που προσκομίζονται από μια εκτεταμένη προαστιοποίηση είναι σημαντικά τόσο για την δομή της πόλης όσο και για τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων. Γιατί, θα έδινε τον χρόνο και το χώρο για την εκτόνωση της ζήτησης και θα επέτρεπε επεμβάσεις ώστε να δημιουργηθεί μια ποιοτική, φιλική και ανθρώπινη πόλη διασφαλίζοντας την ποιότητα διαβίωσης των επόμενων γενεών. Επίσης εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι θα πρέπει να βελτιωθούν οι όροι διαβίωσης στο κέντρο και στους γειτνιάζοντες του Δήμους ώστε να είναι περιοχές που θα μπορεί να ζει ευχάριστα χωρίς να επιθυμεί τη κατοίκηση εκτός της πόλης.

Για την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης το πολυκεντρικό σύστημα θα έδινε την δυνατότητα ανάπτυξης των υφισταμένων αστικών κέντρων της αστικής περιφέρειας, τα οποία θα γινόντουσαν υποδοχείς για τον πληθυσμό της πόλης που θέλει να ζήσει εκτός της πόλης χωρίς όμως να συσσωρεύεται σε οικισμούς-προάστια που έχουν μεγάλη εγγύτητα στην πόλη και που ήδη ενώνονται με το κυρίως αστικό όγκο και σε λίγο θα έχουν τα ίδια προβλήματα με το αστικό κέντρο. Αυτή η εκδοχή οικιστικής ανάπτυξης αντιμετωπίζει το πρόβλημα της προσβασιμότητας, γιατί ναι μεν οι οδικές συνδέσεις έχουν βελτιωθεί αλλά δεν υπάρχει η εναλλακτική του προαστιακού σιδηρόδρομου που θα ελαχιστοποιούσε την χρονοαπόσταση και θα έκανε ελκυστικά τα οικιστικά κέντρα. Η συμπαγής οικιστική ανάπτυξη με ενισχυμένη τη πολυκεντρικότητα και με ποικιλία χρήσεων γης, με αποφυγή δηλαδή του απόλυτου διαχωρισμού των χρήσεων θα δημιουργούσε ένα βέλτιστο αστικό περιβάλλον.

Η πόλη-Αντί επιλόγου

Οι πόλεις διαρκώς μεταβάλλονται, δεν είναι απλά ο χώρος-κέλυφος που δίνει προστασία από τη φύση αλλά είναι ζωντανοί οργανισμοί, που μέσα τους συντελούνται οικονομικές, τεχνολογικές, κοινωνικές και πολιτισμικές αλλαγές και μέσα σ' αυτές σηματοδοτούνται εξελίξεις σε παγκόσμια και τοπική κλίμακα. Η αλλαγή στη μορφή και τη δομή των πόλεων ιδιαίτερα στη σύγχρονη εποχή επηρεάζεται από αλλαγές που συντελέστηκαν σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο πληθυσμός των πόλεων αυξάνεται, η διάρθρωση της οικονομίας μεταβάλλεται και οι τάσεις εξάπλωσης των αστικών κέντρων είναι έντονες. Η δομή της σημερινής πόλης είναι αποτέλεσμα μιας συνεχούς εξέλιξης των χρήσεων γης αλλά και της επέκτασης της πόλης στον περιαστικό χώρο. Η αστική επέκταση είναι το αποτέλεσμα ισχυρών πιέσεων που δέχεται το αστικό κέντρο από την αύξηση του αστικού πληθυσμού και από τη απαξίωση του παλαιού στεγαστικού αποθέματος.

Η αύξηση του αστικού πληθυσμού είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο και ως φυσικό επακόλουθο επηρεάζει τη δομή της πόλης. Οι πόλεις μεγεθύνονται και επεκτείνονται αυθόρμητα αρχικά κατά μήκος του οδικού δικτύου δηλαδή γραμμικά και έπειτα πιο συγκεντρωμένα. Οι δραστηριότητες διαπερνούν τα τείχη της πόλης και εγκαθίστανται στην περιαστική ζώνη, τροποποιώντας το τοπίο και μετατρέποντας την άλλοτε αγροτική γη σε αστική. Οι πρόσφατοι χωρικοί μετασχηματισμοί της πόλης, συμβαίνουν περισσότερο στην περιφέρεια της, με αποτέλεσμα δημιουργία νέων αστικών τοπίων από την αστική διάχυση και τις συστάδες συγκεντρώσεων.

Η σχέση αστικού και εξωαστικού περιβάλλοντος έχει μεταλλαχθεί. Μέχρι πρότινος υπήρχε μια σαφής γραμμή που όριζε το δομημένο (αστικό) και ξεχώριζε το αδόμητο (εξωαστικό) περιβάλλον. Οι εξελίξεις όμως στο τεχνολογικό τομέα και ιδιαίτερα στο χώρο της πληροφορικής αλλά και η διεθνοποίηση της οικονομίας και οι εξελίξεις στις μεταφορές έχουν αλλάξει το σκηνικό των πόλεων αρχικά αλλά και της καθημερινής ζωής των ανθρώπων εισάγοντας νέες συνήθειες και πρακτικές. Όπως, δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου και αναψυχής, το καταναλώνει σε πολύκεντρα να ανάγεται σε «άθλημα», αλλά και η έκρηξη της οικιστικής δυναμικής και η διόγκωση της αστικής διάχυσης. Ο χώρος είτε νοείται στατικός είτε δυναμικός μετασχηματίζεται

σε ένα ενιαίο αυξανόμενο χώρο επικοινωνίας και ροών από όπου αναδύεται μια «νέα αστικότητα», η οποία αλλάζει τη μέχρι τώρα ισορροπία των πραγμάτων στην πόλη και κατ' επέκταση τη ζωή των ανθρώπων.

Αυτά δεν είναι αποκλειστικότητα κάποιων πόλεων. «Οι σύγχρονες πόλεις μεγαλώνουν, χτίζονται και λίγο ως πολύ αποκτούν κοινά χαρακτηριστικά. Βλέπουμε σε όλες να δημιουργούνται κέντρα που οι χώροι τους γεμίζουν από mall και χώρους στάθμευσης. Η πόλη δεν πρέπει να μεγαλώνει και να επεκτείνει τα όρια της. Δεν χρειάζεται η ιδιοκτησία να καταλαμβάνει δημόσιους χώρους.»¹

Η αστική διασπορά είναι η έκφραση των οικονομικών, κοινωνικών, πολιτισμικών αλλαγών στο χώρο και η αναδιάθρωση της κοινωνικής δομής της πόλης. Η πόλη δεν είναι πια ένας ενιαίος τόπος, αλλά ένα σύνολο από τοποθεσίες. Ένας κάτοικος κινείται στο χώρο διανύοντας μεγάλες αποστάσεις που απλά ενώνουν δύο σημεία στο χώρο και όχι μια διαδρομή μέσα στην πόλη. Η δυναμική του χώρου, της πόλης τώρα έχει μεταφερθεί στη τοποθεσία. Μπορεί να έχουν αυξηθεί οι «αποστάσεις» και οι «ταχύτητες μετακίνησης». Αλλά όπως αναφέρει και ο Ascher (1998: 122): *‘ Η πόλη των πεζών δεν πέθανε’, απλά μεταλλάσσεται, εξελίσσεται.*

¹ Ηλίας Ζέγγελης, καθηγητής αρχιτεκτονικής στο Ινστιτούτο Μπερλάγκε της Ολλανδίας, συνιδρυτής με τον Ρεν Κούλχας του γραφείου OMA. (Τα Νέα, 18-12-2008)



Παράρτημα

Α/Α	Όνομα συνοικισμών	Θρακικών		Μικρασιατ.		Ποντίων		Καυκασίων		Έξ Βουλγαρίας		Διάφοροι		Σύνολον	
		Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.	Αρσ.
63	Α.γ. Τριών	102	350											102	350
64	Ούζουν-Αλή (Πλαγιάρι)	139	523											139	523
65	Νέοι Έπιβάται	159	631											159	631
66	Ν. Μηχανιώνα	125	502	306	1289									431	1791
67	Αγγελολοφίων	75	259	5	16									80	275
68	Ν. Κερμασία	87	335											87	335
69	Τσιγγανίδες (Ν. Γωνιά) ¹⁾	50	183	63	238									113	421
70	Δερέ-Μαγιάλε (Ρεύμα)			12	52									12	52
71	Α.γ. Παύλος Καλαμαριάς	87	313	2	9									89	322
72	Καρά-Γιουσουλάρ (Κρυόνερο)	10	36											10	36
73	Ν. Καλλιφράτσια	321	1275	14	55									321	1275
74	Τσέπετσε			33	122	59	170							14	55
75	Ακματζαλή (Λάκωμα)													92	292
		3433	13272	3691	15070	892	3178	661	2062	939	3692	23	113	9639	37387

1. Οι συνοικισμοί 69-75 υπήχθησαν μεταγενεστώς εις τὸ Γεωργικὸν γραφεῖον Χαλκιδικῆς.

Πίνακας 3/3: Αναλυτικὸς πίνακας οἰκισμῶν, προσφύγων-κατοίκων, καὶ τόπος προέλευσής
Πηγή: Μαραβέλακη – Βακαλοπούλου (1993) «Οἱ προσφυγικὲς εγκαταστάσεις ἐν τῇ περιοχῇ τῆς Θεσσαλονίκης»

Πίνακας Ιστορικού ΓΠΣ των δήμων του Νομού Θεσσαλονίκης

Περιοχή Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης 1986			ιστορικό των ΓΠΣ (ΦΕΚ)	ΓΠΣ 1337/83 τελευταίο εγκριμένο (ΦΕΚ)	ΓΠΣ 2508/97 υπό εκπόνηση (έτος ονάθ. & στάδιο)
Ζώνη	α/α	Δήμος	περιοχή / οικισμός		
Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ)	1	ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	Θεσσαλονίκη	420Δ/1993 812Δ/1993 288Δ/1995	420Δ/1993
	2	ΑΓΙΟΥ ΠΑΥΛΟΥ	Άγ. Παύλος	64Δ/1989 1247Δ/1994 (ΑΝΑΔΗΜ)	1247Δ/1994
	3	ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ	Αμπελόκηποι	410Δ/1989 1153Δ/1992 (ΑΝΑΔΗΜ) 1249Δ/2005 (ΤΡΟΠΟΠ)	1249Δ/2005
	4	ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ - Ν.ΚΟΡΔ.	Ελευθέριο - Ν.Κορδελιό	20Δ/1988	20Δ/1988
	5	ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ	Νέα Ευκαρπία	316Δ/1989 1184Δ/1992 (ΑΝΑΔΗΜ)	1184Δ/1992
	6	ΕΥΟΣΜΟΥ	Εύσμος	643Δ/1989 367Δ/1992 (ΑΝΑΔΗΜ) 115Δ/1999 (ΤΡΟΠΟΠ)	115Δ/1999
	7	ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ	Καλαμαριά	1019Δ/1987 419Δ/1999 (ΤΡΟΠΟΠ)	419Δ/1999
	8	ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ	Μενεμένη	1274Δ/1987 194Δ/1995 (ΤΡΟΠΟΠ)	194Δ/1995 2007
	9	ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ	Νεάπολη	387Δ/1989 1139Δ/1992 (ΑΝΑΔΗΜ)	1139Δ/1992
	10	ΠΑΝΟΡΑΜΑΤΟΣ	Πανόραμα	355Δ/1994	355Δ/1994
	11	ΠΟΛΙΧΝΗΣ	Πολίχνη	1018Δ/1987 12Δ/1995 (ΤΡΟΠΟΠ) 58Δ/2000	58Δ/2000
	12	ΠΥΛΑΙΑΣ	Πυλαία	47Δ/1988 811Δ/1988 (ΤΡΟΠΟΠ)	47Δ/1988 & 811Δ/1988 2004 Α

Περιοχή Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης 1986			ιστορικό των ΓΠΣ (ΦΕΚ)	ΓΠΣ 1337/83 τελευταίο εγκεκριμένο (ΦΕΚ)	ΓΠΣ 2508/97 υπό εκπόνηση (έτος ανάθ. & στάδιο)
Ζώνη	α/α	Δήμος			
Περιφερειακή Ζώνη Θεσσαλονίκης (ΠΖΘ)	13	ΠΕΥΚΩΝ	Πεύκα (Ρετζίκι)	βλ. ΓΠΣ Συκεών	
	14	ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΕΩΣ	Σταυρούπολη	963Δ/1987 259Δ/1992 975Δ/2002 (ΤΡΟΠΟΠ)	975Δ/2002
	15	ΣΥΚΕΩΝ	Συκές	168Δ/1988 314Δ/1998 (ΤΡΟΠΟΠ)	168Δ/1988
	16	ΤΡΙΑΝΔΡΙΑΣ	Τριανδρία	765Δ/1988 192Δ/1993 (ΑΝΑΔΗΜ)	192Δ/1993
	17	ΕΧΕΔΩΡΟΥ	Σίνδος	363Δ/1989 1072Δ/1996	1072Δ/1996
			Διαβατά (Ιωνία)	409Δ/1989 85Δ/1995	851Δ/1995
			Καλοχώρι	645Δ/1989 528Δ/1993 826Δ/1995	826Δ/1995
			Ν. Μαγνησία	βλ. ΓΠΣ Ιωνίας	βλ. ΓΠΣ Ιωνίας
	18	ΘΕΡΜΗΣ	Θέρμη & Τριάδι	822Δ/1988 698Δ/1993 (ΑΝΑΔΗΜ) 118Δ/1995 (ΤΡΟΠΟΠ)	118Δ/1995
			Νέα Ραιδεστός	0	0
			Νέο Ρύσιο	1116Δ/2002	1116Δ/2002
	19	ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	Νεοχωρούδα Πεντάλοφος		
	20	ΧΟΡΤΙΑΤΗ	Ασβεστοχώρι & Κράνος		
			Εξοχή		

Περιοχή Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης 1986				ιστορικό των ΓΠΣ (ΦΕΚ)	ΓΠΣ 1337/83 τελευταίο εγκριμένο (ΦΕΚ)	ΓΠΣ 2508/97 υπό εκπόνηση (έτος ανάθ. & στάδιο)
Ζώνη	ω/α	Δήμος	περιοχή / οικισμός			
			Φύλαιο	372Δ/2002	372Δ/2002	
			Χορτιάτης	0	0	
	21	ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ	Ωραιόκαστρο	1043Δ/1987 996Δ/2003 (ΤΡΟΠΟΠ)	996Δ/2003	
Νοτιή Περιοχή ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)						
	22	ΑΓΪΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ	Άγ. Αθανάσιος	165Δ/1989 1232Δ/1994	1232Δ/1994	Α.Α.Π 31/28.01.2009
			Αγχιάλος			
			Βαθύλακκος			
			Γέφυρα	544Δ/1988 284Δ/1994 (ΑΝΑΔΗΜ)	284Δ/1994	
			Νέα Μεσημβρία			
	23	ΑΞΙΟΥ	Ξηροχώρι & Μπαλαίικα			2005 Β1
			Βραχιά			
			Κύμιννα	317Δ/1989 96Δ/1996	96Δ/1996	
			Νέα Μάλγαρα	βλ. ΓΠΣ Κυμίνων	βλ. ΓΠΣ Κυμίνων	
			Βασιλικά	863Δ/1991	863Δ/1991	
	24	ΒΑΣΙΛΙΚΩΝ	Αγία Παρασκευή			2004 Α
			Άγιος Αντώνιος & Μονοπάγαδο			
			Λιβάδι			
			Περιστερά			
			Σουρωτή			

Περιοχή Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης 1986				ιστορικό των ΓΠΣ (ΦΕΚ)	ΓΠΣ 1337/83 τελευταίο εγκριμένο (ΦΕΚ)	ΓΠΣ 2508/97 υπό εκπόνηση (έτος ανάθ. & στάδιο)
Ζώνη	α/α	Δήμος	περιοχή / οικισμός			
	25	ΕΠΑΝΟΜΗΣ	Επανομή	590Δ/1989 998Δ/1992 (ΑΝΑΔΗΜ)	998Δ/1992	2005 Β1
	26	ΘΕΡΜΑΪΚΟΥ	Μεσημέρι			
			Περαία & Λιβαδιάκι (Λιβαδίκι)		110ΑΑΠ/2007	110ΑΑΠ/2007
			Αγία Τριάδα			
		ΘΕΡΜΗΣ	Νέοι Επιβάτες			βλ. παραπάνω
			Ταγαράδες			
			Νέα Φυλαδέλφεια			βλ. παραπάνω
	27	ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ	Μεσαίο & Μονόλοφο & Πετρωτό			
			Κουφάλια	1028Δ/1987 461Δ/2001 (ΤΡΟΠΟΠ)	461Δ/2001	2007
	28	ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ	Πρόχωμα & Καστανιάς & Ακροπόταμος			
			Νέα Μηχανιώνα	375Δ/1989 654Δ/2002	654Δ/2002	
			Αγγελολόφρι			
	29	ΜΙΚΡΑΣ	Νέα Κεραισιά			
			Τρυλόφου & Άνω Σχολάρι		137Δ/2004	137Δ/2004
			Καρδία			
			Κάτω Σχολάρι			

Περιοχή Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης 1986					ΓΠΣ 1337/83 τελευταίο εγκεκριμένο (ΦΕΚ)	ΓΠΣ 2508/97 υπό εκπόνηση (έτος ανάθ. & στάδιο)
Ζώνη	α/α	Δήμος	περιοχή / οικισμός	ιστορικό των ΓΠΣ (ΦΕΚ)		
	30	ΧΑΛΛΑΣΤΡΑΣ	Πλαγιάρι	1172Δ/1987	1380Δ/1992	2005 Α
			Χαλάστρα	1380Δ/1992		
			Ανατολικό	518Δ/1988 1067/Δ1996 (ΑΝΑΔΗΜ)		
	31	ΧΑΛΚΗΔΟΝΟΣ	Νέα Χαλκηδόνα	614Δ/1987	1234Δ/1994	
			Άδενδρο	85Δ/1989 1234Δ/1994 (ΑΝΑΔΗΜ)		
			Βαλτοχώρι			
			Ελεούσα			
			Μικρό Μοναστήρι & Λουδίας			
			Παρθένι			

Πίνακας 2: Ιστορικό ΓΠΣ των δήμων του Νομού Θεσσαλονίκης

(Πηγή: Ιδία έρευνα και επεξεργασία)

ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΧΡΗΜΑΤΟΠΙΣΤΩΤΙΚΩΝ ΟΜΙΛΩΝ ΣΤΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑ

ΑΓΡΟΤΙΚΗ	ΑΛΦΑ	ΓΕΝΙΚΗ	ΕΘΝΙΚΗ	ΕΜΠΟΡΙΚΗ	EUROBANK	ΚΥΤΡΙΟΥ	MARFIN	EGNATIA	MILLENIUM	ΠΕΙΡΑΙΩΣ	ΤΑΧΥΔΡΟΜΙΚΟ	ΣΥΝΟΛΑ
ΑΣΒΕΣΤΟΧΩΡΙ					1					1		2
ΒΑΣΙΛΙΚΑ	1											1
ΔΙΑΒΑΤΑ	1		1									2
ΕΠΙΑΝΩΜΗ			1			1						2
ΘΕΡΜΗ	1	1	1	1		1	1	1	1	1	1	10
ΙΩΝΙΑ		1				1				1		3
ΚΑΛΟΧΩΡΙ		1	1	1			1					5
ΛΑΓΚΑΔΑΣ	1		1	1	1					1		5
Ν. ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ	1			1		1						3
Ν. ΡΑΙΔΕΣΤΟΣ										1		1
ΝΕΟΧΩΡΟΥΔΑ										1		1
ΠΑΝΟΡΑΜΑ		1	1	1	1					1		4
ΠΕΡΑΙΑ	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
ΠΕΥΚΑ			1	1		1				1		3
ΣΙΝΔΟΣ	1	1	1	1	1				1	1		6
ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ		1	1	1	1			1	1	1		6

Πίνακας 4: Παρουσία χρηματοπιστωτικών ομίλων στα προάστια Θεσσαλονίκης

(Πηγή: Ιδία έρευνα και επεξεργασία)

ΔΗΜΟΣ	ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΔΙΑΜΕΡΙΣΜΑ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 2001	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ 1991	ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ
Δ. ΑΓΙΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΟΥ		14387	14380	12,0%
	Δ.Δ.Αγίου Αθανασίου	4846	5400	-10,3%
	Δ.Δ.Αγχιάλου	1062	852	24,6%
	Δ.Δ.Βαθυλάκκου	2198	2138	2,8%
	Δ.Δ.Γεφύρας	3258	2785	17,0%
	Δ.Δ.Νέας Μεσημβρίας	2343	2320	1,0%
	Δ.Δ.Ξηροχωρίου	680	885	-23,2%
Δ. ΑΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΥ		5466	3979	78,9%
	Δ.Δ.Ασπροβάλλτας	3039	2366	28,4%
	Δ.Δ.Βρασνών	2427	1613	50,5%
Δ. ΑΓΙΟΥ ΠΑΥΛΟΥ		7978	7221	10,5%
	Δ.Δ.Αγίου Παύλου	7978	7221	10,5%
Δ. ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ		40959	40093	2,2%
	Δ.Δ.Αμπελοκήπων	40959	40093	2,2%
Δ. ΑΞΙΟΥ		6780	6456	11,5%
	Δ.Δ.Βραχιάς	645	638	1,1%
	Δ.Δ.Κυμίνων	3692	3469	6,4%
	Δ.Δ.Νέων Μαλγάρων	2443	2349	4,0%
Δ. ΑΠΟΛΛΩΝΙΑΣ		4137	4070	-19,8%
	Δ.Δ.Μελισουργού	477	473	0,8%
	Δ.Δ.Νέας Απολλωνίας	2014	1713	17,6%
	Δ.Δ.Νικομηδινού	561	643	-12,8%
	Δ.Δ.Περιστερώνας	454	613	-25,9%
	Δ.Δ.Στίβου	631	628	0,5%
Δ. ΑΡΕΘΟΥΣΑΣ		3522	3814	-37,9%
	Δ.Δ.Αρεθούσης	1094	1149	-4,8%
	Δ.Δ.Μαυρούδας	408	409	-0,2%
	Δ.Δ.Σκεπαστού	681	728	-6,5%
	Δ.Δ.Στεφανινών	396	468	-15,4%
	Δ.Δ.Φιλαδελφίου	943	1060	-11,0%
Δ. ΑΣΣΗΡΟΥ		3861	3593	11,9%
	Δ.Δ.Ασσήρου	2481	2202	12,7%
	Δ.Δ.Κριθιάς (Κριθέας)	1380	1391	-0,8%
Δ. ΒΑΣΙΛΙΚΩΝ		9303	7269	233,2%

	Δ.Δ.Αγίας Παρασκευής	1226	762	60,9%
	Δ.Δ.Αγίου Αντωνίου	1195	931	28,4%
	Δ.Δ.Βασιλικών	4163	3636	14,5%
	Δ.Δ.Λιβαδίου	751	458	64,0%
	Δ.Δ.Περιστεράς	1021	763	33,8%
	Δ.Δ.Σουρωτής	947	719	31,7%
Δ. ΒΕΡΤΙΣΚΟΥ		3350	2652	105,2%
	Δ.Δ.Βερτίσκου	452	470	-3,8%
	Δ.Δ.Εξαλόφου	1264	660	91,5%
	Δ.Δ.Λοφίσκου	638	559	14,1%
	Δ.Δ.Όσσης	996	963	3,4%
Δ. ΕΓΝΑΤΙΑΣ		3134	3261	-2,3%
	Δ.Δ.Ευαγγελισμού	589	478	23,2%
	Δ.Δ.Νυμφοπέτρας	851	896	-5,0%
	Δ.Δ.Προφήτου	1083	1206	-10,2%
	Δ.Δ.Σχολαρίου	611	681	-10,3%
Δ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΥ-ΚΟΡΔΕΛΙΟΥ		21630	16549	30,7%
	Δ.Δ.Ελευθερίου-Κορδελιού (Ελευθερίου)	21630	16549	30,7%
Δ. ΕΠΑΝΟΜΗΣ		8671	6560	65,9%
	Δ.Δ.Επανομής	7333	5562	31,8%
	Δ.Δ.Μεσημερίου	1338	998	34,1%
Δ. ΕΥΟΣΜΟΥ		52624	28821	82,6%
	Δ.Δ.Ευόσμου	52624	28821	82,6%
Δ. ΕΧΕΔΩΡΟΥ		23924	17500	95,1%
	Δ.Δ.Καλοχωρίου	3950	3424	15,4%
	Δ.Δ.Νέας Μαγνησίας	12434	8127	53,0%
	Δ.Δ.Σίνδου	7540	5949	26,7%
Δ. ΘΕΡΜΑΙΚΟΥ		20253	5803	632,4%
	Δ.Δ.Αγίας Τριάδος	2829	1286	120,0%
	Δ.Δ.Νέων Επιβατών	4070	1568	159,6%
	Δ.Δ.Περαίας	13354	2949	352,8%
Δ. ΘΕΡΜΗΣ		16546	9132	271,7%
	Δ.Δ.Θέρμης	11360	5998	89,4%
	Δ.Δ.Νέας Ραιδεστού	1922	1035	85,7%
	Δ.Δ.Νέου Ρυσίου	2341	1349	73,5%
	Δ.Δ.Ταγαράδων	923	750	23,1%
Δ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ		363987	383967	-5,2%

	Δ.Δ.Θεσσαλονίκης	363987	383967	-5,2%
Δ. ΚΑΛΑΜΑΡΙΑΣ		87255	80698	8,1%
	Δ.Δ.Καλαμαριάς	87255	80698	8,1%
Δ. ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ		6096	4814	100,0%
	Δ.Δ.Μεσαίου	1347	1105	21,9%
	Δ.Δ.Νέας Φιλαδελφείας	826	716	15,4%
	Δ.Δ.Νεοχωρούδας	1979	1430	38,4%
	Δ.Δ.Πενταλόφου	1944	1563	24,4%
Δ. ΚΑΛΛΙΝΔΟΙΩΝ		4689	4692	8,9%
	Δ.Δ.Αδάμ	781	884	-11,7%
	Δ.Δ.Ζαγκλιβερίου	2311	2302	0,4%
	Δ.Δ.Καλαμωτού	800	769	4,0%
	Δ.Δ.Πετροκεράσων	494	456	8,3%
	Δ.Δ.Σαρακήνας	303	281	7,8%
Δ. ΚΟΡΩΝΕΙΑΣ		4286	4423	-34,5%
	Δ.Δ.Αγίου Βασιλείου	1275	1139	11,9%
	Δ.Δ.Αρδαμερίου	308	636	-51,6%
	Δ.Δ.Βασιλουδίου	681	702	-3,0%
	Δ.Δ.Γερακαρούς	1293	1249	3,5%
	Δ.Δ.Λαγκαδικίων	729	697	4,6%
Δ. ΚΟΥΦΑΛΙΩΝ		10757	9791	26,1%
	Δ.Δ.Κουφαλίων	8102	7558	7,2%
	Δ.Δ.Προχώματος	2655	2233	18,9%
Δ. ΛΑΓΚΑΔΑ		16836	14723	81,4%
	Δ.Δ.Αναλήψεως	606	553	9,6%
	Δ.Δ.Ηρακλείου	914	1022	-10,6%
	Δ.Δ.Καβαλλαρίου	1874	1518	23,5%
	Δ.Δ.Κολχικού	1959	1824	7,4%
	Δ.Δ.Λαγκαδά	7215	6113	18,0%
	Δ.Δ.Λαγυνών	2409	1863	29,3%
	Δ.Δ.Περιβολακίου	841	950	-11,5%
	Δ.Δ.Χρυσανγής	1018	880	15,7%
Δ. ΛΑΧΑΝΑ		3779	3675	34,0%
	Δ.Δ.Καρτερών	891	978	-8,9%
	Δ.Δ.Λαχανά	786	872	-9,9%
	Δ.Δ.Λευκοχωρίου	406	321	26,5%
	Δ.Δ.Νικοπόλεως	315	277	13,7%
	Δ.Δ.Ξυλοπόλεως	1381	1227	12,6%
Δ. ΜΑΔΥΤΟΥ		3456	3088	42,3%
	Δ.Δ.Απολλωνίας	1018	889	14,5%
	Δ.Δ.Μοδίου	449	379	18,5%
	Δ.Δ.Νέας Μαδύτου	1989	1820	9,3%

Δ. ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ		14910	12932	15,3%
	Δ.Δ.Μενεμένης	14910	12932	15,3%
Δ. ΜΗΧΑΝΙΩΝΑΣ		9425	7684	72,7%
	Δ.Δ.Αγγελοχωρίου	1017	1087	-6,4%
	Δ.Δ.Ν.Κερασιάς	1105	713	55,0%
	Δ.Δ.Νέας Μηχανιώνας	7303	5884	24,1%
Δ. ΜΙΚΡΑΣ		10427	5854	308,2%
	Δ.Δ.Καρδιάς	1437	749	91,9%
	Δ.Δ.Κάτω Σχολαρίου	1639	1094	49,8%
	Δ.Δ.Πλαγιαρίου	3770	2018	86,8%
	Δ.Δ.Τριλόφου	3581	1993	79,7%
Δ. ΜΥΤΔΟΝΙΑΣ		7239	5965	79,9%
	Δ.Δ.Δρυμού	2487	2469	0,7%
	Δ.Δ.Λητής	3030	2349	29,0%
	Δ.Δ.Μελισσοχωρίου	1722	1147	50,1%
Δ. ΝΕΑΠΟΛΕΩΣ		30279	30568	-0,9%
	Δ.Δ.Νεαπόλεως	30279	30568	-0,9%
Δ. ΠΑΝΟΡΑΜΑΤΟΣ		14552	10275	41,6%
	Δ.Δ.Πανοράματος	14552	10275	41,6%
Δ. ΠΟΛΙΧΝΗΣ		36146	27894	29,6%
	Δ.Δ.Πολίχνης	36146	27894	29,6%
Δ. ΠΥΛΑΙΑΣ		22744	20785	9,4%
	Δ.Δ.Πυλαίας	22744	20785	9,4%
Δ. ΡΕΝΤΙΝΑΣ		6364	4901	91,1%
	Δ.Δ.Άνω Σταυρού	1315	860	52,9%
	Δ.Δ.Βόλβης	1402	1400	0,1%
	Δ.Δ.Σταυρού	3647	2641	38,1%
Δ. ΣΟΧΟΥ		5773	6789	-40,0%
	Δ.Δ.Ασκού	1493	2012	-25,8%
	Δ.Δ.Κρυονερίου	1360	1354	0,4%
	Δ.Δ.Σοχού	2920	3423	-14,7%
Δ. ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΕΩΣ		41653	37596	10,8%
	Δ.Δ.Σταυρουπόλεως	41653	37596	10,8%
Δ. ΣΥΚΕΩΝ		41726	34059	22,5%
	Δ.Δ.Συκεών	41726	34059	22,5%
Δ. ΤΡΙΑΝΔΡΙΑΣ		11289	11822	-4,5%

	Δ.Δ.Τριανδρίας	11289	11822	-4,5%
Δ. ΧΑΛΑΣΤΡΑΣ		9837	9529	7,6%
	Δ.Δ.Ανατολικού	2539	2418	5,0%
	Δ.Δ.Χαλάστρας	7298	7111	2,6%
Δ. ΧΑΛΚΗΔΟΝΟΣ		10001	9084	45,9%
	Δ.Δ.Αδένδρου	2283	2201	3,7%
	Δ.Δ.Βαλτοχωρίου	314	285	10,2%
	Δ.Δ.Ελεούσης	562	537	4,7%
	Δ.Δ.Μικρού Μοναστηρίου	2433	2260	7,7%
	Δ.Δ.Παρθενίου	660	657	0,5%
	Δ.Δ.Χαλκηδόνας	3749	3144	19,2%
Δ. ΧΟΡΤΙΑΤΗ		12866	8877	172,1%
	Δ.Δ.Ασβεστοχωρίου	4789	3447	38,9%
	Δ.Δ.Εξοχής	1511	1337	13,0%
	Δ.Δ.Φιλύρου	3620	2192	65,1%
	Δ.Δ.Χορτιάτη	2946	1901	55,0%
Δ. ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟΥ		11896	5458	118,0%
	Δ.Δ.Ωραιοκάστρου	11896	5458	118,0%
Κ. ΕΥΚΑΡΠΙΑΣ		6598	3480	89,6%
	Κ.Δ.Ευκαρπίας	6598	3480	89,6%
Κ. ΠΕΥΚΩΝ		6434	2288	181,2%
	Κ.Δ.Πευκών	6434	2288	181,2%
Grand Total		1057825	946864	3094,9%

Πίνακας 5: Πληθυσμοί κατοίκων ανά οικισμό στο Νομό Θεσσαλονίκης

(Πηγή: ΕΣΥΕ)

Δήμοι Καλλικράτη, Καποδίστρια και συμπεριλαμβανόμενοι οικισμοί

Περιαστικοί Δήμοι Καλλικράτη	Δήμοι Καποδίστρια	Περιαστικοί οικισμοί
Δ. Εχεδώρου	Εχεδώρου Αξιός Χαλάστρα	Σίνδος* Ν. Μαγνησία* Διαβατά* Καλοχώρι* Βαλτότοπος Κυμίνη Βραχιά Ν. Μάλαρα Χαλάστρα Ανατολικόν
Δ. Θέρμης	Θέρμη Μίκρα Βασιλικά	Θέρμη* Τριάδι Ν. Ραιδεστός* Ν. Ρύσιο* Ταγαράδες Φαρμακάικα Τρίλοφος Πλαγιάρι Καρδία Άνω Σχολάρι Κάτω Σχολάρι Αγία Παρασκευή Άγιος Αντώνιος Μονοπήγαδον Λιβάδι Περιστερά Σουρωτή
Δ. Θερμαϊκού	Θερμαϊκός Επανομή	Περαία Ν. Επιβάτες Αγία Τριάδα Λιβαδάκι Επανομή

	N. Μηχανιώνα	Μεσημέρι Μ. Μηχανιώνα* Αγγελοχώρι* Ν. Κερασιά*
Δ. Λαγκαδάς	Βερτίσκο Λαχανάς Άσσηρος	Όσσα Γαλήνη Βερτίσκος Χωρούδα Πέντε Βρύσες Πολυδένδριον Λοφίσκος Αρετή Λαχανά Ξυλόπολης Λευκοχωρίου Καρτερών Νικόπολης Άσσηρος Εξαμίλι Κριθιά
Δ. Χορτιάτη	Χορτιάτης Πυλαία Πανόραμα	Ασβαστοχώρι* Φύλυρο* Εξοχή* Χορτιάτης* Πυλαία Πανόραμα
Δ. Ωραιόκαστρου	Ωραιόκαστρο Καλλιθέα Μυγδονία	Ωραιόκαστρο* Πεντάλοφος* Νεοχωρούδα* Μεσαίο Νέα Φιλαδέλφεια Πετρωτό Μονόλοφος Λητή Ανθούπολη Δρυμός Μελισσοχώρι

Πίνακας 6: Δήμοι Καλλικράτη, Καποδίστρια και συμπεριλαμβανόμενοι οικισμοί
(Πηγή: Ιδία έρευνα και επεξεργασία)

Πίνακας οικισμών με ΓΠΣ, πολεοδομική μελέτη και στρέμματα επεκτάσεων

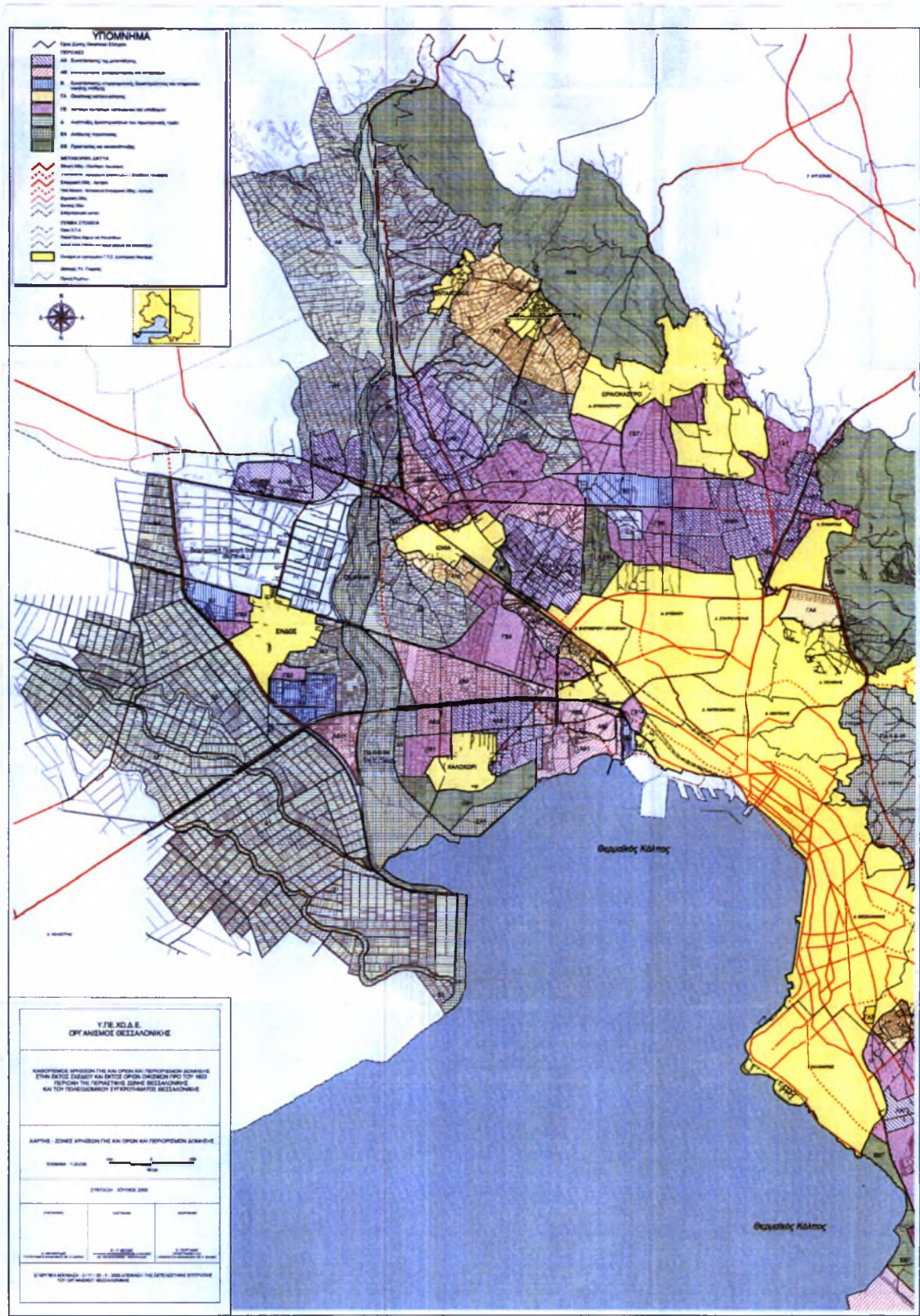
ΟΙΚΙΣΜΟΣ	ΓΠΣ	ΦΕΚ	ΠΟΛΕΟΔ.ΜΕΛΕΤΗ	(ΣΤΡΕΜ.)	ΦΕΚ
1 ΑΓ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	ΓΠΣ	165/1989 1232/1994	ΠΜ ΑΓ.ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ	1386	640/1989
2 ΑΓ.ΠΑΥΛΟΣ	ΓΠΣ	64/1989 1234/1994 (ΑΝΑΔΗΜ/ΣΗ)	ΠΜ ΑΓ.ΠΑΥΛΟΣ – ΕΝ 2	15	48/1990
3 ΑΔΕΝΔΡΟ	ΓΠΣ	85/1989 1234/1994 (ΑΝΑΔΗΜ/ΣΗ)			
4 ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΟΙ	ΓΠΣ	410/1989 1153/1992 (ΑΝΑΔΗΜ/ΣΗ)			
5 ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ	ΓΠΣ	518/1988			
6 ΑΣΠΡΟΒΑΛΤΑ			ΠΜ ΑΣΠΡΟΒΑΛΤΑ		630/1993
7 ΒΑΣΙΛΙΚΑ	ΓΠΣ	863/1991			
8 ΓΕΦΥΡΑ	ΓΠΣ	544/1988 284/1994 (ΑΝΑΔΗΜ/ΣΗ)			
9 ΔΙΑΒΑΤΑ	- (Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑ) ΓΠΣ	409/1989			
10 ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ (ΚΟΡΔΕΛΙΟ)	ΓΠΣ	20/1988	ΠΜ ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ (ΚΟΡΔΕΛΙΟ) – περ.Α ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ (ΚΟΡΔΕΛΙΟ) – περ.Β ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ (ΚΟΡΔΕΛΙΟ) – περ.Γ	550 240 75	4/1986 218/1989 27/1990
11 ΕΠΑΝΩΜΗ	ΓΠΣ	590/1989 998/1992 (ΑΝΑΔΗΜ/ΣΗ)	ΠΜ ΕΠΑΝΩΜΗ	1100	578/1998 (ΑΝΑΔΗΜ /ΣΗ)
12 ΕΥΚΑΡΠΙΑ	ΓΠΣ	316/1989 1184/1992 (ΑΝΑΔΗΜ/ΣΗ)	ΠΜ Ν. ΕΥΚΑΡΠΙΑ ΕΥΚΑΡΠΙΑ – Π.Μ. Ζ.Α.Α.	1200	631/1989 671/1996
13 ΕΥΟΣΜΟΣ	ΓΠΣ	643/1989 367/1992 (ΑΝΑΔΗΜ/ΣΗ)	ΠΜ ΕΥΟΣΜΟΣ ΕΥΟΣΜΟΣ – (Εν.9 έως 15) ΕΥΟΣΜΟΣ ΕΥΟΣΜΟΣ ΕΥΟΣΜΟΣ	1800	99/1990 749/1991 963/1992 368/1995 115/1999 (ΤΡΟΠ)
14 ΖΑΓΚΛΙΒΕΡΙ	ΓΠΣ	1158/1986	ΠΜ ΖΑΓΚΛΙΒΕΡΙ	1256	552/1989
15 ΘΕΡΜΗ - ΤΡΙΑΔΙΟ	ΓΠΣ	822/1988 698/1993 (ΑΝΑΔΗΜ/ΣΗ) 118/1995 (ΤΡΟΠ)			
16 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΓΠΣ	420/1993 812/1993 288/1995	ΠΜ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – Ν. ΕΛΒΕΤΙΑ - Κ		29/1986
17 ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ	ΓΠΣ	1019/1987	ΠΜ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ	1325	613/1988 86/1990 (ΣΥΜΠΛ.)
18 ΚΑΛΟΧΩΡΙ	ΓΠΣ	645/1989 528/1993			
19 ΚΟΥΦΑΛΙΑ	ΓΠΣ	1028/1987	ΠΜ ΚΟΥΦΑΛΙΑ		1494/1993
20 ΚΥΜΙΝΑ	- (Ν. ΜΑΛΓΑΡΑ) ΓΠΣ - (Ν. ΜΑΛΓΑΡΑ)	317/1989 96/1996			
21 ΛΑΓΚΑΔΑΣ	ΓΠΣ	1184/1987	ΠΜ ΛΑΓΚΑΔΑΣ	915	598/1988

22 ΛΑΓΚΑΔΙΚΙΑ	ΓΠΣ	1063/1986	ΠΜ ΛΑΓΚΑΔΙΚΙΑ	270	337/1987
23 ΜΕΝΕΜΕΝΗ	ΓΠΣ	1274/1987 194/195 (ΤΡΟΠ.)	ΠΜ ΜΕΝΕΜΕΝΗ – ΠΕΡΙΟΧΗ Α ΜΕΝΕΜΕΝΗ – ΠΕΡΙΟΧΗ Α ΜΕΝΕΜΕΝΗ – ΠΕΡ. Β (ΔΕΝΡΟΠ.)	105 425	706/1985 98/1987 (ΣΥΜΠΛ.) 210/1988
24 Ν. ΜΑΓΝΗΣΙΑ	- (ΔΙΑΒΑΤΑ) ΓΠΣ	409/1989			
25 Ν. ΜΑΛΓΑΡΑ	- (βλ. ΚΥΜΙΝΑ) ΓΠΣ	/			
26 Ν. ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ	ΓΠΣ	375/1989	ΠΜ Ν. ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ	500	59/1990
27 Ν. ΧΑΛΚΗΔΩΝΑ	ΓΠΣ	614/1987 657/1988 685/1994 (ΤΡΟΠ.)			
28 ΝΕΑΠΟΛΗ	ΓΠΣ	387/1989 1139/1992 (ΑΝΑΔΗΜ/ΣΗ)			
29 ΠΑΝΟΡΑΜΑ	ΓΠΣ - ???	355/1994 365/1994			
30 ΠΟΛΙΧΝΗ	ΓΠΣ	1018/1987 12/1995 (ΤΡΟΠ.)	ΠΜ ΠΟΛΙΧΝΗ– ΑΣΥΛΟ-ΟΜΟΝΟΙΑ 552- ΠΟΛΙΧΝΗ – ΜΕΤΕΩΡΑ ΠΟΛΙΧΝΗ - ΕΛΠΙΔΑ	1685 275 50	555/1986 873/1986 182/1987
31 ΠΥΛΑΙΑ	ΓΠΣ	47/1988 811/1988 (ΤΡΟΠ.)	ΠΜ ΠΥΛΑΙΑ ΠΥΛΑΙΑ	1595	310/1989 183/1996
32 ΣΙΝΔΟΣ	ΓΠΣ	363/1989			
33 ΣΟΧΟΣ	ΓΠΣ	41/1989 806/1995 (ΑΝΑΔΗΜ/ΣΗ)			
34 ΣΤΑΥΡΟΣ	- (Α. ΣΤΑΥΡΟΣ) ΓΠΣ - (Α. ΣΤΑΥΡΟΣ)	805/1987 220/1988 (ΣΥΜΠΛ.)	ΠΜ ΣΤΑΥΡΟΣ	1010	126/1989
35 ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ	ΓΠΣ	963/1987 259/1992	ΠΜ ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ – ΟΜΟΝΟΙΑ ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ – ΑΜΠΕΛΩΝΕΣ ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ – ΝΙΚΟΠΟΛΗ ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΑΜΠΕΛΩΝΕΣ	730 300 480	689/1986 795/1988 814/1988 226/1990 (ΣΥΜΠΛ.)
36 ΣΥΚΕΕΣ	- (ΡΕΤΖΙΚΙ) ΓΠΣ - (ΡΕΤΖΙΚΙ)	168/1988 314/1998 (ΤΡΟΠ.)	ΠΜ ΣΥΚΕΕΣ – ΚΡΥΟΝΕΡΙ ΣΥΚΕΕΣ – ΡΕΤΖΙΚΙ ΣΥΚΕΕΣ – ΚΡΥΟΝΕΡΙ ΣΥΚΕΕΣ - ΡΕΤΖΙΚΙ	68 1586 50 590	707/1985 712/1988 823/1988 309/1989
37 ΤΡΙΑΝΔΡΙΑ	ΓΠΣ	765/1988 192/1993 (ΑΝΑΔΗΜ/ΣΗ)	ΠΜ ΤΡΙΑΝΔΡΙΑ – ΕΝ. 3	56	784/1991
38 ΧΑΛΑΣΤΡΑ	- (ΠΥΡΓΟΣ) ΓΠΣ - (ΠΥΡΓΟΣ)	1172/1987 1356/1992 (ΤΡΟΠ.)	ΠΜ ΧΑΛΑΣΤΡΑ – (ΠΥΡΓΟΣ) ΧΑΛΑΣΤΡΑ	2320	296/189 296/1990
39 ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ			ΠΜ ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ		382/1987
40 ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ	ΓΠΣ	1043/1987	ΠΜ ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ	1435	434/1988

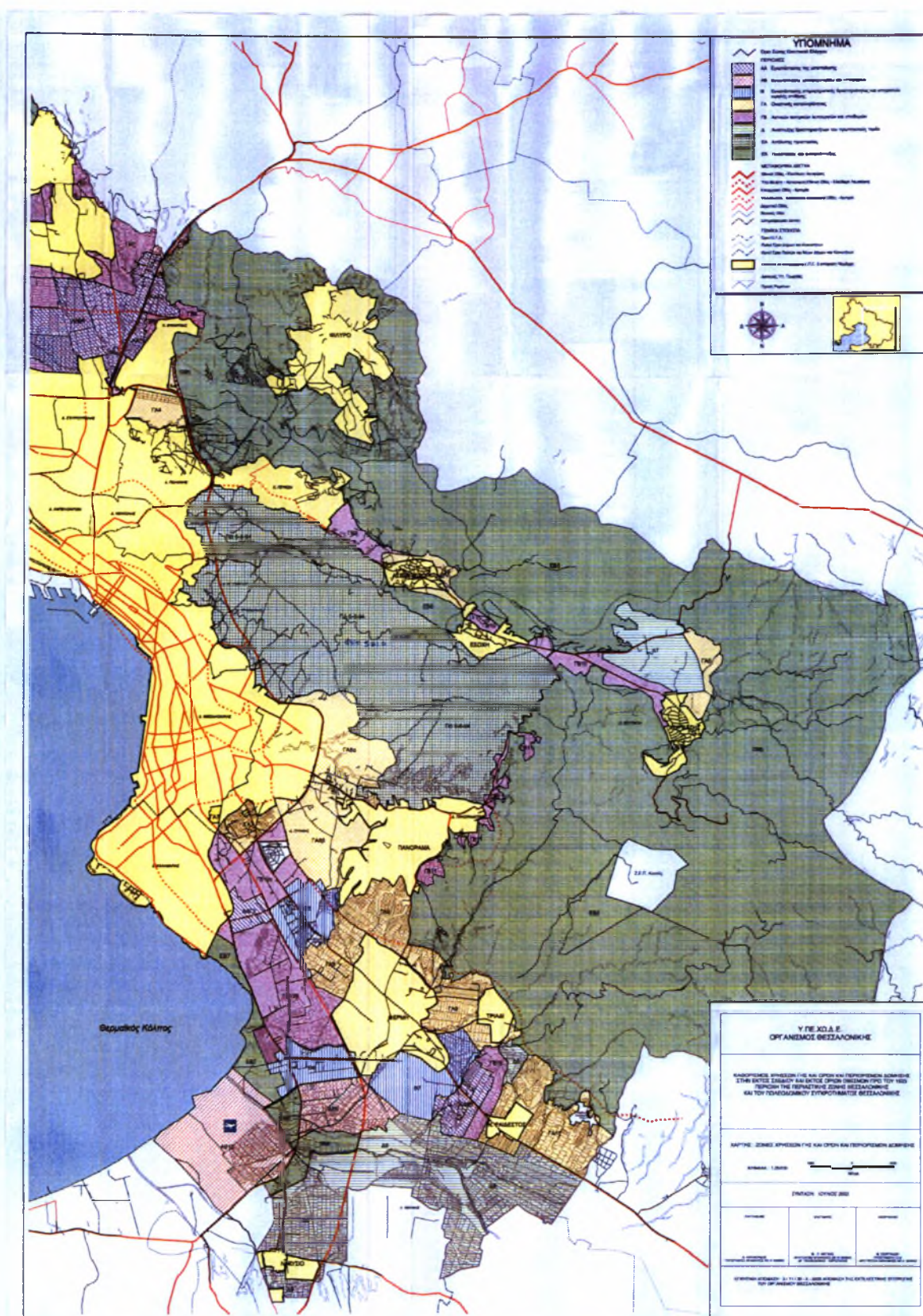
Πίνακας 7: Οικισμοί με ΓΠΣ, πολεοδομική μελέτη και στρέμματα επεκτάσεων
(Πηγή: Ιδία έρευνα και επεξεργασία)

Πίνακας Κατανομή δραστηριοτήτων στην ΠΖΘ 1996 (στοιχεία: Γ.Σ.Π. ΟΡΘΕ) Χρήση	Σημειακές έγγραφες	Έκτασή κατάλυσης (ha)
Κτηνοτροφία	547	342,5
Κατοικία	2149	851,2
Βιομηχανία, βιοτεχνία, εργαστήρια	2472	1584,6
Χονδρεμπόριο – εμπορικές αποθήκες	742	357,7
Τουρισμός –αναψυχή	111	48,4
Εμπορικά καταστήματα	256	139,3
Κοινωνικές εξυπηρετήσεις	306	450,0
Ειδικές χρήσεις	148	321,6
Δάση	4	2,6
Άλλα	3	4,7
Θερμοκήπια	155	98,1
Παροχή υπηρεσιών	186	108,9
Γεωργικές εγκαταστάσεις	34	6,5
Εξόρυξη	6	22,4
Εγκαταστάσεις ΜΜ	9	6,4
ΣΥΝΟΛΟ		40.715

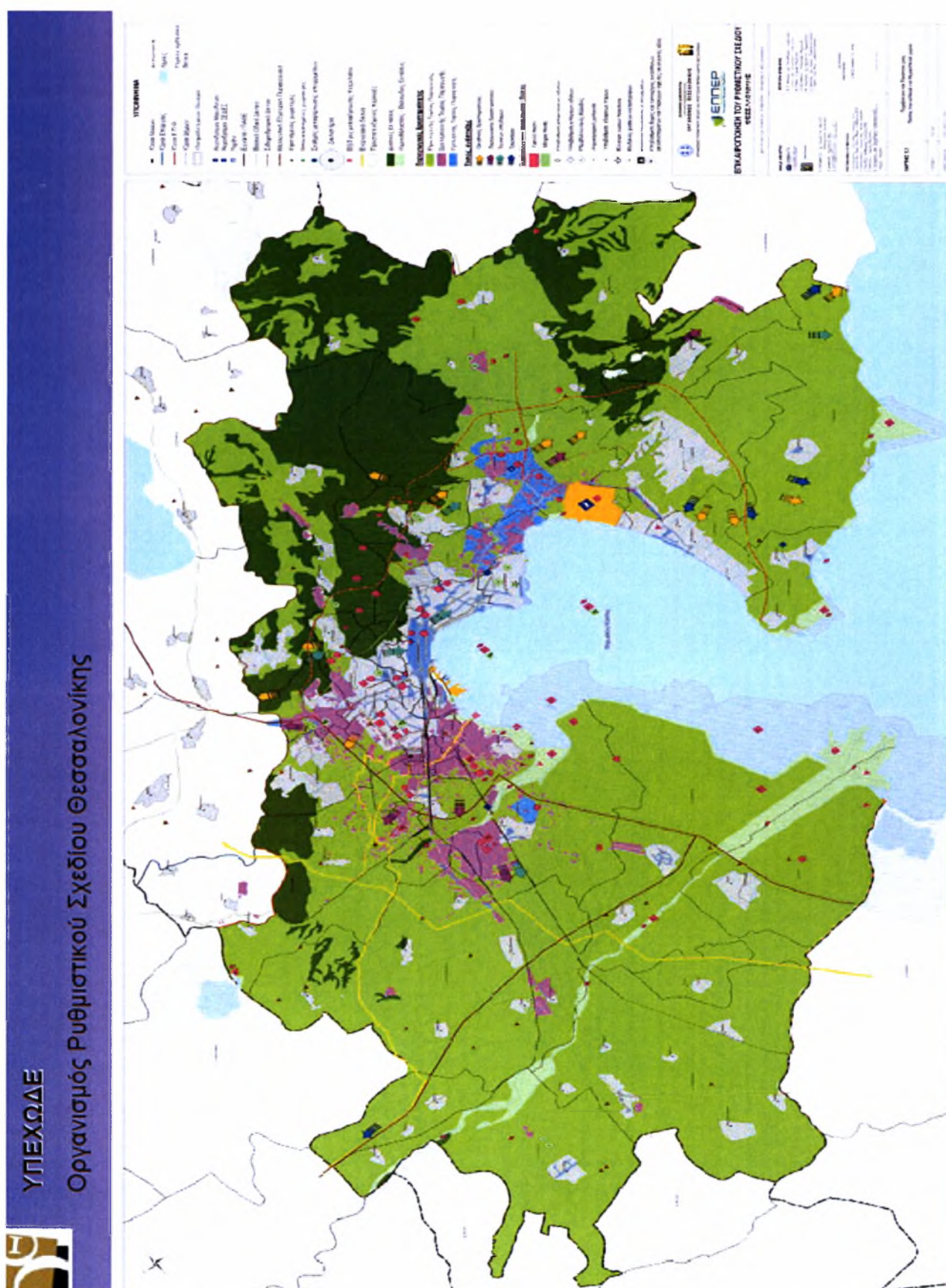
Πίνακας 8: Κατανομή δραστηριοτήτων στην ΠΖΘ 1996
(Πηγή: Γ.Σ.Π. ΟΡΘΕ)



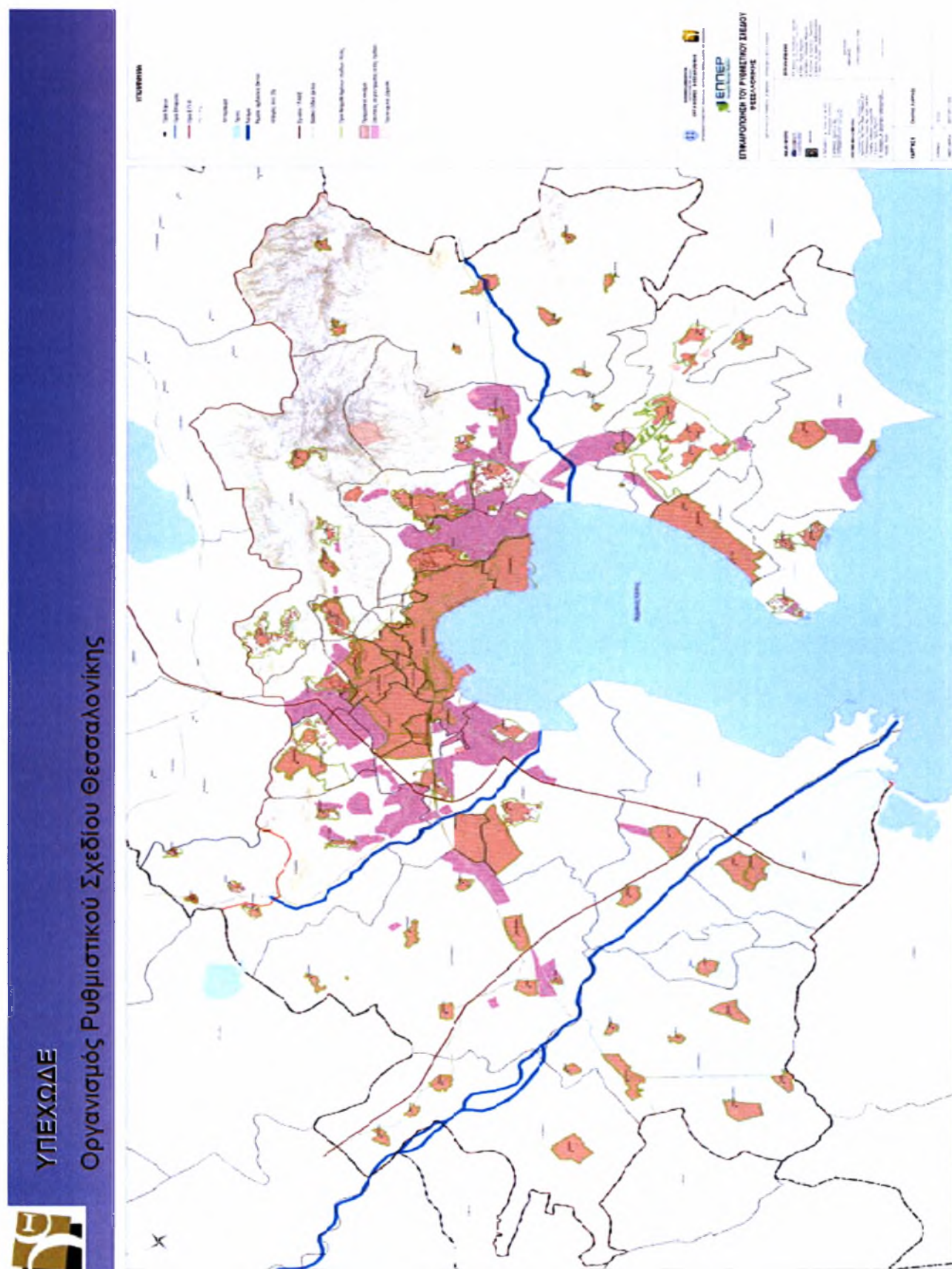
Χάρτης 1: Χάρτης ZOE (2003) Δυτικός τομέας
(Πηγή: ΟΡΘ)



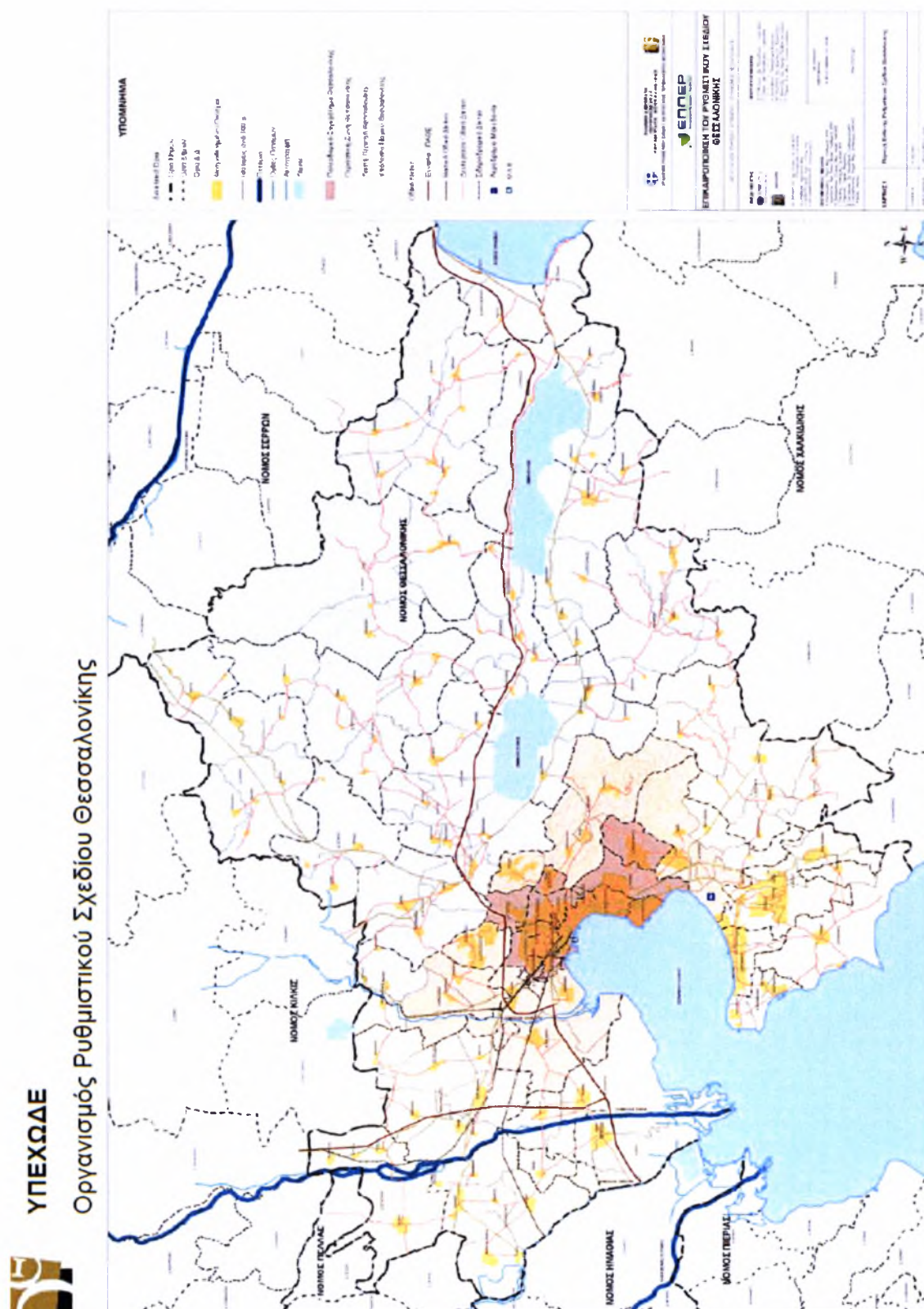
Χάρτης 2: Χάρτης ΖΟΕ (2003) Ανατολικός τομέας
(Πηγή: ΟΡΘ)



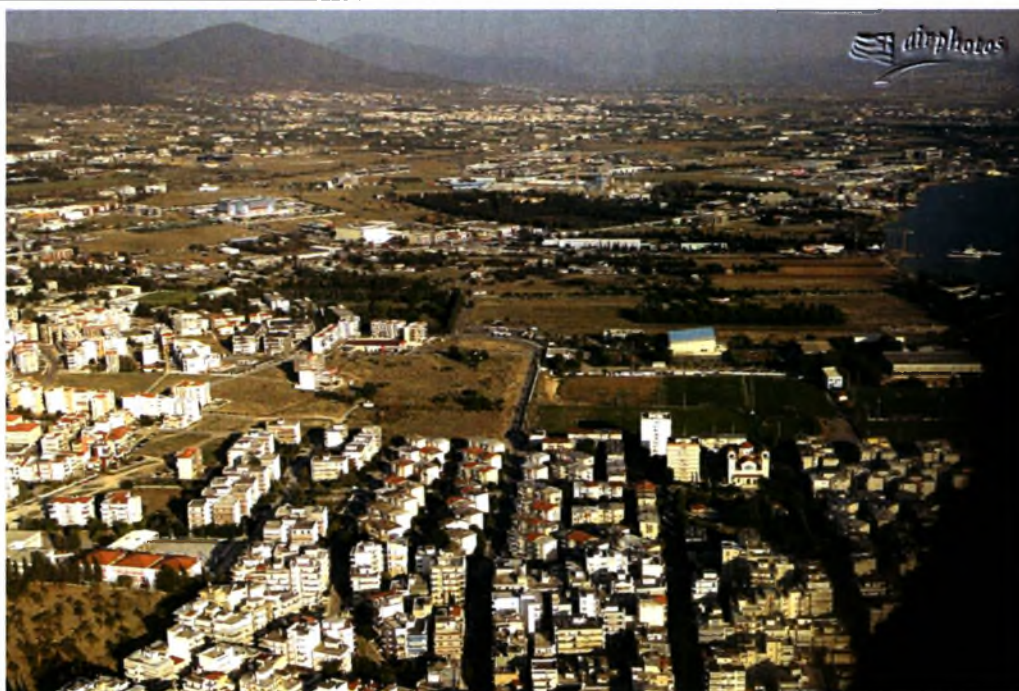
Χάρτης 3: Χάρτης από το επικαιροποιημένο ΡΘ (Πηγή:
http://www.helexpo.gr/HelexpoPortal/inst/helexpo/gallery/Root/Pdf/real_estate/%CE%9C%CF%80%CE%B1%CF%8A%CF%81%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%AC%CF%81%CE%B7.pdf)



Χάρτης 4: Χάρτης από το επικαιροποιημένο ΡΘ (Πηγή:
http://www.helexpo.gr/HelexpoPortal/inst/helexpo/gallery/Root/Pdf/real_estate/%CE%9C%CF%80%CE%B1%CF%8A%CF%81%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%AC%CF%81%CE%B7.pdf)



Χάρτης 5: Χάρτης από το επικαιροποιημένο ΡΘ (Πηγή:
http://www.helexpo.gr/HelexpoPortal/inst/helexpo/gallery/Root/Pdf/real_estate/%CE%9C%CF%80%CE%B1%CF%8A%CF%81%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%AC%CF%81%CE%B7.pdf)



Φωτ 1: Περιοχή περιαστικής ζώνης ανατολικού τομέα. Μπροστά φαίνονται οι υπεραγορές περιοχής IKEA και COSMOS.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ 2: Περιοχή περιφερειακής στο ύψος του Carrefour (ανατολικά)

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ. 3: Περιοχή Πατριαρχικό το IKEA.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ. 4: Περιοχή IKEA. Η μίξη χρήσεων είναι προφανής: Τριτογενής τομέας, κατοικία στο βάθος, Ξενοδοχείο, αποθήκες, γεωργική γη και δεξιά (δεν φαίνεται) νοσοκομείο.

Πηγή: www.aerofotos.gr



Φωτ. 5: Περιαστική ζώνη Θεσσαλονίκης, ανατολικός τομέας.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ 6: Περιοχή πλανητάριο. Πιο κάτω φαίνεται η οδός προς Μουδανιά και το COSMOS.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ. 7: Περιοχή Θέρμη.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ. 8: Παραλιακά Επανωμής. Ξενοδοχειακές μονάδες και παραθεριστικές κατοικίες.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ. 9: Περιοχή Επανωμής, παραλιακά.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ. 10: Λιμνοθάλασσα Επανωμής. Προστατευόμενη περιοχή. Στο βάθος ζώνη κατοικίας σύμφωνα με το ΓΠΣ.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ. 11: Περιοχή Ν. Επιβάτες, Δ. Θερμαϊκού.
Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ. 12: Περιοχή Περαία. Στο βάθος φαίνεται ο Δ. Θερμαϊκού.
Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ. 13: Περιοχή Χορτιάτη.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ. 14: Περιοχή Πανόραμα.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ 15: Περιοχή Fix, η Δυτική είσοδος στην πόλη.
Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ. 16: Περιοχή περιφερειακού στο ύψος της αερογέφυρας Σταυρούπολης
(Διασταύρωση).
Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



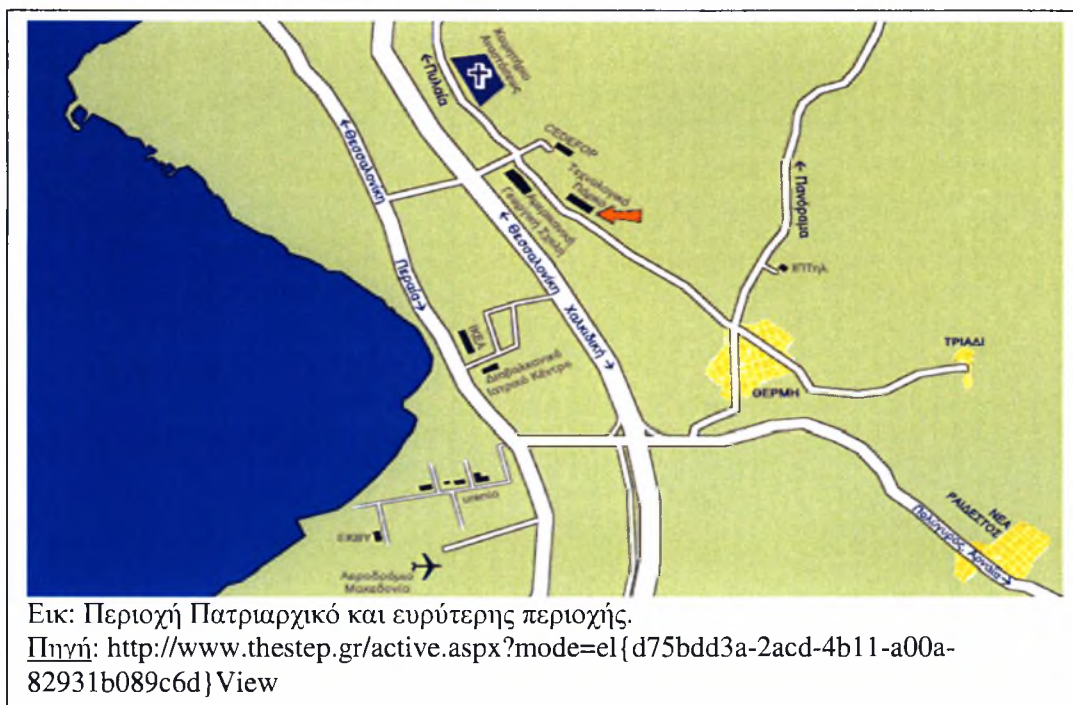
Φωτ 17: Περιοχή Ωραιοκάστρον.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Φωτ 18: Περιοχή στη λίμνη Βόλβη.

Πηγή: <http://www.airphotos.gr/thessaloniki.htm#>



Βαθμίδες οικιστικών κέντρων

Τα οικιστικά κέντρα ταξινομούνται σε (5) επίπεδα. Σε κάθε επίπεδο ομαδοποιούνται εκείνες οι λειτουργίες που η δυνατότητα εξυπηρέτησης τους (κυρίως από άποψη πληθυσμιακού μεγέθους) βρίσκεται στο ίδιο επίπεδο. Οι λειτουργίες που περιέχονται ανά επίπεδο είναι οι εξής:

-Οικισμοί ή οικιστικά κέντρα 5ου επιπέδου (απλά χωριά):

Είναι μικρού πληθυσμιακού μεγέθους οικισμοί ή συνοικισμοί όπου βασικά αναπτύσσεται κατοικία καθώς και οι οικισμοί πιο σύνθετοι που εξυπηρετούν μικρό αριθμό γειτονικών οικισμών λόγω μιας λειτουργίας (π.χ. βρεφικός σταθμός).

Οι εξυπηρετήσεις που χωροθετούνται σε αυτούς (επιλεκτικά) είναι οι ακόλουθες: Νηπιαγωγείο, δημοτικό, βρεφικός σταθμός, ανοικτοί χώροι άθλησης.

-Οικιστικό κέντρο 4ου επιπέδου (κεφαλοχώρι)

Εξυπηρετούμενος πληθυσμός 2.000 -8.000 κάτοικοι περίπου (μέσος όρος 5.000 κάτοικοι).

Εξυπηρετήσεις που χωροθετούνται επί πλέον αυτών της προηγούμενης κατηγορίας: Γυμνάσιο, Λύκειο, περιφερειακό ιατρείο, βιβλιοθήκη -κέντρο νεότητας, αίθουσα πολλαπλών χρήσεων, ταχυδρομείο.

Εφ' όσον είναι έδρα ΟΤΑ χωροθετούνται διοικητικά (δημοτικές υπηρεσίες, αστυνομικό τμήμα, πυροσβεστική υπηρεσία, γραφεία ΕΥΔΑΠ, ΔΕΗ) και οικονομικές υπηρεσίες (δημοτικές επιχειρήσεις, υποκαταστήματα τράπεζας).

-Οικιστικό κέντρο 3ου επιπέδου (κωμόπολη):

Μέσος εξυπηρετούμενος πληθυσμός: 20.000 κάτοικοι περίπου. Εξυπηρετήσεις που χωροθετούνται επί πλέον αυτών του προηγούμενου επιπέδου: κέντρο υγείας (αντικαθιστά το περιφερειακό ιατρείο), συμβουλευτικοί σταθμοί επιτόκων - βρεφών, γεροντικές στέγες -ΚΑΠΗ, αθλητικός πυρήνας Α', πνευματικό κέντρο - κέντρο λαϊκής επιμόρφωσης, κινηματογράφος, οικονομική εφορεία -δημόσιο ταμείο, ειρηνοδικείο, πταισματοδικείο, υποθηκοφυλακείο, αγρονομείο - δασονομείο.

-Οικιστικό κέντρο 2ου επιπέδου (νομαρχιακό κέντρο):

Μέσος εξυπηρετούμενος πληθυσμός: 80.000 κάτοικοι περίπου. Εξυπηρετήσεις που χωροθετούνται επιπλέον του προηγούμενου επιπέδου: ειδικά σχολεία, ΚΕΤΕ, ΤΕΙ

νομαρχιακό νοσοκομείο, κέντρο βρεφών, μαθητικά οικοτροφεία, μαθητικές εστίες, γηριατρικές κλινικές, κέντρα προστασίας αναπήρων, θεραπευτήρια χρόνιων παθήσεων, αθλητικός πυρήνας Β', μουσείο, θέατρο, νομαρχιακές(υπηρεσίες -υπουργείων και δημόσιων οργανισμών, πρωτοδικείο, πλημμελειοδικείο, υποδιεύθυνση αστυνομίας τροχαίας -αγορανομίας.

-Οικιστικό κέντρο 1ου επιπέδου (περιφερειακό κέντρο)

Μέσος εξυπηρετούμενος πληθυσμός: 450.000 κάτοικοι περίπου. Εξυπηρετήσεις που χωροθετούνται επιπλέον αυτών του προηγούμενου επιπέδου: ΑΕΙ, εργομετρικό κέντρο, περιφερειακό νοσοκομείο, περιφερειακές υπηρεσίες υπουργείων, δημοσίων οργανισμών, δημοσίων επιχειρήσεων-τραπεζών, Διεύθυνση αστυνομίας -επιθ. χωροφυλακής, εφετείο. (Πηγή: Αρχείο ΔΙΠΕΧΩ)



Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

1. Αγγελίδης, Μ., (2000) *Χωροταξικός Σχεδιασμός και Βιώσιμη Ανάπτυξη*, Αθήνα: Συμμετρία.
2. Αίσωπος, Ι., (2004) 'Η πρόκληση της διάχυτης πόλης' *Αρχιτέκτονες*, 46, περίοδος Β', Ιούλιος – Αύγουστος 82-83.
3. Αλατζόγλου, Α., (2009) *Πυκνότητα χρήσεων γης και αστική χωρική διάθρωση: Η περίπτωση του Δήμου Θεσσαλονίκης*, Βόλος: Διδακτορική Διατριβή.
4. Αλεξανδροπούλου, Α., Μακράκης – Καραχάλιου, Χ. (2009) 'Μεταπολεμικές Προσπάθειες Ρύθμισης του Μητροπολιτικού Χώρου της Θεσσαλονίκης', *Ενημερωτικό Δελτίο – Μηχανικοί Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής ανάπτυξης* – Τεύχος 13/ 381, Ιούλιος 2009, σελ. 10-22.
5. Γετίμης Π. (1994) 'Αστική ανάπτυξη και πολιτική', στο Π. Γετίμης, Γ. Καυκαλάς & Ν. Μαραβέγιας (επ.) *Αστική και περιφερειακή ανάπτυξη: θεωρία, ανάλυση και πολιτική*, Αθήνα: Θεμέλιο, σ.307-333
6. Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ, (1997;) 'Τάσεις χωροθέτησης του τριτογενούς τομέα και η ρύθμιση της αστικής ανάπτυξης: Μαθήματα από την περίπτωση της Θεσσαλονίκης' (χ.ο.)
7. Γοσποδίνη, Α., Μπεριάτος, Η. (2003), 'Η "κυριαρχία" της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και του καινοτόμου σχεδιασμού στα αναδύομενα "διεθνοτοπικοποιημένα" αστικά τοπία: η περίπτωση της Αθήνας 2004' *Αειχώρος*, Τόμος 2, Τεύχ. 2.
8. Γοσποδίνη, Α., (2006) 'Σκιαγραφώντας, Ερμηνεύοντας και Ταξινομώντας τα Νέα Τοπία της Μεταβιομηχανικής Πόλης' στο Α. Γοσποδίνη, Η. Μπεριάτος, στο *Τα νέα αστικά τοπία, και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Κριτική.
9. Γοσποδίνη, Α., Μπεριάτος, Η. (2006) *Τα νέα αστικά τοπία, και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Κριτική.
10. ΕΜΠ, ΤΕΕ, Αραβαντινός Α. (2001), *Χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο: Δράσεις για την αντιμετώπιση της γραμμικής παρόδιας δόμησης*, Αθήνα: Κορυφή ΑΕ
11. Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών (2005). *Πανελλήνιο Συνέδριο: Η Θεσσαλονίκη και ο ευρύτερος χώρος, Παρελθόν – Παρόν – Μέλλον*.
12. Καματάκη, Ε. (2009) «Μεγάλης κλίμακας μεταφορά σωματιδιακής ρύπανσης στη Θεσσαλονίκη». Θεσσαλονίκη: [χ.ό.].

13. Καρανικόλας, Ν. (2005) *Η συμβολή της Γεωγραφικής και χαρτογραφικής ανάλυσης στη μελέτη και τον προσδιορισμό αξιών γης σε περιαστικές ζώνες: Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης*. Θεσσαλονίκη, [χ.ό.]. (Διδακτορική διατριβή)
14. Καυκαλάς, Γ. (1999), *Θεσσαλονίκη: Μείωση της Μονοκεντρικότητας στο Πολεοδομικό Συγκρότημα και ο ρόλος του Τριτογενούς τομέα*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ζήτη.
15. Καυκαλάς, Γ. (2004) *Ζητήματα χωρικής ανάπτυξης: Θεωρητικές προσεγγίσεις & Πολιτικές*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ.
16. Καυκαλάς, Γ., Λαμπριανίδης, Λ., Παπαμίχος, Ν. (2008), *Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο: Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ
17. Κομνηνός, Ν. και Μάνος, Σ. (Ερευνητική Μονάδα URENIO, ΑΠΘ), 'Η ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ: 10 χρόνια προγραμματισμού τεχνολογικής ανάπτυξης'
18. Λαμπριανίδης, Λ., (1992), *Κρίση της θεωρίας χωροθέτησης της βιομηχανίας: κατευθύνσεις για μια εναλλακτική προσέγγιση*, Αθήνα: Εξάντας
19. Lesnes, C. (1999). 'Προς τη μετάπολη; Αστικός κόσμος χωρίς πόλεις', Το Βήμα, 5 Δεκεμβρίου 1999, σελ. 9.
20. Λουκάκης, Π., (1997), 'Σύγχρονη Ελληνική Πόλη: Τάσεις Μεταλλαγών στη Χωρική Διάχυση της Αστικοποίησης, Αρχαιολογία και Τέχνες, τ.65, σ.54-62.
21. Μαραβελάκη Μ., Βακαλοπούλου, Α., (1993), *Οι προσφυγικές εγκαταστάσεις στην περιοχή της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις ΒΑΝΙΑΣ.
22. Ματσούκης, Θ. (1981), *Βόρεια Ελλάδα, Θεσσαλονίκη: πληθυσμιακή αναστροφή και περιφερειακή ανάπτυξη: απλοί αριθμοί ή ουσία;*, Ετήσια έκδοση Hellenews με τη συνεργασία του επιτελείου της εφημερίδας ΕΞΠΡΕΣ, με την ευκαιρία της 46^{ης} Διεθνούς Έκθεσέως.
23. Μέλισσας, Δ., (2007), *Οι χρήσεις γης και το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο*, Αθήνα, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σακκουλά ΑΕ.
24. Μινέτος, Δ., (2009), *Οι πρόσφατες μεταβολές των χρήσεων γης στην Ελλάδα και οι επιπτώσεις τους στη βιώσιμη ανάπτυξη της υπαίθρου: Μια θεωρητική & Εμπειρική διερεύνηση*, Βόλος: Διδακτορική διατριβή.
25. Μπεριάτος, Η., Οικονόμου, Δ., Πυργιώτης, Γ. (1994) *Κωδικοποίηση και Μηχανισμοί ελέγχου στον Εξωαστικό χώρο: Συγκριτική διερεύνηση της εμπειρίας*

άλλων χωρών. Πρόταση για την Ελλάδα, Ερευνητικό πρόγραμμα ΥΠΕΧΩΔΕ – ΤΧΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

26. Οικονόμου Δ. (1995) 'Χρήσεις γης και δόμηση εκτός σχεδίου: η ελληνική εκδοχή της αειφορίας', *ΣΕΠ-ΤΟΠΟΣ*, τόμος II, σ.63-73

27. Οικονόμου, Δ. (2000), 'Σύστημα χωρικού σχεδιασμού: η ελληνική πραγματικότητα και η διεθνής εμπειρία', *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, τ.101-102, σ.3-57

28. Οικονόμου, Δ., (2002), 'Πολεοδομία: θεωρία, τεχνικές, πολιτική', πανεπιστημιακές σημειώσεις, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

29. Οικονόμου Δ., (2007). 'Εκτός σχεδίου Δόμηση», Παρουσίαση για το «Δίκτυο Αειφόρων νήσων Αιγαίου "Δάφνη"», Ημερίδα 10 Δεκεμβρίου 2007.

30. Οικονόμου, Δ., Πετράτος, Γ., (1999-2005), *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων: Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg.

31. ΟΡΘΕ – Παπαμύχος, Ν., Ζάγκας, Θ., Ανανιάδου, Μ., Διαμαντόπουλος, Στ., Νικολάου, Κ., (2006), 'Στρατηγικό και Επιχειρησιακό Σχέδιο για το Πράσινο της Θεσσαλονίκης'

32. Παπααργυρίου, Β., (2007), *Πολεοδομία: εισαγωγή, θεσμοί, πολιτική*, Αθήνα, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Σακκουλά ΑΕ.

33. Πετράτος, Γ., Μαρδάκης, Π., (1999) 'Οι πρόσφατες Μεταβολές στο Ελληνικό Σύστημα Αστικών Κέντρων' στο Οικονόμου Πετράκος (επ.) σ. 45-64.

34. Πολυχρονόπουλος, Δ. (2004), από το συνέδριο 'The European City in Transition - The City and the Region' στο Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, τεύχος 44, περίοδος Β', Μάρτιος – Απρίλιος, σ. 30.

35. Πρόγραμμα Ηρακλής: Infussi F., Σημεοφορίδης, Γ. (επ.) (1998) *Le sfide della città greca: Οι προκλήσεις της ελληνικής πόλης*, Αθήνα: Linora Γραφικές τέχνες.

36. Περιφερειακό πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣ) της ΠΚΜ (ΦΕΚ 218 Δ' / 06.02.2004)

37. Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (1985) ΟΡΘ

38. Σαββαΐδης, Π., (ΕΚΕΠΠ-ΕΚΕΧΧΑΚ), (2008), *Θεσσαλονίκης ανάδειξης Χαρτών αναμνήσεις*, Ζήτη: Θεσσαλονίκη.

39. Σημαιοφορίδης, Γ.(2005), *Διελεύσεις: Κείμενα για την Αρχιτεκτονική και τη μετάπολη*, Αθήνα: Metapolis Press
40. Τοπικός Ορίζοντας, (2010) 'Τέλος του έτους δημοπρατείται η εξωτερική περιφερειακή', Μάιος 2010, Αρ. Φύλλου 143, Έτος 13^ο.
41. Τριανταφυλλίδης Ι., (1966) *Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης*.
42. Τσουκαλά, Κ. (2009) *Εξαστισμός και ταυτότητα: Η περίπτωση της Θέρμης περιαστικού οικισμού της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: Επίκεντρο.
43. ΤΜΧΠΠΑ - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, (2009), *25 Κείμενα για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του χώρου*, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας.
44. Χριστοδούλου, Χ., (2008), *Αστικοποίηση και χώροι κοινωνικού αποκλεισμού: Εγκαταστάσεις κατοίκησης στην περιφέρεια της Θεσσαλονίκης, 1980-2000. Θεσσαλονίκη, [χ.ό.]. (Διδακτορική διατριβή)*
45. Χριστοφιλόπουλος, Δ., (2007) *Δόμηση Εκτός Σχεδίου Πόλεως*, Αθήνα: Σακκουλάς

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

46. Ascher, F. (1995) *MÉTAPOLIS: ou l' avenir des villes*, Paris: Odile Jacob.
47. Anas, A. (1990) 'Taste Heterogeneity and Urban Spatial Structure: The Logit Model and Monocentric Theory Reconsidered', *Journal of Urban Economics*, Nov., **28**(3), pp. 318-3
48. Anas A., Arnott R. & Small K. (1998) 'Urban spatial structure', *Journal of Economic Literature*, **XXXVI**, σ.1426-1464.
49. Antrop, M. (2004) 'Landscape Change and the Urbanization Process in Europe', *Landscape and Urban Planning*, **67**, pp. 9-26.
50. Barke, M. (1991) 'The growth and changing patterns of second homes in Spain in the 1970s', *Scottish Geographical Magazine* **107**(1), 12-21.
51. Batty, M. (2001) 'Polynucleated urban Landscapes', *Urban Studies*, Vol.**38** No.4 / 635-655.
52. Brueckner, J. & Fansler, D. (1983) 'The Economics of Urban Sprawl: Theory and Evidence on the Spatial Sizes of Cities', *The Review of Economics and Statistics*, MIT Press, vol. **65**(3), pages 479-82, August.
53. Champion, A.G. (2001) 'A Changing Demographic Regime and Evolving Polycentric Urban Regions: Consequences for the Size, Composition and Distribution of City Populations', *Urban Studies*, Vol. **38**, No. 4, 657-677.
54. Doxiadis, C.A., Papaioannou J.G. (1974) *ECUMENOPOLIS: the Inevitable City of the Future*", Athens: Center of Ekistics.
55. ESPON, (2004) *Diversity within the European territory*, Denmark.
56. Fillion, P., Bunting, T., Warriner, K. (1999) 'The entrenchment of urban dispersion: Residential location pattern and preferences in the dispersed city', *Urban Studies*, **36** 1317-1347.
57. Foot, J. (2000) 'The urban periphery, myth and reality, Milan 1950-1990' *City*, Vol. **4**, No. 1, 7-26.
58. Fujita, M., Ogawa, H. (1989). 'Nonmonocentric urban configurations in a two-dimensional space,' *Environment and Planning A*, Pion Ltd, London, vol. **21**(3), pages 363-374, March.
59. Gallent, N., Shoard, M., Andersson, J., Oades, R., and Tudor, C. (2004) 'England's Urban FringesQ multi-functionality and planning', *Local Environment* **9**(3), 217-233.

60. Garreau, J. (1991) *Egde city: Life on the new frontier*, New York: Anchor Books.
61. Griffiths, J.(1994) 'The last frontier', *Planning Week* , 17 March
62. Hall, P., Pain, K. (2006) *The polycentric Metropolis: learning from mega-city regions in Europe*, Malta: Earthscan.
63. Harris, R. and Larkham, P.J. (eds) (1999) *Changing suburbs: foundation, form and function* London: Spon.
64. Iaquina, D., Drescher, A., (2000) 'Defining peri-urban: Towards Guidelines for understanding rural urban linkages and their connection to institutional context', *Land Reform 2000/2*, United Nations Food and Agriculture Organisation (FAO), Rome.
65. Keen, M. (1998) 'The balance between specific and ad valorem taxation,' *Fiscal Studies, Institute for Fiscal Studies*, vol. **19**(1), pages 1-37, February
66. Knox, P., Pinch, S., Μαλούτας, Θ. (μετ.-επ) (2009) Κοινωνική Γεωγραφία των πόλεων Αθήνα: Σαββάλας.
67. Korff, R., Rothfuß, E. (2009) 'Ambivalence of Megacities: Catastrophe or Solution?', *Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis*, Nr. **1**, 18.
68. Lambin, E.F., Turner II, B.L., Geist, H., Agbola, S., Angelsen, A., Bruce, J.W., Coomes, O., Dirzo, R., Fischer, G., Folke, C., George, P.S., Homewood, K., Imbernon, J., Leemans, R., Li, X., Moran, E.F., Mortimore, M., Ramakrishnan, P.S., Richards, J.F., Skånes, H., Steffen, W., Stone, G.D., Svedin, U., Veldkamp, T., Vogel, C., Xu, J., 2001. 'The causes of land-use and land-cover change: moving beyond the myths', *Global Environmental Change* **11**, 261–269.
69. McDonald, J.F. (1997) *Fundamentals of Urban Economics*, Upper Saddle River, NJ: Prentice Hall.
70. MacDonald, K., Rudel, K. T. (2005) 'Sprawl and forest cover: what is the relationship?', *Applied Geography* **25**, 67–79.
71. Meeus, J.S., Gulinck, H. (2008) 'Semi-Urban Areas in Landscape Research: A Review', *Living Reviews in Landscape Research*, **2**, (2008), 3.
72. Meijers, E. (2005) 'Polycentric Urban Regions and the Quest for Synergy: Is a Network of Cities More than the Sum of the Parts?', *Urban Studies*, Vol. **42**, No. 4, 765–781.

73. Morrill, R. (2006) 'Classic Map Revisited: The Growth of Megalopolis', *The Professional Geographer*, **58**(2), pages 155–160. Volume 58, Number 2.
74. Moses, L.N, and H.F. Williamson Jr, (1967) 'The Location of Economic Activity in Cities', *American Economic Review Papers and Proceedings*, **57**(2): 211-22.
75. Moulaert, F., Rodriguez, A., Swyngedouw, E. (eds) (2003) *The Globalized city: Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities*, Oxford, Oxford University Press.
76. Munoz, F., (2003) 'Lock living: Urban sprawl in Mediterranean cities', *Cities*, **20** (6) 381-385.
77. O'Sullivan, (2003) *Urban economics*. Boston: McGraw-Hill/Irwin
78. Peeters, D. (2010) Από τη διάλεξη 'Self Generating Housing, Open Space and Transportation in a Sprawling City', Βόλος, 20-1-2010.
79. Rindfuss, R. R., Entwisle, B., Walsh, S. J., Mena, C. F., Erlien, C. M. and Gray, C. L. (2007) 'Frontier Land Use Change: Synthesis, Challenges, and Next Steps', *Annals of the Association of American Geographers*, **97**, 739–754.
80. Roweis, S., and Scott, A. J. (1976/1995) 'Urban Planning in Theory and Practice: A Reappraisal', *Environment and Planning A*, **9**:1097-1119.
81. Sassen, S.(2009) 'Cities in Today's Global Age', *SAISReview*, vol. **XXIX**, no.1.
82. Soja, W., E. (2000) *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, UK: Blackwell Publishers.
83. Sultana, S., Weber, J. (2007) 'Journey-to-Work Patterns in the Age of Sprawl: Evidence from Two Midsize Southern Metropolitan Areas', *The Professional Geographer*, **59**:2,193 — 208.
84. Tsai, Y. H. (2005) 'Quantifying Urban Form: Compactness versus 'Sprawl'', *Urban Studies*, **42** (1), 141-161.

Πηγές από το διαδίκτυο

85. Αβδελίδης, Κ. 'Η χωρική εξέλιξη 4 μεγάλων ελληνικών πόλεων', (Προσβάσιμο από: http://arxio.gsdb.gr/wp/WP_21.pdf) [Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
86. Αγγελιοφόρος, (2008) (Πρόσβαση από: <http://www.agelioforos.gr/default.asp?pid=7&ct=1&artid=14145>) [Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
87. Αίσωπος, Ι., Σημαιοφορίδης, Γ. (1997) 'Από τη μητρόπολη στη μετάπολη', Το Βήμα, 7 Δεκεμβρίου 1997, Ε:\metropolis\Από τη μητρόπολη στη μετάπολη - ΤΟ ΒΗΜΑ.htm. [Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
88. Γ.Α.Γιαννόπουλος, Καθ. ΑΠΘ πρόσβαση από: <http://www.eventsinteractive.com/artion/Docs/DevConf//PPT/6.GIANNPOULOS.pdf> [Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
89. courses.arch.ntua.gr/ [Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
90. Δελτίο Τύπου ΤΕΕ - ΤΚΜ. (2009), 'Διημερίδα για τα ακίνητα: Επείγων ο προγραμματισμός της οικιστικής ανάπτυξης στην Ελλάδα', Αρ. Πρωτ. 2576/12.5.2009 (Προσβάσιμο από: portal.tee.gr/) [Τελευταία Πρόσβαση: 13-7-2010]
91. Καθημερινή, (2010) «Δραστικά μέτρα κατά της εκτός σχεδίου δόμησης στα νησιά» του Γιώργου Λιάλιου. (Προσβάσιμο από: http://news.kathimerini.gr/4dcgi/_w_articles_ell_2_28/03/2010_395753) [τελευταία πρόσβαση 5-7-2010].
92. Μακεδονία, (2008), '700% αύξηση της αξίας ακινήτων', Προσβάσιμο από: <http://www.makthes.gr/news/reportage/13296/> (Ημερομηνία Δημοσίευσης: 20/02/2008) [Τελευταία πρόσβαση: 13-7-2010].
93. Mitchell, J. G. (2001). 'Urban Sprawl', Προσβάσιμο από: <http://ngm.nationalgeographic.com/ngm/data/2001/07/01/html/fulltext3.html> [Τελευταία πρόσβαση: 8-2-2010]
94. 'ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗ', Άρθρο του Γ.Γ. της Περιφ. Κ. Μακεδονίας, πρώην Πρύτανη του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, καθηγητή, Γιώργου Τσιότρα. 06/09/2005 (πηγή: <http://www.rcm.gr/articleview.cfm?pid=549&id=2ABDF0DB-10A7-0D0C-18A33E01164C42CC>) [Τελευταία πρόσβαση: 13-7-2010].
95. Μέλισσας, (2007) 'Εθνικό Χωροταξικό: Μία πρώτη προσέγγιση', Αθήνα 31 Αυγούστου 2007 (Προσβάσιμο από:

www.kedke.gr/uploads2007/xvrotaksikossxediasmos_120907.doc [Τελευταία πρόσβαση: 10-1-2013])

96. Μπαλάσης Ε., (2007) 'Γεωγραφία της Μητρόπολης: Όψεις του φαινομένου στον Ελληνικό χώρο' στη θεματική ενότητα *Αστική αναδιάρθρωση και χωροθετικές προτιμήσεις*, ΓΕΩΓΡΑΦΙΕΣ τ.12/2007 (Προσβάσιμο από: <http://urbanized.spaces.live.com/blog/cns!37E25C62D119A38B!202.entry>) [Τελευταία πρόσβαση: 13-7-2010].

97. Μπαϊρακτάρη, Σ., (2008) 'Χωροταξικός Σχεδιασμός στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης', ΔΕΘ 3^ο Διεθνές Συνέδριο Real Estate-Προοπτικές χωρίς όριο 11-13 Σεπτεμβρίου 2008. (Προσβάσιμο από: http://www.helexpo.gr/HelexpoPortal/inst/helexpo/gallery/Root/Pdf/real_estate/%CE%9C%CF%80%CE%B1%CF%8A%CF%81%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%AC%CF%81%CE%B7.pdf) [Τελευταία πρόσβαση: 13-7-2010].

98. Ομάδα εργασίας του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, στην έκθεσή τους με τίτλο 'Αξιοποίηση ελεύθερων χώρων του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης', (Προσβάσιμο από: <http://www.oikologio.gr/content/view/2068/2/>) [Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].

99. Παπαπετρόπουλος, Α. 'Η νομολογιακή διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου για το χωροταξικό και τον πολεοδομικό σχεδιασμό', (Προσβάσιμο από: http://lib.teekerk.gr/bitstream/lib.teekerk.gr/100/1/ker_m271_papapetropoulos.pdf) [Τελευταία πρόσβαση: 10-7-2010]

100. Πρώτο Θέμα, (2008). 'ΤΕΕ: εμμένει στην κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης', Προσβάσιμο από: <http://www.protothema.gr/environment/article/?aid=11825> [τελευταία πρόσβαση 14/07/2008]).

101. Το Βήμα, Αίσωπος Ι., Σημαιοφορίδης Γ. 'Από τη μητρόπολη στη μετάπολη', Κυριακή 7 Δεκεμβρίου 1997 Προσβάσιμο από: <http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&artid=93828&ct=114&dt=07/12/1997> [τελευταία πρόσβαση 14/07/2008]).

102. Τσαβδάρογλου, (2009). Προσβάσιμο από: <http://invenio.lib.auth.gr/record/113766/files/TSAVDAROGLOU.pdf> [Τελευταία πρόσβαση: 7-7-2010])

103. Χριστοδούλου, Χ. (200-) 'Πυλαία: το τοπίο της περιαστικής ζώνης' (Προσβάσιμο από: <http://www.greekscapes.gr/index.php/2010-01-21-16-47-29/landscapescat/54/111-pulaa.html>) [Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
104. www.oasth.gr [Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
105. <http://www.proastiakos.gr/content/article/184>[Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
106. 'Το μετρό φέρνει τα καραβάκια στο Θερμαϊκό' εφημερίδα Αγγελιοφόρος 31/01/2008 <http://www.agelioforos.gr/archive/article.asp?date=1/31/2008&page=18>. [Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
107. www.ggde.gr/index.php?... [Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
108. http://www.minenv.gr/4/45/g4500_new.html [Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
109. <http://www.egnatia.eu/page/>[Τελευταία πρόσβαση 13-7-2010].
110. <http://www.srcosmos.gr/srcosmos/showpub.aspx?aa=6392> [Τελευταία πρόσβαση 13-1-2013].



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000104807

