χώρος

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΕΥΧΟΣ 43 ΈΤΟΣ 2026
ISSUE YEAR
ISSN: 1109 – 5008
e-ISSN: 2944 - 9847

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξη

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρος

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ

Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ

http://www.aeihoros.gr

e-mail: aeihoros@uth.gr

Επιμέλεια έκδοσης: Νεκταρία Σαρρή

Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς-Παναγιώτης Μανέτος

αειχώρος, 43

Περιεχόμενα

Καυκαλάς Γρηγόρης, Πιτσιάβα - Λατινοπούλου Μάγδα 6

Συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας: δύστροπα προβλήματα και διδάγματα από τη Θεσσαλονίκη

Ποζουκίδου Γεωργία, Σαλεπάκη Ασημένια 33

Πρόθεση συμμετοχής πολιτών σε έργα αστικής ανάπλασης. Η περίπτωση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης

Παπαθανασίου Μαρίνα, Ασπρογέρακας Ευάγγελος 59

Οι προοπτικές πολλαπλής χρήσης του θαλάσσιου χώρου μέσα από την ευρωπαϊκή ερευνητική εμπειρία

Ανδρικοπούλου Ελένη, Γιαννακού Αθηνά, Καυκαλάς Γρηγόρης, Πιτσιάβα – Λατινοπούλου Μάγδα 83

Εξελικτικός στρατηγικός σχεδιασμός: ενιαία θεώρηση αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας με αναφορά στη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης

Ευτυχιάδου Ουρανία, Ασπρογέρακας Ευάγγελος 103

Διαχρονική διερεύνηση των θεσμικών διαστάσεων της αυθαίρετης δόμησης στην Ελλάδα

Γουργιώτης Ανέστης, Γεμενετζή Γεωργία 127

Επανεξετάζοντας τον χωρικό σχεδιασμό μέσα από την ευρωπαϊκή και ελληνική εμπειρία: από την Διακήρυξη των Δελφών στην «Πυξίδα» του Χωρικού Σχεδιασμού

ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

Καυκαλάς Γρηγόρης 151

Anastasia Panori (2024). Digitally Disrupted Space: Proximity and New Development Opportunities for Regions and Cities. Routledge, pages 229

Συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας: δύστροπα προβλήματα και διδάγματα από τη Θεσσαλονίκη

Καυκαλάς Γρηγόρης

Ομότιμος Καθηγητής, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μάγδα

Ομότιμη Καθηγήτρια, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Περίληψη

Το άρθρο εξετάζει τις προκλήσεις και τα προβλήματα που προκύπτουν από τη συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και αστικής κινητικότητας και διερευνά τον ρόλο του χωρικού σχεδιασμού στην επίλυσή τους. Εκτός από την εισαγωγή και τα συμπεράσματα, αποτελείται από δύο κύρια μέρη. Στο πρώτο μέρος περιγράφεται το φαινόμενο της συνεξέλιξης αστικής ανάπτυξης και αστικής κινητικότητας ως πηγή αλλά και ως πλαίσιο επίλυσης των σύνθετων προβλημάτων που αναδύονται. Προϋπόθεση είναι η διάγνωση των αλληλεξαρτήσεων και η αποδόμηση των προβλημάτων στο πλαίσιο ενός εξελικτικού σχεδιασμού. Το δεύτερο μέρος παρακολουθεί την ιστορική διαδρομή της συνεξέλιξης αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας με πεδίο εμπειρικής αναφοράς τη Θεσσαλονίκη, διακρίνοντας τέσσερις περιόδους. Η πρώτη περίοδος (1912-1949) αναφέρεται στην ανάδυση της Θεσσαλονίκης ως σημαντικού εθνικού κέντρου. Ακολουθεί η περίοδος 1950-1980, η οποία χαρακτηρίζεται από τη συνεχή οικονομική ανάπτυξη και τη σταδιακή κυριαρχία του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Η επόμενη περίοδος (1981-2009) σηματοδοτείται από το όραμα ανάδειξης της πόλης σε μητρόπολη των Βαλκανίων. Τέλος, κατά την πιο πρόσφατη περίοδο (2010-2024), η Θεσσαλονίκη βιώνει τις συνέπειες διαδοχικών κρίσεων, αλλά και την προσπάθεια ανάκαμψης και επανεκκίνησης της πόλης. Στα συμπεράσματα συνοψίζονται οι προκλήσεις και αντλούνται διδάγματα από την εμπειρία της Θεσσαλονίκης υπό το πρίσμα της συνεξέλιξης και υπογραμμίζεται η ανάγκη υιοθέτησης μιας εξελικτικής προσέγγισης χωρικού σχεδιασμού με στρατηγικό προσανατολισμό και μακροπρόθεσμη προοπτική.

Λέξεις κλειδιά

Συνεξέλιξη, Αστική ανάπτυξη, Αστική κινητικότητα, Δύστροπα προβλήματα, Εξελικτικός σχεδιασμός, Ιστορική διαδρομή Θεσσαλονίκης.

Co-evolution of Urban Development and Mobility: Wicked Problems and Lessons from Thessaloniki

Abstract

This article explores the challenges and problems arising from the co-evolution of urban development and urban mobility, highlighting the role of spatial planning in addressing them. In addition to the introduction and conclusions, the article is structured in two main parts. The first part describes the co-evolution of urban development and mobility as both a source of complexity and a framework for addressing the problems that emerge. A key prerequisite is the diagnosis of interdependencies and the deconstruction of problems within an evolutionary planning perspective. The second part traces the historical trajectory of this co-evolution in the case of Thessaloniki, used as an empirical reference, distinguishing four main periods. The first period (1912–1949) focuses on the city's emergence as an important national center. The second (1950–1980) is marked by dynamic economic growth and the gradual dominance of the private automobile. The third period (1981–2009) reflects the city's aspiration to become a major Balkan metropolis. Finally, the most recent period (2010–2024) is shaped by successive crises, along with efforts for recovery and revitalization. The conclusions summarize the challenges, draw lessons from Thessaloniki's experience, and emphasize the need to adopt an evolutionary, strategically oriented, and long-term approach to spatial planning.

Keywords

Co-evolution, Urban development, Urban mobility, Wicked problems, Evolutionary planning, Historical trajectory of Thessaloniki.

1.Εισαγωγή: διάρθρωση και περιεχόμενο

Η συνεξέλιξη της αστικής ανάπτυξης και της αστικής κινητικότητας καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τη λειτουργικότητα, τη βιωσιμότητα και την ποιότητα ζωής στις πόλεις. Πολλές σύγχρονες προσεγγίσεις αντιλαμβάνονται αυτή την αλληλεξάρτηση όχι απλώς ως ζήτημα γένεσης και κάλυψης των αναγκών μετακίνησης, αλλά και ως μέσο επίτευξης ευρύτερων στόχων βιωσιμότητας και ανθεκτικότητας, προσαρμοσμένων στις ιδιαιτερότητες κάθε πόλης. Στο πλαίσιο αυτό, η περίπτωση της Θεσσαλονίκης αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα. Η κατά κανόνα μη σχεδιασμένη και διάχυτη αστική εξάπλωση, η καθυστέρηση στην υλοποίηση μεγάλων έργων υποδομής και η ανεπάρκεια εναλλακτικών επιλογών μετακίνησης πέραν του αυτοκινήτου, έχουν οδηγήσει στην εμφάνιση και διαιώνιση προβλημάτων, που δυσκολεύουν την καθημερινότητα των πολιτών, επιβαρύνουν το περιβάλλον και περιορίζουν τη συνολική ανάπτυξη της πόλης.

Το παρόν άρθρο εξετάζει σε δύο μέρη τις θεωρητικές πτυχές και τις εμπειρικές εκδηλώσεις αυτών των προβλημάτων, προκειμένου να αντλήσει ιδέες και τεκμήρια για τη διαμόρφωση ρεαλιστικών και αποτελεσματικών πολιτικών.

Το πρώτο μέρος, «εξελικτικός χωρικός σχεδιασμός και δύστροπα αστικά προβλήματα», εξετάζει γενικά το φαινόμενο της συνεξέλιξης αστικής ανάπτυξης και αστικής κινητικότητας, έχοντας στόχο αφενός την κατανόηση της γένεσης των σχετικών προβλημάτων και αφετέρου τη σκιαγράφηση ενός πλαισίου για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των παρεμβάσεων που επιχειρούν να τα αντιμετωπίσουν, ακολουθώντας τρία διακριτά βήματα.

Το πρώτο βήμα, «ο δύστροπος χαρακτήρας των αστικών προβλημάτων κινητικότητας», εισάγει τη διάκριση μεταξύ «απλών» προβλημάτων, τα οποία έχουν σαφείς αιτίες και μπορούν να επιλυθούν με δοκιμασμένες μεθόδους, και «δύστροπων» προβλημάτων τα οποία χαρακτηρίζονται από πολυπλοκότητα, αβεβαιότητα και αλληλεξαρτήσεις, καθιστώντας δύσκολη την επίλυσή τους με συμβατικές προσεγγίσεις. Το δεύτερο βήμα «προσεγγίσεις επίλυσης: από τις λάθος απαντήσεις στα σωστά ερωτήματα», τονίζει τη σημασία της προσαρμοστικότητας στη διαχείριση των δύστροπων προβλημάτων. Υπογραμμίζει την αποτυχία των παραδοσιακών, «εκ των άνω» προσεγγίσεων, που προωθούν τεχνοκρατικά προκατασκευασμένες απαντήσεις χωρίς να λαμβάνουν υπόψη τις τοπικές ανάγκες και ιδιαιτερότητες. Τέλος το τρίτο βήμα, «εξελικτική προσέγγιση και αποδόμηση των δύστροπων προβλημάτων», εστιάζει στα βασικά χαρακτηριστικά που πρέπει να έχει ένας εξελικτικός χωρικός σχεδιασμός ώστε να διαχειρίζεται την αβεβαιότητα των δύστροπων προβλημάτων μέσω της συνεχούς αναπροσαρμογής των στόχων.

Το δεύτερο μέρος, «η Θεσσαλονίκη σε κίνηση: αλληλεπιδράσεις και μετασχηματισμοί», παρακολουθεί τη συνεξέλιξη της αστικής ανάπτυξης και της αστικής κινητικότητας έχοντας ως πεδίο εμπειρικής παρατήρησης και αναφοράς την περιοχή της Θεσσαλονίκης από το 1912 έως τα μέσα της τρίτης δεκαετίας του 21ου αιώνα, διακρίνοντας τέσσερις διαδοχικές ιστορικές περιόδους.

Η πρώτη περίοδος, «η ανάδυση ενός εθνικού κέντρου», καλύπτει τα έτη 1912-1949, από την απελευθέρωση της πόλης το 1912-1913 και την ενσωμάτωσή της στην Ελλάδα, έως το τέλος του Εμφυλίου το 1949. Η δεύτερη περίοδος, «ανάπτυξη και κυριαρχία του αυτοκινήτου» (1950-1980), χαρακτηρίζεται από τη συνεχή οικονομική μεγέθυνση, τα κύματα εσωτερικής και εξωτερικής μετανάστευσης, την επιβολή της επτάχρονης στρατιωτικής δικτατορίας το 1967 και την αποκατάσταση της δημοκρατίας το 1974. Η τρίτη περίοδος, «το όραμα μιας μητρόπολης των Βαλκανίων» (1981-2009), ξεκινά με την ένταξη της Ελλάδας στην ΕΟΚ την 1η Ιανουαρίου 1981 και ακολουθούν η εντατικοποίηση των μεταναστευτικών εισροών, ιδίως τη δεκαετία του 1990 από τις χώρες του πρώην Σοσιαλιστικού Μπλοκ, η ένταξη στη Ζώνη του Ευρώ το 2001 και η διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004, πριν καταλήξει με την εκδήλωση της κρίσης χρέους το 2009. Η τέταρτη περίοδος, «από την κρίση στην επανεκκίνηση της πόλης», αναφέρεται στην περίοδο μετά το 2010, η οποία χαρακτηρίζεται από την προσπάθεια διαχείρισης της οικονομικής κρίσης, τα διαδοχικά μνημόνια δημοσιονομικής εποπτείας, την πανδημία COVID-19 και τις προσπάθειες ανάκαμψης μετά το 2019.

Στην ενότητα των συμπερασμάτων αντλούνται, τέλος, διδάγματα από την εμπειρία της Θεσσαλονίκης, της οποίας η διαδρομή αποτυπώνει χαρακτηριστικά τη διαρκή αναζήτηση λύσεων και την προσπάθεια προσαρμογής στις διαρκώς μεταβαλλόμενες προκλήσεις. Η εξέλιξη της πόλης, σε συνάρτηση με τις αλλαγές στις ανάγκες και τους τρόπους μετακίνησης, αναδεικνύει την αλληλεπίδραση ανάμεσα στην αστική ανάπτυξη και τις μεταφορές. Η πρώτη διαμορφώνει τα χαρακτηριστικά της ζήτησης για μετακινήσεις, ενώ οι δεύτερες επηρεάζουν τη δομή και τη φυσιογνωμία της πόλης, δημιουργώντας έναν δυναμικό κύκλο μετασχηματισμού. Όταν οι παρεμβάσεις αγνοούν ότι η ρίζα των προβλημάτων έγκειται στη δυναμική συνεξέλιξη της αστικής ανάπτυξης και της κινητικότητας, καταλήγουν σε περιπτωσιακές ή προκατασκευασμένες απαντήσεις, παραμένοντας αποσπασματικές και ανεπαρκείς. Η αντιμετώπιση αυτών των σύνθετων και επίμονων ζητημάτων προϋποθέτει προσεκτική διάγνωση και αποδόμησή τους, στο πλαίσιο μιας συνολικής και μακροπρόθεσμης εξελικτικής στρατηγικής.

2.Εξελικτικός χωρικός σχεδιασμός και δύστροπα αστικά προβλήματα

2.1 Ο δύστροπος χαρακτήρας των αστικών προβλημάτων

Είναι γενικά αποδεκτό ότι για ορισμένα προβλήματα υπάρχουν αποτελεσματικές λύσεις, οι οποίες μπορούν να εφαρμοστούν με επιτυχία στην πράξη. Πρόκειται για προβλήματα, τα οποία αν και δεν είναι απαραίτητα εύκολα, μπορούν να χαρακτηριστούν «απλά» με την έννοια ότι έχουν σαφείς αιτίες και μπορούν να επιλυθούν με την εφαρμογή κάποιας δοκιμασμένης μεθοδολογίας, τεχνικής ή διαδικασίας (Stahl, 2014). Η τεχνική εμπειρογνωμοσύνη και οι τυποποιημένες διαχειριστικές προσεγγίσεις είναι συνήθως επαρκείς και οι λύσεις μπορούν να αξιολογηθούν αντικειμενικά ως σωστές ή λανθασμένες, βάσει της απόδοσής τους έναντι των επιθυμητών αποτελεσμάτων. Ωστόσο, μια σειρά άλλων προβλημάτων χαρακτηρίζεται από την περίπλοκη και μεταβαλλόμενη φύση τους. Πρόκειται για προβλήματα που δεν έχουν σαφή ορισμό, ούτε γνωστές μεθοδολογίες επίλυσης και μπορούν να χαρακτηριστούν ως «δύστροπα».

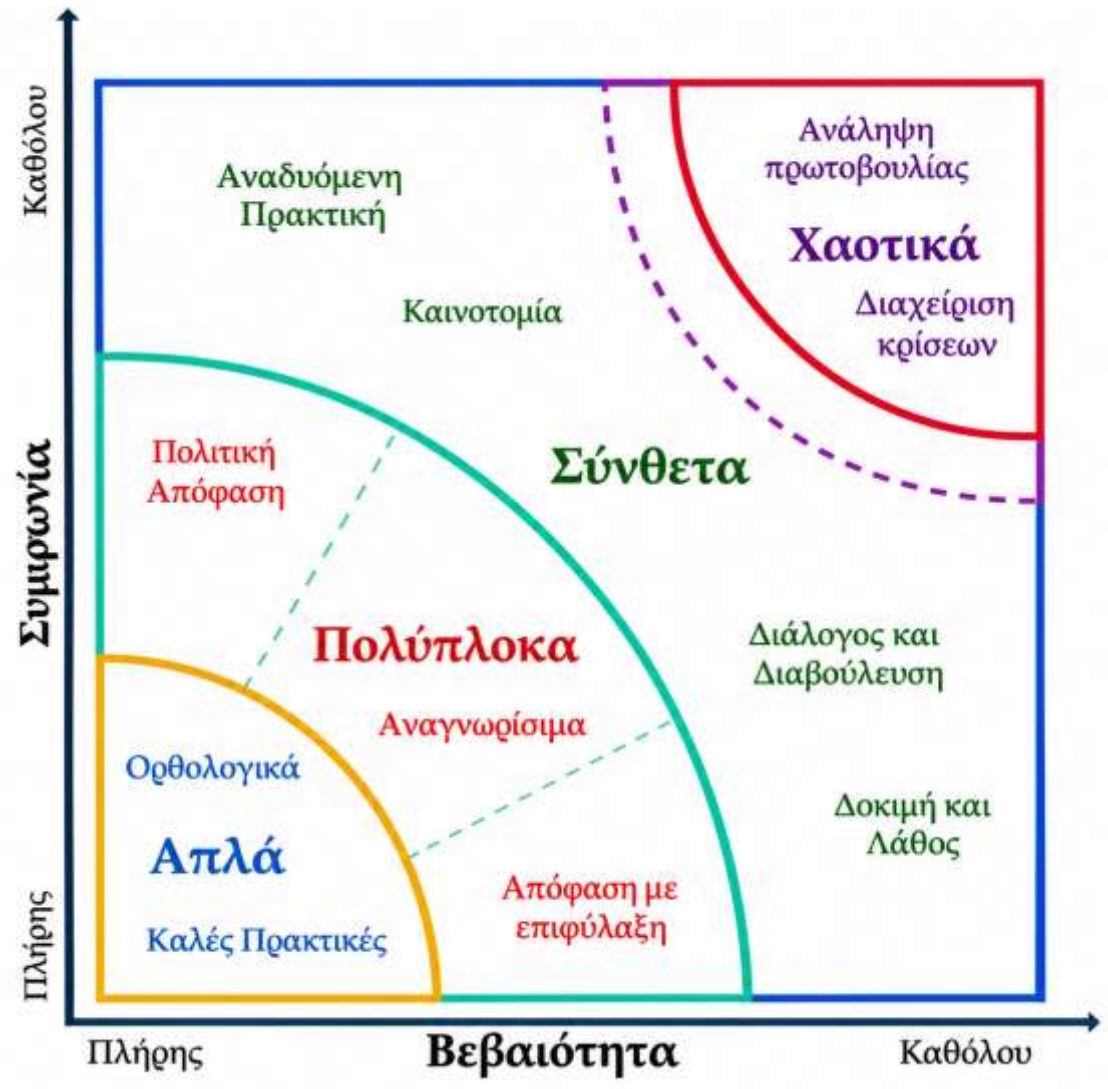
Η αρχική θεώρηση των προβλημάτων του χωρικού σχεδιασμού ως «δύστροπων προβλημάτων» έγινε από τους Rittel & Webber οι οποίοι διατύπωσαν τα βασικά χαρακτηριστικά τους, μεταξύ των οποίων είναι ότι δεν έχουν σαφή διατύπωση, ότι είναι μοναδικά, ότι δεν υπάρχουν γνωστά κριτήρια ορθότητας ή λάθους των λύσεων που προτείνονται και ότι αποτελούν συμπτώματα άλλων προβλημάτων. Αυτά τα δύστροπα προβλήματα, χαρακτηρίζονται από την πολυπλοκότητά τους, την αβεβαιότητα και την αλληλεξάρτηση των παραγόντων που τα συγκροτούν και από το γεγονός ότι δεν μπορούν να επιλυθούν με τυπικά ορθολογικές και τεχνοκρατικές μεθόδους (Rittel & Webber, 1973). Η έννοια των «δύστροπων προβλημάτων» έχει επανεξεταστεί και επεκταθεί στη συνέχεια με πολλούς τρόπους οι οποίοι συγκλίνουν στην εκτίμηση ότι για την επίλυσή τους απαιτούν συμμετοχικές, καινοτόμες, ευέλικτες και προσαρμοστικές διαδικασίες και στρατηγικές (Coyne, 2005; Skaburskis, 2008; Head, 2019).

Σε αστικά περιβάλλοντα τα δύστροπα προβλήματα εκδηλώνονται συχνά ως ζητήματα που εκτείνονται σε διάφορους τομείς, όπως οι κοινωνικοοικονομικές συνιστώσες της προσβασιμότητας, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή οι αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των χρήσεων γης και των υποδομών μεταφορών. Πρόκειται για ζητήματα τα οποία δεν έχουν κάποιο κριτήριο οριστικής λύσης και συνήθως απαιτούν συνεχή διαχείριση, καθώς οι προσπάθειες επίλυσής τους εκθέτουν άλλα, βαθύτερα ζητήματα, οδηγώντας σε έναν αέναο κύκλο προβλημάτων και απαντήσεων (Andersson & Törnberg, 2018). Επειδή τα αστικά προβλήματα είναι πολλών και διαφορετικών ειδών, η κατανόηση των χαρακτηριστικών τους αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την αναζήτηση και επιλογή των κατάλληλων προσεγγίσεων (Intezari & Pauleen, 2019).

Η διάκριση των προβλημάτων είναι κρίσιμης σημασίας, καθώς λύσεις που μπορεί να είναι επαρκείς για τα «απλά» προβλήματα ενδέχεται να αποδειχθούν ανεπαρκείς ή ακόμη και

αντιπαραγωγικές όταν εφαρμόζονται σε «δύστροπα» προβλήματα (Grint, 2008; Kosunen & Hirvonen-Kantola, 2020). Η διάκριση μεταξύ απλών και δύστροπων προβλημάτων δεν είναι μια ακαδημαϊκή άσκηση, αλλά μια απαραίτητη εισροή στη λήψη αποφάσεων για την αντιμετώπιση των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν οι πόλεις. Η κατανόηση του κατά πόσον ένα πρόβλημα είναι απλό ή δύστροπο μπορεί να διαμορφώσει την προσέγγιση και την εφαρμογή μιας πολιτικής, ξεκινώντας από τις απλές εφαρμογές τεχνικών γνώσεων έως τις πιο λεπτές και προσαρμοστικές στρατηγικές που εμπλέκουν ένα ευρύτερο σύνολο ενδιαφερομένων και απαιτούν καινοτόμες και ευέλικτες διαδικασίες σχεδιασμού (Bertolini, 2007; Roggema, 2014). Ένας τρόπος κατηγοριοποίησης των προβλημάτων είναι η μήτρα πολυπλοκότητας Stacey (Stacey, 2007). Πρόκειται για ένα εργαλείο υποστήριξης της λήψης αποφάσεων που χαρακτηρίζει τα προβλήματα με βάση τη συμφωνία για τους στόχους και τη βεβαιότητα για τις μεθόδους επίλυσής τους (Σχήμα 1).

Σχήμα 1. Μήτρα πολυπλοκότητας Stacey. Πηγή: Stacey (2007). Ιδία επεξεργασία.



Σε αυτό το πλαίσιο, η κατανόηση των σύνθετων προβλημάτων που απορρέουν από τη συνεξέλιξη της αστικής ανάπτυξης και της κινητικότητας αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την αποτελεσματική αντιμετώπισή τους. Σε ιστορική προοπτική, από τα πρώτα λιθόστρωτα μονοπάτια έως τα σύγχρονα συστήματα μεταφορών που ανταποκρίνονται σε ολοένα πιο σύνθετες οικονομικές και κοινωνικές ανάγκες, η χωρική οργάνωση των οικισμών, τα δίκτυα υποδομών και τα μέσα μεταφοράς

εξελίσσονται παράλληλα, μέσω μιας διαρκούς διαδικασίας προσαρμογής. Ωστόσο, κατά την πορεία αυτής της εξέλιξης, νέα προβλήματα ανακύπτουν, καθιστώντας αναγκαία τη συνεχή επαναξιολόγηση τόσο των θεωρητικών προσεγγίσεων όσο και των πρακτικών επίλυσής τους (Wegener & Fuerst, 2004). Η μαζική παραγωγή επιβατικών αυτοκινήτων που ξεκίνησε στις αρχές του 20ου αιώνα, σηματοδότησε τη θεαματική αύξηση της ατομικής κινητικότητας η οποία, σε συνδυασμό με την αύξηση του πληθυσμού και την αστικοποίηση, διευκόλυνε ή/και προκάλεσε την προαστιακή επέκταση των πόλεων. Αυτές οι τάσεις που είχαν ως συνέπεια τη δημιουργία περισσότερων και μεγαλύτερου μήκους μετακινήσεων, συνοδεύτηκαν από σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις , όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η αυξημένη ενεργειακή κατανάλωση, τα τροχαία ατυχήματα και η περιβαλλοντική ρύπανση (Newman & Kenworthy, 1989; McIntosh et al., 2014; Mendiola, González & Cebollada, 2015).

Η αλληλεπίδραση οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων, σε συνδυασμό με τις τεχνολογικές εξελίξεις στις υποδομές και τα συστήματα μεταφορών, μεταβάλλουν διαρκώς την ισορροπία μεταξύ της ζήτησης και της προσφοράς διαφορετικών μέσων μετακίνησης (Wegener, 2013). Σε αυτό το πλαίσιο η συνεξέλιξη των μορφών αστικής ανάπτυξης και των τρόπων αστικής κινητικότητας αναφέρεται στη διασυνδεδεμένη και αμοιβαία ανάπτυξη μεταξύ της αστικής χωρικής οργάνωσης και των τρόπων με τους οποίους οι άνθρωποι και τα αγαθά κινούνται μέσα στο αστικό περιβάλλον. Βασικές προκλήσεις αποτελούν η εξασφάλιση της βιωσιμότητας των πόλεων και της ισότιμης πρόσβασης όλων των πολιτών σε υπηρεσίες κινητικότητας, ώστε να αποφευχθούν κοινωνικοί αποκλεισμοί και ανισότητες (Jones, 2014; Dumbaugh & Marshall, 2018).

Στον πυρήνα της προσπάθειας για την αντιμετώπιση αυτών των αναμφισβήτητα δύστροπων προβλημάτων ήταν η ανάπτυξη των μαζικών μέσων μεταφοράς (λεωφορεία, τρένα, τραμ και μετρό) με σκοπό να ανταποκριθούν στις ανάγκες και να εξισορροπήσουν τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις (Bassolas et al., 2019). Ωστόσο, οι ψηλοί ρυθμοί αστικοποίησης και αστικής ανάπτυξης σε όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα, ξεπερνούσαν συνεχώς τις δυνατότητες των συστημάτων μεταφοράς να καλύψουν τις αυξανόμενες ανάγκες, καθιστώντας αναγκαία τη συνεχή προσαρμογή τους. Αυτά τα προβλήματα, τα οποία εμφανίζονταν με διαφορετική μορφή και ένταση σε όλες τις πόλεις, έγιναν ιδιαίτερα έντονα και είχαν συχνά επείγοντα χαρακτήρα στις μεγάλες πόλεις των αναπτυσσόμενων χωρών (Cervero, 2013; Lotero Velez, Darler & Gunn, 2019).

Σταδιακά και ιδιαίτερα από τις αρχές του 21ου αιώνα, οι προσπάθειες αντιμετώπισης των προβλημάτων που αναδύονταν από τη σχέση αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας μετατοπίστηκαν από την έμφαση στην κάλυψη των αναγκών μετακίνησης προς τους πιο σύνθετους στόχους προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας και ενίσχυσης της βιωσιμότητας των πόλεων. Στο πλαίσιο αυτό, ιδέες για νέες μορφές αστικής ανάπτυξης, όπως η «συμπαγής πόλη» ή η «πόλη των 15 λεπτών», επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν τα πιο σύνθετα προβλήματα με περιορισμό των αναγκών μετακίνησης μέσω των κατάλληλων μορφών χωρικής οργάνωσης. Επιπλέον πολλές πόλεις επιδίωξαν τη μείωση της χρήσης του αυτοκινήτου, αξιοποιώντας πέραν της ενίσχυσης των μέσων μαζικής μεταφοράς και τεχνολογικές καινοτομίες, όπως έξυπνες υποδομές, ηλεκτρικά οχήματα και πλατφόρμες κοινής χρήσης (Jones, 2014; Schweitzer & Nanumyan, 2016).

Η δυνατότητα πρόσβασης και επεξεργασίας μεγάλων δεδομένων και η χρήση τεχνητής νοημοσύνης, επιτρέπουν πλέον τη διαχείριση της κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο, παρέχοντας εξατομικευμένες λύσεις που ενισχύουν την ευελιξία και τη βιωσιμότητα (Sdoukopoulos et al., 2018; Allam & Sharifi, 2022). Η ενσωμάτωση των τεχνολογικών εξελίξεων στην αστική κινητικότητα έχει αλυσιδωτές επιπτώσεις στην αστική ανάπτυξη, τις δυνατότητες και τη συμπεριφορά των μετακινούμενων, καθιστώντας αναγκαία την επανεξέταση του χωρικού σχεδιασμού, ο οποίος προσανατολίζεται όλο και περισσότερο στη δημιουργία έξυπνων, βιώσιμων και δυναμικών πόλεων, με αυξανόμενη ευαισθητοποίηση σχετικά με τις κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις της κινητικότητας (United Nations Human Settlements Programme, 2013; Sdoukopoulos et al., 2019; Miskolczi et al., 2021).

2.2 Προσεγγίσεις επίλυσης: από τις λάθος απαντήσεις στα σωστά ερωτήματα

Τα δύστροπα προβλήματα απαιτούν μια προσαρμοστική προσέγγιση στη χάραξη πολιτικής, εμπλέκοντας τα ενδιαφερόμενα μέρη σε μια διαδικασία που αναγνωρίζει την αλληλεξάρτηση των προβλημάτων. Αυτή η προσέγγιση θα πρέπει να περιλαμβάνει την κατανόηση της δυσκολίας των προβλημάτων, την ετοιμότητα επεξεργασίας προσωρινών λύσεων και αποδοχή της αβεβαιότητας προκειμένου οι παρεμβάσεις να διαθέτουν ευελιξία προσαρμογής στα αναδυόμενα δεδομένα και τη μεταβαλλόμενη αστική δυναμική (Balla et al., 2022; Chan & Xiang, 2022). Επιπλέον θα πρέπει να εξετάζεται ο τρόπος με τον οποίον η πολυπλοκότητα και η αβεβαιότητα των δύστροπων προβλημάτων επηρεάζουν την αποτελεσματικότητα των στρατηγικών, ιδίως σε σχέση με την προώθηση της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης (Hanson, 2019).

Ο χωρικός σχεδιασμός βασίζεται συχνά σε προσεγγίσεις «εκ των άνω», όπου οι αποφάσεις λαμβάνονται κεντρικά, έχουν κανονιστικό χαρακτήρα και εφαρμόζονται ακολουθώντας ένα προκαθορισμένο σχέδιο. Ο καθορισμός αυστηρών κανόνων οργάνωσης των χρήσεων γης προκειμένου να ελεγχθεί η μορφή και το περιεχόμενο της αστικής ανάπτυξης, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της μεθόδου. Αντίστοιχα, στον κυκλοφοριακό σχεδιασμό, η «εκ των άνω» οπτική επιδιώκει να διαχειριστεί την κινητικότητα με την επιβολή κανονισμών και την ιεράρχηση των δικτύων των μεταφορικών υποδομών. Αν και αυτός ο τρόπος σχεδιασμού μπορεί να είναι τυπικά ορθολογικός, αποδεικνύεται συχνά ανεπαρκής καθώς δεν έχει ευελιξία προσαρμογής στις μεταβαλλόμενες ανάγκες, τις αλληλεξαρτήσεις και την πολυπλοκότητα των δύστροπων προβλημάτων (Καυκαλάς, 2015; 2022). Απέναντι στις αποτυχίες των «εκ των άνω συστημικών προσεγγίσεων έχουν αναπτυχθεί σύγχρονες προσεγγίσεις χωρικού σχεδιασμού, όπως ο συμμετοχικός σχεδιασμός και ο σχεδιασμός με τεκμήρια, οι οποίες επιχειρούν να αντιμετωπίσουν τις ελλείψεις και τις αδυναμίες που έχουν διαπιστωθεί εισάγοντας ένα ευέλικτο και προσαρμοστικό πλαίσιο βασισμένο στη χρήση εμπειρικών δεδομένων και δεικτών για την αξιολόγηση και διαμόρφωση χωρικών παρεμβάσεων (Kafkalas & Pitsiava, 2023).

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός περιλαμβάνει όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των κατοίκων, σε όλα τα στάδια της διαδικασίας λήψης αποφάσεων και σχεδιασμού, προωθώντας μια πιο δημοκρατική προσέγγιση. Η συμμετοχική προσέγγιση έχει δείξει ότι αυξάνει την ενεργή συμμετοχή και την ικανοποίηση της κοινότητας, με την προϋπόθεση ότι οι κάτοικοι κατανοούν πότε και πώς λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες και οι προτιμήσεις τους που αποτελούν κρίσιμες και ιδιαίτερα σημαντικές παραμέτρους για τον σχεδιασμό, διασφαλίζοντας έτσι ότι οι λύσεις γίνονται αποδεκτές και υποστηρίζονται από την κοινότητα (Healey, 1998). Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η διερεύνηση της συμπεριφοράς, της ικανοποίησης και των προσδοκιών των πολιτών με τρόπο που να παράγει αποτελέσματα κατάλληλα για εισροή σε μελλοντικές πολεοδομικές αποφάσεις (Latinopoulos, 2022).

Από την άλλη πλευρά, ο σχεδιασμός με τεκμήρια χρησιμοποιεί μεγάλα δεδομένα ενσωματώνοντας ως εισροή τη συμπεριφορά των πολιτών σε πραγματικό χρόνο για την τροφοδότηση των διαδικασιών λήψης αποφάσεων, θεμελιώνοντας έτσι τις προτεραιότητες πολιτικής σε μια περισσότερο έγκαιρη και έγκυρη διάγνωση της αστικής δυναμικής. Ειδικά στον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας, η ανάλυση μεγάλων δεδομένων σε πραγματικό χρόνο μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να βελτιστοποιήσει τις διαδρομές, να προβλέψει τα πρότυπα κυκλοφορίας και να καθοδηγήσει την ανάπτυξη των δημόσιων συγκοινωνιών και των δικτύων για την καλύτερη κάλυψη της πραγματικής ζήτησης (Davoudi, 2006; Pitsiava & Kafkalas, 2017; Kafkalas & Pitsiava, 2023).

Επιπλέον, σε καταστάσεις κρίσης, όπως φάνηκε κατά την πανδημία COVID-19, η δυνατότητα απόκτησης γνώσης μέσω άμεσης επεξεργασίας των συνεχώς νέων δεδομένων που προκύπτουν, επιτρέπει να διαμορφώνονται έγκαιρα οι κατάλληλες σχεδιαστικές προτάσεις και να γίνονται οι απαραίτητες πολιτικές παρεμβάσεις για την αντιμετώπιση των κινδύνων και των προκλήσεων. Τα τεκμήρια θα πρέπει να επικαιροποιούνται συνεχώς και να κατευθύνουν τον σχεδιασμό και τις

πολιτικές έτσι ώστε ένα πολύπλοκο εξελικτικό σύστημα όπως είναι η πόλη, να προσαρμόζεται συνεχώς και να λειτουργεί αποτελεσματικά (Καυκαλάς & Πιτσιάβα, 2018; Πιτσιάβα, 2022). Η δυσκολία αντιμετώπισης των δύστροπων προβλημάτων επηρεάζει την «κουλτούρα σχεδιασμού», δηλαδή τις αντιλήψεις που επικρατούν στην κοινότητα των εμπλεκόμενων ειδικών, οι οποίοι μπορεί να την αντιλαμβάνονται ως αντικειμενική αδυναμία ή να την αποδίδουν σε εξωγενείς περιορισμούς του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου ή των πιέσεων ομάδων συμφερόντων (Τασοπούλου, 2015). Όμως ανεξάρτητα από την εσωτερική συνοχή των μεθόδων και την αποτελεσματικότητα των πρακτικών που χρησιμοποιεί ο χωρικός σχεδιασμός, υπάρχουν πολλές περιπτώσεις όπου προκύπτει αναντιστοιχία μεταξύ των προβλεπόμενων και των πραγματικών αναγκών των κατοίκων μιας πόλης. Στην περίπτωση της κάλυψης των αναγκών κινητικότητας για παράδειγμα, αυτή η αναντιστοιχία οδηγεί είτε στην υποχρησιμοποίηση των δικτύων και μέσων μεταφοράς είτε στην κυκλοφοριακή συμφόρηση και την υπερπλήρωσή τους καθώς και στην ανισότητα πρόσβασης μεταξύ περιοχών και ομάδων του πληθυσμού.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας σύγχρονης μεθόδου για την επίλυση αστικών προβλημάτων μέσω προσαρμοστικού σχεδιασμού που συνδυάζει τη συμμετοχικότητα και την τεχνολογική καινοτομία, είναι τα αστικά εργαστήρια πραγματικής ζωής (Living Labs). Στο Μόναχο, για παράδειγμα, έχει επιχειρηθεί η γεφύρωση του χάσματος μεταξύ του στρατηγικού μακροπρόθεσμου πολεοδομικού σχεδιασμού και της δυναμικής ανάπτυξης του τομέα της κινητικότητας μέσω του συντονισμού διαφορετικών τύπων "Ζωντανών Εργαστηρίων" (Mück, Helf & Lindenau, 2019). Σε μια άλλη περίπτωση, στο Bauhaus Mobility Lab στην πόλη Erfurt, αξιοποιείται η ανάλυση μεγάλων δεδομένων και η τεχνητή νοημοσύνη σε μια ενοποιημένη πλατφόρμα επικοινωνίας η οποία ενσωματώνει την κινητικότητα και την ενέργεια για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις (Frey et al., 2022).

Οι δυνατότητες ενσωμάτωσης διεπιστημονικών λύσεων σε αυτούς τους καινοτόμους χώρους είναι σημαντικές. Τα "Ζωντανά Εργαστήρια" χρησιμεύουν ως πλατφόρμες για τη συν-δημιουργία γνώσης, με την ανταλλαγή εμπειριών σε διάφορους τομείς, διευκολύνουν την προσαρμογή μέσω πειραματισμού και μάθησης, τροφοδοτώντας ευρύτερες διαδικασίες μετάβασης στην αστική βιωσιμότητα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το πρότυπο των superblocks του Smart City Living Lab της Βαρκελώνης που ενοποιεί μικρές ομάδες οικοδομικών τετραγώνων σε μία «υπεργειτονιά» στην οποία περιορίζεται η διέλευση οχημάτων, απελευθερώνεται δημόσιος χώρος και μειώνεται ο θόρυβος και η ρύπανση ενθαρρύνοντας τις μετακινήσεις με ποδήλατο ή πεζή (Castrezzati, 2023).

Η σύνθετη σχέση μεταξύ συγκοινωνιακής υποδομής και χωρικής οργάνωσης διαμεσολαβείται από την προσπελασιμότητα, η οποία συνδέει τις χρήσεις γης με τις μορφές κινητικότητας. Η κατανόηση των αλληλεπιδράσεων απαιτεί προσεγγίσεις που λαμβάνουν υπόψη τόσο την εμπλοκή ποικίλων κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών παραγόντων όσο και τη χρονική υστέρηση με την οποία εμφανίζονται τα αποτελέσματα. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί μια προσέγγιση, η οποία στηρίζεται σε έναν διπλό βρόχο παραγωγής και επαγωγής: ο παραγωγικός βρόχος αξιοποιεί θεωρητικά μοντέλα για την πρόβλεψη των επιδράσεων των παρεμβάσεων (ex-ante), ενώ ο επαγωγικός βασίζεται στην αξιολόγηση των επιπτώσεων ήδη εφαρμοσμένων σχεδίων (ex-post), συμβάλλοντας στον αναστοχασμό των μοντέλων και τον ανασχεδιασμό μελλοντικών παρεμβάσεων. Οι δείκτες λειτουργούν ως μηχανισμοί παρατήρησης και κατανόησης των μεταβολών, και οφείλουν να προσαρμόζονται στο εκάστοτε χωρικό και κοινωνικό πλαίσιο. Η προσέγγιση αυτή δεν αποσκοπεί σε οριστικές ή καθολικές λύσεις, αλλά συνιστά εργαλείο δυναμικής αναπροσαρμογής των σχεδίων στις εκάστοτε κοινωνικο-χωρικές συνθήκες, ενισχύοντας την ενσωμάτωση της γνώσης, τη διαφάνεια και τη συναίνεση στον χωρικό σχεδιασμό (Καυκαλάς & Πιτσιάβα 2013; 2018; Kafkalas & Pitsiava, 2023).

Αυτές οι εναλλακτικές προσεγγίσεις είναι ενδεικτικές της αναγνώρισης ότι η συνεξέλιξη των αστικών χώρων και των συστημάτων κινητικότητας έχει καθοριστική σημασία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων, αναγνωρίζοντας ταυτόχρονα την ανάγκη να ληφθούν υπόψη η τεχνολογική καινοτομία, οι κοινωνικές ανάγκες και οι στόχοι βιωσιμότητας (Von Wirth et al., 2019). Παράλληλα

επιχειρούν να διασφαλίσουν ότι η τεχνολογία ανταποκρίνεται στις ανάγκες των χρηστών και καλλιεργούν μια αίσθηση ταύτισης και αποδοχής των λύσεων μεταξύ των μελών της κοινότητας. Η αποτελεσματικότητα των σύγχρονων μεθοδολογιών στην αντιμετώπιση των προβλημάτων αστικής κινητικότητας είναι εμφανής στην ανάπτυξη πιο ευέλικτων και ανθεκτικών συστημάτων μεταφορών που εξυπηρετούν καλύτερα τις ποικίλες ανάγκες ενός αστικού πληθυσμού (Hartmann, 2012).

2.3 Εξελικτική προσέγγιση και αποδόμηση των δύστροπων προβλημάτων

Η πλήρης και επαρκής διάγνωση των δύστροπων προβλημάτων που προκύπτουν από τη συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και αστικής κινητικότητας είναι καθοριστικής σημασίας για την αποτελεσματική αντιμετώπισή τους. Τα δύστροπα προβλήματα απαιτούν μια προσέγγιση που λαμβάνει υπόψη την αλληλεξάρτηση και τη δυναμική των επιμέρους στοιχείων ενός συστήματος και προϋποθέτει τη βαθύτερη κατανόηση των αιτίων και των επιπτώσεων με τη συνεργασία μεταξύ διαφορετικών επιστημονικών κλάδων για την αποφυγή διάθεσης πόρων στη διαμόρφωση αποσπασματικών και αναποτελεσματικών πολιτικών (Walters & Holling, 1990; Walker et al., 2004; Levin et al., 2012). Ως πλέον κατάλληλη προτείνεται μια εξελικτική προσέγγιση οι βασικές συνιστώσες της οποίας θα πρέπει να περιλαμβάνουν τον συντονισμό μεταξύ διαφορετικών τομέων πολιτικής και επιπέδων διακυβέρνησης, την αναγνώριση της συνεξέλιξης πολλαπλών παραγόντων ως διαδικασίας με πολύπλοκες αιτιακές σχέσεις και αναδυόμενες συνέπειες, καθώς και την προσπάθεια διαχείρισης της αβεβαιότητας μέσω συστηματικής παρακολούθησης, αξιολόγησης και προσαρμογής στα πραγματικά δεδομένα (Walker et al., 2004; Davoudi, Brooks & Mehmood, 2013).

Η εφαρμογή πειραματικών στρατηγικών, η συνεχής αξιολόγηση των αποτελεσμάτων και η προθυμία για αναπροσαρμογές αποτελούν βασικά χαρακτηριστικά της εξελικτικής προσέγγισης. Στόχος της προσέγγισης είναι να κατευθύνει την εξέλιξη προς επιθυμητές κατευθύνσεις, μέσα από τη στρατηγική κατανόηση του ιστορικού και κοινωνικού πλαισίου, χωρίς να επιβάλλει αυστηρές δεσμεύσεις ή να προκαταλαμβάνει το τελικό αποτέλεσμα (Domingo & Beunen, 2013; Kosunen & Hirvonen-Kantola, 2020). Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής πρέπει να είναι πρόθυμοι να αναλάβουν ρίσκα και να επανεξετάσουν τις αποφάσεις τους καθώς προκύπτουν νέα δεδομένα. Η επιτυχία έγκειται στη δημιουργία ευέλικτων και ανθεκτικών πολιτικών που μπορούν να εξελιχθούν μαζί με τις ανάγκες της κοινωνίας.

Η χρήση σύγχρονων τεχνολογιών, όπως η τεχνητή νοημοσύνη, η ανάλυση μεγάλων δεδομένων και τα εργαλεία προσομοίωσης, μπορεί να υποστηρίξει την ανάλυση, την πρόβλεψη και την εφαρμογή λύσεων. Η αξιοποίηση δεδομένων σε πραγματικό χρόνο για την πρόβλεψη της κυκλοφοριακής συμφόρησης ή των επιπτώσεων μιας φυσικής καταστροφής επιτρέπει ταχύτερες και πιο ακριβείς παρεμβάσεις (Batty, 2018a; 2018b). Η εφαρμογή σύγχρονων προσεγγίσεων που συνδυάζουν συμμετοχικότητα, συστημική σκέψη και τεχνολογία μπορεί να οδηγήσει σε βιώσιμες λύσεις, παρά την εγγενή πολυπλοκότητα και αβεβαιότητα που τα χαρακτηρίζει (Ansell, Sørensen & Torfing, 2017; Turnheim, Berkhout & Kivimaa, 2018).

Το γεγονός ότι τα δύστροπα προβλήματα χαρακτηρίζονται από την αβεβαιότητα, την αλληλεξάρτηση και την πολυπλοκότητα, καθιστά την ολιστική αντιμετώπισή τους εξαιρετικά δύσκολη. Η αποδόμηση των δύστροπων προβλημάτων σε επιμέρους τμήματα αποτελεί μια ευρέως αναγνωρισμένη προσέγγιση για τη διαχείριση της πολυπλοκότητάς τους. Η διάσπασή τους σε μικρότερα, πιο διαχειρίσιμα ζητήματα επιτρέπει στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής και στους σχεδιαστές να επικεντρωθούν σε συγκεκριμένες πτυχές, κατανοώντας καλύτερα τις αιτίες και τις επιπτώσεις τους. Επιπλέον, δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης εξειδικευμένων λύσεων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες κάθε επιμέρους ζητήματος (Head & Alford, 2015).

Αν και η αποδόμηση βοηθά στη διαχείριση της πολυπλοκότητας, πρέπει να παραμένει ένα εργαλείο μέσα σε ένα πιο ευρύ πλαίσιο προσαρμοστικής και συνεργατικής διαχείρισης, ώστε να

αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις με έναν τρόπο που να ανταποκρίνεται στη δυναμική φύση των δύστροπων προβλημάτων (Williams & Hummelbrunner, 2011; Hartmann, 2012).

Η πολυπλοκότητα του συντονισμού, ιδίως όταν οι αρμοδιότητες είναι κατακερματισμένες σε πολλαπλά επίπεδα διακυβέρνησης, μπορεί να οδηγήσει σε αδράνεια ή ακόμη και αποδιοργάνωση, αν δεν διασφαλίζεται έγκαιρη και έγκυρη ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ όλων των εμπλεκομένων. Η δυσκολία αυτή εντείνεται από τις διαφορετικές περιόδους των χρηματοδοτικών προγραμμάτων, τις αποκλίσεις στις διαδικασίες αδειοδότησης και υλοποίησης ανάλογα με τη φύση του έργου, καθώς και από τη διαφοροποίηση της προτεραιοποίησης με βάση το κόστος και τους διαθέσιμους πόρους. Η έλλειψη σταθερότητας και ο μακροχρόνιος χαρακτήρας των παρεμβάσεων ενδέχεται να μειώσουν την αποτελεσματικότητά τους, εάν δεν συνοδεύονται από σαφείς κατευθύνσεις και στρατηγικές προτεραιότητες στο κατάλληλο επίπεδο. Τέλος, η διατήρηση της ευελιξίας μπορεί να μεταφραστεί σε αποσπασματική εφαρμογή πολιτικών, εάν δεν υποστηρίζεται από ένα ενιαίο πλαίσιο δράσης που λαμβάνει υπόψη την πολυπλοκότητα, τη δυναμική και τη χρονική διάσταση των προβλημάτων.

Συμπερασματικά, η εξελικτική προσέγγιση βασίζεται σε ένα ευέλικτο στρατηγικό πλαίσιο που μπορεί να προσαρμόζεται στις αλλαγές και να έχει ευρεία πολιτική και κοινωνική αποδοχή. Για να είναι αποτελεσματική, χρειάζεται επαρκείς πόρους, κατάλληλη τεχνογνωσία και σταθερή στήριξη σε μακροπρόθεσμη προοπτική.

3. Η Θεσσαλονίκη σε κίνηση: αλληλεπιδράσεις και μετασχηματισμοί

3.1 Η ανάδυση ενός εθνικού κέντρου: 1912-1949

Κατά τον 19ο αιώνα η Θεσσαλονίκη εξελίσσεται σε κομβικό εμπορικό κέντρο της Μεσογείου και των Βαλκανίων. Ως τη δεκαετία του 1870 παραμένει εντός των μεσαιωνικών τειχών σε έκταση 300 εκταρίων, με αραιά κατοικημένη περιφέρεια. Η καθαίρεση των τειχών και οι οθωμανικές μεταρρυθμίσεις επιταχύνουν την επέκταση, με νέες προκυμαίες, ευθυγραμμισμένους δρόμους και σύγχρονες υποδομές (Καραδήμου-Γερολύμπου, 1995). Στις αρχές του 20ού αιώνα αναπτύσσονται κυρίως στα δυτικά οι πρώτες βιομηχανίες και νέες σιδηροδρομικές και λιμενικές εγκαταστάσεις που συνδέουν διεθνώς την πόλη η οποία συγκεντρώνει περίπου 135.000 κατοίκους (Παπαμίχος, 2011). Η πόλη αποκτά δημόσιες συγκοινωνίες με ιππήλατο τραμ το 1893 που ηλεκτροδοτείται το 1908, ενισχύοντας την αστική επέκταση (Νανιόπουλος & Ναλμπάντης, 2003).

Με την απελευθέρωση (1912) η Θεσσαλονίκη, ως εξωστρεφής πόλη έκτασης 600 εκταρίων και περίπου 160.000 κατοίκων, επιδιώκει τον εκσυγχρονισμό διατηρώντας έντονες αντιθέσεις: βιομηχανικές/στρατιωτικές χρήσεις στα δυτικά και μοντέρνα προάστια στα ανατολικά. Οι ανεπαρκείς δρόμοι και η πυκνή δόμηση δυσχεραίνουν την ανάπτυξη μέσων μεταφοράς (Καραδήμου-Γερολύμπου, 2008). Η πυρκαγιά του 1917 είναι ένα σημείο καμπής καθώς καταστρέφει περίπου 9.000 κτίρια σε 120 εκτάρια του ιστορικού κέντρου, αφήνοντας 70.000 αστέγους (Μαζάουερ, 2006). Ακολουθεί ριζικός ανασχεδιασμός: η «Διεθνής Επιτροπή Νέου Σχεδίου Θεσσαλονίκης» (1918) με ευθύνη των Ernest Hébrard και Thomas Mawson εισάγει γεωμετρική ρυμοτομία, ζωνοποίηση και σύγχρονες υποδομές, στοχεύοντας σε μια ευρωπαϊκού τύπου πόλη για τη μεσαία τάξη. Στη δεκαετία του 1920 βελτιώνονται το λιμάνι και οι σιδηρόδρομοι, δημιουργώντας το υπόβαθρο για την οικονομική αναζωογόνηση της Θεσσαλονίκης (Καραδήμου-Γερολύμπου, 2008).

Ακολούθησε η Μικρασιατική Καταστροφή (1922) και η ανταλλαγή πληθυσμών. Ο τουρκικός πληθυσμός αποχωρεί και εγκαθίστανται περίπου 117.000 πρόσφυγες ελληνικής καταγωγής, σχεδόν διπλασιάζοντας τον πληθυσμό. Οι νέοι οικισμοί οργανώνονται κυρίως στα όρια του αστικού ιστού από κρατικούς και διεθνείς φορείς, δημιουργώντας χώρο-κοινωνική διπολική δομή που θα διαρκέσει: υποβαθμισμένες προσφυγικές συνοικίες στην περιφέρεια και εκσυγχρονισμένο κέντρο (Hastaoglou-Martinidis, 2011; Σαββαΐδης, 2013). Οι πρόσφυγες αναζωογονούν την οικονομία με δεξιότητες και επιχειρηματικότητα. Το 1923 εμφανίζονται τα πρώτα μικρά αστικά λεωφορεία (5–7 θέσεων) και το

1925 ξεκινάει θαλάσσια συγκοινωνία προς τους ανατολικούς οικισμούς. Στη δεκαετία του 1930, σε μια πόλη με πληθυσμό πάνω από 230.000, οργανώνονται λεωφορειακές γραμμές (20–25 θέσεων) που υπερτερούν του τραμ χάρη στην ευελιξία τους.

Κατά την Κατοχή (1941–1944) η πόλη υφίσταται βαριές απώλειες, με κορυφαία τη μαζική εξόντωση της εβραϊκής κοινότητας (Μαζάουερ, 2006). Παρά τις απώλειες και τις ανακατατάξεις του Εμφυλίου (1945–1949), η Θεσσαλονίκη, πλέον με σχεδόν αμιγώς ελληνικό πληθυσμό, συνεχίζει ως σημαντικό οικονομικό, βιομηχανικό και διοικητικό κέντρο της χώρας.

3.2 Ανάπτυξη και κυριαρχία του αυτοκινήτου: 1950-1980

Την περίοδο 1950-1980 οι εντυπωσιακοί ρυθμοί οικονομικής ανάπτυξης, με τον μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ να κινείται έως τα μέσα της δεκαετίας του 1970 μεταξύ 6% και 7%, ανέδειξαν την Ελλάδα ως μία από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες οικονομίες παγκοσμίως (Alogoskoufis, 2021). Σε αυτό το γενικό πλαίσιο η Θεσσαλονίκη αποτέλεσε πόλο έλξης εσωτερικών μεταναστών και σημαντικών επενδύσεων. Αποτέλεσμα ήταν οι έντονες αλλαγές και μετασχηματισμοί της πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης. Τα διαδοχικά κύματα εσωτερικής μετανάστευσης, κυρίως από τους γειτονικούς νομούς της Βόρειας Ελλάδας, οδήγησαν σε συνεχή αύξηση του πληθυσμού. Μόνον ο κεντρικός δήμος Θεσσαλονίκης από 217.049 κατοίκους το 1950 σχεδόν διπλασιάζεται και φτάνει σε 406.413 κατοίκους το 1981 (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2021). Το 1981 ο συνολικός πληθυσμός των δήμων του πολεοδομικού συγκροτήματος είναι 706.180 κάτοικοι και της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης 808.916 κάτοικοι (Ανδρικοπούλου, 2015). Το μεγαλύτερο μέρος των νέων κατοίκων αυτής της περιόδου εγκαθίσταται στις βορειοδυτικές περιοχές, όπου συγκεντρώνονταν και οι περισσότερες παλιές και νέες βιομηχανικές και βιοτεχνικές δραστηριότητες (Καλογήρου, 1977; Ανδρικοπούλου, 2015). Οι ζώνες αυτές προσελκύουν καθημερινά μεγάλο αριθμό εργαζομένων και εμπορευματικών μεταφορών, χωρίς να διαθέτουν τις κατάλληλες υποδομές και τις απαραίτητες διασυνδέσεις μεταξύ των βασικών κόμβων (Ανδρικοπούλου, Καυκαλάς & Λαγόπουλος, 1979).

Στις κεντρικές περιοχές της Θεσσαλονίκης, η διαρκής αστική ανάπτυξη, η αύξηση του πληθυσμού και η συγκέντρωση εμπορικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων αντιμετωπίστηκαν κυρίως με αποσπασματικές παρεμβάσεις και με τη μαζική υιοθέτηση του μοντέλου της αντιπαροχής και της αστικής πολυκατοικίας. Οι νομοθετικές ρυθμίσεις του 1956 και του 1960, που επέτρεψαν υψηλούς συντελεστές δόμησης, επιτάχυναν την ανοικοδόμηση και ενίσχυσαν την πίεση προς κατεδάφιση μεγάλου αριθμού παλαιών κτιρίων, συμπεριλαμβανομένων και αξιόλογων κτισμάτων των αρχών του 20ού αιώνα. Οι νέες πολυκατοικίες, συχνά χαμηλής ποιότητας κατασκευής, εξυπηρετούσαν κυρίως τη μαζική εισροή εσωτερικών μεταναστών χαμηλού εισοδήματος, με αποτέλεσμα μια ιδιαίτερα πυκνή αστική διάρθρωση και σοβαρές ελλείψεις σε δημόσιους χώρους, υποδομές και βασικές εξυπηρετήσεις. Ο ρυθμός και ο χαρακτήρας αυτής της οικιστικής ανάπτυξης καθορίστηκαν σε μεγάλο βαθμό από εργολάβους και οικοπεδούχους, χωρίς συνολικό στρατηγικό σχεδιασμό (Καραδήμου-Γερολύμπου, 2008).

Παράλληλα πραγματοποιήθηκαν σημαντικές παρεμβάσεις υποδομής: διανοίξεις νέων οδών, απομάκρυνση του τραμ από το οδικό δίκτυο, καθώς και ανασχεδιασμοί σε μεγάλα αστικά σύνολα, όπως οι εκτάσεις του Πανεπιστημίου και της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης. Η πλέον χαρακτηριστική παρέμβαση της δεκαετίας του 1960 ήταν η δημιουργία της Νέας Παραλίας. Με επιχωματώσεις μήκους περίπου πέντε χιλιομέτρων, από τον Λευκό Πύργο έως την Καλαμαριά, διαμορφώθηκαν νέα οικοδομικά τετράγωνα, τα οποία παραχωρήθηκαν προς ανοικοδόμηση μέσω πλειστηριασμών, ενώ η νέα παραλιακή λεωφόρος αναδιαμόρφωσε ριζικά τη σχέση της πόλης με το θαλάσσιο μέτωπο, δημιουργώντας ένα εντελώς νέο αστικό τοπίο (Χαστάογλου, 2008).

Στο πεδίο των μετακινήσεων, από τα μέσα της δεκαετίας του 1950 τα λεωφορεία αναδεικνύονται στο κυρίαρχο μέσο μαζικής μεταφοράς, ενώ σταδιακά εμφανίζεται και η χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων από μικρό ακόμη ποσοστό μετακινούμενων. Περί το 1950 εκτιμάται ότι τα

δημόσια μέσα εξυπηρετούσαν περίπου το 70% των κατοίκων, τα ιδιωτικά μέσα κάλυπταν περί το 10%, ενώ οι περισσότερες μικρές μετακινήσεις γίνονταν με τα πόδια ή με ποδήλατο. Την ίδια περίοδο αναβιώνει και η θαλάσσια συγκοινωνία με ατμοκίνητα «βαποράκια», η οποία είχε ξεκινήσει τη δεκαετία του 1920, σταμάτησε στην Κατοχή και λειτούργησε εκ νέου στη συνέχεια μέχρι το 1971. Η επέκταση της χρήσης του Ι.Χ. και οι αυξανόμενες ανάγκες μετακινήσεων οδήγησαν το 1957 στην κυβερνητική απόφαση για πλήρη εγκατάλειψη του τραμ. Έκτοτε, τα λεωφορεία υπό τον νεοσύστατο Οργανισμό Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ο.Α.Σ.Θ.) αποτέλεσαν το μοναδικό μαζικό μέσο μεταφοράς (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2008).

Καθώς κορυφωνόταν η εξάρτηση από το Ι.Χ., στα τέλη της δεκαετίας του 1970 τα κυκλοφοριακά προβλήματα οξύνθηκαν, ιδίως στο κέντρο. Η μονοκεντρική διάρθρωση της πόλης, που συγκέντρωνε την πλειονότητα των επαγγελματικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, επιβάρυνε το κεντρικό οδικό δίκτυο, αύξησε τους χρόνους μετακίνησης και ανέδειξε την ανάγκη ενίσχυσης των δημόσιων συγκοινωνιών και ανάπτυξης εναλλακτικών μέσων. Η περίοδος σφραγίστηκε από τον καταστροφικό σεισμό του 1978, ο οποίος ανέδειξε τις δυσλειτουργίες του αστικού συστήματος, ιδίως την ανεπάρκεια δημόσιων χώρων, και ταυτόχρονα έθεσε τις βάσεις για ριζικές αλλαγές στη δομή και την οργάνωση του ιστού. Εμβληματική ήταν η διάνοιξη της Νέας Εγνατίας, που ανακούφισε σημαντικά το κυκλοφοριακό φορτίο από τους ελάχιστους παράλληλους άξονες της πόλης και επηρέασε καθοριστικά την εικόνα και τη λειτουργία της (Ανδρικοπούλου, 2010).

Η απουσία ενός συνεκτικού πολεοδομικού σχεδιασμού, ικανού να ανταποκριθεί στις ανάγκες της ταχείας ανάπτυξης, γίνεται εμφανής την περίοδο 1950–1980, όταν η πόλη υπερδιπλασιάζεται σε έκταση και πληθυσμό. Από το 1921, οπότε εγκρίθηκε το πρώτο σχέδιο πόλης, μέχρι το 1979 οι επεκτάσεις προχωρούσαν με αλλεπάλληλα Διατάγματα που, όπου ήταν εφικτό, ακολουθούσαν το σχέδιο Hébrard. Στο τέλος της περιόδου η επισήμως πολεοδομημένη έκταση ανέρχεται σε 3.972 εκτάρια, ενώ παράλληλα μια ευρεία βορειοδυτική ζώνη εκτός σχεδίου αναπτύσσεται ταχύτατα λόγω της εισροής νέων κατοίκων (Γιαννακού, 2008).

Η ένταση των προβλημάτων οδήγησε το 1966 στην ανάθεση της Χωροταξικής Μελέτης Θεσσαλονίκης (ΧΜΘ), η οποία αποτελεί και την πρώτη ολοκληρωμένη πρόταση χωρικού σχεδιασμού με ορίζοντες 10, 25 και 50 ετών (έως το 2015) της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης. Σε επίπεδο φιλοσοφίας, η ΧΜΘ υιοθέτησε τις αρχές του πολεοδομικού μοντερνισμού: τυπικές «γειτονιές», σαφείς ζώνες χρήσεων γης για βασικές λειτουργίες (κατοικία, αναψυχή, βιομηχανία) και διαχωρισμό/σύνδεση ζωνών μέσω ιεραρχημένων αξόνων κυκλοφορίας (Καυκαλάς, 2015). Η ΧΜΘ αν και δεν θεσμοθετήθηκε, αποτέλεσε σημαντική βάση αναφοράς ιδεών και προτάσεων για την πόλη.

Μετά την πτώση της επτάχρονης δικτατορίας (1967-1974) διαμορφώνονται οι προϋποθέσεις για νέες αναπτυξιακές κατευθύνσεις. Το 1978 ιδρύεται στο Υπουργείο Βόρειας Ελλάδας το Κλιμάκιο Οικισμού και αναγνωρίζεται η ανάγκη θεσμοθέτησης Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης. Παράλληλα επιχειρείται ένταξη στο σχέδιο πόλης των εκτεταμένων αυθαιρέτων στη βορειοδυτική περιφέρεια, ενώ στη νοτιοανατολική πλευρά εκδηλώνεται έντονο ενδιαφέρον αξιοποίησης μεγάλων ιδιοκτησιών με οικιστικές και εμπορικές χρήσεις. Το τέλος της δεκαετίας σηματοδοτεί μεταβατική φάση: οι θεσμικές παρεμβάσεις παραμένουν περιορισμένες, παρά τις νέες προοπτικές και τη διευρυνόμενη συνειδητοποίηση της ανάγκης για ολοκληρωμένο πολεοδομικό σχεδιασμό (Ανδρικοπούλου, Καυκαλάς & Λαγόπουλος, 1979; Yiannakou, 1993).

Κομβική υποδομή της περιόδου είναι η Εσωτερική Περιφερειακή Οδός, ο σχεδιασμός και η έναρξη υλοποίησης της οποίας στα τέλη του 1970 στοχεύουν αφενός στην αποσυμφόρηση του κέντρου (διερχόμενες ροές, σύνδεση βιομηχανικής δυτικά–κατοικίας νοτιοανατολικά) και αφετέρου στη διασύνδεση περιφερειακών περιοχών και εξωαστικών προορισμών (Χαλκιδική, Καβάλα, Πιερία). Ως το 1980 ολοκληρώνεται μόνο το δυτικό τμήμα (Μοναστηρίου–Λαγκαδά, 6,5 km). Έρευνες κατέδειξαν ότι η λειτουργία του ενίσχυσε κυρίως δραστηριότητες δευτερογενούς/τριτογενούς τομέα μέσω καλύτερης πρόσβασης στους εθνικούς άξονες (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 1984; Pitsiava-Latinopoulou & Giannopoulos, 1985).

Συνολικά, η περίοδος 1950-1980 χαρακτηρίστηκε από την σταδιακή επιδείνωση των κυκλοφοριακών προβλημάτων, που οφείλονταν στη σημαντική αύξηση του πληθυσμού και την ανεξέλεγκτη δόμηση, ειδικά στις περιφερειακές περιοχές οι οποίες αναπτύχθηκαν χωρίς τις απαραίτητες υποδομές μεταφορών, επιβαρύνοντας τις ήδη περιορισμένες δυνατότητες του αστικού δικτύου. Η κατάργηση του τραμ στην αρχή της περιόδου, επιδείνωσε την κατάσταση, αφήνοντας την πόλη με μοναδικό μέσο μαζικής μεταφοράς τα λεωφορεία και οδηγώντας σε μεγαλύτερη εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

3.3 Το όραμα μιας μητρόπολης των Βαλκανίων : 1981-2009

Η Θεσσαλονίκη βιώνει τη δεκαετία του 1980 ως περίοδο προετοιμασίας για το ευρωπαϊκό της μέλλον, καθώς το 1981 η Ελλάδα εντάσσεται στην Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ). Στη δεκαετία του 1990, η κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης και η διάλυση της Γιουγκοσλαβίας μεταβάλλουν ριζικά το γεωπολιτικό τοπίο, φέρνοντας στην πόλη νέες προκλήσεις και δυνατότητες. Το άνοιγμα των βόρειων συνόρων και η δυναμική πολιτική και οικονομική γεωγραφία της Ευρώπης προσδίδουν στη Θεσσαλονίκη αναβαθμισμένο ρόλο (Καυκαλάς, 2004). Η στρατηγική της θέση στους βασικούς αναπτυξιακούς άξονες (ΠΑΘΕ, Εγνατία) και η σύνδεσή της με τα πανευρωπαϊκά δίκτυα (άξονες Χ και IV) ενισχύουν τις προοπτικές ανάδειξής της σε μητροπολιτικό κόμβο διεθνούς ακτινοβολίας. Η διαπεριφερειακή, διαβαλκανική και ευρωπαϊκή λειτουργία της Θεσσαλονίκης και κατ' επέκταση της περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, εξαρτάται από την ενίσχυση και την οργάνωση των υποδομών της για συνδυασμένες μεταφορές (Καυκαλάς & Πιτσιάβα, 2004). Παράλληλα, τα μεταναστευτικά κύματα από τα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη επηρεάζουν σημαντικά την οικονομική και κοινωνική της δομή καθώς από φτηνό και περιθωριοποιημένο εργατικό δυναμικό, οι μετανάστες μετατρέπονται σταδιακά σε αναπόσπαστο κομμάτι της αστικής ζωής (Λαμπριανίδης & Χατζηπροκοπίου, 2008).

Η αστική ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης μετά το 1991 συνδέεται με σημαντικούς μετασχηματισμούς, ενώ οι σχέσεις της με τις μεταφορικές υποδομές παραμένουν πολυσύνθετες. Η εξέλιξη της χωρικής κατανομής του πληθυσμού αποτελεί ένδειξη της κλίμακας των φαινομένων, όπως είναι η διάχυση της κατοικίας και των τριτογενών δραστηριοτήτων εκτός του κεντρικού δήμου, σε πολλές περιαστικές περιοχές. Από το 1981 και εξής, ο πληθυσμός του δήμου Θεσσαλονίκης μειώνεται σταθερά, φτάνοντας από 406.000 σε 325.000 κατοίκους το 2011. Η πληθυσμιακή εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης, σύμφωνα με την οριοθέτηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου του 1985, την περίοδο 1981–2011 χαρακτηρίζεται από έντονη εσωτερική ανακατανομή. Το ποσοστό συμμετοχής του δήμου στον συνολικό πληθυσμό της ευρύτερης περιοχής Θεσσαλονίκης μειώνεται από 50,2% το 1981 σε μόλις 31% το 2011. (Απογραφές Πληθυσμού -Κατοικιών 1981; 1991; 2001; 2011).

Το παρατηρούμενο φαινόμενο μετακινήσεων και κατοίκησης καταγράφει σαφώς τη μετατόπιση της πληθυσμιακής δυναμικής από τον κεντρικό δήμο προς την περιφέρεια. Αποτελεί ένδειξη αστικής διάχυσης και μετάβασης σε πολυκεντρικό σύστημα, που διαμορφώνει νέα τοπία στις παρυφές του αστικού ιστού και γεννά πρόσθετες ανάγκες υποδομών και μετακινήσεων (Χριστοδούλου, 2015). Η Θεσσαλονίκη, από σχετικά συμπαγής πόλη έως τις αρχές της δεκαετίας του 1980, μετατρέπεται μέχρι το τέλος της πρώτης δεκαετίας του 21ου αιώνα σε εκτεταμένο πολεοδομικό συγκρότημα· η μεταβολή αυτή αντανακλά την αναδιάρθρωση της μητροπολιτικής περιοχής από μονοκεντρική σε πολυκεντρική, καθώς πληθυσμός και δραστηριότητες μετακινούνται προς τα προάστια (Γιαννακού & Καυκαλάς, 1999; Καυκαλάς, 1999; Γεμενετζή, 2010).

Καταλυτικό ρόλο είχαν οι οδικοί άξονες: η ολοκλήρωση της Εσωτερικής Περιφερειακής και η κατασκευή του δυτικού τμήματος της Εξωτερικής Περιφερειακής—από τον κόμβο Καλοχωρίου έως τον κόμβο Ευκαρπίας (Τιτάν)—που αποτελεί τμήμα της Εγνατίας Οδού και συνδέει την Εγνατία με τον ΠΑΘΕ. Το κεντρικό–ανατολικό τμήμα της Εσωτερικής Περιφερειακής (οδός Λαγκαδά–Θέρμη) καθυστέρησε λόγω αντιδράσεων για τη διέλευση από το Σέιχ Σου και ολοκληρώθηκε το 1993 χωρίς

τους αναγκαίους ανισόπεδους κόμβους. Οι αναβαθμίσεις τους υλοποιήθηκαν το 2000 (ανατολικό τμήμα) και το 2010 (δυτικό τμήμα), οπότε η αρτηρία λειτούργησε ως οδός ταχείας κυκλοφορίας.

Η προαστιοποίηση, οι εμπορικές αναπτύξεις κατά μήκος κεντρικών αξόνων και τα μεγάλα εμπορικά κέντρα στον περιαστικό χώρο αναμόρφωσαν τη ζήτηση μετακινήσεων, επιβαρύνοντας τους διαμήκεις άξονες και οξύνοντας τη συνύπαρξη κατοικίας–εμπορίου. Η έλλειψη συντονισμένου πολεοδομικού/συγκοινωνιακού σχεδιασμού, η ανεξέλεγκτη εξάπλωση και οι ανεπαρκείς δημόσιες συγκοινωνίες—με μοναδικό μαζικό μέσο το λεωφορείο—ενίσχυσαν την εξάρτηση από το Ι.Χ., που το 2000 έφθασε τα 500 οχήματα/1.000 κατοίκους, με συνέπεια συμφόρηση και περιβαλλοντική υποβάθμιση (Pitsiava-Latinopoulou et al., 2000).

Στο επίπεδο πολιτικής, η δεκαετία του 1980 σηματοδοτεί φιλόδοξες τομές: την Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ) και τον νόμο του 1983 για τον πολεοδομικό σχεδιασμό με ρυθμίσεις αυθαίρετης δόμησης, ένταξη εκτός σχεδίου περιοχών και αναζωογόνηση εσωτερικών ζωνών. Το 1985 (Ν.1561) ιδρύεται ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης (μετέπειτα ΟΡΘΕ) και θεσμοθετείται το Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, που ορίζει την Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ, ΠΖ, λοιπή ΕΠΘ), στοχεύοντας στον έλεγχο της επέκτασης, την περιβαλλοντική προστασία και τη δημιουργία περιφερειακών κέντρων ώστε να μειωθεί η εξάρτηση από το ιστορικό διοικητικό–εμπορικό κέντρο. Ωστόσο, στην πράξη, ο ρόλος του ΟΡΘΕ παρέμεινε σε μελετητικό, γνωμοδοτικό και διοικητικό επίπεδο και δεν εξελίχθηκε σε ένα δυναμικό εργαλείο ανάπτυξης της πόλης και πρόληψης της ανεξέλεγκτης εκτός σχεδίου δόμησης (Yiannakou, 1993).

Τη δεκαετία του 1990 υλοποιούνται σημαντικές αστικές παρεμβάσεις, στο πλαίσιο των ευρωπαϊκών πολιτικών, με εμβληματικό το «Πρότυπο Σχέδιο Αναβίωσης και Ανάπτυξης του Ιστορικού και Εμπορικού Κέντρου» (Ανδρικοπούλου, 2008). Σε συνδυασμό με δράσεις που συνδέθηκαν με τον θεσμό της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας Ευρώπης 1997, οι παρεμβάσεις αυτές ανέδειξαν την πολιτιστική κληρονομιά και πρόσθεσαν διεθνή διάσταση στο μίγμα δημόσιων και ιδιωτικών δραστηριοτήτων. Ωστόσο, η ζωντάνια του κέντρου συνυπήρξε με χρόνιες δυσλειτουργίες: ανεξέλεγκτη στάθμευση, κυκλοφοριακή συμφόρηση, ανεπάρκεια μέσων μαζικής μεταφοράς και έλλειψη δημόσιων χώρων (Καραδήμου-Γερολύμπου, 2008; Χαστάογλου, 2008).

Το 2000, με πρωτοβουλία του ΟΡΘΕ και τη στήριξη ΥΜΑΘ, ΠΚΜ και Νομαρχίας, καταρτίζεται το «Στρατηγικό Σχέδιο για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης» με ορίζοντα το 2010. Βασική αρχή του ήταν η ευρεία θεσμική συναίνεση και η στήριξη στους τρεις πυλώνες της βιώσιμης ανάπτυξης: ανταγωνιστικότητα, κοινωνική συνοχή, οικολογική ισορροπία (Καυκαλάς, Λαμπριανίδης & Παπαμίχος, 2002; Καυκαλάς, 2006; Ανδρικοπούλου κ.ά., 2024). Παρά την υιοθέτηση του Σχεδίου Δράσης, η κυβερνητική αλλαγή του 2004 ανέκοψε την εφαρμογή των κατευθύνσεων.

Παράλληλα, διερευνώνται οι προϋποθέσεις μητροπολιτικής διακυβέρνησης στην Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης. Η σχετική μελέτη, ανατεθείσα το 2002 από το Υπουργείο Εσωτερικών (Γετίμης & Καυκαλάς, 2003), πρότεινε αναδιάρθρωση αρμοδιοτήτων, διαδικασιών λήψης αποφάσεων και εναλλακτικά σενάρια χωρικής οριοθέτησης άσκησης μητροπολιτικών λειτουργιών (Μουτσιάκης & Φουτάκης, 2003), με στόχο συνέργειες, ολοκλήρωση πολιτικών και ποιοτικότερες υπηρεσίες.

Ισχυρός προβληματισμός αναπτύσσεται και στις μεταφορές. Η Γενική Μελέτη Μεταφορών και Κυκλοφορίας για ΠΣΘ/ΠΖ (ανάθεση 1997, ολοκλήρωση 2000) κατέγραψε συμπεριφορές μετακίνησης, προέβλεψε ανάγκες έως το 2015 και πρότεινε ένα ολοκληρωμένο Master Plan. Κεντρική επιλογή ήταν οι δημόσιες συγκοινωνίες να συγκροτήσουν συμπληρωματικό, όχι ανταγωνιστικό δίκτυο (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2008), ενώ επισημάνθηκε ότι τα κυκλοφοριακά δεν λύνονται μόνο με νέες υποδομές αλλά και με διαχειριστικά μέτρα, ενίσχυση ΜΜΜ και περιορισμό ΙΧ (Φραντζεσκάκης, Πιτσιάβα-Λατινοπούλου & Τσαμπούλας, 1997; Γαβανάς κ.ά., 2015; Ποζουκίδου & Αθανασιά, 2025).

Παρά τις ευκαιρίες για ανάδειξη της Θεσσαλονίκης σε διεθνή πύλη μέσω καινοτομίας, επενδύσεων και συνεργασιών, η απουσία μακρόπνοης στρατηγικής και η αδράνεια της τοπικής ηγεσίας υπονόμευσαν το όραμα της «μητρόπολης των Βαλκανίων» (Καυκαλάς, 2000; Λαμπριανίδης,

2008). Οι αντιφάσεις των πολιτικών—ανάμεσα σε ανάγκη οργανωμένου σχεδιασμού/περιβαλλοντικής προστασίας και σε πιέσεις για άναρχη οικιστική ανάπτυξη, διαιώνισαν τα προβλήματα (Θωίδου & Φουτάκης, 2006; Γιαννακού, 2008).

3.4 Από την κρίση στην επανεκκίνηση της πόλης: 2010-2024

Η περίοδος 2010–2024 ξεκινά με την προσφυγή της Ελλάδας στο Διεθνές Νομισματικό Ταμείο (ΔΝΤ), στο πλαίσιο μιας πρωτοφανούς δημοσιονομικής κρίσης, η οποία επιδεινώθηκε από τις επιπτώσεις της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης του 2009. Η κρίση αυτή ανέδειξε βαθιές και χρόνιες δομικές αδυναμίες της ελληνικής οικονομίας, οδηγώντας στην κατάρρευση του μέχρι τότε κυρίαρχου αναπτυξιακού μοντέλου και σε ριζική αναθεώρηση των πολιτικών σχεδιασμού σε όλα τα επίπεδα. Η Θεσσαλονίκη, όπως και άλλες μεγάλες πόλεις της χώρας, βρέθηκε αντιμέτωπη με πολλαπλές προκλήσεις: κοινωνικές, οικονομικές και θεσμικές. Η ανεργία, η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η στασιμότητα επενδύσεων συνδυάστηκαν με την απουσία συνεκτικού στρατηγικού σχεδιασμού. Πολλοί νέοι και επαγγελματίες μετανάστευσαν, αποδυναμώνοντας την τοπική κοινωνία και οικονομία. Ακόμη και μετανάστες προηγούμενων δεκαετιών, οι οποίοι είχαν συμβάλει ουσιαστικά στη διαμόρφωση της οικονομικής και δημογραφικής φυσιογνωμίας της πόλης, αποχώρησαν, καθώς η κρίση ενίσχυσε την κοινωνική πόλωση και επιδείνωσε τις ήδη υπάρχουσες δυσκολίες ενσωμάτωσης (Καυκαλάς κ.ά., 2015). Η πανδημία COVID-19 ανέδειξε και επιδείνωσε τις κοινωνικές και λειτουργικές αδυναμίες της Θεσσαλονίκης, επηρεάζοντας την κινητικότητα, την απασχόληση και τις αστικές ανισότητες. Την ίδια στιγμή, ενώ το τυπικό τέλος των μνημονίων δημιουργούσε προσδοκίες επανεκκίνησης της πόλης, η επίτευξή τους εξακολουθεί να αποτελεί βασικό ζητούμενο.

Τη δεκαετία της κρίσης, 2011-2021 τα πληθυσμιακά μεγέθη όλων των δήμων δεν μεταβάλλονται ουσιαστικά. Αυτό υποδηλώνει ότι η αστική διάχυση σταθεροποιείται ή μετασχηματίζεται, ακολουθώντας ενδεχομένως νέα πρότυπα εσωτερικής κινητικότητας (Χατζηπροκοπίου, 2024). Η ανάπτυξη των περιφερειακών ζωνών έναντι του κεντρικού δήμου την προηγούμενη περίοδο σηματοδοτεί τη μετάβαση σε ένα πολυκεντρικό μητροπολιτικό μοντέλο, με νέες, διαφοροποιημένες ανάγκες στον σχεδιασμό μεταφορών, υποδομών και διακυβέρνησης. Η ανάπτυξη αυτή συνοδεύτηκε από ανεξέλεγκτη οικιστική και εμπορική ανάπτυξη σε περιοχές, συχνά εκτός σχεδίου, χωρίς επαρκή υποδομή και συντονισμό. Οι βασικές αρτηρίες εξακολουθούν να λειτουργούν ως άξονες γραμμικής ανάπτυξης με την εγκατάσταση εμπορικών κυρίως δραστηριοτήτων, εντείνοντας τη χωρική εξάπλωση.

Ταυτόχρονα, παρατηρήθηκε σταδιακή μεταβολή των χρήσεων γης στο κέντρο: η υποχώρηση της βιοτεχνικής δραστηριότητας, η εγκατάλειψη ισόγειων εμπορικών χρήσεων και η αύξηση των τουριστικών και ψυχαγωγικών χρήσεων άλλαξαν τον χαρακτήρα πολλών περιοχών. Αν και υλοποιήθηκαν σημαντικές παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο, όπως η διαμόρφωση της Νέας Παραλίας και επιμέρους αναπλάσεις, η έλλειψη ελεύθερων και πράσινων χώρων παραμένει πρόβλημα (Λιτσαρδάκης, 2024, Χατζημιχάλης, 2024). Παράλληλα, σχέδια μεγαλύτερης κλίμακας συχνά καθυστερούσαν ή δεν υλοποιούνταν. Η συνολική εικόνα είναι αυτή μιας πόλης που αναπτύσσεται ανομοιογενώς, χωρίς ενιαία στρατηγική σε μητροπολιτικό επίπεδο. Η απουσία θεσμικού συντονισμού και η πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων δημιούργησαν χωρικές ανισότητες και πιέσεις στο σύστημα υποδομών και υπηρεσιών παρά τις σημαντικές κατά περίπτωση τοπικές βελτιώσεις.

Η αστική κινητικότητα συνέχισε να προσδιορίζεται από την κυριαρχία του ιδιωτικού αυτοκινήτου και την απουσία εναλλακτικών μεταφορικών μέσων. Η υπερβολική εξάρτηση από τα ΙΧ προκαλεί κυκλοφοριακή συμφόρηση, ατμοσφαιρική ρύπανση και σοβαρές δυσλειτουργίες στην καθημερινή ζωή των πολιτών. Η πανδημία COVID-19, που ξέσπασε το 2020, ανέδειξε και επιδείνωσε τις ήδη υπάρχουσες δυσλειτουργίες στη Θεσσαλονίκη, φέρνοντας στην επιφάνεια τις σοβαρές ελλείψεις των αστικών υποδομών. Παρότι η προσωρινή μείωση της κυκλοφορίας πρόσφερε μια

ανάσα, η χρήση των μέσων μαζικής μεταφοράς περιορίστηκε δραστικά λόγω του φόβου μετάδοσης του ιού, ενισχύοντας τη στροφή σε εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και τα ηλεκτρικά πατίνια (Politis et al., 2021). Οι δημόσιες συγκοινωνίες, βασισμένες αποκλειστικά στα λεωφορεία, παρέμειναν αναξιόπιστες και ανεπαρκείς, ενώ η βασική γραμμή του μετρό ξεκίνησε τη λειτουργία της με καθυστέρηση δεκαετιών στο τέλος του 2024 με προοπτική να επιφέρει σημαντικές αλλαγές στην αστική κινητικότητα, μειώνοντας τον χρόνο μετακινήσεων και την εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Κρίσιμη παράμετρος είναι η συσχέτιση με τον γενικότερο συγκοινωνιακό σχεδιασμό και τη διάχυση των δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο προκειμένου να γίνουν έγκαιρα οι κατάλληλες συμπληρωματικές παρεμβάσεις (Γιαννακού, 2013).

Παράλληλα, δεν υλοποιήθηκαν ουσιαστικές παρεμβάσεις για την ενίσχυση της ήπιας μετακίνησης, ενώ οι δημόσιοι χώροι υποβαθμίστηκαν λόγω της έλλειψης συντήρησης και της ανεξέλεγκτης στάθμευσης. Η απουσία μέσων σταθερής τροχιάς, η ανεπαρκής διαχείριση του στόλου λεωφορείων και η αδυναμία εφαρμογής ολοκληρωμένων σχεδίων μεταφορών επιδείνωσαν τα προβλήματα, οδηγώντας τη μητροπολιτική περιοχή σε μια χρόνια κρίση κινητικότητας. Θα πρέπει εδώ να σημειωθεί ότι οι διαδοχικές προσπάθειες επανεκκίνησης σε νέες βάσεις τόσο του τραμ όσο και της θαλάσσιας συγκοινωνίας, δεν τελεσφόρησαν παρά το γεγονός ότι θα μπορούσαν να ενσωματωθούν σε ένα ευρύτερο σχεδιασμό προώθησης της βιώσιμης κινητικότητας. Οι μικρής κλίμακας πρωτοβουλίες για βιώσιμη μετακίνηση (ποδηλατοδρόμοι, μικροκινητικότητα) παρέμειναν σε πιλοτική φάση χωρίς να καλύπτουν βασικές ανάγκες. Η ανάγκη για συντονισμένο, πολυεπίπεδο σχεδιασμό και για ενίσχυση των δημόσιων μέσων μεταφοράς παραμένει επιτακτική, καθώς η πόλη συνεχίζει να αναζητά μια ισορροπημένη, βιώσιμη λύση στις μετακινήσεις της (Anastasiadou et al., 2021).

Στο πλαίσιο των μνημονίων και με βάση το Μνημόνιο Συνεννόησης στις Συγκεκριμένες Προϋποθέσεις Οικονομικής Πολιτικής, γνωστό και ως δεύτερο μνημόνιο (ν. 4024/2012), η νομοθεσία περί χωροταξίας και πολεοδομίας αναθεωρήθηκε με σειρά νομοθετημάτων. Πολλές από αυτές τις αλλαγές είχαν στόχο την εξασφάλιση μεγαλύτερης ευελιξίας στην αξιοποίηση ακινήτων για ιδιωτικές επενδύσεις, καθώς και την απλοποίηση και επιτάχυνση των σχετικών διαδικασιών (Γιαννακούρου & Καυκαλάς, 2014; Γιαννακούρου, 2015). Αυτή η προσέγγιση επηρέασε άμεσα και τη διαδικασία επικαιροποίησης του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης (Thoidou, 2013). Παρόλο που το σχέδιο είχε αρχικά εισαχθεί για ψήφιση στη Βουλή, επανεξετάστηκε και τελικά εγκαταλείφθηκε. Επιπλέον, το 2014 καταργήθηκε ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προγράμματος Προστασίας του Περιβάλλοντος της Θεσσαλονίκης. Η κατάργηση αυτή, σχεδόν 30 χρόνια μετά την ίδρυσή του το 1985, σηματοδότησε το τέλος ενός σημαντικού φορέα που συντόνιζε τις προσπάθειες για τον χωρικό σχεδιασμό της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2024).

Η απουσία επικαιροποιημένου στρατηγικού και ρυθμιστικού σχεδιασμού είχε ως αποτέλεσμα την περιπτωσιακή υιοθέτηση στοιχείων από παλαιότερα ή διαφορετικού επιπέδου σχέδια. Συγκεκριμένα, εφαρμόστηκαν επιλεκτικά κατευθύνσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου του 1985, του απορριφθέντος επικαιροποιημένου σχεδίου του 2014, καθώς και του Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) του 2004. Αν και η ολοκλήρωση των Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων ορισμένων δήμων και η προώθηση των Ειδικών Χωρικών Σχεδίων μετά το 2016 υποδηλώνουν κάποια πρόοδο σε επίπεδο τοπικού σχεδιασμού, η απουσία επικαιροποιημένου στρατηγικού και ρυθμιστικού πλαισίου συνεχίζει να αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής της Θεσσαλονίκης (Θωίδου, 2019). Από το 2020, το αναθεωρημένο Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας λειτουργεί ως το υπερκείμενο σχέδιο αναφοράς για όλες τις υποκείμενες μορφές σχεδιασμού (ΦΕΚ 485/Δ/20.08.2020). Στο πλαίσιο αυτό προσδιορίζονται οι αναπτυξιακές χωρικές ενότητες, με ιδιαίτερη έμφαση στη λειτουργική Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης (ΜΠΘ) ως μια διακριτή Αναπτυξιακή Χωρική Ενότητα, η οποία αποτελεί το μητροπολιτικό κέντρο της Περιφέρειας, με ολοκληρωμένο τομεακό και κλαδικό οικονομικό σύστημα και σημαντική επιρροή στις υπόλοιπες χωρικές ενότητες.

Σημαντικές παρεμβάσεις έχουν προταθεί στο πλαίσιο της στρατηγικής βιώσιμης αστικής ανάπτυξης που προωθείται με το πρόγραμμα «Μητροπολιτική Θεσσαλονίκη» το οποίο αποτελεί μέρος του ΠΕΠ Κεντρικής Μακεδονίας, Το πρόγραμμα εκπονήθηκε και υλοποιείται ως «Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση» για τη «Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη» (ΟΧΕ-ΒΑΑ) με ενδιάμεσο φορέα «Αστικής Αρχής» τη Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης και ξεκίνησε κατά την προγραμματική περίοδο 2014-2020 με συνολικό προϋπολογισμό 84,3 εκατομμύρια ευρώ για 327 δράσεις και έργα αντιμετώπισης των οικονομικών, κοινωνικών, δημογραφικών, περιβαλλοντικών προκλήσεων και της κλιματικής αλλαγής σε επιλεγμένες ζώνες και περιοχές. Στη συνέχεια το πρόγραμμα επικαιροποιήθηκε προκειμένου να εναρμονιστεί με τους στόχους του νέου Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος της Κεντρικής Μακεδονίας και τις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ειδικότερα τις κατευθύνσεις της «Αστικής Ατζέντας» κατά την τρέχουσα προγραμματική περίοδο 2021-2027 (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2024).

Στον τομέα των μεταφορών, η αρχή της περιόδου αυτής συμπίπτει με την ανάθεση από το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων (ΥΠΟΜΕΔΙ), σε ομάδα φορέων και επιστημονικών επιτροπών, του Στρατηγικού Σχέδιου Ανάπτυξης Υποδομών Μεταφορών της Θεσσαλονίκης με στόχο τη δημιουργία ενός συνεκτικού και βιώσιμου δικτύου μεταφορών που θα συνδυάζει τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) με τις οδικές υποδομές και θα εξυπηρετεί τις ανάγκες των κατοίκων, θα μειώνει τη συμφόρηση και θα βελτιώνει την ποιότητα ζωής. Παράλληλος στόχος του όμως ήταν και η προώθηση της υλοποίησης έργων «ώριμων» (με την έννοια της γενικότερης αποδοχής και ύπαρξης μελετητικής προετοιμασίας) ώστε να αξιοποιηθούν κονδύλια, άμεσα διαθέσιμα, από το ΕΣΠΑ για την πόλη και την ευρύτερη περιοχή της. Οι βασικές προτάσεις του Σχεδίου αναφέρονται στις δημόσιες συγκοινωνίες, τις οδικές υποδομές και τη στάθμευση. Εδώ σημειώνεται ότι, αντί του προτεινόμενου ανατολικού τμήματος της εξωτερικής περιφερειακής — το οποίο θα είχε υψηλό κόστος και τεχνικές δυσκολίες — μελετήθηκε και αποφασίστηκε η αναβάθμιση της ανατολικής εσωτερικής περιφερειακής, μέσω της κατασκευής υπερυψωμένης λεωφόρου (flyover). Η κατασκευή του έργου ξεκίνησε τέλη του 2023, ως προϊόν σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), και λόγω της σημαντικής μείωσης της κυκλοφοριακής ικανότητας (χωρητικότητας) της εσωτερικής περιφερειακής κατά τη διάρκεια κατασκευής του έχει προκαλέσει σημαντικές επιπτώσεις στην κυκλοφορία της πόλης με επιβάρυνση σημαντικών αρτηριών της πόλης (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2024). Σημαντική εξέλιξη κατά την περίοδο αυτή στον τομέα των δημόσιων συγκοινωνιών ήταν η ίδρυση του «Οργανισμού Συγκοινωνιακού Έργου Θεσσαλονίκης-ΟΣΕΘ» το 2017. Ο νέος φορέας είναι υπεύθυνος για την ανάπτυξη, τον συντονισμό, την εποπτεία και τον έλεγχο των δημοσίων επιβατικών αστικών συγκοινωνιών λεωφορείων και μέσων, υπογείων και επιγείων, σταθερής τροχιάς, καθώς και των θαλάσσιων μεταφορών στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης, μέσω ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών υψηλού επιπέδου και με βάση τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας.

Για τον Δήμο Θεσσαλονίκης, ο οποίος συγκεντρώνει σημαντικό πολιτιστικό και οικονομικό ενδιαφέρον αλλά και έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα, εκπονήθηκε το 2018 με ευρωπαϊκή χρηματοδότηση το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Το ΣΒΑΚ προβάλλει ένα όραμα για μια ανθεκτική, ζωντανή πόλη, με έμφαση στη χρήση ήπιων μεταφορικών μέσων και την αξιοποίηση των δημόσιων χώρων με στόχο τη μείωση των εκπομπών CO_2 κατά 80% καθώς ο Δήμος Θεσσαλονίκης έχει επιλεγεί και ως μία από τις 100 ευρωπαϊκές πόλεις που θα γίνουν κλιματικά ουδέτερες έως το 2030. Η ανάλυση του τρόπου μετακίνησης που έγινε στο πλαίσιο του ΣΒΑΚ δείχνει την κυριαρχία του ΙΧ αυτοκινήτου (36% στο Δήμο Θεσσαλονίκης, 44% στο ΠΣΘ), ενώ τα ΜΜΜ παραμένουν σε χαμηλότερα επίπεδα. Το ΣΒΑΚ με στόχο τη μείωση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου στον Δήμο Θεσσαλονίκης προτείνει μια σειρά παρεμβάσεων που περιλαμβάνουν ανακατανομή του δημόσιου χώρου, δημιουργία τοπικών κέντρων, αναδιάρθρωση των ΜΜΜ μετά και τη λειτουργία του μετρό καθώς και διαχείριση των αστικών διανομών (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2024).

Η κατάργηση του ΟΡΘΕ και η μη θεσμοθέτηση του νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου άφησαν ένα σημαντικό θεσμικό και στρατηγικό κενό στον χωρικό σχεδιασμό της Θεσσαλονίκης, το οποίο δεν

καλύφθηκε ουσιαστικά ούτε από το Περιφερειακό Χωροταξικό Πλαίσιο ούτε από επιμέρους παρεμβάσεις. Στο πλαίσιο του δημόσιου διαλόγου για το μέλλον της πόλης έχουν διατυπωθεί πληθώρα προτάσεων. Αναφέρονται ενδεικτικά: η ανάγκη επαναπροσδιορισμού της αστικής ταυτότητας με άξονα τη βιωσιμότητα και τη συνοχή (Βούγιας, 2023), η ενίσχυση της πολιτισμικής συνείδησης ως βάση για μια νέα συλλογική ταυτότητα (Anastasiou et al., 2022), η ανάπτυξη της οικονομίας γνώσης και της καινοτομίας με περιφερειακό και διεθνή προσανατολισμό (Λαμπριανίδης, 2024), καθώς και η υιοθέτηση στρατηγικών έξυπνης ανάπτυξης και ουδέτερου ισοζυγίου άνθρακα (Komninos & Panori, 2025).

Παρόμοιες κατευθύνσεις ακολουθούν και οι πρωτοβουλίες επιστημονικών και τεχνικών φορέων, της διοίκησης και των ΟΤΑ. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται οι παρεμβάσεις του ΤΕΕ/ΤΚΜ, το πρόγραμμα της Μητροπολιτικής Ενότητας για τη μητροπολιτική Θεσσαλονίκη, το στρατηγικό σχέδιο μεταφορών, το ειδικό πολεοδομικό σχέδιο για το παραλιακό μέτωπο και τα τοπικά ΣΒΑΚ. Παρά τις επιμέρους προσπάθειες ανάκαμψης, η απουσία συνοχής και συντονισμού καθυστερεί την επανεκκίνηση της πόλης τη στιγμή που οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις εντείνονται. Η επιστημονική κοινότητα, οι τεχνικοί φορείς και η τοπική αυτοδιοίκηση συγκλίνουν στην άποψη ότι η απουσία θεσμοθετημένης μητροπολιτικής διακυβέρνησης συνιστά βασικό εμπόδιο για τον συντονισμό και την αποτελεσματική εφαρμογή πολιτικών. Σε αυτό το πλαίσιο, διατυπώνεται ως ώριμο πλέον συλλογικό αίτημα η θεσμοθέτηση ενός ενιαίου μηχανισμού διακυβέρνησης, ικανού να ενισχύσει τον στρατηγικό σχεδιασμό και να προωθήσει μια βιώσιμη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη για τη μητροπολιτική Θεσσαλονίκη.

4. Διαπιστώσεις και διδάγματα από την εμπειρία της Θεσσαλονίκης

Η ιστορική διαδρομή της Θεσσαλονίκης αποκαλύπτει μια στενή και πολύπλοκη σχέση μεταξύ αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας, η οποία διαμορφώθηκε μέσα από ιστορικές τομές, κοινωνικές πιέσεις και αποσπασματικές παρεμβάσεις. Από τις αρχές του 20ού αιώνα έως σήμερα, η πόλη αντιμετωπίζει προκλήσεις που συνδέονται με την ανεξέλεγκτη χωρική εξάπλωση, τις ελλείψεις υποδομών και την εξάρτηση από το αυτοκίνητο. Η απουσία συνεκτικού στρατηγικού σχεδιασμού και μητροπολιτικής διακυβέρνησης καθιστά δυσχερή τη διαχείριση των προβλημάτων. Η διερεύνηση της ιστορικής αυτής διαδρομής αναδεικνύει την ανάγκη μετάβασης σε ένα ολοκληρωμένο, βιώσιμο και ανθεκτικό μοντέλο ρύθμισης της χωρικής οργάνωσης σε μητροπολιτικό επίπεδο.

Η δυναμική και πολυσύνθετη φύση του αστικού περιβάλλοντος αντικατοπτρίζεται στην πορεία της συνεξέλιξης της αστικής ανάπτυξης και της αστικής κινητικότητας. Η ανεξέλεγκτη αστική εξάπλωση, η κυριαρχία του αυτοκινήτου, η απουσία ολοκληρωμένου δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών και η ανεπαρκής διαχείριση των χρήσεων γης αποτελούν διαχρονικά βασικούς παράγοντες που συνέβαλαν στη δημιουργία ενός περίπλοκου πλέγματος προβλημάτων. Παρά τις παρεμβάσεις που επιχειρήθηκαν σε κάθε φάση της ανάπτυξης, τα προβλήματα όχι μόνο δεν επιλύθηκαν, αλλά σε πολλές περιπτώσεις επιδεινώθηκαν, ενώ αναδύθηκαν και νέα, οδηγώντας σε έναν φαύλο κύκλο αναποτελεσματικότητας. Η εμπειρία της Θεσσαλονίκης καταδεικνύει ότι τα σύνθετα προβλήματα, τα οποία απορρέουν από την αλληλεξάρτηση αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας, δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν αποσπασματικά και μεμονωμένα. Αντιθέτως, απαιτείται μια ολοκληρωμένη προσέγγιση, βασισμένη στην κατανόηση των αλληλεξαρτήσεων και των μακροπρόθεσμων επιπτώσεων κάθε παρέμβασης.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η αστική ανάπτυξη και η αστική κινητικότητα δεν συνεξελίσσονται απολύτως συγχρονισμένα, γεγονός που μεγεθύνει τα προβλήματα και δημιουργεί νέα σε επόμενες περιόδους. Για παράδειγμα, η διάχυση της κατοικίας προς την περιφέρεια —όπως παρατηρήθηκε ιδιαίτερα κατά τη μεταπολεμική περίοδο— αρχικά βορειοδυτικά και στη συνέχεια νοτιοανατολικά, προηγήθηκε της ανάπτυξης επαρκών μεταφορικών υποδομών και μέσων, με αποτέλεσμα την εμφάνιση προβλημάτων κυκλοφορίας και προσβασιμότητας, τα οποία έγιναν έντονα

αισθητά σε επόμενες δεκαετίες. Αντίστοιχα, η δημιουργία νέων υποδομών, όπως η εσωτερική περιφερειακή διαμόρφωσε νέα πρότυπα κινητικότητας, τα οποία μετατόπισαν τις χωρικές προτιμήσεις κατοικίας και εργασίας, χωρίς όμως οι προγενέστερες φάσεις σχεδιασμού να λαμβάνουν υπόψη και να προλαβαίνουν αυτές τις εξελίξεις. Αυτή η χρονική ασυμμετρία προκαλεί έναν φαύλο κύκλο δημιουργίας δύστροπων προβλημάτων, τα οποία δεν είναι ούτε άμεσα αντιληπτά ούτε επιλύονται εύκολα με τυπικές, απομονωμένες παρεμβάσεις. Αντίθετα, απαιτούν έναν εξελικτικό και προσαρμοστικό σχεδιασμό που να αναγνωρίζει και να διαχειρίζεται τη μη συγχρονισμένη εξέλιξη των κρίσιμων αστικών μεγεθών και επιμέρους συστημάτων.

Από το 1912 έως το 1949 η Θεσσαλονίκη αναδύεται ως εθνικό κέντρο μέσα από βαθιές τομές. Την περίοδο 1950–1980 η έντονη αστικοποίηση οξύνει τα προβλήματα, καθώς οι παρεμβάσεις παραμένουν αποσπασματικές και εκτός ενιαίου στρατηγικού πλαισίου. Το 1985 θεσπίζεται το Ρυθμιστικό Σχέδιο, αλλά η εφαρμογή του μένει μερική και περιστασιακή. Μετά το 1990 η αστική διάχυση μεταβάλλει σταδιακά τη μονοκεντρική δομή της πόλης χωρίς την ανάλογη ανάπτυξη υποδομών. Μετά το 2010, η οικονομική και κοινωνική κρίση οδηγεί στην κατάργηση του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και περιορίζει τις δυνατότητες τόσο του σχεδιασμού όσο και της χρηματοδότησης των αναγκαίων υποδομών. Οι συνέπειες αυτής της εξελικτικής δυναμικής για τη σχέση αστικής ανάπτυξης και αστικής κινητικότητας συνοψίζονται στον Πίνακα 1.

Πίνακας 1. Συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας 1912-2024. Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Περίοδος	Χωρικός σχεδιασμός και ανάπτυξη	Σχεδιασμός και υποδομές μεταφορών	Συνεξέλιξη και κύρια προβλήματα
1912-1949	Σύνταξη και μερική εφαρμογή σχεδίου Hébrard. Βίαιες αλλαγές, επεκτάσεις και ανισότητες λόγω διαδοχικών συρράξεων.	Ανάπτυξη δικτύου τραμ και αργότερα των πρώτων λεωφορείων. Έργα υποδομών λιμανιού, σιδηροδρομικού δικτύου και δρόμων.	Ασύμμετρη ανάπτυξη και ανισότητες πρόσβασης μεταξύ κεντρικής πόλης και λοιπών περιοχών, ιδιαίτερα των προσφυγικών.
1950-1980	Χωροταξική Μελέτη Θεσσαλονίκης. Συγκέντρωση και έντονη ανοικοδόμηση στο κέντρο με επέκταση κυρίως βορειοδυτικά.	Κατάργηση των τραμ και μονοπώλιο λεωφορείων. Διάνοιξη νέων δρόμων και σχεδιασμός εσωτερικής περιφερειακής οδού.	Συμπαγής δομή και μονοκεντρικότητα. Εξάρτηση από το ΙΧ, ανεπάρκεια υποδομών και κυκλοφοριακή συμφόρηση.
1981-2009	Ίδρυση ΟΡΘΕ και Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης. Προοπτικές για διεθνή ρόλο. Πολυκεντρική ανάπτυξη και διάχυση λειτουργιών.	Λειτουργία περιφερειακής οδού, στρατηγικά σχέδια μεταφορών και πρόταση για μετρό. Επέκταση οδικών αξόνων, λιμένα, αεροδρομίου.	Αδυναμία αξιοποίησης ευκαιριών και εφαρμογής σχεδιασμού λόγω πολιτικών πιέσεων και θεσμικών και οικονομικών αδυναμιών.
2010-2024	Περίοδος κρίσης, υποβάθμιση και στασιμότητα. Κατάργηση του ΟΡΘΕ και ακύρωση επικαιροποίησης Ρυθμιστικού Σχεδίου. Πανδημία COVID-19. Αργή επανεκκίνηση.	Επιλεκτική εφαρμογή προτάσεων και καθυστέρηση υλοποίησης υποδομών. Λειτουργία βασικής γραμμής μετρό και έναρξη κατασκευής flyover.	Δοκιμασία ανθεκτικότητας στην κρίση. Παράλληλοι σχεδιασμοί και απουσία ενιαίου στρατηγικού οράματος και μητροπολιτικής διακυβέρνησης.

Η εμπειρία της Θεσσαλονίκης αναδεικνύει με σαφήνεια ότι η αστική ανάπτυξη και η κινητικότητα αποτελούν αλληλένδετες και αμοιβαία εξαρτώμενες συνιστώσες του χωρικού σχεδιασμού. Από την ανασκόπηση που προηγήθηκε προκύπτει ότι κάθε στάδιο αστικής εξέλιξης συνοδευόταν από συγκεκριμένες προκλήσεις στον τομέα της κινητικότητας, οι οποίες, ωστόσο, δεν αντιμετωπίστηκαν έγκαιρα ούτε εντάχθηκαν σε ένα συνεκτικό στρατηγικό πλαίσιο με δυνατότητα τακτικής επικαιροποίησης. Η σταδιακή μετάβαση σε ένα πολυκεντρικό αστικό πρότυπο, σε συνδυασμό με την σχεδόν καθολική εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο, συνέβαλε στη διαμόρφωση

ενός πλέγματος σύνθετων προβλημάτων, καθιστώντας ιδιαίτερα δύσκολη την εφαρμογή ουσιαστικών και αποτελεσματικών λύσεων. Κατέστη σαφές ότι τα προβλήματα που αναλύθηκαν είναι σύνθετα και επίμονα, και δεν μπορούν να επιλυθούν μέσω γραμμικών ή αποσπασματικών παρεμβάσεων. Αντιθέτως, απαιτούν μια εξελικτική και προσαρμοστική προσέγγιση, βασισμένη στην αποδόμηση και κατανόηση των επιμέρους διαστάσεών τους. Οι επιμέρους παρεμβάσεις, ωστόσο, δεν θα πρέπει να σχεδιάζονται και να υλοποιούνται μεμονωμένα. Αντίθετα, οφείλουν να εντάσσονται σε ένα ενιαίο και στρατηγικά προσανατολισμένο πλαίσιο, το οποίο να αναγνωρίζει τη σύνθετη και διασυνδεδεμένη φύση των προκλήσεων. Συνεπώς, η αποτελεσματική τους διαχείριση δεν αποτελεί απλώς ένα τεχνικό ή διαδικαστικό ζήτημα, αλλά προϋποθέτει πολιτική βούληση, θεσμική ενεργοποίηση και ευρεία κοινωνική συναίνεση για τον επαναπροσδιορισμό του σχεδιαστικού οράματος της πόλης προς ένα συλλογικά επιθυμητό και βιώσιμο μέλλον.

Ευχαριστίες

Ευχαριστούμε τις Ελένη Ανδρικοπούλου και Αθηνά Γιαννακού, ομότιμες καθηγήτριες ΑΠΘ, που διάβασαν το τελικό προσχέδιο και με εύστοχα σχόλια συνέβαλαν στη διευκρίνιση κρίσιμων σημείων του κειμένου. Επίσης ευχαριστούμε τους κριτές για τις ουσιαστικές παρατηρήσεις τους. Εννοείται ότι οι συγγραφείς διατηρούν πλήρως την ευθύνη για την οριστική διατύπωση του άρθρου.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Ανδρικοπούλου, Ε. (2008). Η επίδραση των ευρωπαϊκών πολιτικών στο μετασχηματισμό της Θεσσαλονίκης μετά το 1990. Στο: Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης & Ν. Παπαμίχος, Επιμ. *Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο: η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*. Αθήνα: Κριτική, 525–568.

Ανδρικοπούλου, Ε. (2010). Θεσσαλονίκη: οι επιπτώσεις των σεισμών του 1978. Στο: Η. Μπεριάτος & Δελλαδέτσιμας, Π.-Μ., Επιμ. *Σεισμοί και Οικιστική Ανάπτυξη: ο ρόλος του αρχιτεκτονικού, πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού*. Αθήνα: Κριτική, 182–201.

Ανδρικοπούλου, Ε. (2015). *Διάγνωση της υπάρχουσας κατάστασης Οικιστική ανάπτυξη και Κατοικία*. [Ανοιχτά Ακαδημαϊκά Μαθήματα] Διαθέσιμο στο: <https://opencourses.auth.gr/modules/document/file.php/OCRS426/%CE%A0%CE%B1%CF%81%CE%BF%CF%85%CF%83%CE%B9%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/P06.pdf> [Πρόσβαση στις 28 Απριλίου 2025].

Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννακού, Α., Καυκαλάς, Γ. & Πιτσιάβα, Μ. (2024). *Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές: για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη*. 3η αναθεωρημένη Επιμ. Αθήνα: Κριτική.

Ανδρικοπούλου, Ε., Καυκαλάς, Γ. & Λαγόπουλος, Α.-Φ. (1979). *Θεσσαλονίκη: πολεοδομική διερεύνηση, κριτική ρυθμιστικών προτάσεων και προοπτικές εξέλιξης της πόλης*. Θέματα Αρχιτεκτονικής-Πολεοδομίας. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Βούγιας, Σ. (2023). *Ένα όραμα για την επόμενη Θεσσαλονίκη*. [e-περιοδικό] ΙΤΑ, Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ΚΕΔΕ. Διαθέσιμο στο: <https://www.ita.org.gr/el/index.php/e-periodiko/397-ena-orama-gia-tin-epomeni-thessaloniki-tou-sp-voygia> [Πρόσβαση στις 28 Απριλίου 2025].

Γαβανάς, Ν., Παπαϊωάννου, Π., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. & Πολίτης, Ι. (2015). Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας. Αθήνα: Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράμματα και Βοηθήματα-Κάλλιππος. Διαθέσιμο στο: https://doi.org/10.57713/KALLIPOS-802

Γεμενετζή, Γ. (2010). Οι λειτουργικές αστικές περιοχές στην περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας: προς μια αναδυόμενη πολυκεντρικότητα. *Γεωγραφίες*, *16*, 166-189. Διαθέσιμο στο: https://ejournals.epublishing.ekt.gr/index.php/geographies/article/view/33415

Γετίμης, Π. & Καυκαλάς, Γ. Επιμ. (2003). *Μητροπολιτική διακυβέρνηση: διεθνής εμπειρία και ελληνική πραγματικότητα*. Θεσσαλονίκη: Ζήτη.

Γιαννακού, Α. (2008). Πολεοδομικά σχέδια για τη Θεσσαλονίκη: ιδεολογία και πρακτική στη διάρκεια του 20ου αιώνα. Στο: Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης & Παπαμίχος, Ν., Επιμ. *Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο: η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*. Αθήνα: Κριτική, 447-488.

Γιαννακού, Α. (2013). Μετρό και αστική μορφή στη Θεσσαλονίκη: χαρακτηριστικά, ιδέες σχεδιασμού για την αλληλοσύνδεση τους και κρίσιμα εμπόδια. *Αειχώρος: Κείμενα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Ανάπτυξης*, 18, 116-143. https://doi.org/10.26253/heal.uth.ojs.aei.2013.267

Γιαννακού, Α. & Καυκαλάς, Γ. (1999). Τάσεις χωροθέτησης του τριτογενούς τομέα και η ρύθμιση της αστικής ανάπτυξης: Μαθήματα από την περίπτωση της Θεσσαλονίκης. Στο: Δ. Οικονόμου & Πετράκος, Γ., Επιμ. *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων: διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*. [online] Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg, 93–115. Διαθέσιμο στο: <https://ikee.lib.auth.gr/record/315950> [Πρόσβαση στις 11 Σεπτεμβρίου 2022].

Γιαννακούρου, Γ. (2015). Μια πρώτη, συνολική, επισκόπηση των αλλαγών στο σύστημα χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Σκέψεις και προβληματισμοί. *ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ & ΔΙΚΑΙΟ*, *1*, 1–8. Διαθέσιμο στο: <https://www.researchgate.net/publication/305810333_Mia_prote_synolike_episkopese_ton_allagon_sto_systema_chorotaxikou_kai_poleodomikou_schediasmou_Skepseis_kai_problematismoi_A_first_comprehensive_review_of_the_changes_brought_in_the_Greek_planning_sy> [Πρόσβαση στις 28 Απριλίου 2025].

Γιαννακούρου, Γ. & Καυκαλάς, Γ. (2014). Επανεξετάζοντας τη χωροταξία σε περίοδο κρίσης: αναγκαιότητα, περιεχόμενο και προϋποθέσεις της μεταρρύθμισης. Στο: Μ. Μασουράκης & Γκόρτσος, Χ., Επιμ. *Ανταγωνιστικότητα για Ανάπτυξη: Προτάσεις Πολιτικής*. Αθήνα: Ελληνική Ένωση Τραπεζών, 511–522.

Ελληνική Στατιστική Αρχή (2021). *Απογραφές πληθυσμού-κατοικιών 1821-2021*. Πειραιάς: ΕΛΣΤΑΤ. Διαθέσιμο στο: https://www.statistics.gr/census_priv_results_1821-2021

Θωίδου, Ε. (2019). Σχεδιάζοντας τη Μητροπολιτική Περιοχή της Θεσσαλονίκης: Από τη δυσκολία των στρατηγικών επιλογών και δεσμεύσεων σε επιμέρους σχεδιασμούς. Στο: *Πόλη υπό Κατασκευή: σχέδια, διαδικασίες και πρακτικές για τον χώρο της Θεσσαλονίκης*. Θεσσαλονίκη: University Studio Press, 163–170. Διαθέσιμο στο: <https://www.researchgate.net/publication/339286240_Schediazontas_te_Metropolitike_Perioche_Thessalonikes> [Πρόσβαση στις 22 Απριλίου 2025].

Θωίδου, Ε. & Φουτάκης, Δ. (2006). Μητροπολιτική Θεσσαλονίκη και αστική ανταγωνιστικότητα. Προγραμματισμός, μετασχηματισμός και υλοποίηση ενός 'οράματος' για την πόλη. *Γεωγραφίες*, *12*, 25–46. Διαθέσιμο στο: https://ejournals.epublishing.ekt.gr/index.php/geographies/article/view/33875/25757

Καλογήρου, Ν. (1977). Αστικοποίηση και πολεοδομική πολιτική στην περιοχή Θεσσαλονίκης. *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, *30*(30–31), 355. Διαθέσιμο στο: https://doi.org/10.12681/grsr.200 [Πρόσβαση στις 22 Απριλίου 2025].

Καραδήμου-Γερολύμπου, Α. (1995). *Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917*. Θεσσαλονίκη: University Studio Press.

Καραδήμου-Γερολύμπου, Α. (2008). Ο αστικός χώρος της Θεσσαλονίκης: μακριές διάρκειες και γρήγοροι μετασχηματισμοί με φόντο την βαλκανική ενδοχώρα. Στο: Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης & Παπαμίχος, Ν., Επιμ. *Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο: η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*. Αθήνα: Κριτική, 95-150.

Καυκαλάς, Γ. (1999). *Θεσσαλονίκη: μείωση της μονοκεντρικότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ζήτη.

Καυκαλάς, Γ. (2000). Διεθνοποίηση της Θεσσαλονίκης και η νέα ευρωπαϊκή γεωγραφία. Οικονομική Ιστορία της Θεσσαλονίκης: ο Ρόλος της ως Περιφερειακό Κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Θεσσαλονίκη: ΥΜΑΘ. Διαθέσιμο στο: <https://catalog.lib.uom.gr/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=44258&shelfbrowse_itemnumber=95209#shelfbrowser>.

Καυκαλάς, Γ. (2004). Οικονομικός χώρος της νότιο-ανατολικής Ευρώπης. *Τεχνολογική Προοπτική Διερεύνηση στην Κεντρική Μακεδονία: Η Κεντρική Μακεδονία προς το 2018*. Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ, Επιτροπή Ερευνών.

Καυκαλάς, Γ, (2006). Στρατηγικός χωρικός σχεδιασμός και μητροπολιτική διακυβέρνηση: ευρωπαϊκή εμπειρία και το παράδειγμα της Θεσσαλονίκης. *Γεωγραφίες*, 12, 11–24. Διαθέσιμο στο: https://ejournals.epublishing.ekt.gr/index.php/geographies/article/view/33875/25757

Καυκαλάς, Γ. (2015). Δεν γίναμε ποτέ μοντέρνοι: το ανέφικτο όραμα του πολεοδομικού σχεδιασμού και η Θεσσαλονίκη της δεκαετίας του 1960. Στο: Βιτοπούλου, Α., Καραδήμου-Γερολύμπου, Α., & Τουρνικιώτης, Π., Επιμ. *Η Ελληνική Πόλη και η Πολεοδομία του Μοντέρνου, Τα Τετράδια του Μοντέρνου 05*. Αθήνα: Futura, 165–173.

Καυκαλάς, Γ. (2022). Στοιχειώδες ή μήπως όχι, Η διαδρομή του χωρικού σχεδιασμού από τη συστημική ισορροπία στην εξελικτική προσαρμογή. Στο: Ν. Γαβανάς, Α. Γιαννακού, Α. Πανώρη & Α. Σδουκόπουλος, Επιμ. *Χωρικός Σχεδιασμός στην Ψηφιακή Εποχή*. Αθήνα: Κριτική, 29–61.

Καυκαλάς, Γ., Βιτοπούλου, Α., Γεμενετζή, Γ., Γιαννακού, Αθηνά, & Τασοπούλου, Α. (2015). *Βιώσιμες πόλεις: Προσαρμογή και Ανθεκτικότητα σε Περιόδους Κρίσης*. Αθήνα: Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράμματα και Βοηθήματα-Κάλλιππος. Διαθέσιμο στο: https://repository.kallipos.gr/handle/11419/2227

Καυκαλάς, Γ., Λαμπριανίδης, Λ. & Παπαμίχος, Ν. (2002). *Σχέδιο Δράσης, Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης Θεσσαλονίκης*. Θεσσαλονίκη: ΑΠΘ & ΠΑΜΑΚ. Διαθέσιμο στο: https://labrianidis.gr/sites/default/files/rdpru-pdf/Thessaloniki_Action_Plan-Final.pdf [Πρόσβαση στις 22 Απριλίου 2025].

Καυκαλάς, Γ. & Πιτσιάβα, Μ. (2004). *Χωρικές Επιπτώσεις Εγνατίας Οδού. Έκθεση Κατάστασης Ζωνών Επιρροής*. ΑΠΘ, Ερευνητική Μονάδα Χωρικής Ανάπτυξης & Εργαστήριο Συγκοινωνιακής Τεχνικής. Διαθέσιμο στο: https://observatory.egnatia.gr/studies/EGNATIA_0-STATE_FINAL-06ΟΚΤ04.pdf [Πρόσβαση στις 28 Απριλίου 2025].

Καυκαλάς, Γ. & Πιτσιάβα, Μ. (2013). Χωρικές επιπτώσεις των μεταφορών και πολιτικές προώθησης της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης. *Αειχώρος: Κείμενα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Ανάπτυξης,* 18, 94-115. https://doi.org/10.26253/heal.uth.ojs.aei.2013.266

Καυκαλάς, Γ. & Πιτσιάβα, Μ. (2018). Από τη γνώση στο όραμα: γεφυρώνοντας τις χωρικές επιπτώσεις των μεταφορών με τον σχεδιασμό της χωρικής ανάπτυξης. Στο: *5ο πανελλήνιο συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*. 5ο πανελλήνιο συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Βόλος: ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 1152–1163.

Λαμπριανίδης, Λ. (2008). Η πορεία ανάπτυξης της πόλης από τη δεκαετία του ’80: Γιατί δεν αξιοποιήθηκαν αποτελεσματικά οι ευκαιρίες. Στο: Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης & Παπαμίχος, Ν., Επιμ. *Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο: η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*. Αθήνα: Κριτική, 265–295.

Λαμπριανίδης, Λ. (2024). Η αποβιομηχάνιση, η νέα επιχειρηματικότητα και οι προοπτικές της Θεσσαλονίκης. *Κοινωνικός Άτλας Θεσσαλονίκης*. Διαθέσιμο στο: <https://thessalonikisocialatlas.arch.auth.gr/items/apoviomichanisi-nea-epicheirimatikotita-kai-prooptikes-thessalonikis/> [Πρόσβαση 25 Απριλίου 2025].

Λαμπριανίδης, Λ. & Χατζηπροκοπίου, Π. (2008). Μετανάστευση και κοινωνική αλλαγή στη Θεσσαλονίκη: Η ένταξη των μεταναστών και η νέα πολυπολιτισμική πραγματικότητα της

πόλης. Στο: Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης & Παπαμίχος, Ν., Επιμ. *Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο: η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*. Αθήνα: Κριτική, 199–207.

Λιτσαρδάκης, Α. (2024). *Θεσσαλονίκη 2000-2025* - [online] ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚέΩΝ ΠόΛΙΣ. Διαθέσιμο στο: <https://thessalonikeonpolis.gr/thessaloniki-2000-2025/> [Πρόσβαση 10 Μαΐου 2025].

Μαζάουερ, Μ. (2006). *Θεσσαλονίκη. Πόλη των φαντασμάτων. Χριστιανοί, Μουσουλμάνοι και Εβραίοι, 1430-1950*. Αθήνα: Αλεξάνδρεια.

Μουτσιάκης, Ε. & Φουτάκης, Δ. (2003). Γεωγραφικός προσδιορισμός μητροπολιτικών περιοχών: η περίπτωση της Θεσσαλονίκης. Στο: Π. Γετίμης & Γ. Καυκαλάς, Επιμ. *Μητροπολιτική Διακυβέρνηση: Διεθνής εμπειρία και ελληνική πραγματικότητα*. Αθήνα: ΙΑΠΑΔ, Πάντειο Πανεπιστήμιο, 309–341.

Νανιόπουλος, Α. & Ναλμπάντης, Δ. (2003). Συστήματα σταθερής τροχιάς στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Ιστορική αναδρομή (1889-1968). Διεθνές Συνέδριο, *Σύγχρονα συστήματα Τραμ & Επιφανειακού Μετρό*. Πάτρα: Πανεπιστήμιο Πατρών, ΣΕΣ, Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδας.

Παπαμίχος, Ν. (2011). Το αστικό τοπίο της Θεσσαλονίκης "δυτικά των τειχών. Στο: Χατζημιχάλης, Κωστής, Επιμ. *Σύγχρονα Ελληνικά Τοπία*. Αθήνα: Μέλισσα, 172–175.

Πιτσιάβα, Μ. (2022). Ο ψηφιακός μετασχηματισμός του σχεδιασμού των μεταφορών. Στο: Ν. Γαβανάς, Α. Γιαννακού, Α. Πανώρη & Α. Σδουκόπουλος, Επιμ. *Χωρικός Σχεδιασμός στην Ψηφιακή Εποχή*. Αθήνα: Κριτική, 217-256.

Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. (1984). *Αλληλεπίδραση μεταφορών και χρήσεων γης σε αστικές περιοχές*. Διδακτορική Διατριβή. ΑΠΘ, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών.

Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. (2008). Το σύστημα μεταφορών μιας αναδυόμενης μητρόπολης: τάσεις ανάπτυξης και ανισότητες πρόσβασης. Στο: Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης & Παπαμίχος, Ν., Επιμ. *Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο: η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*. Αθήνα: Κριτική, 489-524.

Ποζουκίδου, Γ. & Αθανασιά, Κ. (2025). Αξιολόγηση της προοπτικής εφαρμογής στρατηγικών Αστικής Ανάπτυξης Προσανατολισμένης στην Δημόσια Συγκοινωνία (ΑΑΠΔΣ) με τη χρήση δεικτών ετοιμότητας. Η περίπτωση του μετρό Θεσσαλονίκης. *Αειχώρος: Κείμενα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Ανάπτυξης,* 41, 6-36. https://doi.org/10.26253/HEAL.UTH.OJS.AEI.2025.1970.

Σαββαΐδης, Π. (2013). Χαρτογραφώντας τους προσφυγικούς συνοικισμούς στη Θεσσαλονίκη κατά τα πρώτα τριάντα χρόνια του 20ού αιώνα. Στο: *Θαλής: Τιμητικός Τόμος αφιερωμένος στον Ομότιμο Καθηγητή Μιχαήλ Ε. Κονταδάκη*, Θεσσαλονίκη: Τμήμα Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών ΑΠΘ, 341–358.

Τασοπούλου, Α. (2015). Κουλτούρα σχεδιασμού στην Ελλάδα: Ερευνώντας το ρόλο των πολεοδόμων στις διαδικασίες του σχεδιασμού. *Γεωγραφίες*, 25, σ.92–108. Διαθέσιμο στο: <https://ejournals.epublishing.ekt.gr/index.php/geographies/article/view/33288> [Πρόσβαση 28 Απριλίου 2025].

Φραντζεσκάκης, Ι., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. & Τσαμπούλας, Δ. (1997). *Διαχείριση Κυκλοφορίας*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Χαστάογλου, Β. (2008). Νεωτερικότητα και μνήμη στη διαμόρφωση της μεταπολεμικής Θεσσαλονίκης. Στο: Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης & Παπαμίχος, Ν., Επιμ. *Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο: η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*. Αθήνα: Κριτική, 151-198.

Χατζημιχάλης, Κ. (2024). Οι μεταλλάξεις της Θεσσαλονίκης τα τελευταία 40 χρόνια Από την αθέατη παραγωγή και εργασία στην ορατή κατανάλωση και διασκέδαση. *Parallaximag*. Διαθέσιμο στο: <https://parallaximag.gr/parallax-view/oi-metallaxeis-tis-thessalonikis-ta-teleytaia-40-chronia> [Πρόσβαση 10 Μαΐου 2025].

Χατζηπροκοπίου, Π. (2024). *Οι μεταβολές στην ανθρωπογεωγραφία του δήμου Θεσσαλονίκης*. [online] ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚέΩΝ ΠόΛΙΣ. Διαθέσιμο στο: <https://thessalonikeonpolis.gr/oi-metavoles-stin-anthropogeografia-tou-dimou-thessalonikis/> [Πρόσβαση 5 Μαΐου 2025].

Χριστοδούλου, Χ. (2015). *Τοπία αστικής διάχυσης: αστικοποίηση & πολεοδομικός σχεδιασμός : η περιφέρεια της Θεσσαλονίκης*. Θεσσαλονίκη: University Studio Press.

Ξενόγλωσση

Allam, Z. & Sharifi, A. (2022). Research Structure and Trends of Smart Urban Mobility. *Smart Cities*, *5*(2), 539–561. https://doi.org/10.3390/smartcities5020029.

Alogoskoufis, G. (2021). Historical Cycles of the Economy of Modern Greece from 1821 to the Present. *SSRN Electronic Journal*. https://doi.org/10.2139/ssrn.3801664.

Anastasiadou, K., Gavanas, N., Pyrgidis, C. & Pitsiava-Latinopoulou, M. (2021). Identifying and Prioritizing Sustainable Urban Mobility Barriers through a Modified Delphi-AHP Approach. *Sustainability*, *13*(18), 10386. https://doi.org/10.3390/su131810386.

Anastasiou, D., Tasopoulou, A., Gemenetzi, G., Gareiou, Z. & Zervas, E. (2022). Public's perceptions of urban identity of Thessaloniki, Greece. *URBAN DESIGN International*, *27*(1), 18–42. https://doi.org/10.1057/s41289-021-00172-8.

Andersson, C. & Törnberg, P. (2018). Wickedness and the anatomy of complexity. *Futures*, *95*, 118–138. https://doi.org/10.1016/j.futures.2017.11.001.

Ansell, C., Sørensen, E. & Torfing, J. (2017). Improving policy implementation through collaborative policymaking. *Policy & Politics*, *45*(3), 467–486. https://doi.org/10.1332/030557317X14972799760260.

Balla, E., Zevenbergen, J., Madureira, A.M. & Georgiadou, Y. (2022). Too Much, Too Soon? The Changes in Greece's Land Administration Organizations during the Economic Crisis Period 2009 to 2018. *Land*, *11*(9), 1564. https://doi.org/10.3390/land11091564.

Bassolas, A., Barbosa-Filho, H., Dickinson, B., Dotiwalla, X., Eastham, P., Gallotti, R., Ghoshal, G., Gipson, B., Hazarie, S.A., Kautz, H., Kucuktunc, O., Lieber, A., Sadilek, A. & Ramasco, J.J. (2019). Hierarchical organization of urban mobility and its connection with city livability. *Nature Communications*, *10*(1), 4817. https://doi.org/10.1038/s41467-019-12809-y.

Batty, M. (2018a). Artificial intelligence and smart cities. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, *45*(1), 3–6. https://doi.org/10.1177/2399808317751169.

Batty, M. (2018b). Digital twins. *Environment and Planning B: Urban Analytics and City Science*, *45*(5), 817–820. https://doi.org/10.1177/2399808318796416.

Bertolini, L. (2007). Evolutionary Urban Transportation Planning: An Exploration. *Environment and Planning A: Economy and Space*, *39*(8), 1998–2019. https://doi.org/10.1068/a38350.

Castrezzati, M. (2023). Barcelona's Superblocks: Putting People at the Centre | CityChangers.org. *CityChangers.org – Home Base for Urban Shapers*. Available at: <https://citychangers.org/barcelona-superblocks/> [Accessed 4 May 2025].

Cervero, R.B. (2013). Linking urban transport and land use in developing countries. *Journal of Transport and Land Use*, *6*(1), 7–24. https://doi.org/10.5198/jtlu.v6i1.425.

Chan, J.K.H. & Xiang, W.-N. (2022). Fifty years after the wicked-problems conception: its practical and theoretical impacts on planning and design. *Socio-Ecological Practice Research*, *4*(1), 1–6. https://doi.org/10.1007/s42532-022-00106-w.

Coyne, R., (2005). Wicked problems revisited. *Design Studies*, *26*(1), 5–17. https://doi.org/10.1016/j.destud.2004.06.005.

Davoudi, S. (2006). Evidence-Based Planning. *disP - The Planning Review*, *42*(165), 14–24. https://doi.org/10.1080/02513625.2006.10556951.

Davoudi, S., Brooks, E. & Mehmood, A. (2013). Evolutionary Resilience and Strategies for Climate Adaptation. *Planning Practice and Research*, *28*(3), 307–322. https://doi.org/10.1080/02697459.2013.787695.

Domingo, I. & Beunen, R. (2013). Regional Planning in the Catalan Pyrenees: Strategies to Deal with Actors' Expectations, Perceived Uncertainties and Conflicts. *European Planning Studies*, *21*(2), 187–203. https://doi.org/10.1080/09654313.2012.722916.

Dumbaugh, E. & Marshall, W. (2018). Cities and the future of urban transportation: A roadmap for the 21st century. *Research in Transportation Business & Management,* 29, 4–13. https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2017.09.001.

Frey, C., Hertweck, P., Richter, L. & Warweg, O. (2022). Bauhaus.MobilityLab: A Living Lab for the Development and Evaluation of AI-Assisted Services. *Smart Cities*, *5*(1), 133–145. https://doi.org/10.3390/smartcities5010009.

Grint, K. (2008). Wicked problems and clumsy solutions: The role of leadership. *The New Public Leadership Challenge*, 1, 169–186.

Hanson, L.L. (2019). Wicked Problems and Sustainable Development. In: W. Leal Filho, ed. *Encyclopedia of Sustainability in Higher Education*. Cham: Springer International Publishing. 1–9. https://doi.org/10.1007/978-3-319-63951-2_522-1.

Hartmann, T. (2012). Wicked problems and clumsy solutions: Planning as expectation management. *Planning Theory*, *11*(3), 242–256. https://doi.org/10.1177/1473095212440427.

Hastaoglou-Martinidis, V. (2011). A Mediterranean City in Transition: Thessaloniki between the Two World Wars. *Facta Universitatis, Ser. Architecture and Civil Engineering*, 1.

Head, B.W. (2019). Forty years of wicked problems literature: forging closer links to policy studies. *Policy and Society*, *38*(2), 180–197. https://doi.org/10.1080/14494035.2018.1488797.

Head, B.W. & Alford, J. (2015). Wicked Problems: Implications for Public Policy and Management. *Administration & Society*, *47*(6), 711–739. https://doi.org/10.1177/0095399713481601.

Healey, P. (1998). Collaborative planning in a stakeholder society. *Town Planning Review*, *69*(1), 1. https://doi.org/10.3828/tpr.69.1.h651u2327m86326p.

Intezari, A. & Pauleen, D.J. (2019). *Wisdom, analytics and wicked problems: an integral decision making for the data age*. 1st Edition ed. The practical wisdom in leadership and organization series. London: New York: Routledge Taylor & Francis Group.

Jones, P. (2014). The evolution of urban mobility: The interplay of academic and policy perspectives. *IATSS Research*, *38*(1), 7–13. https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2014.06.001.

Kafkalas, G. & Pitsiava, M. (2023). Bridging the evidence gap in spatial planning: Lessons from assessing the impact of transport infrastructure. *REGION*, *10*(3), 59–81. https://doi.org/10.18335/region.v10i3.474.

Komninos, N. & Panori, A. (2025). Smart carbon–neutral development: Embracing complexity with multi-level governance and convolution. *World Development*, *192*, 107026. https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2025.107026.

Kosunen, H. & Hirvonen-Kantola, S. (2020). Fatalism in Co-evolutionary Urban Planning: Experiences from Infill Planning in Finland. *Planning Practice & Research*, *35*(3), 251–266. https://doi.org/10.1080/02697459.2020.1743922.

Latinopoulos, D. (2022). Evaluating the importance of urban green spaces: a spatial analysis of citizens' perceptions in Thessaloniki. *Euro-Mediterranean Journal for Environmental Integration*, *7*(2), 299–308. https://doi.org/10.1007/s41207-022-00300-y.

Levin, K., Cashore, B., Bernstein, S. & Auld, G. (2012). Overcoming the tragedy of super wicked problems: constraining our future selves to ameliorate global climate change. *Policy Sciences*, *45*(2), 123–152. https://doi.org/10.1007/s11077-012-9151-0.

Lotero Velez, L., Darler, W. & Gunn, S. (2019). Urban mobility and inequalities. Some perspectives from different disciplines. *LIAS Working Paper Series*, *2*. https://doi.org/10.29311/lwps.201923173.

McIntosh, J., Trubka, R., Kenworthy, J. & Newman, P. (2014). The role of urban form and transit in city car dependence: Analysis of 26 global cities from 1960 to 2000. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *33*, 95–110. https://doi.org/10.1016/j.trd.2014.08.013.

Mendiola, L., González, P. & Cebollada, À. (2015). The relationship between urban development and the environmental impact mobility: A local case study. *Land Use Policy*, *43*, 119–128. https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2014.11.003.

Miskolczi, M., Földes, D., Munkácsy, A. & Jászberényi, M. (2021). Urban mobility scenarios until the 2030s. *Sustainable Cities and Society*, *72*, 103029. https://doi.org/10.1016/j.scs.2021.103029.

Mück, M., Helf, C. & Lindenau, M. (2019). Urban living labs fostering sustainable mobility planning in Munich. *Transportation Research Procedia*, *41*, 741–744. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2019.09.122.

Newman, P. & Kenworthy, J.R. (1989). *Cities and automobile dependence: a sourcebook*. Aldershot, Hants., England, Brookfield, Vt., USA: Gower Technical.

Pitsiava, M. & Kafkalas, G. (2017). Planning for the Unknowable: impact of transport infrastructure and evidence-based spatial development policies. In: *Cities and regions in a changing Europe: challenges and prospects*. ASRDLF – ERSA-GR conference. Panteion University, Athens: ASRDLF – ERSA-GR.

Pitsiava-Latinopoulou, M., Basbas, S., Nikolaou, K. & Toskas, G. (2000). The use of environment friendly public transport system in historical urban areas. In: L.J. Sucharov and C.A. Brebbia, eds. *International Series: Advances in Transport*, Proceedings 6th International Conference: Urban Transport and the Environment in the 21st Century – Urban Transport VI, Wessex Institute of Technology. Cambridge: WIT Press. pp.359–368.

Pitsiava-Latinopoulou, M. & Giannopoulos, G.A. (1985). Some findings on the interaction between transport and land-use in Greece. *Transportation Planning and Technology*, *10*(1), 13–27. https://doi.org/10.1080/03081068508717297.

Politis, I., Georgiadis, G., Nikolaidou, A., Kopsacheilis, A., Fyrogenis, I., Sdoukopoulos, A., Verani, E. & Papadopoulos, E. (2021). Mapping travel behavior changes during the COVID-19 lock-down: a socioeconomic analysis in Greece. *European Transport Research Review*, *13*(1), 1–19. https://doi.org/10.1186/s12544-021-00481-7.

Rittel, H.W.J. & Webber, M.M. (1973). Dilemmas in a general theory of planning. *Policy Sciences*, *4*(2), 155–169. https://doi.org/10.1007/BF01405730.

Roggema, R. (2014). Developing a Planning Theory for Wicked Problems: Swarm Planning. In: *Swarm Planning*, Springer Theses. Dordrecht: Springer Netherlands. 67–89. https://doi.org/10.1007/978-94-007-7152-9_3.

Schweitzer, F. & Nanumyan, V. (2016). A conceptual approach to model co-evolution of urban structures. *International Journal of Space Structures*, 31(1), 43–51. https://doi.org/10.1177/0266351116642075.

Sdoukopoulos, A., Nikolaidou, A., Pitsiava-Latinopoulou, M. & Papaioannou, P. (2018). Use of social media for assessing sustainable urban mobility indicators. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, *13*(02), 338–348. https://doi.org/10.2495/SDP-V13-N2-338-348.

Sdoukopoulos, A., Pitsiava-Latinopoulou, M., Basbas, S. & Papaioannou, P. (2019). Measuring progress towards transport sustainability through indicators: Analysis and metrics of the main indicator initiatives. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, *67*, 316–333. https://doi.org/10.1016/j.trd.2018.11.020.

Skaburskis, A. (2008). The Origin of "Wicked Problems". *Planning Theory & Practice*, *9*(2), 277–280. https://doi.org/10.1080/14649350802041654.

Stacey, R. D. (2007). Strategic management and organisational dynamics: The challenge of complexity to ways of thinking about organisations. Financial Times Prentice Hall.

Stahl, C.H. (2014). Out of the Land of Oz: the importance of tackling wicked environmental problems without taming them. *Environment Systems and Decisions*, *34*(4), 473–477. https://doi.org/10.1007/s10669-014-9522-5.

Thoidou, E. (2013). Strategic spatial planning in the era of crisis: Current trends and evidence from the metropolitan area of Thessaloniki. *Spatium*, (*30*), 12–17. https://doi.org/10.2298/SPAT1330012T.

Turnheim, B., Berkhout, F. & Kivimaa, P. Eds. (2018). *Innovating climate governance: moving beyond experiments*. Cambridge: Cambridge University Press.

United Nations Human Settlements Programme ed. (2013). *Planning and design for sustainable urban mobility: global report on human settlements 2013*. Abingdon, Oxon: Routledge.

Von Wirth, T., Fuenfschilling, L., Frantzeskaki, N. & Coenen, L. (2019). Impacts of urban living labs on sustainability transitions: mechanisms and strategies for systemic change through experimentation. *European Planning Studies*, *27*(2), 229–257. https://doi.org/10.1080/09654313.2018.1504895.

Walker, B., Holling, C.S., Carpenter, S.R. & Kinzig, A.P. (2004). Resilience, Adaptability and Transformability in Social-ecological Systems. *Ecology and Society*, *9*(2), p.art5. https://doi.org/10.5751/ES-00650-090205.

Walters, C.J. & Holling, C.S. (1990). Large-Scale Management Experiments and Learning by Doing. *Ecology*, *71*(6), 2060–2068. https://doi.org/10.2307/1938620.

Wegener, M. (2013). The future of mobility in cities: Challenges for urban modelling. *Transport Policy*, *29*, 275–282. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.07.004.

Wegener, M. & Fuerst, F. (2004). Land-Use Transport Interaction: State of the Art. *SSRN Electronic Journal*. https://doi.org/10.2139/ssrn.1434678.

Williams, B. & Hummelbrunner, R. eds. (2011). *Systems concepts in action: a practitioner's toolkit*. Stanford, Calif: Stanford Business Books.

Yiannakou, A. (1993). *Residential land development and urban policy in Greece: the case of Grater Thessaloniki*. Ph.D. LSE.

Καυκαλάς Γρηγόρης
Ομότιμος Καθηγητής, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
email: gkafkala@arch.auth.gr

Πιτσιάβα- Λατινοπούλου Μάγδα
Ομότιμη Καθηγήτρια, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
email: mpitsiav@civil.auth.gr

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Νίκος Τριανταφυλλόπουλος

Αναστασία Τασοπούλου

Νικόλαος Γαβανάς

Απόστολος Λαγαρίας

Σπύρος Νιαβής

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Ελένη Ανδρικοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Πασχάλης Αρβανιτίδης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Παναγιώτης Αρτελάρης – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Σοφία Αυγερινού-Κολώνια – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Αθηνά Βιτοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Γιώργος Βλόντζος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Νικολός Βογιαζίδης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Γεωργία Γεμενετζή – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ηλίας Γεωργαντάς – Πανεπιστήμιο Κρήτης

Αθηνά Γιαννακού – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Σπύρος Γκολφινόπουλος – Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Άσπα Γοσποδίνη – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δημήτρης Γούσιος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Παύλος-Μαρίνος Δελλαδέτσιμας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Αλέξης Δέφνερ – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δέσποινα Διμέλλη – Πολυτεχνείο Κρήτης

Ασπασία Ευθυμιάδου – Ελληνικός Γεωργικός Οργανισμός «Δήμητρα»

Μιχάλης Ζουμπουλάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ελισάβετ Θωίδου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Γιώργος Κανδύλης – Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών

Νικόλαος-Γεώργιος Καραχάλης – Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Κώστας Καρτάλης – Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Γρηγόρης Καυκαλάς – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Ειρήνη Κλαμπατσέα – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Χάρης Κοκκώσης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Παναγιώτης Κοσμόπουλος – Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης

Βύρων Κοτζαμάνης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Χρήστος Κουσιδώνης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Αλέξανδρος-Φαίδων Λαγόπουλος – Ακαδημία Αθηνών & Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Κώστας Λαλένης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Λόης Λαμπριανίδης – Πανεπιστήμιο Μακεδονίας

Λίλα Λεοντίδου – Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Παύλος Λουκάκης – Πάντειο Πανεπιστήμιο

Θωμάς Μαλούτας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Δημήτρης Μέλισσας – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Αγγελική Μενεγάκη – Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Θεόδωρος Μεταξάς – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Κώστας Μπαγινέτας – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδος

Νίκος Μπάτης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ηλίας Μπεριάτος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Κώστας Μωραΐτης – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σπύρος Νιαβής – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Μαρί-Νοέλ Ντυκέν – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δημήτρης Οικονόμου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Απόστολος Παπαγιαννάκης – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Κωνσταντίνος Περάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Γιώργος Πετράκος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Μάγδα Πιτσιάβα-Λατινοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Σεραφείμ Πολύζος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Αντώνης Ροβολής – Πάντειο Πανεπιστήμιο

Νίκος Σαμαράς – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Άρης Σαπουνάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Κώστας Σερράος – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Παντολέων (Παντελής) Σκάγιαννης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Σοφία Σκορδίλη – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Νίκος Σουλιώτης – Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών

Δημήτρης Σταθάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Αναστασία Τασοπούλου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Πάρις Τσάρτας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Γιώργος Τσιλιμίγκας – Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Δημήτρης Τσιώτας – Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Δημήτρης Φουτάκης – Διεθνές Πανεπιστήμιο

Γιώργος Φωτόπουλος – Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

Μάριος Χαϊνταρλής – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Όλγα Χριστοπούλου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Μανώλης Χριστοφάκης – Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Γιάννης Ψυχάρης – Πάντειο Πανεπιστήμιο

Περιεχόμενα

ΤΕΥΧΟΣ 43 ΈΤΟΣ 2026
ISSUE YEAR

Καυκαλάς Γρηγόρης, Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μάγδα **6**
Συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας: δύστροπα προβλήματα και διδάγματα από τη Θεσσαλονίκη

Ποζουκίδου Γεωργία, Σαλεπάκη Ασημένια **33**
Πρόθεση συμμετοχής πολιτών σε έργα αστικής ανάπλασης. Η περίπτωση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης

Παπαθανασίου Μαρίνα, Ασπρογέρακας Ευάγγελος **59**
Οι προοπτικές πολλαπλής χρήσης του θαλάσσιου χώρου μέσα από την ευρωπαϊκή ερευνητική εμπειρία

Ανδρικοπούλου Ελένη, Γιαννακού Αθηνά, Καυκαλάς Γρηγόρης, Πιτσιάβα – Λατινοπούλου Μάγδα **83**
Εξελικτικός στρατηγικός σχεδιασμός: ενιαία θεώρηση αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας με αναφορά στη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης

Ευτυχιάδου Ουρανία, Ασπρογέρακας Ευάγγελος **103**
Διαχρονική διερεύνηση των θεσμικών διαστάσεων της αυθαίρετης δόμησης στην Ελλάδα

Γουργιώτης Ανέστης, Γεμενετζή Γεωργία **127**
Επανεξετάζοντας τον χωρικό σχεδιασμό μέσα από την ευρωπαϊκή και ελληνική εμπειρία: από την Διακήρυξη των Δελφών στην «Πυξίδα» του Χωρικού Σχεδιασμού

ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

Καυκαλάς Γρηγόρης **151**
Anastasia Panori (2024). Digitally Disrupted Space: Proximity and New Development Opportunities for Regions and Cities. Routledge, pages 229

ISSN: 1109-5008
e-ISSN: 2944 – 9847
https://journals.lib.uth.gr/index.php/aeihoros/inde