

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΔΙΑΤΜΗΜΑΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ – ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ  
ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ Β': ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ  
ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΈΤΟΣ: 2012-2013

**GREENWAYS –**  
**Πράσινες διαδρομές στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης**

Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία  
Επιβλέπων καθηγητής: Κωνσταντίνος Σερράος

**Άννα Κοσμίδου**  
Αρχιτέκτων Μηχανικός Α.Π.Θ.

Οκτώβριος 2013



## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

|  |           |
|--|-----------|
| <b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....  | 5         |
| I. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ.....   | 5         |
| II. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ .....   | 5         |
| III. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ .....                              | 6         |
| <b>1. GREENWAYS</b> .....  | 8         |
| 1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ ΤΩΝ GREENWAYS.....                      | 8         |
| 1.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ .....                                    | 9         |
| 1.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ GREENWAYS .....                             | 15        |
| 1.4 ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΑΣΤΙΚΑ GREENWAYS.....                       | 17        |
| 1.5 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ GREENWAYS.....                           | 19        |
| <b>2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ - ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ</b> .....                            | 25        |
| 2.1. EMERALD NECKLACE - ΒΟΣΤΩΝΗ.....                                       | 25        |
| 2.2. GREEN CHAIN.....  | 29        |
| 2.3. INDIANAPOLIS CULTURAL TRAIL – ΙΝΤΙΑΝΑ Η.Π.Α.....                      | 34        |
| 2.4. COMOX – HELMCKEN GREENWAY – ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ.....                            | 37        |
| <b>3. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ</b> .....                               | 41        |
| 3.1. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ<br>ΣΤΑΘΜΟΙ..... | 41        |
| 3.2. ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ.....   | 43        |
| 3.3. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ .....                                | 45        |
| 3.3.1 Χρήσεις γης .....  | 45        |
| 3.3.2 Ανοικτοί χώροι.....  | 54        |
| <i>3.3.2.1 Χώροι πρασίνου .....</i>  | <i>54</i> |
| <i>3.3.2.2 Πλατείες.....</i>   | <i>55</i> |
| <i>3.3.2.3 Μνημειακοί άξονες.....</i>                                      | <i>60</i> |
| <i>3.3.2.4 Δίκτυο πεζοδρόμων.....</i>                                      | <i>63</i> |
| <i>3.3.2.5 Αγορές – Εμπορικές στοές.....</i>                               | <i>63</i> |

|   |            |
|---|------------|
| 3.4. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ .....  | 65         |
| 3.4.1 Οδικό δίκτυο .....  | 67         |
| 3.4.2 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς .....  | 71         |
| 3.4.3 Χρήστες - Μετακινήσεις .....  | 72         |
| 3.5. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ .....   | 78         |
| 3.5.1 Χλωρίδα .....   | 80         |
| 3.5.2 Πανίδα .....  | 81         |
| 3.5.3 Κλιματικά δεδομένα .....  | 82         |
| 3.6. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ .....  | 83         |
| 3.6.1 Παραγωγική βάση .....   | 83         |
| 3.6.2 Αξίες γης .....   | 85         |
| 3.7. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΟΜΗ .....   | 86         |
| 3.8. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ .....  | 89         |
| 3.8.1 Ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο .....  | 89         |
| 3.8.2 Επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο .....  | 91         |
| 3.8.3 Στρατηγικές Ρυθμιστικού Σχεδίου και Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών για τις μεταφορές ..... | 93         |
| <b>4. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ GREENWAYS ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ .....</b>            | <b>95</b>  |
| 4.1. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ .....  | 95         |
| 4.2. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΟΤΗΤΑΣ .....   | 97         |
| <b>5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ GREENWAY ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ .....</b>                                | <b>101</b> |
| 5.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ GREENWAY .....   | 101        |
| 5.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ .....                     | 102        |
| 5.3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ .....  | 102        |
| <b>6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ .....</b>  | <b>113</b> |

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### I. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η παρούσα εργασία εξετάζει τα Greenways, την εμφάνιση και την εξέλιξή τους, τα χαρακτηριστικά τους, την καθιέρωσή τους ως εργαλείο αστικού σχεδιασμού και το ρόλο τους στο σύγχρονο αστικό σχεδιασμό. Για την πληρέστερη κατανόησή του αντικειμένου διερευνώνται οι δυναμικές που γεννούν την εμφάνισή τους, οι τυπολογίες που διακρίνονται, οι κοινωνικές, οικονομικές, χωρικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους σε περιοχές όπου εφαρμόστηκαν, οι παράγοντες που διακρίνουν τις επιτυχημένες εφαρμογές και οι προσπάθειες που έχουν γίνει για την τυποποίηση και τη βελτίωση του σχεδιασμού τους. Στη συνέχεια παρουσιάζονται ενδεικτικά παραδείγματα από την διεθνή εμπειρία, εξετάζοντας κυρίως περιπτώσεις αστικών greenway στα οποία επικεντρώνει η παρούσα εργασία.

Με βάση το θεωρητικό πλαίσιο που διαμορφώνεται μέσα από αυτή την ανάλυση των greenways, στη συνέχεια εξετάζεται ως μελέτη περίπτωσης το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης για το οποίο προτείνεται η δημιουργία ενός greenway μικρής κλίμακας. Για το σκοπό αυτό καταγράφεται και αξιολογείται η υφιστάμενη κατάσταση του κέντρου, οι δημόσιοι χώροι, το αστικό πράσινο, οι αρχαιολογικοί χώροι, οι διάφορες κοινωφελείς λειτουργίες και χρήσεις, καθώς και στοιχεία που αφορούν τους χρήστες όλων των παραπάνω και στη συνέχεια προτείνεται ένα δίκτυο διαδρομών πρασίνου. Στόχος είναι η προώθηση ενός βιώσιμου μοντέλου για την περιοχή που θα ενθαρρύνει μία στενότερη σχέση των πολιτών με τον δημόσιο χώρο και ήπιες μετακινήσεις (πεζή ή με ποδήλατο) μέσω της ενοποίησης, ανάδειξης και βελτίωσης του δικτύου υπαίθριων δημόσιων χώρων, με παράλληλη ενσωμάτωση των χρήσεων που αναφέρθηκαν παραπάνω.

### II. ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ

Μελετώντας τις σχετικές βιβλιογραφικές πηγές και τις διεθνείς πρακτικές, προέκυψε ότι κατά κανόνα αφορούσαν μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις και δίκτυα, που δεν ανταποκρίνονται στα δεδομένα των ελληνικών πόλεων και επίσης, στην πλειοψηφία τους περιλάμβαναν σημαντικά προϋπάρχοντα φυσικά γραμμικά στοιχεία (ρέματα, ποτάμια, δασικές εκτάσεις). Ακόμη και στις περιπτώσεις των αστικών πράσινων διαδρομών (π.χ. Green Chain στο νοτιοανατολικό Λονδίνο, Indianapolis Cultural Trail στην Ινδιανάπολη, Central Valley/Comox-Helmcken/North Arm Trail/Point Grey Road - Cornwall Avenue/Ridgeway και South False Creek Seawall - δίκτυο πράσινων διαδρομών στο Βανκούβερ) οι πυκνότητες δόμησης, χρήσεων και δικτύων κίνησης ήταν πολύ μικρές, ενώ οι θύλακες πρασίνου που αυτά ενσωμάτωναν είχαν σημαντική έκταση και υπολογίσιμη συνεισφορά στην περιβαλλοντική αναβάθμιση του αστικού χώρου. Έτσι, ήταν δύσκολο να γίνει η αντιστοίχιση με τη μέση ελληνική πόλη, η οποία πάσχει από την εξαιρετικά πυκνή δόμηση, τη στενότητα και τον κορεσμό των δικτύων κίνησης πεζών και οχημάτων, την έλλειψη υπαίθριων χώρων και τον κατακερματισμό του δημόσιου χώρου και των χρήσεων γης. Ωστόσο, διαφαίνεται επιτακτική η ανάγκη για την αντιμετώπιση των παραπάνω ζητημάτων, τα οποία είναι ουσιαστικά εκείνα στα οποία απαντούν τα greenways με τα πλεονεκτήματά που προσφέρουν.

Διαπιστώθηκε ότι προκειμένου να διαμορφωθεί ένα μοντέλο που θα μπορούσε να εφαρμοστεί στον ελληνικό χώρο θα πρέπει να γίνουν κάποιες παραδοχές, όπως για παράδειγμα ότι η πράσινη διαδρομή δεν θα μπορεί εκ των πραγμάτων να είναι πραγματικά «πράσινη» με την έννοια της πυκνής ή ψηλής φύτευσης, αλλά μάλλον μεταφορικά, με την

έννοια της υιοθέτησης πρακτικών βιοκλιματικού σχεδιασμού κατά τη διαμόρφωσή της, της προώθησης της βιώσιμης ανάπτυξης του αστικού χώρου και της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της ενθάρρυνσης των ήπιων μέσων μεταφοράς. Ειδικότερα, σκοπός είναι να διερευνηθεί πώς μπορεί το τυπικό μοντέλο των greenways που συγκεντρώνει τόσα πλεονεκτήματα, ιδιαίτερα για τις αστικές περιοχές και τα προβλήματα που τις απασχολούν, να προσαρμοστεί και να αξιοποιηθεί σε μικρής κλίμακας εφαρμογές που θα μπορούν να απευθύνονται πλέον και στις ελληνικές αλλά και σε άλλες μεσογειακές και ευρωπαϊκές πόλεις με αντίστοιχα χαρακτηριστικά.

### III. ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η εργασία χωρίζεται σε δύο βασικά μέρη. Το πρώτο αφορά τα greenways ως εργαλείο αστικού σχεδιασμού και εξετάζει το θεωρητικό υπόβαθρο και την εξέλιξή τους από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα που πρωτοεμφανίστηκαν μέχρι σήμερα. Το δεύτερο επικεντρώνει στην πόλη της Θεσσαλονίκης και συγκεκριμένα στον πυκνοδομημένο πυρήνα του ιστορικού κέντρου, διερευνώντας την προοπτική της δημιουργίας ενός greenway μικρής κλίμακας για την αντιμετώπιση των κυριότερων προβλημάτων που σχετίζονται με την έλλειψη ανοικτών χώρων και πρασίνου, την υποβάθμιση του δημόσιου χώρου και το κυκλοφοριακό πρόβλημα. Πιο συγκεκριμένα:

Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύονται τα χαρακτηριστικά των greenways, τυπολογίες για την κατάταξή τους και μέθοδοι για την επιλογή κατάλληλων περιοχών και βέλτιστων χαράξεων κατά τον σχεδιασμό τους. Διερευνώνται οι κοινωνικές, οικονομικές, χωρικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους, ο τρόπος αξιολόγησης της επιτυχημένης ή μη λειτουργίας τους με βάση τους στόχους που τέθηκαν κατά το σχεδιασμό τους καθώς και ο τρόπος που εντάσσονται μικρά αστικά greenways στην κοινότητα και στην καθημερινότητα των κατοίκων της περιοχής.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζονται επιλεγμένα παραδείγματα από τις διεθνείς πρακτικές. Επειδή, το αντικείμενο είναι πολύ ευρύ και δεν μπορούσε στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας να καλυφθεί όλο το φάσμα των περιπτώσεων, η εργασία επικεντρώνεται στα αστικής κλίμακας greenway επιδιώκοντας να θέσει το κατάλληλο θεωρητικό υπόβαθρο για τη μελέτη περίπτωσης που εξετάζεται.

Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται ειτενώς η υπό μελέτη περιοχή, το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, με όλα τα χαρακτηριστικά του και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει. Παρατίθενται στοιχεία για την πολεοδομική του εξέλιξη, με έμφαση στον 20 αιώνα που με την πυρκαγιά του 1917 και την ανοικοδόμηση της κεντρικής περιοχής επέφερε τις μεγαλύτερες αλλαγές, καθώς και για τις χρήσεις γης, τους χρήστες, τις μεταφορές, τους δημόσιους χώρους και τα σημεία ενδιαφέροντος.

Με βάση όλα τα προηγούμενα, στο τέταρτο κεφάλαιο τεκμηριώνεται η αναγκαιότητα αλλά και η καταλληλότητα του κέντρου της Θεσσαλονίκης για τη δημιουργία μίας διαδρομής πρασίνου. Παρουσιάζονται οι δυναμικές και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της υπό μελέτη περιοχής που την καθιστούν ιδανική για να παραλάβει ένα δίκτυο greenway και ο τρόπος με τον οποίο αυτό θα συμβάλει στην αναζωογόνηση και την αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμισή της.

Στο πέμπτο κεφάλαιο με βάση την μεθοδολογία των A.Conine, W.-N. Xiang, J. Young, και D.Whitley που έχει αναλυθεί στο πρώτο κεφάλαιο και τις διαφοροποιήσεις που κρίνεται ότι πρέπει να γίνουν για να προσαρμοστεί αυτή στα ελληνικά δεδομένα, διαμορφώνεται η μεθοδολογία σχεδιασμού greenway που θα ακολουθηθεί στη μελέτη περίπτωσης. Στη συνέχεια, επιχειρείται η διατύπωση μίας ολοκληρωμένης πρότασης για την

υπό μελέτη περιοχή. Τίθενται οι στόχοι, βραχυπρόθεσμοι και μακροπρόθεσμοι (μελλοντικές επεκτάσεις του δικτύου πρασίνου), και τα επιθυμητά αποτελέσματα της επέμβασης και με βάση αυτά προτείνεται η βέλτιστη χάραξη.

Τέλος, στο έκτο κεφάλαιο παρατίθενται τα συμπεράσματα που προέκυψαν από το σύνολο της ερευνητικής διεργασίας που έγινε κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας και τίθενται ερωτήματα για περαιτέρω διερεύνηση που δεν ήταν δυνατό να γίνει στο πλαίσιο της εργασίας.

# 1. GREENWAYS

## 1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΙΔΕΑΣ ΤΩΝ GREENWAYS

Ένα σύντομο χρονοδιάγραμμα της εξέλιξης των greenways θα μπορούσε να είναι το εξής: Ο σχεδιασμός του Emerald Necklace της Βοστώνης στα τέλη του 19ου αιώνα μπορεί να θεωρηθεί η αφετηρία, ως το πρώτο παράδειγμα ολοκληρωμένου δικτύου διαδρομών πρασίνου, με τα χαρακτηριστικά ακριβώς που αποδίδονται στον όρο greenway σήμερα. Τις επόμενες δεκαετίες ακολουθούν και άλλα παραδείγματα στις Ηνωμένες Πολιτείες, για μεγάλο διάστημα όμως δεν περνούν στην απέναντι πλευρά του Ατλαντικού. Το 1995, με το αφιέρωμα του *Landscape and Urban Planning* (V.33) στα greenways, το οποίο περιλάμβανε άρθρα πολλών από τους σημαντικότερους αρχιτέκτονες τοπίου και πολεοδόμους της εποχής (T. Turner, J. Ahern, J. Fabos, R.Searns κ), τέθηκε μία σημαντική θεωρητική βάση και στη συνέχεια η εξέλιξη ήταν πολύ ταχύτερη.



Εικόνα 1.1 Σχηματική απεικόνιση των σημαντικότερων σταθμών στην εξέλιξη των greenways

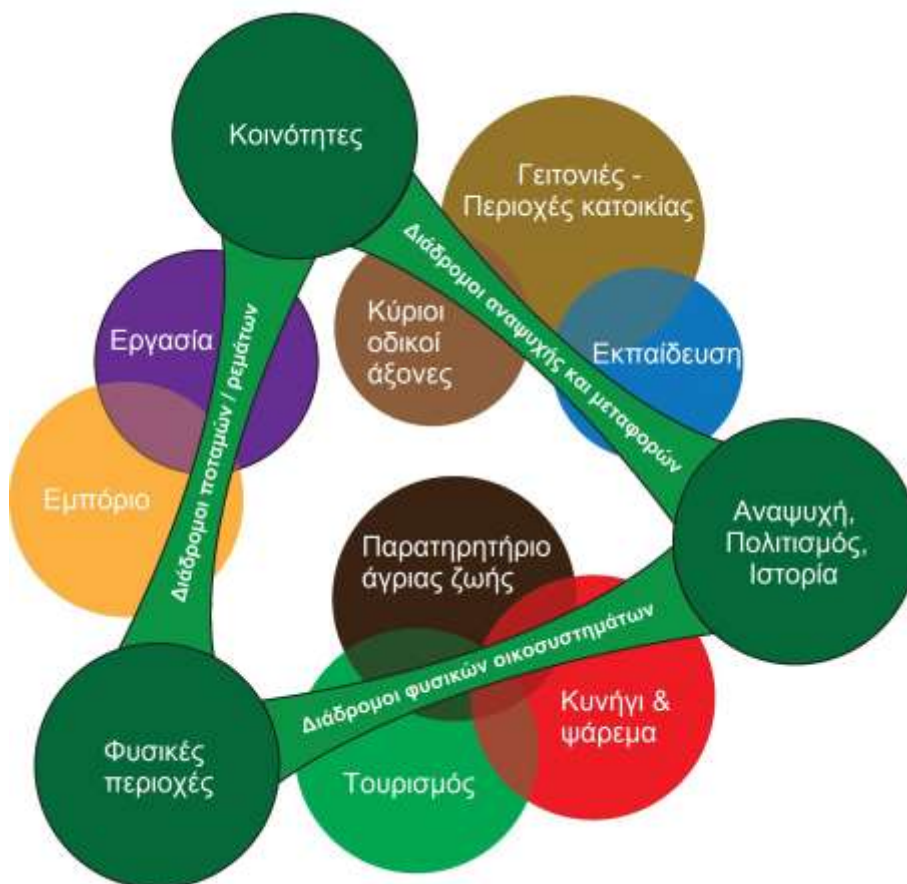
Το 1997 ιδρύθηκε από τοπικούς, περιφερειακούς και εθνικούς φορείς η Ευρωπαϊκή Ένωση Διαδρομών Πρασίνου στο πλαίσιο του 1ου Ευρωπαϊκού Συνεδρίου για Ήπια κυκλοφορία και Σιδηροδρομικές μεταφορές. Η Ένωση δραστηριοποιείται σε διάφορους τομείς με σημαντικότερο την παροχή πληροφοριών και υποστήριξης για όλα τα στάδια σχεδιασμού των greenways. Το 2000 με τη συνθήκη της Lille αποσαφηνίστηκε ο όρος, τα χαρακτηριστικά και ο ρόλος των greenways και δόθηκε ο παρακάτω ορισμός:

«Greenway (διαδρομή πρασίνου) είναι μία ανεξάρτητη όδευση για μη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, που έχει αναπτυχθεί σύμφωνα με τις ακόλουθες αρχές: ενσωμάτωση υπηρεσιών/εξυπηρέτησεων, περιβαλλοντική αναβάθμιση και βελτίωση της ποιότητας ζωής. Τα Greenways ενσωματώνουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: καταλληλότητα πλάτους, κλίσης και επιφάνειας ώστε να εξασφαλίζουν τη δυνατότητα χρήσης για ένα μεγάλο εύρος χρηστών, περιλαμβάνοντας τα άτομα με κινητικές δυσκολίες. Τα Greenways συχνά καταλαμβάνουν παλιές σιδηροδρομικές γραμμές, παράχθιες οδούς, Ρωμαϊκές οδούς ή παλιές προσκονηματικές οδούς.»

(Διακήρυξη της Lille, Σεπτέμβριος 2000)



Ο ορισμός της διακήρυξης της Lille τονίζει τον γραμμικό και συνδετικό χαρακτήρα των greenways ο οποίος αποτυπώνεται στο παρακάτω σχήμα. Στόχος τους είναι η ενσωμάτωση διαφόρων χρήσεων και εξυπηρετήσεων ώστε να προσελκύσουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος των μετακινήσεων. Ως προς την κλίμακα μπορούν να διαφέρουν πολύ, από τοπικού χαρακτήρα δίκτυα, σαν κι αυτό που εξετάζει η παρούσα εργασία, μέχρι υπερτοπικής/διεθνούς εμβέλειας όπως το Trans Canada Trail, το East Coast Greenway, το Gold Coast Oceanway στην Αυστραλία, οι Vias Verdes στην Ισπανία και οι Eurovelo διαδρομές ποδηλάτου στην Ευρώπη.



Εικόνα 1.2 Σχηματική απεικόνιση του τρόπου με τον οποίο τα greenways συνδέουν και ενσωματώνουν χρήσεις γης και δραστηριότητες.

Πηγή: <http://www.ncentralgreenways.com> (Ιδία επεξεργασία και μετάφραση)

## 1.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΥΠΟΛΟΓΙΕΣ

### 1.2.1 Χαρακτηριστικά των greenways

Μέχρι το 1995 ο όρος greenway ήταν ένας γενικός όρος που είχε χρησιμοποιηθεί για ένα μεγάλο εύρος στρατηγικών σχεδιασμού τοπίου. Αν και υπήρχε μία γενική συναίνεση σχετικά με τα πλεονεκτήματα της προστασίας δικτύων γης, υπήρχαν διαφωνίες ως προς την ορολογία. Για το λόγο αυτό, η συζήτηση και η ανταλλαγή γνώσεων ήταν περιορισμένη. Η πιο εκτενής και διεξοδική αποτίμηση έγινε το 1995 με το ειδικό αφιέρωμα του *Landscape and Urban Planning* (Vol.33, Nos. 1-3) το οποίο περιλάμβανε άρθρα πολλών αρχιτεκτόνων τοπίου και πολεοδόμων της περιόδου και προσέφερε έναν συνολικό ορισμό για τα greenways, συζητώντας τα χαρακτηριστικά τους, τα πλεονεκτήματα και τις απαιτήσεις και παρουσιάζοντας μία τυπολογία για την κατάταξή τους, βασισμένη στην κλίμακα, στους

στόχους, στα χαρακτηριστικά των περιοχών που τα περιβάλλουν και στις στρατηγικές του σχεδιασμού. Μέσα από αυτή τη συζήτηση, τα greenways αναδείχθηκαν ως μία χρήσιμη στρατηγική σχεδιασμού και διαχείρισης υπαίθριων χώρων.

Στον 20ο αιώνα οι παγκόσμιες τάσεις για τις χρήσεις γης και τις στρατηγικές σχεδιασμού τοπίου άλλαξαν με θεμελιώδη τρόπο. Αν και η φύση αυτών των αλλαγών διαφέρει γεωγραφικά, μοιράζονται όλες κάποιες κοινές επιπτώσεις στο τοπίο: καθώς οι χρήσεις γης εντείνονται μειώνεται η ετερογένεια του τοπίου και αυξάνεται ο κατακερματισμός του (Harris 1981, Schreiber 1988, Macintosh 1989, Turner 1989, Soule 1991, Noss 1993). Μία ενοποιημένη παγκόσμια απόκριση σε αυτές τις τάσεις αποζητά περισσότερο βιώσιμα τοπία, όπου η ανάγκες του παρόντος ικανοποιούνται χωρίς να θέτουν σε κίνδυνο την ικανότητα κάλυψης των μελλοντικών αναγκών (IUCN, 1980; World Commission on Environment and Development, 1987).

Αυτή η αναζήτηση για βιώσιμα τοπία ενέπνευσε έναν διάλογο μεταξύ οικολόγων και αρχιτεκτόνων τοπίου. Από την αλληλεπίδραση αυτή αναδείχθηκε μία τάση που θέλει τα μελλοντικά τοπία να συνθέτονται χωρικά από ένα σύστημα διαδρόμων και λωρίδων/κομματιών γης<sup>1</sup> το οποίο περιλαμβάνει διαδρόμους και νησίδες<sup>2</sup> που συνδέουν απομονωμένα τμήματα και έτσι βοηθούν στο να αντιστραφούν οι επιπτώσεις του κατακερματισμού του χώρου (Forman and Godron, 1986; Harris and Gallagher, 1989). Αυτό το χωρικό μοντέλο αντιπροσωπεύει την αποδέσμευση από τον συνηθισμένο τρόπο σχεδιασμού τοπίου που βασίζεται στον περιορισμό των χρήσεων με την έννοια ότι (α) επιστρατεύει επιθετικές στρατηγικές για να αντιμετωπίσει την υποβάθμιση του τοπίου και (β) δίνει έμφαση στη χωρική δικτύωση του τοπίου.

Αν και ο σχεδιασμός με διαδρόμους και νησίδες είχε ήδη υιοθετηθεί σε επίπεδο πολιτικής σε πολλές χώρες (Ministry of LNV, 1990; Bischoff and Jongman, 1993), δεν υπήρχε συμφωνία/σύμπνοια προς κάποια συγκεκριμένη επιστημονική βάση για αυτό το είδος σχεδιασμού, ούτε για την διαβάθμιση και άλλων χρήσεων γης μέσα στο μοντέλο των νησίδων και των διαδρόμων (Forman, 1990; Smith and Hellmund, 1993; Vos and Opdam, 1993)

Σε εξωαστικές, φυσικές περιοχές ίσως είναι εφικτό να σχεδιαστούν διάδρομοι και νησίδες με μοναδικό σκοπό την προστασία των φυσικών πόρων. Στα ανεπτυγμένα ανθρωπογενή τοπία αυτό δεν είναι δυνατό ούτε κατάλληλο. Σε περιοχές πολιτισμικού ενδιαφέροντος και σε μεγαπόλεις/μητροπόλεις, είναι καταλληλότερη μία πολυδιάστατη σχεδιαστική προσέγγιση. Οι πολλαπλοί στόχοι απαιτούν μία διαδικασία πολυεπίπεδη με μεγάλο βαθμό δημόσιας συμμετοχής. Ένας από τους παράγοντες κλειδιά για το σχεδιασμό ενός greenway είναι να αναδειχθούν εναλλακτικοί τρόποι για το συνδυασμό συμβατών χρήσεων και για το διαχωρισμό ασύμβατων χρήσεων στην περιοχή επιρροής του.

Μεγάλο μέρος του ενδιαφέροντος για τον σύγχρονο σχεδιασμό τοπίου σχετίζεται με τις δυναμικές και τις επιπτώσεις από τις επεκτάσεις των μεγαλουπόλεων (Steiner et al., 1988). Από τη δεκαετία του 1960 βασιζόμενος κυρίως στο έργο του McHarg (1969) ο χωροταξικός σχεδιασμός βασιζόταν κυρίως στον διαχωρισμό των χρήσεων και στην προστασία των πόρων σύμφωνα με την εγγενή αξία τους. Αν και αυτός ο τρόπος σχεδιασμού σημείωσε επιτυχία από πολλές πλευρές, αποδείχθηκε αναποτελεσματικός για την αποφυγή του κατακερματισμού του τοπίου. Τη δεκαετία του '90 δύο θεωρίες της οικολογίας του τοπίου σχετικές με τη βιωσιμότητά του εισήχθησαν στο σχεδιασμό τοπίου: η «βιογεωγραφία της νησίδας» και οι «δυναμικές μεταπληθυσμών». Η θεωρία των MacArthur και Wilson

---

<sup>1</sup> Patch and corridor.

<sup>2</sup> Stepping stones, ο αγγλικός όρος αποδίδει καλύτερα τον συνδετικό τους χαρακτήρα.

(1967) για τη βιογεωγραφία της «νησίδας» επεκτάθηκε σε ηπειρωτικά τοπία και εξηγεί την παρακμή και τον αφανισμό που προκαλούνται από τον κατακερματισμό και την απομόνωση. Από αυτήν και άλλες έρευνες προέκυψαν διάφοροι, σχετικοί με τη βιοποικιλότητα, λόγοι για τη διατήρηση μίας περισσότερο ενοποιημένης χωρικά και λιγότερο κατακερματισμένης μορφής του τοπίου: (1) διευκολύνει την κίνηση συγκεκριμένων ειδών εντός και μεταξύ των προτιμώμενων βιότοπων, (2) τέτοια είδη με τις μετακινήσεις τους κατά διαστήματα ευθύνονται για γενετικές συναλλαγές που δημιουργούν μεταπληθυσμούς.

Ένας ορισμός που δίνει ο J.Ahern<sup>3</sup> είναι ο εξής: “Τα greenways είναι δίκτυα γης που περιλαμβάνουν γραμμικά στοιχεία, τα οποία σχεδιάζονται για τη διαχείριση πολλαπλών στόχων, οικολογικών, αναψυχής, πολιτιστικών, αισθητικών και άλλων, συμβατών με την φιλοσοφία της βιώσιμης ανάπτυξης και διαχείρισης της γης.”

Στον παραπάνω ορισμό εμπεριέχονται 5 σημαντικοί παράγοντες που χαρακτηρίζουν τα greenways και συνθέτουν την ταυτότητά τους.

Καταρχήν, η χωρική μορφή των greenways είναι κυρίως **γραμμική**. Βασίζονται σε συγκεκριμένα, ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και δυνατότητες των γραμμικών συστημάτων που προσφέρουν ξεχωριστά πλεονεκτήματα σε θέματα κινητικότητας, μεταφοράς και προσβασιμότητας. Αυτό είναι ίσως το σημαντικότερο χωρικό χαρακτηριστικό των greenways που τα διαφοροποιεί από άλλα μοντέλα αστικού και χωροταξικού σχεδιασμού.

Δεύτερον, η **συνδεσιμότητα** είναι βασικό χαρακτηριστικό που καθορίζει το greenway και το συσχετίζει με το ευρύτερο σύστημα του τοπίου, συχνά σε πολλαπλές κλίμακες. Ένα από τα βασικά επιχειρήματα υπέρ των greenways είναι πως όταν δημιουργείται ένα σύστημα με συνδέσεις, αυτό μπορεί να αποκτήσει **χαρακτήρα δικτύου**. Παράλληλα, αυτό προσφέρει τη δυνατότητα για μελλοντικές επεκτάσεις και εξέλιξη του συστήματος ανάλογα με τις μεταβαλλόμενες συνθήκες και τις ανάγκες της περιοχής όπου χωροθετείται.

Τρίτον, τα greenways είναι **πολυλειτουργικά**, βασιζόμενα στην υποθετική ή σχετική χωρική και λειτουργική συμβατότητα συγκεκριμένων χρήσεων. Έτσι, η διαδικασία καθορισμού στόχων στον σχεδιασμό τους είναι ιδιαίτερα σημαντική, καθώς όλοι οι στόχοι δεν μπορούν να βελτιστοποιηθούν και να αποδώσουν στο μέγιστο, επομένως πρέπει να γίνουν συμβιβασμοί, σύμφωνα με τους οικολογικούς, πολιτιστικούς, κοινωνικούς και αισθητικούς σκοπούς. Για παράδειγμα, συνήθως οι χρήσεις αναψυχής και βιότοπων προστασίας άγριας ζωής συγκρούονται και συχνά απαιτούν ειδικούς χειρισμούς ή ακόμη και τερματισμό της μίας από τις δύο λειτουργίες αν δε μπορεί να επιτευχθεί συμβατότητα.

Τέταρτον, η στρατηγική των greenways είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ιδέα της **βιώσιμης ανάπτυξης**, με την έννοια ότι βασίζεται στη συμπληρωματικότητα μεταξύ προστασίας περιβάλλοντος και οικονομικής ανάπτυξης. Δεδομένου του αυξανόμενου ενδιαφέροντος για τη βιωσιμότητα των πόλεων, τα greenways αναδεικνύονται σήμερα σε ένα εξαιρετικά χρήσιμο εργαλείο για την διαμόρφωση σχεδιαστικών μοντέλων που μπορούν να ενσωματωθούν στο πρότυπο της συμπαγούς πόλης, το οποίο φαίνεται να επικρατεί ως το μοντέλο αστικής ανάπτυξης των επόμενων δεκαετιών.

Τέλος, τα greenways αντιπροσωπεύουν μία ξεχωριστή **χωρική στρατηγική** που βασίζεται στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα των ενοποιημένων γραμμικών

---

<sup>3</sup> “Greenways as a planning strategy” στο *Landscape and Urban Planning*, Vol.33, Nos. 1-3, 1995, pp131-155

συστημάτων. Τα greenways θα πρέπει να θεωρούνται συμπληρωματικά στον σχεδιασμό τοπίου και τον φυσικό σχεδιασμό και όχι να τον υποκαθιστούν.

Τα greenways μπορούν να συνδέουν πολιτιστικούς πόρους, σε ένα είδος δικτύου που αποκτά μεγαλύτερη αξία και αυξημένη επισκεψιμότητα από το σύνολο των μεμονωμένων πυρήνων. Οι υπαίθριοι χώροι πολιτισμού αποκτούν ολοένα και μεγαλύτερη αναγνώριση ως δυναμικό αναψυχής. Η σύνδεση αυτών των πυρήνων τους κάνει ευκολότερα προσβάσιμους για μεγαλύτερο εύρος χρηστών συνδυάζοντας πολλαπλές συμβατές χρήσεις σε ένα μόνο greenway.

Επιπλέον, τα greenways έχουν τη δυνατότητα να προσδίδουν ορατή δομή και αναγνωσιμότητα στο τοπίο (J.Ahern, 1995). Ο σχεδιασμός τους, ως μία μορφή σχεδιασμού χωροταξικής κλίμακας, μπορεί να έχει εντυπωσιακό αντίκτυπο στον φυσική και χωρική ταυτότητα του τοπίου.

Το σύστημα των ανοικτών χώρων καθιστά ορατή και αναγνώσιμη όχι μόνο την πόλη, αλλά και το ευρύτερο φυσικό περιβάλλον. Αποτελούν μία εισχώρηση του φυσικού περιβάλλοντος στον αστικό χώρο, η οποία δίνει στον παρατηρητή την αίσθηση ενός πιο μόνιμου συστήματος του οποίου ο ίδιος και η πόλη αποτελούν απλώς ένα τμήμα. Ο Lewis (1964) ανέλαβε μία φιλόδοξη καριέρα υποστηρίζοντας τους περιβαλλοντικούς διαδρόμους για το ρόλο τους στην περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και πληροφόρηση, από τοπικό σε περιφερειακό επίπεδο (J.Ahern, 1995).

Από την άλλη πλευρά, οι σκεπτικιστές βλέπουν με επιφύλαξη τις στρατηγικές που προωθούν την αποκατάσταση και προστασία της συνδεσιμότητας, γιατί θεωρούν ότι είναι σαν να δίνουν το ελεύθερο για αλλαγές στις χρήσεις γης που μπορεί στη συνέχεια να παράγουν κατακερματισμό μεγαλύτερων στοιχείων του τοπίου. Αυτό το επιχείρημα είναι συχνά βάσιμο, ειδικά όσον αφορά αδιάσπαστα μέχρι στιγμής τοπία.

Η δημιουργία διαδρομών πρασίνου σε κάποιες περιοχές μπορεί να έχει ως συνέπεια την απώλεια της ταυτότητάς τους. Επίσης, σε ανοικτούς υπαίθριους χώρους, η δημιουργία δασωμένων διαδρομών είναι αφύσικη και μπορεί να αλλάξει δραματικά το φυσικό, πολιτισμικό και οπτικό σκηνικό.

### 1.2.2 Τυπολογία των greenways

Αν και συναντάται μεγάλη ποικιλία στα greenways από πλευράς μορφολογικών χαρακτηριστικών, κλίμακας, στόχων, στρατηγικών σχεδιασμού κλπ, μπορούν να προσδιοριστούν τυπολογίες. Η αξία και η χρησιμότητα αυτών των τυπολογιών έγκειται στη δυνατότητα να υποστηρίξουν την ανταλλαγή γνώσεων και να διευκολύνουν τον σχεδιασμό των greenways.

**1. Κλίμακα.** Τα greenways μπορούν να κατηγοριοποιηθούν βάσει της χωρικής τους κλίμακας. Στην προτεινόμενη κατηγοριοποίηση λαμβάνεται υπόψη η ευρύτερη περιοχή στην οποία βρίσκονται (όχι μόνο η έκταση που καταλαμβάνει το αποτύπωμά τους) με τον ίδιο περίπου τρόπο που κατηγοριοποιούνται ρέματα και ποτάμια στη γεωμορφολογία και τη φυσική γεωγραφία. Πέρα από τις προφανείς φυσικές διαφορές που σχετίζονται άμεσα με το μέγεθος, υπάρχουν αντίστοιχα διαφορές στο λειτουργικό προσανατολισμό. Συχνά greenways μεγαλύτερης κλίμακας αποτελούν δίκτυο μικρότερων greenways.

| Order | Area (km <sup>2</sup> ) | Physiography                | Political Units                 | Functional Orientation       | Examples                    |
|-------|-------------------------|-----------------------------|---------------------------------|------------------------------|-----------------------------|
| 1     | 1-100                   | Small Streams<br>Ridges     | Municipal                       | Implementation<br>Management | Platte River.<br>Minute Man |
| 2     | 100 - 10,000            | Rivers<br>Regional Features | County<br>Province              | Coordination<br>Policy       | Quabbin<br>N. Brabant       |
| 3     | 10,000 -<br>100,000     | River Basins<br>Mountains   | States<br>Small Nations         | Policy                       | Netherlands<br>Georgia      |
| 4     | >100,000                | Continental                 | Large Nations<br>and Continents | Policy                       | EECONET                     |

Εικόνα 1.3 Πίνακας κατηγοριοποίησης των greenway με βάση την κλίμακα. Πηγή: J.Ahern, 1995.

**2. Στόχοι.** Αν και τα greenways γίνονται ολοένα πιο δημοφιλή, δεν υπάρχει επαρκής πληροφόρηση για το πώς θα πρέπει να σχεδιάζονται. Σε κάποιες περιπτώσεις προωθούνται ως υποδομή αναψυχής, ενώ σε άλλες αναγνωρίζονται για το ρόλο τους στο σχεδιασμό της βιοποικιλότητας και κάποιες για τη δυνατότητά τους να ελέγξουν/κατευθύνουν την αστική εξάπλωση. Και φυσικά κάποιες είναι πολυλειτουργικές από τη φύση τους. Θα μπορούσε κανείς να κατηγοριοποιήσει τις πράσινες διαδρομές με βάση τους στόχους ως εξής: (α) Αυτές που σχετίζονται με την προστασία των οικοσυστημάτων και την βιοποικιλότητα, (β) Αυτές που σχετίζονται με τους υδάτινους πόρους, την προστασία και τον εμπλουτισμό τους και, σε περιπτώσεις αστικών υγροτόπων, στην λειτουργική και χωρική ένταξή τους στον αστικό ιστό (γ) Αυτές που διαμορφώνονται με γνώμονα την αισθητική αναβάθμιση των αστικών υπαίθριων χώρων και την ενσωμάτωση δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου, (δ) Αυτές που επιδιώκουν την προστασία της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, (ε) Αυτές που σχετίζονται με τον έλεγχο της αστικής εξάπλωσης/ διάχυσης/ανάπτυξης. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο σχεδιασμός των διαδρομών γίνεται με γνώμονα ένα συνδυασμό διαφορετικών στόχων, από τους παραπάνω ή άλλους αντίστοιχους, με βασική προϋπόθεση τη συμβατότητά τους.

**3. Συσχέτιση με το τοπίο.** Τα greenways πρέπει να κατανοούνται σε συσχέτισμό με το τοπίο στο οποίο αναπτύσσονται. Η μορφή και τα χαρακτηριστικά τους δηλαδή εξαρτώνται από τα χαρακτηριστικά των περιοχών από τις οποίες διέρχονται. Ως προς αυτόν τον παράγοντα δεν είναι εύκολο να γίνει κατηγοριοποίηση, καθώς υπάρχει μεγάλο εύρος παραδειγμάτων και επιπλέον ο γραμμικός χαρακτήρας τους συνεπάγεται ότι στην πλειοψηφία των περιπτώσεων η διαδρομή διέρχεται από ένα σύνολο περιοχών με διαφορετικά χαρακτηριστικά.

**4. Στρατηγικότητα.** Τα greenways αντιπροσωπεύουν μία διακριτά στρατηγική προσέγγιση στο σχεδιασμό του τοπίου. Ενώ ο σχεδιασμός τους λαμβάνει υπόψη τα χαρακτηριστικά του ευρύτερου περιβάλλοντος, επικεντρώνει στη στρατηγική της επίτευξης πολλαπλών πλεονεκτημάτων, μέσα από το συνδυασμό χωρικά και λειτουργικά συμβατών χρήσεων μέσα σε ένα δίκτυο. Δεν αποτελεί μοντέλο ενιαίου σχεδιασμού τοπίου, καθώς επικεντρώνεται σε δίκτυα και γραμμικές περιοχές που έμμεσα ενσωματώνονται σε μεγαλύτερης κλίμακας τοπία.

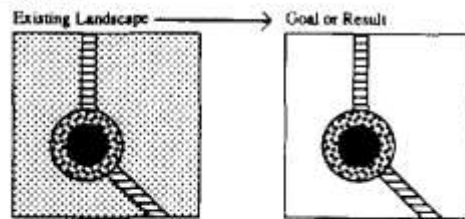
Η στρατηγική «μάχη» στην περίπτωση των greenways είναι η προσπάθεια για βιώσιμο περιβαλλοντικό σχεδιασμό ενάντια στις δυνάμεις του κατακερματισμού, της υποβάθμισης της γης, της αστικής διάχυσης και της ανεξέλεγκτης αλλαγής των χρήσεων γης. Το αντικείμενο της στρατηγικής είναι να εγκαθιδρύσει ένα ανθεκτικό δίκτυο, ικανό να υποστηρίξει βασικές οικολογικές λειτουργίες, να προστατεύσει σημαντικά φυσικά και πολιτισμικά αποθέματα και να επιτρέψει άλλες χρήσεις που δεν πλήττουν την βιωσιμότητα

του περιβάλλοντος. Ως στρατηγική σχεδιασμού, υπερβαίνει τη δυσκολία/αδυναμία του σχεδιασμού «ολόκληρου» του χώρου, κατασκευάζοντας γραμμικά δίκτυα ως ένα είδος βιώσιμου σιελετού.

Στο πλαίσιο αυτής της συνολικής θεώρησης των greenways ως εργαλείου στρατηγικού σχεδιασμού, ο J.Ahern (1995) καθορίζει 4 κύριες στρατηγικές που μπορούν να υιοθετηθούν, ξεχωριστά ή σε ποικίλους συνδυασμούς. Αυτές κωδικοποιούνται ως: προστατευτικές/αμυντικές/επιθετικές/ευκαιριακές.

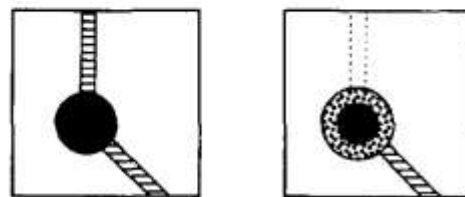
### GREENWAY PLANNING STRATEGIES

#### A. Protective



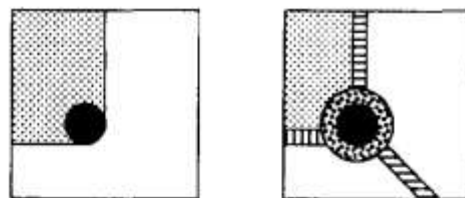
Desired network elements are identified and protected through planning policy and land use control in advance of negative landscape matrix changes.

#### B. Defensive



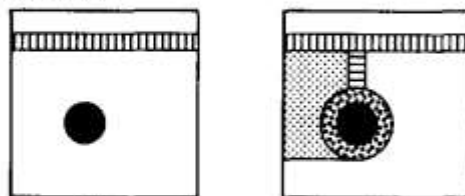
Isolated core area in 'non-supportive landscape matrix' is subject to isolation from disturbances to corridors and in incremental reduction in size of the core area over time. The defensive strategy defines a core area that can be protected through a new buffer zone.

#### C. Offensive

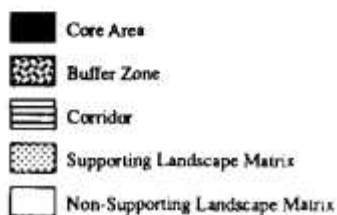


Isolated core area is protected with a buffer zone and linked into a greenway network with corridors that are newly developed within a non-supportive landscape matrix context. The offensive strategy employs a range of tactics, including nature development, to achieve a desired landscape configuration.

#### D. Opportunistic



Isolated core area is linked with an existing corridor, buffered, and a new supporting landscape matrix is developed. The opportunistic strategy takes advantage of unique circumstances that may only support some greenway uses, e.g. recreation.



Εικόνα 1.4 Στρατηγικές σχεδιασμού των greenways. Πηγή: J.Ahern, 1995.

Όταν η μελετώμενη γεωγραφική ενότητα φιλοξενεί βιώσιμες και ευαίσθητες διεργασίες και διατάξεις, απαιτείται μία **στρατηγική προστασίας**. Αυτή ουσιαστικά καθορίζεται από μία πράσινη διαδρομή που ενσωματώνει το ευαίσθητο οικοσύστημα προστατεύοντάς το από εξωγενείς παράγοντες που το απειλούν, επιτρέποντάς του να εξελίσσεται παράλληλα αλλά με διαφορετικό ρυθμό και τρόπο από το ευρύτερο περιβάλλον του.

Όταν το υπάρχον σύστημα είναι κατακερματισμένο και οι περιοχές/πυρήνες είναι ήδη οριοθετημένες και απομονωμένες, απαιτείται μία **αμυντική στρατηγική**. Αυτή επιδιώκει να ανατρέψει τις αρνητικές συνέπειες του κατακερματισμού.

Μία επιθετική στρατηγική βασίζεται σε ένα όραμα ή σε ένα πιθανό μετασχηματισμό του φυσικού και αστικού περιβάλλοντος που διατυπώνεται, κατανοείται και γίνεται αποδεκτό ως «στόχος». Η **επιθετική στρατηγική** διαφέρει από τις δύο προηγούμενες με την έννοια ότι επιστρατεύει την ανάπτυξη της φύσης για να δημιουργήσει νέα στοιχεία σε προηγούμενως διαταραγμένες ή κατακερματισμένες περιοχές.

Τέλος, το τοπίο συχνά εμπεριέχει μοναδικά στοιχεία ή σχηματισμούς που αντιπροσωπεύουν ιδιαίτερες ευκαιρίες για σχεδιασμό greenways. Αυτά τα στοιχεία μπορεί να είναι καίρια/βέλτιστα χωροθετημένα ή όχι, αλλά από κάποια άποψη έχουν προοπτικές για την ανάπτυξη greenway. Η **στρατηγική των ευκαιριών** περιλαμβάνει αναγνώριση τέτοιων ευκαιριών/δυναμικών και ενσωμάτωσή τους σε άλλες στρατηγικές σχεδιασμού.

Αυτές οι 4 στρατηγικές ολοκληρώνουν την τυπολογική προσέγγιση που δίνεται στο πλαίσιο αυτής της εργασίας και βασίζεται στη θεωρητική προσέγγιση του J.Ahern για τα greenways.

### 1.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ GREENWAYS

Οι επιπτώσεις των greenways στην αξία των ακινήτων σε περιοχές κατοικίας παραμένουν σχετικά απροσδιόριστες και δεν είναι εύκολο να ποσοτικοποιηθούν. Ωστόσο έχουν γίνει αρκετές έρευνες που έδειξαν ότι τείνουν να θεωρούνται θετικές έως ουδέτερες και ότι επηρεάζουν θετικά ή καθόλου την αξία των ακινήτων, χωρίς όμως να βασίζονται σε δεδομένα της αγοράς ακινήτων. Οι S.Nicholls και J.Crompton σε έρευνα τα αποτελέσματα και συμπεράσματα της οποίας δημοσίευσαν το 2005<sup>4</sup> επιχείρησαν, χρησιμοποιώντας το ηδονιστικό μοντέλο τιμολόγησης<sup>5</sup>, να αποδείξουν ότι τα greenways μπορούν όντως να έχουν σημαντικό θετικό αντίκτυπο στις αγοραστικές αξίες των ακινήτων. Η φυσική εγγύτητα σε ζώνη πρασίνου προκάλεσε σημαντική αύξηση των αξιών στις δύο από τις τρεις γειτονίες που εξετάστηκαν. Η γρήγορη πρόσβαση σε ζώνη πρασίνου είχε σημαντικό θετικό αντίκτυπο στη μία περίπτωση αλλά αποδείχθηκε ασήμαντη στις άλλες δύο. Δεν καταγράφηκαν αρνητικές επιπτώσεις του greenway σε καμία περίπτωση.

Τα πλεονεκτήματα των δημόσιων χώρων πρασίνου είναι δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν. Αν και οι αστικοί ανοικτοί χώροι παραδοσιακά θεωρούνται ως δημόσιο αγαθό το οποίο δεν τιμολογείται, η συνεισφορά τους στις κοινότητες τείνει όλο και περισσότερο να εκτιμάται σε χρηματική αξία (Crompton, 2001a). Επομένως, κρίθηκε απαραίτητο να διερευνηθούν τεχνικές που θα επέτρεπουν την οικονομική εκτίμηση των πλεονεκτημάτων που προκύπτουν από τους ανοικτούς δημόσιους χώρους. Πολλά πάρα και

<sup>4</sup> "The impact of Greenways on property values – Evidence from Austin, Texas" στο *Journal of Leisure Research*, Vol 37, No. 3, pp.321-341

<sup>5</sup> Hedonic pricing method

δίκτυα πρασίνου αναπτύχθηκαν αρχικά με σημαντικές προσδοκίες για την άμεση και έμμεση οικονομική συνεισφορά τους στα έσοδα του Δήμου από δημοτικούς φόρους.

Το άρθρο των Nicholls και Crompton παρουσιάζει μία εμπειρική εκτίμηση της οικονομικής αξίας ενός greenway στο Austin του Texas (Barton Creek Greenbelt, περιοχές Barton, Travis, Lost Creek), μέσω της ανάλυσης του αντίκτυπου του στις τιμές των γειτονικών ιδιοκτησιών. Αυτή η ανάλυση βασίζεται στη χρήση ηδονιστικών μοντέλων τιμολόγησης και επιτρέπει μετρήσεις της αξίας του greenway με βάση δύο παράγοντες: την φυσική εγγύτητα και την αισθητική, η οποία αφορά στην θέα και την οπτική αμεσότητα.

Ο Crompton υποστηρίζει ότι η αξία μιας ορισμένης παροχής αποτυπώνεται τουλάχιστον εν μέρει στις τιμές των γειτονικών ιδιοκτησιών κατοικίας.

Η ανάπτυξη των δικτύων greenway στην Αμερική έχει υπάρξει αντικείμενο συγκρούσεων με βασικό στοιχείο των διαφωνιών να αφορά τον πιθανό αντίκτυπο τους στις αξίες των γειτονικών ιδιοκτησιών. Υπάρχουν εκείνοι που υποστηρίζουν ότι τα greenways μπορεί να μειώσουν τις αξίες των ακινήτων με επιχειρήματα την καταπάτηση της ιδιωτικότητας των περιόικων λόγω της αυξημένης διέλευσης ξένων/επισκεπτών από τις γειτονίες, τον φόβο αυξημένου επιπέδου θορύβου, ρύπανσης, καταπάτησης ιδιοκτησιών και βανδαλισμών.

Η μελέτη των Nicholls και Crompton είναι η πρώτη γνωστή μελέτη επιπτώσεων των greenways που βασίζεται στις πραγματικές/αγορασιμικές αξίες των ακινήτων και η οποία υπολόγισε την επίδραση της φυσικής εγγύτητας και της οπτικής επαφής ως διακριτών παραγόντων.

Η εγγύτητα σε ζώνη πρασίνου οδήγησε σε σημαντική αύξηση της αξίας των ιδιοκτησιών στις δύο από τις τρεις γειτονίες που εξετάστηκαν. Ωστόσο οι ιδιοκτήσιες με θέα στη ζώνη πρασίνου αλλά χωρίς άμεση γειτνίαση με αυτή δεν παρουσίασαν σημαντική αύξηση τιμής. Σε καμία περίπτωση η οπτική ή φυσική εγγύτητα στο greenway δεν είχε αρνητική επίδραση στις αξίες των γύρω ακινήτων.

Η εμπειρική εκτίμηση του βαθμού στον οποίο τα greenways επηρεάζουν την αξία των ακινήτων και κατ' επέκταση το σύστημα δημοτικής φορολόγησης/δημοτικών τελών, αποτελεί σημαντική συνεισφορά στη διαμάχη σχετικά με τις οικονομικές τους επιπτώσεις. Αν και παλιότερες έρευνες έχουν αποδείξει περισσότερο υποστήριξη παρά εναντίωση από τους κατοίκους και τους μεσίτες, υπάρχει μόνο μία καταγεγραμμένη ανάλυση που βασίζεται στις πραγματικές τιμές πώλησης για να αποδείξει την επίδραση των greenways στις αξίες και την ευκολία πώλησης/αύξηση της ζήτησης. Η ανάλυση των Nicholls και Crompton προτείνει ότι τα greenways μπορούν πραγματικά να έχουν θετικό αντίκτυπο στις σχετικές αξίες πώλησης ακινήτων, στη θετικότερη περίπτωση μέχρι το ποσοστό του 1/5 της αξίας, προκαλώντας αυξήσεις εκατομμυρίων δολαρίων στις τιμές και ανάλογη αύξηση των φόρων ακινήτων.

Όπως παρουσιάζεται από τον Little (1990), οι γραμμικοί χώροι πρασίνου, των οποίων τα greenway αποτελούν εξαιρετικό παράδειγμα, μεγιστοποιούν τον αριθμό ιδιοκτησιών που μπορούν να βρισκονται σε επαφή ή κοντά σε αυτούς. Έτσι, όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των ακινήτων των οποίων η αξία αυξάνεται, τόσο μεγαλύτερη είναι και η αύξηση των φόρων ιδιοκτησίας. Πέρα από τα πολλαπλά περιβαλλοντικά, κοινωνικά, αισθητικά, και σχετιζόμενα με την υγεία και την αναψυχή πλεονεκτήματα που παρέχουν, τα greenways μπορούν επιπλέον να θεωρηθούν ως υψηλά αποδοτικά από μία οικονομική σκοπιά. Από την οπτική του αστικού σχεδιασμού, τέτοιες παροχές θα μπορούσαν λοιπόν να αναγνωρίζονται ως πολύτιμοι παράγοντες του καλού σχεδιασμού αστικών περιοχών.



## 1.4 ΤΟ ΖΗΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΕ ΑΣΤΙΚΑ GREENWAYS

### 1.4.1 Η έννοια της ασφάλειας στους αστικούς υπαίθριους χώρους

Η συσχέτιση μεταξύ φυσικού περιβάλλοντος και χρήσεων αναψυχής σε αστικές περιοχές είναι δύσκολη, ειδικά σε περιπτώσεις greenways που ενσωματώνουν διαδρομές μέσα από φυσικές (δασωμένες) περιοχές όπως ρέματα και παρόχθιες ζώνες. Οι ανησυχίες των περίοικων για θέματα ασφάλειας και η απαίτηση για καθαρές, εύκολα εποπτευόμενες διαδρομές, ίσως έρχονται σε σύγκρουση με την οικολογική ακεραιότητα του τοπίου, ενώ παράλληλα, φυσικοί διάδρομοι μπορεί να θεωρούνται ως μη ασφαλείς και να αποφεύγονται από τις πιο ευπαθείς και ευάλωτες σε εγκληματικές ενέργειες ομάδες του πληθυσμού (γυναίκες, ηλικιωμένοι, παιδιά, άτομα με μειωμένη κινητικότητα).

Υπάρχουν κάποιοι παράγοντες που έχει παρατηρηθεί ότι δημιουργούν αίσθημα ασφάλειας ή αντίστοιχα κινδύνου στους χρήστες και θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά τον σχεδιασμό ενός greenway.

Συγκεκριμένα, χαρακτηριστικά που δημιουργούν **αίσθημα ασφάλειας** είναι τα παρακάτω:

- σαφώς κατανοητό οπτικό περιβάλλον
- ευδιάκριτες είσοδοι
- οπτικό «άνοιγμα» μέσα στο πάρκο (ανοιχτωσιά)
- οπτική επικοινωνία εσωτερικού – εξωτερικού (όχι συμπαγής περίφραξη με τοίχους ή αναρριχόμενα φυτά)
- απουσία απομονωμένων και δυσδιάκριτων/σκοτεινών περιοχών

Αντίστοιχα, κάποια χαρακτηριστικά που δημιουργούν **αίσθημα κινδύνου** στον χρήστη είναι τα παρακάτω:

- σκοτεινοί, περίκλειστοι χώροι
- οπτική απομόνωση
- στοιχεία αντικοινωνικής συμπεριφοράς (γκραφίτι, σπασμένα μπουκάλια, σκουπίδια κλπ)
- έλλειψη εναλλακτικών διαδρομών/μία υποχρεωτική γραμμική πορεία

### 1.4.2 Αρχές σχεδιασμού ασφαλών υπαίθριων χώρων

Μπορούν να συνοψιστούν αρκετές αρχές σχεδιασμού ασφαλέστερων δημόσιων χώρων που μπορούν να εφαρμοστούν στον σχεδιασμό των greenways. Αυτές βασίζονται στη θεωρία προοπτικής – καταφυγίου<sup>6</sup> και μπορούν να κατηγοριοποιηθούν ως εξής:

**Ορατότητα των άλλων.** Βασίζεται στον ορισμό του Appleton για την προοπτική: η ικανότητα να βλέπει κανείς ευκρινώς το περιβάλλον του, η δυνατότητα να αναγνωρίσει και να αξιολογήσει ξένους προτού τον πλησιάσουν και να χαρτογραφήσει οπτικά τις κωνινές του περιοχές, αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες στη βελτίωση του αισθήματος ασφάλειας για τους χρήστες, ειδικά για εκείνους που αισθάνονται ευάλωτοι σε επίθεση/παρενόχληση (ευπαθείς ομάδες).

---

<sup>6</sup> Prospect and refuge theory, αναπτύχθηκε από τον Jay Appleton το 1975 στο βιβλίο του *The Experience of Landscape*

**Ορατότητα από άλλους.** Βασίζεται στα συμπεράσματα των Jacobs, Newman, Whyte, ότι οι άνθρωποι νιώθουν πιο ασφαλείς όταν δεν είναι απομονωμένοι από τον ευρύτερο αστικό ιστό. Η δυνατότητα να σε δουν επιτρέπει χαλαρή επιτήρηση από τρίτους που μπορούν να βοηθήσουν ή να αποτρέψουν κάποιο κίνδυνο. Σχετική είναι η αρχή του Appleton για το καταφύγιο, όπου ο ευρύτερος δημόσιος χώρος / αστικός ιστός λειτουργεί ως καταφύγιο.

**Επιλογή και έλεγχος.** Η ικανότητα να ελέγχει κάποιος το περιβάλλον του σχετίζεται άμεσα με το αίσθημα ασφάλειας. Η επιλογή και ο έλεγχος είναι αρχές που επιτρέπουν την ατομική ελευθερία για πρόσβαση και ενέργειες στο δημόσιο χώρο. Ο έλεγχος σχετίζεται με τη δυνατότητα ελεύθερης κίνησης στο χώρο, ώστε να αποφεύγονται απομονωμένα και αδιέξοδα σημεία και επίσης απειλητικές ή ενοχλητικές συναντήσεις. Η επιλογή και ο έλεγχος συνδέονται στενά με τη θεωρία της προοπτικής-καταφυγίου, καθώς αυτή υπονοεί την ικανότητα να ελέγχει κανείς το περιβάλλον του οπτικά καθώς και να μπορεί να επιλέξει μια θέση – καταφύγιο.

**Αναγνωσιμότητα/αντίληψη του περιβάλλοντος.** Αφορά την ικανότητα να «τοποθετήσει» κανείς τον εαυτό του στον χώρο, να μπορεί δηλαδή να δει και να κατανοήσει το άμεσο περιβάλλον του και να αντιληφθεί τη σχετική του θέση. Η αναγνωσιμότητα του τοπίου έχει να κάνει με την σαφήνεια των στοιχείων του περιβάλλοντος χώρου, την ύπαρξη σημείων αναφοράς και τη δυνατότητα να προσανατολιστεί κάποιος χωρίς να χαθεί.

**Ιδιωτικότητα χωρίς απομόνωση.** Έχει να κάνει με τη θετική έννοια της ιδιωτικότητας και την αρνητική έννοια της απομόνωσης. Ο διαχωρισμός μεταξύ ιδιωτικότητας και απομόνωσης είναι λεπτός και σχετίζεται άρρηκτα με τις έννοιες του ελέγχου και της αναγνωσιμότητας.

#### 1.4.3 Εφαρμογή των αρχών της ασφαλούς κοινότητας στο σχεδιασμό greenways

Οι αρχές της ασφαλούς κοινότητας που προαναφέρθηκαν μπορούν να εφαρμοστούν στο σχεδιασμό αστικών δικτύων πρασίνου που περιλαμβάνουν μονοπάτια και περιπάτους αναψυχής σε φυσικά τοπία. Στο πλαίσιο αυτό προτείνονται οι παρακάτω βασικοί χειρισμοί (D.T.Luymes, K.Tamminga, 1995):

- **Ανάμιξη της κοινότητας και των ενδιαφερόμενων/χρηστών.** Αφορά την ενεργό συμμετοχή και υποστήριξη της τοπικής κοινωνίας στο σχεδιασμό και την μακροπρόθεσμη φροντίδα και επιτήρηση των greenways. Αυτό περιλαμβάνει υποστήριξη τόσο από τη διοίκηση της κοινότητας όσο και από τους πολίτες.
- **Καθορισμό προτεραιοτήτων στο σύστημα greenways.** Κάποια greenways σε αστικές περιοχές επικεντρώνουν στη διατήρηση και αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος, ενώ άλλα στην αναψυχή και την ήπια (μη μηχανοκίνητη) μεταφορά. Είναι σημαντικό ο χρήστης να γνωρίζει εκ των προτέρων τι να περιμένει. Όταν ο χώρος δεν προορίζεται για νυκτερινή χρήση, δεν πρέπει να προσελκύει τους χρήστες με φωτισμό και άλλα στοιχεία που δημιουργούν μία ψευδή αίσθηση ασφάλειας.
- **Πρόβλεψη στο σχεδιασμό και τη διαχείριση σχετικά με: (α) Τον φωτισμό.** Καλό είναι να υπάρχει ομοιόμορφος σταθερός φωτισμός, σε επίπεδα που να επιτρέπει σε κάποιον να δει το πρόσωπο του άλλου) και όχι αυξομειώσεις που δημιουργούν έντονες αντιθέσεις ανάμεσα σε φωτεινά σημεία και σκοτεινές περιοχές μη επιτρέποντας την εποπτεία του χώρου. **(β) Πινακίδες και χάρτες.** Είναι πολύ βασικό να γνωρίζει κανείς ανά πάσα στιγμή σε ποιο ακριβώς σημείο βρίσκεται και τι υπάρχει γύρω του (πινακίδες/χάρτες). Οι πινακίδες θα πρέπει να είναι απλές και ευανάγνωστες από μία

απόσταση 20 m και τοποθετημένες σε στρατηγικά σημεία (διασταυρώσεις, αφετηρίες μονοπατιών). Οι απομονωμένες φυσικές περιοχές θα πρέπει να περιλαμβάνουν πινακίδες που προειδοποιούν τον χρήστη ότι η διαδρομή οδηγεί σε μη φωτισμένη, χαμηλής επισκεψιμότητας /χρήσης περιοχή και να υποδεικνύονται εναλλακτικές οδεύσεις. **(γ) Σχεδιασμό και διαχείριση φύτευσης.** Συχνά υπάρχουν διαφωνίες ανάμεσα σε αυτούς που υποστηρίζουν μία προσέγγιση που προφυλάσσει τη φυσική ανάπτυξη της βλάστησης κατά μήκος των διαδρομών και εκείνους που θεωρούν σημαντικότερο να υπάρχει καθαρό οπτικό πεδίο για την ασφάλεια των χρηστών. Για να επιτευχθεί μία ισορροπία ανάμεσα στα δύο, ο σχεδιασμός και η διαχείριση της βλάστησης κατά μήκος δημόσιων μονοπατιών πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα οπτικά αποτελέσματα του σχεδίου φύτευσης, αλλά και τη θέση και την επιθυμητή χρήση του μονοπατιού μέσα στο ευρύτερο σύστημα του greenway. Σημαντική είναι η συντήρηση των φυτών (ιούρεμα, κλάδεμα κλπ). **(δ) Παροχή εναλλακτικών επιλογών κίνησης.** Για να αποφευχθούν αδιέξοδα σημεία πρέπει να υπάρχει μία ποικιλία διαδρομών και εισόδων/εξόδων ώστε οι χρήστες να μπορούν να διαφύγουν από επικίνδυνες ή δυσάρεστες καταστάσεις. **(ε) Αυτο-αστυνόμευση.** Οι κοινότητες μπορούν να οργανώνουν περιπολίες κατοίκων για να αποτρέψουν εγκληματικές συμπεριφορές και να βελτιώσουν το αίσθημα ασφάλειας των χρηστών. **(στ) Συστήματα εντοπισμού κίνησης/δραστηριότητας.** Δραστηριότητες που προσελκύουν κόσμο, ιδίως τις απογευματινές ώρες, είναι ίσως πιο σημαντικές από τον φυσικό σχεδιασμό για την βελτίωση της πραγματικής ασφάλειας και του αισθήματος ασφάλειας.

## 1.5 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ GREENWAYS

Τα greenways είναι ένας άριστος μηχανισμός εξισορρόπησης της ανάγκης εξίσου για διατήρηση και ανάπτυξη. Ενώ κάποτε θεωρούνταν απλώς γραμμικές πράσινες περιοχές με προληπτικό χαρακτήρα για την προστασία του περιβάλλοντος, έχουν εξελιχθεί σε σημαντικούς πολυδιάστατους πόρους που ικανοποιούν τις ανάγκες των πολιτών για αναψυχή, προστασία του περιβάλλοντος και εναλλακτικές μετακινήσεις. Επιπλέον, έχει αλλάξει ο τρόπος με τον οποίο σχεδιάζονται τα greenways: από μονοδιάστατο εργαλείο προστασίας και διατήρησης του φυσικού περιβάλλοντος έχει μετατραπεί σε μία πολυδιάστατη διαδικασία που κατανέμει τα greenway ως έναν φυσικό πόρο ώστε να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις του κοινού για τα παραπάνω τρία αγαθά/οφέλη.

Καθώς οι σύγχρονες πόλεις απολαμβάνουν την οικονομική μεγέθυνση που επιφέρουν η συνεχής ανάπτυξη και οι επεκτάσεις, καλούνται να αποφασίσουν όχι το εάν, αλλά το πώς θα διαφυλάξουν το φυσικό περιβάλλον ώστε να εξασφαλίσουν τη βιωσιμότητα της περιοχής τους. Τα βασικότερα προβλήματα που διακρίνονται είναι η απώλεια ανοικτών χώρων που καταλαμβάνονται από τις νέες χρήσεις και επεκτάσεις και η τυχαία γεωγραφική κατανομή που δημιουργεί φαινόμενα περιοχών με αλληλοεξαρτήσεις οι οποίες όμως δεν μπορούν να συνδεθούν μεταξύ τους. Το ζητούμενο είναι η διατήρηση των ανοικτών χώρων με τρόπο που να εξυπηρετεί παράλληλα την ανάγκη για καλές συνδέσεις και ισορροπημένη χωρική ανάπτυξη.

Τα greenways προσφέρουν ακριβώς έναν τέτοιο μηχανισμό που παρέχει ένα μέσο διατήρησης των ανοικτών χώρων ενώ παράλληλα δημιουργεί μία πράσινη υποδομή που συνδέει ανθρώπους και τόπους (Fabos, 1995). Αποτελούν ένα εργαλείο που δίνει στους χωροτάκτες την ευκαιρία να δημιουργήσουν καινοτόμα μοντέλα αστικής ανάπτυξης. Εξυπηρετούν πολλούς σκοπούς καθώς προστατεύουν το φυσικό περιβάλλον, προσφέρουν ευκαιρίες αναψυχής και παρέχουν εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης. Όταν

χωροθετούνται κατά μήκος ποταμών ή ρεμάτων η βλάστησή τους λειτουργεί σαν φίλτρο που προστατεύει τα επιφανειακά ύδατα από ρύπους και μολυσμένα όμβρια (Arendt, 1994).

Στο πλαίσιο της βιβλιογραφικής έρευνας που προηγήθηκε της εκπόνησης της παρούσας εργασίας μελετήθηκαν διάφορες απόψεις, προσεγγίσεις και μεθοδολογίες για τον σχεδιασμό των greenways. Κατόπιν επιλέχθηκε μία μεθοδολογία η οποία έχει ήδη εφαρμοστεί για την πόλη του Concord και θεωρήθηκε ως η πιο ολοκληρωμένη και διεξοδική. Αυτή περιγράφεται παρακάτω και στη συνέχεια διερευνάται η δυνατότητα προσαρμογής της στα ελληνικά δεδομένα.

Οι A.Conine, W.-N. Xiang, J. Young και D.Whitley (1995) προτείνουν μέσα από το παράδειγμα του Concord της Βόρειας Καρολίνας τη χρήση μίας συστηματικής προσέγγισης για τον σχεδιασμό των greenways με σκοπό την μεγιστοποίηση του οφέλους. Με αυτή την προσέγγιση αναγνωρίστηκαν μελλοντικοί διάδρομοι πρασίνου στην πόλη Concord που εξυπηρετούν με τον καλύτερο τρόπο τους τρεις παράγοντες της περιβαλλοντικής προστασίας, της αναψυχής και των εναλλακτικών μεταφορών που προαναφέρθηκαν. Αυτά τα εναλλακτικά σενάρια τέθηκαν στη διάθεση των τοπικών κοινοτήτων για να χρησιμοποιηθούν στο μέλλον ως μία βάση δεδομένων για την προσπάθεια ισορροπημένης ανάπτυξης της πόλης.

#### 1.5.1 Μία μεθοδολογία επτά βημάτων για τον σχεδιασμό greenways

Στη μελέτη που αναφέρθηκε παραπάνω, οι A.Conine, W.-N. Xiang, J. Young και D.Whitley προτείνουν μία μεθοδολογία επτά βημάτων για τον σχεδιασμό greenway, στην οποία βασίζονται για να διατυπώσουν την πρότασή τους για την πόλη του Concord. Η μεθοδολογία αυτή έχει διαμορφωθεί με τρόπο που να μπορεί να εφαρμοστεί στις περισσότερες περιπτώσεις, ανεξάρτητα από την κλίμακα, την τοποθεσία και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του υπό μελέτη greenway. Τα βήματα αυτά περιγράφονται συνοπτικά παρακάτω:

**i. Προσδιορισμός σκοπών/στόχων.** Αυτό συνήθως επιτυγχάνεται με έρευνα, κατά την οποία μελετώνται και αξιολογούνται οι ανάγκες, οι επιθυμίες και οι απαιτήσεις της κοινότητας. Οι στόχοι μπορούν να διαφέρουν σημαντικά, ανάλογα με την κλίμακα του greenway, τα χαρακτηριστικά της υπό μελέτη περιοχής (φυσικό και δομημένο περιβάλλον, παρουσία προστατευόμενων οικοσυστημάτων και βιοτόπων, κλιματολογικά στοιχεία κλπ). Για την περίπτωση των αστικών greenways στα οποία επικεντρώνεται η παρούσα εργασία οι στόχοι είναι συνήθως παρόμοιοι και σχετίζονται με την αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση του αστικού χώρου, την προώθηση των ήπιων μέσων μεταφοράς και τη σύνδεση ανοικτών χώρων και άλλων σημείων ενδιαφέροντος εντός του αστικού ιστού.

**ii. Εντοπισμός των περιοχών που πιθανόν «πάσχουν» και απαιτούν σύνδεση.** Σε υπερτοπικής σημασίας εξωαστικά δίκτυα αυτές οι περιοχές μπορεί να είναι βιότοποι, δασικές εκτάσεις, υγρότοποι, η σύνδεση των οποίων διευκολύνει τη μετακίνηση των ειδών ή επιτρέπει την αξιοποίησή τους ως δικτύων αναψυχής με διάφορες χρήσεις (π.χ. παρατήρηση άγριας ζωής και επαφή με το φυσικό περιβάλλον ή ακόμη και δημιουργία δικτύων ποδηλατοδρόμων, όπως οι διαδρομές Eurovelo στην Ευρώπη). Σε αστικές περιοχές συνήθως πρόκειται για γεωγραφικά απομονωμένους πυρήνες που φιλοξενούν συγκεκριμένες/ μεμονωμένες χρήσεις (πχ. περιοχές κατοικίας, επιχειρηματικά ή εμπορικά κέντρα, περιοχές αναψυχής κτλ). Από την οπτική του σχεδιασμού αυτές οι περιοχές απαιτούν σύνδεση και μπορούν να λειτουργήσουν ως αφετηρία ή προσορισμός για πιθανούς διαδρόμους πρασίνου/greenways.

**iii. Εκτίμηση των πιθανών μέσων σύνδεσης.** Αυτά είναι γραμμικά στοιχεία, φυσικά ή ανθρωπογενή που εντοπίζονται στις περιοχές μεταξύ των αναγνωρισμένων σημείων ζήτησης (demand areas), όπως ρέματα και κοιλάδες, υπάρχουσες υποδομές μεταφορών, διελεύσεις υπονόμων κ.α. Τα στοιχεία αυτά αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του greenway η οποία συνδέει τα επιλεγμένα σημεία αφετηρίας και προορισμού, ενώ συνήθως ενσωματώνουν και ενδιάμεσα σημεία σταθμούς.

**iv. Αξιολόγηση καταλληλότητας της τοποθεσίας.** Από τις περιοχές που έχουν εντοπιστεί στα προηγούμενα στάδια γίνεται επιλογή της καταλληλότερης με βάση ένα συγκριτικό σύστημα των παραγόντων και των στοιχείων που έχουν συλλεχθεί. Οι παράγοντες καθορίζονται με βάση τους στόχους που έχουν τεθεί για τη δημιουργία του greenway και διαφοροποιούνται κατά περίπτωση.

**v. Εκτίμηση προσβασιμότητας.** Αυτό περιλαμβάνει ζητήματα πρόσβασης αλλά και εγγύτητας. Ακόμη κι αν η περιοχή που επιλέχθηκε είναι κατάλληλη, μπορεί να μην είναι εύκολα προσβάσιμη από τους πιθανούς χρήστες μέσω υφιστάμενων υποδομών μεταφορών. Το συγκεκριμένο στάδιο αφορά greenways υπερτοπικής σημασίας που αναμένεται να προσελκύσουν και επισκέπτες από μακρινές περιοχές. Στην περίπτωση αυτή κρίνεται ως πιο ελκυστική η λύση που παρέχει ευκολότερη και πολυτροπική πρόσβαση. Σε περιπτώσεις μικρών αστικών greenways ο παράγοντας αυτός δεν αξιολογείται ως πρωτεύουσας σημασίας.

**vi. Σχεδιασμός διαδρομών.** Αξιοποιώντας τις πιο κατάλληλες περιοχές θα πρέπει να συνδέουν τα κέντρα με την μεγαλύτερη ζήτηση για συνδεσιμότητα. Ιδεατά αυτές οι διαδρομές εξυπηρετούν τους προδιαγεγραμμένους στόχους και τις πολλαπλές λειτουργίες των greenways. Καθώς υπάρχουν συνήθως πολλές διαδρομές για τη σύνδεση των επιλεγμένων περιοχών, σ' αυτή τη φάση πρέπει να εντοπιστούν όλες οι πιθανές χαράξεις. Ειδικά σε περιπτώσεις όπου το greenway σχεδιάζεται επί υφιστάμενου οδικού δικτύου ή άλλων υποδομών μεταφορών, υπάρχουν συνήθως πολλές εναλλακτικές, ενώ σε περιπτώσεις ρεμάτων και παρόχθιων μετώπων η χάραξη είναι σε σημαντικό βαθμό προκαθορισμένη.

**vii. Συνολική εκτίμηση.** Από τις διαδρομές που έχουν εξεταστεί επιλέγονται με κριτήρια που έχουν προκύψει από την έρευνα που προηγήθηκε οι καταλληλότερες. Τα κριτήρια σε περιπτώσεις αστικών greenways σχετίζονται συνήθως με την ενσωμάτωση όσο το δυνατόν περισσότερων σημείων ενδιαφέροντος, με την εξασφάλιση της συντομότερης διαδρομής όταν το greenway πρόκειται να εξυπηρετήσει ως εναλλακτικός τρόπος μετακίνησης, με την βέλτιστη επίλυση του κυκλοφοριακού ζητήματος εφόσον η πρόταση επεμβαίνει στο οδικό δίκτυο, καθώς και με τη μεγιστοποίηση του ενεργειακού οφέλους.

#### 1.5.2 Παράδειγμα εφαρμογής της μεθοδολογίας για την πόλη του Concord

Στη μελέτη περίπτωσης που εξετάζει η μελέτη των A.Conine, W.-N. Xiang, J. Young, και D.Whitley κι αφορά την πόλη του Concord τα βήματα της μεθοδολογίας έδωσαν τα παρακάτω αποτελέσματα:

i. Για πολλούς η πιο επιθυμητή λύση αφορούσε τη δημιουργία greenway κατά μήκος των ρεμάτων της περιοχής. Ωστόσο αρκετοί ήταν ανοικτοί στο ενδεχόμενο δημιουργίας χερσαίων διαδρομών πρασίνου. Ειδικά τέτοιων που θα μπορούσαν να συνδέσουν μεταξύ τους τα τρία μεγαλύτερα ρέματα της περιοχής που κυλούν όλα από βορειοδυτικά προς νοτιοανατολικά. Στο πλαίσιο αυτό οι ερευνητές έπρεπε να εξετάσουν ποιες πιθανές χαράξεις θα πετύχαιναν παράλληλα να συνδέσουν περιοχές που συγκεντρώνουν ροές επισκεπτών. Επίσης, έπρεπε να ληφθούν υπόψη οι χωρικές διαφοροποιήσεις του χαρακτήρα της ανατολικής και της δυτικής πλευράς αυτής της περιοχής.

ii. Καταγράφηκαν στοιχεία για την περιοχή που αφορούσαν τις χρήσεις γης. Πάρκια, σχολεία, περιοχές κατοικίας, εργασίας και λιανικού εμπορίου ήταν οι πρώτες που θεωρήθηκε ότι πρέπει να συνδεθούν. Αυτά κατατάχθηκαν κατά βαθμό προτεραιότητας και η κατάταξη αυτή χρησιμοποιήθηκε στη συνέχεια για το στάδιο ελέγχου της προσβασιμότητας.

iii. Χρησιμοποιήθηκε το GIS για να οπτικοποιηθούν τα φυσικά και ανθρωπογενή στοιχεία που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν ως συνδετικό δίκτυο. Επικαλύπτοντας τις περιοχές που συνορεύουν με τα ρέματα, με γραμμές διέλευσης υπονόμων, πολύγωνα εδάφους και δρόμους, μπορούσε κανείς να εξετάσει πώς αυτά θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για να συνδέσουν τα επιλεγμένα σημεία/πυρήνες.

iv. Για την διερεύνηση της καταλληλότητας των επιλεγμένων περιοχών χρησιμοποιήθηκε μία διαδικασία αναλυτικής ιεράρχησης. Η μέθοδος αυτή αναπτύχθηκε από τον Saaty το 1980. Οι παράγοντες που υπεισέρχονται στην αξιολόγηση είναι η έκταση, η σύσταση και η καταλληλότητα του εδάφους για μονοπάτια και διαδρομές, οι χρήσεις γης, η επικάλυψη με περιοχές που πλημμυρίζουν ή με υποδομές υπονόμων, η ιδιοκτησία και η φάση ανάπτυξης.

v. Χωροθέτηση σε περιοχή που πλημμυρίζει. Η διατήρηση τέτοιων περιοχών στη φυσική τους κατάσταση είναι σημαντική για την υγεία και την σωστή λειτουργία των ρεμάτων/χειμάρρων και των οικοσυστημάτων τους. Τέτοιες εκτάσεις που δεν είναι κατάλληλες για άλλου είδους ανάπτυξη είναι εξαιρετικές γραμμικές περιοχές για την πιθανή εγκατάσταση greenways (Flink and Searns, 1993). Σε πολλές πόλεις τέτοιες εφαρμογές έχουν σημειώσει μεγάλη επιτυχία (Little, 1990).

Κάποια εδάφη είναι καταλληλότερα από άλλα για την υποστήριξη μονοπατιών και διαδρομών για ήπιες μετακινήσεις, με την έννοια ότι δεν κινδυνεύουν να υποστούν σοβαρές καθιζήσεις και διαβρώσεις από την αυξημένη χρήση. Σχετικά δεδομένα μπορούν να αντληθούν από τις εκάστοτε αρμόδιες γεωλογικές υπηρεσίες.

Τα παλιά δίκτυα υπονόμων αποτελούν υφιστάμενους γραμμικούς διαδρόμους και συχνά βρίσκονται κοντά σε χειμάρρους και αποχετευτικά δίκτυα. Επιπλέον, αυτές οι υποδομές συνήθως συντηρούνται σε καλή κατάσταση κάνοντας εύκολη τη διαμόρφωση greenway σε αυτές τις ζώνες .

Οι διαδικασίες των διαπραγματεύσεων με τους ιδιοκτήτες και οι ακόλουθες μεταβιβάσεις απλοποιούνται όταν εμπλέκονται λιγότεροι συμβαλλόμενοι, έτσι προτιμώνται γενικά λίγα και μεγάλα οικοπέδα, έναντι πολλών μικρών. Προνομιακά θεωρούνται όμως και τα οικοπέδα που είναι πολύ μικρά για να οικοδομηθούν ή να αξιοποιηθούν αλλιώς από τους ιδιοκτήτες.

Τα δημόσια ακίνητα προτιμώνται σε σχέση με εκείνα που ανήκουν σε ιδιώτες. Αυτό δεν διευκολύνει απλώς τις διαδικασίες αλλά μειώνει και το κόστος.

Ως μέσο διατήρησης/προστασίας των χώρων πρασίνου, τα greenways θα πρέπει να χωροθετούνται σε περιοχές που απειλούνται από μελλοντική ανάπτυξη και αστική διάχυση. Σε κάποιες περιπτώσεις τα greenways μπορεί να αυξήσουν σημαντικά τις αξίες γης για κατοικημένες περιοχές που βρίσκονται σε επαφή με αυτά και επιπλέον είναι απόλυτα συμβατά με την ανάπτυξη γειτονιών. Άλλες χρήσεις γης, όπως εμπορικές και βιομηχανικές, καταλαμβάνουν τεράστιες εκτάσεις γης, συχνά με μεγάλες επιφάνειες αδιαπέραστων υλικών. Έτσι, θα ήταν σωστό να κατανέμονται πρώτα δίκτυα greenway σε περιοχές όπου πρόκειται να χωροθετηθούν εμπορικές και βιομηχανικές εγκαταστάσεις, τα οποία θα λειτουργήσουν ως φίλτρα μεταξύ αυτών και άλλων χρήσεων γης και φυσικών οικοσυστημάτων. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος, τέτοιες χρήσεις γης που αποτελούν μεγαλύτερη απειλή για

την ποιότητα των ανοικτών χώρων και των υδάτων προτιμώνται και λαμβάνουν μεγαλύτερο βαθμό καταλληλότητας.

Αν και τα greenways μπορούν να διασχίζουν οποιαδήποτε χρήση γης οι αναξιοποίητες φυσικές περιοχές προτιμώνται, ώστε να προστατευτούν/διατηρηθούν οι υπάρχοντες χώροι πρασίνου.

Στο στάδιο της ανάλυσης όπου εξετάζεται η προσβασιμότητα, ο χάρτης που αποτυπώνει τα καταλληλότερα σημεία εξετάζεται σε συνδυασμό με τους οδικούς και συγκοινωνιακούς χάρτες της περιοχής ώστε να επιλεγούν οι περιοχές που είναι ευκολότερα προσβάσιμες από περιπατητές και ποδηλάτες. Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω εξετάζονται δύο παράγοντες: η ευκολία προσέγγισης και η εγγύτητα.

vi. Χρησιμοποιώντας έναν αλγόριθμο του Xiang (1996) οι τελικές επικαλύψεις μεταξύ σημείων υψηλής καταλληλότητας, προσεγγισιμότητας και εγγύτητας δίνουν ένα σύνθετο αποτέλεσμα το οποίο απεικονίζεται ως ένα δίκτυο πιθανών χαράξεων.

vii. Από το δίκτυο χαράξεων που έχει δημιουργηθεί επιλέγονται οι καταλληλότερες με βάση τις ιδιαίτερες ανάγκες της περιοχής και τις απαιτήσεις της κοινότητας.

### 1.5.3 Συμπεράσματα

Οι διαδρομές που προτάθηκαν για την πόλη του Concord είναι το αποτέλεσμα της εφαρμογής γενικών πρακτικών σχεδιασμού του χώρου με εκτίμηση ποιοτικών παραγόντων σε τοπικό επίπεδο. Μέσα από τον προσδιορισμό των διαφορετικών αναγκών στα πρώτα στάδια του σχεδιασμού, η μέθοδος που ακολουθήθηκε μπορεί να προσαρμοστεί ώστε να ανταποκριθεί σε αυτές τις ανάγκες. Απώτερος σκοπός ήταν οι χαράξεις που προέκυψαν να ενσωματωθούν στο σχέδιο χρήσεων γης της πόλης του Concord, επιτρέποντας την ικανοποίηση των αναγκών της κοινότητας για διαδρομές και χώρους πρασίνου, προστασία του περιβάλλοντος και συνδεσιμότητα που θα συμβάλλουν στην ισορροπημένη ανάπτυξη, εξυπηρετώντας παράλληλα διάφορους σκοπούς για τους χρήστες. Ωστόσο στο σημείο αυτό προέκυψε μία ακόμη πρόκληση: πώς να ενταχθούν τα παραπάνω αποτελέσματα σε ένα αναλυτικό σχέδιο λειτουργικό και ρεαλιστικό.

Η χρήση του GIS στη δημιουργία σταθμισμένων εκτιμήσεων για την τειμηρίωση των βέλτιστων διαδρομών για τα greenways βασίζεται στην κλασική μεθοδολογία της συνεκτίμησης<sup>7</sup>. Ωστόσο η μελέτη των A.Conine, W.-N. Xiang, J. Young και D.Whitley απέδειξε πως αυτή η διαδικασία εκτιμήσεων μπορεί να εξειδικευτεί με τοπικές συνθήκες και παράγοντες. Επιπλέον αποκαλύφθηκε ότι οι τελικές χαράξεις των greenways εξαρτώνται σημαντικά από την υπάρχουσα ανάπτυξη. Σε αγροτικές, λιγότερο ανεπτυγμένες περιοχές υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία στην επιλογή της χωροθέτησης των greenway, εν μέρει λόγω της διαθεσιμότητας μεγαλύτερων εκτάσεων πρασίνου.

Παρόμοια μεθοδολογία μπορεί να εφαρμοστεί για άλλες περιοχές όπου οι στόχοι μπορεί να διαφέρουν. Πολλά από τα βήματα που αναλύθηκαν μπορούν να βελτιωθούν με την ενσωμάτωση διαφορετικών δεδομένων, αν αυτά είναι διαθέσιμα, να τροποποιηθούν, να παραλειφθούν ή και να αντικατασταθούν από άλλα κατά περίπτωση. Η μέθοδος εκτίμησης που χρησιμοποιήθηκε στην παραπάνω μελέτη δεν είναι σε καμία περίπτωση μία στατική διαδικασία, αλλά είναι ευέλικτη και μπορεί να χρησιμοποιηθεί και σε άλλες γεωγραφικές περιοχές.

---

<sup>7</sup> Assessment methodology

Συγκεκριμένα, για την περίπτωση της Θεσσαλονίκης που εξετάζεται στην παρούσα εργασία, η μεθοδολογία που αναλύθηκε παραπάνω θεωρείται καταρχήν συμβατή, δεδομένου ότι αφορά στο σχεδιασμό αστικού greenway και μπορεί να υπάρξει αντιστοιχία των βημάτων που ακολουθούνται. Λόγω της αρκετά μικρότερης κλίμακας της υπό μελέτη περιοχής και λαμβάνοντας υπόψη τις ιδιαιτερότητες και τα χαρακτηριστικά του ιστορικού κέντρου, κάποια από τα βήματα της μεθοδολογίας που αναπτύχθηκαν θα πρέπει να τροποποιηθούν ώστε να ανταποκρίνονται στο παράδειγμα που εξετάζεται.

Για το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, το οποίο αποτελεί έναν πυκνοδομημένο και συνεκτικό πυρήνα, δεν τίθεται ζήτημα απομόνωσης κάποιων περιοχών που θα πρέπει να συνδεθούν (βήμα ii) αλλά το ζητούμενο είναι μάλλον να εντοπιστούν οι σημαντικότερες ροές μετακινήσεων και να εξυπηρετηθούν με τον βέλτιστο τρόπο.

Ακόμη, η εκτίμηση πιθανών μέσων σύνδεσης (βήμα iii) μπορεί να παραληφθεί καθώς δεν υπάρχουν στην πραγματικότητα πολλές επιλογές. Δεδομένης της απουσίας φυσικών περιοχών εντός του κέντρου ή άλλων γραμμικών υποδομών που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν, το προτεινόμενο greenway θα πρέπει αναγκαστικά να πατήσει σε κάποιους άξονες του οδικού δικτύου που θα επιλεγούν, με τις κατάλληλες πεζοδρομήσεις και διαμορφώσεις.

Ιδιαίτερα σημαντική για την επιλογή της κατάλληλης χάραξης είναι η συστηματική αποτύπωση και ανάλυση των υφιστάμενων χρήσεων γης, των ισχυρότερων πόλων έλξης επισκεπτών και των σημαντικότερων ροών μετακινήσεων. Από τα στοιχεία αυτά, που θα αποτυπωθούν οπτικά στο υπόβαθρο του κέντρου, θα προκύψει η βέλτιστη χάραξη.

Δεδομένου του αστικού χαρακτήρα της περιοχής, της μικρής επιφάνειας/έκτασης του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης και του πυκνού δικτύου αστικών συγκοινωνιών που διέρχονται από αυτό, το ζήτημα της προσβασιμότητας δεν υφίσταται.

Τέλος, θεωρείται ότι ο σχεδιασμός των διαδρομών θα πρέπει να είναι το τελευταίο βήμα, μετά και από τη συνολική εκτίμηση των δεδομένων που θα προκύψουν από τα προηγούμενα βήματα.

Με βάση τα παραπάνω, η μεθοδολογία των A.Conine, W.-N. Xiang, J. Young και D.Whitley για τη συγκεκριμένη μελέτη περίπτωσης θα μπορούσε να διαμορφωθεί ως εξής:

- i. Προσδιορισμός σκοπών/στόχων.**
- ii. Αποτύπωση των σημείων ενδιαφέροντος και των μετακινήσεων που γεννούν**
- iii. Ιεράρχηση των απαιτούμενων συνδέσεων**
- iv. Καθορισμός των παραγόντων βάσει των οποίων θα επιλεγεί η βέλτιστη χάραξη**
- v. Συνολική εκτίμηση**
- vi. Σχεδιασμός διαδρομών**



## 2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΜΠΕΙΡΙΑ - ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ

### 2.1. EMERALD NECKLACE - ΒΟΣΤΩΝΗ

Το Emerald Necklace, σχεδιασμένο από τον Frederick Law Olmsted είναι μοναδικό παράδειγμα για την εποχή που σχεδιάστηκε (ο αρχικός χάρτης που παρατίθεται στην επόμενη σελίδα είναι του 1894) και απόδειξη της επιτυχίας του είναι η διατήρησή του σχεδόν αναλλοίωτου και απόλυτα λειτουργικού μέχρι σήμερα. Πρόκειται για ένα δίκτυο πάρκων έκτασης περίπου 4,5 τετραγωνικών χιλιομέτρων και περιλαμβάνει το 50% της συνολικής έκτασης πάρκων της Βοστώνης. Στην περιμέτρώ του συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό κολλεγίων και πανεπιστημίων, μουσεία, ζωολογικό κήπο και διάφορες πολιτιστικές χρήσεις.



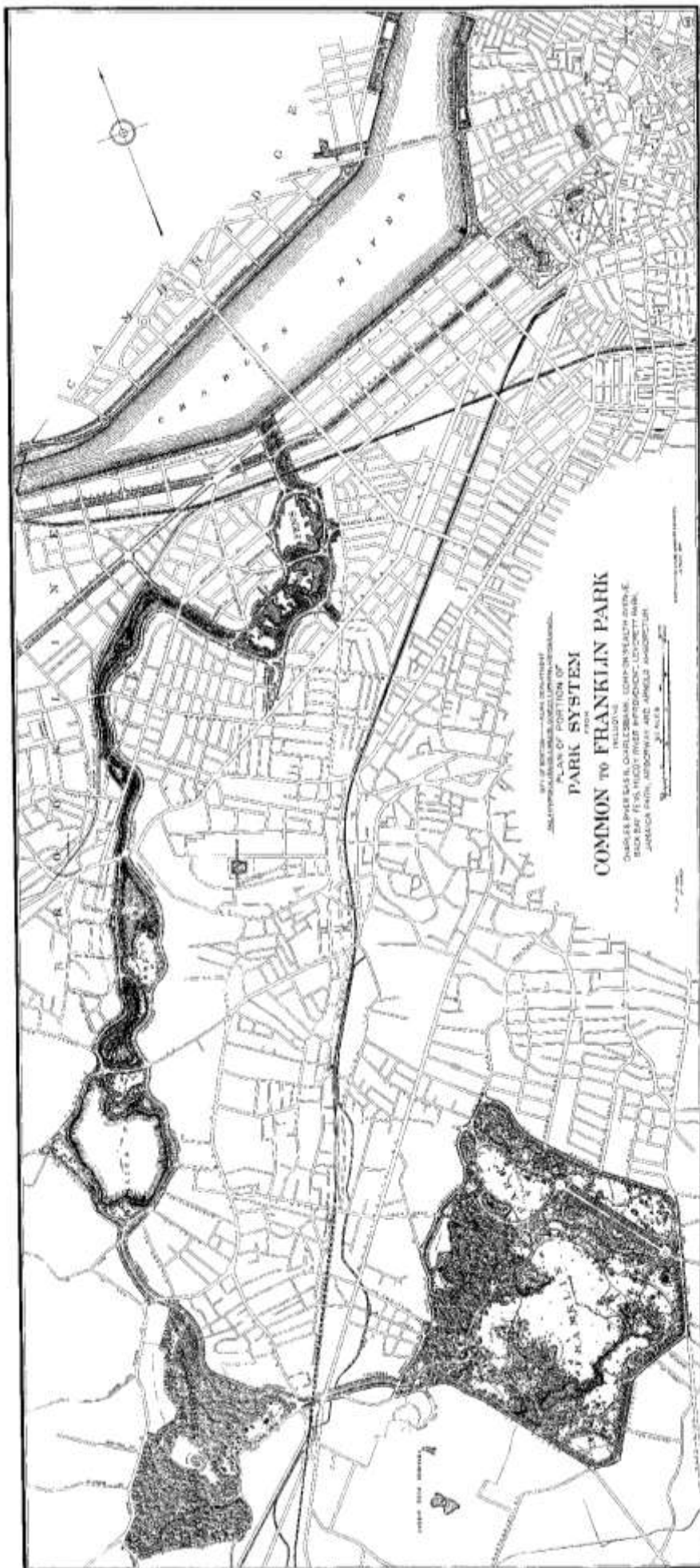
Εικόνα 2.1 F.L.Olmsted (1822-1903)

Το έργο ξεκίνησε το 1878 με την προσπάθεια για εξυγίανση τη βαλτώδους περιοχής του Back Bay και του Fens. Το 1880 ο Olmsted πρότεινε την ενσωμάτωση του Muddy River, που έρεε από τη λίμνη Jamaica προς το Fens, στο σχέδιο των πάρκων. Το γραμμικό πάρκο που δημιουργήθηκε σε εκείνο το σημείο υπάρχει μέχρι σήμερα. Το όραμα του Olmsted για ένα συνολικό γραμμικό πάρκο διαδρομών/μονοπατιών κατά μήκος του υδάτινου στοιχείου το οποίο συντίθεται από ρέματα, λίμνες και ρυάκια, ολοκληρώθηκε ως το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα.

Ξεινώνοντας από τον ποταμό Charles στο Back Bay και επεκτεινόμενο προς το Dorchester μέσω του Brookline, το Emerald Necklace εξυπηρετεί σαν μια μεγάλη κοινόχρηστη αυλή για τους κατοίκους της πόλης και ως πόλος έλξης για περισσότερους από ένα εκατομμύριο επισκέπτες κάθε χρόνο. Κατά μήκος του συγκεντρώνει περιοχές κατοικίας με περισσότερους από 300.000 κάτοικους. Οι κυριότεροι ανοικτοί δημόσιοι χώροι που περιλαμβάνει είναι οι εξής: Boston Common, Public Garden, Commonwealth Avenue Mall, Back Bay Fens, The Riverway, Olmsted Park, Jamaica Pond, Jamaicaway, Arborway, Arnold Arboretum και Franklin Park. Το συνολικό μήκος της διαδρομής από το Boston Common μέχρι το Franklin Park είναι περίπου 11,25 χλμ. και ενσωματώνει τις λίμνες Leverett, Jamaica και άλλες μικρότερες.

Οι πράσινοι άξονες (parkways) που συνδέουν τα πάρκα του Emerald Necklace αποτελούν αναπόσπαστο κομμάτι του σχεδίου του Olmsted. Αρχικά δημιουργήθηκαν ως δρόμοι για άμαξες και προοριζόταν για περιπάτους αναψυχής, ακολουθώντας την ελικοειδή διαδρομή του Muddy River και συνδέοντας τα πάρκα από το Back Bay Fens στην καρδιά της πόλης μέχρι το πιο αγροτικού χαρακτήρα Franklin Park. Παρόλο που σήμερα έχουν εξελιχθεί σε μεγάλους συγκοινωνιακούς άξονες, εξακολουθούν να προσφέρουν οπτικές φυγές στα πάρκα και ένα κατάφυτο τοπίο για τους οδηγούς, ποδηλάτες και πεζούς. Οι συνδετικοί αυτοί άξονες είναι πιο κοντά στη σημερινή λογική των αστικών greenways με την έννοια της γραμμικότητας και της άμεσης σύνδεσης σημείων ενδιαφέροντος.

Σήμερα τα πάρκα του Emerald Necklace προσφέρονται για ένα εύρος δραστηριοτήτων, από περιπάτους, ποδηλασία και ανάπαυση μέχρι δραστηριότητες αναψυχής όπως ιστιοπλοΐα, γκολφ ή σοφτμπολ. Ακόμη, περιλαμβάνουν έναν βοτανικό κήπο και ένα ζωολογικό κήπο. Διατηρούνται ως ένας πολυλειτουργικός χώρος πρασίνου που συνδέει τους ανθρώπους με τη φύση μέσα στον αστικό ιστό, όπως ακριβώς ήταν η πρόθεση του αρχιτέκτονα τοπίου F.L.Olmsted όταν τον σχεδίασε, περισσότερα από 100 χρόνια πριν.



**OLMSTED ARCHIVES**

Εικόνα 2.2 Σχέδιο του 1894, F.L. Olmsted





Εικόνα 2.4 Boston Common



Εικόνα 2.6 Η λίμνη Leverett



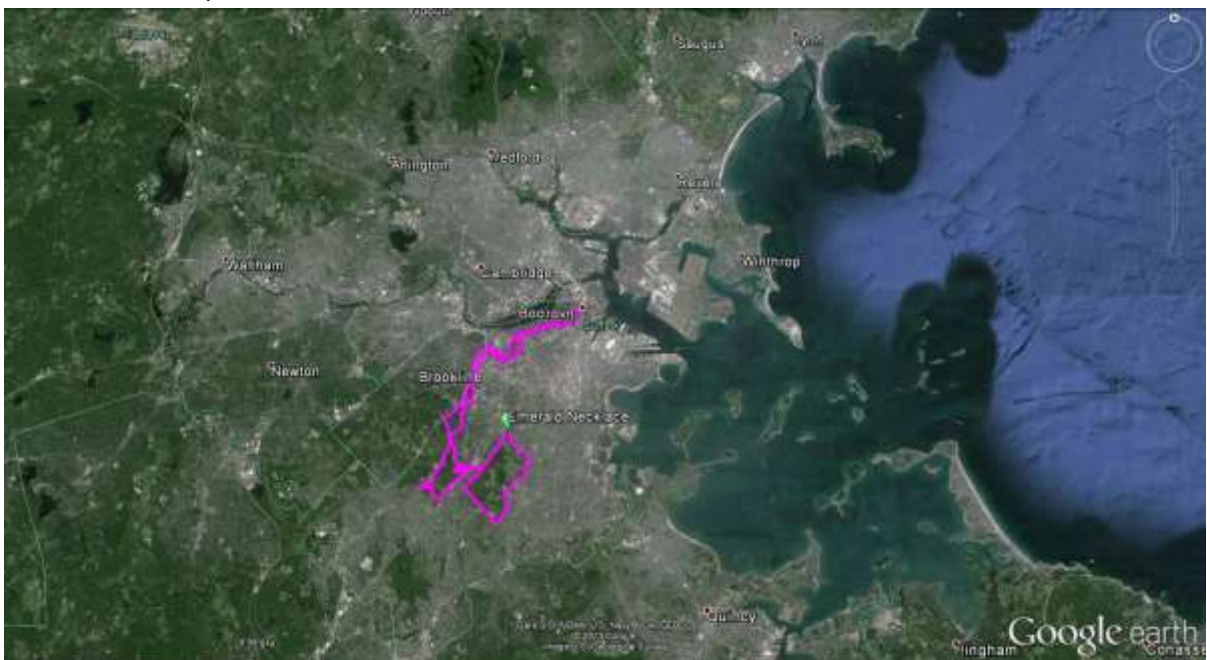
Εικόνα 2.7 Η λίμνη Jamaica



Εικόνα 2.5 Back Bay Fens



Εικόνα 2.8 Μονοπάτι στο Arnold Arboretum

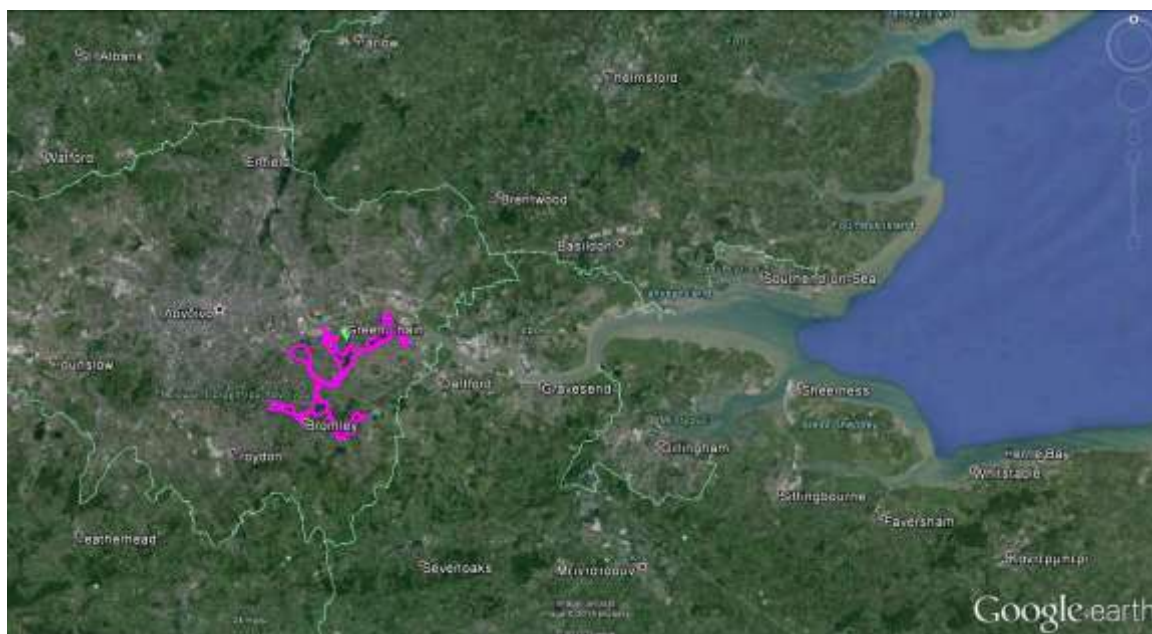


Εικόνα 2.9 Απόσπασμα ορθοφωτοχάρτη του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος της Βοστώνης, με επισήμανση του περιγράμματος του Emerald Necklace

Το Emerald Necklace, παρόλο που αποτελεί το πρώτο παράδειγμα εφαρμογής της ιδέας των greenways ενσωματώνει όλα τα στοιχεία που κωδικοποιήθηκαν αργότερα στις τυπολογίες που διατυπώθηκαν. Η επιφάνειά του είναι ιδιαίτερα μεγάλη για αστικό greenway και χαρακτηρίζεται από τη συνεχή παρουσία νερού κατά μήκος του (λίμνες, ρέματα, κανάλια). Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης που θα εξεταστεί παρακάτω, η παρουσία του νερού περιορίζεται στο θαλάσσιο μέτωπο, το οποίο όμως είναι ιδιαίτερα δυναμικό και καθοριστικό για τη φυσιογνωμία της πόλης. Η οριακή θέση του θαλάσσιου μετώπου δεν ευνοεί την επιλογή του ως κύριας χάραξης του greenway, αφού θα πλήττονταν ο συνδετικός χαρακτήρας της επέμβασης που στοχεύει στην εξυπηρέτηση κάποιων σημαντικών ροών μετακινήσεων.

## 2.2. GREEN CHAIN – ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΛΟΝΔΙΝΟ

Το Green Chain στο νοτιοανατολικό Λονδίνο (1977) αποτελεί ένα αντίστοιχο παράδειγμα, αν και πολύ μεταγενέστερο, με το Emerald Necklace της Βοστώνης. Περίπου 300 μικροί υπαίθριοι χώροι από τον Τάμεση μέχρι το πάρκο του Chrystal Palace ενοποιήθηκαν με πρωτοβουλία τεσσάρων Δήμων για να προστατευτούν από την οικοδομική δραστηριότητα. Περιλαμβάνονται άλση, πάρκα, μικρές λίμνες, campus πανεπιστημίων, εγκαταστάσεις γκολφ, ιππασίας, κωπηλασίας και άλλων δραστηριοτήτων, διαδρομές ποδηλάτων και πεζών, ζωολογικοί κήποι, μουσεία και άλλες πολιτιστικές χρήσεις και χρήσεις αναψυχής. Σημαντική είναι η οργανωμένη προώθηση της χρήσης του με παροχή πληροφοριών για διαδρομές, χιλιομετρικές αποστάσεις, συνδέσεις και προσβάσεις μέσω διαδικτύου, καθώς και με τη συνεχή διοργάνωση και διαφήμιση εκδηλώσεων σε διάφορα σημεία του.



Εικόνα 2.10 Απόσπασμα ορθοφωτοχάρτη της μητροπολιτικής περιοχής του Λονδίνου, με επισήμανση του περιγράμματος του Green Chain

Το Green Chain απαρτίζεται από μία σειρά ανοικτών χώρων διαφόρων ιδιοκτησιακών καθεστώτων, που εκτείνονται από τα νότια της περιοχής του Thamesmead προς δυτικά, διερχόμενοι από τους Δήμους Greenwich, Bexley, Bromley και Lewisham του Λονδίνου.

Αρχικά το Green Chain προτάθηκε από τον Δήμο του Greenwich το 1974. Ο Δήμος ανέπτυξε ένα σχέδιο για να προστατεύσει τους υπαίθριους χώρους του από την ανάπτυξη και προσιάλεσε τους γειτονικούς δήμους και τα αρμόδια τοπικά όργανα και φορείς σε συνεργασία. Δημιουργήθηκε ένας ειδικός φορέας, το Officer Level Working Party, με σκοπό την ανάπτυξη κοινών πολιτικών για την προστασία των ανοικτών χώρων εντός των ορίων του Green Chain που προτάθηκαν. Ο φορέας αυτός ιδρύθηκε το 1975 και δραστηριοποιείται από τότε.

Η μεγαλύτερη επιτυχία του Green Chain ήταν τα μονοπάτια του. Αυτά εκτείνονται σε όλο το μήκος του συνδέοντας τους ανοικτούς χώρους και τα διάφορα σημεία ενδιαφέροντος, ενώ παράλληλα συνδέουν το ίδιο το Green Chain με άλλα greenways του Λονδίνου που διέρχονται από την περιοχή, όπως το London Loop, το Capital Ring και το

Waterlink Way. Τα μονοπάτια αυτά έχουν μεγάλη απήχηση στο κοινό και είναι αυτά που ουσιαστικά δίνουν στο Green Chain τον χαρακτήρα του greenway.

Σταδιακά εκφράζεται ενδιαφέρον και από άλλους γειτονικούς Δήμους για να συνδεθούν με το Green Chain και ήδη προχωράει η επέκτασή του στο Southwark.



Εικόνα 2.13 Greenwich Park. Πηγή: Google earth.



Εικόνα 2.15 Beckenham Place Park .  
Πηγή: Google earth.



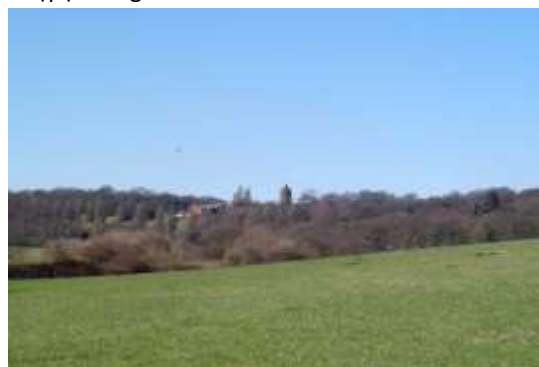
Εικόνα 2.17 Abbey Woods.  
Πηγή: Google earth.



Εικόνα 2.14 Μονοπάτι στο Eltham Park  
Πηγή: Google earth



Εικόνα 2.16 Είσοδος στο Shrewsbury Park  
Πηγή: Google earth

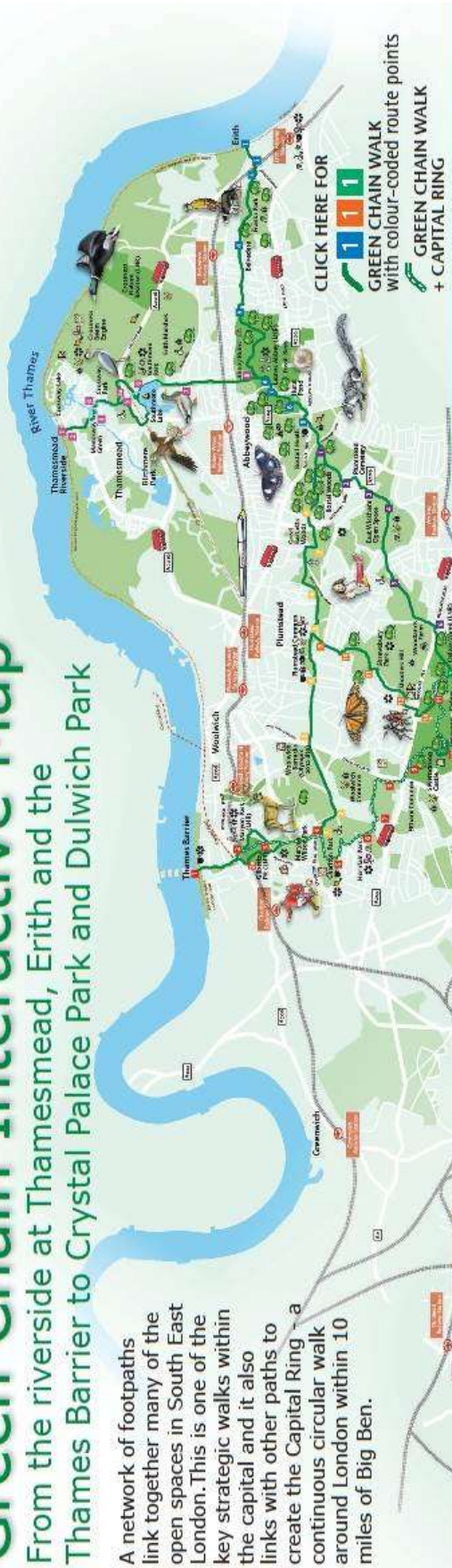


Εικόνα 2.18 Shooter's Hill. Πηγή: Google earth.

# Green Chain Interactive Map

From the riverside at Thamesmead, Erith and the Thames Barrier to Crystal Palace Park and Dulwich Park

A network of footpaths link together many of the open spaces in South East London. This is one of the key strategic walks within the capital and it also links with other paths to create the Capital Ring, a continuous circular walk around London within 10 miles of Big Ben.



CLICK HERE FOR



**GREEN CHAIN WALK**  
with colour-coded route points  
**GREEN CHAIN WALK**  
+ CAPITAL RING

## To view more details

Simply click on individual icons in the key below for layers of more information

Click for information on the following

- |  |   |  |                            |
|--|---|--|----------------------------|
|  | Ancient monument                              |  | Camping and caravanning    |
|  | Angling                                       |  | Farmland                   |
|  | Area of special scientific interest           |  | Golf course                |
|  | Area of wildlife interest                     |  | Grassland / Common         |
|  | Athletics track                               |  | Horse riding               |
|  | Boating lake                                  |  | Parklands / Gardens        |
|  | Bowling green                                 |  | Public playing fields      |
|  | Building of architectural / historic interest |  | Putting green              |
|  | Cafe / Refreshments                           |  | Sports ground              |
|  | Circular Walks                                |  | Tennis court               |
|  | Mobile Cafe (summer only)                     |  | Local Nature Reserve (LNR) |
|  | Children's playground                         |  | Railway Stations           |
|  | Children's Zoo                                |  | Bus stops                  |

Maps are reproduced from Ordnance Survey material with the permission of Ordnance Survey on behalf of Her Majesty's Stationery Office © Crown copyright. Unauthorised reproduction infringes Crown copyright and may lead to prosecution or civil proceedings. London Borough of Greenwich LA 100019695

Εικόνα 2.19 Διαδραστικός χάρτης από την Ιστοσελίδα [www.greenchain.com](http://www.greenchain.com)





Το Green Chain ενσωματώνει σημαντικές εκτάσεις φυσικών περιοχών, γεγονός που του δίνει έναν διαφορετικό χαρακτήρα από οτιδήποτε θα μπορούσε να σχεδιαστεί για το κέντρο της Θεσσαλονίκης, όπου οι ελάχιστοι θύλακες πρασίνου είναι ανθρωπογενείς και πολύ μικρής έκτασης. Ωστόσο, υπάρχουν κάποια στοιχεία που θα μπορούσαν να υιοθετηθούν και στο σχεδιασμό ενός πολύ μικρότερου αστικού greenway. Ένα από αυτά είναι η ομοιόμορφη σήμανση (πινακίδες) κατά μήκος των διαδρομών και η λεπτομερής πληροφόρηση για τις εναλλακτικές οδεύσεις και προσορισμούς. Αυτή καθιστά το greenway λειτουργικό και φιλικό προς τον χρήστη, από την πρώτη κιόλας επίσκεψη. Επίσης, η δημιουργία συνδέσεων με άλλα greenway θα μπορούσε να εφαρμοστεί στη Θεσσαλονίκη, ενσωματώνοντας κλάδους σύνδεσης με το παραλιακό μέτωπο, τον αρχαιολογικό περίπατο κατά μήκος των βυζαντινών τειχών, ακόμη και με το περιαστικό δάσος του Σείχ Σου.

### 2.3. INDIANAPOLIS CULTURAL TRAIL – ΙΝΤΙΑΝΑ Η.Π.Α.

Η Ιντιανάπολις είναι η πρωτεύουσα της πολιτείας Ιντιάνα και κομητειακή έδρα της Κομητείας Μάριον. Στην απογραφή του 2010 είχε πληθυσμό 839.489 κάτοικους.

Ο Πολιτιστικός Περίπατος της Ιντιανάπολις (Indianapolis Cultural Trail – I.C.T.) είναι μία αστική διαδρομή για ποδηλάτες και πεζούς που συνδέει γειτονιές, πολιτιστικές ενότητες και χρήσεις αναψυχής και εξυπηρετεί ως ένας κεντρικός κόμβος για το συνολικό δίκτυο Greenway της Κεντρικής Ιντιάνα. Οι 5 περιοχές που συνδέει το I.C.T. είναι η Fountain Square, η Indiana Avenue, η Mass Avenue, το Πολιτειακό Πάριο Canal & White River και η Wholesale District. Ακόμη, το I.C.T. συνδέεται με το Monon Trail, επιτρέποντας στους επισκέπτες εύκολη πρόσβαση από το κέντρο της πόλης στο Broad Ripple Village.

Το I.C.T. ήταν δυνατόν να υλοποιηθεί χάρη στη μεγάλη συμβολή δημόσιων και ιδιωτικών φορέων, με την καθοδήγηση του Central Indiana Community Foundation, του Δήμου και πολλών μη κερδοσκοπικών οργανώσεων αφοσιωμένων στο χτίσιμο μίας καλύτερης πόλης.

Η κατασκευή του έργου, που χωρίστηκε σε 7 φάσεις, ξεκίνησε το 2007 και ολοκληρώθηκε το 2012. Το συνολικό κόστος ήταν \$ 63.000.000 και η έκτασή του περίπου 12,5 χλμ (8 μίλια).

Οι βασικοί χρηματοδότες-δωρητές του έργου ήταν οι Gene και Marilyn Glick (πρόσφεραν \$ 15.000.000), προς τιμήν των οποίων ονομάστηκε ο άξονας Glick Peace Walk, μία διαδρομή με 12 διαδοχικούς κήπους – γλυπτά αφιερωμένους σε ανθρώπους που πέτυχαν και έμειναν στην ιστορία μέσα από ειρηνικές αναζητήσεις - δράσεις.

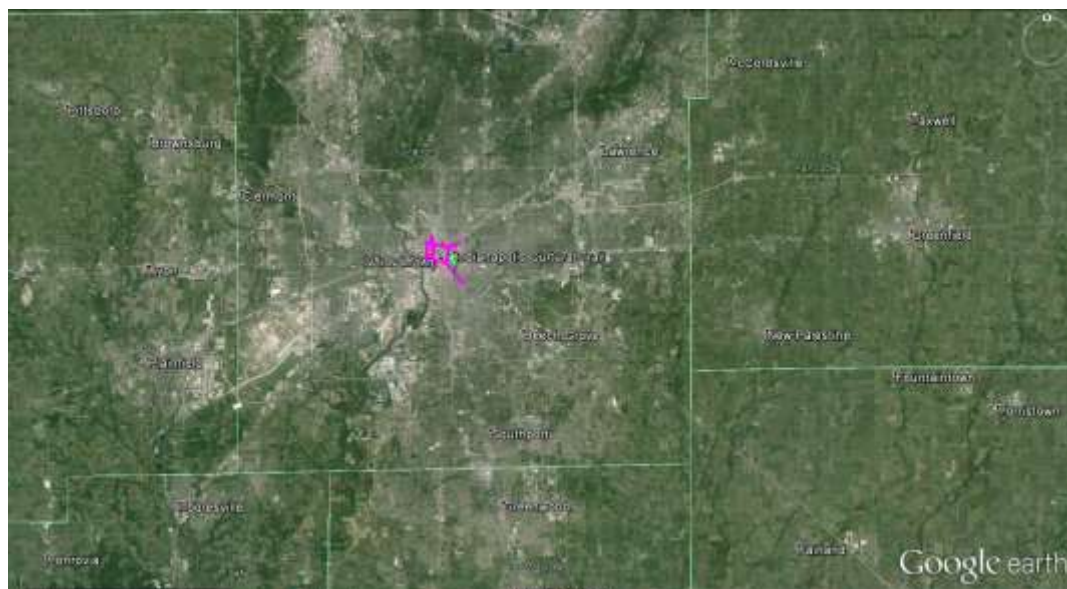
Στην πράξη το I.C.T. αποτελεί ένα γραμμικό δίκτυο παράλληλης κίνησης πεζών και ποδηλάτων που οριοθετείται με ζώνες πρασίνου. Ιδιαίτερα πετυχημένος είναι ο σχεδιασμός και ο χειρισμός των υλικών στα σημεία τομής με τους άξονες μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, όπου είναι σαφής ο διαχωρισμός και η προτεραιότητα που δίνεται στους πεζούς και τους ποδηλάτες.



Εικόνα 2.20 Ενδεικτικές απόψεις του Indianapolis Cultural Trail. Πηγή: <http://indyculturaltrail.org/>



Εικόνα 2.21 Χάρτης του ICT. Πηγή: <http://indyculturaltrail.org/>



Εικόνα 2.22 Απόσπασμα ορθοφωτοχάρτη του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος της Indianapolis, με επισήμανση των διαδρομών του Indianapolis Cultural Trail.

Το I.C.T. είναι ένα μικρής κλίμακας αστικό greenway με χαρακτηριστικά αριετάκοντινό σε αυτόν που θα μπορούσε να έχει ένα ελληνικό greenway. Βέβαια, οι πυκνότητες δόμησης και οι διατομές των οδών διαφέρουν πολύ από αυτές που παρατηρούνται στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, ωστόσο πρόκειται για μία διαδρομή σε κέντρο πόλης, που κινείται επί του οδικού δικτύου και αποσκοπεί κυρίως στην εξυπηρέτηση πεζών και ποδηλάτων. Το πράσινο στοιχείο στο greenway αυτό, έχει τη μορφή φυτεύσεων χαμηλής βλάστησης και δέντρων κατά μήκος της διαδρομής, πρακτική που μπορεί να εφαρμοστεί και στις ελληνικές πόλεις. Λόγω του μικρότερου πλάτους οδών, στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης το greenway θα πρέπει να καταλάβει εξ ολοκλήρου τους οδικούς άξονες από τους οποίους θα διέρχεται και όχι τμηματικά. Αυτό όμως είναι εφικτό και μπορεί να λειτουργήσει, λόγω της πυκνότητας του οδικού δικτύου και των μικρών οικοδομικών τετραγώνων που χαρακτηρίζουν τα ελληνικά αστικά κέντρα.

## 2.4. COMOX – HELMCKEN GREENWAY – ΒΑΝΚΟΥΒΕΡ

Η πόλη του Βανκούβερ έχει θέσει ως στόχο να εξελιχθεί μέχρι το 2020 στην πιο πράσινη πόλη του κόσμου. Πριν το ξεκίνημα της πρωτοβουλίας “Greenest City 2020” το 2009, το Βανκούβερ είχε ήδη κάνει σημαντικά βήματα προόδου στην προσπάθεια να απαντήσει στο πρόβλημα της κλιματικής αλλαγής και να δημιουργήσει μία βιώσιμη πόλη. Οι κυριότερες σχετικές δράσεις είχαν να κάνουν με τη θεσμοθέτηση πολιτικών για την κατάταξη του κτιριακού αποθέματος σε ζώνες (με κριτήρια LEED) και την κατασκευή πράσινων κτιρίων, για τον βιώσιμο σχεδιασμό και την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και των επιπτώσεών της, για «πράσινες» μεταφορές και για την υποστήριξη της ποδηλασίας και της πεζή μετακίνησης με τη δημιουργία δικτύου Greenways (Vancouver Greenways Plan, 1995).

Για την ανάπτυξη του Σχεδίου Δράσης Greenest City συνεργάστηκαν περισσότεροι από 35.000 άνθρωποι, μέσω διαδικτύου, ιστότοπων κοινωνικής δικτύωσης, workshops και εκδηλώσεων. Περισσότεροι από 9.500 άνθρωποι συνεισέφεραν ενεργά με προσωπικές ιδέες, οράματα και εποικοδομητική κριτική για να βοηθήσουν να επιλεγεί ο καλύτερος τρόπος για την απόδοση του σχεδίου. Με τη συμμετοχή 60 δημοτικών υπαλλήλων, 120 οργανώσεων και χιλιάδων μεμονωμένων συμμετεχόντων, τέθηκε ένα παράδειγμα καλής πρακτικής συνεργασίας των πολιτών.

Το όραμα της πόλης είναι να δημιουργηθούν ευκαιρίες, χτίζοντας μία δυνατή τοπική οικονομία, ζωντανές και συνεκτικές γειτονιές και μία διεθνώς αναγνωρισμένη πόλη, που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες των μελλοντικών γενιών.

Το Σχέδιο Δράσης Greenest City 2020 είναι μία στρατηγική για να βρισκείται η πόλη στην αιχμή των εξελίξεων στον τομέα της αστικής βιωσιμότητας. Δίνει ξεκάθαρους στόχους, με νούμερα/ποσοστά αφηρησίας που υποδεικνύουν το υφιστάμενο επίπεδο και τις επιδόσεις. Έχουν καθοριστεί οι ενέργειες υψηλής προτεραιότητας για την πρώτη περίοδο δράσης, καθώς και στρατηγικές και ενέργειες που θα συντελέσουν στην επίτευξη των στόχων ως το 2020.

Στο πλαίσιο του παραπάνω σχεδίου δράσης και με σκοπό την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις μετακινήσεις, την εξυπηρέτηση βιώσιμων τρόπων μεταφοράς και τη μείωση της επιφανειακής απορροής ομβρίων, η πόλη του Βανκούβερ προωθεί τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου Greenways τόσο σε επίπεδο πόλης όσο και γειτονιάς.

Σκοπός είναι η αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση, η ισότιμη προσβασιμότητα για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου (πεζούς/ποδηλάτες/AMEA/οδηγούς, μεταφορείς αγαθών) και οι υψηλής ποιότητας λύσεις σε υλικά, αστικό εξοπλισμό κλπ.

Αυτή τη στιγμή βρίσκονται σε εξέλιξη έξι greenways στο πολεοδομικό συγκρότημα (Central Valley, Comox-Helmcken, North Arm Trail, Point Grey Road - Cornwall Avenue, Ridgeway και South False Creek Seawall), ενώ γίνονται δεκτές προτάσεις προς υλοποίηση για τη δημιουργία μικρών



Εικόνα 2.23 Διαγραμματική απεικόνιση του Comox-Helmcken με τις προτεινόμενες επεκτάσεις. Πηγή: <https://vancouver.ca/streets-transportation/comox-helmcken>

greenways σε γειτονίες. Από τα παραπάνω έξι greenways, πλησιέστερο στον αντικείμενο της παρούσας εργασίας κρίθηκε το Comox-Helmcken.

Το Comox-Helmcken Greenway, αποτελεί μία σημαντική σύνδεση, από Ανατολή προς Δύση, που διασχίζει το κέντρο του Βανκούβερ. Ξεινά από το False Creek και καταλήγει στο Stanley Park και είναι κατάλληλο για πεζούς και ποδηλάτες όλων των ηλικιών. Αναπτύσσεται σε δύο τομείς, εκ των οποίων μόλις έχει ολοκληρωθεί ο ένας τον Ιούνιο του 2013. Συνδέει πάρκα, σχολεία, πολιτιστικά κέντρα, γειτονίες και εμπορικές περιοχές. Ενθαρρύνει ανθρώπους όλων των ηλικιών και δυνατοτήτων να εξερευνήσουν την πόλη πεζή, με ποδήλατο, αναπηρικό αμαξίδιο ή καρότσι, με έναν άνετο, βολικό και ενδιαφέροντα τρόπο. Βελτιώνει την ασφάλεια πεζών και ποδηλατών. Ομορφώνει τους δρόμους με κήπους και δέντρα και παρέχει καθιστικά, χώρους ανάπαυσης και κοινωνικής αλληλεπίδρασης.



Εικόνα 2.24 Η λίμνη Lost Lagoon στο Stanley Park  
Πηγή: Google earth



Εικόνα 2.25 Άποψη του Stanley Park στην αφετηρία του Comox-Helmcken. Πηγή: Google earth



Εικόνα 2.26 Nelson Park επί της Comox Street  
Πηγή: Google earth



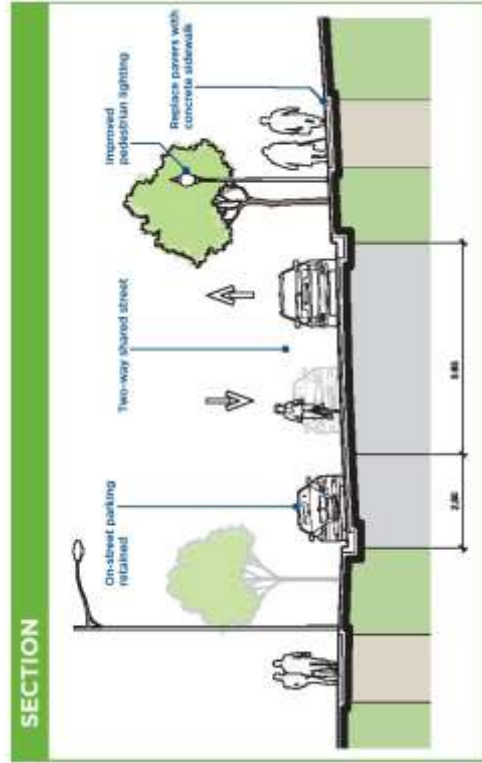
Εικόνα 2.27 Ποδηλατόδρομος στο Comox-Helmcken  
Πηγή: Google earth



Εικόνα 2.28, 2.29 Διαμόρφωση διαδρομών για πεζούς και ποδήλατα στο Comox-Helmcken Πηγή: <https://vancouver.ca/streets-transportation/comox-helmcken>



Εικόνα 2.30 Οριζοντιογραφία τμήματος του Comox – Helmcken greenway. Πηγή: <https://vancouver.ca/streets-transportation/comox-helmcken>



Εικόνα 2.31 Σχηματική τομή κατά πλάτος οδού. Πηγή: <https://vancouver.ca/streets-transportation/comox-helmcken>



Εικόνα 2.32 Απόσπασμα ορθοφωτοχάρτη του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος του Βανκούβερ, με επισήμανση του Comox – Helmcken greenway.

Το Comoix-Helmcken Greenway είναι ένα μικρής κλίμακας αστικό greenway, αντίστοιχης μορφής με το I.C.T. που παρουσιάστηκε παραπάνω, όπου η διαδρομή καταλαμβάνει στις περισσότερες περιπτώσεις τμήμα μόνο της διατομής της οδού, επιτρέποντας παράλληλα τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία σε ένα μέρος της. Επιπλέον, χαρακτηριστικό είναι πως το greenway αποτελεί τμήμα ενός ευρύτερου δικτύου που έχει σχεδιαστεί για την πόλη του Βανκούβερ και υλοποιείται σταδιακά. Ο συνολικός σχεδιασμός ενός δικτύου από greenways είναι εξαιρετικά σημαντικός για τη βέλτιστη λειτουργία τους και την ενσωμάτωσή τους στον αστικό ιστό. Στην περίπτωση του Βανκούβερ οι πυκνότητες δόμησης και οι διατομές των οδών είναι αρκετά κοντά στις αντίστοιχες των ελληνικών πόλεων και της Θεσσαλονίκης.



### 3. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

#### 3.1. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΟΙ ΣΤΑΘΜΟΙ

Η Θεσσαλονίκη αποτελεί αξιόλογο παράδειγμα μεγάλου μεσογειακού λιμανιού, όπου ο πολιτισμός της Ανατολής αναμίχθηκε με τον ελληνικό, αλλά και με τις νεότερες ιδέες της Δυτικής Ευρώπης. Η ανάμιξη αυτή είχε επιπτώσεις και στον αστικό χώρο, όπου οι διαφορετικές φυλετικές και θρησκευτικές ομάδες επέδρασαν με διαφορετικό τρόπο στο ανθρωπογενές περιβάλλον, μέσα από τις ιδιαίτερες πρακτικές διαβίωσής τους.

Ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο για την ανάπτυξη της πόλης και την μετάβασή της στη βιομηχανική εποχή, αποτέλεσε η προσπάθεια αναμόρφωσης στο πλαίσιο των μεγάλων αλλαγών που επιχείρησε η Οθωμανική αυτοκρατορία με τα Τανζιμάτ (εκσυγχρονιστικά διατάγματα), οπότε και αναβαθμίστηκε το λιμάνι και κατασκευάστηκε το Σιδηροδρομικό δίκτυο Βελιγραδίου-Σκοπίων-Θεσσαλονίκης.

Μετά την ενσωμάτωση της Μακεδονίας το 1912 στο νεοσύστατο Ελληνικό κράτος, η Θεσσαλονίκη γνώρισε μεγάλες πληθυσμιακές ανακατατάξεις. Το κράτος ανέλαβε πρωτοβουλίες για την ρύθμιση του αστικού χώρου, φαινόμενο μοναδικό για τα ελληνικά δεδομένα. Αφετηρία αυτής της προσπάθειας, μετά την πυρκαγιά του 1917 αποτέλεσε το γενικό σχέδιο του Hebrard (1918-1921). Το σχέδιο αυτό υιοθετούσε τολμηρούς στόχους και επεδίωκε την ενιαία σύλληψη και τη ριζική αναδιάρθρωση του αστικού χώρου με καθαρά νεοκλασική πολεοδομική δομή. Για την κεντρική πυρηνωστή ζώνη προέβλεπε μνημειακές χαράξεις με μεγάλες τεμνόμενες λεωφόρους και συμμετρικούς ανοικτούς χώρους. Περιλάμβανε, μεταξύ άλλων, οργανωμένη βιομηχανική ζώνη, ΒΔ της πλατείας Βαρδαρίου, σε περιοχή όπου ήδη είχε αναδειχθεί σε πόλο βιομηχανικής ανάπτυξης, λόγω της εγκατάστασης του σιδηροδρομικού σταθμού. Το νέο αρχιτεκτονικό πρότυπο που προωθήθηκε για τα προάστια της Θεσσαλονίκης ήταν η κηπούπολη (garden city).



Εικόνα 3.1.1 Το σχέδιο Hebrard. (ανασχεδιασμός από Βιτοπούλου, Αναστασοπούλου, Καλιμπάνη, επιμ. Γερόλυμπου). Πηγή: Yerolympos A., 1996.

Επόμενο μεγάλο σταθμό για την πολεοδομική και κοινωνική συγκρότηση της πόλης αποτέλεσε η εγκατάσταση των προσφύγων που προέρχονταν κυρίως από την Ανατολική Ρωμυλία, τον Πόντο και την Μικρά Ασία σε νέους οικισμούς στην περιφέρεια της πόλης. Η Θεσσαλονίκη δέχθηκε την δεκαετία 1923-1931 περίπου 80.000 πρόσφυγες. Οι προσφυγικοί συνοικισμοί αποτέλεσαν ουσιαστικά τους βασικούς πυρήνες συγκέντρωσης πληθυσμού και αποφασιστικό παράγοντα επέκτασης των ορίων της πόλης εκτός των τειχών.



Εικόνα 3.1.2 1922 – Προσφυγικός εποικισμός - τα χωρικά αποτελέσματα. Υπόβαθρο: χάρτης "Θεσσαλονίκη" 1938, πηγή: λεύκωμα έκθεσης "Θεσσαλονίκης ανάδειξη - Χαρτών Αναμνήσεις", 2008, ίδια επεξεργασία

Με το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, η πόλη ακολούθησε την τάση της πρωτεύουσας, δεχόμενη σημαντικό αριθμό εσωτερικών μεταναστών. Την μεταπολεμική πολεοδομική πρακτική θα χαρακτηρίσουν πέρα από την σταθερή υποστήριξη της έγγειας ιδιοκτησίας, η εισαγωγή της αντιπαροχής ως βασικού μηχανισμού που θα αντικαταστήσει τα κρατικά στεγαστικά προγράμματα και ο ρόλος του κυκλώματος της αυθαίρετης δόμησης ως βασικού μηχανισμού πολεοδόμησης. Οι αλλαγές στους όρους δόμησης την δεκαετία του 1960 είχε ως αποτέλεσμα την μεγάλη αύξηση της κλίμακας των υψών και της πυκνότητας των όγκων. Μέσω της αύξησης αυτής αφενός επιδιώχθηκε, ατυχώς, να δοθεί λύση στις μεγάλες στεγαστικές ανάγκες που συνέχιζε να έχει η πόλη λόγω της μετανάστευσης και αφετέρου μπήκαν τα θεμέλια της κυριαρχίας της «αντιπαροχής».

Η αστικοποίηση συνεχίζεται έντονα μέχρι και τη δεκαετία του 1980. Οι 330.000 κάτοικοι του 1961 αυξάνονται σε 557.000 το 1971, ενώ στην επόμενη δεκαετία ο πληθυσμός φθάνει στις 706.000. Προκειμένου να καλυφθούν οι στεγαστικές ανάγκες οικοδομούνται και τα τελευταία άκτιστα οικοπέδα. Η κυρίαρχη λογική αυτής της περιόδου αποτυπώνεται στην αναζήτηση ατομικών λύσεων (νόμιμες ή αυθαίρετες), τις ελπίδες για κοινωνική άνοδο και την προσμονή για ενεργοποίηση κάποιου ευνοϊκού τουλάχιστον προγράμματος.



Το 1978, ο σεισμός της Θεσσαλονίκης επιτάχυνε κατά πολύ τις διαδικασίες για να διαμορφωθεί ένα θεσμικό πλαίσιο δράσης που εφαρμόζεται σχεδόν αυτούσιο μέχρι σήμερα, ενώ έγινε εμφανής πέρα από κάθε αμφιβολία η ασφυκτική πύκνωση της δόμησης της πόλης και η ανεπάρκειά της σε δημόσιο χώρο. Έγιναν αντιληπτά τα προβλήματα του υφιστάμενου κτιριακού αποθέματος, ακόμα και των κτιρίων που ήταν κατασκευασμένα από οπλισμένο σκυρόδεμα. Λόγω του ότι εκείνη την εποχή ελάχιστα κτίρια είχαν χαρακτηριστεί ως διατηρητέα, με αφορμή τον σεισμό κατεδαφίστηκαν μαζικά πολλά αξιόλογα παλαιότερα κτίρια, συχνά ιδιαίτερης ιστορικής και αρχιτεκτονικής αξίας.

Η συρροή των πληθυσμών από την εσωτερική μετανάστευση τις 10ετίες που ακολούθησαν, ο δυναμισμός ορισμένων βιομηχανικών κλάδων και η διείσδυσή τους στις αγορές γειτονικών χωρών, η ατονία αγορών άλλων χωρών λόγω των πολέμων στα Βαλκάνια, η κοινωνική και κτιριακή υποβάθμιση σε ορισμένες περιοχές του κέντρου και των περιφερειακών δήμων, το αυξημένο τουριστικό ενδιαφέρον λόγω των αρχαιολογικών ευρημάτων (Βεργίνα, Δίον, Πέλλα) είναι κάποιοι από τους παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν την εξέλιξη της πόλης τα επόμενα χρόνια.

Στην αρχή του 21ου αιώνα οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες -δυναμικοί οικονομικοί κλάδοι- που έδρευαν στην Θεσσαλονίκη έχουν αποσυρθεί από την οικονομία της πόλης, είτε αναζητώντας φτηνά εργατικά χέρια στις χώρες των Βαλκανίων που εντάχθηκαν πρόσφατα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, είτε λόγω της οικονομικής κρίσης που πλήττει την παγκόσμια οικονομία. Η πόλη καλείται να επαναπροσδιορίσει την ταυτότητά της και να βρει τον τρόπο για μια επιτυχημένη μετάβαση στο σύγχρονο μοντέλο των βιώσιμων και πράσινων πόλεων.

### 3.2. ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

Το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης αποτελεί ένα συνεκτικό πυρήνα που περικλείεται από τη θάλασσα στο νότο, το περιαστικό δάσος του Σείχ Σου στο βορρά και το ανατολικό και δυτικό ρήγμα αντίστοιχα. Συγκεντρώνει την πλειοψηφία των διοικητικών λειτουργιών, της εμπορικής κίνησης και των χρήσεων αναψυχής και πολιτισμού του Δήμου Θεσσαλονίκης. Παράλληλα αποτελεί ένα παλιμψηστο ιστορικών φάσεων με δεκάδες ελληνιστικά – ρωμαϊκά, βυζαντινά, μεταβυζαντινά και οθωμανικά μνημεία. Σταθμό για την πολεοδομική εξέλιξη του κέντρου αποτέλεσε η ανοικοδόμησή του μετά την καταστροφική πυρκαγιά του 1917. Το σχέδιο Εμπράρ αν και εφαρμόστηκε αποσπασματικά άλλαξε ριζικά τη φυσιογνωμία της κεντρικής περιοχής ενώ ο άξονας της πλατείας Αριστοτέλους αποτελεί το μοναδικό στην Ελλάδα σύνολο οργανωμένης αστικής αρχιτεκτονικής με ευρωπαϊκό χαρακτήρα.



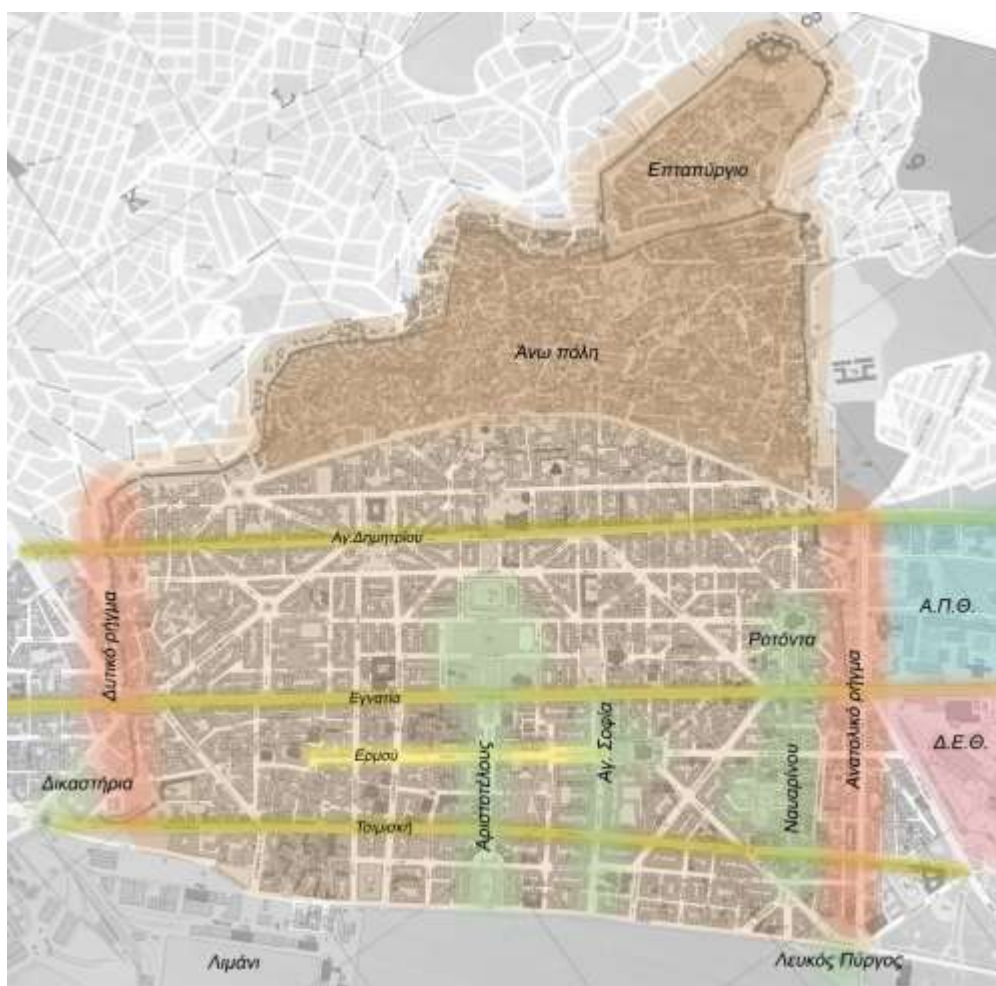
Εικόνα 3.2.1 Η πολεοδομική εξέλιξη του ιστορικού κέντρου (1850, αρχές 1900, μετά το 1917)

Πηγή: Yerolympos, 1996, p. 101

Τις τελευταίες δεκαετίες υπήρξε αποκέντρωση των λειτουργιών προς τους περιφερειακούς Δήμους της πόλης, ενώ δημιουργήθηκαν νέοι ισχυροί πυρήνες εμπορίου και αναψυχής στα ανατολικά και άλλοι περισσότερο τοπικού χαρακτήρα στις δυτικές συνοικίες. Αυτό επέφερε μία σχετική αποδυνάμωση του κέντρου της πόλης, το οποίο ωστόσο διατήρησε τον υπερτοπικό του χαρακτήρα. Ουσιαστικά μειώθηκαν οι καθημερινές μετακινήσεις για την κάλυψη πρακτικών αναγκών, ωστόσο το κέντρο εξακολουθεί να αποτελεί πόλο έλξης για τους κατοίκους της πόλης και για τους επισκέπτες, περισσότερο όμως για δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου. Αυτή η εξέλιξη ήταν καθοριστική και αποτελεί ένα σημαντικό πρώτο βήμα που έπρεπε οπωσδήποτε να γίνει πριν από οποιοδήποτε σενάριο ανασχεδιασμού, ανάπλασης και αναζωογόνησης του κεντρικού πυρήνα.

Παρά το διαχρονικό δυναμικό του, το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης εμφανίζεται σήμερα ελάχιστα ελκυστικό στο σύνολό του, λόγω της κακής ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος, της υποβάθμισης του δημόσιου χώρου και της απουσίας στρατηγικού σχεδιασμού. Διαφαίνεται λοιπόν επιτακτική η ανάγκη για νέο ολοκληρωμένο σχεδιασμό με στόχο την αναβάθμιση, την αξιοποίηση και σύνδεση των υπαίθριων δημόσιων χώρων του κέντρου. (Καλογήρου Ν., 2010)

Απαιτείται λοιπόν ολοκληρωμένος σχεδιασμός με στόχο την αναζωογόνησή και την ποιοτική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της περιοχής. Η αναδιοργάνωση της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων, η καλύτερη λειτουργία των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς (λεωφορείων) και η προώθηση των ήπιων μετακινήσεων (ποδήλατο, πεζή μετακίνηση, θαλάσσιες συγκοινωνίες) μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην κατεύθυνση αυτή.



Εικόνα 3.2.2 Απεικόνιση του ιστορικού κέντρου με τους σημαντικότερους άξονες, οδικούς και ανοικτών / κοινόχρηστων χώρων. Ιδία επεξεργασία.

### 3.3. ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

Το ιστορικό κέντρο χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα υψηλή και πυκνή δόμηση συνεχούς μετώπου, με μέσο υλοποιημένο συντελεστή δόμησης 5. Λόγω της μορφολογίας του, διακρίνεται σαφώς από τον υπόλοιπο αστικό ιστό, και ουσιαστικά ταυτίζεται με την «εντός των τειχών» πόλη. Σημαντικό ποσοστό της επιφάνειάς του καταλαμβάνεται από κοινόχρηστους χώρους. Η συνύπαρξη εργασίας, κατοικίας, εμπορίου, αναψυχής και χρήσεων πολιτισμού συντελεί στην 24ωρη λειτουργία και ζωντάνια που παρατηρείται στο κέντρο.

#### 3.3.1 Χρήσεις γης

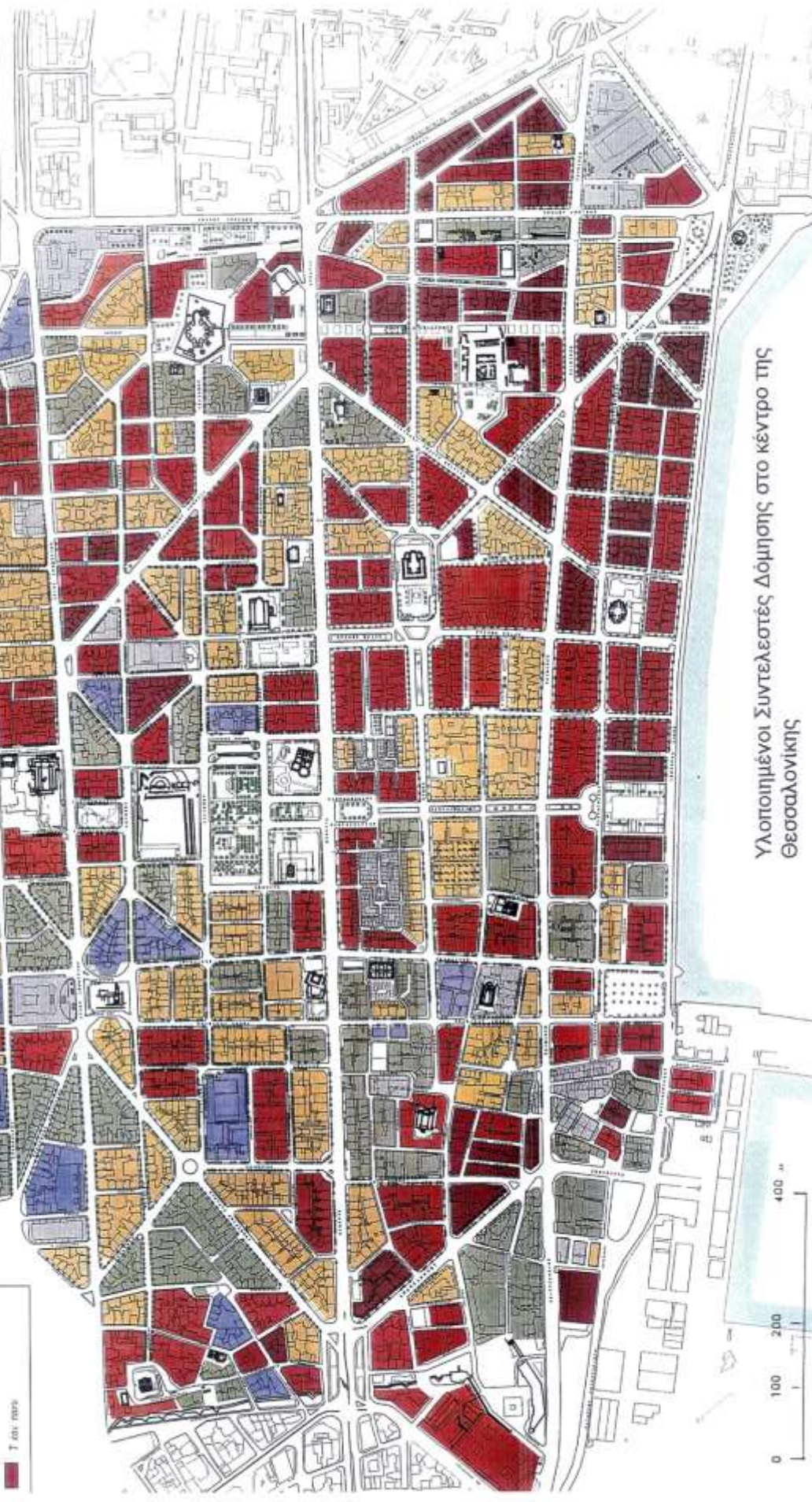
Μετά την πυρκαγιά του 1917 και το σχέδιο Hebrard, η διάρθρωση του χώρου, που ακολουθεί την μετάβαση από την παραγωγή (εγκατάσταση δραστηριοτήτων δευτερογενούς τομέα δυτικά) στην κατανάλωση (τριτογενής τομέας), οδήγησε στην εγκατάσταση από την οδό Ίωνος Δραγούμη και ως την οδό Αγ. Σοφίας, του λιανικού εμπορίου, ειδικότερα του εμπορίου ειδών πολυτελείας, των μεγάλων ξενοδοχείων, των γραφείων, των εταιρειών και άλλων καταστημάτων. Επίσης, ο σχεδιασμός της καρδιάς της πόλης δεν μπορούσε να αγνοήσει την κυρίαρχη στην πόλη λειτουργία του μικρεμπορίου (bazars) την οποία ο Hebrard χωροθέτησε κεντρικά κατά μήκος της εμπορικής ζώνης πάνω από την οδό Ερμού και ως την Εγνατία. Η σημασία των bazars για την διαμόρφωση της νέας αστικής ταυτότητας των αγορών της Θεσσαλονίκης υπήρξε καθοριστική. Ουσιαστικά αποτέλεσαν ένα μοντέλο τυποποίησης για τις μικρές επιχειρήσεις των καθημερινών συναλλαγών και σημεία συνάντησης και συγχρωτισμού του ετερογενούς πληθυσμού μιας πολυπολιτισμικής πόλης.

Σήμερα το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης συγκεντρώνει όλες εκείνες τις χρήσεις που συνθέτουν τις κεντρικές λειτουργίες των αστικών κέντρων. Στην πράξη οι κυρίαρχες χρήσεις είναι αυτές της δημόσιας διοίκησης, του τριτογενούς τομέα (λιανικό εμπόριο, γραφεία, υπηρεσίες, πολιτισμός και αναψυχή) και της κατοικίας. Οι χρήσεις αυτές δεν είναι ομοιόμορφα κατανομημένες, αλλά υπάρχουν πυκνώσεις σε συγκεκριμένες περιοχές κυρίως όσον αφορά το εμπόριο, την αναψυχή και την κατοικία.

Αρχικά το λιανικό εμπόριο εστιαζόταν στις οδούς Ερμού και Εγνατία, στα bazaars και στις εμπορικές στοές. Οι οδοί Τσιμισκή, Μητροπόλεως, Προξένου Κορομηλά και οι κάθετοι άξονες της οδού Μητροπόλεως από τη Μητρόπολη ως τον Λευικό Πύργο αναπτύχθηκαν εμπορικά τις τελευταίες δεκαετίες προσελκύοντας σημαντικό ποσοστό της εμπορικής δραστηριότητας και αποδυναμώνοντας τους αρχικούς εμπορικούς πυρήνες.

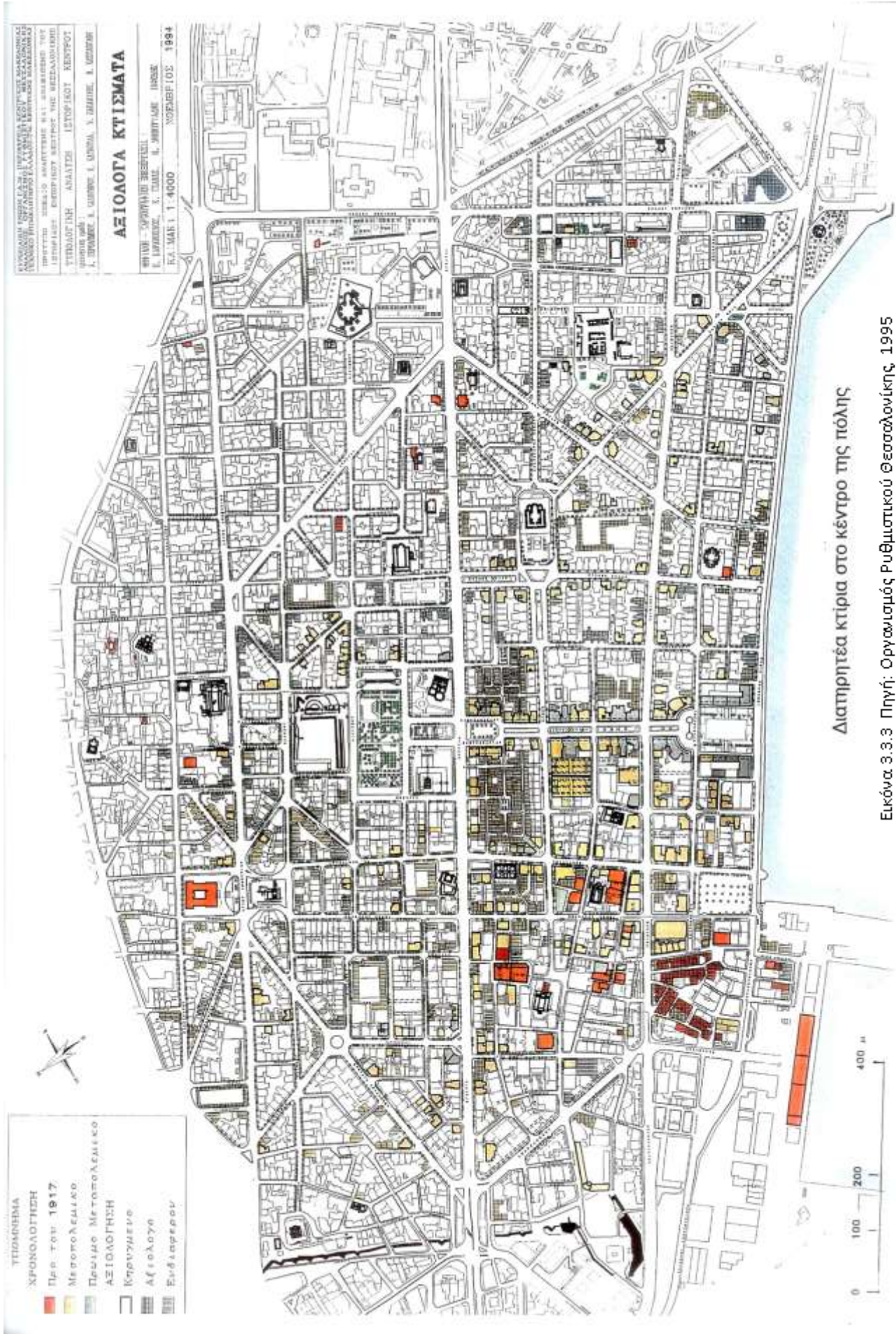
Θα μπορούσαμε γενικά να πούμε ότι κατά μήκος των κύριων οδικών αξόνων κυριαρχούν εμπορικές χρήσεις στα ισόγεια και γραφεία ή υπηρεσίες στους ορόφους, ενώ στα στενά κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας. Αυτό βέβαια δεν ισχύει για το κεντρικότερο κομμάτι της αγοράς γύρω από τον άξονα της Αριστοτέλους και για περιοχές όπως τα Λαδάδικα και ο Φραγκομαχαλάς, όπου η χρήση της κατοικίας έχει εκτοπιστεί πλήρως. Τα τελευταία χρόνια διαφαίνεται μια τάση ανάπτυξης κατοικιών στην περιοχή του Φραγκομαχαλά, σε παλιές βιοτεχνικές εγκαταστάσεις κλπ (lofts), η οποία όμως προς το παρόν δεν είναι αρκετά γενικευμένη ώστε να αξιολογηθεί.

ΗΥΠΟΘΕΤΙΚΗ ΔΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣΗΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
 ΠΡΟΤΥΠΟ ΣΧΕΔΙΟ ΔΙΑΤΑΞΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣΗΣ  
 ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΕΥΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
 ΤΟ 1934  
 ΑΥΤΟΓΡΑΦΗΜΑ ΤΟΥ ΚΑΡΑΓΕΩΓΙΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΑΡΑΓΕΩΓΙΩΝ  
 ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΕΩΣΗΣ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ  
 ΤΟ 1934



Υλοποιημένοι Συντελεστές Δόμησης στο κέντρο της  
 Θεσσαλονίκης  
 Εικόνα 3.3.1 Πηγή: Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης, 1995







Άλλες χρήσεις που συναντώνται στο κέντρο είναι δημόσιες υπηρεσίες, χώροι πολιτισμού, εκπαίδευσης, υγείας και αρχαιολογικοί χώροι. Στην ευρύτερη περιοχή του εντοπίζονται πλήθος διοικητικών υπηρεσιών, τρία δημόσια νοσοκομεία (Γ. Γεννηματάς, Αγ. Δημήτριος και Π.Γ.Ν.Θ. ΑΧΕΠΑ) και δύο ιδιωτικές κλινικές, το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο και αρκετές ιδιωτικές επαγγελματικές σχολές που βρίσκονται κατά κύριο λόγο δυτικά της πλατείας Αριστοτέλους, η Διεθνής Έκθεση και τα μουσεία της ευρύτερης περιοχής του ανατολικού ρήγματος (Αρχαιολογικό Μουσείο, Μουσείο Βυζαντινού Πολιτισμού, Μακεδονικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης, Αθλητικό Μουσείο, Πολεμικό Μουσείο, Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης) πολλοί κληματογράφοι και θέατρα, πλήθος βυζαντινών ναών, που παραμένουν όλοι λειτουργικοί, και αρχαιολογικοί χώροι όπως το Γαλεριανό συγκρότημα (Ροτόντα, θριαμβική αψίδα και ανάκτορο Γαλερίου, ιπποδρόμιο), ο Λευκός Πύργος, η Αρχαία Αγορά, ο αρχαιολογικός χώρος της πλατείας Διοικητηρίου καθώς και ίχνη του βυζαντινού τείχους της πόλης που αποκαλύπτονται σε διάφορα σημεία, συχνά ασφυκτιώντας μέσα στον πυκνοδομημένο αστικό ιστό. Οι παραπάνω χρήσεις, που όλες προσελκύουν σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό μια τακτική ροή επισκεπτών, παρουσιάζονται διάσπαρτες στο χώρο. Ακόμη και στην περιοχή του ανατολικού ρήγματος όπου φαίνεται το πράσινο να ενοποιεί τις διάφορες λειτουργίες, η ΔΕΘ με τη σημερινή της εσωστρεφή μορφή και την ελεγχόμενη πρόσβαση αποτελεί ένα φράγμα που διακόπτει τη συνέχεια του χώρου και τη ροή των μετακινήσεων.



Εικόνα 3.3.4 Αεροφωτογραφία της Πανεπιστημιούπολης Α.Π.Θ.

Πηγή: <http://episkiasis.wordpress.com/>



Εικόνα 3.3.5 Σχολή Νομικών και Οικονομικών Επιστημών Α.Π.Θ. Πηγή: [www.ecotimes.gr](http://www.ecotimes.gr)



Εικόνα 3.3.6 Νέα πτέρυγα Φιλοσοφικής Σχολής Α.Π.Θ. Πηγή: [www.auth.gr](http://www.auth.gr)



Εικόνες 3.3.7-3.3.8 Διεθνής Έκθεση Θεσσαλονίκης. Πηγή: google earth

Θα πρέπει, τέλος, να αναφερθούν κάποιες πολεοδομικές ενότητες με ιδιαίτερα μορφολογικά χαρακτηριστικά και ιστορική σημασία για την πόλη. Πρόκειται για τα Λαδάδικα, τον Φραγκομαχαλά, τα Bazaars (αγορές Βλάλη, Βατικιώτη και Αργυροχρυσόχων -Μπεζεστένι), το Μπιτ Παζάρι (αγορά παλαιοπωλών), τα Λουλουδάδικα και την Άνω Πόλη. Παρακάτω παρουσιάζονται συνοπτικά αυτές οι ενότητες που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας του αστικού ιστού του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης.

**Λαδάδικα:** Με την ονομασία «Λαδάδικα» είναι γνωστό σήμερα ένα τμήμα της αγοράς του λιμανιού της Θεσσαλονίκης. Η περιοχή, που αποτελούσε ως τα μέσα του 19ου αιώνα το μόνο εκτός των τειχών μέρος της πόλης, συνιστά πλέον οργανικό κομμάτι του ιστορικού εμπορικού κέντρου της σύγχρονης Θεσσαλονίκης με αποτέλεσμα να δέχεται ποικίλες πιέσεις από την επέκταση και την αλλαγή των λειτουργιών του. Τα Λαδάδικα αποτελούν ακόμη διακεκριμένη ενότητα τόσο λειτουργικά, με την ύπαρξη ειδικών χρήσεων, όπως π.χ. χονδρεμπορίου, όσο και μορφολογικά, επειδή διατήρησαν σε μεγάλο βαθμό τα χαρακτηριστικά της αρχικής πολεοδομικής και αρχιτεκτονικής συγκρότησής τους. Το βασικό τμήμα των Λαδάδικων περιβάλλεται σήμερα από τις οδούς Τσιμισκή, Σαλαμίνας, Κουντουριώτου και Ίωνος Δραγούμη. Η έκτασή της περιοχής είναι 65 εκτάρια και περιλαμβάνει 24 οικοδομικές νησίδες. Το 1985 με πρωτοβουλία των αρχιτεκτόνων Ε. Καμπούρη και Κ. Τρακοσόπουλου η περιοχή κηρύχθηκε ως «ιστορικός τόπος». Την εποχή του χαρακτηρισμού επιβίωσαν ακόμη γύρω στις 300 μονάδες επιχειρήσεων με 1.400 περίπου εργαζόμενους. Το 1990 σύμφωνα με την αναλυτική καταγραφή της έρευνας του ΑΠΘ «Διερεύνηση του τρόπου ανάπλασης αστικών ιστορικών τόπων. Η περίπτωση των Λαδάδικων Θεσσαλονίκης» το 58,7% των ισολογίων ήταν ακόμη καταστήματα χονδρεμπορίου, το 5,6% εργαστήρια και το 6,4% καταστήματα λιανικής πώλησης, ενώ υπήρχαν μόλις 4 κέντρα διασκέδασης. Μέχρι το 1996 (Α. Γερόλυμπου, Β. Χαστάογλου, 1996) στο τμήμα μεταξύ των οδών Τσιμισκή και Κουντουριώτου καταγράφηκαν 53 καταστήματα διασκέδασης (17 ταβέρνες-εστιατόρια και 35 καφέ, μπαρ και μπυραρίες) και επιπλέον σε 3 γινόταν εργασίες μετατροπής, ενώ 6 ήταν κενά αναμένοντας την αδειοδότηση.



Εικόνες 3.3.9-3.3.10 Λαδάδικα, οδός Κατούνη και πλατεία Δημάρχου Π. Πετρακάκη (προσωπικό αρχείο)

**Φραγκομαχαλάς (Φράγκικη συνοικία):** Ο Φραγκομαχαλάς από τον 19ο αιώνα μέχρι και την εποχή του μεσοπολέμου ήταν οι συνοικία που συγκέντρωνε τους Ευρωπαίους κάτοικους της πόλης. Ορίζεται από τις οδούς Εγνατία, Βενιζέλου, Δωδεκανήσου και Πολυτεχνείου. Είναι εμφανής η συνύπαρξη του παλιού ιστού που γλίτωσε από την πυρκαγιά του '17 και του νέου σχεδίου σ' ένα σύμπλεγμα το οποίο συγκεντρώνει μερικά από τα πιο ενδιαφέροντα κτίρια της πόλης: την Οθωμανική Τράπεζα (πρώην ΙΚΑ Φράγκων, σημερινό Κρατικό Ωδείο Βορείου Ελλάδος) που κτίστηκε το 1903, το Εβραϊκό Μουσείο, την Καθολική Εκκλησία κι άλλα διάσπαρτα αρχιτεκτονικά κοσμήματα των αρχών του αιώνα και της μεσοπολεμικής περιόδου ανάμεσα σε πολυώροφα επαγγελματικά και βιοτεχνικά νεότερα κτίρια. Στο κέντρο της Φράγκικης συνοικίας βρίσκεται η πλατεία Χρηματιστηρίου (αρχικά πλατεία Τραπεζής) όπου δεσπόζει η παλιά Τράπεζα Θεσσαλονίκης, γνωστή σήμερα ως στοά Μαλακοπή. Σήμερα στην περιοχή σώζονται λίγα από τα κτίρια των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Επικρατούν οικοδομές της 10ετίας του '60 και υπάρχουν ελάχιστες σύγχρονες οικοδομές. Πολλές από τις παλιότερες οικοδομές είναι σε κακή κατάσταση από την έλλειψη συντήρησης και χρησιμοποιούνται ελάχιστοι από τους χώρους τους, κυρίως τα ισόγεια καταστήματα. Οι χρήσεις που επικρατούν είναι εμπορικά καταστήματα χονδρικής και λιανικής στα ισόγεια, εργαστήρια, μικρές βιοτεχνίες και γραφεία στους ορόφους. Ειδικότερα, λόγω της γεινίασης της με το Δικαστικό Μέγαρο, η περιοχή συγκεντρώνει μεγάλο αριθμό δικηγορικών γραφείων. Τέλος, στις οδούς Συγγρού, Βαλαωρίτου και Λέοντος Σοφού τα τελευταία χρόνια έχουν ανοίξει πολλά καταστήματα διασκέδασης συνδυασμένα με χώρους πολιτισμού κι εστιατόρια. Παρά την ελλιπή προστασία του, ο Φραγκομαχαλάς συγκεντρώνει ακόμη σημαντικό αριθμό αξιόλογων διατηρητέων κτιρίων.



Εικόνες 3.3.11-3.3.12 Φράγκικη Συνοικία, οδός Φράγκων και πλατεία Χρηματιστηρίου, στο βάθος διακρίνεται το διατηρητέο κτίριο της Στοάς Μαλακοπή (προσωπικό αρχείο)

**Λουλουδάδικα:** Τα λουλουδάδικα, υπαίθρια ανθοπωλεία με μικρά κτίσματα καταστημάτων, βρίσκονται στη συμβολή των οδών Βασιλέως Ηρακλείου και Κομνηνών, δίπλα στο οθωμανικό μνημείο Παζάρ Χαμάμ. Το Παζάρ Χαμάμ οικοδομήθηκε ως αφιέρωμα του Χαλίλ Αγά, αξιωματούχου του χαρεμιού της Πύλης, λίγο πριν το 1500 στο κέντρο της εμπορικής περιοχής κοντά στα παραθαλάσσια τείχη και ήταν γνωστό και ως Γιαχουντί Χαμάμ (Λουτρό των Εβραίων), γιατί η περιοχή αυτή ήταν εβραϊκή συνοικία. Μεταπολεμικά, από το 1948 και μετά, κατασκευάστηκαν στο μέτωπο της Β. Ηρακλείου, ανθοπωλεία (λουλουδάδικα), τα οποία εξακολουθούν να υπάρχουν και να λειτουργούν με τον ίδιο τρόπο μέχρι σήμερα. Η περιοχή αποτελεί χαρακτηριστικό τμήμα του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης και ιδιαίτερα της περιοχής της αγοράς. Κατά τη δεκαετία του '90 και στο πλαίσιο του πιλοτικού προγράμματος ανάπλασης του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης παράλληλα με τις εργασίες αποκατάστασης του μνημείου

πραγματοποιήθηκαν παρεμβάσεις και στον υπαίθριο περιβάλλοντα χώρο του. Αυτές περιλάμβαναν τη διαμόρφωση του πεζόδρομου Φραγκίνη, την ανακατασκευή των περιπτέρων των λουλουδιών και τη μετατροπή της οδού Κομνηνών σε οδό ελεγχόμενης κυκλοφορίας με την επιστροφή της με γρανιτοκυβόλιθους. Το 2012-13 πραγματοποιήθηκε ανάπλαση του περιβάλλοντος χώρου του μνημείου με νέες επιστρώσεις των δαπέδων, τοποθέτηση καθιστικών και φωτιστικών, φυτεύσεις κλπ.



Εικόνες 3.3.13-3.3.14 Λουλουδάδικα, οδός Κομνηνών και Γιαχουντί Χαμάμ Πηγή: <http://thessalonikiinpictures.blogspot.gr/>

**Bazars:** Η πρόταση δημιουργίας των bazars περιλαμβανόταν ήδη στο αρχικό σχέδιο Hébrard το 1918 και η σημασία τους για την διαμόρφωση της νέας αστικής ταυτότητας των αγορών της Θεσσαλονίκης υπήρξε καθοριστική. Τα bazars χωροθετήθηκαν στη θέση της παλιάς αλευραγοράς (Un Karan), δηλαδή στις αγορές Βλάχη και Βατικιώτη που βρίσκονται αντίστοιχα δυτικά και ανατολικά του άξονα της Αριστοτέλους ανάμεσα στις οδούς Ερμού και Εγνατία και έχουν συνολική επιφάνεια 21.980 τ.μ. Οι αγορές σχεδιάστηκαν ως μία μικρογραφία πυκνοδομημένου αστικού ιστού με μικρά τετράγωνα και ιδιοκτησίες (οικοπέδα) χωρίς πρόβλεψη ακάλυπτων χώρων που δεν ξεπερνούν στις περισσότερες περιπτώσεις την επιφάνεια των 32 τ.μ. (4x8μ.). Το τυπικό κατάστημα προβλεπόταν με υπόγειο, ισόγειο και όροφο με συνολικό ύψος 8μ. Στις 24/9/1921 με λεπτομερές σχέδιο διευθέτησης ορίστηκαν οι ελεύθεροι χώροι και τα οικοδομικά τετράγωνα τα οποία διαιρέθηκαν σε 516 ιδιοκτησίες. Στην περίμετρο της πλατείας Βλάχη τα καταστήματα σχεδιάστηκαν με στοές στο ισόγειο. Μετά από σχετική έκθεση του Hébrard, η Επιτροπή Σχεδίου Θεσσαλονίκης αποφάσισε την επέκταση των bazars στην περιοχή του Μπεζεστενίου (ανάμεσα στις οδούς Εγνατία – Ι.Δραγούμη – Ερμού – Βενιζέλου) με την πρόθεση της προσαρμογής των νέων κτισμάτων στη φυσιογνωμία του μνημείου. Το 1923 πραγματοποιήθηκαν οι εκποιήσεις των οικοπέδων σε δημοπρασίες που πραγματοποιήθηκαν στο θέατρο του Λ. Πύργου. Στη συνέχεια διανεμήθηκαν στους δικαιούχους Οδηγίες και σχέδια τυπικού καταστήματος με την υποχρέωση ανοικοδόμησης σε ελάχιστο χρόνο. Σήμερα η περιοχή των αγορών εξακολουθεί να λειτουργεί με τη μορφή παζαριού, με προϊόντα που εκτίθενται έξω από τα καταστήματα και εμπόρους που διαλαλούν τηνπραμάτεια τους στους περαστικούς. Στην περιοχή της αγοράς Βλάχη υπάρχουν αγορές προϊόντων κάθε είδους (τροφίμων, ειδών οικιακής χρήσης, ενδυμάτων κα). Στην περιοχή του Μπεζεστενίου εξακολουθούν να υπάρχουν καταστήματα υφασμάτων, χρυσαφικών και κοσμημάτων, ενώ στην περιοχή της αγοράς Βατικιώτη επικράτησε σταδιακά η λειτουργία μικρών ουζερί-μεζεδοπωλείων (πλατεία Άθωνος) παρά το σχετικό περιορισμό που επιχειρήθηκε με το ΠΔ του 2001 για τον καθορισμό των ειδικών χρήσεων γης και τον κανονισμό λειτουργίας των αγορών.



Εικόνες 3.3.15-3.3.16 Αγορά Βλάχη (καπάνι), Αγορά Βατικιώτη. Πηγή: <http://clairedejour.blogspot.gr>

**Μπιτ Παζάρι:** Τα μεγαλύτερο μέρος του οικοδομικού τετραγώνου μεταξύ των οδών Τοσίτσα, Ολύμπου και Βενιζέλου ανήκει στον οικοδομικό συνεταιρισμό των Προσφύγων Παλαιοπωλών. Έχει διαμορφωθεί ως στοά-αγορά με ιδιότυπη γεωμετρία που αξιοποιεί με εύστοχο τρόπο την τριγωνική απόληξη των οδών Τοσίτσα και Ολύμπου, ενώ παράλληλα συνδέεται με εγάρσια στοά προς την οδό Βενιζέλου. Η μελέτη της ισόγειας «Αγοράς Παλαιών Αντικειμένων» εκπονήθηκε από τον αρχιτέκτονα Δημήτριο Φυλλίζη το 1929 και υλοποιήθηκε άμεσα. Για τους ορόφους διατυπώθηκαν προτάσεις από τον Δ. Φυλλίζη αλλά και τον αρχιτέκτονα Μαξιμιλιανό Ρουμπένς, όμως τελικά η ανοικοδόμησή τους που ξεκίνησε σε ορισμένα οικοπέδα μεταπολεμικά βασίστηκε σε τυπικά εργολαβικά σχέδια που αγνοούσαν την αρχιτεκτονική ενότητα της ισόγειας αγοράς. Το Μπιτ Παζάρι περιλαμβάνει 81 καταστήματα με πρόσοψη στις εξωτερικές όψεις, στους ενοποιημένους εσωτερικούς ανάκλυτους που συνιστούν μία κοινόχρηστη εσωτερική πλατεία με χαρακτηριστικά μεσογειακού αιθριού και στις έξι εγάρσιες θολωτές στοές που οδηγούν στον κεντρικό χώρο. Σήμερα, η κακή συντήρηση, η εγκατάλειψη, οι ετερόκλητες επεμβάσεις των ιδιοκτητών και η εισβολή χρήσεων ψυχαγωγίας και διασκέδασης δημιούργησαν μία χαοτική και άναρχη εικόνα.



Εικόνες 3.3.17-3.3.18 Μπιτ Παζάρι. Πηγή: [aggelioforos.gr](http://aggelioforos.gr), [wikimapia.org](http://wikimapia.org)

**Άνω Πόλη:** Ο οικισμός της Άνω Πόλης αποτελεί το βορειοδυτικό και ψηλότερο τμήμα «εντός τειχών» του ιστορικού οικιστικού πυρήνα της Θεσσαλονίκης μεταξύ της παραθαλάσσιας ζώνης και της υπερυψωμένης ακρόπολης του Επταπυργίου. Η βραχώδης πλαγιά με τις έντονες κλίσεις αποτελεί το φυσικό σκηνικό του παραδοσιακού οικισμού και εξασφαλίζει εξαιρετική θέα προς τη θάλασσα και την πεδιάδα. Στην Άνω Πόλη διασώζονται μερικά από τα πιο αξιόλογα παλαιοχριστιανικά και βυζαντινά μνημεία της Θεσσαλονίκης, ενώ υπάρχουν διάσπαρτα και μνημεία της οθωμανικής περιόδου. Η πυκνοδομημένη εικόνα που εμφανίζει σήμερα ο οικισμός έχει την αφετηρία της στην εγκατάσταση των προσφύγων

μετά τη μικρασιατική καταστροφή. Από αυτή τη φάση προέρχεται η χαρακτηριστική κατάτμηση στο σύστημα των οικοπέδων, που περιλάμβαναν πολυάριθμα ταπεινά κτίσματα με ελάχιστες διαστάσεις και λιτή αρχιτεκτονική έκφραση. Στην περίπτωση της Άνω Πόλης η επιβολή νεοπαραδοσιακών προσόψεων σε κτίσματα που δεν υιοθετούν την αντίστοιχη τυπολογία στη συνολική τους οργάνωση, οδήγησε σε μίαν αλλοτριωμένη αναπαραγωγή παραδοσιακών μορφών. Πάντως είναι γεγονός ότι η θέσπιση ειδικού πολεοδομικού κανονισμού ήταν απαραίτητη για την προστασία του αρχιτεκτονικού χαρακτήρα της περιοχής. Σε σύγκριση με την υπόλοιπη Θεσσαλονίκη, όπου επικρατεί άκρατος φιλελευθερισμός στη δόμηση- ιδιαίτερα μετά την εφαρμογή του ΓΟΚ του 1985, η Άνω Πόλη διατηρεί μία αίσθηση ενότητας και διακρίνεται από σχετική ομοιογένεια ύφους.



Εικόνες 3.3.19-3.3.23 Άνω Πόλη: Πανοραμική άποψη, οδός Επταπυργίου, οδός Αποστόλου Παύλου, οδός Αλεξάνδρας Παπαδοπούλου. Πηγή: google earth

### 3.3.2 Ανοικτοί χώροι

Οι ανοικτοί δημόσιοι χώροι του κέντρου της Θεσσαλονίκης περιλαμβάνουν τις πλατείες, τα πάρκα, τους αρχαιολογικούς χώρους, τους πεζοδρόμους, την παλιά παραλία και τους σημαντικότερους και πιο ειτεταμένους χώρους πρασίνου του ανατολικού ρήγματος (Πανεπιστημιούπολη Α.Π.Θ., πάρκο ΧΑΝΘ).

#### **3.3.2.1 Χώροι πρασίνου**

Με μία πρώτη ματιά φαίνεται ότι υπάρχει μία σημαντική εισχώρηση πρασίνου στα βορειοανατολικά όρια του ιστορικού κέντρου που προέρχεται από το περιαστικό δάσος του Σείχ Σου και εντοπίζεται στις περιοχές του Αγίου Παύλου (Κέδρινος λόφος, νοσοκομείο Άγιος Δημήτριος, Κήποι του Πασά, Κοιμητήρια Ευαγγελίστριας) και του ανατολικού ρήγματος (Πανεπιστημιούπολη, Πάρκο Χ.Α.Ν.Θ). Ωστόσο αυτό δεν καταφέρνει να φτάσει στην καρδιά του κέντρου, όπου παρατηρείται μόνο ένας μικρός θύλακας πρασίνου στην πλατεία Δικαστηρίων. Κατά τ' άλλα, το πράσινο στο κέντρο εντοπίζεται σε μικρές νησίδες πεζοδρομίων και στις δεντροστοιχίες κατά μήκος κάποιων οδών. Ενδεικτικά

παρουσιάζονται παρακάτω φωτογραφίες που αποτυπώνουν το υφιστάμενο πράσινο στο ιστορικό κέντρο.



Εικόνες 3.3.24-3.3.25 Πάρκο πλατείας Δικαστηρίων (προσωπικό αρχείο)



Εικόνες 3.3.26-3.3.27 Πάρκο ΧΑΝΘ. Πηγή: google earth



Εικόνες 3.3.28-3.3.29 Πάρκο Λευκού Πύργου. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com), [www.aeroclub-tsl.gr](http://www.aeroclub-tsl.gr)

### ***3.3.2.2 Πλατείες***

Οι πλατείες και γενικότερα οι ελεύθεροι χώροι του κέντρου είναι ομοιόμορφα κατανομημένοι στο χώρο, χάρη στο σχέδιο Hébrard. Ωστόσο, λειτουργούν κυρίως ως πέρασμα καθώς το περιβάλλον δεν είναι ελκυστικό. Είναι στο μεγαλύτερο μέρος τους κατασκευασμένες με σκληρά υλικά και το πράσινο είναι κατά κανόνα χαμηλό με αποτέλεσμα να μην προσφέρει ουσιαστικά περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα.

**Πλατεία Ελευθερίας:** Η σημερινή πλατεία Ελευθερίας αποτελεί τμήμα του θαλάσσιου μετώπου της Θεσσαλονίκης. Μέχρι και το 1870 βρεχόταν κατά το ήμισυ από τη θάλασσα. Η διαμόρφωσή της τοποθετείται χρονικά μετά τα μέσα του 19ου αιώνα, όταν

πραγματοποιήθηκε η κατεδάφιση της θαλάσσιας οχύρωσης της πόλης. Στις αρχές του 20ου αιώνα είχε τη μορφή διαπλάτυνσης της οδού Βενιζέλου και αποτελούσε ένα από τα πιο κοσμικά σημεία της πόλης. Μετά από την καταστροφή της πλατείας και της πλειοψηφίας των κτιρίων που την περιέβαλαν στην πυρκαγιά του 1917, ανασχεδιάστηκε από τον Hébrard, ο οποίος είχε προβλέψει την ανέγερση στη συγκεκριμένη θέση ενός επιβλητικού κτιρίου, το οποίο θα στέγαζε το Ταχυδρομείο, το Τηλεγραφείο και το Τηλεφωνείο. Η κατασκευή του ταχυδρομικού μεγάρου ξεκίνησε πράγματι γύρω στο 1920, αλλά δεν ολοκληρώθηκε ποτέ λόγω προβλημάτων με τη θεμελίωση. Στο πέρασμα της ιστορίας, η πλατεία Ελευθερίας αποτέλεσε το επίκεντρο σημαντικών γεγονότων, λαϊκών συγκεντρώσεων και διαδηλώσεων, ενώ το 1942 αποτέλεσε τόπο μαρτυρίου για τους εβραίους της πόλης που έπεσαν θύματα της ναζιστικής θηριωδίας.

Στη σημερινή της μορφή η πλατεία θεσμοθετήθηκε με βασιλικό διάταγμα της 28ης Μαρτίου 1963, ενώ ο κοινόχρηστος χώρος περιήλθε στην ιδιοκτησία του δήμου Θεσσαλονίκης κατόπιν συμβολαίου αγοράς από το Ταχυδρομείο. Σύμφωνα με το ισχύον γενικό πολεοδομικό σχέδιο του 1993, η πλατεία είναι χαρακτηρισμένη ως χώρος πρασίνου. Ωστόσο, περίπου από τη δεκαετία του 1950 η πλατεία έχει μετατραπεί σε χώρο στάθμευσης, ενώ στην περιοχή λειτουργεί και αφετηρία αστικών λεωφορείων, καθιστώντας τον χώρο απροσπέλαστο για τους πεζούς. Πρόσφατα υλοποιήθηκε διεθνής αρχιτεκτονικός διαγωνισμός για τον ανασχεδιασμό της πλατείας, με σκοπό την απομάκρυνση των αυτοκινήτων και τη δημιουργία ενός λειτουργικού χώρου πρασίνου.



Εικόνες 3.3.30-3.3.31 Πλατεία Ελευθερίας (προσωπικό αρχείο)

**Πλατεία Χρηματιστηρίου:** Η ευρύτερη περιοχή της πλατείας Χρηματιστηρίου στην καρδιά του Φραγκομαχαλά παραμένει όπως διαμορφώθηκε με τις χαράξεις του σχεδίου Hébrard. Ωστόσο η ανάμειξη εμπορικών, βιοτεχνικών και γραφειακών χρήσεων και η οικοδόμηση δυσανάλογα ψηλών οικοδομών στην περιμετρό της οδήγησαν σε σταδιακή υποβάθμιση της πλατείας και της ευρύτερης περιοχής της παλιάς Φράγκικης συνοικίας. Πρακτικά η πλατεία δεν υφίσταται ως αστικός υπαίθριος χώρος αφού τα ασαφή της όρια και η απουσία κατάλληλης διαμόρφωσης που να αποτρέπει την προσπέλαση των αυτοκινήτων είχαν ως αποτέλεσμα τελικά να λειτουργεί ως χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων. Το 1995 εκπονήθηκε μελέτη ανάπλασης η οποία όμως δεν υλοποιήθηκε. Το 2011 έγινε επικαιροποίηση της μελέτης από το Δήμο Θεσσαλονίκης με βιοκλιματικά κριτήρια, το έργο δημοπρατήθηκε και αναμένεται η έναρξη των εργασιών.





Εικόνες 3.3.32-3.3.33 Πλατεία Χρηματιστηρίου, υφιστάμενη κατάσταση (προσωπικό αρχείο)

**Πλατεία Αντιγονιδών:** Η πλατεία Αντιγονιδών, αποτέλεσε επί σειρά ετών κομβικό σημείο του ιστορικού και εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης. Με συνεχή παρουσία στην καρδιά της ελληνιστικής, ρωμαϊκής, βυζαντινής, οθωμανικής και μετέπειτα σύγχρονης Θεσσαλονίκης, παρουσιάζεται σήμερα με πολλά κοινωνικά και λειτουργικά προβλήματα. Μια κατ' όνομα πλατεία που στην πράξη αποτελεί κυκλοφοριακό κόμβο (roundabout) καθώς η συνεχής ροή αυτοκινήτων απομονώνει το κεντρικό τμήμα της (λίγα τετραγωνικά πρασίνου και ένα σιντριβάνι) περιορίζοντας την κίνηση του χρήστη στα περιμετρικά πεζοδρόμια. Τα πεζοδρόμια ως χώρος ροής των πεζών, αδυνατούν να υποκαταστήσουν τον ρόλο της πλατείας ως πεδίο κοινωνικής αλληλεπίδρασης με αποτέλεσμα να δημιουργείται συμφόρηση χρήσεων. Ταυτόχρονα η μετάβαση από το ένα οικοδομικό τετράγωνο στο άλλο πραγματοποιείται μέσω διαβάσεων, απουσία όμως φαναριών με αποτέλεσμα η ροή των αυτοκινήτων να υπερισχύει. Το 1936 σε γειτονικό οικόπεδο της πλατείας αποκαλύφθηκε τμήμα του υστεροαρχαϊκού ναού της Αφροδίτης. Η αποσπασματική αποκάλυψη του ναού, καθώς σημαντικό μέρος του παραμένει θαμμένο κάτω από την πλατεία, καθιστά αδύνατη την αναστύλωση του. Έτσι σήμερα είναι αναγκαία μία διαμόρφωση της περιοχής της πλατείας που θα επιτρέψει την ανάδειξη του μνημείου, τη λειτουργία της πλατείας ως κοινόχρηστου χώρου και την παράλληλη επίλυση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας πιθανόν με εναλλακτική όδευση.



Εικόνες 3.3.34-3.3.35 Πλατεία Αντιγονιδών. Πηγή: savrez.blogspot.com, www.aggeliopolis.gr

**Πλατεία Δικαστηρίων:** Η πλατεία συνορεύει με την αρχαία αγορά της Θεσσαλονίκης και περιλείεται από τις οδούς Εγνατία, Χαλκίων, Φιλίππου και Μητροπολίτου Γενναδίου. Αποτελεί το πέρας του άξονα της οδού Αριστοτέλους. Σύμφωνα με το σχέδιο Hébrard προβλεπόταν να κτιστούν στην περιμέτρο της το συγκρότημα του δημαρχείου, των δικαστηρίων και άλλων διοικητικών κτηρίων, σε συνδυασμό με τα διατηρούμενα μνημεία της Παναγίας Χαλκίων και του Μπέη Χαμάμ. Η πρόταση αυτή αποτελούσε ουσιαστικά μία αναβίωση του ρόλου και της λειτουργίας της αρχαίας αγοράς. Η απόπειρα ανέγερσης του κτιρίου των δικαστηρίων έφερε στο φως την Αρχαία Αγορά, αποδεικνύοντας την σωστή αίσθηση του Hébrard για την κεντρικότητα και βάζοντας τέλος στην υλοποίηση της φιλόδοξης αστικής σύνθεσης που θα πρόσφερε στην πόλη ένα μοναδικό διοικητικό κέντρο (Ν. Καλογήρου, 2009). Η περιοχή διαμορφώθηκε βαθμιαία ως διευρυμένος χώρος πρασίνου. Από την αρχική διάταξη διασώθηκε, ως ένα βαθμό ο κεντρικός άξονας που διακόπτεται από το χώρο της ανασιαφής, καθώς και ορισμένες χαράξεις και διευθετήσεις γύρω από την Παναγία Χαλκίων και το Μπέη Χαμάμ.



Εικόνες 3.3.36-3.3.37 Πλατεία Δικαστηρίων. Πηγή: προσωπικό αρχείο, [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

**Πλατεία Αγίας Σοφίας:** Βρίσκεται στην καρδιά του σημερινού εμπορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης και συγκεντρώνει στην περιμέτρο της ποικιλία χρήσεων (εμπορικών, υπηρεσιών υγείας, γραφειακών, αναψυχής, αλλά και κατοικίας), καθώς επίσης και ένα σημαντικό αριθμό διατηρητέων και ιστορικών κτιρίων. Ο ομώνυμος ναός της Αγίας Σοφίας που χτίστηκε τον 7<sup>ο</sup> αιώνα κατέχει κεντρική θέση στην ανατολική πλευρά της πλατείας και το μεγάλο προαύλιό του λειτουργεί ως επέκταση του υπαίθριου χώρου της. Στην πλατεία, που είναι διαμορφωμένη με μορφή νησίδων πρασίνου με χαμηλή κατά κανόνα φύτευση περιμετρικά των οποίων κινούνται αυτοκίνητα, συμβάλλουν οι οδοί Αγίας Σοφίας, Κεραμοπούλου, Μακένζι Κιγκι και Ερμού. Οι πρόσφατες αλλαγές στη ρύθμιση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας εξαιτίας των έργων του μετρό και της πειραματικής πεζοδρόμησης του τμήματος της οδού Αγίας Σοφίας από Ερμού έως Τσιμισκή, είχαν ως αποτέλεσμα την επιβάρυνση της ευρύτερης περιοχής. Γενικότερα η πλατεία λειτουργεί ως πέρασμα και αποτελεί σημείο συνάντησης, αλλά με τη σημερινή της μορφή δεν προσφέρεται για παραμονή και φιλοξενία συγκεντρώσεων – εκδηλώσεων. Συνήθως, οι μόνες εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται σε αυτήν είναι εκείνες για τον εορτασμό της ημέρας μνήμης της γενεοκτονίας των Ποντίων, λόγω της ύπαρξης του σχετικού μνημείου.

Το 2013 διεξήχθη από το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής αρχιτεκτονικός διαγωνισμός προσχεδίων για την ανάπλαση του ιστορικού άξονα Αγίας

Σοφίας – Αχειροποιήτου που αφορούσε τη σύνδεση της πλατείας Μακεδονομάχων (Αχειροποίητος), της πλατείας Αγίας Σοφίας και της Μητρόπολης που βρίσκονται επί της οδού Αγίας Σοφίας και παράλληλα τη διαμόρφωση της ευρύτερης περιοχής των τριών ναών. Από τις συμμετοχές του διαγωνισμού εξαγοράστηκαν τρεις προτάσεις, προς το παρόν όμως δεν έχει ανατεθεί μελέτη για την υλοποίηση του έργου.



Εικόνες 3.3.38-3.3.39 Πλατεία Αγίας Σοφίας (στο βάθος το Μέγαρο Λόγγου – γνωστό ως «Κόκκινο Σπίτι») και το προαύλιο του ναού. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

**Πλατεία Μακεδονομάχων:** Η πλατεία γειτνιάζει με τον ναό της Αχειροποιήτου επί της οδού Αγίας Σοφίας. Περιλείεται από τις οδούς Πατριάρχου Διονυσίου, Πλάτωνος, Εγνατία και Αγίας Σοφίας. Οι υφιστάμενες διαμορφώσεις περιλαμβάνουν χώρο πρασίνου με καθιστικά και παιδική χαρά. Στην παρούσα φάση υλοποιούνται εντός της πλατείας έργα για την κατασκευή του μετρό Θεσσαλονίκης, κατά τη διάρκεια των οποίων αποκαλύφθηκαν σημαντικά αρχαιολογικά ευρήματα. Η αναδιαμόρφωση της πλατείας Μακεδονομάχων συμπεριλαμβάνεται στις προτάσεις που κατατέθηκαν στο πλαίσιο του διαγωνισμού για την ανάπλαση του ιστορικού άξονα Αγίας Σοφίας – Αχειροποιήτου. Η πρόταση που διακρίθηκε ενσωματώνει και τα αρχαιολογικά ευρήματα με σκοπό την ανάδειξή τους.



Εικόνες 3.3.40-3.3.41 Πλατεία Μακεδονομάχων, υφιστάμενες διαμορφώσεις πριν την έναρξη των εργασιών του μετρό. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com) – Μ. Πάκας

**Πλατεία Ναυαρίνου:** Συνορεύει με τον αρχαιολογικό χώρο του Γαλεριανού συγκροτήματος και συνδέεται με τον πεζόδρομο της οδού Δημητρίου Γούναρη, συνιστώντας ένα από τα πιο πολυσύχναστα σημεία του κέντρου. Σε αυτό συμβάλει η συγκέντρωση χρήσεων αναψυχής (εστιατόρια και καφέ) περιμετρικά της πλατείας αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του Γαλεριανού συγκροτήματος (Καμάρα, Ροτόντα) και η γειτνίαση με την Πανεπιστημιούπολη η οποία τροφοδοτεί με μία σταθερή ροή επισκεπτών τα

παραπάνω καταστήματα. Η πλατεία έχει σχήμα πενταγώνου, περιβάλλεται από οικτώροφες οικοδομές στις τέσσερις πλευρές και από τον επισκέψιμο αρχαιολογικό χώρο του Βορείου Περιστευλίου και της Βασιλικής των ανακτόρων του Γαλερίου στην ανατολική πλευρά. Είναι διαμορφωμένη με νησίδες χαμηλού πρασίνου και συστάδες δέντρων, όπου εντάσσονται καθιστικά και μία παιδική χαρά. Στην πλατεία συμβάλλουν οι οδοί Απελλού, Σπύρου Λούη, Γρηγορίου Παλαμά και Λόρδου Βύρωνος.



Εικόνα 3.3.42 Πλατεία Ναυαρίνου. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

**Πλατεία Αγίου Γεωργίου (Ροτόντα):** Πρόκειται για μία μικρή πλατεία επί της οδού Αρμενοπούλου, στη βόρεια πλευρά της Ροτόντας του Γαλεριανού συγκροτήματος. Διαμορφωμένη με νησίδες πρασίνου και πλακόστρωτες περιοχές με καθιστικά, αποτελεί πέρασμα για όσους κινούνται στο ευρύτερο δίκτυο πεζοδρόμων της οδού Δημητρίου Γούναρη. Ακόμη, επειδή στα γύρω οικοδομικά τετράγωνα, πέρα από τις χρήσεις αναψυχής που εντοπίζονται στα ισόγεια, κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας, είναι από τις λίγες πλατείες του κέντρου που εμφανίζουν χαρακτηρισά γειτονιάς και αποτελούν σημείο συνάντησης για τους κατοίκους.



Εικόνες 3.3.43-3.3.44 Πλατεία Αγίου Γεωργίου (Ροτόντα). Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

### **3.3.2.3 Μνημειακοί άξονες**

Σημαντικότεροι και πιο πολυσύχναστοι είναι οι άξονες της πλατείας Αριστοτέλους και της Δημητρίου Γούναρη. Ο πρώτος ξεκινά βόρεια από το ναό του Αγίου Δημητρίου και κατευθύνεται προς τη θάλασσα διατρέχοντας την Αρχαία Αγορά, την πλατεία Δικαστηρίων που αποτελεί έναν από τους ελάχιστους θύλακες πρασίνου στο κέντρο, την πεζοδρομημένη οδό Αριστοτέλους και την πλατεία Αριστοτέλους στο παραλιακό μέτωπο. Ο δεύτερος ξεκινά από τη Ροτόντα και καταλήγει στην οδό Μητροπόλεως διασχίζοντας το Γαλεριανό

Συγκρότημα, αποτελούμενο από το ανάκτορο, το οικόγυμνασιον, τον ιππόδρομο και τη θριαμβική αψίδα.



Εικόνες 3.3.45-3.3.47 Η Πλατεία Αριστοτέλους και ο άξονας της οδού Αριστοτέλους.  
Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)



Εικόνες 3.3.48-3.3.49 Η οδός Δημητρίου Γούναρη με οπτικές φυγές προς τη Ροτόντα και προς τη θάλασσα. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

Πέρα από τους παραπάνω δύο ξεχωριστές σημασίας άξονες, οι χαράξεις του σχεδίου Hébrard έχουν δημιουργήσει έναν αριθμό μικρότερων αξόνων που αποκτούν μνημειακότητα λόγω των οπτικών φυγών που προσφέρουν σε σημαντικά μνημεία της πόλης.



Εικόνες 3.3.50-3.3.51 Οι οδοί Αλ. Σβώλου και Παύλου Μελά με οπτικές φυγές προς το ναό της Αγίας Σοφίας. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)



Εικόνες 3.3.52-3.3.53 Οπτικές φυγές προς τον Λευκό Πύργο από τις οδούς Φιλικής Εταιρείας, Νικολάου Γερμανού και Παύλου Μελά αντίστοιχα. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)



Εικόνες 3.3.54-3.3.55 Οπτικές φυγές προς τη Ροτόντα από τις οδούς και Φιλίππου αντίστοιχα. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

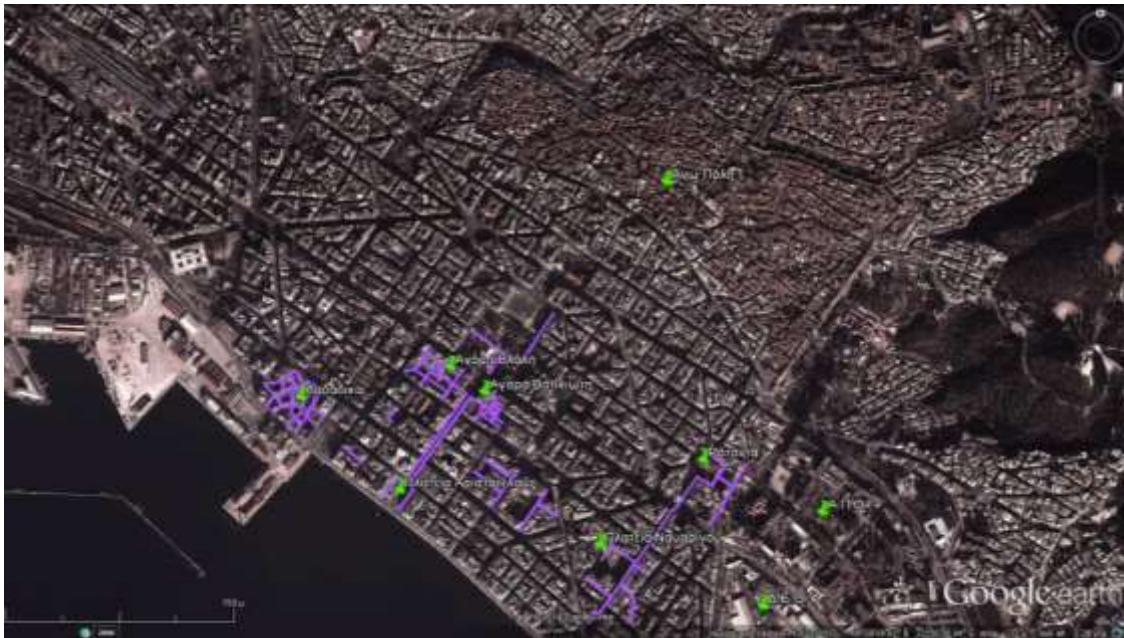


Εικόνες 3.3.56-3.3.57 Οπτικές φυγές προς τον Ι.Ν. Αγ. Παντελεήμονος, το Διοικητήριο και το Μπέη Χαμάμ από τις οδούς Πατρ. Ιωακείμ, Καραολή & Δημητρίου και Μπαλάνου αντίστοιχα. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

### 3.3.2.4 Δίκτυο πεζοδρόμων

Το δίκτυο πεζοδρόμων είναι ανεπαρκές και αφορά κυρίως τους άξονες των οδών Αριστοτέλους και Δημητρίου Γούναρη και τις ειδικές πολεοδομικές ενότητες των Bazar και των Λαδάδικων. Πέραν αυτών υπάρχουν κάποιοι μεμονωμένοι πεζόδρομοι στην κεντρική περιοχή οι οποίοι λόγω της τυχαίας χωροθέτησής τους δεν αξιοποιούνται επαρκώς ως δίκτυα κίνησης, αλλά εξυπηρετούν περισσότερο μάλλον τα καταστήματα αναψυχής για την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων.

Το περίγραμμα των βυζαντινών τειχών διακρίνεται από το ίχνος πρασίνου που το ακολουθεί, ωστόσο η διαδρομή πεζών που δημιουργήθηκε κατά μήκος του στο πλαίσιο των μέτρων για την ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων του ΡΣ '85 δεν είναι συνεχής. Ειδικότερα στη δυτική πλευρά οι περιοχές με τις οποίες συνορεύει είναι υποβαθμισμένες και καθόλου ελκυστικές.



Εικόνα 3.3.58 Απεικόνιση δικτύου πεζοδρόμων του ιστορικού κέντρου (απόσπασμα google earth, ίδια επεξεργασία)

### 3.3.2.5 Αγορές – Εμπορικές στοές

Ακόμη, μία ιδιαίτερη κατηγορία δημόσιων χώρων που θα μπορούσε να προστεθεί στις παραπάνω είναι το πλήθος των διαμπερών εμπορικών στοών του κέντρου, οι οποίες αν διαμορφωθούν ώστε να είναι ελκυστικές για τους περιπατητές θα πρόσφεραν ενδιαφέρουσες εναλλακτικές διαδρομές για τους επισκέπτες του κέντρου και αναζωογόνηση του μικρο-εμπορίου.

**Αγορά Μοδιάνο:** Πρόκειται για τη σημαντικότερη και μεγαλύτερη εμπορική στοά, η οποία αν αξιοποιηθεί κατάλληλα μπορεί να αποτελέσει έναν εξαιρετικό δυναμικό πυρήνα για το εμπορικό κέντρο. Η κτιριακή ενότητα απαρτίζεται από την «Κεντρική Στοά Τροφίμων» που σήμερα είναι γνωστή ως «Αγορά Μοδιάνο», την επέκτασή της στοάς προς την οδό Κομνηνών και τη μεταγενέστερη Νέα Αγορά. Αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα ολοκληρωμένα κτίρια στοών στην περιοχή όπου, σύμφωνα με το σχέδιο του Hébrard, χωροθετούνταν οι αγορές της Θεσσαλονίκης και έγινε από τον κύριο του έργου μηχανικό Ελί Μοδιάνο και τον αρχιτέκτονα Ζ. Ολιφάν. Το κεντρικό συγκρότημα ακολουθεί την

ιστορική τυπολογία κτιρίου κλειστής αγοράς – στοάς ευρωπαϊκού τύπου του 19ου αιώνα, με ορθολογική οργάνωση και νεοκλασικές προσόψεις, ενώ στην κατασκευή αξιοποιούνται σύμμεικτες τεχνολογίες με οπλισμένο σκυρόδεμα, φέρουσες τοιχοποιίες, καμαρωτά δάπεδα με σιδηροδοκούς και μεταλλική στέγη. Η κάτοψη είναι ορθογωνική και συμμετρική με αναλογίες 1 προς 2 (70 μ μήκος προς 35,4 μ πλάτος). Δύο διάδρομοι συνδέουν τις οδούς Ερμού και Β. Ηρακλείου και μία εγκάρσια προς αυτούς στοά με μεγαλύτερο εύρος οδηγεί σε πλευρική έξοδο προς την οδό Κομνηνών. Τα καταστήματα οργανώνονται κατά μήκος των εσωτερικών διόδων δημιουργώντας μέτωπα σε γραμμική διάταξη. Η σημερινή λειτουργία της στοάς, αν και διατηρεί μνήμες από την περίοδο της ανοικοδόμησης, με την αυξημένη παρουσία χρήσεων αναψυχής και την ελλιπή αποκατάσταση που δεν ολοκληρώθηκε, απέχει αρκετά από την αρχική εικόνα.



Εικόνες 3.3.59 – 3.3.60 Κεντρική Στοά Τροφίμων – Αγορά Μοδιάνο. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

**Στοά Χιρς (Στοά Τόττη):** Η οικοδομή μελετήθηκε το 1925 από την Ανώνυμο Οικοδομική Εταιρεία Νέων Χωρών για τον κ. Τόττη. Η κάτοψη αναπτυσσόταν σε σχήμα Γ και στο ισόγειο υπήρχε αξονική εμπορική στοά που κατέληγε στον ανάλυπτο. Σήμερα το κτίριο έχει αλλάξει εντελώς μορφή και καταλαμβάνεται από δύο μεγάλα πολυκαταστήματα. Ωστόσο η διαμπερής στοά παραμένει λειτουργώντας ως μία εναλλακτική σύνδεση των οδών Τσιμισκή και Μητροπόλεως. Στο διευρυμένο κέντρο της χωροθετήθηκαν οι ανελκυστήρες και τα κλιμακοστάσια. Παρόλο που η στοά χρησιμοποιείται σαν πέρασμα κατά τη διάρκεια της ημέρας, τις νυκτερινές ώρες κλείνει και έχει γενικώς χαρακτηριστικά ιδιωτικού και ελεγχόμενου χώρου, σε αντίθεση με τις περισσότερες εμπορικές στοές του κέντρου.



Εικόνες 3.3.61 – 3.3.62 Στοά Χιρς. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)



Ειτός από τις παραπάνω, που αποτελούν μάλλον τις σημαντικότερες εμπορικές στοές του κέντρου, υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός διαμπερών στοών μικρότερης σημασίας που λειτουργούν ακόμη σήμερα. Εντοπίζονται κυρίως στην περιοχή μεταξύ των οδών Αριστοτέλους, Ερμού, Ίωνος Δραγούμη και Μητροπόλεως.



Εικόνες 3.3.63 – 3.3.64 Στοά Ερμού (πρώην Στοά Καραάσσο), Στοά Μακρίδη. Οι δύο στοές σχηματίζουν 'Γ' συνδέοντας τις οδούς Ερμού και Βενιζέλου. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)



Εικόνες 3.3.65 – 3.3.66 Στοά Ρογκότη, Μπεζεστένι, Στοά Κολόμβου, . Πηγή: [www.epiloges.gr](http://www.epiloges.gr)

### 3.4. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Το σύστημα των χρήσεων γης, δηλαδή το είδος, η πυκνότητα, η κατανομή τους στο χώρο κ.λπ., καθορίζει σε σημαντικό βαθμό τον αριθμό, το σκοπό, το μήκος και τα άλλα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων, δηλαδή τη ζήτηση για μεταφορές. Συνεπώς καθορίζει και τη φόρτιση του συστήματος των μεταφορών και κατ' επέκταση τη μορφή και το μέγεθός τους.

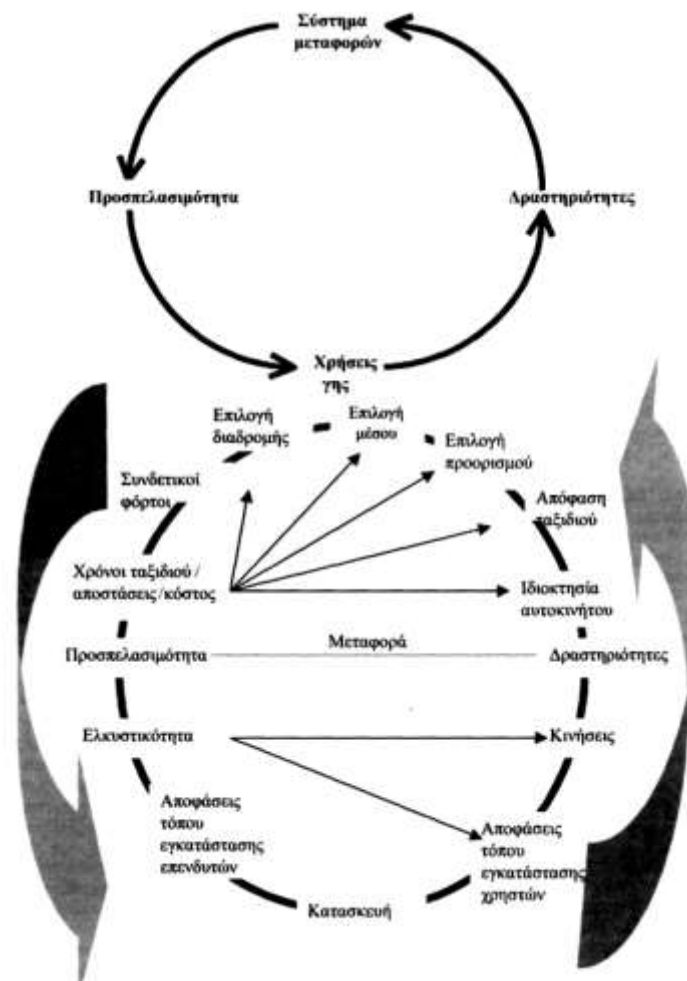
Σύμφωνα με τη βιβλιογραφία που μελετήθηκε (Αραβαντινός, 2000) μεταξύ των δύο στοιχείων, του κελύφους και των μετακινήσεων, υφίσταται μια ιδιόμορφη αλλά αποφασιστική συσχέτιση: το καθένα από αυτά συμπληρώνει και «τρέφει» το άλλο, αλλά συγχρόνως το εκφυλίζει, το αποδιοργανώνει και το αποσυνθέτει. Για το λόγο αυτό απαιτείται, εξασφάλιση μιας ισορροπίας ανάμεσα στα δύο, σε έναν συνολικά θεωρούμενο χώρο, ενώ σε επιμέρους ενότητες του απαιτείται, να δοθεί προβάδισμα σε ένα από τα δύο, ή να προδιαγραφεί ο ρόλος του καθενός, διότι διαφορετικά αυτά θα δράσουν ανταγωνιστικά και αποδιοργανωτικά. (Μηλάκης, 2006)

Οι ακριβείς σχέσεις αλληλεπίδρασης μεταξύ των συγκοινωνιακών και των πολεοδομικών χαρακτηριστικών δεν έχουν επαρκώς οριστεί. Ωστόσο η αναγνώριση της ύπαρξης αυτών των σχέσεων έχει οδηγήσει στην ιδέα ενός σχηματικού προσδιορισμού τους. Το σχήμα αυτό έχει ονομαστεί ως «κύκλος ανάδρασης μεταξύ χρήσεων γης και μεταφορών»

(«Land-use transport feedback circle») και οι σχέσεις που εμπεριέχονται σε αυτό συνοψίζονται ως εξής:

- Η χωρική και ποσοτική κατανομή των χρήσεων γης, όπως η κατοικία, το εμπόριο, η βιομηχανία και οι κοινόχρηστοι χώροι σε μια αστική περιοχή καθορίζουν τους χώρους των ανθρώπινων δραστηριοτήτων όπως η κατοίκηση, η εργασία, οι αγορές, η εκπαίδευση, η αναψυχή κ.λπ.
- Η χωρική και ποσοτική κατανομή των δραστηριοτήτων στο χώρο απαιτεί μετακινήσεις μέσω ενός συστήματος μεταφορών για να ξεπεραστεί το εμπόδιο της απόστασής τους.
- Η γεωγραφία της συγκοινωνιακής υποδομής επηρεάζει θετικά ή αρνητικά την προσπελασιμότητα των χρήσεων και την αλληλεπίδρασή τους.
- Η προσπελασιμότητα είναι ένα σημαντικό κριτήριο, το οποίο πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά την λήψη αποφάσεων για τον τόπο εγκατάστασης και ως αποτέλεσμα συντελεί σε αλλαγές του συστήματος χρήσεων γης και γενικότερα στα πολεοδομικά χαρακτηριστικά.

(Μηλάκης, 2006, Βλαστός, Μηλάκης, 2006)



Εικόνα 3.4.1 Ο κύκλος ανάδρασης μεταξύ χρήσεων γης και μεταφορών. Πηγή: Μηλάκης, 2006 (επεξεργασία από Wegener και Fúrst, 1999)

Η αλληλεπίδραση μεταξύ των συστημάτων χρήσεων γης και μεταφορών μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι για να είναι αποτελεσματικό και αποδοτικό το καθένα από αυτά θα πρέπει να αντιμετωπίζονται και να σχεδιάζονται ως ενιαίο σύστημα. Η ενιαία αυτή θεώρηση πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού μπορεί να έχει καλύτερα αποτελέσματα όσον αφορά την λειτουργία της πόλης. Στόχος του σχεδιασμού αυτού, ο οποίος μπορεί να είναι αρκετά μακροχρόνιος, είναι η μείωση των μετακινήσεων με αυτοκίνητο και η διαπαιδαγώγηση προς βιώσιμες συμπεριφορές μετακίνησης.

### 3.4.1 Οδικό δίκτυο

Στο κέντρο της Θεσσαλονίκης η μεγάλη συγκέντρωση των λειτουργιών για πολλές δεκαετίες είχε ως αποτέλεσμα την ανάπτυξη αντίστοιχα μεγάλου αριθμού μετακινήσεων. Επιπλέον, ακόμη και μετά την ολοκλήρωση της περιφερειακής οδού μεγάλο μέρος των μετακινήσεων από ανατολικά προς δυτικά και αντίστροφα διέρχονται από το κέντρο, επιβαρύνοντάς το ακόμη περισσότερο. Η μονοκεντρική δομή της πόλης και η μητροπολιτική εμβέλεια του κέντρου, είχαν ως συνέπεια αυξημένες καθημερινές μετακινήσεις προς το κέντρο της πόλης, την κυκλοφοριακή συμφόρηση των αξόνων που οδηγούν στο κέντρο, καθώς και όλης της κεντρικής περιοχής, τη ρύπανση του περιβάλλοντος, την ηχορύπανση και την κυκλοφοριακή συμφόρηση λόγω της στάθμευσης για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων. Το ζήτημα της γένεσης και διαχείρισης αυτών των ροών γίνεται πιο συγκεκριμένο όταν συναρτηθεί με τους μείζονες άξονες κυκλοφορίας που διασχίζουν τη ζώνη (Λεωφόρος Νίκης, Τσιμισκή, Εγνατία, κτλ). Τα κυκλοφοριακά προβλήματα που αναπτύσσονται κατά μήκος των αξόνων αυτών τις ώρες αιχμής, και κυρίως τις πρωινές ώρες, είναι από τα πιο άμεσα αντιληπτά και συζητημένα προβλήματα της πόλης. Η κατασκευή του μετρό αναμένεται να μειώσει τον όγκο της διερχόμενης οδικής κυκλοφορίας, ωστόσο η υλοποίησή του φαίνεται ακόμα να αργεί.

Λόγω του σχηματισμού του αστικού ιστού με τις επεκτάσεις ανατολικά και δυτικά του ιστορικού κέντρου οι κύριοι οδικοί άξονες (Αγίου Δημητρίου, Εγνατία, Τσιμισκή) ακολουθούν αντίστοιχη διεύθυνση. Αυτοί συνδέονται εγκάρσια σε λίγα σημεία με συλλεκτήριες οδούς (κίτρινες γραμμές), ενώ υπάρχουν και κάποιες παράλληλες συλλεκτήριες. Το υπόλοιπο οδικό δίκτυο του κέντρου έχει τοπικό χαρακτήρα και αποτελείται από στενούς μονόδρομους. Σε όλο το μήκος της Εγνατία από τον Βαρδάρη ως την Γ' Σεπτεμβρίου απαγορεύεται η αριστερή στροφή για όσους κινούνται σε αυτήν εξασφαλίζοντας καλύτερη ροή. Το δίκτυο πεζοδρόμων είναι πολύ αραιό, με κάποιες πυκνώσεις μόνο στις ειδικές περιοχές των μπαζάρ και των λαδάδικων.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι κύριοι οδικοί άξονες του κέντρου με φωτογραφίες και κάποιες βασικές πληροφορίες (επισημαίνονται και στον χάρτη X1 στο τέλος του κεφαλαίου).

Εικόνες 3.4.2 – 3.4.3 **Τσιμισκή:** κατεύθυνση δυτικά, 4 λωρίδες + λεωφορειολωρίδα, κίνηση όλη την ημέρα, συμφόρηση τις ώρες αιχμής, παράνομη στάθμευση.



Εικόνες 3.4.4 – 3.4.5 **Εγνατία**: διπλής κατεύθυνσης, 4 λωρίδες+2 λεωφορειολωρίδες, κίνηση όλη την ημέρα, συμφόρηση λόγω έργων μετρό



Εικόνες 3.4.6 – 3.4.7 **Αγίου Δημητρίου**: κατεύθυνση ανατολικά, 3 λωρίδες + στάθμευση, αυξημένη κίνηση όλη τη μέρα, παράνομη στάθμευση (διπλή)



Εικόνες 3.4.8 – 3.4.9 **Λεωφόρος Νίκης**: κατεύθυνση ανατολικά, 2 λωρίδες, στάθμευση σε κάποια σημεία, αυξημένη κίνηση όλη τη μέρα, συμφόρηση τις ώρες αιχμής



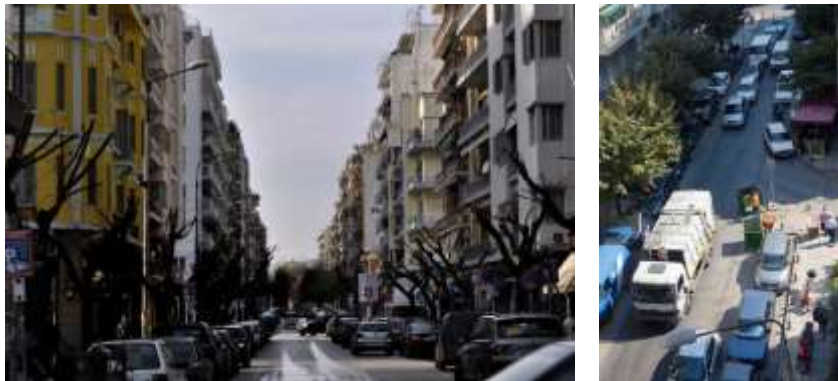
Εικόνες 3.4.10 – 3.4.11 **Μητροπόλεως**: κατεύθυνση ανατολικά, 2 λωρίδες, στάθμευση σε κάποια σημεία, αυξημένη κίνηση όλη τη μέρα, συμφόρηση τις ώρες αιχμής



Εικόνες 3.4.12 – 3.4.13 **Ερμού:** διπλή κατεύθυνση, 2 λωρίδες, στάθμευση σε κάποια σημεία, αυξημένη κίνηση ώρες αιχμής, περιστασιακή συμφόρηση, παράνομη στάθμευση



Εικόνες 3.4.14 – 3.4.15 **Αλ. Σβώλου:** κατεύθυνση δυτικά, 2 λωρίδες + στάθμευση, αυξημένη κίνηση όλη τη μέρα, περιστασιακή συμφόρηση, παράνομη στάθμευση (διπλή)



Εικόνες 3.4.16 – 3.4.17 **Ίων. Δραγούμη:** κατεύθυνση νότια, 2 λωρίδες + στάθμευση, αυξημένη κίνηση όλη τη μέρα, συμφόρηση τις ώρες αιχμής



Εικόνες 3.4.18 – 3.4.19 **Βενιζέλου:** κατεύθυνση βόρεια, 2 λωρίδες + στάθμευση, αυξημένη κίνηση όλη τη μέρα, περιστασιακή συμφόρηση, παράνομη στάθμευση (διπλή)



Εικόνες 3.4.20 – 3.4.21 **Αγ. Σοφίας**: κατεύθυνση νότια από Τσιμισκή ως Λ. Νίκης, βόρεια από Καθ. Κεραμοπούλου ως Αγ. Δημητρίου, 2 λωρίδες + στάθμευση, αυξημένη κίνηση όλη τη μέρα, παράνομη στάθμευση (διπλή), πειραματική πεζοδρόμηση τμήματος



Εικόνες 3.4.22 – 3.4.23 **Ιασωνίδου**: διπλή κατεύθυνση, 2 λωρίδες + στάθμευση, μειωμένη κίνηση



Εικόνες 3.4.24 – 3.4.25 **Π.Π.Γερμανού**: κατεύθυνση βορειοανατολικά, 2 λωρίδες + στάθμευση, αυξημένη κίνηση όλη τη μέρα, περιστασιακή συμφόρηση, παράνομη στάθμευση (διπλή)



Εικόνες 3.4.26 – 3.4.27 **Παύλου Μελά**: κατεύθυνση νοτιοανατολικά, 2 λωρίδες + στάθμευση, αυξημένη κίνηση όλη τη μέρα, συμφόρηση τις ώρες αιχμής, παράνομη στάθμευση (διπλή)



Εικόνες 3.4.28 – 3.4.29 **Εθνικής Αμύνης**: κατεύθυνση νότια (διπλή από την Εγνατία και βόρεια), 2 - 3 λωρίδες + στάθμευση, αυξημένη κίνηση, συμφόρηση σε τμήματα, παράνομη στάθμευση (διπλή)



Εικόνες 3.4.30 – 3.4.31 **Αγγελάκη**: κατεύθυνση βορειοδυτικά, 2 λωρίδες + 1 λεωφορειολωρίδα + στάθμευση, αυξημένη κίνηση πάντα, συμφόρηση τις ώρες αιχμής, παράνομη στάθμευση (διπλή)

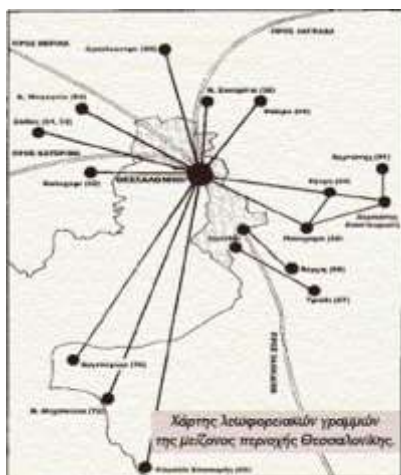


Όπως προκύπτει από τα παραπάνω στοιχεία, το δίκτυο των κύριων οδικών αξόνων του κέντρου εμφανίζει σχεδόν στο σύνολό του αυξημένη κίνηση όλη τη μέρα και συμφόρηση τις ώρες αιχμής, ενώ σε πολλά σημεία εμφανίζονται έντονα προβλήματα από την παράνομη στάση και στάθμευση και τα διπλοπαριαρίσματα.

### 3.4.2 Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Το μόνο δημόσιο μέσο μαζικής μεταφοράς που εξυπηρετεί σήμερα τις μετακινήσεις στο Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης είναι οι λεωφορειακές γραμμές τις οποίες διαχειρίζεται ο Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης. Η κατασκευή του μετρό που έχει ξεκινήσει από το 2006 προβλέπεται με τα σημερινά δεδομένα ότι θα ολοκληρωθεί το 2016 (βασική γραμμή), όμως όπως σε όλα τα δημόσια έργα αυτής της κλίμακας οι υπολογισμοί αυτοί δεν μπορούν να είναι ακριβείς και συνήθως υπερβαίνουνται.

Ο Ο.Α.Σ.Θ. είναι Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου και ιδρύθηκε με το Νομοθετικό Διάταγμα 3721/1957 (Φ.Ε.Κ. 142Α/6-8-1957) με σκοπό να αποτελέσει το φορέα εκτέλεσης και εκμετάλλευσης της αστικής συγκοινωνίας στην ευρύτερη περιοχή του Π.Σ.Θ. Η πρώτη σύμβαση είχε διάρκεια μέχρι το 1981 και όριζε την περιοχή εξυπηρέτησης σε απόσταση 10 χιλιομέτρων από τον Λευκό Πύργο. Από τότε οι συμβάσεις ανανεώνονται με παρόμοιο καθεστώς και η περιοχή εμβέλειας των αστικών συγκοινωνιών έχει διευρυνθεί πολύ. Το 2001 συστάθηκε το Συμβούλιο Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης (Ν.2898/2001, Φ.Ε.Κ. 71Α 10-4-2001) με ιεραρχημένες υποχρεώσεις και προτεραιότητες, για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών αστικής συγκοινωνίας και με ένα πλαίσιο αρμοδιοτήτων, που επιτρέπουν τη σταδιακή συγκρότηση ολοκληρωμένης πολιτικής στον τομέα των συγκοινωνιών στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης.



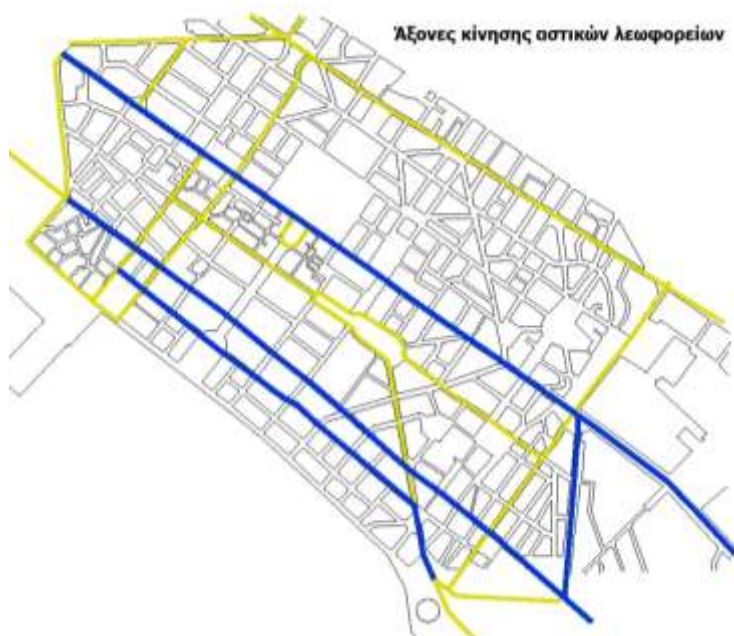
Πηγή: ΣΑΣΘ



Πηγή: ΣΑΣΘ

Εικόνες 3.4.32 – 3.4.33

Σήμερα η περιοχή εξυπηρέτησης του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος του νομού, σε απόσταση 50 χιλιομέτρων από το κέντρο. Το βασικό δίκτυο είναι ακτινικό, ενώ κάποιες τοπικές γραμμές συνδέουν τους μεγαλύτερους οικισμούς του νοτιοανατολικού τμήματος του ΠΣΘ μεταξύ τους. Επίσης, λειτουργούν 6 σταθμοί μετεπιβίβασης: στα ΚΤΕΛ, στον Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό, στο ΙΚΕΑ (ανατολική πύλη), στη Σταυρούπολη (βορειοδυτική πύλη), στη διασταύρωση Χορτιάτη και στην περιοχή της Νέας Ελβετίας. Στο κέντρο τα αστικά λεωφορεία κινούνται στους άξονες που φαίνονται στο σχήμα, με τους μπλε άξονες (Εγνατία, Αγγελάκη, Τσιμισκή, Μητροπόλεως) να συγκεντρώνουν τον μεγαλύτερο όγκο.



Εικόνα 3.4.34 – Άξονες κίνησης αστικών λεωφορείων στο κέντρο της Θεσσαλονίκης

### 3.4.3 Χρήστες - Μετακινήσεις

Στους παρακάτω πίνακες φαίνονται οι συχνότητες και πληρότητες των αστικών λεωφορείων (στοιχεία ΟΑΣΘ, 2003) και με κόκκινο χρώμα σημειώνονται οι γραμμές που διέρχονται από το ιστορικό κέντρο.



Πίνακας 1: Λεωφορειακές Γραμμές Ο.Α.Σ.Θ. (Στοιχεία 2004)

| Αρ. Γρ. | Όνομασία Γραμμής   | ΜΕΓΙΣΤΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ |     |     | ΜΕΣΗ ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ |      |      |
|---------|--|-------------------|-----|-----|----------------|------|------|
|         |  | ΚΑΘ               | ΣΑΒ | ΚΥΡ | ΚΑΘ            | ΣΑΒ  | ΚΥΡ  |
| 1       | Σταθμός ΚΤΕΛ-Ν.Σ.Σ.                                      | 15                | 15  | 10  | 16             | 16   | 13,5 |
| 2       | Α.Σ. ΙΚΕΑ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ (ΜΕΣΩ Κ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ - ΕΓΝΑΤΙΑΣ) | 10                | 10  |     | 13,5           | 17   | 19,5 |
| 3       | Α.Σ. ΙΚΕΑ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ (ΜΕΣΩ ΟΛΓΑΣ-ΤΣΙΜΙΣΚΗ)          | 4                 | 4   |     | 6              | 7    | 10,5 |
| 4       | ΝΕΑ ΚΡΗΝΗ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑ                                   | 73                | 73  | 73  | 81             | 81   | 81   |
| 5       | ΝΕΑ ΚΡΗΝΗ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ                                    | 6                 | 6   | 5   | 8              | 8    | 8    |
| 6       | ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ                                    | 8                 | 8   | 8   | 9,5            | 9,5  | 14   |
| 7       | ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ                             | 10                | 11  |     | 14,5           | 16   | 16   |
| 8       | Α.Σ. ΙΚΕΑ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ                                 | 10                | 11  |     | 14,5           | 16   | 16   |
| 9       | Ν.Σ.Σ. - ΛΑΧΑΝΑΓΟΡΑ                                      | 12                | 18  | 18  | 17             | 21,5 | 21,5 |
| 10      | ΧΑΡΙΛΑΟΥ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ                                 | 5                 | 5   | 8   | 6,5            | 7,5  | 12   |
| 11      | ΠΥΛΑΙΑ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ                                   | 6                 | 10  | 10  | 11,5           | 13,5 | 12   |
| 12      | ΚΑΤΩ ΤΟΥΜΠΑ - Π. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ                              | 6                 | 6   | 7   | 7,5            | 9    | 10   |
| 14      | ΑΝΩ ΤΟΥΜΠΑ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ                               | 5                 | 5   | 6   | 6,5            | 8,5  | 9,5  |
| 15      | ΣΑΡΑΝΤΑ ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ  | 6                 | 6   | 8   | 9,5            | 10,5 | 12   |
| 16      | ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ  | 9                 | 9   | 8   | 11,5           | 11,5 | 10,5 |
| 17      | ΤΡΙΑΝΔΡΙΑ - Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ                                | 7                 | 9   | 9   | 9,5            | 11   | 11,5 |
| 18      | ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ/ΚΟΡΔΕΛΙΟ - ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ                     | 30                | 30  | 30  | 30             | 30   | 30   |
| 19      | Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ - ΚΟΡΔΕΛΙΟ                      | 7                 | 8   | 10  | 10             | 11,5 | 14   |
| 20      | ΜΕΝΕΜΕΝΗ - ΕΡΜΟΥ   | 6                 | 7   | 9   | 8              | 8,5  | 11,5 |
| 21      | ΕΥΟΣΜΟΣ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ                                   | 8                 | 9   | 10  | 12             | 13   | 13   |
| 22      | ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΑΚΡΟΠΟΛΗ/ ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ           | 7                 | 7   | 10  | 9,5            | 9,5  | 12,5 |
| 24      | ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ - ΧΙΛΙΑ ΔΕΝΔΡΑ                        | 18                | 18  | 18  | 21             | 21   | 21   |
| 25      | ΝΕΑΠΟΛΗ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ                                      | 4                 | 6   | 8   | 6              | 8    | 10,5 |
| 26      | ΚΑΛΙΘΕΑ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ                             | 6                 | 6   | 10  | 8,5            | 8,5  | 13   |
| 27      | ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ                               | 7                 | 9   | 12  | 9,5            | 12,5 | 16,5 |
| 28      | ΣΥΚΙΕΣ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ                              | 7                 | 7   | 7   | 9              | 10   | 9,5  |
| 29      | ΠΟΛΙΧΝΗ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ                                   | 8                 | 8   | 8   | 10             | 10   | 9,5  |
| 30      | ΤΡΙΑΝΔΡΙΑ - ΑΠΟΘΗΚΗ                                      | 8                 | 9   | 10  | 12,5           | 12,5 | 14   |
| 31      | ΒΟΥΛΓΑΡΗ - ΚΤΕΛ  | 5                 | 5   | 7   | 7              | 7,5  | 9,5  |
| 32      | ΚΑΤΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ                            | 5                 | 6   | 5   | 7,5            | 8    | 7,5  |
| 33      | ΑΓΙΟΣ ΠΑΝΤΕΛΗΜΩΝ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ                             | 10                | 10  | 12  | 13,5           | 13,5 | 15   |
| 34      | ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ                      | 7                 | 10  | 9   | 9,5            | 12   | 11,5 |
| 35      | ΜΕΤΕΩΡΑ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ                                      | 10                | 10  | 15  | 12,5           | 12,5 | 18   |
| 37      | Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΚΡΥΟΝΕΡΙ                                 | 10                | 13  | 15  | 15             | 18   | 22,5 |
| 38      | Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΝΕΑ ΕΥΚΑΡΠΙΑ                              | 10                | 10  | 13  | 15             | 15   | 16   |
| 39      | ΚΗΦΙΣΙΑ - ΝΕΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ                                 | 7                 | 8   | 10  | 9,5            | 12   | 11,5 |
| 40      | Ν.Σ.Σ. - ΚΑΛΟΧΩΡΙ  | 12                | 14  | 14  | 15             | 16   | 16   |
| 41      | ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ                                  | 20                | 20  | 20  | 21,5           | 21,5 | 21,5 |
| 42      | ΕΛΕΥΘΕΡΙΟ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑ                                   | 35                | 35  | 35  | 65,5           | 65,5 | 61   |
| 51      | Ν.Σ.Σ. - ΣΙΝΔΟΣ  | 11                | 11  | 16  | 14             | 14   | 21,5 |
| 52      | ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΑ - Τ. Ε. Ι.                                    | 5                 | 40  | 40  | 9,5            | 47   | 47   |

|    |  |    |    |    |      |      |      |
|----|--|----|----|----|------|------|------|
| 53 | ΤΟΠΙΚΟ ΣΙΝΔΟΥ                                      | 17 | 35 | 35 | 20   | 35   | 35   |
| 54 | Ν.Σ.Σ. - ΙΩΝΙΑ                                     | 10 | 10 | 16 | 13   | 17,5 | 21   |
| 55 | ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ                          | 50 | 50 | 50 | 64   | 64   | 64   |
| 56 | Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ                         | 12 | 12 | 15 | 14   | 14   | 18   |
| 57 | ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ - ΕΡΜΟΥ                                  | 8  | 9  | 15 | 12,5 | 14,5 | 19   |
| 58 | ΠΑΝΟΡΑΜΑ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ                               | 8  | 9  | 15 | 12,5 | 14,5 | 19   |
| 60 | ΟΙΚΙΣΜΟΣ Ν.751 - ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ                | 20 | 20 | 20 | 24   | 24   | 24   |
| 61 | ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ - ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΧΟΡΤΙΑΤΗ                   | 10 | 10 | 10 | 14   | 14   | 14   |
| 64 | ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ - ΦΙΛΥΡΟ                       | 15 | 15 | 15 | 23   | 23   | 23   |
| 66 | ΧΑΡΙΛΑΟΥ - ΘΕΡΜΗ                                   | 12 | 12 | 15 | 13   | 13   | 17   |
| 67 | Α.Σ. ΙΚΕΑ - ΤΡΙΑΔΙ                                 | 15 | 15 | 20 | 17,5 | 17,5 | 22,5 |
| 69 | Α.Σ. ΙΚΕΑ - ΕΠΑΝΟΜΗ                                | 15 | 15 | 15 | 17,5 | 17,5 | 22   |
| 72 | Α.Σ. ΙΚΕΑ - ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ                          | 10 | 10 |    | 13   | 13   | 14,5 |
| 76 | Ν. ΚΡΗΝΗ - ΑΓΓΕΛΟΧΩΡΙ                              | 35 | 35 | 35 | 54   | 54   | 54   |
| 77 | ΝΕΑ ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ - ΕΠΑΝΟΜΗ                            | 60 | 60 | 60 | 61   | 61   | 61   |
| 78 | Ν. Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ                         | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 80 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΜΑΛΓΑΡΑ                              | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 81 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΚΟΥΦΑΛΙΑ                             | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 82 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΝΕΟΧΩΡΟΥΔΑ                           | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 83 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΛΑΓΚΑΔΑΣ                             | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 84 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΜΕΛΙΣΣΟΧΩΡΙ                          | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 85 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ                        | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 86 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΓΕΡΑΚΑΡΟΥ                            | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 87 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΒΑΣΙΛΙΚΑ                             | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 88 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ - ΜΕΣΗΜΕΡΙ                             | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 89 | ΞΗΡΟΧΩΡΙ - ΑΚΡΟΠΟΤΑΜΟΣ<br>(συγχωνεύτηκε με την 81) | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 90 | ΚΟΥΦΑΛΙΑ - ΜΑΛΓΑΡΑ                                 | 25 | 25 | 25 | 34,5 | 34,5 | 34,5 |
| 91 | Τ.Ε.Ε. ΛΑΓΚΑΔΑ - ΑΝΑΛΗΨΗ                           | 45 | 45 | 45 | 59   | 59   | 59   |
|    | Συνολικό Δίκτυο                                    | 15 | 16 | 18 | 20   | 21   | 23   |

Πηγή: Ο.Α.Σ.Θ., 2004

**Πίνακας 2:** Ετήσια μεταφορική ικανότητα και μέση επιβατική κίνηση λεωφορειακών γραμμών (Στοιχεία 2003)

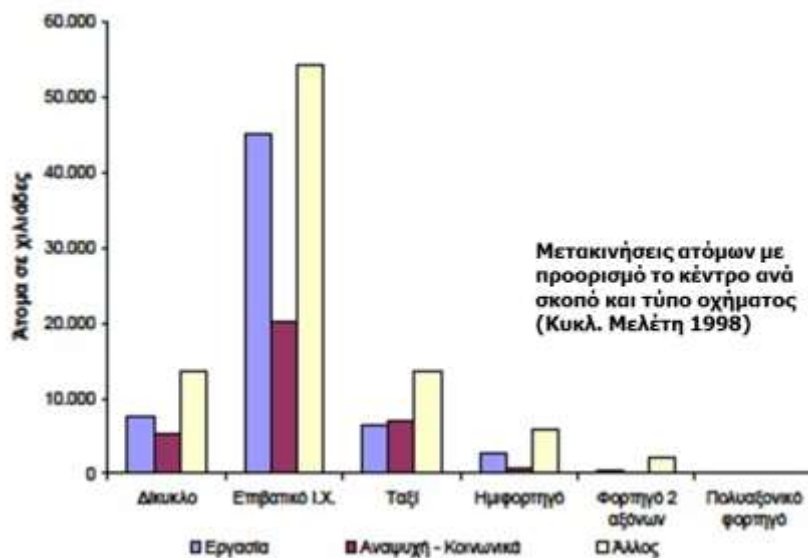
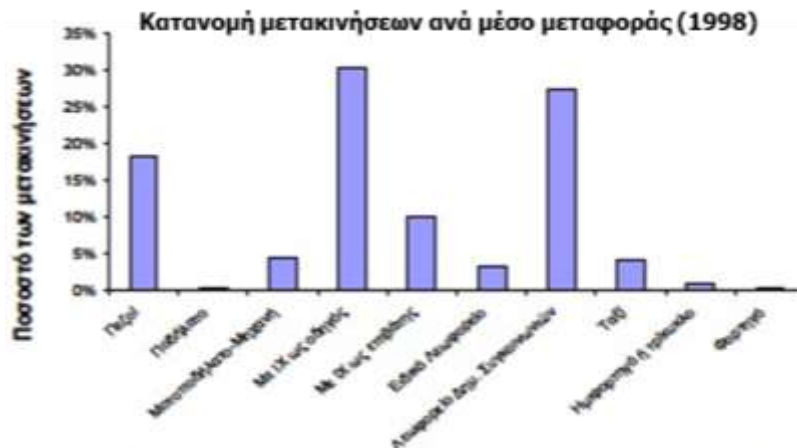
| Αρ. Γρ | Ονομασία Γραμμής                      | Μεταφορική Ικανότητα | Επιβάτες   | Μέση Πληρότητα |
|--------|---------------------------------------|----------------------|------------|----------------|
| 1      | ΚΤΕΛ - Ν.Σ.Σ                          | 9.728.657            | 1.586.751  | 16%            |
| 2      | Α.Σ. ΙΚΕΑ - Ν.Σ.Σ.<br>(μέσω Εγνατίας) | 7.513.435            | 4.178.743  | 56%            |
| 3      | Α.Σ. ΙΚΕΑ - Ν.Σ.Σ.                    | 16.558.261           | 10.169.884 | 61%            |
| 4      | ΝΕΑ ΚΡΗΝΗ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑ                | 695.684              | 56.585     | 8%             |
| 5      | ΝΕΑ ΚΡΗΝΗ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ                 | 13.974.096           | 6.359.755  | 46%            |
| 6      | ΚΑΛΑΜΑΡΙΑ-ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ                   | 10.643.662           | 4.761.141  | 45%            |
| 7      | ΑΓΙΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ<br>ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ         | 5.290.386            | 2.226.121  | 42%            |

|    |                                  |            |           |     |
|----|----------------------------------|------------|-----------|-----|
| 8  | Α.Σ. ΙΚΕΑ -ΚΤΕΛ                  | 5.083.995  | 1.940.238 | 38% |
| 9  | ΛΑΧΑΝΑΓΟΡΑ - Ν. Σ.Σ.             | 3.291.612  | 335.917   | 10% |
| 10 | ΧΑΡΙΛΛΟΥ - Ν.Σ.Σ.                | 16.871.988 | 9.483.713 | 56% |
| 11 | ΠΥΛΑΙΑ - Ν.Σ.Σ.                  | 6.015.030  | 3.231.857 | 54% |
| 12 | ΚΑΤΩ ΤΟΥΜΠΑ - Π.Σ.Σ.             | 14.196.658 | 4.614.566 | 33% |
| 14 | ΑΝΩ ΤΟΥΜΠΑ - Ν.Σ.Σ.              | 16.103.491 | 8.275.835 | 51% |
| 15 | 40 ΕΚΚΛΗΣΙΕΣ                     | 2.897.923  | 1.415.034 | 49% |
| 16 | ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ                    | 2.345.076  | 545.688   | 23% |
| 17 | ΤΡΙΑΝΔΡΙΑ - Ν.Σ.Σ.               | 7.145.125  | 2.771.182 | 39% |
| 18 | ΚΟΡΔΕΛΙΟ - ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ       | 2.265.292  | 619.330   | 27% |
| 19 | ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ - Ν.Σ.Σ.               | 9.908.781  | 2.478.949 | 25% |
| 20 | ΜΕΝΕΜΕΝΗ - ΕΡΜΟΥ                 | 8.535.264  | 2.144.507 | 25% |
| 21 | ΕΥΟΣΜΟΣ - ΠΛ. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ        | 5.663.702  | 1.813.485 | 32% |
| 23 | ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ      | 6.041.812  | 1.727.501 | 29% |
| 24 | ΧΙΛΙΑ ΔΕΝΔΡΑ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ         | 3.077.884  | 426.005   | 14% |
| 25 | ΝΕΑΠΟΛΗ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ              | 10.508.950 | 3.382.232 | 32% |
| 26 | ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΠΛ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ        | 7.959.999  | 2.057.616 | 26% |
| 27 | ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ - ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ       | 12.373.078 | 4.411.620 | 36% |
| 28 | ΣΥΚΙΕΣ - ΠΛ. ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ          | 7.536.344  | 1.966.807 | 26% |
| 29 | ΠΟΛΙΧΝΗ - ΠΛ. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ        | 6.871.626  | 1.934.188 | 28% |
| 30 | ΑΠΟΘΗΚΗ - ΤΡΙΑΝΔΡΙΑ              | 5.413.280  | 2.265.511 | 42% |
| 31 | ΒΟΥΛΓΑΡΗ - ΚΤΕΛ                  | 18.292.224 | 8.465.351 | 46% |
| 32 | ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ - ΠΛ. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ      | 14.036.663 | 5.429.840 | 39% |
| 33 | ΑΓ. ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΩΝ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ      | 5.468.850  | 2.270.429 | 42% |
| 34 | ΑΝΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ<br>ΠΛ. ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΩΝ | 6.824.528  | 2.866.469 | 42% |
| 35 | ΜΕΤΕΩΡΑ - ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ              | 5.178.154  | 1.263.510 | 24% |
| 37 | ΚΡΥΟΝΕΡΙ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ          | 4.182.192  | 1.313.012 | 31% |
| 38 | ΕΥΚΑΡΠΙΑ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ          | 4.681.399  | 1.274.730 | 27% |
| 39 | ΚΗΦΙΣΙΑ - ΠΛ. ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ        | 6.825.820  | 3.166.747 | 46% |
| 40 | ΚΑΛΟΧΩΡΙ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ          | 4.329.304  | 646.611   | 15% |
| 41 | ΝΕΑΠΟΛΗ<br>ΝΟΣ. ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ     | 2.252.149  | 225.650   | 10% |
| 42 | ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ - ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΑ           | 820.769    | 60.700    | 7%  |
| 50 | ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΟ                       | 1.630.090  | 29.893    | 2%  |
| 51 | ΣΙΝΔΟΣ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ            | 4.664.147  | 1.205.807 | 26% |

|    |  |             |             |     |
|----|--|-------------|-------------|-----|
| 52 | ΑΤΕΙ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ                    | 8.943.418   | 2.408.615   | 27% |
| 53 | ΤΟΠΙΚΟ ΣΙΝΔΟΥ                          | 706.284     | 66.927      | 9%  |
| 54 | ΙΩΝΙΑ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ                   | 4.897.557   | 1.517.030   | 31% |
| 55 | ΣΤΑΥΡΟΥΠΟΛΗ -ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ               | 258.272     | 35.093      | 14% |
| 56 | ΩΡΑΙΟΚΑΣΤΡΟ - Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ             | 4.657.216   | 1.976.729   | 42% |
| 57 | ΧΟΡΤΙΑΤΗ - ΕΡΜΟΥ                       | 5.068.928   | 1.889.934   | 37% |
| 58 | ΠΑΝΟΡΑΜΑ-ΒΕΝΙΖΕΛΟΥ                     | 5.373.888   | 2.377.945   | 44% |
| 60 | ΟΙΚΙΣΜΟΣ Ν.751 - ΟΙΚΙΣΜΟΣ<br>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ | 2.150.524   | 177.051     | 8%  |
| 61 | ΧΟΡΤΙΑΤΗΣ- ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ                 | 4.381.721   | 347.029     | 8%  |
| 64 | Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΦΙΛΥΡΟ                  | 2.121.976   | 533.027     | 25% |
| 66 | ΘΕΡΜΗ - ΧΑΡΙΛΑΟΥ                       | 5.406.210   | 1.164.072   | 22% |
| 67 | ΤΡΙΑΔΙ -ΙΚΕΑ                           | 4.330.884   | 476.640     | 11% |
| 69 | ΕΠΑΝΟΜΗ -ΙΚΕΑ                          | 5.820.905   | 918.246     | 16% |
| 70 | Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ - ΕΠΑΝΟΜΗ                 | 159.354     | 11.518      | 7%  |
| 71 | Ν.Σ. ΣΤΑΘΜΟΣ- ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ                | 196.280     | 26.153      | 13% |
| 72 | ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ - ΙΚΕΑ                       | 10.672.161  | 2.971.530   | 28% |
| 76 | ΑΓΓΕΛΟΧΩΡΙ - ΙΚΕΑ                      | 1.517.516   | 172.201     | 11% |
| 77 | ΜΗΧΑΝΙΩΝΑ - ΕΠΑΝΟΜΗ                    | 1.027.624   | 128.169     | 12% |
| 78 | ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ - ΚΤΕΛ                      | 2.739.118   | 615.978     | 22% |
| 79 | ΙΚΕΑ-ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ                        | 168.016     | 7.309       | 4%  |
| 80 | ΜΑΛΓΑΡΑ                                | 867.316     | 79.582      | 9%  |
| 81 | ΚΟΥΦΑΛΙΑ                               | 1.762.688   | 183.153     | 10% |
| 82 | ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ                 | 316.072     | 25.856      | 8%  |
| 83 | ΛΑΓΚΑΔΑΣ                               | 1.075.068   | 162.236     | 15% |
| 84 | ΜΕΛΙΣΣΟΧΩΡΙ                            | 250.657     | 52.715      | 21% |
| 85 | ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΤΡΙΑ                          | 320.824     | 37.279      | 12% |
| 86 | ΛΑΓΚΑΔΙΚΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ               | 366.496     | 41.194      | 11% |
| 87 | ΒΑΣΙΛΙΚΑ                               | 189.740     | 66.638      | 35% |
| 88 | ΜΕΣΗΜΕΡΙ                               | 343.724     | 42.470      | 12% |
| 89 | ΞΗΡΟΧΩΡΙ -ΑΚΡΟΠΟΤΑΜΟΣ                  | 237.480     | 21.948      | 9%  |
| 90 | ΚΟΥΦΑΛΙΑ - ΜΑΛΓΑΡΑ                     | 394.296     | 34.357      | 9%  |
| 91 | Τ.Ε.Ε. ΛΑΓΚΑΔΑ - ΑΝΑΛΗΨΗ               | 398.588     | 49.072      | 12% |
|    | ΣΥΝΟΛΟ                                 | 380.818.181 | 134.017.206 | 35% |

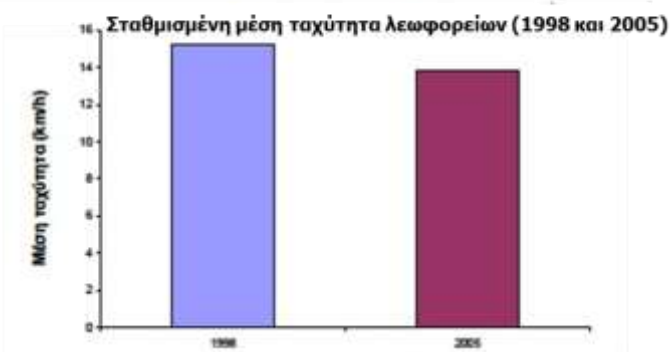
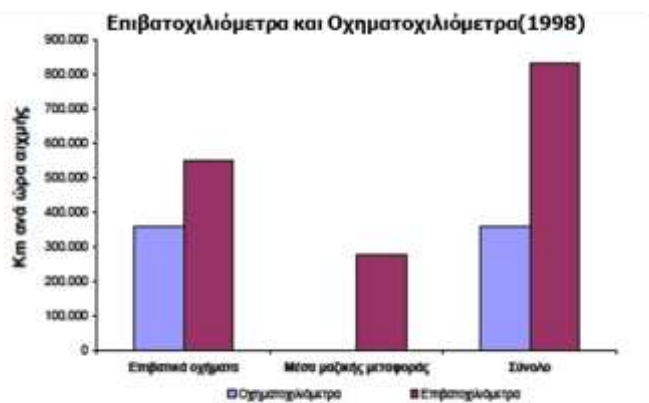
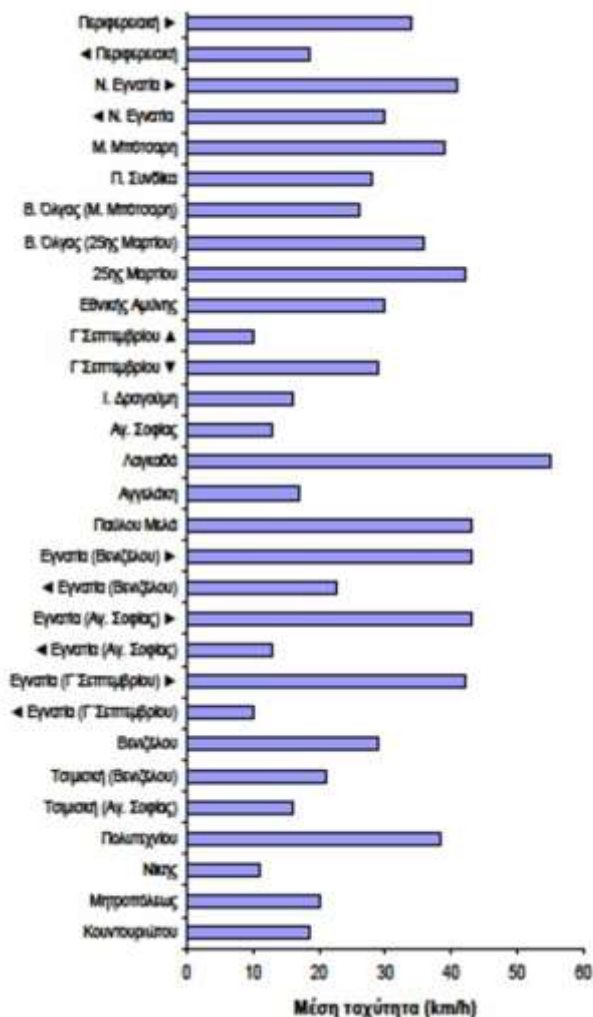
Πηγή: Ο.Α.Σ.Θ. - 2003

Από τις 73 συνολικά γραμμές, οι 32 διέρχονται από το ιστορικό κέντρο. Η μέση συχνότητα αυτών των γραμμών είναι περίπου 11 λεπτά, αρκετά ικανοποιητική, ωστόσο η πληρότητα κατά μέσο όρο είναι περίπου 38%. Όπως προκύπτει από τα παρακάτω διαγράμματα η μέγιστη πληρότητα που καταγράφηκε είναι 61%. Στο σύνολο των μετακινήσεων το μεγαλύτερο ποσοστό γίνεται με το αυτοκίνητο (30%), ακολουθούν όμως πολύ κοντά τα ΜΜΜ (27%). Αξίζει να σημειωθεί ότι η συντριπτική πλειοψηφία αυτών που κινούνται προς το κέντρο με μέσο άλλο από τα ΜΜΜ χρησιμοποιούν αυτοκίνητο.



Στους περισσότερους από τους οδικούς άξονες του κέντρου η μέση ταχύτητα δεν ξεπερνά τα 20χλμ/ωρα (Κυκλ. Μελέτη 1998). Μέχρι σήμερα αυτές οι μέσες τιμές θα πρέπει να έχουν μειωθεί περισσότερο, όπως μειώθηκε και η μέση ταχύτητα των αστικών λεωφορείων στο διάστημα 1998 – 2005, γεγονός που πρέπει να οφείλεται τόσο στην αύξηση του αριθμού των Ι.Χ. αυτοκινήτων όσο και στα έργα του Μετρό επί της οδού Εγνατία που δυσκολεύουν την κυκλοφορία.

**Μέση ταχύτητα οχημάτων ανά άξονα (Κυκλ. Μελέτη 1998)**



### 3.5. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Ο νομός Θεσσαλονίκης, παρά την παρουσιά ενός μεγάλου αστικού κέντρου σε αυτόν, χαρακτηρίζεται από υψηλή ποικιλότητα οικοσυστημάτων, ειδών και τοπίου, γεγονός που αντανακλάται στον μεγάλο αριθμό προστατευόμενων περιοχών. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι προστατευόμενες περιοχές του νομού, βάσει της εθνικής και ευρωπαϊκής νομοθεσίας.

| Καταφύγια Άγριας ζωής            |                 |            |
|----------------------------------|-----------------|------------|
| Καταφύγια Άγριας ζωής            | Εμβαδόν (σε Ha) | ΦΕΚ        |
| Δημόσιο Δάσος Φλαμουριού         | 5100            | 355/1996   |
| Εξάλωφος – Πολύδενδρο – Χρυσανγή | 1800            | 914/B/1982 |

|  |                                  |                       |
|--|----------------------------------|-----------------------|
| Κλαδερή (Ασκού – Σοχού)  | 1850                             | 538/B/1983            |
| Ταουσάν λόφος – Λαγοπλαγιά (Φιλαδελφίου)                                 | 500                              | 698/1982              |
| Δημ. Δάσος Ασπροβάλλτας – Στεφανινών και Κοινοτικό Δάσος Στεφανινών      | 4550                             | 423/1983              |
| Λίμνη Λαγκαδά  | 2100                             | 398/B/1983            |
| Ωραιόκαστρο – Νεοχωρούδα   | 1850                             | 441/1992              |
| Προφήτης – Νυμφόπετρα  | 1050                             | 423/B/1983            |
| Εκβολή Ρύχειου – Βόλβη (Μικρή Βόλβη)                                     | 1052                             | 569/1991              |
| Παραλίμνιο δάσος Πλατάνων (Απολλωνίας)                                   | 500                              | 172/1986              |
| Σείχ Σου (Θεσ/νίκης – Συκειών – Νεάπολης – Χορτιάτη)                     | 3658                             | Αποφ.Δ.Δ.2099/1998    |
| Δέλτα Αξιού (Χαλάστρας)  | 2170                             | 275/1988              |
| Τσαΐρι (Επανωμής)  | 500                              | 473/1984              |
| Ζαγκλιβέρι – Αδάμ – Πετροκέρασα - Λειβάδι                                | 2000                             | 673/B/1985            |
| <b>Τοπία Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους βάσει του Ν. 1465/1950</b>           |                                  |                       |
| <b>Ονομασία περιοχής</b>   | <b>Υπουργική Απόφαση</b>         | <b>ΦΕΚ</b>            |
| Κέδρινος Λόφος Θεσσαλονίκης  | ΥΠΠΕ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3503/72155/2.1.1984 | 148/B/15.3.1984       |
| Δάσος Σείχ Σου   | ΥΠΠΕ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3503/72155/2.1.1984 | 148/B/15.3.1984       |
| Ναός Αγ. Γεωργίου  | 4701/3.3.1967                    | 183/B/16.3.1967       |
| Ναός Μεταμόρφωσης του Σωτ  | 4701/3.3.1967                    | 183/B/16.3.1967       |
| <b>Διατηρητέα Μνημεία της Φύσης βάσει του Ν. 966/1971</b>                |                                  |                       |
| <b>Διατηρητέα Μνημεία της Φύσης</b>                                      | <b>Εμβαδόν (σε Ha)</b>           | <b>ΦΕΚ</b>            |
| Οι δύο Πλάτανοι του Σχολαρίου  | -                                | 281/B/1975            |
| Ο Πλάτανος της Απολλωνίας – Σταυρός Θεσ/νίκης                            | -                                | 589/B/1975            |
| <b>Τόποι Κοινοτικής Σημασίας (SCI) σε εφαρμογή της Οδηγίας 92/43/ΕΟΚ</b> |                                  |                       |
| <b>Ονομασία Τόπου</b>  | <b>Κωδικός NATURA</b>            | <b>Έκταση (σε Ha)</b> |
| Λίμνες Βόλβη και Λαγκαδά – Ευρύτερη περιοχή                              | GR1220001                        | 26.947,81             |
| Δέλτα Αξιού – Λουδία – Αλιάκμονα – Ευρύτερη περιοχή – Αξιούπολη          | GR1220002                        | 33.675,35             |
| Στενά Ρεντίνας – Ευρύτερη περιοχή  | GR1220003                        | 2.905,16              |
| Λιμνοθάλασσα Αγγελοχωρίου  | GR1220004                        | 377,20                |
| Λιμνοθάλασσα Επανωμής και θαλάσσια παράκτια ζώνη                         | GR1220012                        | 830,38                |
| <b>Ζώνες Ειδικής Προστασίας (SPA) σε εφαρμογή της Οδηγίας 79/409/ΕΟΚ</b> |                                  |                       |
| <b>Ονομασία Περιοχής</b>   | <b>Κωδικός NATURA</b>            | <b>Έκταση (σε Ha)</b> |
| Λιμνοθάλασσα Αγγελοχωρίου  | GR1220005                        | 377,20                |

|  |           |           |
|--|-----------|-----------|
| Λίμνες Βόλβη και Λαγκαδά και Στενά Ρεντίνας      | GR1220009 | 15.671,00 |
| Δέλτα Αξιού – Λουδία – Αλιάκμονα – Αλυκή Κίτρους | GR1220010 | 29.551,00 |
| Λιμνοθάλασσα Επανωμής                            | GR1220011 | 690,00    |

### 3.5.1 Χλωρίδα

Στο νομό Θεσσαλονίκης υπάρχουν πολυάριθμα και ιδιαίτερα σημαντικά δασικά οικοσυστήματα και ορεινοί όγκοι. Τέτοια είναι το Όρος Βερτίσκος, το Όρος Κερδύλια και το Όρος Χορτιάτη, η ορεινή περιοχή του Σταυρού αλλά και το Περιαστικό Δάσος της Θεσσαλονίκης (Σείχ Σου). Άλλα μικρότερα αλλά σημαντικά, για διάφορους λόγους, δασικά οικοσυστήματα είναι το Δάσος Απολλωνίας, το Δάσος Βασιλουδίου και το Πλατανόδασος Μελισσουργού.

Το περιαστικό δάσος Σείχ Σου συγκροτείται κυρίως από συστάδες τραχείας πεύκης από αναδασώσεις και συστάδες αειφυλλων πλατύφυλλων στο ανατολικό του τμήμα, εμπλουτισμένες κατά θέσεις με κωνοφόρα και άλλα είδη. Περιλαμβάνει πολλές περιοχές με υψηλή αισθητική αξία και ιδίως θέσεις θέας και δασικής αναψυχής. Μετά την καταστροφική πυρκαγιά που έκαψε μεγάλο μέρος του δάσους το 1997 οι θέσεις αυτές έχουν περιοριστεί στο βόρειο μέρος του δάσους. Όπως αναφέρεται παραπάνω στον πίνακα προστατεύεται ως Καταφύγιο Άγριας Ζωής βάσει της Αποφ. Δ.Δ. 2099/1998 και ως Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους βάσει της υπουργικής απόφασης ΥΠΠΕ/ΔΙΛΑΠ/Γ/3503/72155/2.1.1984. Φιλοξενεί 277 είδη ανώτερων φυτών, μεταξύ των οποίων: το προστατευόμενο από την εθνική νομοθεσία είδος χελιδονόχορτο (*Digitalis lanata*), καθώς και λαδανιά, παλιούρι, ανατολικό πλάτανο, το ανθεκτικό στις επιδράσεις βοσκής, υλοτομίας και πυρκαγιών πουρνάρι κ.α. Ανήκει φυτοκοινωνιολογικά στην Παραμεσογειακή Ζώνη Βλάστησης, στην οποία εντάσσονται οι λοφώδεις υποορεινές περιοχές της χώρας μας. Ο αυξητικός αυτός χώρος χαρακτηρίζεται από την κυριαρχία θαμνώνων πουρναριού, καθώς και από τα κωνοφόρα είδη τραχείας πεύκης (*Pinus brutia*) και κυπαρισσιού (*Cupressus sempervirens*), τα οποία στην περίπτωση του περιαστικού δάσους Θεσσαλονίκης εισήχθησαν τεχνητά. Η θαμνώδης βλάστηση εκπροσωπείται, επίσης, και από τις λαδανιές (*Cistus* sp.) και το παλιούρι (*Paliurus spina – christii*).

Στην ευρύτερη περιοχή του νομού Θεσσαλονίκης η φυτοκοινωνιολογική ανάλυση της βλάστησης της περιοχής την τοποθετεί σε δύο διαφορετικές ζώνες: την Παραμεσογειακή ζώνη και τη Ζώνη δασών οξιιάς, οξυιάς – ελάτης και ορεινών παραμεσογειακών κωνοφόρων (Ντάφης Σ., 1973). Η τελευταία εμφανίζεται σε μικρές σχετικά εκτάσεις στα όρη Χορτιάτης, Κερδύλιο και Βερτίσκος, σε υψόμετρα (400-)800-1200μ. Εδώ η οξιιά (*Fagus moesiaca*) συγκροτεί δάση κυρίως σε Β, ΒΑ και ΒΔ έκθεσης πρηνή, που είναι υγρότερα και ψυχρότερα, στους καλύτερους σταθμούς. Σχηματίζει πυκνές και συνήθως αμιγείς συστάδες, με απόλυτη επικράτηση και κυριαρχία σε πλευρικά πρηνή ρεμάτων και στις μισογάκειές τους. Άλλα ξυλώδη είδη που εμφανίζονται στα δάση οξιιάς είναι τα : *Quercus frainetto*, *Q. dalechampii*, *Acer hyrcanum*, *Ostrya carpinifolia*, *Carpinus orientalis*, *Fraxinus ornus*, *Sorbus torminalis*, *Hedera helix*, *Clematis vitalba*, *Plex aquifolium* κ.ά.

Στους τόπους κοινοτικής σημασίας που αναφέρονται στον παραπάνω πίνακα συναντώνται τα παρακάτω σημαντικά ήδη χλωρίδας: *Mentha suaveolens* (GR1220001, -09), *Salvinia natans* (GR1220001, -02, -03, -09, -10), *Trapa natans* (GR1220001, -02, -09, -10), *Panocratium maritimum* (GR1220010, -12), *Posidonia oceanica* (GR1220012).



### 3.5.2 Πανίδα

Στους τόπους κοινοτικής σημασίας που αναφέρονται στον παραπάνω πίνακα συναντώνται τα παρακάτω σημαντικά ήδη πανίδας:

**Θηλαστικά:** *Miniopterus schreibersi* (GR1220003, -09), *Myotis bechsteini* (GR1220001, -03, -09), *Myotis blythii* (GR1220001), *Myotis emarginatus* (GR1220003), *Rhinolophus ferrum-equinum* (GR1220003, -09), *Spermophilus citellus* (GR1220009, -10, -02), *Lutra lutra* (GR1220001, -02, -03, -09, -10).

**Ασπόνδυλα:** *Cerambyx cerdo* (GR1220002), *Lindenia tetraphylla* (GR1220001, -09), *Lycaena dispar* (GR1220001, -02, -09, -10), *Morimus funereus* (GR1220002), *Unio crassus* (GR1220001, -09).

**Αμφίβια/ερπετά:** *Elaphe quatuorlineata* (GR1220010), *Emys orbicularis* (GR1220002, -03, -09, -10), *Mauremys caspica* (GR1220002, -03, -09, -10), *Testudo graeca* (GR1220001, -02, -03, -09, -10), *Testudo hermanni* (GR1220003, -09, -10), *Triturus carnifex* (GR1220002), *Triturus karelinii* (GR1220003, -09).

**Ψάρια:** *Alosa macedonica* (GR1220009), *Aphanius fasciatus* (GR1220005, -10), *Aspius aspius* (GR1220009), *Chalcalburnus chalcoides* (GR1220009), *Rhodeus sericeus amarus* (GR1220009, -10), *Gobio uranoscopus* (GR1220010), *Cobitis taenia* (GR1220009, -10).

Τα ιχθυοαποθέματα της περιοχής αποτελούν έναν από τους κρισιμότερους βιολογικούς πόρους που είναι άμεσα συνδεδεμένοι με την οικονομία των παράκτιων και παρόχθιων/παραλίμιων οικισμών. Η κατάσταση των βενθοπελαγικών ιχθυοαποθεμάτων στον Θερμαϊκό είναι υποβαθμισμένη και οφείλεται κυρίως στην υπεραλίευση αλλά συμβάλλει και η υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για την αντιμετώπιση του θέματος της υπεραλίευσης στον Θερμαϊκό εκδόθηκε το υπ' αριθμ. 68 προεδρικό διάταγμα «περί κανονισμού της αλιείας στους κόλπους Θεσσαλονίκης και Θερμαϊκό» (ΦΕΚ 90/Α'/12-6-2009).

Στη λίμνη Κορώνεια έχει χαθεί η ιχθυοπανίδα, ενώ στη λίμνη Βόλβη παρουσιάζεται μείωση της ιχθυοπαραγωγής. Επίσης, με απόφαση του Νομάρχη καθορίστηκε η χρονική περίοδος απαγόρευσης ενάσκησης αλιείας το 2009 στους ποταμούς Λουδία και Αζιό, καθώς επίσης στη λίμνη Βόλβη, στο ποταμό Ρήχιο και σε όλα τα ρέοντα ύδατα που εκβάλλουν στη λίμνη Βόλβη για την προστασία της αναπαραγωγής των ιχθύων.

Η πανίδα του περιαστικού δάσους Σείχ Σου, όπως καταγράφεται, είναι ιδιαίτερα πλούσια. Θα πρέπει να τονιστεί ότι η διατήρηση των πληθυσμών της σχετίζεται με την κατάσταση των ενδιαιτημάτων τους αλλά και με την όχληση κατά την αναπαραγωγική τους περίοδο, η οποία προέρχεται από το ανθρωπινό κυρίως στοιχείο.

Από θηλαστικά συναντώνται λαγοί, αλεπούδες, νυφίτσες, ασβόι, κουνάβια αλλά και μια σειρά ακόμη από εντομοφάγα (σκαντζόχοιροι, κηπομιγαλή) και τρωκτικά ζώα (σκίουροι, αρουραίοι, δασοποντικοί, κ.α.).

Αρκετά μεγάλος είναι, επίσης, και ο κατάλογος των πτηνών που φιλοξενούνται στο περιαστικό δάσος και την ευρύτερη περιοχή. Υπολογίζεται ότι στο Σείχ Σου συναντώνται πάνω από 80 είδη πτηνών, μεταξύ των οποίων είναι ο φιδαιτός, ο κούκος, το χελιδόνι, το ορνίτι, ο τσαλαπετεινός, η πετροπέρδικα, το αηδόνι, το αγριοπερίστερο, η κουκουβάγια, η κίτσα, η τσίχλα και η καρακάξα. Αξίζει, επίσης, να αναφερθεί ότι από τα 407 είδη που αριθμεί η ορνιθοπανίδα της Ελλάδας, το 23,3% συναντάται στο Σείχ Σου, επιτρέποντας μας να θεωρήσουμε την ορνιθοπανίδα του δάσους αρκετά πλούσια.

Όσον αφορά στα αμφίβια και στα ερπετά που κατοικούν εδώ, διασημότεροι εκπρόσωποι τους είναι οι σαλαμάνδρες, οι λιμνοβάτραχοι, οι φρύνοι, οι μεσογειακές χελώνες και τα νερόφιδα. Στο Σείχ Σου συναντώνται τέλος και διάφορα είδη σαύρας, μεταξύ των οποίων είναι και ένα σπάνιο είδος, γνωστό με την ονομασία «κροκοδειλάκι» (ή «κουρκουτάς»).

Βάσει της υψηλής οικολογικής αξίας του, το περιαστικό δάσος έχει χαρακτηριστεί με απόφαση του Υπ. Πολιτισμού ως τοπίο ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 1469/50.

### 3.5.3 Κλιματικά δεδομένα

Λόγω της ποικίλης μορφολογίας της περιοχής, που περιγράφεται στη συνέχεια, παρουσιάζονται ορισμένες κατά τόπους αποκλίσεις, όσον αφορά τους χαρακτήρες μεσογειακού βιοκλίματος. Η συνήθης καιρική κατάσταση στην περιοχή μελέτης παρουσιάζει μεγάλη ηλιοφάνεια, αυξημένη υγρασία, άπνοια ή σχεδόν άπνοια και περιορισμένη οριζόντια ορατότητα που δεν ξεπερνά τα 5 km για μεγάλα διαστήματα.

**Θερμοκρασία:** Στην περιοχή μελέτης με βάση μετρήσεις σταθμών που βρίσκονται εντός ή πλησίον της περιοχής η μέση ετήσια θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ 13,00 και 15,6 °C με τις υψηλότερες τιμές να συναντώνται στο κέντρο της Θεσσαλονίκης Α.Π.Θ. και τις χαμηλότερες στο Δήμο Θέρμης. Μελετώντας την ετήσια διακύμανση των θερμοκρασιών βλέπουμε ότι γενικά η μέγιστες μέσες τιμές θερμοκρασίας σημειώνονται κυρίως τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο και οι μέσες ελάχιστες τους χειμερινούς μήνες Ιανουάριο και Φεβρουάριο. Οι μέσες και ακραίες ετήσιες τιμές θερμοκρασίας τριών αντιπροσωπευτικών σταθμών της περιοχής, δίνονται στον πίνακα που ακολουθεί:

| Νομός        | Σταθμός    | Μέγιστη μεση τιμή | Ελάχιστη μεση τιμή | Μέση ετήσια τιμή |
|--------------|------------|-------------------|--------------------|------------------|
| Θεσσαλονίκης | Α.Π.Θ.     | 16,10             | 15,20              | 15,60            |
|              | Θέρμης     | 15,90             | 11,10              | 13,00            |
|              | Χαλκηδόνος | 15,40             | 14,50              | 14,80            |

**Βροχόπτωση:** Το μέσο ετήσιο ύψος βροχής στην υπό μελέτη περιοχή ανέρχεται σε 472,8 mm. Το μέγιστο μέσο ετήσιο ύψος βροχής που καταγράφεται είναι 632 mm στο Ζαγκλιβέρι και το ελάχιστο 386,7 mm στη Χαλάστρα. Οι βροχοπτώσεις φαίνεται να παρουσιάζουν μέγιστο το φθινόπωρο, ικανοποιητικές τιμές κατά την άνοιξη και τον χειμώνα, και σοβαρό ελάχιστο κατά το θέρος. Στην περιοχή υπάρχουν αρκετοί βροχομετρικοί σταθμοί, οι οποίοι λειτούργησαν κατά διαστήματα και από διάφορες υπηρεσίες. Τα στοιχεία αυτών των βροχομετρικών σταθμών δίδονται στον παρακάτω πίνακα:

| Νομός        | Σταθμός      | Υψόμετρο Σταθμού (m) | Μέσο Ετήσιο Ύψος (mm) |
|--------------|--------------|----------------------|-----------------------|
| Θεσσαλονίκης | Α.Π.Θ.       | 31,00                | 433,6                 |
|              | Διαβατών     | 14,97                | 463,8                 |
|              | Ζαγκλιβερίου | 209,00               | 632,0                 |
|              | Θέρμης       | 10,80                | 429,1                 |
|              | Λαγκαδά      | 93,00                | 540,2                 |
|              | Μίκρας       | 4,80                 | 460,6                 |
|              | Σίνδου       | 25,00                | 439,7                 |
|              | Χαλάστρας    | 5,00                 | 386,7                 |
|              | Χαλκηδόνος   | 60,00                | 469,5                 |

Σύμφωνα με τα στοιχεία θερμοκρασίας και βροχοπτώσης οι ξηροθερμικές συνθήκες (όπου  $R < 2T$ ) παρατηρούνται στο διάστημα μεταξύ των μηνών Μάιο ή Ιούνιο έως και Σεπτέμβριο.

Από όλα τα παραπάνω συμπεραίνεται πως το κλίμα της περιοχής ανήκει στην κατηγορία Csa (κατά Κορρεν), η οποία είναι αντιπροσωπευτική της Μεσογείου με τα εξής χαρακτηριστικά:

C: Υγρό μεσόθερμο κλίμα, Μέση θερμοκρασία ψυχρότερου μήνα μεταξύ  $-3$  και  $18$  °C, Μέση θερμοκρασία θερμότερου μήνα  $>10$  °C, Βραχείς αλλά μερικές φορές δριμύεις χειμώνες

s: Άνομβρη εποχή, το καλοκαίρι, Ύψος βροχής ξηρότερου μήνα  $<30$  mm, Βροχερότερος μήνας με τουλάχιστον 3πλάσιο ύψος βροχής από τον ξηρότερο

a: Θερμοκρασία αέρα θερμότερου μήνα  $>22$  °C.

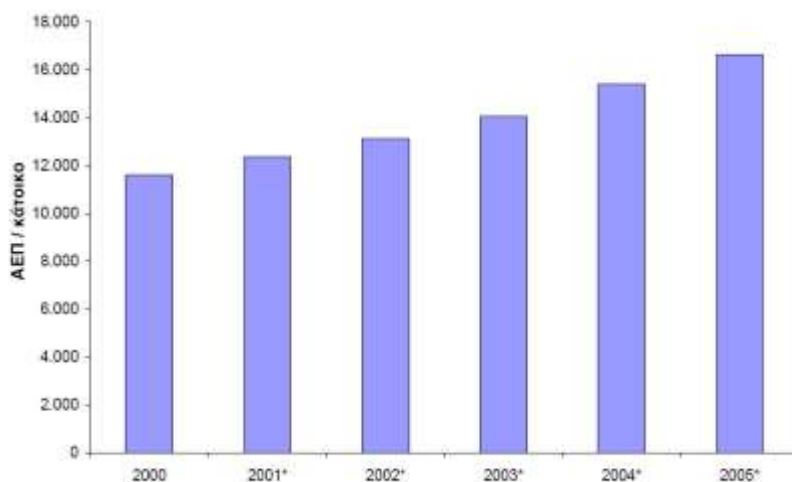
Ειδικότερα, η πόλη της Θεσσαλονίκης βρίσκεται στην κλιματική ζώνη Γ του ελληνικού γεωγραφικού χώρου και παρουσιάζει τις δικές της κλιματικές ιδιαιτερότητες που αποτελούν συνάρτηση της γεωγραφικής της θέσης κατά μήκος του μυχού του Θερμαϊκού κόλπου. Βόρεια και ανατολικά προστατεύεται από χαμηλούς ορεινούς όγκους, ενώ από τα δυτικά εκβάλλουν στον κόλπο ο Αξιός, ο Λουδίας και ο Γαλλικός. Η γειτνίαση με τη θάλασσα, τα βουνά και τα ποτάμια που προαναφέρθηκαν, επηρεάζει σημαντικά το τοπικό κλίμα της περιοχής μελέτης.

Η περιοχή δεν προσβάλλεται συχνά από ισχυρούς ανέμους. Περίπου τις μισές μέρες του χρόνου επικρατεί άπνοια. Ο πιο συχνός, χαρακτηριστικός για την πόλη, άνεμος που επηρεάζει το μικροκλίμα της Θεσσαλονίκης είναι ο «Βαρδάρης», βορειοδυτικός άνεμος, ξηρός και ψυχρός, που παρατηρείται περίπου 40 ημέρες ετησίως και έχει μέση ταχύτητα τα 10 m/s, συχνά όμως φτάνει και τα 25 m/s.

## 3.6. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

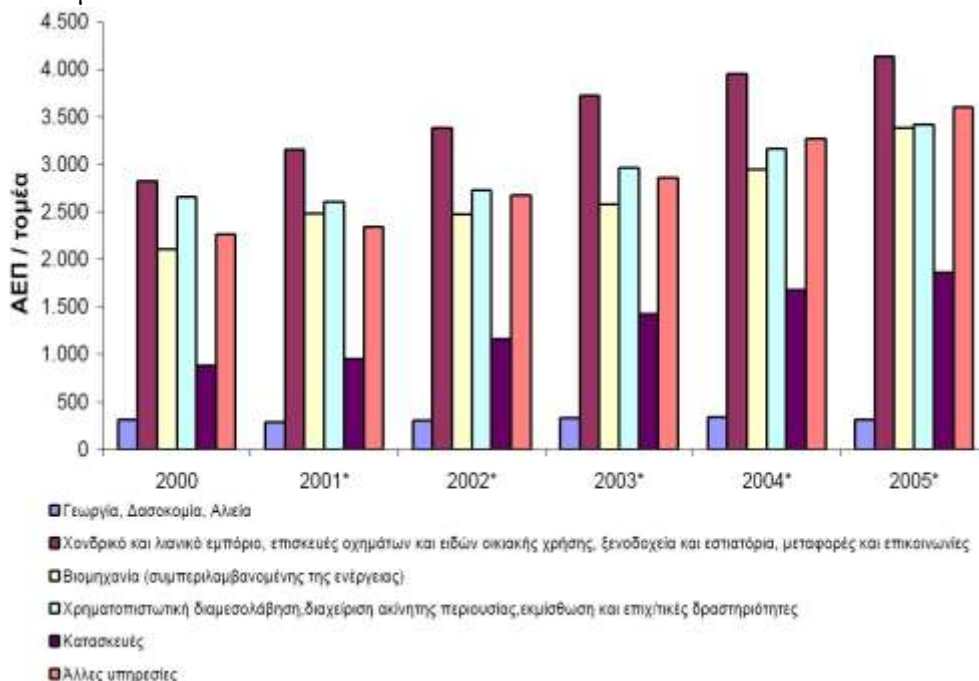
### 3.6.1 Παραγωγική βάση

Τα στοιχεία που παρουσιάζονται παρακάτω προέρχονται από την ιστοσελίδα του Παρατηρητηρίου Λειφορίας και Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης (ΠΑΠΘ), το οποίο λειτουργεί στο πλαίσιο του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης. Αφορούν το διάστημα 2000 – 2005 και η διερεύνηση έγινε για το σύνολο του Νομού.



Κατά κεφαλή ΑΕΠ για το Νομό Θεσσαλονίκης σε τρέχουσες τιμές (σε €) (Πηγή: ΠΑΠΘ)

Το κατά κεφαλή ΑΕΠ για το Νομό Θεσσαλονίκης υπολογίστηκε με βάση τα στοιχεία του υπολογιζόμενου πληθυσμού στο μέσο των ετών. Το ΑΕΠ διαμορφώθηκε στις 11.587 € ανά κάτοικο το έτος 2000, 12.345 € ανά κάτοικο το 2001, 13.111 € ανά κάτοικο το 2002, 14.059 € ανά κάτοικο το 2003, 15.388 € ανά κάτοικο το 2004 και 16.628 € ανά κάτοικο το 2005. Η αύξηση κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική, καθώς είναι της τάξης του 43,5% μέσα σε μια πενταετία.



Ακαθάριστη προστιθέμενη αξία για το Νομό Θεσσαλονίκης σε (τρέχουσες τιμές σε €) (Πηγή: ΠΑΠΘ)

Όσον αφορά στον τρόπο με τον οποίο κατανέμεται το ΑΕΠ στους διάφορους τομείς παραγωγικότητας κατά τη χρονική περίοδο 2000-2005 στο Νομό Θεσσαλονίκης, προκύπτει ότι τα περισσότερα κεφάλαια αποδίδονται στον τομέα «Χονδρικό και λιανικό εμπόριο, επισκευές οχημάτων και ειδών οικιακής χρήσης, ξενοδοχεία και εστιατόρια, μεταφορές και επικοινωνίες». Από τη διαθέσιμη πληροφορία προκύπτει ότι ο συγκεκριμένος τομέας παρουσίαζε συνεχή αυξητική τάση, η οποία άγγιζε το 46,3% την αντίστοιχη περίοδο.

Οι λιγότερες επενδύσεις στο Νομό Θεσσαλονίκης πραγματοποιούνται στον τομέα «Γεωργία, Δασοκομία, Αλιεία», όπου παρουσιάζονται μικρές αυξομειώσεις από έτος σε έτος εντός της περιόδου 2000-2005. Τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση για τη χρονική περίοδο 2000-2005, σε σύγκριση με τους άλλους τομείς, σημείωνε ο τομέας «Κατασκευές», καθώς αυξήθηκε από 880 εκ. € το 2000 σε 1.863 εκ. € (αύξηση 111,7%). Αντίστοιχα, η «Βιομηχανία» (συμπεριλαμβανομένης και της ενέργειας) παρουσίασε αύξηση της τάξης του 28,3% (από 2.110 εκ. € το 2000 σε 3.381 εκ. € το 2005), με εξαίρεση την περίοδο 2001-2002, κατά την οποία παρατηρήθηκε ελαφρά μείωση (της τάξης του 1%). Αναφορικά με τον τομέα «Χρηματοπιστωτική διαμεσολάβηση, διαχείριση ακίνητης περιουσίας, εκμίσθωση και επιχειρηματικές δραστηριότητες», οι επενδύσεις αυξήθηκαν κατά 28,3%, με εξαίρεση τη χρονική περίοδο 2000-2001 που παρατηρήθηκε μια μείωση της τάξης του 2,2%. Τέλος, ο τομέας «Άλλες Υπηρεσίες» αυξήθηκε κατά 59,4%, καθώς τα κεφάλαια που διατέθηκαν στο συγκεκριμένο τομέα την περίοδο 2000-2005 αυξήθηκαν από 2.260 εκ. € σε 3.602 εκ. €.

Για την σημερινή εικόνα του ΑΕΠ στο Νομό δεν βρέθηκαν στοιχεία, θεωρείται δεδομένο όμως ότι οι τιμές αυτές έχουν πέσει σημαντικά από το 2009 και μετά, εξαιτίας της οικονομικής κρίσης.

### 3.6.2 Αξίες γης

Το 2013, σύμφωνα με στοιχεία που αναφέρθηκαν στο πλαίσιο σχετικής ημερίδας του Ελληνικού Ινστιτούτου Εκτιμητικής (ΕΛΙΕ), τα απούλητα νεόδμητα διαμερίσματα στη Θεσσαλονίκη έφταναν περίπου τα 30.000 και αποτελούσαν το 15% των συνολικά περίπου 200.000 προσφερόμενων προς πώληση σε ολόκληρη τη χώρα. Το 2012 στο κέντρο της Θεσσαλονίκης η μείωση των τιμών στα νεόδμητα διαμερίσματα έφτασε μέχρι το 25%, ενώ στις μεταχειρισμένες κατοικίες παρατηρήθηκε μεγαλύτερη πτώση αξιών, αφού άγγιξε το 40%. Σε ό,τι αφορά τις αξίες γης, παρατηρείται μικρότερη μείωση, λόγω της ελάχιστης προσφοράς. Ωστόσο, ειδικά στο ιστορικό κέντρο, παρά την παλαιότητα του κτιριακού αποθέματος και εξαιτίας μάλλον της απουσίας νεόδμητων κατοικιών, η ζήτηση παραμένει υψηλή. Παρακάτω παρουσιάζονται ενδεικτικά στοιχεία για τις αξίες ακινήτων στο κέντρο και σε περιοχές γύρω από αυτό, όπως έχουν διαμορφωθεί αυτή την περίοδο.

| Περιοχή                             | Τιμή αγοράς σε €/m <sup>2</sup> (διαμερίσματα άνω δεκαετίας) | Τιμή αγοράς σε €/m <sup>2</sup> (νεόδμητα διαμερίσματα) |
|-------------------------------------|--|---|
| Σαράντα εκκλησιές                   | 800-1.400  | 1.700-2.400   |
| Πανεπιστήμια                        | 700-1.400  | 1.700-2.500   |
| Αλεξ. Σβώλου                        | 900-1.850  | -   |
| Εγνατία                             | 650-1.400  | -   |
| Αγ. Δημητρίου                       | 600-1.400  | 1.800-2.500   |
| Αρχαία Αγορά                        | 700-1.400  | -   |
| Δικαστήρια                          | 800-1.100  | 1.200-1.750   |
| Διοικητήριο                         | 600-1.100  | 1.200-1.600   |
| Ολυμπιάδος – Άνω Πόλη               | 650-1.200  | 1.300-2.200   |
| Λευκός Πύργος                       | 1.500-3.500  | -   |
| Τσιμισκή                            | 1.200-2.500  | -   |
| Αριστοτέλους                        | 1.500-3.500  | -   |
| Μητροπόλεως                         | 1.500-2.300  | -   |
| Παλιά Παραλία (Α.Νίκης)             | 3.000-5.000  | -   |
| Νέα Παραλία                         | 2.000-3.000  | 4.000-10.000  |
| Βασ. Όλγας                          | 900-1.800  | 1.600-2.800   |
| Δελφών                              | 700-1.200  | 1.400-1.800   |
| Μπότσαρη – 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου | 700-1.400  | 1.600-2.100   |
| Τριανδρία                           | 800-1.200  | 1.600-2.400   |
| Τούμπα                              | 700-1.500  | 1.600-2.500   |
| Χαριλάου                            | 750-1.400  | 1.600-2.500   |

Σε ό,τι αφορά τις τιμές ενοικίασης στο κέντρο της Θεσσαλονίκης, από τα μέσα του 2009 παρουσιάζουν πτώση, με αποτέλεσμα σήμερα να εμφανίζονται μειωμένες κατά 30% - 50% σε σχέση με τις αρχικές απαιτήσεις των ιδιοκτητών τους. Σήμερα οι τιμές μίσθωσης σε ευρώ ανά τετραγωνικό μέτρο στο Δήμο Θεσσαλονίκης κυμαίνονται ως εξής:

| Περιοχή                     | Τιμή ενοικίασης σε €/m <sup>2</sup> |
|-----------------------------|-------------------------------------|
| Άνω Πόλη                    | 4,08                                |
| Πανεπιστήμια                | 4,37                                |
| Αγ. Δημητρίου               | 3,63                                |
| Ιασωνίδου                   | 4,09                                |
| Σαράντα εκκλησιές           | 4,60                                |
| Αγγελάκη                    | 4,74                                |
| Δημ. Γούναρη – πλ.Ναυαρίνου | 4,21                                |
| Εγνατία                     | 3,64                                |
| Τσιμισκή                    | 4,70                                |

|                          |      |
|--------------------------|------|
| Αγίας Σοφίας             | 4,52 |
| Προξένου Κορομηλά        | 5,04 |
| Παλιά Παραλία (Λ.Νίκης)  | 7,23 |
| Παναγία Φανερωμένη       | 3,51 |
| Νέα Παραλία              | 5,08 |
| Φάληρο                   | 4,15 |
| Λεωφ. Στρατού            | 3,93 |
| Μπότσαρη – Ανάληψη       | 3,86 |
| 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου | 3,08 |
| Κάτω Τούμπα              | 3,03 |
| Χαριλάου                 | 3,07 |

Σημειώνεται ότι η ολοκλήρωση του κύριου κλάδου του μετρό Θεσσαλονίκης που κατασκευάζεται αναμένεται να αυξήσει τις τιμές των ακινήτων κατά μήκος του άξονα της Εγνατίας και ειδικότερα κοντά στους σταθμούς (για το ιστορικό κέντρο οι σταθμοί πλατείας Δημοκρατίας, Βενιζέλου, Αριστοτέλους, Αγ. Σοφίας, Σιντριβάνι, Πανεπιστήμια).

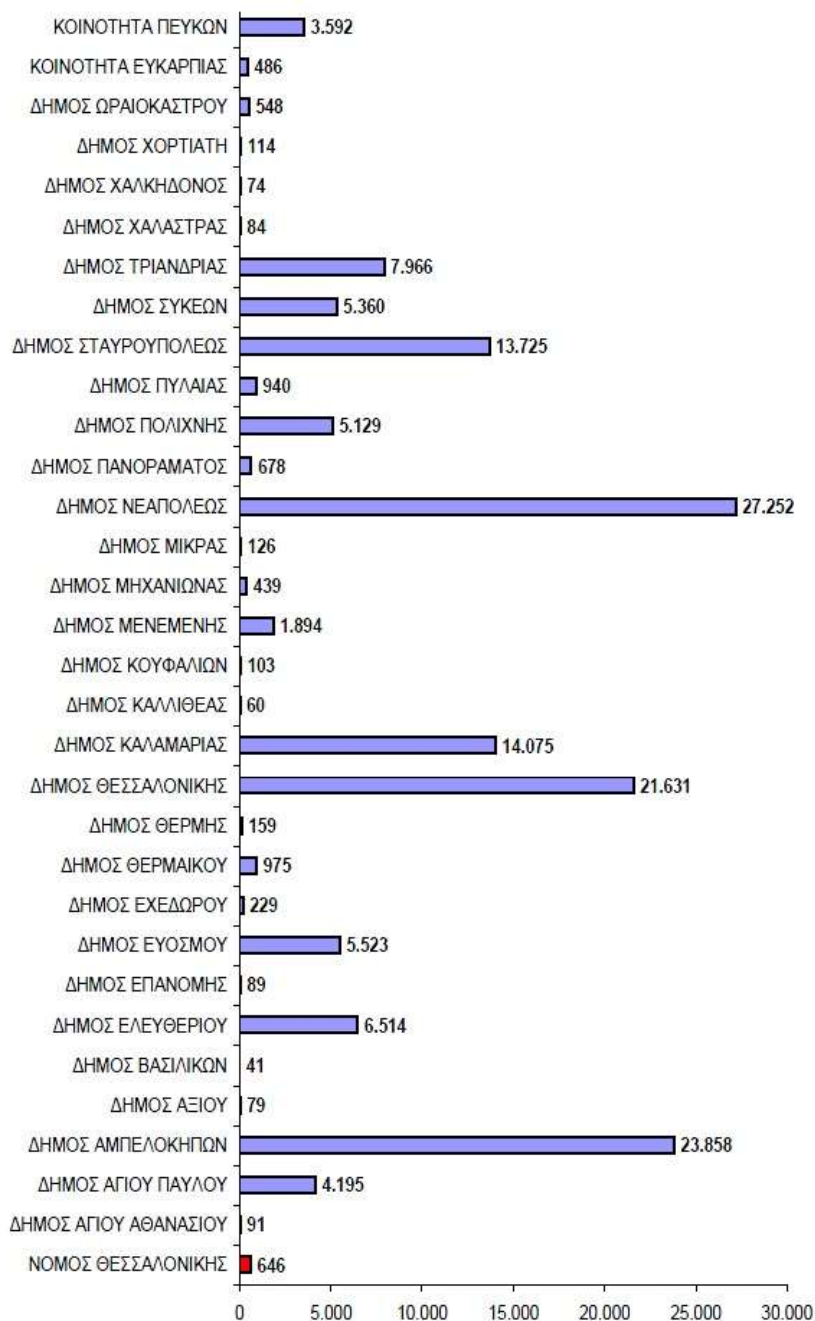
Τέλος, ένα σημαντικό ζήτημα αποτελεί και το αναξιποίητο απόθεμα εμπορικών καταστημάτων του κέντρου. Από το 2009, εξαιτίας της οικονομικής κρίσης, ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων του κέντρου μεταφέρθηκαν σε άλλες περιοχές ή έκλεισαν αφήνοντας έναν μεγάλο αριθμό ακινήτων αδιάθετα. Ιδιαίτερα τα ισόγεια καταστήματα που έκλεισαν στις περισσότερες περιπτώσεις έμειναν για μεγάλο διάστημα κενά, δημιουργώντας μία όψη υποβάθμισης και εγκατάλειψης στο κέντρο, που έπληξε περαιτέρω την εμπορική δραστηριότητα. Ως αποτέλεσμα αυτής της ύφεσης οι τιμές ενοικίασης των καταστημάτων του κέντρου, οι οποίες ήταν ιδιαίτερα υψηλές, μειώθηκαν πολύ τα τελευταία χρόνια (σε κάποιες περιπτώσεις και περισσότερο από 50%), σε αντίθεση με εκείνες των κατοικιών. Το τελευταίο διάστημα, τουλάχιστον στις πιο εμπορικές οδούς του κέντρου, φαίνεται να υπάρχει μία μικρή ανάκαμψη, η οποία θα μπορούσε να αποδοθεί είτε στην πτώση των τιμών είτε στη γενικότερη οικονομική ανάκαμψη που σύμφωνα με κάποιους οικονομικούς αναλυτές ξεκινά τώρα. Αξίζει πάντως να σημειωθεί ότι είναι συχνό τα τελευταία χρόνια το φαινόμενο επιχειρήσεων που μεταφέρονται από τους λιγότερο εμπορικούς άξονες ή και από άλλες περιοχές στους πιο κεντρικούς.

### 3.7. ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΟΜΗ

Ένας ακόμη παράγοντας που πρέπει να εξεταστεί είναι η σύσταση του πληθυσμού του κέντρου. Παρατηρείται ότι αν και πρόκειται για σχετικά μικρή ένταση συγκεντρώνει μεγάλο εύρος από ετερόκλητες ομάδες κατοίκων και μεγάλες διαφοροποιήσεις στο κριτήριο του εισοδήματος. Στο νότιο και ανατολικό τμήμα, κυρίως από την οδό Τσιμισκή και προς τη θάλασσα, αλλά και σε κάποιους ακόμη μεμονωμένους άξονες όπως οι οδοί Παύλου Μελά και Παλαιών Πατρών Γερμανού, οι αξίες των ακινήτων είναι αρκετά υψηλές και συγκεντρώνονται τα ανώτερα οικονομικά στρώματα. Στην κορυφή βρίσκεται η λεωφόρος Νίκης με ιδιαίτερα ανεβασμένες αξίες ακινήτων. Στη ζώνη μεταξύ Τσιμισκή και Εγνατία η χρήση της κατοικίας είναι αρκετά περιορισμένη καθώς επικρατούν χρήσεις του τριτογενούς τομέα. Από την οδό Εγνατία και μέχρι τα όρια του ιστορικού κέντρου στην άνω πόλη το κτιριακό απόθεμα είναι παλιό και παρατηρείται μία μίξη παλιών κατοίκων του κέντρου, μεγάλων σε ηλικία συνήθως, φοιτητών οι οποίοι επέλεξαν την περιοχή για την εγγύτητα στην πανεπιστημιούπολη και τα χαμηλά ενοίκια και αλλοδαπών, που βρίσκουν εύκολα οικονομική στέγη.

Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ από την απογραφή πληθυσμού του 2011 ο πληθυσμός του Δήμου Θεσσαλονίκης ακολουθεί την καθοδική τάση που παρατηρήθηκε σε

όλη τη χώρα, αν και η περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας και ο νομός Θεσσαλονίκης συνολικά αποτελούν εξαίρεση και αύξησαν τον πληθυσμό τους την τελευταία δεκαετία.



Πυκνότητα πληθυσμού (κάτοικοι/km<sup>2</sup>) Νομού Θεσσαλονίκης και Δήμων – Κοινοτήτων ΕΠΘ (Πηγή: ΠΑΠΘ)

Όπως προκύπτει από τα στοιχεία του ΠΑΠΘ ο Δήμος Θεσσαλονίκης είναι ο τρίτος πιο πυκνοκατοικημένος Δήμος μετά από τους Δήμους Νεαπόλεως και Αμπελοκήπων. Αυτό είναι σχετικά ασυνήθιστο για κέντρο πόλης και αποδεικνύει ότι το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης ενσωματώνει πολλά χαρακτηριστικά του προτύπου της συμπαγούς πόλης που επικρατεί τελευταία στις συζητήσεις για την εξέλιξη των αστικών κέντρων.

|   |  |             |
|---|--|-------------|
| <b>Έρευνα</b>                           | Δημογραφικά Στοιχεία   |             |
| <b>Περιγραφή Έρευνας</b>                | Ημερομηνία Ενημέρωσης: 07/2009   |             |
| <b>Μεταβλητές</b>                       | Αριθμός Ατόμων   |             |
| <b>Μεταβλητές αξόνων</b>                | Έτος Απογραφής > Περιγραφή, Υπηκοότητα (Αναλυτική) > Περιγραφή,Κωδικός, Τόπος μόνιμης διαμονής > Κωδικός,Περιγραφή |             |
| <b>Φίλτρο</b>                           | Τόπος μόνιμης διαμονής > Περιγραφή in (ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ)   |             |
| <b>Τόπος μόνιμης διαμονής</b>           |  |             |
| <b>5401,ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ</b>          |  |             |
| <b>Έτος Απογραφής</b>                   |  |             |
|   | <b>1991</b>  | <b>2001</b> |
| <b><u>Υπηκοότητα (Αναλυτική)</u></b>    |  |             |
| <b>Αδευκρίνιστη</b>                     | -  | 4           |
| <b>Ανατολική Ασία</b>                   | 24   | 70          |
| <b>Ανατολική Αφρική</b>                 | 38   | 35          |
| <b>Ανατολική Ευρώπη</b>                 | 966  | 3038        |
| <b>Αυστραλία &amp; Ν. Ζηλανδία</b>      | 186  | 185         |
| <b>Βόρεια Αμερική</b>                   | 431  | 500         |
| <b>Βόρεια Αφρική</b>                    | 60   | 71          |
| <b>Βόρεια Ευρώπη</b>                    | 10   | 21          |
| <b>Δυτική Ασία</b>                      | 2157   | 8797        |
| <b>Δυτική Αφρική</b>                    | 82   | 193         |
| <b>Δυτική Ευρώπη</b>                    | 11   | 12          |
| <b>Κεντρική Αφρική</b>                  | 24   | 35          |
| <b>Κεντρική-Νότια Ασία</b>              | 29   | 175         |
| <b>Λατινική Αμερική &amp; Καραϊβική</b> | 53   | 81          |
| <b>Λοιπές Χώρες Αμερικής (1991)</b>     | 33   | -           |
| <b>Λοιπές Χώρες Ασίας (1991)</b>        | 64   | -           |
| <b>Λοιπές Χώρες Αφρικής (1991)</b>      | 28   | -           |
| <b>Λοιπές Χώρες Ευρώπης (1991)</b>      | 6  | -           |
| <b>Νοτιοανατολική Ασία</b>              | 77   | 116         |
| <b>Νότια Αφρική</b>                     | 19   | 35          |
| <b>Νότια Ευρώπη</b>                     | 325  | 13270       |
| <b>Περιοχές μη οριζόμενες</b>           | -  | 12          |
| <b>Χώρες Ευρωπαϊκής Ένωσης</b>          | 407478   | 358749      |
| <b>Άγνωστη</b>                          | 59   | -           |
| <b>Άγνωστη</b>                          | -  | 7           |

Σύνθεση πληθυσμού Δήμου Θεσσαλονίκης σύμφωνα με τις απογραφές 1991-2001 (Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ)

Δεδομένου ότι δε στάθηκε δυνατόν να βρεθούν στοιχεία για την σύσταση του πληθυσμού του Δήμου Θεσσαλονίκης με βάση την απογραφή του 2011, παρατίθεται παραπάνω ο πίνακας με τα στοιχεία σύστασης πληθυσμού, όπως προέκυψαν από τις προηγούμενες απογραφές.

Επιπλέον, παρακάτω παρουσιάζονται κάποια στατιστικά στοιχεία για τους μετανάστες βάσει των δεδομένων του 2001, τα οποία προέρχονται από σχετική δημοσίευση για τα ανθρωπογεωγραφικά χαρακτηριστικά της Θεσσαλονίκης (Κ. Θεολόγου, 2013). Σύμφωνα, λοιπόν, με την απογραφή του 2001 το 7,2% των Αλβανών και το 13,2% των Βουλγάρων μεταναστών της Ελλάδας κατοικεί στο νομό Θεσσαλονίκης. Από τους 68.848 αλλοδαπούς του νομού το 46,3% ήταν Αλβανοί και το 4,4% Βούλγαροι. Από αυτούς εργαζόταν οι 31.989 και απασχολούνταν στις υπηρεσίες (41,3%), στις κατασκευές (23,3%), στη μεταποίηση (21,1%) και στη γεωργία (7,4%). Τα τελευταία χρόνια με την



ελαχιστοποίηση της οικοδομικής δραστηριότητας η απασχόληση στον κλάδο αυτό έχει σχεδόν εξαλειφθεί και έτσι παρατηρείται πολύ έντονο το φαινόμενο οικογενειών μεταναστών όπου οι άντρες είναι άνεργοι και δουλεύουν μόνο οι γυναίκες, κυρίως στην παροχή υπηρεσιών (οικιακοί βοηθοί, φροντίδα ηλικιωμένων κλπ).

Συγκεκριμένα για το ιστορικό κέντρο, με βάση τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την παρατήρηση και την έρευνα πεδίου, προκύπτει ότι οι αλλοδαποί κάτοικοι είναι κυρίως από ασιατικές χώρες, καθώς οι περισσότεροι Αλβανοί (οι οποίοι εξακολουθούν να αποτελούν τη συντριπτική πλειοψηφία των αλλοδαπών κατοίκων του Δήμου και της Θεσσαλονίκης γενικότερα), καθώς και οι Γεωργιανοί που ακολουθούν σε ποσοστό είναι πλέον δεύτερης και τρίτης γενιάς και έχουν μετακινηθεί σε άλλες περιοχές με καλύτερες συνθήκες διαβίωσης. Ο μεγαλύτερος αριθμός μεταναστών κατοίκων του ιστορικού κέντρου συγκεντρώνεται βόρεια και δυτικά της Εγνατίας στις περιοχές Κασσάνδρου, Αγίου Δημητρίου (δυτικά), Διοικητήριο και πλατεία Δημοκρατίας.

## 3.8. ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

### 3.8.1 Ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο

Το ισχύον Ρυθμιστικό του 1985 (αρθ.14, παρ. 3.1.1) προέβλεπε μέτρα για την ποιοτική αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής, που περιλάμβαναν την οργάνωση των κεντρικών λειτουργιών, την απομάκρυνση του χονδρεμπορίου και της οχλούσας βιομηχανίας και την τόνωση της κατοικίας, με σκοπό την ανάδειξη του ιστορικού χαρακτήρα της περιοχής και του διεθνούς μητροπολιτικού της ρόλου. Επιπλέον, προωθούσε τη συστηματική καταγραφή και εφαρμογή προγραμμάτων προστασίας και ανάδειξης αρχαιολογικών χώρων, μνημείων, παραδοσιακών συνόλων και ιστορικών χώρων. Προτεινόταν ιεράρχηση του οδικού δικτύου και σχεδιασμός ενιαίου δικτύου ροής πεζών, ελεύθερων και ιστορικών χώρων σε συνδυασμό με τη δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων. Ακόμη, προβλεπόταν (αρθ.14, παρ.3.1.5.ε) η δημιουργία δικτύου για την κατά το δυνατό σύνδεση και ενοποίηση των χώρων αναψυχής και ψυχαγωγίας, των ελεύθερων χώρων και πεζοδρομίων, των ιστορικών και αρχαιολογικών τόπων, του περιαστικού πρασίνου, των ορεινών όγκων και των ακτών και η διαμόρφωση ενιαίου δικτύου πεζοδρομίων και ποδηλατοδρόμων.

Για την ποιοτική αναβάθμιση της Θεσσαλονίκης (αρθ. 14, παρ. 3.1.8) προωθήθηκαν οι παρακάτω ποιοτικές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας:

- Ενοποίηση και ανάδειξη των μεγάλων ιστορικών χώρων και ανάδειξη αξόνων με ιστορική σημασία όπως οι διαμορφούμενοι αρχαιολογικοί περίπατοι από το Λευκό Πύργο μέχρι το Επταύργιο, από την πλατεία Αριστοτέλους μέχρι τη Μονή Βλατάδων και από το φρούριο Βαρδάρι μέχρι την Άνω Πόλη.
- Η εξασφάλιση ελεύθερων χώρων και απομάκρυνση παλιών στρατοπέδων, βιομηχανιών κτλ.

Από τα παραπάνω υλοποιήθηκε τμηματικά μόνο η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων με διαμορφώσεις κατά μήκος των τειχών και πεζοδρόμηση του άξονα της Αριστοτέλους. Όσον αφορά τον τομέα της κατοικίας, το κέντρο στις δεκαετίες που ακολούθησαν δεν προσέκλισε αλλά έχασε κατοίκους.



Εικόνα 3.6.1 Προτεινόμενες παρεμβάσεις του Ρυθμιστικού Σχεδίου για το κέντρο. (Πηγή: ΟΡΘΕ)

Συνολικά, το ρυθμιστικό σχέδιο του 1985 ήταν ιδιαίτερα εύστοχο και απαντούσε στα κυριότερα θέματα που απασχολούσαν κατά την περίοδο σύνταξής του. Επιπλέον, στις παρεμβάσεις που πρότεινε για το ιστορικό κέντρο έθιγε ζητήματα περιβαλλοντικής και αισθητικής αναβάθμισης τα οποία παραμένουν επίκαιρα μέχρι σήμερα, ενώ προωθούσε την ανάμιξη των χρήσεων και λειτουργιών για την αναζωογόνηση του κέντρου, προτάσεις που συμβαδίζουν με το σύγχρονο μοντέλο της συμπαγούς πόλης, παράλληλα με μέτρα για τον έλεγχο της αστικής διάχυσης.

Η τμηματική έστω εφαρμογή του, σε συνδυασμό με τις ενέργειες που έγιναν την ίδια περίοδο για την προστασία και ανάδειξη ιστορικών συνόλων και διατηρητέων κτιρίων, συντέλεσαν στην ουσιαστική βελτίωση της φυσιογνωμίας του κέντρου.

Στις δεκαετίες που ακολούθησαν η αλματώδης ανάπτυξη και μεγέθυνση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, καθώς και η ανάδειξή της σε ένα σύγχρονο και δυναμικό αστικό κέντρο μητροπολιτικής εμβέλειας, δημιούργησαν την ανάγκη για επικαιροποίηση του Ρυθμιστικού σχεδίου. Η μελέτη επικαιροποίησης του ΡΣΘ ανατέθηκε στις 23-7-2007 με τις διαδικασίες του ν. 3316/2005 και χρηματοδοτήθηκε από το ΕΠΠΕΡΑ.

### 3.8.2 Επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο

Στο σχέδιο νόμου για το επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο αφιερώνεται ολόκληρο το άρθρο 19 σε θέματα αναπλάσεων, δημόσιου χώρου, ιστορικών συνόλων και μνημείων, το άρθρο 32 στο αστικό και περιαστικό πράσινο και το άρθρο 35 στην ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και την προστασία μνημείων και ιστορικών τόπων.

Το άρθρο 19 αφορά την προστασία και ανάδειξη όλων των χώρων και συνόλων φυσικού, ιστορικού, αρχιτεκτονικού και πολιτιστικού ενδιαφέροντος, την ενσωμάτωση της πολιτιστικής κληρονομιάς στη σύγχρονη ζωή της πόλης, τη σύνδεσή της με τη βιώσιμη ανάπτυξη και την αειφορία της πόλης και τη δημιουργία πολιτιστικών δικτύων. Στα μέτρα που προβλέπονται περιλαμβάνονται μελέτες και αναπλάσεις για την ανάδειξη του ιστορικού κέντρου, την προσέλιυση μόνιμων κατοίκων και επισκεπτών καθ' όλη τη διάρκεια της μέρας, αποτρέποντας την τμηματική ερήμωσή του. Επίσης, προωθείται η προστασία και ανάδειξη του θαλάσσιου μετώπου, ενώ ολοκληρώνεται και βελτιώνεται το πρόγραμμα σύνδεσης και ενοποίησης αρχαιολογικών χώρων και μνημείων.

Το άρθρο 32 στοχεύει στην προώθηση ενός ολοκληρωμένου και προστατευμένου συστήματος πράσινων δημόσιων χώρων για τη μητροπολιτική περιοχή της Θεσσαλονίκης, συμβατό με την παράλληλη ανάπτυξη άλλων αστικών χρήσεων κατά τις αρχές της αειφόρου αστικής ανάπτυξης. Ειδικότερους στόχους αποτελούν η αξιοποίηση και επισήμανση των διαθέσιμων χώρων, ο εμπλουτισμός σε χώρους αναψυχής και δραστηριοτήτων, η ισομερής χωρική και κοινωνική κατανομή, η εξασφάλιση προσπελασιμότητας στους χώρους πρασίνου, η εξασφάλιση σύνδεσης και συνέχειας με τη δημιουργία πλέγματος και η σύνδεση με άλλες κοινωφελείς λειτουργίες. Σχετικά μέτρα που αφορούν το ιστορικό κέντρο περιλαμβάνουν βελτίωση της δομής και λειτουργίας δενδροστοιχιών, διαμόρφωση και αποκατάσταση οδικού τοπίου, αναβάθμιση περιβάλλοντος χώρου κτιρίων και μετατροπή των προαύλιων των σχολείων σε χώρους πρασίνου.

Στο άρθρο 35 και ειδικότερα για το ιστορικό κέντρο προωθείται η διεύρυνση των οριών του 1994 ώστε να συμπεριληφθεί όλη η εντός των τειχών περιοχή, ειδική μελέτη για την ανάδειξη των ιστορικών φάσεων και την ένταξη του πολιτιστικού αποθέματος στην καθημερινή ζωή, νέα μελέτη για τους αρχαιολογικούς περιπάτους και προστασία των διατηρητέων μνημείων και συνόλων.

Συνολικά, το επικαιροποιημένο ρυθμιστικό σχέδιο όπως εμφανίζεται στο σχέδιο νόμου που κατατέθηκε προς ψήφιση, περιλαμβάνει πολλές γενικές τοποθετήσεις και στόχους, που όμως δεν εξειδικεύονται σε ουσιαστικές χωρικές κατευθύνσεις. Γενικότερα, το γεγονός ότι προτείνεται τόσο μεγάλη διεύρυνση των οριών επιρροής του ΡΣΘ έχει ως αποτέλεσμα να χαρακτηρίζεται από μία πιο εκ των άνω οπτική/προσέγγιση. Για παράδειγμα, προτείνονται γενικές κατευθύνσεις για την ανάδειξη των ιστορικών κέντρων όλων των πόλεων της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής του ΠΣΘ, αλλά όχι ειδικά για το κέντρο της Θεσσαλονίκης.

Ακολουθεί χάρτης που συνοδεύει το σχέδιο νόμου του επικαιροποιημένου Ρυθμιστικού και αποτυπώνει τις χρήσεις γης, τις δραστηριότητες και τις κατευθύνσεις ανάπτυξης. Επισημαίνεται ότι το σύνολο των χαρτών που συνοδεύουν το σχέδιο νόμου του επικαιροποιημένου Ρυθμιστικού είναι σε αυτή την κλίμακα και δε προκύπτουν λεπτομερείς πληροφορίες για το πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης.



### 3.8.3 Στρατηγικές Ρυθμιστικού Σχεδίου και Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών για τις μεταφορές

Όσον αφορά στις μεταφορές οι κατευθύνσεις του σχεδίου νόμου του επικαιροποιημένου Ρυθμιστικού που διατυπώνονται στο άρθρο 21 περιλαμβάνουν:

- την οργάνωση 4 υποσυστημάτων μεταφορών: δημόσιων συγκοινωνιών, ατομικών μεταφορών, ήπιων μετακινήσεων και εμπορευματικών
- τη χρήση όλων των διαθέσιμων μέσων για την προώθηση της διατροπικότητας και της βιώσιμης κινητικότητας (λεωφορεία, μέσα σταθερής τροχιάς, θαλάσσια συγκοινωνία)
- την αναβάθμιση και ολοκλήρωση των δημόσιων συγκοινωνιών (προσβασιμότητα, πολυτροπικότητα, αξιοπιστία, σύγχρονες υποδομές, ενιαίο εισιτήριο)
- τη δημιουργία χώρων στάθμευσης σε τερματικούς σταθμούς και τη θέσπιση τιμολογιακής πολιτικής για την αποθάρρυνση της χρήσης ΙΧ
- τη μείωση των ατομικών μετακινήσεων και αύξηση της πληρότητας ΙΧ
- τον σχεδιασμό δικτύων πεζοδρόμων ώστε να τριπλασιαστεί ο σημερινός αριθμός και ποδηλατοδρόμων
- τον καθορισμό ωραρίου φορτοεκφορτώσεων

Το Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης που συντάχθηκε το 2010 από το ΥΜΕΔΙ σε συνεργασία με την ΕΓΝΑΤΙΑ ΑΕ:

- τοποθετεί τις δημόσιες συγκοινωνίες στη ραχοκοκαλιά του συστήματος υποδομών,
- προωθεί τη βιώσιμη κινητικότητα με παροχή πλήρους και περιβαλλοντικά συμβατής αυξημένης κινητικότητας στους μετακινούμενους με όλα τα μεταφορικά μέσα,
- προβλέπει :

- επεκτάσεις του μετρό προς την Καλαμαριά, το αεροδρόμιο και τον Δήμο Θερμαϊκού, προς τη Σταυρούπολη, την Ευκαρπία και το Παπαγεωργίου, και προς Εύοσμο Αμπελόκηπους

- δημιουργία νέου κλάδου προς Τούμπα – Χαριλάου Πυλαία,
- δημιουργία δεύτερου κλάδου μετρό προς Τούμπα – Χαριλάου – Πυλαία
- δημιουργία οργανωμένων πολυτροπικών συγκοινωνιακών κέντρων
- μελέτη γραμμών τραμ ως επεκτάσεις του μετρό
- προαστιακό προς Σίνδο
- ζεύξη του Θερμαϊκού κόλπου

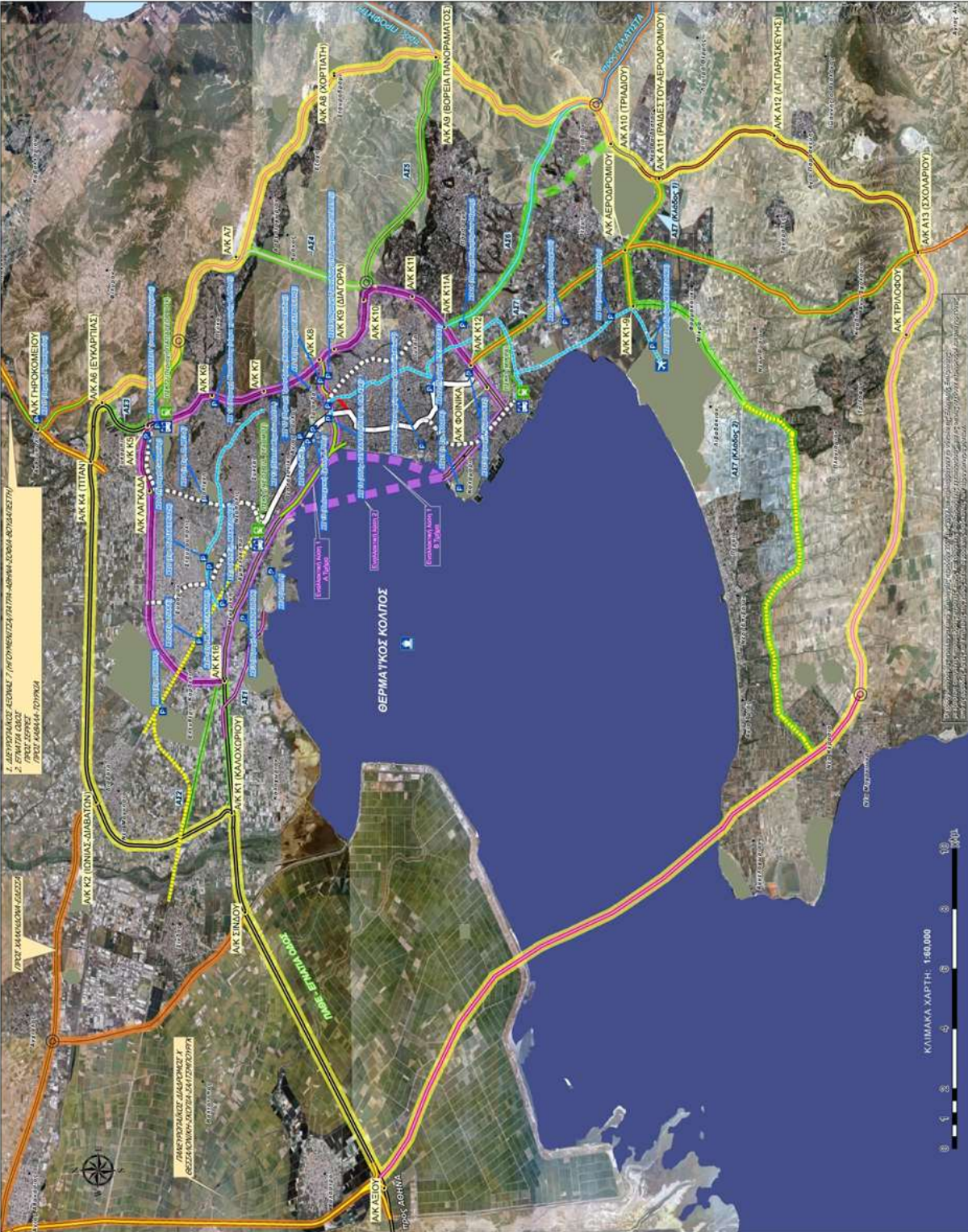
- τέλος, κρίνει απαραίτητη την ύπαρξη ενιαίου σχεδίου στάθμευσης.

Θεωρείται ότι οι κατευθύνσεις που δίνονται τόσο από το επικαιροποιημένο Ρυθμιστικό Σχέδιο όσο και από το Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών είναι σημαντικές και καιρίες και μπορούν να συμβάλουν ουσιαστικά στην αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος που αντιμετωπίζουν πολλές περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος Θεσσαλονίκης αλλά και το ιστορικό κέντρο ειδικότερα.

# ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΕΝΙΑΙΟΥ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΥΠΟΔΟΜΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

ΕΝΙΑΙΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ-ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (MASTER PLAN 2020) ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ (Ε.Π.Θ.)

|  |  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|--|
| <p><b>ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ &amp; ΔΙΚΤΥΩΝ</b></p> <p>ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΜΠΕΡΙΟΧΩΣΜΕΝΩΝ (ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2019)</p> | <p><b>ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ</b></p> <p>ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΔΙΚΤΥΟΣ (ΕΙΘΑ)</p> <p>ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΔΙΚΤΥΟΣ (ΕΦΘΑ)</p> <p>ΑΚΤΙΝΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ-ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ</p> | <p><b>ΕΡΓΑ</b></p> <p>ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΔΙΚΤΥΟΣ</p> <p>ΑΚΤΙΝΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ</p> <p>ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΣ ΟΔΙΚΟΣ ΔΙΚΤΥΟΣ</p> <p>ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΛΛΗΛΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ</p> <p>ΕΡΓΑ ΠΑΡΑΛΛΗΛΗΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΟΔΟ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ</p> | <p><b>ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ-ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ</b></p> <p>ΑΚΤΙΝΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ</p> <p>ΑΝΑΒΑΘΜΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ</p> <p>ΑΚΤΙΝΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ</p> <p>ΑΝΑΒΑΘΜΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΜΕΤΡΩ</p> <p>ΑΝΑΒΑΘΜΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΜΕΤΡΩ</p> <p>ΑΝΑΒΑΘΜΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΜΕΤΡΩ</p> <p>ΑΝΑΒΑΘΜΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΜΕΤΡΩ</p> | <p><b>ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ</b></p> <p>ΑΚΤΙΝΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ</p> <p>ΑΝΑΒΑΘΜΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΜΕ ΕΘΝΙΚΕΣ ΟΔΟΥΣ</p> <p>ΑΝΑΒΑΘΜΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΜΕΤΡΩ</p> <p>ΑΝΑΒΑΘΜΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΜΕΤΡΩ</p> <p>ΑΝΑΒΑΘΜΗ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΜΕΤΡΩ</p> | <p><b>ΜΕΤΡΟ</b></p> <p>ΒΑΣΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΩ</p> <p>ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΒΑΣΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕΤΡΩ</p> <p>ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΜΕ ΕΡΓΟ ΜΕΤΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ</p> <p>ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΜΕ ΜΕΤΑ ΣΤΑΘΕΡΗΣ ΤΡΟΧΙΑΣ</p> | <p><b>ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΚΕΝΤΡΑ &amp; ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ</b></p> <p>Α. ΟΜΟΚΛΗΜΑΤΑ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΑ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΚΕΝΤΡΑ</p> <p>ΠΕΚ.1 ΜΕΣΟ ΣΤΑΘΜΕΥΜΑΤΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΠΕΚ.2 ΜΕΣΟ ΣΤΑΘΜΕΥΜΑΤΟΣ</p> <p>Β. ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ</p> <p>ΧΕ.1 ΣΥΝΔΕΣΗ ΠΟΛΥΟΥ</p> <p>ΧΕ.2 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.3 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.4 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.5 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.6 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.7 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.8 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.9 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.10 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.11 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.12 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.13 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.14 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.15 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.16 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> <p>ΧΕ.17 ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΣΟ</p> |
|--|--|--|--|--|--|--|

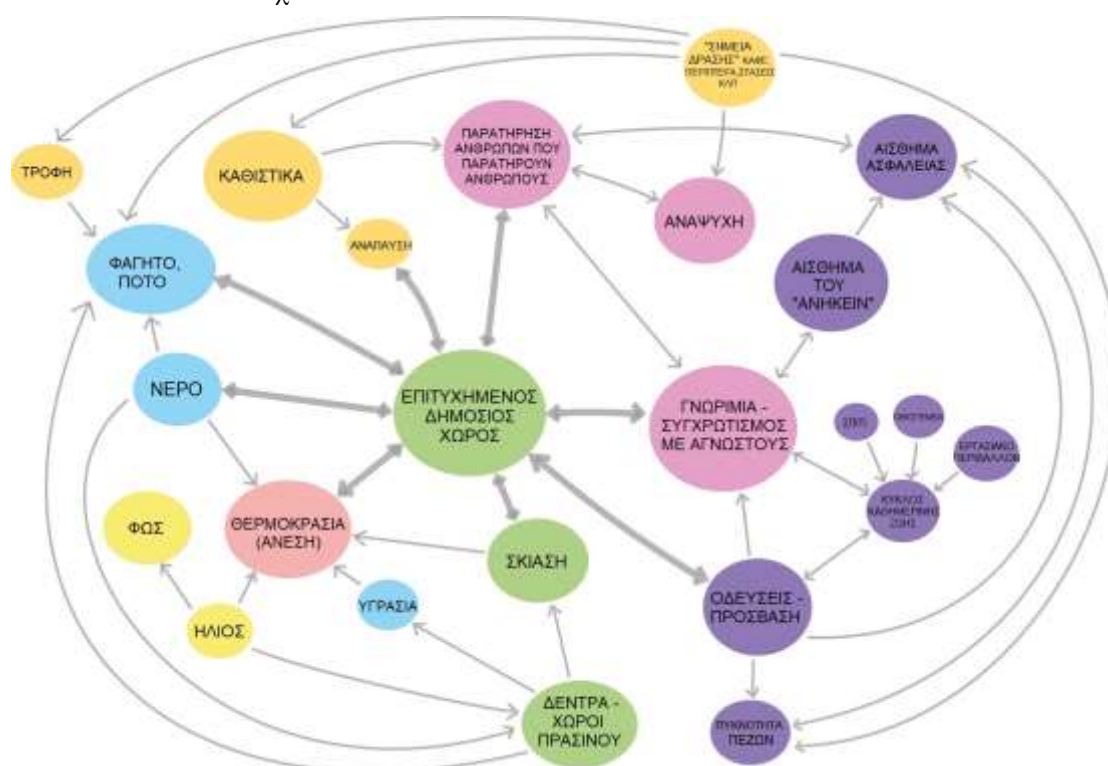


## 4. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ GREENWAYS ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

### 4.1. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΧΡΗΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Τις τελευταίες δεκαετίες στο πλαίσιο των στρατηγικών για την αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων το πράσινο αποκτά καθοριστική σημασία, ενώ παράλληλα γίνεται αντιληπτή και η σημασία της ενοποίησης των υπαίθριων αστικών χώρων με τη δημιουργία δικτύων πρασίνου, με σκοπό τη μεγιστοποίηση του ενεργειακού οφέλους και τη συνολική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Λαμβάνοντας υπ' όψιν και την σημερινή κατεύθυνση προς το μοντέλο της συνεκτικής πόλης το αστικό πράσινο καλείται να ικανοποιήσει την ανάγκη για επαφή με τη φύση μέσα στην πόλη.

Στις σύγχρονες πόλεις εντοπίζονται δύο επίπεδα στα οποία ο ρόλος του δημόσιου χώρου είναι πολύ σημαντικός. Το πρώτο είναι διαχρονικό, από την αρχαιότητα έως σήμερα, και αφορά το δημόσιο χώρο ως υποδοχέα της δημόσιας/κοινωνικής ζωής. Το δεύτερο συνδέεται με τα περιβαλλοντικά προβλήματα των σύγχρονων αστικών κέντρων (πυκνή δόμηση, πυκνό και κορεσμένο οδικό δίκτυο, ρύπανση, έλλειψη πρασίνου) και το ρόλο του δημόσιου χώρου στην αντιμετώπισή τους. Στην περίπτωση των ελληνικών πόλεων και τα δύο αυτά επίπεδα πάσχουν.



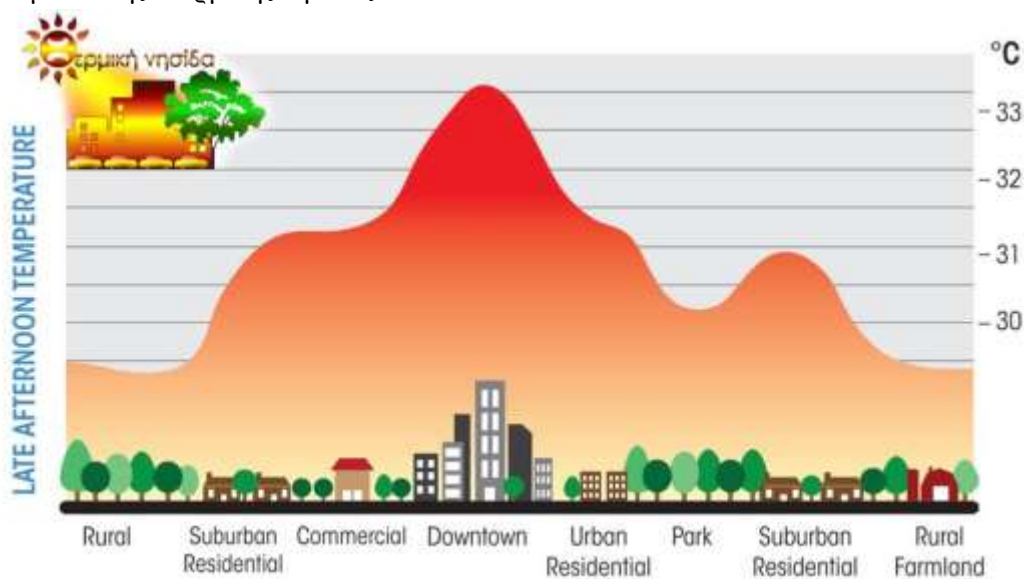
Εικόνα 4. 1 Διάγραμμα – Αστική ζωή στον δημόσιο χώρο. Πηγή:

<http://biomimicrykth.blogspot.gr/2012/05/urban-life-in-public-spaces.html>, ίδια επεξεργασία

Ο δημόσιος χώρος, μαζί με τους κοινωνικούς θεσμούς και τις κοινωνικές σχέσεις που προσδιορίζονται και συγκροτούνται μέσα σε αυτόν, συνθέτει τη δημόσια σφαίρα, όπου διαμορφώνονται ατομικές και συλλογικές ταυτότητες και τα χαρακτηριστικά της ιδιότητας του πολίτη: αυτονομία, ισότητα, δημοκρατική παρουσία, αντιπροσώπευση, πρόσβαση σε πόρους και αγαθά και σε μία σειρά δικαιωμάτων (Βαΐου Ντ., 2002). Ο δημόσιος αστικός χώρος και η μορφή του αποτελούν τον καθρέφτη της κοινωνικής σύστασης της πόλης και

των σχέσεων μεταξύ των κατοίκων της · «Οι δημόσιοι χώροι αποτελούν ένα παράθυρο στην ψυχή της πόλης» (Sharon Zukin, 1995). Στη σημερινή συγκυρία της πολυεπίπεδης κρίσης που διανύει η χώρα, η διαταραχή των θεσμών, των κοινωνικών δομών και σχέσεων, του οικονομικού συστήματος αποτυπώνεται στο δημόσιο χώρο με την αδιαφορία, την εγκατάλειψη, τη ρύπανση, τις εντάσεις, τις αντιθέσεις και τις συγκρούσεις που συνθέτουν την εικόνα του.

Από την άλλη πλευρά, ο κατακερματισμός, η ανισοκατανομή και η μικρή επιφάνεια των χώρων πρασίνου εκμηδενίζουν την περιβαλλοντική συνεισφορά τους, επιβαρύνοντας το αστικό περιβάλλον και κατά συνέπεια την ποιότητα ζωής στον αστικό χώρο. Τα κυριότερα δομικά υλικά των κτιρίων και των υπαίθριων χώρων, το σκυρόδεμα, τα τούβλα ή ασφάλτος των δρόμων και τα πλακόστρωτα των πεζοδρομίων είναι υλικά μικρής ανακλαστικότητας, μεγάλης θερμοχωρητικότητας και χαρακτηρίζονται από υψηλό συντελεστή θερμικής εκπομπής, δηλαδή επανειπέμπουν το μεγαλύτερο ποσοστό της θερμότητας που έχουν απορροφήσει. Η θερμική συμπεριφορά των παραπάνω υλικών σε συνδυασμό με την μεγάλη πυκνότητα και τον μεγάλο όγκο των κτιρίων, καθώς και των μεγάλων επιφανειών ασφαλτόστρωσης, λειτουργούν ως συσσωρευτές θερμότητας και ευνοούν την δημιουργία του φαινομένου της «θερμικής νησίδας».



Εικόνα 4. 2 Στο διάγραμμα αποτυπώνεται μια σύγκριση των θερμοκρασιών την ίδια ώρα σε διαφορετικής χρήσης περιοχές. Πηγή: <http://www.tovima.gr/science/article/?aid=400535>

Με βάση τα παραπάνω και έχοντας υπόψη το παράδειγμα του κέντρου της Θεσσαλονίκης που εξετάστηκε, διαφαίνεται επιτακτική η ανάγκη για αναβάθμιση, μεγέθυνση και ενοποίηση του λιγοστού αστικού πρασίνου.

Η δημιουργία ενός greenway μπορεί να παίζει καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη του ιστορικού κέντρου και της Θεσσαλονίκης γενικότερα σε μία εποχή που τα ζητήματα της βιώσιμης ανάπτυξης και το μοντέλο της συμπαγούς πόλης κατέχουν κεντρική θέση στην παγκόσμια συζήτηση για τον αστικό χώρο. Ήδη την τελευταία πενταετία υπάρχει μία έντονη κινητοποίηση με τη διεξαγωγή διαγωνισμών για την ανάπλαση δημόσιων χώρων και με τις συνεχείς επεμβάσεις διαμόρφωσης οδών ήπιας κυκλοφορίας που υλοποιούνται σε στενά του κέντρου όπου καταργείται η στάθμευση, διευρύνονται τα πεζοδρόμια, φυτεύονται δέντρα και τα οδοστρώματα επιστρώνονται με κυβόλιθους.

Επίσης, υλοποιούνται δράσεις με την πρωτοβουλία του τμήματος Αρχιτεκτόνων του Α.Π.Θ., του Τ.Ε.Ε. Τ.Κ.Μ., του Δήμου Θεσσαλονίκης και άλλων ιδιωτικών και δημόσιων



φορέων για την ανάπτυξη ιδεών και σεναρίων στο πλαίσιο μίας γενικότερης προσπάθειας για την ανάδειξη του κρυμμένου δυναμικού του ιστορικού κέντρου. Κρίνεται λοιπόν ότι στον παραπάνω σκοπό μπορεί να συνεισφέρει σημαντικά η δημιουργία ενός greenway το οποίο:

- θα συμβάλει στην περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής,
- θα δημιουργήσει έναν ελκυστικότερο πόλο αναψυχής και δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου,
- θα συνδέσει του κατακερματισμένους δημόσιους χώρους και τα σημεία ενδιαφέροντος σε ένα δίκτυο με πολύ μεγαλύτερη αξία και επισκεψιμότητα από τα μεμονωμένα τμήματά του,
- θα ενθαρρύνει τους εναλλακτικούς και ήπιους τρόπους μετακίνησης,
- θα προσφέρει την αφορμή για περισσότερες δράσεις σχετικά με την αναβάθμιση του δημόσιου χώρου,
- θα προσελκύσει επισκέπτες και
- θα ευνοήσει την οικονομική ανάπτυξη του κέντρου.

Τέλος, η δημιουργία ενός greenway αναμένεται να ενθαρρύνει την εγκατάσταση μικτών χρήσεων με θεσμικά μέτρα και κίνητρα στα οικοδομικά τετράγωνα που συνορεύουν με τη χάραξή του, με αποτέλεσμα τη μείωση του μήκους των μετακινήσεων και της εξάρτησης από το αυτοκίνητο και τη δημιουργία φιλικού περιβάλλοντος για τον πεζό.

## 4.2. ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΕΦΑΡΜΟΣΙΜΟΤΗΤΑΣ

Από όσα παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 3 σχετικά με τα χαρακτηριστικά του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα, μπορούν να εντοπιστούν αρκετοί παράγοντες που ευνοούν τη δημιουργία ενός greenway.

Καταρχήν υπάρχουν τα απαραίτητα συστατικά για τη δημιουργία ενός greenway. Υπάρχουν οι θύλακες πρασίνου με σημαντικότερους εκείνους στην περιοχή του ανατολικού ρήγματος οι οποίοι αποτελούν εισχώρηση του περιαστικού δάσους Σείχ Σου στην πόλη. Ακόμη, τα σημεία ενδιαφέροντος που αναφέρθηκαν παραπάνω (Πανεπιστημιούπολη, ΔΕΘ, Μουσεία, Αρχαιολογικοί Χώροι, πάρκα, πλατείες, κοινωφελείς λειτουργίες) αποτελούν ένα ελλιπώς αξιοποιημένο δυναμικό της πόλης, παρόλα αυτά γεννούν μετακινήσεις και προσελκύουν πλήθος επισκεπτών. Επιπλέον, υπάρχει ένα πυκνό και κορεσμένο οδικό δίκτυο, από το οποίο κάποιοι δευτερεύοντες και τριτεύοντες άξονες μπορούν να διατεθούν για να αποτελέσουν τη ραχοκοκαλιά της διαδρομής πρασίνου. Εξάλλου έχει φανεί σε διάφορες περιπτώσεις (π.χ. πειραματική πεζοδρομηση τμήματος της οδού Αγ. Σοφίας, εκτροπές της κυκλοφορίας εξαιτίας των έργων του Μετρό κ.α.) ότι η μηχανοκίνητη κυκλοφορία ακολουθεί και προσαρμόζεται σχετικά εύκολα σε ανάλογες πολεοδομικές παρεμβάσεις και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις. Είναι προφανές πλέον άλλωστε ότι ο μόνος τρόπος για να λυθεί το κυκλοφοριακό πρόβλημα του ιστορικού κέντρου είναι η προώθηση της χρήσης των δημόσιων αστικών συγκοινωνιών και άλλων ήπιων μέσων μεταφοράς (ποδήλατο, περπάτημα) ώστε να περιοριστεί η χρήση των Ι.Χ. αυτοκινήτων.

Έχουν εκπονηθεί μια σειρά από έρευνες και έχουν αναλυθεί πολλά παραδείγματα εφαρμογής όσον αφορά στην επίδραση των χρήσεων γης στις μεταφορές. Αν και υπάρχουν ακόμη αρκετά ζητήματα που δεν έχουν διευκρινιστεί, οι μέχρι σήμερα ενδείξεις συνηγορούν ότι στις πυκνότερες, περισσότερες συμπαγείς, μικτών χρήσεων και μεσαίου έως μεγάλου μεγέθους πόλεις, υπάρχει μεγαλύτερη πιθανότητα οι κάτοικοι να χρησιμοποιήσουν

περισσότερο την δημόσια συγκοινωνία και το περπάτημα και να πραγματοποιούν μικρότερου μήκους μετακινήσεις (Βλαστός, Μηλάκης, 2006).

Η κλίμακα του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης, καθώς και η αυξημένη πυκνότητα χρήσεων και δόμησης, ευνοούν τις πεζή μετακινήσεις εντός των ορίων του. Η απόσταση από τα βυζαντινά τείχη της Άνω Πόλης μέχρι τη θάλασσα είναι περίπου 1,5 χλμ. και από την πλατεία Βαρδαρίου μέχρι τη Δ.Ε.Θ. περίπου 2 χλμ. Όπως είναι λογικό, ο μεγαλύτερος αριθμός των μετακινήσεων οι οποίες έχουν αφετηρία και προορισμό εντός των ορίων του κέντρου αφορά αποστάσεις πολύ μικρότερες από τις παραπάνω. Η δημιουργία μίας διαδρομής που θα συνδέει τις χρήσεις με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα αναμένεται να συγκεντρώσει σημαντικές ροές μετακινήσεων πεζών.

Η βιώσιμη δομή του συνδυασμένου σχεδιασμού δόμησης και συγκοινωνίας συνεπάγεται τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων κατά μήκος αξόνων και σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας, είτε προσαρμογή της δημόσιας συγκοινωνίας στην πόλη ώστε να καλύπτεται επαρκώς η αστική επιφάνεια. Στην προκειμένη περίπτωση η δόμηση είναι το δεδομένο και οι μεταφορές αυτές που καλούνται να προσαρμοστούν για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των χρήσεων. Το δίκτυο αστικών συγκοινωνιών θεωρείται ότι είναι ικανοποιητικό από πλευράς πυκνότητας και συχνότητας. Όμως ενώ η εξυπηρέτηση της πρόσβασης από τους περιφερειακούς δήμους μέχρι τα όρια της κεντρικής περιοχής είναι αρκετά καλή, τα κυκλοφοριακά προβλήματα του κέντρου δυσκολεύουν τις μετακινήσεις μέσα σε αυτό. Ακόμη και όταν ολοκληρωθεί η κατασκευή του μετρό, αναμένεται να εξυπηρετήσει τις μεγάλου μήκους διαδρομές και όχι τις τοπικές μετακινήσεις μέσα στο κέντρο. Στο πλαίσιο αυτό ο σχεδιασμός ενός greenway που θα λάβει υπόψη τις υφιστάμενες χρήσεις, τα δίκτυα και τις ροές των μετακινήσεων μπορεί να αποτελέσει τον παράγοντα κλειδί για την ομαλή λειτουργία του συστήματος χρήσεων – μεταφορών.

Λόγω της δομής του συστήματος δημόσιων συγκοινωνιών που περιγράφηκε παραπάνω και της μορφολογίας του κέντρου είναι αρκετά εύκολο να συνδεθεί η διαδρομή πρασίνου με τα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα της αύξηση της λειτουργικότητας και της ελκυστικότητας του greenway.

Στους χάρτες X1 και X2 που ακολουθούν αποτυπώνονται τα κυριότερα σημεία ενδιαφέροντος στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης και οι κατανομή των επικρατέστερων χρήσεων γης (κατοικία, εμπόριο, υπηρεσίες, αναψυχή, πράσινο και αρχαιολογικοί χώροι – μουσεία).

## ΧΑΡΤΗΣ Χ1

## ΧΑΡΤΗΣ Χ2

## 5. ΠΡΟΤΑΣΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ GREENWAY ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

### 5.1 ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ GREENWAY

Όπως αναφέρθηκε στο τέλος της παραγράφου 1.5.3, η μεθοδολογία των A.Conine, W.-N. Xiang, J. Young, και D.Whitley που επιλέχθηκε ως συμβατή με τη μελέτη περίπτωσης της παρούσας εργασίας, τροποποιήθηκε και προσαρμόστηκε ώστε να ανταποκρίνεται καλύτερα στις ιδιαιτερότητες του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης. Έτσι, τα βήματα που προτείνονται διαμορφώθηκαν ως εξής:

**α. Προσδιορισμός σκοπών/στόχων.** Για την τυπική ελληνική πόλη που συνήθως πάσχει από υποβάθμιση του δημόσιου χώρου, πυκνή δόμηση, κορεσμό του οδικού δικτύου και έλλειψη χώρων πρασίνου, οι στόχοι σχετίζονται στις περισσότερες περιπτώσεις με την αισθητική και περιβαλλοντική αναβάθμιση του αστικού χώρου, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, τη δημιουργία λειτουργικών και φιλικών προς τους πολίτες δημόσιων χώρων, την προώθηση των ήπιων μέσων μεταφοράς και τη σύνδεση ανοικτών χώρων και άλλων σημείων ενδιαφέροντος εντός του αστικού ιστού.

**β. Αποτύπωση των σημείων ενδιαφέροντος και των μετακινήσεων που γεννούν.** Τα σημεία ενδιαφέροντος είναι οι ανοικτοί δημόσιοι χώροι, υπηρεσίες και φορείς με μεγάλη επισκεψιμότητα (εκπαιδευτικά ιδρύματα, νοσοκομεία, δημόσιες υπηρεσίες), χώροι πολιτιστικών δραστηριοτήτων και αναψυχής, αρχαιολογικοί χώροι και μνημεία, εμπορικοί πυρήνες κλπ. Αν τα σημεία αυτά αποτυπωθούν σε ένα υπόβαθρο του αστικού ιστού, μαζί με τις ροές μετακινήσεων που δημιουργούν, αναδεικνύονται αυτομάτως οι ισχυρότεροι πόλοι έλξης και γέννησης μετακινήσεων.

**γ. Ιεράρχηση των απαιτούμενων συνδέσεων.** Λαμβάνοντας υπόψη όλα τα δεδομένα που έχουν προκύψει από την έρευνα πεδίου γίνεται μία ιεράρχηση των σημείων ενδιαφέροντος και των μετακινήσεων που πρέπει να εξυπηρετηθούν. Τα σημαντικότερα σημεία θα αποτελέσουν τους κόμβους του greenway και οι πιο πολυσύχναστες διαδρομές κάποιες από τις οδεύσεις της χάραξης.

**δ. Καθορισμός των παραγόντων βάσει των οποίων θα επιλεγεί η βέλτιστη χάραξη.** Επειδή στις περισσότερες πυκνοδομημένες ελληνικές πόλεις η λύση της δέσμευσης κάποιων αξόνων του οδικού δικτύου για τη δημιουργία του greenway είναι η μόνη επιλογή, συνήθως υπάρχουν πολλές εναλλακτικές διαδρομές που μπορούν να επιλεγούν. Προκειμένου να γίνει αυτή η επιλογή πρέπει να καθοριστούν κάποια κριτήρια τα οποία σχετίζονται με τους γενικότερους στόχους που έχουν τεθεί στην αρχή της διαδικασίας και με τα δεδομένα που έχουν προκύψει από την έρευνα πεδίου.

**ε. Συνολική εκτίμηση.** Στο στάδιο αυτό όλα τα στοιχεία που έχουν προκύψει από τα προηγούμενα βήματα συνεκτιμώνται ώστε να προκύψουν οι βέλτιστες χαράξεις και να καθοριστεί η τελική όδευση του greenway. Αυτή είναι μια σύνθετη διαδικασία που ενδέχεται να απαιτεί επιστροφή σε κάποια από τα προηγούμενα βήματα για επανεκτίμηση των δεδομένων.

**στ. Σχεδιασμός διαδρομών.** Ο σχεδιασμός των διαδρομών που συνθέτουν το greenway βασίζεται στους στόχους που τέθηκαν στο πρώτο στάδιο και επιδιώκει την ενσωμάτωση όλων των απαραίτητων στοιχείων που θα δώσουν στην πράσινη διαδρομή τον επιθυμητό χαρακτήρα. Ενδεικτικά, αναφέρονται η δημιουργία ζωνών κίνησης και στάσης, η επιλογή κατάλληλου αστικού εξοπλισμού, η επίλυση των φυτεύσεων για τη μεγιστοποίηση του ενεργειακού οφέλους, ακόμη και οι προτάσεις για σήμανση και διευκόλυνση της χρήσης του greenway.

Η παραπάνω μεθοδολογική προσέγγιση θεωρείται ότι ανταποκρίνεται και γενικότερα στα τυπικά χαρακτηριστικά των ιστορικών κέντρων ελληνικών πόλεων μεσαίου και μεγάλου μεγέθους. Μόνο σε περιπτώσεις που υπάρχουν φυσικά ή ανθρωπογενή γραμμικά στοιχεία (ρέματα, ποτάμια, τείχη, παλιές γραμμές τραμ κλπ) που διασχίζουν το κέντρο της υπό μελέτη περιοχής, μπορεί ο τρόπος σχεδιασμού του greenway να διαφοροποιηθεί. Στην περίπτωση της Θεσσαλονίκης πάντως, τόσο το θαλάσσιο μέτωπο, όσο και τα βυζαντινά τείχη, διατρέχουν το περίγραμμα του ιστορικού κέντρου και κρίθηκαν ακατάλληλα για να παραλάβουν τις βασικές οδεύσεις του greenway, αφού δε θα ήταν δυνατή η σύνδεση των σημείων ζήτησης. Ωστόσο επιδιώχθηκε η σύνδεση των δύο αυτών περιοχών με το προτεινόμενο greenway σημειακά.

## 5.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Από τα όσα αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 4 τεκμηριώνεται η χρησιμότητα και η εφαρμοσιμότητα της πρότασης δημιουργίας ενός greenway στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης. Σε αυτή την ενότητα, με βάση και τη μεθοδολογία που διατυπώθηκε παραπάνω, επιχειρείται η επιλογή της βέλτιστης χάραξης και η διαμόρφωση μίας ολοκληρωμένης πρότασης για την υπό μελέτη περιοχή.

**α. Προσδιορισμός σκοπών/στόχων.** Σκοπός της δημιουργίας του greenway στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης είναι η σύνδεση των σημαντικότερων πόλων έλξης που σχετίζονται με την αναψυχή, το εμπόριο, τον πολιτισμό και διάφορες κοινωφελείς λειτουργίες, σε ένα δίκτυο ήπιας κυκλοφορίας το οποίο θα ενθαρρύνει τις πεζή μετακινήσεις και θα ενσωματώνει κατάλληλες λειτουργίες ώστε να προσελκύσει μία ροή επισκεπτών, αλλά και να εξυπηρετήσει τις υφιστάμενες ροές μετακινήσεων. Παράλληλα, θα επιδιωχθεί κατά το δυνατόν η αύξηση του αστικού πρασίνου με την κατάλληλη φύτευση των γραμμικών αξόνων σύνδεσης των υφιστάμενων χώρων πρασίνου, για τη μεγιστοποίηση του ενεργειακού οφέλους.

Το δίκτυο που θα δημιουργηθεί θα έχει διπλό χαρακτήρα:

- Σε κάποιες περιπτώσεις θα δοθεί βαρύτητα στη σύνδεση σημαντικών πυρήνων οι οποίοι προσελκύουν επισκέπτες και δημιουργούν μετακινήσεις από και προς αυτούς, χρησιμοποιώντας για το σκοπό αυτό άξονες δευτερεύουσας σημασίας. Για το σκοπό αυτό θα επιδιωχθούν παράλληλα: η συντομότερη δυνατή σύνδεση των επιλεγμένων πόλων έλξης, η πεζοδρόμηση οδών με τοπική σημασία για την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο δίκτυο μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, η δημιουργία προοπτικής για την αναζωογόνηση των συγκεκριμένων αξόνων προσελκύοντας εκ νέου την ανάπτυξη εμπορικής δραστηριότητας και χρήσεων αναψυχής στους άξονες αυτούς, η ανάμιξη των χρήσεων σε οδούς με παλιό κτιριακό απόθεμα όπου επικρατεί η χρήση της κατοικίας και η κίνηση είναι πολύ μειωμένη τις νυκτερινές ώρες (για δεδομένα κέντρου πόλης), η αύξηση της αξίας των ακινήτων και η προσέλκυση επενδύσεων στην περιοχή.
- Σε κάποιες άλλες περιπτώσεις θα επιδιωχθεί η διέλευση της πράσινης διαδρομής από άξονες που ούτως ή άλλως παρουσιάζουν αυξημένη κίνηση λόγω της εμπορικής δραστηριότητας και άλλων χρήσεων (υπηρεσίες, αναψυχή) που συγκεντρώνουν, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση κάποιων υφιστάμενων ροών μετακινήσεων.

Με τον τρόπο αυτό, αναμένεται το δίκτυο που θα δημιουργηθεί να αποφέρει πολλαπλά πλεονεκτήματα που σχετίζονται με την αναζωογόνηση, την ανάπτυξη, αλλά και την περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση του κέντρου.

### **β. Αποτύπωση των σημείων ενδιαφέροντος και των μετακινήσεων που γεννούν.**

Αποτυπώνοντας όλα τα σημεία ενδιαφέροντος, τις κυριότερες χρήσεις γης και τους υπαίθριους δημόσιους χώρους του ιστορικού κέντρου που προαναφέρθηκαν στο υπόβαθρο GIS του κέντρου της Θεσσαλονίκης διακρίνονται κάποιες πυκνώσεις, κάποιοι πιθανοί νοητοί άξονες σύνδεσης των κυριότερων πόλων έλξης και κάποιες συγκεντρώσεις χρήσεων εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής που δημιουργούν ροές μετακινήσεων.

Οι σημαντικότεροι πόλοι έλξης μετακινήσεων είναι αυτοί του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, της οδού Αριστοτέλους που αποτελεί την καρδιά του ιστορικού κέντρου και συγκεντρώνει στην περιμέτρή της την πλειοψηφία των υπηρεσιών, των εμπορικών πυρήνων και των καταστημάτων εστίασης και αναψυχής, το παραλιακό μέτωπο της Λεωφόρου Νίκης, τα Λαδάδικα και ο Φραγκομαχαλάς που αποτελούν σημαντικούς πυρήνες αναψυχής αλλά συγκεντρώνουν κι ένα δυναμικό που μπορεί να προσφέρει νέες ευκαιρίες ανάπτυξης. Επίσης, σημαντικές εμπορικές ζώνες με έντονη δραστηριότητα αποτελούν οι οδοί Τσιμισκή, Μητροπόλεως και Ερμού. Σημειώνεται ότι και ο άξονας της Εγνατίας είναι ιδιαίτερα εμπορικός εντός των ορίων του ιστορικού κέντρου, τα τελευταία χρόνια όμως έχει πληγεί από τις δυσχέρειες που δημιουργούν τα εργοτάξια του μετρό στην κυκλοφορία των πεζών. Κατά τ'άλλα, όπως προκύπτει και από τους χάρτες που επισυνάπτονται στο τέλος της ενότητας, υπάρχουν διάσπαρτοι σημειακοί πυρήνες σε όλο κέντρο.

Από τις παραπάνω περιοχές ο άξονας της Αριστοτέλους και η παραλιακή οδός παρουσιάζουν μεγάλη κινητικότητα όλες τις ώρες της ημέρας. Στα Λαδάδικα και τον Φραγκομαχαλά η κίνηση είναι επίσης σταθερή καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας οι χρήστες όμως διαφοροποιούνται ανάλογα με την ώρα. Οι δύο περιοχές τη μέρα εμφανίζουν κίνηση που σχετίζεται με την εμπορική και άλλες επαγγελματικές δραστηριότητες, ενώ τη νύχτα προσελκύουν επισκέπτες με τα καταστήματα εστίασης και αναψυχής που συγκεντρώνουν, τα οποία εμφανίζουν ιδιαίτερη ανάπτυξη τα τελευταία χρόνια. Σε αντίθεση με τους παραπάνω πυρήνες, το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο τις νυχτερινές ώρες ερημώνει εντελώς, όπως είναι φυσικό και δεν χρησιμοποιείται ούτε ως πέρασμα καθώς το περιβάλλον δεν εμπνέει αίσθημα ασφάλειας τη νύχτα.

**γ. Ιεράρχηση των απαιτούμενων συνδέσεων.** Λόγω της μορφολογίας και των χαρακτηριστικών του κέντρου, είναι προφανές όπως προαναφέρθηκε ότι ως μέσο σύνδεσης μπορούν να χρησιμοποιηθούν μόνο κάποια τμήματα του πυκνού και κορεσμένου οδικού δικτύου. Τα γραμμικά αυτά στοιχεία θα αποτελέσουν τη ραχοκοκαλιά του greenway, θα επιτρέψουν τη διείσδυση του πρασίνου σε ασφυκτικά δομημένες περιοχές και θα προσφέρουν άμεση πρόσβαση και οπτική επαφή με το greenway σε έναν μεγάλο αριθμό οικοδομών, βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής για μεγάλο αριθμό κατοίκων του κέντρου.

Επίσης, στη χάραξη της διαδρομής μπορούν να ενσωματωθούν κάποιοι από τους υφιστάμενους πεζοδρόμους και το παραλιακό μέτωπο. Οι υπόλοιποι πεζοδρόμοι θα αποτελούν ακτινικές προεκτάσεις του δικτύου που θα δημιουργηθεί, προσφέροντας συνδέσεις με περισσότερα σημεία ενδιαφέροντος. Σημειώνεται ότι ο παραλιακός άξονας μπορεί να αξιοποιηθεί κυρίως ως δευτερεύοντας άξονας περιπάτου καθώς η θέση του και η δομή του κέντρου δεν ευνοούν την χρήση του ως άξονα μετακίνησης εκτός αν πρόκειται για μεγάλες αποστάσεις, αν θέλει δηλαδή κανείς να διασχίσει όλο το κέντρο ή αν έρχεται από τις παραλιακές περιοχές του Φαλήρου και του Ντεπώ.

Από τις περιοχές που αναφέρθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο, τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα με διαφορά συγκεντρώνουν σε καθημερινή βάση η Πανεπιστημιούπολη και η ευρύτερη περιοχή της οδού Αριστοτέλους. Έτσι κρίνεται σκόπιμο να αποτελούν δύο σημαντικούς κόμβους της πράσινης διαδρομής που θα προταθεί.

Επιπλέον, θεωρείται σημαντική η σύνδεση της ευρύτερης περιοχής του Α.Π.Θ. με το πάρκο της ΧΑΝΘ και τη νέα παραλία, που σήμερα εμφανίζονται αποκομμένα παρά την εγγυητά τους, εξαιτίας της Διεθνούς Έκθεσης που παρεμβάλεται απροσπέλαστη και εσωστρεφής.

Τέλος, κρίνεται ότι θα πρέπει να ενσωματωθούν στο προτεινόμενο greenway, έστω με σημειακές συνδέσεις/κόμβους, η ζώνη της λεωφόρου Νίκης, τα Λαδάδικα και ο Φραγκομαχαλάς, που αποτελούν τους σημαντικότερους πυρήνες αναψυχής.

#### **δ. Καθορισμός των παραγόντων βάσει των οποίων θα επιλεγεί η βέλτιστη χάραξη.**

Η χρήση του οδικού δικτύου ως υποβάθρου για το σχεδιασμό του greenway προσφέρει μεγάλο αριθμό λύσεων για την όδυσή του. Τα κριτήρια με τα οποία αξιολογήθηκαν οι πιθανές χαράξεις της διαδρομής ήταν:

- Να μην αποτελούν κύριους οδικούς άξονες ώστε να διατηρηθεί ένα βασικό δίκτυο που θα εξυπηρετεί όλες τις περιοχές του κέντρου,
- Να αποτελούν άξονες κίνησης πεζών ή εναλλακτικές οδεύσεις για την εξυπηρέτηση των ίδιων εντοπισμένων μετακινήσεων,
- Να ενσωματώνουν χρήσεις που προσελκύουν επισκέπτες,
- Να βρίσκονται κοντά σε άξονες κίνησης μέσω μαζικής μεταφοράς αλλά να μη διέρχονται από αυτούς.

**ε. Συνολική εκτίμηση.** Λόγω του χαρακτήρα του ιστορικού κέντρου για το οποίο σχεδιάζεται η πράσινη διαδρομή η προσβασιμότητα δεν πρόκειται να αποτελέσει πρόβλημα. Η μικρή σχετικά έκταση της υπό μελέτη περιοχής, το πυκνό δίκτυο κίνησης των μέσων μαζικής μεταφοράς που διασχίζουν το κέντρο στις τρεις παράλληλες οδούς Εγνατία, Τσιμισκή και Μητροπόλεως, καθιστούν ιδιαίτερα εύκολη την πρόσβαση στην πράσινη διαδρομή για τους πεζούς. Ομοίως, είναι εύκολη η πρόσβαση από οποιαδήποτε περιοχή του πολεοδομικού συγκροτήματος προς τους σημαντικούς πυρήνες – κόμβους των οποίων η σύνδεση επιδιώκεται (Α.Π.Θ., Λευκός Πύργος, Ροτόντα, άξονας Αριστοτέλους, θαλάσσιο μέτωπο, Λαδάδικα, Φραγκομαχαλάς).

Αξιοποιώντας τις πιο κατάλληλες περιοχές, οι διαδρομές που θα επιλεγούν θα πρέπει να συνδέουν τα κέντρα με την μεγαλύτερη ζήτηση για συνδεσιμότητα που προαναφέρθηκαν. Καθώς υπάρχουν συνήθως πολλές διαδρομές για τη σύνδεση των επιλεγμένων περιοχών, εντοπίστηκαν και αξιολογήθηκαν όλες οι πιθανές χαράξεις. Κατά την αξιολόγηση των πιθανών διαδρομών, λήφθηκαν υπόψη οι παρακάτω παράγοντες:

- η αμεσότητα των συνδέσεων, καθώς κρίθηκε ότι αν η διαδρομή αυξάνει την απόσταση για την προσέγγιση ενός συγκεκριμένου σημείου, είναι πιο απίθανο να επιλεγεί από τον χρήστη.
- η αυξημένη ροή πεζών που παρουσίαζαν κάποιοι από τους υπό μελέτη οδικούς άξονες, θεωρώντας ότι θα είναι ευκολότερο να προσελκύσουν τους χρήστες διαδρομές τις οποίες ούτως ή άλλως συνηθίζουν να διανύουν τακτικά.
- η ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στη λειτουργία του οδικού δικτύου. Δεδομένου ότι ήδη στο κέντρο είναι λίγοι οι εγκάρσιοι άξονες που οδηγούν από την παραλία προς την



Άνω Πόλη κι αντίστροφα, επιδιώχθηκε η ενσωμάτωση υφιστάμενων πεζόδρομων για την εξυπηρέτηση των κινήσεων σε αυτή τη διεύθυνση.

**στ. Σχεδιασμός διαδρομών.** Με βάση τα παραπάνω κριτήρια επιλέχθηκαν οι παρακάτω οδεύσεις:

- Φιλίππου - Μακεδονικής Αμύνης – Παπαγεωργίου Τάσκου – Στρατηγού Δουμπιάτη, για τη σύνδεση της πλατείας Αγίου Γεωργίου (Ροτόντα) με τον αρχαιολογικό περίπατο των βυζαντινών τειχών στην πλατεία Μουσχουντή, μέσω της πλατείας Δικαστηρίων, της αρχαίας Αγοράς, του Μπιτ Παζαρ και του αρχαιολογικού χώρου της πλατείας Διοικητηρίου.

- Φιλίππου – Αριστοτέλους – Λ.Νίκης – Κατούνη – Φράγκων, για τη σύνδεση της πλατείας Αγίου Γεωργίου (Ροτόντα) με την πλατεία Δημοκρατίας (δυτική απόληξη Βυζαντινών τειχών), μέσω της πλατείας Δικαστηρίων, της πλατείας Αριστοτέλους, της Α' προβλήτας του λιμανιού, των Λαδάδικων, της πλατείας Εμπορίου, της πλατείας Χρηματιστηρίου και του Φραγκομαχαλά.

- Πατριάρχου Ιωακείμ – Παύλου Μελά – Ικτίνου, για τη σύνδεση της πλατείας Αγίου Γεωργίου (Ροτόντα) με την ευρύτερη περιοχή της Μητρόπολης (οδός Κούσκουρα, σημείο συνάντησης και σημαντικός πυρήνας αναψυχής)

- Δημητρίου Γούναρη (υφιστάμενος πεζόδρομος που ενσωματώνεται στο δίκτυο greenway) για τη σύνδεση της της πλατείας Αγίου Γεωργίου (Ροτόντα) με την πλατεία Φαναριωτών και την ευρύτερη περιοχή του παραλιακού μετώπου και του Λευκού Πύργου.

- Κατάλληλη διαμόρφωση των κεντρικών αξόνων Α.Π.Θ. και Δ.Ε.Θ. για τη σύνδεση της Πανεπιστημιούπολης με το πάρκο του Λευκού Πύργου και το θαλάσσιο μέτωπο. μέσω του Μακεδονικού Μουσείου Σύγχρονης Τέχνης, της πλατείας ΧΑΝΘ και του Αρχαιολογικού Μουσείου.

Στον χάρτη X3 που ακολουθεί αποτυπώνεται η προτεινόμενη χάραξη του greenway σε σχέση με τις χρήσεις και τα σημεία που αποτυπώθηκαν παραπάνω, στους χάρτες X1 και X2. Στόχος ήταν να συνδεθούν με τον βέλτιστο τρόπο τα πιο πολυσύχναστα από αυτά τα σημεία.

### ΧΑΡΤΗΣ Χ3

### 5.3 ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

Απώτερος σκοπός της πρότασης είναι ο επαναπροσδιορισμός της ταυτότητας των ανοικτών χώρων του κέντρου, έτσι ώστε να γίνουν περισσότερο προσιτοί προς τους πολίτες. Αυτό περιλαμβάνει τη σύνδεση κάποιων από τους μεγαλύτερους και λειτουργικότερους ανοικτούς χώρους (πλατείες και πάρκα) σε δίκτυο ώστε να αναδειχθούν και να γίνουν ευκολότερα προσβάσιμοι, αλλά και την αναδιαμόρφωση κάποιων οδικών αξόνων ώστε να μπορέσουν να αποτελέσουν οργανικό μέρος του δικτύου δημόσιων χώρων. Αυτό προϋποθέτει τη διαμόρφωση των διαδρομών που επιλέχθηκαν στην προηγούμενη παράγραφο με τρόπο ώστε να γίνεται σαφές πως προορίζονται για τους πολίτες, για συναντήσεις, περιπάτους και μετακινήσεις πεζή ή με ήπια μέσα, όπως το ποδήλατο.

Παρακάτω παρουσιάζεται ενδεικτική πρόταση διαμόρφωσης ενός μικρού τμήματος του προτεινόμενου δικτύου. Πρόκειται για την περιοχή της πλατείας Αγίου Γεωργίου (Ροτόντα) και την αφετηρία δύο κλάδων της διαδρομής στις οδούς Φιλίππου και Πατριάρχου Ιωακείμ. Περιμετρικά του μνημείου της Ροτόντας υπάρχουν ήδη διαμορφωμένοι χώροι πρασίνου από τους οποίους διέρχεται η διαδρομή από το Α.Π.Θ. προς το κέντρο. Στην επιάλυσή της με αυτούς η διαδρομή επισημαίνεται απλώς με τη χρήση διαφορετικού υλικού και αποτελείται από δύο λωρίδες, για την κίνηση πεζών και ποδηλάτων αντίστοιχα.

Η οδός Φιλίππου χαρακτηρίζεται από συνεχή δόμηση, με συντελεστή (Σ.Δ.) 4,2 και ελάχιστο πρόσωπο 10 μ. Οι περισσότερες οικοδομές είναι εξώροφες (5 όροφοι και εσοχή), με εξαίρεση κάποιες παλιότερες, διατηρητέες οικοδομές που είναι χαμηλότερες. Στην παρούσα φάση, κοντά στην πλατεία Αγίου Γεωργίου, το οδόστρωμα έχει πλάτος 13,60 μ. και εκατέρωθεν αυτού υπάρχει πεζοδρόμιο μέσου πλάτους 2,70 μ. Συνολικά η διατομή της οδού έχει πλάτος περίπου 19 μ. Το υφιστάμενο πράσινο εντοπίζεται σε δεντροστοιχίες επί των πεζοδρομίων. Πρόκειται για οδό μονής κατεύθυνσης, από δυτικά προς ανατολικά, με πλάτος ικανό για τη λειτουργία δύο λωρίδων κυκλοφορίας. Ωστόσο η παράνομη στάθμευση αφήνει μόνο μία λωρίδα, η οποία όμως φαίνεται να επαρκεί, αφού δεν σημειώνεται ιδιαίτερα αυξημένη κίνηση. Η επικρατούσα χρήση είναι η κατοικία, με περιορισμένη εμπορική δραστηριότητα στα ισόγεια καταστήματα και κάποια γραφεία σε ορόφους. Οι κάτοικοι της περιοχής είναι κυρίως φοιτητές και παλιοί κάτοικοι του κέντρου, συνήθως ηλικιωμένοι.



Εικόνες 5.1-5.2 Η απόληξη της οδού Φιλίππου στην πλατεία Αγίου Γεωργίου (Ροτόντα) και άποψη του οικοδομικού μετώπου της οδού. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις περιλαμβάνουν την απομάκρυνση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας, με δυνατότητα ελεγχόμενης προσέγγισης μόνο σε περίπτωση ανάγκης και τη δημιουργία τριών ζωνών: κίνησης ποδηλάτων, κίνησης πεζών και στάσης – ανάπαυσης. Οι παραπάνω ζώνες διαφοροποιούνται με τα υλικά επιστρώσεων που επιλέγονται. Στις διασταυρώσεις με εγιάρσιες οδούς όπου κινούνται οχήματα προτείνεται υπερύψωση της στάθμης του οδοστρώματος και επίστρωση με διαφορετικό υλικό, ώστε να γίνεται σαφής στους οδηγούς η προτεραιότητα πεζών και ποδηλάτων.

Στην οδό Πατριάρχου Ιωακείμ που στο συγκεκριμένο τμήμα της έχει μικρότερο πλάτος (περίπου 14μ.) δεν προτείνεται ποδηλατόδρομος δεδομένου ότι η χάραξη διέρχεται και από χώρους πρασίνου με ανισοσταθμίες και σκαλοπάτια. Θεωρείται ότι οι υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι σε συνδυασμό με εκείνον που προτείνεται στην οδό Φιλίππου εξυπηρετούν επαρκώς το σύνολο των μετακινήσεων στην περιοχή. Έτσι, προτείνεται μόνο η πεζοδρόμηση της οδού και επιπλέον φυτεύσεις για τη μεγιστοποίηση του ενεργειακού οφέλους.



Εικόνες 5.3-5.4 Η απόληξη της οδού Πατριάρχου Ιωακείμ στην πλατεία Αγίου Γεωργίου (στο βάθος ο Ι.Ν. Αγ. Παντελεήμονος) και άποψη του πάρκου επί της οδού Ιασονίδου. Πηγή: [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

Στη συνέχεια παρατίθενται ενδεικτικά σχέδια (οριζοντιογραφίες) με την υφιστάμενη κατάσταση της επιλεγμένης περιοχής και την προτεινόμενη διαμόρφωση. Τα σχέδια συνοδεύονται από σχηματική κατά πλάτος τομή της οδού Φιλίππου, ενδεικτική απεικόνιση του «πριν και μετά» της οδού Φιλίππου και στοιχεία για τα υλικά και τον αστικό εξοπλισμό που προτείνεται να χρησιμοποιηθεί.

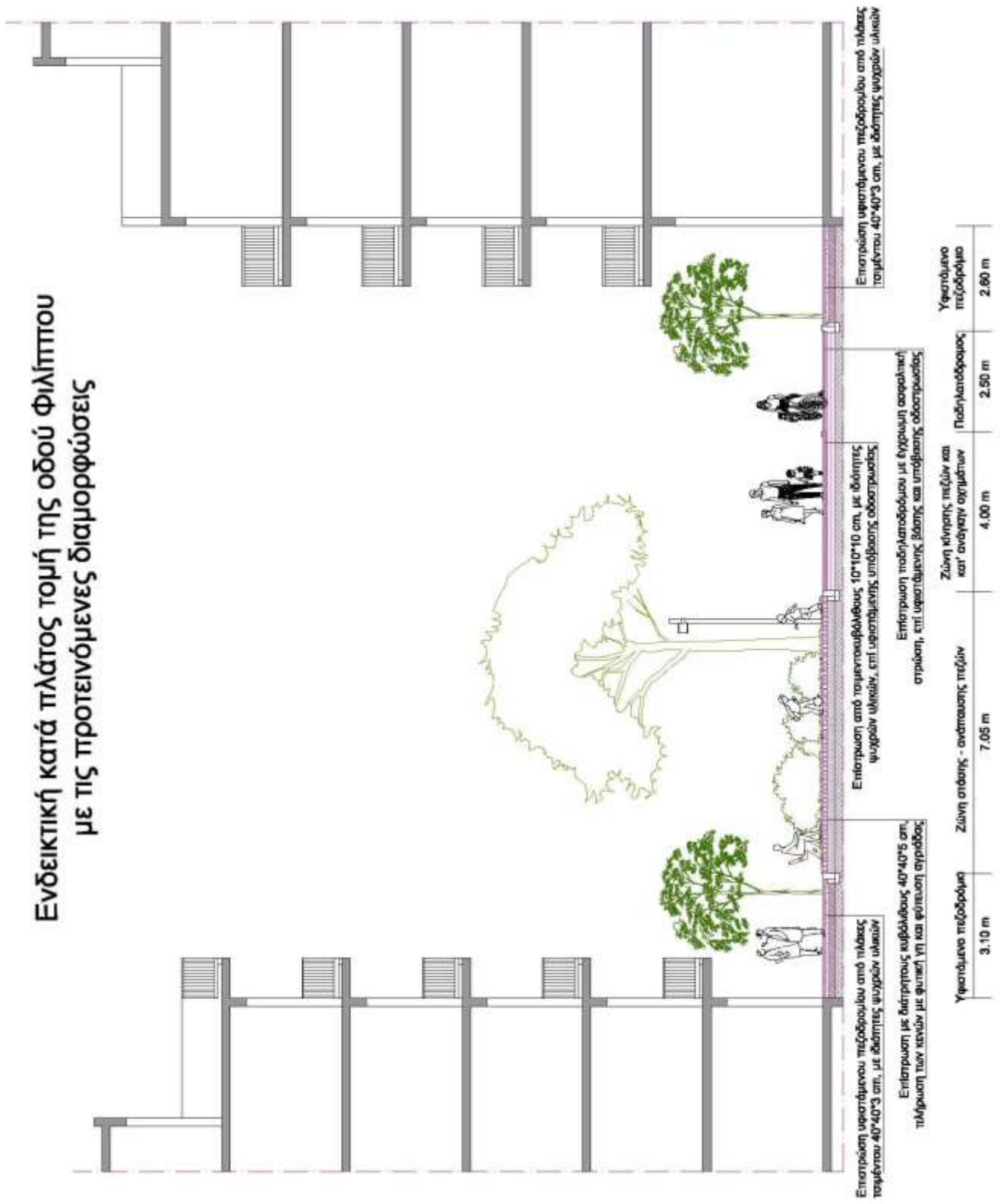
Γενικότερα θεωρείται ότι οι οδοί που επιλέχθηκαν για τη χάραξη του greenway είναι τοπικής σημασίας και δε θα επηρεάσουν ιδιαίτερα τη λειτουργία του οδικού δικτύου. Οι σημαντικότερες επιπτώσεις θα είναι αυτές στη στάθμευση, η οποία κρίνεται ως δευτερεύουσας βαρύτητας.

Αντιθέτως αναμένονται άμεσα πλεονεκτήματα, που σχετίζονται με την περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής, τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, την άνοδο της αξίας ακινήτων, την έλξη σημαντικού αριθμού επισκεπτών και κατά συνέπεια την οικονομική ανάπτυξη κατά μήκος του άξονα (αύξηση εμπορικότητας).

ΠΕΡΙΟΧΗ ΡΟΤΟΝΤΑΣ – ΣΧΕΔΙΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

ΠΕΡΙΟΧΗ ΡΟΤΟΝΤΑΣ – ΣΧΕΔΙΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ  
(ενδεικτικές τομές, φωτογραφίες, υλικά επιστρώσεων κλπ)

# Ενδεικτική κατά πλάτος τομή της οδού Φιλίππου με τις προτεινόμενες διαμορφώσεις



ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΗΣ ΟΔΟΥ ΦΙΛΙΠΠΟΥ  
ΠΡΙΝ ΚΑΙ ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΕΠΕΜΒΑΣΗ





## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Κατά την ειπώνηση της παρούσας εργασίας διερευνήθηκε μέσα από την υπάρχουσα βιβλιογραφία και από χαρακτηριστικά παραδείγματα που προέρχονται από τη διεθνή εμπειρία η επιστημονική ταυτότητα των πράσινων διαδρομών, η εμφάνιση και η εξέλιξή τους, τα χαρακτηριστικά τους, η καθιέρωσή τους ως εργαλείων αστικού σχεδιασμού και ο ρόλος τους στο σύγχρονο αστικό σχεδιασμό. Για την πληρέστερη κατανόηση του αντικειμένου διερευνήθηκαν οι δυναμικές που γεννούν την εμφάνισή τους, οι τυπολογίες που διακρίνονται, οι κοινωνικές, οικονομικές, χωρικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους σε περιοχές όπου εφαρμόστηκαν, οι παράγοντες που διακρίνουν τις επιτυχημένες εφαρμογές και οι προσπάθειες που έχουν γίνει για την τυποποίηση και τη βελτίωση του σχεδιασμού τους.

Στη συνέχεια εξετάστηκαν ενδεικτικά παραδείγματα από τη διεθνή εμπειρία, επικεντρώνοντας σε περιπτώσεις αστικών greenway στα οποία εστίαζε η εργασία. Τέλος, επιλέχθηκε ως μελέτη περίπτωσης το ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης για το οποίο προτάθηκε η δημιουργία μίας πράσινης διαδρομής μικρής κλίμακας, αφού προηγήθηκε μια ενδελεχής καταγραφή και αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης του κέντρου, των δημόσιων χώρων, του αστικού πρασίνου, των αρχαιολογικών χώρων, των διαφόρων κοινωφελών λειτουργιών και χρήσεων, καθώς και των στοιχείων που αφορούν τους χρήστες όλων των παραπάνω.

Σκοπός ήταν η διαμόρφωση ενός βιώσιμου μοντέλου για την περιοχή που θα ενθαρρύνει μία στενότερη σχέση των πολιτών με τον δημόσιο χώρο και ήπιες μετακινήσεις (πεζή ή με ποδήλατο) μέσω της ενοποίησης, ανάδειξης και βελτίωσης του δικτύου υπαίθριων δημόσιων χώρων, με παράλληλη ενσωμάτωση των χρήσεων που αναφέρθηκαν παραπάνω. Οι παραπάνω επεμβάσεις αναμένεται να έχουν σημαντική συνεισφορά και στην περιβαλλοντική αναβάθμιση του κέντρου, η οποία δεν ήταν δυνατό να εξεταστεί με ποσοτικούς παράγοντες στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας.

Μελετώντας τις σχετικές βιβλιογραφικές πηγές και τις διεθνείς πρακτικές, προέκυψε ότι κατά κανόνα αφορούσαν μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις και δίκτυα, που δεν ανταποκρίνονται στα δεδομένα των ελληνικών πόλεων και επίσης, στην πλειοψηφία τους περιλάμβαναν σημαντικά προϋπάρχοντα φυσικά γραμμικά στοιχεία (ρέματα, ποτάμια, δασικές εκτάσεις). Ακόμη και στις περιπτώσεις των αστικών πράσινων διαδρομών (π.χ. Green Chain στο νοτιοανατολικό Λονδίνο, Indianapolis Cultural Trail στην Ινδιανάπολη, Central Valley/Comox-Helmcken/North Arm Trail/Point Grey Road - Cornwall Avenue/Ridgeway και South False Creek Seawall - δίκτυο πράσινων διαδρομών στο Βανκούβερ) οι πυκνότητες δόμησης, χρήσεων και δικτύων κίνησης ήταν πολύ μικρές, ενώ οι θύλακες πρασίνου που αυτά ενσωμάτωναν είχαν σημαντική έκταση και υπολογίσιμη συνεισφορά στην περιβαλλοντική αναβάθμιση του αστικού χώρου. Έτσι, ήταν δύσκολο να γίνει η αντιστοίχιση με τη μέση ελληνική πόλη, η οποία πάσχει από την εξαιρετικά πυκνή δόμηση, τη στενότητα και τον κορεσμό των δικτύων κίνησης πεζών και οχημάτων, την έλλειψη υπαίθριων χώρων και τον κατακερματισμό του δημόσιου χώρου και των χρήσεων γης. Ωστόσο διαφαίνεται επιτακτική η ανάγκη για την αντιμετώπιση των παραπάνω ζητημάτων, τα οποία είναι ουσιαστικά εκείνα στα οποία απαντούν τα greenways με τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν.

Προκειμένου να διαμορφωθεί ένα μοντέλο που θα μπορούσε να εφαρμοστεί στον ελληνικό χώρο θα πρέπει να γίνουν κάποιες παραδοχές, όπως για παράδειγμα ότι η πράσινη διαδρομή δεν θα μπορεί εκ των πραγμάτων να είναι κυριολεκτικά «πράσινη» με την έννοια της πυκνής ή/και ψηλής φύτευσης/βλάστησης, αλλά μάλλον μεταφορικά, με την έννοια της

υιοθέτησης πρακτικών βιοκλιματικού σχεδιασμού κατά τη διαμόρφωσή της, της προώθησης της βιώσιμης ανάπτυξης του αστικού χώρου και της βιώσιμης κινητικότητας μέσω της ενθάρρυνσης των ήπιων μέσων μεταφοράς. Τα δίκτυα αυτά, που θα μπορούσαν ίσως να ονομαστούν βιώσιμες διαδρομές, θα απευθύνονται σε αστικά κέντρα όπου το πράσινο είναι εκ των πραγμάτων ελάχιστο, η δόμηση πολύ πυκνή και τα δίκτυα κίνησης πυκνά και κορεσμένα.

Για τη δημιουργία αυτών των διαδρομών, ειδικά στις περιπτώσεις όπου δεν υπάρχουν φυσικά γραμμικά στοιχεία (ρέματα, ποτάμια κλπ) που μπορούν να αξιοποιηθούν, οι ελληνικές πόλεις μπορούν να διαθέσουν άξονες του οδικού δικτύου, το οποίο είναι ιδιαίτερα πυκνό σε σχέση με εκείνο των αστικών κέντρων της Αμερικής και της βορειοδυτικής Ευρώπης, όπου εντοπίστηκαν τα περισσότερα παραδείγματα greenways. Ακόμη, το ίδιο μοντέλο θα μπορούσε να εφαρμοστεί και σε άλλες πόλεις της νότιας και ανατολικής Ευρώπης που εμφανίζουν αντίστοιχα χαρακτηριστικά.

Η πρόταση που διατυπώθηκε στην παρούσα εργασία, αποδεικνύει τη δυνατότητα εφαρμογής ενός τέτοιου μοντέλου χωρικά σε ένα πυκνοδομημένο ελληνικό αστικό κέντρο. Σε επόμενο στάδιο, θα μπορούσαν να διερευνηθούν τρόποι μεγιστοποίησης του ενεργειακού οφέλους από μια τέτοιου είδους παρέμβαση. Επίσης, θα είχε ενδιαφέρον να εξεταστεί και το πώς θα μπορούσε αυτό το μοντέλο σχεδιασμού να τυποποιηθεί και να εφαρμοστεί πιλοτικά στον ελληνικό χώρο.

## ΑΝΑΦΟΡΕΣ

- Ahern J. (1995), “Greenways as a planning strategy”, στο *Landscape and Urban Planning*, (Vol.33, Nos. 1-3), pp 131-155
- Ahern J. (2002), *Greenways as Strategic Landscape Planning: Theory and Application*.
- Ananiadou-Tzimopoulou M., Onissiforidou N., Mavidou E., Tzimopoulou S., Vyzandiadou M., “Landscape Design Ideals in Re-Creating the Urban Environment, Thessaloniki”, R.S.P. 93. *Landscape and Urban Planning*, Elsevier (8 σελ)
- AUTh, School of Architecture Ananiadou-Tzimopoulou M. (ed), (1993), R.S.P. 93, “A Network of Open Spaces between the Ring Road and the Urban Tissue”, Assignment from Thessaloniki, Kommunalverband Ruhrgebiet, *Internationale Bauausstellung Emscher park, City of Thessaloniki*, Ziti editions, Thessaloniki, (24 σελ.)
- Burel F., Baudry J., (1995), “Social, aesthetic and ecological aspects of hedgerows in rural landscapes as a framework for greenways”, στο *Landscape and Urban Planning* (Vol.33, Nos. 1-3) pp 327-340
- Conine A., Xiang W.-N., Young J., Whitley D. (1995), “Planning for multi-purpose greenways in Concord, North Carolina”, στο *Landscape and Urban Planning* (Vol.33, Nos. 1-3) pp 271-287
- Gobster P., Westphal L., (2004), “The human dimensions of urban greenways: planning for recreation and related experiences” στο *Landscape and Urban Planning* (Vol.68), pp 147-165
- Jongmana R., Kùlvik M., Kristiansen I., (2004), “European ecological networks and greenways” στο *Landscape and Urban Planning* (Vol.68), pp 305-319
- Lindsey G., (2003), “Sustainability and urban greenways: Indicators in Indianapolis” στο *Journal of the American Planning Association*, (Vol.69, 2) p. 165
- Luymes D., Tamminga K., (1995), “Integrating public use into planning urban greenways” στο *Landscape and Urban Planning* (Vol.33, Nos. 1-3), pp 391-400
- Nicholls S., Crompton J.L., (2005) “The Impact of Greenways on Property of Values: Evidence from Austin, Texas”, στο *Journal of Leisure Research*, National Recreation and Park Association (Vol.37 - No.3), pp. 321-341
- Seams R., (1995), “The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form”, στο *Landscape and Urban Planning* (Vol.33, Nos. 1-3), pp 65-80
- Taylor J., Paine C., FitzGibbon J., (1995), “From greenbelt to greenways: four Canadian case studies”, στο *Landscape and Urban Planning* (Vol.33, Nos. 1-3), pp 47-64
- Turner T. (1995), “Greenways, blueways, skyways and other ways to a better London” στο *Landscape and Urban Planning* (Vol.33, Nos. 1-3), pp 269-282
- Walmsley A., (1995), “Greenways and the making of urban form”, στο *Landscape and Urban Planning* (Vol.33, Nos. 1-3), pp 81-127
- Αγτζίδου Ε., Νικολάου Κ., *Ποιοτική και ποσοτική βελτίωση του αστικού πρασίνου στο Κιλκίς με βάση τις αρχές του περιβαλλοντικού σχεδιασμού*
- Αδαμογιάννης Β., Δράγκος Γ., Καραδήμου Α., Κεφαλά-Κουράκη Α., Κουσιδώνης Χ., Μαντζαβίνος Ν., Σέμψη Ε., (2006), *Ανάπλαση Κεντρικής Περιοχής στη Θεσσαλονίκη*, ΤΕΕ ΤΚΜ.

- Ανανιάδου-Τζημοπούλου Μ., Ζαχαριάδου-Τσόκου Ν., (1979) *Ελεύθεροι χώροι και πράσινο στη Θεσσαλονίκη*, Συντονιστική Επιτροπή Επιστημονικών Συλλόγων, Θεσσαλονίκη
- Ανανιάδου-Τζημοπούλου Μ., (1992) «Σχεδιασμός τοπίου και αστικών υπαίθριων χώρων στην Θεσσαλονίκη», *Τεχνικά Χρονικά*, Επιστημονική έκδοση Τ.Ε.Ε., 1992/4 (29 σελ.)
- Ανανιάδου- Τζημοπούλου Μ., (2006) «Στρατηγικό και επιχειρησιακό σχέδιο για το πράσινο στη Θεσσαλονίκη», 2ο Συνέδριο Συμβουλίου Περιβάλλοντος Α.Π.Θ., *Τα Περιβαλλοντικά Προβλήματα της Περιοχής της Θεσσαλονίκης: Οι απόψεις του ΑΠΘ*, Πρακτικά, Εκδόσεις Ζήτη, Θεσσαλονίκη, 2006 (σελ. 77-85)
- Ανανιάδου-Τζημοπούλου Μ. (εκδ.), (2009) *Οι φοιτητές σχεδιάζουν το τοπίο της Θεσσαλονίκης στην αιψόρο προοπτική της πόλης*, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, ΠΣ, ΑΠΘ, Εκδόσεις ΖΗΤΗ, Θεσσαλονίκη
- Ανανιάδου-Τζημοπούλου Μ. (εκδ.), (2012) *Αρχιτεκτονική Τοπίου, 100 Έργα για την πόλη Θεσσαλονίκη 2012*, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική Τοπίου, ΠΣ, ΑΠΘ, Δήμος Θεσσαλονίκης, Εκδόσεις ΖΗΤΗ
- Αραβαντινός Α. (1998), *Πολοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
- Αρβαντιτίδης Π., Τσοπουρίδου Κ., «Χώροι αστικού πρασίνου και ηλιωμένοι πολίτες: Διερευνώντας ζητήματα προσβασιμότητας στη Νέα Ιωνία Μαγνησίας», στο *Πρακτικά 9<sup>ου</sup> Πανελληνίου Γεωγραφικού Συνεδρίου*, σ. 500-507
- Γιαννάκης Ξ., Νικηφορίδης Π., Πετρίδου Κ., Ταράνη Π., (2004) *Θεσσαλονίκη πάνω-κάτω, Ένταξη κεντρικών αρχαιολογικών χώρων*, ΤΕΕ ΤΚΜ.
- Γιαννακού Α., Έππας Δ., Ζέκα Δ., Τασοπούλου Α., «Σχεδιασμός μετά από μία μεταρρύθμιση: Η περίπτωση των Δήμων Καλαμαριάς και Πολίχνης», στο *Πρακτικά 9<sup>ου</sup> Πανελληνίου Γεωγραφικού Συνεδρίου*, σ. 524-532
- Θεολόγου Κ. (2013) «Τα Ανθρωπογεωγραφικά Χαρακτηριστικά της Σύγχρονης Θεσσαλονίκης ενόψει της λειτουργίας του Μετρό» στο: Δραγούμη Ε. -Στεφανίδης Α. (επιμ.) 2013, *Επετηρίδα για την Θεσσαλονίκη*, 8ος τ., Κέντρο Ιστορίας Θεσσαλονίκης (Κ.Ι.Θ), σ. 405-427
- Καλαντιδής Γ., (1998), « Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων – Μέρος Α'» (Αθήνα), *Αρχιτέκτονες*, τ.11, σ.35-52
- Λάββας Γ., (1998), «Ο σχεδιασμός των αρχαιολογικών χώρων» (Θεσσαλονίκη) , *Αρχιτέκτονες*, τ.11, σ.29-34
- Λιονάτου Μ., (2008), *Αρχιτεκτονική τοπίου και δίκτυα πρασίνου στα σύγχρονα αστικά κέντρα: δυνατότητες και προοπτικές – μεθοδολογία και εφαρμογή: το παράδειγμα της Λάρισας*, Διδακτορική Διατριβή ΑΠΘ.
- Μπεριάτος Η., «Περιαστικά δάση, τα πράσινα 'τείχη' των ελληνικών πόλεων: Δυνατότητες προστασίας και ανάδειξης», Αθήνα
- Πασχάλη Ε., Μυριούνη Ε., (2011), «Ενοποίηση και επανασχεδίαση ανοικτών αστικών χώρων στην περιοχή των Εξαρχείων», *ΧΩΡΟγραφίες*, τ.2, σ.49-54
- Παταργιάς Π., «Η ανασυγκρότηση του αστικού χώρου μέσα από την μητροπολιτική οργάνωση και την αιψόρο ανάπτυξη», Αθήνα

- Πατρικιός Γ., Πολύζος Ι., Πολυχρονόπουλος Δ. (2006), *Στόχοι και πολιτικές των προγραμμάτων ήπιας ανάπτυξης σε ιστορικά κέντρα πόλεων*, Διεθνές Φόρουμ Αρχιτεκτονικών Παρεμβάσεων, Δημοτική Αναπτυξιακή Εταιρεία Καβάλας.
- Πατσουμάς Γ., *Αστικές αναπλάσεις στην πόλη του Ρεθύμνου*
- Πετρίδου Ζ., (2005) *Αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία και ιστορικά σύνολα στο κέντρο της πόλης της Θεσσαλονίκης. Σημεία και Σύνολα του Αστικού Τόπου*, Εργασία στο ΔΠΜΣ Πολεοδομία Χωροταξία ΕΜΠ.
- Πετρίδου Κ., (2007) «Πόλη-Πράσινο» στο *Τεχνολογία*, τ. 331, σ.11-14
- Πορτάλιου Ε., (2009) «Το πράσινο στον αστικό και περιαστικό χώρο, Αρχιτεκτονική – Πολεοδομική προσέγγιση και ο ρόλος των κοινωνικών κινήματων», εισήγηση στην ημερίδα ΤΕΕ: *Αστικό Περιβάλλον και Εξοικονόμηση Ενέργειας σε συνθήκες κλιματικής αλλαγής. Ο ρόλος των ΟΤΑ*.
- Ρέππας Δ., (2011), *Διερεύνηση της βιοκλιματικής συμπεριφοράς χώρων πρασίνου εντός του αστικού περιβάλλοντος*, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία στο Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών.
- Σεργιάς Κ., Ασπρογέρακας Ε., Ιωάννου Β., Μιχαηλίδης Τ., «Διαμόρφωση νέων πόλων ενδιαφέροντος στον αστικό χώρο και διερεύνηση της συμβολής τους σε μία πιο ισόρροπη ανάπτυξή του. Η περίπτωση της μεταολυμπιακής Αθήνας», στο *Ανθρωπογεωγραφία. Η γεωγραφία των χωροκοινωνικών μεταβολών και ανισοτήτων στη σύγχρονη Ελληνική πόλη*, 8<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο, σ. 274-284
- Στεφανόπουλος Ν., Λεμπέσης Κ., Φλώρου Δ., «Αστικά οικοσυστήματα – Αστικοποίηση – Ατμοσφαιρική ρύπανση – Μεταφορές», στο *Ανθρωπογενές Περιβάλλον*, Πρόγραμμα Ανοικτών Περιβαλλοντικών Τάξεων «Καλλιστώ»
- Συρακούλης Κ., Δέφνερ Α., «Η γειτονιά και ο ελεύθερος χρόνος σε ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους: Η περίπτωση της Λάρισας και του Βόλου», στο *Πρακτικά 9<sup>ο</sup> Πανελληνίου Γεωγραφικού Συνεδρίου*, σ. 492-499
- Τζώρτζη Τ., *Η συμβολή του πρασίνου στη βελτίωση του μικροκλίματος*, εισήγηση
- Χρονοπούλου Χ., (2010) *Εκτίμηση της συμβολής του Αστικού Πρασίνου στο περιβάλλον του Δήμου Περιστέρου με την εφαρμογή του προγράμματος i-Tree Street*, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία στο ΜΠΣ Γεωπληροφορική του ΕΜΠ.
- ΟΡΘΕ, ΑΠΘ, (2008), *Σύστημα Δεικτών Περιβάλλοντος και Αειφορίας για τη Θεσσαλονίκη*, Τελική έκθεση ερευνητικού προγράμματος.
- Συμβούλιο Περιβάλλοντος Α.Π.Θ., Ανανάδου-Τζημοπούλου Μ. (εκδ.), (2008) *Χάρτα για το περιβάλλον*, Ημερίδα “Θεσσαλονίκη. Στρατηγική Βιωσιμότητας”, ΑΠΘ, Θεσσαλονίκη
- *Η Θεσσαλονίκη βρίσκει την ταυτότητά της*, (2010), Πρακτικά Συνεδρίου.
- *Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο Υποδομών Μεταφορών Θεσσαλονίκης* (2010), Έκθεση Επιτροπής Διαμόρφωσης για αναλυτικό σχεδιασμό και διαβούλευση, ΥΠΜΕΔΙ – ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ.
- *EXPO – Public City Θεσσαλονίκη 2011*, (2011), Οδηγός της έκθεσης που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο των εκδηλώσεων του Συνεδρίου «Δημόσιος Χώρος...Αναζητείται», Ιανός – ΤΕΕ-ΤΚΜ.
- *Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων του Σχεδίου «Επικαιροποίηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης»*, ΟΡΘΕ.