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

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

Ανδρικοπούλου Ελένη

Ομότιμη Καθηγήτρια, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Γιαννακού Αθηνά

Ομότιμη Καθηγήτρια, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Καυκαλάς Γρηγόρης

Ομότιμος Καθηγητής, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μάγδα

Ομότιμη Καθηγήτρια, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Περίληψη

Η αυξανόμενη ανάγκη για τον ενιαίο σχεδιασμό της αστικής ανάπτυξης και της αστικής κινητικότητας έχει καταστεί καθοριστική προτεραιότητα για τις σύγχρονες πόλεις, οι οποίες καλούνται να αντιμετωπίσουν ένα πλέγμα σύνθετων και αλληλένδετων προκλήσεων, από την κλιματική κρίση και την ψηφιακή μετάβαση έως τις κοινωνικοοικονομικές ανισότητες. Το άρθρο προσεγγίζει τον χωρικό σχεδιασμό μέσα από μια μεθοδολογική οπτική εξελικτικού στρατηγικού σχεδιασμού και εξετάζει τέσσερις βασικές συνιστώσες με αναφορά στη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης: στρατηγικό σχεδιασμό και διακυβέρνηση, ρύθμιση αστικής ανάπτυξης, σύστημα αστικών μεταφορών και πρότυπες αστικές παρεμβάσεις. Η συγκριτική ανάλυση αναδεικνύει κοινά διαρθρωτικά ελλείμματα, κατακερματισμό αρμοδιοτήτων, απουσία συνεκτικού στρατηγικού οράματος, ανεπαρκείς μηχανισμούς αξιολόγησης και περιορισμένη προσαρμοστικότητα, τα οποία υπονομεύουν τη συνεξέλιξη χωρικής ανάπτυξης και κινητικότητας. Οι συνέπειες εκδηλώνονται σε έναν δυσλειτουργικό αστικό χώρο με ανισότητες πρόσβασης, περιβαλλοντικές πιέσεις και μειωμένη αποτελεσματικότητα. Απέναντι σε αυτή τη διάγνωση, προτείνεται ένα πλαίσιο ενιαίου εξελικτικού στρατηγικού σχεδιασμού, οργανωμένο σε έξι θεματικές κατευθύνσεις που αφορούν τον στρατηγικό προσανατολισμό, το κοινό όραμα, τη μητροπολιτική διακυβέρνηση, τη χωρική οργάνωση, την αστική κινητικότητα, τον πειραματισμό και τη συμμετοχή. Κεντρική προϋπόθεση αποτελεί η θεσμική αναβάθμιση του μητροπολιτικού επιπέδου μέσω ενός φορέα συντονισμού με διατομεακές αρμοδιότητες και συμμετοχικές διαδικασίες. Ο εξελικτικός σχεδιασμός, όπως προτείνεται, δεν επιδιώκει τον πλήρη έλεγχο του μέλλοντος, αλλά τη συγκρότηση θεσμικών και γνωστικών μηχανισμών μάθησης και προσαρμογής που ενισχύουν τη βιωσιμότητα και τη δημοκρατική διακυβέρνηση του αστικού χώρου.

Λέξεις κλειδιά

Αστική ανάπτυξη, Αστική κινητικότητα, Μητροπολιτική διακυβέρνηση, Βιώσιμη αστική ανάπτυξη, Εξελικτικός σχεδιασμός.

Evolutionary strategic planning: an integrated approach to urban development and mobility with reference to Thessaloniki Metropolitan Area

Abstract

The growing need for integrated planning of urban development and mobility has become a defining priority for contemporary cities, which are called upon to address a complex and interrelated set of challenges, ranging from the climate crisis and digital transition to socio-economic inequalities. The article approaches spatial planning through the methodological lens of evolutionary strategic planning and examines four key components with reference to the metropolitan area of Thessaloniki: strategic planning and governance, regulation of urban development, the urban transport system, and pilot urban interventions. The comparative analysis reveals common structural deficits, fragmentation of competences, absence of a coherent strategic vision, insufficient evaluation mechanisms, and limited adaptability, which undermine the co-evolution of spatial development and mobility. These shortcomings manifest in a dysfunctional urban environment marked by inequalities in access, environmental pressures, and reduced effectiveness. Building on this diagnosis, the paper proposes a framework for integrated evolutionary strategic planning, structured around six thematic orientations concerning strategic direction, a shared metropolitan vision, governance, spatial organization, urban mobility, experimentation, and participation. A central prerequisite is the institutional upgrading of the metropolitan level through the establishment of a coordinating body endowed with cross-sectoral competences and participatory procedures. The evolutionary approach proposed does not seek to exert full control over the future; rather, it aims to establish institutional and cognitive mechanisms of learning and adaptation that enhance sustainability and democratic governance within the urban realm.

Keywords

Urban development, Urban mobility, Metropolitan governance, Sustainable urban development, Evolutionary planning.

1.Εισαγωγή

Κεντρικό θέμα του κειμένου είναι ο χωρικός σχεδιασμός, με εστίαση στη συνεξέλιξη της αστικής ανάπτυξης και της αστικής κινητικότητας, οι οποίες εξετάζονται όχι ως αυτοτελείς τομείς πολιτικής αλλά ως στοιχεία ενός σύνθετου αστικού συστήματος. Η αναφορά στη Μητροπολιτική Περιοχή Θεσσαλονίκης αξιοποιείται ως αναλυτικό παράδειγμα για τη διερεύνηση ευρύτερων ζητημάτων σχεδιασμού που αφορούν τις λειτουργικές αστικές περιοχές. Στο πλαίσιο αυτό, αναδεικνύεται η ανάγκη για μια εξελικτική στρατηγική προσέγγιση που υπερβαίνει αποσπασματικές ή τομεακές λογικές και ανταποκρίνεται στην πολυπλοκότητα και τις σύγχρονες προκλήσεις των αστικών συστημάτων.

Τα τελευταία χρόνια, ο σχεδιασμός της αστικής ανάπτυξης και της αστικής κινητικότητας διεθνώς επαναπροσδιορίζεται ριζικά, καθώς οι πόλεις καλούνται να λειτουργήσουν μέσα σε συνθήκες αυξημένης αβεβαιότητας, ταχείας κοινωνικοοικονομικής μεταβολής και πολλαπλών, αλληλοσυνδεόμενων κρίσεων. Η κλιματική αλλαγή, η όξυνση των κοινωνικών ανισοτήτων, οι μεταναστευτικές πιέσεις, αλλά και η επιτάχυνση της ψηφιακής μετάβασης μετασχηματίζουν τόσο τη χωρική οργάνωση όσο και τα πρότυπα κινητικότητας, θέτοντας υπό αμφισβήτηση τα κυρίαρχα, γραμμικά και τομεακά μοντέλα σχεδιασμού. Στο διεθνές επίπεδο, το state of the art μετατοπίζεται σταθερά από τον κανονιστικό και προβλεπτικό σχεδιασμό προς πιο προσαρμοστικές, εξελικτικές και στρατηγικές προσεγγίσεις, οι οποίες αντιμετωπίζουν την πόλη ως δυναμικό και σύνθετο σύστημα. Στο πλαίσιο αυτό, έννοιες όπως ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός χρήσεων γης και μεταφορών, η πολυεπίπεδη διακυβέρνηση, η ανθεκτικότητα, η προσαρμοστικότητα και η μάθηση μέσα από την πράξη έχουν αναδειχθεί σε κεντρικούς άξονες διεθνών πολιτικών και ερευνητικών προσεγγίσεων (UN-HABITAT/OECD, 2024, Batty, 2024). Ο σχεδιασμός δεν νοείται πλέον ως ένα τελικό, δεσμευτικό σχέδιο, αλλά ως μια συνεχής διαδικασία στρατηγικού προσανατολισμού, συντονισμού και αναπροσαρμογής, που εξελίσσεται στον χρόνο και ενσωματώνει την αβεβαιότητα ως δομικό του στοιχείο.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η μετατόπιση αυτή αποτυπώνεται στις πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την εδαφική συνοχή και την κλιματική προσαρμογή, οι οποίες προωθούν μια περισσότερο ολοκληρωμένη και εξελικτική προσέγγιση όπως είναι η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία (ΕΕ, 2019), η Στρατηγική για Βιώσιμη και Έξυπνη Κινητικότητα (ΕΕ, 2020) και ο Νέος Χάρτης της Λειψίας (ΕΕ, 2020). Γενικότερα, στις σύγχρονες πρακτικές χωρικού σχεδιασμού η έμφαση μετακινείται από μεμονωμένα έργα υποδομής προς συνδυαστικές πολιτικές, από την αυστηρή ιεραρχία προς συνεργατικά σχήματα διακυβέρνησης, και από τον στατικό έλεγχο της ανάπτυξης προς μηχανισμούς συνεχούς παρακολούθησης, αξιολόγησης και προσαρμογής (Καυκαλάς, 2022, Davoudi, 2021). Ωστόσο, η εφαρμογή αυτών των αρχών παραμένει άνιση και συχνά αποσπασματική, ιδίως σε χώρες και πόλεις όπου ο σχεδιασμός εξακολουθεί να βασίζεται σε κατακερματισμένα θεσμικά εργαλεία και σε περιορισμένη διατομεακή συνεργασία.

Η ελληνική περίπτωση αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της απόκλισης μεταξύ στρατηγικού λόγου και επιχειρησιακής πρακτικής. Παρά τις σημαντικές μεταρρυθμίσεις των τελευταίων δεκαετιών και τη θεσμική αναβάθμιση του χωρικού (χωροταξικού και πολεοδομικού) σχεδιασμού, η αστική ανάπτυξη και οι μεταφορές εξακολουθούν να αντιμετωπίζονται, κατά κανόνα, ως παράλληλες διαδικασίες και όχι ως μια διαδικασία συνεξέλιξης (Γιαννακούρου, 2021). Στις μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές της χώρας, και ιδιαίτερα στη Θεσσαλονίκη, τα ζητήματα της αστικής ανάπτυξης και της κινητικότητας επανέρχονται διαχρονικά στον δημόσιο διάλογο, χωρίς να παράγουν σταθερά και διατηρήσιμα αποτελέσματα. Η επανάληψη παρόμοιων προβλημάτων υποδηλώνει όχι μόνο ελλείψεις σε πόρους ή υποδομές, αλλά κυρίως αδυναμίες στον τρόπο με τον οποίο νοείται και ασκείται ο σχεδιασμός: ως αποσπασματική και συχνά βραχυπρόθεσμη παρέμβαση απέναντι σε επείγοντα προβλήματα, αντί ως στρατηγική και εξελικτική διαδικασία (Καυκαλάς κ.ά., 2015).

Αφετηρία και βασική αναφορά για την επαναπροσέγγιση των παραπάνω ζητημάτων αποτελεί η έκδοση της 3ης αναθεωρημένης έκδοσης του βιβλίου Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2024), στο οποίο επιχειρείται μια συστηματική αποτίμηση των μεταβαλλόμενων συνθηκών και των επιπτώσεών τους τόσο στις θεωρητικές προσεγγίσεις όσο και στις πρακτικές του αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Το βιβλίο λειτουργεί ως πλαίσιο αναφοράς για την

ανάδειξη της ανάγκης μετάβασης από στατικά και τομεακά μοντέλα σχεδιασμού προς πιο σύνθετες, προσαρμοστικές και εξελικτικές λογικές.

Στο πλαίσιο αυτό, η υιοθέτηση ενός εξελικτικού σχεδιασμού αναδεικνύεται ως κρίσιμη προϋπόθεση ώστε οι πόλεις να διατηρήσουν τη βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητά τους απέναντι στις σύνθετες προκλήσεις της σύγχρονης εποχής. Ο εξελικτικός σχεδιασμός δεν αντιμετωπίζεται ως ένα εναλλακτικό θεωρητικό σχήμα, αλλά ως μια αναγκαία στρατηγική απάντηση στην πολυπλοκότητα, την αβεβαιότητα και τη διαρκή μεταβολή των αστικών συστημάτων.

Με αυτή την αφετηρία, το κείμενο οργανώνεται γύρω από τέσσερις βασικές και αλληλένδετες συνιστώσες του χωρικού σχεδιασμού: (α) τον στρατηγικό σχεδιασμό και τη διακυβέρνηση, (β) τη ρύθμιση και τον έλεγχο της αστικής ανάπτυξης, (γ) το σύστημα αστικών μεταφορών και (δ) τις καινοτόμες αστικές παρεμβάσεις, ως πεδίο πειραματισμού, μάθησης και προσαρμογής πολιτικών σε πραγματικές συνθήκες.

Στη συνέχεια, μέσα από τη συνδυαστική ανάγνωση των παραπάνω συνιστωσών, το κείμενο καταλήγει σε μια τεκμηριωμένη έκκληση υπέρ της υιοθέτησης ενός εξελικτικού πλαισίου σχεδιασμού, προσδιορίζοντας τις βασικές προϋποθέσεις για την ουσιαστική και αποτελεσματική εφαρμογή του. Τα συμπεράσματα και οι προτάσεις που διατυπώνονται δεν αποτελούν κανονιστικές κατευθύνσεις, αλλά φιλοδοξούν να αποτελέσουν αφετηρία για μια ευρύτερη συζήτηση γύρω από την ανάγκη αναθεώρησης του κυρίαρχου αφηγήματος στον χωρικό σχεδιασμό.

2.Μεθοδολογική τοποθέτηση

Η μεθοδολογική τοποθέτηση που ακολουθεί οριοθετεί το αναλυτικό πλαίσιο του κειμένου, εξηγώντας την επιλογή των τεσσάρων βασικών συνιστωσών του αστικού συστήματος, τη λογική της επιλογής της Θεσσαλονίκης ως πεδίου αναφοράς και την αναγκαιότητα μετάβασης προς έναν ενιαίο εξελικτικό στρατηγικό σχεδιασμό.

Η επιλογή των τεσσάρων βασικών συνιστωσών προκύπτει από την ανάγκη κατανόησης του χωρικού σχεδιασμού ως σύνθετου και δυναμικού συστήματος. Ο στρατηγικός σχεδιασμός και η διακυβέρνηση συγκροτούν το πλαίσιο εντός του οποίου διαμορφώνεται το συλλογικό όραμα, λαμβάνονται οι κρίσιμες αποφάσεις και οργανώνεται ο συντονισμός μεταξύ επιπέδων και φορέων. Η ρύθμιση και ο έλεγχος της αστικής ανάπτυξης αποτελούν τον βασικό μηχανισμό μέσω του οποίου οι στρατηγικές επιλογές μεταφράζονται σε συγκεκριμένους χωρικούς μετασχηματισμούς και κοινωνικοοικονομικά αποτελέσματα. Το σύστημα αστικών μεταφορών εξετάζεται όχι μόνο ως τεχνική υποδομή αλλά ως καθοριστικός παράγοντας ο οποίος επηρεάζει την αστική μορφή, τη λειτουργία και την καθημερινή εμπειρία της πόλης. Τέλος, οι καινοτόμες αστικές παρεμβάσεις αναδεικνύονται ως κρίσιμο πεδίο πειραματισμού και μάθησης, μέσω του οποίου οι πολιτικές μπορούν να προσαρμόζονται και να εξελίσσονται σε πραγματικές συνθήκες.

Η επιλογή της Μητροπολιτικής Περιοχής Θεσσαλονίκης αιτιολογείται από το γεγονός ότι εντάσσεται σαφώς στην κατηγορία των μητροπολιτικών περιοχών. Σύμφωνα με τον ορισμό της Eurostat (2019), πρόκειται για περιοχές στις οποίες τουλάχιστον το 50% του πληθυσμού κατοικεί σε λειτουργική αστική περιοχή με πληθυσμό άνω των 250.000 κατοίκων. Οι μητροπολιτικές περιοχές χαρακτηρίζονται από έντονες λειτουργικές αλληλεξαρτήσεις μεταξύ κεντρικού πυρήνα και περιφέρειας, πολυκεντρικά πρότυπα ανάπτυξης και αυξημένη πολυπλοκότητα στη διακυβέρνηση, ως αποτέλεσμα της απόκλισης μεταξύ λειτουργικών και διοικητικών ορίων (Dijkstra et al., 2019, Szydarowski, 2024). Από την άποψη της αστικής γεωγραφίας, η Θεσσαλονίκη συγκεντρώνει όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά της μητροπολιτικής περιοχής, ενώ παράλληλα έχει μια μακρά, αν και ασυνεχή, εμπειρία στρατηγικού σχεδιασμού σε μητροπολιτικό επίπεδο, που προσφέρει πολύ σημαντικό υλικό μελέτης. Υπό αυτή την έννοια, η αναφορά του κειμένου στη Θεσσαλονίκη δεν αποσκοπεί αποκλειστικά στην ανάδειξη της συγκεκριμένης περίπτωσης, αλλά στη διερεύνηση διαδικασιών και κατευθύνσεων πολιτικής που μπορούν να θεωρηθούν δυνητικά εφαρμόσιμες σε μητροπολιτικές περιοχές αντίστοιχης κλίμακας.

Με αυτή τη θεματική διάρθρωση και αυτό το εμπειρικό πεδίο αναφοράς, η ανάλυση επιχειρεί να γεφυρώσει το χάσμα μεταξύ θεωρίας και πράξης του χωρικού σχεδιασμού ως δημόσιας πολιτικής,

υιοθετώντας ως εννοιολογικό και μεθοδολογικό εργαλείο για τη διερεύνηση των αδυναμιών και τη σύνθεση των προτάσεων, την ανάλυση των τεσσάρων βασικών συνιστωσών που προαναφέρθηκαν. Κεντρική υπόθεση είναι ότι οι αδυναμίες προκύπτουν όχι τόσο από την απουσία στόχων, όσο από την έλλειψη οριζόντιας και κάθετης ολοκλήρωσης των παρεμβάσεων. Τα βασικά ελλείμματα του σχεδιασμού δεν εντοπίζονται μόνο στο επίπεδο της τεχνικής επάρκειας, αλλά κυρίως στη δυσκολία σύνδεσης διαφορετικών επιπέδων και τομέων πολιτικής σε ένα συνεκτικό πλαίσιο δράσης. Η προσέγγιση αυτή δεν αποσκοπεί στην αξιολόγηση μεμονωμένων σχεδίων ή θεσμικών εργαλείων, αλλά στην κατανόηση των δομικών κενών που αναπτύσσονται μεταξύ στρατηγικών προθέσεων, κανονιστικών ρυθμίσεων, τομεακών πολιτικών και χωρικών αποτελεσμάτων (Zeigermann, 2018, Peters, 2021).

Βασική παραδοχή της μεθοδολογικής τοποθέτησης είναι ότι ο χωρικός σχεδιασμός δεν προσεγγίζεται ως γραμμική διαδικασία πρόβλεψης και ελέγχου, αλλά ως εξελικτική, προσαρμοστική και διαλογική πρακτική, η οποία αναπτύσσεται μέσα από τη διαρκή αλληλεπίδραση θεσμών, πολιτικών επιλογών και κοινωνικών δυναμικών. Σε αυτή τη προσέγγιση υιοθετείται μια ενιαία θεώρηση της στρατηγικής και ρυθμιστικής διάστασης του σχεδιασμού κατά την οποία το όραμα και η ρύθμιση συγκροτούν ένα αδιαίρετο σύνολο και ο σχεδιασμός δεν αντιμετωπίζεται ως στατική κανονιστική διαδικασία, αλλά ως δυναμική και μαθησιακή πορεία μετασχηματισμού (Rydin et al., 2021). Με αυτή την έννοια, ο όρος «εξελικτικός στρατηγικός σχεδιασμός» χρησιμοποιείται για να περιγράψει μια μορφή προσαρμοστικού χωρικού σχεδιασμού, ο οποίος εστιάζει στη συνεξέλιξη θεσμών, πολιτικών και χωρικών δομών μέσω μηχανισμών παρακολούθησης, ανατροφοδότησης και σταδιακής αναθεώρησης (Davoudi 2018, 2023, Walker et al., 2019).

Σε αυτό το πλαίσιο εξετάζεται κατά πόσο οι παρεμβάσεις στις βασικές συνιστώσες του αστικού συστήματος, στρατηγικός σχεδιασμός και διακυβέρνηση, ρύθμιση της αστικής ανάπτυξης, σύστημα μεταφορών και καινοτόμες παρεμβάσεις, λειτουργούν ως αμοιβαία ενισχυόμενα στοιχεία ή ως παράλληλες και συχνά αποσυνδεδεμένες ή και αντικρουόμενες πολιτικές πρακτικές. Παράλληλα, αναγνωρίζοντας ότι οι πολιτικές οφείλουν να λειτουργούν ως διαδικασίες συνεχούς αναθεώρησης και μάθησης και όχι ως κλειστά κανονιστικά σχήματα, η ανάλυση ενσωματώνει στοιχεία προσαρμοστικού και μαθησιακού σχεδιασμού. Αυτό μεταφράζεται στην ανάγκη ενίσχυσης της στρατηγικής συνοχής, της θεσμικής ικανότητας μάθησης και της προσαρμογής των εργαλείων σχεδιασμού σε μεταβαλλόμενες συνθήκες αβεβαιότητας, κρίσεων και πολλαπλών μετασχηματισμών (Kafkalas & Pitsiava, 2023). Έτσι, η ανάλυση των βασικών συνιστωσών που ακολουθεί αποκτά διπλό ρόλο: αφενός αναδεικνύει τις επιμέρους αδυναμίες και ασυμβατότητες του υφιστάμενου πλαισίου, αφετέρου προετοιμάζει το έδαφος για τη σύνθεση προτάσεων πολιτικής που δεν αντιμετωπίζονται ως αποσπασματικές λύσεις, αλλά ως απαντήσεις σε δομικά και επαναλαμβανόμενα κενά σχεδιασμού και διακυβέρνησης. Με τον τρόπο αυτό, λειτουργεί ως γέφυρα μεταξύ αναλυτικής αποτίμησης και συνθετικού προσανατολισμού, προκειμένου οι προτάσεις να είναι επαρκώς εδραιωμένες σε μια εξελικτική αντίληψη του στρατηγικού σχεδιασμού ως διαδικασίας προσαρμογής.

3.Σχεδιασμός για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη: οι βασικές συνιστώσες

3.1 Στρατηγικός σχεδιασμός και διακυβέρνηση

Η σταδιακή σύγκλιση του στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού και της χωρικής διακυβέρνησης αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό των κυρίαρχων τάσεων σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο, ιδίως από τις αρχές του 21ου αιώνα. Η μετάβαση από ιεραρχικά μοντέλα διοίκησης σε συμμετοχικές και πολυεπίπεδες μορφές διακυβέρνησης έχει ενισχύσει την κοινωνική ένταξη, την τοπική ευθύνη και την ανάγκη διαμόρφωσης συλλογικού οράματος για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και την ανθεκτικότητα των πόλεων. Στο πλαίσιο αυτό, ο στρατηγικός σχεδιασμός καλείται να συμβάλει στον συντονισμό διαφορετικών επιπέδων διοίκησης, στην αποφυγή συγκρούσεων μεταξύ αντικρουόμενων συμφερόντων και στην ενίσχυση της συνοχής των δημόσιων πολιτικών (Assche, Beunen & Duineveld, 2017, UNDP, 2023).

Κατά την τρέχουσα δεκαετία, οι επιταχυνόμενες τεχνολογικές εξελίξεις και η εμπειρία της πανδημίας COVID-19 ανέδειξαν νέες και επείγουσες προκλήσεις που σχετίζονται με την ασφάλεια, τη λειτουργικότητα και την ανθεκτικότητα των πόλεων, καθιστώντας επιτακτική την ανάγκη επαναπροσδιορισμού των δημόσιων πολιτικών. Οι πόλεις καλούνται πλέον να λειτουργήσουν σε συνθήκες αυξημένης αβεβαιότητας και πολλαπλών πιέσεων, που εκτείνονται από κοινωνικοοικονομικές κρίσεις και υγειονομικές απειλές έως φυσικές καταστροφές και τεχνολογικούς μετασχηματισμούς. Στο πλαίσιο αυτό, ενισχύεται η σημασία της πολυεπίπεδης και μητροπολιτικής διακυβέρνησης, ιδίως σε μεγάλα αστικά συστήματα, όπου οι προκλήσεις είναι εγγενώς διατομεακές και υπερτοπικές (Geels, 2024, UN-HABITAT, 2022). Ο εξελικτικός στρατηγικός και προσαρμοστικός σχεδιασμός, βασισμένος στη συστηματική παρακολούθηση, την αξιολόγηση και τη σταδιακή αναπροσαρμογή στρατηγικών επιλογών, προσφέρει ένα δυναμικό πλαίσιο αντίδρασης και θεσμικής μάθησης. Δεν προϋποθέτει τον πλήρη έλεγχο του μέλλοντος, αλλά αναγνωρίζει τη λήψη αποφάσεων υπό αβεβαιότητα και τη σημασία της ευελιξίας στην εφαρμογή πολιτικών για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας και τη βιώσιμη διαχείριση των μεταβαλλόμενων συνθηκών (Albrechts, Balducci and Hillier, 2016, Rauws, 2017).

Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, που αποτελεί ένα δυναμικό μητροπολιτικό σύστημα με ένα σημαντικό κέντρο αλλά και ισχυρές τάσεις διάχυσης, καθίσταται αναγκαία η υιοθέτηση ενός νέου τρόπου στρατηγικού σχεδιασμού με ολοκληρωμένο και προσαρμοστικό χαρακτήρα, ικανού να ανταποκριθεί στην αυξανόμενη πολυπλοκότητα και αβεβαιότητα. Η συσσωρευμένη εμπειρία καταγράφει αξιόλογες προσπάθειες αλλά και ελλείψεις και περιόδους αδράνειας (Γιαννακού, 2008). Βασικό ορόσημο αποτελεί η θεσμοθέτηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης και η παράλληλη ίδρυση του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος (ΟΡΘΕ) (Ν. 1561/1985, Φ.Ε.Κ.148/Α/6.9.1985) που έως την κατάργηση του το 2014, κατέγραψε σημαντικές προσπάθειες στρατηγικού χαρακτήρα για τον προσανατολισμό της αστικής ανάπτυξης της μητροπολιτικής περιοχής.

Κατά τη δεκαετία του 1990, ο ΟΡΘΕ, σε συνεργασία με επιστημονικές ομάδες από το ΑΠΘ και το ΠΑΜΑΚ, επιχείρησε την επικαιροποίηση του στρατηγικού οράματος της περιοχής. Αρχικά συντάχθηκε το σχέδιο «Η Θεσσαλονίκη στον 21ο αιώνα», το οποίο ανέδειξε τη σημασία του κοινωνικού διαλόγου και της θεματικής ανάλυσης, και στη συνέχεια το «Στρατηγικό Σχέδιο Βιώσιμης Ανάπτυξης Θεσσαλονίκης (2000–2010)», το οποίο τόνισε την ανάγκη θεσμικά κατοχυρωμένων διαδικασιών στρατηγικού σχεδιασμού. Το 2007 ανατέθηκε η επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού Σχεδίου η οποία ολοκληρώθηκε μελετητικά το 2014 και κατατέθηκε προς ψήφιση στη Βουλή αλλά στη συνέχεια αποσύρθηκε, ενώ παράλληλα καταργήθηκε και ο ΟΡΘΕ στο πλαίσιο των μνημονιακών ρυθμίσεων.

Έκτοτε, παρατηρείται μετατόπιση προς περισσότερο αποσπασματικά εργαλεία σχεδιασμού, εστιασμένα σε ειδικά ζητήματα ή επιμέρους γεωγραφικές ενότητες, όπως τα Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΕΠΣ) και οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΟΧΕ-ΒΑΑ). Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν το ΕΠΣ για τη ρύθμιση χρήσεων στο Παραλιακό Μέτωπο και το πρόγραμμα «Μητροπολιτική Θεσσαλονίκη», το οποίο περιλαμβάνει παρεμβάσεις σε δώδεκα δήμους της Μητροπολιτικής Ενότητας. Τα εργαλεία αυτά παραμένουν εκ των πραγμάτων αποσπασματικά, καθώς δεν εντάσσονται σε ένα ενιαίο και ολοκληρωμένο στρατηγικό σχέδιο αστικής ανάπτυξης για το σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής (Θωϊδου, 2019). Παρά την ύπαρξη εγκεκριμένου Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού (2020), το οποίο θέτει γενικές κατευθύνσεις, παραμένει ως βασική πρόκληση η ενεργοποίηση θεσμικών μηχανισμών συντονισμού, παρακολούθησης και ελέγχου που θα επιτρέψουν τη διατύπωση και υλοποίηση ενός συνεκτικού, μακροπρόθεσμου στρατηγικού οράματος για την ανθεκτικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη της Μητροπολιτικής Περιοχής Θεσσαλονίκης.

3.2 Η ρύθμιση της αστικής ανάπτυξης

Ο στόχος της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης είναι συνυφασμένος με την αναζήτηση της ισορροπίας ανάμεσα στην αναπτυσσόμενη, τη δίκαιη και την πράσινη πόλη (Campbell, 2003), ενώ κατέχει εδώ και χρόνια κεντρική θέση στην ατζέντα κάθε σχεδίου ή πολιτικής για τις πόλεις. Η ρύθμιση της αστικής ανάπτυξης μέσα από τον

πολεοδομικό σχεδιασμό είχε παραδοσιακά ως επίκεντρο τη διαχείριση του αστικού χώρου και των επεκτάσεών του, την οργάνωση του μεταφορικού δικτύου και την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και του φυσικού τοπίου. Το ζήτημα της αστικής μορφής και των προτύπων αστικής ανάπτυξης απέκτησε ακόμη μεγαλύτερη βαρύτητα από τη σκοπιά της αντιμετώπισης των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής, που λόγω της επιταχυνόμενης έντασής της αναφέρεται πλέον ως κλιματική κρίση (Jabareen, 2013). Οι αστικές περιοχές βιώνουν τις επιπτώσεις και τους εν γένει κίνδυνους εντονότερα και με μεγαλύτερο κόστος αλλά, επειδή θεωρούνται ως κύριος συντελεστής της έντασης του φαινομένου, είναι ταυτόχρονα και τόποι στρατηγικής σημασίας για την επίτευξη της παγκόσμιας διακυβέρνησης της κλιματικής αλλαγής (Yamagata & Sharifi, 2018).

Η ένταση των σχετικών με την κλιματική κρίση φαινομένων έφερε επιτακτικά στο προσκήνιο την ανάγκη προώθησης και εφαρμογής στρατηγικών και ρυθμιστικών εργαλείων χωρικού σχεδιασμού που συμβάλλουν τόσο στο μετριασμό της κλιματικής αλλαγής όσο και στην προσαρμογή σε αυτήν παράλληλα με τη διαμόρφωση συνθηκών ανθεκτικότητας. Η βιώσιμη και ανθεκτικότερη αστική ανάπτυξη σημαίνει αποδοτικότερη ανάπτυξη ως προς την αξιοποίηση και χρήση των υπαρχουσών υποδομών και του δομημένου περιβάλλοντος, σταδιακή απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα και υιοθέτηση οικονομικότερων τρόπων διαβίωσης (Newman et al., 2009), αλλά και κατανάλωσης του δημόσιου χώρου που είναι πλέον ένα σπάνιο αγαθό.

Τα πρότυπα της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, τα οποία έχουν πλέον σχεδόν γενικευμένη αποδοχή, περιλαμβάνουν τη συνεκτικότερη ανάπτυξη και τη μείξη χρήσεων, τη στροφή προς τη βιώσιμη κινητικότητα, δηλαδή τις δημόσιες συγκοινωνίες και τις «ενεργητικές» ή ήπιες μορφές μετακίνησης, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, τη σύνδεση της αστικής ανάπτυξης με τα συστήματα δημόσιων μεταφορών, την προστασία των ανοικτών δημόσιων και πράσινων χώρων, την αναζωογόνηση των κεντρικών περιοχών και τον αστικό σχεδιασμό που συμβάλλει στη δημιουργία φιλικού και βιώσιμου μικρό-περιβάλλοντος. Αν και δεν υπάρχει ένα μοναδικό πρότυπο αστικής μορφής που να μπορεί να ανταποκριθεί σε όλες τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, η έρευνα δείχνει ότι η μεγιστοποίηση των ωφελειών για τη βιωσιμότητα και την ανθεκτικότητα απαιτεί συνδυασμό παραμέτρων, όπως το μέγεθος, η χωρική κατανομή, η κεντρικότητα και η συνδεσιμότητα (Kang et al., 2024). Συνεπώς, τα πρότυπα βιώσιμης αστικής ανάπτυξης ενσωματώνουν εγγενώς τη συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας, τόσο στο επίπεδο της πόλης ως συνολικού συστήματος όσο και στο επίπεδο της γειτονιάς, όπου η ποιότητα ζωής συνδέεται άμεσα με την προσβασιμότητα. Άλλωστε, η βιώσιμη αστική ανάπτυξη μπορεί να ιδωθεί ως διαδικασία διάδρασης και συνεξέλιξης μεταξύ των μεγάλων συστημάτων που συγκροτούν την πόλη (Camagni et al., 1998).

Σε ένα βιώσιμο μητροπολιτικό σύστημα πρέπει να συνυπάρχουν η πολυκεντρικότητα και η συμπαγής ανάπτυξη (Zambon et al., 2017). Ένα πολυκεντρικό δίκτυο αστικών πόλων που αναπτύσσονται με σαφή οριοθέτηση, επαρκή πυκνότητα και ισχυρή διασύνδεση μέσω βιώσιμων μεταφορών συμβάλλει στη συγκράτηση της διάχυσης και στην ενίσχυση της συνεκτικότητας, ενώ δυνητικά θα μπορούσε να προωθήσει ιδέες που βασίζονται στην πόλη των μικρών αποστάσεων, όπως είναι η ονομαζόμενη "πόλη των 15 λεπτών", σε μητροπολιτική κλίμακα. Στόχος είναι μια συνεκτική και ισόρροπη ανάπτυξη που ενισχύει την προσβασιμότητα, περιορίζει τις ανισότητες και μετατρέπει την πολυκεντρικότητα σε πλεονέκτημα για το σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής.

Η χωρική δομή της Θεσσαλονίκης συγκροτείται από μια συμπαγή δομημένη περιοχή υψηλών πυκνοτήτων και μεικτών χρήσεων γης, μια ευρύτερη ζώνη με πολλαπλούς προαστιακούς οικισμούς διαφόρων μεγεθών πληθυσμού, οι μεγαλύτεροι από τους οποίους (όπως η Θέρμη και το Ωραιόκαστρο) χαρακτηρίζονται από σημαντική αυτονομία από την άποψη των εξυπηρετήσεων, καθώς και διάσπαρτη εκτός σχεδίου ανάπτυξη με όλους τους τύπους αστικών λειτουργιών και εγκαταστάσεων (κατοικία, εμπορικά κέντρα, βιομηχανικές χρήσεις, γραφεία, εκπαίδευση, αναψυχή κλπ.). Παρά τις τάσεις προαστιακής ανάπτυξης που παρατηρήθηκαν εντονότερα τις δεκαετίες του 1990 και του 2000, σήμερα στο συμπαγές τμήμα της πόλης ζει σχεδόν το 72% του πληθυσμού της μητροπολιτικής περιοχής. Η μελέτη βασικών τάσεων αστικής ανάπτυξης, όπως ειδικότερα της χωρικής κατανομής της πληθυσμιακής μεταβολής, της οικοδομικής δραστηριότητας και των τάσεων δέσμευσης γης στον προαστιακό χώρο, κατέδειξε ότι, από το τέλος της

δεκαετίας του 2000, παρατηρείται σαφής τάση διατήρησης του συνεκτικού μοντέλου και, ταυτόχρονα, πολυκεντρικής αστικής ανάπτυξης της μητροπολιτικής περιοχής Θεσσαλονίκης (Yiannakou & Zografos, 2025).

Το σύστημα δημόσιων συγκοινωνιών βασιζόταν μέχρι πρόσφατα αποκλειστικά στο δίκτυο λεωφορείων, ενώ η αστική εξάπλωση συνδέθηκε πλήρως με το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Έρευνα που πραγματοποιήθηκε στη Θεσσαλονίκη το 2020 (Mouratidis et al., 2023) έδειξε ότι οι πεζοί συμμετέχοντες ήταν πιο ικανοποιημένοι από τις μετακινήσεις τους, παρά τις ανεπαρκείς υποδομές και την υψηλή κυκλοφορία, γεγονός που σχετίζεται με την αστική μορφή της πόλης. Αντιθέτως, η ικανοποίηση από τα δημόσια μέσα ήταν ιδιαίτερα χαμηλή (μέσος όρος 3/10) λόγω των μεγάλων χρόνων διαδρομής και της χαμηλής ποιότητας υπηρεσιών των αστικών λεωφορείων που ήταν το μοναδικό μέσο μαζικής μεταφοράς μέχρι το 2024. Σήμερα, σημαντικό ποσοστό του πληθυσμού της συμπαγούς περιοχής εξυπηρετείται από το μετρό, λόγω της υψηλής οικιστικής πυκνότητας. Το ποσοστό αυτό αναμένεται να αυξηθεί αφενός με τη λειτουργία της επέκτασης προς την Καλαμαριά και αφετέρου με την αναδιάρθρωση των λεωφορειακών γραμμών και τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε όλους τους σταθμούς.

Καθώς η συμπαγής πόλη, όπως είναι ο κύριος κορμός της πόλης της Θεσσαλονίκης, είναι μια πόλη μικρών αποστάσεων, δυνάμει θεωρείται ως η πιο φιλική προς το περιβάλλον αστική μορφή. Αυτή η διάσταση, ωστόσο, προαπαιτεί τη συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας που βασίζεται πρωτίστως στα δημόσια μέσα μεταφοράς και τις ενεργές μετακινήσεις. Είναι επιπλέον σημαντικό να διασφαλίζεται παράλληλα η διάσταση της βιωσιμότητας συνολικά, καθώς οι πυκνοκατοικημένες γειτονιές που συνήθως βρίσκονται στα εσωτερικά τμήματα των συμπαγών πόλεων, όπως συμβαίνει και στη Θεσσαλονίκη, χαρακτηρίζονται από παλιό κτιριακό απόθεμα, έλλειψη ανοιχτών χώρων, κακές υποδομές, προβλήματα ασφάλειας κ.ά., όλα ζητήματα που με τη σειρά τους συμβάλλουν αρνητικά στην κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα των γειτονιών αυτών αλλά και συνολικά της πόλης.

Η μητροπολιτική περιοχή Θεσσαλονίκης διαθέτει επίσης μια ποικιλία διακριτών τοπικών κέντρων, όπως στην Καλαμαριά, τον Εύοσμο, τη Σταυρούπολη (εμπόριο, τοπικές διοικητικές και πολιτιστικές χρήσεις), την Πυλαία (υπερτοπικό εμπόριο), τη Θέρμη (εκπαίδευση και τεχνολογία), τη Σίνδο (παραγωγικές και βιομηχανικές δραστηριότητες), το δυτικό παραλιακό μέτωπο (μεταφορές και logistics) κ.ά. Παρά την παρουσία αυτών των πόλων, απουσιάζει ο αναγκαίος συντονισμός και η στρατηγική διασύνδεση που θα ενίσχυε τη λειτουργική συνοχή, καθιστώντας αυτή την πολυκεντρικότητα μοχλό βιώσιμης και ισόρροπης μητροπολιτικής ανάπτυξης.

3.3 Το σύστημα των αστικών μεταφορών

Οι μορφές των οικισμών και οι αντίστοιχοι τρόποι μετακίνησης αποτελούν θεμελιώδη στοιχεία της χωρικής οργάνωσης, αντικατοπτρίζοντας την κοινή εξελικτική πορεία της αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας. Η αστική ανάπτυξη και η κινητικότητα συνιστούν μια διαδικασία συνεξέλιξης, όπου οι πόλεις μεταβάλλονται παράλληλα με τα διασυνδεδεμένα συστήματα των επιμέρους συνιστωσών τους (Banister and Marshall, 2007). Έτσι, η οποιαδήποτε σχεδιαστική επέμβαση στην πόλη πρέπει να λαμβάνει υπόψη το σύνολο των συνιστωσών της γιατί αλλιώς, μετά από κάθε μεμονωμένη επέμβαση, ορισμένα προβλήματα παραμένουν άλυτα, ενώ προκύπτουν νέα. Αυτή η δυναμική απαιτεί συνεχή επαναξιολόγηση τόσο των θεωρητικών προσεγγίσεων όσο και των πολιτικών και πρακτικών που εφαρμόζονται για την επίλυση των προβλημάτων (Marshall, 2018).

Η αναγνώριση αυτής της σχέσης καθορίζει και το πλαίσιο σχεδιασμού του συστήματος μεταφορών μιας αστικής περιοχής, ενώ αντίθετα η παράβλεψή της οδηγεί συχνά σε προβληματικές λύσεις. Αυτό είναι ιδιαίτερα κρίσιμο στη σημερινή εποχή, κατά την οποία οι πόλεις λειτουργούν υπό συνθήκες αυξημένης αβεβαιότητας και πολλαπλών πιέσεων, όπου βασική επιδίωξη του σχεδιασμού είναι η ισορροπία μεταξύ βραχυπρόθεσμης αποτελεσματικότητας και μακροπρόθεσμης βιωσιμότητας (Bertolini, 2007, 2024, Eckersten & Balfors, 2024). Προς αυτή την κατεύθυνση, ο προσαρμοστικός σχεδιασμός, με την ενσωμάτωση εναλλακτικών σεναρίων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, μπορεί να βοηθήσει μελετητές και υπεύθυνους

χάραξης πολιτικής να αναπτύξουν ευέλικτες στρατηγικές για τις αστικές μεταφορές και τις χρήσεις γης, ενισχύοντας την ανθεκτικότητα των πόλεων απέναντι σε απρόβλεπτες μεταβολές (Γαβανάς, κ.α., 2015, Ariza-Álvarez et al., 2022, Lyons et al., 2024).

Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης, η διαχρονική πορεία του σχεδιασμού του συστήματος μεταφορών επιτρέπει ορισμένες πολύ βασικές διαπιστώσεις σε ό,τι αφορά τη σημασία της θεώρησης της αλληλεξάρτησης των δύο αυτών συνιστωσών και την ένταξή τους σε έναν ενιαίο στρατηγικό σχεδιασμό.

Η ραγδαία αύξηση της χρήσης του ΙΧ αυτοκινήτου, ήδη από τις δεκαετίες 1960 και 1970, που τροφοδότησε παράλληλα με άλλες παραμέτρους, όπως η αναζήτηση κατοικίας σε περιοχές με καλύτερο φυσικό περιβάλλον, την προαστιακή επέκταση, είχε ως βασικές επιπτώσεις την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα ατυχήματα και τη ρύπανση. Η εμφάνιση των προβλημάτων αυτών συνδέεται άμεσα με την ανεξέλεγκτη αστική ανάπτυξη χωρίς την πρόβλεψη των κατάλληλων μεταφορικών δικτύων για την ικανοποίηση των νέων αναγκών μετακίνησης. Για την ανακούφιση του κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης σχεδιάστηκε η εσωτερική περιφερειακή οδός, η οποία αποτελεί κομβική υποδομή και δόθηκε στην κυκλοφορία τη δεκαετία του 80 με στόχο την αποσυμφόρηση του κέντρου και τη διασύνδεση των περιφερειακών περιοχών. Τα προβλήματα όμως δεν επιλύθηκαν καθώς η δημιουργία νέας υποδομής διαμόρφωσε νέα πρότυπα κινητικότητας και μετατόπισε τις χωρικές προτιμήσεις κατοικίας και εργασίας χωρίς παράλληλα να συνδυαστεί με επενδύσεις σε μαζικά μέσα μεταφοράς και με διαχείριση της κυκλοφορίας για την αποσυμφόρηση των εσωτερικών δικτύων της πόλης (Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, 2008).

Στην προσπάθεια επίλυσης των κυκλοφοριακών προβλημάτων με πιο ολοκληρωμένο σχεδιασμό σε σχέση με τις χρήσεις γης ανατέθηκε από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος (ΟΡΘΕ) η κυκλοφοριακή μελέτη της Θεσσαλονίκης (1997-2000), με βασικό στόχο τον περιορισμό της χρήσης του Ι.Χ. μέσω ενίσχυσης των δημόσιων συγκοινωνιών (μετρό, τραμ, θαλάσσια συγκοινωνία) και την προώθηση της πολυκεντρικής ανάπτυξης όπως προέβλεπε το Ρυθμιστικό Σχέδιο. Προς την κατεύθυνση αυτή η μελέτη πρότεινε μια σειρά από μεγάλα έργα η υλοποίηση των οποίων συνάντησε μεγάλες καθυστερήσεις, ενώ δεν προχώρησαν ούτε οι απαραίτητες μικρής κλίμακας επεμβάσεις για τη διαχείριση της κυκλοφορίας και τη διευκόλυνση της τοπικής κινητικότητας που θα προωθούσε την επιθυμητή πολυκεντρικότητα.

Για την επίλυση των συνεχιζόμενων κυκλοφοριακών προβλημάτων το ΥΠΟΜΕΔΙ ανάθεσε το 2010 σε Επιστημονική Επιτροπή τη σύνθεση ενός Ενιαίου Στρατηγικού Σχέδιου Μεταφορών και Υποδομών. Το σχέδιο αυτό όμως χρησιμοποιήθηκε κυρίως ως πλαίσιο για την επιλεκτική υποστήριξη και χρηματοδότηση έργων μέσω του ΕΣΠΑ δίνοντας προτεραιότητα στα μεγάλα έργα (μετρό, flyover) χωρίς να συσχετιστεί με τον γενικότερο χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό της ευρύτερης περιοχής. Επιπλέον δεν υπήρξε ο κατάλληλος σχεδιασμός με στόχο την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, όπως η δημιουργία των απαραίτητων υποδομών για διευκόλυνση της συμπληρωματικότητας των διαφόρων μέσων μεταφοράς (σύνδεση πεζόδρομων, ποδηλατοδρόμων με μαζικά μέσα μεταφοράς) ώστε να δημιουργηθεί ένα ενιαίο βιώσιμο δίκτυο μεταφορών.

Η τάση της τελευταίας 20ετίας προωθεί έναν σχεδιασμό σύμφωνα με τις αρχές της βιωσιμότητας, όπου δίνεται προτεραιότητα στην εξασφάλιση της ισότιμης πρόσβασης στους μετακινούμενους και αξιολογείται το επίπεδο βιώσιμης κινητικότητας με τη χρήση κατάλληλων δεδομένων και δεικτών (Perra et al., 2017). Η υιοθέτηση αυτής της τάσης από την ευρωπαϊκή πολιτική (European Commission, 2018) προώθησε την εκπόνηση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σε πολλούς δήμους της χώρας και ειδικότερα της Μητροπολιτικής Περιοχής Θεσσαλονίκης (ITF, 2024). Ωστόσο στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ, οι σχεδιαστικές προτάσεις των δήμων παρέμειναν προσανατολισμένες κυρίως στο σύστημα μεταφορών και δεν ενσωμάτωσαν ουσιαστικά την αστική ανάπτυξη. Μειονέκτημα είναι επίσης ότι ο σχεδιασμός των ΣΒΑΚ περιορίζεται στα διοικητικά όρια κάθε δήμου, αγνοώντας τις διαδημοτικές αλληλεξαρτήσεις.

Γενικά διαπιστώνεται ότι ο σχεδιασμός του συστήματος μεταφορών της Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζεται από την απουσία εναρμόνισης με την αστική ανάπτυξη και την έλλειψη τακτικής επικαιροποίησης που αποτελεί προϋπόθεση ώστε να προσαρμόζεται στις τεχνολογικές εξελίξεις και τις μεταβαλλόμενες οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες (Καυκαλάς & Πιτσιάβα, 2026).

Έχει αποδειχθεί στην πράξη ότι πόλεις όπου ο σχεδιασμός του συστήματος μεταφορών και ο πολεοδομικός σχεδιασμός αποτελούν βασικές συνιστώσες ενός στρατηγικού σχεδιασμού και ο οποίος μάλιστα επικαιροποιείται σε τακτά χρονικά διαστήματα, όπως οι πόλεις της Βιέννης και της Κοπεγχάγης, αποτελούν πρότυπα 'βιώσιμων' πόλεων με υψηλή ποιότητα ζωής. Ενδεικτικά, στη Βιέννη ο χωρικός σχεδιασμός βασίζεται στην παράλληλη ανάπτυξη κατοικίας και εμπορικών δραστηριοτήτων σε συνδυασμό με μέσα μαζικής μεταφοράς υψηλής ποιότητας και την προώθηση της συμπαγούς γειτονιάς για ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας (Urban Mobility Plan Vienna, 2014).

3.4 Πρότυπες αστικές παρεμβάσεις

Οι αστικές παρεμβάσεις που προωθήθηκαν στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης ξεκίνησαν στις αρχές της δεκαετίας του 1990 με πιλοτικά σχέδια πειραματικού χαρακτήρα, άμεσα χρηματοδοτούμενα από την ευρωπαϊκή πολιτική. Στη συνέχεια εξελίχθηκαν σταδιακά σε διακριτή πολιτική για τα αστικά ζητήματα, αρχικά με την κοινοτική πρωτοβουλία URBAN και στη συνέχεια μέσω των ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων που ενσωματώθηκαν στα περιφερειακά προγράμματα στον κύριο κορμό της πολιτικής. Τα σταδιακά βήματα αυτής της εξέλιξης έγιναν με την ενσωμάτωση της εμπειρίας από τα προηγούμενα στάδια στα επόμενα, μια διαδικασία μάθησης, αναπροσαρμογής και διόρθωσης.

Οι αστικές παρεμβάσεις δεν είναι απλώς τεχνικά έργα, αλλά κρίσιμα εργαλεία άσκησης δημόσιας πολιτικής μέσω των οποίων διαμορφώνονται οι χωρικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνθήκες που επηρεάζουν άμεσα την καθημερινή ζωή και την ευημερία των πολιτών. Στη Θεσσαλονίκη, η εμπειρία από ευρωπαϊκά υποστηριζόμενα προγράμματα – από τα πρώτα πιλοτικά σχέδια και την Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN έως τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις – προσφέρει σημαντικά διδάγματα (Ανδρικοπούλου 2008). Οι παρεμβάσεις αυτές, αν και συχνά σημειακές και προερχόμενες από υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού, συνέβαλαν στην εισαγωγή νέων αντιλήψεων για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και τη λειτουργική σύνδεση του χώρου με την κινητικότητα (Cotella, 2019, De Gregorio Hurtado, 2024).

Το πιλοτικό σχέδιο «Αναζωογόνηση του ιστορικού και εμπορικού κέντρου» της Θεσσαλονίκης που υλοποιήθηκε τη δεκαετία του 1990 με άμεση συνεργασία Ε.Ε. και τοπικών αρχών, χωρίς την εμπλοκή του εθνικού κράτους, είναι ένα παράδειγμα εισαγωγής καινοτόμων πρακτικών. Αν και αρχικά αντιμετώπισε αντιδράσεις, κυρίως από επαγγελματίες της περιοχής σχετικά με το πρόγραμμα πεζοδρομήσεων, το εγχείρημα τελικά υιοθετήθηκε και άφησε γενικά θετικό αποτύπωμα στην πόλη. Ακολούθησε η κοινοτική πρωτοβουλία URBAN, με στόχο την ολοκληρωμένη παρέμβαση σε υποβαθμισμένες περιοχές με υψηλή ανεργία και κοινωνικό αποκλεισμό. Το URBAN έδωσε έμφαση στην αναβάθμιση υποδομών, στην οικονομική ενδυνάμωση και στην κοινωνική ένταξη, εισάγοντας για πρώτη φορά τη λογική της βιώσιμης, ολιστικής αστικής ανάπτυξης στη Θεσσαλονίκη. Η εφαρμογή του, ωστόσο, ελεγχόμενη από την κεντρική διοίκηση περιόρισε τη συμμετοχή των τοπικών φορέων, μειώνοντας τις ευκαιρίες για τοπική καινοτομία και μάθηση.

Η φιλοσοφία της ολοκληρωμένης παρέμβασης συνεχίστηκε και κατά τις περιόδους 2000–2006 και 2007-2013 μέσα από τα Ολοκληρωμένα Σχέδια Αστικών Παρεμβάσεων, που εντάχθηκαν στα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα. Σε αυτά συμμετείχαν αρκετοί δήμοι της Θεσσαλονίκης: Εχεδώρου, Θερμαϊκού, Θεσσαλονίκης, Καλαμαριάς και η Βορειοδυτική συνεργασία, με κοινό στόχο την αντιμετώπιση της αστικής και κοινωνικής υποβάθμισης και την ενεργοποίηση του τοπικού δυναμικού. Τα περισσότερα έργα εστιάστηκαν σε ήπιες αναπλάσεις και στη δημιουργία θέσεων εργασίας μέσω προγραμμάτων απασχόλησης σε έργα υποδομής. Ωστόσο, η ένταξη τέτοιων παρεμβάσεων στον κορμό των συγχρηματοδοτούμενων προγραμμάτων ανέδειξε την εξάρτηση των τοπικών αρχών από τις αποφάσεις και τις προτεραιότητες της κεντρικής διοίκησης. Έτσι, ο ευρωπαϊκός σχεδιασμός, αν και έδωσε ώθηση σε νέες αντιλήψεις, προσαρμόστηκε τελικά στο ελληνικό θεσμικό πλαίσιο, με περιορισμένη αποκέντρωση και χαμηλή διοικητική ευελιξία στο τοπικό επίπεδο. Η προσθήκη των Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (ΟΧΕ/ΒΑΑ) κατά τις περιόδους 2014–2020 και 2021–2027 δεν μεταβάλλει ουσιαστικά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, η οποία παραμένει συγκεντρωμένη στο κεντρικό επίπεδο, ενώ οι τοπικές αρχές συνεχίζουν να καθοδηγούνται από αυτό για την εφαρμογή των δράσεων

(Ασπρογέρακας, 2016). Στο πλαίσιο αυτό, εκπονήθηκε και υλοποιείται το πρόγραμμα «Μητροπολιτική Θεσσαλονίκη», με ενδιάμεσο φορέα και αστική αρχή την Μητροπολιτική Ενότητα Θεσσαλονίκης.

Καινοτόμο στοιχείο της τελευταίας περιόδου αποτελούν οι «Αστικές Καινοτόμες Δράσεις». Πρόκειται για πειραματικά σχέδια, αντίστοιχου χαρακτήρα με τα παλαιότερα αστικά πιλοτικά προγράμματα, τα οποία χρηματοδοτούνται άμεσα από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Σκοπός τους είναι η δοκιμή νέων ιδεών και η ενίσχυση της ικανότητας των τοπικών αρχών να αναλαμβάνουν ρίσκα και να πειραματίζονται με καινοτόμες και δημιουργικές λύσεις. Στην Ελλάδα εγκρίθηκαν τέσσερα τέτοια έργα, χωρίς να περιλαμβάνεται η Θεσσαλονίκη. Η κατεύθυνση αυτή, καθώς και οι νέες προτάσεις, όπως οι Τοπικές Πράσινες Συμφωνίες και το Νέο Ευρωπαϊκό Μπάουχαους, συνιστούν εν δυνάμει σημαντικά εργαλεία για την υποστήριξη της αστικής ανάπτυξης.

Η εμπειρία των ευρωπαϊκά υποστηριζόμενων παρεμβάσεων στον αστικό χώρο της Θεσσαλονίκης προσφέρει πολύτιμα διδάγματα για τον τρόπο σχεδιασμού και υλοποίησης βιώσιμων πολιτικών αστικής ανάπτυξης. Από τα πιλοτικά σχέδια έως τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις, διαπιστώνεται μια σταδιακή μετάβαση από αποσπασματικές δράσεις σε πιο ολοκληρωμένες και συνεκτικές προσεγγίσεις. Παράλληλα, η εμπειρία αναδεικνύει τα διαχρονικά προβλήματα διακυβέρνησης, με τις τοπικές αρχές να λειτουργούν περισσότερο ως εκτελεστικά όργανα κεντρικών επιλογών, στερούμενες της απαραίτητης ευελιξίας και αυτονομίας. Οι νέες καινοτόμες πρωτοβουλίες που προωθούνται σε ευρωπαϊκό επίπεδο δημιουργούν ευκαιρίες για πιο συμμετοχικές και δημιουργικές μορφές αστικού σχεδιασμού τοπικής κλίμακας. Η υιοθέτηση και γενίκευση των πετυχημένων παραδειγμάτων θα εξαρτηθεί σε μεγάλο βαθμό από το κατά πόσο εντάσσονται σε ένα συνεκτικό και μακροπρόθεσμο στρατηγικό σχέδιο, βασισμένο στη συνεργασία μεταξύ διαφορετικών τομέων πολιτικής και στη συνεχή προσαρμογή στις ιδιαιτερότητες κάθε συγκεκριμένης περίπτωσης.

4.Οι προϋποθέσεις ενός εξελικτικού στρατηγικού σχεδιασμού

Η διαμόρφωση ενός νέου προτύπου βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας δεν μπορεί να βασιστεί σε αποσπασματικές παρεμβάσεις ή αποκλειστικά τεχνικές λύσεις, αλλά προϋποθέτει μια συλλογική, διαρκή και στρατηγικά προσανατολισμένη προσπάθεια. Η ανθεκτικότητα των πόλεων ορίζεται σήμερα όλο και περισσότερο ως η ικανότητά τους να προσαρμόζονται δημιουργικά στις μεταβαλλόμενες συνθήκες, να διαχειρίζονται αβεβαιότητες και να μετασχηματίζονται με τρόπο συμπεριληπτικό και συμμετοχικό.

Η συγκριτική ανάλυση των τεσσάρων βασικών συνιστωσών (στρατηγικός σχεδιασμός και διακυβέρνηση, αστική ανάπτυξη, σύστημα αστικών μεταφορών και πρότυπες αστικές παρεμβάσεις) αναδεικνύει μια κοινή δέσμη διαρθρωτικών ελλειμμάτων που υπερβαίνουν τα όρια κάθε επιμέρους τομέα πολιτικής και διαπερνούν το σύνολο του αστικού συστήματος. Ειδικότερα διαπιστώνονται:

Κατακερματισμός αρμοδιοτήτων. Η τάση υιοθέτησης αποσπασματικών προγραμμάτων και η έλλειψη σταθερών μηχανισμών μητροπολιτικού συντονισμού περιορίζουν τη δυνατότητα σύνθεσης των επιμέρους τομεακών πολιτικών σε ενιαίο στρατηγικό πλαίσιο.

Απουσία συνεκτικού στρατηγικού οράματος. Είτε πρόκειται για έργα μεταφορών μεγάλης κλίμακας είτε για ολοκληρωμένες αστικές παρεμβάσεις, η έλλειψη ενιαίου πλαισίου αναφοράς οδηγεί σε ασυνέχειες μεταξύ σχεδιασμού χρήσεων γης, αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας.

Ανεπάρκεια μηχανισμών αξιολόγησης και μάθησης. Τα διαθέσιμα δεδομένα περιορίζονται κυρίως στη διοικητική υλοποίηση και στην απορρόφηση πόρων, ενώ υπολείπεται η συστηματική παρακολούθηση των σωρευτικών χωρικών και κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων, καθώς και η ενσωμάτωση εμπειρίας σε επόμενους κύκλους πολιτικής.

Περιορισμένη προσαρμοστικότητα. Ο αυξημένος κεντρικός έλεγχος και η υποκατάσταση των χωρικών στρατηγικών από ρυθμιστικά εργαλεία, τα οποία εν προκειμένω δεν επιτελούν ουσιαστικά τον κανονιστικό τους ρόλο, καταλήγουν σε τυποποίηση χωρίς στρατηγικό περιεχόμενο, περιορίζουν τη δυνατότητα ευέλικτης ανταπόκρισης σε συνθήκες αβεβαιότητας και εντείνουν τον κίνδυνο ασύμμετρων ή μη αναστρέψιμων επιπτώσεων.

Η σύνθεση των παραπάνω διαπιστώσεων καταδεικνύει ότι τα εντοπισμένα κενά δεν συνιστούν μεμονωμένες τομεακές αδυναμίες, αλλά διαρθρωτικά ζητήματα συνοχής και συνεξέλιξης του αστικού συστήματος. Οι παρεμβάσεις συχνά λειτουργούν παράλληλα και όχι συνθετικά, με αποτέλεσμα τη μειωμένη αποτελεσματικότητα και ανθεκτικότητα του αστικού χώρου. Η αντιμετώπιση αυτών των ελλείψεων προϋποθέτει τη μετάβαση σε έναν ενιαίο εξελικτικό στρατηγικό σχεδιασμό, ικανό να επανασυνδέσει όραμα, διακυβέρνηση, χωρική οργάνωση, κινητικότητα και καινοτομία σε ένα συνεκτικό και προσαρμοστικό πλαίσιο (Καυκαλάς, 2022). Οι προϋποθέσεις αυτής της μετάβασης οργανώνονται σε έξι θεματικές κατευθύνσεις όπως φαίνεται στο σχήμα 1 που ακολουθεί.

Σχήμα 1. Οι θεματικές κατευθύνσεις του εξελικτικού στρατηγικού σχεδιασμού. Πηγή: Ιδία επεξεργασία.



Το σχήμα αποτυπώνει τη μη γραμμική και ανατροφοδοτούμενη σχέση μεταξύ των έξι θεματικών κατευθύνσεων, οι οποίες συγκροτούν έναν εξελικτικό κύκλο στρατηγικού σχεδιασμού. Στο κέντρο της διαδικασίας βρίσκεται ο εννοιολογικός επαναπροσδιορισμός του σχεδιασμού με βασικά στοιχεία τη συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας και τη μετάβαση από τον τομεακό στον εξελικτικό στρατηγικό σχεδιασμό. Το κοινό μητροπολιτικό όραμα παρέχει τον στρατηγικό προσανατολισμό, η μητροπολιτική διακυβέρνηση εξασφαλίζει τον συντονισμό και την ικανότητα υλοποίησης, η χωρική οργάνωση και η αστική κινητικότητα μεταφράζουν τη στρατηγική σε χωρικά και λειτουργικά αποτελέσματα, ενώ η κοινωνική συμμετοχή διασφαλίζει τη νομιμοποίηση και τροφοδοτεί τη συνεχή αναθεώρηση των επιλογών. Ο κύκλος αυτός επαναλαμβάνεται και προσαρμόζεται εξελικτικά σε συνεχή πραγματικό χρόνο.

Στον πίνακα 1 που ακολουθεί επιχειρείται η περαιτέρω εξειδίκευση των θεματικών κατευθύνσεων σε δώδεκα προϋποθέσεις διαμόρφωσης των προτάσεων πολιτικής οι οποίες εξηγούνται αναλυτικά στη συνέχεια.

Πίνακας 1. Εξειδίκευση των θεματικών κατευθύνσεων του εξελικτικού στρατηγικού σχεδιασμού. Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

	Θεματικές Κατευθύνσεις		**Προϋποθέσεις διαμόρφωσης προτάσεων πολιτικής**
1	**Εξελικτικός στρατηγικός σχεδιασμός**	**1**	Συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας
		2	Εξελικτική προσέγγιση σχεδιασμού
2	**Μητροπολιτικό όραμα**	**3**	Μακροπρόθεσμος στρατηγικός προσανατολισμός
		4	Συντονισμός τομεακών πολιτικών
3	**Μητροπολιτική διακυβέρνηση**	**5**	Θεσμοθέτηση μητροπολιτικού φορέα
		6	Συγκρότηση δομών συνεργασίας και αξιολόγησης

4	**Χωρική οργάνωση**	**7**	Εναρμόνιση χωρικής οργάνωσης και προσβασιμότητας
		8	Διασύνδεση και ενδυνάμωση τοπικών κέντρων
5	**Αστική κινητικότητα**	**9**	Μείωση της εξάρτησης από το αυτοκίνητο
		10	Συνεκτικό δίκτυο μαζικών και ήπιων μετακινήσεων
		11	Αναβάθμιση αστικών υποδομών
6	**Κοινωνική συμμετοχή**	**12**	Ενσωμάτωση συμμετοχικών διαδικασιών

1. Συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας. Τα συσσωρευμένα προβλήματα της Θεσσαλονίκης, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ατμοσφαιρική ρύπανση, η αποσπασματική αστική ανάπτυξη, οι χαμηλής ποιότητας δημόσιες συγκοινωνίες και η συνολικά επιβαρυμένη ποιότητα ζωής, καθιστούν αναγκαία μια βαθιά αναπροσαρμογή του σχεδιαστικού προσανατολισμού για την πόλη. Η απουσία συντονισμού στον σχεδιασμό έχει διαρκείς επιπτώσεις στην οικονομική δυναμική, την κοινωνική συνοχή και την περιβαλλοντική ανθεκτικότητα. Η αντιμετώπιση αυτών των αλληλένδετων προκλήσεων δεν μπορεί να επιτευχθεί χωρίς μια σφαιρική και μακροπρόθεσμη προσέγγιση, ικανή να υπερβεί τις αποσπασματικές παρεμβάσεις του παρελθόντος. *Βασική αφετηρία για την κατανόηση και την αποτελεσματική διαχείριση των προκλήσεων που αντιμετωπίζει η Θεσσαλονίκη αποτελεί η αναγνώριση της συνεξέλιξης μεταξύ αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας*.

2. Εξελικτική προσέγγιση σχεδιασμού. Η εμπειρία της Θεσσαλονίκης αποκαλύπτει ότι οι αποσπασματικές παρεμβάσεις όχι μόνο αποτυγχάνουν να επιφέρουν ουσιαστική βελτίωση, αλλά συχνά δημιουργούν νέα προβλήματα ή μετατοπίζουν τα υφιστάμενα σε άλλες περιοχές. Η απουσία ενός συνολικού, στρατηγικά προσανατολισμένου πλαισίου επιτρέπει την υλοποίηση έργων χωρίς συνέργεια, χωρίς διατομεακό διάλογο και χωρίς συστηματική εκτίμηση των επιπτώσεων. Το αποτέλεσμα είναι η αναπαραγωγή ενός φαύλου κύκλου αστοχιών, αναποτελεσματικότητας και ασυνέχειας στον σχεδιασμό. Η ανάγκη για μακροπρόθεσμο, ενιαίο σχεδιασμό, που να συνθέτει επιμέρους πρωτοβουλίες και να καθοδηγείται από κοινά στρατηγικά κριτήρια, καθίσταται κρίσιμη. *Η συντονισμένη αντιμετώπιση των αστικών προβλημάτων είναι προϋπόθεση για τη συνοχή στη λήψη αποφάσεων και την αποφυγή της σύγχυσης και της πολυδιάσπασης που χαρακτηρίζουν τον υφιστάμενο σχεδιασμό.*

3. Μακροπρόθεσμος στρατηγικός προσανατολισμός. Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης και η ανεξέλεγκτη χωρική ανάπτυξη έχουν οδηγήσει στη συγκρότηση ενός πολυκεντρικού αστικού χώρου χωρίς λειτουργική συνέργεια, με άνιση κατανομή πόρων και υπηρεσιών. Παράλληλα, η απουσία συντονισμού με τις πολιτικές αστικής κινητικότητας έχει συμβάλει στη δημιουργία ενός κυκλοφοριακού συστήματος κορεσμένου, ενεργοβόρου και χαμηλής αποδοτικότητας. Υπό αυτές τις συνθήκες, η αντιμετώπιση των προκλήσεων του αστικού περιβάλλοντος απαιτεί τη σύζευξη της πολεοδομικής και της μεταφορικής πολιτικής στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής. *Η προοπτική διαμόρφωσης ενός βιώσιμου και λειτουργικού αστικού μέλλοντος καθιστά επιτακτική την ανάγκη ενός ενιαίου σχεδιασμού που να ενσωματώνει αρμονικά την αστική ανάπτυξη και τις μεταφορές.*

4. Συντονισμός τομεακών πολιτικών. Η απουσία αποτελεσματικού συντονισμού οδηγεί σε αποσπασματικές παρεμβάσεις και ασύμμετρη κατανομή πόρων. Η έλλειψη ενιαίου πλαισίου στρατηγικής αναφοράς δυσχεραίνει τη διασύνδεση των τομεακών πολιτικών και εντείνει χωρικές και κοινωνικές ανισότητες. Οι δυσλειτουργίες που εκδηλώνονται, από τη συμφόρηση και τις καθυστερήσεις έως την άνιση πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες, δεν αποτελούν μεμονωμένα τεχνικά προβλήματα, αλλά ενδείξεις έλλειψης συντονισμού μεταξύ τομεακών πολιτικών. *Η αποτελεσματική διαχείριση της αστικής δυναμικής προϋποθέτει θεσμοθετημένους μηχανισμούς συντονισμού, ώστε οι επιμέρους παρεμβάσεις να εντάσσονται σε ένα συνεκτικό στρατηγικό πλαίσιο.*

5. Θεσμοθέτηση μητροπολιτικού φορέα. Η μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης χαρακτηρίζεται από έντονη πολυπλοκότητα, εσωτερικές διαφοροποιήσεις και ισχυρές αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των επιμέρους χωρικών ενοτήτων, οι οποίες συχνά υπερβαίνουν τα διοικητικά όρια των δήμων. Η έλλειψη ενός θεσμικά κατοχυρωμένου φορέα με αρμοδιότητες σε μητροπολιτικό επίπεδο οδηγεί σε κατακερματισμό των πολιτικών, σε ασυντόνιστες παρεμβάσεις και σε αποσπασματική διαχείριση κρίσιμων ζητημάτων. Η ύπαρξη

ενός τέτοιου φορέα θα μπορούσε να εξασφαλίσει τη συγκρότηση κοινού οράματος, τη διαμόρφωση συνεργειών και τη συνεκτική υλοποίηση σχεδιασμών και έργων σε όλο το εύρος της μητροπολιτικής κλίμακας. *Η ανάγκη για έναν συντονιστικό μηχανισμό που να υπερβαίνει τα στενά διοικητικά όρια των επί μέρους δήμων καθίσταται, πλέον, στρατηγική προϋπόθεση για την αποτελεσματική διακυβέρνηση της μητροπολιτικής Θεσσαλονίκης.*

6. Συγκρότηση δομών συνεργασίας και αξιολόγησης. Η αποτελεσματική διακυβέρνηση του αστικού χώρου προϋποθέτει θεσμικές δομές που διασφαλίζουν τόσο τον ουσιαστικό συντονισμό μεταξύ των εμπλεκομένων φορέων όσο και τη συστηματική παρακολούθηση και αξιολόγηση των πολιτικών. Η απουσία σταθερών μηχανισμών συνεργασίας μεταξύ κεντρικών, περιφερειακών και τοπικών δρώντων, σε συνδυασμό με την έλλειψη θεσμοθετημένων διαδικασιών αποτίμησης των επιπτώσεων, αποτέλεσε διαχρονικά ανασταλτικό παράγοντα για την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων. Αντίθετα, η συγκρότηση μόνιμων δομών διαβούλευσης, ανταλλαγής δεδομένων και κοινής αξιολόγησης ενισχύει τη διαφάνεια, τη λογοδοσία και τη θεσμική μάθηση. *Ένας θεσμοθετημένος μητροπολιτικός κόμβος συνεργασίας, με αρμοδιότητα τόσο στον στρατηγικό συντονισμό όσο και στην παρακολούθηση δεικτών απόδοσης, μπορεί να συμβάλει στην ευθυγράμμιση των πολιτικών με συλλογικά διαμορφωμένους στόχους και στη διαρκή προσαρμογή τους σε μεταβαλλόμενες συνθήκες.*

7. Εναρμόνιση χωρικής οργάνωσης και προσβασιμότητας. Η αποσπασματική χάραξη πολιτικών που αφορούν τις χρήσεις γης, τη χωρική ανάπτυξη και τα συστήματα μετακινήσεων οδηγεί συχνά σε σοβαρές ασυμβατότητες και αναποτελεσματικότητες: περιοχές κατοικίας χωρίς επαρκή προσβασιμότητα, μεταφορικές υποδομές που δεν ανταποκρίνονται στις πραγματικές ανάγκες των πολιτών, έργα που επιβαρύνουν και υποβαθμίζουν τον αστικό χώρο. Η πολεοδομική οργάνωση και το σύστημα μεταφορών θα πρέπει να συνδέονται λειτουργικά, ώστε οι μετακινήσεις να εντάσσονται αρμονικά στην καθημερινή ζωή και να ενισχύουν τη συνοχή, την προσβασιμότητα και την περιβαλλοντική ποιότητα του αστικού ιστού. *Η αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων καθιστά αναγκαία την πλήρη εναρμόνιση των πολιτικών για τη χωρική οργάνωση, τις χρήσεις γης και τα συστήματα μεταφορών και προσβασιμότητας.*

8. Διασύνδεση και ενδυνάμωση τοπικών κέντρων. Η κατακερματισμένη χωρική κατανομή βασικών λειτουργιών της πόλης, όπως η εργασία, η εκπαίδευση, η υγεία και το εμπόριο, σε απομακρυσμένα και ασύνδετα μεταξύ τους σημεία, οδηγεί σε αύξηση της απόστασης των καθημερινών μετακινήσεων, εντείνει την εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και υπονομεύει τη βιωσιμότητα του συστήματος μετακινήσεων. Αντίθετα, η ενίσχυση των τοπικών κέντρων, σε κάθε δημοτική ή υπερτοπική ενότητα, μπορεί να λειτουργήσει πολλαπλασιαστικά: περιορίζοντας την ανάγκη για εκτεταμένες μετακινήσεις, ενδυναμώνοντας την τοπική οικονομία και αναβαθμίζοντας την ποιότητα ζωής μέσω της εγγύτητας και της προσβασιμότητας. Μια τέτοια στρατηγική επιλογή επιτρέπει τη μετουσίωση της αστικής διάχυσης σε ευκαιρία για ισόρροπη και λειτουργική πολυκεντρική ανάπτυξη. *Η διασύνδεση και η χωρική ενδυνάμωση των τοπικών κέντρων αναδεικνύονται έτσι ως εξίσου αναγκαία προϋπόθεση για μια πιο συνεκτική, φιλική και βιώσιμη αστική δομή.*

9. Μείωση της εξάρτησης από το αυτοκίνητο. Η εξάρτηση των μετακινήσεων στη Θεσσαλονίκη από το ιδιωτικό αυτοκίνητο έχει διαμορφώσει ένα περιβάλλον έντονης κυκλοφοριακής συμφόρησης, αυξημένης ατμοσφαιρικής ρύπανσης και διαρκούς απώλειας δημόσιου χώρου, με άμεσες επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής και στην καθημερινότητα των πολιτών. Η κυριαρχία του ΙΧ δεν συνιστά μόνο τεχνικό ή συγκοινωνιακό πρόβλημα, αλλά και ζήτημα κοινωνικής και περιβαλλοντικής δικαιοσύνης. Η ανατροπή αυτής της δυναμικής αποτελεί κρίσιμο ζητούμενο για τη λειτουργική και βιώσιμη αναδιοργάνωση της πόλης. Απαιτείται, συνεπώς, μια ολοκληρωμένη στρατηγική που να ενισχύει τις εναλλακτικές μορφές μετακίνησης, να αποθαρρύνει την αλόγιστη χρήση του αυτοκινήτου και να προτάσσει τη συλλογική και περιβαλλοντικά φιλική κινητικότητα. *Η σταδιακή αλλά σταθερή μείωση της εξάρτησης από το ιδιωτικό αυτοκίνητο πρέπει να αποτελεί την κεντρική στρατηγική επιδίωξη του νέου προτύπου αστικής κινητικότητας.*

10. Συνεκτικό δίκτυο μαζικών και ήπιων μετακινήσεων. Η ενίσχυση των δημόσιων συγκοινωνιών και των υποδομών για πεζούς και ποδηλάτες συνιστά κρίσιμο πυλώνα για τη μετάβαση σε ένα πιο βιώσιμο, λειτουργικό και κοινωνικά δίκαιο αστικό περιβάλλον. Ένα πυκνό και αποτελεσματικό δίκτυο μέσων μαζικής

μεταφοράς περιορίζει την εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο, ενισχύει την προσβασιμότητα σε υπηρεσίες και ευκαιρίες και συμβάλλει στην κοινωνική συνοχή. Παράλληλα, η δημιουργία ασφαλών, συνεχών και ευχάριστων διαδρομών για την πεζή και ποδηλατική μετακίνηση μετασχηματίζει τον δημόσιο χώρο και προωθεί μορφές ενεργής κινητικότητας που ενισχύουν την ποιότητα ζωής. *Η λειτουργική διασύνδεση όλων αυτών των υποδομών σε ένα ενιαίο και συνεκτικό δίκτυο αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη των στόχων της βιώσιμης κινητικότητας.*

11. Αναβάθμιση αστικών υποδομών. Η επάρκεια και η ποιότητα των αστικών υποδομών συνδέονται άμεσα με κρίσιμες διαστάσεις της καθημερινής ζωής, όπως η κοινωνική ισότητα, η δημόσια υγεία και η οικονομική ανθεκτικότητα. Οι ελλείψεις επιβαρύνουν δυσανάλογα τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες, περιορίζοντας την πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες, τις δυνατότητες μετακίνησης και τις ευκαιρίες συμμετοχής στον αστικό βίο. Η αποσπασματική ή πρόχειρη αναβάθμιση, χωρίς σαφή κριτήρια ή στρατηγική στόχευση, συμβάλλει στην αναπαραγωγή των ανισοτήτων αντί να τις αμβλύνει. Αντίθετα, η ενίσχυση των αστικών υποδομών πρέπει να εντάσσεται σε ένα συνεκτικό πλαίσιο σχεδιασμού, βασισμένο στις πραγματικές ανάγκες των περιοχών, με γνώμονα τη διαφάνεια και τη δικαιοσύνη στην κατανομή πόρων. *Η ουσιαστική αναβάθμιση της ποιότητας και της επάρκειας των υποδομών συνιστά βασική προτεραιότητα για την ασφάλεια, την εξυπηρέτηση και την αξιοπρέπεια των πολιτών.*

12. Ενσωμάτωση συμμετοχικών διαδικασιών. Η συμμετοχή των πολιτών στον αστικό σχεδιασμό δεν αποτελεί απλώς διαδικαστική υποχρέωση, αλλά ουσιαστική συνθήκη για τη βιωσιμότητα, τη δημοκρατική νομιμοποίηση και την αποδοχή των σχεδιαστικών επιλογών. Οι συμμετοχικές διαδικασίες προσφέρουν τη δυνατότητα εντοπισμού πραγματικών αναγκών και τοπικών προτεραιοτήτων, συμβάλλουν στην έγκαιρη ανίχνευση κοινωνικών εντάσεων και οδηγούν σε λύσεις περισσότερο αποδεκτές, προσαρμοσμένες και λειτουργικές. Παράλληλα, ενισχύουν τη συλλογική μάθηση και καθιστούν τον σχεδιασμό εξελικτικό και δυναμικά προσαρμοζόμενο, σε ένα πεδίο διαρκούς διαλόγου και κοινωνικής νομιμοποίησης. *Η πόλη που σχεδιάζεται με τη συμβολή των πολιτών και όχι απλώς για αυτούς, είναι μια πόλη πιο δημοκρατική, πιο λειτουργική και περισσότερο ικανή να εγγυηθεί την ποιότητα ζωής για όλους.*

5.Επίλογος: έκκληση για την επανεκκίνηση του σχεδιασμού σε μητροπολιτικό επίπεδο

Η εμπειρία ευρωπαϊκών μητροπόλεων, όπως η Βιέννη και η Κοπεγχάγη, αποδεικνύει ότι η λειτουργικότητα, η βιωσιμότητα και η ανθεκτικότητα των αστικών συστημάτων εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη θεσμών με σαφή στρατηγικό ρόλο, επιχειρησιακή ικανότητα και διατομεακό χαρακτήρα. Όπως άλλωστε έχει αναδείξει η θεσμική θεωρία ανάπτυξης, οι συμπεριληπτικοί θεσμοί αποτελούν προϋπόθεση για τη δίκαιη και διατηρήσιμη οικονομική πρόοδο (Acemoglu & Robinson, 2012). Σε επίπεδο μητροπολιτικής διακυβέρνησης, ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός μπορεί να αναγνωριστεί ως έκφραση συμπεριληπτικών θεσμών, καθώς αποσκοπεί στην ισόρροπη κατανομή πόρων και ευκαιριών, στη συμμετοχική λήψη αποφάσεων και στον περιορισμό των ανισοτήτων που συχνά αναπαράγονται μέσω αποσπασματικών ή τομεακών παρεμβάσεων.

Ο χωρικός σχεδιασμός δεν είναι απλώς ένα τεχνικό εργαλείο οργάνωσης του χώρου, αλλά μέσο διαμόρφωσης του μέλλοντος μέσω συμμετοχικών, βιώσιμων και προνοητικών πρακτικών. Η διαδικασία σχεδιασμού αντιμετωπίζει περιορισμούς λόγω της πολυπλοκότητας και της αβεβαιότητας που χαρακτηρίζουν τα κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά συστήματα. Η εφαρμογή των σχεδίων δεν εξαρτάται μόνο από τεχνικές και νομικές ρυθμίσεις αλλά από συνεργασίες, πολιτική βούληση και κοινωνική αποδοχή. Ο σκοπός του σχεδιασμού δεν πρέπει να περιορίζεται στην υλοποίηση ενός προ-αποφασισμένου σχεδίου, αλλά να περιλαμβάνει τον συνεχή αναπροσανατολισμό του σχεδίου προς ένα επιθυμητό και βιώσιμο μέλλον (Καυκαλάς, 2022, Davoudi, 2023).

Στο πλαίσιο αυτό, η θεσμική συγκρότηση ενός «Οργανισμού Μητροπολιτικού Σχεδιασμού Θεσσαλονίκης» μπορεί να λειτουργήσει ως πυρήνας συντονισμού πολιτικών που σήμερα αναπτύσσονται αποσπασματικά και συχνά συγκρουσιακά, από τον χωρικό σχεδιασμό και τις μεταφορές έως τις υποδομές και τη διακυβέρνηση. Η αναβάθμιση της θέσης του και η μείωση της εξάρτησης από αποφάσεις της

κεντρικής διοίκησης αποτελούν αναγκαία προϋπόθεση για τη διαμόρφωση ενός πραγματικά ενιαίου και εξελικτικού στρατηγικού σχεδιασμού. Η αποτελεσματική λειτουργία ενός τέτοιου φορέα προϋποθέτει σαφώς ανακατανομή αρμοδιοτήτων και χρηματοδοτικών πόρων, εξειδικευμένη στελέχωση και θεσμοθετημένους μηχανισμούς συνεργασίας, αξιολόγησης και συμμετοχής. Μέσα από μια τέτοια δομή μπορεί να διαμορφωθεί το αναγκαίο τεχνογνωστικό και θεσμικό υπόβαθρο για την εφαρμογή ενός εξελικτικού στρατηγικού σχεδιασμού, ικανού να συνθέτει πρωτοβουλίες, να ενσωματώνει εμπειρία και να ανταποκρίνεται δυναμικά στις μεταβαλλόμενες ανάγκες της πόλης και των πολιτών της.

Η προσέγγιση του εξελικτικού στρατηγικού σχεδιασμού που υιοθετείται στο παρόν κείμενο μετατοπίζει τον διάλογο από τη διαχείριση επιμέρους παρεμβάσεων στη θεσμική και γνωστική ανασυγκρότηση του χωρικού σχεδιασμού. Θέτει στο επίκεντρο τη συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας, την πολυεπίπεδη διακυβέρνηση και την ανάγκη συγκρότησης μηχανισμών συντονισμού ικανών να γεφυρώσουν τον κατακερματισμό των πολιτικών. Παράλληλα, αναδεικνύει την πρόκληση τεκμηρίωσης και τεχνικής επάρκειας, θεσμικής αποτελεσματικότητας και κοινωνικής νομιμοποίησης της διαδικασίας λήψης αποφάσεων σε συνθήκες αβεβαιότητας. Η συζήτηση αυτή ανοίγει πεδίο περαιτέρω έρευνας τόσο για τη διερεύνηση εναλλακτικών θεσμικών σχημάτων μητροπολιτικής οργάνωσης όσο και για την ανάπτυξη εργαλείων και δεικτών που θα επιτρέπουν τη συστηματική αξιολόγηση της συνεκτικότητας των πολιτικών και των χωρικών τους επιπτώσεων. Υπό αυτή την έννοια, η προσέγγιση και οι προτάσεις δεν συνιστούν μια κλειστή μεθοδολογία, αλλά ένα ανοιχτό πλαίσιο προβληματισμού και διαλόγου.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Ανδρικοπούλου, Ε., 2008. Η επίδραση των ευρωπαϊκών πολιτικών στο μετασχηματισμό της Θεσσαλονίκης μετά το 1990. Στο: Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης και Ν. Παπαμίχος, επιμ. *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο: Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*. Αθήνα: Κριτική, σσ. 525–568.

Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννακού, Α., Καυκαλάς, Γ. και Πιτσιάβα, Μ., 2024. *Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές: Για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη*. 3η αναθεωρημένη έκδοση. Αθήνα: Κριτική.

Ασπρογέρακας, Ε., 2016. Προσεγγίσεις ολοκληρωμένων αστικών παρεμβάσεων στην Ελλάδα: Εργαλεία και στοιχεία διακυβέρνησης. *Αειχώρος*, 26, σσ. 4–36.

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

Γιαννακού, Α., 2008. Πολεοδομικά σχέδια για τη Θεσσαλονίκη: Ιδεολογία και πρακτική στη διάρκεια του 20ού αιώνα. Στο: Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης και Ν. Παπαμίχος, επιμ. *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο: Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*. Αθήνα: Κριτική, σσ. 447–488.

Γιαννακούρου, Γ., επιμ., 2021. Ο ν. 4759/2020 για τον εκσυγχρονισμό της χωροταξικής και πολεοδομικής νομοθεσίας. *Περιβάλλον και Δίκαιο*, 1/2021, σσ. 1–81.

ΕΕ, 2019. *Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία*. Διαθέσιμο στο: https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/european-green-deal_el [Πρόσβαση 20 Φεβρουαρίου 2026].

ΕΕ, 2020a. *Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα – Οι ευρωπαϊκές μεταφορές σε τροχιά μέλλοντος*. Διαθέσιμο στο: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789 [Πρόσβαση 20 Φεβρουαρίου 2026].

ΕΕ, 2020b. *Νέος Χάρτης της Λειψίας. Η μετασχηματιστική δύναμη των πόλεων για το κοινό καλό*. Διαθέσιμο στο: https://ec.europa.eu/regional_policy/whats-new/newsroom/12-08-2020-new-leipzig-charter-the-transformative-power-of-cities-for-the-common-good_en?etrans=el [Πρόσβαση 20 Φεβρουαρίου 2026].

Θωίδου, Ε., 2019. Σχεδιάζοντας τη Μητροπολιτική Περιοχή της Θεσσαλονίκης: Από τη δυσκολία των στρατηγικών επιλογών και δεσμεύσεων σε επιμέρους σχεδιασμούς. Στο: Ε. Αθανασίου και Χ.

Χριστοδούλου, επιμ. *Πόλη υπό κατασκευή: Σχέδια, διαδικασίες και πρακτικές για τον χώρο της Θεσσαλονίκης*. Θεσσαλονίκη: University Studio Press, σσ. 163–170. Διαθέσιμο στο: https://www.researchgate.net/publication/339286240_Schediazontas_te_Metropolitike_Perioche_Thessalonikes [Πρόσβαση 20 Φεβρουαρίου 2026].

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 και Α. Σδουκόπουλος, επιμ. *Χωρικός σχεδιασμός στην ψηφιακή εποχή*. Αθήνα: Κριτική, σσ. 29–61.

Καυκαλάς, Γ., Βιτοπούλου, Α., Γεμενετζή, Γ., Γιαννακού, Α. και 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 [Πρόσβαση 20 Φεβρουαρίου 2026].

Καυκαλάς, Γ. και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ., 2026. Συνεξέλιξη αστικής ανάπτυξης και κινητικότητας: Προκλήσεις και διδάγματα από τη Θεσσαλονίκη. *Αειχώρος*, 43. https://doi.org/10.26253/heal.uth.ojs.aei.2026.2336

Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ., 2008. Το σύστημα μεταφορών μιας αναδυόμενης μητρόπολης: Τάσεις ανάπτυξης και ανισότητες πρόσβασης. Στο: Γ. Καυκαλάς, Λ. Λαμπριανίδης και Ν. Παπαμίχος, επιμ. *Η Θεσσαλονίκη στο μεταίχμιο: Η πόλη ως διαδικασία αλλαγών*. Αθήνα: Κριτική, σσ. 489–524.

Ξενόγλωσση

Acemoglu, D. and Robinson, J.A., 2012. *Why nations fail: The origins of power, prosperity and poverty*. New York: Profile Books.

Albrechts, L., Balducci, A. and Hillier, J., eds., 2016. *Situated practices of strategic planning*. London: Routledge. https://doi.org/10.4324/9781315679181

Ariza-Álvarez, A., Soria-Lara, J. and Aguilera-Benavente, F., 2022. Planning adaptive strategies for urban transport and land use using scenario-building. *Transportation Research Procedia*, 60, pp.274–281. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2021.12.036

Assche, K., Beunen, R. and Duineveld, M., 2017. Co-evolutionary planning theory: Evolutionary Governance Theory and its relatives. In: M. Gunder, A. Madanipour and V. Watson, eds. *Routledge handbook of planning theory*. London: Routledge, pp.221–236.

Batty, M., 2024. *Inventing future cities*. Cambridge, MA: MIT Press.

Banister, D. and Marshall, S., 2007. *Land use and transport: European research towards integrated policies*. London: Elsevier.

Bertolini, L., 2007. Evolutionary urban transportation planning: An exploration. *Environment and Planning A*, 39(8), pp.1998–2019. https://doi.org/10.1068/a38350

Bertolini, L., 2017. *Planning the mobile metropolis: Transport for people, places and the planet*. London: Palgrave Macmillan. https://doi.org/10.1057/978-1-137-31925-8

Camagni, R., Capello, R. and Nijkamp, P., 1998. Towards sustainable city policy: An economy–environment technology nexus. *Ecological Economics*, 24(1), pp.103–118. https://doi.org/10.1016/S0921-8009(97)00032-3

Campbell, S., 2003. Green cities, growing cities, just cities? Urban planning and the contradictions of development. In: S. Campbell and S. Fainstein, eds. *Readings in planning theory*. 2nd ed. Oxford: Blackwell, pp.435–458.

Cotella, G., 2019. The urban dimension of EU cohesion policy. In: E. Medeiros, ed. *Territorial cohesion*. Cham: Springer, pp. [να συμπληρωθούν]. https://doi.org/10.1007/978-3-030-03386-6_7

Davoudi, S., 2018. Just resilience. *City & Community*, 17(1), pp.3–7. https://doi.org/10.1111/cico.12281

Davoudi, S., 2021. Resilience, uncertainty, and adaptive planning. In: E. Peker and A. Ataöv, eds. *Governance of climate responsive cities*. Cham: Springer International Publishing, pp.9–19. https://doi.org/10.1007/978-3-030-73399-5_2

Davoudi, S., 2023. Prefigurative planning: Performing concrete utopias in the here and now. *European Planning Studies*, 31(11), pp.2277–2290. https://doi.org/10.1080/09654313.2023.2217853

De Gregorio Hurtado, S., 2024. The urban dimension of cohesion policy: Insights into its genealogy, evolution, and future potential. In: N.F. Dotti, I. Musiałkowska, S. De Gregorio Hurtado and J. Walczyk, eds. *EU cohesion policy*. Cheltenham: Edward Elgar Publishing, pp.65–83. https://doi.org/10.4337/9781802209402.00015

Dijkstra, L., Poelman, H. and Veneri, P., 2019. The EU-OECD definition of a functional urban area. *OECD Regional Development Working Papers*, No. 2019/11. Paris: OECD Publishing. https://doi.org/10.1787/d58cb34d-en

Eckersten, S. and Balfors, B., 2025. Bridging gaps between land use and transport planning to facilitate the transition toward sustainable development. *International Journal of Sustainable Transportation*, 19(6), pp.517–531. https://doi.org/10.1080/15568318.2025.2507674

European Commission, 2018. *Europe on the move: Sustainable mobility for Europe: Safe, connected, and clean*. COM(2018) 293 final. Available at: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293 [Accessed 20 February 2026].

Eurostat, 2019. *Methodological manual on territorial typologies: 2018 edition*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. Available at: https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3859598/9507230/KS-GQ-18-008-EN-N.pdf [Accessed 20 February 2026].

Geels, F., 2024. The multi-level perspective on sustainability transitions: Background, overview, and current research topics. Available at: https://doi.org/10.33774/coe-2024-c15gb

ITF, 2024. *Promoting sustainable mobility in Greece: Supporting the uptake of SUMPs*. International Transport Forum Policy Papers, No. 133. Paris: OECD Publishing. Available at: https://svak.yme.gov.gr/Docs/kat4.pdf [Accessed 20 February 2026].

Jabareen, Y., 2013. Planning the resilient city: Concepts and strategies for coping with climate change and environmental risk. *Cities*, 31, pp.220–229. https://doi.org/10.1016/j.cities.2012.05.004

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

Kang, S.-W., Lee, M.-S. and Jung, J.-C., 2024. Analysis of sustainable urban forms for climate change adaptation and mitigation. *Environmental and Sustainability Indicators*, 22, 100337. https://doi.org/10.1016/j.indic.2024.100337

Lyons, G., Chatterjee, K. and Calvert, T., 2024. Practitioner views on transport planning's evolution – A Sisyphean task still ahead? *Transport Policy*, 156, pp.89–100. https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.07.015

Marshall, S., 2018. Integrating land use and transport: An evolutionary perspective. In: R.A. Alves and D.D.S. Vale, eds. *Integration of land use and transport in medium-sized cities*. Lisbon: Livros Horizonte, pp.35–44. Available at: https://discovery.ucl.ac.uk/id/eprint/10062754/ [Accessed 20 February 2026].

Mouratidis, K., De Vos, J., Yiannakou, A. and Politis, I., 2023. Sustainable transport modes, travel satisfaction, and emotions: Evidence from car-dependent compact cities. *Travel Behaviour and Society*, 33, 100613. https://doi.org/10.1016/j.tbs.2023.100613

Newman, P., Beatley, T. and Boyer, H., 2009. *Resilient cities: Responding to peak oil and climate change*. Washington, DC: Island Press.

Perra, V., Sdoukopoulos, A. and Pitsiava-Latinopoulou, M., 2017. Evaluation of sustainable urban mobility in the city of Thessaloniki. *Transportation Research Procedia*, 24, pp.329–336. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2017.05.103

Peters, B.G., 2021. *Advanced introduction to public policy*. 2nd ed. Cheltenham: Edward Elgar Publishing.

Rangwala, T., 2024. Literature review: Adaptive planning practices. *Water*, 16(12), 1657. https://doi.org/10.3390/w16121657

Rauws, W., 2017. Embracing uncertainty without abandoning planning: Exploring an adaptive planning approach for guiding urban transformations. *disP – The Planning Review*, 53(1), pp.32–45. https://doi.org/10.1080/02513625.2017.1316539

Rydin, Y., Beauregard, R., Cremaschi, M. and Lieto, L., eds., 2021. *Regulation and planning: Practices, institutions, agency*. New York: Routledge. https://doi.org/10.4324/9781003095828

Szydarowski, W., 2024. *Stocktaking paper on functional urban areas*. Luxembourg: ESPON EGTC.

UNDP, 2023. *Integrated spatial planning workbook*. New York: United Nations Development Programme. Available at: https://www.undp.org/ [Accessed 20 February 2026].

UN-Habitat, 2022. *Envisaging the future of cities: World Cities Report 2022*. Nairobi: UN-Habitat. Available at: https://unhabitat.org/world-cities-report-2022-envisaging-the-future-of-cities [Accessed 20 February 2026].

UN-Habitat and OECD, 2024. *Global state of national urban policy 2024: Building resilience and promoting adequate, inclusive and sustainable housing*. Nairobi: UNON Publishing. Available at: https://unhabitat.org/global-state-of-national-urban-policy-2024 [Accessed 20 February 2026].

Urban Mobility Plan Vienna STEP 2025, 2014. Vienna: City of Vienna. Available at: https://sump-central.eu/wp-content/uploads/2020/11/SUMP-Vienna.pdf [Accessed 20 February 2026].

Walker, W.E., Haasnoot, M. and Kwakkel, J.H., 2019. Adapt or perish: A review of planning approaches for adaptation under deep uncertainty. *Sustainability*, 11(7), 1905. https://doi.org/10.3390/su11071905

Yamagata, Y. and Sharifi, A., eds., 2018. *Resilience-oriented urban planning: Theoretical and empirical insights*. Cham: Springer International Publishing.

Yiannakou, A. and Zografos, G., 2025. Spatial patterns of land take in a Mediterranean city: An assessment of the SDG indicator 11.3.1 in the peri-urban area of Thessaloniki. *Land*, 14, 965. https://doi.org/10.3390/land14050965

Zambon, I., Serra, P., Grigoriadis, E., Carlucci, M. and Salvati, L., 2017. Emerging urban centrality: An entropy-based indicator of polycentric development and economic growth. *Land Use Policy*, 68, pp.365–371. https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2017.07.063

Zeigermann, U., 2018. Governing sustainable development through 'policy coherence'? The production and circulation of knowledge in the EU and the OECD. *European Journal of Sustainable Development*, 7(1), pp.133–148. https://doi.org/10.14207/ejsd.2018.v7n1p133

Ανδρικοπούλου Ελένη
Ομότιμη Καθηγήτρια, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
email: eandrikop@arch.auth.gr

Γιαννακού Αθηνά
Ομότιμη Καθηγήτρια, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
email: adgianna@plandevel.auth.gr

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