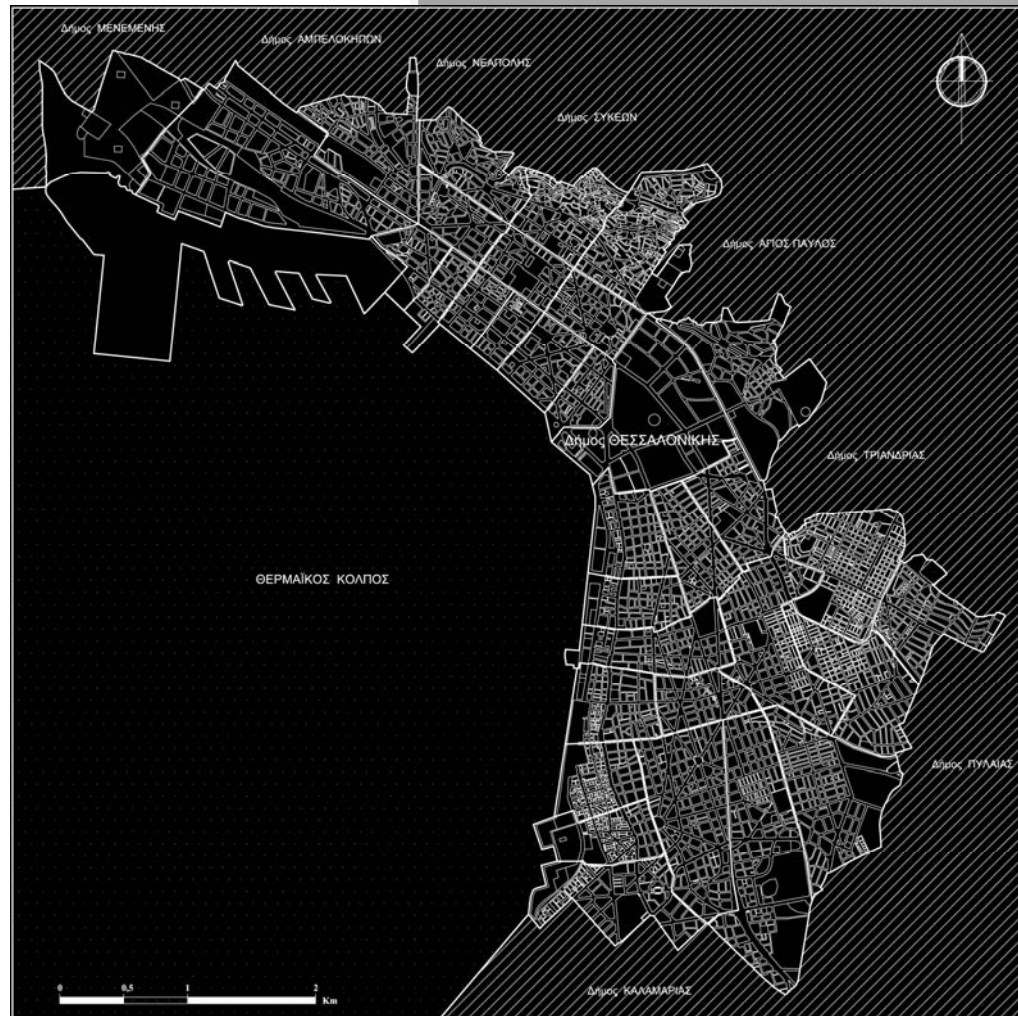


Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Πολυτεχνική Σχολή

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας,
Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών



Πυκνότητα Χρήσεων Γης και Αστική Χωρική Διάρθρωση: Η περίπτωση του Δήμου Θεσσαλονίκης

Αλατζόγλου Σ. Αθανάσιος

Επιβλέποντες Καθηγητές:
Πετράκος Γεώργιος
Αρβανιτίδης Πασχάλης

Βόλος, Ιούνιος 2009



Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Πολυτεχνική Σχολή
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών
Κατεύθυνση Ι: Πολεοδομία και Ανάπτυξη Πόλεων

Πυκνότητα Χρήσεων Γης και Αστική Χωρική Διάρθρωση:
Η περίπτωση του Δήμου Θεσσαλονίκης

Αλατζόγλου Σ. Αθανάσιος

Μεταπτυχιακή Διατριβή

Που υποβλήθηκε στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης

Επιβλέποντες:

Πετράκος Γεώργιος, Καθηγητής ΤΜΧΠΠΑ
Αρβανιτίδης Πασχάλης, Λέκτορας ΤΟΕ

Βόλος, Ιούνιος 2009

Περίληψη

Τα τελευταία 30 χρόνια αποτελούν μια περίοδο σημαντικών αναπροσαρμογών στη δομή και οργάνωση των αστικών κέντρων. Στην παρούσα εργασία μελετώνται τα χαρακτηριστικά και οι τάσεις χωροθέτησης των χρήσεων της κατοικίας, του εμπορίου, των υπηρεσιών και των βοηθητικών χώρων στην πόλη της Θεσσαλονίκης με σκοπό να προσδιορίσει την υπάρχουσα αστική χωρική δομή και να σκιαγραφήσει τις τάσεις εξέλιξής τους. Ειδικότερα, χρησιμοποιώντας στοιχεία από το Τέλος Ακίνητης Περιουσίας του Δήμου Θεσσαλονίκης για τη χρονική περίοδο 2000-2007, ερευνώνται οι μεταβολές στη χωροθέτησή και το χρησιμοποιούμενο μέγεθος γης των ως άνω χρήσεων, λαμβάνοντας ως μονάδα χωρικής ανάλυσης τον ταχυδρομικό κωδικό. Συνολικά εξετάζονται περί τα 16.000 ακίνητα, κυρίως νέα ακίνητα, τα οποία ομαδοποιούνται σε 33 χωρικές ενότητες. Σε γενικές γραμμές συμπεραίνεται ότι οι διεθνώς παρατηρούμενες τάσεις αποκέντρωσης και δημιουργίας 'υποκέντρων', δεν διαφαίνονται ιδιαίτερα στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Το 'κέντρο' της πόλης αλλάζει μεν, αλλά εξακολουθεί να αποτελεί σημαντικό και βασικό τόπο χωροθέτησης τόσο οικιστικών όσο και επαγγελματικών λειτουργιών.

Λέξεις Κλειδιά: *αστική χωρική διάρθρωση, πυκνότητα δόμησης, χρήσεις γης, Θεσσαλονίκη*

Abstract

The last 30 years constitute a period of significant readjustments in the structure and the organization of the urban centers. In the present thesis, the characteristics and the trends of spatial planning uses of residence, commerce, services and auxiliary spaces are studied in the city of Thessaloniki in order to define the existing urban spatial structure and it outlines their trends of evolution. More specifically, using data from the Property Tax of Municipality of Thessaloniki for the 2000-2007 period, the variations in the spatial planning and the used land size of the aforementioned uses, are investigated taking the postal code as a unit of spatial analysis. Approximately 16,000 real properties are examined in total, mainly new real properties, which are grouped into 33 spatial sectors. In general, it is concluded that the internationally observed trends of decentralisation and creation of 'subcenters', do not appear particularly in the city of Thessaloniki. The 'center' of the city is changing, but it continues to be significant and the main place of localization of both residential and business functions.

Keywords: *urban spatial structure, urban density, land uses, Thessaloniki*

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη	2
Abstract	3
Πίνακας Περιεχομένων	4
Κατάλογος Πινάκων	6
Κατάλογος Διαγραμμάτων	7
Κατάλογος Σχημάτων	8
Κατάλογος Χαρτών	9
Κατάλογος Αρκτικόλεξων	10
Ευχαριστίες	11
Εισαγωγή	12
Κεφάλαιο 1^ο: Θεωρίες της Γαιοπροσόδου	15
1.1 Εισαγωγή	16
1.1 Γαιοπρόσодος και γονιμότητα γης (Θεωρία Ricardo).....	17
1.3 Γαιοπρόσодος και προσβασιμότητα στην αγορά - πόλη (Θεωρία Von Thünen)	19
Κεφάλαιο 2^ο: Το Μοντέλο των Μονοκεντρικών και Πολυκεντρικών Πόλεων	24
2.1 Εισαγωγή	25
2.2 Μεταβολή των χρήσεων γης, από μονοκεντρική σε πολυκεντρική πόλη	25
2.2.1 Η εξέλιξη της αστικής μορφής	25
2.2.2 Περιγραφή της αστικής μορφής	28
2.3 Το μοντέλο της μονοκεντρικής πόλης	30
2.3.1 Εισαγωγή	30
2.3.2 Το βασικό μοντέλο της μονοκεντρικότητας	31
2.4 Το μοντέλο της πολυκεντρικής πόλης	37
2.4.1 Εισαγωγή	37
2.4.2 Εμπειρικά μοντέλα της πολυκεντρικότητας	38
Κεφάλαιο 3^ο: Παρουσίαση της Περιοχής Μελέτης, στο Δήμο Θεσσαλονίκης	44
3.1 Εισαγωγή	45

3.2 Χαρακτηριστικά περιοχής μελέτης	45
3.2.1 Γεωγραφικά και ιστορικά στοιχεία.....	45
3.2.2 Δημογραφικά χαρακτηριστικά.....	51
3.2.3 Οικονομικά δεδομένα	54
3.2.4 Χωρική δομή.....	57
3.2.5 Συμπεράσματα	62
Κεφάλαιο 4^ο: Αστική Διάρθρωση των Χρήσεων Γης, στο Δήμο Θεσσαλονίκης	64
4.1 Εισαγωγή	65
4.2 Μεθοδολογία έρευνας	65
4.2.1 Μεθοδολογικοί προβληματισμοί και ζητήματα.....	65
4.2.2 Περιγραφή και επεξεργασία δεδομένων	66
4.2.3 Παραδοχές	75
4.3 Ανάλυση και παρουσίαση αποτελεσμάτων έρευνας	77
4.3.1 Εισαγωγή	77
4.3.2 Χωρική ανάλυση.....	77
4.3.2.1 Κατοικία.....	77
4.3.2.2 Εμπόριο.....	84
4.3.2.3 Υπηρεσίες	90
4.3.2.4 Βοηθητικοί χώροι	96
Κεφάλαιο 5^ο: Αποτίμηση της Χωρικής Κατανομής των Χρήσεων Γης, στο Δήμο Θεσσαλονίκης	103
5.1 Συμπεράσματα	104
Βιβλιογραφία	110

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 1.1: Κόστος και γαιοπρόσδοος προϊόντος ανάλογα με την απόσταση	20
Πίνακας 1.2: Κόστος και γαιοπρόσδοος προϊόντος X, ανάλογα με την απόσταση	21
Πίνακας 1.3: Κόστος και γαιοπρόσδοος προϊόντος Y, ανάλογα με την απόσταση	22
Πίνακας 3.1: Πληθυσμός πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.....	52
Πίνακας 3.2: Πληθυσμός αλλοδαπών κατοίκων	52
Πίνακας 3.3: Ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού	53
Πίνακας 3.4: Ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού των αλλοδαπών.....	53
Πίνακας 3.5: Σύνολο νοικοκυριών και μέλη	54
Πίνακας 3.6: Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν και ποσοστό ετήσιας μεταβολής	54
Πίνακας 3.7: Ποσοστό συμμετοχής στο ΑΕΠ.....	55
Πίνακας 3.8: Μηνιαίο συνολικό εισόδημα ανά νοικοκυριό	56
Πίνακας 3.9: Ποσοστό νοικοκυριών κάτοχοι αυτοκινήτων και μοτοσυκλετιστών.....	56
Πίνακας 3.10: Κλαδική σύνθεση απασχόλησης.....	57
Πίνακας 3.11: Κτίρια κατά αποκλειστικές και μικτές χρήσεις.....	59
Πίνακας 3.12: Κτίρια κατά αριθμό ορόφων	60
Πίνακας 3.13: Κτίρια κατά χρονική περίοδο κατασκευής	61
Πίνακας 3.14: Κύριες κατοικούμενες κανονικές κατοικίες.....	62
Πίνακας 4.1: Οικιακή και γενική χρήσεις ακινήτων	68
Πίνακας 4.2: Κατάσταση ακινήτων.....	68
Πίνακας 4.3: Χρήσεις ακινήτων	75
Πίνακας 4.4: Κλάσεις χρήσεων ακινήτων	76
Πίνακας 4.5: Κύριες κατοικούμενες κανονικές κατοικίες.....	84
Πίνακας 4.6: Εμπορικά κέντρα και υπερκαταστήματα στην ευρύτερη περιοχή της πόλης.....	88

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1.1: Γονιμότητα γης και γαιοπρόσοδος	17
Διάγραμμα 1.2: Έσοδα, κόστος και πλειοδοτική γαιοπρόσοδος.....	20
Διάγραμμα 1.3: Συναρτήσεις πλειοδοσίας γαιοπροσόδου των προϊόντων X και Y	22
Διάγραμμα 2.1: Συνάρτηση πλειοδοσίας γαιοπροσόδου για τη βιομηχανία.....	32
Διάγραμμα 2.2: Συνάρτηση πλειοδοσίας γαιοπροσόδου για τις υπηρεσίες	34
Διάγραμμα 2.3: Συνάρτηση πλειοδοσίας γαιοπροσόδου για την κατοικία	35
Διάγραμμα 2.4: Συναρτήσεις πλειοδοσίας γαιοπροσόδου και χρήσεις γης στην μονοκεντρική πόλη	36
Διάγραμμα 4.1: Μέση επιφάνεια ακινήτων οικιακής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης	80
Διάγραμμα 4.2: Πλήθος ακινήτων οικιακής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης.....	83
Διάγραμμα 4.3: Μέση επιφάνεια ακινήτων εμπορικής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης.....	87
Διάγραμμα 4.4: Πλήθος ακινήτων εμπορικής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης.....	90
Διάγραμμα 4.5: Μέση επιφάνεια ακινήτων υπηρεσίας χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης.....	93
Διάγραμμα 4.6: Πλήθος ακινήτων υπηρεσίας χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης.....	96
Διάγραμμα 4.7: Μέση επιφάνεια ακινήτων βοηθητικής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης.....	99
Διάγραμμα 4.8: Πλήθος ακινήτων βοηθητικής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης	102

Κατάλογος Σχημάτων

Σχήμα 3.1: Θεσσαλονίκη 1700. Λιθογραφία του Dapper	46
Σχήμα 3.2: Λιθογραφία που δημοσιεύθηκε από τον ταγματάρχη Ν. Σχινά στα 1887. Πρόκειται για χάρτη που εκδόθηκε το αγγλικό ναυαρχείο στα 1850 και χρησιμοποίησε ο Σχινάς αφαιρώντας το θαλάσσιο τείχος.....	47
Σχήμα 3.3: Η εξέλιξη της Θεσσαλονίκης, από το 1050 μέχρι το 1966	49
Σχήμα 3.4: Η Θεσσαλονίκη και η ευρύτερη περιοχή της, σήμερα.....	50
Σχήμα 3.5: Τα όρια του Δήμου Θεσσαλονίκης	58
Σχήμα 4.1: Ο πολεοδομικός ιστός της περιοχής μελέτης επιμεριζόμενος σε 33 χωρικές ενότητες με βάση τους ΤΚ.....	69
Σχήμα 4.2: Τ Ο Δήμος Θεσσαλονίκης σε 33 χωρικές ενότητες με βάση τους ΤΚ	70

Κατάλογος Χαρτών

Χάρτης 1: Μέση επιφάνεια ακινήτων ανά ταχυδρομικό κώδικα (2000-2007) – Κατοικία.....	79
Χάρτης 2: Πλήθος ακινήτων ανά ταχυδρομικό κώδικα (2000-2007) – Κατοικία.....	82
Χάρτης 3: Μέση επιφάνεια ακινήτων ανά ταχυδρομικό κώδικα (2000-2007) – Εμπόριο.....	86
Χάρτης 4: Πλήθος ακινήτων ανά ταχυδρομικό κώδικα (2000-2007) – Εμπόριο.....	89
Χάρτης 5: Μέση επιφάνεια ακινήτων ανά ταχυδρομικό κώδικα (2000-2007) – Υπηρεσίες	92
Χάρτης 6: Πλήθος ακινήτων ανά ταχυδρομικό κώδικα (2000-2007) – Υπηρεσίες	95
Χάρτης 7: Μέση επιφάνεια ακινήτων ανά ταχυδρομικό κώδικα (2000-2007) – Βοηθητικοί Χώροι	98
Χάρτης 8: Πλήθος ακινήτων ανά ταχυδρομικό κώδικα (2000-2007) – Βοηθητικοί Χώροι	101

Αρκτικόλεξο

ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν
ΒΙΠΕΘ	Βιομηχανική Περιοχή Θεσσαλονίκης
ΕΜΠ	Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
ΕΠΘ	Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης
ΕΣΣΔ	Ένωση Σοβιετικών Σοσιαλιστικών Δημοκρατιών
ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
ΚΕΚ	Κύριο Εμπορικό Κέντρο
ΚΤΕΛ	Κοινό Ταμείο Εισπράξεως Λεωφορείων
ΜΧΙΠΠΑ	Μηχανικός Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
ΝΠΔΔ	Νομικά Πρόσωπα Δημοσίου Δικαίου
ΟΛΘ	Οργανισμός Λιμένος Θεσσαλονίκης
ΟΡΘ	Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης
ΟΣΕ	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας
ΟΤΑ	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΑΘΕ	Πάτρα Αθήνα Θεσσαλονίκη Εύζωνοι (οδικός άξονας)
ΠΣΘ	Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης
ΤΑΠ	Τέλος Ακίνητης Περιουσίας
ΤΕΕ	Τεχνικό Επαγγελματικό Επιμελητήριο
ΤΚ	Ταχυδρομικός Κωδικός
ΤΟΕ	Τμήμα Οικονομικών Επιστημών
ΥΠΕΧΩΔΕ	Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως
ΧΑΝΘ	Χριστιανική Αδελφότητα Νέων Θεσσαλονίκης
CEDEFOP	Centre Européen pour le Développement de la Formation Professionnelle (Ευρωπαϊκό Κέντρο για την Ανάπτυξη της Επαγγελματικής Κατάρτισης)

Ευχαριστίες

Η ολοκλήρωση της παρούσας μεταπτυχιακής διατριβής οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην ουσιαστική στήριξη και βοήθεια ορισμένων ατόμων που κρίνω σκόπιμο στο σημείο αυτό να τους ευχαριστήσω ιδιαίτερα.

Καταρχήν, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τους επιβλέποντες καθηγητές μου κ. Γιώργο Πετράκο, Καθηγητή του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης και τον κ. Πασχάλη Αρβανιτίδη, Λέκτορα του Τμήματος Οικονομικών Επιστημών για τις πολύτιμες συμβουλές τους και για τη συνεχή και αμέριστη συμπαράσταση τους. Επίσης, σημαντική ήταν η συμβολή του κ. Νικόλαο Τριανταφυλλόπουλο Δρ Τοπογράφος Μηχανικός - Πολεοδόμος εντεταλμένο διδάσκων (ΠΔ 407/80), ο οποίος με τις διαλέξεις του στο μάθημα 'Πολιτική γης και αγορά ακινήτων' σε συνεργασία με τον κ. Πασχάλη Αρβανιτίδη, έθεσαν τις βάσεις για την περαιτέρω ανάλυση του θέματος και την εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες, θα ήθελα να δώσω στα στελέχη του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης κ. Θεοφάνη Ματίκα Δρ Αρχιτέκτονα - Πολεοδόμο και στον κ. Νίκο Ματζαβίνο Τοπογράφο Μηχανικό για την γόνιμη και εποικοδομητική συζήτηση στο θέμα της εργασίας μου. Ευχαριστώ επίσης, τους υπαλλήλους του Δήμου Θεσσαλονίκης, που συνδράμανε στην συγκέντρωση των πρωτογενών στοιχείων της εργασίας. Επιπλέον, ένα μεγάλο ευχαριστώ στους υπαλλήλους του Δήμου Βερτίσκου, για την κατανόηση και την υποστήριξη τους σε αυτό το εγχείρημα μου. Ακόμη αξιοσημείωτη, υπήρξε και η συμβολή των συναδέλφων μηχανικών, της κ. Κασσιανή Ζήση, ΜΧΠΠΑ, και της κ. Ελευθερία Μπουντούρη, ΜΧΠΠΑ, με τις ατέλειωτες ώρες συζήτησης για την ολοκλήρωση και παρουσίαση του θέματος.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, Σωτήρη και Βασιλική, για την αμέριστη συμπαράσταση και την ψυχική στήριξη κατά την διάρκεια της εκπόνησης της μεταπτυχιακής μου διατριβής.

Εισαγωγή

Τα τελευταία 30 χρόνια σηματοδοτούν μια περίοδο σημαντικών αναπροσαρμογών στη δομή και στην οργάνωση των αστικών κέντρων (Arvanitidis and Petrakos, 2006). Παγκόσμιες αλληλεπιδράσεις και αλλαγές στην οικονομική βάση και τις παραγωγικές διαδικασίες, η διεθνοποίηση της οικονομίας και η Ευρωπαϊκή ενοποίηση, καθώς και μια σειρά τεχνολογικών και πολιτικών εξελίξεων αλλά και δημογραφικών αλλαγών (όπως μετανάστευση και αλλαγή του μέσου μεγέθους της οικογένειας), επηρεάζουν ριζικά την οικονομική και κοινωνική διάρθρωση των πόλεων με σοβαρές επιπτώσεις στη χωρική οργάνωσή τους.

Η εμφάνιση νέων τάσεων στην οργάνωση των πόλεων και στην αστική ανάπτυξη δημιούργησαν απαιτήσεις για μεγαλύτερες επιφάνειες κατοικίας, νέους χώρους εμπορίου, αναψυχής και υπηρεσιών, καλύτερες υποδομές, πυκνότερο οδικό δίκτυο μεταφορών και άλλα, δίνοντας νέα ώθηση και δυναμική στην πόλη. Πιο συγκεκριμένα, βλέπουμε τα μεγάλα αστικά κέντρα να αυξάνονται πληθυσμιακά και χωρικά, κάποιες οικονομικές δραστηριότητες να διαφοροποιούνται ή να εγκαταλείπουν το παραδοσιακό 'κέντρο' και να χωροθετούνται σε 'νέες κεντρικές περιοχές' ή σε 'υποκέντρα'. Παράλληλα, η κατοικία, το εμπόριο, οι υπηρεσίες και οι βοηθητικοί χώροι υφίστανται μια σειρά αλλαγών ως προς το μέσο μέγεθος, την ποιότητα και το βαθμό συγκέντρωσής τους.

Στο πλαίσιο αυτό, η παρούσα εργασία εστιάζεται στην πόλη της Θεσσαλονίκης για να μελετήσει τις ενδοαστικές τάσεις χωροθέτησης των ως άνω χρήσεων, να αποτιμήσει τις μεταβολές τους και να σκιαγραφήσει την υπάρχουσα χωρική δομή της πόλης. Ειδικότερα, χρησιμοποιώντας τα δεδομένα από το Τέλος Ακίνητης Περιουσίας του Δήμου Θεσσαλονίκης για τη χρονική περίοδο 2000-2007, ερευνώνται οι μεταβολές στη χωροθέτηση και το χρησιμοποιούμενο μέγεθος γης των λειτουργιών λαμβάνοντας ως μονάδα χωρικής ανάλυσης τον ταχυδρομικό κωδικό. Συνολικά εξετάζονται περίπου 16.000 ακίνητα, τα οποία ομαδοποιούνται σε 33 χωρικές ενότητες.

Παρά τις δραματικές αλλαγές στις επικοινωνίες, τις μεταφορές, στις κοινωνικές δομές και στα πρότυπα κατανάλωσης που έχουν συμβεί τα τελευταία χρόνια τόσο σε διεθνές όσο και σε εθνικό επίπεδο, δύσκολα θα μπορούσε να πει κανείς ότι η βασική δομή της πόλης έχει μεταβληθεί ριζικά σε σχέση με αυτήν της πρώτης χωροταξικής μελέτης (Τριανταφυλλίδη, 1968). Έτσι, οι βορειοδυτικές περιοχές του Δήμου,

συνεχίζουν να συγκεντρώνουν δραστηριότητες υπηρεσιών, εμπορίου και αποθηκευτικών χώρων (εγγύτητα με το λιμάνι, το νέο σιδηροδρομικό σταθμό και τους οδικούς άξονες), σε αντίθεση με τις νοτιοανατολικές περιοχές όπου η κατοικία κυριαρχεί. Το 'κέντρο' της πόλης εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από την υψηλή πυκνότητα δόμησης, την πολυσυνθετικότητα και την ετερογένεια των χρήσεων γης, τόσο του τριτογενούς τομέα όσο και της κατοικίας. Επίσης, ο ρόλος του υδάτινου στοιχείου, στην πολεοδομική εξέλιξη της πόλης, ήταν και θα εξακολουθεί να είναι σημαντικός και ταυτόχρονα περιοριστικός παράγοντας ανάπτυξης.

Η ολοκληρωμένη αντιμετώπιση των παραπάνω θεμάτων απαιτεί συνδυαστική μελέτη σε τρία επίπεδα Πρώτον, τον προσδιορισμό ενός θεωρητικού πλαισίου, που να καταγράφει και να αποτιμά τόσο τις παλαιότερες όσο και τις πιο σύγχρονες θεωρίες οικονομικής γεωγραφίας και χωροθέτησης των λειτουργιών και των χρήσεων γης στον αστικό χώρο. Δεύτερον, την ανάπτυξη ενός ερευνητικού πλαισίου, που να προσδιορίζει τον τρόπο συλλογής και ανάλυσης δεδομένων, όσο και αξιολόγησή των ευρημάτων, αναφορικά με βασικά στοιχεία χωροθέτησης (επιφάνεια και πλήθος) των κύριων οικονομικών λειτουργιών στον αστικό χώρο. Τέλος, την αποτίμηση των ευρημάτων και την προσπάθεια διατύπωσης εξηγήσεων των υπό μελέτη φαινομένων στη βάση του ρεαλισμού και την καθημερινής εμπειρίας των ανθρώπων που βιώνουν την πόλη.

Σε ένα τέτοιο ευρύτερο πλαίσιο κινείται και η παρούσα εργασία η οποία διαρθρώνεται σε πέντε συνολικά κεφάλαια, η δομή των οποίων είναι η εξής:

Στο *πρώτο* κεφάλαιο, περιγράφονται οι αρχικές θεωρίες της γαιοπροσόδου για την αγροτική γη, που έθεσαν τα θεμέλια για τη χωρική ανάλυση των οικονομικών δραστηριοτήτων και τη βάση για την διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης θεωρίας για τη δομή και την οργάνωση των αστικών κέντρων. Στο πλαίσιο αυτό αναλύονται οι θεωρίες, της γαιοπροσόδου και γονιμότητα γης (Θεωρία Ricardo) και της γαιοπροσόδου και προσβασιμότητα στην αγορά - πόλη (Θεωρία Von Thünen).

Στο *δεύτερο* κεφάλαιο, σκιαγραφείται η δομή των πόλεων με αναφορά στο μετασχηματισμό της σύγχρονης πόλης από μονοκεντρική σε πολυκεντρική. Η μελέτη και η αναφορά στα θεωρητικά υποδείγματα των μονοκεντρικών πόλεων κρίνεται ως ιδιαίτερος χρήσιμη, καθώς στο παρελθόν οι περισσότερες πόλεις ήταν μονοκεντρικές, δεδομένο που εξακολουθεί να ισχύει, μέχρι και σήμερα σε αρκετές μικρές και μεσαίες πόλεις. Στη συνέχεια εξετάζονται μερικά εμπειρικά συμπεράσματα για τη φύση και το ρόλο του 'υποκέντρου' στις πολυκεντρικές αμερικάνικες πόλεις, που παρουσιάζουν

δηλαδή συγκέντρωση των οικονομικών, των κοινωνικών και των πολιτιστικών δραστηριοτήτων τους, τόσο στο ‘παραδοσιακό’ ιστορικά διαμορφωμένο κέντρο, όσο και σε άλλα περιφερειακά κέντρα, τα οποία αναπτύχθηκαν μεταγενέστερα στα προάστια.

Στο *τρίτο* κεφάλαιο, παρουσιάζονται τα κύρια χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, προκειμένου να καθοριστεί η ταυτότητα και η αναπτυξιακή φυσιολογία της πόλης της Θεσσαλονίκης, και ειδικότερα ο Δήμος Θεσσαλονίκης. Παρατίθενται γεωγραφικά και ιστορικά στοιχεία, που είναι σημαντικά για την κατανόηση και εξέλιξη της πόλης, μέσα από διαφορετικές χρονικές περιόδους. Επίσης, παρουσιάζονται βασικά δημογραφικά, οικονομικά και χωρικά χαρακτηριστικά της πόλης, που συγκρίνονται με τα αντίστοιχα μεγέθη του Νομού Θεσσαλονίκης και το σύνολο της Χώρας, προκειμένου να γίνουν αντιληπτά τα μεγέθη και να υπάρξει μια πιο εμπειριστατωμένη και ολοκληρωμένη εικόνα της πόλης και ειδικότερα του Δήμου.

Στο *τέταρτο* κεφάλαιο αναλύεται η αστική διάρθρωση των χρήσεων γης στο Δήμο Θεσσαλονίκης. Αρχικά, παρουσιάζεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε (περιγραφή και επεξεργασία στοιχείων, παραδοχές και δείκτες αξιολόγησης) για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας, ενώ στη συνέχεια αναλύονται τα αποτελέσματα της προαναφερθείσας έρευνας ως προς το μέσο μέγεθος και το βαθμό χωρικής συγκέντρωσης των χρήσεων της κατοικίας, του εμπορίου, των υπηρεσιών και των βοηθητικών χώρων στο Δήμο.

Τέλος, στο *πέμπτο* κεφάλαιο πραγματοποιείται μια αξιολογική αποτίμηση των συμπερασμάτων της έρευνας. Ειδικότερα, αξιολογούνται οι υφιστάμενες τάσεις κατανομής των χρήσεων καθώς και αποτιμώνται οι λόγοι συγκέντρωσης των χρήσεων της κατοικίας, των υπηρεσιών, του εμπορίου και των βοηθητικών χώρων σε συγκεκριμένες χωρικές ενότητες του Δήμου Θεσσαλονίκης.

Κεφάλαιο 1^ο

Θεωρίες της Γαιοπροσόδου

1.1 Εισαγωγή

Σημαντικοί κλασσικοί οικονομολόγοι προσπάθησαν να συσχετίσουν την οικονομία, μια νέα διάσταση που μέχρι τότε την θεωρούσαν ασήμαντη και αδιαφορούσαν, με αυτή του χώρου. Εισάγοντας έτσι, την έννοια της γαιοπροσόδου, προσπάθησαν να προσεγγίσουν κάθε φορά το θέμα από διαφορετικές πλευρές και να το ερμηνεύσουν, ανάλογα με τις κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές συνθήκες της εκάστοτε εποχής. Καθώς την εποχή εκείνη κύρια ασχολία των ανθρώπων ήταν η καλλιέργεια της γης, το ενδιαφέρον των οικονομολόγων εστιάζεται στην αγροτική γαιοπρόσοδο, την οποία όριζαν ως την διαφορά μεταξύ της αγοραίας τιμής και του κόστους παραγωγής των αγροτικών προϊόντων, που οφείλεται στις φυσικές παραγωγικές δυνάμεις του εδάφους (Αργύρης, 1993).

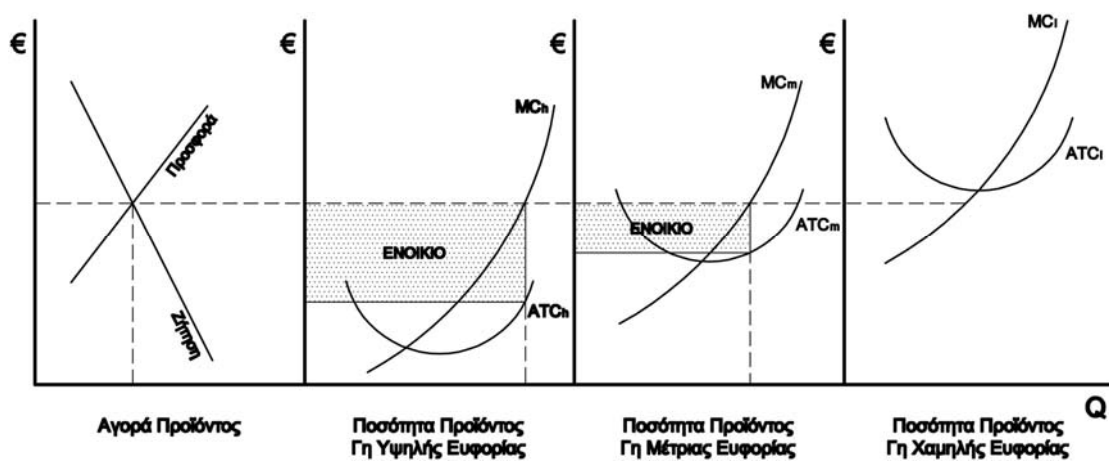
Ο Petty, το 17^ο αιώνα, είναι ο πρώτος που διατυπώνει την έννοια της γαιοπροσόδου. Μετέπειτα, ακολουθώντας ο Smith, τον 18^ο αιώνα, θεωρούσε ότι η γαιοπρόσοδος είναι το έργο της 'φύσης' που απομένει, εάν αφαιρέσουμε κάθε τι που μπορεί να θεωρηθεί σαν έργο του ανθρώπου, όπου και η οικονομική πρόοδος θα τείνει να αυξάνει και την αξία της γαιοπροσόδου (Ροβολής, 2003). Για τον Ricardo (1821), το μέγεθος της γαιοπροσόδου του εδάφους υψηλής παραγωγικής ποιότητας γης καθορίζεται από το πλεονέκτημα του απέναντι στο έδαφος χαμηλής παραγωγικής ποιότητας, ενώ για τον Marx, η γαιοπρόσοδος αποτελεί συστατικό στοιχείο του κόστους του προϊόντος και συμβάλει επομένως, στην διαμόρφωση της αγοραίας τιμής του προϊόντος. Ακόμη, ο Marx, προσδίδει και μία κοινωνική διάσταση στην έννοια της γαιοπροσόδου, που δημιουργεί το γεγονός ότι η εργατική τάξη εργάζεται παραπάνω από όσο χρειάζεται για να ζήσει, με αποτέλεσμα την επιπλέον εργασία. Τέλος, ο Von Thünen (1826), ανέπτυξε την έννοια της γαιοπροσόδου, όπως και ο Ricardo, με την διαφορά όμως ότι έδωσε μεγάλη έμφαση στη μεταβολή της ποιότητας του εδάφους ανάλογα με τη θέση του σε σχέση με την αγορά - πόλη (Αργύρης, 1993).

Γίνεται προφανές ότι, η αγροτική γη αποτελεί μια πηγή εισοδήματος για τον ιδιοκτήτη της, είτε είναι ο ίδιος παραγωγός αγροτικών προϊόντων, όπου η γη θα είναι η βάση της παραγωγής του, είτε δεν είναι ο ίδιος παραγωγός και επομένως μπορεί να τη νοικιάσει και να παίρνει ενοίκιο. Παρόμοια, είναι και η λογική για τα ακίνητα στις πόλεις, είτε πρόκειται για επαγγελματικά ακίνητα (γραφεία, εμπορικά καταστήματα, βιομηχανικά κτίρια κα) είτε πρόκειται για κατοικίες (Ροβολής, 2003).

1.2 Γαιοπρόσοδος και γονιμότητα γης (Θεωρία Ricardo)

Ο Ricardo, αποτελεί έναν από τους κλασσικούς οικονομολόγους που έχει συμβάλει σημαντικότερα στην ανάλυση της γαιοπροσόδου συνδέοντας την με την παραγωγικότητα του εδάφους. Διατύπωσε ότι, όσο πιο έφορο είναι ένα κομμάτι γης, τόσο περισσότερο θα είναι διατεθειμένοι οι ενοικιαστές της γης (παραγωγοί αγροτικών προϊόντων) να πληρώσουν για αυτή, περιγράφοντας το με το ακόλουθο παράδειγμα.

Έστω ότι υπάρχει μια περιφέρεια στην οποία οι αγρότες - παραγωγοί καλλιεργούν ένα προϊόν, με την ίδια τεχνολογία όλοι, και νοικιάζουν τη γη από τους γαιοκτήμονες. Η τιμή του προϊόντος και των εισροών καθορίζονται σε εθνικό επίπεδο και είναι ίδιες σε όλα τα σημεία της περιφέρειας, καθώς και το μεταφορικό κόστος θεωρείται αμελητέο στοιχείο κόστους. Επίσης, θεωρούμε ότι υπάρχει πλήρης ανταγωνισμός, πράγμα που σημαίνει ελεύθερη είσοδος επιχειρήσεων στην αγροτική παραγωγή με αποτέλεσμα, σε μακροχρόνια περίοδο, μηδενικό οικονομικό κέρδος. Τέλος, οι γαιοκτήμονες νοικιάζουν την γη σε αυτόν που καταβάλει το μεγαλύτερο ενοίκιο και υπάρχουν τρεις κατηγορίες γης που είναι: γη υψηλής ευφορίας (h), γη μέτριας ευφορίας (m) και γη χαμηλής ευφορίας (l).



Πηγή: Ο'Sullivan (2003), Ροβολής (2003), Ιδία επεξεργασία
Διάγραμμα 1.1: Γονιμότητα γης και γαιοπρόσοδος

Στο παραπάνω διάγραμμα (Διάγραμμα 1.1) απεικονίζονται: στο πρώτο από αριστερά διάγραμμα, πως διαμορφώνεται η τιμή ισορροπίας του αγροτικού προϊόντος στην εθνική αγορά, εφόσον έχουμε υποθέσει ότι η τιμή του προϊόντος διαμορφώνεται σε εθνικό επίπεδο. Τα λοιπά τρία διαγράμματα δίνουν τις καμπύλες μέσου συνολικού

κόστους και οριακού κόστους για τις τρεις κατηγορίες γης, που προαναφέραμε, περιλαμβάνοντας μέσα στο σύνολο του κόστους, το κόστος των εισροών παραγωγής (εκτός γης), καθώς και το κόστος ευκαιρίας του αγρότη.

Όπως παρατηρούμε, στο διάγραμμα για την γη υψηλής ευφορίας, οι καμπύλες κόστους είναι πιο χαμηλά από ότι στα άλλα διαγράμματα των άλλων κατηγοριών γης, διότι όπως είναι λογικό, ο παραγωγός θα έχει λιγότερους συντελεστές παραγωγής (σπόροι, λιπάσματα, μηχανήματα κα) και άρα μικρότερο κόστος. Με την ίδια λογική, και οι καμπύλες κόστους της γης μέτριας ευφορίας είναι χαμηλότερα από ότι αυτές της γης χαμηλής ευφορίας, με αποτέλεσμα να οδηγούμαστε στο γενικό συμπέρασμα ότι όσο πιο εύφορη είναι η γη τόσο πιο χαμηλά θα είναι οι καμπύλες κόστους. Επομένως, οι αγρότες - παραγωγοί θα ανταγωνίζονται μεταξύ τους για να νοικιάσουν όσο το δυνατόν, γη με υψηλή ευφορία και θα είναι διατεθειμένοι να καταβάλλουν στους γαιοκτήμονες όλο και υψηλότερο ενοίκιο, μέχρι το σημείο, που θα φτάσουν να δίνουν ακριβώς όλο το κέρδος τους. Εξετάζοντας, το διάγραμμα για τη γη χαμηλής ευφορίας, παρατηρούμε ότι το κόστος παραγωγής είναι τόσο υψηλό που δεν επιτρέπει σε κανένα αγρότη - παραγωγό να παράγει σε αυτή, με αποτέλεσμα το συγκεκριμένο κομμάτι γης να παραμένει ακαλλιέργητο. Συμπερασματικά, σε επίπεδο ισορροπίας η συνολική γαιοπρόσδοος που θα καρπωθούν οι γαιοκτήμονες θα είναι ίση με την διαφορά των συνολικών εσόδων που προκύπτουν από την πώληση του αγροτικού προϊόντος μείον το συνολικό κόστος παραγωγής του προϊόντος εκτός της γης (αρχή υπολοίπου) (O'Sullivan, 2003).

Παρατηρούμε λοιπόν ότι, για να ισχύει το παραπάνω συμπέρασμα, όπου οι γαιοκτήμονες να φτάνουν να καρπώνονται όλο το κέρδος των παραγωγών μέσω της μορφής της γαιοπροσόδου, πρέπει στα διαφορετικά κομμάτια γης να υπάρχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά επίπεδα ευφορίας, αλλά και οι αγρότες - παραγωγοί να είναι όλοι ίδιοι. Εάν, όλοι οι αγρότες - παραγωγοί δεν είναι ίδιοι, αλλά κάποιοι παραγωγοί υποκαθιστούν τον παραγωγικό συντελεστή γη με άλλους νέους συντελεστές (τεχνολογία, εργασία, κεφάλαιο κα), τότε μόνο θα μπορέσουν οι ίδιοι να καρπωθούν τα επιπλέον κέρδη της παραγωγής από τους νέους συντελεστές παραγωγής. Εφόσον όμως, όλοι οι αγρότες - παραγωγοί αποκτήσουν πρόσβαση στους νέους αυτούς συντελεστές παραγωγής, τότε και πάλι ο παραγωγικός συντελεστής γης θα παίζει καθοριστικό ρόλο, με αποτέλεσμα και πάλι οι γαιοκτήμονες να φτάνουν να καρπώνονται όλο το κέρδος των παραγωγών μέσω της μορφής της γαιοπροσόδου.

1.3 Γαιοπρόσодος και προσβασιμότητα στην αγορά - πόλη (Θεωρία Von Thünen)

Μια διαφορετική προσέγγιση για την γαιοπρόσοδο αποτελεί αυτή του γερμανού οικονομολόγου Von Thünen, ο οποίος αντικατάστησε την παραγωγικότητα της γης (Θεωρία Ricardo) με την προσβασιμότητα στην αγορά - πόλη. Ασχολήθηκε έτσι, με τη μεταβολή της γαιοπροσόδου για το ίδιο αγροτικό προϊόν, ανάλογα με την απόσταση του τόπου παραγωγής από την αγορά - πόλη και την κατανομή της γεωργικής γης μεταξύ των ανταγωνιστικών διαφορετικών καλλιεργειών, περιγράφοντας έτσι την σχέση ανάμεσα στη γεωγραφική θέση και την χρήση γης.

Στη διαμόρφωση του θεωρητικού υποδείγματός του, υπέθεσε ότι υπάρχει μια εντελώς επίπεδη περιφέρεια, στην οποία υπάρχει μία μόνο αγορά - πόλη που δεν έχει οικονομικές σχέσεις με άλλες πόλεις και η δυνατότητα μετακίνησης και μεταφοράς είναι η ίδια προς όλες τις κατευθύνσεις γύρω από την αγορά - πόλη. Η ευφορία της γης είναι η ίδια σε όλη την γεωργική έκταση της περιφέρειας, τόσο και οι τιμές για τα αγροτικά προϊόντα, όσο και οι παραγωγικές εισροές που χρησιμοποιούνται στη αγροτική παραγωγή είναι δεδομένες και σταθερές. Επίσης, ότι η ένταση της χρήσης της αγροτικής γης παραμένει σταθερή και ότι οι παραγωγοί χρησιμοποιούν σταθερή αναλογία μεταξύ γης και των υπολοίπων συντελεστών της αγροτικής παραγωγής, δηλαδή όταν η τιμή της γης ανεβαίνει ο παραγωγός δεν μπορεί να υποκαταστήσει γη με άλλους παραγωγικούς συντελεστές. Επιπλέον, θεωρούμε ότι υπάρχει πλήρης ανταγωνισμός, πράγμα που σημαίνει ελεύθερη είσοδος επιχειρήσεων στην αγροτική παραγωγή με αποτέλεσμα, σε μακροχρόνια περίοδο, μηδενικό οικονομικό κέρδος. Τέλος, το μόνο που μεταβάλλεται είναι το κόστος μεταφοράς ανά μονάδα γεωργικού προϊόντος ανάλογα με την απόσταση από το κέντρο της αγοράς - πόλης, πώλησης των προϊόντων. Επομένως, όποια τοποθεσία παραγωγής είναι πιο κερδοφόρα για συγκεκριμένη παραγωγή αυτή θα χρησιμοποιείται για την παραγωγή συγκεκριμένου αγροτικού προϊόντος. Άρα, για το συνολικό κόστος ενός αγρότη - παραγωγού θα έχουμε:

$$TC = t \times Q \times d$$

Όπου είναι: t το μεταφορικό κόστος (ton/km), Q το παραγόμενο προϊόν (ton) και d η απόσταση του σημείου παραγωγής από την αγορά - πόλη (km). Ενώ για το συνολικό κέρδος θα έχουμε:

$$TE = P \times Q - C - TC - R$$

Όπου είναι: P η τιμή του αγροτικού προϊόντος (€), Q το παραγόμενο προϊόν (ton), C το συνολικό κόστος του παραγωγού όπως πρώτες ύλες, εργασία, κεφάλαιο κα εκτός από το κόστος γης (€/ton) και R η γαιοπρόσοδος (€). Όταν το οικονομικό κέρδος γίνεται μηδέν, τότε η γαιοπρόσοδος θα ισούται:

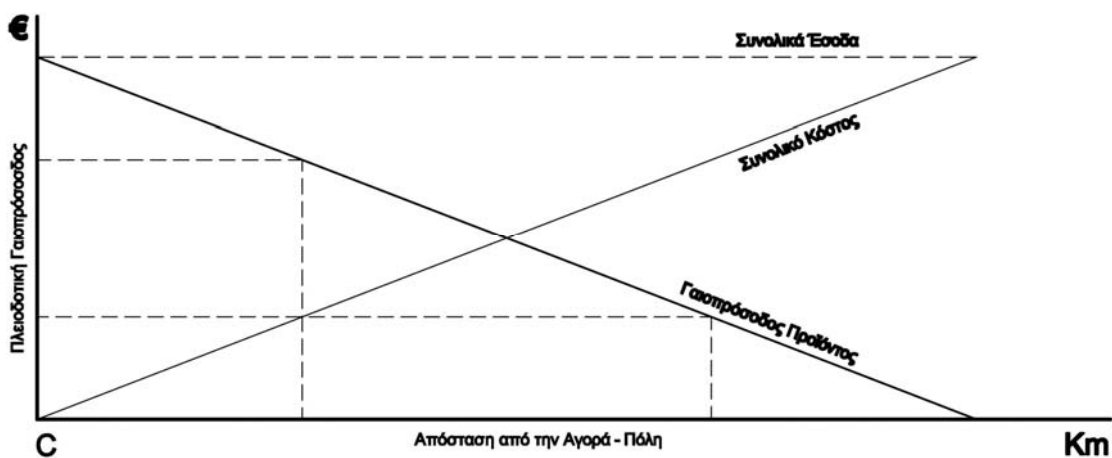
$$R = P \times Q - C - (t \times Q \times d)$$

Που σημαίνει ότι όσο μεγαλύτερη είναι η απόσταση του τόπου παραγωγής από την αγορά - πόλη τόσο μικρότερη θα είναι η γαιοπρόσοδος (Πίνακας 1.1), που θα είναι διατεθειμένος να πληρώσει ο αγρότης - παραγωγός. Έτσι, ο παραγωγός για να μεγαλώσει το κέρδος του θα προσπαθεί πάντα να μειώσει το κόστος μεταφοράς, επιδιώκοντας να παράγει σε αγροτική γη όσο το δυνατόν πλησιέστερα στην αγορά - πόλη, ενώ αυτό το κέρδος θα το αποσπά πάντα ο γαιοκτήμονας με την μορφή της γαιοπροσόδου (Διάγραμμα 1.2).

Απόσταση (d) (km)	Τιμή προϊόντος (P) (€/ton)	Ποσότητα προϊόντος (Q) (ton)	Σταθερά έξοδα (C) (€/ton)	Μεταφορικά (t) (€/ton/km)	Γαιοπρόσοδος (R) (€)
0	100	1	50	0	50
10	100	1	50	10	40
20	100	1	50	20	30
30	100	1	50	30	20
40	100	1	50	40	10
50	100	1	50	50	0

Πηγή: Ροβολής (2003), Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 1.1: Κόστος και γαιοπρόσοδος προϊόντος ανάλογα με την απόσταση



Πηγή: Ροβολής (2003), Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 1.2: Έσοδα, κόστος και πλειοδοτική γαιοπρόσοδος

Παρατηρώντας τον παραπάνω πίνακα (Πίνακας 1.1) και το διάγραμμα (Διάγραμμα 1.2), συμπεραίνουμε ότι υπάρχει αρνητική σχέση γαιοπροσόδου με την απόσταση αγοράς - πόλης (αρνητική κλίση), δηλαδή όσο αυξάνεται το κέρδος των παραγωγών λόγω εγγύτητας με την αγορά - πόλη τόσο θα αυξάνεται και το ενοίκιο που θα δώσουν στους γαιοκτήμονες μέσω της μορφής της γαιοπροσόδου, και αντιστρόφως ανάλογα, όσο μειώνεται το κέρδος των παραγωγών λόγω της απόστασης με την αγορά - πόλη τόσο θα μειώνεται και το ενοίκιο που θα δώσουν στους γαιοκτήμονες μέσω της μορφής της γαιοπροσόδου. Επιπλέον, διαπιστώνουμε ότι υπάρχει ένα γεωγραφικό όριο, πέρα από το οποίο δεν είναι συμφέρουσα η παραγωγή αγροτικού προϊόντος, διότι η τιμή πώλησης του αγροτικού προϊόντος δεν είναι μεγαλύτερη από το συνολικό κόστος του. Καθώς επίσης, και ότι μέσα στην αγορά - πόλη ο αγρότης - παραγωγός θα μπορεί να δώσει την μέγιστη τιμή γαιοπροσόδου στον γαιοκτήμονα που θα ισούται με την τιμή πώλησης του αγροτικού προϊόντος μείων το συνολικό κόστος του, μεγαλύτερη όμως τιμή από αυτήν τη μέγιστη τιμή της γαιοπροσόδου, δεν θα είναι συμφέρουσα και η παραγωγή μέσα στην αγορά - πόλη.

Σχετικά, με την κατανομή των καλλιεργειών των διαφόρων αγροτικών προϊόντων στη γεωργική γη γύρω από την αγορά - πόλη, ο Von Thünen υποστήριξε ότι μεταξύ των διαφόρων γεωργικών χρήσεων που εναλλακτικά θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για κάθε κομμάτι γης, οι αγρότες - παραγωγοί, θα πάρουν υπόψη τους όλες τις πιθανές χρήσεις και τους συνδυασμούς αυτών και θα προτιμήσουν εκείνη η οποία θα αποφέρει τα μεγαλύτερα κέρδη άρα και τη μεγαλύτερη τιμή γαιοπροσόδου, που θα αποδώσουν στον γαιοκτήμονα (Λαμπριανίδης, 2002 και Ροβολής, 2003).

Προϊόν X

Απόσταση (d) (km)	Τιμή προϊόντος (P) (€/ton)	Ποσότητα προϊόντος (Q) (ton)	Σταθερά έξοδα (C) (€/ton)	Μεταφορικά (t) (€/ton/km)	Γαιοπρόσοδος (R) (€)
0	100	1	50	0	50
10	100	1	50	10	40
20	100	1	50	20	30
30	100	1	50	30	20
40	100	1	50	40	10
50	100	1	50	50	0

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

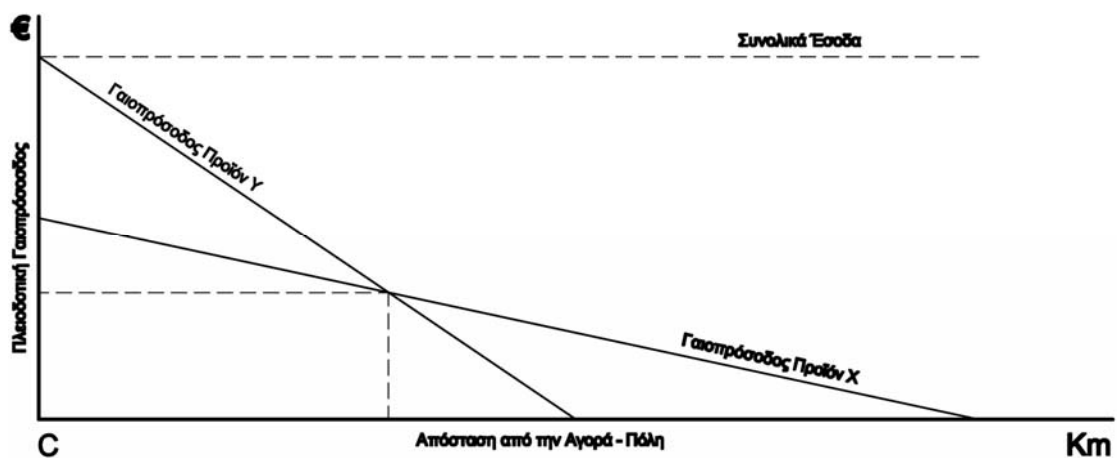
Πίνακας 1.2: Κόστος και γαιοπρόσοδος προϊόντος X, ανάλογα με την απόσταση

Προϊόν Υ

Απόσταση (d) (km)	Τιμή προϊόντος (P) (€/ton)	Ποσότητα προϊόντος (Q) (ton)	Σταθερά έξοδα (C) (€/ton)	Μεταφορικά (t) (2,5€/ton/km)	Γαιοπρόσοδος (R) (€)
0	150	1	50	0	100
10	150	1	50	25	75
20	150	1	50	50	50
30	150	1	50	75	25
40	150	1	50	100	0

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 1.3: Κόστος και γαιοπρόσοδος προϊόντος Υ, ανάλογα με την απόσταση



Πηγή: Ροβολής (2003), Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 1.3: Συναρτήσεις πλειοδοσίας γαιοπροσόδου των προϊόντων X και Y

Παρατηρώντας τους παραπάνω πίνακες (Πίνακες 1.2 και 1.3) και το διάγραμμα (Διάγραμμα 1.3) συμπεραίνουμε ότι, τα διαφορετικά προϊόντα έχουν και συνήθως διαφορετικές γραμμές ενοικίου, που οφείλεται στο γεγονός ότι το μεταφορικό κόστος ενός προϊόντος Υ, μπορεί να είναι σχετικά μεγαλύτερο από το μεταφορικό κόστος ενός προϊόντος X, λόγω διαφόρων παραγόντων (βάρος, μέγεθος, αντοχή στις καιρικές συνθήκες κα), με αποτέλεσμα η γραμμή ενοικίου του προϊόντος με το μεγαλύτερο μεταφορικό κόστος θα έχει μεγαλύτερη κλίση (αρνητική κλίση) και η παραγωγή του θα γίνεται κοντινότερα στην αγορά - πόλη. Επιπλέον, διαπιστώνουμε ότι υπάρχει ένα γεωγραφικό όριο, πέρα από το οποίο δεν είναι συμφέρουσα καμία παραγωγή αγροτικού προϊόντος, διότι η τιμή πώλησης του αγροτικού προϊόντος δεν είναι μεγαλύτερη από το συνολικό κόστος του. Επίσης, μέσα στην αγορά - πόλη, ο αγρότης - παραγωγός, θα μπορεί να δώσει την μέγιστη τιμή γαιοπροσόδου στον γαιοκτήμονα, σε συγκεκριμένο αγροτικό προϊόν, που θα ισούται με την τιμή πώλησης του μείων το συνολικό κόστος

του, μεγαλύτερη όμως τιμή από αυτήν τη μέγιστη τιμή της γαιοπροσόδου, δεν θα είναι συμφέρουσα καμία παραγωγή μέσα στην αγορά - πόλη. Ακόμα, παρατηρούμε ότι όσο θα αυξάνονται οι τιμές των αγροτικών προϊόντων, τόσο θα αυξάνεται η έκταση της χρησιμοποιούμενης γεωργικής γης, και τόσο αυξάνονται οι τιμές της γαιοπροσόδου. Τέλος, να σημειωθεί ότι για να ισχύει η κατανομή των καλλιεργειών των διαφόρων αγροτικών προϊόντων στη γεωργική γη γύρω από την αγορά - πόλη, δεν θα πρέπει να υπάρχουν εξωτερικές οικονομίες κλίμακας στην χρήση γης.

Κεφάλαιο 2^ο

Το Μοντέλο των Μονοκεντρικών και Πολυκεντρικών Πόλεων

2.1 Εισαγωγή

Η σύγχρονη αστική χωρική δομή, σε μεγάλο βαθμό, έχει επηρεαστεί και διαμορφωθεί από την σημαντική πρόοδο που έλαβε χώρα σε διάφορους τομείς, όπως οι μεταφορές και οι επικοινωνίες. Σήμερα, 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.

Ωστόσο, η μελέτη και η αναφορά στα θεωρητικά υποδείγματα των μονοκεντρικών πόλεων κρίνεται ως ιδιαίτερος χρήσιμη, καθώς στο παρελθόν οι περισσότερες πόλεις ήταν μονοκεντρικές (μέχρι τις αρχές του 20^{ου} 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 (O’Sullivan, 2003).

Επομένως, κρίνεται σκόπιμο να περιγραφεί και να σκιαγραφηθεί η διαδικασία μετάβασης από μια μονοκεντρική πόλη του 19^{ου} αιώνα, σε μια πολυκεντρική πόλη του 20^{ου} αιώνα, μελετώντας την αστική δομή και την διαμόρφωση των χρήσεων γης, μέσω ενός θεωρητικού, οικονομικού και ιστορικού πλαισίου αναφοράς.

2.2 Μεταβολή των χρήσεων γης από μια μονοκεντρική σε μια πολυκεντρική πόλη

2.2.1 Η εξέλιξη της αστικής μορφής

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 οικονομικών κλίμακας.

Ομοίως, προς τα τέλη του 19^{ου} 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).

Από την άλλη, αν και ο τηλεγράφος επιτάχυνε την γρήγορη ροή πληροφοριών μεταξύ των πόλεων, ωστόσο οι οικονομίες κλίμακας απέτρεψαν από το να χρησιμοποιηθεί πολύ μέσα σε μια πόλη, όπου οι αγγελιοφόροι παρέμειναν τα κύρια μέσα των εσωτερικών επιχειρησιακών επικοινωνιών. Το υψηλό κόστος της ενδοαστικής επικοινωνίας σήμαινε, ότι οι βιομηχανίες και οι υπηρεσίες των βιομηχανιών, έτειναν να συγκεντρώνονται μέσα στον κεντρικό βιομηχανικό πυρήνα, με συνέπεια η περιοχή αυτή να διαιρείται και να εξειδικεύεται ανάλογα με την κάθε δραστηριότητα (εμπορικές τράπεζες, ελαφριά και βαριά βιομηχανία κα) λόγω των συσσωρευτικών δυνάμεων μέσα στις βιομηχανίες και των συνδέσμων μεταξύ τους.

Παράλληλα, οι περιορισμένοι τρόποι μετακίνησης μέσα στην πόλη – είτε με άμαξες είτε με τα πόδια – ανάγκαζαν τους κατοίκους (ανεξαρτήτως κοινωνικής τάξης) να ζουν όσο το δυνατόν πλησιέστερα στο αστικό κέντρο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, ως επί το πλείστον, οι πλούσιοι να πλειοδοτούν έναντι των φτωχών για την κεντρικότερη και καταλληλότερη περιοχή (λόγω προσβασιμότητας, καλύτερων υποδομών, αποφυγή ασθενειών κα), ώστε το μίσθωμα και η αξία γης να μειώνονται σημαντικά σε σχέση με την απόσταση από το ΚΕΚ.

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 19^{ου} αιώνα, οι υπόγειοι σιδηρόδρομοι, συνέβαλαν περαιτέρω στην μεγέθυνση των πόλεων, με συνέπεια την ανάπτυξη μιας χωρικής δομής, γνωστή και ως ‘πόλη του 19^{ου} 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 20^{ου} αιώνα, οι μεγάλες τεχνολογικές αλλαγές που λαμβάνουν χώρα, όπως το τηλέφωνο και το αυτοκίνητο, επιτρέπουν στις επιχειρήσεις να μετακινηθούν έξω από το ΚΕΚ, εκμεταλλεύοντας 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.

Παρόλο, που η συνεχής παραγωγή του αυτοκινήτου έγινε ευρεία και η χαμηλή αναλογία κεφαλαίου – γης, αύξησαν την ελκυστικότητα των θέσεων στα σημεία όπου η γη ήταν φτηνή. Εντούτοις, ακόμη και στα μέσα του 20^{ου} αιώνα, πολλοί παραγωγοί έξω από τον ΚΕΚ, δεσμεύτηκαν στα κεντρικά λιμάνια και στους τερματικούς σταθμούς των τραίνων για τις ενδοαστικές τους αποστολές. Τελικά, αυτή 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 ένας κύριος παράγοντας στην διαμορφώσει 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 ανάπτυξής τους ήταν απόρροια της δυνατότητας πρόσβασης με τα σύγχρονα μέσα μεταφοράς (Anas *et al*, 1998).

2.2.2 Περιγραφή της αστικής δομής

Χρησιμοποιώντας δεδομένα των χρήσεων γης, οι μελετητές επιδίωξαν να περιγράψουν τις ομοιογένειες και τις ετερογένειες στην αστική δομή, δίνοντας ιδιαίτερο ενδιαφέρον στο βαθμό 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 εμφανίζονται διασκορπισμένες μέσα σε ένα κανονικό υπόδειγμα.

Στη συνέχεια μελετώνται τρεις προσεγγίσεις για την περιγραφή της ανάπτυξης της αστικής δομής: οι δυο πρώτες βασίζονται σε μαθηματικούς τρόπους περιγράφοντας την κατανομή των σημείων στο χώρο και η τρίτη, περιγράφει την επέκταση την πυκνότητα των δραστηριοτήτων των μονοκεντρικών σε ένα πολυκεντρικό υπόδειγμα.

Η πρώτη προσέγγιση, γνωστή ως ‘*υπόδειγμα σημείου ανάλυσης*’, καθορίζει τις διάφορες στατιστικές που αφορούν τις αποστάσεις μεταξύ των παρατηρούμενων σημείων της ανάπτυξης (Thomas, 1981), όπου αυτές οι στατιστικές συγκρίνονται με τις θεωρητικές κατανομές. Μια τέτοια κατανομή σύγκρισης είναι η κατανομή που προκύπτει ως αποτέλεσμα των διαταραχών ενός κανονικού δικτυωτού πλέγματος, όπως τίθεται ως αξίωμα από μια παραλλαγή της θεωρίας ‘*κεντρικών τόπων*’ (Christaller, 1966) στην οποία εξέλιξη εμφανίζεται μια ιεραρχία των κέντρων, το κάθε ένα με μια εξαγωνική περιοχή αγοράς. Μια άλλη κατανομή σύγκρισης είναι αυτή ως αποτέλεσμα της καθαρά τυχαίας θέσης, η οποία μπορεί να περιγραφεί ως διαδικασία Poisson. Ένα τέτοιο παράδειγμα της χρήσης του υποδείγματος σημείου ανάλυσης είναι η αναζήτηση των ομαδοποιημένων πληθυσμών σε μια περιοχή (Getis, 1983).

Μια πιο πρόσφατη προσέγγιση στην περιγραφή των αστικών χωρικών υποδειγμάτων βασίζεται στην ιδέα ότι μοιάζουν με ‘*μορφολογική 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 δηλαδή να είναι αυτό-όμοιο, ανεξάρτητα με την κλίμακα στην οποία προβάλλεται (Stewart, 2001). Έτσι, εάν το αρχικό στοιχείο είναι μονοδιάστατο, το μήκος του fractal γίνεται άπειρο δεδομένου ότι μετράται σε

μεγαλύτερη ανάλυση. Ως κλασικό παράδειγμα, είναι η ακτογραμμή, όπου η ελαστικότητα του μετρημένου μήκους της όσον αφορά την ανάλυση είναι γνωστή ως ‘*fractal διάσταση*’, που όσο πιο πυκνό είναι το fractal, τόσο μεγαλύτερη είναι η διάσταση της. 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).

Επίσης, μπορεί κάποιος να χρησιμοποιήσει τα fractals για να αναλύσει τα δυσδιάστατα υποδείγματα ανάπτυξης, απεικονίζοντας με αυτό τον τρόπο την διαφοροποίηση στο εσωτερικό καθώς επίσης και στο όριο της αναπτυγμένης περιοχής. Η εκτιμώμενη επιφανειακή fractal διάσταση μιας πόλης είναι αρκετά ευπαθής, για το πως ακριβώς τα στοιχεία των χρήσεων γης συγκεντρώνονται (Batty and Longley, 1994). Ένα άλλο πρόβλημα είναι ότι σε μια τέτοια μέτρηση, η δομή της πόλης αναμένεται να μοιάζει με μια μικρογραφία της ευμεγέθους δομής, ενώ στην πραγματικότητα οι διαδικασίες που λειτουργούν σε μακροοικονομική και μικροοικονομική κλίμακα είναι πιθανόν πολύ διαφορετικές. Η δομή δύναται να αντικατοπτρίζει τους κανόνες των τοπικών ζωνών ή τους υπεύθυνους για την ανάπτυξη, σε περίπτωση λεπτομερούς στρατηγικού σχεδιασμού, ενώ η ευμεγέθους δομή μπορεί να αντικατοπτρίζει τον περιφερειακό σχεδιασμό, τις περιφερειακές μεταφορικές εγκαταστάσεις ή την κερδοσκοπία της γης, βασισμένη στην προσδοκώμενη περιφερειακή μεγέθυνση. Εντούτοις, η fractal προσέγγιση δίνει έμφαση στην ανεπάρκεια μιας ντετερμινιστικής άποψης για την ανάπτυξη, που υιοθετείται κυρίως σε προηγούμενα οικονομικά μοντέλα, για την αντιμετώπιση της ετερογένειας της αστικής δομής.

Οι περισσότεροι οικονομικοί γεωγράφοι χρησιμοποιούν τις πιο ευπαθείς απεικονίσεις της αστικής δομής, προσδιορίζοντας ένα ή περισσότερα ‘*κέντρα απασχόλησης*’ και υπολογίζοντας πώς αυτά τα κέντρα επιδρούν στις πυκνότητες απασχόλησης και πληθυσμού, γύρω από αυτά. Ένα μεγάλο μέρος της πρόωρης βιβλιογραφικής αναφοράς στα ‘*υποκέντρα*’ (subcenters), χρησιμοποίησαν τα κριτήρια βασισμένα στην τοπική γνώση, των σχεδιαστικών οργανώσεων ή των εταιριών της ακίνητης περιουσίας. Η πιο πρόσφατη εργασία έχει χρησιμοποιήσει αντικειμενικούς ορισμούς, βασισμένα στα στοιχεία απασχόλησης για έναν μεγάλο αριθμό ζωνών μέσα σε μια μητροπολιτική περιοχή (McDonald, 1987). Οι Giuliano και Small (1991), καθορίζοντας ένα ‘*κέντρο*’ – είτε σαν κύριο κέντρο (αυτό που περιέχεται στο ΚΕΚ) είτε

σαν υποκέντρο – ως ομαδοποίηση όλων των εφαπτόμενων ζωνών με την ακαθάριστη πυκνότητα απασχόλησης που υπερβαίνει κάποιο ελάχιστο, και περιέχοντας μαζί τη συνολική απασχόλησης που υπερβαίνει επίσης κάποιο ελάχιστο. Κατά συνέπεια ένα κέντρο περιέχει μια υψηλή τιμή πυκνότητας απασχόλησης, όμως η πραγματική εσωτερική ετερογένεια της απασχόλησης του πληθυσμού δεν αποκλείεται. Αυτός ο καθορισμός, διευκολύνει τις συγκρίσεις τόσο μεταξύ των πόλεων όσο και μεταξύ των διαφόρων κέντρων μέσα σε μια πόλη, συμπεριλαμβάνοντας και το ΚΕΚ.

2.3 Το μοντέλο της Μονοκεντρικής πόλης

2.3.1 Εισαγωγή

Το υπόδειγμα της μονοκεντρικής πόλης αποτέλεσε χαρακτηριστικό παράδειγμα της αστικής δομής για τουλάχιστον δυο δεκαετίες, μετά την διατύπωση του από τον Alonso (1964), ως προσαρμογή της θεωρίας των χρήσεων αγροτικής γης του Von Thünen (1826). Το μοντέλο γρήγορα διευρύνθηκε για να συμπεριλάβει τους συντελεστές της παραγωγής, τα μεταφορικά κόστη και την κατοικία, όπου σε γενικές γραμμές έχει γενικευτεί από πολλές απόψεις, αναφορικά με το αρχικό υπόδειγμα, από τους Mills (1967, 1972), Muth (1969), Evans (1973) και Fujita (1989). Το υπόδειγμα θεωρείται ιδιαίτερος πετυχημένο δεδομένου ότι παρέχει ένα συγκεκριμένο πλαίσιο ανάλυσης των χωρικών πτυχών από τις ρυθμίσεις της γενικής ισορροπίας που πραγματοποιούνται στις πόλεις, και εμπειρικά δύναται να μετρήσει και να συγκρίνει το βαθμό συγκέντρωσης στις πόλεις σε διαφορετικές χρονικές περιόδους.

Στο μονοκεντρικό υπόδειγμα υποθέτουμε ότι η πόλη έχει 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).

2.3.2 Το βασικό μοντέλο της μονοκεντρικότητας

Στο βασικό μοντέλο της μονοκεντρικής πόλης περιγράφεται και επεξηγείται ο τρόπος χωροθέτησης των χρήσεων γης (όπως βιομηχανία, υπηρεσίες, κατοικία και αγροτική γη), μέσω της πλειοδοσίας γαιοπροσόδου στον πολεοδομικό ιστό της πόλης.

α) Υπόδειγμα πλειοδοσίας γαιοπροσόδου της βιομηχανίας

Υποθέτουμε ότι οι βιομηχανικές επιχειρήσεις παράγουν ένα ομοιογενές προϊόν και χρησιμοποιούν τέσσερις παραγωγικούς συντελεστές: τη γη, το κεφάλαιο, τις ενδιάμεσες εισροές και την εργασία. Θεωρούμε επίσης ότι οι τιμές των παραγωγικών συντελεστών, πλην της γης, διαμορφώνονται σε εθνικό επίπεδο, άρα οι τιμές είναι οι ίδιες σε όλα τα σημεία της πόλης και το μόνο στοιχείο που διαφοροποιεί το κόστος είναι οι τιμές της γης. Επιπλέον, θεωρούμε ότι υπάρχει πλήρης ανταγωνισμός, πράγμα που σημαίνει ελεύθερη είσοδος και έξοδος των επιχειρήσεων από την αγορά με αποτέλεσμα, σε μακροχρόνια περίοδο, μηδενικό οικονομικό κέρδος, και ότι οι πρώτες ύλες που χρησιμοποιούνται στην παραγωγή θεωρούμε ότι έχουν αμελητέο μεταφορικό κόστος. Ακόμη, για να εξάγουν τα τελικά τους προϊόντα, θα πρέπει να μεταφερθούν στον σιδηροδρομικό σταθμό, που όσο μεγαλύτερη απόσταση έχουν από τον τόπο που είναι εγκατεστημένες τόσο το κόστος του προϊόντος θα αυξάνεται (λόγω αύξησης κόστους μεταφοράς). Τέλος, θεωρούμε ότι υπάρχει υποκατάσταση συντελεστών, δηλαδή οι επιχειρήσεις υποκαθιστούν τον παραγωγικό συντελεστή γη με άλλους συντελεστές όταν η ενέργεια αυτή μειώνει το συνολικό κόστος παραγωγής.

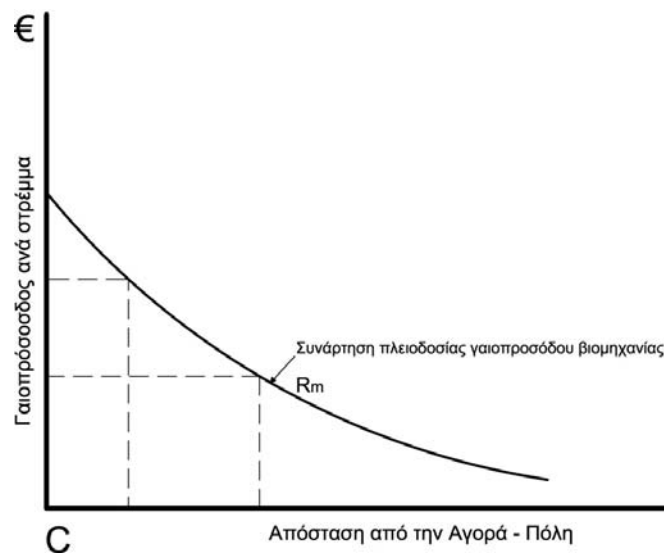
Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι οι βιομηχανικές επιχειρήσεις θα προσπαθούν να εγκατασταθούν όσο γίνεται πιο κοντά στο κέντρο, διότι επιθυμούν να μειώσουν όσο είναι δυνατόν το κόστος τους. Άρα λοιπόν, για να ελαχιστοποιηθεί το κόστος μεταφοράς θα πρέπει να ελαχιστοποιηθεί το μεταφορικό κόστος του τελικού προϊόντος, που σημαίνει εάν η βιομηχανική παραγωγή είναι στο κέντρο της πόλης και δίπλα στον σιδηροδρομικό σταθμό τότε μόνο το κόστος της μεταφοράς θα είναι μηδενικό. Σε συνθήκες όμως πλήρους ανταγωνισμού, όπου το οικονομικό κέρδος θα είναι μηδέν (αρχή υπολοίπου), οι γαιοκτήμονες θα καρπώνονται το σύνολο των εσόδων από την βιομηχανική παραγωγή, αφού αφαιρεθούν τα έξοδα για παραγωγικές εισροές πλην της

γης και τα έξοδα μεταφοράς. Έτσι, η γαιοπρόσδοος που θα πληρώνει η βιομηχανική επιχείρηση θα είναι:

$$R = (P_m \times Q_m - C - t \times Q_m \times d) / T$$

Όπου: R η γαιοπρόσδοος, P_m η τιμή του βιομηχανικού προϊόντος (€), Q_m το παραγόμενο βιομηχανικό προϊόν (ton), C το συνολικό κόστος εκτός χρήσης γης (€), t το μεταφορικό κόστος (ton/km), d η απόσταση του σημείου παραγωγής από την αγορά (km) και T η έκταση γης που χρησιμοποιείται (τμ).

Η καμπύλη της γαιοπροσόδου που είναι διατεθειμένη να δώσει η βιομηχανική επιχείρηση, (Διάγραμμα 2.1), έχει αρνητική κλίση και είναι κυρτή ως προς την αρχή των αξόνων. Η αρνητική κλίση οφείλεται στο γεγονός ότι το μεταφορικό κόστος αυξάνεται όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο της πόλης και η κυρτότητα είναι αποτέλεσμα του ότι οι βιομηχανικές επιχειρήσεις υποκαθιστούν τον παραγωγικό συντελεστή γη, όταν αυτός αυξάνεται, με άλλους συντελεστές παραγωγής (Ροβολής, 2003).



Πηγή: O'Sullivan (2003), Ροβολής (2003), Ιδία επεξεργασία
Διάγραμμα 2.1: Συνάρτηση πλειοδοσίας γαιοπροσόδου για τη βιομηχανία

β) Υπόδειγμα πλειοδοσίας γαιοπροσόδου των υπηρεσιών

Υποθέτουμε ότι οι επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες χρησιμοποιούν γραφεία, τα οποία νοικιάζουν, και ότι μπορούν να εγκατασταθούν οπουδήποτε στην πόλη αλλά οι εξυπηρετήσεις των πελατών γίνεται 'προσωπικά' και μόνο στο κέντρο της πόλης όπου βρίσκονται οι πελάτες. Θεωρούμε επίσης ότι οι τιμές των υπηρεσιών και των παραγωγικών εισροών πλην της γης διαμορφώνονται σε εθνικό επίπεδο, άρα οι

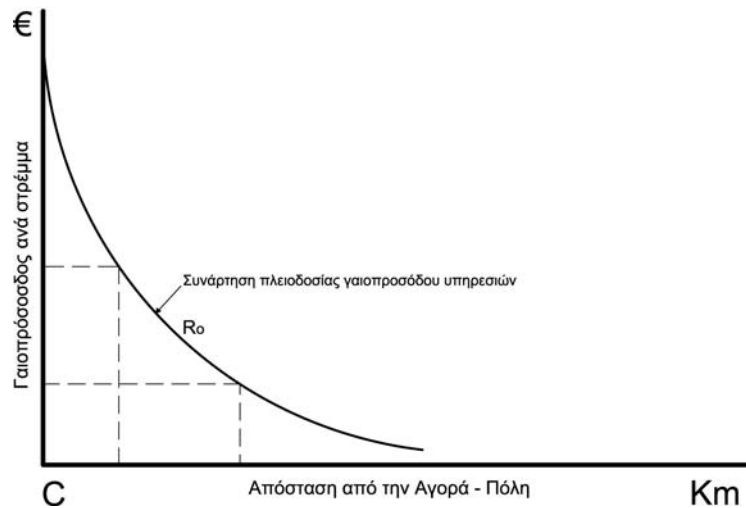
τιμές είναι οι ίδιες σε όλα τα σημεία της πόλης και το μόνο στοιχείο που διαφοροποιεί το κόστος είναι οι τιμές της γης. Επιπλέον, υποθέτουμε ότι υπάρχει υποκατάσταση της γης όταν αυτή αυξάνεται με άλλους παραγωγικούς συντελεστές. Έτσι, το μεταφορικό κόστος για μια τέτοια επιχείρηση υπηρεσιών υποθέτουμε ότι εξαρτάται από τον αριθμό των μετακινήσεων από τα γραφεία της επιχείρησης προς τους πελάτες της που βρίσκονται στο κέντρο της πόλης.

Παρατηρούμε λοιπόν ότι, οι υπηρεσίες επιχειρήσεις θα προσπαθούν να εγκατασταθούν όσο γίνεται πιο κοντά στο κέντρο γιατί θέλουν να μειώσουν όσο το δυνατό το κόστος τους. Άρα λοιπόν, για να ελαχιστοποιηθεί το κόστος μεταφοράς θα πρέπει να ελαχιστοποιηθεί το μεταφορικό κόστος προς στο κέντρο της πόλης όπου βρίσκονται οι πελάτες του (εκεί θα έχουν μηδενικό κόστος). Σε συνθήκες όμως πλήρους ανταγωνισμού, όπου το οικονομικό κέρδος θα είναι μηδέν (αρχή υπολοίπου), οι γαιοκτήμονες θα καρπώνονται το σύνολο των εσόδων από την παροχή υπηρεσιών αφού αφαιρεθούν τα έξοδα για παραγωγικές εισροές πλην της γης και τα έξοδα μεταφοράς. Έτσι, η γαιοπρόσοδος που θα πληρώνει η επιχείρηση υπηρεσιών θα είναι:

$$R = (P_0 \times A - C - A \times t \times W \times d) / T$$

Όπου: R η γαιοπρόσοδος, P_0 η τιμή της παροχής υπηρεσιών (€), A ο αριθμός των συναντήσεων με τους πελάτες, C το συνολικό κόστος εκτός χρήσης γης (€), t ο χρόνος μετακίνησης εργαζόμενου (h), W ο μισθός του εργαζόμενου (€), d η απόσταση από το κέντρο της πόλης (km) και T η έκταση γης που χρησιμοποιείται (τμ).

Η καμπύλη της γαιοπρόσόδου που είναι διατεθειμένη να δώσει η επιχείρηση παροχής υπηρεσιών, (Διάγραμμα 2.2), έχει αρνητική κλίση και είναι κυρτή ως προς την αρχή των αξόνων. Η αρνητική κλίση οφείλεται στο γεγονός ότι το μεταφορικό κόστος αυξάνεται όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο της πόλης που βρίσκονται οι πελάτες και η κυρτότητα ως προς την αρχή των αξόνων είναι αποτέλεσμα του ότι οι επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών υποκαθιστούν τον παραγωγικό συντελεστή γη όταν αυτός αυξάνεται με τους άλλους συντελεστές παραγωγής (Ροβολής, 2003).



Πηγή: Ο' Sullivan (2003), Ροβολής (2003), Ιδία επεξεργασία
 Διάγραμμα 2.2: Συνάρτηση πλειοδοσίας γαιοπροσόδου για τις υπηρεσίες

γ) Υπόδειγμα πλειοδοσίας γαιοπροσόδου των νοικοκυριών

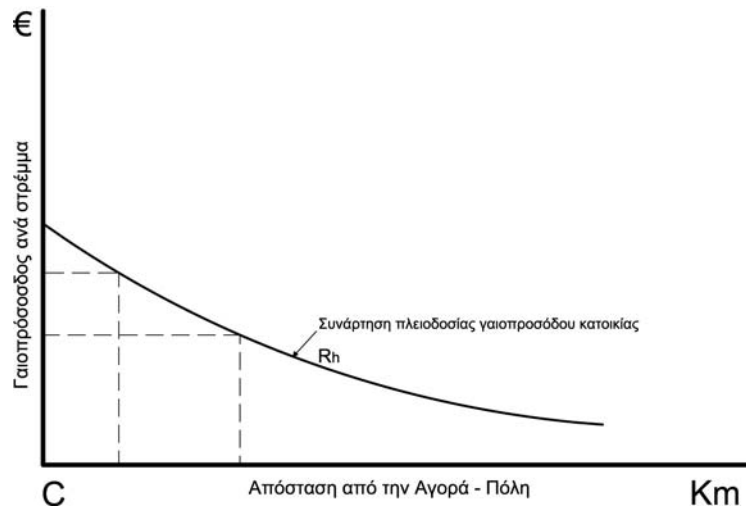
Υποθέτουμε ότι ένα μέλος των νοικοκυριών εργάζεται και ταξιδεύει κάθε εργάσιμη μέρα από την κατοικία του στο τόπο εργασίας του στο ΚΕΚ και ότι το κόστος των μη επαγγελματικών μετακινήσεων είναι αμελητέο. Θεωρούμε επίσης, ότι οι προσφερόμενες υποδομές και η ποιότητα του περιβάλλοντος είναι ίδια σε όλα τα σημεία της πόλης και ότι υπάρχει ένας ενιαίος φόρος για όλες τις περιοχές. Επιπλέον, υποθέτουμε ότι όλα τα νοικοκυριά έχουν τις ίδιες προτιμήσεις για την κατοικία και το ίδιο εισόδημα. Το μεταφορικό κόστος για ένα μέλος των νοικοκυριών εξαρτάται μόνο από την απόσταση από το ΚΕΚ που βρίσκεται ο τόπος της εργασίας του. Τέλος, θεωρούμε ότι η τιμή της κατοικίας αυξάνεται κοντά στο ΚΕΚ και ότι υποκαθιστούν την σχετική ακριβή τιμή της κατοικίας με άλλα σχετικά φθηνότερα αγαθά (φαγητό, προϊόντα κα).

Παρατηρούμε λοιπόν ότι, τα νοικοκυριά θα προσπαθούν να εγκατασταθούν όσο γίνεται πιο κοντά στο κέντρο γιατί θέλουν να μειώσουν όσο το δυνατό το κόστος μετακινήσεις τους. Άρα θα έχουμε χωρική ισορροπία όταν τα νοικοκυριά θα είναι πλέον αδιάφορα ως προς το σημείο στο οποίο βρίσκεται η κατοικία διότι η μετακίνηση προς το κέντρο της πόλης θα επιφέρει μια μείωση τους κόστους μετακίνησης αλλά ταυτόχρονα μια ισόποση αύξηση του κόστους κατοικίας. Έτσι, η συνθήκη ισορροπίας θα είναι:

$$\Delta d \times t = - \Delta R \times L \Leftrightarrow \Delta R / \Delta d = - t / L$$

Όπου: ΔR η μεταβολή στην τιμή της κατοικίας από μια θέση σε άλλη (€), Δd η απόσταση από το κέντρο της πόλης (km), t μεταφορικά έξοδα (€) και L μέγεθος της γης για την κατοικία (τμ).

Η καμπύλη της συνάρτησης που είναι διατεθειμένο να δώσει το κάθε νοικοκυριό, (Διάγραμμα 2.3), έχει αρνητική κλίση και είναι κυρτή ως προς την αρχή των αξόνων. Η αρνητική κλίση για τα νοικοκυριά είναι η μεταβολή ανά μονάδα απόστασης των μεταφορικών εξόδων από το κύριο εμπορικό κέντρο, προς το μέγεθος γης που χρησιμοποιείται για την κατοικία και αντιστρόφως ανάλογη. Δηλαδή, όσο πιο μεγάλη ποσότητα γης χρησιμοποιείται τόσο πιο μικρή θα είναι η κλίση που θα τείνει να γίνεται πιο επίπεδη (Ροβολής, 2003).

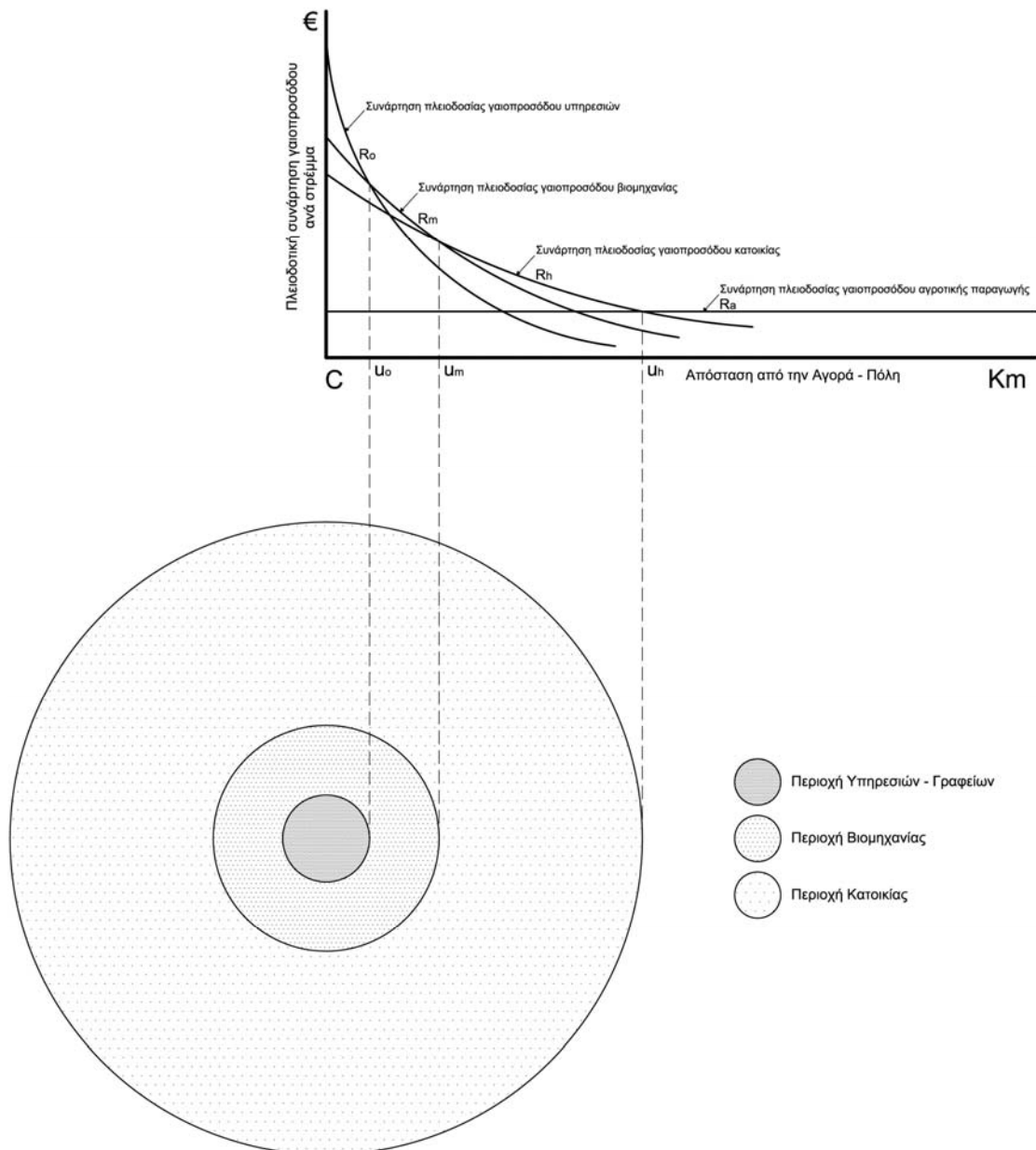


Πηγή: Ο' Sullivan (2003), Ροβολής (2003), Ιδία επεξεργασία
Διάγραμμα 2.3: Συνάρτηση πλειοδοσίας γαιοπροσόδου για την κατοικία

Συμπεράσματα των υποδειγμάτων πλειοδοσίας γαιοπροσόδων

Σύμφωνα με τις παραπάνω διατυπώσεις, και στο υπόδειγμα που χρησιμοποιούμε μεταξύ των διαφορετικών δραστηριοτήτων (υπηρεσίες, βιομηχανία, κατοικία και αγροτικής γης) διαπιστώνουμε ότι το κόστος μετακίνησης είναι μεγαλύτερο: για τις υπηρεσίες, μετά για την βιομηχανία, μετά για την κατοικία και τελευταία για την αγροτική γη, με αποτέλεσμα οι διαφορετικές δραστηριότητες να κατανέμονται και σε διαφορετικές περιοχές μέσα στην πόλη. Έτσι, δραστηριότητες με μεγάλο μεταφορικό κόστος θα έχουν καμπύλες πλειοδοσίας γαιοπροσόδου, με μεγαλύτερη κλίση και διαφορετική τοποθεσία μέσα στην πόλη. Η χωρική κατανομή των δραστηριοτήτων μέσα στην πόλη θα καθοριστεί από το μέγεθός των οικονομιών κλίμακας που μπορούν

να έχουν και το μεταφορικό κόστος, άρα οι υπηρεσίες που έχουν το μεγαλύτερο μεταφορικό κόστος θα τοποθετηθούν κοντά στο κέντρο, όπου έπονται μετά η βιομηχανία, η κατοικία και τελευταία η αγροτική γη. Επομένως προκύπτει το παρακάτω διάγραμμα (Διάγραμμα 2.4) όπου η κατανομή αυτή της γης ανάμεσα στις διαφορετικές δραστηριότητες είναι η πιο αποτελεσματική από οικονομικής άποψης διότι ελαχιστοποιεί το συνολικό μεταφορικό κόστος (Ο'Sullivan 2003, Ροβολής 2003).



Πηγή: Ο'Sullivan (2003), Ροβολής (2003), Ιδία επεξεργασία
 Διάγραμμα 2.4: Συναρτήσεις πλειοδοσίας γαιοπροσόδου και χρήσεις γης στην μονοκεντρική πόλη

Παρατηρούμε λοιπόν στο διάγραμμα ότι από την αρχή του οριζόντιου άξονα ως το σημείο u_0 θα τοποθετηθούν οι υπηρεσίες, από το σημείο u_0 μέχρι το σημείο u_m θα τοποθετηθεί η βιομηχανία, από το σημείο u_m μέχρι το σημείο u_h θα τοποθετηθεί η κατοικία και από εκεί και πέρα η αγροτική γη. Είναι προφανές στο διάγραμμα αυτό, ότι η απασχόληση είναι συγκεντρωμένη στο κέντρο της πόλης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι έχουμε υποθέσει ότι οι υπηρεσίες αλλά και οι βιομηχανίες θα πληρώσουν υψηλότερο μεταφορικό κόστος εάν μετακινηθούν προς τα προάστια. Βέβαια, από την άλλη, εάν οι επιχειρήσεις μετακινηθούν προς τα προάστια όπου ζουν οι εργαζόμενοι, τότε θα έχουν να πληρώσουν μικρότερους μισθούς μια και τα έξοδα μετακίνησης θα είναι μικρότερα. Έχουμε όμως, υποθέσει από την αρχή ότι οι εργαζόμενοι μετακινούνται προς τον τόπο εργασίας τους με τραμ και τα προϊόντα με τα φορτηγά οχήματα καθώς και να το μεταφέρει κανείς προϊόντα θα είναι πιο ακριβό από το να μετακινούνται οι εργαζόμενοι. Έτσι, οι υπηρεσίες και η βιομηχανία θα προσπαθήσουν να εγκατασταθούν προς το κέντρο της πόλης.

Οι χρήσεις γης στο μονοκεντρικό μοντέλο είναι ιδιαίτερα αποδοτικές δηλαδή οι ισορροπίες πυκνοτήτων των χρήσεων είναι Pareto βέλτιστο (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 κα, με αποτέλεσμα να είναι ένα στατικό μοντέλο.

2.4 Το μοντέλο της Πολυκεντρικής πόλης

2.4.1 Εισαγωγή

Οι σημερινές σύγχρονες πόλεις είναι πολύ διαφορετικές από ότι οι μονοκεντρικές πόλεις του 19^{ου} αιώνα μέχρι και στις αρχές του 20^{ου} 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).

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).

2.4.2 Εμπειρικά μοντέλα της πολυκεντρικότητας

Στη συνέχεια εξετάζονται μερικά εμπειρικά συμπεράσματα για τη φύση και το ρόλο του υποκέντρου στις αμερικάνικες πόλεις, και κυρίως στις μητροπολιτικές περιοχές του Λος Άντζελες, του Σαν Φρανσίσκο, του Σικάγου και του Χιούστον, στις οποίες η πολυκεντρικότητα έχει μελετηθεί εκτενώς. Χρησιμοποιούμε τον όρο 'κέντρο' για να επισημάνουμε είτε το ΚΕΚ είτε το υποκέντρο. 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

Σύμφωνα με τα στοιχεία, σε κάθε μια από τις μεγαλύτερες μητροπολιτικές περιοχές στις Ηνωμένες Πολιτείες, μπορούν να προσδιοριστούν τουλάχιστον 20 υποκέντρα χρησιμοποιώντας τα κριτήρια της ελάχιστης ακαθάριστης πυκνότητας των 10 υπαλλήλων ανά στρέμμα και της ελάχιστης συνολικής απασχόλησης ανά 10.000 κατοίκους. Οι Giuliano και Small (1991) εκτιμούν ότι υπάρχουν 29 τέτοια κέντρα στο Λος Άντζελες το 1980, και προσθέτουν τρία μικρότερα απομακρυσμένα κέντρα με τις προεξέχουσες υψηλές τιμές πυκνότητας. Οι McMillen και McDonald (1998) βρίσκουν 15 υποκέντρα έξω από τα όρια της πόλης του Σικάγου που ικανοποιεί ένα ίδιο κριτήριο, χρησιμοποιώντας έναν συνδυασμό στοιχείων του 1980 και του 1990. Οι Cervero και Wu (1997) βρίσκουν 22 κέντρα στο Bay Area του Σαν Φρανσίσκο για το 1990. Κάθε μια από αυτές τις μελέτες καλύπτει μια Ενοποιημένη Μητροπολιτική Στατιστική Περιοχή (Consolidated Metropolitan Statistical Area), μια έννοια απογραφής που

συμπεριλαμβάνει τους διάφορους τύπους των μητροπολιτικών περιοχών που καθορίζονται στις επίσημες αμερικάνικες στατιστικές.

β) Ο ακριβής αριθμός και τα όρια των υποκέντρων καθορίζονται με δυσκολία

Στο Λος Άντζελες και στο Σικάγο, οι μελέτες που προαναφερθήκαν παραπάνω, διαπίστωσαν ότι με τις αλλαγές στην πυκνότητα, αποκόπτουν ορισμένες ομαδοποιήσεις της απασχόλησης, που θα μπορούσαν να αντιμετωπισθούν είτε ως διάφορα μεγάλα υποκέντρα είτε ως ένα υπέρ - κέντρο. Στο Σικάγο παραδείγματος χάριν, σύμφωνα με τα κριτήρια υπάρχει ένα μεγάλο υποκέντρο κοντά στον αερολιμένα O'Hare, με 420.000 υπαλλήλους, ενώ διπλασιάζουν την πυκνότητα, διασπούν αυτό το υποκέντρο σε πέντε μικρότερα.

Το αστικό τοπίο είναι ιδιαίτερα ευπαθές όταν αντιμετωπίζεται σε μια μικρή κλίμακα. Μπορεί να είναι ότι τα σχέδια που εμφανίζονται στις διαφορετικές κλίμακες να επηρεάζονται από τους διαφορετικούς τύπους οικονομιών συσσώρευσης, βασισμένα στους μηχανισμούς αλληλοεπίδρασης της χωρικής εγγύτητας. Αυτή η παρατήρηση ισχύει επίσης και για τις συγκεντρώσεις σε μια περιφερειακή κλίμακα, όπως η ανατολική ακτή στην Αμερική, και ο πυρήνας της βιομηχανικής περιοχής της βορειοδυτικής Ευρώπης.

γ) Τα υποκέντρα παρατάσσονται μερικές φορές κατά μήκος των αξόνων

Στα στοιχεία του Λος Άντζελες του 1980, τα τέσσερα μεγαλύτερα κέντρα και ένα μικρότερο διαμορφώνουν ένα τόξο που επεκτείνεται μέσω της περιοχής του ΚΕΚ της πόλης, στις περιοχές του Hollywood, της Century City έως και την περιοχή του Pacific Ocean. Αυτά τα πέντε κέντρα, δυσδιάκριτα χωρίζονται μεταξύ τους, που τα αναγκάζει να είναι ενωμένα σε ένα μακρύ κέντρο (με μήκος 19 μιλίων), που περιέχει ένα μεγάλο ποσοστό της απασχόλησης, στην περιοχή.

Σε ένα ακόμη παράδειγμα, στο Χιούστον, το Ship Channel αποτελεί ένα μακρύ κανάλι (με μήκος 20 μιλίων) που ευθυγραμμίζεται από τις εγκαταστάσεις κατασκευής και συνδέεται κεντρικά με το Χιούστον (που αρχίζει ακριβώς δυο μίλια από το ΚΕΚ) στον κόλπο Galveston Bay (Craig *et al*, 1996).

Και τα δύο παραπάνω παραδείγματα της αξονικής ανάπτυξης, ακολουθούν τις παλαιότερες καθιερωμένες υποδομές των μεταφορών. Πράγματι, η μορφή των αξόνων είναι αρκετά γνωστή από την πολεοδομική ιστορία των πόλεων, δεδομένου ότι υπήρχαν ήδη, στα προάστια η 'ακτινωτή γραμμή των τραμ' που είχε εμφανιστή έναν αιώνα πριν και ίσως νωρίτερα. Ομοίως, σε μια περιφερειακή κλίμακα, οι μεγάλες μητροπολιτικές

περιοχές αυξήθηκαν μερικές φορές μαζί με τους άξονες – όπως η ‘μεγάπολη’ – ακολουθώντας έναν παλαιότερο διαπεριφερειακό άξονα ταξιδιού, όπως αυτός μεταξύ της Βοστώνης και της Ουάσιγκτον.

δ) Τα κέντρα απασχόλησης βοηθούν ώστε να εξηγήσουν την περιβάλλουσα απασχόληση και τον πληθυσμό

Διάφορες μελέτες καθορίζουν ότι τα σημειακά ή αξονικά υποκέντρα βοηθούν ώστε να εξηγηθούν τα υποδείγματα της πυκνότητας της απασχόλησης, των πληθυσμών και των τιμών της γης. Τρεις είναι οι λειτουργικές μορφές που προτείνονται ανά περίπτωση για να γενικευτούν οι μονοκεντρικές διατυπώσεις σε μια πολυκεντρική δομή (Heikkila *et al*, 1989).

Η πρώτη, υποθέτει ότι τα κέντρα αποτελούν τέλεια υποκατάστατα και επομένως το κάθε ένα παρέχει την ελάχιστη προσφοράς – ζήτησης για τη γη, και έτσι η πυκνότητα χρήσης της σε κάθε σημείο καθορίζεται από το υψηλότερο σημείο προσφοράς – ζήτησης. Η δεύτερη, υποθέτει ότι τα κέντρα είναι συμπληρωματικά, και ότι ο κάτοχος μιας συγκεκριμένης θέσης απαιτεί την πρόσβαση σε κάθε κέντρο στην περιοχή (McMillen, 1998). Μια ενδιάμεση περίπτωση είναι αυτή που χρησιμοποιείται από τους Gordon κα (1986) και από τους Small και Song (1994). Βασίζεται στην ιδέα ότι η δυνατότητα πρόσβασης σε μια θέση καθορίζεται από το σύνολο των μειωμένων εκθετικών επιρροών από τα διάφορα κέντρα. Έτσι, το κάθε κέντρο έχει μια ακτίνα επιρροής με αποτέλεσμα η επιρροή του να γίνεται αμελητέα σε μεγάλες αποστάσεις.

Με ιδιαίτερη επιτυχία χρησιμοποιούνται αυτά τα μοντέλα για να εξηγήσουν την πυκνότητα και την αξία γης στα υποδείγματα του Λος Άντζελες, στο Σικάγο, στο Σαν Φρανσίσκο κα, όπου οι πρωτοποριακές μελέτες ήταν των Griffith (1981) και των Gordon κα (1986). Οι Small και Song (1994) είναι σε θέση να εξηγήσουν με προσέγγιση 50% έως 75% της διαφοράς στην απασχόληση ή των πληθυσμών στην πυκνότητα πέρα από την ολόκληρη περιοχή του Λος Άντζελες, με πέντε κέντρα για το 1970 και οχτώ κέντρα για το 1980. Σε όλες τις περιπτώσεις, η περίπτωση της μονοκεντρικότητας απορρίπτεται πλήρως. Τα μοτίβα πληθυσμιακής πυκνότητας ταιριάζουν απόλυτα ακόμη κι αν τα πληθυσμιακά στοιχεία δεν χρησιμοποιούνται για να καθορίσουν τις θέσεις των κέντρων που χρησιμοποιήθηκαν στις προδιαγραφές. Οι Small και Song (1994) έδειξαν επίσης ότι οι μονοκεντρικές εκτιμήσεις της πυκνότητας δεν ταιριάζουν απόλυτα, γεγονός που ενισχύει την πεποίθηση ότι η πολυκεντρικότητα είναι όλο και περισσότερο προεξέχον χαρακτηριστικό γνώρισμα του τοπίου.

ε) Τα υποκέντρα δεν υποκαθιστούν τη σημασία του ΚΕΚ

Σε περιπτώσεις που υπάρχει το ΚΕΚ της πόλης αλλά και παράλληλα έχουν καθοριστεί ένα ή περισσότερα υποκέντρα, χαρακτηριστικό είναι ότι το κέντρο συγκεντρώνει την μεγαλύτερη συνολική απασχόληση, την υψηλότερη πυκνότητα απασχόλησης, και συνήθως χαρακτηρίζεται από μια μεγαλύτερη επίδραση στις πυκνότητες και στις τιμές γης από οποιοδήποτε άλλο υποκέντρο.

Στην περίπτωση της πόλης του Σικάγο το 1980, σύμφωνα με τους McDonald και Prather (1994), αν και έξω από τα όρια της πόλης υπάρχουν τρία μεγάλα υποκέντρα, και τα οποία ασκούν σημαντική επιρροή, ωστόσο σε κανέναν η επιρροή δεν είναι ανάλογη του ΚΕΚ. Στην περίπτωση της πόλης του Σαν Φρανσίσκο, οι Cervero και (1998) αν και απαριθμούν συνολικά 22 κέντρα, οι μεγαλύτερες πυκνότητες περιλαμβάνονται στο ΚΕΚ της πόλης, το οποίο συγκεντρώνει το 15% της απασχόλησης της περιοχής, το δεύτερο μεγαλύτερο κέντρο είναι η Silicon Valley και το τρίτο είναι κεντροθετημένο στο κέντρο της Oakland.

Η πόλη του Λος Άντζελες που χαρακτηρίζεται από την άτακτη εξάπλωσή της, αποτελεί την πιο αναδυόμενη¹ 'ακραία πόλη'² σύμφωνα με τον Garreau (1991) συγκρινόμενη με οποιαδήποτε άλλη μητροπολιτική περιοχή στις Ηνωμένες Πολιτείες. Επίσης, σύμφωνα με τους Giuliano και Small (1991), το ΚΕΚ της πόλης στο Λος Άντζελες κυριαρχεί σχεδόν από οποιοδήποτε άλλο κέντρο. Περιέχει 469.000 υπαλλήλους, διπλάσιο σχεδόν μέγεθος από το επόμενο μεγαλύτερο κέντρο και είναι σχεδόν δέκα φορές μεγαλύτερο σε μέγεθος σε σχέση με το μέγεθος της μεγαλύτερης 'ακραίας πόλης' στην περιφέρεια, την γνωστή South Coast Metro. Το ΚΕΚ της πόλης είναι πολύ μεγαλύτερο από το 'παραδοσιακό' καθορισμένο κύριο κέντρο, που περιέχει το 1/10 της απασχόλησης της περιφέρειας και σχεδόν το 1/3 της απασχόλησης συγκρινόμενο μαζί με όλα τα υποκέντρα.

¹ Μια 'αναδυόμενη ακραία πόλη' είναι μια περιοχή που παρουσιάζει σημάδια ότι θα γίνει σύντομα 'ακραία πόλη'

² Για τον Garreau's μια 'ακραία πόλη' έχει τα ακόλουθα πέντε χαρακτηριστικά: α) 5.000.000 τετραγωνικά πόδια χώρους γραφείων, β) 600.000 τετραγωνικά πόδια λιανικούς χώρους, γ) μια καθημερινή εισροή από μετακινούμενους, δ) μια 'τοπική αντίληψη ως ενιαίο προορισμό τελών για τη μικτή χρήση' και ε) αναπτύσσεται σε χώρο που κατοικούνταν ή αποτελούσε αγροτική γη 30 χρόνια πριν (Garreau 1991).

στ) Οι μεγαλύτερες πυκνότητες απασχόλησης συναντώνται εκτός των κέντρων

Το πολυκεντρικό μοντέλο, είναι ενδιαφέρον και σημαντικό, αν και μπορεί να συνυπάρχει με μια τοπική διασπορά απασχόλησης. Επιπλέον, η πληθυσμιακή κατανομή μπορεί να εξηγηθεί πολύ καλύτερα από ένα μοντέλο που περιλαμβάνει την απόσταση σε όλη την απασχόληση παρά την απασχόληση μόνο στα κέντρα, ακόμα κι αν εκείνο το μοντέλο περιορίζεται για να έχει λιγότερες παραμέτρους στο σύνολο του (Song, 1994).

Σύμφωνα με τους Gordon και Richardson (1996), οι κρίσιμες αλλά αναπάντητες ερωτήσεις είναι εάν τα παλαιότερα κέντρα παραμένουν ζωτικής σημασίας και, όταν όχι, εάν αντικαθίστανται από νεώτερα. Ένα άλλο στοιχείο που δεν γνωρίζουμε είναι εάν το υποκέντρο γεμίζει με ουσιαστικές θέσεις στην τοπική οικονομία από την αναλογία του μεγάλου αριθμού των ατόμων που εργάζονται ή που αγοράζουν εκεί.

Οι ‘ακραίες πόλεις’ παραδείγματος χάριν αποτελούν σημαντικές περιοχές γραφείων, που δείχνει ότι χρησιμεύουν ως κόμβοι ανταλλαγής πληροφοριών. Γενικότερα, οι Giuliano και Small (1991) και οι McMillen και McDonald (1998) διαπιστώνουν ότι τα διαφορετικά κέντρα έχουν και αρκετά διαφορετικά χαρακτηριστικά βιομηχανικών – μιγμάτων, με μερικά κέντρα να είναι εξειδικευμένα και άλλα να μοιάζουν με το ΚΕΚ, στην ποικιλομορφία τους. Πράγματι, στο Λος Άντζελες, ακόμη και η κατανομή μεγέθους των κέντρων ακολουθεί στενά τον ‘Κανόνα Τάξεως Μεγέθους’ που χαρακτηρίζουν την κατανομή των μεγεθών των πόλεων μέσα σε ένα έθνος (Rosen and Resnick, 1980).

ζ) Οι μετακινήσεις δεν ερμηνεύονται πλήρως από τα τυποποιημένα αστικά μοντέλα, είτε αυτά είναι μονοκεντρικά είτε πολυκεντρικά

Ο Hamilton (1982) ήταν ο πρώτος που παρατήρησε ότι η τυποποιημένη υπόθεση των ανθρώπων που μετακινούνται ‘επάνω σε μια κλίση γης – μισθώματος’, μεταξύ του κέντρου και ενός σημείου, δεν μπορούν να έρθουν κοντά στην εξήγηση των πραγματικών μοντέλων μετακινήσεων, στις Ηνωμένες Πολιτείες ή στην Ιαπωνία. Ξεκινώντας από την κατανομή των θέσεων εργασίας και εργαζομένων, σαν συνάρτηση της απόστασης από το κέντρο, ο Hamilton υπολογίζει τη μέση μετακινούμενη απόσταση κατά την οποία όλοι οι μετακινούμενοι, κινούνται προς τα μέσα και κατά μήκος των ακτινών, όπως στο μοντέλο της μονοκεντρικότητας με διάσπαρτη την απασχόληση. Η διαδικασία αυτή προβλέπει μέση μετακίνηση περίπου ένα μίλι. Το πρόβλημα αυτό δεν είναι μόνο στην μονοκεντρικότητα αλλά και στην μίσθωση των μοντέλων της πυκνότητας, στην πολυκεντρικότητα όπου δεν καταργεί την απόκλιση

(Giuliano and Small, 1993). Στην πραγματικότητα, ακόμα και για το σύνολο της χωρικής ετερογένειας, της απασχόλησης και της κατοικίας, ο μέσος όρος μετακίνησης είναι τρεις φορές μεγαλύτερος, τόσο σε χρόνο όσο και σε απόσταση, από ότι θα ήταν εάν οι θέσεις εργασίας και οι εργαζόμενοι συνδυάζονταν έτσι ώστε να μειώσουν το μέσο όρο της απόστασης, στο ελάχιστο, όπως υπονοείται στα ντετερμινιστικά μοντέλα χωροθέτησης της κατοικίας με τα ίδια άτομα (Small and Song, 1992).

Φαίνεται τουλάχιστον ότι στις πόλεις που κυριαρχούν τα σύγχρονα μέσα μεταφοράς, υπάρχει περισσότερο ‘διαγώνια – μετακίνηση’, στην οποία οι μετακινούμενοι περνούν στην αντίθετη κατεύθυνση, παρά ‘επάνω στην κλίση του μισθώματος’. Η ‘διαγώνια – μετακίνηση’ δεν εμφανίζεται σε τυποποιημένες περιπτώσεις, διότι εάν γινόταν αυτό οι άνθρωποι θα μπορούσαν να μειώσουν τις μετακινούμενες δαπάνες χωρίς να υποστούν τα υψηλότερα μισθώματα, απλά με την ανταλλαγή των σπιτιών. Φυσικά δεν αναμένεται σε πραγματικές καταστάσεις να εφαρμοστεί τέλεια ένα μονοκεντρικό μοντέλο, όπου ο περιορισμός ενός ή ακόμη και τριών παραγόντων είναι εξαιρετικά δύσκολος, καθώς η μετακίνηση έχει τον πρωταρχικό ρόλο στα τυποποιημένα υποδείγματα.

Υπάρχουν διάφορες πιθανές εξηγήσεις στο γιατί οι άνθρωποι δεν αποβάλλουν εύκολα αυτή την επιπλέον μετακίνηση κόστους με την μεταφορά. Οι άνθρωποι έχουν τις ιδιαίτερες προτιμήσεις τους για τις συγκεκριμένες τοποθεσίες, λόγω του διαφορετικού μίγματος των τοπικών θελκτικότητων και των πρακτικών ή συναισθηματικών τους συνδέσεων. Παραδείγματος χάριν, στις οικογένειες των δύο εργαζομένων πρέπει να υπάρχει συμβιβασμός μεταξύ των κατάλληλων τοποθεσιών με την εργασία, όπου συχνά οι αλλαγές εργασίας και οι ουσιαστικές μετακινούμενες δαπάνες είναι η αιτία όπου οι άνθρωποι επιλέγουν τις συγκεκριμένες θέσεις. Επίσης και ο φυλετικός και εισοδηματικός διαχωρισμός έχουν επιπτώσεις στις επιλογές της χωροθέτησης. Όλες αυτές οι εξηγήσεις απαιτούν την ειδίκευση της εργασίας, διότι σε άλλη περίπτωση οι άνθρωποι θα μπορούσαν αναγκαστικά να επιλέξουν την εργασία τους με βάση την κατάλληλη τοποθεσία. Καμία από τις ως άνω εξηγήσεις, δε θα μπορούσε μεμονωμένα να εξηγήσει ολόκληρη την απόκλιση, αλλά ίσως θα μπορούσαν όλες μαζί (Anas *et al*, 1998).

Κεφάλαιο 3^ο

Παρουσίαση της Περιοχής Μελέτης, ο Δήμος Θεσσαλονίκης

3.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό, παρουσιάζονται τα κύρια χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, προκειμένου να καθοριστεί η ταυτότητα και η αναπτυξιακή φυσιογνωμία της πόλης της Θεσσαλονίκης, και ειδικότερα ο Δήμος Θεσσαλονίκης. Ως κύριος λόγος επιλογής του είναι ο πρωταγωνιστικός ρόλος που διαδραματίζει, η επιρροή που ασκεί και η αναπτυξιακή δυναμική του στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) (είναι το δεύτερο μεγαλύτερο της χώρας, τόσο πληθυσμιακά όσο και σε έκταση), καθώς και στην ευρύτερη περιοχή της πόλης. Παράλληλα, η γνώση των τοπικών συνθηκών, λόγω της καταγωγής μου όσο και κυρίως λόγω της επαγγελματικής μου δραστηριοποίησης στη συγκεκριμένη περιοχή, εκτιμήθηκε ως σημαντικός παράγοντας για την καταγραφή και την κατανόηση των δεδομένων που θα αναλυθούν στη συνέχεια.

3.2 Χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης

3.2.1 Γεωγραφικά και ιστορικά στοιχεία

Η ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης καταλαμβάνει το χώρο ανάμεσα στα εδαφικά όρια που ορίζουν οι εξάρσεις του ορεινού όγκου του Χορτιάτη (600 μ), οι λοφοσειρές του Ασβεστοχωρίου (400 μ), του Ωραιοκάστρου (250 μ) και του Τριλόφου (200 μ), οι ποταμοί Γαλλικός και Αξιός καθώς και ο Θερμαϊκός Κόλπος. Βρίσκεται επάνω στην προσχωσιγενή κοιλάδα που δημιουργούν οι ποταμοί Αξιός, Γαλλικός και Λουδίας και ανατολικά της ταφροειδούς λεκάνης που σχηματίζεται μεταξύ των βουνών Βερτίσκου, Κερδυλίων και Χορτιάτη (Τριανταφυλλίδης, 1968).

Η Θεσσαλονίκη ιδρύθηκε το 315 πΧ από τον βασιλιά των Μακεδόνων Κάσσανδρο. Η γεωγραφική θέση της νέας πόλης (εύκολη σύνδεση της ενδοχώρας με τη θάλασσα, σταυροδρόμι ανατολής – δύσης, επίκαιρη θέση στη βαλκανική χερσόνησο κα), συντελεί στην γρήγορη εξέλιξή της. Έτσι, κατά την ελληνιστική περίοδο, αναγείρονται τα οχυρωματικά περιμετρικά τείχη και αυτά της ακρόπολης, όπου περικλείουν μια έκταση 330 εκταρίων και με τον πληθυσμό της πόλης να κυμαίνεται γύρω στις 35.000 κατοίκους.

Η παρουσία αρδευόμενου εδάφους και οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες για την καλλιέργεια αμπελώνων και οπωρικών, το πλούσιο υπέδαφος, το εξαιρετικό λιμάνι

και η ασφαλής οχύρωση υπήρξαν οι βασικοί παράγοντες στους οποίους οφείλεται η γρήγορη πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξη της πόλης κατά την Ρωμαϊκή Περίοδο (πρωτεύουσα της Επαρχίας Μακεδονίας). Η κατασκευή της ‘Via Egnatia’ (η σημερινή Εγνατία Οδό) στο δεύτερο μισό του 2^{ου} αιώνα πΧ για να ενώσει την Αδριατική με τον Ελλήσποντο και τη Μικρά Ασία, θα μετατρέψει τη Θεσσαλονίκη στον πιο σημαντικό στρατιωτικό και εμπορικό σταθμό της βαλκανικής χερσονήσου.

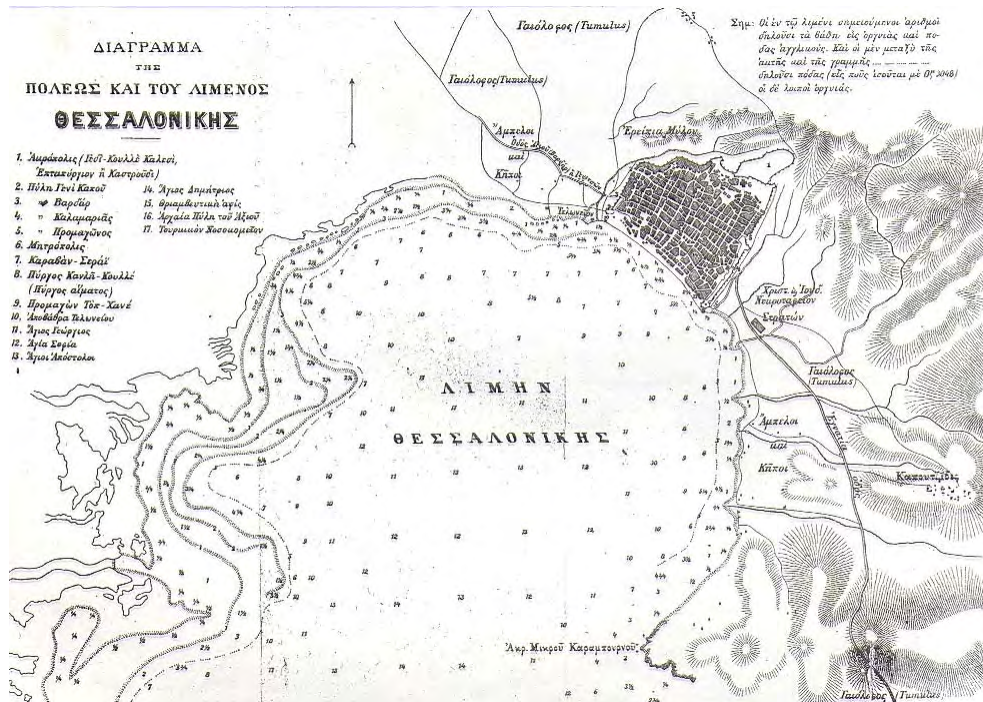
Κατά την βυζαντινή περίοδο, η Θεσσαλονίκη αναπτύσσεται οικονομικά, δημογραφικά, πολεοδομικά και εξελίσσεται στο δεύτερο μεγαλύτερο διοικητικό κέντρο της αυτοκρατορίας. Η πόλη ονομάζεται ‘Μεγαλούπολη’ και είναι η δεύτερη πιο σημαντική πόλη στην αυτοκρατορία μετά την Κωνσταντινούπολη (ορίζεται και ως ‘Συμβασιλεύουσα’). Η μεγάλη ακμή της πόλης θα σημειωθεί κατά τη διάρκεια του 14^{ου} αιώνα, οπότε η εξασθένιση της κεντρικής διοίκησης της Κωνσταντινούπολης θα δημιουργήσει ένα ιδιότυπο καθεστώς αυτονομίας. Η ευημερία της θα βασισθεί κυρίως στο εμπόριο, τη βιοτεχνία και το λιμάνι.

Κατά τη διάρκεια του 17^{ου} αιώνα, η Θεσσαλονίκη είναι μια πόλη πυκνοκατοικημένη (Σχήμα 3.1). Έχει 120 συνοικίες, εκ των οποίων οι 48 είναι μουσουλμανικές, οι 56 εβραϊκές και οι 16 ελληνικές, αρμενικές κα. Η στροφή του εμπορικού ενδιαφέροντος προς τη Δύση, θα οδηγήσει σε παρακμή όλα τα λιμάνια της Μεσογείου, μεταξύ των οποίων και της Θεσσαλονίκης.



Πηγή: Γερόλυμπου - Καραδήμου (1995)
Σχήμα 3.1: Θεσσαλονίκη 1700. Λιθογραφία του Dapper

Η Θεσσαλονίκη θεωρείται μέχρι τα μέσα του 19^{ου} αιώνα μια καθαρά οθωμανική πόλη, που με τις βυζαντινές οχυρώσεις αποτελούσε μια τυπική εντός των τειχών (intra-murus) αστική περιοχή (Σχήμα 3.2). Το οδικό της δίκτυο περιελάμβανε τρεις μεγάλους οδικούς άξονες, οι οποίοι ένωναν τις βασικές πύλες των τειχών, και μεταξύ αυτών υπήρχε ένας λαβύρινθος στενών δρόμων που συχνά κατέληγαν σε αδιέξοδα. Η έκταση της πόλης φτάνει τα 900 εκτάρια και ο πληθυσμός της, τους 160.000 κατοίκους, προς στα τέλη του 19^{ου} αιώνα.



Πηγή: Γερόλυμπου - Καραδήμου (1995)

Σχήμα 3.2: Λιθογραφία που δημοσιεύθηκε από τον ταγματάρχη Ν. Σχινά στα 1887. Πρόκειται για χάρτη που εκπόνησε το αγγλικό ναυαρχείο στα 1850 και χρησιμοποίησε ο Σχινάς αφαιρώντας το θαλάσσιο τείχος

Η κατασκευή και η σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με διάφορες πόλεις (Βελιγράδι και Σκόπια το 1888, Φλώρινα το 1893, Μοναστήρι το 1894 και Αλεξανδρούπολη το 1896), καθώς επίσης και η αναβάθμιση του λιμανιού, με την δημιουργία εμπορικού θαλάσσιου μετώπου έδωσε στην πόλη τη δυναμική για την σταδιακή οικιστική επέκταση εκτός των τειχών. Την περίοδο αυτή είναι εμφανείς οι δυο οικιστικές τάσεις της πόλης, η μια προς τα βορειοδυτικά όπου αναπτύσσεται η συνοικία Λιβάδι (Cayir) και η άλλη προς τα νοτιανατολικά όπου αναπτύσσεται η συνοικία Πύργου (Hamidiye) (Μαλούτας, 2000).

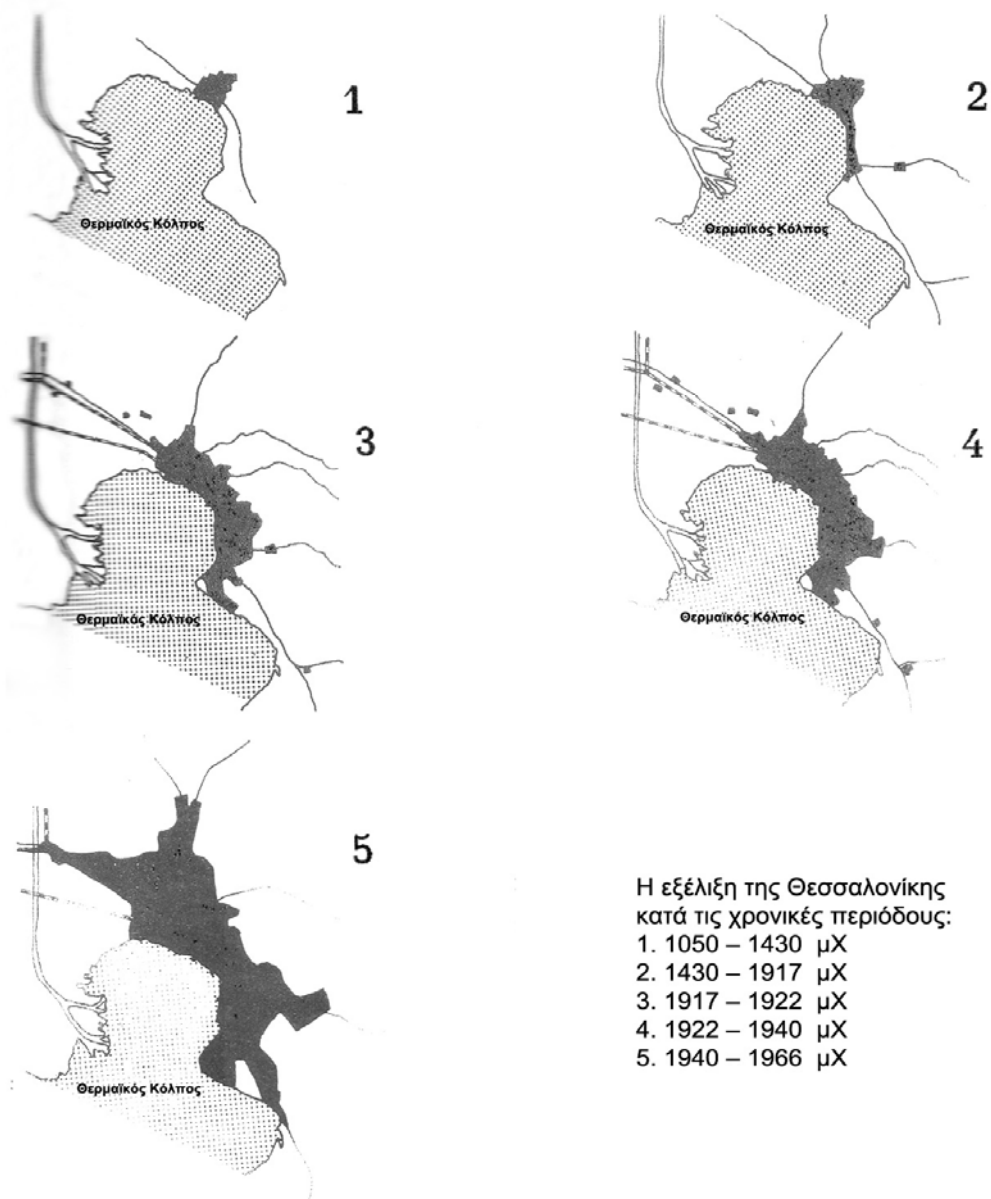
Η πυρκαγιά της 9ης Αυγούστου 1917, θα καταστρέψει ένα μεγάλο τμήμα της πόλης που εκτείνεται από την πλατεία Δημοκρατίας (Βαρδάρη) μέχρι το Ιπποδρόμιο

και από την οδό Κασσάνδρου μέχρι την παλιά παραλία, καίγοντας ολοσχερώς 9.500 κτίσματα με συνέπεια να προκύψουν 73.000 άστεγοι. Η ελληνική κυβέρνηση οραματιζόμενη την αναβίωση της πόλης, όπου θα συστήσει τη Διεθνή Επιτροπή Νέου Ρυμοτομικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης αποτελούμενη από μια ομάδα με επικεφαλής τον Εμπράρ (Hébrard). Το σχέδιο περιλάμβανε στην κεντρική πυρίκαιστη ζώνη μνημειακές παρεμβάσεις με μεγάλους τεμνόμενους λεωφόρους και συμμετρικούς ανοιχτούς χώρους. Προέβλεπε μεταξύ άλλων οργανωμένη βιομηχανική ζώνη, στα βορειοδυτικά της πλατείας Δημοκρατίας σε περιοχή όπου ήδη είχε αναδειχθεί σε πόλο βιομηχανικής ανάπτυξης, λόγω της ύπαρξης του σιδηροδρομικού δικτύου και για τα προάστια προωθήθηκε το νέο αρχιτεκτονικό πρότυπο της κηπούπολης (garden city). Το σχέδιο αυτό τελικά υλοποιήθηκε με σημαντικές όμως τροποποιήσεις και παρεμβάσεις (Γερόλυμπου - Καραδήμου, 1995).

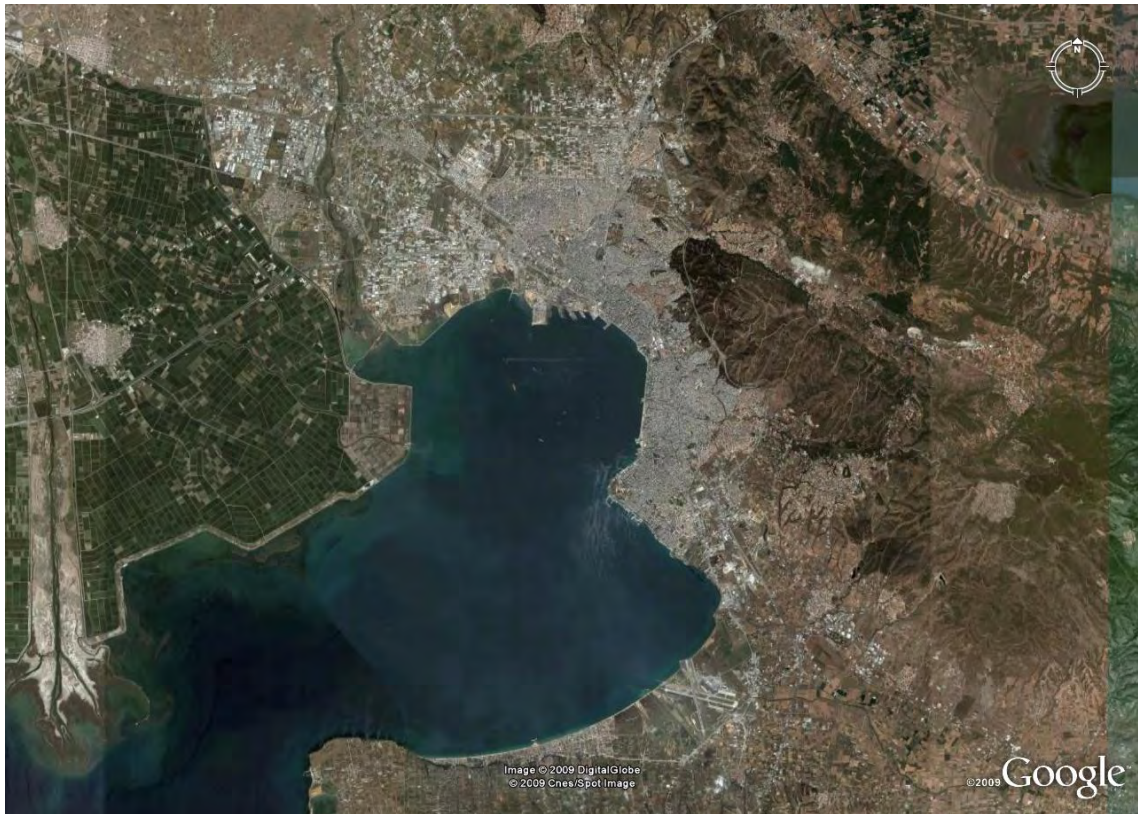
Οι τάσεις χωροθέτησης, την περίοδο αυτή, οδηγεί στην εγκατάσταση, από την οδό Ίωνος Δραγούμη έως την οδό Αγίας Σοφίας, του λιανικού εμπορίου, των γραφείων και ειδικότερα των μεγάλων ξενοδοχείων. Ενώ η λειτουργία μικρό - εμπορίου (τύπου bazar), χωροθετείται από την οδό Ερμού έως την Εγνατία. Προς τα βόρεια του λιμανιού και σε σχέση με την βιομηχανική ζώνη, εκτεινόμενοι προς τον εμπορικό σταθμό, εγκαθίστανται οι χώροι αποθήκευσης και του χονδρεμπορίου. Στην περιοχή από την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου έως την οδό Αγίας Σοφίας, και από την Ερμού έως την θάλασσα, χωροθετούνται κυρίως κατοικίες των υψηλών και μεσαίων εισοδημάτων, ενώ από τον Λευκό Πύργο έως το πρώην Κυβερνείο (στο ακρωτήριο Καραμπουρνού) και την βίλλα Αλλατίνη, συνδυάζονται με χώρους αναψυχής. Ως κατεξοχήν τόπος κατοικίας των μικροαστικών και εργατικών στρωμάτων θεωρούνται οι δυο πλευρές της οδού Λαγκαδά (Γερόλυμπου - Καραδήμου, 1995).

Η Μικρασιατική Καταστροφή θα αυξήσει τον πληθυσμό της πόλης, κατά την περίοδο 1923-1931, με περίπου 80.000 πρόσφυγες. Οι προσφυγικοί συνοικισμοί αποτέλεσαν αποφασιστικό παράγοντα επέκτασης των ορίων της πόλης, εκτός των τειχών, με την οργάνωση του αστικού χώρου να χαρακτηρίζεται από μικρές ιδιοκτησίες και χαμηλή δόμηση (Μαλούτας, 2000). Η συμβολή των προσφύγων όμως θα είναι ουσιαστική για τη δημιουργία ενός ομοιογενούς πληθυσμού, την επιτάχυνση του ρυθμού συναλλαγών και εμπορίου, την αύξηση του εργατικού δυναμικού, την επέκταση της βιομηχανικής βάσης της πόλης, την προώθηση νέων ιδεών με προοδευτικό χαρακτήρα και τη βελτίωση του πολιτιστικού επιπέδου.

Η εξέλιξη και ο ρόλος της πόλης της Θεσσαλονίκης, έχοντας αποτελέσει οικονομικό κέντρο σε όλες τις περιόδους της ιστορίας της (Σχήμα 3.3), παρόλο τις διάφορες φάσεις ακμής και παρακμής, διατηρείται ακόμη και σήμερα (Σχήμα 3.4). Το λιμάνι της πόλης, το δεύτερο της χώρας, ένα από τα μεγαλύτερα της Μεσογείου και επίνειο της βαλκανικής ενδοχώρας, συνδέει την Ευρώπη με την Εγγύς και Μέση Ανατολή, το Αιγαίο με τη Μαύρη Θάλασσα και τον Ινδικό Ωκεανό. Το αεροδρόμιο 'Μακεδονία' της πόλης χαρακτηρίζεται ως ευρωπαϊκός κόμβος υποδοχής και αναχώρησης επισκεπτών από όλο τον κόσμο, συνδέοντας την πόλη με διάφορες πρωτεύουσες και με τις σημαντικότερες ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις.



Πηγή: Τριανταφυλλίδης (1968)
 Σχήμα 3.3: Η εξέλιξη της Θεσσαλονίκης, από το 1050 μέχρι το 1966



Πηγή: <http://www.googleearth.com>

Σχήμα 3.4: Η Θεσσαλονίκη και η ευρύτερη περιοχή της, σήμερα

Οι δραστηριότητες στο Διεθνές Εκθεσιακό Κέντρο Θεσσαλονίκης, με μια γενική διοργάνωση και 25 κλαδικές εκθέσεις τον χρόνο, καθώς και η λειτουργία του Χρηματιστηριακού Κέντρου Θεσσαλονίκης αποτελούν πόλο έλξης της διεθνούς επιχειρηματικής κοινότητας. Επίσης, η εγκατάσταση του Υπουργείου Μακεδονίας - Θράκης στο κέντρο της πόλης τονίζει το διοικητικό ρόλο στην ευρύτερη περιοχή.

Σήμερα, στη Θεσσαλονίκη εδρεύουν πέντε ανώτατα εκπαιδευτικά ιδρύματα, το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών και η Στρατιωτική Σχολή Αξιωματικών Σωμάτων, καθώς και το Ανώτατο Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Θεσσαλονίκης στην περιοχή της Σίνδου, ενώ έχει ξεκινήσει και η λειτουργία του Διεθνούς Πανεπιστημίου Ελλάδος στην περιοχή της Θέρμης. Επίσης, η λειτουργία του CEDEFOP που είναι όργανο της Ευρωπαϊκής Ένωσης και προωθεί τη συνεργασία μεταξύ των κρατών - μελών σε θέματα επαγγελματικής κατάρτισης και εκπαίδευσης καθώς και ένα πλήθος από διάφορους κοινωνικούς και πολιτιστικούς φορείς, αποτελούν δείγματα της δυναμικής και της εξωστρέφειας της πόλης (όπως η διοργάνωση της

Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης το 1997), ενισχύοντας σημαντικά τον διεθνή ρόλο της στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων.

3.2.2 Δημογραφικά χαρακτηριστικά

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων δεκαετιών 1981-2001, σύμφωνα με την ΕΣΥΕ, η οποία μεσολαβεί των τριών πρόσφατων απογραφών του ελληνικού κράτους, το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) παρουσίασε αύξηση του συνολικού πληθυσμού της τάξης του 13,39%, ο Νομός Θεσσαλονίκης παρουσίασε αύξηση 21,37% και το σύνολο της Χώρας αύξηση 12,56%. Γεγονός που συνδέεται άμεσα με την ελκυστικότητα που διατηρούν τα μεγάλα αστικά κέντρα καθώς και της ευρύτερης περιοχής τους, για τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό. Βέβαια, στην περίπτωση της Ελλάδας θα πρέπει να ληφθεί υπόψη το μεγάλο κύμα Παλιννοστούντων ομογενών από τις χώρες της πρώην ΕΣΣΔ και των οικονομικών μεταναστών από τη βαλκανική και ανατολική Ευρώπη που σημειώθηκε μετά το 1991. Συνεπώς, δεν πρόκειται για ένα νέο κύμα αστυφιλίας, αλλά για μια αύξηση η οποία προήλθε κυρίως από το μεγάλο μεταναστευτικό ρεύμα που χαρακτηρίζει τη δεκαετία αυτή.

Σε αστικό επίπεδο διαπιστώνεται ότι όλοι οι Δήμοι και Κοινότητες παρουσιάζουν αύξηση, με εξαίρεση τους Δήμους Θεσσαλονίκης, Νεάπολης και Τριανδρίας (Πίνακας 3.1). Η πληθυσμιακή κάμψη στο αστικό κέντρο συνδέεται με το ρεύμα μετεγκατάστασης αρκετών κατοίκων του κεντρικού Δήμου σε περιφερειακούς Δήμους του ΠΣΘ ή της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ). Οι Δήμοι ή Κοινότητες που παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες πληθυσμιακές αυξήσεις, την τελευταία δεκαετία 1991-2001, σε ποσοστιαία αναλογία είναι τα Πεύκα με 181,21%, η Ευκαρπία με 89,6% και ο Εύοσμος με 82,59%, ενώ αυτοί που έχουν τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή με βάση τα απόλυτα νούμερα και όχι είναι ο Εύοσμος (23.803), η Πολίχνη (8.252), οι Συκιές (7.667) και η Καλαμαριά (6.557).

Η αύξηση που σημειώθηκε στους λοιπούς προαστιακούς Δήμους και Κοινότητες (εξαιρούνται οι περιπτώσεις που υπάρχει φυσική εξέλιξη και αύξηση του πληθυσμού) αποτελεί το κύμα εξόδου από τον κεντρικό Δήμο προς περιοχές που παρέχουν συγκριτικά καλύτερη ποιότητα διαβίωσης ως προς το αστικό περιβάλλον του κέντρου.

Επίπεδο Αναφοράς	Πληθυσμός 1981	Πληθυσμός 1991	Πληθυσμός 2001	Μεταβολή 1981-1991	Μεταβολή 1991-2001	Μεταβολή 1981-2001
Δήμος Θεσσαλονίκης	406.413	383.967	363.987	-5,52 %	-5,20 %	-10,44 %
Δυτικές Συνοικίες ΠΣΘ	221.246	241.501	300.937	9,15 %	24,61 %	36,02 %
Δ. Αγίου Παύλου	7.169	7.221	7.978	0,72 %	10,48 %	11,29 %
Δ. Αμπελοκήπων	40.033	40.093	40.959	0,15 %	2,16 %	2,31 %
Δ. Ελευθέριου Κ.	12.595	16.549	21.630	31,39 %	30,70 %	71,74 %
Κ. Ευκαρπίας	2.705	3.480	6.598	28,65 %	89,60 %	143,92 %
Δ. Ευόσμου	26.528	28.821	52.624	8,64 %	82,59 %	98,37 %
Δ. Μενεμένης	12.141	12.932	14.910	6,52 %	15,30 %	22,81 %
Δ. Νεάπολης	31.464	30.568	30.279	-2,85 %	-0,95 %	-3,77 %
Κ. Πεύκων	-	2.288	6.434	-	181,21 %	-
Δ. Πολίγνης	22.597	27.894	36.146	23,44 %	29,58 %	59,96 %
Δ. Σταυρούπολης	32.225	37.596	41.653	16,67 %	10,79 %	29,26 %
Δ. Συκεών	33.789	34.059	41.726	0,80 %	22,51 %	23,49 %
Ανατολικές Συνοικίες ΠΣΘ	78.521	123.580	135.840	57,38 %	9,92 %	73,00 %
Δ. Καλαμαριάς	51.676	80.698	87.255	56,16 %	8,13 %	68,85 %
Δ. Πανοράματος	4.193	10.275	14.552	145,05 %	41,63 %	247,06 %
Δ. Πυλαίας	12.015	20.785	22.744	72,99 %	9,43 %	89,30 %
Δ. Τριανθρίας	10.637	11.822	11.289	11,14 %	-4,51 %	6,13 %
ΠΣ Θεσσαλονίκης	706.180	749.048	800.764	6,07 %	6,90 %	13,39 %
Νομός Θεσσαλονίκης	871.580	944.426	1.057.825	7,71 %	10,72 %	21,37 %
Σύνολο Χώρας	9.740.417	10.259.900	10.964.020	5,33 %	6,86 %	12,56 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (1981,1991 και 2001), Ιδία επεξεργασία
Πίνακας 3.1: Πληθυσμός πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης

Στον παρακάτω πίνακα (Πίνακα 3.2), παρατίθενται στοιχεία που αφορούν στον αριθμό των αλλοδαπών κατοίκων στο Δήμο και Νομό Θεσσαλονίκης, αντίστοιχα και στο σύνολο της χώρας. Όπως είναι φανερό, η ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού των αλλοδαπών κατά 7,70% στο Δήμο Θεσσαλονίκης, την δεκαετία 1991-2001, είναι σημαντική. Ως προς τη φυσιογνωμία τους ανά χώρα προέλευσης, είναι οι Αλβανοί (12.966) με ποσοστό 46,24% στο σύνολο των αλλοδαπών και ακολουθούν οι Γεωργιανοί (4.966) με ποσοστό 17,7%, οι Κύπριοι (2.041) με ποσοστό 7,28%, οι Ρώσοι (1.777) με ποσοστό 6,34% κα.

Περιοχή Αναφοράς	Απογραφή 1991			Απογραφή 2001		
	Αλλοδαποί	Συνολικός Πληθυσμός	Ποσοστό Αλλοδαπών	Αλλοδαποί	Συνολικός Πληθυσμός	Ποσοστό Αλλοδαπών
Δήμος Θεσσαλονίκης	6.193	383.967	1,61 %	28.040	363.987	7,70 %
Νομός Θεσσαλονίκης	12.503	908.315	1,38 %	66.941	1.084.001	6,18 %
Σύνολο Χώρας	167.276	10.259.900	1,63 %	761.813	10.964.020	6,95 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (1991,2001), Ιδία επεξεργασία
Πίνακας 3.2: Πληθυσμός αλλοδαπών κατοίκων

Ο Δήμος και ο Νομός Θεσσαλονίκης παρουσιάζουν εξαιρετικά υψηλό ποσοστό πληθυσμού στις ηλικιακές βαθμίδες από 15 έως 64 ετών με 71,54% και 70,60%, αντίστοιχα (Πίνακας 3.3), σύμφωνα με την απογραφή του 2001 της ΕΣΥΕ σε σχέση και με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο που τοποθετείται λίγο περισσότερο από το 60%. Τα ανωτέρω ποσοστά ξεπερνούν και τον εθνικό μέσο όρο, ο οποίος είναι 68,10%. Κρίσιμη παράμετρος στη διαμόρφωση των τάσεων αυτών είναι κυρίως το γεγονός ότι η Θεσσαλονίκη αποτελεί πόλο έλξης μεγάλων ομάδων μεταναστών κυρίως οικονομικών, των οποίων η πλειοψηφία ανήκει στους οικονομικά ενεργούς (Πίνακας 3.4) και σε μικρότερο βαθμό η παρουσία μιας τάσης μετεγκατάστασης των συνταξιούχων ημεδαπών προς τις περιοχές καταγωγής τους.

Περιοχή Αναφοράς	Ηλικιακές ομάδες					
	0-14 ετών		15 - 64 ετών		65 και άνω ετών	
	Πληθυσμός	Ποσοστό επί του συνόλου	Πληθυσμός	Ποσοστό επί του συνόλου	Πληθυσμός	Ποσοστό επί του συνόλου
Δήμος Θεσσαλονίκης	48.128	12,49 %	275.711	71,54 %	61.567	15,97 %
Νομός Θεσσαλονίκης	168.495	15,54 %	765.224	70,60 %	150.282	13,86 %
Σύνολο Χώρας	1.660.899	15,19 %	7.445.965	68,10 %	1.827.233	16,71 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (2001), Ίδια επεξεργασία
Πίνακας 3.3: Ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού

Περιοχή Αναφοράς	Ηλικιακές ομάδες					
	0-14 ετών		15 - 64 ετών		65 και άνω ετών	
	Πληθυσμός	Ποσοστό επί του συνόλου	Πληθυσμός	Ποσοστό επί του συνόλου	Πληθυσμός	Ποσοστό επί του συνόλου
Δήμος Θεσσαλονίκης	4.519	16,12 %	22.447	80,05 %	1.074	3,83 %
Νομός Θεσσαλονίκης	11.222	16,76 %	53.372	79,73 %	2.347	3,51 %
Σύνολο Χώρας	126.811	16,65 %	608.325	79,85 %	26.677	3,50 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (2001), Ίδια επεξεργασία
Πίνακας 3.4: Ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού των αλλοδαπών

Στο Δήμο και στο Νομό Θεσσαλονίκης αριθμούνται συνολικά 143.361 και 368.001 νοικοκυριά, αντίστοιχα (Πίνακας 3.5). Παρατηρούμε λοιπόν, ότι στο Δήμο κατοικεί σημαντικό ποσοστό (56,40%) οικογενειών με 1 και 2 μέλη, σε σχέση με το ποσοστό του Νομού Θεσσαλονίκης (46,80%) και το αντίστοιχο της Χώρας (47,83%). Από την άλλη, όπως απεικονίζεται και στον πίνακα, το ποσοστό των οικογενειών με 3 ή και περισσότερα μέλη στην περιοχή μελέτης είναι σχετικά μικρό (43,60%)

συγκρινόμενο με τα αντίστοιχα ποσοστά του Νομού Θεσσαλονίκης (53,20%) και της Χώρας (52,17%).

Μέλη	Δήμος Θεσσαλονίκης			Νομός Θεσσαλονίκης			Σύνολο Χώρας		
	Νοικοκυριά		Μέλη	Νοικοκυριά		Μέλη	Νοικοκυριά		Μέλη
	Σύνολο	Ποσοστό		Σύνολο	Ποσοστό		Σύνολο	Ποσοστό	
1	40.065	27,94 %	40.065	73.325	19,92 %	73.325	723.660	19,75 %	723.660
2	40.794	28,46 %	81.588	98.919	26,88 %	197.838	1.028.865	28,08 %	2.057.730
3	28.734	20,04 %	86.202	79.624	21,64 %	238.872	771.851	21,06 %	2.315.553
4	26.147	18,24 %	104.588	84.667	23,01 %	338.668	752.676	20,54 %	3.010.704
≥ 5	7.621	5,32 %	40.880	31.466	8,55 %	171.391	387.340	10,57 %	2.156.836
Σύνολο	143.361	100 %	353.323	368.001	100 %	1.020.094	3.664.392	100 %	10.264.483

Πηγή: ΕΣΥΕ (2001), Ιδία επεξεργασία
Πίνακας 3.5: Σύνολο νοικοκυριών και μέλη

3.2.3 Οικονομικά δεδομένα

Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ) αποτελεί, τον ποιο ευρέως χρησιμοποιούμενο δείκτη της οικονομίας, το οποίο προσδιορίζει την αξία των αγαθών και των υπηρεσιών που παράγονται σε μια οικονομία σε ετήσια βάση. Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι τα διαθέσιμα στοιχεία επιτρέπουν μόνο την έμμεση προσέγγιση του ΑΕΠ σε επίπεδο Δήμου ή ΠΣΘ, μέσω αναγωγής των μεγεθών του νομού και χρήσης των στοιχείων απασχόλησης της Έρευνας Εργατικού Δυναμικού, καθώς δεν υφίσταται σχετική κατηγοριοποίηση στο σύστημα περιφερειακών λογαριασμών της ΕΣΥΕ.

Έτος	ΑΕΠ			Ποσοστό ετήσιας μεταβολής ΑΕΠ		
	Νομός Θεσσαλονίκης	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	Σύνολο Χώρας	Νομός Θεσσαλονίκης	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	Σύνολο Χώρας
1997	11.110	17.178	97.235	12,21 %	11,91 %	10,68 %
1998	12.046	18.488	105.773	8,42 %	7,63 %	8,78 %
1999	12.735	19.421	112.831	5,72 %	5,05 %	6,67 %
2000	14.235	22.716	156.517	11,78 %	14,51 %	38,72 %
2001	15.253	24.132	167.993	7,15 %	6,23 %	7,33 %
2002	16.411	25.609	181.006	7,59 %	6,12 %	7,74 %
2003	17.732	27.149	196.598	8,05 %	6,01 %	8,61 %
2004	19.378	29.523	212.736	9,28 %	8,74 %	8,21 %
2005	20.783	31.581	228.156	7,25 %	6,97 %	7,25 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (1997-2005), Ιδία επεξεργασία
Πίνακας 3.6: Ακαθάριστο εγχώριο προϊόν και ποσοστό ετήσιας μεταβολής

Ωστόσο, με δεδομένο ότι ο πληθυσμός του ΠΣΘ αντιστοιχεί τουλάχιστον στο 75% του συνολικού πληθυσμού του νομού και λαμβάνοντας ως δεδομένο ότι οι απασχολούμενοι στον αστικό χώρο έχουν υψηλότερη παραγωγικότητα έναντι των απασχολούμενων στις αγροτικές περιοχές του νομού, βάσιμα εκτιμάται ότι το 85%-90% του ΑΕΠ του νομού προκύπτει από τις παραγωγικές διεργασίες που συντελούνται στο ΠΣΘ (Πίνακας 3.6). Με αποτέλεσμα να παρατηρούμε στην περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας, το μεγαλύτερο ποσοστό του ΑΕΠ να παράγεται στον Νομό Θεσσαλονίκης και κατ' επέκταση στο ΠΣΘ.

Κατά την περίοδο 1997-2005, η Θεσσαλονίκη συγκέντρωνε το σημαντικότερο μέρος του παραγόμενου προϊόντος της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, περίπου το 65%, ενώ η συμμετοχή της στο εθνικό ΑΕΠ παρουσίασε πτώση (Πίνακα 3.7), η οποία εντοπίζεται σχεδόν αποκλειστικά στο έτος 2000, χρονιά κατά την οποία πραγματοποιήθηκε αλλαγή στη μεθοδολογία υπολογισμού του ΑΕΠ.

Έτος	Νομός Θεσσαλονίκης	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας	Σύνολο Χώρας
1997	11,43 %	17,67 %	100 %
1998	11,39 %	17,48 %	100 %
1999	11,29 %	17,21 %	100 %
2000	9,09 %	14,51 %	100 %
2001	9,08 %	14,36 %	100 %
2002	9,07 %	14,14 %	100 %
2003	9,02 %	13,81 %	100 %
2004	9,11 %	13,88 %	100 %
2005	9,11 %	13,84 %	100 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (1997-2005), Ιδία επεξεργασία
Πίνακας 3.7: Ποσοστό συμμετοχής στο ΑΕΠ

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ, για την περίοδο 2004-2005 (Έρευνα Οικογενειακού Προϋπολογισμού), τα οποία αφορούν στην εισοδηματική διάρθρωση κάθε πόλης, όπως αυτή προκύπτει με βάση την κατανομή του μηνιαίου εισοδήματος των νοικοκυριών σε κλίμακες, η Θεσσαλονίκη παρουσιάζει παρόμοια επίδοση με αυτή του συνόλου της Χώρας και ένα σημαντικό μειονέκτημα σε σχέση με το σύνολο των αστικών περιοχών (Πίνακας 3.8). Επίσης, το 25% των νοικοκυριών της Θεσσαλονίκης, συμβάλλουν δύο μισθοί, καθώς εργάζονται και οι δύο σύζυγοι ή ο ένας σύζυγος και ένα ακόμη μέλος της οικογένειας, ενώ για το σύνολο της Χώρας ο αντίστοιχος δείκτης διαμορφώνεται στο 24%. Ακόμη, παρατηρούμε ότι το 49,87% των νοικοκυριών της

Θεσσαλονίκης έχουν συνολικό μισθό πάνω από 1.801 € σε σχέση με το σύνολο των αστικών περιοχών που είναι 53,23% και με το σύνολο της Χώρας που είναι 48,32%.

Κλίμακες Εισοδημάτων	Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης	Σύνολο Αστικών Περιοχών	Σύνολο Χώρας
0 – 750 €	7,54 %	7,91 %	10,80 %
751 – 1100 €	17,77 %	14,13 %	15,27 %
1101 – 1450 €	13,61 %	12,18 %	13,10 %
1451 – 1800 €	11,21 %	12,55 %	12,51 %
1801 – 2200 €	13,42 %	11,69 %	11,22 %
2201 – 2800 €	12,67 %	15,30 %	14,17 %
2801 – 3500 €	12,07 %	10,78 %	9,93 %
3501 + €	11,71 %	15,46 %	13,00 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (2004-2005), Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 3.8: Μηνιαίο συνολικό εισόδημα ανά νοικοκυριό

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ για την περίοδο 2004-2005 (Έρευνα Οικογενειακού Προϋπολογισμού) τα οποία αφορούν στην χρήση του αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας παρατηρούμε μια σταδιακή αύξηση των αυτοκινήτων στην πόλη πάνω από το μέσο όρο της Χώρας, με την χρονιά 2004-2005, να έχουμε γύρω στο 70% των νοικοκυριών, να κατέχουν αυτοκίνητο (Πίνακας 3.9).

Έτος	Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης		Σύνολο Αστικών Περιοχών		Σύνολο Χώρας	
	Αυτοκίνητο	Μοτοσικλέτα	Αυτοκίνητο	Μοτοσικλέτα	Αυτοκίνητο	Μοτοσικλέτα
1999	56,70 %	7,73 %	44,18 %	10,08 %	52,25 %	15,58 %
2004 – 2005	69,92 %	7,45 %	70,71 %	15,43 %	66,63 %	16,09 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (1999, 2004-2005), Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 3.9: Ποσοστό νοικοκυριών κάτοχοι αυτοκινήτων και μοτοσικλετιστών

Η κλαδική διάρθρωση της απασχόλησης για το Δήμο και το Νομό Θεσσαλονίκης παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 3.10). Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός για το Νομό αποτελείται κατά 60% περίπου από άρρενες, ενώ αντίστοιχα στο Δήμο Θεσσαλονίκης το ποσοστό των αρρένων αγγίζει το 57%. Στο Δήμο Θεσσαλονίκης το μεγαλύτερο ποσοστό με 17% ασχολείται με το χονδρικό και λιανικό εμπόριο και ακολουθούν οι μεταποιητικές βιομηχανίες με ποσοστό 14,48%, οι εκπαιδευτικοί με ποσοστό 9,37%, οι επιχειρηματίες με ποσοστό 8,63% κα. Ενώ αντίθετα στο σύνολο της Χώρας, το μεγαλύτερο ποσοστό με 14,02% ασχολείται με το χονδρικό και λιανικό εμπόριο και ακολουθεί ο πρωτογενής τομέας με ποσοστό 13,73%,

οι κατασκευές με ποσοστό 8,19%, με την δημόσια διοίκηση με ποσοστό 7,20%, με τις μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες με ποσοστό 6,23% κα.

Ομάδες Κλάδων Οικονομικής Δραστηριότητας	Δήμος Θεσσαλονίκης		Νομός Θεσσαλονίκης		Σύνολο Χώρας	
	Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό
Γεωργία, κτηνοτροφία, θήρα, δασοκομία	1.216	0,75 %	20.522	4,37 %	598.755	13,05 %
Αλιεία	133	0,08 %	1.727	0,37 %	18.732	0,41 %
Ορυχεία και λατομεία	82	0,05 %	359	0,08 %	12.043	0,27 %
Μεταποιητικές βιομηχανίες	23.606	14,48 %	83.606	17,81 %	530.515	11,56 %
Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος, φυσικού αερίου και νερού	736	0,45 %	1.931	0,41 %	38.547	0,84 %
Κατασκευές	10.717	6,58 %	34.760	7,4 %	375.660	8,19 %
Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευή αυτοκινήτων, οχημάτων, μοτοσυκλετών και ειδών ατομικής και οικιακής χρήσης	27.715	17,00 %	79.529	16,93 %	643.325	14,02 %
Ξενοδοχεία και εστιατόρια	9.659	5,93 %	25.327	5,39 %	272.726	5,94 %
Μεταφορές, αποθήκευση και επικοινωνίες	9.166	5,62 %	27.772	5,92 %	286.018	6,23 %
Ενδιάμεσοι χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί	4.787	2,94 %	10.423	2,22 %	109.567	2,39%
Διαχείριση ακίνητη περιουσίας, εκμισθώσεις και επιχειρηματικές δραστηριότητες	14.057	8,63 %	31.245	6,65 %	251.108	5,47 %
Δημόσια διοίκηση και άμυνα, υποχρεωτική κοινωνική ασφάλιση	9.638	5,91 %	24.396	5,2 %	330.477	7,20 %
Εκπαίδευση	15.279	9,37 %	32.576	6,94 %	257.935	5,62 %
Υγεία και κοινωνική μέριμνα	10.332	6,34 %	23.320	4,97 %	192.363	4,19 %
Δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών υπέρ του κοινωνικού ή ατομικού χαρακτήρα	6.743	4,14 %	16.762	3,57 %	145.961	3,18 %
Ιδιωτικά νοικοκυριά που απασχολούν οικιακό προσωπικό	3.260	2,00 %	5.806	1,24 %	60.799	1,32 %
Ετερόδοκοι οργανισμοί και όργανα	34	0,02 %	68	0,01 %	1.146	0,03 %
Νέοι	8.151	5,00 %	23.962	5,1 %	246.426	5,37 %
Δήλωσαν ασαφώς ή δε δήλωσαν κλάδο οικονομικής δραστηριότητας	7.678	4,71 %	25.431	5,42 %	216.565	4,72 %
Σύνολο	162.989	100 %	469.522	100 %	4.614.499	100 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (2001), Ίδια επεξεργασία
Πίνακας 3.10: Κλαδική σύνθεση απασχόλησης

3.2.4 Χωρική δομή

Η μορφή και η δομή μιας πόλης εξαρτώνται απόλυτα από τη φυσική της θέση, τις συνθήκες αλλά και τους περιορισμούς κάτω από τους οποίους αναπτύχθηκε με το πέρασμα του χρόνου. Η πυκνή δόμηση και τα συναφή προβλήματα τα οποία

εμφανίστηκαν στη Θεσσαλονίκη, προκλήθηκαν κυρίως λόγω των οικονομικών και πολιτικών εξελίξεων των τελευταίων δεκαετιών, που είχαν ως αποτέλεσμα τη γενικότερη υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και του αστικού τοπίου.



Πηγή: <http://www.googleearth.com>, Ιδία επεξεργασία
Σχήμα 3.5: Τα όρια του Δήμου Θεσσαλονίκης

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης (Σχήμα 3.5), που χωρικά εντοπίζεται στο κέντρο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, πήρε τη σημερινή του μορφή μέσα από διαδοχικές επεκτάσεις του αρχικού οικιστικού πυρήνα με προγράμματα οργανωμένης δόμησης, με αυτοστέγαση σε ιδιόκτητα ή παραχωρημένα οικοπέδα και με την μέθοδο της αντιπαροχής (που είναι ο κατ' εξοχήν κύριος τρόπος ανοικοδόμησης), φτάνοντας στην έκταση των 1.780 εκταρίων. Ειδικά σε ορισμένες περιοχές της οι στενοί δρόμοι, ο μεγάλος κυκλοφοριακός φόρτος και η έλλειψη κυκλοφοριακής

οργάνωσης, θέσεων στάθμευσης, κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και ειδικότερα χώρων πρασίνου και αναψυχής, αποτελούν τα κύρια χαρακτηριστικά του Δήμου.

Χρήσεις Κτιρίων		Δήμος Θεσσαλονίκης		Νομός Θεσσαλονίκης		Σύνολο Χώρας	
		Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό
Αποκλειστική Χρήση	Κατοικίες	10.538	44,72 %	127.861	65,39 %	2.755.570	69,05 %
	Εκκλησίες - Μοναστήρια	68	0,29 %	570	0,29 %	43.463	1,09 %
	Ξενοδοχεία	43	0,18 %	157	0,08 %	22.830	0,57 %
	Εργοστάσια - Εργαστήρια	228	0,97 %	3.860	1,98 %	31.422	0,79 %
	Σχολικά κτίρια	206	0,87 %	842	0,43 %	16.804	0,42 %
	Καταστήματα - Γραφεία	1.184	5,03 %	4955	2,53 %	111.097	2,78 %
	Σταθμοί Αυτοκινήτων	24	0,10 %	24	0,01 %	510	0,01 %
	Νοσοκομεία, Κλινικές κα	54	0,23 %	164	0,08 %	1.961	0,05 %
	Άλλες χρήσεις	642	2,73 %	22.940	11,73 %	593.698	14,88 %
Κύρια Μικτή Χρήση	Κατοικίες	10.055	42,67 %	30.345	15,52 %	316.380	7,93 %
	Εκκλησίες - Μοναστήρια	15	0,06 %	62	0,03%	2.195	0,05 %
	Ξενοδοχεία	9	0,04 %	121	0,06 %	9.976	0,25 %
	Εργοστάσια - Εργαστήρια	108	0,46 %	530	0,27 %	4.950	0,12%
	Σχολικά κτίρια	24	0,10 %	68	0,04 %	1.419	0,04 %
	Καταστήματα - Γραφεία	272	1,15 %	1.426	0,73 %	39.220	0,98 %
	Σταθμοί Αυτοκινήτων	2	0,01 %	14	0,01%	423	0,01 %
	Νοσοκομεία, Κλινικές κα	6	0,03 %	19	0,01 %	343	0,01 %
	Άλλες χρήσεις	85	0,36 %	1.581	0,81 %	38.709	0,97 %
Σύνολο	23.563	100 %	195 .539	100 %	3.990.970	100 %	

Πηγή: ΕΣΥΕ (2001), Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 3.11: Κτίρια κατά αποκλειστικές και μικτές χρήσεις

Κύρια χρήση (αποκλειστική και κύρια μικτή χρήση) των κτιρίων (Πίνακας 3.11) στο Δήμο της Θεσσαλονίκης αποτελεί η κατοικία με ποσοστό 87,39% και με σύνολο 183.187 κανονικές κατοικίες με εξαίρεση το τμήμα του κέντρου του Δήμου – όπου ταυτίζεται με το ιστορικό κέντρο της πόλης και βρίσκεται νότια της οδού Εγνατία, από την Αριστοτέλους έως το Βαρδάρη – επικρατεί η κύρια τάση συγκέντρωσης των δευτερογενών και τριτογενών τομέων με ποσοστό 7,94%. Στο Νομό Θεσσαλονίκης και στο σύνολο της Χώρας έχουμε κύρια χρήση την κατοικία με ποσοστό 80,91% και 76,98% αντίστοιχα και για των δευτερογενή και τριτογενή τομέα με ποσοστό 5,67% και αντίστοιχα 5,51%.

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης παρουσιάζει ένα μεγάλο ποσοστό (17,67%) ψηλών κτιρίων (≥ 6 ορόφους) σε σχέση με τα αντίστοιχα ποσοστά του Νομού Θεσσαλονίκης (2,73%) και το σύνολο της Χώρας (0,56%) (Πίνακας 3.12). Οι υψηλοί συντελεστές

δόμησης (μέγιστο 4,8 ΣΔ στο κέντρο της πόλης) σε συνδυασμό με την αύξηση του ύψους των κτιρίων (μέγιστο 29,50 μ στο κέντρο της πόλης) μεταπολεμικά μετέβαλαν τις αναλογίες των χαράξεων και αλλοίωσε τη σχέση της πόλης με τη θάλασσα. Στο παλιό τμήμα της παραλίας δημιουργήθηκε ένα μέτωπο πολύωροφων οικοδομών, που υποκατέστησε παράδοξα το παλαιό τείχος. Συγκεκριμένα στο κέντρο του Δήμου, κάτω από την οδό Εγνατία έως την Λεωφόρο Νίκης και από την οδό Αγγελάκη έως την Αριστοτέλους υπάρχουν πολυκατοικίες των οποίων ο μέσος όρος είναι 6,6 όροφοι. Τα οποία τα περισσότερα κτίρια μπορούν να χαρακτηριστούν παλαιά και η βασική τους χρήση αποτελεί από επαγγελματική στέγη έναντι της κατοικίας. Στην περιοχή γύρω από την πλατεία Δημοκρατίας (Βαρδάρη) παρατηρείται ακριβώς η ίδια κατάσταση, ενώ πάνω από την οδό Εγνατία και μέχρι την Άνω Πόλη συγκεντρώνεται μεγάλο ποσοστό παλαιών κτιρίων των οποίων η κατάσταση μπορεί να χαρακτηριστεί από μέτρια έως κακή.

Όροφος	Δήμος Θεσσαλονίκης		Νομός Θεσσαλονίκης		Σύνολο Χώρας	
	Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό
0	3.420	14,51 %	90.598	46,33 %	2.310.021	57,88 %
1	2.601	11,04 %	51.768	26,48 %	1.194.088	29,92 %
2	2.297	9,75 %	19.668	10,06 %	282.044	7,07 %
3 -5	11.081	47,03 %	28.161	14,40 %	182.335	4,57 %
≥ 6	4.164	17,67 %	5.344	2,73 %	22.482	0,56 %
Σύνολο	23.563	100 %	195.539	100 %	3.990.970	100 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (2001), Ιδία επεξεργασία
Πίνακας 3.12: Κτίρια κατά αριθμό ορόφων

Στην περιοχή της νοτιανατολικής Θεσσαλονίκης, από την οδό Μεγάλου Αλεξάνδρου έως την οδό Δελφών, υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση κατοικίας με ψηλά κτίρια που έχουν μέσο όρο 5,6 ορόφους και τα οποία μπορούν να χαρακτηριστούν ως σχετικά νέα, δηλαδή μεταγενέστερα του 1970 και είναι καλής έως πολυτελούς κατασκευής. Η περιοχή Δελφών και Παπάφη, παρουσιάζει αντίστοιχα χαρακτηριστικά με την προηγούμενη περιοχή αλλά με λίγο χαμηλότερα και παλαιότερα κτίρια. Στην περιοχή της Τούμπας, υπάρχουν νέα έως πάρα πολύ καινούρια κτίρια, ειδικά στις ανατολικές παρυφές της. Στην περιοχή Σαράντα Εκκλησιές, τα κτίρια είναι χαμηλότερα και υπάρχει μεγάλο ποσοστό παλαιών κατασκευών. Στην Άνω Πόλη τα κτίρια είναι διώροφα ή τριώροφα και στο μεγαλύτερο ποσοστό τους, ίσως το υψηλότερο σε όλο το Δήμο Θεσσαλονίκης, είναι παλαιά κτίσματα διότι είναι η μόνη περιοχή στην οποία

διατηρήθηκε η φυσιογνωμία της παλαιάς Θεσσαλονίκης από την εποχή της τουρκοκρατίας. Έτσι, όπως παρατηρούμε με βάση τα στοιχεία της ΕΣΥΕ 2001, το 50,07% των κτιρίων έχει κατασκευαστεί την περίοδο 1961-1980 στον Δήμο Θεσσαλονίκης με αποτέλεσμα τα κτίρια σήμερα να είναι 30 ετών και άνω, ενώ την ίδια περίοδο το ποσοστό στο Νομό Θεσσαλονίκης και στο σύνολο της Χώρας είναι 43,47% και 27,55% αντίστοιχα (Πίνακας 3.13). Με συνέπεια, την φθορά και σε συνδυασμό με την ελλιπή συντήρηση των υφισταμένων κτιρίων να οδηγεί στην σταδιακή υποβάθμιση της εικόνας του Δήμου. Ως κύριοι λόγοι της εγκατάλειψης πολλών ‘παλαιών’ κτιρίων (≥ 30 ετών) μπορούν να αναφερθούν, η αλλαγή χρήσεων από κατοικία σε επαγγελματικούς χώρους (κυρίως στο κέντρο της πόλης) καθώς και το μεγάλο πλήθος μικροϊδιοκτητών ανά κτίριο με αδυναμία συμφωνίας μεταξύ τους,

Χρονική περίοδος κατασκευής	Δήμος Θεσσαλονίκης		Νομός Θεσσαλονίκης		Σύνολο Χώρας	
	Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό
Προ 1919	780	3,31 %	1.336	0,68 %	199.510	5,00 %
1919 - 1945	1.780	7,55 %	7.264	3,72 %	406.633	10,19 %
1946 - 1960	3.097	13,14 %	25.373	12,98 %	665.315	16,67 %
1961 - 1970	5.755	24,42 %	41.577	21,26 %	761.182	19,07 %
1971 - 1980	6.043	25,65 %	43.435	22,21 %	737.575	18,48 %
1981 - 1990	3.485	14,80 %	42.909	21,94 %	701.651	17,58 %
1991 - 2000	2.556	10,85 %	32.676	16,71 %	490.784	12,29 %
Δεν δηλώθηκαν	67	0,28 %	969	0,50 %	28.320	0,71 %
Σύνολο	23.563	100 %	195.539	100 %	3.990.970	100 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (2001), Ίδια επεξεργασία
Πίνακας 3.13: Κτίρια κατά χρονική περίοδο κατασκευής

Η πυκνότητα δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα διαφοροποιείται κατά πολύ στις διάφορες περιοχές του Δήμου Θεσσαλονίκης. Η μεγαλύτερη πυκνότητα εμφανίζεται κυρίως στο ‘ιστορικό’ κέντρο της πόλης και στην νότια – ανατολική πλευρά του Δήμου, καθώς επίσης και σε τμήμα ανατολικά της οδού Λαγκαδά.

Στις αστικές περιοχές του Νομού Θεσσαλονίκης, το 66,25% των κατοικιών έχουν επιφάνεια από 50,01 τμ μέχρι 99,99 τμ, ενώ αντίστοιχα στις αστικές περιοχές στο σύνολο της χώρας το ποσοστό είναι μικρότερο (59,56%). Επίσης, στο Νομό Θεσσαλονίκης έχουμε ποσοστό 8,60% για κατοικίες κάτω από 50,00 τμ και ποσοστό 25,15% για κατοικίες πάνω από 100,00 τμ ενώ στο σύνολο της Χώρας έχουμε 9,93% για κατοικίες κάτω από 50,00 τμ και ποσοστό 29,94% για κατοικίες πάνω από 100,00 τμ (Πίνακας 3.14).

Επιφάνεια τμ	Αστικές περιοχές			
	Νομός Θεσσαλονίκης		Σύνολο Χώρας	
	Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό
≤ 50,00	28.715	8,60 %	262.839	9,93 %
50,01 - 74,99	108.285	32,46 %	754.664	28,50 %
75,00 - 99,99	112.719	33,79 %	822.408	31,06 %
100,00 - 124,99	56.364	16,90 %	531.967	20,09 %
125,00 - 149,99	14.551	4,36 %	144.979	5,48 %
150,00 - 174,99	6.352	1,90 %	66.835	2,52 %
175,00 - 199,99	2.630	0,79 %	24.409	0,92 %
200,00 - 224,99	2.104	0,63 %	19.033	0,72 %
225,00 - 249,99	598	0,18 %	5.488	0,21 %
≥ 250,00	1.291	0,39 %	15.033	0,57 %
Σύνολο	333.609	100 %	2.647.655	100 %

Πηγή: ΕΣΥΕ (2001), Ιδία επεξεργασία

Πίνακας 3.14: Κύριες κατοικούμενες κανονικές κατοικίες

3.2.5 Συμπεράσματα

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. Αντιθέτως, στο Δήμο Θεσσαλονίκης παρατηρούμε μια πτώση στο πληθυσμό και μια αύξηση στους αλλοδαπούς οικονομικούς μετανάστες.

Στην περιφέρεια της Κεντρικής Μακεδονίας, το μεγαλύτερο ποσοστό του ΑΕΠ παράγεται στον Νομό Θεσσαλονίκης και κατ' επέκταση στο ΠΣΘ, όπου πάνω από τα μισά νοικοκυριά της πόλης έχουν μέσο μηνιαίο εισόδημα πάνω 1.801 €. Επίσης, στα νοικοκυριά του Δήμου Θεσσαλονίκης παρατηρούμε ότι ένα σημαντικό ποσοστό της τάξεως 56,40% κατοικείται από ένα και δυο μέλη με αποτέλεσμα να επαρκεί μια μικρή επιφάνεια κατοικίας (≤ 50,00 τμ), ενώ γύρω στο 70% των νοικοκυριών κατέχουν αυτοκίνητο με αποτέλεσμα την ευχέρεια μετακίνησης τους σε μεγάλες αποστάσεις. Ακόμη, στο Δήμο το μεγαλύτερο ποσοστό με 17% ασχολείται με το χονδρικό και λιανικό εμπόριο, τάση που δείχνει την τριτογενοποίηση της πόλης.

Ο Δήμος Θεσσαλονίκης, που χωρικά εντοπίζεται στο κέντρο του ΠΣΘ, έχει έκταση περίπου 1.780 εκτάρια, με κύρια χρήση (αποκλειστική και κύρια μικτή χρήση) των κτιρίων να αποτελεί η κατοικία με ποσοστό 87,39%, ενώ στο 'ιστορικό κέντρο' της πόλης επικρατεί ως κύρια τάση η συγκέντρωση του δευτερογενούς και του τριτογενούς

τομέα με ποσοστό 7,94%. Το μεγαλύτερο ποσοστό των κτιρίων, πάνω από το 50%, έχουν κατασκευαστεί την περίοδο 1961-1980 με αποτέλεσμα τα κτίρια σήμερα να είναι 30 ετών και άνω. Η πυκνοκατοίκηση του Δήμου που είναι ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά του, αποδεικνύεται με το συνολικό ποσοστό 64,70% για κτίρια πάνω από τρεις ορόφους και ειδικότερα με το επιμέρους ποσοστό 17,67% για κτίρια πάνω από έξι ορόφους. Επίσης, σημαντικό είναι το ποσοστό, για στις αστικές περιοχές του Νομού Θεσσαλονίκης, που παρατηρούμε το 66,25% των κατοικιών να έχουν επιφάνεια από 50,01 τμ μέχρι 99,99 τμ.

Τέλος, η μεγάλη συσσώρευση πληθυσμού στο Δήμο Θεσσαλονίκης (363.987 κάτοικοι το 2001) δημιουργεί στην μη ικανοποιητική ποιότητα διαβίωσης και κατοίκησης η οποία αποδίδεται τόσο στις μεγάλες πυκνότητες και στους υψηλούς συντελεστές δόμησης όσο στην έλλειψη κοινόχρηστων υπαίθριων χώρων καθώς και στην συνεχώς αυξανόμενη όξυνση του κυκλοφοριακού προβλήματος. Η ένταση των προβλημάτων αυτών διαφοροποιούμενη από περιοχή σε περιοχή έχει σαν αποτέλεσμα να διαχωρίζει τις διάφορες περιοχές του Δήμου σε προνομιούχες και μη.

Κεφάλαιο 4^ο

Αστική Διάρθρωση των Χρήσεων Γης, στο Δήμος Θεσσαλονίκης

4.1 Εισαγωγή

Το παρόν κεφάλαιο μελετά την αστική δομή και την χωρική διάρθρωση του Δήμου Θεσσαλονίκης. Ειδικότερα, διερευνάται η ύπαρξη συγκεντρώσεων βασικών χρήσεων γης του αστικού χώρου και η υφιστάμενη μορφή κεντρικότητας που η περιοχή μελέτης παρουσιάζει. Ταυτόχρονα, αναλύονται οι χωρικές μεταβολές των χρήσεων της κατοικίας, του εμπορίου, των υπηρεσιών και των βοηθητικών χώρων που έλαβαν χώρα κατά τη χρονική περίοδο 2000 έως και 2007.

Πιο αναλυτικά, στην επόμενη ενότητα αναπτύσσεται η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε στην παρούσα έρευνα, ξεκινώντας με κάποιους μεθοδολογικούς προβληματισμούς και τους λόγους που μας οδήγησαν στην παρούσα προσέγγιση. Προχωρώντας, περιγράφονται και αναλύονται τα δεδομένα που αποτέλεσαν τη βάση για την έρευνα, ενώ τέλος παρουσιάζονται τα αποτελέσματα τόσο στο σύνολο του Δήμου όσο και στις ως άνω επιμέρους κατηγορίες χρήσεων γης.

4.2 Μεθοδολογία έρευνας

4.2.1 Μεθοδολογικοί προβληματισμοί και ζητήματα

Προκειμένου να υπάρξει μια ολοκληρωμένη εικόνα της δομής ενός αστικού χώρου θα πρέπει να μελετηθούν μια σειρά από παραμέτρους του (πολεοδομικοί, κοινωνικοί, οικονομικοί, χωρικοί κα). Ωστόσο, η μη διαθεσιμότητα πολλών από τα προαναφερθέντα στοιχεία σε συνδυασμό με τη μη δυνατότητα επεξεργασίας τους καθώς και με τα χρονικά όρια που έπρεπε να τεθούν, μας οδήγησε στην μελέτη του συγκεκριμένου αστικού χώρου με βάση την κατανομή των υφισταμένων χρήσεων γης (κατοικία, εμπόριο, υπηρεσίες, βοηθητικοί χώροι).

Στο πλαίσιο αυτό, επιλέχθηκε ως μελέτη περίπτωσης ο Δήμος Θεσσαλονίκης διότι, αφορά το δεύτερο μεγαλύτερο πληθυσμιακά Δήμο της χώρας, που διαδραματίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην πόλη, αφού περιλαμβάνει το ‘παραδοσιακό’ κέντρο της πόλης (από την οδό Εγνατία έως την Λεωφόρο Νίκης και από την οδό 26^{ης} Οκτωβρίου έως την Δημητρίου Γούναρη) και μια σειρά περιοχών περιμετρικά αυτού που εκτείνονται βόρεια – ανατολικά (Ρωμαϊκή Αγορά, Ροτόντα, Άνω Πόλη και πλατεία ΧΑΝΘ), ανατολικά (Σαράντα Εκκλησιές), νότια – ανατολικά (Παπάφη, Άνω και Κάτω

Τούμπα, Μαλακοπή, Τροχιοδρομικά, Χαριλάου, Βούλγαρη – πλατεία Πατρικίου – πλατεία Καούδη, Νομαρχία Θεσσαλονίκης, Ντεπό, Ανθέων, Ανάλυση, Αθηνών, Ιστιοπλοϊκός Όμιλος – Ιπποκράτειο, Σχολή Τυφλών, Ευζώνων και Ευκλείδη) και δυτικά (Βαρδάρη, ευρύτερη περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ, Λαχανόκηποι, Ξηροκρήνη, Τυρολόη – πλατεία Μουσχουντή και πλατεία Αντιγονιδών), και αποτελεί τόπο χωροθέτησης των βασικότερων δημόσιων υπηρεσιών της πόλης και της ευρύτερης περιοχής (Υπουργείο Μακεδονίας – Θράκης, Χρηματιστηριακό Κέντρο κα), εκτεινόμενος σε μια έκταση περίπου 1.780 εκτάρια. Έτσι, χαρτογραφήθηκαν οι χρήσεις (κατοικία, εμπόριο, υπηρεσίες, βοηθητικοί χώροι) στο Δήμο, λαμβάνοντας ως γεωγραφική μονάδα ανάλυσης το ακίνητο (διαμέρισμα, μονοκατοικία, μεζονέτα, πολυκατοικία κα) ως αυτόνομο ενιαίο λειτουργικό χώρο, και αποτυπώνοντας τις χωρικές θέσεις και τάσεις των χρήσεων, λαμβάνοντας υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους (εμβαδόν και πλήθος) στη χρονική περίοδο 2000-2007.

4.2.2 Περιγραφή και επεξεργασία στοιχείων

Ως πηγή δεδομένων χρησιμοποιήθηκε το αρχείο Τέλους Ακίνητης Περιουσίας (ΤΑΠ) των ακινήτων του Δήμου Θεσσαλονίκης. Το ΤΑΠ, σύμφωνα με το άρθρο 24 του ν. 2130/1993 ΦΕΚ 62 Α', αποτελεί τοπικό φόρο που οι ΟΤΑ επιβάλλουν από 1^{ης} Ιανουαρίου 1993 σε όλα σχεδόν τα ακίνητα τα επικράτειάς τους (εκτός των ΝΠΔΔ, των ναών, των φιλανθρωπικών ιδρυμάτων, των αθλητικών σωματείων κα) ανεξαρτήτως μεγέθους, παλαιότητας και αξίας. Ωστόσο κάποιοι περιορισμοί υπάρχουν αναφορικά με τις νέες κατασκευές. Για την ακρίβεια, μη ολοκληρωμένες οικοδομές δεν υποχρεούνται στην καταβολή του τέλους, αλλά μόνο για τα επτά πρώτα χρόνια μετά την έκδοση της οικοδομικής τους αδείας. Μετά το πέρας της περιόδου αυτής οι ιδιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν το ΤΑΠ ανεξάρτητα από την πορεία ή και την ολοκλήρωση των εργασιών. Βέβαια στην πράξη αυτό συναντάται σπανίως, καθώς, λόγω των ιδιαίτερα υψηλών αξιών των ακινήτων στον Δήμο Θεσσαλονίκης, οι ιδιοκτήτες στη συντριπτική τους πλειονότητα προχωρούν ταχύτατα στην ολοκλήρωση των έργων μέσα στο χρονικό όριο των τεσσάρων ετών που ισχύει η οικοδομική άδεια (συνήθως μέσα σε χρονικό όριο, ένα με δυο έτη).

Είναι σημαντικό να τονίσουμε εδώ ότι όλα τα ακίνητα του Δήμου (πλην πιθανά ελάχιστων εξαιρέσεων) είναι απογεγραμμένα στο αρχείο του ΤΑΠ, καθώς η μη καταβολή συνεπάγεται περιορισμό των περιουσιακών δικαιωμάτων των ιδιοκτητών.

Πιο συγκεκριμένα, είναι αδύνατον κάποιος να μεταβιβάσει ένα ακίνητο χωρίς να έχει πρώτα προσκομίσει στον συμβολαιογράφο βεβαίωση του Δήμου ότι το ΤΑΠ έχει εξοφληθεί. Αν και θεωρητικά το αρχείο του ΤΑΠ ξεκινά από το 1993 (χρονιά επιβολής του τέλους), εν τούτοις τα στοιχεία των πρώτων ετών παρουσιάζουν πολλά προβλήματα και ελλείψεις (κάτι που πιθανά οφείλεται στην ελλιπή συντήρηση των αρχείων, που στη δεκαετία του '90 βρισκόταν σε έντυπη, μη ψηφιακή μορφή). Αυτό προκύπτει τόσο από άτυπες συζητήσεις με τους αρμόδιους υπαλλήλους του δήμου, όσο και από την ίδια παρατήρηση.

Το αρχείο ΤΑΠ του Δήμου Θεσσαλονίκης είναι με βάση την ημερομηνία ηλεκτροδότησης των ακινήτων και όχι με βάση την ημερομηνία έκδοσης των οικοδομικών αδειών τους. Από το αρχείο ΤΑΠ λοιπόν, μελετήθηκε η χρονική περίοδος 2000 μέχρι και 2007 (διότι από το έτος 2000 και μετά τα στοιχεία ήταν αξιόπιστα και πλήρες), σύμφωνα με το έτος ηλεκτροδότησης τους (δηλαδή αφορά 'νέα' ακίνητα και 'παλιά' ακίνητα που έχουν αλλάξει κυριότητα και έχουν ηλεκτροδοτηθεί μετά την 1^η Ιανουαρίου 2000), το οποίο περιλάμβανε τις ακόλουθες μεταβλητές:

- Ημερομηνία ηλεκτροδότησης ακινήτου
- Έτος οικοδομικής άδειας
- Χρήση (Οικιακή ή Γενική) ακινήτου
- Διεύθυνση και αριθμός ακινήτου
- Αριθμός ορόφου ακινήτου
- Επιφάνεια ακινήτου σε τετραγωνικά μέτρα

Θα πρέπει να διευκρινιστεί ότι η μεταβλητή της επιφάνειας των τετραγωνικών μέτρων του ακινήτου περιλαμβάνει μόνο τα 'καθαρά' τετραγωνικά μέτρα του ακινήτου και όχι τα τετραγωνικά μέτρα των κοινοχρήστων χώρων ή των διαφόρων παρακολουθημάτων (αποθήκες, θέσεις στάθμευσης κα). Επιπλέον, στις παραπάνω μεταβλητές, η εργασία προσδιόρισε για κάθε ακίνητο τον ταχυδρομικό κωδικό με σκοπό την ομαδοποίηση των χωρικών ενοτήτων για την επακριβέστερη επεξεργασία, ανάλυση και εξαγωγή συμπερασμάτων καθώς και για τη δυνατότητα χρησιμοποίησης του συνδυασμού των δεδομένων και των συγκρίσιμων αποτελεσμάτων μελλοντικά. Η τελική βάση δεδομένων, πάνω στην οποία στηρίχθηκε η ανάλυση και τα αποτελέσματα

της παρούσας εργασίας αποτελείται από 15.859 συνολικά ακίνητα, εκ των οποίων τα 13.307 είναι ακίνητα οικιακής χρήσης (83,91%), ενώ τα υπόλοιπα 2.552 αποτελούν ακίνητα γενικής χρήσης (16,09%) (Πίνακας 4.1).

Χρήσεις	Δήμος Θεσσαλονίκης	
	Πλήθος Ακινήτων	Ποσοστό
Οικιακή	13.307	83,91 %
Γενική	2.552	16,09 %
Σύνολο	15.859	100 %

Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), Ιδία επεξεργασία
Πίνακας 4.1: Οικιακή και γενική χρήσεις ακινήτων

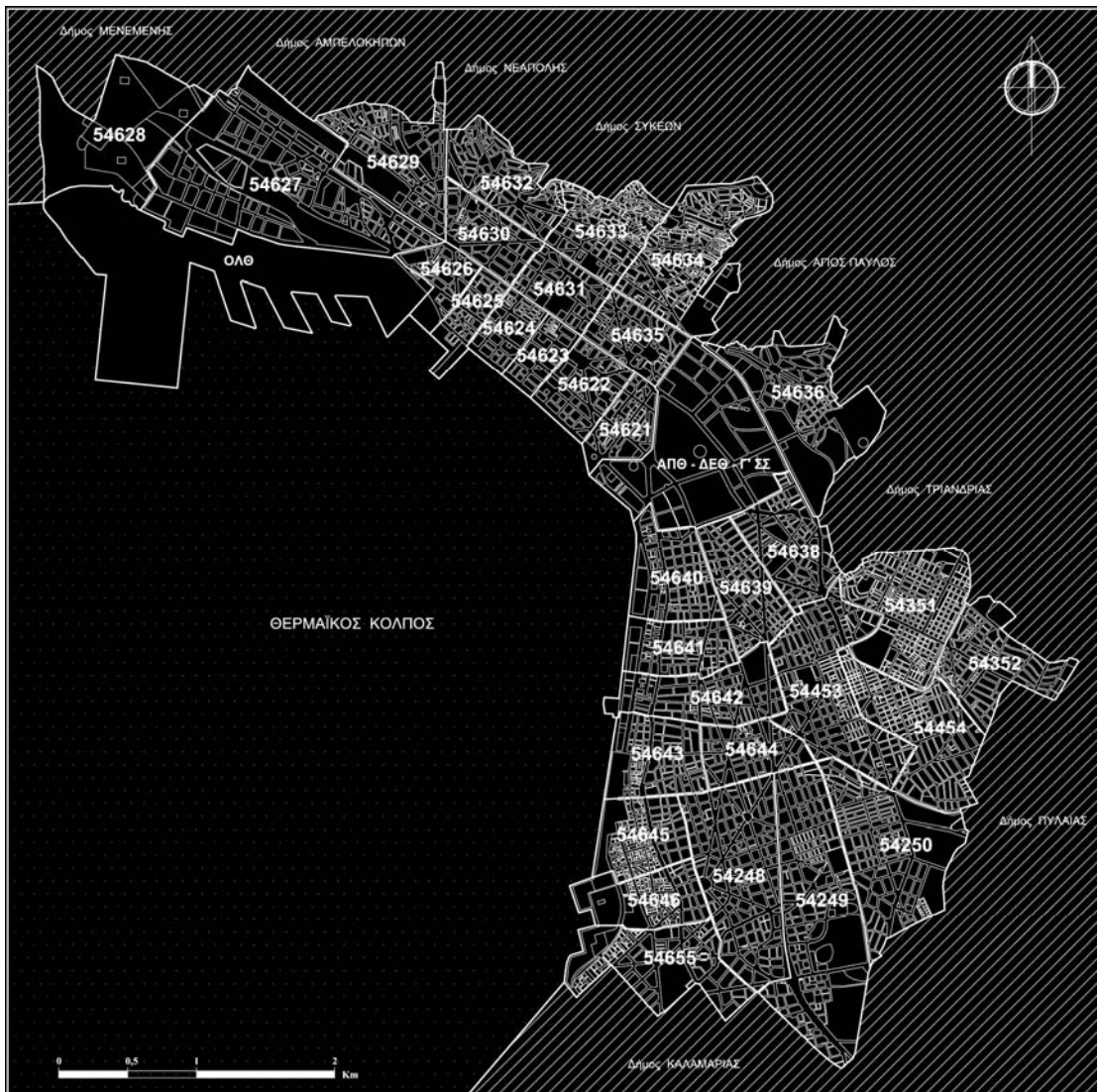
Επίσης, από το σύνολο των ακινήτων, τα 12.964 είναι ‘νέα’ ακίνητα (81,75%), δηλαδή η οικοδομική τους άδεια είναι μετά από το έτος 1996 (μέσα στο χρονικό όριο της τετραετίας της ισχύος της οικοδομικής άδειας του ακινήτου για να ηλεκτροδοτηθεί μετά την 1^η Ιανουαρίου 2000), στα οποία η οικιακή χρήση περιλαμβάνει 11.759 ακίνητα (74,15%) και η γενική χρήση έχει 1.205 ακίνητα (7,60%). Τέλος, τα υπόλοιπα 2.895 ακίνητα (18,25%) είναι ‘παλιά’ ακίνητα (δηλαδή η οικοδομική τους άδεια είναι πριν από το έτος 1996), όπου η οικιακή χρήση έχει 1.548 ακίνητα (9,76%) και η γενική χρήση έχει 1.347 ακίνητα (8,49%) (Πίνακας 4.2).

Κατάσταση Ακινήτων		Δήμος Θεσσαλονίκης			
		Πλήθος Ακινήτων	Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο
Νέα ακίνητα μετά το 1996	Οικιακή	11.759	12.964	74,15 %	81,75 %
	Γενική	1.205		7,60 %	
Παλιά ακίνητα πριν το 1996	Οικιακή	1.548	2.895	9,76 %	18,25 %
	Γενική	1.347		8,49 %	
Σύνολο		15.859		100 %	

Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), Ιδία επεξεργασία
Πίνακας 4.2: Κατάσταση ακινήτων

Για την καλύτερη οργάνωση, ανάλυση, παρουσίαση και εξαγωγή συμπερασμάτων, η περιοχή μελέτης διαιρέθηκε (επιμερίστηκε) σε 33 χωρικές ενότητες, τα όρια των οποίων ταυτίζονται με τα όρια των περιοχών των ταχυδρομικών κωδικών του Δήμου Θεσσαλονίκης. Από αυτές τις χωρικές ενότητες εξαιρέθηκαν δύο περιοχές: α) η περιοχή του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης και β) η περιοχή που περικλείεται από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, το Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, την

Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης, την Στρατιωτική Σχολή Αξιωματικών Σωμάτων, το Γ' Σώμα Στρατού, το πρώην 424 Γενικό Στρατιωτικό Νοσοκομείο, το Αρχαιολογικό Μουσείο, το Βυζαντινό Μουσείο και το νυν Δημαρχιακό Μέγαρο Θεσσαλονίκης. Οι ως άνω εξαιρέσεις κρίθηκε αναγκαίο να πραγματοποιηθούν διότι οι περιοχές αυτές αποτελούν αποκλειστικά περιοχές δημοσίου και πολιτιστικού χαρακτήρα καταλαμβάνοντας μεγάλες χωρικές εκτάσεις. Έτσι, εκτιμήθηκε ότι θα οδηγούσαν σε σημαντικές στρεβλώσεις τόσο στην ανάλυση και στα συμπεράσματα της έρευνας όσο και στην χαρτογραφική τους απεικόνιση που αφορούν χρήσεις γης σχετιζόμενες με το δομημένο χώρο. Ειδικότερα, οι 33 χωρικές ενότητες και ο προσδιορισμός των ορίων τους (βάσει των οδών που τις περικλείουν) έχουν ως εξής (Σχήμα 4.1 και Σχήμα 4.2):



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Σχήμα 4.1: Ο πολεοδομικός ιστός της περιοχής μελέτης επιμεριζόμενος σε 33 χωρικές ενότητες με βάση τους TK



Πηγή: Ιδία επεξεργασία
 Σχήμα 4.2: Ο Δήμος Θεσσαλονίκης σε 33 χωρικές ενότητες με βάση τους ΤΚ

- **ΤΚ 54248:** Περικλείεται από τις οδούς Κηφισίας, Βούλγαρη, Κρήτης, Πέτρου Συνδίκου, Λεωφόρος Κωνσταντίνου Καραμανλή και Μιχαήλ Ψελλού (περιοχή Βούλγαρη – πλατεία Πατρικίου – πλατεία Καούδη).
- **ΤΚ 54249:** Περικλείεται από τις οδούς Αλλατίνη, Κηφισίας, Αιγαίου, Λεωφόρος Κωνσταντίνου Καραμανλή, Αλεξάνδρου Σταυρού και Αλεξάνδρου Παπαναστασίου (περιοχή Χαριλάου).

- **TK 54250:** Περικλείεται από τις οδούς Μιχαήλ Ψελλού, Βεργίνας, Περιφερειακή Τάφρος, Αιακού, Αναξιμένους Αναξίμανδρου, Κωνσταντίνου Κανάρη, Αλεξάνδρου Σταυρού και Αλεξάνδρου Παπαναστασίου (περιοχή Τροχιοδρομικών).
- **TK 54351:** Περικλείεται από τις οδούς Πολυγνώτου, Λεωφόρος Περιφερειακή, Ορτανσίας, Γρηγορίου Λαμπράκη, Κλεάνθους και Πλατεία Μικράς Ασίας (περιοχή Άνω Τούμπα).
- **TK 54352:** Περικλείεται από τις οδούς Δημητρίου Τσιαπάνου, Γρηγορίου Λαμπράκη, Αθανασίου Σταγειρίτη, Ιωάννη Αγγελόπουλου, Λεωφόρος Περιφερειακή, Πολυγνώτου, Πραξαγόρου και Δήμου Τσέλιου (περιοχή Μαλακοπή).
- **TK 54453:** Περικλείεται από τις οδούς Απολλώνιος, Κανάρη, Αλεξάνδρου Παπαναστασίου, Τομάρα, Βαλτετσίου, Κίμωνος, Ευρυβιάδου, Σκύρου, Γρηγορίου Λαμπράκη, Κλεάνθους, Ανατολικής Θράκης και Αρτάκης (περιοχή νότια Κάτω Τούμπα).
- **TK 54454:** Περικλείεται από τις οδούς Αιακού, Δορυλαίου, Εφταλιώτη, Δήμου Τσέλιου, Πολυγνώτου, Πλατεία Μικράς Ασίας, Κλεάνθους, Ανατολικής Θράκης, Αρτάκης, Απολλώνος, Αναξίμανδρου, και Αναξιμένους (περιοχή ανατολική Κάτω Τούμπα).
- **TK 54621:** Περικλείεται από τις οδούς Αγγελάκη, Νικολάου Γερμανού, Λεωφόρος Νίκης, Δημητρίου Γούναρη και Εγνατία (περιοχή πλατεία ΧΑΝΘ).
- **TK 54622:** Περικλείεται από τις οδούς Δημητρίου Γούναρη, Λεωφόρος Νίκης, Αγίας Σοφίας και Εγνατία (περιοχή πλατεία Ναυαρίνου – Αγίας Σοφίας – Μητρόπολη Θεσσαλονίκης).
- **TK 54623:** Περικλείεται από τις οδούς Αγίας Σοφίας, Λεωφόρος Νίκης, Αριστοτέλους και Εγνατία (περιοχή δεξιά της πλατείας Αριστοτέλους).
- **TK 54624:** Περικλείεται από τις οδούς Αριστοτέλους, Λεωφόρος Νίκης, Ίωνος Δραγούμη και Εγνατία (περιοχή αριστερά της πλατείας Αριστοτέλους).
- **TK 54625:** Περικλείεται από τις οδούς Ίωνος Δραγούμη, Ναύαρχου Π. Κουντουριώτου, Βότση, Αβέρωφ, Αξιού, Σαλαμίνος, Λέοντος Σοφού και Εγνατία (περιοχή Λαδάδικα – πλατεία Εμπορίου).

- **TK 54626:** Περικλείεται από τις οδούς Λέοντος Σοφού, Σαλαμίνας, Ναυάρχου Π. Κουντουριώτου, 26^{ης} Οκτωβρίου και Εγνατία (περιοχή Βαρδάρη).
- **TK 54627:** Περικλείεται από τις οδούς 26^{ης} Οκτωβρίου, Δευκαλίωνος, Βασιλέως Γεωργίου, Γεωργίου Γεννηματά, Δημητρίου Μαργαρόπουλου, Αγίων Πάντων και Μοναστηρίου (ευρύτερη περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ).
- **TK 54628:** Περικλείεται από τις οδούς Βασιλέως Γεωργίου, Δευκαλίωνος, 26^{ης} Οκτωβρίου, Λεωφόρος Δενδροποτάμου και Έλλης Αλέξιου (περιοχή Λαχανόκηποι).
- **TK 54629:** Περικλείεται από τις οδούς Λαγκαδά, Μοναστηρίου, Αγίων Πάντων, Δημητρίου Μαργαρόπουλου, Λεωφόρος Καλλιθέας, Δημητρίου Χαλκοκονδύλη και Αγίων Πάντων (περιοχή Ξηροκρήνη).
- **TK 54630:** Περικλείεται από τις οδούς Ίωνος Δραγούμη, Εγνατία, Λαγκαδά και Αγίου Δημητρίου (περιοχή πλατείας Αντιγονιδών).
- **TK 54631:** Περικλείεται από τις οδούς Αγίας Σοφίας, Εγνατία, Ίωνος Δραγούμη και Αγίου Δημητρίου (περιοχή Ρωμαϊκή Αγορά).
- **TK 54632:** Περικλείεται από τις οδούς Επαμεινώνδα, Ρακτιβάν, Προξένων, Αγίου Δημητρίου, Λαγκαδά, Νικολάου Κασίμη, Νεοχωρίου, Καυκάσου, Αμαλιάδας, Μακεδονομάχων, Μετεώρων, Αλεξάνδρας Παπαδοπούλου και Σταχτούρη (περιοχή Τυρολόη – πλατεία Μουσχουντή).
- **TK 54633:** Περικλείεται από τις οδούς Βλατάδων, Αγίας Σοφίας, Αγίου Δημητρίου, Προξένων, Ρακτιβάν, Επαμεινώνδα, Σταχτούρη, Έβρου, Ευρυμέδοντος και Επταπυργίου (περιοχή Αγίου Δημητρίου – Άνω Πόλη).
- **TK 54634:** Περικλείεται από τις οδούς Αγίου Παύλου, Υδραγωγείου, Μουδανιών, Πανεπιστημίου, Αγίου Δημητρίου, Αγίας Σοφίας, Βλατάδων, Επταπυργίου, Αγράφων, Επταπυργίου, Ελευθερίου Βενιζέλου και Λεωφόρος Όχι (περιοχή Άνω Πόλη – Επταπύργιο).
- **TK 54635:** Περικλείεται από τις οδούς Εθνικής Αμύνης, Εγνατία, Αγίας Σοφίας και Αγίου Δημητρίου (περιοχή Ροτόντα).
- **TK 54636:** Περικλείεται από τις οδούς Κατσιμήδου, Αγίου Δημητρίου, Πανεπιστημίου, Κύπρου, Κωνσταντινουπόλεως, Σιγής, Άνω Σκαλάκια,

Αμπατζόγλου, Αγαθουπόλεως, Αγίου Στεφάνου, Ελευθερών, Νοταρά, Κυριάκου Μάτση και Σκουφά (περιοχή Σαράντα Εκκλησίες).

- **TK 54638:** Περικλείεται από τις οδούς Σκύρου, Ευρυβιάδου, Κίμωνος, Βαλτετσίου, Παπάφη, Λύσανδρου Καυταντζόγλου, Γκαίτε Τζαβαροπούλου, Πληθόνος Γεμιστού, Αγίου Δημητρίου, Πολυτεχνείου και Αμοργού (περιοχή Παπάφη).
- **TK 54639:** Περικλείεται από τις οδούς Τομάρα, Κρίτωνος, Κωνσταντινουπόλεως, Λύσανδρου Καυταντζόγλου και Παπάφη (περιοχή Ευκλείδη).
- **TK 54640:** Περικλείεται από τις οδούς Αρχαιολογικού Μουσείου, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Εδισσόν, Βασιλέως Γεωργίου, Λύσανδρου Καυταντζόγλου, Λεωφόρος Στρατού και Κωνσταντινουπόλεως (περιοχή Ευζώνων).
- **TK 54641:** Περικλείεται από τις οδούς Βαρώνου Χιρς, Καλλιδοπούλου, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Αρχαιολογικού Μουσείου και Κωνσταντινουπόλεως (περιοχή Σχολή Τυφλών).
- **TK 54642:** Περικλείεται από τις οδούς Δημητρίου Μητρόπουλου, Κοσμά Αιτωλού, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Καλλιδοπούλου, Βαρώνου Χιρς, Κρίτωνος και Αλεξάνδρου Παπαναστασίου (περιοχή Ιστιοπλοϊκός Όμιλος – Ιπποκράτειο).
- **TK 54643:** Περικλείεται από τις οδούς Πέτρου Συνδίκια, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Κοσμά Αιτωλού, Δημητρίου Μητρόπουλου και Δελφών (περιοχή Ανάλυση).
- **TK 54644:** Περικλείεται από τις οδούς Αλεξάνδρου Σταυρού, Πέτρου Συνδίκια, Δελφών, Δημητρίου Μητρόπουλου και Αλεξάνδρου Παπαναστασίου (περιοχή Αθηνών).
- **TK 54645:** Περικλείεται από τις οδούς 25^{ης} Μαρτίου, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Πέτρου Συνδίκια και Κρήτης (περιοχή Ανθέων).
- **TK 54646:** Περικλείεται από τις οδούς Λάμπρου Πορφύρα, Βαφοπούλου, Μαρίας Κάλλας, 25^{ης} Μαρτίου και Κρήτης (περιοχή Ντεπό).
- **TK 54655:** Περικλείεται από τις οδούς Αιγαίου, Λεωφόρος Βασιλίσσης Όλγας, Μητροπολίτη Κυδωνίων Γρηγορίου, Καθηγητού Ρωσίδου, Μαρίας Κάλλας, Βαφοπούλου, Λάμπρου Πορφύρα, Κρήτης, Βούλγαρη και Κηφισίας (περιοχή Νομαρχία Θεσσαλονίκης).

Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε κοινή ομαδοποίηση των ακινήτων με βάση τον ταχυδρομικό κωδικό στον οποίο υπάγονται. Έπειτα, προστέθηκαν ανά TK τα

τετραγωνικά μέτρα των ακινήτων ώστε να προκύψει ο μέσος όρος τετραγωνικών μέτρων ανά ΤΚ, όπως επίσης, προστέθηκε ανά ΤΚ το πλήθος των ακινήτων, ώστε να προκύψει το πληθυσμιακό μέγεθος των ακινήτων ανά ΤΚ. Τα παραπάνω είχαν ως αποτέλεσμα να δημιουργηθούν για κάθε χρήση τεσσάρων ειδών διαγράμματα, ένα με το μέσο όρο των τετραγωνικών μέτρων των ακινήτων ανά ΤΚ, ένα με το πλήθος των ακινήτων ανά ΤΚ, ένα με το μέσο όρο των τετραγωνικών μέτρων των συνολικών ΤΚ ανά έτος, και τέλος ένα με το σύνολο του πλήθος των ακινήτων των συνολικών ΤΚ ανά έτος. Έτσι, η περαιτέρω επεξεργασία των πρωτογενών στοιχείων οδήγησε στην παραγωγή (χαρτών και διαγραμμάτων) των ακόλουθων δεδομένων:

- Μέσος όρος (τμ) Ακινήτων με Χρήση Κατοικία ανά ΤΚ
- Συνολικός μέσος όρος (τμ) Ακινήτων με Χρήση Κατοικία ανά έτος
- Πλήθος Ακινήτων με Χρήση Κατοικία ανά ΤΚ
- Πλήθος Ακινήτων με Χρήση Κατοικία ανά έτος
- Μέσος όρος (τμ) Ακινήτων με Χρήση Υπηρεσιών ανά ΤΚ
- Συνολικός μέσος όρος (τμ) Ακινήτων με Χρήση Υπηρεσιών ανά έτος
- Πλήθος Ακινήτων με Χρήση Υπηρεσιών ανά ΤΚ
- Πλήθος Ακινήτων με Χρήση Υπηρεσιών ανά έτος
- Μέσος όρος (τμ) Ακινήτων με Εμπορική Χρήση ανά ΤΚ
- Συνολικός μέσος όρος (τμ) Ακινήτων με Εμπορική Χρήση ανά έτος
- Πλήθος Ακινήτων με Εμπορική Χρήση ανά ΤΚ
- Πλήθος Ακινήτων με Εμπορική Χρήση ανά έτος
- Μέσος όρος (τμ) Ακινήτων με Χρήση Βοηθητικών Χώρων ανά ΤΚ
- Συνολικός μέσος όρος (τμ) Ακινήτων με Χρήση Βοηθητικών Χώρων ανά έτος
- Πλήθος Ακινήτων με Χρήση Βοηθητικών Χώρων ανά ΤΚ
- Πλήθος Ακινήτων με Χρήση Βοηθητικών Χώρων ανά έτος

Τα παραπάνω στοιχεία απεικονίστηκαν και γραφικά με τη βοήθεια διαγραμμάτων. Επίσης, με τη βοήθεια του σχεδιαστικού προγράμματος χαρτών ArcGISMap v.9.2 δημιουργήθηκαν συνολικά οχτώ θεματικοί χάρτες (που παρουσιάζονται και αναλύονται στη συνέχεια), οι οποίοι απεικονίζουν την κατανομή

των ακινήτων ανά χρήση, τόσο ως προς το μέσο όρο τετραγωνικών μέτρων όσο και ως προς το πλήθος των εκάστοτε περιοχών του Δήμου.

4.2.3 Παραδοχές

Τόσο η ανάλυση των δεδομένων όσο και η εξαγωγή συμπερασμάτων της παρούσας εργασίας έγινε με βάση μια σειρά παραδοχών που κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούν λεπτομερώς ώστε να αποφευχθούν τυχόν παρανοήσεις.

Πρώτον, στην αρχική βάση δεδομένων του αρχείου ΤΑΠ η μεταβλητή: χρήση ακινήτου αναλύεται μόνο σε οικιακή ή γενική χρήση. Με την βοήθεια της μεταβλητής, αριθμός ορόφου ακινήτου, αναλύθηκε η γενική χρήση σε τρεις άλλες επιμέρους χρήσεις: εμπόριο (0 όροφο), υπηρεσίες (≥ 1 όροφο) και βοηθητικοί χώροι (≤ -1 όροφο). Για τις τρεις αυτές χρήσεις λήφθηκαν υπόψη τα εξής: α) Η εμπορική χρήση χωροθετείται κυρίως στο ισόγειο (εκτός από τα εμπορικά κέντρα και σε ελάχιστες περιπτώσεις στους πρώτους ορόφους ενός κτιρίου) δηλαδή στο ίδιο επίπεδο με τον οδικό άξονα που τη διασχίζει, με αποτέλεσμα να χωροθετούνται κυρίως στους χώρους των ισόγειων, καταστήματα λιανικού εμπορίου, β) Οι υπηρεσίες χωροθετούνται κυρίως στους 1^{ους} ορόφους και άνω (εκτός από μερικές φορές στο ισόγειο λόγω της μη εμπορικότητας του δρόμου) που στεγάζει συνήθως γραφεία επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην παροχή υπηρεσιών και γ) Οι βοηθητικοί χώροι που αποτελούν ανεξάρτητους χώρους (δεν συνοδεύονται δηλαδή με χώρο κύριας χρήσης) και χωροθετούνται κυρίως στο υπόγειο ενός κτιρίου (πολύ σπάνια στον ισόγειο χώρο). Επομένως, από τα 2.552 ακίνητα γενικής χρήσης, τα 967 ακίνητα είναι ακίνητα με εμπορική χρήση (6,10%), τα 1.521 ακίνητα είναι ακίνητα με υπηρεσίες (9,60%) και τα υπόλοιπα 60 ακίνητα είναι βοηθητικοί χώροι (0,39%) (Πίνακας 4.3).

Χρήσεις		Δήμος Θεσσαλονίκης	
		Πλήθος Ακινήτων	Ποσοστό
Οικιακή		13.307	83,91 %
Γενική	Εμπόριο	967	6,10 %
	Υπηρεσίες	1.521	9,60 %
	Βοηθητικοί Χώροι	60	0,39 %
Σύνολο		15.859	100 %

Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), Ιδία επεξεργασία
Πίνακας 4.3: Χρήσεις ακινήτων

Δεύτερον, στους πίνακες των δεδομένων: ΤΚ ανά έτος για τις χρήσεις κατοικία, εμπόριο και υπηρεσίες, λαμβάνονται υπόψη μόνο οι περιπτώσεις στις οποίες υπάρχουν δεδομένα για τουλάχιστον τρεις χρονικές περιόδους, στο σύνολο των οκτώ ετών που μελετώνται. Δηλαδή, στις περιπτώσεις που υπάρχουν δεδομένα μόνο για δυο ή για λιγότερες χρονικές περιόδους, στο σύνολο των οκτώ ετών, θεωρούνται αμελητέα και δεν λαμβάνονται υπόψη καθόλου στον υπολογισμό. Αντιθέτως, στην περίπτωση της χρήσης βοηθητικοί χώροι, λόγω του μικρού πλήθους των στοιχείων, ως αμελητέα, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη στους υπολογισμούς, θεωρούνται μόνο τα δεδομένα της μιας ή καμίας χρονικής περιόδου. Ο μέσος όρος των τετραγωνικών μέτρων ή και το πλήθος των ακινήτων ανά ΤΚ, υπολογίζεται σύμφωνα με τα δεδομένα που υπάρχουν, δηλαδή όταν δεν υπάρχουν δεδομένα ή όταν αυτά έχουν μηδενική τιμή, δεν λαμβάνονται υπόψη στην ανάλυση των στοιχείων.

Τέλος, η κατηγοριοποίηση των δεδομένων στο σύνολο των διαγραμμάτων πραγματοποιήθηκε σύμφωνα με τα σημεία καμπής των δεδομένων. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να μην χρησιμοποιηθούν ισοκαταναμημένες και ομοιόμορφες κατηγορίες αλλά κλάσεις ομαδοποιημένες και προσαρμοσμένες σύμφωνα με τις τάσεις και τα εκάστοτε δεδομένα της κάθε χρήσης, δίνοντας έτσι μια καλύτερη απεικόνιση και κατανόηση των στοιχείων που απεικονίζονται στους χάρτες. Ειδικότερα, οι κατηγορίες των κλάσεων της κάθε χρήσης παρουσιάζονται παρακάτω (Πίνακας 4.4).

Κατοικία		Εμπόριο		Υπηρεσίες		Βοηθητικοί Χώροι	
Μέση Επιφάνεια τμ	Πλήθος	Μέση Επιφάνεια τμ	Πλήθος	Μέση Επιφάνεια τμ	Πλήθος	Μέση Επιφάνεια τμ	Πλήθος
≤ 50,00	≤ 100	≤ 80,00	≤ 20	≤ 50,00	≤ 20	≤ 90,00	≤ 2
50,01-55,00	101-200	80,01-130,00	21-30	50,01-80,00	21-60	90,01-150,00	3-4
55,01-60,00	201-400	130,01-230,00	31-50	80,01-100,00	61-120	150,01-340,00	5-7
60,01-65,00	401-800	230,01-310,00	51-100	100,01-130,00	121-200	340,01-470,00	≥ 8
65,01-80,00	≥ 801	310,01-550,00	≥ 101	≥ 130,01	201-500	≥ 470,01	
≥ 80,01		≥ 550,01			≥ 501		

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Πίνακας 4.4: Κλάσεις χρήσεων ακινήτων

4.3. Ανάλυση και παρουσίαση αποτελεσμάτων έρευνας

4.3.1 Εισαγωγή

Για την ανάλυση και την παρουσίαση των δεδομένων της περιοχής μελέτης συνδυάστηκαν τόσο τα αποτελέσματα της έρευνας που έλαβε χώρα για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας όσο και η εμπειρική κατανόηση της υφιστάμενης κατάστασης (αποτελώντας ουσιαστικά ο Δήμος Θεσσαλονίκης την ευρύτερη περιοχή της επαγγελματικής μου δραστηριοποίησης τα τελευταία πέντε χρόνια).

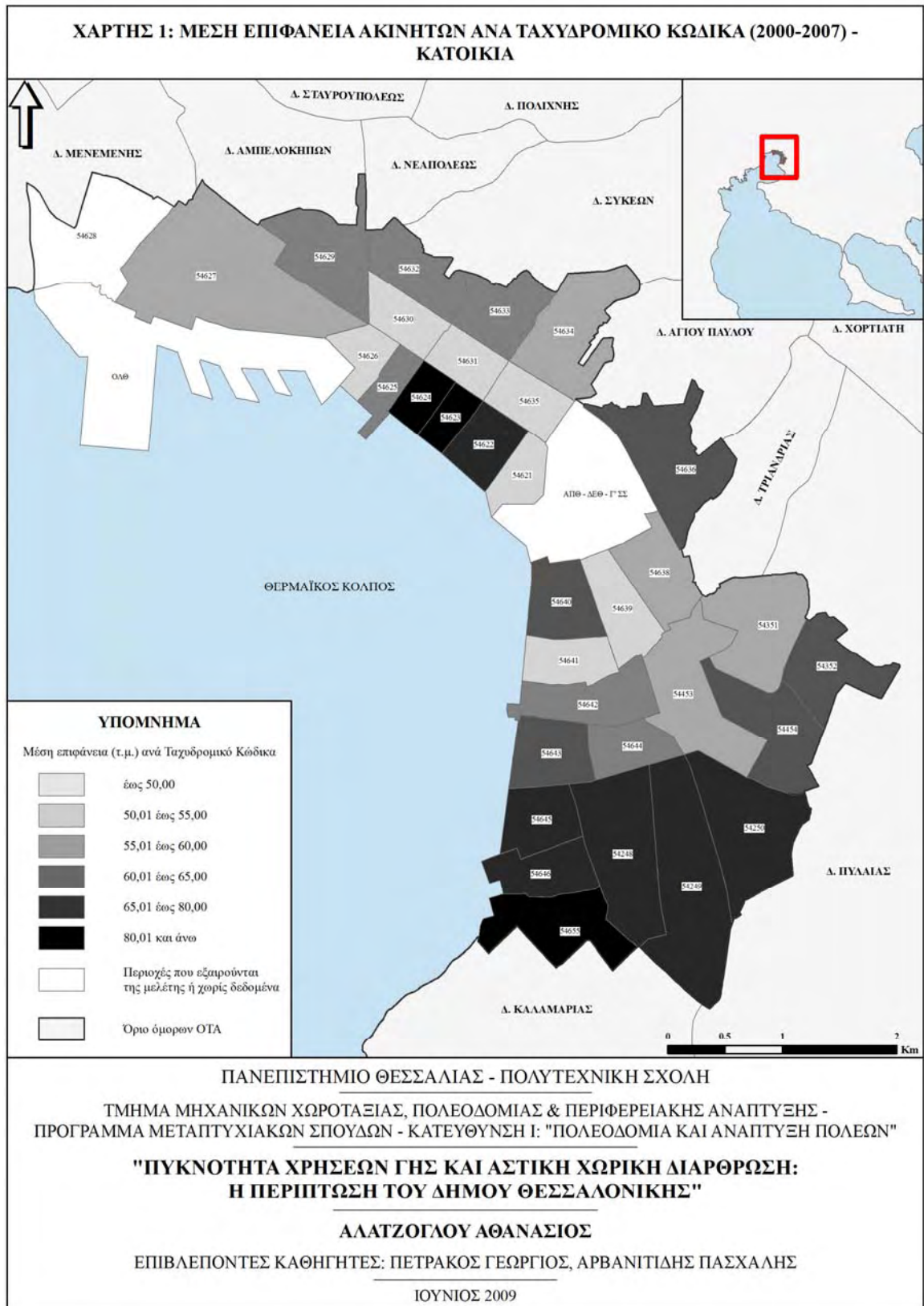
Δημιουργήθηκαν και παρουσιάζονται: α) Οχτώ θεματικοί χάρτες, οι οποίοι απεικονίζουν την κατανομή των ακινήτων ανά χρήση (κατοικία, εμπόριο, υπηρεσίες και βοηθητικοί χώροι), ανά μέσο όρο τετραγωνικών μέτρων και ανά πλήθος β) Οχτώ διαγράμματα, τα οποία απεικονίζουν την κατανομή των χρήσεων (κατοικία, εμπόριο, υπηρεσίες και βοηθητικοί χώροι) ανά έτος στο Δήμο Θεσσαλονίκης (περιοχή μελέτης) και γ) Ένας πίνακας που συνδυάζει την απογραφή της ΕΣΥΕ 2001, για τις κύριες κατοικούμενες κανονικές κατοικίες στις αστικές περιοχές με το αρχείο ΤΑΠ των ακινήτων με χρήση την κατοικία της περιοχής μελέτης κατά την χρονική περίοδο 2000 μέχρι και 2007.

4.3.2 Χωρική ανάλυση

4.3.2.1 Κατοικία

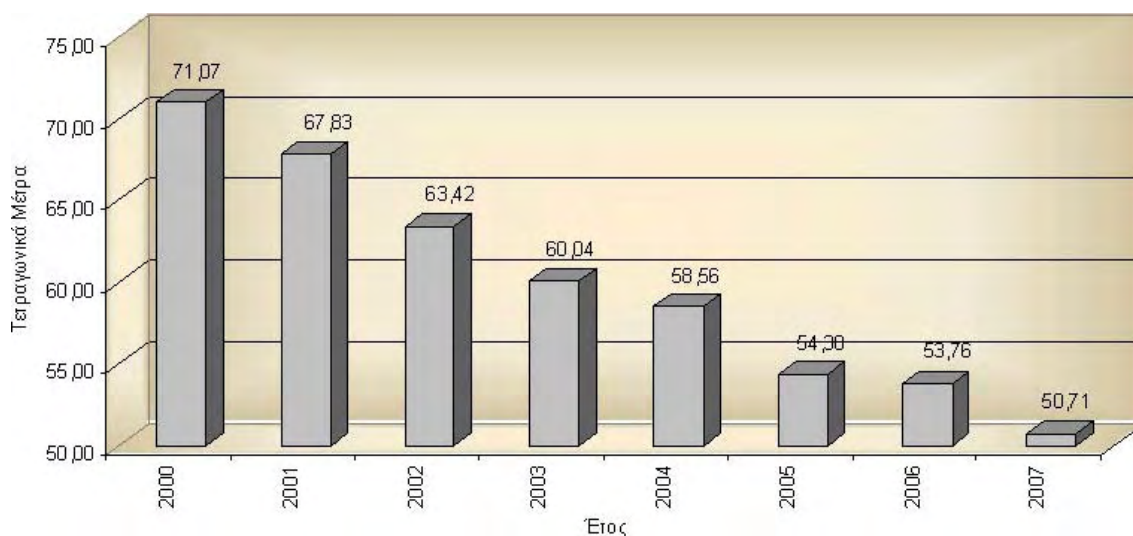
Όπως παρατηρούμε στον χάρτη 1, στις περιοχές εκατέρωθεν της πλατείας Αριστοτέλους καθώς και στην περιοχή Νομαρχίας Θεσσαλονίκης (ΤΚ 54623, 54624 και 54655) υπάρχουν μεγάλοι μέσοι όροι επιφανειών κατοικίας ($\geq 80,01$ τμ), που βρίσκονται οι μεν περιοχές αριστερά και δεξιά της πλατείας Αριστοτέλους (ΤΚ 54623 και 54624) στην ‘παλαιά’ παραλία της πόλης και η δε περιοχή Νομαρχία Θεσσαλονίκης (ΤΚ 54655) στην ‘νέα’ παραλία της πόλης στα σύνορα με τον Δήμο Καλαμαριάς. Αντιθέτως, στις περιοχές πλατεία ΧΑΝΘ, Βαρδάρη, πλατεία Αντιγονιδών, Ρωμαϊκή Αγορά, Ροτόντα, Ευκλείδη και Σχολή Τυφλών (ΤΚ 54621, 54626, 54630, 54631, 54635 54639 και 54641) καταγράφονται μικροί μέσοι όροι επιφανειών κατοικίας ($\leq 50,00$ τμ), και βρίσκονται κυρίως εντός των οχυρωματικών τοίχων της ‘παλαιάς’ πόλης, (πλατεία ΧΑΝΘ, Βαρδάρη, πλατεία Αντιγονιδών, Ρωμαϊκή Αγορά και Ροτόντα) και στην ανατολική περιοχή (Ευκλείδη και Σχολή Τυφλών) κοντά στην ‘παλαιά’ πόλη. Επίσης, στην περιοχή εντός των οχυρωματικών τειχών της ‘παλαιάς’ πόλης και συγκεκριμένα

στις παραλιακές περιοχές από την οδό Δημητρίου Γούναρη έως την Ίωνος Δραγούμη και από την οδό Εγνατία έως την Λεωφόρο Νίκης (TK 54622, 54623 και 54624) παρατηρούμε ότι υπάρχουν αυξημένοι μέσοι όροι επιφανειών κατοικιών ($\geq 65,01$ τμ), με αποκορύφωμα τις περιοχές δεξιά και αριστερά της πλατεία Αριστοτέλους (TK 54623 και 54624) που παρουσιάζουν μέγιστες επιφάνειες ($\geq 80,01$ τμ), σε αντιστοιχία με το υπόλοιπο κομμάτι της ‘παλαιάς’ πόλης (Λαδάδικα – πλατεία Εμπορίου, Βαρδάρη, πλατεία Αντιγονιδών, Τυρολόη – πλατεία Μουσχουντή, Αγίου Δημητρίου – Άνω Πόλη, Ρωμαϊκή Αγορά, Άνω Πόλη – Επταπύργιο, Ροτόντα και πλατεία ΧΑΝΘ) που είναι χαμηλότεροι μέσοι όροι επιφανειών ($\leq 65,00$ τμ). Αξιοσημείωτο είναι επίσης το γεγονός, ότι όσο απομακρυνόμαστε από το ‘παραδοσιακό’ κέντρο της πόλης (εντοπίζεται εντός των οχυρωματικών τειχών της ‘παλαιάς’ πόλης), τόσο αυξάνονται – κλιμακωτά και οι μέσοι όροι επιφανειών των ακινήτων κυρίως προς στις ανατολικές περιοχές, στα σύνορα με τους Δήμους Καλαμαριάς και Πυλαίας, και λιγότερο προς στις δυτικές περιοχές, στα σύνορα με τους Δήμους Νεάπολης, Αμπελοκήπων και Μενεμένης. Αυτό πιθανώς να εξηγείται από το γεγονός, ότι το ‘ιστορικό’ κέντρο της πόλης διατηρεί ακόμη τον πρωταγωνιστικό του ρόλο, παρά τα όσο προβλήματα αντιμετωπίζει (κυκλοφοριακό, έλλειψη κοινόχρηστων χώρων, μόλυνση περιβάλλοντος κτ).



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Ενδιαφέρουσα είναι η ανάλυση των στοιχείων κατά την χρονική περίοδο 2000-2007, στο διάγραμμα 4.1, όπου παρουσιάζεται μια σταδιακή πτώση των συνολικών μέσων όρων επιφανειών των ακινήτων με χρήση την κατοικία, από τα 71,07 τμ (2000) στα 50,71 τμ (2007), στο σύνολο του Δήμου, μια συνολική πτώση της τάξης του 28,65%. Η τάση αυτή πιθανώς να οφείλεται τόσο στις μεγάλες αξίες γης και μισθωμάτων όσο και στην έλλειψη αδόμητων χώρων, με αποτέλεσμα οι κατασκευαστές να προχωρούν στην μέγιστη εκμετάλλευση του συντελεστή δόμησης, με συνέπεια την δημιουργία μικρών εμβαδών κατοικίας προς μεγιστοποίηση του κέρδους τους.

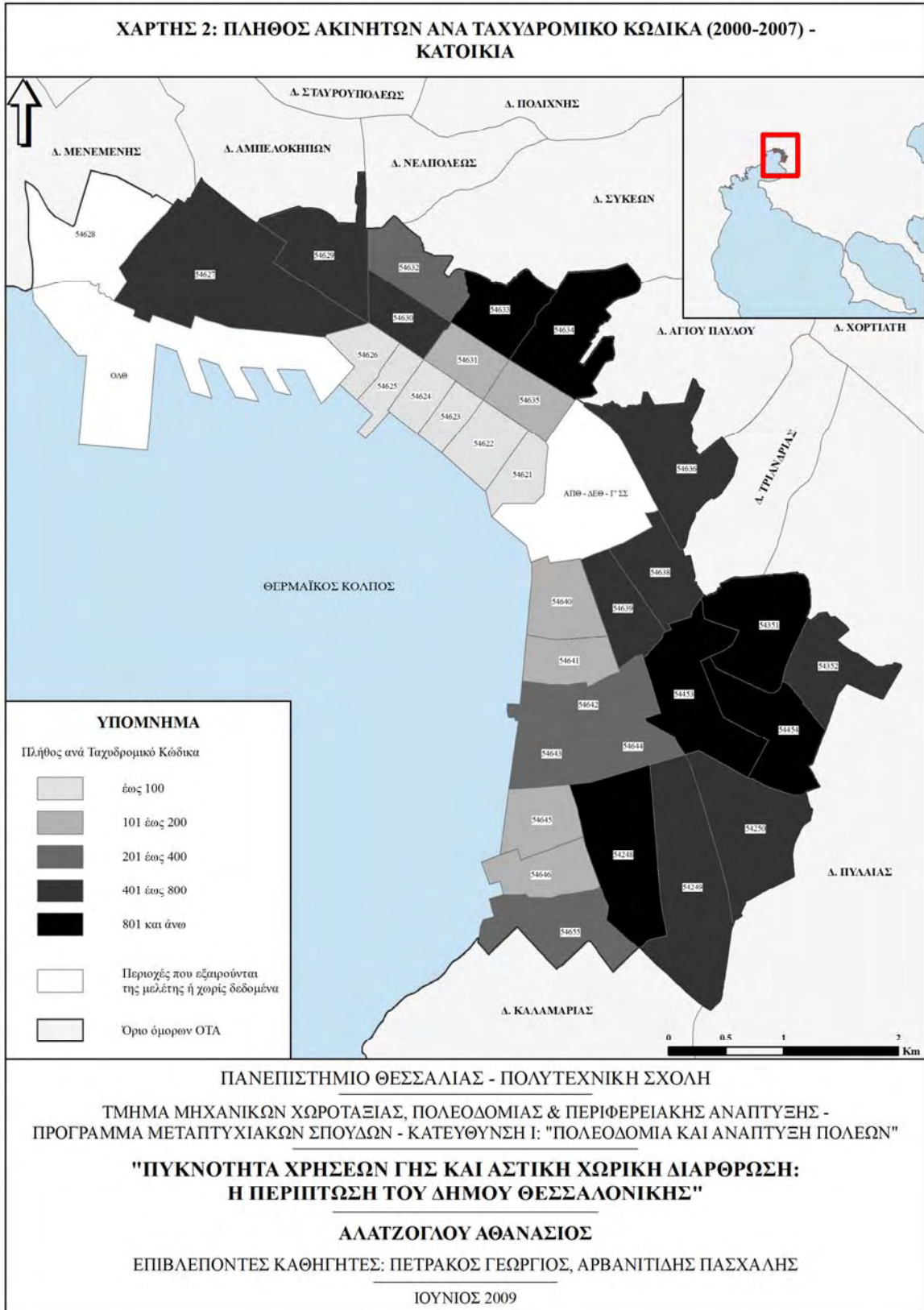


Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 4.1: Μέση επιφάνεια ακινήτων οικιακής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης

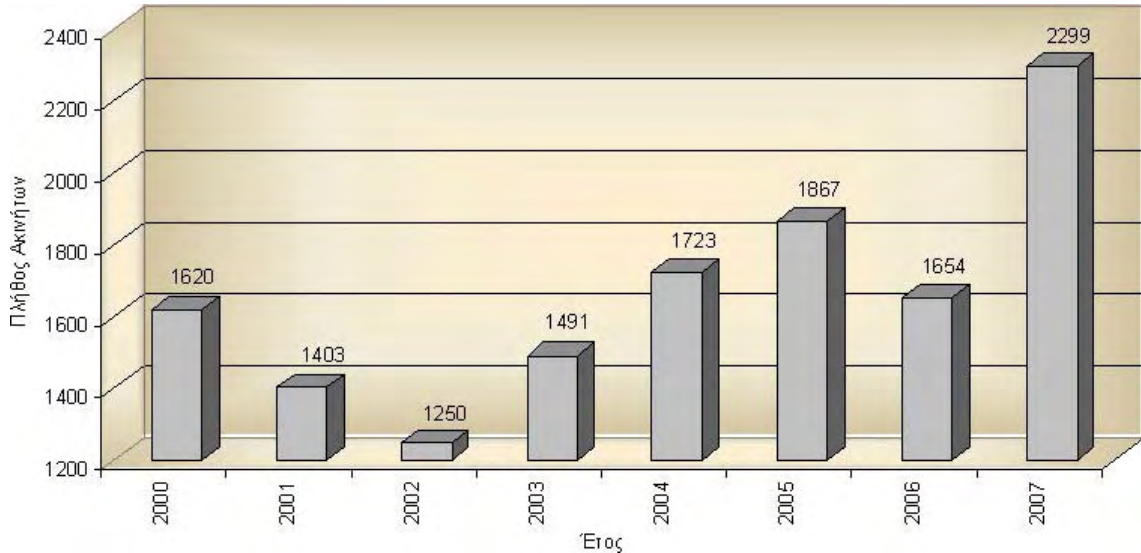
Σύμφωνα με τον χάρτη 2, παρατηρούμε ότι στις περιοχές Βούλγαρη – πλατεία Πατρικίου – πλατεία Καούδη, Άνω και Κάτω Τούμπα και Άνω Πόλη (TK 54248, 54351, 54453, 54454, 54633 και 54634) υπάρχει μεγάλο πλήθος ‘νέων’ κατοικιών (≥ 801 ακίνητα) που βρίσκονται η μεν περιοχή Άνω Πόλη (TK 54633 και 54634) εντός των τοίχων της ‘παλαιάς’ πόλης και οι δε υπόλοιποι (TK 54248, 54351, 54453 και 54454), στο νότιο – ανατολικό τμήμα της πόλης. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός, ότι καμία από παραπάνω περιοχές δεν εφάπτεται με το θαλάσσιο μέτωπο. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει μια τάση για κατασκευή ‘νέων’ κατοικιών για τις παραπάνω περιοχές λόγω των διαφόρων πολεοδομικών όσο και κοινωνικών παραγόντων. Αντιθέτως, οι περιοχές που εφάπτονται στο θαλάσσιο μέτωπο, δηλαδή οι περιοχές που περικλείονται από τις οδούς 26^{ης} Οκτωβρίου έως την Αγγελάκη και από την Εγνατία έως την Λεωφόρο Νίκης (TK 54621, 54622, 54623, 54624, 54625 και 54626) που βρίσκονται εντός των τοίχων

της ‘παλαιάς’ πόλης, καθώς και οι περιοχές Ευζώνων, Σχολής Τυφλών, Ανθέων και Ντεπό (TK 54640, 54641, 54645 και 54646) που βρίσκονται στο νότιο – ανατολικό τμήμα της πόλης, παρουσιάζουν μικρό αριθμό ακινήτων (≤ 100 και ≤ 200 ακίνητα αντίστοιχα). Με αποτέλεσμα σε αυτές τις περιοχές να μην υπάρχει ιδιαίτερη τάση δημιουργίας ‘νέων’ κατοικιών, πιθανών λόγω έλλειψης αδόμητων χώρων ή λόγω μικρού όγκου μεταβίβασης ‘παλαιών’ ακινήτων εξαιτίας κοινωνικών παραγόντων και της εγγύτητας με το παραλιακό μέτωπο. Τέλος, η περιοχή Λαχανόκηποι (TK 54628), που εντοπίζεται στη δυτική πλευρά της πόλης στα σύνορα με τον Δήμο Μενεμένης, δεν υπάρχουν καθόλου δεδομένα για την χρήση της κατοικίας, στην χρονική περίοδο που μελετάμε. Αυτό πιθανόν να συμβαίνει λόγω της άμεσης γειτνίασης τόσο με τους φορτισμένους κυκλοφοριακά οδικούς άξονες (ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό) όσο και με τα διυλιστήρια Ελληνικά Πετρέλαια, χρήσεις που λειτουργούν αποτρεπτικά στην εγκατάσταση της κατοικίας.



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Από το διάγραμμα 4.2, παρατηρούμε ότι κατά την χρονική περίοδο 2000-2007 υπάρχει μια αυξητική τάση στον συνολικό αριθμό των διαθέσιμων κατοικιών, από τα 1.620 (2000) στα 1.250 (2002) και στα 2.299 (2007), στο σύνολο του Δήμου, μια αύξηση της τάξεως του 41,92%. Η τάση αυτή ωστόσο δεν είναι σταθερή σε όλο το διάστημα που εξετάσουμε. Ως το 2002 έχουμε μια πτώση της τάξης του 22,84% (πιθανά λόγω μειωμένης ρευστότητας στην αγορά σε μια περίοδο που έπεται της χρηματιστηριακής ‘φούσκας’) και μια επακόλουθη αύξηση ως το 2005 (πιθανόν λόγω της μεγάλης μείωσης των επιτοκίων από τις εμπορικές τράπεζες) της τάξης του 49,36%. Προβληματισμό δημιουργεί η προσφορά ακινήτων στα επόμενα δυο χρόνια. Εάν αντανακλά το πλήθος των παρεχόμενων κατοικιών κατά έτος 2006 την πραγματική κατάσταση στην προσφορά και ζήτηση των κατοικιών (δηλαδή ουσιαστικά μια πτώση η οποία ανακόπτεται το 2007 λόγω των φορολογικών και άλλων συναφών με την οικοδομή μέτρων που εκτινάσσουν την παροχή στα 2299 ακίνητα). Επίσης, εάν η μειωμένη παροχή το 2006 αποτελεί ‘τυχαίο’ γεγονός (λόγω εγγενών δυσλειτουργιών στην αγορά ακινήτων ή στην ανοδική πορεία των προηγούμενων χρόνων) (Αρβανιτίδης, 2006).



Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 4.2: Πλήθος ακινήτων οικιακής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης

Τέλος, συνδυάζοντας το αρχείο ΤΑΠ 2000 μέχρι και 2007 με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ 2001, για τις κύριες κατοικούμενες κανονικές κατοικίες για τις αστικές περιοχές της Ελλάδος, προκύπτουν τα εξής:

Στην περιοχή μελέτης, το 51,27% των κατοικιών έχουν επιφάνεια μικρότερη των 50,00 τμ, τιμή αρκετά μεγαλύτερη των αντίστοιχων για το Νομό Θεσσαλονίκης με ποσοστό 8,60% και στο σύνολο της Χώρας με ποσοστό 9,93%. Επίσης, στις επιφάνειες μεταξύ 50,00 τμ και 100,00 τμ, ο Δήμος Θεσσαλονίκης παρουσιάζει ποσοστό 40,55% ενώ το αντίστοιχο ποσοστό στο Νομό Θεσσαλονίκης είναι 66,25% και στο σύνολο της Χώρας 59,56%. Τέλος, στις επιφάνειες μεγαλύτερες και άνω των 100,00 τμ, ο Δήμος Θεσσαλονίκης παρουσιάζει πολύ μικρό ποσοστό 8,18%, σε σύγκριση με τον Νομό Θεσσαλονίκης που έχει ποσοστό 25,15% και το σύνολο της Χώρας που έχει ποσοστό 30,51%, αντίστοιχα (Πίνακας 4.5). Επιβεβαιώνεται λοιπόν, ότι οι 'νέες' κατοικίες στο Δήμο, είναι κυρίως με μικρά εμβαδά επιφανειών ($\leq 50,00$ τμ), λόγω των μεγάλων αξιών γης και των αυξημένων μισθωμάτων που υπάρχουν, σε σύγκριση με τον Νομό Θεσσαλονίκης και το σύνολο της Χώρας, όπου είναι κυρίαρχη η τάση για μεσαία εμβαδά (75,00 τμ - 99,99 τμ).

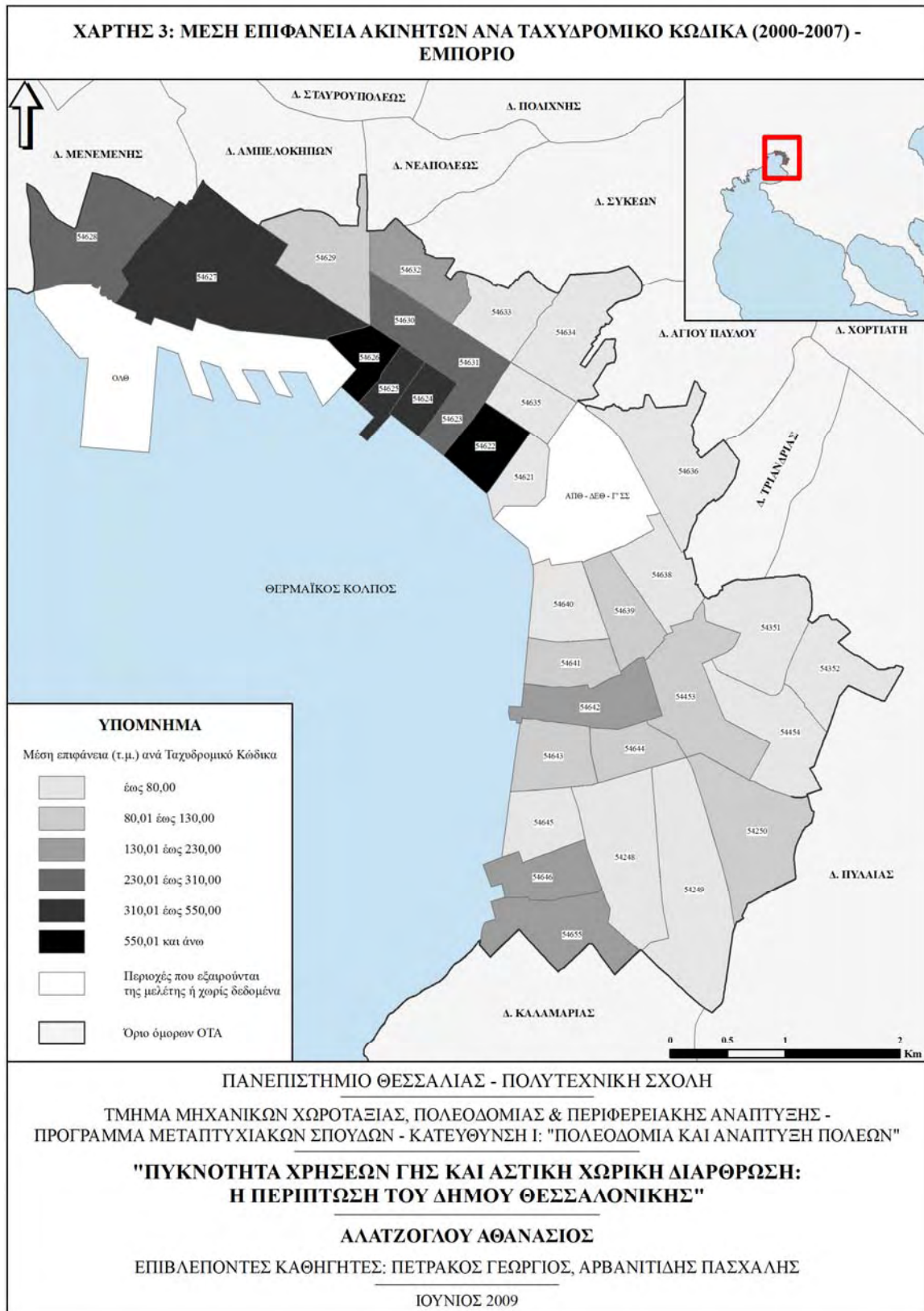
Επιφάνεια (τμ)	Αστικές περιοχές					
	Δήμος Θεσσαλονίκης		Νομός Θεσσαλονίκης		Σύνολο Χώρας	
	Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό	Σύνολο	Ποσοστό
$\leq 50,00$	6.823	51,27 %	28.715	8,60 %	262.839	9,93 %
50,01 - 74,99	3.234	24,30 %	108.285	32,46 %	754.664	28,50 %
75,00 - 99,99	2.162	16,25 %	112.719	33,79 %	822.408	31,06 %
100,00 - 124,99	757	5,69 %	56.364	16,90 %	531.967	20,09 %
125,00 - 149,99	188	1,41 %	14.551	4,36 %	144.979	5,48 %
150,00 - 174,99	65	0,49 %	6.352	1,90 %	66.835	2,52 %
175,00 - 199,99	33	0,25 %	2.630	0,79 %	24.409	0,92 %
200,00 - 224,99	12	0,09 %	2.104	0,63 %	19.033	0,72 %
225,00 - 249,99	14	0,11 %	598	0,18 %	5.488	0,21 %
$\geq 250,00$	19	0,14 %	1.291	0,39 %	15.033	0,57 %
Σύνολο	13.307	100 %	333.609	100 %	2.647.655	100 %

Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), ΕΣΥΕ 2001, Ιδία επεξεργασία
Πίνακας 4.5: Κύριες κατοικούμενες κανονικές κατοικίες

4.3.2.2 Εμπόριο

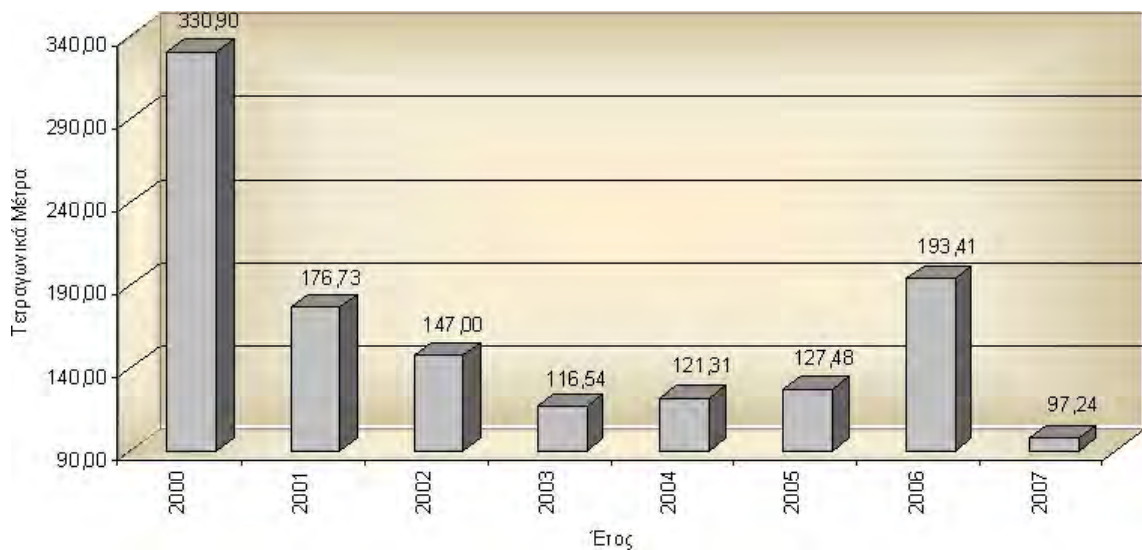
Παρατηρώντας τον χάρτη 3 που ακολουθεί, διαπιστώνουμε ότι στην περιοχή πλατεία Ναυαρίνου – Αγίας Σοφίας – Μητρόπολη Θεσσαλονίκης καθώς και στο Βαρδάρη (TK 54622 και 54626) που βρίσκονται στην 'παλαιά' παραλία της πόλης και εντός των τειχών (ο μεν TK 54622 προς τα ανατολικά και ο δέν TK 54626 προς τα δυτικά) υπάρχουν οι μεγαλύτεροι μέσοι όροι επιφανειών εμπορικής χρήσης ($\geq 550,01$ τμ). Αντιθέτως, στις περιοχές πλατεία ΧΑΝΘ, Άνω Πόλη και Ροτόντα (TK 54621,

54633, 54634 και 54635) υπάρχουν μικροί μέσοι όροι επιφανειών εμπορίου ($\leq 80,00$ τμ) που βρίσκονται εντός των τοίχων της ‘παλαιάς’ πόλης, καθώς επίσης και προς στις νότια – ανατολικές περιοχές Βούλγαρη – πλατεία Πατρικίου – πλατεία Καούδη, Χαριλάου, Άνω Τούμπα, Μαλακοπή, ανατολικά Κάτω Τούμπα, Σαράντα Εκκλησίες, Παπάφη, Ευζώνων και Ανθέων (TK 54248, 54249, 54351, 54352, 54454, 54636, 54638, 54640 και 54645). Ακόμα, διαπιστώνουμε ότι ισόγειοι χώροι με μεγάλα εμβαδά ($\geq 230,01$ τμ) χωροθετούνται κυρίως στο κέντρο της ‘παλαιάς’ πόλης, που περικλείονται από τις οδούς Δημητρίου Γούναρη έως την 26^η Οκτωβρίου και από την Αγίου Δημητρίου έως την Λεωφόρο Νίκης, (TK 54622, 54623, 54624, 54625, 54626, 54630 και 54631) εκτός από την περιοχή Ροτόντα, και προς στα δυτικά, στην ευρύτερη περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ καθώς και στους Λαχανόκηπους (TK 54627 και 54628). Αυτό δικαιολογείται λόγω της προσπελασιμότητας, της εγγύτητας με τον ΟΛΘ, με τον νέο σιδηροδρομικό σταθμό και με τους οδικούς άξονες του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού. Ενώ αντίθετα, προς στις νότια – ανατολικές περιοχές παρατηρούνται ισόγειοι εμπορικοί χώροι με μικρές επιφάνειες ($\geq 230,00$ τμ). Αξιοσημείωτο επίσης, είναι το γεγονός ότι σε όλες τις περιοχές του Δήμου υπάρχει εμπορική χρήση στο ισόγειο, αλλά με διαφορετική πυκνότητα και μέγεθος για κάθε περιοχή. Αυτό οφείλεται στο γεγονός, ότι κάθε περιοχή έχει διαφορετικό ρόλο μέσα στην πόλη με αποτέλεσμα κάποιες από αυτές να εξυπηρετούν την πόλη Θεσσαλονίκη, άλλες τον Δήμο και κάποιες άλλες την συνοικία ή την γειτονιά.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Όπως προκύπτει και από την ανάλυση των στοιχείων που παρουσιάζονται στο διάγραμμα 4.3, κατά την χρονική περίοδο 2000-2007, παρατηρείται μια πτωτική διακύμανση των συνολικών μέσων όρων επιφανειών των ακινήτων με χρήση το εμπόριο, από τα 330,90 τμ (2000) στα 116,54 τμ (2003) και από τα 193,41 τμ (2006) στα 97,24 τμ (2007), στο σύνολο του Δήμου, μια συνολική πτώση της τάξης του 70,61%. Αυτό πιθανώς να οφείλεται στο γεγονός ότι οι κατασκευαστές λόγω της ραγδαίας αύξησης των τιμών της γης, να κτίζουν πυκνότερους και μικρότερους σε εμβαδά χώρους ή στην διεθνή αλλαγή των καταναλωτικών προτύπων με άμεσες συνέπειες στο λιανικό χώρο (προσβασιμότητα, υποδομές, τεράστιοι χώροι, συνδυασμός χρήσεων και χώρων κα) ή και συγχρόνως όλα μαζί. Αυτό οδήγησε στην έλευση πολυεθνικών και ισχυρών εγχώριων εταιριών, μέσω των μεγάλων εμπορικών κέντρων και υπερκαταστημάτων στην Θεσσαλονίκη, που χωροθετούνται κυρίως σε 'νέες' περιοχές στην ευρύτερη ανατολική περιοχή της πόλης (Πίνακας 4.6). Η έναρξη της λειτουργίας τους, κατά το χρονικό διάστημα 2000-2006, είχε ως συνέπεια την σημαντική συρρίκνωση του μέσου όρου εμβαδού της εμπορικής χρήσεις στο Δήμο.



Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), Ίδια επεξεργασία

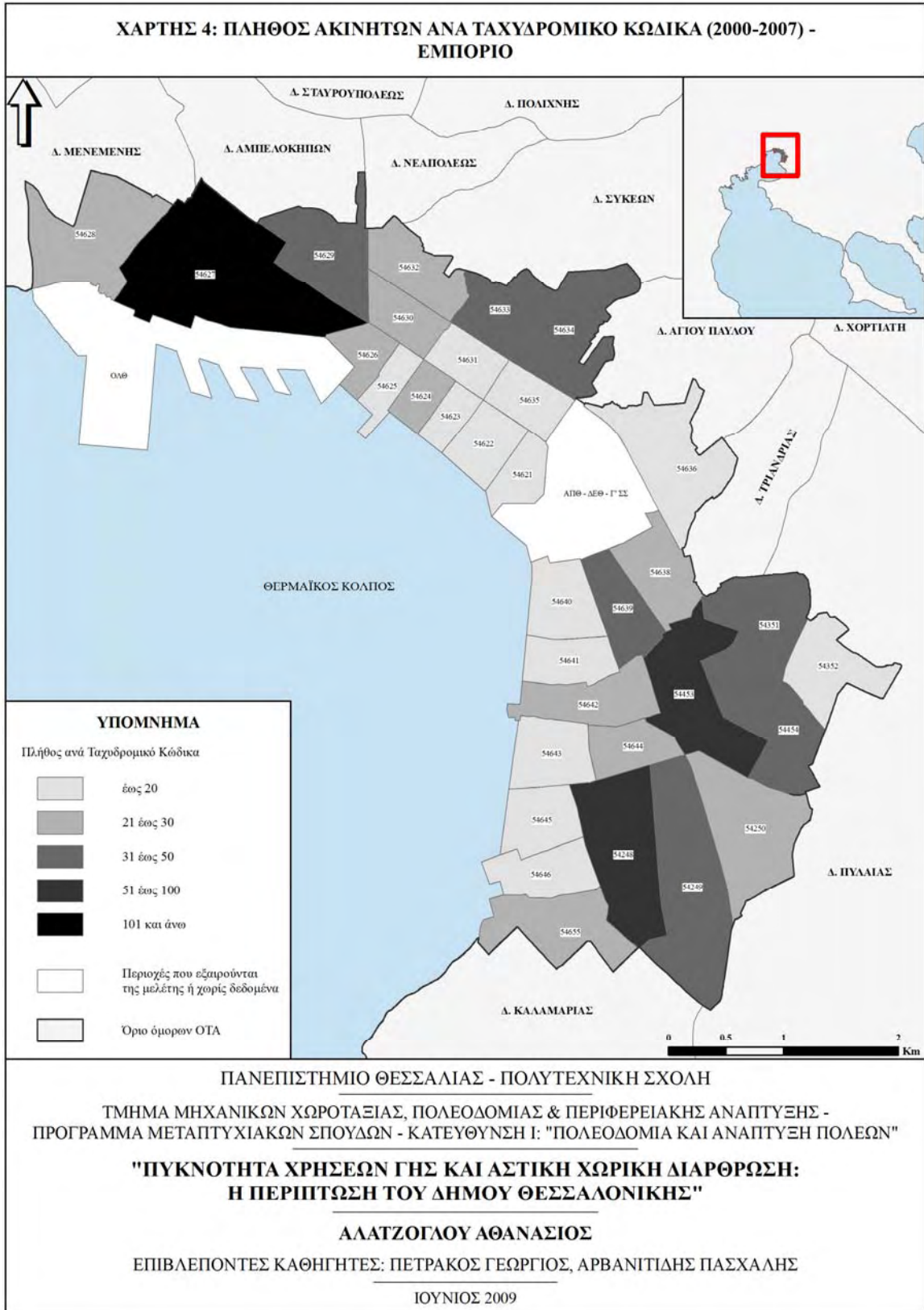
Διάγραμμα 4.3: Μέση επιφάνεια ακινήτων εμπορικής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης

Είδος Ανάπτυξης	Ονομασία Χώρου	Περιοχή	Επιφάνεια Δόμησης	Έτος Έναρξης
Εμπορικό Κέντρο	Florida 1	Γεωργική Σχολή, Πυλαία	19.000 τμ	2000
Εμπορικό Κέντρο	Μακεδονία	Κόμβος Πυλαίας-Καλαμαριάς	36.500 τμ	2001
Υπερκατάστημα	IKEA	Γεωργική Σχολή, Πυλαία	24.000 τμ	2003
Εμπορικό Κέντρο	Florida 2 & 3	Γεωργική Σχολή, Πυλαία	7.000 τμ	2004
Υπερκατάστημα	Apollonia Politia	Γεωργική Σχολή, Πυλαία	18.000 τμ	2005
Εμπορικό Κέντρο	Mediterranean Cosmos	Πατριαρχικό, Πυλαία	46.700 τμ	2005
Υπερκατάστημα	Media Markt	Κόμβος Πυλαίας-Καλαμαριάς	8.000 τμ	2006
Εμπορικό Κέντρο	Mega Outlet	Γεωργική Σχολή, Πυλαία	14.500 τμ	2006

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

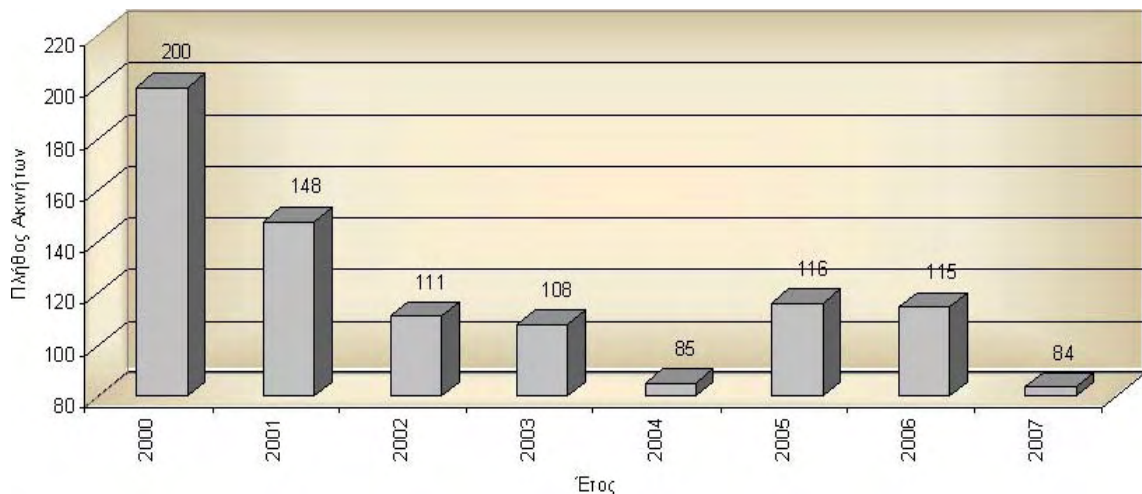
Πίνακας 4.6: Εμπορικά κέντρα και υπερκαταστήματα στην ευρύτερη περιοχή της πόλης

Αναλύοντας τον χάρτη 4, παρατηρούμε ότι στην ευρύτερη περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ (TK 54627) συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο πλήθος ακινήτων με εμπορική χρήση (≥ 101 ακίνητα). Αξιοσημείωτη είναι η θέση του ως άνω περιοχής, που χωροθετείται στο δυτικό τμήμα της περιοχής μελέτης και σε κοντινή απόσταση με τον ΟΛΘ, με τον νέο σιδηροδρομικό σταθμό και με τους οδικούς άξονες του ΠΑΘΕ και της Εγνατίας Οδού. Από την άλλη, οι περιοχές που βρίσκονται εντός των τειχών της ‘παλαιάς’ πόλης, από τις οδούς Αγγελάκη έως την 26^{ης} Οκτωβρίου και από την Αγίου Δημητρίου έως την Λεωφόρο Νίκης (TK 54621, 54622, 54623, 54624, 54625, 54626, 54630, 54631, 54632 και 54635) και οι περιοχές Τροchioδρομικά, Μαλακοπή, Σαράντα Εκκλησιές, Παπάφη, Ευζώνων, Σχολή Τυφλών, Ιστιοπλοϊκός Όμιλος – Ιπποκράτειο, Ανάλυση, Αθηνών, Ανθέων και Ντεπό (TK 54250, 54352, 54636, 54638, 54640, 54641, 54642, 54643, 54644, 54645, 54646 και 54655) που βρίσκονται στο νότιο – ανατολικό τμήμα της πόλης, παρουσιάζουν μικρό αριθμό ακινήτων (≤ 30 ακινήτων). Σε γενικές γραμμές, όπως διαφαίνεται και στο χάρτη 4, δύναται να ειπωθεί ότι στην νότια – ανατολική πλευρά του εσωτερικού του Δήμου υπάρχει μια τάση συγκέντρωσης ακινήτων εμπορικής χρήσης κυρίως, πιθανόν λόγω της μεγάλης απόστασης (για καθημερινές και εβδομαδιαίες μετακινήσεις) και της δυσκολίας πρόσβασης (κυκλοφοριακή συμφόρηση, κακή οργάνωση μέσων μαζικής μεταφοράς, ελλείπει υποδομών κα) στο ‘παραδοσιακό’ κέντρο της πόλης.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Μελετώντας το διάγραμμα 4.4, προκύπτει ότι κατά την χρονική περίοδο 2000-2007 υπάρχει μια διακύμανση με πτωτική τάση στον συνολικό αριθμό του πλήθους των ακινήτων με χρήση το εμπόριο, από τα 200 (2000) στα 85 (2004) και από τα 116 (2005) στα 84 (2007), στο σύνολο του Δήμου, η οποία σε ποσοστιαία αναλογία ανέρχεται σε 58,00%. Αυτό το γεγονός πιθανώς να οφείλεται στην έλλειψη αδόμητων χώρων ή στην έλευση των μεγάλων εμπορικών κέντρων και υπερκαταστημάτων όπως έχει αναφερθεί προηγουμένως (Πίνακας 4.6), με αποτέλεσμα στην σημαντική μείωση στο αριθμό των ‘νέων’ εμπορικών χώρων στο Δήμο.



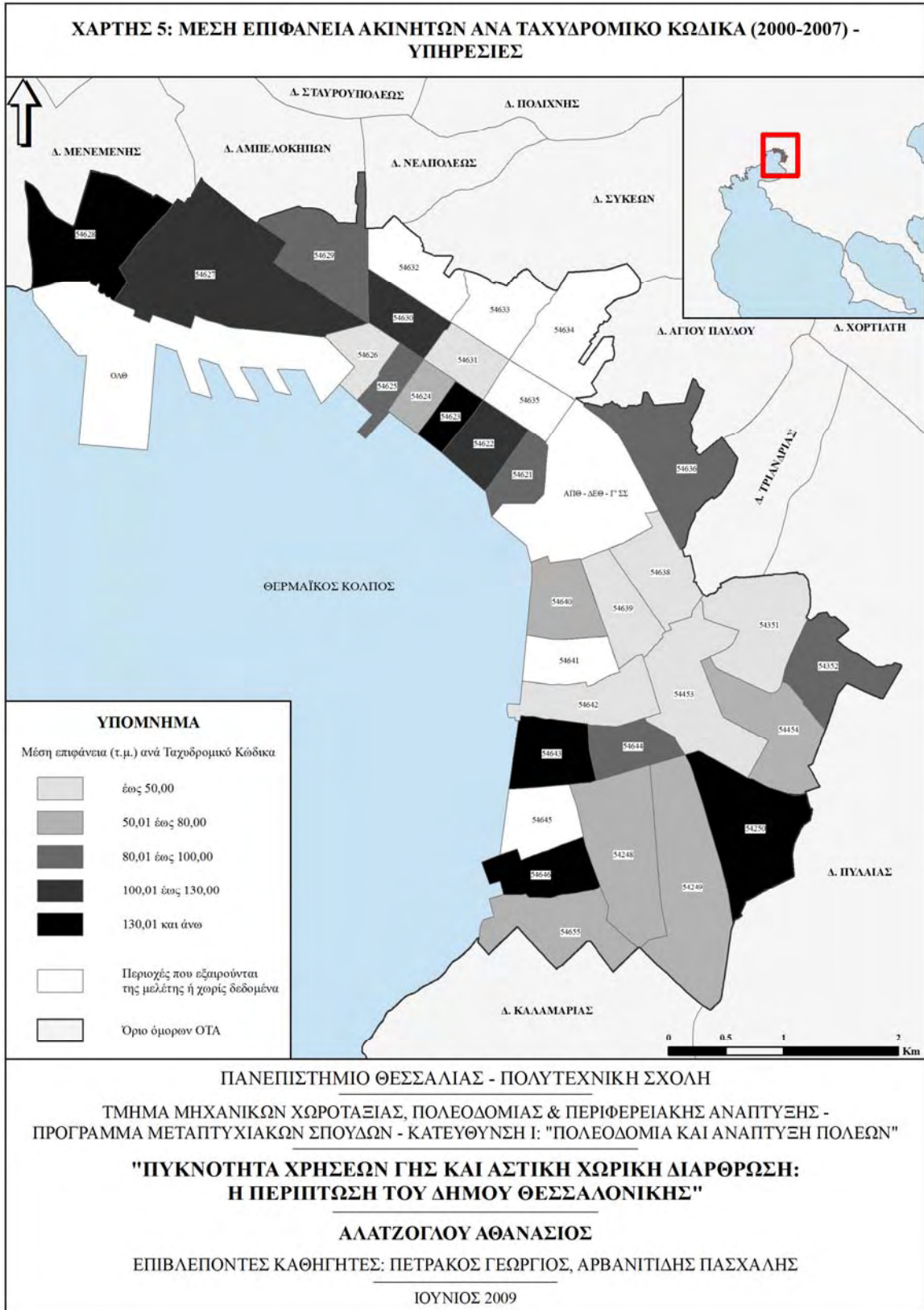
Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 4.4: Πλήθος ακινήτων εμπορικής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης

4.3.2.3 Υπηρεσίες

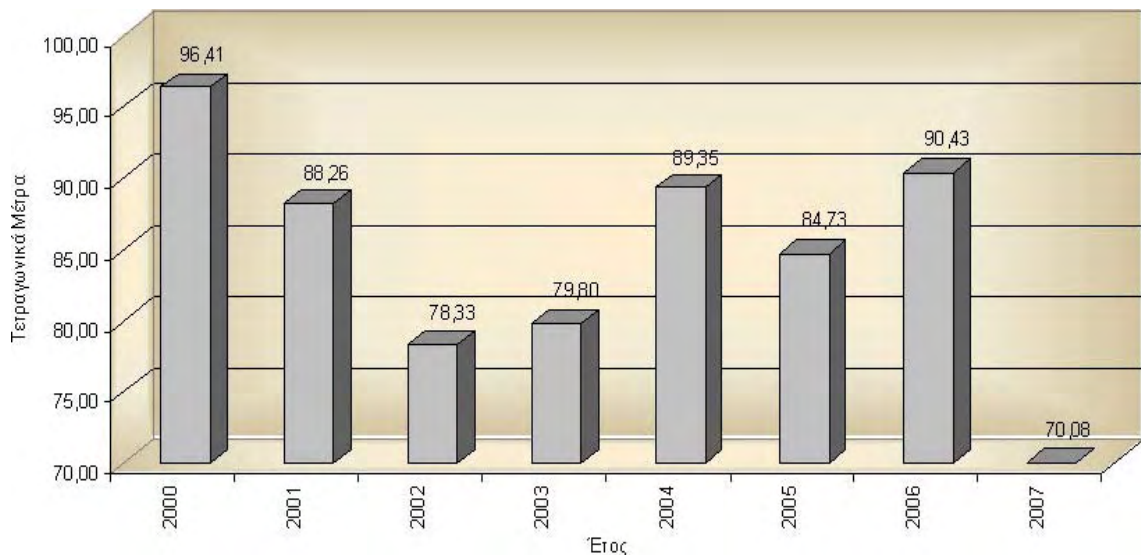
Παρατηρώντας τον χάρτη 5, διαπιστώνουμε ότι στις περιοχές δεξιά της πλατείας Αριστοτέλους, Λαχανόκηποι, Τροchioδρομικά, Ανάληψη και Ντεπό (TK 54623, 54628, 54250, 54643 και 54646) υπάρχουν μεγάλοι μέσοι όροι επιφανειών υπηρεσιών ($\geq 130,01$ τμ) που βρίσκονται ο μιν δεξιά της πλατείας Αριστοτέλους (TK 54623) στην ‘παλαιά’ παραλία της πόλης, η δε Λαχανόκηποι (TK 54628) στην δυτική πλευρά του Δήμου στα σύνορα με τον Δήμο Μενεμένης και δε οι υπόλοιποι (TK 54240, 54643 και 54646) στην νότια – ανατολική πλευρά του Δήμου. Αντιθέτως στις περιοχές Βαρδάρη, Ρωμαϊκή Αγορά, Άνω Τούμπα, νότια Κάτω Τούμπα, Παπάφη, Ευκλείδη και Ιστιοπλοϊκός Όμιλος – Ιπποκράτειο (TK 54626, 54631, 54351, 54453, 54638, 54639 και 54642) υπάρχουν μικροί μέσοι όροι επιφανειών υπηρεσιών ($\leq 50,00$ τμ) που βρίσκονται οι μιν Βαρδάρη και Ρωμαϊκή Αγορά (TK 54626 και 54631), εντός των

τειχών της ‘παλαιάς’ πόλης, και οι δε Άνω Τούμπα, νότια Κάτω Τούμπα, Παπάφη, Ευκλείδη και Ιστιοπλοϊκός Όμιλος – Ιπποκράτειο (TK 54351, 54453, 54638, 54639 και 54642) στην νότια – ανατολική περιοχή του Δήμου, κοντά στην ‘παλαιά’ πόλη. Σε γενικές γραμμές, όπως προκύπτει, οι μεγαλύτεροι μέσοι όροι χωροθετούνται κυρίως στο κέντρο της ‘παλαιάς’ πόλης και προς τα δυτικά παρά προς στις νότιο – ανατολικές περιοχές, με εξαίρεση τις περιοχές Τροχιοδρομικών, Ανάληψης και Ντεπό (TK 54250, 54643 και 54646). Αυτό πιθανώς να οφείλεται στο γεγονός ότι οι υπηρεσίες προτιμούν να χωροθετούνται κυρίως στα άκρα του Δήμου, με εξαίρεση στο ΚΕΚ για ιδιαίτερους λόγους, όπως καλύτερη προσβασιμότητα (μεγάλοι περιφερειακοί οδικοί άξονες) και λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση. Επίσης, ίσως να οφείλεται και στις νέες ανάγκες των γραφείων για σύγχρονες υποδομές, που είναι αδύνατον να καλυφθούν πλέον από τα γραφεία στο ‘ιστορικό’ κέντρο της πόλης.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Ενδιαφέρων παρουσιάζει και η ανάλυση των στοιχείων κατά την χρονική περίοδο 2000-2007, στο διάγραμμα 4.5, όπου παρουσιάζεται μια διακύμανση με πτώση των συνολικών μέσων όρων επιφανειών των ακινήτων υπηρεσιών, από τα 96,41 τμ (2000) στα 78,33 τμ (2002), από τα 89,35 τμ (2004) στα 84,73 τμ (2005) και από τα 90,43 τμ (2006) στα 70,08 τμ (2007), στο σύνολο του Δήμου, μια συνολική πτώση της τάξης του 27,31%. Αυτή η διακύμανση, πιθανώς να οφείλεται τόσο στην ραγδαία αύξηση των μισθωμάτων όσο και στην έλευση των 'νέων' μεγάλων εμπορικών κέντρων και υπερκαταστημάτων στην ευρύτερη περιοχή της πόλης, με αποτέλεσμα στην γενική ανακατάταξη των χώρων των γραφείων μέσα στο Δήμο και στη δημιουργία 'νέων' γραφείων σε εγγύτητα με τις 'νέες' περιοχές των εμπορικών κέντρων και υπερκαταστημάτων (λογού της 'υποστήριξης' που παρέχουν στο λιανικό εμπόριο).

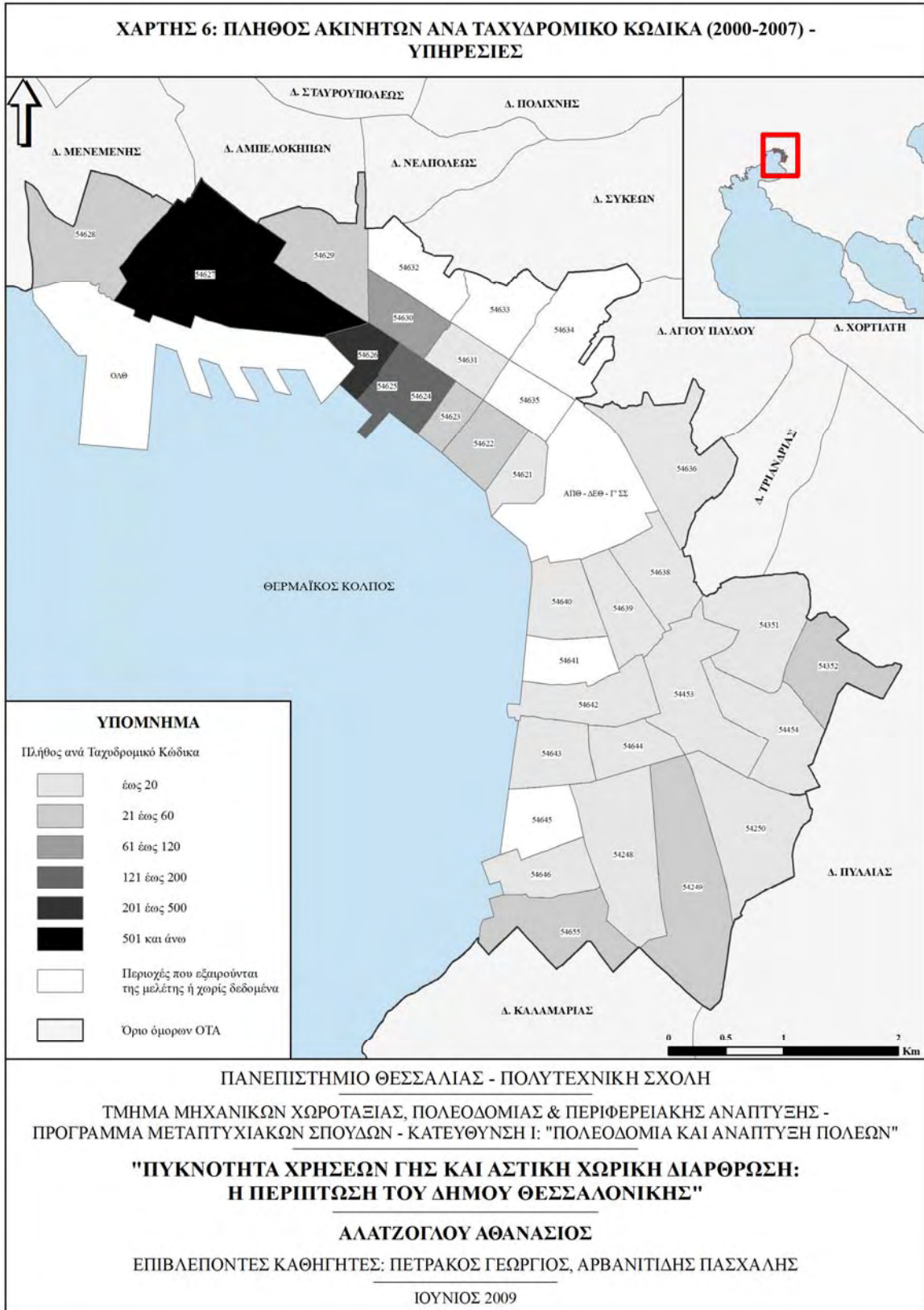


Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), Ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 4.5: Μέση επιφάνεια ακινήτων υπηρεσίας χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης

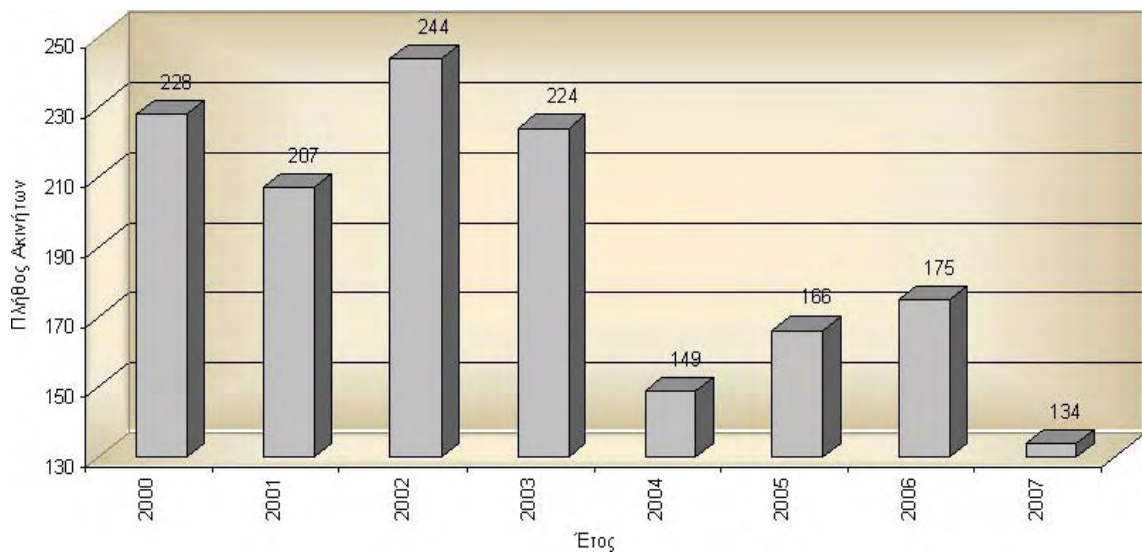
Σύμφωνα με τον χάρτη 6, παρατηρούμε ότι στην ευρύτερη περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ (TK 54627) υπάρχει το μεγαλύτερο πλήθος ακινήτων υπηρεσιών (≥ 501 ακίνητα) που χωροθετείται στα δυτικά του Δήμου και σε εγγύτητα με τον ΟΛΘ, με τον νέο σιδηροδρομικό σταθμό και με τους οδικούς άξονες ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό. Ενώ αντίθετα οι περιοχές που βρίσκονται εντός των τοίχων της 'παλαιάς' πόλης, δηλαδή στην πλατεία ΧΑΝΘ, περιοχή πλατεία Ναυαρίνου – Αγίας Σοφίας – Μητρόπολη Θεσσαλονίκης, δεξιά της πλατείας Αριστοτέλους και στην Ρωμαϊκή Αγορά (TK 54621, 54622, 54623 και 54631), καθώς και σχεδόν όλες οι περιοχές που βρίσκονται στο νότιο

– ανατολικό τμήμα της πόλης, δηλαδή στην Βούλγαρη – πλατεία Πατρικίου – πλατεία Καούδη, Χαριλάου, Τροχιοδρομικά, Άνω και Κάτω Τούμπα, Μαλακοπή, Σαράντα Εκκλησιές, Παπάφη, Ευκλείδη, Ευζώνων, Ιστιοπλοϊκός Όμιλος – Ιπποκράτειο, Ανάληψη, Αθηνών, Ντεπό και Νομαρχία Θεσσαλονίκης (TK 54248, 54249, 54250, 54351, 54352, 54453, 54454, 54636, 54638, 54639, 54640, 54642, 54643, 54644, 54646 και 54655) παρουσιάζουν μικρό αριθμό ακινήτων (≤ 60 ακινήτων). Επίσης, προκαλεί εντύπωση, οι περιοχές Λαχανόκηποι και Ξηροκρήνη (TK 54628 και 54629) που χωροθετούνται περιμετρικά της ευρύτερη περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ (TK 54627), που παρουσιάζει το μέγιστο πλήθος γραφείων, να υπάρχει χαμηλό πλήθος ακινήτων (≤ 20 ακινήτων). Ακόμα, διαπιστώνουμε για τις περιοχές Τυρολόη – πλατεία Μουσχουντή, Αγίου Δημητρίου – Άνω Πόλη, Άνω Πόλη – Επταπύργιο, (TK 54632, 54633, 54634 και 54635), που βρίσκονται εντός των τειχών της ‘παλαιάς’ πόλης και οι περιοχές Σχολή Τυφλών και Ανθέων (TK 54641 και 54645), που βρίσκονται στο νότιο – ανατολικό τμήμα, να μην υπάρχουν καθόλου δεδομένα για τις υπηρεσίες για την χρονική περίοδο που μελετάμε. Τέλος, σε γενικές γραμμές μπορούμε να διατυπώσουμε ότι στην ευρύτερη περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ (στην δυτική πλευρά του Δήμου), καθώς και στις περιοχές Βαρδάρη, Λαδάδικα – πλατεία Εμπορίου και αριστερά της πλατείας Αριστοτέλους (στο δυτικό μέρος εντός των τειχών της ‘παλαιάς’ πόλης), υπάρχει μια γενική τάση συγκέντρωσης ακινήτων ‘νέων’ γραφείων (≥ 121 ακίνητα). Αυτό πιθανώς να οφείλεται, τόσο στην εγγύτητα (ΟΛΘ και νέο σιδηροδρομικό σταθμό) όσο και σε παράγοντες προσβασιμότητας (ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό) με τις περιοχές της Βόρειας Ελλάδας αλλά και γενικότερα με την ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Από το διάγραμμα 4.6, προκύπτει ότι κατά την χρονική περίοδο 2000-2007 υπάρχει μια διακύμανση με πτωτική τάση στον συνολικό αριθμό του πλήθους των ακινήτων υπηρεσιών, από τα 228 (2000) στα 207 (2001), από τα 244 (2002) στα 149 (2004) και τέλος από τα 175 (2006) στα 134 (2007), στο σύνολο του Δήμου, μια συνολική πτώση της τάξεως του 41,23%. Αυτό πιθανώς να εξηγείται με το γεγονός τόσο της ‘νέας’ τάσης χωροθέτησης των γραφείων, εκτός ΚΕΚ λόγω της ραγδαίας εξέλιξης της τεχνολογίας στον τρόπο επικοινωνίας, όσο και της έλευσης των εμπορικών κέντρων (κατά την περίοδο 2000-2006) σε ‘νέες’ περιοχές της πόλης, με αποτέλεσμα και ο αριθμός των γραφείων να παρουσιάζει μια σημαντική μείωση μέσα στον Δήμο.



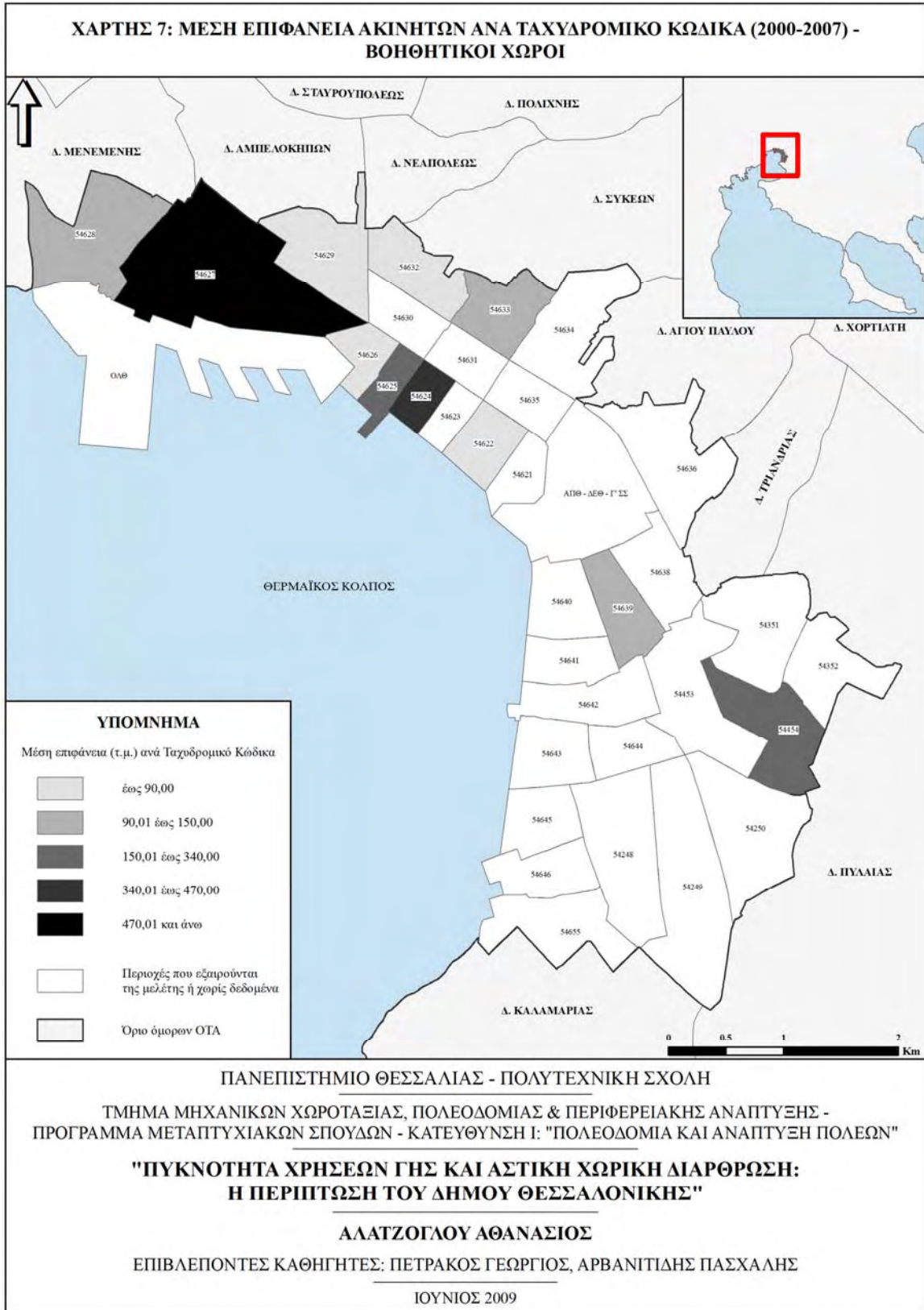
Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 4.6: Πλήθος ακινήτων υπηρεσίας χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης

4.3.2.4 Βοηθητικοί χώροι

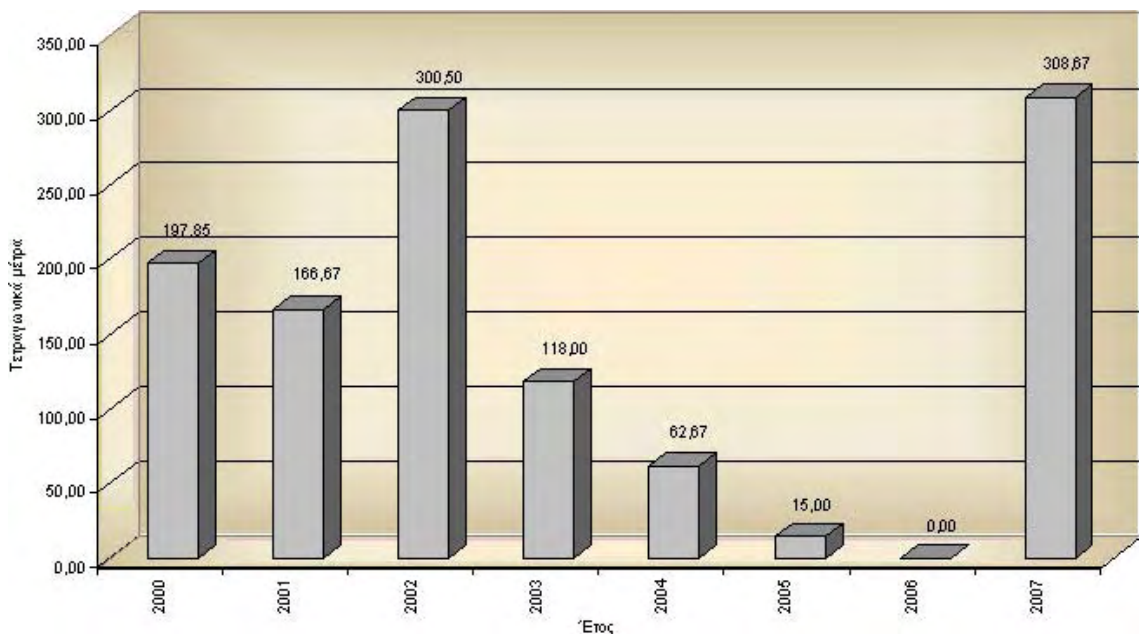
Παρατηρώντας τον χάρτη 7, διαπιστώνουμε ότι στην ευρύτερη περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ (TK 54627) που χωροθετείται στην δυτική πλευρά του Δήμου υπάρχει ο μεγαλύτερος μέσος όρος επιφανειών βοηθητικής χρήσης ($\geq 470,01$ τμ). Ενώ αντίθετα στις περιοχές πλατεία Ναυαρίνου – Αγίας Σοφίας – Μητρόπολη Θεσσαλονίκης, Βαρδάρη, Ξηροκρήνη και Τυρολόη – πλατεία Μουσχουντή (TK 54622, 54626, 54629 και 54632), που βρίσκονται περιμετρικά της προαναφερθείσας περιοχής και εντός των τειχών της ‘παλαιάς’ πόλης, υπάρχουν μικροί μέσοι όροι επιφανειών βοηθητικής χρήσης ($\leq 90,00$ τμ). Αυτό το γεγονός, δικαιολογείται τόσο στην καλύτερη προσβασιμότητα και εγγύτητα με τον ΟΛΘ, τον νέο σιδηροδρομικό σταθμό και με τους

οδικούς άξονες (ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό), όσο και με τάση χωροθέτησης της εμπορικής χρήσης στην περιοχή αυτή. Γενικότερα, διαπιστώνουμε ότι οι υπόγειοι χώροι χωροθετούνται κυρίως στα δυτικά του Δήμου και σε συγκεκριμένες περιοχές, στο κέντρο της ‘παλαιάς’ πόλης. Ενώ αντίθετα, προς τις νότιο – ανατολικές περιοχές του Δήμου, παρατηρούνται σε δυο συγκεκριμένες περιοχές Ευκλείδη και ανατολική Κάτω Τούμπα (ΤΚ 54639 και 54454) να υπάρχουν βοηθητικοί χώροι και με μικρές επιφάνειες ($\leq 150,00$ τμ και $\leq 340,00$ τμ, αντίστοιχα), πιθανώς λόγω της τάσης χωροθέτησης της εμπορικής χρήσης στις ευρύτερες περιοχές αυτές.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Ενδιαφέρουσα είναι και η ανάλυση των στοιχείων κατά την χρονική περίοδο 2000-2007, στο διάγραμμα 4.7, όπου παρουσιάζεται μια διακύμανση με αυξητική τάση των συνολικών μέσων όρων επιφανειών των ακινήτων με βοηθητική χρήση, από τα 197,85 τμ (2000) στα 166,67 τμ (2001), από τα 300,50 τμ (2002) στο 0,00 τμ (2006) και τέλος στα 308,67 τμ (2007), στο σύνολο του Δήμου, μια συνολική αύξηση της τάξης του 36,18%. Πιθανώς αυτό να οφείλεται σε μεμονωμένες περιπτώσεις ζήτησης για μεγάλους αποθηκευτικούς χώρους από τις ίδιες υπάρχουσες εμπορικές επιχειρήσεις με αποτέλεσμα στην απότομη εκτίναξη του μέσου όρου στο Δήμο.

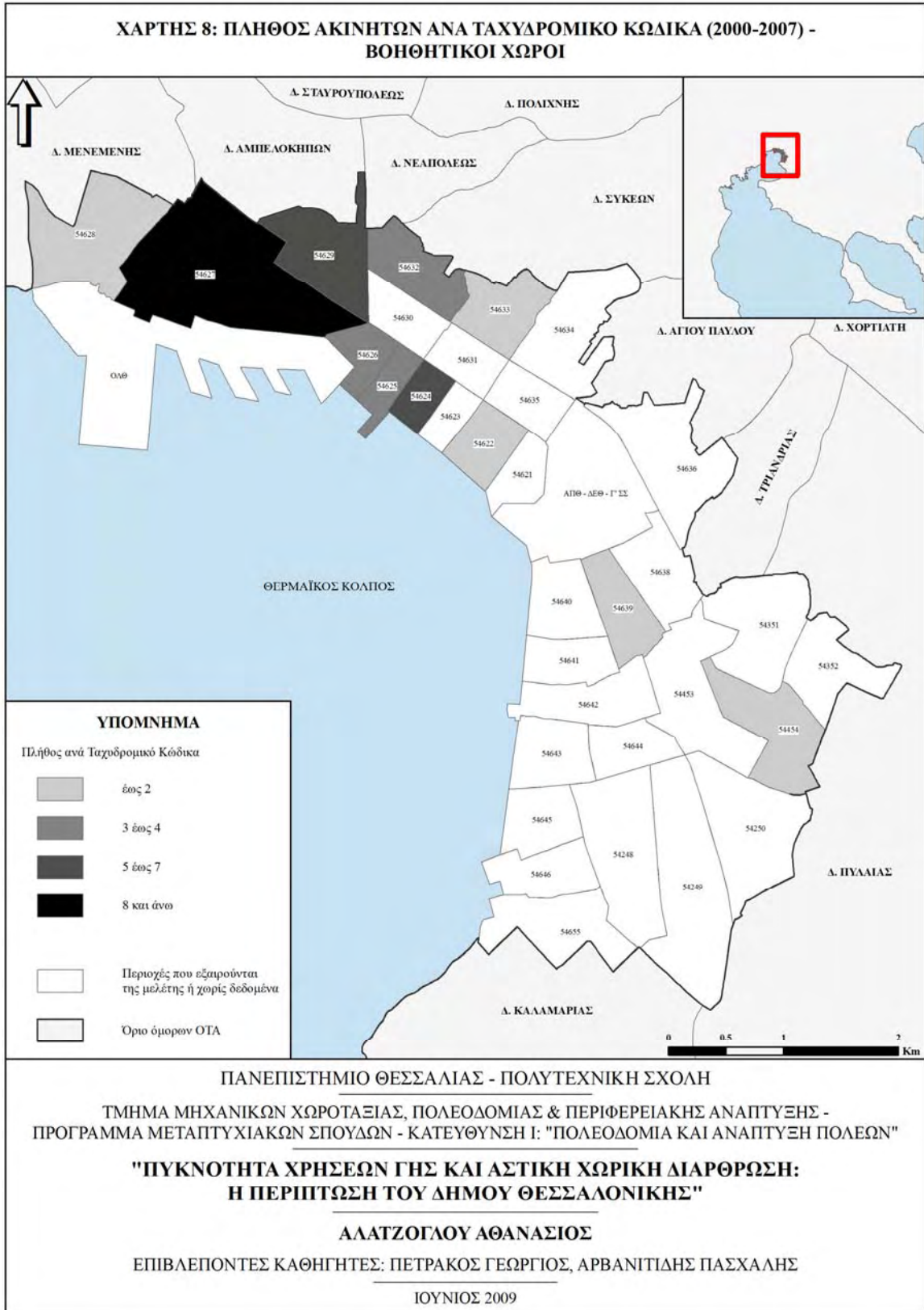


Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 4.7: Μέση επιφάνεια ακινήτων βοηθητικής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης

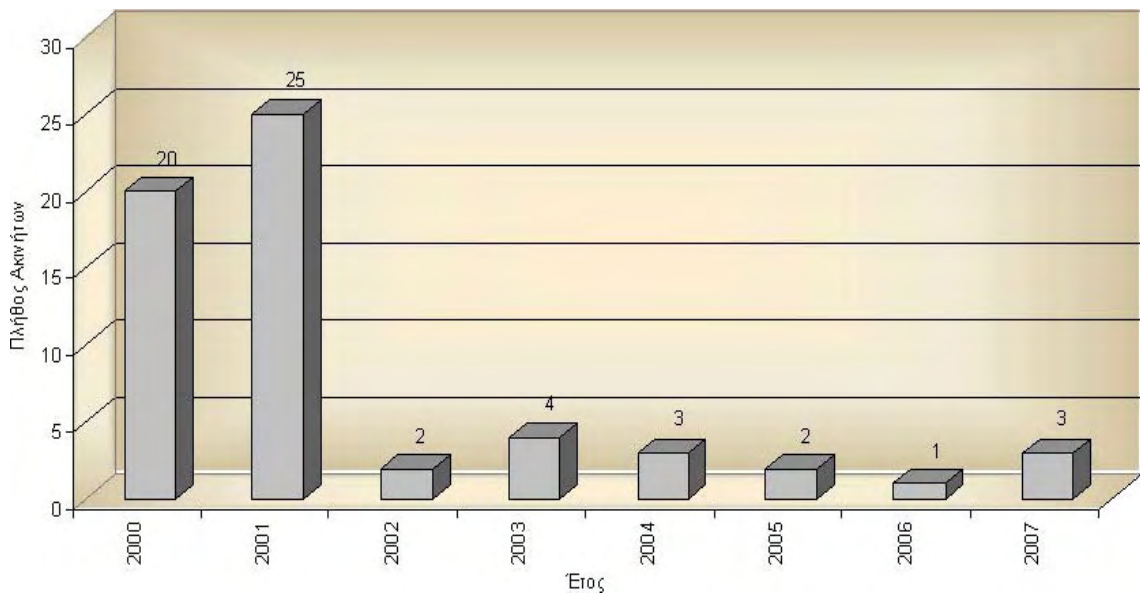
Σύμφωνα με τον χάρτη 8, παρατηρούμε ότι στην ευρύτερη περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ (TK 54627) υπάρχει το μεγαλύτερο πλήθος ακινήτων με βοηθητικούς χώρους (≥ 8 ακίνητα) που χωροθετείται στα δυτικά του Δήμου και σε εγγύτητα με τον ΟΛΘ, με τον νέο σιδηροδρομικό σταθμό και με τους οδικούς άξονες (ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό). Ενώ αντίθετα η περιοχή Λαχανόκηποι (TK 54628), που βρίσκεται στα δυτικά του Δήμου, οι περιοχές πλατεία Ναυαρίνου – Αγίας Σοφίας – Μητρόπολη Θεσσαλονίκης και Αγίου Δημητρίου – Άνω Πόλη (TK 54622 και 54633) που βρίσκονται εντός των τειχών της ‘παλαιάς’ πόλης, καθώς και οι περιοχές Ευκλείδη και ανατολική Κάτω Τούμπα (TK 54454 και 54639) που βρίσκονται στο νότιο – ανατολικό τμήμα της πόλης, παρουσιάζουν μικρό αριθμό ακινήτων (≤ 2 ακίνητα). Αξιοσημείωτο, είναι επίσης το

γεγονός ότι μεγάλο πλήθος ακινήτων υπάρχει στις περιοχές πλατεία ΧΑΝΘ, δεξιά της πλατείας Αριστοτέλους, πλατεία Αντιγονιδών, Ρωμαϊκή Αγορά, Άνω Πόλη – Επταπύργιο και Ροτόντα (TK 54621, 54623, 54630, 54631, 54634 και 54635) που βρίσκονται εντός των τειχών της ‘παλαιάς’ πόλης, καθώς και σε όλες τις περιοχές που βρίσκονται στην νότια – ανατολική πλευρά του Δήμου, εκτός των περιοχών Ευκλείδη και ανατολική Κάτω Τούμπα (TK 54639 και 54454), όπου δεν υπάρχουν καθόλου δεδομένα για τους βοηθητικούς χώρους, για την χρονική περίοδο που μελετάμε. Τέλος, διαπιστώνουμε ότι στην ευρύτερη περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ και περιμετρικά, υπάρχει μια γενική τάση συγκέντρωσης ακινήτων βοηθητικής χρήσης, σε σύγκριση με την νότια – ανατολική πλευρά όπου δεν υπάρχουν σχεδόν καθόλου, λόγω τόσο της προσβασιμότητας και της εγγύτητας με ΟΛΘ, με νέο σιδηροδρομικό σταθμό και με τους οδικούς άξονες (ΠΑΘΕ και Εγνατία Οδό), όσο και με την ευρύτερη τάση χωροθέτησης της εμπορικής χρήσης στην περιοχή αυτή.



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Από το διάγραμμα 4.8, προκύπτει ότι κατά την χρονική περίοδο 2000-2007 υπάρχει πτωτική τάση στον συνολικό αριθμό του πλήθους των ακινήτων με βοηθητική χρήση, στο σύνολο του Δήμου, της τάξεως του 85,00%. Ειδικότερα, κατά το 2001 καταγράφεται μια αυξητική τάση, την οποία ακολουθεί μια πτωτική τάση το 2002 με μια σχετική σταθερότητα μέχρι το 2007. Συγκεκριμένα έχουμε, από τα 20 ακίνητα (2000) στα 25 (2001), και από τα 2 ακίνητα (2002) στα 4 (2003), και από το 1 ακίνητο (2006) στα 3 (2007). Αυτό πιθανώς να εξηγείται, με το γεγονός τόσο της αλλαγής των διεθνών προτύπων αποθήκευσης και διανομής των προϊόντων, με την δημιουργία logistics center στην ευρύτερη δυτική πλευρά της πόλης, όσο και στην υποχώρηση στο πλήθος των ακινήτων με εμπορική χρήση, με αποτέλεσμα και στην δραματική μείωση των αποθηκευτικών χώρων μέσα στο Δήμο.



Πηγή: ΤΑΠ (2000-2007), Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 4.8: Πλήθος ακινήτων βοηθητικής χρήσης ανά έτος για το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης

Κεφάλαιο 5^ο

Αποτίμηση της Χωρικής Κατανομής των Χρήσεων Γης, στο Δήμο Θεσσαλονίκης

5.1 Συμπεράσματα

Τα τελευταία 30 περίπου χρόνια αποτελούν μια περίοδο σημαντικών αλλαγών στη δομή, οργάνωση και λειτουργία των αστικών κέντρων. Πιο συγκεκριμένα, βλέπουμε τις πόλεις να αυξάνονται πληθυσμιακά και να επεκτείνονται χωρικά, κάποιες οικονομικές δραστηριότητες να εγκαταλείπουν το παραδοσιακό 'κέντρο' και να χωροθετούνται σε περιφερειακές περιοχές, άλλες να παραμένουν ή ακόμα και να δημιουργούνται στα ιστορικά κέντρα των πόλεων ενώ παράλληλα η κατοικία να υφίσταται μια σειρά αλλαγών ως προς το μέσο μέγεθος, την ποιότητα και το βαθμό συγκέντρωσής της. Σε ένα τέτοιο πλαίσιο, η πόλη σαν οντότητα υπόκειται σε μια συνεχή διαδικασία εξέλιξης που ενσωματώνει τόσο στοιχεία ανάπτυξης όσο και στοιχεία συρρίκνωσης.

Στο πλαίσιο αυτό η παρούσα εργασία εστιάζει στην πόλη της Θεσσαλονίκης για να μελετήσει τα πρότυπα χωροθέτησης διαφόρων οικονομικών δραστηριοτήτων (κατοικία, εμπόριο, υπηρεσίες, βοηθητικοί χώροι), να αποτιμήσει τις δυναμικές τους, τις τάσεις δηλαδή μεταβολής των προτύπων αυτών όπως διαμορφώνονται τα τελευταία χρόνια, και να σκιαγραφήσει την υπάρχουσα χωρική δομή της πόλης. Ειδικότερα, αξιοποιώντας τα δευτερογενή δεδομένα, διαθέσιμα από το αρχείο του Τέλους Ακίνητης Περιουσίας του Δήμου Θεσσαλονίκης, η εργασία μελετά το μέγεθος, το πλήθος και τη θέση των ακινήτων που στεγάζουν τις βασικές οικονομικές λειτουργίες κατά τη χρονική περίοδο 2000-2007 και καταλήγει σε μια σειρά συμπερασμάτων ως προς την χωρική συμπεριφορά των λειτουργιών αυτών.

Ως προς τη χρήση της κατοικίας, διαπιστώνουμε ότι κατά την χρονική περίοδο 2000-2007 καταγράφεται μια πτώση του μέσου όρου του μεγέθους των επιφανειών ακινήτων της τάξης του 28,65%. Αυτό σημαίνει ότι το 51,27% των κατοικιών που κατασκευάστηκε είναι κάτω από 50,00 τμ παρόλο που κατά την ίδια χρονική περίοδο παρατηρείται μια αύξηση νέων κατοικιών κατά 41,92%. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα οι αξίες γης, τα μισθώματα και η πυκνότητα δόμησης της περιοχής μελέτης να αυξάνονται ραγδαία δημιουργώντας πιθανώς 'νέα' προβλήματα στην πόλη. Συγκεκριμένα, κυκλοφοριακά και περιβαλλοντολογικά προβλήματα λόγω μεγάλους πλήθους μετακινούμενων, υποβάθμιση των ήδη υπάρχουσών υποδομών με αντίκτυπο στην ποιότητά τους και στο αυξανόμενο κόστος για την δημιουργία νέων, μεγάλη κοινωνική πίεση για εκμετάλλευση ακάλυπτων τόσο ιδιωτικών όσο και δημόσιων χώρων,

δημιουργία περιοχών με βάση τις κοινωνικές, οικονομικές και θρησκευτικές διαφορές καθώς και γενικότερα στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής μέσα στην πόλη.

Επίσης, θα μπορούσαμε να διατυπώσουμε ότι η τάση κατασκευής μικρών εμβαδών ($\leq 50,00$ τμ) στο Δήμο, λειτουργεί αποτρεπτικά στη χωροθέτηση οικογενειών άνω των τριών μελών, που επιθυμούν ως τόπο μόνιμης κατοικίας τους το Δήμο Θεσσαλονίκης. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η περιοχή μελέτης μας να προτιμάτε κυρίως από μονογονεϊκές οικογένειες, εργένηδες, φοιτητές, ζευγάρια χωρίς παιδιά, ηλικιωμένους ανθρώπους κα, για την εγκατάστασή τους.

Παράλληλα, κατά την ίδια χρονική περίοδο, στις χρήσεις εμπόριο και υπηρεσίες διαπιστώνεται πτώση στο μέσο όρο του μεγέθους των επιφανειών ακινήτων της τάξης του 70,61%, και 27,31% αντίστοιχα, αλλά και μια μείωση στην παροχή νέων ακινήτων κατά 58,00% και 41,23% αντίστοιχα. Η μείωση του μέσου μεγέθους τέτοιων ακινήτων συνδέεται τόσο με την αύξηση των αξιών αστικής γης όσο και με την έλλειψη διαθέσιμων χώρων προς εγκατάσταση. Επίσης, η αλλαγή των διεθνών προτύπων στο λιανικό χώρο σε συνδυασμό με την έλευση και τη χωροθέτηση νέων εμπορικών κέντρων και υπερκαταστημάτων στην ευρύτερη περιοχή, άλλαξαν τα δεδομένα της εμπορικής χρήσης στην πόλη. Από την άλλη, η μείωση της παροχής δημιουργεί ερωτηματικά ως προς την ακμαιοτήτα της ζήτησης τέτοιων χώρων σε ένα περιβάλλον που χαρακτηρίζεται εξωτερικά από αυξημένη κινητικότητα των επιχειρήσεων και ραγδαίες αλλαγές στα καταναλωτικά και χωροθετικά πρότυπα, και εσωτερικά από αυξημένες αντικοινομίες συγκέντρωσης στο 'ιστορικό' κέντρο της πόλης (κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα, υψηλές αξίες γης κα). Σε αυτό το πλαίσιο είναι πιθανόν κάποιες δραστηριότητες να επιζητούν στέγη σε 'νέες' κεντρικές περιοχές που αναδύονται τόσο μέσα στο Δήμο όσο και στην ευρύτερη περιοχή. Τέλος, στους αποθηκευτικούς χώρους, παρατηρείται μια αύξηση στο μέσο μέγεθος των επιφανειών ακινήτων της τάξης του 36,18%, και πτώση των 'νέων' ακινήτων κατά 85,00%, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται λιγότεροι αλλά μεγαλύτεροι σε επιφάνεια χώροι. Αυτό πιθανώς οφείλεται στο γεγονός ότι ακολουθούν τόσο την διεθνή τάση αποθήκευσης και διανομής, μέσω των logistics center, όσο και την τάση της εμπορικής χρήσης, δεδομένης της άμεσης σχέσης που υπάρχει μεταξύ τους,

Κύριο χωρικό χαρακτηριστικό της περιοχής μελέτης είναι η μίξη και η ετερογένεια των χρήσεων, δεδομένου ότι δεν υπάρχει μια αμιγής χρήση σε μια μόνο χωρική ενότητα. Το στοιχείο αυτό δικαιολογείται και από την αναλυτική καταγραφή

των χρήσεων κατά κτίριο, που αποκαλύπτει τόσο την οριζόντια όσο και την κατακόρυφη διάθρωση του αστικού χώρου, που μετασχηματίζεται από επίπεδο σε επίπεδο. Στο πλαίσιο αυτό, συνήθως στο επίπεδο των ισογείων, επικρατεί η εμπορική χρήση ή πωλωτή, που διαφοροποιείται ανά όροφο, με την κατοικία ή τις υπηρεσίες, ανάλογα με την απόσταση από το ΚΕΚ.

Η κατοικία και το εμπόριο τείνουν να χωροθετούνται στο σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης αλλά με διαφορετικά κάθε φορά χαρακτηριστικά στις επιμέρους χωρικές ενότητες τους. Οι υπηρεσίες χωροθετούνται σχεδόν σε όλη την περιοχή μελέτης, ενώ οι αποθηκευτικοί χώροι κυρίως στις κεντρικές – δυτικές περιοχές της πόλης.

Η προαναφερθείσα ετερογένεια των χρήσεων γης είναι εμφανής σε αρκετά σημεία του αστικού ιστού αν και σε πολλές περιπτώσεις διαπιστώνεται η κυριαρχία μιας χρήσης έναντι των υπολοίπων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να είναι εφικτό να εξάγουμε γενικά συμπεράσματα για τη χωρική κατανομή των χρήσεων γης στο Δήμο Θεσσαλονίκης. Έτσι, στη νότια – ανατολική πλευρά του Δήμου τείνουν να συγκεντρώνεται η κατοικία, στη δυτική πλευρά του ΚΕΚ (κυρίως), και στην νότια – ανατολική πλευρά του Δήμου (δευτερευόντως) υπάρχει μια τάση συγκέντρωσης των εμπορικών χρήσεων, ενώ τέλος οι υπηρεσίες και οι αποθηκευτικοί χώροι, συγκεντρώνονται κυρίως στην δυτική πλευρά του ΚΕΚ και στην δυτική πλευρά του Δήμου.

Ωστόσο ερωτηματικά γεννά η μελέτη των μεγεθών κατοικίας στο κέντρο της πόλης. Σε μια μονοκεντρική πόλη, όπως κατά βάση είναι η Θεσσαλονίκη (Καυκαλάς κα, 1999), θα περίμενε κανείς στο κεντρικό της τμήμα να χωροθετούνται κατοικίες με μικρά εμβαδά επιφανειών ($\leq 50,00$ τμ), λόγω τόσο της υψηλής πυκνότητας δόμησης όσο και των αξιών γης, ενώ όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο να αυξάνεται το μέσο μέγεθος κατοικίας. Η έρευνα που πραγματοποιήθηκε δείχνει ότι αυτό ισχύει μάλλον μερικώς για το Δήμο Θεσσαλονίκης, δεδομένου ότι υπάρχουν συγκεκριμένες χωρικές ενότητες στο ‘παραδοσιακό’ κέντρο της πόλης (περιοχές που εφάπτονται στο ‘παλιό’ παραλιακό μέτωπο), που παρουσιάζουν σχετικά μεγάλα μεγέθη επιφανειών ($\geq 80,01$ τμ) και μικρό αριθμό κατοικιών (≤ 100). Αυτό συνεπάγεται ότι στις περιοχές αυτές πιθανώς να μην δημιουργούνται νέες κατοικίες λόγω έλλειψη αδόμητου χώρου ή οι κάτοικοι τους, που αποτελούνται ως επί το πλείστον από εύπορες ‘παλιές’ οικογένειες της πόλης (Τσουλουβής κα 1981, Τριανταφυλλίδης 1966), δεν μεταπωλούν εύκολα την κατοικία τους λόγω γεωγραφικών (θέση ακινήτων με αξιολογα στοιχεία

θέας, εγγύτητα στο ΚΕΚ, μεγάλες αξίες γης κα) αλλά και κοινωνικών κυρίως δεσμών (εντοπιότητα, συναισθηματικό δέσιμο κα).

Όπως προκύπτει και από την ανάλυση, όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο τόσο αυξάνεται – κλιμακωτά και η επιφάνεια της κατοικίας, κυρίως προς την νότια – ανατολική πλευρά της πόλης (όπου και φιλοξενείται κυρίως η κατοικία), με αποτέλεσμα στα όρια με τον Δήμο Καλαμαριάς να παρατηρούνται μεγάλα μεγέθη επιφανειών κατοικίας ($\geq 80,01$ τμ), ίδια με εκείνα των παραλιακών περιοχών του κέντρου. Προς την βόρεια – δυτική πλευρά της πόλης λόγω χωροθέτησης κυρίως άλλων χρήσεων (εμπόριο, υπηρεσίες και αποθηκευτικοί χώροι) διαπιστώνουμε ότι δεν υπάρχουν μεγάλα εμβαδά κατοικίας ($\leq 65,00$ τμ), αν και υπάρχει ένα ικανοποιητικό πλήθος κατοικιών (401 - 800). Αυτό πιθανά μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι οι εν λόγω περιοχές είναι γενικά υποβαθμισμένες (λόγω ΟΛΘ και ΟΣΕ, διωλιστήρια Ελληνικά Πετρέλαια, οδικοί άξονες με ιδιαίτερα φορτισμένη κυκλοφορία, εγγύτητα στη ΒΙΠΕΘ Σίνδου κα) και ιστορικά στεγάζουν χαμηλά κοινωνικά και οικονομικά στρώματα τα οποία καταναλώνουν μικρότερους χώρους κατοικίας (Τσουλουβής κα 1981).

Ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει στη διαπίστωση ότι στις περιοχές που εφάπτονται με το παραλιακό μέτωπο (‘παλιό’ και ‘νέο’) υπάρχει μικρός αριθμός νέων κατοικιών (≤ 200), πιθανών λόγω πολεοδομικών, ιδιοκτησιακών ή άλλων κοινωνικών ιδιαιτεροτήτων που εμποδίζουν τη δημιουργία νέων ή τη μεταβίβαση των υπαρχόντων ιδιοκτησιών. Αντιθέτως, στο εσωτερικό της περιοχής μελέτης, παρατηρείται σε κάποιες περιοχές (όπως Χαριλάου, Τροχιοδρομικά, Μαλακοπή, Παπάφη, Ευκλείδη, Σαράντα Εκκλησιές, πλατεία Αντιγονιδών, Ξηροκρήνη και στην ευρύτερη περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ) αύξηση του πλήθους των κατοικιών (401-800) ενώ σε κάποιες άλλες (όπως Άνω Πόλη, Άνω και Κάτω Τούμπα, Βούλγαρη – πλατεία Πατρικίου – πλατεία Καούδη) φτάνει στο μέγιστο (≥ 801). Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στη μη εξάντληση του υπάρχοντος συντελεστή δόμησης και όχι τόσο στην υπάρξει αδόμητων χώρων, πλην ελαχίστων περιπτώσεων.

Ως προς την εμπορική χρήση, συμπεραίνεται ότι τα ακίνητα με μεγάλα εμβαδά ($\geq 230,01$ τμ) χωροθετούνται κυρίως στο ‘ιστορικό’ κέντρο και δευτερευόντως στην δυτική πλευρά του Δήμου, στα όρια με τους Δήμους Αμπελοκήπων και Μενεμένης, ενώ αντίθετα στην νότια – ανατολική πλευρά παρατηρούνται ακίνητα με μικρό εμβαδό ($\leq 230,00$ τμ). Αυτό πιθανόν να οφείλεται στο γεγονός ότι στη δυτική πλευρά του

Δήμου τα ακίνητα έχουν το πλεονέκτημα καλύτερων μεταφορικών υποδομών λόγω της εγγύτητας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς (ΟΛΘ, ΟΣΕ, ΚΤΕΛ) και με τους εθνικούς οδικούς άξονες (ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδό). Από την άλλη, στη νότια – ανατολική πλευρά, κυριαρχεί η κατοικία, η οποία χρησιμοποιεί κυρίως τον ισόγειο χώρο (πυλωτή) για θέσεις στάθμευσης των αυτοκινήτων, με αποτέλεσμα η εμπορική χρήση να εξοστρακίζεται ή να καταλαμβάνει τον ελάχιστο χώρο που απομένει από αυτήν, για να καλύψει τις τοπικές ανάγκες της συνοικίας ή της γειτονιάς. Με συνέπεια, στη νότια – ανατολική πλευρά, η συγκέντρωση του εμπορίου να παρατηρείται κυρίως κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων (Βασιλίσσης Όλγας, Κωνσταντίνου Καραμανλή πρώην Νέα Εγνατία, Γρηγορίου Λαμπράκη κα) που διασχίζουν την πόλη παράλληλα με το θαλάσσιο μέτωπο. Ακόμη, θα μπορούσε να ειπωθεί ότι διαφαίνονται κάποιες τάσεις και σημάδια συγκέντρωσης της εμπορικής χρήσης προς την νότια – ανατολική πλευρά του Δήμου, που ωστόσο δεν είναι ικανές να θέσουν την κυριαρχία του ΚΕΚ υπό αμφισβήτηση. Πιθανών, στο μέλλον, τόσο με την πληθυσμιακή αύξηση όσο και τη χωρική επέκταση της πόλης, οι περιοχές αυτές να αποτελέσουν ισχυρές εστίες συγκέντρωσης δραστηριοτήτων (υποκέντρα) μέσα στον Δήμο.

Ως προς τη χρήση των υπηρεσιών, διαπιστώνεται ότι τα ακίνητα με μεγάλα εμβαδά ($\geq 130,01$ τμ) χωροθετούνται διάσπαρτα και άτακτα μέσα στην περιοχή μελέτης, όπως και αυτά με μικρά εμβαδά, αλλά με εμφανή την τάση συγκέντρωσης κυρίως στο 'ιστορικό' κέντρο και στα άκρα (δυτικά και νότια – ανατολικά) του Δήμου. Παρόλο αυτά, παρατηρούμε ότι οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις ακινήτων (≥ 121) εμφανίζονται κυρίως στην δυτική πλευρά του Δήμου (περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ) και δευτερευόντως στην δυτική πλευρά του ΚΕΚ (περιοχή Βαρδάρη, Λαδάδικα – πλατεία Εμπορίου), λόγω της εγγύτητας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς και με τους εθνικούς οδικούς άξονες καθώς και σε συνάρτηση με την χωροθέτηση της εμπορικής χρήσης, ενώ αντίθετα στις υπόλοιπες χωρικές ενότητες το πλήθος των ακινήτων είναι ιδιαίτερο χαμηλό (≤ 60).

Ως προς τους αποθηκευτικούς χώρους παρατηρούμε ότι τα ακίνητα με μεγάλα εμβαδά ($\geq 150,01$ τμ) καθώς και με μεγάλες συγκεντρώσεις (≥ 5), χωροθετούνται κυρίως στην δυτική πλευρά του Δήμου (περιοχή ΟΛΘ – ΟΣΕ) και λιγότερο στο 'παραδοσιακό' κέντρο, λόγω της εγγύτητας με τα δημόσια μέσα μεταφοράς και με τους εθνικούς οδικούς άξονες, καθώς και της άμεσης λειτουργικής σχέσης που υπάρχει με την εμπορική χρήση (στο ανεφοδιασμό και στην υποστήριξη των καταστημάτων). Ενώ

αντίθετα, στις υπόλοιπες χωρικές ενότητες δεν υπάρχει σχεδόν καθόλου αποθηκευτική χρήση.

Έτσι, σε γενικές γραμμές θα μπορούσε να ειπωθεί ότι οι διεθνώς παρατηρούμενες τάσεις αποκέντρωσης και δημιουργίας ‘νέων’ υποκέντρων, δεν διαφαίνονται ιδιαίτερα στον Δήμο της Θεσσαλονίκης. Το ΚΕΚ της πόλης αλλάζει μεν, αλλά εξακολουθεί να αποτελεί βασικό και σημαντικό τόπο χωροθέτησης τόσο επαγγελματικών όσο και οικιστικών λειτουργιών. Παρόλο αυτά, εστιάζοντας σε μια πιο μικρότερη κλίμακα, στις επιμέρους χρήσεις, διαπιστώνουμε ότι πάντα θα υπάρχουν θύλακες μέσα στην πόλη όπου θα διαφοροποιούνται από την γενική τάση, λόγω των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών τους, δημιουργώντας μια ανομοιογένεια και ένα ‘μωσαϊκό’ μέσα στην ίδια την πόλη.

Δεν πρέπει να ξεχνάμε επίσης, ότι η πόλη γενικότερα και ο αστικός χώρος ειδικότερα, είναι ένας ‘ζωντανός’ οργανισμός όπου κυριαρχεί ο ανταγωνισμός της χωροθέτησης μεταξύ των χρήσεων, όπου οι έννοιες της εισβολής, της διαδοχής και της κυριαρχίας είναι σύνηθες στον χώρο, με αποτέλεσμα στο πέρασμα του χρόνου να υφίστανται, μετασηματισμούς και μεταλλάξεις. Αυτή η πολυπλοκότητα και η αλληλεξάρτηση μεταξύ των χρήσεων οδηγεί πολλές φορές στη δυσκολία της οροθέτησης και της ερμηνείας τους μέσα στον χώρο.

Ωστόσο, η προσέγγιση της πολυδιάστατης χωρικής ανάλυσης των πόλεων με βάση τη θεωρία της μορφοκλασματικής δομής (fractal), η οποία επαναλαμβάνει την αρχική της δομή σε μικρότερες διαφορετικές κλίμακες (αυτοομοιότητα υπό αλλαγή κλίμακας ή ‘δομή μέσα στην δομή’), δημιουργώντας συνολικά μια πολυσύνθετη και πολύπλοκη δομή, ίσως θα μπορούσε να ερμηνεύσει ορθότερα την περιοχή μελέτης μας. Πιθανόν, και ο Δήμος Θεσσαλονίκης να εμφανίζει κάποια τέτοια χαρακτηριστικά, δηλαδή από την ετερογένεια των χρήσεων ενός κτιρίου, στην ετερογένεια της γειτονιάς, και από εκεί στην ετερογένεια της χωρικής ενότητας του ΤΚ έως στην ετερογένεια του Δήμου, να είναι χρήσιμη μια τέτοια ανάλυση για μια πιο ολοκληρωμένη κατανόηση των μεταβολών στη δομή και οργάνωση του αστικού χώρου.

Τέλος, κρίνεται αναγκαία μια περαιτέρω έρευνα της χωρικής δομής των χρήσεων, πέρα από τα διοικητικά όρια του Δήμου Θεσσαλονίκης, προς τους υπόλοιπους Δήμους του πολεοδομικού συγκροτήματος και σε ακόμη μεγαλύτερη κλίμακα, προς την ευρύτερη περιοχή της πόλης, η οποία θα ήταν ιδιαίτερη χρήσιμη και εποικοδομητική για μια καλύτερη ‘ανάγνωση’ της πόλης.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννάκου, Α., Καυκαλάς, Γ. και Πιτσιάβα – Λατινοπούλου, Μ. (2007) *Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές: Για τη βιώσιμη και αστική ανάπτυξη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Αραβαντινός, Α. (2002) 'Δυναμικές και Σχεδιασμός Κέντρων στην Πόλη των Επόμενων Δεκαετιών: Προς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα', *Αειχώρος* (1)1, σελ. 6-29.

Αραβαντινός, Α. (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.

Αρβανιτίδης, Π. (2006) 'Η λειτουργία της αγοράς ακινήτων μέσα από το πρίσμα των αυθεντικών θεσμικών οικονομικών: μια θεωρητική προσέγγιση', *Αειχώρος*, 4(1), σελ. 46-70.

Αργύρης, Θ. (1993) *Οικονομική του Χώρου*, Τεύχος Α' και Β', Θεσσαλονίκη: Αφοί Κυριακίδη.

Γερόλυμπου – Καραδήμου, Α. (1995) *Η Ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την Πυρκαγιά του 1917*, 2^η Έκδοση, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.

Γετίμης, Π., Καυκαλάς, Γ. και Μαραβέγιας, Ν. (επ.) (1994) *Αστική και Περιφερειακή Ανάπτυξη: Θεωρία, ανάλυση και πολιτική*, Αθήνα: Θεμέλιο.

Γεωργούλης, Δ., (εισ., μετ., επ.) (2006) *Συγκριτικές Προσεγγίσεις στη Θεωρία και τη Φιλοσοφία του Αστικού Σχεδιασμού*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

Γεωργούλης, Δ. (1995) *Κείμενα στη Θεωρία και την Εφαρμογή του Πολεοδομικού και του Χωροταξικού Σχεδιασμού*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

Γεωργούλης, Δ. (1993) *Ζητήματα Θεωρίας στον Αστικό Σχεδιασμό*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

Γοσποδίνη, Α. και Μπεριάτος, Η. (2006) *Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

- Δημητριάδης, Π. Ε. (1983) *Τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά την Εποχή της Τουρκοκρατίας 1430 - 1912*, Θεσσαλονίκη: Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών.
- Δημητριάδης, Π. Ε. (1992) *Ιστορικός Λειτουργικά Οργανωμένος και Κατασκευασμένος Χώρος*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Δημητριάδης, Π. Ε. (1995) *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας*, Θεσσαλονίκη: Αδελφών Κυριακίδη.
- ΕΣΥΕ, (2001) *Απογραφικά Στοιχεία Ελλάδος*, Αθήνα.
- ΕΣΥΕ, (2004-2005) *Έρευνα Οικογενειακού Προϋπολογισμού*, Αθήνα.
- Καρύης, Δ. (2006) *Τα Επτά Βιβλία της Πολεοδομίας*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπασωτηρίου.
- Καυκαλάς, Γ., Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννακού, Α., Γιαννακούρου, Γ., Ζέϊκου, Π., Κομνηνός, Ν., Μάνος, Σ., Νικηφορίδης, Ν., Τόμπρου, Β. και Φουτάκης, Δ. (1999) *Θεσσαλονίκη: Μείωση της μονοκεντρικότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ζήτη.
- Καυκαλάς, Γ. και Σπυριδωνίδης, Ν. (επ.) (1994) *Θεσμοί Παρέμβασης σε Κέντρα Πόλεων: Η περίπτωση του ιστορικού και εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ – Τμήμα Αρχιτεκτόνων.
- Κατρή, Β. (1985) *Οι Ιστορικές Πόλεις και η Αποκατάσταση τους από τη Σκοπιά της Θεωρίας των Συστημάτων*, Αθήνα: Ευρωτύπ.
- Κομνηνός, Ν. (1986) *Θεωρία της Αστικότητας*, Τόμος I – II – III, Αθήνα: Σύγχρονα Θέματα.
- Λαγόπουλος, Φ. Α. (επ.) *Η Ιστορία της Ελληνικής Πόλης*, Αθήνα: Ερμής – Αρχαιολογία & Τέχνες.
- Λαμπριανίδης, Λ. (2002) *Οικονομική Γεωγραφία*, 3^η Έκδοση, Αθήνα: Εκδόσεις Πατάκη.
- Μαλούτας, Θ. (επ.) (2000) *Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας, Τόμος 1^{ος}: Οι πόλεις*, Αθήνα – Βόλος: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών – Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

- Μαρκοπούλου, Α. και συνεργάτες, (1972) *Πολεοδομικά Σταθερά Χώρου*, Αθήνα: Υπουργείο Δημοσίων Έργων.
- Μαρμαράς, Εμ. (2002) *Σχεδιασμός και Οικιστικός Χώρος: Θεωρητικές προσεγγίσεις και όψεις της Ελληνικής αστικής γεωγραφίας*, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- Μάρξ, Κ. και Ένγκελς, Φ. (2003) *Κείμενα: Για τις Πόλεις, για τη Γη, για την Αρχιτεκτονική*, Αθήνα: Τυποεκδοτική.
- Ματίκας, Θ. (1995) *Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, Ειδική Έκθεση Στρατηγικού Σχεδίου*, Θεσσαλονίκη: ΥΠΕΧΩΔΕ – ΟΡΘ – ΑΠΘ Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Οικονόμου, Δ. και Πετράκος, Γ. (επ.) (1999) *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg.
- Παναγιωτάτου, Ε. (1990) *Θέματα Ανάπτυξης του Χώρου*, Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο – Συμμετρία.
- Παναγιωτάτου, Ε. (1988) *Συμβολή σε μια Ενιαία Θεώρηση του Χώρου και σε μια άλλη Σχεδιαστική Πρακτική*, Αθήνα: ΕΜΠ.
- Παπαγιαννόπουλος, Α. (1982) *Η Ιστορία της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ρέκος.
- Παπαδοπούλου – Συμεωνίδου, Π. (1983) *Η Αγορά Αστικού Εδάφους: Το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.
- Παπαμίχος, Ν., Γερόλυμπου, Α., Καυκούλα, Κ., Χαστάογλου, Β. και Χατζημιχάλης, Κ. (1995) *Η Θεσσαλονίκη στον 21^ο Αιώνα, Ανάπτυξη – Περιβάλλον – Πολιτισμός. Συμβολή στο Στρατηγικό Σχέδιο*, Ερευνητικό Πρόγραμμα, Θεσσαλονίκη: ΥΠΕΧΩΔΕ – ΟΡΘ – ΑΠΘ Τομέας Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- Πολύζος, Σ. (2005) *Συμπληρωματικές σημειώσεις του μαθήματος Αστική Οικονομική*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Ροβολής, Α. (2003) *Σημειώσεις Αστικής Οικονομικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

- Σαρηγιάννης, Μ. Γ. (1987) *Εισαγωγή στην Ιστορία και Θεωρία της Πόλης*, 2^η Έκδοση, Αθήνα: Αθανασόπουλος – Παπαδαμάκης.
- Τριανταφυλλόπουλος, Ν. (2005) 'Η Κρίση της Αγοράς Γραφείων της Αθήνας: Μια ερμηνευτική προσέγγιση', *Αειχώρος* (4)2, σελ. 4-33.
- Τριανταφυλλίδης, Ι. Δ. (1968) *Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: Υπουργείο Δημοσίων Έργων.
- Τσουγιόπουλου, Γ. (1984) *Το Ελληνικό Αστικό Κέντρο: Πρώτο μέρος: Μεθοδολογική προσέγγιση*, Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών.
- Τσουλουβής, Ε., Γιαννακού, Α., Ζωγράφος, Β., Θέρμος, Κ. και Ξεπαπαδάκη, Ι. (1981) *Μελέτη της Οικιστικής Ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης*, Θεσσαλονίκη: ΤΕΕ – Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας.
- Φιλιππίδης, Δ. (1990) *Για την Ελληνική Πόλη: Μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές*, Αθήνα: Θεμέλιο.
- Χάλαρης, Γ. (1997) 'Κέντρα και Επιτελικές Λειτουργίες στις Σύγχρονες Μητροπόλεις', *Τόπος*, 13/97, σελ. 77-100.
- Χαστάογλου, Β. (1982) *Κοινωνικές Θεωρίες για τον Αστικό Χώρο: Κριτική ανάλυση*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Βιβλιογραφία

- Alonso, W. (1964) *Location and Land Use: Toward a general theory of land rent*, Cambridge: Harvard University Press.
- Alonso, W. (1972) 'A Theory of the Urban Land Market', *Reading in Urban Economics*, Matthew Edel and Jerome Rothenberg (eds), New York: MacMillan.
- Anas, A. (1990) 'Taste Heterogeneity and Urban Spatial Structure: The logit model and monocentric theory reconsidered', *Journal of Urban Economics*, 28(3), pp. 318-335.
- Anas, A., Arnott, R. and Small, K. (1998) 'Urban Spatial Structure', *Journal of Economics Literature*, 36(3), pp. 1426-1464.
- Arvanitidis, P. and Petrakos, G. (2006) 'Understanding Economic Change in the Cities: A review of evidence and theory', *European Spatial Research and Policy*, 13(2), pp. 97-122.
- Batty, M. and Longley, P. (1994) *Fractal Cities: A geometry of form and function*, London: Academic Press.
- Cervero, R. and Wu, K. L. (1997) 'Polycentrism, Commuting, and Residential Location in the San Francisco Bay Area', *Environment and Planning A*, 29(5), pp. 865-886.
- Cervero, R. and Wu, K. L. (1998) 'Subcentering and Commuting: Evidence from the San Francisco Bay Area, 1980-1990', *Urban Studies*, 30(7), pp. 1059-1076.
- Christaller, W. (1966) *Central Places in Southern Germany*, Englewood, New Jersey: Prentice-Hall.
- Craig, S. G., Janet, E. K. and Steven, C. P. (1996) 'The Impact of Land Use Restrictions in a Multicentric City: working paper', Houston: University of Houston.
- Evans, A. W. (1973) *The Economics of Residential Location*, London: Macmillan.
- Fujita, M. (1989) *Urban Economic Theory: Land use and city size*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Garreau, J. (1991) *Edge City: Life on the New Frontier*, New York: Doubleday.

- Getis, A. (1983) 'Second-Order Analysis of Point Patterns: The case of Chicago as a multi center urban region', *Professional Geographer*, 35(1), pp. 73-80.
- Giuliano, G. and Small, K. A. (1991) 'Subcenters in the Los Angeles Region', *Regional Science and Urban Economics*, 21(2), pp. 163-182.
- Giuliano, G. and Small, K. A. (1993) 'Is the Journey to Work Explained by Urban Structure?', *Urban Studies*, 30(9), pp. 1485-1500.
- Gordon, P., Richardson, H. W. and Wong, H. L. (1986) 'The Distribution of Population and Employment in a Polycentric City: The case of Los Angeles', *Environment and Planning A*, 18(2), pp. 161-173.
- Gordon, P. and Richardson, H. W. (1996) 'Beyond Polycentricity: The dispersed metropolis, Los Angeles, 1970-1990', *Journal of the American Planning Association*, 62(3), pp. 289-295.
- Griffith, D. A. (1981) 'Evaluating the Transformation from a Monocentric to a Polycentric City', *Professional Geographer*, 33(2), pp. 189-196.
- Hamilton, B. W. (1982) 'Wasteful Commuting', *Journal of Political Economy*, 90(5), pp. 1035-1053.
- Heikkila, E. et al. (1989) 'What Happened to the CBD - Distance Gradient? Land Values in a Policentric City', *Environment and Planning A*, 21(2), pp. 221-232.
- McDonald, J. F. (1987) 'The Identification of Urban Employment Subcenters', *Journal of Urban Economics*, 21(2), pp. 242-258.
- McDonald, J. F. and Prather, P. J. (1994) 'Suburban Employment Centres: The case of Chicago', *Urban Studies*, 31(2), pp. 201-218.
- McDonald, J. F. (1997) *Fundamentals of Urban Economics*, New Jersey: Prentice Hall.
- McMillen, D. P. and McDonald, J. F. (1998) 'Suburban Subcenters and Employment Density in Metropolitan Chicago', *Journal of Urban Economics*, 43(2), pp. 157-180.
- Mills, E. S. (1967) 'An Aggregative Model of Resource Allocation in a Metropolitan Area', *American Economic Review*, 57, pp. 197-210.

- Mills, E. S. (1970) 'Urban Density Functions', *Urban Studies*, 17, pp. 5-20.
- Mills, E. S. (1972) *Studies in the Structure of the Urban Economy*, Baltimore: The Johns Hopkins Press.
- Moses, L. and Williamson, H. F. Jr. (1967) 'The Location of Economic Activity in Cities', *American Economic Review*, 57(2), pp. 211-222.
- Muth, R. F. (1969) *Cities and Housing*, Chicago: The University of Chicago Press.
- O'Sullivan, A. (2003) *Urban Economics*, 5th edition, New York: McGraw-Hill/Irwin.
- Ricardo, D. (1821) *Principles of Political Economy and Taxation*, Reprint 1886, London: John Murray.
- Rosen, K. T. and Resnick, M. (1980) 'The Size Distribution of Cities: An examination of the pareto law and primacy', *Journal of Urban Economics*, 8(2), pp. 165-186.
- Song, S. (1994) 'Modelling Worker Residence Distribution in the Los Angeles Region', *Urban Studies*, 31(9), pp. 1533-1544.
- Small, K. A. and Song, S. (1992) 'Wasteful' Commuting: A Resolution', *Journal of Political Economy*, 100(4), pp. 888-898.
- Small, K. A. and Song, S. (1994) 'Population and Employment Densities: Structure and change', *Journal of Urban Economics*, 36(3), pp. 292-313.
- Stewart, I. (2001) *What shape is a snowflake? Magical numbers in nature*, New York: W.H. Freedman.
- Thomas, R.W. (1981) 'Point Pattern Analysis', in N. Wrigley and R.J. Bennett (eds), *Quantitative Geography: A British View*, London: Routledge & Kegan Paul, pp. 164-176.
- Von Thünen, J. H. (1826) *Der Isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie*, Reprint 1863, Hamburg: F. Perthes.