



ΑΣΙ Χώρος αειχώρας

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

2012

17

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης*

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ
ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ
ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ
ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ
ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ
ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Αραβαντινός Αθανάσιος	- ΕΜΠ
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- ΕΜΠ
Γιαννακούρου Τζίνα	- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δεμαθάς Ζαχαρίας	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- ΑΠΘ
Καρύδης Δημήτρης	- ΕΜΠ
Κοσμόπουλος Πάνος	- ΔΠΘ
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαλούτας Θωμάς	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Μαντουβάλου Μαρία	- ΕΜΠ
Μελαχροινός Κώστας	- Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μοδινός Μιχάλης	- Εθν. Κέντρο Περιβ. και Αειφ. Ανάπτυξης (ΕΚΠΑΑ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Universite de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- ΑΠΘ

Διεύθυνση:
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Περιοδικό ΔΕΙΧΩΡΟΣ
Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ
<http://www.aeihoros.gr>, e-mail: aeihoros@prd.uth.gr
τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 – 74388



Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρος

Ανακοίνωση

Από το τεύχος 12 άλλαξε η αρίθμηση του περιοδικού αειχώρος. Καταργείται η αναφορά σε τόμο και τεύχος τόμου, και καθιερώνεται η αναφορά σε αύξοντα αριθμό τεύχους (από την αρχή της έκδοσης του περιοδικού).

Επιμέλεια έκδοσης: Άννα Σαμαρίνα — Παναγιώτης Πανταζής
Λαγούτ: Παναγιώτης Πανταζής
Σχεδιασμός εξωφύλλου: Παναγιώτης Πανταζής
Εκτύπωση: Ευαγγελία Ξουράφα
Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

	Τασοπούλου Α.	4
Προσεγγίζοντας τη διακυβέρνηση και τα θεωρητικά της διλήμματα		
	Γουργιώτης Α.	34
Χάρτα για την Ανάπτυξη του Ορεινού Χώρου		
	Τσιώτας Δ., Πολύζος Σ.	64
Ανάλυση των περιφερειακών ανισοτήτων στα επίπεδα ανεργίας στην Ελλάδα με χρήση του δείκτη Theil		
	Σκορδίλη Σ.	82
Οικονομική κρίση και ένταση της οικονομικής και γεωγραφικής ανισότητας. Νέες χωρικές στρατηγικές των μεγάλων ομίλων που δραστηριοποιούνται στο ελληνικό λιανικό εμπόριο τροφίμων		
	Πισσούριος Α.Ι.	106
Αξιολόγηση των θεσμοθετημένων πολεοδομικών δεικτών προδιαγραφής για τις δημόσιες χρήσεις		
	Λαλένης Κ., Θεοδωρίδου Λ.	136
Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις και Πόλη. Χωροθέτηση, σχεδιασμός και πολεοδομική ένταξη. Οι περιπτώσεις του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο Βόλο και του ΤΕΙ Καβάλας		
	Γκιάλης Σ., Κοτζαμάνης Β., Σαλάτα Κ.-Δ.	164
Το Μετρό και η πόλη της Θεσσαλονίκης: Επιπτώσεις στην Αστική και Εργασιακή Γεωγραφία		

Το Μετρό και η πόλη της Θεσσαλονίκης: Επιπτώσεις στην Αστική και Εργασιακή Γεωγραφία

Στέλιος Γκιάλης

Επικ. Καθηγητής (εκλεγμένος), Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Βύρων Κοτζαμάνης

Καθηγητής, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Κωνσταντίνα-Δήμητρα Σαλάτα

Μηχ. Χωροταξίας και Ανάπτυξης, ΑΠΘ

Περίληψη

Στόχος της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη των κοινωνικο-οικονομικών ανισοτήτων στις περιοχές εξυπηρέτησης των σταθμών του υπό-κατασκευή Μετρό Θεσσαλονίκης και η ανάλυση, με βάση και τη διεθνή εμπειρία, των πιθανών επιπτώσεων που η νέα αυτή υποδομή θα επιφέρει στην αστική και εργασιακή γεωγραφία καθώς και στις χρήσεις γης στην πόλη. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται και αναλύονται στοιχεία για τον πληθυσμό, την κοινωνικο-επαγγελματική δομή του και την κατοικία, με ελάχιστο επίπεδο ανάλυσης αυτό των Ταχυδρομικών Κωδικών. Η εργασία καταλήγει σε κάποιες αρχικές εκτιμήσεις για τις επιπτώσεις από τη λειτουργία του Μετρό στις επιμέρους υπο-περιοχές της Θεσσαλονίκης, εκκινώντας από τις περιοχές της Δυτικής Εισόδου και καταλήγοντας στα ανατολικά όρια με τους Δήμους Καλαμαριάς και Πυλαίας. Αναδεικνύει δε, ότι το Μετρό θα ενδυναμώσει νέες τάσεις όπως η τριτογενοποίηση και η επανασυγκέντρωση μεσοαστικών στρωμάτων. Παράλληλα, θα ενισχύσει υπάρχουσες δυναμικές "εκδίωξης" των εργατικών στρωμάτων και παραδοσιακών μικρομεσαίων επιχειρήσεων από το κέντρο της πόλης, καθώς θα οδηγήσει σε περαιτέρω κερδοσκοπία επί της γης, φαινόμενο συμβατό με την αντίστοιχη εμπειρία πληθώρας Ευρωπαϊκών και Αμερικανικών πόλεων με Μετρό.

Λέξεις κλειδιά

Μετρό, περιοχές γειτνίασης σταθμών, Αστική και Εργασιακή Γεωγραφία, Θεσσαλονίκη.

The Metro Transport System in Thessaloniki, Greece and its possible consequences on Urban and Labour Geography

The aim of the paper is to study the socio-economic inequalities within the catchment areas of the Metro Stations under construction in the city of Thessaloniki, Greece. Based on similar case-studies, the paper estimates the possible consequences that the Metro infrastructure will have on Thessaloniki's urban geography and land-use patterns. Demographic, socio-occupational and housing data available on a post-code level are being used for the analysis of contemporary urban geography. The paper concludes with some tentative remarks regarding the different effects of the Metro Stations on distinct parts of the city, starting with the Stations nearby the west entry highway and ending to the eastern catchment areas close to the Municipalities of Kalamaria and Pylaia. It estimates that, soon after the Metro services will be available, new urban tendencies related to tertiarization and the increasing presence of upper social strata will come to front. In parallel, the Metro will further "force" labourers, lower social groups and traditional middle-sized firms to leave the center of the city, as among others, land values will significantly increase. The latter phenomena are in accordance with changes that occurred in many European and American cities that have developed a Metro system.

Keywords

Metro, catchment areas, Labour and Urban Geography, Thessaloniki, Greece.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πολλά μεγάλα αστικά κέντρα επενδύουν στην κατασκευή μαζικών μέσων μεταφοράς σταθερής τροχιάς, όπως το Μετρό, σε μια προσπάθεια μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης και αποφυγής της ρύπανσης, βελτίωσης του επιπέδου ζωής αλλά και ενίσχυσης της εξωστρέφειας τους. Η δημιουργία ενός τέτοιου μεταφορικού συστήματος επιφέρει αναπόφευκτες αλλαγές στον αστικό χώρο, ενώ με τη σειρά του το ίδιο το σύστημα συνδέεται ποικιλότροπα με τον αστικό χώρο. Πληθώρα μελετητών έχει συνοψίσει τις μεταβολές που επιφέρει το Μετρό σε τρεις ευρείες ομάδες: μεταβολές στο οικιστικό απόθεμα, στις αξίες γης και στο κοινωνικο-οικονομικό προφίλ των περιοχών διέλευσης και εξυπηρέτησης (Golias, 2002· Debrezion κ.ά., 2004· Agostini και Palmucci, 2010). Οι επιδράσεις αυτές δεν είναι στα σίγουρα οι μοναδικές και υπάρχουν πολλές πτυχές του υπό εξέταση φαινομένου που χρήζουν περαιτέρω διερεύνησης.

Η περίπτωση της πόλης της Θεσσαλονίκης αποτελεί στο πλαίσιο αυτό μια πρώτης τάξεως ευκαιρία, ένα υποσχόμενο πεδίο ερευνητικής εστίασης, για τη σχέση Μετρό και

αστικού χώρου. Συγκεκριμένα, και εφόσον στην παρούσα φάση το έργο παραμένει σε καθεστώς ασθμαίνουσας εξέλιξης, και στα σίγουρα για αρκετό καιρό ακόμη ημιτελές, είναι σημαντικό να καταγραφεί η τρέχουσα κατάσταση και οι δυναμικές που αυτές δημιουργεί. Μια τέτοια θεωρητικά πληροφορημένη εμπειρική αποτύπωση θα δώσει την ευκαιρία: α) να γίνουν έγκαιρες προγνώσεις για τις αλληλεπιδράσεις μεταξύ της πόλης και του Μετρό, ώστε να γίνουν πιθανές διορθωτικές παρεμβάσεις στη φάση κατασκευής, και β) να μελετηθεί, αξιοποιώντας την παρούσα ή αντίστοιχες εργασίες, η διαχρονική επίπτωση του Μετρό στην πόλη κατά τη λειτουργία του.

Πιο συγκεκριμένα, στόχος της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη της άνισης αστικής γεωγραφίας που έχει διαμορφωθεί στο Δήμο Θεσσαλονίκης, το μόνο Δήμο του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης που σε πρώτη φάση θα υποδεχθεί το υπό κατασκευή μέσο μετακίνησης. Η εργασία θα μελετήσει τις κοινωνικο-οικονομικές ανισότητες στις περιοχές εξυπηρέτησης των σταθμών του υπό-κατασκευή Μετρό στηριζόμενο σε μια κριτική γεωγραφική προσέγγιση αυτών. Δευτερευόντως θα επιχειρήσει, στηριγμένη σε αντίστοιχες διεθνείς περιπτώσεις, μια ανάλυση των πιθανών επιπτώσεων που η νέα αυτή υποδομή θα επιφέρει στην πόλη, αν και σε καμία περίπτωση η εργασία δεν φιλοδοξεί μια συστηματική αναφορά και συσχέτιση με την πλούσια βιβλιογραφία και τα μοντέλα συσχέτισης συστημάτων μεταφοράς και χρήσεων γης, που υπερβαίνουν τα όρια της. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούνται στοιχεία της Εθνικής Απογραφής του 2001 με ελάχιστο επίπεδο ανάλυσης αυτό των Ταχυδρομικών Κωδικών (TK). Οι TK αποτελούν μια αρκετά αναλυτική χωρική υπο-διαίρεση του Δήμου Θεσσαλονίκης, καθώς παρά τις αναπόφευκτες γενικεύσεις επιτρέπουν τη μελέτη δεδομένων σε τριάντα δύο (32) διακριτές υπο-ενότητες, φέρνοντας στο προσκήνιο μια σύνθετη αστική γεωγραφία. Πρέπει να σημειωθεί πως η απογραφή που πρόσφατα έγινε στη χώρα (Μάιος, 2011) θα επιτρέψει, σε αντιπαράβολη και συμπληρωματικά με την ανά χείρας προσπάθεια μια δυναμική προσέγγιση των αλλαγών στην ενδο-αστική διάρθρωση, και ένα πλαίσιο συστηματικής συσχέτισης με τα μέσα κυκλοφορίας στην πόλη.

Στα όσα ακολουθούν και συγκεκριμένα στην ενότητα 2 παρουσιάζεται ένα σύντομο θεωρητικό πλαίσιο για την αλληλεπίδραση των συστημάτων σταθερής τροχιάς με τον αστικό χώρο· στην ενότητα 3 παρουσιάζεται αρχικά η μεθοδολογική προσέγγιση που χρησιμοποιεί η παρούσα εργασία, και έπειτα αναλύονται τα ιστορικά και σύγχρονα δεδομένα για την κοινωνικο-οικονομική φυσιογνωμία των περιοχών γύρω από τους σταθμούς του Μετρό. Παράλληλα, σχολιάζεται και η ενδεχόμενη επίπτωση του έργου σε περιοχές εκτός ζώνης επιρροής. Τέλος, στην ενότητα 4 γίνονται κάποιες πρώτες εκτιμήσεις για τις επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον από την λειτουργία του Μετρό και παρατίθενται κάποια συμπερασματικές παρατηρήσεις.

2. ΑΣΤΙΚΗ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ, ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ-ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ: ΘΕΩΡΗΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΚΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ

2.1. Αστικός χώρος και δημόσια συστήματα μεταφοράς

Η βιομηχανική πόλη ως αντιφατικό πεδίο συνένωσης-συγκέντρωσης και διαχωρισμού-κατακερματισμού συνδέθηκε από πολύ νωρίς με ένα πυκνό δίκτυο μετακινήσεων. Οι μετακινήσεις αυτές, περιοδικές ή τυχαίες, εσωτερικές ή ακτινωτές προς άλλες πόλεις και προορισμούς αποτέλεσαν ένα *sine qua non* παράγοντα της μοντέρνας αστικότητας (Κnox και McCarthy, 2005). Συνεχίζουν δε να αποτελούν τους νευρώνες πάνω στους οποίους αναπτύσσεται η καθημερινή αστική κυκλοφορία και ανταλλαγή της "μετα-μοντέρνας" πόλης, παρά το ότι η φυγή της βιομηχανίας, η επέκταση του τομέα των υπηρεσιών, τα νέα πρότυπα ζωής και κατανάλωσης επηρεάζουν τα πρότυπα και τα μέσα αστικής κυκλοφορίας. Τμήμα των μετακινήσεων στην πόλη διεξάγεται με μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως το Τραμ, το Μετρό και τα διάφορα άλλα συστήματα σταθερής τροχιάς. Μπορεί να υποστηριχθεί πως κατά τη μετάβαση από τη μεταπολεμική περίοδο-κατά την οποία παρατηρήθηκε ανάπτυξη σημαντικών υποδομών Μετρό και Τραμ στις Βορειοευρωπαϊκές και Βορειοαμερικανικές πόλεις-προς τις δεκαετίες '70 και '80 εντοπίζεται μια σχετική υστέρηση των σχετικών επενδύσεων σε όφελος του ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτου (Debrezion κ.ά., 2004· Kim κ.ά., 2004).

Η πρόσφατη περίοδος παρουσιάζει μια αντίστροφη δυναμική: αναζωογονείται το ενδιαφέρον περιφερειακών και κεντρικών κυβερνήσεων αλλά και η παρέμβαση των πολιτών υπέρ της ανάπτυξης, άλλοτε κρατικών και άλλοτε με συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων, υποδομών μεταφοράς. Η πραγματικότητα αυτή, απότοκο της όξυνσης του λεγόμενο "κυκλοφοριακού" προβλήματος αλλά συνδεδεμένη και με την έντονη αστική εξάπλωση/διάχυση των σύγχρονων αστικών μορφωμάτων, αφορά ιδιαίτερα τις Νοτιοευρωπαϊκές αστικές συγκεντρώσεις. Οι τελευταίες, ως τυπικά παραδείγματα ενός ιδιόζοντος φορντικού καθεστώτος συσσώρευσης με εκτατική ανάπτυξη, πολιτικό πατερναλισμό και ελλείψεις υποδομές, δεν απέκτησαν στην ίδια έκταση και ποιότητα τις υποδομές μεταφορών της Βορειοδυτικής Ευρώπης (Σκάγιαννης, 1992· Sammer κ.ά., 2003· Golias, 2002· Castillo-Manzano και Lopez-Valpuesta, 2009).

Με δεδομένο το παραπάνω σύντομο ιστορικό υπόβαθρο, επαναφέρεται η εισαγωγική επισήμανση πως η ανάπτυξη μεταφορικών υποδομών όπως το Μετρό έχει σημαντικές επιπτώσεις καθώς διαμορφώνει τον αστικό χώρο αλλά και με τη σειρά της καθορίζεται

από αυτόν. Η αλληλεπίδραση αυτή μπορεί να μελετηθεί σε πολλαπλά διακριτά επίπεδα με βασικότερα αυτά των αλλαγών που προκαλεί το Μετρό (Du και Mulley, 2007):

- i. στις χρήσεις γης,
- ii. στα ενοίκια και στις αξίες γης,
- iii. στα άλλα συστήματα μεταφορών όπως τα επιφανειακά μέσα σταθερής τροχιάς, τα λεωφορεία ή τα ΙΧ,
- iv. στα γενικότερα πρότυπα χωροθέτησης ομάδων και δραστηριοτήτων,
- v. στα χαρακτηριστικά διάφορων κοινωνικών ομάδων, αλλά και
- vi. στο περιβάλλον της πόλης.

Ιδιαίτερης σημασίας ως προς τα παραπάνω επίπεδα είναι το δίπολο θελκτικότητα-προσβασιμότητα που διαμορφώνεται για τις θέσεις και περιοχές που γειτνιάζουν με τους σταθμούς του Μετρό. Ερευνητές προσδιορίζουν συστήματα μεταφορών όπως το Μετρό ως αστικά υπο-συστήματα με συγκεκριμένη λειτουργική άρθρωση των επιμέρους συστατικών στοιχείων τους (π.χ. γραμμών, σταθμών, περιοχών εξυπηρέτησης κ.λπ.) με τον αστικό χώρο. Τα συστατικά αυτά στοιχεία προσφέρουν συγκεκριμένα επίπεδα κάλυψης μεταφορικών αναγκών του αστικού και περι-αστικού πληθυσμού (Sammer κ.ά., 2003· Schwanen κ.ά., 2004).

Παράλληλα, η επίδραση των συστημάτων σταθερής τροχιάς περιλαμβάνει την επ-ανακατανομή κοινωνικών και επαγγελματικών ομάδων, την ανάπτυξη νέων υποδομών και τις αναπλάσεις ή την επιτάχυνση των διαδικασιών αστικού εξευγενισμού. Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη, η ανάπτυξη σταθμών Μετρό μπορεί να προσελκύσει επαγγελματικές δραστηριότητες σε περιοχές πέριξ των σταθμών, ταυτόχρονα όμως επιφέρει μια μικρή μείωση στους κατά κεφαλήν ρυθμούς ανάπτυξης των κεντρικών περιοχών καθώς διευκολύνεται η μετοίκηση προς τα προάστια (Du και Mulley, 2007). Παράλληλα, αστικοί πυρήνες που μαστίζονται από αποβιομηχάνιση και υποβάθμιση μπορούν να μπουν σε τροχιά ανάπτυξης με τη λειτουργία ενός σταθμού Μετρό κοντά τους, εφόσον υπάρχει κατάλληλο επενδυτικό ενδιαφέρον και κίνητρα. Από την άλλη, περιοχές κατά μήκος των γραμμών επιφανειακών μέσων ή γειτνιάζουσες με σταθμούς που θα μπορούσαν να υποστούν μεγάλες αλλαγές, μετασχηματίζονται αργά λόγω του ότι είναι πυκνοδομημένες και με συγκεκριμένα, καλά εμπεδωμένα πρότυπα χρήσεων γης (Agostini και Palmucci, 2010· Pagliara και Papa, 2011).

Στην περίπτωση του Μετρό η κάλυψη της μεταφορικής ζήτησης γίνεται μέσα από την αξιοποίηση συγκεκριμένων γραμμών και σταθμών που συνδέουν περιοχές προέλευσης ή προορισμού. Όπως επισημαίνεται, ο σχεδιασμός τέτοιων μεταφορικών συστημάτων τείνει να αναπαράγει τα υπαρκτά πρότυπα ανάπτυξης και κατανομής χρήσεων γης στον αστικό χώρο. Όμοια και η συνεργασία μεταξύ σχεδιαστών και χωροτακτών, από τη μια

μεριά, και συγκοινωνιολόγων, από την άλλη είναι συνήθως αδύναμη με αποτέλεσμα οι πρώτοι να επιλέγουν παρεμβάσεις και χρήσεις χωρίς να λαμβάνουν υπόψη τις επιπτώσεις αυτών στο δίκτυο μεταφορών. Αντίθετα, η περίπτωση όπου η ανάπτυξη ενός τέτοιου μεταφορικού μέσου βασίζεται στα μελλοντικά χωροταξικά σχέδια και στις επιθυμητές χρήσεις γης είναι περισσότερο σπάνια (Badoe και Miller, 2000· Pagliara και Papa, 2011· Sammer κ.ά., 2003). Πρέπει βέβαια να αναφερθεί πως στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης και της Αθήνας, η επέκταση υπηρεσιών τύπου Μετρό αποτελεί στρατηγική επιλογή του *Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης* (Μαλούτας και Αλεξανδρή, 2009).

Ακόμα, μια από τις δομικές παρεμβάσεις του Προγράμματος "*Θεσσαλονίκη 2012*", το οποίο αποτελεί εξειδίκευση των στόχων του *Νέου Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης* στο επίπεδο της πόλης και του σχεδιασμού του αστικού χώρου, αποτελεί η δημιουργία σταθερής τροχιάς. Παρέμβαση η οποία θα συμβάλλει, σε συνδυασμό με άλλα μέτρα και δράσεις, στην επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας και στην επίλυση των κυκλοφοριακών προβλημάτων (ΥΠΕΚΑ και ΟΡΘΕ, 2011). Παράλληλα, και στην *Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης* του 2000, αναγνωρίζεται ως πρωταρχική προτεραιότητα η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου (με την έννοια ότι σε αυτό θα συμπεριλαμβάνονται όλα τα μέσα), το οποίο θα βασίζεται στην υλοποιούμενη γραμμή Μετρό με τις επεκτάσεις της προς Ανατολικά και Δυτικά. Στοιχείο το οποίο συνάδει απόλυτα και με την έννοια της "*Βιώσιμης Κινητικότητας*", που αναφέρεται και στη *Πράσινη Βίβλο για την αστική κινητικότητα* στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Γιαννόπουλος κ.ά., 2010).

2.2. Συστήματα μεταφοράς και μοντέλα ανάπτυξης του αστικού χώρου

Σε σειρά μελετών για το διαχωρισμό κοινωνικών ομάδων και χρήσεων γης στον αστικό χώρο, όπως αυτές της Αστικής Κοινωνιολογίας και της "*Σχολής του Σικάγο*", η αναφορά στη σχέση μεταφορικών συστημάτων και άνισης αστικής διάρθρωσης είναι εμφανής αν και δευτερογενούς χαρακτήρα. Μελετάται για παράδειγμα, η ανάπτυξη τομέων της πόλης κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων ή των γραμμών κυκλοφορίας του Τραμ· τομέων που έρχονται να τοποθετηθούν σαν "σφήνα" ανάμεσα στο κέντρο και στα προάστια, τροποποιώντας το γνωστό "μοντέλο των ομόκεντρων ζωνών" (Burgess zonal model) και δημιουργώντας μια σχετικά ομοιογενή υπο-ενότητα ανάμεσα στην Κεντρική Επιχειρηματική Περιοχή (Central Business District-CBD) και τα εύπορα προάστια (Kaplan κ.ά., 2009· Λεοντίδου, 2005: 90-92).

Παράλληλα, τα μέσα μετακίνησης συμβάλουν στη διαμόρφωση της ζήτησης για κατοικία και εργασία σε διάφορους τομείς της πόλης: στο νεοκλασικής προέλευσης "υπόδειγμα προσφοράς ενοικίου" (bid-rent model), το οποίο συνδέθηκε με το έργο μελε-

τητών όπως οι Alonso, Muth και Evans (McCain, 2002: 162-199) τα διαθέσιμα μέσα μετακίνησης καθορίζουν κόστη μεταφοράς και διανυόμενες, χρονικά και χωρικά, αποστάσεις, και επομένως συναρτώνται με τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων και των νοικοκυριών. Για τα μοντέλα αυτά η κάθε πόλη είναι ουσιαστικά μονοκεντρική ενώ κάθε θέση της καταλαμβάνεται από εκείνη την οικονομική δραστηριότητα (εμπόριο, υπηρεσία, βιομηχανία, επιχείρηση ή κατοικία) η οποία είναι σε θέση να πληρώσει μεγαλύτερο τίμημα-ενοίκιο. Συνεπώς, στην Κεντρική Επιχειρηματική Περιοχή χωροθετούνται κυρίως οι επιχειρήσεις, εξαιτίας του γεγονότος ότι μπορούν να πληρώσουν μεγαλύτερο ενοίκιο, και περιφερειακά αυτής κατοικίες χαμηλών εισοδηματικών στρωμάτων δεδομένης της υποβάθμισης των κατοικιών πέραν του κέντρου. Όσο μετακινείται κανείς προς τα προάστια συναντά μεσαία ή υψηλά εισοδηματικά στρώματα και ομάδες, και καλύτερες συνθήκες κατοικίας και στέγασης (McCain, 2002: 162-199). Η διάρθρωση αυτή των κατοικιών σύμφωνα με τον Alonso οφείλεται *"στην εξισορρόπηση των προτιμήσεων των διάφορων κοινωνικών ομάδων καθώς τα νοικοκυριά θεωρούνται ως καταναλωτές που εξισορροπούν το κόστος και τον κόπο μετάβασης στους τόπους εργασίας με τα πλεονεκτήματα της διαμονής τους σε φθηνότερη γη και πιο άνετο χώρο"* (όπως αναφέρεται στη Λεοντίδου, 2005: 136).

Επιπλέον, πέραν του κέντρου μειώνεται ο αριθμός των διαθέσιμων κατοικιών/δωματίων ενώ όσο απομακρύνεται κανείς από αυτό τότε μειώνεται η τιμή και αυξάνεται η "ελεύθερη" έκταση της γης. Το αποτέλεσμα είναι τα μεσαία και υψηλά εισοδηματικά στρώματα να επιλέγουν τα προάστια όπου η τιμή της γης είναι χαμηλότερη ώστε να μπορούν να αξιοποιήσουν μεγαλύτερες εκτάσεις (ιδιοκατοίκησης ή ενοικίασης). Αντίθετα τα χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα, τα οποία δεν έχουν τα κατάλληλα οικονομικά μέσα να ανταγωνιστούν για σημαντικές θέσεις στον αστικό χώρο, συγκεντρώνονται στο κέντρο όπου οι τιμές γης είναι υψηλότερες αλλά τα κόστη μετακίνησης χαμηλά. Στο μοντέλο αυτό ο ρόλος που έχουν τα ποικίλα μέσα μεταφοράς στις επιμέρους αναλογίες χρήσης τους είναι κάτι περισσότερο από εμφανές. Τα σύνθετα ανθρωπο-οικολογικά φαινόμενα (εισβολή, διαδοχή, καθοδικό φιλτράρισμα κ.λπ.) που αναλύθηκαν από τα μοντέλα, αλλά και από τις θεωρήσεις του Hoyt, αποδίδουν με ενάργεια τις διαδικασίες ανταγωνισμού και συνύπαρξης που χαρακτηρίζουν τα αστικά κέντρα των ανεπτυγμένων χωρών έως τις μέρες μας (Knox και McCarthy, 2005· Λεοντίδου, 2005: 135-136). Στο σύνολο τους αυτές οι διαδικασίες και η χωρική τους έκφραση στην πόλη, αρθρώνεται, γειτνιάζει ή τέμνεται από τις γραμμές των μέσων σταθερής τροχιάς, τους σταθμούς του Μετρό, και τα άλλα στοιχεία του κυκλοφοριακού δικτύου.

Πρέπει να τονιστεί ότι, τα μοντέλα της αστικής κοινωνιολογίας και γεωγραφίας δεν είναι παρά προσπάθειες προσέγγισης μιας σαφέστατα πολύπλοκης και ρευστής αστικής διάρθρωσης, που δεν μπορούν να ερμηνεύσουν με απόλυτο τρόπο την σύνθετη πραγματικότητα. Παράλληλα, η μελέτη της χωροθέτησης διαφόρων δραστηριοτήτων και

κοινωνικών ομάδων σε μια πόλη εξαρτάται από τα διαθέσιμα δεδομένα αλλά και από τον τρόπο προσέγγισης και ανάλυσης αυτών. Στην πράξη, η πόλη αποτελεί το σύνθετο αμάλγαμα μια ποικιλίας "μοντέλων" και διαδικασιών που εσωκλείουν ως δυναμικό τους στοιχείο το σύστημα μεταφορών. Σημαντικό ρόλο παίζουν και οι ιδιομορφίες, ιστορικές και κοινωνικές, της περιοχής που κάθε φορά μελετάται (Harvey, 2006).

Με αυτή την έννοια η προσπάθεια μελέτης των σύγχρονων "πολυκεντρικών πόλεων", με συνυπολογισμό του ρόλου δευτερευόντων κέντρων και παράλληλη εστίαση σε νέα αστικά φαινόμενα όπως ο εξευγενισμός (gentrification), αποτελούν σημαντικές νέες διαστάσεις που τολμάμε να υποστηρίξουμε πως λίγο έχουν μελετηθεί για πόλεις όπως η Θεσσαλονίκη. Το πως οι νέες αυτές δυναμικές αλληλεπιδρούν με διαχρονικές σταθερές των μεσογειακών και λατινοαμερικάνικων πόλεων, όπως η ανάμειξη κοινωνικών ομάδων και χρήσεων γης στο χώρο της πόλης, ο κάθετος κοινωνικός διαχωρισμός, η αδυναμία προγραμματισμού και παρέμβασης αλλά και ο δυναμισμός στον αστικό ιστό είναι ανοικτά ερευνητικά πεδία. Η σημασία των παλιών και νέων μεταφορικών υποδομών, ειδικά όταν αυτές εμφανίζονται στην κλίμακα ενός έργου όπως το Μετρό, είναι αυτονόητη (Σκάγιανης, 1992· Badoe και Miller, 2000· Knox και McCarthy, 2005· Λεοντίδου, 2005: 137· Leontidou, 2006).

3. ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΑΡΧΙΖΕΙ ΝΑ ΕΓΓΡΑΦΕΤΑΙ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΙΣΤΟ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ: ΕΜΠΕΙΡΙΚΟ ΥΛΙΚΟ ΚΑΙ ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΤΑΣΕΩΝ

3.1. Μεθοδολογικό πλαίσιο

Στο παρόν εμπειρικό τμήμα της εργασίας αναλύεται το προφίλ των περιοχών του Δ. Θεσσαλονίκης κατά μήκος της διαδρομής του Μετρό, με ιδιαίτερη έμφαση σε εκείνες που γειτνιάζουν ή εφάπτονται με τους σταθμούς επιβίβασης/αποβίβασης. Οι υπό κατασκευή δεκατρείς (13) σταθμοί, στους οποίους συμπεριλαμβάνονται και οι δύο τερματικοί, είναι: 1) Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού (βορειοδυτικός τερματικός), 2) Δημοκρατίας, 3) Βενιζέλου, 4) Αγίας Σοφίας, 5) Συντριβάνι, 6) Πανεπιστήμιο, 7) Παπάφη, 8) Ευκλείδη, 9) Φλέμιγκ, 10) Αναλήψεως, 11) Πατρικίου, 12) Βούλγαρη και 13) Νέας Ελβετίας (νοτιοανατολικός τερματικός). Οι σταθμοί θα εκτείνονται σε μια υπόγεια γραμμή μήκους 9,2 χιλιομέτρων και η μέση απόσταση μεταξύ τους είναι περίπου 650 μέτρα (βλ. Σχήματα 1 και 2). Όπως ήδη ειπώθηκε, και δεδομένης της δυσκολίας ύπαρξης και διαθεσιμότητας πιο σύγχρονων δεδομένων, χρησιμοποιούνται τα στοιχεία της εθνικής απογραφής του 2001, σε επίπεδο ΤΚ. (βλ. Πίνακες 1 και 2)¹.

¹ Η ομαδοποίηση των στοιχείων έγινε από την εταιρία Ερατοσθένης Α.Ε. από την οποία και μας παραχωρήθηκαν ευγενικά.

Σχήμα 1. Περιοχή Μελέτης σε χωρικό επίπεδο Ταχυδρομικού Κωδικού, Κύρια Γραμμή και Α΄ Φάση Επέκτασης Μετρό στην αστική περιοχή Θεσσαλονίκης



Πηγή: Ίδια επεξεργασία.

Οι υπό κατασκευή δεκατρείς (13) σταθμοί είναι:

- | | |
|--|--|
| 1. Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού (βορειοδυτικός τερματικός), | 7. Παπάφη, |
| 2. Δημοκρατίας, | 8. Ευκλείδη, |
| 3. Βενιζέλου, | 9. Φλέμιγκ, |
| 4. Αγίας Σοφίας, | 10. Αναλήψεως, |
| 5. Συντριβάνι, | 11. Πατρικίου, |
| 6. Πανεπιστήμιο, | 12. Βούλγαρη και |
| | 13. Νέας Ελβετίας (νοτιοανατολικός τερματικός) |

Αρχικά και με στόχο την εύληπτη ταξινόμηση και παρουσίαση των αποτελεσμάτων οι ΤΚ της περιοχής μελέτης κωδικοποιήθηκαν με βάση την ευρύτερη γεωγραφική τους θέση. Ρόλο στην ταξινόμηση αυτή έπαιξαν οι μεγάλοι οδικοί άξονες που διασχίζουν την πόλη δημιουργώντας τυπικές υπο-περιοχές (Πίνακας 1)².

Έπειτα, υπολογίστηκε η πυκνότητα πληθυσμού και η πυκνότητα κατοικιών ανά εκτάριο. Ακολουθώς υπολογίστηκε ένας σημαντικός δείκτης μελέτης του αστικού κοινωνικού διαχωρισμού, ο συντελεστής χωροθέτησης (Location Quotient,

² Για λόγους εύληπτης παρουσίασης και σχολιασμού οι ΤΚ της περιοχής μελέτης κωδικοποιούνται σε:

- i. **βορειοδυτικούς (ΒΔ)** που εκτείνονται από τα όρια των Δήμων Αμπελοκήπων και Μενεμένης μέχρι τον άξονα που σχηματίζουν οι οδοί Λαγκαδά-Εγνατία-Σαλαμίνας,
- ii. **βόρειους (Β)** που βρίσκονται πάνω από την οδό Αγίου Δημητρίου και φθάνουν έως τα όρια του Δήμου Συκεών-Νεάπολης και Αγίου Παύλου,
- iii. **κεντρικούς (Κ)** που καταλαμβάνουν περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Αγίου Δημητρίου, Γούναρη, Λεωφόρου Νίκης και Σαλαμίνας-Λαγκαδά,
- iv. **νότιους (Ν)** για την περιοχή που σχηματίζεται από την οδό Γούναρη και τον άξονα των οδών Εγνατίας-Παπάφη-Παπαναστασίου ως τα όρια με το Δήμο Καλαμαριάς, και τέλος
- v. **νοτιοανατολικούς (ΝΑ)** που βρίσκονται πάνω από τον άξονα των οδών Εγνατίας-Παπάφη-Παπαναστασίου και εκτείνονται ως τα όρια των Δήμων Καλαμαριάς, Πυλαίας και Τριανδρίας.

LQ)³ για τις διάφορες κοινωνικο-οικονομικές ομάδες και συγκεκριμένα τους οικονομικά ενεργούς, τους εργοδότες, τους μισθωτούς, τα πρόσωπα που ασκούν ανώτερα αλλά και κατώτερα επαγγέλματα, και τέλος τους αλλοδαπούς. Ο δείκτης υπολογίστηκε και για ποικίλες ηλικιακές ομάδες με έμφαση στα άτομα ηλικίας 65-85+ ετών τα οποία και παρουσίαζαν μια ιδιαίτερα άνιση κατανομή. Επιπλέον, ο ίδιος δείκτης μελετήθηκε σε συνάρτηση με το οικιστικό απόθεμα της περιοχής μελέτης για τις ιδιότητες ή ενοικιαζόμενες κατοικίες καθώς και τα δωμάτια αυτών που έχουν επαγγελματική χρήση. Τα γενικό δημογραφικό προφίλ και οι τιμές των έντεκα (11) δεικτών που υπολογίστηκαν παρατίθενται διαδοχικά και για λόγους εύληπτης παρουσίασης στους Πίνακες 1 και 2.

Στη συνέχεια μελετήθηκαν σε μια συνθετική βάση οι εν λόγω δείκτες ώστε αφενός να εντοπιστούν τα ουσιώδη χαρακτηριστικά των ΤΚ που περιβάλλουν τους σταθμούς του Μετρό, αφετέρου δε η αναπόφευκτη γενίκευση που περικλείει κάθε τέτοια ταξινόμηση να μην αναιρεί τη δυνατότητα ανάδειξης και σχολιασμού του ιδιαίτερου προφίλ κάποιων περιοχών της πόλης. Επισημαίνεται ότι οι ΤΚ 54624, 54625 και 54626 εξαιρέθηκαν από τους Πίνακες 1 και 2 και τη μελέτη καθώς το απόλυτο μέγεθος του πληθυσμού τους είναι πολύ μικρό (λιγότεροι από 300 κάτοικοι σε μέσο επίπεδο) και αφορούν σε περιοχές εμπορίου, υπηρεσιών ή υποβαθμισμένων βιομηχανικών χρήσεων. Μερικές από αυτές θα σχολιαστούν ως αξιόλογοι υποδοχείς σύγχρονων τάσεων εξευγενισμού. Επιπλέον, οι δείκτες *LQ Οικονομικά Ενεργών* και *LQ Μισθωτών* δε σχολιάζονται συστηματικά καθώς οι τιμές τους ήταν πολύ κοντά στην μονάδα (1), αναδεικνύοντας μια ομοιόμορφη κατανομή στην περιοχή μελέτης.

³ Ο δείκτης χωροθέτησης (LQ) προσδιορίζει το βαθμό στον οποίο οι υπο-περιοχές αποκλίνουν από το μέσο όρο της ευρύτερης περιοχής που αυτές συνιστούν και εντοπίζει τη σχετική τους θέση. Ο δείκτης δίνεται από την ακόλουθη σχέση:

$$LQ = (x_i/x_j) / (\sum x_i / \sum x_j)$$

όπου:

x_i , η τιμή της μεταβλητής i , για την υπο-περιοχή,

$\sum x_i$, το άθροισμα του συνόλου των τιμών της μεταβλητής i για την περιφέρεια,

x_j , η τιμή της μεταβλητής j , για την υπο-περιοχή,

$\sum x_j$, το άθροισμα του συνόλου των τιμών της μεταβλητής j για την περιφέρεια.

Τιμές του δείκτη μεγαλύτερες της μονάδας αντιπροσωπεύουν υψηλές συγκεντρώσεις και μικρότερες χαμηλές συγκεντρώσεις. Στην περίπτωση που $LQ=1$ οι συγκεντρώσεις της υπο-περιοχής ταυτίζονται με της ευρύτερης περιοχής (Μαλούτας, 1992). Στην κοινωνική γεωγραφία, ο δείκτης αυτός χρησιμοποιείται για να αναδείξει σε ποιες χωρικές ενότητες (υπέρ- ή υπο-) συγκεντρώνονται διάφορες δραστηριότητες και κοινωνικές και επαγγελματικές, φυλετικές ή άλλες ομάδες (Λεοντίδου, 2005).

Πίνακας 1. Δημογραφικά στοιχεία, κοινωνικο-οικονομικοί συντελεστές χωροθέτησης και γειτνιάζοντες Σταθμοί Μετρό στους ΤΚ του Δ. Θεσσαλονίκης

ΤΚ	Γεωγραφική Θέση	Πληθυσμός ΤΚ	Πυκνότητα Πληθυσμού/εκτάριο	LQ Ηλικίας 65-85	LQ Αλλοδαπών	LQ Οικονομικά Ενεργοί	LQ Εργοδοτών	LQ Μισθολών	LQ Ανώτερα Επαγγέλματα*	LQ Κατώτερα Επαγγέλματα**	LQ Ανέργων	Σταθμοί άμεσης επαφής	Σταθμοί σε ζώνη < 438,5 μέτρα
54622	K	10.265	355,05	1,62	0,73	0,95	1,6	0,84	2,10	0,36	0,66		4,5
54623	K	3.037	195,95	1,75	0,57	0,93	1,81	0,82	1,96	0,40	0,68	4	3
54631	K	6.103	249,43	1,36	1,11	0,97	1,16	0,91	1,46	0,67	0,99	3,4	
54635	K	13.159	470,10	1,33	1,33	0,87	0,89	1,01	1,15	0,91	0,99		4,5
54621	N	7.725	95,74	1,48	1,53	0,89	1,03	0,96	1,42	0,70	0,83	5,6	
54640	N	14.137	336,53	1,27	1,42	0,94	1,04	1,00	1,29	0,82	0,93		8
56123	ΒΔ	29.039	308,81	0,81	0,96	1,06	0,86	1,01	0,52	1,56	1,27		
54627	ΒΔ	7.064	20,42	0,85	1,68	1,03	0,85	1,03	0,71	1,52	1,12	1,2	
54629	ΒΔ	20.927	419,10	0,82	1,08	1,02	0,75	1,03	0,43	1,76	1,25	1,2	
54632	B	17.023	412,01	0,98	2,26	1,02	0,68	1,05	0,52	1,67	1,18		
54630	K	9.049	317,93	1,26	1,80	0,94	1,00	0,98	0,96	1,10	1,12		2,3
54633	B	16.369	365,24	1,04	1,46	0,98	0,89	1,03	0,80	1,17	1,02		
54634	B	16.008	238,78	1,02	1,54	0,98	0,75	1,03	0,80	1,23	1,14		
54636	NA	10.245	80,85	0,87	1,6	0,82	1,03	0,98	1,27	0,84	1,01	5,6	
54638	NA	6.922	165,90	0,94	1,12	0,97	1,06	0,99	1,10	0,78	0,89	7	
54639	N	13.528	377,52	0,99	1,42	0,98	0,84	1,04	1,00	0,96	1,02	7,8	9
54641	N	12.267	401,57	1,09	1,53	1,00	0,89	1,02	0,97	1,07	1,01	8,9	
54642	N	13.993	306,49	1,12	1,02	0,99	0,94	1,02	1,05	0,90	0,99	9	8,10
54643	N	13.932	357,64	1,17	1,04	0,99	1,02	1,00	1,12	0,83	0,98	10	9
54644	N	12.471	402,99	1,03	0,84	1,00	0,86	1,04	0,85	0,95	0,98	10	9
54248	N	25.727	258,66	0,94	0,68	1,04	1,01	1,01	1,04	0,82	0,97	11,12	10
54249	N	16.248	179,54	0,88	0,69	1,03	1,07	1,00	1,00	0,88	1,00	13	12
54351	NA	17.270	259,23	0,90	0,6	1,00	0,94	0,99	0,80	1,13	1,13		
54453	NA	26.174	303,38	0,89	0,49	1,03	1,03	1,01	0,97	0,88	0,92		8
54454	NA	19.447	299,17	0,70	0,34	1,06	0,98	1,01	0,94	0,85	0,90		
54250	NA	14.087	168,09	0,94	0,42	1,01	1,22	0,98	1,16	0,72	0,84		
54352	NA	20.345	138,5	0,68	0,3	1,05	1,29	0,99	1,3	0,74	0,80		
54645	N	12.802	348,89	1,17	0,69	1,01	1,13	0,96	1,33	0,6	0,94		10,11
54646	N	7.387	228,05	1,10	0,63	1,01	1,12	0,99	1,27	0,57	0,76		11,12
54655	N	6.524	118,38	0,89	0,33	1,05	1,70	0,88	1,78	0,35	0,80		12

* LQ Προσώπων που Ασκούν Ανώτερα Επαγγέλματα, περιλαμβάνονται: 1) βουλευτές, ανώτερα διοικητικά & διευθυντικά στελέχη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, 2) επιστήμονες & καλλιτέχνες

** LQ Προσώπων που Ασκούν Κατώτερα Επαγγέλματα, περιλαμβάνονται 1) χειριστές μηχανημάτων και εξοπλισμού, συναρμολογητές & 2) ανειδίκευτοι εργάτες, χειρώνακτες & μικροεπαγγελματίες

Πηγή: ΕΣΥΕ (2001), ίδια επεξεργασία.

Πίνακας 2. Αριθμός και πυκνότητα κατοικιών, συντελεστές χωροθέτησης σχετικοί με την κατοικία και γεινιάζοντες Σταθμοί Μετρό στους ΤΚ του Δ. Θεσσαλονίκης

ΤΚ	Γεωγραφική Θέση	Σύνολο Κατοικιών	Πυκνότητα Κατοικιών/ εκτάριο	ΛQ Ιδιόκτητες Κατοικίες	ΛQ Ενοικιαζόμενες Κατοικίες	ΛQ Δωμάτων για Επαγ. λόγους	Σταθμοί άμεσης επαφής*	Σταθμοί σε ζώνη < 438,5 μέτρα*
54622	K	6.118	211,61	0,95	1,03	2,94		4,5
54623	K	1.648	106,33	1,04	0,94	2,70	4	3
54631	K	3.508	143,37	0,86	1,18	1,63	3,4	
54635	K	8.374	299,16	0,73	1,22	0,81		4,5
54621	N	5.159	63,94	0,76	1,09	1,8	5,6	
54640	N	7.549	179,70	0,92	1,13	1,21		8
56123	ΒΔ	12.635	134,36	1,11	0,91	0,47		
54627	ΒΔ	3.205	9,27	0,91	1,18	0,79	1,2	
54629	ΒΔ	8.577	171,77	1,11	0,75	0,41	1,2	
54632	B	8.236	199,34	0,88	1,24	0,41		
54630	K	4.867	171,00	0,81	1,21	0,83		2,3
54633	B	8.598	191,85	0,89	1,15	0,66		
54634	B	8.617	128,53	0,85	1,15	0,86		
54636	NA	4.646	36,67	0,83	1,18	0,58	5,6	
54638	NA	3.723	89,23	0,93	1,00	0,62	7	
54639	N	7.407	206,70	0,85	1,19	0,74	7,8	9
54641	N	6.503	212,88	0,9	1,13	0,82	8,9	
54642	N	7.109	155,71	0,99	0,98	1,42	9	8,10
54643	N	7.111	182,54	1,01	1,01	1,10	10	9
54644	N	6.128	198,02	1,03	0,98	0,59	10	9
54248	N	12.091	121,57	1,07	0,92	1,07	11,12	10
54249	N	7.425	82,05	1,12	0,87	1,06	13	12
54351	NA	7.675	115,20	1,17	0,84	0,69		
54453	NA	12.366	143,33	1,07	0,91	0,91		8
54454	NA	8.433	129,73	1,17	0,8	0,79		
54250	NA	6.214	74,15	1,20	0,78	1,25		
54352	NA	8.425	57,35	1,21	0,78	1,06		
54645	N	6.222	169,57	1,05	1,00	1,07		10,11
54646	N	3.518	108,61	1,10	0,95	1,79		11,12
54655	N	2.769	50,24	1,25	0,8	1,37		12

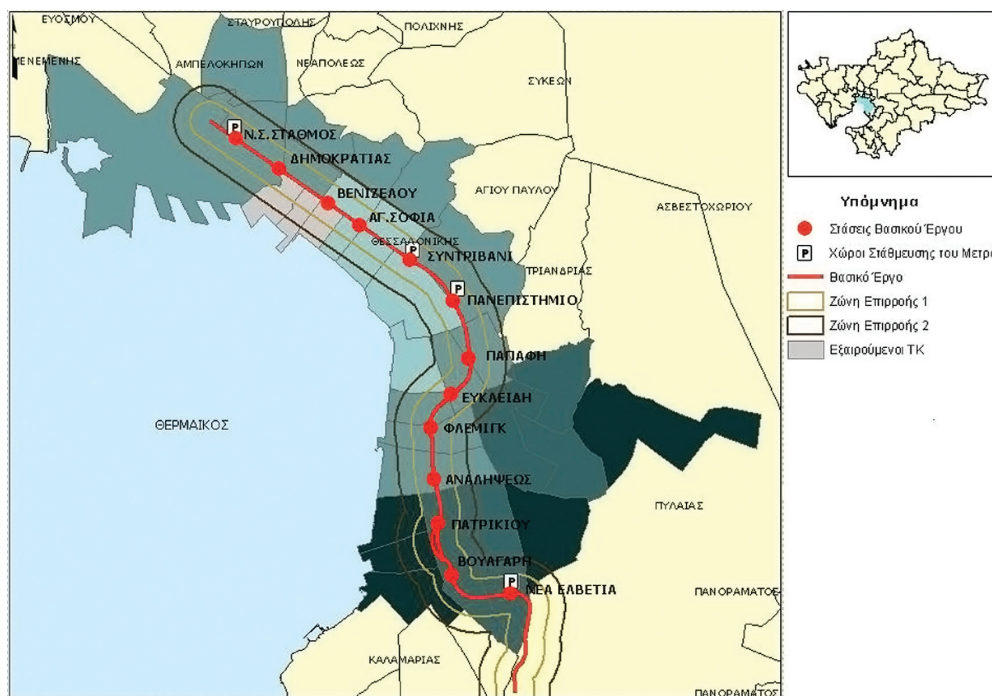
Πηγή: ΕΣΥΕ (2001), ίδια επεξεργασία.

Από μια πρώτη μελέτη των δεικτών είναι εμφανής η άνιση κοινωνική και επαγγελματική γεωγραφία στην πόλη, έστω και περίπου μια δεκαετία πριν την τρέχουσα περίοδο. Για παράδειγμα, διαπιστώνεται πως σε γενικές γραμμές στους κεντρικούς ΤΚ και σε τμήμα

των νοτιοανατολικών που γειτνιάζει με το παραλιακό μέτωπο και με τους Δήμους Πυλαίας και Καλαμαριάς, υπάρχει συγκέντρωση των εργοδοτών, των προσώπων που ασκούν ανώτερα επαγγέλματα και υποεκπροσώπηση των προσώπων που ακούν κατώτερα επαγγέλματα. Αντίθετα οι βόρειοι, οι βορειοδυτικοί και κάποιοι νοτιοανατολικοί παρουσιάζουν αντίθετες δυναμικές. Στη συνέχεια θα παρουσιαστεί αναλυτικά το κοινωνικο-οικονομικό και εργασιακό προφίλ των περιοχών γειτνίασης/ εξυπηρέτησης των Σταθμών του Μετρό.

Η παρουσίαση αυτή θα γίνει σε πέντε (5) διακριτές υπο-ομάδες σταθμών που επιλέχθηκαν με βασικό κριτήριο τη μεταξύ τους γειτνίαση. Για τον εντοπισμό των ΤΚ που απαρτίζουν την περιοχή εξυπηρέτησης του κάθε σταθμού ορίστηκε ελάχιστη ζώνη επιρροής (Ζώνης Επιρροής 1), της οποίας το πλάτος είναι 235 μέτρα και αντιστοιχεί στο μισό της μικρότερης απόστασης μεταξύ δύο σταθμών του Μετρό (Βενιζέλου-Αγίας Σοφίας), και μέγιστη (Ζώνη Επιρροής 2) πλάτους 438,5 μέτρων αυτή που αντιστοιχεί στο μισό της μεγαλύτερης απόστασης μεταξύ δύο σταθμών (Βούλγαρη-Νέα Ελβετία). Οι εν λόγω ζώνες απεικονίζονται στο Σχήμα 2 ενώ οι ΤΚ που αντιστοιχούν σε αυτές αναφέρονται στους Πίνακες 1 και 2.

Σχήμα 2. Σταθμοί Μετρό και ζώνες εξυπηρέτησης του Δ. Θεσσαλονίκης



Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

3.2. Οι σταθμοί του Μετρό και η κοινωνικο-οικονομική φυσιογνωμία στις ζώνες επιρροής τους

A. Σταθμοί Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού και Δημοκρατίας: Το Μετρό ξεκινά από τη "βορειοδυτική όχθη"

Οι δύο σταθμοί χωροθετούνται σε μια περιοχή που χαρακτηρίζεται από φθίνουσες βιομηχανικές χρήσεις και υποβαθμισμένη κατοικία εργατικών στρωμάτων. Έτσι οι δύο ΤΚ που περιβάλλουν το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό (54627, 54629) παρουσιάζουν υψηλή συγκέντρωση⁴ ατόμων που ασκούν κατώτερα, και χαμηλή όσων ασκούν ανώτερα επαγγέλματα. Υψηλή συγκέντρωση παρουσιάζουν και τα άτομα χαμηλού μορφωτικού επιπέδου. Η παρουσία των αλλοδαπών είναι κατά κανόνα ισχυρή ενώ άλλες κοινωνικές ομάδες όπως οι εργοδότες και οι άνεργοι παρουσιάζουν φυσιολογικές συγκεντρώσεις. Σε επίπεδο κατοικίας, εντοπίζονται υψηλές πυκνότητες πληθυσμού, συγκρινόμενες τόσο με τη μέση τιμή όσο και με τιμές που κρίνονται ως αποδεκτές με βάση τη διεθνή βιβλιογραφία.⁵ Η πραγματικότητα αυτή δεν αφορά τον ΤΚ 54627 ο οποίος έχει ιδιαίτερη μεγάλη έκταση και επομένως χαμηλή πυκνότητα κατοικιών και πληθυσμού, λόγω του ότι δεσπόζων τμήμα του αποτελούν οι λιμενικές εγκαταστάσεις της πόλης. Δεν αφορά ομοίως και τον ΤΚ 54626 κυρίαρχο μέρος του οποίου αποτελεί η πάλαι ποτέ εμποροβιομηχανική και νυν τριτογενής περιοχή των Λαδάδικων: πολύ μικρός πληθυσμός και υψηλή παρουσία κατώτερων επαγγελματιών είναι και εδώ η κυρίαρχη τάση. Παράλληλα, η συγκέντρωση δωματίων που χρησιμοποιούνται για επαγγελματικούς λόγους είναι χαμηλή για όλη την ενότητα μελέτης.

Μια σύντομη ιστορική διαδρομή στην κοινωνική γεωγραφία της βορειοδυτικής Θεσσαλονίκης εξηγεί κάποιες από τις τάσεις αυτές. Από το 1870 και μετά, οπότε και γίνεται η κατεδάφιση του βορειοδυτικού τείχους δημιουργούνται νέες συνοικίες έξω από τη δυτική είσοδο: οι νέες εκτός των τειχών περιοχές άρχισαν σταδιακά να λειτουργούν ως υποδοχείς εργατικών και φτωχών μεταναστευτικών στρωμάτων (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 1995: 25). Την ίδια περίοδο είχε ήδη αρχίσει να οργανώνεται το λιμάνι και η περιοχή υποδεχόταν πρώιμες βιοτεχνικές δραστηριότητες, παρά το ότι κοντά σε αυτό υπήρχε ο γνωστός ως "Κήπος των Πριγκήπων" που αποτελούσε οργανωμένο τόπο αναψυχής και περιπάτου των ανώτερων οικονομικά κοινωνικών στρωμάτων της Θεσσαλονίκης. Μετά την αποχώρηση όμως των συμμάχων και την έλευση των προσφύγων της Μικρασιατικής Καταστροφής (1922) χάνει την αίγλη της και βαθμιαία υποβαθμίζεται (Παπαγεωργίου κ.ά., 2007: 2).

⁴ Οι υψηλές (π.χ. LQ>1,5) και χαμηλές συγκεντρώσεις προσδιορίζονται βάση του δείκτη LQ. Ουσιαστικά η αναφορά στο παρόν κείμενο σε υψηλές συγκεντρώσεις υποδηλώνει τιμές δείκτη μεγαλύτερες, λιγότερο ή περισσότερο, της μονάδας, ενώ για τις χαμηλές συγκεντρώσεις ισχύει το αντίθετο.

⁵ Πρόκειται για τιμές πυκνοτήτων μεταξύ 400-600 ατόμων ανά εκτάριο (Αραβαντινός, 2007: 355-356).

Πέρα από το λιμάνι, η παρουσία των σιδηροδρόμων και η ανάπτυξη οχληρών δραστηριοτήτων επί προβληματικών εδαφών (εκβολές ποταμών ή χειμάρρων που δημιουργούσαν έλη), συνέβαλε στη διαχρονική υποβάθμιση της περιοχής και στην απόθεση των κεντρικών λειτουργιών από αυτή. Κατά τη μεταπολεμική περίοδο και ειδικά μετά το 1960, οπότε και ο χώρος της ευρύτερης πόλης παγιώνεται τόσο ως προς την κατανομή όσο και ως προς τη λειτουργικότητα των χρήσεων γης, νέο κύμα από ποικίλες βιομηχανικές και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις χωροθετείται στα βορειοδυτικά. Επιπρόσθετα, την ίδια περίοδο, στην περιοχή παρατηρούνται φαινόμενα οικοδόμησης πολυκατοικιών, κυρίως στα όρια του ΤΚ 54629 βορειοδυτικά της οδού Εγνατίας, αλλά και αυθαίρετη δόμηση, στον ΤΚ 54627 (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 1995 και 2004).

Στις μέρες μας, οι σταθμοί του Μετρό στο Σιδηροδρομικό Σταθμό και την Πλατεία Δημοκρατίας (Βαρδάρης) πέρα από το λιμάνι και το σιδηρόδρομο θα γειτνιάζουν με το βασικό αστικό και υπεραστικό δίκτυο μεταφορών (Οδός Εγνατία προς Ανατολικά, Οδός Λαγκαδά προς Βόρεια και Περιφερειακή Οδό, Εθνική οδός προς Πέλλα, Αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ προς Αθήνα και Σκόπια). Παράλληλα θα είναι σε καθημερινή επαφή με δραστηριότητες χονδρεμπορίου, βιοτεχνιών, συνεργείων και λοιπές δευτερογενείς, που αλληλοεξαρτώνται από τις παραπάνω υποδομές (Θεολόγου και Κωνσταντινίδη, 2010: 52). Η συγκέντρωση των δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα είναι σχετικά χαμηλή και οι βασικές δραστηριότητες είναι ακόμη χαμηλής εμβέλειας, εξυπηρετώντας τοπικές ανάγκες. Καταγράφονται όμως ενδιαφέρουσες δυναμικές, κυρίως στα όρια του ΤΚ 54627, που έχει γίνει ήδη υποδοχέας μεγάλων εμπορικών κέντρων ή καταστημάτων. Η περίπτωση των Λαδάδικων και της ανάπλασης τους θα σχολιαστεί ξεχωριστά στη συνέχεια.

Αντίστοιχες δυναμικές καταγράφονται στο επίπεδο της κατοικίας: με βάση νεότερα διαθέσιμα στοιχεία για την περίοδο 2000-2007, στην περιοχή καταγράφονται μικροί μέσοι όροι μεγέθους κατοικίας αλλά και μεγάλο πλήθος νέων οικοδομών (Αλατζόγλου κ.ά., 2009: 741-745). Στην περιοχή και ειδικά στον ΤΚ 54627 υπάρχει δυνατότητα περαιτέρω ανοικοδόμησης, λόγω ύπαρξης αδόμητων χώρων ή/και μη εξάντλησης του υπάρχοντος συντελεστή δόμησης. Παράλληλα, τα πολλά πρώην βιομηχανικά κτίρια έχουν ήδη αρχίσει να αποτελούν έναν πυρήνα ανάπτυξης, με χώρους αναψυχής, πολιτισμού ή κατοικίας νεότερων ηλικιών ή εύπορων ομάδων, στο πλαίσιο μιας διαδικασίας αστικού εξευγενισμού.

Το ίδιο ισχύει σε πολύ μικρότερο βαθμό για τον ΤΚ 54629, και τον γειτονικό του 54632 βορείως της οδού Αγ. Δημητρίου, οι οποίοι διαθέτουν πολύ υψηλή πυκνότητα υφιστάμενης δόμησης, έλλειψη πρασίνου και σημαντικά προβλήματα φωτισμού και κυκλοφορίας σε τμήματα τους (Αραβαντινός, 2007: 355-356). Στους παραπάνω ΤΚ συγκεντρώνονται παλιά και κακής ποιότητας σπίτια, παράγοντας ο οποίος έλκει περιφερειακά στρώματα πληθυσμού και χαμηλόμισθους. Το γεγονός αυτό συνδέεται με την ιστορική φυσιογνωμία της περιοχής ενώ η υψηλή συγκέντρωση "περιφερειακών" ομάδων δε

φαίνεται να έχει δημιουργήσει απόλυτους, χωρικούς τουλάχιστον, διαχωρισμούς με τον υπόλοιπο πληθυσμό (Θεολόγου και Κωνσταντινίδη, 2010: 69-70).

B. Σταθμοί Βενιζέλου και Αγία Σοφία: Το Μετρό στο ιστορικό κέντρο

Οι δύο σταθμοί που αναμένεται να αποτελέσουν τα βασικά σημεία πρόσβασης καθώς και συμβολικούς "τόπους εγγραφής" του υπο κατασκευή Μετρό στην πόλη, γειτνιάζουν με κλασικές, αν και όχι ομοιογενείς, υπο-ενότητες του ιστορικού κέντρου του Δήμου. Πρόκειται για τρεις ΤΚ που εκτείνονται από την παλιά παραλία έως την οδό Εγνατία (54622-24) και άλλους δύο που συνεχίζουν βόρεια έως την οδό Αγ. Δημητρίου (54631, 54635). Βασικό τους χαρακτηριστικό, ειδικά σε αυτών της πρώτης κατηγορίας, είναι η υπερσυγκέντρωση κατοικιών και προσώπων που ακούν ανώτερα επαγγέλματα, σε αντίθεση με αυτά που ασκούν κατώτερα. Όμοια σημαντική είναι και η παρουσία εργοδοτών και ελευθέρων επαγγελματιών. Παράλληλα μεγάλη συχνότητας εμφάνισης έχουν τα άτομα ηλικίας 65-85+ ετών.

Η πυκνότητα κατοίκων και κατοικιών στην περιοχή γειτνίασης των δύο σταθμών ποικίλει με χαμηλότερες τιμές να συναντώνται όσο κανείς πλησιάζει προς το παραλιακό μέτωπο και υψηλότερες βορειώς της Εγνατίας (ο ΤΚ 54635 εμφανίζει πυκνότητα μεγαλύτερη των 400 ατόμων ανά εκτάριο). Επίσης παρατηρείται πληθώρα δωματίων που χρησιμοποιούνται για επαγγελματικούς λόγους, κάτι το οποίο είναι αναμενόμενο καθώς η περιοχή αποτελεί επιχειρηματικό κέντρο της Θεσσαλονίκης με ισχυρή παρουσία γραφείων, ιατρείων και άλλων επαγγελματικών χρήσεων που συχνά συστεγάζονται σε ιδιόκτητα ή ενοικιαζόμενα διαμερίσματα κατοικίας. Σε γενική κλίμακα από την περιοχή απουσιάζουν τα νέα ακίνητα και ο ελεύθερος οικοδομήσιμος χώρος, ενώ μεγάλος αριθμός παλαιών κατοικιών τελεί υπό καθεστώς προστασίας και διατήρησης (Αλατζόγλου κ.ά., 2009: 741-745).

Μια αναδρομή στην ιστορική πορεία της κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής της Θεσσαλονίκης, με την ισχυρή παρουσία ατόμων υψηλού κοινωνικο-οικονομικού προφίλ και μορφωτικού επιπέδου, αναδεικνύει τα εξής: η συγκέντρωση της υψηλής εισοδηματικής τάξης στο κέντρο της πόλης ξεκίνησε μετά την πυρκαγιά του 1917. Επακόλουθο της ήταν ο Νόμος του 1921, και η μεθοδευμένη εγκατάσταση στο κέντρο και στους ΤΚ 54622, 54623 και 54631, στην έκταση των οποίων εκδηλώθηκε η πυρκαγιά, στρωμάτων του πληθυσμού που είχαν τη δυνατότητα να αγοράσουν ακίνητα (Αβδελά, 1994). Από τότε άρχισαν οι χρήσεις κατοικίας να αναμειγνύονται με επιχειρήσεις και καταστήματα, ειδικά στην περιοχή που περικλείεται από τις οδούς Ίωνος Δραγούμη-Λεωφόρου Νίκης-Καυταντζόγλου-Εγνατίας-Αγίας Σοφίας-Αγίου Δημητρίου. Έκτοτε, το αμιγές εμπορικό κέντρο του Δήμου Θεσσαλονίκης καταλαμβάνει μέρος του ιστορικού κέντρου (Θεολόγου και Κωνσταντινίδη, 2010: 48-52).

Έως τις μέρες μας, τα οικοδομικά τετράγωνα που γειτνιάζουν με την παραλία και βρίσκονται μεταξύ των οδών Αριστοτέλους και Γούναρη εμφανίζουν ποικίλες δραστηριό-

τητες των υπηρεσιών και της αναφυχής στο ισόγειο, και σχετικά μεγάλα μεγέθη κατοικιών που ενίοτε ή χρησιμοποιούνται και ως επαγγελματικοί χώροι. Στο εσωτερικό των πολυκατοικιών δε, εμφανίζεται το φαινόμενο του κατακόρυφου κοινωνικού διαχωρισμού, καθώς διαφορετικές επαγγελματικές ομάδες και εισοδήματα, από μεσαία έως ανώτερα, συστέγάζονται σε διαφορετικά επίπεδα.

Γ. Σταθμοί Συντριβάνι και Πανεπιστήμιο: Το Μετρό στο σύγχρονο κέντρο

Αν οι προηγούμενοι δύο σταθμοί αναμένεται να αποτελέσουν τα βασικά σημεία πρόσβασης στο ιστορικό και ταυτόχρονα σύγχρονο κέντρο, οι σταθμοί στο Συντριβάνι και το Πανεπιστήμιο πρόκειται να συνδεθούν συστηματικά με τα νεότερα και πλέον εξωστρεφή κοινωνικά στρώματα αυτής, στους χώρους της Διεθνούς Έκθεσης, του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου και του Πανεπιστημίου Μακεδονίας. Οι δύο σταθμοί παρουσιάζουν σημαντικές ιδιαιτερότητες λόγω της γεωγραφικής τους θέσης: με μοναδική εξαίρεση τον ΤΚ 54635 που φιλοξενεί κατά κύριο λόγο χρήσεις κατοικίας και, όπως σχολιάστηκε παραπάνω, διαθέτει ιδιαίτερα υψηλή πυκνότητα πληθυσμού και δόμησης ειδικά προς την πλευρά της οδού Αγίας Σοφίας (Αραβαντινός, 2007: 355-356), οι ΤΚ 54621 και 54636 έχουν μικρές τιμές πυκνότητας και σχετικά μικρά μεγέθη πληθυσμού. Στους εν λόγω ΤΚ εντοπίζονται οι ειδικές χρήσεις της Διεθνούς Έκθεσης και της Χ.Α.Ν.Θ., των Πανεπιστημιακών Ιδρυμάτων και του αντίστοιχου Νοσοκομείου, καθώς και αθλητικοί χώροι, χώροι πολιτισμού, ελεύθεροι χώροι ή χώροι πρασίνου.

Η χωροθέτηση των ειδικών αυτών χρήσεων σε μια τόσο κεντρική περιοχή ανάγεται στην περίοδο του μεσοπολέμου: οι εκτάσεις που καταλαμβάνουν και οι οποίες αποτελούσαν κάποτε το όριο της πόλης προς τα ανατολικά "σώθηκαν" από τη μεταπολεμική ανοικοδόμηση καθώς στην πλειονότητα τους ανήκαν στο Στρατό ή αποτελούσαν χώρους νεκροταφείων. Αποτελεί δε αντικείμενο εντάσεων και προβληματισμού έως σήμερα μέσα από συζητήσεις σχετικά με τη μεταφορά της Έκθεσης ή και τμήματος των Πανεπιστημιακών λειτουργιών, και τη συνακόλουθη αποδέσμευση εκτάσεων για αστικές παρεμβάσεις.

Πρακτικά οι πυκνότητες πληθυσμού και κατοικιών είναι μεγαλύτερες του μέσου όρου, συνυπολογίζοντας ότι στον μεν πρώτο οι κατοικίες εντοπίζονται σε μια σειρά οικοδομικά τετράγωνα ανάμεσα στις οδούς Γούναρη και Εθνικής Αμύνης, από το ύψος του Λευκού Πύργου στην παραλία έως την Εγνατία, ενώ στο δεύτερο έχουμε έναν σχετικά συνεκτικό οικιστικό πυρήνα στην περιοχή 40 Εκκλησιών, βόρεια της οδού Αγ. Δημητρίου. Το κοινωνικο-οικονομικό προφίλ των δύο διακριτών ενοτήτων είναι αρκετά διαφορετικό: η περιοχή του ΤΚ 54621 που γειτνιάζει με τις εγκαταστάσεις της Διεθνούς Έκθεσης χαρακτηρίζεται από ισχυρή παρουσία υψηλών επαγγελματικών ομάδων αλλά και ανάμειξη χρήσεων κατοικίας και υπηρεσιών. Στο εσωτερικό της μεγάλο μερίδιο κατοικιών διαθέτει δωμάτια προς επαγγελματική χρήση. Στον αντίποδα, η κατοικήσιμη ενότητα του ΤΚ 54636 που εκτείνεται έως τις παρυφές του δάσους του Σέιχ-Σου έχει σαφέστερο προσανατολισμό στην

κατοικία και συνίσταται από κατοίκους μεσαίου ή χαμηλότερου κοινωνικο-οικονομικού προφίλ. Κοινό χαρακτηριστικό και των δύο ενοτήτων είναι η προσφορά πληθώρας κατοικιών προς ενοικίαση, κυρίως από φοιτητές, και η ταυτόχρονη ισχυρή παρουσία αλλοδαπών μεταναστών.

Εξαίρεση αποτελεί το τμήμα του TK 54636 που παρουσιάζει υψηλή μέση επιφάνεια κατοικιών και μεγάλο πλήθος νέων κατοικιών (Αλατζόγλου κ.ά., 2009: 741-745). Πρόκειται για μια μικρή χωρική ενότητα που ανοικοδομήθηκε με συστηματικό τρόπο την πρόσφατη περίοδο, λόγω και της ύπαρξης αδόμητων χώρων ενώ μπορεί να υποδεχθεί και μελλοντική οικιστική ανάπτυξη. Το μέγεθος των κατοικιών εδώ, μαρτυρά έναν πυρήνα υψηλών εισοδημάτων.

Δ. Σταθμοί Παπάφη, Ευκλείδη, Φλέμιγκ και Αναλήψεως: Το Μετρό σε τυπικές περιοχές κατοικίας

Οι τέσσερις υπό συζήτηση σταθμοί θα κληθούν να εξυπηρετήσουν τυπικές υπο-περιοχές κατοικίας μεγάλου τμήματος του πληθυσμού της πόλης, οι οποίες αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Καθόλου τυχαία, η κατανομή εργοδοτών, ανέργων, προσώπων που ασκούν ανώτερα ή κατώτερα επαγγέλματα στους TK που περιβάλλουν τους σταθμούς είναι σχετικά ομοιογενής και παρόμοια με αυτή στο σύνολο του Δήμου. Οι τιμές της πυκνότητας πληθυσμού υπερβαίνουν οριακά τα 400 άτομα ανά εκτάριο στους TK 54641 και 54644, και προκύπτουν τόσο από ιδιοκτήτες ακινήτων όσο και από ενοικιαστές διαμερισμάτων στην ευρύτερη περιοχή. Μόνο ο TK 54638 ανατολικά του Σταθμού Παπάφη και στις παρυφές του πρώην Δήμου Τριανδρίας παρουσιάζει αξιολογικά χαμηλά απόλυτα μεγέθη και πυκνότητες πληθυσμού και κατοικιών. Τα δωμάτια προς επαγγελματική χρήση έχουν κατά κύριο λόγο χαμηλότερη συγκέντρωση ως προς την υπόλοιπη περιοχή μελέτης. Επισημαίνεται ότι οι περιοχές εξυπηρέτησης των υπό μελέτη σταθμών παρουσιάζουν κοινωνικο-οικονομικά χαρακτηριστικά που προσομοιάζουν με περιοχές της πόλης που βρίσκονται βορείως της οδού Αγ. Δημητρίου και θα σχολιαστούν στη συνέχεια.

Ένα σύντομο ιστορικό και πολεοδομικό πλαίσιο αναδεικνύει πως τμήματα της περιοχής που ξεκινούν από τη νέα παραλία και φτάνουν έως την οδό Παπαναστασίου (βλ. TK 54641 και 54642) άρχισαν να κατοικούνται συστηματικά μετά τη κατεδάφιση του νοτιοανατολικού τείχους, το 1889. Γύρω από τους δρόμους Βασιλέως Γεωργίου και Βασιλίσσης Όλγας διέμεναν μεσαία και υψηλά εισοδηματικά στρώματα, ενίοτε σε επαύλεις της γνωστής τότε περιοχής των Εξοχών. Από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και έκτοτε η περιοχή άρχισε να υποβαθμίζεται: βασικοί παράγοντες ήταν η ανοικοδόμηση που κορυφώθηκε τη δεκαετία του 1960 και κλήθηκε, συχνά μέσα από θεσμό της αντιπαροχής, να καλύψει τις διευρυνόμενες στεγαστικές ανάγκες των νέων μεσο-αστικών στρωμάτων. Αποτέλεσμα, η ταχύτατη ανοικοδόμηση της παλαιάς ιστορικής λεωφόρου των Εξοχών με ογκώδεις οικο-

δομές που "εξαφανίζουν" συστηματικά τους παλιούς μεγάλους κήπους και τα αρχοντικά τους. Όσες από αυτές τις κατοικίες έχουν διασωθεί αποτελούν πλέον μοναδικά δείγματα αρχιτεκτονικής κληρονομιάς (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 1995).

Ανατολικότερα της οδού Κωνσταντινουπόλεως εντοπίζονται λαϊκοί οικισμοί, όπως στην περιοχή της Κάτω Τούμπας στα όρια των ΤΚ 54638 και 54639. Εκεί από το 1930 ήδη είχαν δημιουργηθεί συνοικισμοί από τους πρόσφυγες της Μ. Ασίας. Σύμφωνα με νεότερα διαθέσιμα στοιχεία, βόρεια των σταθμών Παπάφη και Ευκλείδη εμφανίζονται σχετικά μικροί μέσοι όροι μεγέθους κατοικίας, κάτι το οποίο οφείλεται σε παλιά κτίρια ή/και στους πρώην προσφυγικούς οικισμούς. Προς τα ανατολικά των σταθμών Φλέμιγκ και Αναλήψεως το μέσο μέγεθος των κατοικιών αυξάνεται. Σημαντικοί θύλακες μεταναστών εντοπίζονται στον άξονα Ιπποκράτειο-Δελφών-Μπότσαρη (ΤΚ 54639 και 54641) σε υπο-περιοχές με πυκνή δόμηση και παλιά κτίρια με φθηνά ενοίκια (Θεολόγου και Κωνσταντινίδη, 2010: 71).

Τα παραπάνω χαρακτηριστικά καθιστούν τη ζώνη εξυπηρέτησης των εν λόγω σταθμών ως περιοχή κατοικίας μεσαίων ή χαμηλών εισοδηματικών στρωμάτων, κυρίως μισθωτών, με ταυτόχρονη υψηλή συγκέντρωση αλλοδαπών.

Ε. Σταθμοί Πατρικίου, Βούλγαρη και Νέα Ελβετία: Το Μετρό σε αναβαθμισμένες περιοχές κατοικίας

Στη ζώνη επιρροής των τριών νοτιοανατολικών σταθμών παρουσιάζεται μια εξίσου διαφοροποιημένη κοινωνικο-οικονομική και οικιστική δομή. Υπο-περιοχές που ενθυλακώνουν τους Σταθμούς (ΤΚ 54248 και 54249) παρουσιάζουν προφίλ που προσομοιάζει με αυτό του συνολικού Δήμου Θεσσαλονίκης, εάν αυτός ειδωθεί ως σύνολο. Πράγματι, μια σειρά δείκτες όπως τα ποσοστά εργοδοτών, ανέργων, προσώπων που ασκούν ανώτερα και κατώτερα επαγγέλματα είναι παρόμοια με του συνόλου της περιοχής μελέτης, με μοναδική εξαίρεση τη χαμηλή παρουσία αλλοδαπών. Παράλληλα, η κατανομή των ιδιόκτητων και των ενοικιαζόμενων κατοικιών είναι παρόμοια με αυτή του Δήμου ενώ όλοι οι ΤΚ παρουσιάζουν αποδεκτές τιμές πυκνότητας πληθυσμού. Όμοια με τους προηγούμενους τέσσερις σταθμούς, και σε αυτή την άμεση ζώνη επιρροής εγκαταστάθηκαν πρόσφυγες της Μικράς Ασίας δημιουργώντας οικισμούς (Καραδήμου-Γερόλυμπου, 1995).

Αντίθετα, υπο-περιοχές που βρίσκονται στην ευρεία ζώνη επιρροής των υπό μελέτη σταθμών (ΤΚ 54645, 54646 και 54655) αποτελούν τμήμα της παλιάς συνοικίας των Εξοχών και έχουν όλοι απόληξη στην Νέα Παραλία της πόλης. Εδώ, παρατηρείται συγκέντρωση εργοδοτών και προσώπων που ασκούν ανώτερα επαγγέλματα αισθητά μεγαλύτερη από αυτή της περιοχής μελέτης. Παράλληλα, η παρουσία ατόμων που ασκούν κατώτερα επαγγέλματα αλλά και αλλοδαπών κατοίκων είναι μικρότερη από αυτή του συνόλου της περιοχής μελέτης.

Το οικιστικό δίκτυο στις υπό εξέταση περιοχές είναι εμφανώς αναβαθμισμένο. Οι πυκνότητες πληθυσμού είναι φυσιολογικές και η μέση επιφάνεια των κατοικιών παρουσιάζει υψηλές τιμές, ειδικά στον ΤΚ 54655 που βρίσκεται στα όρια με τον Δήμο Καλαμαριάς και περιλαμβάνει υποδομές όπως το Ποσειδώνιο Αθλητικό Κέντρο, μεγάλο τμήμα των θεματικών πάρκων της νέας παραλίας και το Μέγαρο Μουσικής της πόλης. Το πλήθος των νέων κατοικιών είναι εξαιρετικά μικρό, γεγονός που αποδίδεται στους πολεοδομικούς περιορισμούς που δεν επιτρέπουν τη δημιουργία νέων κατοικιών, στην έλλειψη αδόμητων χώρων και στην έλλειψη ενδιαφέροντος από πλευράς των ιδιοκτητών να πουλήσουν το ακίνητο τους, λόγω κοινωνικών παραγόντων και της εγγύτητας με το παραλιακό μέτωπο (Αλατζόγλου κ.ά., 2009: 743-746). Επιπλέον η ύπαρξη ιδιόκτητων κατοικιών είναι ελαφρά υψηλότερη από αυτή των ενοικιαζόμενων στους περισσότερους ΤΚ, ενώ σημαντική είναι η παρουσία δωματίων για επαγγελματική χρήση και στις υπο-περιοχές κοντά στον Δήμο Καλαμαριάς. Όπως προκύπτει από νεώτερα στοιχεία, στα νοτιοανατολικά τμήματα των σταθμών Πατρικίου και Βούλγαρη εντοπίζεται χαμηλός μέσος όρος πυκνότητας δόμησης σε σχέση με τα νότια τμήματα της ίδιας ζώνης. Τα παραπάνω στοιχεία διαμορφώνουν ως κυρίαρχο προφίλ αυτό μιας περιοχής κατοικίας μεσαίων ή ανώτερων κοινωνικών στρωμάτων.

Συνολικά στις περιοχές που βρίσκονται στην ευρεία ζώνη εξυπηρέτησης των υπό εξέταση σταθμών έχει δημιουργηθεί ένα υποκέντρο κατοικίας και οικονομικών δραστηριοτήτων, το οποίο συχνά λειτουργεί ανταγωνιστικά ως προς το παραδοσιακό κέντρο. Εδώ διαμένει η "νέα" μεσαία και ανώτερη εισοδηματική τάξη, δηλαδή οικονομικά ενεργά άτομα τα οποία λόγω της απασχόλησης τους έχουν την δυνατότητα να εγκατασταθούν σχετικά κοντά στην "καρδιά της πόλης" αλλά και έξω από το ιστορικό κέντρο και τις λοιπές γειτνιάζουσες με αυτό περιοχές, αποφεύγοντας έτσι τις δυσμενείς συνθήκες που περιγράφηκαν για τις υπο-περιοχές. Επισημαίνεται η διαφοροποίηση από τις αντίστοιχες ενότητες πέριξ των σταθμών του ιστορικού κέντρου στις οποίες κατοικούν υψηλά εισοδηματικά στρώματα με διαχρονική παρουσία στον παραδοσιακό πυρήνα της πόλης.

ΣΤ. Περιοχές εκτός ζωνών εξυπηρέτησης

Οι αστικές ενότητες που δεν εμπίπτουν στις ζώνες άμεσης εξυπηρέτησης των σταθμών του Μετρό αποτελούν δύο διακριτές και με αρκετά διαφορετική φυσιογνωμία υπο-περιοχές της Θεσσαλονίκης: η πρώτη βρίσκεται βορειοδυτικά και έχει στον πυρήνα της την Άνω Πόλη ενώ η δεύτερη νοτιοανατολικά και περιλαμβάνει συνοικίες των περιοχών Άνω Τούμπα και Χαριλάου που γειτνιάζουν με το Δήμο Πυλαίας.

Ένα σημαντικό τμήμα των βορειοδυτικών ΤΚ (54632 έως 54634) που βρίσκονται εκτός άμεσης ζώνης επιρροής αποτελεί ταυτόχρονα και κυρίαρχο τμήμα της Άνω Πόλης. Η περιοχή αυτή έμεινε άθικτη από τη πυρκαγιά του 1917, διατηρώντας έτσι τον παραδο-

σιακό της ιστό. Η εγκατάσταση σε αυτή των προσφύγων μετά το 1922 είχε ως αποτέλεσμα να καταληφθούν οι αδόμετοι χώροι, με ταπεινά κτίσματα, και να πυκνώσει περισσότερο ο ιστός της. Μετά τον σεισμό του 1978, υπήρξε τροποποίηση του ρυθμιστικού σχεδίου, που είχε εγκριθεί το 1930, μετά από απαίτηση των κατοίκων. Αποτέλεσμα ήταν να αρχίσει η περιοχή να δομείται με τη μέθοδο της αντιπαροχής. Τα νέα οικοδομήματα αλλοίωσαν την φυσιογνωμία της περιοχής, καθώς μετέβαλαν την αναλογία του δομημένου χώρου ως προς τους ελεύθερους χώρους, σε βάρος των δευτέρων. Παράλληλα, αλλοιώθηκε σημαντικά και η αρχιτεκτονική φυσιογνωμία των υπό εξέταση συνοικιών, ειδικά μετά το 1990 και παρά το ότι είχε έγκαιρα θεσπιστεί ειδικός οικοδομικός κανονισμός. Το μόνο που στα σίγουρα έχει διατηρηθεί ως τις μέρες μας είναι ο δαιδαλώδης αστικός ιστός της περιοχής (Καυκούλα, 2004).

Η χωρική ενότητα που γειτνιάζει με το Δήμο Πυλαίας (TK 54351, 54352, 54453, 54454 και TK 54250 με εξαίρεση ένα μικρό τμήμα του) διαθέτει σχετικά μεγάλο πλήθος νέων κατοικιών και ελεύθερων οικοδομήσιμων χώρων (Αλατζόγλου Α, κ.ά., 2009:743-746). Στην περιοχή ήδη διαμένουν εύπορα στρώματα, συνεπώς όσο αφορά την κοινωνική δομή της δεν αναμένεται να υπάρξει μεγάλη αλλαγή, ενώ είναι πιθανό να υπάρξει ακόμα μεγαλύτερη συγκέντρωση αυτών των στρωμάτων με παράλληλη εγκατάλειψη της από μεσαία εισοδηματικά στρώματα. Μπορούμε παράλληλα να υποθέσουμε ότι η μεγαλύτερη επίδραση στην περιοχή θα είναι η περαιτέρω τριτογενοποίηση της και συγκέντρωση κεντρικών λειτουργιών. Τέλος, μπορούμε να υποστηρίξουμε ότι το Μετρό θα οδηγήσει στην ταχύτερη δημιουργία του υπό-κέντρου στους TK που γειτνιάζουν με τους Δήμους Καλαμαριάς και Πυλαίας, ιδιαίτερα μετά την δημιουργία και την λειτουργία της επέκτασης του προς τα ανατολικά.

4. ΠΡΩΤΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η κατασκευή ενός μεγάλης κλίμακας μεταφορικού συστήματος όπως το Μετρό συνδέεται και συνοδεύεται αναπόσπαστα από μια σειρά υλικών μετασχηματισμών και παρεμβάσεων στο αστικό σύστημα (Du και Mulley, 2007· Pagliara και Para, 2011: 211). Τέτοιου είδους παρεμβάσεις στον αστικό ιστό, όπως οι αναπλάσεις, έχει παρατηρηθεί πως έχουν ως άμεσο, αν και όχι νομοτελειακό, αποτέλεσμα την αύξηση των τιμών των ακινήτων. Ειδικά για τις περιοχές που βρίσκονται κοντά στα εργοτάξια κατασκευής σταθμών έχει παρατηρηθεί πως, κατά μεν τη φάση κατασκευής οι αγοραίες αξίες των ακινήτων παρουσιάζουν ελαφρά πτώση λόγω όχλησης και μείωσης της προσβασιμότητάς τους, κατά δε τη λειτουργία αυξάνονται σημαντικά, καθώς τα ακίνητα αποκτούν βελτιωμένη προσβασιμότητα χωρίς ιδιαίτερες άλλες αρνητικές οπτικές ή ηχητικές συνέπειες, που είναι συνήθεις στην περίπτωση των επιφανειακών δικτύων μεταφοράς (Agostini και Palmucci, 2010).

Πιο αναλυτικά, από όσα παρουσιάστηκαν στην παρούσα εργασία μπορούν να γίνουν αρχικές εκτιμήσεις για την επιπτώση του Μετρό κατά τη λειτουργία του στις επιμέρους υπο-περιοχές της Θεσσαλονίκης, οι οποίες παρατίθενται συνοπτικά στον Πίνακα 3 και παρουσιάζονται πιο λεπτομερειακά στην συνέχεια.

Πίνακας 3. Υπάρχουσα κατάσταση και αναμενόμενες επιπτώσεις στις περιοχές πέριξ των Σταθμών του Μετρό

Σταθμοί	Υπάρχουσα κατάσταση	Αναμενόμενες επιπτώσεις				
		Κοινωνικές Ανακατατάξεις	Αλλαγές στην Παραγωγική Βάση	Αύξηση Τιμών Ακινήτων και Ενοικίων	Εξεισυνισμός	Τριτογενιοποίηση
Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός	Φθίνουσες βιομηχανικές χρήσεις, υποβαθμισμένη κατοικία εργατικών στρωμάτων	*	**	*	**	
Δημοκρατίας	Φθίνουσες βιομηχανικές χρήσεις, υποβαθμισμένη κατοικία εργατικών στρωμάτων	*	*	*	*	
Βενιζέλου	Υπερσυγκέντρωση επιχειρήσεων ή προσώπων που ακούν ανώτερα επαγγέλματα, ιστορικό κέντρο	**		**	*	*
Αγίας Σοφίας	Υπερσυγκέντρωση επιχειρήσεων ή προσώπων που ακούν ανώτερα επαγγέλματα, ιστορικό κέντρο	*		**		
Συντριβάνι	Περιοχές κατοικίας με δεσπόζουσα παρουσία ειδικών χρήσεων					
Πανεπιστήμιο	Περιοχές κατοικίας με δεσπόζουσα παρουσία ειδικών χρήσεων					
Παπάφη	Περιοχές κατοικίας με υψηλές πυκνότητες και σχετικά ισόρροπη παρουσία κοινωνικών ομάδων	*		*	*	*
Ευκλείδη	Περιοχές κατοικίας με υψηλές πυκνότητες και σχετικά ισόρροπη παρουσία κοινωνικών ομάδων	*		*	*	*
Φλέμιγκ	Περιοχές κατοικίας με υψηλές πυκνότητες και σχετικά ισόρροπη παρουσία κοινωνικών ομάδων	*		*	*	*
Αναλήψεως	Περιοχές κατοικίας με υψηλές πυκνότητες και σχετικά ισόρροπη παρουσία κοινωνικών ομάδων	*		*	*	*
Πατρικίου	Περιοχές κατοικίας με σχετικά υψηλή παρουσία ανώτερων κοινωνικών ομάδων			*		
Βούλγαρη	Περιοχές κατοικίας με σχετικά υψηλή παρουσία ανώτερων κοινωνικών ομάδων			**		
Νέα Ελβετία	Περιοχές κατοικίας με σχετικά υψηλή παρουσία ανώτερων κοινωνικών ομάδων			**		

(*) εμφανείς επιπτώσεις, (**) ισχυρές επιπτώσεις

Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Εκκινώντας από τη Δυτική Είσοδο της πόλης επισημαίνεται πως η κοινωνικο-οικονομική και αστική φυσιογνωμία της αναμένεται να αλλάξει σημαντικά τα επόμενα χρόνια. Σημεία αναφοράς των μεταβολών αυτών αναμένεται να αποτελέσουν οι Σταθμοί **Νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού και Δημοκρατίας**. Το χαμηλό κοινωνικό-οικονομικό προφίλ και η ισχυρή εξάπλωση παραγωγικών χρήσεων και υποβαθμισμένης κατοικίας θα αποτελέσουν σχετικά σύντομα ένα παρελθόν της σύγχρονης αστικής ιστορίας της Θεσσαλονίκης. Πρώτα επακόλουθα αυτής της διαδικασίας θα είναι η αύξηση των αξιών γης και της ζήτησης σε οικιστικό απόθεμα, δεδομένης και της δυνατότητας περαιτέρω ανοικοδόμησης, φαινόμενα που είναι ήδη εμφανή στην υπο-περιοχή. Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, αναμένεται να δεχθούν πιέσεις εκτοπισμού οι εργατικής κοινωνικο-ταξικής προέλευσης κοινωνικές ομάδες που διαμένουν ή αναπτύσσουν επαγγελματικές δραστηριότητες εδώ. Είναι δε πιθανό να μετακινηθούν σε περιοχές περιφερειακά των σταθμών του Μετρό, εκτός των άμεσων ζωνών εξυπηρέτησης.

Η διαδικασία αυτή έχει εμφανιστεί ήδη, ρητά ή άτυπα, ως υποκινούμενη από κρατικούς φορείς. Η φυγή της βιοτεχνικής παραγωγής από αυτό τον παραδοσιακό της πυρήνα, είναι μια διαδικασία που ξεκίνησε από τις αρχές της δεκαετίας του '90 και συνεχίζεται εντεινόμενη λόγω οικονομικής κρίσης έως τις μέρες μας. Εκατοντάδες βιομηχανικοί χώροι πολλών χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων έχουν εγκαταλειφθεί χωρίς να υπάρχει κάποιο σχέδιο οργανωμένης επανένταξης τους στον αστικό ιστό, πολλώ δε μάλλον παραγωγικής αξιοποίησης τους.

Υποστηρίζουμε, πως το φαινόμενο "αυθόρμητου" εξευγενισμού που ήδη έχει εμφανιστεί υπό μορφή σημειακών παρεμβάσεων σε κτίρια της υπο-περιοχής θα ενταθεί τα επόμενα χρόνια. Δεν αποκλείεται δε ευρύτερα οικοδομικά μπλοκ να ενταχθούν σε στοχευμένες παρεμβάσεις του Δήμου ή της Περιφέρειας με αξιοποίηση κοινοτικών προγραμμάτων όπως το Jessica. Οι παρεμβάσεις αυτές συνάδουν και με μια από τις δράσεις του Στρατηγικού Σχεδίου για την Βιώσιμη Ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης, η οποία αποσκοπεί στην αναζωογόνηση των υποβαθμισμένων αστικών ζωνών της, μέσω ολοκληρωμένων παρεμβάσεων (Καυκαλάς κ.ά., 2000). Παράλληλα και το Πρόγραμμα "Θεσσαλονίκη 2012", όπως έχει προαναφερθεί, προβλέπει μια ευρείας κλίμακας αστική ανάπτυξη στον περιβάλλοντα χώρο του δικτύου σταθερής τροχιάς (Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης). Στα σίγουρα, η λειτουργία του Μετρό θα αποτελέσει από μόνη της ένα κίνητρο εξευγενισμού και δημιουργίας μικρών ή μεγαλύτερων συγκροτημάτων κατοικιών τύπου loft.

Παράλληλα, λόγω της αύξησης των τιμών των ενοικίων κοντά στους σταθμούς είναι εύλογο να υποτεθεί μια αξιόλογης κλίμακας ανάπτυξη νέων, ως προς την παραδοσιακή φυσιογνωμία της περιοχής, επαγγελματικών δραστηριοτήτων. Αυτό έγκειται στη δυνατότητα των συγκεκριμένων δραστηριοτήτων να ανταπεξέλθουν στα υψηλά ενοίκια αλλά και

στην ειδική σχέση που αυτές αναπτύσσουν με τον αστικό χώρο. Αντίστοιχες επιπτώσεις παρατηρήθηκαν σε πόλεις, όπως η Βαλένθια και οι Βρυξέλλες, στις οποίες η λειτουργία του Μετρό σε υποβαθμισμένες περιοχές, με παλιά κτίρια κατοικίας ή βιομηχανικά κτίρια, είχε ως αποτέλεσμα το μοντέλο των χρήσεων γης να μετατραπεί σε πλέγμα υψηλής ποιότητας κτιρίων που στεγάζουν κατοικίες και υπηρεσίες (Sammer κ.ά., 2003· Gospodini, 2010).

Οι σταθμοί του Μετρό **Βενιζέλου και Αγίας Σοφίας** θα βελτιώσουν σημαντικά την προσβασιμότητα στο ιστορικό κέντρο της πόλης. Πρέπει να επισημανθεί ότι, παρόλο που βασικό χαρακτηριστικό στην αστική γεωγραφία της Θεσσαλονίκης την τελευταία τουλάχιστον δεκαετία είναι η διάχυση της κατοικίας και άλλων αστικών δραστηριοτήτων, όπως αναψυχή, λιανικό εμπόριο και υπηρεσίες, στον περιαστικό χώρο, το κέντρο συνεχίζει να εμφανίζει μεγάλη συγκέντρωση καταστημάτων, επιχειρήσεων, δραστηριοτήτων τριτογενούς τομέα αλλά και κατοικιών (Θεολόγου και Κωνσταντινίδη, 2010: 50-65). Συνεπώς αναμένεται αύξηση των ενοικίων τόσο στις κατοικίες όσο και στους επαγγελματικούς χώρους, με μοναδικό ίσως παράγοντα συγκράτησης της ανοδικής τάσης την πρόσφατη βαθιά οικονομική κρίση, μια αναλυτική διαπραγμάτευση της οποίας υπερβαίνει τα όρια της παρούσας εργασίας. Επισημαίνεται εδώ πως, το ποσοστό αύξησης των τιμών ακινήτων και ενοικίων μπορεί να μην είναι πολύ υψηλό, σε σχέση με άλλες υπο-περιοχές, καθώς το κέντρο παρουσιάζει ήδη αυξημένες τιμές (Gospodini, 2010).

Σε κάθε περίπτωση, και δεδομένης της σχετικής έλλειψης διαθέσιμων χώρων στις κεντρικές περιοχές, θα οξυνθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ χρήσεων κατοικίας και υπηρεσιών. Πιθανότερο αποτέλεσμα, η κατοικία να δώσει την θέση της στις δραστηριότητες τριτογενούς τομέα, όπως έγινε και στις Βρυξέλλες, ειδικά στις υπο-περιοχές όπου δε θα υπάρξει δημόσια πρωτοβουλία (Gospodini, 2010: 1094). Συνεπώς, πέριξ των δύο σταθμών του ιστορικού κέντρου θα υπάρξει ακόμα μεγαλύτερη τριτογενοποίηση, ειδικά στα οικοδομικά τετράγωνα που έχουν εγγύτητα με την παλιά παραλία, και εντεινόμενη συγκέντρωση υψηλών εισοδηματικών στρωμάτων. Όπως ειπώθηκε παραπάνω, στη μεγαλύτερη έκταση των υπο-περιοχών ανάμεσα στην Εγνατία και το παραλιακό μέτωπο εμφανίζονται μεγάλοι μέσοι όροι μεγέθους κατοικίας. Το γεγονός ότι οι ομάδες υψηλού εισοδήματος καταλαμβάνουν και αναζητούν μεγαλύτερες σε μέγεθος κατοικίες (McCain, 2002: 177· Αλατζόγλου κ.ά., 2009: 741-745), ενισχύει την υπόθεση ότι η λειτουργία του Μετρό θα συγκρατήσει ή και επανασυγκεντρώσει υψηλά εισοδηματικά στρώματα στο κέντρο, αποτρέποντας την μετακίνηση τους προς τα προάστια και προσελκύνοντας νέα νοικοκυριά αντίστοιχης εισοδηματικής τάξης.

Παράλληλα όμως, η δημιουργία του Μετρό θα έχει ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της εγγύτητας μεταξύ κέντρου και περιφερειακών περιοχών. Άμεση συνέπεια αυτού θα είναι τα χαμηλά ή μεσαία εισοδηματικά στρώματα να επιλέξουν ή να αναγκαστούν, λόγω

των υψηλών ενοικίων, να εγκαταλείψουν το κέντρο. Η κατάσταση αυτή θα ενισχύσει το διαθέσιμο προς αξιοποίηση για άλλες χρήσεις οικιστικό απόθεμα, ειδικά στις περιοχές ανάμεσα στις οδούς Εγνατία και Αγ. Δημητρίου. Αυτό συνεπάγεται έναν νέου τύπου κοινωνικό αποκλεισμό των χαμηλών και των μεσαίων στρωμάτων και μια σχετική αλλαγή της κοινωνικής ταυτότητας ορισμένων τμημάτων του κέντρου της πόλης.

Οι σταθμοί **Συντριβάνι και Πανεπιστήμιο** θα βελτιώσουν την προσβασιμότητα από και προς υπό-περιοχές της πόλης οι οποίες συγκεντρώνουν δημόσιες λειτουργίες όπως η τριτοβάθμια εκπαίδευση αλλά και μεγάλους εκθεσιακούς χώρους ή χώρους αναψυχής. Αναπόφευκτα οι σχεδιασμοί για μεταφορά ή επέκταση τόσο τμημάτων του Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου (ΑΠΘ) όσο και της Διεθνούς Έκθεσης σε προαστιακές περιοχές αναμένεται να επηρεαστούν από τη λειτουργία του Μετρό. Εκτίμηση των συγγραφέων είναι πως για μεν το ΑΠΘ η παρουσία του μεταφορικού συστήματος είναι ένας επιπλέον παράγοντας πρόσδεσης στο κέντρο της πόλης, ενώ για την Έκθεση οι δυναμικές θα είναι πιο σύνθετες και αντιφατικές. Στην περίπτωση της τελευταίας, η όποια μετακίνηση θα συνδεθεί με τις προοπτικές αξιοποίησης της έκτασης της με ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια και ανάλογα με την ελκυστικότητα της όποιας παρέμβασης από πλευράς του χρηματοπιστωτικού και μεσοτικού κεφαλαίου. Η "επιτυχία" της παρέμβασης στο πρώην αεροδρόμιο του Ελληνικού στην Αθήνα θα αποτελέσει οδηγό για μια αντίστοιχη παρέμβαση στη Θεσσαλονίκη. Συμπληρωματικά, σε τμήματα των υπο-περιοχών που παρουσιάζουν σχετική διαθεσιμότητα χώρων προς δόμηση, όπως η συνοικία των 40 Εκκλησιών, θα εμφανιστεί περαιτέρω αύξηση των οικιστικών πιέσεων. Ιδιαίτερη ζήτηση αναμένεται να υπάρξει για κατοικίες με συνολικό μέσο εμβαδόν 70 τ.μ., φαινόμενο το οποίο ήδη παρατηρείται στο σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης, για την περίοδο 2000-2007 (Αλατζόγλου κ.ά., 2009: 742-743).

Στους Σταθμούς **Παπάφη, Ευκλείδη, Φλέμιγκ και Αναλήψεως** η αύξηση της προσβασιμότητας σε συνδυασμό με την έλλειψη αδόμητων χώρων θα οδηγήσουν σε περαιτέρω αύξηση των ενοικίων και περαιτέρω τριτογενεοποίηση, στις ζώνες εξυπηρέτησης. Ειδικά στις υπο-περιοχές με υψηλή πυκνότητα κατοίκων και φθίνον κτιριακό απόθεμα η αύξηση των τιμών των ενοικίων θα προκαλέσει μετεγκατάσταση μεγάλου τμήματος των μεταναστών, που τώρα κατοικούν σε αυτές. Επομένως και εδώ αναμένεται να υπάρξει κάποιου τύπου εξευγενισμός καθώς παλιές μικροαστικές και νυν φθίνουσες περιοχές, όπως και υποβαθμισμένοι επαγγελματικοί χώροι, αναμένεται να ανακτήσουν μέρος της χαμένης αξίας τους. Κατά συνέπεια, στο επίπεδο της κοινωνικής σύνθεσης αναμένεται να υπάρξει μεγαλύτερη ομοιογένεια, μέσω της εγκατάστασης μεσαίων εισοδηματικών στρωμάτων πλάι σε αυτά που ιστορικά διαμένουν εδώ. Τέλος, οι σταθμοί του Μετρό, **Πατρικίου, Βούλγαρη και Νέα Ελβετία** θα παρουσιάσουν και αυτοί μεγάλη αύξηση των τιμών των ακινήτων, δεδομένου ότι, θα αυξηθεί η προσβασιμότητα σε αυτούς και θα μειωθεί το μετα-

φορικό κόστος από και προς το κέντρο. Τέλος, στις εκτός ζώνης επιρροής υπο-περιοχές οι επιπτώσεις αναμένεται να είναι έμμεσες από την στιγμή που από αυτές δε διέρχεται η γραμμή του Μετρό.

Καταληκτικά, οι σταθμοί του υπό-κατασκευή έργου χωροθετούνται σε όρια που ιστορικά χωρίζουν την πόλη σε τομείς διαφορετικού κοινωνικό-οικονομικού προφίλ, συνεπώς η λειτουργία του αναμένεται να επηρεάσει με διαφορετικό και άνισο τρόπο κάθε έναν από τους ΤΚ που συνθέτουν τις ζώνες εξυπηρέτησης. Οι υπο-περιοχές της πόλης διατηρούν σε μεγάλο βαθμό την ιδιαίτερη φυσιογνωμία που τους έχει προσδώσει η αστική εξέλιξη και αναδιάρθρωση στο μεγαλύτερο μέρος του 20^{ου} αιώνα. Ο υφιστάμενος διαχωρισμός κοινωνικών ομάδων και χρήσεων εξακολουθεί να θέλει τις περιοχές του κέντρου προς το παραλιακό μέτωπο, και τις νοτιοανατολικές κοντά στον Δήμο Καλαμαριάς και Πυλαίας να κατέχουν τον πιο αναβαθμισμένο ρόλο, ως προς το κοινωνικο-οικονομικό προφίλ των κατοίκων τους. Οι βορειοδυτικές συγκεντρώνουν τον εργατικό πληθυσμό και στις υπόλοιπες νότιες ή νοτιοανατολικές περιοχές συναντάμε μια ενδιάμεση κατάσταση στην κοινωνικο-οικονομική δομή. Επιπλέον, παρόλο που μερίδα εύπορων στρωμάτων έχει εγκατασταθεί στα νοτιοανατολικά άκρα της πόλης, το κέντρο δεν έχει εγκαταλειφθεί ακόμη από αυτά. Μπορούμε συνεπώς να υποστηρίξουμε ότι η δημιουργία και λειτουργία του Μετρό θα αναπαράγει και ταυτόχρονα θα διαφοροποιήσει αυτό το σύνθετο και άνισο μοντέλο ανάπτυξης της πόλης, που προσιδιάζει σημαντικά στο μεσογειακό πρότυπο αντι-στροφής του μοντέλου Burgess.

Εμβαθύνοντας στην παραπάνω συλλογιστική, υποστηρίζουμε ότι γύρω από τους σταθμούς Μετρό θα έχουμε μια μορφή ζωνοποίησης παρόμοια με αυτή των ομόκεντρων κύκλων του Burgess. Σε μικρές αποστάσεις από αυτούς θα συγκεντρωθούν κοινωνικο-ταξικές ομάδες και χρήσεις που μπορούν να ανταπεξέλθουν στα υψηλά ενοίκια. Η ύπαρξη σταθμού Μετρό αποτελεί πλεονέκτημα μιας υπο-περιοχής που οδηγεί σχετικά άμεσα σε αύξηση των τιμών των ακινήτων, όπως άλλωστε έχει παρατηρηθεί σε κατοικίες και επαγγελματικούς χώρους πέριξ των σταθμών στην Αθήνα (Θεολόγου και Κωνσταντινίδη, 2010: 180). Σε έναν αμέσως επόμενο γειτνιάζοντα τομέα θα εγκατασταθούν μεσαία ή χαμηλά εισοδηματικά στρώματα. Αυτή η νέα δυναμική σημειακής ζωνοποίησης θα αλληλεπιδράσει με τα υπάρχοντα χωρικά μορφώματα στον αστικό χώρο δημιουργώντας μια σύνθετη, νέα κοινωνικο-χωρική δομή. Επιπλέον, είναι πολύ πιθανό να οδηγήσει σε μια μορφή πολυκεντρικής οργάνωσης, στα πλαίσια βέβαια των ζωνών επιρροής. Γεγονός το οποίο θα διαμορφώσει όμως μια νέα μορφή δυΐσμου στην πόλη της Θεσσαλονίκης, όπου οι ζώνες επιρροής του Μετρό θα υπερέχουν αναπτυξιακά από τις περισσότερες περιοχές εκτός αυτών. Παράλληλα, λόγω της τριτογενεποίησης που αναμένεται να προκληθεί, ενδέχεται να τονωθεί η ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, το οποίο θα συμβάλλει στην βελτίωση

της αναπτυξιακής πορείας και της εικόνας ολόκληρης της πόλης (κάτι στο οποίο αποσκοπεί και το Στρατηγικό Σχέδιο της Θεσσαλονίκης). Οι παραπάνω υποθέσεις δεν είναι απόλυτες καθώς οι πιθανές επιπτώσεις σε σχέση με την λειτουργία του Μετρό θα είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων.

Συμπερασματικά, το Μετρό θα ενδυναμώσει υπάρχουσες τάσεις στις χρήσεις γης και στην κοινωνική σύνθεση, ενισχύοντας και νέες δυναμικές όπως η τριτογενεοποίηση και η επανασυγκέντρωση αστικών στρωμάτων (Sammer κ.ά., 2003· Gosprođini, 2010). Αναμφίβολα δε, θα οδηγήσει σε περαιτέρω κερδοσκοπία επί της γης, φαινόμενο συμβατό με την αντίστοιχη εμπειρία πληθώρας Ευρωπαϊκών πόλεων που υποδέχτηκαν αντίστοιχες παρεμβάσεις (Gosprođini, 2010: 1109). Σε κάθε περίπτωση, η δημιουργία και η λειτουργία του Μετρό θα επιφέρει αναδιάρθρωση στην κοινωνικο-οικονομική δομή, την εργασιακή και αστική γεωγραφία και περαιτέρω αστική διάχυση.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αβδελά Ε. (επιμέλεια), (1994) "Εβραίοι στην Ελλάδα: Προσεγγίσεις σε μια ιστορία των νεοελληνικών μειονοτήτων", *Σύγχρονα Θέματα*, 52-53: 8-9.
- Αλατζόγλου Α., Αρβανιτίδης Α. και Πετράκος Γ., (2009) "Πυκνότητα Χρήσεων Γης και Αστική Διάρθρωση: Η Περίπτωση του Δήμου Θεσσαλονίκης", *Πρακτικά 2^{ου} Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 739-746.
- Αραβαντινός Α. (2007) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του Αστικού χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία.
- Γιαννόπουλος Γ., Καλογήρου Ν., Λαμπρόπουλος Σ., Μουρατίδης Α., Μουσιόπουλος Ν., Παπαϊωάννου Π. και Σταθακόπουλος Π., (2010) "Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Υποδομών Μεταφορών", Έκθεση Επιτροπής Εμπειρογνομώνων, Αύγουστος 2010, Θεσσαλονίκη. Διαθέσιμο στο: <http://www.yme.gr/getfile.php?id=3155> (τελευταία πρόσβαση: 27/12/2011).
- Θεολόγου Κ. και Κωνσταντινίδη Μ. (2010) *Το μετρό μετρά τη Θεσσαλονίκη*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Καραδήμου-Γερόλυμπου Α. (1995) *Η ανοικοδόμηση της Θεσσαλονίκης μετά την πυρκαγιά του 1917*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Καραδήμου-Γερόλυμπου Α. (2004) "Η Θεσσαλονίκη στο Μεταίχμιο", *Καθημερινή*, 24/10/2004. Διαθέσιμο στο: <http://news.kathimerini.gr/archive-editions/article/7days/2004/24-10-2004/1283388.html> (τελευταία πρόσβαση: 30/05/2009).

- Καυκαλάς Γ., Λαμπριανίδης Λ. και Παπαμίχος Ν., (Επ. Υπεύθυνος), (2000) "Επιστημονική στήριξη και ενέργειες υλοποίησης του σχεδίου δράσης για την βιώσιμη ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης", Ερευνητικό Πρόγραμμα, Θεσσαλονίκη: ΟΡΘΕ.
- Καυκούλα Κ. (2004) "Ανω Πόλη: ο άθικτος οικισμός", *Καθημερινή*, 24/10/2004. Διαθέσιμο στο: <http://news.kathimerini.gr/archive-editions/article/7days/2004/24-10-2004/1283392.html> (τελευταία πρόσβαση: 30/05/2009).
- Λεοντίδου Λ. (2005) *Αγεωγράφητος Χώρα*, β' έκδοση, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- McCain P. (2002) *Αστική και Περιφερειακή Οικονομική*, Αθήνα: Κριτική, (στα ελληνικά).
- Μαλούτας Θ. (1992) "Κοινωνικός Διαχωρισμός στην Αθήνα", στο: Μαλούτας Θ. και Οικονόμου Δ. (επ.), *Κοινωνική Δομή και Πολεοδομική Οργάνωση στην Αθήνα*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής, 67-140.
- Μαλούτας Θ. και Αλεξανδρή Γ. (2009) "Αστικές Αναπλάσεις και Μεταβολές των Κοινωνικών Δομών στο Κέντρο της Αθήνας στην Στροφή του Αιώνα", *Πρακτικά 2ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 294-333.
- Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής [ΥΠΕΚΑ], Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης [ΟΡΘΕ] (2011) "Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης", ΟΡΘΕ. Διαθέσιμο στο: <http://www.ypeka.gr/LinkClick.aspx?fileticket=1MehlULiQ3Q%3D&tabid=367&language=el-GR> (τελευταία πρόσβαση: 30/05/2012).
- Παπαγεωργίου Ε., Τόγια Α. και Φαντίδου Ε. (2007) "Μελέτη αποκατάστασης του Βιομηχανικού Συγκροτήματος Φιξ στη Θεσσαλονίκη", 5^η Πανελλήνια Επιστημονική Συνάντηση ΤΙCCH "ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΩΝ ΓΙΓΑΝΤΩΝ – Βιομηχανική Κληρονομιά και Μετασχηματισμοί των Ελληνικών Πόλεων", 22-25 Νοεμβρίου 2007, Διεθνής Επιτροπή για τη διατήρηση της βιομηχανικής κληρονομιάς - ΤΙCCH.
- Σκάγιαννης Π. (1992), "Καθεστώς συσσώρευσης και μεταβολή των γενικών συνθηκών παραγωγής και των υποδομών: χωρικές διαστάσεις", *Τόπος*, 4: 45-75.

Ξενογλώσση

- Agostini C. A. και Palmucci G. A. (2010) "Interjurisdictional Capitalization of a New Metro Line on Housing Values", *ILADES-Georgetown University Working Paper Series*. Διαθέσιμο στο: <http://fen.uahurtado.cl/wp-content/uploads/2010/07/inv244.pdf> (τελευταία πρόσβαση: 01/06/2010).
- Badoe D.A. και Miller E.J. (2000) "Transportation–land-use interaction: empirical findings in North America, and their implications for modeling", *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 5(4): 235-263.

- Castillo-Manzano J. I. και Lopez-Valpuesta L. (2009) "Urban retail fabric and the metro: a complex relationship. Lessons from middle-sized Spanish cities", *Cities*, 26(3): 141-147.
- Debrezion G., Pels, E. και Rietveld P. (2004) "The Effects of Railway Investments in a Polycentric City", *Tinbergen Institute Discussion Paper*, TI2004-089/3, Amsterdam.
- Du H. και Mulley C. (2007) "The short-term land value impacts of urban rail transit: quantitative evidence from Sunderland, UK", *Land Use Policy*, 24: 223-233.
- Golias J.C. (2002), "Analysis of traffic corridor impacts from the introduction of the new Athens Metro system", *Journal of Transport Geography*, 10(2): 91-97.
- Gospodini A. (2010) "Urban development, redevelopment and regeneration encouraged by transport infrastructure projects: The case study of 12 European cities", *European Planning Studies*, 13(7): 1083-1111.
- Harvey D. (2006) *Spaces of Global Capitalism: Towards a Theory of Uneven Geographical Development*, London: Verso.
- Kaplan D., Wheeler J. και Holloway S. (2009) *Urban Geography*, USA: Wiley.
- Kim, J.H., Pagliara, F. και Preston, J., (2004) "Transport policy impact on residential location", *International Review of Public Administration* 9(1): 71-87.
- Knox P.L. και McCarthy L. (2005) *Urbanization*, USA: Pearson Prentice Hall.
- Leontidou L. (2006) *The Mediterranean city in transition: Social change and urban development*, London: Cambridge University Press.
- Pagliara F. και Papa E. (2011) "Urban rail systems investments: an analysis of the impacts on property values and residents' location", *Journal of Transport Geography*, 19(2): 200-211.
- Sammer G., Klementschtz R. και Oliver R. (2003) "TranSEcon: urban transport and local socio-economic development" (GMA1-2000-27049), *The TranSEcon Consortium* (Final report), Vienna.
- Schwanen T., Dijst M. και Dieleman F.M. (2004) "Policies for Urban Form and their Impact on Travel: The Netherlands Experience", *Urban Studies*, 41(3): 579-603.

Διαδίκτυο

Αττικό Μετρό ΑΕ: www.ametro.gr, (τελευταία πρόσβαση: 01/06/2010).

Στέλιος Γκιάλης

*· Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,
e-mail: stgialis@gmail.com*

Βύρων Κοτzaamάνης

*· Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης,
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πεδίον Άρεως, 383 34 Βόλος,
e-mail: bkotz@uth.gr*

Κωνσταντίνα-Δήμητρα Σαλάτα

*· Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης,
Πολυτεχνική Σχολή ΑΠΘ, 541 24 Θεσσαλονίκη,
e-mail: ksalata@auth.gr*

αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ
ISSUE 17

ΕΤΟΣ
YEAR 2012

- 4 **Τασοπούλου Α.**
Προσεγγίζοντας τη διακυβέρνηση και τα θεωρητικά της διλήμματα
- 34 **Γουργιώτης Α.**
Χάρτα για την Ανάπτυξη του Ορεινού Χώρου
- 64 **Τσιώτας Δ., Πολύζος Σ.**
Ανάλυση των περιφερειακών ανισοτήτων στα επίπεδα ανεργίας στην Ελλάδα με χρήση του δείκτη Theil
- 82 **Σκορδίλη Σ.**
Οικονομική κρίση και ένταση της οικονομικής και γεωγραφικής ανισότητας. Νέες χωρικές στρατηγικές των μεγάλων ομίλων που δραστηριοποιούνται στο ελληνικό λιανικό εμπόριο τροφίμων
- 106 **Πισσούριος Α.Ι.**
Αξιολόγηση των θεσμοθετημένων πολεοδομικών δεικτών προδιαγραφής για τις δημόσιες χρήσεις
- 136 **Λαλένης Κ., Θεοδωρίδου Λ.**
Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις και Πόλη. Χωροθέτηση, σχεδιασμός και πολεοδομική ένταξη. Οι περιπτώσεις του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο Βόλο και του ΤΕΙ Καβάλας
- 164 **Γκιάλης Σ., Κοτζαμάνης Β., Σαλάτα Κ.-Δ.**
Το Μετρό και η πόλη της Θεσσαλονίκης: Επιπτώσεις στην Αστική και Εργασιακή Γεωγραφία

ISSN

1109-5008

Webpage

<http://www.aeihoros.gr>