χώρος

ΚΕΙΜΕΝΑ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

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

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξη

Επιστημονικό Περιοδικό

αειχώρος

Διεύθυνση:

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ

Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ

http://www.aeihoros.gr

e-mail: aeihoros@uth.gr

Επιμέλεια έκδοσης: Νεκταρία Σαρρή

Σχεδιασμός εξωφύλλου: Γιώργος Παρασκευάς-Παναγιώτης Μανέτος

αειχώρος, 43

Περιεχόμενα

Καυκαλάς Γρηγόρης, Πιτσιάβα - Λατινοπούλου Μάγδα 6

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

Ποζουκίδου Γεωργία, Σαλεπάκη Ασημένια 33

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

Παπαθανασίου Μαρίνα, Ασπρογέρακας Ευάγγελος 59

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

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

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

Ευτυχιάδου Ουρανία, Ασπρογέρακας Ευάγγελος 103

Διαχρονική διερεύνηση των θεσμικών διαστάσεων της αυθαίρετης δόμησης στην Ελλάδα

Γουργιώτης Ανέστης, Γεμενετζή Γεωργία 127

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

ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

Καυκαλάς Γρηγόρης 151

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

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

Καυκαλάς Γρηγόρης

Ομότιμος Καθηγητής, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μάγδα

Ομότιμη Καθηγήτρια, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Περίληψη

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

Λέξεις κλειδιά

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

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

Abstract

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

Keywords

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

1.Εισαγωγή: διάρθρωση και περιεχόμενο

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

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

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

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

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

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

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

2.Εξελικτικός χωρικός σχεδιασμός και δύστροπα αστικά προβλήματα

2.1 Ο δύστροπος χαρακτήρας των αστικών προβλημάτων

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

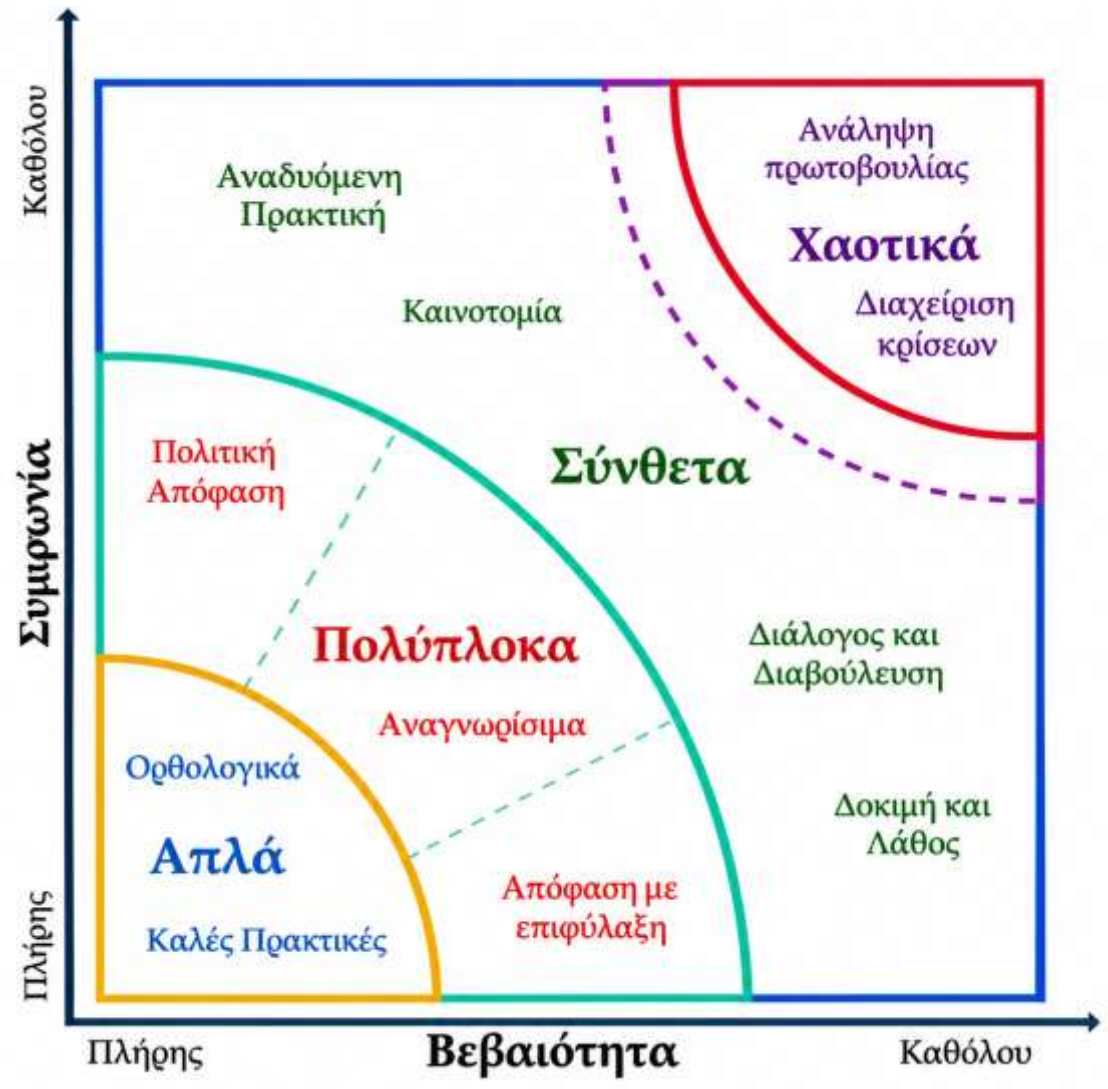
Η αρχική θεώρηση των προβλημάτων του χωρικού σχεδιασμού ως «δύστροπων προβλημάτων» έγινε από τους Rittel & Webber οι οποίοι διατύπωσαν τα βασικά χαρακτηριστικά τους, μεταξύ των οποίων είναι ότι δεν έχουν σαφή διατύπωση, ότι είναι μοναδικά, ότι δεν υπάρχουν γνωστά κριτήρια ορθότητας ή λάθους των λύσεων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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

2.2 Προσεγγίσεις επίλυσης: από τις λάθος απαντήσεις στα σωστά ερωτήματα

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.3 Εξελικτική προσέγγιση και αποδόμηση των δύστροπων προβλημάτων

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Η Θεσσαλονίκη σε κίνηση: αλληλεπιδράσεις και μετασχηματισμοί

3.1 Η ανάδυση ενός εθνικού κέντρου: 1912-1949

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

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

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

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

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

3.2 Ανάπτυξη και κυριαρχία του αυτοκινήτου: 1950-1980

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 Το όραμα μιας μητρόπολης των Βαλκανίων : 1981-2009

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Διαπιστώσεις και διδάγματα από την εμπειρία της Θεσσαλονίκης

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ευχαριστίες

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

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ξενόγλωσση

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ποζουκίδου Γεωργία

Αναπληρώτρια Καθηγήτρια, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Σαλεπάκη Ασημένια

Ερευνήτρια, Ινστιτούτο Επιχειρηματικών και Εκθεσιακών Ερευνών και Ανάπτυξης

Περίληψη

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός συνιστά θεμελιώδη παράμετρο της σύγχρονης πολεοδομικής πρακτικής, συμβάλλοντας στη δημοκρατική λήψη αποφάσεων και στη βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Η ενσωμάτωση της κοινωνικής συμμετοχής στις διαδικασίες σχεδιασμού επιτρέπει την υιοθέτηση πολιτικών που ανταποκρίνονται με μεγαλύτερη ακρίβεια στις ανάγκες των τοπικών κοινοτήτων, ενισχύοντας τη διαφάνεια και τη θεσμική νομιμοποίηση των παρεμβάσεων στον αστικό ιστό. Η παρούσα μελέτη εξετάζει την πρόθεση συμμετοχής των κατοίκων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης σε 11 έργα αστικής ανάπλασης, μέσω εμπειρικής ανάλυσης δεδομένων που συλλέχθηκαν από 411 ερωτηματολόγια. Ειδικότερα, διερευνάται η επίδραση της ενημέρωσης και της γεωγραφικής εγγύτητας στα υπό εξέταση έργα, ως παράγοντες διαμόρφωσης της συμμετοχικής στάσης των πολιτών. Τα ευρήματα υποδεικνύουν ότι οι πολίτες με υψηλότερο βαθμό ενημέρωσης παρουσιάζουν αυξημένη πρόθεση εμπλοκής στις διαδικασίες ανάπλασης, ενώ όσοι κατοικούν σε μικρότερη απόσταση από τις περιοχές παρέμβασης εμφανίζουν εντονότερο ενδιαφέρον. Παράλληλα, διαπιστώνεται ότι έργα μητροπολιτικής εμβέλειας, όπως η ανάπλαση της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης και του Παραλιακού Μετώπου, προσελκύουν υψηλότερα επίπεδα συμμετοχής συγκριτικά με παρεμβάσεις μικρότερης εμβέλειας. Τα αποτελέσματα της έρευνας αναδεικνύουν τη σημασία της έγκαιρης και στοχευμένης πληροφόρησης του κοινού, καθώς και της ενίσχυσης της συμμετοχικής κουλτούρας στο πλαίσιο του πολεοδομικού σχεδιασμού. Η ανάπτυξη αποτελεσματικών μηχανισμών δημόσιας διαβούλευσης δύναται να συμβάλει στη δημιουργία λειτουργικών και κοινωνικά αποδεκτών αστικών παρεμβάσεων, ενισχύοντας την κοινωνική συνοχή και τη δημοκρατική διακυβέρνηση του χώρου.

Λέξεις Κλειδιά

Συμμετοχικός σχεδιασμός, Αστικές αναπλάσεις, Πρόθεση συμμετοχής, Θεσσαλονίκη.

Citizens' willingness to participate in urban regeneration projects. The case of the Thessaloniki's Urban Agglomeration

Abstract

Participatory planning constitutes a fundamental parameter of contemporary urban planning practice, promoting democratic decision-making and the sustainable development of urban space. The integration of social participation into planning processes facilitates the adoption of policies that more accurately address the needs of local communities, enhancing transparency and the institutional legitimacy of urban interventions. This study examines the willingness of residents in the Thessaloniki Urban Agglomeration to participate in 11 urban redevelopment projects through an empirical analysis of data collected from 411 questionnaires. Specifically, it investigates the impact of information dissemination and geographical proximity to the proposed projects as factors shaping citizens' participatory attitudes. The findings reveal that citizens with a higher level of awareness exhibit an increased willingness to engage in redevelopment processes, while those residing closer to the intervention areas demonstrate greater interest. Furthermore, large-scale metropolitan projects, such as the redevelopment of the Thessaloniki International Fair and the Coastal Front, attract higher levels of participation compared to interventions of smaller scale and lower visibility. The research findings highlight the significance of timely and targeted public information, as well as the reinforcement of a participatory culture within urban planning processes. The development of effective public consultation mechanisms can contribute to the creation of functional and socially accepted urban interventions, strengthening social cohesion and democratic governance of urban space.

Keywords

Participatory planning, Urban redevelopment, Willingness to participate, Thessaloniki.

1. Εισαγωγή

Κατά τη μεταπολεμική περίοδο, ο πολεοδομικός σχεδιασμός χαρακτηρίστηκε από μια τεχνοκρατική προσέγγιση, σύμφωνα με την οποία ο πολεοδόμος-σχεδιαστής θεωρούνταν ως ο ορθολογικός και αντικειμενικός ειδικός, υπεύθυνος για τη διαμόρφωση χωρικών σχεδίων υψηλής ποιότητας προς όφελος του ευρύτερου κοινωνικού συνόλου. Ωστόσο, αυτή η αντίληψη τέθηκε υπό αμφισβήτηση ήδη από τη δεκαετία του 1960, οδηγώντας σε μια «επικοινωνιακή στροφή» στη θεωρία του σχεδιασμού (Healy, 1997: 28). Στο πλαίσιο αυτής της επιστημολογικής μετατόπισης, οι πολίτες άρχισαν σταδιακά να αναγνωρίζονται ως φορείς ενδογενούς γνώσης και βιωμένης εμπειρίας με ουσιαστικό ρόλο στη διαδικασία σχεδιασμού (Eriksson et al., 2022). Η αναπροσαρμογή αυτή επέφερε σημαντικές θεωρητικές και μεθοδολογικές ανακατατάξεις στον τομέα του πολεοδομικού σχεδιασμού, επαναπροσδιορίζοντας τόσο τις εννοιολογικές βάσεις του πεδίου όσο και τον ρόλο του πολεοδόμου. Ως απόρροια, αναδύθηκαν νέα συμμετοχικά πρότυπα σχεδιασμού και διαδικασίες λήψης αποφάσεων, τα οποία ενσωματώνουν διεπιστημονικές προσεγγίσεις και προάγουν τη συλλογική διακυβέρνηση του αστικού χώρου (Στρατηγέα, 2015).

Η Arnstein (1969) υπογράμμισε ότι η συμμετοχή των πολιτών λειτουργεί ως μηχανισμός ανακατανομής της εξουσίας, επιτρέποντας σε άτομα που είχαν αποκλειστεί από πολιτικές και οικονομικές διαδικασίες να ενσωματωθούν ενεργά στον σχεδιασμό της μελλοντικής ανάπτυξης, ενισχύοντας τη συμμετοχική διάσταση των διαδικασιών λήψης αποφάσεων. Αυτή η προσέγγιση οδήγησε στη διαμόρφωση ενός πιο «ανθρωποκεντρικού» σχεδιασμού (Ποζουκίδου, 2000: 131), όπου οι απόψεις των χρηστών του δημόσιου χώρου αποκτούν πλέον ουσιαστική σημασία. Επιπλέον, η ανάπτυξη ενός «νέου μοντέλου διακυβέρνησης» τη δεκαετία του 1990 έφερε στο προσκήνιο τη σημασία της συμμετοχής των πολιτών και των εμπλεκόμενων φορέων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και στη διαμόρφωση πολιτικών (Στρατηγέα, 2015).

Έχοντας διανύσει πάνω από πέντε δεκαετίες από τη δημοσίευση της Arnstein (1969), η έννοια της «συμμετοχής» έχει αναδειχθεί ως κεντρικό ζήτημα με κοινωνικές, ιδεολογικές, πολιτικές και μεθοδολογικές προεκτάσεις. Ωστόσο, παρά την ευρεία αναγνώριση της σημασίας της, συνεχίζει να αποτελεί αντικείμενο έντονης κριτικής, ιδίως ως προς την αποτελεσματικότητά της και τον πραγματικό της αντίκτυπο στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων.

Η αποτίμηση της συμμετοχής των πολιτών σε συμμετοχικές διαδικασίες καθίσταται ιδιαίτερα σύνθετη, καθώς περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων που διαμορφώνονται από διαφορετικούς στόχους, ανάλογα με το εκάστοτε πλαίσιο εφαρμογής. Όπως επισημαίνουν οι Hayward et al. (2004), η πρόκληση αυτή εντείνεται από την ύπαρξη ενός διττού χάσματος: αφενός, μεταξύ των θεωρητικών προσεγγίσεων και της φιλοσοφίας της συμμετοχής, και αφετέρου, μεταξύ της εμπειρίας των συμμετεχόντων και της αντίληψης των φορέων που σχεδιάζουν και υλοποιούν τις συμμετοχικές διαδικασίες. Παρά τις προαναφερθείσες δυσκολίες, οι διοικητικές αρχές αρχίζουν να αναγνωρίζουν τα πιθανά οφέλη της ενσωμάτωσης των πολιτών στη διαδικασία διαμόρφωσης πολιτικών. Αν και η αποτίμηση των συγκεκριμένων αποτελεσμάτων της συμμετοχής παραμένει απαιτητική—δεδομένου ότι κάθε διαδικασία συγκρότησης πολιτικής διαθέτει τη δική της εγγενή δυναμική, ανεξαρτήτως του βαθμού συμμετοχής—υφίσταται μια ευρεία παραδοχή ότι η ενεργός συμμετοχή των πολιτών μπορεί να συμβάλει στη λήψη πιο τεκμηριωμένων και κοινωνικά ευαίσθητων αποφάσεων, ενισχύοντας παράλληλα τη δημόσια αποδοχή και νομιμοποίηση των κυβερνητικών πολιτικών και σχεδίων (De Jong et al., 2019).

Μέσα σε αυτό το πλαίσιο ένα κρίσιμο ζήτημα που προκύπτει και έχει διερευνηθεί ελάχιστα είναι η πρόθεση των πολιτών να συμμετάσχουν σε διαδικασίες πολεοδομικού σχεδιασμού. Η παρούσα έρευνα επικεντρώνεται στους κατοίκους του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) και σε 11 μεγάλα έργα ανάπλασης που αφορούν χωρικές παρεμβάσεις με στόχο την αλλαγή του αστικού τοπίου της Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, η έρευνα δεν περιορίζεται αποκλειστικά στη διερεύνηση της πρόθεσης συμμετοχής των κατοίκων, αλλά εξετάζει επίσης το επίπεδο ενημέρωσης των πολιτών σχετικά με τα εν λόγω έργα, καθώς και τον βαθμό ικανοποίησής τους από τις σχεδιαζόμενες ή υλοποιούμενες παρεμβάσεις.

2. Συμμετοχικός Σχεδιασμός και πρόθεση συμμετοχής των πολιτών.

2.1 Συμμετοχικός Σχεδιασμός: έννοιες και θεωρητικές προσεγγίσεις

Η έννοια της «συμμετοχής» αναφέρεται στη συνεργατική δράση μεταξύ διαφόρων δρώντων με σκοπό την επίτευξη κοινών στόχων και ωφελειών. Ο όρος «participate» προέρχεται από τη λατινική λέξη «particeps», η οποία αποτελεί συνδυασμό των όρων «part» (μέρος) και «capere» (λαμβάνω) (Krek, 2005). Αντίστοιχα, στην ελληνική γλώσσα, ο όρος «συμμετέχω» προκύπτει από το πρόθεμα «συν» (μαζί) και το ρήμα «μετέχω», δηλώνοντας τη συλλογική εμπλοκή σε μια διαδικασία ή δραστηριότητα.

Η «δημόσια συμμετοχή» ορίζεται ως η διαδικασία ενσωμάτωσης των ανησυχιών, αναγκών και προσδοκιών των πολιτών στη διαμόρφωση κυβερνητικών και επιχειρηματικών αποφάσεων (Creighton, 2005: 7). Η συμμετοχή λειτουργεί ως μηχανισμός κοινωνικής ενδυνάμωσης, ενισχύοντας την απομάκρυνση από ατομικιστικές προσεγγίσεις και προωθώντας την αναγνώριση και διεκδίκηση των δικαιωμάτων των πολιτών (Khoshdel & Bakhshan, 2015). Επιπλέον, συνιστά μια διαδικασία που προϋποθέτει την ενεργή εμπλοκή ομάδων ενδιαφερομένων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων που τις αφορούν, συμβάλλοντας στη θεσμική ενσωμάτωση της συλλογικής βούλησης και στη βελτίωση της διακυβέρνησης (Konsti-Laakso & Rantala, 2018; Hasan et al., 2018).

Η συμμετοχή της τοπικής κοινότητας συνιστά θεμελιώδη παράμετρο στον σύγχρονο χωρικό σχεδιασμό, με τις πρόσφατες τάσεις να καταδεικνύουν μια μετάβαση από αυστηρά τεχνοκρατικά και γραφειοκρατικά μοντέλα προς περισσότερο συμμετοχικές και ευέλικτες προσεγγίσεις (Krek, 2005). Από τη δεκαετία του 1960, ο σχεδιασμός έχει εξελιχθεί σε μια πιο δυναμική και ανθρωποκεντρική διαδικασία (Hassan et al., 2011), ενσωματώνοντας τις ανάγκες και τις προσδοκίες των πολιτών. Οι Van Driesche και Lane (2002) επισημαίνουν την ανάδυση μιας νέας πολιτικής κουλτούρας που ενισχύει τη συμμετοχή, ενώ, σύμφωνα με την Ποζουκίδου (2000: 130), ο σχεδιασμός δεν αντιμετωπίζεται πλέον ως μια τεχνοκρατική πρακτική, αλλά ως μια πολύπλοκη «πολιτική διαδικασία», στην οποία η διαβούλευση και η συνεργασία μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο.

Η συμμετοχή αναφέρεται στην πλήρη ενσωμάτωση των πολιτών και των συλλογικών φορέων στις διαδικασίες σχεδιασμού και λήψης πολιτικών αποφάσεων, επηρεάζοντας, κατ' επέκταση, την κατανομή της εξουσίας μεταξύ των εμπλεκόμενων δρώντων (Lindenau & Böhler-Baedeker, 2014). Αποτελεί έκφραση της θεμελιώδους αρχής των δημοκρατικών κοινωνιών, σύμφωνα με την οποία η πρόσβαση στην πληροφόρηση, η διαβούλευση και η ελεύθερη έκφραση απόψεων συνιστούν αναφαίρετο δικαίωμα του πολίτη (Χριστοφιλόπουλος, 1987). Άλλωστε, ο συμμετοχικός σχεδιασμός επιδιώκει τη θεσμική ενσωμάτωση των αντιλήψεων και προσδοκιών του κοινού τόσο στη διαδικασία σχεδιασμού όσο και στη διαμόρφωση του αστικού/δομημένου περιβάλλοντος. Στο πλαίσιο αυτό, ο όρος «κοινό» αναφέρεται στα άτομα που επιλέγονται βάσει γεωγραφικής εγγύτητας και ενδιαφέροντος, στους άμεσους χρήστες του χώρου, καθώς και σε ενδιαφερόμενους οργανισμούς, εμπειρογνώμονες και επαγγελματίες του κλάδου (Cilliers & Timmermans, 2014: 417).

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός ορίζεται ως μια δυναμική διαδικασία συνεργασίας, στην οποία οι δρώντες -πολιτικοί, σχεδιαστές, πολίτες και ειδικοί- εμπλέκονται ενεργά στη διαμόρφωση και λήψη αποφάσεων (Eriksson et al., 2022). Σύμφωνα με τους Smedby και Neij (2013: 149), ο ρόλος του σχεδιαστή έχει εξελιχθεί από αυτόν του αποκλειστικού διαμορφωτή πολιτικών σε εκείνον του «διευκολυντή», ενώ, όπως επισημαίνει η Ποζουκίδου (2000: 130; 2025:4), ο σχεδιαστής λειτουργεί πλέον ως «διαμεσολαβητής» μεταξύ των εμπλεκόμενων φορέων. Ο συμμετοχικός σχεδιασμός επιδιώκει τη βελτίωση των παραδοσιακών -τεχνοκρατικών- μοντέλων σχεδιασμού, τα οποία συχνά παραβλέπουν τα ενδιαφερόμενα μέρη, προωθώντας αντ' αυτού μια προσέγγιση που βασίζεται στη συνεχή διαβούλευση και συνεργασία (Ποζουκίδου, 2025). Σε αυτό το πλαίσιο, η συμμετοχική διαδικασία δεν περιορίζεται μόνο στο στάδιο του αρχικού σχεδιασμού, αλλά επεκτείνεται καθ' όλη τη διάρκεια της προετοιμασίας και υλοποίησης των παρεμβάσεων (Xuan, 2021).

Η συμμετοχή συνιστά ένα καίριο εργαλείο για την κινητοποίηση, την οργάνωση και την προώθηση δημόσιων αναπτυξιακών πρωτοβουλιών, καθώς και για την αντιμετώπιση κοινωνικών ζητημάτων. Παράλληλα, λειτουργεί ως μηχανισμός διαμεσολάβησης, επιτρέποντας στις τοπικές ομάδες και κοινότητες να αποκτήσουν πρόσβαση στα κέντρα λήψης αποφάσεων σε ανώτερα επίπεδα διακυβέρνησης (Τασοπούλου, 2012). Η απουσία συμμετοχής ενδέχεται να οδηγήσει σε αναπτυξιακές στρατηγικές που στερούνται κοινωνικής αποδοχής και, ως εκ τούτου, καθίστανται αναποτελεσματικές (Khoshdel & Bakhshan, 2015).

Η ενεργός και ουσιαστική εμπλοκή των πολιτών στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων που επηρεάζουν την καθημερινότητά τους αποτελεί θεμελιώδη προϋπόθεση για την ενίσχυση της κοινωνικής τους αυτονομίας και της ικανότητάς τους να διαμορφώνουν τις συνθήκες που καθορίζουν τη ζωή τους. Επιπλέον, η δημιουργία ζωντανών και βιώσιμων πόλεων προϋποθέτει την ενεργό συμμετοχή των πολιτών στη διεκδίκηση της αίσθησης του «ανήκειν», καθώς και στην ανάπτυξη ενός δομημένου διαλόγου σχετικά με την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος και την πολιτισμική ταυτότητα των πόλεων (Cilliers & Timmermans, 2014; Ποζουκίδου, 2025).

Η επιτυχής συμμετοχή προϋποθέτει την ουσιαστική και αποτελεσματική ενσωμάτωση των δικαιούχων και των εμπλεκόμενων φορέων στις διαδικασίες σχεδιασμού. Για την επίτευξη αυτού του στόχου, απαιτείται η ύπαρξη ενός ευνοϊκού πολιτικού πλαισίου, ενός κατάλληλα διαμορφωμένου μεθοδολογικού προγράμματος, καθώς και ενός υποστηρικτικού κοινωνικού περιβάλλοντος (Huber & Arnberger, 2021). Όπως επισημαίνει ο Legacy (2017: 425), «η συμμετοχή στον σχεδιασμό είναι πολιτική πράξη». Η έκφραση διαφωνίας απέναντι σε προτάσεις σχεδιασμού που ενδέχεται να οδηγήσουν σε περιβαλλοντικές, κοινωνικές ή διανεμητικές ανισότητες αντανακλά τη θεμελιωδώς πολιτική διάσταση της συμμετοχής των πολιτών. Μάλιστα, στο πλαίσιο της θεωρίας και πρακτικής του σχεδιασμού, όπως αυτή εφαρμόζεται σε κρατικές και μη κρατικές δομές, η συμμετοχή δεν είναι μια ουδέτερη διαδικασία, αλλά διαμορφώνεται από πολιτικά κίνητρα και διεκδικήσεις (Τασοπούλου, 2015).

2.2 Παράγοντες που διαμορφώνουν την πρόθεση συμμετοχής των πολιτών

Η βιβλιογραφία αναδεικνύει πολλούς παράγοντες που επηρεάζουν το επίπεδο συμμετοχής των πολιτών στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, μεταξύ των οποίων η συμμετοχική κουλτούρα (Bockmeyer, 2000; Στρατηγέα, 2015), η εμπιστοσύνη ή η δυσπιστία προς τους θεσμούς (Bockmeyer, 2000; Åström, 2020), καθώς και τα δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά των ατόμων.

Το φύλο θεωρείται συχνά κρίσιμος παράγοντας, ιδίως σε κοινωνίες με παραδοσιακές δομές, όπου οι άνδρες κατέχουν κυρίαρχο ρόλο στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Παράλληλα, η εκπαίδευση αποτελεί σημαντικό κοινωνικοοικονομικό προσδιοριστικό της συμμετοχής, καθώς υψηλότερα επίπεδα εκπαίδευσης συνδέονται με αυξημένη πολιτική και κοινωνική εμπλοκή (De Jong et al., 2019; Huber & Arnberger, 2021). Όσον αφορά την ηλικία, τα ερευνητικά ευρήματα παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις. Σύμφωνα με τους Huang et al. (2021), η ηλικία ενδέχεται να συνδέεται με ενδοπροσωπικούς περιορισμούς, όπως η διαθεσιμότητα οικονομικών πόρων, ο ελεύθερος χρόνος ή η φυσική κατάσταση, επηρεάζοντας έτσι τη δυνατότητα συμμετοχής. Αντίστοιχα, τα δεδομένα σχετικά με την επίδραση του εισοδήματος είναι αντικρουόμενα, καθώς ορισμένες μελέτες δείχνουν ότι η συμμετοχή είναι υψηλότερη στα ανώτερα εισοδηματικά στρώματα, ενώ άλλες καταγράφουν αυξημένη συμμετοχή στα μεσαία εισοδήματα (Larson & Lach, 2008). Αντίθετα, οι Martinez και McMullin (2004) υποστηρίζουν ότι τα άτομα χαμηλότερου εισοδήματος επιδεικνύουν μεγαλύτερη συμμετοχική δραστηριότητα. Τα παραπάνω ευρήματα υποδεικνύουν ότι η γενίκευση των συμπερασμάτων είναι δύσκολη, δεδομένου ότι οι διαφορές στα εθνικά και χρονικά πλαίσια επηρεάζουν τα αποτελέσματα των ερευνών, όπως εύστοχα επισημαίνουν οι De Jong et al. (2019).

Η διεθνής βιβλιογραφία έχει εστιάσει εκτενώς στη διερεύνηση των παραγόντων που επηρεάζουν τη συμμετοχή των πολιτών σε διαδικασίες λήψης αποφάσεων και χωρικού σχεδιασμού, δίνοντας έμφαση κυρίως σε κοινωνικοδημογραφικά χαρακτηριστικά, θεσμικές παραμέτρους και στοιχεία συμμετοχικής κουλτούρας (Bockmeyer, 2000; De Jong et al., 2019; Huber & Arnberger, 2021). Παράλληλα, αρκετές μελέτες

καταδεικνύουν τη σημασία της πληροφόρησης ως καθοριστικού παράγοντα για την ενεργοποίηση των πολιτών, επισημαίνοντας ότι η επαρκής και έγκαιρη ενημέρωση ενισχύει την κατανόηση των σχεδιαζόμενων παρεμβάσεων και αυξάνει την προθυμία συμμετοχής (Creighton, 2005; Conner & Johnson, 2017). Επιπλέον, η γεωγραφική εγγύτητα έχει αναγνωριστεί ως παράγοντας που επηρεάζει τη στάση των πολιτών απέναντι σε έργα χωρικού σχεδιασμού, καθώς οι κάτοικοι που διαμένουν πλησιέστερα σε περιοχές παρέμβασης τείνουν να εκδηλώνουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον και εμπλοκή, λόγω της άμεσης επίδρασης των έργων στην καθημερινότητά τους (Lindenau & Böhler-Baedeker, 2014; Huang et al., 2021). Ωστόσο, παρά τη μεμονωμένη αναγνώριση της σημασίας των παραπάνω παραγόντων, η συνδυαστική διερεύνηση της σχέσης μεταξύ πληροφόρησης, γεωγραφικής εγγύτητας και πρόθεσης συμμετοχής των πολιτών σε πολλαπλά και ετερογενή έργα αστικής ανάπλασης παραμένει περιορισμένη, ιδίως στην ελληνική πραγματικότητα. Η παρούσα έρευνα επιχειρεί να καλύψει το εν λόγω ερευνητικό κενό, εξετάζοντας εμπειρικά πώς οι παράγοντες αυτοί διαμορφώνουν την πρόθεση συμμετοχής των κατοίκων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης.

Σημαντικό μέρος της σχετικής βιβλιογραφίας έχει επικεντρωθεί στη διερεύνηση κοινωνικοδημογραφικών και κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών ως παραγόντων που επηρεάζουν τη συμμετοχή των πολιτών σε διαδικασίες σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων. Μεταξύ αυτών συγκαταλέγονται το φύλο, η ηλικία, το μορφωτικό επίπεδο, το εισόδημα και η διάρκεια παραμονής σε μια περιοχή (Martinez & McMullin, 2004; Larson & Lach, 2008; De Jong et al., 2019; Huber & Arnberger, 2021). Ωστόσο, τα αποτελέσματα των ερευνών αυτών δεν συγκλίνουν σε σταθερά συμπεράσματα, καθώς οι επιδράσεις των επιμέρους παραγόντων διαφοροποιούνται σημαντικά ανάλογα με το κοινωνικό, θεσμικό και χωρικό πλαίσιο στο οποίο διεξάγεται κάθε μελέτη (De Jong et al., 2019).

Επιπλέον, ορισμένες μεταβλητές, όπως η ηλικία, δεν λειτουργούν κατ' ανάγκη ως άμεσοι προσδιοριστές της συμμετοχικής συμπεριφοράς, αλλά συχνά υποκαθιστούν άλλες παραμέτρους, όπως η διαθεσιμότητα χρόνου, οι οικονομικοί πόροι ή οι ατομικές δυνατότητες συμμετοχής (Huang et al., 2021). Η έλλειψη ενός ενιαίου θεωρητικού πλαισίου στις μελέτες που βασίζονται κυρίως σε δημογραφικά χαρακτηριστικά έχει επισημανθεί ως βασικός περιορισμός στην σχετική βιβλιογραφία (De Jong et al., 2019).

Υπό το πρίσμα αυτό, η παρούσα έρευνα επικεντρώνεται σε δύο παράγοντες που συνδέονται άμεσα με τα χαρακτηριστικά των ίδιων των έργων αστικής ανάπλασης και τη διαδικασία διαβούλευσης που τα συνοδεύει: το επίπεδο ενημέρωσης των πολιτών και τη χωρική τους σχέση με τις περιοχές παρέμβασης. Η επιλογή αυτή επιτρέπει την εστιασμένη διερεύνηση παραγόντων που σχετίζονται λειτουργικά και χωρικά με τα εξεταζόμενα έργα, χωρίς την επέκταση του ερευνητικού υποδείγματος σε ένα ευρύ και ετερογενές σύνολο μεταβλητών.

3. Μεθοδολογία Έρευνας

3.1 Περιοχή Μελέτης και Εμβληματικά Έργα Ανάπλασης

Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ). Η Θεσσαλονίκη αποτελεί το διοικητικό κέντρο της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας και την δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, τόσο σε έκταση όσο και σε πληθυσμό. Η μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης εκτείνεται σε 100 km^2, ενώ ο πληθυσμός της φτάνει περίπου τους 1.000.000 κατοίκους, που αντιστοιχεί στο 7,6% του πληθυσμού της χώρας (Ελληνική Στατιστική Αρχή, Απογραφή 2021). Η μητροπολιτική περιοχή αποτελείται (μετά την υλοποίηση του σχεδίου «Καλλικράτης») από 7 Δήμους και θεωρείται ως το σημαντικότερο οικονομικό, βιομηχανικό, διοικητικό και πολιτιστικό κέντρο της Βόρειας Ελλάδας (Perra et al., 2017). Ο μεγαλύτερος σε πληθυσμό Δήμος του ΠΣΘ είναι ο Δήμος Θεσσαλονίκης με 317.778 κατοίκους, ενώ ακολουθούν με διαφορά ο Δήμος Κορδελιού-Ευόσμου με 105.426, ο Δήμος Παύλου Μελά με 99.969, ο Δήμος Καλαμαριάς με 92.238, ο Δήμος Νεάπολης-Συκεών με 80.851, ο Δήμος Πυλαίας-Χορτιάτη με 72.223 και ο Δήμος Αμπελοκήπων-Μενεμένης με 49.674 (Ελληνική Στατιστική Αρχή, Απογραφή 2021).

Στην παρούσα έρευνα, η οποία διεξήχθη το 2022, επιλέχθηκαν 11 έργα αστικής ανάπλασης που αφορούν τη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης. Τα έργα επιλέχθηκαν βάσει κύριων και

συμπληρωματικών κριτηρίων, με στόχο τη συγκρότηση ενός αντιπροσωπευτικού δείγματος παρεμβάσεων που επηρεάζουν τη συνολική οργάνωση και λειτουργία του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ).

Ως κύρια κριτήρια επιλογής ορίστηκαν η υπερτοπική ή μητροπολιτική σημασία των έργων, η χωρική τους έκταση και οι αναμενόμενες επιπτώσεις τους στο αστικό περιβάλλον, στην καθημερινότητα των κατοίκων και στη συνολική αναπτυξιακή δυναμική του ΠΣΘ. Τα επιλεγμένα έργα αναμένεται να επιφέρουν ουσιαστικές μεταβολές στον χαρακτήρα της πόλης, είτε μέσω εκτεταμένων χωρικών παρεμβάσεων είτε μέσω αλλαγών στις χρήσεις γης, στη λειτουργία του δημόσιου χώρου ή στη συμβολική σημασία συγκεκριμένων περιοχών.

Παράλληλα, λήφθηκαν υπόψη συμπληρωματικά κριτήρια, όπως η ένταση της δημόσιας συζήτησης και της κοινωνικής κινητοποίησης γύρω από τα έργα, καθώς και το θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό, συνεκτιμήθηκε η ύπαρξη εγκεκριμένου ή υπό εκπόνηση Ειδικού Χωρικού Σχεδίου (ΕΧΣ) ή Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΕΠΣ), δεδομένου ότι τα εργαλεία αυτά συνιστούν κατεξοχήν πεδία εφαρμογής διαδικασιών πολεοδομικού και συμμετοχικού σχεδιασμού. Ωστόσο, η ύπαρξη ΕΧΣ ή ΕΠΣ δεν αποτέλεσε αποκλειστικό κριτήριο επιλογής.

Στο πλαίσιο αυτό, εντάχθηκαν στην έρευνα και περιπτώσεις όπως το πρώην Στρατόπεδο Καρατάσιου και το Γήπεδο Χαριλάου, παρότι δεν υφίσταται θεσμοθετημένο ειδικό σχέδιο. Η επιλογή τους αιτιολογείται από την έντονη κοινωνική διεκδίκηση, τη μακροχρόνια δημόσια συζήτηση και τη σημαντική τοπική και υπερτοπική σημασία των παρεμβάσεων αυτών, στοιχεία που τα καθιστούν ιδιαίτερα κατάλληλα για τη μελέτη της πρόθεσης συμμετοχής των πολιτών.

Αντίστοιχα, το Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec, παρότι χωροθετείται εκτός των διοικητικών ορίων του ΠΣΘ, συμπεριλήφθηκε στην έρευνα λόγω της στρατηγικής του σημασίας για τη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης και της εκπόνησης Ειδικού Πολεοδομικού Σχεδίου, γεγονός που το καθιστά κρίσιμη περίπτωση για τη διερεύνηση της σχέσης μεταξύ γεωγραφικής εγγύτητας, πληροφόρησης και πρόθεσης συμμετοχής.

Τα επιλεγμένα έργα ομαδοποιήθηκαν σε τρεις κατηγορίες βάσει της κλίμακας, του χωρικού τους χαρακτήρα και των βασικών λειτουργικών τους γνωρισμάτων: (α) έργα μητροπολιτικής ή υπερτοπικής σημασίας, (β) έργα μεγάλης κλίμακας σε πρώην στρατόπεδα και (γ) έργα αστικής αναβάθμισης με ειδικό ή τοπικό χαρακτήρα. Η κατηγοριοποίηση αυτή αποσκοπεί στη συστηματική και συγκρίσιμη παρουσίαση των παρεμβάσεων και στη διευκόλυνση της ερμηνείας των αποτελεσμάτων της έρευνας, καθώς επιτρέπει τη συσχέτιση της πρόθεσης συμμετοχής των πολιτών με τη φύση, το μέγεθος και την ευρύτερη χωρική εμβέλεια κάθε έργου. Παρότι η προσέγγιση παραμένει ποσοτική, η εν λόγω ομαδοποίηση λειτουργεί ως συμπληρωματικό αναλυτικό πλαίσιο που συμβάλλει στην κατανόηση των διαφοροποιήσεων που καταγράφονται μεταξύ των εξεταζόμενων περιπτώσεων.

Πίνακας 1. Τα 11 έργα ανάπλασης της έρευνας την 12.04.2022. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

Α/Α	**Έργο**	**Εμπλεκόμενοι Δήμοι**	**Ειδικό Χωρικό ή Πολεοδομικό Σχέδιο**	**Περιγραφή**
Έργα μητροπολιτικής ή υπερτοπικής σημασίας				
1	Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης	Θεσσαλονίκης	ΕΧΣ για το Εκθεσιακό Κέντρο Θεσσαλονίκης (2019)	Μητροπολιτικής σημασίας έργο στο κέντρο της Θεσσαλονίκης που προβλέπει αναδιαμόρφωση του εκθεσιακού κέντρου σε σύγχρονο εκθεσιακό–συνεδριακό πάρκο με χώρο πρασίνου και υποστηρικτικές χρήσεις

2	Παραλιακό Μέτωπο	Δέλτα, Αμπελοκήπων - Μενεμένης, Θεσσαλονίκης, Καλαμαριάς, Πυλαίας - Χορτιάτη, Θέρμης, Θερμαϊκού	ΕΧΣ Παραλιακού Μετώπου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (2021)	Εκτεταμένη χωρική παρέμβαση μήκους περίπου 40 χλμ, η οποία περιλαμβάνει ζώνες κατοικίας, παραγωγικών δραστηριοτήτων, αναψυχής και διαδρομές πεζών/ποδηλάτων κατά μήκος της ακτογραμμής.
3	Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec	Θερμαϊκού	ΕΠΣ για την Ίδρυση Τεχνολογικού Πάρκου 4ης Γενιάς στο Ακίνητο 1160 του Αγροκτήματος Δ.Κ. Περαίας Δήμου Θερμαϊκού (2021)	Δημιουργία τεχνολογικού πάρκου 4ης γενιάς με ζώνες έρευνας, καινοτομίας, επιχειρηματικότητας και υποστηρικτικές χρήσεις τουρισμού και πρασίνου.
Έργα μεγάλης κλίμακας σε πρώην στρατόπεδα				
4	π. Στρατόπεδο Παύλου Μελά	Παύλου Μελά	ΕΠΣ στην περιοχή του πρώην Στρατοπέδου «Παύλος Μελάς» της Δημοτικής Ενότητας Σταυρούπολης του Δήμου Παύλου Μελά (Ν. Θεσσαλονίκης) (2021)	Μετατροπή του πρώην στρατοπέδου σε Μητροπολιτικό Πάρκο με επανάχρηση διατηρητέων κτιρίων, ενίσχυση πρασίνου και υποδομές πολιτισμού, αναψυχής και κοινωνικών λειτουργιών.
5	π. Στρατόπεδο Καρατάσιου	Παύλου Μελά	Δεν προβλέπεται η Μελέτη Ειδικού Χωρικού Σχεδίου. Επιλέχθηκε λόγω της έντονης κοινωνικής δραστηριοποίησης και διεκδίκησης του χώρου από την τοπική κοινότητα	Εκτενής χώρος πρασίνου με ισχυρή κοινωνική διεκδίκηση για δημόσια χρήση και πρόσφατες εξελίξεις που περιλαμβάνουν πρόβλεψη κατασκευής ογκολογικού νοσοκομείου ως μέρος του πόλου τριτοβάθμιας υγειονομικής περίθαλψης στην περιοχή.
6	π. Στρατόπεδο Μεγάλου Αλεξάνδρου	Αμπελοκήπων-Μενεμένης	ΕΧΣ για την υποδοχή σχεδίων και έργων υπερτοπικής κλίμακας σε τμήμα του πρώην Στρατοπέδου «Μεγάλου Αλεξάνδρου» της Δ.Κ. Αμπελοκήπων του Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης (2020)	Προβλέπει δημιουργία μητροπολιτικού κέντρου πρασίνου, πολιτισμού και κοινωνικών δομών, με οργανωμένες ζώνες χρήσεων και αναψυχής.
7	π. Στρατόπεδο Κόδρα	Καλαμαριά	ΕΧΣ περιοχής πρώην στρατοπέδου Κόδρα Δήμου Καλαμαριάς (ανατέθηκε η μελέτη το 2018 – απορρίφθηκε από ΔΣ Δήμου Καλαμαριάς τον Φεβρουάριο 2023)	Πρώην στρατιωτικός χώρος στην Καλαμαριά με προτεινόμενο ΕΧΣ (η διαδικασία έχει ανασταλεί), που περιλαμβάνει ζώνες πρασίνου και πολιτιστικών λειτουργιών.
Έργα αστικής αναβάθμισης με έντονο ειδικό/τοπικό χαρακτήρα				
8	Αλάνα Τούμπας	Θεσσαλονίκης	ΕΧΣ για την Ανέγερση Νέου Γηπέδου Στην Περιοχή Τούμπα Δήμου Θεσσαλονίκης (2022)	Ανέγερση γηπέδου με ανάπλαση της περιοχής γύρω από το γήπεδο Τούμπας με πρόβλεψη μεγάλων αθλητικών εγκαταστάσεων, εκπαιδευτικών και κοινωνικών χρήσεων, καθώς και δημόσιων χώρων πρασίνου.
9	Γήπεδο Χαριλάου	Θεσσαλονίκης	Δεν υφίσταται εγκεκριμένο ΕΧΣ ή ΕΠΣ, σε δημόσια συζήτηση βρίσκονται προτάσεις για μετεγκατάσταση του γηπέδου	Σχέδιο μετεγκατάστασης του υφιστάμενου γηπέδου σε νέα θέση και δημιουργίας ελεύθερου χώρου πρασίνου στο σημερινό οικόπεδο, σε συνδυασμό με αναβάθμιση του περιβάλλοντος χώρου.

10	Μύλοι Αλλατίνη	Θεσσαλονίκης	ΕΠΣ στην περιοχή «Κεραμείων Αλλατίνη» Δήμου Θεσσαλονίκης (2022)	Ανάπλαση πρώην βιομηχανικής εγκατάστασης και γειτονικού πάρκου στη Νέα Ελβετία με μίξη χρήσεων (πράσινο, κατοικία, ειδικές χρήσεις), κτήρια μεγάλου υψομέτρου και επανάχρηση διατηρητέων κτιρίων.
11	Παράκτια Ζώνη Μενεμένης	Αμπελοκήπων-Μενεμένης	ΕΧΣ στο Παράκτιο Μέτωπο της ΔΕ Μενεμένης (2016)	Εργο περιβαλλοντικής αναβάθμισης υποβαθμισμένης παράκτιας περιοχής, με στόχο την αποκατάσταση του τοπίου, την απορρύπανση και την απόδοσή της σε κοινόχρηστη χρήση.

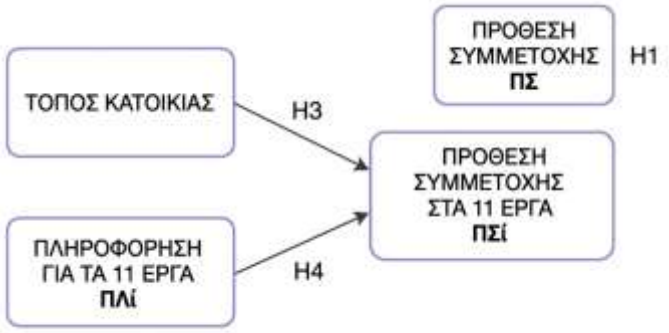
3.2 Ερευνητικές Υποθέσεις

Η παρούσα έρευνα αποσκοπεί στη διερεύνηση της πρόθεσης συμμετοχής των πολιτών του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ), τόσο σε διαδικασίες πολεοδομικού σχεδιασμού γενικότερα, όσο και σε συγκεκριμένα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη. Οι ερευνητικές υποθέσεις που διατυπώθηκαν, καθώς και οι αντίστοιχες μεταβλητές που εξετάστηκαν, είναι:

- **Ερευνητική Υπόθεση 1 (Η1):** Οι κάτοικοι του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) εκδηλώνουν ισχυρή πρόθεση συμμετοχής στις διαδικασίες σχεδιασμού του αστικού χώρου. **Μεταβλητή:** Πρόθεση Συμμετοχής (ΠΣ).
- **Ερευνητική Υπόθεση 2 (Η2):** Η πρόθεση συμμετοχής των κατοίκων του ΠΣΘ διαφοροποιείται αναλόγως του εκάστοτε έργου αστικής ανάπλασης. **Μεταβλητή:** Πρόθεση Συμμετοχής στα 11 έργα ανάπλασης (ΠΣi).
- **Ερευνητική Υπόθεση 3 (Η3):** Η εγγύτητα της κατοικίας των πολιτών προς τα υπό εξέταση έργα επηρεάζει την πρόθεση συμμετοχής τους, με τους κατοίκους που διαμένουν πλησιέστερα (σε αυτά) να εμφανίζουν υψηλότερα επίπεδα ενδιαφέροντος για συμμετοχή. **Μεταβλητή:** Τόπος Κατοικίας.
- **Ερευνητική Υπόθεση 4 (Η4):** Το επίπεδο πληροφόρησης των πολιτών σχετικά με τα συγκεκριμένα έργα αστικής ανάπλασης επηρεάζει την πρόθεσή τους για συμμετοχή. Όσο πιο ενημερωμένοι είναι οι πολίτες για ένα έργο, τόσο πιθανότερο είναι να επιδιώκουν τη συμμετοχή τους σε αυτό. **Μεταβλητή:** Πληροφόρηση για τα 11 έργα ανάπλασης (ΠΛi).

Το Σχήμα 1 παρουσιάζει το ερευνητικό υπόδειγμα και αποτυπώνει τις σχέσεις μεταξύ των μεταβλητών που εξετάζονται στη μελέτη. Η μεταβλητή Πρόθεση Συμμετοχής (ΠΣ) αποτυπώνει τη συνολική στάση των κατοίκων, η οποία εξετάζεται στο πλαίσιο της Υπόθεσης Η1. Η ΠΣ συνδέεται με την Πρόθεση Συμμετοχής στα 11 έργα (ΠΣi), όπως διατυπώνεται στην Υπόθεση Η2. Παράλληλα, ο Τόπος Κατοικίας και η Πληροφόρηση για τα έργα (ΠΛi) εξετάζονται ως προσδιοριστικοί παράγοντες της ΠΣi, σύμφωνα με τις Υποθέσεις Η3 και Η4 αντίστοιχα.

Σχήμα 1. Ερευνητικές υποθέσεις. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.



3.3 Συμμετέχοντες στην Έρευνα – Δειγματοληψία

Ο σχεδιασμός της δειγματοληψίας αποσκοπούσε στη διασφάλιση της μέγιστης δυνατής αντιπροσωπευτικότητας του δείγματος. Για τον σκοπό αυτό, επιλέχθηκε η στρωματοποιημένη τυχαία δειγματοληψία (stratified random sampling), μια μέθοδος πιθανολογικής δειγματοληψίας που εφαρμόζεται ευρέως σε εμπειρικές έρευνες (Parsons, 2017). Στο πλαίσιο αυτής της μεθόδου, ο πληθυσμός-στόχος ταξινομήθηκε σε διακριτές υποομάδες (στρώματα), εντός των οποίων τα άτομα παρουσιάζουν ομοιογένεια ως προς συγκεκριμένα χαρακτηριστικά κρίσιμης σημασίας για την έρευνα. Στην παρούσα μελέτη, η διαδικασία στρωματοποίησης πραγματοποιήθηκε σε δύο στάδια: αρχικά, με βάση τον πληθυσμό των κατοίκων ανά δήμο και, στη συνέχεια, σύμφωνα με την κατανομή του φύλου εντός κάθε δήμου. Ως αποτέλεσμα, το τελικό δείγμα συγκροτήθηκε από επτά διακριτά στρώματα (που αντιστοιχούν στους επτά δήμους του ΠΣΘ), καθένα εκ των οποίων υποδιαιρέθηκε περαιτέρω σε δύο υποστρώματα βάσει φύλου.

Τα δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά στοιχεία που περιλαμβάνονται στο ερωτηματολόγιο (όπως ηλικία, φύλο, επίπεδο εκπαίδευσης, εισόδημα και διάρκεια κατοικίας) χρησιμοποιήθηκαν για την περιγραφική παρουσίαση του δείγματος και για τον έλεγχο της αντιπροσωπευτικότητάς του. Παρότι στη διεθνή βιβλιογραφία αναγνωρίζεται η πιθανή επίδραση των μεταβλητών αυτών στη συμμετοχική συμπεριφορά, τα σχετικά ευρήματα εμφανίζουν σημαντικές διαφοροποιήσεις και συχνά στερούνται συγκρισιμότητας μεταξύ διαφορετικών μελετών (De Jong et al., 2019; Huber & Arnberger, 2021). Δεδομένου ότι η παρούσα μελέτη δεν αποσκοπεί στη διαμόρφωση ενός συνολικού μοντέλου πρόβλεψης της συμμετοχής, οι δημογραφικές μεταβλητές δεν εντάχθηκαν στις ερευνητικές υποθέσεις ούτε αξιοποιήθηκαν στην κύρια στατιστική ανάλυση.

Αρχικά, η διανομή του ερωτηματολογίου πραγματοποιήθηκε μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας (Google Forms). Ωστόσο, η συλλογή δεδομένων μέσω αυτής της μεθόδου δεν απέδωσε το επιθυμητό επίπεδο αντιπροσωπευτικότητας του δείγματος. Για την αντιμετώπιση αυτού του ζητήματος, εφαρμόστηκε συμπληρωματικά η μέθοδος της επιτόπιας συμπλήρωσης ερωτηματολογίων, με στοχευμένη δειγματοληψία στους δήμους όπου απαιτούνταν βελτίωση της αντιπροσωπευτικότητας. Η επιλογή αυτή αποσκοπούσε στην εξισορρόπηση της κατανομής τόσο σε επίπεδο γεωγραφικής εκπροσώπησης των δήμων όσο και ως προς τη διάσταση του φύλου.

Αν και η στρωματοποίηση του δείγματος δεν βασίστηκε σε ηλικιακά κριτήρια, καταβλήθηκε προσπάθεια να συμπεριληφθούν συμμετέχοντες από όλες τις ηλικιακές ομάδες. Επιπλέον, προκειμένου να διασφαλιστεί η τυχαιότητα της δειγματοληψίας, οι επιτόπιες έρευνες διεξήχθησαν σε διαφορετικές ημέρες, ώρες και τοποθεσίες εντός της εκάστοτε περιοχής. Συνολικά, συλλέχθηκαν 411 έγκυρες απαντήσεις, με το δείγμα να αντιστοιχεί σε πληθυσμό 818.159 κατοίκων και να χαρακτηρίζεται από επίπεδο σημαντικότητας 95% και περιθώριο σφάλματος 4,83%.

3.4 Ερευνητικό Εργαλείο – Ανάλυση δεδομένων

Βάσει του θεωρητικού μοντέλου και των ερευνητικών υποθέσεων, διαμορφώθηκε ένα δομημένο ερωτηματολόγιο που περιλαμβάνει κλειστού τύπου ερωτήσεις (Παράρτημα Α). Μετά τη συλλογή των δεδομένων, εφαρμόστηκε στατιστική ανάλυση με τη χρήση του λογισμικού SPSS Statistics της IBM. Το αρχικό στάδιο της ανάλυσης περιελάμβανε την εφαρμογή περιγραφικής στατιστικής, η οποία, παρά την ικανότητά της να προσφέρει μια συνολική εικόνα των δεδομένων, δεν επιτρέπει την εξαγωγή αιτιολογικών συμπερασμάτων αναφορικά με τις σχέσεις μεταξύ των μεταβλητών. Ωστόσο, τα προκαταρκτικά αυτά ευρήματα μπορούν να αποτελέσουν βάση για περαιτέρω ανάλυση και εμβάθυνση στο ερευνητικό πεδίο (Conner & Johnson, 2017).

Στο ερωτηματολόγιο συλλέχθηκαν επίσης βασικά δημογραφικά στοιχεία (ηλικία, φύλο, επίπεδο εκπαίδευσης, τόπος κατοικίας κ.λπ.), τα οποία χρησιμοποιήθηκαν αποκλειστικά για την περιγραφική παρουσίαση του δείγματος και για τη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής της διαδικασίας στρωματοποιημένης δειγματοληψίας. Η συλλογή των δεδομένων αυτών δεν αποσκοπούσε στην ανάλυση

της επίδρασής τους στην πρόθεση συμμετοχής, καθώς η παρούσα μελέτη εστιάζει στη σχέση μεταξύ πληροφόρησης, γεωγραφικής εγγύτητας στα υπό εξέταση έργα και πρόθεσης συμμετοχής των πολιτών. Για τον λόγο αυτό, οι δημογραφικές μεταβλητές δεν εντάχθηκαν στις ερευνητικές υποθέσεις ούτε συμπεριλήφθηκαν στην κύρια στατιστική ανάλυση της έρευνας.

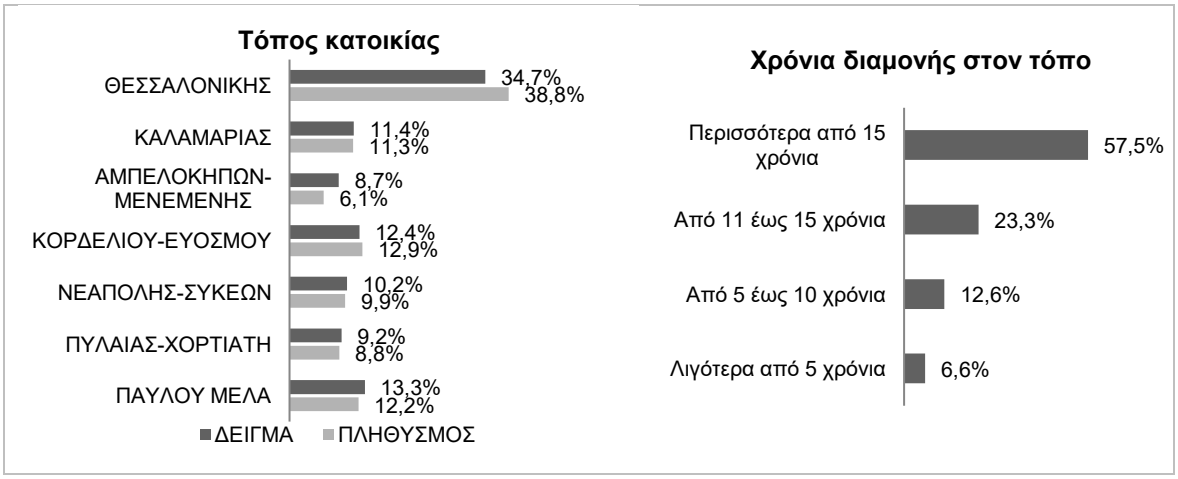
Για τον έλεγχο των ερευνητικών υποθέσεων χρησιμοποιήθηκαν δύο προσεγγίσεις: η διερευνητική χωρική ανάλυση μέσω χαρτογραφικής απεικόνισης και η επαγωγική στατιστική. Ειδικότερα, η χαρτογραφική απεικόνιση αξιοποιήθηκε για τη διερεύνηση της σχέσης μεταξύ της πρόθεσης συμμετοχής των πολιτών στα υπό εξέταση έργα και της γεωγραφικής τους εγγύτητας με αυτά, στο πλαίσιο του ελέγχου της Ερευνητικής Υπόθεσης 2 και της Ερευνητικής Υπόθεσης 3. Επιπλέον, για την εξέταση της Ερευνητικής Υπόθεσης 4, η οποία αφορά τη συσχέτιση μεταξύ του επιπέδου πληροφόρησης των πολιτών σχετικά με τα έργα ανάπλασης και της πρόθεσής τους να συμμετάσχουν, διενεργήθηκε ανάλυση συσχέτισης Spearman's Rho. Η συγκεκριμένη μη παραμετρική μέθοδος χρησιμοποιείται για την εκτίμηση της σχέσης μεταξύ δύο μεταβλητών, ακόμη και στην περίπτωση που δεν ακολουθούν κανονική κατανομή.

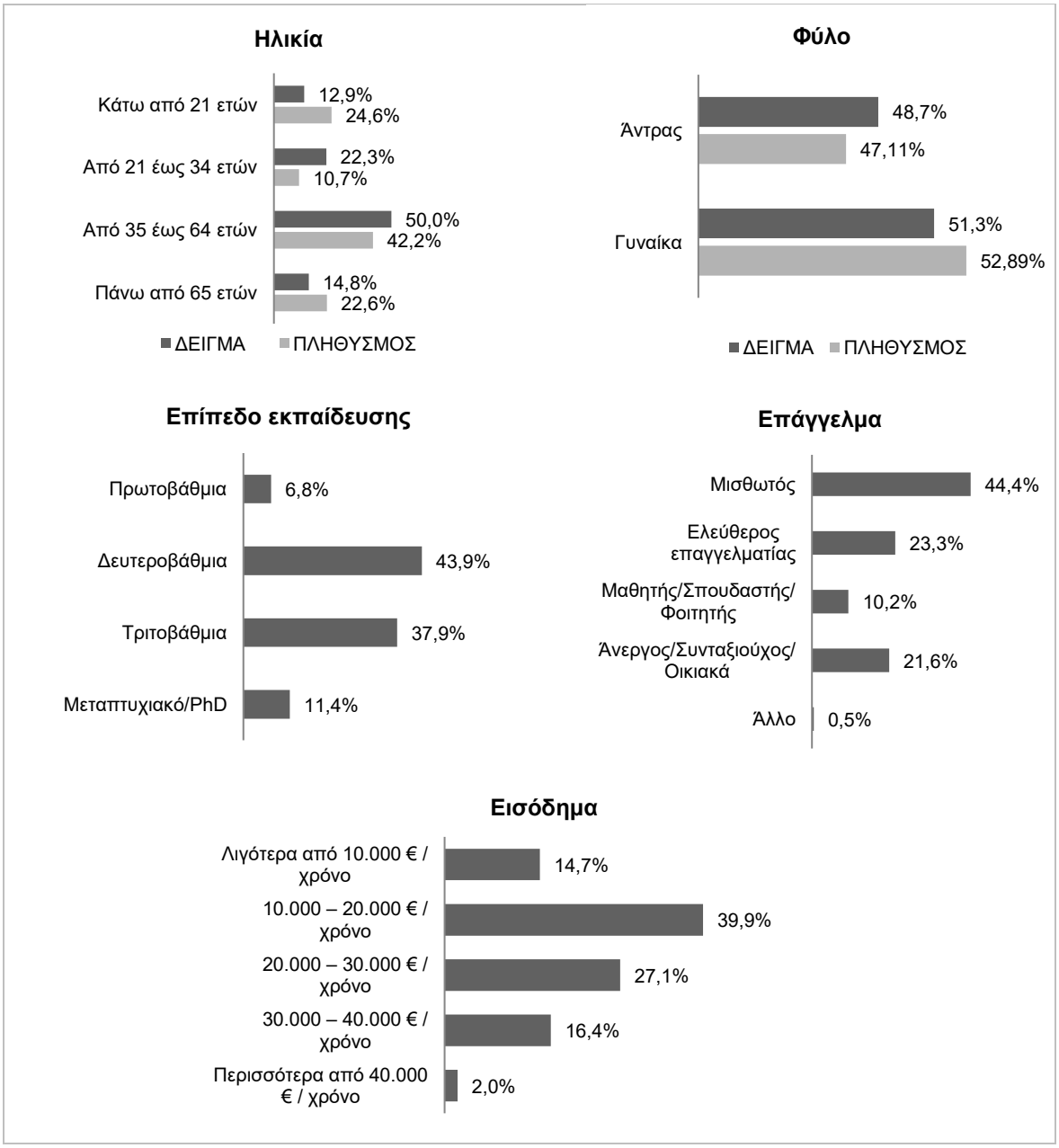
4. Αποτελέσματα Έρευνας

4.1 Περιγραφή δείγματος

Στο Σχήμα 2 παρουσιάζονται τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος, καθώς και τα αντίστοιχα δεδομένα του γενικού πληθυσμού, όπου αυτά είναι διαθέσιμα. Παρατηρείται ότι το δείγμα κατανέμεται αναλογικά στους επτά Δήμους της μελέτης, σε ποσοστά που αντανακλούν τη δημογραφική σύνθεση του πληθυσμού. Επιπλέον, το 57,5% των συμμετεχόντων διαμένει στον τόπο κατοικίας του για διάστημα μεγαλύτερο των 15 ετών, στοιχείο που υποδηλώνει ισχυρούς δεσμούς με την τοπική κοινότητα. Η κατανομή του φύλου εμφανίζεται ισορροπημένη σε σχέση με τα πληθυσμιακά δεδομένα, καθώς η δειγματοληψία πραγματοποιήθηκε με στρωματοποίηση ως προς το φύλο. Όσον αφορά το εκπαιδευτικό επίπεδο, η πλειονότητα των συμμετεχόντων έχει δευτεροβάθμια (43,9%) ή τριτοβάθμια (37,9%) εκπαίδευση. Σχετικά με την επαγγελματική κατάσταση, το μεγαλύτερο ποσοστό ανήκει στην κατηγορία των μισθωτών (44,4%). Η ηλικιακή κατανομή του δείγματος είναι επίσης συγκρίσιμη με εκείνη του γενικού πληθυσμού, παρά το γεγονός ότι η ηλικία δεν αποτέλεσε κριτήριο στρωματοποίησης. Τέλος, ως προς το εισοδηματικό επίπεδο, το μεγαλύτερο ποσοστό των συμμετεχόντων (39,9%) δηλώνει ετήσιο εισόδημα μεταξύ 10.000 και 20.000 ευρώ.

Σχήμα 2. Δημογραφικά χαρακτηριστικά δείγματος. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.





4.2 Πρόθεση Συμμετοχής σε Έργα Ανάπλασης

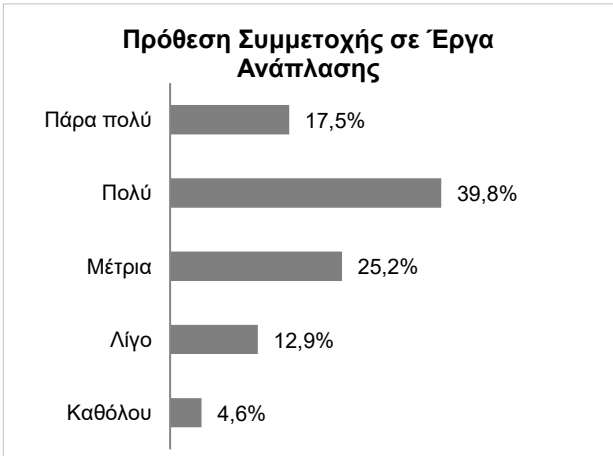
Η πρόθεση των πολιτών να συμμετάσχουν σε έργα αστικής ανάπλασης συνιστά έναν από τους κεντρικούς ερευνητικούς άξονες της παρούσας μελέτης. Στο πλαίσιο αυτό, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να δηλώσουν τον βαθμό επιθυμίας τους για εμπλοκή σε έργα ανάπλασης της Θεσσαλονίκης. Κρίνεται σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι η παρούσα έρευνα εξετάζει τη δηλωμένη πρόθεση συμμετοχής των πολιτών σε διαδικασίες πολεοδομικού σχεδιασμού και σε συγκεκριμένα έργα αστικής ανάπλασης, και όχι την πραγματική συμμετοχή τους σε υφιστάμενες διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης. Η διάκριση αυτή είναι κρίσιμη, καθώς η πρόθεση συμμετοχής δεν ταυτίζεται κατ' ανάγκη με την ενεργό εμπλοκή των πολιτών σε θεσμοθετημένες συμμετοχικές διαδικασίες, αλλά αποτυπώνει τη στάση, το ενδιαφέρον και τη δυνητική διάθεση εμπλοκής τους στον σχεδιασμό του αστικού χώρου.

Υπό το πρίσμα αυτό, η καταγραφή υψηλών επιπέδων πρόθεσης συμμετοχής δεν θα πρέπει να ερμηνεύεται ως ένδειξη αντίστοιχης ενεργού εμπλοκής των πολιτών σε διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης. Η πρόθεση συμμετοχής συνιστά απαραίτητη αλλά όχι επαρκή συνθήκη για τη συμμετοχική

δράση, καθώς η μετάβαση από τη δηλωμένη στάση στην πραγματική συμμετοχή επηρεάζεται από επιπρόσθετους παράγοντες και συνθήκες. Η επισήμανση αυτή είναι κρίσιμη για την ορθή ανάγνωση των αποτελεσμάτων που ακολουθούν, τα οποία αποτυπώνουν τη δυνητική συμμετοχική διάθεση των πολιτών και όχι την πραγματική τους εμπλοκή σε υφιστάμενες θεσμικές διαδικασίες.

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης απεικονίζονται στο Σχήμα 3. Διαπιστώνεται ότι η πλειοψηφία των ερωτηθέντων (57,3%) εκφράζει υψηλή έως πολύ υψηλή πρόθεση συμμετοχής, ενώ ένα σημαντικό ποσοστό (25,2%) δηλώνει μέτρια πρόθεση. Αντίθετα, το 12,9% των συμμετεχόντων αναφέρει χαμηλή πρόθεση συμμετοχής, ενώ μόλις το 4,6% δηλώνει ότι δεν επιθυμεί καθόλου να εμπλακεί στη διαδικασία των αναπλάσεων.

Σχήμα 3. Πρόθεση Συμμετοχής σε Έργα Ανάπλασης. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.



Στο επόμενο στάδιο της ανάλυσης, κρίθηκε αναγκαία η διερεύνηση της πρόθεσης συμμετοχής των πολιτών όχι μόνο σε γενικό επίπεδο, αλλά και σε σχέση με τα 11 συγκεκριμένα έργα ανάπλασης που εξετάζονται. Τα αποτελέσματα της ανάλυσης παρουσιάζονται στο Σχήμα 4.

Παρόλο που η γενική πρόθεση συμμετοχής σε έργα ανάπλασης καταγράφηκε ως υψηλή στο προηγούμενο ερώτημα, διαπιστώνεται ότι, όταν εστιάζουμε σε συγκεκριμένα έργα, η πρόθεση συμμετοχής διαφοροποιείται ανάλογα με το έργο. Ειδικότερα, τα έργα που εμφανίζουν τη χαμηλότερη προθυμία συμμετοχής περιλαμβάνουν τα εξής:

- Παράκτια Ζώνη Μενεμένης (48,4% «καθόλου», 19,8% «λίγο»)
- Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec (45,4% «καθόλου», 21,7% «λίγο»)
- Στρατόπεδο Μ. Αλεξάνδρου (44,6% «καθόλου», 17,7% «λίγο»)
- Στρατόπεδο Κόδρα (40,8% «καθόλου», 19,9% «λίγο»)
- Μύλοι Αλλατίνη (40,8% «καθόλου», 19,7% «λίγο»)

Η διακύμανση αυτή αναδεικνύει την ανάγκη περαιτέρω διερεύνησης των παραγόντων που επηρεάζουν την πρόθεση συμμετοχής, όπως η γεωγραφική εγγύτητα, το επίπεδο ενημέρωσης και ο βαθμός σύνδεσης των πολιτών με κάθε έργο.

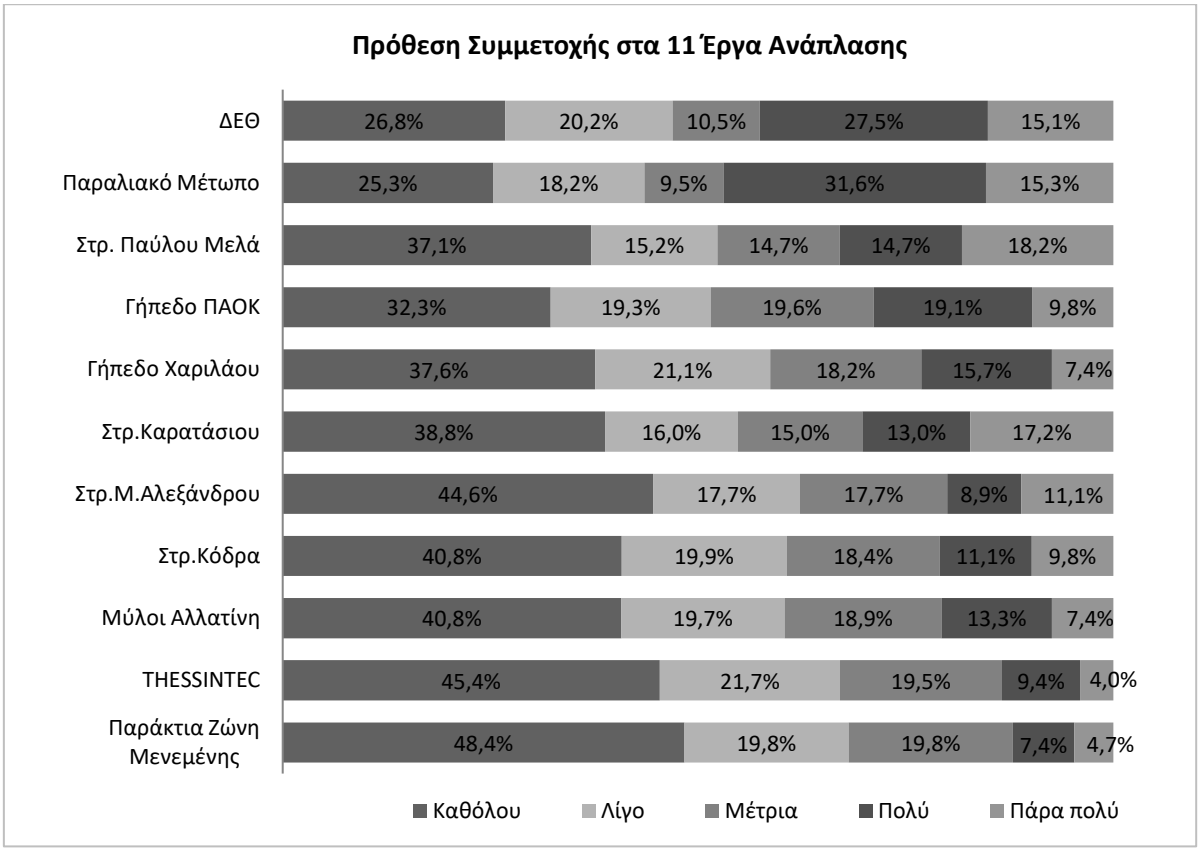
Αντίθετα, τα έργα που συγκεντρώνουν τη μεγαλύτερη προθυμία συμμετοχής είναι το Παραλιακό Μέτωπο (46,9% «πολύ» και «πάρα πολύ») και η Ανάπλαση ΔΕΘ (42,6% «πολύ» και «πάρα πολύ»).

Η πρόθεση συμμετοχής εμφανίζεται μετρίως θετική στα εξής έργα:

- Στρατόπεδο Παύλου Μελά (37,1% «καθόλου», 15,2% «λίγο», 14,7% «μέτρια», 32,9% «πολύ» και «πάρα πολύ»)
- Γήπεδο ΠΑΟΚ (32,3% «καθόλου», 19,3% «λίγο», 19,6% «μέτρια», 28,9% «πολύ» και «πάρα πολύ»)
- Γήπεδο Χαριλάου (37,6% «καθόλου», 21,1% «λίγο», 18,2% «μέτρια», 23,1% «πολύ» και «πάρα πολύ»)

- Στρατόπεδο Καρατάσιου (38,8% «καθόλου», 16,0% «λίγο», 15,0% «μέτρια», 30,2% «πολύ» και «πάρα πολύ»).

Σχήμα 4. Πρόθεση Συμμετοχής στα 11 Έργα Ανάπλασης. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.



Τα ευρήματα υποδεικνύουν ότι η πρόθεση συμμετοχής του κοινού διαφοροποιείται ανάλογα με τη φύση του εκάστοτε έργου ανάπλασης, όπως προκύπτει από τις διαφοροποιήσεις που καταγράφονται μεταξύ των επιμέρους έργων στα επίπεδα πρόθεσης συμμετοχής. Η διαφοροποίηση αυτή συνδέεται με τον τρόπο με τον οποίο οι πολίτες αντιλαμβάνονται τη σημασία κάθε έργου και τη σχέση του με την καθημερινότητά τους. Παρά τη γενικά θετική στάση απέναντι στη συμμετοχή, η προθυμία δεν παραμένει σταθερή για όλα τα έργα. Ορισμένα προκαλούν μεγαλύτερο ενδιαφέρον, ενώ για άλλα παρουσιάζεται περιορισμένη διάθεση συμμετοχής. Επιπλέον, υπάρχουν έργα για τα οποία η πρόθεση συμμετοχής κυμαίνεται σε ενδιάμεσα επίπεδα. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει ότι η συμμετοχή των πολιτών διαμορφώνεται από παράγοντες όπως η εγγύτητα του έργου με τον τόπο κατοικίας, η αντιλαμβανόμενη σημασία του και η πληροφόρηση, στοιχεία που αναλύονται παρακάτω.

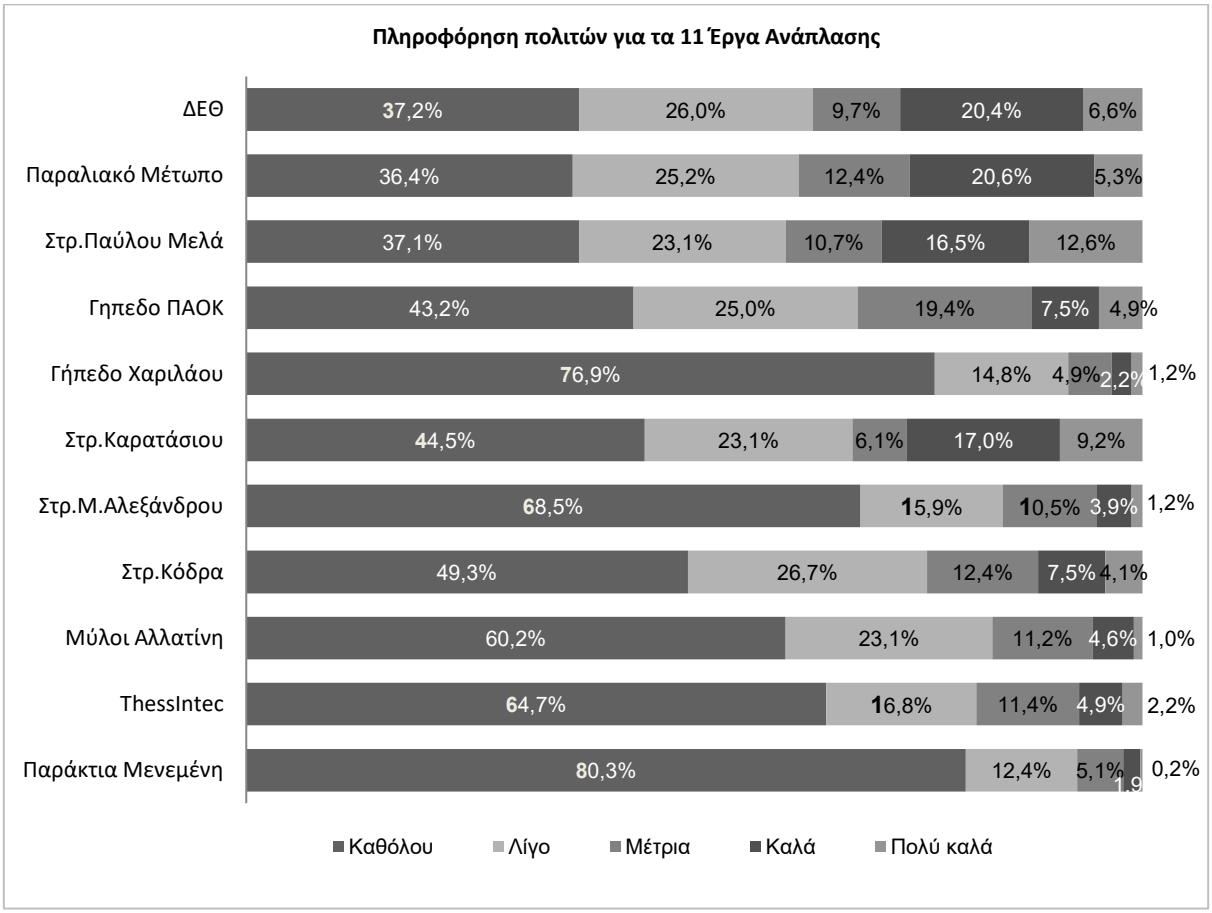
4.3 Πληροφόρηση για τα Έργα Ανάπλασης

Το επίπεδο πληροφόρησης των πολιτών σχετικά με τα μεγάλα έργα ανάπλασης της πόλης παρουσιάζει σημαντικές διαφοροποιήσεις ανάλογα με το εκάστοτε έργο (Σχήμα 5). Ειδικότερα, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων δηλώνει πλήρη άγνοια για τα ακόλουθα έργα:

- Παράκτια Ζώνη Μενεμένης (80,3% «καθόλου»)
- Γήπεδο Χαριλάου (76,9% «καθόλου»)
- Στρατόπεδο Μ. Αλεξάνδρου (68,5% «καθόλου»)
- Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec (64,6% «καθόλου»)
- Μύλοι Αλλατίνη (64,7% «καθόλου»)

Τα ευρήματα αυτά υποδεικνύουν ότι, παρά τη σημασία των εν λόγω έργων για το ΠΣΘ, η ενημέρωση των πολιτών παραμένει ιδιαιτέρως περιορισμένη. Το γεγονός αυτό ενδέχεται να επηρεάζει αρνητικά την πρόθεση συμμετοχής, καθώς προηγούμενες μελέτες έχουν καταδείξει τη θετική συσχέτιση μεταξύ της επαρκούς ενημέρωσης και της ενεργού εμπλοκής των πολιτών σε διαδικασίες σχεδιασμού (Conner & Johnson, 2017).

Σχήμα 5. Πληροφόρηση Πολιτών για τα 11 Έργα Ανάπλασης. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.



Αντίθετα το υψηλότερο επίπεδο ενημέρωσης καταγράφεται για τα εξής έργα:

- Ανάπλαση Παραλιακού Μετώπου (63,6% «έστω λίγο»)
- Ανάπλαση ΔΕΘ (62,8% «έστω λίγο»)
- Στρατόπεδο Παύλου Μελά (62,9% «έστω λίγο»)
- Γήπεδο ΠΑΟΚ (56,8% «έστω λίγο»)
- Στρατόπεδο Καρατάσιου (55,4% «έστω λίγο»)
- Στρατόπεδο Κόδρα (50,7% «έστω λίγο»)

Στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε έλεγχος Spearman's Rho μεταξύ των μεταβλητών Πληροφόρηση για τα Έργα (ΠΛi) και Πρόθεση Συμμετοχής στα Έργα (ΠΣi), με σκοπό να διερευνηθεί αν η πληροφόρηση για τα έργα επηρεάζει την πρόθεση των πολιτών να συμμετέχουν σε αυτά. Για κάθε έργο, δηλαδή για κάθε ένα από τα 11 υπό εξέταση έργα ανάπλασης, εξετάστηκε αν η πληροφόρηση των πολιτών επηρεάζει την πρόθεσή τους να συμμετέχουν σε αυτό. Στον Πίνακα 2 παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του ελέγχου για κάθε μια διασταύρωση που έγινε.

Πίνακας 2. Έλεγχος Spearman's Rho μεταξύ των Μεταβλητών ΠΛi και ΠΣi. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

Μεταβλητές	Spearman's rho
ΠΛ ΔΕΘ ΠΣ ΔΕΘ	,747**
ΠΛ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ ΠΣ ΠΑΡΑΛΙΑΚΟ ΜΕΤΩΠΟ	,738**
ΠΛ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ ΠΣ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ	,744**
ΠΛ ΓΗΠΕΔΟ ΤΟΥΜΠΑΣ ΠΣ ΓΗΠΕΔΟ ΤΟΥΜΠΑΣ	,581**
ΠΛ ΓΗΠΕΔΟ ΧΑΡΙΛΑΟΥ ΠΣ ΓΗΠΕΔΟ ΧΑΡΙΛΑΟΥ	,380**
ΠΛ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΚΑΡΑΤΑΣΙΟΥ ΠΣ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΚΑΡΑΤΑΣΙΟΥ	,699**
ΠΛ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ Μ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ ΠΣ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ Μ.ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ	,589**
ΠΛ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΚΟΔΡΑ ΠΣ ΣΤΡΑΤΟΠΕΔΟ ΚΟΔΡΑ	,624**
ΠΛ ΜΥΛΟΙ ΑΛΛΑΤΙΝΗ ΠΣ ΜΥΛΟΙ ΑΛΛΑΤΙΝΗ	,564**
ΠΛ THESSINTEC ΠΣ THESSINTEC	,541**
ΠΛ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ ΠΣ ΠΑΡΑΚΤΙΑ ΖΩΝΗ ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ	,438**

*** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).*

Τα αποτελέσματα υποδεικνύουν μια σαφώς θετική και στατιστικά σημαντική συσχέτιση μεταξύ του βαθμού πληροφόρησης των πολιτών και της πρόθεσής τους να συμμετέχουν στα εξεταζόμενα έργα. Σε όλα τα έργα, οι συντελεστές συσχέτισης είναι θετικοί, με τιμές που κυμαίνονται από 0.380 έως 0.747, ενώ η στατιστική σημαντικότητα είναι στο επίπεδο 0,01 (p = 0,000). Αυτό υποδεικνύει ότι η πρόθεση συμμετοχής των πολιτών αυξάνεται καθώς αυξάνεται η ενημέρωσή τους για τα έργα, με τη ΔΕΘ (r=0.747), το Παραλιακό Μέτωπο (r=0.738) και το Στρατόπεδο Παύλου Μελά (r=0.744) να παρουσιάζουν τις υψηλότερες συσχετίσεις. Ακόμα και έργα με χαμηλότερους συντελεστές, όπως το Γήπεδο Χαριλάου (r=0.380) και η Παράκτια Ζώνη Μενεμένης (r=0.438), εμφανίζουν στατιστικά σημαντική σχέση. Συνολικά, τα δεδομένα δείχνουν ότι η ενημέρωση των πολιτών αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για την εμπλοκή τους στα συγκεκριμένα έργα.

4.4 Επίδραση Τόπου Κατοικίας στην Πρόθεση Συμμετοχής

Η τελευταία παράμετρος που εξετάστηκε αφορά τη χωρική διάσταση της πρόθεσης συμμετοχής. Αναλύεται η επίδραση του τόπου κατοικίας και ο πιθανός ρόλος του στη διαμόρφωση της πρόθεσης των πολιτών να συμμετέχουν, τόσο γενικά σε διαδικασίες σχεδιασμού όσο και ειδικότερα σε σχέση με τα 11 υπό μελέτη έργα ανάπλασης. Για την ανάλυση αυτή, χρησιμοποιήθηκε το λογισμικό ArcGIS΄ και απεικονίσθηκε ο βαθμός επιθυμίας συμμετοχής των κατοίκων των επτά Δήμων της Περιφερειακής Ενότητας Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) (Σχήμα 6).

Συγκεκριμένα, στον χάρτη αποτυπώνεται το ποσοστό των κατοίκων κάθε Δήμου που δήλωσαν ότι επιθυμούν «πολύ» ή «πάρα πολύ» να συμμετέχουν σε διαδικασίες σχεδιασμού έργων αστικής ανάπλασης. Παρότι οι διακυμάνσεις μεταξύ των Δήμων είναι σχετικά περιορισμένες, παρατηρείται υψηλότερη πρόθεση συμμετοχής στον Δήμο Αμπελοκήπων-Μενεμένης, ενώ η χαμηλότερη καταγράφεται στον Δήμο Κορδελιού-Ευόσμου.

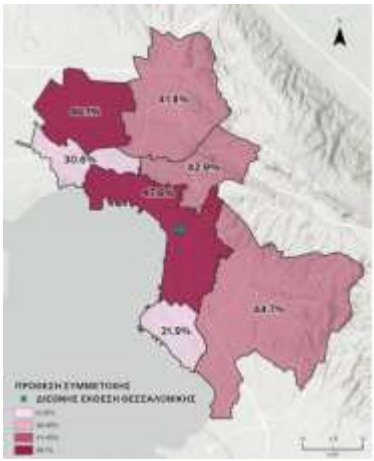
Σχήμα 6: Βαθμός Επιθυμίας Συμμετοχής σε Έργα Ανάπλασης. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.



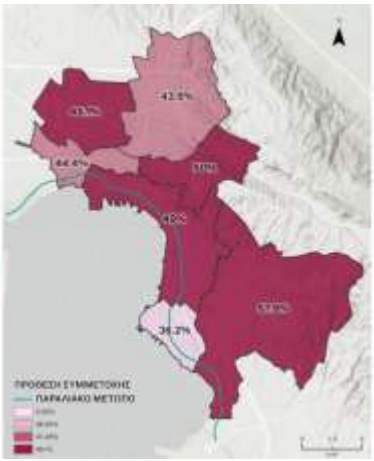
Ωστόσο, όπως προκύπτει από τα προηγούμενα ευρήματα, η πρόθεση συμμετοχής διαφοροποιείται σημαντικά ανάλογα με το εκάστοτε έργο. Για τον λόγο αυτό, εξετάστηκε η πρόθεση συμμετοχής των κατοίκων κάθε Δήμου για κάθε ένα από τα 11 έργα ανάπλασης ξεχωριστά. Οι σχετικοί χάρτες (Σχήμα 7) αποτυπώνουν το ποσοστό των πολιτών ανά Δήμο που δήλωσαν ότι επιθυμούν «πολύ» ή «πάρα πολύ» να συμμετάσχουν στο αντίστοιχο έργο. Η χαρτογραφική αυτή απεικόνιση διευκολύνει την κατανόηση των χωρικών διαφοροποιήσεων στην πρόθεση συμμετοχής και αναδεικνύει πιθανούς παράγοντες που επηρεάζουν τη στάση των πολιτών απέναντι στις παρεμβάσεις αστικής ανάπλασης. Τα συμπεράσματα που προκύπτουν είναι τα εξής:

- **Ανάπλαση ΔΕΘ** (Σχήμα 7α): Η πρόθεση συμμετοχής στο έργο εμφανίζεται υψηλότερη μεταξύ των κατοίκων του Δήμου Θεσσαλονίκης και του Δήμου Κορδελιού-Ευόσμου, με ποσοστά που κυμαίνονται από 46% έως 65% («πολύ» και «πάρα πολύ»). Συγκριτικά με τα υπόλοιπα έργα αστικής ανάπλασης, η Ανάπλαση της ΔΕΘ, μαζί με το Παραλιακό Μέτωπο, καταγράφει τη μεγαλύτερη γεωγραφική διασπορά στην πρόθεση συμμετοχής, γεγονός που υποδηλώνει ότι το έργο ενδιαφέρει ευρύτερο τμήμα του πληθυσμού.
- **Παραλιακό Μέτωπο** (Σχήμα 7β): Πρόκειται για το έργο με τη μεγαλύτερη γεωγραφική διασπορά όσον αφορά την πρόθεση συμμετοχής. Συγκεκριμένα, ποσοστό άνω του 46% των κατοίκων των Δήμων Θεσσαλονίκης, Πυλαίας-Χορτιάτη, Νεάπολης-Συκεών και Κορδελιού-Ευόσμου δηλώνουν ότι επιθυμούν «πολύ» ή «πάρα πολύ» να συμμετάσχουν. Η εκτεταμένη γεωγραφική κατανομή του ενδιαφέροντος ενδέχεται να οφείλεται στην γεωγραφική περιοχή κάλυψης τους έργου, στη σημασία του έργου για το σύνολο της μητροπολιτικής περιοχής, καθώς και στη λειτουργική και συμβολική αξία του παραλιακού μετώπου για τους κατοίκους της πόλης.

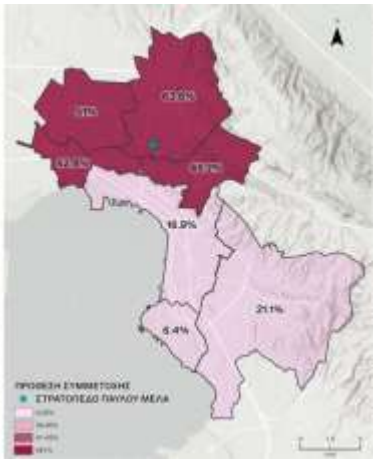
Σχήμα 7. Ποσοστό πολιτών ανά Δήμο που δήλωσαν ότι επιθυμούν «πολύ» ή «πάρα πολύ» να συμμετάσχουν στα αντίστοιχα έργα. Πηγή: ιδία επεξεργασία.



(α) Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης



(β) Παραλιακό Μέτωπο



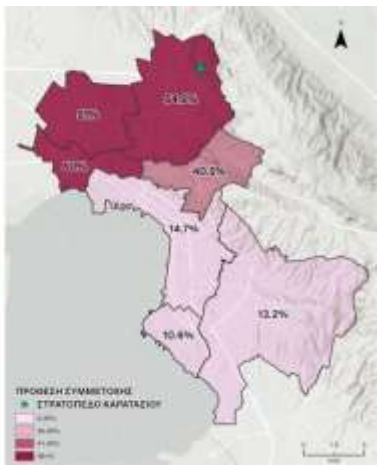
(γ) Στρατόπεδο Παύλου Μελά



(δ) Γήπεδο Τούμπας



(ε) Γήπεδο Χαριλάου



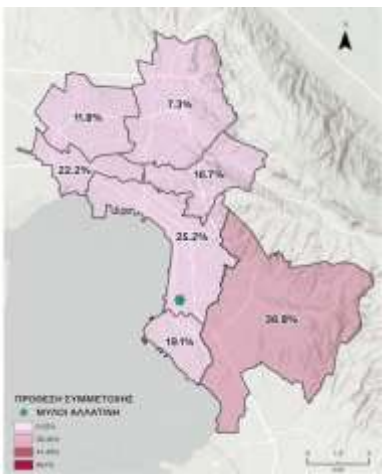
(στ) Στρατόπεδο Καρατάσιου



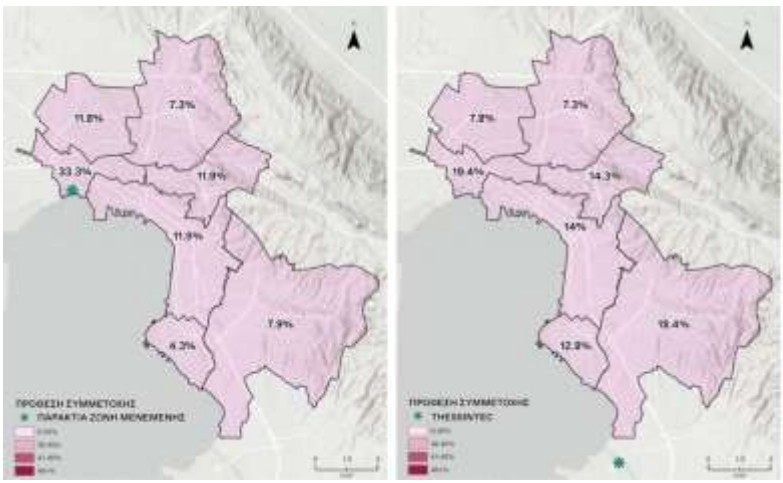
(ζ) Στρατόπεδο Μ. Αλεξάνδρου



(η) Στρατόπεδο Κόδρα



(θ) Μύλοι Αλλατίνη



(ι) Παράκτια Ζώνη Μενεμένης (ια) ThessIntec

- **Στρατόπεδο Παύλου Μελά** (Σχήμα 7γ): Η πρόθεση συμμετοχής στο έργο είναι εντονότερη μεταξύ των κατοίκων της Δυτικής Θεσσαλονίκης, καθώς τα υψηλότερα ποσοστά (46%-65% «πολύ» και «πάρα πολύ») καταγράφονται στους Δήμους Παύλου Μελά, Κορδελιού-Ευόσμου, Αμπελοκήπων-Μενεμένης και Νεάπολης-Συκεών. Το εύρημα αυτό συνάδει με τη γεωγραφική εγγύτητα των συγκεκριμένων δήμων στο υπό ανάπλαση στρατόπεδο, γεγονός που πιθανώς αυξάνει το ενδιαφέρον των κατοίκων για την εξέλιξη του έργου.
- **Γήπεδο Τούμπας** (Σχήμα 7δ): Αυξημένη πρόθεση συμμετοχής (46%-65% «πολύ» και «πάρα πολύ») καταγράφεται στους κατοίκους του Δήμου Θεσσαλονίκης και του Δήμου Πυλαίας-Χορτιάτη, οι οποίοι προέρχονται κυρίως από την ανατολική περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ). Αντίθετα, ο Δήμος Καλαμαριάς δεν εμφανίζει ανάλογη προθυμία συμμετοχής, γεγονός που ενδέχεται να σχετίζεται με την τοποθεσία του έργου ή τις διαφοροποιημένες προτεραιότητες των κατοίκων του.
- **Γήπεδο Χαριλάου** (Σχήμα 7ε): Η πρόθεση συμμετοχής στο έργο είναι σχετικά χαμηλή, με τους κατοίκους του Δήμου Πυλαίας-Χορτιάτη να δηλώνουν σε ποσοστό 41%-45% ότι επιθυμούν «πολύ» ή «πάρα πολύ» να συμμετέχουν, ενώ αντίστοιχα ποσοστά για τον Δήμο Θεσσαλονίκης κυμαίνονται μεταξύ 36%-40%.
- **Στρατόπεδο Καρατάσιου** (Σχήμα 7στ): Η κατανομή της πρόθεσης συμμετοχής ακολουθεί παρόμοιο μοτίβο με αυτό του Στρατοπέδου Παύλου Μελά, με τα υψηλότερα ποσοστά (46%-65% «πολύ» και «πάρα πολύ») να καταγράφονται στους Δήμους Παύλου Μελά, Κορδελιού-Ευόσμου και Αμπελοκήπων-Μενεμένης. Η έντονη προθυμία συμμετοχής στην Δυτική Θεσσαλονίκη υποδηλώνει την αυξημένη σημασία του έργου για τις συγκεκριμένες περιοχές.
- **Στρατόπεδο Μ. Αλεξάνδρου** (Σχήμα 7ζ): Η υψηλότερη πρόθεση συμμετοχής (46%-65% «πολύ» και «πάρα πολύ») εντοπίζεται μεταξύ των κατοίκων του Δήμου Αμπελοκήπων-Μενεμένης, γεγονός που πιθανώς σχετίζεται με τη γεωγραφική εγγύτητα του έργου και την τοπική του σημασία.
- **Στρατόπεδο Κόδρα** (Σχήμα 7η): Αυξημένη πρόθεση συμμετοχής (41%-45% «πολύ» και «πάρα πολύ») καταγράφεται στους κατοίκους του Δήμου Καλαμαριάς, γεγονός που συνάδει με την τοποθεσία του στρατοπέδου και την μακρόχρονη τοπική ευαισθητοποίηση γύρω από την ανάπλασή της εν λόγω έκτασης.
- **Μύλοι Αλλατίνη** (Σχήμα 7θ): Η πρόθεση συμμετοχής εμφανίζεται σχετικά χαμηλή σε όλους τους δήμους, με μια ελαφρώς αυξημένη προθυμία μεταξύ των κατοίκων του Δήμου Πυλαίας-Χορτιάτη (36%-40% «πολύ» και «πάρα πολύ»).
- **Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec** (Σχήμα 7ι): Τα αποτελέσματα καταδεικνύουν χαμηλή πρόθεση συμμετοχής των κατοίκων όλων των δήμων, με ποσοστά που δεν υπερβαίνουν το 35% («πολύ» και «πάρα πολύ»). Το εύρημα αυτό ενδέχεται να αντικατοπτρίζει περιορισμένη ενημέρωση για το έργο

ή/και μικρότερο αντιλαμβανόμενο όφελος από τη συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία ανάπλασης. Επιπλέον η γεωγραφική θέση του έργου εκτός του ΠΣΘ ενδέχεται να αποτελεί σημαντικό παράγοντα στη διαμόρφωση της πρόθεσης συμμετοχής.

- **Παράκτια Ζώνη Μενεμένης** (Σχήμα 7ια): Η πρόθεση συμμετοχής παραμένει χαμηλή σε όλους τους δήμους (0%-35% «πολύ» και «πάρα πολύ»). Η χαμηλή εμπλοκή των πολιτών ενδέχεται να συνδέεται με ανεπαρκή πληροφόρηση, με την απουσία ισχυρού δεσμού με την περιοχή λόγω της κυριαρχίας των βιομηχανικών χρήσεων και της περιορισμένης πρόσβασης σε αυτή καθώς και με τη χαμηλή αντιλαμβανόμενη σημασία του έργου για την ευρύτερη αστική και αναπτυξιακή δυναμική της περιοχής και της πόλης.

Συνεπώς, η θέση του έργου φαίνεται να ασκεί ουσιαστική επίδραση στην πρόθεση συμμετοχής των πολιτών, καθώς υψηλότερα ποσοστά συμμετοχής καταγράφονται μεταξύ των κατοίκων του Δήμου όπου χωροθετείται το εκάστοτε έργο. Η τάση αυτή είναι ιδιαίτερα εμφανής στην περίπτωση του Στρατοπέδου Παύλου Μελά, του Στρατοπέδου Καρατάσιου, του Γηπέδου Τούμπας, του Γηπέδου Χαριλάου, του Στρατοπέδου Μεγάλου Αλεξάνδρου και του Στρατοπέδου Κόδρα. Αντιθέτως, έργα που βρίσκονται εκτός Πολεοδομικού Συγκροτήματος ή στα όρια του, όπως - Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec, Μύλοι Αλλατίνη και Παράκτια Ζώνη Μενεμένης-, δεν φαίνεται να συγκεντρώνουν υψηλό ενδιαφέρουν από τους κατοίκους της πόλης.

5. Συζήτηση

Η παρούσα έρευνα εξετάζει συστηματικά την πρόθεση συμμετοχής των κατοίκων του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης (ΠΣΘ) στις διαδικασίες πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στα έργα αστικής ανάπλασης. Τα αποτελέσματα τεκμηριώνουν με σαφήνεια ότι η συμμετοχική διάθεση δεν είναι ομοιόμορφη. Διαμορφώνεται από συγκεκριμένους παράγοντες που επιβεβαιώνονται εμπειρικά: το επίπεδο πληροφόρησης των πολιτών, τη γεωγραφική εγγύτητα στα έργα και την αντιλαμβανόμενη σημασία κάθε παρέμβασης για την καθημερινότητά τους.

Τα ευρήματα καταδεικνύουν ότι, σε γενικές γραμμές, οι πολίτες του ΠΣΘ εμφανίζουν θετική στάση απέναντι στη συμμετοχή τους σε έργα αστικής ανάπλασης, γεγονός που επιβεβαιώνει την Ερευνητική Υπόθεση 1 (Η1). Ωστόσο, η πρόθεση συμμετοχής δεν είναι ομοιόμορφη, αλλά διαφοροποιείται ανάλογα με το είδος και την κλίμακα των έργων. Συγκεκριμένα, έργα υψηλής προβολής και στρατηγικής σημασίας, όπως η ανάπλαση της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης (ΔΕΘ) και του Παραλιακού Μετώπου, συγκεντρώνουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον από τους πολίτες, γεγονός που ενισχύει την υπόθεση ότι η συμμετοχή επηρεάζεται από την αντιληπτή επίδραση των έργων στην καθημερινότητα. Αντιθέτως, έργα που θεωρούνται λιγότερο συνδεδεμένα με την άμεση εμπειρία των πολιτών, όπως το Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec και η Παράκτια Ζώνη Μενεμένης, συγκεντρώνουν χαμηλότερη πρόθεση συμμετοχής, επιβεβαιώνοντας την Ερευνητική Υπόθεση 2 (Η2).

Παρά την καταγραφή υψηλών επιπέδων πρόθεσης συμμετοχής, τα ευρήματα της παρούσας έρευνας θα πρέπει να ερμηνεύονται υπό το πρίσμα της ευρύτερης συζήτησης στη διεθνή βιβλιογραφία σχετικά με το χάσμα μεταξύ πρόθεσης και συμπεριφοράς (intention - behavior gap). Πλήθος μελετών έχουν επισημάνει ότι η θετική στάση των πολιτών απέναντι στη συμμετοχή και η δηλωμένη πρόθεση εμπλοκής τους δεν οδηγούν κατ' ανάγκη σε αντίστοιχα επίπεδα ενεργού συμμετοχής σε θεσμοθετημένες διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης (Ajzen, 1991; Sheeran, 2002). Ειδικότερα στο πεδίο του πολεοδομικού σχεδιασμού και της συμμετοχής των πολιτών, έχει καταδειχθεί ότι η μετάβαση από την πρόθεση στη δράση επηρεάζεται από μια σειρά παραγόντων, όπως ο περιορισμένος διαθέσιμος χρόνος, η χαμηλή αντιλαμβανόμενη αποτελεσματικότητα της συμμετοχής, η δυσπιστία απέναντι στους θεσμούς και η απουσία άμεσης ή στοχευμένης πρόσκλησης των πολιτών στις διαδικασίες διαβούλευσης (Irvin & Stansbury, 2004; Lowndes et al., 2006). Υπό το πρίσμα αυτό, η υψηλή πρόθεση συμμετοχής που καταγράφεται στο Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης συνιστά ένδειξη δυνητικής συμμετοχικής διάθεσης, η οποία όμως δεν μπορεί να

θεωρηθεί αυτονόητα ως πραγματική συμμετοχική πρακτική χωρίς την ύπαρξη των κατάλληλων θεσμικών και επικοινωνιακών προϋποθέσεων.

Ένας από τους πλέον καθοριστικούς παράγοντες που αναδείχθηκαν είναι η γεωγραφική εγγύτητα, καθώς οι πολίτες που διαμένουν κοντά σε έργα ανάπλασης, όπως το Στρατόπεδο Παύλου Μελά και το Στρατόπεδο Καρατάσιου, εμφανίζουν αυξημένη διάθεση συμμετοχής. Το εύρημα αυτό επιβεβαιώνει την Ερευνητική Υπόθεση 3 (Η3) και υποδηλώνει ότι η τοποθεσία του έργου επηρεάζει την κινητοποίηση των τοπικών κοινοτήτων. Οι πολίτες είναι πιο πρόθυμοι να συμμετάσχουν όταν θεωρούν ότι το έργο επηρεάζει άμεσα τη γειτονιά τους και όταν πιστεύουν ότι η συμμετοχή τους μπορεί να επηρεάσει το τελικό αποτέλεσμα. Το εύρημα αυτό αναδεικνύει την ανάγκη για τοποκεντρικό σχεδιασμό που θα ενισχύει τη συμμετοχή των κατοίκων από τα πρώτα στάδια λήψης αποφάσεων.

Επιπλέον, η πληροφόρηση αποδεικνύεται καθοριστικός παράγοντας για τη συμμετοχή των πολιτών. Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι οι πολίτες που είναι καλύτερα ενημερωμένοι σχετικά με τα έργα αστικής ανάπλασης εμφανίζουν υψηλότερη πρόθεση συμμετοχής, γεγονός που επιβεβαιώνει την Ερευνητική Υπόθεση 4 (Η4). Έργα που έτυχαν εκτεταμένης δημόσιας προβολής, όπως η ΔΕΘ και το Παραλιακό Μέτωπο, παρουσίασαν υψηλή πρόθεση συμμετοχής και ενδιαφέροντος, ενώ έργα με περιορισμένη δημοσιότητα, όπως η Παράκτια Ζώνη Μενεμένης, συγκέντρωσαν χαμηλά επίπεδα ενδιαφέροντος, παρά τη στρατηγική τους σημασία. Το εύρημα αυτό υπογραμμίζει την ανάγκη για συστηματική και έγκαιρη ενημέρωση των πολιτών μέσω πολυάριθμων καναλιών, όπως διαδικτυακές πλατφόρμες, δημόσιες διαβουλεύσεις και τοπικά μέσα ενημέρωσης, προκειμένου να ενισχυθεί η εμπλοκή τους στις διαδικασίες σχεδιασμού.

Εξίσου σημαντικός παράγοντας είναι η αντίληψη των πολιτών σχετικά με τη σημασία ενός έργου στην καθημερινότητα τους. Έργα όπως το Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec, που θεωρούνται εξειδικευμένα και λιγότερο άμεσα συνδεδεμένα με τις ανάγκες των πολιτών, παρουσίασαν χαμηλότερο ενδιαφέρον. Το εύρημα αυτό υποδεικνύει την ανάγκη τα έργα να παρουσιάζονται με τρόπο που να καθιστά σαφή τη σημασία και τα οφέλη τους για την ευρύτερη κοινότητα. Παράλληλα, προκύπτει η αναγκαιότητα για την καλλιέργεια μιας κουλτούρας διαβούλευσης και συμμετοχικού σχεδιασμού, όπου οι πολίτες θα αισθάνονται ότι οι απόψεις τους λαμβάνονται υπόψη και μπορούν να επηρεάσουν τις αποφάσεις που αφορούν το αστικό περιβάλλον τους.

6. Συμπεράσματα

Η έρευνα εξετάζει συστηματικά την πρόθεση συμμετοχής των κατοίκων του ΠΣΘ στις διαδικασίες πολεοδομικού σχεδιασμού με έμφαση στα έργα αστικής ανάπλασης. Τα αποτελέσματα τεκμηριώνουν με σαφήνεια ότι η συμμετοχική διάθεση δεν είναι ομοιόμορφη. Διαμορφώνεται από συγκεκριμένους παράγοντες που επιβεβαιώνονται εμπειρικά: το επίπεδο πληροφόρησης των πολιτών, τη γεωγραφική εγγύτητα στα έργα και την αντιλαμβανόμενη σημασία κάθε παρέμβασης για την καθημερινότητά τους.

Πρώτον, η πληροφόρηση αναδεικνύεται στον ισχυρότερο προσδιοριστικό παράγοντα της πρόθεσης συμμετοχής. Οι υψηλοί συντελεστές συσχέτισης σε όλα τα έργα δείχνουν ότι χωρίς γνώση του περιεχομένου, της σκοπιμότητας και των πιθανών επιπτώσεων ενός έργου, οι πολίτες δεν έχουν κίνητρο να συμμετάσχουν ενεργά στις διαδικασίες σχεδιασμού. Η περιορισμένη ενημέρωση που καταγράφεται για πολλές παρεμβάσεις, όπως η Παράκτια Ζώνη Μενεμένης και το ThessIntec, εξηγεί σε μεγάλο βαθμό και τα χαμηλά επίπεδα πρόθεσης συμμετοχής.

Δεύτερον, η γεωγραφική εγγύτητα λειτουργεί ως ισχυρός παράγοντας κινητοποίησης. Οι κάτοικοι τείνουν να ενδιαφέρονται περισσότερο για έργα που επηρεάζουν άμεσα τον χώρο όπου ζουν και κινούνται. Η χαρτογραφική ανάλυση δείχνει μια σαφή χωρική λογική. Όσο πιο κοντά βρίσκεται το έργο στον τόπο κατοικίας, τόσο αυξάνεται το ποσοστό των πολιτών που δηλώνουν ότι θα επιθυμούσαν να συμμετάσχουν. Το φαινόμενο είναι πιο έντονο στα στρατόπεδα Παύλου Μελά και Καρατάσιου καθώς και στις δύο αθλητικές εγκαταστάσεις. Αντίθετα, έργα που βρίσκονται εκτός του στενού πυρήνα του ΠΣΘ ή σε δυσκολότερα

προσβάσιμες περιοχές δεν ενεργοποιούν συμμετοχική διάθεση ακόμη και όταν είναι σημαντικά σε μητροπολιτικό επίπεδο.

Τρίτον, η αντιλαμβανόμενη χρησιμότητα και η «ορατότητα» του έργου επηρεάζουν έντονα τη στάση των πολιτών. Τα έργα μητροπολιτικής σημασίας όπως η ανάπλαση της ΔΕΘ και του Παραλιακού Μετώπου καταγράφουν υψηλότερη πρόθεση συμμετοχής σε ολόκληρο το ΠΣΘ ανεξάρτητα από τον τόπο κατοικίας. Η ευρύτερη σημασία τους για την πόλη και ο δημόσιος διάλογος που έχει αναπτυχθεί γύρω από αυτά φαίνεται να ενισχύουν την προσλαμβάνουσα σημασία τους.

Σε θεωρητικό επίπεδο, τα ευρήματα της παρούσας έρευνας επιβεβαιώνουν τη βιβλιογραφία που αναδεικνύει την ανάγκη ενίσχυσης των μηχανισμών διαβούλευσης και της συμμετοχικής κουλτούρας στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Η ανισοκατανομή της συμμετοχικής προδιάθεσης στο ΠΣΘ καταδεικνύει ότι ο συμμετοχικός σχεδιασμός δεν μπορεί να θεωρηθεί δεδομένος. Απαιτεί στοχευμένη πολιτική, ενεργή καλλιέργεια συνθηκών εμπιστοσύνης και επαρκή θεσμικά εργαλεία που θα επιτρέπουν ουσιαστική εμπλοκή.

Σε εφαρμοστικό επίπεδο, τα ευρήματα παρέχουν συγκεκριμένες ενδείξεις για το πώς πρέπει να σχεδιάζονται οι διαδικασίες συμμετοχής. Η έγκαιρη και σαφής πληροφόρηση αποτελεί προϋπόθεση για την οικοδόμηση συμμετοχικής διάθεσης. Η προσαρμογή των μεθόδων διαβούλευσης στη χωρική κατανομή των ενδιαφερομένων μπορεί να αυξήσει την αποτελεσματικότητα της ενεργοποίησης των πολιτών. Παράλληλα, η ανάγκη για πιο στοχευμένες στρατηγικές επικοινωνίας είναι εμφανής, ιδιαίτερα για έργα που λόγω φύσης ή χωροθέτησης δεν θεωρούνται άμεσα συναφή από τους κατοίκους.

Η παρούσα έρευνα αναδεικνύει σημαντικούς προσδιοριστικούς παράγοντες της συμμετοχής αλλά ταυτόχρονα δημιουργεί νέα ερωτήματα. Μελλοντικές μελέτες μπορούν να εξετάσουν πρόσθετες μεταβλητές όπως η εμπιστοσύνη στους θεσμούς, η αξιολόγηση της διαφάνειας των διαδικασιών και η επίδραση προηγούμενων εμπειριών συμμετοχής. Η διερεύνηση δημογραφικών παραγόντων με πιο σύνθετες στατιστικές τεχνικές μπορεί να αναδείξει διαφορετικά προφίλ πολιτών ως προς τη συμμετοχική τους στάση. Παράλληλα, ποιοτικές μέθοδοι όπως συνεντεύξεις ή ομάδες εστίασης μπορούν να προσφέρουν βαθύτερη κατανόηση των κινήτρων και των αντιλήψεων που δεν αποτυπώνονται επαρκώς σε δομημένα ερωτηματολόγια. Τέλος, συγκριτικές μελέτες με άλλες ελληνικές ή ευρωπαϊκές πόλεις θα μπορούσαν να διαπιστώσουν κατά πόσο οι παράγοντες που εντοπίστηκαν στο ΠΣΘ αποτελούν γενικεύσιμα μοτίβα ή συνδέονται με τις τοπικές συνθήκες του συγκεκριμένου αστικού περιβάλλοντος.

Παράλληλα, η παρούσα έρευνα παρουσιάζει ορισμένους μεθοδολογικούς περιορισμούς που θα μπορούσαν να αποτελέσουν αντικείμενο περαιτέρω διερεύνησης. Ειδικότερα, δεν εξετάζεται η πραγματική συμμετοχή των πολιτών σε συγκεκριμένες διαδικασίες δημόσιας διαβούλευσης ούτε οι λόγοι μη συμμετοχής όσων δηλώνουν πρόθεση εμπλοκής. Η ενσωμάτωση τέτοιων μεταβλητών σε μελλοντικές έρευνες θα επέτρεπε την πληρέστερη κατανόηση της σχέσης μεταξύ πρόθεσης συμμετοχής, πληροφόρησης και ενεργού συμμετοχής στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Συνολικά, η μελέτη αποδεικνύει ότι η εμπλοκή των πολιτών στα έργα αστικής ανάπλασης δεν αποτελεί μόνο ζήτημα θεσμικής πρόβλεψης. Εξαρτάται από το κατά πόσο οι πολίτες αισθάνονται ότι γνωρίζουν, ότι επηρεάζονται και ότι έχουν ουσιαστικό λόγο στη διαμόρφωση των αστικών παρεμβάσεων που μεταβάλλουν τον χώρο στον οποίο ζουν. Η κατανόηση των μηχανισμών που διαμορφώνουν την πρόθεση συμμετοχής είναι κρίσιμη για την ανάπτυξη πιο δημοκρατικών, κοινωνικά αποδεκτών και αποτελεσματικών πολιτικών πολεοδομικού σχεδιασμού.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Ελληνική Στατιστική Αρχή (c2023) *Απογραφή Πληθυσμού*. Προσβάσιμο από: https://www.statistics.gr/el/2021-census-pop-hous [τελευταία πρόσβαση 07/11/2023].

Ποζουκίδου, Γ. (2000) «Μοντέλα χρήσεων γης - Ανασκόπηση και προοπτικές του ρόλου τους στον χωρικό σχεδιασμό». *Αειχώρος*, 13, σ. 118-141. https://doi.org/10.26253/heal.uth.ojs.aei.2010.228 https://doi.org/10.12681/grsr.791 (τελευταία πρόσβαση 30/03/2025)

Ποζουκίδου Γ. (2025) Διαχρονικοί μετασχηματισμοί και προοπτικές του χωρικού σχεδιασμού: από την ουδετερότητα στην προσαρμοστικότητα και την ευελιξία. Στο Μέλισσας Δ. Χαϊνταρρλής Μ., Τασοπούλου Α. (Επιμ)., Συλλογικός Τόμος Δημοσιευμάτων Σπουδαστηρίου Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ, Εκδόσεις Σάκκουλα.

Στρατηγέα, Α. (2015) *Θεωρία και Μέθοδοι Συμμετοχικού Σχεδιασμού*. Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Τασοπούλου, Α. (2012). Προσεγγίζοντας τη διακυβέρνηση και τα θεωρητικά της διλήμματα. *Αειχώρος: Κείμενα Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Ανάπτυξης*, (17), 4-33.

Τασοπούλου, Α. (2015). Κουλτούρα σχεδιασμού στην Ελλάδα: Ερευνώντας το ρόλο των πολεοδόμων στις διαδικασίες του σχεδιασμού. *Γεωγραφίες*, 92-108.

Χριστοφιλόπουλος Δ. Γ. (1987) «Συμμετοχή των πολιτών στον πολεοδομικό σχεδιασμό: μία κοινωνικοπολιτική προσέγγιση». *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 67, σ. 136–177. https://doi.org/10.12681/grsr.791 (τελευταία πρόσβαση 30/03/2025)

Ξενόγλωσση

Ajzen, I. (1991) "The theory of planned behavior". *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), pp. 179-211. https://doi.org/10.1016/0749-5978(91)90020-T

Arnstein, S.R. (1969) "A ladder of citizen participation". *Journal of the American Institute of planners*, 35(4), pp. 216-224. https://doi.org/10.1080/01944366908977225

Åström, J. (2020) "Participatory urban planning: what would make planners trust the citizens?". *Urban Planning*, 5(2), pp. 84-93. https://doi.org/10.17645/up.v5i2.3021

Bockmeyer, J.L. (2000) "A culture of distrust: The impact of local political culture on participation in the Detroit EZ". *Urban Studies*, *37*(13), pp. 2417-2440. https://doi.org/10.1080/00420980020080621

Cilliers, E.J. and Timmermans, W. (2014) "The importance of creative participatory planning in the public place-making process". *Environment and Planning B: Planning and Design*, *41*(3), pp. 413-429. https://doi.org/10.1068/b39098

Conner, B. and Johnson, E. (2017) "Descriptive statistics". *American Nurse Today*, *12*(11), pp. 52-55.

Creighton, J.L. (2005) *The Public Participation Handbook, Making Better Decisions Through Citizen Involvement*. San Francisco: John Wiley & Sons.

De Jong, M.D., Neulen, S., and Jansma, S.R. (2019) "Citizens' intentions to participate in governmental co-creation initiatives: Comparing three co-creation configurations". *Government information quarterly*, *36*(3), pp. 490-500. https://doi.org/10.1016/j.giq.2019.04.003

Eriksson, E., Fredriksson, A., and Syssner, J. (2022) "Opening the black box of participatory planning: a study of how planners handle citizens' input". *European Planning Studies,* 30(6), pp. 994-1012. https://doi.org/10.1080/09654313.2021.1895974

Hasan, M.A., Nahiduzzaman, K.M. and Aldosary, A.S. (2018) "Public participation in EIA: A comparative study of the projects run by government and non-governmental organizations". *Environmental Impact Assessment Review*, 72, pp. 12-24. https://doi.org/10.1016/j.eiar.2018.05.001

Hassan, G.F., El Hefnawi, A. and El Refaie, M. (2011) "Efficiency of participation in planning". *Alexandria Engineering Journal*, 50(2), pp. 203-212. https://doi.org/10.1016/j.aej.2011.03.004

Hayward, C., Simpson, L. and Wood, L. (2004) "Still left out in the cold: problematising participatory research and development". *Sociologia Ruralis*, 44, pp. 95–108. https://doi.org/10.1111/j.1467-9523.2004.00264.x

Healy, P. (1997) *Collaborative Planning: Shaping Places in Fragmented Societies*. London: Macmillan.

Huang, Y., Aguilar, F., Yang, J., Qin, Y. and Wen, Y. (2021) "Predicting citizens' participatory behavior in urban green space governance: Application of the extended theory of planned behavior", *Urban Forestry & Urban Greening*, 61, p. 127110. https://doi.org/10.1016/j.ufug.2021.127110

Huber, M. and Arnberger, A. (2021) "Factors Influencing the Level of Local Participation in Planning and Management of the Planned Salzburger Lungau & Kärntner Nockberge Biosphere Reserve in Austria". *Sustainability*, *13*(17), p. 9685. https://doi.org/10.3390/su13179685

Irvin, R. A. and Stansbury, J. (2004) "Citizen participation in decision making: Is it worth the effort?". *Public Administration Review*, 64(1), pp. 55-65. https://doi.org/10.1111/j.1540-6210.2004.00346.x

Khoshdel, M.K. and Bakhshan, Y. (2015) "Measuring Willingness to Participate and the Factors Affecting Citizen Participation (Case Study on Citizens in the 20th Municipal District of Tehran)". *Mediterranean Journal of Social Sciences*, *6*(3 S2), p. 155. https://doi.org/10.5901/mjss.2015.v6n3s2p155

Konsti-Laakso, S. and Rantala, T. (2018) "Managing community engagement: A process model for urban planning". *European Journal of Operational Research*, *268*(3), pp. 1040-1049. https://doi.org/10.1016/j.ejor.2017.12.002

Krek, A. (2005) Rational ignorance of the citizens in public participatory planning. In CORP (Competence Center of Urban and Regional Planning), *10th symposium on Information and communication technologies (ICT) in urban planning and spatial development and impacts of ICT on physical space.* Vienna, Austria 22-25 February 2005. New York: Curran Associates, Inc.

Larson, K. L. and Lach, D. (2008) "Participants and non-participants of place-based groups: An assessment of attitudes and implications for public participation in water resource management", *Journal of Environmental Management*, *88*(4), pp. 817-830. https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2007.04.008

Legacy, C. (2017) "Is there a crisis of participatory planning?". *Planning theory*, *16*(4), pp. 425-442. https://doi.org/10.1177/1473095216667433

Lindenau, M. and Böhler-Baedeker, S. (2014) "Citizen and stakeholder involvement: a precondition for sustainable urban mobility". *Transportation Research Procedia*, *4*, pp. 347-360. https://doi.org/10.1016/j.trpro.2014.11.026

Lowndes, V., Pratchett, L. and Stoker, G. (2006) "Diagnosing and remedying the failings of official participation schemes: The CLEAR framework". *Social policy and Society*, *5*(2), pp. 281-291. https://doi.org/10.1017/S1474746405002988

Martinez, T.A. and McMullin, S.L. (2004) "Factors affecting decisions to volunteer in nongovernmental organizations". *Environment and Behavior*, *36*(1), pp. 112-126. https://doi.org/10.1177/0013916503256642

Parsons, V.L. (2017) "Stratified Sampling". *Wiley StatsRef: Statistics Reference Online*, pp. 1-11. https://doi.org/10.1002/9781118445112.stat05999.pub2

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

Sheeran, P. (2002) "Intention–behavior relations: A conceptual and empirical review". *European Review of Social Psychology*, 12(1), pp. 1-36. https://doi.org/10.1080/14792772143000003

Smedby, N. and Neij, L. (2013) "Experiences in Urban Governance for Sustainability: The Constructive Dialogue in Swedish Municipalities". *Journal of Cleaner Production*, 50, pp. 148–158. https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2012.11.044

Van Driesche, J. and Lane, M.B. (2002) "Conservation by conversation: collaborative planning for reuse of a former military property in Sauk County, Wisconsin". *Planning Theory and Practice*, 3, pp. 133-153. https://doi.org/10.1080/14649350220150062

Xuan, Y.U. (2021) "Reflections on Village Planning Path from the Perspective of Participatory Planning". *Journal of Landscape Research*, 13(1), pp. 45-50. https://doi.org/10.16785/j.issn1943-989x.2021.1.010

Παράρτημα Α. Ερωτηματολόγιο Έρευνας και Μεταβλητές

1	**ΠΛi**		**Πληροφόρηση για τα Έργα**	*Γνωρίζετε τα παρακάτω Έργα Αστικής Ανάπλασης της Θεσσαλονίκης;*
	1α	ΠΛΔΕΘ	Πληροφόρηση για Ανάπλαση ΔΕΘ	*Ανάπλαση ΔΕΘ*
	1β	ΠΛΠΜ	Πληροφόρηση για Παραλιακό Μέτωπο	*Ανάπλαση Παραλιακού Μετώπου*
	1γ	ΠΛΣΠΜ	Πληροφόρηση για Στρατόπεδο Παύλου Μελά	*Ανάπλαση πρώην Στρατοπέδου Παύλου Μελά*
	1δ	ΠΛΑΤ	Πληροφόρηση για Αλάνα Τούμπας	*Ανάπλαση Αλάνα Τούμπας (Νέο Γήπεδο ΠΑΟΚ)*
	1ε	ΠΛΓΧ	Πληροφόρηση για Γήπεδο Χαριλάου	*Ανάπλαση χώρου Γηπέδου Χαριλάου (μετεγκατάσταση γηπέδου)*
	1στ	ΠΛΣΚ	Πληροφόρηση για Στρατόπεδο Καρατάσιου	*Ανάπλαση πρώην Στρατοπέδου Καρατάσιου*
	1ζ	ΠΛΣΜΕ	Πληροφόρηση για Στρατόπεδο Μεγάλου Αλεξάνδρου	*Ανάπλαση πρώην Στρατοπέδου Μεγάλου Αλεξάνδρου (Αμπελόκηποι)*
	1η	ΠΛΣΚΟ	Πληροφόρηση για Στρατόπεδο Κόδρα	*Ανάπλαση πρώην Στρατοπέδου Κόδρα (Καλαμαριά)*
	1θ	ΠΛΜΑ	Πληροφόρηση για Μύλους Αλλατίνη	*Ανάπλαση Μύλων Αλλατίνη (Νέα Ελβετία)*
	1ι	ΠΛΤΠ	Πληροφόρηση για Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec	*Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec (Δήμος Θερμαϊκού)*
	1ια	ΠΛΖΜ	Πληροφόρηση για Παράκτια Ζώνη Μενεμένης	*Παράκτια Ζώνη Μενεμένης*
2	**ΠΣ**		**Πρόθεση Συμμετοχής**	*Σε τι βαθμό θα θέλατε να συμμετέχουν οι πολίτες στα Έργα Ανάπλασης της πόλης;*
3	**ΠΣi**		**Πρόθεση Συμμετοχής στα Έργα**	*Σε τι βαθμό θα επιθυμούσατε να συμμετέχετε στα ακόλουθα Έργα Ανάπλασης;*
	3α	ΠΣΔΕΘ	Επιθυμία Συμμετοχής Ανάπλαση ΔΕΘ	*Ανάπλαση ΔΕΘ*
	3β	ΠΣΠΜ	Επιθυμία Συμμετοχής Παραλιακό Μέτωπο	*Ανάπλαση Παραλιακού Μετώπου*
	3γ	ΠΣΣΠΜ	Επιθυμία Συμμετοχής Στρατόπεδο Παύλου Μελά	*Ανάπλαση πρώην Στρατοπέδου Παύλου Μελά*
	3δ	ΠΣΑΤ	Επιθυμία Συμμετοχής Αλάνα Τούμπας	*Ανάπλαση Αλάνα Τούμπας (Νέο Γήπεδο ΠΑΟΚ)*
	3ε	ΠΣΓΧ	Επιθυμία Συμμετοχής Γήπεδο Χαριλάου	*Ανάπλαση χώρου Γηπέδου Χαριλάου (μετεγκατάσταση γηπέδου)*
	3στ	ΠΣΣΚ	Επιθυμία Συμμετοχής Στρατόπεδο Καρατάσιου	*Ανάπλαση πρώην Στρατοπέδου Καρατάσιου*

	3ζ	ΠΣΣΜΕ	Επιθυμία Συμμετοχής Στρατόπεδο Μεγάλου Αλεξάνδρου	*Ανάπλαση πρώην Στρατοπέδου Μεγάλου Αλεξάνδρου (Αμπελόκηποι)*
	3η	ΠΣΣΚΟ	Επιθυμία Συμμετοχής Στρατόπεδο Κόδρα	*Ανάπλαση πρώην Στρατοπέδου Κόδρα (Καλαμαριά)*
	3θ	ΠΣΜΑ	Επιθυμία Συμμετοχής Μύλους Αλλατίνη	*Ανάπλαση Μύλων Αλλατίνη (Νέα Ελβετία)*
	3ι	ΠΣΤΠ	Επιθυμία Συμμετοχής Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec	*Τεχνολογικό Πάρκο ThessIntec (Δήμος Θερμαϊκού)*
	3ια	ΠΣΖΜ	Επιθυμία Συμμετοχής Παράκτια Ζώνη Μενεμένης	*Παράκτια Ζώνη Μενεμένης*
Δημογραφικά				
4	**ΔΚ**		**Δήμος Κατοικίας**	*Σε ποιον Δήμο κατοικείτε;*
5	**ΧΔ**		**Χρόνια διαμονής στην περιοχή**	*Πόσο καιρό ζείτε στον Δήμο σας;*
6	**Η**		**Ηλικία**	*Ποια είναι η ηλικία σας;*
7	**ΕΕ**		**Επίπεδο Εκπαίδευσης**	*Ποιο είναι το υψηλότερο επίπεδο εκπαίδευσής σας;*
8	**ΕΠ**		**Επάγγελμα**	*Ποιο είναι το επάγγελμά σας;*
9	**Φ**		**Φύλο**	*Ποιο είναι το φύλο σας;*
10	**ΕΙΣ**		**Εισόδημα**	*Ποιο είναι το ετήσιο οικογενειακό σας εισόδημα;*

Ποζουκίδου Γεωργία
Αναπληρώτρια Καθηγήτρια
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή
Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης
email: gpozoukid@plandevel.auth.gr

Σαλεπάκη Ασημένια
Ερευνήτρια
Ινστιτούτο Επιχειρηματικών και Εκθεσιακών Ερευνών και Ανάπτυξης
email: asimenia.salepaki@gmail.com

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

Παπαθανασίου Μαρίνα

Υποψήφια Διδάκτωρ, ΤμΧΠΠΑ, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ασπρογέρακας Ευάγγελος

Αναπληρωτής Καθηγητής, ΤμΜΧΠΠΑ, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Περίληψη

Σε ένα περιβάλλον αυξανόμενης πίεσης για χρήση του θαλάσσιου χώρου, η ενίσχυση των συνεργειών και η αποφυγή συγκρούσεων μεταξύ δραστηριοτήτων καθιστούν την προσέγγιση της πολλαπλής χρήσης (Multi-Use) μια στρατηγική υψηλής προτεραιότητας. Στο πλαίσιο αυτό, ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) αναγνωρίζεται ως το κατάλληλο εργαλείο για την ορθολογική διαχείριση και οργάνωση του θαλάσσιου χώρου, στοχεύοντας παράλληλα στην εξασφάλιση της βιωσιμότητας των δράσεων, στην αποφυγή συγκρούσεων και στην ταυτόχρονη επίτευξη κοινωνικοοικονομικών και οικολογικών στόχων. Η παρούσα εργασία εξετάζει τον βαθμό στον οποίο η προσέγγιση της πολλαπλής χρήσης μπορεί να συμβάλει στην ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης και της ολοκληρωμένης διαχείρισης των θαλάσσιων πόρων μέσω του ΘΧΣ, αξιοποιώντας αποτελέσματα ευρωπαϊκών ερευνητικών προγραμμάτων. Σε πρώτο επίπεδο διερευνώνται οι βασικές αρχές για την κατάρτιση των θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων, και οι στρατηγικές προτεραιότητες για την ενσωμάτωση και προώθηση της πολλαπλής χρήσης. Στη συνέχεια εξετάζονται οι προοπτικές που εξασφαλίζει η ένταξή της στο ΘΧΣ. Σε δεύτερο επίπεδο, μέσω της συστηματικής αξιολόγησης και σύγκρισης των παραδοτέων σχετικών Ευρωπαϊκών ερευνητικών προγραμμάτων, διερευνώνται οι σημαντικότερες προκλήσεις για την προώθηση της προσέγγισης και τα σημεία εστίασης για την ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων προκειμένου να αυξηθούν οι πιθανές συνέργειες. Επιδιώκεται να αναδειχθούν οι ευρωπαϊκές προτεραιότητες σε συνδυασμούς πολλαπλής χρήσης και να διαμορφωθούν προτάσεις πολιτικής και στρατηγικών κατευθύνσεων για την ενίσχυση εφαρμογής της προσέγγισης. Παράλληλα, παρουσιάζεται η τυπολογία της πολλαπλής χρήσης και αναγνωρίζεται η πολυπλοκότητα της ενσωμάτωσής της στον σχεδιασμό. Στα συμπεράσματα προκύπτει ότι η υιοθέτηση της πολλαπλής χρήσης στο πλαίσιο του ΘΧΣ μπορεί να λειτουργήσει ως μοχλός βιώσιμης διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου και ενίσχυσης της ανθεκτικότητας και ανταγωνιστικότητας των παράκτιων και νησιωτικών περιοχών, συμβάλλοντας καθοριστικά στην ανάπτυξη της γαλάζιας οικονομίας.

Λέξεις Κλειδιά

Πολλαπλή Χρήση (Multi-Use), Πλατφόρμες Πολλαπλής Χρήσης, Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός, Χωροταξία.

Exploring multi-use prospects of maritime space: insights from european research experience

Abstract

In the face of increasing pressures on marine space, enhancing synergies and minimizing conflicts between maritime activities have made the Multi-Use (MU) approach a strategy priority. Within this context, Maritime Spatial Planning (MSP) is acknowledged as a key instrument for the rational organization and sustainable management of marine areas, aiming to prevent conflicts and achieve ecological and socioeconomic objectives. This paper investigates the extent to which the MU approach can contribute to sustainable development and the integrated management of marine resources through MSP, drawing on insights from European research programs. The first part examines the core principles underpinning the design of maritime spatial plans, alongside strategic priorities for the integration and promotion of MU. It also assesses the potential benefits of incorporating MU practices into MSP frameworks. The second part presents a systematic review and comparative analysis of deliverables from selected EU-funded projects, identifying key challenges and innovation opportunities to enhance MU-related synergies. The study highlights European policy priorities in MU combinations and proposes strategic recommendations for strengthening implementation. In addition, it outlines a typology of MU configurations and addresses the complexity involved in their integration into planning processes. The findings suggest that incorporating MU into MSP can act as a catalyst for the sustainable governance of marine space and foster the resilience and competitiveness of coastal and island regions, ultimately contributing to the advancement of the blue economy.

Keywords

Multi-Use, Multi-Use Platforms, Maritime Spatial Planning, Spatial Planning.

1. Εισαγωγή: η έννοια της πολλαπλής χρήσης στον ΘΧΣ

Ο θαλάσσιος χώρος αποτελεί ένα πολυδιάστατο πεδίο συνύπαρξης ποικίλων φυσικών και ανθρωπογενών λειτουργιών και δραστηριοτήτων, καθιστώντας απαραίτητη την ολοκληρωμένη και αποτελεσματική διαχείρισή του (Kyriazi, 2018). Ο αυξανόμενος ανταγωνισμός για χώρο και η εντατικοποίηση νέων δραστηριοτήτων με σημαντικό χωρικό αποτύπωμα (Melissas & Asprogerakas, 2022; Ασπρογέρακας, 2022; Σιαφάκα κα., 2025), επιβάλλουν την ανάγκη υποστήριξης της συνύπαρξης δραστηριοτήτων, την ενίσχυση συνεργειών και την προώθηση της πολλαπλής χρήσης (Stancheva et.al., 2022). Παράλληλα, οι ολοένα και πιο έντονες συγκρούσεις επιτείνονται από την έλλειψη ή τη μη εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου πλαισίου προστασίας και διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου (Κίτσιου κ.ά., 2015). Ως απόρροια αυτών των παραμέτρων, έχει διαμορφωθεί ένα εκτενές πλαίσιο σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο για την προστασία του περιβάλλοντος και την αειφόρο χρήση των θαλάσσιων πόρων (Γουριώτης κ.ά., 2016; Μέλισσας & Ασπρογέρακας, 2025). Το πλαίσιο αυτό περιλαμβάνει περισσότερα από 200 νομοθετήματα, καθώς και άλλες μορφές πολιτικών κειμένων και αρχών (Μπεριάτος και Παπαγεωργίου, 2010; Boyes et.al., 2016).

Η Οδηγία 2014/89/ΕΕ εισήγαγε τον ΘΧΣ στις δημόσιες πολιτικές, τοποθετώντας τον στο επίκεντρο της ολοκληρωμένης διαχείρισης και της βιώσιμης ανάπτυξης (Paramana et al., 2021). Κεντρική επιδίωξη αποτελεί η αντιμετώπιση υπαρχουσών ή δυνητικών συγκρούσεων μεταξύ ανθρώπινων παραγωγικών δραστηριοτήτων ή μεταξύ αυτών και του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος. Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) ενσωματώνουν σταδιακά την Οδηγία 2014/89/ΕΕ στο εθνικό τους δίκαιο και προχωρούν στην εκπόνηση θαλάσσιων χωροταξικών σχεδίων (Kannen, 2014). Η κίνηση αυτή χαρακτηρίστηκε ως «η πρώτη νομική απαίτηση παγκοσμίως για τη δημιουργία διαφανών συστημάτων σχεδιασμού για το θαλάσσιο χώρο από τις χώρες», παρέχοντας ένα κοινό πλαίσιο για τα Κράτη-Μέλη της Ε.Ε. και λειτουργώντας ως βασικός μοχλός εφαρμογής του ΘΧΣ (Friess & Grémaud-Colombier, 2021, p.1).

Η ανάγκη ενσωμάτωσης των αρχών της πολλαπλής χρήσης στον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (ΘΧΣ) καθίσταται επιτακτική υπό το πρίσμα των σύγχρονων περιβαλλοντικών και κοινωνικοοικονομικών προκλήσεων, όπως η κλιματική αλλαγή και η διείσδυση των Υπεράκτιων Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΥΑΠΕ). Ο ΘΧΣ αναγνωρίζεται ως θεμελιώδες εργαλείο για την ολοκληρωμένη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου (Ehler και Douvere, 2009; Παπαγεωργίου, 2016), ωστόσο εξακολουθούν να υφίστανται κρίσιμες εννοιολογικές και εφαρμοστικές αδυναμίες (Santos et.al., 2021). Αρχές όπως η προσαρμοστικότητα, η συμμετοχικότητα, η στρατηγική θεώρηση και η διασύνδεση χερσαίου-θαλάσσιου σχεδιασμού παραμένουν καθοριστικές (Ehler, 2021; Altvater, 2019; Asprogerakas et al., 2020; Asprogerakas, 2023).

Συνολικά, η εφαρμογή ενός ισχυρού και βιώσιμου συστήματος Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού προϋποθέτει την ενσωμάτωση των αρχών του, την προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης και τη διασφάλιση της βιώσιμης χρήσης των θαλάσσιων πόρων, όπως ορίζεται τόσο από την Οδηγία 2014/89/ΕΕ όσο και από τον 14ο Στόχο Βιώσιμης Ανάπτυξης του ΟΗΕ (Kirkfeldt & Frazão, 2021; Ntona and Morgera, 2018; Frazão Santos et al., 2020; Calado et al., 2021). Ωστόσο, η βιώσιμη αξιοποίηση των ωκεάνιων πόρων και η αλλαγή των προτύπων χρήσης παραμένουν μεγάλες προκλήσεις για την κοινωνία (Schupp et al., 2019). Σε αυτό το πλαίσιο, η έξυπνη διαχείριση των συνεργειών και η προώθηση της συνύπαρξης και της πολλαπλής χρήσης καθίστανται κρίσιμα ζητήματα για την αποτελεσματική θαλάσσια χωροταξική διαχείριση (Βασενχόβεν, 2017; Guyot-Téphany et.al., 2024).

Ο θαλάσσιος χώρος χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερη πολυπλοκότητα, καθώς οι χρήσεις του αναπτύσσονται σε τέσσερις διαστάσεις - επιφάνεια, στήλη ύδατος, βυθός, υπέδαφος - ενώ επηρεάζονται σημαντικά από τον παράγοντα του χρόνου (Ασπρογέρακας & Λάζογλου, 2018). Η συνύπαρξη των θαλάσσιων χρήσεων στον ίδιο χώρο και χρόνο μπορεί να εμφανίσει συνέργειες, ουδετερότητα, αλλά πιο συχνά συγκρούσεις (Bonnevie et al., 2019). Η έννοια της «σύγκρουσης» στον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό (ΘΧΣ) αφορά κυρίως ασύμβατες χωρικές απαιτήσεις μεταξύ θαλάσσιων δραστηριοτήτων ή μεταξύ δραστηριοτήτων και περιβάλλοντος. Οι συγκρούσεις αυτές διακρίνονται σε άμεσες, όταν οι δραστηριότητες συνυπάρχουν στον ίδιο χώρο, και έμμεσες, όταν η επίδρασή τους εκτείνεται πέραν της φυσικής τους εγγύτητας (Gilliland & Laffoley, 2008; Moore et al., 2017). Επιπλέον, οι συγκρούσεις μπορεί να έχουν και μη

χωρικές διαστάσεις, σχετιζόμενες με διαδικασίες λήψης αποφάσεων και θεσμικές ή πολιτικές αντιπαραθέσεις (Flannery et al., 2016; Gee & Mikkelsen, 2023), στις οποίες εμπλέκονται αντικρουόμενα συμφέροντα, αξίες ή πολιτικές κατευθύνσεις (Gee & Mikkelsen, 2023). Στον αντίποδα, οι συνέργειες περιγράφουν θετικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ δραστηριοτήτων, ενισχύοντας τη χωρική αποδοτικότητα και επιταχύνοντας τις διαδικασίες του ΘΧΣ (Bocci et al., 2019; Stancheva et al., 2022). Οι συνέργειες κυμαίνονται από απλή χωρική συμβατότητα έως την πλήρη ενοποίηση δραστηριοτήτων (Gee & Mikkelsen, 2023). Η κατηγοριοποίηση των συγκρούσεων και συμβατοτήτων βασίζεται σε τρεις διαστάσεις: α) χωρική επικάλυψη και περιβαλλοντικές εξωτερικότητες (Kannen, 2014), β) συμβατότητες και συγκρούσεις συμφερόντων (Pomeroy & Douvere, 2008), και γ) δυνατότητα πρόληψης ή διαχείρισής τους (Kyriazi, 2018).

Η επιστημονική βιβλιογραφία και οι πρόσφατες εξελίξεις γύρω από την έννοια της πολλαπλής χρήσης έχουν οδηγήσει στην εμφάνιση ποικίλων όρων που τη συνοδεύουν, αναδεικνύοντας την πολυπλοκότητά της (Calado et al., 2019). Ειδικότερα, η πολλαπλή χρήση συγχέεται με όρους όπως η «πολυλειτουργική χρήση», η «συνέργεια» και η «συνύπαρξη» (Przedrzymirska et al., 2021). Η πολλαπλή χρήση αποτελεί μια συνειδητή και οργανωμένη πρακτική διαμοιρασμού του θαλάσσιου χώρου και των πόρων, σε γεωγραφική εγγύτητα ή εντός της ίδιας πλατφόρμας με στόχο την απόκτηση άμεσων (π.χ. οικονομικών οφελών) ή έμμεσων (π.χ. διατήρηση της βιοποικιλότητας) πλεονεκτημάτων, ενώ ταυτόχρονα περιορίζει τη ζήτηση νέου χώρου (Kyriazi, 2018).

Σύμφωνα με τους Przedrzymirska et al. (2017), διακρίνονται δύο βασικοί τύποι πολλαπλών χρήσεων: (α) η πολλαπλή χρήση γεωγραφικών, ανθρώπινων και βιολογικών πόρων, που συνίσταται στη γεωγραφική συνύπαρξη δραστηριοτήτων για κοινωνικοοικονομικά οφέλη (Westerberg et al., 2013), και (β) η πολλαπλή χρήση τεχνικών πόρων, με κύριο παράδειγμα τις «πλατφόρμες πολλαπλών χρήσεων» που συνδυάζουν υποδομές (Stuiver et al., 2016). Αν και η προσέγγιση αυτή ενισχύει τη βιώσιμη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου, εξακολουθεί να αντιμετωπίζει προκλήσεις τεχνικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής φύσης (Wright et al., 2016). Οι van den Burg et al. (2020) κατατάσσουν τις πλατφόρμες πολλαπλής χρήσης σε τρεις τύπους: κοινόχρηστες πλατφόρμες παραγωγής, κοινές πλατφόρμες βοηθητικών υπηρεσιών και κλιμακωτές πλατφόρμες. Αυτές οι μορφές μπορούν να βελτιώσουν τη χρήση του θαλάσσιου χώρου και να μειώσουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ωστόσο βρίσκονται ακόμη σε πειραματικό στάδιο και απαιτούν περαιτέρω έρευνα, ιδίως σε κοινωνικό και τεχνικό επίπεδο.

Μια ακόμη κρίσιμη διάκριση σχετίζεται με τον τρόπο αξιοποίησης του θαλάσσιου χώρου (Gee et al., 2019), με την πρόταση κατηγοριοποίησης των πολλαπλών χρήσεων σε «μαλακές» (Soft MU) και «σκληρές» (Hard MU). Οι μαλακές πολλαπλές χρήσεις αφορούν συνδυασμούς δραστηριοτήτων που δεν απαιτούν μόνιμες υποδομές, χαρακτηρίζονται από περιορισμένες τεχνολογικές απαιτήσεις και επιφέρουν χαμηλότερες περιβαλλοντικές επιπτώσεις, ενισχύοντας έτσι την κοινωνική αποδοχή τους (Kyvelou & Ierapetritis, 2021). Αντιθέτως, οι σκληρές πολλαπλές χρήσεις περιλαμβάνουν τεχνολογικά απαιτητικές και υποδομοκεντρικές δραστηριότητες, με υψηλότερες επενδυτικές απαιτήσεις και, συνήθως, μειωμένη κοινωνική αποδοχή (Calado et al., 2019; Bocci et al., 2019).

Λαμβάνοντας υπόψη την εννοιολογική πολυπλοκότητα και την πληθώρα των όρων που σχετίζονται με την έννοια της πολλαπλής χρήσης, οι Schupp et al. (2019) πρότειναν μία ενιαία τυπολογία, βασισμένη στον βαθμό συνδεσιμότητας μεταξύ χρήσεων και χρηστών. Η τυπολογία αυτή αναλύεται σε τέσσερις βασικές διαστάσεις: χωρική, χρονική, υποστηρικτική και λειτουργική. Η χωρική διάσταση αφορά τη δυνατότητα συνεύρεσης θαλάσσιων δραστηριοτήτων στον ίδιο φυσικό χώρο, ενώ η χρονική σχετίζεται με την παράλληλη ή διαδοχική χρονική τους εκτέλεση. Η υποστηρικτική διάσταση εστιάζει στον βαθμό παροχής ή κοινής χρήσης υποδομών και υπηρεσιών, μειώνοντας το λειτουργικό κόστος, ενώ η λειτουργική αφορά τη φύση της σύνδεσης μεταξύ των δραστηριοτήτων, είτε πρόκειται για σταθερή είτε για προσωρινή συσχέτιση βάσει της κύριας λειτουργίας τους (π.χ. κοινή χρήση πλατφόρμας). Η ανάλυση των παραπάνω διαστάσεων οδήγησε στην ανάπτυξη τεσσάρων τυπολογικών κατηγοριών πολλαπλής χρήσης, οι οποίες προσφέρουν ένα σαφές και εφαρμόσιμο εργαλείο για τον σχεδιασμό και την αξιολόγηση σχετικών πρωτοβουλιών (Πίνακας 1) (Schupp et al., 2019).

Ο πρώτος τύπος πολλαπλής χρήσης, των «πολλαπλών λειτουργιών/χρήσεων», εμφανίζει το υψηλότερο επίπεδο συνδεσιμότητας στις τέσσερις διαστάσεις (χωρική, χρονική, υποστηρικτική,

λειτουργική), καθώς βασίζεται σε κοινές υποδομές και υπηρεσίες, ενισχύοντας τις συνέργειες και μειώνοντας το κόστος (Johnson et al., 2018). Η υλοποίησή του προϋποθέτει ολιστική προσέγγιση στον ΘΧΣ και ενοποιημένες διαδικασίες αδειοδότησης (Schultz-Zehden et al., 2018). Οι «συμβιωτικές πολλαπλές χρήσεις» αναπτύσσουν συνέργειες χωρίς κοινές υποδομές, στοχεύοντας σε οικονομίες κλίμακας (Schupp et al., 2019). Αντίθετα, η «συνύπαρξη» περιορίζεται σε απλή συγκατοίκηση στον χώρο, απαιτώντας αξιολόγηση συμβατότητας και σαφείς ρυθμίσεις. Η «επαναχρησιμοποίηση» αξιοποιεί ανενεργές περιοχές ή υποδομές για νέες χρήσεις, προϋποθέτοντας θεσμική μέριμνα για την ασφάλεια και το περιβάλλον (Depellegrin et al., 2019).

Πίνακας 1: Τύποι Πολλαπλών Χρήσεων Πηγή: Schupp et.at., 2019.

Τύπος Πολλαπλών Χρήσεων		**Διαστάσεις**			
		Χωρική	Χρονική	Υποστηρικτική	Λειτουργική
Τύπος 1	Πολλαπλών χρήσεων/Πολλαπλών λειτουργειών	X	X	X	X
Τύπος 2	Συμβιωτικές πολλαπλές χρήσεις	X	X	X	
Τύπος 3	Συνύπαρξη/Συντοποθεσία πολλαπλών χρήσεων	X	X		
Τύπος 4	Επακόλουθη χρήση/ Επαναχρησιμοποίηση	X			

Η πολλαπλή χρήση μπορεί να προκύψει φυσικά μέσω κοινωνικοοικονομικών πιέσεων, αλλά και να προωθηθεί πιο συστηματικά μέσω του ΘΧΣ, ο οποίος διαφοροποιείται από τις προσεγγίσεις αποκλειστικών χρήσεων καθώς επικεντρώνεται στην αποτροπή συγκρούσεων και την αξιοποίηση συνεργειών (Guyot-Téphany et.al., 2024). Τα οφέλη αυτής της προσέγγισης, όπως αναλύονται στη βιβλιογραφία (Schultz-Zehden et al., 2018; Lukic et al., 2023; Bocci et al., 2019), περιλαμβάνουν: α) αποτελεσματικότερη χρήση του χώρου, β) μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, γ) δημιουργία νέων οικονομικών ευκαιριών και δ) ενίσχυση της κοινωνικής αποδοχής. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η δυνατότητα μείωσης της ανάγκης για αποκλειστική δέσμευση εκτάσεων, με αποτέλεσμα την εξοικονόμηση χώρου και την πιθανή δημιουργία «ντε φάκτο» προστατευόμενων περιοχών. Πρόκειται για περιοχές που, παρότι δεν διαθέτουν επίσημο καθεστώς προστασίας, λειτουργούν στην πράξη ως προστατευόμενες, λόγω της διαχειριστικής προσέγγισης που εφαρμόζεται. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πολλαπλή χρήση τουρισμού και ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς, όπου προωθείται η προστασία και διατήρηση των ενάλιων πόρων καθώς επιβάλλονται περιορισμοί σε άλλες επεμβατικές δραστηριότητες (π.χ. αλιεία), ενώ παράλληλα η παρουσία επισκεπτών ενισχύει την οικονομική δραστηριότητα. Έτσι, ακόμη και χωρίς επίσημο θεσμικό καθεστώς προστασίας, δημιουργείται ένα πλαίσιο ήπιας διαχείρισης που ωφελεί το ευρύτερο οικοσύστημα (Schupp et al., 2019; Schultz-Zehden et al., 2018; Lukic et al., 2023). Επιπλέον, η συνέργεια διαφορετικών δραστηριοτήτων περιορίζει την απαίτηση για νέες υποδομές, ενισχύοντας την προστασία της θαλάσσιας βιοποικιλότητας (Bocci et al., 2019).

Η επιτυχία της εφαρμογής εξαρτάται από την ύπαρξη σαφών και ολοκληρωμένων νομοθετικών πλαισίων, τα οποία διαμορφώνουν κατευθυντήριες γραμμές για τον συνδυασμό χρήσεων και τη «δομή» δικαιωμάτων και ευθυνών μεταξύ χρηστών (Maniatopoulou et al., 2017). Παράλληλα, η διακυβέρνηση πολλαπλών χρήσεων απαιτεί συντονισμό μεταξύ αρμόδιων φορέων και εμπλεκομένων μερών, καθώς και διαχείριση περιβαλλοντικών ανησυχιών και κοινωνικών αντιλήψεων, που επηρεάζουν καθοριστικά την έκβαση τέτοιων εγχειρημάτων (Ciravegna et al., 2024; Bocci et al., 2019).

Παρά τη διαρκώς αυξανόμενη ενασχόληση της επιστημονικής κοινότητας και των ευρωπαϊκών πολιτικών με την έννοια της πολλαπλής χρήσης (Multi-Use, MU) στον θαλάσσιο χώρο, εξακολουθούν να υφίστανται σημαντικά ερευνητικά κενά ως προς τη συστηματική αποτύπωση των πλέον ώριμων και εφαρμόσιμων συνδυασμών δραστηριοτήτων, καθώς και των τεχνικών, θεσμικών και κοινωνικών προϋποθέσεων που διασφαλίζουν τη βιωσιμότητα και την αποδοτικότητά τους. Ειδικότερα, απουσιάζει μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που να συνδυάζει θεωρητική, θεσμική και εμπειρική τεκμηρίωση της πολλαπλής χρήσης στο πλαίσιο του Θαλάσσιου Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΘΧΣ). Η παρούσα εργασία επιχειρεί να

καλύψει το κενό, εστιάζοντας αφενός στην ανάλυση των βασικών συνδυασμών πολλαπλής χρήσης που απασχολούν σήμερα τον σχεδιασμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο και αφετέρου στη διαμόρφωση ενός συνεκτικού πλαισίου αναγκαίων προϋποθέσεων για την αποτελεσματική εφαρμογή τους. Η πρωτοτυπία της έγκειται στη σύνθεση πορισμάτων από πρόσφατα ευρωπαϊκά ερευνητικά έργα (π.χ. MUSES, UNITED, MULTI-FRAME), καθώς και στην ανάπτυξη ενός εργαλείου αποτύπωσης χωρικής και λειτουργικής συμβατότητας (μήτρα σχέσεων), που δύναται να αξιοποιηθεί ως υποστηρικτικό εργαλείο σχεδιασμού ή αξιολόγησης πιλοτικών εφαρμογών πολλαπλής χρήσης στο πλαίσιο του ΘΧΣ, συμβάλλοντας έτσι στη βιώσιμη διαχείριση του θαλάσσιου χώρου και την προώθηση της Γαλάζιας Ανάπτυξης.

2. Στόχοι και Μεθοδολογία

Η παρούσα εργασία εστιάζει στη διερεύνηση του βαθμού στον οποίο η προσέγγιση της πολλαπλής χρήσης (multi-use – MU) του θαλάσσιου χώρου μπορεί να λειτουργήσει ως εργαλείο ενίσχυσης της βιώσιμης ανάπτυξης και της αποτελεσματικής διαχείρισης των θαλάσσιων πόρων στο πλαίσιο του ΘΧΣ. Το κεντρικό ερευνητικό ερώτημα επικεντρώνεται στο πώς και σε ποιο βαθμό η χωρική και λειτουργική συνύπαρξη διαφορετικών θαλάσσιων δραστηριοτήτων μπορεί να συνεισφέρει θετικά στους στόχους της γαλάζιας οικονομίας και της οικολογικής βιωσιμότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, η έρευνα εξετάζει δύο επιμέρους ζητήματα: (α) Ποιοι είναι οι βασικοί συνδυασμοί πολλαπλής χρήσης που απασχολούν σήμερα τον σχεδιασμό σε ευρωπαϊκό επίπεδο και (β) Ποιες είναι οι αναγκαίες προϋποθέσεις για την προώθηση αποδοτικών και βιώσιμων σχημάτων πολλαπλής χρήσης. Ανταποκρινόμενοι στο ερώτημα αυτό, η μελέτη αποσκοπεί στη θεωρητική θεμελίωση της πολλαπλής χρήσης ως στρατηγικής ενίσχυσης του ΘΧΣ σε Ευρωπαϊκό Επίπεδο, ενώ οι επιμέρους στόχοι αφορούν: α) στην ανάδειξη και αξιολόγηση της έννοιας της πολλαπλής χρήσης στο πλαίσιο του ΘΧΣ, αξιοποιώντας δεδομένα και αποτελέσματα από ευρωπαϊκά ερευνητικά προγράμματα, β) στην καταγραφή και ανάλυση των σημαντικότερων προκλήσεων για την προώθηση και εφαρμογή της προσέγγισης, γ) στον εντοπισμό καινοτόμων λύσεων για την ενίσχυση των χωρικών συνεργειών, μέσα από τη συστηματική αξιολόγηση των παραδοτέων ευρωπαϊκών ερευνητικών έργων (π.χ. MUSES, UNITED) και της συναφούς βιβλιογραφίας, δ) στην ανάδειξη βιώσιμων συνδυασμών δραστηριοτήτων μέσω της ανάπτυξης μιας «μήτρας σχέσεων» που αποτυπώνει τους δυνητικούς συνδυασμούς, τη συμβατότητα, τις αλληλεξαρτήσεις και τις πιθανές συνέργειες μεταξύ τους (Ciravegna et al., 2024; Schupp et al., 2019), και τέλος ε) στη διαμόρφωση προτάσεων πολιτικής και στρατηγικών κατευθύνσεων για την ενίσχυση της εφαρμογής της πολλαπλής χρήσης μέσω του ΘΧΣ.

Μεθοδολογικά, η εργασία βασίζεται σε τεχνικές ποιοτικής ανάλυσης, με κύρια εργαλεία την Ανάλυση Περιεχομένου (Content Analysis) και την Ανάλυση Εγγράφων (Document Analysis), όπως προτείνονται από τη διεθνή βιβλιογραφία (Krippendorff, 2018; Bengtsson, 2016; Schreier, 2012; Bowen, 2009). Οι μέθοδοι αυτοί επιτρέπουν τη συστηματική αποτύπωση, κωδικοποίηση και ερμηνεία ποιοτικών δεδομένων από επίσημα έγγραφα, παραδοτέα ευρωπαϊκών προγραμμάτων και επιστημονικές μελέτες. Η ερευνητική διαδικασία οργανώνεται γύρω από μια πολυεπίπεδη προσέγγιση, η οποία περιλαμβάνει την θεσμική και θεωρητική ανάλυση του θεσμικού πλαισίου του ΘΧΣ, την ανασκόπηση της διεθνούς βιβλιογραφίας σχετικά με την έννοια της πολλαπλής χρήσης και την σύνδεση με τον ΘΧΣ, την συστηματική αξιολόγηση των αποτελεσμάτων ερευνητικών προγραμμάτων (π.χ. MUSES και UNITED), ώστε να εντοπιστούν πρακτικά παραδείγματα, προκλήσεις και καλές πρακτικές, καθώς και την ανάπτυξη ενός πίνακα «μήτρας» σχέσεων ώστε να χαρτογραφηθούν οι σχέσεις μεταξύ διαφορετικών δραστηριοτήτων, για την αποτίμηση των πιθανών βιώσιμων συνδυασμών. Για την εμβάθυνση αυτής της κατανόησης, χρησιμοποιείται συγκριτική ανάλυση των επίσημων εγγράφων (παραδοτέα ευρωπαϊκών προγραμμάτων) η οποία, σύμφωνα με τους Esser & Vliegenthart (2018), διευκολύνει την εξαγωγή ολιστικών συμπερασμάτων για το μέλλον της πολλαπλής χρήσης στον ευρωπαϊκό ΘΧΣ.

Η εργασία εστιάζει στην έρευνα που εκπονήθηκε στο πλαίσιο ερευνητικών έργων που χρηματοδοτήθηκαν από τα διαδοχικά προγράμματα της Ε.Ε.: το 7ο Πρόγραμμα Πλαίσιο (FP7), το Horizon 2020 και το Horizon Europe. Η σειρά αυτή έχει διαδραματίσει κομβικό ρόλο στην ενίσχυση της

επιστημονικής έρευνας και της καινοτομίας στην Ευρώπη. Με αυξανόμενο προϋπολογισμό και στρατηγική στόχευση, έχουν δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο οικοσύστημα που υποστηρίζει τόσο την αριστεία στην έρευνα όσο και τη μεταφορά της γνώσης στην οικονομία.

Η αναγνώριση και επιλογή των έργων της έρευνας πραγματοποιήθηκε βάσει συστηματικής αναζήτησης στις εξειδικευμένες πλατφόρμες πληροφόρησης και συγκεκριμένα στην βάση δεδομένων *CORDIS* (Community Research and Development Information Service) για τα έργα του FP7 και Horizon 2020 και το *Funding & Tenders Portal* της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για έργα του Horizon Europe. Συμπληρωματικά, αξιοποιήθηκαν πληροφορίες από την European MSP Platform, ειδικότερα για τη θεματική ενότητα "Multi-Use" και το *SUBMARINER Network for Blue Growth EEIG,* ένα διευρωπαϊκό δίκτυο που προωθεί τη βιώσιμη «Γαλάζια Ανάπτυξη». Η διαδικασία επιλογής στηρίχθηκε σε στοχευμένες λέξεις-κλειδιά όπως *multi-use, multi-use/multi-purpose platforms*, *co-location, offshore renewable energy & aquaculture*, *marine spatial planning,* ενώ εφαρμόστηκαν φίλτρα ανά χρηματοδοτικό εργαλείο και περίοδο υλοποίησης. Παράλληλα, για την ενίσχυση της ακρίβειας, εξετάστηκαν, πέρα από τα παραδοτέα, τεχνικές αναφορές και επίσημα policy briefs που παραπέμπουν σε συγκεκριμένα έργα ως καλές πρακτικές (EC, 2021). Τέλος, η επιλογή επιβεβαιώθηκε μέσα από τη διασταύρωση πληροφοριών σε δημοσιεύσεις έργων και επιστημονικά άρθρα (π.χ. Guyot-Téphany et al., 2024; Stancheva et al., 2022; Bocci et al., 2019; Przedrzymirska et al., 2021).

Τα έργα που επιλέχτηκαν περιλαμβάνουν σαφή αναφορά στην έννοια της πολλαπλής χρήσης ως βασική ή ενσωματωμένη θεματική. Έχουν εξαιρεθεί έργα με μονοθεματικό προσανατολισμό, όπως αποκλειστικά συνδυαστικές μορφές ΥΑΠΕ (π.χ. EU-SCORES, OYSTER), έργα με ελλιπείς διαθέσιμες πληροφορίες (π.χ. COEXIST), καθώς και έργα που υλοποιούνται ως επιμέρους δράσεις στο πλαίσιο ευρύτερων πρωτοβουλιών (π.χ. OLAMUR και AquaWind, με χρηματοδότηση από EMFAF). Συμπεριλαμβάνονται τα έργα MULTI-FRAME, EDULIS και WIER&WIND, τα οποία παρότι εντάσσονται σε διαφορετικούς χρηματοδοτικούς μηχανισμούς, περιλαμβάνονται ως παραδείγματα καλών πρακτικών σε επίσημα ευρωπαϊκά έγγραφα πολιτικής και τεκμηρίωσης, όπως το *Best Practice Guidance in Multi-Use Issues and Licensing Procedures* (EC, 2021).

Τα έργα αυτά (Πίνακας 2) επιλέγονται για συγκριτική και θεματική ανάλυση, καθώς συνιστούν δομικά σημεία αναφοράς για την επιστημονική, τεχνική και πολιτική συγκρότηση της έννοιας της πολλαπλής χρήσης σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Εφόσον όλα φέρουν κοινή ευρωπαϊκή χρηματοδότηση, παρουσιάζουν κοινό πλαίσιο στόχευσης και λειτουργίας, ως προς την τεχνική υποστήριξη πολιτικών βιώσιμης «Γαλάζιας Ανάπτυξης». Παράλληλα, εστιάζουν στην αναγνώριση καινοτόμων τρόπων συνύπαρξης δραστηριοτήτων στον θαλάσσιο χώρο (π.χ. συνδυασμός υδατοκαλλιέργειας με υπεράκτια αιολική ενέργεια ή με τουρισμό), επιδιώκοντας τη δημιουργία πολλαπλών ωφελειών από την από κοινού αξιοποίηση των θαλάσσιων πόρων. Επιπλέον, επιτρέπεται η συγκριτική αξιολόγηση καθώς ακολουθούν ομοειδή μεθοδολογική δομή, με σαφή διαχωρισμό μεταξύ πειραματικών πιλοτικών δράσεων, αξιολόγησης τεχνικής/οικονομικής βιωσιμότητας και προτάσεων πολιτικής, επιτρέποντας την ενιαία ανάλυση και συγκριτική αποτίμηση των ευρημάτων τους. Παράγουν εφαρμοσμένη γνώση που γεφυρώνει τη θεωρητική σύλληψη με την πρακτική εφαρμογή, συμβάλλοντας ουσιαστικά στη διαμόρφωση των στρατηγικών της ΕΕ για τον ΘΧΣ και τη Βιώσιμη Γαλάζια Ανάπτυξη. Ως εκ τούτου, λειτουργούν ως βασικά σημεία εισόδου της έννοιας της πολλαπλής χρήσης στην ευρωπαϊκή πολιτική ατζέντα, αναλαμβάνοντας ρόλο «εργαστηρίων πολιτικής», όπου δοκιμάζονται σενάρια συνδυασμένων χρήσεων, αναλύονται συγκρούσεις και εξετάζονται οι προϋποθέσεις τεχνικής, νομικής και κοινωνικής αποδοχής. Συνολικά, η συγκροτημένη μεθοδολογική επιλογή της παρούσας εργασίας επιτρέπει την αναλυτική καταγραφή της εξέλιξης της προσέγγισης της πολλαπλής χρήσης και την αποτύπωση των κρίσιμων παραμέτρων που επηρεάζουν την ενσωμάτωσή της στην ευρωπαϊκή πολιτική ατζέντα.

Πίνακας 2: Τα Ευρωπαϊκά Ερευνητικά Προγράμματα της έρευνας. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ	ΣΤΟΧΟΙ	ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ	ΣΧΟΛΙΟ
ORECCA – EU Framework Programme 7 (FP7) (2010-2011)	-Προώθηση ανταλλαγής γνώσεων & συνεργασίας -Προσδιορισμός Συνεργειών - Αντιμετώπιση εμποδίων & αξιοποίηση ευκαιριών	-Οδικός Χάρτης στρατηγικών επενδυτικών ευκαιριών, προτεραιοτήτων, έρευνας και ανάπτυξης και ρυθμιστικών και κοινωνικοοικονομικών ζητημάτων -Διαδικτυακή πλατφόρμα WebGIS για ΥΑΠΕ για	Συνεισφορά στην χαρτογράφηση πολιτικών, στρατηγικών καθώς και κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών παραμέτρων για MUP ΥΑΠΕ, προωθώντας της ανάγκη

	-Καθορισμός στρατηγικών βιώσιμης ανάπτυξη ΥΑΠΕ	την υποστήριξη της λήψης αποφάσεων. -Προώθηση συνεργασίας	για χρηστή διακυβέρνηση και συμμετοχικές διαδικασίες
MARINA Platform – EU Framework Programme 7 (FP7) (2010-2014)	-Ανάπτυξη πρωτοκόλλων για τον σχεδιασμό, αξιολόγηση και οικονομική ανάλυση ΥΑΠΕ -Αντιμετώπιση θεμάτων σχεδιασμού, αδειοδότησης και χωροθέτησης.	-Άτλαντας Αιολικής-Κυματικής-Ρευματικής Ενέργειας (W2C) -Εργαλείο υποστήριξης αποφάσεων. -Μέθοδοι και εργαλεία για ολοκληρωμένο σχεδιασμό και την αξιολόγηση των MUP. -Συστάσεις για οργανισμούς πιστοποίησης. -Ανάλυση κόστους, μοντελοποίηση κινδύνων και θέματα διασύνδεσης με το δίκτυο.	Προσφέρει μεθοδολογίες σχεδιασμού για συνδυασμένες χρήσεις που δύναται να ενισχύσουν την ενσωμάτωση τους στον ΘΧΣ
H2OCEAN - EU Framework Programme 7 (FP7) (2012-2014)	Ανάπτυξη καινοτόμου σχεδιασμού για οικονομικά και περιβαλλοντικά βιώσιμη πλατφόρμα πολλαπλών χρήσεων	Ανάπτυξη εννοιολογικού σχεδιασμού MUP	Εστιάζει κυρίως σε τεχνολογικό σχεδιασμό, με περιορισμένες αναφορές σε εργαλεία ΘΧΣ.
TROPOS - EU Framework Programme 7 (FP7) (2012-2015)	-Ανάπτυξη MUP για διευκόλυνση συνεργειών -Προσδιορισμός βέλτιστων τοποθεσιών για συνδυασμούς ΥΑΠΕ -Προσδιορισμός υλικοτεχνικών απαιτήσεων -Αξιολόγηση οικονομικής σκοπιμότητας και βιωσιμότητας -Ανάπτυξη μεθοδολογίας και εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων	-Αναπτυγμένες Μεθοδολογίες για Υποστήριξη Αποφάσεων, Εκτιμήσεις Επιπτώσεων. -Καινοτόμες τεχνολογικές λύσεις για ανάπτυξη MUP -Αξιολόγηση βιωσιμότητας κάθε σεναρίου και στρατηγικής ανάπτυξης	Παρέχει υποστήριξη αποφάσεων και εκτιμήσεις επιπτώσεων, οι οποίες ενθαρρύνουν την ενσωμάτωση των MU στον ΘΧΣ
MERMAID - EU Framework Programme 7 (FP7) (2012-2015)	-Ανάπτυξη νέων καινοτόμων MUP -Εφαρμογή διαδικασίας συμμετοχικού σχεδιασμού	-Κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη έργων MUP -Αξιολόγηση πιθανών συνεπειών στις πολιτικές και ειδικότερα στον ΘΧΣ -Βάση γνώσεων για διεπιστημονική προσέγγιση και Ανάπτυξη νέων Θεωρητικών Εννοιών -Συστήματα υποστήριξης αποφάσεων -Ανάλυση Οικονομικής και Περιβαλλοντικής σκοπιμότητας	Αναπτύσσει κατευθυντήριες γραμμές για την ενσωμάτωση των MUPs στον ΘΧΣ, μέσω των συμμετοχικών διαδικασιών.
MARIBE – EU Horizon 2020 (2015-2016)	-Αντιμετώπιση τεχνολογικών και μη προκλήσεων και αξιολόγηση βιώσιμων επιχειρηματικών μοντέλων -Προώθηση επιχειρηματικών ευκαιριών και Διερεύνηση δυνατοτήτων ανάπτυξης συνεργειών -Ευαισθητοποίηση και διασφάλιση αυξημένης συμμετοχής επενδυτών της BlueGrowth με συμμετοχή ενδιαφερόμενων μερών -Ανάπτυξη επιχειρηματικών σχεδίων για τους βέλτιστους συνδυασμούς	-Ανάπτυξη Βασικών Επιχειρηματικών Μοντέλων -Εντοπισμός ευκαιριών για τομείς Γαλάζιας Ανάπτυξης και Οικονομίας -Ενίσχυση των συμμετοχικών διαδικασιών -Αύξηση γνώσεων σχετικά με τις επενδύσεις στη Γαλάζια Ανάπτυξη και ενθάρρυνση επενδύσεων -Υποστήριξη των στόχων πολιτικής της ΕΕ για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό με την αύξηση των γνώσεων σχετικά με τα τεχνικά και μη εμπόδια, τις κοινωνικοοικονομικές τάσεις και τις πολιτικές	Αν και ο κύριος στόχος ήταν η επιχειρηματική αξιοποίηση, το έργο παρέχει χρήσιμες πληροφορίες για πολυτομεακές συνέργειες, καθώς μέσω των πιλοτικών εφαρμογών θα ενισχυθεί ο ΘΧΣ μειώνοντας τον ανταγωνισμό για χώρο και πιθανές συγκρούσεις
MUSES - EU Horizon 2020 (2016-2018)	-Διερεύνηση πραγματικών ευκαιριών για πολλαπλές χρήσεις -Εντοπισμός κανονιστικών, λειτουργικών, περιβαλλοντικών, κοινωνικών και νομικών φραγμών -Διερεύνηση πρακτικών λύσεων για υπέρβαση υφιστάμενων εμποδίων και ελαχιστοποίηση κινδύνων -Επισήμανση κατευθυντήριων γραμμών, εμποδίων και περιοριστικών παραγόντων, προστιθέμενης αξίας και πιθανών αρνητικών επιπτώσεων από την ανάπτυξη των πολλαπλών χρήσεων	-Ανάπτυξη Σχεδίου Δράσης για προώθηση πολλαπλών χρήσεων στις ευρωπαϊκές θάλασσες, βάσει καινοτομίας και δυναμικού Γαλάζιας Ανάπτυξης. -Παροχή προσανατολισμού και συστάσεων σχετικά με το τι πρέπει να γίνει, από ποιον και πού, προκειμένου να αναπτυχθεί περαιτέρω η εφαρμογή των MU. -Εστίαση σε πτυχές συντονισμού των ενδιαφερόμενων μερών, την έρευνα, τον σχεδιασμό, την νομοθεσία την ανάπτυξη δεξιοτήτων και τη χρηματοδότηση έναντι των λεπτομερών τεχνολογικών απαιτήσεων -Προσδιορισμός βέλτιστων πιθανών συνδυασμών MU	Το MUSES εστίασε άμεσα στην έννοια της πολλαπλής χρήσης, αναλύοντας δυνατότητες και περιορισμούς σε σχέση με τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό. Παρέχει προτάσεις για την ένταξη πολυτομεακών δραστηριοτήτων στον χωρικό σχεδιασμό και συμβάλει στην ανάπτυξη σχετικής πολιτικής.
SPACE@SEA - EU Horizon 2020 (2017-2020)	-Ανάπτυξη αρθρωτών πλωτών πλατφορμών για πολλαπλές χρήσεις -Διασφάλιση βιωσιμότητας και χαμηλού περιβαλλοντικού αποτυπώματος. -Αξιολόγηση επιχειρηματικών μοντέλων για εφαρμογές σε διαφορετικές ευρωπαϊκές περιοχές	Παροχή νέων σχεδίων και τεχνολογιών για μεγάλα τεχνητά πλωτά νησιά	Το πρόγραμμα ανέπτυξε εννοιολογικά και τεχνικά σχέδια για πλωτές πλατφόρμες πολλαπλών χρήσεων. Αν και δεν εστίασε άμεσα στον ΘΧΣ, τα αποτελέσματα συμβάλλουν σε νέες προσεγγίσεις για τη διαχείριση θαλάσσιου χώρου, ιδίως σε περιοχές περιορισμένου διαθέσιμου χώρου.
EDULIS – Interreg, EMFAF και Ιδιωτική Στήριξη (2017-2019) WIER&WIND - Interreg V-A (ERDF) (2019-2022)	-Ανάπτυξη αυτοματοποιημένου συστήματος παραγωγής φυκιών σε υπεράκτια αιολικά πάρκα	Παροχή τεχνολογικών δεδομένων και μεθόδων για MUP "ΥΑΠΕ-Υδατοκαλλιέργεια	Η συμβολή του στον ΘΧΣ είναι έμμεση, παρέχοντας εμπειρικά δεδομένα που μπορούν να υποστηρίξουν την αξιολόγηση χωρικής συμβατότητας μεταξύ δραστηριοτήτων
UNITED - EU Horizon 2020 (2019-2020)	-Αναγνώριση ωφελειών, κατανόηση προκλήσεων και προώθηση βιώσιμης προσέγγισης ανάπτυξης των πολλαπλών χρήσεων -Παροχή σχεδίων, τεχνολογικών	-Προώθηση πολλαπλής Χρήσης σε πραγματικές Συνθήκες, διερευνώντας τεχνικές, κανονιστικές, οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές απαιτήσεις και επιπτώσεις -Προώθηση Αποδεδειγμένων Επιχειρηματικών	Το UNITED προωθεί πιλοτικά έργα πολλαπλής χρήσης σε διάφορες ευρωπαϊκές θαλάσσιες περιοχές. Συνδέεται στενά με τον ΘΧΣ, καθώς εξετάζει τις επιπτώσεις, ευκαιρίες και

	προτάσεων και μοντέλων για υπεράκτιες δραστηριότητες - Μείωση περιβαλλοντικών επιπτώσεων και αύξηση οικονομικής απόδοσης μέσω κοινής χρήσης υποδομών και εφαρμογής νέων τεχνολογιών	Συνεργειών και Οφελών από MU -Χάρτης πορείας για ανάπτυξη MU και πιθανά εμπόδια που πρέπει να αντιμετωπιστούν. -Ενίσχυση επίπεδων Τεχνολογικής Ετοιμότητας, εμπλέκοντας τη συμμετοχική προσέγγιση -Προώθηση διαφάνειας, συνεργασίας και διάδοση γνώσεων στον τομέα των MUP	προϋποθέσεις ενσωμάτωσης νέων χρήσεων στον υφιστάμενο σχεδιασμό.
MULTI-FRAME - Belmont Forum / Future Earth / JPI Oceans (2020-2023)	Αύξηση βάσης γνώσεων και ικανότητας φορέων για συστήματα πολλαπλών χρήσεων (MU)	-Ocean Multi-Use Assessment Framework (MUAA): Ολοκληρωμένο πλαίσιο αξιολόγησης για αύξηση βάσης γνώσεων και ικανότητα φορέων για αξιολόγηση συστημάτων MU - Ocean Multi-Use Toolkit: Εργαλειοθήκη ενσωμάτωσης πλαισίου αξιολόγησης και συστάσεων με παροχή εργαλείων και μεθόδων για τα ενδιαφερόμενα μέρη -Προώθηση λήψης αποφάσεων	Ανέπτυξε μεθοδολογικό πλαίσιο για την αξιολόγηση των κοινωνικοοικονομικών, περιβαλλοντικών και διακυβερνητικών επιπτώσεων MU. Παρέχει χρήσιμα εργαλεία για την υποστήριξη των διαδικασιών ΘΧΣ σε επίπεδο λήψης αποφάσεων.
MUSICA - EU Horizon 2020 (2020-2025)	-Επιτάχυνση Οδικού Χάρτη για εμπορευματοποίηση των MUP και MU για τη μικρή νησιωτική αγορά -Ενεργειακή αυτονομία νησιών με συνδυασμό ΑΠΕ -Παραγωγή πόσιμου νερού με αφαλάτωση μέσω ΥΑΠΕ -Υποστήριξη υδατοκαλλιεργειών μέσω MUP. -Μείωση κόστους και περιβαλλοντικού αποτυπώματος -Διευκόλυνση αποδοχής από κοινωνία και φορείς χάραξης πολιτικής.	-Επιτυχής πιλοτική επίδειξη της MUP στις Οινούσσες -Προώθηση γνώσης στον σχεδιασμό, ολοκλήρωση και διαχείριση MUP, -Ευρεία υιοθέτηση της λύσης MUP από άλλα μικρά νησιά παγκοσμίως, ενισχύοντας την ενεργειακή και υδάτινη αυτονομία τους.	Εστιάζει στην ενσωμάτωση ΥΑΠΕ-Υδατοκαλλιέργειας σε νησιωτικά συστήματα. Αν και η κύρια κατεύθυνση είναι τεχνολογική/ενεργειακή, το έργο παρέχει στοιχεία για χωρική συμβατότητα και βιωσιμότητα συνδυασμένων χρήσεων, υποστηρίζοντας έμμεσα τον ΘΧΣ.
ULTFARMS (2023-2026) –Horizon Europe 2021–2027 (In Progress)	-Αύξηση ικανότητας υδατοκαλλιέργειας μέσω καινοτόμων διαδικασιών που βελτιστοποιούν την παραγωγή σε δύσκολες υπεράκτιες συνθήκες -Διασφάλιση περιβαλλοντικά υπεύθυνων και εμπορικά βιώσιμων προϊόντων LTA	-Προώθηση νέων δομών και συστημάτων ανάπτυξης MUP -Νέες Υπηρεσίες Παρακολούθησης, Ελαχιστοποίηση Επιπτώσεων -Εντοπισμός Ζητημάτων σχετικά με την έλλειψη νομικών και κανονιστικών πλαισίων προώθησης των MU (*Αναμενόμενα αποτελέσματα)	Συμβάλλει στον ΘΧΣ μέσω της αξιολόγησης της καταλληλότητας θαλάσσιων περιοχών για νέες παραγωγικές χρήσεις. Προωθείται η βιώσιμη ανάπτυξη της γαλάζιας βιοοικονομίας, αναδεικνύοντας τον ΘΧΣ ως το εργαλείο για αποτελεσματική χρήση του χώρου και ενθάρρυνση των συμμετοχικών διαδικασιών.

3. Συζήτηση: Ευρωπαϊκές προτεραιότητες, Βιώσιμοι συνδυασμοί Πολλαπλής Χρήσης και Προκλήσεις

Η συστηματική ανασκόπηση και ανάλυση των παραδοτέων των ευρωπαϊκών ερευνητικών προγραμμάτων ανέδειξε πληθώρα πιθανών συνδυασμών θαλάσσιων χρήσεων και δραστηριοτήτων, καταγράφοντας τον βαθμό αλληλεπίδρασής τους. Τα έργα αυτά αποτυπώνουν την εξελικτική πορεία της έννοιας της πολλαπλής χρήσης στην Ευρώπη: από την αρχική τεχνοκρατική σύλληψη (ORECCA, H2OCEAN), στη διατομεακή πειραματική προσέγγιση (MERMAID, TROPOS) και τελικά στην κοινωνικά ευαίσθητη και περιβαλλοντικά τεκμηριωμένη εφαρμογή (MUSES, UNITED, MULTI-FRAME, MUSICA). Ως εκ τούτου, αποτελούν πολύτιμη βάση εμπειρικής τεκμηρίωσης για την κατανόηση των προκλήσεων, των δυνητικών συνεργειών και της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης του θαλάσσιου χώρου σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Παράλληλα, η σύγκριση των παραδοτέων των έργων παρέχει κρίσιμες πληροφορίες σχετικά με τους τομείς εστίασης της Ε.Ε. και τις αναγκαίες προϋποθέσεις για την ανάπτυξη αποδοτικών σχημάτων πολλαπλής χρήσης. Επισημαίνονται οι δυνατότητες και οι περιορισμοί των συνδυασμών δραστηριοτήτων, καθώς και πιθανά θεσμικά ή πολιτικά κενά.

Οι προσεγγίσεις των ευρωπαϊκών «έργων» είχαν διπλή εστίαση συνεισφέροντας στην προώθηση της βιώσιμης εκμετάλλευσης των πόρων και την διαμόρφωση καινοτόμων λύσεων για συνύπαρξη και συνεργασία διαφορετικών δραστηριοτήτων. Η πρώτη οπτική παρείχε καινοτόμες ιδέες ανάπτυξης υπεράκτιων πλατφορμών πολλαπλών χρήσεων, διερευνώντας τους κινδύνους και τα οφέλη των επιχειρηματικών ιδεών, με τις περισσότερες να βασίζονταν σε θαλάσσιες ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (π.χ. H2Ocean, ORECCA, MARINA Platform), αλλά και σε άλλες χρήσεις όπως η υδατοκαλλιέργεια και ο τουρισμός (π.χ. TROPOS, MERMAID, EDULIS, WIER&WIND, SPACE@SEA), με στόχο τη μείωση κόστους και την αποδοτική χρήση πόρων. Η δεύτερη οπτική εστίαζε στην διερεύνηση πιθανών συνεργειών μεταξύ συνυπαρχόντων και συστεγαζόμενων θαλάσσιων δραστηριοτήτων (MARIBE, MUSES, UNITED, MUSICA,

MULTI-FRAME, ULTFARMS), ενισχύοντας την περιβαλλοντική βιωσιμότητα και περιορίζοντας τις συγκρούσεις χρήσεων. Οι συνδυασμοί αυτοί, παρέχουν: α) αποτελεσματικότερη χρήση του χώρου, β) τεχνική «εξοικονόμηση» στο μερίδιο υποδομών, εξοπλισμού και πόρων, γ) οικονομική εξοικονόμηση κόστους και κινδύνων ανάπτυξης, λειτουργίας και συντήρησης, δ) κοινωνική αποδοχή, και τέλος ε) ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Legorburu et.al., 2018). Στο σύνολό τους, τα έργα αυτά συνεισφέρουν στον εντοπισμό συμβατών χρήσεων και προσφέρουν σημαντική τεχνογνωσία, ιδίως στον τομέα των υδατοκαλλιεργειών και της συνδυασμένης λειτουργίας τους με υπεράκτια αιολικά πάρκα. Παράλληλα, παρέχουν πρακτικά παραδείγματα, επισημαίνουν τεχνικά και θεσμικά εμπόδια καθώς και πιθανές επιπτώσεις, και διαμορφώνουν κατευθυντήριες γραμμές για την εφαρμογή της προσέγγισης πολλαπλής χρήσης, υπογραμμίζοντας την ανάγκη για διατομεακή συνεργασία, κοινωνική συναίνεση και ένα ενισχυμένο θεσμικό πλαίσιο στον πυρήνα του ΘΧΣ (Πίνακας 2).

Το ORECCA (2010) αποτέλεσε στρατηγική πρωτοβουλία για τη διαμόρφωση ενιαίου ευρωπαϊκού πλαισίου ανάπτυξης υπεράκτιων ΑΠΕ, εστιάζοντας στη συνδυασμένη αξιοποίηση ενεργειακών πόρων και στη δυνατότητα κοινών υποδομών με άλλες χρήσεις, όπως η υδατοκαλλιέργεια και η περιβαλλοντική παρακολούθηση. Παρότι δεν περιλάμβανε πιλοτικές εφαρμογές, ανέδειξε επενδυτικές ευκαιρίες, ρυθμιστικά κενά και δυνατότητες χωρικής συνύπαρξης, σηματοδοτώντας την απαρχή της ερευνητικής και θεσμικής αναγνώρισης της πολλαπλής χρήσης. Το έργο αυτό έθεσε τις βάσεις για μεταγενέστερα προγράμματα (TROPOS, MERMAID, MARIBE, MUSES), τα οποία προώθησαν την έννοια των πολυλειτουργικών πλατφορμών και της ολιστικής διαχείρισης στον θαλάσσιο χώρο.

Η συγκριτική ανάλυση των ευρωπαϊκών προγραμμάτων (Πίνακας 3) αναδεικνύει τον συνδυασμό ΥΑΠΕ–Υδατοκαλλιέργειας ως την πλέον συχνά αναφερόμενη και πιλοτικά εφαρμοσμένη μορφή πολλαπλής χρήσης. Με τον τομέα των ΥΑΠΕ να αποτελεί κρίσιμο πυλώνα για την επίτευξη των ευρωπαϊκών στόχων κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050 (Santhakumar et al., 2024) και της υδατοκαλλιέργειας να αναδεικνύεται ως τομέας με σημαντικές προοπτικές συμβολής στη διατροφική παραγωγή και ασφάλεια (O'Shea et al., 2024), οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής οφείλουν να στραφούν στην υιοθέτηση προσεγγίσεων πολλαπλής χρήσης, ως απάντηση στην αυξημένη ζήτηση για χώρο. Η συνέργεια αυτών των δραστηριοτήτων προσφέρει πολλαπλά πλεονεκτήματα, όπως αξιοποίηση αδρανών θαλάσσιων εκτάσεων, εντός των υπεράκτιων πάρκων, κοινή χρήση υποδομών, οικονομικές συνέργειες (κοινής συντήρησης και διαχείρισης), και ενίσχυση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας μέσω μείωσης του ευτροφισμού και δημιουργίας τεχνητών ενδιαιτημάτων (Przedrzymirska et al., 2021; Maar et al., 2023). Η ενσωμάτωση της υδατοκαλλιέργειας σε ΥΑΠΕ μπορεί να υλοποιηθεί είτε μέσω συνύπαρξης στον ίδιο θαλάσσιο χώρο (π.χ. μεταξύ ανεμογεννητριών), είτε μέσω ένταξης δομών υδατοκαλλιέργειας στα θεμέλια ή τις πλωτές πλατφόρμες των ανεμογεννητριών (Miranda et al., 2025).

Η τριπλή σύνδεση ΥΑΠΕ – Υδατοκαλλιέργεια – Προστασία Περιβάλλοντος προσδίδει προστιθέμενη αξία, μέσω τεχνολογικών και λειτουργικών πρακτικών για την παρακολούθηση και αποκατάσταση του θαλάσσιου οικοσυστήματος. Παρά τις ενδεχόμενες συγκρούσεις (Gazos & Vagiona, 2024; Vagiona et al., 2022), τα περιβαλλοντικά οφέλη κατά τη φάση λειτουργίας (π.χ. νέοι οικότοποι) και η δυνατότητα μερικής διατήρησης υποδομών κατά τον παροπλισμό ενισχύουν την πολλαπλή χρήση ως βιώσιμη λύση (Virtanen et al., 2022). Τα έργα ORECCA, MUSES και UNITED προωθούν ενεργά την ανάπτυξη τέτοιων συνεργειών, με την ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής προστασίας να επιτυγχάνεται μέσω συστημάτων παρακολούθησης και πρακτικών αποκατάστασης (Sangiuliano, 2017), ενώ βάση εμπειρικών πρακτικών, η συνεργατική διαχείριση και αποδοτική χωρική αξιοποίηση επιτυγχάνεται ακόμη και μέσω της συνύπαρξης υπεράκτιων αιολικών εγκαταστάσεων με προστατευόμενες θαλάσσιες περιοχές (π.χ. Σουηδία, Ηνωμένο Βασίλειο) (Kyriazi et al., 2015). Παρά τις σημαντικές προοπτικές, η ευρεία εφαρμογή των συνδυασμένων χρήσεων παρεμποδίζεται από θεσμικά και τεχνικά εμπόδια, όπως το κατακερματισμένο ρυθμιστικό πλαίσιο, οι χρονοβόρες διαδικασίες αδειοδότησης, οι τεχνολογικές απαιτήσεις και η έλλειψη συμμετοχικών μηχανισμών, που ενισχύουν την απροθυμία συνεργασίας μεταξύ των εμπλεκομένων. Στο πλαίσιο αυτό, τα πιλοτικά έργα (MUSES, UNITED, ULTFARMS, EDULIS, WIER&WIND) παρέχουν κρίσιμα δεδομένα, συμβάλλοντας στη θεσμική και τεχνολογική εδραίωση συνδυασμών ΥΑΠΕ με Υδατοκαλλιέργεια, αλλά και την Προστασία του

Περιβάλλοντος, με προοπτική να αποτελέσουν βιώσιμους συνδυασμούς δραστηριοτήτων πολλαπλής χρήσης.

Σημαντικό αντίκτυπο στην ανάπτυξη της πολλαπλής χρήσης διαδραματίζει και ο συνδυασμός ΥΑΠΕ και Τουρισμού (MUSES, UNITED, MULTIFRAME). Η αύξηση των συνεργειών επιτυγχάνεται είτε με την κοινή χρήση του χώρου, είτε με κοινές εγκαταστάσεις και επιχειρηματικές δραστηριότητες (Franzén et.al., 2017), ενώ οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τον τουρισμό περιλαμβάνουν συχνότερα περιηγήσεις με σκάφος, υπεράκτια εστιατόρια και καταδύσεις γύρω από τα θεμέλια των ανεμογεννητριών (Przedrzymirska et al., 2021; Neimane et al., 2021). Εμπειρικά παραδείγματα συναντώνται σε όλες τις χώρες με εγκατεστημένα υπεράκτια αιολικά πάρκα (Βόρεια και Βαλτική Θάλασσα), ενώ ο συνδυασμός αυτός αναμένεται να προσφέρει οφέλη και σε χώρες της Μεσογείου και του Ατλαντικού (Schultz Zehden et al., 2018). Ωστόσο, η εφαρμογή της πολλαπλής χρήσης συνοδεύεται από προκλήσεις, όπως η αισθητική υποβάθμιση του τοπίου, η έλλειψη ρυθμιστικού πλαισίου και η ανάγκη πολυεπίπεδης διακυβέρνησης (Rudolph, 2014; Smythe et al., 2020).

Η προστασία του περιβάλλοντος μπορεί να ενσωματωθεί στον άξονα ΥΑΠΕ–τουρισμού, όπως δείχνει το έργο MUSES. Η ανάπτυξη τουριστικών δραστηριοτήτων εντός προστατευόμενων περιοχών ενισχύει την τοπική οικονομία και τη διατήρηση της φυσικής κληρονομιάς (Varona et al., 2017; Stancheva et al., 2022), ενώ η σύνδεση με περιβαλλοντική εκπαίδευση και αποκατάσταση αυξάνει την κοινωνική αποδοχή. Ενδεικτική είναι η περίπτωση της Νότιας Δανίας, όπου εγκαταστάθηκαν τεχνητοί ύφαλοι σε υπεράκτιο πάρκο για τουριστική και οικολογική χρήση (Karlson et al., 2017; Schultz Zehden et al., 2018).

Η συνέργεια τουρισμού και περιβάλλοντος, ανεξάρτητα από την παρουσία ΑΠΕ, αναδεικνύει την αξία της πολλαπλής χρήσης μέσω δραστηριοτήτων όπως καταδύσεις και περιβαλλοντική εκπαίδευση (Bocci et al., 2019). Ωστόσο, περιβαλλοντικές και λειτουργικές συγκρούσεις —όπως η συνύπαρξη υπεράκτιων ΑΠΕ με την αλιεία— προκαλούν εντάσεις σχετικά με την πρόσβαση σε πόρους και τη βιωσιμότητα του κλάδου (Willis-Norton et al., 2024; Fayram & Risi, 2007). Παρότι έργα όπως τα MUSES και MULTIFRAME υποστηρίζουν τη συνύπαρξη, θεσμικά κενά και απουσία στρατηγικής καθιστούν αναγκαία την προσαρμογή μέσω συνεργασιών και κοινής χρήσης υποδομών (Kafas, 2017; Schupp & Buck, 2017).

Επιπλέον, οι συνδυασμοί τουρισμού–υδατοκαλλιέργειας και τουρισμού–αλιείας, που μελετώνται στα MUSES, UNITED και MULTIFRAME, προωθούν συνεκμετάλλευση του θαλάσσιου χώρου, διαφοροποιούν το τουριστικό προϊόν και ενισχύουν την κοινωνική αποδοχή (Castellani et al., 2017; Budhathoki et al., 2025). Παραδείγματα από Μάλτα και Νότια Πορτογαλία επιβεβαιώνουν τη δυνατότητα βιώσιμων μοντέλων που προσφέρουν νέα εισοδήματα και περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση. Παρότι υπάρχουν εμπόδια (θεσμικά, ασφάλειας, έλλειψη επιχειρηματικών μοντέλων), η σύνδεση τουρισμού–υδατοκαλλιέργειας συνιστά πρότυπο βιώσιμης ανάπτυξης προσαρμόσιμο σε πολλές παράκτιες περιοχές (Schultz-Zehden et al., 2018).

Ο συνδυασμός «Αλιεία-Τουρισμός», επιτρέπει σε μικρής κλίμακας αλιείς να προσφέρουν τουριστικές εμπειρίες που συνδυάζουν αλιευτική παράδοση, ψυχαγωγία, περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και ανάδειξη της τοπικής πολιτιστικής κληρονομιάς (Weis et al., 2021; Liontakis & Vassilopoulou, 2022). Παράλληλα, η προώθηση της συγκεκριμένης πολλαπλής χρήσης συμβάλλει στην παροχή πρόσθετου εισοδήματος στις αλιευτικές κοινότητες, διαφοροποιώντας τη δραστηριότητά τους και ασκώντας παράλληλα μικρότερη πίεση στους αλιευτικούς πόρους (Castellani et al. 2017; Vergílio et al. 2017; Kyvelou & Ierapetritis, 2020). Η επιτυχής ενσωμάτωσή της απαιτεί προσαρμοσμένα θεσμικά πλαίσια που ενθαρρύνουν συνέργειες μεταξύ των εμπλεκόμενων τομέων και προωθούν συμμετοχικές διαδικασίες, αποσκοπώντας στην ενίσχυση της θαλάσσιας διακυβέρνησης και την προώθηση της Γαλάζιας Οικονομίας (Kelly et al., 2018).

Ένα καινοτόμο μοντέλο πολλαπλής χρήσης είναι η ενσωμάτωση της Περιβαλλοντικής Προστασίας στον συνδυασμό αυτό, ιδιαίτερα σε θαλάσσιες προστατευόμενες περιοχές. Η πρακτική αυτή ενδυναμώνει ταυτόχρονα τη σύνδεση με την τοπική ταυτότητα και προάγει την περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση (Depellegrin et al., 2019; Kyvelou & Ierapetritis, 2020). Δεν αποτελεί απλώς εναλλακτική μορφή τουρισμού, αλλά πυλώνα βιώσιμης ανάπτυξης και κοινωνικής καινοτομίας στις παράκτιες περιοχές της Ευρώπης.

Αντίστοιχα, η πολλαπλή χρήση της Ενάλιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς (ΕΠΚ) με τον τουρισμό και την περιβαλλοντική προστασία, όπως εξετάζεται στο MUSES, προσφέρει ευκαιρίες ανάδειξης και

διατήρησης ναυαγίων και άλλων πόρων, που συχνά λειτουργούν ως τεχνητοί ύφαλοι (Castellani et al., 2017; Stancheva & Stanchev, 2020). Η τουριστική αξιοποίησή τους, μέσω καταδυτικών διαδρομών ή υποβρύχιων πάρκων, προσφέρει μια ολιστική εμπειρία (Pérez-Reverte Mañas et al., 2021; Manglis et al., 2021), με εφαρμογές ήδη σε περιοχές της Βαλτικής και του Ατλαντικού, ενώ η Μεσόγειος διαθέτει υψηλό δυναμικό ανάπτυξης (Schultz-Zehden et al., 2018).Τα πολλαπλά οφέλη περιλαμβάνουν ευαισθητοποίηση, οικονομική ενίσχυση, αύξηση της απασχόλησης και ανθεκτικότητα στον τουρισμό (Manglis et al., 2021; Koutsi & Stratigea, 2022). Ωστόσο, περιορισμοί προκύπτουν από αυστηρά καθεστώτα προστασίας, έλλειψη εξειδίκευσης και υψηλό κόστος πρόσβασης. Η ένταξή της στον ΘΧΣ προσφέρει τη δυνατότητα ενίσχυσης της βιώσιμης αξιοποίησης της ΕΠΚ στο πλαίσιο της γαλάζιας οικονομίας (Koutsi & Stratigea, 2022).

Ένας ακόμα συνδυασμός αφορά τις ΥΑΠΕ και τους Θαλάσσιους Τερματικούς Σταθμούς. Αναλυτικότερα, αυτή η πολλαπλή χρήση περιλαμβάνει την υπεράκτια παραγωγή ενέργειας και τη διασύνδεσή της με τους λιμένες (Onyango & Papaioannou, 2017). Τα οφέλη είναι αμοιβαία και αφορούν στην κάλυψη των ενεργειακών αναγκών των λιμένων, στην υποστήριξη των δικτύων ΥΑΠΕ, στην μείωση εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και στην αύξηση των ωφελειών για την ανθρώπινη υγεία. Σε πρακτικό επίπεδο, η σύνδεση αυτή είναι ιδιαίτερα κρίσιμη στις λεκάνες της Βόρειας και Βαλτικής Θάλασσας, ενώ έχει προοπτικές για εφαρμογή και σε μικρότερους λιμένες που εξυπηρετούν νησιωτικές ή απομακρυσμένες περιοχές (Schultz-Zehden et.al., 2018).

Σύμφωνα με την τυπολογία των Schupp et al. (2019), ως πολλαπλή χρήση περιλαμβάνεται και η επαναχρησιμοποίηση ή επακόλουθη χρήση του χώρου (Τύπος 4). Το πρόγραμμα MUSES εξετάζει την επαναχρησιμοποίηση παροπλισμένων εγκαταστάσεων πετρελαίου και φυσικού αερίου για ανάπτυξη ΥΑΠΕ, στρατηγική που μειώνει κόστος, επιταχύνει την υλοποίηση, ενισχύει την τοπική απασχόληση και διευκολύνει τη μετάβαση σε βιώσιμο ενεργειακό σύστημα (Castellani et al., 2017; Braga et al., 2022). Παράλληλα, τα MUSES και MULTI-FRAME διερεύνησαν τον συνδυασμό τουρισμού, υδατοκαλλιέργειας και επαναχρησιμοποίησης πλατφορμών, με στόχο την υποστήριξη δραστηριοτήτων όπως καταδύσεις, περιβαλλοντική εκπαίδευση ή ερασιτεχνική αλιεία, καθώς και την ανάπτυξη μονάδων υδατοκαλλιέργειας (Schultz-Zehden et al., 2018; Mccann et al., 2023).

Παρότι οι συνδυασμοί αυτοί ενισχύουν τη βιώσιμη χρήση του χώρου, αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις: νομικές (απουσία πλαισίου για την επαναχρησιμοποίηση), διοικητικές (πολυδιάσπαση αρμοδιοτήτων), τεχνικές (έλλειψη δεδομένων), χρηματοοικονομικές (επενδυτική αβεβαιότητα), κοινωνικές (αντιδράσεις τοπικών κοινωνιών) και περιβαλλοντικές (αντιρρήσεις ΜΚΟ σε τουριστική ή παραγωγική αξιοποίηση) (Castellani et al., 2017; Schultz-Zehden et al., 2018; Mccann et al., 2023). Συνεπώς, η προώθηση της πολλαπλής χρήσης παροπλισμένων εγκαταστάσεων απαιτεί συστημική προσέγγιση και θεσμική ωρίμανση, ώστε να μετατραπούν τα εμπόδια σε επενδυτικές ευκαιρίες.

Πίνακας 3: Συνδυασμοί Πολλαπλής Χρήσης των Ευρωπαϊκών Ερευνητικών Προγραμμάτων. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΜΥ	ORECCA	MARINA Platform	H2OCEAN	TROPOS	MERMAID	MARIBE	MUSES	EDULIS	WIER&WIND	UNITED	MULTI-FRAME	ULTFARMS
ΥΑΠΕ + Υδατοκαλλιέργεια		+	+		+	+	+	+	+	+	+	+
ΥΑΠΕ + Τουρισμός							+			+	+	
ΥΑΠΕ + Αλιεία							+				+	
ΥΑΠΕ + Προστασία Περιβάλλοντος							+					
ΥΑΠΕ + Υποδομές (Τερματικοί Σταθμοί)							+					
ΥΑΠΕ + Τουρισμός + Προστασία Περιβάλλοντος							+					
ΥΑΠΕ + Υδατοκαλλιέργεια + Προστασία Περιβάλλον	+									+		
Υδατοκαλλιέργεια + Τουρισμός							+			+	+	
Αλιεία + Τουρισμός							+				+	
Τουρισμός + ΕΠΚ + Προστασία Περιβάλλοντος							+					
Τουρισμός + ΕΠΚ							+					

Τουρισμός + Προστασία του Περιβάλλοντος							+					
Τουρισμός + Αλιεία + Προστασία του Περιβάλλοντος							+				+	
Παροπλισμός εγκαταστάσεων + Τουρισμός + Υδατοκαλλιέργεια							+				+	
Παροπλισμός πετρελαίου και φυσικού αερίου – ΥΑΠΕ							+					

Η αποδελτίωση υφιστάμενων ερευνητικών έργων αναδεικνύει ότι οι μορφές πολλαπλής χρήσης, με συμβιωτική συνύπαρξη δραστηριοτήτων, προσφέρουν πλεονεκτήματα όπως η μείωση συγκρούσεων, η εξοικονόμηση πόρων και η περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Οι Πλατφόρμες Πολλαπλών Χρήσεων αποτελούν καινοτόμες λύσεις για κοινή χρήση του θαλάσσιου χώρου, με ερευνητικά έργα (π.χ. H2OCEAN, TROPOS, MERMAID, MARIBE, SPACE@SEA, MUSICA) να προτείνουν τεχνολογικά και λειτουργικά μοντέλα εφαρμογής (Πίνακας 4). Στο πλαίσιο αυτό, το πρόγραμμα MUSICA ανέπτυξε πιλοτική πλατφόρμα ΥΑΠΕ–Αφαλάτωσης στις Οινούσσες, ενισχύοντας την κοινωνική αποδοχή και προσφέροντας βασικές υπηρεσίες. Παράλληλα, η ενσωμάτωση υδατοκαλλιέργειας προτείνεται ως μέσο μείωσης κόστους και αποτυπώματος (Xylia et al., 2023; Dalton et al., 2016). Το TROPOS πρότεινε σενάρια με συνδυασμούς ΥΑΠΕ–Υδατοκαλλιέργειας–Τουρισμού–Μεταφορών, εξετάζοντας τις σχετικές κοινωνικές, περιβαλλοντικές και υλικοτεχνικές απαιτήσεις (Papandroulakis et al., 2017). Το MARIBE πρότεινε σύνθετες πλατφόρμες με κοινές υποδομές (π.χ. Πλωτός Τερματικός Σταθμός – Πετρέλαιο/Φυσικό Αέριο – Υδατοκαλλιέργεια), αποδεικνύοντας την οικονομική τους βιωσιμότητα (Dalton et al., 2019). Αντίστοιχα, το MERMAID πρότεινε διαφοροποιημένους συνδυασμούς, όπως ΥΑΠΕ–Τουρισμός–Κατοικία, με τεχνική και κοινωνική προσέγγιση για την υποστήριξη της βιωσιμότητας στα ευρωπαϊκά ύδατα (Pirlet et al., 2014), ενώ το SPACE@SEA ανέπτυξε την έννοια του αρθρωτού νησιού ως οικονομικά αποδοτικό πρότυπο (van den Burg et al., 2020).

Πίνακας 4: Ειδικές Μορφές Πλατφορμών Πολλαπλής Χρήσης των Ευρωπαϊκών Ερευνητικών Προγραμμάτων. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

ΕΙΔΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΩΝ ΠΟΛΛΑΠΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ	TROPOS	MERMAID	MARIBE	SPACE@SEA	MUSICA
Υπεράκτιες Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας + Αφαλάτωση + (Υδατοκαλλιέργεια)			+		+
ΥΑΠΕ + Υδατοκαλλιέργεια + Τουρισμός	+				
ΥΑΠΕ + Τουρισμός + Θαλάσσιες Μεταφορές	+	+			
ΥΑΠΕ + Υδατοκαλλιέργεια + Θαλάσσιες Μεταφορές + Housing		+		+	
ΥΑΠΕ + Τουρισμός + Υδατοκαλλιέργεια + Θαλάσσιες Μεταφορές	+	+			
ΥΑΠΕ + Υδατοκαλλιέργεια + Τουρισμός + Αλιεία		+			
Θαλάσσιες Μεταφορές (Πλωτός Τερματικός Σταθμός) + Υπηρεσίες Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου + Υδατοκαλλιέργεια			+		

Η ανάγκη ενσωμάτωσης της πολλαπλής χρήσης στις διαδικασίες του ΘΧΣ αναδεικνύεται και μέσα από την έμφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε ερευνητικά έργα που επιδιώκουν την κατοχύρωση της έννοιας και τη διευκόλυνση της συνεργασίας μεταξύ διαφορετικών φορέων. Ειδικότερα, η ανάλυση αυτών των έργων διαπιστώνει μια εξελικτική δυναμική, με διακριτά επίπεδα ενσωμάτωσης και επιρροής στον ΘΧΣ (Πίνακας 2). Από τα πρώιμα έργα (ORECCA, MARINA Platform, H2OCEAN), που προσέφεραν κυρίως τεχνικές και εννοιολογικές συνεισφορές, με περιορισμένη άμεση σύνδεση με τον ΘΧΣ, παρατηρείται μια εξελικτική δυναμική πορεία προς πιο στοχευμένες και χωροταξικά εστιασμένες παρεμβάσεις. Έργα όπως τα TROPOS και MERMAID διεύρυναν το πεδίο εφαρμογής παρέχοντας μεθοδολογίες συμμετοχικού σχεδιασμού και εργαλείων εκτίμησης επιπτώσεων, προσδίδοντας αυξημένη λειτουργική σύνδεση με τις διαδικασίες του ΘΧΣ. Ωστόσο, η ουσιαστική στροφή παρατηρείται στα πιο πρόσφατα και στοχευμένα έργα όπως τα MUSES, UNITED, MULTI-FRAME και ULTFARMS, τα οποία επέφεραν υψηλό βαθμό επιρροής στον σχεδιασμό, προσφέροντας όχι μόνο εμπειρικά δεδομένα και πιλοτικές εφαρμογές συνδυαστικών χρήσεων (π.χ. ΥΑΠΕ με υδατοκαλλιέργεια ή τουρισμό), αλλά και κατευθύνσεις πολιτικής, εργαλεία υποστήριξης αποφάσεων και χωρικής ανάλυσης.

Η έννοια της Πολλαπλής Χρήσης, είτε μέσω συνύπαρξης δραστηριοτήτων είτε μέσω κοινών υποδομών όπως οι Πλατφόρμες Πολλαπλών Χρήσεων (MUPS), προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες για βιώσιμη ανάπτυξη του θαλάσσιου χώρου. Τα ευρωπαϊκά ερευνητικά έργα καταδεικνύουν ότι τέτοιες μορφές αξιοποίησης μπορούν να λειτουργήσουν ως καταλύτες καινοτομίας, διατομεακής συνεργασίας και προστιθέμενης αξίας. Κεντρικό πλεονέκτημα αποτελεί η αποδοτική χρήση του θαλάσσιου χώρου, με αξιοποίηση περιοχών υψηλού δυναμικού, όπως τα υπεράκτια αιολικά πάρκα, που δύνανται να φιλοξενήσουν και υδατοκαλλιέργειες ή τουριστικές δραστηριότητες.

Η δημιουργία νέων επιχειρηματικών μοντέλων στηριγμένων στη συνεργασία τομέων της γαλάζιας οικονομίας (ενέργεια, τουρισμός, περιβάλλον, μεταφορές) ενισχύει την ανταγωνιστικότητα και επιτρέπει οικονομίες κλίμακας, κυρίως σε νησιωτικές περιοχές. Οι MUPS προωθούν τον σχεδιασμό αρθρωτών, πλωτών και ενεργειακά αυτόνομων πλατφορμών, προσφέροντας προσαρμοστικότητα σε μεταβαλλόμενες συνθήκες και διασφαλίζοντας ενεργειακή αυτονομία. Σε θεσμικό επίπεδο, η πολλαπλή χρήση ευνοεί πιο ολιστικά και συμμετοχικά μοντέλα διακυβέρνησης, ενισχύοντας την κοινωνική αποδοχή και την ανθεκτικότητα των τοπικών οικονομιών. Ωστόσο, παραμένουν σημαντικά εμπόδια. Τεχνικά, προκλήσεις εντοπίζονται στην πολυπλοκότητα σχεδιασμού και στη λειτουργία σε δυσμενείς συνθήκες. Θεσμικά, η απουσία εναρμονισμένων πολιτικών και ο κατακερματισμός αρμοδιοτήτων δημιουργούν αβεβαιότητα. Οικονομικά, το υψηλό αρχικό κόστος και η περιορισμένη χρηματοδότηση επιβραδύνουν τις επενδύσεις, ενώ κοινωνικά, η χαμηλή συμμετοχή τοπικών φορέων δυσχεραίνει την αποδοχή. Η αξιοποίηση των αποτελεσμάτων των ερευνητικών έργων παραμένει κρίσιμη για τη διαμόρφωση μιας συνεκτικής και βιώσιμης στρατηγικής για τη χρήση των θαλάσσιων πόρων. Η συσχέτιση της τυπολογίας των Schupp et al. (2019) με τους συνδυασμούς πολλαπλής χρήσης όπως διερευνήθηκαν στα ερευνητικά ευρωπαϊκά προγράμματα επιτρέπει την αποτύπωση της πολυπλοκότητας των μορφών πολλαπλής χρήσης, βοηθώντας τόσο στον σχεδιασμό πολιτικών όσο και στην αξιολόγηση των τεχνικών και θεσμικών απαιτήσεων για την επιτυχή εφαρμογή βιώσιμων και ολοκληρωμένων λύσεων στον θαλάσσιο χώρο (Πίνακας 5).

Πίνακας 5: Βαθμός Συνδεσιμότητας Συνδυασμών Πολλαπλής Χρήσης και Πλατφορμών Πολλαπλής Χρήσης Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

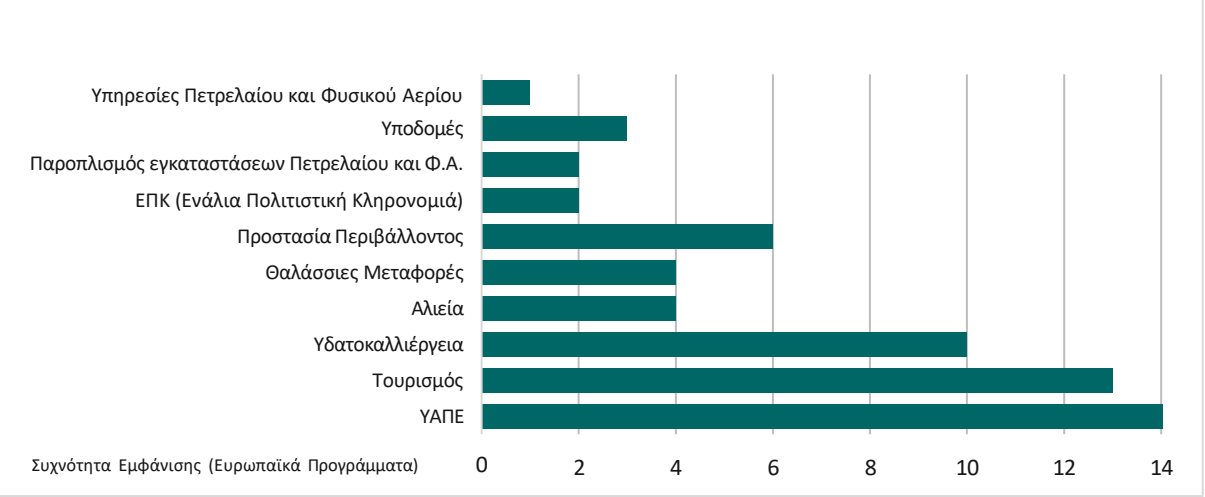
Συνδυασμοί (Ευρωπαϊκά Προγράμματα)	**Βαθμός Συνδεσιμότητας (Τύπος)**	
ΥΑΠΕ + Υδατοκαλλιέργεια	1	2
ΥΑΠΕ + Τουρισμός	1	2
ΥΑΠΕ + Αλιεία	2	
ΥΑΠΕ + Προστασία Περιβάλλοντος	2	
ΥΑΠΕ + Υποδομές (Τερματικοί Σταθμοί)	2	
ΥΑΠΕ + Τουρισμός + Προστασία Περιβάλλοντος	2	3
ΥΑΠΕ + Υδατοκαλλιέργεια + Προστασία Περιβάλλοντος	2	3
Υδατοκαλλιέργεια + Τουρισμός	2	
Αλιεία + Τουρισμός	2	
Τουρισμός + ΕΠΚ + Προστασία Περιβάλλοντος	2	
Τουρισμός + ΕΠΚ	2	
Τουρισμός + Προστασία του Περιβάλλοντος	2	
Τουρισμός + Αλιεία + Προστασία του Περιβάλλοντος	2	
Παροπλισμός εγκαταστάσεων πετρελαίου και φυσικού αερίου + Τουρισμός + Υδατοκαλλιέργεια	4	
Παροπλισμός εγκαταστάσεων πετρελαίου και φυσικού αερίου + ΥΑΠΕ	4	
ΥΑΠΕ + Αφαλάτωση + (Υδατοκαλλιέργεια)	1	
ΥΑΠΕ + Υδατοκαλλιέργεια + Τουρισμός	1	
ΥΑΠΕ + Τουρισμός + Θαλάσσιες Μεταφορές	1	
ΥΑΠΕ + Υδατοκαλλιέργεια + Θαλάσσιες Μεταφορές + Housing	1	
ΥΑΠΕ + Τουρισμός + Υδατοκαλλιέργεια + Θαλάσσιες Μεταφορές	1	
ΥΑΠΕ + Υδατοκαλλιέργεια + Τουρισμός + Αλιεία	1	
Θαλάσσιες Μεταφορές + Υπηρεσίες Πετρελαίου και Φυσικού Αερίου + Υδατοκαλλιέργεια	1	
Υπόμνημα Τύπος 1= Πολλαπλών χρήσεων/Πολλαπλών λειτουργειών Τύπος 2 = Συμβιωτικές πολλαπλές χρήσεις Τύπος 3 = Συνύπαρξη/Συντοποθεσία πολλαπλών χρήσεων Τύπος 4 = Επακόλουθη χρήση/ Επαναχρησιμοποίηση		

Οι περισσότεροι συνδυασμοί δραστηριοτήτων εντάσσονται στο πλαίσιο της συμβιωτικής πολλαπλής χρήσης (τύπος 2), όπως αυτή περιγράφεται στην τυπολογία των Schupp et al. (2019). Κάποιοι από τους εξεταζόμενους συνδυασμούς αντιστοιχούν στον Τύπο 1 της τυπολογίας (αφορά σε πλατφόρμες πολλαπλής χρήσης) καθώς προϋποθέτουν υψηλό βαθμό τεχνικής και λειτουργικής διασύνδεσης, συνήθως με κοινές υποδομές και αλληλεξάρτηση στη λειτουργία των επιμέρους δραστηριοτήτων, ενώ υπάρχουν συνδυασμοί που εντάσσονται στον Τύπο 3 (Συνύπαρξη). Οι κατηγορίες αυτές περιλαμβάνουν περιπτώσεις όπου οι δραστηριότητες λειτουργούν σε σχετική αυτονομία, αλλά ωφελούνται από τη γειτνίαση και τις πιθανές συνέργειες στον σχεδιασμό, την παροχή υπηρεσιών ή/και τη χρήση υποδομών. Είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι ορισμένοι συνδυασμοί, εντάσσονται στον τύπο 4 (Επαναχρησιμοποίηση/Επακόλουθη Χρήση), οι οποίες προσφέρουν σημαντικές ευκαιρίες για τη μείωση του περιβαλλοντικού αποτυπώματος, την αξιοποίηση υπάρχουσας υποδομής και την ενίσχυση της κυκλικής οικονομίας στον θαλάσσιο χώρο. Παρόλο που δεν πρόκειται πάντα για ταυτόχρονη συνεύρεση δραστηριοτήτων, εντούτοις εμπεριέχουν καινοτομία στον χωρικό σχεδιασμό και συνεισφέρουν στη μετάβαση προς περισσότερο βιώσιμες χρήσεις.

Η συστηματική καταγραφή και χαρτογράφηση των συνδυασμών πολλαπλής χρήσης (Πίνακας 5), σε συνδυασμό με τη διερεύνηση της συχνότητας συμμετοχής των επιμέρους δραστηριοτήτων (Διάγραμμα 1) και τη διάκριση σε “soft” και “hard” τόσο ως προς το είδος της δραστηριότητας όσο και ως προς τον τύπο της πολλαπλής χρήσης (Διάγραμμα 2 και 3), προσφέρει ένα αναλυτικό πλαίσιο κατανόησης των προτεραιοτήτων, των δυνατοτήτων συνέργειας και των μορφών συνύπαρξης στον θαλάσσιο χώρο.

Οι Υπεράκτιες Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΥΑΠΕ) ξεχωρίζουν ως ο συχνότερα εμπλεκόμενος τομέας, συμμετέχοντας σε εννέα σενάρια και έξι τύπους πλατφορμών ως κεντρική δραστηριότητα. Η δυναμική τους ως μοχλός συνέργειας με άλλες χρήσεις ενισχύει τη θέση τους στη μετάβαση προς ένα καινοτόμο και ενεργειακά βιώσιμο θαλάσσιο χώρο. Ο τουρισμός εμφανίζεται σε δεκατρείς συνδυασμούς, καταδεικνύοντας την ευελιξία του να συνυπάρχει με δραστηριότητες παραγωγικού, περιβαλλοντικού και πολιτιστικού χαρακτήρα. Ειδικό ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι συνέργειες του με την προστασία του περιβάλλοντος και την ενάλια πολιτιστική κληρονομιά (ΕΠΚ), που αναδεικνύουν τις δυνατότητες για βιώσιμες, πολιτισμικά ευαίσθητες τουριστικές πρακτικές. Η υδατοκαλλιέργεια συμμετέχει σε δέκα σενάρια, κυρίως σε συνδυασμούς με ΥΑΠΕ και τουρισμό, ενισχύοντας την προοπτική ανάπτυξης πλατφορμών με χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα. Η αλιεία, αν και εμφανίζεται περιορισμένα (τέσσερις φορές), συνδυάζεται με τουρισμό και ΥΑΠΕ, υποδηλώνοντας την ανάγκη μεγαλύτερης ενσωμάτωσής της στις πολιτικές πολλαπλής χρήσης, με στόχο την προστασία της βιωσιμότητάς της. Η περιβαλλοντική προστασία καταγράφεται έξι φορές, ενώ συνδυάζεται με ΥΑΠΕ, τουρισμό και υδατοκαλλιέργεια βιώσιμου σχεδιασμού. Αν και η ΕΠΚ καταγράφεται λιγότερο συχνά, προσφέρει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης καινοτόμων συνεργειών, κυρίως με τον τουρισμό.

Διάγραμμα 1: Συχνότητα εμφάνισης Χρήσεων στους Συνδυασμούς Πολλαπλής Χρήσης. Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.



Ωστόσο, η πλειονότητα των δραστηριοτήτων που καταγράφονται στα σενάρια πολλαπλής χρήσης χαρακτηρίζεται από “ήπιο” (soft) χαρακτήρα (πχ. τουρισμός, ΕΠΚ, αλιεία, Περιβαλλοντική Προστασία). Οι δραστηριότητες αυτές παρουσιάζουν περιορισμένες απαιτήσεις σε υποδομές, χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα και υψηλή κοινωνική αποδοχή, γεγονός που διευκολύνει τη χωρική τους συνύπαρξη και συμβατότητα με “σκληρές” (hard) και τεχνικά πιο απαιτητικές χρήσεις (π.χ. ΥΑΠΕ, Υδατοκαλλιέργεια). Αν και εμφανίζονται συχνότερα στα σενάρια πολλαπλής χρήσης η ερευνητική και εφαρμοσμένη εστίαση συγκλίνει τελικά σε σύνθετα σχήματα “σκληρών” μορφών πολλαπλής χρήσης, τα οποία απαιτούν πιο τεχνικά ώριμες και θεσμικά υποστηριζόμενες προσεγγίσεις. Η συμβατότητα αυτή αναδεικνύει τη σημασία των ήπιων δραστηριοτήτων ως καταλυτών για την ανάπτυξη σύνθετων και πολυλειτουργικών λύσεων στον θαλάσσιο χώρο

Διάγραμμα 2: Συμμετοχή Soft & Hard χρήσεων σε Συνδυασμούς Πολλαπλής Χρήσης



Διάγραμμα 3: Soft & Hard Συνδυασμοί Πολλαπλής Χρήσης



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία.

4. Συμπεράσματα και Προτάσεις Πολιτικής

Ο Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός (ΘΧΣ) αποτελεί ένα σύγχρονο και δυναμικό εργαλείο διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου, προσανατολισμένο στην επίτευξη ισορροπημένης και βιώσιμης ανάπτυξης. Η διαχείριση συγκρούσεων και η προώθηση συνεργειών μεταξύ διαφορετικών χρήσεων και τομέων αναδεικνύονται ως βασικοί πυλώνες του ΘΧΣ, με έμφαση στη θετική συνύπαρξη δραστηριοτήτων και στη βελτιστοποίηση της χρήσης των διαθέσιμων θαλάσσιων πόρων. Παρότι η πλήρης εξάλειψη των συγκρούσεων δεν είναι πάντα εφικτή, η «έξυπνη» διαχείρισή τους, μέσα από συμμετοχικές διαδικασίες, διαφάνεια και δίκαιη κατανομή ωφελειών και υποχρεώσεων, ενισχύει την κοινωνική αποδοχή και την αποτελεσματική και αποδοτική χρήση του θαλάσσιου χώρου. Η έννοια της πολλαπλής χρήσης εντάσσεται λειτουργικά στο πλαίσιο του ΘΧΣ, καθώς στοχεύει στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ τομέων, τη μείωση των συγκρούσεων και τη βελτίωση της αποδοτικότητας του θαλάσσιου χώρου, συνδυάζοντας κοινωνικοοικονομικούς και περιβαλλοντικούς στόχους. Η πολυπλοκότητα της έννοιας ωστόσο απαιτεί σαφή κατανόηση των διαστάσεων της συνδεσιμότητας των χρήσεων, ενώ η ανάγκη για κοινές διαδικασίες αδειοδότησης και διαχείρισης ενισχύει την απαίτηση για συνεκτικά θεσμικά πλαίσια και εργαλεία υποστήριξης λήψης αποφάσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη το αυξανόμενο ενδιαφέρον για τη πολλαπλή χρήση του θαλάσσιου χώρου από διαφορετικές δραστηριότητες, η παρούσα εργασία βασίστηκε στην υπόθεση ότι η έννοια της Πολλαπλής Χρήσης μπορεί να συμβάλει στην ενίσχυση της βιώσιμης ανάπτυξης και της ολοκληρωμένης διαχείρισης των θαλάσσιων πόρων μέσω του ΘΧΣ, αξιοποιώντας εμπειρικά δεδομένα και αποτελέσματα ευρωπαϊκών ερευνητικών προγραμμάτων. Η προσέγγιση αυτή προτείνει μια μετάβαση από τη διαχείριση συγκρούσεων μεταξύ χρήσεων προς την ανάπτυξη συνεργειών, προωθώντας την αποδοτικότητα, τη βιωσιμότητα και την κοινωνική αποδοχή του σχεδιασμού.

Η μεθοδολογία που εφαρμόστηκε επέτρεψε τη συστηματική ανάλυση και συγκριτική αξιολόγηση των παραδοτέων των σχετικών ευρωπαϊκών ερευνητικών προγραμμάτων, επιβεβαιώνοντας τον αναδυόμενο ρόλο της πολλαπλής χρήσης ως κεντρικού άξονα διαχείρισης του θαλάσσιου χώρου, αλλά και

τις ευρωπαϊκές προτεραιότητες. Αρχικά, η στρατηγική σημασία της πολλαπλής χρήσης στον ΘΧΣ αντανακλάται και στην αυξημένη έμφαση που δίνεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση στην υποστήριξη ερευνητικών έργων που εξετάζουν τη βιωσιμότητα και τη λειτουργική ενσωμάτωση της στον σχεδιασμό. Η συμβολή αυτών έγκειται αφενός στην τεκμηρίωση της τεχνικής και λειτουργικής σκοπιμότητας της πολλαπλής χρήσης, και αφετέρου στην παροχή κατευθυντήριων γραμμών, μεθοδολογιών και εργαλείων για την ενίσχυση της πρακτικής εφαρμογής της σε θαλάσσια χωροταξικά σχέδια.

Η συμβολή των έργων στην έρευνα γύρω από το Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό εξελίχθηκε από θεωρητικές προσεγγίσεις σε εφαρμοσμένες παρεμβάσεις, ενισχύοντας την πολλαπλή χρήση τόσο σε επίπεδο στρατηγικής όσο και πρακτικών, με απτά αποτελέσματα σε εθνικά χωροταξικά σχέδια (Παπαθανασίου & Ασπρογέρακας, 2020). Επιπλέον, μέσα από τη συστηματική αξιολόγηση των έργων, αναδείχθηκαν οι βιώσιμες τυπολογίες πολλαπλής χρήσης, σύμφωνα με το πλαίσιο Schupp et. al. (2019), με έμφαση στη «συμβιωτική πολλαπλή χρήση» και τις «πλατφόρμες πολλαπλής χρήσης/πολλαπλών λειτουργιών», καθώς και μορφές επαναχρησιμοποίησης (Τύπος 4), αποδεικνύοντας τη στρατηγική ευελιξία. Παράλληλα, τεκμηριώθηκαν κρίσιμες προκλήσεις, όπως οι θεσμικές αδυναμίες, η έλλειψη ολοκληρωμένων εργαλείων λήψης αποφάσεων και η ανάγκη ενίσχυσης της συμμετοχικής διακυβέρνησης. Συνολικά, τα ευρωπαϊκά προγράμματα επιβεβαιώνουν ότι η πολλαπλή χρήση δεν αποτελεί απλώς τεχνικά εφικτή λύση, αλλά αναδεικνύεται ως αναγκαία στρατηγική για τη βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, ενισχύοντας τον ρόλο του ΘΧΣ ως βασικού εργαλείου για την υλοποίηση της γαλάζιας οικονομίας στην Ευρώπη.

Επιπλέον, αναδεικνύονται προοπτικές επανάχρησης παροπλισμένων εγκαταστάσεων (όπως πλατφόρμες πετρελαίου και φυσικού αερίου), με στόχο τη μείωση του κόστους και την ενίσχυση της αποδοτικότητας των πολλαπλών χρήσεων. Τέλος, η παρουσία πιο εξειδικευμένων χρήσεων, όπως αφαλάτωση, θαλάσσιες μεταφορές, πλωτοί τερματικοί σταθμοί και θαλάσσια κατοικία, φανερώνει την τάση ανάδυσης νέων μοντέλων χρήσης του θαλάσσιου χώρου, θέτοντας βάσεις για πιλοτικές εφαρμογές και καινοτόμες πολιτικές. Η συστηματική καταγραφή και αξιολόγηση των παραπάνω συνδυασμών αναδεικνύει την πολυδιάστατη φύση της πολλαπλής χρήσης και την ανάγκη θεσμικής ενίσχυσης, κατάλληλων εργαλείων χωρικής και χρονικής ανάλυσης, καθώς και συμμετοχικών διαδικασιών. Η προσέγγιση αυτή συμβάλλει στην αποτροπή συγκρούσεων, την ενίσχυση συνεργειών και την εξισορρόπηση κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών στόχων, ενδυναμώνοντας τη βιωσιμότητα και ανθεκτικότητα των παράκτιων περιοχών στο πλαίσιο της γαλάζιας οικονομίας.

Η καταγραφή των περιπτώσεων πολλαπλής χρήσης ανέδειξε βασικές τάσεις και προτεραιότητες ορισμένων τομέων που εμφανίζονται επανειλημμένα σε διάφορους συνδυασμούς, επιβεβαιώνοντας τον κρίσιμο ρόλο τους στη διαμόρφωση μιας βιώσιμης και συνεργατικής προσέγγισης στον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό. Ειδικότερα, διαφαίνεται ένα υπόδειγμα σχημάτων όπου τεχνικά ώριμες και οικονομικά βιώσιμες δραστηριότητες (όπως οι ΥΑΠΕ και η υδατοκαλλιέργεια) συμπληρώνονται από κοινωνικά αποδεκτές και περιβαλλοντικά φιλικές πρακτικές, ενισχύοντας τη λειτουργικότητα και τη θεσμική αποδοχή της προσέγγισης πολλαπλής χρήσης.

Η ανάλυση των συνδυασμών μέσω της διάκρισης «soft» και «hard» χρήσεων προσφέρει ένα πλαίσιο εννοιολογικής αποτύπωσης της πολυπλοκότητας των συνδυασμών, αποκαλύπτοντας μια αξιοσημείωτη αντιστροφή: ενώ οι περισσότερες από τις συμμετέχουσες δραστηριότητες στους συνδυασμούς χαρακτηρίζονται ως “soft” (τουρισμός, περιβαλλοντική προστασία, αλιεία, Ενάλια Πολιτιστική Κληρονομιά), το τελικό αποτέλεσμα είναι συχνά “hard” μορφές πολλαπλής χρήσης. Αυτή η μετάβαση από ήπιες δραστηριότητες σε απαιτητικές, τεχνικά σύνθετες μορφές εφαρμογής αναδεικνύει μια βασική πρόκληση για τον Θαλάσσιο Χωροταξικό Σχεδιασμό: την ανάγκη ορθής ιεράρχησης προτεραιοτήτων, επιλογής κατάλληλων εργαλείων και ανάπτυξης αποτελεσματικών ρυθμιστικών μηχανισμών. Παρά το γεγονός ότι οι πιο δημοφιλείς και κοινωνικά αποδεκτές συνέργειες περιλαμβάνουν “ήπιες” χρήσεις, η υλοποίησή τους προϋποθέτει συχνά “σκληρές” επενδύσεις σε υποδομές και τεχνολογία, καθώς και διατομεακή θεσμική συνεργασία και ευέλικτη διακυβέρνηση. Η διαπίστωση αυτή αποτελεί βασικό σημείο κατανόησης των προκλήσεων που αντιμετωπίζει ο σύγχρονος ΘΧΣ και υπογραμμίζει την ανάγκη

διαμόρφωσης πιο ολιστικών, τεχνικά ώριμων και διοικητικά υλοποιήσιμων πολιτικών για την αποτελεσματική προώθηση της πολλαπλής χρήσης στο μέλλον.

Η ανάγκη για σαφή καθοδήγηση των διαδικασιών ενσωμάτωσης και προώθησης της προσέγγισης των πολλαπλών χρήσεων στον ΘΧΣ διαφαίνεται από τη βαρύτητα που αποδίδεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην αναγνώριση της σημασίας της έννοιας, τη διασφάλιση της ομαλής συνεργασίας μεταξύ φορέων με διαφορετικά συμφέροντα και αξίες, την ανάπτυξη εργαλείων καθοδήγησης πολιτικής και την υπέρβαση υφιστάμενων εμποδίων. Όπως προκύπτει από το σύνολο των ερευνητικών προγραμμάτων και τη συμβολή τους στον ΘΧΣ, καθίσταται επιτακτική η υιοθέτηση της στρατηγικής των πολλαπλών χρήσεων ως βασικού πυλώνα του σχεδιασμού. Η ενσωμάτωση των αποτελεσμάτων (π.χ. μεθοδολογίες, εργαλεία, τεχνικές λύσεις) και των καλών πρακτικών που υιοθετήθηκαν μπορεί να συμβάλει στη συστηματική διαχείριση συγκρούσεων μεταξύ χρήσεων, στη δημιουργία συνεργειών με οικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη και στην ταχεία υλοποίηση σχεδίων συμβατών με το ευρωπαϊκό θεσμικό πλαίσιο.

Με δεδομένο ότι οι κυριότεροι συνδυασμοί πολλαπλής χρήσης αφορούν συνεργατικά σχήματα που συνδυάζουν ΥΑΠΕ, υδατοκαλλιέργεια, τουρισμό και περιβαλλοντική προστασία, αναδεικνύεται η ανάγκη ανάπτυξης συμπληρωματικών εργαλείων λήψης αποφάσεων στον ΘΧΣ για τη διαχείριση της πολυπλοκότητας και την αξιοποίηση των «ήπιων» δραστηριοτήτων ως μοχλών υλοποίησης «σκληρών» εφαρμογών. Η πρόκληση δεν αφορά μόνο τον εντοπισμό συμβατών δραστηριοτήτων, αλλά κυρίως τη απόδοση των συνεργειών σε εφαρμόσιμα σχήματα διακυβέρνησης και σχεδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό, κρίσιμη κρίνεται η ενσωμάτωση εργαλείων όπως ψηφιακές πλατφόρμες διαβούλευσης, μηχανισμοί πολυεπίπεδης διακυβέρνησης, δυναμικά μοντέλα κατανομής χρήσεων, συστήματα παρακολούθησης επιπτώσεων, καθώς και κατευθυντήριες οδηγίες για τον συνδυασμό δραστηριοτήτων.

Η παραπάνω δυναμική καταδεικνύει και την ανάγκη χάραξης πολιτικών που θα ενισχύουν την οργανική ενσωμάτωση της πολλαπλής χρήσης στον ΘΧΣ. Καταρχάς, απαιτείται η θεσμοθέτηση ενιαίου πλαισίου ορισμών, τυπολογίας και αξιολόγησης των μορφών πολλαπλής χρήσης, βάσει τεκμηριωμένων κατηγοριοποιήσεων (π.χ. Schupp et al., 2019). Η εν λόγω πρόταση πολιτικής προσφέρει συνεκτικό εννοιολογικό υπόβαθρο για τη διάκριση μεταξύ τύπων πολλαπλής χρήσης, ανάλογα με τον βαθμό λειτουργικής ενσωμάτωσης, στοιχείο κρίσιμο για τον σχεδιασμό στοχευμένων παρεμβάσεων. Επιπλέον, παρότι ο Τύπος 3 (χωροχρονική συνύπαρξη) δεν λαμβάνεται συστηματικά υπόψη στους εξεταζόμενους συνδυασμούς, δύναται να λειτουργήσει ως εφαλτήριο για τη σταδιακή μετάβαση σε πιο σύνθετα και διαρθρωμένα μοντέλα. Παράλληλα, απαιτείται ανάπτυξη εργαλείων που να διευκολύνουν τη μετάβαση από «ήπιες» δραστηριότητες σε λειτουργικά «σκληρές» εφαρμογές, μέσω: (α) χωρικού συντονισμού και τεχνικών προτύπων συνεγκατάστασης, (β) ευέλικτων μοντέλων διαχείρισης, (γ) διατομεακής συνεργασίας και (δ) ενοποιημένων διαδικασιών αδειοδότησης και ρυθμιστικού ελέγχου. Η κοινωνική αποδοχή, η συμμετοχή των τοπικών φορέων, η ενίσχυση της εμπιστοσύνης των επενδυτών και η ενσωμάτωση πολιτικών με χωρική εξειδίκευση αποτελούν επίσης κρίσιμες παραμέτρους επιτυχίας. Η ανάπτυξη και αξιοποίηση τέτοιων εργαλείων ενισχύει τον προληπτικό και ευέλικτο χαρακτήρα του ΘΧΣ, διευκολύνοντας την υλοποίηση βιώσιμων μοντέλων πολλαπλής χρήσης στον θαλάσσιο χώρο.

Η προσέγγιση της πολλαπλής χρήσης δεν πρέπει πλέον να θεωρείται συμπληρωματική του σχεδιασμού, αλλά να ενσωματωθεί ως κεντρικός άξονας μιας βιώσιμης και ανθεκτικής θαλάσσιας στρατηγικής. Η ενίσχυση της χωρικής συνδεσιμότητας, η αποτροπή συγκρούσεων, η κατανόηση των λειτουργικών αλληλεπιδράσεων και η διασφάλιση της περιβαλλοντικής συμβατότητας αποτελούν θεμελιώδεις προκλήσεις, που απαιτούν συνεκτική πολιτική καθοδήγηση και θεσμική καινοτομία.

Συνολικά, ο ΘΧΣ, ενισχυμένος από την έννοια και την πρακτική της πολλαπλής χρήσης, αναδεικνύεται σε θεμελιώδη καταλύτη για την ολοκληρωμένη, δίκαιη και βιώσιμη διαχείριση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων στην Ευρώπη. Η πολλαπλή χρήση προσφέρει ένα δυναμικό πεδίο καινοτομίας για τη μετάβαση από την παραδοσιακή διαχείριση συγκρούσεων στην ενεργή ενίσχυση συνεργειών, σηματοδοτώντας μια ώριμη και πολυτομεακή προσέγγιση διακυβέρνησης. Σε αυτό το πλαίσιο, μπορεί να λειτουργήσει ως μοχλός ανθεκτικότητας και ανταγωνιστικότητας για τις παράκτιες και νησιωτικές περιοχές, ενισχύοντας το οικοσύστημα της γαλάζιας οικονομίας και υποστηρίζοντας τη μετάβαση σε ένα πιο βιώσιμο, κοινωνικά αποδεκτό και περιβαλλοντικά ισόρροπο μοντέλο θαλάσσιας διαχείρισης.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Ασπρογέρακας, Ε. (2022) «Παράμετροι χωροταξικού σχεδιασμού και ανάπτυξης για την υπεράκτια αιολική ενέργεια στην Ελλάδα». *Αειχώρος, 34*, 181-211.

Ασπρογέρακας, Ε., & Λάζογλου, Μ. (2018) «Τα θαλάσσια χωροταξικά σχέδια ως εργαλεία του ελληνικού συστήματος χωρικού σχεδιασμού», Στο *5ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*, ΤΜΧΠΠΑ, ΠΘ, Βόλος, 27–30 Σεπτεμβρίου 2018.

Βασενχόβεν, Λ. (2017) *Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός: Ευρώπη και Ελλάδα*. Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης.

Γουριώτης, Α., Στεφανή, Φ., & Τσιλιμίγκας, Γ. (2016) «Ζητήματα σύνταξης ενός ολοκληρωμένου πλαισίου για τον θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό», *Αειχώρος, 23*, σελ. 135–150.

Κίτσιου, Δ., Πατάκη, Ζ., Δημητριάδης, Δ., Καρύδης, Μ., & Παυλογεωργάτος, Γ. (2015) «Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός – Πρόγραμμα «ΘΑΛ-ΧΩΡ»: Ανάπτυξη χωρικής βάσης δεδομένων», Στο *23η Πανελλήνια Συνάντηση Χρηστών ArcGIS*, Αθήνα, Μάιος 2015.

Μέλισσας Δ. & Ασπρογέρακας Ε., (2025) *Θαλάσσιος Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αιολική Ενέργεια*, Αθήνα: Σάκουλας

Μπεριάτος Η. & Παπαγεωργίου Μ., (2010) «Η χωροταξία του θαλάσσιου και παράκτιου χώρου: η περίπτωση της Ελλάδας στη Μεσόγειο», *Ανακοίνωση στο 10ο Επιστημονικό Συμπόσιο Κεφαλονιάς με θέμα: Πόλεις και Περιφέρειες στην Ελλάδα και τη Μεσόγειο στον 21ο αιώνα*, Αργοστόλι Κεφαλονιάς, 2-4 Ιουλίου 2010

Παπαγεωργίου, Μ. (2016) «Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός και θαλάσσιες χρήσεις: Εννοιολογικά και θεωρητικά ζητήματα», *Αειχώρος, 23*, σελ. 41–63.

Παπαθανασίου, Μ. και Ασπρογέρακας, Ε., (2022) «Θαλάσσιος χωροταξικός σχεδιασμός: μαθήματα από την εμπειρία της Βόρειας Θάλασσας», Στο: *Πρακτικά 6ου Πανελλήνιου Συνεδρίου Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Χωρικός και αναπτυξιακός σχεδιασμός*. Βόλος, 29 Σεπτεμβρίου – 2 Οκτωβρίου 2022

Σιαφάκα, Β., Νιαβής Σ., Ασπρογέρακας Ε., (2025) "Αξιοποίηση της ενάλιας πολιτιστικής κληρονομιάς μέσω του καταδυτικού Τουρισμού στην Ελλάδα", *Περιοδικό ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ, ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ, ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ, Τεύχος 2025/2*: https://sdct-journal.gr/teychi/tefchos-2025-2-2/

Ξενόγλωσση

Altvater, S. (2019) *EBA in MSP - A SEA Inclusive Handbook*. Pan Baltic Scope: Federal Maritime and Hydrographic Agency (BSH), Rostock, Germany. ISBN 978-3-86987-990.

Asprogerakas, E., Lazoglou, M. & Manetos, P. (2020) 'Assessing land–sea interactions in the framework of maritime spatial planning: Lessons from an ecosystem approach', *Euro-Mediterranean Journal for Environmental Integration*, 5(1), 18.

Asprogerakas, E. (2023) 'Interactions between land-based and maritime spatial planning in Greece'. In: Coccossis, H., Gourgiotis, A. and Tsilimigkas, G. (eds.) *Maritime spatial planning in the Mediterranean: challenges, perspectives and priorities*. Athens: Law Library Publications.

Bengtsson, M. (2016) 'How to plan and perform a qualitative study using content analysis', *NursingPlus Open*, 2, pp. 8–14.

Bocci, M., Sangiuliano, S.J., Sarretta, A., Ansong, J.O., Buchanan, B., Kafas, A., Caña-Varona, M., et al., (2019) 'Multi-use of the sea: a wide array of opportunities from site-specific cases across Europe', *PLoS One*, Volume 14 (4), e0215010

Bonnevie, I.M., Hansesn, H.S. & Schrøder, L. (2019) 'Assessing use-use interactions at sea: A theoretical framework for spatial decision support tools facilitating co-location in maritime spatial planning', *Marine Policy*, Volume 106, August 2019

Bowen, G.A. (2009) 'Document analysis as a qualitative research method', *Qualitative Research Journal*, 9(2), pp. 27–40.

Boyes, S.J., Elliott, M., Murillas-Maza, A., Papadopoulou, N. and Uyarra, C. (2016) 'Is existing legislation fit-for-purpose to achieve good environmental status in European seas?', *Marine Pollution Bulletin*, 111(1–2), pp. 18–32.

Braga, J., Santos, T., Shadman, M., Silva, C., Assis Tavares, L. F., & Estefen, S. (2022) 'Converting Offshore Oil and Gas Infrastructures into Renewable Energy Generation Plants: An Economic and Technical Analysis of the Decommissioning Delay in the Brazilian Case', *Sustainability*, 14(21).

Budhathoki, M., Pounds, A., Younes, J.A., Baltadakis, A. and Little, D.C. (2025) 'Mariculture in natural environments: Tourists' attitudes towards aquaculture during marine tours in Oban, Scotland', *Sustainability*, 17(2), 710.

Calado, H., Frazão Santos, C., Quintela, A., Fonseca, C. and Gutierrez, D. (2024) 'The ups and downs of maritime spatial planning in Portugal', *Marine Policy*, 160, 105984.

Calado, H., Pegorelli, C. and Frazão Santos, C. (2021) 'Maritime spatial planning and sustainable development'. In: Leal Filho, W., Azul, A.M., Brandli, L., Lange Salvia, A. and Wall, T. (eds.) *Life Below Water. Encyclopedia of the UN Sustainable Development Goals*. Cham: Springer.

Calado, H., Papaioannou, E. A., Caña-Varona, M. et.al., (2019). 'Multi-uses in the Eastern Atlantic: Building bridges in maritime space', *Ocean & Coastal Management*, Volume 174, 2019, pp. 131-143.

Castellani, C., Carrer, S. Bocci, M. et.al. (2017) *Case Study 6: Coastal and Maritime Tourism and O&G Decommissioning as Drivers for Potential Multi-Use in the Northern Adriatic Sea.* MUSES DELIVERABLE: D3.3 - CASE STUDY IMPLEMENTATION. 30 November 2017.

Ciravegna, E., van Hoof, L., Frier, C., Maes, F., Rasmussen, H.B., Soete, A. & van den Burg, S.W.K., (2024). 'The hidden costs of multi-use at sea', *Marine Policy*, Volume 161, 2024.

Dalton, G., Bardocz, T. et al. (2019) 'Feasibility of investment in blue growth multiple-use of space and multi-use platform projects; Results of a novel assessment approach and case studies', *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 107, pp. 338–359.

Dalton, G., et al. (2016) *WP 9: Pilot and Commercial Plans for Category B Projects D9.1. Category B Project Reports*. MARIBE D-9.1.

Depellegrin, D., Venier, C., Kyriazi, Z., Vassilopoulou, V., Castellani, C., Ramieri, E., Bocci, M., et al. (2019) 'Exploring multi-use potentials in the euro-mediterranean sea space". Science of the Total Environment' Volume 653, 2019, pp. 612-629, ISSN 0048-9697.

Díaz-Simal, P., Torres-Ortega, S. & Del-Jesus, F. (2015) *WP 5: Technical and non-technical challenges, regional and sectoral*. Deliverable D5.1 Review of multi-use and multi-purpose platform projects Status: Final 07/09/2015. MARIBE. Horizon 2020.

Drummen I and Olbert G (2021) 'Conceptual Design of a Modular Floating Multi-Purpose Island', *Front. Mar. Sci*. 8:615222. doi: 10.3389/fmars.2021.615222

Ehler, C. (2021) 'Two decades of progress in marine spatial planning', *Marine Policy*, 132, 104134.

Ehler, C. and Douvere, F. (2009) *Marine Spatial Planning: A Step-by-Step Approach Toward Ecosystem-Based Management*. UNESCO-IOC Manual and Guides No. 53, ICAm Dossier No 6. Paris: UNESCO.

Esser, F. and Vliegenthart, R. (2018) 'Comparative research methods'. In: Matthes, J. (ed.) *International Encyclopedia of Communication Research Methods*. London: Wiley Blackwell.

European Commission (2021) *Best Practice Guidance in Multi-Use Issues and Licensing Procedures. Short Background Study*. European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency, Unit D.3 – Sustainable Blue Economy, written by Riclet, E., Herpers, F. and Le Visage, C. doi: 10.2926/015669

Fayram, A.H. and Risi, A. (2007) 'The potential compatibility of offshore wind power and fisheries: An example using bluefin tuna in the Adriatic Sea', *Ocean & Coastal Management*, 50(8), pp. 597–605.

Flannery, W., Ellis, G., Nursey-Bray, M., Van Tatenhove, J.P.M. and Kelly, C. et al. (2016) 'Exploring the winners and losers of marine environmental governance/Marine spatial planning', *Planning Theory & Practice*, 17(1), pp. 121–151.

Franzén, F., Nordzell, H., Wallström, J. and Gröndahl, F. (2017) *Case Study 4: Multi-Use for Local Development Focused on Energy Production, Tourism and Environment in Swedish Waters (Island of Gotland - Baltic Sea)*. MUSES DELIVERABLE: D3.3 - Case Study Implementation, 30 November 2017.

Frazão Santos, C. et al., (2020). "Integrating climate change in ocean planning". *Nature Sustainability*, Volume 3, pp. 505–516. DOI: https://doi.org/10.1038/s41893-020-0513-x

Friess, B. and Grémaud-Colombier, M. (2021) 'Policy outlook: What are the opportunities for EU Marine Spatial Planning in the framework of the European Green Deal?', *Marine Policy*, 132, 104699.

Gazos, K., & Vagiona, D. G. (2024). 'Marine Suitability Assessment for Offshore Wind Farms' Deployment in Thrace, Greece', *Sustainability*, *16*(10), 4204.

Gee, K. & Mikkelsen, E. (2023) 'Understanding different types of conflicts and coexistence in marine spatial planning (MSP)', ICES Cooperative Research Reports Volume 357. Doi: https://doi.org/10.17895/ices.pub.24598734

Gilliland, P.M. and Laffoley, D. (2008) 'Key elements and steps in the process of developing ecosystem-based marine spatial planning', *Marine Policy*, 32(5), pp. 787–796.

Gissi, E., Fraschetti, S. & Micheli, F., (2019) 'Incorporating change in marine spatial planning: a review', *Environmental Science & Policy*, Volume 92, pp. 191-200.

Guyot-Téphany, J., Trouillet, B., Diederichsen, S. et al., (2024) 'Two decades of research on ocean multi-use: achievements, challenges and the need for transdisciplinarity', *npj Ocean Sustainability*, Volume 3(8), DOI: https://doi.org/10.1038/s44183-024-00043-z

Johnson, K., Dalton, G. and Masters, I. (2018) *Building Industries at Sea: 'Blue Growth' and the New Maritime Economy. Part III: Planning by Sea Basin*. River Publishers Series in Renewable Energy. ISBN: 978-87-93609-25-9.

Kafas, A. (2017) *Case Study 1A Offshore Wind and Commercial Fisheries in the East Coast of Scotland*. MUSES Project, 30 November 2017.

Kannen, A. (2014) 'Challenges for marine spatial planning in the context of multiple sea uses, policy arenas and actors based on experiences from the German North Sea', *Regional Environmental Change*, 14(6), pp. 2139–2150.

Karlson, H.L., Jørgensen, L., Andresen, L. and Lukic, I. (2017) *Case Study 5: Offshore Wind and Mariculture: Potentials for Multi-Use and Nutrient Remediation in Rødsand 2 (South Coast of Lolland-Falster - Denmark - Baltic Sea)*. MUSES DELIVERABLE: D3.3 - Case Study Implementation, 30 November 2017.

Katsanevakis, S. et al. (2011) 'Ecosystem-based marine spatial management: Review of concepts, policies, tools, and critical issues', *Ocean & Coastal Management*, 54, pp. 807–820.

Kelly, C., Ellis, G. & Flannery, W., (2018) 'Conceptualising change in marine governance: learning from transition management' *Marine Policy*, 95 (2018), pp. 24-35.

Kirkfeldt, T.S. & Frazão Santos.C., (2021). 'A Review of Sustainability Concepts in Marine Spatial Planning and the Potential to Supporting the UN Sustainable Development Goal 14', *Front. Marine Science*, Volume 8.

Koutsi, D. and Stratigea, A. (2022) 'Locus of underwater cultural heritage (UCH) in maritime spatial planning (MSP): A data-driven, place-based and participatory planning perspective'. In: Gervasi, O., Murgante, B., Misra, S., Rocha, A.M.A.C. and Garau, C. (eds.) *Computational Science and Its Applications – ICCSA 2022 Workshops*. Lecture Notes in Computer Science, vol. 13379. Cham: Springer.

Krippendorff, K. (2018) *Content Analysis: An Introduction to Its Methodology* (4th ed.). Sage Publications.

Kyriazi, Z., (2018). 'From identification of compatibilities and conflicts to reaching marine spatial allocation agreements. review of actions required and relevant tools and processes', *Ocean & Coastal Management*, Volume 166, 1 December 2018, pp. 103-112.

Kyriazi, Z., Lejano, R., Maes, F. and Degraer, S. (2015) 'Bargaining a net gain compensation agreement between a marine renewable energy developer and a marine protected area manager', *Marine Policy*, 60, pp. 40–48.

Kyvelou S.S. & Ierapetritis D., (2021) 'Fostering Spatial Efficiency in the Marine Space, in a Socially Sustainable Way: Lessons Learnt from a Soft Multi-Use Assessment in the Mediterranean', Frontiers Marine Science, Volume 8.

Kyvelou, S.S.I. and Ierapetritis, D.G. (2020) 'Fisheries sustainability through soft multi-use maritime spatial planning and local development co-management: Potentials and challenges in Greece', *Sustainability*, 12(5), 2026.

Legorburu, I. Johnson, K. R. & Kerr, S. A., (2018) 'Multi-use maritime platforms - North Sea oil and offshore wind: Opportunity and risk' *Ocean & Coastal Management*, Volume 160, 2018, pp. 75-85, ISSN 0964-5691.

Liontakis, A., & Vassilopoulou, V. (2022). 'Exploring fishing tourism sustainability in North-Eastern Mediterranean waters, through a stochastic modelling analysis: An opportunity for the few or a viable option for coastal communities?', *Ocean & Coastal Management, 221*, 106118.

Lukic, I., von Ruckteschell, F. D., et al. (2023). *Ocean Multi-Use Toolkit*. UNITED Horizon 2020 project partnership, Technical report.

Maar, M., Holbach, A., Boderskov, T., et al. (2023). 'Multi-use of offshore wind farms with low-trophic aquaculture can help achieve global sustainability goals', *Communications Earth & Environment, 4*(1), pp. 1–14.

Manglis, A., Fourkiotou, A., & Papadopoulou, D. (2021). 'A roadmap for the sustainable valorization of accessible underwater cultural heritage sites', *Heritage, 4*(4), 4700–4715.

Maniopoulou, M., Kyriazi, Z., Karachle, P., Dogrammatzi, A., Kalyvioti, G., and Vassilopoulou, V. (2017) *Case Study 7: Marine Renewable Energy Sources & Desalination, Fishing & Tourism in The South Aegean: The Case of Mykonos Island (GREECE - MEDITERRANEAN SEA).* Edinburgh: The Museum Project. MUSES DELIVERABLE: D3.3 - CASE STUDY IMPLEMENTATION. 30 November 2017.

Mccann, J., Hodson, C., Walsh, J.P., Freeman, P., Guyot-Téphany, J. et al. (2023) 'MultiFrame. Ocean Multi-Use Assessment Approach (MUAA)' Belmont Forum, Future Earth, *JPI Oceans*. 2023. ffhal-04660880f

Melissas, D., & Asprogerakas, E. (2022) 'Spatial parameters for the development of floating wind farms in Greece', *European Journal of Geography, 13*(4), pp. 1–17.

Miranda, F., Rosa-Santos, P., Taveira-Pinto, F., Guan, D. & Fazeres-Ferradosa, T. (2025) 'Aquaculture and offshore wind: A review of co-location design challenges', *Ocean Engineering*, 318, 2025, ISSN 0029-8018.

Moore, S. A., Brown, G., Kobryn, H., and Strickland-Munro, J., (2017) 'Identifying conflict potential in a coastal and marine environment using participatory mapping' *Journal of Environmental Management*, Volume 197, pp. 706-718.

Neimane, L. & Michalak, S., (2023) 'Maritime spatial plans as an object of the right of access to information', *Marine Policy*, Volume 158, 2023, 105870, ISSN 0308-597X.

Ntona, M., & Morgena, E. (2018) 'Connecting SDG 14 with the other Sustainable Development Goals through marine spatial planning' *Marine Policy, 93*, pp. 214–222.

Onyango, V., Papaioannou, E., Schupp, M. F., Zaucha, J., Przedzymirska, J., Lukic, I., et.al., (2020) 'Is Demonstrating the Concept of Multi-use Too Soon for the North Sea? Barriers and opportunities from a stakeholder perspective'. *Coastal management*. Volume 48, pp. 77–95 (2020).

O'Shea, R., Capuzzo, E., et al. (2024) 'Managing offshore multi-use settings: Use of conceptual mapping to reduce uncertainty of co-locating seaweed aquaculture and wind farms', *Journal of Environmental Management, 358*, 120696.

Papandroulakis, N., Thomsen, C., et al. (2017). The EU-project "TROPOS". In B. H. Buck & R. Langan (Eds.), *Aquaculture Perspective of Multi-Use Sites in the Open Ocean* (Chapter 12). Springer International Publishing.

Paramana, T., Karditsa, A., Milatou, N., Petrakis, S., Megalofonou, P., Poulos, S., & Dassenakis, M. (2021) 'MSFD in-depth knowledge of the marine environment as the stepping stone to perform marine spatial planning in Greece', *Water, 13*(15).

Pérez-Reverte Mañas, C., Cerezo Andreo, F., López Osorio, P., González Gallero, R., Mariscal Rico, L., & Arévalo González, A. (2021) 'Underwater Cultural Heritage as an Engine for Social, Economic and Cultural Development'. State of Research at the University of Cadiz (Andalusia, Spain). *Heritage, 4*(4), 2676–2690.

Pirlet, H., Claus, S., Copejans, E., Christensen, E. M., Guanche García, R., Møhlenberg, F., et al. (2014) *The Mermaid project – Innovative multi-purpose offshore platforms*. Flanders Marine Institute (VLIZ).

Pomeroy, R., & Douvere, F. (2008) 'The engagement of stakeholders in the marine spatial planning process', *Marine Policy, 32*(5), pp. 816–822.

Przedrzymirska, J., Zaucha, J., Calado, H., Lukic, I., Bocci, M., Ramieri, E., et al. (2021) 'Multi-use of the sea as a sustainable development instrument in five EU sea basins', *Sustainability, 13*(15).

Przedrzymirska, J., Zaucha, J., Depellegrin, D., et al. (2017) 'Multi-use of the sea: From research to practice', *SHS Web of Conferences, 58*, 01025.

Rudolph, D. (2014) 'The resurgent conflict between offshore wind farms and tourism: Underlying storylines', *Scottish Geographical Journal, 130*.

Sangiuliano, S. J. (2017) *Case study 1B: Tidal energy development and environmental protection and monitoring (North Coast of Scotland – Inner Sound of the Pentland Firth – North Sea).* MUSES Deliverable: D3.3 – Case Study Implementation.

Santhakumar, S., Meerman, H., Faaij, A., Gordon, R. M., & Gusatu, L. F. (2024) 'The future role of offshore renewable energy technologies in the North Sea energy system', *Energy Conversion and Management, 315*, 118775.

Santos, C. F., Agardy, T., Andrade, F., Crowder, L. B., Ehler, C. N., & Orbach, M. K. (2021) 'Major challenges in developing marine spatial planning', *Marine Policy, 132*.

Schreier, M. (2012). *Qualitative Content Analysis in Practice*. Sage. ISBN: 9781849205931.

Schultz-Zehden, A., Lukic, I., Onwona Ansong, J., Altvater, S., Bamlett, R., Barbanti, A., et al. (2018) *Ocean Multi-Use Action Plan*. Edinburgh: The Museum Project.

Schupp, M. F., & Buck, B. H. (2017). *Case study 1C: Multi-use of offshore windfarms with marine aquaculture and fisheries (German North Sea EEZ – North Sea).* MUSES Deliverable: D3.3 – Case Study Implementation.

Schupp, M.F., Bocci, M., Depellegrin, D., Kafas, A., Kyriazi, Z., Lukic, I., Schultz-Zehden, A., Krause, G., Onyango, V. & Buck, B.H., (2019) 'Toward a Common Understanding of Ocean Multi-Use', *Frontier Marine Science*. Volume 6:165.

Smythe, T., Bidwell, D., Moore, A., Smith, H., & McCann, J. (2020) 'Beyond the beach: Tradeoffs in tourism and recreation at the first offshore wind farm in the United States', *Energy Research & Social Science, 70*, 101726.

Stancheva, M., & Stanchev, H. (2020) 'Addressing the multi-use concept with maritime spatial planning in the cross-border region (Bulgaria)' *MARSPLAN-BS II Project*, Deliverable: WP2, Activity 2.4.

Stancheva, M., Stanchev, H., Zaucha, J., Ramieri, E., & Roberts, T. (2022) 'Supporting multi-use of the sea with maritime spatial planning: The case of a multi-use opportunity development – Bulgaria, Black Sea', *Marine Policy, 136*, 104927.

Stuiver, M., Soma, K., Koundouri, P., Van den Burg, S., Gerritsen, A., Harkamp, T., et al. (2016) 'The governance of multi-use platforms at sea for energy production and aquaculture: Challenges for policy makers in European seas', *Sustainability, 8*(4), 333.

Vagiona, D. G., Tzekakis, G., Loukogeorgaki, E., & Karanikolas, N. (2022). Site Selection of Offshore Solar Farm Deployment in the Aegean Sea, Greece. *Journal of Marine Science and Engineering*, *10*(2), 224.

van den Burg, S. W. K., Schupp, M., Depellegrin, D., Barbanti, A., & Kerr, S. (2020) 'Development of multi-use platforms at sea: Barriers to realising blue growth', *Ocean Engineering, 217*, 107983.

Varona, M. C., Calado, H., & Vergílio, M. (2017) *Case study 3A: Development of tourism and fishing in the Southern Atlantic Sea (South Coast of Mainland Portugal – Algarve Region – Eastern Atlantic Sea).* MUSES Deliverable: D3.3 – Case Study Implementation.

Vergílio, M., August, P. V., Calado, H., & Fonseca, C. (2017) 'Ecosystem functions at the island scale: A contribution to the design of ecological structure', *International Journal of Biodiversity Science, Ecosystem Services & Management, 13*(1), pp. 355–379.

Virtanen, E. A., Lappalainen, J., Nurmi, M., et al. (2022) 'Balancing profitability of energy production, societal impacts and biodiversity in offshore wind farm design', *Renewable and Sustainable Energy Reviews, 158*, 112087.

Weis, K., Chambers, C., & Holladay, P. J. (2021) 'Social-ecological resilience and community-based tourism in the Commonwealth of Dominica', *Tourism Geography, 23*, pp. 458–478.

Westerberg, V., Bredahl Jacobsen, J., & Lifran, R. (2013) 'The case for offshore wind farms, artificial reefs and sustainable tourism in the French Mediterranean', *Tourism Management, 34*, pp. 172–183.

Willis-Norton, E., Mangin, T., Schroeder, D. M., Cabral, R. B., & Gaines, S. D. (2024) 'A synthesis of socioeconomic and sociocultural indicators for assessing the impacts of offshore renewable energy on fishery participants and fishing communities', *Marine Policy, 161*, 106013.

Wright, G., O'Hagan, A. M., de Groot, J., Leroy, Y., Soininen, N., Salcido, R., et al. (2016) 'Establishing a legal research agenda for ocean energy', *Marine Policy, 63*, pp. 126–134.

Xylia, M., Passos, M. V., Piseddu, T., & Barquet, K. (2023) 'Exploring multi-use platforms: A literature review of marine, multifunctional, modular, and mobile applications (M4s)', *Heliyon, 9*(6), e16372.

Παπαθανασίου Μαρίνα
Υποψήφια Διδάκτωρ, ΤμΜΧΠΠΑ, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
email: marinapapa1996@gmail.com

Ασπρογέρακας Ευάγγελος
Αναπληρωτής Καθηγητής, ΤμΜΧΠΠΑ, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
email: asprogerakas@uth.gr

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

Ανδρικοπούλου Ελένη

Ομότιμη Καθηγήτρια, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Γιαννακού Αθηνά

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

Καυκαλάς Γρηγόρης

Ομότιμος Καθηγητής, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μάγδα

Ομότιμη Καθηγήτρια, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Περίληψη

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

Λέξεις κλειδιά

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

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

Abstract

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

Keywords

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

1.Εισαγωγή

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.Μεθοδολογική τοποθέτηση

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

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

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

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

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

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

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

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

3.1 Στρατηγικός σχεδιασμός και διακυβέρνηση

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

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

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

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

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

3.2 Η ρύθμιση της αστικής ανάπτυξης

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.3 Το σύστημα των αστικών μεταφορών

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4 Πρότυπες αστικές παρεμβάσεις

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

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

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

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

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

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

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

4.Οι προϋποθέσεις ενός εξελικτικού στρατηγικού σχεδιασμού

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Καυκαλάς, Γ., 2022. Στοιχειώδες ή μήπως όχι; Η διαδρομή του χωρικού σχεδιασμού από τη συστημική ισορροπία στην εξελικτική προσαρμογή. Στο: Ν. Γαβανάς, Α. Γιαννακού, Α. Πανώρη και Α. Σδουκόπουλος, επιμ. *Χωρικός σχεδιασμός στην ψηφιακή εποχή*. Αθήνα: Κριτική, σσ. 29–61.

Καυκαλάς, Γ., Βιτοπούλου, Α., Γεμενετζή, Γ., Γιαννακού, Α. και Τασοπούλου, Α., 2015. *Βιώσιμες πόλεις: Προσαρμογή και ανθεκτικότητα σε περιόδους κρίσης*. Αθήνα: Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράμματα και Βοηθήματα – Κάλλιππος. Διαθέσιμο στο: https://repository.kallipos.gr/handle/11419/2227 [Πρόσβαση 20 Φεβρουαρίου 2026].

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

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

Ξενόγλωσση

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Διαχρονική διερεύνηση των θεσμικών διαστάσεων της αυθαίρετης δόμησης στην Ελλάδα

Ευτυχιάδου Ουρανία

Αρχιτέκτονας Μηχανικός MSc, Υποψήφια Διδάκτωρ, ΤμΧΠΠΑ, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ασπρογέρακας Ευάγγελος

Αναπληρωτής Καθηγητής, ΤμΜΧΠΠΑ, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Περίληψη

Η αυθαίρετη δόμηση αποτελεί ένα πολυπαραγοντικό και δυναμικά εξελισσόμενο φαινόμενο, το οποίο διαμορφώνεται σε συνάρτηση με τις κοινωνικοοικονομικές συνθήκες κάθε περιόδου και περιοχής. Στην Ελλάδα, συνυπάρχει με τη νόμιμη δόμηση και ακολουθεί τις τάσεις της οικιστικής ανάπτυξης, επηρεαζόμενη από χωρικούς, χρονικούς, πολιτικούς και θεσμικούς παράγοντες. Η εξέλιξη του φαινομένου στην πορεία των χρόνων έφερε τη συνεχή παραγωγή νομοθετικών διατάξεων, οι οποίες έχουν στόχο όχι μόνο τη διαχείρισή του, αλλά και την προσπάθεια εξισορρόπησης κοινωνικών πιέσεων, αναγκών στέγασης και αναπτυξιακών προτεραιοτήτων. Παράλληλα, η αυθαίρετη δόμηση συνδέεται με ζητήματα περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, πολεοδομικής ανισορροπίας και κοινωνικής ανισότητας. Η παρούσα εργασία εξετάζει τη φύση, τις αιτίες και τις εκφάνσεις του φαινομένου τόσο σε διεθνές επίπεδο όσο και στον ελληνικό χώρο, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στη διαχρονική ανάλυση της σχετικής νομοθεσίας από το 1920 έως και σήμερα. Λαμβάνοντας υπόψη τις κοινωνικοπολιτικές συνθήκες που πλαισιώνουν τη θεσμική παραγωγή, γίνεται συγκριτική αξιολόγηση των εργαλείων που χρησιμοποιήθηκαν για την αντιμετώπισή της αυθαίρετης δόμησης, όπως η αμνηστία, τα πρόστιμα, οι ελεγκτικοί μηχανισμοί. Στα συμπεράσματα αναδεικνύονται τόσο τα χαρακτηριστικά εξέλιξης και προσαρμογής των θεσμικών εργαλείων διαχείρισης, όσο και η διαχρονική ανεπάρκεια των νομοθετικών παρεμβάσεων να συγκρατήσουν το φαινόμενο, το οποίο εξακολουθεί να αποτελεί μια διαρκή πρόκληση για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και το σχετικό θεσμικό πλαίσιο.

Λέξεις κλειδιά

Αυθαίρετη δόμηση, Αστική ανάπτυξη, Διεθνής εμπειρία, Νομοθεσία, Θεσμική τακτοποίηση/νομιμοποίηση, Πολεοδομικός έλεγχος, Βιώσιμη ανάπτυξη.

A diachronic examination of the institutional Aspects of Unauthorized Building in Greece

Abstract

Unauthorized construction constitutes a multifaceted and dynamically evolving phenomenon, shaped by the socioeconomic conditions prevailing in each historical period and geographical context. In Greece, it coexists with lawful construction and mirrors the trajectories of residential development, influenced by spatial, temporal, political, and institutional determinants. Over the course of time, the persistence and transformation of this phenomenon have prompted the continuous enactment of legislative measures, designed not merely to regulate and manage it, but also to reconcile competing demands arising from social pressures, housing needs, and developmental priorities. At the same time, unauthorized construction remains inextricably linked with issues of environmental degradation, urban planning disequilibrium, and social inequality. This study investigates the nature, underlying causes, and various expressions of the phenomenon, both in the international context and within Greece, with particular emphasis on a diachronic analysis of the relevant legislation from 1920 to the present. Taking into consideration the socio-political conditions that have framed the production of institutional responses, the study undertakes a comparative evaluation of the policy instruments employed to address unauthorized construction, including amnesty, monetary penalties, and enforcement mechanisms. The conclusions underscore not only the evolving characteristics and adaptive nature of the institutional tools of governance, but also the enduring insufficiency of legislative interventions in containing the phenomenon. Unauthorized construction continues to represent a persistent challenge for urban planning and the associated institutional framework.

Keywords

Unauthorized building, Urban development, International experience, Legislation, Institutional regularization / legalization, Urban planning control, Sustainable development.

1.Εισαγωγή

Αυθαίρετη θεωρείται κάθε κατασκευή ή χρήση κτιρίου που πραγματοποιείται χωρίς την απαιτούμενη άδεια ή κατά παράβαση της ισχύουσας σχετικής νομοθεσίας συμπεριλαμβανομένης της υπέρβασης πολεοδομικών μεγεθών. Πρόκειται για ένα κοινωνικοοικονομικό φαινόμενο με επιπτώσεις αρχικά περιβαλλοντικές, αλλά και οικονομικές και κοινωνικές (Potsiou, 2014˙ Ioannidis, et al., 2009˙ Potsiou and Ioannidis, 2006˙ Zegarac, 1999). Τα νομοθετικά κενά ως προς τον έλεγχο και οι κοινωνικές πιέσεις για στέγαση διαμορφώνουν ένα δομημένο περιβάλλον με αποκλίσεις από τον επίσημο προγραμματισμό, αν υπάρχει, και μια τετελεσμένη κατάσταση που δυσκολεύει την ισόρροπη οικιστική ανάπτυξη.

Ανάλογα με τις εκάστοτε κοινωνικές συνθήκες, η αυθαίρετη δόμηση εκδηλώνεται με διαφορετικούς τρόπους, γεγονός που εξηγεί τη διαφοροποίηση των μορφών της τόσο μεταξύ χωρών όσο και μεταξύ χρονικών περιόδων (Ashnaiy and Berner 2021˙ Ward and Smith, 2015˙ U.N., 2009˙ Ioannidis et al., 2009). Στις αναπτυσσόμενες χώρες, η αυθαίρετη δόμηση εκδηλώνεται κυρίως με την εγκατάσταση οικισμών στην περιφέρεια ή ακόμη και εντός των αστικών κέντρων (Ευτυχιάδου και Ασπρογέρακας, 2025˙ Basile and Ehlenz, 2020˙ Baye, et al., 2020˙ Chiodelli, 2012˙ U.N., 2009˙ Benton-Short and Short, 2009˙ Wang, et al., 2009˙ Fegue, 2007). Στις ανεπτυγμένες χώρες, το φαινόμενο εμφανίζεται με πιο διάσπαρτη μορφή και αφορά συνήθως περιορισμένης έκτασης χωρικές παραβάσεις, όπως αλλαγές στη χρήση κτηρίων ή τμημάτων αυτών (Tran, 2018˙ Durst and Wegmann, 2017˙ Schmidt et al., 2013˙ Tanasescu et al., 2010).

Η αυθαίρετη δόμηση και η σχετική νομοθεσία συνδέονται στενά, καθώς η τελευταία διαμορφώνει το πλαίσιο κανόνων και διαδικασιών που διέπουν τη νόμιμη οικοδομική δραστηριότητα. Η αυθαίρετη δόμηση αποτελεί παραβίαση αυτού του πλαισίου, αλλά ταυτόχρονα λειτουργεί ως αιτία για την παραγωγή και αναθεώρηση της νομοθεσίας. Η νομιμοποίηση τέτοιων κατασκευών αναδεικνύεται σε πολλές περιπτώσεις ως σημαντική για την κοινωνία, καθώς συμβάλλει στην ενσωμάτωσή τους στον κοινωνικό, οικονομικό και φυσικό ιστό της πόλης, στις υποδομές, τις υπηρεσίες και τη συνολική πολεοδομική δομή (BPRI, 2014˙ Dode, 2014).

Η παρούσα έρευνα αποσκοπεί στη διερεύνηση του φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης στην Ελλάδα, με αναφορές και στον διεθνή χώρο, εστιάζοντας κυρίως στη θεσμική του διάσταση. Μέσα από μια συγκριτική διαχρονική προσέγγιση, επιδιώκει να αναδείξει τη δυναμική σχέση μεταξύ αυθαίρετης δόμησης και νομοθετικής παραγωγής με στόχο την κατανόηση των θεσμικών εργαλείων πρόληψης και αντιμετώπισής του φαινομένου.

2. Μεθοδολογία

Μεθοδολογικά η ανάλυση αναπτύσσεται σε τρεις διακριτούς άξονες:

I. Θεωρητική και ιστορική τεκμηρίωση: Πραγματοποιείται βιβλιογραφική επισκόπηση της διεθνούς και ελληνικής επιστημονικής βιβλιογραφίας, με στόχο τη σκιαγράφηση των αιτιών και των επιπτώσεων της αυθαίρετης δόμησης. Η σύγκριση με διεθνή παραδείγματα επιτρέπει την κατανόησή του ελληνικού πλαισίου.

II. Χρονική ταξινόμηση του φαινομένου στην Ελλάδα: Καλύπτεται η διαφοροποίηση των κοινωνικοοικονομικών συνθηκών ανά περίοδο. Η προσέγγιση αυτή αποσκοπεί στην ανάδειξη του προτύπου διαμόρφωσης των αυθαιρέτων κατασκευών στον ελληνικό χώρο.

III. Επεξεργασία και εμβάθυνση στο νομοθετικό πλαίσιο: Εξετάζονται αναλυτικά οι βασικοί νόμοι, που υιοθετήθηκαν για την αντιμετώπισή του φαινομένου και τη θεσμική «τακτοποίηση» των αυθαίρετων κατασκευών. Η επεξεργασία εστιάζει στις βασικές παραμέτρους του περιεχομένου τους:

- Εργαλεία αντιμετώπισης (π.χ. πρόστιμα, διοικητικές κυρώσεις, ρυθμίσεις τακτοποίησης),
- Μέτρα πρόληψης (π.χ. ελεγκτικοί μηχανισμοί, ψηφιακές πλατφόρμες, πολεοδομικές απαγορεύσεις, ευθύνη ιδιωτών μηχανικών),

- Προϋποθέσεις εξαίρεσης από την κατεδάφιση (πολεοδομικά και τεχνικά κριτήρια).

Η προσέγγιση δεν περιορίζεται στην καταγραφή των θεσμικών ρυθμίσεων, αλλά αποσκοπεί στην ανάδειξη των υποκείμενων στρατηγικών πολιτικής και των μηχανισμών που υιοθετούνται κάθε φορά, με έμφαση στην εφαρμογή τους και την επίδρασή τους στην πολεοδομική και κοινωνική πραγματικότητα.

3. Χαρακτηριστικά και παράμετροι ανάπτυξης αυθαίρετων κατασκευών

3.1 Χαρακτηριστικά του φαινομένου σε διεθνές επίπεδο

Η αυθαίρετη δόμηση συνιστά ένα πολυδιάστατο φαινόμενο, καθοριζόμενο από γεωγραφικούς, κοινωνικοοικονομικούς και θεσμικούς παράγοντες. Η συγκριτική τους ανάλυση σε διεθνές επίπεδο επιτρέπει την ταξινόμηση και συσχέτιση των κύριων χαρακτηριστικών του φαινομένου ενώ, η προσέγγιση μέσω της βιβλιογραφίας εστιάζει σε πτυχές του φαινομένου, που αναδεικνύουν τις διαφορετικές εκφάνσεις και αιτίες της αυθαίρετης δόμησης.

Η ανάγκη για στέγαση αναδεικνύεται στον κυρίαρχο παράγοντα που συνδέεται με την αυθαίρετη δόμηση, όπως προκύπτει από τη συσχέτιση που παρατηρείται στις περισσότερες χώρες. Η ανεπαρκής προσφορά οικονομικά προσιτών κατοικιών οδηγεί στην ανέγερση παράνομων κατασκευών (Chiodelli, 2012˙ Wekesa, et al., 2011˙ Wang, et al. 2009˙ Fegue, 2007), κυρίως σε περιαστικές περιοχές (Adam, 2014). Το φαινόμενο είναι ιδιαίτερα έντονο σε περιοχές με ταχεία αστικοποίηση, όπως στη Νότια Αμερική και στην Αφρική, όπου η αυθαίρετη δόμηση συχνά λειτουργεί ως μηχανισμός προσαρμογής στις πληθυσμιακές πιέσεις (Roy, et al., 2018˙ Kovacic and Giampietro, 2017˙ Serraos et al., 2016˙ Aguilar and Santos, 2011).

Η παράμετρος της αναψυχής σχετίζεται με την ανέγερση εξοχικών κατοικιών ή κατασκευών που σχετίζονται με τον τουρισμό. Αυτό το χαρακτηριστικό είναι ιδιαίτερα εμφανές σε χώρες με έντονη τουριστική δραστηριότητα, όπως οι νοτιοευρωπαϊκές χώρες (De Biase and Losco, 2017˙ Falco, 2017˙ Silva and Farrall, 2016a, 2016b˙ Potsiou, 2014˙ Schmidt, et al., 2013· Zanfi, 2013˙ Potsiou and Dimopoulou and Zentelis, 2008˙ Ioannidis 2006˙ Barke, 1991).

Η παράνομη χρήση δημόσιας ή ιδιωτικής γης αποτελεί ένα σημαντικό ζήτημα, ιδιαίτερα σε χώρες με αδύναμους θεσμούς ελέγχου ή ιδιοκτησιακής ασφάλειας. Χώρες όπως η Τουρκία, το Μεξικό και η Βενεζουέλα (Falco, et al., 2019˙ Aguilar and Santos 2011˙ Unsal, 2009˙ Baharoglu and Leitmann 1998), όπου παρουσιάζονται έντονα φαινόμενα καταπάτησης, συχνά σε συνδυασμό με κοινωνικοοικονομική αστάθεια. Αντίθετα, σε χώρες με αυστηρά καθεστώτα γης (π.χ. Σουηδία), το φαινόμενο είναι σπανιότερο (Meijer and Syssner, 2017).

Ο κοινωνικός αποκλεισμός συνδέεται με την αυθαίρετη δόμηση κυρίως σε αναπτυσσόμενες χώρες όπως η Βραζιλία, η Νιγηρία, η Κολομβία (Montoya, et al., 2020˙ Momm and Jöns 2020˙ Soyinka and Siu 2018˙ Gevaert et al., 2017). Οι αυθαίρετες κατασκευές εκεί σχετίζονται με φτώχεια, ανισότητα και έλλειψη πρόσβασης σε τυπικές αγορές στέγασης. Αυτές οι κοινότητες συχνά αναπτύσσουν παράνομους οικισμούς ως μοναδική λύση για στέγαση, ενισχύοντας έτσι τον κύκλο της περιθωριοποίησης. Η ύπαρξη οργανωμένων αυθαίρετων οικισμών αφορά και χώρες με υψηλή αστικοποίηση. Σε χώρες όπως η Τουρκία, η Αίγυπτος και η Κίνα, συχνά αποτελούν ενότητες αστικής ανάπτυξης, με έλλειψη βασικών υποδομών και υπηρεσιών (Baye et al., 2020˙ Satterthwaite et al., 2020˙ Smit et al., 2019˙ Saharan et al., 2019˙ Banda and Mwale, 2018˙ Hu et al., 2017˙ Unsal 2009˙ Baharoglu and Leitmann 1998˙ Bugra 1998). Ωστόσο, σε ορισμένες περιπτώσεις, αυτοί οι οικισμοί εξελίσσονται σε μόνιμες κοινότητες με ισχυρούς κοινωνικούς δεσμούς (Li & Wang, 2019· Nassar & Elsayed, 2018).

Συνολικά, η αυθαίρετη δόμηση εμφανίζεται τόσο στις αναπτυσσόμενες όσο και στις ανεπτυγμένες χώρες, αλλά με διαφορετικά αίτια και χαρακτηριστικά (Πίνακας 1). Στις αναπτυσσόμενες χώρες σχετίζεται κυρίως με την ανάγκη για άμεση στέγαση λόγω φτώχειας, υπερπληθυσμού και ελλείψεων βασικών υποδομών, οδηγώντας σε άτυπους οικισμούς και καταπάτηση γης. Αντίθετα, στις ανεπτυγμένες χώρες προκύπτει από την αστική διάχυση, την τάση υπερεκμετάλλευσης της ιδιοκτησίας,

καθώς και την επιθυμία για βελτίωση του τρόπου ζωής, διευκολυνόμενη από χαλαρή διοίκηση και πρακτικές νομικής παράκαμψης.

Η δόμηση συνιστά αντανάκλαση της οικονομικής δραστηριότητας και της χωρικής οργάνωσης. Η αυθαίρετη δόμηση δεν αποτελεί απλώς απόκλιση από το θεσμικό πλαίσιο της πολεοδομικής ανάπτυξης, αλλά συνδέεται άρρηκτα με κοινωνικές παραμέτρους και διοικητικούς μηχανισμούς. Οι ιδιαίτερες μορφές που λαμβάνει σε διαφορετικές περιοχές αντικατοπτρίζουν τα χαρακτηριστικά της τοπικής οικονομίας, της κοινωνικής δομής και της αποτελεσματικότητας του κρατικού ελέγχου (Perlman, 2010˙ UN-Habitat, 2003).

Πίνακας 1: Σύγκριση παραμέτρων αυθαίρετης δόμησης μεταξύ αναπτυσσόμενων και ανεπτυγμένων χωρών. Πηγή: Ευτυχιάδου, 2022.

	Αναπτυσσόμενες Χώρες	**Αναπτυγμένες Χώρες**
Χωρική έκφραση	Άτυποι οικισμοί	Αστική διασπορά
Αίτια	Φτώχεια & Υπερπληθυσμός	Ακραία εκμετάλλευση ιδιοκτησίας (κέρδος)
	Άμεση ανάγκη για στέγαση (Α' κατοικία)	Αποφυγή φόρων & αμοιβών (Άτυπη οικονομία)
Μέσο	Καταπάτηση μη ιδιόκτητης γης	Άτυπη αποδοχή παράνομων ενεργειών από την πλευρά του κράτους
Αποτέλεσμα	Στέγαση αλλά ελλείψεις υποδομών (ηλεκτρικό, νερό, αποχέτευση κ.α.) → Υγιεινή	Βελτίωση συνθηκών διαβίωσης (Β' κατοικία) αλλά περιβαλλοντική επιβάρυνση και αυξημένη επικινδυνότητα
Χώρος ανάπτυξης	Παρυφές μεγαλουπόλεων	Διάσπαρτη δόμηση σε περιαστικό και μη αστικό χώρο

Η μορφολογική έκφραση των αυθαιρέτων, τόσο σε επίπεδο κάτοψης όσο και όψης, επηρεάζεται άμεσα από την οικονομική κατάσταση των ιδιοκτητών καθώς και από την κοινωνική τους θέση. Στο πλαίσιο αυτό, στις χώρες χαμηλού εισοδήματος παρατηρούνται συνήθως κατασκευές μικρής κλίμακας, πρόχειρης υλοποίησης και χαμηλού κόστους, με υλικά περιορισμένης αντοχής (UN-Habitat, 2003˙ Turner, 1976). Αντιθέτως, στις αναπτυγμένες χώρες, οι αυθαίρετες κατασκευές εμφανίζουν μεγαλύτερες διαστάσεις και πληρούν βασικές προδιαγραφές στατικής επάρκειας (Falco, 2017).

Επιπλέον, η αυθαίρετη δόμηση εγείρει διαφορετικής φύσης προβληματικές ανάλογα με το επίπεδο ανάπτυξης της κάθε χώρας. Στις αναπτυσσόμενες χώρες, τα κυρίαρχα ζητήματα αφορούν την προστασία της δημόσιας υγείας, τις συνθήκες υγιεινής και την ασφάλεια διαβίωσης (Davis, 2006· UN-Habitat, 2003). Στις ανεπτυγμένες, τα ζητήματα εντοπίζονται κυρίως σε κινδύνους σχετικούς με φυσικά φαινόμενα ή κατασκευαστικές αδυναμίες, όπως πυρκαγιές, πλημμύρες και κατολισθήσεις.

3.2 Νομικές παράμετροι της αυθαίρετης δόμησης

Η αυθαίρετη δόμηση αποδίδεται στη δυσλειτουργία της ορθής πρακτικής (Esposito and Chiodelli, 2020) και η «εξυγίανση» του αυθαίρετου αστικού χώρου κρίνεται απαραίτητη για την ενσωμάτωσή του στο αστικό σύστημα. Η νομοθεσία που ακολουθεί τις εξάρσεις του φαινομένου εφαρμόζει διαχρονικά ποικίλα εργαλεία, όπως αμνηστία με καταβολή προστίμων, αλλαγές αρμοδιοτήτων μεταξύ των φορέων και προσαρμογές στους μηχανισμούς ελέγχου.

Στην Ιταλία, ο όρος «νομοτροπισμός» (nomotropismo) (Chiodelli & Moroni, 2014· Rosa, 2016) αναφέρεται στην τάση των κοινωνικών δρώντων να προσαρμόζουν τη συμπεριφορά τους σε σχέση με τους νομικούς κανόνες, συχνά εκμεταλλευόμενοι τις ασάφειες και τα όριά τους. Στο πλαίσιο αυτό, η νομοθεσία μπορεί να παράγει απρόβλεπτα ή και αντιπαραγωγικά αποτελέσματα, καθώς τα ρυθμιστικά εργαλεία ενδέχεται να ενθαρρύνουν έμμεσα πρακτικές που επιδιώκουν να περιορίσουν (Di Lucia, 2024· Esposito & Chiodelli, 2020).

Η σχέση μεταξύ αυθαίρετης δόμησης και νομοθεσίας είναι δυναμική και αμφίδρομη. Η

αυθαίρετη δόμηση παραβιάζει το νομικό πλαίσιο, αλλά παράλληλα κινητοποιεί την παραγωγή νέας νομοθεσίας για την αντιμετώπισή της. Οι μηχανισμοί παραγωγής αυθαιρέτων περιορίζονται μόνο μέσω συνεπούς και αποτελεσματικής θέσπισης και εφαρμογής κανονισμών (Παπαπετρόπουλος και Κανταρτζή, 2019· Καρανίκας, 2010· Οικονόμου, 2000).

Οι συνέπειες από την παραγωγή νομοθεσίας για τη διαχείριση του φαινομένου είναι ετερογενείς και άπτονται ακόμα και ζητημάτων ορθής λειτουργίας του κράτους και της παραγωγής νόμων (Ρόζος, 2016, Γιαννακόπουλος, 2008). Ο χρόνος μεταξύ των χωρικών αλλαγών και της σχετικής θεσμοθέτησης είναι σημαντικός, καθώς αρχικά αποτυπώνει τα αντανακλαστικά της πολιτείας και έπειτα δείχνει την αλληλεπίδρασή τους. Η εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου μπορεί να βελτιώσει την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα των δημόσιων υπηρεσιών, ωστόσο «το δίκαιο και η πολιτική διαπλέκονται σε όλα τα επίπεδα της νομιμοποίησης» (Abbott et al., 2000, σ. 419), ενώ, προκύπτουν προβληματισμοί σχετικά με τις συνέπειες της προτίμησης συγκεκριμένων θεσμικών εργαλείων, όπως η επιλογή νομιμοποίησης αντί τιμωρίας (Kahler, 2000).

Η νομοθεσία ορίζει τις επιπτώσεις για τους παραβάτες με βάση διάφορους παράγοντες, όπως η σοβαρότητα της παράβασης, οι προθέσεις του δράστη και το σχετικό νομικό πλαίσιο (Παπαδαμάκης, 2024· Glicksman and Markell, 2018· U.N., 2012). Ο Kagan (1994) υπογραμμίζει ότι η ρύθμιση αποτελεί διαδικασία χάραξης πολιτικής και η Teitel (1996) ότι, ο νόμος είναι αποτέλεσμα αλλαγής της διοικητικής πρακτικής, έτσι η διαβάθμιση των εργαλείων εφαρμογής της νομοθεσίας αποτελεί θεμελιώδη αρχή τόσο της θεωρίας του δικαίου όσο και της πρακτικής εφαρμογής του από τις κρατικές αρχές (Lahti, 2022· Persaud, 2013· Guida and Flores, 2012).

Η αποτελεσματικότητα της νομοθεσίας εξαρτάται καθοριστικά από τη σημασία και τον αντίκτυπο των προληπτικών εργαλείων και των αντιδραστικών συστημάτων ελέγχου (Lahti, 2022). Η συστηματική αυτή προσέγγιση επιδιώκει ορθολογική, αναλογική και αποτελεσματική επιβολή του δικαίου, λαμβάνοντας υπόψη τη βαρύτητα της παράβασης, τις συνθήκες της και τους σκοπούς του νομικού κανόνα. Οι τιμωρητικές διοικητικές κυρώσεις, όπως τα διοικητικά πρόστιμα και τα «τιμωρητικά τέλη» (Lahti, 2022, σ. 11), αποτελούν κεντρικά μέσα αποτροπής και τιμωρίας παραβατών.

Η νομοθετική αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης, αντανακλά τις μεταβαλλόμενες κοινωνικές ανάγκες, τις περιβαλλοντικές ευαισθησίες και τις τεχνολογικές εξελίξεις. Οι βασικές νομοθετικές προσεγγίσεις αντιμετώπισής των αυθαίρετων κατασκευών (Παπαδαμάκης, 2024· Lahti, 2022· Kahler, 2000· Persaud, 2013· Guida and Flores, 2012· Kagan, 1994) μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

- Προληπτικές Διατάξεις: Αποσκοπούν στην αποτροπή της αυθαίρετης δόμησης μέσω σαφούς πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού, απλοποιημένων διαδικασιών αδειοδότησης και ενίσχυσης της διαφάνειας. Κεντρικά εργαλεία αποτελούν τα επικαιροποιημένα χωρικά σχέδια, η ψηφιοποίηση των δεδομένων και η προσβάσιμη πληροφόρηση για τους όρους δόμησης.
- Κατασταλτικές Διατάξεις: Στοχεύουν στην αντιμετώπιση των υφιστάμενων αυθαιρεσιών μέσω επιβολής προστίμων, έκδοσης και εκτέλεσης πρωτοκόλλων κατεδάφισης, αποσκοπώντας στην αποκατάσταση της νομιμότητας. Η αποτελεσματικότητά τους εξαρτάται από την ταχεία και αυστηρή εφαρμογή τους.
- Ρυθμιστικές Διατάξεις (Θεσμική Τακτοποίηση): Συνιστούν σύνθετη προσέγγιση που επιτρέπει, υπό όρους, τη νομιμοποίηση αυθαιρέτων βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων, συνοδευόμενη από ειδικά τέλη και συμπληρωματικά έργα. Ωστόσο, εγείρουν προβληματισμούς περί θεσμικής επιείκειας και περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Η ανάλυση των συστημάτων ελέγχου δεν πρέπει να περιορίζεται στην ποινική δικαιοσύνη ή τις αρχές ποινικοποίησης, αλλά να εντάσσεται σε μια ευρύτερη αξιολόγηση της πολιτικής ελέγχου και κυρώσεων, μέσω ανάλυσης κόστους/οφέλους των διαφόρων μορφών τιμωρητικών κυρώσεων, ποινικών και διοικητικών (Lahti, 2022).

4. Το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης στην Ελλάδα

4.1 Χρονικές περίοδοι ανάπτυξης αυθαίρετης δόμησης

Ήδη από τον πρώτο αιώνα του ελληνικού κράτους, το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης και της καταπάτησης γαιών ήταν παρόν. Η άτυπη αστική ανάπτυξη, χωρίς θεσμική καθοδήγηση, αποτέλεσε σταθερό μηχανισμό κάλυψης στεγαστικών αναγκών (Dimopoulou and Zentelis, 2008· Perperidou and Tziortzioti, 2007). Μετά από κρίσιμες ιστορικές περιόδους, η ανεπίσημη δόμηση διατηρήθηκε ως μέσο απόκτησης εξοχικής ή κύριας κατοικίας, αλλά και για επαγγελματική χρήση (Πίνακας 2). Όπως επισημαίνει ο Αραβαντινός (1991), το αυθαίρετο λειτούργησε ως μέσο στέγασης για τα χαμηλά εισοδήματα και παραθεριστικής κατοικίας για τα μεσαία στρώματα.

Κατά τον τελευταίο αιώνα, η μετακίνηση πληθυσμών, η άμεση ανάγκη για στέγαση και η απουσία στεγαστικής πολιτικής στην Ελλάδα διαμόρφωσαν μια κοινωνική στάση ανοχής προς την άτυπη οικοδόμηση. Η πρακτική αυτή εξελίχθηκε σε «ισχυρή παράδοση αυθαίρετης δόμησης» (Κουσιδώνης, 2009, σ. 211), λειτουργώντας ως μηχανισμός επίλυσης προβλημάτων στέγασης, γραφειοκρατίας και φορολογίας. Ο αστικός χώρος στη χώρα διαμορφώθηκε σε μεγάλο βαθμό μέσω αυθαιρέτων (Ιωάννου και Σερράος, 2007˙ Μαρμαράς, 2002˙ Οικονόμου, 2000), ενώ οι εκ των υστέρων πολιτικές νομιμοποίησης συχνά αποδίδονται στην έλλειψη ουσιαστικού πολεοδομικού σχεδιασμού (Γιαννακόπουλος, 2008).

Πίνακας 2: Κατηγοριοποίηση των αυθαιρέτων σε σχέση με τον χρόνο και την κοινωνική κατάσταση. Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Χρονική περίοδος	Κυρίαρχη Κοινωνική Δυναμική
1922-1949	• Προσφυγικοί πληθυσμοί – άμεση ανάγκη για στέγαση
1950-1974	• Εσωτερική αστυφιλία – άμεση ανάγκη στέγασης στα αστικά κέντρα • Εμπορευματοποίηση αδόμητης γης
1975-2011	• Ανάπτυξη ενδιαφέροντος για αναψυχή και εξασφάλιση δευτερεύουσας στέγασης για την παραθέριση. • Βελτίωση συνθηκών κατοίκησης • Κερδοσκοπία μέσω της οικοδόμησης • Αλλαγή χρήσεων βοηθητικών χώρων, ημιυπαίθριων χώρων και εξωστών σε κύριους χώρους.
2011 -	• «Θεωρητική» διακοπή της αυθαίρετης δόμησης (έλλειψη καταγεγραμμένων στοιχείων) • Διαχείριση και τακτοποίηση υφιστάμενων αυθαιρέτων • Εκσυγχρονισμός διοικητικών μηχανισμών και ελέγχου

Κατά τις μεταπολεμικές δεκαετίες, η μαζική μετανάστευση από την επαρχία με την αυθαίρετη δόμηση ως κύριο μέσο στέγασης των λαϊκών στρωμάτων, οδήγησαν στη δημιουργία οικισμών σε περιαστικές περιοχές (Μαρμαράς, 2002), ως αποτέλεσμα της περιορισμένης διαθεσιμότητας οικονομικά προσιτής γης εντός των πόλεων (Βλάχος, 1979). Η ένταξη αυθαιρέτων στις επεκτάσεις των σχεδίων πόλης αποτέλεσε διαχρονική πρακτική για τη ρύθμιση του φαινομένου.

4.2 Κύριοι νομοθετικοί σταθμοί για την αυθαίρετη δόμηση

Από το 1920 μέχρι το 1949

Η περιορισμένη αστικοποίηση κατά την ίδρυση του ελληνικού κράτους διαφοροποιήθηκε ριζικά με τη μαζική εγκατάσταση προσφύγων τη δεκαετία του 1920, η οποία προκάλεσε έντονη στεγαστική πίεση εν μέσω έλλειψης οργανωμένης πολιτικής. Ο κρατικός μηχανισμός αντέδρασε με θεσμικά μέτρα, όπως το Ν.Δ. της 17.7.1923, το οποίο ρύθμισε τη δόμηση και την προστασία κοινόχρηστων χώρων.

Το Π.Δ. της 18.3.1926 εισήγαγε τη διάκριση μεταξύ αυθαίρετης και «αναγκαίας» κατοικίας, αναγνωρίζοντας το στεγαστικό ως κοινωνικό ζήτημα και μερικώς μετριάζοντας τις κυρώσεις. Παράλληλα,

για την αύξηση της χωρητικότητας, καθορίστηκαν όρια ύψους και πολεοδομικοί τομείς στην Αθήνα, ενώ η ενσωμάτωση αυθαίρετων οικισμών στο σχέδιο πόλεως, ειδικά σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη, καθιερώθηκε ως πρακτική που συνεχίστηκε και τις επόμενες δεκαετίες.

Από το 1950 μέχρι το 1974

Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος και ο Εμφύλιος προκάλεσαν εκτεταμένες καταστροφές και πυροδότησαν έντονη αστικοποίηση, εν μέσω έλλειψης κρατικής πρόνοιας για στέγη. Η αυτοστέγαση και η καταπάτηση γης οδήγησαν στη δημιουργία άτυπων, προβληματικών οικισμών (Καλογήρου, 1978, 1980· Mantouvalou, 1980), στους οποίους το κράτος επενέβαινε εκ των υστέρων με πολιτικές εξυγίανσης και νομιμοποίησης.

Η μεταπολεμική ανασυγκρότηση επιτάχυνε τη μετανάστευση προς τα μεγάλα αστικά κέντρα, εντείνοντας την άναρχη επέκταση μέσω οικοδομικών συνεταιρισμών, οι οποίοι μετά το 1954 προώθησαν την ιδιωτική οικοπεδοποίηση (Φιλιππίδης, 1990). Ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός του 1955 αποτέλεσε τομή στην πολεοδομική πολιτική, καθώς με βάση αυτόν δομήθηκε ένα μεγάλο μέρος των ελληνικών πόλεων και αποτέλεσε χρονικό ορόσημο σε επόμενες ρυθμίσεις, για την ευνοϊκή μεταχείριση των κτισμάτων προ του ’55.

Επισημάνθηκε η χωρική απορρύθμιση και η περιβαλλοντική υποβάθμιση λόγω της μη ορθολογικής ανάπτυξης (Κατοχιανός, 1971), κατά το τέλος της περιόδου αυτής. Και παρόλο που η αυθαίρετη δόμηση εξυπηρετούσε κυρίως οικιστικές ανάγκες (Αραβαντινός, 1991), η σχετική νομοθετική παραγωγή αυξήθηκε σημαντικά την περίοδο 1967–1978 (Φιλιππίδης, 1990), εστιάζοντας σε πρόστιμα και ρυθμίσεις τακτοποίησης.

Μέχρι το 1968, η αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης ήταν μονόδρομος με κατεδάφιση των αυθαίρετων κατασκευών. Ωστόσο, ο α.ν. 410/1968 εισήγαγε την εξαίρεση από την κατεδάφιση, θεμελιώνοντας την έννοια της αμνηστίας και σηματοδοτώντας τη σταδιακή ένταξή τους στο νομικό πλαίσιο.

Από το 1975 μέχρι το 2009

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 έως τις αρχές του 2000, η αυθαίρετη δόμηση αποτέλεσε πεδίο έντονης θεσμικής παρέμβασης. Παρά τη συνταγματική κατοχύρωση της περιβαλλοντικής προστασίας (άρθρο 24 Σ.), οι νόμοι 651/1977 και 720/1977 καθιέρωσαν δεύτερη αμνηστία, προβλέποντας εξαίρεση από κατεδάφιση με δήλωση και χρηματική εισφορά. Καθοριστικής σημασίας υπήρξαν οι αποφάσεις ΣτΕ 247/1980 και 1876/1980. Η πρώτη εδραίωσε την αρχή της περιβαλλοντικής προστασίας, ενώ η δεύτερη έκρινε αντισυνταγματική τη ρύθμιση του ν. 720/1977, λόγω έλλειψης πολεοδομικών κριτηρίων.

Στη δεκαετία του 1980, η Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ) προώθησε τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ), χωρίς όμως ουσιαστικό αντίκρισμα, καθώς η αναμονή ένταξης στο σχέδιο ενίσχυσε τις αυθαίρετες κατασκευές, ιδιαίτερα εκτός σχεδίου. Ο ν. 1337/1983 σηματοδότησε στροφή στον πολεοδομικό σχεδιασμό, με ενσωμάτωση αυθαίρετων περιοχών στο σχέδιο και τρίτη αμνηστία για κτίσματα έως 31.1.1983. Ωστόσο, η προσδοκία της ένταξης σε καθεστώς νομιμότητας ενίσχυσε το φαινόμενο, ιδιαίτερα σε παραθεριστικές ζώνες. Η περιορισμένη εφαρμογή των Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) οδήγησε στην ανάδυση νέου κύματος αυθαιρέτων μετά το 1983 στο τέλος της δεκαετίας, ένα στα πέντε κτίσματα είχε ανεγερθεί αυθαίρετα (Pirounakis, 1992, όπως αναφέρεται στο Giannakou, 1993, σ.50).

Τη δεκαετία του 2000, με τον ν. 3212/2003, επιτράπηκε η σύνδεση αυθαιρέτων στα δίκτυα κοινής ωφέλειας και, παράλληλα, επιβλήθηκαν αυστηρότερα πρόστιμα για νέα αυθαίρετα, στο πλαίσιο ενίσχυσης της αποτρεπτικής λειτουργίας του θεσμικού μηχανισμού. Το διττό αυτό σχήμα ρύθμισης συνδυάζει την ανοχή προς το ήδη υφιστάμενο αυθαίρετο δομημένο απόθεμα με την αυστηροποίηση του πλαισίου για τη μελλοντική παραγωγή αυθαίρετης δόμησης. Με τον τρόπο αυτό, η πολεοδομική πολιτική κινείται μεταξύ κανονιστικής επιβολής και πραγματιστικής διαχείρισης του χώρου.

Από το 2010 μέχρι και σήμερα

Από την οικονομική κρίση έως σήμερα, η διαχείριση του δομημένου χώρου χαρακτηρίζεται από έντονη νομοθετική κινητικότητα και προσπάθειες εκσυγχρονισμού, τόσο στο κανονιστικό όσο και στο

διοικητικό πεδίο. Οι νόμοι 4014/2011, 4178/2013, 4759/2020 και 5106/2024 εισήγαγαν μηχανισμούς τακτοποίησης αυθαιρέτων, με αναστολή κυρώσεων κατόπιν καταβολής ενιαίου προστίμου. Παράλληλα, μεταρρυθμίστηκαν οι διαδικασίες αδειοδότησης και ενισχύθηκε η διοικητική εποπτεία της δόμησης.

Στον χωρικό σχεδιασμό σημειώνονται τομές, όπως η εισαγωγή θαλάσσιου χωροταξικού σχεδιασμού, η αναθεώρηση της εκτός σχεδίου δόμησης, η θέσπιση ενιαίας ονοματολογίας χρήσεων γης, η αναμόρφωση του θεσμού μεταφοράς συντελεστή δόμησης και η ενσωμάτωση κριτηρίων κλιματικής προσαρμογής.

Ωστόσο, παρά τον εκσυγχρονιστικό προσανατολισμό, η μεταρρυθμιστική πορεία παραμένει ασυνεχής. Η πολυπλοκότητα του θεσμικού πλαισίου, τα κενά εφαρμογής και οι αδυναμίες ελέγχου υπονομεύουν τη συνοχή της πολιτικής. Η αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης και η ολοκλήρωση του χωροταξικού σχεδιασμού εξακολουθούν να συνιστούν θεμελιώδεις προκλήσεις του σύγχρονου πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα.

4.3 Προσεγγίσεις και εργαλεία για την αντιμετώπιση του φαινομένου

Η νομοθεσία για τα χωρικά ζητήματα στην Ελλάδα, κατά τον τελευταίο αιώνα, επιχειρεί να περιορίσει το φαινόμενο της αυθαίρετης δόμησης, ιδίως σε περιόδους έξαρσης. Παρατηρείται ωστόσο ένας επαναλαμβανόμενος κύκλος, η ανεξέλεγκτη οικοδομική δραστηριότητα οδηγεί σε εκ των υστέρων νομοθετικές παρεμβάσεις ρύθμισης του χώρου. Η συχνή αναθεώρηση του σχετικού πλαισίου από κάθε νέα κυβέρνηση αναδεικνύει την αδυναμία θεσμικής σταθερότητας στη διοίκηση και τον έλεγχο της δόμησης.

Η αντιμετώπισή της αυθαίρετης δόμησης αποτελεί ένα σύνθετο πεδίο, όπου συνυφαίνονται κοινωνικές, οικονομικές, περιβαλλοντικές και πολιτικές διαστάσεις. Η νομοθεσία προσπαθεί διαχρονικά να ισορροπήσει ανάμεσα στην ανάγκη για ορθολογική οικιστική οργάνωση, περιβαλλοντική προστασία και κοινωνική συνοχή φανερώνοντας την πολυπλοκότητα και τις διαφορετικές κατευθύνσεις των κρατικών παρεμβάσεων.

Κατά την πρώτη περίοδο (1923–1949), το οικιστικό σύστημα ενισχύεται, οι πόλεις επεκτείνονται, και η κρατική πολιτική απέναντι στην αυθαίρετη δόμηση είναι αυστηρή και ποινικά κατασταλτική (κατεδάφιση, φυλάκιση, πρόστιμα). Ωστόσο, η διοίκηση σταδιακά μετριάζει τη στάση της, αναγνωρίζοντας την επιτακτική ανάγκη στέγασης: η κατεδάφιση αναστέλλεται αν υπάρχει μόνιμη κατοίκηση, ενώ η κύρια κατοικία παύει να θεωρείται αυθαίρετη.

Τα προληπτικά εργαλεία της περιόδου περιλάμβαναν αυστηρό έλεγχο αδειών και επιτήρηση από την αστυνομία. Η τυπική νομοθεσία, καθώς δεν συνοδευόταν από αποτελεσματική στεγαστική πολιτική ή συγκροτημένο χωρικό σχεδιασμό, ανέλαβε τον ρόλο καθορισμού των όρων της οικιστικής ανάπτυξης. Παρά τον τυπικά αυστηρό χαρακτήρα της, η διοίκηση ανέχθηκε περιπτώσεις αυθαιρέτων, ιδίως όταν εξυπηρετούσαν βασικές στεγαστικές ανάγκες (Πίνακας 3).

Πίνακας 3: Θεσμικό πλαίσιο για την αυθαίρετη δόμηση: 1η περίοδος 1920 έως το 1949. Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Νομοθεσία	**Εργαλεία αντιμετώπισης**	**Εργαλεία πρόληψης**	**Προϋποθέσεις μη κατεδάφισης**
Ν.Δ/γμα της 17ης Ιουλίου 1923	• Κατεδάφιση των αυθαιρέτων • Χρηματικές ποινές • Ποινικές κυρώσεις (π.χ. φυλάκιση)	• Έλεγχος της κατασκευής • Έλεγχος των οικοδομικών αδειών	---
Π.Δ. 18-3-1926 «περί αυθαιρέτων κατασκευών και διώξεις των παραβατών κατά	• Άμεση διακοπή των εργασιών • Κατεδάφιση των αυθαιρέτων • Ποινικές διώξεις	• Άδεια εργασιών από περισσότερους από έναν φορείς. • Αυστηρός έλεγχος κατά την εκτέλεση οικοδομικών	• Δεν κατεδαφίζεται όταν το αυθαίρετο βρίσκεται εντός σχεδίου ή εντός ζώνης και ήδη κατοικείται

την εκτέλεση οικοδομικών εργασιών» (ΦΕΚ 101/Α/20-03-1926)		εργασιών (Αστυνομική αρχή)	
Β.Δ. του 1939 (ΦΕΚ 98Α/16- 3-1939)	---	---	• Δεν κατεδαφίζεται όταν δηλώνεται διαμονή στο αυθαίρετο μέρα και νύχτα.

Κατά τη δεύτερη περίοδο (1950–1974), τα ελληνικά αστικά κέντρα διευρύνονται ραγδαία, ενώ η αυθαίρετη δόμηση λαμβάνει μαζικές διαστάσεις. Αν και τα εργαλεία καταστολής παραμένουν ίδια με την προηγούμενη περίοδο, ενισχύονται τα προληπτικά μέσα, με την εισαγωγή ποινικής ευθύνης για όλους τους εμπλεκομένους στην ανέγερση αυθαιρέτων (Πίνακας 4).

Κομβικής σημασίας είναι η εισαγωγή της «εξαίρεσης από την κατεδάφιση», της πρώτης ουσιαστικά μορφής αμνηστίας, η οποία επέτρεπε τη διατήρηση αυθαιρέτων με αντάλλαγμα χρηματική εισφορά και υπό όρους, όπως η στατική επάρκεια, η προστασία των κοινοχρήστων χώρων και η μη υπέρμετρη αισθητική ή λειτουργική επιβάρυνση του αστικού ιστού. Η ταχύτατη οικοδομική ανάπτυξη υπερέβαινε τις δυνατότητες ελέγχου της διοίκησης. Έτσι, επιλέχθηκε η λύση της μεταγενέστερης νομιμοποίησης των αυθαιρέτων, προκειμένου να εξυπηρετηθούν στεγαστικές ανάγκες, να διασφαλιστεί κοινωνική ειρήνη, να ενισχυθούν τα δημόσια έσοδα και να διατηρηθεί η δυναμική της οικοδομής ως εργαλείου οικονομικής μεγέθυνσης. Η πολιτική αυτή, που συνδύαζε αφενός την ενίσχυση της πρόληψης (μέσω κυρώσεων) και αφετέρου την παροχή κινήτρων νομιμοποίησης, υπονόμευε την αποτρεπτικότητα του νόμου, καλλιεργώντας την προσδοκία μελλοντικής ρύθμισης για τα αυθαίρετα. Η νομοθεσία αποδείχθηκε περισσότερο εργαλείο διαχείρισης του φαινομένου παρά πρόληψής του (Πίνακας 4).

Πίνακας 4: Θεσμικό πλαίσιο για την αυθαίρετη δόμηση: 2η περίοδος 1950 έως το 1974. Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Νομοθεσία	**Εργαλεία αντιμετώπισης**	**Εργαλεία πρόληψης**	**Προϋποθέσεις μη κατεδάφισης**
ΓΟΚ του 1955 με το β.δ. 9/30-9-1955 (ΦΕΚ Α' 266)	Κατεδάφιση των αυθαιρέτων	Αυστηρότεροι κανόνες και προδιαγραφές Ενισχυμένος έλεγχος των οικοδομικών αδειών Εποπτεία των οικοδομικών εργασιών (Αστυνομική αρχή)	---
Α.Ν. 410/1968 της από 16/16.5.1968. (ΦΕΚ 110Α'/16.5.1968) «Περί αυθαιρέτων οικοδομικών κατασκευών» **1η αμνηστία**	«Εξαίρεση από την κατεδάφιση» - Κατεδάφιση για αυθαίρετα κτίσματα που δεν πληρούσαν τις προϋποθέσεις για εξαίρεση από την κατεδάφιση. Χρηματικές ποινές και ποινικές κυρώσεις (π.χ. φυλάκιση)	Τιμωρούνται με φυλάκιση έως ενός έτους και με χρηματική ποινή οι τεχνίτες, εργάτες και μηχανικοί που εμπλέκονται σε ανέγερση αυθαιρέτων κτισμάτων	Να μην θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της κατασκευής ή/και να μην αποβαίνει υπερμέτρως σε βάρος της πόλης. Εισφορά υπέρ του Δημοσίου Απόφαση υπουργού μετά από γνώμη του Συμβουλίου Δημοσίων Έργων

Κατά την τρίτη περίοδο (1975–2009), δηλαδή τη μεταπολιτευτική εποχή, επιχειρείται συστηματικότερη διαχείριση της αυθαίρετης δόμησης μέσω σειράς νομοθετικών παρεμβάσεων.

Θεσπίζεται η δεύτερη αμνηστία, η οποία ανανεώνει και επεκτείνει την προηγούμενη ρύθμιση, καλύπτοντας πλέον όλα τα αυθαίρετα, εντός και εκτός αστικών περιοχών (Πίνακας 5).

Η περίοδος αυτή χαρακτηρίζεται από τη θεσμοθέτηση εργαλείων νομιμοποίησης με πιο συστηματικό τρόπο, ενώ παράλληλα διατηρούνται οι ποινικές κυρώσεις (φυλάκιση και χρηματικά πρόστιμα). Οι μελέτες χωρικού σχεδιασμού που εκπονούνται φιλοδοξούν να λειτουργήσουν ως μηχανισμός πρόληψης (Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια, Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου). Η νομοθεσία της περιόδου αυτής επιχειρεί να μεταβεί από την περιστασιακή ανοχή σε μια πιο δομημένη προσέγγιση του φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης, χωρίς, ωστόσο, να ανακόψει αποτελεσματικά τη συνέχισή του (Πίνακας 5).

Πίνακας 5: Θεσμικό πλαίσιο για την αυθαίρετη δόμηση: 3η περίοδος 1975 έως το 2009. Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Νομοθεσία	**Εργαλεία αντιμετώπισης**	**Εργαλεία πρόληψης**	**Προϋποθέσεις μη κατεδάφισης**
Ν. 651/1977 (ΦΕΚ Α΄207/27.7.1977). «Περί καταργήσεως τού Ν. Δ/τος 349/1974, τροποτιοιήοεως των «τιερί αυθαιρέτων οικοδομικών κατασκευών διατάξεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων». **2η αμνηστία**	Διατήρηση της εξαίρεσης από την κατεδάφιση. Διατήρηση της κατεδάφισης για τα αυθαίρετα που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις νομιμοποίησης. Διετή προθεσμία για την υποβολή δήλωσης αυθαιρέτου, αλλιώς διπλασιασμός της εισφοράς. Χρηματικές ποινές και ποινικές κυρώσεις (π.χ. φυλάκιση)	Τιμωρίες φυλάκισης και χρηματικής ποινής Κατάσχεση υλικών, μηχανημάτων, οχημάτων, εργαλείων Ποινική ευθύνη μηχανικών και συμβολαιογράφων	Το αυθαίρετο να έχει ήδη ενταχθεί στις διατάξεις της προηγούμενης ρύθμισης και τα απαιτούμενα δικαιολογητικά και η καταβολή προστίμων, να έχουν καταβληθεί προ της ισχύος του νόμου αυτού.
Ν. 720/1977 «Περί εξαιρέσεως από της κατεδαφίσεως αυθαιρέτων κτισμάτων, επιβολής ειδικών τελών επί οικοδομικών εργασιών εκτελουμένων κατά τις διατάξεις του άρθρου 102 του Ν.Δ. 8/1973 και του άρθρου 1 του Α.Ν. 395/1968 και ρυθμίσεως ετέρων πολεοδομικών θεμάτων».	Εξαίρεση από την κατεδάφιση αυθαιρέτων κτισμάτων Επιβολή ειδικών τελών Διατήρηση της κατεδάφισης, για τα αυθαίρετα που δεν πληρούσαν τις προϋποθέσεις νομιμοποίησης.	---	Να μην βρίσκονται εντός: κοινοχρήστων χώρων τής πόλεως (οδών, πλατειών κλπ.), της ζώνης ασφαλείας των διεθνών, εθνικών, επαρχιακών και Δημοτικών ή Κοινοτικών οδών, του αιγιαλού και της ζώνης παραλίας (30.μ. από τη γραμμή του αιγιαλού), δημοσίων κτημάτων, δασικών ή αναδασωτέων εκτάσεων, αρχαιολογικών χώρων.
ν. 1337/1983 (ΦΕΚ Α΄33/14.3.1983) «Επέκταση των πολεοδομικών· σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» **3η αμνηστία** ν. 1512/1985 (Α΄4/11.1.1985) «Τροποποίηση και συμπλήρωση πολεοδομικών διατάξεων, ρύθμιση συναφών θεμάτων και	Αναστολή κατεδάφισης αυθαιρέτων έως 31.12.1983 Εξαίρεση από την κατεδάφιση αυθαιρέτων κτισμάτων Ένταξη στις διαδικασίες που ορίζονται από το νόμο Χρηματικές ποινές ή ποινικές κυρώσεις (π.χ. φυλάκιση) στους ιδιώτες, μηχανικούς και κατασκευαστές. Διαβάθμιση ποινής ανάλογα με την υπέρβαση και Επιβολή ειδικών τελών Διατήρηση της κατεδάφισης, για τα αυθαίρετα που δεν πληρούσαν τις	Επέκταση πολεοδομικών σχεδίων Πράξεις εφαρμογής Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) Σε μηχανικούς και εργολάβους πέρα από την ποινική δίωξη, επιβάλλεται προσωρινή ή οριστική αφαίρεση της άδειας άσκησης του επαγγέλματος Συμβολαιογράφοι, μεσίτες, υποθηκοφύλακες αντιμετωπίζουν ποινικές διώξεις. Διοικητική ποινή, το	Δήλωση και απαιτούμενα δικαιολογητικά καταβολή τελών να μην βρίσκονται εντός: α) κοινοχρήστων χώρων της πόλης (οδούς, πλατείες, κλπ.), β) στη ζώνη ασφαλείας των διεθνών, εθνικών, επαρχιακών καί δημοτικών ή κοινοτικών οδών γ) στον αιγιαλό και στη ζώνη παραλίας, δ) σε δημόσια κτήματα, ε) σε δασικές ή αναδασωτέες εκτάσεις, στ) σε αρχαιολογικούς χώρους

θεμάτων του Ταμείου Νομικών»	προϋποθέσεις νομιμοποίησης. Ένταξη αυθαιρέτων σε πολεοδομικά σχέδια.	διπλάσιο του συνολικού ποσού της ειδικής εισφοράς. Στα κατεδαφιστέα εκτός από την κατεδάφιση επιβάλλεται: α) πρόστιμο ανέγερσης αυθαιρέτου, β) πρόστιμο διατήρησης αυθαιρέτου. δεν επιτρέπεται: α) η μεταβίβασή τους ή η σύσταση εμπράγματων δικαιωμάτων σ' αυτά ή στο οικόπεδο όπου κατασκευάστηκαν. Κάθε μεταβίβαση κατά παράβαση θεωρείται άκυρη, β) ή σύνδεσή τους με τα δίκτυα κοινής ωφέλειας.	ζ) σε ρέματα. Εξαιρούνται οριστικά της κατεδάφισης, έστω και αν αντιβαίνουν στους όρους και περιορισμούς δόμησης της περιοχής εφόσον ταυτόχρονα: α) δεν παραβλάπτουν υπέρμετρα την πόλη ή τον οικισμό ή στοιχείο αυτών που έχει ιδιάζουσα σημασία, με σημαντική υπέρβαση του συντελεστή δόμησης καί των ακαλύπτων χώρων ή με αύξηση του ύψους, β) δεν παραβλάπτουν το περιβάλλον γενικά ή με την ειδική χρήση που έχουν και γ) δεν είναι επικίνδυνα από στατική άποψη.
ν. 3212/2003 (Α'308/31.12.2003) «Άδεια δόμησης, πολεοδομικές και άλλες διατάξεις θεμάτων αρμοδιότητας Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημόσιων Έργων»	Χρηματικές ποινές και ποινικές κυρώσεις (π.χ. φυλάκιση) Μετατροπή της φυλάκισης σε χρηματική, καθώς και αναστολή δεν επιτρέπεται. Επιτρέπεται η σύνδεση με τα δίκτυα κ.ο. των αυθαίρετων, εφόσον δεν βρίσκονται μέσα σε κοινόχρηστους χώρους, ρέματα, αρχαιολογικούς χώρους, στον αιγιαλό ή τη παραλία, σε δάση, δασικές ή αναδασωτέες εκτάσεις ή σε ζώνες απολύτου προστασίας προστατευόμενης περιοχής. Διαβάθμιση των προστίμων με βάση: α) το εμβαδόν, β) τη χρήση, γ) το είδος της κατασκευής και δ) την τιμή ζώνης. Τα έσοδα από την επιβολή προστίμων σε αυθαίρετα αποδίδονται στους δήμους. Με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ καθορίζονται οι μικρές παραβάσεις για τις οποίες είναι δυνατή η εξαίρεση από την κατεδάφιση.	Οι ιδιοκτήτες ή εντολείς κατασκευής αυθαιρέτων και οι εργολάβοι κατασκευής του τιμωρούνται με ποινή φυλάκισης και με χρηματική ποινή Έλεγχοι από Σ.Ε.Ε.Δ.Δ., μπορεί να παρακρατείται από τους κεντρικούς αυτοτελείς πόρους του Ο.Τ.Α. α' ή β' βαθμού, στον οποίο υπάγεται η πολεοδομική υπηρεσία του αυθαιρέτου, ποσό ίσο με το τριπλάσιο του προστίμου ανέγερσης.	---

Κατά την τελευταία περίοδο (2010 έως σήμερα), η νομοθεσία για την αυθαίρετη δόμηση αναθεωρήθηκε ριζικά, εισάγοντας καινοτόμα εργαλεία και τεχνολογικές καινοτομίες, με στόχο τόσο την πρόληψη όσο και την αποτελεσματικότερη διαχείριση του φαινομένου. Διατηρώντας τις παραδοσιακές κυρώσεις (ποινικές και χρηματικές), το νομοθετικό πλαίσιο εμπλουτίστηκε με διαβαθμισμένα μέτρα, εφαρμόζοντας την αρχή της αναλογικότητας. Παράλληλα, εισήχθησαν αυστηρότερες απαγορεύσεις για

νέα αυθαίρετα, ενώ επεκτάθηκε η ευθύνη στους εμπλεκόμενους επαγγελματίες, πέραν των ιδιοκτητών (Πίνακας 6).

Πίνακας 6: Θεσμικό πλαίσιο για την αυθαίρετη δόμηση: 4η περίοδος 2010 έως σήμερα. Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Νομοθεσία	**Εργαλεία αντιμετώπισης**	**Εργαλεία πρόληψης**	**Προϋποθέσεις μη κατεδάφισης**
ν. 4178/2013, (Α΄174/ 8.8.2013), *«Αντιμετώπιση της Αυθαίρετης Δόμησης – Περιβαλλοντικό Ισοζύγιο και άλλες διατάξεις»*	· Διαδικασία νομιμοποίησης ή «τακτοποίησης» αυθαιρέτων · Κατηγοριοποίηση αυθαιρέτων · Η ρύθμιση μπορούσε να οδηγήσει σε: ○ Οριστική εξαίρεση από κατεδάφιση**.** ○ Αναστολή κατεδάφισης για 30 χρόνια (ανάλογα με την κατηγορία). · Περιβαλλοντικό ισοζύγιο · Απαγόρευση δικαιοπραξιών - Σύνδεση με Κτηματολόγιο και ΔΕΗ · Ποινικές διώξεις και χρηματικά πρόστιμα · Αντιμετώπιση αυθαίρετων κατασκευών μετά την 28.07.2011	· Απόδοση ευθυνών στους εμπλεκόμενους (Συμβολαιογράφους, Μηχανικούς, δημοσίους υπαλλήλους) · Έλεγχος οικοδομικής δραστηριότητας · Ενίσχυση ελέγχου - ευθύνη δηλούντων · Καμία μεταβίβαση ή σύσταση εμπράγματου δικαιώματος σε ακίνητο δεν μπορεί να γίνει χωρίς: ○ Βεβαίωση μη ύπαρξης αυθαιρεσιών, ή ○ Υπαγωγή στη ρύθμιση (τακτοποίηση). · Ηλεκτρονική βάση δεδομένων · Ηλεκτρονικό Σύστημα και Έλεγχος · Προώθηση πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού · Έλεγχοι και κυρώσεις	· αναστολή ή και η εξαίρεση από την κατεδάφιση, ισχύει για κτίρια των οποίων έχει ολοκληρωθεί ο φέρων οργανισμός και για χρήσεις που έχουν εγκατασταθεί, μέχρι 28.7.2011 · Αυθαίρετα που δεν θα υπαχθούν στον νόμο θεωρούνται κατεδαφιστέα
ν. 4495/2017 (Α' 167/ 03.11.2017)	· Παρατηρητήριο Δομημένου Περιβάλλοντος · Ηλεκτρονική πλατφόρμα · Χρηματική ποινή · Επιτροπές ελέγχου · Φυλάκιση · Νέα διαδικασία υπαγωγής – Ηλεκτρονικό Σύστημα Αυθαιρέτων (ΤΕΕ) · Πρόστιμα και τρόπος υπολογισμού	· Ηλεκτρονική Ταυτότητα Κτιρίου · Ειδικά πρόστιμα – Εισφορά στο Πράσινο Ταμείο · Υποχρεωτική ηλεκτρονική έκδοση οικοδομικών αδειών · Χαρτογράφηση – Διασύνδεση με γεωχωρικά δεδομένα · Ποινικές – διοικητικές κυρώσεις για μηχανικούς, ιδιοκτήτες και δημόσιους λειτουργούς · Δεν επιτρέπεται η σύνδεση με ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ κ.λπ. για αυθαίρετα εκτός ρύθμισης. · Ελεγκτές Δόμησης – Υποχρεωτικοί έλεγχοι · Απαγόρευση μεταβιβάσεων χωρίς νομιμότητα · Ηλεκτρονικό Μητρώο Αυθαιρέτων – Διασταυρώσεις δεδομένων · Μητρώο Δομημένου Περιβάλλοντος – Ενιαίος έλεγχος · Αυστηροποίηση ποινικών – διοικητικών κυρώσεων · Δίνεται δυνατότητα εκπόνησης Ειδικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΕΠΣ) για την ένταξη αυθαιρέτων περιοχών με συγκροτημένη δόμηση.	
ν.4759/2020 (Α' 245/9-12-2020)	· Ενίσχυση των ελεγκτικών μηχανισμών · Απλοποίηση των διαδικασιών τακτοποίησης · Ψηφιακό περιβάλλον · Αυστηροποίηση ελέγχων και κυρώσεων	· Οριστική λήξη υπαγωγής αυθαιρέτων κατηγορίας 5 (μεγάλες υπερβάσεις) έληξε οριστικά στις 30.09.2020. · Υποχρεωτικότητα Ηλεκτρονικής Ταυτότητας Κτιρίου · Αυστηροποίηση ελέγχων και κυρώσεων	

	· Επανενεργοποίηση Παρατηρητηρίου Δομημένου Περιβάλλοντος · Ποινικές – Διοικητικές κυρώσεις	· Ενίσχυση του ελέγχου από Ελεγκτές Δόμησης · Ενίσχυση Γεωχωρικής Διαχείρισης & Χαρτογραφικής Καταγραφής · Κατεδαφίσεις με προτεραιότητα · (αυθαιρέτων σε ευαίσθητες περιοχές) · Οικονομικές και ποινικές κυρώσεις · Ψηφιακή Πολεοδομική Πλατφόρμα - καθολική ψηφιοποίηση όλων των πολεοδομικών δεδομένων- Διασύνδεση βάσεων · Ενίσχυση ηλεκτρονικού συστήματος έκδοσης Οικοδομικών Αδειών (e-Άδειες) · Απλοποίηση και επιτάχυνση του πολεοδομικού σχεδιασμού	
ν. 5106/2024 ΦΕΚ Α΄ 63/ 15-5-2024	· Προτεραιοποιημένες κατεδαφίσεις νέων αυθαιρέτων · Δορυφορική & τεχνητή νοημοσύνη για εντοπισμό · Ηλεκτρονική πλατφόρμα καταγγελιών (ΕΗΣΥΚΑ) · Αυστηροποίηση αδειοδότησης σε ευαίσθητες περιοχές	· Ενίσχυση θεσμικού συντονισμού · Μικτά κλιμάκια για αυτοψίες · Δορυφορική επιτήρηση και τεχνητή νοημοσύνη · Ετήσιος Επιχειρησιακός Σχεδιασμός Ελέγχων · Προληπτική ενημέρωση μέσω ΕΓΣΧΑΑ και ΤΧΣ · Ψηφιοποίηση όλων των φακέλων οικοδομικών αδειών · Διακοπή σύνδεσης με υποδομές – χωρίς καθυστέρηση	

Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, κυρίαρχο χαρακτηριστικό αποτελεί η θεσμική τακτοποίηση των αυθαιρέτων μέσω διαδοχικών νομοθετημάτων (ν. 3843/2010, 4014/2011, 4178/2013, 4495/2017, 4759/2020), τα οποία εγκαθιδρύουν έναν διαρκή μηχανισμό ρύθμισης με σημαντικά δημοσιονομικά οφέλη. Για πρώτη φορά επιχειρείται συστηματική ταξινόμηση των αυθαιρέτων βάσει του βαθμού υπέρβασης και του χρόνου κατασκευής (Πίνακας 7), ενώ η χρήση ψηφιακής πλατφόρμας για την υποβολή δηλώσεων ενισχύει τη διαφάνεια και την δυνατότητα αποτύπωσης του φαινομένου.

Πίνακας 7: Κατηγοριοποίηση αυθαιρέτων σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Πηγή: Ν. 4495/2017 όπως τροποποιήθηκε, Ιδία επεξεργασία.

Κατηγορία αυθαιρέτων	**Χρόνος Κατασκευής**	**Περιγραφή Παραβάσεων**	**Νομική Αντιμετώπιση**	**Παράβολα και Πρόστιμα**
1	Πριν το 1975	Αυθαίρετες κατασκευές σε κτίρια με χρήση κατοικίας	Οριστική εξαίρεση από την κατεδάφιση	Καταβολή παραβόλου
2	Πριν το 1983	Αυθαίρετες κατασκευές	Οριστική εξαίρεση από την κατεδάφιση	Καταβολή παραβόλου και ειδικού προστίμου
3	-	Μικρές πολεοδομικές παραβάσεις	Οριστική εξαίρεση από την κατεδάφιση	Καταβολή παραβόλου
4	Πριν τις 28.07.2011	Λοιπές αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσης	Υπαγωγή σε καθεστώς αναστολής κυρώσεων	Καταβολή παραβόλου και ειδικού προστίμου
5	Πριν τις 28.07.2011	Αυθαίρετες κατασκευές και αλλαγές χρήσης με σημαντικές πολεοδομικές παραβάσεις	Αναστολή επιβολής κυρώσεων για 30 έτη	Καταβολή παραβόλου και ειδικού προστίμου
-	Μετά τις 28.07.2011	Οποιεσδήποτε αυθαίρετες κατασκευές	Υποχρεωτική κατεδάφιση	Πρόστιμα ανέγερσης και διατήρησης

Παρά την πολυπλοκότητά της, η διαδικασία νομιμοποίησης προσφέρει ένα ρεαλιστικό μέσο ένταξης των αυθαιρέτων, επιλύοντας νομικές αβεβαιότητες και ενδεχομένως ενισχύοντας την οικονομική δραστηριότητα. Η κατεδάφιση όλων των υφιστάμενων αυθαιρέτων θα ήταν πιθανότατα ανέφικτη και θα μπορούσε να έχει σημαντικές κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες, ενώ η διοικητική τακτοποίηση αναγνωρίζει την κανονιστική ισχύ της πολεοδομικής πραγματικότητας.

Η κανονιστική ρύθμιση των αυθαιρέτων έχει καταστεί σταθερό θεσμικό καθεστώς, καθώς αποτελεί πλέον αναγκαία προϋπόθεση για κάθε ιδιοκτησιακή μεταβολή. Από έκτακτο μέτρο, η ρύθμιση μετασχηματίζεται σε πάγιο εργαλείο πολιτικής, γεγονός που συμβάλλει στη σταδιακή κοινωνική νομιμοποίηση της αυθαιρεσίας.

Οι πρώτες ρυθμίσεις της περιόδου (ν. 4014/2011) κρίθηκαν αντισυνταγματικές (ΣτΕ 263/2012, 3341/2013, 1118/2014, 1119/2014, 1858/2015), καθώς δεν τηρούσαν το χρονικό όριο της αμνηστίας του 1983 και αντιβαίναν σε διατάξεις για την περιβαλλοντική προστασία (άρθρο 24 Σ.). Ο ν. 4178/2013 εισήγαγε τον όρο «τακτοποίηση» αντί της «νομιμοποίησης», σηματοδοτώντας την αποστασιοποίηση από το προηγούμενο καθεστώς.

Η νομοθεσία της σύγχρονης περιόδου μπορεί να χαρακτηριστεί ως η εξορθολογιστική φάση καθώς εντάσσεται στην παράδοση των «ρυθμίσεων εξυγίανσης» του αυθαίρετου κτηριακού αποθέματος, οι οποίες αν και προβάλλονται ως αναγκαίοι μηχανισμοί αποτύπωσης και ελέγχου, στην ουσία λειτουργούν ως μηχανισμοί αποενοχοποίησης της παρανομίας, εδραιώνοντας μια κουλτούρα ατιμωρησίας στο δομημένο περιβάλλον.

Ο ν. 4759/2020 δεν θεσπίζει νέο σύστημα νομιμοποίησης αυθαιρέτων, αλλά ενισχύει το πλαίσιο του ν. 4495/2017, δίνοντας έμφαση στον προληπτικό πολεοδομικό σχεδιασμό. Προωθεί την ταχεία εκπόνηση Τοπικών Πολεοδομικών Σχεδίων, την αποσαφήνιση των χρήσεων γης και τη θεσμική ενίσχυση της πολεοδομίας. Μακροπρόθεσμα, η επικαιροποίηση του χωρικού σχεδιασμού με σαφή ρύθμιση του χώρου και εξισορρόπηση προσφοράς - ζήτησης γης μπορεί να συμβάλει στην πρόληψη του φαινομένου. Παράλληλα, ενδυναμώνει τους ελεγκτικούς μηχανισμούς.

Οι ν. 4495/2017 και 4759/2020 αποτελούν βασικούς σταθμούς της πολεοδομικής πολιτικής (Πίνακας 8). Ο ν. 4495/2017, συνεχίζοντας τους ν. 4014/2011 και 4178/2013, εστιάζει στην αποτύπωση και κατηγοριοποίηση αυθαιρέτων (έως 28.07.2011), θεσπίζοντας την Ηλεκτρονική Ταυτότητα Κτιρίου και το σύστημα e-Άδειες για διαφάνεια και ψηφιακή παρακολούθηση. Επικεντρώνεται στη ρύθμιση και πρόληψη, παρέχοντας εργαλεία αποτύπωσης και διαχείρισης των αυθαιρέτων. Ο ν. 4759/2020 επιχειρεί εκσυγχρονισμό του πολεοδομικού σχεδιασμού, περιορίζοντας τη δόμηση εκτός σχεδίου και καταργώντας κατά παρέκκλιση αρτιότητες. Ενισχύει τους ελεγκτικούς μηχανισμούς και επιδιώκει την οριστική αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης (Πίνακας 8).

Πίνακας 8: Συγκριτική οργάνωση της πρόσφατης νομοθεσίας για την αυθαίρετη δόμηση. Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Πεδία συγκρίσεων	**Ν. 4495/2017 (Α΄167)**	**Ν. 4759/2020 (Α΄245)**	**Ν. 5106/2024 (Α΄63)**
Κατηγορίες Αυθαιρέτων	5 κατηγορίες – εξαρτώμενες από έτος & βαρύτητα	Διατήρηση 5 κατηγοριών	Διατήρηση κατηγοριών – Έμφαση σε αυθαίρετα μετά το 2024
Δυνατότητα τακτοποίησης	Ναι, με παράβολο και πρόστιμο – έως 2011	Παράταση ρύθμισης με ενεργειακή αναβάθμιση	Όχι για νέες αυθαιρεσίες – Άμεση κατεδάφιση
Εργαλεία Πρόληψης	Περιορισμένα – έλεγχος από ΥΔΟΜ	Τοπικά Πολεοδομικά Σχέδια	Δορυφορική επιτήρηση, ΕΗΣΥΚΑ
Τεχνολογικός έλεγχος / Παρακολούθηση	Όχι	Περιορισμένα GIS/ΤΠΣ	AI + δορυφόροι για real-time παρακολούθηση
Μηχανισμός Καταγγελιών	Όχι	Όχι	Ναι – Ηλεκτρονική Πλατφόρμα ΕΗΣΥΚΑ
Κατεδάφιση Νέων Αυθαιρέτων	Δύσκολη, καθυστερημένη	Προβλέπεται, αλλά όχι άμεση	Προτεραιότητα και ταχύτητα – μεθοδικότητα
Ηλεκτρονικές Διασταυρώσεις (e-Άδεια)	Ναι, αλλά χωρίς διασύνδεση	Ναι	Πλήρης διασύνδεση με ελέγχους & εντοπισμό

Ετήσιο Σχέδιο Ελέγχων	Όχι	Όχι	Υποχρεωτικό Επιχειρησιακό Σχέδιο Κατεδαφίσεων
Ευθύνες Μηχανικών – Εργολάβων	Όχι	Όχι	Ποινές & αποκλεισμός από έργα/μελέτες
Διακοπή Παροχών (ΔΕΗ, ΕΥΔΑΠ)	Προβλέπεται κατ' εξαίρεση	Περιορισμένη	Αυτόματη διακοπή σε αυθαίρετα – υποχρεωτική
Ψηφιοποίηση Πολεοδομικών Δεδομένων	Εν μέρει	Προώθηση	Υποχρεωτική και πλήρης πρόσβαση σε δημόσια δεδομένα
Ενσωμάτωση στα Πολεοδομικά Σχέδια	Όχι	Ναι – Ενίσχυση ΤΠΣ	Ναι – Υποστήριξη ΤΠΣ με δορυφορικά/εποπτικά δεδομένα
Συντονιστικό Κέντρο	Όχι	Όχι	Ναι – Κεντρική διαχείριση εποπτείας & αυτοψιών
Πρόστιμα – Ενίσχυση Είσπραξης	Παράβολο + Πρόστιμο	Πρόστιμα με περιβαλλοντικά κριτήρια	Πρόστιμα ανά m^2 + κίνητρα για αυτοκατεδάφιση (μείωση 50%)

Ο ν. 4759/2020 επιδίωξε τη θεσμική πρόληψη μέσω καθολικού σχεδιασμού. Ωστόσο, δεν εισήγαγε σαφείς μηχανισμούς ελέγχου σε πραγματικό χρόνο, ούτε αξιοποίησε τεχνολογικά εργαλεία για την πρόληψη νέων αυθαιρεσιών. Από την άλλη, ο ν. 5106/2024, στο πλαίσιο ρυθμίσεων για την κλιματική αλλαγή, εισάγει μέτρα πρόληψης και αντιμετώπισης της αυθαίρετης δόμησης, με έμφαση στην προτεραιοποίηση κατεδαφίσεων, τη χρήση τεχνολογικών μέσων εντοπισμού και την αυστηροποίηση του πλαισίου ευθυνών. Για παράδειγμα, το Ενιαίο Ηλεκτρονικό Σύστημα Καταγγελιών αποτελεί ψηφιακή πλατφόρμα για την υποβολή, καταγραφή και εποπτεία καταγγελιών αυθαίρετων κατασκευών.

Ο ν. 4495/2017 εστίασε στην τακτοποίηση του υπάρχοντος αυθαίρετου αποθέματος, ο ν. 4759/2020 προώθησε τον σχεδιασμό και τον χωρικό έλεγχο (ΤΠΣ, ΕΧΣ), ενώ ο ν. 5106/2024 στράφηκε στην πρόληψη και την επιτήρηση με τη βοήθεια της τεχνολογίας (Πίνακας 9).

Πίνακας 9: Συγκριτική αξιολόγηση του περιεχομένου της βασικής πρόσφατης νομοθεσίας. Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Νόμος	**Τύπος Ρύθμισης**	**Εργαλεία**	**Θεωρητικό Μοντέλο**	**Κεντρική Λογική**
Ν. 4495/2017	Διορθωτικός – Αναδρομικός	Διοικητικά	Command-and-control	Νομιμοποίηση & τακτοποίηση
Ν. 4759/2020	Διαρθρωτικός – Μεταρρυθμιστικός	Μικτά	Υβριδικό (πρώιμο)	Σχεδιασμός & στρατηγική
Ν. 5106/2024	Ψηφιακός – Τεχνοκρατικός	Ψηφιακά – Ρυθμιστικά	Smart regulation	Πρόληψη & επιτήρηση

Ο ν. 4495/2017 συνιστά ρυθμιστική παρέμβαση αντιμετώπισης της πολεοδομικής παραβατικότητας, συνεχίζοντας την πρακτική τακτοποίησης αυθαιρέτων. Αν και εισήγαγε θεσμικά εργαλεία, όπως η Ηλεκτρονική Ταυτότητα Κτιρίου και το Ηλεκτρονικό Μητρώο Αυθαιρέτων, διατηρεί κυρίως αναδρομικό χαρακτήρα, εστιάζοντας στην εξομάλυνση παρελθουσών παραβάσεων. Εντάσσεται σε διοικητικό-κεντρικό μοντέλο «command-and-control» με περιορισμένη σύνδεση με στρατηγικό σχεδιασμό ή αγορακεντρικά κίνητρα. Ο έλεγχος ασκείται κυρίως μέσω μηχανισμών μεταβίβασης ακινήτων και επιβολής προστίμων. Πρόκειται για πατερναλιστικό, διορθωτικό νόμο, χωρίς πρόβλεψη για ουσιαστικό χωρικό ανασχεδιασμό.

Ο ν. 4759/2020 επιχειρεί θεσμική αναδιάρθρωση, μέσω επικαιροποίησης χρήσεων γης και ψηφιακής πολεοδομίας. Συνδυάζει διοικητικές και αγορακεντρικές ρυθμίσεις, με χαρακτηριστικά «market-based regulation» (π.χ. μεταφορά συντελεστή δόμησης). Παρά τη μεταρρυθμιστική του στόχευση, η εφαρμογή του πάσχει από θεσμική ασυνέχεια και ανεπαρκή διοικητική και τεχνολογική υποστήριξη, περιορίζοντας την αποτελεσματικότητα του προληπτικού σχεδιασμού.

Ο ν. 5106/2024 σηματοδοτεί τη μετάβαση σε πρότυπο «έξυπνης ρύθμισης» (smart regulation),

συνδυάζοντας μηχανισμούς επιβολής και κινήτρων, με έμφαση στον ψηφιακό έλεγχο. Εισάγει τεχνολογίες επιτήρησης (δορυφορικά συστήματα, GIS, αυτοματοποιημένες πλατφόρμες), ενισχύοντας τον προληπτικό χαρακτήρα της εποπτείας. Η κατηγοριοποίηση παραβάσεων και η χρήση ψηφιακών εργαλείων συνιστούν τεχνοκρατική προσέγγιση, που ενδυναμώνει τη θεσμική πυκνότητα και ενισχύει την προληπτική αποτελεσματικότητά του σχεδιασμού.

Σε αυτό το πλαίσιο, η νομοθεσία της τελευταίας περιόδου, μπορεί να χαρακτηριστεί ως:

- ✓ Αναδρομική και επανορθωτική, με έμφαση στην εξομάλυνση παρελθουσών παρανομιών.
- ✓ Διστακτική στον κατασταλτικό έλεγχο, με έλλειψη θεσμικής βούλησης για πραγματική αποτροπή.
- ✓ Ανεπαρκώς εναρμονισμένη με τις αρχές του βιώσιμου χωρικού σχεδιασμού, καθώς εστιάζει περισσότερο σε διαχειριστικά εργαλεία παρά σε δομική αλλαγή της πολεοδομικής κουλτούρας.

5. Συζήτηση

Η αυθαίρετη δόμηση αποτελεί ένα παγκόσμιο και πολυπρισματικό φαινόμενο, που αναδύεται από την αλληλεπίδραση κοινωνικών, οικονομικών και θεσμικών παραμέτρων. Ενώ στις αναπτυσσόμενες χώρες συνδέεται κυρίως με την άμεση ανάγκη στέγασης λόγω φτώχειας, πληθυσμιακών πιέσεων και ανεπαρκών υποδομών, στις ανεπτυγμένες χώρες εντοπίζεται κυρίως σε τουριστικές ή περιφερειακές ζώνες, ως αποτέλεσμα αστικής διάχυσης, αναψυχής και επιδίωξης αναβάθμισης του βιοτικού επιπέδου.

Στο επίπεδο της νομοθετικής αντιμετώπισης, η αυθαίρετη δόμηση ενεργοποιεί μια δυναμική και σύνθετη σχέση με το δίκαιο. Η ύπαρξη επαναλαμβανόμενων τακτοποιήσεων, η επιλεκτική επιβολή κυρώσεων και η θεσμική επιείκεια υπονομεύουν τη νομιμότητα, επηρεάζοντας την αποτελεσματικότητα του κράτους δικαίου. Η πολυεπίπεδη προσέγγιση (προληπτικά, κατασταλτικά και ρυθμιστικά εργαλεία) κρίνεται αναγκαία, ωστόσο η επιτυχία της εξαρτάται από τη συνέπεια εφαρμογής, τη θεσμική αξιοπιστία και την ικανότητα των κρατικών μηχανισμών να προσαρμόζονται στις κοινωνικές και περιβαλλοντικές εξελίξεις. Η πολυπλοκότητα και οι ασυνέχειες του συστήματος χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα έχουν επισημανθεί στη βιβλιογραφία (Wassenhoven & Asprogerakas, 2026˙ Asprogerakas & Melissas, 2023).

Η διαρκής εμφάνιση νέων νομοθετικών ρυθμίσεων για την αυθαίρετη δόμηση, υποδηλώνει ότι οι προηγούμενες νομοθετικές προσπάθειες δεν είχαν την αναμενόμενη επιτυχία, γεγονός που αναδεικνύει την ανάγκη για συνεχή αξιολόγηση και προσαρμογή. Παρά τις επαναλαμβανόμενες ρυθμίσεις (1968, 1977, 1983), η αυθαίρετη δόμηση εντάθηκε, αναδεικνύοντας τα διαχρονικά ελλείμματα του θεσμικού πλαισίου και της εφαρμογής του.

Το ισχύον νομικό πλαίσιο παρέχει έναν μηχανισμό για τη θεσμική «τακτοποίηση» των αυθαιρέτων κατασκευών, επιτρέποντας στους ιδιοκτήτες να μπορούν να αξιοποιούν οικονομικά τις αυθαίρετες ιδιοκτησίες τους, δημιουργώντας κρατικά έσοδα, μέσω της καταβολής προστίμων και παραβόλων. Επιδεικνύει αυξημένη εστίαση στην προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς ενώ αξιοποιεί την τεχνολογία για τη βελτίωση της ανίχνευσης και του ελέγχου των αυθαιρέτων.

Σύμφωνα με την έρευνα, η αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης εξελίχθηκε σε τέσσερις διακριτές περιόδους (Πίνακας 3,4,5,6,10). Στην πρώτη, τα μέσα ήταν αυστηρά και περιορισμένα σε κατεδαφίσεις, πρόστιμα και ποινικές κυρώσεις. Στη δεύτερη, εισήχθη η αμνηστία μέσω εξαίρεσης από την κατεδάφιση, χωρίς να εγκαταλειφθούν οι κατασταλτικές πρακτικές. Η τρίτη περίοδος χαρακτηρίζεται από εξειδίκευση του ρυθμιστικού πλαισίου με μια διαβάθμιση των αυθαιρέτων κατασκευών και διαφοροποίηση κυρώσεων, ενώ παραμένουν και ενισχύονται τα πρόστιμα διατήρησης. Τέλος, η τέταρτη περίοδος συνδυάζει την παραδοσιακή καταστολή με σύγχρονα προληπτικά μέσα, όπως το Παρατηρητήριο Δομημένου Περιβάλλοντος και ψηφιακές πλατφόρμες ελέγχου, στοχεύοντας στη δημιουργία ενός σταθερού θεσμικού πλαισίου που προλαμβάνει νέες αυθαιρεσίες και ενισχύει τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Αρχικά, τα προληπτικά εργαλεία περιορίζονταν σε κρατικές παρεμβάσεις σχετικά με

κατασκευές, οικοδομικές άδειες και ελέγχους. Στη συνέχεια, η ευθύνη για την αυθαίρετη δόμηση διευρύνθηκε σε περισσότερους εμπλεκόμενους πέραν του ιδιοκτήτη. Στην τρίτη περίοδο, παλαιοί μηχανισμοί διατηρήθηκαν και ενισχύθηκαν με νέες δράσεις, όπως τα πρόστιμα ανέγερσης και διατήρησης, για αποτελεσματικότερη διαχείριση. Η τέταρτη περίοδος χαρακτηρίζεται από θεσμική ενίσχυση της πρόληψης μέσω αυστηρότερων ελέγχων, προώθησης του σχεδιασμού και τεχνολογικών εργαλείων, όπως η Ηλεκτρονική Ταυτότητα Κτιρίου. Αναθεωρήθηκε η διαδικασία έκδοσης οικοδομικών αδειών, ενισχύθηκαν οι ελεγκτικοί μηχανισμοί με συμμετοχή ιδιωτών μηχανικών, ενώ δόθηκε έμφαση στην προτεραιοποίηση των κατεδαφίσεων.

Κατά την πρώτη περίοδο, η αποτροπή κατεδάφισης αυθαιρέτων στηριζόταν σε κοινωνικά κριτήρια, λόγω στεγαστικής κρίσης. Στη δεύτερη, με την πρώτη αμνηστία, θεσπίστηκαν προϋποθέσεις εξαίρεσης όπως η στατική επάρκεια και η αποφυγή υπέρμετρης επιβάρυνσης του πολεοδομικού ιστού, ενώ η νομιμοποίηση αυθαιρέτων σε κοινόχρηστους χώρους παρέμενε απαγορευμένη. Στην τρίτη περίοδο, η εξαίρεση έγινε θεσμικά συστηματική, με σαφή κατάταξη αυθαιρέτων και κριτήρια. Στην τέταρτη, η εξαίρεση αφορά αυθαίρετα με ολοκληρωμένο φέροντα οργανισμό και υφιστάμενη χρήση έως 28.7.2011, υπό τις νόμιμες προβλέψεις (Πίνακας 10).

Πίνακας 10: Αξιολόγηση χαρακτηριστικών του νομικού πλαισίου διαχρονικά. Πηγή: Ιδία επεξεργασία.

Χρονική Περίοδος	Κύρια χαρακτηριστικά	Κοινωνική διάσταση	Οικονομική διάταση	Πολιτική διάταση	Περιβαλλοντική διάταση
1η (1920–1949)	Έμφαση στη θέσπιση πολεοδομικών κανόνων χωρίς αποτελεσματική εφαρμογή.	Περιορισμένη κοινωνική στόχευση. Οι αυθαιρεσίες θεωρούνται εξαιρέσεις.	Δεν τίθεται	Αδύναμη διοίκηση – αδυναμία επιβολής σχεδίου.	Η περιβαλλοντική διάσταση απουσιάζει από τον δημόσιο λόγο.
2η (1950–1974)	Ανεκτικότητα και θεσμική αποδοχή αυθαίρετης κατοικίας για να εξυπηρετηθεί η ανοικοδόμηση.	Ισχυρή κοινωνική στόχευση: στέγαση χαμηλών στρωμάτων.	Ανοχή με έμμεσο οικονομικό όφελος μέσω ανάπτυξης οικοδομής.	Συνειδητή επιλογή στήριξης της αστικοποίησης.	Έλλειψη ευαισθησίας – ανυπαρξία περιβαλλοντικής πολιτικής.
3η (1975–2009)	Νέο συνταγματικό πλαίσιο – έμφαση σε νομιμότητα & περιβάλλον. Παρ' όλα αυτά, ακολουθείται πρακτική μαζικών νομιμοποιήσεων.	Αναγνώριση υφιστάμενων αυθαιρέτων κτηρίων - ανακούφιση πολιτών.	Νομιμοποιήσεις χωρίς σταθερά έσοδα – αναποτελεσματικές εισπρακτικά.	Κύρια εργαλεία προεκλογικής πολιτικής. Περιορισμένα μακροπρόθεσμα οφέλη.	Οξύνεται η αντίφαση μεταξύ συνταγματικής επιταγής & πρακτικής.
4η (2009–σήμερα)	Κανονικοποίηση τακτοποιήσεων. Νέο μοντέλο διαρκούς νομιμοποίησης.	Βαθιά κοινωνική αποδοχή και ενίσχυση αντικινήτρων για νομιμότητα.	Σημαντικά δημόσια έσοδα από πρόστιμα – δημοσιονομική στόχευση.	Σταθεροποίηση της θεσμικής «τακτοποίησης» ως εργαλείου.	Υποχώρηση περιβαλλοντικών αρχών, παρά τη ρητορική περί προστασίας.

Η ελληνική χωρική νομοθεσία μεταβαίνει σταδιακά, αλλά διστακτικά, από το καθαρά ρυθμιστικό προς ένα στρατηγικό και προληπτικό πλαίσιο (Πίνακας 8,9,10). Η μετάβαση αυτή εντάσσεται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο μετασχηματισμού της χωρικής πολιτικής, από προσεγγίσεις βιωσιμότητας προς πιο σύνθετα σχήματα ανθεκτικότητας και προσαρμοστικότητας (Asprogerakas & Tasopoulou, 2024· Tasopoulou & Asprogerakas, 2023). Η έλλειψη επιχειρησιακής συνέπειας, διοικητικής ικανότητας και τεχνολογικής υποστήριξης καθιστά αυτή τη μετάβαση ελλιπή. Μια βιώσιμη πολεοδομική πολιτική προϋποθέτει συνδυασμό επιβολής, οικονομικών κινήτρων και τεχνολογικών μηχανισμών παρακολούθησης. Οι πρόσφατες νομοθετικές πρωτοβουλίες εστιάζουν στην αντιμετώπιση της αυθαίρετης δόμησης, την εξορθολογισμένη χωρική ανάπτυξη και τη θεσμική μεταρρύθμιση των

εργαλείων σχεδιασμού.

Η εξέλιξη των κοινωνικών αξιών και πολιτικών προτεραιοτήτων επηρέασε καθοριστικά τη νομοθετική προσέγγιση απέναντι στην αυθαίρετη δόμηση. Στις πρώιμες περιόδους, ήδη από τη δεκαετία του 1920, το φαινόμενο αντιμετωπιζόταν αυστηρά, με τις αυθαίρετες κατασκευές να θεωρούνται παράνομες και να υπόκεινται σε άμεση κατεδάφιση. Οι τότε ανάγκες, όπως η στεγαστική αποκατάσταση προσφύγων, συνυπήρχαν με την απουσία πολεοδομικού σχεδιασμού.

Με την πάροδο του χρόνου, η αδυναμία εφαρμογής αυστηρής και καθολικής ποινικής καταστολής, σε συνδυασμό με τις μεταβαλλόμενες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες, οδήγησε στη μετάβαση προς ρυθμιστικά και ενίοτε συμβιβαστικά σχήματα νομιμοποίησης. Η προσέγγιση αυτή ενσωματώνει τη διττή επιδίωξη, αφενός τη διασφάλιση εσόδων και την προστασία της ιδιοκτησίας, αφετέρου την αναγνώριση των παράτυπων κατασκευών.

Ιδίως από το 2010 και εξής, παρατηρείται σύζευξη αποτρεπτικών μέτρων (διοικητικά και ποινικά πρόστιμα) με δυνατότητες τακτοποίησης, υπό το πρίσμα των επιπτώσεων που θα προκαλούσε μια μαζική κατεδάφιση. Η σύγχρονη νομοθετική αντιμετώπιση επιχειρεί να συγκεράσει τον πολεοδομικό ορθολογισμό με την προστασία του περιβάλλοντος και του δημόσιου συμφέροντος, ενισχύοντας την ενσωμάτωση των πολεοδομικών και χωροταξικών κανόνων, όπως αναδεικνύεται και από τη νομολογία του Συμβουλίου της Επικρατείας. Η διαφοροποίηση του τρόπου αντιμετώπισης του φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης από τη νομοθεσία σε διαφορετικές χρονικές περιόδους, αντικατοπτρίζει παράγοντες και μεταβολές στις κοινωνικές αξίες και αντιλήψεις, την πολιτική εξέλιξη της διακυβέρνησης και τις οικονομικές αξίες.

6. Συμπεράσματα

Η αυθαίρετη δόμηση αποτελεί ένα διαχρονικό και ανθεκτικό φαινόμενο, που συνδέεται άμεσα με τον τρόπο παραγωγής του δομημένου χώρου. Ο χαρακτήρας της διαφοροποιείται γεωγραφικά, ωστόσο σε όλες τις περιπτώσεις αντανακλά την αδυναμία των θεσμών να ανταποκριθούν επαρκώς σε στεγαστικές ανάγκες.

Η αυθαίρετη δόμηση δεν συνιστά απλώς μια απόκλιση από το θεσμικό πλαίσιο αλλά μια εναλλακτική μορφή παραγωγής αστικού χώρου, που βασίζεται σε κοινωνικές ανάγκες, οικονομικές στρατηγικές και θεσμικές αδυναμίες. Το φαινόμενο δεν περιορίζεται μόνο με αυστηρότερο νομοθετικό πλαίσιο αλλά αναπαράγεται ειδικά όταν υπάρχουν ασυνέπειες μεταξύ κοινωνικών αναγκών και θεσμικών δυνατοτήτων. Υπό αυτή την έννοια, η αυθαίρετη δόμηση αποτελεί ταυτόχρονα ένδειξη θεσμικής αναποτελεσματικότητας και μηχανισμό κοινωνικής προσαρμογής. Παράλληλα, η επαναλαμβανόμενη νομιμοποίηση αυθαίρετων κατασκευών δημιουργεί έναν αυτοτροφοδοτούμενο μηχανισμό που υπονομεύει την αξιοπιστία των θεσμών και ενισχύει την προσδοκία ανοχής.

Στην ελληνική περίπτωση η αυθαίρετη δόμηση ενσωματωμένη στον αστικό χώρο, εξελίχθηκε από λύση ανάγκης σε κοινωνικά και πολιτικά ανεκτή πρακτική. Η νομοθετική αντιμετώπιση της ανέδειξε μια σταδιακή μετάβαση από την καταστολή προς τη ρύθμιση και τελικά την κανονικοποίηση των θεσμικών «τακτοποιήσεων», χωρίς όμως την επίτευξη της ανάσχεσης του φαινομένου.

Οι προκλήσεις που αναδύονται για τον σχεδιασμό και την πολιτική είναι η μετάβαση από τις αποσπασματικές ρυθμίσεις σε μια συνεκτική και προληπτική στρατηγική, την ενίσχυση της διοικητικής ικανότητας και της θεσμικής αξιοπιστίας, καθώς και τη διασύνδεση του σχεδιασμού με πολιτικές στέγασης. Επίσης, απαιτείται ισορροπία μεταξύ της επιβολής κυρώσεων και ρύθμισης, με σαφή αντικίνητρα για νέα αυθαίρετα.

Μελλοντική έρευνα στο θέμα θα μπορούσε να εστιάσει στην αξιολόγηση των νέων εργαλείων ελέγχου και σε συγκριτικές προσεγγίσεις στην πρόσφατη ισχύουσα νομοθεσία προκειμένου να υποστηριχθεί η διαμόρφωση πιο αποτελεσματικών και βιώσιμων πολιτικών. Η αντιμετώπισή της αυθαίρετης δόμησης προϋποθέτει τη μετατόπιση από τη διαχείριση του φαινομένου προς τον έλεγχο των γενεσιουργών παραγόντων του. Προς την κατεύθυνση αυτή έχει ενδιαφέρον να αξιολογηθεί ο ρόλος

των μελετών χωρικού σχεδιασμού τοπικού επιπέδου στο πλαίσιο του προγράμματος Πολεοδομικών Μεταρρυθμίσεων «Κωνσταντίνος Δοξιάδης». Η σχετική διερεύνηση μπορεί να αφορά στην αντιμετώπιση πιθανών θυλάκων αυθαίρετης δόμησης, ειδικά στον εξωαστικό χώρο, αλλά και την αναγνώριση και διαχείριση των σχετικών πιέσεων.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Αραβαντινός, Δ., 1991. Η αυθαίρετη δόμηση στη Θεσσαλονίκη κατά τις τρεις τελευταίες δεκαετίες (1960–1990). Τεχνικά Χρονικά, Περιοχή Α, 11(1), σσ. 89–112.

Βλάχος, Ξ., 1979. Κατοικία και κοινωνικές τάξεις στον ελληνικό αστικό χώρο. Στο: Δ.Α. Φατούρος, Λ. Παπαδόπουλος και Β. Τεντοκάλη, επιμ., Μελέτες για την κατοικία στην Ελλάδα. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής, σσ. 95–99.

Γιαννακόπουλος, Θ.Κ., 2008. Από την αυθαίρετη δόμηση στην αυθαίρετη νομοθέτηση. Σκέψεις γύρω από τη συμβολή του διοικητικού δικαστή στον εξορθολογισμό της κρατικής δράσης με αφορμή την απόφαση ΣτΕ (Ε') 3610/2007. Νόμος και Φύση, 21 Φεβρουαρίου. Διαθέσιμο σε: https://nomosphysis.org.gr/ [Πρόσβαση στις 6 Απριλίου 2025].

Ευτυχιάδου Ο., Ασπρογέρακας Ε. (2025) «Αυθαίρετη δόμηση και οικιστική εξάπλωση: Η περίπτωση της Θεσσαλονίκης». Στο: Α. Βαρθολομαίος, Α. Λαγαρίας και Π. Πανταζής (επιμ.) Πρακτικά 7ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης: «Με το βλέμμα στο αύριο: Σχεδιασμός για την ανάπτυξη και την ευημερία σε έναν μεταβαλλόμενο κόσμο» (σ. 666-676). Βόλος: Πολυτεχνική Σχολή, ΤΜΧΠΠΑ–Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Προσβάσιμο από: http://www.prd.uth.gr/uth-7prd_conference-proceedings/

Ευτυχιάδου, Ο., 2022. Αυθαίρετη δόμηση, ένα παγκόσμιο φαινόμενο. Στο: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, 6ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Βόλος, 29 Σεπτεμβρίου – 2 Οκτωβρίου 2022. Βόλος: ΤΜΧΠΠΑ, σσ. 397–407.

Ιωάννου, Β. και Σερράος, Κ., 2007. Το παρόν και το μέλλον του ελληνικού αστικού τοπίου. Αειχώρος, 6(1), σσ. 86–99.

Καλογήρου, Ν., 1978. Το πρόβλημα της κατοικίας για τους μετανάστες της πόλης: Ανάλυση της κατάστασης και προοπτικές μιας λύσης. ΑΠΘ Ειδικές Μελέτες, 29.

Καλογήρου, Ν., 1980. Οργάνωση και παραγωγή του χώρου στους αυθαίρετους οικισμούς: Με βάση μία έρευνα πεδίου σε δύο οικισμούς της Θεσσαλονίκης. Τεχνικά Χρονικά, Απρίλιος–Ιούνιος.

Καρανίκας, Γ., 2010. Εμπειρικά συμπεράσματα από τα ΣΧΟΟΑΠ-ΓΠΣ σε σχέση με την ύπαιθρο χώρα: Ο σχεδιασμός αντιμέτωπος με την «εκτός σχεδίου» δόμηση. Αειχώρος, 13, σσ. 4–29.

Κατοχιανός, Ν., 1971. Εθνικός χωροταξικός σχεδιασμός. Στο: Σεμινάριο Χωροταξίας και Περιφερειακής Οικονομίας, ΤΕΕ, Αθήνα, 11 Ιανουαρίου. Διαθέσιμο σε: http://library.tee.gr/digital/m201_250/m216/m216_1_katohianos.pdf [Πρόσβαση στις 6 Απριλίου 2025].

Κουσιδώνης, Χ., 2009. Η ρητορεία για την παραγωγή του χώρου στην Ελλάδα. Στο: ΤΜΧΠΠΑ – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, επιμ., 25 Κείμενα για το σχεδιασμό και την ανάπτυξη του χώρου. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σσ. 195–214.

Μαρμαράς, Ε., 2002. Σχεδιασμός και οικιστικός χώρος: Θεωρητικές προσεγγίσεις και όψεις της ελληνικής αστικής γεωγραφίας. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

Οικονόμου, Δ., 2000. Σύστημα χωρικού σχεδιασμού: η ελληνική πραγματικότητα και η διεθνής εμπειρία. The Greek Review of Social Research, 101, σσ. 3–57.

Παπαδαμάκης, Α., 2024. Ποινική Δικονομία. 11η έκδ. Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.

Παπαπετρόπουλος, Α.Δ. και Κανταρτζή, Ι., 2019. Χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός. 1η έκδ. Αθήνα: Νομική Βιβλιοθήκη.

Ρόζος, Ν., 2016. Νομοθέτης, διοίκηση, δικαστής και αυθαίρετη δόμηση. Νόμος και Φύση, 20 Ιουλίου. Διαθέσιμο σε: https://nomosphysis.org.gr/14741/nomothetis-dioikisi-dikastis-kai-aythairetidomisi/ [Πρόσβαση στις 6 Απριλίου 2025].

Φιλιππίδης, Δ., 1990. Για την ελληνική πόλη: Μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές. Αθήνα: Θεμέλιο.

Ξενόγλωσση

Abbott, K.W., Keohane, R.O., Moravcsik, A., Slaughter, A.M. and Snidal, D., 2000. The concept of legalization. International Organization, 54(3), pp.401–419.

Adam, A.G., 2014. Informal settlements in the peri-urban areas of Bahir Dar, Ethiopia: An institutional analysis. *Habitat International*, 43, pp.90–97.

Aguilar, A.G. and Santos, C., 2011. Informal settlements' needs and environmental conservation in Mexico City: An unsolved challenge for land-use policy. Land Use Policy, 28(4), pp.649–662.

Ashnaiy, T., & Berner, E. (2021). Resettlement and the everyday production of lived space: urban informality as a way of life in Tehran, Iran. In Urban Resettlements in the Global South (pp. 127-145). Routledge.

Asprogerakas E. & Tasopoulou A, (2024) From sustainability to resilience: tracing the transition path for spatial planning policy in Greece, European Spatial Research and Policy, 31-1, DOI: https://doi.org/10.18778/1231-1952.31.1.04

Asprogerakas E. & Melissas D. (2023) Reflections on the hierarchy of the spatial planning system in Greece (1999–2020), International Planning Studies, DOI: 10.1080/13563475.2023.2251692

Baharoglu, D. and Leitmann, J., 1998. Coping strategies for infrastructure: How Turkey's spontaneous settlements operate in the absence of formal rules. Habitat International, 22(2), pp.115–135.

Banda, E.M. and Mwale, F.D., 2018. Utility performance in supplying water to informal settlements: a case study from Malawi. Utilities Policy, 55, pp.151–157.

Barke, M. (1991). The growth and changing pattern of second homes in Spain in the 1970s. Scottish Geographical Magazine, 107(1), 12-21.

Basile, P. and Ehlenz, M.M., 2020. Examining responses to informality in the Global South: A framework for community land trusts and informal settlements. Habitat International, 96, p.102108.

Baye, F., Wegayehu, F. and Mulugeta, S., 2020. Drivers of informal settlements at the peri-urban areas of Woldia: Assessment on the demographic and socio-economic trigger factors. Land Use Policy, 95, p.104573.

Benton-Short, L. and Short, J.R., 2009. Cities and nature. London: Routledge.

BPRI, 2014. Best Practices for Roma Integration: Regional Report on Housing Legalization, Settlement Upgrading and Social Housing for Roma in the Western Balkans. OSCE, ODHIR, February.

Bugra, A., 1998. The immoral economy of housing in Turkey. *International Journal of Urban and Regional Research*, 22(2), pp.303–307.

Chiodelli, F. and Moroni, S., 2014. The complex nexus between informality and the law: Reconsidering unauthorised settlements in light of the concept of nomotropism. Geoforum, 51, pp.161–168.

Chiodelli, F., 2012. Planning illegality: The roots of unauthorised housing in Arab East Jerusalem. Cities, 29(2), pp.99–106.

Conte, A.G., 2000. Nomotropismo: agire in funzione di regole. Sociologia del diritto, (2000/1).

Davis, M., 2006. Planet of slums. London: Verso.

De Biase, C. and Losco, S., 2017. Up-grading illegal building settlements: An urban-planning methodology. Procedia Environmental Sciences, 37, pp.454–465.

Di Lucia, P., 2024. Efficacy without fulfilment: An essay on the phenomenology of nomotropism. In: Phenomenology of Law and Normativity. Cham: Springer, pp.133–150.

Dimopoulou, E. and Zentelis, P., 2008. Informal constructions within a spatial development framework. Technika Chronika, Scientific Journal of the TCG, 1(1–2), pp.57–72.

Dode, S., 2014. The crucial issues about the legalization legislation on illegal constructions in Albania. What can we learn from the Balkan experience. Mediterranean Journal of Social Sciences, 5(22), pp.395–406.

Durst, N.J. and Wegmann, J., 2017. Informal housing in the United States. International Journal of Urban and Regional Research, 41(2), pp.282–297.

Esposito, E. and Chiodelli, F., 2020. Juggling the formal and the informal: The regulatory environment of the illegal access to public housing in Naples. Geoforum, 113, pp.50–59.

Falco, E., 2017. Protection of coastal areas in Italy: Where do national landscape and urban planning legislation fail? Land Use Policy, 66, pp.80–89.

Falco, E., Zambrano-Verratti, J. and Kleinhans, R., 2019. Web-based participatory mapping in informal settlements: The slums of Caracas, Venezuela. Habitat International, 94, p.102038.

Fegue, C., 2007. Informal settlements' planning theories and policy-making in Sub-Saharan Africa – from 'site' to 'people': A critical evaluation of operations 'Murambatsvina' and 'Garikai' in Zimbabwe. International Journal of Sustainable Development and Planning, 2(4), pp.445–460.

Gevaert, C.M., Persello, C., Sliuzas, R. and Vosselman, G., 2017. Informal settlement classification using point-cloud and image-based features from UAV data. ISPRS Journal of Photogrammetry and Remote Sensing, 125, pp.225–236.

Giannakou, A. (1993). Residential land development and urban policy in Greece: The case of Greater Thessaloniki. PhD thesis, London School of Economics and Political Science (LSE), University of London.

Glicksman, R.L. and Markell, D.L., 2018. Unraveling the administrative state: Mechanism choice, key actors, and regulatory tools. Virginia Environmental Law Journal, 36(3), pp.318–385.

Guida, J.F. and Flores, J.M., 2012. From here to a penalty: Anatomy of EPA civil administrative enforcement. Texas Environmental Law Journal, 43, pp.129–154.

Hu, R., Follini, C., Pan, W., Linner, T. & Bock, T. 2017. A case study on regenerating informal settlements in Cairo using affordable and adaptable building system. Procedia Engineering, 196, pp.113–120.

Ioannidis, C., Psaltis, C. and Potsiou, C., 2009. Towards a strategy for control of suburban informal buildings through automatic change detection. Computers, Environment and Urban Systems, 33(1), pp.64–74.

Kagan, R.A., 1994. Regulatory enforcement. In: D.H. Rosenbloom and R.I. Schwartz, eds. Handbook of Regulation and Administrative Law. New York: Marcel Dekker, pp.383–422.

Kahler, M., 2000. Conclusion: The causes and consequences of legalization. International Organization, 54(3), pp.661–683.

Kovacic, Z. and Giampietro, M., 2017. Between theory and quantification: An integrated analysis of metabolic patterns of informal urban settlements. Energy Policy, 100, pp.377–386.

Lahti, R., 2022. The origin and development of quasi-criminal enforcement mechanisms in Europe: Nordic perspective. In: Criminal and Quasi-Criminal Enforcement Mechanisms in Europe: Origins, Concepts, Future. London: Bloomsbury Publishing Plc, pp.11–24.

Li, L. and Wang, B., 2019. Illegal construction in China's urban villages: Influence of herding and social networks. Social Behavior and Personality: an international journal, 47(5), pp.1-10.

Mandelker, D.R., 1969. Housing codes, building demolition, and just compensation: A rationale for the exercise of public powers over slum housing. Michigan Law Review, 67, pp.635–639.

Mantouvalou, M., 1980. Production des logements et rapports de pouvoir en Grèce. Doctoral thesis. École des Hautes Études en Sciences Sociales.

Meijer, M. and Syssner, J., 2017. Getting ahead in depopulating areas—How linking social capital is used for informal planning practices in Sweden and The Netherlands. Journal of Rural Studies, 55, pp.59–70.

Momm, C.F. and Jöns, H., 2020. Decentralized concentration through cyclical events: The geographies of academic conferences in urban and regional development and planning in Brazil, 2004–2013. Geoforum, 112, pp.104–117.

Montoya, J., Cartes, I. and Zumelzu, A., 2020. Indicators for evaluating sustainability in Bogota's informal settlements: Definition and validation. Sustainable Cities and Society, 53, p.101896.

Nassar, D. M., & Elsayed, H. G. (2018). From informal settlements to sustainable communities. *Alexandria engineering journal*, *57*(4), 2367-2376.

Perlman, J., 2010. Favela: Four decades of living on the edge in Rio de Janeiro. Oxford: Oxford University Press.

Perperidou, D.G. and Tziortzioti, E., 2007. Informal settlements in Greece: Problem characteristics and new technologies' contribution for its solution.

Persaud, S.N., 2013. Parallel investigations between administrative and law enforcement agencies: A question of civil liberties. University of Dayton Law Review, 39, pp.77–90.

Potsiou, C. and Ioannidis, C., 2006. Informal settlements in Greece: The mystery of missing information and the difficulty of their integration into a legal framework. In: Proceedings of the 5th FIG Regional Conference, Accra, Ghana. Available at: http://www.fig.net/pub/accra/papers/ts03/ts03_04_potsiou_ioannidis.pdf [Accessed 17 May 2020].

Potsiou, C., 2014. Policies for formalization of informal development: Recent experience from Southeastern Europe. Land Use Policy, 36, pp.33–46.

Rosa, E., 2016. Rules, transgressions and nomotropism: The complex relationship between planning and Italian abusivismo. Geography Research Forum, 36, pp.110–126.

Saharan, T., Pfeffer, K., Baud, I. & Scott, D. (2019). Comparing governance and bargaining of livelihoods in informal settlements in Chennai and eThekwini. Cities, 94, 102481.

Satterthwaite, D., Archer, D., Colenbrander, S., Dodman, D., Hardoy, J., Mitlin, D. & Patel, S. (2020). Building resilience to climate change in informal settlements. One Earth, 2(2), pp.143–156.

Schmidt, L., Prista, P., Saraiva, T., O'Riordan, T. and Gomes, C., 2013. Adapting governance for coastal change in Portugal. Land Use Policy, 31, pp.314–325.

Serraos, K., Greve, T., Asprogerakas, E., Balampanidis, D. & Chani, A. (2016) "Athens, a capital in crisis: tracing the spatial impacts". In J. Knieling & F. Othengrafen, (eds.) Cities in crisis, socio-spatial impacts of the economic crisis in Southern European cities. London: Routledge, 116-138.

Silva, P. and Farrall, H., 2016a. From informal to formal: What can be learned from reviewing 50 years of Portuguese models, policies and politics. In: Dynamics and Resilience of Informal Areas: International Perspectives, pp.25–42.

Silva, P. and Farrall, H., 2016b. Lessons from informal settlements: A 'peripheral' problem with self-organising solutions. Town Planning Review, 87(3), pp.297–319.

Smit, S., Musango, J.K., Kovacic, Z. & Brent, A.C. 2019. Towards measuring the informal city: a societal metabolism approach. Journal of Industrial Ecology, 23(3), pp.674–685.

Soyinka, O. and Siu, K.W.M., 2018. Urban informality, housing insecurity, and social exclusion: Concept and case study assessment for sustainable urban development. City, Culture and Society, 15, pp.23–36.

Tasopoulou, N. & Asprogerakas, E. (2023) " The integration of Sustainability in the Greek Spatial Planning Policy". In K. Serraos (ed.) Innovative urban planning approaches. Athens: Sakkoulas Publications.

Tanasescu, A., Wing-Tak, E.C. and Smart, A., 2010. Tops and bottoms: State tolerance of illegal housing in Hong Kong and Calgary. Habitat International, 34(4), pp.478–484.

Teitel, R., 1996. Transitional jurisprudence: The role of law in political transformation. Yale Law Journal, 106, pp.2009–2080.

Tran, D., 2018. Melbourne man facing expensive dilemma after buying home with illegal structures. ABC News, [online] 4 September. Available at: https://www.abc.net.au/news/2018-09-04/melbourne-man-buys-home-with-illegal-structures/10178320 [Accessed 15 December 2019].

Turner, J.F.C., 1976. Housing by people: Towards autonomy in building environments. London: Marion Boyars.

UN-Habitat, 2003. The challenge of slums: Global report on human settlements 2003. London: Earthscan.
United Nations, 2009. Accessed from www.un.org [Accessed 17 May 2020].
United Nations, 2012. Prosecution service. Available at: https://www.unodc.org/documents/justice-and-prison-reform/cjat_eng/3_Prosecution_Service.pdf [Accessed 27 April 2025].
Unsal, F., 2009. Critical evaluation of legal and institutional context of urban planning in Turkey: The case of Istanbul. In: International Academic Association on Planning, Law and Property Rights (PLPR) 3rd Annual Conference, Aalborg, Denmark, February 2009, pp.11–13.
Wang, Y.P., Wang, Y. and Wu, J., 2009. Urbanization and informal development in China: Urban villages in Shenzhen. International Journal of Urban and Regional Research, 33(4), pp.957–973.
Ward, P.M. and Smith, C., 2015. Housing rehab for consolidated informal settlements: A new policy agenda for 2016 UN-Habitat III. Habitat International, 50, pp.373–384.
Wassenhoven, L., & Asprogerakas, E. (2026). Planning in transition: the case of Greece. *Planning Practice & Research*, *41*(1), 1–14. https://doi.org/10.1080/02697459.2026.2614841
Wekesa, B.W., Steyn, G.S. and Otieno, F.F., 2011. A review of physical and socio-economic characteristics and intervention approaches of informal settlements. *Habitat International*, 35(2), pp.238–245.
Zanfi, F., 2013. The città abusiva in contemporary southern Italy: Illegal building and prospects for change. Urban Studies, 50(16), pp.3428–3445.
Zegarac, Z., 1999. Illegal construction in Belgrade and the prospects for urban development planning. Cities, 16(5), pp.365–370.

Ευτυχιάδου Ουρανία
Αρχιτέκτονας Μηχανικός MSc, Υποψήφια Διδάκτωρ, ΤμΜΧΠΠΑ,
Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
email: rania_eftihiadou@yahoo.gr

Ασπρογέρακας Ευάγγελος
Αναπληρωτής Καθηγητής, ΤμΜΧΠΠΑ, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
email: asprogerakas@uth.gr

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

Γουργιώτης Ανέστης

Αναπληρωτής Καθηγητής Χωρικού Σχεδιασμού, ΤμΜΧΠΠΑ, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Γεμενετζή Γεωργία

Επίκουρη Καθηγήτρια, Πολεοδομικού Προγραμματισμού-Σχεδιασμού, ΤμΜΧΠΠΑ, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Περίληψη

Οι ραγδαίες αλλαγές στις οικονομικές και κοινωνικές δομές των ευρωπαϊκών χωρών καθιστούν αναγκαία την επανεξέταση των αρχών που διέπουν την οργάνωση του χώρου. Τα εργαλεία χωρικού σχεδιασμού φαίνεται να μην επαρκούν πλέον για την αντιμετώπιση των σύγχρονων προκλήσεων. Ο χωρικός σχεδιασμός αδυνατεί να αντιμετωπίσει κρίσιμα ζητήματα, καθώς στερείται της ευελιξίας να ανταποκριθεί στην ταχύτατα αυξανόμενη πολυπλοκότητα του σύγχρονου κόσμου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την ανάγκη αναθεώρησης του πλαισίου σχεδιασμού, ώστε να ενσωματώνει νέες μεθόδους και προσεγγίσεις, ικανές να αντιμετωπίσουν τις πολυδιάστατες και αλληλένδετες προκλήσεις του 21ου αιώνα. Η εργασία διερευνά πώς ο χωρικός σχεδιασμός μπορεί να ανταποκριθεί στις σύγχρονες και μελλοντικές προκλήσεις, ποιοι παράγοντες αμφισβητούν τις παραδοσιακές μεθόδους και τη λειτουργικότητά τους, καθώς και με ποιους τρόπους ένα ανανεωμένο πλαίσιο μπορεί να διατηρεί τον θεμελιώδη σκοπό και τις αξίες του, ενώ προσαρμόζεται στις σύνθετες και μεταβαλλόμενες δυναμικές του χώρου. Το άρθρο αναδεικνύει την ανάδυση νέων προσεγγίσεων που ανασυγκροτούν τη φύση, τον σκοπό και τις αξίες του χωρικού σχεδιασμού, μέσω κριτικής ανασκόπησης της εξέλιξής του στην Ευρώπη και των αντανακλάσεων τους στο ελληνικό σύστημα χωρικού σχεδιασμού. Στο πλαίσιο αυτό, παρουσιάζεται η «Πυξίδα Χωρικού Σχεδιασμού» ως εργαλείο στρατηγικού προσανατολισμού και χάραξης πολιτικών, ικανό να ανταποκριθεί στην πολυπλοκότητα και στις δυναμικές του σύγχρονου χώρου. Παράλληλα, εξετάζεται ο συνδυασμός των βασικών αξόνων της «Πυξίδας» με τις Αρχές της Διακήρυξης των Δελφών για τον Χωρικό Σχεδιασμό, με στόχο τη διερεύνηση της συμβολής τους στη σύγχρονη σχεδιαστική και διοικητική πρακτική.

Λέξεις κλειδιά

Χωρικός σχεδιασμός, Πυξίδα χωρικού σχεδιασμού, Διακήρυξη των Δελφών, Ελλάδα, Ευρώπη.

Rethinking Spatial Planning through European and Greek experience: From the Delphi Declaration to the "Compass" for Spatial Planning

Abstract

The rapid changes in the economic and social structures of European countries have made it necessary to reconsider the principles governing the organization of space. Spatial planning tools appear to be no longer sufficient to address contemporary challenges. Spatial planning is increasingly unable to respond effectively to critical issues, as it lacks the flexibility required to address the rapidly growing complexity of the contemporary world. This highlights the need to reconsider the planning framework in order to incorporate new methods and approaches capable of addressing the multidimensional and interconnected challenges of the 21st century. This paper explores how spatial planning can respond to contemporary and future challenges, which factors challenge traditional planning methods and their effectiveness, and how a renewed planning framework can preserve its fundamental purpose and values while adapting to the complex and changing dynamics of space. The article highlights the emergence of new approaches that reshape the nature, purpose, and values of spatial planning through a critical review of its evolution in Europe and its implications for the Greek spatial planning system. In this context, the "Spatial Planning Compass" is presented as a tool for strategic orientation and policy formulation, capable of responding to the complexity and dynamics of contemporary spatial development. At the same time, the paper examines the combination of the key dimensions of the "Compass" with the Principles of the Delphi Declaration on Spatial Planning, with the aim of exploring their contribution to contemporary planning and administrative practice.

Keywords

Spatial planning, Spatial planning compass, Delphi declaration, Greece, Europe.

1.Εισαγωγή

Είναι ευρέως παραδεκτό ότι δεν υπάρχει ένας ορισμός του χωρικού σχεδιασμού, όπως δεν υπάρχει και μία ενιαία θεωρία του (Mazza, 1996, όπως αναφέρεται στο Nadin & Fernández-Maldonado, 2023, σ. 627). Η έννοια του χωρικού σχεδιασμού δεν περιορίζεται σε μία προσέγγιση, αντίθετα, η μορφή και λειτουργία του διαμορφώνεται εντός του ιστορικού, κοινωνικοοικονομικού, πολιτικού και πολιτισμικού πλαισίου της εκάστοτε περίστασης (Nadin & Stead, 2008, σ. 35).

Σύμφωνα με τον Tewdwr-Jones (2012, σ. 4), το χαρακτηριστικό γνώρισμα του χωρικού σχεδιασμού είναι ότι αποτελεί μια επαγγελματική, αλλά εξαιρετικά πολιτικά αμφισβητούμενη διαδικασία. Στο επίκεντρο της αναλυτικής του θεώρησης βρίσκεται η προσπάθεια κατανόησης των δυνάμεων που κινούν τις αλλαγές στη χρήση γης, αυτές που διαμορφώνονται μέσα από βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες τάσεις, μέσα σε ένα περιβάλλον όπου εξελίσσονται οι δομές διακυβέρνησης και οι ατομικές και συλλογικές προσδοκίες. Οι προσδοκίες αυτές έχουν κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις, οι οποίες μεταβάλλονται διαχρονικά. Ως εκ τούτου, ο σχεδιασμός συνιστά μια ζωντανή και δυναμική διαδικασία, που αποτυπώνει συγκρούσεις συμφερόντων, αντιτιθέμενες αξίες και την αβεβαιότητα γύρω από το μέλλον. Δεν περιορίζεται σε μια τεχνική παρέμβαση, αλλά αναδεικνύεται ως κοινωνικά και πολιτικά φορτισμένη πρακτική, η οποία μεταβάλλεται διαρκώς και αποσκοπεί στην εξισορρόπηση σχέσεων ισχύος, πόρων και αξιών μέσα σε ένα πλαίσιο κοινωνικής αλλαγής.

Ο χωρικός σχεδιασμός χρησιμοποιείται ολοένα και περισσότερο ως ένας ευρύς όρος για να περιγράψει τα συστήματα σχεδιασμού χρήσεων γης των ευρωπαϊκών κρατών-μελών που ασχολούνται κυρίως με τη διαχείριση της αλλαγής της χρήσης γης (Nadin et al., 2018, σ. 8). Ο όρος αυτός έχει επικρατήσει στην Ευρώπη, σε αντιδιαστολή με τους αγγλοσαξονικούς όρους “city and regional planning” ή “town and country planning» (Nadin & Fernandez-Maldonado, 2023). Είναι σημαντικό, ωστόσο, να σημειωθεί ότι, μετά την υιοθέτηση του Ευρωπαϊκού Χάρτη Χωροταξίας (της «Χάρτας του Torremolinos») το 1983 και τις επακόλουθες συναντήσεις του CEMAT (European Conference of Ministers responsible for Spatial/Regional Planning), ο όρος «χωρικός σχεδιασμός» καθιερώθηκε ως ένα ενοποιητικό πλαίσιο για την οργάνωση του χώρου σε ευρωπαϊκό επίπεδο (Gourgiotis, 2014). Τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα ασχολούνται περισσότερο με την έννοια του σχεδιασμού ως συντονισμού των εδαφικών επιπτώσεων των τομεακών πολιτικών, ιδίως εκείνων για τις οποίες η ΕΕ έχει κάποια αρμοδιότητα. Αυτό περιεγράφηκε στην *European Spatial Development Perspective* ως μια ολοκληρωμένη προσέγγιση χωροταξικού σχεδιασμού (CSD, 1999). Πιο πρόσφατα, με βάση το έργο ESPON/COMPASS (2018), η έννοια του χωρικού σχεδιασμού έχει γίνει κατανοητό ότι περιλαμβάνει «*τόσο τον σχεδιασμό των χρήσεων γης όσο και τον χωρικά προσδιορισμένο συντονισμό των τομεακών πολιτικών*» (Nadin & Fernández-Maldonado, 2023, σ. 628), ενώ αντικατοπτρίζει τη θεσμική πρακτική της ΕΕ και του Συμβουλίου της Ευρώπης, η οποία καθιερώθηκε ήδη από τη δεκαετία του 1980.

Αφετηρία του παρόντος άρθρου είναι η διαπίστωση ότι ο χωρικός σχεδιασμός έχει πλέον χάσει μέρος της δυναμικής και της αποτελεσματικότητάς του. Το άρθρο αποτελεί κριτική βιβλιογραφική επισκόπηση, ενώ παράλληλα κάνει θεσμική επισκόπηση στην ελληνική πραγματικότητα. Από μεθοδολογική άποψη αξιοποιεί τη βιβλιογραφία, την ελληνική νομοθεσία για τον χωρικό σχεδιασμό, την εμπειρία των συγγραφέων όσον αφορά τον χωρικό σχεδιασμό αλλά και τις αρχές που διατυπώθηκαν στη Διακήρυξη των Δελφών για τον Χωρικό Σχεδιασμό (Γουργιώτης & Γεμενετζή, επιμ., 2026). Βασικά ερωτήματα που τίθενται είναι τα εξής: Με ποιους τρόπους μπορεί ο χωρικός σχεδιασμός να ανταποκριθεί στις προκλήσεις του σήμερα και του αύριο; Ποια στοιχεία ανατρέπουν τις παραδοσιακές μεθόδους σχεδιασμού και θέτουν σε δοκιμασία τη λειτουργικότητά τους; Πώς μπορούμε να διασφαλίσουμε ότι ένα σύγχρονο πλαίσιο σχεδιασμού θα υπηρετεί τον θεμελιώδη σκοπό και τις αξίες του; Ποια νέα ή ανανεωμένη μορφή μπορεί να λάβει το πλαίσιο αυτό ώστε να ανταποκρίνεται στις πολύπλοκες και μεταβαλλόμενες δυναμικές του χώρου;

Στο πλαίσιο αυτό, η ανάλυση επικεντρώνεται στην ανάδυση νέων προσεγγίσεων που αναδιαμορφώνουν τη φύση, τον σκοπό και τα αξιακά θεμέλια του χωρικού σχεδιασμού. Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται κριτική ανασκόπηση της εξέλιξης του χωρικού σχεδιασμού στην Ευρώπη, των μετασχηματισμών και των νέων προκλήσεων που αντιμετωπίζει, ενώ παράλληλα συζητείται η ποικιλομορφία των ευρωπαϊκών συστημάτων χωρικού σχεδιασμού. Το τρίτο κεφάλαιο εξετάζει την πορεία του χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα, αναδεικνύοντας τις ιδιαιτερότητες και τα προβλήματά του. Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο αναγνωρίζοντας την ανάγκη για νέες, περισσότερο ευέλικτες και προσαρμοστικές προσεγγίσεις στον χωρικό σχεδιασμό, παρουσιάζει την «Πυξίδα Χωρικού Σχεδιασμού» ως εργαλείο στρατηγικού προσανατολισμού και χάραξης πολιτικών το οποίο επιδιώκει να ανταποκριθεί στις σύνθετες και δυναμικά μεταβαλλόμενες συνθήκες του σύγχρονου χώρου. Παράλληλα επιχειρεί τον συνδυασμό των βασικών αξόνων της «Πυξίδας» με τις ήδη διατυπωθείσες Αρχές της Διακήρυξης των Δελφών για τον Χωρικό Σχεδιασμό, με σκοπό τη συγκρότηση ενός πλαισίου για την ανανέωση και ενίσχυση της ελληνικής σχεδιαστικής και διοικητικής πρακτικής.

2. Ο Χωρικός Σχεδιασμός στην Ευρώπη

2.1 Η εξέλιξη του χωρικού σχεδιασμού στην Ευρώπη: μετασχηματισμοί, διαφοροποιήσεις και νέες προκλήσεις

Στις αρχές του 20ου αιώνα στις δυτικές χώρες, ο σχεδιασμός ήταν συχνά άτυπος και ιδιαιτέρως τοπικός, υλοποιούμενος από μεμονωμένους αρχιτέκτονες ή τοπικές δημοτικές αρχές, οι οποίοι επενέβαιναν όπου υπήρχε άμεση και αιτιολογημένη κοινωνική ή αστική ανάγκη (Hall, 2014). Με την ενίσχυση της συνειδητοποίησης της αλληλεξάρτησης μεταξύ γειτονικών πόλεων και περιφερειών, άρχισαν να διατυπώνονται νέες ιδέες για τον χωρικό σχεδιασμό. Καθοριστική υπήρξε η συμβολή του Patrick Geddes, ο οποίος ήδη από το 1915, μέσα από το έργο του *Cities in Evolution*, ανέδειξε την έννοια της "πόλης-περιοχής" ως θεμελιώδη χωρική ενότητα. Παράλληλα, εισήγαγε όρους όπως *conurbation* και *Valley Section*, θέτοντας τις βάσεις για την περιφερειακή προσέγγιση στον σχεδιασμό (Geddes, 1915).

Στα μέσα του 20ου αιώνα ο σχεδιασμός εξελίχτηκε σε αρμοδιότητα του κεντρικού κράτους, αλλά στη συνέχεια μετατράπηκε σε αρμοδιότητα που ασκείται μεταξύ πολλαπλών επιπέδων διακυβέρνησης που επιμερίζεται μεταξύ του κεντρικού και του τοπικού επιπέδου. Με το πέρασμα των δεκαετιών, το πλαίσιο διακυβέρνησης του σχεδιασμού άλλαξε και προσαρμόστηκε ώστε να ταιριάζει στις πολιτικές ιδεολογικές προτιμήσεις (Harrison et al., 2021).

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1990, είναι έντονη η ανάδυση της διακυβέρνησης και της αγοράς, που παράλληλα με τις κυβερνήσεις, διαμορφώνουν πολιτικές, αναπτύσσουν στρατηγικές και λαμβάνουν αποφάσεις για θέματα και τομείς που μέχρι πρότινος αποτελούσαν αποκλειστική αρμοδιότητα του κράτους (Harrison, 2020; Raco & Savini, 2019).

Διαπιστώνεται επίσης μια συνεχής διαμάχη σχετικά με τη μορφή και τη λειτουργία του χωρικού σχεδιασμού, καθώς διαφορετικά συμφέροντα ανταγωνίζονται για τη διαμόρφωση της κατανομής του κόστους και των οφελών που απορρέουν από αυτόν, ενώ οι κυβερνήσεις προσαρμόζουν τα εργαλεία και τις πολιτικές για να ανταποκριθούν σε νέες προκλήσεις και ευκαιρίες. Στο πλαίσιο αυτό, οι μεταρρυθμίσεις τείνουν να διευρύνουν το πεδίο εφαρμογής των σχεδίων, να εισάγουν μεγαλύτερη ευελιξία, να ενισχύουν την διασυνοριακή συνεργασία και να διευρύνουν τη συμμετοχή περισσότερων ενδιαφερόμενων μερών στη διαδικασία του σχεδιασμού (Reimer et al., 2014; Nadin et al., 2021b). Πίσω από αυτές τις μεταβολές εντοπίζονται οι επιπτώσεις της ολοένα και πιο νεοφιλελεύθερης πολιτικής, η αποδυνάμωση του κράτους πρόνοιας, η μεγαλύτερη επιρροή των δυνάμεων της αγοράς και η σταδιακή υποχώρηση των λύσεων που καθοδηγούνται από τον δημόσιο τομέα (Waterhout et al., 2013; Olesen, 2014).

Ο σχεδιασμός σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο λειτουργεί ως καταλυτικό εργαλείο για την ενίσχυση της συνολικής αποτελεσματικότητας όλων των πολιτικών. Αυτή η διαδικασία απαιτεί

μια ολιστική προσέγγιση στον χωρικό σχεδιασμό, που υπερβαίνει την απλή ρύθμιση χρήσεων γης ή τη μορφολογία των αστικών χώρων και επεκτείνεται στον συντονισμό τομεακών προτεραιοτήτων (Wassenhoven, 2023). Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ο χωρικός σχεδιασμός παραμένει ένα κρίσιμο εργαλείο για την προώθηση της ισορροπημένης ανάπτυξης, την αντιμετώπιση των υφιστάμενων ανισοτήτων και την αξιοποίηση των μοναδικών χαρακτηριστικών και δυνατοτήτων των διαφόρων περιοχών (Preza & Asprogerakas, 2022).

Οι παραπάνω μεταβολές δεν εξελίσσονται σε ένα σταθερό θεσμικό και πολιτικό περιβάλλον. Αντίθετα, από τις αρχές του 21ου αιώνα, ο χωρικός σχεδιασμός στην Ευρώπη καλείται να ανταποκριθεί σε ένα ολοένα πιο ασταθές και σύνθετο πλαίσιο, το οποίο διαμορφώνεται από οικονομικές, κοινωνικές, περιβαλλοντικές και πολιτικές προκλήσεις. Ιδιαίτερα στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης που εντάχθηκαν στην ΕΕ από το 2004 και μετά η ευρωπαϊκή ολοκλήρωση συνδέθηκε με σημαντικές θεσμικές μεταρρυθμίσεις, την υιοθέτηση στρατηγικών μορφών σχεδιασμού σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και την ενίσχυση της Πολιτικής Συνοχής, στο πλαίσιο της μετάβασης από τις κεντρικά σχεδιασμένες οικονομίες σε οικονομίες αγοράς. Προετοίμασε για την ευρωπαϊκή ένταξη και επιτάχυνε τις αλλαγές στο πεδίο του σχεδιασμού (Maier, 2012; Stead & Nadin, 2011). Άλλες χώρες αντιμετώπισαν το κύριο βάρος της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2007-08 με αναγκαστικές πολιτικές λιτότητας και απελευθέρωση των κανονισμών. Ο πόλεμος στην Ουκρανία και η ενεργειακή κρίση, καθώς και η πανδημία COVID-19, ανέδειξαν νέες απαιτήσεις για τον χωρικό σχεδιασμό, από την ενεργειακή μετάβαση και την ανθεκτικότητα έως τη δημόσια υγεία (Asarpota & Nadin, 2020; Grant et al., 2022). Οι εξελίξεις αυτές καθορίζονται από τις παγκόσμιες μεγα-τάσεις, όπως η δημογραφική γήρανση και η μετανάστευση, η διεύρυνση των κοινωνικοοικονομικών ανισοτήτων, η ψηφιοποίηση, η περιβαλλοντική υποβάθμιση και η στεγαστική κρίση. Σε αυτό το πλαίσιο πολλαπλών και αλληλοσυνδεόμενων κρίσεων, επανέρχεται στο προσκήνιο το ζήτημα του ρόλου του κράτους και της κατεύθυνσης του χωρικού σχεδιασμού. Η πρόκληση δεν αφορά πλέον μόνο την προσαρμογή των εργαλείων και των θεσμών του σχεδιασμού, αλλά και την ικανότητά του να συμβάλλει ενεργά στη μείωση των κοινωνικοοικονομικών και χωρικών ανισοτήτων, αντί να ενισχύει τις υφιστάμενες ανισορροπίες (Martin et al., 2022).

Οι συνθήκες υπό τις οποίες εξελίχθηκε ο χωρικός σχεδιασμός ποικίλλουν μεταξύ των χωρών. Οι Dabrowski και Piskorek (2018) εξηγούν πώς οι αποφάσεις που ελήφθησαν σε κρίσιμες καμπές πριν ή κατά τη διάρκεια της ένταξης στην ΕΕ έχουν περιορίσει την ανάπτυξη της χωροταξικής ικανότητας στα νέα κράτη μέλη (Nadin et al., 2024). Από την άλλη, οι Harrison et al. (2021) διαπιστώνουν την ύπαρξη μιας άποψης που θεωρεί τον χωρικό σχεδιασμό ανίσχυρο γιατί στερείται την ευελιξία να ανταποκριθεί στη ραγδαία πολυπλοκότητα του σύγχρονου κόσμου. Αποδεικνύεται εξαιρετικά ευάλωτος σε παρατεταμένες διαδικασίες κυβερνητικής προετοιμασίας, καθίσταται αναποτελεσματικός έναντι των διοικητικών περιορισμών, ενώ, σε έναν κόσμο αυξημένων συνδέσεων και ροής, υποχωρεί απέναντι στις πιέσεις ισχυρότερων κρατικών μηχανισμών και δυνάμεων της αγοράς (Harrison, et al., 2021). Μπορεί να διατηρεί ακόμη θεσμική υπόσταση σε πολλές χώρες και να συνεχίζει να παράγει χωροταξικά σχέδια, ωστόσο, στην πράξη είναι ουσιαστικά αδρανής ως διαμορφωτής χωρικών αλλαγών. Διατηρεί τον τυπικό του ρόλο αλλά έχει ουσιαστικά απωλέσει τον ενεργό του χαρακτήρα να διαμορφώνει χωρικές αλλαγές (Galland, 2012). Το αποτέλεσμα αυτής της αδυναμίας του σχεδιασμού είναι να αντικαθίσταται από στενά στοχευμένες παρεμβάσεις ή έργα, συχνά χωρίς σαφή χωρικά χαρακτηριστικά, τα οποία καθορίζονται από τους στόχους μεμονωμένων έργων. Αυτή η project-led προσέγγιση υπαγορεύεται από περιορισμένα συμφέροντα, διεθνείς αγορές και επενδυτικές ροές (Harrison *et al.* 2021; Wassenhoven, 2023).

Για να συνεχίσει ο χωρικός σχεδιασμός να έχει καθοριστικό ρόλο στην αντιμετώπιση των πολύπλευρων κρίσεων που αντιμετωπίζει η Ευρώπη (όπως η κλιματική αλλαγή, η ανεργία, η ενεργειακή ασφάλεια και η αστική φτώχεια), καθίσταται επιτακτική η επανεξέταση των υφιστάμενων συστημάτων σχεδιασμού, με ιδιαίτερη έμφαση στον συντονισμό τους με άλλες δημόσιες πολιτικές. Παράλληλα, απαιτείται η ανάπτυξη συνεκτικών και πολυεπίπεδων δράσεων σε ευρωπαϊκό, εθνικό και τοπικό επίπεδο, προκειμένου ο χωροταξικός σχεδιασμός να ενισχυθεί ως καίριο εργαλείο ανθεκτικότητας και χωρικής συνοχής (Gourgiotis &Tsilimigkas 2024; Nadin & Fernandez-Maldonado, 2023).

2.2. Διαφοροποιήσεις και τάσεις των συστημάτων χωρικού σχεδιασμού

Παρά την αυξανόμενη ευρωπαϊκή ολοκλήρωση και τη δημιουργία ενός υπερεθνικού πλαισίου εδαφικής διακυβέρνησης, τα εθνικά συστήματα χωρικού σχεδιασμού διατήρησαν σημαντικές διαφοροποιήσεις, καθώς οι εθνικές ιδιαιτερότητες και οι διαφορετικές πορείες μεταρρύθμισης οδήγησαν σε επιλεκτική προσαρμογή των ευρωπαϊκών κατευθύνσεων (Cotella & Rivolin, 2024; Nadin et al., 2021b). Το ESPON COMPASS (2018) προσφέρει μια αξιόπιστη επισκόπηση των διαφορετικών αντιλήψεων και προσεγγίσεων του χωρικού σχεδιασμού στις ευρωπαϊκές χώρες. Κοινή βάση που διατρέχει αυτές τις διαφοροποιήσεις και συνδέει τις επιμέρους είναι η ανάγκη συλλογικής διαχείρισης των κοινών πόρων, με σημαντικότερη εξ αυτών την γη. Η αντιμετώπιση της γης ως κοινού αγαθού δεν υπαγορεύει τον τρόπο με τον οποίο αυτή θα πρέπει να διαχειρίζεται συλλογικά, αλλά αναδεικνύει την ανάγκη δημιουργίας θεσμών, δηλαδή «συνόλων κανόνων λειτουργίας» όπως ορίζει η Elinor Ostrom (1990), οι οποίοι ενσωματώνονται στο δίκαιο, στην πολιτική και την πρακτική του σχεδιασμού (Nadin & Fernandez-Maldonado, 2023).

Σύμφωνα με το ESPON COMPASS (2018) διακρίνονται τρία βασικά μοντέλα σχεδιασμού:

1. **Μοντέλο συμμόρφωσης (conformative model):** το πιο διαδεδομένο και ιδιαίτερα οικείο στο ελληνικό πλαίσιο, βασίζεται σε αυστηρή νομοθεσία, ζωνοποίηση και άδειες δόμησης, προσφέροντας υψηλή βεβαιότητα αλλά περιορισμένη ευελιξία και δυσκολία προσαρμογής.
2. **Επιτελεστικό μοντέλο (performative model):** Κοινό στις αγγλοσαξονικές χώρες, παρέχει μεγαλύτερη ελευθερία ερμηνείας, ισορροπώντας ενδεικτικές και δεσμευτικές ρυθμίσεις, προσφέροντας ευελιξία αλλά μεγαλύτερη έκθεση στις δυνάμεις της αγοράς.
3. **Νεο-επιτελεστικό μοντέλο:** Αναπτυσσόμενο στη Βορειοδυτική Ευρώπη, επαναπροσδιορίζει τη ζωνοποίηση μέσω «πλαισίου τελικής ισορροπίας», συνδυάζοντας ευελιξία και στοχευμένη αξιολόγηση από τις πολεοδομικές αρχές, αλλά με αυξημένη αβεβαιότητα λόγω της επίδρασης της αγοράς.

Συνολικά, τα δύο τελευταία μοντέλα προσφέρουν μεγαλύτερη προσαρμοστικότητα, ενώ το πρώτο εξασφαλίζει προβλεψιμότητα, δημιουργώντας έναν διαρκή συμβιβασμό ανάμεσα στη βεβαιότητα, την ευελιξία και την αλληλεπίδραση κράτους και αγοράς (ESPON COMPASS, 2018; Wassenhoven, 2023).

Τα ευρήματα του ESPON COMPASS (2018) δείχνουν ότι, ανεξαρτήτως του βαθμού δεσμευτικότητας, τα χωρικά σχέδια επηρεάζουν άμεσα και ουσιαστικά τη χωρική ανάπτυξη. Παρά το γεγονός ότι σε ορισμένες χώρες, ειδικά υπό συνθήκες οικονομικής κρίσης, η επίδραση του χωρικού σχεδιασμού στη χωρική ανάπτυξη συχνά υποχώρησε αισθητά, η συνολική εικόνα καταδεικνύει ότι ο εθνικός σχεδιασμός διατηρούσε στενή σύνδεση με τομεακές πολιτικές της ΕΕ όπως οι μεταφορές, το περιβάλλον, η πολιτιστική κληρονομιά, ο τουρισμός και η ενέργεια. Γενικά τα αποτελέσματα καταδεικνύουν μια συνολικά θετική τάση, καθώς τα συστήματα χωρικού σχεδιασμού σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες ενισχύουν την ικανότητά τους να συντονίζουν αποτελεσματικά τις χωρικές επιπτώσεις πολιτικών. Ωστόσο, ο συντονισμός τους με κρίσιμους τομείς πολιτικής, όπως η πολιτική συνοχής, η υγεία, η ψηφιοποίηση, η στέγαση, η εκπαίδευση, το λιανικό εμπόριο και η διαχείριση αποβλήτων παραμένει περιορισμένος, γεγονός που αντανακλά τη χαμηλή διασύνδεσή τους μέσα τα εθνικά συστήματα σχεδιασμού (Nadin & Fernandez-Maldonado, 2023). Περισσότερο αποσυνδεδεμένος από την πολιτική συνοχής και άλλες τομεακές πολιτικές της ΕΕ είναι ο εθνικός σχεδιασμός στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

Το έργο COMPASS διερεύνησε επίσης τρεις διαστάσεις του χωρικού σχεδιασμού: το βαθμό αλληλεπίδρασης μεταξύ του χωρικού σχεδιασμού και άλλων τομεακών πολιτικών, το βαθμό προσαρμοστικότητας των εργαλείων σχεδιασμού, δηλαδή την ευελιξία τους να ανταποκρίνονται σε συνθήκες αβεβαιότητας, ταχείας μεταβολής ή κρίσεων και τον βαθμό συμμετοχής των πολιτών (citizen engagement) στη διαδικασία σχεδιασμού, ως δείκτης δημοκρατικής διαφάνειας και ένταξης διαφοροποιημένων φωνών (Nadin et al., 2021a).

Η μεταρρύθμιση των εργαλείων και των πολιτικών σχεδιασμού είναι κοινός πυρήνας σε όλα τα κράτη-μέλη της ΕΕ, αλλά προχωρά με πολύ διαφορετικές ταχύτητες και κατευθύνσεις. Η ΕΕ έχει ασκήσει σημαντική επιρροή σε αυτές τις αλλαγές, σε συνδυασμό με τις σύγχρονες προκλήσεις (Nadin et al., 2024; Nadin & Fernandez-Maldonado, 2023; Gourgiotis & Tsilimigkas, 2024). Η ποικιλομορφία μεταξύ των συστημάτων χωρικού σχεδιασμού ενισχύεται από τις σημαντικές μεταβολές στην κατανομή αρμοδιοτήτων μεταξύ επιπέδων διακυβέρνησης, είτε προς τα κάτω (αποκέντρωση), είτε προς τα πάνω (συγκέντρωση). Συχνότερα, οι χώρες επιλέγουν την αποκέντρωση, μεταφέροντας εξουσίες από το εθνικό στο περιφερειακό ή τοπικό επίπεδο. Ωστόσο, σε λίγες χώρες (όπως η Ελλάδα) παρατηρείται η αντίστροφη τάση, καθώς οι αρμοδιότητες χωρικού σχεδιασμού μεταφέρονται εκ νέου στο κεντρικό κράτος (Gemenetzi, 2023, σ. 573), ενώ σε άλλες χώρες της Νότιας Ευρώπης, η αποκέντρωση των αρμοδιοτήτων χωρικού σχεδιασμού δεν συνοδεύτηκε από την παροχή των απαραίτητων πόρων για την αποτελεσματική άσκηση των νέων αρμοδιοτήτων (Tulumello et al., 2020). Παρά τις ανησυχίες που έχουν εκφράσει ορισμένοι για μια γενικευμένη «απορρύθμιση» της χωρικής ανάπτυξης, τα διαθέσιμα στοιχεία δεν την επιβεβαιώνουν. Ωστόσο, σε ορισμένα κράτη όπως στην περίπτωση της Ιρλανδίας, ο χωρικός σχεδιασμός συρρικνώθηκε σε ό,τι αφορά την κοινωνική διάσταση και ενισχύθηκε η αγορά ως βασικός οδηγός ανάπτυξης. Διαπιστώνεται επομένως πώς η νεοφιλελεύθερη προσέγγιση, με κριτήριο την αποδοτικότητα της αγοράς, δημιούργησε έναν μη βιώσιμο κύκλο στην αγορά κατοικίας, στοιχείο που δείχνει πώς ο σχεδιασμός μπορεί να υπονομευθεί όταν υποτάσσεται αποκλειστικά σε οικονομικούς στόχους (Nadin & Fernandez-Maldonado, 2023).

3. Η Εξέλιξη του Χωρικού Σχεδιασμού στην Ελλάδα: Προκλήσεις και Θεσμικές Μεταρρυθμίσεις

Η αρχική συγκρότηση του ελληνικού συστήματος χωρικού σχεδιασμού έγινε τη δεκαετία του 1920 και εκφράζει κατά κάποιο τρόπο το δραστικό προσανατολισμό της χώρας προς μια αναπτυσσόμενη αγροτική και βιομηχανική οικονομία. Η πορεία αυτή εκφράστηκε με την ανασύνταξη της χωρικής οργάνωσης, καθώς ο νέος προσφυγικός πληθυσμός ενεργοποίησε το μετασχηματισμό της υπαίθρου και των μεγάλων πόλεων (Καραδήμου-Γερολύμπου, 1987; Καρύδης, 2006). Αντίστοιχα, κατά τη δεκαετία του 1950 ο χωρικός σχεδιασμός ανέλαβε να επουλώσει τις πληγές της Κατοχής και του Εμφυλίου, που οδήγησαν στην εκ βάθρων ανασυγκρότηση του ελληνικού κοινωνικού σχηματισμού (Γιαννακούρου & Καυκαλάς, 2014). Η μεταπολιτευτική περίοδος χαρακτηρίστηκε από διαδοχικές προσπάθειες εκσυγχρονισμού και μεταρρύθμισης του ελληνικού συστήματος χωρικού σχεδιασμού (Γιαννακούρου, 1999; Οικονόμου, 2004). Στην κατεύθυνση αυτή εγγράφονται η ένταξη της χωροταξίας και της πολεοδομίας στο Σύνταγμα του 1975. Από τις διατάξεις των άρθρων 24 § 1 και 2, 79 § 8 και 106 § 1 του Συντάγματος συνάγεται ότι ο σχεδιασμός αποτελεί τη χωρική έκφραση των προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης (Γουργιώτης & Τσιλιμίγκας, 2016).

Παρά την έγκαιρη ενεργοποίηση του χωρικού σχεδιασμού, η εκπόνηση χωροταξικών σχεδίων υπήρξε αποσπασματική και στερούνταν, αρχικά, της υποστήριξης ενός θεσμοθετημένου νομικού πλαισίου. Από τη δεκαετία του 1960, τα πενταετή σχέδια οικονομικής ανάπτυξης, είτε σε εθνικό επίπεδο είτε με περιφερειακή εστίαση, λειτούργησαν ως πρόδρομοι των μεταγενέστερων εργαλείων χωροταξικού σχεδιασμού (Κανελλόπουλος, 1962). Αρχικά, αυτά τα σχέδια ενσωμάτωναν περιορισμένη χωρική διάσταση, ωστόσο με την πάροδο του χρόνου η χωρική διάσταση έγινε ολοένα και πιο διακριτή (Υπουργείο Συντονισμού, 1960, 1979). Με την ενσωμάτωση των εθνικών και περιφερειακών χωρικών σχεδίων στο θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο, ενισχύθηκε σταδιακά η αλληλεπίδραση μεταξύ οικονομικών και χωρικών στοιχείων (Wassenhoven, 2022). Μόνο με τη θεσμοθέτηση, το 1999, του νομοθετικού πλαισίου για τον χωροταξικό σχεδιασμό και τη βιώσιμη ανάπτυξη, σε συνδυασμό με τη δημοσίευση της Ευρωπαϊκής Προοπτικής Χωρικής Ανάπτυξης (European Spatial Development Perspective, ESDP), άρχισε να εδραιώνεται ο χωροταξικός σχεδιασμός ως διακριτό πεδίο πολιτικής και σχεδιασμού (Wassenhoven, 2022).

Τα πρώτα πλαίσια χωροταξικού σχεδιασμού που θεσπίστηκαν στην Ελλάδα ήταν τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ) των περιφερειών της χώρας (2003–04), τα οποία αποτέλεσαν την πρώτη «γενιά» χωροταξικών πλαισίων και την πρώτη ολοκληρωμένη προσπάθεια στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού σε περιφερειακό επίπεδο. λειτούργησαν ως εργαλείο για την έγκριση χωροθετήσεων και την περιβαλλοντική αδειοδότηση παραγωγικών δραστηριοτήτων, εισάγοντας, για πρώτη φορά, ρυθμίσεις χωροταξικού χαρακτήρα για τη χωρική οργάνωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων. Ωστόσο, η αποτελεσματικότητά τους υπήρξε περιορισμένη, λόγω αδυναμιών μεθοδολογικού χαρακτήρα, αλλά και λόγω των επιλογών πολιτικής που ενσωμάτωναν τα συγκεκριμένα πλαίσια (Οικονόμου, 2000). Οι κατευθύνσεις των ΠΧΠ είχαν κατά βάση στρατηγικό χαρακτήρα, καθώς αφορούσαν τον καθορισμό στρατηγικών επιλογών και προτεραιοτήτων και όχι τη θέσπιση λεπτομερών, άμεσα εφαρμόσιμων ή κανονιστικού χαρακτήρα ρυθμίσεων. Εξάλλου η θεσμοθέτησή τους πριν από τα αντίστοιχα πλαίσια εθνικού επιπέδου δημιούργησε μια χρονολογική και ιεραρχική ανακολουθία καθώς στο ελληνικό αυστηρά ιεραρχικό σύστημα χωρικού σχεδιασμού αυτά έπρεπε να προηγηθούν (Gourgiotis & Tsilimigkas, 2024).

Στη συνέχεια, τα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια (ΠΧΠ) δεύτερης «γενιάς» θεσμοθετήθηκαν κατά την περίοδο 2017–2021 αρκετά χρόνια μετά την αξιολόγηση και επικαιροποίηση των πρώτων ΠΠΧΣΑΑ (2003–2004). Με τη θεσμοθέτησή τους το περιφερειακό επίπεδο χωρικού σχεδιασμού αποκτά αυξημένη σημασία και ιδιαίτερη βαρύτητα στη διαμόρφωση και υλοποίηση της αναπτυξιακής πολιτικής. Τα ΠΧΠ αποκτούν περισσότερο επιχειρησιακό χαρακτήρα και εμπλουτίζονται με κατευθύνσεις δεσμευτικού χαρακτήρα για τον υποκείμενο, τοπικό σχεδιασμό, ενώ παράλληλα προβλέπεται η δυνατότητα ανάδρασης προς τον υπερκείμενο χωρικό σχεδιασμό, ιδίως ως προς τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια (ΕΧΠ). Πέραν των κατευθύνσεων για τη χωρική ανάπτυξη, τα ΠΧΠ περιλαμβάνουν πλέον και ρυθμίσεις, δηλαδή προβλέψεις δεσμευτικού χαρακτήρα που είναι άμεσα εφαρμοστέες και δεν προϋποθέτουν περαιτέρω εξειδίκευση μέσω υποκείμενου σχεδιασμού. Η εξέλιξη αυτή ενισχύει τον κανονιστικό χαρακτήρα των ΠΧΠ και, κατ' επέκταση, τη δεσμευτικότητα των επιμέρους διατάξεών τους, διευρύνοντας τον ρόλο τους από ένα κατεξοχήν στρατηγικό εργαλείο σε ένα περισσότερο επιχειρησιακό και ρυθμιστικό επίπεδο χωρικού σχεδιασμού. Σε αυτό συνέβαλε η σημαντική έλλειψη υποκείμενου πολεοδομικού σχεδιασμού σε επίπεδο επικράτειας, αλλά και η αργή επικαιροποίηση των ΠΧΠ (τα 1ης γενιάς θεσμοθετήθηκαν το 2003-2004 και της 2ης γενιάς το 2017-2021). Έτσι επετεύχθη η διασύνδεση αλλά και συμμόρφωση του υποκείμενου πολεοδομικού σχεδιασμού στον υπερκείμενο χωροταξικό σχεδιασμό, που αποτέλεσε διαχρονικό σημείο υστέρησης με πολλαπλές αρνητικές επιπτώσεις.

Στην πράξη, ωστόσο, οι κατευθύνσεις που παρέχουν τα ΠΧΠ στο τοπικό επίπεδο σχεδιασμού δεν εμφανίζουν ομοιομορφία. Ορισμένα ΠΧΠ διακρίνονται από περισσότερο δεσμευτικό χαρακτήρα, ενώ άλλα υιοθετούν κυρίως έναν στρατηγικό προσανατολισμό. Επιπλέον, για πρώτη φορά ενσωματώθηκε η πολιτική τοπίου ως ολοκληρωμένη διάσταση εντός των περιφερειακών χωροταξικών πλαισίων (Kyvelou & Gourgiotis, 2019), μια καινοτομία θεμελιώδης για τη σύγχρονη χωρική πολιτική.

Η ενίσχυση, ωστόσο, του επιχειρησιακού και κανονιστικού χαρακτήρα των ΠΧΠ δεν φαίνεται να συνοδεύεται στον ίδιο βαθμό από την αντίστοιχη ενίσχυση του μηχανισμού υλοποίησής τους. Παρότι προβλέπεται η κατά προτεραιότητα ένταξη στο αντίστοιχο Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) δράσεων και έργων που προτείνονται από τα ΠΧΠ, η σχετική πρόβλεψη δεν φαίνεται να έχει μέχρι σήμερα εφαρμοστεί στον βαθμό που θα απαιτούνταν για την αποτελεσματική διασύνδεση του χωροταξικού με τον αναπτυξιακό προγραμματισμό. Στο πλαίσιο αυτό, αναδεικνύεται η απουσία ενός σαφούς και αποτελεσματικού μηχανισμού υλοποίησης της θεωρητικής πρωτοκαθεδρίας του περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού στον περιφερειακό αναπτυξιακό προγραμματισμό (Gourgiotis & Tsilimigkas, 2021).

Σε εθνικό επίπεδο χωρικά πλαίσια θεσπίστηκαν για πρώτη φορά κατά την περίοδο 2008-2011, παρέχοντας γενικές κατευθυντήριες γραμμές για τη χωρική ανάπτυξη και την οργάνωση των τομεακών επενδύσεων της χώρας. Ειδικότερα, θεσπίστηκαν το Γενικό Πλαίσιο[1] Χωροταξικού Σ και Αειφόρου

[1] Μετονομάστηκε στη συνέχει σε Εθνική Χωρική Στρατηγική (ΕΧΣ).

Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ), τα Ειδικά Χωροταξικά Πλαίσια (ΕΧΠ) για τις ΑΠΕ, την Βιομηχανία, τον Τουρισμό, τις Υδατοκαλλιέργειες. Ενώ το 2025 θεσμοθετήθηκε η Εθνική Χωρική Στρατηγική για τον Θαλάσσιο χώρο (ΦΕΚ Δ'227/2025), σηματοδοτώντας την επέκταση του χωρικού σχεδιασμού και στον θαλάσσιο χώρο.

Την περίοδο αυτή η Ελλάδα υιοθέτησε μια μορφή «υβριδικής» λειτουργίας του χωρικού σχεδιασμού ως προς η φύση και το βαθμό δεσμευτικότητας των κατευθύνσεων του. Παρότι το θεσμικό πλαίσιο προέβλεπε μια λογική στρατηγικών κατευθύνσεων, στην πράξη αναπτύχθηκαν ρυθμίσεις νομοθετικού χαρακτήρα με διαφορετικό βαθμό κανονιστικής ισχύος και δεσμευτικότητας. Ειδικότερα οι προβλέψεις και οι κατευθύνσεις του ΓΠΧΣΑΑ παρουσιάζουν περιορισμένη ρυθμιστική επιρροή και δεσμευτικότητα έναντι της Διοίκησης κατά την εκπόνηση και θεσμοθέτηση των υποκείμενων επιπέδων σχεδιασμού. Ωστόσο, ανεξάρτητα από τις διαφοροποιήσεις ως προς τον βαθμό δεσμευτικότητάς του, το ΓΠΧΣΑΑ δεν μπορεί να παράγει άμεσες δεσμεύσεις σε επίπεδο εξατομικευμένης αδειοδότησης δραστηριοτήτων, δηλαδή, δεν λειτουργεί ως δεσμευτικό πλαίσιο για την αδειοδότηση συγκεκριμένων υλικών παρεμβάσεων στον χώρο (Χαϊνταρλής, 2017; Gourgiotis & Tsilimigkas, 2024; Wassenhoven et al., 2026).

Όσον αφορά τα λοιπά χωροταξικά σχέδια εθνικού επιπέδου, δηλαδή τα ΕΧΠ για τις ΑΠΕ, τον Τουρισμό, την Βιομηχανία και τις υδατοκαλλιέργειες, αναπτύσσουν νομική δεσμευτικότητα, όχι μόνο κατά την έγκριση πολεοδομικών σχεδίων αλλά και κατά την έκδοση εγκρίσεων και αδειών για την εγκατάσταση και λειτουργία έργων που αφορούν τις αντίστοιχες παραγωγικές δραστηριότητες (Gourgiotis & Tsilimigkas, 2024; Asprogerakas et al.,2023). Αυτό που είναι ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι ότι, παρά την εθνική τους εμβέλεια, τα ΕΧΠ περιλαμβάνουν σημαντικά περισσότερες κανονιστικές διατάξεις σε σύγκριση με τα ΠΧΠ, τα οποία αντιστοιχούν σε κατώτερο επίπεδο της χωρικής ιεραρχίας. Σύμφωνα με τον Χαϊνταρλή (2012), η ιδιαιτερότητα αυτή μπορεί να αποδοθεί, αφενός, στον ειδικό χαρακτήρα των ΕΧΠ, καθώς το καθένα αφορά και ρυθμίζει έναν συγκεκριμένο τύπο δραστηριότητας, και, αφετέρου, στην προσπάθεια κάλυψης μέσω αυτών του κενού που δημιουργεί η απουσία θεσμοθετημένων χρήσεων γης ακόμη και σε ευαίσθητες περιοχές του εθνικού χώρου.

Διαπιστώνεται, επομένως, ότι παρά τη θεσμική προσπάθεια να ενισχυθεί ο ρόλος των ΠΧΠ, τα ΕΧΠ εξακολουθούν και έχουν βαρύνουσα σημασία για τη χωρική ανάπτυξη και ιδίως για τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων. Αυτό οφείλεται, αφενός, στην υπεροχή τους έναντι των λοιπών εργαλείων χωρικού σχεδιασμού και, αφετέρου, στην αυξημένη κανονιστική τους πυκνότητα σε σύγκριση με τα ΠΧΠ. Τα ΠΧΠ εξακολουθούν, ως εκ τούτου, να αντιμετωπίζουν δυσχέρειες ως προς την ουσιαστική επιρροή τους στις χωρικές μεταβολές και την έγκαιρη ανταπόκριση στις σύγχρονες χωρικές και αναπτυξιακές προκλήσεις.

Από την άλλη πλευρά, η πρόοδος ως προς την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού ήταν αρκετά αργή. Σε πολλές περιπτώσεις, ο τοπικός σχεδιασμός είτε απουσιάζει πλήρως είτε παραμένει αποσπασματικός. Σήμερα μόλις το 20% των δήμων της χώρας (επιπέδου LAU-1) έχουν υιοθετήσει σχέδια αυτού του τύπου, ποσοστό που κατατάσσεται μεταξύ των χαμηλότερων στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Παράλληλα, περίπου τα μισά από τα υφιστάμενα σχέδια είναι πλέον παρωχημένα και χρήζουν επικαιροποίησης.

Φυσική συνέπεια της έλλειψης ή ανεπάρκειας του πολεοδομικού σχεδιασμού ήταν η άναρχη επέκταση των πόλεων και η μη αναστρέψιμη κατάληψη της γης. Αυτή η τάση δεν οδήγησε μόνο στην απώλεια πολύτιμης γης, αλλά συνέβαλε και στον βαθμιαίο κατακερματισμό των αγροτικών και φυσικών περιοχών, εξαιτίας της απομονωμένης ανάπτυξης και της ανεξέλεγκτης οριζόντιας διάχυσης των αστικών περιοχών (Gourgiotis & Stathakis, 2024). Η αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού του τοπικού (πολεοδομικού) σχεδιασμού υπήρξε υπέρτατη.

Το σύστημα χωρικού σχεδιασμού γνώρισε ριζική αναδιάρθρωση μέσω των νέων εργαλείων, όπως τα Τοπικά και Ειδικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΤΠΣ, ΕΠΣ) (Gemenetzi, 2023). Σε μια σειρά θεσμικών μεταρρυθμίσεων που έλαβαν χώρα μεταξύ 2014 και 2020, ο αριθμός των επιπέδων χωροταξικού σχεδιασμού μειώθηκε από επτά (7) σε πέντε (5), (Gourgiotis & Tsilimigkas, 2024). Επιχειρήθηκε πλήρης αντιστοιχία μεταξύ των επιπέδων σχεδιασμού και των επιπέδων αναπτυξιακού προγραμματισμού, ώστε να ικανοποιηθεί η μακροχρόνια απαίτηση για καλύτερη ευθυγράμμιση μεταξύ των βασικών επιπέδων

χωροταξικού σχεδιασμού και των επιπέδων αναπτυξιακού προγραμματισμού (Ασπρογέρακας & Καλλιώρας, 2020; Γουργιώτης & Τσιλιμίγκας, 2021).

Στο πλαίσιο εκσυγχρονισμού και ολοκλήρωσης του τοπικού (πολεοδομικού) σχεδιασμού, έχει ξεκινήσει από το 2020 η εκπόνηση ΤΠΣ, με στόχο την κάλυψη του συνόλου της χώρας. Το συγκεκριμένο πρόγραμμα αποτελεί μια από τις σημαντικότερες πολεοδομικές μεταρρυθμίσεις που έχει αναληφθεί στην Ελλάδα. Στόχος του είναι η εκπόνηση νέων ή επικαιροποιημένων ΤΠΣ με τελικό ορίζοντα την κάλυψη του συνόλου της επικράτειας έως το 2030 (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, 2020).

Παρά τις ουσιαστικές και συνεχώς εξελισσόμενες μεταρρυθμίσεις στον χωρικό σχεδιασμό στην Ελλάδα, η εφαρμογή του εξακολουθεί να εμφανίζει σημαντικές καθυστερήσεις σε κρίσιμα στάδια υλοποίησης και, ταυτόχρονα, να στερείται της αναγκαίας προσαρμοστικότητας για να ανταποκριθεί αποτελεσματικά στις ραγδαίες και απρόβλεπτες μεταβολές του σύγχρονου περιβάλλοντος. Η αδυναμία αυτή καθιστά τον χωρικό σχεδιασμό ευάλωτο απέναντι σε ένα ολοένα πιο σύνθετο πλέγμα χωρικών σχέσεων, συνδέσεων και ροών, οδηγώντας συχνά σε υποχώρηση υπό την πίεση ισχυρότερων οικονομικών και κοινωνικών δυνάμεων της αγοράς.

Παράλληλα, η οικονομική αδυναμία της χώρας, ως συνέπεια της οικονομικής κρίσης, συμπίπτει με την ανάδυση νέων και πολυδιάστατων απειλών και πιέσεων όπως η κλιματική αλλαγή, η δημογραφική γήρανση, η ενεργειακή ασφάλεια, η τεχνολογική υστέρηση και οι γεωπολιτικές εντάσεις κ.ά. Πρόκειται για προκλήσεις οι οποίες είτε δεν είχαν αναδειχθεί με την ίδια ένταση στο παρελθόν είτε έχουν λάβει πλέον διαφορετικές και σύνθετες διαστάσεις, διαμορφώνοντας ένα ριζικά μεταβαλλόμενο περιβάλλον για τον χωρικό σχεδιασμό (Γιαννίτσης, 2025). Το πλέγμα αυτών των αλληλένδετων πιέσεων καθιστά την αντιμετώπισή τους ιδιαίτερα πολύπλοκη, σε αντίθεση με περιπτώσεις όπου ο σχεδιασμός καλείται να διαχειριστεί μεμονωμένα προβλήματα. Όπως επισημαίνει ο Adam Tooze (2022), ο οποίος εισάγει τον όρο “πολυκρίση”, σε μια τέτοια κατάσταση διαφορετικά, αν και διακριτά μεταξύ τους, σοκ, αλληλοεπιδρούν δυναμικά, με αποτέλεσμα το συνολικό τους αποτύπωμα να υπερβαίνει το άθροισμα των επιμέρους επιπτώσεων. Υπό το πρίσμα αυτό οι τρέχουσες διεθνείς εξελίξεις και η ανάγκη προσαρμογής των τοπικών οικονομιών σε αυτές προκειμένου να αυξηθεί η ανθεκτικότητά τους απαιτούν μια σαφέστερη και αποτελεσματικότερη σύνδεση μεταξύ χωροταξικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο χωρικός σχεδιασμός και τα ισχύοντα χωροταξικά και πολεοδομικά σχέδια, καθώς και οι αντίστοιχες πολιτικές για την ανάπτυξη και την οργάνωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων, πρέπει να αναμορφωθούν σε ευρύτερη κλίμακα, προκειμένου να υποστηρίξουν τις νέες τάσεις (Γουργιώτης & Τσιλιμίγκας, 2021). Συχνά περιγραφόμενο ως ιεραρχικό και στατικό, το σύστημα εστιάζει στην «εκ των προτέρων» ρύθμιση του χώρου αντί να ανταποκρίνεται δυναμικά στις αναδυόμενες ανάγκες. Η περιορισμένη προσαρμοστικότητά του, οι δομικές ακαμψίες και οι πολλαπλοί περιορισμοί συχνά οδηγούν σε αμφισημίες ή αντιφάσεις εντός των θεσμικών πλαισίων, εμποδίζοντας έτσι τη βιώσιμη ανάπτυξη. Επιπλέον, οι σημαντικές καθυστερήσεις στην προετοιμασία και την εφαρμογή των χωρικών σχεδίων συχνά τα καθιστούν ξεπερασμένα κατά τη θέσπισή τους. Το πρόβλημα αυτό επιδεινώνεται από την ανεπαρκή ενσωμάτωση του χωροταξικού σχεδιασμού στις αναπτυξιακές και περιβαλλοντικές στρατηγικές, καθώς και από την αδυναμία διατήρησης των υφιστάμενων και αποτελεσματικών σχεδίων (Γουργιώτης & Τσιλιμίγκας 2021; Gourgiotis & Tsilimigkas, 2024; Yiannakou et al., 2024; Asprogerakas et al., 2024; Gourgiotis et al., 2025), όπως και από την έλλειψη ευελιξίας και της στρατηγικής προοπτικής διερεύνησης (strategic foresight) στη διαδικασία του χωρικού σχεδιασμού κυρίως των παραγωγικών δραστηριοτήτων (Tsourapi & Gourgiotis, 2025).

4. Η πολυπλοκότητα του σύγχρονου χώρου και η ανάγκη για νέες προσεγγίσεις

Η σύγχρονη πολυπλοκότητα και οι διασυνδεδεμένες κρίσεις, οικονομική, δημογραφική, κλιματική, κοινωνική και πολιτική καθιστούν αναγκαία την αναθεώρηση του χωρικού σχεδιασμού. Στόχος είναι να διασφαλιστεί ότι οι χωρικές πολιτικές δεν καθορίζονται αποκλειστικά από βραχυπρόθεσμους

οικονομικούς στόχους, αλλά λαμβάνουν ισόρροπα υπόψη τις κοινωνικές, πολιτιστικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις που προσδιορίζονται με μακροπρόθεσμους όρους.

Τα παραδοσιακά εργαλεία του 20ου αιώνα δεν επαρκούν πλέον για την αντιμετώπιση αυτών των προκλήσεων, απαιτώντας ένα αναθεωρημένο πλαίσιο που ενσωματώνει νέες μεθόδους και ευέλικτες προσεγγίσεις. Στο πλαίσιο αυτό οι Gourgiotis και Gemenetzi (2026), προτείνουν την «Πυξίδα Χωρικού Σχεδιασμού» (σχήμα 1), ένα εργαλείο στρατηγικού προσανατολισμού που συνδυάζει παραδοσιακές και σύγχρονες δεξιότητες, για έναν ευέλικτο σχεδιασμό, ικανό να ανταποκριθεί στην πολυπλοκότητα και τις μεταβαλλόμενες δυναμικές του σύγχρονου χώρου. Ειδικότερα, η πυξίδα προτείνει τους παρακάτω έξι βασικούς άξονες, με τις αντίστοιχες κατευθύνσεις τους :

1. Στρατηγική και Ολιστική Προσέγγιση

- **Ολοκληρωμένη προσέγγιση**: Ο χωρικός σχεδιασμός οφείλει να συντονίσει τις διάφορες τομεακές πολιτικές και την ενσωμάτωσή τους σε μια συνολική προσέγγιση (Conseil de l'Europe, 1983).
- **Ευθυγράμμιση και ολοκλήρωση:** Η αποτελεσματική χωρική ανάπτυξη απαιτεί τη συνεργασία φορέων από διαφορετικούς τομείς για τη διαμόρφωση ενός κοινού σχεδίου ή προγράμματος. Αυτό προϋποθέτει ευθυγράμμιση στόχων μέσω κατανόησης των αρμοδιοτήτων και προσδοκιών κάθε φορέα, καθώς και συνεχή αναζήτηση κοινού εδάφους. Σε αντίθεση με την ολοκλήρωση, που συνεπάγεται στενή συνεργασία και πιθανό περιορισμό της αυτονομίας, η ευθυγράμμιση βασίζεται σε κοινή κατανόηση χωρίς να απαιτείται ουσιαστικός μετασχηματισμός των εμπλεκομένων (Harrison et al., 2021; Gray et al., 2016; Hanak & Browne, 2006; Healey, 1992).
- **Σύνοψη και πολιτική οξυδέρκεια**: Ο χωρικός σχεδιασμός απαιτεί πολιτική οξυδέρκεια, δηλαδή την ικανότητα κατανόησης και συσχέτισης πολλαπλών παραγόντων που επηρεάζουν τις χωρικές αλλαγές. Η ανάγκη αυτή έχει ενταθεί λόγω της κατακερματισμένης διακυβέρνησης και της εμπλοκής πολλών φορέων, καθιστώντας κρίσιμη την εκτίμηση σωρευτικών επιπτώσεων και αλυσιδωτών αλλαγών στον χώρο με την πάροδο του χρόνου (Cejudo & Michel, 2017; Tewdwr-Jones & Goddard, 2014).
- **Ανάλυση και σύνθεση:** Ο χωρικός σχεδιασμός προϋποθέτει την ικανότητα συλλογής, ανάλυσης και σύνθεσης χωρικών δεδομένων και τάσεων που αποτυπώνουν τη διαχρονική εξέλιξη των τόπων. Αυτό επιτυγχάνεται μέσω αναδρομικής ανάλυσης και σεναριακού σχεδιασμού, ώστε να εκτιμηθούν οι μελλοντικές συσσωρευτικές αλλαγές και η γεωγραφική τους διάσταση, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως οι δημογραφικές μεταβολές και η περιφερειακή ανάπτυξη δεξιοτήτων (Giannakouris, 2010; Glaeser et al., 2014).
- **Ευθυγράμμιση διαφορετικών τύπων χωρικής νοημοσύνης:** Η συνένωση γνώσεων από διάφορους οργανισμούς και φορείς είναι κρίσιμη για την αποτελεσματική αντιμετώπιση των περιφερειακών προκλήσεων (Batty, 2018).

2. Διακυβέρνηση και Συμμετοχικότητα

- **Συμμετοχικότητα:** Ο χωρικός σχεδιασμός πρέπει να υλοποιείται με τρόπο που διασφαλίζει την ουσιαστική και ισότιμη εμπλοκή των ενδιαφερόμενων πληθυσμών και των θεσμικά νομιμοποιημένων εκπροσώπων τους, ενισχύοντας τη διαφάνεια, τη δημοκρατική λογοδοσία και την κοινωνική νομιμοποίηση των διαδικασιών χωρικού σχεδιασμού (Conseil de l'Europe, 1983; Batty, 2018).
- **Οριζόντια συνεργασία:** Στον χωροταξικό σχεδιασμό, είναι κρίσιμη η οριζόντια συνεργασία με τις τομεακές πολιτικές που επιφέρουν σημαντικές χωρικές επιπτώσεις, όπως η πολιτική μεταφορών, η γεωργική πολιτική, η περιβαλλοντική πολιτική, αλλά και οι οικονομικές, χρηματοοικονομικές και στις κοινωνικές πολιτικές, με στόχο τη διασφάλιση της συνοχής και της αειφορίας στον σχεδιασμό, την ανάπτυξη και την εφαρμογή των χωρικών παρεμβάσεων (Conseil de l'Europe, 2000).
- **Κάθετη συνεργασία:** Η συνεργασία μεταξύ των διαφορετικών διοικητικών επιπέδων είναι κρίσιμη. Ο συντονισμός πρέπει να διασφαλίζει αμφίδρομη προσαρμογή, όπου οι περιφερειακές

και τοπικές αρχές ευθυγραμμίζουν τα σχέδιά τους με τις κατευθύνσεις του εθνικού επιπέδου, ενώ το εθνικό επίπεδο λαμβάνει υπόψη τις προτάσεις και τα σχέδια των κατώτερων επιπέδων, ακολουθώντας την αρχή της αμοιβαιότητας (Conseil de l'Europe, 2000).

- **Διαμεσολάβηση:** Αφορά την ανάγκη να ευθυγραμμιστούν διαφορετικοί φορείς προκειμένου να επιτευχθεί μια σχετικά κοινή θέση για την υλοποίηση ενός αποτελέσματος ή τη διαμόρφωση μιας θέσης. Η διαμεσολάβηση μπορεί να είναι μια διαρκής διαδικασία διαπραγμάτευσης και συμβιβασμού ή μια εφάπαξ διαδικασία για ένα συγκεκριμένο έργο. Πρόκειται για μια δεξιότητα σχεδιασμού που έχει αναπτυχθεί σε ανάγκη και σημασία με την πάροδο του χρόνου, καθώς αυξήθηκε ο αριθμός των σχετικών φορέων που συμβάλλουν, υλοποιούν ή διαμορφώνουν τις χωρικές αλλαγές (Hesse, 2016).
- **Επικοινωνία:** Η επικοινωνία στον χωροταξικό σχεδιασμό αφορά την ενημέρωση και διάδοση των χωρικών αλλαγών στους ενδιαφερόμενους φορείς, ώστε να κατανοηθούν οι επιπτώσεις στους τόπους. Παραδοσιακά γινόταν μέσω σχεδίων και χαρτών, ενώ σήμερα χρησιμοποιούνται και ψηφιακά μέσα και κοινωνικά δίκτυα για πιο άμεση ενημέρωση. Επιπλέον, η επικοινωνία περιλαμβάνει την ικανότητα αποτελεσματικής αλληλεπίδρασης μεταξύ διαφορετικών φορέων με έννομο συμφέρον σε περιφερειακές αλλαγές (Wilson & Tewdwr-Jones, 2019).

3. Προσαρμοστικότητα και Ευελιξία

- **Προσαρμοστικότητα στις τοπικές ιδιαιτερότητες**: Ο σχεδιασμός πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις μοναδικές ανάγκες και χαρακτηριστικά κάθε περιοχής (Batty, 2018).
- **Ευελιξία** Ο σύγχρονος χωρικός σχεδιασμός απαιτεί ευέλικτα και προσαρμοστικά πλαίσια, που ενσωματώνουν ανάλυση τάσεων, μεγάλα δεδομένα και συμμετοχικές ψηφιακές πλατφόρμες, όπως η τεχνητή νοημοσύνη. Στόχος είναι η αποτελεσματική ανταπόκριση στις τοπικές ιδιαιτερότητες και στις γρήγορα μεταβαλλόμενες συνθήκες, καθιστώντας τον χωροταξικό σχεδιασμό μια ρευστή, δυναμική και συνεχώς εξελισσόμενη διαδικασία. (Harrison et al., 2021; Raco & Savini, 2019; Valler & Phelps, 2018; Healey, 2009; Friedmann, 2019).
- **Φάσεις και χρονικότητα** Η χωρική και χρονική αλληλουχία αποτελεί κρίσιμη ανάγκη στον χωροταξικό σχεδιασμό, ώστε η ανάλυση, η συζήτηση και η υλοποίηση να συντονίζονται αποτελεσματικά μεταξύ των φορέων. Αυτό περιλαμβάνει τον προγραμματισμό συγκεκριμένων αποτελεσμάτων με σωστή σειρά, ιδιαίτερα σε μεγάλης κλίμακας έργα υποδομής, στη συγκέντρωση γης και στη χρηματοδότηση. Οι σχετικές σχεδιαστικές δεξιότητες απαιτούν αναγνώριση της σημασίας της φάσης και της χρονικής αλληλουχίας στον μακροπρόθεσμο προγραμματισμό (Glazebrook & Newman, 2018; Buffel & Phillipson, 2016).

4. Πολιτισμική και Κοινωνική Διάσταση

- **Η πολιτισμική ποικιλομορφία:** Ο χωρικός σχεδιασμός, οφείλει να ενισχύσει την διάσταση του πολιτισμού ώστε να είναι σε άμεση επαφή με τις κοινωνικές αλλαγές, με τις ιδιαιτερότητες κάθε περιοχής αλλά και με τις προσδοκίες των πολιτών. Οφείλει να διατηρεί την πολιτισμική ποικιλομορφία και σεβασμό προς τις ξεχωριστές ταυτότητες διατηρώντας έτσι την ετερογένεια στο χώρο και στον κόσμο. Ο χωρικός σχεδιασμός αναλαμβάνει έναν καταλυτικό ρόλο στην προώθηση της ποικιλομορφίας μεταξύ διαφορετικών πολιτισμών και γεωγραφικών περιοχών (Γουργιώτης, 2024).
- **Εδαφική συνοχή**: Ο χωρικός σχεδιασμός, οφείλει να υποστηρίζει την εδαφική συνοχή η οποία αφορά, βάσει της αρχής της ισότητας των ευκαιριών, την εξασφάλιση της πολυκεντρικής ανάπτυξης ολόκληρης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς και της ισόρροπης και αειφόρου ανάπτυξης εδαφών με διαφορετικά χαρακτηριστικά και ιδιαιτερότητες, με παράλληλη όμως διαφύλαξη της διαφορετικότητάς τους (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2010).

5. Τεχνολογία, Καινοτομία και Δεδομένα

- **Χρήση σύγχρονων τεχνολογιών και δεδομένων**: Η αξιοποίηση ψηφιακών εργαλείων και real-time μοντέλων επιτρέπει την καλύτερη κατανόηση και πρόβλεψη των χωρικών τάσεων (Batty, 2018).

- **Οπτικοποίηση:** Ενώ ο σχεδιασμός παραδοσιακά βασιζόταν στην προετοιμασία και διάδοση δισδιάστατων χαρτών ή σχημάτων που εντόπιζαν φυσικούς τόπους από τους φορείς σχεδιασμού, η οπτικοποίηση μπορεί να αναφέρεται σε οποιαδήποτε μορφή μέσου, όπως εικονογραφήσεις, ταινίες και κινούμενα σχέδια, καθώς και πίνακες ελέγχου, εικονική πραγματικότητα και κυβερνοχώρος, που μπορεί να αναπαριστά και να επικοινωνεί τις χωρικές αλλαγές και αναλύσεις και να χρησιμοποιείται ως εργαλείο από οποιονδήποτε ενδιαφερόμενο οργανισμό (Stehle & Kitchin, 2020).
- **Η αποτίμηση πόρων:** Ο χωρικός σχεδιασμός οφείλει να κατανοεί τον τρόπο με τον οποίο οι περιοχές μεταβάλλονται, να αναγνωρίζει τις μοναδικές συνθήκες που έχουν διαμορφώσει τις χωρικές αλλαγές με την πάροδο του χρόνου, καθώς και τις προκλήσεις και τις ευκαιρίες που διαθέτουν οι επιμέρους περιοχές. Πρόκειται για μια πρώιμη δεξιότητα σχεδιασμού που συχνά παραμελείτε, καθώς εστιάζει στις ανάγκες του τόπου και όχι στις θεσμικές ανάγκες, και μπορεί να περιλαμβάνει, για παράδειγμα, την περιφερειακή ανθεκτικότητα ή το δυναμικό των περιοχών κατά μήκος δρομολογίων σιδηροδρόμων υψηλής ταχύτητας (Christopherson et al., 2010; Vickerman, 2015).

6. Λειτουργικότητα και Πρόληψη

- **Πρόληψη:** Η πρόληψη αποτελεί θεμελιώδη αρχή του περιβαλλοντικού δικαίου και αναφέρεται στη λήψη μέτρων για την αποτροπή ή τον περιορισμό περιβαλλοντικών βλαβών πριν αυτές συμβούν. Στηρίζεται στην ιδέα ότι είναι προτιμότερο και πιο αποτελεσματικό να αποτρέπεται η πρόκληση περιβαλλοντικών προβλημάτων παρά να επιχειρείται η αντιμετώπισή τους εκ των υστέρων, όταν οι επιπτώσεις μπορεί να είναι σοβαρές ή μη αναστρέψιμες (UNECE, 2008).
- **Λειτουργικότητα:** Ο χωρικός σχεδιασμός, πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ύπαρξη χωρικών συνειδήσεων που βασίζονται σε κοινές αξίες, πολιτισμό και συμφέροντα, ενίοτε πέραν των διοικητικών και εδαφικών συνόρων, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις συνταγματικές πραγματικότητες (Conseil de l'Europe, 1983)
- **Ενεργός σχεδιασμός:** Ο χωρικός σχεδιασμός, οφείλει να υιοθετεί στρατηγικές που εξασφαλίζουν ταχύτερη και αποτελεσματικότερη ανταπόκριση στις κοινωνικές, περιβαλλοντικές και αναπτυξιακές μεταβολές. Παράλληλα, να διαθέτει την απαραίτητη υποδομή και την κατάλληλη πληροφόρηση, που να υποστηρίζουν τον ενεργό (proactive) σχεδιασμό, μέσω σύγχρονων βάσεων δεδομένων, προηγμένων τεχνολογικών συστημάτων και άλλων σχετικών εργαλείων, (ΣΕΒ, 2015).

Η «Πυξίδα» δεν αποτελεί εξαντλητική ή οριστική καταγραφή κατευθύνσεων, αλλά στοχεύει στην ανάδειξη ενός σύγχρονου τρόπου προσέγγισης του χωρικού σχεδιασμού. Μπορεί να θεωρηθεί ως κατευθυντήριο εργαλείο για την ανάπτυξη των νέων δεξιοτήτων του χωρικού σχεδιασμού, οι οποίες κρίνονται αναγκαίες για τη στρατηγική διαχείριση του χώρου στο μέλλον. Ως εκ τούτου, η «Πυξίδα» μπορεί να αποτελέσει σημαντικό θεμέλιο για την επαναθεμελίωση του κεντρικού ρόλου του χωρικού σχεδιασμού στην αντιμετώπιση των σύγχρονων χωρικών προκλήσεων.

Η αλληλεπίδραση και η εφαρμογή αυτών των κατευθύνσεων στο εκάστοτε χωρικό πλαίσιο είναι μοναδική, με τον πολεοδόμο - χωροτάκτη να διαθέτει την άρρητη ικανότητα να εκτιμά πότε και ποια συγκεκριμένη δεξιότητα ή ποιος συνδυασμός δεξιοτήτων είναι απαραίτητος για την αποτελεσματική υλοποίηση των στρατηγικών στόχων (American Planning Association, 2020; Green Leigh et al., 2019; Sandercock, 1997; Neuman, 2019).

Σχήμα 1.«Πυξίδα» Χωρικού Σχεδιασμού. Πηγή: μετάφραση από Gourgiotis & Gemenetzi, 2026.



Αντίστοιχη λογική υιοθετεί και η «Διακήρυξη των Δελφών για το Χωρικό Σχεδιασμό», η οποία περιλαμβάνει 34 Αρχές, οργανωμένες σε 4 βασικές κατηγορίες που αντανακλούν τις θεμελιώδεις, συστημικές και μεθοδολογικές διαστάσεις του χωρικού σχεδιασμού (Πίνακας 1). Η Διακήρυξη συνιστά ένα ολοκληρωμένο και ταυτόχρονα συνεκτικό πλαίσιο αξιών, κατευθύνσεων και αναστοχασμού, είναι ικανό να καθοδηγήσει τον χωρικό σχεδιασμό πέρα από αποσπασματικές ρυθμίσεις και συγκυριακές προτεραιότητες. Οι αρχές που διατυπώνονται δεν συνιστούν τυποποιημένες λύσεις ή άκαμπτα κανονιστικά πρότυπα, αλλά κοινό έδαφος κατανόησης, κρίσης και ευθύνης, όπως και κατευθυντήριου προσανατολισμού στοχεύσεων και δράσεων. Αποσκοπούν στην ενίσχυση της αναπτυξιακής διαδικασίας υπό το πρίσμα της βιωσιμότητας, ενώ ταυτόχρονα προάγουν τη συστηματική ρύθμιση και αποτελεσματική διαχείριση της χωρικής οργάνωσης και ανάπτυξης. Συνοπτικά, οι αρχές συνιστούν ένα αξιακό-επιστημολογικό σύστημα αναφοράς, μέσω του οποίου (ανα)νοηματοδοτείται, (επαν)ερμηνεύεται και (ανα)προσανατολίζεται η πράξη του σχεδιασμού του χώρου. Οι αρχές εγγράφονται σε μια ευρύτερη προβληματική που επιδιώκει τη μετάβαση από εργαλειακές και αποσπασματικές προσεγγίσεις προς ένα περισσότερο ολιστικό, αναστοχαστικό και δυναμικό εγχείρημα κατανόησης και δράσης για το μέλλον του χωρικού σχεδιασμού (Γουργιώτης & Γεμενετζή, (επιμ.) 2026, σ. 7, 24, 31, 32).

Πίνακας 1.Οργάνωση των Αρχών σε 4 κατηγορίες. Πηγή: Γουργιώτης και Γεμενετζή (επιμ.) 2026, σ. 31.

ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΑΡΧΕΣ *Οι Θεμελιώδεις Αρχές του σχεδιασμού συγκροτούν τον βασικό του πυρήνα, καθώς προσδιορίζουν τον σκοπό του σχεδιασμού και το περιεχόμενο της δράσης του. Στις αρχές αυτές ανήκουν οι αξίες που καθοδηγούν τις επιλογές και τις προτεραιότητες του σχεδιασμού, η ηθική φιλοσοφία του σχεδιασμού που θέτει κριτήρια ευθύνης, δικαιοσύνης και ορθής πράξης, καθώς και η κοινωνικοπολιτική θεωρία που αναδεικνύει τον σχεδιασμό ως πεδίο διαπραγμάτευσης συμφερόντων και συγκρότησης κοινωνικών σχέσεων στο πλαίσιο των θεσμών και της διακυβέρνησης.*	**ΑΡΧΕΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΚΑΙ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΚΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ** *Οι Αρχές Διακυβέρνησης και Δημοκρατικής Οργάνωσης αφορούν τη διαχείριση των διαδικασιών και τη λήψη αποφάσεων, διασφαλίζοντας τη διαφάνεια, την πρόσβαση του κοινού στην περιβαλλοντική πληροφορία και τη συμμετοχικότητα, τη λογοδοσία και τη θεσμική νομιμοποίηση.*
ΑΡΧΕΣ ΣΥΣΤΗΜΙΚΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ *Οι Αρχές Συστημικής Ολοκλήρωσης προάγουν τη συνοχή και τη διασύνδεση των διαφορετικών επιπέδων του χωρικού σχεδιασμού, διασφαλίζοντας την εναρμόνισή τους, καθώς και τη συνεκτική ενσωμάτωση της χρονικότητας και της εξελικτικής διάστασης του σχεδιασμού.*	**ΑΡΧΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗΣ** *Οι Αρχές Διαμόρφωσης και Ανατροφοδότησης του Χωρικού Σχεδιασμού αφορούν τη μεθοδολογία του σχεδιασμού, δηλαδή τη διαδικασία διαμόρφωσης και εφαρμογής του σχεδιασμού, τα εργαλεία και τις μεθόδους που τον υποστηρίζουν, καθώς και τους μηχανισμούς ανατροφοδότησης και μάθησης που διασφαλίζουν τη συνεχή αξιολόγηση και βελτίωσή του.*

Συνδυάζοντας τις Αρχές της Διακήρυξης των Δελφών με τους έξι βασικούς άξονες της «Πυξίδας Χωρικού Σχεδιασμού» αναδεικνύεται μια σχέση συμπληρωματικότητας και επιχειρησιακής εξειδίκευσης μεταξύ των δύο πλαισίων. Οι Αρχές της Διακήρυξης των Δελφών συγκροτούν το ευρύτερο αξιακό και κανονιστικό υπόβαθρο του χωρικού σχεδιασμού, ενώ η «Πυξίδα» επιχειρεί να εξειδικεύσει και να μετασχηματίσει τις αρχές αυτές σε σύγχρονες κατευθύνσεις, πρακτικές και δεξιότητες για την άσκηση και την εφαρμογή του χωρικού σχεδιασμού. Η μεταξύ τους σχέση δεν είναι γραμμική ούτε αντιστοιχεί σε μια σχέση ένα-προς-ένα· Στο πλαίσιο αυτό, οι αρχές που διατυπώνονται στη Διακήρυξη των Δελφών αποκτούν στην «Πυξίδα» συγκεκριμένες και περισσότερο επιχειρησιακές εκφάνσεις, που αφορούν τη στρατηγική και ολιστική προσέγγιση, τη διακυβέρνηση και τη συμμετοχικότητα, την προσαρμοστικότητα και την ευελιξία, την κοινωνική και πολιτισμική διάσταση, την αξιοποίηση δεδομένων και τεχνολογίας, καθώς και τη λειτουργικότητα και την πρόληψη (Πίνακας 2).

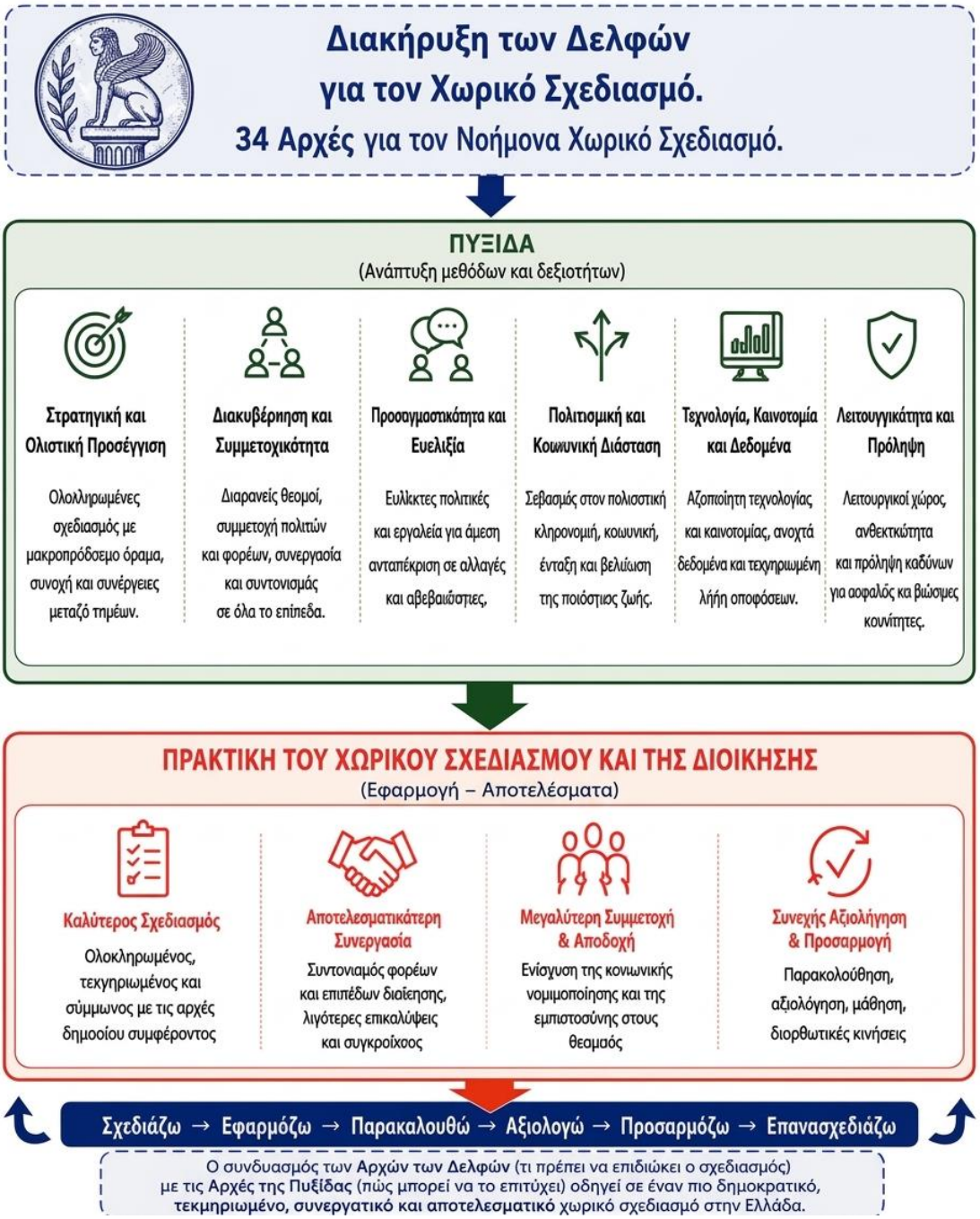
Πίνακας 2. Αντιστοίχιση των Αρχών της Διακήρυξης των Δελφών με τους έξι βασικούς άξονες της Πυξίδας Χωρικού σχεδιασμού. Πηγή: Γουργιώτης και Γεμενετζή (επιμ.) 2026, σ. 31.

Άξονες της Πυξίδας	**Αρχές της Διακήρυξης των Δελφών που αντιστοιχούν**	**Σχέση / ερμηνεία**
1. Στρατηγική και Ολιστική Προσέγγιση	•Στρατηγική προσέγγιση •Διαφύλαξη κοινών πόρων •Βέλτιστες ισορροπίες •Δημόσιο συμφέρον •Αφηγηματική συνοχή •Συνέχεια •Ιεράρχηση και εναρμόνιση επιπέδων •Συνοχή πολλαπλών κλιμάκων σχεδιασμού	Η «Πυξίδα» μετασχηματίζει τη συστημική σκέψη που διατυπώνεται στη Διακήρυξη των Δελφών σε ένα συνεκτικό πλαίσιο ολοκληρωμένου χωρικού σχεδιασμού. .
2. Διακυβέρνηση και Συμμετοχικότητα	•Κοινωνική συμμετοχή •Σαφήνεια και Διαφάνεια των διαδικασιών	Η «Πυξίδα» εξειδικεύει τις αρχές δημοκρατικής οργάνωσης της Διακήρυξης των Δελφών σε συγκεκριμένες σχέσεις συμμετοχής,

Άξονες της Πυξίδας	**Αρχές της Διακήρυξης των Δελφών που αντιστοιχούν**	**Σχέση / ερμηνεία**
	•Εκπαίδευση πολιτών •Διαδημοτική συνεργασία •Δημοκρατική αμφισβήτηση •Αποκέντρωση •Ασφάλεια δικαίου Δέσμευση της υπεραξίας γης Ηθική και δεοντολογία	διαμεσολάβησης και επικοινωνίας με στόχο την αποτελεσματικότερη συνεργασία.
3. Προσαρμοστικότητα και Ευελιξία	Προοδευτική εξέλιξη •Χωρική ανθεκτικότητα •Προσαρμοστική διαχείριση (ευελιξία) •Αναστοχαστικότητα •Πειραματισμός και επαναληπτική εφαρμογή	Η «Πυξίδα» διευρύνει τη δυναμική διάσταση των Αρχών των Δελφών, μετατοπίζοντας την αντίληψη του σχεδιασμού από ένα σταθερό και οριστικό πλαίσιο προς μια συνεχή διαδικασία μάθησης και προσαρμογής.
4. Πολιτισμική και Κοινωνική Διάσταση	•Πολιτισμική ποικιλομορφία •Διατήρηση ιδιαίτερων χαρακτηριστικών του τόπου •Χωρική δικαιοσύνη Ορθολογική και διαφανής διαχείριση των διαθέσιμων πόρων	Η «Πυξίδα» συνδέει την προστασία της ταυτότητας του τόπου με την κοινωνική ισότητα και την εδαφική συνοχή.
5. Τεχνολογία, Καινοτομία και Δεδομένα	•Χωρική νοημοσύνη •Επίκαιρα στοιχεία και δεδομένα •Παρακολούθηση και αξιολόγηση •Ψηφιακά εργαλεία και ΤΝ	Η «Πυξίδα» αξιοποιώντας αρχές διαμόρφωσης και ανατροφοδότησης προσθέτει μια σύγχρονη τεχνολογική διάσταση, αξιοποιώντας δεδομένα σε πραγματικό χρόνο, εργαλεία ψηφιακής οπτικοποίησης, νέες τεχνολογίες και εφαρμογές τεχνητής νοημοσύνης.
6. Λειτουργικότητα και Πρόληψη	•Λειτουργικότητα και πρόληψη •Λειτουργική αυτονομία οικισμού •Εφαρμοσιμότητα Ενεργή επικουρικότητα	Η «Πυξίδα» δίνει έμφαση στον ενεργό και προληπτικό σχεδιασμό, με στόχο τη λειτουργική αποτελεσματικότητα και την έγκαιρη αντιμετώπιση των χωρικών προκλήσεων.

Υπό την έννοια αυτή, η «Πυξίδα» δεν υποκαθιστά τις Αρχές των Δελφών, αλλά τις μετουσιώνει από γενικές αξιακές και κανονιστικές αρχές σε σύγχρονες πρακτικές, μεθόδους και δεξιότητες του χωρικού σχεδιασμού. Η σύνδεση των δύο πλαισίων αποκτά ιδιαίτερη σημασία στις σημερινές συνθήκες αυξημένης αβεβαιότητας και πολυπλοκότητας. Οι αξίες του δημοκρατικού, ολοκληρωμένου, κοινωνικά δίκαιου και βιώσιμου σχεδιασμού συνδέονται με έναν δυναμικό κύκλο εφαρμογής, παρακολούθησης, αξιολόγησης και προσαρμογής του. Με τον τρόπο αυτό, η αξιοποίηση της «Πυξίδας», σε συνδυασμό με τη Διακήρυξη των Δελφών, μπορεί να λειτουργήσει ως ένα συνεκτικό πλαίσιο για την ενίσχυση της ικανότητας της ελληνικής διοίκησης να σχεδιάζει, να εφαρμόζει, να αξιολογεί και να προσαρμόζει εγκαίρως τις σχετικές χωρικές πολιτικές και παρεμβάσεις στις μεταβαλλόμενες συνθήκες (Σχήμα 2).

Σχήμα 2. Συνδυασμός των Αρχών της Διακήρυξης των Δελφών και της «Πυξίδας» στην πρακτική του χωρικού σχεδιασμού και της διοίκησης. Πηγή: ιδία επεξεργασία.



4. Επίλογος

Η εξέταση της ευρωπαϊκής και ελληνικής εμπειρίας αναδεικνύει ότι ο χωρικός σχεδιασμός βρίσκεται σήμερα αντιμέτωπος με μια διττή πρόκληση: αφενός να διατηρήσει τον θεμελιώδη ρόλο και τις αξίες του και, αφετέρου, να αποκτήσει μεγαλύτερη ευελιξία, προσαρμοστικότητα και ικανότητα ανταπόκρισης στις σύνθετες και διαρκώς μεταβαλλόμενες συνθήκες. Οι οικονομικές, κοινωνικές, δημογραφικές, περιβαλλοντικές και τεχνολογικές μεταβολές, σε συνδυασμό με τις πολλαπλές και αλληλένδετες κρίσεις, αναδεικνύουν τα όρια ενός αυστηρά στατικού και ιεραρχικού μοντέλου σχεδιασμού (Paasi et al., 2018; Healey, 2007; Friedmann, 1993). Για το λόγο αυτό απαιτείται η προσαρμογή του σε ένα πλαίσιο πολλαπλών, αλληλεπικαλυπτόμενων και συχνά αντιφατικών χωρικών οραμάτων, αξιοποιώντας τη γνώση για την επίτευξη βιώσιμων και συνεκτικών αποτελεσμάτων (Paasi & Zimmerbauer, 2016).

Η ελληνική περίπτωση καθιστά την ανάγκη αυτή ακόμη πιο επιτακτική. Παρά τις σημαντικές θεσμικές μεταρρυθμίσεις και την εισαγωγή νέων εργαλείων χωρικού σχεδιασμού, εξακολουθούν να υφίστανται καθυστερήσεις και ελλείψεις, ιδίως στον τοπικό σχεδιασμό, αδυναμίες συντονισμού μεταξύ των διαφορετικών επιπέδων διακυβέρνησης, καθώς και ανεπαρκής διασύνδεση του χωρικού σχεδιασμού με τον αναπτυξιακό και περιβαλλοντικό σχεδιασμό. Ως αποτέλεσμα, αναδεικνύεται η ανάγκη όχι μόνο για θεσμική αναμόρφωση, αλλά και για μια διαφορετική κουλτούρα σχεδιασμού και διοίκησης, περισσότερο προσαρμοστική και προσανατολισμένη στην εφαρμογή και έγκαιρη αναπροσαρμογή των χωρικών παρεμβάσεων.

Στο πλαίσιο αυτό, η «Πυξίδα Χωρικού Σχεδιασμού» μπορεί να λειτουργήσει ως ένα σύγχρονο εργαλείο στρατηγικού προσανατολισμού και χάραξης πολιτικών. Η συμβολή της δεν έγκειται στην αντικατάσταση των υφιστάμενων θεσμών και εργαλείων, αλλά στον εμπλουτισμό τους με νέες δεξιότητες, μεθόδους και διαδικασίες. Η στρατηγική και ολιστική προσέγγιση, η διακυβέρνηση και η συμμετοχικότητα, η προσαρμοστικότητα και η ευελιξία, η πολιτισμική και κοινωνική διάσταση, η αξιοποίηση δεδομένων και τεχνολογίας, καθώς και η έμφαση στη λειτουργικότητα και την πρόληψη, διαμορφώνουν ένα περισσότερο σύγχρονο και πολυδιάστατο πλαίσιο χωρικού σχεδιασμού.

Ιδιαίτερη σημασία αποκτά ο συγκερασμός των αξόνων της Πυξίδας με τις αρχές της Διακήρυξης των Δελφών. Η σχέση τους δεν είναι γραμμική ούτε περιορίζεται σε μια απλή αντιστοίχιση αρχών. Πρόκειται περισσότερο για μια σχέση εξειδίκευσης και επιχειρησιακής μετάφρασης: οι αρχές των Δελφών προσφέρουν το αξιακό και κανονιστικό πλαίσιο, ενώ η Πυξίδα μετουσιώνει τις αρχές αυτές σε σύγχρονες πρακτικές και δεξιότητες του χωρικού σχεδιασμού. Με τον τρόπο αυτό, θεμελιώδεις αρχές του σχεδιασμού όπως το δημόσιο συμφέρον, η χωρική δικαιοσύνη, η βιωσιμότητα κ.ά., αρχές διακυβέρνησης και δημοκρατικής οργάνωσης, όπως η κοινωνική συμμετοχή στον σχεδιασμό, η διαδημοτική συνεργασία κ.ά., αρχές συστημικής ολοκλήρωσης, όπως η στρατηγική προσέγγιση, η χωρική ανθεκτικότητα κ.ά. αλλά και αρχές διαμόρφωσης και ανατροφοδότησης όπως η ευελιξία, τα επίκαιρα στοιχεία και δεδομένα κ.ά. μπορούν να συνδεθούν με συγκεκριμένες διαδικασίες σχεδιασμού, διακυβέρνησης, συνεργασίας, παρακολούθησης και αξιολόγησης.

Συνοψίζοντας, το μέλλον του ελληνικού χωρικού σχεδιασμού δεν απαιτεί την εγκατάλειψη του υφιστάμενου θεσμικού πλαισίου και των δομών του σχεδιασμού, αλλά τη μετεξέλιξή τους. Το ζητούμενο είναι να επιτευχθεί μια ισορροπία μεταξύ της ασφάλειας και της προβλεψιμότητας που προσφέρει ο θεσμικός σχεδιασμός και της αναγκαίας ευελιξίας για την αντιμετώπιση της αβεβαιότητας και των ταχέων μεταβολών. Ένα περισσότερο πολυμορφικό και ευέλικτο σύστημα μπορεί να συνδυάσει στοιχεία του παραδοσιακού σχεδιασμού με νέες δυναμικές και προσαρμοστικές προσεγγίσεις, χωρίς να αποδυναμώνεται ο ρυθμιστικός και κοινωνικός του ρόλος.

Τελικά, ο συνδυασμός των αρχών της Διακήρυξης των Δελφών και της «Πυξίδας» μπορεί να αποτελέσει ένα συνεκτικό πλαίσιο για την ενίσχυση και την ανανέωση της πρακτικής του χωρικού σχεδιασμού και της διοίκησης στην Ελλάδα. Βασική του συμβολή είναι ότι μετατρέπει τις αξίες του δημοκρατικού, ολοκληρωμένου, κοινωνικά δίκαιου και βιώσιμου σχεδιασμού σε μια δυναμική διαδικασία: «σχεδιάζω → εφαρμόζω → παρακολουθώ → αξιολογώ → προσαρμόζω → επανασχεδιάζω». Ο χωρικός σχεδιασμός, επομένως, δεν αντιμετωπίζεται ως ένα στατικό αποτέλεσμα, αλλά ως μια διαρκή διαδικασία μάθησης, προσαρμογής και βελτίωσης.

Με αυτή την προσέγγιση, ο χωρικός σχεδιασμός μπορεί να ενισχύσει τον ρόλο του ως εργαλείο δημόσιας πολιτικής και συλλογικής διαχείρισης του χώρου, ενώ η ελληνική διοίκηση μπορεί να αποκτήσει μεγαλύτερη ικανότητα συντονισμού, πρόβλεψης και έγκαιρης ανταπόκρισης στις μελλοντικές προκλήσεις. Το κρίσιμο, συνεπώς, δεν είναι μόνο να παράγονται περισσότερα ή καλύτερα σχέδια, αλλά να δημιουργηθεί ένα σύστημα που μπορεί να μαθαίνει από την εφαρμογή τους, να αξιολογεί τα αποτελέσματά τους και να προσαρμόζεται στις νέες συνθήκες. Αυτό αποτελεί, τελικά, τη σημαντικότερη προϋπόθεση για έναν χωρικό σχεδιασμό περισσότερο αποτελεσματικό, ανθεκτικό, δημοκρατικό και κοινωνικά δίκαιο.

Τέλος, η εργασία αναδεικνύει τη σημασία του χωρικού σχεδιασμού ως οργανικού τμήματος της αναπτυξιακής διαδικασίας και θεμελίου για την ανασυγκρότηση οικονομικών, κοινωνικών και

περιβαλλοντικών δομών. Παράλληλα αναδεικνύει τη σημασία του ως πλατφόρμα συνάντησης διαφόρων επιστημονικών κλάδων και επιπέδων διοίκησης γύρω από μια κοινή ανησυχία για το μέλλον του χώρου, ανεξάρτητη από βραχυπρόθεσμες αντιπαλότητες: «*Ο χωρικός σχεδιασμός είναι και πρέπει να παραμείνει το μέσο της σύγχρονης δημοκρατίας*» (Lamour, 1967).

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης C 117 E/65 (2010). Πράσινη Βίβλος για την Εδαφική Συνοχή και το στάδιο της συζήτησης σχετικά με την μελλοντική μεταρρύθμιση της πολιτικής συνοχής

Γουργιώτης, Α., (2024) ΤΟ ΒΗΜΑ. https://www.tovima.gr/2024/02/03/opinions/xorikos-sxediasmos-kai-politismos-mia-sxesi-dynamiki/ (πρόσβαση στις 05.05.2025)

Γουργιώτης Α, Τσιλιμίγκας Γ (2021), Χωροταξικός Σχεδιασμός Εννοιολογικά ζητήματα, Μεθοδολογικές διευκρινήσεις και Εφαρμογές. Νομική Βιβλιοθήκη ISBN: 978-960-654-518-4.

Γιαννακούρου, Γ., (1999), "Το θεσμικό πλαίσιο σχεδιασμού των πόλεων στην Ελλάδα: προβλήματα και αναζήτηση λύσεων ΙΟΒΕ", Η Ελληνική Οικονομία, τεύχος 04/2010: 115-123.

Γιαννακούρου Γ., Καυκαλάς Γ., (2014), "Επανεξετάζοντας τη χωροταξία σε περίοδο κρίσης: αναγκαιότητα, περιεχόμενο και προϋποθέσεις της μεταρρύθμισης".

Γιαννίτσης Τ., (2025), Ελλάδα 1953-2024. Χρόνος και πολιτική οικονομία. Εκδόσεις Πατάκη .ISBN 978-618—07-1033-5.

Γουργιώτης, Α. & Γεμενετζή, Γ. (επιμ.). (2026). Διακήρυξη των Δελφών για τον Χωρικό Σχεδιασμό: 34 Αρχές για τον Νοήμονα Χωρικό Σχεδιασμό (τρίγλωσση έκδοση στα ελληνικά, αγγλικά και γαλλικά). Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. ISBN: 978-618-5765-10-1, Διαθέσιμο στο: https://www.prd.uth.gr/prd-editions/ (πρόσβαση στις 3.09.2026)

Γουργιώτης Α., Τσιλιμίγκας Γ., (2016), «Μια νέα προσέγγιση για το χωροταξικό σχεδιασμό στην Ελλάδα», Αειχώρος, Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης. Σελ. 103-122, Τεύχος 26. DOI: https://doi.org/10.26253/heal.uth.ojs.aei.2016.428

Καραδήμου-Γερολύμπου, Α., (1987), "Μεταρρυθμιστικές αντιλήψεις στην οργάνωση των αστικών χώρων", Σύγχρονα Θέματα, 39:55-60.

Καρύδης, Δ., (2006). "Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας". Αθήνα, Εκδόσεις Παπασωτηρίου.

Οικονόμου, Δ., (2004). "Η πολεοδομική Πολιτική στην Ελλάδα: Δομικά χαρακτηριστικά και τάσεις" στο Οικονόμου Δ., Σαρηγιάννης Γ., Σερράος Κ., Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα, Αθήνα, Εκδόσεις Μέμφις.

Οικονόμου Δ. (2000), Σύστημα χωρικού σχεδιασμού: η ελληνική πραγματικότητα και η διεθνής εμπειρία, Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, 101-102, 2000, 3-57.

ΣΕΒ – Σύνδεσμος Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών (2015) Εθνικό σύστημα χωρικού σχεδιασμού από τη σκοπιά της επιχειρηματικότητας. Αθήνα: ΣΕΒ

Ξενόγλωσση

Abercrombie, P. (1933). Town and country planning. Thornton Butterworth.

Allen, J., Cochrane, A., & Massey, D. (1998). Rethinking the region. Routledge.

American Planning Association. (2020). What skills do planners need? Retrieved from https://www.planning.org/choosingplanning/skills/

Asarpota, K., & Nadin, V. (2020). Energy Strategies, the Urban Dimension, and Spatial Planning. *Energies*, 13, 3642. doi:10.3390/en13143642

Asprogerakas, E., & Melissas, D. (2023). Reflections on the hierarchy of the spatial planning system in Greece (1999–2020). *International Planning Studies*. DOI: 10.1080/13563475.2023.2251692

Asprogerakas, E., & Tasopoulou, A. (2024). From sustainability to resilience: tracing the transition path for spatial planning policy in Greece. *European Spatial Research and Policy*, 31(1). DOI: https://doi.org/10.18778/1231-1952.31.1.04

Batty, M. (2018). Inventing future cities. MIT Press.

Beauregard, R. (2020). Advanced introduction to planning theory. Edward Elgar.

Berisha, E., Cotella, G., Janin Rivolin, U., & Solly, A. (2023). Spatial governance and planning systems vis-à-vis land consumption in Europe. *European Planning Studies*, pp. 1–16. doi:10.1080/09654313.2023.2207605

Buffel, T., & Phillipson, C. (2016). Can global cities be 'age-friendly cities'? Urban development and ageing populations. *Cities*, 55, 94–100. https://doi.org/10.1016/j.cities.2016.03.016

Cejudo, G., & Michel, C. (2017). Addressing fragmented government action: Coordination, coherence, and integration. *Policy Sciences*, 50(4), 745–767. https://doi.org/10.1007/s11077-017-9281-5

Christopherson, S., Michie, J., & Tyler, P. (2010). Regional resilience: Theoretical and empirical perspectives. *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 3(1), 3–10. https://doi.org/10.1093/cjres/rsq004

Committee on Spatial Development (CSD). (1999). *European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the European Union*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.

Conseil de l'Europe, Conférence Européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire (CEMAT). (1983). «Charte Européenne de l'Aménagement du Territoire» adoptée le 20 Mai 1983 à Torremolinos, Espagne.

Conseil de l'Europe, Conférence Européenne des Ministres responsables de l'Aménagement du Territoire (CEMAT). (2000). Principes directeurs pour le Développement territorial durable du Continent européen.

Cotella, G. (2020). How Europe hits home? The impact of European Union policies on territorial governance and spatial planning. *Géocarrefour*, 94(3). doi:10.4000/geocarrefour.15648

Cotella, G., & Janin Rivolin, U. (2011). Europeanization of spatial planning through discourse and practice in Italy. *disP: The Planning Review*, 186, pp. 42–53. doi:10.1080/02513625.2011.10557143

Cotella, G., & Rivolin, U. J. (2024). European territorial governance and its influence on spatial planning systems. In V. Nadin, G. Cotella, & P. Schmitt (Eds.), *Spatial Planning Systems in Europe: Comparison and Trajectories* (pp. 173–190). Edward Elgar Publishing Limited.

Cotella, G., & Stead, D. (2011). Spatial planning and the influence of domestic actors: Some conclusions. *disP - The Planning Review*, 47(186), pp. 77–83. doi:10.1080/02513625.2011.10557146

Dabrowski, M., & Piskorek, K. (2018). The development of strategic spatial planning in central and Eastern Europe: Between path dependence, European influence, and domestic politics. *Planning Perspectives*, 33(4), pp. 571–589. doi:10.1080/02665433.2018.1513373

ESPON/COMPASS. (2018). *Comparative Analysis of Territorial Governance and Spatial Planning Systems in Europe / Final Report*.

Friedmann, J. (1993). Toward a non-Euclidian mode of planning. *Journal of the American Planning Association*, 59(4), 482–485. https://doi.org/10.1080/01944369308975902

Friedmann, J. (2019). Thinking about complexity and planning. *International Planning Studies*, 24(1), 13–22. https://doi.org/10.1080/13563475.2018.1517594

Friedmann, J., & Weaver, C. (1979). *Territory and function: The evolution of regional planning*. University of California Press.

Galland, D. (2012). Is regional planning dead or just coping? The transformation of a state sociospatial project into growth-oriented strategies. *Environment and Planning C*, 30(3), 536–552. https://doi.org/10.1068/c11150

Galland, D., Harrison, J., & Tewdwr-Jones, M. (2020). What is metropolitan planning and governance for? In K. Zimmermann, D. Galland, & J. Harrison (Eds.), *Metropolitan regions, planning and governance* (pp. 237–256). Springer.

Geddes, P. (1915). *Cities in evolution*. Williams & Norgate.

Gemenetzi, G. (2023). Restructuring local-level spatial planning in Greece amid the recession and recovery period: Trends and challenges. *Planning Practice & Research*, 38(4), pp. 564–580. https://doi.org/10.1080/02697459.2022.2080326

Giannakouris, K. (2010). Population and social conditions: Eurostat statistics in focus 1/2010. Eurostat. Retrieved from https://ec.europa.eu/eurostat/documents/3433488/5564440/KS-SF-10-001-EN.PDF/d5b8bf54-6979-4834-998a-f7d1a61aa82d

Glaeser, E. L., Ponzetto, G. A. M., & Tobio, K. (2014). Cities, skills and regional change. *Regional Studies*, 48(1), 7–43. https://doi.org/10.1080/00343404.2012.674637

Glazebrook, G., & Newman, P. (2018). The city of the future. *Urban Planning*, 3(2), 1–20. https://doi.org/10.17645/up.v3i2.1247

Gourgiotis, A. (2014). The contribution of the Council of Europe to spatial planning and landscape. *Aeichoros, Texts on Urban Planning, Spatial Planning, and Development*, University of Thessaly, Department of Spatial Planning, Urban Planning and Regional Development, Issue 19, pp. 38–57. DOI: https://doi.org/10.26253/heal.uth.ojs.aei.2014.334

Gourgiotis, A. (2021). Spatial planning in Greece: Challenges and prospects – L'aménagement du territoire en Grèce, perspectives et défis. In *Spatial planning and challenges: New spatial thinking in Greece and France [Aménagement du Territoire et ses défis: Nouvelle pensée spatiale en Grèce et en France]*. Nomiki Bibliothiki. ISBN: 978-960-654-446-0.

Gourgiotis, A., Diamantidis, G., & Tsilimigkas, G. (2025). Sustainable industrial transformation in Greece: a case study on converting Oinofyta's informal industrial cluster into a remediation business park. *Planning Practice & Research*. DOI: 10.1080/02697459.2025.2489205

Gourgiotis, A., & Gemenetzi, G. (2026). Dealing with complexity: the evolution of spatial planning in Europe and Greece. Proposal for a Spatial Planning Compass. *Planning Practice & Research*. https://doi.org/10.1080/02697459.2026.2663315

Gourgiotis, A., Kyvelou, S. S., & Lainas, I. (2021). Industrial location in Greece: Fostering green transition and synergies between industrial and spatial planning policies. *The Land*, 10(3), 271. doi:10.3390/land10030271

Gourgiotis, A., & Stathakis, D. (2024). Urbanization trends from global to the local scale. In G. Petropoulos & C. Chalkias (Eds.), *Geographical Information Science: Case studies in earth and environmental monitoring*. Elsevier. ISBN: 978-0-443-13605-4.

Gourgiotis, A., & Tsilimigkas, G. (2016). A new approach to spatial planning in Greece. *Aeichoros, Texts on Urban Planning, Spatial Planning, and Development*, University of Thessaly, Department of Spatial Planning, Urban Planning and Regional Development, Issue 26, pp. 103–122. DOI: https://doi.org/10.26253/heal.uth.ojs.aei.2016.428

Gourgiotis, A., & Tsilimigkas, G. (2024). Spatial planning in Greece: Framework critical review, challenges and perspectives. *Planning Practice & Research*, pp. 1–22. DOI: 10.1080/02697459.2024.2420510

Grant, M., Siri, J., Gatzweiler, F., Dora, C., Aerts, J., Nandudu, S., Claeson, A., Carbajal, A., Roebbel, N., Petrella, L., & Hérick de Sá, T. (2022). Supporting a healthy planet, healthy people and health equity through urban and territorial planning. *Planning Practice & Research*, 37(1), pp. 111–130. doi:10.1080/02697459.2021.2000144

Gray, D., Laing, R., & Docherty, I. (2016). Delivering low carbon urban transport choices: European ambition meets the reality of institutional (mis)alignment. *Environment and Planning A*, 49(1), 226–242. https://doi.org/10.1177/0308518X16662272

Green Leigh, N., French, S., Guhathakurta, S., & Stiftel, B. (Eds.). (2019). *The Routledge handbook of international planning education*. Routledge.

Haidarlis, M. (2012). On the binding nature of spatial planning tools and the legal relationship between them [Peri tis desmeftikotitas ton ergaleion chorikou schediasmou kai tis metaxy tous nomikis schesis]. In *3rd Panhellenic Conference on Urban Planning, Spatial Planning and Regional Development: Proceedings Book* (Volos, 27–30 September, pp. 18–24). Volos: Volos University Press of Thessaly (in Greek).

Haidarlis, M. (2017). *The Legal Tools of Strategic Planning [Ta Nomika Chorika Ergaleia Stratigikou Charaktira]*. Athens: Nomiki Bibliothiki (in Greek).

Hall, P. (2014). *Cities of tomorrow* (4th ed.). Blackwell.

Hanak, E., & Browne, M. (2006). Linking housing growth to water supply: New planning frontiers in the American West. *Journal of the American Planning Association*, 72(2), 154–166. https://doi.org/10.1080/01944360608976736

Harrison, J. (2020). Seeing like a business: Rethinking the role of business in regional development, planning and governance. *Territory, Politics, Governance*. https://doi.org/10.1080/21622671.2020.1743201

Harrison, J., Galland, D., & Tewdwr-Jones, M. (2021). Regional planning is dead: long live planning regional futures. *Regional Studies*, 55(1), 6–18. DOI: 10.1080/00343404.2020.1750580

Healey, P. (1992). Planning through debate: The communicative turn in planning theory. *Town Planning Review*, 63(2), 143–162. https://doi.org/10.3828/tpr.63.2.422x602303814821

Healey, P. (2007). *Urban complexity and spatial strategies*. Routledge.

Healey, P. (2009). The pragmatic tradition in planning thought. *Journal of Planning Education and Research*, 28(3), 277–292. https://doi.org/10.1177/0739456X08325175

Hesse, M. (2016). *The city as a terminal: The urban contexts of logistics and freight transport*. Routledge.

Janin Rivolin, U. (2012). Planning systems as institutional technologies: A proposed conceptualization and the implications for comparison. *Planning Practice & Research*, 27(1), pp. 63–85. doi:10.1080/02697459.2012.661181

Kanellopoulos, A. (1962). *Views on the Development of the Greek Economy*. Athens (in Greek).

Kyvelou, S., & Gourgiotis, A. (2019). Landscape as connecting link of nature and culture: Spatial planning policy implications in Greece. *Urban Science*, 3(3), 81. https://doi.org/10.3390/urbansci3030081

Lamour, P. (1967). *60 millions de français*. Buchet/Chastel.

Maier, K. (2012). Europeanization and changing planning in east-central Europe: An easterner's view. *Planning Practice & Research*, 27(1), pp. 137–154. doi:10.1080/02697459.2012.661596

Martin, R., Martinelli, F., & Clifton, J. (2022). Rethinking spatial policy in an era of multiple crises. *Cambridge Journal of Regions, Economy & Society*, 15(1), pp. 3–21. doi:10.1093/cjres/rsab037

Mazza, L. (1996). Designing a domain for planning theory. In S. J. Mandelbaum, L. Mazza, & R. W. Burchell (Eds.), *Explorations in Planning Theory* (pp. 3–9). State University of New Jersey. doi:10.4324/9780203792506-102

Ministry of Coordination. (1960). *5-Year Economic Development Plan 1960–1964*. Athens: National Printing House (in Greek).

Ministry of Coordination. (1979). *Economic and Social Development Programme 1978–1982 – preamble*. Athens: National Printing House (in Greek).

Nadin, V., Cotella, G., & Schmitt, P. (2024). The classification of spatial planning in Europe: Added value and challenges. In Nadin, Cotella, & Schmitt (Eds.), *Spatial Planning Systems and Practice in Europe: Comparison and Trajectories* (pp. 266–295). Edward Elgar Publishing Limited.

Nadin, V., & Fernández-Maldonado, A. M. (2023). Spatial planning systems in Europe: multiple trajectories. *Planning Practice & Research*, 38(5), 625–638. DOI: 10.1080/02697459.2023.2258568

Nadin, V., Piskorek, K., Balz, V., Zonneveld, W., Dąbrowski, M., Georgieva, N., den Hoed, W., Maier, K., & Muñoz Unceta, P. (2021a). *Cross-Fertilisation of Cohesion Policy and Spatial Planning, Input for an ESPON Policy Brief*. Delft: Delft University of Technology.

Nadin, V., & Stead, D. (2008). European spatial planning systems, social models and learning. *disP - The Planning Review*, 44(172), pp. 35–47. doi:10.1080/02513625.2008.10557001

Nadin, V., Stead, D., Dąbrowski, M., & Fernandez-Maldonado, A. M. (2021b). Integrated, adaptive and participatory spatial planning: Trends across Europe. *Regional Studies*, 55(5), pp. 791–803. doi:10.1080/00343404.2020.1817363

Neuman, M. (2019). Leadership. In N. Green Leigh, S. French, S. Guhathakurta, & B. Stiftel (Eds.), *The Routledge handbook of international planning education* (pp. 174–183). Routledge.

OECD, Organisation for Economic Cooperation and Development. (2017). *The Governance of Land Use in OECD Countries: Policy Analysis and Recommendations* (OECD Regional Development Studies). Paris: OECD Publishing.

Olesen, K. (2014). The Neoliberalisation of Strategic Spatial Planning. *Planning Theory*, 13(3), 288–303. doi:10.1177/1473095213499340

Ostrom, E. (1990). *Governing the Commons: The Evolution of Institutions for Collective Action*. Cambridge University Press.

Paasi, A., Harrison, J., & Jones, M. (2018). New consolidated regional geographies. In A. Paasi, J. Harrison, & M. Jones (Eds.), *Handbook on the geographies of regions and territories* (pp. 1–20). Edward Elgar Publishing.

Paasi, A., & Zimmerbauer, K. (2016). Penumbral borders and planning paradoxes: Relational thinking and the question of borders in spatial planning. *Environment and Planning A*, 48(1), 75–93. https://doi.org/10.1177/0308518X15594805

Phelps, N. A. (2021). *The Urban Planning Imagination*. Cambridge: Polity Press.

Preza, E., & Asprogerakas, E. (2022). Applying integrated spatial tools in the framework of EU cohesion policy (2014–2020). *European Journal of Spatial Development*, 19(6), pp. 1–22. doi:10.5281/zenodo.7386416

Purkarthofer, E., Humer, A., & Mäntysalo, R. (2021). Regional planning: an arena of interests, institutions and relations - Editorial. *Regional Studies*, 55(5), 773–777. https://doi.org/10.1080/00343404.2021.1875128

Raco, M., & Savini, F. (Eds.). (2019). *Planning and knowledge: How new forms of technocracy are shaping contemporary cities*. Policy Press.

Reimer, M., Getimis, P., & Blotevogel, H. H. (Eds.). (2014). *Spatial Planning Systems and Practices in Europe: A Comparative Perspective on Continuity and Changes*. Abingdon: Routledge. doi:10.4324/9781315852577

Sandercock, L. (1997). The planner tamed: Preparing planners for the twenty first century. *Australian Planner*, 34(2), 90–95. https://doi.org/10.1080/07293682.1997.9657754

Savini, F., & Aalbers, M. (2016). The de-contextualisation of land use planning through financialisation: Urban redevelopment in Milan. *European Urban and Regional Studies*, 23(4), 878–894. https://doi.org/10.1177/0969776415585887

Stead, D. (2012). Best practices and policy transfer in spatial planning. *Planning Practice and Research*, 27(1), 103–116. https://doi.org/10.1080/02697459.2011.644084

Stead, D. (2013). Convergence, divergence or constancy of spatial planning? Connecting theoretical concepts with empirical evidence from Europe. *Journal of Planning Literature*, 28(1), pp. 19–31. doi:10.1177/0885412212471562

Stead, D., & Nadin, V. (2011). Shifts in territorial governance and the Europeanisation of spatial planning in central and Eastern Europe. In N. Adams, G. Cotella, & R. Nunes (Eds.), *Territorial Development, Cohesion and Spatial Planning: Knowledge and Policy Development in an Enlarged EU* (pp. 154–177). London: Routledge.

Stehle, S., & Kitchin, R. (2020). Real-time and archival data visualisation techniques in city dashboards. *International Journal of Geographical Information Science*, 34(2), 344–366. https://doi.org/10.1080/13658816.2019.1594823

Tewdwr-Jones, M. (2012). *Spatial planning and governance*. Palgrave Macmillan / Red Globe Press.

Tewdwr-Jones, M., & Goddard, J. (2014). A future for cities? Building new methodologies and systems for urban foresight. *Town Planning Review*, 85(6), 773–794. https://doi.org/10.3828/tpr.2014.46

Tooze, A. (2022). Welcome to the world of the polycrisis. *Financial Times*, 28 October 2022.

Tsourapi, C., & Gourgiotis, A. (2025). A framework for developing flexible green business parks in the large Greek islands: case studies from Crete. *Planning Practice & Research*. DOI: 10.1080/02697459.2025.2519362

Tulumello, S., Cotella, G., & Othengrafen, F. (2020a). Spatial planning and territorial governance in Southern Europe between economic crisis and austerity policies. *International Planning Studies*, 25(1), pp. 72–87. doi:10.1080/13563475.2019.1701422

United Nations, United Nations Economic Commission for Europe. (2008). *Spatial Planning: Key Instrument for Development and Effective Governance with Special Reference to Countries in Transition*.

Valler, D., & Phelps, N. (2018). Framing the future: On local planning cultures and legacies. *Planning Theory and Practice*, 19(5), 698–716. https://doi.org/10.1080/14649357.2018.1537448

Vickerman, R. (2015). High speed rail and regional development: The case of intermediate stations. *Journal of Transport Geography*, 42, 157–165. https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2014.06.008

Wassenhoven, L. (2022). *Compromise Planning: A Theoretical Approach from a Distant Corner of Europe*. Cham: Springer.

Wassenhoven, L. (2023). *Looking for the future of the European Space. Territorial Cohesion, Spatial Planning, Cities, Climate Change*. Propompos. ISBN: 978-618-5705-10-7.

Wassenhoven, L., & Asprogerakas, E. (2026). Planning in transition: the case of Greece. *Planning Practice & Research*, 41(1), 1–14 (editorial). https://doi.org/10.1080/02697459.2026.2614841

Waterhout, B., Mourato, J. M., & Bohme, K. (2009). The impact of Europeanisation on planning cultures. In J. Knieling & F. Othengrafen (Eds.), *Planning Cultures in Europe: Decoding Cultural Phenomenon in Urban and Regional Planning* (pp. 239–253). Farnham: Ashgate.

Waterhout, B., Othengrafen, F., & Sykes, O. (2013). Neo-liberalization processes and spatial planning in France, Germany, and the Netherlands: An exploration. *Planning Practice & Research*, 28(1), pp. 141–159. doi:10.1080/02697459.2012.699261

WHO, World Health Organisation and UN Habitat. (2020). *Integrating Health in Urban and Territorial Planning: A Sourcebook*. Geneva: UN-Habitat.

Wilson, A., & Tewdwr-Jones, M. (2019). Let's draw and talk about urban change: Deploying digital technology to encourage citizen participation in urban planning. *Environment and Planning B*. https://doi.org/10.1177/2399808319831290

Yiannakou, A., Gourgiotis, A., & Salata, K. D. (2024). Marine spatial planning in Greece: Issues raised from the preparation of the Marine spatial framework for the North Aegean region. *Planning Practice & Research*. doi:10.1080/02697459.2024.2365516

Γουργιώτης Ανέστης
Αναπληρωτής Καθηγητής Χωρικού Σχεδιασμού, ΤμΜΧΠΠΑ,
Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
email: gourgiotis@uth.gr

Γεμενετζή Γεωργία
Επίκουρη Καθηγήτρια, Πολεοδομικού Προγραμματισμού-Σχεδιασμού,
ΤμΜΧΠΠΑ, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
email: ggemenetzi@uth.gr

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



Καυκαλάς Γρηγόρης
Ομότιμος Καθηγητής, Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Η κατανομή του πληθυσμού, η εγκατάσταση των δραστηριοτήτων, οι ροές ανθρώπων και αγαθών και η τριβή της απόστασης, υπήρξαν διαχρονικά βασικές μεταβλητές στις θεωρίες και τις πρακτικές των επιστημών του χώρου. Τη δεκαετία του 2010, η ευρεία διάδοση των έξυπνων συσκευών (smart devices), των μαζικών δεδομένων (big data) και των διαδικτυακών πλατφορμών συνέβαλε στη διαμόρφωση του πεδίου του ψηφιακού χώρου. Πριν από αυτή την κρίσιμη καμπή μια σειρά από έννοιες, όπως οι οικονομίες συγκέντρωσης (Scott and Storper, 2003), οι κεντρομόλες και φυγόκεντρες δυνάμεις (Krugman, 1995), η εδαφική κλιμάκωση της εξουσίας (Brenner, 1999), η χωρο-χρονική συμπίεση (Harvey, 1989), οι συστάδες καινοτομίας (Komninos, 2002) και η πολυεπίπεδη διακυβέρνηση (Hooghe and Marks, 2002), προετοίμαζαν το έδαφος θέτοντας ζητήματα σχετικά με τον χώρο στο πλαίσιο της τεχνολογικής αλλαγής και της παγκοσμιοποίησης. Στον 21ο αιώνα, η ραγδαία ενσωμάτωση των ψηφιακών τεχνολογιών φαίνεται πλέον να επαναπροσδιορίζει τη σημασία και τη λειτουργία του χώρου, ειδικά σε σχέση με τη δυναμική της οικονομίας, της κοινωνίας και του περιβάλλοντος, ανατρέποντας δραστικά τα δεδομένα των προηγούμενων θεωρητικών προσεγγίσεων. Στον βαθμό που η φυσική εγγύτητα παύει να αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για την παραγωγή, τη συνεργασία και την επικοινωνία, ανακύπτει το ερώτημα: ποια είναι η θέση του χώρου στην ψηφιακή εποχή; Το βιβλίο της Αναστασίας Πανώρη *Digitally Disrupted Space: Proximity and New Development Opportunities for Regions and Cities* (*Ψηφιακά Διαταραγμένος Χώρος: Εγγύτητα και νέες ευκαιρίες ανάπτυξης για περιφέρειες και πόλεις*) επιχειρεί να δώσει ενδιαφέρουσες απαντήσεις σε αυτό το ερώτημα. Εστιάζει στη δυναμική σχέση μεταξύ χώρου και ψηφιακού μετασχηματισμού, με στόχο να αναδείξει ότι οι νέες τεχνολογίες δεν καταργούν τον ρόλο του χώρου, αλλά τον αναδομούν σε νέες μορφές εγγύτητας, δικτύωσης και κοινωνικοτεχνικής οργάνωσης.

Το βιβλίο θεμελιώνεται σε ένα σύνθετο και διεπιστημονικό θεωρητικό υπόβαθρο, το οποίο αντλεί από την οικονομική γεωγραφία, τις σπουδές περιφερειακής ανάπτυξης, τη θεωρία των κοινωνικοτεχνικών μεταβάσεων, τις θεωρίες χωρικού σχεδιασμού και διακυβέρνησης και τη σύγχρονη οικονομία του ψηφιακού χώρου (Srnicek, 2017). Σε αυτό το πλαίσιο η βασική θέση είναι ότι ο ψηφιακός χώρος δεν ακυρώνει τη χωρικότητα, αλλά τη μετασχηματίζει σε νέες μορφές διασύνδεσης, εγγύτητας και αναπτυξιακών δυνατοτήτων. Κεντρική έννοια στο θεωρητικό σχήμα αποτελεί η εγγύτητα, η οποία δεν νοείται μόνο ως φυσική εγγύτητα, αλλά ως πολυδιάστατη σχέση: κοινωνική, θεσμική, οργανωσιακή και γνωστική. Η εγγύτητα αντιμετωπίζεται ως συνθήκη που ευνοεί τη συνεργασία, την ανταλλαγή γνώσης και την παραγωγή καινοτομίας, ανεξαρτήτως φυσικής

απόστασης. Καθοριστικό θεωρητικό πλεονέκτημα αποτελεί η αποδόμηση του δυϊσμού φυσικού–ψηφιακού και η επανατοποθέτηση της έννοιας της εγγύτητας ως σύνθετης, διαμεσολαβημένης και δυναμικά συγκροτούμενης σχέσης. Η συγγραφέας προτείνει μια εννοιολογική αναδιατύπωση της εγγύτητας, αντλώντας από τη γεωγραφία της καινοτομίας, την οποία προσαρμόζει στα νέα δεδομένα της ψηφιακής διασύνδεσης και της πλατφορμοποιημένης αλληλεπίδρασης. Η προσέγγιση αυτή επιτρέπει την κατανόηση του χώρου όχι ως στατικού δοχείου, αλλά ως πεδίου εν εξελίξει σχέσεων και δυνατοτήτων. Με τον τρόπο αυτό η Πανώρη αξιοποιεί τη σχεσιακή γεωγραφική σκέψη και τη θεωρία των εξωτερικοτήτων για να δείξει πώς η ψηφιακή διαμεσολάβηση δημιουργεί νέους τύπους εγγύτητας και, ταυτόχρονα, νέες προκλήσεις χωρικής ενσωμάτωσης.

Ιδιαίτερο βάρος δίνεται στην έννοια των «χωρικών ρουτινών», δηλαδή στις καθιερωμένες πρακτικές καθημερινής αλληλεπίδρασης που συγκροτούν την κοινωνική υφή του χώρου. Η συγγραφέας επιχειρεί να δείξει πώς αυτές οι ρουτίνες, μέσω της ψηφιακής διαμεσολάβησης, μπορούν να αναδιαταχθούν ή να μεταφερθούν, με επιπτώσεις στη λειτουργία των πόλεων και των περιφερειών που θα πρέπει να διερευνηθούν, με νέα εργαλεία όπως για παράδειγμα τα ψηφιακά δίδυμα, προκειμένου να ενσωματωθούν στη διαμόρφωση των στρατηγικών επιδιώξεων και οραμάτων για τον μελλοντικό χώρο (Batty, 2018). Σημαντική θεωρητική συμβολή του βιβλίου αποτελεί η ενσωμάτωση της πολυεπίπεδης προσέγγισης και των κοινωνικοτεχνικών μεταβάσεων (Geels, 2024). Η προοπτική αυτή επιτρέπει στην ανάλυση να κινηθεί ταυτόχρονα σε διαφορετικά επίπεδα: στις τοπικές πρακτικές, στα κυρίαρχα τεχνολογικά και θεσμικά καθεστώτα, και στο μάκρο-επίπεδο των κοινωνικών μεταβολών. Ο ψηφιακός χώρος δεν εμφανίζεται ως εξωτερικός παράγοντας που επεμβαίνει στον χώρο, αλλά ως συστατικό στοιχείο της εξελισσόμενης υφής του – στοιχείο που μετασχηματίζει το ίδιο το πλαίσιο αναφοράς εντός του οποίου νοείται η εγγύτητα και η ανάπτυξη.

Το βιβλίο αποτελείται από τρία μέρη και συνολικά εννέα κεφάλαια, τα οποία συγκροτούν μια ενιαία αφήγηση για τον τρόπο με τον οποίο ο ψηφιακός χώρος μετασχηματίζει τη χωρική εμπειρία και τις προοπτικές ανάπτυξης των διαφόρων περιοχών. Κάθε μέρος επικεντρώνεται σε μία διαφορετική όψη του φαινομένου: τη θεωρητική προσέγγιση των χωρικών διαταραχών στον ψηφιακό κόσμο, τον ρόλο του ψηφιακού χώρου στις διαδικασίες ψηφιακής και πράσινης μετάβασης και, τέλος, τις προκλήσεις και ευκαιρίες του ψηφιακού χώρου στο πεδίο της περιφερειακής ανάπτυξης.

Το πρώτο μέρος (κεφάλαια 1–4) θέτει τις βάσεις για την κατανόηση του «ψηφιακά διαταραγμένου χώρου» με την έννοια του μετασχηματισμού που επιφέρει η ψηφιοποίηση στις δομές, τις ροές και τις σχέσεις της οικονομικής δραστηριότητας (Boschma and Frenken, 2018). Σε αυτό το πλαίσιο εξετάζει τη μετάβαση από απόλυτες σε σχεσιακές αντιλήψεις περί χωρικότητας, καθώς και τη δημιουργία νέων μορφών εγγύτητας μέσω τεχνολογικά διαμεσολαβημένων σχέσεων. Η έννοια της «εγγύτητας» αναλύεται σε πολλαπλές μορφές – γεωγραφική, κοινωνική, οργανωσιακή, θεσμική και γνωστική – και συνδέεται με τις διαδικασίες παραγωγής εξωτερικοτήτων, καινοτομίας και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Ιδιαίτερο βάρος δίνεται στις «χωρικές ρουτίνες» και στη δυνατότητα αναπαραγωγής τους στον ψηφιακό χώρο.

Το δεύτερο μέρος (κεφάλαια 5–6) μετατοπίζει το ενδιαφέρον προς τις μεταβατικές διαδικασίες και τη λειτουργία του ψηφιακού χώρου ως επιταχυντή της δίδυμης μετάβασης (πράσινης και ψηφιακής). Εξετάζονται οι πολυεπίπεδες διαδρομές μετασχηματισμού και οι στρατηγικές ενσωμάτωσης του ψηφιακού χώρου στις πολιτικές περιφερειακής και επιχειρηματικής καινοτομίας. Ειδικότερα παρουσιάζονται οι τομείς των ευφυών περιοχών, των ευφυών συστημάτων μεταφορών και των ευφυών συστημάτων ενέργειας. Είναι σημαντικό να σημειωθεί ότι η τεχνολογία δεν αντιμετωπίζεται αποσπασματικά αλλά ως θεσμικά και πολιτικά ενσωματωμένο πεδίο που επηρεάζει πρότυπα παραγωγής, διακυβέρνησης και συνεργασίας.

Τέλος, το τρίτο μέρος (κεφάλαια 7–9) επικεντρώνεται στις προκλήσεις και τις ευκαιρίες εφαρμογής του ψηφιακού χώρου στην περιφερειακή ανάπτυξη. Ειδικότερα εξετάζονται οι τρόποι με τους οποίους η ψηφιακή εγγύτητα μπορεί να επηρεάσει την παραγωγικότητα, να ενισχύσει την ανθεκτικότητα των περιφερειών σε κρίσεις και να προάγει την κοινωνικοοικονομική ενσωμάτωση. Η

έμφαση στις στρατηγικές για την υπέρβαση της γεωγραφικής απομόνωσης και τη δημιουργία συνεργατικών σχηματισμών αναδεικνύει τον ψηφιακό χώρο ως μοχλό συνοχής και ευελιξίας.

Στα συμπεράσματα, η συγγραφέας συνδέει τις τεχνολογικές εξελίξεις με ζητήματα συνοχής, συνεργασίας και καινοτομίας στον ψηφιακό χώρο ως φορέα αναδιανομής ευκαιριών και διαπεριφερειακών σχέσεων, επιτρέποντας σε περιοχές να υπερβούν φυσικούς περιορισμούς και να ενταχθούν σε παγκόσμια δίκτυα. Μέσω της δημιουργίας ψηφιακών συστάδων, ψηφιακών οικοσυστημάτων, δηλαδή περιβαλλόντων συνεργασίας και καινοτομίας που λειτουργούν μέσω ψηφιακών υποδομών και διαδικτυακών πλατφορμών, ενισχύεται η καινοτομία, η επιχειρηματικότητα και η πρόσβαση στην αγορά. Παράλληλα, προωθείται η κοινωνική ένταξη, ιδιαίτερα σε γεωγραφικά απομονωμένες περιοχές, καθώς η ψηφιακή συνδεσιμότητα μπορεί να μειώσει κοινωνικές και οικονομικές ανισότητες, να ενισχύσει την παραγωγικότητα και να προάγει μια πιο δίκαιη και βιώσιμη ανάπτυξη.

Το βιβλίο υιοθετεί μια κριτική στάση απέναντι στον τεχνολογικό ντετερμινισμό, αποφεύγοντας να παρουσιάσει την τεχνολογία ως αυτόνομη ή «ουδέτερη» δύναμη. Αντίθετα, εξετάζει την τεχνολογία ως κοινωνικά συγκροτημένο και θεσμικά ενσωματωμένο πεδίο, το οποίο επηρεάζεται από ιστορικές αλληλουχίες, πολιτικές στρατηγικές και μορφές εξουσίας. Η εγγύτητα, στο πλαίσιο αυτό, δεν είναι ποτέ αυτονόητη: συγκροτείται μέσα από επενδύσεις, επιλογές και σχέσεις ισχύος. Ο ψηφιακός χώρος δεν παρουσιάζεται ως ουδέτερη υποδομή αλλά ως ενεργός και συγκρουσιακός χώρος, στον οποίο αναδιαμορφώνονται οι όροι της πρόσβασης, της συμμετοχής και της εγγύτητας. Το θεωρητικό πλαίσιο της Αναστασίας Πανώρη επιτρέπει όχι μόνο την κατανόηση του παρόντος, αλλά και τη χάραξη προοπτικών για την πολιτική και θεσμική οργάνωση του ψηφιακά μετασχηματιζόμενου χώρου.

Το βιβλίο διακρίνεται επίσης από την προσπάθεια να μετατρέψει την θεωρητική πρόταση σε εφαρμοστέα στρατηγική για την περιφερειακή ανάπτυξη. Η ανάλυση της σχέσης ψηφιακού χώρου και παραγωγικότητας, ανθεκτικότητας και κοινωνικής ενσωμάτωσης εμπλουτίζει τη συζήτηση για την «δίδυμη μετάβαση» (πράσινη και ψηφιακή) και αναδεικνύει τον ρόλο του χώρου στην επίτευξη μιας συνεκτικής και χωρίς αποκλεισμούς καινοτομίας. Είναι επίσης πολύ θετικό το γεγονός ότι η προσέγγιση της Πανώρη συνδιαλέγεται ουσιαστικά με την προβληματική της εξελικτικής οικονομικής γεωγραφίας, ιδιαίτερα ως προς τη σημασία των χωρικών ρουτινών, των θεσμικών δυναμικών και της διαφοροποίησης των τροχιών περιφερειακής ανάπτυξης (Boschma and Frenken, 2018). Η έννοια της ψηφιακής εγγύτητας μπορεί να ιδωθεί ως ένας νέος παράγοντας που επιδρά στις διαδικασίες μετασχηματισμού του χώρου και ενσωματώνεται σε εξελίξεις εξαρτημένες από ή σε δυναμική ρήξης με τις προηγούμενες διαδρομές.

Η ρητή απόρριψη του τεχνολογικού ντετερμινισμού από τη συγγραφέα, θέτει σε συζήτηση τις προϋποθέσεις κάτω από τις οποίες ο ψηφιακός χώρος μπορεί να λειτουργήσει ουδέτερα ή θετικά υπέρ της περιφερειακής σύγκλισης. Η προσέγγιση αυτή αναδεικνύει τον ψηφιακό μετασχηματισμό ως μηχανισμό χωρικής ισορροπίας, εφόσον όμως οι αναπτυξιακές πολιτικές θα εστιάσουν επαρκώς στους υλικούς και θεσμικούς μηχανισμούς που καθορίζουν το ποιος θα επωφεληθεί και με ποιους όρους (Zuboff, 2019). Πρόκειται για ζήτημα που χρειάζεται μεγαλύτερη προσοχή ιδιαίτερα σε σχέση με τη θετική προοπτική της ψηφιακής ενσωμάτωσης η οποία τονίζεται στο τρίτο μέρος του βιβλίου.

Η άνιση πρόσβαση σε ψηφιακές υποδομές, οι διαφοροποιήσεις στις ψηφιακές δεξιότητες και η πολιτισμική και θεσμική ποικιλομορφία αποτελούν κρίσιμους παράγοντες που ενδέχεται να μεγεθύνουν υφιστάμενες ανισότητες, εάν δεν ληφθούν ειδικές πρόνοιες. Αν και το βιβλίο δεν πραγματεύεται ρητά το ζήτημα της κοινωνικά δίκαιης μετάβασης, η ανάλυσή του αναδεικνύει τις δυναμικές άνισης ανάπτυξης που παράγει η πράσινη και ψηφιακή μετάβαση, θέτοντας εμμέσως το ερώτημα της κοινωνικής δικαιοσύνης. Μια περαιτέρω διερεύνηση θα απαιτούσε τη συστηματική ενσωμάτωση ενός πλαισίου διανεμητικής και διαδικαστικής δικαιοσύνης, με έμφαση στις επιπτώσεις για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και τις περιφέρειες σε μετάβαση, ώστε να καταστεί σαφέστερο ποιοι ωφελούνται και ποιοι επιβαρύνονται από τις μετασχηματιστικές αυτές διαδικασίες.

Σχετικό ζήτημα που θα χρειαστεί επίσης ιδιαίτερη προσοχή είναι και οι τρόποι με τους οποίους οι μεγάλες ψηφιακές πλατφόρμες, ως κυρίαρχοι κόμβοι ροών και αξίας, επηρεάζουν τις δυνατότητες εγγύτητας και τη συγκέντρωση της ισχύος στον ψηφιακό χώρο. Αυτή η πτυχή είναι κρίσιμη, ειδικά υπό το φως της αυξανόμενης σημασίας της ιδιοκτησίας δεδομένων και της αλγοριθμικής διακυβέρνησης.

Συνολικά, το βιβλίο προσφέρει μια ιδιαίτερα επίκαιρη και μεθοδικά τεκμηριωμένη συμβολή στη μελέτη των χωρικών συνεπειών της ψηφιακής μετάβασης η οποία εκτείνεται πέραν της εννοιολογικής ανανέωσης, καθώς προσφέρει μια συνεκτική αναλυτική πρόταση με στρατηγικό βάθος για τον ψηφιακά διαταραγμένο χώρο. Μέσω της ανάλυσης της «δίδυμης μετάβασης», της παραγωγικότητας, της ανθεκτικότητας και της κοινωνικής ενσωμάτωσης, προτείνεται ένα νέο πλαίσιο για τη χάραξη πολιτικής που υπερβαίνει τις καθιερωμένες γεωγραφικές κατηγοριοποιήσεις και προσεγγίζει τον ψηφιακό χώρο ως παράγοντα που μπορεί να επανακαθορίσει τη θέση των περιφερειών στο δίκτυο παραγωγής, γνώσης και καινοτομίας. Σημαντικό στοιχείο της συμβολής της Πανώρη είναι η ανάδειξη του ρόλου της χωρικής διακυβέρνησης, υπό την έννοια της ανάγκης για πολυεπίπεδες, συντονισμένες και συμμετοχικές παρεμβάσεις. Η συγγραφέας δείχνει ότι η ψηφιακή μετάβαση δεν μπορεί να υλοποιηθεί μέσω οριζόντιων λύσεων, αλλά απαιτεί κατανόηση του χωρικού πλαισίου, των θεσμικών δυνατοτήτων και της δυνατότητας συνεργειών. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον έχει και η γεωγραφική εστίαση των δυνητικών εφαρμογών στο ευρωπαϊκό πλαίσιο, γεγονός που προσδίδει στην προσέγγιση πολιτική συνάφεια, χωρίς να περιορίζει τη δυνατότητα συγκριτικής εξαγωγής γενικεύσεων για το πώς θα πρέπει να σχεδιάζεται ο χώρος στην ψηφιακή εποχή. Η ανάγνωση του βιβλίου ενισχύει την πεποίθηση ότι ο χώρος, ακόμη και όταν διαμεσολαβείται ψηφιακά, παραμένει ενεργό πεδίο συγκρότησης σχέσεων, ευκαιριών και ανισοτήτων. Η έννοια της εγγύτητας νοηματοδοτείται όχι ως στατική συνθήκη, αλλά ως αποτέλεσμα σύνθετων και μεταβαλλόμενων όρων κοινωνικής, θεσμικής και τεχνολογικής σύζευξης. Η προσέγγιση αυτή μπορεί να λειτουργήσει ως πλαίσιο ή οδηγός πολιτικής για εθνικές και περιφερειακές αρχές, αλλά και ως θεωρητικό υπόβαθρο για νέες ερευνητικές πρωτοβουλίες.

Ο πρόλογος του Νίκου Κομνηνού υπογραμμίζει την θεωρητική αιχμή και σημασία του βιβλίου, με αναφορά στη διάκριση του Penrose μεταξύ τριών επιπέδων πραγματικότητας: του φυσικού (υλικού), του νοητικού (εμπειρικού) και του πλατωνικού (εννοιολογικού) κόσμου (Penrose, 2007). Η προσέγγιση της Πανώρη εγγράφεται κυρίως στον νοητικό και εννοιολογικό κόσμο, εξετάζοντας τις εμπειρίες, τις έννοιες και τα μοντέλα που συνδέονται με τον ψηφιακό μετασχηματισμό του χώρου. Φωτίζει τον τρόπο με τον οποίο έννοιες όπως εγγύτητα, συνεργασία, εξωστρέφεια, ανθεκτικότητα, αποκτούν χωρική υφή και μετατρέπονται σε κατευθυντήριες γραμμές πολιτικής. Στο επίμετρο, η Raquel Ortega-Argilés επισημαίνει ότι η Πανώρη παρουσιάζει τους τρόπους με τους οποίους η ψηφιακή μετάβαση διαμορφώνει έναν νέο χώρο δράσης, συνεργασίας και παραγωγής γνώσης, ενισχύοντας τις ευκαιρίες, αλλά ταυτόχρονα αναδεικνύοντας ανισότητες και κοινωνικές αντιστάσεις. Παράλληλα, υπογραμμίζει ότι η Πανώρη θέτει κρίσιμα ερωτήματα για τη σχέση μεταξύ χώρου και τεχνολογίας, προτείνοντας μια διεπιστημονική προσέγγιση για την κατανόηση της βιωσιμότητας, της παραγωγικότητας και της κοινωνικής ένταξης στον ψηφιακό χώρο του μέλλοντος.

Το βιβλίο απευθύνεται σε ένα ευρύ φάσμα αναγνωστών, ακαδημαϊκούς και ερευνητές σε όλο το φάσμα των επιστημών του χώρου, καθώς και σε στελέχη διαμόρφωσης χωρικών πολιτικών σε όλα τα γεωγραφικά επίπεδα. Σε μια περίοδο κατά την οποία η ψηφιακή τεχνολογία μετασχηματίζει με ταχύτητα όχι μόνο τα εργαλεία αλλά και τα νοήματα του χώρου, λειτουργεί ως αξιόπιστος οδηγός για την κατανόηση και τη στρατηγική αξιοποίηση του νέου ψηφιακού τοπίου και αποτελεί σημείο εκκίνησης για νέες μελέτες και αναλύσεις. Καθώς κινούμαστε σε ένα διαρκώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, η συμβολή της Αναστασίας Πανώρη επαναφέρει τον αναστοχασμό για τον ρόλο και τη σημασία του χώρου στο προσκήνιο, όχι ως αναχρονισμό, αλλά ως απαραίτητη συνιστώσα της στρατηγικής σκέψης για τον χώρο της ψηφιακής εποχής.

Βιβλιογραφία

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

Boschma, R. and Frenken, K. (2018) 'Evolutionary economic geography'. In: Clark, G. L., Feldman, M. P., Gertler, M. S. and Wójcik, D. (eds.) *The New Oxford Handbook of Economic Geography*. Oxford: Oxford University Press. Available at: https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780198755609.001.0001 (Accessed: 16 February 2026).

Brenner, N. (1999) 'Globalisation as reterritorialisation: the re-scaling of urban governance in the European Union', *Urban Studies*, 36(3), pp. 431–451. Available at: https://doi.org/10.1080/0042098993466.

Geels, F. (2024) 'The multi-level perspective on sustainability transitions: background, overview, and current research topics'. Available at: https://doi.org/10.33774/coe-2024-c15gb (Accessed: 16 February 2026).

Harvey, D. (1989) *The condition of postmodernity: an enquiry into the origins of cultural change*. Oxford: Blackwell.

Hooghe, L. and Marks, G. (2002) 'Types of multi-level governance', *Les Cahiers européens de Sciences Po*, (03). Available at: https://www.sciencespo.fr/centre-etudes-europeennes/sites/sciencespo.fr.centre-etudes-europeennes/files/n3_2002_final.pdf (Accessed: 16 February 2026).

Komninos, N. (2002) *Intelligent cities: innovation, knowledge systems and digital spaces*. London and New York: Routledge.

Krugman, P. R. (1995) *Development, geography, and economic theory*. Cambridge, MA: MIT Press.

Penrose, R. (2007) *The road to reality: a complete guide to the laws of the universe*. London: Vintage.

Scott, A. J. and Storper, M. (2003) 'Regions, globalization, development', *Regional Studies*, 37(6–7), pp. 579–593. Available at: https://doi.org/10.1080/0034340032000108697a.

Srnicek, N. (2017) *Platform capitalism*. Cambridge: Polity.

Zuboff, S. (2019) *The Age of Surveillance Capitalism: The Fight for a Human Future at the New Frontier of Power*. New York: Public Affairs.

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

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Νίκος Τριανταφυλλόπουλος

Αναστασία Τασοπούλου

Νικόλαος Γαβανάς

Απόστολος Λαγαρίας

Σπύρος Νιαβής

ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ

Ελένη Ανδρικοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Πασχάλης Αρβανιτίδης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Παναγιώτης Αρτελάρης – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Σοφία Αυγερινού-Κολώνια – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Αθηνά Βιτοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Γιώργος Βλόντζος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Νικολός Βογιαζίδης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Γεωργία Γεμενετζή – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ηλίας Γεωργαντάς – Πανεπιστήμιο Κρήτης

Αθηνά Γιαννακού – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Σπύρος Γκολφινόπουλος – Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Άσπα Γοσποδίνη – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δημήτρης Γούσιος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Παύλος-Μαρίνος Δελλαδέτσιμας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Αλέξης Δέφνερ – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δέσποινα Διμέλλη – Πολυτεχνείο Κρήτης

Ασπασία Ευθυμιάδου – Ελληνικός Γεωργικός Οργανισμός «Δήμητρα»

Μιχάλης Ζουμπουλάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ελισάβετ Θωίδου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Γιώργος Κανδύλης – Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών

Νικόλαος-Γεώργιος Καραχάλης – Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Κώστας Καρτάλης – Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Γρηγόρης Καυκαλάς – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Ειρήνη Κλαμπατσέα – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Χάρης Κοκκώσης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Παναγιώτης Κοσμόπουλος – Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης

Βύρων Κοτζαμάνης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Χρήστος Κουσιδώνης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Αλέξανδρος-Φαίδων Λαγόπουλος – Ακαδημία Αθηνών & Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Κώστας Λαλένης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Λόης Λαμπριανίδης – Πανεπιστήμιο Μακεδονίας

Λίλα Λεοντίδου – Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Παύλος Λουκάκης – Πάντειο Πανεπιστήμιο

Θωμάς Μαλούτας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Δημήτρης Μέλισσας – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Αγγελική Μενεγάκη – Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Θεόδωρος Μεταξάς – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Κώστας Μπαγινέτας – Αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας - Στερεάς Ελλάδος

Νίκος Μπάτης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Ηλίας Μπεριάτος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Κώστας Μωραΐτης – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Σπύρος Νιαβής – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Μαρί-Νοέλ Ντυκέν – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Δημήτρης Οικονόμου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Απόστολος Παπαγιαννάκης – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Κωνσταντίνος Περάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Γιώργος Πετράκος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Μάγδα Πιτσιάβα-Λατινοπούλου – Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Σεραφείμ Πολύζος – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Αντώνης Ροβολής – Πάντειο Πανεπιστήμιο

Νίκος Σαμαράς – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Άρης Σαπουνάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Κώστας Σερράος – Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Παντολέων (Παντελής) Σκάγιαννης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Σοφία Σκορδίλη – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Νίκος Σουλιώτης – Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών

Δημήτρης Σταθάκης – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Αναστασία Τασοπούλου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Πάρις Τσάρτας – Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

Γιώργος Τσιλιμίγκας – Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Δημήτρης Τσιώτας – Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών

Δημήτρης Φουτάκης – Διεθνές Πανεπιστήμιο

Γιώργος Φωτόπουλος – Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

Μάριος Χαϊνταρλής – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Όλγα Χριστοπούλου – Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

Μανώλης Χριστοφάκης – Πανεπιστήμιο Αιγαίου

Γιάννης Ψυχάρης – Πάντειο Πανεπιστήμιο

Περιεχόμενα

ΤΕΥΧΟΣ 43 ΈΤΟΣ 2026
ISSUE YEAR

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

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

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

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

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

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

ΚΡΙΤΙΚΕΣ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ

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

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