



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

ΤΟΜΕΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ – ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Τίτλος διπλωματικής εργασίας:

ΝΕΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ



ΣΤΑΥΡΟΥΛΑ - ΜΑΡΙΑ ΓΚΙΘΩΝΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ: ΣΑΓΙΑΣ ΙΩΝ

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ: ΣΑΓΙΑΣ ΙΩΝ

ΒΛΑΣΤΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

ΣΙΟΛΑΣ ΑΓΓΕΛΟΣ

ΜΑΡΤΙΟΣ 2011

**NEW COMMERCIAL CLUSTERS AND URBAN
SPRAWL IN THE CITY OF LARISSA**

Πρόλογος

Η ανάπτυξη του αστικού χώρου αποτελεί μια διαδικασία που εξελίσσεται εδώ και πολλούς αιώνες και είναι αποτέλεσμα της προσπάθειας των ανθρώπων να συμβιώσουν σε οργανωμένες κοινωνίες. Ο αστικός χώρος συνδέεται άμεσα με τις έννοιες της αστικοποίησης, της οικιστικής ανάπτυξης και της αστικής εξάπλωσης.

Οι μορφές των πόλεων ποικίλουν γεγονός που οφείλεται στις διαφορετικές πολιτικές που επικρατούν σε κάθε κράτος καθώς και στις εκάστοτε διαμορφωμένες οικονομικές, κοινωνικές, κυκλοφοριακές, γεωγραφικές και περιβαλλοντικές συνθήκες. Σαν αποτέλεσμα, στις σύγχρονες κοινωνίες παρατηρείται είτε η διατήρηση ή εγκατάλειψη είτε η δημιουργία νέων αστικών προτύπων γεγονός που επιβάλει την διεπιστημονική μελέτη του φαινομένου.

Η παρούσα διπλωματική ασχολείται με τις χωρικές μεταβολές που προκαλούν δύο νέες εμπορικές κεντρικότητες στον νότιο αστικό και περιαστικό χώρο της Λάρισας με την μορφή μεγάλων εμπορικών πολυχώρων κατά μήκος δυο σημαντικών υπερτοπικών αξόνων της περιοχής. Όσον αφορά την δομή της εργασίας, η αστική διάχυση στη Λάρισα, η οποία ενδυναμώνεται από τα νέα εμπορικά κέντρα, δεν προσεγγίζεται μόνο εννοιολογικά αλλά αναλύεται σε βάθος με την βοήθεια της επιτόπιας έρευνας, των τάσεων που επικρατούν και των επιπτώσεων που παρατηρούνται τόσο σε τοπικό όσο σε ευρύτερο επίπεδο της πόλης.

Φυσικά, η εργασία αυτή δεν θα μπορούσε να θεωρηθεί αποτέλεσμα ατομικής προσπάθειας αλλά συνεργασίας και καθοδήγησης από μιας σειράς ατόμων τόσο του στενού όσο του ευρύτερου περιβάλλοντος μου. Αρχικά, αισθάνομαι την ανάγκη να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Σαγιά Ι., ο οποίος με την πολύτιμη βοήθεια του μου έθεσε τις κατάλληλες βάσεις μέσα στις οποίες θα έπρεπε να διεξαχθεί η συγκεκριμένη μελέτη, καθώς επίσης μου έλυσε τις όποιες απορίες προέκυπταν σε κάθε στάδιο της έρευνας. Επιπλέον, θεωρώ ιδιαίτερα σημαντική την παρουσία και των υπόλοιπων δύο μελών της τριμελούς επιτροπής, κ. Σιόλα Α. και κ. Βλαστό Α., για την συμμετοχή τους στην ολοκλήρωση της συνολικής διαδικασίας. Στο σημείο αυτό δεν θα μπορούσα να παραλείψω την σημαντική βοήθεια του Δήμου Λαρισαίων για τις σημαντικές πληροφορίες που μου προσέφεραν σε θεσμικό επίπεδο καθώς και τους κατοίκους της συνοικίας Αβέρωφ για την ένθερμη έκφραση των

απόψεων και των βιωμάτων τους με σκοπό την κατανόηση των επιπτώσεων των φαινομένων που μελετήθηκαν. Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την οικογένεια και τους φίλους μου για την ηθική συμπαράσταση και κατανόηση που έδειξαν σε όλη την διάρκεια συγγραφής της παρούσας διπλωματικής εργασίας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

Περίληψη.....	14
Abstract	15
ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΜΕΡΟΣ	16
1.1. Ο Σκοπός και Μεθοδολογικό Πλαίσιο της Διπλωματικής Εργασίας	16
1.2. Η Διάρθρωση των Κεφαλαίων	17
2. ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	19
2.1. Η Προσέγγιση του Φαινομένου της Αστικοποίησης	19
2.2. Οι Κύκλοι της Αστικής Ανάπτυξης και οι Γενιές των Μεγαλουπόλεων στην Μεσόγειο.....	23
2.3. Ιστορική Αναδρομή της Αστικοποίησης στην Ελλάδα.....	28
3. ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ	37
3.1. Προσέγγιση του Φαινομένου των Εμπορικών Κέντρων.....	37
3.2. Η Διαχρονική Εξέλιξη των Εμπορικών Κέντρων.....	38
3.3. Οι Επιπτώσεις των Εμπορικών Κέντρων	40
3.4. Οι Εμπορικές Λεωφόροι στα Προάστια: Το Παράδειγμα του Ηνωμένου Βασιλείου....	42
3.5. Τα Εμπορικά Κέντρα στην Ελλάδα.....	45
4. ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ	50
4.1. Εισαγωγή.....	50
4.2. Νέα Τοπία και Δημιουργία Clusters	50
4.3. Περιαστικός Χώρος.....	56
4.3.1. Νέες κεντρικότητες.....	58
4.3.2. Μητροπολιτικά προάστια.....	60
5. ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ.....	63
5.1. Εισαγωγή.....	63

5.2.	Η Προσέγγιση του Φαινομένου της Αστικής Διάχυσης.....	64
5.3.	Η Αστική Διάχυση στην Αμερική. Το Παράδειγμα του Σικάγου	67
5.4.	Η Αστική Διάχυση στη Μεσόγειο. Η Πόλη της Βαρκελώνης	69
5.5.	Η Αστική Διάχυση στην Αθήνα. Τα κοινά στοιχεία με την πόλη της Λάρισας.....	72
6.	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΧΩΡΟΥ.....	75
6.1.	Εισαγωγή.....	75
6.2.	Τα Πολεοδομικά Εργαλεία και το Πεδίο Εφαρμογής τους.....	78
7.	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΛΑΡΙΣΑΣ ΚΑΙ ΝΙΚΑΙΑΣ.....	84
7.1.	Εισαγωγή.....	84
7.2.	Η Γεωγραφική Θέση των δύο Δήμων και τα Γενικά Χαρακτηριστικά τους.....	84
7.3.	Ιστορική Εξέλιξη	86
7.4.	Πληθυσμιακά και Δημογραφικά Μεγέθη.....	88
7.4.1.	Διαχρονική εξέλιξη πληθυσμού	88
7.4.2.	Ηλικίες πληθυσμού.....	90
7.4.3.	Μορφωτικό επίπεδο πληθυσμού.....	92
7.4.4.	Απασχόληση κατά κλάδο.....	94
7.5.	Οικονομική Δομή	96
7.5.1.	Συμμετοχή στο ΑΕΠ ανά τομέα παραγωγής	96
7.5.2.	Οικονομική διάρθρωση του νομού ανά κλάδο.....	97
7.6.	Τεχνικές Υποδομές και Δίκτυα.....	99
7.6.1.	Δίκτυα μεταφορών	99
7.6.2.	Ενεργειακά δίκτυα.....	101
7.6.3.	Ύδρευση και βιολογικός καθαρισμός.....	101
7.6.4.	Διαχείριση απορριμμάτων	102
7.7.	Αστική Διάχυση στην Λάρισα	103
7.7.1.	Συντελεστές δόμησης	109
7.7.2.	Χρήσεις γης.....	111

7.7.3.	Αξίες ακινήτων.....	116
8.	ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ	119
8.1.	Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης.....	119
8.2.	ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας	121
8.3.	ΠΕΠ Θεσσαλία-Ηπείρου-Στερεάς Ελλάδας.....	122
8.4.	Άλλες Νομοθετικές Ρυθμίσεις	123
8.4.1.	Δόμηση εκτός σχεδίου.....	123
8.4.2.	Ίδρυση υπεραγορών λιανικού εμπορίου	124
9.	ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	125
9.1.	Νομοθετικό Πλαίσιο: Γενικές Κατευθύνσεις ΓΠΣ για τους δύο Δήμους	125
9.1.1.	ΓΠΣ Λάρισα	125
9.1.2.	ΓΠΣ Νίκαια	129
9.2.	Η φιλοσοφία των εμπορικών κέντρων της περιοχής μελέτης	130
9.3.	Η γεωγραφική θέση των εμπορικών πόλων.....	132
9.4.	Το Περιβάλλον Επιρροής	133
9.5.	Περιγραφή των εμπορικών κέντρων της περιοχής μελέτης	138
9.5.1.	Α΄ εμπορικός πόλος: PANTHEON PLAZA, Media Markt, PRAKTIKER, Makro.....	138
9.5.2.	Β΄ εμπορικός πόλος: IKEA, LEROY MERLIN, JUMBO	139
9.6.	Χρήσεις γης	140
9.6.1.	Χρήσεις γης σύμφωνα με το ΓΠΣ Λάρισας και Νίκαιας για την περιοχή μελέτης.....	140
9.6.2.	Χρήσεις γης με επιτόπια έρευνα	146
9.7.	Σύγκριση των υπαρχουσών χρήσεων με τα ΓΠΣ.....	150
9.7.1.	Α΄ Εμπορικός Πόλος και Γύρω Περιοχή	150
9.7.2.	Β΄ Εμπορικός Πόλος και Γύρω Περιοχή	155
	Λοιπές χρήσεις	156
9.8.	Προσβάσεις.....	157

10.	ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	161
10.1.	Εισαγωγή	161
10.2.	Οικιστική Πυκνότητα	161
10.3.	Οικονομία και Κοινωνία	164
10.4.	Κυκλοφορικές Ροές.....	167
10.5.	Περιβάλλον	171
10.6.	Εκτός Σχεδίου Δόμηση	173
10.7.	Προτάσεις για την μείωση της αστικής διάχυσης λόγω της δημιουργίας των νέων εμπορικών πόλων	175
10.8.	Συνοπτική παρουσίαση των επιπτώσεων, των προοπτικών των δύο νέων εμπορικών πόλων και οι προτάσεις για την μείωση των αρνητικών επιρροών τους.....	178
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	179
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	184

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1: Προσέγγιση την επέκτασης των ευρωπαϊκών μητροπόλεων.....	23
Εικόνα 2: Απομεινάρι παραγκούπολης στην Ρώμη το 2004.....	25
Εικόνα 3: Έργο του Calatrava στο Ολυμπιακό συγκρότημα στο Μαρούσι	26
Εικόνα 4: Διεθνής έκθεση στο Γκάζι της Αθήνας	27
Εικόνα 5: Διαδήλωση για την τρομοκρατική ενέργεια το 2004 με το πανό της ειρήνης στον σταθμό Atocha της Μαδρίτης	28
Εικόνα 6: Αεροφωτογραφία της περιοχής της Λάρισας στην οποία φαίνεται των μωσαϊκό των ελληνικών πόλεων.....	29
Εικόνα 7: Λουτρά της προχριστιανικής περιόδου στην πλατεία Λαού της Λάρισας	32
Εικόνα 8: Στάθμευση αυτοκινήτων στους πεζόδρομους της Λάρισας λόγω έλλειψη χώρων στάθμευσης.....	34
Εικόνα 9: Ισόγεια με αλυσίδες καταστημάτων εμπορίου και όροφοι με κατοικίες στην αγορά της Λάρισας.....	35
Εικόνα 10: Ο εσωτερικός χώρος του εμπορικού κέντρου “The Mall Athens”	48
Εικόνα 11: Άποψη του εμπορικού κέντρου «Mediterranean Cosmos»	48
Εικόνα 12: Το εσωτερικό του Pantheon Plaza στην Λάρισα.....	49
Εικόνα 13: Προ-μοντέρνο αστικό τοπίο στις αρχές του 20 ^{ου} αιώνα.....	51
Εικόνα 14: Μοντέρνο αστικό τοπίο τις δεκαετίες του 50’, 60’, 70’	51
Εικόνα 15: Μεταμοντέρνο αστικό τοπίο.....	52
Εικόνα 16: Potsdamer Platz.....	53
Εικόνα 17: Η Πόλη των Τεχνών	53
Εικόνα 18: One North	53
Εικόνα 19: Η συνοικία μουσείων της Βιέννης.....	54
Εικόνα 20: Ταβέρνες στην οδό Φιλελλήνων στον Λόφο του Φρουρίου Λάρισας	55
Εικόνα 21: Το νέο τοπίο της περιοχής Abandoibarra στο Bilbao.....	56
Εικόνα 22: Οι νέες τάσεις ανάπτυξης του περιαστικού χώρου.....	57

Εικόνα 23: Το πάρκο αναψυχής Disneyland στο Παρίσι	59
Εικόνα 24: Το εμπορικό κέντρο Mediterranean Cosmos στην Θεσσαλονίκη	60
Εικόνα 25: Δίκτυο τύπου Christaller με ιεραρχική δομή των πόλεων.....	63
Εικόνα 26: Το μεταπολιτικό δίκτυο με επίκεντρα και ακτίνες	64
Εικόνα 27: Ο λόφος του Φρουρίου.....	86
Εικόνα 28: Το Patheon Plaza και το Media Markt στο 4ο χλμ της λεωφόρου Κωνσταντίνου Καραμανλή (πρώην Π.Ε.Ο. Λαρίσης- Αθηνών)	148

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Το σύστημα του χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα μετά τον Ν.2508/1997	77
Πίνακας 2: Ο πληθυσμός του Ν. Λαρίσης και των δύο Δήμων για τα έτη 1991 και 2001	89
Πίνακας 3: Μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού της Λάρισας, της Θεσσαλίας και της Ελλάδας το 2001	92
Πίνακας 4: Μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού της Νίκαιας.....	93
Πίνακας 5: Συμμετοχή του νομού Λαρίσης και της Περιφέρειας Θεσσαλίας στο ΑΕΠ της χώρας.....	96
Πίνακας 6: Εγγεγραμμένες επιχειρήσεις στο επιμελητήριο Λάρισας για την περίοδο 1994 και 2002.....	97
Πίνακας 7: Παραγωγή αποβλήτων για την περίοδο 2001-2021	103
Πίνακας 8: Αξίες γης για την εκτός σχεδίου δόμηση στις περιοχές της Λάρισας.....	117
Πίνακας 9: Αξίες γης για την εκτός σχεδίου δόμηση στις περιοχές της Νίκαιας	118
Πίνακας 10: Ο υφιστάμενος και μελλοντικός πληθυσμός της Π.Ε. 18	143

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Ο πληθυσμός της Λάρισας διαχρονικά (1961-2001).	89
Διάγραμμα 2: Η κατανομή των ηλικιών ανά φύλο στον δήμο Λάρισας για το 2001.	90
Διάγραμμα 3: Η κατανομή των ηλικιών ανά φύλο στον δήμο Νίκαιας για το 2001.	91
Διάγραμμα 4: Η συμμετοχή των απασχολούμενων ανα τομέα παραγωγής.....	94
Διάγραμμα 5: Ποσοστά απασχόλησης για το έτος 2001 σε επίπεδο χώρας, περιφέρειας και νομού.	95
Διάγραμμα 6: Τα ποσοστά μεταβολής των κλάδων του εμπορίου της Λάρισας για τις χρονιές 1994-2002.....	98
Διάγραμμα 7: Ποσοστά χρήσεων στην συνολική έκταση της συνοικίας Αβέρωφ.....	143
Διάγραμμα 8: Τα ποσοστά των χρήσεων γης της συνοικίας του Μεζούρλου.	144
Διάγραμμα 9: Συνοπτική Παρουσίαση των επιπτώσεων, των προοπτικών και των προτάσεων αντιμετώπισης του φαινομένου της αστικής διάχυσης.....	178

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1: Η διασπορά της αστικοποίησης στην Ευρώπη.	21
Χάρτης 2: Οι 24 δήμοι που χρησιμοποιήθηκαν για την έρευνα στην περιοχή του Σικάγου. ..	68
Χάρτης 3: Χρήσεις της γης στην πόλη Βαρκελώνη το έτος 1993.	71
Χάρτης 4: Χρήσεις της γης στην πόλη Βαρκελώνη το έτος 2000.	72
Χάρτης 5: Η προτεινόμενη οικιστική διάρθρωση του Δήμου Λάρισας με τα επίπεδα των οικισμών και τις μεταξύ τους εξαρτήσεις.....	80
Χάρτης 6: Ο νομός Λαρίσης.	85
Χάρτης 7: Το οδικό δίκτυο της Λάρισας.	100
Χάρτης 8: Οι πολεοδομικές ενότητες της Λάρισας σύμφωνα με το ΓΠΣ του 1986.	106
Χάρτης 9: Εξέλιξη του σχεδίου πόλης του Δήμου Λάρισας.	107
Χάρτης 10: Ο δήμος Νίκαιας.	108
Χάρτης 11: Συντελεστές Δόμησης του Δήμου Λάρισας.....	110
Χάρτης 12: Αξίες ακινήτων πάνω στους βασικούς δρόμους χωροθέτησης των εμπορικών πόλων που μελετώνται.	118
Χάρτης 13: Προτεινόμενος κεντρικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων στην Λάρισα. ...	128
Χάρτης 14: Στόχοι του ΓΠΣ της Νίκαιας στο νότιο άκρο του δήμου.....	130
Χάρτης 15: Οι νέοι εμπορικοί πόλοι της περιοχής μελέτης.	133
Χάρτης 16: Κέντρα δραστηριοτήτων και ελεύθεροι-κοινόχρηστοι χώροι στο νότιο τμήμα της Λάρισας.	135
Χάρτης 17: Τα σημαντικότερα εμπορικά καταστήματα της Λάρισας.	136
Χάρτης 18: Οι σημαντικότερες νέες εμπορικές μονάδες της Λάρισας.....	136
Χάρτης 19: Χρήσεις γης σύμφωνα με τα ΓΠΣ Λάρισας και Νίκαιας για την περιοχή όπου βρίσκεται ο Α΄ εμπορικός πόλος.	141
Χάρτης 20: Χρήσεις του βόρειου τμήματος του Δήμου Νίκαιας.	146
Χάρτης 21: Χρήσεις των ισογείων της περιοχής μελέτης.....	149
Χάρτης 22: Χρήσεις των ορόφων της περιοχής μελέτης.	149

Χάρτης 23: Σύγκριση υφιστάμενων και επιτρεπόμενων χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή του Α' εμπορικού πόλου.....	155
Χάρτης 24: Σύγκριση υφιστάμενων και επιτρεπόμενων χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή του Β' εμπορικού πόλου.....	157
Χάρτης 25: Η οδική πρόσβαση στους νέους εμπορικούς πόλους.....	158
Χάρτης 26: Η πορεία της λεωφορειακής γραμμής 15 (Κεντρική Πλατεία, Pantheon Plaza, ΙΚΕΑ,ΙΑΣΩ).....	159
Χάρτης 27: Η πορεία της λεωφορειακής γραμμής 8(Κεντρική Πλατεία, Νίκαια).	159
Χάρτης 28: Οι ποδηλατοδρόμοι που προσεγγίζουν τον Α' εμπορικό πόλο.....	160
Χάρτης 29: Η οικοδόμηση για την περιοχή της Νέας Πολιτείας.....	163

Περίληψη

Με την παρούσα διπλωματική εργασία μελετάται το φαινόμενο της αστικής διάχυσης που λαμβάνει χώρα τα τελευταία χρόνια στο νότιο αστικό και περιαστικό τμήμα της πόλης της Λάρισας λόγω της δημιουργίας δύο νέων μορφών εμπορικών πόλων.

Αυτοί οι νέοι εμπορικοί πόλοι αποτελούνται από μεγάλους εμπορικούς πολυχώρους οι οποίοι συνδυάζουν τα ψώνια με ψυχαγωγικές δραστηριότητες (καφετέριες, εστιατόρια, κινηματογράφους, κ.α.) μεταβάλλοντας τα παραδοσιακά καταναλωτικά πρότυπα και κατανέμοντας το ελεύθερο χρόνο με διαφορετικό τρόπο. Οι πόλοι εμφανίζονται σε δύο μορφές. Η μία, η οποία βρίσκεται στο νότιο όριο του σχεδίου πόλης της Λάρισας, αφορά την διασπορά των πολυχώρων και την έλλειψη ενιαίου σχεδιασμού ενώ η δεύτερη που εμφανίζεται στο βόρειο τμήμα τους δήμου Νίκαιας (νότιος περιαστικός χώρος της Λάρισας) αναφέρεται στην χωροθέτηση των λιανικών εμπορικών σε ενιαίο χώρο ακολουθώντας συλλογικές πολιτικές διαχείρισης.

Στην πραγματικότητα, οι νέες εμπορικές κεντρικότητες της Λάρισας αναπτύσσονται γραμμικά κατά μήκος βασικών υπερτοπικών αρτηριών και επηρεάζουν σε μεγάλο βαθμό τις χωρικές συγκεντρώσεις, τα κυκλοφοριακά δίκτυα, την οικονομία, τα κοινωνικά χαρακτηριστικά και το περιβάλλον τόσο της περιοχής μελέτης όσο του ευρύτερου αστικού και περιαστικού χώρου. Οι μεταβολές που προκαλούν στον χώρο σχετίζονται με το φαινόμενο της αστικής διάχυσης το οποίο αναπτύσσεται ραγδαία τα τελευταία χρόνια λόγω της μεγάλης ζήτησης για κατοικία σε περιοχές που έχουν διαθέσιμο οικιστικό απόθεμα και της έλλειψης ολοκληρωμένου σχεδιασμού.

Αρχικά, στην διπλωματική παρουσιάζεται το εννοιολογικό πλαίσιο των φαινομένων των νέων κεντρικότητων και της αστικής διάχυσης με την συχνή χρήση παραδειγμάτων ενώ στην συνέχεια αναλύεται η υπάρχουσα κατάσταση και οι τάσεις της περιοχής μελέτης γεγονός που με την σειρά του καταλήγει σε σημαντικά συμπεράσματα τα οποία σχετίζονται με τις επιπτώσεις σε διάφορους τομείς που συνδέονται με τον πολεοδομικό χώρο. Τέλος, προτείνονται σημαντικές παρεμβάσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν στην περιοχή για την μείωση του φαινομένου της αστικής διάχυσης.

Abstract

The present thesis deals with the concurrent phenomenon of urban sprawl which takes place in the south urban and suburban part of the city of Larissa due to the development of two new poles of retail trade.

These new retail poles include large retail Mall which combine shopping with entertainment (cafeterias, restaurant, cinemas, et.al.) and as an effect they change the traditional consumer behavior and the way the spare time is being distributed. These two commercial clusters appear different forms of development. The one, which is located in the south borders of the city of Larissa, deals with the dispersion of the shopping Mall and lack of complete design. On the other hand, the second cluster places in the north part of the municipality of Nikaia (south suburban area of Larissa) and comprises the construction of large Mall in a cohesive space under collective administration.

In fact, the new retail clusters of Larissa evolves in a linear form along important arterial roads and affect the area, the vehicular traffic, the economy, the society and the environment both local place and wider urban and suburban area of Larissa. The changes that the poles produce are relevant to the meaning of urban sprawl which is booming the last years due to the great demand for accommodation in areas with free residential reserve and incomplete design.

The first part of the project reports the methodology of the new commercial clusters and urban sprawl combined with the use of examples while the empirical application includes the resolution of the existing circumstances with their evolvement and the conduct of important conclusions. Finally, a number of important solutions is recommended in order to reduce the phenomenon of urban sprawl in the examined area.

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΜΕΡΟΣ

1.1. Ο Σκοπός και Μεθοδολογικό Πλαίσιο της Διπλωματικής Εργασίας

Η αστική διάχυση και η δημιουργία νέων κεντρικότητων στα προάστια των πόλεων αποτελούν κρίσιμα πολεοδομικά ζητήματα του 21^{ου} αιώνα. Τα αίτια εμφάνισης των δύο φαινομένων ποικίλουν, ενώ παράλληλα οι παραλλαγές με τις οποίες λαμβάνουν χώρα υποδηλώνουν τη σύνθετη πραγματικότητα των σύγχρονων πόλεων. Μέσα στο πλαίσιο αυτό, δρώντας σε πολικές διαδικασίες στις περιοχές που εμφανίζονται, προκαλούν μια σειρά από επιπτώσεις σε κοινωνικό και οικονομικό επίπεδο στον χώρο. (Τάμεσης Λίτσου κ.ά. 2009 & Πίτσου, 2003 & Et al.)

Βάσει των προαναφερθέντων αποκαλύπτεται εν μέρει ο σκοπός της συγκεκριμένης διπλωματικής ο οποίος εντοπίζεται στη μελέτη της σταδιακής δημιουργίας ενός μητροπολιτικού προαστίου λόγω εμπορικών κέντρων που χωροθετήθηκαν στα όρια του Δήμου Λάρισας και του Δήμου Νίκαιας και στον ρόλο που διαδραματίζει στην εξάπλωση και διάχυση των πολεοδομικών ενοτήτων που τα περιβάλλουν. Κοινώς η εργασία εξελίχθηκε με γνώμονα την αρχική ερευνητική υπόθεση που αναφέρεται στις χωρικές επιρροές της δημιουργίας δύο νέων μεγάλων εμπορικών πόλων στον νότιο περιαστικό χώρο της Λάρισας. Υπό αυτές τις συνθήκες προβάλλονται οι τάσεις και τα συμπεράσματα που εξήχθησαν βάσει της βιβλιογραφικής ανασκόπησης.

Πιο αναλυτικά, η εννοιολογική προσέγγιση καλύφθηκε με βιβλιογραφική διερεύνηση των φαινομένων που πραγματεύεται η εργασία ενώ ακολουθεί το δεύτερο μέρος της εργασίας όπου πραγματοποιείται η ανάλυση της περιοχής μελέτης. Τα πρωτογενή δεδομένα συλλέχθηκαν από επιτόπια έρευνα και συνομιλίες με τους κατοίκους με σκοπό την καταγραφή των χρήσεων γης και μια πρώτη εντύπωση των επιπτώσεων των εμπορικών κέντρων στην περιοχή μελέτης. Η δευτερογενής πληροφορία προέρχεται από την τοπική αυτοδιοίκηση (Δήμος Λάρισας και Δήμος Νίκαιας), από την μελέτη και την ανάλυση κειμένων (ΓΠΣ) από το διαδίκτυο και τον ημερήσιο τύπο. Στο στάδιο αυτό πραγματοποιείται συγκριτική ανάλυση των προβλεπόμενων χρήσεων με τις υφιστάμενες με επέκταση τις προοπτικές για την

περιοχή μελέτης. Στο τελικό στάδιο έγιναν προτάσεις για την μείωση των αρνητικών επιπτώσεων που επιφέρει μιας τέτοιας κλίμακας παρέμβασης στον αστικό και περιαστικό χώρο της Λάρισας οι οποίες κινήθηκαν κατά κύριο λόγο γύρω από την δημιουργία ενός μοντέλου χωροθέτησης Μεγάλων Εμπορικών Κέντρων το οποίο θα καθορίζει τις χρήσεις, τους κοινόχρηστους/κοινωφελείς χώρους, τις υποδομές και τα δίκτυα.

Επιπλέον, οι πηγές που χρησιμοποιήθηκαν για το αναλυτικό μέρος αναφέρονται σε επιστημονικά άρθρα από ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων και βιβλία της Κεντρικής Βιβλιοθήκης του ΕΜΠ. Όσον αφορά το ερευνητικό μέρος η συλλογή των δεδομένων συντελέστηκε από το διαδίκτυο και τον Δήμο Λαρισαίων ενώ ως χαρτογραφικά υπόβαθρα χρησιμοποιήθηκαν δορυφορικές εικόνες του GeoEye και του Spot Image και επεξεργάστηκαν στο πρόγραμμα AutoCad 2007.

1.2. Η Διάρθρωση των Κεφαλαίων

Η διπλωματική εργασία εξελίσσεται σε δύο μέρη. Το αναλυτικό μέρος το οποίο προσεγγίζει τα φαινόμενα σε γενικό πλαίσιο και εμπεριέχει ορισμούς, παραδείγματα και επιπτώσεις και το ερευνητικό μέρος το οποίο αναφέρεται στην περιοχή χωροθέτησης των φαινομένων που πραγματεύεται η εργασία και περιλαμβάνει την καταγραφή της υφιστάμενη κατάστασης, την σύγκριση με το νομοθετικό πλαίσιο και την διεξαγωγή ορισμένων συμπερασμάτων.

Αναλυτικότερα, το πρώτο κεφάλαιο (Κεφ.2) του πρώτου μέρους ασχολείται με την προσέγγιση του φαινομένου της αστικοποίησης όπου δίνεται ορισμός του φαινομένου και περιγράφονται οι φάσεις αστικοποίησης τόσο στην Ευρώπη όσο στην Ελλάδα με την χρήση παραδειγμάτων για ορισμένες εφαρμογές. Στο δεύτερο κεφάλαιο που ακολουθεί (Κεφ.3) γίνεται η περιγραφή των εμπορικών κέντρων όπου παρουσιάζεται η διαχρονική τους εξέλιξη και οι επιπτώσεις τους σε διάφορους τομείς ενώ παράλληλα δίνεται το παράδειγμα των εμπορικών λεωφόρων που έχουν δημιουργηθεί στο Ηνωμένο Βασίλειο καθώς και η εφαρμογή τους στον ελληνικό χώρο. Στην συνέχεια, στο κεφάλαιο 4 γίνεται αναφορά στις νέες κεντρικότητες που αναπτύσσονται τόσο στον αστικό όσο και στον περιαστικό χώρο καθώς και στα

μητροπολιτικά προάστια που δημιουργούν αυτά τα νέα κέντρα σε συνδυασμό με την αστική διάχυση. Στο 5^ο κεφάλαιο εξετάζεται η έννοια του φαινομένου της αστικής διάχυσης που πραγματεύεται κατά κύριο λόγο παρούσα εργασία ενώ παράλληλα δίνονται δύο παραδείγματα που αφορούν την πόλη του Σικάγου και της Βαρκελώνης με σκοπό την περιγραφή του φαινομένου τόσο σε αμερικάνικο όσο σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Επιπλέον, στο τέλος του ίδιου κεφαλαίου περιγράφεται η εξέλιξη του φαινομένου στην πόλη της Αθήνας και σχολιάζονται τα κοινά του σημεία με την αστική διάχυση στην πόλη της Λάρισας. Στο τελευταίο κεφάλαιο της αναλυτικής προσέγγισης (Κεφ. 6) γίνεται η αναφορά στα πολεοδομικά εργαλεία ρύθμισης χώρου όπου αναλύονται οι συνιστώσες τις πολεοδομικής πολιτικής καθώς και τα επίπεδα του σχεδιασμού (ΡΣ, ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΠΜ, ΖΟΕ κ.α.)

Όσον αφορά το εμπειρικό μέρος της διπλωματικής διαρθρώνεται σε τέσσερα κεφάλαια. Αναλυτικότερα, στο 7^ο κεφάλαιο της διπλωματικής γίνεται μια εκτενής περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης του δήμου Λάρισας και Νίκαιας που περιλαμβάνει την γεωγραφική θέση των δύο δήμων και ιστορικά, δημογραφικά, οικονομικά στοιχεία καθώς και περιγραφή της αστικής διάχυσης των δύο δήμων με αναφορά στις χρήσεις γης και στους συντελεστές δόμησης. Στο επόμενο κεφάλαιο (Κεφ. 8) εξετάζονται οι νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν την περιοχή μελέτης σε επίπεδο χώρας και περιφέρειας. Στο κεφάλαιο 9 της εργασίας γίνεται περιγραφή του νομικού πλαισίου της περιοχής μελέτης (ΓΠΣ), προσδιορισμός των ορίων της, αναφορά στις χρήσεις γης και σύγκριση με την υφιστάμενη κατάσταση και περιγραφή των προσβάσεων και των εμπορικών κέντρων που βρίσκονται στο κομμάτι που αφορά της εργασία. Τέλος, στο τελευταίο κεφάλαιο (Κεφ. 10) περιγράφονται οι επιπτώσεις του φαινομένου που εξετάζεται, αναλύονται οι προοπτικές που δημιουργούνται και προτείνονται τρόποι παρέμβασης για την εξάλειψη των επιπτώσεων του φαινομένου της αστικής διάχυσης που δημιουργούν οι νέες κεντρικότητες.

Α' ΜΕΡΟΣ: ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

2. ΟΙΚΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

2.1. Η Προσέγγιση του Φαινομένου της Αστικοποίησης

Αναμφίβολα, η αστικοποίηση και η αστική ανάπτυξη αποτελούν έννοιες άρρηκτα συνδεδεμένες μεταξύ τους οι οποίες εξελίχτηκαν σταδιακά με το πέρασμα των χρόνων και συντέλεσαν στην δημιουργία και ανάπτυξη των πόλεων σε όλον τον κόσμο.

Η αστικοποίηση πρωτοεμφανίστηκε στην μεταπολεμική περίοδο και αποτελεί μια χωρική διαδικασία μετάβασης του πληθυσμού από το παραδοσιακό αγροτικό περιβάλλον με ανεπίσημους πολιτικούς και οικονομικούς θεσμούς στον αστικό ιστό. Οι λόγοι που οδήγησαν σε τέτοιες μετακινήσεις πληθυσμού είναι οι περισσότερες ευκαιρίες για εργασία γεγονός βέβαια που δεν τους οδηγεί απαραίτητα στην ευημερία. (Kazuhiro, Y., 2007: 77). Το φαινόμενο αυτό ευνοεί η ανάπτυξη των πόλεων η οποία κινείται από την έντονη γεωργική παραγωγή στην εργατική απασχόληση στην βιομηχανία και στις υπηρεσίες. Η αστικοποίηση επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τις οικονομικές πολιτικές των κυβερνήσεων που αφορούν τις τιμές, τις επιδοτήσεις και τα επιτόκια. (Vernon-Henderson, J., 2005: 1558,1559).

Επιπλέον, παρατηρείται ότι η ταχύτητα του φαινομένου είναι μεγαλύτερη στις χώρες μεσαίου εισοδήματος σε σχέση με τις πλέον αναπτυγμένες γεγονός που οφείλεται στις δραστικές αλλαγές στις οικονομικές δομές, την βιομηχανοποίηση και στον μοντερνισμό της οικονομίας των πρώτων. Ως εξαιρέσεις θεωρούνται τα κράτη της Λατινικής Αμερικής, της Αφρικής και της Καραϊβικής.

Όσον αφορά τον ευρωπαϊκό πολιτισμό, η αστικοποίηση αποτελεί ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά του, η οποία εμφανίστηκε γύρω στο 700 μΧ. και εξαπλώθηκε σταδιακά σε όλη την ήπειρο. Το φαινόμενο αυτό κέρδισε σημαντικό έδαφος με την εξέλιξη του τομέα των μεταφορών οι οποίες στόχευαν στην μαζική μετακίνηση¹. Ιδιαίτερα, μετά την λήξη του Β' Παγκοσμίου πολέμου, η χρήση του αυτοκινήτου και

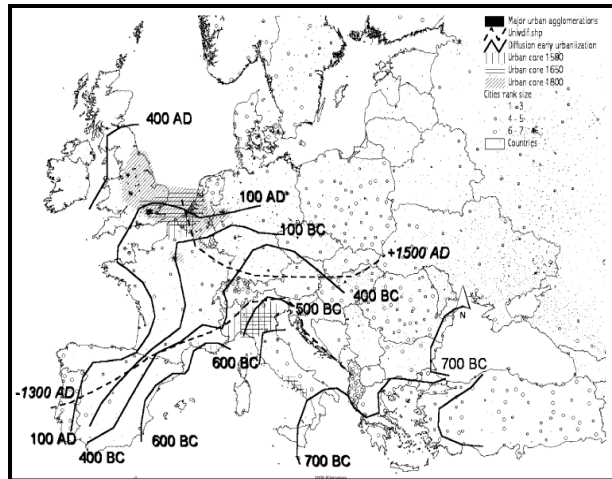
¹ Η ανάπτυξη του σιδηρόδρομου αποτέλεσε ένα τέτοιο παράδειγμα μετακινήσεων

η προσβασιμότητα στις πόλεις οδήγησε σε πολύ σημαντικές αλλαγές των δικτύων και των τοπίων. Τέλος, σημαντικό παράγοντα στην ενδυνάμωση της αστικοποίησης αποτέλεσε η παγκοσμιοποίηση των δραστηριοτήτων και αδυναμία λήψης κατάλληλων αποφάσεων για μείωση του φαινομένου από την μεριά των τοπικών φορέων.

Στην Ευρώπη, το ποσοστό των ανθρώπων που μένουν στις πόλεις έφτασε στις περισσότερες περιπτώσεις μέχρι και 80%, γεγονός που φανερώνει την μεγάλη εγκατάλειψη της υπαίθρου. Οι πόλεις και τα αστικά δίκτυα που δημιουργήθηκαν εξαιτίας αυτού του φαινομένου θεωρήθηκαν βασικοί παράγοντες που επηρέασαν την ανάπτυξη και την λειτουργία των περιοχών που τις περιβάλλουν. Οι πολιτικές των χωρών που στόχευαν κατά κύριο λόγο στην κάλυψη των αστικών αναγκών ενώ παράλληλα οι σημαντικές αλλαγές για γρήγορα συστήματα μεταφορών άλλαξαν ριζικά το παραδοσιακό τοπίο των ευρωπαϊκών πόλεων.

Το κύμα της αστικοποίησης στην Ευρώπη ξεκίνησε από την Ανατολική Μεσόγειο και έφτασε μέχρι την Βόρεια Θάλασσα. Πιο συγκεκριμένα, οι αρχικές μορφές του φαινομένου εμφανίστηκαν στην Ελλάδα και στην Ρώμη το 700 π.Χ. Πιο συγκεκριμένα, η Ρώμη θεωρήθηκε η μεγαλύτερη σε πληθυσμό προ-καπιταλιστική πόλη και στον οικιστικό τομέα περιλάμβανε συνοικίες με κτίρια 7-8 ορόφων² που φέρουν πολλά κοινά σημεία με τις σημερινές πολυκατοικίες. Η πόλη χαρακτηριζόταν από ποικιλία στις χρήσεις και πολλές αλλαγές στον αστικό της χαρακτήρα. Παρόλα αυτά, η Ρωμαϊκή αυτοκρατορία οδηγήθηκε σε πτώση γεγονός που δεν οφείλονταν τόσο στο μέγεθος της και στα προβλήματα που αυτό δημιουργούσε αλλά σε οικονομικούς παράγοντες. (Δημόπουλος, Κ., 2006: 31,32).

² Τα κτίρια αυτά ήταν γνωστά με την ονομασία "insulae".



Χάρτης 1: Η διασπορά της αστικοποίησης στην Ευρώπη. (Antrop, M., 2004: 11)

Σημαντική περίοδος για την αστικοποίηση των περισσότερων ευρωπαϊκών πόλεων θεωρείται αυτή μετά τον Μεσαίωνα μέχρι το τέλος της Αναγέννησης (μεταξύ 12^{ου} και 14^{ου} αιώνα) και την Βιομηχανική επανάσταση. Τα χαρακτηριστικά της Μεσαιωνικής πόλης είναι ήταν η στροφή προς την γεωργία, το εμπόριο, τις υπηρεσίες, την βιομηχανική και την βιοτεχνική παραγωγή. Ήταν εμφανής λοιπόν ο αγροτικός της χαρακτήρας ενώ αρχίζει να εμφανίζεται η έννοια της αγοράς στο κέντρο των πόλεων. Την ίδια περίοδο, τα σχέδια των πόλεων ξεφεύγουν από την καθαρά δαιδαλώδη μορφή η οποία επικρατούσε μέχρι τότε στην Ευρώπη και υιοθετούν την μορφή της «σχάρας». Οι φάσεις της αστικοποίησης στην Ευρώπη μέχρι τον 15^ο αιώνα εμφανίζονται γραφικά στον χάρτη 1.

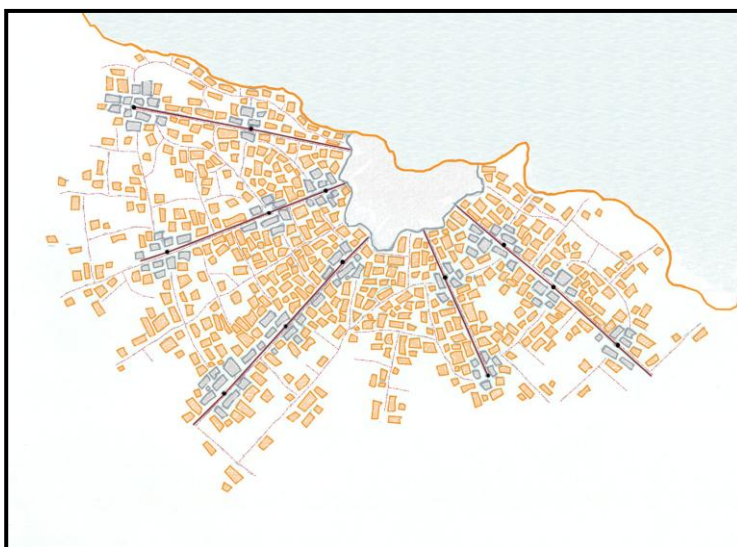
Από τον 14^ο αιώνα και έπειτα, εμφανίστηκαν πρωτότυπες πολεοδομικές μορφές σε πόλεις όπως η Φλωρεντία, η Νυρεμβέργη, η Πράγα και η Βενετία. Όσον αφορά την τελευταία, εισάγεται η έννοια του zoning στην πόλη καθώς είχε χωριστεί σε πολλές περιοχές ανάλογα με το τι κατασκευάζονταν στην κάθε μια (πχ, πλοία, γυαλί, όπλα, κ.α.), του γκέτο καθώς και ενός υποτυπώδη και δεσμευμένου από το μοναρχικό πολίτευμα σχεδιασμού.

Έναν αιώνα αργότερα, η Ευρώπη ξεπερνάει την Ασία όσον αφορά το επίπεδο της αστικοποίησης και οι πόλεις που είχαν πληθυσμό 10.000 κατοίκων, πλέον φαίνεται να ξεπερνούν τις 200.000. Ο αποικισμός, με αφετηρία την άφιξη του Κολόμβου στην Αμερική το 1492 εισήγαγε διεθνείς πολεοδομικές μορφές και υπήρξε καθοριστικός παράγοντας στην εδραίωση το εμπόριο, του μερκαντισμού και της παγκοσμιοποίησης. (Δημόπουλος, Κ., 2006: 35,36)

Στην συνέχεια, τον 17^ο αιώνα με τον εμπόριο να πρωτοστατεί στην διεθνή οικονομία, η ανάπτυξη της αστικής γης ξεφεύγει από τον έλεγχο των τοπικών φορέων, ενώ μπαίνει σε λειτουργία το σύστημα επέκτασης καθώς και ο σχεδιασμός των πόλεων. Μέχρι τα τέλη του 18^{ου} αιώνα πόλεις όπως η Μόσχα, η Βιέννη και η Α.Πετρούπολη ξεπέρασαν σε πληθυσμό τους 200.000 κατοίκους ενώ το Λονδίνο τις 800.000 γεγονός με τον ετήσιο ρυθμό αύξησης του παγκόσμιου πληθυσμού να ανέρχεται στο 0,5%. Ο ρυθμός του μπαρόκ αποτελεί πλέον τον βασικό εκφραστή των πολεοδομικών και αρχιτεκτονικών μορφών και εδραιώνει την κυριαρχία των αστών στις πόλεις. Ο δημόσιος χώρος «θυσιάζεται» για τις μεταφορές, ενώ ως κύρια χρήση κατά μήκος των οδικών δικτύων ορίστηκε η εμπορική. Επιπλέον, η μπαρόκ πόλη όχι μόνο περιλαμβάνει μουσεία, θέατρα, πινακοθήκες, ξενοδοχεία, τράπεζες και πολυκαταστήματα αλλά στηρίζει την προστασία της ιδιωτικής ζωής και ενισχύει την ανάπτυξη της μονοκατοικίας.

Η εποχή, όμως, της μεγάλης αστικοποίησης θεωρείται ο 18^{ος} και 19^{ος} αιώνας όπου μεγάλες αυξήσεις πληθυσμών σημειώθηκαν παράλληλα στην Ευρώπη και στην Αμερική ενώ η βιομηχανική επανάσταση και η εξέλιξη των μεταφορών και των επικοινωνιών αποτέλεσαν καθοριστικούς παράγοντες σ' αυτή την αστική εξέλιξη. Μάλιστα, με την έκρηξη της βιομηχανίας τα έργα των αστικών υποδομών πέρασαν στα χέρια ιδιωτών και ο κρατικός τομέας είχε ελάχιστες αρμοδιότητες πάνω σε αυτά. Η βιομηχανική πόλη περιλάμβανε εργατικές πολυκατοικίες που στέγαζαν μεγάλο μέρος του πληθυσμού, φυγή των πλουσίων προς τα προάστια και σταθερότερες και πιο καινοτόμες πολεοδομικές μορφές, χαρακτηριστικά που οδηγούν σταδιακά στην δημιουργία της μητροπολιτικής πόλης. (Δημόπουλος, Κ., 2006: 45)

Η «ευρωπαϊκή μητρόπολη» του 20^{ου} αιώνα χαρακτηρίζεται από μεγάλο μέγεθος και υψηλές πυκνότητες, ενώ η στροφή προς τα προάστια αποτελεί πλέον γεγονός. Την προαστιοποίηση ενισχύει η μεγάλη ανάπτυξη του σιδηρόδρομου και της χρήσης του ΙΧ.



Εικόνα 1: Προσέγγιση την επέκτασης των ευρωπαϊκών μητροπόλεων. (Δημόπουλος, Κ., 2006: 50)

Στην σύγχρονη εποχή, η μητρόπολη συνεχίζει να εξελίσσεται και να αποτελεί κέντρο του καπιταλισμού. Συχνό φαινόμενο αποτελεί η επέκταση των ευρωπαϊκών μητροπόλεων να εξελίσσεται από το παραδοσιακό κέντρο με γραμμικές μορφές κατά μήκος οδικών δικτύων (εικ. 1). Αντίθετα, η αστικοποίηση δεν αποτελεί πλέον σημαντικό παράγοντα για την ανάπτυξη των πόλεων αλλά εξακολουθεί να επηρεάζει σε κάποιο βαθμό τις λειτουργίες του αγροτικού κόσμου. Οι λειτουργίες αυτές αφορούν την ανάπτυξη χρήσεων κατοικίας και βιομηχανίας στον περιβάλλοντα χώρο καθώς και την δημιουργία νέων δομών επικοινωνίας ενώ υποκινούνται από οικονομικούς και κοινωνικούς τοπικούς φορείς. Οι αλλαγές που παρατηρούνται στο αγροτικό τοπίο χαρακτηρίζονται από ομογενοποίηση και από χωροθέτηση και χαοτικό σχεδιασμό τόσο μεγάλων συγκροτημάτων εγκαταστάσεων όσο μεμονωμένων αυτόνομων αναπτύξεων. (Antrop, M., 2004: 9-10)

2.2. Οι Κύκλοι της Αστικής Ανάπτυξης και οι Γενιές των Μεγαλουπόλεων στην Μεσόγειο

Η αστική ανάπτυξη στις χώρες της Μεσογείου περιγράφεται χρονικά ανάλογα με την εξέλιξη στους τομείς παραγωγής. Το φαινόμενο της αστικοποίησης εδώ

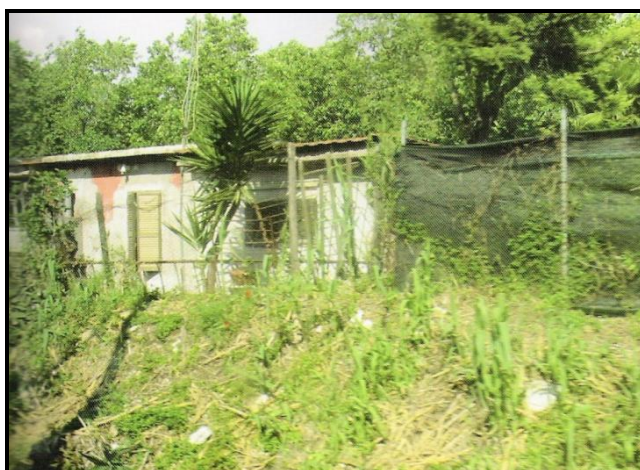
διαφέρει αισθητά από τις χώρες της δυτικής Ευρώπης και Αμερικής και διακρίνεται σε τρία στάδια.

Το πρώτο στάδιο αναφέρεται από την περίοδο του μεσοπολέμου μέχρι την δεκαετία του 60' και ονομάστηκε «αυθόρμητη αστικοποίηση». Η μεγάλη παρουσία της λαϊκής μάζας και τα μεγάλα κύματα μετανάστευσης οδήγησαν αυθαίρετη αυτοστέγαση και προαστιοποίηση. Οι μεταβολές στην οικονομία σχετίζοντας άμεσα με τους οικιστικούς αγώνες. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα της **πρώτης γενιάς** μεγαλουπόλεων που δημιουργήθηκαν σε αυτήν την φάση είναι η Αθήνα με την μετανάστευση των προσφύγων της Μικράς Ασίας το 1922. Έτσι κοινωνικά η πρωτεύουσα της Ελλάδας χωρίστηκε στα δυτικά προάστια όπου κατοικούσαν η εργατική τάξη και στα βορειοανατολικά όπου υπήρχαν οι μεσοαστοί. Αυτός ο κοινωνικός διαχωρισμός συνεχίζει να υπάρχει μέχρι και την σύγχρονη εποχή. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό αυτής της φάσης αποτελούν οι παραγκουπόλεις³ οι οποίες χωροθετούνται μέχρι το 70' στην περιφέρεια των μεγαλουπόλεων μετατοπίζοντας έτσι τα φτωχά κοινωνικά στρώματα από το κέντρο σε περιφερειακές ζώνες (εικ. 2). Επιπλέον, στις μεσογειακές χώρες επικρατεί το σύστημα των μικτών χρήσεων γης χωρίς να υπάρχουν ζώνες καθορισμούς αυτών των χρήσεων.

Από το μέσο της δεκαετίας του 70' εμφανίζεται συρρίκνωση στην άτυπη δόμηση ενώ κατά την περίοδο της δικτατορίας έχουμε αύξηση των πολυκατοικιών και μερική κοινωνική ομογενοποίηση.

Όμως, από την δεκαετία του 90' ξεκινάει ένα νέο κύμα μετανάστευσης σε όλη την Ευρώπη και δημιουργήθηκαν νέοι θύλακες πτώχειας στις κεντρικές αστικές περιοχές οι οποίες όμως παραμένουν οι πυρήνες ζωής των πόλεων. Οι νέοι μετανάστες κινηθήκαν τόσο στο κέντρο όσο και στα προάστια και δημιούργησαν νέες κοινότητες. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 74-76)

³ Οι παράγκες στον μεσογειακό κόσμο συμβολίζουν ένα είδος διαμαρτυρίας τόσο ειδικά για το σύστημα κατανομής της γης και κατοικίας όσο γενικότερα για την πολιτική, οικονομική και αστική ζωή.



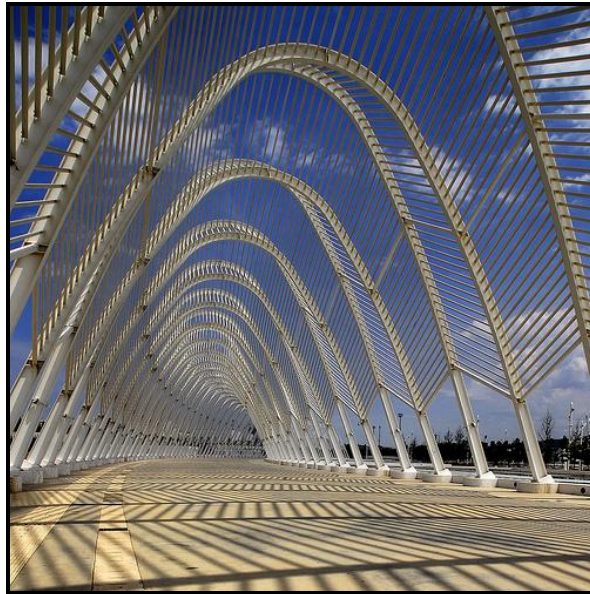
Εικόνα 2: Απομεινάρια παραγκούπολης στην Ρώμη το 2004. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 75)

Με την έναρξη της νέας χιλιετίας παρατηρείται μεγάλη συσχέτιση ανάμεσα στα μοντέλα πόλεων που βρίσκονται σε όλα τα σημεία του ορίζοντα. Η μεταμοντέρνα πόλη της **δεύτερης γενιάς** εμφανίζει τάσεις φιλελευθερισμού και έτσι δημιουργείται αστικός ανταγωνισμός και marketing σε υπερτοπικό επίπεδο. Έτσι ενδυναμώνεται ο ρόλος της πολεοδομίας, της αισθητικής αναβάθμισης και τις αστικής διαφήμισης των πόλεων εισάγοντας έτσι την έννοια της επιχειρηματικότητας στην αστική διακυβέρνηση. Έτσι, η αστική ανάπτυξη πέρασε από το φορντικό-κεϋσιανό πρότυπο στο καθεστώς μιας πιο ευέλικτης συσσώρευσης ενώ παράλληλα δημιουργούνται νέες επιχειρήσεις με την χρήση της νέας τεχνολογίας οδηγώντας σε μεγάλη κινητικότητα του κεφαλαίου. Η νέα οικονομία που δημιουργείται είναι μικτή και φανερώνει την στενή σχέση ανάμεσα στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα.

Σε αυτή την περίοδο οι χώρες διεκδικούν μεγάλες διεθνείς διοργανώσεις⁴ έτσι ώστε να προσεγγίσουν παγκόσμιες επενδύσεις και χρηματοδοτήσεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Έτσι οι κυβερνήσεις δίνουν μεγάλα ποσά στην δημιουργία ελκυστικού αστικού περιβάλλοντος και καλύτερης ποιότητας ζωής με την συμβολή διεθνών αρχιτεκτόνων οδηγώντας στο εξευγενισμό των αστικών τοπίων στις πόλεις. Χαρακτηριστικά, έχουμε την δημιουργία της Disneyland, εκθεσιακών χώρων EXPO,

⁴ Οι μεγάλες διοργανώσεις (big events) διαρκούν μικρά χρονικά διαστήματα, προσελκύουν μεγάλο πλήθος επισκεπτών και έχουν μεγάλες απαιτήσεις σε εκτάσεις, ανθρώπινο δυναμικό, υποδομές και χρηματοδότηση. (Jain A., K, 2002: 2). Τα big events αναφέρονται σε μεγάλα αθλητικά γεγονότα[□], ειδικές αθλητικές διοργανώσεις[□], G7 και G8 διεθνείς συναντήσεις, κορυφαία καλλιτεχνικά γεγονότα, μεγάλα θρησκευτικές εκδηλώσεις, εξειδικευμένες εκθέσεις, διεθνή φεστιβάλ καθώς και οι «ευρωπαϊκές πολιτιστικές πρωτεύουσες. (Guala, C., 2002: 2)

πολιτιστικών πρωτευουσών, Ολυμπιακών Σταδίων⁵ και πολλών θεαματικών γεφυρών που κοσμούν πολλές μεσογειακές πόλεις. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 76-78)

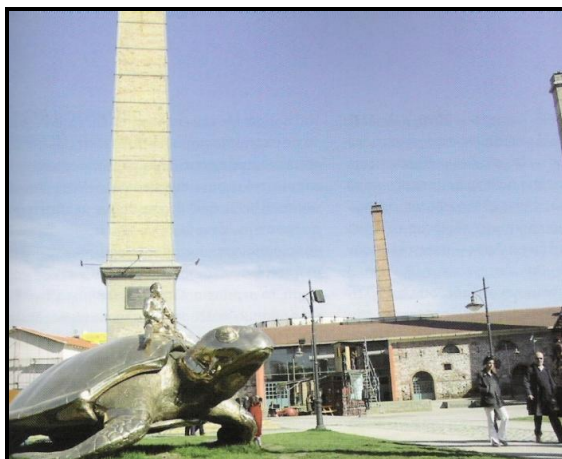


Εικόνα 3: Έργο του Calatrava στο Ολυμπιακό συγκρότημα στο Μαρούσι. (www.flickr.com)

Παράλληλα με την στροφή στον τουρισμό μέσω μεγάλων διοργανώσεων παρατηρείται και μετατόπιση του ενδιαφέροντος στην πολιτιστική κληρονομιά μέσω της προστασίας των μνημείων, των ιστορικών πυρήνων⁶, των αρχαιολογικών χώρων και των ιστορικών πεζόδρομων με την βοήθεια της μεταμοντέρνας αρχιτεκτονικής. Επομένως, πλέον εμφανίζεται ανακύκλωση του κτιριακού αποθέματος και η μετατροπή των αποθηκών και των βιομηχανικών χρήσεων σε εγκαταστάσεις αναψυχής, πολιτισμού και υπηρεσιών καθώς και σε κατοικίες υψηλών εισοδημάτων.

⁵ Σε πολλές πόλεις πραγματοποιούνται ολυμπιακά έργα που φέρουν την υπογραφή του Ισπανού Calatrava (εικ.3), ανάμεσα τους και η Αθήνα το 2004.

⁶ Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η επανάχρηση του εργοστασίου στο Γκάζι της Αθήνας και η λειτουργία του ως εκθεσιακός χώρος (εικ. 4).



Εικόνα 4: Διεθνής έκθεση στο Γκάζι της Αθήνας. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 79)

Όπως είναι εμφανές, η Μεσόγειος άλλαξε αστικό τοπίο μέσα από αυτές τις αλλαγές διατηρώντας πάντα την αυθεντική ιστορία της. Τα ιπποδάμεια συστήματα εμφανίζονται ξανά μετά την αναγέννηση ενώ τα τοπία οριενταλισμού αποφεύγονται απτούς πολεοδόμους τόσο την παλαιότερη όσο και την συγκεκριμένη περίοδο⁷.

Οι νέες τάσεις της αστικής ανάπτυξης στρέφονται προς τη μεσογαιοποίηση⁸ του Βορρά και την επιχειρηματοποίηση του Νότου. Η **τρίτη γενιά** της αστικοποίησης ξεφεύγει από τα πρότυπα της παγκοσμιοποίησης και επιστρέφει στην παράδοση μέσω της προβολής της ιστορικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς. Επομένως, μεγάλη σημασία δίνεται στις ιδιαιτερότητες κάθε πόλης χωρίς βέβαια να καταργούνται εξολοκλήρου οι αναπλάσεις και η συγκρότηση νέων αστικών τοπίων στον Μεσογειακό κόσμο.

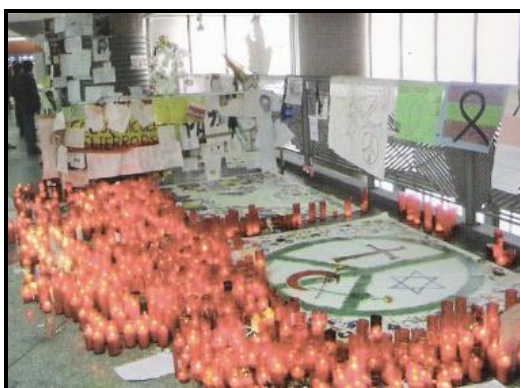
Το νέο πρότυπο που κυριαρχεί είναι ο «παγκόσμιος τουρισμός», καθώς με το πέρασμα των χρόνων οι ευρωπαϊκές πόλεις δεν στοχεύουν τόσο στο καλύπτουν τις ανάγκες των κατοίκων τους όσο των επισκεπτών και των εργαζομένων. Οι νέες λειτουργίες⁹ διεκδικούν χρήμα αλλά και χώρο και δεν διστάζουν να απομακρύνουν τους κατοίκους από τις περιοχές που στοχεύουν να χωροθετηθούν. Γεγονός, όμως,

⁷ Μια τέτοια προσπάθεια αποφυγής τέτοιων διδαλωδών πολεοδομικών συστημάτων στους παλαιότερους αιώνες (με ρίζες από την εποχή της τουρκοκρατίας) αποτελεί ο «εκτουρκισμός» της πόλης της Λάρισας.

⁸ Ο όρος «μεσογαιοποίηση» αναφέρεται «...στην στροφή προς το νερό -θάλασσα ή ποτάμι- αλλά και τον παιχνιδιάρικο ανασχεδιασμό των κέντρων, τα «τραπεζάκια έξω» και τις μικτές χρήσεις γης για την αποφυγή της ερήμωσης τα βράδια» (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 80)

⁹ Οι λειτουργίες αυτές αναφέρονται ως έργα βιτρίνας

παραμένει το ότι όσο πολλαπλασιάζονται τα έργα βιτρίνας κυρίως λόγω του αστικού ανταγωνισμού τόσο πληθαίνουν και τα κοινωνικά κινήματα για την διεκδίκηση του αστικού χώρου μέσω της νέας τεχνολογίας και των δικτύων. Πολίτες από όλο τον κόσμο, συσπειρώθηκαν με την βοήθεια των δικτύων πληροφορίας και επικοινωνιών και διαμαρτυρήθηκαν για τον παρεμβατικό χαρακτήρα της παγκοσμιοποίησης και του καπιταλιστικού τρόπου παραγωγής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η παγκόσμια λαϊκή κινητοποίηση μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11 Μαρτίου 2004 στην πόλη της Μαδρίτης. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 81,82)



Εικόνα 5: Διαδήλωση για την τρομοκρατική ενέργεια το 2004 με το πανό της ειρήνης στον σταθμό Atocha της Μαδρίτης. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 82)

2.3. Ιστορική Αναδρομή της Αστικοποίησης στην Ελλάδα

Η αστικοποίηση στον ελληνικό χώρο χωρίζεται ιστορικά στην μεταπολεμική περίοδο (1950-1980) και στην σύγχρονη εποχή και εξετάζεται σε πολεοδομικό, κοινωνικό, φυσικό και ιστορικό επίπεδο.

Η *πρώτη περίοδος* δημιουργεί το μεγαλύτερο μέρος του ελληνικού αστικού ιστού. Τα χαρακτηριστικά της μεταπολεμικής ανάπτυξης των πόλεων ποικίλουν ως προς τα σχήματα και τους όγκους. Η ατομική ιδιοκτησία βρίσκεται στο απόγειο, η αστική γη είναι διάσπαρτη και η οικονομία βασίζεται στην ιδιωτική επένδυση. Επιπλέον, οι μεγάλη ανάγκη για στέγαση του εισρέοντα πληθυσμού κινητοποίησε τον κατασκευαστικό κλάδο, λειτούργησε ο θεσμός της αντιπαροχής¹⁰ ενώ το κράτος

¹⁰ Σε αυτήν την διαδικασία γίνεται διανομή των ιδιοκτησιών μεταξύ εργολάβου και ιδιοκτήτη και αποδίδονται στα τετραγωνικά που είχαν συμφωνήσει και οι δύο μεριές μέσα από διαδικασίες που πολλές φορές ανέτρεπαν τον ΓΟΚ (Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός).

αδυνατούσε να παρέμβει οργανωμένα. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 129)

Αναλυτικότερα, στον τομέα της **πολεοδομίας**, η αστική δόμηση ακολούθησε την εξέλιξη του νομοθετικού δικτύου και χαρακτηρίστηκε από ανεπάρκεια σχεδιασμού, μεγάλες πυκνότητες και έλλειψη κοινόχρηστων χώρων. Η απόλυτη νομοθετική κατοχύρωση της ιδιοκτησίας αυξάνει την δομημένη επιφάνεια με αποτέλεσμα την στενότητα του δημόσιου χώρου και μετατρέπει το ελληνικό αστικό χώρο σε ένα «μωσαϊκό»¹¹. Έτσι το σύστημα επικεντρώθηκε στην κάλυψη των αναγκών στέγασης και όχι στην δημιουργία καλής ποιότητας ζωής.



Εικόνα 6: Αεροφωτογραφία της περιοχής της Λάρισας στην οποία φαίνεται των μωσαϊκό των ελληνικών πόλεων. (Google Maps)

Όσον αφορά τον σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων, δεν ήτανε καθολικός αφορούσε σταδιακή ένταξη των νέων εκτάσεων στο Σχέδιο Πόλης και στην χάραξη των οικοδομικών τετραγώνων στην συνέχεια χωρίς την ύπαρξη εμπεριστατωμένων μελετών¹². Η κατάτμηση της αστικής γης ήτανε τόσο μεγάλη που αρκετά οικοπέδα είχανε μέχρι 200 τ.μ. εμβαδόν ενώ όσον αφορά την κάλυψη υπήρχαν περιπτώσεις που δεν προβλέπονταν ούτε ακάλυπτος χώρος.

Ο βασικός τύπος κατοικίας που επικρατούσε στις ελληνικές πόλεις είναι η «μεταπολεμική πολυκατοικία» που πενταώροφα ή εξαώροφα με στενά μπαλκόνια και

¹¹ Κυρίαρχη θέση σε αυτό το μοντέλο δόμησης παίζει η «αστική πολυκατοικία»

¹² Για παράδειγμα μελέτες για πετρώματα, κλίσεις εδάφους, ύψος βροχόπτωσης, δασικές εκτάσεις, κ.α.

εσοχές στους πάνω ορόφους χωρίς να παρεμβάλλονται κοινόχρηστοι χώροι γεγονός που φανερώνει την επιτακτική ανάγκη για στέγαση του όλο και αυξανόμενου πληθυσμού. Τα χαρακτηριστικά αυτού του τύπου κατοικίας είναι από την μια πλευρά η απόλυτη ομοιογένεια, η έλλειψη της ενότητας, η άτονη και αντιαισθητική όψη ενώ από την άλλη η δημιουργία ενός ουδέτερου τοπίου που δίνει την δυνατότητα ανάδειξης σημαντικών στοιχείων της πόλης. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 132)

Ένα άλλο πολεοδομικό πρόβλημα των μεταπολεμικών χρόνων αφορά την έλλειψη ιεράρχησης ανάμεσα στις πολεοδομικές ενότητες χωρίς να υπάρχουν ξεκάθαρα όρια και συγκεκριμένη ταυτότητα. Την κατάσταση αυτή επιβάρυνε σε μεγάλο βαθμό και η ανοικοδόμηση ορισμένων περιοχών με αποτέλεσμα να χάνουν ιστορικά στοιχεία και, συνεπώς, την ταυτότητα τους.

Στον αντίποδα της πυκνής δόμησης, υπάρχουν και περιοχές μέσα στον αστικό ιστό οι οποίες ενώ μπορούσαν να αξιοποιηθούν οικονομικά έχουν παραμείνει αδόμητα οικοπέδα τα οποία είναι αντιαισθητικά στην όψη και αποτελούν εστίες μόλυνσης.

Αναμφίβολα οι δημόσιες εκτάσεις αποτελούν ένα στοιχείο ταυτότητας για τον αστικό αστό και έχουν την δυνατότητα να συνδέσουν τμήματα της πόλης με αρμονικό τρόπο. Στην ελληνική πραγματικότητα, το ποσοστό των δημόσιων χώρων σε σχέση με την δομημένη επιφάνεια είναι μηδαμινό γεγονός που κάνει εντονότερη την αίσθηση της στενότητας και της δυσφορίας μέσα στην πόλη. Για την ακρίβεια μόνο το 2% του συνολικού αστικού χώρου καλύπτεται από κοινόχρηστους χώρους.

Όσον αφορά τον **κοινωνικό χαρακτήρα** της αστικοποίησης των ελληνικών πόλεων στην μεταπολεμική περίοδο εμφανίζεται ένα φαινόμενο που κερδίζει έδαφος μέχρι και σήμερα. Είναι αυτό της αυθαίρετης δόμησης¹³ με την ευθύνη να αποδίδεται στην αδυναμία του κράτους να καλύψει τις ανάγκες για στέγαση και να εφαρμόσει ένα αξιόλογο σύστημα ελέγχου. Ιδιαίτερα, οι περιοχές αυθαίρετων που δημιουργούνται στα όρια του αστικού ιστού σταδιακά απόκτησαν δίκτυα υποδομών

¹³ Περιπτώσεις αυθαίρετων μέσα στον οικισμό που οφείλονται σε αλλοίωση του επιτρεπόμενου όγκου των κτιρίων, επιπλέον όροφοι, κλείσιμο ημιυπαίθριων, κάλυψη ακάλυπτων χώρων, η εγκατάλειψη εγκαταστάσεων λόγω έλλειψης χρηματοδότησης, τυφλές μεσοτοιχίες αλλά και στα όρια του αστικού ιστού για την κάλυψη αναγκών στέγασης των εσωτερικών μεταναστών αλλά και δημιουργίας β' κατοικίας.

και ενσωματώθηκαν στο σχέδιο πόλης αλλά η νομιμοποίηση τους αντί να αποτρέψει την πυκνή δόμηση τους, τις μετέτρεψε σε περιοχές αντίστοιχες με το κέντρο και ουσιαστικά σε νέους προβληματικούς αστικούς ιστούς.(Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 132-134)

Στην συνέχεια, ο αστικός και περιαστικός χώρος ως τμήματα του **φυσικού τοπίου** αποτελεί σημαντικό στοιχείο της μορφής μιας πόλης που φέρουν περιθώρια βελτίωσης. Το ανάγλυφο των ελληνικών περιοχών παρουσιάζει μεγάλη ποικιλομορφία καθώς συναντούμε περιοχές χτισμένες τόσο σε υψηλούς ορεινούς όγκους όσο και στα παράλια και σε πεδιάδες. Με το πέρασμα των χρόνων οι πόλεις έχουν επεκταθεί από τον ιστορικό τους πυρήνα αλλοιώνοντας σημαντικά το φυσικό τοπίο αλλά σε γενικές γραμμές το ελληνικό αστικό τοπίο παρουσιάζει ενδιαφέρουσα αισθητική.

Αναμφίβολα, η Ελλάδα χαρακτηρίζεται από την σπουδαία ιστορία της. Τα αμέτρητα αρχαιολογικά ευρήματα (εικ. 7) τα οποία ανακαλύφθηκαν σε πολλά τμήματα του δομημένου αστικού ιστού θεωρούνται τοπόσημα των πόλεων. Οι αναπλάσεις και αναδείξεις των παραδοσιακών πυρήνων αποτελούν βασική μέριμνα της κυβέρνησης.

Βέβαια, με την επέκταση των πόλεων δημιουργούνται νέα τμήματα αστικού ιστού τα οποία έρχονται σε σύγκρουση με τα ιστορικά κέντρα ως προς το κοινωνικό, ιστορικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Ο περιορισμός της σημασίας είτε των ιστορικών πυρήνων είτε των νέων αστικών μορφών¹⁴ δεν αποτελεί λύση τέτοιου είδους συγκρούσεων. Στην πραγματικότητα, η σύνδεση των δύο αυτών αστικών μορφών η οποία θα μπορούσε να γίνει μέσω των κεντρικών περιοχών κατοικίας, των προαστίων και των οδικών αρτηριών μπορούσε να αποτελέσει τον καλύτερο τρόπο μετάβασης από το ένα σύστημα στο άλλο.

¹⁴ Οι μορφές αυτές αφορούν περιοχές που δεν έχουν ταυτότητα και ιστορικό παρελθόν γεγονός που κάνει δύσκολη την συσχέτιση τους με το παραδοσιακό κέντρο των πόλεων



Εικόνα 7: Λουτρά της προχριστιανικής περιόδου στην πλατεία Λαού της Λάρισας. (Δήμος Λάρισας)

Στην σύγχρονη εποχή η αστικότητα στην Ελλάδα διατηρεί κάποια παραδοσιακά χαρακτηριστικά αλλά και παρουσιάζει ποικιλομορφία σε πολλούς τομείς επηρεασμένη από εξωτερικές καινοτομίες. Η ύφεση που παρουσιάζει ο ρυθμός της αστικοποίησης, οι χρηματοδοτήσεις από της Ευρωπαϊκή Ένωση, η σταθερότητα στον κοινωνικό, πολιτικό και οικονομικό τομέα και οι επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης έχουν επηρεάσει σημαντικά την μορφή των πόλεων.

Κατασταλτικό ρόλο στον ρυθμό της προόδου τις τελευταίες δεκαετίες παίζει η εφαρμογή ξεπερασμένων ρυμοτομικών σχεδίων στις σύγχρονες μελέτες επέκτασης των πόλεων καθώς και σε αναπλάσεις πυκνοδομημένων περιοχών. Ιδιαίτερα, όσον αφορά τις αναπλάσεις, πραγματοποιούνται μόνο σε ήπιο βαθμό και συχνά περιορίζονται σε διαμόρφωση των δημόσιων χώρων. Οι κατεδαφίσεις κτιρίων για την ανάδειξη του ιστορικού πλούτου αποφεύγονται συστηματικά γεγονός που σταδιακά οδηγεί στην περαιτέρω «υπερφόρτωση» του αστικού ιστού, αυξάνοντας επιπλέον του όγκους και μειώνοντας τους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 138)

Ορισμένοι μετασχηματισμοί που εντάσσονται σε νέες περιοχές δεν έχουν βελτιωθεί και έτσι προκαλούν μια νέα σειρά από προβλήματα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πολυκατοικία η οποία αν και αρχιτεκτονικά έχει μεταβληθεί θετικά, παραμένει αναλλοίωτη σε θέμα όγκου και σχήματος ενώ σε αστικό επίπεδο συνεχίζει να εμφανίζει μια σειρά από προβλήματα που βλάπτουν την λειτουργία της

πόλης. Τα προβλήματα αυτά αφορούν την δημιουργία πυλωτών στα ισόγεια λειτουργώντας ως θέσεις παρκινγκ και υποβαθμίζοντας την ποιότητα του δρόμου, τους παράνομα κλεισμένους ημιπαιθριούς χώρους και την διόγκωση των εξωστών.

Η **πολεοδομία** των τελευταίων δεκαετιών στρέφει το ενδιαφέρον της προς τον περιαστικό και εξωαστικό χώρο βελτιώνοντας το αστικό και υπεραστικό μεταφορικό σύστημα¹⁵. Οι νέες αλλαγές που συμβαίνουν σε αυτές τις περιοχές που είναι απομακρυσμένες από τον αστικό πυρήνα ευνοούνται και από την αύξηση των ΙΧ ως μέσο μεταφοράς. Όσον αφορά την πυκνότητα τους υπό κανονικές συνθήκες θεωρούνται ως αραιοδομημένες ενώ οι χρήσεις τους είναι μικτές και συμπεριλαμβάνουν κατοικία και αγροτική γη. Την κατάσταση αυτή έρχεται να μεταβάλλει η αστική διάχυση, ένα φαινόμενο το οποίο ασκεί μεγάλες πιέσεις στον περιαστικό χώρο και κερδίζει σημαντικό έδαφος τα τελευταία χρόνια.

Η αστική διάχυση συναντάται κυρίως γύρω από αστικά κέντρα, κατά μήκος οδικών δικτύων και σε παραθεριστικές περιοχές¹⁶. Σε αυτό το φαινόμενο συναντούμε μεγάλες πυκνότητες, μέγιστη οικοδομική εκμετάλλευση, ασυνέχειες, αίσθηση στενότητας, έλλειψη οργάνωσης και δημιουργία νέων πυρήνων.

Επιπλέον, η επίδραση της κλίμακας στην προσθήκη νέων αστικών ενοτήτων στον ιστό της πόλης πολλές φορές δημιουργεί κάποια σύγχυση. Μια πολεοδομική αλλαγή σε μικρή κλίμακα (για παράδειγμα η ανέγερση κτιρίων με σταθερούς όρους δόμησης σε κενά οικοπέδα) δεν είναι ικανή να μεταβάλλει σημαντικά το αστικό τοπίο. Από την άλλη, υπάρχουν προσθήκες που σε μεγαλύτερες κλίμακες θεωρούνται σημεία αναφοράς. Σε αυτή την περίπτωση κατατάσσεται η δημιουργία ενός νέου δρόμου¹⁷ ή μιας γέφυρας γεγονός που σε κυκλοφοριακό επίπεδο μπορεί να επηρεάσει την ιεράρχηση των δικτύων. Αντιθέτως, η παρέμβαση αυτή σε μικρή κλίμακα θεωρείται ως επιπλέον προσθήκη στον ήδη κορεσμένο ιστό. Για παράδειγμα, οι περιφερειακοί δρόμοι που κατασκευάστηκαν σε πολλές πόλεις όπως Θεσσαλονίκη,

¹⁵ Τα έργα που γίνονται αφορούν την κατασκευή νέων οδικών αξόνων και κόμβων, επισκευή των παλαιών και αναβάθμιση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

¹⁶ Σε αυτήν την περίπτωση οι περιοχές μετατρέπονται ραγδαία σε οικιστικούς υποδοχείς με σοβαρές ελλείψεις σε πολεοδομικές υποδομές.

¹⁷ Εξαιρεση αποτελούν τα έργα που δημιουργούνται σε διαφορετικό επίπεδο όπως το Αττικό Μετρό το οποίο είναι υπόγειο και πολεοδομικά επηρεάζουν τον περιβάλλοντα χώρο και τα δίκτυα.

Λάρισα, Βόλο και Πάτρα αν και λειτουργικά συμβάλουν στην επίλυση κυκλοφοριακών προβλημάτων, οπτικά η επαφή τους με τον αστικό ιστό δημιουργεί μεγάλη σύγκρουση. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 139)

Τέλος, κρίσιμο ζήτημα για την πολεοδομική λειτουργία των σύγχρονων ελληνικών πόλεων αποτελεί η υπερβολική χρήση και ο μεγάλος αριθμός των ΙΧ. Η απότομη αύξηση των αυτοκινήτων συνέβη την περίοδο της έντονης αστικοποίησης για την Ελλάδα (μεταπολεμικά χρόνια) και οι πόλεις, λόγω έλλειψης υποδομών και σχεδιασμού, δεν μπορούσαν να συγκρατήσουν μια τέτοια κατάσταση. Πιο συγκεκριμένα, το στενό δίκτυο δρόμων δεν μπορεί να συγκρατήσει πλέον την αυξημένη καθημερινή κυκλοφορία των αυτοκινήτων με αποτέλεσμα να δημιουργούνται να εντείνεται το αίσθημα της στενότητας του αστικού ιστού και να δημιουργούνται λειτουργικά προβλήματα όπως συμφόρηση, ατυχήματα, δυσκολία στην κίνηση των πεζών, κ.α. Την κατάσταση αυτή έρχεται να χειροτερεύσει η έλλειψη σε χώρους στάθμευσης με αποτέλεσμα πολλοί δρόμοι (πολλές φορές και πεζόδρομοι) να καταλαμβάνονται από σταθμευμένα οχήματα, γεγονός που μειώνει το ήδη περιορισμένο πλάτος αυτών των οδών.



Εικόνα 8: Στάθμευση αυτοκινήτων στους πεζόδρομους της Λάρισας λόγω έλλειψη χώρων στάθμευσης. (<http://larisaionpolis.blogspot.com>)

Στην συνέχεια, οι **κοινωνικές εξελίξεις** των ελληνικών πόλεων στις μέρες μας επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από τα πρότυπα¹⁸ της παγκοσμιοποίησης και από τους εξωτερικούς οικονομικούς μετανάστες. Οι νέες αυτές κοινωνικές ομάδες δεν προκάλεσαν κάποια διαφοροποίηση στις περιοχές κατοικίας αλλά δημιούργησαν

¹⁸ Τα πρότυπα αυτά σχετίζονται με την κατανάλωση, την μετακίνησης και την ψυχαγωγία.

μεγάλες διασπορές σε εγκαταστάσεις εμπορικών καταστημάτων, εστιατορίων κτλ σε πολλά σημεία του αστικού ιστού.

Παράλληλα, κτίρια με χρήσεις γραφείων, ψυχαγωγίας και εμπορίου κατά μήκος μεγάλων αστικών και υπεραστικών οδικών αρτηριών υπακούουν σε πρότυπα παγκόσμιας αρχιτεκτονικής, χωροθετούνται διάσπαρτα στον χώρο, ενισχύουν την ποικιλομορφία της πόλης και είναι συνήθως αποκομμένα από τις λειτουργίες του βασικού αστικού ιστού. Αυτή η μορφή επέκτασης αποκλίνει από την ομογενοποιημένη εικόνα της μεταπολεμικής περιόδου και από πολλά θετικά στοιχεία¹⁹ της αστικής ζωής.

Το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό και την λειτουργική διάρθρωση των κτιρίων ανά όροφο. Έτσι παρατηρούνται φαινόμενα όπου ενώ οι όροφοι έχουν την μορφή και την χρήση της συνηθισμένης πολυκατοικίας, στο ισόγειο να χωροθετούνται διεθνείς χρήσεις εμπορίου, υπηρεσιών, τραπέζων, εστιατορίων, franchises, κ.α. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 141,142)



Εικόνα 9: Ισόγεια με αλυσίδες καταστημάτων εμπορίου και όροφοι με κατοικίες στην αγορά της Λάρισας. (www.kosmoslarissa.gr)

Το φυσικό και ιστορικό περιβάλλον δεν μεταβάλλεται με τόσο έντονους ρυθμούς όσο οι προηγούμενοι τομείς. Όπως και τις παλαιότερες δεκαετίες έτσι και σήμερα, βασικό μέλημα των κυβερνήσεων αποτελεί η ανάπλαση των ιστορικών περιοχών και η ανάδειξη του πολιτιστικού πλούτου των ελληνικών πόλεων.

¹⁹ Τέτοια στοιχεία αποτελούν οι ανάμικτες χρήσεις, η χρήση του υπαίθριου χώρου και η διαφορετικότητα των κοινωνικών ομάδων.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα έργα στον τομέα των συγκοινωνιών και διατήρησης των ιστορικών μνημείων τα οποία πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 στην πόλη της Αθήνας. Τέλος, παρατηρείται κορεσμός του φυσικού τοπίου στις περιοχές επεκτάσεων των δραστηριοτήτων αναψυχής και εμπορίου τόσο σε κεντρικό όσο και σε παράκτιο επίπεδο.

3. ΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

3.1. Προσέγγιση του Φαινομένου των Εμπορικών Κέντρων

Με την πάροδο των ετών το λιανικό εμπόριο έχει κυριαρχήσει στον αστικό χώρο με τη μορφή ενός σύνθετου και δυναμικού τομέα των επιχειρήσεων και των γενικότερων τάσεων συγκέντρωσης των καταναλωτικών προτύπων. Ο νέος αυτός ρόλος αποτελεί φυσικό επακόλουθο των μεταβολών στην κίνηση των καταναλωτών, την αύξηση των εισοδημάτων και τη διευκόλυνση στην πρόσβαση στους προκείμενους χώρους, ενώ συνάμα διαδραματίζει κυρίαρχο ρόλο στην αστική οικονομία και κοινωνία. Μέσα στο πλαίσιο αυτό, οι προαναφερθείσες εξελίξεις οδήγησαν στη δημιουργία εμπορικών κέντρων που αποτελούν τις λεγόμενες «οικονομίες κλίμακας»²⁰ τόσο για την πόλη όσο και για την περιφέρειά της (Δελλαδέτσιμας, 2009: 134).

Στο σημείο αυτό αξίζει να παρατεθεί ο προσδιορισμός που δίνει ο Δελλαδέτσιμας (2009: 133) για τα εμπορικά κέντρα τα οποία «... αποτελούν μια ξεχωριστή μορφή χωρικής ανάπτυξης και οργάνωσης του λιανικού εμπορίου που παράλληλα στοιχειοθετούν μία νέα κεντρικότητα για τις αστικές περιοχές ή για την πόλη στο σύνολο της. Κατά συνέπεια, η οποιαδήποτε ερμηνευτική απόπειρα του φαινομένου των εμπορικών κέντρων και των επιπτώσεων τους θα πρέπει εκ των πραγμάτων να συσχετιστεί τόσο με τις ευρύτερες ανακατατάξεις και τάσεις εξέλιξης του κλάδου του λιανικού εμπορίου, όσο και με τα διάφορα πρότυπα αστικής ανάπτυξης που ιστορικά συνόδευσαν τις φάσεις της αστικοποίησης²¹ στην Ελλάδα αλλά και διεθνώς».

Επομένως, βάσει του εν λόγω προσδιορισμού γίνεται εμφανής η συμβολή του λιανικού εμπορίου στην ανάπτυξη των εμπορικών κέντρων, καθώς και η πυροδότηση των υπόλοιπων μεταβολών στη διάδοση αυτών.

²⁰. Οι οικονομίες κλίμακας δημιουργούνται όταν το παραγόμενο προϊόν αυξάνει με μεγαλύτερο ρυθμό από τους εισρέοντες πόρους (Γιαουτζή Μ., Στρατηγέα Α. 2006: 107).

²¹. Διεξοδική αναφορά των φάσεων της αστικοποίησης γίνεται στην ενότητα 2.3.

3.2. Η Διαχρονική Εξέλιξη των Εμπορικών Κέντρων

Η διαχρονική ανάπτυξη του λιανικού εμπορίου έχει ως αφετηρία το πρότυπο δημιουργίας μιας ολοκληρωμένης εμπορικής περιοχής που έθεσε ο J. C. Nicols το 1992 στην πόλη του Τέξας, το οποίο εμφάνιζε χαρακτηριστικά οργάνωσης, ενιαίας αρχιτεκτονικής και ενότητας και ήταν συνυφασμένο με τις ολοένα και αυξανόμενες τάσεις της αστικοποίησης. Το κλασικό εμπορικό κέντρο, καθώς και τα μικρότερα γραμμικά εμπορικά κέντρα δραστηριοτήτων κατά μήκος οδικών αρτηριών αποτέλεσαν τους δύο τύπους εμπορικής ανάπτυξης στις ΗΠΑ μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1930.

Προοδευτικά, η μεγάλη αλλαγή στο μέγεθος, τη χωροθέτηση και τις χρήσεις των εμπορικών κέντρων επήλθε με τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και την έξαρση της προαστιακής ανάπτυξης. Πιο αναλυτικά, η συγκεκριμένη εποχή συνοδεύεται από τη διάδοση των επενδύσεων λιανικού εμπορίου μεγάλης κλίμακας²² αρχικά στη Β. Αμερική, την Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο και λίγο αργότερα (από το 1960 και εξής) στις υπόλοιπες αναπτυγμένες χώρες της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης. Εν αντιθέσει με τη Β. Αμερική στην Ευρώπη²³ επικρατεί την εν λόγω περίοδο το φαινόμενο δημιουργίας μεγάλων περιφερειακών εμπορικών ενοτήτων και οικονομιών κλίμακας σε νέες περιοχές επεκτάσεων εκτός του βασικού ιστού που προσελκύουν διάφορες κατηγορίες καταναλωτών (Δελλαδέτσιμας, 2009: 134 - 136).

Ένα βήμα παρακάτω, αξίζει να αναφερθούν οι κατηγορίες των εμπορικών κέντρων, οι οποίες- όπως εμφανίστηκαν στην Ευρώπη- είναι πέντε όσον αφορά το είδος τους, ενώ η σειρά με την οποία παρατίθενται συνάδει με τη χρονική σειρά εμφάνισής τους. Η πρώτη τυπολογία αποτελείται από τα ανεξάρτητα ή κατά ομάδες μεγάλα καταστήματα (supermarkets, hypermarkets), ενώ η δεύτερη εστιάζει στα συγκροτήματα λιανικού εμπορίου- αποθήκευσης και τα εκπωτικά κέντρα (retail warehouses or retail outlets). Έπονται τα εμπορικά πάρκα ή πάρκα συγκροτημάτων

²². Με τον όρο επενδύσεις λιανικού εμπορίου μεγάλης κλίμακας αναφερόμαστε σε πολυκαταστήματα, εμπορικά Mall και υπεραγορές.

²³. Συγκεκριμένα, τη δεκαετία του 1960 στη Γερμανία, το 1970 στο Ηνωμένο Βασίλειο και τη δεκαετία του 1990 στη Γαλλία, Ισπανία, Πορτογαλία και Ελλάδα με διαφορετικούς ρυθμούς ανάπτυξης.

λιανικού εμπορίου και αποθήκευσης (retail park or retail warehouse park), τα εμπορικά κέντρα (shopping centres) και εν τέλει τα κλειστά εμπορικά κέντρα (Mall).

Βάσει της συγκεκριμένης κατηγοριοποίησης γίνεται εμφανές ότι τα μικρά καταστήματα οδηγούνται σε παρακμή, ενώ παράλληλα αρχίζει να επικρατεί το φαινόμενο δημιουργίας μεγάλων εμπορικών κέντρων ενιαίας δομής τα οποία αναπτύσσονται σταθερά με επικερδή αποτελέσματα.

Στη σύγχρονη εποχή, στον αναπτυγμένο κόσμο τα εμπορικά κέντρα διαδραματίζουν το ρόλο θυλάκων οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, ενώ πολλές φορές συγκρούονται τόσο με τα περιβαλλοντικά, κοινωνικά, οικονομικά, ιστορικά, πολιτισμικά δρώμενα της περιοχής χωροθέτησης τους, όσο και με την ευρύτερη ακτίνα επιρροής τους. Επιπλέον, υπάρχει ισχυρή σχέση εξάρτησης μεταξύ μεγάλων εμπορικών κέντρων και άλλων μορφών ανάπτυξης εμπορίου (όπως τα συστήματα διαχείρισης δικτύων καταστημάτων και τις στρατηγικές αύξησης αποδοτικότητας των κεφαλαίων πολυμορφικών δραστηριοτήτων), καθώς οι δύο μορφές ανάπτυξης συσχετίζονται άμεσα με τις τεχνολογίες της πληροφορικής και της επικοινωνίας προσδίδοντας με τον τρόπο αυτό νέες διαστάσεις²⁴ στις οικονομίες κλίμακας.

Το γεγονός ότι τα στάδια εξέλιξης των εμπορικών κέντρων στις διάφορες χώρες της Ευρώπης παρουσιάζουν σημαντικές αποκλίσεις οδηγεί σε περαιτέρω διαφορές ως προς την έκταση κάθε μονάδας και την κοινωνική αποδοχή αυτών των εμπορικών ενοτήτων από περιοχή σε περιοχή²⁵. Οι λόγοι που οδηγούν σε αυτές τις αποκλίσεις είναι η παράδοση αστικότητας σε κάποιες ευρωπαϊκές πόλεις, τα εισοδήματα των κατοίκων και τα κοινωνικά πρότυπα, η οικονομική- κοινωνική βαρύτητα του μικρού εμπορίου, η ύπαρξη μεγάλων κέντρων λιανικού εμπορίου, το

²⁴. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η μείωση του αριθμού των διαδρομών σε τοπικά καταστήματα για λόγους κατανάλωσης ανά νοικοκυριό στην Ευρώπη και η μεγάλη αύξηση στις διαδρομές με προορισμούς σε μεγαλύτερου μεγέθους συγκροτημάτων εμπορίου, υπηρεσιών και αναψυχής.

²⁵. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι οι χώρες της Β. Ευρώπης έχουν μεγαλύτερη προσφορά και μέγεθος εμπορικών κέντρων σε σχέση με τη Ν. Ευρώπη. Χώρες όπως η Ολλανδία, η Γαλλία και το Ηνωμένο Βασίλειο κατέχουν τις υψηλές αναλογίες προσφοράς (200m²-300m²/ 1000 κατοίκους) ενώ το Βέλγιο, η Ιταλία και η Ελλάδα βρίσκονται σε χαμηλές θέσεις (Kok & Joye 2002: 28).

μέγεθος και η ποικιλία των χρήσεων και ο υφιστάμενος σχεδιασμός που εφαρμόζεται στις ευρωπαϊκές χώρες (Δελλαδέτσιμας, 2009: 136 - 140).

3.3. Οι Επιπτώσεις των Εμπορικών Κέντρων

Όπως αναμένεται, τα εμπορικά κέντρα ως ένα δυναμικό φαινόμενο συνοδεύονται από μια σειρά από επιπτώσεις. Η μορφή και η έκταση αυτών των επιπτώσεων εξαρτάται από την κλίμακα επένδυσης, τις εμπλεκόμενες χρήσεις και απ' τα μεγέθη που χαρακτηρίζουν την περιοχή²⁶. Με την ανάλυση των προαναφερθέντων επιπτώσεων παρατηρείται ότι αυτές σχετίζονται με το management, τις καταναλωτικές συμπεριφορές, τις τάσεις ανάπτυξης του λιανικού εμπορίου, τις αναλύσεις των διεθνών επενδύσεων, τα οικονομικά και ιδιοκτησιακά υπόβαθρα.

Αναφορικά με την Ευρώπη, σε σχέση με τους τομείς που επηρεάζουν τα νέα εμπορικά κέντρα, το ενδιαφέρον μετατοπίζεται στις προαστιακές και περιαστικές περιοχές, ενώ δεν υπάρχει ολιστική ανάλυση των επιπτώσεων. Επομένως, στις παραγράφους που έπονται θα συντελεστεί μία απλή αναφορά στους παράγοντες που επηρεάζονται από τα εμπορικά κέντρα, όπως είναι οι υφιστάμενες αγορές, οι χρήσεις και οι αξίες της γης, η απασχόληση και η φόρτιση των αστικών περιοχών.

Αρχικά, όσον αφορά την προσέγγιση των συγκεκριμένων παραγόντων, η χωροθέτηση ενός εμπορικού κέντρου που αποτελεί έναν πόλο αστικής και περιφερειακής εμβέλειας επεκτείνει τις χρήσεις εμπορίου εντατικοποιώντας τη συσσώρευση του κεφαλαίου. Παράλληλα, η εδραίωση των νέων αγορών και η διεκδίκηση μεριδίου στις ήδη υπάρχουσες αποτελούν σημαντικούς στόχους αυτής της νέας επένδυσης. Ο ανταγωνισμός που δημιουργεί η χωροθέτηση «νέων» εμπορικών αγορών δεν αφορά μόνο το παραδοσιακό κέντρο αλλά και άλλες εμπορικές περιοχές μετατοπίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τις εμπορικές δραστηριότητες και αλλοιώνοντας τη σύνθεση του εμπορίου στον αστικό και περιαστικό χώρο.

²⁶. Τα μεγέθη αυτά αναφέρονται στις αξίες της γης και τα ενοίκια, τα εισοδήματα, τα επίπεδα κατανάλωσης και τις ήδη υπάρχουσες χρήσεις.

Κυρίως, δε, επηρεάζονται οι μικρές και οι παραδοσιακές επιχειρήσεις και λιγότερο τα επικερδή εμπορικά καταστήματα, καθώς τα μεγάλα εμπορικά προσφέρουν ευέλικτες τιμές, μεγάλους χώρους στάθμευσης, επενδύουν μεγάλα ποσά σε marketing και διαφήμιση κι έχουν διευρυμένα ωράρια λειτουργίας. Επιπλέον, προσφέρουν ένα ευρύ φάσμα αγαθών, το οποίο μόνο ένας πολύ μεγάλος αριθμός μικρότερων εμπορικών καταστημάτων μπορεί να συναγωνιστεί, αλλά και διαφοροποιημένα καταναλωτικά πρότυπα τα οποία είναι ξένα προς τις υπάρχουσες αγορές. Φυσικό επακόλουθο αποτελεί η συρρίκνωση των υπάρχουσών αγορών και η ανάδειξη μίας γκάμας αρνητικών προεκτάσεων, αφού επηρεάζεται η κατηγορία των καταναλωτών με χαμηλά εισοδήματα και δυσκολίες μετακίνησης.

Όσον αφορά τις χρήσεις της γης, η εγκατάσταση μεγάλων εμπορικών κέντρων προκαλεί επιπτώσεις όχι μόνο στο υφιστάμενο λιανικό εμπόριο αλλά και σε χρήσεις όπως το εμπόριο βιοτεχνίας, βιομηχανίας και κατοικίας. Πιο αναλυτικά, η εν λόγω χωροθέτηση επιφέρει σημαντικές μεταβολές στις τιμές και τις χρήσεις της γης. Χαρακτηριστικό της συγκεκριμένης πραγματικότητας αποτελεί το γεγονός ότι σε περιοχές οι οποίες εξελίσσονται σε νέους εμπορικούς πόλους, η κτηματαγορά γνωρίζει μεγάλη αύξηση και διαμορφώνεται από εμπορικές εταιρίες εθνικής εμβέλειας σε συνεργασία με εργολαβικούς οργανισμούς. Για να αποκτήσουν γη οι προκείμενες εταιρίες σε περιοχές με πλεονεκτικότερη πρόσβαση, καταβάλλουν μεγάλα χρηματικά ποσά, γεγονός που οδηγεί σε ακραίες αυξήσεις στις αξίες της γης. Το ακραίο αυτό φαινόμενο οδηγεί με την σειρά του στην εκτόπιση των παλαιών και φθηνότερων χρήσεων της κατοικίας, της βιοτεχνίας και του χονδρεμπορίου αυξάνοντας τον αριθμό των κενών και αδιάθετων ακινήτων στις εν λόγω περιοχές.

Ένα βήμα παρακάτω, διαπιστώνεται ότι η δημιουργία εμπορικών κέντρων επιφέρει διφορούμενες επιπτώσεις στην απασχόληση που συνδέεται άμεσα με το φυσικό περιβάλλον και τις δυνατότητες πρόσβασης σε αυτό. Πιο αναλυτικά, οι υψηλόμισθες θέσεις που μπορεί κάποιος να συναντήσει στις περιοχές με εμπορικά κέντρα περιορίζονται στην ιδιότητα του στελέχους σε τμήματα διοίκησης, διαφήμισης και marketing, ενώ όλες οι υπόλοιπες εξυπηρετούνται, συνήθως, από

χαμηλόμισθους και ανειδίκευτους εργάτες²⁷. Συνάμα συχνότατο φαινόμενο αποτελεί και η χρήση των υπεργολαβιών για την κάλυψη των τομέων της καθαριότητας, της συντήρησης και της ασφάλειας που απαιτούνται σε μια εμπορική επιχείρηση. Βάσει όσων έχουμε προαναφέρει αναδεικνύεται η μεγάλη απόκλιση ανάμεσα στην προσδοκώμενη αύξηση της απασχόλησης²⁸ με την έναρξη λειτουργίας ενός εμπορικού κέντρου και στο τελικό αποτέλεσμα.

Τέλος, σημαντικό θεωρείται να αναφερθεί το γεγονός πως μια επένδυση μεγάλης κλίμακας συγκεντρώνει πολλές δραστηριότητες και συμβάλει αποφασιστικά στην πληθυσμιακή, κυκλοφοριακή και οικοδομική φόρτιση τόσο στην περιοχή χωροθέτησης όσο στις περιβάλλουσες περιοχές. Το εν λόγω γεγονός γίνεται εμφανές αν αναλογιστεί κανείς την επιρροή μιας ανάλογης φόρτισης στη βιωσιμότητα των ίδιων των εμπορικών μονάδων αλλά και των υπόλοιπων αστικών δραστηριοτήτων. Πιο αναλυτικά, οι μεγάλες πληθυσμιακές και κυκλοφοριακές πυκνότητες που δημιουργούνται θίγουν ζητήματα ασφάλειας αλλά και διαχείρισης κρίσεων. Επιπλέον, η κατασκευή μεγάλων χώρων στάθμευσης μαζί με την δημιουργία του εμπορικού κέντρου αποτελεί παράγοντα αύξησης του αριθμού των διαδρομών προς την περιοχή αυξάνοντας επιπρόσθετα τον κυκλοφοριακό φόρτο. Εν τέλει, αναφορικά με την οικοδομική φόρτιση, η δημιουργία ενός εμπορικού κέντρου προκαλεί υψηλές κατασκευαστικές πυκνότητες ενώ αυξάνει την πιθανότητα προσέλκυσης και άλλων δραστηριοτήτων οδηγώντας σε γενική οικοδομική έξαρση στην περιοχή (Δελλαδέτσημας, 2009: 140 - 144).

3.4. Οι Εμπορικές Λεωφόροι στα Προάστια: Το Παράδειγμα του Ηνωμένου Βασιλείου

²⁷. Στην κατηγορία συμπεριλαμβάνονται άντρες και γυναίκες νεαροί/-ές στην ηλικία καθώς και πολλοί οικονομικοί μετανάστες με συμβάσεις περιορισμένου χρόνου ή μερικής απασχόλησης οι οποίοι απασχολούνται σε θέσεις με ποικιλία ωραρίων και καθηκόντων.

²⁸. Κοινώς, αναμένεται να προκύψει ένας μεγάλος αριθμός θέσεων οι οποίες θα ποικίλουν αναφορικά με το πόστο εργασίας με το οποίο θα συνδέονται.

Τα τελευταία 40 χρόνια επικρατεί το φαινόμενο της ραγδαίας ανάπτυξης των εμπορικών κέντρων στην Αγγλία. Η μεγάλη ανάπτυξη του αυτοκινήτου και τα διαφοροποιημένα καταναλωτικά πρότυπα δίνουν στους εμπόρους την δυνατότητα να προσφέρουν μια ποικιλία εξειδικευμένων προϊόντων και υπηρεσιών σε νέους εμπορικούς πόλους σε τοποθεσίες έξω από το παραδοσιακό κέντρο. Οι απαιτήσεις των καταναλωτών περί χωρικής οργάνωσης του εμπορικού περιβάλλοντος έχουν οδηγήσει στη μετάβαση από το εμπόριο των κεντρικών αστικών περιοχών σε νέες περιφερειακές περιοχές, παρά τις προσπάθειες της κυβέρνησης να διατηρηθεί ο παραδοσιακός χαρακτήρας των εμπορικών κέντρων. Παράλληλα, τα μεγάλα συγκροτήματα εμπορικών κέντρων αποσκοπούν στην αλλαγή των καταναλωτικών συνηθειών προσφέροντας στο κοινό εύκολη στάθμευση και πρόσβαση στις εγκαταστάσεις, μεγάλη ποικιλία αγαθών και υπηρεσιών, καθώς κι ένα ελκυστικό περιβάλλον για αγορές σε ασφαλή προάστια.

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι η εξέλιξη των εμπορικών κέντρων στην Αγγλία εξελίχθηκε με τη μορφή «κυμάτων». Το πρώτο κύμα έλαβε χώρα τη δεκαετία του 1960 και περιελάμβανε υπερκαταστήματα που στόχευαν στην άνεση των καταναλωτών. Στη δεύτερη φάση- γύρω στα 1970- εμφανίζονται οι αποθήκες λιανικού εμπορίου και τα εμπορικά πάρκα με οικιακά είδη (π.χ. έπιπλα). Η εμφάνιση των εμπορικών λεωφόρων σε περιοχές εκτός του αστικού κέντρο, στις οποίες χωροθετούνται σχεδιασμένα εμπορικά κέντρα που προσφέρουν μία ποικιλία εξειδικευμένων αγαθών, πραγματοποιήθηκε στο τρίτο κύμα των εμπορικών κέντρων το οποίο τοποθετείται χρονικά στη δεκαετία του '80. Όμως, η λειτουργία των εμπορικών λεωφόρων παρακωλύθηκε από την κεντρική κυβέρνηση εξαιτίας της αρνητικής τους επιρροής στις γειτονικές περιοχές.

Ωστόσο, είναι γεγονός ότι οι ανέσεις που προσφέρουν τα νέα εμπορικά Mall, οι οποίες είναι πολύ περισσότερες συγκριτικά με εκείνες που προσφέρουν τα τοπικά εμπορικά κέντρα. Υπό αυτές τις συνθήκες, η παρακμή των τελευταίων αποτελεί φυσικό επακόλουθο. Παρόλα αυτά, χάρη στις προσπάθειες για διαφήμιση και προώθηση των παραδοσιακών εμπορικών κέντρων από τους κυβερνητικούς φορείς έγινε εφικτή η μείωση της αποκέντρωσης αυτών των μορφών εμπορίου, οι οποίες συνυπάρχουν με τα νέα εμπορικά καταστήματα και πολλές φορές αναπτύσσουν και σχέσεις συνεργασίας.

Από την άλλη πλευρά, τα νέα εμπορικά προσπαθούν με τη σειρά τους να γίνουν πιο ανταγωνιστικά σε σχέση με τα παραδοσιακά εμπορικά κέντρα. Επομένως, παρατηρείται μια στροφή από τα μαζικά αποθέματα αγαθών σε πιο εξειδικευμένα προϊόντα τα οποία θα προσφέρονται στις νέες εμπορικές λεωφόρους. Η μετάβαση αυτή, έχει προκαλέσει προοδευτικά την ανάδειξη δύο ειδών εμπορικών πάρκων. Το μεν πρώτο περιλαμβάνει τα λιανικά καταστήματα με το παραδοσιακό απόθεμα αγαθών, ενώ το δεύτερο συνιστά μια στροφή στο «μοντέρνο» εμπόριο, το οποίο σχετίζεται με προϊόντα υψηλής ποιότητας²⁹. Παρόλα αυτά, μια τέτοια μετάβαση δεν έχει εδραιωθεί απόλυτα και εξαρτάται από την κλίμακα και την τοποθεσία των νέων εμπορικών συγκεντρώσεων.

Ενδιαφέρον αποτελεί το γεγονός ότι στην Αγγλία υπολογίζεται ότι μέχρι το 1999 είχαν δημιουργηθεί 485 εμπορικά πάρκα σε περιοχές εκτός του κέντρου της πόλης με έκταση μεγαλύτερη από 4.645 τ.μ. το καθένα. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της εμπορικής αλυσίδας καταστημάτων Asda, τα οποία επεκτάθηκαν σε μέγεθος και πρόσθεσαν στο δυναμικό τους και άλλους τομείς πλησίον εκείνου των τροφίμων. Επομένως, με τη διαφοροποίηση στο είδος και την ποιότητα των αγαθών που προσφέρουν, τα καταστήματα αυτά αποκτούν πιο σύγχρονο χαρακτήρα και σταδιακά μετατρέπονται σε εμπορικά «υψηλής» ποιότητας. Μάλιστα, μέχρι το 2004, στις περιαστικές περιοχές η Asda περιορίστηκε αποκλειστικά στο εμπόριο αγαθών που δεν σχετίζονταν με τον τομέα των τροφίμων.

Στα τέλη της δεκαετίας του 1990 οι συνεχόμενες και ραγδαίες αλλαγές στον κλάδο του εμπορίου προκάλεσαν το τέταρτο κύμα των εμπορικών κέντρων που περιελάμβανε τα εμπορικά Mall και ολόκληρα εμπορικά συγκροτήματα μεγάλων κλιμάκων. Οι διαφορές με το χρονολογικά προηγούμενο κύμα εμπορικών έγκεινται στο γεγονός ότι τα εμπορικά Mall περιείχαν μια σειρά από μικρότερα καταστήματα λιανικής πώλησης, μεγάλες εκπτώσεις, ενώ η γκάμα των αγαθών εκτεινόταν από είδη ρουχισμού και υπόδησης μέχρι και έπιπλα, οικιακά είδη, κοσμήματα, δώρα και τουριστικά προϊόντα. Μάλιστα, μέχρι το 2000 είχαν δημιουργηθεί 29 εκπτωτικά εμπορικά Mall.

²⁹. Το «μοντέρνο» εμπόριο περιλαμβάνει σύγχρονα και εξειδικευμένα είδη ένδυσης.

Στην πραγματικότητα, ο διαχωρισμός ανάμεσα στις τέσσερις κατηγορίες του εμπορίου αποδείχτηκε δύσκολος με την πάροδο των ετών, καθώς εκτός από τη δημιουργία νέων εμπορικών παρατηρείται και η ενασχόληση των παλαιότερων με πιο σύγχρονες μορφές εμπορίου. Ωστόσο, αναδεικνύεται σταδιακά μια ανταγωνιστική³⁰, αλλά συνάμα διαλεκτική σχέση ανάμεσα στα εμπορικά που προέκυψαν τυχαία, άνευ σχεδιασμού και στις «νέες» εμπορικές μονάδες που αποτελούν προϊόντα απόλυτου σχεδιασμού και οργάνωσης (Thomas, Bromley, Tallon, 2006: 43 - 49).

3.5. Τα Εμπορικά Κέντρα στην Ελλάδα

Τα εμπορικά κέντρα εμφανίζονται στην Ελλάδα 20 χρόνια μετά την εμφάνιση τους στις εξελιγμένες ευρωπαϊκές χώρες. Οι δύο βασικές κατηγορίες στις οποίες διακρίνονται, αποτελούν τα εμπορικά κέντρα πρώτης και δεύτερης γενιάς. Αναφορικά με τα εμπορικά κέντρα της πρώτης γενιάς, αυτά εμφανίστηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1970 και αναπτύχθηκαν τη δεκαετία του 1980. Ωστόσο, θεωρήθηκαν μικρά σε κλίμακα σε σχέση με τα δεδομένα της Ευρώπης και η κατασκευή τους έμεινε εκτός των περιστασιακών περιοχών. Το εν λόγω γεγονός δε συνεπάγεται βέβαια την απομάκρυνσή τους από την παραδοσιακή μορφή της αστικής ανάπτυξης. Όσον αφορά τα αίτια εμφάνισής τους, αυτά επικεντρώνονται στην αύξηση της ζήτησης στα μεγάλα αστικά κέντρα³¹, γεγονός που δικαιολογεί το χαρακτηρισμό τους ως «παραδοσιακά κέντρα» του λιανικού εμπορίου.

Στη συνέχεια περιγράφονται παραδείγματα εμπορικών κέντρα σε διάφορες ελληνικές πόλεις. Συγκεκριμένα, στην Αθήνα τα πρώτα εμπορικά κέντρα χωροθετήθηκαν στα προάστια της Κηφισιάς και της Γλυφάδας³², περιοχές με υψηλά εισοδήματα, μεγάλη προσβασιμότητα χάρη στη γειτνίασή τους με οδικούς άξονες υπερτοπικής σημασίας, ευελιξία στις νέες τάσεις του λιανικού εμπορίου, ορθά

³⁰. Ανταγωνιστική ως προς τις τιμές και την ποιότητα των αγαθών που προσφέρονται.

³¹. Συγκεκριμένα στην Αθήνα και στην Θεσσαλονίκη.

³². Μερικά παραδείγματα των βασικότερων εμπορικών κέντρων τα οποία χωροθετήθηκαν στις περιοχές αυτές είναι το Galeria, το Plaza, το Athens S.C. κ.ά..

διαμορφωμένο εσωτερικό, οδικό δίκτυο, καθώς και μικρή απόσταση από το αεροδρόμιο και από τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο³³. Στην συνέχεια η εμπορική ανάπτυξη μετατοπίστηκε στο Δήμο Αμαρουσίου, Χαλανδρίου³⁴ και στο κέντρο της Αθήνας, ενώ σταδιακά η πρώτη γενιά εμπορικών κέντρων εξαπλώθηκε σε πολλές περιοχές του Λεκανοπεδίου. Η νέα αυτή εμπορική τάση δεν άφησε ανεπηρέαστη και άλλες μεγάλες πόλεις εκτός Αττικής, όπως είναι η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, το Ηράκλειο, στις οποίες κατασκευάστηκαν εμπορικά κέντρα μικρότερου μεγέθους.

Η πρώτη γενιά εμπορικών κέντρων δεν μπορεί να θεωρηθεί ως μία επιτηδευμένη προσπάθεια ανάπτυξης του εμπορίου, ενώ ο συνδυασμός μίας γκάμας παραγόντων οδήγησε σταδιακά στην παρακμή και την εγκατάλειψή τους. Η εν λόγω διαπίστωση αποδεικνύεται από το γεγονός ότι η εγκατάσταση των νέων αστικών συγκροτημάτων έλαβε χώρα σε περιοχές με ήδη αυξημένες εμπορικές δραστηριότητες αλλά και σε περιοχές με σοβαρές εμπορικές ελλείψεις. Συνεπώς, εξέλειπε ο σχεδιασμός και η συστηματική στρατηγική χωροθέτησης με αποτέλεσμα οι προαναφερθείσες απόπειρες να θεωρούνται πρόχειρες εκτιμήσεις που βασίζονταν σε κριτήρια, όπως η γειτνίαση με το οδικό δίκτυο, οι όροι δόμησης, η δυνατότητα παρεκκλίσεων από νομοθετικής άποψης και η δυναμικότητα της αγοράς. Επιπλέον, για την κατασκευή τους δεν υπήρξε σημαντική κρατική συμμετοχή και οργανωμένη πιστωτική πολιτική λόγω των υψηλών επιτοκίων στα περιουσιακά στοιχεία. Η συγκεκριμένη κατάσταση είχε ως αποτέλεσμα την ελάχιστη στήριξη των επενδύσεων από το τραπεζικό σύστημα και την έλλειψη συνεργασίας ανάμεσα στα εμπορικά κέντρα και τις εργοληπτικές επιχειρήσεις. Συνάμα εκτός από τα πιστωτικά προβλήματα υπήρχαν και σοβαρά θέματα στο σύστημα εκμετάλλευσης των ιδιοκτησιών, καθώς η μεταβίβαση των τελευταίων γινόταν από τους κατασκευαστές σε έναν μεγάλο αριθμό αγοραστών θέτοντας σε λειτουργία το δύσκαμπτο πρότυπο εμπόρου-μισθωτή.

³³. Η περιοχή της Κηφισίας αποτελεί τερματικό σταθμό του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου, ενώ η Γλυφάδα γειτνιάζει με το αεροδρόμιο του Ελληνικού.

³⁴. Ο βασικός άξονας χωροθέτησης εμπορικών κέντρων σε αυτούς του δήμους ήταν η λεωφόρος Κηφισίας, κατά μήκος της οποίας χτίστηκαν εμπορικά μεγάλα σε μέγεθος, όπως το Agora, το Αίθριο, το Maroussi Centre κ.ά..

Η ανάπτυξη των εμπορικών κέντρων δεύτερης γενιάς κινήθηκε, όπως και η προηγούμενη, με αργούς ρυθμούς συγκριτικά με την υπόλοιπη Ευρώπη. Παρόλα αυτά, τα τελευταία χρόνια γνωρίζει άνθιση με την παρουσία πολυεθνικών ομίλων που συνδυάζουν τις εμπορικές τους χρήσεις με τις δραστηριότητες αναψυχής. Η δεύτερη γενιά αποτελείται από μεγάλα εμπορικά κέντρα που περιλαμβάνουν στο εσωτερικό τους καταστήματα λιανικού εμπορίου, κινηματογράφους, καφετέριες, υπεραγορές τροφίμων κ.ά.. Τα νέα κέντρα κατασκευάζονται σε κόμβους, κύριους οδικούς άξονες, κεντρικές, και περιαστικές περιοχές³⁵, ακολουθούν τα πρότυπα της αστικής ανάπτυξης, αποτελούν μέσο ενεργοποίησης του ιδιωτικού κεφαλαίου, υιοθετούν στρατηγικές χωροθέτησης στο πεδίο της κτηματαγοράς και συνεργάζονται άμεσα με εργολαβικές επιχειρήσεις διαφόρων κλάδων του εμπορίου εθνικής και υπερεθνικής εμβέλειας.

Στην πρωτεύουσα ολοκληρώθηκε το 1999 η κατασκευή του Village Park στο Δήμο του Αγ. Ιωάννη Ρέντη το οποίο αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα multiplex συγκροτήματα της χώρας με έκταση 42.000 τ.μ. περιλαμβάνοντας 20 κινηματογραφικές αίθουσες, 50 καταστήματα λιανικού εμπορίου και 1500 θέσεις στάθμευσης. Λίγα χρόνια αργότερα με φορέα υλοποίησης τη “Lamda Development” κατασκευάστηκε στην περιοχή του Αμαρουσίου το “The Mall Athens”, το οποίο καταλαμβάνει έκταση 58.000 τ.μ. και περιλαμβάνει 175 εμπορικά καταστήματα, 14 καταστήματα διατροφής, 15 αίθουσες κινηματογράφου, 8 εστιατόρια και καφετέριες και μια υπεραγορά. Επιπλέον, περιλαμβάνει πολυώροφο χώρο στάθμευσης.

³⁵. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι κεντρικές ζώνες Αθήνας και Θεσσαλονίκης, ο Δήμος Αγ. Ιωάννη Ρέντη, η Πυλαία Θεσσαλονίκης, η Γιάννουλη Λάρισας, καθώς και άλλες περιοχές σε μεγάλες σύγχρονες πόλεις.



Εικόνα 10: Ο εσωτερικός χώρος του εμπορικού κέντρου “The Mall Athens”. Πηγή: www.lamda-development.net

Η δεύτερη γενιά εμπορικών κέντρων έκανε δυναμική εμφάνιση και στην περιοχή της Θεσσαλονίκης. Το 2001 έγινε η ανέγερση στην περιοχή Πυλαία του εμπορικού κέντρου «Μακεδονία», το οποίο καλύπτει συνολική έκταση 152.000 τ.μ. και βρίσκεται σε προνομακή τοποθεσία (κοντά στο αεροδρόμιο και 3 χιλιόμετρα απ’ το κέντρο της πόλης). Όμως, η μεγαλύτερη σε κλίμακα επένδυση που πραγματοποιήθηκε στην Ελλάδα, συντελέστηκε το 2005 και αποτελεί το Mediterranean Cosmos, το οποίο βρίσκεται στην εθνική οδό Θεσσαλονίκης-Μουδανιών με συνολική έκταση 250.000 τ.μ., με 2.700 θέσεις στάθμευσης και με φορέα υλοποίησης τη Lamda Development.



Εικόνα 11: Άποψη του εμπορικού κέντρου «Mediterranean Cosmos». Πηγή: www.lamda-development.net

Αναμφίβολα, η ανάπτυξη της νέας γενιάς των εμπορικών κέντρων ήταν ραγδαία και εδραιώθηκε τόσο στις δύο μεγαλουπόλεις της χώρας, όσο και σε άλλες

περιοχές της περιφέρειας. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν το Veso Mare στην Πάτρα (2001), το City Gate στην Θεσσαλονίκη (2004), το City Link στο κέντρο της Αθήνας (2005), το Golden Hall στο Μαρούσι (2008), το Europlex- Carrefour και το Pantheon Plaza στη Λάρισα, κλπ. (Δελλαδέτσιμας, 2009: 150 - 156). Σε αυτό το σημείο αξίζει να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια μεγάλες αλυσίδες εμπορικών³⁶ που ανήκουν στην δεύτερη γενιά κάνουν δυναμική εμφάνιση στην Ελλάδα προσφέροντας προϊόντα από διάφορες κατηγορίες, όπως είναι η ένδυση, τα τρόφιμα, τα είδη σπιτιού, τα ηλεκτρικά είδη και τα προϊόντα ψυχαγωγίας, ενώ ταυτόχρονα δημιουργούνται πολλά μεγάλα καταστήματα με stock και με μεγάλες εκπωλικές δυνατότητες (π.χ. Factory Outlet).



Εικόνα 12: Το εσωτερικό του Pantheon Plaza στην Λάρισα. Πηγή: www.eleftheria.gr

³⁶. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα Leroy Merlin, Media Markt, IKEA, Carrefour-Μαρινόπουλος, Makro, κ.ά..

4. ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

4.1. Εισαγωγή

Τις τελευταίες δεκαετίες, ο μεγάλος ανταγωνισμός των σύγχρονων πόλεων για να αποκτήσουν οικονομική υπεροχή τις έχει ωθήσει στο να στραφούν στον πολιτισμό και στην αναψυχή και να βελτιώσουν την εικόνα τους μέσω των αλλαγών στα φυσικά τοπία τους. Επομένως, η μεγάλη αστική ανάπτυξη οδηγεί τις πόλεις σε πολιτικές που επιβάλλουν την μετάβαση από τις παραδοσιακές μορφές σε πιο επιχειρηματικές. Για ένα τέτοιο εγχείρημα οι κυβερνήσεις προσπαθούν να ενισχύσουν την ταυτότητα των πόλεων και των χαρακτηριστικών που θα τις κάνουν δελεαστικές τόσο στους κατοίκους όσο στους επισκέπτες.

Στην Ευρώπη, οι μεγάλοι ρυθμοί μετανάστευσης έχουν μετατρέψει τις χώρες σε πολυεθνικά και πολυπολιτισμικά μέρη και γίνονται προσπάθειες διατήρησης της σημασίας αυτών των περιοχών μέσω του πολιτισμού και της ιστορίας τους. Επιπλέον, ο καινοτόμος αστικός και αρχιτεκτονικός σχεδιασμός, ως πολιτικές των ευρωπαϊκών κρατών, στοχεύουν στην δημιουργία ξεχωριστών τοπίων και στην ένωση όλων των διαφορετικών ομάδων³⁷ κάτω από ένα κοινό περιβάλλον το οποίο αποτελείται από νέες μορφές του χώρου. Η γένεση αυτού του «παγκόσμιου» περιβάλλοντος σχετίζεται τόσο με την παράδοση σε τοπική κλίμακα όσο με την καινοτομία σε παγκόσμια κλίμακα. (Gospodini, A. , 2006: 311, 312)

4.2. Νέα Τοπία και Δημιουργία Clusters

Σε αυτήν την ενότητα θα γίνει αναφορά στις φάσεις της οικιστικής ανάπτυξης μέσω της διαφοροποίησης στην διάρθρωση των χρήσεων γης.

³⁷

Οι διαφορές αναφέρονται στον οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό τομέα

Η πρώτη φάση χρονολογείται στις αρχές του 20^{ου} αιώνα όπου επικρατεί το σύστημα του κανάβου στον αστικό σχεδιασμό, η μίξη χρήσεων³⁸ και η μονοπυρηνική δομή. Η μεγαλύτερη συγκέντρωση χρήσεων εμφανίζεται στο διοικητικό κέντρο.



Εικόνα 13: Προ-μοντέρνο αστικό τοπίο στις αρχές του 20^{ου} αιώνα. (Gospodini, 2006: 313)

Στην επόμενη φάση η οποία αναφέρεται στις δεκαετίες του 50', 60' 70' έχουμε τον διαχωρισμό των χρήσεων γης σε ζώνες³⁹ ενώ οι περιοχές επεκτείνονται, αναπλάθονται και αναδομούνται. Επιπλέον, δημιουργήθηκαν νέα τοπικά κέντρα που περιλάμβαναν εκτός από αμιγή κατοικία και άλλες χρήσεις όπως το εμπόριο, οι υπηρεσίες κ.τ.λ. Από την άλλη, οι εγκαταστάσεις της βιομηχανίας χωροθετούνται σε περιαστικές περιοχές. Ο ιστός δεν χαρακτηρίζεται από ιεράρχηση αλλά εμφανίζει μια κανονικότητα και ομοιογένεια ενώ οι πολεοδομικές ενότητες συνήθως επαναλαμβάνονται.



Εικόνα 14: Μοντέρνο αστικό τοπίο τις δεκαετίες του 50', 60', 70'. (Gospodini, 2006: 313)

³⁸ Χρήσεις όπως κατοικία, εμπόριο, βιομηχανία, αναψυχή, υπηρεσίες κ.α.

³⁹ Στην αγγλική βιβλιογραφία το σύστημα αυτό αναφέρεται με την λέξη "zoning"

Τέλος, στον μεταμοντέρνο κόσμο (δεκαετία 80' και έπειτα) καταργείται το σύστημα zoning καθώς θεωρείται υπεύθυνο για την ερήμωση των περιοχών και επιστρέφουμε στο σύστημα μίξης των χρήσεων γης από τις οποίες οι βασικότερες είναι η κατοικία, το εμπόριο, η αναψυχή, ο πολιτισμός και οι υπηρεσίες. Η περίοδος όμως που αναφέρεται στην τωρινή κατάσταση είναι από το 1990 και έπειτα όπου εμφανίζεται η τάση των «επίλεκτων χωρικών συγκεντρώσεων⁴⁰» η οποία δεν αποτελεί νέο φαινόμενο. Παραδείγματα όπως η συγκέντρωση καλλιτεχνικών ατελιέ σε συγκεκριμένους δρόμους στις ευρωπαϊκές πόλεις την περίοδο του Μεσαίωνα αλλά και η συγκέντρωση του εμπορίου και των υπηρεσιών στο κέντρο των μητροπόλεων (CBD) τον 20^ο αιώνα φανερώνουν την ύπαρξη τέτοιων συγκεντρώσεων και σε παλαιότερες εποχές.



Εικόνα 15: Μεταμοντέρνο αστικό τοπίο. (Gospodini, A. , 2006: 313)

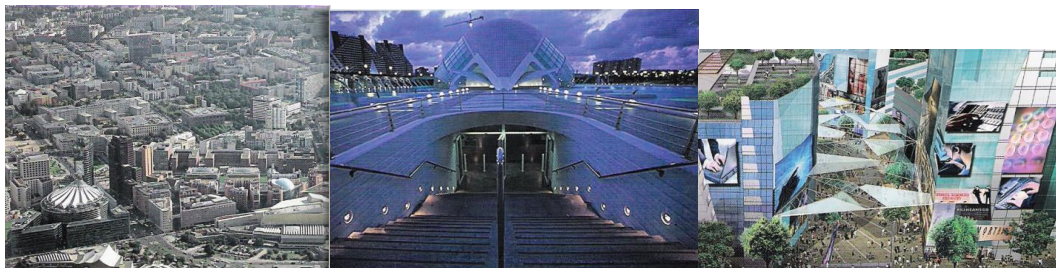
Όσον αφορά την ταξινόμηση των νέων αστικών τοπίων της Μεταμοντέρνας πόλης διακρίνονται από την μια οι κατηγορίες των clusters στις κεντρικές περιοχές και από την άλλη η διασπορά των δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο.

Αναλυτικότερα, τα επίκεντρα εμφανίζονται στην βιομηχανική πόλη και αποτελούν θύλακες της οικονομικής δραστηριότητας στις κεντρικές περιοχές. Χωρίζονται, όμως, σε επιμέρους κατηγορίες ανάλογα με της χρήσεις που περιλαμβάνουν.

Η πρώτη υποκατηγορία είναι τα επιχειρηματικά επίκεντρα τα οποία περιλαμβάνουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και βρίσκονται στο κέντρο της πόλης. Ως κυρίαρχες χρήσεις θεωρούνται τα γραφεία που προσφέρουν οικονομικές

⁴⁰ Στην αγγλική βιβλιογραφία οι επίλεκτες χωρικές συγκεντρώσεις αναφέρονται ως “clusters” ενώ ως συνώνυμη έννοια στην ελληνική βιβλιογραφία χρησιμοποιείται η λέξη «επίκεντρα».

υπηρεσίες υψηλού επιπέδου και οι εταιρίες υψηλής τεχνογνωσίας ενώ ως συμπληρωματικές χρήσεις οι κατοικίες και τα μεγάλα εμπορικά κέντρα. Τα επιχειρηματικά επίκεντρα επιβάλλουν αστική αναδόμηση ενώ αρχιτεκτονικά επιφέρουν καινοτομίες. Τυπικά παραδείγματα αυτής της υποκατηγορίας επικέντρων είναι η Πόλη των Τεχνών στην Βαλένθια που είναι έργο του Santiago Calatrava, η περιοχή One North στην Σιγκαπούρη με σχεδιαστές τους Zaha Hadid Architects, το Potsdamer Platz στο Βερολίνο, κ.α. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 29-31)



Εικόνα 16: Potsdamer Platz (αριστερά)

Εικόνα 17: Η Πόλη των Τεχνών (κέντρο)

Εικόνα 18: One North (δεξιά)

(Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 28,30)

Στην συνέχεια, ένας δεύτερος διαχωρισμός των clusters είναι τα πολιτιστικά επίκεντρα⁴¹. Γεγονός αποτελεί η μετάβαση από την οικονομία της μεταποίησης στην οικονομία οικονομίας και, τέλος, στην πολιτιστική οικονομία. Η χωρική συγκέντρωση πολιτιστικών δραστηριοτήτων σε κεντρικές περιοχές δημιουργείται τις περισσότερες φορές από δημόσιους φορείς αλλά δεν λείπουν και η περιπτώσεις ιδιωτικής παρέμβασης. Η γένεση του φαινομένου των πολιτιστικών επίκεντρων χρονολογείται την δεκαετία του 80' όπου πραγματοποιήθηκε ανάπλαση των υποβαθμισμένων βιομηχανικών κεντρικών περιοχών και μετατροπή τους σε εγκαταστάσεις πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων γεγονός που οδήγησε σε μια ευρύτερη αστική αναγέννηση.

⁴¹ Συνώνυμος όρος με τα πολιτιστικά επίκεντρα θεωρούνται τα clusters πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων.

Την δεκαετία του 90' δημιουργήθηκε η δεύτερη γενιά πολιτιστικών clusters τα οποία συνδέονται με την προσπάθεια των πόλεων να φιλοξενήσουν μεγάλα διεθνή γεγονότα⁴² όπως οι Ολυμπιακοί Αγώνες, η Παγκόσμια Έκθεση, κ.α. Για αυτές τις διοργανώσεις απαιτούνται μεγάλες ενιαίες εκτάσεις στις οποίες χτίζονται οι απαραίτητες εγκαταστάσεις. Αποτέλεσμα της χωρικής συγκέντρωσης όλων των απαιτούμενων κτιριακών εγκαταστάσεων είναι η αναβάθμιση της συνολικής εικόνας της πόλης. Τα πολιτιστικά clusters χωρίζονται στα πολιτιστικά επίκεντρα υψηλής τέχνης, στα επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας και στα παραλιακά επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής.

Πιο αναλυτικά, τα επίκεντρα υψηλής τέχνης ως βασικές χρήσεις περιλαμβάνουν μουσεία, θέατρα, συνεδριακά κέντρα και αίθουσες συναυλιών ενώ ως δευτερεύουσες χρήσεις καφετέριες, εστιατόρια και βιβλιοπωλεία. Το είδος της ανάπτυξης που λαμβάνει χώρα σε αυτές τις συγκεντρώσεις είναι η αστική ανάπλαση και αναδόμηση και χωροθετείται σε ιστορικούς πυρήνες της πόλης. Η αρχιτεκτονική μορφολογία είναι μικτή αφού περιλαμβάνει τόσο αναπλασμένα παραδοσιακά κτίρια⁴³ όσο καινοτομίες στον σχεδιασμό. Οι συνοικίες μουσείων της Βιέννης, του Ρότερνταμ και της Χάγης αποτελούν παραδείγματα τέτοιων clusters. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 31-35)



Εικόνα 19: Η συνοικία μουσείων της Βιέννης. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 34)

Όσον αφορά τα επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας αναφέρονται σε κεντρικές περιοχές των πόλεων με μεγάλη συγκέντρωση μπαρ, εστιατορίων, καφετεριών, club,

⁴² Στην αγγλική βιβλιογραφία αναφέρονται ως “big events”

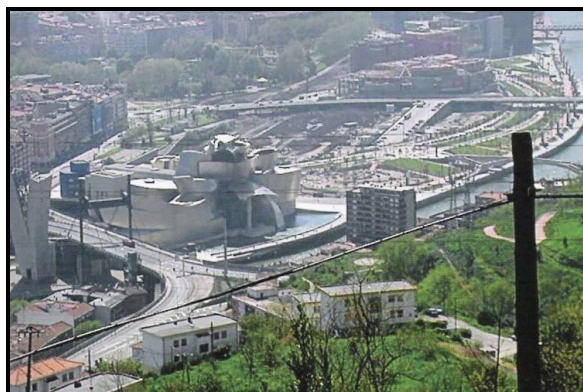
⁴³ Στις περισσότερες περιπτώσεις τα κτίρια αυτά φιλοξενούσαν βιομηχανικές εγκαταστάσεις.

πειραματικών θεάτρων, παλαιοπωλείων και βιβλιοπωλείων. Η μορφή της ανάπτυξης που αυτά επιφέρουν είναι η ανάπλαση και η συντήρηση των αστικών πυρήνων. Στο αρχιτεκτονικό κομμάτι, τα κτίρια που συμμετέχουν στην δημιουργία των clusters ψυχαγωγίας είναι παραδοσιακές κατοικίες και αποθήκες οι οποίες πλέον αναπλάστηκαν. Στην Ελλάδα, σε αυτήν την κατηγορία υπάγονται οι περιοχές του Ψυρρή στην Αθήνα, Λαδάδικων στην Θεσσαλονίκη και το Φρούριο Λάρισας. Η συντήρηση και η διαμόρφωση αυτών των περιοχών σε πολιτιστικά κέντρα έχει βελτιώσει την εικόνα των παραδοσιακών πυρήνων της πρωτεύουσας και την συμπρωτεύουσας προσελκύοντας κάθε χρόνο μεγάλο πλήθος τουριστών. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 35,36)



Εικόνα 20: Ταβέρνες στην οδό Φιλελλήνων στον Λόφο του Φρουρίου Λάρισας. (Google Maps)

Η παρακμή των λιμενικών εγκαταστάσεων, η έλλειψη χώρου και ο εκσυγχρονισμός του εξοπλισμού αποτελούν βασικούς λόγους της δημιουργίας των επικέντρων πολιτισμού και αναψυχής και παραθαλάσσιες περιοχές. Για την αναδόμηση και ανάπλαση αυτών των περιοχών συγκεντρώνονται χρήσεις πολιτισμού και αναψυχής όπως συνεδριακά κέντρα, θεματικά πάρκα, καφετέριες, εστιατόρια, γκαλερί καθώς και ένας αριθμός γραφείων και κατοικιών. Το φαινόμενο αυτό λαμβάνει χώρα είτε σε κεντρικές περιοχές με διατηρημένους αστικούς πυρήνες είτε στην περιφέρεια ορίζοντας νέες αστικές μορφολογίες. Παραδείγματα παραλιακών επίκεντρων πολιτισμού και αναψυχής είναι το λιμάνι της Μελβούρνης, η περιοχή Abandoibarra στο Bilbao, το Χονγκ Κονγκ, η Βαρκελώνη κ.α. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 37)



Εικόνα 21: Το νέο τοπίο της περιοχής Abandoibarra στο Bilbao. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 37)

4.3. Περιαστικός Χώρος

Εκτός από τις χωρικές συγκεντρώσεις που λαμβάνουν χώρα στα κέντρα των πόλεων, ο περιαστικός χώρος φαίνεται να σχηματίζει νέες μορφές αστικότητας. Σύμφωνα με τον ορισμό που δίνει η Γοσποδίνη...«ο περιαστικός χώρος μπορεί να γίνει αντιληπτός ως μια χωρική ζώνη γύρω από τις πόλεις που αποτελεί τον μεταβατικό, ενδιάμεσο ή συνδετικό χώρο (*interface space*) μεταξύ του πυκνοδομημένου αστικού ιστού και της περιβάλλουσας αγροτικής υπαίθρου». Η ζώνη αυτή πολλές φορές επικοινωνεί με τον αστικό ιστό είτε διαμέσω φυσικών στοιχείων (π.χ. ποτάμια) είτε μέσω τεχνικών κατασκευών⁴⁴ ενώ διακρίνεται σε εσωτερική και εξωτερική.

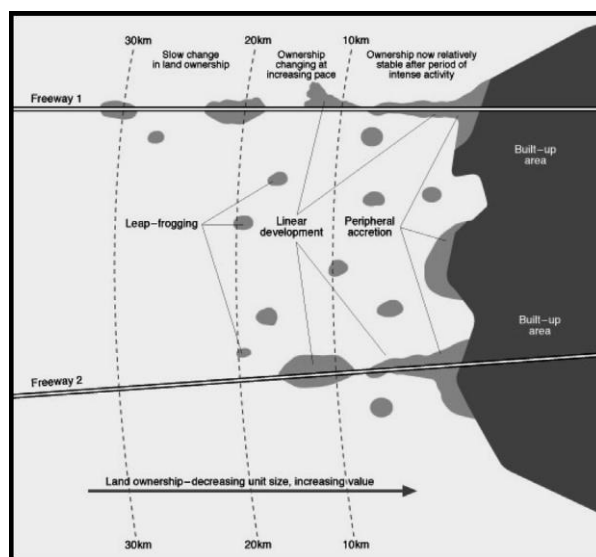
Τα βασικά χαρακτηριστικά του περιαστικού χώρου είναι η έλλειψη οργάνωσης και σχεδιασμού, οι διάσπαρτες κοινότητες με πληθυσμό κατοίκων κάτω των 10.000 που περιλαμβάνει ενώ, όσον αφορά τις χρήσεις, φιλοξενεί ανεπιθύμητες για γειτνίαση αστικές λειτουργίες⁴⁵, λειτουργίες που εξυπηρετούν τα προάστια (εμπόριο, υπηρεσίες) καθώς και χρήσεις που απαιτούν μεγάλες εκτάσεις γης (αθλητικές εγκαταστάσεις, νοσοκομεία, βιομηχανικά πάρκα, εκπαιδευτικά ιδρύματα, μεγάλες αποθήκες, κ.α.). Μεγάλο μειονέκτημα αποτελεί το γεγονός ότι οι χρήσεις που αναφέρθηκαν συνήθως γειτνιάζουν δημιουργώντας έτσι «σύγχυση» στον χώρο. Όσον αφορά τα πλεονεκτήματα αυτού του χώρου περιλαμβάνουν την υψηλή

⁴⁴ Σε αυτήν την κατηγορία ανήκουν οι σιδηροδρομικές γραμμές, οι δρόμοι κ.α.

⁴⁵ Τέτοιες λειτουργίες αφορούν διάθεση αποβλήτων και λυμάτων, νεκροταφεία, φυλακές κλπ.

ποιότητα του φυσικού, τεχνικού και αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος, την ιδιωτικότητα, τις χαμηλότερες αξίες αγοράς και ενοικίασης της γης και την δημιουργία της έννοιας της γειτονιάς.

Ο περιαστικός χώρος ανέκαθεν δεχόταν αστικές πιέσεις καταργώντας έτσι την αυστηρή μορφή της συμπαγούς πόλης. Τον 19^ο αιώνα οι πιέσεις αυτές εμφανίζονταν με την δημιουργία κηπουπόλεων στα προάστια, τον 20^ο αιώνα με τις νέες μορφές επέκτασης, τα νέα προάστια και τις νέες πόλεις δορυφόρους. (εικ. 22). Ενώ στην σύγχρονη μεταβιομηχανική εποχή με την μεταβολή των χωρικών προτύπων οργάνωσης⁴⁶ τα οποία πολλές φορές δεν συμβαδίζουν με τα κριτήρια της βιώσιμης ανάπτυξης και της περιβαλλοντικής ευαισθησίας. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 38-40)



Εικόνα 22: Οι νέες τάσεις ανάπτυξης του περιαστικού χώρου. (Gospodini, A. , 2006: 322)

⁴⁶ Η μεταβολή αυτών των προτύπων αναφέρεται σε δύο γεγονότα. Πρώτον, η ανάπτυξη της κατοικίας στις περιαστικές περιοχές γίνεται πλέον με ανοργάνωτο και διάσπαρτο τρόπο ενώ τα κτίρια είναι συνήθως μονοκατοικίες. Το δεύτερο γεγονός είναι ότι οι οικονομικές χρήσεις όπως το εμπόριο, οι υπηρεσίες και ο πολιτισμός συγκεντρώνονται είτε κατά μήκος των αυτοκινητόδρομων, των περιφερειακών δρόμων, των γραμμών του τραίνου και του μετρό με αραχνοειδή μορφή, είτε αναπτύσσονται διάσπαρτα μέσα στον περιαστικό χώρο (εικ. 22).

4.3.1. Νέες κεντρικότητες

Ο πλέον σύγχρονος τρόπος αστικής ανάπτυξης συνδέεται με την δημιουργία νέων αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων που έχουν ευρύτερη εμβέλεια και επηρεάζουν την πόλη τόσο σε τοπικό όσο σε ευρύτερο επίπεδο. Οι δραστηριότητες αυτές αφορούν χρήσεις εμπορικών κέντρων, αναψυχής και αθλητικών, επιχειρηματικών και θεματικών πάρκων. Αυτά συντάσσουν διαφορετικές κεντρικότητες οι οποίες είναι ασύνδετες μεταξύ τους, διασκορπισμένες και αδόμητες στον περιαστικό χώρο και είναι γνωστές ως «νέες κεντρικότητες». Ο όρος αυτός αποτελεί το βασικό χαρακτηριστικό της διάχυτης αστικότητας⁴⁷ στις σύγχρονες περιοχές ενώ συμπληρώνεται με στοιχεία που λείπουν από τους τοπογραφικούς χάρτες⁴⁸. Επιπλέον, τα εξωαστικά εμπορικά πολύκετρα⁴⁹ θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως τα σημαντικότερα στοιχεία των νέων κεντρικότητων τα οποία μεταβάλλουν την γεωγραφία του χώρου. Για παράδειγμα η περιαστική περιοχή του Λονδίνου, νοτιοδυτικά της πόλης, από την μια έχουν αναπτυχθεί διάσπαρτες μονοκατοικίες, γραφεία, εμπορικά κέντρα, αθλητικά γήπεδα και σχολεία και από την άλλη έξι νοσοκομεία, ιπποδρόμιο και θεματικό πάρκο αναψυχής με υπερτοπική σημασία.

Ο όρος των νέων κεντρικότητων συναντάται στα μητροπολιτικά προάστια⁵⁰ και αποτελεί τον αστικό τους πυρήνα. Από θέμα μορφολογίας περιλαμβάνουν κτιριακά συγκροτήματα και δημόσιους υπαίθριους χώρους ενώ ο αστικός τους σχεδιασμός είναι διεθνοποιημένος. Βασικός τους στόχος είναι η παροχή υπηρεσιών στους επισκέπτες μεσαίας τάξης, οι οποίες χαρακτηρίζονται από ποικιλομορφία και ποιότητα. Παραδείγματα που λαμβάνουν χώρα στην Ευρώπη είναι τα εμπορικά κέντρα Bluewater και Thamesgate στο Λονδίνο και το θεματικό πάρκο Disneyland

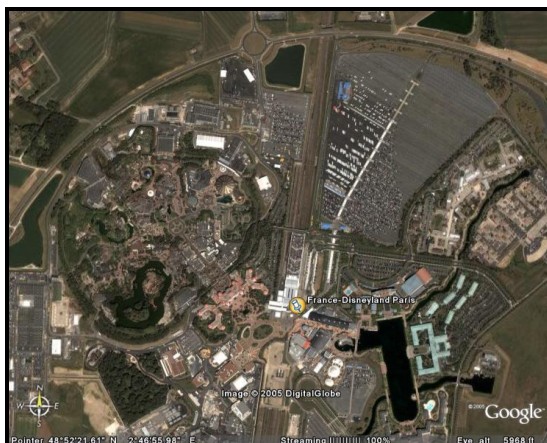
⁴⁷ Το φαινόμενο της αστικής διάχυσης περιγράφεται διεξοδικά στο κεφάλαιο 5

⁴⁸ Για παράδειγμα οι διαφημιστικές πινακίδες και κατά μήκος των αυτοκινητοδρόμων

⁴⁹ Τα εμπορικά πολύκετρα που υπάγονται σε αυτήν την μορφή διάχυσης δεν θεωρούνται ίδια με τα εμπορικά κέντρα που συμμετέχουν στα εμπορικά και ψυχαγωγικά επίκεντρα.

⁵⁰ Η ανάλυση των μητροπολιτικών προαστίων γίνεται στην επόμενη ενότητα

στο Παρίσι και το πάρκο αναψυχής Efteling στο Ρότερνταμ. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006:45)



Εικόνα 23: Το πάρκο αναψυχής Disneyland στο Παρίσι. Πηγή: Google Earth

Τα εξωαστικά τοπία και οι νέες κεντρικότητες αν και πρωτοεμφανίστηκαν στις χώρες της Βορείου Αμερικής και στις ιστορικές χώρες της Ευρώπης, τις τελευταίες δεκαετίες αποκτούν σημαντικό έδαφος στις μεσογειακές χώρες⁵¹. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Ελλάδα καθώς στις πόλεις στις Αθήνας και της Θεσσαλονίκης παρατηρείται ανάπτυξη μεζονέτων και μεγάλων συγκροτημάτων εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων κατά μήκος περιφερειακών οδών και αυτοκινητόδρομων. Αυτά τα εμπορικά και ψυχαγωγικά πολύκετρα περιλαμβάνουν κινηματογράφους, καφετέριες, μπαρ, εστιατόρια, supermarkets, αλυσίδες εμπορικών καταστημάτων, γυμναστήρια και πάρκα αναψυχής. Το Mediterranean Cosmos στην Θεσσαλονίκη και το the Mall Athens στο Μαρούσι Αττικής δημιουργούν νέες κεντρικότητες στον περιαστικό χώρο των δύο περιοχών. Μάλιστα, την τελευταία δεκαετία το φαινόμενο συναντάται και σε άλλες πόλεις μεσαίου μεγέθους όπως η Λάρισα, ο Βόλος, το Ηράκλειο, η Καβάλα κ.α. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 43)

⁵¹ Στην Γαλλία, Ισπανία και Γαλλία έχουμε εμφάνιση μονοκατοικιών ή διπλοκατοικιών με μεσοτοιχία κοντά σε αυτοκινητόδρομους περιαστικών περιοχών.



Εικόνα 24: Το εμπορικό κέντρο Mediterranean Cosmos στην Θεσσαλονίκη. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 42)

Εκτός από τις νέες κεντρικότητες, στον περιαστικό χώρο συναντάται και η διάσπαρτη κατοικία η οποία αναφέρεται σε εκτός σχεδίου δόμηση μονοκατοικιών και μεζονέτων. Η αρχιτεκτονική δεν έχει να κάνει τόσο με καινοτομίες αλλά με το ήδη υπάρχον σχεδιαστικό σύστημα. Αυτός ο τρόπος αστικής ανάπτυξης ενισχύεται από τα δίκτυα μεταφοράς και τηλεπικοινωνίας, από την μικρή του απόσταση από της νέες κεντρικότητες, καθώς και από την δυνατότητα απασχόλησης των κατοίκων μέσα σε αυτές. Η εξωαστική διάσπαρτη κατοικία συναντάται με μεγάλη συχνότητα στις χώρες της Ευρώπης και της Νότιας Αμερικής. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 45)

4.3.2. Μητροπολιτικά προάστια

Το φαινόμενο της δημιουργίας των μητροπολιτικών προαστίων διαγράφει την απαρχή του στη δεκαετία του '70, όταν επιχειρήσεις εγκαταστάθηκαν σε προαστιακές περιοχές και δημιούργησαν πολυλειτουργικά κέντρα. Επιχειρήσεις όπως εμπορικά καταστήματα, γραφεία, ξενοδοχεία και εστιατόρια αρχίζουν να χωροθετούνται σε περιοχές κατά μήκος περιφερειακών οδών και δρόμων ταχείας κυκλοφορίας όπου η αξία της γης κρίνεται μικρή και η οικονομία εξαρτάται κατεξοχήν από τον τομέα των υπηρεσιών⁵². Υπό αυτές τις συνθήκες, η σωρεία επιχειρήσεων μετέτρεψε τις προαναφερθείσες περιοχές σε πόλους ανάπτυξης. Επομένως, η ανάπτυξη των

⁵² . Βέβαια, η εν λόγω εξέλιξη δε συνεπάγεται την απουσία προβλέψεων για την ύπαρξη κατοικιών στα προκείμενα προάστια.

μητροπολιτικών προαστίων σχετιζόταν άρρηκτα με τις έννοιες της απασχόλησης και των κοινωνικών υπηρεσιών υψηλών απαιτήσεων (Scheer & Petkov, 1998: 299).

Στην συνέχεια, σύμφωνα με τον Garreau (1991) οι κατηγορίες διάκρισης των μητροπολιτικών προαστίων είναι τρεις. Η μεν πρώτη περιλαμβάνει τους οικισμούς πριν την χρήση του αυτοκινήτου που σταδιακά εξελίχθηκαν σε μητροπολιτικά προάστια. Η δεύτερη πρόκειται κατ' ουσία για τα ραγδαία αναπτυσσόμενα εμπορικά (Mall), τα οποία τοποθετούνται δίπλα από διασταυρώσεις αυτοκινητόδρομων και υποδιαιρούνται με τη σειρά τους στους στενούς διαδρόμους, τα κομβικά σημεία και τα δυναμικά εξελισσόμενα στατιστικά μεγέθη με το πέρασμα των ετών. Εν τέλει, η τρίτη κατηγορία αναφέρεται στη σχεδιασμένη κοινότητα με την ανάπτυξή της να υπακούει σε συγκεκριμένους κανόνες.

Τα εμπορικά κέντρα και τα μητροπολιτικά προάστια⁵³ προσδιορίζονται σε μεγάλο βαθμό από την απασχόληση, η οποία δεν προέρχεται αποκλειστικά από τις κατοικημένες περιοχές που τις περιβάλλουν. Επομένως, οι περιοχές αυτές είναι οικονομικά ανεξάρτητες και δεν υπόκεινται σε παραδοσιακές μορφές εξάρτησης με το κέντρο της πόλης. Παράλληλα, τα όρια των μητροπολιτικών προαστίων είναι δύσκολο να προσδιοριστούν σε αντίθεση με τα όρια των κεντρικών περιοχών.

Η μετάβαση από τα παραδοσιακά κέντρα στις νέες μητροπολιτικές περιοχές διακρίνεται από τρία χαρακτηριστικά: τη γένεση των οδικών δικτύων, την κλίμακα των περιοχών και το διαχωρισμό των δρόμων. Όσον αφορά το πρώτο χαρακτηριστικό, αξίζει να αναφερθεί ότι μεγάλα κομμάτια γης χωρίζονται σταδιακά από ένα δίκτυο δρόμων, το οποίο παύει να εξελίσσεται μόνο όταν η περιοχή θεωρηθεί αναπτυγμένη. Στην συνέχεια, η κλίμακα των περιοχών παραπέμπει στο μέγεθος των οικοδομικών τετραγώνων και, συνεπώς, της απόστασης μεταξύ των δρόμων, του πάχους των αρτηριών και των διασταυρώσεων και είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από τα παραδοσιακά κέντρα των πόλεων. Τέλος, αναφορικά με το τρίτο χαρακτηριστικό αξίζει να αναφερθεί ότι ενώ στα κέντρα των πόλεων τα τρία αυτά στοιχεία συνδέονται άμεσα και χαρακτηρίζονται από ομοιογένεια, στα μητροπολιτικά προάστια είναι ανεξάρτητα μεταξύ τους και αναπτύσσονται ως ξεχωριστές οντότητες.

⁵³ .Ο όρος μητροπολιτικά προάστια αναφέρεται στην έννοια "Edge Cities", η οποία αξιοποιείται στη διεθνή βιβλιογραφία.

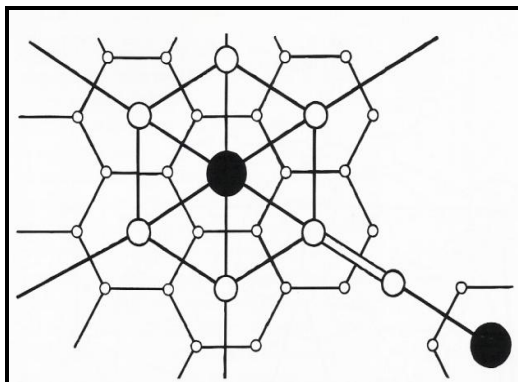
Βάσει των προαναφερθέντων προκύπτει το συμπέρασμα ότι η απόλυτη μετατροπή ενός μητροπολιτικού προαστίου σε παραδοσιακή κεντρική περιοχή είναι διάβημα ανέφικτο, καθώς η επίτευξη μεγαλύτερης πυκνότητας αποτελεί έργο οικονομικά, πολιτικά και κοινωνικά ασύμφορο (Scheer & Petkov, 1998: 299, 307 - 309).

5. ΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΥΣΗ

5.1. Εισαγωγή

Ο 21^{ος} αιώνας θεωρείται η εποχή της πληροφορίας με τον χώρο να κυριαρχείται από ροές. Οι νέες κοινωνίες βασίζονται στην γνώση και οργανώνονται με βάση τα δίκτυα⁵⁴. Έτσι προκύπτει ένας νέος τύπος πόλεως η οποία αναφέρεται με τον όρο «πληροφορική πόλη» και ουσιαστικά εξαπλώνεται με βάση την μορφή των δικτύων και όχι με τον συμβατικό τρόπο των κύκλων στις ιστορικές κεντρικές περιοχές.

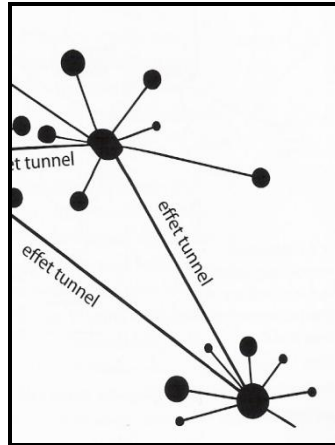
Η ανάπτυξη της πληροφορικής πόλης αναπαριστάται τόσο μέσω της θεωρίας των κεντρικών τόπων του Christaller όσο μέσω ενός συστήματος με μητροπόλεις, επίκεντρα και ακτίνες⁵⁵. Σύμφωνα με το διάγραμμα του Christaller υπάρχει ιεράρχηση στην οργάνωση των πόλεων και ο βαθμός επιρροής και οι σχέσεις τους δεν εξαρτάται από την γεωγραφική απόσταση αλλά από το μέγεθος τους. Από την άλλη, σύμφωνα με την δεύτερη αναπαράσταση μόνο οι μεγαλύτερες πόλεις (επίκεντρα) σχετίζονται άμεσα με πολλές μικρότερες πόλεις. (Γοσποδίνη, Α., Μπεριάτος, Η., Λεοντίδου, Λ., Καρύδης, Δ., Αίσωπος, Γ., Στεφάνου, Ι., 2006: 107,108).



Εικόνα 25: Δίκτυο τύπου Christaller με ιεραρχική δομή των πόλεων. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 107)

⁵⁴ Δίκτυα μεταφορών, τηλεπικοινωνιών, πληροφόρησης, κ.α.

⁵⁵ Το δίκτυο αυτό ονομάζεται και «μεταπολιτικό» δίκτυο



Εικόνα 26: Το μεταπολιτικό δίκτυο με επίκεντρα και ακτίνες. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος,, Λεοντίδου, 2006: 107)

Η αστικοποίηση αποτελεί ένα δυναμικό παράγοντα που προκαλεί περιβαλλοντικές αλλαγές, ενώ για την προσέγγιση και κατανόηση της λαμβάνονται υπόψη τόσο γεωγραφικά όσο και ιστορικά στοιχεία. Τις τελευταίες δεκαετίες η αστική διάχυση⁵⁶ αποτελεί ένα από τα πιο αξιοσημείωτα χαρακτηριστικά της αστικής ανάπτυξης παγκοσμίως με προεκτάσεις που εκτείνονται τόσο στον περιβαλλοντικό όσο και στον κοινωνικό⁵⁷ τομέα. Ωστόσο, η αστική διάχυση εμφανίζει σημαντικές αποκλίσεις ανάμεσα στις χώρες της Αμερικής και της Ευρώπης. (Catalán, B. & Saurí, D. & Serra, P. , 2008: 174)

5.2. Η Προσέγγιση του Φαινομένου της Αστικής Διάχυσης

Συχνότατο φαινόμενο της σύγχρονης κοινωνίας είναι η εξάπλωση των πόλεων πέρα από τα όρια τους μέσω της ανάπτυξης αποσπασματικών αστικών τμημάτων

⁵⁶. Στην ξενόγλωσση βιβλιογραφία, το φαινόμενο της αστικής διάχυσης είναι γνωστό ως «urban sprawl».

⁵⁷. Στη Βόρεια Αμερική η αστική διάχυση προκάλεσε τη δημιουργία πολλών κοινωνικών κινήματων τα οποία στόχευαν στον περιορισμό του φαινομένου. Αναφέρουμε ως πιο δημοφιλή το “Smart Growth” και το “New Urbanism”.

κατά μήκος των δικτύων μεταφορών, μειώνοντας έτσι την σημασία του παραδοσιακού κέντρου. Η νέα μορφή της πόλης, η οποία αναφέρεται με τον όρο «διάχυτη πόλη» περιλαμβάνει εκτάσεις τόσο της μητροπολιτικής πόλης όσο και του φυσικού και αγροτικού περιβάλλοντος. Οι επεκτάσεις της διάχυτης πόλης συναντώνται με διάφορους όρους όπως μετάπολη, edge city, ville emergente, γενική πόλη, κ.α., χαρακτηρίζονται από γεωγραφικά ασάφεια και αρχιτεκτονική αδιαφορία, έλλειψη σχεδιασμού στους δημόσιους χώρους, ανύπαρκτη πολεοδομία και χρήση του αυτοκινήτου που δεν έχει ληφθεί υπόψη στον σχεδιασμό. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 108)

Η αστική διάχυση, λοιπόν, αποτελεί ένα φαινόμενο το οποίο εξελίσσεται ραγδαία στα άκρα των πόλεων και του οποίου τα χαρακτηριστικά, οι αιτίες και τα αποτελέσματα αμφισβητούνται σε μεγάλο βαθμό. Με το φαινόμενο της αστικής διάχυσης η πυκνότητα εναντιώνεται στο κλασικό αστικό μοντέλο το οποίο θέτει φραγμούς στην εξάπλωση της πόλης πέραν του μητροπολιτικού κέντρου της (συμπαγής πόλη).

Το “urban sprawl” μπορεί να εμφανιστεί με 4 παραλλαγές γεγονός που οφείλεται στα διάφορα σχέδια αστικής ανάπτυξης που υπάρχουν. Αρχικά, υπάρχει η προαστιακή ανάπτυξη εξαιτίας της προέκτασης των πόλεων πέρα απ’ τον πυρήνα τους. Το δεύτερο παράδειγμα αστικής διάχυσης είναι η οριζόντια ανάπτυξη η οποία αναφέρεται στην ανάπτυξη των πόλεων κατά μήκος των οδικών δικτύων. Η τρίτη μορφή είναι η διασκορπισμένη ανάπτυξη η οποία προκύπτει από την ασυνεχή αστική εξέλιξη καθώς μεγαλώνει η απόσταση από το κέντρο των πόλεων και, τέλος, υπάρχει η ανάπτυξη των διαδοχικών σταδίων η οποία χαρακτηρίζεται από ασυνέχεια και εναντιώνεται στο μονοκεντρικό σύστημα των πόλεων⁵⁸ (Chorianopoulos, Pagonis, Koukoulas, Drymoniti, 2009: 3).

Σε έρευνες που πραγματοποιήθηκαν σε ευρωπαϊκές χώρες, η αστική ανάπτυξη προσεγγίζεται υπό τρεις σκοπιές. Η πρώτη αναφέρεται στο περιβάλλον και πιο συγκεκριμένα στην σπατάλη της αγροτικής και της δασικής γης, στο θρυμματισμό των οικοσυστημάτων, στην εξάντληση των ενεργειακών αποθεμάτων και στην υπερβολική χρήση του αυτοκινήτου. Η δεύτερη σκοπιά είναι η οικονομική και

⁵⁸. Στην ξένη βιβλιογραφία η ορολογία που χρησιμοποιείται για τις 4 μορφές αστικής διάχυσης είναι “suburban growth”, “strip development”, “scattered development” και “leapfrog development” αντίστοιχα.

σχετίζεται με την αμφισβητούμενη δυναμική της αξίας της γης, το κόστος κατασκευής και συντήρησης των δημόσιων κατασκευών και την αδυναμία παροχής υπηρεσιών απ' το κράτος (Chorianopoulos, Pagonis, Koukoulas, Drymoniti, 2009: 3). Τέλος, η αστική ανάπτυξη προσεγγίζεται και από μια τρίτη σκοπιά, την κοινωνική. Εδώ γίνεται αναφορά στον κοινωνικό αποκλεισμό που λαμβάνει χώρα στον πυρήνα των πόλεων, και στην αποδυνάμωση της έννοιας της κοινωνίας.

Στην πραγματικότητα, το φαινόμενο της αστικής διάχυσης συχνά συνδυάζεται με τις αρνητικές επιπτώσεις της εξάπλωσης των πόλεων. Το εν λόγω γεγονός, όμως, δεν λαμβάνει τις διαστάσεις κανόνα, καθώς οι έννοιες της εξάπλωσης και της διάχυσης δεν είναι πάντα ταυτόσημες. Η αύξηση του πληθυσμού δεν δύναται να συγκρατηθεί με την αύξηση των πυκνοτήτων στις ήδη υπό συμφόρηση κεντρικές περιοχές, ενώ παράλληλα ο περιορισμός της εξάπλωσης των πόλεων προς τις περιφέρειες μπορεί να οδηγήσει σε μεγάλη αύξηση των αξιών της γης, καθώς και σε κοινωνικό και χωρικό αποκλεισμό του νέου πληθυσμού. Επομένως, με το σωστό σχεδιασμό η αστική διάχυση μπορεί να δώσει πολλές διεξόδους στην ραγδαία και ασυγκράτητη ανάπτυξη των πόλεων.

Τα κρίσιμα ζητήματα της διεπιστημονικής προσέγγισης του φαινομένου της αστικής διάχυσης για την αντιμετώπιση του αποσπασματικού χαρακτήρα της περιστρέφονται γύρω από τους τρόπους διαβίωσης, της κοινωνικής ζωής, της διαμόρφωσης του φυσικού περιβάλλοντος και της πρόσβασης. Αναλυτικότερα, στην περιφέρεια της διάχυτης πόλης κατοικούν άνθρωποι με διαφορετικό οικογενειακό και εργασιακό περιβάλλον καθώς και πολιτισμό γεγονός που επιβάλλει την ανάπτυξη τύπων κατοικίας⁵⁹ που μπορούν να ενσωματωθούν στις διαφορετικές απαιτήσεις της κάθε οικογένειας. Επιπλέον ο συνδυασμός των χρήσεων κατοικίας με χρήσεις εμπορίου, πολιτισμού, ψυχαγωγίας, δημόσιου χώρου θεωρείται απαραίτητος για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων. Το δεύτερο ζήτημα αφορά το χάσμα ανάμεσα στις κατοικίες και των μεγάλων πολυκέντρων που χωροθετούνται στον περιφερειακό ιστό. Αυτό θα μπορούσε να αντιμετωπιστεί μόνο με τον σχεδιασμό ενός δημόσιου χώρου⁶⁰ που θα αποτελεί μέρος συνάντησης των ατόμων που προέρχονται από τις

⁵⁹ Γραμμική κατοικία, κατοικία με αίθρια, πολυκατοικίες, μεζονέτες κ.α.

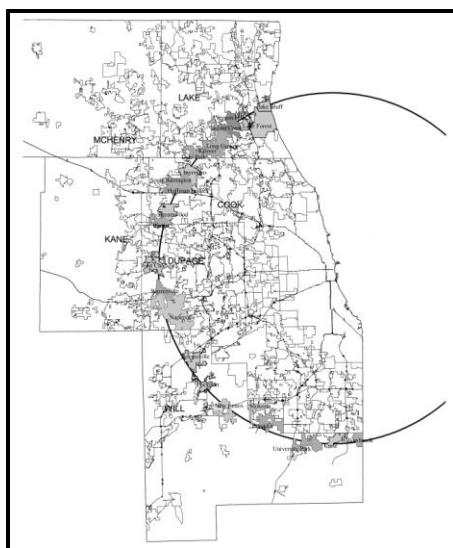
⁶⁰ Παραδείγματα τέτοιου σχεδιασμού αποτελούν οι πλατείες, οι πεζόδρομοι και τα βελτιωμένα αστικά δάπεδα.

κατοικίες και αυτών από τα μέρη κατανάλωσης καθώς και με παρεμβάσεις στους χώρους αναψυχής και κατανάλωσης (κινηματογράφος, μικρή αγορά, εστιατόρια, κ.α.). Η διαμόρφωση του φυσικού περιβάλλοντος αποτελεί ένα θέμα προς αντιμετώπιση καθώς πολλές φορές τείνει να είναι παραμελημένο και κακοποιημένο. Η συσχέτιση του φυσικού και του οικιστικού τοπίου καθώς και η καλύτερη αξιοποίηση των τμημάτων του φυσικού τοπίου που συμμετέχουν στην αστική διάχυση της πόλης μπορούν να αποτελέσουν λύσεις του προβλήματος. Τέλος, η καλή πρόσβαση και η χρήση του αυτοκινήτου αποτελούν πολύ σημαντικούς παράγοντες για την εξέλιξη της διάχυτης πόλης και ο επαναπροσδιορισμός της σχέσης αυτοκινήτου, χώρων στάθμευσης, κατοικίας και αρχιτεκτονικής θεωρείται αναγκαίος. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006: 117)

5.3. Η Αστική Διάχυση στην Αμερική. Το Παράδειγμα του Σικάγου

Η εδραίωση του φαινομένου της αστικής διάχυσης στην Αμερική έχει διεγείρει την εκδήλωση δύο εκ διαμέτρου αντίθετων ιδεολογιών όσον αφορά την ανάπτυξή του. Η μεν πρώτη σχετίζεται με το αν η ραγδαία αυτή ανάπτυξή του στις αμερικάνικες, μητροπολιτικές περιοχές αποτελεί φυσική εξέλιξη της αστικοποίησης λόγω των αυξανόμενων εισοδημάτων και των προτιμήσεων των καταναλωτών, ενώ η δεύτερη υποστηρίζει ότι το “urban sprawl” είναι αποτέλεσμα λανθασμένων πολιτικών οι οποίες υποκινούνται από τις επενδύσεις στον τομέα των μεταφορών και από τους φόρους εισοδήματος. Παρόλα αυτά η επικρατούσα άποψη παρουσιάζει την αστική διάχυση ως αποτέλεσμα «φτωχού» σχεδιασμού και δημιουργίας νέων οικιστικών, εμπορικών και βιομηχανικών συγκροτημάτων μεγάλης κλίμακας σε περιοχές στις οποίες δεν προϋπήρχε οικιστική ανάπτυξη. Μέσα στο πλαίσιο αυτό, τα τρία χαρακτηριστικά του φαινομένου είναι οι απότομες αλλαγές των χρήσεων της γης, η γραμμική εμπορική ανάπτυξη κατά μήκος αυτοκινητόδρομων και οι επενδύσεις στις εγκαταστάσεις μικρών πυκνοτήτων που αφορούν μία μονόπλευρη χρήση της γης (Zhang, 2001: 221 - 223).

Όσον αφορά την περιοχή του Σικάγου εξετάστηκε η ανάπτυξη των περιοχών κατοικίας ανάμεσα στην δεκαετία του '70 και '90. Κατόπιν έρευνας⁶¹ που πραγματοποιήθηκε για 24 δήμους της ευρύτερης περιοχής μελέτης (χάρτης 2)- οι οποίοι επιλέχθηκαν με τη χρήση συστημάτων GIS και με βασικό κριτήριο την απόσταση τους από το κέντρο της πόλης του Σικάγου- προέκυψαν κάποια συμπεράσματα που υποδεικνύουν την εξέλιξη του φαινομένου της αστικής διάχυσης στη συγκεκριμένη αμερικάνικη πόλη.



Χάρτης 2: Οι 24 δήμοι που χρησιμοποιήθηκαν για την έρευνα στην περιοχή του Σικάγου. (Zhang, 2001: 224)

Το βασικό συμπέρασμα που προέκυψε απεικονίζει ότι η αγορά οδηγήθηκε σε περιαστικές περιοχές λόγω της υψηλής ζήτησης και του πιθανού μεγάλου κέρδους. Οι νέες κοινωνίες που δημιουργήθηκαν παρουσιάζουν ορισμένα κοινά χαρακτηριστικά, όπως πολλά ελεύθερα κομμάτια της γης, υψηλές αξίες ιδιοκτησίας, ανώτερη μόρφωση των κατοίκων, υψηλά εισοδήματα και περιορισμένες μειονότητες ανθρώπων. Οι κάτοικοι των περιοχών αυτών θεωρούνται μεσαίας τάξης και αποτελούν στόχο όχι μόνο για την αγορά αλλά και για την κυβέρνηση, καθώς καλύπτουν μεγάλο ποσοστό των συνολικών ψηφοφόρων. Επομένως, το γεγονός αυτό

⁶¹. Στη συγκεκριμένη έρευνα εξετάστηκαν στοιχεία του τύπου δημογραφικά και οικονομικά χαρακτηριστικά, μεταφορικές συνθήκες κ.ά..

καθώς και οι περιορισμοί στις χρήσεις της γης⁶² που έχουν επιβληθεί φανερόνουν τη μεγάλη ανάμιξη της κυβέρνησης στην ανάπτυξη του “urban sprawl” στην περιοχή.

Συνεπώς βάσει των προαναφερθέντων η έρευνα κατέληξε στο γενικό συμπέρασμα ότι η αστική διάχυση δεν οφείλεται αποκλειστικά σε χωρικούς παράγοντες, όπως οι μεταφορικές συνθήκες και η τοποθεσία των περιοχών, αλλά συνάμα σχετίζεται με κοινωνικά χαρακτηριστικά. Επομένως προκειμένου να περιοριστεί η ραγδαία εξάπλωση του φαινομένου ενδείκνυται κατά κύριο λόγο να βελτιωθεί η ποιότητα των κεντρικών περιοχών αλλά και των σχετικά κοντινών προαστίων στην αστική περιοχή δίνοντας κίνητρα στη μεσαία τάξη να συγκρατηθεί στον κεντρικό χώρο. Υπό αυτές τις συνθήκες, θα μειωθεί το χάσμα ανάμεσα στο κέντρο της πόλης, τις περιαστικές και τις εξωαστικές περιοχές. (Zhang, 2001: 223, 232).

5.4. Η Αστική Διάχυση στη Μεσόγειο. Η Πόλη της Βαρκελώνης

Στην ευρωπαϊκή ήπειρο και πιο συγκεκριμένα στο νότιο τμήμα της πολλές χώρες αναπτύχθηκαν με ραγδαίους ρυθμούς τις δεκαετίες μεταξύ του 1950 και του 1980. Ακόμα και τα μικρά κέντρα που βρίσκονταν κοντά σε μητροπολιτικές πόλεις συνενώθηκαν σε μεγαλύτερες περιοχές. Οι ρυθμοί της αστικής διασποράς⁶³ έγιναν εντονότεροι στις πόλεις της Μεσογείου⁶⁴, καθώς η αστικοποίηση ήταν πιο ραγδαία συγκριτικά με την αύξηση του πληθυσμού.

Οι μεσογειακές πόλεις γνώρισαν αλλαγές οι οποίες οφείλονταν στην οριζόντια ανάπτυξη και διασπορά τους εις βάρος δασικών, γεωργικών εκτάσεων και εδαφών με μεγάλο υδάτινο απόθεμα. Επομένως, αυτές οι τάσεις από την μια πλευρά τείνουν να εξασθενούν τα κεντρικά τμήματα και από την άλλη να ενισχύουν την τυποποίηση των

⁶². Οι περιορισμοί αυτοί αφορούν, κυρίως, το ελάχιστο όριο των τετραγωνικών που πρέπει να πληρεί κάθε ιδιοκτησία.

⁶³. Η αστική διασπορά είναι έννοια συνώνυμη της αστικής διάχυσης.

⁶⁴. Οι βασικότερες από αυτές τις πόλεις είναι η Πόρτο, το Μιλάνο, η Κωνσταντινούπολη, το Παλέρμο, η Λυών, η Βενετία, η Μαδρίτη, η Βαρκελώνη και η Αθήνα.

φυσικών τοπίων. Χαρακτηριστικό της αστικής διάχυσης στις μεσογειακές χώρες αποτελούν οι μονοκατοικίες στην περιφέρεια των μητροπολιτικών περιοχών, ενώ άλλα στοιχεία που μπορεί να συναντήσει κανείς είναι η εξάρτηση από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και η έλλειψη σχεδιασμού.

Τα μοντέλα της αστικής διάχυσης στη Μεσόγειο είναι τρία και αναφέρονται στις εδαφικές μεταμορφώσεις. Το πρώτο είναι το παραδοσιακό συμπαγές μοντέλο, το δεύτερο είναι το μοντέλο διασποράς των νέων περιοχών κατοικίας ενώ, εν τέλει, υπάρχουν οι μεγάλες εκτάσεις γης οι οποίες εμπεριέχουν ανάμικτες εμπορικές και βιομηχανικές χρήσεις.

Έτσι προκύπτει το συμπέρασμα ότι η ξεχωριστή πολιτική, κοινωνική και πολιτιστική ιστορία των ευρωπαϊκών χωρών έχει σχηματίσει τις διάσπαρτες μορφές αστικοποίησης με πολλές κεντρικότητες, ενώ χαρακτηριστικό παράδειγμα πόλης στην οποία λαμβάνουν χώρα αυτές οι μορφές συνιστά η Βαρκελώνη (Catalán, Saurí, Serra, 2008: 170 - 176).

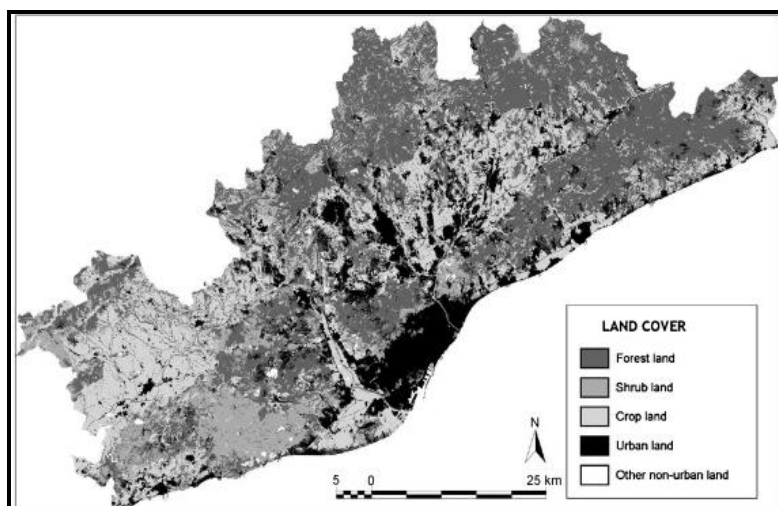
Πιο αναλυτικά, η Βαρκελώνη αποτελεί μια από τις πιο αστικοποιημένες και πυκνοδομημένες περιοχές της Ευρώπης, καθώς αποτελείται από ένα μεγάλο και συμπαγές αστικό κέντρο, δύο περιφερειακούς δακτυλίους γύρω από αυτό και επτά δευτερεύοντα κέντρα τα οποία είναι αυτόνομα από άποψη υπηρεσιών και απασχόλησης. Το πολυκεντρικό σύστημα με το οποίο αναπτύσσεται η πόλη οφείλεται στην ασυνεχή ανάπτυξη των ομόκεντρων δακτυλίων και στα μεμονωμένα αστικά τμήματα στο περιαστικό κομμάτι. Παρόλο που η Βαρκελώνη στο σύνολο της αποτελεί υπόδειγμα αστικού σχεδιασμού, η μητροπολιτική περιοχή της χαρακτηρίζεται από ένα πυκνό σύστημα μεταφορών, την ένταξη νέων περιοχών και τη διασπορά του πληθυσμού.

Χρονικά την εποχή της ραγδαίας ανάπτυξης της πόλης της Βαρκελώνης (1950-1975) οι νέες περιοχές δημιουργήθηκαν στα άκρα των παραδοσιακών κεντρικών περιοχών για να καλύψουν τις ανάγκες για στέγαση του διαρκώς αυξανόμενου πληθυσμού ο οποίος μετανάστευε από τις αγροτικές περιοχές. Προβλήματα όπως η έλλειψη ελεύθερου χώρου, υποδομών και δημόσιας συγκοινωνίας και η μεγάλη συμφόρηση στις κεντρικές περιοχές οδήγησε στη διάχυση της πόλης και στη δημιουργία περιοχών δεύτερης κατοικίας σε φτηνές και συχνά παράνομες εκτάσεις στα όρια της πόλης. Από το 1976 μέχρι το 1985 η οικονομία της Ισπανίας γνωρίζει ύφεση και η αστική ανάπτυξη κινείται σε χαμηλά επίπεδα, ενώ από

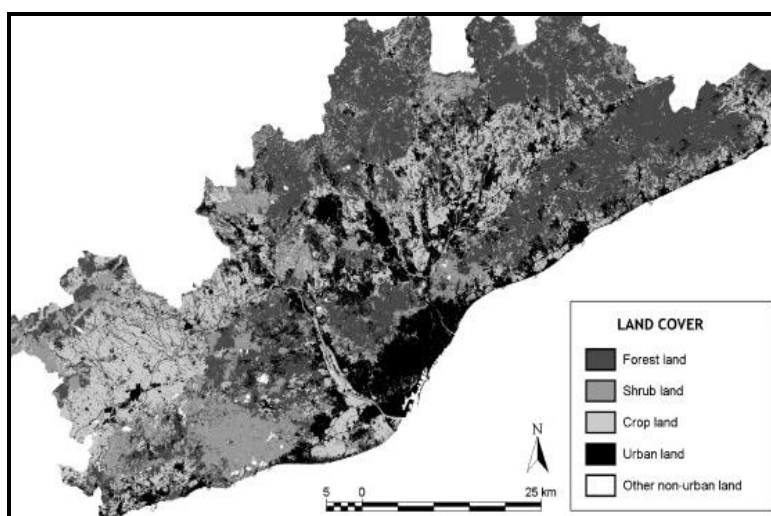
την δεκαετία του 1990 και εξής η οικονομική ανάκαμψη δημιουργεί ένα νέο κύμα αυξανόμενης κατοχής της αστικής γης στις μητροπολιτικές περιφέρειες και στις περιοχές προαστικοποίησης (Catalán, Saurí, Serra, 2008: 176 -177).

Κατόπιν ανάλυσης των χρήσεων της γης και της εξέλιξης τους στην ευρύτερη περιοχή της Βαρκελώνης προκύπτουν κάποια συμπεράσματα ως προς την έκταση της αστικής διάχυσης στην περιοχή μελέτης. Το φαινόμενο του “urban sprawl” στη συγκεκριμένη πόλη έχει σταθερή ροή κι ενισχύεται σε σημαντικό βαθμό χάρη στην παρουσία του μητροπολιτικού εσωτερικού πυρήνα καθώς τα κέντρα που λειτουργούν ως υποκατάστατα και βρίσκονται στον περιφερειακό δακτύλιο έχουν ιστορικό υπόβαθρο και προσφέρουν χαμηλές τιμές και μικρές πυκνότητες δόμησης. Μέσα στο πλαίσιο αυτό, οι καλύτερες συνθήκες ζωής ωθούν τους κατοίκους της πόλης να απομακρυνθούν από το πυκνό κέντρο και να ακολουθήσουν το κύμα της αστικής διάχυσης που καταλαμβάνει αρχικά τον πρώτο περιφερειακό δακτύλιο και εν συνέχεια τους υπόλοιπους. Παρόλα αυτά το εν λόγω φαινόμενο δεν είναι τόσο έντονο στη συγκεκριμένη πόλη όσο στις χώρες της Νότιας Αμερικής, καθώς τείνει να περιοριστεί εξαιτίας του πολυκεντρικού συστήματος των ευρωπαϊκών χωρών. Ωστόσο, προοδευτικά αναμένεται το φαινόμενο με τον κατάλληλο αστικό σχεδιασμό να αποτελέσει κληρονομιά των ευρωπαϊκών χωρών αποτελώντας ένα ακόμη λιθαράκι στη μακρόχρονη ιστορία τους (Catalán, Saurí, Serra, 2008: 181 - 182).

Κατατοπιστικοί επί των προαναφερθέντων κρίνονται οι χάρτες 3 και 4 που παρουσιάζονται στην επόμενη σελίδα.



Χάρτης 3: Χρήσεις της γης στην πόλη Βαρκελώνης το έτος 1993.(Catalán, Saurí, Serra, 2008:179)



Χάρτης 4: Χρήσεις της γης στην πόλη Βαρκελώνη το έτος 2000.(Catalán, Saurí, Serra, 2008:179).

5.5. Η Αστική Διάχυση στην Αθήνα. Τα κοινά στοιχεία με την πόλη της Λάρισας

Στον ελληνικό χώρο η έλλειψη σχεδιασμού και συνοχής στον χώρο αποτελούσαν ανέκαθεν χαρακτηριστικά της πολεοδομίας του τόπου. Η λογική των κατασκευών βασιζόταν στις πολυκατοικίες και εφαρμόζονταν τόσο σε κεντρικές περιοχές όσο σε παραθαλάσσιες κατοικίες και στον προαστιακό χώρο. Οι πολυκατοικίες κατασκευάζονταν με απροσδιόριστο τρόπο και παρουσιάζουν πολλά από τα προβλήματα της αστικής διάχυσης.

Ειδικότερα, η Αθήνα ως μεσογειακή πόλη υιοθέτησε πολλά χαρακτηριστικά της αστικής διάχυσης- όπως αυτή συντελέστηκε στην Ευρώπη, ενώ το φαινόμενο μελετήθηκε σε σχέση με την ανάπτυξη των προαστιακών και περιαστιακών περιοχών. Πιο αναλυτικά, κοινό χαρακτηριστικό με τη μεσογειακή ανάπτυξη αποτέλεσε το γεγονός ότι η οικονομία της Αθήνας στη μεταπολεμική περίοδο δεν βασίστηκε στον κατασκευαστικό αλλά στο βιομηχανικό τομέα. Επιπλέον, η εξάπλωση της πόλης έγινε με τυχαίο τρόπο, χωρίς να υπάρχει, κοινώς, ο κατάλληλος σχεδιασμός.

Η αστική διάχυση στην πρωτεύουσα εξελίχθηκε ανάλογα με τον τρόπο ανάπτυξης της πόλης και οι συνέπειές του επηρεάζουν τόσο τον κοινωνικό - οικονομικό τομέα όσο και το περιβάλλον. Τα κύρια αστικά χαρακτηριστικά της Αθήνας είναι η μεγάλη πυκνότητα στις κεντρικές περιοχές και η σχετικά μικρότερη

στα προάστια, οι πολλές και ανάμικτες χρήσεις της γης, η έλλειψη δημόσιου χώρου και η σημαντική εξάρτηση των κατοίκων από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα. (Chorianopoulos, Pagonis, Koukoulas, Drymoniti, 2009:3)

Η πραγματοποίηση των Ολυμπιακών Αγώνων και οι υποδομές που δημιουργήθηκαν γι' αυτό το σκοπό, έπαιξε καταλυτικό ρόλο στην χωρική πολιτική η οποία εφαρμόστηκε τόσο τον τομέα των μεταφορών όσο και την ακίνητη περιουσία. Αναλυτικότερα, τα έργα που πραγματοποιήθηκαν για την ενίσχυση του μεταφορικού συστήματος ένωσαν πολλές περιοχές με «κακό» οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο, γεγονός που με την σειρά του οδήγησε στην επέκταση των αστικών ορίων, στην μεταβολή της γεωγραφίας της πόλης και στην ενίσχυση του διάχυτου χαρακτήρα της. Ο τομέας των ακινήτων δεν έμεινε ανεπηρέαστος καθώς παρατηρήθηκε τεράστια αύξηση στον κατασκευαστικό κλάδο Επιπλέον, τα σημεία συνάντησης των αξόνων των δικτύων αποτέλεσαν νέα κέντρα και σημεία πύκνωσης των δραστηριοτήτων. (Γοσποδίνη, Μπεριάτος, Λεοντίδου, 2006:113).

Η αστική διάχυση στην Αθήνα εμφανίζει πολλά κοινά σημεία με αυτήν που εξελίσσεται στην πόλη της Λάρισας. Η Λάρισα θεωρείται μεγάλο αστικό κέντρο με μεγάλες πυκνότητες στις κεντρικές περιοχές της και με δόμηση πιο αραιή στις προαστιακές και περιαστικές περιοχές της. Επιπλέον, κοινά χαρακτηριστικά που παρατηρούνται είναι η έλλειψη ελεύθερων χώρων στο παραδοσιακό κέντρο της Λάρισας ενώ στα προάστια εμφανίζονται πολλές και διαφορετικές χρήσεις και σημαντική εξάρτηση των κατοίκων τους από το αυτοκίνητο σε σύγκριση με την χρήση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

Η αστική διάχυση της Λάρισας εμφανίζεται τα τελευταία χρόνια στα σύνορα της πόλης και στον περιαστικό χώρο με ασχεδιάστο τρόπο κυρίως κατά μήκος σημαντικών γραμμικών αξόνων. Έτσι παρατηρείται πολλαπλασιασμός των κατοικιών (κυρίως με την μορφή πολυκατοικιών) στις περιοχές κοντά στα όρια του σχεδίου πόλης ενώ παράλληλα αυξημένη είναι η δημιουργία και άλλων χρήσεων γης με ιδιαίτερη έμφαση στις νέες μορφές λιανικού εμπορίου.

Τέλος, η πόλη της Λάρισας σε συνδυασμό με τον δήμο Βόλου είχαν επιλεγεί να φιλοξενήσουν τους Μεσογειακούς Αγώνες 2013. Μια τέτοια διοργάνωση θα βελτιώνε αισθητά τον τομέα των μεταφορών μέσω της δημιουργίας νέων δικτύων και

τον κατασκευαστικό κλάδο μέσω της αύξησης της οικοδόμησης στις προαστιακές περιοχές (κυρίως στο νότιο τμήμα της πόλης που θεωρείται περιοχή επέκτασης από το ΓΠΣ Λάρισας). Παρόλα αυτά, λόγω έλλειψης χρηματοδότησης η συγκεκριμένη διοργάνωση ακυρώθηκε μειώνοντας έτσι τον ρυθμό της υπάρχουσας και μελλοντικής αστικής διάχυσης στο νότιο τμήμα του δήμου.

6. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΡΥΘΜΙΣΗΣ ΧΩΡΟΥ

6.1. Εισαγωγή

Τα πολεοδομικά εργαλεία είναι απαραίτητα για την άσκηση της πολεοδομικής πολιτικής και της χωρικής οργάνωσης του αστικού χώρου. Ουσιαστικά, θεωρούνται ως συνισταμένη επιμέρους πολιτικών που εμφανίζονται τόσο ως αυτόνομες, όσο και ως εξαρτημένες από άλλες μη-πολεοδομικές πολιτικές που όμως εμφανίζουν ποικίλες επιπτώσεις στον πολεοδομικό χαρακτήρα της πόλης.

Όσον αφορά το περιεχόμενο της πολεοδομικής πολιτικής, αυτό περιλαμβάνει την πολιτική οικιστικής ανάπτυξης, την πολιτική οικιστικού δικτύου, την πολιτική χρήσεων γης και την πολιτική γης.

Η πρώτη συνιστώσα έχει ως στόχο την μελέτη των επεκτάσεων των πόλεων και των οικισμών και της σχέσης μεταξύ πόλης και υπαίθρου. Σημαντικό μέλημα αυτής της πολιτικής είναι τόσο ο περιορισμός της επέκτασης του πολεοδομημένου χώρου με ρυθμίσεις στους όρους δόμησης, όσο η κάλυψη των νέων οικιστικών αναγκών με την επέκταση των πόλεων στον εξωαστικό χώρο, ενώ επιμέρους κρίσιμα ζητήματα τα οποία διαπραγματεύεται είναι η αυθαίρετη δόμηση, η παράνομη κατάτμηση, η οικοπεδοποίηση του αγροτικού χώρου.

Όσον αφορά την δεύτερη συνιστώσα, αυτή ασχολείται με την διάρθρωση του δικτύου των πόλεων και των οικισμών και την μεταξύ τους αλληλεπίδραση. Σε αυτό το σημείο, εισάγεται η έννοια της βαθμίδας στα επίπεδα του σχεδιασμού των πόλεων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) το οποίο ασχολείται με τα υποσύνολα του ευρύτερου συνόλου.

Στην συνέχεια, η πολιτική των χρήσεων γης έχει ως στόχο τον προσδιορισμό της χωροθέτησης διαφόρων δραστηριοτήτων στο έδαφος. Οι κατηγορίες των χρήσεων, οι οποίες χωρίζονται σε γενικές και ειδικές, χρησιμοποιούνται στα πολεοδομικά σχέδια.

Τελευταία πολεοδομική συνιστώσα αποτελεί η πολιτική γης η οποία αναφέρεται στις παρεμβάσεις για την αξιοποίηση της έγγειας ιδιοκτησίας και περιλαμβάνει το ιδιοκτησιακό καθεστώς, τους όρους δόμησης και τις παρεμβάσεις στην αγορά γης. Πιο συγκεκριμένα, στον αστικό χώρο η πολιτική γης περιλαμβάνει τους τρόπους απόκτησης εκτάσεων από το δημόσιο για την δημιουργία κοινόχρηστων

και κοινωφελών χώρων που προβλέπουν τα πολεοδομικά σχέδια μέσω των διαδικασιών αυτοαποζημίωσης, εισφοράς σε γη και αναγκαστικής απαλλοτρίωσης. Επιπλέον, οι όροι δόμησης ασχολούνται με τον προσδιορισμό της επιτρεπόμενης οικοδόμησης σε κάθε σημείο του χώρου και σε συνδυασμό με το Γενικό Οικοδομικό Κανονισμό (ΓΟΚ) ο οποίος ρυθμίζει τα αρχιτεκτονικά θέματα καθορίζουν τα χαρακτηριστικά των κτιρίων και της δόμησης. Οι όροι δόμησης αναλύονται στον συντελεστή δόμησης (ΣΔ), στο ποσοστό κάλυψης, στο όριο αρτιότητας, στο μέγιστο ύψος, στις ελάχιστες αποστάσεις του οικοπέδου από τα όρια του γηπέδου και στο μέγιστο αριθμό των ορόφων. (Οικονόμου, Δ. ,1998: 19-24)

Στις μη-πολεοδομικές πολιτικές υπάγονται η πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης, η πολιτική του περιβάλλοντος και η χωροταξική πολιτική. Αναλυτικότερα, όσον αφορά την πολιτική περιφερειακής ανάπτυξης αυτή περιλαμβάνει τρεις συνιστώσες. Η πρώτη αναφέρεται στην χωρική-διοικητική οργάνωση της χώρας δηλαδή στον καταμερισμό της σε 13 περιφέρειες, στις νομαρχιακές αυτοδιοικήσεις και στους ΟΤΑ⁶⁵. Ως δεύτερη και τρίτη συνιστώσα θεωρείται το σύστημα ενισχύσεων των ιδιωτικών επενδύσεων και η πολιτική δημόσιων επενδύσεων αντίστοιχα. Στις ιδιωτικές επενδύσεις περιλαμβάνονται οι Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ), τα Βιομηχανικά Πάρκα (ΒΙΠΑ), τα Βιοτεχνικά Πάρκα (ΒΙΟΠΑ) και οι Περιοχές Οργανωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ) ενώ στην κατηγορία των δημόσιων επενδύσεων υπάγονται οι τεχνικές υποδομές⁶⁶, η παραγωγική υποδομή, ο κοινωνικός εξοπλισμός⁶⁷, οι κοινόχρηστοι χώροι, η διοίκηση και οι ανθρώπινοι πόροι. Όσον αφορά τις παρεμβάσεις για το περιβάλλον, αυτές συνοψίζονται στις ζώνες⁶⁸ του νόμου 1650/86 και στην έγκριση περιβαλλοντικών όρων με βάση την έκδοση την έκδοση κοινής υπουργικής απόφασης (ΚΥΑ). Τέλος, παρά την διαφορά που παρουσιάζουν στην κλίμακα η χωροταξική με την πολεοδομική πολιτική, οι σχέσεις τους είναι ιδιαίτερα στενές, καθώς έχουν κοινό

⁶⁵ Οι ΟΤΑ περιλαμβάνουν δήμους και κοινότητες.

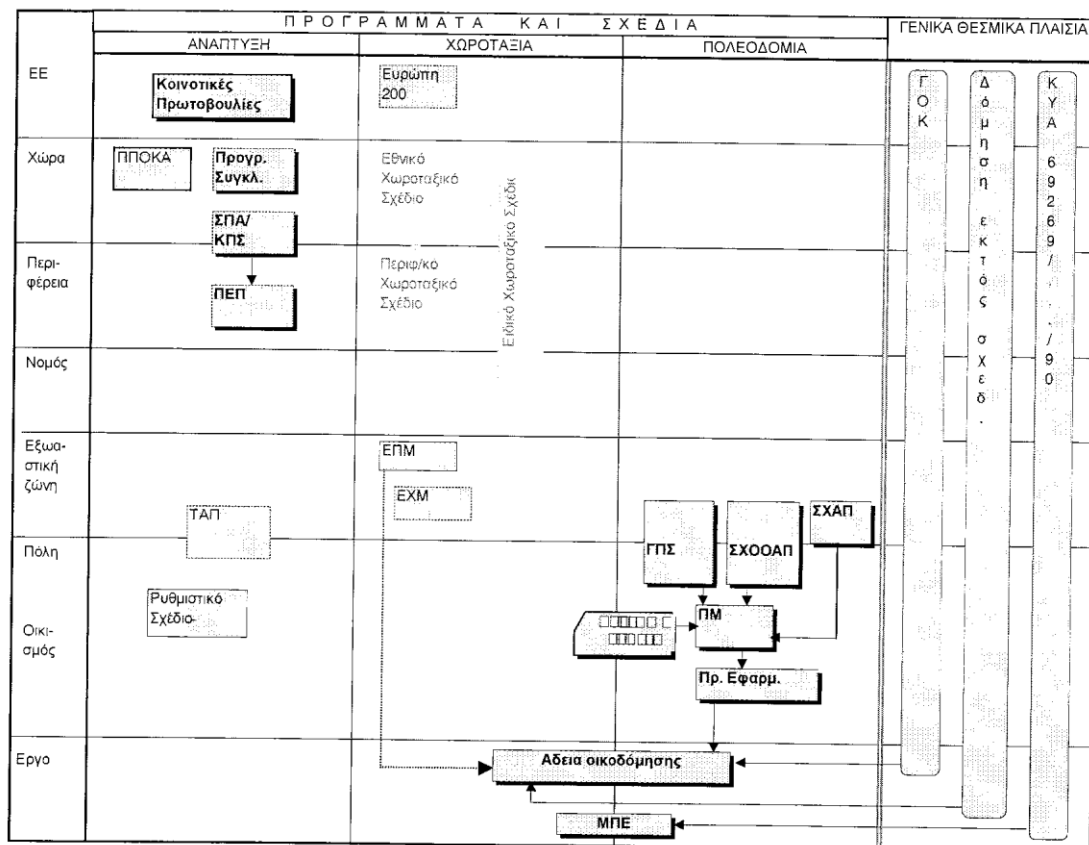
⁶⁶ Υποδομές όπως μεταφορές, τηλεπικοινωνίες, αποχέτευση, ύδρευση, ενέργεια, κ.α.

⁶⁷ Κοινωφελείς εγκαταστάσεις, πρόνοια, εκπαίδευση, υγεία, πολιτισμός, αθλητισμός, κλπ.

⁶⁸ Η βασικότερη ζώνη στην κατηγορία αυτή αφορά την Ζώνη ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων (ΖΑΠΔ)

αντικείμενο⁶⁹ το οποίο μελετούν υπό διαφορετική οπτική γωνία, όπως επίσης και συγγενείς συνιστώσες⁷⁰ (Οικονόμου, Δ. ,1998: 15-18).

Τα εργαλεία ρύθμισης του χώρου (σε αναπτυξιακό, χωροταξικό και πολεοδομικό επίπεδο) συνοψίζονται στον πίνακα 1. Στην επόμενη ενότητα θα γίνει ανάλυση ορισμένων αναπτυξιακών και πολεοδομικών εργαλείων τόσο σε επίπεδο πόλης και οικισμού όσο σε περιφερειακή ζώνη και εκτός σχεδίου περιοχών.



Πίνακας 1: Το σύστημα του χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα μετά τον Ν.2508/1997. (Οικονόμου, Δ. ,1998: 29)

⁶⁹ Η πόλη/οικισμός είναι αντικείμενο τόσο της πολεοδομίας όσο της χωροταξίας

⁷⁰ Χαρακτηριστικές είναι οι πολιτικές οικιστικής ανάπτυξης και οικιστικού δικτύου

6.2. Τα Πολεοδομικά Εργαλεία και το Πεδίο Εφαρμογής τους

Στον σχεδιασμό του χώρου διακρίνονται δύο επίπεδα. Το πρώτο περιλαμβάνει το Ρυθμιστικό Σχέδιο (ΡΣ), το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) και το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ). Από την άλλη το δεύτερο επίπεδο είναι πιο εξειδικευμένο και εμπεριέχει τις Πολεοδομικές Μελέτες, τους νέους τρόπους πολεοδομικής παρέμβασης, κάποιους μηχανισμούς για την υλοποίηση του σχεδιασμού και τις Πράξεις Εφαρμογής.

Πιο αναλυτικά, το **ΡΣ** αποτελεί σύνθετη μορφή πολεοδομικού προγραμματισμού και αφορά αστικά κέντρα διαπεριφερειακής εμβέλειας⁷¹ ενώ έχει ήδη συνταχθεί για την περιοχή της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, περιλαμβάνει αναπτυξιακά και χωροταξικά στοιχεία και ανταποκρίνεται στα επίκαιρα προβλήματα και στις ιδιαιτερότητες της κάθε πόλης. Πιο συγκεκριμένα, το Ρυθμιστικό Σχέδιο ασχολείται με τον σχεδιασμό περιοχών ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος, άσκηση πολιτικής γης, χωροταξική οργάνωση των τομέων παραγωγής, των μεταφορών και του κοινωνικού εξοπλισμού της πόλης και της ευρύτερης περιοχής, προστασία του περιβάλλοντος, συντονισμό των μελετών και καθορισμός της απαιτούμενης χρηματοδότησης και των θεσμικών και διοικητικών μέτρων. Στο ίδιο επίπεδο σχεδιασμού με το ΡΣ υπάγεται και το **Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος** που αναφέρεται στην οικολογική ανασυγκρότηση της πόλης, στην αναβάθμιση των υποβαθμισμένων περιοχών, στον περιορισμό της ρύπανσης και στην προστασία της γεωργικής γης, των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος (δάση, υγρότοποι, κ.α.) και των περιοχών φυσικού κάλλους. Τα δύο αυτά πολεοδομικά σχέδια συντάσσονται με Προεδρικό Διάταγμα ενώ καταρτίζονται, εγκρίνονται και εφαρμόζονται σύμφωνα με τον νόμο 2508/97. Όσον αφορά την εφαρμογή των ΡΣ στις Μητροπολιτικές περιοχές, πραγματοποιείται με τα ΓΠΣ για τους Δήμους στις περιοχές με εγκεκριμένα σχέδια και νέες επεκτάσεις ενώ με ΖΟΕ (Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου) για τις εκτός σχεδίου περιοχές. (Αραβαντινός, Α. ,2007: 218,219)

⁷¹ Τέτοια κέντρα αποτελούν η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, το Ηράκλειο, ο Βόλος, η Λάρισα, η Καβάλα και τα Ιωάννινα. (Οικονόμου, Δ. :1998, 30)

Στην συνέχεια, το ΓΠΣ⁷² καλύπτει τον αστικό και περιαστικό χώρο των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ⁷³) με πληθυσμό άνω των 2000 κατοίκων. Το ΓΠΣ περιλαμβάνει πολεοδομημένες περιοχές με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, περιοχές προς πολεοδόμηση⁷⁴, περιοχές ειδικά ρυθμιζόμενης πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ), οικιστικά τμήματα ανάπτυξης, Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ), Περιοχές Ειδικής Προστασίας (ΠΕΠ⁷⁵) και περιαστικές περιοχές που χρήζουν ελέγχου και περιορισμού της οικιστικής εξάπλωσης. Η σύνταξη του ΓΠΣ γίνεται από τον Δήμο ή την Κοινότητα, ενώ η έγκριση του είναι αρμοδιότητα του Γενικού Γραμματέα της αντίστοιχης περιφέρειας. Με το πέρασμα μιας 5ετίας από την έγκρισή του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου είναι δυνατόν για γίνει η αναθεώρηση του, έτσι ώστε να καθοριστούν ΠΕΠ και ζώνες περιβαλλοντικών ενισχύσεων, να αντιμετωπιστούν οι πολεοδομικές ανάγκες του οικιστικού ιστού για κοινωνικό εξοπλισμό και να γίνουν κυκλοφοριακές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας. Επιπλέον, με την αναθεώρηση προσαρμόζεται το ΓΠΣ στον χωροταξικό σχεδιασμό με σκοπό μια πιο ολοκληρωμένη πολεοδομική παρέμβαση στον χώρο. (Αραβαντινός, Α. ,2007: 220,226)

Για τις «Ανοικτές Πόλεις»⁷⁶ εκπονούνται τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) τα οποία αναφέρονται είτε σε πολεοδομημένες είτε προς πολεοδόμηση περιοχές και δεν διαφέρουν ως προς το περιεχόμενο από τα ΓΠΣ. Ουσιαστικά, οι «Ανοικτές Πόλεις» αποτελούν κέντρα 4^{ου} και 5^{ου} επιπέδου⁷⁷ που αποτελούσαν οικιστικούς πυρήνες του αγροτικού χώρου ενώ η

⁷² Θεσπίστηκε με τον Ν. 1337/83 και επεκτάθηκε με τον οικιστικό νόμο 2508/97

⁷³ Οι ΟΤΑ συγκροτήθηκαν με τον Ν. 2539/1997 (πρόγραμμα Καποδίστριας)

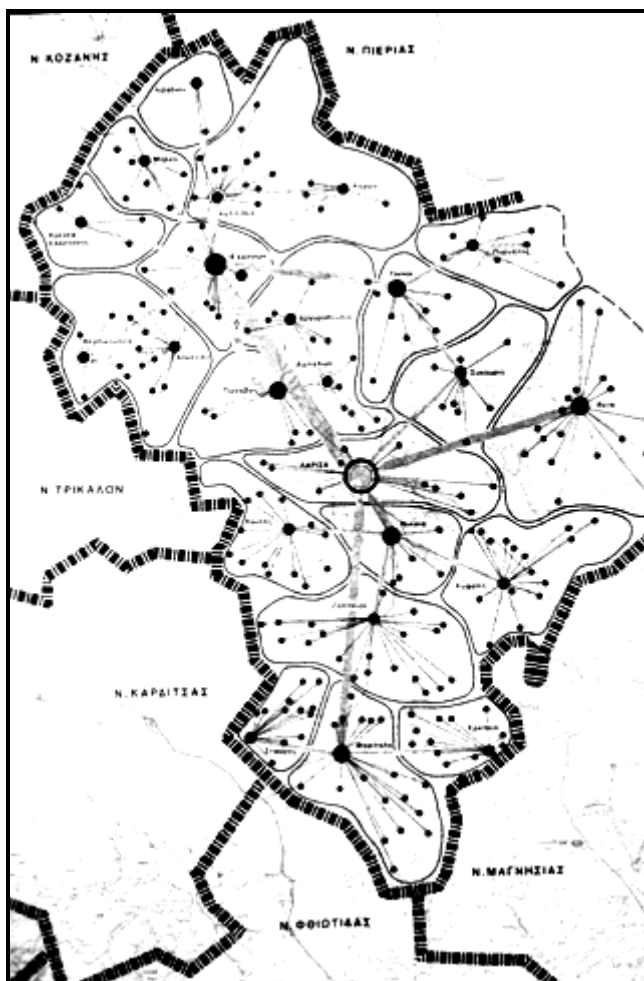
⁷⁴ Οι περιοχές αυτές αφορούν κύρια ή δεύτερη κατοικία, εγκαταστάσεις με παραγωγικές δραστηριότητες, συνεχόμενες ή μη με τον ήδη πολεοδομημένο αστικό ιστό.

⁷⁵ Σε αυτήν την κατηγορία περιλαμβάνονται αρχαιολογικοί, ιστορικοί, αρχιτεκτονικοί και λαογραφικοί χώροι, βιότοποι, τόποι ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, δάση, δασικές εκτάσεις και παραθαλάσσιες ή παραποτάμιες ζώνες).

⁷⁶ Σύμφωνα με τον Ν. 2508/97, η «Ανοικτή Πόλη» ορίζεται ως το «σύνολο γειτονικών οικισμών του μη αστικού χώρου, καθένας απ'τους οποίους έχει πληθυσμό κάτω των 2000 κατοίκων σύμφωνα με την εκάστοτε τελευταία απογραφή».

⁷⁷ Τα οικιστικά κέντρα είναι τα εξής: το 1^ο είναι το περιφερειακό κέντρο, το 2^ο το νομαρχιακό κέντρο, το 3^ο η κωμόπολη, το 4^ο το κεφαλοχώρι και το 5^ο το απλό χωριό. Παράδειγμα ιεράρχησης των κέντρων αποτελεί ο χάρτης 5.

αρχική ιδέα λειτουργίας τους είχε ως στόχο την κάλυψη βασικών κοινωνικών αναγκών των διάσπαρτων οικισμών της υπαίθρου. Μια τέτοια οργάνωση του αγροτικού χώρου αποτελεί ένα μέρος μιας ευρύτερης προσπάθειας για συγκρότηση του χώρου με βάση το μοντέλο της πολυκεντρικής οικιστικής δομής⁷⁸ για την κάλυψη των αναγκών του πληθυσμού ανεξαρτήτως του τόπου κατοικίας και εργασίας. (Αραβαντινός, Α. ,2007: 227)



Χάρτης 5: Η προτεινόμενη οικιστική διάρθρωση του Δήμου Λάρισας με τα επίπεδα των οικισμών και τις μεταξύ τους εξαρτήσεις. Πηγή: Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος

⁷⁸ Σε αυτό το μοντέλο αναφέρεται η θεωρία του Christaller η οποία πραγματεύεται την ιεραρχική διάταξη των λειτουργιών στον χώρο με σταθερή σχέση ανάμεσα στα επίπεδα ιεραρχίας. Συγκεκριμένα, κάθε κεντρικός τόπος παρέχει εκτός από τα «οριακά αγαθά» του επιπέδου του και αγαθά με μικρότερο φάσμα αγορά (χαμηλότερης τάξης). (Γιαουτζή Μ., Στρατηγέα Α. ,2006: 29-31)

Στην συνέχεια, στο δεύτερο επίπεδο του σχεδιασμού συναντώνται οι Πολεοδομικές Μελέτες (ΠΜ) οι οποίες είναι απαραίτητες για την υλοποίηση του ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ, του Ρυθμιστικού Σχεδίου, της ΖΟΕ και του Ειδικού Χωροταξικού Σχεδίου. Οι μελέτες αυτές χρησιμοποιούνται για την πολεοδόμηση ή την ανάπλαση μιας περιοχής και οι κατηγορίες στις οποίες διακρίνονται έχουν να κάνουν με επεκτάσεις, αναθεωρήσεις, ενεργή πολεοδομία, αναδασμούς, παραγωγικά πάρκα καθώς και άλλες ειδικές περιπτώσεις. Οι ΠΜ περιλαμβάνουν χρήσεις γης, δίκτυα υποδομών, οριστικά όρια για τις προς πολεοδόμηση περιοχές του ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ, κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, όρους και περιορισμούς δόμησης, πιθανές εισφορές σε γη και σε χρήμα, οικοδομήσιμους χώρους, φορείς παρέμβασης, κ.α. Συγκεκριμένα, όσον αφορά την δόμηση, ως μέγιστος Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ) ορίζεται το 0,8 για τις πολεοδομημένες περιοχές, το 0,4 για τις περιοχές δεύτερης κατοικίας, το 1,6 για περιοχές βιομηχανίας-βιοτεχνίας, βιομηχανικού-βιοτεχνικού πάρκου και ΒΠΑ-ΒΙΟΠΑ, ΤΟ 1,2 για τις εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου, το 0,6 για τις τουριστικές δραστηριότητες και το 2,0 για τα στεγαστικά προγράμματα κοινής ωφελείας. Η εκπόνηση της ΠΜ πραγματοποιείται από τον δήμο ή την κοινότητα στην οποία αναφέρεται ενώ πολλές φορές γίνεται με πρωτοβουλία της αρμόδιας νομαρχιακής αυτοδιοίκησης ενώ η έγκρισή της είναι ευθύνη του οικείου Νομάρχη και ακολουθεί τις συνέπειες έγκρισης του Σχεδίου Πόλης με απαγόρευση τροποποίησης της για 5 χρόνια.

Για την εφαρμογή της Πολεοδομικής Μελέτης στο έδαφος εκπονείται η **Πράξη Εφαρμογής**, όπου καθορίζονται τα τμήματα που αφαιρούνται από κάθε ιδιοκτησία για να εξασφαλιστούν οι κοινόχρηστοι και οι κοινωφελείς χώροι με την εισφορά σε γη και οι προς απαλλοτρίωση εκτάσεις των ΟΤΑ σε περιπτώσεις μη επάρκειας των εισφορών σε γη, οι εισφορές σε χρήμα της κάθε ιδιοκτησίας και οι εδαφικές εκτάσεις που παραχωρούνται και ο τρόπος τακτοποίησης των ορίων των ιδιοκτησιών. Η απόφαση για την κύρωση αυτής της πράξης είναι ευθύνη του οικείου Νομάρχη ή των Δημοτικών και Κοινοτικών Συμβουλίων όταν η έγκριση της ΠΜ έχει μεταβιβαστεί στους Δήμους ή στις Κοινότητες. (Αραβαντινός, Α. ,2007: 229,233,234)

Στο ίδιο επίπεδο σχεδιασμού περιλαμβάνονται και νέοι τρόποι πολεοδομικής παρέμβασης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (**ΠΕΡΠΟ**) οι οποίες αποτελούν εξέλιξη του

παλαιότερου θεσμού της ιδιωτικής πολεοδόμησης με την εφαρμογή του Ν.2508/1997. Η πρωτοβουλία της ΠΕΡΠΟ ανήκει σε νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού δικαίου οι οποίοι πρέπει να κατέχουν έκταση εμβαδού άνω των 50 στρεμμάτων ενώ ο Υπουργός ΥΠΕΧΩΔΕ εγκρίνει την οικιστική καταλληλότητα της έκτασης με βάση κάποια κριτήρια καθώς και την πολεοδομική μελέτη⁷⁹ η οποία εκπονείται στην πορεία. (Αραβαντινός, Α. ,2007: 109)

Οι μελέτες Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) αποτελούν ένα πολύ βασικό εργαλείο ρύθμισης των περιοχών εκτός σχεδίου και εκτός των διαμορφωμένων τμημάτων γύρω από τις πόλεις και κατά μήκος των ακτών με αυστηρό έλεγχο των χρήσεων γης και καθορίζονται με Προεδρικό Διάταγμα. Η έγκριση των ΖΟΕ⁸⁰ επιτρέπεται μέχρι να εγκριθούν τα νέα ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ καθώς πλέον αυτά είναι αρμόδια για την ρύθμιση του περιαστικού και εξωαστικού χώρου κάτι που παλαιότερα αποτελούσε αντικείμενο των ζωνών αυτών. Βασικός σκοπός των ΖΟΕ είναι η προστασία των περιαστικών περιοχών από την οικοδόμηση χωρίς συγκεκριμένο προγραμματισμό, των ευαίσθητων περιοχών όπως βιότοποι, δάση, κλπ καθώς και η οργάνωση της μελλοντικής ανάπτυξης αυτών των περιοχών σύμφωνα με του στόχους που έχουν τεθεί. Αναλυτικότερα, για τις περιαστικές περιοχές εκτός σχεδίου, οι ΖΟΕ στοχεύουν στην διαφύλαξή τους από την άναρχη αστικοποίηση, στην εξασφάλιση κατάλληλων περιοχών για μελλοντική επέκταση του αστικού ιστού καθώς και προγραμμάτων οικιστικής ανάπτυξης⁸¹ βιομηχανικών και βιοτεχνικών πάρκων, παραθεριστικής κατοικίας, κ.α., και στην διαμόρφωση των τιμών γης με ρύθμιση της κρατικής παρέμβασης. Όσον αφορά τις υπόλοιπες περιοχές εκτός σχεδίου, οι ΖΟΕ αξιολογούν τις ευαίσθητες περιοχές (βιότοποι, δάση, ακτές, αρχαιολογικοί χώροι, κ.α.) και λαμβάνουν μέτρα για την προστασία και αναβάθμιση τους ενώ παράλληλα ορίζουν ποιες περιοχές είναι κατάλληλες για την εγκατάσταση τουριστικών, παραθεριστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων.

⁷⁹ Η έγκριση προϋποθέτει την καταβολή του ιδιοκτήτη της έκτασης στο Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (ΕΤΕΡΠΣ) μιας ειδικής εισφοράς σε χρήμα που ορίζεται ίση με την αξία της επιπλέον γης που θα ήταν απαραίτητη για να κτιστούν οι επιφάνειες που προκύπτουν επί πλέον λόγω της ένταξης της περιοχής στο σχέδιο.

⁸⁰ Η διαδικασία αναφέρεται στο άρθρο 29 του Ν. 1337/97

⁸¹ Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι ΖΕΠ οι οποίες αναλύονται στην επόμενη παράγραφο.

Τέλος, στο λεπτομερές αυτό επίπεδο σχεδιασμού υπάγονται και ορισμένοι άλλοι μηχανισμοί οι περιοχές ειδικής παρέμβασης που έχουν να κάνουν με Ζώνες Ενεργού Πολεοδομίας (**ΖΕΠ**), Ζώνες Αστικού Αναδασμού (**ΖΑΑ**) καθώς και με Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (**ΖΕΕ**) και Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (**ΖΕΚ**). Πιο συγκεκριμένα, οι ΖΕΠ ασχολούνται με την δυναμική αναμόρφωση υφιστάμενων ή νέων πολεοδομικών συγκροτημάτων με οργανωμένη δόμηση ενώ οι ΖΑΑ έχουν ως στόχο την οργάνωση της αγροτικής γης με αναδιανομή οικοπέδων στους ιδιοκτήτες ανάλογα με τις εκτάσεις που κατέχουν. Από την άλλη, οι ΖΕΕ στοχεύουν στην κάλυψη ειδικών πολεοδομικών και κοινωνικών αναγκών με ενεργή συμμετοχή των ΟΤΑ ενώ οι ΖΕΚ στην ανάπλαση των κεντρικών περιοχών των πολεοδομικών ενοτήτων με χρηματοδότηση για την ενίσχυση ψυχαγωγικών, πολιτιστικών και άλλων εγκαταστάσεων. (Αραβαντινός, Α. ,2007: 241,242)

Β' ΜΕΡΟΣ: ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

7. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΥΠΑΡΧΟΥΣΑΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΔΗΜΩΝ ΛΑΡΙΣΑΣ ΚΑΙ ΝΙΚΑΙΑΣ

7.1. Εισαγωγή

Το πρώτο μέρος της συγκεκριμένης διπλωματικής μελέτης ασχολήθηκε με την εννοιολογική προσέγγιση του φαινομένου της αστικής διάχυσης και των νέων αστικών μορφών ανάπτυξης των πόλεων μέσω της δημιουργίας εμπορικών στον περιαστικό χώρο.

Στην συνέχεια, σαν αρχικό στάδιο της έρευνας θεωρείται σκόπιμο να περιγραφεί η υφιστάμενη κατάσταση τόσο γενικά του Δήμου Λάρισας και του Δήμου Νίκαιας όσο και ειδικότερα των πολεοδομικών ενοτήτων όπου λαμβάνουν χώρα τα αστικά φαινόμενα που πραγματεύεται η παρούσα διπλωματική. Επομένως, η ανάλυση των χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι για την αποτελεσματική προσέγγιση των παραγόντων και των σχέσεων που προκαλούν αυτές τις πολεοδομικές εξελίξεις.

7.2. Η Γεωγραφική Θέση των δύο Δήμων και τα Γενικά Χαρακτηριστικά τους

Η Λάρισα αποτελεί πρωτεύουσα του ομώνυμου νομού⁸² και χωροθετείται στο κέντρο του με μικρές αποστάσεις από τις υπόλοιπες επαρχιακές πρωτεύουσες⁸³ του νομού. Ο δήμος Λάρισας καταλαμβάνει έκταση 122.586 στρέμματα και συνορεύει

⁸² Ο νομός της Λάρισας αποτελεί τον μεγαλύτερο νομό στην Περιφέρεια Θεσσαλίας τόσο σε μέγεθος όσο σε πληθυσμό. Βρίσκεται στο κέντρο βάρους της Θεσσαλίας και συνορεύει με τους νομούς Μαγνησίας, Τρικάλων και Καρδίτσας αναπτύσσοντας σχέσεις τόσο με αυτούς όσο και με άλλα γειτονικά αστικά κέντρα (Γρεβενά, Κοζάνη). Εκτός από την κεντρική θέση που κατέχει στη Θεσσαλία, ο νομός χωροθετείται στο κεντρικότερο σημείο της Ελλάδος.

⁸³ Αναφερόμαστε στον Τύρναβο, στην Αγιά, στην Ελασσόνα και στα Φάρσαλα

βόρεια με τον δήμο Γιάννουλης και Τυρνάβου, νότια με τον δήμο Νίκαιας και Κραννώνος, δυτικά με τον δήμο Κοιλάδας, ανατολικά με τον δήμο Πλατυκάμπου ενώ βορειοανατολικά με τους δήμους Μακρυχωρίου και Νέσσωνος. Τα δημοτικά διαμερίσματα από τα οποία αποτελείται ο δήμος είναι εκτός από αυτό της Λάρισας⁸⁴ και η Τερψιθέα.



Χάρτης 6: Ο νομός Λαρίσης. Πηγή: http://www.lib.uth.gr/LWS/el/ls/lib_mps/mps_lar.asp

Όσον αφορά τα χαρακτηριστικά της πόλης της Λάρισας, αποτελεί την μεγαλύτερη σε έκταση και πληθυσμό πόλη της κεντρικής Ελλάδας και θεωρείται ένα από τα σημαντικότερα αστικά κέντρα του ελληνικού χώρου. Η οικονομική σημασία της περιοχής είναι τεράστια καθώς βρίσκεται σε κομβικό σημείο σύνδεσης της χώρας με την Ήπειρο, του οδικού άξονα Πατρών-Αθηνών-Θεσσαλονίκης-Ευζώνων καθώς και του σιδηροδρομικού άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης.

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει και ένα σημαντικό κομμάτι του Δήμου Νίκαιας γεγονός που καθιστά απαραίτητη την αναφορά μας στον συγκεκριμένο Δήμο. Η Νίκαια καταλαμβάνει έκταση 279.562 στρεμμάτων και απέχει 9,4

⁸⁴ Στο δημοτικό διαμέρισμα της Λάρισας περιλαμβάνονται και οι οικισμοί της Αμφιθέας και του Κουλουρίου.

χιλιόμετρα από την Λάρισα. Αναλυτικότερα, εκτείνεται νότια της πόλης της Λάρισας και συνορεύει βόρεια με το Δήμο Πλατυκάμπου, δυτικά με το Δήμο Κραννώνα, ανατολικά με το Δήμο Κιλελέρ και νότια με το Δήμο Πολυδάμαντα και το Δήμο Ενιππέα. Η πόλη αποτελείται από 11 δημοτικά διαμερίσματα και είναι το κέντρο όλων των υπηρεσιών του δήμου.

Η πρόσβαση στη Νίκαια γίνεται από Λάρισα (οδός Φαρσάλων), από Φάρσαλα (Π.Ε.Ο.), από Αθήνα-Βόλο (ΠΑΘΕ-είσοδος 1), από Θεσσαλονίκη (ΠΑΘΕ- είσοδος 4), από Τρίκαλα (Περιφερειακή οδός Λάρισας-οδός Φαρσάλων).

7.3. Ιστορική Εξέλιξη

Σύμφωνα με την μυθολογία, το όνομα της πόλης της Λάρισας πιθανότατα προέρχεται από την πελασγική λέξη «λαα» που σημαίνει «ακρόπολη» ενώ υπάρχει ενδεχόμενο η ονομασία να οφείλεται στον Λαρίσο, γιο του Πελασγού, ο οποίος έκτισε την πόλη πριν από 4000 χρόνια.

Η σημαντική θέση της πόλης της Λάρισας επηρέασε σε πολύ μεγάλο βαθμό και την ιστορία της. Η πόλη ξεκινάει να κατοικείται από τα νεολιθικά χρόνια γεγονός που το φανερώνουν αρχαιολογικά ευρήματα που κοσμούν το κέντρο της πόλης. το σημαντικότερο από αυτά θεωρείται ο λόφος του φρουρίου ο οποίος αποτελούσε τον πυρήνα της Λάρισας εκείνη την εποχή.



Εικόνα 27: Ο λόφος του Φρουρίου. Πηγή: Δήμος Λάρισας

Τον 8^ο αιώνα π.Χ. η Λάρισα γίνεται πρωτεύουσα της Πελασγιώτιδος⁸⁵ και διαδραματίζει σημαντικό οικονομικό, πολιτικό και πολιτιστικό ρόλο στην περιοχή της Θεσσαλίας ενώ στα τέλη του 7^{ου} αιώνα π.Χ. η πόλη μεγαλώνει και αποκτά Ακρόπολη.

Η ακμή της Λάρισας κορυφώθηκε την περίοδο του 450-370 π.Χ., όπου η πόλη αποκτά σημαντικό κοινωνικό εξοπλισμό όπως στάδιο, ναούς, αγορά, ωδεία και δύο αρχαία θέατρα και ο πληθυσμός της έρχεται στους 10.000 κατοίκους.

Το 197 π.Χ. η πόλη περνάει από τα χέρια των Μακεδόνων σε αυτά των Ρωμαίων και μετατρέπεται σε στρατιωτικό κέντρο ενώ παράλληλα γνωρίζει μεγάλη άνθιση στις τέχνες και στα γράμματα και αποκτά ισχυρό αποχετευτικό σύστημα και πολυτελείς κατοικίες.

Κατά την Βυζαντινή περίοδο, η Λάρισα αποτελεί σημαντικό στρατιωτικό και διοικητικό κέντρο ενώ τον 6^ο αιώνα μ.Χ. υπό την κυριαρχία του Ιουστινιανού, η πόλη ορίζεται ως επαρχία της Θεσσαλίας.

Η κατάσταση μεταβλήθηκε αισθητά το 1423 μ.Χ. όπου η Λάρισα πέρασε στην Οθωμανική κατοχή, μετατράπηκε σε στρατιωτικό κέντρο των τούρκικων δυνάμεων και μετονομάστηκε σε Γενίπ-Σεχίρ. Μεγάλο μέρος του πληθυσμού κατέφυγε σε ορεινές περιοχές ενώ ταυτόχρονα πολλοί Τούρκοι εποίκησαν την πόλη. Το 1770 η Λάρισα αναγνωρίζεται ως πρωτεύουσα της Θεσσαλίας, περιλαμβάνει υπαίθρια εβδομαδιαία και μόνιμη αγορά και χωρίζεται σε 6 συνοικίες⁸⁶. Το εμπορικό κέντρο χωροθετείται στην ανατολική και νοτιανατολική πλευρά του λόφου της αρχαίας ακρόπολης.

Μέχρι την απελευθέρωση της πόλης ο πληθυσμός κυμαίνεται από 30.000-40.000 ενώ μετά από αυτήν (31 Αυγούστου 1881) και την συνθήκη του Βερολίνου ορίζεται ο ποταμός Πηνειός ως το βόρειο σύνορο της χώρας. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ο πληθυσμός να μειωθεί στις 15.000, να σταματήσουν οι οικονομικές συναλλαγές με τις χώρες του Βορρά και της Ανατολής και να υποβαθμιστεί η

⁸⁵ Η Πελασγιώτιδα αποτελεί μία από τις θεσσαλικές τετραρχίες στις οποίες ήταν διαιρεμένη η Θεσσαλία από την οικογένεια των Αλευάδων.

⁸⁶ Οι συνοικίες ή μαχαλάδες ήταν ο Τρανός Μαχαλάς (Άγιος Αχίλλειος), τα Ταμπάκικα (Αμπελόκηποι), το Σουφλά (Άγιοι Σαράντα), η Παράσχου (Άγιος Νικόλαος), το Αρναούτ (Άγιος Αθανάσιος) και ο Πέρα Μαχαλάς (Ιπποκράτης).

βιοτεχνία της ευρύτερης περιοχής, ενώ γίνεται προσπάθεια εξελληνισμού της πόλης. Επιπλέον, την ίδια περίοδο δημιουργείται και το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο για τις περιοχές που βρίσκονται εντός των εσωτερικών τειχών. Ο πληθυσμός της πόλης γνώρισε νέα άνθιση με την εγκατάσταση προσφύγων από την Μικρά Ασία στις αρχές του 20^{ου} αιώνα γεγονός που οδήγησε στην πολεοδομική επέκταση της πόλης. Την περίοδο του 1950-1960 η Λάρισα μετά από καταστροφικούς σεισμούς προσπαθεί να ορθοποδήσει ενώ ο ερχομός του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ήρθε να επιδεινώσει την κατάσταση και να επισφραγίσει την τρομακτική σε μέγεθος φυγή πληθυσμών (1955-1965) προς τα αστικά κέντρα ή τις ξένες χώρες.

Όμως, από τα τέλη της δεκαετίας του '80 και μετά, η Λάρισα μεταμορφώθηκε σε ένα σύγχρονο αστικό κέντρο, με έντονους ρυθμούς με αναπτυγμένο τον πληθυσμό, τις επιστήμες, την βιομηχανική δραστηριότητα και το εμπόριο ενώ παράλληλα εμφανίζει σημαντικές προοπτικές για εξέλιξη διαγράφοντας και μια μελλοντική λαμπρή πορεία.

Από την άλλη μεριά η Νίκαια έχει πληθυσμό 3.362 κάτοικους σύμφωνα με την τελευταία απογράφη της ΕΣΥΕ το 2001. Η πόλη πήρε το όνομα της προς τιμήν της Α' Οικουμενικής Συνόδου με επίσκοπο τον Αγ. Αχίλλειο ο οποίος είναι ο πολιούχος της Λάρισας. Η ιστορία της Νίκαιας έχει άμεση σχέση με τους Τούρκους καθώς το αρχικό της όνομα είναι «Νεμπειλέρ» που σημαίνει ‘ ‘κάθε λογής μπέηδες’’, το οποίο αναφέρεται στην ένωση μικρότερων οικισμών μετά την έναρξη της Τουρκοκρατίας. Επιπλέον, εικάζεται ότι το Νεμπειλέρ κατείχε την θέση της Αρχαίας Χάλκης, οι κάτοικοί του εργάζονταν στα τσιφλίκια των Τούρκων ενώ ο πληθυσμός του μετά την απελευθέρωση έφτανε στους 1000 κατοίκους. Ενώ μέχρι το 1912 επικρατούσε ο θεσμός των τσιφλικιών, στην πορεία η περιοχή χωρίστηκε σε κοινότητες. Η Νίκαια αποτελεί την ιδιαίτερη πατρίδα πολλών λόγιων ένας από τους οποίους είναι ο διαφωτιστής επαναστάτης του 1821, Θεόκλητος Φαρμακίδης.

7.4. Πληθυσμιακά και Δημογραφικά Μεγέθη

7.4.1. Διαχρονική εξέλιξη πληθυσμού

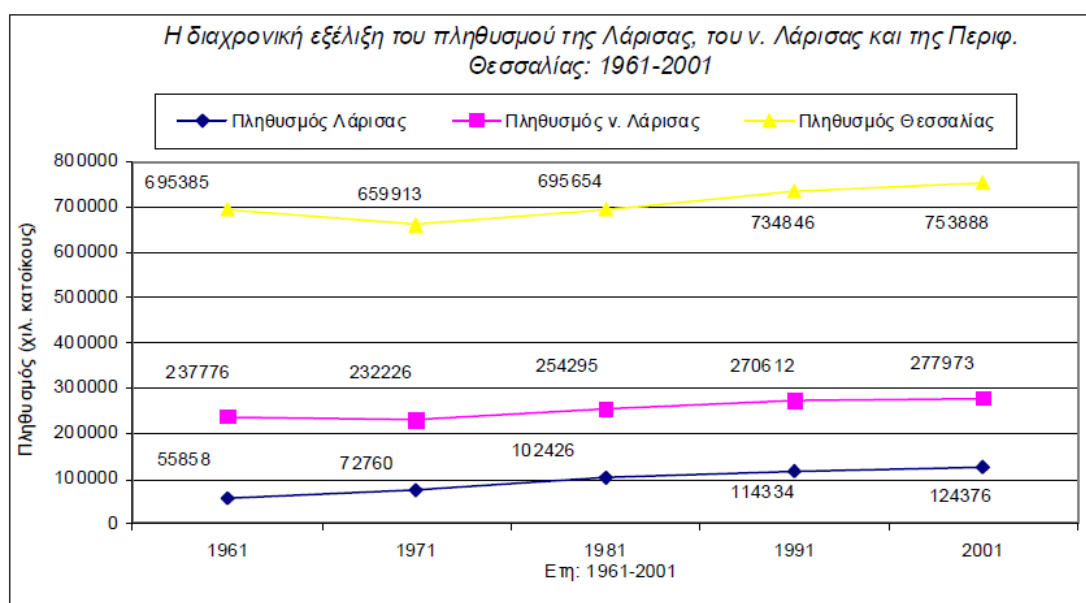
Ο πληθυσμός του Δήμου Λάρισας και του Δήμου Νίκαιας καθώς και ολόκληρου του νομού για τα έτη 1991 και 2001 σύμφωνα με την ΕΣΥΕ φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΣ		ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΣ		ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ	
	1991	2001	1991	2001	1991	2001
ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ	271786	282156	119659	132779	6849	6720

Πίνακας 2: Ο πληθυσμός του Ν. Λαρίσης και των δύο Δήμων για τα έτη 1991 και 2001. Πηγή: ΕΣΥΕ

Ο πληθυσμός του νομού παρουσιάζει εμφανή αύξηση τα τελευταία χρόνια της τάξης των 10000 κατοίκων. Πιο συγκεκριμένα, ο Δήμος Λάρισας αυξήθηκε σε μόνιμους κατοίκους κατά 13000 περίπου γεγονός που οδηγεί στο συμπέρασμα ότι μειώθηκε ο πληθυσμός πολλών από τους υπόλοιπους δήμους του νομού. Στην περίπτωση αυτή ανήκει και ο δήμος Νίκαιας, ο οποίος μέσα σε μια δεκαετία εμφανίζει μείωση στον πληθυσμό του. Αυτό είναι αποτέλεσμα των περισσότερων υπηρεσιών και της καλύτερης ποιότητας ζωής που προσφέρουν τα μεγάλα αστικά κέντρα όπως αυτό της Λάρισας σε σχέση με τις μικρότερες περιοχές (Νίκαια).

Το διάγραμμα 1 που ακολουθεί παρουσιάζει μια καλύτερη εικόνα για την εξέλιξη του πληθυσμού τόσο του δήμου και τού νομού Λάρισας όσο ολόκληρης της περιφέρειας Θεσσαλίας.

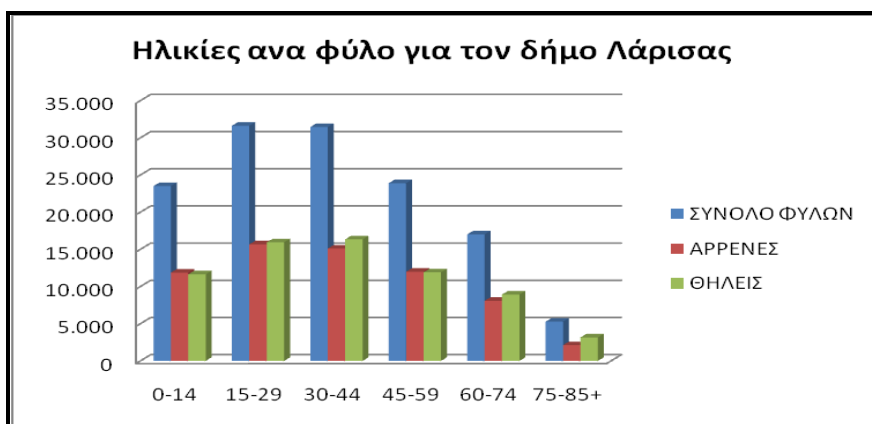


Διάγραμμα 1: Ο πληθυσμός της Λάρισας διαχρονικά (1961-2001). Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2008-2010

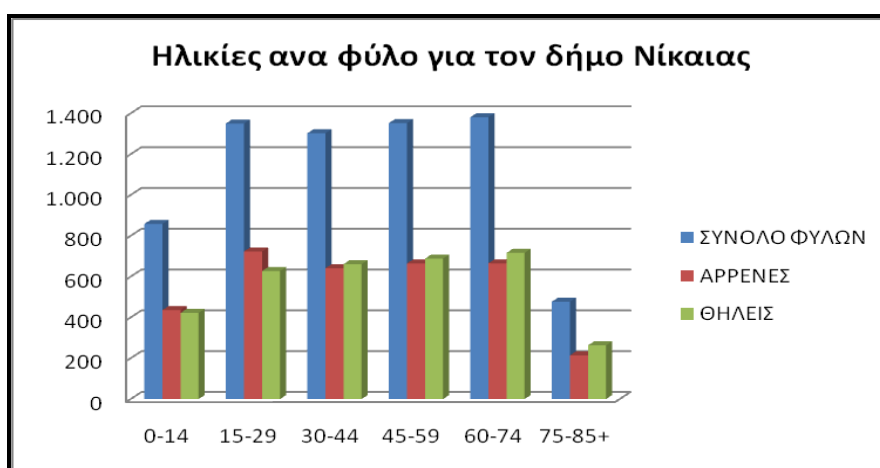
Είναι εμφανές ότι η Λάρισα αποτελεί ένα μεγάλο αστικό κέντρο στην Ελλάδα. Για την ακρίβεια μετά το 1991 καταλαμβάνει την 5η θέση μετά την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη, την Πάτρα και το Ηράκλειο ενώ μέχρι την χρονολογία αυτή βρισκόταν στην 6η θέση με πέμπτο τον ν. Βόλου. Επιπλέον, σύμφωνα με το διάγραμμα 1 παρατηρούνται αυξητικές τάσεις του πληθυσμού της Λάρισας σε αντίθεση με αυτόν του συνόλου του ελλαδικού χώρου. Εκτός από το σύνολο της Ελλάδας την ίδια τάση μείωσης παρουσιάζει και ο πληθυσμός του ν. Λάρισας σε σχέση με τον πληθυσμό της Ελλάδας, ενώ ο πληθυσμός της πόλης της Λάρισας βαίνει αυξητικός σε σχέση με τον πληθυσμό της Θεσσαλίας γεγονός που φανερώνει την δυναμική παρουσία της πόλης της Λάρισας σε σχέση με τη φθίνουσα πορεία της Περιφέρειας Θεσσαλίας, αλλά και του ν. Λάρισας. Η αύξηση της αστικοποίησης της πόλης θέτει την Λάρισα ως σημαντικό παραγωγικό κέντρο και αποτελεί πόλο έλξης για την συγκέντρωση πληθυσμών και παραγωγικών δραστηριοτήτων.

7.4.2. Ηλικίες πληθυσμού

Μετά το μέγεθος του πληθυσμού για την περιοχή μελέτης θεωρείται σημαντική η αναφορά στις ομάδες ηλικιών γεγονός που οδηγεί σε συμπεράσματα σχετικά με τις προτιμήσεις του τρόπου των νέων ατόμων και τον αριθμό των ατόμων που είναι ικανά να εργαστούν. Τα διαγράμματα 2 και 3 παρουσιάζουν την κατανομή των ηλικιών ανά φύλο και στους δύο δήμους. (Αναλυτικά μεγέθη των ηλικιών στον πίνακα 1 του παραρτήματος 2)



Διάγραμμα 2: Η κατανομή των ηλικιών ανά φύλο στον δήμο Λάρισας για το 2001. Πηγή: ΕΣΥΕ.
Επεξεργασία για την διπλωματική



Διάγραμμα 3: Η κατανομή των ηλικιών ανά φύλο στον δήμο Νίκαιας για το 2001. Πηγή: ΕΣΥΕ. Επεξεργασία για την διπλωματική

Όσον αφορά τον δήμο Λάρισας εμφανίζει μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού στις ηλικίες από 0-44 ενώ σημαντικό ποσοστό ανθρώπων που κατοικούν στην πόλη είναι από 45-59 χρονών. Επομένως, ο μεγαλύτερος πληθυσμός της πόλης απαρτίζεται από νεαρές ηλικίες γεγονός που φανερώνει την δυναμικότητα της πόλης και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει ως μεγάλο αστικό κέντρο. Με το πέρασμα των χρόνων όλο και μεγαλύτερος αριθμός νέων κατοικεί στην Λάρισα με τις ηλικίες από 15-44 να φτάνουν πάνω από 31.000 κατοίκους. Η πόλη προσελκύει όλο και περισσότερους νέους καθώς επενδύει στην διασκέδαση και καλύπτει κάθε είδους ανάγκη. Η κατανομή δεν διαφοροποιείται ιδιαίτερα για τα δύο φύλα ξεχωριστά καθώς ακολουθεί την μορφή του συνολικού πληθυσμού. Αξίζει να αναφερθεί, όμως, το γεγονός ότι μέχρι τις ηλικίες των 30 οι άντρες είναι περισσότεροι απ' τις γυναίκες, μια κατάσταση που αντιστρέφεται στα υπόλοιπα εύρη ηλικιών.

Παρόμοια κατάσταση επικρατεί και στον δήμο Νίκαιας με τον περισσότερο πληθυσμό να βρίσκεται σε ηλικίες 15-59 ετών με την διαφορά ότι η μεγαλύτερη συγκέντρωση σε αυτό το εύρος αφορά τα άτομα από 45-59 ετών. Επομένως, η πόλη αποτελεί πρώτη επιλογή για κατοικία σε άτομα που έχουν οικογένεια και έχουν πιο σταθερό εισόδημα. Όμως, το 2001 παρατηρείται σημαντική αύξηση στις ηλικίες από 60-74 ετών με τον αριθμό τους να ξεπερνάει όλες τις άλλες κατηγορίες. Κάτι τέτοιο οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι νέοι αποχωρούν σταδιακά από την Νίκαια και αναζητούν καλύτερη ποιότητα ζωής και πόλεις που να καλύπτουν περισσότερο τις

ανάγκες τους. Τέλος, όσον αφορά το κάθε φύλο ξεχωριστά, δεν παρατηρούνται μεγάλες αποκλίσεις στον πληθυσμό της κάθε κατηγορίας. Παρόλα αυτά ο πληθυσμός των αντρών είναι μεγαλύτερος από αυτόν των γυναικών μόνο μέχρι την ηλικία των 30 γεγονός που φανερώνει είτε την μεγαλύτερη τάση για φυγή από την πόλη είναι την μεγαλύτερη θνησιμότητα των αρρένων.

7.4.3. Μορφωτικό επίπεδο πληθυσμού

Το μορφωτικό επίπεδο του νομού Λαρίσης μπορεί να περιγραφεί παρακάτω πίνακα:

2001		Ελλάδα	Θεσσαλία	Ν. Λαρίσης	Δ. Λάρισας
Πληθυσμός 2001	αριθμ.	10.964.020	753.888	279.305	126.076
Με Μεταπτυχιακό - Διδακτορικό		82.690	2.148	825	605
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών		830.355	48.286	18.439	12.702
Πτυχιούχοι Ανωτέρων Σχολών		430.432	23.357	8.873	5.634
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης		2.704.822	153.209	59.106	33.642
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαιδεύσεως		3.152.144	239.037	86.712	30.899
Χωρίς απολυτήριο στοιχειώδους εκπαίδευσης		3.763.577	287.851	105.350	42.594
Με Μεταπτυχιακό - Διδακτορικό	%	1%	0%	0%	0%
Πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών		8%	6%	7%	10%
Πτυχιούχοι Ανωτέρων Σχολών		4%	3%	3%	4%
Απόφοιτοι Μέσης εκπαίδευσης		25%	20%	21%	27%
Απόφοιτοι Στοιχειώδους Εκπαιδεύσεως		29%	32%	31%	25%
Χωρίς απολυτήριο στοιχειώδους εκπαίδευσης		34%	38%	38%	34%

Πίνακας 3: Μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού της Λάρισας, της Θεσσαλίας και της Ελλάδας το 2001. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2008-2010

Παρατηρείται, λοιπόν, ότι σε επίπεδο νομού η πλειοψηφία του πληθυσμού δεν έχει απολυτήριο στοιχειώδους εκπαίδευσης σε ποσοστό υψηλότερο από αυτό του νομού αλλά και όλης της χώρας. Στα επίπεδα από την μέση εκπαίδευση και πιο πάνω

ο δήμος Λάρισας κατέχει μεγαλύτερα ποσοστά σε σχέση με τον νομό, την περιφέρεια και την χώρα. Παρόλα αυτά, το ποσοστό των ατόμων με μεταπτυχιακό ή διδακτορικό είναι σχεδόν μηδενικό γεγονός που φανερώνει την έλλειψη ανώτατων γνώσεων από επίπεδο δήμου μέχρι επίπεδο περιφέρειας.

Στην συνέχεια, σύμφωνα με τα στοιχεία απογραφής της ΕΣΥΕ το 1991 και το 2001 που αφορούν το επίπεδο εκπαίδευσης του δήμου Νίκαιας προκύπτει ο παρακάτω πίνακας (πιν.4).

Επίπεδο εκπαίδευσης για τον Δήμο Νίκαιας		
Έτος	1991	2001
Διδακτορικό	0	5
Μάστερ	6	12
Πτυχίο ΑΕΙ	193	400
Πτυχίο ΤΕΙ	61	139
Πτυχίο μεταδευτεροβάθμιας εκπαίδευσης	0	164
Απολυτήριο γενικού Λυκείου	724	1123
Απολυτήριο Γυμνασίου	612	626
Απολυτήριο Δημοτικού	2990	2446
Φοιτά στο Δημοτικό	811	323
Εγκατέλειψε το Δημοτικό αλλά γνωρίζει γραφή και ανάγνωση	0	644
Δεν γνωρίζει γραφή και ανάγνωση	1341	628

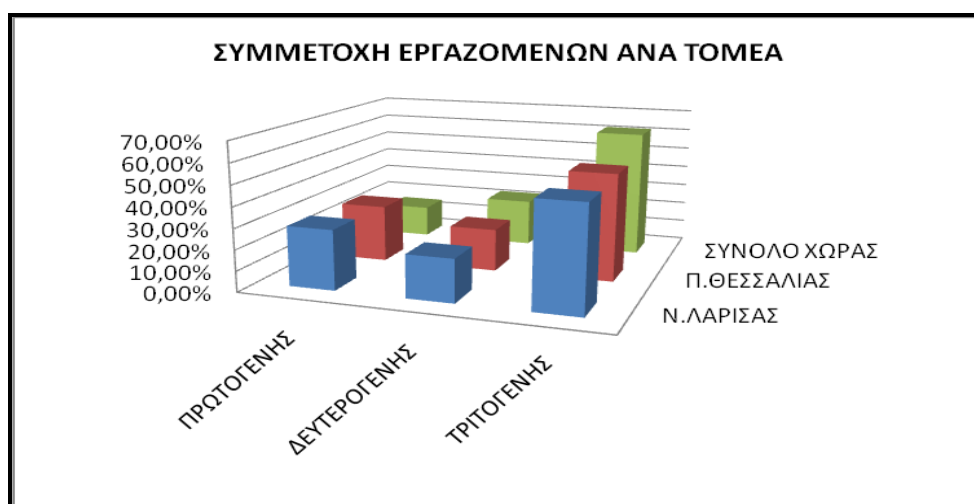
Πίνακας 4: Μορφωτικό επίπεδο του πληθυσμού της Νίκαιας. Πηγή: ΕΣΥΕ

Υπάρχουν σημαντικές διαφορές στο επίπεδο εκπαίδευσης συγκρίνοντας τα 2 έτη. Το 1991 εμφανίζεται πολύ χαμηλό επίπεδο στην ανώτατη εκπαίδευση καθώς δεν

υπάρχει κανένας κάτοικος του δήμου με διδακτορικό, ελάχιστα άτομα με μεταπτυχιακά και λίγοι απόφοιτοι ΑΕΙ και ΤΕΙ σε σχέση με τον συνολικό πληθυσμό. Επιπλέον, ιδιαίτερα αυξημένος είναι ο αριθμός του πληθυσμού που δεν γνωρίζει γραφή και ανάγνωση παρόλο που καταγράφηκαν αρκετά απολυτήρια δημοτικού. Μια δεκαετία αργότερα, υπάρχει βελτίωση στην ανώτατη εκπαίδευση καθώς εμφανίζονται άτομα με διδακτορικά και διπλασιάζονται τα μεταπτυχιακά ενώ εμφανίζονται περισσότεροι απόφοιτοι στα ανώτερα και τεχνολογικά ιδρύματα καθώς και των ενιαίων Λυκείων. Όμως, σημαντικό θα ήταν να αναφερθεί το γεγονός ότι το 2001 πολλά άτομα εγκατέλειψαν την δημοτική εκπαίδευση παρόλο που φαίνεται να γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση.

7.4.4. Απασχόληση κατά κλάδο

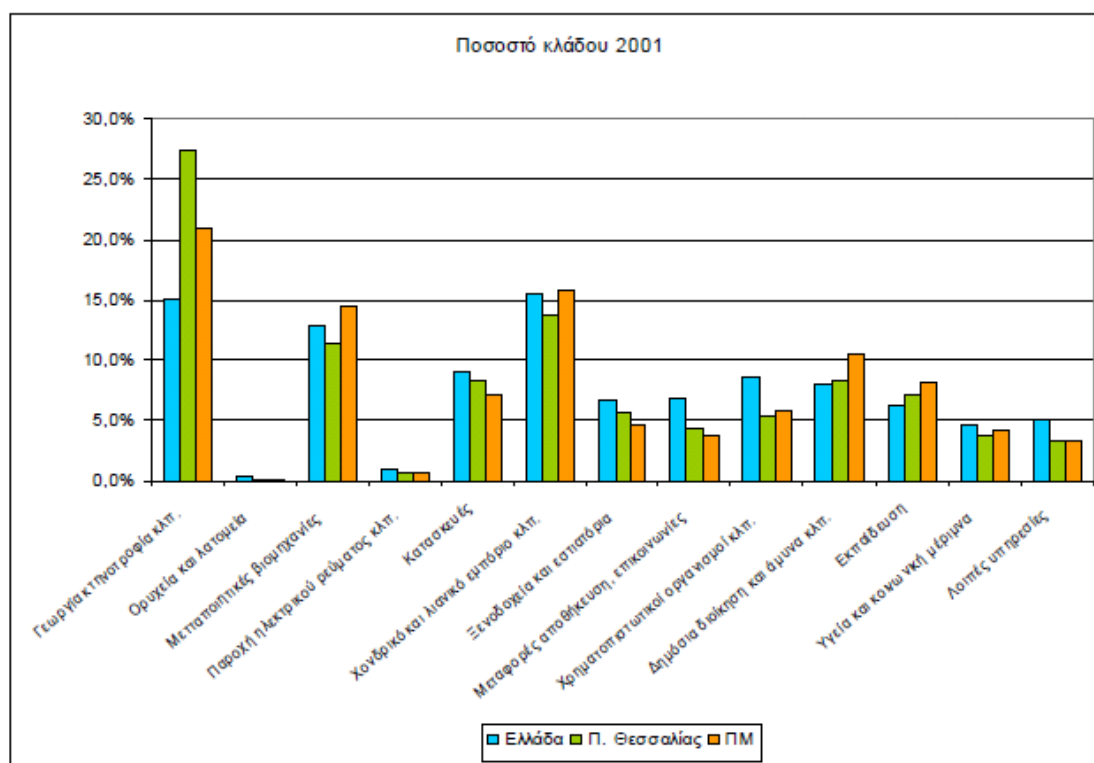
Ο τομέας που εμφανίζει την μεγαλύτερη συγκέντρωση εργασίας στον νομό φανερώνει και την βασική απασχόληση των κατοίκων της πόλης και μια βασική πηγή της οικονομίας της περιοχής. Στο διάγραμμα 3 φαίνονται τα ποσοστά συμμετοχής των απασχολούμενων σε κάθε τομέα σε επίπεδο νομού, περιφέρειας και χώρας σε σχέση με το σύνολο. (Αναλυτική κατάσταση του αριθμού των εργαζομένων περιλαμβάνεται στον πίνακα 5 στο παράρτημα 2).



Διάγραμμα 4: Η συμμετοχή των απασχολούμενων ανα τομέα παραγωγής. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2008-2010. Επεξεργασία για την διπλωματική

Είναι εμφανές, λοιπόν, ότι για την περιοχή της Λάρισας ότι υπάρχει μεγάλη στροφή της απασχόλησης προς τον τριτογενή τομέα σε οποία φτάνει σε ποσοστό 50% το έτος 2001. Όσον αφορά τους υπόλοιπους δύο τομείς, ο δευτερογενής τομέας εμφανίζει μικρή υπεροχή σε σχέση με τον πρωτογενή. Επομένως, τα δεδομένα αυτά δείχνουν μια εμφανή τάση τριτογενοποίησης της οικονομίας της ευρύτερης περιοχής της Λάρισας και υποχώρησης και των δύο άλλων τομέων, με τον πρωτογενή να χάνει ταχύτερα έδαφος.

Σε ειδικότερο επίπεδο θεωρείται απαραίτητος ο σχολιασμός της απασχόλησης κατά δραστηριότητες με ιδιαίτερο ενδιαφέρον στον τομέα του εμπορίου τον οποίο πραγματεύεται η συγκεκριμένη διπλωματική. Γι' αυτόν τον λόγο παρουσιάζεται το διάγραμμα 4 το οποίο προκύπτει από τον πίνακα 6 του παραρτήματος 2:



Διάγραμμα 5: Ποσοστά απασχόλησης για το έτος 2001 σε επίπεδο χώρας, περιφέρειας και νομού.
Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2008-2010

Όπως ήταν αναμενόμενο, σε μια περιοχή όπως η Λάρισα η οποία θεωρείται κατεξοχήν αγροτική περιοχή οι περισσότεροι κάτοικοι απασχολούνται στην γεωργία και στην κτηνοτροφία. Η ίδια κατάσταση παρατηρείται και σε επίπεδο περιφέρειας καθώς και σε επίπεδο νομού. Ο τομέας του χονδρικού και λιανικού εμπορίου καταλαμβάνει την δεύτερη θέση σε ποσοστό απασχολούμενων στην Λάρισα καθώς τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται μεγάλη ανάπτυξη του τριτογενή τομέα. Το

εμπόριο καταλαμβάνει την πρώτη θέση στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια με την βιομηχανία και την γεωργία να φθίνουν σταδιακά. Στην τρίτη θέση απασχόλησης στον νομό Λάρισας και στην περιφέρεια Θεσσαλίας εμφανίζονται οι μεταποιητικές βιομηχανίες οι οποίες κατείχαν τα πρωτεία τα προηγούμενα χρόνια.

7.5. Οικονομική Δομή

7.5.1. Συμμετοχή στο ΑΕΠ ανά τομέα παραγωγής

Σε οικονομικό επίπεδο είναι απαραίτητη η μελέτη της συμμετοχής του νομού αλλά και της περιφέρειας στην οικονομία του κράτους γεγονός που θα δώσει μια σαφή εικόνα για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων της περιοχής μελέτης. Ο παρακάτω πίνακας εμφανίζει τα ποσοστά συμμετοχής του κάθε κλάδου παραγωγής στο συνολικό ΑΕΠ για τα έτη 1971-1998.

	1971	1981	1991	1998
N. Λάρισα				
% συμμετοχής Πρωτογενούς τομέα στο ΑΕΠ	39,31	34,46	23,33	21,40
% συμμετοχής Δευτερογενούς τομέα στο ΑΕΠ	17,24	29,42	25,60	20,22
% συμμετοχής Τριτογενούς τομέα στο ΑΕΠ	43,45	36,12	51,00	58,40
Περιφέρεια Θεσσαλίας				
% συμμετοχής Πρωτογενούς τομέα στο ΑΕΠ	36,67	26,16	22,00	17,10
% συμμετοχής Δευτερογενούς τομέα στο ΑΕΠ	17,32	29,48	26,01	22,00
% συμμετοχής Τριτογενούς τομέα στο ΑΕΠ	46,01	44,36	52,00	61,00
Σύνολο χώρας				
% συμμετοχής Πρωτογενούς τομέα στο ΑΕΠ	18,84	14,23	12,45	7,80
% συμμετοχής Δευτερογενούς τομέα στο ΑΕΠ	23,20	31,90	24,34	23,60
% συμμετοχής Τριτογενούς τομέα στο ΑΕΠ	57,96	53,87	58,21	68,60

Πίνακας 5: Συμμετοχή του νομού Λαρίσης και της Περιφέρειας Θεσσαλίας στο ΑΕΠ της χώρας.
Πηγή: ΕΣΥΕ

Στην Περιφέρεια Θεσσαλίας εμφανίζεται μια σημαντική αύξηση στην συμμετοχή του τριτογενούς τομέα στο ΑΕΠ η οποία από 46,01% που ήταν το 1971

αυξήθηκε σε 61% το έτος 1998 γεγονός που φανερώνει των τουριστικών και εμπορικών δραστηριοτήτων την τελευταία 20ετία. Στον αντίποδα παρατηρείται μείωση περίπου στο μισό της πρωτογενής δραστηριότητας γεγονός που οφείλεται στην μείωση του αγροτικού εισοδήματος και των γεωργικών επαγγελμάτων.

Όσον αφορά τον νομό Λαρίσης εμφανίζεται μεγάλη ανάπτυξη στον τριτογενή τομέα σε σχέση με τον δευτερογενή και τον πρωτογενή η οποία φτάνει σε ποσοστό 58,4% του ΑΕΠ. Το γεγονός αυτό οφείλεται στην ανάδειξη της Λάρισας σε περιφερειακό διοικητικό κέντρο και στην στενή σχέση της πόλης με άλλα μεγάλα αστικά κέντρα με την βοήθεια των οδικών δικτύων. Ιδιαίτερη έξαρση στον τριτογενή τομέα παρουσιάζουν το εμπόριο και οι διοικητικές υπηρεσίες. Μεγάλη μείωση παρουσιάζει ο δευτερογενής τομέας λόγω της έλλειψης βιομηχανικής και μεταποιητικής δραστηριότητας σε επίπεδο χώρας.

7.5.2. Οικονομική διάρθρωση του νομού ανά κλάδο

Γενική περιγραφή όλων των κλάδων

Σύμφωνα με το εμπορικό επιμελητήριο Λάρισας υπάρχει μια σαφής εικόνα για την πορεία των επιχειρήσεων σε επαγγελματικό, βιομηχανικό, βιοτεχνικό και εμπορικό επίπεδο. Ο παρακάτω πίνακας φανερώνει αυτή την κατάσταση για τα έτη 1994-2002.

	1994 αριθμός εγγεγραμμένων επιχειρήσεων	2002 αριθμός εγγεγραμμένων επιχειρήσεων	Καθαρή μεταβολή αριθμού επιχειρήσεων	% μεταβολής του αριθμού της ίδρυσης επιχειρήσεων
Επαγγελματικό	2489	3345	+856	25,59
Βιοτεχνικό	2576	2965	+389	13,11
Εμπορικό	2738	3267	+529	16,19
Βιομηχανικό	34	39	+5	12,82
Σύνολο	7837	9616		

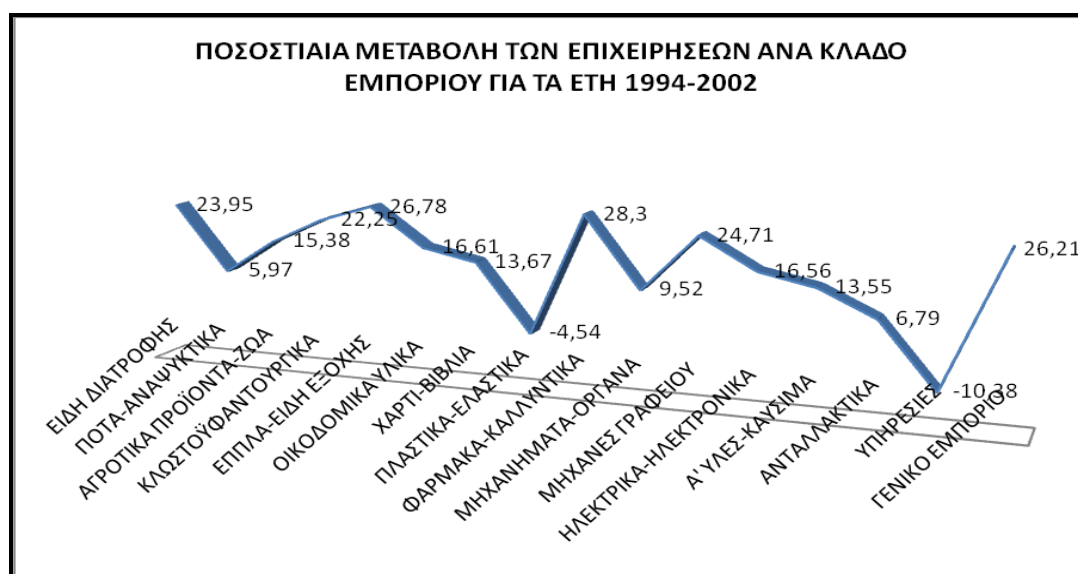
Πίνακας 6: Εγγεγραμμένες επιχειρήσεις στο επιμελητήριο Λάρισας για την περίοδο 1994 και 2002. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2008-2010

Τις πρώτες θέσεις καταλαμβάνουν ο επαγγελματικός και ο εμπορικός τομέας με ποσοστό αύξησης των επιχειρήσεων κατά 25,59 % και 16,19% αντίστοιχα καθώς

προστέθηκαν 856 στον πρώτο τομέα και 529 στον δεύτερο. Ο βιοτεχνικός τομέας εμφανίζει σχετική δυναμική καθώς εισάχθηκαν 389 επιχειρήσεις την περίοδο 1994-2002 σε αντίθεση με τον βιομηχανικό τομέα ο οποίος δεν εμφανίζει κινητικότητα καθώς μόλις 5 επιχειρήσεις ιδρύθηκαν το ίδιο διάστημα.

Ο κλάδος του εμπορίου

Πιο συγκεκριμένα η πορεία του κλάδου του εμπορίου φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 6: Τα ποσοστά μεταβολής των κλάδων του εμπορίου της Λάρισσας για τις χρονιές 1994-2002. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2008-2010. Επεξεργασία για την διπλωματική.

Στον εμπορικό τομέα, μεγάλες ποσοστιαίες μεταβολές που αγγίζουν την τάξη του 28,30% εμφανίζουν οι κλάδοι όπως τα είδη διατροφής, τα κλωστοϋφαντουργικά προϊόντα τα οικοδομικά υλικά, οι μηχανές γραφείου/ computers, το γενικό εμπόριο, κ.α. Από την άλλη οι υπηρεσίες του εμπορικού κλάδου εμφανίζουν αρνητικό ποσοστό μεταβολής και συμμετοχής στο σύνολο γεγονός που ίσως οφείλεται στις έντονες αυξομειώσεις του χρηματιστηρίου σε μικρό χρονικό διάστημα την περίοδο κοντά στο έτος 2000. Σε γενικές γραμμές πάντως ο κλάδος του εμπορίου εμφανίζει σημαντική κινητικότητα τόσο συνολικά όσο και στα επιμέρους τμήματα του. Αναλυτικότερη παρουσίαση της πορείας των κλάδων του εμπορίου στον πίνακα 7 του παραρτήματος 2.

7.6. Τεχνικές Υποδομές και Δίκτυα

7.6.1. Δίκτυα μεταφορών

Στα δίκτυα μεταφορών συμπεριλαμβάνονται το οδικό δίκτυο, το σιδηροδρομικό δίκτυο και οι αστικές συγκοινωνίες.

Τόσο ο δήμος όσο και ο νομός Λαρίσης κατέχουν κεντροβαρική θέση στο δίκτυο οδικών μεταφορών καθώς βρίσκονται στο κέντρο του Θεσσαλικού κάμπου και της χώρας ενώ το ήπιο ανάγλυφο της περιοχής επιτρέπει την ανάπτυξη αξιόλογων οδικών υποδομών. Το οδικό δίκτυο του νομού ακολουθεί ακτινωτή μορφή από έξω μέχρι τον εσωτερικό δακτύλιο⁸⁷ και περιλαμβάνει πρωτεύουσες⁸⁸ και δευτερεύουσες αρτηρίες, οδούς τοπικής σημασίας και περιφερειακό δακτύλιο. Μέσα στον εσωτερικό δακτύλιο υπάρχουν πεζόδρομοι, μονόδρομοι και ποδηλατόδρομοι ενώ η μορφή του θεωρείται ορθογωνική. Όσον αφορά τις δευτερεύουσες αρτηρίες, οι βασικότεροι δρόμοι είναι η Ηλείου, Μανδηλαρά, Κύπρου και Ελ. Βενιζέλου ενώ σαν συλλεκτήριοι δρόμοι λειτουργούν οι: Ανθίμου Γαζή, Παπαναστασίου, Νικηταρά, Μεγάλου Αλεξάνδρου, Παναγούλη και Ολύμπου. Ο εξωτερικός ημιδακτύλιος αποτελείται από την οδό Τρικάλων μέχρι την διασταύρωση με την Π.Ε.Ο Αθηνών-Θεσσαλονίκης και κλείνει με το νέο τμήμα της οδού Βόλου ενώ συναντά τον πρώτο εσωτερικό δακτύλιο στην οδό Λαγού και συνεχίζεται ως την οδό Ιωαννίνων.

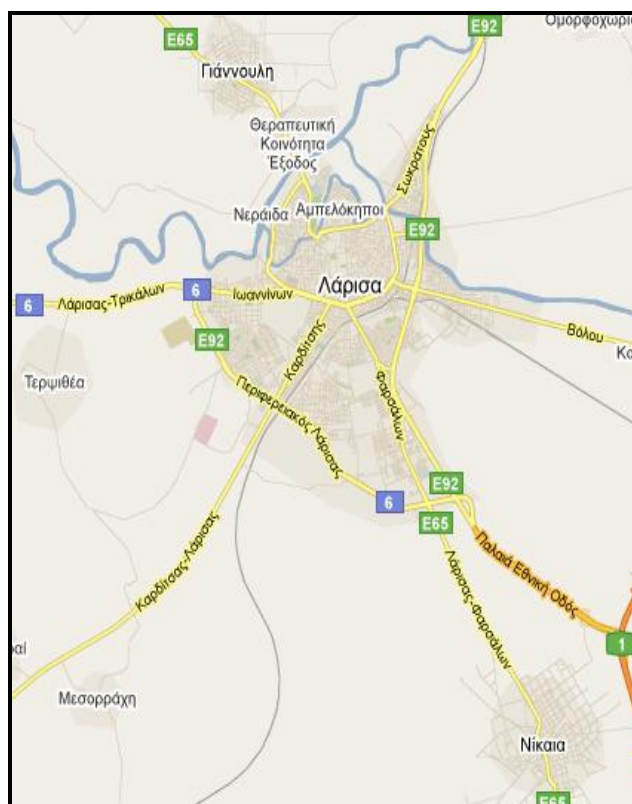
Από τις υπερτοπικές οδικές συνδέσεις οι οποίες επεκτείνονται ακτινικά προς την περιφέρεια της Λάρισας μας ενδιαφέρει το τμήμα που περιλαμβάνει την Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης που διέρχεται από τον ανατολικό αστικό ιστό και ενώνεται με τον ΠΑΘΕ βόρεια στον κόμβο της Γυρτώνης και νότια με τον κόμβο της Νίκαιας. Επιπλέον, σημαντικό τμήμα για την περιοχή μελέτης αποτελεί ο οδικός άξονας στα νότια όρια του Δήμου Λάρισας και αντίστοιχα στα βόρεια του Δήμου Νίκαιας με αφετηρία τον κόμβο της Βιοκαρπέτ. (χάρτης 7)

⁸⁷ Οι δρόμοι που δημιουργούν τον εσωτερικό δακτύλιο είναι η Ηρώων Πολυτεχνείου και η Γεωργιάδου. Ο δακτύλιος δεν είναι ολοκληρωμένος καθώς ανατολικά βρίσκεται σε φάση επέκτασης και βόρεια στο τμήμα που αγγίζει τον Πηνεϊό ποταμό.

⁸⁸ Πρωτεύουσες αρτηρίες από άποψη κυκλοφοριακού φόρτου θεωρούνται οι οδός Φαρσάλων, Βόλου, Ιωαννίνων και Καρδίτσας.

Τέλος, ιδιαίτερα σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι με την επέκταση του σχεδίου πόλεως η νότια παράκαμψη της Λάρισας από Νίκαια προς Τερψιθέα η οποία αναφέρεται στην οδό Τρικάλων, είναι σκόπιμο να μετατραπεί σε δρόμο αστικών χρήσεων με ποδηλατόδρομους και παράπλευρους δρόμους. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι με την αναθεώρηση του ΓΠΣ συμπεριλαμβάνονται μικτές χρήσεις στην περιοχή του Μεζούρλου οι οποίες αφορούν το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, το Μουσείο, τις Πανεπιστημιακές Εγκαταστάσεις, τις αθλητικές εγκαταστάσεις και το νέο γήπεδο της ΑΕΛ, κ.α.

Όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής αποτελείται από 2 γραμμές. Η πρώτη αφορά τον άξονα Αθηνών-Θεσσαλονίκης και θεωρείται πρωτεύον δίκτυο υψηλών ταχυτήτων με διπλή γραμμή κυκλοφορίας και η δεύτερη την Λάρισα-Βόλου ως δευτερεύον τοπικό δίκτυο με μονή γραμμή κυκλοφορίας. (η γραμμή με έντονο γκρι χρώμα στον χάρτη 7). Πρόσφατα, ξεκίνησε η λειτουργία προαστιακού σιδηρόδρομου για το τμήμα Θεσσαλονίκης- Λάρισα με 23 δρομολόγια καθημερινά ενώ είναι υπό μελέτη η κατασκευή το τμήμα του προαστιακού Λάρισας-Βόλου.



Χάρτης 7: Το οδικό δίκτυο της Λάρισας. Πηγή: Google Maps

Για την περιοχή της Λάρισας τα Μ.Μ.Μ. δεν περιλαμβάνουν συγκοινωνίες σταθερής τροχιάς παρά μόνο λεωφορειακές γραμμές. Το αστικό ΚΤΕΛ περιλαμβάνει 13 λεωφορειακές γραμμές με σημείο αναφοράς το κέντρο της πόλης και εκτείνονται ακτινικά από αυτό προς την περιφέρεια της πόλης. Η συχνότητα των δρομολογίων διαφέρει ανάλογα με την γραμμή και με το χρονικό διάστημα της ημέρας. Επομένως, τα λεωφορεία καλούνται να βελτιώσουν το κυκλοφοριακό πρόβλημα της πόλης γεγονός που επιβάλλει την βελτίωση του δικτύου των αστικών γραμμών. Η λεωφορειακή γραμμή που εξυπηρετεί την περιοχή Αβέρωφ είναι η 18 και διασχίζει όλη την Φαρσάλων μέχρι τα νότια όρια της Λάρισας. Για την σύνδεση Λάρισας-Νίκαιας το επιβατικό κοινό χρησιμοποιεί το υπεραστικό ΚΤΕΛ το οποίο τόσο για το συγκεκριμένο τμήμα όσο για τους υπόλοιπους δήμους και οικισμούς του νομού πραγματοποιεί δρομολόγια με συχνότητα μιας ώρας.

7.6.2. Ενεργειακά δίκτυα

Ο νομός και ο δήμος Λαρισαίων εμφανίζει ενδιαφέρον για τα οικολογικά θέματα καθώς αποτελεί προτεραιότητα του η ανακύκλωση, η διαχείριση της ενέργειας και η αξιοποίηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (ΑΠΕ).

Αρχικά, το σύστημα του φυσικού εφαρμόζεται ήδη από τους δήμους Νίκαιας, Λαρίσης, Πλατυκάμπου, Νέσσωνος και Μακρυχωρίου από όπου διέρχεται ο κεντρικός αγωγός.

Η ΔΕΥΑΛ είναι αρμόδια για την διαχείριση, την εμπορία και την αξιοποίηση των ΑΠΕ καθώς δραστηριοποιείται στην παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας με την εκμετάλλευση της ηλιακής ενέργειας και με την καύση βιοαερίου μέσω του βιολογικού καθαρισμού και του ΧΥΤΑ Λάρισας.

7.6.3. Ύδρευση και βιολογικός καθαρισμός

Η υδροδότηση και η διαχείριση του αποχετευτικού συστήματος του Δήμου Λαρισαίων και του Δήμου Νίκαιας είναι ευθύνη της Δημοτικής Επιχείρησης Ύδρευσης και Αποχέτευσης Λάρισας (ΔΕΥΑΛ). Το νερό για ύδρευση παράγεται από

17 γεωτρήσεις το οποίο οδηγείται σε δεξαμενές της Αγ. Παρασκευής και Μεζούρλου ενώ η ετήσια παραγωγή του ανέρχεται στα 18.000.000 κυβικά μέτρα. Οι υπηρεσίες της ΔΕΥΑΛ βρίσκονται στο Υδραγωγείο της πόλης.

Η πόλη διαθέτει δίκτυο όμβριων υδάτων για την διοχέτευση των νερών στον Πηνειό ποταμό μέσω αγωγών μήκους 183 χιλιομέτρων καθώς και αντιπλημμυρική προστασία.

Όσον αφορά το δίκτυο ακαθάρτων η αγωγοί οδηγούν τα λήμματα στον Πηνειό και στην συνέχεια επεξεργάζονται στις εγκαταστάσεις του βιολογικού καθαρισμού⁸⁹ μέσω της ενίσχυσης αντλιοστασίων. Το δίκτυο όμβριων αποτελείται από αγωγούς μήκους 183 χιλιομέτρων ενώ των ακαθάρτων από αγωγούς μήκους 307 χιλιομέτρων ενώ και τα δύο εξυπηρετούν 180.000 κατοίκους.

Η ΔΕΥΑΛ είναι αρμόδια εκτός από την συντήρηση και για την επέκταση των δικτύων ύδρευσης και βιολογικό καθαρισμό.

7.6.4. Διαχείριση απορριμμάτων

Τα τελευταία χρόνια, ο δήμος Λαρισαίων κάνει αξιόλογη προσπάθεια στην διαχείριση των οικιακών απορριμμάτων μέσω ενός ολοκληρωμένου προγράμματος⁹⁰ και της ανακύκλωσης. Όσον αφορά την τελική επεξεργασία αυτών των απορριμμάτων για τον δήμο Λαρισαίων και τους υπόλοιπους δήμους που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση (συμπεριλαμβανομένου και του δήμου Νίκαιας) λειτουργεί ΧΥΤΑ ο οποίος βρίσκεται 25 χιλιόμετρα βορειοδυτικά της Λάρισας και η μεταφορά τους σε αυτόν γίνεται με απορριμματοφόρα ή από ιδιωτικές εταιρίες.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται οι τόνοι των στερεών αποβλήτων ανά έτος για τον νομό Λαρίσης αλλά και για τους 2 δήμους ξεχωριστά.

⁸⁹ Ο βιολογικός καθαρισμός επεξεργάζονται λήμματα τα οποία ανέρχονται στα 20.000 κυβικά μέτρα την ημέρα ενώ με την επέκταση του απέκτησε την διπλάσια ισχύ.

⁹⁰ Για την ολοκληρωμένη διαχείριση των απορριμμάτων υπάρχει ένα πλήθος οχημάτων στην διάθεση του δήμου.

ΠΕΡΙΟΧΗ	ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ		ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΤΕΡΕΩΝ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ (ΤΟΝΟΙ/ΕΤΟΣ)	
	2001	2021	2001	2021
ΝΟΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΣ	292.728	331.114	103.106	116.911
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΣ	126.341	145.992	51.187	59.149
ΔΗΜΟΣ ΝΙΚΑΙΑΣ	7.537	8.656	2.063	2.370

Πίνακας 7: Παραγωγή αποβλήτων για την περίοδο 2001-2021. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2008-2010

Είναι εμφανές ότι ο δήμος Λαρισαίων διαχειρίζεται τον μεγαλύτερο αριθμό απορριμμάτων του νομού ο οποίος ανέρχεται κατά προσέγγιση στους 130 τόνους την ημέρα. Ο δήμος Νίκαιας κατατάσσεται 7^{ος} στους τόνους παραγωγής στερεών αποβλήτων ετησίως.

7.7. Αστική Διάχυση στην Λάρισα

Για την περιγραφή της αστικής διάχυσης στην περιοχή της Λάρισας θα περιγραφθούν στις πολεοδομικές εξελίξεις της πόλης από την απελευθέρωση των Οθωμανών και έπειτα.

Μέχρι την περίοδο της Οθωμανικής κατοχής το ιστορικό κέντρο βρισκόταν στην περιοχή του Φρουρίου, περιλάμβανε ακρόπολη, χωρίζονταν σε 6 συνοικίες και ο εμπορικός τομέας εκτεινόταν νοτιοανατολικά της ακρόπολης. Μετά την περίοδο της Τουρκοκρατίας η Λάρισα στρέφεται προς την μετατροπή της σε συγκοινωνιακό κέντρο και αναγεννιέται ως αστικό κέντρο. Με την απόκτηση του πρώτου ρυμοτομικού το 1883 δημιουργείται ο πυρήνας της πόλης μέσα στον παλιό οθωμανικό ιστό ακολουθώντας τα παλιά έργα υποδομής. Στα τέλη του 18^{ου} αιώνα, το εμπορικό κέντρο βρίσκεται στην περιοχή του Τρανού Μαχαλά ενώ οι χρήσεις

διοίκησης, εμπορίου και κατοικίες που ορίζουν το κεντρικό τμήμα της πόλης ακολουθούν τον ήδη υπάρχων αστικό ιστό.

Η Μικρασιατική καταστροφή έφερε στην Λάρισα μεγάλο κύμα προσφύγων γεγονός που οδήγησε στην δημιουργία νέων συνοικιών⁹¹ και στην επέκταση της πόλης πέρα από τα κεντρικά τείχη με την ένταξη της συνοικίας της Φιλιππούπολης και ενός τμήματος των Αμπελοκήπων. Επιπλέον, με την λήξη του εμφυλίου πολέμου άρχισε η εισροή μεγάλου αριθμού πληθυσμού από την ύπαιθρο αναζητώντας καλύτερες συνθήκες ζωής και εργασία στην πόλη. Τα χαρακτηριστικά εκείνης της περιόδου ήταν η ανάπτυξη βιομηχανικών μονάδων, η κατασκευή κτιρίων μονώροφων ή διώροφων με αυλή και η αυξημένη χρήση του ποδηλάτου λόγω του ήπιου ανάγλυφου της περιοχής.

Ιδιαίτερα, την περίοδο 1950-1960 η Λάρισα πλήγεται από καταστροφικούς σεισμούς και οδηγείται σε ανακατασκευή του αστικού της ιστού πάνω στον ήδη υπάρχων ιστό από την εποχή της Τουρκοκρατίας γεγονός που μετέτρεψε σε περισσότερο δαιδαλώδες⁹² το σύστημα της.

Στην συνέχεια, παρατηρείται ραγδαία αύξηση του πληθυσμού κατά τις δεκαετίες του 1960 και 1970 και εφαρμόστηκε άμεση πολεοδομική πολιτική για την κάλυψη των αναγκών. Κάτι τέτοιο είχε ως αποτέλεσμα να καταστραφούν σημαντικά κτίρια τα οποία συνδέονταν με την ταυτότητα της πόλης. Ιδιαίτερα, τα διώροφα κτίρια που υπήρχαν μέχρι τότε στην περιοχή μετατράπηκαν σε πολυκατοικίες ενώ οι αυλές καταργήθηκαν. Την ίδια περίοδο παρατηρείται και άνθιση της αυθαίρετης δόμησης εκτός σχεδίου με αποκορύφωμα στις αρχές του 1970 η δόμηση αυτή να καλύπτει μεγαλύτερη έκταση από τις εντός σχεδίου περιοχές.

Η σημαντικότερη μέχρι σήμερα πολεοδομική εξέλιξη της Λάρισας λαμβάνει χώρα το 1986 με την επέκταση του σχεδίου πόλης καθώς δημιουργούνται οι 19 πολεοδομικές ενότητες που ορίζουν τον δήμο (χάρτης 8). Οι νέες αυτές πολεοδομικές ενότητες εμφανίζονται με την μορφή συνοικιών ή γειτονιών σύμφωνα

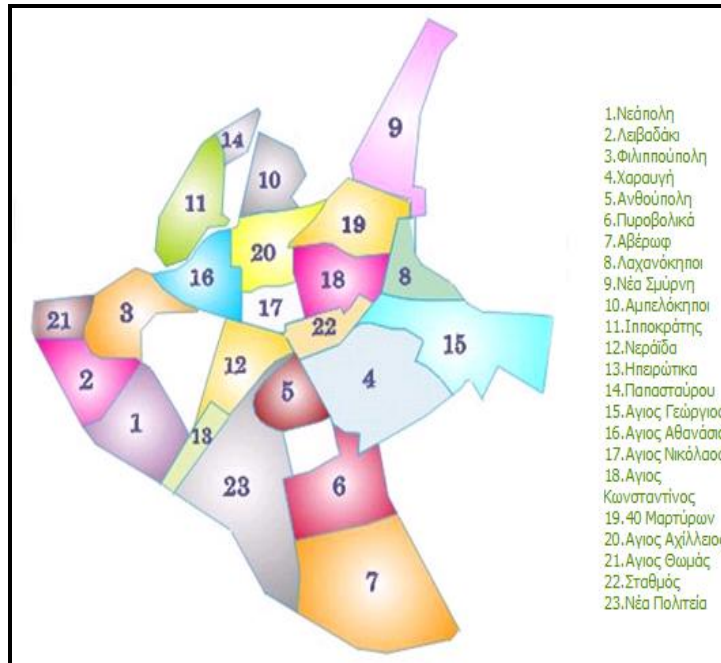
⁹¹ Το σημείο αυτό αφορά τις συνοικίες του Άγιου Κωνσταντίνου και του Σιδηροδρομικού Σταθμού

⁹² Πολλά χαρακτηριστικά από αυτό το σύστημα όπως άναρχη οργάνωση, μικρά πλάτη δρόμων, οικόπεδα με μικρό εμβαδόν και αδιέξοδοι οδοί παρατηρούνται μέχρι και σήμερα.

με τους υφιστάμενους φραγμούς⁹³ καθώς και από τα όρια των ενοριών και τον τομέων δημοτικής και μέσης εκπαίδευσης. Παρόλα αυτά ο διαχωρισμός αυτός δεν είναι απόλυτα σαφής διότι δεν συμπίπτουν τα θεσμικά όρια των διαφόρων υπηρεσιών με τους φυσικούς ή τεχνικούς φραγμούς και με τα όρια που έχουν τεθεί κατά την ιστορική εξέλιξη της πόλης. Οι πολεοδομικές ενότητες (23 στον αριθμό σύμφωνα με το ΓΠΣ) είναι οι εξής:

Αβέρωφ	Αμπελόκηποι	Νεάπολη
Άγιος Αθανάσιος	Ανθούπολη	Νεράιδα
Άγιος Αχίλλειος	Ηπειρώτικα	Παπασταύρου
Άγιος Γεώργιος	Ιπποκράτης	Πυροβολικά
Άγιος Θωμάς	Λαχανόκηποι	Σταθμός
Άγιος Κωνσταντίνος	Λιβαδάκι	Φιλιππούπολη
Άγιος Νικόλαος	Νέα Πολιτεία	Χαραυγή
Άγιοι Σαράντα	Νέα Σμύρνη	

⁹³ Οι φραγμοί είναι η παλιά κοίτη Πηνειού, οι σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, οι κύριες αρτηρίες, τα στρατόπεδα, κ.α.

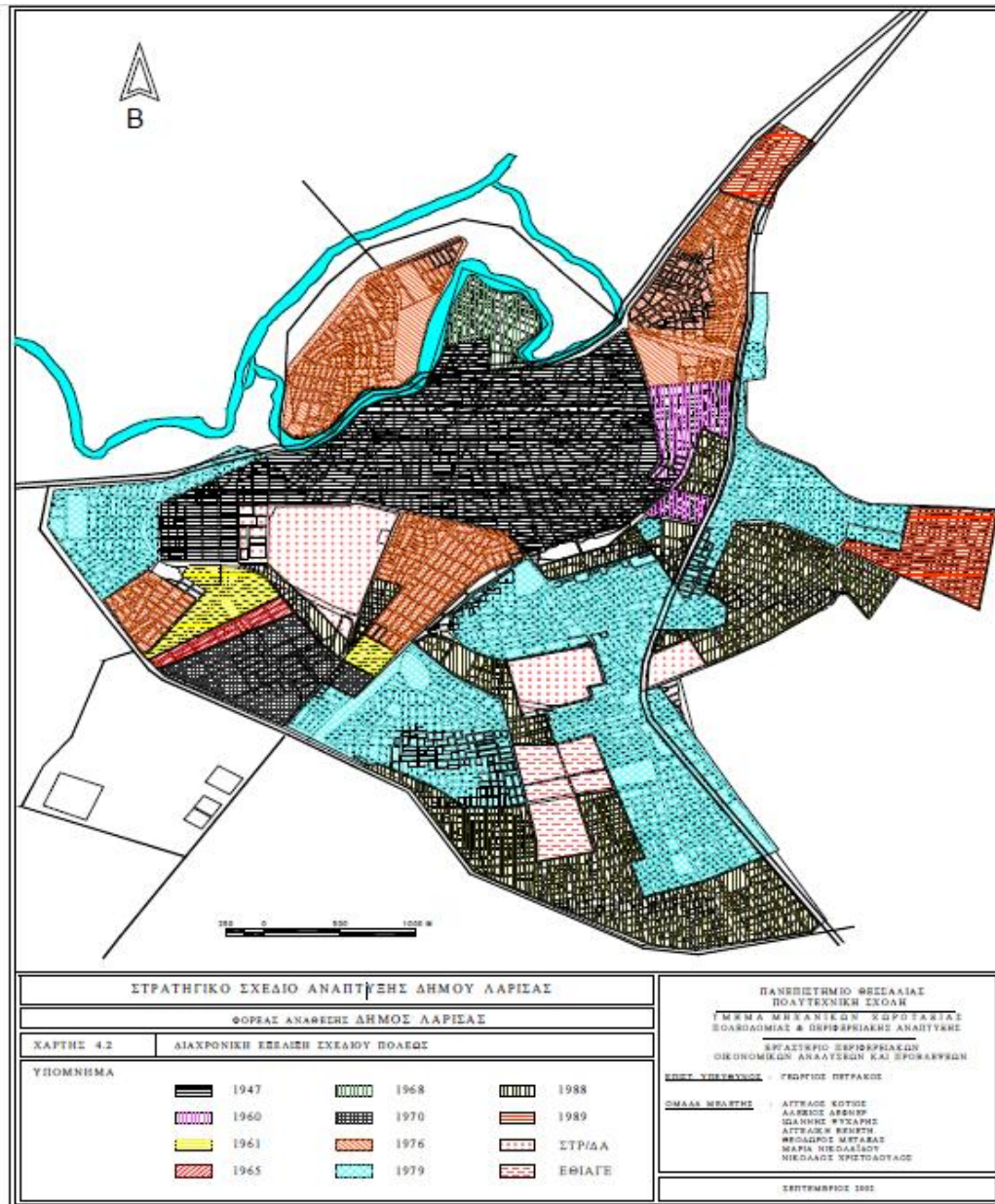


Χάρτης 8: Οι πολεοδομικές ενότητες της Λάρισας σύμφωνα με το ΓΠΣ του 1986. Πηγή: Δήμος Λάρισας

Εκτός ΓΠΣ υπάρχουν και άλλες 3 συνοικίες οι οποίες είναι η Αμφιθέα, το Κουλούρι και η Τερψιθέα.

Το 2006 υπογράφεται η σύμβαση για την αναθεώρηση του ΓΠΣ/86 με την οποία προστίθενται νέες περιοχές στο ήδη υπάρχον πολεοδομικό σχέδιο και ορίζονται τα βασικά μεγέθη τόσο για τις παλιές όσο για τις νέες πολεοδομικές ενότητες.

Η φάσεις της αστικής επέκτασης της πόλης της Λάρισας μέχρι το 1988 φαίνονται στον χάρτη 9 που ακολουθεί:



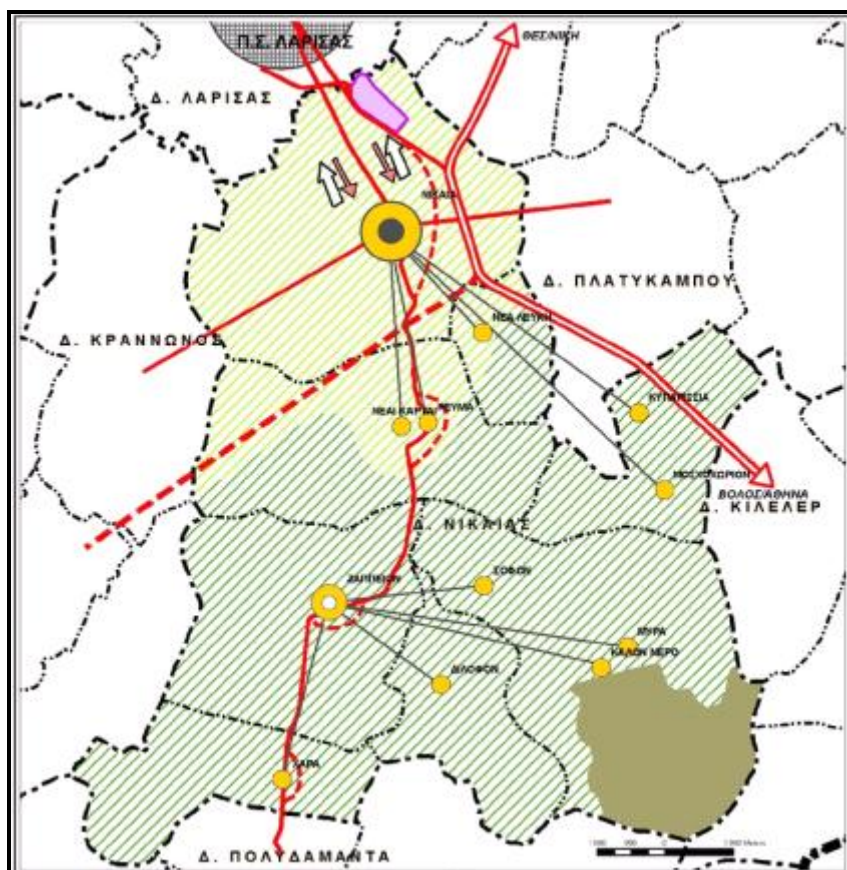
Χάρτης 9: Εξέλιξη του σχεδίου πόλης του Δήμου Λάρισσας. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2008-2010

Όσον αφορά το δήμο Νίκαιας, η διάχυση του λαμβάνει χώρα στο βόρειο κομμάτι του όπου συνορεύει με τον δήμο Λάρισσας. Ο βασικός λόγος είναι η επέκταση της Λάρισσας στον νότιο περιαστικό χώρο αλλά και η δημιουργία μιας σειράς εμπορικών κέντρων στις αρτηρίες σύνδεσης των δύο δήμων. Όπως είναι αναμενόμενο ο χώρος γύρω από αυτούς τους δρόμους χωροθέτησης της εμπορικής δραστηριότητας αρχίζει σταδιακά να αλλάζει μορφή και να φιλοξενεί νέες και περισσότερες χρήσεις.

Ο δήμος Νίκαιας περιλαμβάνει 11 πολεοδομικές ενότητες οι οποίες εμφανίζονται παρακάτω:

Νίκαια	Δίλοφο	Ζάππειο
Μοσχοχώρι	Κυπαρίσσια	Μύρα
Καλό Νερό	Σοφό	Ν.Λεύκη
Ν. Καρυά	Χαρά	

Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται οι πολεοδομικές ενότητες του δήμου Νίκαιας (κύκλοι με κίτρινο χρώμα):



Χάρτης 10: Ο δήμος Νίκαιας. Πηγή: ΓΠΣ Νίκαιας

7.7.1. Συντελεστές δόμησης

Ο συντελεστής δόμησης αποτελεί σημαντικό κομμάτι του πολεοδομικού σχεδιασμού καθώς ορίζει τον τρόπο ανάπτυξης του αστικού χώρου ενώ η μεταβολή του θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική ως προς τις παρεμβάσεις για την βελτίωση του αστικού τοπίου.

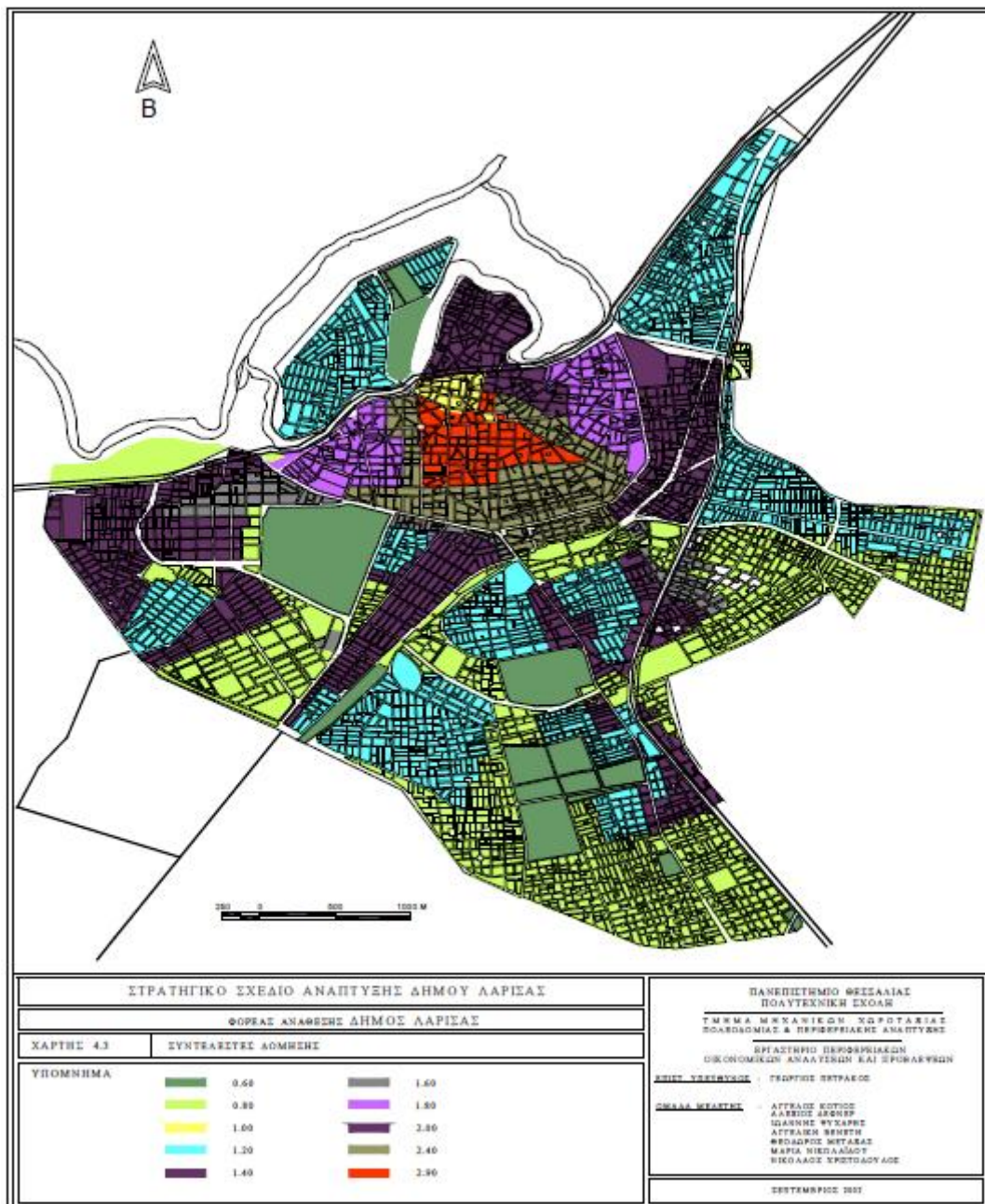
Όσον αφορά τον δήμο **Λάρισας**, μετά την έξαρση της οικοδομικής δραστηριότητας τις δεκαετίες του 1960 και 1970 με τα επίπεδα των Σ.Δ. να κυμαίνονται πολύ υψηλά ακολούθησε σημαντική μείωση αυτών. Πιο συγκεκριμένα, με την μελέτη αναθεώρησης του Γ.Π.Σ. υλοποιήθηκε μείωση των συντελεστών δόμησης σε όλη την έκταση της πόλης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περιοχή του Φρουρίου της Λάρισας στην οποία μειώθηκε ο Σ.Δ. από 2,9 σε 1,0 για την ανάδειξη της ως αρχιτεκτονικό σύνολο και να πραγματοποιηθούν οι απαιτούμενες απαλλοτριώσεις για την αποκάλυψη του Α' Αρχαίου Θεάτρου.

Τα τελευταία χρόνια οι Σ.Δ. της πόλης της Λάρισας κυμαίνονται από 0,8 έως 2,9 ανάλογα με την Π.Ε. Πιο συγκεκριμένα, ο ανώτερος συντελεστής δόμησης (2,9) υλοποιείται στο κέντρο της Λάρισας το οποίο θεωρείται το πιο πυκνοδομημένο τμήμα της και συγκεντρώνει την εμπορική και την ψυχαγωγική δραστηριότητα. Όσο μεγαλώνει η απόσταση από τις κεντρικές λειτουργίες και στις περιοχές των επεκτάσεων της πόλης παρατηρείται μια σταδιακή μείωση του Σ.Δ. καθώς οι νέες περιοχές θεωρούνται λιγότερο πυκνοδομημένες και τείνουν να εξισορροπήσουν το έντονο κεντρικό αστικό τοπίο.

Αναλυτικότερα, στο κέντρο της πόλης μέχρι την οδό Ηρώων Πολυτεχνείου ο συντελεστής δόμησης ορίζεται από 1,80 μέχρι 2,90 ενώ στις περιοχές που βρίσκονται στα νότια, όρια της πόλης κυμαίνονται από 0,6 έως 1,20. Στην περιοχή του Αβέρωφ εμφανίζεται κατά κύριο λόγο ο συντελεστής 0,8 ενώ λίγο δυτικότερα στην Νέα Πολιτεία έχουμε αύξηση του συντελεστή σε 1,20 στο οικιστικό μέρος. Στις συνοικίες δυτικά της πόλης επικρατούν οι συντελεστές 1,20 και 1,40 ενώ σε αυτές βόρεια και ανατολικά εμφανίζεται το εύρος 0,80-1,40. (χάρτης 11)

Συμπερασματικά, η δυνατότητα δόμησης δεν έχει εξαντληθεί όσον αφορά την πόλη της Λάρισας. Αυτό οφείλεται τόσο στο γεγονός ότι υπάρχει μια τάση εγκατάστασης χρήσεων γης στις νέες περιοχές επεκτάσεων όσο στο ότι υπάρχουν ακόμη κομμάτια στις κεντρικές περιοχές της πόλης που υπολείπονται των

θεσμοθετημένων Σ.Δ. Επομένως, οι γειτονικές περιοχές του κέντρου καλούνται να απορροφήσουν την πυκνή δόμηση στις οποίες εμφανίζονται μειωμένοι συντελεστές δόμησης και μικρότερες αξίες γης.



Χάρτης 11: Συντελεστές Δόμησης του Δήμου Λάρισας. Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2008-2010

Από την άλλη, οι συντελεστές δόμησης της Νίκαιας αναφέρονται στο ΓΠΣ του δήμου. Στο βόρειο τμήμα (κοντά στα νότια όρια με τον δήμο Λάρισας) όπου έχει

οριστεί μια περιοχή εγκατάστασης παραγωγικών δραστηριοτήτων, ο συντελεστής δόμησης είναι 0,6.

Στο υπόλοιπο κομμάτι του βόρειου τμήματος η οποία προορίζεται για περιοχή επέκτασης των αστικών χρήσεων της Λάρισας ο συντελεστής δόμησης δεν υπερβαίνει το 0,2.

Στον οικισμό της Νίκαιας ο συντελεστής δόμησης αυξάνεται σε 0,6 για να καλύψει τις ανάγκες για στέγαση ενώ στους υπόλοιπους οικισμούς του δήμου ο μέσος συντελεστής δόμησης είναι το 0,4.

Σύμφωνα με την παραπάνω παρουσίαση των συντελεστών δόμησης της Νίκαιας είναι εμφανές ότι η περιοχή διαφέρει αισθητά από τον πυκνοδομημένο γειτονικό δήμο της Λάρισας. Εδώ εμφανίζονται κτίρια με την μορφή μεζονέτων και μονοκατοικιών γεγονός που εξηγεί τους συντελεστές δόμησης που ορίζονται για την περιοχή. Με άλλα λόγια, η περιοχή είναι ικανή να λειτουργήσει ως «πλούσιο» προάστιο της Λάρισας καθώς διατηρεί σε χαμηλά επίπεδα τον βαθμό της δόμησης ενώ με ενδεχόμενη επέκταση της Λάρισας αναμένεται σταδιακή αύξηση στους συντελεστές δόμησης.

7.7.2. Χρήσεις γης

Η Λάρισα, όπως και τα υπόλοιπα αστικοβιομηχανικά κέντρα περιλαμβάνει μια κεντρική περιοχή και αναπτύσσεται γύρω από αυτήν ενώ εμφανίζει έλλειψη σχεδιασμού και πολεοδομικών ρυθμίσεων. Οι ιστορικές μεταβολές έχουν δημιουργήσει μια ποικιλία χρήσεων στην πόλη με τις κεντρικές λειτουργίες⁹⁴ να συσσωρεύονται νοτιανατολικά του Φρουρίου, στην περιοχή που θεωρείται ως παραδοσιακό κέντρο και συγκλίνουν οι βασικότερες αρτηρίες που συνδέουν την Λάρισα με τα υπόλοιπα αστικά κέντρα. Κατά μήκος αυτών των αρτηριών αναπτύσσονται και οι υπόλοιπες περιοχές οι οποίες όσο απομακρύνονται από το κέντρο εμφανίζουν και πιο αραιή δόμηση και περιλαμβάνουν χρήσεις οι οποίες δεν μπορούν να καλύψουν επαρκώς τις ανάγκες των κατοίκων.

⁹⁴ Οι κεντρικές λειτουργίες περιλαμβάνουν κατοικίες, γραφεία, εμπορικά καταστήματα, υπηρεσίες, κτίρια διοίκησης και χώρους αναψυχής.

Όσον αφορά την κατανομή των χρήσεων, οι διοικητικές χρήσεις⁹⁵ και οι υπηρεσίες (δημόσιες υπηρεσίες, καταστήματα τραπεζών, κ.α.) χωροθετούνται σε μεγαλύτερο ποσοστό στο κέντρο της πόλης στις πολεοδομικές ενότητες 1,3,4 και 5. Οι βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις εμφανίζονται κατά μήκος κύριων αρτηριών της πόλης οι οποίες διασχίζουν τόσο τον Δήμο Λάρισας όσο και γειτονικούς Δήμους⁹⁶. Όσον αφορά τον τομέα του εμπορίου, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται η τάση επέκτασης των γραμμικών κέντρων εμπορικών δραστηριοτήτων τα οποία μέχρι πρότινος εμφανίζονταν μόνο στις κεντρικές περιοχές. Στην συνέχεια, παρουσιάζονται αναλυτικότερα ορισμένες χρήσεις γης που πρέπει να μελετηθούν και οι περιοχές εγκατάστασής τους.

Τέλος, οι χρήσεις γης που ορίζει το ΓΠΣ Νίκαιας, αναφέρονται σε κατοικία μέσα στον οικισμό και σε έναν πιο αγροτικό και παραγωγικό χαρακτήρα στις περιφερειακές περιοχές του Δήμου.

Κατοικία

Στην κεντρική περιοχή της Λάρισας η κατοικία συνυπάρχει με τις κεντρικές λειτουργίες το οποίο δημιουργεί από την μία μια ποικιλομορφία και δυναμικότητα στον χώρο και από την άλλη μια σειρά από συγκρούσεις μεταξύ των χρήσεων και ιδιαίτερα με αυτές της ψυχαγωγίας.

Στις περιοχές των επεκτάσεων της πόλης το τοπίο είναι πιο ξεκάθαρο καθώς η πιο αραιή δόμηση της κατοικίας επιτρέπει την ύπαρξη κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων και την καλύτερη οργάνωση των υπόλοιπων δραστηριοτήτων που δημιουργούνται γύρω από αυτήν.

Εκτός από την ύπαρξη κατοικίας οι οποία δημιουργείται και αναπτύσσεται με τον πέρασμα των χρόνων για την κάλυψη των αναγκών για στέγαση στην Λάρισα εμφανίζονται και οργανωμένες παρεμβάσεις με την μορφή εργατικών κατοικιών υπό την αιγίδα του Ο.Ε.Κ. Τέτοια συγκροτήματα υπάρχουν στην περιοχή του Αγίου

⁹⁵ Οι διοικητικές υπηρεσίες είναι το Δημαρχείο, η Νομαρχία, οι εφορίες, το Δικαστικό Μέγαρο και τα γραφεία του ΟΤΕ.

⁹⁶ Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η εγκατάσταση βιομηχανικών δραστηριοτήτων βόρεια του Δήμου Νίκαιας, στα όρια με την Λάρισα.

Θωμά, στην Νεάπολη, στα Πυροβολικά, στην συνοικία ΑΤΑ και στην Γιάννουλη Λάρισας.

Ως περιοχή γενικής κατοικίας έχει οριστεί ο τομέας της Νίκαιας που περιλαμβάνει τον οικισμό πριν το 1923 ο οποίος εκτείνεται εκατέρωθεν των βασικών αξόνων. Η αμιγής κατοικία καλύπτει την υπόλοιπη έκταση του οικισμού η οποία ορίζεται σύμφωνα με το ΓΠΣ '88 καθώς, τα τμήματα των επεκτάσεων καθώς και τις περιοχές ΠΕΡΠΟ.

Εμπόριο

Από την δεκαετία του 90' και μετά δημιουργήθηκε στην Λάρισα ένα δίκτυο πεζοδρόμων οι οποίοι σε συνδυασμό με τους γειτονικούς δρόμους αποτελούν την αγορά της πόλης η οποία προσελκύει πλήθος καταναλωτών τόσο ντόπιων όσο και επισκεπτών. Η μεγαλύτερη συγκέντρωση καταστημάτων λιανικού εμπορίου εμφανίζεται σε αυτήν την περιοχή.

Όμως το φαινόμενο που πραγματεύεται αυτή η εργασία είναι η εμφάνιση αλυσίδων καταστημάτων (κυρίως ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών ειδών) καθώς και πολυκαταστημάτων περιφερειακής εμβέλειας⁹⁷ περιμετρικά της πόλης και σε περιοχές εκτός σχεδίου⁹⁸ εντείνοντας τις ροές των επισκεπτών. Τα πολυκαταστήματα αυτά ακολουθούν ένα νέο πρότυπο εμπορικών κέντρων που περιλαμβάνει συνοδευτικές εγκαταστάσεις όπως κινηματογράφους, εστιατόρια, καφετέριες κ.α. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιων εμπορικών με ποικιλία χρήσεων είναι το Pantheon Plaza, το Gaea. Οι δρόμοι εγκατάστασης τέτοιων μεγάλων εμπορικών μονάδων είναι ο περιφερειακός Τρικάλων, η Π.Ε.Ο Λάρισα-Βόλου, η Ε.Ο. Λάρισας-Κοζάνης, η οδός Φαρσάλων και η Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης.

⁹⁷ Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα Practiker, Carrefour, Metro, Makro, Jumbo, Media Markt, Leroy Merlin, κλπ.

⁹⁸ Η εγκατάσταση οφείλεται στις ιδιαίτερες ανάγκες που παρουσιάζουν (μεγάλοι χώροι στάθμευσης και αποθηκευτικοί χώροι) καθώς και το μικρό κόστος γης.

Όσον αφορά τον δήμο Νίκαιας, το χονδρεμπόριο επιτρέπεται στις περιοχές που έχουν οριστεί ως ΠΕΠΔ οι οποίες βρίσκονται στο βόρειο άκρο του δήμου το οποίο συνορεύει με τον δήμο Λάρισας κατά μήκος της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, εμπορικά καταστήματα χωροθετούνται στις περιοχές με χρήσεις κεντρικών λειτουργιών οι οποίες βρίσκονται στον οικισμό της Νίκαιας στον τομέα που εκτείνεται κατά μήκος και εκατέρωθεν της οδού Φαρσάλων και αποτελεί τον κεντρικό άξονα του οικισμού.

Βιομηχανία – Βιοτεχνία

Βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις συναντώνται τόσο μέσα στην πόλη της Λάρισας όσο και σε βασικές αρτηρίες όπως η οδός Φαρσάλων, η Σωκράτους, η Ιωαννίνων και η Π.Ε.Ο Αθηνών- Θεσσαλονίκης. Επιπλέον, στους ίδιους δρόμους εμφανίζονται και μικρές βιοτεχνίες, συνεργεία και άλλες μικρές συγκεντρώσεις οχλουσών χρήσεων. Πιο συγκεκριμένα, τέτοιες χρήσεις βρίσκονται στις βασικές εισόδους της πόλεως, σε αναπτυσσόμενες περιοχές κατοικίας καθώς και γραμμικά σε εκτάσεις που φτάνουν μέχρι τους γύρω οικισμούς.

Το ΓΠΣ προτείνει την δημιουργία χώρων ΒΙΟ.ΠΑ και ΒΙ.ΠΑ έτσι ώστε να γίνει συγκέντρωση ομοειδών επιχειρήσεων με τις κατάλληλες υποδομές εξαλείφοντας έτσι τις βασικές επιπτώσεις που προκαλούν οι εγκαταστάσεις οχλουσών δραστηριοτήτων όπως η ποιότητα του γειτνιάζοντα χώρου, η αισθητική των εισόδων και η εντυπώσεις που προκαλούν στους επισκέπτες και η δυνατότητα ένταξης της Π.Ε.Ο. στον αστικό ιστό. Οι προτεινόμενες τοποθεσίες για την δημιουργία τέτοιων χώρων είναι στην Ε.Ο. Κοζάνης, στο τρίγωνο μεταξύ της Ε.Ο. προς Θεσσαλονίκη και της οδού προς Συκούριο (εργοστάσιο ζάχαρης), κατά μήκος της Π.Ε.Ο. Βόλου προς Μελισσοχώρι και στην Ε.Ο. Φαρσάλων προς Νίκαια.

Στην περιοχή της Νίκαιας, η βιομηχανία και βιοτεχνία της περιοχής συσσωρεύεται στην Π.Ε.Ο. Αθηνών- Θεσσαλονίκης και στην οδό Φαρσάλων⁹⁹. Δεν υπάρχει κάποια οργανωμένη περιοχή βιομηχανικών δραστηριοτήτων και δεν

⁹⁹ Χαρακτηριστικά παραδείγματα βιομηχανικών χρήσεων είναι το εργοστάσιο ζυμαρικών Μέλισσα κατά μήκος της οδού Φαρσάλων και η EXALCO στο βόρειο τμήμα του δήμου Νίκαιας κατά μήκος της Π.Ε.Ο.

προβλέπεται καθώς η πόλης της Λάρισας καλείται να απορροφήσει την μελλοντική παραγωγική δραστηριότητα της ευρύτερης περιοχής.

Αναψυχή

Η μεγαλύτερη συγκέντρωση σε χρήσεις αναψυχής (φαστ φουντ, καφετέριες, μπαρ, εστιατόρια, κ.α.) εμφανίζεται στο κέντρο της πόλης της Λάρισας κατά μήκος των πεζόδρομων, στην πλατεία Ταχυδρομείου, στην πλατεία Εβραίων και στον Λόφο του Φρουρίου. Ιδιαίτερα η πλατεία Ταχυδρομείου συγκεντρώνει τον μεγαλύτερο όγκο αυτών των δραστηριοτήτων και ταυτόχρονα ενδείκνυται για παιχνίδι και για περίπατο. Έναν δεύτερο μεγάλο πόλο αναψυχής αποτελεί η πλατεία Νεάπολης οι οποία αποτελεί έναν σημαντικό χώρο πρασίνου. Στην οδό Φαρσάλων και στην Ε.Ο. Λάρισας - Θεσσαλονίκης χωροθετούνται τα νυχτερινά κέντρα διασκέδασης της Λάρισας. Τέλος, τα τελευταία χρόνια εμφανίζεται η τάση δημιουργίας των street café τα οποία αναπτύσσονται σε κεντρικές αρτηρίες της πόλης όπως είναι η Ηρώων Πολυτεχνείου, η Φαρσάλων, κ.α.

Στον τομέα ψυχαγωγίας η Νίκαια δεν εμφανίζει μεγάλη δραστηριότητα. Οι περισσότερες καφετέριες και εστιατόρια βρίσκονται στην πλατεία της πόλης ενώ πολλά ψυχαγωγικά καταστήματα βρίσκονται στα νέα εμπορικά κέντρα ΙΚΕΑ και LEROY MERLIN. Την υπόλοιπή ζήτηση των κατοίκων για ψυχαγωγία την καλύπτει η πόλη της Λάρισας η οποία προσφέρει πολλά πάνω σε αυτόν τον τομέα και βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την Νίκαια.

Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι

Οι κοινόχρηστοι χώροι καταλαμβάνουν το 20% του εμβαδού της συνολικής έκτασης του δήμου με σημαντικότερους το πάρκο Αλκαζάρ, Αγίου Αντωνίου και τον Λόφο του Φρουρίου. Επιπλέον, η παλαιά κοίτη του Πηνειού, οι πεζόδρομοι στο κέντρο που συνδέουν την Κεντρική πλατεία με την πλατεία Ταχυδρομείου καθώς και η πλατεία Νεάπολης, Λαού, Νέας Αγοράς και Νεράιδας καλύπτουν ένα μεγάλο ποσοστό των κοινόχρηστων χώρων της πόλης. Με την μορφή χώρου πρασίνου, η περιοχή του Μεζούρλου η οποία καλύπτει έκταση 500 στρεμμάτων αποτελεί ένα σημαντικό πνεύμονα οξυγόνου της πόλης με 15000 δεντροφυτεύσεις.

Στις περιοχές των επεκτάσεων σύμφωνα με το ΓΠΣ οι κοινόχρηστοι χώροι που έχουν χαρακτηριστεί είναι ελάχιστοι και διεσπαρμένοι σε σχέση με την συνολική έκταση και έτσι δεν υπάρχει η δυνατότητα δημιουργία «πόλου» συγκέντρωσης των κατοίκων των περιοχών αυτών. Από την άλλη, οι εκτάσεις που προορίζονται για κοινωφελείς χώρους και βρίσκονται στις περιοχές επέκτασης είναι σημαντικές στον αριθμό και πολλές από αυτές αφορούν στρατόπεδα.

Τέλος, στον δήμο Νίκαιας χώροι πρασίνου βρίσκονται στον τομέα που περιλαμβάνει ζώνη κατά μήκος και εκατέρωθεν του ρέματος.

7.7.3. Αξίες ακινήτων

Στο στάδιο αυτό για γίνει περιγραφή των αξιών γης τόσο της Λάρισας όσο της Νίκαιας γεγονός που θεωρείται αναγκαίο για την διεξαγωγή συμπερασμάτων για την οικονομία της περιοχής λόγω χωροθέτησης των νέων εμπορικών κέντρων.

Οι αξίες των δυο δήμων περιλαμβάνουν περιοχές τόσο εντός όσο εκτός σχεδίου πόλεως. Όσον αφορά την εντός σχεδίου δόμηση για την πόλη της Λάρισας, τα υψηλότερα επίπεδα αξιών γης εμφανίζονται στην περιοχή του κέντρου (ορίζεται από τις οδούς Κύπρου, Παναγούλη, Κούμα, Ελ.Βενιζέλου, κ.α.) και φτάνουν σε τιμές τα 1950 ευρώ το τετραγωνικό μέτρο. Όσο μεγαλώνει η απόσταση από το κέντρο της πόλης παρατηρείται μείωση στις αξίες γης που φτάνουν μέχρι τα 1000 ευρώ το τετραγωνικό στις περιοχές λίγο πριν τα όρια του οικισμού. Στα νότια σύνορα του σχεδίου πόλης της Λάρισας, όπου βρίσκεται και ένα βασικό κομμάτι της περιοχής μελέτης της παρούσας εργασίας, οι αξίες γης ανέρχονται στα 850 ευρώ το τετραγωνικό μέτρο.

Στην εκτός σχεδίου περιοχή της Λάρισας οι αξίες μεταβάλλονται ανάλογα με τον αν έχουν πρόσωπο σε κεντρικό δρόμο ή από την απόσταση τους από την θάλασσα. Για το κομμάτι το οποίο βρίσκεται ανάμεσα στον δήμο Λάρισας και δήμο Νίκαιας σημαντικές για την μελέτη θεωρούνται οι περιοχές που έχουν πρόσωπο ή βρίσκονται κατά μήκος της οδού Φαρσάλων, της Περιφερειακή οδού Λάρισας-Τρικάλων και της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Πιο συγκεκριμένα, οι τιμές γης φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

	Τμήμα εντός σχεδίου δόμησης Δήμου Λάρισας	Αξίες
A	Βρίσκονται σε απόσταση έως 200μ δεξιά της περιφερειακής οδού Τρικάλων- Λάρισας-Αθηνών –Θεσσαλονίκης, από διασταύρωση Καραολή Δημητρίου μέχρι Π.Ε.Ο Λαρίσης - Φαρσάλων.	3,20
B	Περικλείονται από την περιφερειακή Τρικάλων– Λάρισας Θεσσαλονίκης- Αθηνών δεξιά από την διασταύρωση με οδό Λαρίσης –Φαρσάλων, μέχρι τη διασταύρωση με Π.Ε.Ο Αθηνών Θεσσαλονίκης και Π.Ε.Ο Λαρίσης –Θεσσαλονίκης έως το όριο κτημ. Περιφέρειας Δ. Νίκαιας και την Π.Ε.Ο Λάρισας –Φαρσάλων.	3,00
Γ	Βρίσκονται σε απόσταση 200μ εκατέρωθεν της Π.Ε.Ο Λαρίσης – Φαρσάλων, στο τμήμα της από όριο σχεδίου πόλης Λαρίσης μέχρι όριο κτημ.περιφ. Νίκαιας.	3,20
Δ	Π.Ε.Ο Λάρισας – Θεσ/νίκης	15,00
E	Π.Ε.Ο Λάρισας – Αθηνών	20,00
Z	Π.Ε.Ο Λάρισας – Φαρσάλων	20,00
ΣΤ	Εθνική περιφερειακή Τρικάλων- Λάρισας –Αθηνών	20,00

Πίνακας 8: Αξίες γης για την εντός σχεδίου δόμηση στις περιοχές της Λάρισας. Πηγή: Περιφέρεια Θεσσαλίας

Όσον αφορά τον δήμο Λάρισας, το Praktiker το οποίο υπάγεται στον Α' εμπορικό πόλο της περιοχής μελέτης βρίσκεται στο μέρος ΣΤ του παραπάνω πίνακα. Το Pantheon Plaza βρίσκεται στον ίδιο πόλο αλλά σε εντός σχεδίου περιοχή των νοτίων ορίων της πόλης και έχει αξίες γης 850 ευρώ.

Επιπλέον, ο πίνακας 9 εμφανίζει και την κατάσταση των αξιών περιμετρικά αυτών των βασικών δρόμων στην εκτός σχεδίου δόμηση καθώς και οι αξίες κατά μήκους των ίδιων δρόμων σε περίπτωση χωροθέτησης επιπλέον εμπορικών κέντρων και άλλων χρήσεων στην περιοχή μελέτης.

Όσον αφορά την εκτός σχεδίου δόμηση στον δήμο Νίκαιας όπου χωροθετείται ένα μέρος του Α' εμπορικού πόλου και ολόκληρος ο Β' εμπορικός πόλος της περιοχής μελέτης προκύπτει ο παρακάτω πίνακας:

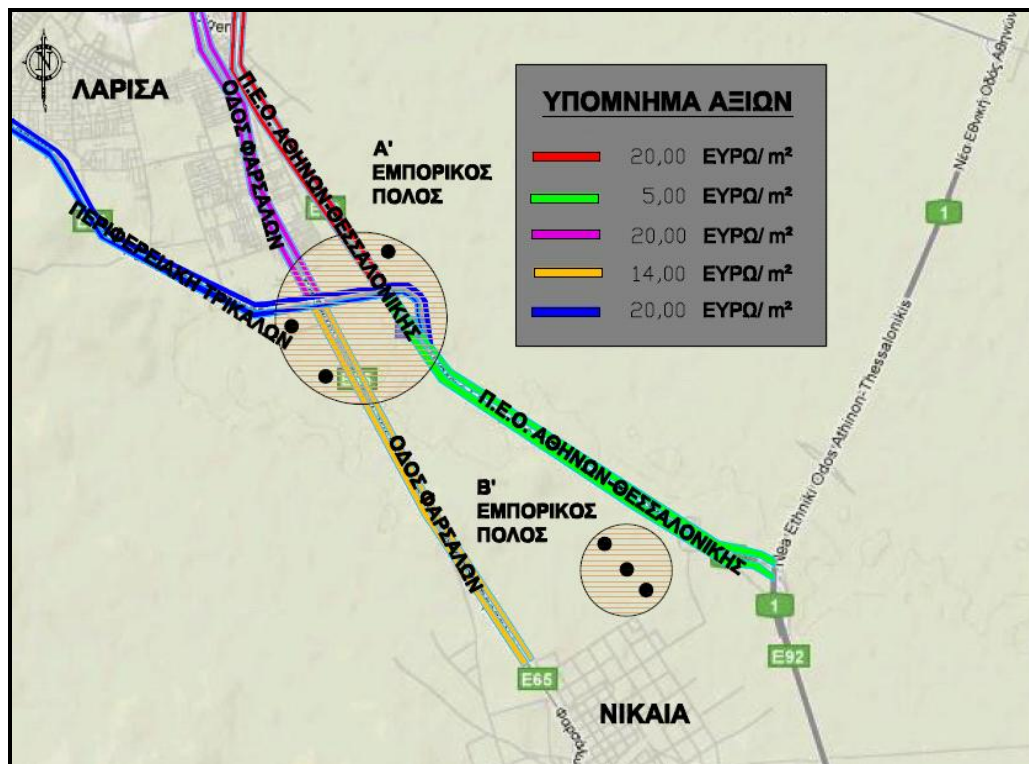
	Τμήμα εκτός σχεδίου δόμησης Δήμου Νίκαιας	Αξίες
A	Σε απόσταση μέχρι και 200μ αριστερά της Π.Ε.Ο Λάρισας-Φαρσάλων-Αθήνας από όρια κτημ.περιφ. Λάρισας μέχρι όριο Γ.Π.Σ Νίκαιας.	2,20
B	Σε απόσταση μέχρι και 200 μέτρα δεξιά Θεσσαλονίκης από την Π.Ε.Ο Λάρισας - Φαρσάλων - Αθηνών από όρια κτημ.	2,20

	Περιφ. Νίκαιας μέχρι αγροτικό δρόμο Πασιόστρατα (προέκταση Αλεξ. Παπαναστασίου)	
Γ	Στην περιοχή που περικλείεται από Π.Ε.Ο. Λάρισας Φαρσάλων Αθήνας- δεξιά από την συμβολή με την οδό Πασιόστρατα (προέκταση Παπαναστασίου), τα όρια Γ.Π.Σ (οδός Πασιόστρατα) έως την συμβολή με την Π.Ε.Ο Λαρίσης - Φαρσάλων	2,60
Δ	Π.Ε.Ο. Φαρσάλων-Λάρισας - από βόρειο όριο σχεδίου πόλης Νίκαιας μέχρι όριο Δ.Δ. Λάρισας)	14,00
Ε	Π.Ε.Ο. Λάρισας Αθήνας από όριο κτημ.περιφ Λάρισας μέχρι διασταύρωση Ν.Ε.Ο. Λάρισας- Θεσσαλονίκης	5,00

Πίνακας 9: Αξίες γης για την εκτός σχεδίου δόμηση στις περιοχές της Νίκαιας. Πηγή: Περιφέρεια Θεσσαλίας

Το Μακρο βρίσκεται στο Δ' τμήμα του πίνακα με αξία γης αρκετά μεγαλύτερη σε σχέση με τις υπόλοιπες περιοχές ενώ το ΙΚΕΑ, Leroy Merlin και JUMBO χωροθετούνται στο Δ' τμήμα του πίνακα με αξίες γης σε ενδιάμεσα επίπεδα για εκτός σχεδίου περιοχή.

Οι αξίες των ακινήτων που βρίσκονται κατά μήκος των βασικών υπερτοπικών δρόμων της περιοχής μελέτης φαίνονται στον παρακάτω χάρτη:



Χάρτης 12: Αξίες ακινήτων πάνω στους βασικούς δρόμους χωροθέτησης των εμπορικών πόλων που μελετώνται. Πηγή Υποβάθρου: Google Maps. Επεξεργασία για την διπλωματική.

8. ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ

8.1. Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού & Αειφόρου Ανάπτυξης

Το ΓΠΧΣΑΑ αναφέρεται στο σύνολο της επικράτειας και ορίζει τον σκοπό και τους στόχους, τις στρατηγικές επιλογές για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και την αειφορική οργάνωση του εθνικού χώρου, τις βασικές προτεραιότητες και στρατηγικές κατευθύνσεις για ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και αειφόρο οργάνωση του εθνικού χώρου και τέλος την υλοποίηση και την παρακολούθηση της εφαρμογής του Γενικού Πλαισίου όπου στο άρθρο 12 παρ.6 που αφορά ρυθμίσεις για την βελτίωση του θεσμικού πλαισίου για τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την σχέση των μεγάλων αστικών κέντρων με τους μικρότερους οικισμούς της υπαίθρου, στο εδάφιο Z (1)...*διαπιστώνεται η ύπαρξη διευρυμένου δικτύου αστικών πόλων, μικρής και μεσαίας κλίμακας, που στηρίζει σήμερα και αναμένεται να στηρίζει περισσότερο στο μέλλον την οργάνωση των μικρότερων οικισμών της χώρας, την εδραίωση της εταιρικής σχέσης πόλης-υπαίθρου, απαντώντας συγχρόνως στα καίρια αιτήματα για συγκράτηση του πληθυσμού.*

Επιπλέον, το εδάφιο Z (3,4) αναφέρεται στην αστική διάχυση... *«Ως προς τη μορφή της χωρικής ανάπτυξης, διαπιστώνονται εμφανώς έντονες τάσεις αστικής εξάπλωσης, κυρίως γύρω από τα δυναμικά αστικά κέντρα, στις παράκτιες περιοχές αλλά και στη λοιπή επικράτεια, ιδιαίτερα κατά μήκος των οδικών αξόνων. Η αστική ανάπτυξη στις πιο πάνω περιοχές ενθαρρύνεται αφενός από τη διαθεσιμότητα των κεφαλαίων και τη βελτίωση της προσβασιμότητας και αφετέρου από την κερδοσκοπία στη γη και την έλλειψη ουσιαστικού ελέγχου στις χρήσεις γης. Εκτιμάται, πάντως, ότι η εν λόγω αστική διάχυση έρχεται σε αντίθεση με τα πρότυπα της αειφόρου και της ‘συμπαγούς’ πόλης, καθότι αυξάνει το κόστος των υποδομών, την κυκλοφορία και την κατανάλωση ενέργειας, ενώ επιπλέον υποβαθμίζει την ποιότητα του περιβάλλοντος».*

Στην συνέχεια, σύμφωνα με το άρθρο 10 παρ.3 για τον περιορισμό της άναρχης δόμησης η ως κατεύθυνση που θα ακολουθηθεί είναι *«...η προώθηση της αρχής της «συμπαγούς πόλης» σε όλα τα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού. Οι όποιες*

προτάσεις επεκτάσεων θα πρέπει να αιτιολογούνται τεκμηριωμένα επί τη βάσει αντικειμενικών αναγκών (δημογραφικών, οικιστικών και παραγωγικών)».

Τα **βασικότερα μέτρα** για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων όπως ορίζονται στο άρθρο 8 (2,3) του ΓΠΧΣΑΑ συνοψίζονται:

- Στον σχεδιασμό των χρήσεων γης στον αστικό και περιαστικό χώρο και στον αυστηρό περιορισμό της διάσπαρτης δόμησης στις εκτός σχεδίου περιοχές.
- Στην ενίσχυση της λειτουργικής συνέχειας του δικτύου των μεγάλων αστικών κέντρων μέχρι τους μικρότερους οικισμούς.
- Στην χωροθέτηση υπηρεσιών και υποδομών σε κοντινή απόσταση με τους κατοίκους της υπαίθρου.
- Στην προστασία του αγροτικού χώρου από την ανεξέλεγκτη αστική διάχυση, στην ανάπτυξη της δόμησης σε οργανωμένους υποδοχείς καθώς και η συγκέντρωση εμπορικών δραστηριοτήτων κλίμακας και συναφών υπηρεσιών του σε ζώνες ελέγχου της δόμησης του περιαστικού χώρου.

Επιπλέον, στο άρθρο 10 παρ. 3 σημαντικά μέτρα για την περιοχή μελέτης θεωρούνται:

- Η προώθηση της αρχής της «συμπαγούς πόλης» σε όλα τα επίπεδα σχεδιασμού
- Ο περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης και η συγκέντρωση των παραγωγικών δραστηριοτήτων σε οργανωμένους υποδοχείς.

Τέλος όσον αφορά τον περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης στο άρθρο 12 και παράγραφο 6 αναφέρονται ως μέτρα:

- Η υποκατάσταση της μέσω κατάλληλων σχεδιαστικών ρυθμίσεων και Ζωνών ελέγχου με προτεραιότητα στις κρίσιμες περιοχές του εξωαστικού χώρου όπου ασκούνται μεγάλες πιέσεις.
- Η χωροθέτηση οχλουσών χρήσεων σε ευρύτερες ζώνες για τον περιορισμό της διάχυσης τους στον χώρο
- Η ενίσχυση περιοχών οργανωμένης οικιστικής, παραγωγικής και επιχειρηματικής ανάπτυξης (ΒΙΠΕ, ΒΙΟΠΑ, ΠΟΑΠΔ, ΠΕΡΠΟ, κ.α.)

8.2. ΠΠΧΣΑΑ Θεσσαλίας

Με το ΠΠΧΣΣΑΘ εναρμονίζονται και εξειδικεύονται τα γενικά και ειδικά χωροταξικά σχέδια σε επίπεδο περιφέρειας και προωθείται η αειφόρος και ισόρροπη ανάπτυξη με βάση φυσικές, οικονομικές και κοινωνικές ιδιαιτερότητες. Επιπλέον, στοχεύει στον συντονισμό των επιμέρους πολιτικών και προγραμμάτων του κράτους για την ανάπτυξη του χώρου της περιφέρειας καθώς και στην εξασφάλιση κατευθύνσεων για τα μεγάλα αστικά συγκροτήματα που απαιτούν Ρυθμιστικά Σχέδια για την οικιστική τους οργάνωση και για την προστασία του περιβάλλοντος λειτουργώντας ως κατευθυντήρια μέσα στα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΠΕΡΠΟ και ΖΟΕ).

Σύμφωνα με το ΠΠΧΣΣΑΘ η Λάρισα θα λειτουργεί ως:

- Μεγάλο αστικό κέντρο
- Διοικητικό κέντρο Περιφερειακό/ Νομαρχιακό
- Κόμβος επικοινωνιών
- Κέντρο υπηρεσιών προς την αγροτική παραγωγή
- Κέντρο εμπορίου και μεταποίησης με εξειδίκευση στα γεωργικά προϊόντα
- Κέντρο παροχής υπηρεσιών υγείας¹⁰⁰
- Πολιτιστικό κέντρο

Ο νομός Λάρισας εμφανίζει έντονες τάσεις ανάπτυξης και μεγάλες πιέσεις στον περιαστικό χώρο. Τα μέτρα που προτείνονται στο άρθρο 2 παρ. 2.4.1. αφορούν την χρησιμοποίηση... *«συγκεντρωτικών χωρικά πολεοδομικών οργανισμών (Επεκτάσεις Σχεδίων, ΒΕΠΕ, ΠΕΡΠΟ, ΠΟΑΠΔ κλπ.), πράγμα που σε συνδυασμό με τον περιορισμό- κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης θεωρείται απαραίτητη προϋπόθεση για την διαφύλαξη του θεσσαλικού κάμπου. Ειδικά στις περιοχές των πόλων και ζωνών ανάπτυξης προβλέπεται η συγκέντρωση της πλειοψηφίας των βασικών κατηγοριών χρήσεων όπως : α' κατοικίας, υπηρεσίες, εμπόριο, τουρισμός, βιομηχανία-βιοτεχνία. Επομένως στις περιοχές αυτές απαιτείται λεπτομερής*

¹⁰⁰

Πανεπιστημιακό νοσοκομείο

σχεδιασμός του συνόλου της έκτασης με **βασική επιδίωξη την συγκέντρωση-συνύπαρξη των χρήσεων**. Επιβάλλεται η χρησιμοποίηση συγκεντρωτικών χωρικά πολεοδομικών οργανισμών με παράλληλη **κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης** (πλην όσων εξαιρέσεων αναφέρονται στα επόμενα ανά τομέα) και η χωρική εξειδίκευση των κάθε μορφής κινήτρων με στόχο την υποστήριξη του σχεδιασμού.»

Επιπλέον, όσον αφορά την επέκταση του δήμου ορίζεται ότι...«τα περιθώρια του σημερινού κέντρου της πόλης για μείζονες αναδιαρθρώσεις είναι σχετικά περιορισμένα, ως προς το αστικό περιβάλλον και πρέπει να εξετασθούν εναλλακτικές λύσεις με τη μορφή της **δημιουργίας νέων, κατάλληλα σχεδιασμένων περιοχών υποδοχής κεντρικών λειτουργιών υψηλής βαθμίδας**»

Τέλος, όσον αφορά το εμπόριο της περιφέρειας, εκτιμάται ότι...«η υλοποίηση του προγραμματισμένου «Εμπορευματικού κέντρου Θεσσαλίας» στον άξονα ανάπτυξης Λάρισας- Βόλου ,θα φέρει σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη του τομέα».

8.3. ΠΕΠ Θεσσαλία-Ηπείρου-Στερεάς Ελλάδας

Στο ΠΕΠ συμπεριλαμβάνεται το όραμα και οι στόχοι για την ανάπτυξη της περιοχής ενώ λαμβάνει υπόψη του ταυτόχρονα τα ιδιαίτερα οικονομικά, κοινωνικά, διαρθρωτικά και αναπτυξιακά χαρακτηριστικά της ΧΕ Θεσσαλίας – Στερεάς – Ηπείρου, τα δυνατά και αδύνατα σημεία των επιμέρους γεωγραφικών και διοικητικών συνιστωσών και τις ευκαιρίες και απειλές οι οποίες προέρχονται από το εξωτερικό περιβάλλον. Ο βασικός στόχος είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, της ελκυστικότητας και της εξωστρέφειας της οικονομίας με τη βελτίωση της χωρικής και κοινωνικής συνοχής και την υιοθέτηση αειφορικών μεθόδων ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων και διαχείρισης της περιφέρειας.

Σύμφωνα με την ενότητα 3.4.1. Άξονας 1, ένα από τα σημαντικότερα οικιστικά προβλήματα της Περιφέρειας Θεσσαλίας είναι...«**οι αυξανόμενες πιέσεις της γης και στο φυσικό περιβάλλον λόγω της διεύρυνσης του αστικού στον υπαίθρο χώρο, της άναρχης δόμησης και την άναρχης χωροθέτησης παραγωγικών δραστηριοτήτων**». Επιπλέον, εντοπίζονται προβλήματα στο αστικό περιβάλλον (ατμοσφαιρική και ηχητική ρύπανση, έλλειψη πρασίνου και επαρκούς δημόσιου χώρου) και στο κυκλοφοριακό.

Ως μέτρο αντιμετώπισης του προβλήματος θεωρείται η προστασία και βιώσιμη αξιοποίηση του φυσικού και δομημένου αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος καθώς και η σωστή αξιοποίηση των φυσικών πόρων της περιοχής. Πιο αναλυτικά θεωρείται αναγκαία η αξιοποίηση των δημόσιων ελεύθερων χώρων, του αστικού και περιαστικού πρασίνου, τις ειδικές αναπλάσεις, την προστασία του περιαστικού τοπίου, την οργάνωση και διαχείριση του αστικού και περιαστικού χώρου, κ.α.

Τέλος, όσον αφορά την περιοχή της Θεσσαλίας στην ενότητα 1.14.1. αναφέρεται ότι...*«κύριες προοπτικές είναι η δικτύωση και συνεργασία των αστικών κέντρων (με τη μορφή πχ. των δίπολων), η περαιτέρω ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς τους, η κίνηση προς την κατεύθυνση της βιώσιμης ανάπτυξης, και η ενίσχυση της εταιρικής σχέσης πόλης-υπαίθρου».*

8.4. Άλλες Νομοθετικές Ρυθμίσεις

8.4.1. Δόμηση εκτός σχεδίου

Για τα γήπεδα που έχουν **πρόσωπο σε διεθνείς, εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς** καθώς και σε εγκαταλειμμένα τμήματά τους και σε σιδηροδρομικές γραμμές απαιτούνται:

- Το ελάχιστο πρόσωπο να είναι 45 μέτρα
- Το ελάχιστο βάθος να είναι 50 μέτρα
- Το ελάχιστο εμβαδόν να είναι 4000 τ.μ.

Πιο συγκεκριμένα, για τις περιοχές εκτός σχεδίου που προορίζονται για χρήση ειδικών καταστημάτων (**υπεραγορές**) έχουμε τους περιορισμούς:

- Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης να είναι 20%
- Το μέγιστο ύψος του κτιρίου να είναι 9 μέτρα

- Η συνολική επιφάνεια των ορόφων μπορεί να υπερβαίνει τα 600 τ.μ. εφόσον ο μέγιστος συντελεστής δόμησης είναι 0,2.

Το συνολικό άρθρο 166 καθώς και οι γενικοί κανόνες και περιορισμοί δόμησης των περιοχών εκτός σχεδίου παρουσιάζονται στο παράρτημα 1.

8.4.2. Ίδρυση υπεραγορών λιανικού εμπορίου

Για τις Μεγάλες Εμπορικές Μονάδες οι οποίες δεν εμπίπτουν μέσα στα όρια των εντός εγκεκριμένων (εκτός σχεδίου περιοχές) που αφορούν δήμους με πληθυσμό κατοίκων άνω των 100.000 χιλιάδων προκύπτει ότι:

- **η συνολική επιφάνεια είναι πάνω από 2500 m² εφόσον το κατάστημα βρίσκεται σε απόσταση μέχρι είκοσι (20) χιλιόμετρα από το κέντρο των δήμων.**
- Στην επιφάνεια του καταστήματος δεν υπολογίζονται οι χώροι στάθμευσης των οχημάτων των πελατών και οι υπαίθριοι χώροι, εφόσον δεν χρησιμοποιούνται ως χώροι υποβοηθητικοί της εμπορικής δραστηριότητας
- Τα καταστήματα **πρέπει να διαθέτουν τους αναγκαίους χώρους για τη στάθμευση των οχημάτων των πελατών και την εκφόρτωση των εμπορευμάτων**, κατά τα οριζόμενα στις οικείες διατάξεις
- Λαμβάνεται υπόψη ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός και οι **επιπτώσεις στο περιβάλλον** και, ιδίως, η εναρμόνιση του όγκου και του τύπου της μονάδας προς το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής, **η ύπαρξη οδικού δικτύου και λοιπών έργων υποδομής** και η επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τις μετακινήσεις. Επιπλέον, είναι ιδιαίτερα σημαντικές οι **επιπτώσεις** στον ανταγωνισμό μεταξύ ομοειδών επιχειρήσεων, στην οικονομία της περιοχής, στην απασχόληση και **στην επίδραση επί της λειτουργίας των μικρομεσαίων και μικρών επιχειρήσεων**

Αναλυτικότερη περιγραφή του άρθρου 10 γίνεται στο παράρτημα 1.

9. ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

9.1. Νομοθετικό Πλαίσιο: Γενικές Κατευθύνσεις ΓΠΣ για τους δύο Δήμους

9.1.1. ΓΠΣ Λάρισα

Οικιστικός τομέας

Όσον αφορά το μοντέλο οργάνωσης του αστικού ιστού, η πόλη της Λάρισας αποτελείται από δύο κέντρα. Το πρώτο αφορά το υφιστάμενο παραδοσιακό κέντρο το οποίο αναπτύσσεται σε μια ακτίνα που περιλαμβάνει το Φρούριο, τις βασικές πλατείες της πόλης (κεντρική πλατεία, ταχυδρομείου), καθώς και οι εμπορικοί δρόμοι που τις περιβάλλουν. Εκτός από αυτό, τα τελευταία χρόνια δημιουργείται ένας νέος πόλος με κεντρικές λειτουργίες ο οποίος χωροθετείται στα νοτιοδυτικά του οικιστικού ιστού.

Όπως είναι εμφανές, οι νέες κεντρικότητες που δημιουργούνται οφείλονται κατά κύριο λόγο σε εξάπλωση του αστικού ιστού. Αυτές οι τάσεις εξόδου¹⁰¹ από τον ήδη υπάρχον οικιστικό χώρο εκφράζονται εκτός από τις νέες επεκτάσεις και σε νέες περιοχές ΠΕΡΠΟ¹⁰². Η επέκταση του αστικού ιστού στοχεύει σε αναβάθμιση της οικονομικής βάσης της πόλης, βελτίωση του τρόπου ζωής και μείωση των μεγάλων πυκνοτήτων των εντός σχεδίων περιοχών. Βέβαια, **οι νέοι πόλοι** που δημιουργούνται η που πρόκειται να δημιουργηθούν στο ΝΔ τμήμα της Λάρισας, πρέπει να **χαρακτηρίζονται και από κάποιο είδος σχεδιασμού** ο οποίος θα ορίζει τον συντελεστή δόμησης και τις πυκνότητες των νέων επεκτάσεων και θα καλύπτει της απαιτήσεις σε χώρους στάθμευσης και σε κοινόχρηστους, κοινωφελείς και ελεύθερους χώρους καθώς και σε δίκτυα και υποδομές¹⁰³.

Επιπλέον, απαραίτητη θεωρείται η αναβάθμιση τμημάτων της πόλης που αντιμετωπίζουν ορισμένα προβλήματα. Έτσι, για το κέντρο, η υποβάθμιση των

¹⁰¹ Η επέκταση της πόλης αποτελεί έναν τρόπο κάλυψης της ζήτησης κατοικίας η οποία ορίζεται περίπου στα 22.500 άτομα

¹⁰² Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδομησης

¹⁰³ Για την βιώσιμη λειτουργία των νέων τμημάτων της πόλης απαιτούνται υποδομές όπως ποδηλατοδρόμοι, πεζόδρομοι, κτίρια κοινωνικών υπηρεσιών κ.α.

περιοχών αντιμετωπίζεται με αναπλάσεις ενώ στις νέες περιοχές επεκτάσεων, αναγκαία θεωρούνται τα **μέτρα για τον έλεγχο της αστικής επέκτασης και διάχυσης**.

Μερικά από τα πλέον σύγχρονα ζητήματα που αφορά την επέκταση της Λάρισας είναι η **προστασία των οδικών αξόνων από την παρόδια δόμηση**, ο περιορισμός ή η **κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης** καθώς και η προώθηση λειτουργικών σχέσεων ανάμεσα στην πόλη και στην ύπαιθρο που την περιβάλλει μέσω του καθορισμού των χρήσεων γης.

Όσον αφορά τις γραμμικές συγκεντρώσεις της εκτός σχεδίου παρόδιας δόμησης, θεωρείται απαραίτητος ο έλεγχος αυτής της διάσπαρτης δόμησης και πολλές φορές η μετεγκατάσταση τέτοιων παρόδιων χρήσεων. Γι' αυτόν τον λόγο απαιτείται ένα μοντέλο χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων τους το οποίο θα ορίζει οργανωμένους υποδοχείς και πολλές φορές αυτοτελή εγκατάσταση για μεγάλες μονάδες. Επιπλέον, το γεγονός ότι **οι γραμμικές συγκεντρώσεις** συνήθως **περιλαμβάνουν** χρήσεις βιομηχανίας-βιοτεχνίας, χονδρεμπόριο και **μεγάλων μονάδων λιανικού εμπορίου** επιβάλλει την **αναβάθμιση του τριτογενούς τομέα**.

Τέλος, αναγκαία θεωρείται η καλύτερη ένταξη της Λάρισας στους ευρύτερους άξονες ανάπτυξης της χώρας. Έτσι, απαιτείται η **οργάνωση των σχέσεων ανάμεσα στην Λάρισα και στους όμορους δήμους** και η προώθηση των λειτουργικών δικτύσεων ανάμεσα σε αυτούς. Οι δήμοι που περιβάλλουν την πόλη δέχονται μεγάλες οικιστικές πιέσεις και έχουν κοινή ζώνη ημερήσιων μετακινήσεων, γεγονός που καθιστά απαραίτητη την κοινή ρύθμιση του σχεδιασμού αλλά και την δημιουργία Ρυθμιστικού Σχεδίου για την ευρύτερη περιοχή. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι ομόλογες ρυθμίσεις ανάμεσα στο ΓΠΣ της Λάρισας και στο ΓΠΣ της Νίκαιας, οι οποίες ήδη προωθούνται.

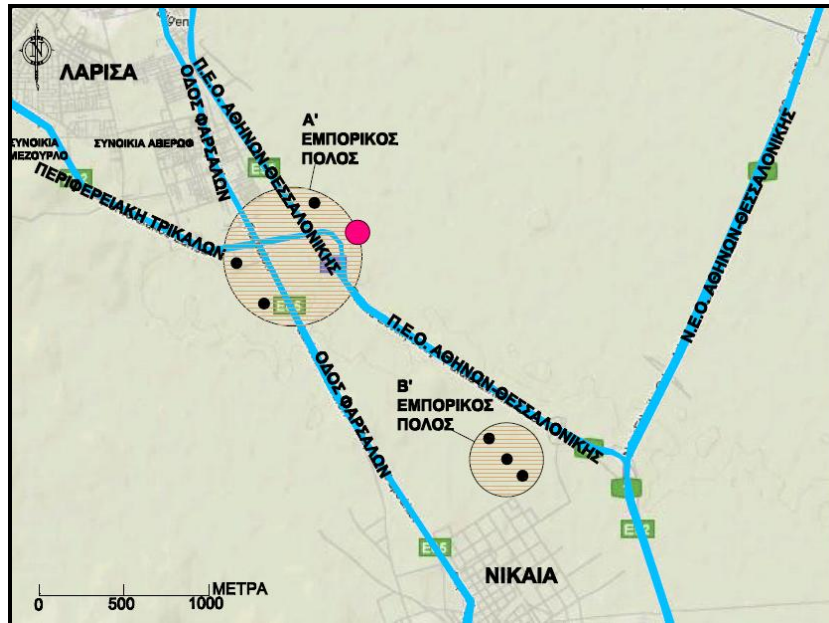
Επιπλέον, όσον αφορά τον τομέα του εμπορίου στο ΓΠΣ Λάρισας αναφέρεται ότι...*«αν και οι επιλογές του σχεδίου αυτού δεν ήταν πάντα ικανοποιητικές, η κατάσταση που έχει δημιουργηθεί σήμερα στον ευρύτερο χώρο της Λάρισας, και ιδίως οι εκτός σχεδίου, γραμμικές κατά κανόνα, συγκεντρώσεις αστικών χρήσεων, δεν μπορούν πλέον να αγνοηθούν. Είναι σαφές, ωστόσο, ότι υποδεικνύουν την ανάγκη προσφοράς, στο μέλλον, και εναλλακτικών δυνατοτήτων χωροθέτησης διαφορετικού τύπου, και κατά βάση οργανωμένου χαρακτήρα. Μεσομακροπρόθεσμα, αυτό μπορεί*

να αναμορφώσει το μοντέλο χωροθέτησης των παραγωγικών δραστηριοτήτων στη Λάρισα. Τομεακά, οι κύριες χρήσεις για τις οποίες απαιτείται η προσφορά τέτοιων δυνατοτήτων είναι η βιομηχανία-βιοτεχνία, το χονδρεμπόριο, και **οι μεγάλες μονάδες λιανικού εμπορίου**. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι το σενάριο που προκρίθηκε προβλέπει περαιτέρω ανάπτυξη, παράλληλα με αναβάθμιση, του τριτογενούς τομέα (υπηρεσίες εξωστρεφείς ή/και αιχμής - χρηματοοικονομικές, σύγχρονο εμπόριο, έρευνα, τριτοβάθμια εκπαίδευση, εφοδιαστική...), και οι σχετικές δραστηριότητες έχουν ανάγκη πολλαπλών μορφών χωροθέτησης: **διάσπαρτες εντός σχεδίου, μεγάλοι πόλοι εντός σχεδίου (όχι κατ' ανάγκην εντός του υφιστάμενου ιστού), οργανωμένοι υποδοχείς, αυτοτελή εκτός σχεδίου χωροθέτηση για ορισμένες μεγάλες μονάδες».**

Δίκτυα υποδομής

Όσον αφορά το λεωφορειακό δίκτυο βασικό στόχο αποτελεί η λειτουργία νέων σταθμών με κριτήρια χωροθέτησης την γειννίαση με οδικές αρτηρίες μεγάλης χωρητικότητας, την επάρκεια χώρο για τον απαραίτητο εξοπλισμό, την κοντινή απόσταση ή την καλή συγκοινωνιακή σύνδεση με τον σταθμό του ΟΣΕ και την δυνατότητα καλής εξυπηρέτησης από τα Μ.Μ.Μ. Μια από τις προτεινόμενες θέσεις για εγκατάσταση σταθμού υπεραστικών λεωφορείων είναι η διασταύρωση της Περιφερειακής Τρικάλων με την Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης, βόρεια της Βιοκαρπέτ στον εξωαστικό χώρο της Λάρισας. Η χωροθέτηση (ροζ κύκλος) φαίνεται στο παρακάτω σχήμα¹⁰⁴ :

¹⁰⁴ Η αναλυτική περιγραφή των πόλων και τα εμπορικά που περιλαμβάνουν γίνεται παρακάτω στην ενότητα 9.4.



Χάρτης 13: Προτεινόμενος κεντρικός σταθμός υπεραστικών λεωφορείων στην Λάρισα. Πηγή: ΓΠΣ Λάρισας

Στον τομέα του οδικού δικτύου προτείνεται μεταβολή των συγκοινωνιακών χαρακτηριστικών ορισμένων κύριων οδικών αξόνων με σκοπό την καλύτερη κυκλοφοριακή λειτουργία της πόλης. Οι μεταβολές αφορούν την οδό Βόλου, την οδό Ιωαννίνων, την Π.Ε.Ο Αθηνών - Θεσσαλονίκης (προς εργοστάσιο Ζαχάρεως και ΒΗΠΕ) και την Περιφερειακή Τρικάλων. Όσον αφορά την τελευταία μετά την ενδεχόμενη λειτουργία της ως νότια και νοτιοδυτική παράκαμψη της Λάρισας (από Νίκαια προς Τερψιθέα) και μετά την μελλοντική επέκταση του σχεδίου πόλεως θα πρέπει να μετατραπεί σε οδό αστικών χρήσεων με παράπλευρες οδούς και ποδηλατόδρομο. Κάτι τέτοιο ενισχύεται με την προσάρτηση στον αστικό ιστό τις μικτές χρήσεις του Μεζούρλου (Νοσοκομείο, Μουσείο, νέο γήπεδο της ΑΕΛ, Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις, κ.α.).

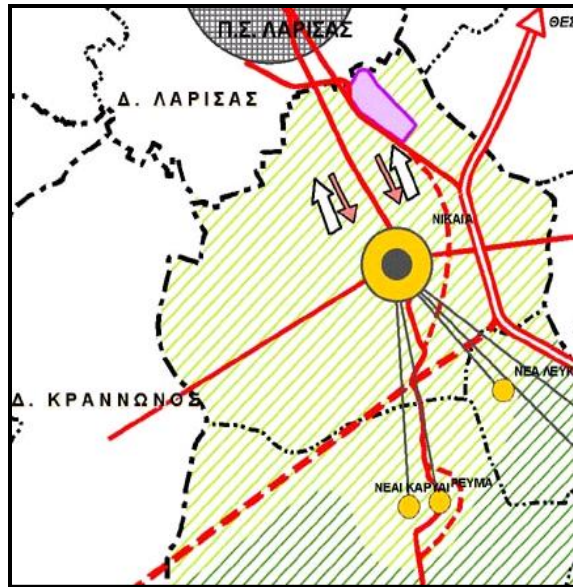
Σημαντική θεωρείται η αναφορά στους ποδηλατόδρομους οι οποίοι βρίσκονται στο μεγαλύτερο ποσοστό στην κεντρική περιοχή της Λάρισας. Το ΓΠΣ προτείνει να εξαπλωθεί το δίκτυο τους έτσι ώστε να καλύπτει και άλλες περιοχές αμιγούς κατοικίας καθώς επίσης και να δημιουργηθούν σε τμήματα οδών με μεγάλο πλάτος και πολλά αστικά χαρακτηριστικά όπως η οδός Ιωαννίνων, η οδός Τρικάλων και η Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης.

Τέλος, στο ΓΠΣ Λάρισας εμφανίζονται και προτάσεις για την δυνατότητα λειτουργίας του τραμ στην πόλη το οποίο ως μέσο σταθερής τροχιάς θα εξυπηρετεί τις κεντρικές περιοχές με τον πυκνό δίκτυο δρόμων σε συνδυασμό με τους πεζόδρομους καθώς και εκτός κέντρου μετακινήσεις μέσω της σύνδεσης του κέντρου με νέες περιοχές ανάπτυξης (Μεζούρλο, Νέα Πολιτεία, κλπ.)

9.1.2. ΓΠΣ Νίκαια

Όσον αφορά το ΓΠΣ της περιοχής της Νίκαιας δίνεται ιδιαίτερη σημασία στο βόρειο τμήμα του δήμου το οποίο συνορεύει με την πόλη της Λάρισας. Κύριο στόχο του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου της Νίκαιας αποτελεί η λειτουργία του δήμου ως προάστιο της Λάρισας και η ρύθμιση των σχέσεων του των δύο πόλεων σε εξωαστικό επίπεδο. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 1 το ΓΠΣ περιλαμβάνει την...*οργάνωση των αστικών ή/και παραγωγικών χρήσεων, με αυξημένες απαιτήσεις σε έκταση, που αναζητούν χωροθέτηση στην ευρύτερη περιοχή του πόλου της Λάρισας και εντός των ορίων του Δήμου...και...ο εξοπλισμός του οικισμού της Νίκαιας, για να ανταποκριθεί στο ρόλο του ως «προνομιακό» προάστιο της Λάρισας.* Επιπλέον βασικό στόχο του ΓΠΣ αποτελεί...*ο καθορισμός χρήσεων γης και ο δραστηριτικός περιορισμός της δόμησης στον εξω-αστικό χώρο, με στόχο τη διατήρηση της γεωργικής γης και γενικά του φυσικού περιβάλλοντος.*

Σύμφωνα με το παρακάτω σχήμα το νότιο τμήμα του Δήμου Νίκαιας ενδείκνυται για την ανάπτυξη αστικών χρήσεων και για την λειτουργία του ως περιαστικής ζώνης της Λάρισας. Επιπλέον, στο βόρειο τμήμα, αριστερά της ΠΕΟ Αθηνών-Θεσσαλονίκης, του Δήμου ορίζεται μια περιοχή παραγωγικών δραστηριοτήτων (έκταση με μοβ χρώμα) ενώ παράλληλα αναπτύσσεται ισχυρή λειτουργική εξάρτηση (αυτή η σχέση απεικονίζεται με τα βέλη) και τάση μετεγκατάστασης δραστηριοτήτων (**προαστιοποίηση**) μεταξύ των δύο πόλεων.



Χάρτης 14: Στόχοι του ΓΠΣ της Νίκαιας στο νότιο άκρο του δήμου. (ΓΠΣ Νίκαιας)

9.2. Η φιλοσοφία των εμπορικών κέντρων της περιοχής μελέτης

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ένα νέο φαινόμενο στον εμπορικό τομέα της περιοχής της Λάρισας. Η τάση που επικρατούσε στην περιοχή ήταν η συσσώρευση μικρών λιανικών καταστημάτων στους κεντρικούς εμπορικούς δρόμους της πόλης¹⁰⁵ οι οποίοι εκτός των άλλων αποτελούν και τον βασικότερο πόλο ψυχαγωγίας της Λάρισας.

Όμως, η δημιουργία μεγάλων εμπορικών μονάδων στην περιφέρεια της πόλης οι οποίοι εκτός από εμπορικές χρήσεις προσφέρουν και ένα πλήθος από διαφορετικές δραστηριότητες¹⁰⁶ έρχεται να ανατρέψει την μέχρι τώρα κατάσταση και να μεταβάλει τα καταναλωτικά πρότυπα και προτιμήσεις. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα «big

¹⁰⁵ Μερικοί από τους μεγάλους εμπορικούς δρόμους του κέντρου της Λάρισας είναι ο πεζόδρομος της Κούμα, η Κύπρου, η Ελ. Βενιζέλου κ.α. Οι δρόμοι αυτοί μαζί με άλλους κάθετους δρόμους δημιουργούν ένα στενό εμπορικό δίκτυο στο κέντρο της πόλης και αποτελούν της κεντρική «αγορά» της Λάρισας.

¹⁰⁶ Οι δραστηριότητες αφορούν μπαρ, φαστ φουντ, εστιατόρια, κινηματογράφους, αίθουσες μπιλιάρδων και μπόουλινγκ, κλπ

box stores»¹⁰⁷ και τα εμπορικά κέντρα τα οποία αναδύονται νότια του Δήμου Λάρισας, στις περιοχές επέκτασης οι οποίες εισχωρούν στον Δήμο Νίκαιας. Πιο συγκεκριμένα, στην πρώτη κατηγορία μας ενδιαφέρουν τα IKEA, Praktiker, LEROY MERLIN, Media Markt και JUMBO ενώ από τα εμπορικά κέντρα, στην περιοχή μελέτης, συναντούμε το Pantheon Plaza.

Η νέα μορφή λιανικού εμπορίου συνδυάζει τα παραδοσιακά στοιχεία των εμπορικών δρόμων σε κεντρικές περιοχές με την άνεση και την αποτελεσματικότητα που μπορεί να προσφέρει μια οργανωμένη εμπορική εγκατάσταση. Επομένως δεν τείνει στο να εξαφανίσει τα ήδη υπάρχοντα λιανικά κέντρα αλλά να τα ανανεώσει και να προσφέρει μια μεγαλύτερη ποικιλία χρήσεων μέσα σε αυτά.

Οι κατηγοριοποιήσεις των σύγχρονων εμπορικών κέντρων βασίζονται στα φυσικά χαρακτηριστικά των καταστημάτων ή στο είδος των καταναλωτικών προτιμήσεων τα οποία δημιουργούν νέες κατατάξεις των χώρων εμπορίου και τις νέες αστικές εμπορικές-ψυχαγωγικές περιοχές. Ο πληθυσμός που εξυπηρετείται, το μέγεθος, η τοποθεσία, ο συνδυασμός του λιανικού εμπορίου με άλλες χρήσεις, ο τύπος των λιανικών ειδών και η γενιά στην οποία κατατάσσονται αποτελούν κρίσιμα ζητήματα που περιβάλλουν την μελέτη περί εμπορικών κέντρων.

Τα εμπορικά με τα οποία θα ασχοληθεί η συγκεκριμένη εργασία συνδυάζουν την ψυχαγωγία με τα ψώνια, αλλάζουν τον τρόπο που κατανέμουν τον ελεύθερο τους χρόνο οι καταναλωτές και ακολουθούν τα μητροπολιτικά πρότυπα διασκορπισμού του εμπορίου που εμφανίζονται σε προαστιακές περιοχές, οργανώνονται σε κέντρα και υπόκεντρα και εμφανίζουν μια μορφή διάχυσης στον χώρο. Επιπλέον, ξεετάζονται οι γεωγραφικές ζώνες που δημιουργούνται από την κίνηση των καταναλωτών προς αυτά τα κέντρα ή υπόκεντρα τα οποία δεν υπόκεινται σε θεσμικά όρια και δημιουργούν χωρική διάσταση.

Στην πορεία θα μελετηθούν οι νέες μορφές εμπορικών καταστημάτων στον νότιο περιαστικό χώρο της Λάρισας (Pantheon Plaza, IKEA, LEROY MERLIN, Praktiker, Makro, Media Markt) σύμφωνα με τα κριτήρια που αναφέρθηκαν αλλά

¹⁰⁷ Ο όρος «big box stores» αναφέρεται σε μεγάλες εμπορικές εγκαταστάσεις οι οποίες ανήκουν σε διεθνείς αλυσίδες καταστημάτων. Βασικά χαρακτηριστικά τους είναι ο μονώροφος υπερυψωμένος ορθογώνιος σχεδιασμός τους πάνω σε στρώμα μετόν με τοίχους είναι από μέταλλο είτε από μετόν. Αυτά τα εμπορικά καταστήματα, συνήθως, εξειδικεύονται σε είδη οικιακού εξοπλισμού, ηλεκτρικών συσκευών και βιβλία/παιχνίδια.

και με βάση τα γεωγραφικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά τους. Αυτές οι μεγάλες εμπορικές μονάδες οργανώνονται σε 2 μεγάλους εμπορικούς πόλους ο καθένας από τους οποίους εμφανίζει διαφορετικά χαρακτηριστικά χωροθέτησης. Αναλυτικότερα, ο Α΄ εμπορικός πόλος βρίσκεται στα νότια όρια του σχεδίου πόλης της Λάρισας και δεν χαρακτηρίζεται από σχεδιασμό και συγκέντρωση των εμπορικών μονάδων. Από την άλλη, ο Β΄ εμπορικός πόλος που δημιουργήθηκε ανατολικά του οικισμού της Νίκαιας (νότιος περιαστικός χώρος της Λάρισας) εμφανίζει κάποια οργάνωση καθώς τα big box stores που περιλαμβάνει βρίσκονται σε ενιαία έκταση και υπάρχει ισχυρή αλληλεξάρτηση μεταξύ τους.

9.3. Η γεωγραφική θέση των εμπορικών πόλων

Ύστερα από σύντομη αναφορά των εμπορικών πόλων στην προηγούμενη παράγραφο θεωρείται σκόπιμη περιγραφή της ακριβούς γεωγραφικής θέσης τους. Η περιοχή μελέτης βρίσκεται στο νοτιοανατολικό τμήμα του δήμου Λάρισας και περιλαμβάνει ένα τμήμα στο νότιο όριο της περιοχής Αβέρωφ περιμετρικά της διασταύρωσης της οδού Φαρσάλων με την Περιφερειακή Τρικάλων, μια περιοχή εκατέρωθεν της Φαρσάλων μέχρι το βόρειο τμήμα του Δήμου Νίκαιας που περιβάλλει τον ίδιο δρόμο, μια ζώνη βόρεια και κατά μήκος της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης (από το νότιο όριο της Λάρισας μέχρι μια ζώνη ανατολικά του οικισμού της Νίκαιας) καθώς και μια μικρή περιοχή ανατολικό τμήμα της Π.Ε. 19.

Πιο συγκεκριμένα, το νέο εμπορικό της πόλης, Pantheon Plaza¹⁰⁸ κατά μήκος της Π.Ε.Ο. Αθήνας-Θεσσαλονίκης βόρεια του κόμβου Βιοκαρπέν καθώς και τα big box stores Praktiker και Makro που βρίσκονται στην οδό Φαρσάλων στα νότια όρια του δήμου Λάρισας με τον δήμο Νίκαιας, μετατρέπουν το νότιο τμήμα της περιοχής Αβέρωφ καθώς και τις περιοχές που την περιβάλλουν σε ένα νέο εμπορικό κόμβο. Επιπλέον, σε συνδυασμό με τα νέα big box stores που έχουν ανοίξει στην Νίκαια επί της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης (IKEA, LEROY MERLIN και JUMBO) τείνουν

¹⁰⁸ Το εμπορικό περιλαμβάνει πολλά καταστήματα λιανικής πώλησης, κινηματογράφο, εστιατόρια και καφετέριες, πολλές θέσεις στάθμευσης και στεγάζεται σε κοινό χώρο με την αλυσίδα ηλεκτρικών ειδών «Media Markt» και με το νέο πολυκατάστημα «FOKAS».

να δημιουργήσουν ένα ισχυρό εμπορικό δίπολο με απόσταση μικρότερη των 4,5 χιλιομέτρων. Στον παρακάτω χάρτη φαίνονται οι θέσεις των εμπορικών κέντρων και οι δυο εμπορικοί πόλοι που δημιουργούνται.



Χάρτης 15: Οι νέοι εμπορικοί πόλοι της περιοχής μελέτης. Πηγή: Google Maps (επεξεργασία στο AutoCad 2007).

9.4. Το Περιβάλλον Επιρροής

Η χωροθέτηση των εμπορικών κέντρων επηρεάζει τόσο τις πολεοδομικές ενότητες που τα περιβάλλουν όσο και την ευρύτερη περιοχή. Θεωρείται, λοιπόν, αναγκαία η περιγραφή του περιβάλλοντος επιρροής έτσι ώστε να διεξαχθούν ορισμένα συμπεράσματα για την δημιουργία των νέων εμπορικών κεντρικότητων.

Αρχικά, στο άμεσο περιβάλλον επιρροής ανήκει το οικιστικό μέρος της περιοχής Αβέρωφ το οποίο αναπτύσσεται εκατέρωθεν την οδού Φαρσάλων. Η αμιγής κατοικία καταλαμβάνει εμβαδόν περίπου 1.164 στρέμματα ενώ η γενική κατοικία 120 στρέμματα με ποσοστό κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων 40% και συντελεστή δόμησης 0,9. Η περιοχή θεωρείται σχετικά αραιοκατοικημένη σε σχέση με το πυκνοδομημένο κέντρο αλλά εμφανίζει μεγάλη κατασκευαστική κίνηση τα τελευταία χρόνια. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι αφού πλέον το συμφορημένο κέντρο της πόλης δεν μπορεί να καλύψει τις ανάγκες για κατοικία και έτσι η ζήτηση έχει στραφεί

προς τις προαστιακές συνοικίες της πόλης οι οποίες χαρακτηρίζονται από καλύτερη ποιότητα ζωής και μικρότερες αξίες γης.

Λίγο δυτικότερα βρίσκεται η περιοχή της Νέας Πολιτείας η οποία θεωρείται ως η πλέον περιζήτητη περιοχή νέας κατοικίας τα τελευταία χρόνια καθώς συνορεύει με σημαντικές εγκαταστάσεις όπως είναι το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, οι Πανεπιστημιακές Εγκαταστάσεις, το νέο γήπεδο της ΑΕΛ, η ανοιχτή αγορά της πόλης (περιοχή Μεζούρλο), κ.α.

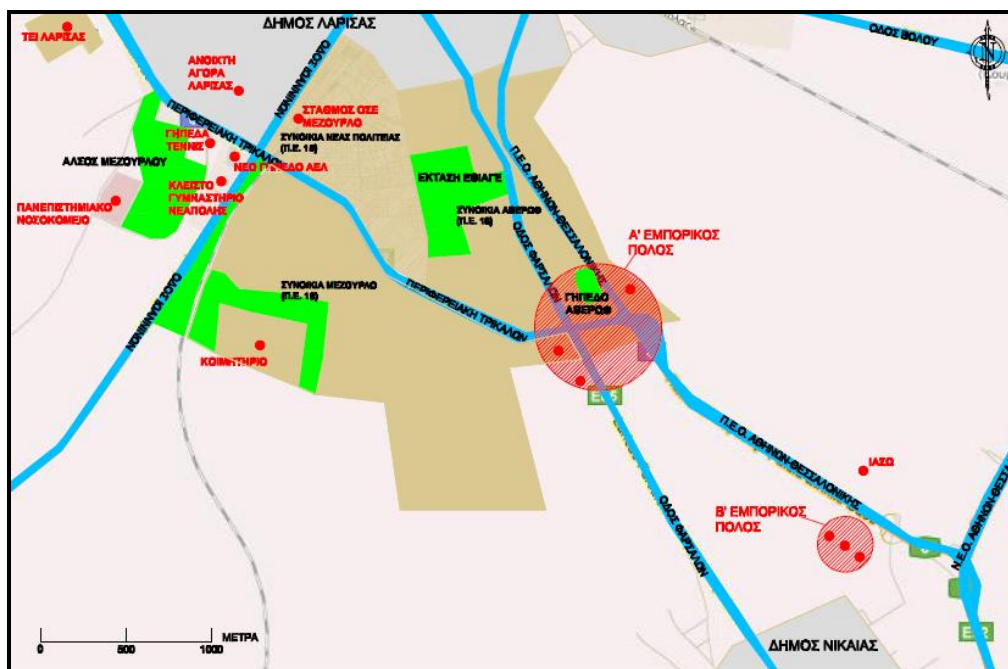
Επιμέρους κέντρα δραστηριοτήτων που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση είναι:

- Η Παλαιά και Νέα Εθνική Οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης
- Οι σιδηροδρομικές γραμμές και η στάση Μεζούρλο
- Η ιδιωτική κλινική ΙΑΣΩ
- Αθλητικές εγκαταστάσεις (νέο γήπεδο της ΑΕΛ, κλειστό γήπεδο μπάσκετ, γήπεδα τέννις)
- Το ΤΕΙ Λάρισας
- Το κοιμητήριο της Λάρισας

Στο σημείο αυτό θεωρείται απαραίτητη η αναφορά στους ελεύθερους και κοινόχρηστους χώρους του άμεσου περιβάλλοντος των εμπορικών κέντρων καθώς στην πορεία θα συντελέσει στην διεξαγωγή σημαντικών συμπερασμάτων σχετικά με τον φυσικό σχεδιασμό της περιοχής. Εμφανίζονται στην έκταση ΕΘΙΑΓΕ¹⁰⁹ της συνοικίας Αβέρωφ, στο άλσος του Μεζούρλου, σε ένα τμήμα ανάμεσα στις σιδηροδρομικές γραμμές και στην οδό Ιωαννίνων νότια της διασταύρωσης της με την περιφερειακή Τρικάλων και στο κοιμητήριο που βρίσκεται στο Μεζούρλο. Επιπλέον, απέναντι του ίδιου ύψος στο Pantheon Plaza βρίσκεται το γήπεδο της συνοικίας Αβέρωφ καθώς και χώρος παιδικής χαράς.

¹⁰⁹ Για την ακρίβεια οι κοινόχρηστοι χώροι καταλαμβάνουν το 70% αυτής της έκτασης

Τα σημαντικότερα κέντρα δραστηριοτήτων που βρίσκονται σε κοντινή απόσταση με τους εμπορικούς πόλους καθώς και οι ελεύθεροι χώροι (πράσινο χρώμα) φαίνονται στον παρακάτω χάρτη:

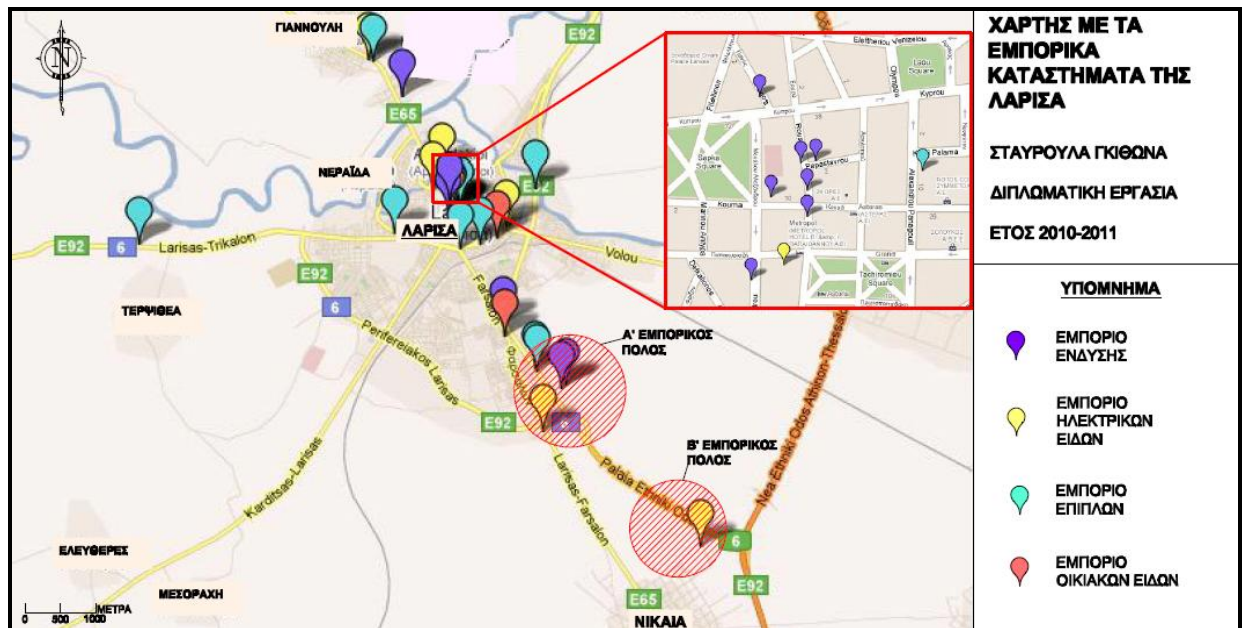


Χάρτης 16: Κέντρα δραστηριοτήτων και ελεύθεροι-κοινόχρηστοι χώροι στο νότιο τμήμα της Λάρισσας. Πηγή: ΓΠΣ Λάρισσας. Επεξεργασία για την διπλωματική

Όσον αφορά το ευρύτερο περιβάλλον επιρροής μπορούν να συμπεριληφθούν τα υπόλοιπα σημαντικά εμπορικά καταστήματα της Λάρισσας. Οι κατηγορίες αφορούν τα μεγάλα εμπορικά, τα big box stores, τα πολυκαταστήματα και τα εμπορικά καταστήματα (ένδυση, ηλεκτρικά είδη, έπιπλα, οικιακά είδη) τα οποία εμφανίζονται σημειακά στους χάρτες¹¹⁰ που ακολουθούν.

¹¹⁰

Οι χάρτες 17 και 18 δημιουργήθηκαν με βάση τον πίνακα 8 του παραρτήματος 2



Χάρτης 17: Τα σημαντικότερα εμπορικά καταστήματα της Λάρισας. Πηγή: Google Maps.
Επεξεργασία στο Autocad 2007



Χάρτης 18: Οι σημαντικότερες νέες εμπορικές μονάδες της Λάρισας. Πηγή: Google Maps.
Επεξεργασία στο Autocad 2007

Όπως φαίνεται στον χάρτη 17, το μεγαλύτερο ποσοστό εμπορικών καταστημάτων βρίσκεται στην κεντρική περιοχή της πόλης. Πιο αναλυτικά, το μεγαλύτερο ποσοστό καταστημάτων στην κεντρική περιοχή αφορούν την ένδυση ενώ

σε μικρή απόσταση από αυτή την περιοχή (κυρίως κατά μήκος της Ηρώων Πολυτεχνείου) συναντάται το εμπόριο επίπλων και ηλεκτρικών ειδών. Επιπλέον, διεθνή καταστήματα ένδυσης συναντώνται στον Α' εμπορικό πόλο μέσα στην έκταση του μεγάλου εμπορικού Pantheon Plaza. Τέλος, αλυσίδες καταστημάτων με ηλεκτρικό εξοπλισμό εντοπίζονται και στους δύο εμπορικούς πόλους της περιοχής μελέτης ενώ παράλληλα το εμπόριο επίπλων φαίνεται εκτός από περιμετρικά του παραδοσιακού κέντρου να εκτείνεται και κατά μήκος βασικών τοπικών και υπερτοπικών δρόμων.

Όσον αφορά τις νέες μορφές εμπορίου (χάρτης 18), σημαντικός είναι ο αριθμός μεγάλων επιχειρήσεων που βρίσκονται κατά μήκος υπερτοπικών οδικών αξόνων¹¹¹ μετά τις εξόδους της Λάρισας. Τα εμπορικά κέντρα της περιοχής είναι το Gaea, Carrefour και Pantheon Plaza ενώ τα περισσότερα Big Box Stores εμφανίζονται στο νοτιοανατολικό άκρο της πόλης. Επιπλέον, ορισμένα big box stores εμφανίζονται επί τις οδούς Λαρίσης-Βόλου, Λαρίσης-Τρικάλων και Λαρίσης-Κοζάνης. Τα πολυκαταστήματα της πόλης βρίσκονται στην κεντρική περιοχή ενώ ένα νέο (FOKAS) δημιουργήθηκε στον Α' εμπορικό πόλο μέσα στο εμπορικό κέντρο Pantheon Plaza.

Σύμφωνα με τους χάρτες βγαίνει το συμπέρασμα ότι ενώ το μέγιστο ποσοστό των εμπορικών καταστημάτων βρίσκεται στην κεντρική περιοχή της πόλης, οι νέες μορφές του σύγχρονου λιανικού εμπορίου (εμπορικά κέντρα, πολυκαταστήματα, big box stores) εμφανίζονται κατά μήκος βασικών αρτηριών ενώ πολλές φορές ξεπερνούν και τα όρια του δήμου. Οι νέοι εμπορικοί πόλοι της περιοχής μελέτης, οι οποίοι αποτελούνται τόσο από παραδοσιακές όσο από νέες μορφές εμπορίου διαχέονται στον ευρύτερο νότιο χώρο της Λάρισας και αλληλεπιδρούν με τις υπόλοιπες σημαντικές εμπορικές χρήσεις της πόλης καθώς μεταβάλλουν τις προτιμήσεις των καταναλωτών δημιουργώντας νέες χωρικές συγκεντρώσεις.

¹¹¹ Εδώ περιλαμβάνονται η Ε.Ο. Λάρισας-Τυρνάβου, η Ε.Ο. Λαρίσης-Τρικάλων, η Ε.Ο. Λαρίσης-Φαρσάλων και η Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης

9.5. Περιγραφή των εμπορικών κέντρων της περιοχής μελέτης

Σε αυτό το στάδιο είναι σκόπιμο να γίνει η περιγραφή των μεγάλων εμπορικών κέντρων που βρίσκονται στην περιοχή μελέτης έτσι ώστε να σχηματιστεί μια σαφής εικόνα για το μέγεθος, την απασχόληση και τις υπηρεσίες που προσφέρουν γεγονός που θα βοηθήσει στην τελευταία ενότητα της παρούσας μελέτης.

9.5.1. Α' εμπορικός πόλος: PANTHEON PLAZA, Media Markt, PRAKTIKER, Makro

PANTHEON PLAZA

Το εμπορικό κέντρο Pantheon Plaza βρίσκεται στο 4ο χλμ. της λεωφόρου Κωνσταντίνου Καραμανλή (πρώην Π.Ε.Ο. Λαρίσης- Αθηνών), αποτελεί το μεγαλύτερο Mall στην κεντρική Ελλάδα και λειτουργεί από τον Οκτώβριο του 2008. Ιδιοκτήτης και υπεύθυνος για το συγκεκριμένο έργο αποτελεί η κοινοπραξία της Sonae Sierra (50%) και PanEuropean Property Limited Partnership (50%) ενώ η αξία της επένδυσης ανέρχεται στα 76,3 εκατομμύρια ευρώ. Περιλαμβάνει χώρους καταστημάτων και αναψυχής που καλύπτουν έκταση Μικτής Εκμισθώσιμης Επιφάνειας (GLA)¹¹² 21,098 m² ενώ η ζώνη επιρροής του ανέρχεται στους 197.600 κατοίκους. Το Pantheon Plaza απασχολεί περίπου 900 άτομα προσωπικό

Τα καταστήματα ανέρχονται στα 120 στον αριθμό μέσα στα οποία περιλαμβάνονται μεγάλες εθνικές και διεθνείς εταιρίες ενώ παράλληλα το εμπορικό περιλαμβάνει σουπερμάρκετ, 3 κινηματογραφικές αίθουσες, αίθουσα bowling καθώς και διάφορα εστιατόρια, φαστ φουντ και καφετέριες. Ειδικότερα, οι κατηγορίες των καταστημάτων αφορούν βιβλία/τύπο, καλλυντικά, κοσμήματα, μικτή μόδα, οικιακά είδη, παιχνίδια και υπηρεσίες. Στον χώρο του εμπορικού βρίσκεται και το κατάστημα ηλεκτρικών ειδών Media Markt καθώς και το πολυκατάστημα FOKAS.

Τέλος, το εμπορικό κέντρο διαθέτει χώρο δωρεάν στάθμευσης 1500 θέσεων.

¹¹² Το 98% της επιφάνειας αυτής έχει ήδη εκμισθωθεί

Media Markt

Το Media Markt στεγάζεται στο εμπορικό κέντρο Pantheon Plaza της Λάρισας, ασχολείται με την λιανική πώληση ηλεκτρικών ειδών και καταλαμβάνει συνολική επιφάνεια 4.500 m². Το κατάστημα περιλαμβάνει 300 δωρεάν θέσεις στάθμευσης.

PRAKTIKER

Το κατάστημα PRAKTIKER Λάρισας βρίσκεται στην οδό Φαρσάλων και Τρικάλων, λειτουργεί από το Νοέμβριο του 1994 και είναι το 4ο κατά σειρά κατάστημα της PRAKTIKER Hellas στην Ελλάδα και το 1ο εκτός Ν. Αττικής. Καταλαμβάνει έκταση 6.465 m² και περιλαμβάνει 450 θέσεις parking. Το κατάστημα διαθέτει πάνω από 40.000 είδη για κατασκευή, εξοπλισμό και διακόσμηση του σπιτιού ενώ στον ίδιο χώρο στεγάζεται ένα mini bistro με την επωνυμία «Γρηγόρης & Μικρογεύματα» καθώς και το κατάστημα τροφίμων DIA. Το προσωπικό του καταστήματος ανέρχεται περίπου στα 110 άτομα.

Makro

Το κατάστημα Makro βρίσκεται στο 4^ο χιλιόμετρο Λάρισας-Φαρσάλων και λειτουργεί από τον Απρίλιο του 2000. Απευθύνεται σε επαγγελματίες τροφίμων και συγκαταλέγεται στα καταστήματα χονδρικής πώλησης. Η έκταση που καταλαμβάνει είναι 4.836 m² και διαθέτει 1500 θέσεις parking. Επιμέρους υπηρεσίες που παρέχει είναι καφετέρια, ATM και καρτοτηλέφωνα του ΟΤΕ.

9.5.2. Β' εμπορικός πόλος: IKEA, LEROY MERLIN, JUMBO

IKEA

Η Σουηδική αλυσίδα καταστημάτων «IKEA» βρίσκεται στην περιοχή της Νίκαιας, στο 8^ο χιλιόμετρο Π.Ε.Ο. Λάρισας- Θεσσαλονίκης, με έκταση 18.500 m². Η

λειτουργία του ξεκινάει από τον Οκτώβριο του 2009 και περιλαμβάνει είδη για τον εξοπλισμό και την διακόσμηση του σπιτιού. Επιπλέον, στον ίδιο χώρο υπάρχει εστιατόριο, παιδότοπος καθώς και 1.136 δωρεάν θέσεις στάθμευσης. Τέλος, το κατάστημα απασχολεί περίπου 290 άτομα προσωπικό.

LEROY MERLIN

Το κατάστημα αποτελεί μέρος του γαλλικού ομίλου καταστημάτων «ADEO» και ασχολείται με τον εξοπλισμό και την διακόσμηση του σπιτιού. Τα εγκαίνια πραγματοποιήθηκαν τον Νοέμβριο του 2009 ενώ το κόστος κατασκευής του ανέρχεται στα 10 εκατ. Ευρώ. Στεγάζεται στον ίδιο χώρο με το ΙΚΕΑ, αναπτύσσεται σε έκταση 8.000 m² και περιλαμβάνει 700 θέσεις στάθμευσης. Όσον αφορά το προσωπικό, ξεπερνάει σε αριθμό τα 100 άτομα. Στον ίδιο χώρο με τα ΙΚΕΑ και Leroy Merlin στεγάζεται και η αλυσίδα ηλεκτρικών ειδών Κωτσόβολος καθώς και το σουπερμάρκετ Μασούτης.

JUMBO

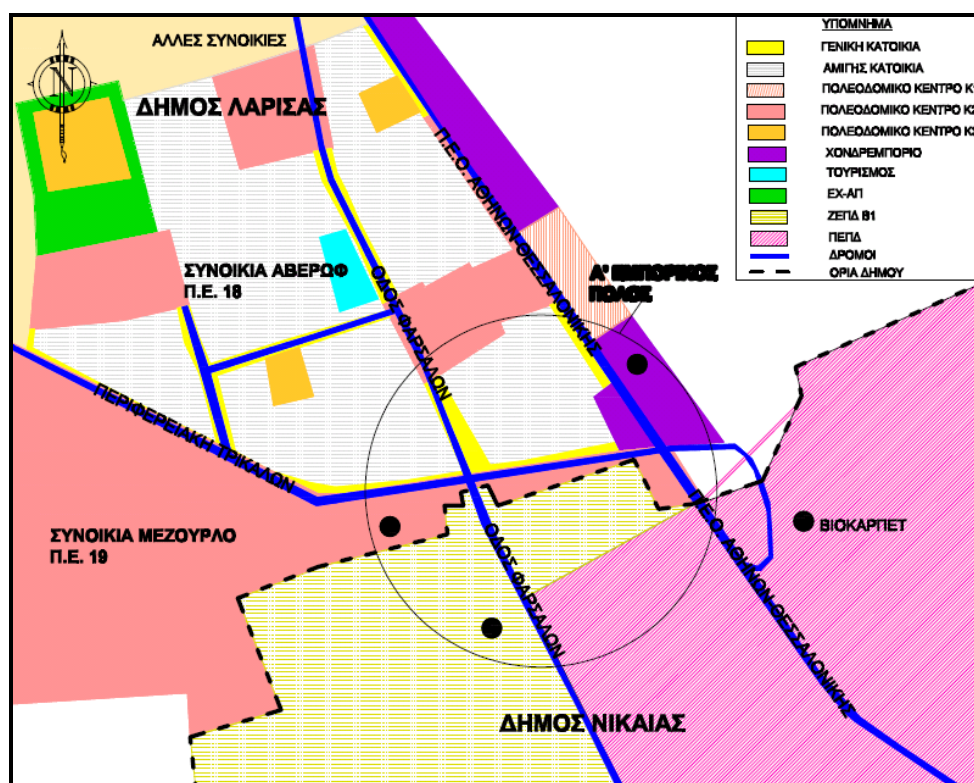
Το νέο κατάστημα JUMBO βρίσκεται στην ίδια περιοχή με τα ΙΚΕΑ και LEROY MERLIN (8^ο χιλιόμετρο Π.Ε.Ο. Λάρισας- Θεσσαλονίκης) και ανήκει στην ομόνυμη εταιρία με είδη παιχνιδιών. Η έκταση που καταλαμβάνει το συγκεκριμένο κατάστημα ανέρχεται στα 8.000 m². Είναι το δεύτερο από την ίδια αλυσίδα που λειτουργεί στην Λάρισα καθώς το πρώτο βρίσκεται στο 2ο χλμ. Ε.Ο. Λαρίσης-Κοζάνης στην περιοχή της Γιάννουλης (βόρεια σύνορα του δήμου Λάρισας).

9.6. Χρήσεις γης

9.6.1. Χρήσεις γης σύμφωνα με το ΓΠΣ Λάρισας και Νίκαιας για την περιοχή μελέτης

Το δίπολο των εμπορικών κέντρων περιλαμβάνει τόσο ένα κομμάτι της περιοχής Αβέρωφ όσο μια περιοχή του Δήμου Νίκαιας, κοντά στον οικισμό. Γι' αυτόν τον λόγο, είναι απαραίτητη η μελέτη των ΓΠΣ των δυο Δήμων τα οποία δίνουν μια σαφή εικόνα για τις επιτρεπόμενες χρήσεις της περιοχής μελέτης.

Η **πρώτη εμπορική κεντρικότητα** φαίνεται στον παρακάτω χάρτη τμήμα ενός αριθμού από περιοχών που περιγράφονται στη συνέχεια:



Χάρτης 19: Χρήσεις γης σύμφωνα με τα ΓΠΣ Λάρισας και Νίκαιας για την περιοχή όπου βρίσκεται ο Α' εμπορικός πόλος. Πηγή: ΓΠΣ Λάρισας. Επεξεργασία για την διπλωματική

Α) Το νότιο και νοτιανατολικό τμήμα του **Αβέρωφ**, μια πολεοδομική ενότητα η οποία βρίσκεται τα νότια όρια του εγκεκριμένου σχεδίου πόλης της Λάρισας. Το Αβέρωφ, αποτελεί την πολεοδομική ενότητα 18 και έχει συντελεστή δόμησης 0,9. Η συνοικία διασχίζεται από τον αυτοκινητόδρομο της Φαρσάλων και το νότιο όριο της αποτελεί κομβικό σημείο μεγάλων τοπικών και υπερτοπικών αρτηριών.

Σύμφωνα με το ΓΠΣ, οι χρήσεις που περιλαμβάνει είναι πολεοδομικού κέντρου K2, πολεοδομικού κέντρου K3, αναψυχής και τουρισμού, αρχαιολογικών

χώρων προϊστορικής περιόδου, ελεύθερων και κοινόχρηστων χώρων καθώς και πολλές περιοχές γενικής κατοικίας.

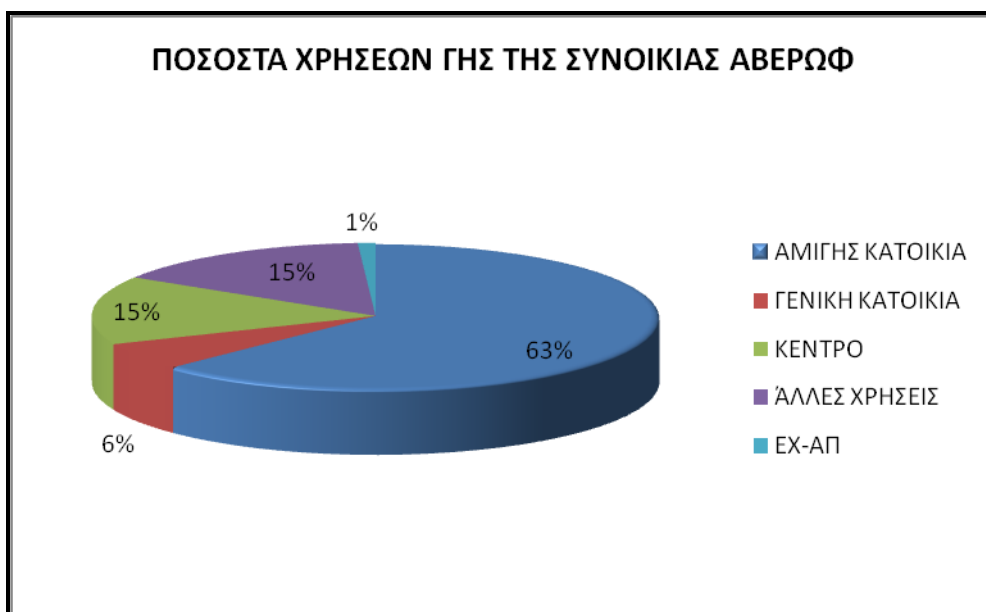
Επιπλέον, στο νοτιοανατολικό τμήμα της συνοικίας του Αβέρωφ εντάσσεται ένα νέο τμήμα το οποίο χαρακτηρίζεται προς πολεοδόμηση και αφορά χρήσεις κυρίως χονδρεμπορίου. Η ζώνη χονδρεμπορίου ακολουθεί την Π.Ε.Ο, βρίσκεται ανατολικά της και εκτείνεται από τον κόμβο Βιοκαρπέντ μέχρι την υφιστάμενη ζώνη χονδρεμπορίου-βιοτεχνίας βόρεια της οδού, καταλαμβάνει έκταση 150 στρεμμάτων και έχει συντελεστή δόμησης 0,8. Στο τμήμα της ζώνης όπου χωροθετείται το εμπορικό κέντρο Pantheon Plaza και υπερκατάστημα Media Markt ορίζεται χρήση πολεοδομικού κέντρου Κ1.

Το τμήμα δυτικά της Π.Ε.Ο. στο ύψος του Pantheon Plaza, ορίζεται ως περιοχή εγκατάστασης παραγωγικών δραστηριοτήτων με χρήσεις χονδρεμπορίου, βιομηχανικών εγκαταστάσεων¹¹³, κτιρίων κοινής ωφέλειας (ΔΕΗ, ΟΤΕ, κ.α.), και εγκαταστάσεων ΕΡΤ, ΟΤΕ, κ.α. Στις περιοχές παραγωγικών δραστηριοτήτων ορίζεται ως μέσος συντελεστής δόμησης το 0,8.

Αξίζει να αναφερθεί ότι στην πολεοδομική ενότητα 18 χωροθετείται και έκταση του ΕΘΙΑΓΕ η οποία θα περιλαμβάνει χρήσεις Κ3, και ελεύθερων χώρων και αστικού πρασίνου και θεωρείται περιοχή ανάπλασης ενώ η έκταση που περιλαμβάνει το ξενοδοχείο Imperial ορίζεται με χρήση αναψυχή και τουρισμός.

Αναλυτικότερα, η συνοικία Αβέρωφ έχει συνολική έκταση 1.866.510,5 m ενώ παρακάτω εμφανίζονται σε γράφημα τα ποσοστά των χρήσεων γης στην συνολική έκταση.

¹¹³ Χαμηλής όχλησης όταν πρόκειται για νέες εγκαταστάσεις ενώ χαμηλής και μέσης όχλησης όταν πρόκειται για νομίμως υφιστάμενες.



Διάγραμμα 7: Ποσοστά χρήσεων στην συνολική έκταση της συνοικίας Αβέρωφ. Πηγή: ΓΠΣ Λάρισας. Επεξεργασία για την διπλωματική.

Είναι εμφανές ότι την μεγαλύτερη έκταση την καταλαμβάνει η Αμιγής Κατοικία ενώ το Πολεοδομικό Κέντρο (Κ2,Κ3) και οι άλλες χρήσεις (βιοτεχνία, εμπόριο, κλπ) καταλαμβάνουν ίδιο ποσοστό της συνολικής έκτασης. Από την άλλη οι ελεύθεροι χώροι εμφανίζονται σε μικρή έκταση σε σχέση με τα συνολικά τετραγωνικά της συνοικίας. Τα συγκεντρωτικά μεγέθη της Π.Ε. 18 περιλαμβάνονται στον πίνακα 3 στο Παράρτημα 2.

Όσον αφορά την εξέλιξη του πληθυσμού προκύπτει ο παρακάτω πίνακας:

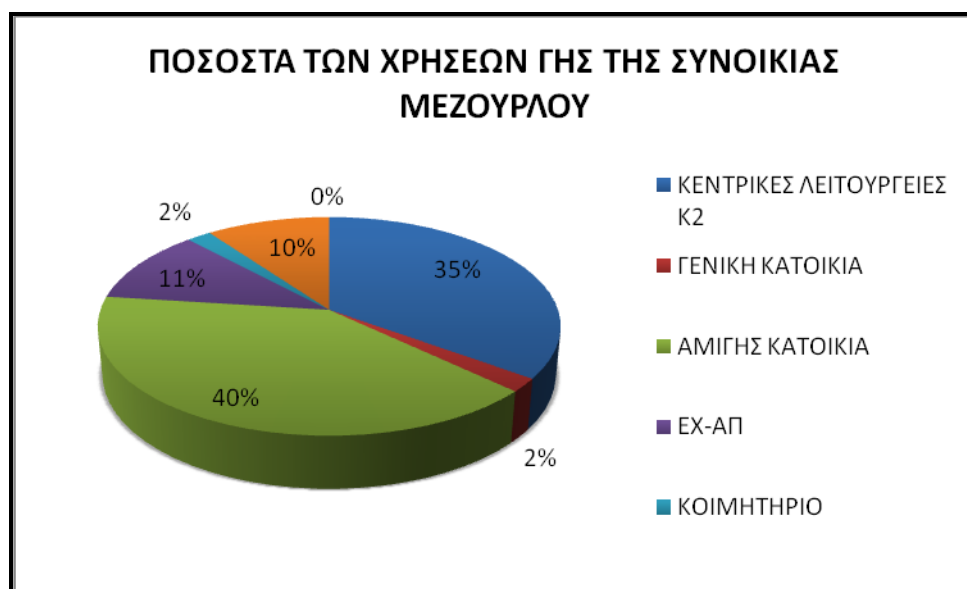
	Μόνιμος 2001	Μόνιμος 2011	Μόνιμος 2021
Π.Ε. 18	2.796	3.274	3.618
Σύνολο Π.Ε	124.686	146.012	161.344
Σύνολο Δήμου	132.779	155.490	171.816

Πίνακας 10: Ο υφιστάμενος και μελλοντικός πληθυσμός της Π.Ε. 18. Πηγή: ΓΠΣ Λάρισας

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρείται μια σταδιακή αύξηση του πληθυσμού με το πέρασμα των χρόνων. Το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι η

περιοχή θεωρείται αναπτυσσόμενη και κατάλληλη για να απορροφήσει σε μεγάλο βαθμό την ζήτηση του δήμου Λάρισας για στέγαση.

Β) Στην περιοχή μελέτης εντάσσεται και ένα τμήμα της συνοικίας Μεζούρλου (Π.Ε.19) η οποία αποτελεί νέα περιοχή προς πολεοδόμηση στο νοτιοδυτικό μέρος της πόλης της Λάρισας. Πιο συγκεκριμένα, βρίσκεται νότια της περιφερειακής οδού Τρικάλων, και μεταξύ της οδού Καρδίτσης και της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης (από τον κόμβο Βιοκαρπέτ). Η νέα πολεοδομική ενότητα ανταποκρίνεται στις ανάγκες για κατοικία προαστιακού χαρακτήρα της πόλης με συντελεστή δόμησης 0,6. Από την περιοχή αυτή σημαντικό για την συγκεκριμένη εργασία θεωρείται το βορειοανατολικό τμήμα της, το οποίο σύμφωνα με το ΓΠΣ έχει χρήση πολεοδομικού κέντρου Κ2, καθώς χωροθετούνται εκεί το Praktiker και ο Βερόπουλος. Στο παρακάτω σχήμα φαίνονται τα ποσοστά συμμετοχής των χρήσεων γης στη συνολική έκταση της Π.Ε. 19 με τις πρώτες θέσεις να καταλαμβάνει η Αμιγής Κατοικία και το Πολεοδομικό Κέντρο Κ2. Σε αντίθεση με την Π.Ε. 18 η χρήση Ελεύθεροι Χώροι και Αστικό Πράσινο καταλαμβάνει μεγάλη έκταση. (Το εμβαδό των χρήσεων παρουσιάζεται στον πίνακα 4 του παραρτήματος 2)



Διάγραμμα 8: Τα ποσοστά των χρήσεων γης της συνοικίας του Μεζούρλου. Πηγή: ΓΠΣ Λάρισας. Επεξεργασία για την διπλωματική

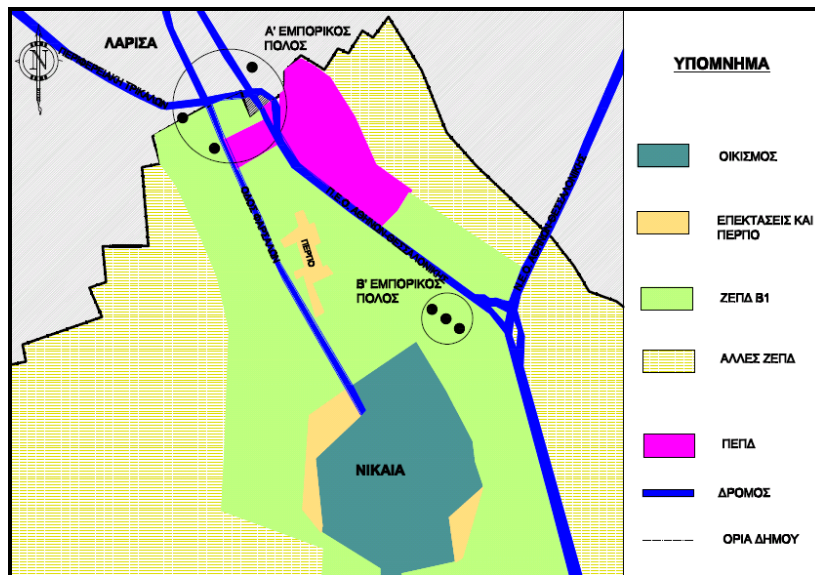
Γ) Λίγο νοτιότερα του ίδιου δρόμου, συναντούμε το Μακρο το οποίο υπάγεται στον **δήμο Νίκαιας**, σε μια περιοχή η οποία σύμφωνα με το ΓΠΣ Νίκαιας που έχει οριστεί ως ζώνη ελέγχου και περιορισμού δόμησης (ΖΕΠΔ Β1¹¹⁴).

Αναλυτικότερα, όσον αφορά τις χρήσεις που χωροθετούνται στο βόρειο τμήμα του Δήμου Νίκαιας αυτές σχετίζονται με περιοχές εγκατάστασης παραγωγικών δραστηριοτήτων (ΠΕΠΔ), ζώνες ελέγχου και περιορισμού δόμησης (ΖΕΠΔ Β1) και ΠΕΡΠΟ κατοικίας στις περιοχές επεκτάσεων. Επιπλέον, η ΠΕΠΔ Α βρίσκεται στο βόρειο τμήμα του Δήμου και ανατολικά της ΠΕΟ ενώ η ΠΕΠΔ Β στο βόρειο τμήμα και μεταξύ ΠΕΟ και Φαρσάλων.

Τέλος, κεντρικές λειτουργίες ορίζονται στον τομέα που εκτείνεται κατά μήκος και εκατέρωθεν του τμήματος της οδού Φαρσάλων καθώς διασχίζει τον οικισμό της Νίκαιας.

Όσον αφορά την **δεύτερη εμπορική κεντρικότητα** αυτή χωροθετείται βορειοανατολικά του οικισμού της Νίκαιας, στην διασταύρωση της Παλαιάς Εθνικής Οδού με την Νέα Εθνική Οδό Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Η χρήση που ορίζει το ΓΠΣ Νίκαιας για αυτό το κομμάτι είναι η ΖΕΠΔ Β1 η οποία αναλύθηκε λίγο παραπάνω. Οι συνολικές χρήσεις που αφορούν το βόρειο τμήμα της Νίκαιας εμφανίζονται στον χάρτη 17.

¹¹⁴ Όσον αφορά την χρήση ΖΕΠΔ Β η βασική επιδίωξη του δήμου Νίκαιας είναι...να διατηρηθεί η περιοχή ως «ρεζέρβα» γης για τη μελλοντική επέκταση της Λάρισας και τη χωροθέτηση αστικών χρήσεων, με αυξημένες απαιτήσεις σε γη, συμπεριλαμβανομένης της κατοικίας υψηλών προδιαγραφών.



Χάρτης 20: Χρήσεις του βόρειου τμήματος του Δήμου Νίκαιας. Πηγή: ΓΠΣ Νίκαιας. Επεξεργασία για την διπλωματική

9.6.2. Χρήσεις γης με επιτόπια έρευνα

Με επιτόπια έρευνα στην περιοχή μελέτης πραγματοποιήθηκε η καταγραφή των χρήσεων γης ενώ παράλληλα δημιουργήθηκε χάρτης με την βοήθεια του προγράμματος AutoCad 2007 τόσο με τις χρήσεις των ισογείων όσο με αυτές των ορόφων. Η διαδικασία θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική καθώς δίνει μια σαφή εικόνα της περιοχής, με τις πιο πρόσφατες παρεμβάσεις και κατασκευές γεγονός που στην πορεία θα συμβάλει στην διεξαγωγή ορισμένων συμπερασμάτων για τις επιπτώσεις των φαινομένων που μελετώνται.

Στην περιοχή μελέτης υπάρχει μια ποικιλία χρήσεων οι οποίες κάποιες φορές συγκρούονται και δημιουργούν προβλήματα και κάποιες άλλες ευθύνονται για την δημιουργία νέων κεντρικότητων και σχέσεων αλληλεπίδρασης με τις γύρω περιοχές. Αρχικά, όσον αφορά την περιοχή εκατέρωθεν της οδού Φαρσάλων οι χρήσεις αφορούν εμπόριο, βιοτεχνίες, ψυχαγωγία, αγροτικά καταστήματα, συνεργεία, ξενοδοχειακές μονάδες, βιοτεχνίες και κατοικία.

Πιο συγκεκριμένα, στο κομμάτι της Φαρσάλων βόρεια της Περιφερειακής Τρικάλων μέχρι το Larissa Imperial, κατά μήκος του δρόμου λειτουργούν μικρά και μεγάλα καταστήματα λιανικής πώλησης, μια μεγάλη ξενοδοχειακή μονάδα, αγροτικές εγκαταστάσεις, συνεργεία και επιχειρήσεις ψυχαγωγίας καφετέριες και νυχτερινά

κέντρα). Όσον αφορά τις χρήσεις ισογείων, την περιοχή που περιβάλλει αυτό το κομμάτι χωροθετούνται πολλές κατοικίες, αποθήκες, χώροι πρασίνου και αθλητικές εγκαταστάσεις. Η ίδια κατάσταση επικρατεί και στους ορόφους με το ποσοστό των κατοικιών να είναι πολύ μεγαλύτερο από τις υπόλοιπες χρήσεις.

Στην συνέχεια, στο κομμάτι νότια της περιφερειακής Τρικάλων και εκατέρωθεν της οδού Φαρσάλων οι χρήσεις γης μεταβάλλονται αισθητά. Οι πρώτες χρήσεις που χωροθετούνται στο βόριο όριο του δήμου Νίκαιας αφορούν χρήσεις εμπορίου τόσο με την μορφή καταστημάτων λιανικής πώλησης όσο με την μορφή των big box stores και μεγάλων supermarkets. Αναλυτικότερα, στην κατηγορία των big box stores βρίσκεται το Praktiker και το Makro ενώ στην κατηγορία των σουπερμάρκετ ο Βερόπουλος. Άλλες χρήσεις των ισογείων που χωροθετούνται αφορούν νυχτερινά κέντρα, ταβέρνες, αποθήκες, βιομηχανικές- βιοτεχνικές εγκαταστάσεις και αγροτικά καταστήματα, μάνδρες, συνεργεία, αντιπροσωπίες αυτοκινήτων και πρατήρια βενζίνης. Όσον αφορά τους ορόφους εμφανίζονται ελάχιστα κτίρια με χρήση καθώς οι κατασκευές είναι μονώροφες και πολλές φορές υπερυψωμένες (Praktiker, Makro). Για ελάχιστα κτίρια που περιλαμβάνουν ορόφους αφορούν χρήσεις βιοτεχνίας-βιομηχανίας και εκπαίδευσης. Η οδός Φαρσάλων οδηγεί στο οικιστικό κομμάτι της περιοχής της Νίκαιας και αποτελεί την βασική αρτηρία σύνδεσης των δύο δήμων.

Το τρίτο κομμάτι αφορά την περιοχή εκατέρωθεν της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης η οποία χαρακτηρίζεται από αραιή δόμηση με κυρίαρχη χρήση την εμπορική.

Στις χρήσεις των ισογείων, βόρεια της διασταύρωσης της Π.Ε.Ο. (κόμβος Βιοκαρπét) με την περιφερειακή Τρικάλων εμφανίζονται κυρίως μεγάλα καταστήματα λιανικής και χοντρικής πώλησης και πρατήρια βενζίνης. Όμως, αυτό που έχει μεγάλη σημασία για την συγκεκριμένη περιοχή είναι η χωροθέτηση ενός μεγάλου εμπορικού κέντρου με την επωνυμία «Pantheon Plaza». Το συγκεκριμένο εμπορικό περιλαμβάνει καταστήματα λιανικής πώλησης, καφετέριες/μπαρ, εστιατόρια, φαστ φούντ αλλά και κινηματογραφικές αίθουσες. Επιπλέον, περιλαμβάνει υπαίθριες θέσεις παρκινγκ. Τέλος, στο ίδιο συγκρότημα στεγάζεται το big box store Media Markt και το πολυκατάστημα «FOKAS».

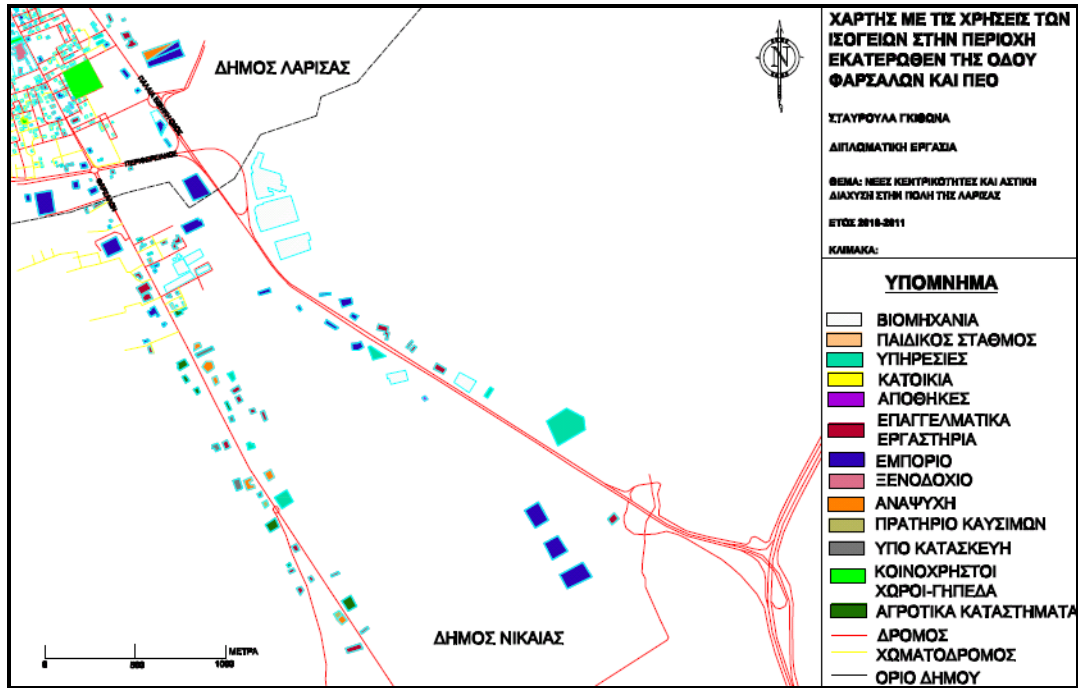


Εικόνα 28: Το Pantheon Plaza και το Media Markt στο 4ο χλμ της λεωφόρου Κωνσταντίνου Καραμανλή (πρώην Π.Ε.Ο. Λαρίσης- Αθηνών). Πηγή: www.pantheonplaza.net

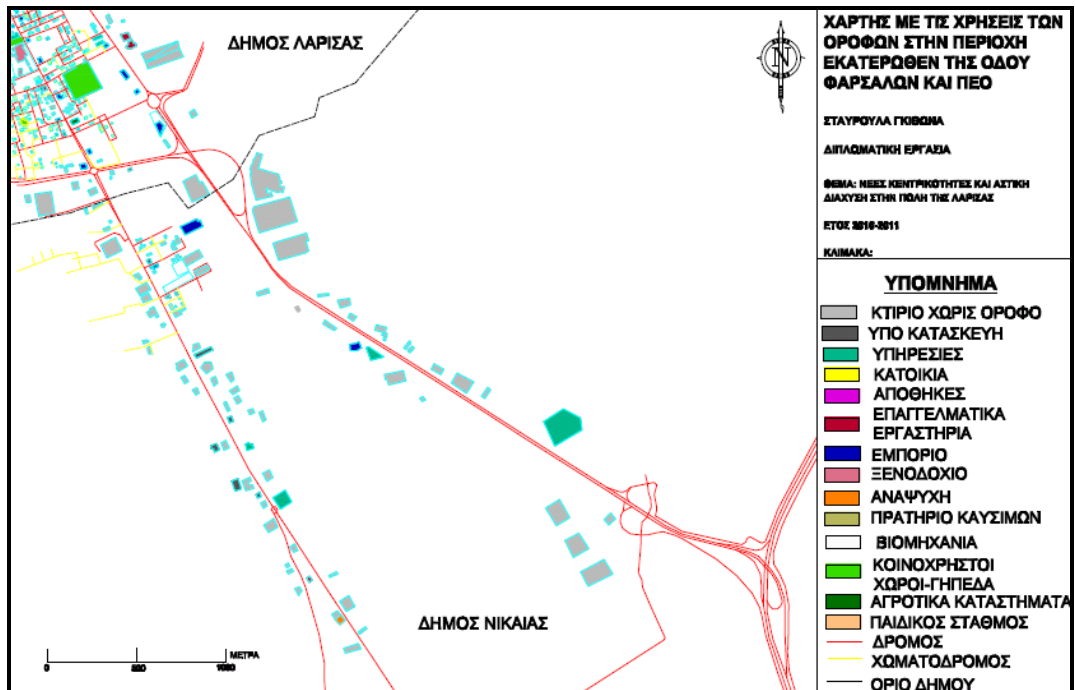
Στην ίδια περιοχή πολλά κτίρια δεν περιλαμβάνουν όροφο (ανάμεσα τους και το Pantheon Plaza) ενώ ορισμένα διώροφα αφορούν υπηρεσίες, επαγγελματικά εργαστήρια και εμπορικά καταστήματα.

Νότια του κόμβου Βιοκαρπét, στην περιοχή που ένα μικρό μέρος της ανήκει στον Δήμο Λάρισας και το υπόλοιπο στον Δήμο Νίκαιας, υπάρχουν βιομηχανικές και εμπορικές χρήσεις, αποθήκες, μάνδρες αυτοκινήτων, μεταφορικές εταιρίες καθώς και ιατρικές υπηρεσίες. Αναλυτικότερα, σε αυτό το κομμάτι κατά μήκος της Π.Ε.Ο. Αθηνών- Θεσσαλονίκης βρίσκεται η ιδιωτική κλινική ΙΑΣΩ ενώ λίγο νοτιότερα (στο 8ο χλμ Π.Ε.Ο. Αθηνών-Λαρίσης) το IKEA και το LEROY MERLIN τα οποία ανήκουν στην κατηγορία των big box stores. Πρόσφατα, ακριβώς δίπλα απ' το IKEA δημιουργήθηκε το δεύτερο κατάστημα της αλυσίδας JUMBO το οποίο θεωρείται big box store καθώς και η μεγάλη επιχείρηση ηλεκτρικών ειδών με την επωνυμία Mega Κωτσόβολος. Επιπλέον, στον κόμβο Βιοκαρπét και ανατολικά της Π.Ε.Ο. εμφανίζονται βιομηχανικές χρήσεις ενώ ακριβώς απέναντι υπάρχουν είδη οικιακής χρήσεως. Τα περισσότερα κτίρια δεν περιλαμβάνουν ορόφους καθώς αφορούν επαγγελματικά εργαστήρια και big box stores ενώ σαν πολυώροφο κτίριο με χρήση υπηρεσιών υγείας θεωρείται η ιδιωτική κλινική ΙΑΣΩ.

Οι χρήσεις των ισογείων και των ορόφων που περιγράφονται στις προηγούμενες παραγράφους εμφανίζονται γραφικά στους χάρτες που ακολουθούν (επιπλέον, υπάρχουν εκτυπωμένοι σε μεγέθυνση στο παράρτημα 4).



Χάρτης 21: Χρήσεις των ισογείων της περιοχής μελέτης. Πηγή υποβάθρου: ΕΘΙΑΓΕ Λάρισα.
Επεξεργασία στο Autocad 2007



Χάρτης 22: Χρήσεις των ορόφων της περιοχής μελέτης. Πηγή υποβάθρου: ΕΘΙΑΓΕ Λάρισα.
Επεξεργασία στο Autocad 2007

9.7. Σύγκριση των υπαρχουσών χρήσεων με τα ΓΠΣ

9.7.1. Α' Εμπορικός Πόλος και Γύρω Περιοχή

Σε αυτό το στάδιο θα πραγματοποιηθεί σύγκριση των χρήσεων των κτιρίων στην περιοχή που βρίσκεται ο Α' εμπορικός πόλος. Η περιοχή περιλαμβάνει το νότιο τμήμα της συνοικίας Αβέρωφ και νότιο περιαστικό τμήμα της Λάρισας κατά μήκος της οδού Φαρσάλων και της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης μέχρι το ύψος του εργοστασίου Μέλισσα και της EXALCO σε κάθε δρόμο αντίστοιχα. Ο πρώτος έλεγχος αφορά τον εμπορικό τομέα και θεωρείται ιδιαίτερα σημαντικός γίνεται καθώς περιλαμβάνει τη χωροθέτηση των μεγάλων εμπορικών καταστημάτων με τις κατηγορίες που εμφανίζονται¹¹⁵. Έπειτα ελέγχονται και οι υπόλοιπες χρήσεις της ίδιας περιοχής.

Εμπορικός τομέας

Όσον αφορά την περιοχή του πρώτου εμπορικού πόλου, το Pantheon Plaza και το Media Markt που βρίσκονται στην Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης, ανατολικά του κόμβου Βιοκαρπέντ υπάγονται σε χρήση πολεοδομικού κέντρου Κ1. Η χωροθέτηση δεν έρχεται σε αντίθεση με της διατάξεις του ΓΠΣ καθώς στις επιτρεπόμενες χρήσεις του πολεοδομικού κέντρου Κ1¹¹⁶ περιλαμβάνονται:

- Εμπορικά καταστήματα
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Κέντρα διασκέδασης και αναψυχής (για εγκαταστάσεις αμιγούς χρήσης)
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων-εκθεσιακά κέντρα

¹¹⁵ Μεγάλα εμπορικά κέντρα, big box stores, μεγάλες επιχειρήσεις εμπορικών ειδών και μεγάλα supermarkets

¹¹⁶ Οι συνολικές χρήσεις του Πολεοδομικού κέντρου Κ1 βρίσκονται στο παράρτημα 1

- Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συγκέντρωσης κλπ)

Επιπλέον, το Praktiker βρίσκεται στο νότιο όριο της πόλης επί της Περιφερειακής Τρικάλων λίγο πριν συναντήσει ανατολικά την οδό Φαρσάλων και υπάγεται νομοθετικά σε χρήση πολεοδομικού κέντρου Κ2. Μια τέτοια χωροθέτηση είναι επιτρεπτή καθώς το πολεοδομικό κέντρο Κ2¹¹⁷ ορίζει χρήσεις :

- Εμπορικών καταστημάτων
- Εστιατορίων
- Κτιρίων, γηπέδων στάθμευσης

Στον ίδιο εμπορικό πόλο συμπεριλαμβάνεται και το Μακρο το οποίο ξεπερνάει τα νότια όρια της Λάρισας και ανήκει στον Δήμο Νίκαιας. Το ΓΠΣ Νίκαιας ορίζει χρήσεις ΖΕΠΔ Β1 για την περιοχή που βρίσκεται το συγκεκριμένο big box store. Συγκριτικά με το ΓΠΣ Νίκαιας το Μακρο καλύπτει της νομικές χωρικές προϋποθέσεις καθώς η ΖΕΠΔ Β1¹¹⁸ περιλαμβάνει χρήσεις:

- Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών
- Αναψυκτήρια
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου

Τα υπόλοιπα μικρότερα εμπορικά καταστήματα βρίσκονται εκατέρωθεν της οδού Φαρσάλων τόσο βόρεια της διασταύρωσης με την Περιφερειακή Τρικάλων (συνοικία Αβέρωφ του δήμου Λάρισας) όσο νότια του δρόμου αυτού (δήμος Νίκαιας). Οι μονάδες εμπορίου που ανήκουν στην Νίκαια ορίζονται από το ΓΠΣ στην κατηγορία ΖΕΠΔ Β1 γεγονός που δεν δημιουργεί κάποια σύγχυση. Όσον αφορά τα

¹¹⁷ Οι συνολικές χρήσεις του Πολεοδομικού κέντρου Κ2 βρίσκονται στο παράρτημα 1

¹¹⁸ Οι συνολικές χρήσεις που περιλαμβάνονται στο ΖΕΠΔ Β1 βρίσκονται στο παράρτημα 1

εμπορικά που βρίσκονται στην οδό Φαρσάλων στο νότιο σύνορο της Λάρισας υπάγονται σε χρήση Γενικής Κατοικίας Α στην κατηγορία των χρήσεων:

- Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα).

Τέλος, εμπορικά καταστήματα χονδρικής και λιανικής πώλησης εμφανίζονται και σε πολλά σημεία κατά μήκος της Π.Ε.Ο. Αθηνών- Θεσσαλονίκης. Για αυτά που βρίσκονται κατά μήκος της αρτηρίας και βόρεια του κόμβου Βιοκαρπέτ (δήμος Λάρισας) ορίζονται από χρήσεις Χονδρεμπορίου, Γενικής Κατοικίας Α¹¹⁹ και Πολεοδομικού Κέντρου Κ1 και Κ2 τα οποία συγκλίνουν και περιλαμβάνουν ως επιτρεπόμενη χρήση τα εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση υπεραγορές και πολυκαταστήματα σε σημεία γενικής κατοικίας). Τα υπόλοιπα εμπορικά καταστήματα που βρίσκονται νότια του κόμβου Βιοκαρπέτ (δήμος Νίκαιας) υπάγονται σε χρήσεις ΖΕΠΔ Β1 και υπάρχει ταύτιση κατηγοριών γης (όπως αναφέρεται και παραπάνω).

Λοιπές χρήσεις

Στο κομμάτι της οδού Φαρσάλων που βρίσκεται βόρεια της διασταύρωσης με την περιφερειακή Τρικάλων (συνοικία Αβέρωφ του δήμου Λάρισας) , σύμφωνα με την επιτόπια έρευνα για τα ισόγεια και του ορόφους των κτιρίων εκτός από τις εμπορικές χρήσεις υπάγονται και αυτές των βιοτεχνιών, ψυχαγωγίας, αγροτικών καταστημάτων, συνεργείων, ξενοδοχειακών μονάδων, βιοτεχνίας και κατοικίας. Οι χρήσεις που ορίζονται για την περιοχή αυτή σύμφωνα με το ΓΠΣ Λάρισας είναι πολεοδομικού κέντρου Κ2, τουρισμού αναψυχής, αμιγούς και γενικής κατοικίας.

Πιο συγκεκριμένα, το Larissa Imperial βρίσκεται στην χρήση τουρισμός-αναψυχή η οποία επιτρέπει τις μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες ενώ κάποιες αθλητικές εγκαταστάσεις και παιδικές χαρές περιλαμβάνονται στην λειτουργία πολεοδομικού κέντρου Κ2 το οποίο επιτρέπει:

- χώρους συνάθροισης κοινού

¹¹⁹ Οι χρήσεις Χονδρεμπόριο και Γενική Κατοικία Α βρίσκονται στο παράρτημα 1

- αθλητικές εγκαταστάσεις

Η υπόλοιπη οδός Φαρσάλων της περιοχής Αβέρωφ καλύπτεται από χρήσεις γενικής κατοικίας από τις οποίες σημαντικές γι' αυτό το κομμάτι θεωρούνται οι:

- Κατοικία
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
- Πρατήρια βενζίνης
- Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί.

Ο βασικός οικιστικός τομέας που βρίσκεται στην ευρύτερη περιοχή Αβέρωφ πέρα από τη χρήση της οδού Φαρσάλων ορίζεται ως Αμιγής Κατοικία από την οποία οι χρήσεις που επιτρέπουν την ύπαρξη των χρήσεων που καταγράφηκαν είναι:

- Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλείο, φαρμακείο, χαρτοπωλείο κλπ)
- Κατοικία

Χρήσεις όπως αποθήκες και συνεργία που βρίσκονται στην περιοχή αμιγής κατοικία δεν υπάγονται μέσα στις επιτρεπόμενες χρήσεις που ορίζει το ΓΠΣ Λάρισας.

Σε ένα τμήμα ανατολικά και κατά μήκος της οδού Φαρσάλων ισχύουν διατάξεις του ΠΕΠΔ Β, μια περιοχή η οποία φιλοξενεί το εργοστάσιο ζυμαρικών Μέλισσα και εμπορικά καταστήματα με είδη πλακιδίων και υγιεινής, θεωρείται ως περιοχή παραγωγικών δραστηριοτήτων που επιτρέπει:

- Νομίμως υφιστάμενες βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης για όσο χρόνο διατηρούν το έργο ή δραστηριότητα που έχουν κατά την ημέρα δημοσίευσης της παρούσας

Επιπλέον, δυτικά του ίδιου ύψους της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης Η περιοχή αφορά χρήσεις ΠΕΠΔ Α από τις οποίες σημαντικές είναι οι εξής:

- Χονδρεμπόριο
- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής όχλησης εφόσον πρόκειται για νέες και

Τέλος, από την κατηγορία ΠΕΠΔ Α επιλέγεται το χονδρεμπόριο καθώς στην περιοχή υπάρχουν πολλά εμπορικά καταστήματα με είδη πλακιδίων και υγιεινής.

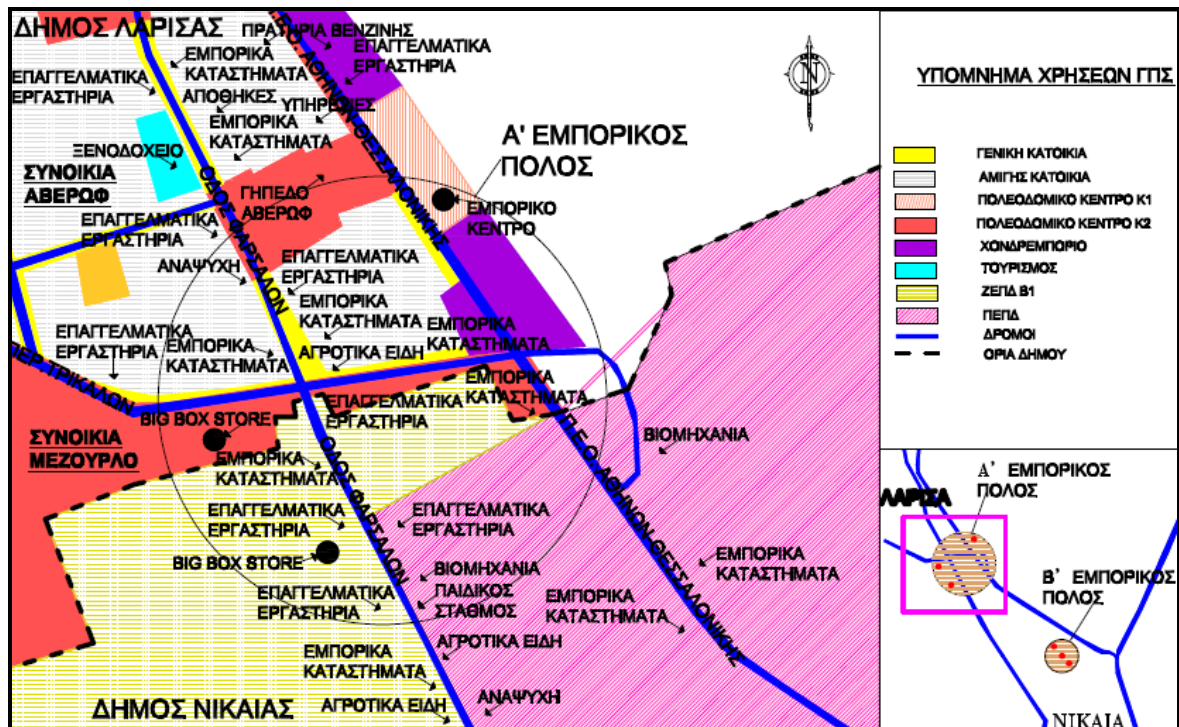
Στο κομμάτι της Π.Ε.Ο. Αθηνών- Θεσσαλονίκης που βρίσκεται βόρεια του κόμβου Βιοκαρπét και υπάγεται στην περιοχή της Λάρισας ορίζονται από το ΓΠΣ χρήσεις (εκτός της εμπορικής που αναφέρθηκε παραπάνω) πολεοδομικού κέντρου Κ2, Χονδρεμπορίου και Γενικής Κατοικίας Α.

Από το Χονδρεμπόριο η αντιστοιχία με την υφιστάμενη κατάσταση πετυχαίνεται με τις χρήσεις:

- Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου

ενώ από την Γενική Κατοικία Α τα εμπορικά καταστήματα για τα οποία αναφέρθηκαν παραπάνω.

Η σύγκριση των υφιστάμενων χρήσεων του Α' εμπορικού πόλου με τις προβλεπόμενες από τα ΓΠΣ Λάρισας και Νίκαιας φαίνεται γραφικά στον επόμενο χάρτη. *Στις περιοχές γενικής και αμιγούς κατοικίας τα κτίρια που υπολείπονται από αυτά με τις χρήσεις που δείχνουν τα βέλη αφορούν κατοικίες. Η σύγκριση αναφέρεται σε χρήσεις ισογείων καθώς δεν μεταβάλλονται από αυτές των ορόφων.*



Χάρτης 23: Σύγκριση υφιστάμενων και επιτρεπόμενων χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή του Α' εμπορικού πόλου. Πηγή: ΓΠΣ Νίκαιας. Επεξεργασία για την διπλωματική.

9.7.2. Β' Εμπορικός Πόλος και Γύρω Περιοχή

Εμπορικός τομέας

Ο δεύτερος εμπορικός πόλος βρίσκεται στην Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης στο βορειοανατολικό μέρος του Δήμου Νίκαιας και περιλαμβάνει τα καταστήματα ΙΚΕΑ, LEROY MERLIN, JUMBO και Mega Κωτσόβολος. Το ΓΠΣ ορίζει χρήσεις ΖΕΠΔ Β1 το οποίο δεν έρχεται σε αντίφαση με την ύπαρξη αυτών των εμπορικών κέντρων καθώς επιτρέπει χρήσεις όπως:

- Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών
- Αναψυκτήρια
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου

- Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συγκέντρωσης κλπ)

Λοιπές χρήσεις

Στο υπόλοιπο κομμάτι της οδού Φαρσάλων που εκτείνεται στο βόρειο κομμάτι του δήμου Νίκαιας. Στην περιοχή αυτή ισχύουν οι διατάξεις του ΖΕΠΔ Β1 με χρήσεις:

- Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής
- α) Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις (χαμηλής, μέσης υψηλής όχλησης)
β) Επαγγελματικά εργαστήρια (χαμηλής, μέσης, υψηλής όχλησης)
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας (Υγειονομικά κέντρα, παιδικοί σταθμοί, οίκοι ευγηρίας κλπ)
- Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου.
- Εστιατόρια
- Κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης (εκτός εμπορικών αποθηκών)

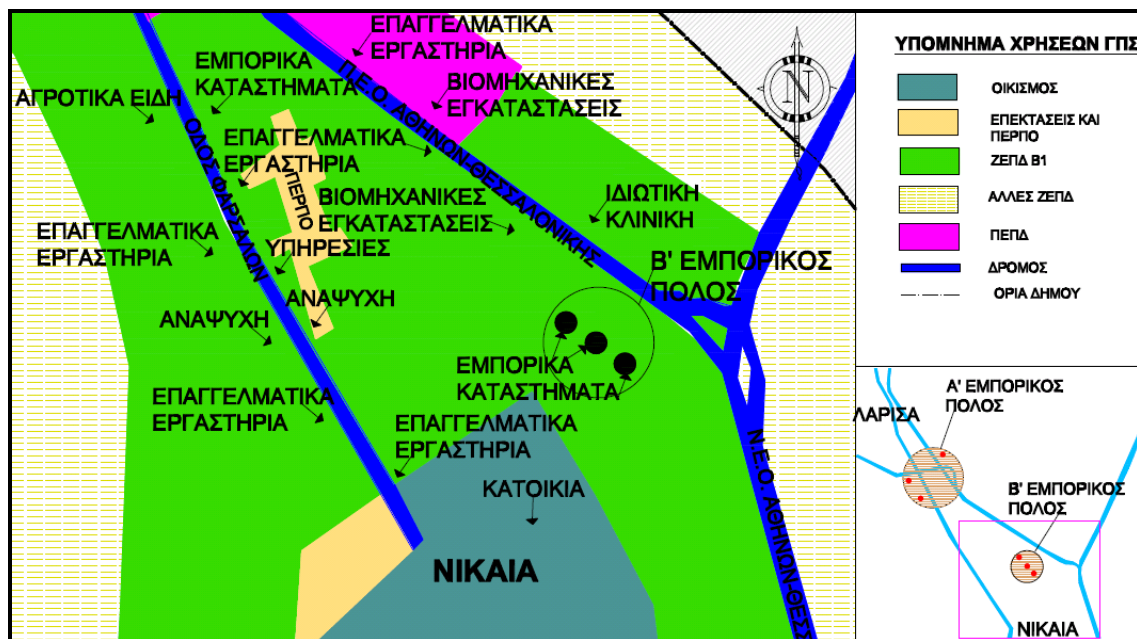
Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι στην έκταση που προβλέπεται να δοθεί για ΠΕΡΠΟ χωροθετούνται ήδη επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης και υπηρεσίες γεγονός που επιβάλλει την άμεση απομάκρυνση τους καθώς δεν είναι εφικτή η παράλληλη λειτουργία τους με τον οργανωμένο οικιστικό υποδοχέα.

Τέλος, στο κομμάτι που ορίζεται από το ΓΠΣ Νίκαιας ως περιοχή ΖΕΠΔ Β1 βρίσκεται την ιδιωτική κλινική Ιασώ, μάνδρες αυτοκινήτων, μεταφορικές εταιρίες και αποθήκες γεγονός που αντιστοιχούν στις επιτρεπόμενες χρήσεις:

- α) Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις (χαμηλής, μέσης υψηλής όχλησης)
β) Επαγγελματικά εργαστήρια (χαμηλής, μέσης, υψηλής όχλησης).

- Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου
- Κτίρια περιθαλψής (νοσοκομεία, κλινικές)
- Κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης (εκτός εμπορικών αποθηκών)

Στον παρακάτω χάρτη φαίνεται γραφικά η σύγκριση των χρήσεων γης. Για την δημιουργία του χρησιμοποιήθηκε ο χάρτης των ισογείων της επιτόπιας έρευνα λόγω ότι δεν υπάρχει μεταβολή των χρήσεων των ισογείων με των ορόφων, με τη μόνη διαφορά ότι τα κτίρια με όροφο είναι ελάχιστα σε αριθμό στην συγκεκριμένη περιοχή.



Χάρτης 24: Σύγκριση υφιστάμενων και επιτρεπόμενων χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή του Β' εμπορικού πόλου. Πηγή: ΓΠΣ Νίκαιας. Επεξεργασία για την διπλωματική.

9.8. Προσβάσεις

Η πρόσβαση στην περιοχή μελέτης θεωρείται εύκολη καθώς βρίσκεται σε κομβικό σημείο από το οποίο περνούν βασικές αρτηρίες της πόλης.

Πιο συγκεκριμένα, οι βασικότεροι δρόμοι που εξυπηρετούν την περιοχή χωροθέτησης των εμπορικών πόλων είναι η οδός Φαρσάλων, η Περιφερειακή Οδός

Τρικάλων και η Π.Ε.Ο Αθηνών-Θεσσαλονίκης. Οι δρόμοι αυτοί θεωρούνται υπερτοπικής σημασίας και χρησιμοποιούνται είτε για είσοδο-έξοδο¹²⁰ από την πόλη της Λάρισας (Π.Ε.Ο) είτε για πρόσβαση στην περιοχή της Νίκαιας (οδός Φαρσάλων). Επιπλέον, η Περιφερειακή Τρικάλων συνδέει τη Λάρισα με την περιοχή της Τερψιθέας αλλά αποτελεί και δρόμο μετάβασης από την συνοικία του Αβέρωφ προς την περιοχή του Μεζούργλου και το δυτικό τμήμα της πόλης καθώς και προς την Π.Ε.Ο. Επιπλέον, η οδός Φαρσάλων ξεκινάει από την οδό Πολυτεχνείου σε κεντρικό σημείο της Λάρισας, διασχίζει το οικιστικό τμήμα της περιοχής Αβέρωφ και καταλήγει στον οικισμό της Νίκαιας.



Χάρτης 25: Η οδική πρόσβαση στους νέους εμπορικούς πόλους. Πηγή: Google Maps. Επεξεργασία για την διπλωματική

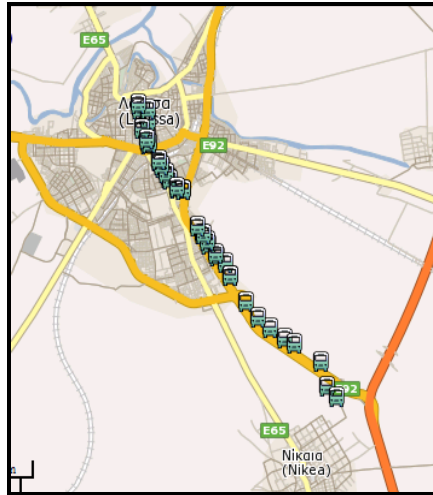
Όσον αφορά τις αστικές συγκοινωνίες που εξυπηρετούν την περιοχή αυτές περιορίζονται σε αστικά λεωφορεία. Αναλυτικότερα:

- Από την κεντρική πλατεία της πόλης έχει αφετηρία η λεωφορειακή γραμμή Νο 15 η οποία περνάει από την Οδό Φαρσάλων ενώ μέσω της οδού Διγενή μπαίνει στην Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης κάνει στάση έξω από το Pantheon Plaza και το Media Markt και στην συνέχεια κινείται κατά μήκος

¹²⁰ Από την εθνική οδό Θεσσαλονίκης - Αθηνών:

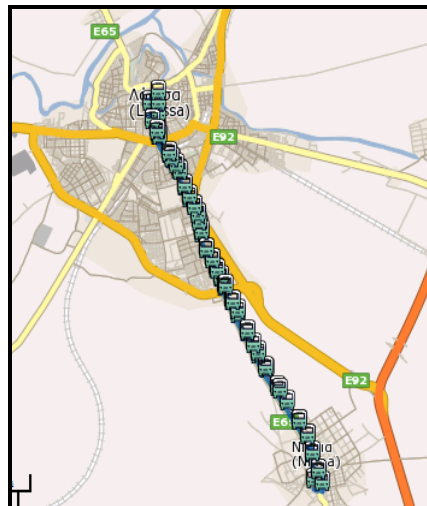
- από Θεσσαλονίκη η έξοδος 4
- από Αθήνα η έξοδος 1

του ίδιου δρόμου μέχρι να καταλήξει στο Ιασώ, ΙΚΕΑ, Leroy Merlin και JUMBO. Η διαδρομή φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη.



Χάρτης 26: Η πορεία της λεωφορειακής γραμμής 15 (Κεντρική Πλατεία, Pantheon Plaza, ΙΚΕΑ, ΙΑΣΩ). Πηγή: Αστικό ΚΤΕΛ Λάρισσας Α.Ε.

- Από την κεντρική πλατεία της πόλης έχει αφετηρία η λεωφορειακή γραμμή Νο 8 η οποία διασχίζει όλη την οδό Φαρσάλων, κάνει στάση κοντά στο Praktiker και έξω από το Makro ενώ καταλήγει στην κεντρική πλατεία της Νίκαιας. (χάρτης 21)



Χάρτης 27: Η πορεία της λεωφορειακής γραμμής 8(Κεντρική Πλατεία, Νίκαια). Πηγή: Αστικό ΚΤΕΛ Λάρισσας Α.Ε.

Το δίκτυο των ποδηλατόδρομων δεν πλησιάζει την περιοχή μελέτης η οποία θεωρείται να είναι προαστιακού και περιαστικού χαρακτήρα και δεν έχει τις

κατάλληλες υποδομές για τέτοια δίκτυα. Στον παρακάτω χάρτη φαίνεται χάραξη των διαδρομών για τα ποδήλατα (με ροζ συνεχόμενο χρώμα οι υπάρχουσες και με διακεκομμένο οι προτεινόμενες) οι οποίες είναι ικανές να προσεγγίσουν την πρώτο εμπορικό πόλο. Όπως φαίνεται από τον χάρτη διαδρομή του ποδηλατόδρομου με την οποία προσεγγίζεται το Pantheon Plaza καθώς και το εμπορικού Praktiker έχει αφιετηρία την ελεύθερη έκταση του ΕΘΙΑΓΕ, διασχίζει ένα μέρος της οδού Φαρσάλων και της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης ακολουθώντας τις ρυμοτομικές γραμμές και καταλήγει στα εμπορικά κέντρα του Α' εμπορικού πόλου.



Χάρτης 28: Οι ποδηλατοδρόμοι που προσεγγίζουν τον Α' εμπορικό πόλο. Πηγή: Google Earth.
Επεξεργασία για την διπλωματική

10. ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

10.1. Εισαγωγή

Η χωροθέτηση μιας σειράς από εμπορικών κέντρων στην περιοχή του Αβέρωφ και στο βόρειο τμήμα του δήμου Νίκαιας αποτελεί μια σημαντική επένδυση καθώς επιφέρει μια σειρά από επιπτώσεις στον οικονομικό, οικιστικό, κυκλοφοριακό, κοινωνικό τομέα αλλά και στις υπόλοιπες υποδομές τόσο του άμεσου όσο και του ευρύτερου περιβάλλοντος. Η ανάλυση αυτών των επιπτώσεων αποτελεί απαραίτητη διαδικασία για την διεξαγωγή σημαντικών συμπερασμάτων για τις μεταβολές που προκαλούν οι νέες εμπορικές κεντρικότητες στην Λάρισα. Στις επόμενες παραγράφους περιγράφονται οι επιδράσεις των εμπορικών στην αστική διάχυση του νότιου τμήματος της Λάρισας μέσα από αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης και των τάσεων που παρατηρούνται.

10.2. Οικιστική Πυκνότητα

Η ανάπτυξη των νέων εμπορικών πόλων στον περιαστικό χώρο της Λάρισας μπορεί να προκαλέσει φόρτιση και κορεσμό στον οικιστικό τομέα της περιοχής μελέτης. Ουσιαστικά, σε αυτό το στάδιο προκύπτουν ορισμένα συμπεράσματα σχετικά με την μεταβολή των πυκνοτήτων σε σχέση με τους υπάρχοντες οικισμούς, τους ελεύθερους χώρους, τα ύψη των κτιρίων, κ.α.

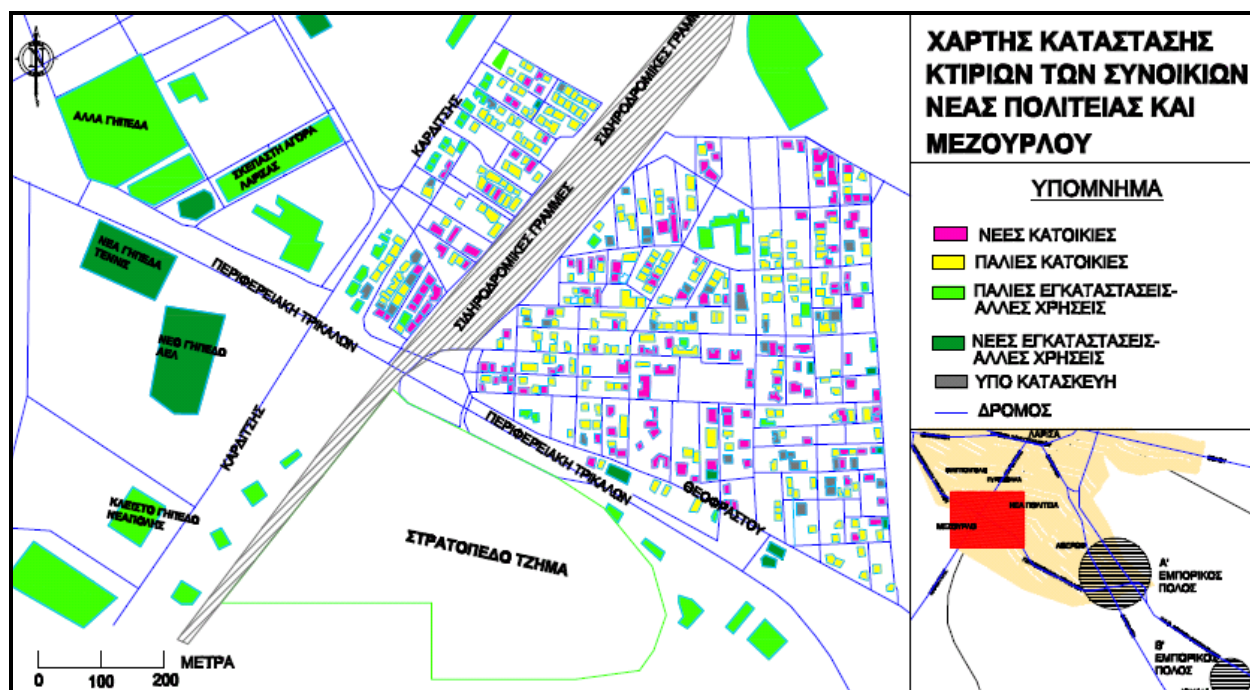
Αρχικά, τα νέα εμπορικά κέντρα για την εγκατάσταση τους χρησιμοποιούν μεγάλες εκτάσεις γης και αποτελούν ένα παράγοντα **αύξησης της πυκνότητας της περιοχής μελέτης**. Πιο συγκεκριμένα, αθροιστικά στο νότιο άκρο της Λάρισας και στο βόρειο μέρος της Νίκαιας χρησιμοποιήθηκαν περίπου 71.400 m² του αδόμητου χώρου της περιοχής γεγονός που δημιουργεί φόρτιση σε μια περιοχή περιαστικού χαρακτήρα.

Η περιοχή μελέτης αποτελεί άθροισμα τμημάτων από διάφορες πολεοδομικές ενότητες γεγονός που επιβάλει την μελέτη των επιπτώσεων σε κάθε οικιστικό τμήμα ξεχωριστά.

A) Πιο συγκεκριμένα, το Pantheon Plaza υπάγεται στην περιοχή Αβέρωφ (Π.Ε. 18) η οποία βρίσκεται στα νότια όρια του νομού Λαρίσης και θεωρείται ότι έχει τις χαμηλότερες πυκνότητες δόμησης της πόλης και ιδιαίτερα στα τμήματα προς το νότιο τμήμα της συνοικίας. Σύμφωνα με την υπάρχουσα κατάσταση το ποσοστό των κοινόχρηστων χώρων του Αβέρωφ ανέρχεται στο 32%. Η περιοχή τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μεγάλη ζήτηση σε κατοικία καθώς το πυκνοδομημένο κέντρο δεν είναι ικανό να καλύψει τις όλο και αυξανόμενες ανάγκες για στέγαση. Με την χωροθέτηση του μεγάλου Mall στο νοτιοανατολικό άκρο της συνοικίας ενδέχεται να προκαλέσει επιπλέον αύξηση στις πυκνότητες της περιοχής καθώς **μετατρέπεται σε μια περιοχή ενδιαφέροντος με προτεραιότητα στην ανάπτυξη νέων υποδομών** (πεζοδρόμια, διαπλάτυνση δρόμων, διάπλαση των γύρω περιοχών, κ.α.). Εκτός από την αύξηση στην ζήτηση για κατοικία μπορεί να υπάρξει **μεγάλο ενδιαφέρον για χωροθέτηση επιμέρους χρήσεων εμπορίου, γραφείων και υπηρεσιών γύρω από τον Α' εμπορικό πόλο**. Όσον αφορά το ύψος του κτιρίου αυτό δεν ξεπερνάει τα 15 μέτρα γεγονός που δεν έρχεται σε σύγκρουση με τον συντελεστή δόμησης 0,8 που έχει ορίσει το αναθεωρημένο ΓΠΣ. Η μελλοντική ανάπτυξη της περιοχής πιθανόν να προκαλέσει αύξηση στους συντελεστές δόμησης για να καλύψουν τις απαιτήσεις εγκατάστασης και νέων εμπορικών χρήσεων.

B) Εκτός από το Pantheon Plaza, μεγάλη επιρροή στην πολεοδομική στην Π.Ε. 18 καθώς και στις συνοικίες Μεζούρλου και Νέας Πολιτείας ασκούν και τα big box stores Praktiker και Makro. Το πρώτο βρίσκεται στο ανατολικό σύνορο της Π.Ε. 19 (Μεζούρλο) όπως αυτή ορίζεται σύμφωνα με το αναθεωρημένο ΓΠΣ του δήμου Λάρισας ενώ το δεύτερο ανήκει στον δήμο Νίκαιας. Τα δυο αυτά εμπορικά προκαλούν αύξηση της οικοδόμησης στην περιοχή γύρω τους αλλά και σε μια ευρύτερη κλίμακα. Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια η περιοχή της Νέας Πολιτείας έχει μετατραπεί σε περιζήτητη συνοικία διαμονής καθώς χωροθετείται στην νότια επέκταση της πόλης, είχε μικρές αξίες γης και βρίσκεται δίπλα σε σημαντικές εγκαταστάσεις όπως το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, οι αθλητικές εγκαταστάσεις της Νεάπολης, το Κοιμητήριο, στα ΤΕΙ, στην περιοχή της Νεάπολης, κ.α. Όμως, με τον πολλαπλασιασμό των κτιρίων μέσα σε μια δεκαετία καθώς και με την λειτουργία των εμπορικών κοντά στην περιοχή **οι αξίες γης ανεβαίνουν** και τα νότια προάστια της πόλης δέχονται μια μεγάλη αύξηση του δομημένου χώρου πλησιάζοντας σταδιακά στην φυσιογνωμία των κεντρικών περιοχών της Λάρισας.

Στον παρακάτω χάρτη φαίνεται πορεία της οικοδόμησης τη περιοχής τη Νέας Πολιτείας όπως αυτή καταγράφηκε πρόσφατα από επιτόπια έρευνα.



Χάρτης 29: Η οικοδόμηση για την περιοχή της Νέας Πολιτείας. Πηγή υποβάθρου: ΕΘΙΑΓΕ Λάρισας. Επεξεργασία για την διπλωματική

Από την άλλη, η περιοχή του Μεζούρλου (Π.Ε.19) δεν αφορά τόσο χρήσεις κατοικίας αλλά περισσότερο σημαντικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών. Η λειτουργία των μεγάλων εμπορικών κέντρων θα μπορούσε να συνδυαστεί με τις χρήσεις της Π.Ε. 19 **μετατρέποντας την περιοχή του Μεζούρλου σε πιο δημοφιλή χώρο εγκατάστασης υπηρεσιών, δραστηριοτήτων και εταιριών.**

Γ) Τα εμπορικά που αναφέρονται στον δεύτερο πόλο (IKEA, Leroy Merlin, JUMBO) αποτελούν ένα επιπλέον παράγοντα αύξησης των πυκνοτήτων της περιοχής. Η χωροθέτηση τους ξεφεύγει από τα όρια της Λάρισας και συμβαίνει λίγο ανατολικά του οικισμού της Νίκαιας. Κάτι τέτοιο, εκτός από την οικιστική έξαρση των νότιων συνοικιών της Λάρισας, μπορεί να προκαλέσει και μεταβολές στην φόρτιση του οικισμού της Νίκαιας. Πιο συγκεκριμένα, η Νίκαια θεωρείται ως το πιο κατάλληλο μέρος για να απορροφήσει την ζήτηση της Λάρισας για β' κατοικία καθώς βρίσκεται σε πολύ κοντινή απόσταση και αποτελεί σημαντικό στόχο τόσο του ΓΠΣ Νίκαιας όσο του ΓΠΣ Λάρισας. Ήδη στην περιοχή είναι χτισμένες πολυτελείς κατοικίες χαρακτηρίζεται από χαμηλές πυκνότητες γεγονός που φανερώνει αυτήν την τάση εγκατάστασης πιο εύπορων Λαρισαίων με σκοπό να ξεφύγουν από το συμφορημένο

κέντρο της πόλης. Το γεγονός ότι ο νέος εμπορικός πόλος βρίσκεται σε ελάχιστη απόσταση από τον οικισμό της Νίκαιας προμηνύει την αύξηση των πυκνοτήτων του καθώς δίνει ένα επιπλέον **κίνητρο στους Λαρισαίους να την διαλέξουν για περιοχή δεύτερης κατοικίας**. Στην πραγματικότητα, πρώτα πραγματοποιήθηκε η εγκατάσταση του IKEA και του Leroy Merlin και σε δύο χρόνια ακολούθησε το JUMBO γεγονός που οδηγεί στην μελλοντική χωροθέτηση και άλλων εμπορικών δραστηριοτήτων στην περιοχή. Μια τέτοια μελλοντική ανάπτυξη προκαλεί αύξηση στους όρους δόμησης της περιοχής (Σ.Δ., κάλυψη, κλπ) γεγονός που επιβάλλει τον νομικό καθορισμό τους.

Τέλος, η νέα μορφή εμπορικών κέντρων στην πόλη της Λάρισας αυξάνει την δυναμικότητα της ως μεγάλο αστικό κέντρο της Ελλάδας γεγονός που **μπορεί να προσελκύσει ανθρώπους από άλλες περιοχές** του νομού ή ακόμη και από γειτονικούς νομούς να επιλέξουν το μέρος για μόνιμη κατοικία.

10.3. Οικονομία και Κοινωνία

Η χωροθέτηση και η λειτουργία των Malls που βρίσκονται στην περιοχή μελέτης αναμένεται να έχει σημαντικές περιπτώσεις στην τοπική οικονομία αλλά και στην ευρύτερη περιοχή της Λάρισας.

Η περιοχή που βρίσκονται τα εμπορικά κέντρα θεωρείται ιδιαίτερα αναπτυγμένη οικονομικά (υπερτοπικές δραστηριότητες, γραφεία, ιδιωτικές εταιρίες, επαγγελματικά εργαστήρια, κ.α.). Όμως, υπάρχει έλλειψη στην συσσωρευμένη εμπορική δραστηριότητα σε συνδυασμό με χρήσεις αναψυχής γεγονός που μέχρι πρότινος εμφανίζονταν μόνο στις κεντρικές περιοχές. Την έλλειψη αυτή έρχονται να καλύψουν τα νέα Mall επί της οδού Φαρσάλων και της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης τα οποία είναι υπεύθυνα για την δημιουργία υπερτοπικών κέντρων στα νότια σύνορα της Λάρισας καθώς και στο βόρειο μέρος του δήμου Νίκαιας. Ουσιαστικά, **αναβαθμίζεται ο ρόλος της περιοχής**¹²¹ η οποία διαθέτει μεγάλα χωρικά αποθέματα και παραμένει ανεκμετάλλευτη από οικιστική άποψη.

¹²¹ Τόσο της συνοικίας Αβέρωφ όσο και των γύρω πολεοδομικών ενοτήτων και δήμων (Νέα Πολιτεία, Μεζούρλο, Νίκαια)

Στην πραγματικότητα, η ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων εμπορίου και αναψυχής αποφέρει **κέρδη τόσο στις αρμόδιες εταιρίες όσο στον δήμο Λάρισας και δήμο Νίκαιας** καθώς τέτοιες μεγάλες επενδύσεις συνοδεύονται από πολύ υψηλά δημοτικά τέλη (εκατομμυρίων ευρώ) τα οποία με την σωστή διαχείριση μπορούν να μετατραπούν σε έργα υποδομής για την βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Επιπρόσθετα, τα μεγάλα εμπορικά κέντρα που έχουν δημιουργηθεί στον περιαστικό χώρο της Λάρισας έχουν επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στο παραδοσιακό εμπορικό κέντρο του Δήμου Λαρισαίων και ιδιαίτερα στις μικρομεσαίες εμπορικές επιχειρήσεις. Η χωροθέτηση αυτών των νέων εμπορικών δημιουργεί μεγάλο **ανταγωνισμό με την τοπική κεντρική αγορά της Λάρισας** η οποία μέχρι τώρα φιλοξενούσε το μεγαλύτερο ποσοστό των εμπορικών συναλλαγών της πόλης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι οι προτιμήσεις του αγοραστικού κοινού στρέφονται σε κλάδους όπως εστιατόρια, οικιακός εξοπλισμός, ηλεκτρικά είδη, ένδυση καθώς και σε υπηρεσίες όπως ευέλικτα ωράρια και άνετους χώρους στάθμευσης, οδηγώντας έτσι το ιστορικό εμπορικό κέντρο της Λάρισας σε απαξίωση. Η συσσώρευση πολλών καταστημάτων στον ίδιο χώρο και η ποικιλία των αγαθών που προσφέρουν τα νέα εμπορικά της Λάρισας η οποία είναι ικανή να καλύψει κάθε ανάγκη είναι επιπρόσθετοι παράγοντες στροφής των καταναλωτών στους νέους εμπορικούς πόλους. Παρόλα αυτά, τα λίγα χρόνια λειτουργίας των μεγάλων Mall με πιο πρόσφατα το Pantheon Plaza, το IKEA και το Leroy Merlin δεν έχουν κάνει αισθητή την αρνητική επιρροή τους ως προς το παραδοσιακό εμπορικό κέντρο καθώς το τελευταίο διατηρεί την τοπική πελατεία μέσω της προσφοράς μεγάλου εύρους τιμών και προϊόντων και της γειννίασης του με τις πλατείες (Ταχυδρομείου, Κεντρική, Τρίγωνη, Εβραίων) και το ιστορικό Φρούριο, μέρη τα οποία αποτελούν τον βασικό ψυχαγωγικό πόλο της Λάρισας¹²².

Στην συνέχεια, τα νέα Mall ασκούν σημαντική επιρροή στις αξίες γης της περιοχής όπου χωροθετούνται σε συνδυασμό πάντα με τον χαμηλό Συντελεστή Δόμησης και την τάση για αύξηση των πυκνοτήτων. Αν και οι περιοχές που βρίσκονται στα όρια του Δήμου Λάρισας έχουν τις μικρότερες αξίες γης σε

¹²² Χαρακτηριστικό γνώρισμα των κατοίκων της Λάρισας και των επισκεπτών είναι ο συνδυασμός των αγορών τους με την ολιγόωρη παραμονή τους στις καφετέριες του κέντρου γεγονός που το φανερώνει η αυξημένη κίνηση των δεύτερων στις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων.

σύγκριση με τις υπόλοιπες που βρίσκονται μέσα στο σχέδιο πόλης, παρατηρείται ότι το ανατολικό τμήμα της Π.Ε. 19¹²³ καθώς και το τμήμα της Π.Ε.Ο Αθηνών-Θεσσαλονίκης που ορίζεται ως ζώνη χονδρεμπορίου στο νότιο άκρο της πόλης (εδώ βρίσκεται το Pantheon Plaza) αποκτούν σταδιακά μεγαλύτερη αξία από τις γύρω περιοχές. Αυτό οφείλεται τόσο στην αναθεώρηση του ΓΠΣ όσο στην δημιουργία των νέων μεγάλων εμπορικών κέντρων. Όσον αφορά την εκτός σχεδίου δόμηση, ήδη οι περιοχές με πρόσωπο στον δρόμο της Φαρσάλων, της Τρικάλων και της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης έχουν μεγαλύτερες αξίες γης απ'ότι οι περιοχές περιμετρικά αυτών των αρτηριών. Η μετατροπή αυτών των οδών σε μεγάλους πόλους οι οποίοι θα φιλοξενούν την νέα μορφή εμπορίου της Λάρισας σημαίνει αυτόματα την **αύξηση των τιμών των οικοπέδων και των ακινήτων** που βρίσκονται πάνω σε αυτούς καθώς και ανάδειξη των γύρω κοντινών περιοχών οι οποίες μέχρι τώρα θεωρούνται περιοχές μικρής σημασίας οι οποίες φιλοξενούν μόνο διάσπαρτες χρήσεις περιαστικού χαρακτήρα. Γενικά βγαίνει το συμπέρασμα ότι τα νέα εμπορικά ως ιδιωτικές επεμβάσεις μπορούν να αναβαθμίσουν λειτουργικά και αισθητικά την περιοχή. Η αναβάθμιση αυτή σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες τάσεις και το αυξανόμενο ενδιαφέρον του ιδιωτικού τομέα για την περιοχή, τείνει να προσελκύσει υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα που θα επιθυμούν την χωροθέτηση τους στο ευρύτερο περιβάλλον ενώ μία τέτοια εξέλιξη θα είχε ως αποτέλεσμα την μείωση των ελεύθερων χώρων με ταυτόχρονη αύξηση των αξιών γης στην περιοχή.

Η χωροθέτηση των μεγάλων εμπορικών κέντρων στο νότιο μέρος της Λάρισας μπορεί να **λειτουργήσει συμπληρωματικά με την λειτουργία των αθλητικών εγκαταστάσεων στο Μεζούρλο** από τις οποίες οι σημαντικότερες είναι το νέο γήπεδο της ΑΕΛ και το κλειστό γήπεδο μπάσκετ της Νεάπολης. Ο κόσμος της Λάρισας υπήρξε ανέκαθεν ευαισθητοποιημένος ως προς τα αθλητικά δρώμενα της περιοχής γεγονός που έχει μετατρέψει την αθλητική περιοχή του Μεζούρλου σε ένα δημοφιλή προορισμό. Επομένως, ο κόσμος που θα πηγαίνει να παρακολουθήσει αγώνες μπάσκετ και ποδοσφαίρου μπορεί να προτιμήσει την επίσκεψη στα μεγάλα Mall τα οποία βρίσκονται σε κοντινή απόσταση είτε για αγορές είτε για ψυχαγωγία.

¹²³

Στο τμήμα αυτό χωροθετείται το Praktiker

Μια τέτοια σύνδεση μπορεί να προσελκύσει εκτός από τους κατοίκους και ένα πλήθος τουριστών οι οποίοι με αφορμή την επίσκεψή τους στο νέο γήπεδο ευρωπαϊκών προδιαγραφών της ΑΕΛ θα μπορούν να γνωρίζουν και τους νέους εμπορικούς πόλους της πόλης οι οποίοι ξεφεύγουν από τον κλασικό τύπο εμπορικών καταστημάτων.

Πέρα από τις οικονομικές επιπτώσεις, η λειτουργία των μεγάλων εμπορικών κέντρων επηρεάζει άμεσα την απασχόληση των κατοίκων της περιοχής. Πιο συγκεκριμένα, η λειτουργία των 7 μεγάλων εμπορικών κέντρων που εντοπίζονται στην περιοχή μελέτης **δημιουργεί πάνω από 1700 νέες θέσεις εργασίας** μειώνοντας έτσι το ποσοστό της ανεργίας που παρατηρείται στην Λάρισα. Παρόλα αυτά, οι θέσεις αυτές καταλαμβάνονται περισσότερο από ανειδίκευτο προσωπικό στο οποίο προσφέρονται χαμηλοί μισθοί μετατρέποντας έτσι τις συνθήκες απασχόλησης σε μη-ευνοϊκές. Τέλος, το διαφοροποιημένο¹²⁴ ωράριο των οργανωμένων εμπορικών κέντρων σε σχέση με τα παραδοσιακά καταστήματα είναι ικανό να **προσβάλει τα εργασιακά δικαιώματα** δημιουργώντας επιμέρους αρνητικές συνέπιες στην τοπική και στην ευρύτερη κοινωνία.

10.4. Κυκλοφορικές Ροές

Το ζήτημα των επιπτώσεων στην κυκλοφορία αποτελεί ένα από τα κρισιμότερα θέματα κατά τη δημιουργία των νέων μεγάλων εμπορικών κέντρων στην περιοχή. Με βάση ποσοτικά μεγέθη καθώς και επιτόπου παρατηρήσεις για την κυκλοφορία των δρόμων προκύπτουν ορισμένα συμπεράσματα για τις ροές των αυτοκινήτων καθώς για τις δυνατότητες αξιοποίησης άλλων μορφών μεταφορών όπως τα μέσα μαζικής μεταφοράς και το ποδήλατο.

Έπειτα από μελέτη του Ερευνητικού Προγράμματος του ΑΠΘ «Αξιολόγηση δομικών και λειτουργικών στοιχείων του συγκοινωνιακού συστήματος της Λάρισας. Πρόγραμμα πρότυπων βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων», προκύπτει ότι το 32% των μετακινήσεων προς το κέντρο της Λάρισας γίνεται με αυτοκίνητο, το 4,5% με ποδήλατο, το 12% με λεωφορείο ενώ το 42% με τα πόδια

¹²⁴ Περισσότερες ώρες λειτουργίας με εύρος ημερών από Δευτέρα έως Σάββατο.

μόνο για μικρές αποστάσεις. Οι μετακινήσεις για εκπαίδευση γίνονται περισσότερο με τα πόδια, για ψυχαγωγία και εργασία με το ποδήλατο και τις μηχανές καθώς και με το ΙΧ ενώ τα λεωφορεία χρησιμοποιούνται περισσότερο για εκπαίδευση και αγορές.

Σύμφωνα με τα παραπάνω διεξάγονται κάποια συμπεράσματα σχετικά με τον αριθμό των μετακινήσεων στις ώρες αιχμής θα πρέπει να ληφθεί υπόψη η υπάρχουσα κίνηση στους οδικούς άξονες υπερτοπικής σημασίας όπου βρίσκονται τα νέα Mall, ο αριθμός των επισκεπτών στα εμπορικά κέντρα της περιοχής στις ώρες αιχμής, ο αριθμός των εργαζομένων στα μεγάλα εμπορικά κέντρα καθώς και τον αριθμό των επισκεπτών σε άλλες σημαντικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην περιοχή ή κοντά σε αυτήν (ΙΑΣΩ, νέο γήπεδο της ΑΕΛ, εργοστάσιο Μέλισσα, κ.α.). Σε όλους αυτούς τους παράγοντες πρέπει να συμπεριληφθεί η στάθμευση στην περιοχή καθώς και οι νέες θέσεις parking που δημιουργούν τα εμπορικά κέντρα. Το θέμα αυτό θεωρείται ιδιαίτερα σημαντικό καθώς η έλλειψη χώρων στάθμευσης και ολοκληρωμένης πολιτικής οδηγούν σε παρόδια στάθμευση γεγονός που με την σειρά του προκαλεί συντήρηση και αύξηση του κυκλοφοριακού προβλήματος.

Η περιοχή μελέτης η οποία ορίζεται από τους βασικούς υπερτοπικούς άξονες της οδού Φαρσάλων, της Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης και της Περιφερειακής Τρικάλων στους οποίους παρατηρείται ήδη αυξημένη κίνηση τις ώρες αιχμής (8-10 το πρωί και 4-6 το μεσημέρι) ενώ οι ροές αποτελούνται κατά κύριο λόγο από Ι.Χ. και φορτηγά και λιγότερο από μηχανές.

Πιο συγκεκριμένα, η οδός Φαρσάλων εμφανίζει αυξημένη κίνηση από το ύψος της Ηρώων Πολυτεχνείου σε σχετικά κεντρικό σημείο της Λάρισας μέχρι την διασταύρωση με την Περιφερειακή Τρικάλων στο νότιο άκρο της περιοχής Αβέρωφ κοντά στα νότια σύνορα του δήμου. Αυτή η κυκλοφοριακή φόρτιση (οι ταχύτητες των αυτοκινήτων φτάνουν κατά προσέγγιση τα 50 χιλιόμετρα/ώρα¹²⁵) οφείλεται στο πλήθος των επαγγελματικών χρήσεων που φιλοξενούνται κατά μήκος της Φαρσάλων, η λειτουργία του ίδιου δρόμου για σύνδεση της Λάρισας με την Νίκαια καθώς και η ύπαρξη πολλών κατοικιών εκατέρωθεν του ίδιο δρόμου στα διαφορετικά ύψη του. Σύμφωνα με την μελέτη του Ε.Μ.Π. με τίτλο «*Παρόδιες χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο*» ανάλογα με το είδος των παρόδιων χρήσεων προκύπτει μια βασική τιμή

¹²⁵ Η ταχύτητα υπάγεται στο εύρος 41-50 km/h το οποίο μεταφράζεται σε μη συμβατή ταχύτητα με τις παρόδιες χρήσεις. Πηγή: (Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο ,1997: 36).

κυκλοφοριακού φόρτου. Στο κομμάτι της οδού Φαρσάλων το οποίο θεωρείται ως περιοχή με μη συνεχή δόμηση μονοκατοικιών, διπλών μονοκατοικιών καθώς βρίσκεται στο νότιο άκρο του δήμου Λάρισας η βασική τιμή του φόρτου κυκλοφορίας είναι 600 οχήμ./ώρα. Τις ώρες αιχμής η τιμή αυτή δέχεται μια αύξηση της τάξης του 30% οπότε η τιμή του φόρτου σε ώρα αιχμής ανέρχεται στα 780 οχήματα/ώρα. Μετά την διασταύρωση με την Περιφερειακή παρατηρείται μείωση στους κυκλοφοριακούς φόρτους καθώς απομακρυνόμαστε από τον δήμο Λάρισας και τις περιοχές με τις σημαντικές πυκνότητες δόμησης και μπαίνουμε σε περιστατικές περιοχές της πόλης με μεγάλο ποσοστό αδόμητων χώρων με ύπαρξη μόνο επαγγελματικών εργαστηρίων, αγροτικών επιχειρήσεων και πρατηρίων βενζίνης. Πλέον, η τιμή του κανονικού φόρτου μπορεί να μειωθεί στα 450 οχήματα/ώρα ενώ τις ώρες αιχμής σε 600 οχήμ./ώρα. Με την λειτουργία των big box stores των Praktiker και Makro **δημιουργείται μια επιπλέον φόρτιση** στην περιοχή η οποία θα ξεπερνάει τα 1000 άτομα την ημέρα. Αναλυτικότερα, τα 2 εμπορικά αναμένεται να προσελκύουν περίπου 1000 άτομα/ημέρα (800 αυτοκίνητα/ημέρα). Με βάση το 12ωρο ωράριο το εμπορικών προκύπτει μέσος φόρτος περίπου 70 οχημ./ώρα. Ο αριθμός των εργαζομένων στα 2 εμπορικά ανέρχεται περίπου στα 200 άτομα (150 από αυτούς θα έχουν αυτόκίνητο). Οπότε στο 4ωρο των ωρών αιχμής η τιμή του φόρτου αιχμής θα είναι 100 οχημ./ώρα. Επομένως, με την λειτουργία του Praktiker και του Makro η τιμή του κανονικού φόρτου γίνεται 520 οχημ./ώρα ενώ του φόρτου στις ώρες αιχμής 700 οχημ./ώρα. Ο λόγος του φόρτου αιχμής προς τον κανονικό ξεπερνάει την μονάδα γεγονός που χαρακτηρίζει την **διακύμανση κυκλοφοριακού φόρτου με τον παρόδιο χώρο σε απολύτως μη συμβατή**.

Από την άλλη, η Π.Ε.Ο. Αθηνών- Θεσσαλονίκης εμφανίζει αυξημένη κίνηση τόσο κατά μήκος του νοτιοανατολικού τμήματος της Λάρισας μέχρι το σημείο χωροθέτησης του β' εμπορικού πόλου και της ιδιωτικής κλινικής Ιασώ (οι ταχύτητες φτάνουν μέχρι τα 60 χιλιόμετρα/ώρα¹²⁶). Ο δρόμος αυτός φιλοξενεί αποκλειστικά επαγγελματικές χρήσεις και σε όλο το μήκος του ο χαρακτήρας του είναι υπερτοπικός. Πιο συγκεκριμένα μέχρι το νότιο άκρο της πόλης (κόμβος Βιοκαρπét) λόγω της συνεχόμενης δόμησης επιχειρήσεων όπως πρατηρίων, βιοτεχνιών,

¹²⁶ Η ταχύτητα υπάγεται στο εύρος >50 km/h το οποίο μεταφράζεται σε απολύτως μη συμβατή ταχύτητα με τις παρόδιες χρήσεις. Πηγή: (Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο ,1997: 36).

εμπορικών καταστημάτων, κ.α. η περιοχή εμφανίζει μεγάλες κυκλοφοριακές ροές στις ώρες αιχμής λόγω των επισκεπτών αυτών των επιχειρήσεων, των εργαζομένων αλλά και όσων κατευθύνονται προς την έξοδο της πόλης. Ο κυκλοφοριακός φόρτος ανέρχεται στα 700 οχήματα/ώρα καθώς οι παρόδιες χρήσεις χαρακτηρίζονται από μη συνεχή δόμηση και περιλαμβάνουν εμπορικές και βιοτεχνικές χρήσεις. Στις ώρες αιχμής αναμένεται να φτάνει στα 920 οχημ./ώρα. Στην ίδια περιοχή χωροθετείται και το νέο εμπορικό Pantheon Plaza το οποίο αυξάνει τον κυκλοφοριακό φόρτο καθώς το συγκεκριμένο εμπορικό προβλέπεται να προσελκύει πάνω από 8 εκατομμύρια επισκέπτες ετησίως (πάνω από 20000 επισκέπτες την ημέρα) και απασχολεί πάνω από 900 άτομα. Με τον συλλογισμό που ακολουθήθηκε για το Praktiker και Makro το νέο εμπορικό θα αυξήσει τους κυκλοφοριακούς φόρτους της αλλά σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό καθώς προσελκύει και απασχολεί ένα πολύ μεγάλο αριθμό ανθρώπων. Από τον κόμβο Βιοκαρπét μέχρι την διασταύρωση με την Ν.Ε.Ο. Αθηνών- Θεσσαλονίκης συναντούμε η δόμηση είναι πιο αραιή και παρεμβάλλονται πολλά χωράφια μετατρέποντας τον χαρακτήρα του δρόμου σε περιαστικό και αγροτικό. Εδώ οι ροές μέχρι την δημιουργία των μεγάλων εμπορικών κέντρων IKEA, Leroy Merlin και JUMBO καθώς και της ιδιωτικής κλινικής ΙΑΣΩ ήταν μειωμένες σε σύγκριση με αυτές των υπόλοιπων σημείων του δρόμου. Μετά την λειτουργία τους, οι επισκέπτες της περιοχής αυξήθηκαν τουλάχιστον κατά 2500 ημερησίως γεγονός που έχει προκαλέσει επιπλέον ροές Ι.Χ. και φορτηγών εκφόρτωσης. Με την μελλοντική χωροθέτηση περισσότερων εμπορικών κέντρων αλλά και άλλων χρήσεων οι πυκνότητες της περιοχής θα αυξηθούν και θα μειωθεί ο περιαστικός της χαρακτήρας δημιουργώντας έτσι **έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα**.

Όσον αφορά το **θέμα της στάθμευσης** η περιοχή δεν εμφανίζει σημαντικά προβλήματα καθώς οι επιχειρήσεις περιλαμβάνουν και χώρους parking. Συγκεκριμένα τα εμπορικά κέντρα δημιουργούν περίπου 6000 θέσεις στάθμευσης. Παρόλα αυτά στην **περίπτωση που αναβαθμιστεί η περιοχή** λόγω της δημιουργίας των νέων εμπορικών οι χώροι στάθμευσης δεν θα μπορέσουν να συγκρατήσουν τέτοιες ροές γεγονός που θα οδηγήσει σε **παρόδια στάθμευση και επιπλέον συμφόρηση**.

Επιπλέον, στις συγκεκριμένες περιοχές οι ροές των ποδηλάτων θεωρούνται σχεδόν ανύπαρκτες καθώς αυτές βρίσκονται στα όρια του δήμου και στον περιαστικό χώρο όπου υπάρχει παντελής έλλειψη υποδομών έτσι ώστε να φιλοξενηθούν τέτοιες

ροές. Για την ακρίβεια το κοντινότερο σημείο που υπάρχουν ποδηλατόδρομοι είναι κάποιοι ελεύθεροι χώροι στο ανατολικό μέρος της περιοχής Αβέρωφ. Παρόλα αυτά, το Pantheon Plaza περιλαμβάνει και χώρους στάθμευσης ποδηλάτων γεγονός που φανερώνει την ευαισθητοποίηση του Α' εμπορικού πόλου και τις ευρύτερης περιοχής του για την χρήση του ποδηλάτου με **ενδεχόμενη κατασκευή ποδηλατόδρομων, χώρων στάθμευσης, σήμανσης και αύξηση της κυκλοφορίας τους**. Το πρόγραμμα που ακολουθεί το Pantheon Plaza ονομάζεται «Πράσινο Πρόγραμμα Μετακινήσεων» με σκοπό την προσέγγιση του εμπορικού με Μ.Μ.Μ. την ενθάρρυνση του περπατήματος, ποδηλάτου και μοτοσυκλέτας καθώς προβλέπει χώρους στάθμευσης για κάθε μέσο και ειδικά καθορισμένες θέσεις για ομάδες ατόμων που μοιράζονται το ίδιο αυτοκίνητο (Εφημερίδα Ελευθερία, 11 Ιουλίου 2009). **Ο δεύτερος εμπορικός πόλος ο οποίος βρίσκεται λίγο ανατολικότερα του οικισμού της Νίκαια επί της Π.Ε.Ο. δεν έχει δώσει βαρύτητα στην προσέγγιση του με ποδήλατό** καθώς η μεγάλη απόσταση από τον δήμο Λάρισας καθώς και η χωροθέτηση του σε υπερτοπική αρτηρία αποτρέπουν τέτοιες ροές. Ο μόνος τρόπος πρόσβασης με ποδήλατο είναι από τον οικισμό της Νίκαιας αλλά κάτι τέτοιο δεν θα δημιουργούσε σημαντικές ροές λόγω του μειωμένου αριθμού των κατοίκων της Νίκαιας. Παρόλα αυτά θεωρείται απαραίτητη η μελέτη για την δυνατότητα σύνδεσης των σημαντικών εγκαταστάσεων του Μεζούρλου και των δύο εμπορικών πόλων με τις περιοχές του Αβέρωφ, της Νέας Πολιτείας αλλά και του κέντρου της Λάρισας μέσω διαδρομών ποδηλάτων καθώς παραμένει το μέσο μεταφοράς με τις μηδενικές επιπτώσεις στην κυκλοφοριακή συμφόρηση και στο περιβάλλον.

10.5. Περιβάλλον

Η χωροθέτηση των νέων εμπορικών κέντρων στον νότιο περιαστικό χώρο της Λάρισας επιφέρει σημαντικές επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον της περιοχής. Ο χώρος αυτός θεωρείται σχετικά αποκομμένος από τις πιο κεντρικές περιοχές της πόλης οι οποίες εμφανίζουν μεγαλύτερα στάδια ανάπτυξης. Η γενική οργάνωση της περιοχής μελέτης, η μορφολογία των κτιρίων, οι κατηγορίες των χρήσεων και η τοποθεσία των κοινόχρηστων χώρων δεν εμφανίζει ιδιαίτερη ομοιομορφία στο νότιο

αστικό και περιαστικό χώρο της Λάρισας. Για την ακρίβεια, **η εναλλαγή από περιοχές κατοικίας σε περιοχές εγκατάστασης χρήσεων βιοτεχνίας, εμπορίου, ψυχαγωγίας, κτλ. δημιουργεί φραγμούς στην φυσική εξέλιξη του σχεδιασμού** το οποίο θεωρείται βασικό χαρακτηριστικό των περιοχών επεκτάσεων και των μεμονωμένων ιδιωτικών παρεμβάσεων.

Η έκταση που καλύπτουν οι ΕΧ-ΑΠ στις πολεοδομικές ενότητες 18 και 19 (περιοχή Αβέρωφ και Μεζούρλο αντίστοιχα) ανέρχεται στα 471.000 m², ένας αριθμός αρκετά ικανοποιητικός σε σχέση με την συνολική έκταση των δύο συνοικιών (5.668.000 m²). Παρόλα αυτά οι χώροι αυτοί παραμένουν ανεκμετάλλετοι καθώς δεν αποτελούν τμήμα. Αυτές οι εκτάσεις δεν χρησιμοποιούνται ως κοινόχρηστοι χώροι και βρίσκονται διάσπαρτα σε σημεία του νότιου τμήματος της Λάρισας γεγονός που επιβάλλει την αξιοποίηση τους για την βιώσιμη ανάπτυξη των υπερτοπικών δραστηριοτήτων της περιοχής.

Η χωροθέτηση των νέων εμπορικών κέντρων βελτιώνει εν μέρει την κατάσταση του φυσικού σχεδιασμού καθώς **η δημιουργία τους δεν περιλαμβάνει την κατασκευή νέων κοινόχρηστων χώρων (πλατείες, πεζόδρομοι, κ.α.) στο εξωτερικό περιβάλλον** για την εξυπηρέτηση τόσο των κατοίκων των περιοχών αυτών όσο και των επισκεπτών. Από την άλλη, στο εσωτερικό των εμπορικών κέντρων υπάρχουν χώροι συνάθροισης του κοινού γεγονός που μπορεί να θα μπορούσε να λειτουργήσει θετικά στην σύσφιξη των σχέσεων των κατοίκων της περιοχής καθώς υπάρχει γενική έλλειψη σε κοινόχρηστους χώρους. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το Pantheon Plaza περιλαμβάνει κοινόχρηστους χώρους έκτασης 8.105m²(πηγή:http://www.estatereview.gr/dm_documents/Technical_specifications_Pantheon_plaza_Qcs6r.pdf)

Παρόλα αυτά, η περιοχή δεν θεωρείται εγκλωβισμένη και μπορεί να αναπτυχθεί προς το νότιο περιαστικό χώρο της Λάρισας σε περιοχές που υπάρχουν στον δήμο Νίκαιας. Ο αγροτικός χαρακτήρας του εξωαστικού χώρου της Λάρισας περιλαμβάνει πολλές ελεύθερες εκτάσεις που με την σωστή αξιοποίηση τους **μπορεί να αναβαθμίσει το εξωτερικό περιβάλλον και να εξισορροπήσει της δυνάμεις που δρουν ανάμεσα στον αστικό και περιαστικό χώρο**. Μέχρι να τεθούν οι σωστές βάσεις για την εξασφάλιση της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας της νότιας περιαστικής ζώνης της Λάρισας, η ανεξέλεγκτη χωροθέτηση νέων εμπορικών πόλων χωρίς την ύπαρξη μέριμνας για δημιουργία κοινόχρηστων χώρων **δημιουργεί την**

εντύπωση αποκομμένων τεράστιων εμπορικών συγκροτημάτων, ασυμμετριών και ανισόροπης διάχυσης αστικών δραστηριοτήτων.

Τέλος, δεν πρέπει να παραλειφθεί το γεγονός ότι η εταιρία Sonae Sierra που διαχειρίζεται το Pantheon Plaza έχει ορίσει Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (EMS) με σκοπό την ελαχιστοποίηση των επιπτώσεων στο περιβάλλον και την καλύτερη βιωσιμότητα της περιοχής. Η πολιτική αυτή οδήγησε στην περιβαλλοντική πιστοποίηση ISO 14001:2004 για τη διαχείριση της φάσης της κατασκευής του μεγάλου εμπορικού κέντρου.

10.6. Εκτός Σχεδίου Δόμηση

Το νομικό πλαίσιο που αναφέρθηκε προηγουμένως περιλαμβάνει ορισμένες ρυθμίσεις σχετικά με την εκτός δόμηση η οποία μεταβάλλεται με την χωροθέτηση των νέων εμπορικών κέντρων.

Αρχικά, είναι εμφανές ότι η αστική διάχυση στον εκτός σχεδίου χώρο της Λάρισας αναπτύσσεται κατά μήκος των βασικών αξόνων της Φαρσάλων και της Π.Ε.Ο. Αθηνών - Θεσσαλονίκης λόγω της χωροθέτησης νέων μεγάλων μορφών εμπορικών μονάδων, της μεγάλης προσβασιμότητας στην περιοχή, την διαθεσιμότητα των κεφαλαίων και αδόμητου χώρου καθώς και της έλλειψης ελέγχου στις χρήσεις γης. Τα αποτελέσματα του φαινομένου σχετίζονται με την αύξηση του κόστους υποδομών, με κυκλοφοριακά προβλήματα, με κοινωνικές μεταβολές καθώς και με υποβάθμιση της ποιότητας του περιβάλλοντος.

Όσον αφορά την περιοχή μελέτης θεωρείται ως πόλος και ζώνη ανάπτυξης (με χρήσεις όπως εμπόριο, βιοτεχνία-βιομηχανία, α' κατοικία, υπηρεσίες και τουρισμός) γεγονός που επιβάλλει την ύπαρξη ενός βιώσιμου σχεδιασμού¹²⁷. Σύμφωνα με το νομικό πλαίσιο για τον περιορισμό της εκτός σχεδίου δόμησης είναι απαραίτητη η ύπαρξη κατάλληλα σχεδιασμένων περιοχών υποδοχής κεντρικών λειτουργιών υψηλής βαθμίδας καθώς και η συνύπαρξη των χρήσεων γης. Στην περιοχή μελέτης σε γενικές

¹²⁷ Ο σχεδιασμός πρέπει περιλαμβάνει καθορισμένους συντελεστές δόμησης και πυκνότητες ενώ παράλληλα καλύπτει τις απαιτήσεις για χώρους στάθμευσης, κοινόχρηστους/κοινοφελείς/ελευθέρους χώρους καθώς και δίκτυα και υποδομές.

γραμμές δεν υπάρχει τέτοια οργανωμένη παρέμβαση. Παρόλα αυτά, **ο β' εμπορικός πόλος αποτελεί ένα είδους τέτοιου σχεδιασμού** καθώς υπάρχει συσσώρευση πολλών εμπορικών κέντρων στην ίδια έκταση με τις κατάλληλες υποδομές, μια χωροθέτηση που ξεφεύγει από τα πρότυπα του ιστορικού κέντρου και **δημιουργεί νέα πρότυπα ανάπτυξης**. Από την άλλη, ο α' εμπορικός πόλος δεν εμφανίζει σημάδια συγκρότησης και κοινής πολιτικής. Το κάθε εμπορικό κέντρο χαρακτηρίζεται ως μεμονωμένη μονάδα με την μόνη διαφορά ότι βρίσκονται σε μικρή απόσταση μεταξύ τους. Βέβαια, παρατηρώντας ξεχωριστά τόσο το Pantheon Plaza και Media Markt όσο το Praktiker και το Makro τα οποία βρίσκονται σε ελάχιστη απόσταση από τα νότια όρια της πόλης είναι εμφανές ότι η ανάπτυξη αποκομμένων εμπορικών μονάδων δεν πραγματοποιείται πλέον.

Στην πραγματικότητα, η δημιουργία των νέων μορφών εμπορικών πόλων αποτελεί έναν **παράγοντα που ισχυροποιεί την Λάρισα στον ρόλο της ως αστικό κέντρο**. Ουσιαστικά, η κατά κύριο λόγο χωροθέτηση τους στις εκτός σχεδίου περιοχές **ενισχύει την σχέση μεταξύ πόλης και υπαίθρου**. Η δημιουργία των νέων εμπορικών δεν επηρεάζει μόνο την πόλη της Λάρισας και των γύρω περιοχών αλλά ενισχύει και την δικτύωση και την συνεργασία της με τα άλλα αστικά κέντρα. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η προοπτική για δημιουργία του σημαντικού δίπολου Λάρισας- Βόλου.

Βασική επιδίωξη του δήμου Λάρισας αποτελεί ο περιορισμός της παρόδιας και της εκτός σχεδίου δόμησης μέσω του καθορισμού των χρήσεων γης του περιαστικού χώρου. Η εγκατάσταση των νέων εμπορικών δραστηριοτήτων ενδυναμώνει το φαινόμενο της παρόδιας δόμησης. Στην πραγματικότητα, η δημιουργία των εμπορικών μονάδων μπορεί να λειτουργήσει υπέρ αυτού του στόχου μόνο στην περίπτωση που υπάρχει ο κατάλληλος σχεδιασμός. Η χωροθέτηση των εμπορικών κέντρων προϋποθέτει τον καθορισμό των εμπορικών χρήσεων για την περιοχή. Πιο συγκεκριμένα, με την νέα αναθεώρηση του ΓΠΣ ορίζονται οι χρήσεις για τα εμπορικά κέντρα που βρίσκονται στα σύνορα της Λάρισας (Pantheon Plaza, Praktiker) ως πολεοδομικό κέντρο K1 και K2 γεγονός που φανερώνει την οργάνωση του δήμου στο να δεχτεί αυτές τις μεγάλες εμπορικές χρήσεις. Από την άλλη για τα εμπορικά που βρίσκονται στον περιαστικό χώρο της Λάρισας τα οποία υπάγονται στον δήμο Νίκαιας (Makro, IKEA, Leroy Merlin, JUMBO) ορίζονται από το ΓΠΣ Νίκαιας να έχουν χρήσεις ΖΕΠΔ Β1. Η χρήσεις αυτές επιτρέπουν αλλά δεν

εξειδικεύουν την περιοχή ώστε να δεχτεί τέτοιου είδους εμπορικές χρήσεις. Παρόλα αυτά η δημιουργία του β' εμπορικού πόλου επιβάλλει τον καθορισμό ενός μοντέλου χωροθέτησης για αυτοτελή εγκατάσταση για μεγάλων μονάδων εμπορίου.

Είναι γεγονός ότι ο κεντρικός στόχος για **ρύθμιση των σχέσεων σε εξωαστικό επίπεδο** (όπως ορίζουν τα ΓΠΣ Λάρισας και Νίκαιας) και για την ισχυρή λειτουργική εξάρτηση μεταξύ τους, ο οποίος είναι κοινός και στους δύο δήμους, βρίσκεται προς υλοποίηση. Η διαδικασία αυτή ενισχύεται με την μετεγκατάσταση των παραγωγικών δραστηριοτήτων στον βόρειο τμήμα του δήμου Νίκαιας (κοντά στο νότιο σύνορο της Λάρισας) καθώς και με την λειτουργία των νέων μεγάλων εμπορικών πόλων.

10.7. Προτάσεις για την μείωση της αστικής διάχυσης λόγω της δημιουργίας των νέων εμπορικών πόλων

Το φαινόμενο των νέων μορφών εμπορικών που δημιουργήθηκαν στον νότιο χώρο της Λάρισας επιφέρουν σημαντικές αλλαγές στην περιοχή τόσο σε τοπικό όσο σε ευρύτερο επίπεδο. Οι θετικές επιπτώσεις εντοπίζονται περισσότερο στον οικονομικό και στον κοινωνικό τομέα μέσω της γενικής ανάπτυξης που παρατηρείται στην περιοχή μελέτης. Όσον αφορά τις αρνητικές επιπτώσεις, αυτές συνδέονται με τον φαινόμενο της αστικής διάχυσης το οποίο με την σειρά του δημιουργεί μια σειρά από προβλήματα στις νότιες προαστιακές περιοχές αλλά και σε αυτές που βρίσκονται εκτός σχεδίου πόλης σε οικιστικό, περιβαλλοντικό και κυκλοφοριακό επίπεδο. Οι αρνητικές επιρροές μπορούν να μειωθούν με την εφαρμογή μιας σειράς από κατάλληλα μέτρα.

Αναμφίβολα, το υφιστάμενο νομικό πλαίσιο δεν είναι σε θέση να δώσει τις σωστές βάσεις για την ενσωμάτωση των Μεγάλων Εμπορικών Μονάδων σε εκτός σχεδίου περιοχές αλλά και σε αυτές που βρίσκονται εντός του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου. Όσον αφορά τον **οικιστικό τομέα**, η παρόδια και ανεξέλεγκτη δόμηση και η επιβάρυνση του περιβάλλοντος αποτελούν δύο από τα σημαντικότερα προβλήματα που δημιουργεί η έλλειψη του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου για τον εξωαστικό χώρο της Λάρισας. Επομένως, θεωρείται αναγκαία η ύπαρξη ενός μοντέλου χωροθέτησης Μεγάλων Εμπορικών Μονάδων ικανό να καλύψει τις μεγάλες ανάγκες

που προκύπτουν για την λειτουργία τους. Το μοντέλο πρέπει να περιλαμβάνει τον καθορισμό των χρήσεων γης έτσι ώστε να περιοριστεί η ανάμιξή τους και να αποκτήσει η περιοχή συγκεκριμένο χαρακτήρα, τους κατάλληλους όρους δόμησης και ορισμένους περιορισμούς (αποστάσεις από περιβαλλοντικές ζώνες, κ.α) έτσι ώστε να βρεθεί η κατάλληλη τοποθεσία για την εγκατάσταση τους. Επιπλέον, ιδιαίτερα σημαντικός θεωρείται ο καθορισμός κοινόχρηστων/ κοινωφελών/ ελεύθερων χώρων για την περιοχή όπου βρίσκονται οι εμπορικοί πόλοι ένα μέτρο το οποίο είναι απαραίτητη για την βιώσιμη ανάπτυξη του περιαστικού χώρου και για την ενίσχυση της σχέσης αστικού χώρου-υπαίθρου. Επιπρόσθετα, ο σχεδιασμός πρέπει περιλαμβάνει καθορισμένους συντελεστές δόμησης και πυκνότητες ενώ παράλληλα καλύπτει τις απαιτήσεις για χώρους στάθμευσης καθώς και δίκτυα και υποδομές.

Σε **οικονομικό επίπεδο**, για να μην αυξηθούν υπερβολικά οι αξίες γης γεγονός που μπορεί να αποκλείσει χαμηλόμισθες ομάδες πληθυσμού να κατοικήσουν στην περιοχή, είναι απαραίτητη η επιβολή ανώτατων ορίων στις αξίες των ακινήτων. Επιπλέον, η οικονομική άνθιση της περιοχής αποφέρει κέρδη στον δήμο τα οποία με την σειρά του μπορεί να τα αξιοποιήσει σε έργα υποδομών για την περιοχή μελέτης και στην βελτίωση του αστικού σχεδιασμού. (έργα οδοποιίας, κατασκευή πάρκων, κλπ)

Τα **κυκλοφοριακά προβλήματα** της περιοχής αυξάνονται με τις νέες εγκαταστάσεις και προκαλούν επιβάρυνση στο περιβάλλον και αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής. Μια λύση αποτελεί η προώθηση πολιτικών για απεξάρτηση των εμπορικών πόλων από την χρήση του αυτοκινήτου. Μέχρι σήμερα η λειτουργία τους συνδέεται απόλυτα με την χρήση του ΙΧ. Παρόλα αυτά, με την βελτίωση των Μ.Μ.Μ. μέσω της αύξησης των γραμμών και των δρομολογίων των αστικών λεωφορείων και με μετατροπή των οδών Φαρσάλων και Παλαιάς Εθνικής Αθηνών-Θεσσαλονίκης σε δρόμους με ποδηλατόδρομους, νησίδες και παράπλευρα τμήματα είναι ικανή να μειώσει την χρήση του αυτοκινήτου. Κάτι τέτοιο έχει ήδη εφαρμοστεί για το εμπορικό Pantheon Plaza ενώ για τον Β' εμπορικό πόλο λειτουργούν ήδη παράπλευρες οδοί για την ασφαλή προσέγγιση του. Κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει για τα το Praktiker και το Makro για τα οποία υπάρχει δύσκολη πρόσβαση από την υπερτοπική οδό Φαρσάλων λόγω των σχετικά μεγάλων ταχυτήτων που αναπτύσσονται στην νότια έξοδο της πόλης. Τέλος, η λειτουργία ιδιωτικών λεωφορείων για την μετακίνηση των εργαζομένων και η εφαρμογή του «car sharing»

και «car pooling»¹²⁸ είναι ικανά να μειώσουν την χρήση του ΙΧ και να βελτιώσουν τις εργασιακές συνθήκες. Από τα μέτρα δεν θα έπρεπε να λείπει και η αναθεώρηση των υπάρχουσων κυκλοφοριακών μελετών στους δρόμους εγκατάστασης των δύο νέων εμπορικών πόλων (για την οδό Φαρσάλων, την Π.Ε.Ο. Αθηνών-Θεσσαλονίκης και την Περιφερειακή Τρικάλων) καθώς με το πέρασμα των χρόνων και την εγκατάσταση των νέων εμπορικών μεταβλήθηκαν αισθητά οι ροές κυκλοφορίας.

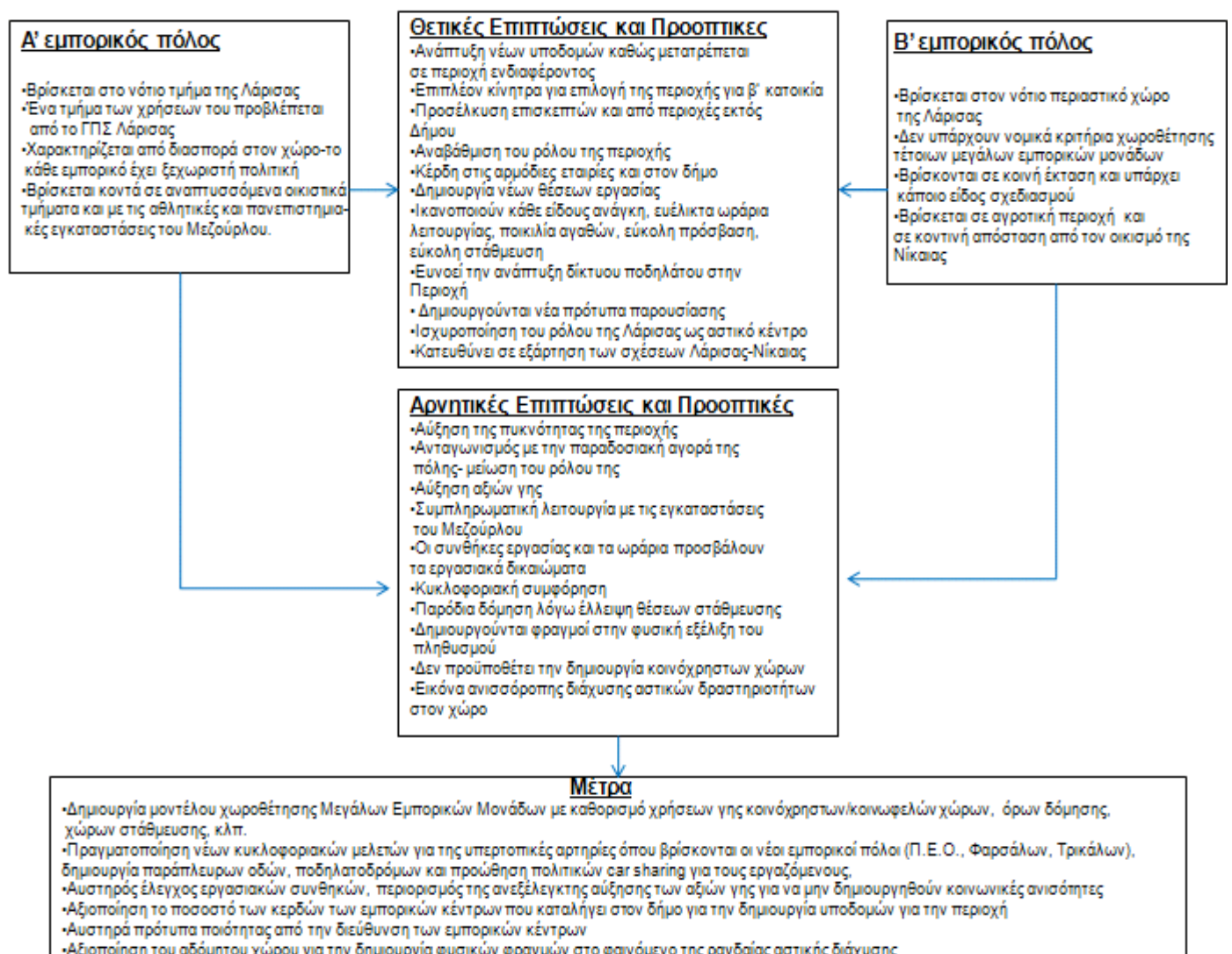
Όσον αφορά τον **κοινωνικό τομέα**, σημαντική θεωρείται η επιβολή προστίμων και συχνοί έλεγχοι στις περιπτώσεις καταπάτησης των εργασιακών δικαιωμάτων στους εργαζόμενους των εμπορικών κέντρων (έλλειψη ασφάλισης και συμβολαίων, εξαντλητικά ωράρια, κ.α.). Επιπλέον, όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη παράγραφο, η μετατροπή της περιοχής μελέτης σε περιζήτητο πόλο ανάπτυξης δεν θα πρέπει να αποκλείσει τα χαμηλά κοινωνικά στρώματα δημιουργώντας ανισότητες. Ο έλεγχος στις αξίες γης και η βελτίωση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς μπορούν να συμβάλουν θετικά στην ενίσχυση του κοινωνικού τομέα.

Τέλος, από **περιβαλλοντικής άποψης** τα υπόλοιπα big box stores των εμπορικών πόλων πρέπει να συμμορφώνονται πλήρως σε αυστηρά πρότυπα ποιότητας ως προς την άνεση, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Ήδη το Pantheon Plaza κινείται προς αυτήν την κατεύθυνση. Όπως ήδη έχει αναφερθεί, η αξιοποίηση των πολλών ελεύθερων αγροτικών εκτάσεων της περιοχής μελέτης για την δημιουργία κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων μπορεί να κάνει πιο ομαλή την μετάβαση από τον αστικό στον εξωαστικό χώρο και να δημιουργήσει φυσικούς φραγμούς για τον περιορισμό της ανεξέλεγκτης αστικής διάχυσης. Φυσικά, πρέπει να αναφερθεί ότι η μείωση των επιπτώσεων στον κυκλοφοριακό τομέα και οι περιορισμοί στην αλόγιστη εκμετάλλευση των δομημένων ή μη εκτάσεων μέσω επιβολής οικιστικών μέτρων βελτιώνουν με την σειρά τους την ποιότητα του περιβάλλοντος.

¹²⁸ Αναφέρονται σε ομαδικές μετακινήσεις των εργαζομένων με ένα κοινό μέσο μεταφοράς

10.8. Συνοπτική παρουσίαση των επιπτώσεων, των προοπτικών των δύο νέων εμπορικών πόλων και οι προτάσεις για την μείωση των αρνητικών επιρροών τους.

Για την καλύτερη οπτική παρουσίαση των επιπτώσεων, των συμπερασμάτων και των μέτρων αντιμετώπισης του φαινομένου των νέων εμπορικών κεντρικοτήτων και της αστικής διάχυσης στον νότιο αστικό και περιαστικό χώρο της Λάρισας δημιουργήθηκε το παρακάτω διάγραμμα.



Διάγραμμα 9: Συνοπτική Παρουσίαση των επιπτώσεων, των προοπτικών και των προτάσεων αντιμετώπισης του φαινομένου της αστικής διάχυσης

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα, Συμμετρία
- Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (1996). *Αξιολόγηση των δομικών και λειτουργικών στοιχείων του Συγκοινωνιακού Συστήματος της Λάρισας και Πρόγραμμα Προτύπων βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων*. Ερευνητικό πρόγραμμα. Τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων, Υπεύθυνος: Χ. Ταξιλτάρης
- Γιαουτζή Μ., Στρατηγέα Α. (2006). *Οικονομική Γεωγραφία*. Σ.Α.Τ.Μ., Ε.Μ.Π.
- Γοσποδίνη, Α., Μπεριάτος, Η., Λεοντίδου, Λ., Καρύδης, Δ., Αίσωπος, Γ., Στεφάνου, Ι. (2006). *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. Αθήνα, Κριτική
- Δανέλη, Φ. (2006). *Νέα Οικιστικά Πρότυπα στο Μητροπολιτικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας: η περίπτωση της Ηλίδας και του Athens Mall*. Πτυχιακή μελέτη, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Γεωγραφίας
- Δελλαδέτσιμας, Π., Μ. (2009). «Τα Εμπορικά Κέντρα στην Ευρώπη και την Ελλάδα: Ζητήματα Σχεδιασμού και Ρύθμισης». *Γεωγραφίες*, 15, 133-165
- Δημόπουλος, Κ. (2006). *Προσεγγίσεις της Μητρόπολης στο Σχεδιασμό*. Μεταπτυχιακή μελέτη, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική-Σχεδιασμός του Χώρου - Κατεύθυνση II: Πολεοδομία-Χωροταξία
- Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (1997). *Παρόδιες χρήσεις γης στο κύριο οδικό δίκτυο*. Ερευνητικό πρόγραμμα για το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Αθήνα, Ε.Μ.Π.
- Ευαγγελάτος, Σ. (2009). *Αναπτυξιακές Προοπτικές του Ολυμπιακού Χωριού*. Διπλωματική μελέτη, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων και

Τοπογράφων Μηχανικών, Τομέας Περιφερειακού Αστικού Σχεδιασμού & Ανάπτυξης

- Κουρσάρη, Ε. (2008). *Αθήνα και Αστική Διάχυση. Νέες διαθρώσεις του περιαστικού χώρου και αναδυόμενες γεωγραφίες του χώρου*. Μεταπτυχιακή μελέτη, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική-Σχεδιασμός του Χώρου -Κατεύθυνση Π: Πολεοδομία-Χωροταξία
- Οικονόμου, Δ. (1998). *Πολεοδομία ΙΙΙ: Πολεοδομικός Προγραμματισμός και Πολιτική*. Βόλος, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.
- Στουρνάρας, Η. (2010). *Χωρικές Επιπτώσεις από την Χωροθέτηση Εμπορικών Κέντρων (Mall) στον Αστικό Χώρο. Η Περίπτωση του Δήμου Περιστερίου*. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, Τομέας Περιφερειακού Αστικού Σχεδιασμού & Ανάπτυξης
- Ψαλτούλης, Ι. (2005). *Πολεοδομική Ανάπλαση και Αναδιοργάνωση Κεντρικής Περιοχής της Λάρισας*. Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών, Τομέας Περιφερειακού Αστικού Σχεδιασμού & Ανάπτυξης

ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- *Αναθεώρηση και Επέκταση του Ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου – (ΓΠΣ)*. Δήμος Λαρισαίων, Διεύθυνση Πολεοδομίας. Λάρισα 2006
- *Αντικειμενικές Αξίες Ακινήτων. Περιφέρεια Θεσσαλίας*. Υπουργείο Οικονομικών 2007
- *Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης*. Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Αθήνα 2008
- *Δόμηση Εκτός Εγκεκριμένων Σχεδίων (ΠΔ/14-7-99 ΦΕΚ-580/Δ/27-7-99-άρθρα 162-173)*. Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.

- *Έγκριση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Νίκαιας, Ν. Λάρισας.* Δήμος Νίκαιας, Λάρισα 2009
- *Έγκριση Περιφερειακού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδίου και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΦΕΚ 1484Β/ 2003).* Περιφέρεια Θεσσαλίας 2003
- *Εμπορικές πράξεις, Άδεια ίδρυσης υπεραγορών λιανικού εμπορίου (Άρθρο 10 του Ν.2323/95).* Υπουργείο Περιφερειακής Ανάπτυξης.
- *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2008-2010.* Δήμος Λάρισας
- *Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας-Ηπείρου.* Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών. Αθήνα 2007
- *Κατηγορίες και Περιεχόμενο Χρήσεων Γης. (Π.Δ. της 23.2/6.3.1987 ΦΕΚ 116 Δ').* Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων. Αθήνα 1987
- *Πίνακες Τιμών Εκκίνησης Προσδιορισμού Αξίας Γης (Εκτός Σχεδίου Πόλεως και Οικισμών). Θεσσαλία, Ιόνιοι Νήσοι, Δυτική Ελλάδα, Στερεά Ελλάδα.* Υπουργείο Οικονομικών 2007
- *Προτάσεις Χωροταξικής Οργάνωσης Νομού Λάρισας (συνοπτικό σχέδιο δομικών παρεμβάσεων).* Υπουργείο Χωροταξίας Οικισμού και Περιβάλλοντος. Διεύθυνση Χωροταξίας. Αθήνα 1984

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Antrop, M. (2004): “Landscape change and the urbanization process in Europe”. *Urban Planning*, 67(1-4), 9-26
- Garreau, G. (1991). *Edge City: Life on the new Frontier.* Doubleday & Company

- Catalán, B. & Saurí, D. & Serra, P. (2008). “Urban sprawl in the Mediterranean?: Patterns of growth and change in the Barcelona Metropolitan Region 1993–2000”. *Landscape and Urban Planning*, 85 (3-4), 174-184
- Choriantopoulos, I. & Pagonis, T. & Koukoulas, S. & Drymoniti S. (2009). “Planning, competitiveness and sprawl in the Mediterranean city: The case of Athens”. *Cities*, 1-11
- Gospodini, A. (2006). “Portraying, classifying and understanding the emerging landscapes in the post-industrial city”. *Cities*, 23(5), 311-330
- Kazuhiro, Y. (2007): “Urbanization, informal sector, and development”. *Journal of Development Economics*, 84(1), 76-103
- Scheer, B., C. & Petkov, M. (1998). “Edge City Morphology: A Comparison of Commercial Centers”. *Journal of American Planning Association*, 64 (3), 298-310. Available at: <http://dx.doi.org/10.1080/01944369808975987>
- Thomas, C. & Bromley, R. & Tallon, A. (2006). “New ‘High Streets’ in the Suburbs? The Growing Competitive Impact of Evolving Retail Parks”. *Int. Rev. of Retail, Distribution and Consumer Research*, 16(1), 43-68. Available at: <http://dx.doi.org/10.1080/09593960500453484>
- Vernon-Henderson, J. (2005): “Urbanization and Growth”. *Handbook of Economic Growth*, 1(2), 1543-1591
- Zhang, T. (2001). “Community features and urban sprawl: the case of the Chicago metropolitan region”. *Land Use Policy*, 18(3), 221-232.

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

- Αστικό Κτέλ Λάρισας Α.Ε., 2007: <http://85.72.61.93/web/guest/home>
- Δήμος Λάρισας, 2006: <http://www.larissa-dimos.gr/>
- Δήμος Νίκαιας: <http://www.nikea-larisas.gov.gr/>

- Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛ.ΣΤΑΤ), 2008: www.statistics.gr
- Εφημερίδα Ελευθερία, 1996: <http://www.eleftheria.gr>
- Περιφέρεια Θεσσαλίας, 2009: <http://www.thessalia-espa.gr/>
- Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής αλλαγής, 2009:
<http://www.ypeka.gr/>
<http://www.minenv.gr/>
- Google Maps,2011: <http://maps.google.com/>
- IKEA, 2009: <http://www.ikea.gr/stores/?store=8&language=0>
- JUMBO,2005:http://www.jumbo.gr/article_detail.asp?e_lang_id=GR&node_serial=001001002&node_id=230&article_id=923
- LEROY MERLIN, 2011: www.leroymerlin.gr/el/katastimata/126-larissa
- Makro, 2011:http://www.makro.gr/pages/makro_larisa.cfm
- Pantheon Plaza, 2011: www.pantheonplaza.net
- POI Intex, 2007: <http://index.pois.gr/google.asp?SubCatID=562>
- Praktiker,2010: <http://www.praktiker.gr/praktiker-international/html/el/135721/index.html>
- Sonaesierra, 2011:
http://www.sonaesierra.gr/elGR/portfolio/shoppingcentres/Greece/Pantheon_Plaza/default.aspx

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: **ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ**

1. Κατηγορίες Χρήσεων Γης Σύμφωνα με το ΓΠΣ Λάρισας

Αμιγής Κατοικία (Σε συνδυασμό με το άρθρο 231 των πολεοδομικών μηχανισμών της βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας)

Σε αυτήν την κατηγορία επιτρέπονται μόνο:

- Κατοικία
- Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες)
- Εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλείο, φαρμακείο, χαρτοπωλείο κλπ)
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- Κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης
- Αθλητικές εγκαταστάσεις
- Θρησκευτικοί χώροι
- Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

Γενική Κατοικία Α (Σε συνδυασμό με το άρθρο 232 των πολεοδομικών μηχανισμών της βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας)

- Κατοικία.

- Ξενοδοχεία μέχρι 100 κλινών και ξενώνες.
- Εμπορικά καταστήματα (με εξαίρεση τις υπεραγορές και τα πολυκαταστήματα).
- Γραφεία, Τράπεζες, Ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί.
- Κτίρια εκπαίδευσης.
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια.
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας.
- Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης.
- Πρατήρια βενζίνης *(Σε περιοχές προς πολεοδόμηση, ο χαρακτηρισμός είναι ενδεικτικός, αφορά ευρύτερη περιοχή και εξειδικεύεται από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία και ακολούθως από την πολεοδομική μελέτη)*
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης.
- Πολιτιστικά κτίρια (και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις)

Πολεοδομικό Κέντρο Κ1 (Σε συνδυασμό με το άρθρο 233 των πολεοδομικών μηχανισμών της βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας)

Σε αυτήν την κατηγορία επιτρέπονται μόνο:

- κατοικία
- ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις

- εμπορικά καταστήματα
- γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- διοίκηση (στα κέντρα γειτονιάς επιτρέπονται μόνο κτίρια διοίκησης επιπέδου γειτονιάς)
- εστιατόρια
- αναψυκτήρια
- κέντρα διασκέδασης και αναψυχής *(για εγκαταστάσεις αμιγούς χρήσης)*
- χώροι συνάθροισης κοινού
- πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- κτίρια εκπαίδευσης
- θρησκευτικοί χώροι
- κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης *(εκτός από συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων)*
- κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- πρατήρια βενζίνης *(Σε περιοχές προς πολεοδόμηση, ο χαρακτηρισμός είναι ενδεικτικός, αφορά ευρύτερη περιοχή και εξειδικεύεται από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία και ακολούθως από την πολεοδομική μελέτη)*
- αθλητικές εγκαταστάσεις
- εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων-εκθεσιακά κέντρα

Πολεοδομικό Κέντρο Κ2 (Σε συνδυασμό με το άρθρο 233 των πολεοδομικών μηχανισμών της βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας)

Σε αυτήν την κατηγορία επιτρέπονται μόνο:

- κατοικία
- ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις
- εμπορικά καταστήματα
- γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- διοίκηση (στα κέντρα γειτονιάς επιτρέπονται μόνο κτίρια διοίκησης επιπέδου γειτονιάς)
- εστιατόρια
- αναψυκτήρια
- χώροι συνάθροισης κοινού
- πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- κτίρια εκπαίδευσης
- θρησκευτικοί χώροι
- κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης (εκτός από συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων)
- κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- πρατήρια βενζίνης (Σε περιοχές προς πολεοδόμηση, ο χαρακτηρισμός είναι ενδεικτικός, αφορά ευρύτερη περιοχή και εξειδικεύεται από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία και ακολούθως από την πολεοδομική μελέτη)
- αθλητικές εγκαταστάσεις
- εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων-εκθεσιακά κέντρα (εκτός από εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων αυτοκινήτων)

Πολεοδομικό Κέντρο Κ3 (Σε συνδυασμό με το άρθρο 233 των πολεοδομικών μηχανισμών της βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας)

Σε αυτήν την κατηγορία επιτρέπονται μόνο:

- κατοικία
- ξενώνες, ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις
- εμπορικά καταστήματα *(εκτός από υπεραγορές και πολυκαταστήματα)*
- γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί
- διοίκηση (στα κέντρα γειτονιάς επιτρέπονται μόνο κτίρια διοίκησης επιπέδου γειτονιάς)
- εστιατόρια
- αναψυκτήρια
- χώροι συνάθροισης κοινού
- πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις
- κτίρια εκπαίδευσης
- θρησκευτικοί χώροι
- κτίρια κοινωνικής πρόνοιας
- επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης *(εκτός από συνεργεία συντήρησης και επισκευής αυτοκινήτων, μοτοσικλετών και μοτοποδηλάτων)*
- κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- πρατήρια βενζίνης *(Σε περιοχές προς πολεοδόμηση, ο χαρακτηρισμός είναι ενδεικτικός, αφορά ευρύτερη περιοχή και εξειδικεύεται από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία και ακολούθως από την πολεοδομική μελέτη)*

- αθλητικές εγκαταστάσεις
- εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων-εκθεσιακά κέντρα (εκτός από εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων αυτοκινήτων)

Χονδρεμπόριο (Σε συνδυασμό με το άρθρο 236 των πολεοδομικών μηχανισμών της βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας)

Σε αυτήν την κατηγορία επιτρέπονται μόνο:

- Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων
- Κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης
- Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου
- Γραφεία
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια

Οι πιο πάνω υπ' αρ.6 έως και 8 χρήσεις, επιτρέπονται μόνο με την προϋπόθεση ότι αποτελούν τμήμα των εγκαταστάσεων χονδρικού εμπορίου ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων σ' αυτές.

Ελεύθεροι Χώροι και Αστικό Πράσινο ΕΧ – ΑΠ (Σε συνδυασμό με το άρθρο 238 των πολεοδομικών μηχανισμών της βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας)

Σε αυτήν την κατηγορία επιτρέπονται:

- Αναψυκτήρια.

- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
- Χώροι συνάθροισης κοινού.

2. Κατηγορίες Χρήσεων Γης Σύμφωνα με το ΓΠΣ Νίκαιας

ΖΕΠΔ Β1 (Σε συνδυασμό με το άρθρο 230 των πολεοδομικών μηχανισμών της βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας)

Σε αυτή την κατηγορία επιτρέπονται:

- Κατοικία.
Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται χώροι κτιρίων κατοικίας για άσκηση επαγγέλματος, συμβιβασμού προς την κυρία χρήση του κτιρίου (ιατρεία, δικηγορικά γραφεία κλπ).
- Ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες).
- Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών.
- Τράπεζα, Ασφάλειες, Κοινωφελείς οργανισμοί.
- Διοίκηση
- Εστιατόρια
- Αναψυκτήρια
- Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής.
- Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.
- Χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συγκέντρωσης κλπ)

- Πολιτιστικά κτίρια και εν γένει πολιτιστικές εγκαταστάσεις (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων κλπ)
- Κτίρια εκπαίδευσης πρωτοβάθμιας δευτεροβάθμιας τριτοβάθμιας ειδικής εκπαίδευσης
- Θρησκευτικοί χώροι.
- Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας (Υγειονομικά κέντρα, παιδικοί σταθμοί, οίκοι ευγηρίας κλπ)
- Κτίρια περίθαλψης (νοσοκομεία, κλινικές).
- α) Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις (χαμηλής, μέσης υψηλής όχλησης)
β) Επαγγελματικά εργαστήρια (χαμηλής, μέσης, υψηλής όχλησης).
- Κτίρια, γήπεδα αποθήκευσης (εκτός εμπορικών αποθηκών)
- Κτίρια, γήπεδα στάθμευσης.
- Πρατήρια βενζίνης, υγραερίου.
- Εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου.
- Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων.
- Αθλητικές εγκαταστάσεις.
- Ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες, πάρκα, άλση, οδοί, παιδικές χαρές κλπ).
- Εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών.
- Άλλες ειδικές χρήσεις (στρατιωτικές εγκαταστάσεις, νεκροταφεία κλπ).

Επιπλέον, ορίζεται κατώτατο όριο αρτιότητας 4.000 τ.μ. για κτίρια κατοικίας και καταστημάτων (άρθρα 6 και 5 του π.δ. 24/31.5.1985) και εκπαιδευτηρίων – ευαγών ιδρυμάτων, νοσοκομείων – κλινικών, τουριστικών εγκαταστάσεων και αθλητικών εγκαταστάσεων (άρθρα 5, 6, 8 και 9 του π.δ. 6/17.10.1978).

Η ανάπτυξη των χρήσεων που επιτρέπονται μπορεί και είναι επιθυμητό να γίνεται οργανωμένα μέσω μηχανισμών όπως ΠΕΡΠΟ, ΠΟΑΠΔ (με πολεοδόμηση), ΒΕΠΕ κ.λπ.

ΠΕΠΔ Α

Σε αυτήν την κατηγορία επιτρέπονται:

- Χονδρεμπόριο (άρθρο 7 του π.δ. 23.2/6.3.1987).
- Βιομηχανικές εγκαταστάσεις (άρθρο 4 του π.δ. 24/31.5.1985) χαμηλής όχλησης εφόσον πρόκειται για νέες και χαμηλής και μέσης όχλησης εφόσον πρόκειται για νομίμως υφιστάμενες (σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 13727/724–ΦΕΚ 1087/Β/2003) κοινή υπουργική απόφαση.
- Κτίρια κοινής ωφελείας (ΔΕΗ – ΟΤΕ – Έργα υδρεύσεως) (άρθρο 7 του π.δ. 24/31.5.1985).
- Εγκαταστάσεις ΕΡΤ, ΟΤΕ, κ.λπ. (δηλ. όλες οι χρήσεις που προβλέπονται στο άρθρο 8 του π.δ. 24/31.5.1985).

Για τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις καθορίζονται:

- κατώτατο όριο αρτιότητας: 4.000 τ.μ.
- ανώτατος ΣΔ: 0,6

ΠΕΠΔ Β

Σε αυτήν την κατηγορία επιτρέπονται:

- Χονδρεμπόριο (άρθρο 7 του π.δ/τος 23.2/6.3.1987).
- Νομίμως υφιστάμενες βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης για όσο χρόνο διατηρούν το έργο ή δραστηριότητα που έχουν κατά την ημέρα δημοσίευσης της παρούσας.

3. Δόμηση Εκτός Εγκεκριμένων Σχεδίων

Γενικοί όροι και περιορισμοί δόμησης

1. Η δόμηση εκτός των αναφερόμενων στο άρθρο 181 ζωνών υπόκειται στους περιορισμούς του άρθρου 160, οι οποίοι καθορίζονται με π.δ/τα που εκδίδονται μετά γνώμη του ΚΣΧΟΠ. Οι περιορισμοί αυτοί αποσκοπούν στην παρεμπόδιση δημιουργίας συνοικισμών χωρίς να έχει προηγουμένως εγκριθεί το σχέδιό τους. Εξαιρείται η περίπτωση της δόμησης δίπλα σε σιδηροδρομικές γραμμές και σε *αναγνωρισμένες διεθνείς, εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς*, η οποία διέπεται από τις σχετικές με τη δόμηση εντός των ζωνών διατάξεις του άρθρου 181.

2. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των γηπέδων που βρίσκονται εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων πόλεων ή εκτός των ορίων των νόμιμα υφιστάμενων πριν από το έτος 1923 οικισμών που στερούνται ρυμοτομικού σχεδίου ή εκτός των ορίων των οικισμών μέχρι 2.000 κατοίκων καθορίζονται, εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά για κάθε περιοχή από ειδικές διατάξεις, ως εξής:

I.α) ελάχιστο εμβαδόν γηπέδου τέσσερις χιλιάδες (4.000) τ.μ.

β) για γήπεδα που έχουν πρόσωπο σε *διεθνείς, εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές οδούς καθώς και σε εγκαταλειμμένα τμήματά τους και σε σιδηροδρομικές γραμμές απαιτούνται:*

ελάχιστο πρόσωπο : σαράντα πέντε (45) μέτρα

ελάχιστο βάθος : πενήντα (50) μέτρα

ελάχιστο εμβαδόν : τέσσερις χιλιάδες (4.000) τ.μ.

II. Κατά παρέκκλιση από την προηγούμενη παράγραφο θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα:

α) τα γήπεδα που βρίσκονται εντός της ζώνης των πόλεων, κωμών και οικισμών και είχαν την 24.4.1977, ημέρα δημοσίευσης του από 5.4.1977 π. δ/τος (Δ' 133), ελάχιστο εμβαδόν δύο χιλιάδες (2.000) τ.μ.

β) τα γήπεδα που την 31.5.1985, ημέρα δημοσίευσης του από 24.5.1985 π. δ/τος (Δ' 270), είχαν πρόσωπο σε *διεθνείς, εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές και κοινοτικές*

οδούς, καθώς και σε εγκαταλειμμένα τμήματα αυτών και σε σιδηροδρομικές γραμμές και εφόσον έχουν:

αα) τα γήπεδα που υπάρχουν τη 12.11.1962, ημέρα δημοσίευσης του από 24.10.1962 β.δ. (Δ' 142):

ελάχιστο πρόσωπο : δέκα (10) μέτρα

ελάχιστο βάθος : δέκα πέντε (15) μέτρα

ελάχιστο εμβαδόν : επτακόσια πενήντα (750) τ.μ.

ββ) τα γήπεδα που υπάρχουν τη 12.9.1964, ημέρα δημοσίευσης του από 21.7.1964 β.δ. (Δ' 141):

ελάχιστο πρόσωπο : είκοσι (20) μέτρα

ελάχιστο βάθος : τριάντα πέντε (35) μέτρα

ελάχιστο εμβαδόν : χίλια διακόσια (1.200) τ.μ.

γγ) τα γήπεδα που υπάρχουν τη 17.10.1978, ημέρα δημοσίευσης του από 6.10.1978 π.δ. (Δ' 538):

ελάχιστο πρόσωπο : είκοσι πέντε (25) μέτρα

ελάχιστο βάθος : σαράντα (40) μέτρα

ελάχιστο εμβαδόν : δύο χιλιάδες (2.000) τ.μ.

δδ) τα γήπεδα που δημιουργήθηκαν από τη 17.10.1978 μέχρι την 31.5.1985:

ελάχιστο εμβαδόν : τέσσερις χιλιάδες (4.000) τ.μ.

Ως δημοτικές ή κοινοτικές οδοί για την εφαρμογή του παρόντος, θεωρούνται οι οδοί που ενώνουν οικισμούς του ίδιου δήμου ή κοινότητας μεταξύ τους ή οικισμούς όμορων δήμων ή κοινοτήτων ή με διεθνείς, εθνικές ή επαρχιακές οδούς. Σε περίπτωση που μεταξύ των προαναφερόμενων οικισμών υπάρχουν περισσότερες από μία δημοτικές ή κοινοτικές οδοί που συνδέουν αυτούς, οι διατάξεις της παρούσας περίπτωσης εφαρμόζονται μόνο σε γήπεδα που έχουν πρόσωπο στην κυριότερη από τις οδούς αυτές. Η αναγνώριση των οδών αυτών σε κυριότερες ή μοναδικές, γίνεται με απόφαση του οικείου νομάρχη μετά από γνώμη του ΣΧΟΠ του νομού.

γ) άρτια και οικοδομήσιμα γήπεδα που ελαττώνονται μετά από απαλλοτριώση ή διάνοιξη διεθνών, εθνικών ή επαρχιακών οδών, θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα εφόσον μετά την ελάττωση αυτή έχουν τα όρια αρτιότητας και τις υπόλοιπες προϋποθέσεις των γηπέδων των προηγούμενων περιπτώσεων α και β.

δ) σε περιπτώσεις αναδασμών τα γήπεδα που δημιουργούνται και δίνονται σε δικαιούχους σε ανταλλαγή άρτιων και οικοδομήσιμων γηπέδων θεωρούνται άρτια και οικοδομήσιμα, εφόσον μετά τον αναδασμό αυτόν έχουν τα όρια αρτιότητας και τις προϋποθέσεις των γηπέδων των προηγούμενων περιπτώσεων α και β.

3. Το μέγιστο ποσοστό κάλυψης των γηπέδων ορίζεται σε δέκα τοις εκατό (10%) της επιφάνειας τους.

4. Το κτίριο που ανεγείρεται εντός του γηπέδου πρέπει να είναι ενιαίο. Επιτρέπεται η διάσπαση αυτού σε περισσότερα κτίρια μόνο μετά από γνώμη της αρμόδιας ΕΠΑΕ.

5. Οι αποστάσεις του κτιρίου ορίζονται ως εξής:

α) από τα όρια του γηπέδου: δέκα πέντε (15) μέτρα τουλάχιστον.

β) κατά παρέκκλιση:

αα) αν πρόκειται για ανέγερση κατοικίας σε γήπεδα που υπάρχουν τη 15.4.1981, ημέρα δημοσίευσης του από 27.3.1981 π. δ/τος (Δ' 209), με ελάχιστο εμβαδόν τέσσερις χιλιάδες (4.000) τ.μ., οι πλάγιες αποστάσεις του κτιρίου από τα όρια του γηπέδου ορίζονται σε επτά και μισό (7,50) μέτρα, εφόσον δεν είναι δυνατή η οικοδόμηση αν τηρηθεί η απόσταση των δέκα πέντε (15) μέτρων. Το μέγιστο πλάτος του κτιρίου στην περίπτωση αυτή δεν πρέπει να υπερβαίνει τα δέκα (10) μέτρα.

ββ) οι πλάγιες και οπίσθιες αποστάσεις των κατά παρέκκλιση άρτιων και οικοδομήσιμων γηπέδων της παραγράφου 2 του παρόντος άρθρου ορίζονται σε δύο και μισό (2,50) μέτρα τουλάχιστον για τα γήπεδα της υποπερίπτωσης α.α της περίπτωσης β και σε πέντε (5) μέτρα τουλάχιστον για τα γήπεδα της περίπτωσης α και των υποπεριπτώσεων ββ και γγ της περίπτωσης β. Για τα γήπεδα της περίπτωσης β οι αποστάσεις αυτές ισχύουν μόνο εφόσον τα μήκη προσώπου και βάθους του γηπέδου είναι μικρότερα των:

-είκοσι (20) μέτρων για το πρόσωπο και τριάντα πέντε (35) μέτρων για το βάθος, για τα γήπεδα της υποπερίπτωσης αα της περίπτωσης β και

-σαράντα πέντε (45) μέτρων για το πρόσωπο και πενήντα (50) μέτρων για το βάθος, για τα γήπεδα των υποπεριπτώσεων ββ και γγ της ίδιας περίπτωσης β.

γγ) οι διατάξεις της προηγούμενης υποπερίπτωσης ββ εφαρμόζονται ανάλογα και για τα γήπεδα των περιπτώσεων γ και δ της παρ. 2 του παρόντος άρθρου.

γ) οι αποστάσεις του κτιρίου ορίζονται από το όριο της ζώνης απαλλοτριώσεως για σιδηροδρομική γραμμή σε δεκαπέντε (15) μέτρα τουλάχιστον και σε δέκα (10) μέτρα τουλάχιστον από την όχθη ρέματος με την επιφύλαξη του άρθρου 349 ή από το όριο δασικής έκτασης.

Οι αποστάσεις αυτές υπερσχύουν των αποστάσεων της προηγούμενης περίπτωσης β για γήπεδα που το όριο της ιδιοκτησίας ταυτίζεται με το όριο της ζώνης απαλλοτριώσεως για σιδηροδρομική γραμμή, όχθη ρέματος ή όριο δασικής έκτασης.

6. Ο μέγιστος συντελεστής δόμησης των γηπέδων ορίζεται σε δύο δέκατα (0,2).

7. Ο μέγιστος αριθμός ορόφων των κτιρίων ορίζεται σε δύο (2) και το μέγιστο ύψος αυτών μετρούμενο από το γύρω έδαφος αυτών (φυσικό ή διαμορφωμένο), σε επτά και μισό (7,50) μέτρα.

Πάνω από το κατά τα παραπάνω καθοριζόμενο μέγιστο ύψος επιτρέπεται μόνο η κατασκευή στηθαίου, τυχόν φωταγωγών ύψους μέχρι τριάντα εκατοστών (0,30) και καπνοδόχων.

Σε περιπτώσεις κατασκευής κεκλιμένης στέγης, το κατά τα παραπάνω μέγιστο ύψος προσαυξάνεται κατά ένα μέτρο και είκοσι εκατοστά (1,20).

8. Δεν επιτρέπεται η κατασκευή κτίσματος σε υποστυλώματα (PILOTIS) κατά την έννοια του άρθρου 248 παρ. 1βι.

9. Σε περίπτωση κεκλιμένου εδάφους, κανένα σημείο του κτιρίου δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των επτά μέτρων και μισό (7,50) και σε καμία όψη του κτιρίου δεν επιτρέπεται να εμφανίζονται περισσότεροι από δύο όροφοι από το φυσικό ή διαμορφωμένο έδαφος.

10. Ο χώρος του υπογείου δεν επιτρέπεται να εξέχει από το περίγραμμα του ισογείου του κτιρίου με την επιφύλαξη όσων ορίζονται στο άρθρο 322 παρ. 3β.

11. Όταν τα γήπεδα περιλαμβάνονται στη ζώνη που ορίζεται στο άρθρο 181 δεν επιτρέπεται τα κτίρια που ανεγείρονται να τοποθετούνται μέσα στο πλάτος των ιδεατών επεκτάσεων των εγκεκριμένων οδών του οικισμού.

12. Οι όροι και περιορισμοί δόμησης που καθορίζονται με τις προηγούμενες παραγράφους εφαρμόζονται εφόσον στα επόμενα άρθρα δεν ορίζεται διαφορετικά για κάθε κατηγορία κτιρίων.

Γραφεία - Καταστήματα

Σύμφωνα με τον κώδικα βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας , Μέρος II, Κεφάλαιο Η, άρθρο 166 για τα γραφεία και τα καταστήματα ορίζεται ότι:

- Για ανέγερση κτιρίων που προορίζονται για αμιγή χρήση γραφείων ή καταστημάτων, το κτίριο δεν μπορεί να υπερβαίνει τα εξακόσια (600) τμ στο σύνολο των ορόφων. Η αρχιτεκτονική μελέτη για την ανέγερση των παραπάνω κτιρίων εγκρίνεται από την ΕΠΑΕ.
- Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της προηγούμενης παραγράφου καθώς και του Αρθ-162 επιτρέπεται η ανέγερση αμιγούς χρήσης ειδικών καταστημάτων (**υπεραγορές**) με τους παρακάτω περιορισμούς:
 - αα. Το ποσοστό κάλυψης του γηπέδου δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει το είκοσι τοις εκατό (20%) της επιφάνειάς του.
 - αα. Το ύψος του κτιρίου δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα εννέα (9) μ.
 - ββ. Η συνολική επιφάνεια ορόφων του κτιρίου μπορεί να υπερβαίνει τα εξακόσια (600) τμ με την προϋπόθεση ότι ο συντελεστής δόμησης δεν υπερβαίνει τα δύο δέκατα (0,2).Η παραπάνω παρέκκλιση εγκρίνεται με απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας μετά από γνώμη του ΣΧΟΠ της περιφέρειας.

4. Εμπορικές Πράξεις, Άδεια Ίδρυσης Υπεραγορών Λιανικού Εμπορίου

Άρθρο 10

1. Για την ίδρυση καταστημάτων λιανικού εμπορίου απαιτείται άδεια, που χορηγείται με απόφαση του νομαρχιακού συμβουλίου της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης, ύστερα από γνώμη της αντίστοιχης οικονομικής και κοινωνικής επιτροπής, του οικείου οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης και του οικείου επιμελητηρίου, όταν η συνολική επιφάνεια του εμπορικού καταστήματος είναι:

α) πάνω από 1.500 τ.μ. στα νησιά Ρόδος και Κέρκυρα "και στο νομό Χαλκιδικής" ανεξάρτητα από την απόσταση του καταστήματος από δήμο ή κοινότητα και στην Κρήτη, εφόσον το κατάστημα βρίσκεται σε απόσταση μέχρι είκοσι (20) χιλιόμετρα από το πολεοδομικό κέντρο της πρωτεύουσας κάθε νομού,

**** Η εντός " " φράση της περ.α' προστέθηκε με την παρ.Δ' άρθρου 25*

N.3468/2006, ΦΕΚ Α 129/27.6.2006.

β) πάνω από 500 τ.μ. στα νησιά Χίος, Κως, Λέσβος, (Λήμνος) Σάμος, Σύρος, Ζάκυνθος, Κεφαλονιά και Λευκάδα,

**** Η λέξη " Λήμνος" της περ. β' διαγράφηκε με την παρ.1στ άρθρ.26 Ν.3419/2005 ΦΕΚ Α 297/6.12.2005)*

γ) πάνω από 200 τ.μ. στα υπόλοιπα νησιά της χώρας,

δ) πάνω από 2.500 τ.μ. σε δήμους με πληθυσμό πάνω από εκατό χιλιάδες (100.000) κατοίκους, εφόσον το κατάστημα βρίσκεται σε απόσταση μέχρι είκοσι (20) χιλιόμετρα από το κέντρο των δήμων,

ε) πάνω από 1.500 τ.μ., σε δήμους με πληθυσμό "δεκαπέντε χιλιάδες (15.000)" μέχρι εκατό χιλιάδες (100.000) κατοίκους, εφόσον το κατάστημα βρίσκεται μέχρι είκοσι (20) χιλιόμετρα από το κέντρο των δήμων.

**** Η φράση "είκοσι χιλιάδες (20.000)" της περ.3 αντικαταστάθηκε με τη φράση "δεκαπέντε χιλιάδες (15.000)" ,ως άνω, με το άρθρο 12 παρ.21 Ν.3557/2007, ΦΕΚ Α 100/14.5.2007. Το πληθυσμιακό όριο υπολογίζεται σύμφωνα με την τελευταία, κάθε φορά, απογραφή.*

Δεν απαιτείται άδεια της παρούσας παραγράφου για την ίδρυση καταστημάτων, οποιασδήποτε επιφάνειας, στην περιφέρεια της Ν.Α. Αθηνών Πειραιώς, με εξαίρεση τα νησιά της, της Νομαρχίας Ανατολικής Αττικής, της Νομαρχίας Δυτικής Αττικής και στα όρια του Δήμου Θεσσαλονίκης και Εχεδώρου.

****ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Περί της ΣΥΝΤΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑΣ της διάταξης της παρ.1 του άρθρου 10 του παρόντος νόμου βλ. σχετικά στην υπ` αριθμ. 2194/2006 απόφαση ΣτΕ την άποψη της πλειοψηφίας και της μειοψηφίας (με παραπομπή του ζητήματος στην Ολομέλεια του ΣτΕ).*

2. Στην επιφάνεια του καταστήματος δεν υπολογίζονται οι χώροι στάθμευσης των οχημάτων των πελατών και οι υπαίθριοι χώροι, εφόσον δεν χρησιμοποιούνται ως χώροι υποβοηθητικοί της εμπορικής δραστηριότητας. Η μίσθωση ή οποιασδήποτε μορφής παραχώρηση χρήσης χώρου εντός καταστήματος σε άλλη επιχείρηση, δεν επηρεάζει τον υπολογισμό της συνολικής επιφάνειας αυτού.

3. Η άδεια που προβλέπεται στην παράγραφο 1 απαιτείται και για την ίδρυση δεύτερου ή περισσότερων καταστημάτων λιανικού εμπορίου, μέσα στα όρια του αυτού δήμου, από την ίδια επιχείρηση ή από επιχειρήσεις που ελέγχονται από αυτήν, εφόσον τα καταστήματα απέχουν μεταξύ τους λιγότερο από εκατό (100) μέτρα και το άθροισμα της επιφάνειας τους υπερβαίνει τα όρια που, κατά περίπτωση, ορίζονται στην παράγραφο 1.

4. Όποιος ενδιαφέρεται να αποκτήσει την άδεια που προβλέπεται στην παράγραφο 1, υποβάλλει αίτηση στην αρμόδια αρχή. Η αίτηση συνοδεύεται από: (α) τοπογραφικό διάγραμμα, που απεικονίζει την ωφέλιμη επιφάνεια και τους αποθηκευτικούς και λοιπούς βοηθητικούς χώρους του υπό ίδρυση καταστήματος, (β) σχέδιο κάτοψης των κτισμάτων και του περιβάλλοντος χώρου, καθώς και αρχιτεκτονικά σχέδια της οικοδομής και (γ) πλήρη οικονομοτεχνική μελέτη, το περιεχόμενο της οποίας πρέπει να καλύπτει τις απαιτήσεις των κριτηρίων της επόμενης παραγράφου.

5. Για την έκδοση της άδειας που προβλέπεται στην παράγραφο 1, λαμβάνονται υπόψη, ιδίως:

α) Οι επιπτώσεις στον ανταγωνισμό μεταξύ ομοειδών επιχειρήσεων, στην οικονομία της περιοχής, στην απασχόληση και στην επίδραση επί της λειτουργίας των μικρομεσαίων και μικρών επιχειρήσεων.

β) Η ανάγκη διατήρησης της πληθυσμιακής βάσης της περιοχής, η διασφάλιση του κανονικού εφοδιασμού των καταναλωτών, η προστασία του εισοδήματος τους και η καλύτερη εξυπηρέτηση των αναγκών τους.

γ) Ο χωροταξικός και πολεοδομικός σχεδιασμός και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον και, ιδίως, η εναρμόνιση του όγκου και του τύπου της μονάδας προς το φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον της περιοχής, η ύπαρξη οδικού δικτύου και λοιπών έργων υποδομής και η επιβάρυνση του περιβάλλοντος από τις μετακινήσεις.

Η συνδρομή των προϋποθέσεων που θέτουν τα ανωτέρω κριτήρια αξιολογείται με βάση τα στοιχεία που διαθέτει ή μπορεί να συγκεντρώσει η αρμόδια Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση και τα στοιχεία που προσκομίζει ο ενδιαφερόμενος για τη χορήγηση της άδειας.

Στοιχεία πέραν των ανωτέρω και των όσων οφείλει να διαθέτει η αρμόδια Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση, μπορεί να ζητηθούν από τον ενδιαφερόμενο, εγγράφως, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δέκα (10) ημερών, από την ημερομηνία κατάθεσης της αίτησης του.

Για την έκδοση της άδειας που προβλέπεται στην παράγραφο 1 λαμβάνονται υποχρεωτικά υπόψη, κατά τα λοιπά, τα εγκεκριμένα ρυμοτομικά και πολεοδομικά σχέδια της περιοχής και τυχόν εγκεκριμένες μελέτες περιβαλλοντικών επιπτώσεων και τηρούνται οι διατάξεις της κείμενης πολεοδομικής νομοθεσίας.

Τα καταστήματα του άρθρου αυτού που ιδρύονται, μετά τη δημοσίευση του παρόντος νόμου, πρέπει να διαθέτουν τους αναγκαίους χώρους για τη στάθμευση των

οχημάτων των πελατών και την εκφόρτωση των εμπορευμάτων, κατά τα οριζόμενα στις οικείες διατάξεις.

6. Η απόφαση του νομαρχιακού συμβουλίου, κατά την παράγραφο 1, πρέπει να είναι ειδικά αιτιολογημένη και εκδίδεται υποχρεωτικά, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία πενήντα (50) ημερών από την υποβολή της αίτησης, η οποία, μετά την άπρακτη πάροδο της παραπάνω προθεσμίας λογίζεται ότι γίνεται δεκτή. Η απόφαση του νομαρχιακού συμβουλίου υπόκειται σε ειδική διοικητική προσφυγή που ασκείται από όποιον έχει έννομο συμφέρον, ενώπιον του Γενικού Γραμματέα της οικείας Περιφέρειας, μέσα σε αποκλειστική προθεσμία δεκαπέντε (15) ημερών, από την κοινοποίηση της απόφασης στον αιτούντα ή από τότε που αυτός έλαβε πλήρη γνώση της προσβαλλόμενης απόφασης. Η απόφαση του Γενικού Γραμματέα εκδίδεται μέσα σε αποκλειστική προθεσμία τριάντα (30) ημερών από την άσκηση της προσφυγής. Αν παρέλθει άπρακτη η προθεσμία του προηγούμενου εδαφίου, η προσφυγή λογίζεται ότι γίνεται δεκτή και ακυρώνεται ή επικυρώνεται αναλόγως η απόφαση του νομαρχιακού συμβουλίου. Αν την προσφυγή ασκεί ο αιτούμενος την έκδοση της άδειας, ο αρμόδιος Γενικός Γραμματέας εκδίδει διαπιστωτική πράξη για τη χορήγηση της άδειας, εντός αποκλειστικής προθεσμίας δεκαπέντε (15) ημερών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης. Η απόφαση του Γενικού Γραμματέα υπόκειται σε αίτηση ακυρώσεως ενώπιον του αρμόδιου Διοικητικού Εφετείου.

7. Η παραβίαση των όρων της άδειας που χορηγείται κατά την παράγραφο 1 συνεπάγεται τις εξής διοικητικές κυρώσεις που επιβάλλονται από την αρχή που εκδίδει την άδεια:

(α) πρόστιμο από πέντε χιλιάδες (5.000) ευρώ μέχρι πενήντα χιλιάδες (50.000) ευρώ,
(β) προσωρινή ή οριστική ανάκληση της άδειας λειτουργίας, ανάλογα με τη βαρύτητα και συχνότητα της παράβασης.

Τα πρόστιμα επιβάλλονται με απόφαση του οικείου Νομάρχη και αποτελούν πόρο της οικείας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης."

**** Το άρθρο 10, όπως είχε τροποποιηθεί με το άρθρ. 10 Ν.2741/1999,*

αντικαταστάθηκε ως άνω με το άρθρο 10 Ν.3377/2005, ΦΕΚ Α 202/19.8.2005.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2:
ΠΙΝΑΚΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Οι ηλικίες του πληθυσμού ανά φύλο για τον δήμο Λάρισας και τον δήμο Νίκαιας για τα έτη 1991 και 2001. Πηγή: ΕΣΥΕ

ΔΗΜΟΣ	ΛΑΡΙΣΑ			ΝΙΚΑΙΑ		
	ΣΥΝΟΛΟ ΦΥΛΩΝ	ΑΡΡΕΝΕΣ	ΘΗΛΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΦΥΛΩΝ	ΑΡΡΕΝΕΣ	ΘΗΛΕΙΣ
ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΩΝ						
0-14	23.512	11.870	11.642	858	436	422
15-29	31.620	15.676	15.944	1.350	723	627
30-44	31.452	15.104	16.348	1.302	641	661
45-59	23.905	11.996	11.909	1.352	664	688
60-74	17.014	8.087	8.927	1.381	665	716
75-85+	5.276	2.116	3.160	477	214	263

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Ο πληθυσμός του Δήμου, του Νομού και της Περιφέρειας που ανήκει η Λάρισα και οι λόγοι ανάμεσα στον συνολικό πληθυσμό της Ελλάδας για τις δεκαετίες από το 1961 έως το 2001.

	1961	1971	1981	1991	2001
Πληθυσμός Λάρισας	55858	73848	103468	114334	126076
Πληθυσμός ν. Λάρισας	237776	232226	254295	270612	279305
Πληθυσμός Θεσσαλίας	695385	659913	695654	734846	753888
Πληθυσμός Ελλάδας	8398050	8768372	9379589	10252580	10939605
<i>Λόγοι</i>					
Πληθυσμός Λάρισας / Πληθυσμό Ελλάδας	0,6	0,8	1,1	1,1	1,1
Πληθυσμός ν. Λάρισας / Πληθυσμό Θεσσαλίας	34,2	35,2	36,5	36,8	36,9
Πληθυσμό ν. Λάρισας / Πληθυσμό Ελλάδας	2,8	2,6	2,7	2,6	2,5
Πληθυσμός Θεσσαλίας / Πληθυσμό Ελλάδας	8,3	7,5	7,4	7,1	6,9

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Εμβαδά και Σ.Δ. για τις χρήσεις της Π.Ε. 18 (Αβέρωφ). Πηγή:

ΓΠΣ Λάρισας

ΧΡΗΣΗ		ΕΜΒΑΔΟΝ (m ²)	Σ.Δ. ΤΟΜΕΑ
Αμιγής Κατοικία		1.014.780,0	0,8
		79.235,1	1,2
		69.974,5	1,4
		1.163.989,6	
Γενική Κατοικία		107.136,8	0,8
		361,6	1,2
		12.583,1	1,4
		120.081,5	
Κέντρο	Κέντρο 2	187.345,0	0,8
		42.689,6	1,2
		18.086,0	1,4
	Κέντρο 3	17.680,6	0,8
		17.822,5	1,4
		283.623,7	
Άλλες χρήσεις	Βιοτεχνία-Χονδρεμπόριο	18.945,3	0,6
	Τουρισμός	19.105,4	Ε.Δ.
	Εκπαίδευση	8.313,8	1,2
	Αθλητισμός	27.616,6	0,8
		9.788,6	1,2
	Πρόνοια	2.636,9	1,2
	Ινστιτούτο Κτηνοτροφικών Φυτών (Κ3: 30%)	188.559,6	0,6
	Χώρος Ιερού Ναού	4.160,2	1,4
	279.126,3		
Ελεύθεροι Χώροι-Πράσινο		19.689,3	
Σύνολο ΠΕ18		1.866.510,5	
Εμβαδόν ΟΤ		1.154.191,8	
Εμβαδόν Δρόμων		523.759,1	
% δρόμων σε έκταση 1.677.950,91			31%

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Εμβαδά και ποσοστά συμμετοχής των χρήσεων γης της Π.Ε. 19

ΧΡΗΣΕΙΣ	ΕΚΤΑΣΗ (Ha)	ΠΟΣΟΣΤΑ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
ΚΕΝΤΡΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΕΣ Κ2	133,4	35%
ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ	9,1	2%
ΑΜΙΓΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑ	153,5	40%
ΕΧ-ΑΠ	40,7	11%
ΚΟΙΜΗΤΗΡΙΟ	7,8	2%
ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ-ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ	37,2	10%
ΣΥΝΟΛΟ	381,7	

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Αριθμός απασχολούμενων κατά κλάδο για την περιοχή της Λάρισας

	Απασχολούμενοι				Συμμετοχή σε σύνολο απασχολούμενων			
	Σύνολο	Π	Δ	Τ	Σύνολο*	Π	Δ	Τ
2004								
ΕΕ	9.746.000	53.906.000	129.718.000	9.746.000		5%	28%	67%
Ελλάδα	544.000	967.000	2.802.000	544.000		13%	22%	65%
Π. Θεσσαλίας	72.000	61.000	162.000	72.000		24%	21%	55%
2001								
Ελλάδα	4.132.144	633.179	946.892	2.552.073	89,4%	15,3%	22,9%	61,8%
Π. Θεσσαλίας	277.655	76.739	56.786	144.130	90,8%	27,6%	20,5%	51,9%
Ν. Λάρισας	107.778	31.180	22.305	54.293	92,2%	28,9%	20,7%	50,4%
Ευρύτερη Περιοχή Λάρισας	78.459	16.548	17.595	44.316	92,2%	21,1%	22,4%	56,5%

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: Απασχόληση κατά κλάδο σε χιλιάδες απασχολούμενων για το έτος 2001

	Γεωργία κτηνοτροφία κλπ.	Ορυχεία και λατομεία	Μεταποιητικές βιομηχανίες	Παροχή ηλεκτρικού ρεύματος κλπ.	Κατασκευές	Χονδρικό-λιανικό εμπόριο κλπ.	Ξενοδοχεία και εστιατόρια	Μεταφορές αποθήκευση, επικοινωνίες	Χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί κλπ.	Δημόσια διοίκηση και άμυνα κλπ.	Εκπαίδευση	Υγεία και κοινωνική μέριμνα	Λοιπές υπηρεσίες
Ελλάδα	621,0	12,1	531,6	38,5	376,8	643,7	274,4	282,6	361,2	330,3	258,2	192,5	209,2
Π. Θεσσαλίας	76,2	0,5	31,5	1,9	23,4	38,3	16,0	11,9	14,7	23,4	19,9	10,9	9,1
Ν. Λάρισας	31,1	0,1	14,0	0,6	7,7	15,2	5,1	3,9	5,4	9,7	7,7	3,9	3,3
ΕΠ Λάρισας	16,5	0,1	11,4	0,5	5,7	12,3	3,7	3,0	4,6	8,2	6,5	3,3	2,6

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Οικονομική δραστηριότητα του εμπορικού τομέα της Λάρισας για τα έτη 1994 και 2002.

ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ- ΤΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ	Σύνολο επιχειρήσεων		% σύνθεση των κλάδων στον τομέα		% σύνθεση των κλάδων στο σύνολο των τομέων		1995- 2002 Μεταβολ ή	% Μεταβολ ή 1994 - 2002
	1994	2002	1994	2002	1994	2002		
ΕΜΠΟΡΙΚΟΣ ΤΟΜΕΑΣ								
Κλάδοι	1994	2002	1994	2002	1994	2002		
Είδη διατροφής	200	263	7,3	8,0	2,5	2,7	+ 63	23,95
Ποτα-αναψυκτικά	63	67	2,3	2,0	0,8	0,7	+ 4	5,97
Αγροτικά προϊοντα- ζώα	65	55	2,3	1,7	0,8	0,6	- 10	15,38
Κλωστοϋφαντουργ ικά προϊόντα	608	782	22,2	18,6	7,7	8,1	+ 174	22,25
Επιπλα-είδη εξοχής	41	56	1,5	1,7	0,5	0,6	+ 15	26,78
Οικοδομικά υλικά- εργαλεία- είδη υγιεινής	251	301	9,2	9,2	3,2	3,1	+ 50	16,61
Χαρτί-εντυπα- βιβλία-χαρτίκη υλή	101	117	3,7	3,6	1,3	1,2	+ 16	13,67
Πλαστικά- ελαστικά	22	21	0,8	0,6	0,3	0,2	- 1	- 4,54
Χημικά-φαρμακα- καλλυντικά	76	106	2,8	3,2	0,9	1,1	+ 30	28,30
Μηχανήματα- μηχανές-όργανα	57	63	2,0	1,9	0,7	0,7	+ 6	9,52
Μηχανές γραφείου- computers	67	89	2,4	2,7	0,8	0,9	+ 22	24,71
Ηλεκτρικά- ηλεκτρονικά	141	169	5,1	5,1	1,8	1,7	+ 28	16,56
Α' υλικά-καύσιμα	51	59	1,9	1,8	0,6	0,6	+ 8	13,55
Μεταφορικά μετα- ανταλλακτικά	343	368	12,5	11,2	4,3	3,8	+ 25	6,79
Υπηρεσίες	289	259	10,5	7,9	3,7	2,7	- 30	- 10,38
Γενικό εμπόριο	363	492	13,2	15,0	4,6	5,1	129	26,21
Σύνολα Τομέα	2738	3267	100	100	31,4	33,8		

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: Τα εμπορικά κέντρα της Λάρισας

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΟΝΟΜΑΣΙΑ	ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ	ΠΕΡΙΟΧΗ
ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ	PANTHEON PLAZA	4ο ΧΛΜ. ΛΕΩΦ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ	ΛΑΡΙΣΑ
	GAEA LIFESTYLE CENTER	ΑΓ. ΤΡΙΑΔΟΣ & ΑΓΧΙΑΛΟΥ	ΦΙΛΙΠΠΟΥΠΟΛΗ, ΛΑΡΙΣΑ
	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ CARREFOUR	3ο ΧΛΜ. ΛΑΡΙΣΑΣ - ΤΥΡΝΑΒΟΥ	ΛΑΡΙΣΑ
BIG BOX STORES	IKEA	8ο ΧΛΜ. Π.Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΗΣ-ΑΘΗΝΩΝ	ΝΙΚΑΙΑ ΛΑΡΙΣΑΣ
	PRAKTIKER	ΛΑΡΙΣΗΣ-ΤΡΙΚΑΛΩΝ & ΛΑΡΙΣΗΣ-ΦΑΡΣΑΛΩΝ	ΛΑΡΙΣΑ
	JUMBO	2ο ΧΛΜ. Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΗΣ-ΚΟΖΑΝΗΣ	ΓΙΑΝΝΟΥΛΗ
	JUMBO	8ο ΧΛΜ. Π.Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΗΣ-ΑΘΗΝΩΝ	ΝΙΚΑΙΑ ΛΑΡΙΣΑΣ
	ΜΑΚΡΟ	4ο ΧΛΜ. ΛΑΡΙΣΗΣ-ΦΑΡΣΑΛΩΝ	ΝΙΚΑΙΑ ΛΑΡΙΣΑΣ
	MEDIA MARKT	4ο ΧΛΜ. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΑΘΗΝΩΝ	ΛΑΡΙΣΑ
	LEROY MERLIN	8 ^ο ΧΛΜ. Π.Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΗΣ-ΑΘΗΝΩΝ	ΝΙΚΑΙΑ ΛΑΡΙΣΑΣ
	ΠΛΑΙΣΙΟ	ΓΕΩΡΓΙΑΔΟΥ & ΟΛΥΜΠΙΟΥ	ΛΑΡΙΣΑ
	SMART OUTLET	7ο ΧΛΜ. Π.Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΑΣ-ΒΟΛΟΥ	ΛΑΡΙΣΑ
ΠΟΛΥΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ	NOTOS GALLERIES	ΚΟΥΜΑ 25	ΛΑΡΙΣΑ
	HONDOS CENTER	Λ. ΚΑΤΣΩΝΗ	ΛΑΡΙΣΑ
	FOKAS	4ο ΧΛΜ. ΛΕΩΦ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ (PANTHEON PLAZA)	ΛΑΡΙΣΑ
ΕΝΔΥΣΗ	ZARA	ΡΟΥΣΒΕΛΤ 15	ΛΑΡΙΣΑ
	PULL AND BEAR	ΡΟΥΣΒΕΛΤ 20	ΛΑΡΙΣΑ
	BERSHKA	ΡΟΥΣΒΕΛΤ 8	ΛΑΡΙΣΑ
	STADIVARIOUS	ΡΟΥΣΒΕΛΤ & ΚΟΥΜΑ	ΛΑΡΙΣΑ
	H & M	ΡΟΥΣΒΕΛΤ 4	ΛΑΡΙΣΑ
	H & M	4ο ΧΛΜ. ΛΕΩΦ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ	ΛΑΡΙΣΑ
	GLOU	ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ & ΚΟΥΜΑ	ΛΑΡΙΣΑ
	SPRIDER	1. 2ο ΧΛΜ. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΤΥΡΝΑΒΟΥ 2. ΦΑΡΣΑΛΩΝ 153	ΛΑΡΙΣΑ
	DIESEL	ΜΕΓ. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥ 17	ΛΑΡΙΣΑ
	DIESEL	4ο ΧΛΜ. ΛΕΩΦ. ΚΑΡΑΜΑΝΛΗ	ΝΙΚΑΙΑ
ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΕΙΔΗ	MULTIRAMA	ΠΑΠΑΚΥΡΙΑΖΗ 15	ΛΑΡΙΣΑ
	ELECTRONET	ΔΙΟΝΥΣΟΥ 10 & ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ	ΛΑΡΙΣΑ

	EXPERT	ΗΡ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ & ΒΟΛΟΥ	ΛΑΡΙΣΑ
	ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΑΘΗΝΩΝ	3ο ΧΛΜ. Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΦΑΡΣΑΛΩΝ	ΛΑΡΙΣΑ
	EURONICS	ΚΟΖΑΝΗΣ 1	ΛΑΡΙΣΑ
	ΚΩΤΣΟΒΟΛΟΣ	3ο ΧΛΜ. Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΤΥΡΝΑΒΟΥ	ΓΙΑΝΝΟΥΛΗ
	MEGA ΚΩΤΣΟΒΟΛΟΣ	4ο ΧΛΜ. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΑΘΗΝΩΝ	ΝΙΚΑΙΑ ΛΑΡΙΣΑΣ
ΕΠΙΠΛΑ	NEOSET	ΗΡ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 84	ΛΑΡΙΣΑ
	EURO HOUSE MOBILE	2ο ΧΛΜ. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΑΘΗΝΩΝ	ΛΑΡΙΣΑ
	BLACK RED WHITE	2ο ΧΛΜ. Π.Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΑΘΗΝΩΝ	ΛΑΡΙΣΑ
	INTERNI	ΛΑΓΟΥ 23	ΛΑΡΙΣΑ
	ISTIKBAL	2ο ΧΛΜ. Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΗΣ - ΤΥΡΝΑΒΟΥ	ΓΙΑΝΝΟΥΛΗ
	COCO-MAT	ΠΑΝΑΓΟΥΛΗ 11-13	ΛΑΡΙΣΑ
	MODECO	2ο ΧΛΜ. Π.Ε.Ο. ΛΑΡΙΣΗΣ – ΑΘΗΝΩΝ	ΛΑΡΙΣΑ
	SATO	ΦΑΡΣΑΛΩΝ 3 & ΗΡ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ	ΛΑΡΙΣΑ
	BERLONI	6ο ΧΛΜ. ΛΑΡΙΣΗΣ-ΤΡΙΚΑΛΩΝ	ΛΑΡΙΣΑ
ΟΙΚΙΑΚΑ ΕΙΔΗ	BED & BATH	ΦΑΡΣΑΛΩΝ & ΚΕΚΡΟΠΟΣ 1	ΛΑΡΙΣΑ
	MEDIA STROM	ΗΡ. ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟΥ 124	ΛΑΡΙΣΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: ΕΙΚΟΝΕΣ



Η οδός Φαρσάλων στο νότιο τμήμα της περιοχής Αβέρωφ (νότιο σύνορο της Λάρισας). Η μορφή του δρόμου δεν δικαιολογεί τον υπερτοπικό του χαρακτήρα (μικρό πλάτος, έλλειψη παράδρομων, κ.α.)



Η περιοχή Αβέρωφ στα νότια όρια του Δήμου Λάρισας. Είναι εμφανής ο προαστιακός χαρακτήρας της περιοχής (αραιή δόμηση, χωματόδρομοι, κτίρια υπό κατασκευή, κλπ.)



Κατά μήκος της οδού Φαρσάλων στο τμήμα ανάμεσα στον δήμο Λάρισας και δήμο Νίκαιας (νότια της διασταύρωσης του δρόμου με την Περιφερειακή Τρικάλων. Η υπερτοπική οδός διασχίζει τον νότιο περιαστικό χώρο της Λάρισας και οι χρήσεις που συναντούμε είναι εγκαταστάσεις αγροτικών μηχανημάτων, βιοτεχνίες, εμπόριο, κ.α.



Η Π.Ε.Ο. Αθηνών- Θεσσαλονίκης στο ύψος του Pantheon Plaza. Ο δρόμος έχει διαμορφωθεί κατάλληλα (νησίδες, παράδρομοι, πεζοδρόμια) για να φιλοξενήσει το νέο μεγάλο εμπορικό κέντρο.





Η Π.Ε.Ο. Αθηνών- Θεσσαλονίκης νότια του κόμβου Βιοκαρπέτ. ο δρόμος θεωρείται υπερτοπικής σημασίας και οι χρήσεις αφορούν βιοτεχνίες, εμπόριο, κλπ. Σε πολλά σημεία του ίδιου δρόμου εμφανίζονται παράδρομοι για την προσέγγιση ορισμένων κτιρίων (για παράδειγμα η ιδιωτική κλινική ΙΑΣΩ)



Ο Β' Εμπορικός πόλος (IKEA, LEROY MERLIN, JUMBO, MEGA ΚΩΤΣΟΒΟΛΟΣ, ΜΑΣΟΥΤΗΣ) στον νότιο εξωαστικό χώρο της Λάρισας (δίπλα από τον οικισμό της Νίκαιας). Τα νέα εμπορικά εμφανίζονται με την μορφή ενός οργανωμένου συγκροτήματος με μεγάλους χώρους στάθμευσης. Το σημείο χωροθέτησης τους περιβάλλεται από μεγάλες αγροτικές εκτάσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4:
ΧΑΡΤΕΣ