



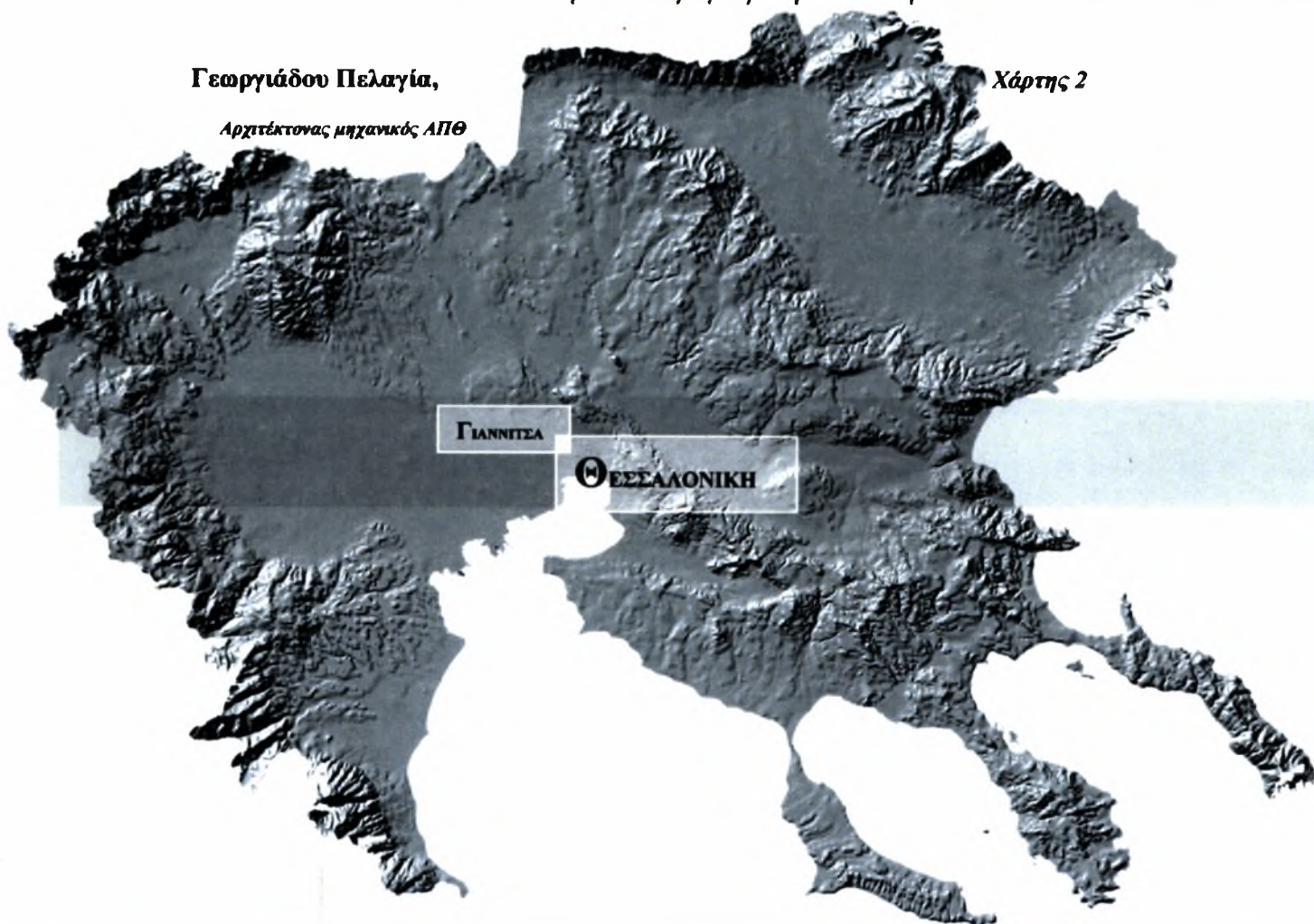
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ:  
«ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»

Επιβλέπων: ΛΑΛΕΝΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, Επίκουρος καθηγητής ΠΘ  
Μέλη τριμελούς επιτροπής: ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ, Επίκουρη καθηγήτρια ΠΘ  
ΚΟΥΣΙΔΩΝΗΣ ΧΡΗΣΤΟΣ, Επίκουρος καθηγητής ΠΘ  
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

## Γιαννιτσά <Θεσσαλονίκη

*Μια αστική πολυπαραμετρική ανίσωση*

Γεωργιάδου Πελαγία,  
Αρχιτέκτονας μηχανικός ΑΠΘ

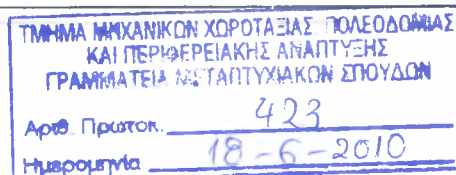


40°48'N 22°24'E / 40.8, 22.4



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

Αριθ. Εισ.: 8584/1  
Ημερ. Εισ.: 23-08-2010  
Δωρεά: Συγγραφέας  
Ταξιθετικός Κωδικός: Δ  
307.760 949 565  
ΓΕΩ



Υπάρχουν διάφοροι τρόποι για τον καθορισμό των ορίων του οικισμού, με φυσικά, οικιστικά, διοικητικά, ιστορικά-ανθρωπολογικά ή άλλα κριτήρια. Ανάλογα με τις περιπτώσεις ο ένας ή άλλος τρόπος προσφέρεται περισσότερο. Ωστόσο με όποιον τρόπο και να γίνει ο καθορισμός, τα όρια που θα αποφασίσουμε να διαγράψουμε γύρω από τον οικισμό για να γίνει η μελέτη του θα είναι πάντα σχετικά αυθαίρετα. Ο οικισμός ως κοινωνικό-οικονομικό σύστημα δε σταματά εκεί που τελειώνουν τα σπίτια του, ή εκεί που τράβηξε τη γραμμή η διοίκηση, αλλά ακτινοβολεί και δέχεται επιδράσεις από μια ευρύτερη περιοχή.

Από πολλές απόψεις η περιοχή αυτή είναι συνέχεια του οικισμού, όπως και ο οικισμός είναι αναπόσπαστο μέρος της. Απομονώνοντας τον οικισμό από το πλέγμα των σχέσεων με το ευρύτερο περιβάλλον του, διευκολύνουμε βέβαια τη μελέτη του, αλλά συγχρόνως χάνουμε ένα μέρος από την πληροφορία που μας χρειάζεται για την κατανόησή του. Για να αντισταθμιστεί αυτή η απώλεια το πρώτο βήμα στην αναλυτική φάση της ρυθμιστικής μελέτης πρέπει να είναι η επισκόπηση της ευρύτερης περιοχής του οικισμού.

Τα όρια της ευρύτερης περιοχής όταν καθοριστούν θα είναι και αυτά σχετικά πάντα αυθαίρετα. Θεωρητικά πάντα θα μπορούσαμε με τον ίδιο τρόπο να ορίσουμε την ευρύτερη περιοχή της ευρύτερης περιοχής, και ούτω καθεξής. Ευτυχώς όμως οι άμεσα αντιληπτές αλληλεπιδράσεις του οικισμού με το περιβάλλον του εξασθενούν σημαντικά με την απόσταση, για τούτο δε χρειάζεται να θεωρηθεί μια ατέρμονη κυριαρχία από ευρύτερες περιοχές. Η μελέτη των ευρύτερων ενοτήτων του χώρου, όπου εντάσσονται οι οικισμοί και τα συστήματα αλληλεξαρτώμενων οικισμών, είναι αντικείμενο της Χωροταξίας.

(Αραβαντινός, 1997)

**Χάρτης 1** εξωφύλλου : Η ΠΚΜ (πηγή ΟΜΕΠ)

**Χάρτης 2** εξωφύλλου : ΔΟΥΦΟΡΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΕΠ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ-ΘΕΣΣΟΝΙΚΗΣ (πηγή google earth)

**Χάρτης 3** εξωφύλλου: ΓΕΩΦΥΣΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΠΚΜ που απεικονίζει το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο (πηγή ΟΜΕΠ)

**Χάρτης 4** εξωφύλλου: ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ ΤΟΥ ΧΑΡΤΗ 3



**Περίληψη.** Στη παρούσα διπλωματική εργασία επιχειρείται η προσέγγιση της αστικής εξέλικτικής πορείας των Γιαννιτών και η επισκόπηση παραμέτρων που εξώθησαν την πόλη στη σημερινή μορφή της. Εντοπίζονται οι βασικές παράμετροι (ιστορική, οικονομική, γεωμορφολογική κ.ά) που απέδωσαν στο χώρο τις ιδιότητες και τη μορφή του και επηρέασαν την κατανομή των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων. Κυρίως όμως εστιάζεται το ενδιαφέρον στη βαρύτερη – χωροταξικά και πολεοδομικά- παράμετρο όλων, στην γειτνίαση των Γιαννιτών με τη Θεσσαλονίκη και εξερευνάται η επιρροή που ασκεί η γειτονική ισχυρή συγκέντρωση στα Γιαννιτά. Τέλος, εξετάζεται σε συνάρτηση με την αναπτυξιακή φυσιογνωμία της ευρύτερης περιοχής της περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας στην Ελλάδα, τον βαλκανικό και τον ευρωπαϊκό χώρο το ενδεχόμενο της ισχυροποίησης της αλληλεπίδρασης των δύο οικισμών και η πιθανότητα έλξης κατοίκων και δυναμικής από τη Θεσσαλονίκη προς τα Γιαννιτά- μια από τις πόλεις που ανήκουν στην άμεση σφαίρα επιρροής της μητροπολιτικής συγκέντρωσης. Επιπλέον, επιχειρείται η επαναπροσέγγιση της ταυτότητας της πόλης, αξιοποιώντας την ιστορικότητα, τα μνημεία της και τα υπόλοιπα συγκριτικά πλεονεκτήματά της

### Λέξεις-κλειδιά

Γιαννιτά, Θεσσαλονίκη, αλληλεπίδραση οικισμών, ταυτότητα πόλης, ιστορικότητα

**Abstract.** The purpose of the present dissertation is to approach the urban evolutionary course of Giannitsa and to review the parameters which have lead the city to its current form. Also the basic parameters (historical, economical, geomorfological etc) which have attributed the place its qualities and its form and have influenced the distribution of anthropogenic activities are located. Mainly though, the focus is on the most important –regionally and urbanly- parameter of all, the neighbouring of Giannitsa with Thessaloniki and also the influence the neighbouring powerful urban accumulation has on Giannitsa. Finally, what is being examined is the possibility of the empowerment of the interaction between the two settlements in connection to the evolutionary features of the wider region of Central Macedonia in Greece, the Balkan and the European area, as well as the possibility of drawing residents and dynamics from Thessaloniki to Giannitsa, -one of the cities that belong to the immediate spectrum of influence of the metropolitan urban accumulation. An additional attempt of the dissertation is the rapprochement of the city's identity making use of its historicity, momuments and other comparative advantages.

### Keywords

Giannitsa, Thessaloniki, interaction of cities, city's identity, historicity





<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ. ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ.....</b>	<b>σελ.1</b>
<b>ΑΦΕΤΗΡΙΕΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΘΕΜΑΤΟΣ .....</b>	<b>σελ.1</b>
<b>ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....</b>	<b>σελ.1</b>
<b>ΥΠΟΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....</b>	<b>σελ.1</b>
<b>ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ.....</b>	<b>σελ.2</b>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

### **ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ**

<b>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</b>	<b>σελ.6</b>
<b>1.1. ΠΕΡΙ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΕΞΑΡΤΗΣΕΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ.....</b>	<b>σελ.7</b>
<b>1.2. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....</b>	<b>σελ.14</b>
<b>1.2.1. Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.....</b>	<b>σελ.16</b>
<b>1.2.2. Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....</b>	<b>σελ.18</b>
<b>1.3. ΤΟ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ.....</b>	<b>σελ.24</b>
<b>1.3.1. ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ- Ο ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ -ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....</b>	<b>σελ.26</b>
<b>1.3.2. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ.....</b>	<b>σελ.28</b>
<b>1.4. Η ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ.....</b>	<b>σελ.31</b>
<b>1.4.1. ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΩΝ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ.....</b>	<b>σελ.31</b>
<b>1.4.2. ΆΛΛΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ.....</b>	<b>σελ.32</b>
<b>1.5. Η ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ</b>	
<b>1.5.1. ΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....</b>	<b>σελ.34</b>

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup>. ΟΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ-ΓΕΝΙΚΑ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ, Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ-Ν. ΠΕΛΛΑΣ-ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΚΜ.....</b>	<b>σελ.38</b>
--	---------------

<b>2.1. ΕΚΤΑΣΗ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΦΘΩΡΩΣΗ .....</b>	<b>σελ.39.</b>
<b>2.2. ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ.....</b>	<b>σελ.40</b>



2.3. <u>ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ</u> .....	σελ.42
2.4. <u>ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ</u> .....	σελ.43
2.5. <u>ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΗΣ</u> .....	σελ.46
2.6. <u>ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</u> .....	σελ.49
2.7. <u>ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΕΣ- ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</u> .....	σελ.50
2.8. <u>ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</u> .....	σελ.50
2.9. <u>ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ</u> .....	σελ.50
2.10. <u>ΥΠΟΔΟΜΕΣ</u> .....	σελ.58
2.11. <u>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u> .....	σελ.64

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup>. ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΙΣΩΣΗΣ**.....σελ.66

3.1. <u>ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΕΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ</u> .....	σελ.66
3.2. <u>ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ : ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ</u> .....	σελ.68
3.2.1. <u>ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ</u> .....	σελ.68
3.2.2. <u>ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ</u> .....	σελ.78
3.2.3. <u>ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ</u> .....	σελ.82
3.2.4. <u>ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ-ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ</u> .....	σελ.88
3.2.4. <u>ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ</u> .....	σελ.94
3.2.5. <u>ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ- ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΧΡΟΝΟΣ</u> ...	σελ.96
3.2.6. <u>ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ</u> .....	σελ.97
3.3. <u>ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : Η ΕΓΓΥΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΑ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ -ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ</u> .....	σελ.98
3.4. <u>ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΩΝ. ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u> .....	σελ.108
3.5. <u>SWOT ANALYSIS</u> .....	σελ.114

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup>. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΙΣΩΣΗΣ**116

4.1. <u>ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ</u> .....	σελ.116
4.2. <u>ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : Η ΕΓΓΥΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΑ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ</u> .....	σελ.129



4.3 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ < ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ. ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΙΚΟ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟ.....	σελ. 134
---	----------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 <sup>ο</sup> . ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ-ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ.....	σελ. 137
---	----------

5.1. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΕ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ.....	σελ. 137
---	----------

5.2. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ -ΧΩΡΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	σελ. 148
--	----------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 <sup>ο</sup> . «ΕΠΙΛΥΣΗ» ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΙΣΩΣΗΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ <ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ.....	σελ. 151
--	----------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 <sup>ο</sup> . ΣΥΝΟΨΗ.....	σελ. 166
---------------------------------------	----------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	σελ. 170
-------------------	----------

#### ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

#### ΜΕΛΕΤΕΣ

#### ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

#### ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

#### ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

#### ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

#### ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (1) ΧΑΡΤΩΝ

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (2) ΕΙΚΟΝΩΝ

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (3) ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΩΝ

#### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (4) ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

---

**Κατάλογος Εικόνων**


---

<b>Εικόνα 1.</b> Το Randstad στην Ολλανδία.....	σελ.12
<b>Εικόνα 2.</b> Η εξέλιξη της γεωμορφολογίας του Θερμαϊκού και της ΕΠ από το 500 πΧ έως το 1943μΧ.....	σελ.69
<b>Εικόνα 4.</b> Αποξηραντικά έργα –ψαρόσκαλα,1933.....	σελ.76
<b>Εικόνα 5.</b> Νότιος τομέας (μανσωλείο Γαζή Εβρενός, Τζαμί Ισκεντέρ Μπέη).....	σελ.95
<b>Εικόνα 6.</b> G.F.Morrell “The Germanic grip on the Danube and the Allies”,1915.Σημειώνονται οι λίμνες Doiran,Ardzan,Vardar και ο ποταμός Vardar με μόνα ονόματα οικισμών εκτός της Θεσσαλονίκης τα Yenice Vardar και Klidi.....	σελ.98
<b>Εικόνα 7.</b> Πανοραμική φωτογραφία εποχής της πόλης. Διακρίνεται ο πύργος του ρολογιού.....	σελ.119
<b>Εικόνα 8.</b> Η πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης κατά τον Βελένη.....	σελ.130

---

**Κατάλογος Εικόνων Παραρτήματος**


---

<b>Εικόνα 1.</b> Οικία Γραμματικού, οδός Μαγκριώτη
<b>Εικόνα 2.</b> Οικία Παπαβέντση, οδός Χρήστου διδασκάλου
<b>Εικόνα 3.</b> Καφενείο Βουρδάκη στην Οδό Βενιζέλου
<b>Εικόνα 4.</b> Μαντολινάτα στα Γιαννιτσα,1928
<b>Εικόνα 5.</b> Η μητρόπολη των Γιαννιτσών έτος ίδρυσης 1858
<b>Εικόνα 6.</b> Λιθογραφία 19 <sup>ου</sup> αιώνα : τα Γιαννιτσα
<b>Εικόνα 7.</b> Μερική άποψη των Γιαννιτσών (τζαμί Ιλαχή –πρώτο δημοτικό σχολείο)
<b>Εικόνα 8.</b> Ο Γκόνος Γιώτας και τα παλικάρια του
<b>Εικόνα 9.</b> Ο Γκόνος Γιώτας και τα παλικάρια του μετά το κίνημα των Νεότουρκων το 1908
<b>Εικόνα 10.</b> Θερισμός –Πατόζα γαβριηλίδη,1932
<b>Εικόνα 11.</b> Ο ομαδικός τάφος .Στο βάθος διακρίνεται και το 1ο δημοτικό σχολείο.
<b>Εικόνα 12.</b> Το Γαλλικό γυμνάσιο(1908-1978).1966
<b>Εικόνα 13.</b> Το μανσωλείο του Γαζή Εβρενός

**Εικόνα 14a.** Ο πύργος του ρολογιού

**Εικ14b.** Ο πύργος του ρολογιού –φάση αποκατάστασης

**Εικόνα 15.**Ο ποταμός Λουδίας

**Εικόνα 16.** Παλιά προσφυγική κατοικία κοντά στο ύψωμα Βαρος

**Εικόνα 17.** Το Μπεστσινάρ της εκτός των τειχών δυτικής Θεσσαλονίκης

**Εικόνα 18.** Το Μπεστσινάρ της εκτός των τειχών δυτικής Θεσσαλονίκης

**Εικόνα 19.** Το Μπεστσινάρ της εκτός των τειχών δυτικής Θεσσαλονίκης

**Εικόνα 20.**Καρτ ποστάλ εποχής

**Εικόνα 21.**Καρτ ποστάλ εποχής

**Εικόνα 22.**Καρτ ποστάλ εποχής

**Εικόνα 23.**Έγχρωμη καρτ ποστάλ τρισδιάστατη απεικόνιση της πόλης και του Θερμαϊκού κόλπου (1915)

**Εικόνα 24.**Πρόσφυγες στη Θεσσαλονίκη το 1924

**Εικόνα 25.**Αναπαράσταση της Θεσσαλονίκης

**Εικόνα 26.**Ο προφήτης Ηλίας, η βασιλική του Αγίου Δημητρίου και η Αγορά

**Εικόνα 27.** Το ανακτορικό σύμπλεγμα του Γαλερίου

**Εικόνα οπισθόφυλλου.** Πανοραμική φωτογραφία εποχής των Γιαννιτσών



## Κατάλογος Γραφημάτων

<b>Γράφημα 1.1</b> Μικτά αποτελέσματα ανάλυσης στο Randstad.....	σελ.13
<b>Γράφημα 3.1.</b> Οι μετακινήσεις προς Θεσσαλονίκη από τις δορυφορικές πόλεις.....	σελ.92
<b>Γράφημα 3.2.</b> Συμμετοχή του ΠΣΘ στην εξέλιξη του πληθυσμού στην ΠΚΜ.....	σελ.104
<b>Γράφημα 5.1</b> Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσ/νίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική ανάπτυξη.....	σελ.139
<b>Γράφημα 5. 2.</b> Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσ/νίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Παραγωγική δραστηριότητα.....	σελ.140
<b>Γράφημα 5.3.</b> Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσ/νίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη .....	σελ.141
<b>Γράφημα 5.4.</b> Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσ/νίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Πολεοδομική εξέλιξη Γιαννιτσών.....	σελ.142
<b>Γράφημα 5.4.</b> Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσ/νίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Άντληση κατοίκων από Θεσσαλονίκη.....	σελ.143
<b>Γράφημα 5.5.</b> Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσ/νίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Προαστιακός και Πολεοδομική εξέλιξη.....	σελ.144
<b>Γράφημα 5.6.</b> Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσ/νίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Πλεονέκτημα η μειονέκτημα.....	σελ.145
<b>Γράφημα 5.7.</b> Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσ/νίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Αύξηση πληθυσμού.....	σελ.146
<b>Γράφημα 5.8.</b> Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσ/νίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-μείωση χρονοαποστάσεων και ανεργία.....	σελ.147

---

**Κατάλογος Γραφημάτων Παραρτήματος**

---

**Γράφημα 1.** Η ταυτότητα της πόλης των Γιαννιτσών

**Γράφημα 2.** Αξιολόγηση της κομβικής θέσης των Γιαννιτσών στο Β. Ελλαδικό χώρο

**Γράφημα 3.** Αξιολόγηση των πιθανών τρόπων έλξης επιχειρηματικής δραστηριότητας προς τα Γιαννιτσά

**Γράφημα 4.** Αξιολόγηση δυναμικότητας των δυνητικών επενδύσεων στα Γιαννιτσά

**Γράφημα 5.** Αξιολόγηση σημαντικότητας δυνητικής σύνδεσης μέσω προαστιακού με Θεσσαλονίκη

**Γράφημα 6.** Αξιολόγηση θετικών αποτελεσμάτων ίδρυσης ΑΤΕΙ

**Γράφημα 7.1** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Υποδομές υγείας

**Γράφημα 7.2.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Αστυνόμευση

**Γράφημα 7.3.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Διαθέσιμοι χώροι πρασίνου

**Γράφημα 7.4.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Τουριστικά αξιοθέατα

**Γράφημα 7.5.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Αίθουσες εκδηλώσεων

**Γράφημα 7.6.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Συνεδριακό κέντρο

**Γράφημα 7.7.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Εικαστικές αίθουσες

**Γράφημα 7.8.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Εμπορικά κέντρα

**Γράφημα 7.9.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Παιδότοποι

**Γράφημα 7.10.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Κινηματογράφοι

**Γράφημα 7.11.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ- Θέατρο

**Γράφημα 7.12.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Χώροι Συναυλιών

**Γράφημα 7.13.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Καφέ εστιατόρια

**Γράφημα 7.14.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ

Νυκτερινή ζωή

<b>Γράφημα 7.15.</b>	Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Αθλητικές Εγκαταστάσεις	
<b>Γράφημα 7.16.</b>	Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ	
	Σχολεία εκπαιδευτήρια	
<b>Γράφημα 7.17.</b>	Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ -ΚΑΠΗ	
<b>Γράφημα 8.1.</b>	Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-Ξενοδοχεία	
<b>Γράφημα 8.2.</b>	Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-Μεταφορές	
<b>Γράφημα 8.3.</b>	Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-	
	Υπηρεσίες Πληροφοριών	
<b>Γράφημα 8.4.</b>	Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-	
	Υπηρεσίες Πελατών	
<b>Γράφημα 8.5.</b>	Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-	
	Ασφάλεια και κοινωνικές υπηρεσίες	
<b>Γράφημα 8.6.</b>	Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-	
	Εικόνα του Δήμου	
<b>Γράφημα 8.7.</b>	Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-	
	Ελεύθερος χρόνος και ψυχαγωγία	
<b>Γράφημα 9.1.</b>	Παρασταση εγγραφών-διαγραφών επιχειρήσεων ΔΥΟ Γιαννιτσών 2006-2008	
<b>Γράφημα 9.2.</b>	Ενεργες επιχειρήσεις ΔΟΥ Γιαννιτσών ανά τομέα δραστηριότητας	
<b>Εξίσωση (1)</b>	Εξίσωση Harris 1954-Η δυναμική της αγοράς.....σελ.9	
<b>Εξίσωση (2)</b>	Σχέση ελκυστικών προορισμών περιοχής j-προσβασιμότητα περιοχής i κόστος μεταφοράς.....σελ.9	



## Κατάλογος Πινάκων

<b>Πίνακας 1.</b> Οι δραστηριότητες στην περιοχή Randstad.....	σελ.13
<b>Πίνακας 2.</b> Διοικητικές λειτουργίες Ν.Θεσσαλονίκης και Πέλλας.....	σελ.39
<b>Πίνακας 3.</b> Πραγματικός πληθυσμός και ποσοστιαία μεταβολή του κατά τις δεκαετίες 1981, 1991, 2001 ανά νομό της ΚΜ.....	σελ.50
<b>Πίνακας 4.</b> ΕΣΥΕ. Πραγματικός πληθυσμός της Ελλάδος 1991, 1981, 1971, 1961, 1951.....	σελ.51
<b>Πίνακας 5.</b> Εξέλιξη του πληθυσμού 1971-1991 ΕΣΥΕ, Απογραφές 1971, 1981 & 1991.....	σελ.52
<b>Πίνακας 6.</b> Στοιχεία Απασχόλησης ΠΚΜ (ΕΣΥΕ).....	σελ.56
<b>Πίνακας 7.</b> Πραγματικός πληθυσμός και ποσοστιαία μεταβολή του κατά τις δεκαετίες 1981, 1991 και 2001 ανά δήμο του νομού Πέλλας.....	σελ.79
<b>Πίνακας 8.</b> Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά τομέα οικονομίας και νομό, 1991.....	σελ.85
<b>Πίνακας 9.</b> Αριθμός ερωτήσεων ανά ομάδα ερωτήσεων του ερωτηματολογίου προς τους φορείς.....	σελ.138
<b>Πίνακας 10.</b> Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά τομέα οικονομίας και νομό, 2001...σελ.85	
<b>Πίνακας 11.</b> Χώροι συμπλήρωσης και αριθμός συμμετεχόντων-έρευνα πεδίου φορέων Γιαννιτσών .....	σελ.138
<b>Πίνακας 12.</b> Πληθυσμιακή εξέλιξη των οικισμών της Ελλάδας κατά τάξη μεγέθους το 1991.....	σελ.163

## Κατάλογος Πινάκων Παραρτήματος

<b>Πίνακας 1.</b> Πληθυσμός κατά περιφέρεια, 1991
<b>Πίνακας 2.</b> Δημογραφικά στοιχεία Δήμου Γιαννιτσών και περιμετρικών οικισμών
<b>Πίνακας 3.</b> Αριθμός Εκδοθείσων Οικοδομικών Αδειών 1999-2009
<b>Πίνακας 4.</b> Επισκεψιμότητα Αρχαιολογικού Μουσείου Πέλλας

**Πίνακας 5.** Οικονομικά ενεργός πληθυσμός στη μεταποίηση και τον τριτογενή τομέα 1981&1991

**Πίνακας 6.** Έδρες και καταστήματα εντός και εκτός ΕΠΘ(1995)

**Πίνακας 7.** Αριθμός συμμετεχόντων ανά χώρο συμπλήρωσης

**Κατάλογος Χαρτών**

<b>Χάρτης 1.</b> Η ΠΚΜ.....	εξώφυλλο
<b>Χάρτης 2.</b> Δορυφορική εικόνα της ΕΠ Γιαννιτσών-Θεσ/νικης.....	εξώφυλλο
<b>Χάρτης 3.</b> Γεωφυσικός χάρτης της ΠΚΜ που απεικονίζει το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο.....	εξώφυλλο
<b>Χάρτης 4.</b> Λεπτομερεια του χάρτη 3.....	εξώφυλλο
<b>Χάρτης 5.</b> Το Randstad στην Ολλανδία.....	σελ.12
<b>Χάρτης 6.</b> Οικιστική δομή Ν. Πέλλας.....	σελ.27
<b>Χάρτης 7.</b> Επικαιροποίηση του ΡΣΘ.....	σελ.37
<b>Χάρτης 8.</b> Η θέση της ΠΚΜ στον Ελλαδικό χώρο.....	σελ.38
<b>Χάρτης 9</b> Η Μακεδονία.....	σελ.39
<b>Χάρτης 10.</b> Η θέση της ΠΚΜ στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο όπου φαίνονται οι τάσεις ανάπτυξης και οι προοπτικές τους.....	σελ.40
<b>Χάρτης 11.</b> Η ΠΜ.....	σελ.58
<b>Χάρτης 12.</b> Το πρότυπο χωρικής ανάπτυξης της ΠΚΜ.....	σελ.45
<b>Χάρτης 13.</b> Πληθυσμιακές μεταβολές 1991-2001 ανά νέο δήμο.....	σελ.51
<b>Χάρτης 14.</b> Απασχόληση ανά τομέα παραγωγικής δραστηριότητας και νέο δήμο ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ, 2004.....	σελ.57
<b>Χάρτης 15.</b> Ενδοπεριφερειακές ανισότητες 1991.....	σελ.57

<b>Χάρτης 16.</b> Έλη και άλλες πληροφορίες από χάρτη που σύνταξε ο Ιωνάς Κοκκίδης (1884) .....	σελ. 70
<b>Χάρτης 17.</b> Το σιδηροδρομικό δίκτυο και η θέση της Θεσσαλονίκης στην ΚΜ. Διακρίνονται τα Γιαννιτσα και η λίμνη (χάρτης ΚΜ 1:400000, Αθήναι, 1915) .....	σελ. 100
<b>Χάρτης 18.</b> Β. Δημητριάδη «Σχεδιάγραμμα Πόλεως Θεσσαλονίκης», 1982. Με διαφορετικά χρώματα απεικονίζονται οι εβραϊκές, ελληνικές και τουρκικές συνοικίες.....	σελ. 103
<b>Χάρτης 19.</b> Τα 191 χλμ της Εγνατίας που ανήκουν στην ΠΚΜ .....	σελ. 106
<b>Χάρτης 20.</b> ΓΠΣ Γιαννιτσών.....	σελ. 128
<b>Χάρτης 21.</b> Το πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης, «Τοπογραφικόν Διάγραμμα της Πόλεως Θεσσαλονίκης». ....	σελ. 131

### Κατάλογος Χαρτών Παραρτήματος

#### ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ

<b>Χάρτης 1.</b> Οι χριστιανικές και τούρκικες συνοικίες επί τουρκοκρατίας με βάση τις πληροφορίες από τα οθωμανικά αρχεία που φυλάσσονται στο Ιστορικό αρχείο Μακεδονίας
<b>Χάρτης 2.</b> Πολεοδομικό σχέδιο του 1932
<b>Χάρτης 3.</b> Η λίμνη των Γιαννιτσών και η γύρω περιοχή
<b>Χάρτης 4.</b> Πολεοδομική μελέτη επέκτασης αναθεώρησης ΕΠΑ- Η πολεοδομική ενότητα του κέντρου
<b>Χάρτης 5.</b> Πολεοδομική μελέτη επέκτασης αναθεώρησης ΕΠΑ
<b>Χάρτης 6.</b> Τα Γιαννιτσα σε σχέση με τους περιμετρικούς οικισμούς
<b>Χάρτης 7α.</b> Τα Γιαννιτσα –προτεινόμενες χρήσεις γης
<b>Χάρτης 7β.</b> ΓΠΣ Γιαννιτσών

#### ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

<b>Χάρτης 8.</b> Χάρτης Θεσσαλονίκης (1914)
<b>Χάρτης 9.</b> Πολεοδομικός χάρτης, «Σχεδιάγραμμα πόλεως Θεσσαλονίκης»
<b>Χάρτης 10.</b> Λεπτομέρεια από ελληνικό χάρτη Θεσσαλονίκης, 41° 41' Ο χάρτης δείχνει την περιοχή των «Πύργων», στρατώνες και άλλα τοπωνύμια



**Χάρτης 11** Τοπογραφικός χάρτης της Θεσσαλονίκης, «Plan de la Ville de Salonique» έκδοση εφημερίδας L' Independent, Λιθογραφείο Γκατένιο

**Χάρτης 12.** G.F. Morrell, The Germanic Grip on the Danube and the Allies efforts to frustrate it, 1915

**Χάρτης 13.** Louis Trinquier, Salonica and the Balkan seat of war in general, 1915

**Χάρτης 14a** Προμελέτη σκοπιμότητας για τη σιδηροδρομική Εγνατία

**Χάρτης 14b.** Προμελέτη σκοπιμότητας για τη σιδηροδρομική Εγνατία. Το προαστιακό δίκτυο

**Χάρτης 14c.** Προμελέτη σκοπιμότητας για τη σιδηροδρομική Εγνατία. Το προαστιακό δίκτυο

**Χάρτης 15.** Χάρτης οθωμανικός

**Χάρτης 16** *Thessaloniki*, 1940-Γερμανικός Χάρτης

**Χάρτης 17** Χάρτης διοικητικός των βιλαετιών της Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου-Κοσσυφοπεδίου, 1889-έτος Εγίρας 1317

**Χάρτης 18** ΟΡΘΕ Χάρτης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης όπου απεικονίζεται τα ρυμοτομικά των διάφορων δήμων

**Χάρτης 19.** G.F. Morell *The key to Vardar Valle*, 1915

**Χάρτης 20.** Λεπτομέρεια χάρτη ΚΜ της χαρτογραφικής υπηρεσίας στρατού, 1915

---

**Κατάλογος Αρκτικόλεξων**

---

ΑΜ-Θ---- Ανατολική Μακεδονία Θράκη

ΑΠΘ----- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

ΒΙΠΑ----- Βιομηχανικό Πάρκο

ΒΙΠΕ -----Βιομηχανική περιοχή

ΓΠΣ -----Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

ΔΔ -----Δημοτικό Διαμέρισμα

ΔΜ-----Δυτική Μακεδονία

ΔΕΗ-----Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού

ΔΕΥΑΓ----Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης Αποχέτευσης Γιαννιτσών

ΔΙΠΕΧΩ---Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωροταξίας

ΔΓ -----Δήμος Γιαννιτσών

ΔΘ----- Δήμος Θεσσαλονίκης

ΔΣ-----Δημοτικό Συμβούλιο

ΕΑΠ -----Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων

ΕΒΑ-----Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων

ΕΔΙΣΥ-----Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής

ΕΕΛ-----Εγκατάσταση Επεξεργασίας Λυμάτων

ΕΟ----- Εγνατία Οδός

ΕΟΤ-----Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

ΕΠΑ-----Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης

ΕΠΚΑ-----Εφορεία Προϊστορικών και Κλασικών Αρχαιοτήτων

ΕπΟ-----Επαρχιακή Οδός

ΕΠΘ-----Ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης

ΕΣΥΕ-----	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
ΕΤΒΑ -----	Ελληνική τράπεζα βιομηχανικής ανάπτυξης
ΖΟΕ-----	Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου
ΚΑΠΗ-----	Κέντρο Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων
ΚΕΠΕ-----	Κέντρο Οικονομικού Προγραμματισμού και Ερευνών
ΚΠΣ-----	Κοινοτικό πλαίσιο στήριξης
ΚΥΑ-----	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΛΠ-----	Λοιπή Περιοχή
ΜΜΜ-----	Μέσα μαζικής μεταφοράς
ΜΟΠ-----	Μεσογειακά Οικονομικά Προγράμματα
ΝΕΧΩΠ -----	Νομαρχιακή Επιτροπή Χωροταξίας – Περιβάλλοντος
ΟΡΘΕ -----	Οργανισμός ρυθμιστικού σχεδίου Θεσσαλονίκης
ΟΤ-----	Οικοδομικό Τετράγωνο
ΠΑΘΕ-----	Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Εύζωνοι
ΠΕ -----	Πολεοδομική Ενότητα
ΠΕΠ-----	Περιοχή Ειδικής Προστασίας
ΠΕΠΔ -----	Περιοχή Ελέγχου και Περιορισμού της Δόμησης
ΠΔ-----	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΔΕ -----	Πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων
ΠΖ -----	Περιαστική Ζώνη
ΠΘ -----	Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
ΠΚΜ-----	Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας
ΠΜ-----	Περιοχή μελέτης
ΠΜΣ-----	Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών

---

ΠΠΧΣΑΑ-- Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης

ΠΣ----- Πολεοδομικό Συγκρότημα

ΠΣΓ----- Πολεοδομικό Συγκρότημα Γιαννιτσών

ΠΣΘ----- Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης

ΠΥΣ----- Πράξη Υπουργικού Συμβουλίου

ΡΣΘ -----Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης

ΣΔ -----Συντελεστής δόμησης

ΣΔΙΤ -----Σύμπραξη δημόσιου ιδιωτικού τομέα

ΣΧΟΟΑΠ --Σχέδιο Χωρικής & Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης

Στ Ε -----Συμβούλιο της Επικρατείας

ΣΟΑΠ -----Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης

ΤΕΕ -----Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας

ΥΠΑΝ -----Υπουργείο Ανάπτυξης (πρώην ΥΒΕΤ)

ΥΠΕΧΩΔΕ --Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων

ΥΧΟΠ-----Υπουργείο Χωροταξίας

ΦΕΚ -----Φύλλο Εφημερίδας Κυβέρνησης

ΧΥΤΑ----- Χώρος υγειονομικής ταφής απορριμμάτων

ΑΕΠ----- Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

ΕΕ-----Ευρωπαϊκή Ένωση

ΚΤΕΛ -----Κοινό Ταμείο Εισπράξεων Λεωφορείων



---

**Κατάλογος συντομογραφιών**

---

ΑΜΕΑ = άτομα με ειδικές ανάγκες

Ατ. = άτομα

ΔΔ = δημοτικά διαμερίσματα

Εικ. = εικόνα

Εκ. = εκατομμύρια

Θεσ/νική = Θεσσαλονίκη

κ.ά. = και άλλα/ο/οι

κάτ. = κάτοικοι

κοκ = και ούτω καθεξής

κμ = κυβικά μέτρα

κ.τ.λ. = και τα λοιπά

μ.Χ = μετά Χριστού

ΝΑ = νοτιοανατολικό

ΝΔ = νοτιοδυτικά

ΒΔ = βορειοδυτικό

Πιν. = πίνακας

πΧ = προ Χριστού

στρ = στρέμματα

Χλμ = χιλιόμετρα

Χλμ<sup>2</sup> = τετραγωνικά χιλιόμετρα

Χ<sup>ετία</sup> = δεκαετία, εικοσαετία κοκ

1<sup>ης</sup>, 2<sup>ης</sup>, 3<sup>ης</sup> = πρώτης, δεύτερης, τρίτης κοκ

1<sup>γενής</sup>, 2<sup>γενής</sup>, 3<sup>γενής</sup> = πρωτογενής, δευτερογενής, τριτογενής

& = και

χχ = χωρίς χρονολογία

---

---

Λε χάρζει σε αυτό το μικρό ευχαριστώ η μεγάλη ευγνωμοσύνη που νιώθω όλα αυτά τα χρόνια της ζωής μου απέναντι στους γονείς μου Τάσο και Ευγενία και τα αδέλφια μου Γιώργο, Ξένη και Γιάννα που έχουν σταθεί δίπλα μου σε κάθε δύσκολη και χαρούμενη στιγμή.

Θα ήθελα να αναφέρω πολλά ακόμα ονόματα. Θα περιοριστώ στον καθηγητή της διπλωματικής αυτής κ. Κωνσταντίνο Λαλένη που κατεύθυνε τη σκέψη μου σε δημιουργικά και ενδιαφέροντα μονοπάτια, αλλά σε και κάθε άλλο αξιόλογο άνθρωπο εκτός και εντός του ακαδημαϊκού χώρου που βρέθηκε στην κατάλληλη θέση την κατάλληλη χρονική στιγμή για να μου παρέχει έστω και ένα ψήγμα πολύτιμης γνώσης, προβληματισμού, ψυχικής συμπαράστασης, θετικισμού και αυτοβελτίωσης.

---

---

Καθοριστική υπήρξε και η συμβολή των :

Δήμος Γιαννιτσών (ΔΓ),

Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση (ΝΑ) Πέλλας

(Διεύθυνση Πολεοδομίας, Διεύθυνση Γεωργίας)

που με βοήθησαν πρόθυμα στη συλλογή υλικού για τη διπλωματική παρέχοντας μου στοιχεία από μελέτες, καθώς και μεταδίδοντας μου την εμπειρία τους σε θέματα αναπτυξιακά για την ΕΠ.

---

**ΕΙΣΑΓΩΓΗ. ΤΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ -ΑΦΕΤΗΡΙΕΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ  
ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΘΕΜΑΤΟΣ- ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ  
- ΥΠΟΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ- ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ**

---

Τα Γιαννιτσά είναι μια πόλη μικρή και ίσως για πολλούς ερευνητές και πολεοδόμους ασήμαντης δυναμικής και αστικής εξελικτικής πορείας. Ίσως και για αυτό να αποτελεί για πολλούς ένα αδιάφορο, «χλιαρό» θέμα επιστημονικής ενασχόλησης. Οι αποδόσεις της πόλης έως τώρα θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν μηδενικές αναλογικά με τη δυναμική της. Όμως, όπως και κάθε τόπος άλλωστε- η πόλη αξίζει κάτι παραπάνω από αυτό που έχει ήδη κατακτήσει.

Η αφετηρία επιλογής του θέματος αυτής της διπλωματικής ήταν -περισσότερο συναισθηματική- η καταγωγή μου σε συνδυασμό με την ανάγκη να προσπαθώ να βελτιώνω καθετί που με ενοχλεί. Βασικό κριτήριο επιλογής του θέματος της διπλωματικής που ενίσχυσε την συναισθηματική μου αφορμή ήταν η πεποίθησή μου πως τα Γιαννιτσά δεν έχουν ακόμα σαν πόλη αναδείξει αυτό που υπάρχει κρυμμένο στους ανθρώπους και το χώρο και που τα μνημεία και η διαχρονική πορεία της πόλης σιγοψιθυρίζουν. Στη συγκυρία της αναζήτησης -υπό την καθοδήγηση των ανώτερων και κατώτερων επιπέδων σχεδιασμού- τρόπων υγιούς επέκτασης και της εξεύρεσης του ωφελιμότερου προσθετικού πολεοδομικού μετασχηματισμού των Γιαννιτσών, τα μνημεία οφείλουν να αποτελούν μόνιμα στοιχεία αναφοράς και η μονιμότητα αυτή προσδίδεται από την έμφυτη αξία τους (Rossi,1973).

Ο μετασχηματισμός του αστικού τοπίου που καθημερινά συντελείται πρέπει να προστατέψει και εν τέλει να αποδώσει στην πόλη την ιστορική της ταυτότητα, συνδυάζοντας όμως αρμονικά την εξελισσόμενη χωρική μεταβολή και συνυπολογίζοντας τη σύγχρονη φυσιογνωμία της. Πολυάριθμοι προσθετικοί μετασχηματισμοί συντελούνται καθημερινά στις πόλεις με τη μορφή μιας κατακερματισμένης διαδικασίας επεκτάσεων και αποσπασματικών επιδιορθώσεων (Perez,1978) που δεν επιφέρουν ομαλή αστική ανάπτυξη. Παρόλα αυτά η πολεοδομική πρακτική και οι στρατηγικές ανάπτυξης ανά τον κόσμο έχουν αποδείξει πως τίποτε δεν είναι αδύνατο και τίποτα δεν είναι δεδομένο στο παγκόσμιο αστικό σύστημα. Με αυτήν την ευέλικτη θεώρηση ως αξίωμα, χωρίς όμως να παραβλέπονται τα «σκληρά» για την περιφέρεια- δεδομένα της υφιστάμενης παγιωμένης κυριαρχίας της Θεσσαλονίκης στην Κεντρική Μακεδονία (ΚΜ) σε απόσταση -48χλμ-αναπνοής από τα Γιαννιτσά, μελετήθηκαν σε μια παράλληλη επισκόπηση οι κυριότερες παράμετροι που

διαμόρφωσαν την σημερινή ανισωτική σχέση των δυο πόλεων με απώτερο σκοπό την εξερεύνηση της αστικής ανίσωσης<sup>1</sup> και με στόχο τη μείωση του ελλείμματος και της υστέρησης των Γιαννιτών έναντι της Θεσσαλονίκης, την άντληση ευκαιριών και αξιοποίηση της εν λόγω γειτνίασης, συνάμα με την αποφόρτιση της μητρόπολης από τις αντιοικονομίες συγκέντρωσης στα χωρικά της πλαίσια και την εξεύρεση εν τέλει ενός υγιούς προσθετικού πολεοδομικού μετασχηματισμού που να εξυπηρετεί τις δυο γειτονικές συγκεντρώσεις.

Η εργασία αυτή πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών (ΠΜΣ) του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΤΜΧΠΠΑ) του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (ΠΘ). Θέμα της, όπως προαναφέρθηκε είναι η διεξοδική αντιπαραβολή και συσχέτιση των Γιαννιτών με την γειτονική μητρόπολη Θεσσαλονίκη, η εξερεύνηση της περίπλοκης ανισωτικής σχέσης των δυο πόλεων, ο επαναπροσδιορισμός της ιστορικής ταυτότητας της πόλης των Γιαννιτών και η εξεύρεση εν τέλει ενός πολεοδομικού μοντέλου – μετασχηματισμού για τα Γιαννιτά με την παράλληλη υλοποίηση πρακτικών αστικής ανάπτυξης και διαχείρισης, ώστε να εντοπιστούν και να αξιοποιηθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της πόλης, που ζει στη σκιά της Θεσσαλονίκης, η οποία φαίνεται προς το παρόν να απομυζεί τις πόλεις-δορυφόρους της και αποδεικνύεται σαρωτική για την περιφέρειά της. Η πραγματικότητα βέβαια έχει πολλές φορές αποδείξει ακριβώς το αντίθετο, ότι δηλαδή πολλές φορές οι «δορυφόροι» υφίστανται και ευημερούν μόνο λόγω της γειτνίασής τους με την μητρόπολη, εκμεταλλευόμενοι ειδικά χαρακτηριστικά τους που είναι σε ζήτηση ή εκτιμώνται πολύ από τον πληθυσμό της μητρόπολης.

Στο 1<sup>ο</sup> κεφάλαιο προσεγγίζεται το θεωρητικό πλαίσιο περί δικτύου πόλεων και αλληλεξαρτήσεων οικισμών. Επιπλέον, προσεγγίζεται η υφιστάμενη πραγματικότητα των ελληνικών πόλεων και η περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα. Στη συνέχεια προσεγγίζονται οι τρέχουσες εξελίξεις της χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας στον Ευρωπαϊκό χώρο και στην Ελλάδα και η υφιστάμενη κατάσταση σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Γίνεται μια αναδρομή στο ισχύον ανώτερο (Γενικό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού, Ειδικά χωροταξικά πλαίσια, περιφερειακά πλαίσια κά) και

---

<sup>1</sup>Ο όρος αστική ανίσωση χρησιμοποιήθηκε για να περιγράψει την αριθμητική υπεροχή ή υστέρηση των οικονομικών, πολεοδομικών και λοιπών αστικών μεγεθών που καθορίζουν το ρυθμό της αστικής ανάπτυξης. Στην προκειμένη περίπτωση η αριθμητική υπεροχή και υστέρηση των παραπάνω μεγεθών για τη Θεσσαλονίκη και τα Γιαννιτά αντίστοιχα ορίζει και την αντίστοιχη αστική ανίσωση.



στο κατώτερο επίπεδο σχεδιασμού που αφορά στην ΠΜ. Παρουσιάζονται στοιχεία από μελέτες για τα Γιαννιτσαλά, όπως πχ η πρώτη πολεοδομική μελέτη (1932), η πολεοδομική μελέτη αναθεώρησης της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ) (1984<sup>2</sup>), το πρόσφατα θεσπισμένο ΓΠΣ των Γιαννιτσών, το στρατηγικό σχέδιο αστικής ανασυγκρότησης (ΣΣΑΑ) του ΔΓ (2005), η προμελέτη σκοπιμότητας για την προαστιακή σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τα Γιαννιτσαλά στα πλαίσια υλοποίησης της Σιδηροδρομικής Εγνατίας κ.ά. Τέλος, όσον αφορά την Θεσσαλονίκη γίνεται αναφορά και επιγραμματική παρουσίαση στην επικαιροποιημένη εξέλιξη του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (ΡΣΘ) στη σφαίρα επιρροής του οποίου βρίσκονται τα Γιαννιτσαλά.

Στο 2<sup>ο</sup> κεφάλαιο γίνεται μια γενική περιγραφή της χωροταξικής οργάνωσης της Περιφέρειας ΚΜ (ΠΚΜ) και μια επιγραμματική ανάλυση της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας της ευρύτερης περιοχής (ΕΠ). Η ΠΚΜ εξετάζεται μακροσκοπικά στον ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο και μικροσκοπικά στην κλίμακα που οριοθετεί η περιοχή μελέτης (ΠΜ) της διπλωματικής αυτής.

Στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο εξετάζονται τα Γιαννιτσαλά μέσα από το φάσμα Γενικών και Ειδικών παραμέτρων επιρροής στην τοπική τους ανάπτυξη. Αναλύονται η Ιστορική, Δημογραφική, Παραγωγική, Οικονομική Παράμετρος, οι παράμετρος μεταφορικές συνδέσεις-εξετάζονται οι υπάρχουσες μεταφορικές υποδομές και προοπτικές αναβάθμισης τους με στόχο τη βελτιστοποίηση των συνδέσεων και τη διαφύλαξη του περιβάλλοντος- και υποδομές, η Πολιτιστική, Τουριστική παράμετρος και η παράμετρος Ελεύθερος Χρόνος-Αθλητισμός που καθόρισαν και καθορίστηκαν από την ταυτότητα της πόλης. Έπειτα, εξετάζεται το κατά πόσο και με ποιον τρόπο η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσαλά επηρεάζει την ανάπτυξη τους στο ίδιο φάσμα παραμέτρων. Τέλος, σχολιάζεται και η υφιστάμενη ανίσωση Γιαννιτσαλά < Θεσσαλονίκη, με δεδομένες τις προαναφερθείσες παραμέτρους και αξιολογείται η βαρύτητα της κάθε μίας στη διαμόρφωση της συσχέτισης των δύο πόλεων.

Στο 4<sup>ο</sup> κεφάλαιο αναλύονται οι πολεοδομικές παράμετροι που επηρέασαν την αστική -μορφολογική και λειτουργική- εξέλιξη των Γιαννιτσών. Έπειτα εξετάζεται το κατά πόσο και με ποιον τρόπο η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσαλά επηρεάζει την πολεοδομική ανάπτυξη και εν τέλει τη μορφολογία τους.

<sup>2</sup> Είχε άτυπα ξεκινήσει από το 1982 (Κουσιδώνης, 2001)

Τέλος, σχολιάζεται η πολεοδομική εξέλιξη των δυο αστικών συγκεντρώσεων στο χρόνο και η αλληλεπίδρασή τους περιγραφικά, αλλά και μέσα από χάρτες. Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης θεωρήθηκε σκόπιμο η χαρτογραφική ανάλυση να αντικαταστήσει σε μεγάλο βαθμό την λεκτική και εκτενή περιγραφή, αφού θεωρήθηκε ως εποπτικό μέσο πιο ευέλικτο για την παρουσίαση μιας μητρόπολης του βεληνεκού της Θεσ/νίκης στα στενά πλαίσια μιας διπλωματικής εργασίας όπου εξετάζεται η παραμετρική επιρροή της Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσα.

Στο 5<sup>ο</sup> κεφάλαιο αποτιμούνται όλες οι παράμετροι που επηρεάζουν την αστική ανίσωση Γιαννιτσα < Θεσσαλονίκη. Εξετάζεται μέσα από μελέτες και πρωτογενή έρευνα η επιρροή της βελτίωσης των μεταφορικών συνδέσεων μέσω της προαστιακής σύνδεσης των δυο πόλεων, που με βάση τα δεδομένα αυξημένα ημερήσια συστήματα μεταξύ των δυο πόλεων θα ήταν ίσως ωφέλιμη και για τις δύο. Τα Γιαννιτσα εξετάζονται στο μικροσκόπιο μέσω της πρωτογενούς έρευνας πεδίου σε φορείς της πόλης. Από την επεξεργασία των στοιχείων προκύπτουν χρήσιμα συμπεράσματα, τόσο για την μελλοντική διαμόρφωση της διπολικής αστικής σχέσης Θεσσαλονίκης-Γιαννιτσών, όσο και για «ζητήματα» ενδογενούς ανάπτυξης και υστέρησης της πόλης.

Στο 6<sup>ο</sup> κεφάλαιο επιχειρείται η «επίλυση» της αστικής ανίσωσης και παρουσιάζονται κάποια πιθανά σενάρια επιλύσεων-προτάσεων για την εξεύρεση μιας νέας φυσιογνωμίας και ταυτότητας για τα Γιαννιτσα. Λαμβάνονται υπόψη οι ρεαλιστικές πολεοδομικές ανάγκες των Γιαννιτσών και της Θεσσαλονίκης. Εξετάζεται το ενδεχόμενο της πιθανής λειτουργίας των δυο πόλεων ως δίπολο με ασθενέστερο φυσικά πόλο τα Γιαννιτσα.

Στο 7<sup>ο</sup> κεφάλαιο ακολουθεί η σύνοψη των συμπερασμάτων.

Στα παραρτήματα παραθέτονται χάρτες, ιστορικές και σύγχρονες φωτογραφίες, στατιστικά, τα ερωτηματολόγια που μοιράστηκαν σε φορείς της πόλης των Γιαννιτσών και η επεξεργασία τους και γενικότερα κάθε στοιχείο που θεωρήθηκε πως συμπληρώνει την εικόνα του παρελθόντος, του παρόντος και του μέλλοντος των Γιαννιτσών. Επιπλέον, στη διπλωματική συμπεριλήφθησαν όσα ενδεικτικά στοιχεία θεωρήθηκαν απαραίτητα για τη σκιαγράφηση της εμβέλειας της δυναμικής και της πορείας της Θεσσαλονίκης στο χώρο και στο χρόνο.

### Συγκέντρωση στοιχείων

Στα πλαίσια της διπλωματικής συλλέχθηκαν στοιχεία από τεχνικές μελέτες για την ΕΠ, πληθυσμιακά (ΕΣΥΕ), χρήσεων γης και οικιστικών επεκτάσεων και προβλέψεις για σιδηροδρομική υποδομή των σημαντικότερων οικισμών της ΠΚΜ από την προμελέτη σκοπιμότητας για τη Σιδηροδρομική Εγνατία που έχει κατατεθεί για έγκριση στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδας (ΟΣΕ) και άλλες επιστημονικές εργασίες για το θέμα. Τα στοιχεία του ΓΠΣ λήφθηκαν από τον ΔΓ και την εταιρεία τεχνικών μελετών ΓΑΙΑ που εκπόνησε τη μελέτη. Στοιχεία επίσης συλλέχθηκαν για την υφιστάμενη σιδηροδρομική υποδομή στην ΠΜ, από την «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟ ΑΕ». Θεωρήθηκε μεθοδολογικά απαραίτητη η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης με τα όποια παρεχόμενα και δυνατόν αξιόπιστα μέσα, που σκιαγράφησαν και επιβεβαίωσαν αντίστοιχα την διαχρονική και έντονη παρουσία των δύο πόλεων στο ελληνικό αστικό γίγνεσθαι.

---

---

---

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup>. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ - ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΤΗΣ ΠΜ**

Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζεται το θεωρητικό πλαίσιο περί δικτύου πόλεων και αλληλεξαρτήσεων οικισμών, η υφιστάμενη πραγματικότητα των ελληνικών πόλεων και η περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα. Προσεγγίζονται οι τρέχουσες εξελίξεις της χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας στον Ευρωπαϊκό χώρο και στην Ελλάδα και η υφιστάμενη κατάσταση σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Γίνεται μια αναδρομή στο ανώτερο πλαίσιο της χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας που ισχύει στην Ελλάδα και περιλαμβάνει τους νόμους 2742/99 «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 207Α'/7-10-1999), 2508/97 (ΦΕΚ 124Α/13.06.97) «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας», το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) (Απόφαση 6876/4871/08 (ΦΕΚ 128 Α'/ 3-7-08), το ΠΠΧΣΑΑ της ΚΜ<sup>3</sup>, την κοινή υπουργική απόφαση (ΚΥΑ) για τη βιομηχανία. Εξετάζεται το κατώτερο επίπεδο σχεδιασμού που αφορά στην ΠΜ και η συνάφεια των ανώτερων επιπέδων χωροταξικού σχεδιασμού με την εφαρμοσμένη και προς εφαρμογή πολεοδομική κλίμακα και συγκεκριμένα με τις κατευθύνσεις του ΓΠΣ Γιαννιτών και του ΡΣΘ. Παρουσιάζονται στοιχεία από μελέτες για τα Γιαννιτά ( ΓΠΣ Γιαννιτών, ΣΣΑΑ κα). Όσον αφορά την Θεσσαλονίκη γίνεται αναφορά στην επικαιροποιημένη εξέλιξη του ΡΣΘ. Τέλος, συνυπολογίζονται τα αναπτυξιακά δεδομένα της ΠΜ. Κατά καιρούς πραγματοποιήθηκαν μελέτες<sup>4</sup> για τα Γιαννιτά. Είναι προϋπόθεση κάθε μελέτης, σχεδιασμού και εφαρμογής της πολεοδομικής θεωρίας στην πράξη η εναρμόνιση με τα ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού. Η Ελλάδα είναι μια χώρα στην οποία η χωροταξία ακολούθησε όσον αφορά την εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου χρονολογικά την πολεοδομία και αυτό ίσως δυσχέραινε την επιτυχή εφαρμογή του στην πράξη και στο σχεδιασμό. Για την σωστή εφαρμογή και υλοποίηση στρατηγικών στον άξονα Γιαννιτά-Θεσσαλονίκη και τη σφαίρα επιρροής του, απαραίτητη είναι μια συνολική επισκόπηση του νομοθετικού «περιβάλλοντος» και των εκπονημένων μελετών που

<sup>3</sup> «Έγκριση Περιφερειακού πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας», αποφ. 674 /12-01-2004 Υπουργού ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (ΦΕΚ 218Β' /06-02-2004.

<sup>4</sup> Η πρώτη τεκμηριωμένη μελέτη διερεύνησης των δυνατοτήτων της πόλης και των περιφερειακών αγροτικών οικισμών που ανήκουν στο Δήμο Γιαννιτών (ΔΓ) ήταν το ΣΣΑΑ. Προτείνει αναπτυξιακές προοπτικές σε πολεοδομικό επίπεδο και πρόέκυψε ως αποτέλεσμα του νομοθετικού πλαισίου για την οργάνωση και το σχεδιασμό του χώρου στη χώρα μας (2508/97, 2742/99).



αφορούν την περιοχή. Επειδή οι μελέτες για τη Θεσσαλονίκη αποτελούν ογκωδέστατο υλικό για μια διπλωματική εργασία, πόσο μάλλον με κυρίως θέμα τα Γιαννιτσά, κρίθηκε σκόπιμο να εξεταστεί μόνο το επικαιροποιημένο ΡΣ στο βαθμό που αφορά τα Γιαννιτσά και την αποκέντρωση της Θεσσαλονίκης.

### 1.1. ΠΕΡΙ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΟΛΕΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΗΛΕΞΑΡΤΗΣΕΩΝ ΟΙΚΙΣΜΩΝ.

Η δικτύωση των οικισμών αποτελεί βασική αρχή των αστικών συστημάτων και παγιωμένο χαρακτηριστικό της οργάνωσης του χώρου στην πράξη, αλλά και κλασική έννοια της θεωρίας του χωρικού σχεδιασμού και της αστικής γεωγραφίας για την οποία πραγματεύτηκαν πολλοί μελετητές όπως ο Christaller, Isard, Vidal de la Blache και (Λαλένης, χχ ). Οι οικισμοί αναπτύσσονται μεταξύ τους μετακινήσεις ανθρώπων, εμπορευμάτων, πληροφοριών συγκροτώντας δίκτυα ή συστήματα. Κάθε οικισμός<sup>5</sup> μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνθετο σύστημα που αφορά έναν συγκεκριμένο γεωγραφικό χώρο και υλικές υποδομές μέσα στο οποίο κατοικούν άνθρωποι και αναπτύσσονται διάφορες δραστηριότητες (εμπόριο, εκπαίδευση κα). Η εμπειρική προσέγγιση στην έννοια του συστήματος των οικισμών, συχνά αναφερόμενου και ως *οικιστικό δίκτυο* (urban system), οδηγεί στην εξέταση της κατανομής και εξέλιξης μέσα στο γεωγραφικό χώρο των διάφορων δραστηριοτήτων που βρίσκονται σε σχέση αλληλεπίδρασης μεταξύ τους και συγχρόνως σχετίζονται και με άλλα δεδομένα (πχ φυσική γεωγραφία, κλίμα, οικονομία, κοινωνικά και πολιτιστικά δεδομένα) (Κουσιδώνης, 2007). Δίκτυο οικισμών ή σύστημα οικισμών είναι το σύνολο των οικισμών μιας περιοχής, λαμβανομένων υπόψη τόσο των οικισμών καθ'αυτών, όσο και των μεταξύ τους σχέσεων διαφόρων τύπων (μετακινήσεις ανθρώπων, εμπορευμάτων και πληροφοριών, ιεραρχικές σχέσεις σε συστήματα διοίκησης, συμπληρωματικότητες λειτουργιών κλπ (Οικονόμου, 2006). Βέβαια ο όρος δίκτυο είναι μια σχετικά καινούργια έννοια που εμφανίζεται και καθιερώνεται στις κοινωνικές χωρικές και συναφείς επιστήμες τα τελευταία 10-15 χρόνια λόγω των νέων συνθηκών οικονομικού ανταγωνισμού. Η ιδέα του δικτύου γεννήθηκε από την ανάγκη της υπέρβασης της κρίσης των επιχειρήσεων και του ταινλορικού μοντέλου καταμερισμού της εργασίας που άρχισε να καθίσταται άκαμπτο και ανεπαρκές για να ανταπεξέλθει στις οικονομικές εξελίξεις και στην ταχύτατη μετάλλαξη τους (Μπεριάτος, 1999). Η διαφορά του δικτύου ως προς το σύστημα έγκειται στο ότι το σύστημα αναφέρεται σε μια ιεραρχική δομή

<sup>5</sup> Το σύνολο κτισμάτων που βρίσκονται σε αρκετά μικρή απόσταση ώστε να δημιουργούνται μεταξύ τους λειτουργικές και χωρικές σχέσεις (Οικονόμου, 2006)

περισσότερο άκαμπτη και με συγκεντρωτική λειτουργία ενώ το δίκτυο είναι περισσότερο ευέλικτο, αποκεντρωτικό και μη ιεραρχημένο. Στις πόλεις-δίκτυο διαμορφώνεται μια αλυσίδα εταίρων όπου αναπτύσσονται ροές πληροφοριών, υπηρεσιών και άλλων αγαθών, όπου οι πόλεις παραμένουν μεν οντότητες γεωγραφικές, πολιτικές, οικονομικές και διοικητικές, αλλά επιλύουν ευκολότερα τα κοινά τους προβλήματα. Κύριο χαρακτηριστικό τους αποτελεί η μεγιστοποίηση στην απόδοση της δράσης κάθε πόλης εταίρου πολύ καλύτερα από ότι αν δρούσε ο κάθε εταίρος ξεχωριστά (Μπεριάτος, 1999). Οι συμμετοχές σε δίκτυα μπορεί να είναι και σε διεθνές ή ευρωπαϊκό εκτός από εθνικό επίπεδο και η ανάγκη για συμμετοχή των μικρών και μεσαίων πόλεων σε αυτά είναι αυξημένη μιας και τα δίκτυα προσφέρουν εμπειρία και τεχνογνωσία σε διάφορες θεματικές ενότητες (τεχνολογία, διοίκηση, περιβάλλον, μεταφορές, υποστήριξη ΜΜΕ, τουριστική ανάπτυξη κα). Τα Γιαννιτσία συμμετείχαν σε δυο τέτοιες ευρωπαϊκές δικτυώσεις του προγράμματος Pacte και Eco-Ouverture που πραγματοποιήθηκαν την 10<sup>ετία</sup> 1989-1999 με σημαντικές ποσοτικές και ποιοτικές επιτυχίες (Μπεριάτος, 1999). *Ειδικότερα για τα Βαλκάνια που είναι ο περίγυρος της Ελλάδας, θα πρέπει να εξεταστεί σοβαρά και άμεσα η εκπόνηση και η υλοποίηση ενός ειδικού βαλκανικού προγράμματος διαστικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας, ... με στόχους αφενός την ανταλλαγή γνώσεων και πληροφοριών σε κρίσιμους τομείς της ανάπτυξης και αφετέρου την σύναψη σχέσεων σταθερής και αποτελεσματικής αποκεντρωμένης συνεργασίας μέσα από συγκεκριμένα έργα.* (Μπεριάτος, 1999)

Το οικιστικό δίκτυο βρίσκεται σε μια συνεχή και συνεχώς εξελισσόμενη αλληλεπίδραση. Ο όρος χωρική αλληλεπίδραση (spatial interaction) περιγράφει τις κινήσεις των ανθρώπων και των αγαθών μέσα στο χώρο. Οι σχέσεις των περιφερειών και των οικισμών μορφώνονται από αυτές τις κινήσεις (Ανδρικοπούλου, 2005). Ο παγκόσμιος νόμος της βαρύτητας που διατυπώθηκε από τον Νεύτωνα «μεταφράστηκε» στη χωροταξία ως νόμος του Reilly και εφαρμόστηκε ως βάση για την περιγραφή των έλξεων μεταξύ περιοχών. Με αυτήν την αντιστοίχιση θεωρείται πως η σχέση μεταξύ δυο οικισμών είναι ανάλογη του πληθυσμού τους και αντιστρόφως ανάλογη του τετραγώνου της απόστασης τους.  $I_{ij} = G P_i P_j / d_{ij}^2$  όπου  $I_{ij}$  η αλληλεπίδραση, το σύνολο των ροών των δύο οικισμών,  $G$  σταθερά που προσδιορίζει την προβλεπόμενη αλληλεπίδραση  $P_i$  και  $P_j$  οι πληθυσμοί των οικισμών και  $d_{ij}$  η μεταξύ τους απόσταση. Σύμφωνα με αυτή τη σχέση όσο μικρότερη είναι η απόσταση και όσο μεγαλύτερα τα πληθυσμιακά δεδομένα των οικισμών, τόσο περισσότερες οι ροές, δηλαδή η

αλληλεξάρτησή τους. Υπάρχουν διάφορες παραλλαγές αυτού του μοντέλου αλληλεξάρτησης. Σε μια από αυτές ο εκθέτης της απόστασης είναι μεταβλητός και εξαρτάται από τις ιδιαιτερότητες της εκάστοτε σχέσης (χαρακτηριστικά εδάφους μεταφορικών υποδομών κα). Σύμφωνα με τους Brandford & Kent (1978) η σχέση ροών πληθυσμών δεν είναι γραμμική.

Επίσης, οι οικισμοί αλληλοεξαρτώνται όταν οι αγορές τους έχουν σχέση εξάρτησης. Σύμφωνα με την Εξίσωση Harris (1) (1954) η δυναμική της αγοράς ενός τόπου  $i$  ( $MP_i$ ) είναι συνάρτηση της ζήτησης του τόπου  $j$  για αγαθά από τον  $i$  ( $M_j$ ) και της μεταξύ τους απόστασης  $D_{ij}$  (Brown *et al*, 2008)

Εξίσωση (1)

$$MP_i = \sum_{j=1}^R \left( \frac{M_j}{D_{ij}} \right)$$

Άλλες «χωροταξικές» εξισώσεις συσχετίζουν την προσβασιμότητα σε μια περιοχή με τις δραστηριότητες σε μια άλλη και το κόστος μεταφοράς μεταξύ τους. Απλοί δείκτες προσβασιμότητας είναι το συνολικό μήκος των αυτοκινητόδρομων και ο αριθμός των σιδηροδρομικών σταθμών, καθώς και η χρονοαπόσταση προς τα κομβικά κέντρα των ενδοπεριφερειακών δικτύων. Πιο σύνθετοι δείκτες προσβασιμότητας λαμβάνουν υπόψη τις ευκαιρίες και τις δραστηριότητες που περιλαμβάνει μια αγορά και το κόστος μεταφοράς (χρονοαπόσταση, οικονομικό κόστος) και εκφράζονται στην εξίσωση (2)

$A_i$  η προσβασιμότητα της περιοχής  $i$

$W_j$  η δραστηριότητα στην περιοχή  $j$

$c_j$  το κόστος μεταφοράς από την περιοχή  $j$  στην  $i$

$$A_i = \sum_j g(W_j) f(c_{ij})$$

Εξίσωση (2)

Η συνάρτηση δείχνει πως όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των ελκυστικών προορισμών στην  $j$  και όσο πιο προσβάσιμη είναι από την περιοχή  $i$  τόσο πιο προσβάσιμη γίνεται η περιοχή  $i$  (Brown *et al*, 2008)

Σε κάθε στιγμή της εξέλιξης του χώρου μπορούμε να μελετήσουμε το σύστημα των οικισμών εστιάζοντας στην κατανομή των διάφορων δραστηριοτήτων ή λειτουργιών (κατοικία, εμπόριο, βιομηχανία, κλπ) στους διάφορους οικισμούς και το πλέγμα των σχέσεων που αναπτύσσονται μεταξύ τους. Το πλέγμα των σχέσεων είναι εξαρτημένο με

την κατανομή των δραστηριοτήτων.(Κουσιδώνης, 2007). Οι σχέσεις αυτές δίνουν στο δίκτυο των οικισμών το χαρακτήρα του συστήματος (Κουσιδώνης, 2007).

Σύμφωνα με την *Location Theory* του von Thünen υπάρχουν φυγόκεντρες και κεντρομόλες δυνάμεις, η ισορροπία των οποίων στο εσωτερικό ενός συστήματος οδηγεί στην ανάπτυξη. Οι φυγόκεντρες δυνάμεις (τάσεις φυγής από μεγαλουπόλεις) έλκονται από ύπαρξη πρώτων υλών στην περιφέρεια, τα φθηνότερα ενοίκια γης, τις εξωτερικές αρνητικές οικονομίες συγκέντρωσης, την ανάπτυξη και βελτιστοποίηση των μεταφορικών υποδομών, τη μείωση του κόστους μετακίνησης από και προς τα μητροπολιτικά κέντρα, την ανάπτυξη των τηλεπικοινωνιών, την πιο ανθρώπινη ποιότητα ζωής και ποιότητα ΦΠ. Αντίθετα, οι κεντρομόλες που ενισχύουν την πόλωση του χώρου ισχυροποιούνται από τα οφέλη των οικονομιών συγκέντρωσης, τη συσσώρευση υποδομών, την ύπαρξη εκπαιδευμένου και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού, την τεχνολογία και την καινοτομία, καθώς και τη μεγαλύτερη προσφορά θέσεων εργασίας και γενικότερα περισσότερων επιλογών σε όλους τους τομείς, εκπαίδευσης, εργασίας, πολιτισμού, ελεύθερου χρόνου. *Αν οι κεντρομόλες δυνάμεις, είναι μεγαλύτερες από τις φυγόκεντρες, τότε η οικονομία χωρίζεται σε περιοχή κέντρου και περιφέρειας. Αν οι φυγόκεντρες αυξάνονται, τότε οδηγούμαστε σε μια πιο πολυκεντρική ανάπτυξη* (Κουτσαντούλη, 2008)

Η διάδοση των δικτύων παγκοσμίως και στην Ευρώπη τα τελευταία χρόνια είναι εκρηκτική και οφείλεται σε διάφορες αιτίες. Η παγκοσμιοποίηση, ο ραγδαίος εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών και της τεχνολογίας έχουν μειώσει δραματικά τις χρονοαποστάσεις. Επιπλέον οι πολιτειακές μεταβολές ανά τον πλανήτη (διάλυση Ρωσίας κ.ά.), η αλματώδης αστικοποίηση που δημιουργήσε ισχυρές αστικές συγκεντρώσεις και ο ολοένα και αυξανόμενος ρόλος που αποκτούν οι περιφερειακές και τοπικές αυτοδιοικήσεις θέτουν ευκολότερη και σε κάποιες περιπτώσεις εξαιρετικά ευνοϊκή τη συμμετοχή των πόλεων κάθε μεγέθους σε δικτυώσεις. |(Μπεριάτος, 1999)

Χαρακτηριστικό αστικό φαινόμενο δικτύωσης πόλεων είναι οι Πολυκεντρικές αστικές περιοχές<sup>6</sup> (ΠΑΠ) που ορίζονται ως το σύνολο ιστορικά μεμονωμένων και διοικητικά ανεξάρτητων πόλεων, που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση και συνδέονται με ένα επαρκές σύστημα μεταφορικών υποδομών (Kloosterman & Lambregts, 2001). Σε αυτές τις περιπτώσεις υπάρχει συνένωση πόλεων σε μεγαλύτερα, περισσότερο

<sup>6</sup> Συνώνυμες έννοιες: multicore city-regions, city networks, polynucleated metropolitan regions και παλαιότερες αντιλήψεις: dispersed city, megalopolis, regional city (Meijers 2005)



διάχυτα περιφερειακά αστικά συστήματα. Το ενδιαφέρον για τέτοιου είδους συστήματα πόλεων και η εμφάνισή τους στις πολιτικές πολλών ευρωπαϊκών χωρών παρατηρείται κυρίως γιατί περιφέρειες είναι πλέον το σημαντικότερο επίπεδο χωρικού σχεδιασμού και οι ΠΑΠ είναι το επόμενο στάδιο στην μεγέθυνση του αστικού χώρου, άρρηκτα συνδεδεμένες με τον όρο «δίκτυο<sup>7</sup>», οικονομίες κλίμακας και συνέργια.

Η συνέργια, κεντρικός στόχος σε πολλές πολιτικές για τις ΠΑΠ, είναι σύμφωνα με τον Meijers (2005) *η κατάσταση στην οποία η επίδραση δύο ή περισσότερων συνεργαζόμενων σωμάτων ή λειτουργιών είναι μεγαλύτερη από το άθροισμα της επίδρασης που μπορεί να επιτύχει το κάθε σώμα ή λειτουργία μεμονωμένα:  $1+1 > 2$* . Και συνεχίζει λέγοντας πως οι μηχανισμοί συνέργιας είναι η συνεργασία, συμπληρωματικότητα και οι εξωτερικότητες. Συνεργασία στις ΠΑΠ συντελείται σε ολόένα και περισσότερα χωρικά ζητήματα με την εμπλοκή ενδιαφερόμενων ομάδων, των οποίων ο συντονισμός και η δράση απαιτεί περιφερειακή οργανωτική ικανότητα μέσω θεσμοθετημένων πλαισίων συνεργασίας. Η συμπληρωματικότητα στις ΠΑΠ είναι αποτέλεσμα της διαφοροποίησης οικονομικών ρόλων και χαρακτηριστικών των πόλεων σε συνδυασμό με μια περιφερειακή ζήτηση για εξειδίκευση, οικονομίες συγκέντρωσης και εξωτερικότητες. *Η ΠΑΠ δεν είναι μία πόλη που προσφέρει μια ολοκληρωμένη σειρά οικονομικών λειτουργιών, αστικών εγκαταστάσεων, επαγγελματικών και οικιστικών περιβαλλόντων αλλά όλο το σύστημα των πόλεων μέσα στην περιοχή* (Meijers, 2005). Συμπερασματικά, οι πόλεις αυξάνουν την διαφοροποίησή τους μέσω της λειτουργικής τους εξειδίκευσης παρά μέσω της τομεακής, αφού η κατανομή των τομεακών οικονομικών δραστηριοτήτων ομογενοποιείται, ωστόσο μέσα σε μια τομεακή δραστηριότητα, διαφορετικές λειτουργίες χωροθετούνται σε διαφορετικές πόλεις. Επιπλέον, συντελείται αλλαγή στις σχέσεις μεταξύ των πόλεων λόγω της αλλαγής της χωρικής οργάνωσης των αστικών περιοχών. Οι κάθετες σχέσεις τύπου Christaller αντικαθίστώνται ή συμπληρώνονται με οριζόντιες δικτυακού τύπου σχέσεις (συμπληρωματικότητα και συνεργασία) προς ένα νέο μοντέλο χωρικής οργάνωσης τη δικτυακή αστική δομή. Η ανάπτυξη μιας δικτυακής αστικής δομής στις ΠΑΠ είναι πλεονεκτική σε όρους συνέργιας καθώς οι οριζόντιες δικτυακές σχέσεις ανταποκρίνονται ακριβώς στους μηχανισμούς της συνέργιας (Meijers, 2005).

<sup>7</sup> Τα δίκτυα των πόλεων που αναπτύσσονται στις ΠΑΠ αποτελούνται από σημεία, συνδέσεις, ροές και πλέγματα και διακρίνονται σε δύο τύπων club type και web type (Meijers 2005)

Οι ΠΑΠ αποτελούν τον πυρήνα των ολλανδικών σχεδιαστικών πολιτικών από τη 10<sup>ετία</sup> του 1950. Η περιοχή Randstad (Χάρτης 5) στο δυτικό τμήμα της Ολλανδίας αποτελεί κλασικό παράδειγμα ΠΑΠ και παρουσίας συνέργιας 4 μεσαίου μεγέθους πόλεων (Amsterdam, Rotterdam, Hague, Utrecht), μερικών μεσαίου μεγέθους και πολλών μικρότερων – με την απουσία ενός κυρίαρχου κέντρου (Meijers, 2005). Συγκεντρώνει το 44% συνολικού πληθυσμού (7000000 κατ) και το 45% εθνικού εργατικού δυναμικού. Το Randstad με την υφιστάμενη δομή του μπορεί να ανταγωνιστεί τις μεγαλύτερες μητροπολιτικές περιοχές, καθώς η δομή αυτή ευνοεί τη δημιουργία οικονομιών κλίμακας χωρίς τα κόστη και τις αρνητικές εξωτερικότητες που εμφανίζονται στις τελευταίες. Δίκτυα συνεργασίας<sup>8</sup> υπάρχουν ανάμεσα στις μικρότερες πόλεις και στην κλίμακα ολόκληρου του Randstad. Βέβαια, συνεργασία δεν σημαίνει ότι οι πόλεις δεν ανταγωνίζονται, απλώς είναι αποδεκτό ότι πολλά ζητήματα απαιτούν μια συντονισμένη προσέγγιση. Το περιφερειακό γραφείο του Randstad στις Βρυξέλλες που φροντίζει για τα συμφέροντα της περιοχής στον Ευρωπαϊκό χώρο αποφαινεται πως να μεν είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθεί η ωφέλεια, ωστόσο είναι περισσότερη από ότι στο παρελθόν με σημαντικότερη επιτυχία τη χωρική κυριαρχία και την κυριαρχία σε πολλές εθνικές τομεακές πολιτικές (Meijers, 2005).



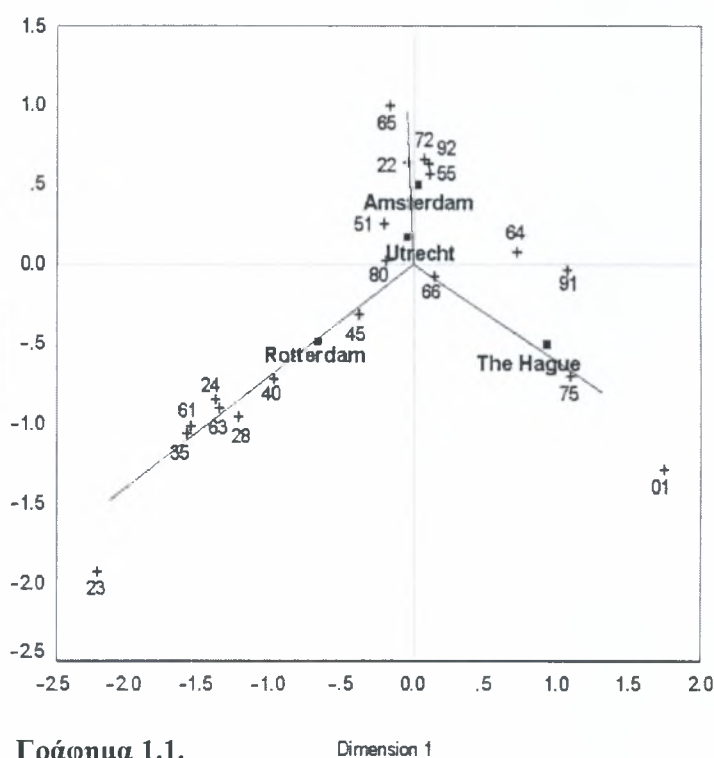
Figure 1. The Randstad.

<sup>8</sup> Το Bureau Regio Randstad είναι η επίσημη συνεργασία μεταξύ των τεσσάρων (4) επαρχιών με στόχους: α) την ισορροπημένη και δυναμική ανάπτυξη της β) την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς στο διεθνή χώρο. Το Delta Metropolis Association (2000) είναι η ανεπίσημη συνεργασία μεταξύ δήμων, επιμελητηρίων, συνεταιρισμών, οργανώσεων, συλλόγων με στόχο την ανάπτυξη σε όλα τα επίπεδα.

**Χάρτης 5.** Η περιοχή Randstad στην Ολλανδία (Πηγή :Meijers, 2005)

Για την ανάλυση της συμπληρωματικότητας των πόλεων του Randstad που περιορίστηκε στη διαφοροποίηση των ρόλων των (4) κυρίαρχων πόλεων, χρησιμοποιήθηκε μια βάση δεδομένων που καταγράφει τις εγκαταστάσεις όλων των οικονομικών δραστηριοτήτων (Πίνακας 1) και με τη μέθοδο της συγκριτικής ανάλυσης<sup>9</sup> προέκυψε η αλλαγή των οικονομικών προφίλ των πόλεων και οι βαθμοί συμπληρωματικότητας, δικτύωσης και συνέργειας ανάμεσα τους. (Γράφημα 1.1). Από το διάγραμμα προκύπτει η κατανομή των εξαιρετικά χρήσιμων στο σύνολο τους υπηρεσιών και δραστηριοτήτων.

01. Agriculture, hunting and related service activities	Dimension 2
22. Publishing, printing and reproduction of recorded media	
23. Manufacture of coke, refined petroleum products and nuclear fuel	
24. Manufacture of chemicals and chemical products	
28. Manufacture of fabricated metal products	
35. Manufacture of other transport equipment	
40. Electricity, gas, steam and hot water supply	
45. Construction	
51. Wholesale trade and commission trade	
55. Hotels and restaurants	
61. Water supply	
63. Supporting & auxiliary transport activities; travel agencies	
64. Post and telecommunications	
65. Financial intermediation	
66. Insurance and pension funding	
72. Computer and related activities	
75. Public administration and defence	
80. Education	
91. Activities of membership organisations	
92. Recreational, cultural and sporting activities	

**Γράφημα 1.1.**

Dimension 1

Μικτά αποτελέσματα ανάλυσης στο Randstad

(Πηγή: Meijers, 2005)

**Πίνακας 1.** Οι δραστηριότητες στην περιοχή Randstad (Πηγή: Meijers (2005))

<sup>9</sup> Αδράνεια (total inertia) = βαθμός διαφοροποίησης των οικονομικών ρόλων των πόλεων (αδράνεια = 0: οι πόλεις έχουν ίδια οικονομικά προφίλ, αδράνεια = max (αριθμός των πόλεων - 1): οι πόλεις έχουν εντελώς διαφορετικά οικονομικά προφίλ. Ορίστηκε ένας λόγος συμπληρωματικότητας (complementarity ratio) = (αδράνεια/ max αδράνεια) x 100. (Meijers, 2005)

Βέβαια δεν έχει ερευνηθεί και δε θεωρείται πως η ισορροπία μεταξύ των μηχανισμών συνέργειας συνεπάγεται ή όχι, περισσότερη ή λιγότερη συνέργια στις ΠΑΠ και κατά πόσο είναι εφικτή η εφαρμογή ενός μοντέλου ανάλυσης της παρουσίας της συνέργειας στις ΠΑΠ, σε μικρο-επίπεδο (όπου ο διαχωρισμός των οικονομικών δραστηριοτήτων δε συμπίπτει με το διαχωρισμό των εγκαταστάσεων τους). Ένα ακόμα ενδιαφέρον σημείο στη μελέτη της ανάπτυξης συνεργιών και δικτύων ανάμεσα στις πόλεις είναι το κατά πόσο και πώς επηρεάζει ο βαθμός συμπληρωματικότητας, (η μείωση ή η αύξηση του σε όρους οικονομικούς) την ανταγωνιστικότητά τους και με ποια μέσα μπορούν να ενσωματωθούν τα δίκτυα στις εθνικές και διεθνείς πολεοδομικές ή χωροταξικές πολιτικές. Παρόλα αυτά η φύση των σχέσεων που αναπτύσσονται σε ένα δίκτυο πόλεων καθορίζει την παρουσία της συνέργειας και η πολεοδομική πρακτική αποδεικνύει πως οι ΠΑΠ είναι κάτι περισσότερο από το άθροισμα των μερών τους λόγω της ύπαρξης των μηχανισμών συνέργειας (συνεργασία, συμπληρωματικότητα, εξωτερικότητες).

## 1.2.Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η αστικοποίηση είναι φαινόμενο των δυο τελευταίων αιώνων (Οικονόμου, 2006). Ενδεικτικά στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αι. ο αστικός πληθυσμός αποτελούσε το 3% του παγκόσμιου πληθυσμού και το 1970 το 38,6% του συνολικού πληθυσμού της γης. Το 1990 ο αστικός πληθυσμός προσεγγίζει το 55% του συνολικού πληθυσμού και στην Ευρώπη φτάνει το 79%, ενώ στην Ελλάδα το 64% των αντίστοιχων πληθυσμών (Οικονόμου, 2006). Οι πόλεις σε Ευρώπη και Ελλάδα παρουσίασαν μια ραγδαία ανάπτυξη κατά τις 10<sup>ετίες</sup> 1950,1960, που ακολουθήθηκε από μια περίοδο κρίσης και αναδιάρθρωσης τις δυο επόμενες 10<sup>ετίες</sup> (Γετίμης, 1994). Η αστική κρίση (urban crisis) είναι αποτέλεσμα της ραγδαίας ανάπτυξης και κύρια χαρακτηριστικά της είναι η μείωση του πληθυσμού στο πυρήνα των πόλεων, ειδικότερα στις μεγάλες πόλεις, η προαστιοποίηση, τα περιβαλλοντικά και τα κυκλοφοριακά προβλήματα, καθώς και φαινόμενα πόλωσης του χώρου πχ η φυσική και κοινωνική υποβάθμιση συγκεκριμένων περιοχών των πόλεων-όπου τείνουν να συγκεντρώνονται οι κοινωνικά αποκλεισμένες ομάδες. Χαρακτηριστικό που ενέτεινε την αστική κρίση ήταν οι αλλαγές στην παραγωγική δομή και η αποβιομηχάνιση που επέφερε μείωση της απασχόλησης κυρίως στη μεσαία τάξη. Στην Ελλάδα και στην Ευρώπη τα αστικά κέντρα αναδιαμορφώνονται διαμέσου της επαναπροσέγγισης των στόχων των διαφόρων πολιτικών που



ακολουθούνται και η νέα στοχοθέτηση μεταφράζεται σε νέες μορφές αστικής ρύθμισης στις 10<sup>ετίες</sup> 1980 και 1990 (Γετίμης, 1994).

Πολλές φορές η σύγχρονη αστική εφαρμογή και ο σχεδιασμός στην Ελλάδα αποδεικνύει πως η έννοια του δικτύου και της συνέργιας των πόλεων, αλλά και των επιχειρήσεων είναι εφαρμόσιμη και μπορεί να αποβεί θετική με οικονομικούς όρους και να προσδώσει στα συνεργαζόμενα μέλη αναπτυξιακή δυναμική. Προς την ίδια κατεύθυνση το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) ενθαρρύνει τη δικτύωση των πόλεων (ΓΠΧΣΑΑ, 2008), θεωρώντας όμως σημαντική σε κάθε περίπτωση δικτύωσης την ανάλυση του αναπτυξιακού προφίλ της εκάστοτε περιοχής που θα αποτελέσει τη βάση σχεδιασμού για τα υποκείμενα επίπεδά του. Η δικτύωση στο ΓΠΧΣΑΑ ενθαρρύνεται ως μια πολιτική που θα ευνοήσει την ανάπτυξη και την ενίσχυση κοινών δράσεων και συνεργασιών, προωθώντας την ανάπτυξη συμπληρωματικότητας στις περιφερειακές οικονομίες και τις νέες τεχνολογίες.

Στη δικτύωση των αστικών κέντρων οι οικισμοί δεν αποτελούν μεμονωμένα και αυτοτελή σημεία συγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων στο χώρο, αλλά έλκουν και γεννούν ροές προς άλλους οικισμούς και στην ενδοχώρα (Λαλένης, χχ). Προϋπόθεση φυσικά δικτύωσης και δημιουργίας πολύ-πόλων είναι η γεωγραφική εγγύτητα, οι επαρκείς υποδομές μεταφορών, ο συντονισμένος πολεοδομικός σχεδιασμός, η προσπελασιμότητα, αλλά κυρίως η πολιτική βούληση και η κοινωνική συναίνεση. Βέβαια, τα δίκτυα πολύ-πόλων και τα πιο πρόσφατα εθελοντικά ισότιμα δίκτυα πόλεων αντλούν στοιχεία από τη κλασική ιεραρχική δικτύωση, ενώ θεωρείται δυσκολότερο να ευδοκιμήσει δικτύωση πόλεων διαφορετικών βαθμίδων (Λαλένης, χχ). Αυτό συμβαίνει αφενός γιατί υπάρχουν διακριτές ενδοχώρες και η ενδοχώρα του μικρότερου αστικού κέντρου αποτελεί υποσύνολο της ενδοχώρας του μεγαλύτερου και αφετέρου επειδή υπάρχει μια ιεραρχημένη σχέση. Στην περίπτωση δικτύωσης πόλεων διαφορετικών βαθμίδων, ενός «ανισωτικού» διπόλου δεν προκύπτουν εύκολα οικονομίες κλίμακας και ισότιμες συμπληρωματικότητες. *Ωστόσο είναι δυνατόν πόλεις διαφορετικών βαθμίδων να αναπτύξουν στενότερες διασυνδέσεις από αυτές που απορρέουν από τις διαδικασίες αυτόματης χωροθετησης των λειτουργιών, και κυρίως των λειτουργιών κεντρικού τόπου* Στην περίπτωση αυτή είναι δυνατόν να γίνει ένας ηθελημένος καταμερισμός ορισμένων λειτουργιών μεταξύ πόλεων διαφορετικής βαθμίδας που δε θα αντιστοιχεί στο αποτέλεσμα που θα οδηγούσαν κανονικά οι νόμοι της



οικονομικής γεωγραφίας. Τέτοια φαινόμενα προϋποθέτουν την άσκηση κατάλληλων πολιτικών, και ιδίως πολιτικών εντασσόμενων στη λογική της αποκέντρωσης (Λαλένης κλ)

#### 1.2.1. Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Στην Ελλάδα οι αστικές πολιτικές διαπλάστηκαν με επιπρόσθετες ιδιαιτερότητες. Είναι χαρακτηριστικό στοιχείο της ελληνικής νοοτροπίας το πελατειακό σύστημα- η σχέση αλληλεξάρτησης πολιτών και πολιτικών που μόρφωσε όλες σχεδόν τις αποφάσεις που επηρέασαν την αστική ανάπτυξη. Στη μεταπολεμική Ελλάδα ασκήθηκε μια πολιτική «ενδιάμεση» στον εντατικό και εκτατικό τρόπο επέκτασης των πόλεων και έγιναν αρκετά σημαντικές επεκτάσεις πόλεων και οικισμών την μεταπολιτευτική περίοδο (Οικονόμου, 2000b). Σε αυτές τις επεκτάσεις και ειδικότερα στις εκτατικές ο κύριος μηχανισμός υποκίνησης ήταν το κύκλωμα της αυθαίρετης δόμησης (Οικονόμου, 2006) που λόγω έλλειψης των καταλλήλων υποδομών παρήγαγε ένα πιο υποβαθμισμένο πολεοδομικό περιβάλλον. Η έντονη αστικοποίηση κατά τη 10<sup>ετία</sup> του 1950 επέβαλε την απαίτηση για αστικές υποδομές και στεγαστικές πολιτική που ικανοποιήθηκαν σε μικρό βαθμό ως προς τα πραγματικά μεγέθη (Οικονόμου, 2000b), καθορίζοντας ως ένα βαθμό την σημερινή προβληματική κατάσταση που αν είχε αντιμετωπιστεί έγκαιρα δεν θα ήταν ίσως τόσο διογκωμένη. Ένα επιπλέον στοιχείο που συμπληρώνει την εικόνα και χαρακτηρίζει την ελληνική πραγματικότητα είναι η ιδιόμορφη οικογενειοκεντρική δομή της ελληνικής κοινωνίας και ο τεμαχισμός της γης σε μικροιδιοκτησίες που παραμένει και σήμερα χωρικά και κοινωνικά κυρίαρχη. (Οικονόμου, 2006)

Ένα επιπλέον στοιχείο σχεδιασμού και πολιτικής χρήσεων γης είναι η ύπαρξη εργαλείων ελέγχου των χρήσεων γης και η ύπαρξη μηχανισμών εφαρμογής τους. Στην Ελλάδα υπάρχουν αποσπασματικοί μηχανισμοί και όχι ένας γενικευμένος, ενώ οι χρήσεις καθορίζονται από πολεοδομικό διάταγμα (ΠΔ) 23.6/6.3.1987/ΦΕΚ166Δ στις εντός σχεδίου περιοχές. Τα ΓΠΣ μπορούν να τροποποιήσουν τις χρήσεις που προβλέπονται για μια περιοχή, όμως η πολιτική χρήσεων γης για την εκτός σχεδίου περιοχή είναι ανεξέλεγκτη, εκτός και αν προβλέπεται κάποιος περιορισμός από θεσμοθετημένο σχέδιο (Οικονόμου, 2006).

Όσον αφορά το «κεφάλαιο» αναπλάσεις, στην Ελλάδα εκτός από εξαιρέσεις αναπλάσεων για ανασυγκρότηση κατεστραμμένων περιοχών από το 1970 οι

περισσότερες αναπλάσεις περιορίζονταν στις πεζοδρομήσεις, χωρίς να αποτελούν προϊόν συνολικού σχεδιασμού που να λαμβάνει υπόψη την αγορά και τις ανάγκες της πόλης. Τη 10<sup>ετία</sup> του 1990 με τα ευρωπαϊκά κονδύλια επιχειρήθηκε η επαναπροσέγγιση των αναπλάσεων, παρόλα αυτά και πάλι δεν κατάφεραν να λειτουργήσουν ως κοινωνικοοικονομικές παρεμβάσεις (Οικονόμου, 2006). Την πολεοδομική αναρχία προσπάθησε να «συμμαζέψει» ο Νόμος 2508 περιλαμβάνοντας διάφορα πολεοδομικά εργαλεία στα πλαίσια του καθορίζοντας μεταξύ άλλων τις αναπλάσεις και τα μέσα πολεοδομικής παρέμβασης σε αυτές περισσότερο αυστηρά από ότι παλιότερα.

Η εκτός σχεδίου δόμηση στην ελληνική ύπαιθρο είναι ένα ακόμη μεγάλο κεφάλαιο του οποίου η χαλαρή θεσμοθέτηση έχει αλλοιώσει το εξωαστικό και περιαστικό<sup>10</sup> τοπίο με όλα τα παρεπόμενα της (παράνομες κατατμήσεις και καταπατήσεις). Στην περιαστική εκτός σχεδίου ζώνη των πόλεων είναι χαρακτηριστικό το φαινόμενο της διάσπαρτης και της παρόδιας δόμησης. Ακόμα και τα ΓΠΣ συνήθως προσανατολίζονται σε οικιστικές επεκτάσεις όχι με βάση τη φυσική, χωροταξική, πολεοδομική καταλληλότητα, αλλά προς τις «προεπιλεγμένες» περιοχές (Οικονόμου, 2006).

Συμπερασματικά, με όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά ως δεδομένα και λαμβάνοντας υπόψη πως ούτως ή άλλως η διαδικασία του σχεδιασμού είναι εξ ορισμού επίπονη, καθώς και τις θεσμικές ελλείψεις που υπήρχαν και υπάρχουν στην χωροταξική και πολεοδομική νομοθεσία της Ελλάδας, και συνυπολογίζοντας τη διπολική κατανομή της χώρας και της διοικητικής συγκέντρωσης διαμορφώθηκαν οι ελληνικές πόλεις όπως τις γνωρίζουμε λιγότερο ή περισσότερο. Αυτή η πραγματικότητα είναι λιγότερο ή περισσότερο προβληματική ή ευνοημένη γιατί ο χώρος και τα παράγωγα του δεν επλύονται συνολικά, συντονισμένα και διεπιστημονικά, παρά μόνο αποσπασματικά και

<sup>10</sup> Ο περιαστικός χώρος είναι μια χωρική ζώνη των πόλεων που αποτελεί τον μεταβατικό, ενδιάμεσο, ή συνδετικό χώρο (interface space) μεταξύ του πυκνοδομημένου ιστού και της περιβάλλουσας υπαίθρου. Σε ορισμένες περιπτώσεις εισχωρεί στον αστικό ιστό διαμέσου φυσικών στοιχείων (π.χ. ποτάμια) ή τεχνητών κατασκευών (π.χ. σιδηροδρομος). Με τον όρο περιαστικός χώρος δεν αναφερόμαστε μόνο στον γεωγραφικά δομημένο χώρο, αλλά στο συνολικό πλέγμα των οικονομικών, κοινωνικών και πολιτισμικών εκδηλώσεων και επιδράσεων που λαμβάνουν χώρα ή και απορρέουν από την πόλη. Στοιχεία έντασης της αλληλεξάρτησης και αλληλεπίδρασης των δύο κοινωνικοοικονομικών χώρων αστικός- περιαστικός θεωρούνται η εγγύτητα και ο μικρός χώρος πρόσβασης στο αστικό κέντρο. (Κουτσαντούλου, 2008)

υπό την επιρροή παντός τύπου συμφερόντων και όχι ως αποτέλεσμα σχεδιασμού και ποιοτικών στόχων.

### 1.2.2.Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Χαρακτηριστικό στοιχείο της ελληνικής πραγματικότητας είναι η αστική πόλωση και η ενίσχυση των δύο μητροπολιτικών κέντρων. Η κατάρτιση των ΠΠΧΣΑΑ το 2004 ήταν μια επίσημη θεσμικά ενέργεια προς την περιφερειακή ανάπτυξη. Βέβαια η αυξανόμενη διεθνοποίηση των οικονομικών δραστηριοτήτων, οι διαρθρωτικές αλλαγές στην παραγωγή, λόγω της τριτογενοποίησης της οικονομίας και η επίδραση των οικονομικών κύκλων στις χωρικές ισορροπίες είναι δυναμικές που ενισχύουν την μητροπολιτική συγκέντρωση και χωρίς την ύπαρξη κατάλληλων πολιτικών και σχεδιασμού γίνονται τροχοπέδη στην πολυκεντρική ανάπτυξη. Στον αντίποδα η πολυκεντρική ανάπτυξη ορίζεται ως η ισόρροπη ανάπτυξη περισσότερων περιφερειακών κέντρων με κύριο ζητούμενο την ενδυνάμωση των περιφερειών και των μεσαίων πόλεων και είναι μια διαδικασία η οποία μπορεί να επιτευχθεί όχι μόνο από τις εγγενείς δυναμικές των αγορών και τις μεταβολές που επιφέρουν, αλλά και από την ύπαρξη κατάλληλων πολιτικών, όπως την πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης.

Η ελληνική πραγματικότητα κάθε άλλο παρά πολυκεντρική ήταν παρότι έγιναν κάποιες προσπάθειες προς αυτήν την κατεύθυνση. Στην ελληνική περιφερειακή και χωροταξική πολιτική, τη 10<sup>ετία</sup> του 1970 χρησιμοποιήθηκε η έννοια του πόλου ανάπτυξης. Στο *Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Αναπτύξεως 1978-1982* (ΚΕΠΕ, 1979) περιγράφεται μια τέτοια πολιτική που απέβλεπε κύρια στη μείωση της κυριαρχίας της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, και στην αντιστροφή της διαπιστωμένης βαθμιαίας 'εγκατάλειψης και φθοράς της υπαίθρου' και της υποτονικότητας της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής στις άλλες πόλεις (βλ. και ΦΕΚ 1021/1979). Η σχετική πολιτική πρότεινε έξι<sup>11</sup> Κέντρα Εντατικών Προγραμμάτων Ανάπτυξης (ΚΕΠΑ), ήτοι έξι οικισμούς ή ζεύγη οικισμών, που θα αποτελούσαν και τους νέους πόλους ανάπτυξης, ή 'αντίπαλες πόλεις' όπως έγιναν ευρύτερα γνωστές (αντίπαλες προς την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη) (Κουσιδώνης, 2007) Στο ίδιο πρόγραμμα προτεινόταν και δύο κατώτερες κατηγορίες κέντρων, τα Αστικά Οικιστικά Κέντρα και τα Αγροτικά Οικιστικά Κέντρα. Το πιο χαρακτηριστικό, και μάλλον το μόνο απόλυτα

<sup>11</sup> Κατά το ΦΕΚ 1021Β'/1979: Λάρισα-Βόλος, Πάτρα-Αίγιο, Ηράκλειο, Καβάλα, Ιωάννινα, Κοζάνη-Πτολεμαΐδα

συγκεκριμένο στοιχείο του προγράμματος ήταν οι πληθυσμιακοί στόχοι για την Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και τα έξι ΚΕΠΑ για το έτος 2000. Για τις δύο πρώτες επεζητείτο δραστική μείωση του πληθυσμού που θα είχαν αν δεν εφαρμόζονταν το πρόγραμμα, ενώ για τα ΚΕΠΑ αύξηση. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα υπέστη δριμεία κριτική τόσο από την αντιπολίτευση όσο και σε επιστημονικό-τεχνικό επίπεδο και εγκαταλείφθηκε. (Κουσιδώνης, 2007)

Το μεταπολεμικό κράτος παρουσιάζει έντονα συγκεντρωτική δομή και μια ανισοβαρή κατανομή του πληθυσμού στα δυο μεγάλα αστικά κέντρα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Η πληθυσμιακή συρρίκνωση της περιφέρειας ήταν αιτία και συνέπεια της άνισης κατανομής των υποδομών, των υπηρεσιών και των ευκαιριών της ανάπτυξης. Είναι λογικό οι περιφερειακές ανισότητες να τροφοδοτούνται από τη δομή του αστικού συστήματος της χώρας. Οι διαρθρωτικές αλλαγές στην οικονομία και η τριτογενεοποίηση ενισχύουν τις μητροπόλεις. Η Θεσσαλονίκη δεύτερος ελληνικός χωρικός πόλος παρουσιάζει έντονο οικονομικό δυναμισμό λόγω της κεντροβαρικής γεωγραφικής θέσης της στη Βαλκανική χερσόνησο και της ισχυρής παραγωγικής της βάσης. Από την άλλη οι αντιοικονομίες συγκέντρωσης φαίνεται να ευνοούν την ανάπτυξη των μικρών πόλεων και την αποκέντρωση. Η Ελλάδα είναι σαφώς μια συγκεντρωτική χώρα και σε αυτό επιδρούν πολλοί παράγοντες όπως πχ η ανεπάρκεια των ΤΑ (απουσία κρίσιμης μάζας υπηρεσιών, πληθυσμού καταρτισμένου προσωπικού κα) και μιας συγκροτημένης κα αποδοτικής περιφερειακής πολιτικής. Είναι σαφές πως σε μια χώρα με ελκτικό τον πυρήνα της πρωτεύουσας και της συμπρωτεύουσας και με πόλωση των διοικητικών, πολιτικών, οικονομικών και πολιτιστικών λειτουργιών είναι περισσότερο από απαραίτητη η αποκέντρωση –διεύρυνση προς ελκυστικά, μικρότερου μεγέθους αστικά κέντρα που διαθέτουν συγκριτικά πλεονεκτήματα και που μπορούν να τροφοδοτήσουν την αναπτυξιακή δυναμική της χώρας. Προς στο παρόν στο «άνοιγμα» αυτό φαίνεται πλεονεκτικότερη θέση στην ιεραρχία της περιφερειακής ανάπτυξης φαίνεται να έχουν από τα στοιχεία των πληθυσμιακών μετακινήσεων οι πόλεις δορυφόροι της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Σε αυτήν την περίοδο της οικονομικής ύφεσης η εξεύρεση των κατάλληλων καινοτόμων περιφερειακών πολιτικών που να ανταποκρίνονται επαρκώς στα κριτήρια της αποτελεσματικότητας<sup>12</sup> και της ισότητας, χωρίς η διαπλοκή των δυο

<sup>12</sup> Η έννοια της ισότητας μπορεί να αποδοθεί με την ομοιόμορφη κατανομή του εισοδήματος, ενώ η έννοια της αποτελεσματικότητας με όρους μεγιστοποίησης της κοινωνικής ευημερίας



κριτηρίων να είναι ανταγωνιστική είναι απαραίτητη όσο ποτέ άλλοτε στην Ελλάδα. Οι περιφερειακές πολιτικές πρέπει να έχουν χωρική στόχευση και όχι απλά χωρική επίδραση. Παραδοσιακά πρέπει να στοχεύουν στην αντιστάθμιση των δυσμενών initial conditions των λιγότερο αναπτυγμένων περιοχών και τις αρνητικές επιπτώσεις των οικονομικών και άλλων παραγόντων που τείνουν να αυξήσουν τις ανισότητες. Οι πολιτικές αυτές είναι είτε τομεακές ή μακροοικονομικές και μπορούν να διακριθούν σε πολιτικές υποδομών, ανθρώπινου δυναμικού, ενδογενούς ανάπτυξης, προσέλκυσης επενδύσεων και δημοσίων δαπανών. Στην περίπτωση της Ελλάδας αν και ο αρχικός στόχος ήταν η μείωση των ανισοτήτων, η μη επιτυχημένη εφαρμογή και η αναποτελεσματικότητα ως προς την κατανομή των πόρων κυρίως του ΠΔΕ και των επενδυτικών νόμων είχαν σαν αποτέλεσμα την ενίσχυση των ήδη ανεπτυγμένων περιφερειών και τη συντήρηση των ανισοτήτων, αν όχι την αύξησή τους.

Είναι αμφίβολο κατά πόσο η οικονομική κρίση συσχετίζεται με την όξυνση η την άμβλυνση των περιφερειακών ανισοτήτων. Η μελέτη των οικονομικών κύκλων υπαγορεύει πως σε περιόδους υψηλής ανάπτυξης οι ανισότητες τείνουν να αυξάνονται ενώ σε περιόδους ύφεσης μειώνονται επειδή ακριβώς οι ανεπτυγμένες περιοχές έχουν τη δυνατότητα να εκμεταλλεύονται τις ευνοϊκές οικονομικές συγκυρίες περισσότερο από τις λιγότερο ανεπτυγμένες (Πετράκος & Ψυχάρης, 2004). Προς αυτό το συμπέρασμα μεταξύ άλλων αναφέρουν «Μια σειρά από πρόσφατες έρευνες τόσο σε εθνικό όσο και ευρωπαϊκό επίπεδο δείχνουν ότι οι διακυμάνσεις τις οικονομίας και οι οικονομικοί κύκλοι επηρεάζουν τις ανισότητες... Οι προοπτικές περιφερειακής σύγκλισης στη χώρα μας εξαρτώνται από το δυναμισμό της οικονομίας. Για παράδειγμα η μείωση των ανισοτήτων στη δεκαετία του 1980 οφείλεται κατά ένα σημαντικό μέρος στην ύφεση της οικονομίας, ενώ η αύξηση των ανισοτήτων στη δεκαετία του 1990 αποδίδεται εν μέρει στους έντονους ρυθμούς ανάπτυξης της περιόδου. Αυτή η εξάρτηση των περιφερειακών ανισοτήτων από τους οικονομικούς κύκλους υποδηλώνει ότι κάθε φάση της οικονομικής ανάκαμψης θα συνοδεύεται από έξαρση των ανισοτήτων, δημιουργώντας ένα δυσεπίλυτο πρόβλημα περιφερειακής πολιτικής».

Η αντιπαράθεση των βασικών ρευμάτων των οικονομικών της συσσώρευσης και των νεοκλασικών οικονομικών έγκειται στο ότι στη δεύτερη θεωρία σε αντίθεση με την

---

που επιτυγχάνεται σε μια δοσμένη κατανομή εισοδήματος. Στην πρακτική των οικονομικών πολιτικών αναζητούνται συνδυασμοί που να εξυπηρετούν την οικονομική ανάπτυξη σε εθνικό επίπεδο με κριτήριο την αποτελεσματικότητα και την περιφερειακή με κριτήριο την ισότητα (Κονσόλας, 1997)



πρώτη η σύγκλιση και αύξηση του ρυθμού ανάπτυξης επέρχεται χωρίς την ανάγκη παρεμβατικής πολιτικής, αλλά αυτόματα μέσω της λειτουργίας του μηχανισμού της αγοράς. Σύμφωνα με τη θεωρία αυτό μπορεί να γίνει με τρεις μηχανισμούς που μπορούν να οδηγήσουν στην εξάλειψη των περιφερειακών ανισοτήτων και ισόρροπη ανάπτυξη (Πετράκος & Ψυχάρης, 2004). Η νεότερη Νέα Οικονομική Γεωγραφία προσφέρει μια διαφορετική θεώρηση στο οικονομικό και περιφερειακό γίγνεσθαι υποστηρίζοντας πως αν η απόσταση μεταξύ κέντρων και περιφέρειας μειωθεί, οι περιφερειακές ανισότητες θα αυξηθούν, αφού με τη μείωση του μεταφορικού κόστους θα δημιουργηθούν τάσεις συγκέντρωσης προς το κέντρο που είναι η βάση των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Γενικότερα όταν αναφερόμαστε σε ανομοιογενώς ανεπτυγμένα κέντρα θα πρέπει να υπάρχει μια κρίσιμη απόσταση μεταξύ της μητρόπολης και της λιγότερο ανεπτυγμένης περιφέρειας που να διασφαλίζει τη βιωσιμότητα της συνεργασίας. Σε περίπτωση που απόσταση ελαχιστοποιείται, πιθανόν να υπάρξει απομύζηση και οικονομική αφαίμαξη από την λιγότερο ανεπτυγμένη περιοχή με οφέλη για τη μητρόπολη.

Βέβαια, άλλο ένα στοιχείο που καθορίζει την περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα είναι η διεύρυνση της ΕΕ που πλέον εντάσσει χώρες μικρότερης οικονομικής δυναμικής στα πλαίσια της επιφέροντας αλλαγές στην ευρωπαϊκή περιφερειακή πολιτική και την κατανομή των ευρωπαϊκών πόρων. Επιπλέον, όσον αφορά στην ΚΜ και το όριο επιλεξιμότητας 75% του μέσου κοινοτικού όρου στην ΕΕ-25 σύμφωνα με στοιχεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (2003) είναι στο 74,9% (Ψυχάρης, 2004). Όμως, κάθε περιφερειακή πολιτική, διεθνής, ευρωπαϊκή ή εθνική πρέπει να υπερβαίνει το απλό πλαίσιο των χρηματοδοτικών μηχανισμών, συνθέτοντας πολιτικές λαμβάνοντας υπόψη τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα της εκάστοτε περιφέρειας και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της. Αφετηρία των δημοσιονομικών πολιτικών οφείλει να αποτελέσει η αρχή της επικουρικότητας εκφρασμένη σε μια ανθρωποκεντρική θεώρηση. Άλλωστε η ιδανική πολιτική δεν είναι μια αφηρημένη και θεωρητική έννοια, αλλά μια δράση προσεκτικά σχεδιασμένη που μέσω μιας αναλυτικής διαδικασίας αξιολογήσεων, ανάδειξης και ιεράρχησης των κύριων ζητημάτων χαράσσει ευέλικτους και πραγματοποιήσιμους στόχους.

Δεν υπάρχουν λοιπόν γενικότεροι κανόνες που να κατοχυρώνουν την περιφερειακή ανάπτυξη ως απόρροια συγκεκριμένων περιφερειακών πολιτικών ή πανάκεια του ζητήματος των ανισοτήτων. Το μόνο αξίωμα σε αυτήν την διαδικασία

έγκειται στη σωστή διάγνωση και κατανόηση των απειλών, των ευκαιριών και γενικότερα της ιδιομορφίας κάθε τόπου, σηματοδοτώντας δράσεις και αποφάσεις τοπικού χαρακτήρα που υποκινούνται όμως από την κρατική μηχανή, παρέχοντας αναπτυξιακά κίνητρα προκαλώντας αύξηση της απασχόλησης που αποτελεί και η θεμέλιο λίθο κάθε περιφερειακής πολιτικής. Βέβαια το κράτος δεν εκφράζει πάντοτε με τον καλύτερο τρόπο την κοινωνία. Ίσως θα μπορούσε να είναι αποτελεσματική η συμμετοχή πέραν του κράτους και άλλων δρώντων σε ένα λειτουργικό τρίπτυχο, όπου ο ιδιωτικός τομέας, η κοινωνία των πολιτών και ο κεντρικός μηχανισμός αλληλεπιδρούν διαλεκτικά και παραγωγικά. Στα πλαίσια αυτής της «ανθρωποκεντρικής» ιδεολογίας χρειαζόμαστε μια περιφερειακή πολιτική με διάρκεια, αλλά σαφώς αποκεντρωτική με την ανάλογη μεταφορά πόρων, με μεταφορά των κέντρων λήψης αποφάσεων κοντά στους πολίτες και αποτελεσματική αξιοποίηση των -ακόμα πιο ενισχυμένων με τον Καλλικράτη- τοπικών αυτοδιοικήσεων, ώστε να αρθεί η απομόνωση και η εσωστρέφεια κάποιων περιοχών που οδηγούνται διαχρονικά σε απόκλιση.

Στην παρούσα συγκυρία της εθνικής οικονομικής κατάρρευσης, δοκιμασμένες στρατηγικές άλλων χωρών έχουν αποδείξει πως το κράτος αναλαμβάνοντας το ρόλο του επενδυτή μέσα από ένα φάσμα κρατικών δημοσιονομικών πολιτικών αντισταθμίζει την αδράνεια των ιδιωτικών επενδύσεων, των οποίων η ένταση συρρικνώνεται σταδιακά. Η οικονομική κρίση που διερχόμαστε αποζητά την άσκηση περιφερειακών πολιτικών με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη με επεκτατικές πολιτικές στον τομέα των δημόσιων επενδύσεων-στο βαθμό που αυτό μπορεί να γίνει-, πολιτικές που έως σήμερα αποδεικνύονται ένα διαχρονικό και ασφαλές εργαλείο περιφερειακής ανάπτυξης με ανταποδοτικά οφέλη στην κοινωνία, στο παραγωγικό σύστημα, στην απασχόληση και εν τέλει στην οικονομία. Η ισχύς αυτού του μέσου εκτιμάται ευνοϊκή έστω για μια βραχυχρόνια αντιμετώπιση της κρίσης, αλλά παρόλα αυτά καταλυτική σε σχέση με άλλες εναλλακτικές των προηγούμενων χρόνων (πχ τακτικές ισοσκελισμένων προϋπολογισμών, νομισματική πολιτική κα). Δεν είναι τυχαία στραμμένη προς την εισήγηση μέτρων δημοσιονομικής πολιτικής ελλειμματικών προϋπολογισμών, που όμως στηρίζουν την απασχόληση, η αντίστοιχη πολιτική χωρών όπως η Γερμανία και η Αμερική. Φυσικά σημαντικό ρόλο στα οφέλη έχει η σωστή επενδυτική επιλογή στους κατάλληλους τομείς (περιβάλλον, υποδομές, κοινωνικό κεφάλαιο κα), αφού διαφορετικές επιλογές ανά περιοχή μπορεί να αποδώσουν διαφορετικού βαθμού και αντοχής ανάπτυξη. Όσον αφορά τις μεταφορικές υποδομές πρέπει να συμπληρώνονται

με έργα σε τοπική κλίμακα. Στην Ελλάδα βρισκόμαστε σε επίπεδο περιφερειακής πολιτικής στον αντίποδα των παραπάνω, αφού παρατηρείται μείωση σε σειρά από κρίσιμους τομείς όπως τα περιφερειακά ή νομαρχιακά προγράμματα που παράγουν υψηλή προστιθέμενη τοπική αξία. Μείωση επίσης παρατηρείται σε καίριας σημασίας τομείς όπως την έρευνα και στ δημόσια διοίκηση, στην υγεία και την εκπαίδευση. Επιπρόσθετα, πρέπει το κράτος να χαράζει μια εισοδηματική πολιτική-όσο πλέον μας επιτρέπει το ΔΝΤ. Κανείς όμως δε μπορεί να βεβαιώσει αν η επιτυχία τους και μπορεί να μειώσει τις περιφερειακές ανισότητες ή αν οι περιφερειακές ανισότητες δημιουργούνται από τη φύση των αγορών, τη νωχελική φύση των πολιτικών ή τον ατυχή συνδυασμό τους.

Σε αυτήν την περίοδο της κρίσης η περιφερειακή ανάπτυξη πρέπει να εστιάσει σε πάσχοντα και δυνητικά αναπτυσσόμενα αστικά κέντρα-όπως τα Γιαννιτσά. Γενικότερα οι υπάρχουσες πόλεις που βρίσκονται στα διοικητικά όρια της Αθήνας και τη Θεσσαλονίκης ή στην ευρύτερη περιφέρεια τους παρατηρείται πως αυξάνονται με μεγαλύτερο ρυθμό από ότι στην υπόλοιπη χώρα.(Πετράκος & Παυλέας,2005). Η ταχεία ανάπτυξη των πόλεων αυτών βέβαια δεν είναι ένδειξη αποκεντροποίησης αλλά περισσότερο αποτελεί μια εσωτερική αποκέντρωση η περιαστικοποίηση των δυο μητροπόλεων που εξελίσσονται σε ευρύτερες πολυκομβικές (multi-nodal) μητροπολιτικές περιφέρειες με πολλαπλές αστικές περιφερειακές συγκεντρώσεις.(Πετράκος & Παυλέας,2005)

Επιπλέον, «το περιφερειακό πρόβλημα σε μια χώρα δεν είναι στατικό, αλλά έχει δυναμικό χαρακτήρα παίρνοντας διαφορετική μορφή η οποία εξαρτάται από την οικονομική συγκυρία, τις εξωτερικές επιδράσεις και την αναπτυξιακή φάση στην οποία διέρχεται η κάθε χώρα. Η περιφερειακή πολιτική προκειμένου να μπορέσει να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά τις διάφορες μορφές του περιφερειακού προβλήματος προσαρμόζει σε αυτές κάθε φορά τα μέσα που διαθέτει και κατανέμει τους πόρους ανάλογα με το βαθμό προβληματικότητας των περιοχών και την ανάγκη βελτίωσης της κοινωνικής ευημερίας» (Πετράκος & Οικονόμου, 1999). Συμπερασματικά, η περιφερειακή ανάπτυξη χρειάζεται προσεκτικό σχεδιασμό. Όμως η ανυπαρξία μέχρι τώρα ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδίου ανάπτυξης οδηγεί τα περιφερειακά προγράμματα να γίνονται μια κατακερματισμένη και αποσπασματική παρέμβαση με αμφίβολη συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη, τουλάχιστον στα δυο πρώτα ΚΠΣ. Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι καθιερώνεται η μεθοδολογία του προγραμματισμού σε

συνδυασμό με το δεσμευτικό πλαίσιο της στην ελληνική εφαρμογή τους εξακολουθούν να αναπαράγονται εγγενείς αδυναμίες κομμάτι της υλοποίησης των προγραμμάτων με μια εμμονή στις βασικές υποδομές και στην ανταγωνιστικότητα της οικονομίας, ενώ οι επενδύσεις στο ανθρώπινο δυναμικό εξακολουθούν να είναι περιορισμένες. (Ψυχάρης, 2004)

### 1.3 ΤΟ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Το ευρύτερο πλαίσιο της χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας συμπληρώνεται με τη θέσπιση των 2508/97 και 2742/1999. Η θεσμοθέτηση του οικιστικού νόμου 2508/97, ενισχύει τον ρόλο των ΟΤΑ όσον αφορά στην εκπόνηση μελετών του 1<sup>ου</sup> επιπέδου του σχεδιασμού, όπως ορίζονται από το νόμο αυτό, δηλαδή των ΓΠΣ και Σχέδιο Χωρικής οικιστικής οργάνωσης Ανοιχτών Πόλεων (ΣΧΟΟΑΠ), δεδομένου ότι αυξάνει η χωρική εμβέλεια των ΟΤΑ και μεγεθύνεται ο χώρος ευθύνης τους. Παράλληλα, ο νόμος 2742/99 εγκαθιδρύει νέα όργανα, μέσα και διαδικασίες χωροταξικού σχεδιασμού, αποτελεί το ενιαίο θεσμικό πλαίσιο χωροταξίας στην Ελλάδα και εφαρμόζεται σε εθνικό, περιφερειακό, τομεακό και τοπικό επίπεδο. Με το νόμο αυτό, ο εθνικός και περιφερειακός χωροταξικός σχεδιασμός διαφοροποιείται από τον προαναφερθέντα πολεοδομικό σχεδιασμό μεσαίας και μικρής κλίμακας (ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ, ΖΟΕ, Πολεοδομική Μελέτη) τόσο λόγω της γεωγραφικής ακτίνας επιρροής του όσο και, κυρίως, λόγω των κανονιστικού χαρακτήρα του. Σύμφωνα με το νόμο αυτό, καθιερώνεται η κατάρτιση Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού (γενικό, ειδικά, περιφερειακά πλαίσια) που συνιστούν τον Στρατηγικό Σχεδιασμό. Ο τελευταίος περιέχει τις γενικές κατευθύνσεις, τις βασικές προτεραιότητες και τις στρατηγικές επιλογές για την ολοκλήρωση της βιώσιμης ανάπτυξης του χώρου, σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, ενώ παύουν να εγκρίνονται χωροταξικά σχέδια σε επίπεδο νομού, παρά μόνο κατ' εξαίρεση, παρ' ότι έως και πριν μια 10<sup>ετία</sup> το βασικό πλαίσιο του σχεδιασμού του χώρου ήταν -έστω θεωρητικά- το χωροταξικό σχέδιο του νομού. Το περιφερειακό επίπεδο καθίσταται αυτοτελές και υποχρεωτικό επίπεδο χωροταξικού σχεδιασμού. Για κάθε περιφέρεια της χώρας καταρτίζεται το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού<sup>13</sup>, το οποίο εξειδικεύει τις προγραμματικές κατευθύνσεις του Εθνικού Πλαισίου και παρέχει στα κατώτερα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού (ΓΠΣ κλπ) κατευθύνσεις για την ολοκληρωμένη διαχείριση του χώρου και αποτελεί το 1<sup>ο</sup> επίπεδο σχεδιασμού με υποκείμενα τα προαναφερθέντα. Για την ΠΚΜ εγκρίθηκε το 2004 το

<sup>13</sup> Ν. 2472/99, άρθρο 8



αντίστοιχο ΠΠΧΣΑΑ<sup>14</sup>. Η έως τώρα ανυπαρξία αναλυτικού θεσμικού χωροταξικού πλαισίου είχε ως συνέπεια το έως τώρα 1<sup>ο</sup> επίπεδο σχεδιασμού(ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ) του νόμου 2508/97 και πλέον 2<sup>ο</sup> να παίζει τον ρόλο των τοπικών χωροταξικών σχεδίων. Έτσι, στο περιεχόμενο τους συνυπάρχει το τοπικό χωροταξικό επίπεδο με το γενικό πολοδομικό επίπεδο, κάτι που πλέον αντιμετωπίζεται με τη σύνταξη νέων σχεδίων ενταγμένων στο πνεύμα των νέων σχεδιαστικών και οργανωτικών δεδομένων για το χώρο. Με βάση αυτά τα θεσμικά δεδομένα τίθεται επιπλέον το ζήτημα της εναρμόνισης των κατευθύνσεων του ΠΠΧΣΑΑ της ΠΚΜ με τους δυο προαναφερθέντες νόμους, το ΓΠΧΣΑΑ, τις ΚΥΑ για τη βιομηχανία και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (ΑΠΕ).

Ως προς την χωρική διάρθρωση του οικιστικού δικτύου το ΓΠΧΣΑΑ (2008) διαπιστώνεται πως από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 το διπολικό σύστημα της Ελλάδας μετεξελίσσεται σε ολιγοπολικό, ενώ Αθήνα και Θεσσαλονίκη έχουν δημιουργήσει στην περιφέρεια τους μια σημαντικής έκτασης και δυναμικής ενδοχώρα. Το ζήτημα της ισόρροπης πολυκεντρικής ανάπτυξης της δικτύωσης των πόλεων και της περιφερειακής ανάπτυξης είναι ζητήματα που τίθενται στα πλαίσια του. Ειδικότερα για την πολυκεντρική ανάπτυξη επιδιώκεται η επιτάχυνση του μετασχηματισμού του αστικού συστήματος της χώρας σε περισσότερο ισόρροπο και πολυκεντρικό, η ενίσχυση της ισότητας και της ισορροπίας μεταξύ αστικών κέντρων και αγροτικών περιοχών, η βελτίωση της πρόσβασης σε βασικά δίκτυα μεταφορών ενέργειας και επικοινωνιών κ.α. Όσον αφορά την διαχείριση των μητροπολιτικών κέντρων, για τα δυο μητροπολιτικά κέντρα Αθήνα και Θεσσαλονίκη υιοθετούνται μεταξύ άλλων ο περιορισμός της αστικής τους μεγέθυνσης με προσανατολισμό της αγοράς εργασίας σε επιλεγμένους κλάδους (έρευνα, καινοτομία, ναυτιλία τουρισμό, πολιτισμό) με ανάπτυξη όμως των δορυφορικών τους κέντρων.(ΓΠΧΣΑΑ, 2008) Πάντως σε κάθε περίπτωση επισημαίνεται πως για να είναι οι πολιτικές περιφερειακής ανάπτυξης αποτελεσματικές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τα διαρθρωτικά προβλήματα των περιφερειών. Επίσης στο πεδίο των μεταφορών διαπιστώνεται πως η προώθηση πολιτικών συνδυασμένων μεταφορικών συστημάτων και δημοσίων συγκοινωνιών θα καταστήσει ανταγωνιστικότερη την ελληνική οικονομία και θα βελτιώσει την ποιότητα των υπηρεσιών μεταφορών. Όσο για τη διάσπαρτη βιομηχανική εγκατάσταση -σύμφωνα και με την Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) για το ειδικό χωροταξικό της βιομηχανίας - μπορεί να είναι αποδεκτή μόνο για



ορισμένους κλάδους και οι παλιές και νέες μονάδες θα συγκεντρωθούν σε οργανωμένους υποδοχείς. Στις στρατηγικές του ΓΠΧΣΑΑ (2008) αποτελεί η υιοθέτηση ενός *προτύπου βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης βασισμένου στη συγκρότηση ενός πλέγματος πόλων και αξόνων ανάπτυξης*, επιδιώκοντας ρητά την πολυκεντρική οργάνωση του εθνικού χώρου (ΓΠΧΣΑΑ, κεφ3, αρθ.5). Στο ΓΠΧΣΑΑ δίνονται ειδικές κατευθύνσεις για τη ρύθμιση του χώρου σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη με κύρια τη *σταθεροποίηση του πληθυσμού τους ...με ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης...και με ανάπτυξη των δορυφορικών τους κέντρων*

### 1.3.1. ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ- Ο ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ -ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση και το νέο πλαίσιο παρέμβασης που καθόρισαν οι θεσμοί της διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην άσκηση των αστικών πολιτικών διαμορφώνοντας ως ένα βαθμό τους σύγχρονους στόχους των αστικών πολιτικών. Βασικό εργαλείο που της Ευρωπαϊκής χωρικής πολιτικής αποτελεί το Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ, 2001) που θέτει κάποιες γενικές αρχές σύμφωνα με τις οποίες χαράσσεται μια ενιαία ευρωπαϊκή πολιτική υπέρ της διοικητικής αποκέντρωσης και της πολυκεντρικότητας με ισότιμη πρόσβαση για όλους σε υποδομές τεχνολογία και γνώση, συνετή διαχείριση των φυσικών πόρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς και επιδίωξη μιας περισσότερο εταιρικής σχέσης πόλης-υπαίθρου στον αντίποδα της σημερινής απομυζητικής. Βέβαια το ΣΑΚΧ (2001) είναι κείμενο κατευθύνσεων και όχι οδηγία. Στα πλαίσια του όμως υποστηρίζεται ρητά και μια πάγια πολιτική και της ΕΕ που προωθεί την ενίσχυση της ενδογενούς τοπικής ανάπτυξης με στόχο την ανταγωνιστικότητα και την ελκυστικότητα των πόλεων των εθνικών περιφερειών, θεωρώντας τον αυτάρκη οικονομικό δυναμισμό των περιφερειών απαραίτητο στοιχείο ώστε οι περιφέρειες να καθίστανται ανταγωνιστικές σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Ο Χωροταξικός Σχεδιασμός στην Ελλάδα σηματοδοτείται από το ΥΧΟΠ το 1984 (Χάρτης 6) με στόχο να συντονίσει στο επίπεδο του γεωγραφικού χώρου τις οικονομικές, κοινωνικές και τεχνικές δραστηριότητες του αναπτυξιακού προγραμματισμού με βάση την αρχή της σύμμετρης ανάπτυξης. Ειδικότερα, ο χωροταξικός σχεδιασμός πρότεινε το πλαίσιο για την αντιμετώπιση των αναπτυξιακών προβλημάτων μέσω νέων θεσμών και διοικητικών δομών που είχαν εισαχθεί μετά το

1981(ΥΧΟΠ, 1984). Το «Συνοπτικό σχέδιο<sup>15</sup> δομικών παρεμβάσεων» επεδίωκε να δώσει τις βασικές κατευθύνσεις για την οργάνωση του χώρου της γεωγραφικής ενότητας του νομού με στόχο την υποστήριξη του προγράμματος τοπικής ανάπτυξης. Συντάχθηκαν τότε οι «προτάσεις χωροταξικής οργάνωσης για όλους τους νομούς της χώρας μετά την θέσπιση του 1337/1983. Οι προτάσεις αυτές αν και παρουσίαζαν ελλείψεις στην τεκμηρίωση τους συνέβαλαν σε μια συστηματοποίηση<sup>16</sup> των κύριων αναπτυξιακών παραμέτρων κάθε νόμου (Αραβαντινός,1997).



### Χάρτης 6.

Οικιστική δομή

Ν. Πέλλας

(Πηγή: Κουσιδώνης, 2007)



<sup>15</sup> Παρουσίαζε σε γενικές γραμμές τους βασικούς αναπτυξιακούς στόχους της περιοχής όπως επιθυμητή δομή στο χώρο του παραγωγικού συστήματος, δίκτυα τεχνικής υποδομής, οικιστική δομή του νομού, ζώνες ειδικής προστασίας και σχεδιασμού σε ορισμένες ευαίσθητες ή κρίσιμες περιοχές.

### 1.3.1. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Το ΠΠΧΣΑΑ της ΠΚΜ έχει προσδιορίσει τις βασικές προτεραιότητες και τις στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη του χώρου, διαμορφώνοντας το πλαίσιο ανάπτυξης και δίνοντας γενικές κατευθύνσεις. Αποτελεί το ανώτερο θεσμοθετημένο πλαίσιο σχεδιασμού για την ΠΚΜ, καταγράφει και αξιολογεί τη θέση και το ρόλο της σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, καθώς και τους παράγοντες που επηρεάζουν τη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη και τη διάρθρωση του. Επίσης, προσδιορίζει τις βασικές προτεραιότητες και στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη και αειφόρο ανάπτυξη του, οι οποίες θα προωθούν την ισότιμη ένταξη της στον ευρύτερο διεθνή, ευρωπαϊκό και εθνικό χώρο (ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ,2004). Ο πυρήνας των κατευθύνσεων του χωροταξικού της ΠΚΜ τροχοδρομεί την ανάπτυξη ενός Μακροχρόνιου Προτύπου Χωρικής Ανάπτυξης, το οποίο εισάγει τις προγραμματικές και σχεδιαστικές ενότητες του Χώρου που καθορίζονται από τις φυσικές και γεωγραφικές σταθερές της ανθρωπογεωγραφίας της ΠΚΜ. Το ΠΠΧΣΑΑ της ΠΚΜ έχει θέσει σε προτεραιότητα το καθήκον να τεκμηριώσει και να οριοθετήσει τα γεωγραφικά πλαίσια ομοιογενών προγραμματικών και σχεδιαστικών ενοτήτων, ώστε η διαχείριση του χώρου και ο γεωγραφικός προσανατολισμός των αναπτυξιακών προγραμμάτων να είναι «εύφορα». Οι εξειδικεύσεις<sup>17</sup> της χωροταξικής οργάνωσης ανά νομό θα παρακολουθήσουν κατά προτεραιότητα τις διανομαρχιακές, προγραμματικές και σχεδιαστικές ενότητες και τα βασικά συστήματα που προωθούν την ανάπτυξη, το σύστημα των αστικών κέντρων και τα υποστηριζόμενα πεδία παραγωγικών δραστηριοτήτων και το σύστημα των μεταφορικών υποδομών που διασύνδεει το παραγωγικό σύστημα. Οι προτεραιότητες αυτές θα συμπληρωθούν με τις εξειδικεύσεις των ειδικών χωρικών παρεμβάσεων (ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ,2004).

Όσον αφορά την ΠΚΜ αναγνωρίζονται προτεραιότητες για Επανασχεδιασμό Αναπτυξιακών Συστημάτων Αστικών Κέντρων Δικτύου Μεταφορών και Παραγωγικών Ζωνών, ζωνών εντατικών αγροτικών δραστηριοτήτων, οργάνωσης περιοχών Ορεινού Χώρου και Παραμεθορίων ζωνών, οργάνωση και προβολή Παγκοσμιότητας Ολύμπου, της Μοναδικότητας Άθω, της Ιστορικότητας του τριγώνου Πέλλας–Δίου–Βεργίνας. Επιπλέον, στο χωροταξικό της ΠΚΜ τίθεται για



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

Όσον αφορά τη Θεσσαλονίκη σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ (2004) θα εξακολουθήσει να αποτελεί το δεύτερο μητροπολιτικό κέντρο της χώρας με ιδιαίτερη επιρροή στο βορά, αλλά η ενίσχυση του μητροπολιτικού της ρόλου θα επιτευχτεί μέσω της δημιουργίας ενός πόλου υπηρεσιών διαπεριφερειακής κλίμακας και συγκρότηση ενός ιεραρχημένου αστικού δικτύου, της δημιουργίας «αστεριά» συνδυασμένων μεταφορών και εκθεσιακής/διοικητικής δραστηριότητας. Το ΠΠΧΣΑΑ(2004) στηρίζει τον μητροπολιτικό ρόλο της Θεσσαλονίκης αλλά όχι τη μεγέθυνση των σημερινών της δραστηριοτήτων μέσω της διαμόρφωσης της μητρόπολης σε κεντρικό κόμβο διαπεριφερειακής κλίμακας ενός ιεραρχημένου αστικού δικτύου, της δημιουργίας ενός «αστεριά» υποδομών με αξιοποίηση των δικτύων προς το συνδυασμό εμπορικής και διοικητικής δραστηριότητας και της δικτύωσης του παραγωγικού συστήματος της αγοράς της Θεσσαλονίκης με το υπόλοιπο βορειοελλαδικό τόξο, ώστε να προκύψουν «κινητήριες διακλαδικές συνδέσεις και προσέλκυση επενδύσεων καινοτομίας». Με στόχο τα παραπάνω μεταξύ άλλων προτείνεται εγκατάσταση ιεραρχημένων συνδέσεων μεταξύ Θεσσαλονίκης και ενός ιεραρχημένου δικτύου με επιλεγμένη ενίσχυση υποδομών για κάθε αστικό κέντρο στην ΚΜ και επαναπροσδιορισμός των ορίων της μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης.

Τα βασικότερα σημεία του ΠΠΧΣΑΑ (2004) σχετικά με το ΔΓ συνοψίζονται παρακάτω. Το οικιστικό δίκτυο της ΠΚΜ συγκροτείται σε τρία (3) επίπεδα, στο ΠΣΘ, στα αναδυόμενα αστικά κέντρα και στις πόλεις που αναπτύσσονται ακτινικά σε σχέση με τη Θεσσαλονίκη. Βάσει του ΠΠΧΣΑΑ τα Γιαννιτσα αποτελούν οικισμό 3<sup>ου</sup> επιπέδου<sup>18</sup> και οι υπόλοιποι οικισμοί του ΔΓ οικισμούς 5<sup>ου</sup> επιπέδου και εξαρτώνται από τα Γιαννιτσα. Τα Γιαννιτσα ανήκουν στο αναδυόμενο δίκτυο αστικών κέντρων δυτικά του νομού, μαζί με την Έδεσσα, τη Βέροια και τη Νάουσα. Το σύστημα των αστικών κέντρων, όπως είναι φυσικό, αποδίδει τον κυρίαρχο ρόλο στη Θεσσαλονίκη.

<sup>18</sup> Το ΓΠΣ διατηρεί την ισχύουσα διοικητική ιεράρχηση, ενώ οι οικισμοί οργανώνονται σε μία χωρική ενότητα (ΓΠΣ Γιαννιτσών,2009 )

Τα Γιαννιτσαάκη ανήκουν στους δυναμικούς οικισμούς, που μαζί με τις πρωτεύουσες των νομών αποτελούν κέντρα ανάπτυξης της περιφέρειας. Κριτήρια για αυτό το χαρακτηρισμό αποτελούν οι τάσεις μεταβολής του πληθυσμού, οι δείκτες απασχόλησης σε σχέση με το ΜΟ της περιφέρειας και οι δείκτες δεσμεύσεων κοινωνικού εξοπλισμού και τεχνικής υποδομής. Στις πεδινές περιοχές του νομού Πέλλας καταγράφεται ένα πυκνό οικιστικό δίκτυο με αλληλοσυμπληρούμενους ως προς τις εξυπηρετήσεις οικισμούς. Στην ΠΜ η Έδεσσα με τα Γιαννιτσαάκη αποτελούν εν δυνάμει δίπολο που σε συνδυασμό με τα μικρότερα αστικά κέντρα της πεδινής περιοχής των δύο νομών αποτελούν ένα ισχυρό πλέγμα αστικών κέντρων το οποίο μπορεί να λειτουργήσει ως σημαντικός αναπτυξιακός πόλος με βάση κυρίως την αγροτική δραστηριότητα, τη μεταποίηση, το εμπόριο, τις μεταφορές και τις υπηρεσίες που συνδέονται με αυτή. Στις δυναμικές περιοχές, ανήκουν τα ιστορικά αστικά κέντρα της περιοχής (Βέροια, Νάουσα, Έδεσσα), αλλά και τα νέα και δυναμικά αναδυόμενα κέντρα (Γιαννιτσαάκη, Σκύδρα, Κρύα Βρύση, Πλατύ, Αλεξάνδρεια) (ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ, 2004).

Το ΠΠΧΣΑΑ(2004) παρουσιάζει σχηματικά την επιχειρηματική και αναπτυξιακή υποδομή που απαιτείται ή που θα πρέπει να ενισχυθεί, σε αντιστοιχία με το ρόλο των σημαντικών κέντρων στο οικιστικό δίκτυο της ΠΚΜ. Για τα Γιαννιτσαάκη κύρια αναπτυξιακή υποδομή που απαιτείται είναι η σύνδεση με τους κύριους οδικούς άξονες. Όσον αφορά στην προστασία και ανάδειξη του ΦΠ γίνεται αναφορά στην υποβάθμιση της ποιότητας των υδάτων του Λουδία, ο οποίος δέχεται ακατέργαστα οικιακά λύματα από τα Γιαννιτσαάκη, την Κρύα Βρύση κ.α. Προτείνεται για τους Ν.Πέλλας-Ημαθίας η δημιουργία ζωνών μεταποιητικών και εμπορευματικών δραστηριοτήτων στους άξονες Πλατέος, Αλεξάνδρειας, Βέροιας, Κόπανου, Σκύδρας, Γιαννιτσών και η οργάνωση σε ζώνες των υφιστάμενων μονάδων στα Γιαννιτσαάκη και τη Νάουσα. Μια ακόμα κατεύθυνση στα πλαίσια του αφορά στα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων<sup>19</sup> (ΣΟΑΠ) με αστικές αναπλάσεις να χωροθετούνται κατά προτεραιότητα στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης, σε μεγάλα αστικά κέντρα (Βέροια, Έδεσσα, Γιαννιτσαάκη, Νάουσα, Κατερίνη, Σέρρες κλπ) -ένα ισχυρό πλέγμα αστικών κέντρων που μπορεί να λειτουργήσει ως σημαντικό αναπτυξιακό πόλος με βάση την ανταγωνιστική αγροτική δραστηριότητα, τη μεταποίηση, το

<sup>19</sup> Σύμφωνα με το Ν.2742/99 αποτελούν μηχανισμό ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε πόλεις ή ευρύτερες αστικές περιοχές που παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιορισμένου μεγέθους των διατιθέμενων πόρων.



εμπόριο, τις μεταφορές και τις υπηρεσίες (ΠΠΧΣΑΑ,2004)- και σε περιοχές με ιδιαίτερα προβλήματα. Στο ΠΠΣΧΑΑ –όσον αφορά στην ΠΜ-αλλά ζητήματα κρίσιμα με τα οποία οφείλουν να εναρμονίζονται τα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού και προγραμματισμού και για τα οποία γίνεται χωροταξικός προγραμματισμός είναι ο επανασχεδιασμός ευρύτερου αστικού σχηματισμού Πέλλας – Ημαθίας σε Πόλο ανάπτυξης της Μακεδονίας, η διαχείριση του Αξιού ως πλευσίμου άξονα με έξοδο στον Θερμαϊκό και η ένταξη ζωνών ποτάμιων, λιμναίων, παραθαλάσσιων υγροτόπων ΚΜ σε ένα μακροχρόνιο πρόγραμμα συστημάτων ταμιευτήρων με ρυθμίσεις, διαχείρισης ανανεώσιμων υδάτινων πόρων(ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ,2004).

#### 1.4. Η ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ

##### 1.4.1.ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΩΝ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ

Τα Γιαννιτσα διαθέτουν εγκεκριμένο ΓΠΣ<sup>20</sup>. Στο ΓΠΣ αναλύεται μια συνοπτική παρουσίαση των αναπτυξιακών χαρακτηριστικών και δυνατοτήτων της περιοχής και των χωροταξικών δεδομένων που σχετίζονται με το ΦΠ, τη διάρθρωση των χρήσεων, τις συνθήκες οικιστικής ανάπτυξης και τις υποδομές. Επίσης εξετάζονται τρία (3) πληθυσμιακά σενάρια με κοινή συνιστώσα τη θετική τάση εξέλιξης του πληθυσμού. Το 1<sup>ο</sup> είναι το πλέον συγκρατημένο και από τις προβλέψεις για την πληθυσμιακή εξέλιξη της ΠΚΜ αναμένοντας περιορισμένη ανάπτυξη της πόλης. Το 2<sup>ο</sup>, σαφώς ρεαλιστικότερο, προβλέπει μεγαλύτερη αύξηση ως αποτέλεσμα της μεταβολής του παραγωγικού προτύπου, της μετακίνησης πολλών κατοίκων από αγροτικούς οικισμούς και ημιαστικά κέντρα προς τα Γιαννιτσα και της έγκαιρης υλοποίησης των προγραμματισμένων έργων. Τέλος, το 3<sup>ο</sup> και πιο αισιόδοξο, βασίζεται στην παραδοχή ότι η ΠΜ πρόκειται να αποτελέσει ισχυρό πόλο της ΠΚΜ και ότι τα Γιαννιτσα θα μετατραπούν σε κέντρο υπερτοπικής εμβέλειας που θα ελκύουν κόσμο από όλη την ΠΚΜ (ΓΠΣ Γιαννιτών,2009). Ο πληθυσμός των 56000κατ. που πραγματεύεται το ΓΠΣ-εμπίπτει στα πλαίσια του 2<sup>ου</sup> σεναρίου- θεωρήθηκε πιθανότερο να επαληθευτεί, εφόσον πραγματοποιηθούν οι αναπτυξιακές προοπτικές του ΔΓ.

Στο ΓΠΣ εξετάστηκαν οι στόχοι της αναπτυξιακής στρατηγικής των υπερκείμενων σταδίων σχεδιασμού και διερευνήθηκαν οι εξειδικευμένες μελέτες που έχουν εκπονηθεί για την περιοχή (ΣΣΑΑ κα). Στα πλαίσια του εξετάστηκε το ΠΠΧΣΑΑ

<sup>20</sup> Απόφαση Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. 53674/2199/22-07-86 -ΦΕΚ 975Δ'/16-10-86, διόρθωση 1344Δ' /86. Εγκρίθηκε πολεοδομική μελέτη επέκτασης (ΦΕΚ 554Δ' /02-08-88) και αναθεώρησης (ΦΕΚ 344Δ' 02-06-89, ΦΕΚ 1202Δ' /18-11-94)

της ΠΚΜ, αναλύθηκαν τα σημεία του που αφορούν στο ΔΓ και την ΕΠ του, ώστε να διατυπωθεί η τελική πρόταση. Το ΓΠΣ παρέχει ολοκληρωμένο κατάλογο με τις αναγκαίες μελέτες και τις τεχνικές υποδομές που πρέπει να ενταχθούν στα πλαίσια του σχεδίου με σκοπό την υλοποίηση του, εντοπίζοντας προβλήματα στο οδικό δίκτυο την έλλειψη ιεράρχησης και συγκεκριμένους σημαντικούς οδικούς άξονες περιμετρικά των Γιαννιτσών (Γιαννιτσά-Αλεξάνδρεια, Γιαννιτσά-Γουμένισσα) (ΓΠΣ Γιαννιτσών, 2009). Απαραίτητη κρίνεται τέλος η διερεύνηση της σιδηροδρομικής σύνδεσης Γιαννιτσών-Θεσσαλονίκης και η ενδεχόμενη ένταξη της ΠΜ στον ευρύτερο σχεδιασμό της ΠΚΜ. Φυσικά πρέπει να επανελεγχθεί η τελική συμβατότητα της τελικής πρότασης του ΓΠΣ με το υπερκείμενο θεσμικό πλαίσιο σε εθνικό επίπεδο.

#### 1.4.2. ΆΛΛΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ

Άλλες εξειδικευμένες μελέτες για την ΕΠ του ΔΓ παρουσιάζονται παρακάτω. Το ΣΣΑΑ του ΔΓ αφορά τη χωρική ενότητα των γεωγραφικών ορίων του δήμου, δίνοντας, ωστόσο, έμφαση στην επίλυση των πολεοδομικών και λειτουργικών προβλημάτων που καταγράφονται σε αστικό επίπεδο τόσο για τους οικισμούς, όσο και το ΠΣΓ. Το στρατηγικό σχέδιο διατυπώνει προτάσεις στρατηγικού χαρακτήρα και καταλήγει σε συγκεκριμένα έργα. Οι στόχοι της μελέτης εξετάζουν την ΠΜ από χωρική, περιβαλλοντική, κοινωνική, πολιτιστική, οικονομική οπτική. Οι βασικοί άξονες δράσης αφορούν στην αύξηση της οικονομικής ανταγωνιστικότητας, στην προώθηση και αύξηση της κοινωνικής συνοχής, στη διατήρηση και ανάδειξη του ΦΠ, στη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, και στην αναβάθμιση των μεταφορών. Στα πλαίσια της παραπάνω μελέτης έγινε και μια διερεύνηση των κυκλοφοριακών χαρακτηριστικών του ΔΓ με πρόταση συγκεκριμένων ρυθμίσεων, για τη βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των μετακινήσεων, μέσω της διοχέτευσης του μεγαλύτερου όγκου της κυκλοφορίας σε περιμετρικούς οδικούς άξονες, με σκοπό τη διευκόλυνση των πεζών και τη βελτίωση των συνθηκών μετακίνησης για παιδιά, υπερήλικες, άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ) και τη βελτίωση των συνθηκών στάθμευσης (ΣΣΑΑ ΔΓ, 2005)

Η «Μελέτη επί των επιπτώσεων Βιομηχανικής - αστικής ρύπανσης στον ποταμό Λουδία (Θέση Μηδέν)» επικεντρώνεται στην αντιμετώπιση προβλημάτων ρύπανσης. Ο Λουδίας επιβαρύνεται από τα λύματα των βιομηχανιών, τις κτηνοτροφικές μονάδες και τα αποστραγγιστικά κανάλια της περιοχής. Η μελέτη επισημαίνει την αναγκαιότητα της

λειτουργίας των βιολογικών καθαρισμών, σύμφωνα με τους ισχύοντες κανονισμούς και προτείνει την υλοποίηση ενός πιλοτικού προγράμματος, σύμφωνα με το οποίο τα απόβλητα των βιομηχανιών θα επεξεργάζονται σε μια λιμνοδεξαμενή (Μελέτη επί των επιπτώσεων Βιομηχανικής - αστικής ρύπανσης στον ποταμό Λουδία, 2002).

Στη «Μελέτη ολοκληρωμένης ανάπτυξης αγροτικού χώρου. Περιοχή Πάϊκου», αξιολογούνται τα αναπτυξιακά προβλήματα και οι προοπτικές στην ΠΜ και προτείνεται ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό πρόγραμμα καταλήγοντας στα βασικότερα κριτήρια για την επιλογή αναπτυξιακής στρατηγικής, για κάθε τομέα παραγωγικής δραστηριότητας (1<sup>γενής</sup>, 2<sup>γενής</sup>, 3<sup>γενής</sup>), για το φυσικό και πολιτισμικό περιβάλλον, αλλά και για τους οικισμούς και τις κοινωνικές και τεχνικές υποδομές (Μελέτη ολοκληρωμένης ανάπτυξης αγροτικού χώρου, Περιοχή Πάϊκου, 2001).

Η «Μελέτη Στρατηγικής Ανάπτυξης Νομού Πέλλας», έχει σαν στόχο την αξιοποίηση των φυσικών πόρων και του ανθρώπινου δυναμικού, τον προγραμματισμό των τοπικών επενδύσεων και γενικά την ενθάρρυνση και υποστήριξη πρωτοβουλιών για την οικονομική, κοινωνική και πολιτισμική ανάδειξη του Ν. Πέλλας. Ο παραπάνω στόχος εξειδικεύεται σε υποπρογράμματα, ενώ προτείνει συγκεκριμένα μέτρα και ενέργειες (Μελέτη Στρατηγικής Ανάπτυξης Νομού Πέλλας, 1994 ).

Στη «Μελέτη Οργάνωσης Δασικής Αναψυχής Δάσους Ελευθεροχωρίου Γιαννιτσών», περιγράφεται η υφιστάμενη κατάσταση του δάσους. Επιπλέον, προτείνονται οι αναγκαίες επεμβάσεις και ΦΠ με την ανάπτυξη δραστηριοτήτων δασικής αναψυχής και ενέργειες που αφορούν στη βελτίωση της προσπελασιμότητας των δρόμων, στη δημιουργία περιπατητικών μονοπατιών, πεζοδρόμων και χώρων υπαίθριων γευμάτων, στη διαμόρφωση θέσεων θέας, στην τοποθέτηση ξύλινων καθιστικών σε κατάλληλες θέσεις σε όλη την έκταση του χώρου, στη δημιουργία κατασκευών για την πανίδα (ξύλινες φωλιές, ποτίστρες κλπ) καθώς και τοποθέτηση σήμανσης για ενημέρωση των επισκεπτών (Μελέτη Οργάνωσης Δασικής Αναψυχής Δάσους Ελευθεροχωρίου Γιαννιτσών, 1991)

### 1.5. Η ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

#### 1.5.1. ΤΟ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.

Η χωροταξική οργάνωση της περιοχής που καλύπτει το επικαιροποιημένο ΡΣΘ (ν.1561/1985), βάσει προτεινόμενης μελέτης, καταδεικνύει το σύνολο των αναπτυξιακών προοπτικών για τη Θεσσαλονίκη και επιχειρεί να προσαρμοστεί στις τρέχουσες εξελίξεις και στον διαρκή αστικό μετασχηματισμό. Στο νέο ΡΣ περιλαμβάνονται χρήσεις γης, αναπτυξιακές δυνατότητες, πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα της ΕΠΘ. Το ρυθμιστικό αποτελεί τη σημαντικότερη αναπτυξιακή μελέτη και προσπάθεια οργάνωσης του χώρου της ΚΜ και ειδικότερα της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης, από το 1985 και μετά. Αποτυπώνει και τα προβλήματα που απαιτούν λύση άμεσα, ώστε η περιοχή που είναι εντός της ζώνης επιρροής της Θεσσαλονίκης, να καλύψει τα όποια ελλείμματά της αποκτήσει προοπτική και σχεδιασμό αξιοποιώντας εν τέλει τα συγκριτικά πλεονεκτήματά της. Σε κάποιες από τις προβλέψεις περιλαμβάνεται το ΠΣ και περιαστική ζώνη Θεσσαλονίκης. Οι μελετητές χαρακτηρίζουν την περιοχή αυτή ως «κύρια περιοχή συγκέντρωσης μητροπολιτικών λειτουργιών». Βασική προτεραιότητα θέτεται η αναγέννηση του υφιστάμενου αστικού ιστού και η αναβάθμιση των υποδομών. Με το νέο ρυθμιστικό επιδιώκεται η γενικότερη αναβάθμιση του ρόλου της ΕΠΘ σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με ποιοτική αναβάθμιση παραδοσιακών ζωνών κεντρικών λειτουργιών, τόνωση των μητροπολιτικών δραστηριοτήτων και δημιουργία νέων πυρήνων, βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και της ποιότητας ζωής. (Επικαιροποίηση ΡΣΘ, 2009). Οι παλιότερες τομεακές εκθέσεις πάνω στις οποίες βασίστηκε το ΡΣΘ έκαναν κάποιες διαπιστώσεις με τελικό συμπέρασμα πως η Θεσσαλονίκη έχει την εικόνα μιας συγκεντρωτικής πόλης με ομοκεντρική δομή που διογκώθηκε και αναπτύχθηκε απρογραμματίστα γύρω από ένα μοναδικό κέντρο του οποίου η επιρροή δεν επέτρεψε τη δημιουργία αυτόνομων κέντρων στην περιφέρεια του ΠΣΘ και της περιαστικής ζώνης (Καυκαλας, 1999). Έτσι, το ΡΣΘ στοχοθετεί την πολυκεντρική οργάνωση ως ένα από τα βασικά σημεία του σχεδίου δεδομένου πως για την χωροταξική οργάνωση της ΕΠΘ και τη νέα πολεοδομική δομή της σύμφωνα το άρθρο 3,παρ.4 στόχος είναι ο σχεδιασμός του πολεοδομικού συγκροτήματος ως κατεξοχήν αστικού χώρου, με ειδικότερους στόχους την ανάσχεση της εξάπλωσης του αστικού ιστού σε μια πολυκεντρική δομή, καθώς και η αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής της Θεσσαλονίκης (Καυκαλας, 1999).



Οι στρατηγικοί άξονες ανάπτυξης του επικαιροποιημένου ΡΣ είναι η αναβάθμιση πολιτιστικών πόρων και υποδομών μητροπολιτικού επιπέδου, η προσέλκυση νέων ισχυρότερων και με διεθνή προσανατολισμό, επιχειρήσεων και δραστηριοτήτων, με προσφορά εξειδικευμένων και αναβαθμισμένων υπηρεσιών, η ενίσχυση του ρόλου ως διαμετακομιστικού κέντρου με αναβάθμιση των λιμενικών εγκαταστάσεων και ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών. Η ΛΠ της Θεσσαλονίκης ορίζεται από το ρυθμιστικό ως «περιοχή με σημαντικά κέντρα, τάσεις μετακίνησης πληθυσμού προς αναζήτηση κατοικίας στα ανατολικά, έντονη παρουσία του δευτερογενούς τομέα δυτικά, ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα στα ανατολικά». Στους στρατηγικούς άξονες ενσωματώνεται η επιδίωξη για διοχέτευση της αστικοποίησης σε οργανωμένους οικιστικούς υποδοχείς και η αποφυγή νέων επεκτάσεων και επισημαίνεται η απαίτηση για άμεση προώθηση της πολεοδομικής οργάνωσης, συμπλήρωση και αναβάθμιση των κοινωνικών και τεχνικών υποδομών και προστασία του ΦΠ. Οι αναπτυξιακές κατευθύνσεις του στρατηγικού σχεδιασμού είναι η προσέλκυση νέων επιχειρήσεων και μονάδων υψηλής τεχνολογίας, η ανάπτυξη πόλων καινοτομίας και έρευνας, η οργάνωση πόλου εκθεσιακών δραστηριοτήτων, η αναβάθμιση της μεταποίησης και του χονδρεμπορίου με εξυγίανση και οργάνωση των υποδοχέων, η βελτίωση της προσπελασιμότητας και των υποδομών, η αποσυμφόρηση με την εγκατάσταση μονάδων σε άλλες χωρικές ενότητες και προστασία της γεωργικής γης (Επικαιροποίηση ΡΣΘ, 2009)

Στο ρυθμιστικό θεσπίζονται ζώνες όπως η ζώνη λιμνών που διασχίζεται από την ΕΟ -περιλαμβάνει τους δήμους<sup>21</sup> της επαρχίας Λαγκαδά, - όπου προστατεύονται οι δύο (2) λίμνες του νομού. Εκεί επιδιώκεται η προστασία των οικολογικών και πολιτιστικών δικτύων με διασφάλιση του παραγωγικού χώρου στον 1<sup>γενή</sup> τομέα και ενθάρρυνση δραστηριοτήτων σε οικολογικές καλλιέργειες. Οι βασικές κατευθύνσεις είναι η τόνωση των τοπικών κέντρων με τη δημιουργία των κατάλληλων υποδομών, η οργάνωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων σε ζώνες για την αύξηση της αποδοτικότητάς τους και την προστασία του περιβάλλοντος και των οικοσυστημάτων, ο έλεγχος των επιπτώσεων από την ανάπτυξη του άξονα της ΕΟ- στήριξη της μεταποίησης των αγροτικών προϊόντων. Στο ΡΣΘ περιλαμβάνονται οι Ακτές Στρυμονικού-περιοχή με πολλές παραθεριστικές κατοικίες, υπηρεσίες τουρισμού και αναψυχής στην οποία επιδιώκεται

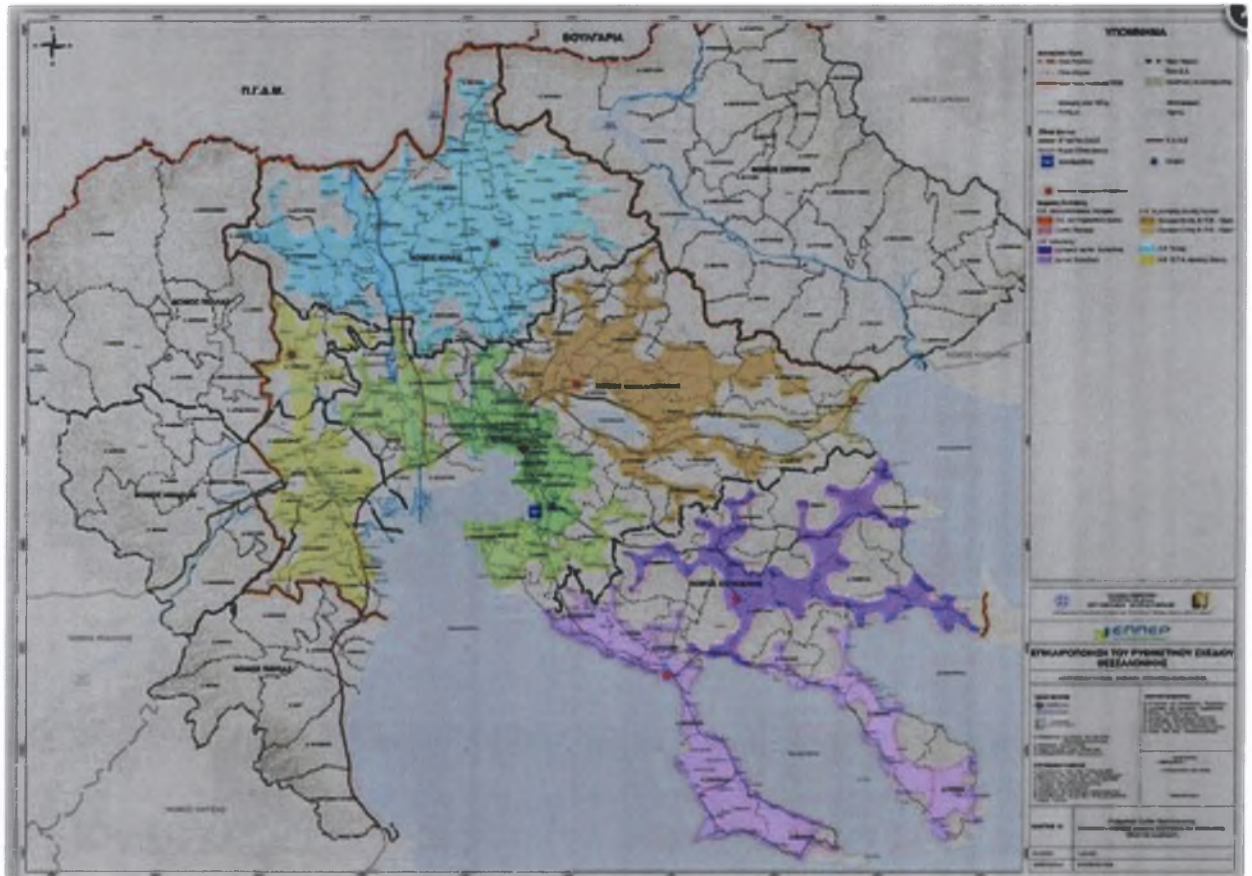
<sup>21</sup> Εκτός από το δήμο Αγ. Γεωργίου και το παραθαλάσσιο τμήμα του δήμου Ρεντίνας



ενίσχυση των λειτουργιών και των υποδομών των οικισμών και απαιτούνται άμεσα ισχυρά μέτρα προστασίας των φυσικών, παράκτιων και άλλων εκτός σχεδίου περιοχών και περιορισμός, έλεγχος, και οργάνωση των χρήσεων γης και των δραστηριοτήτων που εμφανίζονται γραμμικά κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων.

Η πρόσφατη μελέτη επικαιροποίησης, αλλά και άλλες επιστημονικές έρευνες και μελέτες, ανέδειξαν, μεταξύ άλλων, διάφορα δεδομένα. Η ισχυρή βιομηχανική σύνδεση και αλληλεξάρτηση της Θεσσαλονίκης με το νομό Κιλκίς, η ισχυρή τουριστική σύνδεση και αλληλεξάρτηση της Θεσσαλονίκης με το νομό Χαλκιδικής και οι μεγάλες, μοναδικές και ανεκμετάλλευτες δυνατότητες οικοτουριστικής ανάπτυξης της επαρχίας Λαγκαδά (περιοχή διεθνώς προστατευόμενων λιμναίων οικοσυστημάτων) καθιστούν τον ενιαίο ρυθμιστικό σχεδιασμό της περιοχής αυτής όρο επιβίωσης και πράσινης ανάπτυξης τόσο της Θεσσαλονίκης όσο και των περιοχών των Ν.Θεσσαλονίκης - Χαλκιδικής - Κιλκίς. Στην περιοχή, που περιλαμβάνει τους νομούς Κιλκίς-Θεσσαλονίκης-Χαλκιδικής, σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα, το τεχνικά και οικονομικά εκμεταλλεύσιμο αιολικό και ηλιακό δυναμικό της οδηγεί στη δυνατότητα κάλυψης του συνόλου των αναγκών της περιοχής αυτής σε ηλεκτρική ενέργεια μόνον από ΑΠΕ(Νικολάου, 2010). Ο σχεδιασμός, λοιπόν, της χωροθέτησης μονάδων αιολικής όσο και ηλιακής ενέργειας (στο πλαίσιο μιας πράσινης ανάπτυξης) στην προαναφερθείσα περιοχή οφείλει προφανώς να είναι ενιαίος και να είναι εντός των ορίων ΡΣΘ και μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης.

Όπως είδαμε στο επικαιροποιημένο ΡΣΘ η μείωση της μονοκεντρικότητας της φαίνεται να αποτελεί μια επιλογή. Η επιλογή αυτή θα μπορούσε ενδεχομένως να υπηρετηθεί από τη δημιουργία ισχυρών περιφερειακών κέντρων, συμπεριλαμβανομένων των Γιαννιτσών, δεδομένου ότι μια μονοκεντρική μητροπολιτική δομή στο μέλλον δε μπορεί να έχει σοβαρές πιθανότητες να ανταποκριθεί στις προσδοκίες. Στο χάρτη 7 η πορτοκαλί γραμμή περικλείει την περιοχή του νέου ΡΣΘ. Οι κόκκινες βούλες επισημαίνουν τα κέντρα των χωρικών ενοτήτων. Πολύγυρος για ΚΜ, Μουδανιά για δυτική Χαλκιδική, Θεσσαλονίκη για το ΠΣ και την περιαστική ζώνη, Λαγκαδάς για την περιοχή των λιμνών, Ασπροβαλτα για τις ακτές Στρυμονικού, Γιαννιτσά για τη δυτική ζώνη Αξιού και Κιλκίς για το νομό Κιλκίς. (Επικαιροποίηση ΡΣΘ, 2009).



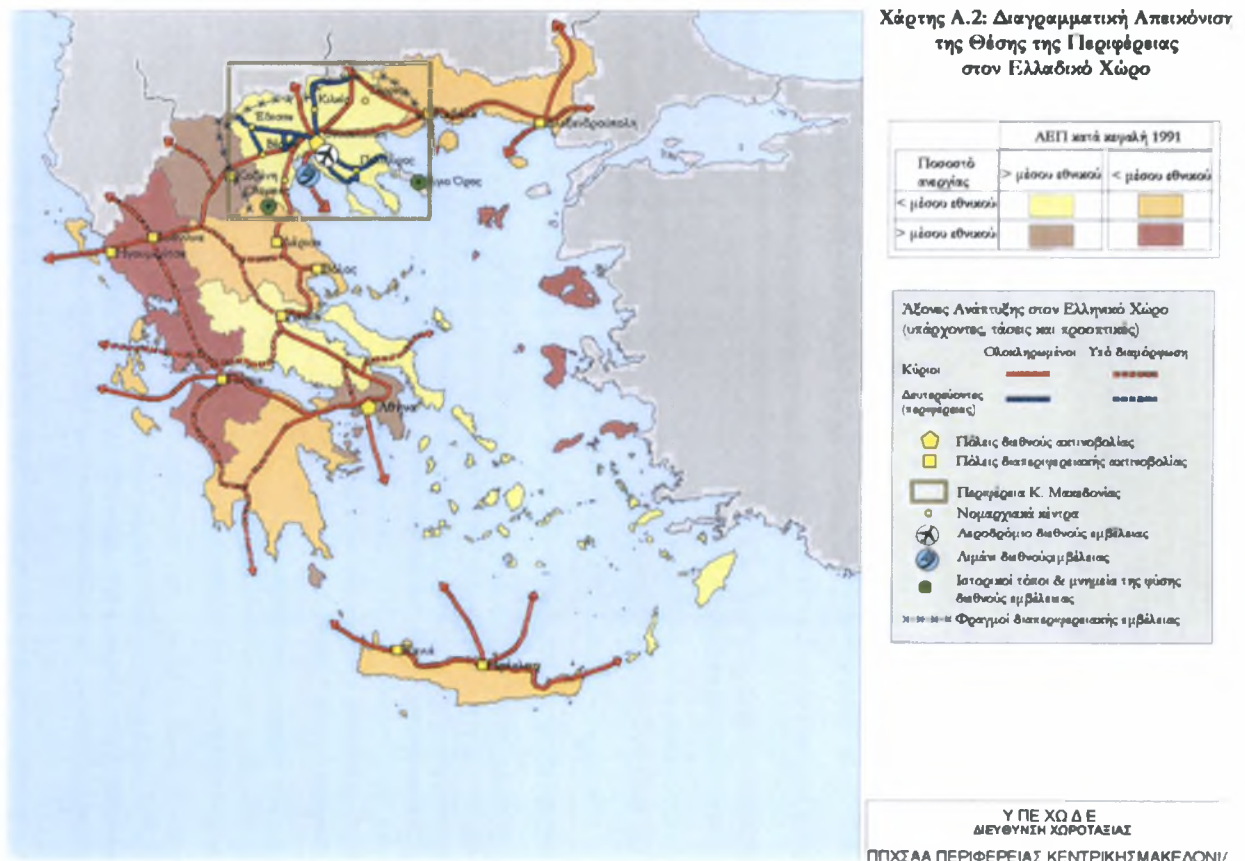
**Χάρτης 7.** Περιοχή του νέου ΡΣΘ (Πηγή: Επικαιροποίηση ΡΣΘ, 2009)

Τα νέα όρια ΡΣΘ και μητροπολιτικής περιοχής πρέπει να ανταποκρίνονται στις ανάγκες σχεδιασμού με στόχο την προστασία των διεθνώς προστατευόμενων οικοσυστημάτων του δέλτα Αξιού - Λουδία - Αλιάκμονα και Κορώνειας - Βόλβης, των ορεινών όγκων και δασικών εκτάσεων Θεσσαλονίκης - Χαλκιδικής - Κιλκίς και της σχεδιαστικής κάλυψης όλου του Θερμαϊκού κόλπου και ενδεχομένως του Στρυμονικού κόλπου. Με βάση όλα όσα αναφέρθηκαν για τα νέα δεδομένα στην ΕΠΘ τα γεωγραφικά όρια της μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνουν ακέραιους τους νομούς Θεσσαλονίκης - Χαλκιδικής - Κιλκίς, ως κύριο κορμό και τουλάχιστον τους όμορους δήμους των νομών Πέλλας, Ημαθίας, Πιερίας, Σερρών, αν όχι ολόκληρου και αυτούς τους νομούς (Επικαιροποίηση ΡΣΘ, 2009).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2°. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΜ- ΓΕΝΙΚΑ ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΚΜ ΤΟ Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΛΛΑΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΠΚΜ

(Σημείωση : Όπου δεν αναφέρεται τα στοιχεία για την ΠΜ προέρχονται από τις τρεις φάσεις της κατάρτισης της μελέτης για το χωροταξικό της ΠΚΜ,ΟΜΕΠ 1997)

Στην διπλωματική αυτή εξετάζεται τμήμα της Μακεδονίας, εντός της ΠΚΜ που περιλαμβάνει την ΕΠ Θεσ/νίκης και Γιαννιτσών (χάρτης 8) . Η ΠΜ περιλαμβάνει την ακτίνα εμβέλειας των αντίστοιχων πολεοδομικών συγκροτημάτων (ΠΣ). Με τα δυο ΠΣ γειτνιάζουν δορυφορικοί οικισμοί υποδεέστερης αστικής δυναμικής που αλληλεπιδρούν έντονα με αυτά. Το ενδιαφέρον της διπλωματικής στρέφεται στα Γιαννιτσά και συμπληρωματικά στην οικιστική δομή της Θεσσαλονίκης, που εξετάζεται στη διπλωματική αυτή ως η ισχυρότερη οικιστική επιρροή προς τα Γιαννιτσά. Στο παρόν κεφάλαιο θα προσεγγιστεί η αναπτυξιακή φυσιογνωμία του χώρου της ΕΠ των Γιαννιτσών.



**Χάρτης 8.** Η θέση της ΠΚΜ στον Ελλαδικό χώρο (Πηγή :ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ, 2004)



## 2.1. ΕΚΤΑΣΗ-ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ

Η Μακεδονία (χάρτης 9) είναι από τα μεγαλύτερα γεωγραφικά διαμερίσματα της Ελλάδας με έκταση 34177χλμ<sup>2</sup> και πληθυσμό 2464765κατ. (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας) (ΕΣΥΕ, 2001). Αποτελείται από 13 Νομούς και τρεις (3) διοικητικές Περιφέρειες: Δυτικής Μακεδονίας (ΠΔΜ), Ανατολικής Μακεδονίας–Θράκης (ΑΜ-Θ) και την ΠΚΜ, όπου ανήκουν ο Ν.Θεσ/νίκης και ο Ν.Πέλλας. Η ΠΚΜ είναι μια από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας στα βόρεια της. Συνορεύει με την περιφέρεια ΔΜ δυτικά, την περιφέρεια ΑΜ-Θ ανατολικά και βόρεια με την FYROM και τη Βουλγαρία και νότια με την περιφέρεια Θεσσαλίας. Η ΠΚΜ περιλαμβάνει τους Ν.Θεσσαλονίκης, Ημαθίας, Κιλκίς, Πέλλας, Πιερίας, Σερρών και Χαλκιδικής.



Χάρτης 9. Η Μακεδονία

(Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ ΟΜΕΠ,1997)

Με το νόμο 2539/1997 η συγκρότηση της πρωτοβάθμιας τοπικής αυτοδιοίκησης (ΤΑ) με τη σύσταση οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) περιλαμβάνει 134 Νέους Δήμους, στους οποίους εντάσσονται 626 παλαιοί ΟΤΑ. Οι διοικητικές λειτουργίες και ο κύριος κοινωνικός εξοπλισμός της ΠΚΜ παρουσιάζεται στον πίνακα 2 και αφορά υπηρεσίες και λειτουργίες τόσο σε Νομαρχιακό, όσο και σε επίπεδο 2<sup>ου</sup> και 3<sup>ου</sup> βαθμού για τους Ν. Θεσσαλονίκης και Πέλλας .

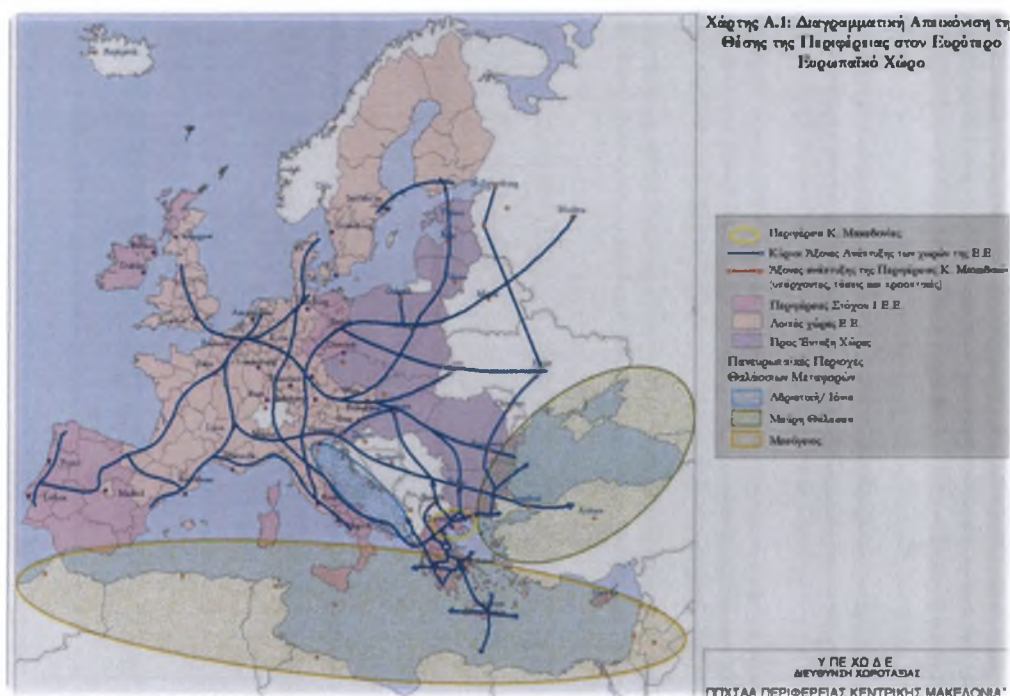
Πίνακας 2 Διοικητικές λειτουργίες Ν.Θεσσαλονίκης και Πέλλας

	Δικαστήρια Εφετείο	Πρωτοδικείο	Κεντρικό Λιμεναρχείο	Υπο- λιμεναρχείο	Εφορία Αρχαιοτήτων	Ανωτ. Στρατ. Διοίκηση	Παραγ. σχλ. ΕΔ
Ν. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ							
Δ. Θεσσαλονίκης	•	•	•		•		
Ν. ΠΕΛΛΑΣ							
Δ. Έδεσσας		•					
Δ. Γιαννιτσών		•					

(Πηγή: Υπηρεσίες νομαρχιακής αυτοδιοίκησης- Επεξεργασία ΟΜΕΠ / ΙΡ 1998.)

## 2.2.ΓΕΩΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΟ ΑΝΑΓΛΥΦΟ

Η γεωγραφία της Βαλκανικής διαμορφώνει ένα εξαιρετικά ευνοϊκό υπόβαθρο αναπτυξιακών προϋποθέσεων για την ΚΜ και τη Θεσσαλονίκη. Οι αλλαγές στην Βαλκανική μετά το 1989 διαμορφώνουν ενδείξεις που αποφαινόνται αναπτυξιακές χωροταξικές και πολεοδομικές κατευθύνσεις για την ΠΚΜ, οι οποίες όμως πρέπει να ενσωματώσουν στις θεωρήσεις τους τις ιδιαιτερότητες του φυσικού αναγλύφου της περιοχής. Πάντως η θέση της ΠΚΜ στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο σημειώνεται ως εξέχουσας δυναμικής σε σημείο κομβικό, πύλη προς τη μεσόγειο και τις δυο γειτονικές ηπείρους στην ευρωπαϊκή ήπειρο (χάρτης 10).



**Χάρτης 10.** Η θέση της ΠΚΜ στον ευρύτερο ευρωπαϊκό χώρο όπου φαίνονται οι τάσεις ανάπτυξης και οι προοπτικές τους. (Πηγή : ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ, 2004)

Ποταμοί της ΠΚΜ είναι ο Στρυμόνας, ο Αγγίτης, ο Αξιός, ο Λουδίας και ο Αλιάκμονας. Στα όρια της περιλαμβάνονται φυσικές λίμνες (λίμνη Αγ. Βασιλείου, Βόλβη, Δοϊράνη, τμήμα της Βεγορίτιδας), αλλά και τεχνητές (Κερκίνη, Σφηκία, των Ασωμάτων, Άγρα). Από τις βροχοπτώσεις η επιφάνεια της ΠΚΜ δέχεται περίπου 710200κμ νερού/χρόνο, με ετήσιο υδάτινο δυναμικό  $911600\text{m}^3$ , περιλαμβάνοντας και τις απορροές υδάτων από την Γιουγκοσλαβία. Τα αποθέματα των υπογείων υδάτων ανέρχονται σε 95400κμ. Ανανεώσιμα αποθέματα υδάτων εντοπίζονται στα νότια του όρους Πάϊκου, στη ζώνη από Έδεσσα μέχρι την Βέροια, στους πρόποδες του Ολύμπου



και στην πεδιάδα των Σερρών και έλλειψη υδάτινου δυναμικού στους Ν. Κιλκίς και Χαλκιδικής. Σημαντικό ποσοστό του υδροδυναμικού της χώρας, κατέχουν τα μεγάλα υδροηλεκτρικά έργα<sup>22</sup> κατά μήκος του Αλιάκμονα. Η ΠΚΜ είναι σεισμογενής, και περιλαμβάνει επτά (7) γεωτεκτονικές ζώνες<sup>23</sup>. Η Σερβομακεδονική είναι η ενεργότερη σεισμικά ζώνη του Βορειοελλαδικού χώρου. Σε αυτή και στην ζώνη Αξιού εντοπίζεται το γεωτεκτονικό ενδιαφέρον της περιοχής. Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα γεωθερμικά πεδία χαμηλής κυρίως ενθαλπίας στην ΠΚΜ στους Ν. Χαλκιδικής, Θεσσαλονίκης και Σερρών (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1997). Σύμφωνα με το περιφερειακό πλαίσιο χωροταξικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) της ΠΚΜ θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν κυρίως στους τομείς τουρισμού, υγείας, χερσαίων και υδάτινων καλλιεργειών.

Το κλίμα της ΠΚΜ είναι μεσογειακό αλλά ποικίλει. Στα βόρεια ορεινά τείνει προς το ηπειρωτικό, μεσευρωπαϊκού χαρακτήρα, με ψυχρό χειμώνα, ενώ στα νότια πεδινά είναι εύκρατο. Σημαντική επίδραση στο κλίμα της περιφέρειας προέρχεται από την γεωγραφική της θέση, ανάμεσα στα κέντρα δράσης των γενικών αέριων ρευμάτων. Οι ορεινοί όγκοι με απότομη μεταβολή υψομέτρου, επιδρούν στα κλιματικά στοιχεία της ΠΚΜ. Τα ορεινά λεκανοπέδια, αποτελούν ογκώδη παγερά κοιλάματα, παρουσιάζοντας ηπειρωτικές κλιματικές συνθήκες, ενώ η παρουσία των πολλών λεκανών απορροής και κοιλάδων μεταξύ των ορεινών όγκων δημιουργούν ποικιλία τοπικών κλιμάτων. Βασικός κλιματικός παράγοντας μιας περιοχής είναι οι βροχοπτώσεις. Η σχέση μεταξύ της μέσης ετήσιας βροχόπτωσης και της τοπογραφίας είναι εμφανής. Ειδικότερα στην κοιλάδα του Αξιού και γενικά στην πεδιάδα Θεσσαλονίκης το ποσό βροχής είναι μικρό, ενώ στην ορεινή διάταξη Βόρρας-Πάϊκο-Βέρμιο-Πιέρια όρη-Όλυμπος και στην κλειστή πεδιάδα της Αλμωπίας σχεδόν διπλάσιο. Στην ΠΚΜ κυριαρχούν οι βόρειοι άνεμοι, αποτέλεσμα της μεσημβρινής διάταξης των ορεινών όγκων που οριοθετούν την μεγάλη πεδιάδα της ΚΜ και επιτρέπουν τη ροή των αερίων μαζών από τη Βαλκανική προς το Αιγαίο Πέλαγος. Την άνοιξη παρατηρείται ενίσχυση των νοτίων ανέμων, το φθινόπωρο νηνεμία, ενώ οι επικρατέστεροι άνεμοι είναι οι βόρειοι- βορειοδυτικοί (ΒΔ). (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1997)

<sup>22</sup> Οι τέσσερις (4) υδροηλεκτρικοί σταθμοί της Σφηκιάς, της Αγίας Βαρβάρας, των Ασωμάτων και του Άγρα, αξιοποιούν το υδροδυναμικό της ΠΚΜ, με συνολική εγκατεστημένη ισχύ περίπου στο 20,6% της ισχύος των ΥΗΣ της χώρας.

<sup>23</sup> Από ανατολικά προς δυτικά: Μάζα Ροδόπης, Σερβομακεδονική ζώνη, Περιροδοπική ζώνη, Υποζώνη Παιανίας, Υποζώνη Πάϊκου, Υποζώνη Αλμωπίας, Πελαγονική ζώνη.

### 2.3.ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΕΣ ΕΞΑΡΤΗΣΕΙΣ

Στο οικιστικό δίκτυο της ΠΚΜ κυριαρχεί η μητροπολιτική περιφέρεια της Θεσ/νίκης και το αντίστοιχο ΠΣ. Το δίκτυο περιλαμβάνει σημαντικά αστικά κέντρα (κύρια, πρωτεύουσες νομών), μεγάλα και μικρότερα παραγωγικά κέντρα με τις αντίστοιχες εξυπηρετήσεις. Ο κεντρικός πόλος του οικιστικού δικτύου της περιφέρειας, η μητροπολιτική περιφέρεια Θεσσαλονίκης καταγράφεται και από το ΡΣΘ, οριοθετώντας την περιοχή άμεσης επιρροής της Θεσσαλονίκης με τη διαίρεσή της σε τρεις (3) ενότητες: ΠΣΘ(15 Δήμοι<sup>24</sup>), Περιαστική Ζώνη<sup>25</sup> (ΠΖ), Λοιπή Περιοχή (ΛΠ) (όλοι οι προηγούμενοι ΟΤΑ, καθώς και οι κοινότητες της Επαρχίας Θεσσαλονίκης - πλην κάποιων<sup>26</sup>) (Επικαιροποίηση ΡΣΘ,2009). Το μητροπολιτικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης οριοθετείται από την οροσειρά του Χορτιάτη ΒΔ, τον Γαλλικό ποταμό ανατολικά και την περιοχή του αεροδρομίου Μίκρας νότια. Στους νομούς αναγνωρίζονται διαφορετικά πρότυπα διάρθρωσης του οικιστικού δικτύου, από μονοπολικά (Θεσσαλονίκη, Πιερία), πολυπολικά (Ημαθία, Πέλλα), α-πολικά (Χαλκιδική) και ενδιάμεσα (Κιλκίς, Σέρρες) που έχουν πόλο φθίνουσας ή περιορισμένης ακτινοβολίας και έλλειψη ισχυρών περιφερειακών κέντρων. (ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ,2004). Όσον αφορά το μητροπολιτικό κέντρο της Θεσ/νίκης παρατηρείται πως διατηρεί διαχρονικά τη θέση του ιεραρχικά και οργανωτικά, προσλαμβάνοντας επιπλέον σημασία υπέρπεριφερειακή και υπερεθνική. Αυτό οφείλεται στην πληθυσμιακή πορεία, τις υποδομές, την ύπαρξη και ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών (σε σχέση με τα περιφερειακά κέντρα), την πολιτική και γεωπολιτική του σημασία. Στις ορεινές ζώνες δεν οργανώνονται συνεκτικά δίκτυα οικισμών και κυρίαρχες είναι οι συνδέσεις με τα πεδινά, κυρίως μέσω των οδικών αξόνων. Ισχυρή είναι η οικιστική ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης του «τόξου» του Θερμαϊκού (Πιερία-Θεσσαλονίκη-Χαλκιδική) με πόλο την Θεσσαλονίκη και εξειδίκευση των παραλιακών ενοτήτων στον τουρισμό (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1997).

<sup>24</sup> Αγ.Παύλος, Αμπελόκηποι, Ελευθέριο-Κορδελιό, Ευκαρπία, Εύοσμος, Θεσσαλονίκη, Καλαμαριά, Μενεμένη, Νεάπολη, Πανόραμα, Πολίχνη, Πυλαία, Σταυρούπολη, Συκιές, Τριανδρία

<sup>25</sup> Ο Δ.Νέας Ιωνίας και οι κοινότητες Ασβεστοχωρίου, Εξοχής, Θέρμης, Καλοχωρίου, Ν.Ραιδεστού, Ν.Ρυσίου, Νεοχωρούδας, Πενταλόφου, Σίνδου, Φιλύρου, Χορτιάτη, Ωραιοκάστρου.

<sup>26</sup> Δρυμού, Λαγυνών, Λητής, Μελισσοχωρίου και Μεσαίου - και κοινότητες Λιβαδίου και Περιστεράς της Επαρχίας Λαγκαδά.

## 2.4.ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Αξίζει να αναφερθούμε στις εκτιμήσεις που διατυπώθηκαν στο χωροταξικό της ΠΚΜ για την διάρθρωση του οικιστικού δικτύου της, μετά από συγκριτική αξιολόγηση των προτάσεων οικιστικής οργάνωσης του Υπουργείου Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος (ΥΧΟΠ) και της πρότασης διάρθρωσης που αντιστοιχεί στην δομή των συμβουλίων περιοχής (εδαφικών περιφερειών), σύμφωνα με τα σχετικά Φύλλα Εφημερίδας Κυβερνήσεως (ΦΕΚ) της ίδρυσης των Συμβουλίων Περιοχής (ΣΠ). Η πολιτική των ανοικτών πόλεων προέβλεπε πέντε (5) επίπεδα οικισμών για κάθε νομό, - καθορίζοντας τις περιοχές επιρροής τους- ανάλογα με τον προβλεπόμενο πληθυσμό και εξυπηρετήσεις για κάθε οικισμό (ΥΧΟΠ,1984). Όσον αφορά την διάρθρωση που αντιστοιχεί στην δομή των ΣΠ (εδαφικών περιφερειών), η νέα διάρθρωση αντιστοιχεί στην δομή των δήμων του Προγράμματος Καποδίστρια. Και οι δύο προτεινόμενες δομές εκφράζουν προσπάθειες να κατανοηθεί και να οργανωθεί ο χώρος σύμφωνα με διάφορα κριτήρια. Εκτιμάται (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1997) ότι η προσέγγιση ΥΧΟΠ '84 αποτελεί περισσότερο λειτουργική διαίρεση με κύρια κριτήρια το πληθυσμιακό μέγεθος και τον κοινωνικό εξοπλισμό των οικισμών, ενώ η προσέγγιση των ΣΠ και των νέων δήμων έχει ως αφετηρία την διοικητική οργάνωση. Βέβαια και στις δυο προσεγγίσεις απουσιάζουν κρίσιμες παράμετροι, όπως αυτές της παραγωγικής δραστηριότητας και της αναπτυξιακής προοπτικής. Επίσης, οι οικισμοί κατατάσσονται χωρίς μια εμβάθυνση των δυναμικών παραμέτρων που ενδεχομένως να μπορούν να τους θέσουν σε τροχιά ανάπτυξης, κάτι που επιχειρείται από τα ΠΠΧΣΑΑ.

Στην διεθνή εμπειρία έχουν καταγραφεί παρεμβάσεις με στόχο την ανατροπή της υφιστάμενης ιεραρχίας σε εξυπηρέτηση πολιτικών όπως πχ η δημιουργία «νέων πόλεων» (Μ. Βρετανία), η μεταφορά πρωτευουσών (Βραζιλία, Νιγηρία), ή ακόμα η δημιουργία «πόλων ανάπτυξης» (Πρόταση Κέντρου οικονομικού προγραμματισμού και Ερευνών (ΚΕΠΕ). Στις «Προτάσεις χωροταξικής οργάνωσης των νομών», καταγράφηκαν οι αρχές σχεδιασμού των οικιστικών κέντρων και οικιστικών ενοτήτων (ΥΧΟΠ,1984). Από την αξιολόγηση της σημερινής θέσης των οικισμών σε σχέση με την πρόταση ιεράρχησης και κατάταξης ΥΧΟΠ '84, προκύπτουν με βάση τον έλεγχο του πληθυσμιακού κριτηρίου ασήμαντες μεμονωμένες αλλαγές που αφορούν στην

μεταπήδηση κάποιων οικισμών<sup>27</sup> από το 5<sup>ο</sup> στο 4<sup>ο</sup> επίπεδο, μόνο βάσει του ελάχιστου πληθυσμιακού κριτηρίου<sup>28</sup> (2000 κάτ.). Σε αυτό περιλαμβάνονται και κάποιοι άλλοι οικισμοί<sup>29</sup> που είχαν κατηγοριοποιηθεί σε ανώτερο επίπεδο, χωρίς αυτό να δικαιολογείται από τον πληθυσμό τους, ενώ σήμερα ο πληθυσμός τους δικαιολογεί την παλαιά αναβαθμισμένη τοποθέτηση (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1997). Επισημαίνεται ότι ενώ στην πρόταση ΥΧΟΠ '84 χρησιμοποιήθηκε ως βασικό κριτήριο ο κοινωνικός εξοπλισμός των οικισμών, το σχέδιο Καποδίστριας δίνει την δυνατότητα συμπληρωματικών ή παραπληρωματικών εξυπηρετήσεων στους οικισμούς του νέου δήμου. Για την κατάταξη των οικισμών χρησιμοποιήθηκε ως βασικό κριτήριο το επίπεδο των υφιστάμενων εξυπηρετήσεων<sup>30</sup> τους. Σχετικά με την δομή και διάρθρωση του οικιστικού δικτύου προτάθηκε ένας μικρότερος αριθμός ΣΠ έναντι των οικιστικών ενοτήτων (ΥΧΟΠ, 1984), με εξαίρεση τους Ν. Ημαθίας, Θεσσαλονίκης. Τα ΣΠ προκύψαν ως συνενώσεις, και σπάνια ως διαιρέσεις, οικιστικών ενοτήτων ή ακόμα από την αναδιάταξη οικισμών (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1997)

Στον νομό Πέλλας, και συγκεκριμένα στην επαρχία Αλμωπίας, η ιεράρχηση με τα σημερινά κριτήρια δεν ανταποκρίνεται στις προτάσεις του ΥΧΟΠ, με εξαίρεση την Αριδαία, κέντρο της επαρχίας. Υπάρχει μικρότερος αριθμός ΣΠ από τις οικιστικές ενότητες, τα οποία αρθρώνονται περί τα παραγωγικά κέντρα του νομού. Στην πεδινή ζώνη των νομών Ημαθίας και Πέλλας καταγράφεται πυκνό οικιστικό δίκτυο με αλληλοσυμπληρούμενους ως προς τις εξυπηρετήσεις οικισμούς. Ο Ν. Πέλλας διαιρείται διοικητικά σε 11 «νέους» δήμους.

Ο Ν. Θεσσαλονίκης διαιρείται διοικητικά σε 28 «νέους» δήμους και τους δήμους του ΠΣΘ. Μετά την εφαρμογή του Καποδίστρια για την διοικητική αναδιοργάνωση του Α' και Β' βαθμού ΤΑ, και για τις ανάγκες ιεράρχησης των

<sup>27</sup> Τύπος (α): Αζός, Γαλατάδες, Μυλότοπος (Ν.Πέλλης) και Πλαγιάρι, Φύλυρο, Νέα Μεσημβρία, Περαιά, Ασπροβάλτα (Ν.Θεσσαλονίκης).

<sup>28</sup> Στην πρόταση του ΥΧΟΠ '84 σε ορισμένες περιπτώσεις δόθηκε μια διευρυμένη ερμηνεία του πληθυσμιακού κριτηρίου, σύμφωνα με την οποία για την κατάταξη ορισμένων οικισμών επιλέχθηκαν ως κριτήρια προτεραιότητας ευρύτερα κριτήρια (ιστορίας και γεωγραφίας των οικισμών, υφιστάμενων εξυπηρετήσεων κα) (ΥΧΟΠ, 1984)

<sup>29</sup> Τύπος (β): Ασκός (Ν.Θεσσαλονίκης)

<sup>30</sup> Στο 4<sup>ο</sup> επίπεδο κατατάσσονται οικισμοί με δύο από τις εξυπηρετήσεις: γυμνάσιο, λύκειο, βιβλιοθήκη. Στο 3<sup>ο</sup> επίπεδο κατατάσσονται οι οικισμοί με μία τουλάχιστον από τις εξυπηρετήσεις: φορολογική αρχή, δικαστική αρχή, κέντρο υγείας. Στο 5<sup>ο</sup> επίπεδο κατατάσσονται οι υπόλοιποι.



οικισμών: Οι οικισμοί των «νέων» δήμων θεωρούνται ως οικισμοί 5<sup>ου</sup> επιπέδου. Οι «νέοι» δήμοι κατατάσσονται στο 3<sup>ο</sup> ή στο 4<sup>ο</sup> επίπεδο διά του οικισμού αναφοράς τους (έδρα του αντίστοιχου δήμου). Στο 2<sup>ο</sup> επίπεδο κατατάσσονται οι πρωτεύουσες των νομών και στο 1<sup>ο</sup> η Θεσ/νική, πρωτεύουσα της περιφέρειας.

Συμπερασματικά, οι έως τις πρόσφατες χωροταξικές μελέτες θεωρήσεις για την ιεραρχία και τις συνενώσεις των οικιστικών δομών, ευνοούσαν στην κατάταξη πολυπληθείς οικισμούς και συνένωναν οικισμούς με μειωμένες χρονοαποστάσεις. Με τα νέα θεσμικά δεδομένα που δημιουργεί το χωροταξικό της ΠΚΜ, μελετώντας πιο ολοκληρωμένα τη φυσιογνωμία των οικισμών, πυροδοτεί προοπτικές συγκρότησης νέων οικιστικών ενοτήτων (από συνενώσεις αριθμού νέων δήμων) με κριτήρια αναπτυξιακά, χωροταξικά, προγραμματικά με βάση ένα μελετημένο νέο πρότυπο χωρικής ανάπτυξης (χάρτης 12). Σε αυτές τις προοπτικές θα μπορούσε να συμπεριληφθεί υπό μια ευρύτερη έννοια η αξιοποίηση της επιρροής της Θεσσαλονίκης για τα Γιαννιτσά -η οποία υποστηρίζεται και από την επικαιροποίηση του ΡΣΘ που περιλαμβάνει τα Γιαννιτσά στην περιοχή του νέου ΡΣ.

**Χάρτης12.** Το πρότυπο χωρικής ανάπτυξης της ΠΚΜ (Πηγή: ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ,2004)



## 2.5.ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΓΗΣ

Όσον αφορά την οργάνωση των υπαρχουσών χρήσεων γης 1<sup>ης</sup> και 2<sup>ης</sup> κατοικίας ισχυρή είναι η οικιστική ανάπτυξη της παραλιακής ζώνης του «τόξου» του Θερμαϊκού (Πιερία-Θεσ/νίκη-Χαλκιδική) και η εξειδίκευση των παραλιακών ενοτήτων στον τουρισμό. Η οικιστική διασπορά στον εξωαστικό χώρο-αυθαίρετη και νόμιμη- έχει ως συνέπεια την ασύδοτη εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, σε περιοχές όπως ακτές Πιερίας, Χαλκιδικής, Στρυμονικού κόλπου.

Η βιομηχανία και η βιοτεχνία είναι χρήσεις που εξαπλώνονται οριοθετημένες και σε λειτουργία βιομηχανικών περιοχών (ΒΙΠΕ). Σύμφωνα με τα στοιχεία της Ελληνικής Τράπεζας Βιομηχανικής Ανάπτυξης (ΕΤΒΑ) στην ΠΚΜ έχουν θεσμοθετηθεί και βρίσκονται σε λειτουργία ΒΙΠΕ στο Ν. Θεσ/νίκης, Σερρών, Κιλκίς, Χαλκιδικής και Πιερίας-θεσμοθετημένες με το ΠΔ 136/86, και οι Πέλλας, Πέλλας-Ημαθίας οριοθετημένες. Στην ΕΠΘ λειτουργούν βιοτεχνικά πάρκα (ΒΙΠΑ<sup>31</sup>) με προσωρινές ρυθμίσεις, σύμφωνα με σχέδιο πολεοδομικού διατάγματος (ΠΔ), που προβλέπει ρυθμίσεις για τον εξωαστικό χώρο της πόλης (ΖΟΕ Θεσσαλονίκης)

Η γεωργία είναι μια χρήση αναπτυγμένη που έδωσε από πολύ παλιά παραγωγικά και οικονομικά οφέλη ειδικότερα στο Ν. Πέλλας. Το ποσοστό της γεωργικής γης ως προς την έκταση της περιφέρειας ανέρχεται σε 39,4% έναντι 29,9% του αντίστοιχου σε επίπεδο χώρας. Η καλλιεργούμενη έκταση ανέρχεται σε 7,6 εκατ. στρ., (75% πεδινή και 25% ορεινή και ημιορεινή). Το σύνολο των αρδευόμενων εκτάσεων είναι 3,1 εκατ. στρ., ενώ υπάρχουν και δυνητικά αρδευόμενες 1 εκατ. στρ., αφού ολοκληρωθούν αρδευτικά έργα (Κιλκίς, Κατερίνη κα). Στην ΠΚΜ τα υψηλότερα ποσοστά αρδευόμενης γης παρουσιάζουν οι Ν. Ημαθίας (86%) και Πέλλας (74,5%) ενώ το ποσοστό στο Ν. Θεσσαλονίκης είναι 35% .

Οι δραστηριότητες<sup>32</sup> στον τομέα αλιείας και υδατοκαλλιέργειας είναι χωροθετημένες στο Θερμαϊκό με μεγάλα αλιευτικά κέντρα (Ν. Μηχανιώνα, Θεσ/νίκη, Ν. Μουδανιά) και τον μεγαλύτερο αλιευτικό στόλο της χώρας. Κύριες περιοχές υδατοκαλλιέργειας είναι η περιοχή Αξιού-Λουδία και οι ακτές Πιερίας. Σχετικά με την αλιεία εσωτερικών υδάτων, καταγράφεται η υποτυπώδης ανάπτυξή της, απουσία

<sup>31</sup> Βρίσκονται στις περιοχές Καλοχώρι, Νεοχωρούδα, Ωραιόκαστρο-Ευκαρπία, Ραιδεστός

<sup>32</sup> Αλιεία θαλάσσιων υδάτων, εσωτερικών υδάτων, υδατοκαλλιέργειες εντατικής και ημιεντατικής μορφής.

παραγωγικών επενδύσεων και περιβαλλοντικά προβλήματα (πχ ρύπανση σε λίμνες και ποτάμια).

Όσον αφορά την κτηνοτροφία στην ΠΚΜ δεν έχουν υλοποιηθεί οι προβλέψεις των Προτάσεων Χωροταξικής Οργάνωσης (ΠΧΟ) για την δημιουργία οργανωμένων κτηνοτροφικών ζωνών, ενώ έχουν ληφθεί περιορισμένα μέτρα για την βελτίωση και εκμετάλλευση των βοσκοτόπων την οριοθέτηση και την αναβάθμιση των υποδομών τους (ΥΧΟΠ,1984). Σημαντικός αριθμός εκμεταλλεύσεων βρίσκεται κοντά ή μέσα σε πυκνοκατοικημένες οικιστικές περιοχές, χωροθέτηση που δημιουργεί προβλήματα στον Ν. Θεσσαλονίκης και Ν. Ημαθίας. Η ΠΜ δεν περιλαμβάνει ανεπτυγμένες κτηνοτροφικά περιοχές συγκριτικά με όλη την ΠΚΜ (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1997)

Περιοχές οργανωμένης τουριστικής ανάπτυξης (ΠΟΤΑ) δεν υπάρχουν, αφού δεν έχει ενεργοποιηθεί ο θεσμός μέχρι σήμερα. Έχει προγραμματισθεί η αξιοποίηση εκτάσεων του Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ) στην Χαλκιδική. Μεγάλες τουριστικές μονάδες υπάρχουν στη Χαλκιδική και σημαντικής δυναμικότητας στη Θεσσαλονίκη (ΕΟΤ, 1997)

Σημαντικά αποθέματα ορυκτού πλούτου της ΠΚΜ, μεταλλευτικές ζώνες περιλαμβάνονται σε Σέρρες, Χαλκιδική, Κιλκίς, και στην Πέλλα (σιδηρομεταλλεύματα, σιδηρονικέλιο). Το επίκεντρο της εξορυκτικής δραστηριότητας βρίσκεται στην Χαλκιδική, όπου βρίσκονται έξι (6) θεσμοθετημένες περιοχές λατομείων, τέσσερις (4) θεσμοθετημένες (ΠΔ 31/10/79) περιοχές μεταλλείων, παλαιές μονάδες, μη ενεργά μεταλλεία και μεμονωμένα λατομεία.

Για την εδαφική οργάνωση και χρήση της γης κατατοπιστικά είναι τα στοιχεία επεξεργασιών σχετικά με την κατανομή χρήσεων γης σε Περιφέρεια, Νομό και Οικιστική Ενότητα. Σε αυτά ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στις ακόλουθες ειδικές ζώνες - περιοχές θεσμοθετημένων χρήσεων: περιοχές οικιστικής χρήσης, λοιπές πολεοδομικά οργανωμένες περιοχές τύπου ΒΙΠΕ, ΠΟΤΑ<sup>33</sup>, μεγάλες εγκαταστάσεις μεταφορών, μεταλλευτικές ζώνες και συναφείς δραστηριότητες, θεσμοθετημένες περιοχές υψηλής προστασίας, ΖΟΕ και ειδικές περιοχές, μεγάλες εγκαταστάσεις μεταφορών κα.

<sup>33</sup> Δεν έχει πολεοδομηθεί κανένα ΒΙΠΑ, ΒΙΟΠΑ στην ΠΜ .



Ειδικότερη αναφορά στο ΠΠΧΣΑΑ της ΠΚΜ γίνεται για ειδικές κατηγορίες περιοχών με χωροταξικό ενδιαφέρον και για προβληματικές περιοχές από αναπτυξιακή και περιβαλλοντική άποψη. Τέτοιες είναι οι παράλιες ζώνες και περιοχές με συγκρούσεις χρήσεων γης. Η αδυναμία ουσιαστικού ελέγχου της χωροθέτησης εγκαταστάσεων και δραστηριοτήτων και ο ανεπαρκής έλεγχος των περιβαλλοντικών τους επιπτώσεων στην ΕΠ καθιστά προβληματικές πολλές περιοχές στο παράλιο τμήμα της περιφέρειας. Περιοχές με συγκρούσεις χρήσεων γης εντοπίζονται κύρια στην ΕΠ του ΠΣΘ, στην παράκτια Χαλκιδική και Πιερία (συγκρούσεις γεωργικής χρήσης-εξορυκτικής δραστηριότητας-τουριστικής κατοικίας) και σε περιοχές αυθαίρετης δόμησης με αλλαγή χρήσης, και με υποβάθμιση σημαντικών πόρων, όπως η γεωργική γη υψηλής γαιοϊκανότητας και τα δάση στην ευρύτερη περιοχή ΠΣΘ και τη Χαλκιδική.

Περιοχές με ειδικά προβλήματα χωροταξικού χαρακτήρα, ειδικές περιβαλλοντικές περιοχές είναι όσες έχουν κηρυχθεί ως περιοχές περιβαλλοντικής προστασίας<sup>34</sup> ή έχουν τις προϋποθέσεις. Εκεί καταγράφονται αρνητικές συνέπειες στην διατήρηση των ευαίσθητων οικοσυστημάτων εξαιτίας μη συμβατής ανθρώπινης δραστηριότητας, καθώς επίσης και περιοχές με ανεξέλεγκτη ανάπτυξη δραστηριοτήτων χωρίς την πρόβλεψη κατάλληλων υποδομών με συνέπεια την υποβάθμιση ευαίσθητων παραυδάτιων ζωνών. Στην ΠΜ τέτοιες περιοχές είναι το νότιο τμήμα της παραλίμνιας ζώνης της Κορώνειας με διάσπαρτες βιομηχανικές εγκαταστάσεις, το Δέλτα του Αξιού κα. Στην ΠΚΜ οικοσυστήματα με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τίθενται σε κίνδυνο λόγω της αδυναμίας διαχείρισης. Στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων η υπεράντληση των υδάτων για τις γεωργικές καλλιέργειες και για άλλες χρήσεις έχει οδηγήσει στη μεταβολή της υδρολογικής ισορροπίας και η εντατικοποίηση της γεωργίας έχει οδηγήσει στη διαταραχή του υδροφόρου ορίζοντα. Περιοχές με προβλήματα ρύπανσης επιφανειακών υδάτων από αστικά λύματα και βιομηχανικά απόβλητα, καθώς και ενδείξεις ρύπανσης υπογείων υδάτων στην ΠΜ εντοπίζονται στην παραποτάμια ζώνη Λουδία, στην προέκταση του ποταμού Μογλένιτσα στην Έδεσσα και σε ζώνες εντατικής γεωργικής εκμετάλλευσης. Ειδικά περιβαλλοντικά και χωροταξικά προβλήματα λόγω εξορυκτικών δραστηριοτήτων στην ΠΜ εντοπίζονται στη Θεσ/νίκη

<sup>34</sup> Η συνιστώσα της προστασίας δεν συνιστά χρήση και για το λόγο αυτό και οι περιοχές αυτές δεν καταγράφονται ως περιοχές με συγκρούσεις χρήσεων γης (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1997)



(Ασβεστοχώρι, Ευκαρπία, Χορτιάτης, Δρυμός) και στην Πέλλα (Σωτήρα, Ζέρβη, Παναγίτσα, Δροσιά).

## 2.6.ΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ (ΦΠ)

Όσον αφορά το ΦΠ της ευρύτερης ΠΜ στη Μακεδονία συμπεριλαμβάνονται αρκετές περιοχές<sup>35</sup>, προστατευόμενες λόγω της σπάνιας χλωρίδας και πανίδας. Υπάρχουν 49 περιοχές που ανήκουν στις προστατευόμενες περιοχές του Δικτύου Προστασίας Φύση 2000 (<http://www.ekby.gr/index.html>). Στις περιοχές αυτές συμπεριλαμβάνονται φυσικοί οικότοποι γνωστοί για την πλούσια άγρια πανίδα τους, υδροβιοτόποι με πολλά άγρια πτηνά υπό εξαφάνιση. Το ΦΠ της ΠΚΜ χαρακτηρίζεται από αξιόλογα και ευαίσθητα φυσικά οικοσυστήματα που είτε έχουν ενταχθεί σε καθεστώς προστασίας, είτε διαθέτουν στο σύνολό τους ή επιμέρους τα απαιτούμενα χαρακτηριστικά, σύμφωνα με τις προβλέψεις του Ν.1650/86 για την θεσμοθέτησή τους. Κηρυγμένες περιοχές προστασίας της φύσης στην ΠΚΜ στα όρια της ΠΜ που εξετάζει η διπλωματική είναι υγρότοποι διεθνούς σημασίας (συνθήκη RAMSAR), το Δέλτα ποταμών Αξιού, Λουδία, Αλιάκμονα, οι Λίμνες Βόλβη και Κορώνεια (Λαγκαδά), η Λίμνη Κερκίνη (<http://gym-k-achaias.ach.sch.gr/yramsar.htm>). Διατηρητέα μνημεία της φύσης έχουν κηρυχθεί ο Πλάτανος Σχολαρίου (Λαγκαδάς Θεσ/νίκη), ο Πλάτανος Απολλωνίας (Θεσσαλονίκη), το Δάσος Οξυάς Πευκωτού και το Μικτό Δάσος Προμαχώνος στο Ν.Πέλλας. Δεν υπάρχουν κηρύξεις αισθητικών δασών, ενώ ως τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλλους έχουν κηρυχθεί το δάσος του Σείχ Σου, η λίμνη Αγρα (ζώνη προστασίας 50μ.), η πεδιάδα και η Περιοχή Λόγγου-Εδεσσας (ζώνη προστασίας 500μ). Υπάρχουν πολλά δασικά οικοσυστήματα προστατευόμενα από την δασική νομοθεσία σε όλους τους ορεινούς όγκους της ΠΚΜ. Αξιόλογο και ευαίσθητο οικοσυστήμα-υγρότοπος είναι οι Εκβολές Γαλλικού-Έλος Καλοχωρίου Θεσ/νίκης (κηρυγμένο καταφύγιο θηραμάτων-ZOE), τμήμα του RAMSAR Αξιού-Λουδία-Αλιάκμονα, η λιμνοθάλασσα Επανομής Θεσ/νίκης (κηρυγμένο καταφύγιο θηραμάτων περιοχή ICPB), η λιμνοθάλασσα Αλυκών Αγγελοχωρίου (Θεσ/νική) και η Λίμνη Νησιού Άγρα και η Λίμνη Βεγορίτιδα (κηρυγμένα καταφύγια θηραμάτων) στην Πέλλα (<http://www.ekby.gr/index.html>).

## 2.7.ΑΝΘΡΩΠΟΓΕΝΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η Μακεδονία εκτός από το φυσικό της πλούτο είναι γνωστή σε όλη την έκταση της και για τα αρχαία, αλλά και νεώτερα βυζαντινά και οθωμανικά μνημεία της. Σε όλη την ΕΠ του νομού Πέλλας βρίσκονται διάσπαρτα μνημεία με σημείο αναφοράς το ανάκτορο του Μεγάλου Αλεξάνδρου και τους μακεδονικούς τάφους στην περιοχή της Παλαιάς Πέλλας και Γιαννιτσών. Ενδεικτικά για τη Θεσσαλονίκη αναφέρονται ο Λευκός Πύργος, οι πολυάριθμες βυζαντινές εκκλησίες, το ρωμαϊκό συγκρότημα του Γαλερίου και τα οθωμανικά κτίρια που απέμειναν από την οθωμανική κυριαρχία.

## 2.8.ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Σύμφωνα με τα κοινωνικοοικονομικά δεδομένα της περιοχής ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού της ΠΚΜ, (ΕΣΥΕ,2001) για τη 10<sup>ετία</sup> 1991-2001 είναι μεγαλύτερος από το ρυθμό αύξησης του πληθυσμού της χώρας. Το ίδιο ισχύει και για όλη τη Μακεδονία. Με εξαίρεση τον Ν.Θεσσαλονίκης η ΠΜ, στο μεγαλύτερο μέρος της, μπορεί να χαρακτηριστεί ως αραιοκατοικημένη (49,3 κάτ./χλμ<sup>2</sup>) σε σχέση με το σύνολο της χώρας η συνολική πληθυσμιακή πυκνότητα της οποίας ανέρχεται σε 83,1 κατ. ανά χλμ<sup>2</sup> (ΕΣΥΕ,2001).Στον παρακάτω πίνακα (3) φαίνεται ο πραγματικός πληθυσμός και η ποσοστιαία μεταβολή του τις 10<sup>ετίες</sup> 1981,1991,2001 στους νομούς της ΚΜ

**Πίνακας 3.** Πραγματικός πληθυσμός και ποσοστιαία μεταβολή του κατά τις δεκαετίες 1981, 1991, 2001 ανά νομό της ΚΜ

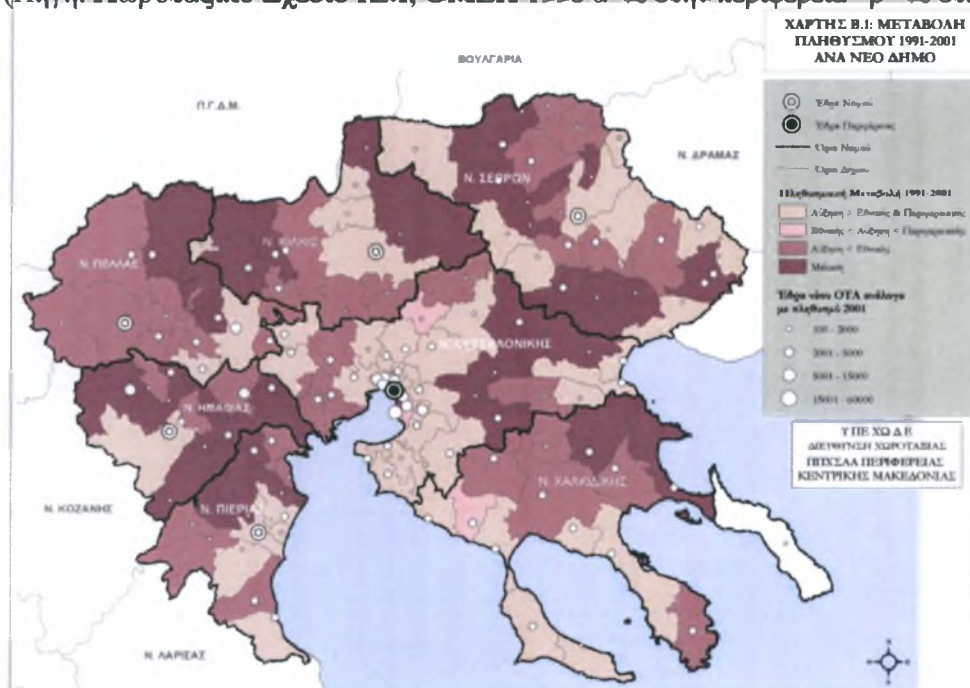
Νομός	Πραγματικός Πληθυσμός (1981)		Πραγματικός Πληθυσμός (1991)		Μεταβολή δεκαετίας	Πραγματικός Πληθυσμός (2001)		Μεταβολή 1991-2001	Μεταβολή 1981-2001
	Απόλ. αριθμ.	%	Απόλ. αριθμ.	%		Απόλ. αριθμ.	%		
Ημαθίας	133.750	8,3	139.934	8,2	+4,6	143.618	7,7	+2,6	+7,4
Θεσσαλονί	871.580	54,4	946.864	55,3	+8,6	1.057.825	56,4	+11,7	+21,4
Κιλκίς	81.562	5,0	81.710	4,8	+0,2	89.056	4,8	+9,0	+9,2
Πέλλας	132.386	8,3	138.761	8,1	+4,8	145.797	7,8	+5,1	+10,1
Πιερίας	106.859	6,7	116.763	6,8	+9,3	129.846	6,9	+11,2	+21,5
Σερρών	196.247	12,3	192.828	11,3	-1,7	200.916	10,7	+4,2	+2,4
Χαλκιδικής	80.508	5,0	93.653	5,5	+16,3	107.156	5,7	+14,4	+33,1
<b>Σύνολο</b>	<b>1.602.892</b>	<b>100,0</b>	<b>1.710.513</b>	<b>100,0</b>	<b>+6,7</b>	<b>1.874.214</b>	<b>100,0</b>	<b>+9,6</b>	<b>+16,9</b>
<b>Ελλάδα</b>	<b>9.740.417</b>		<b>10.259.900</b>		<b>+5,3</b>	<b>10.964.200</b>		<b>+6,9</b>	<b>+12,6</b>

Επεξεργασία στοιχείων απογραφής πληθυσμού της Ε.Σ.Υ.Ε. 1981,1991 και 2001. (Πηγή: (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1997)

Η ΠΚΜ αύξησε τον πληθυσμό της την περίοδο 1971-1991 σε βαθμό μεγαλύτερο του ΜΟ της χώρας (πίνακας 5) παρά την σχετική επιβράδυνση του μέσου ετήσιου ρυθμού αύξησης του πληθυσμού της κατά την απογραφική 10<sup>ετία</sup> 1981-1991 (0,68% το 1981-1991 και 1,38% το 1971-1981 για την ΠΚΜ, έναντι 0,53% το 1981-1991 και 1,11% το 1971-1981 για την χώρα). Παράλληλα ο ρυθμός αύξησης του πληθυσμού της ΠΚΜ είναι υπερδιπλάσιος του μέσου όρου (ΜΟ) των χωρών της ΕΕ (0,7% έναντι 0,3% το διάστημα 1978-1988). Στον πίνακα 4 φαίνεται η κατανομή και η μεταβολή του πληθυσμού των νομών Πέλλας (59) και Θεσ/νίκης(54) % στην ΠΚΜ και τη χώρα και στον χάρτη 13 οι πληθυσμιακές μεταβολές 1991-2001 ανά νέο δήμο με βάση τα στοιχεία του ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ,2004

	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ										ΟΜΑΔΕΣ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ		
		α	β	α	β	α	β	α	β	α	β	ΟΜΟΔΗΜΟΤΕΣ	ΕΤΕΡΟΔΗΜΟΤΕΣ	ΝΟΜΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ
N	1991											1981		
59	138761	8	1	8	1	9	1	10	2	10	2	87	13	10
54	946864	55	10	54	9	51	8	42	7	40	6	55	43	42
Π	1708977		16		16		16		16		15	16	17	16

Πίνακας 4..ΕΣΥΕ. Πραγματικός πληθυσμός της Ελλάδος 1991, 1981, 1971, 1961, 1951.  
(Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1998 α % στην περιφέρεια β % στην χώρα



Χάρτης 13. Πληθυσμιακές μεταβολές 1991-2001 ανά νέο δήμο (Πηγή :ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ,2004)

**Πίνακας 5.** Εξέλιξη του πληθυσμού 1971-1991

		Πληθυσμός			ΜΕΡΜ	
		1971	1981	1991	1971-1981	1981-1991
Μέγεθος & ΜΕΡΜ Πληθυσμού						
	Χώρα	8.768.641	9.739.589	10.259.900	1,06%	0,52%
5	ΚΜ	1.407.391	1.601.206	1.708.977	1,30%	0,65%
	Κ. Μ % Χώρας	16,1%	16,4%	16.7%	123%	125%
53	Ν. Ημαθίας	117.477	133.812	139.934	1,31%	0,45%
54	Ν. Θεσσαλονίκης	711.990	871.287	946.864	2,04%	0,84%
57	Ν. Κιλκίς	83.197	81.671	81.710	-0,18%	0,00%
59	Ν. Πέλλας	126.085	132.186	138.761	0,47%	0,49%
61	Ν. Πιερίας	92.354	107.031	116.763	1,49%	0,87%
62	Ν. Σερρών	202.898	196.175	192.828	-0,34%	-0,17%
64	Ν. Χαλκιδικής	73.390	79.044	92.117	0,74%	1,54%
Νομοί % Περιφέρειας						
	Σύνολο	100,0%	100,0%	100,0%	100%	100%
53	Ν. Ημαθίας	8%	8%	8%	101%	69%
54	Ν. Θεσσαλονίκης	51%	54%	55%	157%	128%
57	Ν. Κιλκίς	6%	5%	5%	-14%	1%
59	Ν. Πέλλας	9%	8%	8%	36%	74%
61	Ν. Πιερίας	7%	7%	7%	114%	134%
62	Ν. Σερρών	14%	12%	11%	-26%	-26%
64	Ν. Χαλκιδικής	5%	5%	5%	57%	236%

ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 1971, 1981 &amp; 1991 (Πηγή: Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ, 1998)



Η πληθυσμιακή πυκνότητα της ΠΚΜ είναι σημαντικά μεγαλύτερη του αντίστοιχου δείκτη της χώρας (89,4 έναντι 77,8 κατ/χλμ<sup>2</sup> για το 1991) και αρκετά μικρότερη του ΜΟ των χωρών της ΕΕ (144 κατ/χλμ<sup>2</sup> για το 1988). Ο δείκτης της πληθυσμιακής πυκνότητας της ΠΚΜ επηρεάζεται σαφώς από την μεγάλη αστική συγκέντρωση της Θεσσαλονίκης. Οι δείκτες φυσικής κίνησης του πληθυσμού της ΠΚΜ υπερέχουν ελαφρά των αντίστοιχων δεικτών της χώρας (συντελεστής γεννητικότητας 10,4 για την ΠΚΜ έναντι 9,8 της χώρας και συντελεστής θνησιμότητας 8,7 έναντι 9,4 για το 1993). Οι δείκτες φυσικής κίνησης του πληθυσμού παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα. Οι τάσεις μείωσης της γεννητικότητας, σε συνδυασμό με την ελαφρά άνοδο της γενικής θνησιμότητας, οδηγούν σε μείωση της φυσικής αύξησης του πληθυσμού. Παρά τον περιορισμό του συντελεστή φυσικής αύξησης, ο συντελεστής πραγματικής αύξησης αυξάνεται, λόγω της παλιννόστησης και της εισροής αλλοδαπών. Η καταγεγραμμένη παλιννόστηση στη Μακεδονία καταγράφηκε το 1991 σε 40000 άτ. επί συνόλου χώρας 160000, και η λαθρομετανάστευση εκτιμήθηκε το 1997 πάνω από 400000(Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ, 1997).

Η κατανομή του πληθυσμού σε αστικό, ημιαστικό και αγροτικό υπερέχει του αντίστοιχου ΜΟ της χώρας. Ο αστικός πληθυσμός αποτελεί σημαντικό ποσοστό του συνολικού πληθυσμού της ΠΚΜ, αλλά η συμμετοχή του στο σύνολο αρχίζει να περιορίζεται (51,5% το 1971, 57,1% το 1981, 55,7% το 1991). Η ποσοστιαία αύξηση του αστικού πληθυσμού κατά το διάστημα 1981-1991 είναι μικρότερη της αντίστοιχης αύξησης του συνολικού πληθυσμού, κύρια λόγω της αναστροφής των τάσεων αύξησης του αστικού πληθυσμού στο Ν. Θεσσαλονίκης που παρουσιάζει αύξηση αστικού πληθυσμού κατά 4,80% έναντι αύξησης συνολικού πληθυσμού κατά 12,2%. Στους υπόλοιπους νομούς η αύξηση του αστικού πληθυσμού για το 1981-1991 συνεχίζει να είναι η μεγαλύτερη εκείνης του συνολικού πληθυσμού, αλλά πολύ μικρότερη από της 10<sup>ετίας</sup> 1971-1981. Η διερεύνηση τεκμηριώνει εκτιμήσεις για τάσεις σταθεροποίησης και συγκράτησης του πληθυσμού στις αγροτικές και κύρια στις ημιαστικές περιοχές. Τέλος, πρέπει να επισημανθούν φαινόμενα πληθυσμιακής αποδυνάμωσης που παρουσιάζονται σε μεσόγειες, ορεινές και παραμεθόριες περιοχές με περιορισμένους ή ανεπαρκώς διαχειριζόμενους πόρους και σημαντικές ελλείψεις οικονομικής και κοινωνικής υποδομής. (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ, 1997)

Η μελέτη της εξέλιξης του πληθυσμού κατά νομό αποφαινεται πως στους Ν. Πιερίας και Θεσσαλονίκης η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού το διάστημα 1981-1991 είναι θετική, μεγαλύτερη του ΜΟ της ΠΚΜ, αλλά ο ρυθμός της αύξησης έχει επιβραδυνθεί σημαντικά έναντι του αντίστοιχου δείκτη για το διάστημα 1971-1981. Η πληθυσμιακή πυκνότητα του Ν. Θεσσαλονίκης είναι εξαιρετικά υψηλή ( $257,1 \text{ κάτ./χλμ}^2$ ), ενώ σχετικά αραιοκατοικημένοι εμφανίζονται οι Ν. Χαλκιδικής, Κιλκίς και Σερρών. Το ΠΣΘ που αποτελεί τη 2<sup>η</sup> μεγαλύτερη αστική συγκέντρωση της χώρας είχε πληθυσμό 754997κατ. το 1991 (44,1% της ΠΚΜ). Η ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού το διάστημα 1981-1991 είναι 6,1%, χαμηλότερη της ΠΚΜ (6,76%), αλλά μεγαλύτερη της χώρας (5,33%). Οι δείκτες φυσικής κίνησης είναι υψηλότεροι του εθνικού ΜΟ και των δεικτών της περιφέρειας, αλλά οπωσδήποτε παραμένουν σε χαμηλά επίπεδα με τάσεις μείωσης (δείκτης γεννητικότητας, θνησιμότητας). Στους επιμέρους δήμους του ΠΣΘ<sup>36</sup> παρουσιάζονται σημαντικές διαφοροποιήσεις με το ΔΘ να παρουσιάζει αρνητικό μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής (-0,6%) και τις περιφερειακές περιοχές μέσα στο ΠΣΘ να παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες αυξήσεις. Τέλος, πρέπει να επισημανθούν φαινόμενα πληθυσμιακής αποδυνάμωσης που παρουσιάζονται σε μεσόγειες, ορεινές και παραμεθόριες περιοχές με περιορισμένους ή ανεπαρκώς διαχειριζόμενους πόρους και ελλείψεις οικονομικής και κοινωνικής υποδομής. (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ,1997)

Το ΠΣΘ και η ΕΠ της Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ) αποτελεί την αστική περιοχή με τον μεγαλύτερο πληθυσμό και την πιο έντονη δραστηριότητα. Ο πληθυσμός της παρουσιάζει σημαντική αύξηση τις τελευταίες 10<sup>ετίες</sup> και σήμερα αποτελεί μια αστική περιοχή με χαρακτηριστικά μητροπολιτικής περιφέρειας. Συγκεκριμένα στο νομό - σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ(2001) ο πληθυσμός ανέρχεται σε 1057825κατ.(363626 νοικοκυριά) , η πλειοψηφία των οποίων διαμένει στις αστικές περιοχές του νομού (92,7%). Παρόλο που ο πληθυσμός του νομού παρουσίασε αύξηση, ο πληθυσμός του Δήμου Θεσσαλονίκης (ΔΘ) παρουσιάζει μείωση σε σχέση με τα στοιχεία της προηγούμενης απογραφής με τάσεις μετακινήσεων του πληθυσμού στις περιφερειακές περιοχές. Οι γύρω Δήμοι<sup>37</sup>, όπως ήταν αναμενόμενο, παρουσίασαν αύξηση,

---

<sup>37</sup> Μίκρας, Θέρμης, Θερμαϊκού, Νέας Μηχανιώνας, Επανομής

κάποιοι από αυτούς σημαντικά μεγαλύτερη από την μέση πληθυσμιακή αύξηση του νομού. Πέρα από την πληθυσμιακή αύξηση της ΕΠΘ, παρατηρείται και εξάπλωση των οικονομικών δραστηριοτήτων της στους περιφερειακούς δήμους, βιομηχανικές μονάδες, και άλλες δραστηριότητες αναπτύσσονται σε κοντινές προς τη Θεσ/νίκη περιοχές που προκαλούν αντίστοιχες μετακινήσεις πληθυσμών έξω από το κέντρο της πόλης. ( ΒΙΠΕ Σίνδου, ΒΙΠΑ Καλοχωρίου, κ.α.). Ο Ν. Πέλλας έχει πληθυσμό 145797 (ΕΣΥΕ, 2001), αυξημένο κατά 5,1% σε σχέση με την απογραφή του 1991. Σχεδόν οι μισοί (49,7%) κάτοικοι του νομού διαμένουν στις αγροτικές περιοχές, ενώ οι κάτοικοι των αστικών περιοχών κατά τη πλειονότητα τους διαμένουν στην Έδεσσα και τα Γιαννιτσά. Σύμφωνα με τα στοιχεία της απογραφής του 2001 στο Ν. Πέλλας αντιστοιχούν 58,2 κάτ/χλμ<sup>2</sup>. Ο πραγματικός πληθυσμός του Ν. Πέλλας το 1981 ήταν 132386 κατ., οπότε, κατά την 20<sup>ετία</sup> 1981-2001, ο ρυθμός εξέλιξης ήταν 5% ανά 10<sup>ετία</sup>. Αυτό το ποσοστό αύξησης είναι σχετικά χαμηλό σε σύγκριση με την ΠΚΜ (1991-2001: 9,6%) και το σύνολο της χώρας (1991-2001: 6,9%), καθώς και με τους υπόλοιπους νομούς της ΚΜ, εφόσον, στα πλαίσια της ο νομός κατέχει την 3<sup>η</sup> χαμηλότερη θέση κατά τη 10<sup>ετία</sup> 1991-2001. Σχετικά με την πληθυσμιακή συγκέντρωση, παρουσιάζει μία ελαφρά μείωση, συγκεντρώνοντας το 1981, το 1991 και το 2001 το 8% περίπου του πληθυσμού της ΠΚΜ και έχει μαζί με τον Ν. Ημαθίας τον 3<sup>ο</sup> σε μέγεθος βαθμό συγκέντρωσης μετά τον Ν. Θεσσαλονίκης (56,4% το 2001) και Σερρών (10,7%). Παρά την παραπάνω ομοιότητα με τον Ν. Ημαθίας, ο Ν. Πέλλας εμφανίζεται πιο δυναμικός δημογραφικά (ρυθμός εξέλιξης 1991-2001 5,1% έναντι 2,6%). Υπολογίζοντας ένα ρυθμό αύξησης για την επόμενη 15<sup>ετία</sup> ίσο με 5,5%, ο πληθυσμός του νομού θα είναι 153816 κάτ. το 2011 και της τάξης των 158000 το 2016. Το ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ (2004) προβλέπει για το 2015 ένα βαθμό πληθυσμιακής συγκέντρωσης στον Ν. Πέλλας ίσο με 8,1% και, με βάση έναν πληθυσμό για την ΠΚΜ ίσο με 2635483 ή 2545050, έναν πληθυσμό 213474 ή 206149. Η πρόβλεψη βασίζεται στην παραδοχή ότι η συμμετοχή του πληθυσμού της ΠΚΜ προς το σύνολο του πληθυσμού της χώρας θα αυξηθεί από 17,07% το 2001 σε 20% ή και 22%. Αυτή η αύξηση, όμως, δεν μπορεί να τεκμηριωθεί, εφόσον η παραπάνω συμμετοχή ήταν 16,5%, 16,7% και 17,09% για τα έτη 1981, 1991 και 2001 αντίστοιχα. Οι πληθυσμοί που αναφέρθηκαν για τον νομό προκύπτουν από τη 2<sup>η</sup> παραδοχή (22%), ενώ με βάση την πρώτη ο πληθυσμός του θα ήταν 194067 ή 187408 κάτ. Ακόμη, όμως, και η τελευταία πιο συντηρητική πρόβλεψη δίνει ένα ρυθμό εξέλιξης του νομού ίσο με 20% περίπου (έναντι 5%) ανά 10<sup>ετία</sup>. Με βάση την εξέλιξη της συμμετοχής της ΠΚΜ στο σύνολο της χώρας,

θα πρέπει να αναμένεται το 2015 μία συμμετοχή της τάξης του 17,7%, από την οποία προκύπτει ένας πληθυσμός για τον νομό ίσος με 171750 ή 165856 κατ. Ο τελευταίος πληθυσμός πλησιάζει περισσότερο στην πρόβλεψη των 158000 κατ. του ΣΣΑΑ Γιαννιτσών για το 2016 και ένας συμβιβασμός των δύο προβλέψεων οδηγεί σε μία πρόβλεψη της τάξης των 162000 κατ.(Σταθακόπουλος, 2005).

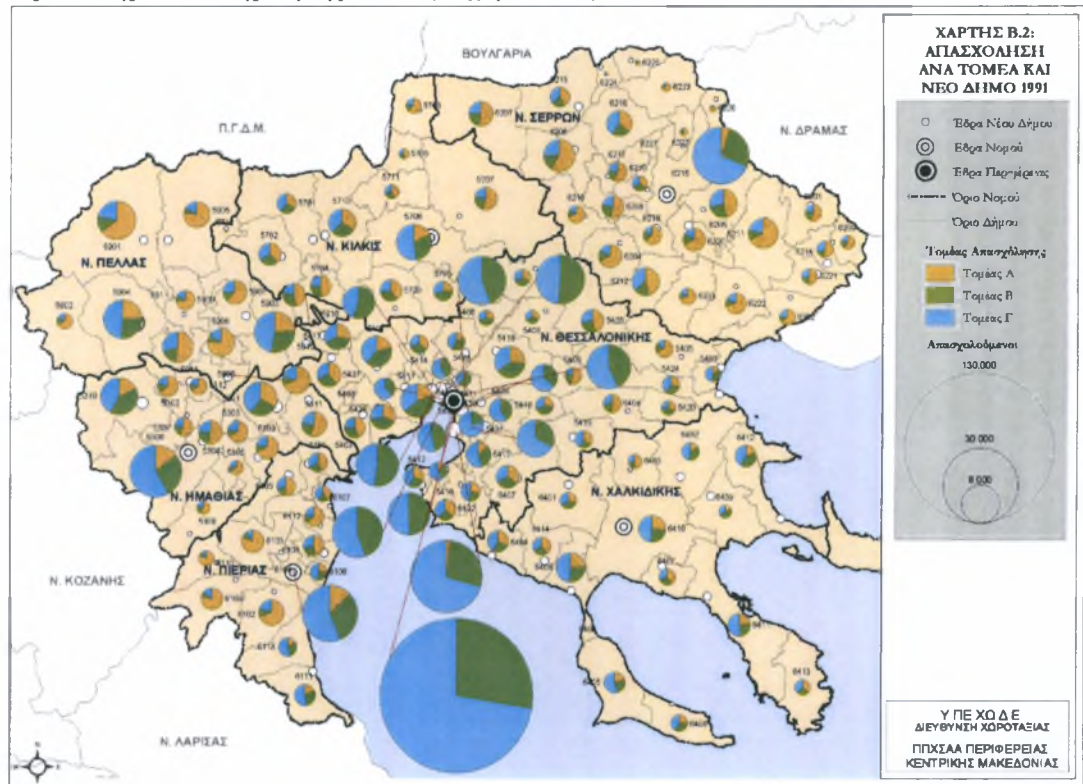
## 2.9.ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Όσον αφορά τα μεγέθη απασχολησιμότητα και ανεργία ο συνολικός ενεργός πληθυσμός στην ΠΜ ανέρχεται σε ποσοστό λίγο μεγαλύτερο του 60% του πραγματικού πληθυσμού της περιοχής (ΕΣΥΕ). Ο συνολικός οικονομικά ενεργός πληθυσμός της ΕΠΘ εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 400000 άτομα. Το 1995 είχε εκτιμηθεί ότι στην περιοχή Ιωνίας–Σίνδου–Καλοχωρίου ο αριθμός των απασχολούμενων στις κυριότερες βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες (συμπεριλαμβανομένων και μονάδων της ΒΙΠΕΘ) ανερχόταν σε περίπου 13000 άτ. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται επέκταση των δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα (εμπόρια και υπηρεσίες) στον περιφερειακό χώρο με τη μορφή μεγάλων μονάδων. Στον πίνακα 6 παρουσιάζονται ενδεικτικά κάποια στοιχεία απασχόλησης της ΕΣΥΕ ανά φύλο και στους χάρτες 14, 15 η απασχόληση και οι ανισότητες στην ΠΚΜ.

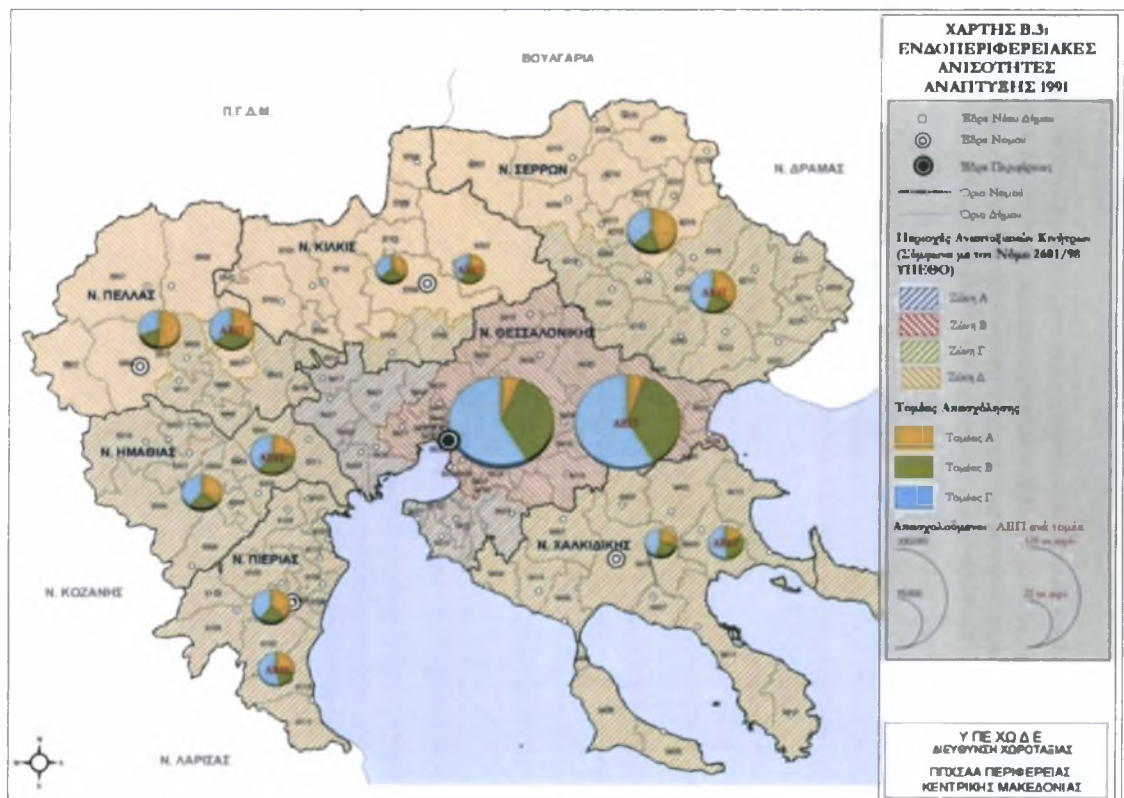
Πληθυσμός ηλικίας 15 έως 64 ετών κατά κατάσταση απασχόλησης, φύλο και Περιφέρεια, 2005 Δ' Τρίμηνο										
	Κατάσταση απασχόλησης γυναικών					Κατάσταση απασχόλησης ανδρών				
	ΣΥΝΟΛΟ	Εργατικ ό Δυναμικ ό	Απασχο λούμενες	Άνεργες	Μη οικονομ ικά ενεργές	ΣΥΝΟΛΟ	Εργατικό Δυναμικό	Απασχολ ούμενοι	Άνεργοι	Μη οικονο μικά ενεργο ί
ΠΚΜ	630.937	335.79 4	283.26 4	52.529	295.14 3	614.779	476.22 7	445.62 0	30.607	138.5 52
Δείκτες Απασχόλησης πληθυσμού ηλικίας 15 έως 64 ετών κατά φύλο και Περιφέρεια, 2005 Δ' Τρίμηνο										
	ΣΥΝΟΛΟ	Συμμετο χή στο Εργατικ ό Δυναμικ ό	Ποσοστό Απασχό λησης	Ποσοστ ό Ανεργίας	Μη οικονομ ικά ενεργές	ΣΥΝΟΛΟ	Συμμετοχ ή στο Εργατικό Δυναμικό	Ποσοστό Απασχόλ ησης	Ποσοστό Ανεργίας	Μη οικονο μικά ενεργο ί
ΠΚΜ	100	53,2	44,9	15,6	46,8	100	77,5	72,5	6,4	22,5



Πίνακας 6.Στοιχεία Απασχόλησης ΠΚΜ (Πηγή :ΕΣΥΕ)



Χάρτης 14. Απασχόληση ανά τομέα παραγωγικής δραστηριότητας και νέο δήμο (Πηγή: ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ , 2004)



Χάρτης 15. Ενδοπεριφερειακές ανισότητες 1991 (Πηγή :ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ,2004)



## 2.10.ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η ΠΚΜ, λόγω της θέσης της στα Βαλκάνια έχει αποκτήσει ευρύτερη διεθνική σημασία και εξωστρέφεια. Η εξέλιξη αυτή αντανακλάται στο μεταφορικό της δίκτυο, το οποίο μετεξελίσσεται σε υπερεθνικής σημασίας. Στο άμεσο χωρικό επίπεδο ιδιαίτερη σημασία έχουν οι αυτοκινητόδρομοι Πάτρας-Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων (ΠΑΘΕ) και Εγνατία Οδός (ΕΟ) βάσει των οποίων οργανώνεται η εξωστρεφής εξέλιξη της ΠΚΜ. Στην περιφέρεια πέραν του οδικού συστήματος μεταφορών(χάρτης 11), οι αερομεταφορές υποστηρίζονται από το διεθνές αεροδρόμιο «Μακεδονία» στην Μίκρα, οι θαλάσσιες μεταφορές από το λιμάνι της Θεσ/νίκης και αλιευτικά καταφύγια και λιμένες (Μουδανιά, Κίτρος, Πλαταμών) και τέλος οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με δίκτυο προς βόρεια σύνορα Βουλγαρία, FYROM, Τουρκία και ΔΜ.



**Χάρτης 11.** Η ΠΜ. Διακρίνονται ο οδικός κάθετος άξονας στην Εγνατία μέσω Πολυκάστρου προς Ευζώνους, το κοινό τμήμα του ΠΑΘΕ και της ΕΟ και η οδική σύνδεση

Θεσ/νικης- Γιαννιτσών-μέσω Αγίου Αθανασίου και Χαλκηδόνας (Ν. Θεσνικης) και Πέλλας(Ν. Πέλλας) (Πηγή: Road Maps )

Όσον αφορά το σύστημα οδικών μεταφορών της ΠΚΜ από καθαρά λειτουργική και χωροταξική σκοπιά μπορεί να διακριθεί σε διαπεριφερειακό-διεθνές, στο διανομαρχιακό-διαπεριφερειακό από Έδεσσα προς Φλώρινα, από Βέροια προς Κοζάνη, από Σέρρες προς Δράμα-Καβάλα, στο ενδοπεριφερειακό-νομαρχιακό<sup>38</sup>, στο τοπικό και στο εντός των οικισμών. Το τμήμα της Εγνατίας Οδού που διασχίζει την ΚΜ εκτείνεται από τον Πολύμυλο μέχρι τον Στρυμόνα και έχει συνολικό μήκος 191 χλμ. Το σύνολο των έργων στην ΠΚΜ έχει ολοκληρωθεί. Από τα 190 χλμ της Εγνατίας στην ΚΜ, τα 25 χλμ (κοινό τμήμα με τον ΠΑΘΕ) είχαν κατασκευασθεί στο παρελθόν από το ΥΠΕΧΩΔΕ με συνολικό κόστος για την κατασκευή του τμήματος Πολύμυλος – Στρυμόνας να εκτιμάται σε 1.410 εκ € (με ΦΠΑ). Η χρηματοδότηση των έργων έγινε από το ΕΠ «Οδικοί Άξονες» του Γ' ΚΠΣ και από το ΤΑ ενώ για την κάλυψη της εθνικής συνδρομής έχουν εξασφαλισθεί δάνεια από την ΕΤΕπ (Εγνατία Οδός ΑΕ)

Σύμφωνα με τα στοιχεία των ΜΟΠ, Α' Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης (ΚΠΣ), Β' ΚΠΣ, και INTERREG, τα κονδύλια που έχουν διοχετευθεί στον τομέα των μεταφορών, σε έργα οδοποιίας, είναι τα σημαντικότερα των παραπάνω προγραμμάτων. Οι μεγάλοι οδικοί άξονες ΠΑΘΕ και ΕΟ υπάγονται στο εθνικό σκέλος του ΚΠΣ (Προσβάσεις-Οδικοί Άξονες) και στο Ταμείο Συνοχής (ΤΣ) . Από τα οδικά έργα, ως προς τις χωρικές επιπτώσεις, σημαντικότερη είναι η ΕΟ που ολοκληρωμένη πλέον σε νέο άξονα δημιουργεί νέα χωρικά δεδομένα. Ανάλογη σημασία έχει και ο ΠΑΘΕ που ενισχύει τις υπάρχουσες χωρικές επιπτώσεις από την Εθνική Οδό. Από τους δευτερεύοντες σημαντικούς άξονες, αυτοί μεν που συνδέουν τα διάφορα αστικά κέντρα με τη Θεσσαλονίκη βρίσκονται σε καλή κατάσταση, αλλά αυτοί όμως που συνδέουν τα διάφορα κέντρα μεταξύ τους δεν βρίσκονται σε ικανοποιητικό επίπεδο. Η εξέταση της εξέλιξης των αναπτυξιακών αξόνων αναδεικνύει σημαντικό οδικό άξονα<sup>39</sup> της ΠΚΜ

<sup>38</sup> Θεσσαλονίκη - Αλεξάνδρεια - Βέροια, Θεσσαλονίκη - Γιαννιτσά - Έδεσσα - Αριδαία, Κατερίνη - Αλεξάνδρεια - Γιαννιτσά, Θεσσαλονίκη - Κιλκίς - Σέρρες, Θεσσαλονίκη - Λαχανάς - Σέρρες, Θεσσαλονίκη - Πολύγυρος - Αρναία, Θεσσαλονίκη - Ασπροβάλτα - Ελευθερούπολη - Σέρρες - Νέα Ζίχνη - Ασπροβάλτα

<sup>39</sup> Στην ΠΚΜ οι σημαντικότεροι οδικοί άξονες είναι α) Θεσσαλονίκη-Βέροια β) Θεσσαλονίκη-Έδεσσα-Αριδαία γ) Θεσσαλονίκη-Πολύκαστρο-Γουμένισσα δ) Θεσσαλονίκη-Νέα Σάντα-Κιλκίς ε) Θεσσαλονίκη-Λαγκαδάς-Σοχός-Νιγρίτα-Σέρρες στ) Θεσσαλονίκη-Νέα Μηχανιώνα ζ) Θεσσαλονίκη-Πολύγυρος-Κασσάνδρα και Σιθωνία η) Βέροια-Νάουσα-Έδεσσα θ) Σιδηρόκαστρο-Σέρρες-Ν.Ζίχνη.



στην ΠΜ τον Θεσσαλονίκη- Έδεσσα- Αριδαία. Η ΠΚΜ διαθέτει βασικές διεθνείς χερσαίες Πύλες στους Ν. Κιλκίς και Σερρών. Οι σημαντικές διαπεριφερειακές χερσαίες πύλες είναι προς Θεσσαλία (περιοχή Νέου Παντελεήμονα-Τέμπη), προς ΔΜ (περιοχή Καστανιάς προς Κοζάνη και Άρνισσας προς Φλώρινα) και προς ΑΜ (Δράμα, Καβάλα κ.α.). Ο πόλος Θεσσαλονίκη αποτελεί κόμβο μεταφορών σε υπερεθνικό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο. Ειδικότερα, στο επίπεδο της περιφέρειας, αποτελεί τόπο σύγκλισης των μεταφορικών υποδομών και διαθέτει σε μακροσκοπικό επίπεδο συνδέσεις μεταξύ των οδικών, σιδηροδρομικών, θαλασσίων και εναέριων μεταφορών. Στο μικρό-επίπεδο υπάρχουν ειδικά λειτουργικά προβλήματα μεταξύ των συνδέσεων αυτών. Στο ΠΠΧΣΑΑ της ΠΚΜ διατυπώνονται εκτιμήσεις που θέτουν σημαντικά ζητήματα για τις δυνατότητες ανάπτυξης του λιμένα και του αεροδρομίου.

Ο νομός Πέλλας εξυπηρετείται από τον εθνικό άξονα Θεσσαλονίκης-Έδεσσας-Φλώρινας που συνδέεται με τους συνοριακούς σταθμούς Νίκης και Κρυσταλλοπηγής. Ο άξονας αυτός αποτελεί και τη βασική σύνδεση με το εθνικό δίκτυο της χώρας. Σημαντικός διανομαρχιακός άξονας είναι αυτός της Βέροιας-Έδεσσας (σύνδεση με ΕΟ) που συνεχίζεται για την εξυπηρέτηση των κοινοτήτων στην επαρχία Αριδαίας, καθώς και ο άξονας Γιαννιτσά- Γουμένισσα- Αξιούπολη - Πολύκαστρο, στον οποίο γίνεται και η σύνδεση με τον ΠΑΘΕ. Το δίκτυο στα πεδινά είναι πυκνό και σε σχετικά καλή κατάσταση, αλλά όχι σαφώς ιεραρχημένο και αποτελεί ολοκληρωμένη ενότητα με το αντίστοιχο πεδινό δίκτυο του Ν. Ημαθίας. Αντίθετα, στις ορεινές περιοχές του Πάϊκου και του Καϊμακτσαλάν δεν είναι επαρκείς οι συνδέσεις. Το εθνικό δίκτυο του νομού έχει μήκος 90 χλμ. ενώ το επαρχιακό 365 χλμ. Αξίζει να σημειωθεί πως από τον νομό να μην δε διέρχονται ο ΠΑΘΕ και η ΕΟ, όμως η θέση του ως προς τους δυο άξονες υπερτοπικής εμβέλειας είναι κομβική και κοντινή ανατολικά και νότια του νομού αντίστοιχα. Ο νομός είναι από συγκοινωνιακή άποψη στρατηγικής σημασίας όχι μόνο γιατί είναι συνοριακός, αλλά και επειδή συνορεύει με τον Ν. Κιλκίς που έχει τη σημαντικότερη βόρεια διεθνή χερσαία πύλη της χώρας, τους Ευζώνους. Επιπλέον, η σύνδεση του με το Ν. Ημαθίας αποτελεί μια ολοκληρωμένη ενότητα που διευκολύνει ακόμα περισσότερο την προσέγγιση στην ΕΟ και τον ΠΑΘΕ.

Ο Ν. Θεσσαλονίκης εντάσσεται τόσο στα εθνικά και στα διεθνικά δίκτυα μέσω των αξόνων ΠΑΘΕ και ΕΟ. Με αφετηρία την Θεσσαλονίκη, ο νομός συνδέεται ακτινικά μέσω των διανομαρχιακών οδών με τα σημαντικά νομαρχιακά κέντρα και τις



γειτονικές περιφέρειες, μέσω των οδικών αξόνων που προαναφέρθηκαν (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1997). Για τον περιορισμό της διαμπερούς κυκλοφορίας έχει υλοποιηθεί η περιφερειακή οδός της Θεσσαλονίκης, η οποία βοηθά στην προσπελασιμότητα του αεροδρομίου της Μίκρας από τα δυτικά της πόλης προς τα ανατολικά της. Το δίκτυο είναι εξαιρετικά πυκνό ιδιαίτερα στις περιοχές γύρω από την Θεσσαλονίκη, και σε ικανοποιητική κατάσταση στο μεγαλύτερο τμήμα του, με εξαίρεση τα ορεινά τμήματα της επαρχίας Λαγκαδά. Σημαντικά είναι τα κυκλοφοριακά προβλήματα εντός του ΠΣΘ, ιδιαίτερα στα δυτικά του.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της ΠΚΜ είναι το μοναδικό της χώρας με κανονικό πλάτος σε όλο του το μήκος συμπεριλαμβάνοντας κλάδους προς βόρεια σύνορα, Τουρκία και ΔΜ. Το συνολικό του μήκος<sup>40</sup> ανέρχεται σε 550 περίπου χλμ.. Το ενδιαφέρον του δικτύου προσδιορίζεται στο τμήμα που ανήκει στον άξονα Αθηνών-Πλατέος-Θεσ/νίκης-Ειδομένης. Σύμφωνα με το περιφερειακό επιχειρησιακό πρόγραμμα (ΠΕΠ) έχει ξεκινήσει διαδικασία διπλασιασμού της γραμμής και ηλεκτροκίνησης. Το καίριας σημασίας αυτό έργο πέρα από το κλασσικό αίτημα της «σύνδεσης με την Ευρώπη» συμφωνεί και με τα νέα γεωπολιτικά δεδομένα της ευρύτερης βαλκανικής ενδοχώρας. Η Θεσσαλονίκη ως κατάληξη του ευρύτερου γεωγραφικού δικτύου είναι δυνατό να παίζει σημαντικό ρόλο. Η σημασία του προγράμματος διπλασιασμού και εκσυγχρονισμού της γραμμής στο τμήμα αυτό είναι εμφανής και από τη συρρίκνωση του χρόνου των αμαξοστοιχιών. Ακόμα και οι χρόνοι των intercitiy δεν είναι καλύτεροι των αντίστοιχων των ηλεκτροκίνητων αμαξοστοιχιών και προφανώς κάθε άλλος τύπος αμαξοστοιχίας, αργότερος των intercitiy είναι ακόμα λιγότερο ανταγωνιστικός.

Όσον αφορά τα λιμάνια και θαλάσσιες μεταφορές το λιμάνι της Θεσσαλονίκης όπως προκύπτει τόσο από την πράξη, όσο και από την μελετώμενη αναβάθμισή του, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο βάσει του Σχεδίου των Εθνικών Μεταφορών για το 2010- λόγω της θέσης του στη Βαλκανική- και είναι στρατηγικό και εξαιρετικής οικονομικής σημασίας. Απαιτούνται όμως σημαντικές βελτιώσεις στη σύνδεσή του με τα χερσαία δίκτυα, κυρίως του ΠΑΘΕ και της ΕΟ. Η λιμενική εγκατάσταση έχει μεν τις

<sup>40</sup> Επιμερίζεται σε πέντε (5) διαδρομές α) Νότιο όριο ΠΚΜ - Θεσ/νίκη 127 χλμ. β) Δυτικό όριο ΠΚΜ - Θεσ/νίκη 152 χλμ. γ) Θεσ/νίκη - Ειδομένη 76 χλμ. δ) Θεσ/νίκη - Στρυμονας - Προμαχώνας (96+14) 110 χλμ. ε) Θεσ/νίκη - ανατολικό όριο ΠΚΜ 181 χλμ.

προϋποθέσεις μετεξέλιξης σε σημαντικό κόμβο συνδυασμένων μεταφορών (πλοίο-τραίνο-αυτοκίνητο) υπερεθνικής ακτινοβολίας την οποία όμως δυσχεραίνουν ζητήματα ανάπτυξης του λιμένα λόγω του περιορισμένου εύρους της ζώνης μεταξύ του ευαίσθητου οικοσυστήματος της εκβολής του Αξιού και της αστικής περιοχής της Θεσσαλονίκης.

Όσον αφορά τη λοιπή τεχνική υποδομή της ΠΚΜ οι ηλεκτροπαραγωγοί σταθμοί<sup>41</sup> της περιφέρειας, σύμφωνα με στοιχεία της Δημόσιας Επιχείρησης Ηλεκτρισμού (ΔΕΗ, 1992) έχουν εγκατεστημένη ισχύ που αποτελεί το 20,6% της ισχύος των Υδροηλεκτρικών Σταθμών (ΥΗΣ) της χώρας. Η ΠΚΜ δεν έχει εντός των ορίων της σημαντικές ηλεκτροπαραγωγές μονάδες (εκτός των συγκεκριμένων ΥΗΣ), είναι όμως σημαντική γιατί αποτελεί την κατάληξη διεθνών γραμμών, εμπερικλείει τη Θεσσαλονίκη που έχει εκτεταμένο εσωτερικό δίκτυο, το οποίο συνδυάζεται με σημαντικές ανάγκες σε σημεία βιομηχανικής δραστηριότητας και αποτελεί κομβικό σημείο της μεταφοράς ενέργειας για όλη την Ελλάδα.

Στην ΠΚΜ ανήκει ο σταθμός εισόδου του φυσικού αερίου από τη Βουλγαρία (Κούλα). Μέχρι σήμερα προβλέπεται η εξυπηρέτηση δικτύου κατανομής και του συστήματος διανομής της Θεσ/νίκης και της ΒΙΠΕ της. Ο βασικός αγωγός μεταφοράς του φυσικού αερίου διέρχεται από την ΠΚΜ (μήκος 200χλμ) και κατευθύνεται μέχρι την Αττική. Δύο (2) κλάδοι<sup>42</sup> μεταφορών προβλέπεται να εξυπηρετούν το ΠΣΘ. Οι τέσσερις (4) αυτοί κλάδοι αποτελούν το λοιπό δίκτυο μεταφοράς της περιφέρειας συνολικού μήκους 43,7 χλμ.

Όσον αφορά την ολοκλήρωση των μεταφορικών υποδομών στις γραμμές του ΠΠΧΣΑΑ και την απορρόφηση των ευρωπαϊκών κονδυλίων η Ελλάδα φαίνεται να ανταποκρίθηκε ως ένα βαθμό στην οικονομική αξιοποίηση τους. Τα ευρωπαϊκά κονδύλια ύψους 400 εκ. € που αφορούν έργα που είχαν ενταχθεί στο Γ΄ ΚΠΣ για την υλοποίηση έργων υποδομής και εκσυγχρονισμού του δικτύου της ΕΡΓΟΣΕ δεν αξιοποιήθηκαν επειδή δεν εφαρμόστηκε το πρόγραμμα εξυγίανσης του οργανισμού. Σκοπός της ΕΡΓΟΣΕ, σύμφωνα με τους εκπροσώπους του ΟΣΕ, είναι η αξιοποίηση

<sup>41</sup> Ο υδροηλεκτρικός σταθμός Άγρας, ο υδροηλεκτρικός σταθμός Εδεσσαίου, Μακροχωρίου, Ασωμάτων, Σφηκιάς, πλην του Εδεσσαίου

<sup>42</sup> Ο κλάδος από Δρυμό προς ανατολική Θεσσαλονίκη με μήκος 24 χλμ. και ο κλάδος από Πεντάλοφο προς βόρεια Θεσσαλονίκη με μήκος 7,6 χλμ. με διακλάδωση προς το συγκρότημα της ΕΚΟ (μήκος 2,1 χλμ.)

του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013. Όπως αναφέρουν πηγές προσκείμενες στον οργανισμό «το 2009, έτος που έπρεπε να κλείσει το Γ' ΚΠΣ, ήταν δύσκολο για τον οργανισμό. Ο Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΕΔΙΣΥ) φαίνεται να είναι ο μόνος φορέας με τη μικρότερη απώλεια πόρων καθώς από τα 75 εκ. € του Γ' ΚΠΣ δεν έχουν απορροφηθεί μόνο 300000 € που αφορούν έργο στη Χαλκίδα που έχει «μπλοκάρει» η αρχαιολογική υπηρεσία». Στην αδράνεια των οικονομικών ευκαιριών που χάθηκαν έρχεται να προστεθούν οι δυσοίωνες δημοσιονομικές προοπτικές και η παρουσία του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου στην Ελλάδα που απαιτούν αυστηρή δημοσιονομική πειθαρχία. Οι πιστώσεις του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ) περιορίζονται στην κάλυψη των απόλυτων προτεραιοτήτων που έχει θέσει ο σχεδιασμός του ΕΣΠΑ, δηλαδή την ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού του βασικού σιδηροδρομικού άξονα ΠΑΘΕ/Προμαχώνα. Ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου εκτιμάται στα 6,2 δις ευρώ με ορίζοντα υλοποίησης το 2015. Η χρηματοδότηση του έργου, σύμφωνα με το Υπουργείο Μεταφορών προέβλεπε 4,6 δις € από το Γ' ΚΠΣ και το ΕΣΠΑ και 1,6 δις από εθνικούς πόρους και παράδοση του έργου το 2013 -το χρονοδιάγραμμα εκτείνεται έως το 2015. Με βάση τον υφιστάμενο σχεδιασμό του ΕΣΠΑ προβλέπεται ότι τα σιδηροδρομικά έργα θα χρηματοδοτηθούν με 1,2 δις. €. Τα κονδύλια αυτά όμως δεν φαίνεται να επαρκούν για να ολοκληρωθούν τα έργα του συγκεκριμένου άξονα στο σύνολό του. Για την κατασκευή άλλων συμπληρωματικών σιδηροδρομικών έργων υποδομής, μοναδική διέξοδος για τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ φαίνεται η διερεύνηση των δυνατοτήτων προσέλκυσης ιδιωτικών<sup>43</sup> κεφαλαίων, με ορίζοντα υλοποίησης το 2020. Όπως σημείωσε πρόσφατα και ο υφυπουργός Υποδομών Γ. Μαγκριώτης «Η προτεραιότητά μας είναι σαφής: ολοκληρώνουμε, το συντομότερο δυνατόν, τον σιδηροδρομικό άξονα ΠΑΘΕ/Προμαχώνα και όλα τα έργα που υποστηρίζουν τη λειτουργία του. Για την εξεύρεση των αναγκαίων κεφαλαίων θα χρησιμοποιήσουμε εθνικούς πόρους, πόρους από τα κοινοτικά ταμεία, ενώ σκοπεύουμε να ενεργοποιήσουμε και ιδιωτικά κεφάλαια, στο πλαίσιο αμοιβαία επωφελών συνεργασιών (ΣΔΙΤ)». ([http://www.express.gr/news/finance/260154oz\\_20100131260154.php3](http://www.express.gr/news/finance/260154oz_20100131260154.php3)). Η προσέλκυση ΣΔΙΤ φαίνεται ότι αφορά έργα για τη βελτίωση της σιδηροδρομικής εξόδου Αθήνας-

Θεσ/νίκης, και τις μελλοντικές επεκτάσεις στο προαστιακό δίκτυο της δεύτερης, την εξασφάλιση σιδηροδρομικών συνδέσεων με τα βασικά λιμάνια της χώρας, τις ΒΙΠΕ και τη δημιουργία εμπορευματικών σταθμών ([http://www.express.gr/news/finance/260154oz\\_20100131260154.php3](http://www.express.gr/news/finance/260154oz_20100131260154.php3)).

#### 1.11.ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ανάλυση της φυσιογνωμίας της ΠΚΜ αναδεικνύει σε περιφερειακό επίπεδο την ΕΠ Θεσσαλονίκης-Γιαννιτσών ως μια δυναμική περιοχή με διαρκώς αναβαθμιζόμενες οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις και ικανοποιητικές εναέριες συνδέσεις, καθώς και διαρκή αναβάθμιση των λιμένων κομβική θέση σε όλη την βαλκανική χερσόνησο. Σημαντική είναι η αξιοποίηση των ευρωπαϊκών κονδυλίων στους άξονες που καταδεικνύει το ΕΣΠΑ, ώστε η περιφέρεια να αποκτήσει ισχυρότερη υπερτοπική σημασία και να αναδείξει τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα που απαντώνται όπως φάνηκε από την προσέγγιση της αναπτυξιακής της δυναμικής της εξελίξιμα και ποικιλόμορφα.

Μακροσκοπικά λοιπόν, η ΠΜ της παρούσας διπλωματικής εργασίας βρίσκεται στην «χρυσή τομή» δυο υπερτοπικών αξόνων της χώρας στα βόρεια χερσαία της σύνορα και την πιο σημαντική χερσαία έξοδο προς βορρά στους Ευζώνους, σε μια περιφέρεια συνοριακή τόσο για την Ελλάδα όσο και για την ΕΕ. Περιλαμβάνει το δεύτερο μητροπολιτικό συγκρότημα της επικράτειας και συνεπώς κατέχει μια κεντροβαρική θέση σε όλους τους υφιστάμενους και δυνητικούς αναπτυξιακούς άξονες, με δυναμικό λιμάνι και αεροδρόμιο που έχουν διεθνή και συνεχώς ανερχόμενο ρόλο στις μεταφορές και την οικονομία της περιοχής, αξιόλογους περιβαλλοντικούς οικοτόπους με σπάνια χλωρίδα, πανίδα και τουριστικούς πόλους έλξης (θρησκευτικού, ιαματικού, καλοκαιρινού, σαββατοκύριακου, αρχαιολογικού κα). Η ολοκλήρωση του ΠΑΘΕ και η ΕΟ, οι κάθετοι άξονες σύνδεσης με την Ευρώπη καθώς και η αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου και τα συστήματα συνδυασμένων μεταφορών αναμένεται να αποδώσουν σε όλη την ΠΚΜ μοναδικά πλεονεκτήματα συγκριτικά με τις γύρω περιφέρειες

Μικροσκοπικά όλοι οι οικισμοί που το χωροταξικό της περιφέρειας προβλέπει ως δυναμικούς μπορούν δυνητικά να παίξουν πρωταγωνιστικό ρόλο σε ένα τόσο ανερχόμενο και «εύφορο» ανθρωπογενές και φυσικό περιβάλλον. Βέβαια, δεν πρέπει να παραβλέψουμε σε όλη αυτή την υπόθεση εργασίας και τη συγκέντρωση των



δεδομένων της υφιστάμενης κατάστασης των πόλεων και των αγορών της ΠΚΜ την συγκύρια της οικονομικής κρίσης και την ανταγωνιστική πλέον υπόσταση πολλών μεμονωμένων αγορών, επιχειρήσεων, τουριστικών προορισμών και εμπορευματικών κόμβων των γειτονικών βαλκανικών χωρών (Βουλγαρία, πρώην Γιουγκοσλαβία κα). Με αυτά τα χωροταξικά, κοινωνικοοικονομικά, ανθρωπογεωγραφικά και άλλα δεδομένα προσεγγίστηκε η αναπτυξιακή φυσιογνωμία της περιοχής που μπορεί να θέσει υπό προϋποθέσεις τον άξονα Γιαννιτσά-Θεσσαλονίκη και τις αντίστοιχες οικιστικές δομές σε συνέργια και δικτύωση άκρως ανταγωνιστικές, εξελίξιμες και ανερχόμενες ως συνδυασμό, σε ένα ανατρεπτικό ανισωτικό δίπολο που θα αντλεί τα θετικά της περιφέρειας και θα διοχετεύει ανάπτυξη σε αυτήν, αλλά συνάμα θα αξιοποιεί τα πλεονεκτήματα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης, εκτονώνοντας τα προβλήματά της.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> . ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΗΣ ΑΝΙΣΩΣΗΣ

Στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο προσεγγίζεται η φυσιογνωμία των Γιαννιτών και της Θεσσαλονίκης-στο βαθμό που άμεσα ή έμμεσα επηρεάζει τα Γιαννιτσή. Εξετάζονται τα βασικά χαρακτηριστικά της περιοχής, η οικιστική και διοικητική οργάνωση, η ιστορία και κάποια δημογραφικά στοιχεία, η ποιότητα ζωής (πολιτισμός, αθλητισμός, παιδεία, υποδομές, ελεύθερος χρόνος) και ΦΠ, η τοπική οικονομία, και το παραγωγικό προφίλ της ΕΠ. Έπειτα, εξετάζεται το κατά πόσο και με ποιον τρόπο η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσή επηρεάζει την ανάπτυξη των Γιαννιτών στο φάσμα των παραπάνω παραμέτρων. Τέλος, σχολιάζεται και η υφιστάμενη ανίσωση Γιαννιτσή < Θεσσαλονίκη και αξιολογείται η βαρύτητα των παραμέτρων στη διαμόρφωση της συσχέτισης των δύο πόλεων. Εντοπίζονται έτσι τα βασικότερα ελλείμματα, που αποτέλεσαν αφορμή για προβληματισμό και μετέπειτα το κίνητρο για την αλλαγή των παγιωμένων αδυναμιών, απειλών και πιέσεων που υφίστανται στην περιοχή και προσδιορίζονται οι αναπτυξιακές ανάγκες της. Η προσεκτική ανάγνωση και η κωδικοποίηση τους σε μια διαγνωστική ανάλυση για τα Γιαννιτσή οδηγεί στον εντοπισμό των κρίσιμων αναπτυξιακών ζητημάτων και στην τελική αποκρυστάλλωση της αναπτυξιακής φυσιογνωμίας της εν δυνάμει διπολικής ανισωτικής σχέσης τους με τη Θεσσαλονίκη.

#### 3.1.ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ : ΑΝΑΛΥΣΗ ΓΕΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ

Τα Γιαννιτσή είναι η μεγαλύτερη πόλη του νομού Πέλλας στο νοτιοανατολικό (ΝΑ) άκρο του. Είναι χτισμένη στο κέντρο του κάμπου της ΚΜ στους πρόποδες του όρους Πάικο ανάμεσα σε δυο (2) κοιλάδες. Είναι μια πόλη με έντονους ρυθμούς και ιστορικό ενδιαφέρον (σπίτια μακεδονικού χαρακτήρα, νεοκλασικά κα). Ενδιαφέρον παρουσιάζουν τα οθωμανικά μνημεία, σημαντικό κομμάτι της ιστορικής της κληρονομιάς. Ο ΔΓ - υπό τη νέα μορφή του, προέκυψε από τη συνένωση του παλαιού Δήμου με όμορους του ΟΤΑ, βάσει του Ν. 2539/1997, με τη θεσμοθέτηση του σχεδίου «Ι. Καποδίστριας» για τη συγκρότηση της Πρωτοβάθμιας ΤΑ (ΦΕΚ 244/04.01.1997)- συνορεύει ανατολικά με το Δ. Πέλλας, δυτικά με τους δήμους Κύρρου, Μ. Αλεξάνδρου και Κρύας Βρύσης, βόρεια με το δήμο Γουμένισσας και νότια με το Ν. Ημαθίας, ενώ βρίσκεται 48χλμ δυτικά από την Θεσσαλονίκη, στο τρίγωνο Πέλλα-Βεργίνα-Δίον. Στο δήμο περιλαμβάνονται τρία (3) ΔΔ και 11 οικισμοί. Με έκταση 208200στρ. αντιπροσωπεύει το 8,31% της συνολικής έκτασης του Ν. Πέλλας ([www.giannitsa.gr](http://www.giannitsa.gr))

Τα Γιαννιτσά είναι μια πόλη-σύμβολο του απελευθερωτικού κινήματος ενάντια στον τουρκικό ζυγό και ο κρισιμότερος κόμβος του Μακεδονικού Αγώνα. Η ιστορία της πόλης βρίσκεται στο αποκορύφωμα της την περίοδο του μακεδονικού κράτους του Φίλιππου του Β' και του Μεγάλου Αλέξανδρου, αφού πολύ κοντά στα Γιαννιτσά βρίσκεται η αρχαία Πέλλα, πρωτεύουσα του. Εκεί στην ελληνιστική εποχή ήταν το κέντρο των διπλωματικών και στρατιωτικών επιχειρήσεων, αλλά άνθισαν και οι τέχνες<sup>44</sup>, τα γράμματα και η οικονομία. Μετά τη μάχη της Πύδνας, ο τόπος περιήλθε στους Ρωμαίους. Στο τέλος του 2<sup>ου</sup> αιώνα η Πέλλα παρήκμασε απότομα, μάλλον μετά από σεισμό. Σημαντικός σταθμός στην ιστορία της περιοχής είναι η κατασκευή της Εγνατίας, που συνέδεε τα Γιαννιτσά με την Έδεσσα και τη Θεσσαλονίκη (146π.Χ.-120π.Χ.). Τους βυζαντινούς χρόνους, καθώς η Εγνατία δεν λειτουργεί πλέον ως διαπεριφερειακός οδικός άξονας, η κοινωνία της περιοχής μετασχηματίζεται δραματικά και τα Γιαννιτσά μετατρέπονται σε ένα τυπικό αγροτικό χώρο, που περιστοιχίζεται από αγροτικούς οικισμούς, που αποτέλεσαν τον οικιστικό πυρήνα των περισσότερων σημερινών οικισμών και ΔΔ. Στην υστεροβυζαντινή περίοδο οι οικισμοί ήταν οχυρωμένοι με κάστρα και κατοικούσαν κυρίως αγρότες και κτηνοτρόφοι. Οι ιστορικοί της εποχής των Κομνηνών και μετέπειτα αναφέρουν το τοπωνύμιο “Βαρδάρι” που σχετίζεται με στρατοπεδεύσεις στρατιωτών. Μετά την επικράτηση των Οθωμανών που εξαπλώνονται ραγδαία στη Θράκη και στη Μακεδονία,(1362-1390), οι πηγές μνημονεύουν την κατάληψη του “Βαρδάρι” (<http://mikrasiates.org/>). Ο βυζαντινός οικισμός στην σημερινή θέση των Γιαννιτσών στη νότια πλευρά της σημερινής πόλης (Βαρδάρι) και η πρώτη αναφορά σε αυτόν γίνεται από τον τούρκο περιηγητή Evliya Çelebi που πέρασε από τα Γιαννιτσά το 1650 και θεωρεί ιδρυτές της πόλης τους μυθικούς βασιλιάδες Bikari και Virbene, σχετίζοντας το όνομα του Virbene με την ονομασία της πόλης (Δημητριάδης, 1973). Το έτος της Εγίρας 764 (1362-1363) την πόλη κατέλαβε ο Τούρκος στρατηλάτης που επέδρασε κατά της Μακεδονίας Γαζή Αχμέτ Εβρενός<sup>45</sup>. Πολλοί υποστηρίζουν ότι η πόλη καταλείφθηκε από τον Γαζή το 1380-1389, που κατέλαβε την περιοχή και την ονόμασε «Γενιτζέ» ή «Γενιτζέ Βαρδάρ»

<sup>44</sup> Στο θέατρο της Πέλλας ακούστηκαν πρώτη φορά οι “Βάκχες” και ο “Αρχέλαος” του Ευριπίδη.

<sup>45</sup> Συνέβαλε αποφασιστικά στην επικράτηση των Οθωμανών στη Μακεδονία. Θρύλος αναφέρει ότι ήταν γιος χριστιανού εξωμότη, κυβερνήτη της Προύσας και ότι έζησε 129 χρόνια.

ή «Βαρδάρ Γενιτζεσί»<sup>46</sup>. Η ιστορία λοιπόν των Γιαννιτσών ως ενιαία πόλη ξεκινά περίπου το 1430 σύμφωνα με τον ιστορικό Ιωάννη Αναγνώστη που μας δίνει την πληροφορία πως ο σουλτάνος Μουράτ ο δεύτερος μετέφερε 1000 οικογένειες χριστιανικές και μουσουλμανικές στην Θεσσαλονίκη από τα Γιαννιτσά (Δημητριάδης, 1973). Στην περίοδο της τουρκοκρατίας τα Γιαννιτσά εξελίχθησαν σε σημαντικό στρατιωτικό και καλλιτεχνικό κέντρο και την περίοδο των μακεδονικών αγώνων σε κομβική και στρατηγική τοποθεσία για την απελευθέρωση όλης της μακεδονικής επικράτειας. Η πόλη είχε ηρωική παρουσία και στην αντίσταση κατά των γερμανών και κατά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Στα μεταπολεμικά χρόνια αν και η μετανάστευση ήταν μεγάλη η πόλη αυξήθηκε πληθυσμιακά διατηρώντας τον αγροτικό της χαρακτήρα. Σήμερα είναι η μεγαλύτερη πόλη του Ν. Πέλλας παρουσιάζοντας πολλά από τα χαρακτηριστικά μια σύγχρονης ελληνικής επαρχιακής πόλης, που όμως δεν έχει ακόμα αναδείξει το κρυμμένο της δυναμικό.

### 3.2. ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ : ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΙΔΙΚΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ

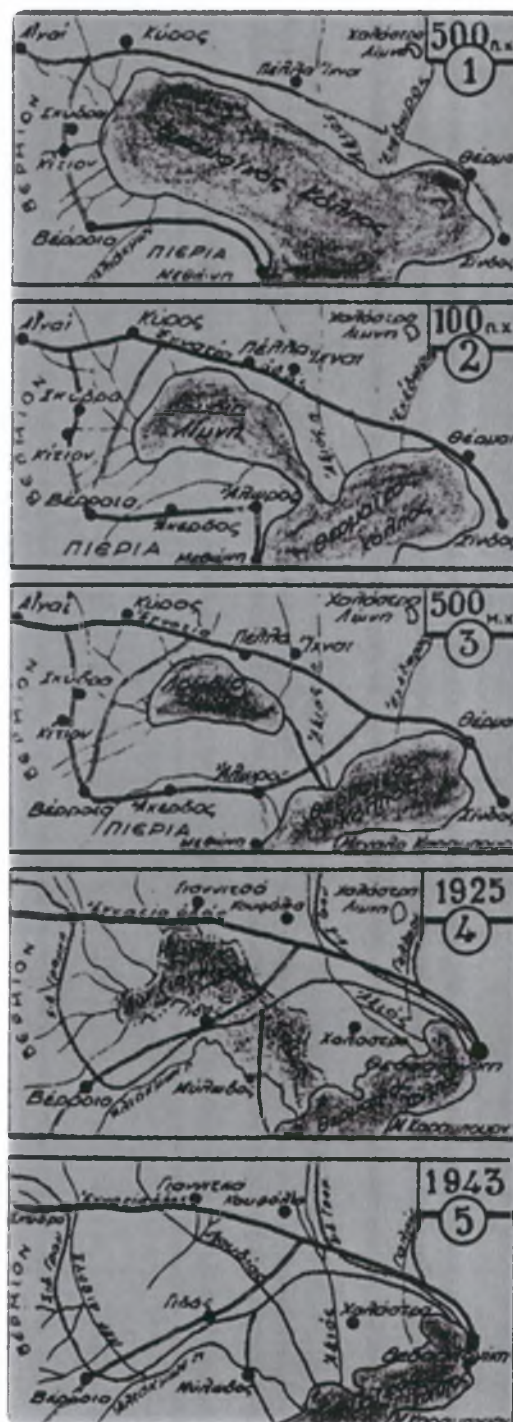
#### 3.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ

Τα Γιαννιτσά κατοικούνται από την αρχή της νεολιθικής εποχής, από τα τέλη 7<sup>ης</sup> χιλιετίας. Αποτελούν έναν από τους αρχαιότερους οικισμούς της Ευρώπης. Ο τότε οικισμός εκτείνεται στο νοτιότερο λόφο της πόλης, όπου σήμερα βρίσκεται η «Παλαιά Αγορά». Σε εργασίες ανοικοδόμησης της περιοχής ανακαλύφθηκαν τμήματα κατοικιών και άλλα ευρήματα (κοσμήματα, οστά ζώων, κεραμικά κα). Στη μέση νεολιθική περίοδο, ο οικισμός των Γιαννιτσών εγκαταλείπεται, πιθανότατα λόγω ανόδου της στάθμης της θάλασσας και της κατάκλισης εδαφών. Κατοικείται ξανά στη νεότερη νεολιθική περίοδο και την εποχή του Χαλκού. Από ευρήματα συμπεραίνεται πως τα Γιαννιτσά κατοικούνταν και τα ελληνιστικά χρόνια. Στην αρχαιότητα, η ΕΠ ονομαζόταν Βοτταία (όρια του ποταμού Αξιού και Αλιάκμονα). Οι Βοτταίοι υπήρξαν οι πρώτοι κάτοικοι των Γιαννιτσών και διώχθηκαν από τους Μακεδόνες και συγκεκριμένα το βασιλιά Περδίκκα, τον 7<sup>ο</sup> αιώνα πΧ εποικίζοντας την Χαλκιδική (Χατζής, 2003).

<sup>46</sup>Υπάρχει εκδοχή ότι η προέλευση του τοπωνυμίου είναι ελληνική. Ο γλωσσολόγος Χατζηδάκης υποστήριξε ότι το όνομα της πόλης προέρχεται έμμεσα από το Γιάννης (ο Γιάννης-ο Γιαννιτσά-τα Γιαννιτσά) όπως συνηθίζονταν στα ύστερα βυζαντινά χρόνια, προσθέτοντας ότι οι Τούρκοι στα πρώτα εκείνα χρόνια των κατακτήσεών τους, δεν είχαν την δυνατότητα να βαπτίζουν πόλεις. (Χατζής, 2003).



Τα Γιαννιτσα στα προϊστορικά χρόνια εμφανίζονται ως παραλιακό θέρετρο. Ο Θερμαϊκός φαίνεται να εισχωρούσε βαθιά στη ξηρά και πέρα από αυτά. Την κλασική περίοδο η θάλασσα σύμφωνα με τις ιστορικές πηγές έφτανε μέχρι το δρόμο Ν. Χαλκηδόνας-Γιαννιτσών (Χατζής,2003). Σύμφωνα με τον Θουκυδίδη περίπου τον 5<sup>ο</sup> αιώνα πΧ «ένα στενό χωριό πλησίαζε την Πέλλα». Ενδιαφέρον παρουσιάζει η θεωρία του Stryck για την εξέλιξη του Θερμαϊκού κόλπου (εικόνα 3) σύμφωνα με την οποία περίπου το 500πΧ ο Θερμαϊκός (χάρτης16) εισχωρούσε μέχρι την Κύρρο (Παλαιόκαστρο), τη Σκύδρα, το Κυτίο και τη Βέροια, ενώ ο ποταμός Λουδίας σχηματίστηκε περίπου το 100πΧ ως φυσική διέξοδος των υδάτων προς τη θάλασσα. Ο Σκύλαξ ο Νεώτερος (360 πΧ) αναφέρει χαρακτηριστικά πως για να προσεγγίσει κανείς την Πέλλα χρειάζεται «ανάπλους εις τον Λυδία». Γεωλογικές μελέτες αποφαίνονται πως ο χρόνος προσέθεσε 15χλμ γης στον Θερμαϊκό. Σύμφωνα με έρευνες του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ), πριν από 4000 χρόνια, τα Γιαννιτσα που σήμερα απέχουν 20χλμ από την ακτή ήταν παραθαλάσσια. Γεωλόγοι σε συνεργασία με αρχαιολόγους κατά τη διάρκεια ερευνών στον προϊστορικό οικισμό του Αρχοντικού Γιαννιτσών, προσδιόρισαν τα όρια της ακτογραμμής του 2000πΧ. Σύμφωνα με τον καθηγητή Γεωλογίας του ΑΠΘ κ. Γ. Συρίδη,



**Εικόνα 3.** Η εξέλιξη της γεωμορφολογίας του Θερμαϊκού και της ΕΠ από το 500 π. Χ έως το 1943μΧ (Πηγή: Χατζής,2003)

«Πριν από 4000 χρόνια η θάλασσα βρισκόταν πέντε χιλιόμετρα νότια του οικισμού. Η στάθμη της ήταν περί τα πέντε μέτρα χαμηλότερη από τη σημερινή και η περιοχή αποτελούσε έναν ρηχό, κλειστό, ήρεμο θαλάσσιο κόλπο, τμήμα του ευρύτερου Θερμαϊκού Κόλπου, ο οποίος περιβαλλόταν από αλμυρά έλη». (Περιοδική αποδελτίωση ημερήσιου ηλεκτρονικού τύπου γραφείο περιβάλλοντος TEE 02.05.2009-08.05.2009, <http://www.tanea.gr/default.asp?pid=2&artid=4515237&ct=1>) Σύμφωνα με τα ιστορικά δεδομένα, γύρω στο 500 π. Χ, το μεγαλύτερο μέρος της πεδιάδας της ΚΜ καλυπτόταν από το Θερμαϊκό. Το 200πΧ μετά από ηπειρωτικές κινήσεις του εδάφους και από τις προσχώσεις των ποταμών Αλιάκμονα, Αξιού και Εχέδωρου, τα νερά της θάλασσας υποχώρησαν και δημιουργήθηκε λιμνοθάλασσα. Μετά από 600 χρόνια, σταδιακά, διαμορφώθηκε η λεγόμενη λίμνη του Λουδία ή των Γιαννιτσών, η οποία είχε ως μόνη διέξοδο των νερών της την κοίτη του ποταμού Λουδία (<http://www.pellonet.gr/index.php?com=page&item=22>).



**Χάρτης 16.** Έλη και άλλες πληροφορίες από χάρτη που σύνταξε ο Ίωνας Κοκκίδης (1884) (Πηγή: Θεσσαλονίκης Ανάδειξις-χαρτών Αναμνήσεις)



Στη Ρωμαϊκή εποχή το 146 πΧ σταθμός στην ιστορία της περιοχής ήταν η κατασκευή της Εγνατίας (βλέπε παράρτημα εικόνων) που σύνδεε πόλεις της Αδριατικής με τον Έβρο. Ο πλακοστρωμένος αυτός δρόμος με τους σταθμούς άλλαξε ριζικά τη χωροταξία των μακεδονικών πόλεων. Βέβαια, το οδικό δίκτυο της περιοχής προϋπήρχε και η μεγαλύτερη απόδειξη για αυτό είναι οι μακεδονικοί τάφοι που έχουν βρεθεί στην περιοχή Γιαννιτσών και Πέλλας. Η κατασκευή της Εγνατίας είναι όμως η περίοδος που σηματοδοτεί την απότομη ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης και την ιστορική εξέλιξη των Γιαννιτσών (Πηγή Εγνατία Οδός: ΑΕ). Το κέντρο βάρους της ανάπτυξης μετατίθεται σταδιακά προς την Θεσσαλονίκη στην παλαιοχριστιανική περίοδο όταν οι φυσικές καταστροφές και άλλες συγκυρίες αλλάζουν το σκηνικό στη Μακεδονία.

Στα βυζαντινά χρόνια στην περιοχή υπήρχαν πολλοί μικροί οικισμοί, εκ των οποίων και ο Βαρδάρι (Γιαννιτσά) υστεροβυζαντινός οικισμός στα ανατολικά της σημερινής πόλης. Ο περιηγητής Evliya Çelebi αφηγείται ότι στην περιοχή των Γιαννιτσών υπήρχαν δύο (2) κτίρια, τα οποία οι Τούρκοι κατακτητές<sup>47</sup> κατέστρεψαν και έκτισαν την πόλη. Οι αρχαιολογικές έρευνες έχουν αποδείξει σωστή την υπόθεση πως τα Γιαννιτσά προϋπήρχαν πριν την Τουρκική κατάκτηση. Η Οθωμανική κατάκτηση της Μακεδονίας ολοκληρώνεται το 15<sup>ο</sup> αιώνα επιφέροντας αλλαγές στον πληθυσμό των Βαλκανίων. Η πόλη θεωρείται για αυτούς ιερή, αφού σε τζαμί μετέπειτα θάβονται<sup>48</sup> ο Γαζής, ο γιος του Αλή κα (Δημητριάδης, 1973). Σύμφωνα με τα αρχεία του ιεροδικείου Θεσσαλονίκης η ηγεμονία<sup>49</sup> του Εβρενός στην περιοχή έφτανε μέχρι το Άδενδρο Θεσσαλονίκης και τα Γιαννιτσά ήταν η πρωτεύουσα της παραγωγικής και στρατηγικής χώρας. Η εγκατάσταση στην ΚΜ Τουρκομανικών πληθυσμών και οι μαζικές πληθυσμιακές μετακινήσεις Ελλήνων, Βουλγάρων και Σέρβων που ακολουθούν δημιουργούν ένα ιδιόμορφο πληθυσμιακό ανάγλυφο. Από τα μέσα του 15<sup>ου</sup> αιώνα, η

<sup>47</sup> Όσον αφορά τον ακριβή χρόνο κατάκτησης της τοποθετείται το 1362 ή το 1385. Σίγουρα καταλήφθηκε, πριν τη Θεσσαλονίκη (1430) και την Κωνσταντινούπολη (1453). Για τη σύνθεση των εθνικοτήτων οι πληροφορίες των Τούρκων συγγραφέων του 17<sup>ου</sup> αιώνα (Χατζή-Κάλφα, Εβλιγιά Τσελεμπί) παρουσιάζουν την πόλη αμιγώς τούρκικη. Σύμφωνα με άλλες πληροφορίες από τα Βενετικά αρχεία, η πόλη είχε και Έλληνες. Σύμφωνα με παλιά στατιστικά κατοικούνταν και από λίγους Εβραίους (Δημητριάδης, 1973)

<sup>48</sup> Οι τάφοι τους κατασκευάστηκαν στα Γιαννιτσά με υλικά από τα ερείπια των ανακτόρων της αρχαίας Πέλλας

<sup>49</sup> Σύμφωνα με θρύλο ο Γαζής κέρδισε την έκταση των Γιαννιτσών όταν του είπαν πως η γη που θα περικλείσει τρέχοντας σε μια μέρα με το άλογο του είναι δική του, ή η περιοχή που θα περικλείσει στο τομάρι μιας αγελάδας. Έτρεξε τότε με φρενήρη καλπασμό στον κάμπο, ενώ σύμφωνα με το δεύτερο θρύλο δημιούργησε μια ίνα από το τομάρι με ειδική επεξεργασία και κέρδισε τη γη του.

πόλη γίνεται κέντρο γραμμάτων και τεχνών. Επί Αχμέτ Μπέη, ιδρύονται τζαμιά, σχολεία, πτωχοκομεία και γίνονται κοινωφελή έργα. Πολλές τουρκικές αρχές έδρευαν εκεί (ο κεχαγιάς των σπαχήδων, της πόλης, ο σερδάρης κα). Η μνήμη του πνευματικού ανθρώπου Σεΐχη Ιλαχί διατηρήθηκε επί αιώνες σφραγίζοντας πολλά μνημεία της πόλης. Τα Γιαννιτσά, επί Τουρκοκρατίας, υπήρξαν μία τυπικά οθωμανική πόλη με έντονα τουρκικά χαρακτηριστικά (Lowry *et al*, 2010). Παρόλα αυτά περιηγητές επισημαίνουν ότι κατά τον 16<sup>ο</sup> αιώνα στην πόλη ζούσαν χριστιανικές και εβραϊκές οικογένειες (Δημητριάδης, 1975a). Τα περισσότερα εισοδήματα των Γιαννιτσών ήταν «βακούφια», των διαφόρων φιλανθρωπικών ιδρυμάτων. Γύρω από τη λίμνη υπήρχε πλούσια πανίδα, καλλιεργούμενες εκτάσεις, ενώ η φήμη του καπνού της περιοχής είχε φτάσει μέχρι την Αραβία και την Περσία. Από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα οι Τούρκοι αρχίζουν να ανησυχούν για την κυριαρχία τους, λόγω των ήπιων εξεγέρσεων των Ελλήνων (Βακαλόπουλος, 1988).

Από το 18<sup>ο</sup> αιώνα η άνοδος του ελληνικού στοιχείου έφερε την επικράτηση της Ελληνικής επιρροής στην περιοχή. Με την ίδρυση, όμως το 1870 ανεξάρτητης Βουλγαρικής εκκλησίας αρχίζει απροκάλυπτα ο ελληνοβουλγαρικός ανταγωνισμός στη Μακεδονία που επικεντρώνεται στην προσπάθεια εδραίωσης της εθνικής ταυτότητας στις σλαβόφωνες μάζες της. Οι Βούλγαροι επιδιώκουν την απόσπαση των ελληνικών πληθυσμών από το οικουμενικό πατριαρχείο με σκοπό τον εκβουλγαρισμό τους. Μετά τον ατυχή πόλεμο του 1897 προσεταιρίζονται μεγάλο μέρος του σλαβόφωνου πληθυσμού της ζώνης αυτής. Η αποστολή στη Μακεδονία το 1903 αξιωματικών του ελληνικού στρατού για τη διερεύνηση της επικρατούσας κατάστασης πυροδοτεί το πολεμικό κλίμα. Το έναυσμα για την παρέμβαση του Ελληνικού κράτους δίνεται το 1904<sup>50</sup> με το θάνατο του Παύλου Μελά που συσπείρωσε τους Έλληνες. Εθελοντικά από όλη την Ελλάδα επανδρώνονται τα αντάρτικα σώματα και η συντονισμένη δράση των ένοπλων ελληνικών σωμάτων-ανταρτών επιβάλλουν μετά το 1905, τον πλήρη έλεγχο σε ολόκληρη τη νότια και μεσαία γεωγραφική ζώνη της Μακεδονίας, στη λίμνη των Γιαννιτσών. (1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Ιστορικό Συνέδριο, 1998)

---

<sup>50</sup> Τότε οι Βούλγαροι πραγματοποιούν την εξέγερση Τλιντεν που είχε αποτέλεσμα την καταστροφή πολλών ελληνικών οικισμών, οδηγώντας τους Έλληνες σε ένοπλο αγώνα ενάντια σε Τούρκους και Βουλγάρους δυνάστες.



Η θέση της λίμνης, στην καρδιά της μακεδονικής πεδιάδας, υπήρξε στρατηγική και Βούλγαροι την κατέλαβαν σταδιακά στη διάρκεια του Μακεδονικού Αγώνα. Η περιγραφή της Πηνελόπης Δέλτα στα Μυστικά του Βάλτου περιγράφει τη σημασία της λίμνης στις μάχες του μακεδονικού αγώνα. *«Η λίμνη των Γιαννιτσών ήταν το τέλειο καταφύγιο κρησφύγετο για κάθε καταδιωγμένο, αντάρτη, ανυπότακτο, κατατρεγμένο, δραπετή ή ληστή. Λίμνη μεγάλη, ξεχειλισμένη το χειμώνα σαν κατέβαιναν τα νερά από τα βουνά Βέρμιο, Νίτσε και Πάικο, βάλτος το καλοκαίρι που στέρευαν τα ποτάμια, ήταν σκεπασμένη από πράσινη φυτεία το καλοκαίρι, δάσος από ξερά καλάμια το χειμώνα, κλεισμένη, πυκνοφυτεμένη, απρόσιτη, σχεδόν απόρθητη. Τούρκικος στρατός δεν είχε μπει ποτέ στη λίμνη που ήταν γνωστή ως καταφύγιο ληστών.»* (Μυστικά του Βάλτου, Δέλτα Πην.1984). Οι Βούλγαροι, 250 στον αριθμό, έκαναν συχνά επιδρομές στα γύρω χωριά για να επιβάλλουν την κυριαρχία τους με δολοφονίες. Η στρατηγική θέση της λίμνης, ώθησε τους Βούλγαρους στην επιλογή της ως κέντρο των εξελίξεων, μετατρέποντας την σε ανεξάρτητο κομιτατζίδικο βασίλειο, στην καρδιά του Βιλαετιού της Θεσσαλονίκης. Οι ελληνικές αρχές είχαν επίσης εκτιμήσει τη θέση της, όμως οι πρώτες ελληνικές ομάδες στρατιωτών συνάντησαν αφάνταστες δυσκολίες λόγω των συνθηκών διαβίωσης εκεί και της αριθμητικής υπεροχής των εχθρών. Ενώ στην εποχή της τουρκοκρατίας τα Γιαννιτσά καθιερώθηκαν ως πνευματικό, θρησκευτικό και πολιτιστικό κέντρο των Βαλκανίων, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα έγιναν το επίκεντρο του Μακεδονικού αγώνα (1<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Ιστορικό Συνέδριο, 1998)

Οι Βούλγαροι Κομιτατζήδες, εντοπίζοντας το στρατηγικό χαρακτήρα της περιοχής, μετά την αποτυχημένη εξέγερση του Ίλιντεν, στέλνουν ένοπλα σώματα και θέτουν υπό τον έλεγχό τους τα κυριότερα περάσματά της. Το 1904 ο Μακεδονικός αγώνας μεταφέρεται στη λίμνη και πολλοί Γιαννιτσιώτες εντάσσονται στα ελληνικά ανταρτικά σώματα. Εμβληματική φυσιογνωμία ήταν ο Γκόνος Γιώτας (βλέπε παράρτημα εικόνων), «το στοιχείο της λίμνης», που παρέμεινε εκεί από το 1904-1908, ως οδηγός των επικίνδυνων περασμάτων, ανατρέποντας την ροπή των δυνάμεων και καθοδηγώντας τα ελληνικά στρατεύματα. Ο Μακεδονικός Αγώνας ανακόπτεται το 1908 από την επανάσταση των Νεότουρκων που ανέτρεψε το απολυταρχικό Σουλτανικό καθεστώς. Οι Νεότουρκοι δίνουν ανεκπλήρωτες υποσχέσεις για ισοπολιτεία όλων των εθνοτήτων και ο τετραετής ένοπλος αγώνας στη Μακεδονία

τερματίζεται. Ακολουθεί πολιτική εκτουρκισμού των εθνοτήτων που ζούσαν στην Ευρωπαϊκή Τουρκία. (<http://www.pellonet.gr/index.php?com=page&item=20>)

Οι εξελίξεις στο βορειοελλαδικό χώρο ενεργοποιούν την Ελληνική κυβέρνηση<sup>51</sup> που δεν ήταν δυνατό να παραβλέψει τα κυριαρχικά δικαιώματα της στο μακεδονικό και θρακικό χώρο. Μια ενδεχόμενη νίκη των Σερβοβουλγάρων θα διαμήνυε το μοίρασμα της Μακεδονίας. Το 1912 υπογράφεται αμυντική συμμαχία Ελλήνων-Βουλγάρων, σχηματίζοντας ένα «άτυπο» βαλκανικό μέτωπο κατά της Τουρκίας. Η Ελλάδα αναδιοργανωμένη αρχίζει τον αγώνα για την απελευθέρωση του Ελληνισμού. Η έναρξη του Α' Βαλκανικού πολέμου (1912) σημειώνεται μετά την επίσημη απόρριψη από την τουρκική κυβέρνηση των αιτημάτων των Βαλκανικών συμμάχων για διασφάλιση της εθνικής αυτονομίας των εθνοτήτων της Οθωμανικής αυτοκρατορίας. Ο Ελληνικός στρατός με αρχιστράτηγο τον Κωνσταντίνο εξορμεί στις 5 Οκτωβρίου απελευθερώνει τα Σέρβια, την Κοζάνη, τα Γρεβενά, την Κατερίνη, την Έδεσσα. Στις 19 Οκτωβρίου βρίσκεται δυτικά των Γιαννιτσών. Οι Τουρκικές αρχές πληροφορούνται την έλευση των Ελληνικών δυνάμεων και καλούν τους προύχοντες της Ελληνικής κοινότητας, προκειμένου να παραδώσουν την πόλη αμαχητί. Το ελληνικό στρατηγείο περίμενε να συναντήσει τους Τούρκους οχυρωμένους στην ανατολική όχθη του Αξιού, ενώ αυτοί αποφασίζουν να δώσουν μάχη στις φυσικές οχυρές θέσεις των λόφων δυτικά της πόλης των Γιαννιτσών. Στη μάχη των Γιαννιτσών οι Τούρκοι-που διατηρούσαν σημαντικές στρατιωτικές δυνάμεις στην περιοχή-αντέταξαν λυσσώδη αντίσταση, αφού η πόλη ήταν ιερή για αυτούς και ένα στρατηγικό κέντρο σε κομβική<sup>52</sup> τοποθεσία. Ο ελληνικός στρατός ήταν ταλαιπωρημένος από την εξαντλητική πορεία του, με ισχυρή όμως θέληση να ελευθερώσει τη Θεσσαλονίκη. Η μάχη<sup>53</sup> έγινε στη λίμνη (19 έως τις 20 Οκτωβρίου). Οι Έλληνες καταλαμβάνουν το ύψωμα των νεκροταφείων της πόλης στη Μητρόπολη. Οι υπόλοιπες γραμμές των Τούρκων με κίνδυνο να περικυκλωθούν ύστερα από την είδηση ότι στα βόρεια έσπασε το μέτωπο τρέπονται σε φυγή και

<sup>51</sup> Η πολιτική του Βενιζέλου χαρακτηρίζεται από προσπάθεια αποφυγής εντάσεων με την Τουρκία. Η Ρωσία φοβούμενη τον γερμανικό επεκτατισμό προς τα ανατολικά πείθει τους Σέρβους και τους Βουλγάρους να παραμερίσουν τις διαφορές τους για τη Μακεδονία (Η Βουλγαρία θέλει αυτόνομη τη Μακεδονία, ενώ η Σερβία επιθυμεί να την προσαρτήσει) και να συνάψουν συμμαχία κατά της Τουρκίας.

<sup>52</sup> Ανάμεσα στο Πάικο, τη λίμνη των Γιαννιτσών και το δρόμο Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου

<sup>53</sup> Η σπουδαιότερη και η πιο φονική του πρώτου Βαλκανικού πολέμου: «Αποτελεί για τον ελληνικό στρατό νέο τίτλο τιμής και δόξας» εκφωνεί στην ημερήσια διαταγή της στρατιάς ο αρχιστράτηγος Κωνσταντίνος

οχυρώνονται στη Θεσσαλονίκη. Η απελευθέρωση των Γιαννιτών θεωρείται από τον αξιωματικό Μ. Ρακτιβάν ως «η μέρα που ουσιαστικά πήραμε τη Θεσσαλονίκη». Όταν ο ελληνικός στρατός καταλαμβάνει την πόλη οι τουρκικές συνοικίες παραδίνονται στις φλόγες και λόγω της σαρωτικής απελευθερωτικής μανίας και του συναισθηματικού φόρτου των Ελλήνων λιγοστά είναι τα Οθωμανικά μνημεία που διασώθηκαν. (<http://www.pellanet.gr/index.php?com=page&item=20>).

Στα χρόνια που ακολούθησαν τα Γιαννιτσα μετατράπηκαν από μια οθωμανική κωμόπολη σε μια ελληνική πόλη. Το 1920 δεν ξεπερνούσαν τους 10000κατ. και ήταν ήδη σπουδαίος εμπορικός σταθμός. Ο πληθυσμός της αυξάνεται με την εγκατάσταση Ελλήνων από τη Θράκη, την Ανατολική Ρωμυλία, τον Πόντο και τον Καύκασο. Η έλευση τους τονώνει την επιχειρηματική και οικονομική δραστηριότητα της πόλης. Σύμφωνα με το Εποικιστικό Γραφείο Γιαννιτών στην περιοχή της δικαιοδοσίας του εγκαταστάθηκαν 24574 άτομα. (ή 6584 οικ.) (Χατζής,2003). Η εγκατάσταση των προσφύγων στην πόλη δημιούργησε διαφορές με τους εγχώριους και οι αρχές έπρεπε να λύνουν συμβιβαστικά τις ιδιοκτησιακές διαφορές. Η μετανάστευση σλαβόφωνων που ήταν και γραμμή της εξωτερικής πολιτικής της Ελλάδας, πήρε πολιτικές διαστάσεις και δημιούργησε πολιτικές εντάσεις. Η διάσταση προσφύγων-γηγενών εκφράστηκε στην οικονομική, πολιτική και κοινωνική ζωή. Στα 1911 υπάρχουν 32 ελληνικά σχολεία, 18 βουλγαρικά, 2 σερβικά, ενώ φοιτούν 1444 Έλληνες μαθητές, 364 Βούλγαροι μαθητές και 30 Σέρβοι (Τιμοθεάδης,1998). Σύμφωνα με τον Τιμοθεάδη (1998) τα σχολεία και η εκκλησία συνέβαλαν τα μέγιστα στην ιδεολογική προετοιμασία και στήριξη του μακεδονικού αγώνα και των βαλκανικών πολέμων. Στα ελληνικά Γιαννιτσα από το 1900 έως το 1932 και κατά την πρώτη 10<sup>ετία</sup> του 20<sup>ου</sup> αι, κυριαρχεί η μεγάλη γεωργική ιδιοκτησία (τσιφλίκια), ανύπαρκτη επίβλεψη εκ μέρους των Οθωμανών ιδιοκτητών, ενώ ο γεωργικός πληθυσμός είναι ολιγάριθμος. Για το λόγο αυτό μεγάλο μέρος της γης μένει ακαλλιέργητο. Οι ραγιάδες καλλιεργούν μέρος των αγρών και ασκούν την κτηνοτροφία. Επίσης, παράγονται μεγάλος όγκος χόρτου για τα ζώα, αμπέλια και κρασιά, ενώ στα γύρω χωριά<sup>54</sup> γίνεται εκτροφή μεταξοσκώληκα. Σε μια αγροτική πόλη όπως τα Γιαννιτσα, μέχρι τα μέσα του 20<sup>ου</sup> αι. η γεωργία, η μεταφορά προϊόντων και η επικοινωνία των χωριών του κάμπου με την πόλη βασίζονταν στα ζώα και τα κάρρα και η καροποιία<sup>55</sup> και τα συναφή

<sup>54</sup> Μυλότοπος, Δαμιανό, Πυλωρίκι, Αμπελιές, Πέλλα, Γερακάρτσι

<sup>55</sup> Τα καροποιεία βρίσκονταν στις σημερινές οδούς 20<sup>η</sup> Οκτωβρίου και Φιλιππουπόλεως



επαγγέλματα (π.χ. πεταλωτές) ήταν διαδεδομένα. Επίσης, υπήρχαν βαρελάδες, σταμνάδες, τσαρουχάδες, υφασματάδες, σαπουντζήδες και κοντά στην παλιά αγορά (Χατζής, 2003). Στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα η περιοχή στερείται μεγάλων βιομηχανικών μονάδων με εξαίρεση την ελληνική υφαντουργία. Αργότερα, οι βιομηχανίες που αναπτύχθηκαν ήταν στενά συνδεδεμένες με την 1<sup>η</sup> γενή παραγωγή (εκκοκκιστήρια, μύλοι, ελαιοτριβεία, αλλαντοποιεία κ.α.). Στη λίμνη Ξεσπά ελονοσία<sup>56</sup> και λόγω του αποδεκατισμού του πληθυσμού και της ανάγκης για αποκατάσταση των προσφύγων, το κράτος αποφασίζει την αποξήρανση (1936) ([http://mikrasiates.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=70&Itemid=74](http://mikrasiates.org/index.php?option=com_content&view=article&id=70&Itemid=74)). Η αποξήρανση έστρεψε την οικονομία της περιοχής στη γεωργία<sup>57</sup> και ήταν καταλυτική για την οικονομική ανάπτυξη την περίοδο του μεσοπολέμου. Η ραγδαία εγκατάσταση προσφύγων στην περιοχή Γιαννιτσών έγινε δυνατή και χάρη στα σημαντικά εγχειρίδια έργα (1927-1933) που απέδωσαν περίπου 1000000 στρ. καλλιεργούμενης γης. Ακόμη και σε κατοίκους της Γουμένισσας-διανεμήθηκαν 288750 στρ. της αποξηραμένης λίμνης. Βέβαια, η αποξήρανση αλλοίωσε ριζικά το οικολογικό και ιστορικό περιβάλλον. Παρά τα αντιπλημμυρικά έργα στην περιοχή του έγιναν μεγάλες καταστροφικές πλημμύρες<sup>58</sup> (1975, 1976, 1979) (Χατζής, 2003).

**Εικόνα 4.** Αποξηραντικά έργα –ψαρόσκαλα, 1933 (Πηγή: Γιαννιτσά, Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα)



<sup>56</sup> Στατιστικά αναφέρουν ότι πριν την αποξήρανση της λίμνης στους 100 θανάτους 70 οφείλονταν στην ελονοσία, 25 σε τυφοειδή πυρετό και μόλις 5 σε άλλες αιτίες. (<http://omogeneia.ana-mpa.gr/press.php?id=2130>)

<sup>57</sup> Κλήρους πήραν και 6854 προσφυγικές οικογένειες (30στρ./οικογένεια)

<sup>58</sup> Η ΕΑΠ σε αναφορά με την αποξήρανση της λίμνης υποστήριζε ότι 320000 στρ. θα γίνουν καλλιεργήσιμα και 200000 στρ. θα προστατευτούν από τις πλημμύρες.



Ως το 1933 η λίμνη των Γιαννιτσών είχε μεγάλη έκταση λόγω της τροφοδότησης από τους ποταμούς Μογλενίτσα (Ανω Λουδία), Βόδα (Εδεσσαίο), Αραπίτσα, Τριπόταμο και μικρότερα ρέματα του Πάικου. Το υψόμετρό της ήταν 5μ. και η έκτασή της 10000 στρ., ενώ το υπόλοιπο της λίμνης (340000 στρ.) ήταν αβαθή τέλματα με βλάστηση από υδροχαρή φυτά και υδρόβια ζώα. Η κίνηση γινόταν με τις «πλαβές», πλωτά μέσα της εποχής (<http://www.pellonet.gr/index.php?com=page&item=22>)..

Στον Β παγκόσμιο πόλεμο, στην Αντίσταση κατά των Γερμανών, τα Γιαννιτσά πάνω από 200 είναι οι ντόπιοι που «τροφοδότησαν» με το αίμα τους την ελληνική ελευθερία. Περίπου 400 εθελοντές αντάρτες κατατάχτηκαν στον Ελληνικό Λαϊκό Απελευθερωτικό Στρατό (ΕΛΑΣ). Ο μεγαλύτερος «φόρος αίματος» πληρώθηκε στις 14 Σεπτεμβρίου 1944, λίγο πριν την απελευθέρωση, όταν οι συνεργάτες των Γερμανών και ταγματασφαλίτες, με επικεφαλής τον φρουράρχο Σούμπερτ, τους Πούλο, Σκαπέρδα και Σιαρή διαπράττουν στα Γιαννιτσά ένα φρικιαστικό έγκλημα πολέμου. Χαράματα μπλοκάρουν την πόλη και συγκεντρώνουν περίπου 3000 άνδρες 12-80 ετών στο 1<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο της πόλης. Υποχρεώνουν δέκα (10) μελλοθάνατους να ανοίξουν έναν τεράστιο λάκκο και σφαγιάζουν με πρωτάκουστη θηριωδία 114 άτομα. Ανάμεσα στους νεκρούς ο δήμαρχος, Θωμάς Μαγκριώτης-που αρνείται να κατονομάσει τους αντιστασιακούς- δημοτικοί σύμβουλοι κα. Τα Γιαννιτσά απελευθερώνονται από τους Γερμανούς στις 17-18 Οκτωβρίου 1944 και η μεταπολεμική περίοδος τα βρίσκει κατεστραμμένα, αλλά δεν αργεί να αρχίσει η ανασυγκρότηση, μεταβάλλοντας την πόλη σταδιακά σε ένα σύγχρονο επαρχιακό αστικό κέντρο (<http://mikrasiates.org/>)

### 3.2.2 ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ

Η μελέτη της δυναμικής του πληθυσμού, μιας κατεξοχήν γεωγραφικής παραμέτρου του χώρου, είναι απαραίτητη για οποιαδήποτε άλλη συνολικότερη προσέγγιση του. Η ανάλυση των πληθυσμιακών δεδομένων της ΠΜ, έχει ως σκοπό την ανάδειξη των ιδιαιτέρων χαρακτηριστικών της και της συμπεριφοράς του ανθρωπογενούς στοιχείου στο χώρο και στο χρόνο. Το 1520 υπάρχει μια απογραφή της πόλης αλλά φορολογούνται «χανέδες»-φορολογική μονάδα εύπλαστη με αυξομειώσεις-και όχι σπίτια. Η πόλη τότε είχε 800 μουσουλμανικούς χανέδες και από 25 εβραϊκούς και χριστιανικούς και σύμφωνα με αυτόν τον υπολογισμό αριθμούσε 5000 κατ. Στα χρόνια του Γαζή η πόλη είχε 1500 χανέδες και 17 συνοικίες. Υπολογίζεται ότι αυτήν την περίοδο ο πληθυσμός των Γιαννιτών φτάνει τις 15000 κατ. Το 1870 αναφέρονται 1300 χανέδες ( 800 τούρκοι και 500 χριστιανοί) (Δημητριάδης, 1973). Τα δημογραφικά στοιχεία για την πόλη είναι αξιόπιστα από τους μεταγενέστερους αιώνες της τουρκοκρατίας. Οι πηγές μιλούν για χριστιανούς και μουσουλμάνους κατοίκους και μόνο στο δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα κάποιοι ξένοι περιηγητές για Σλάβους ή Βουλγάρους. Αυτός ο μικτός πληθυσμός της πόλης σύμφωνα με τις περισσότερες πληροφορίες, στο διάστημα των πέντε (5) αιώνων της τουρκοκρατίας, κυμαίνονταν από 4000-10000 (Δημητριάδης, 1973). Στη συνέχεια ο πληθυσμός μειώνεται: το 1913 σε 7161 κατ. και το 1920 σε 7850 κατ. Σύμφωνα με την απογραφή του 1920 (Χατζής, 2003). Το 1928 η πόλη είχε 9128 κατ., ακολουθεί μια αργή πληθυσμιακή εξέλιξη στην περίοδο του μεσοπολέμου και το 1940 φτάνει τους 13000 κατ.

Σύμφωνα με την απογραφή του 2001 (βλέπε πίνακα παραρτήματος) ο πληθυσμός του ΔΓ είναι: 26296 κατ. εντός του ΠΣ (ΕΣΥΕ, 2001). Ο πληθυσμός του ΔΓ κατέχει την 1<sup>η</sup> θέση ανάμεσα στους 11 του Ν. Πέλλας, 22% του συνολικού πληθυσμού<sup>59</sup> του. Επιπλέον, έχει μικτή πυκνότητα 151άτ./χλμ<sup>2</sup>, μεγαλύτερη από του νομού (58,2 άτ./χλμ<sup>2</sup>). Η πληθυσμιακή αύξηση φανερώνεται από όλους τους πληθυσμιακούς δείκτες, σταθερή από το 1971 και μετά. Τη 10<sup>ετία</sup> 1991-2001 ήταν ο ένας από τους δύο δήμους του νομού με αύξηση μεγαλύτερη και της εθνικής και της περιφερειακής. Ο ρυθμός μεταβολής του πληθυσμού είναι αρκετά μεγαλύτερος του αντίστοιχου ρυθμού του Νομού (τριπλάσιος στις 10<sup>ετίες</sup> 1971-1981, 1991-2001) (ΓΠΣ Γιαννιτών, 2009). Η

<sup>59</sup> Το 1981, η σημερινή περιοχή του ΔΓ συγκέντρωνε το 20% σχεδόν του πληθυσμού του νομού, 25810 κατ, ενώ ο δήμος Έδεσσας παρουσίαζε χαμηλότερο ποσοστό (17,8%), με πληθυσμό 23614 κατ. (ΕΣΥΕ, 1981)

τάση της πληθυσμιακής εξέλιξης θα συνεχιστεί και τις επόμενες δεκαετίες (ΠΠΧΣΑΑ ΠΚΜ, 2004). Γενικό χαρακτηριστικό όλων των δήμων του Ν. Πέλλας είναι ο θετικός ρυθμός δημογραφικής αύξησης. Ο ΔΓ παρουσίασε τον μεγαλύτερο ρυθμό πληθυσμιακής αύξησης κατά την 20<sup>ετία</sup> 1981-2001 (21,8%)(πίνακας 7). Μάλιστα, ο ρυθμός αύξησης επιταχύνθηκε εάν συγκριθούν οι δύο (2) 10<sup>ετίες</sup> 1981-1991 και 1991-2001, εφόσον ο ρυθμός της πρώτης 10<sup>ετίας</sup> (6,3%) υπερδιπλασιάστηκε κατά τη δεύτερη (14,6%). Όσον αφορά την πληθυσμιακή εξέλιξη των γειτονικών δήμων υψηλούς ρυθμούς εξέλιξης παρουσιάζουν επίσης ο δήμος Κρύας Βρύσης (18,3%) και Κύρρου (16,7%). Ως προς την κατανομή του πληθυσμού του νομού, ο ΔΓ αναμένεται να διατηρήσει την 1<sup>η</sup> θέση και να διευρύνει τη διαφορά. Την αύξηση θα παραλάβουν κατά τα Γιαννιτσά, τα οποία απορροφούν κατοίκους από τους υπόλοιπους οικισμούς του Δήμου και από όμορους Δήμους, και σε μικρότερο βαθμό τα άλλα ΔΔ. Κατά την απογραφή του 2001 ο ΔΓ εμφάνισε τάσεις μείωσης στις μικρές ηλικίες και αύξησης στις άνω των 65, ενώ ενισχυμένες εμφανίζονται οι ομάδες των 0-14,15-29, 30-44. (ΣΣΑΑ ΔΓ,2005).

Νομός	Πραγματικός Πληθυσμός (1981)		Πραγματικός Πληθυσμός (1991)		Μεταβολή αετίας 1981-(%)	Πραγματικός Πληθυσμός(2001)		Μεταβολή ή 1991-2001 (%)	Μεταβολή 1981-2001(%)
	Απόλ. αριθμ.	%	Απόλ. αριθμ.	%		Απόλ. αριθμ.	%		
<b>Γιαννιτσών</b>	<b>25.810</b>	<b>19,5</b>	<b>27.433</b>	<b>19,8</b>	<b>+6,3</b>	<b>31.442</b>	<b>21,6</b>	<b>+14,6</b>	<b>+21,8</b>
Αριδαίας	18.960	14,3	19.430	14,0	-2,5	20.213	13,9	+4,0	-6,6
Βεγορίτιδος	4.013	3,0	4.073	2,9	+1,5	4.180	2,9	+2,6	-4,2
Εδεσσας	23.614	17,8	25.051	18,0	-6,1	25.619	17,5	-2,3	-8,5
Εξαπλάτανου	9.739	7,4	9.400	6,8	-3,5	9.141	6,3	-2,8	-6,2
Κρύας Βρύσης	9.276	7,0	9.818	7,1	-5,8	10.975	7,5	+11,8	-18,3
Κύρρου	6.553	5,0	7.744	5,6	+18,2	7.645	5,2	-1,3	+16,7
Μεγ. Αλεξάνδρου	7.787	5,9	7.972	5,7	-2,4	8.140	5,6	+2,1	-4,5
Μενηίδας	5.050	3,8	5.310	3,8	-5,1	5.493	3,8	+3,4	-8,8
Πέλλας	7.081	5,3	7.293	5,3	+3,0	7.295	5,0	±0,0	+3,0
Σκύδρας	14.503	11,0	15.237	11,0	-5,1	15.654	10,7	+2,7	-7,9
<b>Σύνολο Δήμων</b>	<b>132.386</b>	<b>100,0</b>	<b>138.761</b>	<b>100,0</b>	<b>+4,8</b>	<b>145.797</b>	<b>100,0</b>	<b>+5,1</b>	<b>+10,1</b>

**Πίνακας 7. Πραγματικός πληθυσμός και ποσοστιαία μεταβολή του κατά τις δεκαετίες 1981, 1991 και 2001 ανά δήμο του Ν. Πέλλας**

(Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής πληθυσμού ΕΣΥΕ 1981, 1991, 2001,ΣΣΑΑ ΔΓ,2005)

Το ΣΣΑΑ του ΔΓ κάνει κάποιες υποθέσεις για τον πληθυσμό του, που έχουν δημογραφικό ενδιαφέρον. Σχετικά με τον πληθυσμό του ΔΓ το 2011, εάν ο ΔΓ συνέχιζε, κατά την επόμενη 15<sup>ετία</sup>, να έχει την ίδια αύξηση του ρυθμού εξέλιξης που παρουσίαζε μεταξύ των 10<sup>ετών</sup> 1981-1991 και 1991-2001, θα είχε έναν ρυθμό εξέλιξης 14,6% + (14,6% - 6,3%) - 22,9%, λίγο απίθανο-και έναν πληθυσμό 39000κατ., εάν εξελισσόταν με βάση τον ρυθμό αύξησης της τελευταίας 10<sup>ετίας</sup> (14,6%), που φαίνεται λογικό, θα είχε έναν πληθυσμό της τάξης των 36000 κατ., ενώ εάν εξελισσόταν με τον μέσο ρυθμό της 20<sup>ετίας</sup> (21,8/2%), πιθανό και μάλλον συντηρητικό, θα είχε έναν πληθυσμό της τάξης των 35000 κατ.. Ο μελλοντικός πληθυσμός του ΔΓ το 2011 μπορεί να προσεγγιστεί και βάσει του βαθμού πληθυσμιακής συγκέντρωσης του νομού. Το ποσοστό του πληθυσμού του εξελίχθηκε ως εξής: 19,5% (1981), 19,8% (1991) και 21,6% (2001). Υπάρχει μία σταδιακή αύξηση αυτού του ποσοστού με ΜΟ της αύξησης, με  $[(0,198-0,195) + (0,216-0,198)] / 2 = 1,05\%$ , και, εάν θεωρήσουμε την αύξηση μεταξύ 1991-2001, με 1,8% το 2011 το ποσοστό θα είναι  $21,6\% + 1,05\% = 22,65\%$ . Είδαμε ότι ο ρυθμός πληθυσμιακής αύξησης 5,5% δίνει έναν πληθυσμό του νομού για το 2011 ίσο με 153816κατ., από όπου συνεπάγεται πληθυσμός για τον ΔΓ ίσος με  $153816 * 0,2265 = 34839$  κάτ.. Εάν προσαρμοστούν αυτοί οι αριθμοί αναλογικά στην αύξηση που δεχθήκαμε για τον πληθυσμό του νομού το 2016, με βάση το ΠΠΧΣΑΑ, από 158000 σε 162000κατ. (λόγος 162000/158000), τότε αυξάνονται σε 35721 και 36904 αντίστοιχα. Συγκρίνοντας αυτά τα δεδομένα με τη μάλλον συντηρητική πληθυσμιακή προβολή με βάση τον ρυθμό της 20<sup>ετίας</sup> (35000 κάτ.) και τη λογική προβολή με βάση τον ρυθμό της τελευταίας 10<sup>ετίας</sup> (36000 κάτ.), καταλήγουμε σε πληθυσμό για το 2011 της τάξης των 36000κατ.. Σχετικά με το έτος 2016, η πρώτη παραδοχή που έγινε παραπάνω περί συνέχισης του ρυθμού αύξησης οδηγεί σε έναν οριακό υψηλό πληθυσμό της τάξης των 40000κατ., η παραδοχή του ρυθμού αύξησης της τελευταίας 10<sup>ετίας</sup> (14,6%) καταλήγει σε έναν πληθυσμό της τάξης των 39000κατ. και η της 20<sup>ετίας</sup> (21,8%) δίνει πληθυσμό της τάξης των 38000κατ.. Εάν πάλι βασιστούμε στον βαθμό της πληθυσμιακής συγκέντρωσης, τότε, για τη 15<sup>ετία</sup>, η μετριοπαθής πρόβλεψη είναι  $(21,6\% + 1,05\% + 1/2 * 1,05\%) * 162.000 = 23,175\% * 162000 = 37544$  και η υψηλότερη  $(21,6\% + 1,8\% + 1/2 * 1,8\%) * 162000 = 24,3\% * 162000 = 39366$  κάτ. Η σύγκριση αυτών των δεδομένων υποδεικνύει έναν πληθυσμό 39000 κατ. για το 2016 (Σταθακόπουλος, 2005)

Είναι γενικό φαινόμενο πως η οικονομική ανάπτυξη και ο δημογραφικός δυναμισμός συνδυάζονται με τους μεγάλους οδικούς άξονες της χώρας και την αναβάθμιση



των μεταφορικών υποδομών. Εάν επανέλθουμε στη δημογραφία των δήμων του νομού και μελετήσουμε την κατανομή της στο χώρο του τελευταίου και τη σχέση της με τον κύριο οδικό άξονα του νομού, την επαρχιακή οδό Θεσσαλονίκη-Γιαννιτσά-Έδεσσα συμπεραίνουμε πως αυτή η γεωγραφική παρατήρηση επαληθεύεται με κάποιες αποκλίσεις. Οι δύο (2) πληθυσμιακά μεγαλύτεροι οικισμοί του νομού (Γιαννιτσά, Έδεσσα) είναι χωροθετημένοι επάνω σε αυτόν τον άξονα. Από τους οικισμούς που ακολουθούν σε πληθυσμιακό μέγεθος, η Σκύδρα έχει παρόμοια χωροθέτηση, ενώ η Κρύα Βρύση βρίσκεται σε μικρή απόσταση. Εξαίρεση αποτελεί η Αριδαία, πόλος της ενδοχώρας. Η έντονη δημογραφική αύξηση, που χαρακτηρίζει τους ΔΓ, Κρύας Βρύσης, και Κύρρου- το νότιο μέρος του οποίου βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την οδό και ο οποίος πολώνεται από τα Γιαννιτσά (και όχι από το Παλαίφυτο, όπως ήθελε η πρόταση ΥΧΟΠ)- βρίσκεται προς την πλευρά της Θεσ/νίκης, επαληθεύοντας ένα άλλο χωροταξικό φαινόμενο, σύμφωνα με το οποίο η ανάπτυξη «έλκεται» από τον κεντρικό πόλο μιας ευρείας περιοχής. Συγχρόνως, αυτή η δημογραφική ανάπτυξη συναρτάται με την πόλη των Γιαννιτσών. Οι δήμοι Έδεσσας, Σκύδρας και Μενηίδας παρουσιάζουν υψηλή δημογραφική ανάπτυξη, που χαρακτηρίζεται, όμως, την τελευταία 10<sup>ετία</sup> από κάμψη, ενώ οι δήμοι Βεγορίτιδος, Μ. Αλεξάνδρου και Πέλλας από μέτρια ανάπτυξη. Σε αυτές τις περιπτώσεις η δημογραφική αύξηση ίσως σχετίζεται με την απόσταση από οδό. Οι επιπτώσεις της δεν είναι ομοιόμορφες,, αφού κάθε δημογραφική ανάπτυξη οφείλεται και σε άλλους παράγοντες. Από τους δήμους εκτός οδού, εξαίρεση στον κανόνα αποτελεί ο δήμος Αριδαίας, ενώ ο δήμος Εξαπλάτανου φθίνει δημογραφικά. Συμπερασματικά, τα Γιαννιτσά και ο ΔΓ αποτελούν το δυναμικότερο στοιχείο του νομού Πέλλας και τον κύριο πόλο του δίπολου Γιαννιτσά-Έδεσσα. Η περιοχή άμεσης επιρροής των Γιαννιτσών καλύπτει τους δήμους Κρύας Βρύσης, Μ. Αλεξάνδρου, Κύρρου και Πέλλας. Από την άλλη μεριά η Έδεσσα, περιλαμβάνει στην άμεση περιοχή επιρροής της τους δήμους Βεγορίτιδος, Σκύδρας, Μενηίδος και Αριδαίας και επηρεάζει έμμεσα τον δήμο Εξαπλάτανου. Σχετικά με τον βαθμό πληθυσμιακής συγκέντρωσης εσωτερικά στον δήμο, η σύγκριση του πληθυσμού του ΔΔΓ με τον πληθυσμό του δήμου για πέντε (5) διαφορετικές χρονικές περιόδους, από το 1961 έως το 2001, δίνει τα εξής ποσοστά: (1961)  $23555/25226 = 93,4\%$  (1971)  $21118/22600 = 93,4\%$ , (1981)  $23966/25810=92,9\%$ , (1991)  $25392/27433 = 92,6\%$  και (2001)  $29364/31442 = 93,4\%$ . (Σταθακόπουλος, 2005)

Σύμφωνα με το ΣΣΑΑ(2005), η μικρή διακύμανση του βαθμού πληθυσμιακής συγκέντρωσης στο ΔΔΓ καταδεικνύει σταθερότητα γύρω στο 93%, οπότε ένας βαθμός ίσος με 93,4% για το 2016 οδηγεί, με αναφορά σ' έναν πληθυσμό για τον ΔΓ 38500 κατ. και για το ΔΔΓ 35960 κατ. Με αναφορά στον ρυθμό πληθυσμιακής εξέλιξης του ΔΔΓ, παρατηρούμε ότι, με εξαίρεση τον αρνητικό ρυθμό της 10<sup>ετίας</sup> 1961-1971 (-10,4%), υπήρξε υψηλός τις επόμενες 10<sup>ετίες</sup>, παρουσιάζοντας διακυμάνσεις (11,6%, 6,0%, 15,6%). Με αυτό το δεδομένο, είναι λογικό για την πρόβλεψη του μελλοντικού πληθυσμού του 2016 ο ρυθμός της 20<sup>ετίας</sup> 1981-2001, που ισούται με 22,5%, οπότε, ο πληθυσμός του ΔΔ για το 2016 ισούται με:  $[100\% + (\text{περίπου})3/4 * 22,5\%] * 29364 = 34319$  κάτ. Με βάση, πάλι, τον ρυθμό της τελευταίας 10<sup>ετίας</sup>, 15,6%, ο πληθυσμός του για το ίδιο έτος ισούται περίπου με:  $[100\% + 15,6\% + (\text{περίπου}) \frac{1}{2} * 15,6\%] * 29364 = 36235$  κάτ.. Συμπερασματικά, ο πληθυσμός του ΔΔ το 2016 θα είναι περίπου 35000. Δεδομένου ότι σήμερα στο σύνολο του ΔΔ, με πληθυσμό 29364 κατ., τα Γιαννιτσαί αριθμούν 26296 κατ, ο βαθμός πληθυσμιακής συγκέντρωσης στην πόλη είναι 89,6%. Εάν ίσχυε ο ίδιος βαθμός συγκέντρωσης το 2016, -πολύ πιθανό να αυξηθεί- η πόλη θα είχε 31360 κατ, θα παρουσίαζε δηλαδή πληθυσμιακή αύξηση, σε ποσοστό 19,3% και σε απόλυτο αριθμό περίπου 5000 κατ, πιθανό και 6000 . Το ΔΔΓ είναι το δυναμικότερο από πλευράς πληθυσμιακής εξέλιξης ανάμεσα στα ΔΔ του δήμου, παρά τις διακυμάνσεις του ρυθμού πληθυσμιακής μεταβολής. Μεγαλύτερες διακυμάνσεις παρουσιάζει το ΔΔ Μελισσίου, με μεγάλο αρνητικό ρυθμό εξέλιξης τη 10<sup>ετία</sup> 1961-1971 και σχεδόν διπλασιασμό του πληθυσμού τη 10<sup>ετία</sup> 1971-1981. Τέλος, το ΔΔ Αμπελειών παρουσιάζει και διακυμάνσεις του ρυθμού πληθυσμιακής μεταβολής. Συμπερασματικά, από δημογραφικής εξέλιξης τα τρία (3) ΔΔ του ΔΓ ακολουθούν ανεξάρτητες πορείες. Η εξέλιξη του ΔΔΓ δεν συμπαρασύρει ανάλογες εξελίξεις στα άλλα δύο (2) ΔΔ.(Σταθακόπουλος, 2005)

### 3.2.3. ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΗ- ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ

Τα Γιαννιτσαί στην Οθωμανική περίοδο υπήρξαν ένας από τους πιο αξιόλογους οικονομικούς πόλους της Μακεδονίας. Η οικονομική ιστορία της πόλης περιλαμβάνει την αγροτική παραγωγή, το εμπόριο και τη μεταποίηση. Σύμφωνα με πηγές του 15<sup>ου</sup> αιώνα στην πόλη παράγονται μαντλία, καπνοσύριγγες, δημητριακά και τα βασικά προϊόντα στην περιοχή είναι ο καπνός και το βαμβάκι. Ο καπνός των Γιαννιτσών είναι τόσο διάσημος ώστε ένα μεγάλο εργοστάσιο καπνούς τη Δρέσδη με άλλη χρήση σήμερα ακόμα ονομάζεται Γενιτζέ. Στην περιοχή πριν την αποξήρανση οι κάτοικοι

ασχολούνταν με την αλιεία και ψάρευαν βδέλλες που χρησιμοποιούνταν στα ευρωπαϊκά νοσοκομεία ως αφαιμακτικά μέσα (Δημητριάδης, 1973). Πολλά αμπέλια καταγράφονται στα Γιαννιτσά σε χάρτες του 20<sup>ου</sup> αιώνα και η εμπορική κίνηση είναι αυξημένη σε σχέση με τις γειτονικές πόλεις (Γουμένισσα, Έδεσσα κα). Βέβαια τα Γιαννιτσά και κατά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα δεν είχαν την προβλεπόμενη ανάπτυξη, αφού η σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου πέρασε νότια της λίμνης

Το παραγωγικό μοντέλο της περιοχής σήμερα χαρακτηρίζεται από πολυμορφία. Η οικονομία βασίζεται και στους τρεις (3) τομείς της παραγωγής. Ο 3<sup>γηνς</sup> συμμετέχει με περίπου 50%, ενώ οι άλλοι δύο επιμερίζονται εξίσου (25%). Η διάρθρωση της οικονομίας του ΔΓ είναι διαφορετική από του νομού, ο οποίος βασίζεται κυρίως στον αγροτικό τομέα. Η περαιτέρω ενίσχυση του τριτογενούς είναι εφικτή, αλλά ο πρωτογενής θα συνεχίσει να στηρίζει την τοπική οικονομία, αφού ο ΔΓ διαθέτει μεγάλες και υψηλής γαιοικανότητας γεωργικές εκτάσεις. Όσο για το 2<sup>γην</sup> τομέα εξακολουθεί να απασχολεί ένα σημαντικό αριθμό εργαζομένων, παρά την αβεβαιότητα που εμφανίζεται στον κλάδο των μεταποιητικών βιοτεχνιών και την διαρροή επιχειρήσεων που παρατηρείται τα τελευταία χρόνια προς τις Βαλκανικές χώρες. Η Ζώνη Πέλλας-Ημαθίας παρουσιάζει έντονη μεταποιητική δραστηριότητα με μεγάλη εξειδίκευση (ροδάκινο, κεράσι και βαμβάκι) (ΓΠΣ Γιαννιτσών, 2009). Την επιταχυνόμενη ανάπτυξη της περιοχής καταδεικνύει και ο αριθμός των οικοδομικών αδειών (ΟΑ) της 10<sup>ετίας</sup> (βλέπε παράρτημα στατιστικών) (Διεύθυνση πολεοδομίας Γιαννιτσών, 2009). Σύμφωνα με στοιχεία της Πολεοδομίας Γιαννιτσών οι τάσεις από το 1999 είναι ολοένα και αυξητικές με κορυφή το έτος 2005 και κατά μέσο όρο 471 νέες οικοδομές (ιδιόκτητες και εργολαβικές αντίστοιχα).

Πολύ σημαντική είναι η μελέτη των αριθμών των επιχειρήσεων (επιμελητήριο Ν. Πέλλας) (βλέπε παράρτημα στατιστικών) για την εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με το επιχειρησιακό κλίμα που διαμορφώθηκε στα Γιαννιτσά την τελευταία 10<sup>ετία</sup><sup>60</sup>. Άλλωστε ο Krugman (1994) υποστηρίζει πως οι πόλεις δεν είναι αυτές που

ανταγωνίζονται<sup>61</sup> μεταξύ τους, αλλά οι επιχειρήσεις που αναπτύσσουν δραστηριότητες εκεί. Αντίστοιχη είναι και η άποψη του Porter (1990) που θέτει ως θέμα την βελτιστοποίηση της ομαδοποίησης των οικονομικών δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων ως κινητήριο δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης κάθε περιοχής και αντίστροφα, θεωρώντας την επιτυχία ή την αποτυχία των στρατηγικών τους επιλογών ιδιαίτερα κρίσιμη για τη συνολική οικονομική ανάπτυξη μιας περιοχής. Όσον αφορά το κρίσιμο ζήτημα της ανεργίας οι τάσεις παρατηρούνται αυξητικές τόσο στον νομό όσο και στο ΔΓ. Ο πίνακας του παραρτήματος παραθέτει στοιχεία για την ανεργία στο Ν. Πέλλας ([www.oaed.gr](http://www.oaed.gr)). Στον οικονομικό τομέα η αιμορραγία της μετανάστευσης και της αστυφιλίας έφερε, μετά από ένα «νεκρό» διάστημα, την εμφάνιση νέων επιχειρήσεων. Εκατοντάδες καταστήματα και δέκα (10) βιομηχανίες πλαισιώνουν μια μεγάλη αγροτική παραγωγή.

Ο Ν. Πέλλας είχε το 1991 1<sup>η</sup> βαθμίδα χαρακτήρα, εφόσον η απασχόληση στη γεωργία ήταν το μισό της συνολικής. Το 2001, η συμμετοχή μειώθηκε (43,9%) αναμενόμενα, αλλά ο νομός εξακολούθησε να έχει έντονα αγροτικό χαρακτήρα. Το 1991, ο Ν. Πέλλας παρουσίαζε το χαμηλότερο ποσοστό στον 2<sup>η</sup> βαθμίδα τομέα (19%) μεταξύ των νομών της ΠΚΜ. Το ποσοστό της ΠΚΜ μειώθηκε τη 10<sup>η</sup> ετία 1991-2001 από 29% σε 25,8%, όμως το ποσοστό του Ν. Πέλλας παρέμεινε σταθερό, αλλά σε χαμηλό επίπεδο. Η συμμετοχή στην απασχόληση του 3<sup>ου</sup> βαθμίδα τομέα ανερχόταν το 1991 στο 1/3 περίπου της απασχόλησης και ήταν η χαμηλότερη μεταξύ των νομών της ΠΚΜ και κατά πολύ χαμηλότερη σε σχέση με την τελευταία (49%). Η συμμετοχή του 3<sup>ου</sup> βαθμίδα τομέα στον νομό αυξήθηκε σημαντικά το 2001(37,4%), ο νομός, όμως, παραμένει στην τελευταία θέση της ΠΚΜ, αυξάνοντας

<sup>61</sup> Η μέτρηση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων δεν γίνεται μόνο με οικονομικούς δείκτες (ΑΕΠ, ανεργία, παραγωγική διάρθρωση). Κάθε πόλη οφείλει να βασίζεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της. Σημείο τομής όλων των επιστημονικών απόψεων αποτελεί η ανάδειξη τους (local distinctive characteristics) Σύμφωνα με τους Craglia *et al* (1999) την κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη ενός τόπου μετρούν δείκτες ανεργίας και δείκτες μη ιδιόκτητων κατοικιών. Επιπλέον στοιχεία για την ανάπτυξη μιας περιοχής μπορούν να δώσουν η διαθεσιμότητα των υπηρεσιών, οι εσωτερικές ανισότητες (δείκτες κατοικιών χωρίς μπάνιο, ποσοστό πληθυσμού χωρίς επαγγελματικά προσόντα), η ελκυστικότητα (πχ εξοχικά/1000 κατοικίες, χώροι πρασίνου/κάτοικο, μεταναστευτική ροή, διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία/100000 κατ.), δυναμικό τεχνολογίας και κοινωνίας των πληροφοριών (διαδίκτυο, καταστήματα πληροφορικής /100000 κατ).



— μάλιστα την ψαλίδα, από τους υπόλοιπους νομούς και την ΠΚΜ. Συμπερασματικά, ο Ν. Πέλλας χαρακτηρίζεται από μία πορεία απομάκρυνσης από τον 1<sup>γενή</sup> τομέα και τριτογενοποίησης, όπως άλλωστε η ΠΚΜ και η χώρα. Παρά αυτές τις ομοιότητες βέβαια με τους περιφερειακούς νομούς, υπάρχει μία κύρια διαφορά, η μεγάλη παρουσία του 1<sup>γενούς</sup> τομέα και η μικρή του 3<sup>γενούς</sup>. Ακολουθούν οι πίνακες 8 και 9 με τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό σε απόλυτα μεγέθη και % κατά τομέα οικονομίας και νομό, για το 1991 και το 2001.

Νομός	Πρωτογενή		Δευτερογενής		Τριτογενής		Σύνολο	
	Απόλ. αριθμ.	%	Απόλ. αριθμ.	%	Απόλ. αριθμ.	%	Απόλ. αριθμ.	%
Ημαθίας	17.744	36	12.879	26	18.813	38	49.436	100
Θεσνίκης	22.302	7	112.308	34	193.490	59	328.100	100
Κιλκίς	10.044	38	8.263	29	10.086	35	■ 28.393	100
Πέλλας	25.929	50	9.617	19	15.804	31	51.350	100
Πιερίας	15.555	37	8.810	23	16.979	40	42.344	100
Σερρών	31.508	43	15.174	21	26.094	36	72.776	100
Χαλκιδικής	8.225	27	8.691	29	13.461	44	30.377	100
Κ. Μ.	131.307	22	176.742	29	294.727	49	602.776	100

**Πίνακας 8.** Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά τομέα οικονομίας και νομό, 1991 (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής πληθυσμού της ΕΣΥΕ, 1991, ΣΣΑΑ 2005.)

Νομός	Πρωτογενής		Δευτερογενής		Τριτογενής		Σύνολο	
	Απόλ. αριθμ.	%	Απόλ. αριθμ.	%	Απόλ. αριθμ.	%	Απόλ. αριθμ.	%
Ημαθίας	15.806	29,1	13.054	24,0	25.448	46,9	54.308	100,0
Θεσνίκης	22.144	5,4	117.985	28,9	268.856	65,7	408.985	100,0
Κιλκίς	7.936	26,4	8.964	29,9	13.124	43,7	30.024	100,0
Πέλλας	24.384	43,9	10.382	18,7	20.784	37,4	55.550	100,0
Πιερίας	14.602	30,9	8.901	18,9	23.731	50,2	47.234	100,0
Σερρών	25.256	36,3	12.838	18,5	31.384	45,2	69.478	100,0
Χαλκιδικής	9.480	24,2	9.926	25,4	19.727	50,4	39.133	100,0
Κ. Μ	119.608	17,0	182.050	25,8	403.054	57,2	704.712	100,0
Ελλάδα	621.043	15,0	959.023	23,2	2.552.073	61,8	4.132.144	100,0

**Πίνακας 9.** Οικονομικά ενεργός πληθυσμός κατά τομέα οικονομίας και νομό, 2001 (Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων απογραφής πληθυσμού της ΕΣΥΕ, 2001, ΣΣΑΑ, 2005)

Βιομηχανικές εγκαταστάσεις υπάρχουν εκατέρωθεν της οδού Θεσσαλονίκης-Γιαννιτσών και σε εγγύτητα με τα γύρω αστικά κέντρα. Οι εγκαταστάσεις αυτές στηρίζουν τα τοπικά προϊόντα, ενώ υπάρχουν πλήθος βιοτεχνικών δραστηριοτήτων και άλλες που αφορούν ποικίλες δραστηριότητες. Κάποια στοιχεία από τη μελέτη του στρατηγικού σχεδίου για το ΔΓ (2005) συμπληρώνουν την εικόνα του οικονομικού προφίλ της ΕΠ. Ο 2<sup>γενής</sup> τομέας στηριζόταν το 1991 στη μεταποίηση (13%), ενώ η συμμετοχή του κλάδου των κατασκευών ήταν χαμηλότερη (5%). Το 2001, η συμμετοχή του 2<sup>ου</sup> κλάδου αυξήθηκε (6%), σε βάρος της μεταποίησης (12%). Το τελευταίο ποσοστό είναι σημαντικά χαμηλότερο από αυτό της ΠΚΜ (17%), που δείχνει ότι ο νομός Πέλλας υπολείπεται στον κλάδο της μεταποίησης. Το ίδιο ισχύει και για τον κλάδο των κατασκευών. Στο πλαίσιο του 3<sup>γενούς</sup> τομέα, το εμπόριο ως σύνολο είχε μία συμμετοχή το 1991 ίση με 12% και το 2001 15%, ποσοστό πολύ χαμηλότερο από της ΠΚΜ. Η συμμετοχή του κλάδου των χρηματοπιστωτικών οργανισμών ήταν το 2001 πολύ χαμηλή στον Ν. Πέλλας (4%) σε σύγκριση με αυτήν της ΠΚΜ (8%), αν και η εξέλιξη σε σχέση με το 1991 υπήρξε και στις δύο περιπτώσεις μεγάλη. Η συμμετοχή του κλάδου υγείας-κοινωνικής μέριμνας ήταν χαμηλή στον νομό (3%) σε σχέση με την ΠΚΜ (5%) και η εκπαίδευση (5%) υστερεί επίσης (ΠΚΜ 7%), αν και λιγότερο από ό,τι το 1991, ενώ μικρότερη είναι η απόσταση σχετικά με τον κλάδο της δημόσιας διοίκησης (5% έναντι 6%). (ΣΣΑΑ ΔΓ, 2005)

Όσον αφορά την κοινωνικοοικονομική διάρθρωση στην ΠΚΜ, η οικονομική και παραγωγική δραστηριότητα, είναι συνάρτηση με την ένταξη των απασχολούμενων σε τέσσερις (4) διαφορετικές θέσεις στο επάγγελμα, ενδεικτικές των οικονομικών χαρακτηριστικών του νομού. Συγκεκριμένα, η συμμετοχή των εργοδοτών αντανακλά τον βαθμό επιχειρηματικότητας του νομού. Η συμμετοχή των μισθωτών, τόσο αυτόν (ύπαρξη ιδιωτικών υπαλλήλων προϋποθέτει παρουσία επιχειρήσεων), όσο και τη σημασία του νομού από διοικητική άποψη. Ψηλή συμμετοχή ως προς τις δύο (2) θέσεις υποδεικνύει εκσυγχρονισμό της οικονομίας. Από την άλλη μεριά, ψηλή συμμετοχή εργαζόμενων για δικό τους λογαριασμό είναι δείκτης παραδοσιακής οικονομίας, με εξαίρεση τα ελευθέρια επαγγέλματα. Το ίδιο ισχύει και για τα συμβοηδόντα και μη αμειβόμενα μέλη. Ο Ν. Πέλλας είχε το 1991 ποσοστό εργοδοτών 4%, χαμηλότερο από της ΠΚΜ και της χώρας (7%). Η ίδια σχέση χαρακτήριζε και τους μισθωτούς (31% έναντι 50% και 52% αντίστοιχα). Αντίθετα, η συμμετοχή των εργαζόμενων για δικό τους λογαριασμό

προεξείχε κατά πολύ στον νομό (43%), πολύ ψηλότερη από ΠΚΜ(29%) και χώρα(23%). Παράλληλα, η συμμετοχή των συμβοηθούντων και μη αμειβόμενων μελών ήταν υπερδιπλάσια (15%) σε σύγκριση με αντίστοιχες συμμετοχές ΠΚΜ (7%) και χώρας (6%)(Σταθακόπουλος,1994). Η διάρθρωση αυτή άλλαξε ριζικά μέσα σε μια 10<sup>ετία</sup>, καθώς οι εργοδότες υπερδιπλασιάστηκαν (10%), πλησιάζοντας τα ποσοστά ΠΚΜ και χώρας (11%) και οι μισθωτοί αυξήθηκαν (42%), όντας πολύ λιγότεροι από αυτούς σε ΠΚΜ (59%) και χώρα (63%). Αντίθετα, η συμμετοχή των εργαζόμενων για δικό τους λογαριασμό μειώθηκε κατά πολύ (28%), παραμένοντας, όμως, πολύ ψηλότερη από αυτήν την ΠΚΜ (18%) και της χώρας (16%). Μόνον το ποσοστό των συμβοηθούντων και μη αμειβόμενων μελών δεν υπέστη ουσιαστική μεταβολή, όπως στην ΠΚΜ και τη χώρα. Ο Ν. Πέλλας, λοιπόν, κινήθηκε ριζικά προς την κατεύθυνση του οικονομικού εκσυγχρονισμού κατά την τελευταία 10<sup>ετία</sup>, υπολείπεται, όμως, σημαντικά της ΠΚΜ-που επηρεάζεται από το ΠΣΘ- και της χώρας (ΣΣΑΑ ΔΓ,2005).

Το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων του νομού (1991) (παρόμοιο με της ΔΜ και ΑΜ) αποκλίνει της ΚΜ, ίσως λόγω της ύπαρξης του ΠΣΘ. Τα άτομα με ανωτάτη και ανωτέρα εκπαίδευση ανέρχονταν στο 5% του πληθυσμού του νομού, ποσοστό πολύ χαμηλότερο του αντίστοιχου της χώρας (9%). Το ποσοστό των ατόμων με μέση εκπαίδευση (25%) ήταν σημαντικά χαμηλότερο από το αντίστοιχο της χώρας (34%), ενώ η εκπροσώπηση ατόμων με στοιχειώδη εκπαίδευση (62%) ήταν αρκετά ψηλότερη σε σχέση με τη χώρα (50%). Οι αγράμματοι ανέρχονταν σε 8% στο νομό και 7% στη χώρα. Όπως και στην περίπτωση της θέσης στο επάγγελμα, αυτή η σύνθεση άλλαξε ριζικά κατά τη 10<sup>ετία</sup> που ακολούθησε. Το ποσοστό των ατόμων με ανωτάτη και ανώτερη εκπαίδευση σχεδόν διπλασιάστηκε (9%), το ίδιο, όμως, συνέβη και σε επίπεδο χώρας, με αποτέλεσμα η απόσταση νομού-χώρας να παραμείνει. Το ποσοστό των ατόμων μέσης εκπαίδευσης ανήλθε αρκετά (32%) και, αν και απέχει από αυτό της χώρας (39%), η απόκλιση από την τελευταία μειώθηκε. Αντίθετα, αν και τα άτομα στοιχειώδους εκπαίδευσης μειώθηκαν σημαντικά (54%), η απόκλιση από τη χώρα αυξήθηκε ελαφρά (41%). Επίσης, οι αγράμματοι μειώθηκαν σημαντικά (5%), όπως και στη χώρα (4%) (Σταθακόπουλος,1994). Σχετικά λοιπόν με το μορφωτικό επίπεδο στο Ν. Πέλλας, ναι μεν κινήθηκε προς μία ανύψωση του μορφωτικού επιπέδου συνεχίζει όμως να ανήκει στους μειονεκτικούς νομούς της Β. Ελλάδας. (ΣΣΑΑ ΔΓ,2005).

Συμπερασματικά, ο Ν. Πέλλας έχει, με αναφορά στην απασχόληση, έντονο 1<sup>ην</sup> χαρακτήρα, που κυριαρχεί στους τομείς της οικονομίας, ενώ υστερεί, στον κλάδο της μεταποίησης και τον 3<sup>ην</sup> τομέα. Παρά τη ριζική οικονομική αναδιάρθρωση προς μία πιο εκσυγχρονισμένη μορφή οικονομίας, ο νομός δεν έχει την εξέλιξη της ΠΚΜ και της χώρας. Υστέρηση χαρακτηρίζει το μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων του νομού. Ο ΔΓ, αν και διαθέτει σημαντικούς πόρους όπως πληθυσμιακό μέγεθος, γεωργική γη υψηλής γαιοικανότητας και ιστορικό περιβάλλον, δεν έχει ανάλογη οικονομική ανάπτυξη. Η οικονομία του στηρίζεται, παρά τον αγροτικό χαρακτήρα των μικρότερων οικισμών σε μεγάλο βαθμό και στον 3<sup>ην</sup> τομέα που έχει ανάλογη διαρθρωτική δομή με αυτή της ΠΚΜ και της χώρας. Αντίθετα, ο 2<sup>ην</sup> τομέας με την υφιστάμενη δομή του παρουσιάζει τάσεις συρρίκνωσης. Επιπλέον, η οικονομία του ΔΓ δεν είναι προσανατολισμένη στον τουρισμό. Ειδικότερα, ο τουριστικός τομέας παρουσιάζει στασιμότητα, αν κρίνουμε και από την ποσοστιαία πληρότητα των ξενοδοχειακών μονάδων και την έλλειψη τουριστικών μονάδων κάθε κατηγορίας.

#### 3.2.4. ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ-ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Στη συνέχεια θα εξεταστεί η υφιστάμενη κατάσταση της μεταφορικής διασύνδεσης των Γιαννιτών με τη Θεσ/νίκη και η αξιοποίηση της εγγύτητας Θεσσαλονίκης-Γιαννιτών. Επιπλέον, εξετάζεται η εκδοχή της υλοποίησης της μελέτης προέκτασης της σιδηροδρομικής Εγνατίας και των συνεπειών της. Όσον αφορά την προσπελασιμότητα και την κομβικότητα του Ν. Πέλλας, ο νομός βρίσκεται εκτός των συγκοινωνιακών δικτύων εθνικού (ΕΟ) και ευρωπαϊκού χαρακτήρα (ΠΑΘΕ, Ευρωπαϊκοί «διάδρομοι»). Η ανάπτυξη των μεταφορών κρίνεται γενικά καλή στο εσωτερικό του νομού, στα Γιαννιτσα και την Έδεσσα, λόγω σημαντικών βελτιώσεων στη χάραξη και την κατασκευή νέων οδικών τμημάτων (πχ στο τμήμα Γιαννιτσα-Σκύδρα με τον αυτοκινητόδρομο Ε86). Βέβαια απαιτούνται έργα διαπλάτυνσης ιδιαίτερα στο τμήμα Γιαννιτσα-Χαλκηδόνα. Αντίθετα, κακή –σημειακά- παραμένει η κατάσταση στο εσωτερικό ορεινό δίκτυο του νομού (Αλμωπία). Θα λέγαμε ότι υφίσταται μια σχετική απομόνωση του νομού, καθώς δεν υπάρχουν οι άμεσα ευνοϊκές προοπτικές να βελτιωθεί με επέκταση νέων συνδέσεων από και προς αυτόν. Το ότι ο άξονας ΠΑΘΕ διέρχεται κοντά στο νομό, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την ανάπτυξη στην παραμεθόρια ζώνη του. Τονίζεται ακόμα η ανάγκη υλοποίησης και ολοκλήρωσης νέων συνδέσεων με τους όμορους νομούς Ημαθίας και Κιλκίς (Χωροταξικό Σχέδιο ΚΜ, ΟΜΕΠ 1997)



Επιβατικό αεροδρόμιο δεν υπάρχει στο νομό, ούτε και είναι απαραίτητη η προοπτική δημιουργίας του, καθώς υπάρχει σε μικρή απόσταση το διεθνές αεροδρόμιο Θεσ/νίκης. Όσον αφορά το υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο φαίνεται να μην επαρκεί σε θέματα τεχνικών χαρακτηριστικών και χαράξεων. Σύμφωνα με τη μελέτη για τον προαστιακό (ΟΣΕ, 2008) ο προαστιακός σιδηρόδρομος θα συνδέει τη Θεσσαλονίκη με τις περιφερειακές προς αυτή πόλεις των νομών της ΚΜ. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να επιλυθούν και ζητήματα μείωσης της χρονοαπόστασης, καθώς και συχνότητας δρομολογίων που σήμερα δεν επαρκούν για την εξυπηρέτηση των αναγκών. Όσον αφορά την προσβασιμότητα στην πόλη των Γιαννιτσών δεν υπάρχει σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο και η προσέγγιση στην πόλη γίνεται μόνο οδικά. Το υφιστάμενο οδικό δίκτυο παρουσιάζει ελλείψεις στην κατασκευή και τη συνδεσιμότητα του και οι υπεραστικές συνδέσεις με τις δορυφορικές πόλεις είναι είτε σπάνιες, είτε ανύπαρκτες<sup>62</sup>. Οι δυσχερείς συνθήκες προσβασιμότητας που συμπληρώνουν την συγκοινωνιακή απομόνωση των Γιαννιτσών προς την ΕΟ και εξόδου προς το βορρά επιφέρουν αρνητικές επιπτώσεις στις αναπτυξιακές προοπτικές της πόλης.

Έχουν γίνει προμελέτες για τη σύνδεση της Θεσσαλονίκης με τις δορυφορικές της πόλεις (Γρηγοριάδου, 2008) και έχει αποδειχθεί και από την υπάρχουσα ηλεκτροκίνητη σύνδεση Θεσσαλονίκης-Λάρισας πως πλεονεκτεί. Δυναμική ήταν η συμβολή των πολιτών του νομού για ένταξη της περιοχής στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το ζήτημα του «Προαστιακού περιφερειακού σιδηροδρόμου Ν. Πέλλας-Θεσ/νίκης μέσω Γιαννιτσών» ανέδειξε<sup>63</sup> η «Πρωτοβουλία Πολιτών για το Σιδηροδρομικό Δίκτυο Ν. Πέλλας». Η «προκαταρκτική μελέτη σκοπιμότητας» (Γρηγοριάδου, 2008) συνοψίζει ταοφέλητηςσυνδεσης([http://www.epohi.gr/index.php?option=com\\_content&task=view&id=4150&Itemid=1](http://www.epohi.gr/index.php?option=com_content&task=view&id=4150&Itemid=1)). Ο όρος «προαστιακός» (suburban) σιδηρόδρομος αναφέρεται σε σιδηροδρομικά συστήματα που συνδέουν ένα μεγάλο αστικό (μητροπολιτικό) κέντρο με την ευρύτερη περιφέρειά του. Εναλλακτικοί όροι που συναντώνται είναι «regional»

<sup>62</sup> Ειδικότερα δεν υπάρχει για κοντινές πόλεις όπως η Βέροια, Σέρρες, Κοζάνη, Φλώρινα, Κιλκίς κα.

<sup>63</sup> Με συγκεντρώσεις, διανομή ενημερωτικού υλικού, δημοσιεύσεις και συνεντεύξεις Τύπου σε πανελλαδικό επίπεδο. Τη δράση του συνόδεσαν αποφάσεις, συσκέψεις φορέων και βουλευτών του νομού. Συνελέγησαν υπογραφές, υποβλήθηκαν ερωτήσεις προς αρμόδιους υπουργούς. Τα παραπάνω σφραγίσθηκαν από τη συνάντηση της Πρωτοβουλίας, φορέων και βουλευτών του νομού, με τον Μιχάλη Λιάπη, υπουργό μεταφορών το 2007 και τη δέσμευση για ένταξη στη μελέτη σκοπιμότητας του Προαστιακού Θεσ/νίκης της σύνδεσης Θεσ/νίκη-Γιαννιτσά-Σκύδρα με προέκταση στην Αριδαία

(περιαστικός ή περιφερειακός) και «commuter» (όρος για την καθημερινή μετακίνηση προς την εργασία) σιδηρόδρομοι. Παρόλο που η λειτουργία των παραπάνω συστημάτων είναι παρόμοια, υπάρχουν διαφοροποιήσεις στα χαρακτηριστικά τους. Μέχρι τη 10<sup>ετία</sup> του 1980 το επιβατικό έργο των ελληνικών σιδηροδρόμων μειωνόταν ως αποτέλεσμα του υποβαθμισμένου ρόλου του μέσου στο μεταφορικό δίκτυο της χώρας. Από το 1980 υπήρξαν προσπάθειες βελτίωσης των προσφερόμενων υπηρεσιών και παρατηρείται αύξηση του αριθμού των επιβατών (με ορισμένες μειώσεις/έτη), παρόλο που το μερίδιο του σιδηρόδρομου στο σύνολο των μετακινήσεων στη χώρα έμεινε μικρό και μειούμενο. Οι προσπάθειες βελτίωσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών περιλαμβάνουν επεκτάσεις του δικτύου, ηλεκτροκίνηση, διπλασιασμό γραμμών και ανάπτυξη των παρεχόμενων εξειδικευμένων υπηρεσιών. Ένα σκέλος των σχετικών προτάσεων αφορούσε τη δρομολόγηση προαστιακού τύπου γραμμών, κυρίως σύνδεσης της Αθήνας -Πειραιά με τα πλησιέστερα αστικά κέντρα (Γιαννακού & Μαγκανάρης & Νάτσινας, 2002). Ωστόσο, ένας σημαντικός αριθμός παρόμοιων προτάσεων έχει διατυπωθεί και για την ΕΠΘ από τα μέσα της 10<sup>ετίας</sup> του 1990 (ΟΣΕ, 1998, Πυργίδης & Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 1998, Πυργίδης, 2001 κα). Η πρώτη συνολική θεώρηση των προοπτικών και δυνατοτήτων λειτουργίας προαστιακού στη Θεσσαλονίκη και την ΚΜ έγινε από το ΤΕΕ/ΤΚΜ (2002) ενώ πρόσφατα, το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (ΣΑΣΘ) συνέταξε Χάρτη Πορείας (βλέπε παράρτημα χαρτών) για την προώθηση του προαστιακού στην ΕΠΘ το 2005 (Νατσίνας *et al*, 2005).

Ο προαστιακός αναμένεται να συμβάλει στην ανάπτυξη, διευκολύνοντας τις μετακινήσεις -κυρίως εργαζομένων- και τις μεταφορές εμπορευμάτων από και προς τη Θεσ/νίκη και το λιμάνι της, τη ΒΙΠΕ Σίνδου, για το Ν. Πέλλας, Φλώρινας και Κοζάνης, σε χρόνο μικρότερο από της υπάρχουσας σιδηροδρομικής σύνδεσης μέσω Βέροιας και Πλατέος. Ο νέος σιδηροδρομικός άξονας είναι μια περιβαλλοντικά φιλική και ασφαλής μεταφορική διασύνδεση που αποθαρρύνει τη χρήση του ΙΧ. Από τη διεθνή εμπειρία οι σημαντικότερες επιδράσεις του προαστιακού σιδηροδρόμου είναι καλύτερη πρόσβαση στις αστικές περιοχές και ειδικότερα στα κέντρα πόλεων (CBD), όπου η πρόσβαση με το ιδιωτικό αυτοκίνητο είναι δυσχερής- επομένως, βελτίωση της ελκυστικότητας των πόλεων λόγω της αύξησης της χωρητικότητας του μεταφορικού συστήματος, αύξηση των διασυνδέσεων ανάμεσα στις πόλεις και κατά συνέπεια αύξηση της δικτύωσης και της συμπληρωματικότητας τους και μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων των

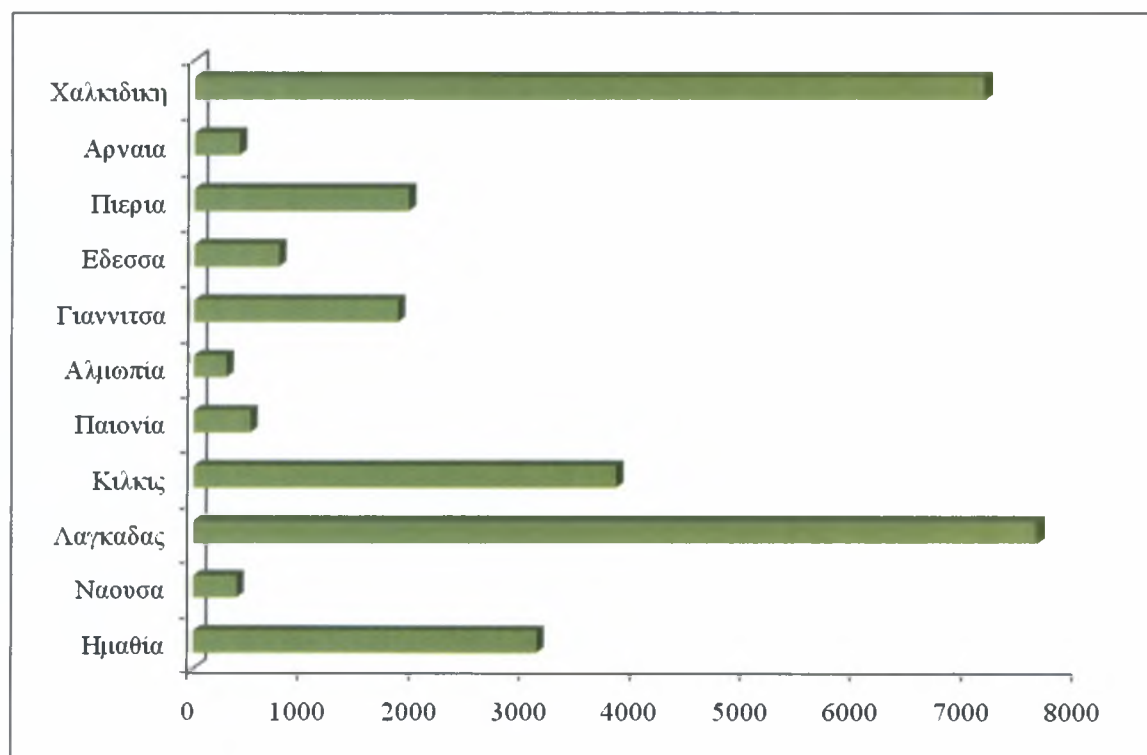
μετακινήσεων με εκμετάλλευση της δυνατότητας μείωσης της χρήσης του αυτοκινήτου στα κέντρα των πόλεων.

Πρόκειται για έργο εφικτό, αφού στην υπάρχουσα γραμμή απομένει να προστεθεί το τμήμα Γέφυρα-Γιαννιτσά-Σκύδρα, μήκους 40 χλμ. Στην υλοποίηση της μελέτης βοηθητικό είναι το πεδινό ανάγλυφο της περιοχής που ελαχιστοποιεί το κόστος και το χρόνο κατασκευής σε συνδυασμό με το ΕΣΠΑ που προβλέπει χρηματοδοτήσεις μεταφορικών υποδομών. Η παγκόσμια ενεργειακή κρίση και οι δραματικές εξελίξεις της κλιματικής αλλαγής επιβάλλουν επαναπροσέγγιση των πολιτικών των μεταφορών. Ο εκσυγχρονισμός των σιδηροδρομικών δικτύων σε συνδυασμό με ήπια μέσα μεταφοράς είναι η αυτονόητη απάντηση στο πρόβλημα της περιβαλλοντικής υποβάθμισης σε μια περιοχή που όπως προαναφέρθηκε υφίσταται ένα ανεπαρκές και επικίνδυνο για την οδική ασφάλειά-παρά τις μικροβελτιώσεις και τους εξωραϊσμούς- δίκτυο που συνδέει το νομό με τη Θεσσαλονίκη και τους περιφερειακούς της νομούς. Επιπλέον, η ανάπτυξη ολοκληρωμένων συστημάτων μεταφορών και επικοινωνιών αποτελούν σύμφωνα με το ΠΠΧΣΑΑ(2004) καθοριστικό παράγοντα ολοκλήρωσης του χωρικού προτύπου της περιφέρειας που θα συμβάλλουν στη σύνδεση της με την υπόλοιπη χώρα αλλά και το ευρύτερο περιβάλλον της.

Κυκλοφοριακά δεδομένα και στοιχεία μετακινήσεων στην ΠΚΜ δεν υπάρχουν πρόσφατα για την ΠΚΜ. Η πηγή στοιχείων οδικών μετακινήσεων σε εθνικό επίπεδο είναι η Εθνική Έρευνα Προέλευσης – Προορισμού (ΕΕΠΠ) του 1993-1994. Σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά στην ΠΚΜ οι υψηλότερες καθημερινές μετακινήσεις είναι μεταξύ επαρχίας Θεσσαλονίκης και Λαγκαδά (περίπου 7600 οχήματα/ημέρα) και μεταξύ επαρχίας Θεσσαλονίκης και Χαλκιδικής (περίπου 7000 οχήματα/ημέρα). Συνολικά οι μετακινήσεις μεταξύ της επαρχίας Θεσ/νίκης και των Κιλκίς, Πιερίας, Ημαθίας και Πέλλας είναι περίπου 13500 καθημερινά, από τα οποία 11300 είναι επιβατικά. Η ΕΕΠΠ του 1993 είχε διαπιστώσει ότι σε σχέση με την προηγούμενης ΕΕΠΠ (1979-1980) η μέση ετήσια αύξηση της κίνησης των οχημάτων ήταν περίπου 5%. Αν η ετήσια αύξηση είναι στα ίδια επίπεδα, τα επιβατικά οχήματα της παραπάνω κατηγορίας θα πρέπει να είναι περίπου 18.000 οχήματα/ ημέρα. Επιπλέον, η λειτουργία της ΕΟ έχει αυξήσει σημαντικά τις μετακινήσεις προς και από Θεσσαλονίκη. Τέλος, αξίζει να επισημανθεί ότι οι μετακινήσεις μεταξύ των επαρχιών της ΕΠΘ παρουσιάζουν συγκριτικά τις υψηλότερες μετακινήσεις σε όλη την χώρα. Συγκεκριμένα οι μετακινήσεις μεταξύ

της επαρχίας Θεσσαλονίκης και Λαγκαδά είναι οι υψηλότερες σε σχέση με όλα τα άλλα ζεύγη επαρχιών στη χώρα, με δεύτερο ζεύγος αυτό των επαρχιών Θεσσαλονίκης και Χαλκιδικής. Επίσης τα ζεύγη Θεσσαλονίκης και Ημαθίας, Κιλκίς και Γιαννιτσών συμπεριλαμβάνονται στα δέκα των υψηλότερων μετακινήσεων. Σύμφωνα με τους Πυργίδη, Χρ.&Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ. (1998), ο μεγαλύτερος αριθμός ημερήσιων μετακινήσεων στην ΠΚΜ παρουσιάζεται μεταξύ σημείων (Θεσσαλονίκη-επαρχία Λαγκαδά, Θεσσαλονίκη- νότια προάστια, Θεσσαλονίκη –παραθεριστική περιοχή Χαλκιδικής) τα οποία δεν διαθέτουν σιδηροδρομική υποδομή, ενώ αξιοσημείωτες είναι και αυτές προς Πιερίας, Ημαθίας, Πέλλας, Κιλκίς με έχουν μικρότερο μέγεθος καθημερινών μετακινήσεων και ήδη υφιστάμενη μεταφορική υποδομή (Γράφημα 3.1. & Πίνακας 10) (για μελλοντικές συνδέσεις βλέπε παράρτημα χαρτών)

**Γράφημα 3.1.** Οι μετακινήσεις προς Θεσσαλονίκη από τις δορυφορικές πόλεις



(Πηγή ίδια επεξεργασία)

Παρά την παλαιότητα των στοιχείων είναι φανερό η συσχέτιση της μητρόπολης Θεσσαλονίκης με τις δορυφορικές πόλεις. Οι έλξεις των μετακινήσεων Γιαννιτσών με τις γύρω πόλεις είναι αυξημένες με τη Θεσσαλονίκη και την Έδεσσα. Σημαντικό στοιχείο για την ορθολογική και «δίκαιη» κατανομή των κονδυλίων για τις υποδομές που απαιτούνται στη χώρα και την υλοποίησή τους αποτελεί η μετακίνηση της



πληθυσμιακής μάζας κυρίως σε καθημερινή βάση. Η ροπή των μετακινήσεων από τα στοιχεία πανελλαδικής έρευνας Προέλευσης – Προορισμού (ΕΕΠΠ) 2002-2003] καταδεικνύει ότι στην ΠΜ οι περισσότερες οδικές μετακινήσεις πραγματοποιούνται μεταξύ Επαρχίας Θεσσαλονίκης και των κοντινών σε αυτή περιοχών.

	Ημαθίας	Ναούσης	Θεσ/νίκης	Λαγκαδά	Κιλκίς	Παιονίας	Αλμωπ.	Γιαν.	Έδεσσας	Πιερίας	Αρναίας	Χαλκ.	Σύνολο
Ημαθίας		1823.0	3119.1	22.4	58.9	23.1	73.8	433.4	464.8	2140.6	1.6	42.7	8203.4
Ναούσης	1802.2		416.9	6.2	6.8	1.7	88.9	71.4	3.3	53.9	0.8	10.7	2462.8
Θεσ/νίκης	3104.3	391.4		7635.8	3820.4	510.9	293.2	1839.2	765.1	1933.2	404.8	7150.0	27848.3
Λαγκαδά	20.4	5.0	7637.0		181.7	7.6	3.0	22.3	6.5	31.8	10.7	34.5	7960.5
Κιλκίς	49.4	7.5	4170.1	91.3		1419.2	9.2	47.0	16.5	46.0	7.2	27.3	5890.7
Παιονίας	14.3	3.5	389.5	2.8	1289.3		1.2	15.9	13.4	13.6	0.3	5.2	1749.0
Αλμωπίας	85.6	67.1	318.7	2.9	11.0	0.6		90.6	861.9	7.4	0.0	4.7	1450.5
Γιαννιτσών	479.0	52.0	2278.5	25.5	73.5	4.0	111.9		1338.7	98.3	0.7	29.8	4491.9
Έδεσσας	357.6	1.4	781.0	4.0	16.7	15.0	751.5	1056.3		47.2	0.0	13.6	3044.3
Πιερίας	2339.1	50.3	2260.7	26.0	39.1	14.4	7.6	91.1	43.4		0.0	21.0	4892.7
Αρναίας	0.8	0.2	387.9	9.1	4.5	1.4	0.0	1.5	1.5	1.6		322.8	731.3
Χαλκιδικής	32.4	11.2	6843.0	30.7	17.7	5.9	4.6	16.1	14.1	36.1	305.2		7317.0
Σύνολο	8285.1	2412.6	28602.4	7856.7	5519.6	2003.8	1344.9	3684.8	3529.2	4409.7	731.3	7662.3	76042.4

Πίνακας10. Οδικής Κυκλοφορίας (Σύνολο Οχημάτων) Πηγή : ΕΕΠΠ, 2002-2003

### 3.2.4 ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ

Το πολιτιστικό παρελθόν της πόλης και της ΕΠ είναι αξιόλογο. Μνημεία στην πόλη δεν έχουν σωθεί αναλογικά με την ιστορικότητα της. Ελάχιστα είναι τόσο τα μνημεία της τουρκοκρατίας, όσο και της βυζαντινής περιόδου. Σχεδόν όλα τα οθωμανικά μνημεία βρίσκονται στο νοτιοδυτικό (ΝΔ) τμήμα της. Μνημεία εντός του ΠΣ είναι ο Πύργος του Ρολογιού<sup>64</sup> (1753) (βλέπε παράρτημα εικόνων ) που βρίσκεται σε φάση αποκατάστασης, το Τέμενος Γαζή Εβρενός<sup>65</sup>, τα Λουτρά Καϊάφα, το Ιεροδιδασκαλείο,. Σε μικρή απόσταση από το τέμενος και πολύ κοντά στο ρολόι βρίσκεται ο τουρμπές του Αχμέτ Μπέη Εβρενοσογλου. Είναι ένα κυβόσχημο μονόχωρο κτίσμα που χρονολογείται στο δεύτερο μισό του 15<sup>ου</sup> αιώνα και σώζεται σε πολύ καλή κατάσταση. Στην σημερινή οδό Βενιζέλου κτίστηκε και το τέμενος του Αχμέτ Μπέη γύρω στα 1490, σύμφωνα με τον Kiel το επιβλητικότερο κτίσμα της πόλης και των Βαλκανίων με περίτεχνο διάκοσμο και επιμελημένη τοιχοδομία. ο ιδιότυπος συνδυασμός θόλων και ημιθολίων, η ενοποιημένη και ενδιαφέρουσα εσωτερική κάλυψη και η μοναδική διαίρεση των τοίχων του το καθιστούσαν μεγαλοπρεπές. Δυστυχώς όμως το κτίριο υπέστη ανεπανόρθωτες καταστροφές στους βαλκανικούς πολέμους και από τη μετέπειτα χρήσης του ως εκκοκκιστήριο, ώστε η κατάσταση του σήμερα να είναι αλλοιωμένη. Βόρεια της παλιάς Εγνατίας οδού βρίσκεται το τζαμί του Ισκεντέρ (Εικόνα 5) στη θέση της εκκλησίας της Αγίας Παρασκευής που γκρέμισαν οι Οθωμανοί περίπου το 1510. Σε πολύ μικρή απόσταση βρίσκονται τα λουτρά του Γαζή Εβρε ή αλλιώς λουτρά Καιαφα, που σήμερα είναι εγκαταλειμμένα, τμήμα μεγαλύτερου κτιριακού συγκροτήματος του 15<sup>ου</sup> αιώνα. Σε αρκετή απόσταση από αυτά τα μνημεία προς τη δυτική μεριά της πόλης τα ερείπια ενός λουτρού πιθανόν του Σείχ Ιλαχί (1490). Κοντά στο λουτρό βρίσκεται το τζαμί του Ιλαχί-μικρών διαστάσεων του οποίου ο μιναρές σώζεται σε πολύ καλή κατάσταση- και μέσα στο τζαμί ο τάφος του. Στην πόλη υπάρχουν επίσης η Μητρόπολη (1860) (βλέπε παράρτημα εικόνων), το νεοκλασικό Πολύκεντρο, το Τουριστικό περίπτερο Φιλίππειο, και ελάχιστες

<sup>64</sup> Ο ερευνητής Kiel πιστεύει ότι είναι ο παλιότερος σωζόμενος πύργος σε ελληνικό έδαφος. Πρόκειται για ένα μονοπύργιο λίθινο με ειδικές πλίνθους στην κορυφή του οποίου υπήρχε να ρολόι που καταστράφηκε από βλήματα το 1946 και θα προστεθεί όπως ήταν αρχικά (βλέπε παράρτημα εικόνων)

<sup>65</sup> Στο τέμενος έχουν αποπερατωθεί οι εργασίες, παρόλα αυτά η μελέτη αποκατάστασης ήταν ασυνεπής προς την αρχική μορφή του κτιρίου. Από αντιπαραβολή του τεμένους και την σημερινή μορφή διαπιστώνουμε πως ο τρούλος δεν ανακατασκευάστηκε.(βλέπε παράρτημα εικόνων)

μακεδονικές κατοικίες και κάποια κλασικά σπίτια του εποικισμού (βλέπε παράρτημα εικόνων). Στην ανατολική είσοδο της πόλης σώζεται ένα ιπποφορβείο του 18<sup>ου</sup> αιώνα ,ένα ταχυδρομικό οίκημα που εξυπηρετούσε ανάγκες αλλαγής ίππων και φιλοξενούσε παχνιά για ταχυδρομικά άλογα

Στους περιφερειακούς οικισμούς υπάρχει αρχαιολογικό ενδιαφέρον(προϊστορικοί οικισμοί σε Αρχοντικό και Αξό) ,που όμως παραμένει διαχρονικά στραμμένο όμως παραμένει στο αρχαιολογικό ανάκτορο και την ΕΠ της Πέλλας, τους μακεδονικούς τάφους. Από τους 16 γνωστούς τύμβους της Πέλλας έχουν ερευνηθεί οι 12 στους οποίους συμπεριλαμβάνονται τρεις κιβωτιόσχημοι, ένας λακκοειδής, δυο ημιτελείς και άλλοι έξι μονοθάλαμοι και διθάλαμοι. Στους τελευταίους που ανακαλύφθηκαν την περίοδο 1992-1995 περιλαμβάνεται και ο ασύλητος τάφος Β Γιαννιτσών με δωρική πρόσοψη (Τιμοθέαδης, 1998)



**Εικόνα 5.** Νότιος τομέας (μανσωλείο Γαζή Εβρενός, Τζαμί Ισκεντερ Μπέη) (Πηγή: Γιαννιτσά-Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα)

Όσον αφορά την τρέχουσα πολιτιστική δραστηριότητα σημαντικό ρόλο στην πολιτιστική ανάπτυξη της πόλης έχει και η Δημοτική Επιχείρηση<sup>66</sup> Πολύπλευρης Ανάπτυξης Γιαννιτσών (ΔΕΠΑΓ) που παίζει κυρίαρχο ρόλο στην άσκηση πολιτιστικής, κοινωνικής, τουριστικής και αγροτικής πολιτικής. Στις ευρύτερες δραστηριότητες της ανήκουν το Αλεξάνδρειο δημοτικό ωδείο, το συμβουλευτικό κέντρο οικογένειας, το

<sup>66</sup> Άλλες δημοτικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στα Γιαννιτσά η ΔΕΥΑΓ (Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης Αποχέτευσης Γιαννιτσών), το ΝΠΔΔ. ΚΑΠΗ ΔΓ, ο ΝΠ.ΔΔ. Ενιαίος Δημοτικός Παιδικός Σταθμός ΔΓ και το Δημοτικό Ραδιόφωνο Γιαννιτσών.

κέντρο απασχόλησης ΑΜΕΑ, το καλλιτεχνικό εργαστήριο και το πρόγραμμα βοήθειας στο σπίτι για άτομα 3<sup>ης</sup> ηλικίας ([www.depag.gr](http://www.depag.gr)) . Στα Γιαννιτσά λειτουργούν πολιτιστικοί σύλλογοι με αξιόλογη δραστηριότητα και γίνεται συστηματική προσπάθεια από το ΔΓ για καθιέρωση των πολιτιστικών δρώμενων στην περιοχή. Λειτουργεί θεατρικό εργαστήριο, χορευτικοί σύλλογοι, καλλιτεχνικές ομάδες. Φυσικά υπάρχουν όλες οι διοικητικές και οικονομικές υπηρεσίες μιας σύγχρονης πόλης. Υπάρχει πολιτιστική κινητικότητα, πρωτοβουλίες οργανωμένων πολιτών και ένα πρώιμο ενδιαφέρον για πολιτιστικά δρώμενα, το οποίο όμως έχει ακόμα πολλές προοπτικές εξέλιξης. Οι πολιτιστικές εγκαταστάσεις συνοψίζονται στο ιστορικό και λαογραφικό μουσείο, στο πνευματικό κέντρο (ένα σύγχρονο κτίριο 3.800 τμ με θεατρική αίθουσα και Δημοτική Βιβλιοθήκη), ανοικτό θέατρο, συνεδριακό κέντρο, αίθουσα εκθέσεων και το κέντρο πληροφόρησης νέων. Σημαντική είναι η πολιτιστική συνεισφορά της Ιστορικής και Λαογραφικής Εταιρείας «Φίλιππος» ([www.giannitsa.gr](http://www.giannitsa.gr)).

Όσον αφορά στις υλικές και αυλές υποδομές, η εκπαίδευση στα Γιαννιτσά ξεκινά τον 19<sup>ο</sup> αιώνα -όπως αναφέρεται σε έκθεση του Πλαταρίδη το 1873 (Χατζής, 2003). Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> στην πόλη λειτουργούν τρία (3) σχολεία και δυο (2) νηπιαγωγεία στις ελληνικές συνοικίες Μπουτσάβα, Μητροπόλεως και Κάτω Μαχαλάς (Δημητριάδης, 1975a). Σήμερα λειτουργούν πέντε (5) γυμνάσια, και πέντε (5) ενιαία λύκεια και δέκα (10) δημοτικά. Ο τομέας της υγείας<sup>67</sup> καλύπτεται από το ΙΚΑ και το Νομαρχιακό Γενικό Νοσοκομείο Γιαννιτσών που λειτουργεί με πλήρη εξοπλισμό από το 1993. Στους υπόλοιπους οικισμούς να μεν υπάρχουν τοπικά κέντρα υγείας αλλά η περίθαλψη δεν είναι εκσυγχρονισμένη.

### 3.2.5.ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ- ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΧΡΟΝΟΣ

Παρά το δυναμικό τουριστικό υπόβαθρο, η τουριστική δραστηριότητα είναι μειωμένη. Στους περισσότερους οικισμούς του δήμου υπάρχουν κηρυγμένοι, είτε απλώς εντοπισμένοι αρχαιολογικοί χώροι από την νεολιθική και την νεώτερη περίοδο. Παρά τις αναπτυξιακές προοπτικές το δίκτυο τουρισμού-ελεύθερου χρόνου<sup>68</sup> στα Γιαννιτσά παραμένει στάσιμο, με τις υπάρχουσες υποδομές αναξιοποίητες (Ανοιχτό

<sup>67</sup> Οργανωμένη υγειονομική περίθαλψη έχουμε από το 1909 όταν οι «αδελφές του ελέους» ίδρυσαν στην περιοχή το γαλλικό νοσοκομείο που στεγάστηκε αρχικά σε ένα τούρκικο σπίτι και μετέπειτα σε ένα νεοκλασικό, σπίτι τούρκου μπέη.

<sup>68</sup> Ο ελεύθερος χρόνος είναι ίσως ευκολότερο να οριστεί αρνητικά ως ο εναπομείναν χρόνος των κύριων και δευτερευόντων δραστηριοτήτων. (Δεφνερ, 2006)



Θέατρο 3000 θέσεων, το νέο σύγχρονο μουσείο Ελλάς κα) και τους πόλους έλξης (πχ Αρχαιολογικός Χώρος Πέλλας<sup>69</sup>, Μακεδονικοί Τάφοι, πλωτός ποταμός Λουδίας, Ελευθεροχώρι Γιαννιτσών κα) ικανούς ως τουριστικούς προορισμούς, αλλά όχι προωθούμενους, ώστε να υπάρξουν τα επιθυμητά -για τον τουρισμό και εν τέλει την αγορά της πόλης-αποτελέσματα. Αποδεικτική και αμφίδρομη της αδυναμίας και της μειωμένης τουριστικής κίνησης είναι η υποβαθμισμένη αριθμητικά και ποιοτικά παροχή καταλυμάτων. Ενδεικτικά αναφέρουμε πως στο κέντρο της πόλης υπάρχουν μόλις δυο (2) ξενοδοχεία για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών.

### 3.2.6. ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΣ ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Όσον αφορά τον αθλητισμό, στην περιοχή δραστηριοποιούνται πολλοί αθλητικοί σύλλογοι και υπάρχουν αθλητικές υποδομές (δημόσιες και ιδιωτικές) ικανές με μια βελτιστοποίηση και επέκταση τους να θέσουν τα Γιαννιτσά ικανό προορισμό για αθλητές και μεγάλες διοργανώσεις (Αθλητικός Ομίλος ΔΓ). Ο Αθλητικός Οργανισμός ΔΓ ΝΠΔΔ (ΑΟΔΗΓ) ασκεί την αθλητική πολιτική της ΕΠ και έχει καταφέρει σε συνδυασμό με το έντονο ενδιαφέρον των πολιτών και των αθλητικών σωματείων να οργανώσει με επιτυχία πολλά αθλητικά δρώμενα. Όσον αφορά τις λειτουργίες και τις χρήσεις που υποστηρίζει η σύγχρονη πλέον πόλη, αξίζει να σημειώσουμε την αναξιοποίητη ύπαρξη του Δημοτικού Γυμναστήριου Γιαννιτσών αλλά και την ελλιπή υλικοτεχνική υποστήριξη του μεγάλου ναυταθλητικού κέντρου του Λουδία. Στο Λουδία μόλις επτά (7) χλμ έξω από τα Γιαννιτσά βρίσκονται οι εγκαταστάσεις στη θέση «μηδέν»βρίσκεται το δημοτικό κωπηλατοδρομίο στα αθλήματα κανοε καγιάκ και κωπηλασία. Λόγω του μηδενικού υψομέτρου η περιοχή είναι απάνεμη και ευνοεί την προπόνηση των αθλητών. Το κωπηλατοδρομίο εντάχτηκε στον προπονητικό οδηγό της Ελλάδας για τους ολυμπιακούς του 2004 και στο πρόγραμμα αθλητικών υποδομών Ελλάδα 2004και οι υποδομές του έχει ήδη αναβαθμιστεί Παρόλα αυτά απαιτείται περαιτέρω αναβάθμιση και αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής.

<sup>69</sup>Σύμφωνα με στοιχεία του Αρχαιολογικού μουσείου (βλέπε παράρτημα στατιστικών) οι επισκέψεις για τα τελευταία επτά χρόνια ανέρχονται κατά ΜΟ σε 27905 επισκέψεις, μέγεθος αναλογικά μικρό σε σχέση με τη δυναμική, την κομβική τοποθεσία και την ιστορία του τόπου (Αρχαιολογικό Μουσείο Πέλλας)

### 3.3.ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : Η ΕΓΓΥΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΑ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ -ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ

Σε αυτήν την ενότητα θα μελετηθεί η επιρροή της εγγύτητας της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσα (Εικόνα 6) μέσα από την επιρροή των αντίστοιχων παραμέτρων της -που εξετάστηκαν σε προηγούμενη ενότητα και για τα Γιαννιτσα- και επιδρούν στην τοπική ανάπτυξη τους. Η Θεσσαλονίκη δεν θα αναλυθεί «ασότιμα» με τα Γιαννιτσα, αλλά στα σημεία που επηρεάζει τα Γιαννιτσα. Άλλωστε ανάλυση της Θεσσαλονίκης στους τομείς και σε βάθος που αναλύθηκαν τα Γιαννιτσα θα ήταν αντικείμενο μεγαλύτερου έργου.



**Εικόνα 6.** G.F.Morrell “The Germanic grip on the Danube and the Allies”, 1915. Σημειώνονται οι λίμνες Doiran, Ardzan, Vardar και ο ποταμός Vardar με μόνα ονόματα οικισμών εκτός της Θεσσαλονίκης τα Yenice Vardar και Klidi (Πηγή: Θεσσαλονίκη Ανάδειξις-χαρτών Αναμνήσεις)

Η Θεσσαλονίκη αποτέλεσε μια πόλη σταυροδρόμι δύο κόσμων Ανατολής και Δύσης, εθνοτήτων και θρησκειών, τα απομεινάρια των οποίων καθρεφτίζονται στα σωζόμενα μνημεία. Πόλη 2300 χρόνων, πρωτεύουσα της ΚΜ και το μητροπολιτικό

κέντρο του Βορειοελλαδικού χώρου, υπήρξε πάντοτε μεγαλούπολη με πολυπολιτισμικό χαρακτήρα. Ήταν σταθμός για πολλούς λαούς, που άφησαν τα αποτυπώματά τους στο πολυπολιτισμικό μωσαϊκό της. Βυζαντινοί, Φράγκοι, Οθωμανοί, Εβραίοι έδωσαν και πήραν από τον πολιτισμό της. Στην πορεία της στο χρόνο η πόλη γνώρισε ημέρες ακμής και κάμψης. Διαμόρφωσε έτσι ένα μονοσήμαντο πολιτιστικό ιδίωμα, τη δική της πνευματική και καλλιτεχνική ζωή και ανέπτυξε μία ιδιάζουσα, δυναμική οικονομική παρουσία και ταυτότητα. Ιδρύθηκε περίπου το 315 π. Χ. από τον βασιλιά της Μακεδονίας Κάσσανδρο, που συνένωσε 26 γειτονικούς οικισμούς και προς τιμήν της συζύγου του Θεσσαλονίκης της έδωσε το όνομά της. ([http://www.auth.gr/univ/city/city/index\\_el.html](http://www.auth.gr/univ/city/city/index_el.html)). Ο Ν. Θεσσαλονίκης βρέχεται από τον Θερμαϊκό κόλπο δυτικά και τον Στρυμονικό ανατολικά. Στο κεντρικό-βόρειο τμήμα του νομού υπάρχει η κοιλάδα της Μυγδονίας με τη Λίμνη Κορώνεια και ανατολικότερα η Λίμνη Βόλβη και τα βουνά Χορτιάτης, Βερτίσκοι και Κερδύλλια. Νοτιοδυτικά είναι ο Ν. Ημαθίας, δυτικά ο Ν. Πέλλας, βόρεια ο Ν. Κιλκίς, ανατολικά ο Ν. Σερρών και νότια ο Ν. Χαλκιδικής. Μετά την εφαρμογή του "Σχεδίου Καποδίστριας" από το ΥΠΕΣ το 1997, πολλές κοινότητες συγχωνεύθηκαν σε δήμους. Από το 2007 οι κοινότητες Ευκαρπίας και Πεύκων ονομάστηκαν επίσης δήμοι. Ο νομός σήμερα διαιρείται σε 45 δήμους([http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%BF%CE%BC%CF%8C%CF%82\\_%CE%98%CE%B5%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CE%AF%CE%BA%CE%B7%CF%82](http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%BF%CE%BC%CF%8C%CF%82_%CE%98%CE%B5%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CE%AF%CE%BA%CE%B7%CF%82) )

Αναπόσπαστο κομμάτι για την μελέτη της εξέλιξης της Θεσσαλονίκης και της αλληλεπίδρασης της με το γύρω χώρο θεωρείται ο σχηματισμός της φυσιογνωμίας της. Από τη μελέτη αυτή προκύπτουν τα πλέον απαραίτητα συμπεράσματα για τον τρόπο που δημιουργήθηκε και μετεξελίχθηκε η πόλη. Οι διαδοχικές φάσεις του αστικού ιστού αντικατοπτρίζουν την ιστορική, κοινωνική και οικονομική εξέλιξη του τόπου και αντιστρόφως. Για τους παραπάνω λόγους θεωρήθηκε σκόπιμη η παράθεση ετερογενών πληροφοριών σχετικών με την εξέλιξη της περιοχής, εκτιμώντας τον όγκο και το μεγαλείο της πόλης ως καθοριστικό, ώστε να επιλεγθούν οι πλέον αντιπροσωπευτικότερες για την σκιαγράφηση της φυσιογνωμίας της και της επιρροής που αυτή η φυσιογνωμία άσκησε στα Γιαννιτσα (Χάρτης 17).





**Χάρτης17.** Το σιδηροδρομικό δίκτυο και η θέση της Θεσσαλονίκης στην ΚΜ. Διακρίνονται τα Γιαννιτσία και η λίμνη (χάρτης ΚΜ 1:400000, Αθηναι ,1915) (Πηγή: Θεσσαλονίκης Ανάδειξις-χαρτών Αναμνήσεις)

Στη Θεσσαλονίκη υπάρχει ζωή από τη νεολιθική εποχή έως τις αρχές της 3<sup>ης</sup> χιλιετίας πΧ). Το 148πΧ μετατρέπεται σε ρωμαϊκή επαρχία και αναπτύσσεται ραγδαία (ρυμοτομείται με σχέδιο). Με την κατασκευή της Εγνατίας οδού αναδεικνύεται σε μεγάλο εμπορικό, πολιτικό και στρατιωτικό κέντρο, αναπτύσσοντας κοινωνική, πνευματική και πολιτιστική ζωή (Ολυμπία, Πυθεία, Καβειρία κα). Η μεγαλύτερη ακμή της σημειώθηκε στις αρχές του 4<sup>ου</sup> αιώνα, όταν ο καίσαρας Γαλέριος την επιλέγει ως πρωτεύουσα της επαρχίας του (304μΧ). Την εποχή<sup>70</sup> του Βυζαντίου (379-395μΧ), η πόλη εξελίσσεται σε χριστιανικό κέντρο. Στους σκοτεινούς αιώνες που ακολούθησαν η πόλη γνώρισε επιθέσεις Ούννων, Οστρογόθων, Αβαρών, Σλάβων που την πολιορκήσαν αλλά δεν την κατέλαβαν. Έτσι, απέκτησε τη φήμη της ισχυρής πόλης. Ο πληθυσμός της αυξανόταν από τους εμπόρους και τους κατοίκους της υπαίθρου που αναζητούσαν εκεί ασφάλεια. Μέχρι τον 8<sup>ο</sup> αιώνα η πόλη μετατρέπεται σε διοικητικό και επιτελικό κέντρο -σταθμό στην επικοινωνία Δύσης και Ανατολής. Το 904 μ Χ η πόλη δέχεται επίθεση<sup>71</sup> με σφαγές και λεηλασίες από Σαρακηνούς πειρατές. Το 1185μΧ πολιορκείται από τους Νορμανδούς και το 1204μΧ πέφτει στα χέρια των Φράγκων. Την

<sup>70</sup> Την εποχή εκείνη (390 μ Χ) η πόλη σημαδεύεται από τη σφαγή στον Ιππόδρομο. Περίπου 7000 Θεσσαλονικείς πλήρωσαν με τη ζωή τους μία εξέγερση εναντίον της αυτοκρατορικής φρουράς.

<sup>71</sup> Όταν οι πειρατές εγκαταλείπουν την πόλη παίρνουν μαζί τους -σύμφωνα με τους ιστορικούς- 22000 περίπου κατοίκους στα σκλαβοπάζαρα της Ανατολής.



πόλη ανακτά στα 1224μΧ ο Δούκας Κομνηνός, ενώ το 1246μΧ περνά στην κυριαρχία του Ιωάννη Βατάτση, αυτοκράτορα της Νίκαιας. Το 1261μΧ με την ανασύσταση του Βυζαντινού κράτους υπάγεται και πάλι σ' αυτό. Στα χρόνια που ακολουθούν η Θεσσαλονίκη γνωρίζει πολιορκίες περνώντας διαδοχικά στους Βυζαντινούς και τους Ενετούς, καταλήγοντας το 1430, στην κυριαρχία των Τούρκων που λεηλατούν την πολύπαθη πόλη, διαπράττουν σφαγές, εξισλαμισμούς και σκορπίζουν τους Έλληνες στα σκλαβοπάζαρα των διαφόρων χωρών. Μέχρι τα τέλη του 15<sup>ου</sup> αιώνα η πόλη παρακμάζει, το λιμάνι της νεκρώνεται και σύμφωνα με ιστορικούς της εποχής αριθμεί περίπου 6000 κατ. Στα 1492 ζωντανεύει από κύματα<sup>72</sup> Εβραίων, Τούρκων και Ελλήνων. Αποκτά εμπορική κίνηση και ξαναγίνεται μεγάλο οικονομικό μεταπρατικό κέντρο. Μέχρι το τέλος του 19<sup>ου</sup> αι. η πόλη εξελίσσεται σε σημαντικό εμπορικό και ναυτιλιακό κέντρο, έργα κατασκευάζονται και ο πληθυσμός της αριθμεί 120000 κατ. Οι Βούλγαροι αρχίζουν έναν αγώνα για την επιβολή τους. Το 1912 (Α' Βαλκανικός πόλεμος) τα νεοϊδρυθέντα βαλκανικά κράτη<sup>73</sup> κηρύσσουν τον πόλεμο κατά της Τουρκίας. Ο ελληνικός στρατός καταλαμβάνει τη Θεσσαλονίκη στις 26-10-1912- αφού ο δρόμος της απελευθέρωσης είχε ανοίξει με τη μάχη των Γιαννιτσών. Ακολουθεί ο Β' Βαλκανικός πόλεμος (1913) μεταξύ Ελλήνων και Σέρβων με τους Βούλγαρους. Με τη συνθήκη του Βουκουρεστίου (10-8-1913) η Θεσσαλονίκη ενσωματώνεται οριστικά στο ελληνικό κράτος. Στις 5-08-1917 στη Θεσσαλονίκη μια πυρκαγιά καταστρέφει το μεγαλύτερο μέρος της πόλης. Με τη λήξη του ελληνοτουρκικού πολέμου του 1919-1922 και τη Μικρασιατική καταστροφή, πάνω από 100000 πρόσφυγες εγκαθίστανται στην πόλη, προσθέτοντας μεν προβλήματα, δίνοντας δε μία νέα πνοή με τα ήθη και τα έθιμα των Ελλήνων της Μικρασίας. Στο Β' Παγκόσμιο, η Θεσσαλονίκη βομβαρδίζεται και η απελευθέρωση βρίσκει την πόλη υπό τον έλεγχο του ΕΛΑΣ. Μετά τη λήξη του εμφύλιου ξεκινά η ανασυγκρότηση που αλλάζει ριζικά τη μορφή της. Μεγάλα οικοδομικά έργα δίνουν στην πόλη όψη σύγχρονης μεγαλούπολης που αναπτύσσει πολύπλευρη οικονομική, εμπορική, πολιτιστική και καλλιτεχνική δραστηριότητα. Ο πληθυσμός της αυξάνεται με ραγδαίο ρυθμό και καθίσταται το πολιτικό, οικονομικό και κοινωνικό μητροπολιτικό κέντρο της Βόρειας Ελλάδας. Όμως η απότομη και άναρχη μεταπολεμική αναπτυξιακή της πορεία συσσώρευσε σειρά δυσεπίλυτων προβλημάτων

<sup>72</sup> Διώχονταν από την Ισπανία και τις γερμανικές χώρες βρίσκοντας καταφύγιο στη Θεσσαλονίκη.

<sup>73</sup> Ελλάδα, Βουλγαρία, Σερβία και Μαυροβούνιο.

στην πόλη (κυκλοφοριακά, περιβαλλοντικά, ποιότητας της ζωής κ.ά.), που τις δύο τελευταίες 10<sup>ετίες</sup> γίνονται εντονότερα και που χρήζουν άμεσης και δραστηκής αντιμετώπισης. ([http://www.auth.gr/univ/city/city/index\\_el.html](http://www.auth.gr/univ/city/city/index_el.html))

Όσον αφορά την πληθυσμιακή ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης τα στοιχεία από το 1430 έως σήμερα σκιαγραφούν τη δυναμική πορεία της πόλης άλλα και περιόδους κάμψεις. Σε σύγκριση με την μεγαλοπρέπειά της βυζαντινής περιόδου στην αρχή της τουρκοκρατίας εμφανίζεται αποδυναμωμένη με μόλις λίγες εκατοντάδες Έλληνες. Ο Χασιώτης υπολογίζει 2000 τους χριστιανούς (Χασιώτης,1985), άλλοι ως 6000 τους χριστιανούς μετά την άλωση του 1430. Ο φόβος του μαρασμού της πόλης και η μη χρησιμοποίησή της ως φοροδοτική πηγή οδηγούν τον Μουράτ Β' στην πληθυσμιακή ανάπτυξή της. Έτσι, αποσύρει τον οθωμανικό στρατό, υποσχόμενος ευημερία στους παλιούς άρχοντες και με διάφορους τρόπους υποχρεώνει Έλληνες που κατέφευγαν στα γειτονικά χωριά να επιστρέψουν στην πόλη. Μεταφέρει Τούρκους εποίκους κυρίως από τα Γενιτσά (Γιαννιτσά) και ανανεώνει προνόμια και φορολογικές ελαφρύνσεις (Δημητριάδης,1983) Το 1470 υπολογίζεται ότι στην πόλη κατοικούν 6000-7000άτ., ενώ το 1478 10400 (Χασιώτης,1985), (4320 μουσουλμάνοι, 6094 χριστιανοί, 300 Εβραίοι). Ο Δημητριάδης (1983) όμως υποστηρίζει ότι το 1453 έγινε υποχρεωτική μετοικεσία των Εβραίων της Θεσσαλονίκης στην Πόλη, οπότε για την ίδια εποχή δεν αναφέρει ντόπιο εβραϊκό πληθυσμό. Την επόμενη 20<sup>ετία</sup>-κυρίως την περίοδο 1481–1512-στην πόλη καταφθάνουν<sup>74</sup> 15000 περίπου κυνηγημένοι εβραίοι και στη απογραφή του 1519 έχουμε συνολικά 29000 κατ. Ο Δημητριάδης (1983) (Χάρτης 18) υπολογίζει 29220 κατ., με 15715 εβραίους ,6870 μουσουλμάνους, 6653 χριστιανούς. Η αύξηση του πληθυσμού ανακόπτεται από την πανούκλα (1545, 1620), τη μεγάλη πυρκαγιά του 1620, το διχασμό των ισραηλιτών από τον ψευδομεσία Σαμπετάι Σεβί. Στην απογραφή του 1560 έχουμε 13200 Εβραίους, 5450 μουσουλμάνους και 1519 Έλληνες (Χασιώτης,1985). Οι χριστιανοί διπλασιάζονται στις αρχές του 17<sup>ου</sup> αι., παραμένουν όμως λιγότεροι από Εβραίους και μουσουλμάνους. Οι συνοικίες συνολικά 105 επιμερίζονται σε 56 συνοικίες Εβραίων, 48 μουσουλμάνων και 16 χριστιανικές. Το 1613 ζουν στην πόλη 10165 Εβραίοι, 5450 μουσουλμάνοι και 2805 χριστιανοί

<sup>74</sup> Οι περισσότεροι από την Ισπανία (Sefardim), μικρός αριθμός γερμανόφωνων (Aschkenazim) και κρυπτοϊουδαίοι από την Πορτογαλία (marranos) κυνηγημένοι εξαιτίας θρησκευτικών φανατισμών

(Δημητριάδης, 1983). Για τα επόμενα χρόνια δεν υπάρχουν δημογραφικές πληροφορίες, αλλά καταγράφονται -όχι εξακριβωμένες- καταμετρήσεις.

**Χάρτης18.** Δημητριάδη «Σχεδιάγραμμα Πόλεως Θεσσαλονίκης»,1982. Με διαφορετικά χρώματα απεικονίζονται οι εβραϊκές, ελληνικές και τουρκικές συνοικίες(με τουρκικές ονομασίες) την περίοδο της τουρκοκρατίας. Αναφέρονται και ονόματα οδών σε ελληνικά και τουρκικά (Πηγή: Θεσσαλονίκης Ανάδειξις-χαρτών Αναμνήσεις)



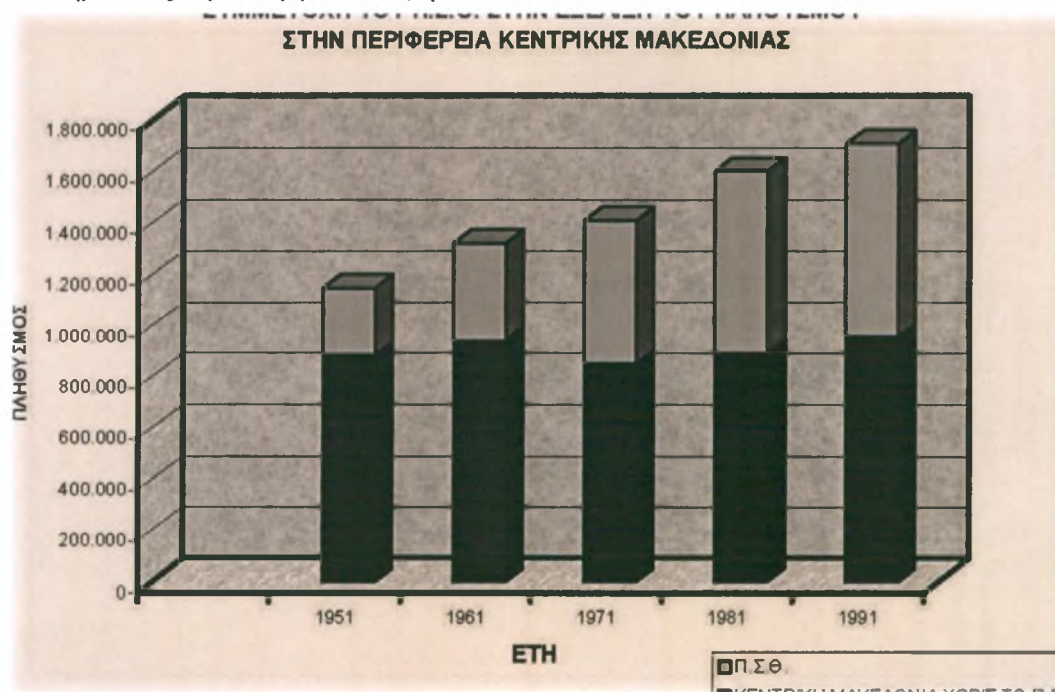
Έτσι για τις αρχές του 18<sup>ου</sup> αιώνα αναφέρονται 8000-9000 Έλληνες, 10000 μουσουλμάνοι και 18000-20000 Εβραίοι (Χασιώτης, 1985). Ο Δημητριάδης αναφέρει για τον 18<sup>ο</sup> αιώνα τους αριθμούς: 18000-27000 Εβραίοι, 10000-37000

μουσουλμάνοι και 8000-9000 Έλληνες. Η εικόνα αυτή αλλάζει στα τέλη του 18<sup>ου</sup> - αρχές 19<sup>ου</sup>. Οι μουσουλμάνοι ανέρχονται στις 30000, οι Έλληνες σε 16000 και οι Εβραίοι σε 12000 (Χασιώτης, 1985). Η εβραϊκή κοινότητα οδηγείται σε μαρασμό κυρίως λόγω της αλλαγής του κέντρου βάρους του παγκόσμιου εμπορίου και των εναλλακτικών θαλάσσιων δρόμων. Το ιταλικό και το βενετικό εμπόριο, που στήριζε την οικονομική δραστηριότητα των Εβραίων, παρακμάζουν κάτω από την πίεση της γαλλικής οικονομικής κυριαρχίας. Αντίθετα το ελληνικό στοιχείο αυξάνεται λόγω της αστικοποίησης τού γύρω αγροτικού πληθυσμού. Αργότερα οι Έλληνες μειώνονται και πάλι εξαιτίας των γεγονότων του 1821 σε 7000 άτ. Η πρώτη επίσημη ελληνική απογραφή του 1913 καταγράφει 39956 Έλληνες, 61439 Εβραίους, 45867 μουσουλμάνους, 6263 Βούλγαρους και 4364 λοιπών εθνотήτων, σύνολο 157889 κάτ. Η Θεσσαλονίκη είναι λίγο πριν την απελευθέρωσή της μια «μητρόπολη», το μεγαλύτερο κέντρο της οθωμανικής αυτοκρατορίας στην Ευρώπη, το 3<sup>ο</sup> λιμάνι μετά την Κωνσταντινούπολη και τη Σμύρνη. Στη Μακεδονία 2<sup>η</sup> πόλη έρχεται το Μοναστήρι με



50000κατ. Ακολουθούν Σέρρες, Δράμα, Βέροια, Καβάλα και τα Γιαννιτσά με περίπου 20000κατ. Την ίδια εποχή το Βελιγράδι και η Σόφια έχουν 100000 κατ. , ενώ η Αθήνα μόλις 140000κατ.Το 1928 αριθμεί ήδη 237000κατ, αλλά η μεγαλύτερη δημογραφική έκρηξη σημειώνεται μετά το 1950 από το μεταναστευτικό κύμα της εποχής.

Η Θεσσαλονίκη αναμενόμενα κατέχει το μερίδιο του λέοντος στη δημογραφική εξέλιξη της ΕΠ (Γράφημα 3.2). Ενδιαφέρον έχει η εξελικτική πορεία του ΠΣΘ από το 1951-1991 συγκριτικά με την υπόλοιπη ΠΚΜ που φαίνεται παρακάτω και σκιαγραφεί το ολόένα και αυξανόμενο δημογραφικό ρυθμό αύξησης και αστικοποίησης. Σύμφωνα με την απογραφή της ΕΣΥΕ (2001) η Θεσσαλονίκη αριθμεί πλέον 1057825 κάτ. (έκταση 3683 χλμ<sup>2</sup>, πυκνότητα 287,2 κάτοικου/χλμ<sup>2</sup>). Η Θεσ/νίκη αποτέλεσε ένα διαχρονικά τροφοδοτούμενο πολιτιστικό, οικονομικό και εμπορικό κέντρο, γνωρίζοντας ανάπτυξη στους ρωμαϊκούς και βυζαντινούς χρόνους, στην Τουρκοκρατία και στην νεώτερη ιστορία της. Η συσσώρευση όμως του πληθυσμού ειδικότερα των τελευταίων 10<sup>ετών</sup> και η αναντιστοιχία πληθυσμού και αστικών και λοιπών εξυπηρετήσεων επιφέρει δυσχέρειες γενικότερα στη λειτουργία της πόλης και επιδεινώνοντας ειδικότερα τις συνθήκες διαβίωσης (κυκλοφοριακό, ρύπανση κα) και διατηρώντας την ανεργία σε υψηλά επίπεδα.



**Γράφημα 3.2** Συμμετοχή του ΠΣΘ στην εξέλιξη του πληθυσμού στην ΠΚΜ (Πηγή: Ένας "Δημογραφικός Απολογισμός" για την ΠΚΜ [1951-1991] Μύρων Μυρίδης *et al*)



Στη Θεσσαλονίκη που συγκεντρώνει πολλά πλεονεκτήματα παράγεται το μεγαλύτερο μερίδιο του ΑΕΠ της ΚΜ και σημαντικό κομμάτι του ΑΕΠ της χώρας. Η οικονομική και οικιστική ανάπτυξη της είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παραγωγική δραστηριότητα που υπάρχει και αναπτύσσεται στην ακτίνα επιρροής της. Η στρατηγική γεωγραφική της θέση ευνόησε από πολύ παλιά τη δημιουργία ενός από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ευρώπης και ενός καίριου συγκοινωνιακού και εμπορικού κέντρου. Ως λιμάνι, σιδηροδρομικός και οδικός κόμβος η Θεσσαλονίκη αποτελεί το μεγαλύτερο εξαγωγικό και δεύτερο μεγαλύτερο εισαγωγικό κέντρο (μετά τον Πειραιά) της χώρας. Η μητροπολιτική της συγκέντρωση συνεπάγεται συγκέντρωση εργατικού δυναμικού, ζήτηση αγαθών γεγονός που δημιουργήσε τις προϋποθέσεις για συγκέντρωση πολλών βιομηχανικών μονάδων, καθώς και για αξιοποίηση της πεδιάδας της Θεσσαλονίκης όπου η γαιοικανότητα είναι υψηλή. Σημαντική πέρα από την συμβολή του 2<sup>γενούς</sup>75 τομέα είναι δραστηριότητες όπως η αλιεία, η κτηνοτροφία και φυσικά οι υπηρεσίες του 3<sup>γενούς</sup> τομέα (βλέπε παράρτημα στατιστικών). Η άποψη πως η Θεσσαλονίκη είναι μια κατεξοχήν εμπορική πόλη είναι κοινή σε όλες τις παραδοχές του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού (Καυκαλας, 1999). Όσον αφορά την καινοτομία και την επιχειρηματικότητα η πόλη ναι μεν διαθέτει τις προϋποθέσεις να αξιοποιήσει αυτά τα δυναμικά, παρόλα αυτά υστερεί ακόμα σε σχέση με την περιφέρεια της πρωτεύουσας (Καυκαλας, 1999). Στον αντίποδα, όπως προαναφέραμε ο χαρακτήρας της πόλης των Γιαννιτσών υποστηρίζεται από τον 1<sup>γενή</sup> τομέα περιφερειακά της πόλης και στο επιχειρηματικό κέντρο της από 3<sup>γενείς</sup> δραστηριότητες.

Όσον αφορά τη συγκοινωνιακή υποδομή και ειδικότερα το οδικό δίκτυο της ΕΠΘ είναι σχετικά πυκνό. Η πόλη αποτελεί κόμβο μεταφορών σε υπερεθνικό, εθνικό και περιφερειακό επίπεδο λόγω της σύγκλισης των μεταφορικών υποδομών (οδικών, σιδηροδρομικών, θαλασσίων και εναέριων). Διατρέχεται από τον οδικό άξονα ΠΑΘΕ συνολικού μήκους 730 χλμ. που εντός της ΠΜ διέρχεται από τους Ν. Λαρίσης, Πιερίας, Θεσσαλονίκης και Κιλκίς και αυτόν της ΕΟ<sup>76</sup> συνολικού μήκους 680 χλμ. (Χάρτης 19) Άλλος βασικός οδικός άξονας της περιοχής, με εξαιρετική σημασία είναι ο κάθετος στην ΕΟ που συνδέει Θεσσαλονίκη-Σέρρες-Προμαχώνα-

<sup>75</sup> Σύμφωνα με προπολεμικές και μεταπολεμικές εκτιμήσεις το βιομηχανικό δυναμικό της πόλης αντιπροσώπευε το 1/6 περίπου του συνολικού της χώρας.

<sup>76</sup> Κατά μήκος του άξονα της συναντώνται 17 προστατευόμενες περιοχές Natura, 4 υγρότοποι Ramsar και 70 περιοχές προστασίας άγριας ζωής. Επιπλέον έχουν εντοπιστεί περίπου 270 χώροι αρχαιολογικής σημασίας διαφόρων ιστορικών περιόδων (Εγνατία Οδός ΑΕ)

Ελληνοβουλγαρικά σύνορα, μέρος του Πανευρωπαϊκού Διαδρόμου IV<sup>77</sup>, που αναβαθμίζει τη διεθνική σημασία της περιοχής (Εγνατία Οδός ΑΕ)



**Χάρτης19** Τα 191 χλμ της Εγνατίας που ανήκουν στην ΠΚΜ Πηγή: Εγνατία Οδός ΑΕ)

Στη Θεσσαλονίκη ο πολιτισμός είναι ένα προϊόν ανθεκτικό, αυθεντικό και διαχρονικό. Η πόλη θα μπορούσε να χαρακτηριστεί το πλέον εκρηκτικό και «πετυχημένο» μίγμα πολιτισμών, εθνών και θηών που στο πέρασμα των αιώνων την έπλασαν- λιγότερο η περισσότερο- και την εναπόθεσαν στον 21<sup>ο</sup> αιώνα όπως την γνωρίζουμε. Περιπατώντας τη σύγχρονη πόλη αναβιώνει η ρωμαϊκή, βυζαντινή, οθωμανική και νεότερη περίοδος της. Πολλά είναι τα μνημεία που μας ταξιδεύουν πίσω στο χρόνο, τα ανάκτορα του Γαλερίου, το κάστρο, οι βυζαντινές εκκλησίες και τα τείχη, τα οθωμανικά της κτίρια που ξεπροβάλλουν αιφνιδιαστικά στον πυκνοδομημένο ιστό της αντιπαροχής και των νεώτερων κατασκευών, τα εκλεκτικιστικά κτίρια του art deco και art nouveau και φυσικά το πιο αρχαίο παρελθόν της που ως επί το πλείστον βρίσκεται φυλακισμένο στα θεμέλια των πολυώροφων οικοδομών. Σύμφωνα με τις απαιτήσεις του ζωτικού χώρου των μνημείων τα μνημεία της Θεσσαλονίκης εντάσσονται σε κατηγορίες: συγκροτήματα που κατασκευάστηκαν στην αρχή ως

<sup>77</sup> Βερολίνο – Πράγα – Βουδαπέστη – Σόφια – ΕλληνοΒουλγαρικά σύνορα

σύνολα, τοπολογικά συγκροτήματα που δημιουργήθηκαν διαχρονικά, τείχη, μεμονωμένα μνημεία και μοναστήρια, τα οποία όμως όλα πλέον απέμειναν στο σύγχρονο πολεοδομικό πλέγμα της πόλης χωρίς να είναι αντιληπτό το προηγούμενο περιβάλλον τους και ο ζωτικός τους χώρος ακόμα και στις καλύτερες περιπτώσεις να είναι ασφυκτικός (Θεοχαρίδη & Θεοχαρίδου, 19--). Στην πόλη που υποστηρίζονται πολιτιστικές λειτουργίες και χρήσεις μιας μητροπολιτικής συγκέντρωσης, οργανώνονται πλήθος εκδηλώσεων που καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα πολιτιστικών δραστηριοτήτων (Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης, Φεστιβάλ Κινηματογράφου, Τραγουδιού κα)

Αξίζει να σημειωθεί η ανάθεση στην πόλη του θεσμού της πολιτιστικής πρωτεύουσας του 1997 που έδωσε επιπλέον την ευκαιρία στην πόλη για περαιτέρω αναβάθμιση των πολιτιστικών υποδομών και παροχών της. Η Θεσσαλονίκη ως πολιτιστική πρωτεύουσα απελευθέρωσε ένα ανέλπιστο δυναμικό μέσα τους τρεις αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς, τους πέντε πανελλήνιους και το πρόγραμμα διαμόρφωσης των αρχαιολογικών χώρων της 9<sup>ης</sup> εφορίας βυζαντινών αρχαιοτήτων. Βέβαια σε αντίθεση με ευρωπαϊκές και παγκόσμιες πόλεις που φιλοξένησαν παρόμοια mega-γεγονότα στη Θεσσαλονίκη επιλέχθηκε τη διασπορά των πολεοδομικών παρεμβάσεων και έργων (Γοσποδίνη, 2007). Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, η προετοιμασία με έργα υποδομών (πολιτιστικών, μεταφορικών) και έργα βελτίωσης της ποιότητας του αστικού χώρου ακολούθησε ένα στρατηγικό σχέδιο πολλών και μικρών έργων αποφεύγοντας τα μεγάλα και εμβληματικά έργα (*flagship projects*), ή έργα "βιτρίνας", όπως για παράδειγμα την ανάπλαση της κεντρικής παραλιακής ζώνης της πόλης παρότι είχε προηγηθεί σχετικός διεθνής διαγωνισμός αστικού σχεδιασμού (Χαστάογλου, 2006). Η αξιολόγηση του αποτελέσματος του στρατηγικού σχεδίου σήμερα τείνει να έχει αρνητικό ισοζύγιο. Τα πολλά και μικρά έργα δεν άλλαξαν τη φυσιογνωμία της πόλης. Ούτε έδωσαν ώθηση στην πόλη στην κατεύθυνση της ανάδειξης της σε μητρόπολη των Βαλκανίων, όπως οραματιζόταν το στρατηγικό σχέδιο και στην κατεύθυνση της ανάπτυξης νέων μεταβιομηχανικών οικονομιών– όπως των υπηρεσιών υψηλής τεχνολογίας, των εξειδικευμένων υψηλού επιπέδου χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών, και των βιομηχανιών του πολιτισμού και του αστικού τουρισμού. (Γοσποδίνη, 2007)



### 3.4 ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΕΠΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΩΝ. ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα ιστορικά δεδομένα θέτουν τις δυο εξεταζόμενες αστικές συγκεντρώσεις να έχουν σημαίνουσα βαρύτητα και να εξελίσσονται από πολύ παλιά. Σημαντικό γεγονός που ενδεχομένως να επηρέασε την περαιτέρω μητροπολιτική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης πληθυσμιακά ίσως αποτέλεσε η παρακμή της Πέλλας και της μακεδονικής αυτοκρατορίας. Κανείς δεν μπορεί να πει με βεβαιότητα προς ποια κατεύθυνση θα εξελίσσονταν οι πληθυσμιακές τάσεις και ροπές αν η Πέλλα δεν είχε πληγεί από τον καταστροφικό σεισμό. Η Πέλλα φαίνεται να ήταν το κέντρο των συναλλαγών και του πολιτισμού στην ελληνιστική εποχή πολύ προτού αναδειχθεί η Θεσσαλονίκη. Ίσως σε αυτό συνετέλεσε και η γεωμορφολογία της εποχής, αφού τα ιστορικά στοιχεία και οι μαρτυρίες αποφαίνονται πως τα ανάκτορα του Μ. Αλέξανδρου ήταν πολύ κοντά στη θάλασσα. Το συγκριτικό πλεονέκτημα της Θεσσαλονίκης ο Θερμαϊκός κόλπος και το λιμάνι εκείνη την εποχή εκτείνονταν ως τα Γιαννιτσή. Η εμπορική κίνηση και η οικονομική ανάπτυξη που συνεπάγεται ένα λιμάνι, θα μπορούσαν να έχουν εξελίξει διαφορετικά τις πληθυσμιακές τάσεις και να τροφοδοτήσουν αλλιώς την ανάπτυξη στο βορειοελλαδικό χάρτη.

Όσον αφορά την ανθρωπογεωγραφία και τη δημογραφική παράμετρο τα Γιαννιτσή αποτέλεσαν διαχρονικά ένα σταθερό και υπολογίσιμο πληθυσμιακό μέγεθος. Ο πληθυσμός τους ήταν και είναι και σήμερα αξιόλογος, αν συνεκτιμηθεί η εγγύτητα στη Θεσσαλονίκη. Η Θεσσαλονίκη από την άλλη ήταν πολυπληθής και ισχυρή στο πέρασμα των αιώνων, με μια κάμψη την περίοδο της αναγέννησης κατά την περίοδο της παρακμής της. Οι δημογραφικές τάσεις και η εξέλιξη των πληθυσμιακών μεγεθών των δυο πόλεων υποτάχτηκαν ξεκάθαρα στην ιστορική παράμετρο, τα πολιτικά γεγονότα και συμφέροντα που οργάνωσαν την πληθυσμιακή μάζα με σαφείς τάσεις κατανομής προς τη Θεσσαλονίκη, αλλά και τη γεωμορφολογία του χώρου, επιβεβαιώνοντας για ακόμα μια φορά πως η μορφή του χώρου και η δυσχερής ή ευχερής προσβασιμότητα του μπορεί να αποβεί καταλυτική στην ανάπτυξη ανθρωπογενών δραστηριοτήτων και στην αυξημένη ή μειωμένη θετική πληθυσμιακή εξέλιξη του. Η μεταπολεμική εξέλιξη του Ελληνικού πληθυσμού στην ΠΚΜ έχει γνωρίσει πολλές και διαφορετικές μορφές, στον τρόπο με τον οποίο σημάδεψε το χώρο, ως υποδοχέα των δημογραφικών αυτών ανακατατάξεων. Η συμπεριφορά του πληθυσμού των αγροτικών και αστικών οικισμών της ΠΚΜ, κατά τη διάρκεια των





- Μεταπολεμικών χρόνων (1951-1991), ήταν οι συγκεντρωτικές ροές του προς το ΠΣΘ. Το δεδομένο αυτό ισχυροποίησε την οικονομία και την παρουσία της μητρόπολης, αλλά είναι σε φάση ανατροπής, σε μια συγκυρία το τρέχον ΕΣΠΑ -με προϋπόθεση την ορθολογική αστική διακυβέρνηση- μπορεί να τονώσει την περιφέρεια διαχέοντας κεφάλαια και ενισχύσεις αξιολογής δυναμικής που στο παρελθόν αποδίδονταν σε έργα αμφίβολης ποιότητας και αποτελεσματικότητας.

Η παραγωγική-οικονομική παράμετρος της ανάπτυξης Γιαννιτσών-Θεσσαλονίκης και κατά συνέπεια της ανισωτικής τους σχέσης ευνοεί ολοφάνερα την τριτογενοποιημένη οικονομία της Θεσ/νίκης -και όπως είναι γνωστό και από τις οικονομικές θεωρίες- με τις οικονομίες συγκέντρωσης να εντοπίζονται πιο ενισχυμένες ανατροφοδοτούμενες διαρκώς στα χωρικά της πλαίσια. Το αιώνιο πρόβλημα της ταυτόχρονης περιφερειακής ανάπτυξης και οικονομικής ανάπτυξης απεικονίζεται και στην σημερινή ελληνική αστική πραγματικότητα. Βέβαια, αυτό δε σημαίνει πως οι μη συγκεντρωτικές οικονομίες δεν μπορούν να αναπτυχθούν και να καταστούν υπολογίσιμες οικονομικά. Απαραίτητη προϋπόθεση για αυτήν την εξέλιξη είναι η καταρχήν συνειδητοποιημένη επίγνωση των συγκριτικών πλεονεκτημάτων κάθε πόλης. Δεν είναι εφικτό να τροχοδρομούμε την ανάπτυξη ετερογενών πόλεων με τις ίδιες οικονομικές πολιτικές και μεθόδους, αφού η καθεμιά στηρίζει την οικονομία και την – έστω δυνητική-ανάπτυξη της σε διαφορετικές βάσεις. Η στήριξη της αγροτικής οικονομίας και παραγωγής στην περίπτωση των Γιαννιτσών ή της βιομηχανίας σε αμιγώς βιομηχανικές περιπτώσεις πόλεων, η άσκηση των κατάλληλων αποκεντρωτικών περιφερειακών πολιτικών, αλλά και η ανάπτυξη κρυμμένων δυναμικών και συνεργιών ίσως θα μπορούσε να επιφέρει ταυτόχρονη ετερογενή οικονομική ανάπτυξη και περιφερειακή σύγκλιση, αφού κάθε πόλη βασίζεται στη δική της δύναμη και παράγει, εξοικονομεί και αξιοποιεί τα δικά της πλεονεκτήματα. Η δύναμη των συνεργιών, των ευαισθητοποιημένων και δημιουργικών πολιτών και η καλλιέργεια μιας ειλικρινούς σχέσης πολιτών-ΤΑ είναι μια μεταβλητή που με τις κατάλληλες αναπτυξιακές στρατηγικές μπορεί να μεταμορφώσει την πιο ασταθή, ανοργάνωτη κοινωνία, οικονομία και παραγωγή σε υπολογίσιμο μέγεθος και κομμάτι της ελληνικής οικονομικής δυναμικής, αμβλύνοντας την ψαλίδα των περιφερειακών ανισοτήτων. Άλλωστε σύμφωνα με τους Πετράκο και Ψυχάρη (2004) οι περιφερειακές ανισότητες που είχαν υποεκτιμηθεί στην Ελλάδα, λόγω της ιδιόμορφης χωρικής κατανομής του

ακαθάριστου εθνικού προϊόντος (ΑΕΠ) στην ελληνική επικράτεια και της ίδιας της φύσης του ως δείκτη, επηρεάστηκαν διαχρονικά από παράγοντες οικονομικής, ιστορικής, γεωμορφολογικής, πολιτικής χροιάς που τείνουν να εμποδίζουν τις περιφερειακές πολιτικές να εξισώσουν τις ανισότητες. Επιπλέον, πολλοί παρατηρητές αμφιβάλουν αν η σημερινή εικόνα της υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού και δραστηριοτήτων στη Θεσσαλονίκη και την Αθήνα είναι αναστρέψιμη. Οι περισσότεροι ελπίζουν σε μια παγιοποίηση της κατάστασης, ενώ ορισμένοι ανησυχούν ότι οι συγκυρίες του νέου οικονομικού περιβάλλοντος ευνοούν την αύξηση των ανισοτήτων, όπως ακριβώς συμβαίνει στις περισσότερες χώρες της ΕΕ. Σε αυτήν την περίπτωση η περιφερειακή πολιτική της χώρας επωμίζεται περισσότερες ευθύνες στην προσπάθεια για την περιφερειακή σύγκλιση. Ασφαλώς όταν αναφερόμαστε στην περιφερειακή σύγκλιση και μείωση των ανισοτήτων πρέπει να είναι σαφή δυο σημεία: Πρώτον κανείς δεν επιδιώκει ή αναμένει μια εξίσωση των εισοδημάτων ή των ευκαιριών μεταξύ των περιφερειών, ούτε και ο στόχος της πολιτικής μπορεί να είναι τέτοιος. Δεύτερον, όταν γίνεται αναφορά σε μείωση των ανισοτήτων ως στόχο της πολιτικής, αυτή θα πρέπει να είναι σαφές ότι αναφέρεται σε μια σύγκλιση προς τα πάνω (και όχι προς τα κάτω) όπου όλοι οι νομοί αναπτύσσονται, αλλά οι λιγότερο ευνοημένοι αναπτύσσονται πιο γρήγορα. ....Θα πρέπει να πούμε ότι το βασικό περιφερειακό πρόβλημα της χώρας εξακολουθεί να παραμένει η απόσταση που "τη χωρίζει συνολικά (και κάθε περιφέρεια ξεχωριστά) από τις ανεπτυγμένες χώρες της ΕΕ. Σε αυτή τη μάχη της ανάπτυξης, κάποιες περιοχές της χώρας έχουν καταφέρει ικανοποιητικούς ρυθμούς ανάπτυξης στηριζόμενες είτε σε μια ευνοϊκή παραγωγική συγκρότηση και μια υψηλή ποιότητα ανθρώπινου κεφαλαίου ή σε αξιοποιήσιμους τουριστικούς πόρους. Οι υπόλοιπες θα πρέπει να ανακαλύψουν ή να δημιουργήσουν συγκριτικά πλεονεκτήματα που θα τους επιτρέψουν να ανταγωνιστούν με επιτυχία στο νέο περιβάλλον. Αυτός, κυρίως, είναι ο ρόλος και η ευθύνη των περιφερειακών πολιτικών. (Πετράκος & Ψυχάρης, 2004)

Όσον αφορά την πολιτιστική παράμετρο και την επιρροή που ασκεί στο αστικό σύστημα Γιαννιτσά-Θεσσαλονίκη και στην οικιστική εξέλιξη των δυο πόλεων επίσης ευνοεί τη Θεσσαλονίκη. Όπως είδαμε από την ανάλυση της πολιτιστικής παραμέτρου της Θεσσαλονίκη και της επιρροής της στην ανάπτυξη των Γιαννιτσών αποτιμάται πως η Θεσσαλονίκη-πόλη άλλης κλίμακας και δυναμικής- αξιοποίησε ως ένα βαθμό τον πολιτιστικό της πλούτο. Φυσικά η πληθυσμιακή της δύναμη, τα πολιτικά συμφέροντα

και η συγκεντρωτική τάση των οικονομικών πόρων και στον τομέα της πολιτιστικής αναβάθμισης άυλων και υλικών υποδομών, καθώς και η αριθμητική υπεροχή των μνημείων (αποκατεστημένων ή μη) αναμφίβολα της έδωσε ένα προβάδισμα στην πολιτιστική και τουριστική ανάπτυξη και την συχνότερη αν όχι πάντα επιτυχέστερη διοργάνωση κάθε είδους πολιτιστικών εκδηλώσεων. Από τη άλλη μεριά τα Γιαννιτσά είναι μια πόλη με ιστορία αναξιοποίητη την οποία αποδυνάμωσαν τραγικά η απελευθερωτική μανία του 1912, που «ξερίζωσε» τα οθωμανικά τμήματα της πόλης, αλλά και η αμεριμνησία των τοπικών αρχών για τη διαφύλαξη και διακήρυξη των μνημείων πριν τα «καταπιεί» η απληστία της αντιπαροχής. Στην πόλη υπάρχουν πλέον διάσπαρτα λίγα μνημεία, που είναι καιρός να διαφυλαχτούν και να αποκατασταθούν σύμφωνα με τις διεθνείς αρχές αποκατάστασης μνημείων και όχι για τα «μάτια του κόσμου», υπηρετώντας τοπικές πολιτικές σκοπιμότητες και αλλοιώνοντας την ιστορία. Η πόλη μπορεί να αξιοποιήσει το οθωμανικό-πικρό για τους εθνικόφρονες- κομμάτι της ιστορίας της χωρίς ρατσιστικές και θρησκόληπτες αντιλήψεις που θα επεδίωκαν τη νέκρωση του. Επειδή ακριβώς βαθύτερη επιθυμία κάθε Έλληνα είναι η διαφύλαξη των ελληνικών ή και χριστιανικών μνημείων του εξωτερικού, πρέπει να διαχωρίσουμε στη συνείδηση μας τα εγκλήματα και τα εθνικά μίσση του πολέμου και της τουρκοκρατίας από την ευρύτερη και ενωτική έννοια του πολιτισμού και του σεβασμού, αναδεικνύοντας κάθε πτυχή της ιστορίας της πόλης και προσελκύοντας τους τούρκους τουρίστες, πέρα από την περιφέρεια της ΑΜ-Θ και προς την ΚΜ που ακόμα και σε αυτήν την πρώιμη φάση πολιτιστικής ανάπτυξης και αποκατάστασης των μνημείων επιδεικνύουν ένα έκδηλο ενδιαφέρον για τα Γιαννιτσά, που όπως προαναφέρθηκε ήταν για αυτούς πόλη ιερή. Τα μνημεία των Γιαννιτσών είναι απονεκρωμένα και αποκομμένα από τον ιστό της πόλης. Απαραίτητη είναι η ενσωμάτωση τους ως ενεργά στοιχεία της πόλης είτε με την απλή επισκεψιμότητα ως χώρους ενοποιημένους με τον ελεύθερο χώρο της πόλης, ή ακόμη και της ήπιας μορφής επαναχρηση τους ή απλά σαν διακεκριμένα στοιχεία του κοινωνικού εξοπλισμού της σύμβολα πολιτισμού και ιστορικότητας (Σαρηγιάννης, χχ) Τα Γιαννιτσά είναι ένα κομβικό κεντροβαρές σημείο στο βορειοελλαδικό χάρτη κοντά σε τουριστικούς προορισμούς(πολιτιστικούς, αναψυχής κα) και θα μπορούσαν να καταστούν εξαρτημένος, ή ακόμα καλύτερα αυτόνομος τουριστικός προορισμός. Πόλο έλξης τουριστών από όλη την ΠΚΜ και γιατί όχι και πανελλαδικά θα αποτελέσει το φυσικό ανάγλυφο της περιοχής. Η ΕΠ διαθέτει πλούσιο υδατικό δυναμικό (υπόγεια και επιφανειακά ύδατα),

τμήμα του οποίου είναι και ο ποταμός Λουδίας (βλέπε παράρτημα εικόνων), το σημαντικότερο οικοσύστημα της περιοχής. Βέβαια, η οικολογική υποβάθμιση από τις βιομηχανίες και τα αγροτικά κατάλοιπα είναι αυξανόμενη και απαιτούνται δραστικά μέτρα για την εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου για την προστασία του ΦΠ<sup>78</sup>.

Τέλος, σε αυτήν την αντιπαράθεση των σημαντικότερων παραμέτρων που επηρέασαν την ανάπτυξη των Γιαννιτσών αξίζει να αναφερθούμε στην αστάθμητη και παράμετρο του ελεύθερου χρόνου, που είναι συνάρτηση της ελεύθερης ανθρώπινης φύσης με μια θετική όμως υποσημείωση-κλειδί για τα Γιαννιτσά. Κάθε πόλη παρέχει λιγότερο ή περισσότερο ευκαιρίες ελεύθερου χρόνου στους κατοίκους της, αλλά κάθε κάτοικος αποζητά ικανοποίηση διαφορετικών αναγκών διαμένοντας σε μια πόλη. Τα Γιαννιτσά είναι μια πόλη με λιγότερες ευκαιρίες αναψυχής και πολιτισμού, αλλά περισσότερο ελεύθερο χρόνο για τους κατοίκους και εργαζόμενους σε αυτήν λόγω των μειωμένων χρονοαποστάσεων. Αυτή η πραγματικότητα σε συνδυασμό με την εγγύτητα στη Θεσσαλονίκη που παρέχει πλήθος ευκαιριών και δρώμενων ελεύθερου χρόνου θα μπορούσε να αποβεί «μοιραία ελκυστική» για τα Γιαννιτσά για έναν υποθετικό κάτοικο που θα είχε να επιλέξει τόπο διαμονής και εργασίας ανάμεσα στις δυο πόλεις. Άλλωστε υπάρχουν στη διεθνή βιβλιογραφία πολλά παραδείγματα μεσαίων πόλεων που μετατράπηκαν σε μητροπολιτικά κέντρα τεχνών, υπηρεσιών και επικοινωνιών και δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου. Το Μπιλμπάο αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα που με κύριο άξονα στρατηγικού σχεδιασμού τον πολιτισμό αποτελεί τη συνέχεια της ισπανικής προσπάθειας για δημιουργία αστικών κέντρων με υψηλή ποιότητα ζωής, συνδυασμό πολιτισμού και οικονομίας και εκσυγχρονισμό των μεταφορικών υποδομών (Δέφνερ, 2006). Επιπλέον, αξίζει να σημειώσουμε πως στα πλαίσια των δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου η παραμονή στα Γιαννιτσά δεν καλύπτει μεν το εύρος των αθλητικών δραστηριοτήτων με τις έως τώρα αθλητικές

---

<sup>78</sup> Το δίκτυο πολιτών για το περιβάλλον είναι μια πρωτοβουλία των κατοίκων της περιοχής που έχει αναλάβει πρωτοβουλίες για πολλά περιβαλλοντικά ζητήματα. Μεταξύ άλλων για την μόλυνση των επιφανειακών υδάτων του Λουδία από γεωργικά λιπάσματα και εργοστασιακά απόβλητα.



υποδομές, διαθέτει όμως το σπάνιο για τα ελληνικά δεδομένα ναυταθλητικό κέντρο που σε απόσταση λίγων χλμ από το ΠΣ είναι μια μοναδική ευκαιρία αθλητικής αναψυχής.

Η ανάλυση της φυσιογνωμίας της ΕΠ των Γιαννιτσών και η εξέταση της πόλης μακροσκοπικά στην ΠΚΜ και σε σχέση με την ΕΠΘ και μικροσκοπικά ως αυτόνομη οικιστική οργάνωση ήταν απαραίτητο στοιχείο έρευνας για τη συγκρότηση μιας ολοκληρωμένης εικόνας για τα Γιαννιτσά. Με τα δημογραφικά, οικονομικά, διαρθρωτικά στοιχεία, το επίπεδο εκπαίδευσης, την ανάλυση του ανθρωπογενούς, πολιτιστικού και φυσικού περιβάλλοντος και της ιστορίας της περιοχής που συλλέχθηκαν ήταν εφικτή η κωδικοποίηση της φυσιογνωμίας της ΠΜ στην ανάλυση Swot και η αποκωδικοποίηση σε δράσεις ενός στρατηγικού σχεδίου για την μελλοντική ανάπτυξη της (βλέπε κεφάλαιο 6)

### 3.5.SWOT ANALYSIS

Με την παραπάνω παραμετρική ανάλυση της πόλης των Γιαννιτσών και της επιρροής της Θεσσαλονίκης σε αυτήν συντέθηκε όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη η εικόνα της πόλης, τα δυνατά σημεία και αδυναμίες του εσωτερικού της πόλης και οι ευκαιρίες και απειλές του εξωτερικού της περιβάλλοντος. Επιχειρείται έτσι η διάγνωση μέσω της SWOT Analysis (Πίνακας 11) για να υιοθετηθούν οι κατάλληλες στρατηγικές, ώστε να υπάρξει μακροπρόθεσμη τοπική ανάπτυξη σε συνέργια με τη Θεσσαλονίκη. Από την ανάλυση προκύπτουν κύρια αναπτυξιακά ζητήματα καθώς και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ελκυστικότητας της πόλης των Γιαννιτσών. Επιπλέον, η SWOT Analysis είναι απαραίτητη, ώστε να ακολουθηθεί ένα σχεδιαστικό πλάνο με σκοπό τόσο στην αξιολόγηση των αγορών στόχων της ΠΜ και το επίπεδο ανάπτυξης που θα επιφέρουν αν αξιοποιηθούν σωστά. Βέβαια, τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό περιβάλλον της πόλης βασικό της στοιχείο είναι ο ανθρώπινος παράγοντας και με βάση αυτήν την παραδοχή η ανάλυση Swot καλείται να εξετάσει τις σχέσεις ανάμεσα στον οργανική ενότητα της πόλης και τον Στρατηγικό σχεδιασμό που θα ακολουθηθεί (Μεταξάς, 2001)

Το βασικότερο αναπτυξιακό ζήτημα, όπως φαίνεται και στον πίνακα συνίσταται στην καταπολέμηση της ανεργίας και την εμφύσηση κοινωνικής ισότητας και ίσων ευκαιριών στην απασχόληση και τη συμμετοχή στα κοινά. Για την αναβάθμιση της πόλης και τη συγκρότηση μιας αυθεντικής ταυτότητας απαραίτητη είναι η συμπλήρωση των υφιστάμενων ελλειπών υποδομών σε τομείς όπως αθλητισμός, πολιτισμός, εκπαίδευση που δυνητικά μπορούν να συνεισφέρουν ανεκτίμητα στην τοπική ανάπτυξη. Αναγκαία κρίνεται και η αισθητική αναβάθμιση του κέντρου του ΠΣΓ και των υπόλοιπων οικισμών, ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών δικτύων και των ολιγάριθμων υποδομών τουριστικής ανάπτυξης σε αναλογία με την δυνητική τουριστική ανάπτυξη που στα χωρικά όρια του ΔΓ. Ιδιαίτερη δυναμική για την περιοχή είναι ο 1<sup>γενής</sup> τομέας και η παραγωγή ποιοτικών τοπικών προϊόντων, η θετική πληθυσμιακή εξέλιξη, η κομβική θέση στην ΚΜ και η εγγύτητα στη μητρόπολη Θεσσαλονίκη, «δύναμη» που ενισχύεται και από την πρωτογενή έρευνα που πραγματοποιήθηκε (βλέπε κεφάλαιο 5). Το βασικότερο συμπέρασμα της ανάλυσης είναι , αν κρίνουμε εκ του αποτελέσματος και από την αντιστοιχία «δυνάμεων» και «αδυναμιών» τα Γιαννιτσά είναι μια πόλη με πλούσιο, αλλά ανεκμετάλλευτο δυναμικό.

STRENGTHS	WEAKNESSES	OPPORTUNITIES	THREATS
Κομβική τοποθεσία στην ΚΜ	Έλλειψη ανταγωνιστικής φυσιογνωμίας και ταυτότητας	ΑΤΕΙ	Υπαρξη ελκυστικότερων προορισμών σε κοντινή απόσταση
Εγγύτητα στην Θεσσαλονίκη	Ανεπαρκείς τουριστικές υποδομές-αδυναμία προώθησης της περιοχής ως κέντρο εναλλακτικών μορφών τουρισμού και τουρισμού γενικότερα	Αθλητικές εκδηλώσεις στον ποταμό Λουδία- Διαφύλαξη οικοσυστήματος και αξιοποίηση αθλητικών εγκαταστάσεων	
Πολιτισμός-Περιοχές Φυσικού Κάλλους	Υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον-υποδομές-ανυπαρκτή ΣΣ	Παραθεριστικό θέρετρο Ελευθεροχωρίου-Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού με έμφαση στον πολιτιστικό τουρισμό	
Αυξητικές πληθυσμιακές τάσεις	Προβλήματα κυκλοφορίας-ανεπαρκή ΜΜΕ-θέσεις στάθμευσης-Έλλειψη χώρων πρασίνου και ελεύθερων ΚΧ	Βελτίωση οδικών συνδέσεων και αστικών συγκοινωνιών	
Δυναμικός <sup>1ος</sup> τομέας	Έλλειψη αναπτυξιακών υποδομών(φυσικό αέριο κα)	Προαστιακός Σιδηρόδρομος	
Ποιοτικά τοπικά προϊόντα	Αδυναμία προώθησης τοπικών προϊόντων	Αναβάθμιση αρχαιολογικού χώρου Πέλλας- δημιουργία πολιτιστικού δικτύου	
Αθλητική παράδοση	Ανεργία-χαμηλή επαγγελματική κατάρτιση	Διοργάνωση αθλητικών γεγονότων	Αυξητικές τάσεις ανεργίας
Ικανοποιητικές δυνατότητες ψυχαγωγίας (εστιατόρια, μπαρ, καφετέριες)	Αδυναμία συγκράτησης δημιουργικού δυναμικού- Δεν αξιοποιείται επαρκώς η υφιστάμενη κτιριακή πολιτιστική υποδομή και το υπάρχον καλλιτεχνικό δυναμικό		
Γετάνισα με περιοχές φυσικής και πολιτισμικής αξίας (βεργίνα, Διον,κα) και το χιονοδρομικό κέντρο Καμνακταλαν, λουτρά Πόζαρ	Έλλειψη κοινωνικής συνοχής και ανάλιψης πρωτοβουλιών		
Σημαντική πολιτιστική υποδομή (αρχαιολογικοί χώροι, οθωμανικά μνημεία νεοκλασικά κτίρια)	Μεγάλο μέρος των επισκεπτών "χρησιμοποιεί" την πόλη ως πέρασμα για άλλους δημοφιλέστερους προορισμούς		

Πίνακας 11. Ανάλυση Swot (πηγή ίδια επεξεργασία)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΙΣΩΣΗΣ

### 4.1. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ

Στα Γιαννιτσά, έχουν έως σήμερα έχουν εντοπιστεί στο χάρτη νεολιθικοί οικισμοί, από τους αρχαιότερους της Ευρώπης. Από την εποχή του Χαλκού έως τα υστεροβυζαντινά χρόνια η ζωή στους οικισμούς είναι συνεχής. Στα χρόνια του Μακεδονικού κράτους η σημαντικότερη οικιστική οργάνωση εντοπίζεται στην Πέλλα και το Αρχοντικό. Οι αρχαιολόγοι εντόπισαν και έναν οικισμό στην περιοχή «Παλαιά Αγορά» των Γιαννιτσών. Από τα στρώματα κατοίκησης φαίνεται ότι κατοικούσαν συνεχώς και πιθανότατα ο βυζαντινός οικισμός ονομαζόταν «Βαρδάρι<sup>79</sup>». Τα Γιαννιτσά αναφέρονται επίσημα ως πόλη για πρώτη φορά το 1430 από τον ιστορικό Ιωάννη Αναγνώστη που πιθανολογεί πως ο Σουλτάνος Μουράτ Β μετέφερε χίλιες οικογένειες από τα Γιαννιτσά, όταν κατέκτησε την ερημωμένη Θεσ/νίκη. Η ιστορία των Γιαννιτσών ξεκινά με την Τουρκοκρατία και η πόλη είναι καταχωρημένη στο αυτοκρατορικό κτηματολόγιο ως Yenije-i Vardar- ονομασία που επικρατεί από τον 16<sup>ο</sup> αιώνα- ή Vardar Yenijesi. Στα τουρκικά, η λέξη yeni σημαίνει νέος και η κατάληξη (-ce) τόπος, άρα το Yenije-i Vardar ήταν η νέα πόλη του Γαζή Εβρενός, έδρα ζεαμετίου, που ανήκε στο σαντζάκι της Θεσσαλονίκης, στο εγιαλέτι της Ρούμελης (Lowry, 2010). Όσον αφορά λοιπόν το πολεοδομικό μοντέλο της πρώιμης νεοϊδρυθείσας μουσουλμανικής πόλης και την εξέλιξη του είναι δύσκολη η περιγραφή της πολεοδομικής οργάνωσης της κατά τον 14<sup>ο</sup> αιώνα, εκτός αν οδηγηθούμε από μια υπόθεση εργασίας με βάση τα υπάρχοντα χωροθετημένα πολεοδομικά στοιχεία του οικισμού, αλλά και την ανάλογη εμπειρία παρόμοιων οικισμών του τύπου «πόλη-παζάρι» όπως για παράδειγμα είναι η μουσουλμανική πόλη των Πάννενων κατά την πρώιμη οθωμανική περίοδο (Σταθακοπουλος, 2005). Χωρόσημο στα Γενιτσά αποτελούσε η λίμνη και η γενικότερη τοπογραφία της περιοχής, καθώς και ο βασικός εξωτερικός οδικός άξονας στρατιωτικής κυρίως σημασίας: Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου. Στον άξονα αυτό εφάπτεται η αρχική πόλη που επεκτείνεται βόρεια αυτής της οδού στους χαμηλούς λόφους. Σε μικρή απόσταση από την εξωτερική αυτή οδό χωροθετείται ο τάφος του Γαζή Εβρενός Μπέη περιμετρικά του οποίου απλώνονται

<sup>79</sup> Η πρώτη αναφορά γίνεται από τον Εβλιγιά Τσελεμπί, περιηγητή του 17<sup>ου</sup> αιώνα. (Δημητριάδης, 1973 )



οι τούρκικες συνοικίες. Μία λοξή οδός, ο εσωτερικός άξονας του οικισμού με κατεύθυνση ΒΔ στα ίχνη της σημερινής οδού Στράντζης, ξεκινά από τον βασικό οδικό άξονα και τον συνδέει με μια βορειότερη σημαντική λειτουργία της πόλης, τον Στρατώννα, διερχόμενη μπροστά από τον τάφο. Στη συμβολή των δύο αξόνων ανεγείρεται αργότερα το Μεγάλο Τζαμί (1509) που περιβάλλεται και από την ομώνυμη πρώτη συνοικία της πόλης-παζάρι. Ο εσωτερικός άξονας: Μεγάλο Τζαμί-Τάφος Εβρενός Μπέη- Στρατώννας γίνεται ο διοικητικός άξονας του οικισμού και εκατέρωθεν του αρθρώνονται και άλλες βασικές λειτουργίες και τουρκικά συγκροτήματα. Το θεωρητικό θρησκευτικό κέντρο, το Μεγάλο Τζαμί, χωροθετείται στη συμβολή των δύο αξόνων στρατιωτικού και διοικητικού. Στα δυτικά του οργανώνεται το κυκλόσχημο παζάρι κατά τα ανατολικά πρότυπα, δηλαδή κατά οικοδομικές «νησίδες» όπου εγκαθίστανται οι συντεχνίες ποικίλων επαγγελματιών<sup>80</sup>. Στο παζάρι-αγορά δεν αναφέρονται κατοικίες. Σύμφωνα με τα γνωστά πρότυπα, η περιοχή αποτελούνταν πιθανόν από μονώροφα ή και σπανιότερα διώροφα καταστήματα από τα οποία ελάχιστα διασώζονται. Η πόλη οργανώνεται κατά ένα ομόκεντρο μοντέλο (ιστορικός πυρήνας) το οποίο πλαισιώνει τον βασικό διοικητικό άξονα του οικισμού, τείνοντας να αποκτήσει μια τομεακή μορφή. Προς βορρά το ευρύτερο αγροτικό οδικό πλέγμα γεμίζει στα κενά του με τις περιοχές κατοικίας των χριστιανικών συνοικιών. Στο νότιο τμήμα του οδικού στρατιωτικού άξονα αναπτύσσεται μέρος της Αγοράς με τις πιο επιβαρυντικές χρήσεις (πχ βυρσοδεψεία, ψαραγορά) και λίγο νοτιότερα προς τη λίμνη χωροθετείται η περιοχή ψυχαγωγίας και προσευχής (Ναμαζγκιάχ-ψηλά δέντρα). Η θρησκευτική λειτουργία της πόλης επικυρώνεται με την κεντρικότητα του τεμένους-τάφου του Εβρενός και τα άλλα ταφικά μνημεία<sup>81</sup> της οικογένειας του (τάφος Αχμέτ Μπέη κα) και με διασκορπισμένα τα πολυάριθμα τζαμιά και τεκέδες που περιβάλλουν την πυκνοδομημένη περιοχή των τουρκικών συνοικιών (Σταθακοπουλος,2005). Στην περίοδο της Τουρκοκρατίας τα Γιαννιτσα (Εικόνα 7) εξελίσσονται σε στρατιωτικό και καλλιτεχνικό κέντρο των Οθωμανών, πόλη των Γαζήδων<sup>82</sup>. Ο περιηγητής Εβλιγια Τσελεμπή

<sup>80</sup> Σαλματοποιών, καροποιών, τσαρουχάδων, μπαξεβάνηδων κα

<sup>81</sup> Πολλά τουρκικά μνημεία άφησε υποθήκη στην πόλη η οικογένεια του Γαζή: Τάφοι (Μαυσωλεία) του Γαζή (15<sup>ος</sup> αι.), το Μεγάλο Τζαμί, το Πολεμικό Τζαμί (16<sup>ος</sup> αι.) στους στρατώνες της Άνω Πόλης, Πύργος του Ρολογιού (1753). Κατά τον Β. Δημητριάδη (1976) στα περισσότερα έγιναν μεταγενέστερες επεμβάσεις που αλλοίωναν τον χαρακτήρα τους. Ο ίδιος, περί το 1976, παρατηρεί ότι η Ελληνική Αρχαιολογική Υπηρεσία τα ανακήρυξε διατηρητέα ιστορικά μνημεία με σκοπό την αποκατάσταση ως προς την αρχική τους μορφή(Σταθακοπουλος,2005)

<sup>82</sup> ghazis- πολεμιστής της Πίστης

επισκέφτηκε την πόλη δυο φορές τον 17<sup>ο</sup> αιώνα και η κυριότερη περιγραφή του είναι στις δραστηριότητες του βακουφίου του ΕΒρενός στη σημερινή πολεοδομική ενότητα Αγίου Γεωργίου, όπου σώζεται το μανσωλείο του. Σε αυτήν τη μεγάλη έκταση που χωρίζονταν με αυλές τάφους και κήπους ήταν κτισμένα τα πιο επιφανή μνημεία της πόλης (Δημητριάδης, 1973). Η αγορά ήταν εντυπωσιακή με ένα μεγάλο μολυβδοσκέπαστο μπεζεστένι στο κέντρο της και ένα σημαντικό παζάρι με 700 μαγαζιά. Η πόλη είχε εκείνη την εποχή τρία δημόσια λουτρά και 70 ιδιωτικά. Ο περιηγητής σύμφωνα με τον Δημητριάδη (1973) αναφέρει εννέα (9) χάνια και ένα караβάν σεράι.

Σύμφωνα με τον Δημητριάδη (1975a) λίγες είναι οι πληροφορίες για την πολεοδομική οργάνωση της πόλης πριν τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Οι πολυτιμότερες περιλαμβάνονται στο ιστορικό αρχείο της Μακεδονίας και αποτελούν τμήμα του οθωμανικού κτηματολογίου (defter-I hakani) καθώς και των τεφτεριών της φορολογικής υπηρεσίας κτημάτων. Τα περισσότερα στοιχεία για τα Γιαννιτσα έχουν καταστραφεί (κτηματολογικά βιβλία esas-τα βασικά βιβλία μεταβιβάσεων ακίνητης περιουσίας και φορολογίας) από την πυρκαγιά στην απελευθέρωση το 1912, ενώ σύμφωνα με μαρτυρίες ερευνητών κάποια βρίσκονται στην Θεσ/νίκη και κάποια στην Τουρκία. Τρία (3) φορολογικά τεφτέρια της κατηγορίας hulasa<sup>83</sup> παρουσιάζουν ενδιαφέρον και παρέχουν στοιχεία για την οργάνωση της πόλης τα ονόματα των δρόμων και των συνοικιών στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Στα βιβλία που δεν χρονολογούνται<sup>84</sup> και βρίσκονται σε χρήση μέχρι και το 1912 η παλαιότερη μεταβολή είναι το 1892. Την πιθανότητα τα βιβλία να χρονολογούνται πριν το 1885 ενισχύουν μεμονωμένες γονικές παροχές της εποχής. Για παράδειγμα τον Ιούνιο του 1885 ο Οσμάν αφέντης, ιδιοκτήτης μεγάλου αριθμού παραπηγμάτων στα Γιαννιτσα, σύμφωνα με το κτηματολογικό βιβλίο του έτους δωρίζει την περιουσία του στα παιδιά του. Παρόλα αυτά στο βιβλίο αναγράφεται ο ίδιος, που σημαίνει ότι πιθανόν το βιβλίο να είναι προγενέστερο (Δημητριάδης, 1975a)

<sup>83</sup> Βιβλία που καταγράφουν οικογενειακές μερίδες των κατοίκων/πόλη, κάτοικοι /συνοικία, κτηματική περιουσία/κάτ.(σπίτια, καταστήματα, οικόπεδα, χωράφια, αμπέλια κα) (Δημητριάδης, 1975a)

<sup>84</sup> Από μεταγενέστερες πηγές του πρωτοδικείου Θεσσαλονίκης εικάζεται ότι τα βιβλία καταρτίστηκαν το 1862, πληροφορία που αμφισβητείται γιατί η πρώτη μεταβολή χρονολογείται το 30 χρόνια μετά γεγονός λίγο απίθανο.



Εικ.7.Πανοραμική φωτογραφία εποχής της πόλης. Διακρίνεται ο πύργος του ρολογιού (Πηγή: Γιαννιτσά, Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα)

Όπως φαίνεται και σε χάρτη του παραρτήματος και προκύπτει από αντιπαραβολή με τα φορολογικά αυτά βιβλία (Δημητριάδης, 1975a) στα Γιαννιτσά στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα η πόλη απαρτίζεται από χριστιανικές και τουρκικές συνοικίες. Σε μελέτη του αναφέρει ότι στα Γιαννιτσά το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα υπήρχαν 10 μουσουλμανικές κατοικίες με 1483 σπίτια και τέσσερις (4) χριστιανικές με 925. Υπολογίζει έτσι τους μουσουλμάνους περίπου 7500 και τους χριστιανούς 5600. Επιπλέον, παρατηρεί μια αύξηση του πληθυσμού στα τέλη του ίδιου αιώνα από έλευση μουσουλμάνων στην πόλη αναφέροντας 11 μουσουλμανικές συνοικίες και πέντε (5) χριστιανικές, Σύμφωνα με τον Δημητριάδη (1975a) οι τούρκοι συνοικισμοί βρίσκονται στον νότιο μέρος της πόλης (βλέπε χάρτη παραρτήματος), βόρεια της Εγνατίας και καταστρέφονται με την έλευση των Ελλήνων το 1912. Οι χριστιανικές συνοικίες ήταν ο Κάτω Μαχαλάς, ανατολικά της κεντρικής πλατείας και με 99 σπίτια ήταν μάλλον αραιοκατοικημένος, η συνοικία Τζουμρά (Άγιος Κωνσταντίνος ΒΑ της πόλης με 131 σπίτια, η Μπουτσάβα βόρεια της Τζουμρά με 228 σπίτια –όπου έμεναν οι πιο ευκατάστατοι χριστιανοί. Τελευταία και μεγαλύτερη χριστιανική συνοικία ήταν το Βαρόσι ή Επάνω Μαχαλάς με 449 σπίτια, ενώ στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα αναφέρεται και το Πορόι, λίγο πιο πέρα από το Βαρόσι., μια περιοχή με περιβόλια και ελάχιστα καταστήματα. (Δημητριάδης, 1975a)



Η περιγραφή του Τσελεμπι είναι η τελευταία ειδικευτική για την πόλη, αφού τον 18<sup>ο</sup> και 19<sup>ο</sup> αιώνα με την αύξηση του χριστιανικού στοιχείου στην πόλη αυξάνονται και οι απαγορεύσεις σε ζητήματα λατρείας (Δημητριάδης, 1973). Στις αρχές του 19<sup>ου</sup> αιώνα η παρακμή της πόλης είναι φανερή. Κομβικό είναι το έτος 1839 όπου παρουσιάστηκε λοιμός, ενώ είχαν προηγηθεί σεισμοί, αρρώστιες και σιτοδείες. Η επανάσταση του 1821 έφερε κύμα αστυνομεύσεων και φυλακίσεων. Τον 19<sup>ο</sup> αιώνα οι χριστιανοί αποτελούν ήδη πάνω από το ένα τρίτο του πληθυσμού και στα τέλη του 1850 ζητούν από το σουλτάνο να κτίσουν ναό μέσα στην πόλη (Δημητριάδης, 1975b). Έτσι το 1867 χτίζεται η μητρόπολη μετά από σχετικό φερμάνι. Η περίοδος που ακολουθεί χαρακτηρίζεται από γενικότερη αστάθεια στα Βαλκάνια που ξέσπασε στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα.

Όπως αναφέρθηκε και στο 3<sup>ο</sup> κεφάλαιο, ο Μακεδονικός αγώνας, οι Βαλκανικοί και ο ελληνοτουρκικός πόλεμος (1922) δημιούργησαν το μεταναστευτικό πρόβλημα των προσφύγων κατά τη διαδικασία της αστικής και αγροτικής εγκατάστασης τους. Στα Γιαννιτσά ήρθαν πρόσφυγες από τη Βουλγαρία, την Ανατολική Θράκη και Μικρά Ασία. Στα 1922 η Επιτροπή της Κοινωνίας των Εθνών και η μικτή Επιτροπή Μετανάστευσης κάνει την εκκαθάριση των περιουσιών των μουσουλμάνων που αποχώρησαν προς την Τουρκία. Η Επιτροπή Αποκατάστασης Προσφύγων (ΕΑΠ) αναλαμβάνει την τακτοποίηση των προσφύγων προσφέροντας στέγη, διατροφή, οικοδομικά υλικά, ζώα κα. Οι πρόσφυγες εγκαθίστανται σε μουσουλμανικά σπίτια ή σε άλλα οθωμανικά οικήματα (π.χ. στρατώνες), ή σε κτισμένες από το Κράτος και την ΕΑΠ κατοικίες, στις οποίες έκθεση φαίνεται να υπάρχει σχεδιασμός για την ίδρυση αστικών συνοικισμών σε 14 πόλεις μεταξύ των οποίων και στα Γιαννιτσά (Χατζής, 2003). Από διασωθέντα πρωτόκολλα παράδοσης-παραλαβής οικιών Δεχάτεγκε (1927) πληροφορούμαστε την τυπολογία<sup>85</sup> των οικιών. Στο ΔΓ δίνονταν 20-25 στρ<sup>86</sup>/οικογένεια, ενώ στα χωριά 70 στρ./οικογένεια. Συνολικά στην περιοχή Γιαννιτσών, στο διάστημα 1929-1962, δόθηκαν 29568 στρ. γεωργικής γης (Χατζής, 2003).

<sup>85</sup> Τύποι: Α: 35,70 τ.μ., Β: 47,05 τ.μ. Δ: 52,85 τ.μ. (Σταθακοπουλος, 2005)

<sup>86</sup> Τα οικοπέδα χρεώθηκαν (500 δρχ./τεμ.) και η οριστική τακτοποίηση έγινε το 1981. Η εκτίμηση των χωραφιών άρχισε το 1931 και δίνονταν στους πρόσφυγες προσωρινός τίτλος του χωραφίου. Η δυνατότητα δικαιώματος κυριότητας γινόταν μετά την εξόφληση των χρεών προς την ΕΑΠ (Χατζής, 2003)



Το πολεοδομικό μοντέλο οργάνωσης της ελληνικής πόλης στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αι. συνθέτουν οι οικονομικές, κοινωνικές, δημογραφικές, πολιτικές συνθήκες, καθώς και ιστορικά γεγονότα που επιδρούν στον πολεοδομικό μετασχηματισμό του οικισμού. Η μαζική αποχώρηση των μουσουλμάνων ερημώνει το πυκνοδομημένο ιστορικό τμήμα της πόλης, όπου προϋπήρχαν δέκα (10) μουσουλμανικές συνοικίες σε επαφή με τον κεντρικό οδικό άξονα Θεσσαλονίκη-Μοναστηρίου. Στα σπίτια που εγκαταλείπονται από τους τούρκους (περίπου 1483) εγκαθίστανται Έλληνες, ενώ η παλιά αγορά και ο βασικός διοικητικός άξονας (οδός Στράντζης) της οθωμανικής πόλης χάνει την αρχική του σημασία. Δύο (2) νέοι άξονες, που ξεκινούν από την είσοδο του οικισμού επί του οδικού άξονα Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου (περιοχή Μεγάλου Τζαμιού), αποκτούν σημασία. Ο ένας είναι η οδός Βαρός (σημερινή οδός Βενιζέλου) που καταλήγει στην πλατεία Γκόνου Γιώτα και συνεχίζει βορειότερα στον οικισμό ως οδός Χατζηδημητρίου-Μητροπόλεως (τουρκ. Καρανλίκ Μπαμπά). Ο οικισμός πυκνώνει σε περιοχές κατοικίας στις πρώην χριστιανικές συνοικίες που αρθρώνονται σε αυτόν τον νέο εμπορικό-διοικητικό άξονα του οικισμού. Ο 2<sup>ος</sup> άξονας είναι η σημερινή οδός Φιλίππου (τουρκ. οδός Θεσσαλονίκης) που οδηγεί στην περιοχή κατοικίας του ΒΑ τμήματος του οικισμού. Οι νεώτεροι αυτοί άξονες της πόλης συμβάλλουν στην βασική οδό Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου στο σημείο του πρώην Μεγάλου Τζαμιού που γίνεται κομβικό σημείο εισόδου στον οικισμό. Η πόλη επεκτείνεται σε βάθος και πλάτος προς τα χαμηλότερα βόρεια υψώματα, αλλά δεν περνά στη νότια πλευρά του οδικού άξονα πιθανόν για λόγους γεωτεχνικούς και κλιματικούς εξαιτίας της αποξήρανσης της λίμνης. Οι λειτουργίες της οθωμανικής πόλης που ήταν στην περιοχή μεταφέρονται στο εσωτερικό του οικισμού, στην λεγόμενη «παλιά αγορά». Το νέο κέντρο πόλης αναπτύσσεται γραμμικά κατά μήκος της οδού Βενιζέλου με έμφαση στο τμήμα μεταξύ του πρώην Μεγάλου Τζαμιού και της πλατείας Γκόνου Γιώτα. Δημιουργούνται μικρές συγκεντρώσεις κυρίως καθημερινού εμπορίου σε κομβικά σημεία του ιστού του οικισμού. Η περιοχή της παλιάς αγοράς ως το στρατώνα αποτελεί πλέον το ιστορικό τμήμα της πόλης (Σταθακόπουλος, 2005)

Δυστυχώς κατά την ανοικοδόμηση της νεότερης πόλης παραμελήθηκε η πλούσια οικιστική της παράδοση και πολλά ερειπωμένα μνημεία κατεδαφίστηκαν ενώ κάποια αξιόλογα δείγματα αρχιτεκτονικής έπεσαν μετέπειτα θύματα του θεσμού της αντιπαροχής. Η ρυμοτομία της σύγχρονης πόλης καθορίστηκε-προπολεμικά ακόμη- από το ιπποδάμειο πολεοδομικό σχέδιο του 1932 (βλέπε παράρτημα χαρτών)-κατά τη

περίοδο δημαρχίας Τηλέμαχου Κοσμίδη. Από αντιπαραβολή του σύγχρονου χάρτη με το ρυμοτομικό του 1932 διαπιστώνουμε πως πολλοί είναι οι δρόμοι της σύγχρονης πόλης που φέρουν το όνομα και διατηρούν τη χάραξη του.

Η υφιστάμενη πολεοδομική οργάνωση και η σημερινή φυσιογνωμία των Γιαννιτσών οφείλεται στο αρχικό σχέδιο, κυρίως όμως στις μετέπειτα επεκτάσεις του. Παράγοντας διαμόρφωσης του οικιστικού περιβάλλοντος αναδεικνύονται διαχρονικά οι όροι δόμησης και οι κατά καιρούς εφαρμοζόμενες διατάξεις των ΓΟΚ. Η πόλη αναπτύσσεται οργανικά με σωστό τρόπο μέχρι και το 1970, με πληθυσμό που έφθανε τους 18500 κατ.. Η καθιέρωση του συστήματος της αντιπαροχής, μέσω του οποίου οι εκάστοτε κυβερνήσεις αντιμετώπισαν το πρόβλημα της στέγασης αποτέλεσε μοχλό ανόρθωσης της οικονομίας και καταπολέμησης της ανεργίας. Στις 10<sup>ετίες</sup> μετά τον πόλεμο η αντιπαροχή αλλοιώνει σταδιακά το αστικό τοπίο. Η πόλη χαρακτηρίζεται από υπερσυγκέντρωση χρήσεων και κεντρικών λειτουργιών γύρω και μέσα στον ιστορικό και κεντρικό πυρήνα, με αποτέλεσμα κυκλοφοριακά προβλήματα, προβλήματα στάθμευσης, έλλειψη στοιχειωδών λειτουργιών στις συνοικίες και απουσία υποδομών κοινωνικού εξοπλισμού. Όσον αφορά τον οικοδομικό όγκο εντοπίζεται, αρχικά, στο κεντρικό τμήμα, που κτίζεται με υψηλούς συντελεστές, και προοδευτικά επεκτείνεται και στις συνοικίες, όπου οι νέες κατασκευές αντικαθιστούν τα παλιά κτίσματα. Οι τότε δυνατότητες της ΤΑ δεν επέτρεπαν δραστικές παρεμβάσεις-τη 10<sup>ετία</sup> του 1970, αφού τα πάντα οργανώνονταν από την κεντρική εξουσία και η ΤΑ ήταν τελείως καθηλωμένη.

Συμπερασματικά, η προβλεπόμενη δόμηση και η ρυμοτομία που καθορίστηκε από τα πολεοδομικά σχέδια σαφώς επηρέασε την μορφολογική εξέλιξη της πόλης. Επιπλέον παράγοντας, όμως, της πολεοδομικής μετεξέλιξης της πόλης ήταν οι αυθαίρετες ιδιωτικές πρωτοβουλίες περιμετρικά της πόλης, που εκβίασαν πολεοδομικές επεκτάσεις της στις περιοχές των αυθαίρετων κτισμάτων αναγκάζοντας τις ΤΑ σε νομιμοποιήσεις ιδιοκτησιών χωρίς πολιτικό κόστος και μαζικές αντιπαραθέσεις των κατοίκων με τις αρχές.

Τα Γιαννιτσά «γιγαντώνονται» σταδιακά και μετά το 1980 αρχίζουν να εμφανίζονται τα πρώτα οικιστικά προβλήματα που η αποσπασματική και άναρχη ανάπτυξη, οι σχετικά υψηλοί συντελεστές δόμησης, η απουσία κρατικού προγραμματισμού και πολιτικής γης προκάλεσαν, σχηματίζοντας την ανεξέλεγκτη πύκνωση του κέντρου

και την επέκταση της πόλης. Η πόλη δομήθηκε με τον τρόπο αυτό γύρω από το παλιό ιστορικό της ιστό. Στη 10<sup>ετία</sup> του 1980 τίθεται σε εφαρμογή η ΕΠΑ. Εκπονείται η μελέτη της ΕΠΑ (βλέπε παράρτημα χαρτών) και επιχειρείται η σύνταξη του ΓΠΣ (βλέπε παράρτημα χαρτών), στη βάση των προτάσεων του οποίου οργανώθηκε η σημερινή πόλη. Πλαίσιο για την πολεοδομική οργάνωση για πραγματικό πληθυσμό της τάξης των 25000 κατ., ήταν η δημιουργία επτά (7) ΠΕ<sup>87</sup>, με ταυτόχρονη επέκταση του σχεδίου πόλης σε νέες εκτάσεις συνολικής επιφάνειας 400 στρ. Παράλληλα υπήρξε και προσδιορισμός των χρήσεων γης/ ΠΕ, αλλά και στο σύνολο της πόλης για χρήσεις υπερτοπικής σημασίας.. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι όριο της πόλης αποτελεί η εθνική οδός Χαλκηδόνας-Γιαννιτσών, κάτι που σημαίνει ότι δεν συμπεριλαμβάνονται σε καμία ΠΕ τα κτίσματα που υπάρχουν σήμερα νότια απ' αυτήν. Σε κάθε μία από αυτές τις ΠΕ προβλέπονταν η δημιουργία του δικού της τοπικού υπόκεντρου, ζώνης ή τμήματος του αστικού ιστού όπου προβλέπονταν η χωροθέτηση κεντρικών λειτουργιών ή εγκαταστάσεων κοινωνικών υποδομών. Αυτά δεν αντικαθιστούσαν το κύριο εμπορικό κέντρο της πόλης, αλλά θα λειτουργούσαν σαν τοπικοί πόλοι κοινωνικής συνάθροισης. Τα επόμενα χρόνια λίγα πράγματα από την τότε προτεινόμενη οργάνωση των ΠΕ εφαρμόστηκαν. Αυτό συνέβη σε επιμέρους γειτονίες, όπου αυτή η ανάπτυξη έγινε σε συνδυασμό με την παρουσία ελεύθερων χώρων ή πλατειών (πχ ΠΕ Τσαλί), κάποιων μονάδων εμπορικών καταστημάτων, με την παρουσία διοικητικών υπηρεσιών εγκαταστάσεων (όρια Αγίου Κωνσταντίνου και Μητροπόλεως) ή σε σχέση με την πεζοδρόμηση κάποιων οδών τοπικής σημασίας, για τη μελλοντική σύνδεση των γειτονιών με την ήδη πεζοδρομημένη της κεντρικής περιοχής της πόλης. Έτσι, η λειτουργία της πόλης στηρίζεται ακόμα και σήμερα στη συσσώρευση των κεντρικών λειτουργιών στο κυρίως εμπορικό κέντρο (ΠΕ Κέντρου και Αγ. Γεωργίου) και λιγότερο στην δημιουργία των επιμέρους τοπικών υποκέντρων, όπως προβλέπει η ΕΠΑ. Το κεντρικό τμήμα, που ανοικοδομήθηκε έντονα τις προηγούμενες 10<sup>ετίες</sup> (συνεχές σύστημα και πολυώροφα κτίρια), έρχεται σε αντίθεση με τα περιφερειακά, που πρόσφατα άρχισαν να ανοικοδομούνται σε πιο έντονους ρυθμούς λόγω της ανάγκης κάλυψης των αυξημένων απαιτήσεων στεγαστικών αναγκών και που χαρακτηρίζονται από την ταυτόχρονη παρουσία παλαιότερων χαμηλών κυρίως κτιρίων (μονώροφα, διώροφα) με τις σύγχρονες πολυκατοικίες που φτάνουν έως και επτά (7)

<sup>87</sup> Στο ΦΕΚ 975 Δ / 16.10.1986 δημοσιεύθηκε η έγκριση του ΓΠΣ των Γιαννιτσών με το οποίο καθορίστηκαν τα όρια των ΠΕ: Καρυώτικα, Μητροπόλεως και Τσαλί στο βόρειο τμήμα της πόλης, Κέντρου και Αγίου Κωνσταντίνου στο κεντρικό τμήμα, Αγίου Γεωργίου και Αγίας Παρασκευής στο νότιο τμήμα

ορόφους (π.χ. ΠΕ Αγ. Κωνσταντίνου). Η οικιστική ανάπτυξη της πόλης ακολούθησε τα τοπογραφικά δεδομένα με προσαρμογή των ΠΕ στο φυσικό ανάγλυφο (πχ περιοχές έντονων κλίσεων, ρέματα), καθώς και κάποιους βασικούς διαμπερείς οδικούς άξονες - όρια των ΠΕ. Ένας τέτοιος άξονας, που διασχίζει την ΠΕ του Κέντρου και αποτελείται από τις οδούς Μητροπόλεως-Χατζηδημητρίου-Ελ. Βενιζέλου, αποτελεί τη βασική ραχοκοκαλιά του οικισμού και τον διατρέχει από τα ΒΑ προς τα νότια. Στο νότιο τμήμα του, ο οικισμός είναι σε μήκος έξι (6) ΟΤ είναι πεζοδρομημένος, και αποτελεί το σημείο αναφοράς της πόλης. Στο κέντρο αυτού του άξονα εμφανίζεται η μέγιστη συγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών (εμπορικά καταστήματα, μονάδες αναψυχής κα). Δυτικά του άξονα (της οδού Ελ. Βενιζέλου) και υπό κλίση σε σχέση με αυτόν διατρέχει την ΠΕ του Αγ. Γεωργίου, ένας πολύ σημαντικός και ιστορικός άξονας, η οδός Στράντζης. Αυτή η οργάνωση, σε συνδυασμό με το ότι η πόλη συνδυάζει ανάπτυξη παραδοσιακού δικτύου με δρόμους που ξεκινούν από τις υπόλοιπες ΠΕ και συγκλίνουν προς το κέντρο της (π.χ. στην πλατεία Γκόνου στην ΠΕ Κέντρου), αλλά και ανάπτυξη υποδάμειου συστήματος στις συνοικίες (π.χ. ΠΕ Τσαλί, Αγ. Γεωργίου) και στις περιοχές των επεκτάσεων τους (π.χ. ΠΕ Μητρόπολης) δημιούργησε και εξακολουθεί να δημιουργεί προβλήματα πολεοδομικής και κυκλοφοριακής φύσης (Σταθακόπουλος, 2005)

Η πολεοδομική μελέτη επέκτασης-αναθεώρησης του 1984 (βλέπε παράρτημα χαρτών) αποτέλεσε σταθμό στην νεώτερη πολεοδομική εξέλιξη της πόλης. Στα πλαίσια της μελέτης αυτής προτάθηκε για πρώτη φορά στην Ελλάδα ο προαναφερθείς πεζόδρομος με διπλή χρήση. Η πολεοδομική μελέτη των Γιαννιτών που την περίοδο εκείνη είχαν πληθυσμό περίπου 23000 και έκταση 3000 στρ. (Κουσιδώνης, 1990) τεκμηρίωνε πρόταση για ανάδειξη χώρων διπλής χρήσης<sup>88</sup> υποστηρίζοντας τη συγκρότηση ενός δικτύου χώρων αφιερωμένων στους πεζούς. Η πολεοδομική πραγματικότητα της πόλης, που εκείνη την περίοδο χαρακτηριζόταν από πυκνοδομημένες περιοχές αυθαιρέτων εκτός σχεδίου και τμήματα εντός σχεδίου που

<sup>88</sup> «Η σχεδιαστική αντίληψη για τους χώρους διπλής χρήσης καθοριζόταν από το πρότυπο της πλατείας, την επιδίωξη εναλλαγής γραμμικών και εκτατικών χώρων και την αποφυγή μακρών ευθύγραμμων στις ρυμοτομικές γραμμές. Η μελέτη τόνιζε ότι, ενώ η χρήση πεζόδρομος σε έναν κοινόχρηστο χώρο μπορεί να εξασφαλιστεί με διοικητικά-αστυνομικά μέτρα, ο δρόμος διπλής χρήσης είναι ένα εξαιρετικά ευαίσθητο και κατεξοχήν πολεοδομικό εργαλείο, επεσήμαινε τις λειτουργικές και σχεδιαστικές προϋποθέσεις επιτυχίας του, και ενέτασσε τον ειδικότερο χαρακτηρισμό των τμημάτων του δικτύου ως πεζοδρόμους ή χώρους διπλής χρήσης στη διαδικασία παρακολούθησης και ελέγχου υλοποίησης του εγχειρήματος» (Κουσιδώνης, 1990)



δεν είχαν καμία αντιστοίχιση με το σχέδιο του 1932. Σε πολλές περιοχές το δίκτυο των ανοιχτών χώρων ήταν τελείως ασαφές, οι δρόμοι διακόπτονταν εντελώς ξαφνικά από κτίσματα, και η πρόσβαση σε πολλές κατοικίες ήταν σαφώς προβληματική.

Σύμφωνα με τον Κουσιδώνη (1990) «Η γενική οπτική και το μεθοδολογικό σκέλος της μελέτης είχαν σαφείς επιρροές από τη μελέτη του Milton Keynes: υιοθέτηση και οργάνωση-εξειδίκευση σκοπών, αντικειμένων, στόχων, με έμφαση στην ελευθερία επιλογής, άρα και σαφή απομάκρυνση από το πρότυπο της κλειστής γειτονιάς. Η ανάπτυξη του γενικού δικτύου των χώρων προτεραιότητας των πεζών (ήτοι αποκλειστικά για πεζούς και διπλής χρήσης) σχεδιαζόταν ως απότοκος της διαδικασίας εξειδίκευσης των στόχων, με σημαντικότερο παράγοντα τη δυνατότητα επιλογής και την έμφαση στην ποιότητα της διαδρομής. Πέραν των όσων αφορούν στη συγκρότηση ενδιαφερουσών διαδρομών, η πρόταση είχε ιδιαίτερη μέριμνα για την τυπική ή άτυπη ανάπτυξη μικροχρήσεων (παιχνίδι, στάση και ανάπαυση, κοινωνικές επαφές, κ.λπ.) μέσα από την προσπάθεια εξασφάλισης τοπικών εκτατικών χώρων. Η ειδικότερη πρόταση για τη δημιουργία χώρων διπλής χρήσης προέκυψε για δύο λόγους: Ο πρώτος ήταν τα πλεονεκτήματα της οργανικής όσμωσης των χρήσεων, κυρίως η πολλαπλή λειτουργικότητα και η προσαρμοστικότητα στις περιοδικά μεταβαλλόμενες συνθήκες, έναντι της ακαμψίας των τυπικών πεζοδρόμων. Ο δεύτερος ήταν η εκτίμηση ότι κατά περιοχές η πρόταση ήταν η περισσότερο, ή η μόνη, συμβατή με την υφιστάμενη κατάσταση. Η μελέτη διετύπωνε ρητά τον ισχυρισμό ότι η πρόταση για τη θεσμοθέτηση χώρων διπλής χρήσης «μετασχηματίζει σε ευκαιρίες ανάπλασης μειονεκτήματα των πιο υποβαθμισμένων περιοχών, ενώ συνεπάγεται ασήμαντο κόστος εφόσον περιορίζει στο ελάχιστο τις ρυμοτομήσεις» » Και συνεχίζει την περιγραφή και την ανάλυση των στόχων της πολεοδομικής πρότασης των Γιαννιτσών υποστηρίζοντας πως η λειτουργία των χρήσεων δε λειτουργεί καλύτερα με ένα υποδάμειο και ευανάγνωστο ρυμοτομικό που υπηρετεί μόνο τη δισδιάστατη συμμετρία. «Η δομή της πρότασης, και το νόημα της γεωμετρίας της, εντοπίζεται σε ένα επίπεδο βαθύτερο από αυτό της πρώτης ανάγνωσης. Εάν στοιχεία του αντίστοιχου (υπό-) συστήματος είναι οι επιμέρους χώροι με τις εν δυνάμει χρήσεις τους, και σχέσεις των στοιχείων οι ροές των πεζών και των οχημάτων, τότε η δομή αυτή πρέπει να αναζητηθεί στην αντιληπτική και τη λειτουργική διάσταση του πραγματικού χώρου, σε σαφή αντιδιαστολή προς την πρώτη, και επί του χάρτου εικόνα του ρυμοτομικού. Η συνήθης πρώτη ανάγνωση, σε όρους απλής γεωμετρίας(τυπικό υποδάμειο σχέδιο, κάναβος άλλης

μορφής κλπ), είναι ακατάλληλη για το επίπεδο ανάλυσης που μας ενδιαφέρει. Η απλή γεωμετρία μιας τυπικής σχάρας δρόμων ή/και πεζοδρόμων, τόσο σαφής και εύληπτη επί του χάρτου, μπορεί να αντιστοιχεί απλώς σε μεγιστοποίηση της ομογενοποίησης του πραγματικού χώρου, σε βαθμό αποτροπής της ανάδυσης τοπικών μικροχρήσεων και σημαντικής δυσχέρειας του προσανατολισμού. Αντίθετα, υπό ορισμένες συνθήκες, ένα πλέγμα κοινόχρηστων χώρων σχετικά χαοτικό σε πρώτη ανάγνωση εκ του χάρτου μπορεί να υποστηρίζει ένα σύστημα χρήσεων και ροών με εξαιρετικές επιδόσεις. Οι βασικές προϋποθέσεις, πέραν της συσχέτισης με τη χωροθέτηση των σημαντικών χρήσεων (εκπαίδευση, λιανικό εμπόριο κ.λπ.) αναφέρονται ακριβώς στη διαφοροποίηση των επιμέρους χώρων και τη μεταξύ τους άρθρωση. Η οικονομία στις ρυμοτομήσεις προέκυπτε ως συνέργια δύο παραγόντων. Ο πρώτος ήταν άμεσα ποσοτικός, δηλαδή το γεγονός ότι πάνω στις ίδιες επιφάνειες μπορούμε να έχουμε την εξυπηρέτηση των τοπικών αναγκών κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων αλλά και την ανάπτυξη των μικροχρήσεων που εν δυνάμει συνθέτουν τη διαβίωση των πεζών στους κοινόχρηστους χώρους. Ο δεύτερος ήταν περισσότερο χωρικός, κατά το ότι αφορούσε άμεσα στη γεωμετρία των χαράξεων. Πρόκειται για τη δυνατότητα αφομοίωσης της αταξίας ή του συγκυριακού (αν όχι αλλοπρόσαλλου) της υφιστάμενης κατάστασης στις συνθετικές προδιαγραφές της πρότασης. Η δυνατότητα αυτή ήταν καθοριστική για την οικονομία στις ρυμοτομήσεις σε κάθε περίπτωση, ιδιαίτερα όμως στις περιοχές αναθεώρησης του ιπποδάμειας προσέγγισης σχεδίου που ίσχυε σε ζώνες δομημένες τελείως άτακτα, και συνήθως με μεγάλη κάλυψη, όπως περιγράφηκε παραπάνω. Ο ρητά διατυπωμένος στόχος της ελαχιστοποίησης των ρυμοτομήσεων, ιδιαίτερα κυρίων κτισμάτων, ήταν όχι μόνο συνάρτηση των αυτονόητων οικονομικών και κοινωνικών περιορισμών αλλά και σημαντικό στοιχείο της εικόνας του συνολικού εγχειρήματος της μελέτης προς το δύσπιστο κοινό της. Πράγματι, η διεξοδική έκθεση των αρχών της πρότασης και η άμεση αντιπαράθεση του προτεινόμενου ρυμοτομικού σχεδίου προς το ισχύον σχέδιο του 1932, και το επίσης ιπποδάμειας έμπνευσης σχέδιο που προωθείτο ως αναθεώρησή του πριν από την έναρξη της ΕΠΑ, είχε καταλυτική επίδραση στην αποκατάσταση θετικού κλίματος στη σχέση με τους ανησυχούντες και συχνά καθαρά εχθρικά διακείμενους προς το εγχείρημα κατοίκους και τοπικούς παράγοντες που προσέρχονταν στις ανοιχτές συγκεντρώσεις (Κουσιδώνης, 1990).

Συμπληρώνοντας την πολεοδομική φυσιογνωμία της πόλης πρέπει να σημειωθεί πως στα Γιαννιτσαί έχουν συνταχτεί εκτός από το ισχύον ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης και άλλα τέσσερα (4)) τοπικά ρυμοτομικά σχέδια που αφορούν στον καθορισμό δυο (2) χώρων για την ανέγερση των εργατικών κατοικιών, της πυροσβεστικής και ενός χώρου αθλητικών εγκαταστάσεων. Η θέσπιση του ΓΠΣ μορφώθηκε από τους αποσπασματικούς πολεοδομικούς σχεδιασμούς που προαναφέρθηκαν και την ιδιωτική αυθαίρετη η νόμιμη πρωτοβουλία των κατοίκων της πόλης. Αποτελείται από έξι (6) ΠΕ, (πέντε (5) ΠΕ στα Γιαννιτσαί και μια (1) στον οικισμό του Πενταπλάτανου). Οι οικισμοί Ασβεσταριό, Ελευθεροχώρι, Παραλίμνη, Αμπελιές και Μελίσσι, αποτελούν ανεξάρτητες ΠΕ λόγω του πληθυσμιακού τους μεγέθους, της αυτόνομης θέσης τους στο χώρο και της αυτοτέλειας που πρέπει να έχουν σε υποδομές. Ενιαία ΠΕ αποτελούν το Αρχοντικό με το Μεσιανό και το Δαμιανό με τη Λεπτοκαρυά. Ο προγραμματισμός του ΓΠΣ αναδιαρθρώνει τις σημερινές ΠΕ σε πέντε (5) με στόχο την αρτιότερη λειτουργία τους και την καλύτερη οργάνωση των κοινωνικών υποδομών. Έτσι οι δυο κεντρικές ενότητες (κέντρο και μητρόπολη) προσαρτώνται στις περιμετρικές και οι προτεινόμενες επεκτάσεις του σχεδίου πόλης -συνολικά 2863στρ.- κατανέμονται προς όλες τις κατευθύνσεις εξασφαλίζοντας νέα γη σε όλες τις ΠΕ. Όσον αφορά τις λειτουργίες κέντρου πόλης εκτείνονται κεντρικά στα Γιαννιτσαί περιμετρικά της πλατείας Γκονου Γιώτα και εκατέρωθεν των γειτονικών οδών Βενιζέλου και Χατζηδημητρίου και 20<sup>ης</sup> Οκτωβρίου ενισχύοντας την υφισταμένη κεντρική εμπορική ζώνη του οικισμού (βλέπε παράρτημα χαρτών) (ΓΠΣ Γιαννιτσών, 2009).

Το ΓΠΣ των Γιαννιτσών περιλαμβάνει στο σχεδιασμό και τη μελέτη του θέσπιση περιοχών ελέγχου και περιορισμού δόμησης, ειδικής προστασίας, προβλέψεις για τα δίκτυα υποδομής, λαμβάνοντας υπόψη αρχικά το μοντέλο χωρικής οργάνωσης του δήμου και τη σχέση του με τους ευρύτερους άξονες ανάπτυξης, τους ρόλους των οικισμών στο οικιστικό δίκτυο και το ευρύτερο χωροταξικό και πολεοδομικό πλαίσιο. Στην περιοχή σύμφωνα με αυτό ενεργοποιούνται ζώνες προστασίας γεωργικής γης, καθώς και του ευαίσθητου οικοσυστήματος του Λουδία, των δασικών εκτάσεων του Πάικου και άλλων ευαίσθητων περιοχών-μεταβατικών ζωνών ανάμεσα σε ετερογενείς χρήσεις. Το ΓΠΣ προβλέπει σχεδιασμό μιας ΒΙΠΕ στα νότια της προτεινόμενης χάραξης της εθνικής οδού Θεσσαλονίκης-Έδεσσας και δυο ΒΙΠΑ ένα δυτικά του ΔΓ στα όρια με το δήμο Κύρρου και ένα ΝΑ των Γιαννιτσών νότια της εθνικής οδού



Θεσσαλονίκης Έδεσσας. Πέρα από τις ζώνες προστασίας των κατά τόπους αρχαιολογικών χώρων<sup>89</sup>, το ΓΠΣ θεσμοθετεί και μια περιοχή<sup>90</sup> αστικών εξυπηρετήσεων, η οποία αφορά τα τμήματα της περιαστικής λουπής γης και αναπτύσσεται νοτιοανατολικά των Γιαννιτσών όπου θα εγκατασταθούν υποδομές και λειτουργίες εξυπηρέτησης του αστικού πληθυσμού και μια περιοχή ελέγχου και περιορισμού της οικιστικής εξάπλωσης της πόλης ανατολικά του ΠΣΓ.

Το σχέδιο όσον αφορά τη μελλοντική οργάνωση ενοποιεί το ΠΣΓ με τον



γειτονικό οικισμό του Πενταπλατάνου (Χάρτης 20), προτείνοντας επεκτάσεις περιμετρικά του υφιστάμενου ΠΣΓ προς όλες τις κατευθύνσεις καθώς και σε άλλους οικισμούς όπως Παραλίμνη και Αμπελιές και μετατρέποντας τον οικισμό Ελευθεροχωρίου σε οικισμό παραθεριστικής κατοικίας.

**Χάρτης 20.** ΓΠΣ Γιαννιτσών  
(Πηγή ΓΠΣ Γιαννιτσών, 2009)

<sup>89</sup> Επισημαίνεται ο σχεδιασμός από το υπουργείο πολιτισμού ενός πολιτιστικού δικτύου για τη δημιουργία ενός ελκυστικού τουριστικού προϊόντος και με σκοπό την ανάδειξη των αρχαιολογικών χώρων της Μακεδονίας μέσα από τη χωροταξική προσέγγιση της μελέτης συνολικής ανάδειξης αρχαιολογικών περιοχών Πελλαίας χώρας. Το δίκτυο περιλαμβάνει θεματικές διαδρομές (πχ διαδρομή προϊστορικών χρόνων, διαδρομή μεγάλου Αλεξάνδρου, αρχαίας Εγνατίας και βυζαντινών χρόνων. Η προϊστορική διαδρομή που διατρέχει τον Αλιάκμονα ποταμό, την Καστοριά και τις Πρέσπες περνά και από το Αρχοντικό Γιαννιτσών.

<sup>90</sup> Στόχος της περιοχής αυτής είναι η εξυγίανση των περιοχών κατά μήκος των οδικών αξόνων για εξασφάλιση της υποδοχής νέων χρήσεων 3<sup>γενούς</sup> τομέα



#### 4.2 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ : Η ΕΠΤΥΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΑ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ- ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ

Βοηθητικοί στην κατανόηση της εξέλιξης του αστικού ιστού μιας μητρόπολης αιώνων στα πλαίσια διπλωματικής εργασίας με κυρίως θέμα τα Γιαννιτσα είναι οι χάρτες<sup>91</sup> διαφόρων εποχών. Οι σωζόμενοι χάρτες αποδεικνύουν πως η πόλη του Κάσσανδρου υπήρξε εξ αρχής σχεδιασμένη -ακόμα από την ελληνιστική ρωμαϊκή περίοδο. Το γεωμετρικό ορθογώνιο σχέδιο των δρόμων χρονολογείται με την ίδρυση της πόλης. Με τους περιπάτους, τα τραμ, το μετρό, τους αόρατους πια κήπους του Μπεστσινάρ (βλέπε παράρτημα εικόνων), τα πάρκα, το λιμάνι, την παραλία, τα τείχη, το Λευκό Πύργο, το Επταπύργιο, τα καφέ και τα εμπορικά αποτελεί μια διαρκώς μεταλλασσόμενη πόλη. Η μεταβολή του χώρου και του χρόνου και η πολεοδομική εξέλιξη της πόλης προσεγγίζεται με τη θεματική έκθεση Θεσσαλονίκης Ανάδειξις-Χαρτών Αναμνήσεις<sup>92</sup> με χάρτες διαφορετικών περιόδων, κλιμάκων, σχεδίασης και τεχνοτροπίας παρουσιάζοντας την διαχρονική διαδρομή της στο χώρο. ([http://culture.thessaloniki.gr/gr/maps\\_details.asp?newsid=62](http://culture.thessaloniki.gr/gr/maps_details.asp?newsid=62)). Χάρτες από υπηρεσίες διαφόρων κρατών, που αναπαριστούν το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, τους κυριότερους οικισμούς –μέσα στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και τα Γιαννιτσα- με ελληνικά ή τουρκικά ονόματα, το φυσικό ανάγλυφο και το υδρολογικό δίκτυο (βλέπε παράρτημα χαρτών). Σύμφωνα με τα δεδομένα η παλαιότερη απεικόνιση της Θεσσαλονίκης βρίσκεται σε σωζόμενο Ρωμαϊκό χάρτη που απεικόνιζε το οδικό δίκτυο της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, τον γνωστό ως Tabula Peutingeriana. Ο χάρτης αποδίδεται στο μοναχό Καστόριο ( 4<sup>ον</sup> μΧ ). Ακόμη, η Θεσσαλονίκη απεικονίζεται και στους πτολεμαϊκούς χάρτες. Στους χάρτες που συντάσσονται από τα τέλη του 15<sup>ου</sup> αιώνα η Θεσσαλονίκη σημειώνεται με διάφορα ονόματα ανάλογα με την εθνικότητα του χαρτογράφου, αλλά και ανάλογα με το αν απεικονίζεται η αρχαία Ελλάδα ή η σύγχρονη κατά την εποχή της σύνταξης του χάρτη. Στην εικόνα 8 διακρίνονται οι έξι παράλληλες οδοί της ελληνιστικής ρωμαϊκής πόλης από την Εγνατία μέχρι την Κασσάνδρου. Στην πραγματικότητα ο αστικός ιστός παραμένει ίδιος, με επιμέρους αλλοιώσεις ενός μωσαϊκού ενοτήτων και γειτονιών που όμως υπακούουν στο ορθογώνιο πλέγμα των δρόμων. Την περίοδο της τουρκοκρατίας η ανάγνωση του

<sup>91</sup> Βλέπε παράρτημα χαρτών

<sup>92</sup> Πρόκειται για τη μεγαλύτερη θεματική έκθεση χαρτών στην Ελλάδα με θέμα τη χαρτογραφική παρουσίαση μιας πόλης.



αστικού ιστού γίνεται με βάση τις συνοικίες<sup>93</sup> (εβραϊκές, ελληνικές, τουρκικές). Το μέγεθος τους και η δομή τους ποικίλλει και τα όρια μεταβάλλονται με την εξέλιξη της πόλης.

**Εικόνα 8..** Η πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης κατά τον Βελένη. (Πηγή: Θεσσαλονίκης Ανάδειξις-χαρτών Αναμνήσεις)

Από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, η προσπάθεια εκσυγχρονισμού της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας οδήγησε στη σύνταξη χαρτών μεγάλης κλίμακας, όπου απεικονίζονται τα ΟΤ και οι δρόμοι της εποχής (Θεσσαλονίκης Ανάδειξις -Χαρτών Αναμνήσεις). Η πυρκαγιά<sup>94</sup> του 1917 και οι ανάγκες αποκατάστασης των πυροπαθών οδήγησαν -με επικεφαλής τον πολεοδόμο

Ernest Hébrard<sup>95</sup>-στη σχεδίαση ρυμοτομικού σχεδίου σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα για πολεοδομικές παρεμβάσεις σε ιστορικές πόλεις. Το νέο καινοτόμο<sup>96</sup> σχέδιο διατηρεί την κατεύθυνση των βασικών αξόνων παράλληλα με την θάλασσα με τους κάθετους δρόμους να κατευθύνονται προς αυτήν, μετασχηματίζει όμως τις επιμέρους διαδρομές.

<sup>93</sup> Τα ονόματα δίνονται από τις εκκλησίες το τζαμί ή την συναγωγή- το κοινωνικό κέντρο της εκάστοτε συνοικίας

<sup>94</sup> Χρονολογία ορόσημο για τον μετασχηματισμό της πόλης ήταν η πυρκαγιά του 1890. Έγινε τότε ένα σχέδιο με νέες ορθογωνικές χαράξεις. (Καραδημου,2000) .

<sup>95</sup> Ο πολεοδόμος και ιστορικός P.Lavedan γράφει για την επέμβαση του Hebrard «ξαναβρίσκουμε ένα μεγάλο μέρος από την πρωταρχική κανονικότητα του ελληνιστικού σχεδίου αλλά η χάραξη είναι ποικίλη μετασχηματισμένη εύκαμπτη». Το σχέδιο Hebrard εξακολουθεί να σημαδεύει την εικόνα της πόλης σήμερα.

<sup>96</sup> Ο πολεοδομικός σχεδιασμός αν και στις αρχές του αιώνα εξετάζει διεξοδικά θέματα κλιματικής προσαρμογής, σωστού ηλιασμού και σκιασμού με τη στροφή του πολεοδομικού καννάβου σε πλάγια κατεύθυνση προς τα βασικά σημεία του ορίζοντα αποτρέποντας την διοχέτευση του ψυχρού βορινού ανέμου στο εσωτερικό του αστικού ιστού (Γερόλυμπου,1995).

Οι συνοικίες των Οθωμανών αντικαθίστανται από τον θεσμό ορισμένων τυπικών ΟΤ. Ο δρόμος γίνεται το κυρίαρχο στοιχείο με τις νέες οικοδομές να συντάσσονται εν σειρά. Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα έντονη οικοδομική δραστηριότητα. Για πρώτη φορά μετά την απελευθέρωση χτίζονται στην πόλη κτίρια δημόσια με κοινωφελείς χρήσεις και πρωτοεμφανίζονται τα μέγαρα που στεγάζουν εμπορικές χρήσεις-διατηρώντας τις ίδιες χρήσεις γης στο παλιό εμπορικό κέντρο. Στις πολυκατοικίες αυτής της 10<sup>ετίας</sup> γίνεται φανερή η τυποποίηση. Το κράτος, οι θρησκευτικές κοινότητες, οι ξένες αποστολές και οι βιομηχανικές εταιρείες θα προσφέρουν στην πόλη μια σειρά νέων κτιριακών τύπων και μορφών. Έτσι, η πόλη παρουσιάζει κτίρια διαφόρων ρυθμών που επικρατούν και στην Ευρώπη (εκλεκτικιστικά κα) (Γερόλυμπου,1995).

Η μεταβολή της πόλης αποτυπώθηκε σε μια συνεχή παραγωγή χαρτών και κατά την 20<sup>ετία</sup> 1920-1940 (Χάρτης 20 & παράρτημα χαρτών). Ωστόσο, τα γεγονότα της μικρασιατικής καταστροφής, το πρόβλημα των προσφύγων, τα συμφέροντα και οι συνεχείς παρεμβάσεις για λόγους πολιτικής και «μικροπολιτικής» σκοπιμότητας οδήγησαν σε τροποποιήσεις και λίγα χαρακτηριστικά του αρχικού σχεδίου διατηρήθηκαν. Έτσι, η Θεσσαλονίκη πέρασε στην επόμενη φάση της πολεοδομικής της ιστορίας. Στη νέα αυτή περίοδο οι στενοί δρόμοι και τα σοκάκια αντικαθίστανται με μεγάλα ΟΤ και δρόμους και η οθωμανική πόλη μετεξελίσσεται σε ευρωπαϊκή (Γερόλυμπου,1995).



**Χάρτης 20.** Το πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης, «Τοπογραφικόν Διάγραμμα της Πόλεως Θεσσαλονίκης». Σχεδίαση σε διαφάνεια, κλίμακα 1:10000, περίπου το 1935 (Πηγή: Θεσσαλονίκης Ανάδειξις-Χαρτών Αναμνήσεις)



Με την έλευση των προσφύγων μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή το ελληνικό κράτος προχώρα σε επεκτάσεις του σχεδίου και εκπόνηση νέων ρυμοτομικών. Οι εντάξεις νέων περιοχών της ΕΠΘ σε σχέδιο πόλης συνεχίζονται μέχρι σήμερα. Δεκάδες ρυμοτομικά σχέδια και τροποποιήσεις υφιστάμενων σχεδίων βρίσκονται στις αρμόδιες υπηρεσίες. Σήμερα σώζονται σε διάφορες γλώσσες χάρτες με ικανοποιητική απεικόνιση της πόλης και της ΕΠΘ, πολύτιμο εργαλείο για την καθημερινότητα των κατοίκων και την πολεοδομική εξέλιξη της Θεσσαλονίκης, λειτουργώντας ως αφετηρία σχεδιασμού για τους πολεοδόμους. Θα λέγαμε πως η πολεοδομική εξελικτική πορεία της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει συνέχεια στην διαχρονική της πορεία της από τη γέννηση μέχρι και την υφιστάμενη δομή της. Η παλιά Εγνατία οδός αποτέλεσε σε όλη τη διάρκεια της ζωής της πόλης την κύρια οδό<sup>97</sup> και τον καθοριστικό άξονα για την ανάπτυξη της πόλης. Στη πόλη συμβιώνουν η αρχαία ιστορία της από την αγορά, το ρωμαϊκό forum, το Γαλεριανό συγκρότημα με νεώτερα κτίρια των βυζαντινών χρόνων και διάσπαρτα οθωμανικά μνημεία (χαμάμ, χάβρες, μπεζεστένι κα). Η συμβίωση όλων των παραπάνω αντιφατικών αρχιτεκτονικών αποτυπωμάτων δημιουργεί ένα μωσαϊκό εικόνων που προκαλούν το πολεοδομικό ενδιαφέρον. Την αντίφαση συμπληρώνουν οι πολυκατοικίες που ξεπήδησαν από το θεσμό της αντιπαροχής στις 10<sup>ετίες</sup> του 1960, 1970 και 1980. Οι πολεοδόμοι στις αρχές του προηγούμενου αι. οραματίστηκαν τη Θεσσαλονίκη ως μια ευρωπαϊκή μεγαλούπολη, ερεύνησαν τις γεωγραφικές της ιδιαιτερότητες, τα μνημεία<sup>98</sup> της και χάραξαν τον αστικό της ιστό με ανοιχτούς χώρους, διοικητικά κέντρα, μνημειακούς οδικούς άξονες, πλατείες, περιαστικό δάσος, μετρό και προαστιακό ως τη Χαλκιδική. Πολλά σημεία του αρχικού σχεδιασμού παραμένουν ευδιάκριτα έως σήμερα στο κέντρο της (πχ πλατεία Αριστοτέλους), ενώ άλλες σημαντικές παρεμβάσεις πχ μετρό χρειάστηκαν 80 χρόνια για να επανασχεδιαστούν. Η άναρχη ανοικοδόμησή της όμως και η κυριαρχία του μπετόν άλλαξαν τη μορφή της. Ο αστικός ιστός της σημερινής Θεσσαλονίκης ακολουθεί το σχέδιο του ιστορικού κέντρου μετά την πυρκαγιά του 1917, στις παρυφές της πυρίκαιυστης ζώνης. Περιλαμβάνει πολλά μνημεία και κομμάτια της νεότερης πολεοδομικής ιστορίας όπως

<sup>97</sup> Η αρχαία Εγνατία, η via reggie των Ρωμαίων, η λεωφόρος των Βυζαντινών, ο φαρδύς δρόμος για τους νεώτερους( Εγνατία Οδός ΑΕ)

<sup>98</sup> Ανατολικό τείχος, Ροτόντα, Αψίδα του Γαλέριου, το συγκρότημα των ανακτόρων στην πλατεία Ναυαρίνου, βυζαντινές εκκλησίες, εκλεκτιστικά κτίρια της ύστερης τουρκοκρατίας και του μεσοπολέμου κα



οι διαμορφώσεις του δημόσιου χώρου στη Δ. Γούναρη και η ζώνη πρασίνου γύρω από τα τείχη.

Σύμφωνα με στοιχεία έρευνας της Καθημερινής «ποιότητα ζωής στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας σήμερα» (Μαιος,2008) σε σχετική ερώτηση για την ποιότητα ζωής στη Θεσσαλονίκη 52% των ερωτηθέντων είναι δυσαρεστημένοι 35% ικανοποιημένοι ενώ 14% τίποτε από τα δυο. Στην ίδια έρευνα σε ερώτηση κατά πόσο τα τελευταία χρόνια η ζωή στη Θεσσαλονίκη καλυτέρεψε η χειροτέρεψε, 56% έχει θετική απόκριση στην ερώτηση και μόλις 13% θεωρεί ότι η πόλη εξελίσσεται θετικά. Όσον αφορά τα προβλήματα που εντοπίζουν οι κάτοικοι στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας μεταξύ των οποίων και η Θεσσαλονίκη αυτά με σειρά κρισιμότητας είναι το κυκλοφοριακό, η ανεργία, η μόλυνση, το αυξημένο κόστος διαβίωσης, η έλλειψη χώρων στάθμευσης, τα ΜΜΜ και γενικότερα η κατάσταση στο οδικό δίκτυο, η έλλειψη πρασίνου και ελεύθερων χώρων αναψυχής, η ανασφάλεια, η ατμοσφαιρική ρύπανση κα.

#### 4.3. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ < ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ. ΠΑΡΑΛΛΗΛΗ ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΤΩΝ ΔΥΟ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΛΘΟΝΤΙΚΟ ΚΑΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟ ΧΡΟΝΟ

Η πολεοδομική παράμετρος της ανισωτικής σχέσης της Θεσσαλονίκης με τα Γιαννιτσα είναι ίσως η απεικόνιση ή καλύτερα η προβολή στον πραγματικό χώρο όλων των γενικών και ειδικών παραμέτρων εξεταστήκαν, -είτε δεν εξετάστηκαν αφού θεωρήθηκαν υποδεέστερης επιρροής- στην παρούσα διπλωματική. Το πόση ανάπτυξη συσσωρεύει εν τέλει ο κάθε χώρος και η κάθε πόλη είναι άρρηκτα συνδεδεμένο και αλληλεπιδρά διαρκώς με τους αρχικούς λόγους που υποκίνησαν την αστική συγκέντρωση και σε τελική ανάλυση με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα κάθε περιοχής.

Είναι ολοφάνερο από την ιστορική ανάδρομη στο παρελθόν και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του κάθε τόπου που αναλύθηκαν σε προηγούμενα κεφάλαια πως οι δυο πόλεις έχουν μια ξεκάθαρα ξεχωριστή και ενδιαφέρουσα διαδρομή στο ταξίδι του χρόνου. Βέβαια, έχουν σαφώς επηρεαστεί και πλαστεί κάτω από τις ιδιαίτερες και διαφορετικές συνθήκες της κάθε περιοχής, οι οποίες αλυσιδωτά επέδρασαν διαμέσου των αιώνων και τις εναπόθεσαν στην ματιά μας όπως σήμερα τις αντικρίζουμε και τις βιώνουμε. Αυτό σε καμία περίπτωση δε σημαίνει ότι οι δυο παράλληλες πορείες υπήρξαν αυτοτελείς και αυτόνομες. Όπως είναι φανερό έχουν λαξευτεί από τα ίδια ιστορικά γεγονότα, πολιτικές αποφάσεις και εθνικές συνθήκες από την αρχαιότητα, τα βυζαντινά χρόνια, τη ρωμαϊκή αυτοκρατορία, τις σταυροφορίες, την τουρκοκρατία έως τους βαλκανικούς πολέμους και το σήμερα του 21<sup>ου</sup> αιώνα.

Επιπλέον, στην πύκνωση, την ανάπτυξη την παρακμή ή την παραλίγο ερήμωση τους επέδρασαν φυσικά φαινόμενα (σεισμοί, πλημμύρες κα) και η εξέλιξη της γεωμορφολογίας της περιοχής. Είναι αποδεδειγμένο από τις ίδιες τις σύγχρονες πολεοδομικές πρακτικές και τις παρατηρήσεις των αστικών κέντρων πως πόλεις που αξιοποιούν και επενδύουν στο υγρό τους στοιχείο είτε εμπορικά πχ λιμάνι, είτε αισθητικά (αστικές αναπλάσεις ενσωμάτωσης του υγρού στοιχείου waterfronts ποτάμια, λίμνες, κα) πλάθοντας μια γραφική εικόνα που ελκύει τους κατοίκους και τους επισκέπτες έχουν ένα προβάδισμα στην ανάπτυξη απέναντι σε πόλεις χωρίς υγρό στοιχείο. Ίσως λοιπόν η εξέλιξη της γεωμορφολογίας του Θερμαϊκού να ήταν ένα φυσικό φαινόμενο μη αναστρέψιμο, αλλά κάνεις δεν μπορεί να πει με σιγουριά πόσους κατοίκους και πόση αστική ανάπτυξη και μεγαλύτερη εξελικτική θα είχαν τα Γιαννιτσα

αν δεν είχε παρθεί η πολιτική και αναγκαία λόγω των λοιμώξεων απόφαση αποξήρανσης της λίμνης το 1927.

Επιπρόσθετα, αξίζει να παρατηρηθεί πως η πολεοδομική τους εξέλιξη και η επιβίωση στο χρόνο των Γιαννιτών και της Θεσσαλονίκης είναι η μεγαλύτερη απόδειξη πως οι αστικές συγκεντρώσεις που εξετάζουμε υπήρχε και εξακολουθεί να υφίσταται η δυναμική της εξέλιξης και της ανάπτυξης. Η ισορροπία των αστικών έλξεων και μετακινήσεων βέβαια από κάποιο κρίσιμο σημείο και έπειτα είχε μια ισχυρή ροπή προς τη Θεσσαλονίκη αφού οι οικονομίες συγκέντρωσης σύμφωνα με τις οικονομικές θεωρίες τείνουν να ενισχύουν τις ήδη δυνατές αγορές.

Στην εξέλιξη του μέλλοντος, όπως προβλέπεται, σημαντικό ρόλο αναμένεται όμως να διαδραματίσουν και οι αντιοικονομίες συγκεντρώσεις. Οι μητροπόλεις είναι η ανεκπλήρωτη πολλές φορές υπόσχεση των ευκαιριών απασχόλησης και ανεύρεσης καλύτερων συνθηκών ζωής και παροχής υπηρεσιών. Η αστυφιλία όμως που δημιουργούν οι ροπές των μετακινήσεων προς τα μεγάλα αστικά κέντρα συσσωρεύουν ποικίλα προβλήματα, όπως άνεργο πολυπληθές εργατικό δυναμικό, μόλυνση και γενικότερα υποβάθμιση της ποιότητας ζωής και του αστικού περιβάλλοντος. Αναμφισβήτητα η συμπρωτεύουσα μπορεί ίσως να παρέχει καλύτερες ευκαιρίες στην απασχόληση για τους ντόπιους ή τους έλληνες και ξένους μετανάστες, αν και τα τελευταία στατιστικά της αυξανόμενης ανεργίας ανατρέπουν αυτήν την υπόθεση. Στα πλαίσια της ενδυνάμωσης της περιφέρειας, της αποδυνάμωσης των αντιοικονομιών συγκέντρωσης και της μείωσης των περιφερειακών ανισοτήτων θα μπορούσε να αξιοποιηθεί η εγγύτητα των Γιαννιτών και άλλων δορυφορικών πόλεων στη Θεσσαλονίκη με τη βελτίωση καταρχήν των υφιστάμενων μεταφορικών υποδομών και την υλοποίηση της προμελέτης σκοπιμότητας του προαστιακού σιδηρόδρομου (βλέπε παράρτημα). Οι ημερήσιες μετακινήσεις στον άξονα Γιαννιτσα-Θεσσαλονίκη ήταν πάντοτε αυξημένες και όπως φαίνεται και από την πρωτογενή έρευνα πεδίου πολλοί είναι οι κάτοικοι των Γιαννιτών που θα ήθελαν να αξιοποιήσουν τις εργασιακές ευκαιρίες και επαγγελματικές προοπτικές που παρέχει η Θεσσαλονίκη, αλλά παράλληλα προτιμούν τα χαμηλότερα κόστη αγορών, διαμονής και τους πιο ανθρώπινους και χαλαρούς ρυθμούς της επαρχίας, αμβλύνοντας έτσι τις δυσχέρειες και την αστική και περιβαλλοντική υποβάθμιση της μεγαλούπολης.

Η απόσταση της Θεσσαλονίκης μειώνεται με τον καιρό διαμορφώνοντας με τον καιρό μια προαστιακή αντίληψη ως προς ένα μελλοντικό μητροπολιτικό βαρύκεντρο, άποψη που υποστηρίζεται και από τα χωροταξικά και πολεοδομικά νομοθετικά δεδομένα, όπως είδαμε και στο πρώτο κεφάλαιο. Η βαρύνουσα σημασία της δυτικής εισόδου της Θεσσαλονίκης με την σταδιακή απαξίωση των βιομηχανικών μονάδων που βρίσκονται σε απόσταση αναπνοής από τον Γαλλικό ποταμό δίνει πολλές ευκαιρίες οικιστικής ανάπτυξης στην ανατολική πλευρά των Γιαννιτσών, την κοντινότερη στη Θεσσαλονίκη, αρκεί η πόλη να συνδεθεί όπως προαναφέρθηκε και με μέσα σταθερής τροχιάς συνδεδεμένη με την Θεσσαλονίκη μέσω Πέλλας, προσθέτοντας άλλο ένα συγκριτικό πλεονέκτημα σε αυτήν την διαδρομή.

Επιπλέον, ο αυξανόμενος μητροπολιτικός ρόλος της Θεσσαλονίκης σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο μπορεί να δώσει επιπλέον προστιθέμενη αξία και στα Γιαννιτσά. Η Θεσσαλονίκη υπερτερεί ακόμα και ως προς την Αθήνα όσον αφορά στο ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει λόγω της κομβικής της θέσης στα Βαλκάνια. Το πλεονέκτημα σε αυτήν την εγγύτητα είναι διπλό. Η Ελλάδα είναι σε ανώτερη θέση στον καταμερισμό εργασίας από ότι τα Βαλκανικά κράτη και επιπλέον η απόσταση της είναι η εγγύτερη από κάθε άλλο κράτος της ΕΕ (Οικονόμου, 2000a), μιας και αποτελεί τμήμα τους. Όσον αφορά το διεθνή ρόλο η Αθήνα μπορεί ενδεχομένως να γίνει μια διεθνής μητρόπολη, αλλά η Θεσσαλονίκη αναμένεται να παραμείνει τουλάχιστον τα επόμενα χρόνια μια βαλκανική περιφερειακή μητρόπολη που συγκεντρώνει όμως πολύ δυναμικότερες τις προϋποθέσεις να εξελιχτεί στο μέλλον (Οικονομου, 2000a). Η Θεσσαλονίκη αναμένεται να έχει έτσι έναν διεθνή ρόλο πιο οριοθετημένο και μικρότερου απόλυτου, αλλά σαφώς μεγαλύτερου, ειδικού βάρους, σε σύγκριση με την Αθήνα..... Δεν είναι τυχαίο ότι στη στρατηγική που προτείνει το ΣΑΚΧ για τη μητροπολιτική βαθμίδα του ευρωπαϊκού αστικού δικτύου εστιάζει σε δυο τύπους μητροπόλεων, τις παγκόσμιες πόλεις και τις "πόλεις-πύλες"<sup>99</sup> στις απομακρυσμένες περιφέρειες του ευρωπαϊκού χώρου (Οικονόμου, 2000a) Στο μέλλον όμως μια μονοκεντρική Θεσσαλονίκη δεν μπορεί να έχει σοβαρές πιθανότητες να ανταποκριθεί στο ρόλο της. (Καυκαλάς, 1999)

<sup>99</sup> Η έννοια των gateway cities βρίσκεται στον αντίποδα της θεωρίας του Christaller και περιγράφει πόλεις που εξυπηρετούν απομακρυσμένες αγορές και την άμεση ενδοχώρα τους, ενώ οι σχέσεις με το υπόλοιπο δίκτυο των οικισμών δεν είναι απλά σχέσεις εγγύτητας, αλλά ροής πληροφορίας και παραγωγικής συνεργασίας (Καυκαλάς, 1999)



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5°. ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΜΕΤΡΩΝ-ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΈΡΕΥΝΑΣ****5.1. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΣΕ ΦΟΡΕΙΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ**

Στα πλαίσια της σκιαγράφησης των Γιαννιτών πραγματοποιήθηκε πρωτογενής έρευνα πεδίου. Απαραίτητη κρίθηκε η συνδιαλλαγή με τους φορείς της πόλης με στόχο της τον συνυπολογισμό της επίσημης άποψης των οργανωμένων πολιτών του τόπου για το κατά πόσο και προς ποια κατεύθυνση η υφιστάμενη κατάσταση του τόπου δημιουργεί αναπτυξιακές προοπτικές, μιας και ο ρόλος των τοπικών φορέων στην δημιουργία η ακόμα και την ανατροπή μιας εικόνας μιας πόλης αποδεικνύεται καταλυτικός με περιπτώσεις πόλεων όπως το Εδιμβούργο (Simpson *et al*, 1999), το Μπέλφαστ (Ellis *et al*, 2000), το Δουβλίνο (Ellis *et al*, 2001), όπου η συνεισφορά των τοπικών αυτοδιοικήσεων στο σχεδιασμό σε πολιτικές urban regeneration και η επένδυση σε πολιτιστικές δραστηριότητες άλλαξαν ριζοσπαστικά τα αστικά σκηνικά και τουριστικά δρώμενα.

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στην περιοχή του ΔΓ, στα πλαίσια του μαθήματος Στρατηγικές Αστικής Ανάπτυξης και Αστικής Διαχείρισης του ΠΜΣ. Ο χρόνος διεξαγωγής της ήταν από 01-06-2009 έως 8-06-2009 (Πίνακας 10). Η συλλογή των στοιχείων επιτεύχθηκε μέσω χρήσης ερωτηματολογίων, που διανεμήθηκαν σε διάφορους φορείς της πόλης (βλέπε παράρτημα στατιστικών). Οι συμμετέχοντες στην έρευνα προσεγγίστηκαν στους φορείς που δραστηριοποιούνται. Η συμπλήρωση των ερωτηματολογίων έγινε -εκτός από τρία (3) ερωτηματολόγια που συμπληρώθηκαν επιτόπου- με τη μεσολάβηση χρονικού διαστήματος 1-2 ημερών και σε μία μόνο περίπτωση έγινε ηλεκτρονική συμπλήρωση και αποστολή. Συνολικά ρωτήθηκαν 42 οργανωμένοι πολίτες και απαντήθηκαν 30 ερωτηματολόγια, ενώ επεξεργάσιμα κρίθηκαν τα περισσότερα. Το ερωτηματολόγιο (βλέπε παράρτημα ερωτηματολογίων) διανεμήθηκε σε φορείς (πίνακας παραρτήματος). Οι ομάδες των ερωτήσεων (πίνακας 11) διαμορφώθηκαν για θέματα σχετικά με την δυνητική ανάπτυξη της πόλης, την εικόνα της προς τα έξω, την ανταγωνιστικότητα της, τις υφιστάμενες και τυχόν απαιτούμενες υποδομές, τις υπό εξέλιξη παρεμβάσεις, την συμβολή του city marketing στην τοπική ανάπτυξη μιας περιοχής, το διαμορφούμενο όραμα για την πόλη, και την θετική-για τα Γιαννιτά- επίλυση της ανισωτικής αστικής σχέσης με τη Θεσσαλονίκη.

**Πίνακας 10** . Χώροι συμπλήρωσης και αριθμός συμμετεχόντων- έρευνα πεδίου φορέων Γιαννιτσών, Ημερομηνίες διεξαγωγής της έρευνας, απευθυνόμενο κοινό και αριθμός συμμετεχόντων (Ιδία επεξεργασία)

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΠΕΥΘΥΝΟΜΕΝΟ ΚΟΙΝΟ	ΔΕΙΓΜΑ
01-06-2009	23	1
02-06-2009	0	11
03-06-2009	0	0
04-06-2009	0	3
05-06-2009	15	13
06-06-2009	2	1
07-06-2009	2	0
08-06-2009	0	1
09-06-2009	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>42</b>	<b>30</b>

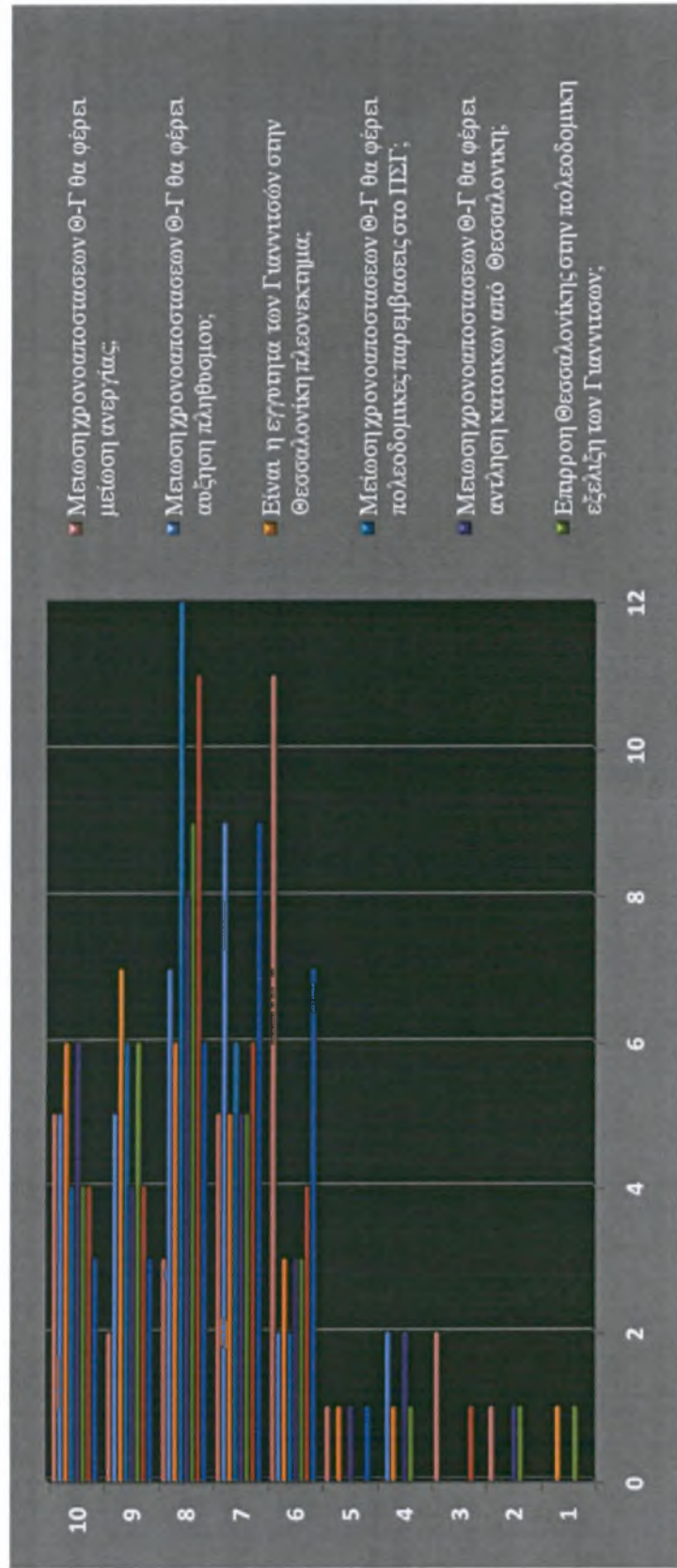
**Πίνακας 11.** Αριθμός ερωτήσεων ανά ομάδα ερωτήσεων του ερωτηματολογίου προς τους φορείς ( Ιδία επεξεργασία)

Α/Α ΟΜΑΔΑΣ	ΟΜΑΔΕΣ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ
1	Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ ΠΡΟΣ ΤΑ ΕΞΩ	8
2	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ	6
3	ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ PLACE MARKETING	4
4	ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ PLACE MARKETING	14
5	Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ PLACE MARKETING ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΑΡΧΩΝ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ-ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ	5
6	Η ΕΠΙΤΥΧΙΑ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΑ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	8
7	ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ-ΤΟ ΟΡΑΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ	3
8	ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ ΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ	4

## Ομάδα 6<sup>η</sup>: Η ΕΓΓΥΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΑ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Αξιολογήστε την επιρροή που μπορεί να έχει η εγγύτητα της Θεσσαλονίκης στην τοπική οικονομική ανάπτυξη των Γιαννιτών κατατάσσοντας την άποψή σας για τα παρακάτω ζητήματα σε μια δεκάβαθμη κλίμακα με αυξανόμενη ισχύ .

Γράφημα 5.1 Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσα και η επιρροή της στην τοπική ανάπτυξη

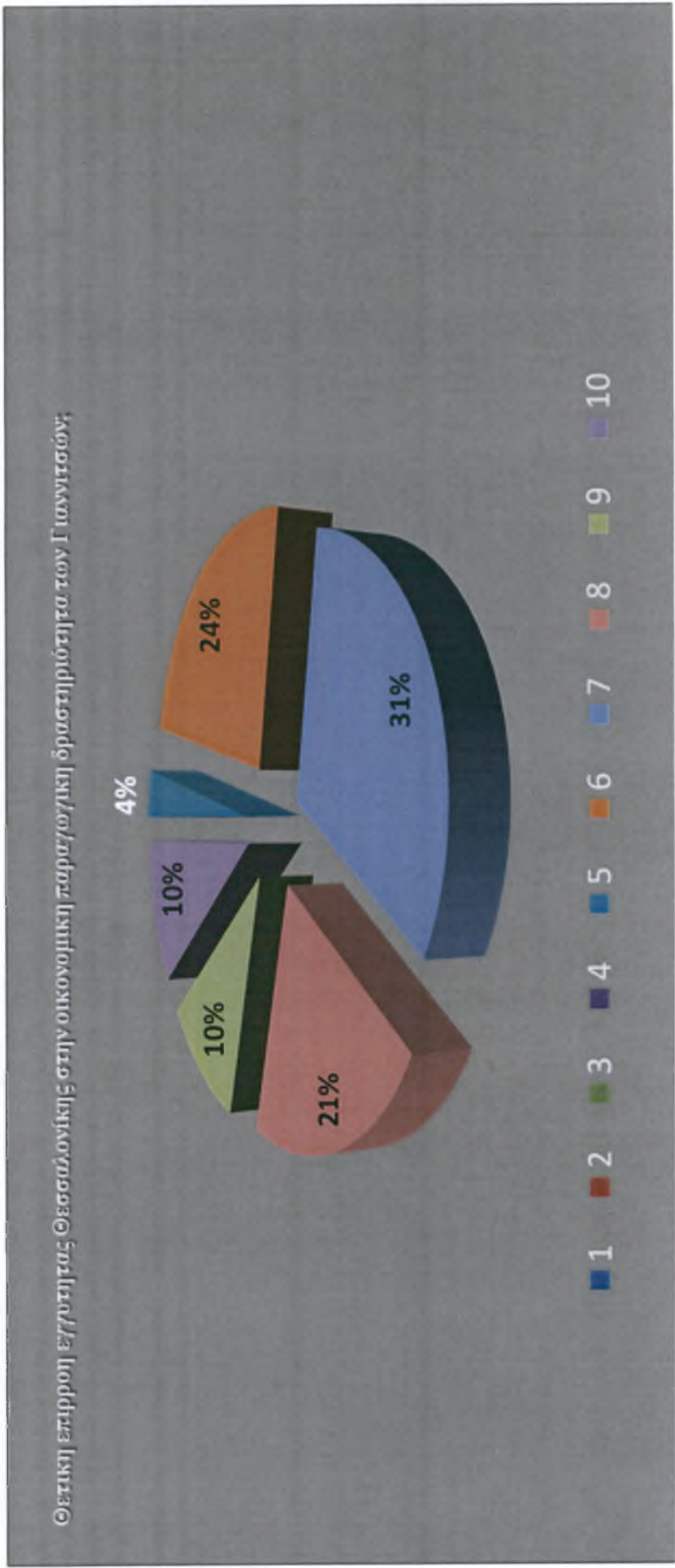


(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



Πιστεύετε πως η χωρική εγγύτητα της πώλης των Γιαννιτσών στο ΠΣΘ και τη ΒΙΠΕ της είναι θετική με οικονομικούς όρους και αν όχι θα μπορούσε με συντονισμένες δράσεις να αποβεί ευεργετική για την οικονομική και παραγωγική δραστηριότητα της περιοχής:

**Γράφημα 5.2** Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Παραγωγική δραστηριότητα

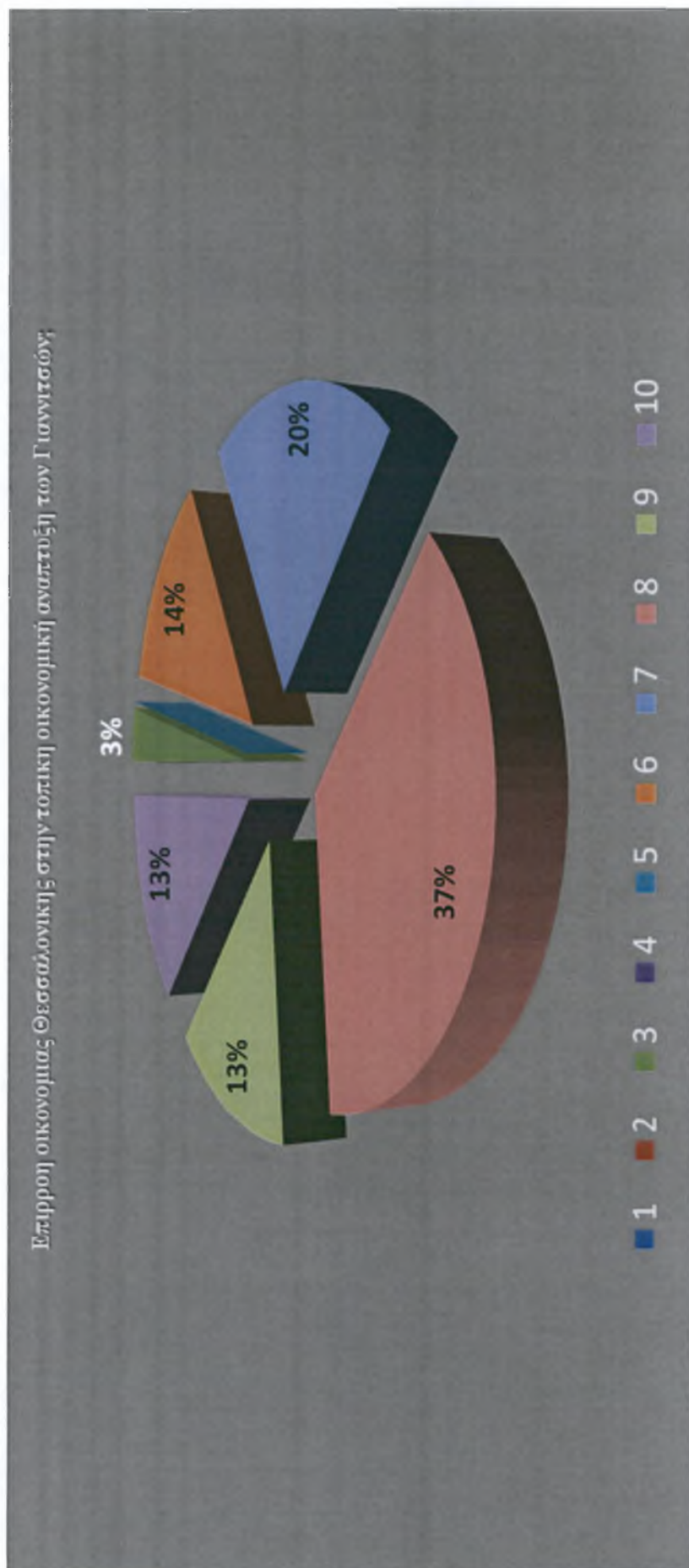


(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



Κατά πόσο η ισχυρή οικονομία της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης και του νέου ρόλου που αποκτά σταδιακά στα Βαλκάνια και την Ευρώπη μπορεί να επηρεάσει την τοπική οικονομική ανάπτυξη των Γιαννιτσών;

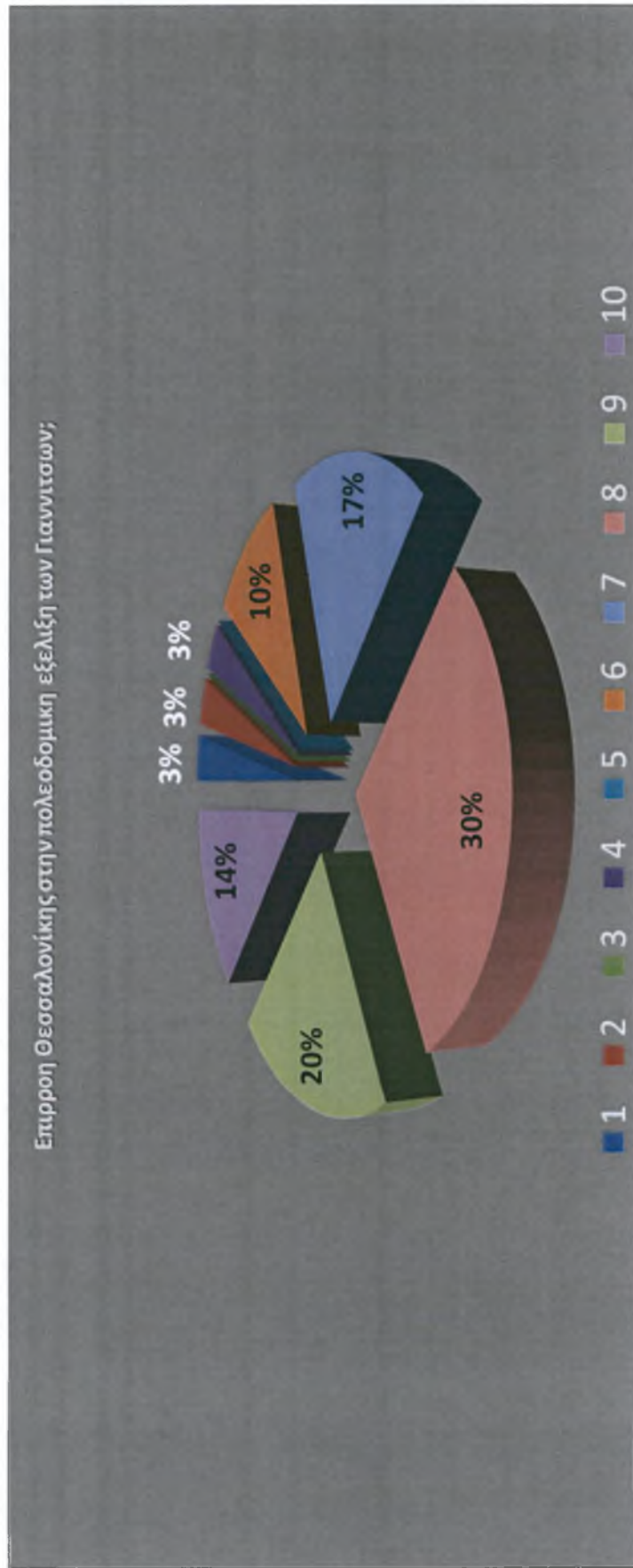
**Γράφημα 5.3** Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Η Θεσσαλονίκη προωθείται μέσω των χωροταξικών πλαισίων ως Πύλη των Βαλκανίων που αναμένεται να παίξει σημαντικό ρόλο στις προσεχείς οικονομικές εξελίξεις. Θεωρείτε πιθανό το σενάριο η ενίσχυση του ευρωπαϊκού ρόλου της Θεσσαλονίκης στο μέλλον να επηρεάσει την πολεοδομική εξέλιξη των Γιαννιτσών;

**Γράφημα 5. 4** Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Πολεοδομική εξέλιξη Γιαννιτσών

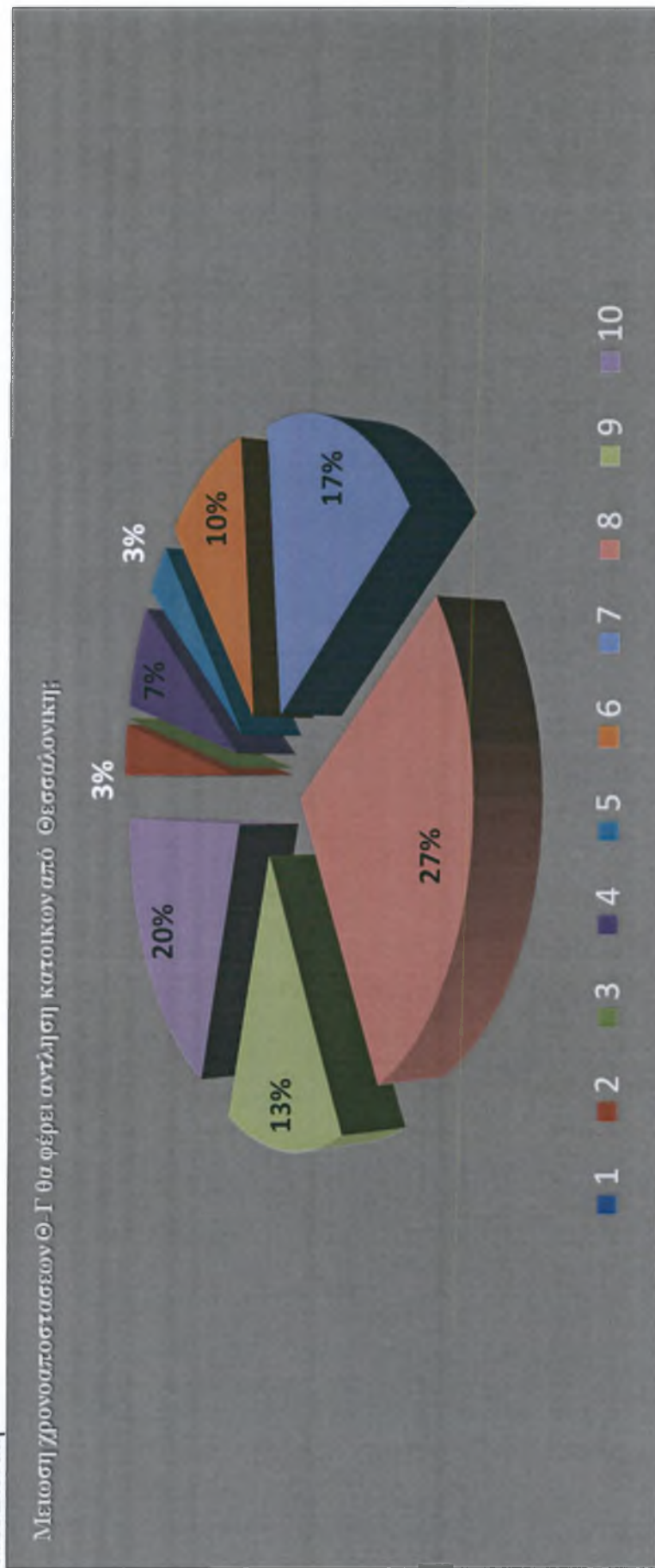


(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



Θεωρείται πιθανό ενδεχόμενο η δηννητική βελτίωση της σύνδεσης Θεσσαλονίκης-Γιαννιτών (πχ μέσω προαστιακού και των λοιπών μέσων μεταφοράς) να χρειάζεται να υποστηριχθεί από πολεοδομικές παρεμβάσεις στον αστικό ιστό των Γιαννιτών;

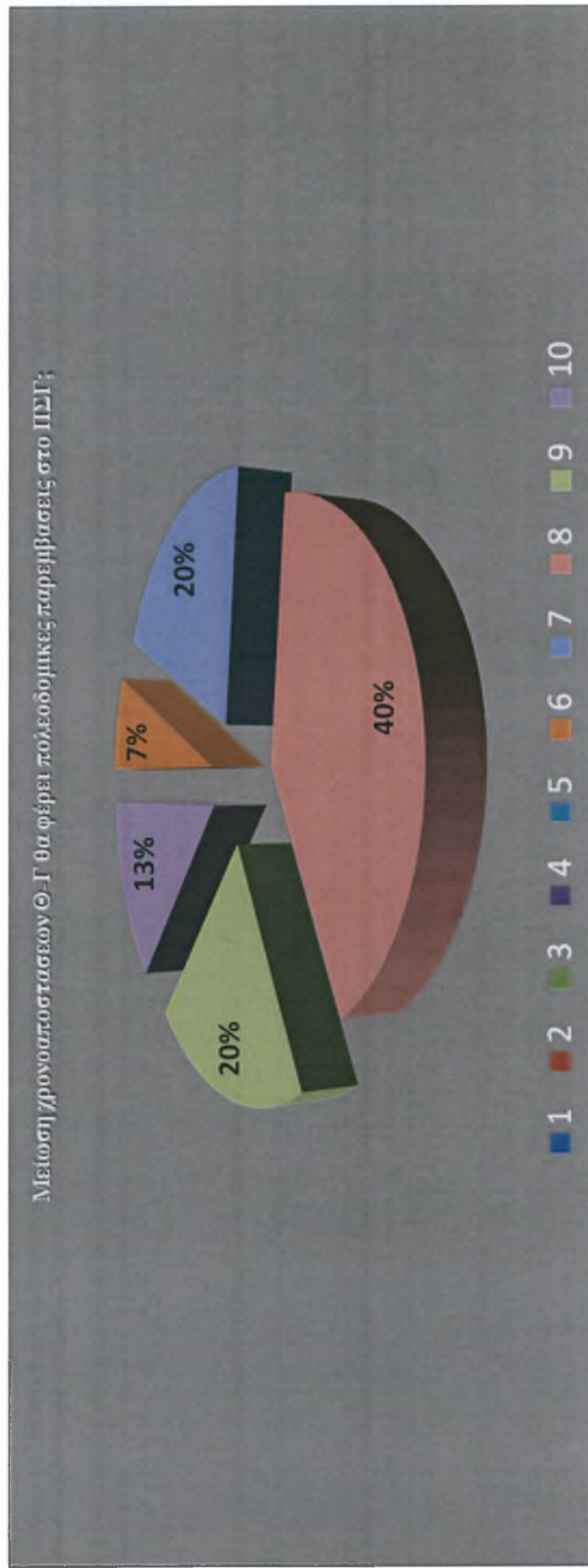
**Γράφημα 5.5** Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Αντίληψη κατοίκων από Θεσσαλονίκη



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Στην διεθνή συγκυρία της οικονομικής κρίσης οι αυξητικές τάσεις της ανεργίας είναι από τα βασικότερα και πλέον δυσεπίλυτα προβλήματα της περιοχής. Θεωρείτε πως η μείωση της χρονοαποστάσης Θεσσαλονίκης-Γιαννιτών με βελτίωση των μεταφορικών συνδέσεων μπορεί να συμβάλει το πρόβλημα;

**Γράφημα 5.6** Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Προαστιακός και Πολοδομική εξέλιξη

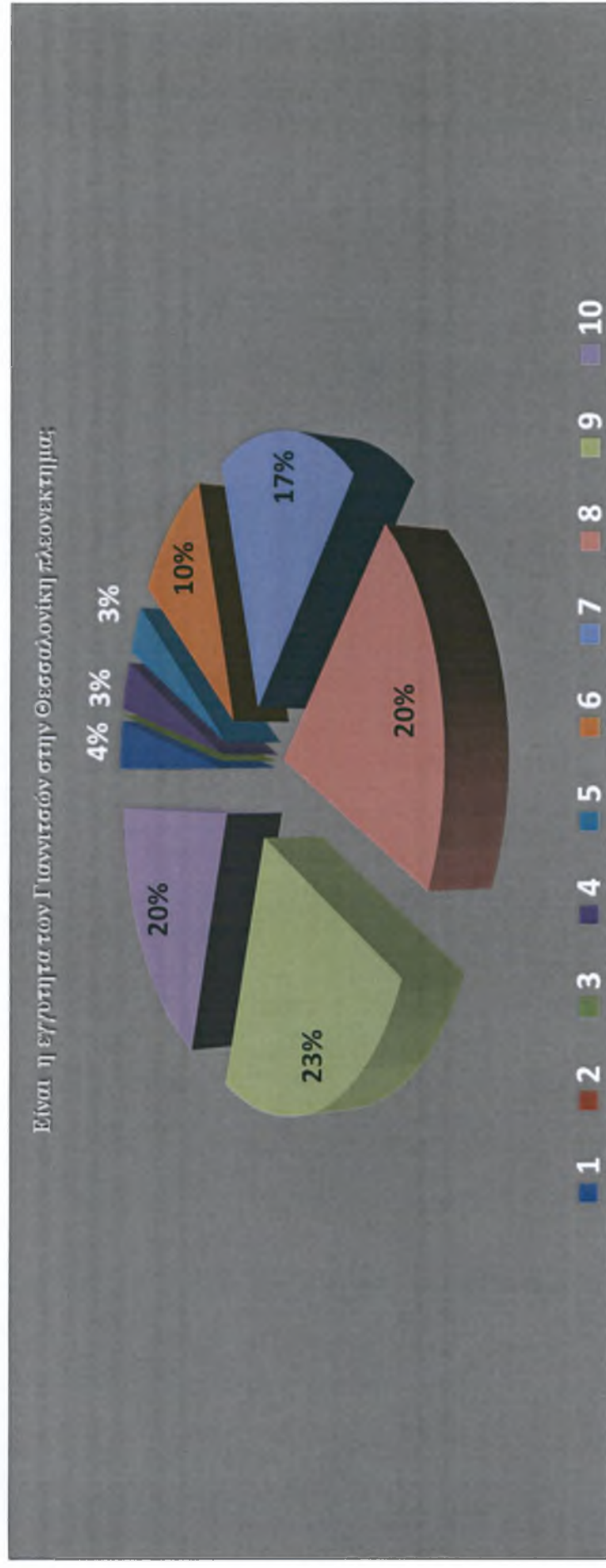


(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



Κατά την προσωπική σας άποψη η εγγύτητα των Γιαννιτσών στη Θεσσαλονίκη αποτελεί πλεονέκτημα; Αναφέρετε ενδεχομένως θετικές ή και αρνητικές συνέπειες της διάχυσης και πιθανούς τρόπους άντλησης εννοϊκών αποτελεσμάτων των παράπλευρων συνεπειών της ανάπτυξης

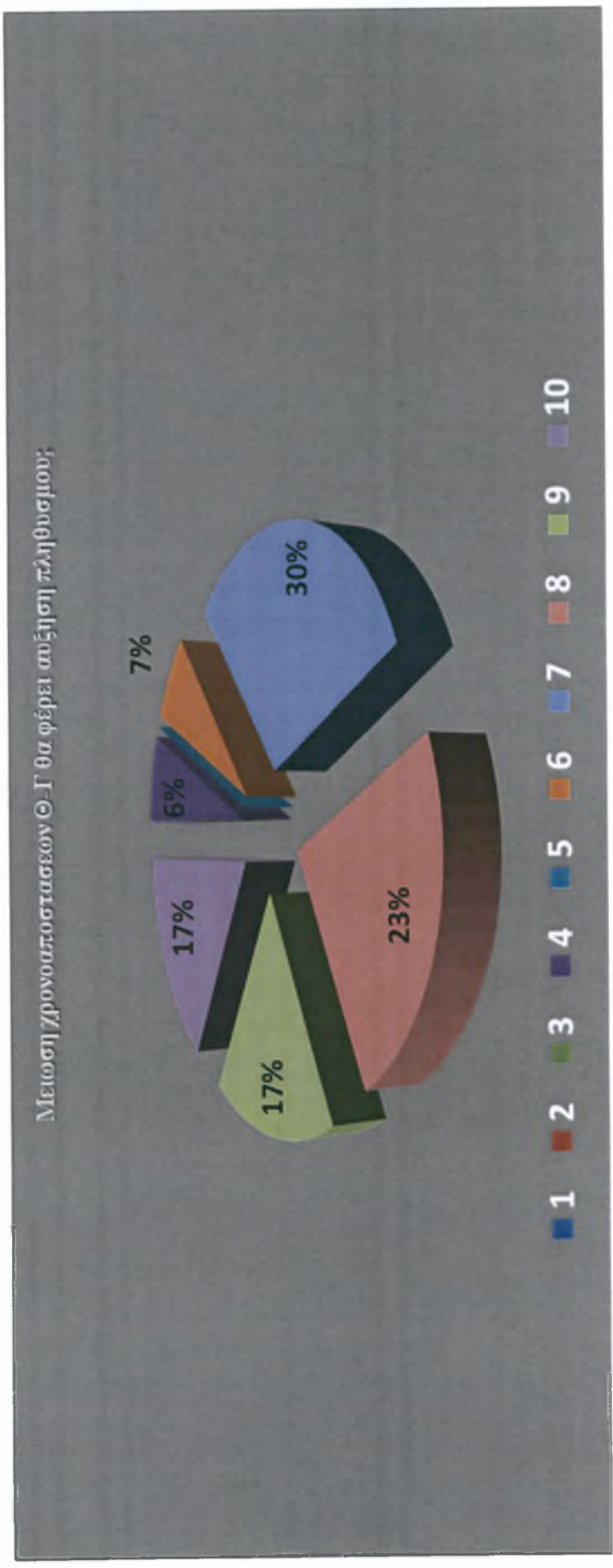
**Γράφημα 5. 7** Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Πλεονέκτημα η μειονέκτημα



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Τα δημογραφικά στοιχεία καταδεικνύουν τις πλέον αυξητικές τάσεις του Ν. Πέλλας στο δίκτυο των εσωτερικών μεταναστεύσεων των τελευταίων χρόνων, αλλά και των μεταναστεύσεων από τους όμορους νομούς. Η μείωση της χρονοαποστάσης με Θεσσαλονίκη με κάθε δυνατό τρόπο μπορεί να συντελέσει ακόμα θετικότερα στην αύξηση του πληθυσμού της πόλης η αντίστροφα;

**Γράφημα 5.8** Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-Αύξηση πληθυσμού

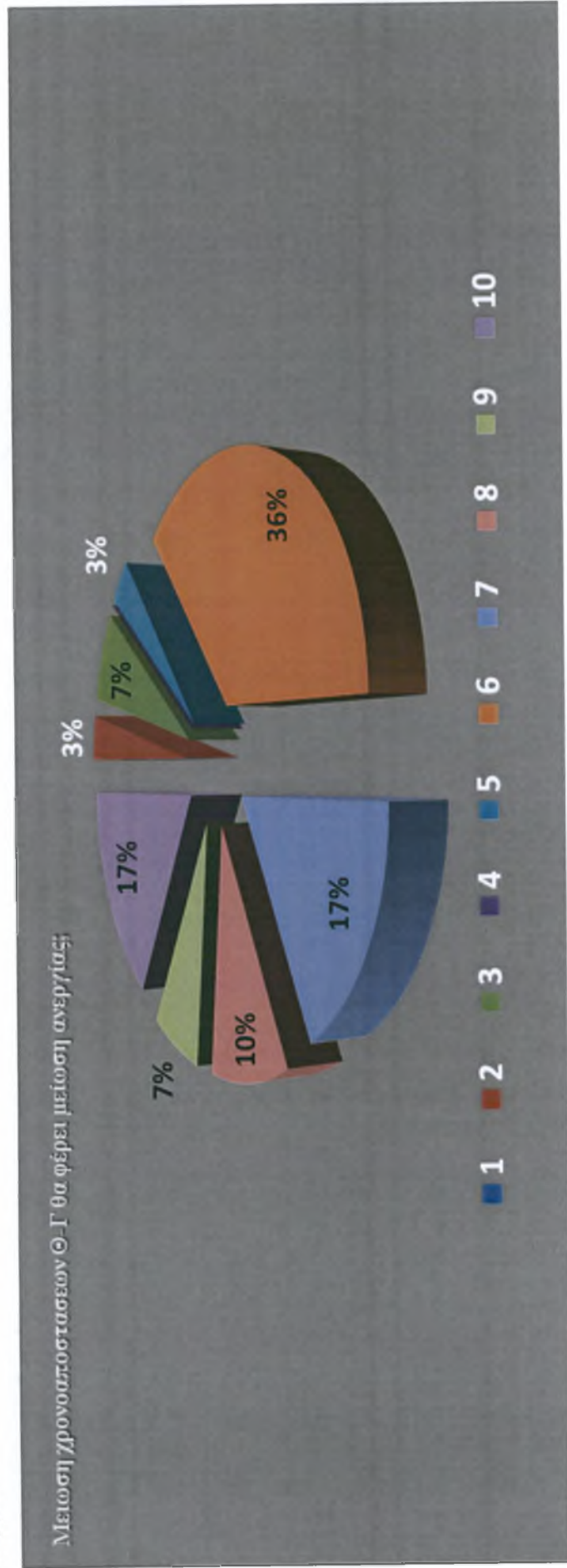


(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



Τα ημερήσια συστήματα Θεσσαλονίκη-Γιαννιτσά είναι αυξημένα. Με δεδομένη μια περαιτέρω μείωση της χρονοαπόστασης (πχ ακόμα και μία στρατηγική χωροθέτηση του προαστιακού σε γειτνίαση με το Μετρό) θα μπορούσαν τα Γιαννιτσά να αντλήσουν μόνιμους κατοίκους από τη Θεσσαλονίκη που ίσως αποζητούν τις πιο ανθρώπινες συνθήκες διαβίωσης της επαρχίας αλλά εργάζονται στη Θεσσαλονίκη;

**Γράφημα 5. 9** Η εγγύτητα της μητρόπολης Θεσσαλονίκης στα Γιαννιτσά και η επιρροή της στην τοπική οικονομική ανάπτυξη-μείωση χρονοαποστάσεων και ανεργία



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

## 5.2. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ -ΧΩΡΙΚΑ ΚΑΙ ΠΟΙΟΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και τα συμπεράσματα της πρωτογενούς έρευνας είναι η βάση για τη χάραξη των απαιτούμενων στρατηγικών για την τοπική ανάπτυξη των Γιαννιτσών και την αξιοποίηση της εγγύτητας με τη Θεσσαλονίκη. Το βασικότερο συμπέρασμα που απορρέει από τη μελέτη των χαρακτηριστικών του τόπου είναι πως τα Γιαννιτσά είναι μια πόλη με ενδογενές δυναμικό που δεν έχει αναπτύξει στο βαθμό που θα μπορούσε να επιτευχθεί τον αυτάρκη οικονομικό δυναμισμό που της αναλογεί. Όπως φάνηκε και από την πρωτογενή έρευνα είναι μεν μια πόλη σύγχρονη που στηρίζει όμως την οικονομία της στον πρωτογενή τομέα. Ο Harvey (1989), υποστηρίζει την έννοια της αστικής επιχειρηματικότητας, ενώ ειδικά σε περιπτώσεις μικρών πόλεων ευνοϊκή μπορεί να αποβεί η προσήλωση τους σε συγκεκριμένους παραγωγικούς τομείς (Hinderlink, & Titus, 2002).

Οι ερωτήσεις της ομάδας 6 είχαν σημαίνουσα βαρύτητα για την εξαγωγή των συμπερασμάτων που σχετίζονται με τις ωφέλειες που ενδεχομένως να μπορεί η Θεσσαλονίκη να αποδώσει στα Γιαννιτσά. Στο γράφημα 5.1 αποτυπώνεται ξεκάθαρα η γνώμη των φορέων της πόλης των Γιαννιτσών, όπου σε όλες τις ερωτήσεις θετικής επιρροής που τέθηκαν και σχετίζονται με αναπτυξιακά ζητήματα για τα Γιαννιτσά και ζητήθηκε η αξιολόγηση σε μια δεκάβαθμη κλίμακα με αυξανόμενη ισχύ, ο κύριος όγκος των απαντήσεων βρίσκεται από το 6-10. Πιο συγκεκριμένα οι ερωτούμενοι σε σχετικές ερωτήσεις απάντησαν στην πλειοψηφία τους πως μείωση των χρονοαποστάσεων Θεσσαλονίκης-Γιαννιτσών θα φέρει μείωση της ανεργίας, αύξηση πληθυσμού, πολεοδομικές παρεμβάσεις στο ΠΣΓ, αλλαγές γενικότερα στην πολεοδομική εξέλιξη και την οικονομική ανάπτυξη της πόλης. Η εγγύτητα των δυο πόλεων θεωρήθηκε πλεονέκτημα από την συντριπτική πλειοψηφία των ερωτηθέντων. Στο γράφημα 5.2, στην ερώτηση «Πιστεύετε πως η χωρική εγγύτητα της πόλης των Γιαννιτσών στο ΠΣΘ και τη ΒΙΠΕ της είναι θετική με οικονομικούς όρους και αν όχι θα μπορούσε με συντονισμένες δράσεις να αποβεί ευεργετική για την οικονομική και παραγωγική δραστηριότητα της περιοχής»; το 72% των ερωτηθέντων έχει δώσει απάντηση στην κλίμακα 1-10 από 7-10. Στο γράφημα 5.3 στην ερώτηση «Κατά πόσο η ισχυρή οικονομία της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης και του νέου ρόλου που αποκτά σταδιακά στα Βαλκάνια και την Ευρώπη μπορεί να επηρεάσει την τοπική οικονομική ανάπτυξη των Γιαννιτσών»; 83% των ερωτηθέντων έχει δώσει απάντηση στην κλίμακα



1-10 από 7-10. Στην ερώτηση «*Η Θεσσαλονίκη προωθείται μέσω των χωροταξικών πλαισίων ως Πύλη των Βαλκανίων που αναμένεται να παίζει σημαντικό ρόλο στις προσεχείς οικονομικές εξελίξεις. Θεωρείτε πιθανό το σενάριο η ενίσχυση του ευρωπαϊκού ρόλου της Θεσσαλονίκης στο μέλλον να επηρεάσει την πολεοδομική εξέλιξη των Γιαννιτσών*»; 81% των ερωτηθέντων έχει δώσει απάντηση στην κλίμακα 1-10 από 7-10 (γράφημα 5.4). Στην ερώτηση του γραφήματος 5.5 αν θεωρείται πιθανό ενδεχόμενο η δυνητική βελτίωση της σύνδεσης Θεσσαλονίκης-Γιαννιτσών (πχ μέσω προαστιακού και των λοιπών μέσων μεταφοράς) να χρειάζεται να υποστηριχθεί από πολεοδομικές παρεμβάσεις στον αστικό ιστό των Γιαννιτσών, 20% των ερωτηθέντων έχει βαθμολογήσει το ενδεχόμενο 10/10, 13% με 9/10, 27% με 8/10 και 17% με 7/10. Στην ερώτηση του αντίστοιχου γραφήματος 5.6 «*Στην διεθνή συγκυρία της οικονομικής κρίσης οι αυξητικές τάσεις της ανεργίας είναι από τα βασικότερα και πλέον δυσεπίλυτα προβλήματα της περιοχής. Θεωρείτε πως η μείωση της χρονοαπόστασης Θεσσαλονίκης-Γιαννιτσών με βελτίωση των μεταφορικών συνδέσεων μπορεί να αμβλύνει το πρόβλημα*»; 13% των ερωτηθέντων βαθμολογεί τη συνάρτηση μείωση ανεργίας-μείωση χρονοαπόστασης με 10/10, 20% των ερωτηθέντων με 9/10, 40% των ερωτηθέντων με 8/10, 20% των ερωτηθέντων με 7/10 και οι υπόλοιποι με χαμηλότερη ισχύ. Στο γράφημα 5.7 παρουσιάζονται απαντήσεις για την ερώτηση «*Κατά την προσωπική σας άποψη η εγγύτητα των Γιαννιτσών στη Θεσσαλονίκη αποτελεί πλεονέκτημα; Αναφέρετε ενδεχομένως θετικές ή και αρνητικές συνέπειες της διάχυσης και πιθανούς τρόπους άντλησης ευνοϊκών αποτελεσμάτων των παράπλευρων συνεπειών της ανάπτυξης*». Και σε αυτό το γράφημα η κατανομή δείχνει ξεκάθαρα πως οι κάτοικοι των Γιαννιτσών αντιλαμβάνονται ως πλεονέκτημα την εγγύτητα με τη Θεσσαλονίκη, αφού 20% των ερωτηθέντων αξιολογεί την εγγύτητα με 10/10 σημαντική, 23% με 9/10, 20% με 8/10 και 17% με 7/10, με τη μειοψηφία των περισσότερο αρνητικών απαντήσεων να προσεγγίζει αθροιστικά το 20%. Στο γράφημα 5.8 στην αντίστοιχη ερώτηση «*Τα δημογραφικά στοιχεία καταδεικνύουν τις πλέον αυξητικές τάσεις του Ν. Πέλλας στο δήμο Γιαννιτσών, δείγμα των εσωτερικών μεταναστεύσεων των τελευταίων χρόνων, αλλά και των μεταναστεύσεων από τους όμορους νομούς. Η μείωση της χρονοαπόστασης με Θεσσαλονίκη με κάθε δυνατό τρόπο μπορεί να συντελέσει ακόμα θετικότερα στην αύξηση του πληθυσμού της πόλης ή αντίστροφα*»; 17% των ερωτηθέντων αξιολογεί το ενδεχόμενο με 10/10, 17% με 9/10, 23% με 8/10 και 30% με 7/10. Τέλος, και στο γράφημα 5.9. στην ερώτηση «*Τα ημερήσια συστήματα*

Θεσσαλονίκη-Γιαννιτσά είναι αυξημένα. Με δεδομένη μια περαιτέρω μείωση της χρονοαπόστασης (πχ ακόμα και μία στρατηγική χωροθέτηση του προαστιακού σε γειτνίαση με το Μετρό) θα μπορούσαν τα Γιαννιτσά να αντλήσουν μόνιμους κατοίκους από τη Θεσσαλονίκη που ίσως αποζητούν τις πιο ανθρώπινες συνθήκες διαβίωσης της επαρχίας αλλά εργάζονται στη Θεσσαλονίκη», οι απαντήσεις είναι θετικές για τη μείωση της χρονοαπόστασης και την πιθανή επιπλέον συσχέτιση των πόλεων με μια πιο βελτιωμένη και συνδυασμένη μεταφορική υποδομή.

Συμπερασματικά από τα όσα λέχθηκαν και αναλύθηκαν στα παραπάνω κεφάλαια και τα συμπεράσματα της πρωτογενούς έρευνας (της οποίας μέρος των συμπερασμάτων παρουσιάζεται σε γραφήματα στο παράρτημα ερωτηματολογίων) η φυσιογνωμία των Γιαννιτσών αναδείχθηκε δυνητικά ισχυρή σε αρκετούς τομείς και δραματικά αναξιοποίητη σε αυτούς και ακόμα περισσότερους. Όσον αφορά τη διαμόρφωση της κατάλληλης στρατηγικής ο Porter (1980) προτείνει δυο γενικές στρατηγικές οι οποίες όμως μπορούν να υιοθετηθούν και στην περίπτωση του Place marketing : α) τη στρατηγική της διαφοροποίησης (differentiation strategy) όπου αναδύονται οι μοναδικότητες και τα συγκριτικά πλεονεκτήματα ενός τόπου και β) τη στρατηγική της εστίασης (focus) όπου υπάρχει εστίαση σε συγκεκριμένη αγορά-στόχο. (Μεταξάς, 2001). Στην περίπτωση των Γιαννιτσών ίσως θα ήταν ωφελιμότερη με βάση την ανάλυση της ιδιαίτερης φυσιογνωμίας του τόπου η χάραξη μιας στρατηγικής στα πλαίσια που ορίζει η πρώτη κατηγορία. Βέβαια, είναι σαφές πως όποια στρατηγική και αν ακολουθηθεί η εδραίωση της πόλης ως ανταγωνιστική προϋποθέτει την συνεργασία όλων των παραγόντων της πόλης και τον συντονισμό τους από την ΤΑ κατά τρόπο που να προωθεί τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της αντικειμενικά, εκτιμώντας τα οφέλη που θα προκύψουν για το σύνολο των πολιτών και όχι εξυπηρετώντας κόμματα, πολιτικές και οικονομικές σκοπιμότητες και γενικότερα «λίγους».

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup>: «ΕΠΙΛΥΣΗ» ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΙΣΩΣΗΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ <ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια η Θεσσαλονίκη θα μπορούσε δυνητικά να αξιοποιήσει τα Γιαννιτσία ως ένα απομακρυσμένο προάστιο το οποίο θα καλύπτει εν μέρει τις αυξημένες πολεοδομικές ανάγκες της, τονώνοντας παράλληλα την συνέργια μεταξύ των δυο πόλεων και ενισχύοντας την οικονομία και την αγορά των Γιαννιτσών αστικά διαχεόμενη της προς την αδύναμη περιφέρεια. Βέβαια η αξιοποίηση των δορυφορικών μεσαίου μεγέθους πόλεων γύρω από τις μητροπόλεις είναι πιθανότερη αν ληφθεί σοβαρά υπόψη η σημαντικότητα των μεταφορικών συνδέσεων και γίνουν οι απαραίτητες ενέργειες για την βελτίωση και την περαιτέρω αναβάθμιση τους (Γοσποδίνη, 2005). Επίσης, *Οι μεσαίες και μικρές πόλεις σε απόσταση 60-80 χιλ. από μητροπολιτικά κέντρα (κυρίως Αττική και Θεσσαλονίκη) μπορούν να αναπτυχθούν ως "προαστιακός χώρος" για μεσαία και χαμηλά εισοδήματα, με θέσεις εργασίας στην περιφερειακή ζώνη των μητροπολιτικών κέντρων. Οι προτεινόμενες χωρικές πολιτικές συμπεριλαμβάνουν τα εξής: α. πολεοδομική ρύθμιση του χώρου στις περιφερειακές ζώνες των μητροπολιτικών κέντρων, β. αποτροπή των κινδύνων από την ταχεία ανάπτυξη αυτών των μικρών πόλεων και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος, βελτίωση της ποιότητας του υφιστάμενου οικιστικού περιβάλλοντος, και δ. δημιουργία νέου οικιστικού περιβάλλοντος υψηλής ποιότητας.* (Γοσποδίνη, 2005)

Οι αναπτυξιακές προοπτικές των Γιαννιτσών διαφαίνονται πολύ θετικές. Ένα επιπλέον χαρακτηριστικό που ενισχύει την ανάπτυξη της μεσαίας πόλης είναι η απαιτούμενη αποκέντρωση εκείνων των αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων που έχουν μεγάλες απαιτήσεις σε χώρο (Γοσποδίνη, 2005) (αθλητισμός, εκπαίδευση, έρευνα, θεματικά πάρκα, πολύ-κέντρα εμπορίου και αναψυχής) στην περιφερειακή ζώνη Θεσσαλονίκης-Γιαννιτσών. Το φαινόμενο της διάχυτης μεταβιομηχανικής πόλης σε συνδυασμό με τους μεγάλους περιφερειακούς οδικούς άξονες γύρω από τις μεγάλες πόλεις και τον προαστιακό σιδηρόδρομο, θα μπορούσαν να προσφέρουν στα Γιαννιτσία προσβασιμότητα σε αγαθά και υπηρεσίες και νέες θέσεις εργασίας. Στο πλαίσιο αυτών των πλεονεκτημάτων, και με δεδομένα τα μειονεκτήματα της πυκνής δόμησης της Θεσσαλονίκης, θα μπορούσαμε να πούμε πως τα Γιαννιτσία προβλέπεται να έχουν στο άμεσο μέλλον σημαντική δημογραφική και οικιστική ανάπτυξη, και να αποτελέσουν αυτάρκες προάστιο της γειτονικής μητρόπολης.

Η πολεοδομία και ο αστικός σχεδιασμός μπορούν πετύχουν τη βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης. Ειδικότερα, η πολεοδομική ρύθμιση του χώρου (ΓΠΣ, ΣΧΟΑΠ) μπορεί να διασφαλίσει την οργάνωση του περιαστικού χώρου, χαμηλούς συντελεστές δόμησης, υψηλούς συντελεστές χώρων πρασίνου και κοινωνικές υποδομές, καθώς και μεταφορικές υποδομές. Ο ρόλος του αστικού σχεδιασμού αφορά στην αντιμετώπιση της υποβάθμισης της ποιότητας του δομημένου και του ΦΠ που μπορεί να φέρει η ταχεία οικιστική ανάπτυξη, στη βελτίωση της ποιότητας του υφιστάμενου δομημένου περιβάλλοντος, και στη δημιουργία νέου υψηλής ποιότητας, ελκυστικού για την προσέλκυση νέων κατοίκων. (Γοσποδίνη, 2005)

Στα πλαίσια αυτά προτείνονται για τα Γιαννιτσαά έξι πολιτικές ενίσχυσης της ποιότητας ζωής του ανθρώπινου δυναμικού, του αναπτυξιακού και φυσικού περιβάλλοντος, της αισθητικής, των υποδομών και εν τέλει της ταυτότητας της πόλης στα πλαίσια που οριοθετούν οι πραγματικές της ανάγκες, αλλά και σε αυτά που θέτει το αναθεωρημένο ΓΠΣ και τα ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού. Οι πολιτικές αυτές ουσιαστικά αποκωδικοποιούνται σε δράσεις με μέσα άσκησης περιφερειακής πολιτικής όπως εξετάστηκαν στη φιλοσοφία που αναλύθηκε στο κεφάλαιο 1. Συμπεριλαμβάνουν κυρίως πολιτικές υποδομών, ανθρώπινου δυναμικού άυλων υποδομών και εγκατάστασης επιστημονικών ιδρυμάτων ,ενώ παράλληλα εστιάζουν στον ιδιαίτερο χαρακτήρα της περιοχής όπως διαπλάστηκε μετά από την ανάλυση του στο ευρύτερο και στενότερο χωροταξικό και πολεοδομικό περιβάλλον της ΠΜ

Α) Πλάσιμο της Εικόνας της Πόλης : Προώθηση και εδραίωση της εικόνας κομβικό κέντρο της ΚΜ ,-Βελτίωση της προσβασιμότητας οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου της περιοχής- εκσυγχρονισμός υποδομών ΠΣΓ και υφιστάμενων μεταφορικών δικτύων με νέες δυνητικές πιο ευέλικτες συνδέσεις-προστασία ΦΠ.

Τα Γιαννιτσαά είναι ήδη κόμβος, με περιθώρια όμως βελτιστοποίησης της προσβασιμότητας εντός και εκτός δήμου προς κοντινούς οικισμούς και δορυφορικές πόλεις. Στον τομέα των μεταφορικών υποδομών έχουν γίνει σημαντικές αλλά όχι αρκετές ενέργειες. Οι αστικές μεταφορές και η σύνδεση με τον οικισμό Ελευθεροχωρίου και τους γύρω οικισμούς πρέπει να εκσυγχρονιστούν. Επιπλέον , η αστική κινητικότητα είναι σήμερα μια από τις κρίσιμες παραμέτρους που επηρεάζει



καταλυτικά τις συνθήκες και την ποιότητα ζωής των πολιτών. Η μετακίνηση με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση κτλ.) εντάσσεται σε ένα πολυσύνθετο σύστημα που συσχετίζεται με το περιβάλλον, την κοινωνική οργάνωση, την αστική ανάπτυξη και τις νέες τεχνολογίες. Ο σχεδιασμός και η διαχείριση του συστήματος αυτού με ιδιαίτερη μέριμνα για την εξυπηρέτηση των ΑΜΕΑ, σε συνδυασμό με την ενθάρρυνση της χρήσης δημόσιων ή δημοτικών μέσων μαζικής μεταφοράς, συνιστά μια από τις σύγχρονες προκλήσεις-προσκλήσεις για τους δημότες. Όσον αφορά στη βελτίωση του οδικού δικτύου το σημαντικότερο έως τώρα έργο είναι η κατασκευή του νέου οδικού άξονα που ενώνει με τη Θεσσαλονίκη παρακάμπτοντας τα περιφερειακά χωριά -αποτελεί μεν σημείο αναφοράς για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, όμως υλοποιήθηκε με βάση μια παλιά χάραξη του 1985 σε ένα δρόμο που παραλαμβάνει καθημερινά αξιόλογο κυκλοφοριακό φόρτο σε μια μόνο λωρίδα ανά κατεύθυνση. Οι ελλειπείς παρωχημένοι σχεδιασμοί πρέπει να προληφθούν με βελτίωση των υφιστάμενων συνδέσεων και ορθή χάραξη των νέων. Επιπλέον, η σύνδεση της πόλης μέσω προαστιακού με Θεσ/νίκη σε μια γραμμή έως και την Έδεσσα θα θέσει ακόμα ευκολότερες τις μετακινήσεις επιτρέποντας στην τοπική οικονομία να επωφεληθεί ακόμα περισσότερο (side effects) της εγγύτητας στην ισχυρότερη αγορά της Θεσ/νίκης που επέρχεται πλέον στην εμβέλεια της. Η περαιτέρω μείωση των ήδη μικρών χρονοαποστάσεων από την Έδεσσα και τους ενδιάμεσους σταθμούς μπορεί επίσης να είναι επωφελής. Η μειωμένη χρονοαπόσταση του προαστιακού από το μετρό της Θεσ/νίκης μπορεί να προσελκύσει πληθυσμό στα Γιαννιτσαά και να αντλήσει από την οικονομική ανάπτυξη της. Εκτός αυτού το έργο αυτό συνάδει με τις κατευθύνσεις του ΠΠΧΣΑΑ (2004) και ΓΠΧΣΑΑ(2008), αφού η ανάπτυξη της μεταφορικής υποδομής του προαστιακού μπορεί να οδηγήσει στη βελτίωση της συνοχής της ΠΚΜ και ειδικότερα της Θεσσαλονίκης με τη ΔΜ και ΑΜ-Θ. Επιπλέον, προβλέπεται ως απαραίτητη η διερεύνηση της αναγκαιότητας της σύνδεσης του ΠΣΘ με την Έδεσσα μέσω Γιαννιτών και από το ΓΠΣ Γιαννιτών (2009) Δράσεις πρέπει να σχεδιαστούν για την ανάπτυξη και βελτίωση των υφιστάμενων συστημάτων συγκοινωνίας και μεταφορών (υπεραστικές συνδέσεις με Βέροια, Κατερίνη κα) και τη δημιουργία νέων ευέλικτων που θα συρρικνώσουν τις χρονοαποστάσεις και θα ενισχύσουν την κομβική εικόνα που διαθέτουν τα Γιαννιτσαά στης Μακεδονία προωθώντας την τουριστική ανάπτυξη της περιοχής. Προς την κατεύθυνση της ανάδειξης της εικόνας της πόλης και της ΕΠ, αλλά και για λόγους αμιγώς περιβαλλοντικούς (προστασία, απειλούμενων

οικοσυστημάτων, υδατικών και φυσικών πόρων) απαραίτητη είναι η εφαρμογή του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου για το περιβάλλον και η μέριμνα του ΟΤΑ και των ενεργών πολιτών σε μια συνεκτική ασπίδα για την διαφύλαξη του. Επιπλέον, οι υποδομές των υφιστάμενων δικτύων στο Δήμο είναι μεν επαρκείς αλλά χρειάζονται εκσυγχρονισμό για κάλυψη των αυξανόμενων δημοτών (πχ φυσικό αέριο). Έχουν υλοποιηθεί ενέργειες από μεμονωμένους ενεργούς πολίτες, αλλά απαιτείται συντονισμός δημόσιου και ιδιωτικού φορέα με κυρίαρχο το ρόλο της τοπικής αυτοδιοίκησης μιας και η χρήση φυσικού αερίου στην πόλη είναι ένας τρόπος θέρμανσης λιγότερο ρυπογόνος από τους συμβατικούς υφιστάμενους που θα βελτιώσει το ενεργειακό ισοζύγιο των κτιρίων εντός του ΠΣ.

Β) Προώθηση Πόλης ως Μοναδικό Τουριστικό Προϊόν :Αναβάθμιση τουριστικών υποδομών-Προώθηση αστικού και εναλλακτικού τουρισμού (αθλητικός τουρισμός ,αγροτουρισμός κα)-Προώθηση τοπικών προϊόντων-Βελτίωση της εικόνας της πόλης μέσω αστικού σχεδιασμού- Αισθητικές παρεμβάσεις – δράσεις αστικής ανάπλασης

Στον τουριστικό τομέα ο ΔΓ δεν εμφανίζει δυναμικά χαρακτηριστικά με πολλά παρόλα αυτά περιθώρια βελτίωσης και σημαντικές αναπτυξιακές δυνατότητες. Η πόλη βρίσκεται σε μια κομβική τοποθεσία κοντά στη Θεσσαλονίκη με εναλλακτικές διαδρομές και διεξόδους για τους κατοίκους και τους επισκέπτες προς θάλασσα και την ορεινή ενδοχώρα σε μικρές χρονοαποστάσεις. Η θέση-κλειδί που κατέχει από τις περιμετρικές πόλεις είναι έναν επιπλέον πλεονέκτημα που θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην αναπτυξιακή της προοπτική. Στους οικισμούς του ΔΓ διακρίνεται έντονα μια ιδιαίτερη φυσιογνωμία που σχετίζεται κυρίως με το φυσικό περιβάλλον, το οποίο στα πλαίσια μιας βιώσιμης διαχείρισης σε συνδυασμό με την προώθηση των τοπικών προϊόντων μπορεί να οδηγήσει στην ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού κατ' επέκταση στην περαιτέρω ενίσχυση του 3<sup>γενή</sup> τομέα του ΔΓ. Η τοπική οικονομία θα ενισχυθεί με στήριξη του ενδογενούς δυναμικού αφού τα τοπικά προϊόντα είναι ποιοτικά και η στήριξη τους μπορεί να αποβεί ιδιαίτερα θετική με οικονομικούς όρους. Στους οικισμούς του ΔΓ, πέρα της πόλης των Γιαννιτσών, διακρίνεται έντονα μια ιδιαίτερη φυσιογνωμία που σχετίζεται κυρίως με το φυσικό περιβάλλον, το οποίο με ελεγχόμενη διαχείριση μπορεί να προσφέρει σημαντικές δυνατότητες για την ανάπτυξη

εναλλακτικών μορφών τουρισμού (π.χ. αγροτουρισμός), αλλά και με τους λοιπούς τουριστικούς πόρους (π.χ. μνημεία) που μπορεί να προσφέρουν δυνατότητες ανάπτυξης του κλάδου. Απαραίτητη προϋπόθεση για την προώθηση εναλλακτικών μορφών τουρισμού όμως είναι η κάλυψη των αναγκών αφού προς το παρόν υφίσταται απουσία τουριστικών εγκαταστάσεων (ξενοδοχεία, ενοικιαζόμενα δωμάτια) που να μπορούν να καλύψουν μόνο στοιχειωδώς τις ανάγκες οργανωμένου τουρισμού. Το μόνο δυναμικό υπάρχει στα Γιαννιτσα, ενώ στους υπόλοιπους οικισμούς υπάρχει πλήρης απουσία εγκαταστάσεων τουρισμού. Απαιτείται η αναβάθμιση των τουριστικών υποδομών στα Γιαννιτσα και τους υπόλοιπους οικισμούς. Η ενίσχυση της δυνατότητας έλξης και παραμονής τουριστών<sup>100</sup> στο ΔΓ θα οδηγήσει στην ενίσχυση της τοπικής οικονομίας. Βέβαια, εξετάζοντας τη σχέση μεταξύ βιωσιμότητας και ανταγωνιστικότητας ενός τουριστικού προορισμού ένας προορισμός για να είναι ανταγωνιστικός θα πρέπει να είναι βιώσιμος όχι μόνο οικονομικά, αλλά και οικολογικά, κοινωνικά, πολιτικά και πολιτιστικά. (Μεταξάς, 2005). Προϋπόθεση λοιπόν για το πλάσιμο ενός ελκυστικού τόπου πέρα από τις λειτουργικές του ικανότητες, (υποδομές, οικονομικές συνδιαλλαγές που αποτελούν το κύριο ζητούμενο για την αναπτυξιακή του προοπτική)- είναι η αρχιτεκτονική και η μορφή του σε μικροκλίμακα αλλά και μακροκλίμακα. Η δημιουργία μιας ιδιαίτερης εικόνας για την πόλη και η εύρεση μιας ταυτότητας με αισθητική και ποιότητα, καθώς και ισόρροπη συναρμογή των νέων κτιριακών κελυφών με τα παλιότερα, και η ζωτική ύπαρξη υπαίθριων χώρων είναι καθοριστικά στοιχεία ώστε ο επισκέπτης ή ο κάτοικος να ανακαλύπτει τη διαφορετικότητα του τόπου και να απολαμβάνει την παραμονή σε αυτόν.

<sup>100</sup> Στοιχεία από πρωτογενή έρευνα σε ξενοδοχεία της περιοχής του κέντρου της πόλης αποδεικνύουν πως πλήθος επισκεπτών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους διαμένουν εκεί απολαμβάνοντας τη ζωντάνια και τους ρυθμούς της και επωφελούμενοι από το κομμάτι της χωροθέτησης κινούνται προς κοντινούς ενδιαφέροντες προορισμούς (λουτρά Πόζαρ, Πέλλα, Βέροια, Έδεσσα, Θεσσαλονίκη, Καιμακτσαλαν, Δίον, Βεργίνα κ.ά). Οι επιχειρηματίες ερωτούμενοι για τα κίνητρα των πελατών τους απάντησαν πως αξιόλογο μεν ποσοστό των τουριστών επισκέπτονται την πόλη για την ζωντάνια και τους ρυθμούς της, υπάρχουν όμως και άλλοι που εκμεταλλεύονται την κομβική θέση της πόλης ως βάση για μονοήμερες εξορμήσεις σε κοντινούς προορισμούς

Γ)Ανάδειξη του Πολυμορφικού Πολιτιστικού Προφίλ της Πόλης :Ανάδειξη πολιτιστικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς - Ανάδειξη διαχρονικότητας- ιστορικότητας της πόλης-Αναβάθμιση πολιτιστικών υποδομών – δημιουργία νέων- Προβολή Πέλλας-δημιουργία πολιτιστικού δικτύου

Τα Γιαννιτσά πρέπει να επενδύσουν σε όλα τα «δυνατά χαρτιά», με κορυφαίο σημείο αναφοράς την εγγύτητα στον αρχαιολογικό χώρο του ανακτόρου της Πέλλας και του νέου αρχαιολογικού μουσείου. Βασικός στόχος η προβολή του εντός και εκτός συνόρων, αλλά και η ανάδειξη όλων των υπόλοιπων αξιόλογων αρχιτεκτονικών μνημείων και ιστορικών διαδρομών του Δήμου και της ΕΠ σε ένα δίκτυο πολιτισμού, δράση που υποστηρίζεται και από το ΓΠΣ Γιαννιτσών (2009) που προτείνει την ένταξη αυτών των χώρων στο ευρύτερο δίκτυο των αρχαιολογικών χώρων της Μακεδονίας. Στην περιοχή όπως προαναφέρθηκε υπάρχουν μακεδονικοί τάφοι, αξιόλογοι νεολιθικοί οικισμοί και νεώτερα μνημεία και κοντινοί αρχαιολογικοί θησαυροί στις γύρω πόλεις (Βεργίνα, Δίον κα) που αν δεθούν σε μια πολιτιστική διαδρομή, θα ελκύουν κάθε επισκέπτη με την αυθεντικότητα και την πολυμορφία της, αναδεικνύοντας την πολιτιστική ταυτότητα της περιοχής με ένα ισχυρό και μοναδικό τουριστικό προϊόν. Για την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς πρέπει να ενσωματωθούν δράσεις για την προστασία, αποκατάσταση (έχουν γίνει μεμονωμένες αναστηλωτικές ενέργειες) των αξιόλογων ιστορικών μνημείων. Ίσως σε αυτές τις δράσεις θα μπορούσε να ενσωματωθεί η δημιουργία ενός θεματικού μουσείου και ενός δικτυακού τόπου για την ιστορία της πόλης και να προωθηθεί μια χωρική δικτύωση των πολιτιστικών πόρων της περιοχής. Απαραίτητη για την προώθηση του πολιτιστικού προϊόντος είναι η κάλυψη των αναγκών του ΔΓ σε πολιτιστικές υποδομές και ανάπτυξη νέων ειδικότερα στους περιμετρικούς οικισμούς που ενώ διαθέτουν πλούσιο πολιτιστικό υπόβαθρο δεν υπάρχουν οι υποδοχές να το αναδείξουν. Αισθητικές επεμβάσεις όχι μόνο όπου υπάρχουν μνημεία παραμελημένα, αλλά και νεότερα κτίρια με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον και αισθητική δυναμική ή αδυναμία που μπορούν με κάποιες αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις (αποκαταστάσεις ή κατεδαφίσεις) να συνθέσουν μια νέα εικόνα, ένα πολύχρωμο και μοναδικό μωσαϊκό που χρόνια θαμμένο σε αυτήν την αναξιοποίητη γη. Όσον αφορά τα νέα κελύφη θα έλεγε κανείς πως η κατάσταση όσον αφορά τον πολεοδομικό κανονισμό, σαφώς και θέτει κάποια όρια στη δομή των κτιρίων, δεν ισχύει το ίδιο όμως για τα αρχιτεκτονικά αποτυπώματα που τα νεόδμητα



κτίρια αφήνουν στους περαστικούς θεατές, αφού κάθε είδους χρωματισμοί και καλλιτεχνικές ανησυχίες-αισθητικές παραφωνίες γίνονται δεκτές υπό την διακριτική ανοχή των αρμόδιων φορέων που δεν έχουν άλλωστε καμία ρητή εντολή για να πράξουν κάτι διαφορετικό. Συμβολή στην υποστήριξη του πολιτιστικού προφίλ της πόλης θα έχει και η ίδρυση ΑΤΕΙ Συντήρησης αρχαιοτήτων και έργων τέχνης ενώ επιπλέον η εισροή φοιτητών στην πόλη θα ενισχύσει την τοπική οικονομία και θα δυναμώσει τους ρυθμούς της αστικής ζωής. Μια στρατηγική χωροθέτηση του τμήματος στην Πέλλα θα μπορούσε να προσδώσει ένα μοναδικό χαρακτήρα στο ύψος και το χαρακτήρα του, καλλιεργώντας τον πολιτισμό σε έναν τόπο που τον γέννησε και εμφυσώντας ευαισθησία και μόρφωση υψηλού επιπέδου στους νέους επιστήμονες. Η πρόταση για δημιουργία ΑΤΕΙ είναι συμβατή κα με το ΠΠΧΣΑΑ (2004) που κατευθύνει στην περαιτέρω ανάπτυξη και ολοκλήρωση της τριτοβάθμιας εκπαίδευσης στην περιφέρεια και στην αποκεντρωτική διαδικασία του ΑΠΘ, καθώς και τη σύνδεση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων με την παραγωγή δημιουργώντας δυναμικές οικονομίες ΠΠΧΣΑΑ (2004).

Δ) Προώθηση και Προβολή του Αθλητικού άυλου και υλικού δυναμικού: Αναβάθμιση αθλητικών υποδομών του Δήμου- Ενίσχυση των αθλητικών σωματείων, συλλόγων και δομών.-προβολή αθλητικών δρώμενων-ενίσχυση ναυταθλητικών εγκαταστάσεων Λουδία

Στα Γιαννιτσία υπάρχει αθλητική παράδοση (πχ διακρίσεις σε ολυμπιακούς αγώνες) και αξιόλογο υπόβαθρο αθλητικών υποδομών [αλλά η στήριξη του αθλητισμού και οι διεθνείς διακρίσεις οφείλονται μάλλον σε ατομικές, μεμονωμένες προσπάθειες . Οι υπάρχουσες υποδομές και διακρίσεις προσδίδουν στα Γιαννιτσία ιδιαίτερη δυναμική στον τομέα της παροχής αθλητικού τουρισμού. Αυτό που χρειάζεται είναι μια συστηματική προσπάθεια προώθησης και υποστήριξης της δυναμικής αυτής, προκειμένου να αποτελέσει τελικά ανταγωνιστικό αθλητικό προορισμό. Άλλωστε η αναβάθμιση των αθλητικών υποδομών αποτελεί άμεση ανάγκη και σε μικροκλίμακα για την εξυπηρέτηση των αθλούμενων του Δήμου, αφού ο αθλητισμός αποτελεί δημιουργική διέξοδο για μεγάλη μερίδα δημοτών και ιδιαίτερα τη νέα γενιά. Η κάλυψη είναι μεν επαρκής (δύο μεγάλες μονάδες, στο ΝΑ άκρο των Γιαννιτσών, που συγκεντρώνουν τις μεγάλες αθλητικές εγκαταστάσεις στην πόλη ) αλλά όχι αρκετή

αν ο δήμος θέσει τον αθλητισμό ως ένα προϊόν μάρκετινγκ του τόπου στο οποίο θα στηριχτεί. Απαραίτητη προς αυτήν την κατεύθυνση κρίνεται η βελτίωση και αναβάθμιση των υφιστάμενων αθλητικών υποδομών στα Γιαννιτσά και τους μικρότερους οικισμούς που επίσης διαθέτουν υποδομές, αλλά και η δημιουργία νέων συμπληρωματικών στα τμήματα της πόλης των Γιαννιτσών, που σήμερα παρατηρείται έλλειψή τους (π.χ. στο ΒΔ τμήμα). Η συμπλήρωση των αθλητικών υποδομών δεν είναι δυνατό να επιφέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα εάν δε συνοδευτεί από υποστήριξη και ενίσχυση των αθλητικών συλλόγων και δομών της περιοχής (ΑΟΔΗΓ) και επένδυση στον απάνεμο πλωτό ποταμό Λουδία με αναβάθμιση υποδομών και ανθρώπινου δυναμικού, προβολή και αξιοποίηση του.

Ε) Δημιουργία Διεξόδων Δημιουργικότητας για όλους: Στήριξη και παροχή ευκαιριών σε δημιουργικές δραστηριότητες και επιστήμονες.

Πρέπει να υπογραμμιστεί το ανήσυχο και δημιουργικό πνεύμα των κατοίκων του τόπου που έχουν αναλάβει πρωτοβουλίες σε διάφορα θέματα που προάγουν την ανάπτυξη (προμελέτη σκοπιμότητας για σύνδεση της πόλης μέσω προαστιακού με τη Θεσσαλονίκη και την Έδεσσα, δίκτυο πολιτών για το περιβάλλον κα) και τον πολιτισμό του τόπου. Οι κάτοικοι έχουν οργανώσει θεατρικές ομάδες, πολιτιστικούς συλλόγους και αντίστοιχες εκδηλώσεις με αρωγό τον ΔΓ. Παρόλα αυτά τα δίκτυα και οι συνέργιες μεταξύ πολιτών δεν είναι επαρκώς ανεπτυγμένα. Απαραίτητες είναι δράσεις ενίσχυσης των κοινωνικών δικτύσεων, οι δράσεις ενσωμάτωσης των κοινωνικά αποκλεισμένων ατόμων και γενικότερα η αξιοποίηση του κοινωνικού κεφαλαίου και η εμφύσηση του πνεύματος της αξίας της κοινωνίας και της δύναμης του συνόλου σε όλους τους δημότες. Ο τόπος διαθέτει αξιόλογους καλλιτέχνες, ποιητές, σημαντικούς επιστήμονες, δημιουργικές ομάδες και δράσεις που λόγω έλλειψης ευκαιριών και προτάσεων είτε παραμένουν αναξιοποίητο ενδογενές ανθρώπινο δυναμικό, είτε διαρρέουν από την πόλη προς μεγαλύτερα αστικά κέντρα. Άμεσες πρέπει να είναι οι δράσεις συγκράτησης αυτού του «κινούμενου πλούτου» που μπορεί να προσδώσει στον τόπο μια ιδιαίτερη προστιθέμενη αξία αν ενσωματωθεί και αξιοποιηθεί κατάλληλα, αφού κάθε τόπος έχει ανάγκη κάθε μορφής δημιουργία και αναγέννηση. Άλλωστε το πνεύμα της δημιουργίας είναι ένα ανήσυχο ‘μικρόβιο’ που υπάρχει σε κάθε άνθρωπο, και αναζητά τρόπους να δράσει, χωρίς πολλές φορές να βρίσκει τελικά διέξοδο. Αυτός πρέπει να είναι και ο ρόλος της ΤΑ σε αυτό τον τομέα λήψης αποφάσεων: η αναζήτηση εναλλακτικών,

πολυμορφικών διεξόδων στην παγιδευμένη δημιουργικότητα των κατοίκων, με μέσο την ευφάνταστη δημιουργία θεσμών που να αναδεικνύει τον εθελοντισμό, το φιλότιμο, την αγάπη των κατοίκων για τις τέχνες, τον αθλητισμό, τον πολιτισμό, το περιβάλλον και σε τελική ανάλυση την πόλη που μέσω αυτής της διαδικασίας θα έχει αποκτήσει μια νέα διαχρονική και ιδιαίτερη ταυτότητα. Η καθιέρωση του θεσμού του εθελοντισμού, η ανάπτυξη πνεύματος αλληλεγγύης και της στήριξης της τοπικής οικονομίας, αγοράς και προϊόντων, η τόνωση της οικολογικής συνείδησης των πολιτών, η προώθηση της κοινωνικής συμμετοχής και συνοχής, η ευαισθητοποίηση της κοινής γνώμης θα προάγουν μια κοινωνία ίσων ευκαιριών, την ισότητα και την ισονομία και τη ανάπτυξη στην περιοχή.

---

ΣΤ)Στήριξη 1<sup>γεν</sup> τομέα-Απασχόλησης :Βελτίωση των υποδομών γεωργίας και κτηνοτροφίας- Υποστηρικτικές δράσεις - Εργασιακή υποστήριξη ανέργων και σύνδεση εκπαίδευσης – παραγωγής

---

Οι περισσότερες επιστημονικές προσεγγίσεις, όπως είδαμε και σε προηγούμενα κεφάλαια συνηγορούν στην άποψη πως η οικονομική ανάπτυξη και ευημερία μιας περιοχής είναι παράγοντας πολύ σημαντικός για την ελκυστικότητα και την ανταγωνιστικότητά της (Μεταξάς,2001). Επιπλέον, *η οικονομική ανάπτυξη ενός τόπου αφορά τις νέες επενδύσεις, την επιχειρηματικότητα και την καινοτομία* (Μεταξάς,2001). Η ΠΜ όπως φάνηκε και από τη συγκρότηση της φυσιογνωμίας της είναι μια περιοχή με ισχυρό τον 1<sup>γεν</sup> τομέα και θα ήταν ίσως ωφέλιμο οι επενδύσεις και η καινοτομία να στραφούν εν μέρει σε αυτόν. Η γεωργική χρήση που είναι πολύ εκτεταμένη και το μεγαλύτερό της τμήμα χαρακτηρίζεται ως υψηλής παραγωγικότητας πρέπει να προστατευθεί διαφυλάσσοντας την αμιγή γεωργική χρήση ή συνδυάζοντάς την με άλλες συμβατές χρήσεις, αλλά καταρτίζοντας παράλληλα τους νέους αγρότες στη βιολογική γεωργία, προωθώντας τη δημιουργία φορέα πιστοποίησης βιολογικών προϊόντων και άλλες καινοτομίες στην αγροτική παραγωγή, Όσον αφορά την κτηνοτροφία είναι αναγκαίο να εκσυγχρονιστούν οι υποδομές και να επιλεγούν κατάλληλες περιοχές, οι οποίες θα χαρακτηριστούν τόποι υποδοχής τέτοιου είδους εγκαταστάσεων και ανάπτυξης ομοειδών δραστηριοτήτων. Παρά την ανάπτυξη του

3<sup>γενή</sup> τομέα στο ΔΓ και κυρίως στην πόλη των Γιαννιτσών, η ΕΠ έχει έντονα γεωργικά χαρακτηριστικά. Η ανάπτυξη της γεωργίας στο ΔΓ απαιτεί τη συνεχή προσαρμογή της στις διαρκώς μεταβαλλόμενες συνθήκες στην αγορά και γενικότερα στις διαμορφούμενες οικονομικές συνθήκες. Αντίθετα, η διατήρηση των υφιστάμενων δομών συνεπάγεται στασιμότητα και αναποτελεσματικότητα. Οι προοπτικές όμως για τις απαιτούμενες προσαρμογές εξαρτώνται από τα υφιστάμενα χαρακτηριστικά και τη διάρθρωση της γεωργίας της. Από την καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης προκύπτει η σημασία του 1<sup>γενούς</sup> τομέα για την αναπτυξιακή πορεία του ΔΓ και της τοπικής οικονομίας. Επιπλέον, το ανθρώπινο δυναμικό είναι ο κύριος μοχλός ανάπτυξης, αλλά και συγχρόνως ο κύριος ανασταλτικός παράγοντας της ανάπτυξης, γι' αυτό είναι προφανές ότι είναι απαραίτητη η συνέχιση παρεμβάσεων για βελτίωση του ανθρώπινου δυναμικού με ενημέρωση και γενικότερα ανάπτυξη των επιχειρηματικών τους χαρακτηριστικών. Οι δράσεις που προτείνονται αφορούν στην απαραίτητη ανάπτυξη συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης και σύνδεσής τους με τις ανάγκες της κοινωνίας. Επιχειρείται επίσης η σύνδεση σε τοπικό επίπεδο της εκπαίδευσης με την αγορά εργασίας και τις προοπτικές απασχόλησης και η διαμόρφωση μιας ενιαίας στρατηγικής πρόσβασης του ανθρώπινου δυναμικού στην «ευρεία-ολοκληρωμένη γνώση». Ειδικότερος στόχος της δράσης είναι η κατάρτιση ανέργων με τρόπο που να εξασφαλίζεται η σύνδεση της εκπαίδευσης με την παραγωγή.

Συμπερασματικά η αποσαφήνιση της φυσιογνωμίας της περιοχής αναδεικνύει μια ροπή των Γιαννιτσών προς τον πολιτισμό, τον αθλητισμό και τη διαχρονική δημιουργία σε ένα εκρηκτικό μίγμα για την μελλοντική ανέλιξη της πόλης και με «στυλοβάτη» της τοπικής οικονομίας τον πρωτογενή τομέα. Τα Γιαννιτσά με βάση τον προσδιορισμό των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών δύνανται να επενδύσουν στην ανάπτυξη συγκεκριμένων μορφών τουριστικής ανάπτυξης. Το 'τελικό παραγόμενο αγαθό' με όρους μάρκετινγκ για την πόλη μπορεί να είναι ενδεχομένως ένας δυναμικός συνδυασμός πολιτιστικού (κυρίως αρχαιολογικού αλλά όχι μόνο) και αθλητικού τουρισμού. Ο χαρακτήρας του 'αγαθού' διαμορφώνεται από αυτές τις δυο ισχυρές μορφές τουρισμού (αθλητικό και πολιτιστικό), επενδύοντας παράλληλα στην συμπληρωματική υποστήριξη μιας ιδιόμορφης φυσιογνωμίας και δυναμικής του τόπου βασισμένη στη δημιουργικότητα του ανθρώπου, και μια συνολική αντιμετώπιση της



Εικόνας της Πόλης ως κινητήριο πόλο έλξης μέσα στον οποίο παραινούνται και διαδραματίζονται όλα τα εναλλακτικά σενάρια, οι δράσεις και οι στρατηγικές.

Πολλές είναι οι περιπτώσεις πόλεων κυρίως από την διεθνή πραγματικότητα που ακολούθησαν τα τελευταία χρόνια στρατηγικές αστικής διαχείρισης. Ενδεικτικά αναφέρουμε δυο αντιδιαμετρικές επιλογές στρατηγικών και οραμάτων όπως το Tallinn με κύριο στόχο την προσέλκυση νέων επενδύσεων και έμφαση στην προώθηση της εικόνας της πόλης ως κατάλληλου επενδυτικού προορισμού και της Leibgiz με βασική στρατηγική την επένδυση σε υποδομές της πόλης, στο φυσικό περιβάλλον και σε όλους τους παράγοντες που σχετίζονται με την ποιότητας ζωής (Kotler *et al*, 1993). Το φάσμα των παραγόμενων στρατηγικών μάρκετινγκ του τόπου αποδεικνύεται ευρύτατο στη διεθνή βιβλιογραφία αφού υπάρχουν πόλεις που κυνήγησαν κοινωνική συνοχή, την τουριστική ανάπτυξη, την πολιτισμική αναβάθμιση και την περιβαλλοντική βιωσιμότητα είτε άλλες που έθεσαν τις απαιτήσεις της αγοράς ξεκάθαρα σε πρωταρχική βάση εστιάζοντας τις πολιτικές τους σε επενδυτές, ανάπτυξη συνεργασιών και εφαρμογή ερευνών αγοράς για την στήριξη και την επέκταση της. Άλλωστε «οι πόλεις σχεδόν ποτέ δεν διαμορφώνονται ή δεν αναμορφώνονται εντελώς για να ανταποκριθούν στις σύγχρονες συνθήκες και τάσεις, αλλά αντίθετα προσαρμόζονται αργά σε τέτοιες συνθήκες και διαμορφώνουν τις τάσεις σύμφωνα με τη δική τους εικόνα» (Glass,1989).Χαρακτηριστικό παράδειγμα ανάπτυξης μεσαιάς πόλης αποτελεί το Μπιλμπάο που προαναφέρθηκε με κύριο άξονα στρατηγικής ανάπτυξης πολιτισμό. Το Μπιλμπάο μεταλλάχτηκε από μια βιομηχανική πόλη σε κέντρο τεχνών υπηρεσιών και επικοινωνιών με αναβαθμισμένη ποιότητας ζωής σε μια πόλη με πλούσιες πολιτιστικές παροχές, συγκοινωνιακές υποδομές και οικονομική ζωή. Ενδεικτικά αναφέρεται πως το μουσείο Γκούγκενχαιμ δέχεται καθημερινά 7000επισκεπτες (Δεφνερ,2006)

Στο σημερινό διαμορφούμενο σκηνικό κάθε πόλη έχει τη θέση που της αντιστοιχεί με γνώμονα όχι τόσο τα πλεονεκτήματα που διαθέτει όσο την ορθή προβολή και διαχείριση τους από τους αρμόδιους φορείς και ειδήμονες. Τα Γιαννιτσαάκη ανήκουν σε μια κατηγορία πόλεων δεύτερης ταχύτητας που μπορούν όμως να θέσουν ανταγωνιστικά και ισχυρά τα φυσικά και «τεχνητά» τους πλεονεκτήματα στο αστικό σύστημα. Για την υλοποίηση ενός τέτοιου σχετικά φιλόδοξου οράματος απαραίτητη είναι η συντονισμένη προσπάθεια δημόσιων και ιδιωτικών φορέων στα πλαίσια ενός σχεδίου περιεκτικού, χρονικά υλοποιήσιμου και εναρμονισμένου με την αναπτυξιακή φυσιογνωμία της περιοχής, με κοινό στόχο το κοινό καλό και παράπλευρους την

ταυτόχρονη και «δίκαια» καταμερισμένη ικανοποίηση των επιμέρους συμφερόντων. Σύμφωνα με τον McGill (1998), η Αστική Διαχείριση επικεντρώνεται στην λήψη αποφάσεων για τον καταμερισμό των διαθέσιμων πόρων μεταξύ των κοινωνικών ομάδων στο αστικό περιβάλλον, μέσω των διοικητικών μηχανισμών της εκάστοτε εξουσίας. Συνεπώς, η Αστική Διαχείριση αφορά στον σχεδιασμό και στην εφαρμογή πολιτικών και προγραμμάτων που στοχεύουν στην επίτευξη υψηλού επιπέδου ποιότητας ζωής, στην παροχή ποιοτικών υπηρεσιών προς τους κατοίκους καθώς και στην αντιμετώπιση κοινωνικών ζητημάτων όπως η επάρκεια στην κατοικία και στην εργασία (Davey, 1993:4). Παρόμοια είναι και η τοποθέτηση του Sharma (1989), που προσδιορίζει την Αστική Διαχείριση σαν ένα σύνολο από δραστηριότητες οι οποίες διαμορφώνουν και καθορίζουν την κοινωνική, φυσική και οικονομική ανάπτυξη σε αστικές περιοχές, ενώ ο Racodi (1991, 2001) υποστηρίζει, ότι ο στόχος της Αστικής Διαχείρισης είναι η διασφάλιση των στοιχείων που εξασφαλίζουν την καθημερινή λειτουργία της πόλης, παρέχουν στους κατοίκους την δυνατότητα να χρησιμοποιούν τις υποδομές της, διευκολύνουν την εύκολη πρόσβαση σε άλλες υπηρεσίες, και δίνουν κίνητρα για οικονομική ανάπτυξη. Στα πλαίσια της Αστικής Διαχείρισης, οι υπεύθυνοι διαχειριστές των πόλεων έχουν ως στόχο την μετατροπή των εισροών από το εξωτερικό περιβάλλον (ανθρώπινο δυναμικό, δεξιότητες κ.ά.), σε εκροές/αποτελέσματα(αστικές υπηρεσίες, κέρδη, ικανοποίηση, ολοκλήρωση των στόχων κ.ά.) με όσο το δυνατόν περισσότερο αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο. (Chakrabarty, 2001). (Λαλένης *et al* 2006). Σαφώς υπάρχουν δυσκολίες, αφού υπεισέρχεται η συνεργασία πολλών ομάδων και ο συντονισμός τους είναι εκ προοιμίου δύσκολος, ενώ πολλές φορές τα συμφέροντα και οι εναλλαγές στην ΤΑ - που συνεπάγονται στροφές στις πολιτικές- και η έλλειψη πηγών χρηματοδότησης προσθέτουν δυσχέρειες στην εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα του. Απαραίτητη προϋπόθεση για την επιτυχή εφαρμογή πλάνων αστικής διαχείρισης, αποτελεί η αποτελεσματικότητα της ΤΑ και ο βαθμός που αυτή επιτρέπει τη συμμετοχή του πολίτη στα κοινά.

Έχει παρατηρηθεί πως σε μια περίοδο πληθυσμιακής κινητικότητας, αρκετές μικρο-μεσαίες πόλεις της Ευρώπης επωφελήθηκαν από την στρατηγική αναβάθμισης της εικόνας τους, με αποτέλεσμα να παρουσιάσουν αξιοσημείωτη δημογραφική και οικονομική ανάπτυξη (Lollier, *et al* 2005). Παράδειγμα, η Γαλλία όπου, η τελευταία απογραφή πληθυσμού (2006) αναδεικνύει, περιοχές της υπαίθρου με τις κωμοπόλεις

τους – ειδικά στο δυτικό και νότιο τμήμα της χώρας – να σημειώνουν αύξηση του πληθυσμού τους (Ντυκέν, 2009). Στην Ελλάδα την 10<sup>ετία</sup> 1991-2001, οι οικισμοί με πληθυσμό κάτω των 2000 κατοίκων δυσκολεύονται να συγκρατήσουν τον πληθυσμό τους. Περίπου το 60% αυτών παρουσιάζουν σημαντική μείωση ενώ οι οικισμοί που κέρδισαν βρίσκονται κατά κανόνα σε γειτονική θέση με μεγάλα ή μεσαία αστικά κέντρα ή με τις παράκτιες ζώνες. Οικισμοί που συνήθως παρουσιάζουν τις σημαντικότερες αυξήσεις πληθυσμού και αποτελούν πόλο έλξης για κατοίκηση, συγκεντρώνονται σε δύο ομάδες σύμφωνα με το μέγεθος τους οικισμών. Πρόκειται για οικισμούς με απόλυτο μέγεθος κατά το 1991 που κυμαίνονταν μεταξύ 5000-15000 κατοίκους ή μεταξύ 30000-45000 κατ. (Ντυκέν, 2009). Τα Γιαννιτσαάκη ανήκουν στη δεύτερη προνομιακή ομάδα.

Πληθυσμιακή Εξέλιξη των οικισμών της Ελλάδας κατά τάξη μεγέθους το 1991 Τάξη μεγέθους οικισμών (*) [1991]	Σύνολο μόνιμων κατοίκων				Ποσοστό μεταβολής πληθυσμού [1991-2001]
	1991	%	2001	%	
< 2000	2 815 562	48,4	2 851 266	46,4	1,3
2000 - 5000	705 460	12,1	768 526	12,5	8,9
5000 - 15000	559 589	9,6	626 059	10,2	11,9
15000 - 30000	409 867	7,1	439 586	7,2	7,3
30000 - 45000	379 829	6,5	428 399	7,0	12,8
> 45000	943 323	16,2	1 026 546	16,7	8,8
Σύνολο	5 813 630	100,0	6 140 382	100,0	5,6

**Πίνακας 12.** Πληθυσμιακή εξέλιξη των οικισμών της Ελλάδας κατά τάξη μεγέθους το 1991 (Πηγή επεξεργασία ΕΣΥΕ, εργαστήριο δημογραφικών και κοινωνικών αναλύσεων ΠΘ, 2009)

Σύμφωνα με τον πίνακα 12 και την συστηματική ανάλυση του εργαστηρίου δημογραφικών αναλύσεων του ΠΘ για οικισμούς άνω των 5000 κατοίκων προκύπτουν μια σειρά από συμπεράσματα. Η πλειοψηφία των πρωτευουσών των νομών –εκτός από πέντε-συνεχίζουν να αποτελούν σημείο έλξης για νέους κατοίκους, όμως αρκετές πόλεις μικρό-μεσαίου μεγέθους παρουσιάζουν σαφές υψηλότερο ρυθμό αύξησης από εκείνο των μεγαλύτερων αστικών κέντρων της χώρας. Πρόκειται για περιφερειακές και τουριστικές πόλεις (Ναύπακτος, Καλαμπάκα, Λουτράκι, Ιεράπετρα κ). και κωμοπόλεις μεταξύ των οποίων και τα Γιαννιτσαάκη (Ντυκέν, 2009). Η ελκυστικότητα των μικρό-μεσαίων πόλεων –όπως τα Γιαννιτσαάκη- είναι αποτέλεσμα συνθετικής διαδικασίας και αποτέλεσμα της διατήρησης και ανάπτυξης του μόνιμου πληθυσμού και της οικονομικής δραστηριότητας, κατά συνέπεια της διεύρυνσης της τοπικής

αγοράς εργασίας. Είναι δύσκολος ο διαχωρισμός αυτών των δύο συνιστωσών προκειμένου να αποτιμηθεί αν η εξέλιξη του μεγέθους των μικρο-μεσαίων πόλεων σχετίζεται με την οικονομική τους ανάπτυξη, (Ντυκέν& Κακλαμάνη, 2009). Βέβαια, η επανάληψη της παρούσας ανάλυσης με τα δεδομένα της επομένης απογραφής πληθυσμού (2011) θα μας επιτρέψει να επιβεβαιώσουμε ή όχι, την υπόθεση μας ως προς τις δυνατότητες των κωμοπόλεων να μετατρέπονται σε πραγματικό πόλο έλξης(Ντυκέν, 2009)

Καταληκτικά, οι αναπτυξιακές προοπτικές του ΔΓ καθορίζονται επιπλέον και από τη γειτνίαση του με το ΠΣΘ. Από τη μελέτη του ΓΠΣ των Γιαννιτσών προκύπτουν οι επεκτάσεις της πόλης περιμετρικά του υφιστάμενου ΠΣ. Αυτές οι επεκτάσεις όμως ίσως στην παρούσα χρονική περίοδο φαντάζουν εικονικές για τις πραγματικές ανάγκες επέκτασης της πόλης. Ο προγραμματισμός αυτός θα μπορούσε να θεωρηθεί υπερβολικός αφού ήδη στα Γιαννιτσά υπάρχει υπερπροσφορά ακινήτων, μειωμένη αγοραστική κινητικότητα και τρέχουσα οικοδομική δραστηριότητα. Θα ήταν πιο ρεαλιστικό η προτεινόμενη επέκταση της πόλης να ικανοποιήσει ενδεχομένως στεγαστικές ανάγκες κατοίκων που ναι μεν εργάζονται στη Θεσσαλονίκη, αλλά προτιμούν τους ρυθμούς και την ποιότητα ζωής που προσφέρει η επαρχία. Με δεδομένη την κάλυψη των αναγκών των επεκτάσεων της πόλης των Γιαννιτσών προς άλλες κατευθύνσεις κάνουμε την παραδοχή πως το κομμάτι της επέκτασης στα πλαίσια του σχεδίου στο ΝΑ άκρο της πόλης μπορεί ενδεχομένως να εξυπηρετήσει κατοίκους με εναλλακτικό τόπο διαμονής και εργασίας που ζουν, εργάζονται και κινούνται και στη Θεσσαλονίκη και στα Γιαννιτσά. Φυσικά το σενάριο και γενικότερα η σχέση δικτύωσης Γιαννιτσών-Θεσσαλονίκης υποστηρίζεται από τα δεδομένα της σημερινής πραγματικότητας, από τα υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού περιφέρειας και χώρας, καθώς και από τις στρατηγικές δικτύωσης, συνεργιών και συμπληρωματικότητας άλλων πόλεων που προσεγγίστηκαν στη διπλωματική αυτή. Πολλοί είναι αυτοί που διαμένουν ακόμα και σε κεντρικές περιοχές της πόλης των Γιαννιτσών ή και από την αντιδιαμετρική μεριά της πόλης ως προς τη Θεσσαλονίκη και καθημερινά κινούνται προς αυτήν. Η καλύτερη όμως υποστήριξη του σεναρίου θα μπορούσε να γίνει με παράλληλη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών, που επίσης συνάδει με τα προβλεπόμενα και επιθυμητά του υπερκείμενου χωροταξικού σχεδιασμού. Το πιο αποδοτικό σενάριο μείωσης της χρονοαποστασης είναι η σύνδεση των δυο πόλεων με



τον προαστιακό και γιατί όχι η σύσφιξη των σταθμών μετεπιβίβασης του προαστιακού με τους αντίστοιχους σταθμούς του μετρό. Με αυτά τα δεδομένα η μελλοντική διαμόρφωση της «ανισωτικής» διπολικής αστικής σχέσης ενδυναμώνεται και η ανταλλαγή υπηρεσιών κατοίκων και αγαθών καθίσταται πιο συνεκτική από ότι σήμερα, αφού στήνεται μια περιοχή που εξυπηρετεί καλύτερα κατοίκους με εργασιακή -και άλλου είδους- εξάρτηση από τη Θεσσαλονίκη και θέτει τις εξυπηρετήσεις και την ποιότητα ζωής των Γιαννιτών ψηλότερα από ότι παλιότερα.

Ανακεφαλαιώνοντας τα Γιαννιτά πρέπει μεν να διατηρήσουν ισχυρό στυλοβάτη της τοπικής οικονομίας τη γεωργική παραγωγή, οφείλουν όμως να εκμεταλλευτούν το αναξιοποίητο δυναμικό της περιοχής (αθλητισμός, πολιτισμός και πλεονεκτήματα) για περαιτέρω ανάπτυξη που θα αποδώσει οφέλη στον τουρισμό της περιοχής. Τα αναπτυξιακά ζητήματα δίνουν σαφείς κατευθύνσεις για την ανάδειξη του πολιτισμού, του αθλητισμού και της παιδείας, των κοινωνικών δικτύσεων και της δημιουργίας ως κύριες συνιστώσες της τουριστικής και γενικότερα της τοπικής οικονομικής ανάπτυξης. Η ανάδειξη του αθλητισμού, η διαφύλαξη του πολύτιμου παρελθοντικού πολιτισμού, αλλά και η δημιουργία νέου αποτελούν ισχυρούς μοχλούς στην καθιέρωση της πόλης ως σημείο τομής σημαντικών πολιτιστικών και αθλητικών διαδρομών της βόρειας Ελλάδας και κομβικό κέντρο αέναης δημιουργίας είναι το κλειδί για την ανάπτυξη κάθε τόπου. Για την επίτευξη του οράματος απαιτείται στοχοθέτηση που να ευνοεί τα πλεονεκτήματα και τις ευκαιρίες που ανέδειξε η ανάλυση SWOT και να συρρικνώνει τα μειονεκτήματα και τις απειλές. Οι στόχοι θα μετουσιωθούν σε χρονοδιάγραμμα συντονισμένων δράσεων και η άρρηκτη συνέργεια μεταξύ δημόσιων και ιδιωτικών φορέων θα μετατρέψει τους στόχους σε πράξεις. Απαιτείται ανάληψη πρωτοβουλιών από ενεργούς πολίτες με στήριξη από τις τοπικές αρχές. Τα Γιαννιτά πρέπει να αναδείξουν και να βελτιστοποιήσουν την κομβική τοποθεσία, τον πολιτισμό τον αθλητισμό τους θέτοντας βάσεις για τη στροφή των κατοίκων σε δημιουργικές δραστηριότητες που θα ενδυναμώσουν τα δίκτυα δημόσιου και ιδιωτικού αναξιοποίητου δυναμικού και θα αποκαλύψουν το κρυμμένο πρόσωπο της πόλης. Οι επικοινωνιακές δυνατότητες συνεργιών του κοινωνικού συνόλου αποτελούν το εύφορο έδαφος χωρίς το οποίο καμιά αναπτυξιακή προοπτική σε κανένα τομέα της αστικής ζωής δεν μπορεί να επιτευχθεί. Άλλωστε η κοινωνική συνοχή και η προαγωγή της ανάπτυξης και του πολιτισμού είναι συνεκτικά δεμένες απαιτήσεις.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7°. ΣΥΝΟΨΗ

Συνοψίζοντας όλα τα παραπάνω τα Γιαννιτσαά έχουν αποδειχτεί μια διαχρονική πόλη που άντεξε τόσο στην πορεία του χρόνου, όσο και στην εγγύτητα με τη μητρόπολη Θεσσαλονίκη, αποκτώντας σταδιακά και σταθερά μια αξιόλογη αυτονομία και αυτάρκεια, χάρις στα συγκριτικά πλεονεκτήματα της ΕΠ, όπως αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια. Βέβαια, η ιστορία και το παρελθόν της πόλης κάρηκαν από το μίσος και τη μανία των πολέμων, μετεξελίχθηκαν από τις γεωφυσικές μεταβολές, αλλοιώθηκαν και παραμορφώθηκαν από τις εθνικές αντιδικίες, σκεπάστηκαν κάτω από χώματα, είτε γκρεμίστηκαν στο σαρωτικό πέρασμα της αντιπαροχής των τελευταίων 10<sup>ετών</sup> του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Η ιστορία των Γιαννιτσών και κάθε παραμελημένης πόλης ζει πλέον μόνο στη μνήμη των γηραιότερων κατοίκων της. Είναι η κατάλληλη περίοδος και η μοναδική ευκαιρία μας, όσο δεν είναι ακόμα αργά για ότι μας έχει απομείνει να το περισώσουμε και να συναισθανθούμε και να αφουγκραστούμε έστω και μια απεγνωσμένη τελευταία κραυγή της ιστορίας μας και της κληρονομιάς μας. Όσον αφορά τη μικροκλίμακα της αρχιτεκτονικής τα ερειπωμένα μνημειακά κτιριακά κελύφη είναι ζωντανοί οργανισμοί που αργοπεθαίνουν και συνθέτοντας το χώρο μαρτυρούν και αυτά τη διαχρονικότητα του τόπου. Είναι χρέος όλων να διασώσουμε έστω και το τελευταίο κομμάτι της αρχιτεκτονικής και ιστορικής μας κληρονομιάς.

Άλλωστε η θεωρία και η πρακτική των διαφόρων στρατηγικών ανάπτυξης και γενικότερα χωρικών πρακτικών, έχει να διδάξει πως μόνο ο σεβασμός και η ανάδειξη της ιδιαιτερότητας κάθε τόπου, της ιστορικότητας που τον διαπνέει και της κληρονομιάς που φέρει είναι η απαραίτητη και ιδανική συνθήκη για να ευδοκιμήσει και να εδραιωθεί η ανάπτυξη σε όλους τους τομείς και τις εκφάνσεις των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στα όρια του. Η γνώση και η επίγνωση της ειδικής βαρύτητας της ιστορίας του παρελθόντος και της κληρονομιάς κάθε περιοχής είναι ο μόνος τρόπος για να ταυτοποιηθεί μονοσήμαντα πάνω στον παγκόσμιο χάρτη κάθε οικισμός και για να διαρκέσει και στο μέλλον. Στα Γιαννιτσαά αυτή η δυνατότητα, όπως αποδεικνύεται από την ρεαλιστική περιήγηση στη σημερινή παραμελημένη πόλη, αλλά και από το επιστημονικό ενδιαφέρον ακόμα και από μεγάλα πανεπιστήμια του εξωτερικού<sup>101</sup> υπάρχει δυνητικά ισχυρή, αλλά δυστυχώς αναξιοποίητη.

<sup>101</sup> Princeton university

Τα Γιαννιτσά βρίσκονται σε μια κομβική θέση στον βορειοελλαδικό χάρτη, που όπως διαπιστώθηκε από την ανάλυση και την περιγραφή των γειτονικών και ευρύτερων χωρικών δεδομένων κατέχει μια ιδιαίτερη δυναμική τόσο σε επίπεδο περιφέρειας, όσο και εθνικά, στα Βαλκάνια χωροθετημένα στην καρδιά της νότια πύλης της ευρωπαϊκής ηπείρου. Η ΠΚΜ είναι με βάση τα εθνικά δεδομένα μια από τις δυναμικότερες περιφέρειες της χώρας. Οι ευκαιρίες για ανάπτυξη και εκμετάλλευση των πλεονεκτημάτων της περιοχής της γειτνίασης με την ισχυρή και ανερχόμενη μητροπολιτική συγκέντρωση της Θεσσαλονίκης είναι περισσότερες από ποτέ άλλοτε σε αυτήν την κοινωνικοοικονομική και πολιτική συγκυρία και είναι καθήκον όλων μας να τις αξιοποιήσουμε προς όφελος και της περιφερειακής ανάπτυξης της διπολικής μας χώρας. Η Θεσσαλονίκη μπορεί σε αυτό το περιβάλλον όπως εξετάστηκε να μετεξελιχθεί σε μια μετάπολη και να υπερβεί την έννοια της μητρόπολης. Σύμφωνα με τον ορισμό του Francois Ascher μια μεταπολη είναι το σύνολο των χώρων όπου το σύνολο ή τμήμα των κατοίκων, των οικονομικών δραστηριοτήτων ή των περιοχών είναι ενσωματωμένα στην καθημερινή λειτουργία μιας μητρόπολης (Σημαιοφορίδης, 2005). Επιπλέον, μια μεταπολη αποτελεί γενικώς ένα λεκανοπέδιο εργασίας, κατοίκησης και δραστηριοτήτων και οι χώροι που την συνθέτουν δεν είναι απαραίτητα συνεχείς και ομοιογενείς. Η άποψη αυτή συντείνει περισσότερο προς την περιγραφή ενός αστικού συστήματος με σημεία πόλωσης γύρω από τις μητροπόλεις που λειτουργούν σε δίκτυο σε διεθνή κλίμακα με επίκεντρα (*hubs*) και ακτίνες (*spokes*) παρά προς την θεωρία κεντρικών τόπων του Christaller (1933). Ο Jean Nouvel συμπληρώνει στον προβληματισμό για την εξέλιξη της πόλης πως η ίδια η έννοια της πόλης έχει εκραγεί. Η πόλη έγινε κόσμος νεφέλωμα με νιοστές εστίες. Πρέπει λοιπόν να ΕΠΙΝΟΗΣΟΥΜΕ τις διαδικασίες εξέλιξης της (Σημαιοφορίδης, 2005).

Στη διπλωματική αυτή επιχειρήθηκε μια όσο το δυνατόν συνολικότερη προσέγγιση και κλιμακούμενη –από την χωροταξική προς την πολεοδομική κλίμακα– σκιαγράφηση της ΠΚΜ και της ΠΜ, καθώς και των παραμέτρων που επηρέασαν και εξακολουθούν να επηρεάζουν ακόμα την ανισωτική αστική σχέση των Γιαννιτσών με τη Θεσσαλονίκη. Ο χώρος με την ευρύτερη έννοια και οι οικιστικές του οργανώσεις, οι πόλεις επηρεάζονται, εξελίσσονται, πεθαίνουν ή αναπτύσσονται υπό την επήρεια πλήθους δεδομένων και αλληλεπιδρώντων αστάθμητων παραγόντων, των οποίων η ρύθμιση και η αναπτυξιακή πορεία είναι ένα εκρηκτικό και διαρκώς μεταβαλλόμενο

μίγμα. Την ανισωτική σχέση Γιαννιτσών-Θεσσαλονίκης επηρέασαν -όπως είδαμε- ο χρόνος, ο τόπος και η εξελισσόμενη γεωμορφολογία του, η σύνθεση και η αποσύνθεση των κοινωνιών, οι πολιτικοί και οι πολιτικές και ιστορικές τους αποφάσεις, οι διεθνείς, εθνικές και τοπικές συγκυρίες, αλλά και η ίδια η οικιστική δομή και οικιστική αποτύπωση των πιο πάνω παραμέτρων. Ο χώρος όμως και οι δομές του διαρκώς εξελίσσονται και τα χωρικά όρια της πόλης αλλάζουν συνεχώς. Η παρακαταθήκη κάθε πόλης είναι ένας ισχυρός παράγοντας που επηρεάζει, ενδυναμώνει ή αποδυναμώνει την ανάπτυξη της πόλης σε όλα τα επίπεδα. Αυτό όμως δε σημαίνει πως η ανάπτυξη είναι μονόδρομα τροχοδρομημένη. Αντίθετα θα λέγαμε πως είναι μια έννοια εξ' ορισμού ευέλικτη, θετική και δημιουργική και πως κάθε τόπος εμπερικλείει ενδογενή δυναμικά και «ναρκωμένη» ανάπτυξη. Η ανάπτυξη αυτή είναι αποτέλεσμα της στρατηγικής χρησιμοποίησης των παραμέτρων-παρακαταθηκών που την υποβοηθούν καθώς και της συνειδητής εξουδετέρωσης των παραμέτρων που την εμβολίζουν. Απαραίτητη και ικανή προϋπόθεση προς αυτήν την προοπτική είναι η αξιοποίηση της ελληνικής και διεθνούς εμπειρίας στο πεδίο του στρατηγικού σχεδιασμού, με τελικό παραγόμενο προϊόν την ανάπτυξη της πόλης διαμέσου ενός οράματος. Ακόμα πιο καταλυτική όμως είναι η γνώση της ιστορικότητας του τόπου για την εδραίωση μιας ισχυρής και μονοσήμαντης φυσιογνωμίας που να στιγματίσει την πόλη.

Κλείνοντας αυτήν την «γνωριμία» με την πόλη των Γιαννιτσών και την επιρροή της Θεσσαλονίκης και των υπόλοιπων παραμέτρων που εξετάστηκαν σε αυτήν την διπλωματική, θα λέγαμε το πιο βέβαιο συμπέρασμα που θα μπορούσε να εξαχθεί είναι το πόσο περίεργος είναι ο μηχανισμός ενός αστικού συστήματος και στην προκειμένη περίπτωση αυτού των Γιαννιτσών. Ο βασικότερος λόγος είναι πως οι πόλεις αλλάζουν διαρκώς και διαρθρώνονται υπό την επήρεια αστάθμητων παραμέτρων, που και αυτοί με τη σειρά τους εξελίσσονται διαρκώς, αφού στα χωρικά τους πλαίσια ξεκινούν και μεταδίδονται εξελίξεις οικονομικές, πολιτικές κοινωνικές και άλλης υφής. Αυτή η παραδοχή δύσκολα αποδεικνύεται με στοιχεία, αλλά πολύ εύκολα με αναρίθμητα παραδείγματα.

Καταληκτικά, θα ήταν ίσως απαραίτητο να τονιστεί πόσο πολύπλοκο και δυσεπίλυτο είναι ένα αστικό σύστημα. Η κάθε πόλη αποτελεί ένα πλαίσιο μηχανισμών και διαδικασιών οικονομικής και κοινωνικής παραγωγής το οποίο προσδιορίζεται και επαναπροσδιορίζεται από ενδογενείς και εξωγενείς πιέσεις. Ο μόνος ίσως τρόπος για



την «επίλυση» ενός αστικού συστήματος είναι η αντίστροφη διαδικασία που ναι μεν περιλαμβάνει την εξερεύνηση της φυσιογνωμίας της εκάστοτε περιοχής για την αξιοποίηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της, αλλά εστιάζει παράλληλα και στον εντοπισμό των προβληματικών σημείων της για την εξεύρεση των γενεσιουργών αιτιών τους, με σκοπό την καταπολέμηση τους από τη «ρίζα». Προς αυτήν την κατεύθυνση η φαντασία, η εφευρετικότητα και τα τεχνικά μέσα πρέπει να συνδυάζονται ώστε να λύνονται τελικά ακόμα και όσοι κόμποι φαίνονται άλυτοι|(Χάρτα των Αθηνών,1943/1987)

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### -----ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ-----

Μελέτη των:

Νόμος 2508/97 «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 124Α'/13-5-1997)

Νόμος 2742/99 « Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 207Α'/7-10-1999)

Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης  
Απόφαση 6876/4871/08 (ΦΕΚ 128 Α' / 3-7-08)

Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου  
Ανάπτυξης Π.Π.Χ.Σ.Α.Α. Κεντρικής Μακεδονίας (ΦΕΚ 218Β/6-2-04)

ΥΧΟΠ (1984) Διεύθυνση Χωροταξίας, *Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης* (52 νομοί)

Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ) (2001) *ΣΑΚΧ, Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου προς τη χωρικά ισόρροπη και αειφόρο ανάπτυξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,  
Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

### -----ΜΕΛΕΤΕΣ-----

Δήμος Γιαννιτσών (2009) *Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Γιαννιτσών*, Γιαννιτσά  
(ΦΕΚ 385/6-08-2009)

ΑατοΡΟΙΕ ΕΠΕ., ΕΠΚΟΤΕΟ ΕΠΕ (2001) *Μελέτη ολοκληρωμένης ανάπτυξης αγροτικού χώρου. Περιοχή Πάϊκου*, Υπουργείο Γεωργίας, Τελική Έκθεση, Θεσσαλονίκη, σσ234-243.

*Μελέτη Οργάνωσης Δασικής Αναψυχής Δάσους Ελευθεροχωρίου Γιαννιτσών*, Νομαρχία  
Πέλλας, Δασαρχείο Έδεσσας, 1991.

- Βλαχοδημητρόπουλος, Π. & Γιαννακού Α. & Ζέϊκου, Π & Λάτσιοι Ζ & Νάτσινας, Θ. & Παπαγιαννάκης, Α. & Πυργίδης, Χ. & Τσιακίρης, Σ. & Τσιαρτσώνη, Α. (2005), *“Χάρτης πορείας” προαστιακού σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης: Προτάσεις για την άμεση προώθηση του προαστιακού-περιφερειακού σιδηροδρόμου στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης, ΣΑΣΘ*
- Γρηγοριάδου Μ., ATKINS (2008) *Προκαταρκτική μελέτη σκοπιμότητας ανάπτυξης προαστιακού περιφερειακού σιδηροδρόμου Θεσσαλονίκης, ΟΣΕ Α.Ε Αθήνα*
- ΟΜΕΠ (1997) *Κατάρτιση του Χωροταξικού Σχεδίου Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας*
- Γιαννακού, Α & Μαγκανάρης, Ι. & Νάτσινας Θ. (2002) *Προαστιακός σιδηρόδρομος: προοπτικές και δυνατότητες λειτουργίας στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης και στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, ΤΕΕ/ΤΚΜ.*
- Κουσιδώνης Χρ. (επιστ. υπεύθ.) & Παπαγιάννη Μ. & Παπαργύρη Π. & Μπουντουρίδου Α. & Πέγιος Π. & Παπαϊωάννου Π. (1984-1988), *Πολεοδομική Μελέτη Γιαννιτσών (στα πλαίσια της Πολεοδομικής Μελέτης 13/4), β' στάδιο α' φάσης: Μάιος 1984 και Απρίλιος 1985, β' Φάση: Νοέμβριος 1986, γ' φάση: Νοέμβριος 1988.*
- ΟΣΕ (1998), *Αναγνωριστική Μελέτη για Κυκλοφορία Αστικού – Προαστιακού Σιδηρόδρομου στο Νομό Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη.*
- Πολυζώνης Ε. & Πρατανόπουλος Αντ. (2002) *Μελέτη επί των επιπτώσεων βιομηχανικής - αστικής ρύπανσης στον ποταμό Λουδία (θέση Μηδέν) Ινστιτούτο Γεωλογικών και Μεταλλευτικών Ερευνών*
- Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης-Επικαιροποίηση του ΡΣΘ (2009)*
- Σταθακόπουλος Π. (1994) *Μελέτη Στρατηγικής Ανάπτυξης Νομού Πέλλας, Αναπτυξιακή Πέλλας*
- Σταθακόπουλος Π. (2005) *Στρατηγικό σχέδιο ανασυγκρότησης και ανάπτυξης του Δήμου Γιαννιτσών.*

## -----ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-----

- Ανδρικοπούλου Ε.(2005) *Θεωρίες χωρικής ανάπτυξης, οι κλασικές θεωρίες, Διδακτικές Σημειώσεις ΑΠΘ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πολυτεχνική Σχολή Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη*
- Αραβαντινός Αθ. (1984/1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία
- Βακαλόπουλος Α.(1988) *Ιστορία της Μακεδονίας 1354-1833*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Βάνιας
- Γερολύμπου Α.(1995) *Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917* Θεσσαλονίκη:University Studio Press
- Γερολύμπου Α. et al (1986) *Επί πόλεως: Συλλογή κειμένων* , Αθήνα: Σύγχρονα Θέματα [το άρθρο Perez,1978 ]
- Γετίμης Π.(1994) *Αστική Ανάπτυξη και Πολιτική στο Καυκαλάς*, Γ & Γετίμης Π. & Μαραβέγιας Ν. *Αστική και Περιφερειακή ανάπτυξη: Θεωρία, Ανάλυση και Πολιτική*, Αθήνα : Εκδόσεις Θεμέλιο
- Γετίμης Π. & Καυκαλάς Γ.(1999) *Θεσσαλονίκη: Μείωση της μονοκεντρικότητας στο Πολεοδομικό Συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα*, Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ζήτη
- Γοσποδίνη Α. (2000) *Ο ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες χρήσεις του αστικού σχεδιασμού: Μια πρόκληση για τις ελληνικές πόλεις*, 17 κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
- Γοσποδίνη Α.(2007) *Χωρικές πολιτικές για την ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων*, Αειχώρος , Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή Βόλου, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Δέλτα Πην.(1984) *Τα μυστικά του βάλτου*, Αθήνα : Εστία



- Δέφνερ Α. (2006) *Σχεδιασμός τουρισμού και Ελεύθερου χρόνου*, Διδακτικές Σημειώσεις ΠΘ, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή Βόλου, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Δημητριάδη Β. (1973) *Η Κεντρική και Δυτική Μακεδονία κατά τον Εβλιγιά Τσελεμπή*, Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών, Θεσσαλονίκη.
- Δημητριάδης Β. (1975a) *Συνοικίες και δρόμοι των Γιαννιτσών κατά τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα*, Μακεδονικά τόμος ΙΕ, Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών, Θεσσαλονίκη.
- Δημητριάδη Β. (1975b) *Ένα φιρμάνι για την ανέγερση της πρώτης εκκλησίας των Γιαννιτσών*, Μακεδονικά τόμος Θ, Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών, Θεσσαλονίκη.
- Δημητριάδης Β. (1983) *Τοπογραφία της Θεσσαλονίκης κατά την εποχή της Τουρκοκρατίας 1430-1912*, Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών-Μακεδονική Βιβλιοθήκη, Θεσσαλονίκη.
- Θεοχαρίδης & Θεοχαρίδου, (19--) *Θεσσαλονίκη: Τα μνημεία μέσα στη σημερινή πόλη*, Αρχιτεκτονικά Θέματα
- Κακλαμάνη Σ. & Ντυκέν Μ. Ν. (2009) *Οι χωρικές διαφοροποιήσεις των σύγχρονών μορφών κινητικότητας στην ύπαιθρο χώρα. Η δημογραφική πρόκληση: γεγονότα και διακυβευμάτα*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Καραδήμου Α.(2000) *Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917 στο Συλλογή κειμένων για την ιστορία της ελληνικής πολεοδομίας ,Διδακτικές σημειώσεις ΑΠΘ , Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Τομέας Πολεοδομίας - Χωροταξίας, Πολυτεχνική Σχολή Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη*
- Κερασίδης Σ.(1998) *Η Θεσσαλονίκη και η Τούμπα μέσα από τα μάτια μου* , Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής
- Κονσόλας Ι.Ν.(1997) *Σύγχρονη οικονομική περιφερειακή πολιτική*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση
- Κουσιδώνης Χρ.(1990) *Η πολεοδομική φυσιογνωμία των οικισμών διανομής του Υπουργείου Γεωργίας. Μια πρόταση ανασυγκρότησης μέσω αναμόρφωσης του συστήματος του ορθογωνικού καννάβου*, Τεχνικά Χρονικά, Επιστημονική Έκδοση ΤΕΕ.,

- Επ. Περιοχή Α', Απρίλιος-Ιούνιος 1990, τόμος 10, τεύχος 2 :σσ167-187.
- Κουσιδώνης Χρ.(2007) *Η Οργάνωση του Χώρου και ο Προγραμματισμός. Μια εισαγωγή*
- Κουτσαντούλη Ειρ. (2008) Διπλωματική εργασία ΜΠΣ ΤΜΧΠΠΑ  
*Μεσαίου μεγέθους ελληνικές πόλεις, προαστιοποίηση και διάχυτη οικιστική ανάπτυξη: η περίπτωση της Λάρισας*
- Λαλένης Κ.& Μεταξάς Θ.(2006) *Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός ως τύπος σχεδιασμού και ως εργαλείο αποτελεσματικής Αστικής Διαχείρισης*, Αειχώρος, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή Βόλου, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Λαλένης Κ.( χχ ) *Η δικτύωση των αστικών πόλεων ως παράγοντας ανάπτυξης-Η περίπτωση του τριπόλου Δράμας-Καβάλας-Ξάνθης*
- Μεταξάς Θ. (2001) Διπλωματική Εργασία ΜΠΣ ΤΜΧΠΠΑ: *Το μάρκετινγκ του τόπου/ πόλης (place marketing) ως εργαλείο για την τοπική ανάπτυξη και την ανταγωνιστικότητα της πόλης. Περιοχή μελέτης: Η Λάρισα*
- Μεταξάς Θ.(2005) *Πως διαμορφώνεται η εικόνα της πόλης μέσα από τη σχέση Αστικού τουρισμού και εμπορευματοποίησης: Ευκαιρίες ανάπτυξης προς εκμετάλλευση και κίνδυνοι προς αποφυγή στο: Μάρκετινγκ του Τοπου ,Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας*
- Μπεριάτος Ηλ.(1999) *Η σημασία των δικτύων συνεργασίας στην ανάπτυξη των ευρωπαϊκών και ελληνικών πόλεων στο Οικονόμου Δ.& Πετράκος Γ. (1999) Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Εκδόσεις Gutenberg

- Μυρίδης Μ. *et al* ( χχ ) Ένας "Δημογραφικός Απολογισμός" για την Περιφέρεια Κ. Μακεδονίας [1951-1991]. Χαρτογραφική απεικόνιση και δυναμική παρουσίαση της πληθυσμιακής συμπεριφοράς και των διαστάσεών της.
- Νικολάου Κ.(2010) *Μια μητροπολιτική Περιφέρεια για τη Θεσσαλονίκη* Δημοσιεύτηκε: Κυριακή, 7 Μαρτίου 2010, Αγγελιοφόρος της Κυριακής
- Ντυκέν Μ.Ν. (2009) *Ελκυστικότητα και οι μικρο-μεσαίες πόλεις της Ελλάδας* Εργαστήριο δημογραφικών και Κοινωνικών Αναλύσεων, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Οικονόμου Δ.& Πετράκος Γ. (1999) *Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Εκδόσεις Gutenberg,
- Οικονόμου Δ(2000a) Ο διεθνής μητροπολιτικός ρόλος της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης και ο νέος Ευρωπαϊκός χώρος στο: Ανδρικοπούλου Ε, Καυκαλάς Γ.Ο νέος Ευρωπαϊκός χώρος, Θεμέλιο, Αθήνα σσ444-467
- Οικονόμου Δ(2000b) Η πολεοδομική πολιτική στη δεκαετία του '50 στο : Πρακτικά Συνεδρίου: *Η πολεοδομία στην Ελλάδα από το 1949 έως το 1974* ,Εταιρεία Ιστορίας της πόλης- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος :Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος: σσ39-48
- Οικονόμου Δ.(2006) *Πολεοδομική Πολιτική, Διδακτικές σημειώσεις ΠΘ* , Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας
- Πετράκος Γ. & Ψυχάρης Γ.(2005) *Περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική
- Πετράκος Γ. & Παυλέας Σ.(2005) *Το ελληνικό αστικό σύστημα : Τάση προς συγκέντρωση ή αποκέντρωση* στο: Περιφερειακή ανάπτυξη στην Ελλάδα Τάσεις και προοπτικές, Ελληνικό Τμήμα της Διεθνούς Εταιρείας Περιφερειακής Επιστήμης

Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας

Πυργίδης Χ. & Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ (1998) *Χαρακτηριστικά επιβατικής κίνησης και διερεύνηση σκοπιμότητας ενός προαστιακού σιδηροδρόμου στην Β. Ελλάδα*, περιοδικό Τα Χίλια Δένδρα, σσ 1-13.

Πυργίδης Χ. (2001) *Λειτουργία προαστιακού σιδηροδρόμου στη γραμμή Θεσσαλονίκης-Σκύδρας Σιδηροτροχιά αρ. 22* (Δεκέμβριος), σσ. 28-38.

Σαρηγιάννης, (χχ) *Μνημεία και παραδοσιακά σύνολα σαν ενεργά στοιχεία πόλεως*, Αρχιτεκτονικά Θέματα

Σημαιοφορίδης Γ. (2005) *Πόλεις σε μετάβαση στο Διελεύσεις : Κείμενα για την αρχιτεκτονική και τη μετάπολη*, Αθήνα: Metapolis press

Τιμοθεάδης Τιμ. (1998) *Η παιδεία στον καζά των Γιαννιτών*, Θεσσαλονίκη : Εκδόσεις Μέλισσα

Χατζής Χρ. (2003) *Τα Γιαννιτά στην Ιστορία*, Έδεσσα: Βαγουρδής ΑΒΕΕ

Χατζής Χρ. (2006) *Πρώτο Γυμνάσιο Γιαννιτών*, Έδεσσα: Βαγουρδής ΑΒΕΕ

Χασιώτη, Ι.Κ., (1985) *Σταθμοί και κύρια χαρακτηριστικά της ιστορίας της Θεσσαλονίκης*, Νέα Εστία, 1403, Αφιέρωμα στη Θεσσαλονίκη, σσ 142 – 145, Αθήνα: Κολλάρος.

Ψυχάρης Ι (2004) *Τα περιφερειακά προγράμματα των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης: Πρώτη αποτίμηση και προοπτικές* Σειρά ερευνητικών εργασιών 10(1):1-24



## -----ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ-----

Brandford M.G.& W.A. Kent (1978) *Human geography.theories and their applications*, Oxford: Oxford University Press

Brown D.& Fay M.& Lall S.V. & Gun Wang H. & Felkner J. (2008) *Death of distance?Economic implications of infrastructure improvement in Russia*, Αφιέρωμα του European Investment Bank

Craglia M &Λεοντίδου Α.& Nuvolati G.& Schweikart J. (1999) *Αξιολόγηση της ποιότητας ζωής στις ευρωπαϊκές περιφέρειες και πόλεις' Ευρωπαϊκές κοινότητες*, Βέλγιο

Demetriades V.(1976) *The tomb of Ghazi Evrenos Bay at Yenitsa and its description,Bulletin of the school of oriental and African studies*, University of London,vol39,part2(1976) pp328-332

Ellis G. & Mc Kay S.(2000)*Belfast; City management profile cities*,vol17 ,pp47-54

Ellis G. & Kim J.( 2001) *Dublin Cities*,vol18, pp 355-364

Glass R. (1989), *Cliches of Urban Doom*, Oxford Blackwell

Harvey D.(1989) *From manageliasm to entrepreneurialism : the transformation in urban governance in late capitalism geografiska Annaler*,71B,voll , pp3-17

Hinderlink, J. & Titus M. (2002). *Small Towns and Regional Development: Major Findings and Policy Implications from Comparative Research*. Urban Studies, 39(3), pp 379-391

Kloosterman, R.C & Lambregts B. (2001) *Clustering of Economic Activities in Polycentric Urban Regions: The Case of the Randstad*, in: Urban Studies, Vol38, no. 4, pp717-732

Kotler P.& Asplund C.& Rein I.& Haider H.D., (1993) *Marketing Places Europe*, eds Prentice Hall

Krugman P. (1994) *Competitiveness: a dangerous obsession* foreign affairs, 74(2)pp28-44

- Le Corbusier (1943/1987) *Η Χάρτα των Αθηνών* Αθήνα: Ύψιλον
- Lollier J.C.& Prigent L.& Thouément H., (2005) *Demain, l'attractivité des territoires bretons*, PUR, p235
- Lowry, H.W. & Erunsal I.E.,(2010) *Evrenos Dynasty of Yenice-i Vardar. Notes and Documents* Bahcesehir Universitesi Yayinlari 2010, İstanbul
- Meijers, E. (2005) “*Polycentric Urban Regions and the Quest for Synergy: Is a Network of Cities More than the Sum of the Parts?*”, Urban Studies, 42(4), pp765-781
- Perez (1978) *Urban Transformation and the architecture of additions*, *Architectural Design* pp237-266
- Porter M. (1990) *Competitive strategy: Techniques for analyzing industries and competitors* NY Free press στο Buhalis D.,2000 *marketing the competitive destination of the future, tourism management*, vol 21 pp97-116
- RossiA. & Ez. Bonfant,& R. Bonicalzi,& M.Scolari, & D. Vitale. (1973) *Architettura Razionale*. Milano : F. Angeli
- Simpson F.& Chapman M. (1999) *Comparison of urban governance and planning policy: East looking west,cities*, vol 16,pp353-364

-----ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ-ΛΕΥΚΩΜΑΤΑ-ΑΡΘΡΑ-----

Σαββαΐδης Π, Επιστ. Επιμ (2008) *Ένας αιώνας χαρτογραφίας και πολεοδομικών μεταμορφώσεων της Θεσσαλονίκης. Από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα, Θεσσαλονίκης Ανάδειξις- χαρτών αναμνήσεις, Θεσσαλονίκη : ΕΚΕΠΠ-ΕΚΕΧΧΑΚ, Εθνική Χαρτοθήκη*

Μικρασιατική Εστία Ν.Πέλλας-Δ.Γιαννιτσών (2007), *Γιαννιτσά-Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα, Γιαννιτσά: Σάμπος*

Δ. Γιαννιτσών- Εταιρεία Μακεδονικών Σπουδών (1998) *Ο αγώνας στο βάλτο των Γιαννιτσών (με τη συμπλήρωση 90 ετών από το τέλος του Μακεδονικού Αγώνα) 1<sup>ο</sup> πανελλήνιο ιστορικό συνέδριο Γιαννιτσά 8-9-10 Μαΐου 1998 Έδεσσα:Βαγουρδής ΑΒΕΕ*

*Μπεστσινάρ, περιοδικό «Χίλια Δέντρα», τεύχος 5, Νοέμβριος 1999*

-----ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ-----

από προσωπικό αρχείο

από καθολική εκκλησία Γιαννιτσών

από διαδίκτυο

-----ΧΑΡΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ-----

από Δήμο Γιαννιτσών

από Διεύθυνση Πολεοδομίας Γιαννιτσών

από Διεύθυνση Γεωργίας Γιαννιτσών

από ΓΠΣ

από ΓΥΣ

από το αρχείο του ΕΚΕΠΠ-ΕΚΕΧΧΑΚ

από διαδίκτυο

-----ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ-----

[www.giannitsa.gr](http://www.giannitsa.gr) [πρόσβαση 21 Ιουλίου 2009]

[http://www.promacedonia.org/en/av/av\\_7\\_2\\_c.htm](http://www.promacedonia.org/en/av/av_7_2_c.htm)[πρόσβαση 21 Ιουλίου 2009]

[http://www.express.gr/news/finance/260154oz\\_20100131260154.php3](http://www.express.gr/news/finance/260154oz_20100131260154.php3)[21 Ιουλίου 2009]

[πρόσβαση 28 Αυγούστου 2009]

[www.depag.gr](http://www.depag.gr): Ιστοσελίδα της Δημοτικής Επιχείρησης Πολύπλευρης Ανάπτυξης  
Γιαννιτσών[πρόσβαση 28 Αυγούστου 2009]

[www.el.wikipedia.org](http://www.el.wikipedia.org): Ιστοσελίδα της ηλεκτρονικής εγκυκλοπαίδειας Βικιπαίδεια  
[πρόσβαση 28 Αυγούστου 2009]

[www.esye.gr](http://www.esye.gr) [πρόσβαση 10 Ιανουαρίου 2010]

[www.oaed.gr](http://www.oaed.gr)[πρόσβαση 10 Ιανουαρίου 2010]

[www.minenv.gr](http://www.minenv.gr) [πρόσβαση 10 Ιανουαρίου 2010]

[www.espa.gr](http://www.espa.gr)[πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2010]

<http://mikrasiates.org/>[πρόσβαση 15 Ιανουαρίου 2010]

<http://gym-k-achaias.ach.sch.gr/yramsar.htm>[πρόσβαση 23 Ιανουαρίου 2010]

<http://www.ekby.gr/index.html>[πρόσβαση 23 Ιανουαρίου 2010]

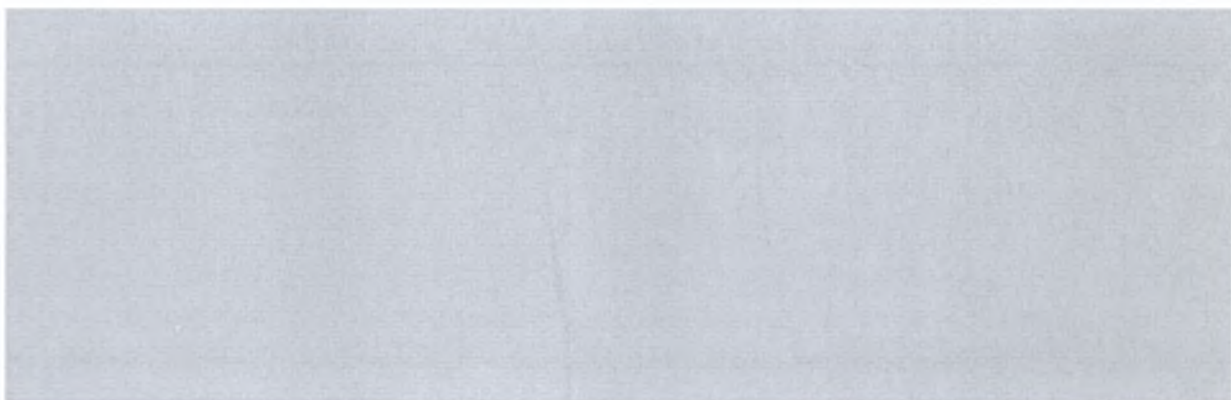
<http://www.egnatia.eu/page>[πρόσβαση 23 Ιανουαρίου 2010]

[http://books.google.gr/books?id=hAUVAAAAIAAJ&pg=PA300&lpg=PA300&dq=yenice+vardar&source=bl&ots=v\\_RowbVfhA&sig=pJDIVGPQ5wirIuZTmP44EorjNC4&hl=el&ei=whmES8qzJ4umnQO168SWAg&sa=X&oi=book\\_result&ct=result&resnum=6&ved=0CCAQ6AEwBQ#v=onepage&q=yenice%20vardar&f=false](http://books.google.gr/books?id=hAUVAAAAIAAJ&pg=PA300&lpg=PA300&dq=yenice+vardar&source=bl&ots=v_RowbVfhA&sig=pJDIVGPQ5wirIuZTmP44EorjNC4&hl=el&ei=whmES8qzJ4umnQO168SWAg&sa=X&oi=book_result&ct=result&resnum=6&ved=0CCAQ6AEwBQ#v=onepage&q=yenice%20vardar&f=false)[πρόσβαση 28 Ιουλίου 2009]

[www.scirus.com](http://www.scirus.com)

[www.google.gr](http://www.google.gr)





## Παραρτήματα

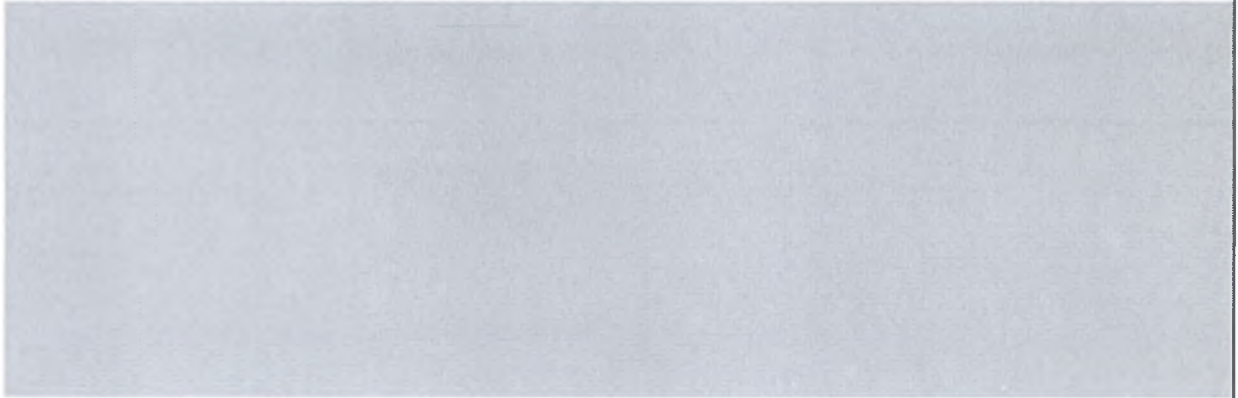


Παράρτημα (1) Χαρτών

Παράρτημα (2) Εικόνων

Παράρτημα (3) Ερωτηματολογίων

Παράρτημα (4) Στατιστικών



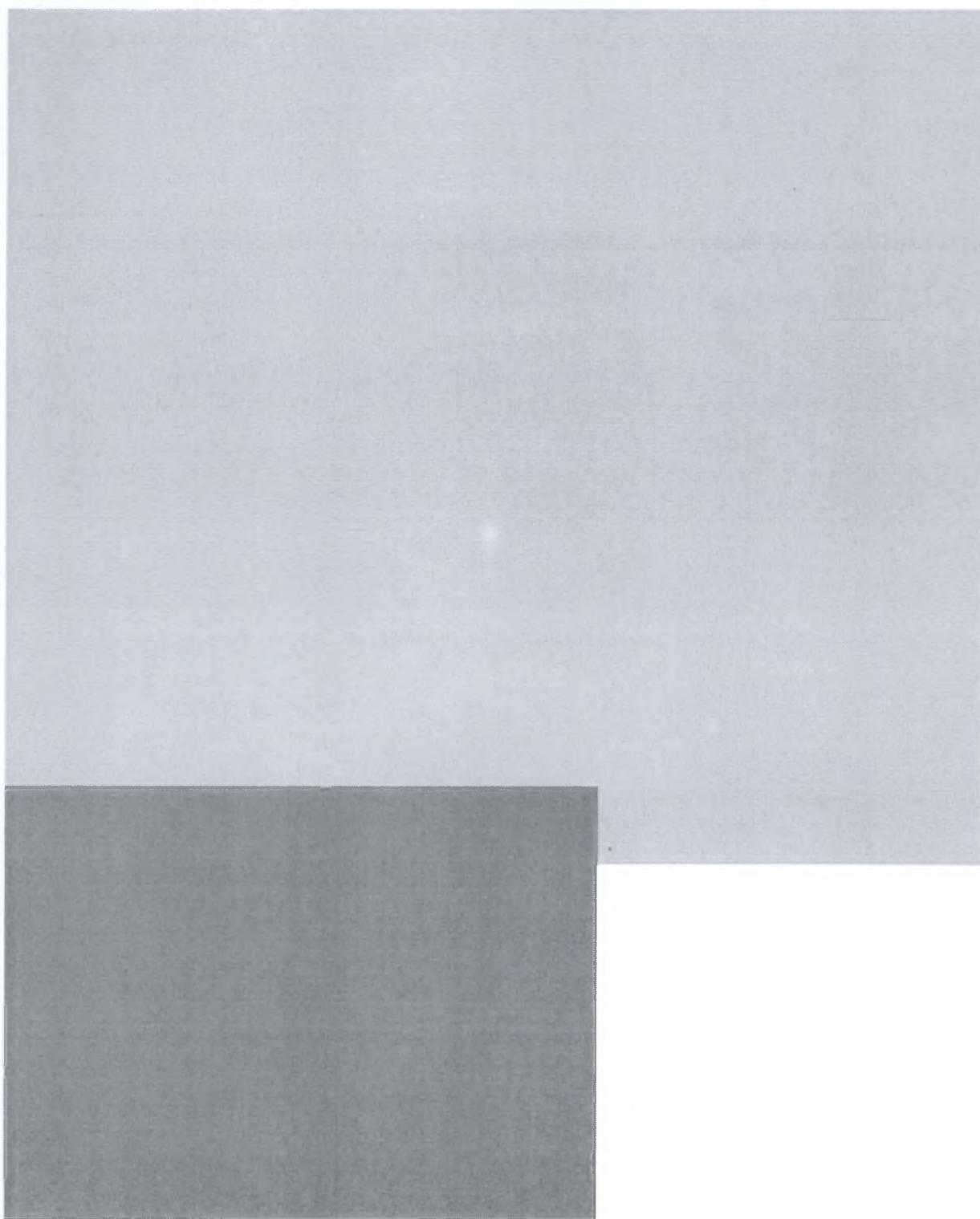
## Παράρτημα (1) χαρτών

*Χαρτογραφική περιήγηση στην ιστορία της κάθε πόλης*



# ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ

*Yenice-Vardar, Giannitsa, Γιαννιτσά*





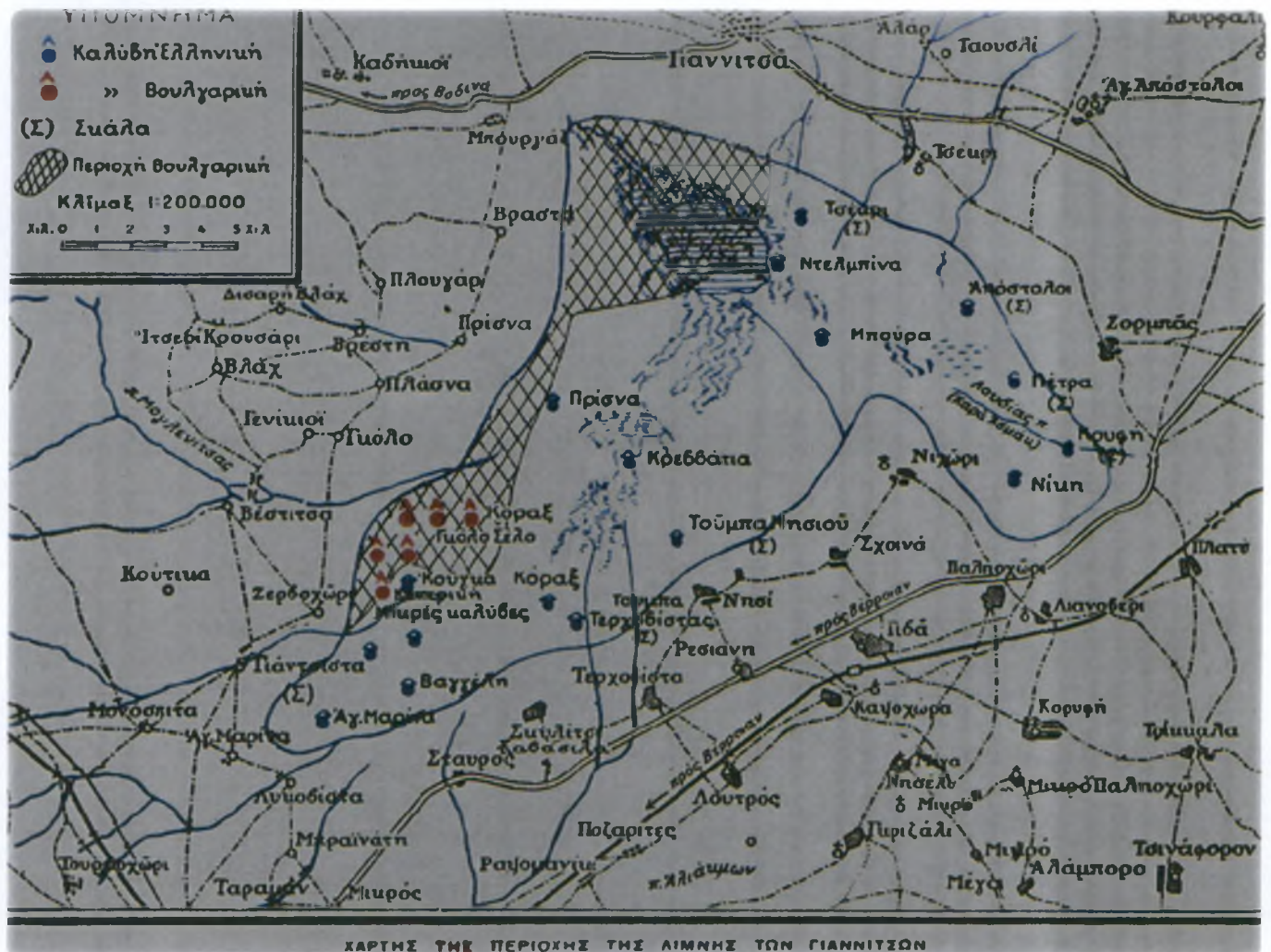


**Χάρτης 1.** Οι χριστιανικές και τούρκικες συνοικίες επί τουρκοκρατίας με βάση τις πληροφορίες από τα οθωμανικά αρχεία που φυλάσσονται στο Ιστορικό Αρχείο Μακεδονίας (Πηγή :Δημητριάδης 1997, *Οι συνοικίες και οι δρόμοι των Γιαννιτών κατά τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα*)



Χάρτης2.Πολεοδομικό Σχέδιο,  
1932  
(Πηγή : Πολεοδομία Γιαννιτσών)





Χάρτης 3. Η λίμνη των Γιαννιτσών και η γύρω περιοχή ( Πηγή: Πηνελόπη Δέλτα, *Μυστικά του Βάλτου*)





Χάρτης 4. Πολεοδομική μελέτη επέκτασης - αναθεώρησης ΕΠΑ- Η πολεοδομική ενότητα του κέντρου

(Πηγή : Προσωπικό αρχείο)





Ι.Ι. ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ  
Ι.Ι. GIANNITSA

Χώροι προτεραιότητας πεζών  
Pedestrian priority areas



Σχολεία - νηπιαγωγεία  
Schools - nursery schools

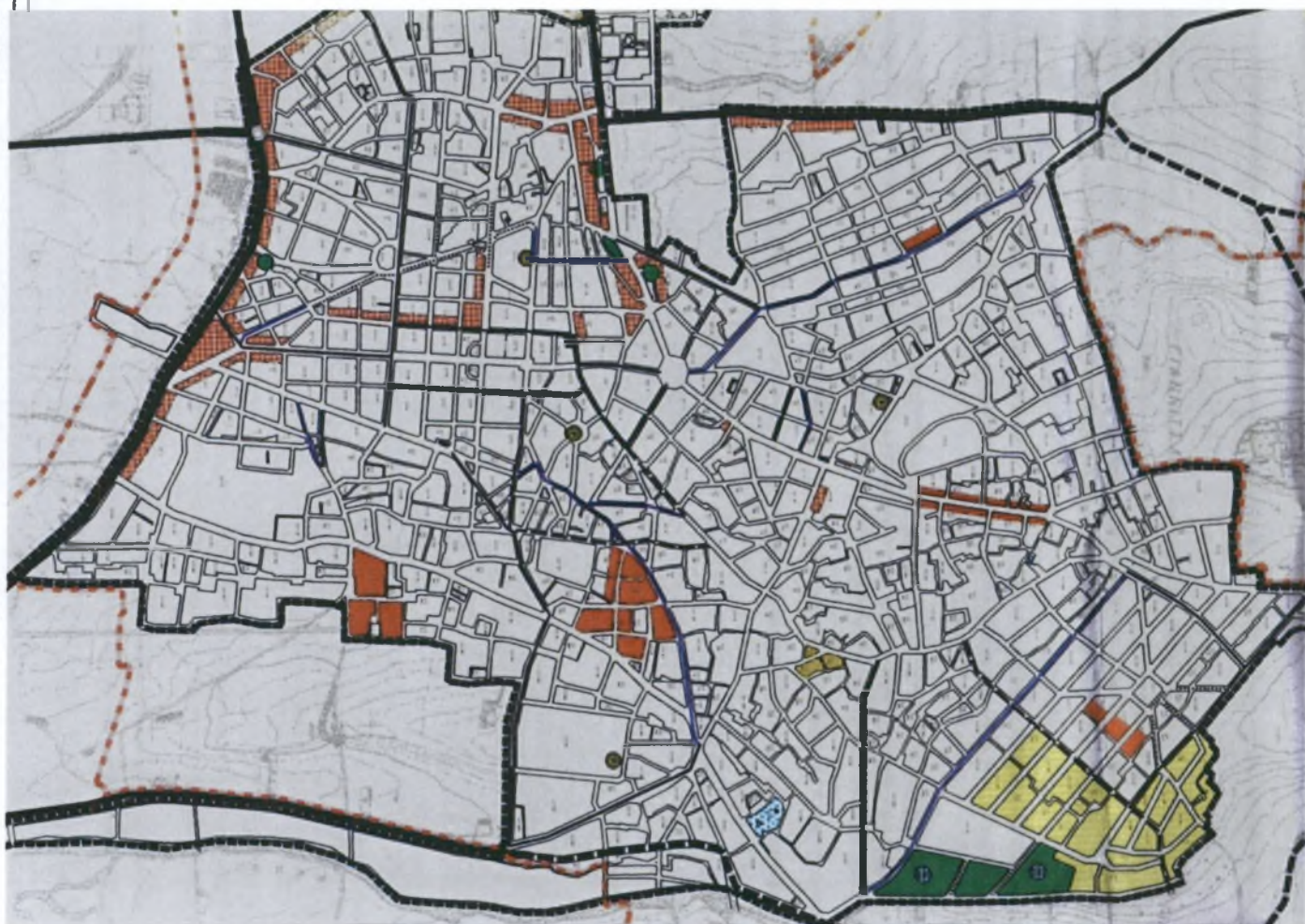
Χάρτης 5. Πολεοδομική μελέτη επέκτασης αναθεώρησης ΕΠΑ (Πηγή : Κουσιδώνης, 1990)





Χάρτης 6. Τα Γιαννιτσά σε σχέση με τους περιμετρικούς οικισμούς και τη Θεσσαλονίκη (Πηγή: ΓΠΣ Γιαννιτσών, 2009)

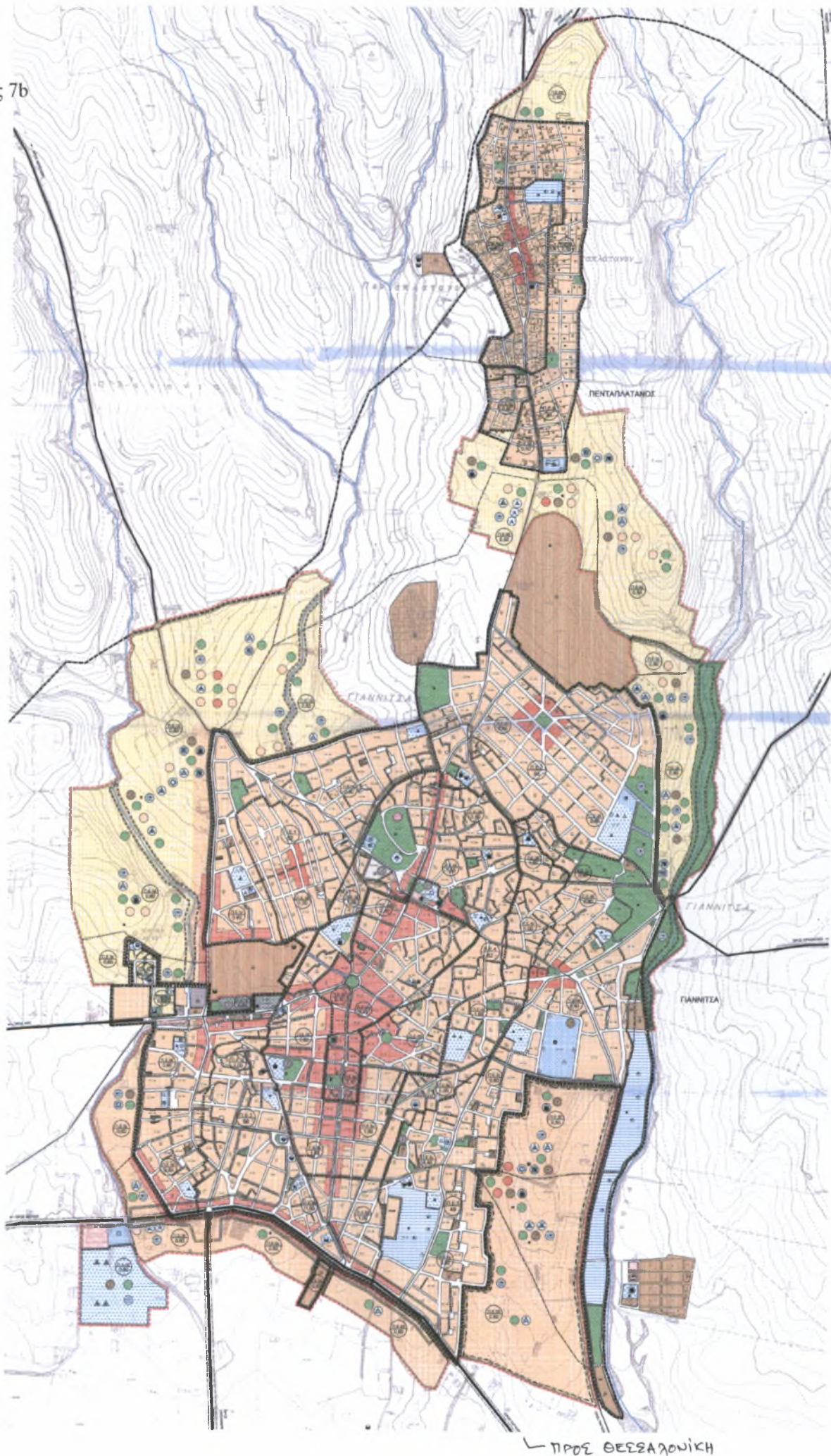




Χάρτης 7α. Τα Γιαννitsά -προτεινόμενες χρήσεις γης  
(Πηγή : ΓΠΣ Γιαννιτσών,2009)



Χάρτης 7b



ΠΡΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ



Η θέση της Θεσσαλονίκης απεικονίζεται σε χάρτες κάθε εποχής, γεγονός που επίσης υποδεικνύει τη μεγάλη αποδοτικότητα της για πολλούς αιώνες.

Η παλαιότερη απεικόνιση της Θεσσαλονίκης σε σωζόμενο χάρτη πιστεύεται ότι είναι σε έναν χάρτη οδικού δικτύου της ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, γνωστό ως *Tabula Peutingeriana*. Ο χάρτης αποδίδεται στον μοναχό Καστόριο από τα μέσα περίπου του 4<sup>ου</sup> μ.Χ. αιώνα, αλλά διασώζεται αντίγραφό του, του 12<sup>ου</sup> αιώνα. Επίσης απεικονίζεται και στους πτολεμαϊκούς χάρτες, οι οποίοι αποτελούσαν το βασικό χαρτογραφικό υπόβαθρο στην Ευρώπη επί σειρά αιώνων. Στους χάρτες που αρχίζουν να συντάσσονται από τους πλέον αξιόλογους χαρτογράφους από τα τέλη του 15<sup>ου</sup> αιώνα και αργότερα, η Θεσσαλονίκη σημειώνεται με διάφορα ονόματα ανάλογα με την εθνικότητα του χαρτογράφου, αλλά και ανάλογα με το αν απεικονίζεται η αρχαία Ελλάδα ή η σύγχρονη κατά την εποχή της σύνταξης του χάρτη. Το σχέδιο της πόλης (εντός των τειχών εκόμης) εμφανίζεται σε ναυτικούς χάρτες του γαλλικού και του βρετανικού ναυαρχείου από τα μέσα του 18<sup>ου</sup> αιώνα. Από τα τέλη περίπου του 19<sup>ου</sup>, η προσπάθεια εκσυγχρονισμού της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας και η εκτέλεση σχετικών έργων οδήγησε στη σύνταξη χαρτών μεγάλης κλίμακας, όπου απεικονίζονται τα οπικιστικά τετράγωνα και οι δρόμοι της εποχής με κείμενα στην τουρκική γλώσσα. Παρόμοιοι χάρτες συντάχθηκαν από εκδότες ταξιδιωτικών οδών σε μια εποχή που η μυστηριώδης Ανατολή προσέλαβε το ενδιαφέρον των περιηγητών. Από τις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η Θεσσαλονίκη αποτυπώθηκε και χαρτογραφήθηκε από τοπογραφικές υπηρεσίες των συμμαχικών δυνάμεων που στρατοπέδωναν στην πόλη κατά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, αλλά και από ελληνικές υπηρεσίες. Η τυρκαρία του 1917 και οι ανάγκες αποκατάστασης των πυροπαθών οδήγησαν στην αποτύπωση της τυρκαριστής ζώνης και στο νέο ρυμοτομικό σχέδιο του Εμπράρ. Το ελληνικό κράτος κατόπιν προχώρησε σε επεκτάσεις του σχεδίου πόλης, καθώς έφθασαν οι πρόσφυγες στη Θεσσαλονίκη μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή και σε εκπόνηση νέων ρυμοτομικών σχεδίων αργότερα.

(Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξις - χαρτών αναμνήσεις )

## ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

*Thessalonica, Salonica, Salonici, Salunic, Salonique, Θεσσαλονίκη*







**Χάρτης 8.** Θεσσαλονίκη, 1914 (Πηγή : <http://sites.google.com/site/thetidiolarisa/> %CF%87%CE%AC%CF%81%CF%84%CE%B5%CF%82-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%AF,%CE%B5%CF%85%CF%81%CF%89%CF%80%CE%B1%CF%8A%CE%BA%CE%BF%CE%AF,%CF%80%CE%B1%CE%B3%CE%BA%CF%8C%CF%83%CE%BC%CE%B9%CE%BF%CE%CE%B9 )



Στους σωζόμενους χάρτες αποτιπώθηκαν οι συνοικίες των Ελλήνων, των Εβραίων και των Τούρκων, η τειχισμένη πόλη με τους μιναρές και τα χαμόσπιτα, η πόλη με το παραθαλάσσιο τείχος και χωρίς αυτό μετά την κατεδάφισή του, η περιοχή των «Πόργων», η πόλη με στρατώνες και τοπωνύμια, η οθωμανική πόλη που επιχειρεί να μεταλλαχθεί σε ευρωπαϊκή, η πόλη με τους χαμάρρους και τα λαμπρά κτίρια, η πόλη με τη νέα ρυμοτομία μετά την πυρκαγιά του 1890 σε οθωμανικούς πολεοδομικούς χάρτες, η πόλη του Εμπράρ και του Τομάς Μόσον μετά την πυρκαγιά του 1917, η πόλη με τις προσφυγικές συνοικίες στη δυτική και ανατολική πλευρά της. (Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξ - χαρτών αναμνήσεις )



**Χάρτης 9.** Πολεοδομικός χάρτης, «Σχεδιάγραμμα πόλεως Θεσσαλονίκης», εκδότης Τράστας, Βόλος, 1:10.000, περίπου 1930-35. Πρόκειται για χάρτη που βασίζεται στο σχέδιο Εμπράρ. Είναι ένας χρηστικός χάρτης της πόλης με διαφημίσεις εποχής και παρουσιάζονται σε αυτόν τα ΟΤ, το αστικό οδικό δίκτυο και τα συστήματα σταθερής τροχιάς. (Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξ - χαρτών αναμνήσεις Συλλογή Σάββα Δεμερτζή)





**Χάρτης 10.** Λεπτομέρεια από ελληνικό χάρτη Θεσσαλονίκης, 41° 41', κλίμακας 1:200.000, 1910. Ο χάρτης δείχνει την περιοχή των «Πύργων», στρατώνες και άλλα τοπωνύμια (Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξις - χαρτών αναμνήσεις, Συλλογή Σάββα Δεμερτζή)



**Χάρτης 11.** Τοπογραφικός χάρτης της Θεσσαλονίκης, «Plan de la Ville de Salonique» έκδοση εφημερίδας L' Independent, Λιθογραφείο Γκατένιο, 1:10.000, 1916  
(Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξις - χαρτών αναμνήσεις)



THE GERMANIC GRIP ON THE DANUBE  
AND THE ALLIES' EFFORTS TO FRUSTRATE IT



Χάρτης 12. G.F. Morrell, The Germanic Grip on the Danube and the Allies efforts to frustrate it, 1915 (Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξ - χαρτών αναμνήσεις)

Χάρτης 13. Louis Trinquier, Salonica and the Balkan seat of war in general, 1915 (Πηγή: Θεσσαλονίκης Ανάδειξ - χαρτών αναμνήσεις)

SALONICA AND THE BALKAN SEAT OF WAR IN GENERAL



THE GERMANIC GRIP ON THE DANUBE AND THE ALLIES' EFFORTS TO FRUSTRATE IT, 1915 (Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξ - χαρτών αναμνήσεις)



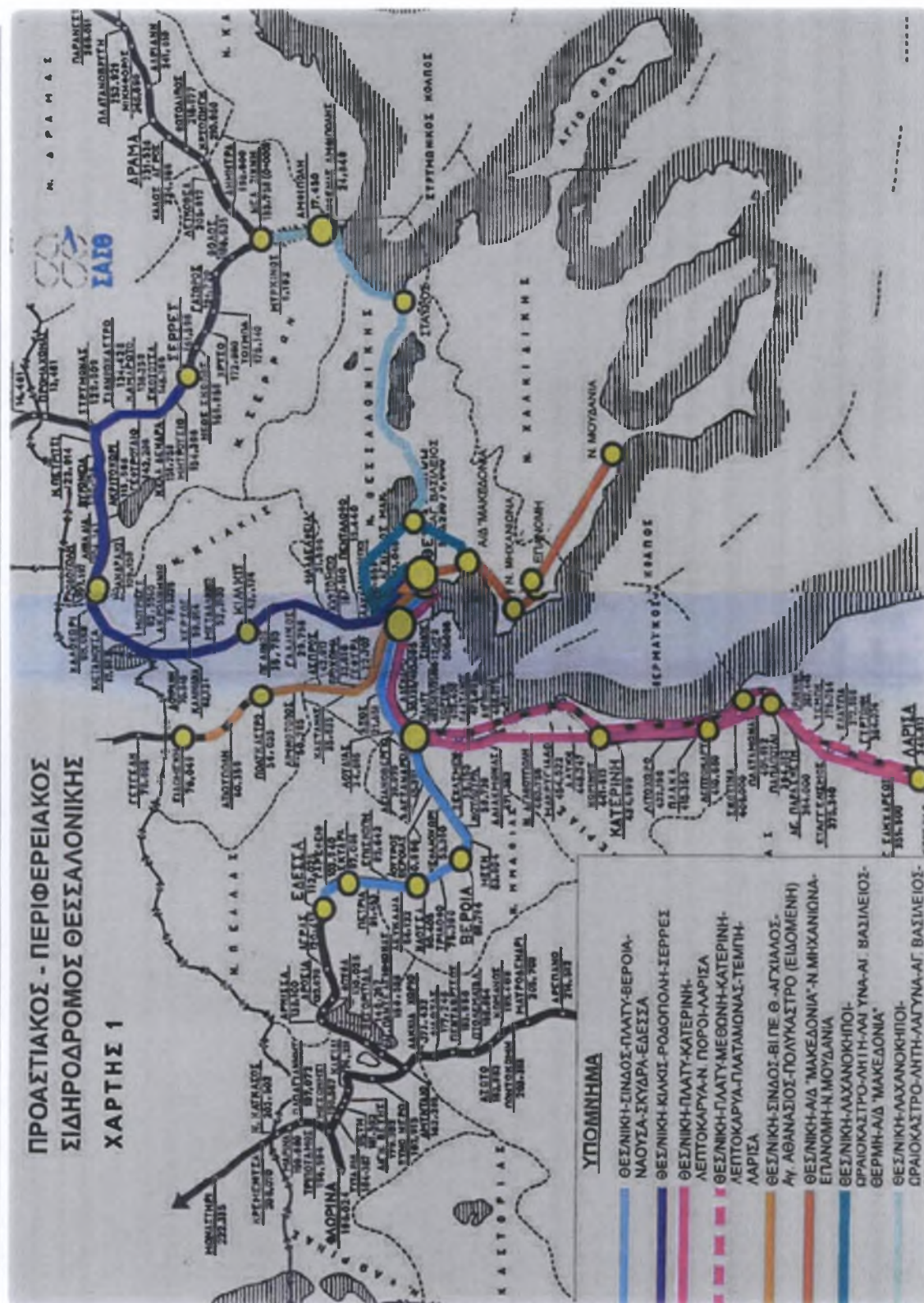






Χάρτης 14b. Προμελέτη σκοπιμότητας για τη σιδηροδρομική Εγνατία. Το προαστιακό δίκτυο (Πηγή : ΟΣΕ, 1998)





Χάρτης 14ε. Προμελέτη σκοπιμότητας για τη σιδηροδρομική Εγνατία. Το προαστιακό δίκτυο (Πηγή : Νατσίνας, 2002 )





Χάρτης 15. Χάρτης Οθωμανικός (Πηγή: <http://www.bura.org.tr/haberler/haberoku.asp?hid=576>)



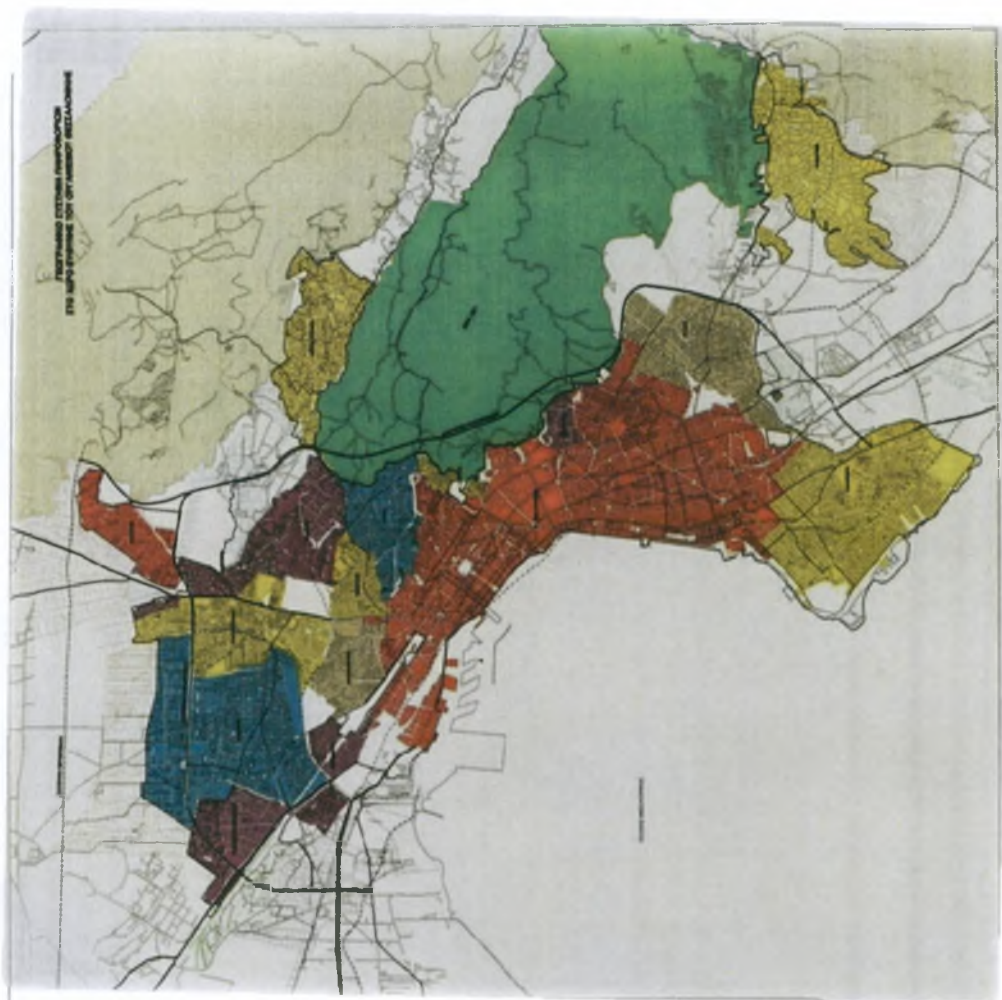


**Χάρτης 16.** *Thessaloniki, 1940-Γερμανικός Χάρτης.* Χάρτης με ελληνικά τοπωνύμια σε λατινική γραφή, οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, λίμνες και το φυσικό ανάγλυφο της περιοχής(Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξες - χαρτών αναμνήσεις)



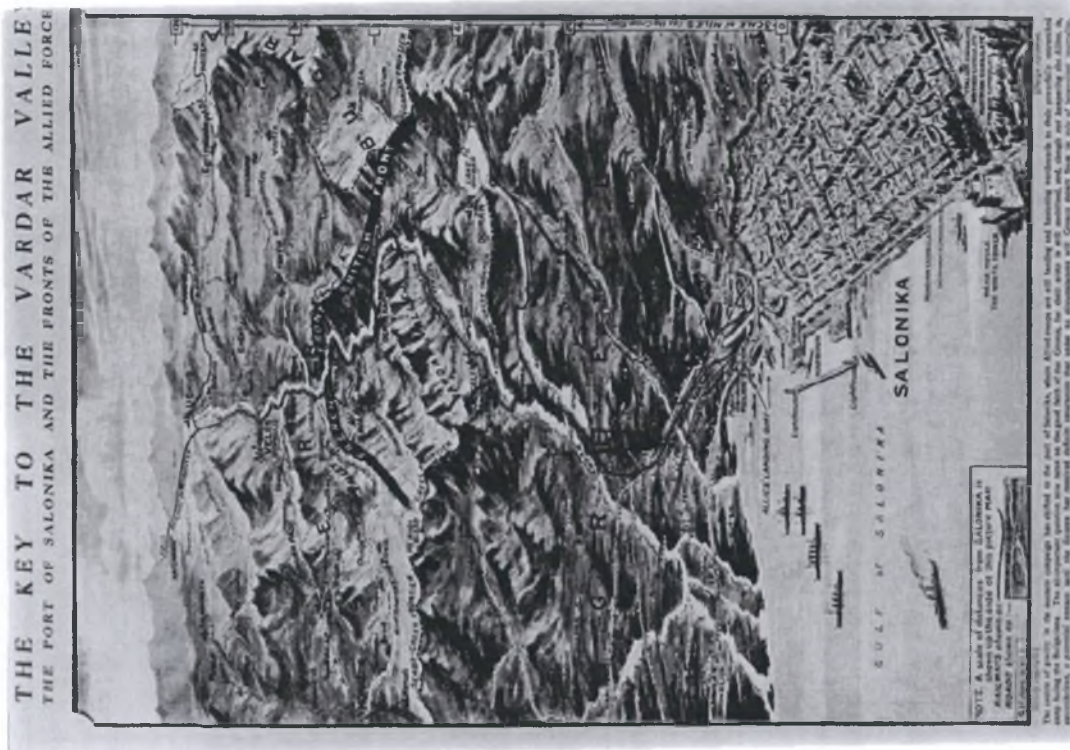


**Χάρτης 17.** Χάρτης διοικητικός των βιλαετίων Θεσσαλονίκης-Μοναστηρίου-Κοσσυφοπεδίου, 1889- Έτος Εγγραφής 1317. Διακρίνονται τα όρια των διοικητικών διαιρέσεων του οθωμανικού κράτους (Βιλαέτια-Θέματα, Σαντζακία-Διοικήσεις και Καζάδες-Υποδιοικήσεις). Διαχωρίζεται με ειδική γραμμή το μακεδονικό έδαφος από των υπερκείμενων περιφερειών (Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξις - χαρτών αναμνήσεις)



**Χάρτης 18.** ΟΡΘΕ Χάρτης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης όπου απεικονίζονται τα ρυμοτομικά των διάφορων δήμων  
(Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξις - χαρτών αναμνήσεις, 2008)



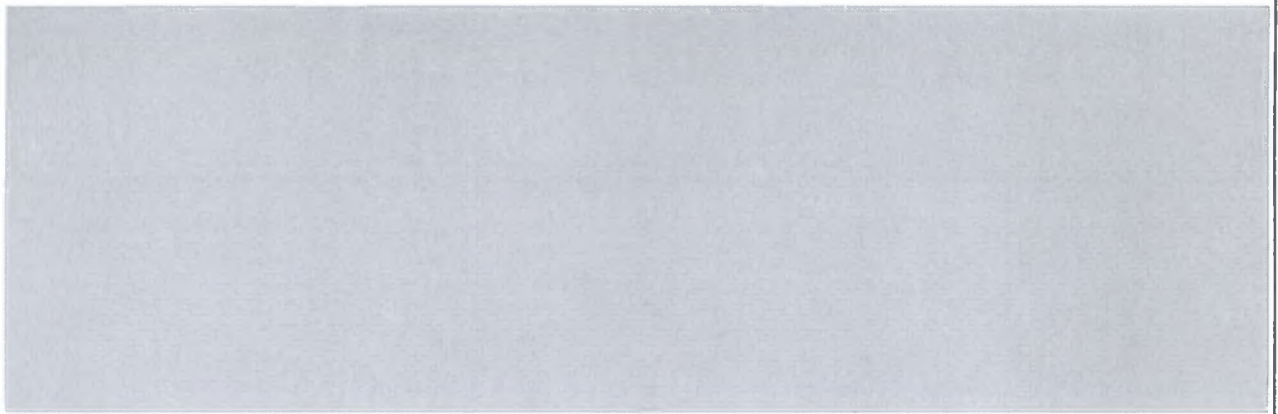


**Χάρτης 19.** G.F. Morell *The key to Vardar Valle, 1915*. Στην απεικόνιση φαίνονται λεπτομέρειες όπως ο Λευκός Πύργος, τα τείχη, το οχυρό Τοπ Χανέ, μνημεία, το λιμάνι, η θέση των προξενείων κα (Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξις - χαρτών αναμνήσεις, 2008)

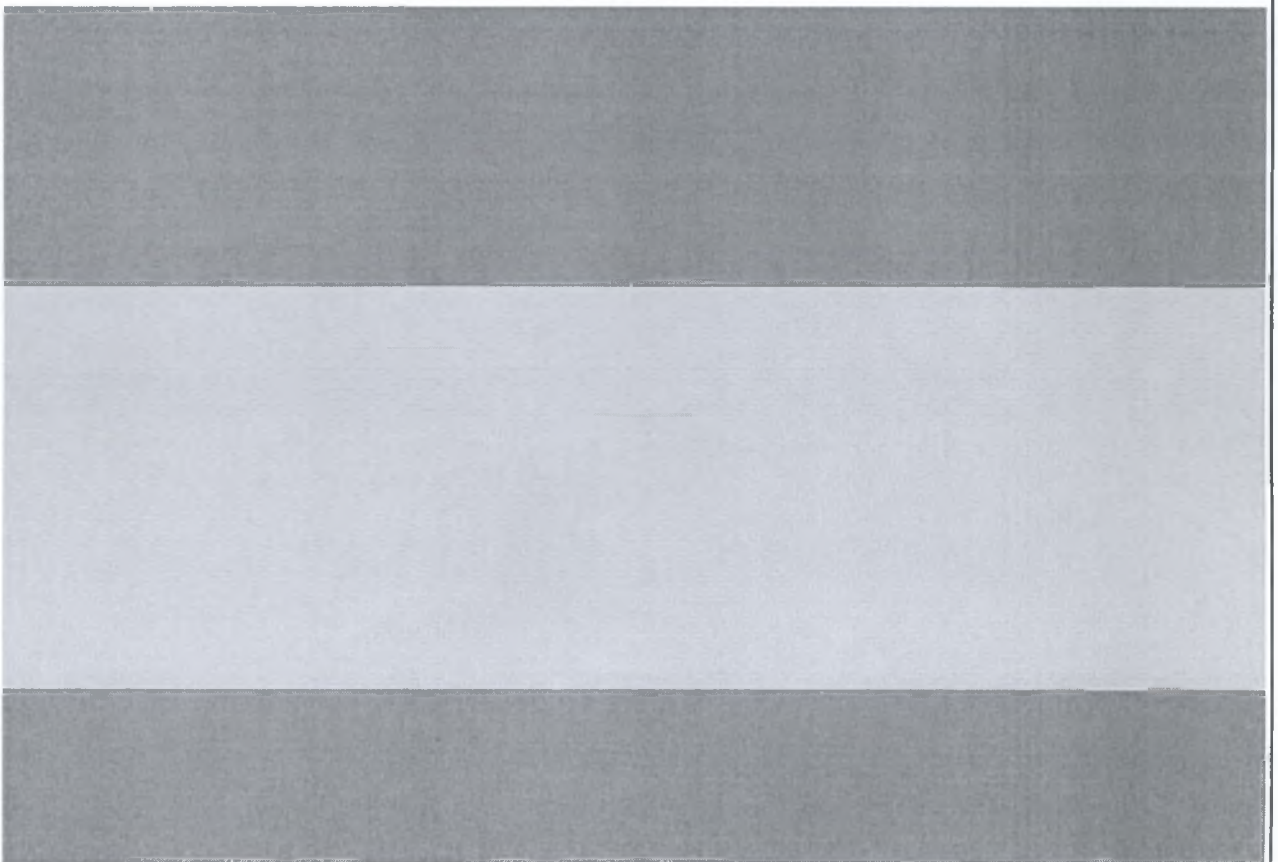




Χάρτης 20. Λεπτομέρεια χάρτη ΚΜ της χαρτογραφικής υπηρεσίας στρατού, 1915 (Πηγή : Θεσσαλονίκης Ανάδειξις - χαρτών αναμνήσεις, 2008)



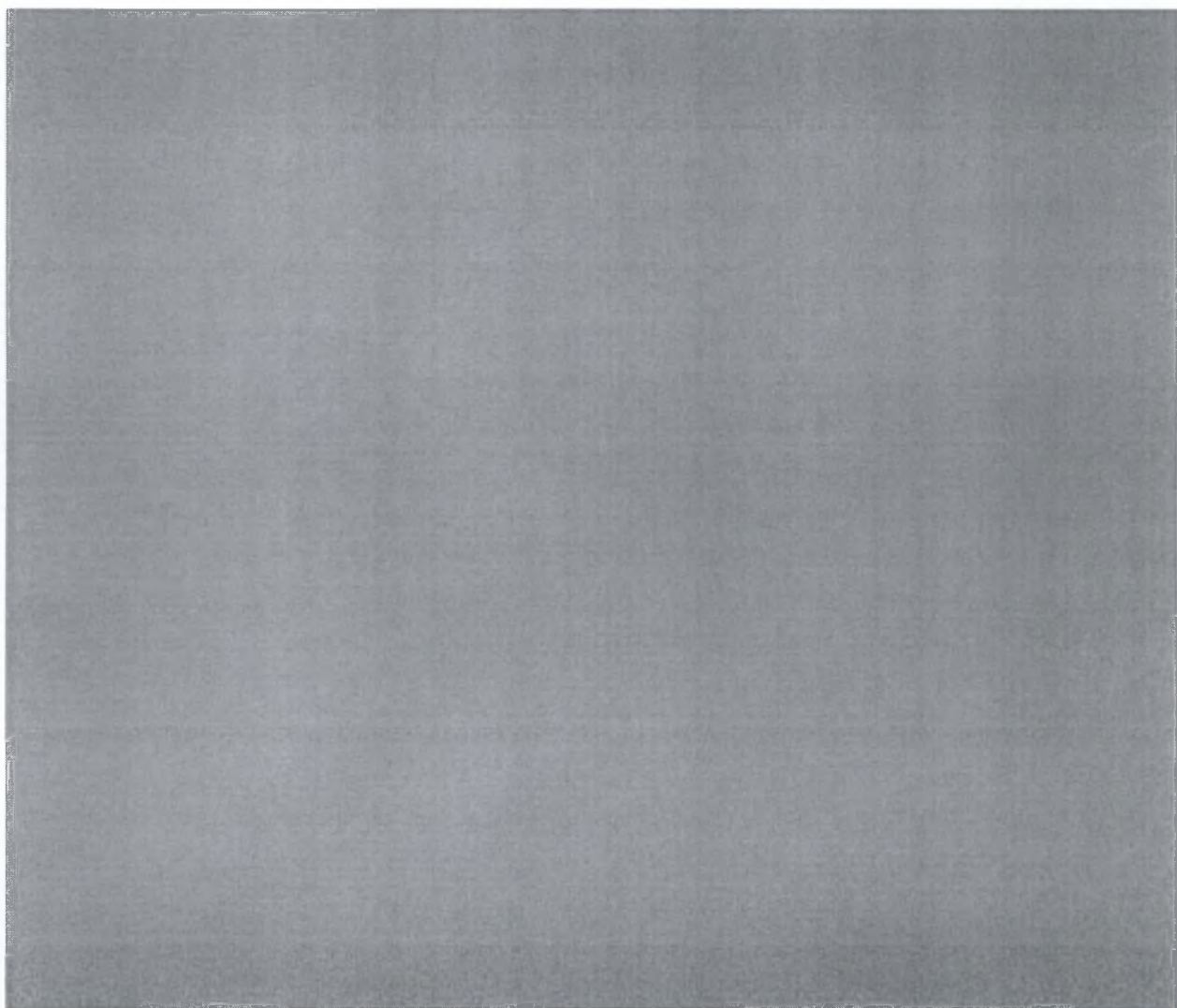
## Παράρτημα (2) εικόνων







ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ







**Εικ1.** Οικία Γραμματικού, οδός Μαγκρώτη



**Εικ2.** Οικία Παπαβέντση, οδός Διδασκάλου



**Εικ.3** Καφενείο Βουρδάκη στην Οδό Βενιζέλου



**Εικ.4** Μαντολινάτα στα Γιαννιτσα, 1928



**Εικ.5.** Η μητρόπολη των Γιαννιτσών έτος ίδρυσης 1858

(Πηγή Εικόνων 1,2,3,4,5 Γιαννιτσα, Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα)





Εικ.6 Λιθογραφία 19<sup>ου</sup> αιώνα : Γιαννιτσά (Πηγή [www.giannitsa.gr](http://www.giannitsa.gr) )



Εικ7. Μερική άποψη των Γιαννιτσών (τζαμί Ιλαχή –1<sup>ο</sup> δημοτικό σχολείο)  
(Πηγή : Γιαννιτσά, Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα)



**Εικ8.**Ο Γκόνος Γιώτας και τα παλικάρια του (Πηγή: *Ο αγώνας στο βάλτο των Γιαννιτσών*,1999)



**Εικ9.**Ο Γκόνος Γιώτας και τα παλικάρια του μετά το κίνημα των Νεότουρκων το 1908 (Πηγή: *Ο αγώνας στο βάλτο των Γιαννιτσών*,1999)



**Εικ10.**Θερισμός –Πατόζα Γαβρηλίδη,1932 (Πηγή: Γιαννιτσά, Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα)





**Εικ11.**Ο ομαδικός τάφος. Στο βάθος διακρίνεται και το 1<sup>ο</sup> δημοτικό σχολείο.

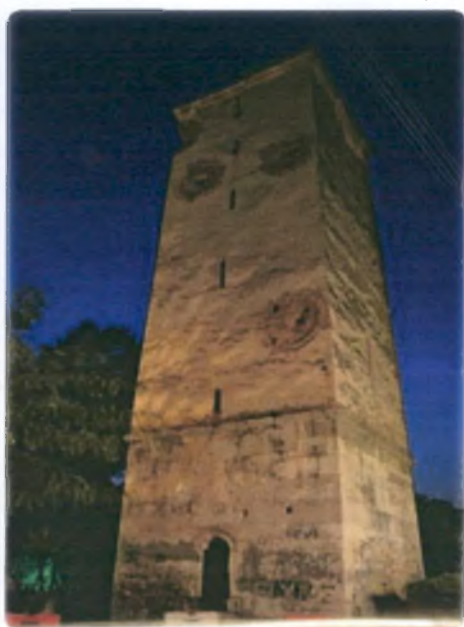
(Πηγή: Γιαννιτσά, Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα)



**Εικ12.**Το Γαλλικό γυμνάσιο(1908-1978),1966 (Πηγή: Χατζής, 2006)



**Εικ.13.**Το μανσωλείο του Γαζή Εβρενός (Πηγή: προσωπικό αρχείο)



**Εικ14a.** Ο πύργος του ρολογιού (Πηγή:www.giannitsa.gr)



**Εικ14b.** Ο πύργος του ρολογιού –φάση αποκατάστασης (Πηγή: προσωπικό αρχείο)  
Η επιγραφή του πύργου λέει : *«Ο Σερίφ Αχμέτ, απόγονος του δοξασμένου αρχηγού έκανε πάντα το καλύτερο που μπορούσε στη μνήμη του προγόνου του. Τώρα έκανε ένα ρολόι για να δείχνει την ώρα. Το κατασκεύασε όμως για να είναι ενθύμιο του πενταπυχου Ισλάμ. Η ανταμοιβή του ήταν να το παρουσιάσει με αγνές προθέσεις ως δώρο στον πατέρα του , στη μητέρα του και στην ψυχή των Γαζηδων.... Βλέπετε δεν υπάρχουν λέξεις γι' αυτό το πανέμορφο ρολόι»*





**Εικ15.** Ο ποταμός Λουδίας (Πηγή: [www.giannitsa.gr](http://www.giannitsa.gr))



**Εικ16.** Παλιά προσφυγική κατοικία κοντά στο ύψωμα Βαρός (Πηγή: προσωπικό αρχείο)

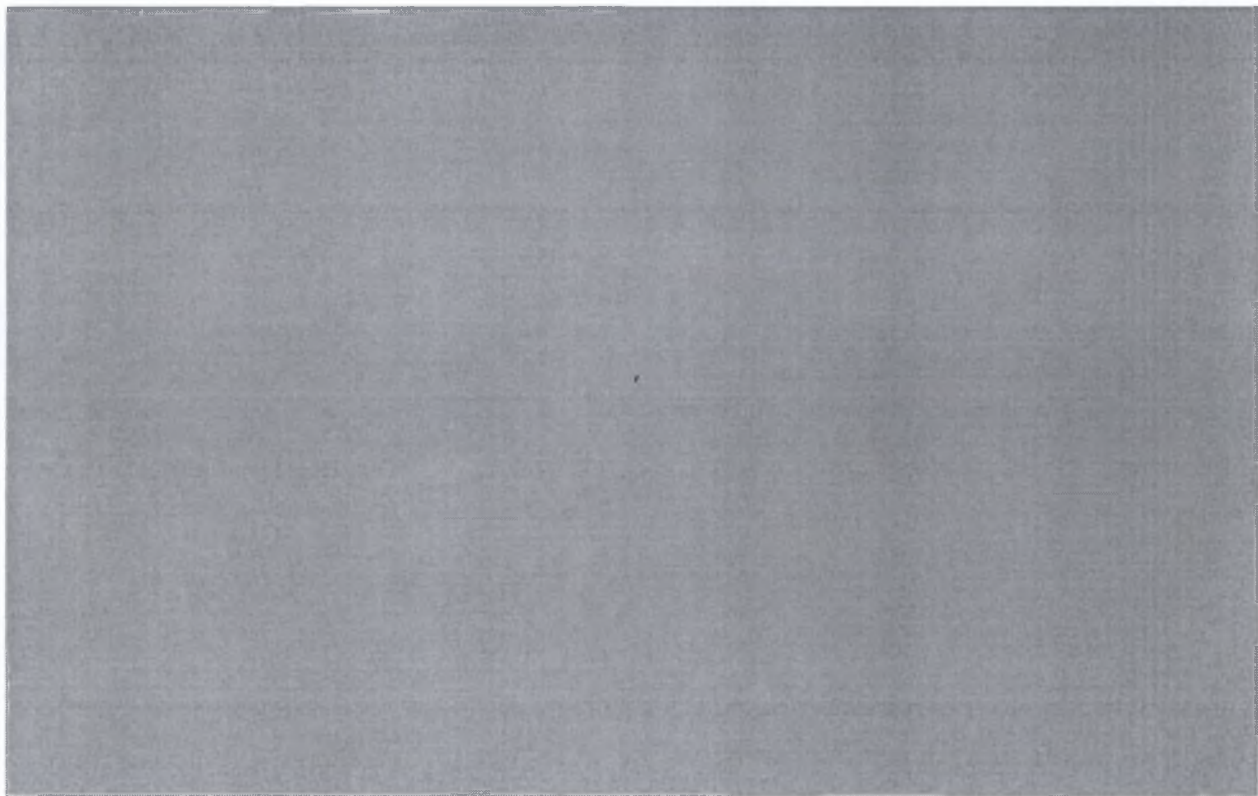


## ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

«Ορόσημα αποτελούν η κατεδάφιση των τειχών και η κατασκευή της προκυμαίας, η περκαυιά του 1917, η ανταλλαγή των πληθυσμών μετά τη μικρασιατική καταστροφή αλλά και η μεταπολεμική πραγματικότητα που ωστόσο μεταμόρφωσε τη Θεσσαλονίκη από αποσπασματικές πολιτικές και αποφάσεις κι όχι από μακροπρόθεσμους σχεδιασμούς. Τα σχέδια και οι χάρτες που διαθέτουμε μιλούν καθαρά για το γρήγορο πέρασμα της ήρεμης, σφιχτά αρθρωμένης, ανθρώπινης πόλης του μεσοπολέμου στην αντιφατική μεγαλούπολη που γνωρίσαμε στο τελευταίο τέταρτο του 20<sup>ου</sup> αιώνα»

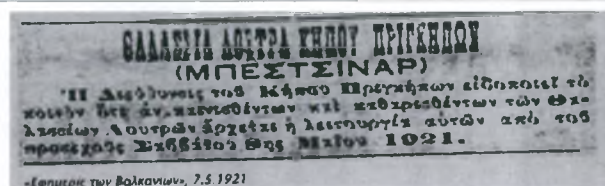
(Αλέκα Καραδήμου-Γερόλυπου, 2008)

## ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ





«Εφημερίς των Βαλκανίων»,  
19.4.1924



«Εφημερίς των Βαλκανίων», 7.5.1921



Διπλό ηλεκτροκίνητο τραμ στο 1918

Εικ17,18,19. Το Μπεστσινάρ της εκτός των τειχών δυτικής Θεσσαλονίκης (Πηγή : Περιοδική Έκδοση «Χίλια Δένδρα», τεύχος 5, 1999)

#### Το Μπες Τσιναρ

Στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης, ξεχώριζαν δύο τοποθεσίες που όριζαν τον παλιό οικιστικό πυρήνα της πόλης. Ανατολικά ήταν η κοιλάδα της Βυζαντινής Καλαμαριάς και δυτικά η περιοχή που ονομάστηκε Jayir (Λιβάδι). Σύμφωνα με μαρτυρίες περιηγητών, τον 17<sup>ο</sup> αιώνα δεν υπήρχαν κατοικίες έξω από τα τείχη. Η επέκταση της πόλης αρχίζει το δεύτερο μισό του 19<sup>ου</sup> αιώνα, εποχή που άρχιζαν να κατεδαφίζονται – ύστερα από επίσημη τελετή- τα τείχη της παραλίας (1867) και τμήματα των υπολοίπων από την Εγνατία και κάτω. Η δυτική περιοχή της πόλης παρουσιάζει αυτή την περίοδο αύξηση του πληθυσμού, που προς το τέλος του περασμένου αιώνα περιελάμβανε τον ίδιο περίπου αριθμό κτισμάτων με τη συνοικία της περιοχής των «Πύργων». Βασική οδική αρτηρία ήταν η σημερινή οδός Μοναστηρίου που υπήρχαν πολλά χάνια, εργαστήρια και καταστήματα. Στο δυτικό παραλιακό τμήμα της πόλης του 19<sup>ου</sup> αιώνα, ιδρύθηκε το 1867 το Μπες Τσινάρ, το οποίο μετά την είσοδο των ελληνικών στρατευμάτων ονομάστηκε «Κήπος των Πριγκίπων», ως περιοχή παραθεριστικής κατοικίας και χώρος αναψυχής. Η σύνδεσή του αργότερα με το τραμ (τέρμα) έδωσε στην περιοχή έναν ιδιαίτερο κοσμικό χαρακτήρα με συγκέντρωση περιπατητών και διαφόρων ορχηστρών. Αρχικά υπήρχαν στην περιοχή μεγάλες εκτάσεις (χωράφια και κήποι), ενώ ο αριθμός των κτισμάτων ήταν περιορισμένος. Ο χαρακτήρας όμως, της περιοχής δεν βοήθησε στο να διαμορφωθεί σαν χώρος κατοικίας. Το κύριο χαρακτηριστικό της ήταν η μεγάλη εμπορική κίνηση, αφού αποτελούσε την είσοδο της πόλης, αλλά και τη μοναδική αφετηρία διαφόρων δρόμων προς τις γύρω περιοχές, την ελεύθερη Ελλάδα και το εξωτερικό. Παράλληλα η εγκατάσταση του



πρώτου σιδηροδρομικού σταθμού το 1872 και οι συνδέσεις που ακολούθησαν με Βελιγράδι, Μοναστήρι, Δεδέαγατς και Αθήνα, το λιμάνι και η κατασκευή της προκουμαίας, οι αποθήκες, τα καταστήματα και τα άφθονα χάνια, καθώς και η άμεση επαφή με το εμπορικό κέντρο της πόλης (ιδιαίτερα μετά την καταστροφή του παράλιου τείχους και την κάθοδο του κέντρου της πόλης προς την παραλία) και η διαμόρφωση των πρώτων βιομηχανικών μονάδων, έδωσαν έναν ιδιόμορφο χαρακτήρα στην περιοχή. Ωστόσο, τα λαϊκά κυρίως στρώματα του πληθυσμού βρήκαν διέξοδο προς τα δυτικά, με αποτέλεσμα τη μεταγενέστερη επέκταση της πόλης προς τις νεότερες εργατικές συνοικίες του σύγχρονου πολεοδομικού συγκροτήματος. (Περιοδική Έκδοση «Χίλια Δένδρα», τεύχος 5, 1999)

Τα παραπάνω πολεοδομικά στοιχεία επιβεβαιώνει και μια σύντομη περιγραφή που αφορά το Μπεστσινάρ και την ευρύτερη περιοχή του βασισμένη σε μαρτυρίες κατοίκων της Θεσσαλονίκης και άρθρα δημοσιευμένα σε τοπικά έντυπα: *«Από το σταθμό ξεκινούσε μια ξύλινη σκάλα που γινόταν αερογέφυρα, περνούσε πάνω από τις γραμμές και κατέβαινε στην 26<sup>η</sup> Οκτωβρίου, στο τέρμα του τραμ. Ακριβώς εκεί ήταν η είσοδος του Μπεχτσινάρ, μια μεγάλη διπλή σιδερένια πόρτα που ακουμπούσε σε ψηλά πέτρινα παραπέτα ... Έμπαινες μέσα και ένας παραδεισένιος κήπος παρουσιαζόταν ως δια μαγείας μπροστά σου. ...στα παλιότερα χρόνια απομονώνονταν οι πριγκίπισσες για περισυλλογή ή για να πιουν με την ησυχία τους το ποτό ή το τσάι τους. Πολλοί πρίγκιπες και πριγκίπισσες έκαναν τη βόλτα τους στο Μπεχτσινάρ και γι' αυτό ονομάστηκε κήπος των Πριγκίπων... Μπροστά στη θάλασσα υπήρχαν πολυτελή εστιατόρια για τους 'λίγους'... Θυμάμαι τον πατέρα μου που το καλοκαίρι μας πήγαινε στο Μπεχτσινάρ για μπάνιο... Τι αξέχαστες μέρες»* (Σίμος Κερασίδης *«Η Θεσσαλονίκη και η Τούμπα μέσα από τα μάτια μου»*, 1998)

Το 1914 εγκαθίστανται στην περιοχή κάποιοι Μικρασιάτες πρόσφυγες. Πρόκειται για 80 οικογένειες από τη Μολδοβάνια της Ερυθραίας, που μετά την εκδίωξή τους η ελληνική κυβέρνηση τους μεταφέρει την 1<sup>η</sup> Ιουνίου του 1914 στο Μπέστσιναρ. Ήδη όμως από τον Οκτώβριο του 1915 η Θεσσαλονίκη έχει καταληφθεί από την πολυεθνική στρατιά της Ανατολής. Οι επιτελείς της Entente επιλέγουν την περιοχή του Μπεστσινάρ για να εγκαταστήσουν εκεί αποθήκες για υλικά του μηχανικού, εργαστήρια ξύλου, σιδήρου, ιματισμού, αρβύλων κ.α., ψυγεία, παγοποιείο, κ.λπ.. Τοποθετούν ακόμη ράγες μικρού πλάτους για Decauville καθώς και κανονικές σιδηροτροχιές, μετά το 1916, που φτάνουν μέχρι την παραλία. Πρόκειται για ένα σημαντικό τμήμα της «βάσης Θεσσαλονίκης» που επεκτείνεται στο Μπέστσιναρ, θεωρώντας το ως “Base Park”. Ταυτόχρονα, προχωρούν στην επέκταση του λιμανιού με την κατασκευή κι άλλων κρηπιδωμάτων και εγκαταστάσεων. Το Μπεστσινάρ φαίνεται να μετατρέπεται σε μια σημαντική διακλάδωση του σιδηροδρομικού δικτύου που στήνουν οι «σύμμαχοι» για την εξυπηρέτηση της στρατιάς και των αναγκών της. Ταυτόχρονα όμως ο Κήπος λειτουργούσε και οι μπάντες έπαιζαν.



Μετά το 1920 ο Κήπος φαίνεται να χάνει την αίγλη του. Το 1921, πάντως, ο «Κήπος των Πριγκίπων» ανακαινίζεται. Οι Θεσσαλονικείς τώρα έχουν για να κάνουν τα μπάνια τους είτε το «Μέγα Αλέξανδρο» ανατολικά, είτε το Μπέστσιναρ δυτικά. Φαίνεται όμως πως στη συνέχεια η φροντίδα του Κήπου χαλαρώνει, γιατί το 1925 εμφανίζονται στον τύπο διάφορα παράπονα. Παρόλα αυτά ο Κήπος αντιστέκεται. Σε μικρή απόσταση από το Μπέστσιναρ, κοντά στο σημερινό «Μύλο» και προς τα δυτικά, απλωνόταν η περιοχή του Χατζή Μπαζέ, γεμάτη λαχανόκηπους και δέντρα γύρω από τις σιδηροτροχιές, που έχει αρχίσει να γίνεται επίσης ελκυστική για τους Θεσσαλονικείς, που οργάνωναν εκεί και εκδρομές. Στην περιοχή αυτή, κοντά στις σιδηροτροχιές, είχαν τα σπίτια τους και αρκετοί σιδηροδρομικοί που –σύμφωνα με μαρτυρία είχαν ενιαίο περιτείχισμα και νυχτοφύλακα και ονομαζόταν «Κολόμβου». Σήμερα δυστυχώς, η περιοχή καταστρέφεται ολοκληρωτικά από τα έργα διάνοιξης της «δυτικής εισόδου» της πόλης. Εν τω μεταξύ, το Μπέστσιναρ –παρά το στρατόπεδο γυμνιστών-αρχίζει να απειλείται και από τις ακτές Περαιά, Μπαζέ, Αγία Τριάδα, που έχουν ανοίξει για τους Θεσσαλονικείς και καταφθάνουν εκεί με τα караβάκια, όπως και από το Καραμπουρνάκι. Η κύρια όμως απειλή που επικρέμεται είναι η επέκταση του λιμανιού». (Περιοδική Έκδοση «Χίλια Δένδρα», τεύχος 5,1999)

#### Η Εγνατία Οδός

Στη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία ένας από τους δύο σημαντικότερους δρόμους που κατέληγαν στην πρωτεύουσα Ρώμη ήταν η via Εγνατία, υπερπόντια προέκταση της via Τραιϊάνα διαμέσου του λιμένα της Γναφιάς, που διέσχιζε την Ελλάδα μέχρι τον ποταμό Έβρο. Η Εγνατία περνούσε από το Δυρράχιο, το Λυχνιδό, την Ηράκλεια, την Πέλλα, τη Θεσσαλονίκη, την Αμφίπολη, τους Φιλίππους, το Τόπειρο, την Μαξιμιανούπολη και την Τραιϊανούπολη. Κατασκευάστηκε μεταξύ 146-120 πΧ, πάνω στα ίχνη ενός αρχαίου, προ Ρωμαϊκού δρόμου που εκτείνονταν ανάμεσα στις Αδριατικές χώρες και στο Αιγαίο. Αργότερα, κατασκευάστηκε η επέκτασή της από τον Έβρο στο Βυζάντιο και τελικά το όνομα Εγνατία δόθηκε σε όλο το δρόμο, από την Ρώμη έως την Κωνσταντινούπολη, προς τιμή του Ρωμαίου κατασκευαστή της Γναίου Εγνατίου. Η πρώτη ρητή μνεία για την via Εγνατία βρίσκεται στο έργο του Στράβωνα, μεταξύ 40πΧ-10μΧ, ενώ το έτος 59/58πΧ, υπάρχει στο έργο του Κικέρωνα, σαφής αναφορά στη via militaris (στρατιωτική οδό), που έφτανε στη Θεσ/νίκη και την οποία ο μεγάλος ρήτορας χρησιμοποίησε για να προσεγγίσει την πόλη. Χρήση της via Εγνατία, στο τμήμα της από τη Νεάπολη (σημερινή Καβάλα) έως τη Θεσσαλονίκη, έκανε επίσης ο Απόστολος Παύλος, γύρω (40μΧ), στο ταξίδι του προς την Ελλάδα. Η via Εγνατία υπήρξε μία ευρωπαϊκών προδιαγραφών οδός. Οδοστρώμα, σηματοδότηση, κατασκευή στρατοπέδων, σταθμών και αλλαγών ίππων, γέφυρες, είσοδοι σε πόλεις και εσωτερικές διαδρομές, εμφάνιζαν μία μεγάλη ομοιογένεια, είτε επρόκειτο για δρόμο στην Βρετανία, είτε στην Ιταλία, είτε στην Ισπανία ή στην Ελλάδα. Η

κατασκευή της ήταν σύμφωνη με τις προδιαγραφές των άλλων οδών. Σε χωρίο του Στράβωνα, αναφέρεται πως οι Ρωμαίοι «έκοβαν λόφους και δημιουργούσαν ήπιες οδικές κλίσεις, προκειμένου να διέρχονται με ευκολία οι αρμάμαξες», δηλαδή τα βαριά μεταφορικά μέσα της εποχής. Το ελάχιστο πλάτος της via Εγνατία ήταν 10 ρωμαϊκοί πόδες (περίπου 3μ) το οποίο μεγάλωνε όταν διερχόταν μέσα από μεγάλες πόλεις και ξεπερνούσε τα 5μ. Τα Ρωμαϊκά οδοιπορικά μάς δίνουν πληροφορίες για τις αποστάσεις μεταξύ πόλεων (civitates), σταθμών (mansiones) θέσεων ανάπαυσης και αλλαγών αλόγων (mutatae). Από τις Αδριατικές ακτές μέχρι τη Θεσσαλονίκη, υπολογίζεται η απόσταση σε 400 περίπου χλμ (535 ρωμαϊκά βήματα) και από Θεσσαλονίκη μέχρι τον Έβρο άλλα 400. Η οδός ήταν σε όλη της την έκταση "βεβηματισμένη κατά μίλιον" και "κατεστηλωμένη", δηλ. είχε μετρηθεί με βάση τα 100 βήματα και σε κάθε μίλι είχαν στηθεί μεγάλες στήλες, τα "μιλιάρια" που υποδείκνυαν την απόσταση και ονομάτιζαν τη συγκεκριμένη θέση. Η Εγνατία είχε ανακατασκευασθεί μερικώς πολλές φορές μέχρι το 300 μΧ. Το 1270 μΧ η via Εγνατία αναφέρεται ως συνδετικός οδικός άξονας ανάμεσα στο Δυρράχιο και στην Κωνσταντινούπολη και μέχρι το 16<sup>ο</sup> αιώνα χρησιμοποιείται βασικά ως εμπορικός δρόμος που διακινούσε φυλές, θρησκευματα, κοινωνικές τάξεις, ιδεολογίες, ήθη, έθιμα, οικονομίες, νοοτροπίες, αντιλήψεις. Πάνω στα ίχνη της αρχαίας Εγνατίας συναντούσε κανείς ομάδες από πραματευτές, ή συνηθέστερα βιοτέχνες, χωρικούς ή εργάτες, από τη Δυτική Μακεδονία, Ήπειρο, Θεσσαλία κλπ που αναζητούσαν καλύτερους όρους ζωής. Πολλοί από αυτούς ήταν οικοδόμοι και έφευγαν κατά συντροφιάς, που περιελάμβαναν όλες τις σχετικές ειδικότητες του χτίστη και του ξυλουργού. Μέσα στα πλανόδια αυτά σμήνη, μπορούσε να ξεχωρίσει κανείς τους εποχιακούς εργάτες, αλλά και τους κατά παράδοση επαγγελματίες ζητιάνους, τους Κραβαρίτες. Οι Ρωμαίοι χρησιμοποίησαν κατ' αρχήν την Εγνατία για στρατιωτικούς σκοπούς, αλλά γρήγορα γενικεύτηκε η χρήση της και έγινε η κυριότερη οδική αρτηρία που συνέδεε την Αδριατική με τον Εύξεινο Πόντο. Λειτουργήσε παράλληλα, ή και ανταγωνιστικά, προς τον άλλο αρχαίο θαλάσσιο δρόμο που από την Ιταλία διαμέσου του Ισθμού έφτανε ως το βόρειο Αιγαίο και τον Εύξεινο Πόντο, ιστορία που επαναλαμβάνεται και σήμερα. Η Εγνατία οδός διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στα βυζαντινά και μεταβυζαντινά χρόνια. Ζωγράφοι και συνεργεία ψηφιδογράφων ξεκινούσαν από την Κωνσταντινούπολη με όλα τα συγκοινωνιακά μέσα, θαλάσσια και χερσαία. Η Εγνατία διακινούσε ομάδες των καλλιτεχνών, ή και τα έργα τους, όταν επρόκειτο για μικρογραφημένα χειρόγραφα, φορητές εικόνες, σμάλτα, είδη μικροτεχνίας, χρυσοχοΐας, αργυροχοΐας, χαλκουργίας ή κεντητικής. Παράλληλα, η Θεσσαλονίκη, ιδιαίτερα από τη Μεσοβυζαντινή περίοδο και ύστερα, αποτέλεσε το χώρο των καλλιτεχνικών ζυμώσεων και την αφετηρία των περισσότερων αποστολών προς τους βορειότερους, δυτικότερους, και νοτιότερους πληθυσμούς. (Πηγή : Εγνατία οδός ΑΕ)

Εικ.20. Καρτ ποστάλ εποχής



Εικ.21 Καρτ ποστάλ εποχής



Εικ.22 Καρτ ποστάλ εποχής



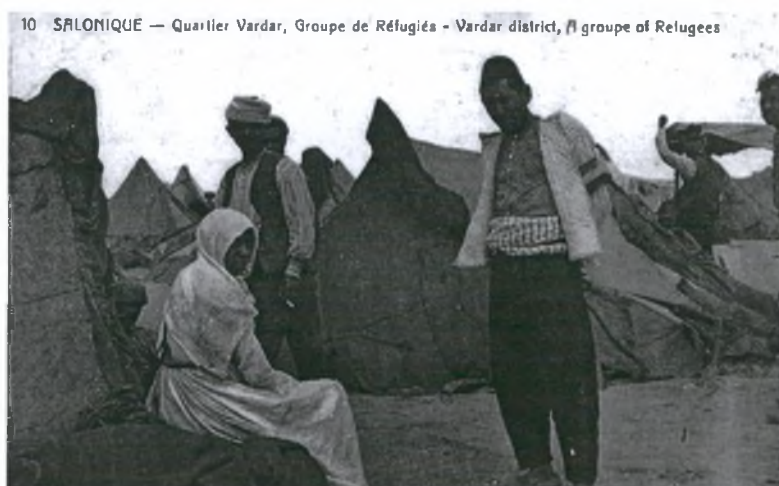


**Εικ.23** Έγχρωμη καρτ ποστάλ τρισδιάστατη απεικόνιση της πόλης και του Θερμαϊκού κόλπου, 1915)

(Πηγή εικόνων 20,21,22,23:

<http://picasaweb.google.com/ankaralozanmubadilleri/MBadeleResimleri#515988573810522397>

0)



Vardar-Bir grup muhacir-1924

**Εικ.24** Πρόσφυγες στη Θεσσαλονίκη το 1924 (Πηγή: [http://www.archnet.org/library/images/one-image.jsp?place\\_id=8703&image\\_id=208024](http://www.archnet.org/library/images/one-image.jsp?place_id=8703&image_id=208024))





**Εικ.25.** Αναπαράσταση της Θεσσαλονίκης (Πηγή :

<http://www.thessaloniki.gr/portal/page/portal/DioikitikesYpiresies/PolitistikesYpiresies/DnsiBibliothikwn/TmimaKentrIstorias/PeripatoiKlironomiassthThessaloniki/Thessaloniki.pdf>

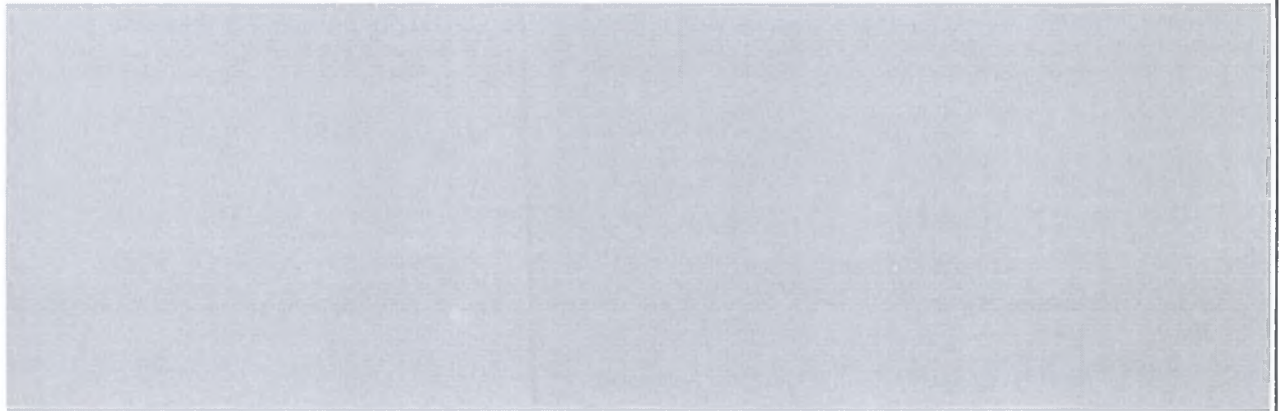




**Εικ.26.** Ο προφήτης Ηλίας, η βασιλική του Αγίου Δημητρίου και η Αγορά ( Πηγή: S. Chaidemenos, 1998, courtesy of the Ephoreia of Byzantine Antiquities of Thessalonike)

**Εικ.27.** Το ανακτορικό σύμπλεγμα του Γαλερίου ( Πηγή: S. Chaidemenos, 1998, courtesy of the Ephoreia of Byzantine Antiquities of Thessalonike)





## Παράρτημα (3) ερωτηματολογίων





ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ για την ΠΟΛΗ των Γιαννιτσών

# ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΜΑΘΗΜΑΤΟΣ

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ  
ΠΜΣ 2008-2009 ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
για τη σύνταξη ενός στρατηγικού σχεδίου μάρκετινγκ για τα Γιαννιτσά

Ε Ρ Ω Τ Η Μ Α Τ Ο Λ Ο Γ Ι Ο

ΑΓΟΡΑ – ΣΤΟΧΟΣ : 2

ΤΟΠΙΚΟΙ ΦΟΡΕΙΣ – ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ- ΑΡΧΕΣ

Επιστημονικός Υπεύθυνος: Θεόδωρος Μεταξάς

Υπεύθυνη Έρευνας: Πελαγία Γεωργιάδου

Η συμπλήρωση των ερωτηματολογίων μπορεί να γίνει είτε ηλεκτρονικά είτε έντυπα. Σε περίπτωση ηλεκτρονικής υποβολής τα ερωτηματολόγια να αποστέλλονται υπόψιν Γεωργιάδου Πελαγίας [randggeorgiadou@yahoo.gr](mailto:randggeorgiadou@yahoo.gr).  
Τηλέφωνο επικοινωνίας 6947923139



Αξιότιμοι κύριοι/ ες,

Στα πλαίσια του ΠΜΣ 'Χωροταξία Πολεοδομία και Περιφερειακή Ανάπτυξη' του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας - και του μαθήματος Στρατηγικές Αστικής Ανάπτυξης και Αστικής Διαχείρισης- πραγματοποιείται σχεδιασμός ενός πιλοτικού σχεδίου μάρκετινγκ για την πόλη των Γιαννιτσών. Για τις ανάγκες κατάρτισης του πιλοτικού σχεδίου πραγματοποιείται πρωτογενής έρευνα πεδίου σε φορείς της πόλης, επιχειρήσεις και κατοίκους.

Το μάρκετινγκ του τόπου εφαρμόζεται με ποικίλους τρόπους και τόσο σύμφωνα με τους ειδικούς αλλά και εκ του αποτελέσματος αποτελεί ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο για την ανάπτυξη των οικιστικών περιοχών. Από την εφαρμογή του έχει προκύψει πως έχει πολλά πλεονεκτήματα αφού προσφέρει δυνατότητα συμμετοχής όλων των ομάδων συμφερόντων και εταιρική σχέση δημόσιου με τον ιδιωτικό τομέα, διαθέτοντας εύκαμπτες δομές οργάνωσης και καλή πολιτική επικοινωνίας. Το city marketing βλέπει το σχεδιασμό υπό το πρίσμα μιας συνολικής θεώρησης και συνδέει άμεσα τους στόχους και το όραμα που προκύπτει από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του εκάστοτε τόπου με το σχεδιασμό. Με βάση αυτά τα δεδομένα για το τι καθίσταται πλέον σημαντικό ώστε μια πόλη να εδραιώνεται ως ελκυστική και ανταγωνιστική στο αστικό σύστημα και λαμβάνοντας υπόψη τη δοκιμασμένη γνώση από εφαρμοζόμενα πλάνα μάρκετινγκ σε διάφορες πόλεις ανά τον κόσμο, επιχειρείται το στήσιμο ενός τέτοιου σχεδίου για την πόλη των Γιαννιτσών. Πέρα από τα παραπάνω βέβαια σημαντικό στοιχείο για την επιτυχή σύνταξη και εφαρμογή του σχεδίου αποτελεί η επένδυση στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και τη δυναμική του τόπου και η ανάδειξη των ισχυρότερων και πλέον μακροπρόθεσμων πλεονεκτημάτων της εκάστοτε περιοχής.

Τα δημογραφικά στοιχεία καταδεικνύουν τις πλέον αυξητικές τάσεις του Ν. Πέλλας στο δήμο Γιαννιτσών που αποτελούν δείγμα των εσωτερικών μεταναστεύσεων των τελευταίων χρόνων, αλλά και των μεταναστεύσεων από τους όμορους νομούς. Καθώς τα πληθυσμιακά δεδομένα μεταβάλλονται και οι απαιτήσεις σε κάθε τομέα και έκφανση της αστικής ζωής στα αυξάνονται διαρκώς, απαραίτητη καθίσταται η διαμόρφωση μιας ευανάγνωστης και ισχυρής φυσιογνωμίας για τα Γιαννιτσά και η προβολή του τόπου στα πλαίσια ενός οράματος μέσω της προώθησης ενός αντιπροσωπευτικού και μοναδικού παραγόμενου προϊόντος. Τα Γιαννιτσά είναι μια πόλη με ενδογενές και αναξιοποίητο δυναμικό, πολιτιστική κληρονομιά, και κομβική γεωγραφική θέση στον βόρειο ελλαδικό χάρτη, που μπορεί ενδεχομένως να αξιοποιήσει. Πέραν των υπολοίπων, μοναδικό πλεονέκτημα για την ανάπτυξη της πόλης μπορεί να καταστεί και η εγγύτητα στο μητροπολιτικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, αποδίδοντας στα Γιαννιτσά συμπληρωματικό ρόλο στη λειτουργία του και αντλώντας υπό όρους και στρατηγικές χωροθετήσεις και δράσεις από την οικονομική ανάπτυξη του.

Θεωρώντας σημαντική και πρωταρχική τη συμβολή των φορέων του τόπου στην ανάδειξη της ταυτότητας της περιοχής οι απαντήσεις στα ερωτήματα που ακολουθούν σχετικά με την δυνητική ανάπτυξη της πόλης, την εικόνα της προς τα έξω, την ανταγωνιστικότητα της, τις υφιστάμενες και τυχόν απαιτούμενες υποδομές, τις υπό εξέλιξη παρεμβάσεις, την συμβολή του city marketing στην τοπική ανάπτυξη μιας περιοχής, το διαμορφούμενο όραμα για την πόλη, και την θετική-για τα Γιαννιτσά- επίλυση της ανισωτικής αστικής σχέσης με τη Θεσσαλονίκη θα φανούν ιδιαίτερα πολύτιμες.

Ευχαριστούμε εκ των προτέρων για την συμβολή σας.





A/A	Ερωτήσεις
1η	<p>Το Marketing του Τόπου/ Πόλης (Place/ City Marketing), αφορά την διαδικασία εκείνη που στόχο έχει την διαμόρφωση/ σχεδιασμό ενός τόπου/ πόλης έτσι ώστε να ικανοποιούνται οι ανάγκες, προσδοκίες, συναισθήματα των αγορών – στόχων (ομάδων στις οποίες απευθύνεται), με τελικό σκοπό την προώθηση και την στήριξη της καλύτερης δυνατής ‘εικόνας’ της πόλης στο εσωτερικό και εξωτερικό της περιβάλλον. Η Τοπική Αυτοδιοίκηση (σε όλα τα επίπεδα), ακολουθεί μια τέτοια ή παρόμοια διαδικασία για την πόλη των Γιαννιτσών; Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <p><input type="checkbox"/> Α: Ναι ακολουθεί. <input type="checkbox"/> Β: Πρόκειται να ακολουθηθεί άμεσα.</p> <p><input type="checkbox"/> Γ: Δεν κρίνεται άμεσα σκόπιμο <input type="checkbox"/> Δ: Δεν υπάρχει λόγος να ακολουθηθεί ένα τέτοιο πλάνο.</p> <p><input type="checkbox"/> Ε: Δεν γνωρίζω</p> <p>Ι) Αν η απάντηση σας είναι μεταξύ Α-Β αναφέρατε την διαδικασία κυρίως που ακολουθείται ή που πρόκειται να ακολουθηθεί Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <p><input type="checkbox"/> Α: Εφαρμόζεται κανονικό Place Marketing Plan.</p> <p><input type="checkbox"/> Β: Εφαρμόζεται αυτή την στιγμή πιλοτικό πρόγραμμα δράσης (Pilot Place Marketing Plan).</p> <p><input type="checkbox"/> Γ: Σχεδιάζονται και υποστηρίζονται δράσεις κυρίως που αφορούν στην προώθηση πολιτιστικών και καλλιτεχνικών δραστηριοτήτων.</p> <p><input type="checkbox"/> Δ: Σχεδιάζονται και υποστηρίζονται δράσεις κυρίως που αφορούν στην προώθηση του επιχειρηματικού προφίλ της πόλης και την προσέλκυση επενδύσεων και επιχειρησιακών δραστηριοτήτων.</p> <p><input type="checkbox"/> Ε: Σχεδιάζονται και υποστηρίζονται δράσεις που αφορούν στον Τουρισμό.</p> <p>ΙΙ) Αν η απάντηση σας (στην αρχική ερώτηση) είναι μεταξύ Γ-Δ αναφέρατε τον λόγο που εσείς θεωρείτε ως τον πιο σημαντικό για την μη εφαρμογή μιας τέτοιας δράσης Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <p><input type="checkbox"/> Α: Υπάρχει διάσταση απόψεων μεταξύ των φορέων και τοπικών αρχών όσον αφορά στον σχεδιασμό, την υλοποίηση, αλλά και την σκοπιμότητα εφαρμογής μιας τέτοιας δράσης..</p> <p><input type="checkbox"/> Β: Δεν υπάρχει η κατάλληλη τεχνογνωσία για την σχεδίαση και την υλοποίηση της διαδικασίας.</p> <p><input type="checkbox"/> Γ: Υπάρχουν άλλα προβλήματα που πρέπει να επιλυθούν.</p> <p><input type="checkbox"/> Δ: Η εικόνα της πόλης τόσο στο εσωτερικό της όσο και στο εξωτερικό της περιβάλλον βρίσκεται σε υψηλό-ικανοποιητικό επίπεδο και δεν κρίνεται αναγκαία η εφαρμογή προωθητικών δράσεων.</p> <p><input type="checkbox"/> Ε: Δεν υπάρχει η γενικότερη βούληση για την εφαρμογή τέτοιων δράσεων.</p>



## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

2η

Ειδικότερα από το 1990 και ύστερα, σε διεθνές επίπεδο ο ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων (και όχι μόνο των μεγάλων αστικών κέντρων), αντικατοπτρίζεται στην προσπάθεια των πόλεων να προσελκύσουν κυρίως επιχειρήσεις, επενδυτικές δράσεις, επισκέπτες, ή και μελλοντικούς κατοίκους. Πιστεύετε ότι στα Γιαννιτσά ως αστικό σύνολο υπάρχει αυτή η δυνατότητα;

Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

☐

A: Σίγουρα ναι.

☐

B: Ναι, αλλά δεν είναι ακόμη έτοιμη

☐

Γ: Έχει την δυνατότητα αλλά μόνο για ορισμένες αγορές στόχους..

☐

Δ: Όχι, τουλάχιστον για τα επόμενα 10 χρόνια.

☐

E: Σίγουρα όχι.

Ι) Αξιολογείτε ποιές από τις αναφερόμενες αγορές – στόχους πιστεύετε κυρίως ότι τα Γιαννιτσά έχουν τη δυνατότητα να προσελκύσουν :

Χαρακτηρισμοί

A: Υψηλή δυνατότητα

B: Μέτρια δυνατότητα

Γ: Χαμηλή δυνατότητα

Δ: Καμιά δυνατότητα (μηδενική)

Απαντήσεις – επιλογές (για κάθε παράγοντα επιλέγετε μια μόνο απάντηση συμπληρώνοντας A, B, Γ, Δ αντίστοιχα)

1: Επιχειρηματικές δραστηριότητες παραγωγικές (εντάσεως εργασίας) από άλλες περιοχές της Ελλάδας

A	B	Γ	Δ

2: Επιχειρηματικές και επενδυτικές δραστηριότητες (εντάσεως κεφαλαίου) από άλλες περιοχές της Ελλάδας

A	B	Γ	Δ

3. Επιχειρηματικές δραστηριότητες παραγωγικές (εντάσεως εργασίας) Ευρωπαϊκού ή Διεθνούς επιπέδου

A	B	Γ	Δ

4. Επιχειρηματικές δραστηριότητες επενδυτικές (εντάσεως κεφαλαίου) Ευρωπαϊκού ή Διεθνούς επιπέδου

A	B	Γ	Δ

5. Τουρισμό από τα Βαλκάνια

A	B	Γ	Δ

6. Πολιτιστικές- ιστορικές και καλλιτεχνικές αγορές

A	B	Γ	Δ

7. Εταιρίες και εξειδικευμένα γραφεία συμβούλων

A	B	Γ	Δ

8. Χρηματοοικονομικές εταιρίες – υπηρεσίες

A	B	Γ	Δ

9. Αθλητικές δραστηριότητες

A	B	Γ	Δ

10. Ερευνητικά ή Τεχνολογικά Κέντρα

A	B	Γ	Δ

11. Νέους πληθυσμούς ως δυνητικούς κατοίκους

A	B	Γ	Δ



## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

3η	<p>Ποια θεωρείτε ότι είναι η ταυτότητα της πόλης των Γιαννιτσών η οποία θα μπορούσε ενδεχομένως να είναι; Αποδώστε τον πλησιέστερο χαρακτηρισμό</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap;"> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Α: Σύγχρονη Ελληνική πόλη         </div> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Β: Ιστορική Πόλη         </div> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Γ: Σύγχρονη Ευρωπαϊκή πόλη         </div> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Δ: Πόλη 'Κλειδί'- Σημείο τομής πολιτισμών         </div> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Ε: Βιομηχανικό κέντρο         </div> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> ΣΤ: Αγροτικό κέντρο         </div> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Ζ: Αθλητικό Κέντρο         </div> <div style="width: 50%;"> <input type="checkbox"/> Η: Πολιτιστικό Κέντρο Δημιουργικών δραστηριοτήτων         </div> <div style="width: 100%;"> <input type="checkbox"/> Θ: Κομβικό κέντρο Κεντρικής Μακεδονίας         </div> <div style="width: 100%;"> <input type="checkbox"/> Ι: Τουριστικός Προορισμός εναλλακτικών μορφών τουρισμού προορισμός για μικρή διάρκεια τουρισμού (τουρισμός Σαββατοκύριακου)         </div> <div style="width: 100%;"> <input type="checkbox"/> Κ: Άλλο σημειώστε.....         </div> </div>																																																								
4η	<p>Τα Γιαννιτσά βρίσκονται σε μια κομβική γεωγραφική θέση στο Βόρειο Ελλαδικό χώρο σημείο τομής πολιτισμών και αγορών. Είναι ικανή η θέση αυτή να προσδώσει στα Γιαννιτσά επιπλέον προστιθέμενη αξία και σημαντική ώθηση στην τοπική οικονομική ανάπτυξη; Πόσο ρεαλιστική μπορεί να είναι σύμφωνα με την άποψη σας, η τοποθέτηση αυτή;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <div style="display: flex;"> <div style="width: 50px;"> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> </div> <div> <p>Α: Πολύ ρεαλιστική .</p> <p>Β: Υπάρχουν δυνατότητες αλλά και δυσκολίες..</p> <p>Γ: Είναι αδύνατο να συμβεί τα επόμενα 10 έτη .</p> <p>Δ: Ουτοπική – Καθόλου ρεαλιστική.</p> <p>Ε: Τα Γιαννιτσά έχουν ήδη εκμεταλλευτεί αυτό το ρόλο.</p> </div> </div>																																																								
5η	<p>Τι δυναμικότητας επιχειρήσεις μπορεί να προσελκύσει η πόλη των Γιαννιτσών (δυναμικότητα σε ανθρώπινο δυναμικό)</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (για κάθε παράγοντα επιλέγετε μια μόνο απάντηση συμπληρώνοντας Α, Β, Γ, Δ αντίστοιχα)</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <thead> <tr> <th></th> <th>Α</th> <th>Β</th> <th>Γ</th> <th>Δ</th> <th>Ε</th> <th>Ζ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Α: 0 – 50</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Β: 51 – 100</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Γ: 101 – 150</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Δ: 151 – 200</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ε: 201 – 250</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>ΣΤ: 251 – 300</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Ζ: &gt; 301</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Α	Β	Γ	Δ	Ε	Ζ	Α: 0 – 50							Β: 51 – 100							Γ: 101 – 150							Δ: 151 – 200							Ε: 201 – 250							ΣΤ: 251 – 300							Ζ: > 301						
	Α	Β	Γ	Δ	Ε	Ζ																																																			
Α: 0 – 50																																																									
Β: 51 – 100																																																									
Γ: 101 – 150																																																									
Δ: 151 – 200																																																									
Ε: 201 – 250																																																									
ΣΤ: 251 – 300																																																									
Ζ: > 301																																																									
6η	<p>Υποθέτουμε ότι επιχειρούμε μια διαγνωστική ανάλυση, για να προσδιορίσουμε τα δυνατά σημεία (πλεονεκτήματα) και τα αδύνατα σημεία (μειονεκτήματα) των Γιαννιτσών ως 'πόλου έλξης' στο σύνολο της, προκειμένου να αποφασίσουμε την εφαρμογή ή όχι ενός προγράμματος Place Marketing. Αξιολογείτε ποιοι από τους παρακάτω παράγοντες αποτελούν πλεονεκτήματα και ποιοι μειονεκτήματα για την πόλη των Γιαννιτσών.</p> <p>Χαρακτηρισμοί: Α: Ισχυρό πλεονέκτημα Β: Πλεονέκτημα Γ: Μειονέκτημα Δ: Ισχυρό μειονέκτημα</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (για κάθε παράγοντα επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p>																																																								





## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

συμπληρώνοντας Α, Β, Γ, Δ αντίστοιχα)

1. Η γεωγραφική θέση της πόλης.

A	B	Γ	Δ

2. Η δομή και το μέγεθος της τοπικής και εγχώριας αγοράς.

A	B	Γ	Δ

3. Το επίπεδο εξειδίκευσης του παραγωγικού δυναμικού στην συγκεκριμένη περιοχή πόλη.

A	B	Γ	Δ

4. Το κόστος εργασίας.

A	B	Γ	Δ

5. Η αξία χρήσης γης..

A	B	Γ	Δ

6. Το επίπεδο επιχειρηματικής και επιχειρησιακής δράσης στην περιοχή/ πόλη.

A	B	Γ	Δ

7. Η ύπαρξη Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων στην πόλη.

A	B	Γ	Δ

8. Το φυσικό περιβάλλον στην ευρύτερη περιοχή και μέσα στην πόλη.

A	B	Γ	Δ

9. Οι κοινωνικές υποδομές της πόλης (υποδομές υγείας, ασφάλειας κ.α)

A	B	Γ	Δ

9. Το οικιστικό περιβάλλον της πόλης.

A	B	Γ	Δ

10. Ο πολιτιστικός και ο ιστορικός της χαρακτήρας της περιοχής.

A	B	Γ	Δ

11. Το μέγεθος του πληθυσμού της πόλης.

A	B	Γ	Δ

7η

Από ποια περιοχή/ χώρα πιστεύεται ότι τα Γιαννιτσα θα μπορούσαν να προσελκύσουν επενδύσεις ή παραγωγικές μονάδες.

Απαντήσεις –επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

☐

A: Ελλάδα (Αθήνα /Θες/νίκη)

☐

B: Βαλκάνια

☐

Γ: Ευρώπη (ΕΕ)

☐

Δ: Ευρώπη (Ανατ. Ευρώπη)



## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

8η	Τι δυναμικότητας επιχειρήσεις μπορεί να προσελκύσει η πόλη των Γιαννιτσών (δυναμικότητα σε ανθρώπινο δυναμικό) Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)	A B Γ Δ E Z
	A: 0 – 50 B: 51 – 100 Γ: 101 – 150 Δ: 151 – 200	
	E: 201 – 250 ΣΤ: 251 – 300 Ζ: > 301	

## Ομάδα 2η: ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

A/a	Ερωτήσεις
1η	<p>Η Ανταγωνιστικότητα μιας πόλης (σύμφωνα με την ΕΕ), καθορίζει και τις μελλοντικές προοπτικές Αειφόρου Ανάπτυξης των γύρω από αυτήν αγροτικών περιοχών της υπαίθρου. Αξιολογείστε το βαθμό συμμετοχής του φορέα σας στην εφαρμογή των παρακάτω δράσεων που αφορούν την αειφόρο ανάπτυξη των αγροτικών περιοχών της υπαίθρου. Χαρακτηρισμοί</p> <p>A: Υψηλός βαθμός συμμετοχής B: Μέσος βαθμός συμμετοχής Γ: Χαμηλός βαθμός συμμετοχής Δ: Μηδενικός βαθμός συμμετοχής (καμιά συμμετοχή)</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (για κάθε παράγοντα επιλέγετε μια μόνο απάντηση συμπληρώνοντας A, B, Γ, Δ αντίστοιχα)</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Στήριξη των γύρω περιοχών της υπαίθρου στους τομείς συνεχιζόμενης εκπαίδευσης και κατάρτισης.</li> <li>Δημιουργία θέσεων εργασίας εκτός Γεωργικού Τομέα.</li> <li>Πρωώθηση και στήριξη της συνεργασίας μεταξύ των περιοχών της υπαίθρου για ανταλλαγή εμπειριών και απόψεων</li> <li>Ενδυνάμωση των περιοχών γύρω από τα Γιαννιτσά ως σημείων αιχμής της Περιφερειακής Ανάπτυξης και προώθηση της δικτύωσης τους με το κέντρο των Γιαννιτσών.</li> <li>Με τη χρήση του δυναμικού ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις περιοχές γύρω από τα Γιαννιτσά, λαμβάνοντας υπ' όψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ιδίως της πολιτιστικής και φυσικής τους κληρονομιάς.</li> </ol>
2η	<p>Η Αρχή της Συμπληρωματικότητας είναι μια αρχή που διέπει τη φιλοσοφία της ΕΕ, με στόχο την μείωση του οικονομικού ανταγωνισμού μεταξύ των πόλεων και των περιφερειών προς όφελος της αξιοποίησης των πλεονεκτημάτων από την μεταξύ τους συνεργασία. Πιστεύετε ότι η υιοθέτηση αυτής της αρχής μπορεί να βοηθήσει στην διαμόρφωση μεγαλύτερης οικονομικής ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας για τα Γιαννιτσά, συμβάλλοντας έτσι θετικά και στην διαμόρφωση της συνολικής της εικόνας ως πόλη;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <p>A: Ναι <input type="checkbox"/> B: Όχι <input type="checkbox"/></p> <p>I) Από την άλλη πλευρά παρατηρούνται φαινόμενα σχέσεων μεταξύ πόλεων (π.χ</p>



## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Λάρισα – Βόλος, Ηράκλειο – Χανιά, Αθήνα – Θεσσαλονίκη, Σκιάθος – Σκόπελος κ.α), όπου ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι πολύ έκδηλος προωθώντας όχι κοινά συμφέροντα αλλά τοπικά, προκειμένου η κάθε πόλη να γίνει περισσότερο ανταγωνιστική. Κατά την άποψη σας που μπορεί να οφείλεται κυρίως αυτό το φαινόμενο;

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

☐

A: Στο γεγονός ότι η κάθε πόλη αντιλαμβάνεται την έννοια της Ανάπτυξης μόνο τοπικά και δεν προωθείται η ιδέα της συνεργασίας.

☐

B: Στο γεγονός ότι είναι δύσκολη η οποιαδήποτε μορφή συνεργασίας από την στιγμή που δεν συναντώνται κοινά συμφέροντα.

☐

Γ: Στο γεγονός ότι δεν υπάρχει ενδιαφέρον για την από κοινού ανάληψη δράσεων.

☐

Δ: Στο γεγονός ότι οι οποιεσδήποτε απόπειρες για από κοινού ανάληψη δράσεων δεν τυγχάνουν την υποστήριξη όλων των παραγόντων που είναι απαραίτητοι για την αποτελεσματική επίτευξη τους.

3η

Υπάρχει η άποψη ότι παράγοντες όπως: η ανάπτυξη δραστηριοτήτων από πολυεθνικές επιχειρήσεις, η παραποίηση των τοπικών θεσμών και της πολιτιστικής ταυτότητας, η διάσπαση του κοινωνικού ιστού καθώς και η έλλειψη επικοινωνίας μεταξύ των ανθρώπων σε τοπικές κοινωνίες, οδηγούν στην καταστροφή της μελλοντικής ευημερίας ενός τόπου.

Συμφωνείτε με την παραπάνω τοποθέτηση;

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση συμπληρώνοντας Α,Β,Γ,Δ)

A	B	Γ	Δ

A: Ναι B: Ίσως Γ: Όχι Δ: Δεν γνωρίζω

Ι) Αν η απάντησή σας στην προηγούμενη ερώτηση είναι μεταξύ Α ή Β, αξιολογείτε το βαθμό συμμετοχής του φορέα σας στον στην εφαρμογή των παρακάτω μέτρων-δράσεων.

Χαρακτηρισμοί

A: Υψηλός βαθμός συμμετοχής

B: Μέσος βαθμός συμμετοχής

Γ: Χαμηλός βαθμός συμμετοχής

Δ: Μηδενικός βαθμός συμμετοχής  
(καμία συμμετοχή)

Απαντήσεις – επιλογές (για κάθε παράγοντα επιλέγετε μια μόνο απάντηση συμπληρώνοντας Α, Β, Γ, Δ αντίστοιχα)

☐

1.Ενισχύοντας την ενεργό συμμετοχή των κατοίκων και των τοπικών επιχειρήσεων στην διαμόρφωση της αίσθησης ότι η πόλη είναι 'δική τους' προωθώντας έτσι το αίσθημα της περηφάνιας και της τοπικής ταυτότητας

☐

2.Προωθώντας και προβάλλοντας τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της πόλης στηρίζοντας παράλληλα τις τοπικές οικονομικές και παραγωγικές δράσεις.

☐

3.Λαμβάνοντας μέτρα διασφάλισης της ταυτότητας Της πόλης και ταυτόχρονα αξιολογώντας όλες τις νέες Μορφές εισόδου στο κοινωνικό και παραγωγικό Περιβάλλον της πόλης, προσλαμβάνοντας έτσι φαινόμενα αλλοτρίωσης..

☐

4.Εφαρμόζοντας Στρατηγικό Σχεδιασμό δράσεων που ως στόχο έχουν την αειφόρο ανάπτυξη της πόλης με την εκμετάλλευση των ευκαιριών που παρουσιάζονται στο εξωτερικό της περιβάλλον, σύμφωνα όμως με το σκεπτικό 'σκεπτόμαστε παγκόσμια και δρούμε τοπικά'.





## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

<p>4η</p>	<p>Η σημερινή εικόνα του επιχειρησιακού και οικονομικού περιβάλλοντος της πόλης των Γιαννιτσών, θα μπορούσε, να αποτελέσει πλεονέκτημα, το οποίο θα μπορούσαν οι Τοπικές Αρχές σε συνεργασία με τις επιχειρήσεις να το χρησιμοποιήσουν για να προσελκύσουν εξωγενείς επενδύσεις και παραγωγικές δραστηριότητες;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <p><input type="checkbox"/> Α: Σίγουρα Ναι      <input type="checkbox"/> Β: Ίσως</p> <p><input type="checkbox"/> Γ: Όχι εύκολα      <input type="checkbox"/> Δ: Σίγουρα Όχι</p> <p>Ι) Αν η απάντηση σας στην προηγούμενη ερώτηση είναι Γ ή Δ, εξηγήστε για ποιόν κυρίως λόγο δεν είναι εφικτή η παραπάνω ενέργεια.</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <p><input type="checkbox"/> Α: Δεν υπάρχει ενδιαφέρον από τις επιχειρήσεις.</p> <p><input type="checkbox"/> Β: Δεν υπάρχει ενδιαφέρον από τις Τοπικές Αρχές.</p> <p><input type="checkbox"/> Γ: Δεν υπάρχει ομοφωνία απόψεων και ταύτιση συμφερόντων.</p> <p><input type="checkbox"/> Δ: Υπάρχει διάθεση και ενδιαφέρον αλλά δεν υπάρχει ο συντονισμός και ο προγραμματισμός δράσεων.</p> <p><input type="checkbox"/> Ε: Δεν υπάρχει συνεργασία μεταξύ των συμμετεχόντων πλευρών.</p>
<p>5η</p>	<p>Θεωρείτε τη γεωργία τον σημαντικότερο κλάδο παραγωγικής δραστηριότητας στην ευρύτερη περιοχή των Γιαννιτσών ;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <p>A: Ναι      <input type="checkbox"/></p> <p>B: Όχι      <input type="checkbox"/></p>



## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

6η Στις παρακάτω δράσεις –που αφορούν στην ελκυστικότητα εξωγενών επενδύσεων και παραγωγικών δραστηριοτήτων στα – αξιολογείστε το βαθμό συμμετοχής του φορέα σας.

## Χαρακτηρισμοί

Α: Υψηλός βαθμός συμμετοχής

Β: Μέσος βαθμός συμμετοχής

Γ: Χαμηλός βαθμός συμμετοχής

Δ: Μηδενικός βαθμός συμμετοχής  
(καμία συμμετοχή)

**Απαντήσεις – επιλογές** (για κάθε παράγοντα επιλέγετε μια μόνο απάντηση συμπληρώνοντας Α, Β, Γ, Δ αντίστοιχα)

1. Προώθηση και στήριξη των τοπικών προϊόντων.

A	B	Γ	Δ

2. Παρότρυνση και στήριξη των τοπικών επιχειρήσεων να προβληθούν μέσα από εκθέσεις σε αγορές του εξωτερικού.

A	B	Γ	Δ

3. Παρότρυνση και υποστήριξη συνεργασιών των τοπικών επιχειρήσεων με ερευνητικά Κέντρα, Πανεπιστήμια και άλλα Ιδρύματα.

A	B	Γ	Δ

4. Προώθηση της συμμετοχής των επιχειρήσεων σε προγράμματα επαγγελματικής κατάρτισης.

A	B	Γ	Δ

των στελεχών τους.

5. Συμμετοχή του φορέα σας ως μέλους (τακτικού ή έκτακτου) σε Ευρωπαϊκούς ή Διεθνείς Οργανισμούς.

A	B	Γ	Δ

6. Εξ ολοκλήρου ανάληψη ή συμμετοχή του Φορέα σας, στην έκδοση εντύπων, οδηγών ή άλλων μέσων προβολής των επιχειρησιακών και λοιπών δραστηριοτήτων της πόλης.

A	B	Γ	Δ

7. Ενημέρωση και πληροφόρηση των τοπικών επιχειρήσεων σε θέματα καινοτομίας, υψηλής τεχνολογίας, ποιότητας διαδικασιών.

A	B	Γ	Δ

8. Ανάληψη εξ' ολοκλήρου ή από κοινού με τις τοπικές επιχειρήσεις, αποστολής στελεχών για επιμόρφωση σε προγράμματα του εξωτερικού.

A	B	Γ	Δ

9. Εκπροσώπηση του φορέα σας, μέσω γραφείου ή μέσω άλλου φορέα στο εξωτερικό.

A	B	Γ	Δ

10. Συνεργασίες με άλλους τοπικούς φορείς της πόλης για την ενίσχυση και την υποστήριξη της καλύτερης δυνατής εικόνας της στο περιβάλλον της (εσωτερικό και εξωτερικό).

A	B	Γ	Δ



Ερωτήσεις											
1η	<p>Αξιολογείστε τον βαθμό σημαντικότητας των παραγόντων που ακολουθούν σε ότι αφορά την συμβολή τους στην Τοπική Ανάπτυξη των Γιαννιτσών .</p> <p><b>Χαρακτηρισμοί</b></p> <p><b>A:</b> Πολύ υψηλός βαθμός σημαντικότητας      <b>B:</b> Μέτριος βαθμός σημαντικότητας  <b>Γ:</b> Χαμηλός βαθμός σημαντικότητας      <b>Δ:</b> Πολύ χαμηλός βαθμός σημαντικότητας  <b>E:</b> Κανένας / Μηδενικός βαθμός σημαντικότητας</p> <p><b>Απαντήσεις – επιλογές</b> (για κάθε παράγοντα επιλέγετε μια μόνο απάντηση συμπληρώνοντας A, B, Γ, Δ, E αντίστοιχα)</p>										
	<p>1. Οι συνεργασίες μεταξύ των τοπικών αρχών και του ιδιωτικού τομέα (επιχειρήσεις – επαγγελματίες).</p> <table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E					
A	B	Γ	Δ	E							
	<p>2. Η αποτελεσματική εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της περιοχής.</p> <table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E					
A	B	Γ	Δ	E							
	<p>3. Οι ανθρωπίνοι πόροι (ύπαρξη εξειδικευμένου στελεχιακού – παραγωγικού εργατικού δυναμικού.</p> <table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E					
A	B	Γ	Δ	E							
	<p>4. Η ανάπτυξη καινοτομικών δράσεων και οι επενδύσεις στην έρευνα και την τεχνολογία.</p> <table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E					
A	B	Γ	Δ	E							
	<p>5. Η ύπαρξη των κατάλληλων υποδομών για την εγκατάσταση ξένων επιχειρήσεων ή την ανάπτυξη επενδύσεων.</p> <table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E					
A	B	Γ	Δ	E							
	<p>6. Η παρότρυνση και υποστήριξη νέων επιχειρησιακών δραστηριοτήτων από νέους Επιχειρηματίες.</p> <table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E					
A	B	Γ	Δ	E							
	<p>7. Η ανάπτυξη και υποστήριξη του <b>Α' γενούς Παραγωγικού τομέα</b> ( π.χ αγροτικές –γεωργικές Επιχειρηματικές δράσεις).</p> <table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E					
A	B	Γ	Δ	E							
	<p>8. Η ανάπτυξη και υποστήριξη του <b>Β' γενούς Παραγωγικού τομέα</b> (Βιομηχανία – Μεταποίηση).</p> <table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E					
A	B	Γ	Δ	E							
	<p>9. Η ανάπτυξη και υποστήριξη του <b>Γ' γενούς Παραγωγικού τομέα</b> (Υπηρεσίες).</p> <table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E					
A	B	Γ	Δ	E							
	<p>10. Η ικανότητα της Τοπικής Αυτοδιοίκησης να ασκήσει αποτελεσματική Αστική Διαχείριση.</p> <table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E					
A	B	Γ	Δ	E							
	<p>11. Ο Σχεδιασμός, αξιολόγηση, επιλογή και Εφαρμογή Στρατηγικών Πλάνων για την Προώθηση και υποστήριξη της 'εικόνας' της πόλης.</p> <table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E					
A	B	Γ	Δ	E							





## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

2η

Υπάρχει η άποψη επιστημόνων, ερευνητών αλλά και πραγματικών περιπτώσεων διεθνώς, ότι η δημιουργία βιώσιμων τοπικών οικονομιών χρειάζεται την ύπαρξη τοπικών αρχών με επιχειρηματικό προσανατολισμό, καθώς και ότι η απουσία επιχειρηματικού προσανατολισμού είναι δυνατόν να επιφέρει μειονεκτήματα στην ανταγωνιστικότητα της πόλης σε σχέση με άλλες. Συμφωνείτε με την άποψη αυτή;

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

A	B	Γ	Δ
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A: Συμφωνώ απόλυτα

B: Συμφωνώ, εν μέρει

Γ: Διαφωνώ απόλυτα

Δ: Δεν γνωρίζω

I) Σύμφωνα με την άποψη σας, υπάρχει επιχειρηματικός προσανατολισμός στους τοπικούς φορείς – αρχές αυτοδιοίκησης των Γιαννιτών;

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

A: Σίγουρα υπάρχει (αναφέρετε δυο λόγους που να δικαιολογούν την απάντησή σας)

A).....

B).....

B: Υπάρχει σε ορισμένους Φορείς (αναφέρετε τρεις: .....)

Γ: Σίγουρα δεν υπάρχει (αναφέρετε δυο λόγους που να δικαιολογούν την απάντησή σας)

A).....

B).....

3η

Υπάρχει επίσης η τεκμηριωμένη άποψη ότι μεταξύ των τοπικών αρχών – φορέων αυτοδιοίκησης σε μια πόλη, λαμβάνει χώρα ένας έντονος εσωτερικός αθέμιτος ανταγωνισμός κυρίως σε ότι αφορά, τον έλεγχο, την υιοθέτηση ή όχι αποφάσεων σε θέματα τοπικής ανάπτυξης ,με αποτέλεσμα να μην υπάρχει ταύτιση απόψεων και κοινή εκπροσώπηση συμφερόντων. Πόσο έντονος είναι ο ανταγωνισμός μεταξύ των τοπικών αρχών – φορέων αυτοδιοίκησης στα Γιαννιτσαά;

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

A	B	Γ	Δ	E
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A: Πολύ έντονος σε πολλές περιπτώσεις

B: Έντονος, αλλά σε ορισμένες περιπτώσεις

Γ: Σπάνια υπάρχει ανταγωνισμός

Δ: Δεν υπάρχει ανταγωνισμός, αλλά εκπροσώπηση κοινών συμφερόντων

E: Δεν υπάρχει ανταγωνισμός, αλλά ούτε και εκπροσώπηση κοινών συμφερόντων

I) Αν οι απαντήσεις σας είναι μεταξύ A-Γ, αναφέρετε πόσο ευεργετικός είναι αυτός ο ανταγωνισμός για την ανάπτυξη της πόλης των Γιαννιτών

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

A	B	Γ	Δ	E
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A: Πολύ ευεργετικός τις περισσότερες φορές

B: Ευεργετικός, αλλά όχι πάντα

Γ: Είναι ουδέτερος. Είτε υπάρχει, είτε όχι δεν επιδρά στην ανάπτυξη της πόλης

Δ: Δεν είναι ευεργετικός. Αποτελεί τροχοπέδη στην ανάπτυξη της πόλης

E: Έχει μόνο αρνητικές συνέπειες για την πόλη. Είναι καταστροφικός..



## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

4η

Πιστεύετε ότι η απόφαση εφαρμογής ενός προγράμματος Place Marketing, θα δημιουργούσε έντονο ανταγωνισμό και διάσπαση απόψεων και συμφερόντων μεταξύ των τοπικών φορέων αυτοδιοίκησης των Γιαννιτσών;

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

A	B	Γ	Δ
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A: Σίγουρα ναι.

B: Ίσως, σε κάποια θέματα.

Γ: Θα δημιουργούσε ανταγωνισμό αλλά θα επικρατούσε ο διάλογος.

Δ: Σίγουρα όχι.

## Ομάδα 4η: ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ, ΥΠΟΔΟΜΕΣ και PLACE MARKETING

	Ερωτήσεις																								
1η	<p>Πιστεύετε ότι η πόλη των Γιαννιτσών ως χώρος υποδομών αλλά και ως χώρος ανάπτυξης επιχειρησιακών και επενδυτικών δραστηριοτήτων, είναι σε θέση να ικανοποιήσει αλλά και να βοηθήσει αποτελεσματικά την δυνητική εγκατάσταση ξένων επιχειρήσεων ή την ανάπτυξη βιώσιμων επενδυτικών δράσεων;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <table><tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table> <p>A: Σίγουρα ναι    B: Ναι    Γ: Εν μέρει ναι</p> <p>Δ: Όχι    E: Σίγουρα όχι</p> <p>Ι) Στην περίπτωση που απαντήσατε στην προηγούμενη ερώτηση το Δ ή το E, εξηγήστε το βασικότερο λόγο που δικαιολογεί την επιλογή σας</p> <table><tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε δυο απαντήσεις)</p> <p>A: Στέρωση Πολιτικού Αεροδρομίου</p> <p>B: Στέρωση Εμπορικού Λιμένα</p> <p>Γ: Στέρωση Εργατικού Ανθρώπινου Δυναμικού με υψηλή εξειδίκευση</p> <p>Δ: Ασθενής Βιομηχανική Ζώνη</p> <p>E: Περιορισμένη ανάπτυξη επιχειρηματικών δράσεων</p> <p>ΣΤ: Στέρωση Ερευνητικών κέντρων ή άλλων εξειδικευμένων ιδρυμάτων</p> <p>Z: Κοινωνικές Υποδομές</p>	A	B	Γ	Δ	E	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A	B	Γ	Δ	E																					
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																					
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z																			
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>																			



## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

2η

Πόσα μεγάλα και σημαντικά έργα βρίσκονται σε εξέλιξη αυτή την στιγμή στην πόλη των Γιαννιτσών και στον ευρύτερο νομό;

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

A	B	Γ	Δ
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A: 1 έως 2

B: 3 έως 5

Γ: 6 έως 8

Δ: &gt; 8

I) Πόσα νέα πρόκειται να αρχίσουν να υλοποιούνται μέσα στο 2009;

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

A	B	Γ	Δ
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A: 1 έως 2

B: 3 έως 5

Γ: 6 έως 8

Δ: &gt; 8

II) Τα περισσότερα από τα έργα αυτά σε τι χρονικό ορίζοντα αποπεράτωσης είναι τοποθετημένα;

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

A	B	Γ	Δ
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A: Σε 1-2 χρόνια

B: Σε 3-5 χρόνια

Γ: Σε 5-7 χρόνια

Δ: &gt; 7 χρόνων

3η

Πόσα σε αριθμό από τα έργα αυτά αφορούν:

ΕΡΓΑ

ΑΡΙΘΜΟΣ

- Μεταφορές και Επικοινωνίες .....
- Διαχείριση και προστασία περιβάλλοντος .....
- Αναπλάσεις χώρων .....
- Έργα για βιομηχανίες.....
- Αθλητικές εγκαταστάσεις .....
- Ερευνητικά ή τεχνολογικά κέντρα .....
- Ανάδειξη – διαμόρφωση πολιτιστικών χώρων .....
- Φυσικού κάλλους – Τοπίων .....
- Υδάτινους πόρους .....
- Γεωργικά – αγροτικά .....
- Άλλα διάφορα .....

I) Συμμετείχε ή συμμετέχει ο φορέας σας σε κάποια από αυτά τα έργα; Αν ναι σε ποια;

☐

A: Ναι

(Αναφέρετε 2:.....)

☐

B: Όχι





## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

4η	<p>Ποιος είναι ο βασικός (κύριος) σκοπός δημιουργίας αυτών των έργων;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>Γ</th> <th>Δ</th> <th>E</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table> <p>A: Η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της πόλης</p> <p>B: Η αναβάθμιση της ανταγωνιστικότητας της πόλης, σε οικονομικό, πολιτιστικό και κοινωνικό επίπεδο</p> <p>Γ: Η προβολή της 'εικόνας' της πόλης στο εξωτερικό της περιβάλλον και η Προσέλκυση επενδύσεων, τουριστών και μελλοντικών κατοίκων</p> <p>Δ: Η καθιέρωση των Γιαννιτών ως κομβικού κέντρου ανάπτυξης της Κεντρικής Μακεδονίας</p> <p>E: Η ανάδειξη του ρόλου των φορέων της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και ο βαθμός της αποτελεσματικότητάς τους.</p>	A	B	Γ	Δ	E	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A	B	Γ	Δ	E							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							
5η	<p>Θεωρείτε την εγκατάσταση φυσικού αερίου μια άμεσα αναγκαία παρέμβαση με περιβαλλοντικά οφέλη;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>Γ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table> <p>A: Ναι                      B: Όχι                      Γ: Δεν γνωρίζω</p>	A	B	Γ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
A	B	Γ									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
6η	<p>Νομίζετε ότι η σύνδεση της πόλης των Γιαννιτών μέσω προαστιακού σαν ενδιάμεσο σταθμό στην γραμμή Θεσσαλονίκη-Γιαννιτσά με τερματικό σταθμό την Έδεσσα θα μπορούσε να συμβάλλει θετικά στην οικονομική ευημερία της ευρύτερης περιοχής των Γιαννιτών;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>Γ</th> <th>Δ</th> <th>E</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table> <p>A: Σίγουρα ναι      B: Ναι      Γ: Εν μέρει ναι</p> <p>Δ: Όχι                      E: Σίγουρα όχι</p>	A	B	Γ	Δ	E	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A	B	Γ	Δ	E							
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>							
7η	<p>Πως εμπειρικά την ποσοτική ύπαρξη χώρων στάθμευσης στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Γιαννιτών;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>Γ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table> <p>A : Άφθονοι      B : Επαρκείς      Γ: Ελάχιστοι</p>	A	B	Γ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
A	B	Γ									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
8η	<p>Θεωρείτε απαραίτητη και άμεσα εφαρμόσιμη την επέκταση του υφιστάμενου σχεδίου της πόλης των Γιαννιτών;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>A</th> <th>B</th> <th>Γ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> <td><input type="checkbox"/></td> </tr> </tbody> </table> <p>A: Ναι                      B: Όχι                      Γ: Δεν γνωρίζω</p>	A	B	Γ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>				
A	B	Γ									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									



Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

9η	<p>Πως θα αξιολογούσατε τις ακόλουθες κοινωνικές υποδομές στην πόλη των Γιαννιτσών;</p> <p>Χαρακτηρισμοί</p> <p>A: Άριστες      B: Πολύ καλές      Γ: Καλές      Δ: Μέτριες</p> <p>E: Κάτω του μετρίου    ΣΤ: Κακές      Ζ: Απαράδεκτες – ακατάλληλες</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (για κάθε παράγοντα επιλέγετε μια μόνο απάντηση συμπληρώνοντας A, B, Γ, Δ αντίστοιχα)</p>														
1. Υποδομές υγείας (Νοσοκομεία, κλινικές, εξειδικευμένα κέντρα, ιατρικό δυναμικό κ.α)	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
2. Αστυνόμευση πόλης	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
3. Διαθέσιμοι χώροι πρασίνου (πάρκα, κήποι, πλατείες κ.α)	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
4. Τουριστικά αξιοθέατα (μουσεία, ιστορικά μνημεία κ.α)	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
4. Αίθουσες εκδηλώσεων Ομιλιών, παρουσιάσεων	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
5. Συνεδριακό Κέντρο	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
6. Εικαστικές αίθουσες	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
7. Εμπορικά κέντρα	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
8. Παιδότοποι – αίθουσες ψυχαγωγίας παιδιών	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
9. Αίθουσες κινηματογραφικές	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
10. Θέατρο	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
11. Χώροι μουσικής και συναυλιών	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
12. Café- Εστιατόρια	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									
13. Νυκτερινή ζωή	<table border="1"> <tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td><td>Z</td></tr> <tr><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td></tr> </table>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z							
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	Z									



## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

14. Αθλητικές εγκαταστάσεις	A	B	Γ	Δ	Ε	ΣΤ	Ζ
15. Σχολεία- Εκπαιδευτήρια	A	B	Γ	Δ	Ε	ΣΤ	Ζ
17.ΚΑΠΗ –Οίκοι ευγηρίας	A	B	Γ	Δ	Ε	ΣΤ	Ζ

10η	<p>Θεωρείτε θετική την υπό συζήτηση ίδρυση τμήματος ΑΤΕΙ Συντήρηση Αρχαιοτήτων και Έργων Τέχνης στα Γιαννιτσά; Προτείνετε ενδεχόμενη χωροθέτηση και αιτιολογήστε (προαιρετικά).</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <div><div><input type="checkbox"/></div> A: Ναι</div> <div><div><input type="checkbox"/></div> B: Όχι</div> <p>Γιαννιτσά Πέλλα Σημειώστε συγκεκριμένη τοποθεσία(προαιρετικά)..... Αιτιολόγηση.....</p>
11η	<p>Πως αξιολογείτε την κατασκευή του ΧΥΤΑ και τη διάχυση των αποτελεσμάτων της λειτουργίας του στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα της περιοχής;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <div><div><div>A</div><div>B</div><div>Γ</div><div>Δ</div><div>E</div></div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div></div> <p>A: Πολύ ευεργετικός τις περισσότερες φορές.</p> <p>B: Ευεργετικός, αλλά όχι πάντα.</p> <p>Γ: Είναι ουδέτερος. Είτε υπάρχει , είτε όχι δεν επιδρά στην περιβαλλοντική βιωσιμότητα.</p> <p>Δ: Δεν είναι ευεργετικός. Αποτελεί τροχοπέδη στο περιβάλλον.</p> <p>E: Έχει μόνο αρνητικές συνέπειες για το περιβάλλον. Είναι καταστροφικός.</p>
12η	<p>Πως αξιολογείτε την κατασκευή του οδικού δικτύου σύνδεσης Γιαννιτσών-Θεσσαλονίκης;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <div><div><div>A</div><div>B</div><div>Γ</div><div>Δ</div><div>E</div></div><div><div></div><div></div><div></div><div></div><div></div></div></div> <p>A: Πολύ ευεργετική τις περισσότερες φορές</p> <p>B: Ευεργετική, αλλά όχι πάντα</p> <p>Γ: Είναι ουδέτερη. Είτε υπάρχει , είτε όχι δεν επιδρά στην τοπική οικονομική ανάπτυξη.</p> <p>Δ: Δεν είναι ευεργετική. Αποτελεί τροχοπέδη η κατασκευή του</p> <p>E: Έχει μόνο αρνητικές συνέπειες για την περιοχή. Είναι καταστροφική.</p>





## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

**13η** Κατά πόσο ο υφιστάμενος πεζόδρομος της κεντρικής οδού Βενιζέλου και οι περιμετρικές σε αυτόν πεζοδρομήσεις δυσχεραίνουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης;

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

A	B	Γ	Δ	E
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

A: Δυσχεραίνεται κατά πολύ το κυκλοφοριακό.

B: Οξύνεται το πρόβλημα όχι όμως ιδιαίτερα.

Γ: Είναι ουδέτερη η επίδραση τους. Είτε τεθούν στην κυκλοφορία , είτε όχι δεν επιδρούν στο κυκλοφοριακό της πόλης.

Δ: Δεν δυσχεραίνεται καθόλου το κυκλοφοριακό, αντίθετα βελτιώνεται.

E: Δεν γνωρίζω.

**14η** Σε μια δεκαβαθμη κλίμακα με αυξανόμενη ισχύ 1-10 αξιολογίστε την ικανότητα του δήμου Γιαννιτσών να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών- τουριστών στην πόλη όσον αφορά τα παρακάτω θέματα.

## Ξενοδοχεία

Υποδομές και εγκαταστάσεις διαμονής

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Μεγάλο

Ικανότητα οργάνωσης-τεχνογνωσία και εξειδικευμένο προσωπικό

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Μεγάλο

Υπηρεσίες πληροφοριών

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Μεγάλο

Εγκαταστάσεις για παιδιά

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Μεγάλο

## Ενοικιαζόμενα Δωμάτια

Υποδομές και εγκαταστάσεις διαμονής

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Μεγάλο

Ικανότητα οργάνωσης-τεχνογνωσία και εξειδικευμένο προσωπικό

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Μεγάλο

Υπηρεσίες πληροφοριών

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Μεγάλο

Εγκαταστάσεις για παιδιά

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Μεγάλο



## Μεταφορές

Επαρκής πρόσβαση στην περιοχή

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο

Επαρκής μετακίνηση εντός περιοχής

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο

Επαρκής σύνδεση με τις γύρω περιοχές

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο

## Υπηρεσίες πληροφοριών

Υπαρξη οργανωμένων ταξιδιωτικών πρακτορείων

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο

Υπαρξη οργανωμένων κέντρων πληροφόρησης για τουρίστες

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο

## Υπηρεσίες πελατών

Το επίπεδο παροχής σε μουσεία και άλλα αξιοθέατα

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο

Η ύπαρξη σύγχρονου εμπορικού κέντρου

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο

Η ύπαρξη οικονομικών υπηρεσιών(τράπεζες κα)

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο

Η ποιότητα παρεχόμενων υπηρεσιών(εστιατόρια, ταβέρνες, καφετέριες κα)

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο

Το επίπεδο παροχής υπηρεσιών από τοπικούς δημόσιους οργανισμούς

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο

## Ασφάλεια και κοινωνικές υπηρεσίες

Επίπεδο οργάνωσης και δημόσιας ασφάλειας στην περιοχή

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο

Επίπεδο δημόσιων υπηρεσιών υγείας

	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο



Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

<p><b>Εικόνα του δήμου</b></p> <p>Χώροι πρασίνου, πάρκα</p> <p>Καθαριότητα δημόσιων χώρων</p> <p>Η φιλοξενία των κατοίκων</p> <p><b>Ελεύθερος χρόνος και ψυχαγωγία</b></p> <p>Η ύπαρξη υποδομών για τον ελεύθερο χρόνο(πολιτισμός, αθλητισμός ψυχαγωγία)</p> <p>Η ικανότητα του δήμου να φιλοξενεί σημαντικά γεγονότα (αθλητικά, φεστιβάλ, θεατρικές παραστάσεις, συναυλίες)</p> <p>Η ικανότητα του δήμου να φιλοξενεί επιχειρηματικά και επιστημονικά γεγονότα (συνέδρια)</p> <p>Η ύπαρξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>1</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr> <td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>1</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr> <td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>1</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr> <td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; margin-bottom: 10px;"> <tr> <td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>1</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr> <td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>1</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr> <td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table>		1	2	3	4	1	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	1	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	1	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	1	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	1	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο
	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																														
	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																														
	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																														
	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																														
	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																														

**Ομάδα 5η: Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ Place Marketing ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ-ΑΡΧΩΝ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ -ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ**

Α/α	Ερωτήσεις								
1η	<p>Υπάρχουν δυο απόψεις όσον αφορά στις πολιτικές/ δράσεις του Place Marketing. Η α' αναφέρεται στο γεγονός ότι οι δράσεις αυτές (προώθηση, προβολή, διαφήμιση, διαδίκτυο κ.α) αποτελούν στρατηγικές 'χαμένου χρόνου' (waste time strategies), ενώ η β' άποψη υποστηρίζει ότι οι δράσεις αυτές αποσκοπούν στον σχεδιασμό, την προβολή και την προώθηση της Πόλης ως 'αγαθό' με στόχο την ικανοποίηση των αναγκών, και των προσδοκιών όλων των αγορών στόχων (επιχειρήσεις, κάτοικοι, επισκέπτες, επενδυτές κ.α) με απώτερο σκοπό τον συμφέρον όλων. Με ποια άποψη συμφωνείτε;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <table border="1" style="border-collapse: collapse;"> <tr> <td>A</td> <td>B</td> <td>Γ</td> <td>Δ</td> </tr> <tr> <td style="height: 20px;"></td> <td style="height: 20px;"></td> <td style="height: 20px;"></td> <td style="height: 20px;"></td> </tr> </table> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-between; margin-top: 20px;"> <div style="width: 45%;"> <p>A: Συμφωνώ με την 1η άποψη</p> <p>Γ: Δεν συμφωνώ με καμιά από τις δυο απόψεις</p> </div> <div style="width: 45%;"> <p>B: Συμφωνώ με την 2η άποψη</p> <p>Δ: Δεν γνωρίζω</p> </div> </div>	A	B	Γ	Δ				
A	B	Γ	Δ						





## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

2η	<p>Ο Στρατηγικός Σχεδιασμός, η συνολική οργάνωση και η τελική εφαρμογή ενός Place Marketing Plan, είναι στην ουσία μια συντονισμένη προσπάθεια που απαιτεί την ουσιαστική συνεργασία μεταξύ των Φορέων- Αρχών Τοπικής Αυτοδιοίκησης και των τοπικών επιχειρήσεων – παραγωγικών μονάδων, με στόχο την προβολή, την στήριξη και την προώθηση των Γιαννιτών ως τόπου <u>‘κατάλληλου’</u> για την ανάπτυξη επιχειρηματικών δράσεων και επενδύσεων. Πόσο δύσκολο είναι να επιτευχθεί μια αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ των δυο πλευρών;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <table border="1" data-bbox="993 447 1244 524"> <tr> <td>A</td> <td>B</td> <td>Γ</td> <td>Δ</td> <td>Ε</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </table> <p>A: Ακατόρθωτο                      B: Πολύ δύσκολο                      Γ: Δύσκολο</p> <p>Δ: Εύκολο                              Ε: Πολύ εύκολο</p>	A	B	Γ	Δ	Ε					
A	B	Γ	Δ	Ε							
3η	<p>Οι Φορείς- Αρχές Τοπικής Αυτοδιοίκησης προκειμένου να βοηθήσουν τις προσπάθειες σας στην προβολή και προώθηση των επιχειρηματικών δράσεων των επιχειρήσεων αλλά και στην γενικότερη προβολή και προώθηση της επιχειρηματικής ‘εικόνας’ των Γιαννιτών, εφαρμόζουν ενέργειες όπως:</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε έως τρείς απαντήσεις)</p> <p><input type="checkbox"/> A: Την δημιουργία ενός γραφείου με εξειδικευμένο στελεχιακό δυναμικό το οποίο θα έχει ως σκοπό τον συνολικό Στρατηγικό Σχεδιασμό ενός Place Marketing Plan, υποστηρίζοντας την προώθηση της ‘εικόνας των Γιαννιτών ως αγαθό’ σε επίπεδο τοπικό, εθνικό και διεθνές, μέσα από την συμμετοχή τόσο των Φορέων –Αρχών, όσο και των Επιχειρήσεων. Η χρηματοδότηση και το κόστος εργασίας της ομάδας αυτής θα προέρχεται από την Τοπική Αυτοδιοίκηση και τις Επιχειρήσεις (50% έκαστος).</p> <p><input type="checkbox"/> B: Την δημιουργία σελίδας στο Διαδίκτυο όπου θα συμμετέχουν και θα χρηματοδοτούν οι επιχειρήσεις με τους Τοπικούς Φορείς, προβάλλοντας και προωθώντας τόσο το επιχειρηματικό όσο και το πολιτιστικό, κοινωνικό, ιστορικό προφίλ της πόλης..</p> <p><input type="checkbox"/> Γ: Την χρηματοδότηση από τους Τοπικούς Φορείς και τις Επιχειρήσεις για την δημιουργία και την έκδοση μηνιαίου περιοδικού – εντύπου όπου θα προβάλλονται δραστηριότητες τοπικών επιχειρήσεων. Η χρηματοδότηση να αφορά και την προώθηση του συγκεκριμένου εντύπου και σε επιχειρήσεις και σε Φορείς άλλων χωρών (Βαλκανικής, Ευρωπαϊκής Ένωσης, κ.α).</p> <p><input type="checkbox"/> Δ: Την χρηματοδότηση από τους Τοπικούς Φορείς, δράσεων που αφορούν στην αποστολή επιχειρηματιών και στελεχών επιχειρήσεων σε παγκόσμια συνέδρια, εκθέσεις προωθώντας με αυτό τον τρόπο την συμμετοχή του επιχειρηματικού κόσμου των Γιαννιτών και της πόλης σε διεθνή γεγονότα., αναλαμβάνοντας από κοινού το κόστος της δράσης.</p> <p><input type="checkbox"/> Ε: Την ενεργό συμμετοχή των Φορέων- Αρχών στην προώθηση καινοτομικών ενεργειών από τις επιχειρήσεις, χρηματοδοτώντας και επιβραβεύοντας τις ενέργειες αυτές.</p> <p><input type="checkbox"/> ΣΤ: Την συνδρομή και συμμετοχή των τοπικών επιχειρήσεων σε διεθνείς επιχειρησιακούς οργανισμούς ως μέλη, αναλαμβάνοντας από κοινού το κόστος της προσπάθειας αυτής με τους Τοπικούς Φορείς.</p>										



## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

4 η	<p>Ο φορέας είναι διατεθειμένος να συμβάλει οικονομικά αλλά και συμβουλευτικά (διάθεση εξειδικευμένων στελεχών για παροχή συμβουλών, όπου χρειαστεί ), σε περίπτωση που της ζητηθεί από τις επιχειρήσεις για την υποστήριξη δράσεων προβολής της πόλης;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <table><tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table> <p>A: Σίγουρα ναι B: Ναι Γ: Μόνο στην περίπτωση που έχει κάποιο συμφέρον. Δ: Εξαρτάται από το ποσό της οικονομικής ενίσχυσης E: Όχι</p>	A	B	Γ	Δ	E	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
A	B	Γ	Δ	E									
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>									
5η	<p>Πιστεύετε, ότι η εφαρμογή πολιτικών / δράσεων Place Marketing (επιχειρησιακού / οικονομικού χαρακτήρα), από τις τοπικές επιχειρήσεις σε συνεργασία με τους τοπικούς φορείς (ανάλογα πάντα με τη δυναμική και το χαρακτήρα της εκάστοτε επιχείρησης και του φορέα), θα αναμόρφωνε ως προς το καλύτερο την υφιστάμενη 'επιχειρηματική / οικονομική εικόνα' της πόλης των Γιαννιτών;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές (επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <table><tr><td>A</td><td>B</td><td>Γ</td><td>Δ</td><td>E</td><td>ΣΤ</td></tr><tr><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td><td><input type="checkbox"/></td></tr></table> <p>A: Σίγουρα ναι.      B: Ναι.      Γ: Ίσως. Δ: Όχι.      E: Σίγουρα όχι.      ΣΤ: Το αποτέλεσμα θα ήταν το ίδιο είτε εφαρμοστούν, είτε όχι οι δράσεις του Place Marketing.</p>	A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A	B	Γ	Δ	E	ΣΤ								
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>								

### Ομάδα 6<sup>η</sup>: Η ΕΓΓΥΤΗΤΑ ΤΗΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΣΤΑ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ ΚΑΙ Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

1η	<p>Αξιολογήστε την επιρροή που μπορεί να έχει η εγγύτητα της Θεσσαλονίκης στην τοπική οικονομική ανάπτυξη των Γιαννιτών κατατάσσοντας την άποψη σας για τα παρακάτω ζητήματα σε μια δεκάβαθμη κλίμακα με αυξανόμενη ισχύ .</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές</p> <p>Πιστεύετε πως η χωρική εγγύτητα της πόλης των Γιαννιτών στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης και τη Βιομηχανική Περιοχή της είναι θετική με οικονομικούς όρους και αν όχι θα μπορούσε με συντονισμένες δράσεις να αποβεί ευεργετική για την οικονομική και παραγωγική δραστηριότητα της περιοχής;</p>	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr><tr><td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr></table>		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																
Μικρό											Μεγάλο															
2η	<p>Κατά πόσο η ισχυρή οικονομία της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης και του νέου ρόλου που αποκτά σταδιακά στα Βαλκάνια και την Ευρώπη μπορεί να επηρεάσει την τοπική οικονομική ανάπτυξη των Γιαννιτών;</p>	<table><tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr><tr><td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr></table>		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																
Μικρό											Μεγάλο															



## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

3η	<p>Η Θεσσαλονίκη προωθείται μέσω των χωροταξικών πλαισίων ως Πύλη των Βαλκανίων που αναμένεται να παίξει σημαντικό ρόλο στις προσεχείς οικονομικές εξελίξεις. Θεωρείτε πιθανό το σενάριο η ενίσχυση του ευρωπαϊκού ρόλου της Θεσσαλονίκης στο μέλλον να επηρεάσει την πολεοδομική εξέλιξη των Γιαννιτών;</p>	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Μικρό</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Μεγάλο</td> </tr> </table>		1	2	3	4	1	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο
	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10																
Μικρό											Μεγάλο															
4η	<p>Τα ημερήσια συστήματα Θεσσαλονίκη-Γιαννιτσα είναι αυξημένα. Με δεδομένη μια περαιτέρω μείωση της χρονοαπόστασης (πχ ακόμα και μία στρατηγική χωροθέτηση του προαστιακού σε γειτνίαση με το Μετρό) θα μπορούσαν τα Γιαννιτσα να αντλήσουν μόνιμους κατοίκους από τη Θεσσαλονίκη που ίσως αποζητούν τις πιο ανθρώπινες συνθήκες διαβίωσης της επαρχίας αλλά εργάζονται στη Θεσσαλονίκη;</p>	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Μικρό</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Μεγάλο</td> </tr> </table>		1	2	3	4	1	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο
	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10																
Μικρό											Μεγάλο															
5η	<p>Θεωρείται πιθανό ενδεχόμενο η δυνητική βελτίωση της σύνδεσης Θεσσαλονίκης-Γιαννιτών (πχ μέσω προαστιακού και των λοιπών μέσων μεταφοράς) να χρειάζεται να υποστηριχθεί από πολεοδομικές παρεμβάσεις στον αστικό ιστό των Γιαννιτών;</p>	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Μικρό</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Μεγάλο</td> </tr> </table>		1	2	3	4	1	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο
	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10																
Μικρό											Μεγάλο															
6η	<p>Κατά την προσωπική σας άποψη η εγγύτητα των Γιαννιτών στη Θεσσαλονίκη αποτελεί πλεονέκτημα; Αναφέρετε ενδεχομένως θετικές ή και αρνητικές συνέπειες της διάχυσης και πιθανούς τρόπους άντλησης ευνοϊκών αποτελεσμάτων των παράπλευρων συνεπειών της ανάπτυξης</p> <p>.....</p>	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Μικρό</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Μεγάλο</td> </tr> </table>		1	2	3	4	1	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο
	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10																
Μικρό											Μεγάλο															
7η	<p>Τα δημογραφικά στοιχεία καταδεικνύουν τις πλέον αυξητικές τάσεις του Ν. Πέλλας στο δήμο Γιαννιτών, δείγμα των εσωτερικών μεταναστεύσεων των τελευταίων χρόνων, αλλά και των μεταναστεύσεων από τους όμορους νομούς. Η μείωση της χρονοαπόστασης με Θεσσαλονίκη με κάθε δυνατό τρόπο μπορεί να συντελέσει ακόμα θετικότερα στην αύξηση του πληθυσμού της πόλης η αντίστροφα;</p>	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Μικρό</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Μεγάλο</td> </tr> </table>		1	2	3	4	1	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο
	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10																
Μικρό											Μεγάλο															
8η	<p>Στην διεθνή συγκυρία της οικονομικής κρίσης οι αυξητικές τάσεις της ανεργίας είναι από τα βασικότερα και πλέον δυσεπίλυτα προβλήματα της περιοχής. Θεωρείτε πως η μείωση της χρονοαπόστασης Θεσσαλονίκης-Γιαννιτών με βελτίωση των μεταφορικών συνδέσεων μπορεί να αμβλύνει το πρόβλημα;</p>	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>1</td> <td>2</td> <td>3</td> <td>4</td> <td>1</td> <td>6</td> <td>7</td> <td>8</td> <td>9</td> <td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Μικρό</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>Μεγάλο</td> </tr> </table>		1	2	3	4	1	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο
	1	2	3	4	1	6	7	8	9	10																
Μικρό											Μεγάλο															





## Ομάδα 7η: ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΒΟΛΗΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΔΗΜΟ- ΤΟ ΟΡΑΜΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

1η	<p>Ποιο είναι το όραμα του φορέα που εκπροσωπείτε για την πόλη και την μελλοντική εξελικτική της; Καθορίστε προσεγγιστικά το απαιτούμενο χρονικό διάστημα για την υλοποίηση του.</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( σημειώστε επιγραμματικά το όραμα)</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Σημειώστε χρονικό διάστημα .....</p>																																																																																																
2η	<p>Πιστεύετε πως η κοινωνική συνοχή, η συνεργασία, τα δίκτυα μεταξύ των πολιτών και οι πρωτοβουλίες είναι επαρκώς ανεπτυγμένα στην πόλη των Γιαννιτών; Προτείνετε προαιρετικά πρωτοβουλίες, δίκτυα και συνέργιες πολιτών που ενδεχομένως να είχαν θετικά αποτελέσματα στην εξέλιξη της πόλης και την προβολή της.</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <p><input type="checkbox"/> A: Ναι <input type="checkbox"/> B: Όχι</p> <p>.....</p> <p>.....</p>																																																																																																
3η	<p>Αξιολογείτε σε κλίμακα 1-10 την εφαρμογή των παρακάτω πολιτικών προβολής για το Δήμο Γιαννιτών από τον φορέα που εκπροσωπείτε.</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές</p> <table border="1"> <tr> <td></td> <td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Συνεργασίες με τουριστικά γραφεία</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Συνεργασίες με πολιτιστικούς οργανισμούς και μουσεία</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Συνεργασίες με τοπικούς οργανισμούς και επιχειρήσεις</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Συμμετοχή σε ανταγωνιστικά προγράμματα της ΕΕ</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Συγκέντρωση από κοινού (φορείς και επιχειρήσεις) πληροφοριακού και διαφημιστικού υλικού για την περιοχή</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Συμμετοχή σε κοινό ιστότοπο για φορείς και επιχειρήσεις της πόλης</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>Συμμετοχή σε τουριστικές εκθέσεις στην Ελλάδα- στο εξωτερικό</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> <td></td> </tr> </table>		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Συνεργασίες με τουριστικά γραφεία												Συνεργασίες με πολιτιστικούς οργανισμούς και μουσεία												Συνεργασίες με τοπικούς οργανισμούς και επιχειρήσεις												Συμμετοχή σε ανταγωνιστικά προγράμματα της ΕΕ												Συγκέντρωση από κοινού (φορείς και επιχειρήσεις) πληροφοριακού και διαφημιστικού υλικού για την περιοχή												Συμμετοχή σε κοινό ιστότοπο για φορείς και επιχειρήσεις της πόλης												Συμμετοχή σε τουριστικές εκθέσεις στην Ελλάδα- στο εξωτερικό											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																							
Συνεργασίες με τουριστικά γραφεία																																																																																																	
Συνεργασίες με πολιτιστικούς οργανισμούς και μουσεία																																																																																																	
Συνεργασίες με τοπικούς οργανισμούς και επιχειρήσεις																																																																																																	
Συμμετοχή σε ανταγωνιστικά προγράμματα της ΕΕ																																																																																																	
Συγκέντρωση από κοινού (φορείς και επιχειρήσεις) πληροφοριακού και διαφημιστικού υλικού για την περιοχή																																																																																																	
Συμμετοχή σε κοινό ιστότοπο για φορείς και επιχειρήσεις της πόλης																																																																																																	
Συμμετοχή σε τουριστικές εκθέσεις στην Ελλάδα- στο εξωτερικό																																																																																																	



## Ομάδα 8η : ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΥ –ΑΘΛΗΤΙΚΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ

1η	<p>Έχετε επισκεφτεί τον Αρχαιολογικό Χώρο Πέλλας; Που αλλού γνωρίζετε να υπάρχουν αξιόλογοι αρχαιολογικοί χώροι στα Γιαννιτσά; (σημειώστε προαιρετικά)</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <p><input type="checkbox"/> A: Ναι <input type="checkbox"/> B: Όχι</p> <p>.....</p> <p>.....</p>																																																																																																																																																																																																																								
2η	<p>Έχουν γίνει οι απαραίτητες ενέργειες ή έστω κινηθεί διαδικασίες για αναστήλωση, αποκατάσταση και επανάχρηση στα οθωμανικά μνημεία και τις ελάχιστες μακεδονικές κατοικίες που υπάρχουν στην περιοχή;</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)</p> <p><input type="checkbox"/> A: Ναι <input type="checkbox"/> B: Όχι</p>																																																																																																																																																																																																																								
3η	<p>Αξιολογείστε από 1-10 τη σειρά των παρακάτω συγκριτικών πλεονεκτημάτων της περιοχής από το ισχυρότερο στο ασθενέστερο στην ενδεχόμενη συμβολή τους στην τουριστική ανάπτυξης των Γιαννιτσών.</p> <p>Απαντήσεις – επιλογές</p> <div> <div>1.Ποταμός Λουδίας</div> <table border="1"> <tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr><td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> </div> <div> <div>2.Αρχαιολογικός χώρος Πέλλας</div> <table border="1"> <tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr><td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> </div> <div> <div>3.Πάικο</div> <table border="1"> <tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr><td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> </div> <div> <div>4.Ελευθεροχώρι Γιαννιτσών</div> <table border="1"> <tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr><td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> </div> <div> <div>5.Διοργάνωση πολιτιστικών εκδηλώσεων</div> <table border="1"> <tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr><td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> </div> <div> <div>-δημιουργικών δραστηριοτήτων</div> <table border="1"> <tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr><td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> </div> <div> <div>6.Διοργάνωση αθλητικών εκδηλώσεων</div> <table border="1"> <tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr><td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> </div> <div> <div>7.Υπαρξη αξιόλογων τοπικών προϊόντων</div> <table border="1"> <tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr><td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> </div> <div> <div>8.Κομβική θέση Γιαννιτσών στην Κεντρική Μακεδονία</div> <table border="1"> <tr><td></td><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td><td>8</td><td>9</td><td>10</td><td></td></tr> <tr><td>Μικρό</td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td>Μεγάλο</td></tr> </table> </div> <div> <div>9.Συμπληρώστε.....</div> </div>		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		Μικρό											Μεγάλο
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																																																																																																																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																																																																																																																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																																																																																																																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																																																																																																																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																																																																																																																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																																																																																																																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																																																																																																																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																																																																																																																														
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10																																																																																																																																																																																																															
Μικρό											Μεγάλο																																																																																																																																																																																																														



## Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

**4η** Αξιολογείστε από 1-10 τη δράση των πολιτιστικών φορέων της πόλης (ΔΕΠΑΓ, θεατρικό εργαστήριο, λαογραφικός όμιλος Φίλιππος, χορευτικοί σύλλογοι) και των μουσείων (Αρχαιολογικό Πέλλας και Λαογραφικό Γιαννιτών) στη συμβολή τους στην πολιτιστική και τουριστική ανάπτυξη της περιοχής.

Απαντήσεις – επιλογές

1.ΔΕΠΑΓ

2.Θεατρικό εργαστήριο

3.Χορευτικοί-πολιτιστικοί Σύλλογοι

4.Λαογραφικός όμιλος Φίλιππος

5.Αθλητικός Όμιλος Δήμου Γιαννιτών

6.Αρχαιολογικό Μουσείο Πέλλας

7.Λαογραφικό Μουσείο Γιαννιτών

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
Μικρό											Μεγάλο
Μικρό											Μεγάλο
Μικρό											Μεγάλο
Μικρό											Μεγάλο
Μικρό											Μεγάλο
Μικρό											Μεγάλο
Μικρό											Μεγάλο

Ευχαριστούμε θερμά για την ευγενική προσφορά του φορέα σας στην συμπλήρωση του ερωτηματολογίου και ευχόμαστε την μεγαλύτερη ανάπτυξη και επιτυχία στις δραστηριότητες του.

Γεωργιάδου Α.Πελαγία

Αρχιτέκτονας Μηχανικός Α.Π.Θ.

Μεταπτυχιακή Φοιτήτρια του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

Τα παρακάτω στοιχεία συμπληρώνονται προαιρετικά:

(Η χρήση του ερωτηματολογίου είναι για ερευνητικούς σκοπούς και η συμπλήρωση προσωπικών δεδομένων θα χρησιμοποιηθεί ΜΟΝΟ για διευκρινιστικές ερωτήσεις εφόσον χρειαστούν και για κανέναν άλλο λόγο)

Επωνυμία Φορέα :

Φύλο ερωτώμενου:


e-mail -επικοινωνία

Ονοματεπώνυμο ερωτώμενου:

Ημερομηνία-τόπος συμπλήρωσης ερωτηματολογίου:



Θα θέλατε να ενημερωθείτε για τα αποτελέσματα αυτής της έρευνας;

Απαντήσεις – επιλογές ( επιλέγετε μια μόνο απάντηση)

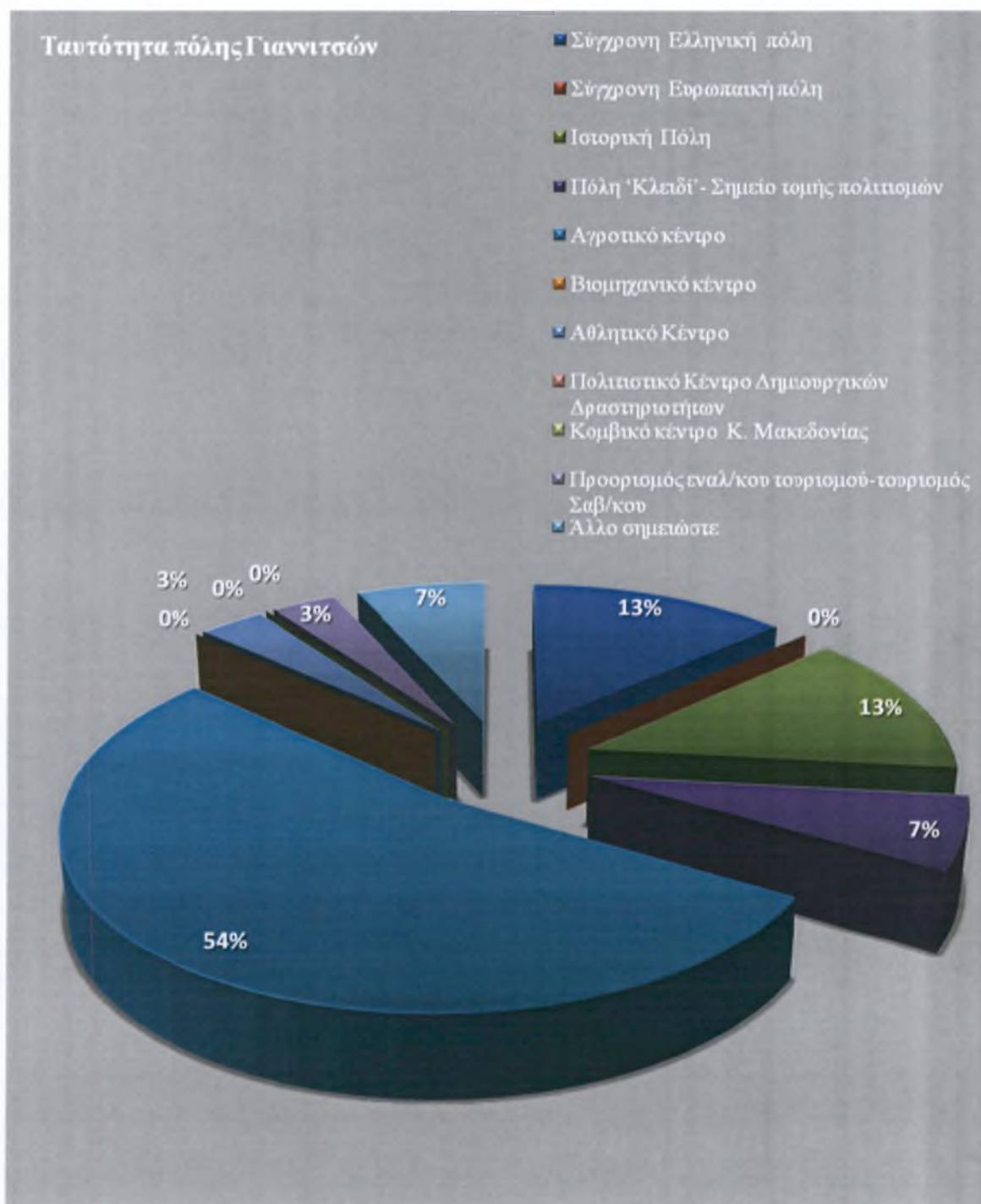
Ναι ☐

Όχι ☐



**Ομάδα 1η: Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΩΝ ΓΙΑΝΝΙΤΣΩΝ ΠΡΟΣ ΤΑ ΕΞΩ****Γράφημα 1** Η ταυτότητα της πόλης των Γιαννιτσών

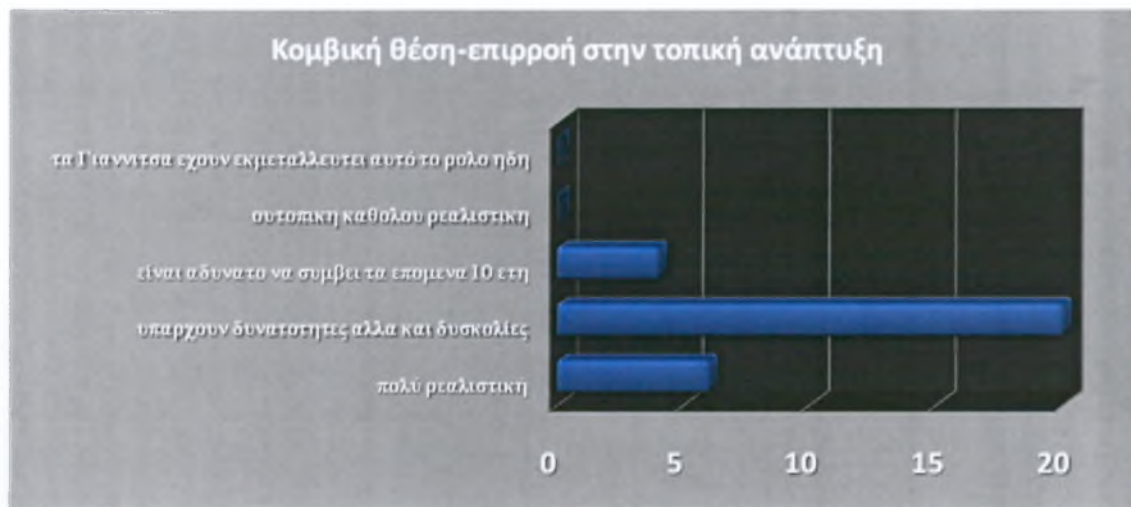
Ποια θεωρείτε ότι είναι η ταυτότητα της πόλης των Γιαννιτσών η οποία θα μπορούσε ενδεχομένως να είναι; Αποδώστε τον πλησιέστερο χαρακτηρισμό



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

**Γράφημα 2** Αξιολόγηση της κομβικής θέσης των Γιαννιτσών στο Βόρειο Ελλαδικό χώρο

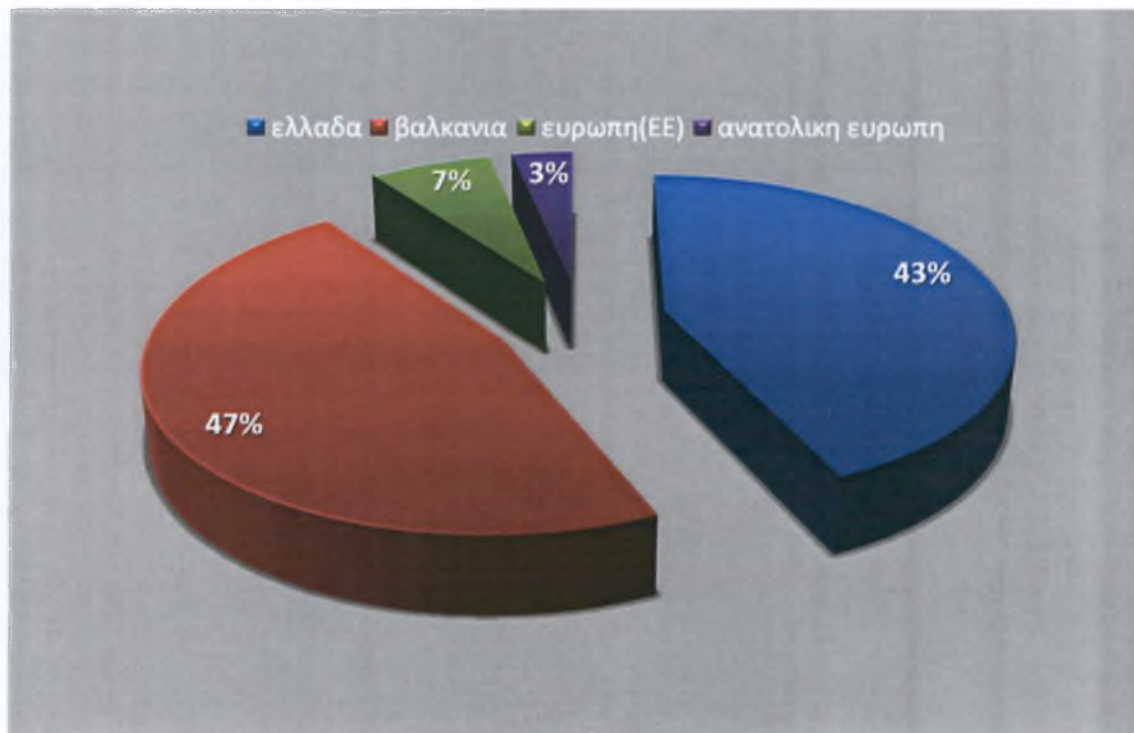
Τα Γιαννιτσά βρίσκονται σε μια κομβική γεωγραφική θέση στο Βόρειο Ελλαδικό χώρο σημείο τομής πολιτισμών και αγορών. Είναι ικανή η θέση αυτή να προσδώσει στα Γιαννιτσά επιπλέον προστιθέμενη αξία και σημαντική ώθηση στην τοπική οικονομική ανάπτυξη; Πόσο ρεαλιστική μπορεί να είναι σύμφωνα με την άποψη σας, η τοποθέτηση αυτή;



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

**Γράφημα 3** Αξιολόγηση των πιθανών τόπων έλξης επιχειρηματικής δραστηριότητας προς τα Γιαννιτσά

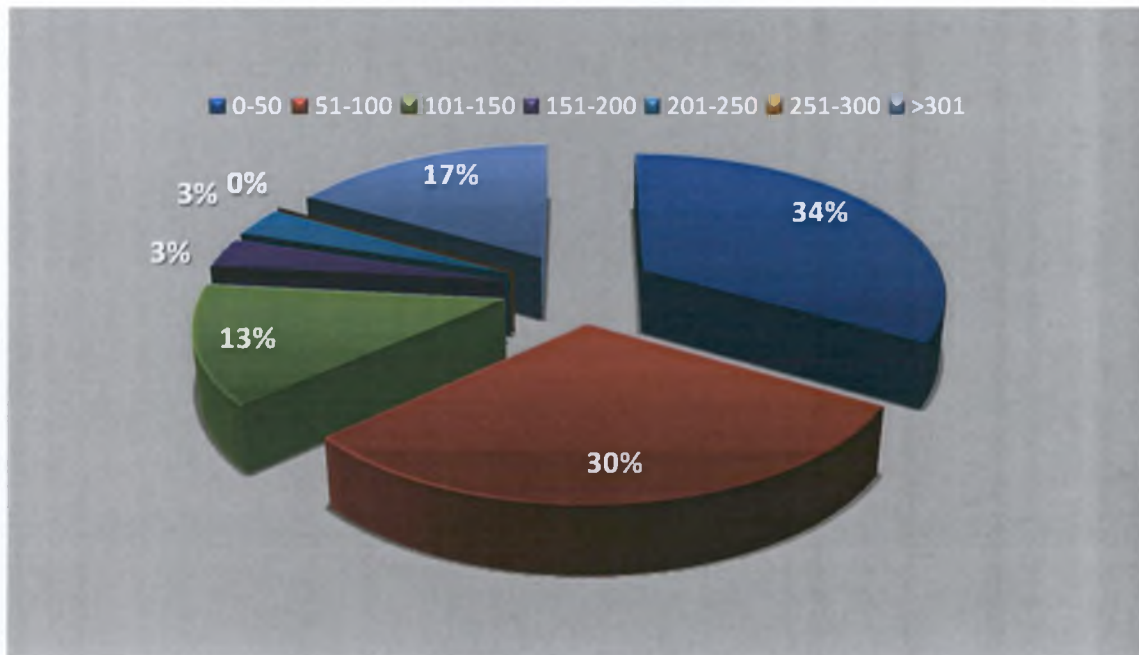
Από ποια περιοχή/ χώρα πιστεύεται ότι τα Γιαννιτσά θα μπορούσαν να προσελκύσουν επενδύσεις ή παραγωγικές μονάδες.



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

**Γράφημα 4** Αξιολόγηση της δυναμικότητας των δυνητικών επενδύσεων στα Γιαννιτσα

Τι δυναμικότητας επιχειρήσεις μπορεί να προσελκύσει η πόλη των Γιαννιτσών (δυναμικότητα σε ανθρώπινο δυναμικό)



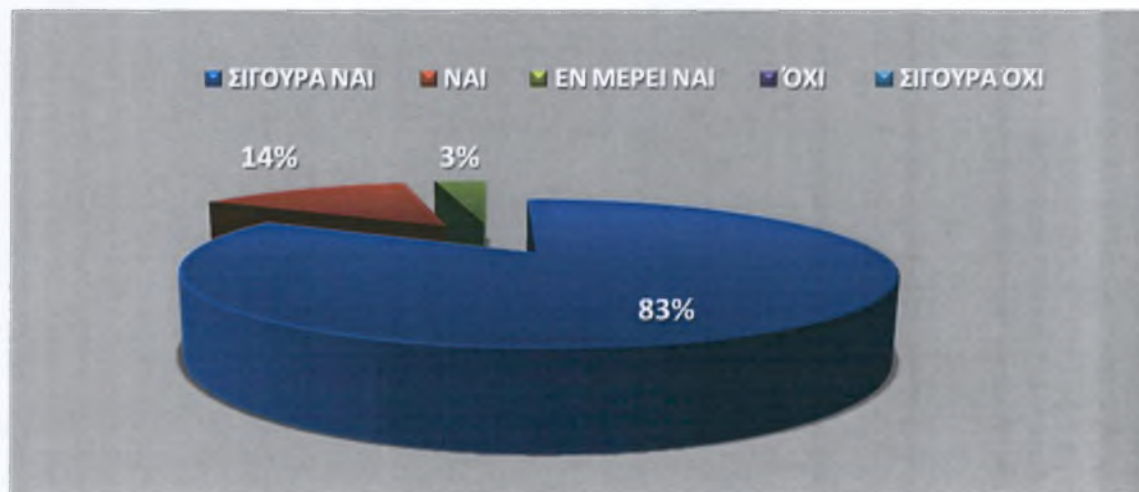
(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Σε ερώτηση για την ταυτότητα της πόλης το 54% των ερωτηθέντων θεωρεί την πόλη αγροτικό κέντρο, ενώ 13% πιστεύει πως είτε η πόλη έχει έντονα ιστορικό χαρακτήρα, είτε είναι μια σύγχρονη ελληνική πόλη (Γράφημα 1). Σε ερώτηση για τους πιθανούς τόπους έλξης δραστηριοτήτων από τους οποίους τα Γιαννιτσα θα μπορούσαν να προσελκύσουν επενδύσεις ή παραγωγικές μονάδες 47% ισχυρίζεται από Βαλκάνια, 43% από Ελλάδα και μικρότερα ποσοστά από Ευρώπη και ανατολικές χώρες (Γράφημα 2). Όσον αφορά τη δυναμικότητα των επιχειρήσεων που μπορούν τα Γιαννιτσα η κατανομή των απαντήσεων φαίνεται στο γράφημα 4 όπου 34% επί συνόλου είναι αυτοί που πιστεύουν πως τα Γιαννιτσα μπορούν να προσελκύσουν επιχειρήσεις δυναμικότητας 0-50ατ., 46% επιχειρήσεις δυναμικότητας από 51-200, ενώ 17% πιστεύουν πως τα Γιαννιτσα μπορούν να προσελκύσουν επιχειρήσεις δυναμικότητας 301 ατ.



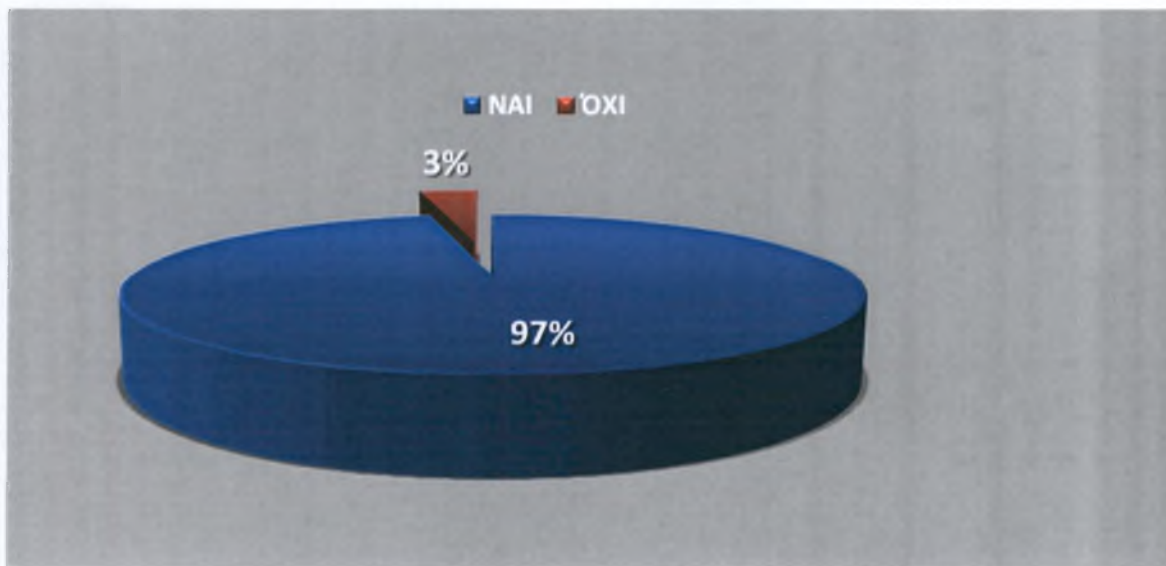
**Ομάδα 4<sup>η</sup>: ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ,ΥΠΟΔΟΜΕΣ και PLACE MARKETING****Γράφημα 5** Αξιολόγηση σημαντικότητας δυνητικής σύνδεσης μέσω προαστιακού με Θεσσαλονίκη

Νομίζετε ότι η σύνδεση της πόλης των Γιαννιτσών μέσω προαστιακού σαν ενδιάμεσο σταθμό στην γραμμή Θεσσαλονίκη-Γιαννιτσά με τερματικό σταθμό την Έδεσσα θα μπορούσε να συμβάλει θετικά στην οικονομική ευημερία της ευρύτερης περιοχής των Γιαννιτσών;



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Θεωρείτε θετική την υπό συζήτηση ίδρυση τμήματος ΑΤΕΙ Συντήρηση Αρχαιοτήτων και Έργων Τέχνης στα Γιαννιτσά; Προτείνετε ενδεχόμενη χωροθέτηση και αιτιολογείστε (προαιρετικά).

**Γράφημα 6** Αξιολόγηση θετικών αποτελεσμάτων ίδρυσης ΑΤΕΙ

(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

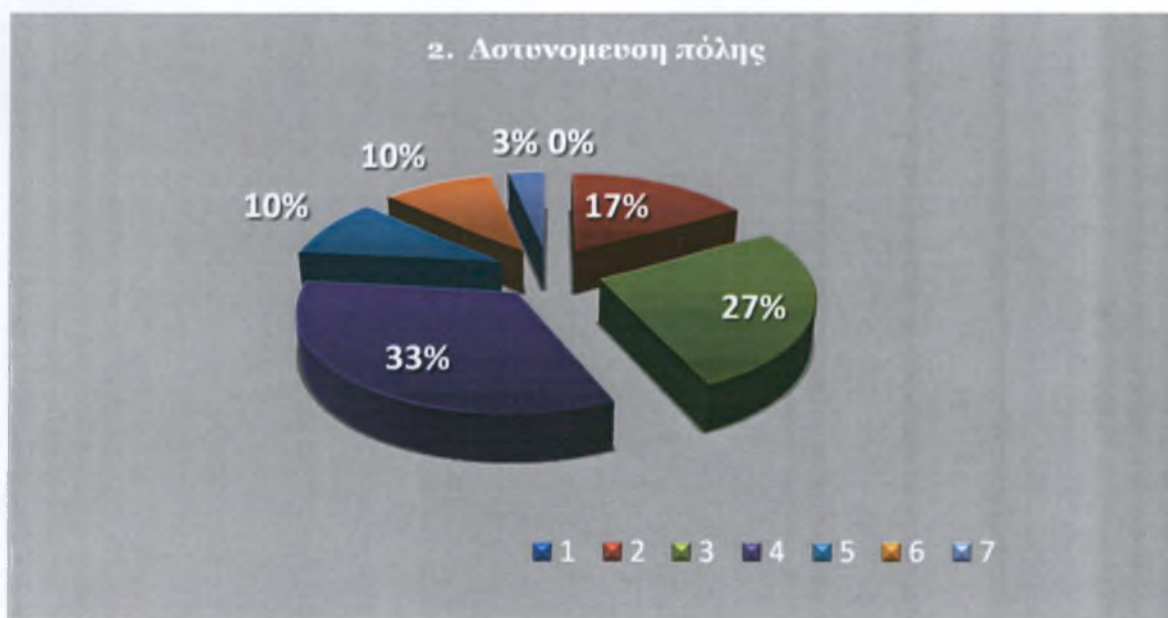
Πως θα αξιολογούσατε τις ακόλουθες κοινωνικές υποδομές στην πόλη των Γιαννιτσών;

**Γράφημα 7.1.** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Υποδομές υγείας



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

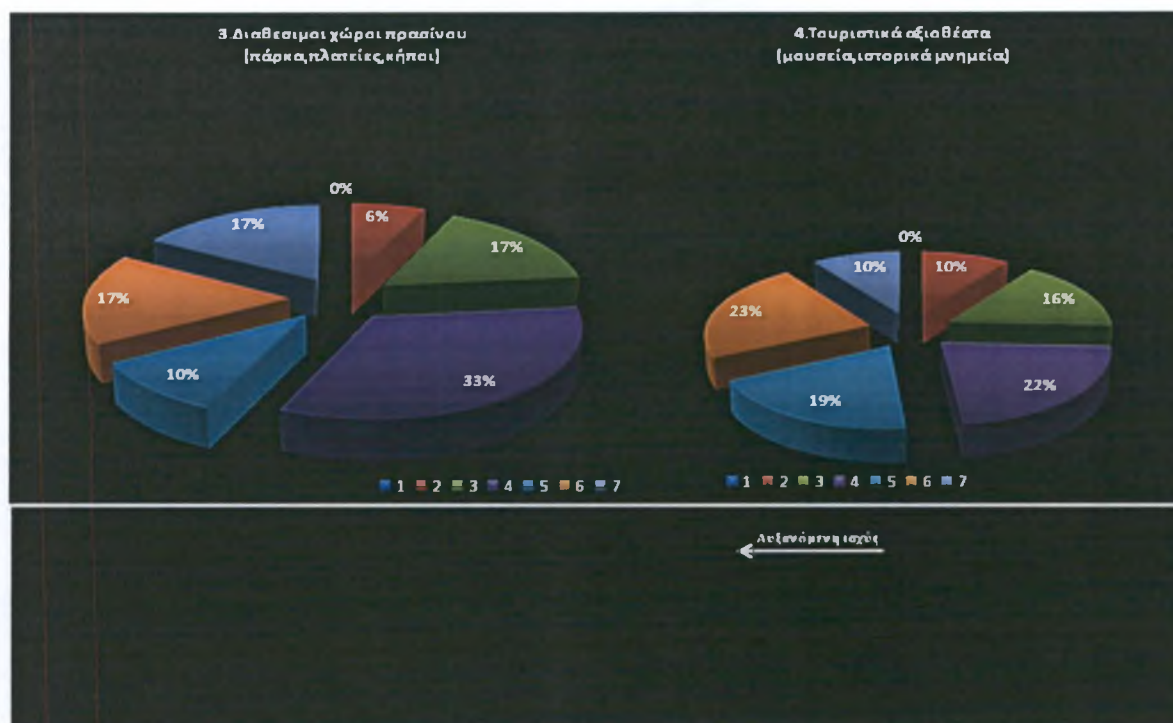
**Γράφημα 7.2** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Αστυνόμευση



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

**Γράφημα 7.3** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Διαθέσιμοι χώροι πρασίνου

**Γράφημα 7.4** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Τουριστικά αξιοθέατα



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

**Γράφημα 7.5** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Αίθουσες εκδηλώσεων

**Γράφημα 7.6** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Συνεδριακό κέντρο

**Γράφημα 7.7** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Εικαστικές αίθουσες

**Γράφημα 7.8** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Εμπορικά κέντρα

**Γράφημα 7.9** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Παιδότοποι

**Γράφημα 7.10** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Κινηματογράφοι

**Γράφημα 7.11** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Θέατρο

**Γράφημα 7.12** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Χώροι Συναυλιών

**Γράφημα 7.13** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-καφέ εστιατόρια

**Γράφημα 7.14** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-νυκτερινή ζωή

**Γράφημα 7.15** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Αθλητικές Εγκαταστάσεις

**Γράφημα 7.16** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-Σχολεία εκπαιδευτήρια

**Γράφημα 7.17** Αξιολόγηση κοινωνικών υποδομών ΔΓ-ΚΑΠΗ



## 5. Αίθουσες εκδηλώσεων ομιλιών, παρουσιάσεων

1 2 3 4 5 6 7



## 7. Εικαστικές αίθουσες

1 2 3 4 5 6 7



## 8. Εμπορικά κέντρα

1 2 3 4 5 6 7

Αυξανόμενη ισχύς



## 6. Συνεδριακό κέντρο

1 2 3 4 5 6 7



## 9. Παιδότοποι αίθουσες ψυχαγωγίας παιδιών

1 2 3 4 5 6 7



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)





### 13. καφέ εστιατόρια

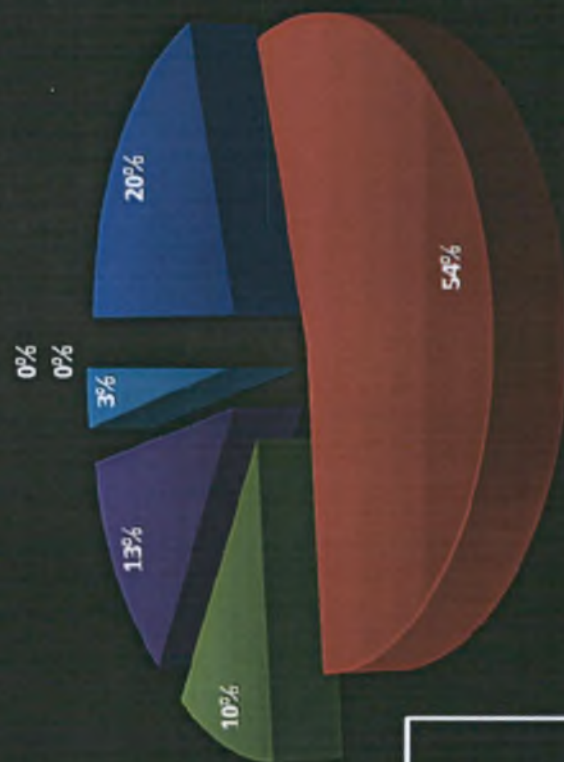
1 2 3 4 5 6 7



### 14. νυκτερινή ζωή

1 2 3 4 5 6 7

Αυξανόμενη ισχύς  
←



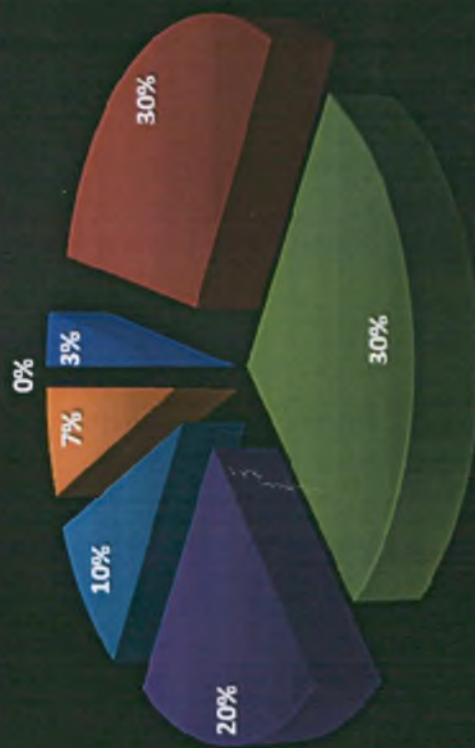
( Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



15. Αθλητικές εγκαταστάσεις

1 2 3 4 5 6 7

Αξιολογούμενη ισχύς



16. σχολεία - εκπαιδευτήρια

3% 0%

0%



1 2 3 4 5 6 7

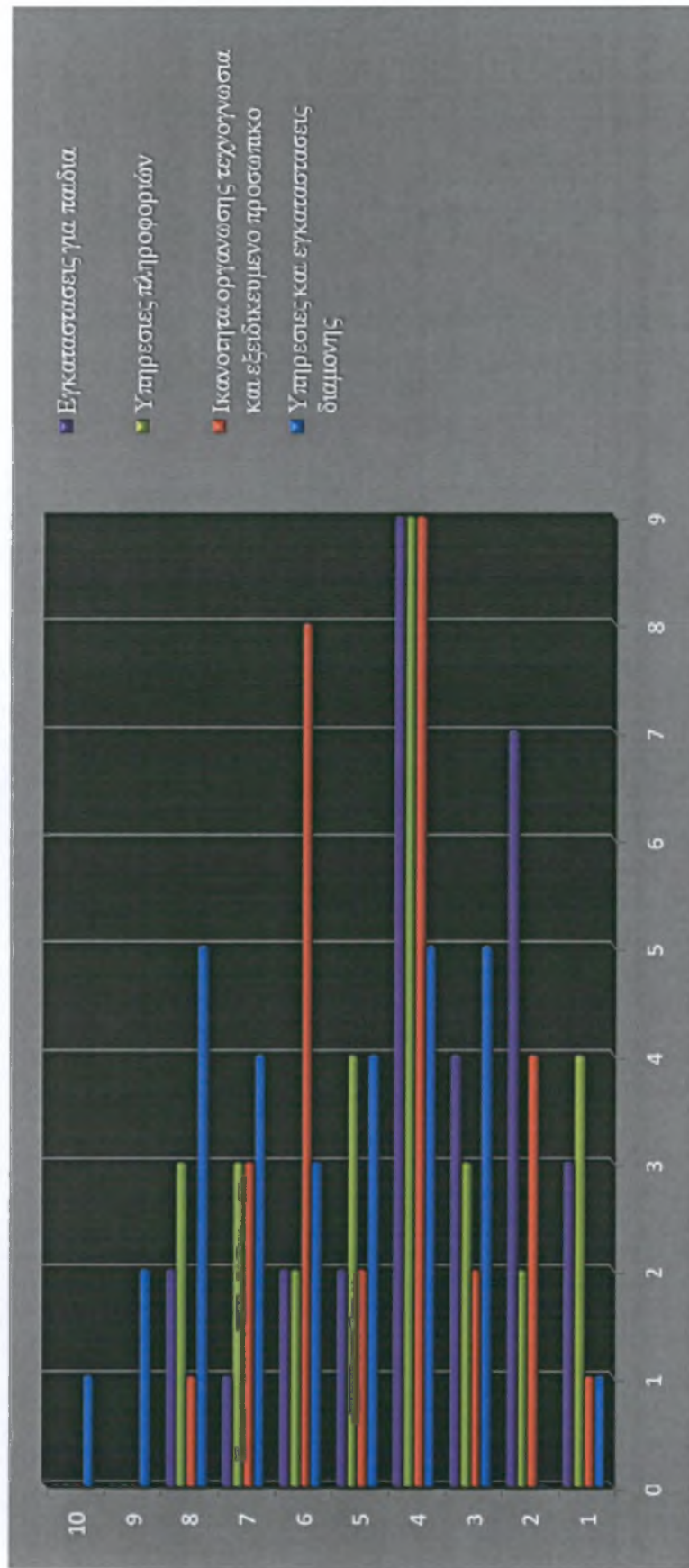
17. ΚΑΠΗ οικολογικής

1 2 3 4 5 6 7

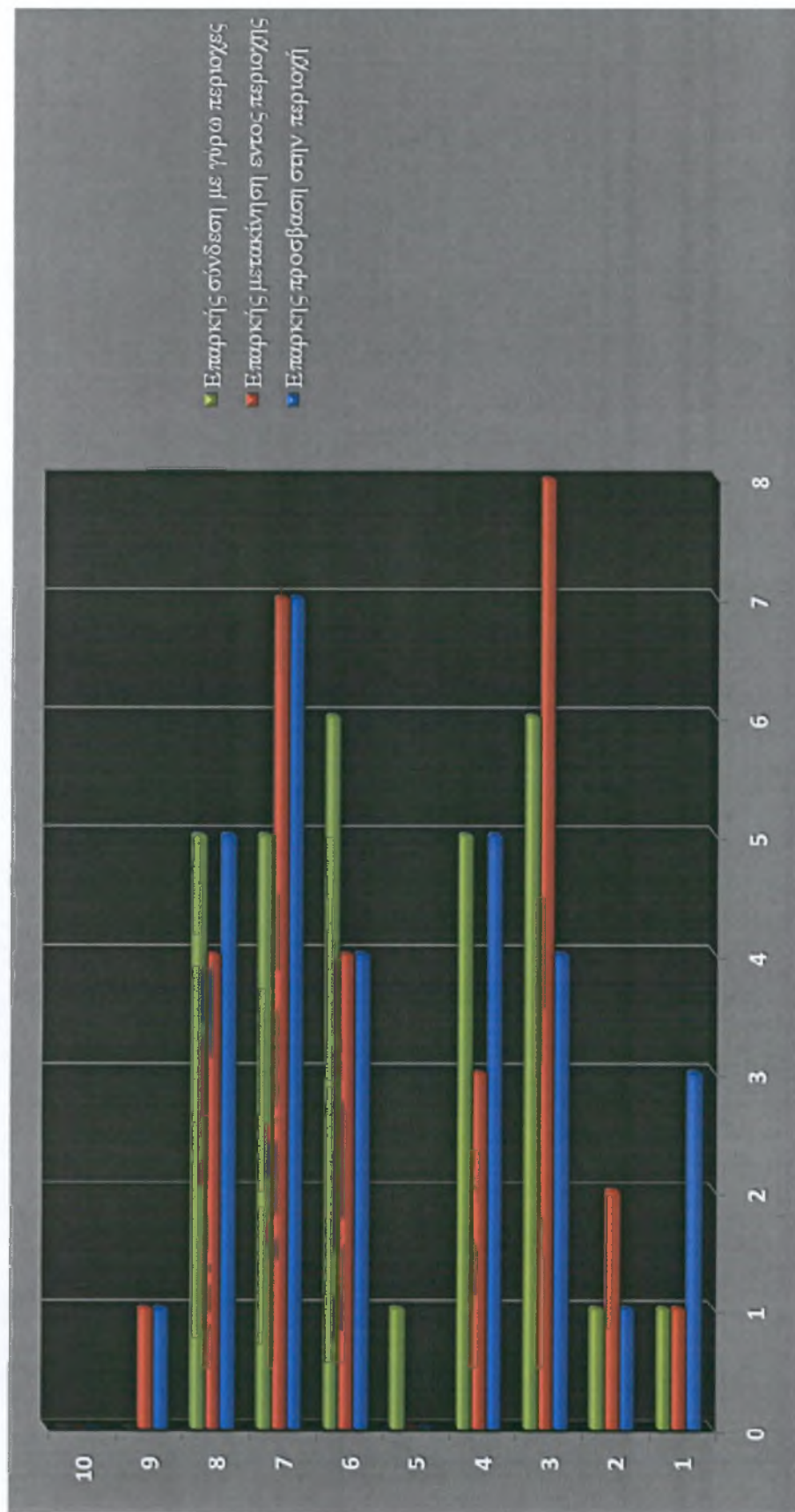
7% 3% 0%



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

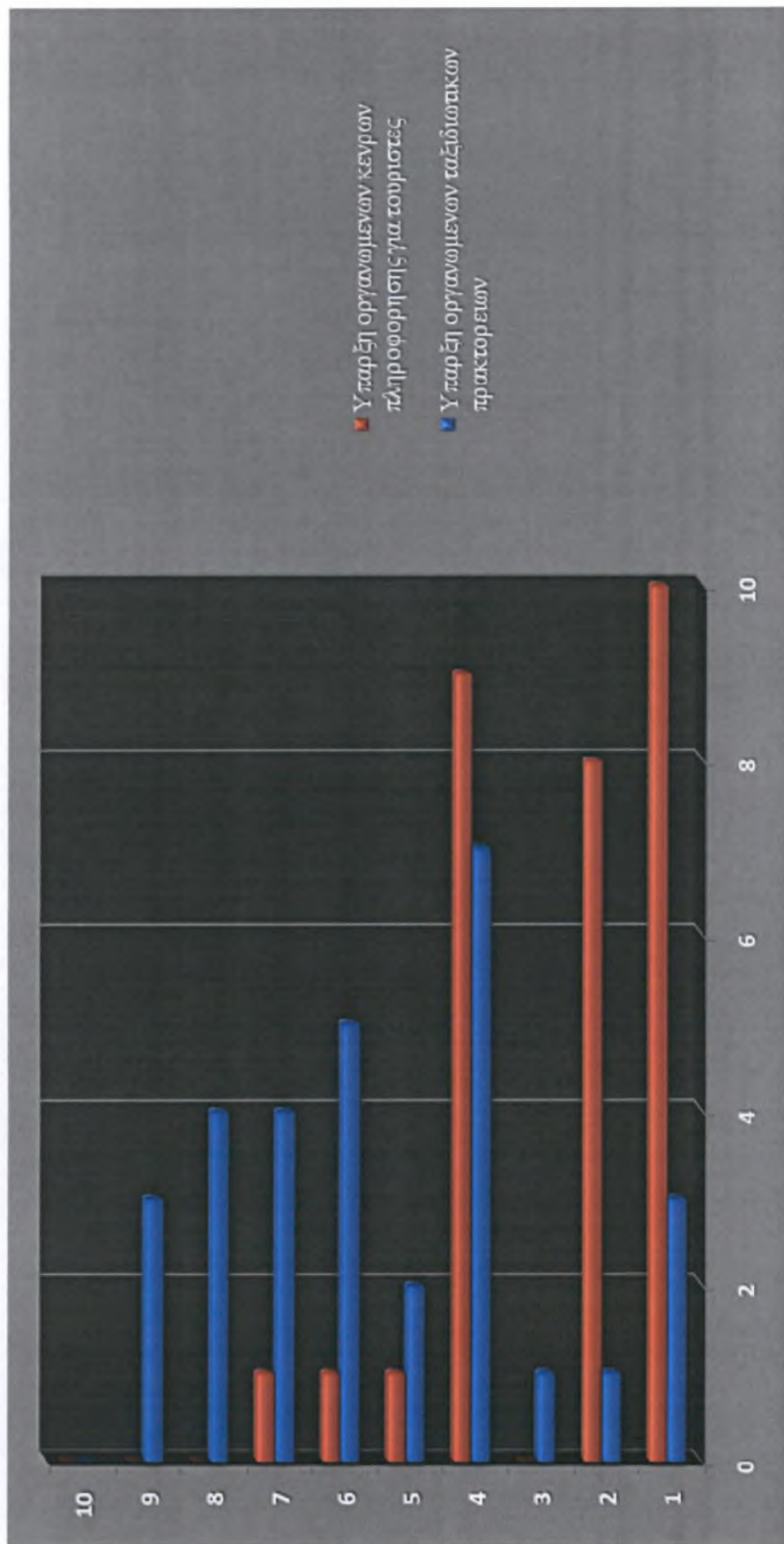
**Γράφημα 8.1.1.** Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-Ξενοδοχεία

(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

**Γράφημα 8.2.** Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-Μεταφορές

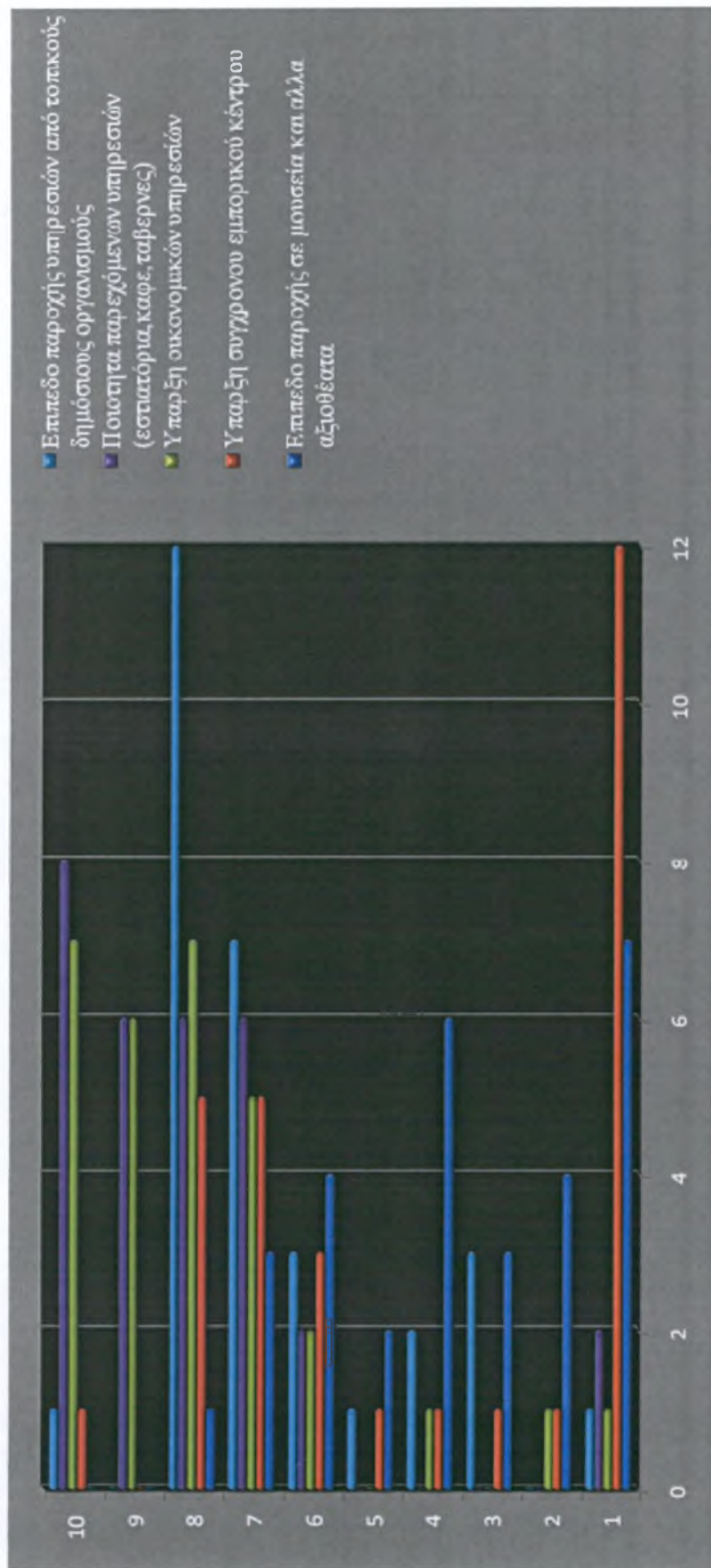
(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



**Γράφημα 8.3** Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-Υπηρεσίες Πληροφοριών

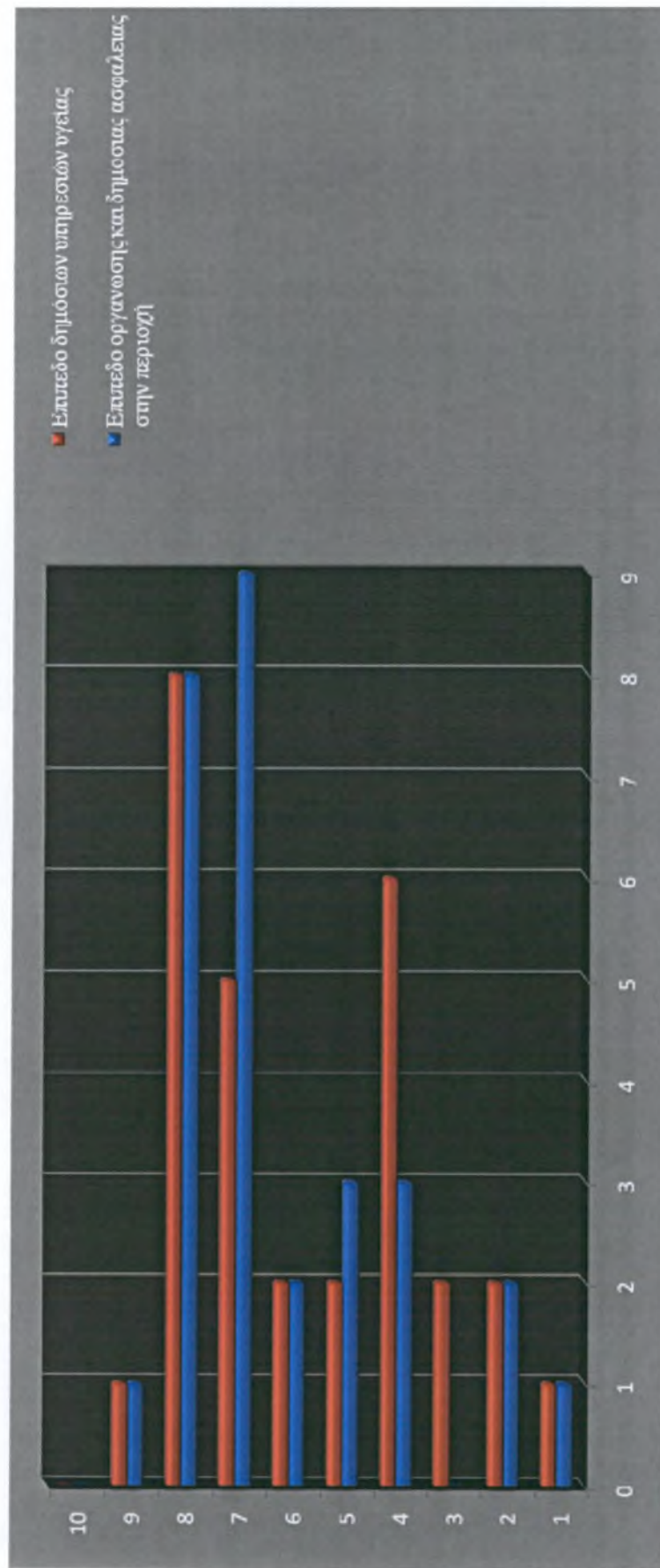
(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

Γράφημα 8.4. Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-Υπηρεσίες Πελατών



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

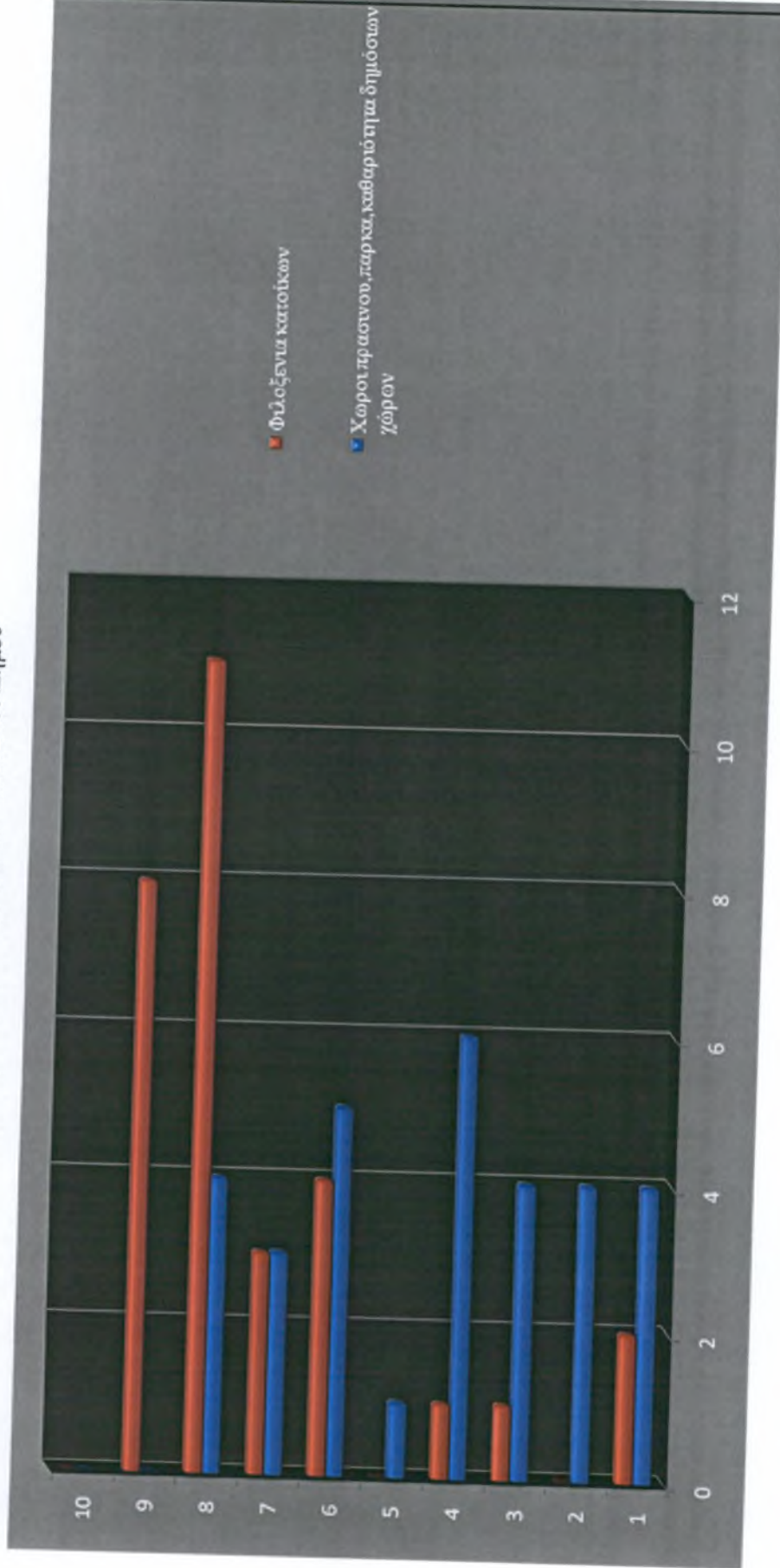
**Γράφημα 8.5.** Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-Ασφάλεια και κοινωνικές υπηρεσίες



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

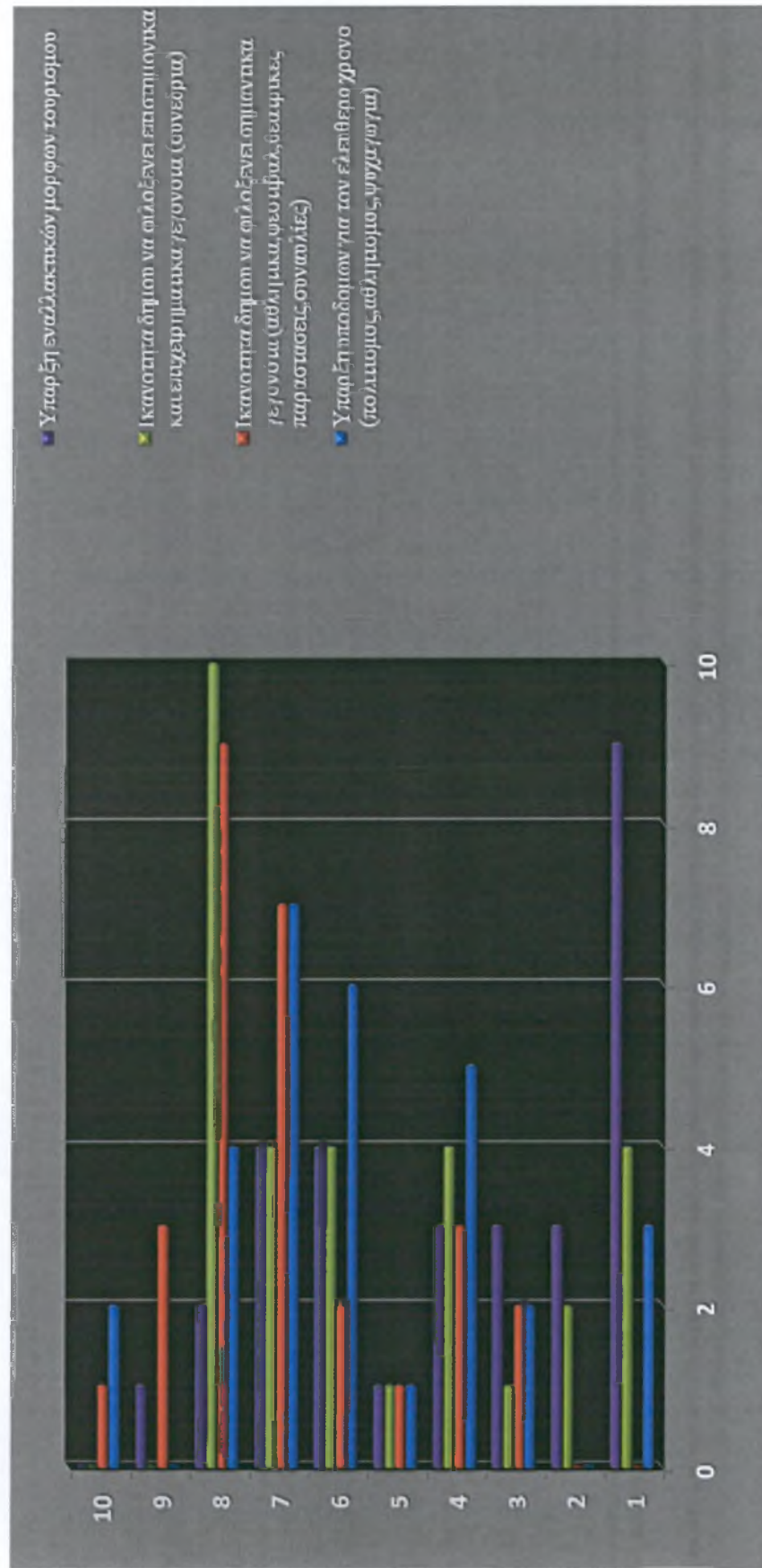


**Γράφημα 8.6** Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-Εικόνα του Δήμου

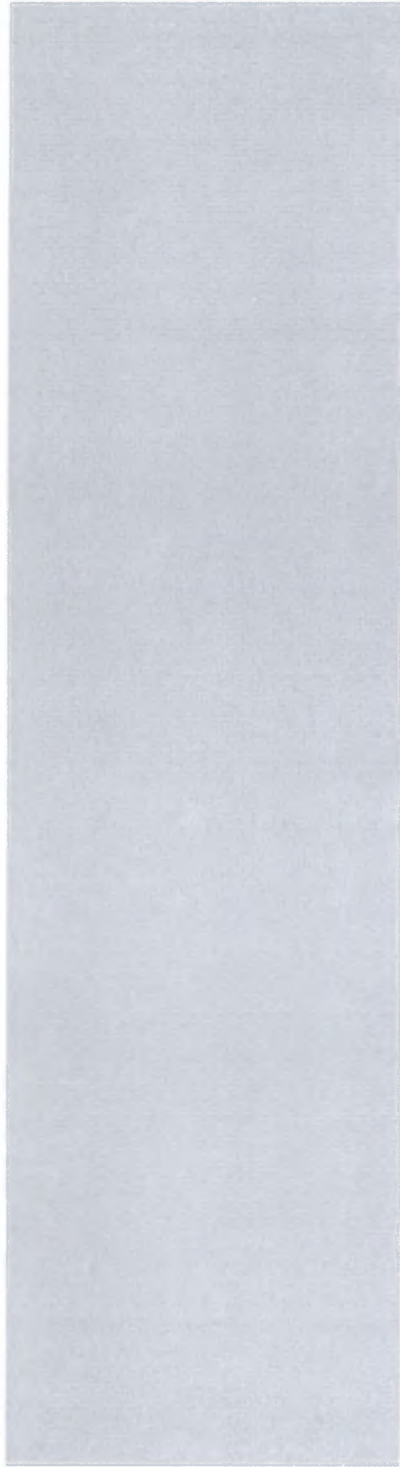


(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)

**Γράφημα 8.7.** Ικανότητα ΔΓ να ικανοποιήσει τις ανάγκες των επισκεπτών-Ελεύθερος χρόνος και ψυχαγωγία



(Πηγή: Ιδία επεξεργασία)



## Παράρτημα (4) Στατιστικών - Πινάκων





## Μεγέθη Πληθυσμού 1991 κατά Περιφέρεια

ΑΤΤΙΚΗΣ	3.369.000				
<b>Κ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ</b>	<b>1.737.000</b>				
Δ.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ	292.800	ΙΠΕΙΡΟΥ	339.200	ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ	191.000
Α.ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ & ΘΡΑΚΗΣ	574.300	ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ	605.700	ΒΟΡ. ΑΙΓΑΙΟΥ	189.500
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	731.200	ΣΤΕΛΛΑΔΑΣ	578.900	ΝΟΤ. ΑΙΓΑΙΟΥ	257.500
		ΔΥΤ.ΕΛΛΑΔΑΣ	702.000	ΚΡΗΤΗΣ	537.000

## Πίνακας 1.Πληθυσμοί κατά περιφέρεια,1991(Πηγή: ΕΣΥΕ, 1991 -επεξεργασία ΟΜΕΠ)

## Γιαννιτσά : 26296 κατοίκους

Δ.Δ. Αμπελειών : 1095 κατ.  
 Δ.Δ. Μελισσίου : 983 κατ.  
 Πενταπλάτανος : 956 κατ.  
 Παραλίμνη : 816 κατ.  
 Λαμیانό : 381 κατ.  
 Μεσιανό : 341 κατ.  
 Αρχοντικό : 231 κατ.  
 Λεπτοκαρυά : 215 κατ.  
 Ελευθεροχώρι : 93 κατ.  
 Ασβεσταριό : 35 κατ

## Πίνακας 2. Δημογραφικά στοιχεία ΔΓ και περιμετρικών οικισμών (Πηγή ΕΣΥΕ,2001)

## Κατάλογοι εγγραφών και διαγραφών επιχειρήσεων Γιαννιτσών (πηγή: επιμελητήριο Πέλλας)

ΜΠ	Εμπορικό
ΒΤΧ	Βιοτεχνικό
ΒΜΧ	Βιομηχανικό
ΕΞΓ	Εξαγωγικό
ΕΠΓ	Επαγγελματικό

## ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ 2006

## Εγγραφές κατά Τμήμα &amp; Νομική Μορφή

	ΒΜΧ	ΒΤΧ	ΕΜΠ	ΕΠΓ	ΣΥΝΟΛΟ
Α.Ε	0	3	2	1	6
ΑΤΟΜΙΚΗ	0	91	143	108	342
Ε.Π.Ε	0	0	7	3	10
Ε.Ε	0	3	3	3	9
ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	0	0	0	0	0
ΚΟΙΝΩΝΙΑ	0	0	0	0	0
ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ	0	1	1	0	2
Ο.Ε.	0	17	19	7	43
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	0	0	0	0	0
ΑΛΛΟ	0	0	1	0	1
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0</b>	<b>115</b>	<b>176</b>	<b>122</b>	<b>413</b>

Επιχειρήσεις 2006	εγγραφές
Εμπορικό	176
Βιοτεχνικό	115
Βιομηχανικό	0
Εξαγωγικό	-
Επαγγελματικό	122
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>413</b>

Διαγραφές κατά Τμήμα & Νομική Μορφή

	ΒΜΧ	ΒΤΧ	ΕΜΠ	ΕΠΓ	ΣΥΝΟΛΟ
Α.Ε	0	0	1	0	1
ΑΤΟΜΙΚΗ	0	54	81	61	196
Ε.Π.Ε	0	1	1	1	3
Ε.Ε	0	2	1	0	3
ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	0	0	0	0	0
ΚΟΙΝΩΝΙΑ	0	0	0	0	0
ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ	0	1	0	0	1
Ο.Ε.	0	12	8	12	32
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	0	0	0	0	0
ΑΛΛΟ	0	0	2	0	2
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0</b>	<b>70</b>	<b>94</b>	<b>74</b>	<b>238</b>

Εμπορικό	94
Βιοτεχνικό	70
Βιομηχανικό	0
Εξαγωγικό	-
Επαγγελματικό	74
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>238</b>



## ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ 2007

## Εγγραφές κατά Τμήμα &amp; Νομική Μορφή

	ΒΜΧ	ΒΤΧ	ΕΜΠ	ΕΠΓ	ΣΥΝΟΛΟ
Α.Ε	0	2	6	3	11
ΑΤΟΜΙΚΗ	0	61	140	105	306
Ε.Π.Ε	0	0	7	1	8
Ε.Ε	0	3	3	2	8
ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	0	0	0	0	0
ΚΟΙΝΩΝΙΑ	0	0	1	0	1
ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ	0	2	1	3	6
Ο.Ε.	0	34	20	23	77
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	0	0	0	0	0
ΆΛΛΟ	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0</b>	<b>102</b>	<b>178</b>	<b>137</b>	<b>417</b>

Εμπορικό	178
Βιοτεχνικό	102
Βιομηχανικό	0
Εξαγωγικό	-
Επαγγελματικό	137
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>417</b>

Διαγραφές κατά Τμήμα & Νομική Μορφή

	ΒΜΧ	ΒΤΧ	ΕΜΠ	ΕΠΓ	ΣΥΝΟΛΟ
Α.Ε	0	1	1	1	3
ΑΤΟΜΙΚΗ	0	45	82	58	185
Ε.Π.Ε	0	1	1	0	2
Ε.Ε	0	0	5	0	5
ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	0	0	0	0	0
ΚΟΙΝΩΝΙΑ	0	0	0	0	0
ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ	0	0	0	0	0
Ο.Ε.	0	11	14	8	33
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	0	0	0	0	0
ΆΛΛΟ	0	0	2	0	2
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>105</b>	<b>67</b>	<b>230</b>

Εμπορικό	105
Βιοτεχνικό	58
Βιομηχανικό	0
Εξαγωγικό	-
Επαγγελματικό	67
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>230</b>

## ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ 2008

## Εγγραφές κατά Τμήμα &amp; Νομική Μορφή

	ΒΜΧ	ΒΤΧ	ΕΜΠ	ΕΠΓ	ΣΥΝΟΛΟ
Α.Ε	0	1	5	2	8
ΑΤΟΜΙΚΗ	0	45	118	83	246
Ε.Π.Ε	0	1	5	2	8
Ε.Ε	0	2	3	2	7
ΚΑΠΡΟΝΟΜΙΑ	0	0	0	0	0
ΚΟΙΝΩΝΙΑ	0	0	0	1	1
ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ	0	2	4	0	6
Ο.Ε.	0	7	18	14	39
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	0	0	1	0	1
ΆΛΛΟ	0	0	2	0	2
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0</b>	<b>58</b>	<b>156</b>	<b>104</b>	<b>318</b>

Εμπορικό	156
Βιοτεχνικό	58
Βιομηχανικό	0
Εξαγωγικό	-
Επαγγελματικό	104
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>318</b>



## Διαγραφές κατά Τμήμα &amp; Νομική Μορφή

	ΒΜΧ	ΒΤΧ	ΕΜΠ	ΕΠΓ	ΣΥΝΟΛΟ
Α.Ε	0	2	2	0	4
Α'ΙΩΜΙΚΗ	0	166	223	271	661
Ε.Π.Ε	0	1	8	2	11
Ε.Ε	0	5	2	0	7
ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	0	1	0	0	1
ΚΟΙΝΩΝΙΑ	0	0	1	1	2
ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ	0	0	1	0	1
Ο.Ε.	0	23	37	16	76
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	0	0	0	0	0
ΑΛΛΟ	0	0	3	13	16
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>198</b>	<b>277</b>	<b>303</b>	<b>779</b>

Εμπορικό	277
Βιοτεχνικό	198
Βιομηχανικό	0
Εξαγωγικό	-
Επαγγελματικό	303
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>779</b>

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ 2009 έως 21/4/2009

## Εγγραφές κατά Τμήμα &amp; Νομική Μορφή

	ΒΜΧ	ΒΤΧ	ΕΜΠ	ΕΠΓ	ΣΥΝΟΛΟ
Α.Ε	0	1	0	0	1
ΑΤΟΜΙΚΗ	0	20	76	32	128
Ε.Π.Ε	0	0	3	2	5
Ε.Ε	0	0	0	1	1
ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	0	0	0	0	0
ΚΟΙΝΩΝΙΑ	0	0	0	0	0
ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ	0	0	3	0	3
Ο.Ε.	0	4	9	2	15
ΤΡΑΠΕΖΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	0	0	0	0	0
ΑΛΛΟ	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0</b>	<b>25</b>	<b>91</b>	<b>37</b>	<b>153</b>

Εμπορικό	91
Βιοτεχνικό	25
Βιομηχανικό	0
Εξοχολογικό	-
Επαγγελματικό	37
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>153</b>

## Διαγραφές κατά Τμήμα &amp; Νομική Μορφή

	ΒΜΧ	ΒΤΧ	ΕΜΠ	ΕΠΓ	ΣΥΝΟΛΟ
Α.Ε.	0	0	0	0	0
ΑΤΟΜΙΚΗ	0	12	26	12	50
Ε.Π.Ε	0	0	0	0	0
Ε.Ε.	0	0	0	1	1
ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ	0	0	0	0	0
ΚΟΙΝΩΝΙΑ	0	0	0	0	0
ΜΟΝΟΠΡΟΣΩΠΗ ΕΠΕ	0	0	0	0	0
Ο.Ε.	0	2	4	0	6
ΓΡΑΠΤΕΥΖΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	0	0	0	0	0
ΑΛΛΟ	0	0	0	0	0
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>0</b>	<b>14</b>	<b>30</b>	<b>13</b>	<b>57</b>

Εμπορικό	30
Βιοτεχνικό	14
Βιομηχανικό	0
Εξαγωγικό	-
Επαγγελματικό	13
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>57</b>



## ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΣ 1999

Ενεργές Επιχειρήσεις Δ.Ο.Υ. Γιαννιτσών 31/12/1999

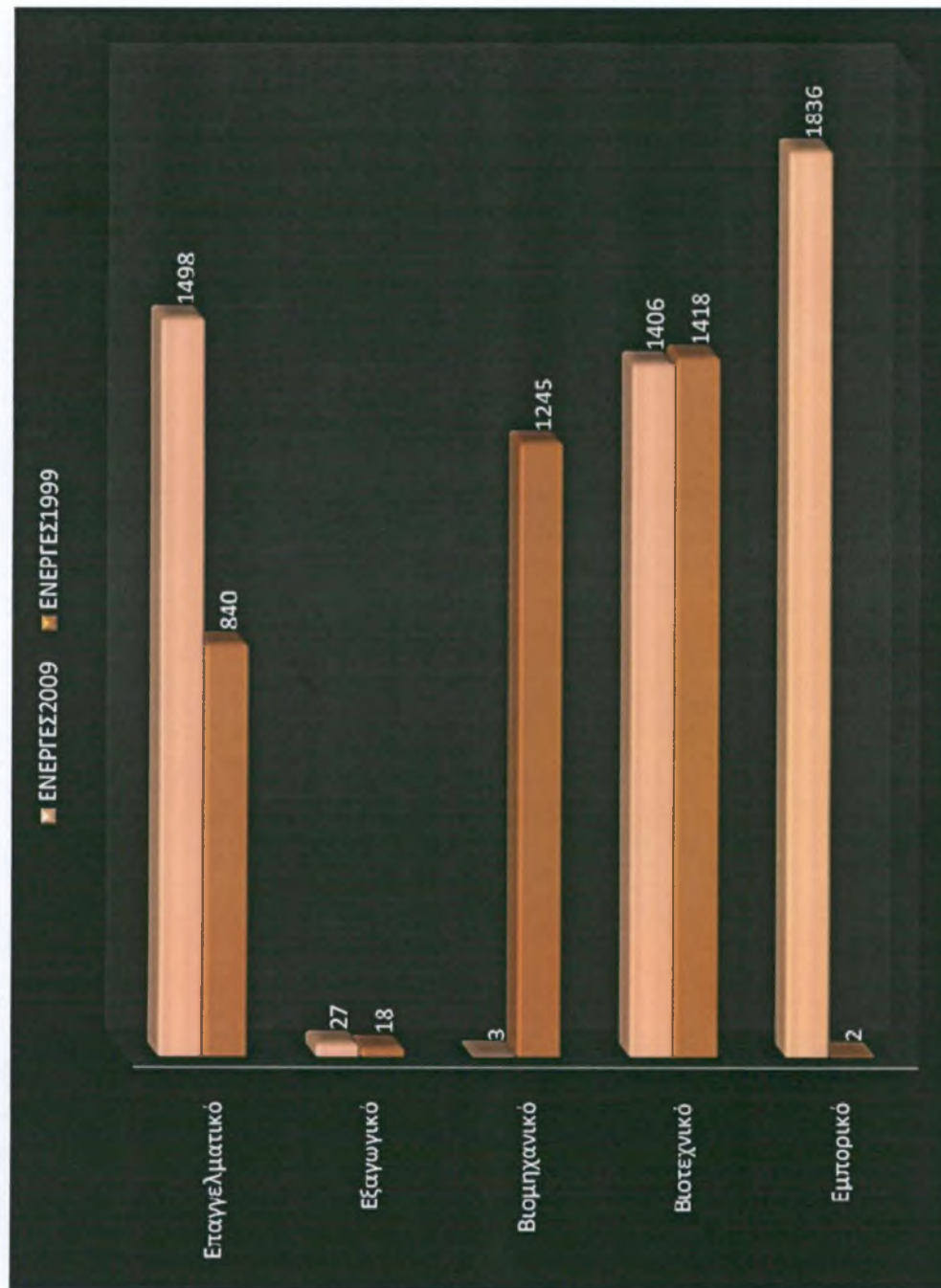
Εμπορικό	2
Βιοτεχνικό	1418
Βιομηχανικό	1245
Εξαγωγικό	18
Επαγγελματικό	840
ΣΥΝΟΛΟ	2.523

Ενεργές Επιχειρήσεις Δ.Ο.Υ. Γιαννιτσών 21/4/2009

Εμπορικό	1836
Βιοτεχνικό	1406
Βιομηχανικό	3
Εξαγωγικό	27
Επαγγελματικό	1498
ΣΥΝΟΛΟ	4.771



**Γράφημα 1.** Παράσταση εγγραφών-διαγραφών επιχειρήσεων ΔΟΥ Γιαννιτών 2006-2008 (ίδια επεξεργασία)



Γράφημα 2. Ενεργές επιχειρήσεις ΔΟΥ Γιαννιτσών ανά τομέα δραστηριότητας (ίδια επεξεργασία)



ΕΤΟΣ	ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΕΣ ΔΑΠΕΔΣ
1999	386
2000	458
2001	464
2002	480
2003	485
2004	565
2005	571
2006	442
2007	454
2008	412
Μ.ο.	471

**Πίνακας 3.** Αριθμός  
Οικοδομικών  
Αδειών 1999-2008  
(Πηγή :Πολεοδομία  
Γιαννιτσών)

ΕΤΟΣ	ΜΕ ΕΙΣΟΔΟ	ΧΩΡΙΣ ΕΙΣΟΔΟ	ΣΥΝΟΛΟ
2002	17925	16432	34357
2003	13392	12841	26233
2004	10722	12879	23601
2005	13705	12730	26435
2006	14352	14040	28392
2007	14309	14921	29230
2008	12069	15739	27808
Μ.ο.	13782	14123	27905

**Πίνακας 4.** Αρχαιολογικό  
μουσείο Πέλλας-  
Επισκεψιμότητα (Πηγή  
Αρχαιολογικό Μουσείο  
Πέλλας)

	Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης		
	1981	%	1991
Σύνολο τριτογενή τομέα	122.233	54,1	167.200
Βιομηχανία-Βιοτεχνία	76.248	33,7	68.987
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	225.990	100,0	257.365
Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθηνών			
	1981	%	1991
Σύνολο τριτογενή τομέα	611.398	60,4	743.241
Βιομηχανία-Βιοτεχνία	282.643	27,9	191.376
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	1.012.430	100,0	1.020.278
Σύνολο χώρας			
	1981	%	1991
Σύνολο τριτογενή τομέα	1.359.033	40,3	1.876.115
Βιομηχανία-Βιοτεχνία	664.322	19,7	534.734
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	3.370.218	100,0	3.421.518

Πηγή: ΕΣΥΕ, Απογραφή Πληθυσμού-Κατοικιών 1981, 1991

## Πίνακας 5. Οικονομικά ενεργός πληθυσμός στη μεταποίηση

και τον τριτογενή τομέα 1981 &amp; 1991

## Πίνακας 6. Έδρες και καταστήματα εντός και εκτός ΕΠΘ(1995)

(Πηγή : Κανκαλάς, 1999)

Νομοί	Έδρα στην ΕΠΘ και Καταστήματα* εκτός ΕΠΘ		Καταστήματα* στην ΕΠΘ και Έδρα εκτός ΕΠΘ	
	Αριθμός Καταστημάτων	%	Αριθμός Εδρών	%
Αιτωλίας	218	50,2	933	93,2
Αχαΐας	1	0,2	3	0,3
Γρεβενών	-	-	1	0,1
Δράμας	4	0,9	-	-
Έβρου	2	0,5	6	0,6
Ευβοίας	-	-	1	0,1
Ηλείδας	15	3,5	-	-
Ημαθίας	8	1,8	-	-
Ηρακλείου	40	9,2	-	-
Θεσσαλονίκης **	-	-	1	0,1
Ιωννίνων	14	3,2	8	0,8
Καβάλας	1	0,2	-	-
Καρδίτσας	5	1,2	1	0,1
Καστοριάς	1	0,2	-	-
Κίρκιρας	8	1,8	2	0,2
Κιλκίς	10	2,3	5	0,5
Κοζάνης	17	3,9	5	0,5
Λαρίσης	-	-	1	0,1
Λασιθίου	-	-	2	0,2
Λέσβου	5	1,2	5	0,5
Μαγνησίας	6	1,4	4	0,4
Σάμης	10	2,3	6	0,6
Πάλης	13	3,0	4	0,4
Περίας	4	0,9	1	0,1
Ροδόλης	2	0,5	1	0,1
Ρόδου	9	2,1	4	0,4
Σερρών	4	0,9	-	-
Τρικάλων	33	7,6	6	0,6
Χαλκιδικής	1	0,2	1	0,1
Χανίων	3	0,7	-	-
Εξωτερικό	434	100	1.001	100

\* Καταστήματα, Εκδόσεις, Αποθήκες, Γραφεία, Εργαστήρια, κ.ά.

\*\* Υπόλοιπο Νομού εκτός ΕΠΘ

Πηγή: Επεξεργασία αρχείου επιχειρήσεων ICAP 1995

ΧΩΡΟΙ ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΥΜΜΕΤΕΧΟΝΤΩΝ
Δήμος Γιαννιτσών	10
Δημοτική Επιχείρηση Πολύπλευρης Ανάπτυξης Γιαννιτσών	1
Δημοτική Επιχείρηση Ύδρευσης και αποχέτευσης Γιαννιτσών	1
Νομαρχιακή Διεύθυνση Πολεοδομίας	6
Νομαρχιακή Διεύθυνση Γεωργίας	7
Ιστορική και Λαογραφική Εταιρεία ο Φύλιππος	1
Δημοτική Βιβλιοθήκη Γιαννιτσών	1
Δίκτυο Πολιτών για το Περιβάλλον	1
Γραφείο Τουριστικής Προβολής και Πολιτιστικής Ανάπτυξης	2
Αρχαιολογικό Μουσείο Πέλλας	2
Συμβουλευτικό Κέντρο Στήριξης Οικογένειας	1
Αστυνομική Διεύθυνση	2
Παιδαγωγική Εταιρεία	1
Εμπορικός Σύλλογος	1
Θεατρικό εργαστήρι	1
Ποντιακός Σύλλογος	1
Πολιτιστικός Σύλλογος Πέλλα	1
Νοσοκομείο Γιαννιτσών	1
Επιμελητήριο Πέλλας	1
ΣΥΝΟΛΟ	42

Πίνακας 7. Χώροι συμπλήρωσης και αριθμός συμμετεχόντων (ιδία επεξεργασία)



“Μια δεύτερη μικρή παραμυθένια επτάλοφος , με τους λιθόστρωτους δρόμους της με τα σαν παλάτια τζαμιά της με τους ψηλούς μιναρέδες των. εξετάζοντας την μεγάλη έκταση τη θα έλεγες ότι έχει 60 -70 χιλ. κατοίκους σου κόβονται τα πόδια για να πας από την παλιά άροστρα ως τον καινούργιο συνοικισμό των εκ Βουλγαρίας προσφύγων .και όμως αριθμεί σχετικά λίγες χιλιάδες .το κεντρικότερο και καλύτερο μέρος της είναι ο χασάνες ένα αυτοσχέδιο σταυροδρόμι της μικρής μας επταλόφου. Πολλά ιδρύματα της και εσωτερικά έργα μαρτυρούν ότι δεν είναι καθόλου παραμελημένη από τον δήμο. η κίνηση της μικρά .η αριστοκρατία της μεγάλη και εκλεκτή. Γενικά μια καλή γεωργική επαρχιακή πόλη.”

Μενέλαος Λουντέμης

Εφημερίδα αγροτική ιδέα Έδεσσα 15-7-1928



Εικόνα οπισθόφυλλου. Πανοραμική φωτογραφία εποχής των Γιαννιτσών (Πηγή : Γιαννιτσά, Ιστορικό Φωτογραφικό Λεύκωμα)



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ



004000104707