



Χώρας αειχώρας

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

2013

18

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	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Γιαννακούρου Τζίνα	- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Πάυλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δεμαθάς Ζαχαρίας	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)
Καρύδης Δημήτρης	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Κοσμόπουλος Πάνος	- Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (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	- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ)
Μελαχροινός Κώστας	- Queen Mary, University of London
Μοδινός Μιχάλης	- Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Université de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ)

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας

και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ

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

Ειδικό τεύχος – Αφιέρωμα
Special Issue

Υποδομές και Ανάπτυξη

Επιμέλεια

Παντεολέων Σκάγιαννης

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

Λαγού: Παναγιώτης Πανταζής

Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς — Παναγιώτης Πανταζής

Εκτύπωση: Ευαγγελία Ξουράφα

Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Σκάγιαννης Π.	4
Εισαγωγή	
Σκάγιαννης Π., Καπαρός Γ.	12
Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες	
Αυδίκος Β.	66
Υποδομές στην Ελλάδα: Μια αποτίμηση των ενισχύσεων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης 1989-2006	
Καυκαλός Γ., Πιτσιάβα Μ.	94
Χωρικές επιπτώσεις των μεταφορών και πολιτικές προώθησης της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης	
Γιαννακού Α.	116
Μετρό και αστική μορφή στη Θεσσαλονίκη: Χαρακτηριστικά, ιδέες σχεδιασμού για την αλληλοσυνδέσή τους και κρίσιμα εμπόδια	
ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ	
Τσέκερης Θ.	144
Χωρική διάρθρωση και κατανομή πόρων στο ακτοπλοϊκό δίκτυο άγονων γραμμών του Αιγαίου	
ΑΠΟΨΕΙΣ	
RETHINK Πανεπιστημίου: Ο αντίλογος	158

Μετρό και αστική μορφή στη Θεσσαλονίκη: Χαρακτηριστικά, ιδέες σχεδιασμού για την αλληλοσύνδεσή τους και κρίσιμα εμπόδια

Αθηνά Γιαννακού

Αναπλ. Καθηγήτρια, ΑΠΘ

Περίληψη

Η ολοκληρωμένη διαχείριση των μεταφορών με σκοπό την αποδοτικότερη αξιοποίηση κρίσιμων και υψηλού κόστους υποδομών, καθώς και η στροφή προς τις δημόσιες και τις εναλλακτικές μεταφορές αναγνωρίζονται ανάμεσα στις κρίσιμότερες πολιτικές για τη βιώσιμη χωρική ανάπτυξη. Σκοπός του άρθρου είναι να συσχετίσει τη μορφή αστικής ανάπτυξης της Θεσσαλονίκης με το υπό κατασκευή μετρό σε μια προσπάθεια ανάγνωσης της χωρικής αλληλοσύνδεσής τους, να αναδείξει τις δυνατότητες σύνδεσης του συγκοινωνιακού και χωρικού σχεδιασμού μέσα από συγκεκριμένες απόπειρες σχεδιασμού και να επισημάνει τα βασικά εμπόδια που εγείρονται στην προώθηση τέτοιων πολιτικών. Επισημαίνεται ότι, παρά την παρατηρηθείσα την τελευταία εικοσαετία μεγάλη προαστιοποίηση και τη διάχυση αστικών δραστηριοτήτων στον περι-αστικό χώρο, η συνεκτική περιοχή της πόλης της Θεσσαλονίκης, την οποία διασχίζει και εξυπηρετεί το μετρό, εξακολουθεί να κατέχει ένα μεγάλο μερίδιο πληθυσμού και αστικών δραστηριοτήτων και να κυριαρχείται από μεικτές μορφές οργάνωσης των χρήσεων γης, πλεονεκτήματα που επιβάλλεται να αξιοποιηθούν με συγκεκριμένες προτάσεις και πρωτοβουλίες σχεδιασμού. Ακόμη, επισημαίνεται πως το κρίσιμότερο εμπόδιο στην προώθηση αυτών των πολιτικών δεν είναι η έλλειψη σχεδίων ή ιδεών σχεδιασμού, αλλά η απόλυτη επικέντρωση στη διαδικασία και όχι στο αποτέλεσμα που χαρακτηρίζει το σύστημα σχεδιασμού στη χώρα μας.

Λέξεις κλειδιά

Μορφή αστικής ανάπτυξης, συνεκτική πόλη, μετρό Θεσσαλονίκης, πολεοδομικός σχεδιασμός, συγκοινωνιακός σχεδιασμός.

Metro and Urban Form in Thessaloniki: Characteristics, Planning Ideas for their Interconnection and Critical Obstacles

An integrated transport management for the efficient use of critical and highly expensive infrastructure and a shift to public and alternative transport modes are recognized today among the most crucial policies for achieving sustainable spatial development. The purpose of this article is to relate the urban form of the city of Thessaloniki with the metro under construction in an attempt to read their spatial interconnection, to highlight the potential for connecting transport and urban planning through specific planning and design schemes and to identify the key obstacles raised in implementing such policies. It is argued that, despite the observed high rates of suburbanization and the dispersal of urban activities in the urban periphery over the last twenty years, the compact part of the city of Thessaloniki, which is crossed and served by the metro, still holds a large share of population and urban activities and is dominated by mixed land uses, advantages that should be used with specific planning proposals and initiatives. Moreover, it is argued that the most critical obstacle to the promotion of these policies is the absolute focus on the process rather than the outcome that characterizes the Greek planning system.

Keywords

Urban form, compact city, Thessaloniki metro, urban planning, transport planning.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΜΟΡΦΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΤΗ ΣΥΝΕΚΤΙΚΗ ΠΟΛΗ

Η σύνδεση μεταφορών και μορφής αστικής ανάπτυξης αποτελεί κεντρικό στοιχείο της σύγχρονης χωρικής πολιτικής προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης. Η ολοκληρωμένη διαχείριση των μεταφορών με σκοπό την αποδοτικότερη αξιοποίηση κρίσιμων και υψηλού κόστους υποδομών, καθώς και η στροφή προς τις δημόσιες και τις εναλλακτικές μεταφορές συνιστούν τα βασικά στοιχεία αυτής της πολιτικής. Το ζήτημα αυτό, το οποίο αναδείχθηκε διεξοδικά από τη διεθνή βιβλιογραφία από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και είναι έκτοτε στην επικαιρότητα της πρακτικής του σχεδιασμού της αστικής και εν γένει της χωρικής ανάπτυξης, παραμένει ακόμα ανεξερευνητό στην ενεργό συζήτηση και κυρίως στην πρακτική του σχεδιασμού στην Ελλάδα.

Έχει γίνει πλέον αποδεκτό από τις σύγχρονες πολιτικές ότι ο ενδεδειγμένος τρόπος διαχείρισης των αστικών μεταφορών είναι η συσχέτισή τους με τη μορφή αστικής ανάπτυξης και η σύνδεσή τους με την πολιτική των χρήσεων γης, ώστε να εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη δυνατή αποτροπή των περιττών μετακινήσεων και της χρήσης του ΙΧ. Παρά τις σημαντικές

δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι πολιτικές ολοκλήρωσης χωρικού σχεδιασμού και σχεδιασμού των χρήσεων γης (Geerlings και Stead, 2003), αυτή η σύνδεση θεωρείται ότι μπορεί να επιτευχθεί τόσο με την προώθηση της συνεκτικότερης αστικής ανάπτυξης, όσο και με μορφές πολεοδομικής οργάνωσης που εξασφαλίζουν και ενισχύουν τη μείξη χρήσεων και λειτουργιών στο χώρο της πόλης. Ο δραστικός περιορισμός της εξάρτησης από το ΙΧ μέσα από τις παραπάνω πολιτικές αναδεικνύεται σήμερα ιδιαίτερα κρίσιμη στρατηγική όχι μόνον από την άποψη του περιβάλλοντος και της βιώσιμης διαχείρισης ενεργειακών πόρων, αλλά και από την άποψη της οικονομικής διάστασης της διαχείρισης της αστικής ανάπτυξης. Αυτό γιατί έτσι μπορεί να επιτευχθεί η αποδοτικότερη αξιοποίηση των, κατά κανόνα, δημόσιου χαρακτήρα έργων και επενδύσεων (όπως είναι ένα μετρό), καθώς και η οικονομικότερη διαχείριση σημαντικών καθημερινών δαπανών του νοικοκυριού, που είναι οι δαπάνες μετακίνησης. Οι διάχυτες μορφές εγκατάστασης της κατοικίας και άλλων αστικών λειτουργιών αποδεικνύονται ολοένα και πιο ασύμφορες αφού, για μεν τη δημόσια πολιτική, απαιτούν συνεχείς επεκτάσεις των υποδομών και πρωτίστως του οδικού δικτύου και καθιστούν δύσκολη τη διαχείριση της χρήσης των δημοσίων μέσων μεταφοράς, για δε το μοναδιαίο νοικοκυριό, αυξάνουν κατά πολύ το κόστος μετακίνησης για την εξυπηρέτηση των μελών του.

Η "αστική μορφή" ή καλύτερα η "μορφή αστικής ανάπτυξης" μπορεί να οριστεί ως το χωρικό πρότυπο των ανθρώπινων δραστηριοτήτων που εκφράζεται με παραμέτρους όπως η πυκνότητα, η διαφοροποίηση και εν γένει η χωρική δομή των χρήσεων και των μεταφορών (Tsai, 2005). Από τη διεθνή βιβλιογραφία έχει τονιστεί πολλαπλώς ότι κρίσιμες πλευρές του χωρικού προτύπου και της κατανομής των χρήσεων γης όπως η πυκνότητα, η μείξη χρήσεων, η εύκολη διασύνδεση λειτουργιών και η δυνατότητα εξυπηρέτησης εντός αποστάσεων που μπορούν να διανυθούν με τα πόδια ή τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς επηρεάζουν αναμφίβολα τα πρότυπα μετακίνησης σε μια πόλη, ενώ με διάφορους τρόπους έχει τονιστεί η σημασία της σύνδεσης των αστικών μεταφορών και ειδικότερα των δημόσιων αστικών μεταφορών με πολεοδομικές πολιτικές, όπως ειδικότερα ο σχεδιασμός περισσότερο συνεκτικών πόλεων με μεικτές χρήσεις γης (Cervero, 1995· Newman and Kenworthy, 1999· Stead and Marshall, 2001· Schwanen, 2002· Kenworthy, 2008) και περισσότερο ζωντανών και ελκυστικών κέντρων πόλεων (Cervero, 2008· Newman και Kenworthy, 1999· Priemus, 2001). Τα χαρακτηριστικά της αστικής μορφής, η προσβασιμότητα σε εξυπηρετήσεις, η κοινωνική γεωγραφία και οι συνολικές αποστάσεις μετακίνησης είναι όλα στοιχεία που αλληλοσυνδέονται βεβαίως με πολύπλοκο τρόπο (Naaes, 2006). Σε ορισμένες πόλεις μάλιστα όπου εξαρχής, δηλαδή από τον ίδιο τους το σχεδιασμό, καθιερώθηκε η ευθεία σχέση αστικής μορφής και δημοσίων μεταφορών (ειδικότερα του τραίνου), έχει επιβεβαιωθεί ότι οι κάτοικοι που ζουν στις εξωτερικές και περιφερειακές περιοχές

μετακινούνται και χρησιμοποιούν το ΙΧ σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό σε σύγκριση με αυτούς που διαμένουν στις κεντρικές και εσωτερικές περιοχές. Τέτοια είναι η περίπτωση της Κοπεγχάγης με το φημισμένο Σχέδιο "Finger Plan" του 1947 (και των μετέπειτα αναθεωρήσεων), σύμφωνα με το οποίο η αστική ανάπτυξη μπορούσε να λάβει χώρα κατά μήκος πέντε σιδηροδρομικών γραμμών με πράσινες σφήνες αγροτικής και δασικής γης ανάμεσα σε αυτά τα "δάχτυλα" και όπου έχει διαπιστωθεί ότι οι εσωτερικές και κεντρικές περιοχές χαρακτηρίζονται από υψηλό μερίδιο μετακινήσεων με μη μηχανοκίνητα μέσα, χαμηλή ιδιοκτησία ΙΧ και χαμηλό συνολικό μέγεθος μετακινήσεων (Naaes, 2006).

Στο πλαίσιο αυτής της γενικής αναγνώρισης για το ρόλο των δημοσίων μεταφορών υπάρχουν βεβαίως διαφορετικές απόψεις ως προς το ποια είναι τα πλεόν κατάλληλα μέσα ώστε να επιτευχθεί η αποτελεσματική χρήση των δημοσίων μεταφορών, η καλύτερη σχέση κόστους και αποδοτικότητα, η ολοκλήρωση με τις χρήσεις γης και ο περιορισμός της χρήσης του ΙΧ (Kenworthy, 2008). Σε ό,τι αφορά ειδικότερα την εξυπηρέτηση από σιδηρόδρομο, η σχετική έρευνα συγκλίνει στην άποψη ότι πόλεις με καλά εδραιωμένα συστήματα σιδηροδρόμου έχουν μια μεγάλη ποικιλία πλεονεκτημάτων σε σύγκριση με τις πόλεις που δεν έχουν αστικό σιδηρόδρομο, ενώ οι σιδηροδρομικοί σταθμοί είναι οι φυσικές τοποθεσίες για πυκνή οικιστική ανάπτυξη με μεικτές χρήσεις, πολεοδομικό πρότυπο που θεωρείται ως μια βιώσιμη αστική μορφή (Cervero, 1995 και 2008· Newman and Kenworthy· 1999· Kenworthy, 2008). Εξάλλου, η μορφή αστικής ανάπτυξης γύρω από συγκεκριμένους πυρήνες μπορεί να εξυπηρετηθεί καλύτερα από τα συστήματα δημοσίων μεταφορών και ειδικότερα τα σιδηροδρομικά συστήματα (Kenworthy, 2008), ενώ οι διάχυτες μορφές αυξάνουν τις μετακινήσεις σε μήκος, σε πλήθος και σε ποικιλία κατευθύνσεων και ως εκ τούτου καθιστούν αναποτελεσματικές πολύ σημαντικές επενδύσεις στις μεταφορές, ζήτημα που αποκτά ιδιαίτερη κρισιμότητα σε συνθήκες οικονομικής ύφεσης.

Σημαντικοί συγγραφείς έχουν, επίσης, επισημάνει ότι η σύνδεση αστικής μορφής και προτύπων μετακίνησης είναι πολύπλοκη, καθώς σχετίζεται με τη συμπεριφορά των μετακινούμενων ατόμων και τους κοινωνικούς και οικονομικούς παράγοντες που την επηρεάζουν, αλλά και το πλαίσιο χώρου-χρόνου σε μια πόλη, γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι δεν μπορεί βεβαίως να υιοθετηθεί ένα μοναδικό όραμα/μοντέλο πολεοδομικής οργάνωσης για την μελλοντική βιώσιμη πόλη (Van de Coevering και Schwanen, 2006· Jenks κ.ά., 2010). Ωστόσο, και αυτοί οι συγγραφείς θεωρούν ότι οι πολιτικές φυσικού σχεδιασμού που ενσωματώνει ο πολεοδομικός σχεδιασμός μπορούν να προσφέρουν περισσότερες δυνατότητες στους κατοίκους της πόλης να αλλάξουν πρότυπα μετακίνησης, όπως είναι το μέσον μετακίνησης ή να μειώσουν το μήκος των μετακινήσεων (Van de Coevering και Schwanen, 2006).

Χωρίς αμφιβολία, καθώς οι πόλεις χαρακτηρίζονται από την πολυμορφία χωρικών συγκεντρώσεων και τη διασύνδεσή τους, οι σχέσεις μορφής αστικής ανάπτυξης και τρόπου μετακίνησης καθίστανται ιδιαίτερα δυναμικές. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, είναι αναγκαίο οι σχέσεις αυτές να κατανοηθούν καλύτερα εφόσον πρόκειται να αναζητηθούν νέοι περισσότερο βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς και εν γένει περισσότερο βιώσιμοι τρόποι αστικής ανάπτυξης. Η ανανεωμένη στόχευση του χωρικού σχεδιασμού κυρίως προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης δίνει μια νέα έμφαση στα ζητήματα σχεδιασμού των αστικών υποδομών με στόχο τη μείωση των συνολικών μετακινήσεων και παράλληλα την αύξηση του μεριδίου των μετακινήσεων με δημόσια και μη μηχανοκίνητα μέσα μεταφοράς.

Υπό το πρίσμα αυτών των προσεγγίσεων, σκοπός του παρόντος άρθρου είναι να συσχετίσει την αστική δομή της πόλης της Θεσσαλονίκης με το υπό κατασκευή μετρό σε μια προσπάθεια ανάγνωσης της χωρικής αλληλοσύνδεσής τους και να αναδείξει τις δυνατότητες σύνδεσης του συγκοινωνιακού και χωρικού σχεδιασμού στο επίπεδο διαμόρφωσης συγκεκριμένων σχεδίων. Στο δεύτερο μέρος εξετάζεται εν συντομία η συσχέτιση των δημοσίων μεταφορών και του πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα μέσα από τα επίσημα κείμενα πολιτικής και τις επίσημες σχετικές πρακτικές. Στο τρίτο μέρος αναλύεται η χωρική δομή της πόλης της Θεσσαλονίκης και συνδέονται κρίσιμα στοιχεία της προκύπτουσας μορφής αστικής ανάπτυξης με το υπό κατασκευή μετρό. Στο τέταρτο μέρος παρουσιάζονται δύο παραδείγματα-απόπειρες πολεοδομικού ανασχεδιασμού, στο επίπεδο του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου και στο επίπεδο της Πολεοδομικής Μελέτης Ανάπλασης, στα οποία επιδιώχθηκε η άμεση σύνδεση του υπό κατασκευή μετρό με τη χωρική δομή και τον σχεδιασμό των χρήσεων γης, και συζητώνται τα κρίσιμα εμπόδια και οι ακαμψίες που αντιμετωπίζει η προώθηση της έγκρισης και της εφαρμογής τέτοιων προτάσεων στην Ελλάδα. Στο τέλος, παρατίθενται τα βασικά συμπεράσματα του άρθρου.

2. ΔΗΜΟΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην Ελλάδα η σύνδεση μεταφορών και χρήσεων γης δεν αποτέλεσε μέχρι σήμερα συνειδητή πολιτική ούτε του πολεοδομικού ούτε του συγκοινωνιακού σχεδιασμού, ενώ μόνον έμμεσα φαίνεται να αναδεικνύεται από τα λιγοστά σχετικά κυβερνητικά κείμενα (ΥΠΕΧΩΔΕ, 2008), τα οποία δυστυχώς δεν συνιστούν εφαρμοζόμενες πολιτικές. Στις Ελληνικές πόλεις, το μέχρι πριν δύο δεκαετίες μοντέλο ανάπτυξης που χαρακτηριζόταν από τα ιδιαίτερα συνεκτικά χαρακτηριστικά και τη μείξη χρήσεων διευκόλυνε και διευκολύνει ακόμα τη διαχείριση των αστικών μεταφορών με κορμό τις δημόσιες μεταφορές. Ωστόσο, η εκτεταμένη προαστιοποίηση των τελευταίων δύο δεκαετιών και ιδιαίτερα η διάχυση στον εξωαστικό χώρο των αστικών δραστηριοτήτων όλων των κατηγοριών δημι-

ούργησαν νέα κρίσιμα δεδομένα σε όλες τις μεγάλες αλλά και τις μικρότερες Ελληνικές πόλεις, τα οποία η επίσημη πολιτική διαχειρίστηκε μόνον με τη χωρίς πρόγραμμα σύνδεση της εξωαστικής ανάπτυξης με τα οδικά έργα. Αυτό το κενό αναδεικνύεται ακόμα πιο χαρακτηριστικά στην περίπτωση του σχεδιασμού των μετρό, δηλαδή ενός πολύ υψηλού κόστους μέσου δημοσίων μεταφορών, τόσο στην Αθήνα όσο και στη Θεσσαλονίκη, αφού και στις δύο περιπτώσεις η σκοπιμότητα κατασκευής τους συνδέθηκε αποκλειστικά με την πολιτική προώθησης κάποιων "μεγάλων έργων" και τη σχετική με αυτά ρητορική και σχεδόν καθόλου με την προώθηση πολιτικών αστικής και εν γένει χωρικής ανάπτυξης. Έτσι, λειτουργούν (για την περίπτωση της Αθήνας) ή αναμένεται να λειτουργήσουν (για την περίπτωση της Θεσσαλονίκης) ως κρίσιμες υποδομές που επηρεάζουν μεν το σύστημα των επιβατικών μετακινήσεων και της κυκλοφορίας (ΣΑΣΘ, 2007), αλλά δεν συμμετέχουν με εκπαιρασμένες χωρικές πολιτικές στην αναδιάταξη των προτύπων μετακίνησης και των προτύπων αστικής οργάνωσης. Από την άλλη μεριά, στο επίπεδο του πολεοδομικού σχεδιασμού, αν και σε όλα τα βασικά θεσμικά κείμενα υιοθετούνται οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης (όπως για παράδειγμα στον ίδιο τον πολεοδομικό νόμο 2508/1997), δεν έχουν εξειδικευθεί με συγκεκριμένες πολιτικές, ενώ η ίδια η πρακτική του σχεδιασμού της τελευταίας δεκαετίας, όπως εκφράστηκε κατά κύριο λόγο μέσω της σύνταξης και έγκρισης των πρόσφατων Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων, αποκλίνει ριζικά από τις αρχές αυτές με την υιοθέτηση προτύπων πολύ μεγάλων οικιστικών επεκτάσεων, πολύ χαμηλών πυκνοτήτων, ενός χαλαρού πλαισίου χρήσεων γης και δόμησης στον μη πολεοδομημένο χώρο κ.λπ.

Στο περισσότερο εξειδικευμένο θεσμικό επίπεδο θα μπορούσε να ισχυριστεί κανείς ότι η συσχέτιση δημόσιων μεταφορών και πολεοδομικού σχεδιασμού επιχειρήθηκε με τη θεσμοθέτηση των ονομαζόμενων **Ζωνών Ελεγχόμενης Ανάπτυξης** (ΖΕΑ, άρθρο 99 παρ. 2 ν. 1892/1990 και άρθρο 7 παρ. 1 ν. 2052/1992) οι οποίες ορίστηκαν ως εξής: "*Σε εντός ή εκτός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου περιοχές εφόσον απαιτείται από πολεοδομικές ή κυκλοφοριακές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας (σταθμοί τρένου, μετρό, κυκλοφοριακοί κόμβοι και αρτηρίες, μεγάλοι χώροι στάθμευσης, βιομηχανικά και βιοτεχνικά πάρκα κ.λπ.), μπορεί με π.δ/γμα ..., να καθορίζονται Ζώνες Ελεγχόμενης Ανάπτυξης (Ζ.Ε.Α)*". Ωστόσο, μια προσεκτική μελέτη αυτών των διατάξεων, αλλά κυρίως η εμπειρία από την εφαρμογή τους, δείχνουν ότι ο σκοπός των ΖΕΑ δεν είναι καθόλου καθαρός, καθώς ούτε γίνεται κάποια ευθεία αναφορά στο σκοπό αυτό ούτε προκύπτει από κάποιο άλλο επίσημο κείμενο ποιές ακριβώς είναι οι επιδιώξεις αυτού του θεσμού και ποια πολιτική υιοθετεί. Στις σχετικές διατάξεις αναφέρεται γενικά ότι, με τον χαρακτηρισμό μιας περιοχής ως ΖΕΑ, δίνεται η δυνατότητα τροποποίησης του εγκεκριμένου σχεδίου και καθορισμού χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης και οποιαδήποτε άλλων πολεοδομικών ρυθμίσεων "*για την εξασφάλιση του ελέγχου της περιοχής*". Επιπλέον, στις ΖΕΑ που καθορίζονται

ειδικότερα κοντά σε μεγάλα συγκοινωνιακά έργα (ανάμεσα στα οποία περιλαμβάνεται και το μετρό) δίνεται η δυνατότητα αναγκαστικής απαλλοτρίωσης, *"λόγω δημόσιας ωφέλειας, των ακινήτων που εμπίπτουν στις ΖΕΑ, για τη δημιουργία ειδικών έργων και εγκαταστάσεων τα οποία απαιτούνται για την καλύτερη και αποδοτικότερη εκμετάλλευση και λειτουργία των συγκοινωνιακών αυτών έργων και την επίτευξη των σκοπών που επιδιώκονται με αυτά.."*. Από την προσεκτική μελέτη των παραπάνω προκύπτει ότι, ουσιαστικά, ο κύριος σκοπός των ΖΕΑ είναι η ρύθμιση, από τη μια μεριά, των ζητημάτων αναγκαστικής απαλλοτρίωσης και, από την άλλη μεριά, της περιβάλλουσας περιοχής από τις κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις του μεταφορικού έργου.

Μόνον με αυτή την τελευταία έννοια, εξάλλου, δηλαδή της ρύθμισης της περιβάλλουσας περιοχής από τις επιπτώσεις του έργου, χειρίστηκε τις περιπτώσεις σχεδιασμού ΖΕΑ σε σταθμούς μετρό το Συμβούλιο της Επικρατείας τόσο στην Αθήνα (Πρακτικό Συνεδρίασης με αρ.225/2000) όσο και στη Θεσσαλονίκη (Πρακτικό Συνεδρίασης με αρ. 240/2009). Η τελευταία απόφαση (Πρακτικό Συνεδρίασης με αρ. 240/2009), για παράδειγμα, αφορούσε την απόρριψη της έγκρισης καθορισμού ΖΕΑ στην περιοχή Μίκρας του Δήμου Καλαμαριάς και την παράλληλη τροποποίηση του εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου. Ανεξάρτητα από τους λόγους και τη νομική ορθότητα της απόρριψης αυτής, είναι ενδιαφέρον να επισημανθεί το σκεπτικό της απόφασης για το σκοπό των ΖΕΑ, με το οποίο αναμφίβολα ερμηνεύεται η πρόθεση του νομοθέτη και συνεπώς η συγκεκριμένη πολιτική για τις ΖΕΑ: *"Ειδικότερα απαιτείται κατά την ορθή έννοια των ανωτέρω διατάξεων του ν. 1892/90, επανασχεδιασμός του αστικού χώρου κατόπιν μελέτης από την οποία θα προκύψουν οι πολεοδομικές ρυθμίσεις που απαιτούνται για να διαφυλαχθεί η φυσιογνωμία και ο χαρακτήρας της εν λόγω περιοχής και αν αντιμετωπισθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις στη ζωή της πόλης και των κατοίκων. Η μελέτη αυτή πρέπει να περιλαμβάνει όλα τα θέματα που σχετίζονται με τις περιοχές όπου κατασκευάζονται οι σταθμοί του μετρό, κυρίως δε να αντιμετωπίζει τον καθορισμό κατάλληλων χρήσεων γης, όρων και περιορισμών δόμησης, καθώς και τις απαιτούμενες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, ως και αναπλάσεις περιοχών ώστε να προσδιοριστεί εκ των προτέρων ο ενδεδειγμένος πολεοδομικός χαρακτήρας της περιοχής και να ελεγχθεί το είδος και το μέγεθος αναπτύξεώς της με στόχο να μην επέλθει επιδείνωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων και επιβάρυνση των λειτουργικών της πόλης"*. Η ίδια απόφαση εξειδικεύει περαιτέρω την προσέγγιση αυτή ως εξής: *"Για την ... ΖΕΑ εκπονείται εν συνεχεία μελέτη χρήσεων γης, πολεοδομικής οργάνωσης κ.λπ..... από τα πορίσματα της οποίας θα προκύψουν τα ενδεδειγμένα μέτρα και οι πολεοδομικές ρυθμίσεις που απαιτούνται για τον έλεγχο της περιοχής και θα αντισταθμίσουν την επιβάρυνσή της από τον καθορισμό της χρήσεως του σταθμού του μετρό (...). Τα μέτρα αυτά δύναται να είναι η επιβολή ηπιότερων και σε κατάλληλες ποσοτώσεις επαγγελμα-*

τικών χρήσεων, μείωση των όρων δομήσεως, δημιουργία κοινοχρήστων χώρων και πεζοδρόμων, αναπλάσεις περιοχών κ.λπ. Προκειμένου δε περί κατασκευής σταθμών μετεπιβίβασης κοντά σε σταθμούς του μετρό, η ανάγκη ύπαρξης σε αυτούς χώρων στάθμευσης ΙΧ αυτοκινήτων, καθώς και η δυνατότητα συνδυασμού αυτών με γραφεία και καταστήματα πρέπει να προκύπτει από την ανωτέρω μελέτη εν σχέση προς τις χρήσεις και ανάγκες της περιοχής. Το αυτό ισχύει και για τον προσδιορισμό του μεγέθους και της δυναμικότητας των χώρων στάθμευσης και των γραφείων και καταστημάτων".

Γίνεται σαφές ότι, από πολεοδομική άποψη, το εργαλείο των ΖΕΑ αποσκοπεί στη βελτίωση του μικροπεριβάλλοντος που διαμορφώνεται ή αναμένεται να διαμορφωθεί από την κατασκευή ενός σταθμού μετρό ή των τερματικών σταθμών του και τη ρύθμιση των ουσιαστικά σημειακών και λειτουργικών χαρακτήρα επιπτώσεων που επέρχονται από τα συγκεκριμένα έργα και σε καμία περίπτωση δεν συνιστά μέτρο σύνδεσης της πολιτικής μεταφορών με τις χρήσεις γης και εν γένει την αστική ανάπτυξη.

Πέραν των παραπάνω πρέπει να επισημανθεί ότι οι μελέτες των μετρό ήταν αυστηρά τεχνικού χαρακτήρα και δεν συνοδεύτηκαν από κάποιου είδους χωροταξικής ή πολεοδομικής θεώρησης μιας τέτοιας παρέμβασης επιπέδου πόλης, με αποτέλεσμα να μην είναι γνωστό πως εντάσσονται επίσημα σε ένα τέτοιο πλαίσιο, ποιες είναι οι επιδιώξεις και τι αναμένεται να επέλθει στο επίπεδο της αστικής ανάπτυξης.

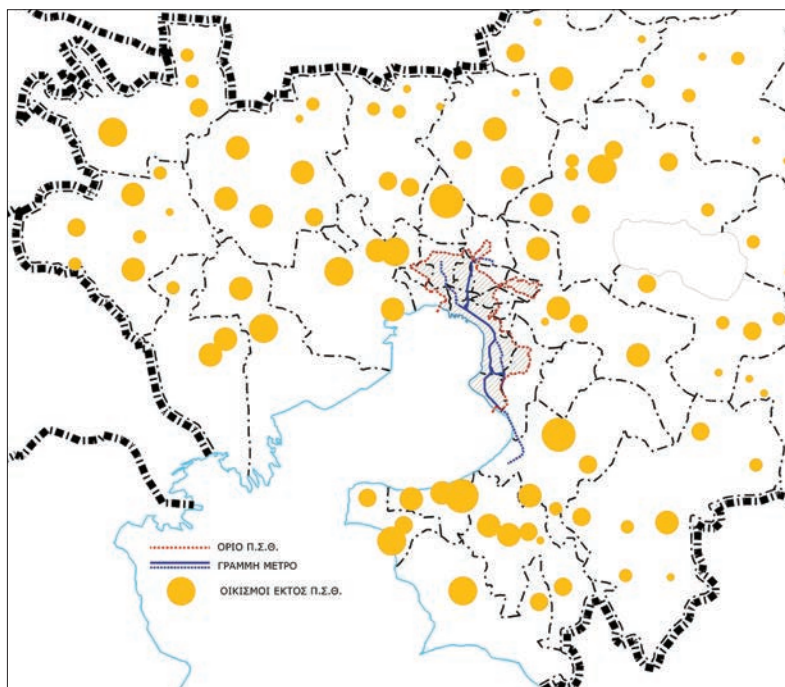
3. Η ΧΩΡΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΑΠΟ ΤΗ ΣΚΟΠΙΑ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ

3.1. Το βασικό προφίλ της χωρικής δομής της Θεσσαλονίκης

Η Θεσσαλονίκη με σημερινό πληθυσμό περισσότερο από 1 εκατ. κατοίκους αντιπροσωπεύει το 1/10 του πληθυσμού της χώρας και περισσότερο από το μισό του πληθυσμού της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας που συνιστά το περιφερειακό χωρικό σύστημα στο οποίο εντάσσεται. Η βασική χωρική δομή της πόλης αποτελείται από ένα συνεκτικό τμήμα πολύ υψηλών πυκνοτήτων, που θα έλεγε κανείς ότι γενικά ταυτίζεται με το Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ, όπως αυτό ορίζεται από το ν. 1561/1985 περί Ρυθμιστικού Σχεδίου) και από μια ευρύτερη, περιαστικού χαρακτήρα, ζώνη με προαστιακού τύπου οικισμούς (Σχήμα 1) και πολύ εκτεταμένη διάσπαρτη εκτός σχεδίου δόμηση. Η σύγχρονη ευρύτερη αστική περιοχή διαμορφώθηκε ουσιαστικά μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1990, περίοδο κατά την οποία μεγάλο μέρος των εκτός ΠΣΘ περιοχών της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης (ΕΠΘ, όπως αυτή ορίζεται από το ν. 1561/85), όπως και τμήματα του λοιπού νομού Θεσσαλονίκης, απέκτησαν χαρακτηριστικά ταχύτητα αναπτυσσόμενων περιοχών με αστικού και προαστιακού τύπου ανάπτυξη. Αυτή η πρόσφατη χωρική δομή

της Θεσσαλονίκης είναι αποτέλεσμα, από τη μια μεριά, της ανάπτυξης των εκτός της πόλης οικισμών και, από την άλλη μεριά, της αστικής διάχυσης με τη μορφή της διάσπαρτης εκτός σχεδίου δόμησης όλων των αστικών λειτουργιών, όπως η κατοικία, το εμπόριο, οι υπηρεσίες και εν γένει οι παντός είδους επιχειρηματικές δραστηριότητες. Ιδιαίτερα έντονη ήταν η ανάπτυξη στο νοτιοανατολικό τμήμα της ΕΠΘ, με τη δημιουργία εξαιρετικά σημαντικών από την άποψη της χωρικής δομής συγκεντρώσεων αλλά και διαχύσεων στο χώρο αυτό, χωρίς όμως να υστερεί η ανάπτυξη και σε σημαντικά τμήματα της βόρειας ζώνης, ιδιαίτερα των προαστιακού τύπου οικισμών και της διάσπαρτης εκτός σχεδίου κατοικίας. Αν και δεν υπάρχουν μελέτες που να έχουν καθορίσει με συγκεκριμένη μεθοδολογία τη σύγχρονη προαστιακή περιοχή της Θεσσαλονίκης, χωρίς αμφιβολία οι τάσεις πληθυσμιακής εξέλιξης και οικοδομικής δραστηριότητας της εικοσαετίας 1991-2011 (Γιαννακού 2012) σε συνδυασμό με δεδομένα μετακινήσεων (Αρβανιτίδης και Δωρής 2011) δείχνουν ότι αυτή η περιοχή επεκτείνεται πέραν των ορίων της ΕΠΘ σε σημαντικά τμήματα της υπόλοιπης Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης.

Σχήμα 1. Το Π.Σ.Θ. και οι προαστιακοί οικισμοί που το περιβάλλουν



Πηγή: ίδια επεξεργασία

Το 1991, δηλαδή λίγο πριν την επέκταση του φαινομένου της προαστιοποίησης και της εξωαστικής διάχυτης ανάπτυξης, ο πληθυσμός της συνεκτικής περιοχής του ΠΣΘ (περιοχή από την οποία αφαιρέθηκε το Πανόραμα που αναπτύσσεται σε κάποια απόσταση από τη συνεχόμενη αστική περιοχή) αντιπροσώπευε το 80% του πληθυσμού της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης, ένας δείκτης που καταγράφει τη βαρύτητα της συνεκτικής περιοχής της πόλης. Το 2001 αυτή η συμμετοχή μειώθηκε στο 76%, ενώ το 2011 φαίνεται ακόμα πιο μειωμένη και έφθασε στο 70%, μια μείωση που συντελέστηκε με ρυθμούς μεγαλύτερους από αυτούς της δεκαετίας του 1990 (Πίνακας 1). Κατά τη δεκαετία 1991-01, η Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης είχε παρουσιάσει υψηλούς ρυθμούς αύξησης (11,6% συνολικά ή 1,1% ετησίως) με δείκτες αρκετά υψηλότερους σε σχέση με το μέσο όρο της χώρας (6,7% συνολικά). Την περίοδο αυτή, όλη η εκτός ΠΣΘ περιοχή της ΕΠΘ αυξανόταν με ετήσιο ρυθμό 3,5% και το σύνολο της εκτός ΠΣΘ Περιφερειακής Ενότητας με ετήσιο ρυθμό 2,8%, ενώ ο ετήσιος ρυθμός αύξησης του ΠΣΘ ήταν 0,7%, πολύ χαμηλότερος μεν από αυτόν της περιαστικής περιοχής, όμως όχι ασήμαντος αν ληφθεί υπόψη το μέγεθος του ΠΣΘ και τη βαρύτητά του στην ΕΠΘ και στην Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης.

Πίνακας 1. Κατανομή του πληθυσμού και πληθυσμιακή εξέλιξη ανά ζώνη της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης

Ζώνες Ανάλυσης	Μόνιμος Πληθυσμός			Μεταβολή (%)			
	1991	2001	2011	1991-01		2001-11	
				Συνολική	Μέση ετήσια	Συνολική	Μέση ετήσια
ΠΣΘ (πλην Πανοράματος) *	783.151	836.820	800.111	6,9	0,7	-4,4	-0,4
Λοιπή ΠΕ Θεσ/νίκης	187.916	247.181	304.349	31,5	2,8	23,1	2,1
Σύνολο ΠΕ Θεσ/νίκης	971.067	1.084.001	1.104.460	11,6	1,1	1,9	0,2
ΠΣΘ/ΠΕ Θεσ/νίκης	80%	76%	70%	-4,8	-0,5	-7,3	-0,8

Πηγή: ΕΣΥΕ, Μόνιμος Πληθυσμός 1991 και 2001, ΕΛΣΤΑΤ, Μόνιμος Πληθυσμός 2011 (προσωρινά αποτελέσματα)

* Για το 2011 ο πληθυσμός του Πανοράματος αφαιρέθηκε με εκτίμηση, καθώς δεν περιλαμβάνεται στα δημοσιευμένα προσωρινά αποτελέσματα

Από τα προσωρινά αποτελέσματα της απογραφής πληθυσμού του 2011, καταγράφεται η ένταση του φαινομένου της εξόδου των νοικοκυριών προς τους προαστιακούς οικισμούς με ελαφρά μικρότερους μεν ετήσιους ρυθμούς, αλλά σημαντικούς από την άποψη των απόλυτων μεγεθών, καθώς για πρώτη φορά η ζώνη αυτή καταλαμβάνει πλέον το 30% του πληθυσμού του νομού. Επισημαίνεται εδώ ότι τη δεκαετία του 2000 η Περιφερειακή Ενότητα Θεσσαλονίκης παρουσίασε μια μέση αύξηση μόλις 1,9%, ποσοστό ελαφρά υψηλότερο από το μέσο χώρας (1,3%). Λαμβάνοντας υπόψη αυτή την πληθυσμιακή στασιμότητα

σε επίπεδο νομού (και χώρας), η αύξηση του ποσοστού του πληθυσμού που διαμένει σε προαστιακές περιοχές έχει μια ιδιαίτερη σημασία.

Παρά τις παραπάνω τάσεις και λαμβάνοντας υπόψη ότι αυτές συνέβησαν στην περίοδο όχι μόνον των υψηλών ρυθμών μεγέθυνσης, αλλά κυρίως της έκρηξης του τομέα των ακινήτων στις περιαστικές ειδικότερα ζώνες, το ποσοστό του πληθυσμού που διαμένει στη συνεκτική περιοχή εξακολούθησε να είναι υψηλό, με δεδομένο μάλιστα ότι αυτή η περιοχή αναπτύσσεται σε μια έκταση μόλις 55.000 στρεμμάτων, ενώ οι αποστάσεις από το κέντρο και επί του οδικού δικτύου είναι της τάξης μόλις 7-9 χλμ. Επιπλέον, το πιο κρίσιμο από την άποψη του σχεδιασμού χαρακτηριστικό είναι ότι πρόκειται για μια πλήρως πολεοδομημένη περιοχή.

Εκτός από την κατανομή του πληθυσμού έχει ιδιαίτερη σημασία η χωροταξία της αστικής οικονομίας, η οποία όπως ήδη αναφέρθηκε διήλθε μεγάλες αλλαγές από τις αρχές της δεκαετίας του '90 και μετά. Η βιομηχανία και όλες οι συναφείς με αυτήν δραστηριότητες χονδρεμπορίου και μεταφορών συγκεντρώνονταν από παλιά και εξακολουθούν να συγκεντρώνονται κατά το μεγαλύτερο μέρος τους στο δυτικό τμήμα της πόλης –τμήμα με πολύ καλή εξυπηρέτηση από σιδηροδρομική υποδομή και όπου λειτουργούν κάποιου τύπου προαστιακές γραμμές. Ωστόσο, οι λειτουργίες που διαμόρφωσαν μεγάλο μέρος του σύγχρονου προφίλ της διάχυτης πόλης είναι το εμπόριο και οι υπηρεσίες. Το παραδοσιακό μητροπολιτικό κέντρο συγκεντρώνει, βεβαίως, όλες τις βασικές επιχειρήσεις και αλυσίδες καταστημάτων, όπως και δραστηριότητες αναψυχής και τουρισμού και έναν σημαντικό αριθμό υπηρεσιών. Όμως, σε όλους αυτούς τους κλάδους παρατηρήθηκε μεγάλη έξοδος υφιστάμενων επιχειρήσεων από το κέντρο και εν γένει τις εσωτερικές περιοχές, καθώς και εγκατάσταση νέων, εκτός πόλης είτε σε συγκεκριμένες νέες συγκεντρώσεις (π.χ. εμπορικά κέντρα) ή απολύτως διάσπαρτες. Άλλες νεότερες λειτουργίες όπως παραγωγικές υπηρεσίες, ερευνητικά κέντρα, ιδιωτικά αλλά και δημόσια εκπαιδευτήρια, ιδιωτικά νοσοκομεία και ιδιωτικές και δημόσιες υπηρεσίες εγκαταστάθηκαν ιδιαίτερα στη νοτιοανατολική περιαστική ζώνη. Η δημιουργία των εκτός πόλης κέντρων και η εξάπλωση κάθε είδους δραστηριοτήτων παραδοσιακά εμφανίζει μεγαλύτερη ένταση σε γραμμική μορφή (με σημαντικές διαφοροποιήσεις και αλλαγές) κατά μήκος των βασικών αρτηριών εισόδου-εξόδου της πόλης (Γιαννακού και Καυκαλάς, 1999).

Από την άποψη της χωρικής διάρθρωσης, συνεπώς, το βασικό χαρακτηριστικό είναι ο μετασχηματισμός της πόλης από μια τυπικά γραμμική συνεκτική πόλη στην οποία τα φυσικά εμπόδια είχαν διαμορφώσει και το περίγραμμα του αστικού ιστού, σε μια διάχυτη πόλη με τοπικές συγκεντρώσεις σε όλους τους πρώην περιφερειακούς οικισμούς, αλλά και με τη χαρακτηριστική διάχυτη δόμηση στις εκτός σχεδίου περιοχές. Στην πρώτη περίπτωση, η πόλη ήταν εξαρτημένη από τις οδικές μεταφορές, αλλά με πολύ κρίσιμο το ρόλο

του αστικού λεωφορείου που είχε να διανύσει πολύ μικρότερου μήκους διαδρομές. Στη δεύτερη περίπτωση, συνολικά η λειτουργία της προαστιακής και διάχυτης ανάπτυξης εξαρτάται από το ΙΧ και ένα πυκνό, ακανόνιστο και συνήθως ανολοκλήρωτο (παραμένοντα στην παλιά αγροτική του μορφή) οδικό δίκτυο.

3.2. Μετρό και μορφή αστικής ανάπτυξης

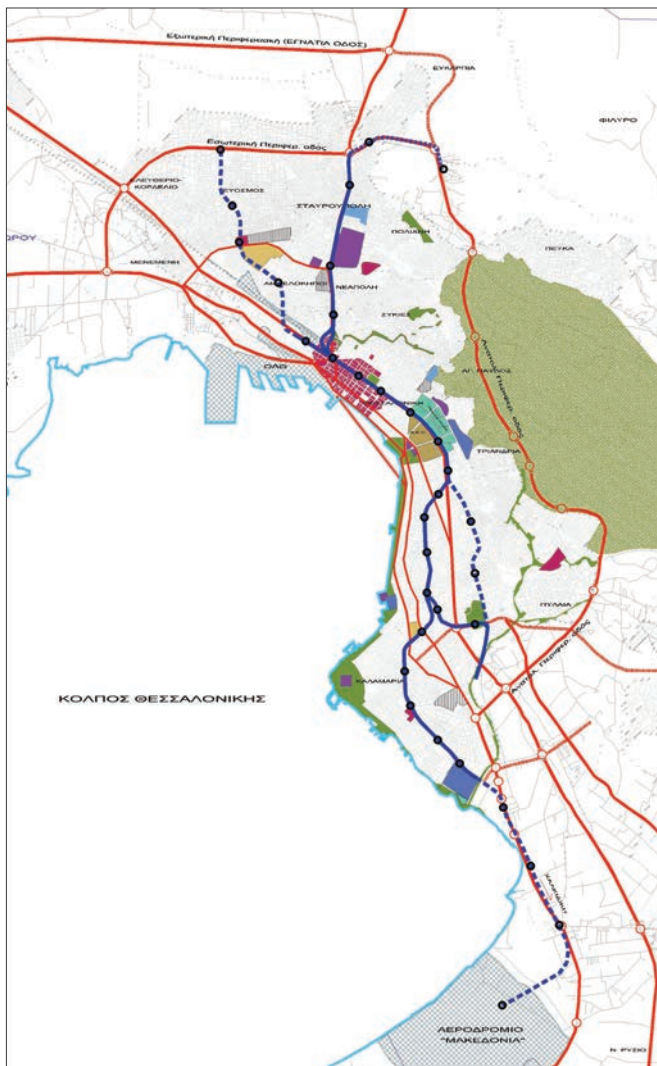
Η βασική γραμμή του υπό κατασκευή μετρό Θεσσαλονίκης, η οποία άρχισε να κατασκευάζεται το 2006¹, εκτείνεται από το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό (ΝΣΣ) μέχρι τη Νέα Ελβετία (περιοχή Χαριλάου, στο νοτιοανατολικό τμήμα του ΠΣΘ) και έχει μήκος 9,6 χλμ., καλύπτοντας έτσι μια πολύ μικρή απόσταση σε σχέση με το σύνολο της ΕΠΘ (Σχήμα 2). Βέβαια, σταδιακά στο σχεδιασμό του μετρό ενσωματώθηκαν διάφορες προτάσεις επέκτασης διαμορφώνοντας έτσι, στο επίπεδο ενός γενικού σχεδιασμού όδευσης, ένα δίκτυο συνολικού μήκους 33 χλμ. εντός του ΠΣΘ (Σχήμα 2). Εκτός της βασικής γραμμής των 9,6 χλμ. στο στάδιο ανάθεσης του έργου είναι η γραμμή προς Καλαμαριά και σε στάδιο έναρξης των μελετών η γραμμή προς Σταυρούπολη και Ευκαρπία. Η βασική γραμμή του μετρό που είναι υπό κατασκευή, μαζί με την επέκταση προς Καλαμαριά (της οποίας η έναρξη κατασκευής αναμένεται στο άμεσο μέλλον), καλύπτουν μέρος του συνεκτικού ΠΣΘ και πιο συγκεκριμένα την εσωτερική κεντρική περιοχή, καθώς και το νότιο ΠΣΘ, μια ζώνη μικρή σε έκταση, αλλά χωρίς αμφιβολία με μεγάλο πληθυσμό. Αυτό το τμήμα ουσιαστικά καλύπτει ένα ποσοστό της τάξης του 55-60% του πληθυσμού του ΠΣΘ, και περίπου 45-50% του ευρύτερου αστικού συστήματος.

Εξεταζόμενο από τη σκοπιά του ΠΣΘ, το μετρό διασχίζει όλη την κεντρική περιοχή, στην οποία συμπεριλαμβάνεται και το ιστορικό κέντρο της πόλης, και εξυπηρετεί σχεδόν άμεσα πολύ κρίσιμες αστικές λειτουργίες που είναι εγκατεστημένες σε αυτή τη ζώνη, όπως είναι τα δύο Πανεπιστήμια της πόλης (ΑΠΘ και Πανεπιστήμιο Μακεδονίας), μεγάλα νοσοκομεία (ΑΧΕΠΑ, Ιπποκράτειο) κ.λπ. Λαμβάνοντας υπόψη τη δυνατότητα ανάπτυξης του προαστιακού δικτύου (Γιαννακού και Νάτσινας, 2010), το μετρό έχει τη δυνατότητα άμεσης σύνδεσης μέσω αυτού του δικτύου με τη Βιομηχανική Περιοχή Θεσσαλονίκης, ίσως το πιο σημαντικό από την άποψη της συγκέντρωσης απασχόλησης τόπο της Θεσσαλονίκης μετά το ιστορικό κέντρο της πόλης, όπως και με το γειτνιάζον ΤΕΙ Θεσσαλονίκης. Άμεση μπορεί να γίνει και η σύνδεση με το λιμάνι, ακριβώς επειδή το τελευταίο έχει δυνατότητα σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης. Αντιθέτως, ένα από τα κρίσιμα ζητήματα είναι η σύνδεση με το αεροδρόμιο, το οποίο είναι χωροθετημένο στη νότια περιαστική ζώνη σε σχετικά μικρή απόσταση από το συνεκτικό τμήμα της πόλης, ζήτημα που παραμένει ακόμα ανοικτό,

¹ Μια ανασκόπηση για το ιστορικό της κατασκευής του μετρό περιλαμβάνεται στο Θεολόγου και Κωνσταντινίδη (2010).

παρά την πρόθεση για μια τέτοια σύνδεση που αποτυπώνεται στο σχέδιο όδευσης μελλοντικών γραμμών ή συνδέσεων του μετρό στο σχετικό δημοσιευμένο διάγραμμα της Αττικό Μετρό Α.Ε. Σύμφωνα με αυτό, η επέκταση προς το αεροδρόμιο "Μακεδονία" θα έχει μήκος 5,5 χλμ., ενώ η χάραξή της ενδεχομένως να είναι επίγεια ή ακόμα και εναέρια (monorail)².

Σχήμα 2. Το ΠΣΘ και η όδευση του μετρό Θεσσαλονίκης

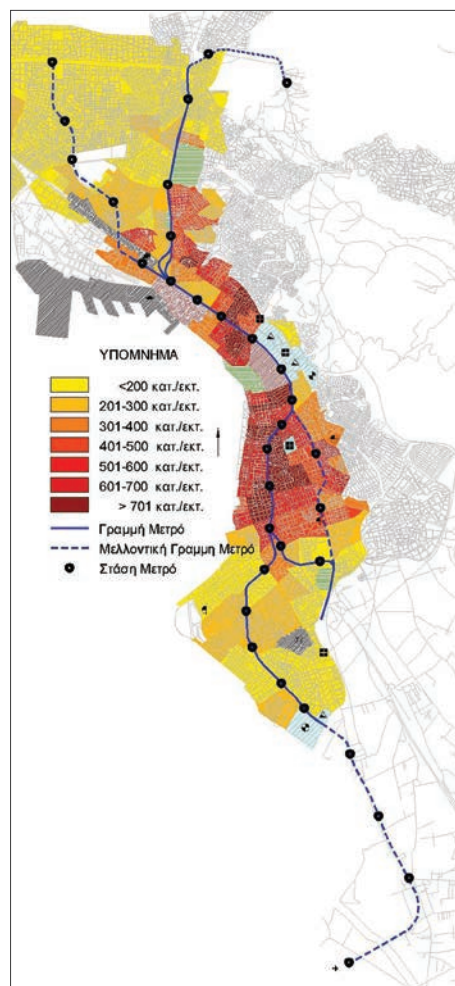


Πηγή: ίδια επεξεργασία

² Στοιχεία της επίσημης ιστοσελίδας της Αττικό Μετρο Α.Ε., www.ametro.gr (πρόσβαση 30/12/2012).

Από την άποψη της πυκνότητας δόμησης του συνεκτικού τμήματος, είναι ενδιαφέρον να δει κανείς ότι το μετρό διέρχεται από τις πλέον πυκνοδομημένες περιοχές της πόλης. Οι θεσμοθετημένες μεικτές πυκνότητες των Πολεοδομικών Ενοτήτων στη ζώνη διέλευσης του μετρό κυμαίνονται από 100-200 κατοίκους/ha, στα εξωτερικά τμήματα, μέχρι περισσότερο

Σχήμα 3. Θεσμοθετημένες μεικτές πυκνότητες των Πολεοδομικών Ενοτήτων της ζώνης διέλευσης του μετρό



Πηγή: ίδια επεξεργασία

από 700 κατ./ha στις εσωτερικές ζώνες του Δήμου Θεσσαλονίκης (Σχήμα 3). Ωστόσο και σε αυτά τα εξωτερικά τμήματα οι καθαρές πυκνότητες ξεπερνούν τους 200 κατ./ha. Στο Δήμο Καλαμαριάς, για παράδειγμα, το μετρό διέρχεται από 10 Πολεοδομικές Ενοότητες, στις 8 από τις οποίες η θεσμοθετημένη καθαρή πυκνότητα κυμαίνεται από 420 μέχρι 565 κατ./ha και μόνον στις 2 είναι της τάξης των 220-275 κατ./Ha (Δήμος Καλαμαριάς, 2010). Το σύνολο της περιοχής διέλευσης, εκτός από τις πολύ υψηλές πυκνότητες, χαρακτηρίζεται ταυτόχρονα από μίξη χρήσεων ιδιαίτερα κατά μήκος όλων των οδικών αξόνων με το χαρακτήρα του υπερτοπικού και του κύριου τοπικού δικτύου, ένα πρότυπο που από την άποψη της διαχείρισης των μεταφορών θεωρείται ιδιαίτερα θετικό. Παράλληλα, η συνεκτική περιοχή της πόλης συγκεντρώνει ένα μίγμα κοινωνικών ομάδων: η κεντρική περιοχή συγκεντρώνει ένα μεγάλο μίγμα διαφόρων κατηγοριών νοικοκυριών, όλων των εισοδημάτων και μεγεθών, μεταναστών και βεβαίως πάρα πολλούς φοιτητές. Οι δυτικές και βορειοδυτικές γειτονίες συγκεντρώνουν μικρομεσαία και χαμηλά εισοδήματα με σημαντικό το ποσοστό των οικονομικών μεταναστών, ενώ οι νότιες και νοτιοανατολικές περιοχές αποτελούν κατά κανόνα περιοχές μεσαίων και υψηλότερων εισοδημάτων, αλλά και με σημαντικά ποσοστά περισσότερο ηλικιωμένων νοικοκυριών.

Σχήμα 4. Η γραμμή του μετρό στη γραμμική/συνεκτική πόλη και στη διάχυτη πόλη



Πηγή: εικόνες Google Earth και ίδια επεξεργασία

Αν και σε γενικές γραμμές το μετρό φαίνεται να συναρθρώνεται θετικά με τη συνεκτική πόλη, δεν ισχύει το ίδιο στη σχέση του με τη διάχυτη πόλη που αποτελεί το κρίσιμο σύγχρονο χαρακτηριστικό της αστικής δομής (Σχήμα 4). Το ζήτημα αυτό δεν έχει καν τεθεί μέχρι σήμερα από το σχεδιασμό και την προώθηση της κατασκευής του έργου. Αυτή η διάχυση κατοικιών και άλλων αστικών χρήσεων (εμπορικά κέντρα, βιομηχανία, παραγωγικές υπηρεσίες, βιομηχανικές-βιοτεχνικές εγκαταστάσεις, αναψυχή, εκπαίδευση κ.λπ.) θέτει σοβαρά προβλήματα στο σχεδιασμό των δημοσίων μεταφορών, πολύ δε περισσότερο των σιδηροδρομικών μεταφορών, ενός μέσου που από το χαρακτήρα του δεν μπορεί να ακολουθήσει εύκολα τη διασπορά των αστικών χρήσεων και συνεπώς προορισμών. Έτσι σε οποιαδήποτε περίπτωση το ζήτημα της σύνδεσης πολιτικών πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού παράλληλα με τη δημιουργία ενός καλά διασυνδεδεμένου διατρο-

πικού συστήματος αστικών συγκοινωνιών αναδεικνύεται εκ των πραγμάτων κεντρικό για την πόλη ώστε να καταστεί αποδοτικότερη μια πολύ μεγάλου μεγέθους δημόσια επένδυση και να αναζητηθεί η μεγαλύτερη δυνατή αλλαγή της δομής των μετακινήσεων προς τις δημόσιες μεταφορές. Σε οποιαδήποτε περίπτωση, καθώς πρόκειται για ένα έργο τεράστιου προϋπολογισμού (προϋπολογισμός βασικής γραμμής και επέκτασης προς Καλαμαριά 1,7 δις ευρώ και του συνόλου των 33 χλμ. 3,5 δις ευρώ³) είναι απολύτως κρίσιμο για την πόλη να αναζητηθούν μέσα από το σχεδιασμό οι απαραίτητες συνέργειες του έργου με μοντέλα και προσεγγίσεις της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

4. ΕΓΧΕΙΡΗΜΑΤΑ ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΜΕ ΤΟ ΜΕΤΡΟ ΚΑΙ ΚΡΙΣΙΜΑ ΕΜΠΟΔΙΑ

Η σύνδεση πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού είναι προφανώς ένα εμπειρικό ζήτημα που επιβάλλεται να αναζητηθεί στο πλαίσιο της συγκεκριμένης πρακτικής του σχεδιασμού και της εφαρμογής του. Παρακάτω παρουσιάζονται δύο παραδείγματα μελετών (των οποίων το συντονισμό είχε η γράφουσα) στα οποία επιχειρήθηκε η σύνδεση πολεοδομικού σχεδιασμού και μετρό. Το πρώτο παράδειγμα αφορά μια μελέτη αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ), εκείνο δηλαδή το επίπεδο του χωρικού σχεδιασμού που καλύπτει ουσιαστικά το πλαίσιο στρατηγικής για το σύνολο ενός δήμου και διαμορφώνει τις κατευθυντήριες και εν γένει δεσμευτικού χαρακτήρα αποφάσεις χωρικής πολιτικής. Το δεύτερο παράδειγμα αφορά μια Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης, δηλαδή το επίπεδο του λεπτομερειακού σχεδιασμού και της ρύθμισης της ανάπτυξης καθώς και της ενεργού και προωθητικής επέμβασης σε συγκεκριμένα τμήματα ή γήπεδα της πόλης. Στα παραδείγματα αυτά παρουσιάζεται η κεντρική ιδέα του ανασχεδιασμού και της σύνδεσης του υπό κατασκευή μετρό με τις χρήσεις γης και την πολεοδομική λειτουργία και φυσιογνωμία. Παράλληλα, εκτίθενται τα βασικά προβλήματα που αναδείχθηκαν στην προώθηση αυτών των επιλογών και τα οποία αναδεικνύουν πλευρές των χρόνιων ελλειμμάτων του σχεδιασμού στην Ελλάδα ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τον προωθητικό του χαρακτήρα.

4.1. Ενσωμάτωση του μετρό στη Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ Δήμου Καλαμαριάς

Το μετρό διασχίζει την Καλαμαριά με μια γραμμή 4,8 χλμ., από το βόρειο όριο με τον Δήμο Θεσσαλονίκης μέχρι την περιοχή του αθλητικού κέντρου Μίκρας, μέσω των οδών Μητρ. Κυδωνιών και Πόντου. Εντός των ορίων του Δήμου Καλαμαριάς προβλέπεται να κατασκευαστούν πέντε σταθμοί, ένας στη διασταύρωση Μητρ. Κυδωνιών με Βασ. Όλγας

³ Εφημερίδα *Ημερησία*, 05.03.2012.

(περιοχή εισόδου στο Δήμου) και όλοι οι υπόλοιποι επί της οδού Πόντου. Η οδός Πόντου συνιστά έναν άξονα που διασχίζει εσωτερικά το σύνολο της οικιστικής περιοχής, η οποία διαμορφώθηκε σε διάστημα περίπου 30 χρόνων σε μια καθαρή περιοχή κατοικίας μεσαιών εν γένει εισοδηματικών στρωμάτων. Η οδός Πόντου, μεγάλο τμήμα της οποίας δεν έχει διανοιχθεί ακόμα, είναι ενταγμένη με Απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ στο ονομαζόμενο Βασικό Οδικό Δίκτυο της πόλης (ΦΕΚ 561Δ' 12-10-90), ενώ από τη Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη Θεσσαλονίκης που εκπονήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 2000 προβλέπεται ως "προτεινόμενη κύρια αρτηρία". Ο τελευταίος σταθμός του μετρό βρίσκεται επί της Πόντου στην περιοχή του αθλητικού κέντρου Μίκρας, όπου προβλέπεται, επίσης, να κατασκευαστεί και αμαξοστάσιο του μετρό.

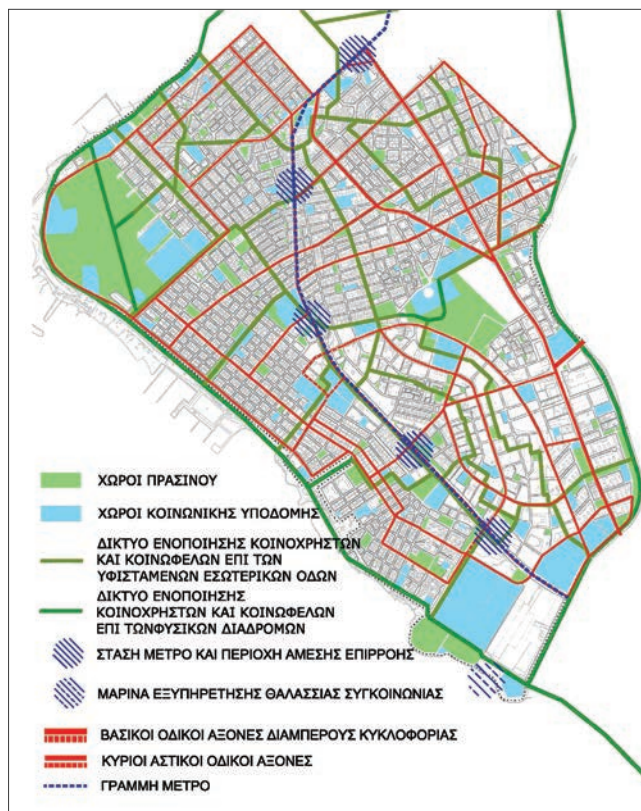
Η Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ Καλαμαριάς (Δήμος Καλαμαριάς, 2010) που εκπονήθηκε στο διάστημα 2009-11, έκρινε ότι είναι απαραίτητη η αναθεώρηση ορισμένων βασικών στρατηγικών σχεδιασμού δίνοντας έμφαση στις δημόσιες μεταφορές και ειδικότερα στο μετρό που φαίνεται να εξυπηρετεί το σύνολο της οικιστικής περιοχής του Δήμου. Αυτές οι στρατηγικές μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις άξονες, την ανασύνταξη του συγκοινωνιακού σχεδιασμού με έμφαση στα δημόσια μέσα και τις συνδυασμένες αστικές μεταφορές, την ένταση και σύνδεση του ελεύθερου και δημόσιου ανοικτού χώρου και την αναθεώρηση του σχεδιασμού των χρήσεων γης.

Ως προς τον πρώτο άξονα, ο προτεινόμενος σχεδιασμός αποσκοπεί στη μείωση των διερχόμενων μέσω της οικιστικής περιοχής μετακινήσεων με την αύξηση της χρήσης των δημοσίων μεταφορών και με το μετρό ως το κύριο μέσο. Με αυτή την αρχή σχεδιασμού ιεραρχείται εκ νέου το οδικό δίκτυο του Δήμου με την κατάργηση της διαμπερούς λειτουργίας της οδού Πόντου στο μεγαλύτερο μέρος της, έτσι ώστε να υποβοηθείται η αποτροπή της χρήσης του ΙΧ, να μην διαμορφώνονται συνθήκες νέων διαμπερών μετακινήσεων επιβατικών ιδιωτικών οχημάτων μέσω της οικιστικής περιοχής και να μην λειτουργεί ένας οδικός άξονας ανταγωνιστικά ως προς το δημόσιο μέσο μεταφοράς. Ο τελευταίος σταθμός του μετρό, προτείνεται ήδη από την Αττικό Μετρό Α.Ε. να λειτουργήσει ως σταθμός μετεπιβίβασης από τα λεωφορεία και ΙΧ (με πρόβλεψη αντίστοιχων χώρων στάθμευσης), σχεδιασμός για τον οποίο έχει προχωρήσει σχετική τροποποίηση του σχεδίου πόλης. Στη Μελέτη Αναθεώρησης του ΓΠΣ αυτός ο σταθμός προτείνεται να σχεδιαστεί ως σταθμός μετεπιβίβασης πολλαπλών μέσων μεταφοράς, δηλαδή του ΙΧ, του λεωφορείου, καθώς της θαλάσσιας συγκοινωνίας. Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται να συμπεριληφθεί στο ΓΠΣ πρόταση για τη δημιουργία λιμενίσκου εξυπηρέτησης της θαλάσσιας συγκοινωνίας στην περιοχή της Μίκρας, σε άμεση γειτνίαση με τον προαναφερόμενο σταθμό του μετρό, συνδέοντας έτσι το ΠΣΘ με τα νότια προάστια της πόλης με δημόσιο μέσο μεταφοράς.

Ο δεύτερος άξονας αφορά στο σχεδιασμό ενός δικτύου "πράσινων διαδρόμων" και ήπιων μετακινήσεων με την αξιοποίηση του υφιστάμενου οδικού δικτύου και με ενίσχυση

σε αυτό του πρασίνου και της κίνησης πεζών-ποδηλάτων ή ακόμα και την πλήρη απόδοσή του σε αυτή τη χρήση (Σχήμα 5).

Σχήμα 5. Όδευση του μετρό και προτεινόμενη ιεράρχηση του οδικού δικτύου στην Καλαμαριά



Πηγή: Γιαννακού και Έππας (2011) και ίδια επεξεργασία

Το προτεινόμενο δίκτυο μπορεί να συνδέσει κοινωφελείς, κοινόχρηστες και άλλες κύριες χρήσεις της Καλαμαριάς και να προσφέρει βελτιωμένες συνθήκες για την κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων. Ο ακριβής προσδιορισμός και η διαμόρφωση των διαδρόμων του δικτύου μπορούν να προκύψουν από λεπτομερή μελέτη που θα εξετάσει τις δυνατότητες κάθε οδικού τμήματος να ενταχθεί στο δίκτυο αυτό, οι δε επεμβάσεις μπορούν να περιλαμβάνουν πλήρεις πεζοδρομήσεις, αύξηση του πλάτους των πεζοδρομίων, διαμόρφωση ποδηλατοδρόμων, τοποθέτηση κεντρικών νησίδων, ένταση του πρασίνου κ.λπ. Η οδός Πόντου εντάσσεται σε αυτό το δίκτυο με χαρακτηριστικά αστικής λεωφόρου που

παραλαμβάνει κατά πρώτο λόγο μετακινήσεις με εναλλακτικά μέσα μεταφοράς και περιορισμένη μόνο χρήση από ΙΧ. Το ποσοστό των δρόμων που μπορούν να ενταχθούν αρχικά σε αυτό το δίκτυο είναι της τάξης του 10%. Με τον τρόπο αυτό, δηλαδή την απόδοση μέρους του ίδιου του αποθέματος των δημοσίων χώρων, όπως είναι το οδικό δίκτυο, στην αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου, επιτυγχάνεται η αλλαγή του προτύπου θεώρησης του οδικού δικτύου από την τεχνική/συγκοινωνιακή διάσταση στην πολεοδομική διάσταση, ενώ έχει εκτιμηθεί ότι αν οι διαδρομές αυτές αποδοθούν εξ' ολοκλήρου στους ανοικτούς χώρους-διαδρόμους πρασίνου, ο δείκτης "τ.μ. πρασίνου/κατ." στο σύνολο του Δήμου αυξάνεται κατά 65% (Γιαννακού και Έππας, 2011).

Ο τρίτος άξονας αναφέρεται στον ανασχεδιασμό των θεσμοθετημένων χρήσεων γης και στην αποδοχή της υφιστάμενης γραμμικής ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών (που αποτελούν λειτουργίες πλήρως μεικτής χρήσης) κατά μήκος των βασικών οδικών αξόνων των οποίων τα χαρακτηριστικά είναι μεν εισόδου/εξόδου στο κέντρο της πόλης ή στο κέντρο του Δήμου, όμως χαρακτηρίζονται ιδιαίτερα από τη συγκέντρωση μιας μεγάλης μείξης χρήσεων κατοικίας, καταστημάτων και γραφειακών χώρων. Οι αρτηρίες αυτές αποτελούν τους άξονες διέλευσης των αστικών λεωφορείων που δίνουν τη δυνατότητα εξυπηρέτησης της ζώνης μεικτών λειτουργιών με μέσο μαζικής μεταφοράς. Στο πλαίσιο αυτού του ανασχεδιασμού προτάθηκε και μια μικρή ένταση των μεικτών χρήσεων γύρω από τους σταθμούς του μετρό, με γενική κατοικία στους περισσότερους, επειδή εμπίπτουν σε περιοχές καθαρά κατοικίας, και κεντρικές λειτουργίες σε σταθμούς με άμεση επαφή στους παραπάνω οδικούς άξονες.

Αυτές οι προτάσεις της Μελέτης Αναθεώρησης του ΓΠΣ εγκρίθηκαν ομόφωνα από το Δημοτικό Συμβούλιο Καλαμαριάς. Ωστόσο, ένα από τα κρίσιμα ερωτήματα που τέθηκαν ήταν ότι η αλλαγή του χαρακτήρα της οδού Πόντου ως κύριας αρτηρίας (εν προκειμένω εξυπηρέτησης της οδικής κυκλοφορίας με ΙΧ) ενδεχομένως θα έχει ως συνέπεια να μην έχει πλέον η κεντρική διοίκηση την υποχρέωση αποζημίωσης των ρυμοτομούμενων εκτάσεων στο μη διανοιγμένο τμήμα της, αλλά ο Δήμος Καλαμαριάς, οποίος δεν θα επιθυμούσε να αναλάβει μια τέτοια υποχρέωση για οικονομικούς λόγους. Το δεύτερο κρίσιμο εμπόδιο στην έγκριση των προτάσεων αυτών τέθηκε από την υπηρεσία του Οργανισμού Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης (ΟΡΘΕ), σύμφωνα με την οποία η οδός Πόντου προβλέπεται από το Ρυθμιστικό Σχέδιο (ν. 1561/85) (εν προκειμένω εννοεί την αναφερόμενη παραπάνω απόφαση για το Βασικό Οδικό Δίκτυο), καθώς και τη Γενική Κυκλοφοριακή Μελέτη ως βασική αρτηρία, ενώ η πρόταση της Μελέτης Αναθεώρησης του ΓΠΣ, κατά την άποψή τους, τη χειρίζεται ως τοπική οδό⁴. Είναι ενδιαφέρον ότι η άποψη αυτή της υπηρεσίας του ΟΡΘΕ διατυπώθηκε χωρίς καμία αναφορά, με τον ένα ή τον άλλο τρόπο, στο σχεδιαζόμενο

⁴ Έγγραφο ΟΡΘΕ, Α.Π. 2045/28-1-2011.

μετρό και τις πολιτικές που η κεντρική διοίκηση, εκφραζόμενη μέσω του ΟΡΘΕ, πρέπει να ακολουθηθούν, με δεδομένο ότι το μετρό τέθηκε στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό της πόλης με κάποιο ρεαλισμό το 2003 (οπότε αποφασίστηκε να κατασκευαστεί ως δημόσιο έργο, με χρηματοδότηση του Ελληνικού Δημοσίου και της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και το έργο ανατέθηκε το 2006. Επισημαίνεται επιπλέον εδώ ότι, με την παραπάνω αναφερόμενη Υπουργική Απόφαση του ορισμού του Βασικού Οδικού Δικτύου, στο δίκτυο αυτό είχε ενταχθεί ένα πολύ μεγάλο μέρος των οδικών αξόνων της πόλης, καθώς με αυτόν τον χαρακτηρισμό η αρμοδιότητα των τροποποιήσεων του σχεδίου, ακόμα και των σημειακών τροποποιήσεων, περνούσε στην κεντρική διοίκηση. Πλήρης ήταν και η αντίθεση της ίδιας υπηρεσίας με τον ανασχεδιασμό των χρήσεων γης, με το αιτιολογικό ότι η ανάπτυξη κεντρικών λειτουργιών σε όλο το μήκος κύριων οδών βρίσκεται σε ευθεία αντίθεση με τον στόχο "ανάσχεση της ανάπτυξης του εμπορίου κατά μήκος των οδικών αξόνων" που περιλαμβάνεται στις κατευθύνσεις του θεσμοθετημένου Ρυθμιστικού Σχεδίου (ν. 1561/85, ΦΕΚ 148 Α' άρθρο 14, παρ. 2.5). Και για την πρόταση αυτή δεν γίνεται καμία αναφορά στην προοπτική συσχέτισης των χρήσεων γης και μέσων μαζικής μεταφοράς, του μετρό συμπεριλαμβανομένου, και στις μορφές που πρέπει να λάβει μια τέτοια προσέγγιση στο πλαίσιο της Ελληνικής πόλης. Στο στάδιο που γράφεται το παρόν κείμενο δεν έχουν ολοκληρωθεί οι διαδικασίες έγκρισης της μελέτης και ως εκ τούτου δεν είναι γνωστό με ποια μορφή θα υιοθετηθούν οι παραπάνω προτάσεις.

4.2. Η ενσωμάτωση του μετρό στην Προκαταρκτική Μελέτη Ανάπλασης της Ανατολικής Πύλης Θεσσαλονίκης

Η περιοχή της ονομαζόμενης Νοτιοανατολικής Πύλης Θεσσαλονίκης βρίσκεται στο νοτιοανατολικό άκρο της πόλης, στα διοικητικά όρια του Δήμου Θεσσαλονίκης και σε άμεση γειτνίαση με τους Δήμους Πυλαίας και Καλαμαριάς. Η συνολική έκταση της περιοχής της παραπάνω αναφερόμενης μελέτης είναι 365 στρέμματα, ενταγμένη στο μεγαλύτερο μέρος της στο εγκεκριμένο σχέδιο πόλης. Το μεγαλύτερο τμήμα, 165 στρέμματα, είναι χαρακτηρισμένο ως χώρος πρασίνου. Πρόκειται για έναν από τους μεγαλύτερους θεσμοθετημένους χώρους πρασίνου στο ΠΣΘ, το μόνο εναπομείναν χαρακτηρισμένο τμήμα της πράσινης περιβάλλουσας ζώνης που προβλεπόταν από το σχέδιο Hebrard του 1917, ο οποίος ορίζεται από το θεσμοθετημένο ΓΠΣ Δήμου Θεσσαλονίκης ως πάρκο πόλης. Από αυτά, μόνον 30 στρέμματα είναι υλοποιημένο πάρκο (γνωστό ως άλσος Ν. Ελβετία), ενώ το μεγαλύτερο μέρος του υπολοίπου χώρου είναι ιδιωτικές ιδιοκτησίες (αρκετές με διαφόρων ειδών πρόχειρες εγκαταστάσεις) που δεν έχουν ακόμη αποζημιωθεί. Ένα δεύτερο τμήμα της περιοχής μελέτης, περίπου 90 στρέμματα, είναι εκτός σχεδίου και καταλαμβάνεται στο μεγαλύτερο μέρος από την ιδιοκτησία των Κεραμείων "Αλλατίνη". Πρόκειται για μία από

τις δύο εναπομένουσες εκτός σχεδίου εκτάσεις του Δήμου Θεσσαλονίκης (η δεύτερη είναι στη δυτική πλευρά του Δήμου) με δυνατότητα ανάπτυξης. Στην περιοχή μελέτης εμπίπτει ο τελευταίος σταθμός της υπό κατασκευής σήμερα γραμμής του μετρό προς τα νοτιοανατολικά (σταθμός Ν. Ελβετία). Από συγκοινωνιακή άποψη η περιοχή είναι σε άμεση επαφή με την οδό Μουδανίων, είσοδο της πόλης από τη νότια πλευρά της (νότια προάστια και Χαλκιδική), έχει άμεση πρόσβαση από και προς την Περιφερειακή οδό, ενώ μέσα από αυτήν διέρχεται ο προβλεπόμενος άξονας της οδού Ψελλού, βασικός οδικός άξονας εγκάρσιας σύνδεσης του ΠΣΘ (σύνδεση των Δήμων Καλαμαριάς, Θεσσαλονίκης και Πυλαίας). Γενικά, πρόκειται για μια περιοχή με σύνθετο χαρακτήρα και με χρονίζοντα άλτα πολεοδομικά προβλήματα. Η ανάπλαση όλης αυτής της ενότητας του θεσμοθετημένου πάρκου Ν. Ελβετίας και της εκτός σχεδίου περιοχής αποτέλεσε αντικείμενο διεθνούς αρχιτεκτονικού διαγωνισμού που έγινε το 2007 με κύριους σκοπούς την ανάπτυξη μιας υπερτοπικής σημασίας ενότητας και τη διερεύνηση της δυνατότητας αξιοποίησης και εφαρμογής πολεοδομικών μηχανισμών για τις εκτάσεις προς πολεοδόμηση και για τις εκτάσεις προς απαλλοτρίωση. Η πρόταση που παρουσιάζεται παρακάτω έλαβε το πρώτο βραβείο (Δήμος Θεσσαλονίκης, 2007, Σχήμα 6).

Σχήμα 6. Προκαταρκτική Μελέτη Ανάπλασης ΝΑ Πύλης Θεσσαλονίκης - Σχέδιο γενικής διάταξης 1^{ου} Βραβείου



Πηγή: Διεθνής Ανοικτός Διαγωνισμός Δήμου Θεσσαλονίκης, Μελετητές: Γιαννακού Α., PROAP LTD, Παπανικολάου Μ. & Σακελαρίδου Ε., ΒΑΣΙΣ ΣΥΣΜ Α.Ε., Βαλιούλης Η. & Σύν. Ε.Ε., Ρωμανός Μ.

Τα βασικά στοιχεία της προτεινόμενης από την πρόταση στρατηγικής ήταν:

- α. ο σχεδιασμός της περιοχής με τρόπο ώστε να αναπτυχθεί ως βασικός πόλος υπερτοπικού χαρακτήρα για το σύνολο της πόλης με κεντρικό πυρήνα το υπερτοπικό πάρκο Ν. Ελβετίας,
- β. σύνδεση όλης της ανάπτυξης με τα μέσα μαζικής μεταφοράς με τρόπο ώστε η περιοχή να αποτελέσει ένα είδος "πόλου ανάπτυξης προσανατολισμένου στα μέσα μαζικής μεταφοράς" και
- γ. η οργάνωση χρήσεων γης με τρόπο ώστε η περιοχή να αποκτήσει μεικτό χαρακτήρα με τον συνδυασμό χρήσεων πολιτισμού, αθλητισμού, εμπορικών δραστηριοτήτων, αναψυχής, διοίκησης και κατοικίας.

Ο σχεδιασμός ακολούθησε στα τρία βασικά επίπεδα που περιλάμβανε η Προκαταρκτική Μελέτη (πολεοδομικός, αρχιτεκτονικός και συγκοινωνιακός σχεδιασμός) ορισμένες αρχές/κριτήρια βιώσιμης ανάπτυξης ανάμεσα στα οποία ήταν: ο σχεδιασμός να μην μειώνει κατά κανένα τρόπο το μέγεθος του θεσμοθετημένου χώρου πρασίνου, να λαμβάνει υπόψη την καταλληλότητα του χώρου για την ανάπτυξη μεικτών χρήσεων, να βελτιστοποιεί το δυναμικό των προς δόμηση γηπέδων επιλέγοντας μορφές δόμησης κάτω από το έδαφος και μεγέθη πυκνοτήτων σχετικά συνεκτικών μοντέλων και να εξασφαλίζει ότι η ανάπτυξη παίρνει υπόψη τη φέρουσα ικανότητα των υποδομών.

Η καταλληλότητα του χώρου για την ανάπτυξη μεικτών χρήσεων και για τη σημειακή ένταση της δόμησης διατηρώντας και αυξάνοντας περαιτέρω την έκταση του θεσμοθετημένου χώρου πρασίνου υποστηρίζεται ουσιαστικά από τη δυνατότητα εξυπηρέτησης της περιοχής από το μετρό και τη διαμόρφωση του προβλεπόμενου σταθμού μετρό σε σταθμό μετεπιβίβασης σε μια θέση μάλιστα κομβικής σημασίας μεταξύ συνεκτικού και διάχυτου τμήματος της πόλης. Αυτή η μικρή ένταση της δόμησης μπορεί να συνεισφέρει καθοριστικά στην επίλυση των χρόνιων προβλημάτων πολεοδομικού χαρακτήρα της περιοχής και προτείνεται να υλοποιηθεί με την εφαρμογή στην έκταση που εντάσσεται στο σχέδιο δεύτερου αυξημένου συντελεστή δόμησης με τον ορισμό Ζώνης Κοινωνικού Συντελεστή (ΖΚΣ), σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του ν. 2508/97, και με σκοπό την εφαρμογή πολιτικών για την αποζημίωση των υπό απαλλοτρίωση εκτάσεων των χαρακτηρισμένων κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων. Έτσι θεωρήθηκε ότι με τη χρήση του εργαλείου της ΖΚΣ θα μπορούσε σημειακά και σε μια έκταση 44 στρεμμάτων να ενταθεί η δόμηση, έτσι ώστε μέρος αυτής της ανάπτυξης να συμβάλλει στην απόκτηση της ιδιωτικού χαρακτήρα γης για την υλοποίηση του μεγάλου υπερτοπικού χώρου πρασίνου. Σύμφωνα με τη μελέτη, η αύξηση του συντελεστή δόμησης, π.χ. από 0,8 σε 1,4 ή 1,6, μπορεί να επιφέρει στο Δήμο τέτοιο ποσοστό δόμησης, ώστε ακόμα και μετά την απόδοση στην αντιπαροχή του τμήματος που προτείνεται να περάσει στην ιδιοκτησία του Δήμου να επαρκεί για την αποκατάσταση των ρυμοτομούμενων ιδιωτικών ιδιοκτησιών.

Εκτός των παραπάνω, ο συγκοινωνιακός σχεδιασμός γίνεται με τρόπο που να αξιοποιεί πλήρως την εξυπηρέτηση όλης της περιοχής από δημόσιες συγκοινωνίες, ελαχιστοποιώντας την ανάγκη νέων οδικών έργων και εν γένει λαμβάνοντας υπόψη τη φέρουσα ικανότητα αυτής της υποδομής. Με την επιλογή δόμησης και κάτω από το έδαφος, όλη η στάθμευση οργανώθηκε υπογείως και μόνον κάτω από σκληρές επιφάνειες (πλατείες) και όχι κάτω από χώρους πρασίνου. Έτσι, προτείνεται η δημιουργία ταυτόχρονα υπόγειου σταθμού μετρό και σταθμού μετεπιβίβασης αστικών λεωφορείων και η εξασφάλιση δυνατότητας υπόγειας στάθμευσης για την εξυπηρέτηση αναγκών στάθμευσης και επιβίβασης με τον χαρακτήρα του *park and ride*. Επιπλέον, ανασχεδιάζεται η οδός Ψελλού με τρόπο ώστε να αποτελεί μεν την κύρια πρόσβαση στην περιοχή από όλες τις κατευθύνσεις, αλλά να λειτουργεί ως αστική λεωφόρος χωρίς να αποκόβει την ενότητα της περιοχής.

Βασική θεσμική προϋπόθεση για την προώθηση της ανάπλασης της παραπάνω περιοχής είναι καταρχήν η τροποποίηση του ΓΠΣ, προκειμένου να διευθετηθούν η ένταξη στο σχέδιο εκτάσεων που είναι εκτός σχεδίου και ο ανασχεδιασμός ορισμένων χρήσεων, και στη συνέχεια η εκπόνηση και έγκριση της απαιτούμενης πολεοδομικής μελέτης επέκτασης και αναθεώρησης του σχεδίου. Ωστόσο, μέχρι σήμερα, ένα διάστημα τεσσάρων χρόνων από την ολοκλήρωση των διαδικασιών του διαγωνισμού, έχει προωθηθεί μόνον η ανάθεση της μελέτης τροποποίησης του ΓΠΣ, η οποία αφορά το σύνολο του Δήμου Θεσσαλονίκης. Η μέχρι σήμερα εμπειρία για τους ρυθμούς προώθησης ανάλογων μελετών, δείχνει ότι η ολοκλήρωση μόνον αυτού του επιπέδου σχεδιασμού μπορεί να διαρκέσει πολλά χρόνια. Σημειώνεται εδώ ότι το εγχείρημα αυτού του διαγωνισμού πληρούσε τα βασικά κριτήρια για την αξιοποίηση της κοινοτικής πρωτοβουλίας JESSICA, μέσω της οποίας παρέχεται η δυνατότητα αξιοποίησης υφιστάμενων μηχανισμών χρηματοδότησης προκειμένου να πραγματοποιηθούν ανταποδοτικές επενδύσεις με την προσέλκυση ιδιωτικών κεφαλαίων σε προγράμματα που εντάσσονται σε ένα ενιαίο σχέδιο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Ωστόσο, η έλλειψη των παραπάνω θεσμικών προϋποθέσεων δεν επέτρεψε την ένταξη του έργου στην πρωτοβουλία αυτή.

Ένα δεύτερο κρίσιμο ζήτημα που τίθεται αφορά την εφαρμοσιμότητα του εργαλείου της ΖΚΣ, καθώς δεν έχει ενεργοποιηθεί το σχετικό διάταγμα εφαρμογής του μετά την έγκριση του ν. 2508/97, αν και η προηγούμενη εφαρμογή του (με βάση τις διατάξεις του ν. 1337/83) σε ορισμένες περιοχές της Θεσσαλονίκης δίνει τη δυνατότητα να γίνουν οι βασικές υποθέσεις για τα οφέλη ή τις δεσμεύσεις του εργαλείου. Το σημαντικότερο ζήτημα εδώ είναι το γεγονός ότι, πολύ συχνά σε τέτοιες προτάσεις, εγείρεται το ζήτημα της νομιμότητας αύξησης του συντελεστή δόμησης με το αιτιολογικό της μείωσης της ποιότητας ζωής, χωρίς καν να εξετάζεται το σύνολο των διαστάσεων και επιδράσεων τέτοιων ρυθμίσεων στο πλαίσιο της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και διαχείρισης των φυσικών πόρων.

Το μεγαλύτερο όμως πρόβλημα για την προώθηση αυτής της πρότασης ήταν η πλήρης έλλειψη συντονισμού μεταξύ των εμπλεκομένων μερών και, σε πρώτο επίπεδο, μεταξύ της τοπικής και κεντρικής διοίκησης προκειμένου να διαμορφωθεί ένα κοινό πλαίσιο συμφωνίας για την υλοποίηση της επιδιωκόμενης από τον εξεταζόμενο διαγωνισμό ανάπλασης. Με άλλα λόγια, την ολοκλήρωση αυτού του διαγωνισμού δεν ακολούθησαν οποιουδήποτε είδους ενέργειες συντονισμού των εμπλεκομένων, ώστε να προδιαγραφούν οι απαιτούμενες δράσεις αλλά και δεσμεύσεις για την προώθηση και έγκριση ενός τέτοιου σχεδίου με τελικό σκοπό να προχωρήσει η υλοποίησή του.

5. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η αλληλοσύνδεση της μορφής αστικής ανάπτυξης και δημοσίων μεταφορών αναμφίβολα θεωρείται μια κρίσιμη συνισταμένη προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, καθώς το χωρικό πρότυπο και ειδικότερα οι συνεκτικότερες μορφές αστικής ανάπτυξης, η μείξη χρήσεων και η ανάπτυξη κοντά σε κόμβους δημοσίων μεταφορών φαίνεται να επιδρούν με θετικό, αν και ιδιαίτερα σύνθετο, τρόπο στην επέκταση των δυνατοτήτων μείωσης της χρήσης του ΙΧ και στην αποδοτικότερη χρήση των δημοσίων μέσων μεταφοράς. Αυτή η αποδοτικότερη αξιοποίηση και χρήση των δημοσίων μέσων μεταφοράς, ιδιαίτερα των πολύ υψηλού κόστους όπως ένα μετρό, καθίσταται επίκαιρη όχι μόνον από την περιβαλλοντική διάσταση της βιώσιμης ανάπτυξης, αλλά και από την οικονομική και κοινωνική της διάσταση. Στο ευρύτερο μητροπολιτικό επίπεδο η μορφή αστικής ανάπτυξης που φαίνεται να παρέχει τη μεγαλύτερη αποδοτικότητα των δημοσίων μεταφορών και μειωμένες μετακινήσεις με ΙΧ είναι η συνεκτική πόλη ή και οι ονομαζόμενες αποκεντρωμένες συγκεντρώσεις, χωρίς όμως να είναι πάντα και απολύτως ευδιάκριτα τα κέρδη (Jenks κ.ά, 2010), με δεδομένη την πολυπλοκότητα των μητροπολιτικών συστημάτων. Από την άλλη μεριά, η βιβλιογραφία δεν αφήνει καμιά αμφιβολία ότι μια ουσιαστική αναδόμηση των δημοσίων μεταφορών που επιφέρει ο σχεδιασμός ενός έργου της κλίμακας του μετρό υποστηριζόμενη από κατάλληλο πολεοδομικό σχεδιασμό μπορεί να τονώσει τη συνεκτική περιοχή της πόλης, μια περιοχή η οποία εξάλλου μπορεί να ξαναγίνει τόπος προσέλκυσης νοικοκυριών ακριβώς λόγω των μικρών αποστάσεων και της προσφοράς δημοσίων και καλά οργανωμένων συγκοινωνιών. Η κατασκευή μιας υποδομής όπως το μετρό αποτελεί, ανάμεσα στα άλλα, διοχέτευση δημοσίων επενδύσεων σε αυτό το συνεκτικό τμήμα της πόλης το οποίο έχει και τη μεγαλύτερη ανάγκη για αναζωογόνηση, ενώ παράλληλα οι κατάλληλες συνδέσεις με το ευρύτερο μητροπολιτικό σύστημα μεταφορών και η επικέντρωση στα δημόσια και εναλλακτικά μέσα μπορεί να διευκολύνουν δραστικά την επιθυμητή μείωση των μετακινήσεων με ΙΧ. Στην Ελλάδα, η συζήτηση για την αλληλοσύνδεση πολεοδομικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού, εάν υπάρχει, παραμένει μόνον ρητορική,

ενώ η ίδια η θεσμική πρακτική σε όλα τα επίπεδα (σχεδιασμού, εφαρμογής και ερμηνείας) δείχνει μια πολύ μεγάλη καθυστέρηση σε αυτήν την προβληματική, σε τέτοιο βαθμό ώστε ακόμα και συγκεκριμένες προσπάθειες ανασχεδιασμού να παραμένουν απολύτως αναξιοποίητες. Μια πλευρά αυτών των ελλειμμάτων πολιτικής είναι ουσιαστικά και οι τεράστιες ανατροπές, αλλά και οι καθυστερήσεις των ίδιων των έργων του μετρώ που προκύπτουν από αποφάσεις του Συμβουλίου της Επικρατείας.

Η αναδρομή στη χωρική δομή της πόλης της Θεσσαλονίκης και στη σχέση της με το μετρώ δείχνει ανάγλυφα δύο βασικά χαρακτηριστικά: Από τη μια μεριά, το βασικό χαρακτηριστικό της σύγχρονης δομής της πόλης σε σχέση με τις μεταφορές (και το περιβάλλον), που διαμορφώθηκε μόλις την τελευταία εικοσαετία, είναι η διάχυση όλων των αστικών λειτουργιών. Αυτή η διάχυση κατοικιών και των άλλων αστικών χρήσεων θέτει σοβαρά προβλήματα στο σχεδιασμό των δημοσίων μεταφορών πολύ δε περισσότερο μιας σιδηροδρομικής υποδομής, δηλαδή ενός μέσου που από το χαρακτήρα του δεν μπορεί να ακολουθήσει εύκολα τη διασπορά των αστικών χρήσεων και συνεπώς προορισμών. Έτσι η συνεκτικότερη ανάπτυξη των προαστιακών κέντρων, ο έλεγχος της διάσπαρτη δόμησης και η δημιουργία ενός καλά διασυνδεδεμένου, διατροπικού συστήματος μεταφορών αναδεικνύονται ως κεντρικές επιλογές μιας αποδοτικότερης χωρικής και συγκοινωνιακής πολιτικής. Από την άλλη μεριά, παρά την παρατηρηθείσα την τελευταία εικοσαετία μεγάλη προαστιοποίηση και διάχυση αστικών δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο, η συνεκτική περιοχή της πόλης της Θεσσαλονίκης, την οποία διασχίζει και εξυπηρετεί το μετρώ, εξακολουθεί να κατέχει ένα μεγάλο μερίδιο πληθυσμού και αστικών δραστηριοτήτων. Αυτή η συνεκτική ανάπτυξη με κυριαρχία των μεικτών μορφών οργάνωσης των χρήσεων γης, μπορεί να θεωρηθεί ως πλεονέκτημα που επιβάλλεται να αξιοποιηθεί με συγκεκριμένες προτάσεις και πρωτοβουλίες σχεδιασμού με πολλαπλούς σκοπούς όπως, η μείωση του μήκους και του πλήθους των μετακινήσεων με ΙΧ, η αύξηση του ελεύθερου χώρου με τη σημειακή και σε συνδυασμό με το μετρώ ένταση της δόμησης ή ακόμα η απόδοση μέρους του οδικού δικτύου στους ελεύθερους πράσινους χώρους, η καλύτερη και αποδοτικότερη μείξη χρήσεων κ.λπ. Το παρόν άρθρο επιχειρήσει να παρουσιάσει τέτοια παραδείγματα με στόχο να αναδείξει τις συγκεκριμένες ιδέες σχεδιασμού αλλά, κυρίως, τα προβλήματα και τις πολύ σοβαρές ακαμψίες που εμποδίζουν –αν δεν αποκλείουν– κάθε δυνατότητα υλοποίησης του σχεδιασμού. Έτσι, υποστηρίζεται πως το κρισιμότερο εμπόδιο στην προώθηση αυτών των πολιτικών δεν είναι η έλλειψη σχεδίων ή ιδεών σχεδιασμού, αλλά η απόλυτη απόκλιση προθέσεων και αποτελέσματος σε ένα σύστημα σχεδιασμού το οποίο στην πράξη δεν επικεντρώνεται στο αποτέλεσμα, αλλά στη διαδικασία ως άλλοθι αλλότριων με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις προτεραιοτήτων.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

- Αρβανιτίδης Π.Α. και Δωρής Γ. (2011) "Λειτουργικές αστικές περιοχές: μια προσπάθεια προσδιορισμού της οικονομικής επιρροής των ελληνικών αστικών κέντρων", *Αειχώρος*, 15: 130-151.
- Γιαννακού Α. (2012) "Πρότυπα προαστιακής ανάπτυξης και διάχυσης στη Θεσσαλονίκη: Χωρικές πλευρές μιας πολύπλευρης κρίσης", εισήγηση στο 10^ο Τακτικό Επιστημονικό Συνέδριο του Ελληνικού Τμήματος της ERSA: Οικονομική Κρίση και Πολιτικές Ανάπτυξης και Συνοχής. (Διαθέσιμο στο: http://www.plandevol.auth.gr/ERSA_GR_CONF_2012/programme.htm#_tabwpr7. Τελευταία πρόσβαση: 30/12/12).
- Γιαννακού Α. και Έππας Δ. (2011) "'Χαλαροί' Δημόσιοι Χώροι: Από τον πολεοδομικό σχεδιασμό στην πραγματικότητα του δημόσιου χώρου στην Ελληνική πόλη", στο ΤΕΕ/ΤΚΜ, *Public Space, Δημόσιος Χώρος Αναζητείται...*, Πρακτικά Συνεδρίου, Θεσσαλονίκη: Cannot not Design Publications, Z2-371-374.
- Γιαννακού Α. και Καυκαλάς Γρ. (1999) "Τάσεις χωροθέτησης του τριτογενούς τομέα και η ρύθμιση της αστικής ανάπτυξης: Μαθήματα από την περίπτωση της Θεσσαλονίκης", στο: Οικονόμου Δ. και Πετράκος Γ. (επ.), *Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων*, Αθήνα: εκδ. Παν-μίου Θεσσαλίας-Guttenberg, 93-115.
- Γιαννακού Α. και Νάτσινας Θ. (2010) "Χωρική Δομή και προαστιακός σιδηρόδρομος στην Κεντρική Μακεδονία: αναζητώντας τη συνέργεια χωρικού και συγκοινωνιακού σχεδιασμού", *Τεχνικά Χρονικά*, νέα περίοδος 1: 61-79
- Δήμος Θεσσαλονίκης (μελετητές: Γιαννακού, Α., PROAP LTD, Παπανικολάου, Μ. & Σακελαρίδου Ε., ΒΑΣΙΣ ΣΥΣΜ Α.Ε., Βαλιούλης, Η. & Συν. Ε.Ε., Ρωμανός Μ.) (2007) "Προκαταρκτική Μελέτη Ανάπλασης Νοτιοανατολικής Πύλης Θεσσαλονίκης", Διεθνής Ανοικτός Διαγωνισμός (1^ο Βραβείο), Θεσσαλονίκη.
- Δήμος Καλαμαριάς (μελετητές: Γιαννακού, Α., ΔΙΚΤΥΟ Α.Ε., ΓΕΩΧΩΡΟΣ ΜΕΛΕΤΗΤΙΚΗ ΕΠΕ, Βαλιούλης Η. & Συν. Ε.Ε.) (2010) "Μελέτη Αναθεώρησης Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Καλαμαριάς", Θεσσαλονίκη.
- Θεολόγου Κ. και Κωνσταντινίδη Μ. (2010) *Το Μετρό μετρά τη Θεσσαλονίκη*, Θεσσαλονίκη: University Studio Press.
- Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης [ΣΑΣΘ] (Επιστ. Σύμβουλοι: Βλαχοδημητρόπουλος Π., Παπαγιαννάκης Α., Παπαδόπουλος Σ., Χατζηγεωργίου Χ.) (2007) "Σχεδιασμός και οργάνωση ενός μητροπολιτικού συστήματος δημοσίων συγκοινωνιών στη Θεσσαλονίκη" *Τεχνικά Χρονικά, Διμηνιαία Έκδοση*, 1-41.

ΥΠΕΧΩΔΕ (Ομάδα Εργασίας) (2008) "Εισήγηση για τη στρατηγική αστικής κινητικότητας σε θέματα αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ". (Διαθέσιμο στο: <http://www.minenv.gr/download/2008-03-17.eisigisi.astiki.kinitikotita.pdf>. Τελευταία πρόσβαση: 6/10/11).

Ξενογλώσση

- Cervero (1995) "Sustainable new towns: Stockholm's rail served satellites", *Cities*, 12(1): 41-51.
- Cervero R. (2008) "Transit-oriented development in America: Strategies, issues, policy directions", στο: Haas T. (επ.), *New Urbanism and Beyond*, New York: Rizzoli International Publications, 124-129.
- Geerlings H. και Stead D. (2003) "The integration of land use planning, transport and environment in European policy and research", *Transport Policy*, 10(3): 187-196.
- Jenks M., Burton E., Williams K. (επ.) (2010) *The Compact City: A Sustainable Urban Form?*, London: E&FN Spon.
- Kenworthy J., (2008) "An international review of the significance of rail in developing more sustainable urban transport systems in higher income cities", *World Transport Policy and Practice*, 14(2): 21-37. (Διαθέσιμο στο: <http://www.eco-logica.co.uk/pdf/wtpp14.2.pdf>. Τελευταία πρόσβαση: 10/01/2012).
- Naess P. (2006) *Urban Structure Matters: Residential Location, Car Dependence and Travel Behaviour*, London: Routledge.
- Newman P. και Kenworthy J. (1999), *Sustainability and cities: Overcoming automobile dependence*, Washington DC, U.S.A.: Island Press.
- Priemus H. (2001) "Light Rail: Backbone of European Urban regions", *NECTAR Conference* no. 6: European Strategies in The Globalising Markets: Transport Innovations, Competitiveness and Sustainability in the Information Age, Espoo, Finland, 16-18/5/01.
- Schwanen T (2002) "Urban form and commuting behaviour: A cross-European perspective", *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 93: 336-343.
- Stead D. και Marshall S. (2001) "The Relationships between Urban Form and Travel Patterns: An International Review and Evaluation," *European Journal of Transport and Infrastructure Research*, 1(2): 113-141.
- Tsai Y-H. (2005) "Quantifying Urban Form: Compactness versus 'Sprawl'", *Urban Studies*, 42(1): 141-161.
- Van de Coevering P. and Schwanen T. (2006) "Re-evaluating the Impact of Urban Form on Travel Patterns in Europe and North-America", *Transport Policy*, 13(3): 229-239.

Διαδίκτυο

Αττικό Μετρό ΑΕ, Επίσημη Ιστοσελίδα: www.ametro.gr (Τελευταία πρόσβαση:
30/12/2012).

*Αθηνά Γιαννακού,
· Κοσμά Αιτωλού 11, 546 42 Θεσσαλονίκη,
e-mail: adgianna@plandevol.auth.gr*

αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ 18 | ΕΤΟΣ 2013
ISSUE | YEAR

- 4 **Σκάγιαννης Π.**
Εισαγωγή
- 12 **Σκάγιαννης Π., Καπαρός Γ.**
Τα έργα υποδομών στην Ελλάδα και η παρουσία των μεγάλων έργων μεταφορικών υποδομών: Μεταβαλλόμενα υποδείγματα και προτεραιότητες
- 66 **Αυδίκος Β.**
Υποδομές στην Ελλάδα:
Μια αποτίμηση των ενισχύσεων των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης 1989-2006
- 94 **Καυκαλός Γ., Πιτσιάβα Μ.**
Χωρικές επιπτώσεις των μεταφορών και πολιτικές προώθησης της βιώσιμης χωρικής ανάπτυξης
- 116 **Γιαννακού Α.**
Μετρό και αστική μορφή στη Θεσσαλονίκη:
Χαρακτηριστικά, ιδέες σχεδιασμού για την αλληλοσυνδέσή τους και κρίσιμα εμπόδια
- ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ**
- 144 **Τσέκερης Θ.**
Χωρική διάρθρωση και κατανομή πόρων στο ακτοπλοϊκό δίκτυο άγονων γραμμών του Αιγαίου
- ΑΠΟΨΕΙΣ**
- 158 **RETHINK Πανεπιστημίου: Ο αντίλογος**

ISSN

—
1109-5008

Webpage

—
<http://www.aeihoros.gr>