



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

“ΟΙ ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ
ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ”

ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ Ν. ΒΑΣΙΛΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : Ι. ΣΑΓΙΑΣ

ΑΘΗΝΑ, ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ 2010 -2011

Στους γονείς μου

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Τα τελευταία χρόνια στο Δήμο Αμαρουσίου αλλά και σε ολόκληρη την Ελλάδα έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στον τομέα του λιανικού εμπορίου. Η γεωγραφική αναδιάρθρωση του εμπορίου έχει δημιουργήσει πολλά προβλήματα στις πόλεις και κυρίως στα κέντρα αυτών.

Στα πλαίσια της βιώσιμης ανάπτυξης των κέντρων των πόλεων θα πρέπει να εφαρμοσθούν πολιτικές και να αναληφθούν πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων.

Στο σημείο αυτό θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Επιβλέποντα Καθηγητή μου, κ. Σαγιά Ι. για την διαρκή βοήθειά του στην εκπόνηση αυτής της Διπλωματικής Εργασίας.

Από το Δήμο Αμαρουσίου θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Καρβούνη Αλέξανδρο Πολεοδόμο και την κ. Χατζηδάκη Ναυσικά Αρχιτέκτων Μηχανικό για την παροχή στοιχείων και συμβουλών.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω το φίλο μου Θάνο Παναγιώτη Οικονομολόγο και τη φίλη μου Χιουρέα Παναγιώτα Αγρονόμο Τοπογράφο Μηχανικό για τη συνεχή υποστήριξή τους και βοήθεια κατά την εκπόνηση της παρούσας εργασίας.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου που με στήριξαν ηθικά και οικονομικά κατά τη διάρκεια των σπουδών μου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	7
INTRODUCTION	8
1 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΟΧΟΙ ΜΕΛΕΤΗΣ	9
1.1 Στόχος – Σκοπός - Μεθοδολογική Προσέγγιση.....	9
1.2 Υποστόχοι	10
2 Η ΠΟΛΗ	10
2.1 Η αστικοποίηση	11
2.2 Η προαστικοποίηση.....	12
2.3 Τα κέντρα των πόλεων.....	13
2.4 Πόλεις και οικονομία	15
3 ΤΟ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ	16
3.1 Το λιανικό εμπόριο στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....	16
3.1.1 Λιανική αλλαγή.....	16
3.1.2 Διεθνοποίηση εμπορίου.....	18
3.1.3 Χωρική αναδιάρθρωση λιανικού εμπορίου.....	18
3.1.4 Η αποκέντρωση του λιανικού εμπορίου και οι συνέπειές της.....	20
3.2 Το εμπόριο στην Ελλάδα.....	20
3.2.1 Το λιανικό εμπόριο στον Ελληνικό χώρο	21
3.3 Νέες μορφές λιανικού εμπορίου.....	25
3.3.1 Εμπορικά κέντρα.....	26
3.4 Οι εμπορικές δραστηριότητες στο Δήμο Αμαρουσίου	29
4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΗΜΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ	33
4.1 Η εξέλιξη της πόλης του Αμαρουσίου	33
4.2 Εξέλιξη Θεσμικού Πλαισίου	35
4.3 Συντελεστής Δόμησης	36
4.4 Χρήσεις γης.....	38
4.5 Πληθυσμιακή εξέλιξη	41
4.6 Πληθυσμιακές πυκνότητες.....	44
4.7 Οικοδομική ανάπτυξη	47
4.8 Οδικό δίκτυο - Συγκοινωνιακό δίκτυο.....	50
4.9 Πεζοδρόμια – Πεζόδρομοι – Ποδηλατοδρόμοι	53
5 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ	55
5.1 Οριοθέτηση και περιγραφή της περιοχής μελέτης.....	55
5.2 Το λιανικό εμπόριο στο παραδοσιακό κέντρο του Αμαρουσίου.....	56
5.3 Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο.....	58

5.4	Πεζοδρόμια – Πεζόδρομοι - Ποδηλατοδρόμοι	58
5.5	Συντελεστής δόμησης.....	59
5.6	Αντικειμενικές Αξίες.....	59
5.7	Χρήσεις Γης.....	61
6	ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ – ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	67
6.1	Πολιτική Κεντρικού Κράτους.....	67
6.2	Πολιτικές Τοπικής Αυτοδιοίκησης.....	69
7	ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ	76
8	ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	87
8.1	Κανονιστικά Μέτρα.....	87
8.2	Παρεμβατικά μέτρα	91
	ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	98
	ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	ERROR! BOOKMARK NOT DEFINED.

ΣΧΗΜΑΤΑ

Σχήμα 1:	Συντελεστές Δόμησης Δήμου Αμαρουσίου 1983-1994	37
Σχήμα 2:	Συντελεστές Δόμησης Δήμου Αμαρουσίου 1994-2004	37
Σχήμα 3:	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αμαρουσίου	40
Σχήμα 4:	Χρήσεις γης στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου	62
Σχήμα 5:	Προτεινόμενη ελεγχόμενη στάθμευση Δήμου Αμαρουσίου	75

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1:	Πληθυσμός 2001 και Πληθυσμιακή Πυκνότητα ανά ΠΕ	47
Πίνακας 2:	Λεωφορειακές γραμμές που διέρχονται από το Δήμο Αμαρουσίου.....	51
Πίνακας 3:	Λεωφορειακές γραμμές που διέρχονται από την περιοχή μελέτης.....	58
Πίνακας 4:	Είδη καταστημάτων στα ισόγεια του παραδοσιακού κέντρου	64

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1:	Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Αμαρουσίου	41
Διάγραμμα 2:	Πληθυσμός ανά ομάδες ηλικιών.....	42
Διάγραμμα 3:	Μεταβολή νοικοκυριών.....	42
Διάγραμμα 4:	Δομή νοικοκυριών	43
Διάγραμμα 5:	Αριθμός νέων οικοδομών	49
Διάγραμμα 6:	Αριθμός νέων κατοικιών	50

ΕΙΚΟΝΕΣ

Εικόνα 1: Πληθυσμιακή πυκνότητα Δήμου Αμαρουσίου 1991-2001	45
Εικόνα 2: Πυκνότητα κτιρίων Δήμου Αμαρουσίου 1991-2001	48
Εικόνα 3: Συγκοινωνιακό Δίκτυο Δήμου Αμαρουσίου.....	52
Εικόνα 4: Οριοθέτηση Παραδοσιακού Κέντρου Δήμου Αμαρουσίου	55
Εικόνα 5: Περιοχές ανάπτυξης του εμπορικού κλάδου στην περιοχή μελέτης	57
Εικόνα 6 - Εικόνα 7: Ο Σταθμός “Μαρούσι” πριν την ανάπτυξη και μετά την ανάπτυξη ...	73
Εικόνα 8 : Πεζογέφυρα Λεωφόρου Κηφισίας.....	76
Εικόνα 9 : Είσοδος φορτηγών στο κέντρο	78
Εικόνα 10-Εικόνα 11 : Είσοδοι πεζοδρομημένου δικτύου	79
Εικόνα 12: Όχημα της δημοτικής συγκοινωνίας	80
Εικόνα 13: Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης.....	81
Εικόνα 14-Εικόνα 15 : Στάθμευση πάνω στο πεζοδρόμιο και στις διαβάσεις τυφλών.....	81
Εικόνα 16-Εικόνα 17: Κατεστραμμένος πεζόδρομος και ακατάλληλα υλικά.....	82
Εικόνα 18 : Παρκαρισμένα αυτοκίνητα σε πεζόδρομο.....	83
Εικόνα 19-Εικόνα 20 : Κατάληψη πεζοδρόμων	83
Εικόνα 21-Εικόνα 22 : Όψεις κτιρίων στο παραδοσιακό κέντρο	84
Εικόνα 23-Εικόνα 24 : Εγκαταλειμμένα κτίρια	85
Εικόνα 25-Εικόνα 26 : Πρόσοψη του σταθμού “Μαρούσι”	85

ΧΑΡΤΕΣ

Χάρτης 1: Πολεοδομικές Ενότητες Δήμου Αμαρουσίου.....	34
Χάρτης 2: Πραγματικός Πληθυσμός ανά Πολεοδομική Ενότητα Δήμου Αμαρουσίου, 2001..	44
Χάρτης 3: Πληθυσμιακή Πυκνότητα ανά Πολεοδομική Ενότητα Δήμου Αμαρουσίου, 2001 ..	46
Χάρτης 4: Συντελεστές Εμπορικότητας Δήμου Αμαρουσίου, 2007	60
Χάρτης 5: Χρήσεις ισογείων στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου	65
Χάρτης 6: Χρήσεις ορόφων στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου	66
Χάρτης 7: Χρήσεις Οικοδομικών Τετραγώνων στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου	67
Χάρτης 8: Εφαρμογή μέτρων στην περιοχή μελέτης	97

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας, αποτελεί η διερεύνηση των επιπτώσεων των νέων μορφών εμπορίου (εμπορικά κέντρα, υπεραγορές κ.α.) στα κέντρα των πόλεων. Πιο συγκεκριμένα, εντοπίζονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζει σήμερα το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου και προτείνονται μέτρα αντιμετώπισης αυτών των προβλημάτων με σκοπό το κέντρο να ανακτήσει και πάλι το χαμένο χαρακτήρα του και να γίνει πιο ανταγωνιστικό απέναντι στις νέες προκλήσεις που έχουν κάνει την εμφάνισή τους στην ευρύτερη περιοχή του Αμαρουσίου.

Για την καλύτερη μελέτη του θέματος, η Διπλωματική Εργασία διαρθρώθηκε σε 10 κεφάλαια:

Κεφάλαιο πρώτο: Στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας παρουσιάζεται ο στόχος της μελέτης και στη συνέχεια οι υποστόχοι οι οποίοι θα οδηγήσουν στην επίτευξη του στόχου.

Κεφάλαιο δεύτερο: Παρουσιάζεται το θεωρητικό πλαίσιο ανάπτυξης των αστικών πόλεων και ο ρόλος των κέντρων των πόλεων.

Κεφάλαιο τρίτο: Στο κεφάλαιο αυτό πραγματοποιείται μία θεωρητική προσέγγιση της διάρθρωσης του λιανικού εμπορίου τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη καθώς επίσης και στις αλλαγές που έχει υποστεί ο τομέας του λιανικού εμπορίου τα τελευταία χρόνια.

Κεφάλαιο τέταρτο: Καταγράφεται και αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση του Δήμου Αμαρουσίου τόσο στο φυσικό όσο και στο ανθρωπογενές περιβάλλον.

Κεφάλαιο πέμπτο: Καταγράφεται και αναλύεται η υφιστάμενη κατάσταση στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου το οποίο αποτελεί την περιοχή μελέτης της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας.

Κεφάλαιο έκτο: Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται η πολιτική του κεντρικού κράτους και η πολιτική της τοπικής αυτοδιοίκησης στην περιοχή μελέτης.

Κεφάλαιο έβδομο: Αξιολογείται η υφιστάμενη κατάσταση και εντοπίζονται τα προβλήματα του παραδοσιακού κέντρου του Δήμου Αμαρουσίου.

Κεφάλαιο όγδοο: Προτείνονται μέτρα αντιμετώπισης των προβλημάτων που εντοπίστηκαν και προτάσεις βιώσιμης οικιστικής ανάπτυξης για το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου.

INTRODUCTION

The main purpose of this dissertation is to investigate the impact of new forms of commercial activities (shopping malls, supermarkets etc.) in downtowns. More specifically, to identify the problems that faces the traditional center of the Municipality of Maroussi and to propose measures in order to address those setbacks for the center to recover again the lost character and become more competitive in the face of new challenges that have been emerged in the area of Maroussi.

In order to study the current matter better, the thesis is structured in 10 chapters:

Chapter One: The first chapter presents the objects of the study and then the sub-objects that will lead to the goal.

Chapter Two: Presents the theoretical framework for the development of urban cities and the role of city centers.

Chapter Three: In this chapter there is a theoretical approach of the structure of retail both in Greece and Europe as well as the latest changes in retail sector.

Chapter Four: Records and analyzes the current situation of the Municipality of Maroussi in both the physical and human environment.

Chapter Five: Records and analyzes the current situation in the traditional center of the Municipality of Maroussi, which is the study area of this thesis.

Chapter Six: This chapter presents the policy of the central state and local government policy in the study area.

Chapter Seven: Evaluates the current situation and identifies the problems of the traditional center of the Municipality of Maroussi.

Chapter Eight: Proposes measures to tackle the problems identified in sustainable housing development proposals for the traditional center of the Municipality of Maroussi.

1 ΣΤΟΧΟΙ ΚΑΙ ΥΠΟΣΤΟΧΟΙ ΜΕΛΕΤΗΣ

1.1 Στόχος – Σκοπός - Μεθοδολογική Προσέγγιση

Στόχος αυτής της Διπλωματικής Εργασίας είναι η διερεύνηση των επιπτώσεων των νέων μορφών εμπορίου στα παραδοσιακά κέντρα των πόλεων και η πρόταση μέτρων και κατευθύνσεων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που παρουσιάζονται στο κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου και έχουν οδηγήσει στην ερήμωσή του.

Για την επίτευξη του στόχου της παρούσας εργασίας αρχικά ακολουθήθηκε μία γενική θεωρητική προσέγγιση του εξεταζόμενου θέματος η οποία στηρίχτηκε στην υπάρχουσα ελληνική και ξένη βιβλιογραφία.

Έπειτα προσδιορίστηκαν τα απαραίτητα στοιχεία της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Αμαρουσίου καθώς και της περιοχής μελέτης και στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε η συλλογή τους. Συλλέχθηκαν στοιχεία από τις απογραφές της ΕΣΥΕ για τα έτη 1991 και 2001 που αφορούσαν τον πληθυσμό, τα νοικοκυριά και τις νέες οικοδομές στο Δήμο Αμαρουσίου. Από πηγές όπως η επίσημη ιστοσελίδα του Δήμου Αμαρουσίου, οι ιστοσελίδες του ΟΑΣΑ, του ΜΕΤΡΟ και του ΗΣΑΠ, από παλαιότερες Διπλωματικές Εργασίες που έγιναν για την περιοχή καθώς επίσης και από διάφορες μελέτες που εκπονήθηκαν για το Δήμο Αμαρουσίου συλλέχθηκαν στοιχεία για την οικονομία της περιοχής και τις κοινωνικές και μεταφορικές υποδομές της. Τα στοιχεία αυτά επεξεργάστηκαν και αναλύθηκε η υπάρχουσα κατάσταση τόσο για το Δήμο Αμαρουσίου όσο και για την περιοχή μελέτης.

Ακολούθησε η καταγραφή των χρήσεων γης στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου το οποίο αποτελεί και την περιοχή μελέτης μας. Κατά την καταγραφή συλλέχθηκαν στοιχεία για τις χρήσεις γης ισογείων και ορόφων κάθε κτιρίου καθώς και χαρακτηριστικά κτιρίων όπως ο αριθμός ορόφων. Η καταγραφή πραγματοποιήθηκε το Μάιο του 2011 και καταγράφηκαν συνολικά 24 οικοδομικά τετράγωνα και 387 κτίρια. Επίσης πραγματοποιήθηκε καταγραφή χρήσεων γης και σε μέτωπα οδών για την καλύτερη αποτύπωση των χρήσεων του παραδοσιακού κέντρου.

Τέλος, έγινε αξιολόγηση της υπάρχουσας κατάστασης και εντοπισμός των προβλημάτων στο κέντρο του Αμαρουσίου και προτείνονται μέτρα για την αντιμετώπισή τους, ώστε να δημιουργηθεί το υπόβαθρο για μια βιώσιμη ανάπτυξη του παραδοσιακού κέντρου.

1.2 Υποστόχοι

Οι υποστόχοι είναι οι τρόποι με τους οποίους είναι δυνατόν να επιτευχθεί ο στόχος της μελέτης. Η επίτευξη του στόχου θα καταστεί δυνατή μέσα από μία ολοκληρωμένη αντιμετώπιση της υπάρχουσας κατάστασης της περιοχής μελέτης και ένα σύνολο ενεργειών.

Οι υποστόχοι για την υλοποίηση του στόχου της παρούσας εργασίας είναι οι ακόλουθοι:

- Διατήρηση της φυσιογνωμίας και του χαρακτήρα του παραδοσιακού κέντρου.
- Οικονομική ανάπτυξη του ιστορικού κέντρου.
- Βελτίωση συγκοινωνιακών δικτύων και ανάπτυξη υποδομών μεταφορών.
- Προστασία του οικιστικού, πολιτιστικού και φυσικού περιβάλλοντος.

2 Η ΠΟΛΗ

[Πηγές Δεδομένων: Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια (Wikipedia) <http://el.wikipedia.org>. Αραβαντινός Α. (2007), «Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», 2^η Έκδοση. Αραβαντινός Α. (2002), Άρθρο στο Επιστημονικό Περιοδικό Αειχώρος. Tim Hall (2005), Αστική Γεωγραφία.]

«Πόλη θεωρείται μία αστική περιοχή με μια σχετική πυκνότητα πληθυσμού που έχει δημόσια κτίρια και υπηρεσίες αντίστοιχα προς τον πληθυσμό της. Προέρχεται από την αρχαία Ελληνική λέξη "πόλις" (ήτοι, σύνολο μεγάλου αριθμού οικημάτων ή και πολιτών). Στην Ελλάδα ένας οικισμός για να χαρακτηριστεί ως πόλη πρέπει να έχει τουλάχιστον 10.000 κατοίκους, ωστόσο σε άλλες χώρες, όπως η Γερμανία, δεν υφίσταται τέτοιος διαχωρισμός. Μια πόλη αποτελείται συνήθως από τις κατοικημένες, βιομηχανικές και επιχειρησιακές περιοχές μαζί με τα διοικητικά κτίρια και περιοχές, που μπορούν να αφορούν μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή» (Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια (Wikipedia)).

Η δημιουργία της πόλης είναι αποτέλεσμα των κοινωνικών αναγκών του ανθρώπου η κάλυψη των οποίων εξαρτάται από την επικοινωνία και τη συνοίκηση με άλλους ανθρώπους. Τέτοιες ανάγκες είναι οι ψυχοσωματικές όπως η αναπαραγωγή και η αυτοσυντήρηση, οι οικονομικές σκοπός των οποίων είναι η επίτευξη ενός καλύτερου οικονομικού αποτελέσματος, οι πνευματικές για μετάδοση εμπειρίας και γνώσεων αλλά και οι θρησκευτικές (Αραβαντινός Α., 2007: 31).

Η χωροθέτηση της πόλης στο παρελθόν γίνονταν με βάση ορισμένα κριτήρια όπως το κλίμα και το φυσικό περιβάλλον, τα υλικά αγαθά που κάλυπταν άμεσες ανάγκες, η άμυνα, η επικοινωνία, τα ανθρώπινα έργα που προϋπήρχαν και οι αποστάσεις από άλλους οικισμούς (Αραβαντινός Α., 2007: 31-33).

Στη σημερινή εποχή τα κριτήρια χωροθέτησης διαφοροποιούνται αναλόγως με τον τρόπο που έχουν αναπτυχθεί οι χώροι. Κατατάσσοντας τους χώρους σε τρεις κατηγορίες, τα κριτήρια χωροθέτησης έχουν ως εξής: Στην πρώτη κατηγορία όπου ανήκουν οι χώροι στους οποίους εφαρμόζεται μία καθολικά σχεδιασμένη ανάπτυξη με ευθύνη του δημοσίου τομέα όπως συνέβαινε στις χώρες του υπαρκτού Σοσιαλισμού, οι παράγοντες είναι: οικονομικοί, αναπτυξιακοί, κοινωνικοί, τεχνικοί και επιστημονικοί, εθνικοί και πολιτικοστρατηγικοί, πολιτισμικοί, οικολογικοί και περιβαλλοντικοί. Στη δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι χώροι στους οποίους ισχύει το καθεστώς ελεύθερης οικονομίας. Σε αυτή την κατηγορία εκτός από μερικούς από τους παραπάνω παράγοντες οι οποίοι ισχύουν προστίθενται και άλλοι δύο α) αυτοί που έχουν σχέση με συστήματα κινήτρων για την υλοποίησης μιας πολιτικής και β) αυτοί οι οποίοι προέρχονται από ιδιωτική επιχειρηματική δραστηριότητα. Στην τρίτη κατηγορία ανήκουν οι χώροι με μη σχεδιασμένη ανάπτυξη αλλά και χωρίς να υπάρχουν οι κατάλληλοι μηχανισμοί εφαρμογής και ελέγχου από την πλευρά του δημοσίου τομέα. Οι παράγοντες σε αυτή την περίπτωση ιεραρχούνται από τον ιδιωτικό επιχειρηματικό τομέα και τις κοινωνικές ομάδες που δρουν κερδοσκοπικά. Οι πόλεις χωροθετούνται βάση κριτηρίων αλλά για την επιβίωση και το ρόλο τους απαιτούνται βασικές λειτουργίες. Οι πιο σημαντικές από αυτές τις λειτουργίες είναι η οικονομική η οποία ενεργεί ως κινητήρια δύναμη ανάπτυξης της πόλης, η διοικητική, η πνευματική, η κοινωνική, η τουριστική και η συγκοινωνιακή (Αραβαντινός Α., 2007: 34-36) .

2.1 Η αστικοποίηση

[Πηγές Δεδομένων: Αραβαντινός Α. (2007), «Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», 2η Έκδοση. Tim Hall (2005), Αστική Γεωγραφία.]

Είναι φυσικό ότι από τη στιγμή που δημιουργείται ένας οικισμός αυτός μεγαλώνει. Η μεγέθυνση αυτή αρχίζει να προκαλεί προβλήματα τα οποία οφείλονται στον περιορισμό του χώρου και στη σύγκρουση των λειτουργιών (Αραβαντινός Α., 2007: 36).

Η αστικοποίηση, η συγκέντρωση δηλαδή του πληθυσμού στις πόλεις, είναι ένα από τα σύγχρονα παραδείγματα της ιστορίας μας. Το πρόβλημα της αστικοποίησης επεκτάθηκε σε παγκόσμια κλίμακα κατά τη διάρκεια της βιομηχανικής επανάστασης. Το 19^ο αιώνα οι διαδικασίες αστικοποίησης που συνδέονταν με τη βιομηχανική επανάσταση επηρέασαν σε μεγάλο βαθμό τη διαμόρφωση των πόλεων. Η ανάπτυξη του βιομηχανικού συστήματος μέσα στη νέα μορφή του βιομηχανικού καπιταλισμού ήταν η δύναμη η οποία οδήγησε στη μεγέθυνση των πόλεων (Tim Hall, 2005:29).

Η εξελικτική πορεία της αστικοποίησης χαρακτηρίστηκε και από άλλα σημαντικά γεγονότα όπως η γεωγραφική επέκταση και ένταση των εμπορικών δραστηριοτήτων μετά την Αναγέννηση, την άνοδο και διόγκωση της αστικής τάξης, τη συσσώρευση κεφαλαίων και την

εξέλιξη της επιστήμης. Οι διάφορες εξελίξεις που έλαβαν χώρα ενίσχυσαν τις αστικές συγκεντρώσεις, γεγονός που οδήγησε στην εγκατάλειψη των παραδοσιακών τρόπων παραγωγής και στον καταμερισμό της εργασίας (Αραβαντινός Α., 2007: 37).

Στην Ελλάδα το φαινόμενο της έντονης αστικοποίησης παρουσιάστηκε μετά τη μικρασιατική καταστροφή, το 1922. Η συσσώρευση στα αστικά κέντρα προσφύγων και αγροτών από την ύπαιθρο δε συνοδεύτηκε από ανάλογη εξέλιξη της δομής και οργάνωσης των οικονομικών τομέων. Η αστικοποίηση στον Ελληνικό χώρο παρέμεινε απλώς μία αύξηση συγκέντρωσης του πληθυσμού στον αστικό χώρο χωρίς να συνοδεύεται από αναδιοργάνωση και αναζωογόνηση του οικονομικού και παραγωγικού μηχανισμού (Αραβαντινός Α., 2007: 37).

Από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 και τις αρχές της δεκαετίας του 1980 η μορφή των πόλεων υπέστη σημαντικές αλλαγές. Η νέα μορφή της πόλης διαφέρει ως προς τις κοινωνικές γεωγραφίες, τις αξίες γης και τα τοπία, έχοντας κατά κανόνα ομοιογενείς χρήσεις γης με αποτέλεσμα όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο των πόλεων οι αξίες γης να μειώνονται (Tim Hall, 2005:127).

2.2 Η προαστικοποίηση

[Πηγή Δεδομένων : Tim Hall (2005), Αστική Γεωγραφία.]

Τα προάστια είναι οι εξωτερικές περιοχές της πόλης που είναι συνδεδεμένες με αυτήν, αφού εκτείνονται μέσα στη ζώνη καθημερινής μετακίνησης μιας αστικής περιοχής. Η βελτίωση του οδικού δικτύου αλλά και η ανάπτυξη της τεχνολογίας των μεταφορών οδήγησαν στην προαστικοποίηση του πληθυσμού των πόλεων. Η μεγέθυνση των προαστίων οφείλεται σε κοινωνικούς, οικονομικούς και τεχνολογικούς παράγοντες. Ο τρόπος με τον οποίο αναπτύσσονται τα προάστια εξαρτάται από την άνθηση ή την παρακμή των οικοδομικών δραστηριοτήτων. Η κρίση στον κατασκευαστικό κλάδο προκαλεί συνήθως μείωση στις αξίες γης. Η μείωση αυτή έχει διάφορες επιπτώσεις που αφορούν στις χρήσεις γης των προαστίων, στον αριθμό και στο μέγεθος των κτιρίων. Επομένως, κατά τη διάρκεια της κρίσης χτίζονται περισσότερα κτίρια τα οποία προορίζονται για εμπορική χρήση καθώς και χρήσεις γης που χρειάζονται μεγάλες εκτάσεις. Αντιθέτως, όταν ο οικοδομικός τομέας ακμάζει περισσότερα από τα κτίρια που χτίζονται έχουν μεγαλύτερη πυκνότητα και προορίζονται για κατοικία (Tim Hall, 2005:154 - 156) .

Η κύρια χρήση στον πυρήνα των βιομηχανικών πόλεων ήταν η εμπορική, ενώ εργατικές κατοικίες αναπτύχθηκαν περιμετρικά του πυρήνα και σε κοντινή απόσταση από το κέντρο της πόλης για την ευκολότερη πρόσβαση των εργατών στις βιομηχανίες που είχαν εγκατασταθεί στο κέντρο της. Στις ζώνες των εργατικών κατοικιών οι συνθήκες ζωής που επικρατούσαν ήταν άθλιες. Η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής σε συνδυασμό με την

ανάπτυξη του οδικού δικτύου και των μέσων μεταφορών οδήγησαν τις πλουσιότερες τάξεις να εγκαταλείψουν τα κέντρα των πόλεων και να μετακινηθούν στα προάστια. Η βιομηχανική παρακμή έπληξε κυρίως τις κεντρικές περιοχές των πόλεων. Οι βιομηχανικές λειτουργίες άρχισαν να απομακρύνονται από τα κέντρα των πόλεων όταν ξεκίνησε η βιομηχανική αποκέντρωση. Στην Αμερική και στην Ευρώπη πολλές πόλεις συνδέθηκαν με την επέκταση της βιομηχανίας. Η αποβιομηχάνιση των βιομηχανικών πόλεων οφείλονταν κυρίως σε τρεις παράγοντες: το κλείσιμο των εργοστασίων λόγω χρεωκοπίας ή αλλαγή του τύπου εγκατάστασης, τη μετατόπιση των θέσεων εργασίας σε άλλες περιοχές ή στο εξωτερικό και από την τεχνολογία λόγω της αντικατάστασης πολλών θέσεων εργασίας (Tim Hall, 2005:33).

Παρόλο που οι επιπτώσεις της αποβιομηχάνισης ποικίλουν από πόλη σε πόλη, ήταν η πιο σημαντική οικονομική διαδικασία η οποία επηρέασε την εσωτερική γεωγραφία και οδήγησε στην επέκταση των πόλεων στην Ευρώπη και την Αμερική μετά τη δεκαετία του 1960. Από τις αντιδράσεις ενάντια στη βιομηχανική πόλη διαμορφώθηκαν νέες αντιλήψεις στον τομέα της πολεοδομίας και τα αστικά συστήματα στην Ευρώπη και την Αμερική, ανατράπηκαν με γρήγορους ρυθμούς. Στην αρχή της δεκαετίας του 1980 ο βιομηχανικός τομέας παράκμαζε και οι πόλεις άρχισαν να αντιμετωπίζουν προβλήματα με τις οικονομίες τους (Tim Hall, 2005:38-39).

2.3 Τα κέντρα των πόλεων

[Πηγές Δεδομένων: Αραβαντινός Α. (2002), Άρθρο στο Επιστημονικό Περιοδικό Αειχώρος. Tim Hall (2005), Αστική Γεωγραφία.]

Τα κέντρα των πόλεων από την αρχαιότητα μέχρι και σήμερα διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο. Χωροθετημένα σε προνομιούχες θέσεις, χαρακτηρίζονται από ανάμειξη αστικών χρήσεων στην πλειοψηφία συμβατές μεταξύ τους (Αραβαντινός Α., 2007: 7-8).

Το 19^ο μέχρι και τα μέσα του 20^{ου} αιώνα ο ρόλος των κέντρων των πόλεων ενισχύθηκε από πολλούς παράγοντες, όπως οι εξελίξεις στην παραγωγή και την οικονομία καθώς και από τη βιομηχανική επανάσταση κατά τη διάρκεια της οποίας μέρος του δευτερογενούς τομέα εγκαταστάθηκε στα κέντρα. Κυρίως όμως η ενίσχυσή τους οφείλεται στην ανάπτυξη του τριτογενή τομέα αφού ένα από τα χαρακτηριστικά του αστικού τοπίου είναι η χωροθέτηση εμπορικών δραστηριοτήτων στα κέντρα των πόλεων με σκοπό την κάλυψη των λειτουργικών τους αναγκών. Τα κέντρα χαρακτηρίζονταν από αρμονική πολυλειτουργικότητα αφού παρόλο που εγκαταστάθηκαν σε αυτά επιβλητικά κτίρια γραφείων, τραπεζών, ασφαλειών κ.α. συνέχιζαν να εξυπηρετούν την κατοικία και τους χώρους διανυκτέρευσης (Αραβαντινός Α., 2002: 8).

Από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα τα κέντρα των πόλεων άρχισαν να αλλάζουν. Η διείσδυση του αυτοκινήτου προξένησε συμφόρηση και αύξησε την κινητικότητα του πληθυσμού. Η πρώτη λειτουργία η οποία εγκατέλειψε το κέντρο, ήταν η κατοικία. Η μείωση της ανταγωνιστικότητάς της και η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου αλλά και η εμφάνιση οχλουσών χρήσεων είναι οι κυριότεροι λόγοι που οδήγησαν την κατοικία στα προάστια των πόλεων. Την αποκέντρωση της κατοικίας ακολούθησαν και άλλες λειτουργίες, κυρίως αυτές που δεν είχαν επιχειρηματικό χαρακτήρα εξαιτίας της αύξησης της τιμής της γης και των ακινήτων που προοριζόνταν για ενοικίαση ή πώληση. Τα κέντρα των πόλεων χαρακτηρίζονταν από συστήματα μεταφορών μη φιλικά προς τους πεζούς και από υποβαθμισμένες περιοχές λιανικού εμπορίου και άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων με αποτέλεσμα την αρνητική επίδρασή τους στην τοπική οικονομία (Αραβαντινός Α., 2002: 8-9).

Τη δεκαετία του 1980 έκαναν τη εμφάνιση τους στα κέντρα των πόλεων μεγάλα έργα όπως τα συνεδριακά κέντρα, αθλητικές εγκαταστάσεις, μουσεία κ.α. Ο σκοπός των έργων αυτών αρχικά ήταν να συμβάλουν στην ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και του τοπικού αστικού περιβάλλοντος. Η αναβάθμιση εγκαταλειμμένων χώρων, η αύξηση των αξιών γης αλλά και η προσέλκυση κόσμου οδήγησαν στην ανάπτυξη της τοπικής αλλά και της ευρύτερης οικονομίας (Tim Hall, 2005:139-142).

Η πτώση του Υπαρκτού Σοσιαλισμού στην μέχρι τότε Σοβιετική Ένωση αλλά και σε άλλες πρώην κομμουνιστικές χώρες των Βαλκανίων και της Ανατολικής Ευρώπης επέφερε σημαντικές αλλαγές. Το άνοιγμα των συνόρων και η εισροή μεταναστών στις ανεπτυγμένες χώρες οδήγησε στην αποσταθεροποίηση των πληθυσμών των Ευρωπαϊκών πόλεων. Τα όρια των πόλεων αδυνατούσαν πλέον να ανταπεξέλθουν σε αυτές τις αλλαγές με αποτέλεσμα οι πόλεις να επεκταθούν προς διάφορες κατευθύνσεις. Τα κέντρα των πόλεων δεν μένουν αμέτοχα σε αυτή την αλλαγή του αστικού τοπίου και η κατάσταση αντιμετωπίζεται διαφορετικά από χώρα σε χώρα και από πόλη σε πόλη (Αραβαντινός Α., 2002:11-12).

Στην Ελλάδα παρατηρείται έντονη κινητικότητα των κεντρικών λειτουργιών. Πολλά καταστήματα αναπτύσσονται κατά μήκος μεγάλων οδικών δικτύων, εργοστάσια τα οποία παρέμεναν για χρόνια ανενεργά μετατρέπονται σε εμπορικά και ψυχαγωγικά κέντρα ενώ πολλές περιοχές κατοικίας μετατρέπονται σε ζώνες κεντρικών λειτουργιών. Οι αυξημένες επενδύσεις σε ακίνητα με εμπορικές και επιχειρηματικές χρήσεις αφού οι επενδύσεις σε εμπορικούς χώρους είχαν μεγαλύτερες αποδόσεις, οδήγησαν στην αύξηση της παραπάνω κινητικότητας. Τα παραδοσιακά κέντρα άρχισαν να χάνουν τη λάμψη τους και νέες μορφές κέντρων αναδύθηκαν (Αραβαντινός Α., 2002:12).

2.4 Πόλεις και οικονομία

[Πηγή Δεδομένων: Tim Hall (2005), Αστική Γεωγραφία.]

Σήμερα, το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού ζει στις πόλεις. Το ποσοστό του πληθυσμού που ζει στις ανεπτυγμένες χώρες είναι μεγαλύτερο από αυτό που ζει στις αναπτυσσόμενες χώρες. Στην Ευρώπη, το ποσοστό του αστικού πληθυσμού φτάνει το 75%. Η αύξηση των πόλεων οφείλεται κυρίως στις δυνάμεις της οικονομικής και πολιτιστικής παγκοσμιοποίησης αλλά και σε πιέσεις για κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα. Ο ρυθμός της αστικής αλλαγής σε ορισμένες περιόδους επιταχύνεται με αποτέλεσμα να αναπτύσσονται νέες, διαφοροποιημένες αστικές μορφές. Μία τέτοια αστική αλλαγή είναι και η αλλαγή η οποία οφείλεται στην εκβιομηχάνιση (Tim Hall, 2005:13-25).

Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 έγιναν πολλές αλλαγές τόσο στις εθνικές οικονομίες όσο και στην παγκόσμια οικονομία. Οι αλλαγές αυτές δεν επηρέασαν μόνο την οικονομική ζωή αλλά και τη δομή και λειτουργία των πόλεων της Ευρώπης, των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και των αναπτυσσόμενων χωρών. Τα σημεία τα οποία υπέστησαν αυτές τις αλλαγές ήταν τα κέντρα των πόλεων, εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές περιοχές και βιομηχανικά κτίρια τα οποία αναπλάστηκαν, ενδοαστικές περιοχές οι οποίες αναβαθμίστηκαν, οι παρυφές των πόλεων στις οποίες άρχισαν να εμφανίζονται νέες περιοχές αστικής μορφής καθώς επίσης έκαναν την εμφάνισή τους μεγάλες υποβαθμισμένες περιοχές (Tim Hall, 2005:25-27).

Η παγκόσμια οικονομία επηρεάζει σε πολύ μεγάλο βαθμό την ανάπτυξη των πόλεων. Η μορφοποίηση των πόλεων γίνεται μέσα από την αλληλεπίδραση τοπικών, περιφερειακών, εθνικών και διεθνών δυνάμεων. Πολλές πόλεις διαμορφώθηκαν μέσα από διεθνείς λειτουργίες καθώς έχουν αναπτύξει εμπορικές δραστηριότητες με χώρες σε όλο τον κόσμο (Tim Hall, 2005:63). Τα κέντρα ορισμένων παγκόσμιων πόλεων έχουν παρουσιάσει μεγάλη ανάπτυξη και η φυσιογνωμία τους έχει διαφοροποιηθεί λόγω της μαζικής επένδυσης σε συνεδριακά κέντρα, γραφεία, ξενοδοχεία, συνεδριακά κέντρα και εμπορικά κέντρα. Αλλά κέντρα όμως τα οποία δεν έγιναν οικονομικές επενδύσεις έχουν παρακμάσει. Για να μη καταρρεύσουν οι ιστορικές πόλεις βασίστηκαν στην τουριστική οικονομία. Οι περιοχές που παρουσιάζουν πλέον τη μεγαλύτερη ανάπτυξη είναι τα προάστια γεγονός που οφείλεται στην ανάπτυξη των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών καθώς και στην αλλαγή της περιβάλλουσας περιοχής του κέντρου της πόλης (Tim Hall, 2005).

Το λιανικό εμπόριο στη δεκαετία του 1980 παρουσίαζε τάση για αποκέντρωση. Παρόλα αυτά όμως κάποια τμήματα του λιανικού εμπορίου του κέντρου της πόλης αναπτύχθηκαν γεγονός που οφείλονταν στην εξάπλωση των αγορών. Οι αγορές αυτές μπορούν να θεωρηθούν ως αγορές κλίμακας ή ως αποτέλεσμα σύγκρουσης δύο τάσεων, της επανάχρησης εγκαταλελειμμένων χώρων και της δημιουργίας ταυτότητας μέσω κατανάλωσης. Η αύξηση

του διαθέσιμου εισοδήματος έπαιξε καταλυτικό ρόλο στην άνθηση του λιανικού εμπορίου. Η κατανάλωση η οποία σχετίστηκε με τις πολιτιστικές αλλαγές έγινε μια αυτόνομη δραστηριότητα ελεύθερου χρόνου και η αύξηση του λιανικού εμπορίου σε περιοχές έξω από την πόλη στις αρχές της δεκαετίας του 1990 οδήγησε στην παρακμή τα κέντρα των πόλεων (Tim Hall, 2005:142-143).

3 ΤΟ ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Το λιανικό εμπόριο δεν είναι απλώς μία οικονομική δραστηριότητα, διαμορφώνει τη δομή της πόλης και είναι συνυφασμένο με τη λειτουργία της καθώς και με την καθημερινότητα των κατοίκων της. Τα τελευταία χρόνια το λιανικό εμπόριο βρίσκεται σε κρίση. Το γεγονός αυτό έχει σημαντικές επιπτώσεις στη δομή της πόλης. Τα αποτελέσματα αυτών των επιπτώσεων είναι η αποδόμηση των παραδοσιακών εμπορικών κέντρων, η υποβάθμιση πολλών περιοχών αλλά και η ανάδειξη νέων εμπορικών κέντρων. Επιπλέον, οι νέες μορφές του εμπορίου που αναδεικνύονται όπως τα εμπορικά κέντρα και οι εμπορικές αναπτύξεις μεγάλης οργανωμένης διανομής είναι διαφορετικές από το παραδοσιακό εμπόριο στην οργάνωση αλλά και στην ανάπτυξη στο χώρο (Πάλλα Λ., 2010).

3.1 Το λιανικό εμπόριο στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Ο τομέας του λιανικού εμπορίου στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελείται από ένα μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων διαφορετικών τύπων. Μεταξύ αυτών των χωρών η δομή του λιανικού εμπορίου διαφέρει σημαντικά. Στις βορειότερες χώρες ο κλάδος του λιανικού εμπορίου λόγω των πολλών επενδύσεων που γίνονται σε αυτές είναι περισσότερο ανεπτυγμένος ενώ στις νότιες χώρες όπως η Ελλάδα και η Ιταλία γνωρίζει μικρότερη ανάπτυξη. (Φάκα Α., 2004:3)

3.1.1 Λιανική αλλαγή

[Πηγή Δεδομένων: Bromley R. and Thomas, C. (1993), Retail Change. London:USL Press.]

Το περιβάλλον του λιανικού εμπορίου από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές. Οι λόγοι που κάνουν αυτές τις αλλαγές τόσο σημαντικές είναι δύο. Αρχικά, το λιανικό εμπόριο είναι ένας κλάδος ο οποίος συνδέεται με τη μετατόπιση από ένα

βιομηχανικό σε ένα μεταβιομηχανικό στάδιο και δεύτερον, το λιανικό εμπόριο εκτός από μία οικονομική δραστηριότητα διαμορφώνει τη δομή της πόλης και είναι συνυφασμένο με τη λειτουργία της καθώς και με την καθημερινότητα των κατοίκων της. Οι λιανικές δραστηριότητες αποτελούν σημεία εστίασης στον αστικό χώρο ενώ αναπτύσσονται γραμμικά και απομονωμένα κατά μήκος των μεγάλων οδικών αξόνων. Η πόλη η οποία αρθρώνεται από τις λιανικές εγκαταστάσεις αρχίζει πλέον να επεκτείνεται περιορίζοντας μ' αυτόν τον τρόπο τον αστικό σχεδιασμό.

➤ **Παράγοντες αλλαγών**

[Πηγή Δεδομένων: Bromley R. and Thomas, C. (1993), Retail Change. London:USL Press.]

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 το λιανικό εμπόριο έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές τόσο στη δομή όσο και στη χωρική οργάνωσή του. Οι αλλαγές αυτές οφείλονται σε πολλούς παράγοντες, μερικοί εξ' αυτών είναι:

- Η αύξηση της αγοράς αυτοκινήτου αλλά και η ανάπτυξη και βελτίωση του οδικού δικτύου έκαναν τους ανθρώπους πιο πρόθυμους να ταξιδέψουν σε μεγαλύτερες αποστάσεις για τις αγορές τους. Από την άλλη πλευρά όμως, εκείνοι που δεν είχαν την οικονομική δυνατότητα να αγοράσουν αυτοκίνητο περιόριζαν τις επισκέψεις τους στις αστικές εγκαταστάσεις. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση η οποία δημιουργείται από την αύξηση ιδιοκτησίας αυτοκινήτων έχει καταστρεπτικά αποτελέσματα στις μετακινήσεις μέσα στην πόλη και είναι από τους βασικότερους παράγοντες οι οποίοι οδήγησαν στη διοικητική αποκέντρωση.
- Ο χαρακτήρας του οικονομικά ενεργού πληθυσμού μεταβλήθηκε. Αυτό οφείλονταν στην αύξηση της συμμετοχής των γυναικών στην αγορά εργασίας γεγονός που οδήγησε στην αύξηση του οικογενειακού εισοδήματος.

Η αυξανόμενη ευημερία, η αύξηση της συμμετοχής των γυναικών στην αγορά εργασίας, η αύξηση των επιπέδων ιδιοκτησίας αυτοκινήτου και η αύξηση της ζήτησης των καταναλωτών για εξειδικευμένα αγαθά και υπηρεσίες οδήγησε στην αλλαγή του λιανικού συστήματος των πόλεων.

3.1.2 Διεθνοποίηση εμπορίου

[Πηγή Δεδομένων: Φάκα Α. (Ιούνιος 2004), Πτυχιακή Εργασία «Γεωγραφική Αναδιάρθρωση του Τομέα του Λιανικού Εμπορίου στην Κατερίνη», Αθήνα]

Η επέκταση των γεωγραφικών ορίων των αγορών εκτός της χώρας στην οποία εδρεύουν ξεκίνησε τη δεκαετία του 1960. Στην Ευρώπη το φαινόμενο της διεθνοποίησης γίνεται πιο έντονο τη δεκαετία του 1990.

Οι χώρες οι οποίες επιλέγονται από τους λιανοπωλητές για την επέκταση των δραστηριοτήτων τους δεν είναι τυχαίες. Πληρούν ένα σύνολο προϋποθέσεων όπως: το μειωμένο λειτουργικό κόστος, το χαμηλό επίπεδο ανταγωνισμού, οι οικονομικές προοπτικές κ.α.. Από τις επιχειρήσεις που αποφασίζουν να επεκταθούν σε άλλες χώρες, λίγες είναι αυτές που καταφέρνουν να αυξήσουν τα κέρδη τους. Στις Ευρωπαϊκές Χώρες έχουν διεισδύσει πολλές ξένες επιχειρήσεις αλλά και πολλές Ευρωπαϊκές επιχειρήσεις έχουν επεκταθεί σε χώρες εκτός Ευρώπης.

Σύμφωνα με τον Birkin υπάρχουν πέντε παράγοντες που προσδιορίζουν τις τάσεις διεθνοποίησης:

- ❖ Ο κορεσμός των αγορών των καταναλωτών ωθεί τους λιανοπωλητές να επεκταθούν σε άλλες χώρες.
- ❖ Ο δημογραφικός παράγοντας. Οι λιανοπωλητές για την επέκταση των επιχειρήσεών τους προτιμούν χώρες με μεγάλη αύξηση πληθυσμού όπως η Κίνα.
- ❖ Οι πολιτισμικές ομοιότητες που υπάρχουν μεταξύ των χωρών όπως η γλώσσα ενθαρρύνουν τη διεθνοποίηση.
- ❖ Η πολιτική αστάθεια σε συνδυασμό με την μειωμένη αγοραστική δύναμη είναι άλλος ένας παράγοντας που ωθεί την επέκταση των επιχειρήσεων σε άλλες χώρες.

3.1.3 Χωρική αναδιάρθρωση λιανικού εμπορίου

[Πηγή Δεδομένων: Φάκα Α. (Ιούνιος 2004), Πτυχιακή Εργασία «Γεωγραφική Αναδιάρθρωση του Τομέα του Λιανικού Εμπορίου στην Κατερίνη», Αθήνα]

Το λιανικό σύστημα των πόλεων πριν από πολλές δεκαετίες ακολουθούσε την παραδοσιακή ιεραρχική δομή. Το κεντρικό εμπορικό κέντρο προσέφερε εξειδικευμένα αγαθά και υπηρεσίες για την κάλυψη της περιβάλλουσας περιοχής ενώ συμπληρωνόταν από έναν μικρό αριθμό τοπικών κέντρων της περιοχής τα οποία εξυπηρετούσαν συγκεκριμένους τομείς της πόλης. Στο χαμηλό επίπεδο βρίσκονταν ένας μεγάλος αριθμός κέντρων γειτονιάς και καταστημάτων τα οποία εξυπηρετούσαν τους κατοίκους της περιοχής (Bromley R. and Thomas C., 1993).

Οι κοινωνικές και οικονομικές εξελίξεις που σημειώθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1980 επηρέασαν σε σημαντικό βαθμό τον κλάδο του λιανικού εμπορίου. Το κέντρο της πόλης

αποτελούσε μέχρι τότε τον πυρήνα ανάπτυξης του λιανικού εμπορίου. Η αποκέντρωση όμως του εμπορίου στις αρχές της δεκαετίας του 1990 οδήγησε στο μαρασμό τα παραδοσιακά κέντρα των πόλεων.

Οι λιανεμπορικές δραστηριότητες όπως καταστήματα ετοιμών ενδυμάτων, υποδημάτων ηλεκτρικών ειδών κ.α. μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1960 ήταν χωροθετημένες στο κέντρο της πόλης ενώ περιμετρικά του κέντρου βρίσκονταν τα καταστήματα τροφίμων.

Σήμερα όμως η κατάσταση είναι διαφορετική. Η αποκέντρωση του λιανικού εμπορίου άλλαξε το χαρακτήρα και την εικόνα του παραδοσιακού κέντρου της πόλης. Αρχικά απομακρύνθηκαν οι δραστηριότητες που βρίσκονταν περιμετρικά του κέντρου δηλαδή τα καταστήματα τροφίμων ενώ στο κέντρο εγκαταστάθηκαν νέες δραστηριότητες όπως καφετέριες, ταχυφαγεία, φαρμακεία κ.α..

Τα πολυκαταστήματα τα οποία είναι μεγάλα λιανικά καταστήματα, απασχολούν καθημερινά πολλούς εργαζόμενους και προσφέρουν επώνυμα προϊόντα ευρείας γκάμας τα οποία πωλούνται σε ξεχωριστά τμήματα. Στα μέσα του 19^{ου} αιώνα έκανε την εμφάνισή του το πρώτο πολυκατάστημα στο Παρίσι και ακολούθησαν οι άλλες χώρες της Ευρώπης και οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Για τη χωροθέτηση αυτού του μεγέθους των καταστημάτων επιλέγονται περιοχές εκτός των κεντρικών περιοχών των πόλεων. Η εύκολη πρόσβαση, οι χαμηλές αξίες γης και η αύξηση της κινητικότητας λόγω της αύξησης των επιπέδων ιδιοκτησίας αυτοκινήτου είναι οι λόγοι για τους οποίους επιλέγονται οι εξωκεντρικές περιοχές των πόλεων.

Κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων με έντονο κυκλοφοριακό φόρτο και στις παρυφές των πόλεων συναντάμε τα Πάρκα Λιανικού Εμπορίου (ΠΛΕ). Μεγάλα καταστήματα λιανικού εμπορίου συγκεντρώνονται σε οργανωμένους χώρους που διαθέτουν υποδομές όπως χώροι στάθμευσης, εστιατόρια και εξυπηρετήσεις αναψυχής. Τα ΠΛΕ πρωτοεμφανίστηκαν στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και στην Ευρώπη εμφανίστηκαν μετά το 1960. Τα περισσότερα από αυτά βρίσκονται στη Γαλλία, στη Γερμανία και στο Ηνωμένο Βασίλειο και η πλειοψηφία αυτών βρίσκεται εκτός των κέντρων των πόλεων.

Παλαιότερα, η χωροθέτηση των επιχειρήσεων γινόταν με κριτήρια όπως η μείωση του κόστους λειτουργίας και εγκατάστασης και η αύξηση των κερδών τους. Σήμερα τα κριτήρια χωροθέτησης έχουν διαφοροποιηθεί και λαμβάνονται υπόψη παράγοντες όπως:

- η εξυπηρέτηση της περιοχής από τα μέσα μαζικής μεταφοράς
- το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο
- προοπτικές ανάπτυξης μιας περιοχής
- η ανταγωνιστικότητα της περιοχής
- ο κυκλοφοριακός φόρτος
- οι χρήσεις γης

3.1.4 Η αποκέντρωση του λιανικού εμπορίου και οι συνέπειές της

[Πηγή Δεδομένων: Bromley R. and Thomas, C. (1993), Retail Change. London: USL Press. Tim Hall (2005), Αστική Γεωγραφία.]

Μεγάλος αριθμός κατοίκων των αστικών κέντρων επέλεξε για τόπο μόνιμης κατοικίας του τα προάστια λόγω των προβλημάτων που παρουσίαζαν τα κέντρα. Η αποκέντρωση της κατοικίας οδήγησε και στην αποκέντρωση του λιανικού εμπορίου αφού πλέον οι περιοχές αυτές συγκεντρώνουν ένα σημαντικό αριθμό καταναλωτών.

Εκτός από την αποκέντρωση της κατοικίας σημαντικό ρόλο έπαιξε και η αύξηση του επιπέδου ιδιοκτησίας του αυτοκινήτου με αποτέλεσμα την αύξηση της κινητικότητας και η πραγματοποίηση μεγάλων μετακινήσεων για αγορές ήταν πλέον εφικτή.

Η μετατόπιση των θέσεων εργασίας στα προάστια οφείλεται στα προβλήματα των ενδοαστικών περιοχών αλλά και στα πλεονεκτήματα των προαστίων. Η βιομηχανική παραγωγή μετακινήθηκε προς τα προάστια λόγω της ενδοαστικής συμφόρησης και τα προβλήματα χώρου που αντιμετώπιζαν οι ενδοαστικές περιοχές. Από την άλλη πλευρά, τα προάστια, προσέφεραν φθηνή γη και μεγάλες εκτάσεις οι οποίες λόγω της μεγάλης ανάπτυξης που παρουσίαζε το οδικό δίκτυο ήταν πλέον προσπελάσιμες (Tim Hall, 2005:68).

Οι αρνητικές επιδράσεις της αποκέντρωσης του λιανικού εμπορίου μπορούν να συνοψιστούν σε τρία σημεία: Στην πτώση της ανταγωνιστικής θέσης των κέντρων των πόλεων και στον περιορισμό ανάπτυξης μιας νέας δραστηριότητας δίπλα σε μία υπάρχουσα, στην ανικανότητα των καταστημάτων με μικρότερο βαθμό κινητικότητας να χρησιμοποιήσουν πλήρως τις εξωκεντρικές εγκαταστάσεις και στην κυκλοφοριακή συμφόρηση που δημιουργούν οι νέες εγκαταστάσεις η οποία δεν αντιμετωπίζεται επαρκώς. Εκτός από τις αρνητικές επιδράσεις υπάρχουν και θετικοί αντίκτυποι από την αποκέντρωση του λιανικού εμπορίου. Προσφέρει ένα ευρύτερο φάσμα ευκαιριών αγοράς στους πληθυσμούς που έχουν στην κατοχή τους αυτοκίνητο, η ανταγωνιστική απειλή που τίθεται από τις νέες λιανικές εγκαταστάσεις έχει ενεργήσει ως ερέθισμα για την αποκατάσταση και την ανάπλαση παραδοσιακών κέντρων και η νέα τάση λιανικού εμπορίου εκτρέπει την κυκλοφορία και μειώνει την κυκλοφοριακή συμφόρηση από τα κέντρα των πόλεων (Bromley R. and Thomas C., 1993:150-151).

3.2 Το εμπόριο στην Ελλάδα

[Πηγή Δεδομένων: Άρθρο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ελληνικού Εμπορίου, 06/09/2010]

Ο μεγαλύτερος εργοδότης της ελληνικής οικονομίας είναι το εμπόριο. Συνολικά στην Ελλάδα υπάρχουν 313.000 εμπορικές επιχειρήσεις οι οποίες απασχολούν περίπου 800.000 άτομα.

Πρόκειται στο σύνολό τους για μικρές και πολύ μικρές επιχειρήσεις οι οποίες αντιστοιχούν σε ένα ποσοστό 95% των ελληνικών επιχειρήσεων. Το εμπόριο είναι ένα ανοιχτό επάγγελμα και χαρακτηρίζεται από ιδιαιτερότητες οι οποίες έχουν άμεση σχέση με τις κινήσεις της αγοράς, τους καταναλωτές και το ρίσκο που διαχειρίζεται ο επιχειρηματίας.

Η ελληνική επιχειρηματικότητα, σε αντίθεση με άλλες χώρες, στηρίχτηκε σε εταιρίες μικρού μεγέθους, οι οποίες κάλυπταν ένα μεγάλο εύρος δραστηριοτήτων.

Γενικά το εμπόριο επιτελεί ένα σημαντικό κοινωνικό ρόλο. Στον κλάδο του εμπορίου απασχολούνται κυρίως κοινωνικές ομάδες όπως οι γυναίκες και οι νέοι οι οποίοι πλήττονται από την ανεργία. Τα τελευταία χρόνια το ελληνικό εμπόριο έχει εισέλθει σε μια μακρά περίοδο βαθείας ύφεσης με αποτέλεσμα το κλείσιμο πολλών επιχειρήσεων.

Η χωρίς σχέδιο χωροθέτηση πολυκαταστημάτων και πολυχώρων έχουν οδηγήσει: στην ερήμωση των κέντρων των πόλεων αφού πολλές επιχειρήσεις κλείνουν η μία μετά την άλλη λόγω του ισχυρού ανταγωνισμού, στην αύξηση τιμών και στην απώλεια θέσεων εργασίας.

3.2.1 Το λιανικό εμπόριο στον Ελληνικό χώρο

[Πηγή Δεδομένων: Φάκα Α. (Ιούνιος 2004), Πτυχιακή Εργασία «Γεωγραφική Αναδιάρθρωση του Τομέα του Λιανικού Εμπορίου στην Κατερίνη», Αθήνα]

Μέχρι και το τέλος της δεκαετίας του 1980 το λιανικό εμπόριο στην Ελλάδα αποτελούνταν στο σύνολό του από οικογενειακές επιχειρήσεις με χαμηλό κέρδος και μικρό αριθμό απασχολούμενων. Από τις αρχές όμως της δεκαετίας του 1990 το τοπίο του λιανικού εμπορίου υπέστη σημαντικές αλλαγές οι οποίες οφείλονταν στην είσοδο ξένων επιχειρήσεων στην ελληνική αγορά, στις νέες μορφές καταστημάτων και στην αύξηση συγκέντρωσης του λιανικού εμπορίου.

➤ Η ανάπτυξη του ελληνικού λιανικού εμπορίου (1950-1990)

[[Πηγή Δεδομένων: Φάκα Α. (Ιούνιος 2004), Πτυχιακή Εργασία «Γεωγραφική Αναδιάρθρωση του Τομέα του Λιανικού Εμπορίου στην Κατερίνη», Αθήνα]

Τη χρονική περίοδο από το 1950 έως και τις αρχές του 1990 στην Ελλάδα δεν υπήρχε καμία μέριμνα για την ανάπτυξη του τομέα του εμπορίου. Το ενδιαφέρον της χώρας ήταν στραμμένο στην εκβιομηχάνιση και στην ανάπτυξη της γεωργίας αφού θεωρούσαν ότι το εμπόριο δεν αποτελούσε μοχλό ανάπτυξης της οικονομίας. Οι επιχειρήσεις του εμπορικού κλάδου εκείνης της εποχής ήταν οικογενειακού τύπου και οι περισσότεροι έμποροι ήταν χαμηλού μορφωτικού επιπέδου. Στην Ελλάδα μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990 το λιανικό εμπόριο είχε απλή γραμμική μορφή ενώ απουσίαζαν οι σύγχρονοι τρόποι εμπορίας.

Σύμφωνα με τον Bennison υπάρχουν τέσσερις λόγοι για τους οποίους τη χρονική περίοδο 1950 έως 1990 στην Ελλάδα επικράτησαν οι επιχειρήσεις μικρού μεγέθους και οικογενειακού χαρακτήρα. Οι λόγοι αυτοί είναι οι εξής:

- Η φυσική γεωγραφία της χώρας και το ανεπαρκές οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο συνέβαλαν στη δημιουργία αυτόνομων και απομακρυσμένων τοπικών αγορών.
- Τα χαμηλά εισοδήματα και ο χαμηλός ρυθμός συγκέντρωσης κεφαλαίου που απέτρεπαν τη δημιουργία μεγάλων καταστημάτων.
- Οι οικογενειακές παραδόσεις των Ελλήνων αφού τα παιδιά ακολουθούσαν το επάγγελμα των γονιών τους.
- Η αποθάρρυνση των επενδύσεων λόγω των κρατικών περιορισμών των εμπορικών δραστηριοτήτων.

Παράγοντες αποθάρρυνσης ξένων επενδύσεων

[Πηγή Δεδομένων: Φάκα Α. (Ιούνιος 2004), Πτυχιακή Εργασία «Γεωγραφική Αναδιάρθρωση του Τομέα του Λιανικού Εμπορίου στην Κατερίνη», Αθήνα]

Ο τομέας του λιανικού εμπορίου μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1990 δεν αποτελούσε πόλο έλξης για τις ξένες επενδύσεις. Οι λόγοι οι οποίοι εμπόδιζαν τις ξένες επενδύσεις στην Ελλάδα ήταν πολλοί, μερικοί εξ' αυτών είναι:

- Η οικονομική και πολιτική κατάσταση που επικράτησε μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.
- Το υψηλό κόστος γης και οι πολεοδομικοί περιορισμοί.
- Το ανεπαρκές οδικό δίκτυο, το συγκοινωνιακό δίκτυο και τα χαμηλά επίπεδα ιδιοκτησίας αυτοκινήτου.
- Η μικρή αγορά που διέθετε η Ελλάδα.
- Η απομακρυσμένη θέση της Ελλάδας από το κέντρο βάρους της Ευρωπαϊκής Οικονομίας.

Από το παντοπωλείο στο σούπερ μάρκετ

[Πηγή Δεδομένων: Φάκα Α. (Ιούνιος 2004), Πτυχιακή Εργασία «Γεωγραφική Αναδιάρθρωση του Τομέα του Λιανικού Εμπορίου στην Κατερίνη», Αθήνα]

Τη δεκαετία του 1960 έκαναν την εμφάνισή τους οι πρώτες αλλαγές στο ελληνικό εμπόριο. Οι αλλαγές αυτές παρόλο που ήταν μικρής έντασης έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του εμπορίου από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 και μετά.

Το 1965 δημιουργήθηκε στην Ελλάδα το πρώτο σούπερ μάρκετ με την επωνυμία «Prisunic – Μαρινόπουλος» ενώ αργότερα ακολούθησαν και άλλες αλυσίδες σούπερ μάρκετ. Οι μεγάλες αλυσίδες σούπερ μάρκετ κατάφεραν να κερδίσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των μικρών επιχειρήσεων παρόλο που ο ανταγωνισμός περιοριζόταν από την ύπαρξη ορίων στην ανώτερη και την κατώτερη τιμή των προϊόντων. Πολλοί λιανοπωλητές για να μπορέσουν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό των σούπερ μάρκετ προσπάθησαν να μιμηθούν τις μεγάλες αλυσίδες εισάγοντας στην επιχείρησή τους την αυτοεξυπηρέτηση.

Με τον καιρό άρχισε να εξαφανίζεται το παραδοσιακό ελληνικό κατάστημα, παντοπωλείο. Αξιοσημείωτη είναι η μείωση του αριθμού των παντοπωλείων τη δεκαετία 1980 – 1990 η οποία ανήλθε στο ποσοστό του 20,8%. Τα σούπερ μάρκετ αναπτύχθηκαν στην Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη τη δεκαετία του 1970 και μία δεκαετία μετά το 1980 επεκτάθηκαν και στην αγορά της επαρχίας. Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 κάνουν την εμφάνισή τους στον Ελλαδικό χώρο οι υπεραγορές.

➤ **Η ανάπτυξη του ελληνικού λιανικού εμπορίου (1990 έως και σήμερα)**

[Πηγή Δεδομένων: Φάκα Α. (Ιούνιος 2004), Πτυχιακή Εργασία «Γεωγραφική Αναδιάρθρωση του Τομέα του Λιανικού Εμπορίου στην Κατερίνη», Αθήνα]

Τις δύο τελευταίες δεκαετίες το λιανικό εμπόριο στη χώρα μας έχει υποστεί δραματικές αλλαγές. Το γεγονός ότι αυτές οι αλλαγές δεν έγιναν σε βάθος χρόνου είχε αρνητικές συνέπειες τόσο για τους εμπόρους όσο και για τους καταναλωτές.

Η αναδιάρθρωση του ελληνικού εμπορίου ξεκίνησε στις αρχές της δεκαετίας του 1990 όταν εγκαταστάθηκαν στην ελληνική αγορά ξένες επιχειρήσεις. Οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις που κυριαρχούσαν μέχρι εκείνη την εποχή έγιναν ευάλωτες απέναντι σ' αυτή την αναδιάρθρωση λόγω της ανεπάρκειας γνώσεων για τις σύγχρονες μεθόδους εμπορίου και την έλλειψη διαφήμισης. Αρχικά οι αλλαγές στο εμπόριο ξεκίνησαν από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη ενώ επεκτάθηκαν πολύ γρήγορα και στην υπόλοιπη χώρα. Οι λόγοι αναδιάρθρωσης του ελληνικού λιανικού εμπορίου είναι οι κάτωθι:

- Το 1992 εμφανίστηκαν μεγάλες αλλαγές στον τομέα του λιανικού εμπορίου οι οποίες οφείλονταν στην αύξηση των ωρών λειτουργίας των καταστημάτων, στην απαγόρευση της μερικής απασχόλησης και στο γεγονός ότι επιτράπηκε η πώληση προϊόντων, όπως το ψωμί και το κρέας από τις μεγάλες επιχειρήσεις και όχι μόνο από τους φούρνους και τα κρεοπωλεία όπως συνηθιζόταν μέχρι εκείνη την εποχή.
- Παρόλο που η ελληνική αγορά ήταν μικρή είχε το πλεονέκτημα του μειωμένου εγχώριου ανταγωνισμού γεγονός που οδήγησε στην προσέλκυση ξένων επενδύσεων.
- Η αύξηση της αγοράς αυτοκινήτου επηρέασε και αυτή με το δικό της τρόπο την αγορά αφού οδήγησε στην αλλαγή της καταναλωτικής συμπεριφοράς.

Οι αλλαγές

[Πηγή Δεδομένων: Φάκα Α. (Ιούνιος 2004), Πτυχιακή Εργασία «Γεωγραφική Αναδιάρθρωση του Τομέα του Λιανικού Εμπορίου στην Κατερίνη», Αθήνα]

Τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη μεγάλων επιχειρήσεων επηρέασε σημαντικά το εμπόριο το οποίο αποτελούνταν από μικρού και μεσαίου τύπου επιχειρήσεις.

Η Ελλάδα λόγω της δυνατότητας εξάπλωσης σε όλη τη χώρα προσέλκυσε πολλές ξένες επιχειρήσεις, οι οποίες για να επεκταθούν σε μία νέα αγορά εξαγόραζαν μικρότερες επιχειρήσεις που είχαν στην κατοχή τους μικρό αριθμό καταστημάτων. Οι πρώτοι κλάδοι που άρχισαν να βρίσκονται κάτω από ανταγωνιστική πίεση ήταν αυτοί των ενδυμάτων, υποδημάτων και ηλεκτρικών ειδών.

Ο κλάδος των ετοιμών ενδυμάτων στην Ελλάδα έχει το μεγαλύτερο αριθμό διεθνών εμπορικών αλυσίδων. Επίσης, ισχυρή είναι και η παρουσία των πολυκαταστημάτων και των εστιατορίων γρήγορης εστίασης από τα μέσα της δεκαετίας του 1990. Τα εμπορικά καταστήματα των μεγάλων ξένων επιχειρήσεων εκτός αυτών που ασχολούνται με τον κλάδο τον τροφίμων βρίσκονται συγκεντρωμένα σε κεντρικά και περιφερειακά κέντρα μεγάλων πόλεων.

Σύμφωνα με τον Bennison οι κύριες αλλαγές την τελευταία δεκαετία του 20^{ου} αιώνα είναι:

Η εισαγωγή νέων τύπων καταστημάτων : Η ανέγερση μεγάλων καταστημάτων με συνολική επιφάνεια μεγαλύτερη των 2500 τμ προσέφεραν στους καταναλωτές μεγάλη ποικιλία οικιακών και ηλεκτρικών ειδών. Η πρώτη εταιρία αυτού του τύπου καταστημάτων στην Ελλάδα είναι η Pracktiker η οποία μέχρι το 2001 διέθετε 6 καταστήματα σε όλη τη χώρα.

Ένας άλλος νέος τύπος καταστημάτων ο οποίος εμφανίστηκε στην Ελλάδα το 1991 είναι οι υπεραγορές. Το πρώτο κατάστημα αυτού του τύπου, δημιουργήθηκε με την επωνυμία Continent και ακολούθησε το 1999 το κατάστημα Careffour. Αυτός ο τύπος καταστημάτων προσέφερε μεγάλη ποικιλία εμπορευμάτων αφού εκτός από τρόφιμα διέθετε και είδη σπιτιού, ηλεκτρικά κ.α..

Η γρήγορη ανάπτυξη των σούπερ μάρκετ : Η εξάπλωση των σούπερ μάρκετ τόσο σε μεγάλες όσο και σε μικρότερες πόλεις έγινε με γρήγορους ρυθμούς. Για να μπορέσουν οι επιχειρήσεις να ανταπεξέλθουν στον έντονο ανταγωνισμό πραγματοποιούσαν εξαγορές και συγχωνεύσεις με αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των επιχειρήσεων, οι οποίες είχαν περισσότερα από 20 καταστήματα.

Η εισαγωγή πολυκαταστημάτων ξένων επιχειρήσεων : Ο μικρός αριθμός πολυκαταστημάτων που υπήρχαν στην Ελλάδα μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1980 ανήκε σε Έλληνες εμπόρους και είχαν συνολική επιφάνεια 1000 – 5000 τμ.. Ήταν εγκατεστημένα σε παλιά

πολυώροφα κτίρια τα οποία ήταν χωροθετημένα στα κέντρα των δύο μεγάλων πόλεων, Αθήνας και Θεσσαλονίκης.

Μετά το 1990, στον Ελλαδικό χώρο εισέρχονται στον κλάδο των πολυκαταστημάτων ξένες εταιρίες με χαρακτηριστικό τους γνώρισμα τα νεόκτιστα και πολυτελή κτίρια στα οποία είχαν εγκατασταθεί.

Χρήση της μεθόδου δικαιόχρησης : Η είσοδος στην ελληνική αγορά μέσω της μεθόδου δικαιόχρησης κυρίως στους κλάδους του έτοιμου ενδύματος, των ειδών πολυτελείας και στις αλυσίδες εστιατορίων γρήγορης εστίασης παρουσίασε μεγάλο ενδιαφέρον για τους ξένους επενδυτές. Η μέθοδος της δικαιόχρησης (franchising) στην Ελλάδα πρωτοεμφανίστηκε το 1970 και οι πρώτες επιχειρήσεις ήταν η αλυσίδες Goody's , Studio Costa Boda Illum και Glass Cleaning και από τις αρχές της δεκαετίας του 1990 γνωρίζει σημαντική ανάπτυξη.

Η ανάπτυξη ελληνικών εμπορικών αλυσίδων : Ένας άλλος κλάδος αυτός των ηλεκτρικών ειδών κατευθύνεται από ελληνικές εμπορικές αλυσίδες των οποίων η παρουσία στην ελληνική αγορά έχει ισχυροποιηθεί από τα μέσα της δεκαετίας του 1990.

Αλλαγή στους διαύλους διανομής και στις σχέσεις μεταξύ λιανικών εμπόρων και προμηθευτών : Με την ανάπτυξη των μεγάλων αλυσίδων λιανικού εμπορίου άλλαξε και ο τρόπος προμηθειών αυτών. Η θέση των χονδρεμπόρων εξασθένησε και πλέον οι λιανέμποροι προμηθεύονταν τα προϊόντα τους απ' ευθείας από τους προμηθευτές ενώ δημιουργήθηκαν επίσης και τα καταστήματα «cash-and-carry». Εκτός όμως από την εξασθένηση των χονδρεμπόρων, μεταξύ εμπόρων και προμηθευτών επικρατούσε εχθρική σχέση η οποία αργότερα εξομαλύνθηκε λόγω της ανάπτυξης νέων προϊόντων και προϊόντων ιδιωτικής ετικέτας.

3.3 Νέες μορφές λιανικού εμπορίου

[Πηγή Δεδομένων: Ατάρτ Β., Πολύζος Γ. (2011), «Μηχανισμοί χωροθέτησης μεγάλων και πολύ μεγάλων εμπορικών κέντρων στην Αττική: Διαπιστώσεις και Τάσεις», Εισήγηση στην ημερίδα ΟΡΣΑ – ΕΣΕΕ, www.organismosathinas.gr]

Ο τομέας του λιανικού εμπορίου χαρακτηρίζεται από εσωτερικές μεταβολές στις μικρές μονάδες λιανικού εμπορίου και από τάσεις συγκέντρωσης που χαρακτηρίζουν συνολικά τον τομέα. Μία τέτοια τάση είναι και τα εμπορικά κέντρα.

Οι νέες μορφές λιανικού εμπορίου (σούπερ μάρκετ, πολυκαταστήματα, υπεραγορές, εμπορικά κέντρα) ευδοκίμουν εδώ και πολλά χρόνια στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και σε Ευρωπαϊκές Χώρες όπως η Γαλλία, η Γερμανία και η Μεγάλη Βρετανία. Με τη συγκέντρωση εμπορικών καταστημάτων, κινηματογράφων, χώρων εστίασης, καταστήματα υπηρεσιών κ.α.

σε ένα χώρο όπου υπάρχει εύκολη πρόσβαση αλλά και υπηρεσίες διευκόλυνσης, όπως χώροι στάθμευσης, ο καταναλωτής έχει πλέον περισσότερες επιλογές.

Η φιλοσοφία των εμπορικών κέντρων αφορά στην αλλαγή των συνηθειών και της νοοτροπίας του καταναλωτή ο οποίος έχει πλέον τη δυνατότητα κατά την επίσκεψή του σε ένα εμπορικό κέντρο να μοιράζει το χρόνο του μεταξύ διαφόρων δραστηριοτήτων.

3.3.1 Εμπορικά κέντρα

[Πηγές Δεδομένων: Αττάρτ Β., Πολύζος Γ. (2011), «Μηχανισμοί χωροθέτησης μεγάλων και πολύ μεγάλων εμπορικών κέντρων στην Αττική: Διαπιστώσεις και Τάσεις», Εισήγηση στην ημερίδα ΟΡΣΑ – ΕΣΕΕ, www.organismosathinas.gr. Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια (Wikipedia) <http://el.wikipedia.org>.]

Η νέα μορφή του λιανικού εμπορίου, τα εμπορικά κέντρα έκαναν αρχικά την εμφάνισή τους στις Ηνωμένες Πολιτείες τη δεύτερη και την τρίτη δεκαετία του περασμένου αιώνα ενώ στην Ευρώπη εξαπλώθηκαν τη δεκαετία του 1980.

Η ανάπτυξη των εμπορικών κέντρων στην Ελλάδα ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1990 και κορυφώνεται κατά την περίοδο των Ολυμπιακών Αγώνων και μετά.

Σήμερα, στο Νομό Αττικής λειτουργούν συνολικά 18 εμπορικά κέντρα των οποίων η επιφάνεια είναι μεγαλύτερη των 10.000 τμ. και η συνολική επιφάνεια που καλύπτουν ανέρχεται στα 550.000 τμ.. Εκκρεμεί η αδειοδότηση για άλλα 15 εμπορικά κέντρα όπου το καθένα θα έχει επιφάνεια μεγαλύτερη των 10.000 τμ. ενώ η συνολική τους επιφάνεια σ' αυτή την περίπτωση θα ανέρχεται στα 750.000 τμ. περίπου. Τα μεγάλα εμπορικά κέντρα έχουν οδηγήσει στην αποδυνάμωση του λιανικού εμπορίου στα κέντρα πόλης Αθήνα και Πειραιά αλλά και στα τοπικά παραδοσιακά κέντρα όπως του Δήμου Αμαρουσίου (Αττάρτ Β., Πολύζος Γ., 2011) .

Τα εμπορικά κέντρα έχουν πολλά πλεονεκτήματα όπως ο μεγάλος αριθμός καταστημάτων που βρίσκεται συγκεντρωμένος σε ένα κτίριο, η καθαριότητα, η προστασία από τις καιρικές συνθήκες, οι χώροι εστίασης και αναψυχής και οι χώροι στάθμευσης. Εκτός όμως από τα πλεονεκτήματα έχουν και πολύ σημαντικά μειονεκτήματα, μερικά εξ αυτών είναι η απόσταση, αφού βρίσκονται εκτός του κέντρου της πόλης και απαιτείται αυτοκίνητο για την πρόσβαση, το εμπόριο είναι κατευθυνόμενο αφού ο καταναλωτής μπορεί να επιλέξει μόνο ανάμεσα σε συγκεκριμένες μάρκες καθώς επίσης τα κέντρα των πόλεων υποβαθμίζονται και οδηγούνται στο μαρασμό (Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια (Wikipedia)).

➤ **Επιπτώσεις εμπορικών κέντρων**

[Πηγή Δεδομένων: Ατάρτ Β., Πολύζος Γ. (2011), «Μηχανισμοί χωροθέτησης μεγάλων και πολύ μεγάλων εμπορικών κέντρων στην Αττική: Διαπιστώσεις και Τάσεις», Εισήγηση στην ημερίδα ΟΡΣΑ – ΕΣΕΕ, www.organismosathinas.gr]

Τα μεγάλα εμπορικά κέντρα έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν προνομιακές θέσεις στον αστικό ιστό λόγω της στήριξης κεφαλαίων που επενδύονται για τη δημιουργία και τη λειτουργία τους. Μπορούν επίσης να αναπτύσσουν καινοτόμα συστήματα διαχείρισης, διακίνησης και marketing με συνέπεια την αύξηση του ανταγωνισμού αλλά και να αποτελέσουν νέους πόλους οικονομικών δραστηριοτήτων.

Παρόλο που τα εμπορικά κέντρα είναι επενδύσεις οι οποίες έχουν θετικές επιπτώσεις τόσο στην οικονομία όσο και στην αύξηση θέσεων εργασίας, προκαλούν και μία σειρά αρνητικών επιπτώσεων όχι μόνο στην οικονομία και το περιβάλλον της περιοχής που λειτουργούν αλλά και της ευρύτερης περιοχής ή και ολόκληρης της περιφέρειας. Πιο συγκεκριμένα, οι επιπτώσεις είναι:

- Η συρρίκνωση της τοπικής αγοράς και ο μαρασμός του τοπικού μικρού εμπορίου στο κέντρο και τις γειτονιές.
- Η χωροθέτηση ενός μεγάλου εμπορικού κέντρου έχει επιπτώσεις στη διάρθρωση των εμπορικών δραστηριοτήτων αλλά και στη χωρική διάρθρωση της άμεσης και ευρύτερης περιοχής.

Η συγκέντρωση δραστηριοτήτων και πληθυσμού μπορεί να προσελκύσει άλλες δραστηριότητες στην περιοχή με αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων πόλων οικονομικών δραστηριοτήτων. Στις περιοχές όπου εγκαθίστανται μεγάλα εμπορικά κέντρα οι τιμές της γης αυξάνονται. Αυτό οδηγεί στην απομάκρυνση ή στον αποκλεισμό χρήσεων γης, όπως η κατοικία, πολιτισμικές δραστηριότητες κ.α. οι οποίες είναι λιγότερο ανταγωνιστικές. Επίσης αυξάνονται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι με συνέπεια την επιδείνωση των συνθηκών κυκλοφορίας και την αύξηση των εκπομπών ρύπων.

➤ **Το Ελληνικό εμπορικό κέντρο**

[Πηγή Δεδομένων: Ατάρτ Β., Πολύζος Γ. (2011), «Μηχανισμοί χωροθέτησης μεγάλων και πολύ μεγάλων εμπορικών κέντρων στην Αττική: Διαπιστώσεις και Τάσεις», Εισήγηση στην ημερίδα ΟΡΣΑ – ΕΣΕΕ, www.organismosathinas.gr]

Οι μορφές λιανικού εμπορίου όπως τα εμπορικά κέντρα αντιμετωπίζονται ως ένα σύνολο καταστημάτων με χρήση εμπορίου ή ως υπεραγορές και όχι ως μία ενιαία λειτουργική ενότητα μεγάλης κλίμακας όπως θα έπρεπε.

Σύμφωνα με το άρθρο 10 του Νόμου 3377/2005 για την ίδρυση καταστημάτων λιανικού εμπορίου πανελλαδικά 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. Στην περίπτωση της Αττικής όμως δεν απαιτείται άδεια 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.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα στο Λεκανοπέδιο, την Ανατολική και Δυτική Αττική να παρατηρείται μία ανεξέλεγκτη διασπορά στο χώρο μεγάλων επιφανειών οι οποίες δεν εντάσσονται σε κάποια αναπτυξιακή ή χωροταξική στρατηγική και χωρίς να υπόκεινται σε κάποιο ρυθμιστικό σχέδιο.

Σύμφωνα με την Ελληνική νομοθεσία ένα κτίριο ή ένα σύμπλεγμα κτιρίων για να είναι εμπορικό κέντρο πρέπει να πληρεί τις κάτωθι προδιαγραφές:

- Η συνολική του επιφάνεια είναι τουλάχιστον 4000 τμ..
- Να λειτουργεί ή προορίζεται να λειτουργήσει υπό ενιαία διαχείριση και εκμετάλλευση.
- Οι χώροι του είναι κατάλληλοι για άσκηση δραστηριότητας, παράδοση αγαθών καθώς και παροχής υπηρεσιών.
- Η εκμίσθωση των χώρων του να γίνεται σε τουλάχιστον 15 διαφορετικές επιχειρήσεις προκειμένου να χρησιμοποιηθούν ως εμπορικό κατάστημα.

Τα μεγάλα συγκροτήματα διακρίνονται σε τέσσερις βασικές κατηγορίες:

- ❖ Πολυλειτουργικά συγκροτήματα με έμφαση στο εμπόριο
(Golden Hall, Avenue, Mall, Athens Heart κ.α.)
- ❖ Πολυλειτουργικά συγκροτήματα με έμφαση στην αναψυχή
(Kosmopolis, Star City, Village Park Ρέντη κ.α.)
- ❖ Μονολειτουργικές εμπορικές μονάδες
(Praktiker, Carrefour, Ikea κ.α)
- ❖ Εκθεσιακοί Χώροι
(Helexpo Palace Κηφισίας, ΕΚΑ Εκθεσιακό Κέντρο Αθηνών,
MEC Μεσογειακό Εκθεσιακό Κέντρο Παιανία κ.α.

➤ **Χωροθέτηση εμπορικών κέντρων Αττικής**

[Πηγή Δεδομένων: Ατάρτ Β., Πολύζος Γ. (2011), «Μηχανισμοί χωροθέτησης μεγάλων και πολύ μεγάλων εμπορικών κέντρων στην Αττική: Διαπιστώσεις και Τάσεις», Εισήγηση στην ημερίδα ΟΡΣΑ – ΕΣΣΕ, www.organismosathinas.gr]

Τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα έχει αρχίσει η ανάπτυξη των εμπορικών κέντρων σε περιοχές εκτός των κέντρων των πόλεων. Το γεγονός αυτό έχει σημαντικές επιδράσεις στον κλάδο του εμπορίου της πόλης καθώς επίσης αυξάνει τον κυκλοφοριακό φόρτο και τις αξίες

γης στην περιοχή όπου χωροθετείται και οδηγεί στην παρακμή των ιστορικών τμημάτων των κέντρων των πόλεων.

Τα εμπορικά κέντρα επηρεάζουν σημαντικά την περιοχή που είναι χωροθετημένα αφού δημιουργούν ευκαιρίες ανάπτυξης αλλά και υποβάθμισης της περιοχής. Στην Αττική έχουν αναπτυχθεί σε κεντρικούς οδικούς άξονες και σε κυκλοφοριακούς κόμβους για να συνδέονται και με τις πιο απομακρυσμένες περιοχές για την προσέλκυση περισσότερων καταναλωτών. Τα σημεία εγκατάστασης των κέντρων αποτελούν πόλο έλξης και για άλλες δραστηριότητες. Οι περιοχές αυτές αναπτύσσονται σημαντικά, αυξάνονται οι αξίες γης και η οικοδομική δραστηριότητα λόγω αύξησης της ζήτησης

Από τα 18 εμπορικά κέντρα τα οποία βρίσκονται στην Αττική, τα 15 είναι εντός του Λεκανοπεδίου και τα 3 είναι εκτός του Λεκανοπεδίου. Από τα 18 εμπορικά κέντρα τα οποία έχουν συνολική δομημένη επιφάνεια 550.000 τμ., τα 15 συγκεντρώνουν τα 3/4 της δομημένης επιφάνειας περίπου 400.000 τμ. ενώ τα άλλα 3 εμπορικά κέντρα συγκεντρώνουν το 1/4 της συνολικής δομημένης επιφάνειας περίπου 150.000 τμ.

Η χωροθέτηση των 15 εμπορικών κέντρων τα οποία βρίσκονται εντός του Λεκανοπεδίου εντοπίζεται κυρίως κατά μήκος μεγάλων οδικών αρτηριών όπως η Λεωφόρος Κηφισίας, η Λεωφόρος Κηφισού, η Πειραιώς και η Λεωφόρος Βουλιαγμένης (Golden Hall, Avenue, The Mall, Athens Heart, River West και το Athens Metro Mall). Τα εμπορικά κέντρα The Mall και Athens Metro Mall είναι τα μόνα τα οποία συνδυάζουν οδική εξυπηρέτηση και εξυπηρέτηση με μέσα μαζικής μεταφοράς ενώ τρία από αυτά τα Notos Galleries, City Link και το Athenian Capitol βρίσκονται στο κέντρο της πόλης των Αθηνών.

Το Factory Outlet επαναχρησιμοποιεί βιομηχανικές εγκαταστάσεις, το River West κατασκευάστηκε σε πρώην βιομηχανικό γήπεδο ενώ τα The Mall και Golden Hall είναι συνδυασμένα με τις Ολυμπιακές ρυθμίσεις.

Από τα 3 εμπορικά κέντρα τα οποία χωροθετούνται εκτός Λεκανοπεδίου Αττικής, τα 2 βρίσκονται στην Ανατολική Αττική και 1 χωροθετείται στη Δυτική Αττική- Θριάσιο.

Τα βασικά κριτήρια νέων χωροθετήσεων είναι ο συνδυασμός οδικής εξυπηρέτησης και μέσων μαζικής μεταφοράς. Τα πολύ μεγάλα εμπορικά κέντρα κυρίως αυτά που είναι πάνω από 30.000 τμ. χωροθετούνται κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων και οι περιοχές που τα προσελκύουν πλέον είναι η Ανατολική και Δυτική Αττική.

3.4 Οι εμπορικές δραστηριότητες στο Δήμο Αμαρουσίου

Η αύξηση των επιπέδων ιδιοκτησίας αυτοκινήτων συνέβαλε στην αύξηση της κινητικότητας, οι πόλεις επεκτάθηκαν με αποτέλεσμα την ανάπτυξη των προαστίων. Το γεγονός αυτό

επηρέασε την εγκατάσταση των εμπορικών δραστηριοτήτων. Πριν τη διείσδυση του αυτοκινήτου στις πόλεις, η εγκατάσταση των εμπορικών χρήσεων γίνονταν στο κέντρο της πόλης με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων της περιοχής. Η κατάσταση όμως άλλαξε με τη διάδοση του αυτοκινήτου και την ανάπτυξη των προαστίων. Οργανωμένες εμπορικές χρήσεις εγκαταστάθηκαν πλέον στα προάστια με σκοπό την κάλυψη των καταναλωτικών αναγκών και τη μεγιστοποίηση του κέρδους τους. Η ανάπτυξη του οδικού δικτύου η οποία διευκόλυνε την πρόσβαση αλλά και η αύξηση του πληθυσμού στα προάστια λόγω της απομάκρυνσης της κατοικίας από το κέντρο οδήγησαν στην εξάπλωση των εμπορικών δραστηριοτήτων εκτός του κέντρου της πόλης. Ο τομέας του λιανικού εμπορίου τα τελευταία χρόνια αναβαθμίστηκε και η νέες μορφές εμπορίου άλλαξαν τους όρους του ανταγωνισμού και τη γεωγραφία του λιανικού εμπορίου. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα των παραπάνω αλλαγών αποτελεί και η πόλη του Αμαρουσίου.

Στο Δήμο Αμαρουσίου συναντώνται δύο πολεοδομικά κέντρα. Το παραδοσιακό κέντρο και το υπερτοπικό κέντρο του Δήμου που βρίσκεται στη Λ. Κηφισίας. Οι δύο μεγάλες οδικές αρτηρίες η Λ. Κηφισίας και η Αττική Οδός συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη της πόλης του Αμαρουσίου. Η διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων ήταν η αφορμή για μεγάλα έργα τόσο στο οδικό δίκτυο όσο και στον τομέα των μεταφορών γύρω από τους μεγάλους οδικούς άξονες της περιοχής.

➤ **Παραδοσιακό κέντρο**

Μέχρι τη δεκαετία του 1960 οι εξυπηρετήσεις λιανικού εμπορίου και αναψυχής ήταν χωροθετημένες στο μικρής κλίμακας παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου. Η μόνη δραστηριότητα υπερτοπικού χαρακτήρα ήταν η βιοτεχνία κατασκευής πήλινων σκευών.

Παρόλο που στα μέσα της δεκαετίας του 1970 οι διαδικασίες διαμόρφωσης του δομημένου περιβάλλοντος αρχίζουν να αλλάζουν, το παραδοσιακό κέντρο παραμένει κέντρο της περιοχής με υπερτοπικό κέντρο εκείνο της Αθήνας. Τη δεκαετία του 1980 το κέντρο βάρους του Λεκανοπεδίου μετατοπίζεται από την Αθήνα κατά μήκος της Λ. Κηφισίας και τη δεκαετία του 1990 το παραδοσιακό κέντρο έχει ήδη μετατραπεί σε τοπικό κέντρο λιανικού εμπορίου και αναψυχής με υπερτοπικό κέντρο εκείνο που διαμορφωνόταν κατά μήκος της Λ. Κηφισίας.

Η κυριότερη δραστηριότητα του τριτογενούς τομέα που έχει αναπτυχθεί στο παραδοσιακό κέντρο είναι το λιανικό εμπόριο. Στο κέντρο είναι χωροθετημένες περίπου 800 μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις οικογενειακού τύπου. Πρόκειται για καταστήματα γυναικείας, ανδρικής και παιδικής ένδυσης και υπόδησης, κοσμηματοπωλεία, αθλητικών ειδών, τηλεπικοινωνιών, αξεσουάρ, καφετέριες και εστιατόρια.

Τα καταστήματα είναι εγκατεστημένα σε λίγα τετραγωνικά μέτρα στα ισόγεια παλιών διώροφων κτιρίων. Ο χαρακτήρας του λιανικού εμπορίου το παραδοσιακού κέντρου έχει κυρίως τοπικό χαρακτήρα εξυπηρετώντας παράλληλα και κατοίκους όμορων Δήμων.

Τα τελευταία χρόνια λόγω της χωροθέτησης μεγάλων εμπορικών κέντρων στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου Αμαρουσίου αλλά και λόγω της οικονομικής κρίσης του 2008 το λιανικό εμπόριο στο παραδοσιακό κέντρο έχει δεχθεί σημαντικό πλήγμα με αποτέλεσμα τη μείωση της αγοραστικής δύναμης ενώ το 13% των καταστημάτων έκλεισε.

➤ **Υπερτοπικό κέντρο**

Στα μέσα της δεκαετίας του 1970 κατασκευάζεται ένα από τα μεγαλύτερα τεχνικά έργα του Λεκανοπεδίου, η Λεωφόρος Κηφισίας η οποία συνδέει το κέντρο της Αθήνας και του Πειραιά με τα Βόρεια Προάστια. Μετατρέπεται γρήγορα σε βασικό κυκλοφοριακό και αναπτυξιακό άξονα τριτογενή τομέα και οι πρώτες υπερτοπικές λειτουργίες στους τομείς της υγείας και της διοίκησης έκαναν την εμφάνισή τους. Τη δεκαετία του 1980, το κέντρο βάρους του Λεκανοπεδίου που ήταν το κέντρο της Αθήνας μετατοπίζεται βόρεια κατά μήκος της Λεωφόρου Κηφισίας και τη δεκαετία του 1990 ο οδικός αυτός άξονας διαμορφώνεται σε νέο κέντρο υπερτοπικών δραστηριοτήτων.

Η εικόνα και ο χαρακτήρας της συγκεκριμένης περιοχής του Δήμου Αμαρουσίου υπέστη δραματικές αλλαγές με αφορμή τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 στην Αθήνα. Τα τεχνικά έργα που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή όπως η ολοκλήρωση του τμήματος της Αττικής Οδού από τον κόμβο Λ. Κύμης έως τον κόμβο Λ. Κηφισίας και η υπογειοποίηση της Λ. Κηφισίας στο ύψος του Παραδείσου και η σύνδεσή της με ανισόπεδο κόμβο της Αττικής Οδού βελτίωσαν την προσβασιμότητα αλλά αύξησαν και το ενδιαφέρον για επενδύσεις στην περιοχή.

Σήμερα η Λ. Κηφισίας είναι ένας από τους πιο εμπορικούς οδικούς άξονες της Αθήνας. Περιλαμβάνει γραφεία και εμπορικές χρήσεις υπερτοπικού κυρίως χαρακτήρα όπως πολυκαταστήματα και υπεραγορές καθώς και υπηρεσίες υγείας και ψυχαγωγίας οι οποίες αναπτύσσονται ταινιακά. Στο τμήμα της που βρίσκεται στο Δήμο Αμαρουσίου είναι εγκατεστημένα πολλά εμπορικά καταστήματα ελληνικών και διεθνών αλυσίδων, 2 εμπορικά κέντρα (Avenue, Golden Hall) , ο πολυχώρος Odeon Kosmopolis, εκθεσιακά κέντρα, κλινικές κ.α..

Τα νέα πρότυπα ανάπτυξης του λιανικού εμπορίου με υψηλή ποιότητα προϊόντων, τιμών πώλησης και δυνατότητα κέρδους αναπτύχθηκαν με γρήγορους ρυθμούς στο Δήμο Αμαρουσίου. Οι εμπορικές χρήσεις εντοπίζονται παραπλευρώς των μεγάλων οδικών αξόνων και σε κόμβους του οδικού δικτύου.

Πιο συγκεκριμένα, το 1997 εγκαταστάθηκε στην περιοχή ο πρώτος πολυκινηματογράφος της χώρας ο οποίος προσέλκυσε πολλούς επισκέπτες αλλά και νέες ψυχαγωγικές και εμπορικές χρήσεις.

Το πρώτο μεγάλο εμπορικό κατάστημα που ξεκίνησε τη λειτουργία του ήταν η υπεραγορά της Sanyo το 2000, χωροθετημένο επί της Λ. Κηφισίας στο ύψος του Παράδεισου Αμαρουσίου.

Το φθινόπωρο του 2005 ξεκίνησε η λειτουργία ενός εκ των μεγαλύτερων εμπορικών κέντρων της Ελλάδας με κυρίαρχες χρήσεις το εμπόριο και την αναψυχή, το The Mall Athens. Πρόκειται για ένα εμπορικό κέντρο το οποίο βρίσκεται δίπλα στο σταθμό «Νερατζιώτισσα» από τον οποίο διέρχονται οι γραμμές του προαστιακού και του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου καθώς επίσης βρίσκεται κοντά στην έξοδο 11 της Αττικής Οδού. Έχει συνολικό εμβαδόν χώρων αγορών και ψυχαγωγίας περίπου 60.000 τμ., συγκεντρώνει 200 εμπορικά καταστήματα, 25 εστιατόρια, 15 κινηματογράφους και διαθέτει χώρο στάθμευσης συνολικής χωρητικότητας 2.100 θέσεων (<http://www.themallathens.gr>).

Το Odeon Kosmopolis βρίσκεται στη συμβολή της Λεωφόρου Κηφισίας με την Αττική Οδό και ξεκίνησε τη λειτουργία του το 2005. Καταλαμβάνει έκταση περίπου 8.700 τμ. και περιλαμβάνει 12 κινηματογραφικές αίθουσες Odeon εστιατόρια, καταστήματα και καφετέριες.

Το εμπορικό κέντρο «Avenue» με κυρίαρχες χρήσεις το εμπόριο και την αναψυχή ξεκίνησε τη λειτουργία του το Μάιο του 2007 ως επέκταση του εμπορικού κέντρου « Sanyo Carrefour». Βρίσκεται επί της Λεωφόρου Κηφισίας στο ύψος του Παράδεισου Αμαρουσίου και πολύ κοντά στην είσοδο – έξοδο 11 της Αττικής Οδού. Εξυπηρετείται από πολλές λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, τη δημοτική συγκοινωνία και τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Περιέχει 70 καταστήματα σημαντικών ονομάτων ελληνικών και διεθνών αλυσίδων μεταξύ αυτών η υπεραγορά «Carrefour», και τα πολυκαταστήματα «Jumbo» και H&M ενώ διαθέτει δωρεάν χώρο στάθμευσης 2000 θέσεων (<http://www.avenuemall.gr>).

Το Golden Hall ξεκίνησε τη λειτουργία του το 2008 και βρίσκεται στις Ολυμπιακές εγκαταστάσεις στη Λεωφόρο Κηφισίας στο ύψος του Παράδεισου Αμαρουσίου. Έχει και αυτό το εμπορικό κέντρο κυρίαρχες χρήσεις το εμπόριο και την αναψυχή. Διαθέτει συνολικά 131 καταστήματα (γυναικείας, ανδρικής και παιδικής ένδυσης και υπόδησης, κοσμηματοπωλεία, αθλητικών ειδών, καφετέριες και εστιατόρια) τα οποία καταλαμβάνουν περίπου 41.000 τμ. ενώ διατίθεται επίσης και 1.400 θέσεις στάθμευσης (<http://www.lamda-development.net>).

Το Μάιο του 2002 παραδόθηκε στη λειτουργία το τμήμα της Αττικής Οδού “Λεωφόρος Κύμης – Γέρακας” (<http://www.aodos.gr>). Εκτός όμως από τη Λεωφόρο Κηφισίας τα τελευταία χρόνια οι εμπορικές χρήσεις ξεκίνησαν να επεκτείνονται και κατά μήκος της Αττικής Οδού στο τμήμα της οποίας διέρχεται από τα όρια του Δήμου.

Ο χαρακτήρας του λιανικού εμπορίου της περιοχής έχει υπερτοπικό χαρακτήρα με αγοραστικό κοινό από όλες τις περιοχές της Αθήνας.

4 ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΗΜΟΥ ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ

4.1 Η εξέλιξη της πόλης του Αμαρουσίου

[Πηγή Δεδομένων: Τσαγκαράτος Σ., Γεωργιάδης Φ., Μιτσακάκη Α., Θεολογίτης Α., (2003), Μελέτη εγκατάστασης χωριού δημοσιογράφων, (Το τεύχος εκπονήθηκε με στόχο την υποστήριξη των τελικών νομοθετικών ρυθμίσεων που προωθούντο και αφορούσαν πολεοδομικά θέματα του έργου), ΑΣΠΑ Α.Ε. (Αστικές Περιβαλλοντικές Αναπλάσεις), Αθήνα.]

Ο Δήμος Αμαρουσίου βρίσκεται στο βορειοανατολικό τμήμα του λεκανοπεδίου Αττικής και απέχει 11 χιλιόμετρα από το κέντρο της Αθήνας. Καταλαμβάνει έκταση 13.093 στρεμμάτων και επεκτείνεται από τα Τουρκοβούνια μέχρι το Δάσος Συγγρού. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, κατά την απογραφή του 2001 ο πληθυσμός του ανερχόταν στις 71.551 κατοίκους.

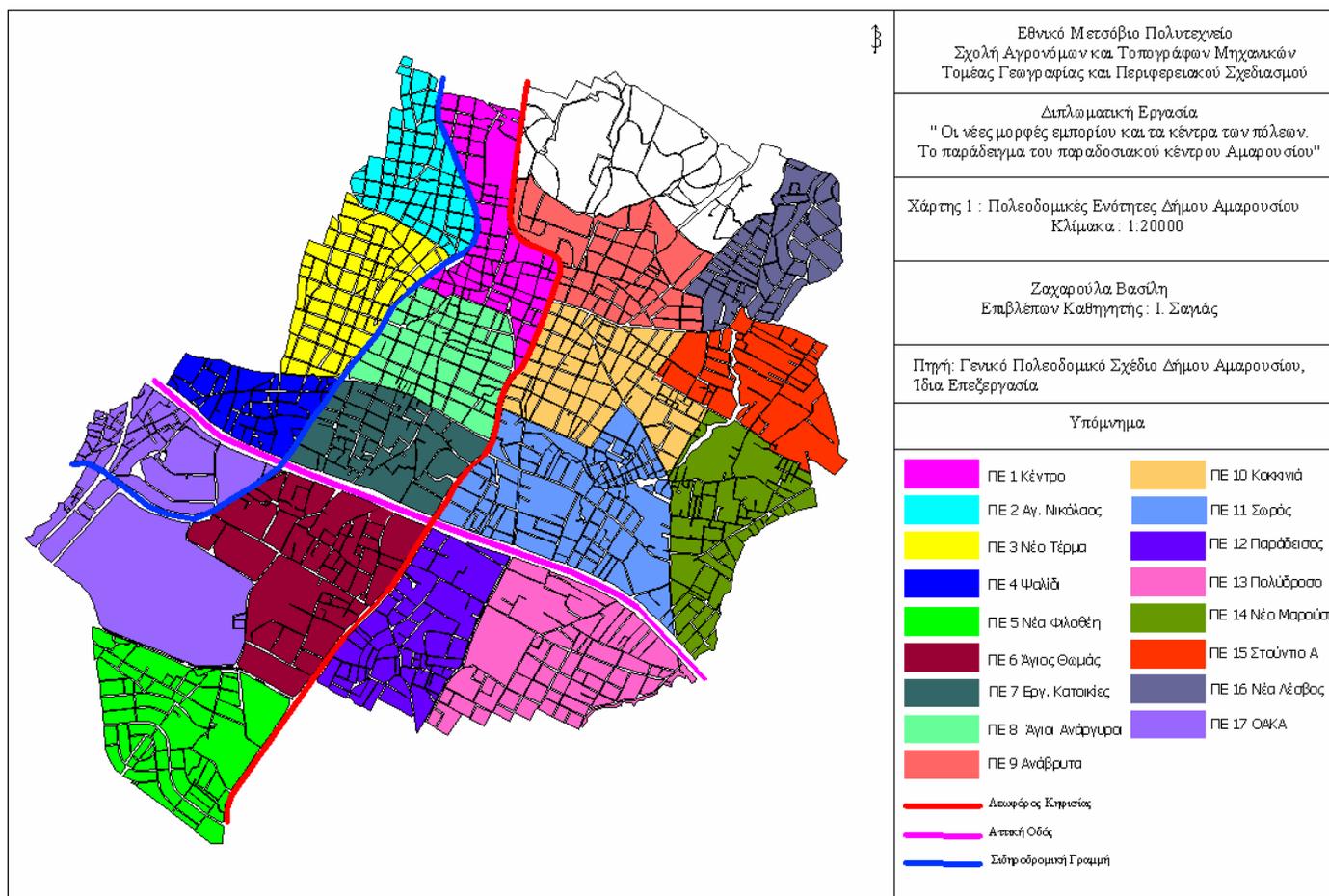
Το 1836 αναγνωρίζεται για πρώτη φορά ως διοικητική οντότητα. Το 1878 αποκτά ρυμοτομικό σχέδιο και το 1921 αρχίζει η διαδικασία επέκτασης του σχεδίου του. Το 1925 και έχοντας ονομαστεί επίσημα "Αμαρούσιον" αποσπάται από το Δήμο Αθηναίων και γίνεται ανεξάρτητη κοινότητα. Το 1943 και έχοντας συγκεντρώσει πληθυσμό 10.000 κατοίκων προάγεται σε Δήμο. Είναι ο δεύτερος δήμος που ιδρύθηκε στην περιοχή της πρωτεύουσας μετά το δήμο Αθηναίων.

Μέχρι και τη δεκαετία του 1960 το Μαρούσι είχε αποκτήσει τη δομή και το χαρακτήρα του προαστίου, χαρακτηριστικά τα οποία διατήρησε μέχρι και τα μέσα της δεκαετίας του 1970. Ως κυρίαρχη χρήση επικρατούσε η κατοικία ενώ διέθετε εμπορικές δραστηριότητες περιορισμένης έκτασης στο κέντρο της πόλης. Η μόνη υπερτοπική δραστηριότητα ήταν η ύπαρξη βιοτεχνίας κατασκευής πήλινων σκευών.

Από τις αρχές της δεκαετίας του 1980 η πόλη του Αμαρουσίου υπέστη σημαντικές αλλαγές. Παράγοντες αυτών των αλλαγών ήταν η κατασκευή μεγάλων τεχνικών έργων όπως η Λεωφόρος Κηφισίας, η εγκατάσταση στην περιοχή των πρώτων υπερτοπικών λειτουργιών (μέγαρο ΟΤΕ, ΟΑΚΑ) καθώς και η αύξηση του συντελεστή δόμησης. Τις επόμενες δεκαετίες η πόλη αναπτύσσεται με ταχύτατους ρυθμούς τόσο οικονομικά όσο και πληθυσμιακά και αναδεικνύεται σε υπερτοπικό κέντρο της πρωτεύουσας.

Σήμερα ο Δήμος Αμαρουσίου κατέχει κεντροβαρή ρόλο για το βόρειο τμήμα του Πολεοδομικού Συγκροτήματος της Πρωτεύουσας. Έχει χαρακτηριστεί ως κέντρο υπερτοπικής σημασίας και λειτουργεί ως πόλος έλξης κατοίκησης με σημαντική αύξηση του πληθυσμού.

Στον χάρτη 1 που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι Πολεοδομικές Ενότητες στις οποίες χωρίζεται σήμερα το Μαρούσι. Ο Δήμος είναι χωρισμένος σε 17 ΠΕ οι οποίες είναι: το Κέντρο, ο Άγιος Νικόλαος, το Νέο Τέρμα, το Ψαλίδι, η Νέα Φιλοθέη, ο Άγιος Θωμάς, οι Εργατικές Κατοικίες, οι Άγιοι Ανάργυροι, τα Ανάβρυτα, η Κοκκινιά, ο Σωρός, ο Παράδεισος, το Πολύδροσο, το Νέο Μαρούσι, το Στούντιο Α, η Νέα Λέσβος και το ΟΑΚΑ.



Χάρτης 1: Πολεοδομικές Ενότητες Δήμου Αμαρουσίου
Πηγή Δεδομένων: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αμαρουσίου, Ίδια Επεξεργασία

Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αμαρουσίου (ΦΕΚ 968/Δ/1991) ο Άγιος Νικόλαος, οι Άγιοι Ανάργυροι και ο Παράδεισος είναι οι Πολεοδομικές Ενότητες με τη μεγαλύτερη μέση πυκνότητα (κάτοικοι ανά Ha) 119, 103 και 112 αντίστοιχα ενώ το μεγαλύτερο Μέσο Συντελεστή Δόμησης (1,00) έχουν οι ΠΕ Κέντρο, Άγιος Νικόλαος, Νέο Τέρμα, Κοκκινιά και Σωρός.

Το Μαρούσι συνεχίζει να αναπτύσσεται και να προσελκύει δραστηριότητες με αποτέλεσμα την περαιτέρω αλλοίωση του χαρακτήρα και της εικόνας του. Βασικός παράγοντας της ανάπτυξης της πόλης του Αμαρουσίου είναι η ύπαρξη στην περιοχή σημαντικών

συγκοινωνιακών έργων, όπως η Λεωφόρος Κηφισίας, η Αττική Οδός, ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος και ο προαστιακός.

Με αφορμή τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 στην περιοχή κατασκευάστηκαν μεγάλα έργα υποδομών, ενώ το παραδοσιακό κέντρο και ο χώρος του Ολυμπιακού Σταδίου αναπλάστηκαν. Κατά μήκος της Λεωφόρου Κηφισίας έκαναν την εμφάνισή τους επιχειρήσεις, τράπεζες, γραφεία ενώ το 2005 ξεκίνησε τη λειτουργία του στην περιοχή ένα από τα μεγαλύτερα εμπορικά κέντρα της Ελλάδας το "The Mall Athens".

Η προσέλκυση και η χωροθέτηση των παραπάνω δραστηριοτήτων από τη μία βοήθησε στην οικονομική άνθηση της περιοχής αλλά από την άλλη δημιούργησε πολλά προβλήματα. Τα πιο σημαντικά προβλήματα τα οποία δημιουργήθηκαν είναι η αύξηση των τιμών γης ως αποτέλεσμα της αύξησης της ζήτησης για οικοδομές είτε για κατοικία είτε για άλλη χρήση, η αύξηση του κυκλοφοριακού φόρτου (μετάβαση και επιστροφή στους χώρους εργασίας, επίσκεψη στα εμπορικά κέντρα κ.α.), η ρύπανση και ο θόρυβος.

4.2 Εξέλιξη Θεσμικού Πλαισίου

[Πηγή Δεδομένων: Τσαγκαράτος Σ., Γεωργιάδης Φ., Μιτσακάκη Α., Θεολογίτης Α., (2003), Μελέτη εγκατάστασης χωριού δημοσιογράφων, (Το τεύχος εκπονήθηκε με στόχο την υποστήριξη των τελικών νομοθετικών ρυθμίσεων που προωθούντο και αφορούσαν πολεοδομικά θέματα του έργου), ΑΣΠΑ Α.Ε. (Αστικές Περιβαλλοντικές Αναπλάσεις), Αθήνα.]

Το 1878 εγκρίθηκε το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο του Αμαρουσίου έκτασης περίπου 60 στρεμμάτων και περιλάμβανε τμήμα του σημερινού κέντρου.

Το 1921 εγκρίνεται η πρώτη επέκταση του σχεδίου πόλεως περιλαμβάνοντας το τμήμα περιμετρικά του κέντρου.

Το πρώτο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αμαρουσίου συντάχθηκε το 1985 και εγκρίθηκε το 1991 (ΦΕΚ 968/Δ/1991).

Η πρώτη τροποποίηση του ΓΠΣ πραγματοποιείται δύο χρόνια μετά, το 1993 με Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ 744/Δ/1993) ενώ το ίδιο έτος πραγματοποιείται και νέα τροποποίησή του (ΦΕΚ 1241/Δ/1993) με την οποία καθορίζεται η νέα θέση Δημαρχείου. Το 1993 εκδίδεται Προεδρικό Διάταγμα σύμφωνα με το οποίο χρήσεις γης και όροι και περιορισμών δόμησης στις χαρακτηρισμένες Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου του Δήμου Αμαρουσίου.

Το ΓΠΣ τροποποιείται για άλλη μία φορά το 1994 (ΦΕΚ 734/Δ/1994) καθορίζοντας τις χρήσεις γης σε επίπεδο Δήμου.

Η τελευταία τροποποίησή του πραγματοποιείται το 1997 (ΦΕΚ 977/97) η οποία τελικά δεν ενεκρίθη.

Το 2001, λόγω της τέλεσης των Ολυμπιακών Αγώνων στην Αθήνα το 2004 εκδίδεται το διάταγμα Ολυμπιακής Φιλοξενίας Ν.2947 (ΦΕΚ 228/Δ/9-10-2001)

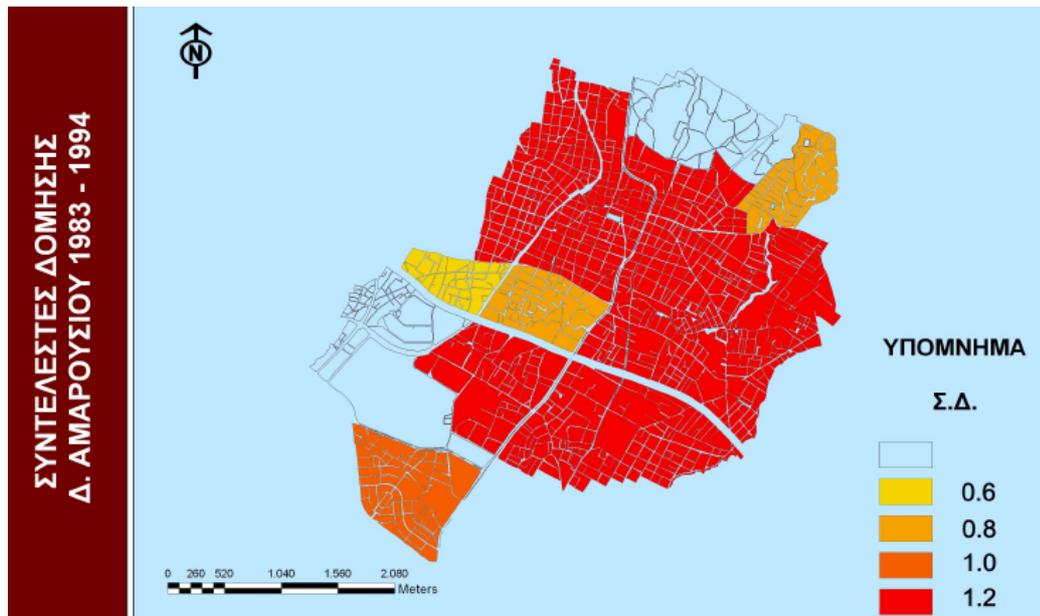
4.3 Συντελεστής Δόμησης

[Πηγή Δεδομένων: Τσαγκαράτος Σ., Γεωργιάδης Φ., Μιτσακάκη Α., Θεολογίτης Α., (2003), Μελέτη εγκατάστασης χωριού δημοσιογράφων, (Το τεύχος εκπονήθηκε με στόχο την υποστήριξη των τελικών νομοθετικών ρυθμίσεων που προωθούντο και αφορούσαν πολεοδομικά θέματα του έργου), ΑΣΠΑ Α.Ε. (Αστικές Περιβαλλοντικές Αναπλάσεις), Αθήνα.]

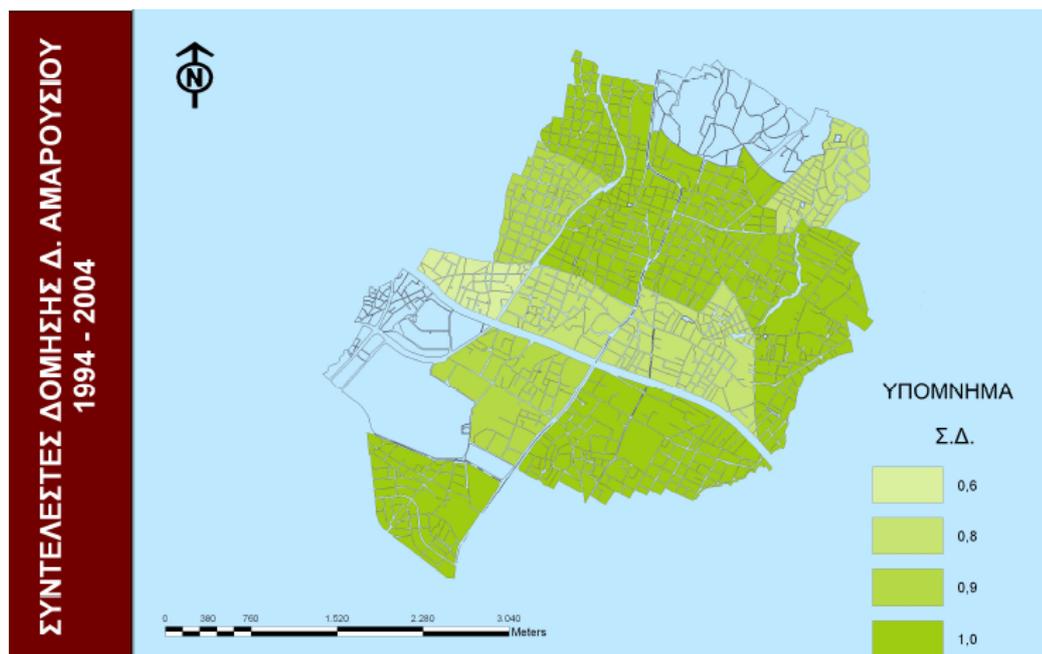
«Ο συντελεστής δόμησης (ΣΔ) είναι ο αριθμός ο οποίος πολλαπλασιαζόμενος με το εμβαδόν του οικοπέδου δίνει τα τετραγωνικά μέτρα χώρων κύριας χρήσεως που είναι δυνατόν να ανεγερθούν σε αυτό, δηλαδή το εμβαδό του κτίσματος» (Τζίκα – Χατζοπούλου Α., 2003).

- Μέχρι τη δεκαετία του 1960 ο συντελεστής δόμησης στο Μαρούσι ήταν 0,8.
- Το 1970 ο χαρακτήρας της περιοχής άρχισε να μεταβάλλεται και οδήγησε στην αύξηση του συντελεστή δόμησης από 0,8 σε 1,6. Η αύξηση αυτή σηματοδοτεί την έναρξη της αντιπαροχής ως τρόπο ανάπτυξης του δομημένου χώρου με τις γνωστές σε όλους μας επιπτώσεις.
- Το 1978 ο Σ.Δ. μειώνεται από 1,6 σε 1,2.
- Η μείωση του Σ.Δ. από 1,2 σε 1,0 προτείνεται με την έγκριση του Γ.Π.Σ. το 1991, ισχύει όμως με την έγκριση των πολεοδομικών μελετών αναθεώρησης του εγκεκριμένου σχεδίου το 1993 και το 1995.
- Οι περιοχές οι οποίες εντάχθηκαν στο σχέδιο μετά την ισχύ του Ν. 1337/83 έχουν συντελεστή δόμησης που δεν ξεπερνά το 0,8, όριο το οποίο ορίζει ο Νόμος.

Η οικιστική εξάπλωση της δεκαετίας του 1970 περιορίστηκε σύντομα αφού οι κάτοικοι και η αγορά δεν ενδιαφέρονταν για την εκμετάλλευση του συντελεστή. Με εξαίρεση μεμονωμένες περιπτώσεις όπως η περιοχή Παραδείσου η οποία βρίσκεται εκατέρωθεν της Λεωφόρου Κηφισίας και τη δεκαετία του 1980 δεν παρατηρείται εξάντληση του συντελεστή. Ο Σ.Δ. μειώνεται τη δεκαετία του 1990 ωστόσο τον υψηλότερο συντελεστή δόμησης συγκεντρώνουν οι περιοχές Αμιγούς κατοικίας.



Σχήμα 1: Συντελεστές Δόμησης Δήμου Αμαρουσίου 1983-1994
 Πηγή Δεδομένων: Διπλωματική Εργασία: "Πόλοι εμπορίου και υπηρεσιών σε παρόδιους χώρους. Προβλήματα – Επιπτώσεις. Το παράδειγμα του υπερτοπικού κέντρου Αμαρουσίου", Βασιλόπουλος Βασίλειος, Αθήνα, 2008



Σχήμα 2: Συντελεστές Δόμησης Δήμου Αμαρουσίου 1994-2004
 Πηγή Δεδομένων: Διπλωματική Εργασία: "Πόλοι εμπορίου και υπηρεσιών σε παρόδιους χώρους. Προβλήματα – Επιπτώσεις. Το παράδειγμα του υπερτοπικού κέντρου Αμαρουσίου", Βασιλόπουλος Βασίλειος, Αθήνα, 2008

4.4 Χρήσεις γης

[Πηγή Δεδομένων: Τσαγκαράτος Σ., Γεωργιάδης Φ., Μιτσακάκη Α., Θεολογίτης Α., (2003), Μελέτη εγκατάστασης χωριού δημοσιογράφων, (Το τεύχος εκπονήθηκε με στόχο την υποστήριξη των τελικών νομοθετικών ρυθμίσεων που προωθούντο και αφορούσαν πολεοδομικά θέματα του έργου), ΑΣΠΑ Α.Ε. (Αστικές Περιβαλλοντικές Αναπλάσεις), Αθήνα.]

Σύμφωνα με το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (Ν. 1515/85) ο Δήμος Αμαρουσίου αποτελεί ένα από τα 26 κέντρα υπερτοπικού χαρακτήρα ενώ έχει χαρακτηριστεί επίσης και ως δευτερεύον κέντρο χωροταξικής υποεπάρκειας Λεκανοπεδίου σύμφωνα με το Άρθρο 7 του Ν. 2052/92. Η πόλη του Αμαρουσίου κατά το Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα – Αττική (2004, Γεράρδη, ΕΜΠ) αποτελεί πόλο εθνικής διαπεριφερειακής εμβέλειας με σύνθετες δραστηριότητες και έμφαση στις επιχειρήσεις όπως επίσης και Μητροπολιτικό Κέντρο ΙΒ.

Μέχρι το 1993 δεν υπήρχαν θεσμοθετημένοι κανόνες οι οποίοι να ρυθμίζουν τις χρήσεις γης και η πόλη διαμορφώθηκε υπό το καθεστώς της «ελεύθερης χρήσης γης». Αυτό είχε δυσμενείς επιπτώσεις στη σημερινή εικόνα της πόλης η οποία χαρακτηρίζεται από έντονη πολυμορφία στις χρήσεις γης. Ως κυρίαρχη χρήση στο σύνολο του Δήμου παραμένει η κατοικία ενώ άμεσα αναγνωρίσιμος είναι ο συνδυασμός Πολεοδομικών Κέντρων και Αμιγούς κατοικίας.

Σύμφωνα με την τέταρτη τροποποίηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου του Δήμου Αμαρουσίου (ΦΕΚ 977/97) καθορίζονται ως χρήσεις γης οι εξής:

1. Αμιγή κατοικία (άρθρο 2 του από 23/2/87 Π.Δ/τος ΦΕΚ 166Δ/87)
2. Γενική κατοικία (άρθρο 3 του από 23/2/87 Π.Δ/τος ΦΕΚ 166Δ/87)
3. Πολεοδομικό Κέντρο (άρθρο 4 του από 23/2/87 Π.Δ/τος ΦΕΚ 166Δ/87)
4. Τοπικό Κέντρο Γειτονιάς (άρθρο 4 του από 23/2/87 Π.Δ/τος ΦΕΚ 166Δ/87)

Στο Δήμο Αμαρουσίου η επικρατέστερη χρήση γης είναι η Αμιγής κατοικία με 543.83 Ha και ποσοστό που αντιστοιχεί στο 37.42% επί του συνόλου του Δήμου. Ακολουθούν τα Πολεοδομικά Κέντρα με 88.68 Ha και ποσοστό που αντιστοιχεί στο 6.10% επί του συνόλου του Δήμου, η Γενική κατοικία με έκταση 50.26 Ha και τα Τοπικά Κέντρα με έκταση 10.24 Ha. Οι εκτάσεις που καταλαμβάνουν η Γενική κατοικία και τα τοπικά κέντρα αποτελούν το 4.16% της συνολικής έκτασης της πόλης του Αμαρουσίου.

Στη γενική εικόνα των χρήσεων γης που παρουσιάζεται στο Γ.Π.Σ. παρατηρούμε αρχικά το μεγάλο τμήμα έκτασης γης ύψους 80 Ha το οποίο καταλαμβάνουν οι Ολυμπιακές Εγκαταστάσεις. Μεγάλη έκταση γης καταλαμβάνει επίσης και το Άλσος Συγγρού το οποίο αποτελεί εκτός από κάποιες διάσπαρτες εκτάσεις, τη μεγαλύτερη έκταση πρασίνου του Δήμου.

Μεγάλες οδικές αρτηρίες όπως η Λεωφόρος Κηφισίας και η Αττική Οδός διασχίζουν την πόλη του Αμαρουσίου. Το παραδοσιακό κέντρο συνδέεται με τις μεγάλες οδικές αρτηρίες σε τρία

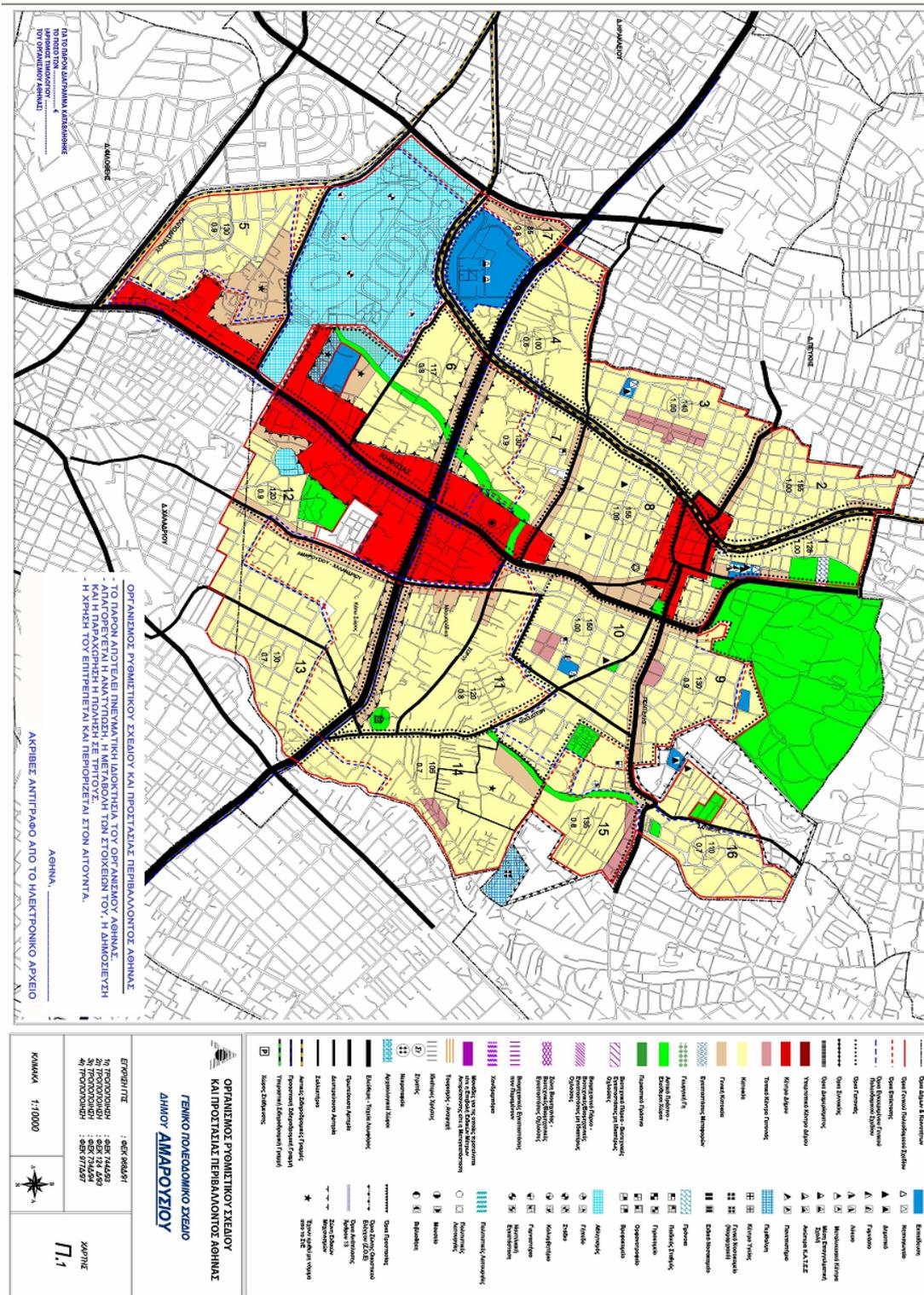
σημεία με τοπικές οδούς. Κατά μήκος των δύο μεγάλων αρτηριών και σε μεγαλύτερο βαθμό της Λεωφόρου Κηφισίας, κυριαρχούν οι εμπορικές χρήσεις, στους μικρότερους δρόμους κυριαρχεί η Γενική κατοικία ενώ η Αμιγής κατοικία είναι αυτή που καλύπτει το μεγαλύτερο τμήμα της πόλης. Αν και η χρήση γης εκπαίδευση καλύπτει μικρά οικοδομικά τετράγωνα, αξίζει να επισημάνουμε τη μεγάλη έκταση γης που καταλαμβάνουν οι σχολές ΣΕΛΕΤΕ οι οποίες βρίσκονται παραπλεύρως του ΟΑΚΑ.

Πιο συγκεκριμένα, τα ποσοστά ανά χρήση στο Μαρούσι σύμφωνα με το Γ.Π.Σ. και του διατάγματος Ολυμπιακής Φιλοξενίας στο σύνολο της περιοχής έχουν ως εξής:

- Αμιγής Κατοικία 37,42% (543,83 Ha) της έκτασης του Δήμου, όπου ανά γειτονιά κατά μέσο όρο το 38% αποτελούν κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι
- Γενική Κατοικία 3,46% (50,26 Ha)
- Πολεοδομικά Κέντρα 6,10% (88,68 Ha)
- Τοπικά Κέντρα 0,70% (10,24 Ha)
- Υπερτοπικό Πράσινο (Άλσος Συγγρού) 9,98%.
- Ελεύθεροι Κοινόχρηστοι χώροι – πράσινο 3,95% (202,41 Ha)
- Εθνικής – Μητροπολιτικής κλίμακας Αθλητικές εγκαταστάσεις (ΟΑΚΑ) 6,5%.
- Εθνικής – Μητροπολιτικής κλίμακας Εκπαίδευση (ΣΕΛΕΤΕ και Σχολή Χωροφυλακής) 1,68%
- Κοινωφελείς εξυπηρετήσεις 1,53% (140,65Ha)
- Οδικό δίκτυο 18,11% (263,23 Ha)

Πηγή: Πολεοδομική Μελέτη, Τσαγκαράτος Σ.

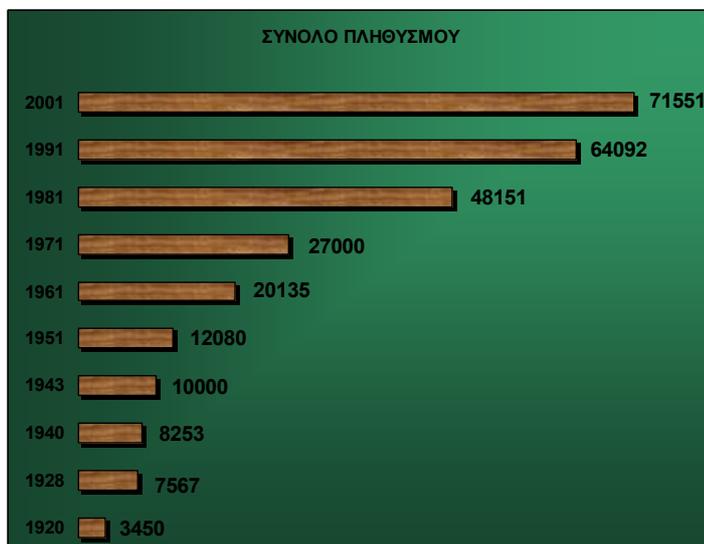
Οι παραπάνω χρήσεις συγκεντρώνουν το 89,43% της συνολικής έκτασης του Δήμου, ενώ το υπόλοιπο 10,57% (που ισοδυναμεί με έκταση 153,62 Ha), αποτελεί εν δυνάμει κοινοχρήστους και κοινωφελείς χώρους, όποιος μορφής (οδικό δίκτυο – τμήμα της Αττικής Οδού, ελεύθερους χώρους πρασίνου, ρέματα, πρόνοια στις εκτός σχεδίου εκτάσεις του Δήμου). Με εξαίρεση το παραδοσιακό κέντρο και το μέτωπο της Λεωφόρου Κηφισίας σε ολόκληρη την έκταση του Δήμου παρουσιάζεται μεγάλη μείξη χρήσεων γης ασυμβίβαστων μεταξύ τους. Υπάρχουν περιοχές κατοικίας όπου συναντά κάποιος πολυτελή κτίρια μαζί με συγκροτήματα εργατικών κατοικιών και φτωχικά σπίτια. Στη Λεωφόρο Κηφισίας έχουν εγκατασταθεί δραστηριότητες υπερτοπικής, μητροπολιτικής και εθνικής εμβέλειας όπως γραφεία, νοσοκομεία, εμπορικά κέντρα, ιδρύματα κ.α. με αποτέλεσμα όλες αυτές οι δραστηριότητες να υπερφορτίζουν την πόλη και να υποβαθμίζουν τις υπόλοιπες περιοχές κατοικίας.



Σχήμα 3: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αμαρουσίου
 Πηγή Δεδομένων: Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας

4.5 Πληθυσμιακή εξέλιξη

Ο Δήμος Αμαρουσίου αποτελεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα Δήμου του οποίου ο πληθυσμός αυξάνει με γοργούς ρυθμούς.



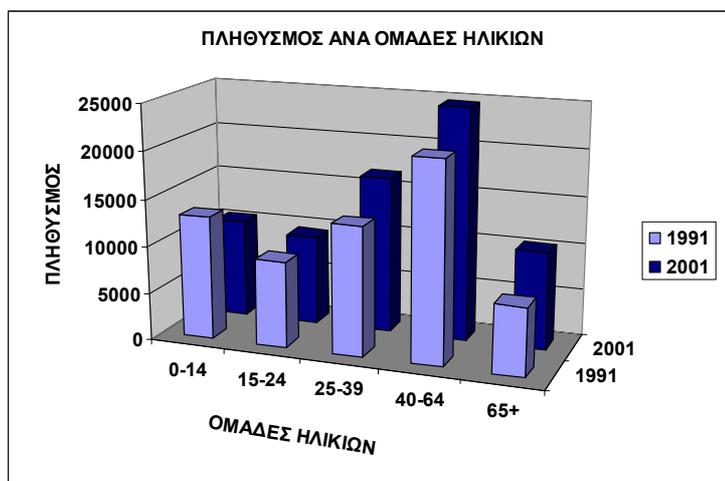
Διάγραμμα 1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Αμαρουσίου
Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές πληθυσμού

Στο Διάγραμμα 1 παρουσιάζεται η εξέλιξη του πληθυσμού στο Μαρούσι από το 1920 μέχρι και το 2001. Ο πληθυσμός αυξήθηκε σημαντικά από 3.450 σε 71.551 κατοίκους. Πιο συγκεκριμένα, το 1920 στην περιοχή ο πληθυσμός έφτανε τις 3.450 κατοίκους. Την επόμενη εικοσαετία ο πληθυσμός σχεδόν τριπλασιάστηκε φτάνοντας το 1943 τις 10.000 κατοίκους, και το Μαρούσι προάχθηκε σε Δήμο. Το 1961 ο πληθυσμός του Δήμου έφτανε τις 20.000 κατοίκους ενώ τις επόμενες δεκαετίες παρατηρείται εντυπωσιακή αύξηση. Πιο συγκεκριμένα τη δεκαετία 1971-1981 ο πληθυσμός αυξήθηκε κατά 80% φτάνοντας το 1981 τις 48.000 περίπου κατοίκους. Τις επόμενες δεκαετίες ο ρυθμός της πληθυσμιακής αύξησης αρχίζει να μειώνεται. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ το 1991 ο Δήμος Αμαρουσίου αριθμεί 64.092 κατοίκους ενώ σύμφωνα με την τελευταία απογραφή του 2001 ο πληθυσμός έφτασε τις 71.551 κατοίκους. Σήμερα, εκτιμάται ότι ο πληθυσμός ανέρχεται περίπου στις 80.000 κατοίκους.

Η χωροθέτηση του Ολυμπιακού Αθλητικού κέντρου στο νότιο άκρο του Δήμου Αμαρουσίου αποτέλεσε τις τελευταίες δεκαετίες ισχυρό πόλο έλξης. Η εγκατάσταση μεγάλων επιχειρήσεων στον τομέα των τραπεζών, των ασφαλειών και διαφόρων υπηρεσιών κατά μήκος της Λεωφόρου Κηφισίας και κατά μήκος της Αττικής Οδού οδήγησαν στη δημιουργία του νέου κέντρου υπερτοπικών λειτουργιών και στην αύξηση των θέσεων εργασίας. Η χρήση της κατοικίας ενισχύθηκε λόγω του ανεπτυγμένου οδικού και συγκοινωνιακού δικτύου και της

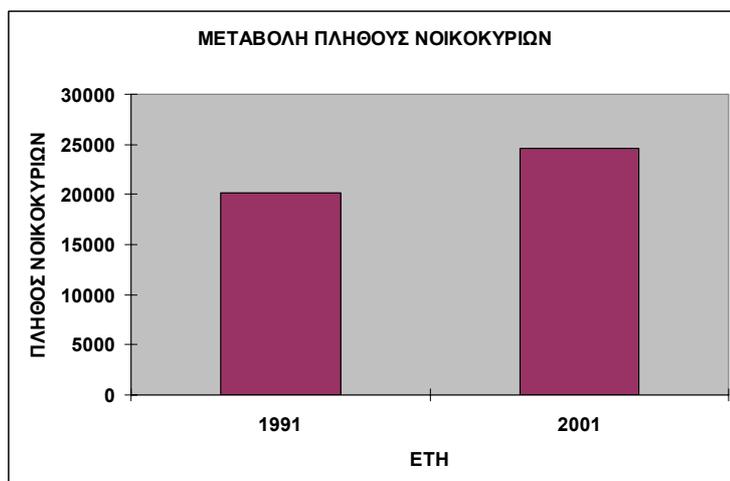
εύκολης πρόσβασης στο κέντρο της Αθήνας, της ποιότητας περιβάλλοντος και των τοπικών εξυπηρετήσεων.

Αποτέλεσμα όλων των παραπάνω παραγόντων ήταν η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού του Δήμου Αμαρουσίου. Το διάγραμμα 2 που ακολουθεί δείχνει τον πληθυσμό ανά ομάδα ηλικιών σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ για τα έτη 1991 και 2001. Τη δεκαετία 1991-2001 ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός (15-64 χρόνων) του Δήμου αυξήθηκε. Αύξηση παρατηρείται επίσης και στον αριθμό των ατόμων άνω των 65 ετών. Σε αντίθεση με την αύξηση που παρουσιάζουν οι παραπάνω ομάδες ηλικιών, ο αριθμός των ατόμων ηλικίας 0-14 ετών μειώνεται όλο και πιο πολύ λόγω του φαινομένου της υπογεννητικότητας με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο δείκτης γήρανσης.

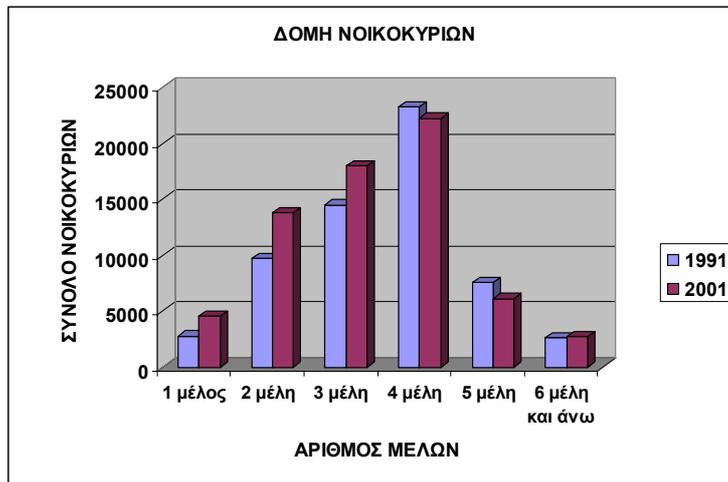


Διάγραμμα 2: Πληθυσμός ανά ομάδες ηλικιών
Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές πληθυσμού 1991, 2001

Στα διαγράμματα 3 και 4 που ακολουθούν φαίνεται η μεταβολή του πλήθους και η δομή των νοικοκυριών αντίστοιχα τη δεκαετία 1991-2001 στο Δήμο Αμαρουσίου.



Διάγραμμα 3: Μεταβολή νοικοκυριών
Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές νοικοκυριών 1991, 2001

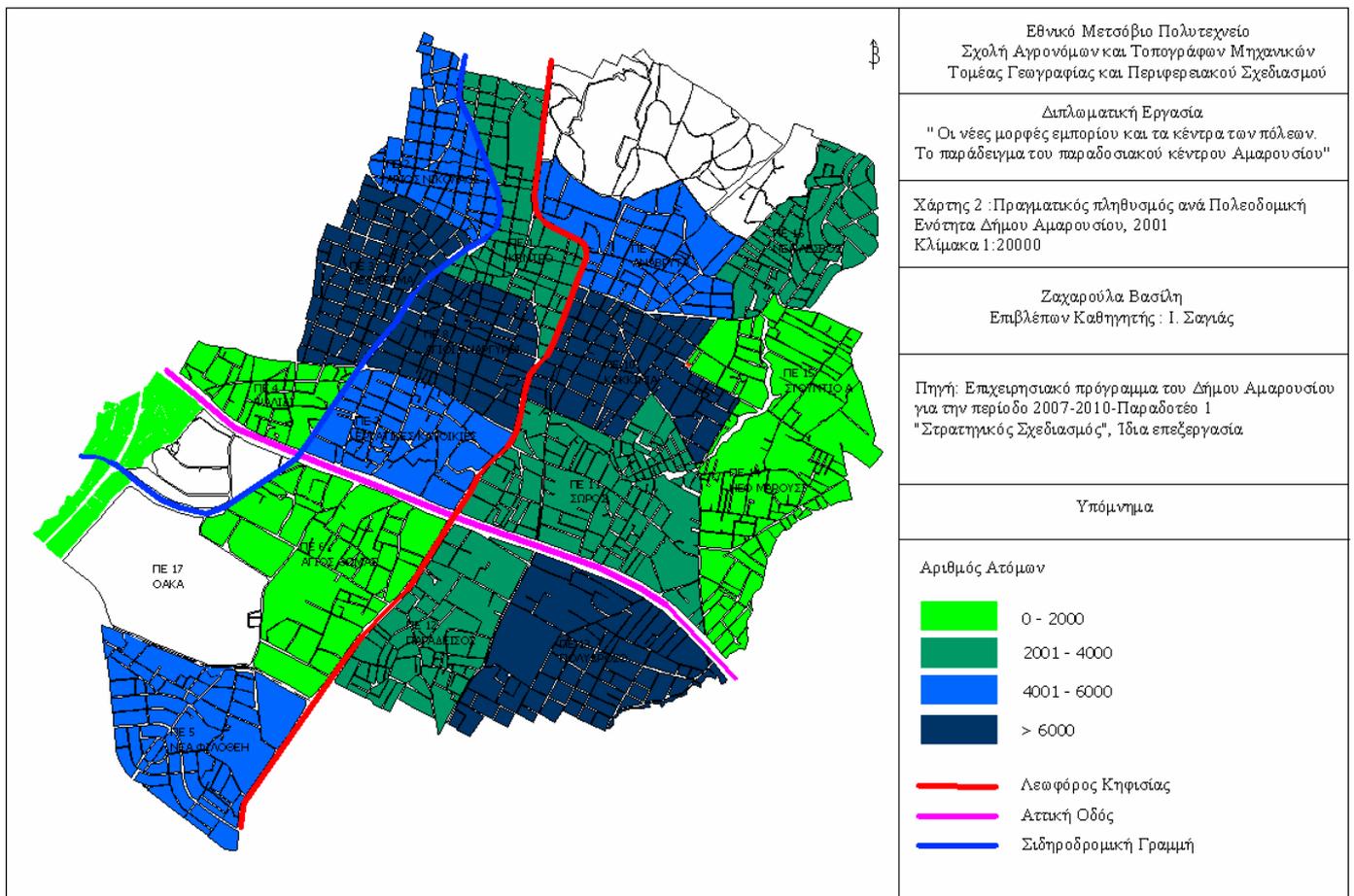


Διάγραμμα 4: Δομή νοικοκυριών
 Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές νοικοκυριών 1991, 2001

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ το πλήθος των νοικοκυριών παρουσίασε αύξηση την παραπάνω δεκαετία της τάξης του 22%. Όσον αφορά τη δομή των νοικοκυριών τη δεκαετία 1991-2001 τα μονομελή, διμελή και τριμελή νοικοκυριά αυξάνονται, τα τετραμελή και πενταμελή μειώνονται ενώ τα εξαμελή δεν παρουσιάζουν αξιοσημείωτη μεταβολή. Παρόλα αυτά όμως τα τετραμελή νοικοκυριά εξακολουθούν να αποτελούν την πλειοψηφία, με τα τριμελή και διμελή νοικοκυριά να αυξάνονται σημαντικά.

Τα παραπάνω αποτελέσματα στη δομή των νοικοκυριών είναι αναμενόμενα και οφείλονται κυρίως στη μείωση του αριθμού των γεννήσεων, ενός φαινομένου που πλήττει ολόκληρη την Ελλάδα.

Στον χάρτη 2 που ακολουθεί παρουσιάζεται ο πληθυσμός της κάθε ΠΕ. Ο πραγματικός πληθυσμός διαφοροποιείται σημαντικά στις 17 Πολεοδομικές Ενότητες του Δήμου.



Χάρτης 2: Πραγματικός Πληθυσμός ανά Πολεοδομική Ενότητα Δήμου Αμαρουσίου, 2001
 Πηγή Δεδομένων: Μελέτες Σύμβουλοι Ε.Π.Ε. – Planning Group (2008), «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αμαρουσίου για την περίοδο 2007-2010-Παραδοτέο 1 "Στρατηγικός Σχεδιασμός"», Αθήνα, 1δια επεξεργασία

Πιο συγκεκριμένα, στον Άγιο Θωμά, το Νέο Μαρούσι και το Στούντιο Α ο πραγματικός πληθυσμός δεν ξεπερνά τις 2.000 κατοίκους. Στις ΠΕ Παράδεισος, Σωρός, Κέντρο και Νέα Λέσβος ο πληθυσμός κυμαίνεται μεταξύ 2.001 και 4.000 ενώ ο αριθμός των ατόμων είναι μεγαλύτερος (4.001-6.000) στη Νέα Φιλοθέη, στις Εργατικές Κατοικίες, στον Άγιο Νικόλαο και στα Ανάβρυτα. Ο μεγαλύτερος αριθμός ατόμων (> 6.000) βρίσκεται στις Πολεοδομικές Ενότητες Πολύδροσο, Κοκκινιά, Άγιοι Ανάργυροι και Νέο Τέρμα οι οποίες (εκτός από το Πολύδροσο) βρίσκονται περιμετρικά του παραδοσιακού κέντρου του Δήμου Αμαρουσίου.

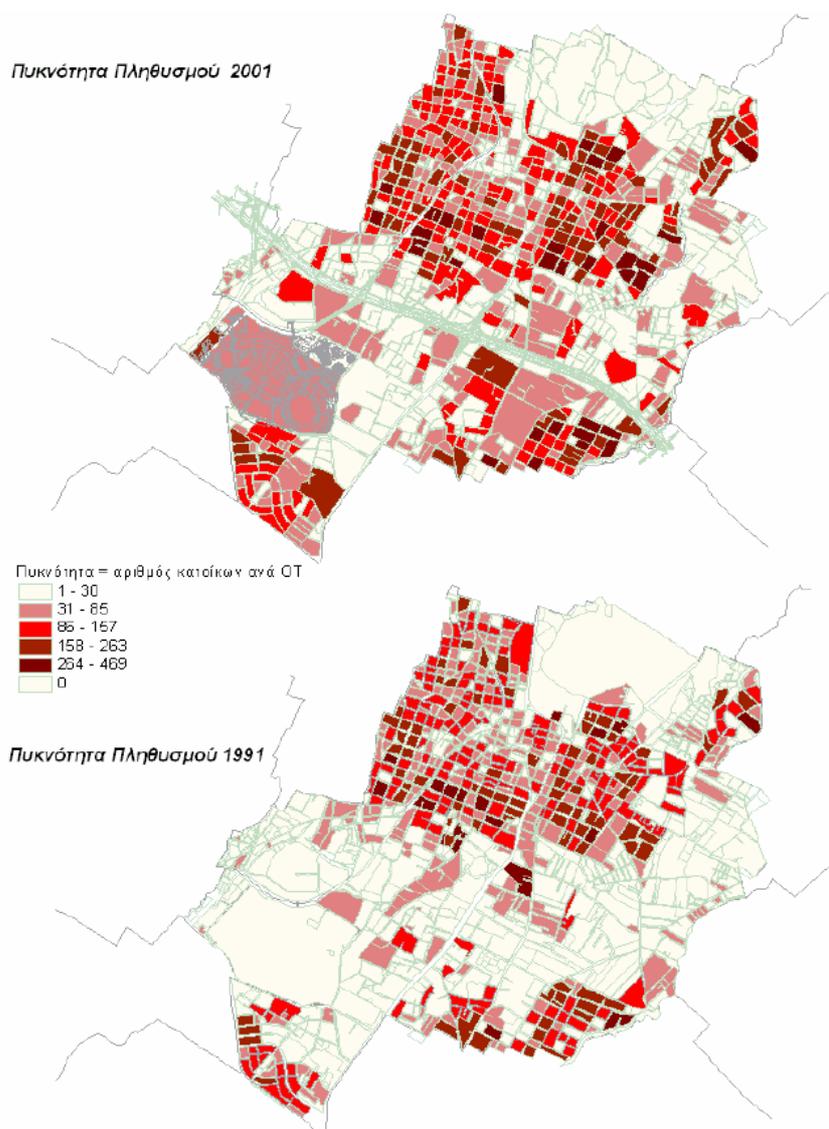
4.6 Πληθυσμιακές πυκνότητες

Ο Δήμος Αμαρουσίου χαρακτηρίζεται από χαμηλές πληθυσμιακές πυκνότητες. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ το 1991 η πυκνότητα του πληθυσμού στο σύνολο του δήμου ήταν 48 κάτοικοι/Ha και το 1996 ήταν 52 κάτοικοι/Ha. Παρόλο που η περιοχή γνώρισε και γνωρίζει τα τελευταία χρόνια μεγάλη οικιστική ανάπτυξη, η πληθυσμιακή πυκνότητα δεν αυξάνεται

σημαντικά. Η μικρή αύξηση της πληθυσμιακής πυκνότητας οφείλεται στην ύπαρξη εντός των διοικητικών ορίων του δήμου μεγάλων εκτάσεων χώρων πρασίνου όπως το Άλσος Συγγρού, το κτήμα Καρέλλα, το οικόπεδο Μιμικοπούλου, μικρές διάσπαρτες πλατείες, προστατευόμενες περιοχές κ.α. οι οποίες προστατεύονται από την Ελληνική Νομοθεσία και δεν επιτρέπεται η δόμησή τους.

Μπορεί όταν παρατηρούμε το σύνολο του Δήμου να μην διαπιστώνουμε εντυπωσιακή αύξηση των πληθυσμιακών πυκνοτήτων δεν συμβαίνει όμως το ίδιο όταν παρατηρούμε κάθε πολεοδομική ενότητα ξεχωριστά.

Στην εικόνα 1 παρουσιάζονται οι πληθυσμιακές πυκνότητες για τα έτη 1991 και 2001.



Εικόνα 1: Πληθυσμιακή πυκνότητα Δήμου Αμαρουσίου 1991-2001

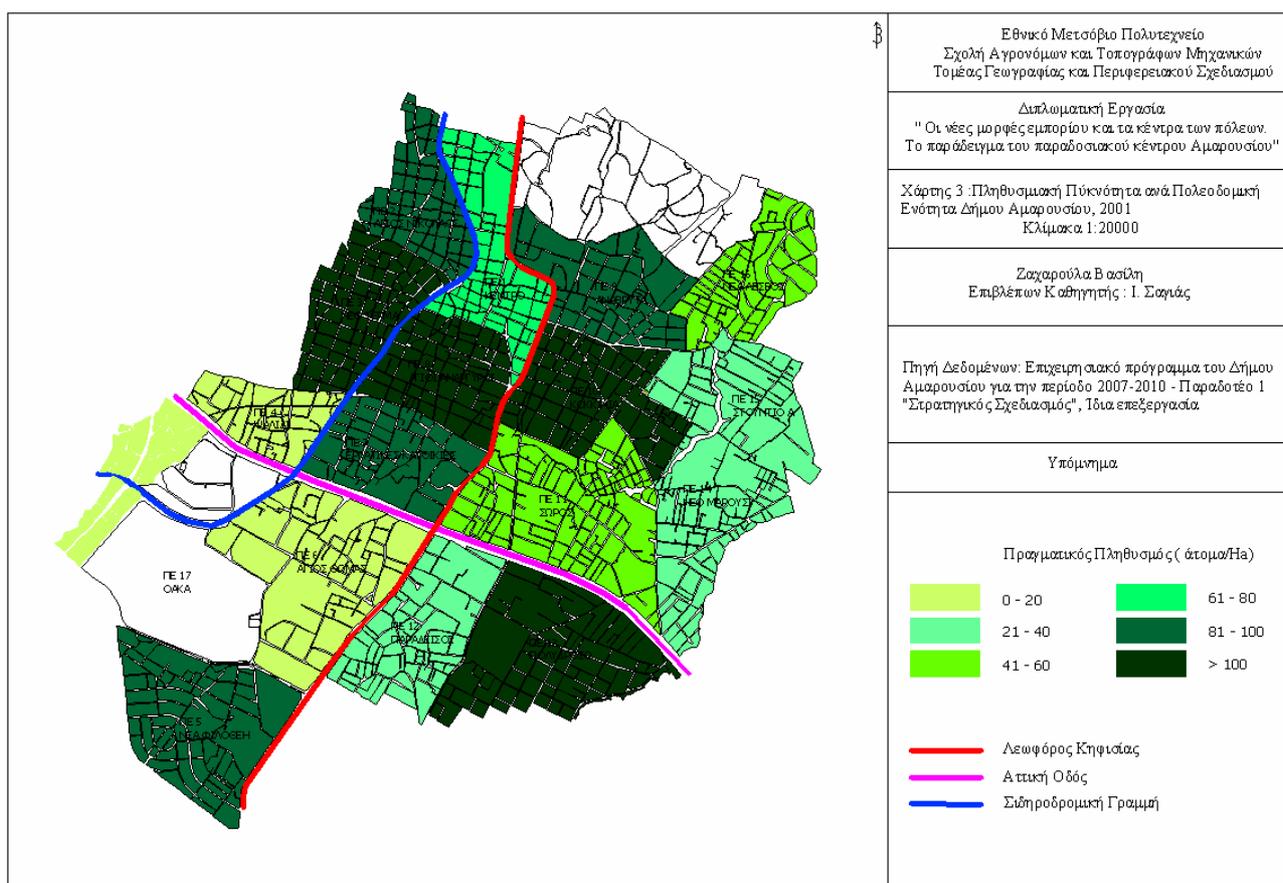
Πηγή Δεδομένων: Διπλωματική Εργασία: "Πόλοι εμπορίου και υπηρεσιών σε παράδιους χώρους. Προβλήματα – Επιπτώσεις. Το παράδειγμα του υπερτοπικού κέντρου Αμαρουσίου", Βασιλόπουλος Βασίλειος, Αθήνα, 2008

Τα παλαιότερα δομημένα τμήματα της περιοχής όπως το κέντρο του Αμαρουσίου αλλά και οι περιοχές όπως η Λεωφόρος Κηφισίας που έχουν υποστεί ριζική αλλαγή τις τελευταίες

δεκαετίες παρουσιάζουν μεγαλύτερη αύξηση πυκνοτήτων. Οι πληθυσμιακές πυκνότητες σε περιοχές όπως το κέντρο όπου ήταν αυξημένες αυξήθηκαν ακόμα περισσότερο, ενώ η μεγάλη ζήτηση για κατοικία και για χώρους εγκατάστασης επιχειρήσεων οδήγησε στην αύξηση των πληθυσμιακών πυκνοτήτων ακόμα και σε περιοχές με χαμηλή πυκνότητα.

Στο παραδοσιακό κέντρο της πόλης (ΠΕ1) παρατηρείται τη δεκαετία 1991-2001 αύξηση των πυκνοτήτων η οποία ήταν αναμενόμενη. Σε μία περιοχή η οποία είναι ήδη πληθυσμιακά κορεσμένη δεν αναμένουμε σημαντικές αλλαγές τα επόμενα χρόνια. Σε αντίθεση όμως με το κέντρο της πόλης υπάρχουν πολεοδομικές ενότητες εκατέρωθεν της Λεωφόρου Κηφισίας όπως η περιοχή του Παραδείσου αλλά και αδόμητες εκτάσεις όπως η περιοχή του Αγίου Θωμά όπου τα τελευταία χρόνια έχουν αναπτυχθεί σε σημαντικό βαθμό. Η αύξηση του πληθυσμού στις ήδη δομημένες περιοχές αλλά και η δόμηση αδόμητων επιφανειών με σκοπό την ικανοποίηση της ζήτησης για κατοικία έχουν αυξήσει την πληθυσμιακή πυκνότητα οδηγώντας τις περιοχές αυτές στον κορεσμό.

Στον χάρτη 3 παρουσιάζονται η πληθυσμιακές πυκνότητες για κάθε Πολεοδομική Ενότητα ξεχωριστά.



Χάρτης 3: Πληθυσμιακή Πυκνότητα ανά Πολεοδομική Ενότητα Δήμου Αμαρουσίου, 2001
Πηγή Δεδομένων: Μελέτες Σύμβουλοι Ε.Π.Ε. – Planning Group (2008), «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αμαρουσίου για την περίοδο 2007-2010-Παραδοτέο 1 "Στρατηγικός Σχεδιασμός"», Αθήνα, Ίδια επεξεργασία

Στον πίνακα 1 που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά η έκταση, ο πληθυσμός και οι πληθυσμιακή πυκνότητα των πολεοδομικών ενοτήτων του Δήμου.

Πολεοδομικές Ενοότητες	Έκταση Ha	Πληθυσμός 2001			Πληθυσμιακή πυκνότητα (άτομα/Ha)		
		Πραγματικός	Μόνιμος	Νόμιμος	Πραγματικός	Μόνιμος	Νόμιμος
ΠΕ1-ΚΕΝΤΡΟ	57,02	3598,00	3723,00	-	63,10	65,29	-
ΠΕ2-ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	45,61	5389,00	5705,00	-	94,51	100,05	-
ΠΕ3-ΝΕΟ ΤΕΡΜΑ	59,83	8154,00	8626,00	-	143,00	151,28	-
ΠΕ4-ΨΑΛΙΔ	38,55	703,00	740,00	-	12,33	12,98	-
ΠΕ5-ΝΕΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	85,87	4639,00	4551,00	-	81,36	79,81	-
ΠΕ6-ΑΓΙΟΣ ΘΩΜΑΣ	84,48	761,00	783,00	-	13,35	13,73	-
ΠΕ6-ΑΓΙΟΣ ΘΩΜΑΣ(ΕΣ)	3,52	124,00	125,00	-	2,17	2,19	-
ΠΕ7-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	60,29	5170,00	4942,00	-	90,67	86,67	-
ΠΕ8-ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	56,11	6951,00	7393,00	-	121,90	129,66	-
ΠΕ9-ΑΝΑΒΡΥΤΑ	41,92	5356,00	5335,00	-	93,93	93,56	-
ΠΕ10-ΚΟΚΚΙΝΙΑ	66,46	9520,00	10056,00	-	166,96	176,36	-
ΠΕ11-ΣΩΡΟΣ	91,49	2789,00	2745,00	-	48,91	48,14	-
ΠΕ11-ΣΩΡΟΣ(ΕΣ)	15,56	180,00	185,00	-	3,16	3,24	-
ΠΕ12-ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ	66,13	2068,00	2156,00	-	36,27	37,81	-
ΠΕ12-ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ(ΕΣ)	4,75	4,00	4,00	-	0,07	0,07	-
ΠΕ13-ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ	49,38	6007,00	6345,00	-	105,35	111,28	-
ΠΕ13-ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ(ΕΣ)	45,17	360,00	366,00	-	6,31	6,42	-
ΠΕ14-ΝΕΟ ΜΑΡΟΥΣΙ	49,64	1646,00	1710,00	-	28,87	29,99	-
ΠΕ15-STUDIO ΑΛΦΑ	35,93	1590,00	1419,00	-	27,88	24,89	-
ΠΕ15-STUDIO ΑΛΦΑ(ΕΣ)	7,50	22,00	22,00	-	0,39	0,39	-
ΠΕ16-ΝΕΑ ΛΕΣΒΟΣ	44,41	2950,00	3086,00	-	51,74	54,12	-
ΠΕ17-ΣΕΛΕΤΕ	43,87	328,00	332,00	-	5,75	5,82	-
ΑΝΩ ΨΑΛΙΔ	12,35	250,00	274,00	-	4,38	4,81	-
ΖΟΕ ΝΕΟ ΜΑΡΟΥΣΙ	21,86	91,00	98,00	-	1,60	1,72	-
ΖΟΕ ΝΕΑ ΛΕΣΒΟΣ	35,00	477,00	485,00	-	8,37	8,51	-
ΖΟΕ ΣΙΜΑΝΟΓΛΕΙΟ	16,76	48,00	49,00	-	0,84	0,86	-
ΟΑΚΑ&ΚΤΗΜΑ ΣΥΓΓΡΟΥ	202,02	295,00	296,00	-	5,17	5,19	-
ΣΥΝΟΛΟ	1341,48	69470,00	71551,00	47661,00	1218,34	1254,84	835,86

Πίνακας 1: Πληθυσμός 2001 και Πληθυσμιακή Πυκνότητα ανά ΠΕ

Πηγή Δεδομένων: Μελέτες Σύμβουλοι Ε.Π.Ε. – Planning Group (2008), «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αμαρουσίου για την περίοδο 2007-2010-Παραδοτέο 1 "Στρατηγικός Σχεδιασμός"», Αθήνα

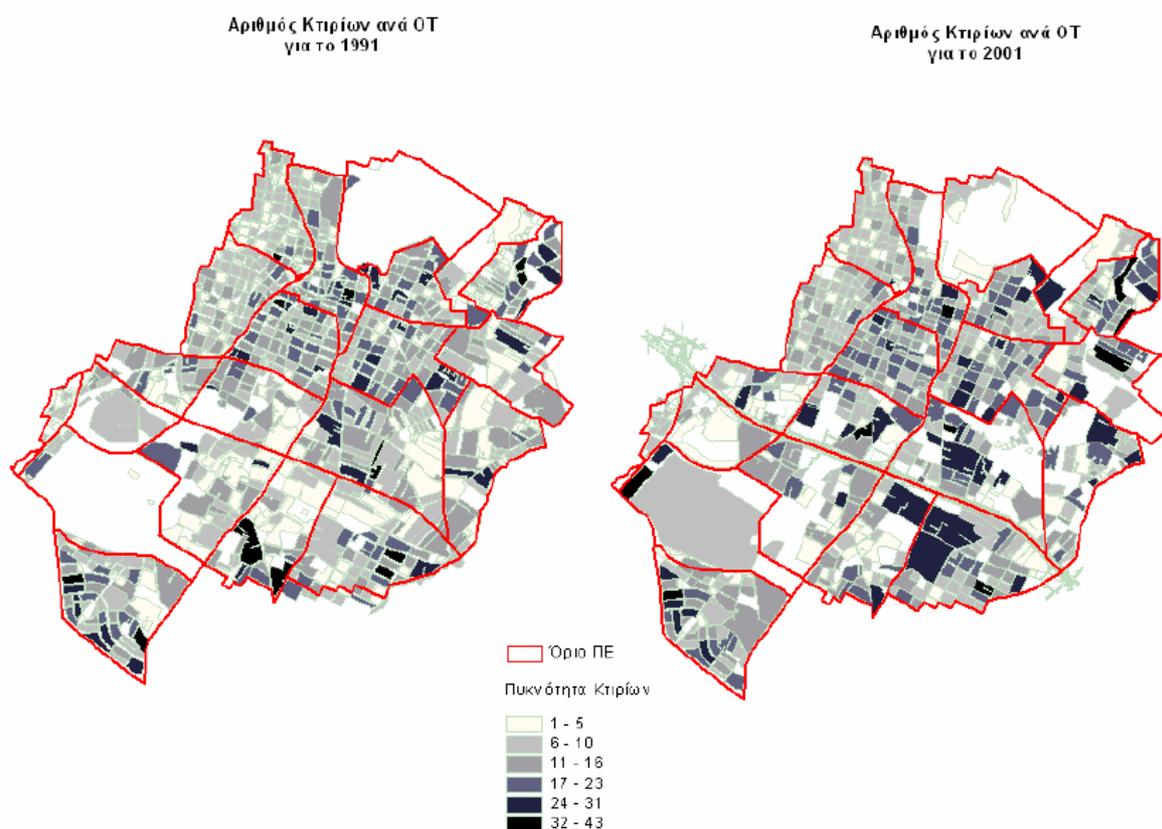
Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία υπάρχουν περιοχές όπως ο Άγιος Νικόλαος η οποία παρόλο που καταλαμβάνει μικρή έκταση (45.61 Ha) έχει υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα (94,51 άτομα/ Ha) ενώ άλλες με μεγαλύτερη έκταση όπως ο Άγιος Θωμάς (88 Ha) έχουν μικρή πληθυσμιακή πυκνότητα (15,52 άτομα/ Ha)

4.7 Οικοδομική ανάπτυξη

Ο Δήμος Αμαρουσίου είναι μία περιοχή η οποία τα προηγούμενα χρόνια χαρακτηρίζονταν από μεσαία πυκνότητα δόμησης. Αυτό οφείλονταν στην ύπαρξη αδόμητων ελεύθερων επιφανειών, στην ύπαρξη Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου αλλά και στο γεγονός ότι πλήθος δραστηριοτήτων αναπτύχθηκαν σε συγκεκριμένες ζώνες, όπως κατά μήκος της λεωφόρου

Κηφισίας. Η κατάσταση αυτή τις τελευταίες δεκαετίες άρχισε να αλλάζει και η ανάπτυξη της οικοδομικής δραστηριότητας οδήγησε στην πύκνωση της δόμησης σε αρκετές πολεοδομικές ενότητες της περιοχής.

Στην εικόνα 2 που ακολουθεί φαίνεται η εξέλιξη της πυκνότητας δόμησης στην πόλη του Αμαρουσίου τη δεκαετία 1991-2001.

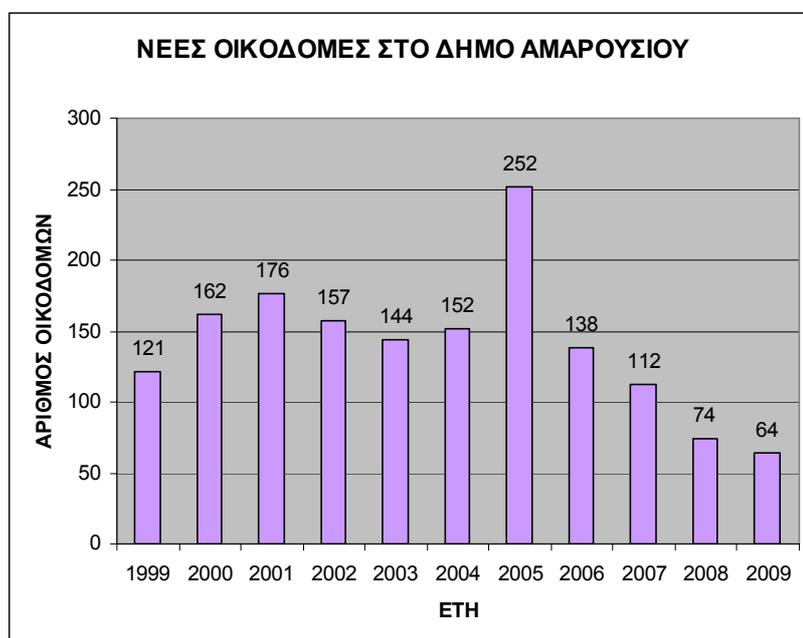


Εικόνα 2: Πυκνότητα κτιρίων Δήμου Αμαρουσίου 1991-2001

Πηγή Δεδομένων: Διπλωματική Εργασία: "Πόλοι εμπορίου και υπηρεσιών σε παρόδιους χώρους. Προβλήματα – Επιπτώσεις. Το παράδειγμα του υπερτοπικού κέντρου Αμαρουσίου", Βασιλόπουλος Βασίλειος, Αθήνα, 2008

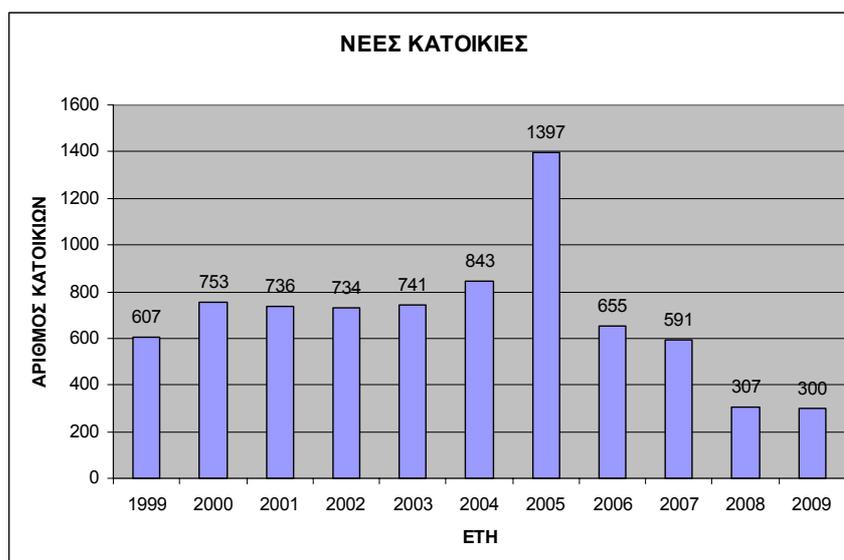
Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας παρουσιάζεται αύξηση των πυκνοτήτων δόμησης σε ολόκληρο το Δήμο. Η μεγαλύτερη όμως αύξηση παρουσιάζεται στις πολεοδομικές ενότητες οι οποίες βρίσκονται πλησίον στη Λεωφόρο Κηφισίας, στην Αττική Οδό και στο ΟΑΚΑ. Μετά και την ολοκλήρωση των Ολυμπιακών έργων η πυκνότητες δόμησης συνεχίζουν να αυξάνονται.

Τη δεκαετία 1999-2009 στο Δήμο Αμαρουσίου παρουσιάζεται αύξηση του κτιριακού αποθέματος. Στο διάγραμμα 5 (σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ) παρατηρείται μία συνεχή αυξητική τάση στην κατασκευή νέων οικοδομών την τελευταία δεκαετία. Από το 1999 έως και το 2005 η οικοδομική δραστηριότητα παρουσίαζε μεγάλο ρυθμό ανάπτυξης φτάνοντας το 2005 στην κατασκευή 252 νέων οικοδομών. Από το 2005 έως το 2009 συνεχίστηκε η ανάπτυξη της οικοδομικής δραστηριότητας στην περιοχή αλλά με πολύ μειωμένο ρυθμό αφού το 2009 κατασκευάστηκαν μόλις 64 νέες οικοδομές. Συνολικά στο Δήμο Αμαρουσίου τη δεκαετία 1999-2009 κατασκευάστηκαν 1552 νέες οικοδομές. Παρόλο που η πυκνότητα δόμησης αυξήθηκε, στα όρια του Δήμου βρίσκονται ακόμα μεγάλες αδόμητες επιφάνειες οι οποίες προσφέρονται τόσο για κατασκευή νέων κατοικιών όσο και για την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.



Διάγραμμα 5: Αριθμός νέων οικοδομών
Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές νέων οικοδομών 1999 - 2009

Την ίδια δεκαετία σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ (διάγραμμα 6) παρουσιάζεται αύξηση των νέων οικοδομών που προορίζονται για κατοικία αλλά και σ' αυτή την περίπτωση ο ρυθμός ανάπτυξης είναι μεγαλύτερος από το 1999-2005 ενώ παρουσιάζει σημαντική μείωση από το 2005-2009. Ο συνολικός αριθμός των νέων κατοικιών στην περιοχή έφτασε τις 7.664.



Διάγραμμα 6: Αριθμός νέων κατοικιών
 Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές νέων οικοδομών 1999 - 2009

Η απομάκρυνση των κατοίκων από το κέντρο της Αθήνας για καλύτερη ποιότητα ζωής, η επιθυμία για ελαχιστοποίηση της απόστασης κατοικίας-εργασίας λόγω της αύξησης εγκατάστασης δραστηριοτήτων στην περιοχή αλλά και το ανεπτυγμένο οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο οδήγησαν στην αύξηση της ζήτησης για νέες κατοικίες στο Μαρούσι. Σε αρκετές Πολεοδομικές Ενότητες παρατηρείται αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας και είναι σχεδόν βέβαιο ότι οι τάσεις αυτές θα επεκταθούν και στις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου και στις περιοχές εκτός σχεδίου.

4.8 Οδικό δίκτυο - Συγκοινωνιακό δίκτυο

Από την περιοχή του Αμαρουσίου διέρχονται σημαντικοί οδικοί άξονες που εξυπηρετούν κυρίως υπερτοπικές μετακινήσεις. Παρακάτω παρουσιάζονται κύριες οδικές αρτηρίες:

- Η Αττική Οδός, τμήμα της οποίας διέρχεται από την περιοχή και τη συνδέει με το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα νοτιοανατολικά και την εθνική οδό ΠΑΘΕ στα δυτικά.
- Η Λεωφόρο Κηφισίας, διασχίζει κατά μήκος το Δήμο και συνδέει το κέντρο της Αθήνας και τον Πειραιά με τα βόρεια προάστια. Πρόκειται για έναν ταχύ κυκλοφοριακό άξονα διαμπερής κυκλοφορίας και μεγάλους φόρτους.
- Η Λεωφόρος Κύμης, έχει κατεύθυνση βορρά-νοτιοδυτικά και βρίσκεται στο νότιο τμήμα της πόλης του Αμαρουσίου.

Όσον αφορά τα μέσα σταθερής τροχιάς από το Δήμο Αμαρουσίου διέρχονται η γραμμή 1 του ΗΣΑΠ με κατεύθυνση Βορρά –Νότου και ο προαστιακός σιδηρόδρομος ο οποίος διασχίζει την περιοχή με κατεύθυνση Ανατολής-Δύσης συνδέοντάς την με το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και με την πόλη της Κορίνθου.

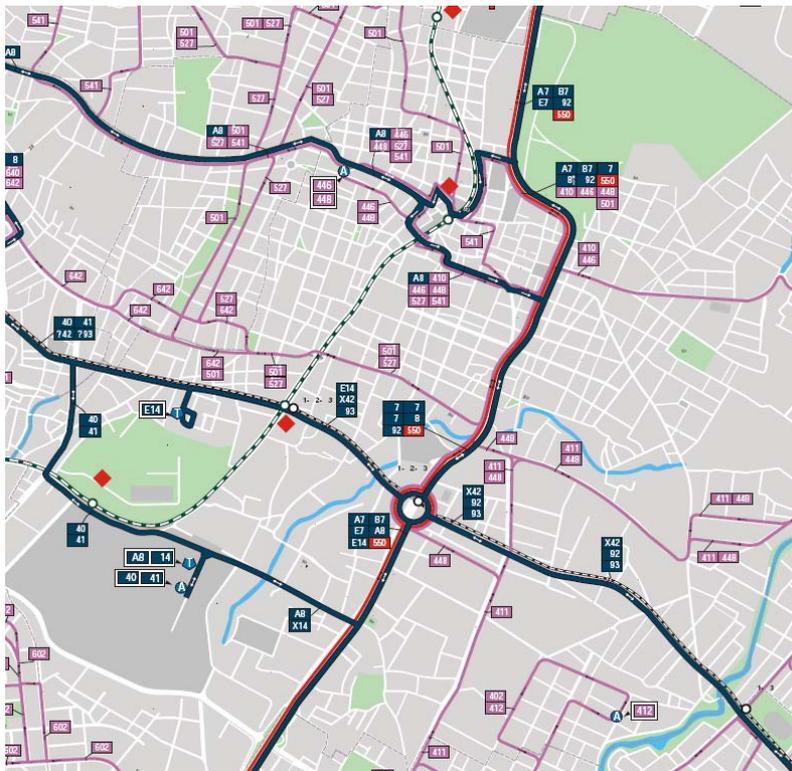
Εκτός από τους παραπάνω μεγάλους υπερτοπικούς άξονες κυκλοφορίας την περιοχή διασχίζουν και άλλοι σημαντικοί άξονες όπως η οδός Αμαρουσίου-Χαλανδρίου, η οδός Πεντέλης και η οδός Σπύρου Λούη. Από τη Λεωφόρο Κηφισίας και την Αττική Οδό η πόλη του Αμαρουσίου διασπάται σε τέσσερα κομμάτια. Το παραπάνω οδικό δίκτυο κατακερματίζει τον αστικό ιστό αφού εξυπηρετεί υπερτοπικές μετακινήσεις οι οποίες δημιουργούν προβλήματα στις μετακινήσεις μεταξύ των γειτονιών της πόλης του Αμαρουσίου.

Ο Δήμος Αμαρουσίου έχοντας ένα τόσο ανεπτυγμένο οδικό δίκτυο εξυπηρετείται και από έναν ικανοποιητικό αριθμό μέσων μαζικής μεταφοράς όπου λόγω της εύκολης πρόσβασης και της σύνδεσής τους με το υπόλοιπο Λεκανοπέδιο δίνουν νέα ώθηση στην εμπορική, οικονομική και οικιστική ανάπτυξη της περιοχής. Το συγκοινωνιακό δίκτυο περιλαμβάνει 26 γραμμές λεωφορείων του ΟΑΣΑ, τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο, τον προαστιακό σιδηρόδρομο και τη δημοτική συγκοινωνία.

Πιο συγκεκριμένα από την πόλη διέρχονται η κάτωθι γραμμές αστικών συγκοινωνιών:

402	ΣΤ.ΚΑΤΕΧΑΚΗ - ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ
410	ΑΝΩ ΜΕΛΙΣΣΙΑ - ΟΑΚΑ
411	ΣΤ.ΔΟΥΚ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΣΙΣΜΑΝΟΓΛΕΙΟ - ΧΑΛΑΝΔΡΙ
412	ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ - ΝΕΑ ΠΕΝΤΕΛΗ
421	ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
441	ΣΤ.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ - ΧΑΛΑΝΔΡ Ι- ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
444	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ - ΓΑΛΑΤΣΙ - ΣΤ.ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΩΝ
446	ΣΤ.ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ - ΝΟΣ.ΠΕΝΤΕΛΗΣ
500	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ
501	ΠΕΥΚΗ - ΜΑΡΟΥΣΙ Α
527	ΠΕΥΚΗ - ΜΑΡΟΥΣΙ Β
541	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΣΤ.ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ
550	Π.ΦΑΛΗΡΟ - ΚΗΦΙΣΙΑ
555	ΔΙΑΔΙΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΒΟΡΕΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ
602	ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ – ΚΑΛΟΓΡΕΖΑ - ΣΤ.ΠΑΝΟΡΜΟΥ
642	ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΠΕΥΚΗ
A7	ΚΑΝΙΓΓΟΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ
A8	ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ - ΜΑΡΟΥΣΙ
B7	ΚΑΝΙΓΓΟΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ - ΝΕΑ ΚΗΦΙΣΙΑ
E 14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ - ΟΑΚΑ - ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
M1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ
P2	ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
X14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ - ΚΗΦΙΣΙΑ
X40	ΟΑΚΑ-ΑΧΑΡΝΑΙ - ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ-ΧΩΡΙΟ
X41	ΟΑΚΑ - ΑΧΑΡΝΑΙ - ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ
X93	ΣΤ.ΥΠΕΡ.ΛΕΩΦ.ΚΗΦΙΣΟΥ - ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Πίνακας 2: Λεωφορειακές Γραμμές που διέρχονται από το Δήμο Αμαρουσίου
Πηγή: ΟΑΣΑ, www.oasa.gr



Εικόνα 3: Συγκοινωνιακό Δίκτυο Δήμου Αμαρουσίου
Πηγή: ΟΑΣΑ, www.oasa.gr

Πολύ σημαντική είναι αδιαμφισβήτητα και η ύπαρξη των μέσων σταθερής τροχιάς (ηλεκτρικός και προαστιακός).

Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος: Στα διοικητικά όρια του Δήμου Αμαρουσίου υπάρχουν τέσσερις σταθμοί του ΗΣΑΠ (Ειρήνη, Νερατζιώτισσα, Μαρούσι, Κατ). Ο σταθμός Ειρήνη βρίσκεται πλησίον του Ολυμπιακού σταδίου. Εξυπηρετεί κυρίως τους επισκέπτες των ολυμπιακών εγκαταστάσεων, των σχολών ΣΕΛΕΤΕ αλλά και των κατοίκων της περιοχής Ψαλίδι. Ο σταθμός Νερατζιώτισσα εξυπηρετεί κυρίως τους επισκέπτες λόγω της ύπαρξης στην περιοχή της υπεραγοράς “The Mall Athens” και του Υπουργείου Παιδείας. Η στάση Μαρούσι βρίσκεται στο κέντρο του Δήμου και εξυπηρετεί τις μετακινήσεις δημοτών και επισκεπτών. Τέλος, η στάση ΚΑΤ εξυπηρετεί την κίνηση από και προς το νοσοκομείο ΚΑΤ το οποίο είναι και το μόνο δημόσιο νοσοκομείο που υπάρχει στην ευρύτερη περιοχή.

Προαστιακός Σιδηρόδρομος: Συνδέει το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών με την πόλη της Κορίνθου. Στα όρια της πόλης του Αμαρουσίου έχει δύο σταθμούς, το σταθμό Κηφισίας και το σταθμό Νερατζιώτισσας όπου συνδέεται με τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο.

Εξίσου σημαντικός είναι και ο ρόλος της δημοτικής συγκοινωνίας η οποία εξυπηρετεί ένα μεγάλο μέρος μετακινήσεων στα όρια του Δήμου Αμαρουσίου. Συνδέει περιοχές του Δήμου οι οποίες δεν εξυπηρετούνται από τον ΟΑΣΑ με το κέντρο της πόλης, με στάσεις αστικών λεωφορείων καθώς και με τον ηλεκτρικό και προαστιακό σιδηρόδρομο. Ο Δήμος για την

εξυπηρέτηση των δημοτών αλλά και των επισκεπτών διαθέτει: 19 λεωφορεία αστικού τύπου, 2 λεωφορεία φυσικού αερίου και 2 λεωφορεία με σύμβαση εκμίσθωσης με την ΕΘΕΛ.

Δρομολόγια δημοτικής συγκοινωνίας:

010 ΗΣΑΠ - ΦΙΛΟΘΕΗ

020 ΨΑΛΙΔΙ - ΝΕΑ ΛΕΣΒΟΣ

030 ΗΣΑΠ - ΣΙΣΜΑΝΟΓΛΕΙΟ

040 ΗΣΑΠ - ΠΟΔΥΔΡΟΣΟ

050 ΗΣΑΠ - ΚΑΤ – ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ

060 ΗΣΑΠ – ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ

Διαδημοτική γραμμή Μαρούσι- Πεύκη – Λυκόβρυση

4.9 Πεζοδρόμια – Πεζόδρομοι – Ποδηλατοδρόμοι

[Πηγή Δεδομένων: Μελέτες Σύμβουλοι Ε.Π.Ε. – Planning Group (2008), «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αμαρουσίου για την περίοδο 2007-2010-Παραδοτέο 1 "Στρατηγικός Σχεδιασμός"», Αθήνα]

Η κατάσταση των πεζοδρομίων στο Δήμο Αμαρουσίου έχει βελτιωθεί κυρίως στις κεντρικές περιοχές τα τελευταία χρόνια λόγω των αναπλάσεων που έγιναν ενώ στο ανατολικό και δυτικό τμήμα της πόλης έχουν κατασκευαστεί καινούργια πεζοδρόμια. Παρόλα αυτά όμως υπάρχουν ισχυρές διαφοροποιήσεις μεταξύ των πολεοδομικών ενότητων της περιοχής. Όσον αφορά της πεζοδρομήσεις έχουν δημιουργηθεί αρκετοί πεζόδρομοι και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας. Το μεγαλύτερο μέρος του παραδοσιακού κέντρου έχει πεζοδρομηθεί καθώς επίσης έχει προχωρήσει η πεζοδρόμηση και σε άλλες περιοχές του Δήμου Αμαρουσίου. Στην πόλη του Αμαρουσίου δεν υπάρχει κανένας διαμορφωμένος ποδηλατοδρόμος παρά μόνο οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας.

Φυσικό Περιβάλλον

[Πηγή Δεδομένων: Μελέτες Σύμβουλοι Ε.Π.Ε. – Planning Group (2008), «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αμαρουσίου για την περίοδο 2007-2010-Παραδοτέο 1 "Στρατηγικός Σχεδιασμός"», Αθήνα]

Οι χώροι πρασίνου, οι πλατείες και οι παιδικές χαρές αποτελούν σημαντικούς πόλους αναψυχής για τους δημότες Αμαρουσίου αλλά και για τους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής.

Πλατείες

Στην πόλη του Αμαρουσίου υπάρχει ένα σημαντικός αριθμός πλατειών και χώρων πρασίνου και τα τελευταία χρόνια παρουσιάζεται περεταίρω αύξηση στις εκτάσεις των πλατειών. Η

Δημοτική Αρχή τα τελευταία χρόνια καταβάλει μεγάλες προσπάθειες μέσω των προγραμμάτων αναπλάσεων να τις ανάδειξη σε πόλους έλξης για την αναψυχή των πολιτών. Παρόλα αυτά όμως πολλές πλατείες έχουν καταληφθεί από επιχειρήσεις όπως καφετέριες και εστιατόρια με αποτέλεσμα να μειώνεται ο ελεύθερος χώρος τους.

Χώροι Πρασίνου

Στα όρια του δήμου Αμαρουσίου υπάρχουν χώροι πρασίνου οι οποίοι αποτελούν πόλους έλξης τόσο για τους κατοίκους του Δήμου όσο και για την ευρύτερη περιοχή. Οι μεγαλύτεροι σε έκταση εξ' αυτών είναι:

- Το Άλσος του κτήματος Συγγρού, έκτασης 950.000 μ², εκ των οποίων τα 700.000 και πλέον αποτελούν ένα μοναδικό φυσικό δάσος.
- Το κτήμα Καρέλλα, συνολικής έκτασης 128.000 μ² περίπου, εκ των οποίων τα 27.500 μ² είναι χαρακτηρισμένα ως δασική έκταση.
- Το οικόπεδο Μιμικόπουλου, έκτασης 35.000 μ² εκ των οποίων τα 20.000 μ² είναι δεντροφυτεμένα και είναι χαρακτηρισμένα ως δασική έκταση.
- Το κτήμα του Ιππικού Ομίλου, έκτασης 22.500 μ² περίπου.

Το Άλσος Συγγρού είναι η μόνη από τις παραπάνω εκτάσεις η οποία δεν έχει ιδιαίτερη οργάνωση και φύλαξη. Συχνά ο Δήμος οργανώνει πολιτιστικές εκδηλώσεις οι οποίες λόγω της ελλιπούς φύλαξης και οργάνωσης μπορεί να προκαλέσουν προβλήματα όπως θόρυβο, ατμοσφαιρική ρύπανση, κυκλοφορικές συμφορήσεις, κίνδυνο πυρκαγιάς αλλά και καταστροφές βλάστησης. Το άλσος Συγγρού βρίσκεται στη βορειοανατολική πλευρά της πόλης του Αμαρουσίου με αποτέλεσμα να μην καλύπτει τις ανάγκες πρασίνου και ελεύθερων χώρων για όλο το Δήμο. Λόγω της σπουδαιότητάς του και του μεγέθους του έχει υπερτοπικό χαρακτήρα.

Η έντονη δόμηση ελεύθερων χώρων αλλά και η αύξηση του συντελεστή δόμησης δημιουργούν επιτακτική την ανάγκη κατασκευής και άλλων κοινόχρηστων πλατειών και ελεύθερων χώρων.

Παιδικές χαρές

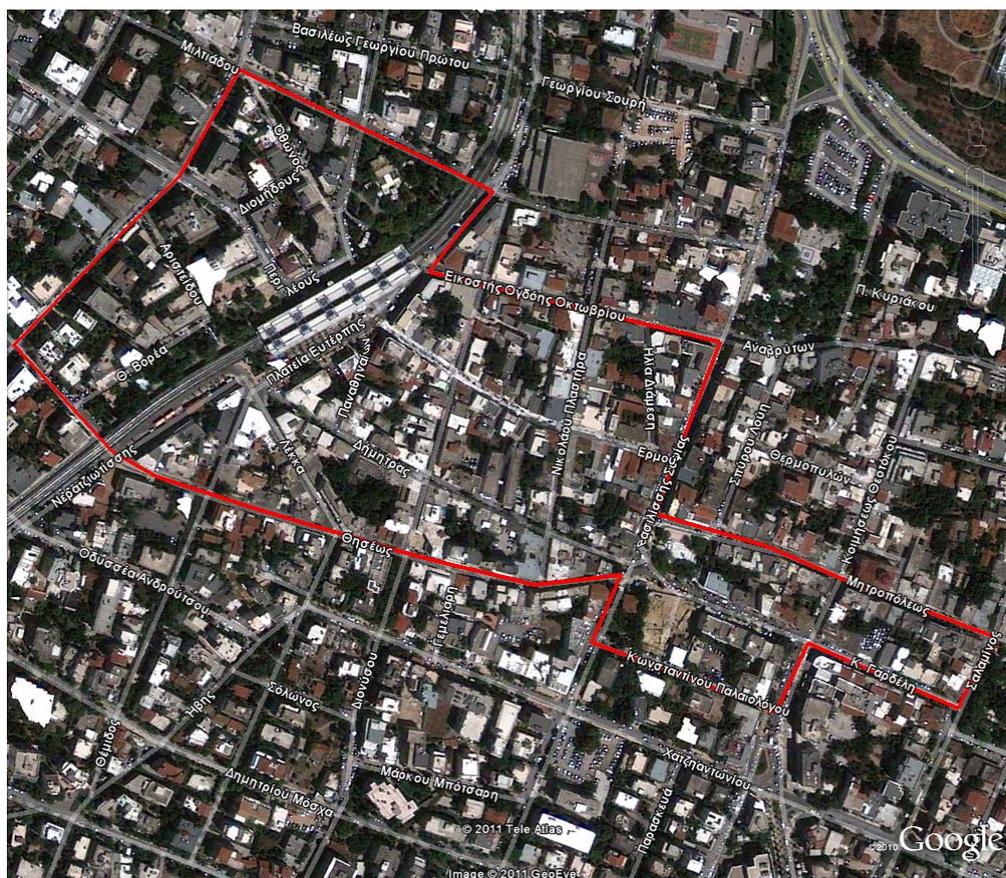
Στο Δήμο Αμαρουσίου υπάρχει ένας ικανοποιητικός αριθμός παιδικών χαρών οι οποίες έχουν πρόσφατα αναπλαστεί και περιλαμβάνουν σύγχρονες υποδομές, πλακοστρώσεις, ηλεκτροφωτισμό και φυτεύσεις δένδρων. Παρόλα αυτά διαπιστώνεται έλλειψη στις εξοπλισμένες παιδικές χαρές και σε πολλές από αυτές η συντήρηση και η φύλαξη είναι ελλείψεις.

5 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

5.1 Οριοθέτηση και περιγραφή της περιοχής μελέτης

Σύμφωνα με το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αμαρουσίου οι περιοχές χρήσεων Πολεοδομικών Κέντρων στην περιοχή είναι δύο, το παραδοσιακό κέντρο και το υπερτοπικό πολεοδομικό κέντρο της Λεωφόρου Κηφισίας.

Στην παρούσα εργασία, η περιοχή μελέτης είναι το παραδοσιακό τοπικό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου. Ανήκει στην πολεοδομική ενότητα 1 της περιοχής (ΠΕ1), και περικλείεται από τις οδούς Θησέως, Δ. Ράλλη, Παλαιολόγου, Γαρδέλη, Σαλαμίνας, Μητροπόλεως, Βασ. Σοφίας, 28^{ης} Οκτωβρίου, Μιλτιάδου, Παν. Τσαλδάρη και Θεμιστοκλέους. Καθορίζεται βόρεια από τα όρια του Δήμου Αμαρουσίου με το Δήμο Κηφισιάς, ανατολικά με τη λεωφόρο Κηφισιάς, νότια από τις οδούς Θησέως και Μητροπόλεως και δυτικά από τις γραμμές του ΗΣΑΠ και έχει συνολική έκταση 11,38 Ha.



Εικόνα 4: Οριοθέτηση Παραδοσιακού Κέντρου Δήμου Αμαρουσίου
Πηγή: Google Earth

Το παραδοσιακό Πολεοδομικό κέντρο αποτελεί τον πρώτο βασικό οικιστικό πυρήνα του Δήμου Αμαρουσίου. Μέχρι και τη δεκαετία του 1960 διέθετε ένα οργανωμένο παραδοσιακό

κέντρο με περιορισμένης έκτασης εμπορικές δραστηριότητες όπως αυτή του λιανικού εμπορίου, ενώ το κέντρο της Αθήνας αποτελούσε το υπερτοπικό κέντρο της περιοχής. Στα μέσα της δεκαετίας του 1970 η εικόνα του δήμου υπέστη αρκετές αλλαγές οι οποίες όμως δεν επηρέασαν το παραδοσιακό κέντρο.

Η ανάπτυξη υπερτοπικών δραστηριοτήτων κατά μήκος της Λεωφόρου Κηφισίας τη δεκαετία του 1990 οδήγησε στην υποβάθμιση του κέντρου. Το παραδοσιακό κέντρο υποβαθμίστηκε σε τοπικό κέντρο λιανικού εμπορίου και αναψυχής με υπερτοπικό κέντρο της περιοχής, τη Λεωφόρο Κηφισίας.

Οι επιπτώσεις της αλλαγής αυτής δεν άργησαν να φανούν. Καταχρήσεις κοινόχρηστων χώρων, καταλήψεις πεζοδρομίων από τραπεζοκαθίσματα, αυτοκίνητα που δυσκολεύουν και πολλές φορές καθιστούν ανέφικτη την προσπέλαση των χώρων από τους πεζούς και τα άτομα με ειδικές ανάγκες καθώς και η αυθαιρεσία στο βωμό της περισσότερης δόμησης και των ιδιωτικών χώρων στάθμευσης είναι τα βασικότερα προβλήματα που παρουσιάστηκαν στο παραδοσιακό κέντρο. Το κέντρο του Αμαρουσίου σήμερα εξυπηρετεί βασικές λειτουργίες όπως το λιανικό εμπόριο, η αναψυχή και η διοίκηση.

5.2 Το λιανικό εμπόριο στο παραδοσιακό κέντρο του Αμαρουσίου

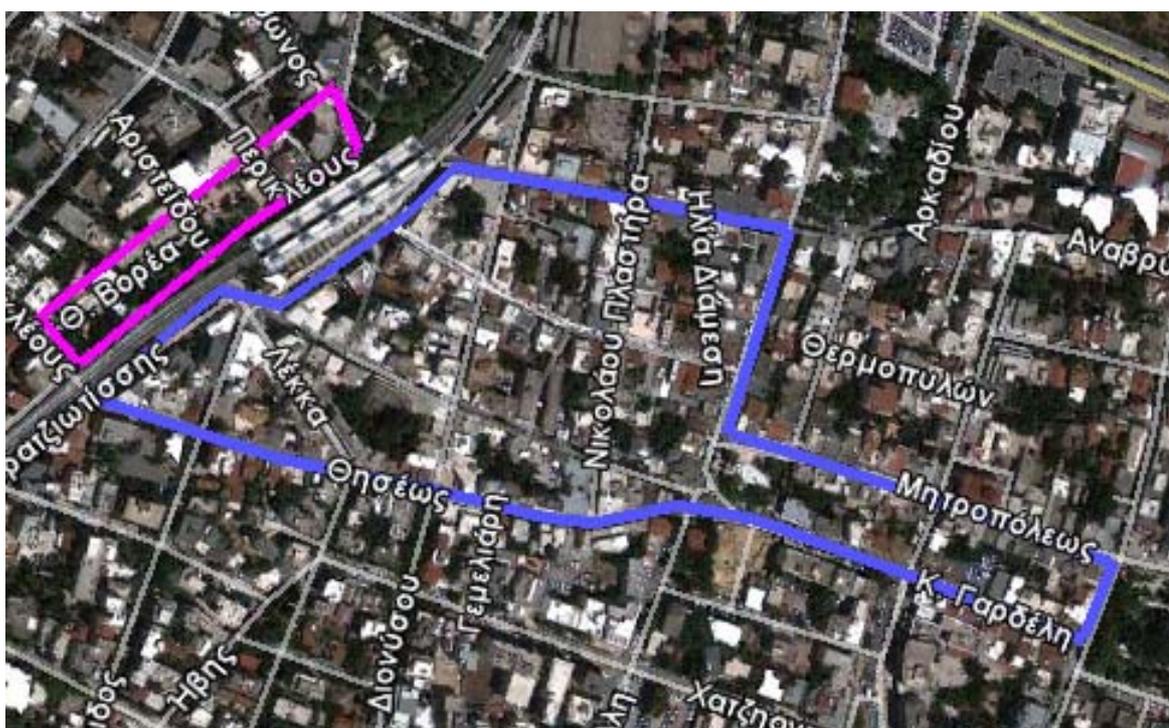
Η κυριότερη δραστηριότητα τριτογενούς τομέα που χωροθετείται στο κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου είναι το λιανικό εμπόριο. Έχει κυρίως τοπικό χαρακτήρα αφού εξυπηρετεί πρωτίστως τους κατοίκους της περιοχής αλλά λειτουργεί επίσης και σαν αγορά που αποτελεί πόλο έλξης για τους κατοίκους γειτονικών περιοχών όπως η Πεύκη, η Κηφισιά, το Νέο Ηράκλειο κ.α.

Κυριαρχούν μικρά καταστήματα γυναικείας, ανδρικής και παιδικής ένδυσης και υπόδησης, κοσμηματοπωλεία, καταστήματα οικιακών ειδών κ.α. τα οποία ανήκουν κυρίως σε οικογενειακές επιχειρήσεις. Έπειτα από την καταγραφή των χρήσεων γης που πραγματοποιήθηκε στο παραδοσιακό κέντρο καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν δύο τύποι: ελληνικές οικογενειακές επιχειρήσεις και επιχειρήσεις ελληνικών και ξένων αλυσίδων οι οποίες δραστηριοποιούνται σε:

- καταστήματα καταναλωτικών αγαθών (ένδυση, υπόδηση)
- καταστήματα εστίασης και ελεύθερου χρόνου (καφετέριες, fast food)
- καταστήματα διαρκών αγαθών (έπιπλα, ηλεκτρικά είδη)
- καταστήματα τροφίμων (σούπερ μάρκετ)

Τα περισσότερα καταστήματα λιανικού εμπορίου χωροθετούνται στο πεζοδρομημένο δίκτυο του κέντρου. Λόγω όμως των υψηλών ενοικίων εντός των πεζοδρόμων πολλοί είναι εκείνοι οι οποίοι επιλέγουν να χωροθετήσουν το κατάστημά τους σε οδό πλησίον του πεζοδρομημένου δικτύου όπου τα ενοίκια είναι χαμηλά.

Τα καταστήματα εμπορίου καταναλωτικών και διαρκών αγαθών συνυπάρχουν σε μικρό βαθμό με τα καταστήματα εστίασης και ελεύθερου χρόνου. Η γραμμή του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου αποκόπτει τους δύο κλάδους. Στην παρακάτω εικόνα παρουσιάζεται η χωροθέτηση των κλάδων του εμπορίου.



Εικόνα 5: Περιοχές ανάπτυξης του εμπορικού κλάδου στην περιοχή μελέτης
Πηγή: Google Earth

Τα καταστήματα ελεύθερου χρόνου και εστίασης έχουν κυρίως αναπτυχθεί γραμμικά παράλληλα στη σιδηροδρομική γραμμή (περιοχή που οριοθετείται με ροζ περίγραμμα) ενώ στην περιοχή η οποία οριοθετείται με το μπλε περίγραμμα είναι χωροθετημένα τα καταστήματα λιανικού εμπορίου. Πρόκειται για μία περιοχή η οποία επεκτείνεται από το σταθμό του ΗΣΑΠ μέχρι τη Λεωφόρο Κηφισίας. Τελευταία, έκαναν την εμφάνισή τους χώροι αναψυχής και στην περιοχή όπου μέχρι πρόσφατα υπήρχαν καταστήματα καταναλωτικών αγαθών αφού εκεί υπάρχει μεγαλύτερη καταναλωτική κίνηση. Με την επέκταση των χώρων αναψυχής υπάρχει ο κίνδυνος να εκτοπιστεί το λιανικό εμπόριο αφού οι ιδιοκτήτες των χώρων που βρίσκονται στον κεντρικό πεζόδρομο θα προτιμήσουν να τους ενοικιάσουν για χρήση αναψυχής λόγω των μεγαλύτερων κερδών που αποφέρει η χρήση αυτή.

Λόγω της κατάτμησης της γης σε μικρά τεμάχια και της έλλειψης χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων στο παραδοσιακό κέντρο του Αμαρουσίου έχουν εγκατασταθεί μικρά

καταστήματα τροφίμων για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών των καταναλωτών ενώ μεγάλες αλυσίδες καταστημάτων τροφίμων όπως ο Μαρινόπουλος και το Carrefour έχουν εγκατασταθεί στο υπερτοπικό κέντρο.

5.3 Οδικό και Συγκοινωνιακό Δίκτυο

Το παραδοσιακό Πολεοδομικό Κέντρο βρίσκεται έξω από τους βασικούς οδικούς άξονες. Με τη Λεωφόρο Κηφισίας συνδέεται μέσω τοπικών οδών σε τρία σημεία. Κατά μήκος των τοπικών οδών αναπτύσσονται κυρίως εμπορικές λειτουργίες αλλά και λειτουργίες εξυπηρέτησης τοπικού επιπέδου. Το οδικό δίκτυο του κέντρου είναι στενό και πυκνό με αυξημένη κίνηση, έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα, προβλήματα στάθμευσης και κίνησης πεζών.

Το κέντρο του Αμαρουσίου εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από έναν ικανοποιητικό αριθμό μέσων μαζικής μεταφοράς. Από την περιοχή διέρχονται 5 γραμμές λεωφορείων του ΟΑΣΑ, η γραμμή 1 του ΗΣΑΠ και η δημοτική συγκοινωνία. Πιο συγκεκριμένα από το κέντρο διέρχονται οι κάτωθι γραμμές αστικών συγκοινωνιών:

446	ΣΤ.ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ - ΝΟΣ.ΠΕΝΤΕΛΗΣ
501	ΠΕΥΚΗ - ΜΑΡΟΥΣΙ Α
527	ΠΕΥΚΗ - ΜΑΡΟΥΣΙ Β
541	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΣΤ.ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ
A8	ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ - ΜΑΡΟΥΣΙ

Πίνακας 3: Λεωφορειακές Γραμμές που διέρχονται από την περιοχή μελέτης
Πηγή: Πηγή: ΟΑΣΑ, www.oasa.gr

Πολύ σημαντική είναι αδιαμφισβήτητα και η ύπαρξη μέσου σταθερής τροχιάς (ηλεκτρικός). Οι επιπτώσεις της ύπαρξης του τρένου είναι πολλές. Λόγω της εύκολης πρόσβασης και της σύνδεσης με το υπόλοιπο Λεκανοπέδιο-αφού το τρένο συνδέεται με το μετρό μετά από στάσεις- δίνει νέα ώθηση στην εμπορική, οικονομική και οικιστική ανάπτυξη.

Σχεδόν όλες οι γραμμές τις δημοτικής συγκοινωνίας έχουν αφετηρία στο παραδοσιακό κέντρο και παίζουν εξίσου σημαντικό ρόλο για τις μετακινήσεις των κατοίκων της περιοχής αφού συνδέουν το κέντρο με τις απομακρυσμένες περιοχές του Δήμου Αμαρουσίου.

5.4 Πεζοδρόμια – Πεζόδρομοι - Ποδηλατοδρόμοι

Το μεγαλύτερο μέρος του παραδοσιακού κέντρου έχει πεζοδρομηθεί και πολλοί δρόμοι έχουν μετατραπεί σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας μετά και την ανάπτυξη του κέντρου με

αφορμή τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Όπως σε ολόκληρο το Δήμο Αμαρουσίου έτσι και στην περιοχή μελέτης δεν υπάρχει κανένας διαμορφωμένος ποδηλατοδρόμος.

5.5 Συντελεστής δόμησης

[Πηγή Δεδομένων: Τσαγκαράτος Σ., Γεωργιάδης Φ., Μιτσακάκη Α., Θεολογίτης Α., (2003), Μελέτη εγκατάστασης χωριού δημοσιογράφων, (Το τεύχος εκπονήθηκε με στόχο την υποστήριξη των τελικών νομοθετικών ρυθμίσεων που προωθούντο και αφορούσαν πολεοδομικά θέματα του έργου), ΑΣΠΑ Α.Ε. (Αστικές Περιβαλλοντικές Αναπλάσεις), Αθήνα.]

Το τμήμα του κέντρου του Δήμου Αμαρουσίου το οποίο ήταν εντός σχεδίου πόλεως δομήθηκε στην πλειοψηφία του με συντελεστή δόμησης 1.2 και 1.6.

Με την αναθεώρηση του εγκεκριμένου σχεδίου του Δήμου Αμαρουσίου (ΦΕΚ 1326/Δ/93) ο συντελεστής δόμησης στην πολεοδομική ενότητα (ΠΕ1) ορίζεται σε 1 εκτός από τα Ο.Τ. 100 και 101 που παραμένει 0,6. Παρόλο που η υλοποιημένη δόμηση είναι λιγότερο από 60% το κέντρο ασφυκτιά γιατί έχει θεμελιωθεί σένα υπόβαθρο πολύ μικρών οικοπέδων.

5.6 Αντικειμενικές Αξίες

Οι αντικειμενικές αξίες των ακινήτων ορίζονται από το Υπουργείο Οικονομικών και επαναπροσδιορίζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα ανάλογα με τις μεταβολές της αγοράς και της ζήτησης. Στην παρούσα διπλωματική εργασία χρησιμοποιήθηκαν οι αντικειμενικές αξίες του 2007.

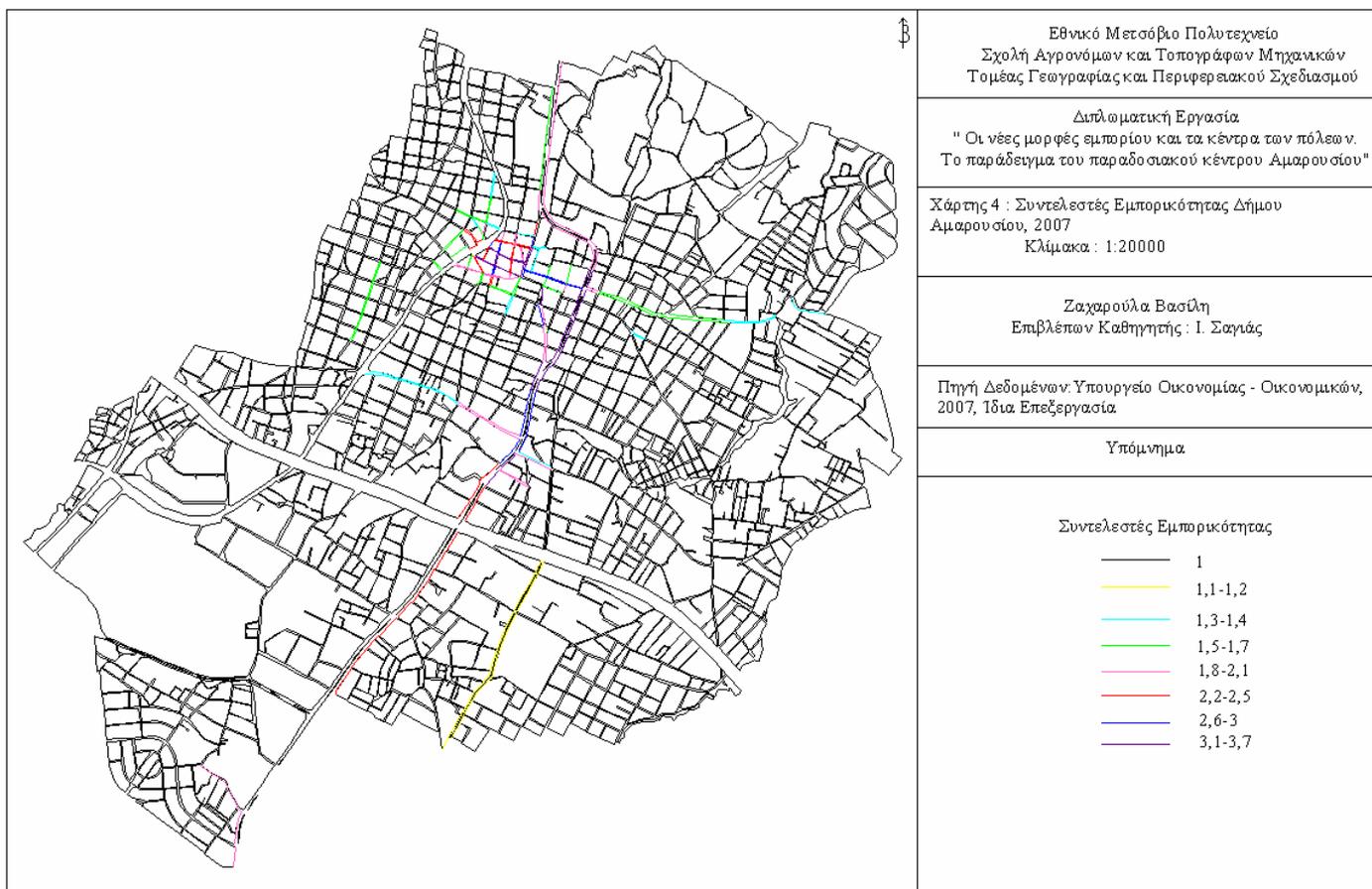
Τιμές Ζώνης: Με τον όρο τιμή ζώνης εννοούμε την ενιαία τιμή αφετηρίας που έχει κάθε ακίνητο το οποίο βρίσκεται στη ζώνη αυτή και αναφέρεται στη συνολική αξία κτίσματος και οικοπέδου που αναλογεί σε ένα τετραγωνικό μέτρο επιφάνειας, καινούργιας κατοικίας ή διαμερίσματος στο πρώτο όροφο της οικοδομής με πρόσοψη σε ένα μόνο δρόμο και με συντελεστή εμπορικότητας ίσο με τη μονάδα (ΠΟΛ.1149/9.6.1994).

Το παραδοσιακό κέντρο ανήκει στην ΙΑ Ζώνη του Δήμου Αμαρουσίου και της Τιμή Ζώνης είναι 1850€ ανά τμ.

Συντελεστής εμπορικότητας: Ως συντελεστής εμπορικότητας ορίζεται ο συντελεστής εκείνος που είναι μεγαλύτερος ή ίσος με τη μονάδα και εκφράζει την εμπορικότητα ενός δρόμου ή ενός τμήματος δρόμου μιας συγκεκριμένης ζώνης (ΠΟΛ.1149/9.6.1994).

Στον χάρτη που ακολουθεί παρουσιάζονται οι τιμές του Σ.Ε. σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Οικονομικών του έτους 2007 για το Δήμο Αμαρουσίου. Όπως φαίνεται και στον χάρτη 4 το παραδοσιακό κέντρο έχει το μεγαλύτερο Συντελεστή Εμπορικότητα στο Δήμο

Αμαρουσίου εκτός από ένα τμήμα της Λεωφόρου Κηφισίας. Ο Σ.Ε. στο κέντρο κυμαίνεται από 1,5 έως 3,7 . Ο μεγαλύτερος Σ.Ε. παρατηρείται στις οδούς Ερμού , Δήμητρας και Βασ. Σοφίας οι οποίες βρίσκονται στον κεντρικό πεζόδρομο του κέντρου ενώ όσο απομακρυνόμαστε από αυτόν ο συντελεστής μειώνεται. Αυξημένο επίσης συντελεστή έχει και η οδός Μητροπόλεως ο οποίος κυμαίνεται από 2,6 -3.



Χάρτης 4: Συντελεστές Εμπορικότητας Δήμου Αμαρουσίου, 2007
Πηγή Δεδομένων: Υπουργείο Οικονομίας-Οικονομικών, 2007, Ίδια επεξεργασία

Είναι γνωστό ότι όσο μεγαλύτερος είναι ο συντελεστής εμπορικότητας, τόσο μεγαλύτερη κρίνεται ότι είναι η εμπορικότητα του δρόμου αυτού.

Ο Σ.Ε. εμπορικότητας στους δρόμους του παραδοσιακού κέντρου κυμαίνεται από 1,5 έως 3,7. Οι δρόμοι οι οποίοι βρίσκονται στο εσωτερικό του οριοθετημένου παραδοσιακού κέντρου έχουν μεγαλύτερο Σ.Ε. από τους δρόμους οι οποίοι βρίσκονται στα όριά του.

Συντελεστής οικοπέδου Σ.Ο.: Ο συντελεστής οικοπέδου είναι ο συντελεστής εκείνος που προσδιορίζει την αξία του οικοπέδου και είναι μικρότερος, μεγαλύτερος ή ίσος με τη μονάδα. Ο συντελεστής οικοπέδου για την ΙΑ Ζώνη σύμφωνα με τα στοιχεία του Υπουργείου Οικονομικών του έτους 2007 είναι 0,80.

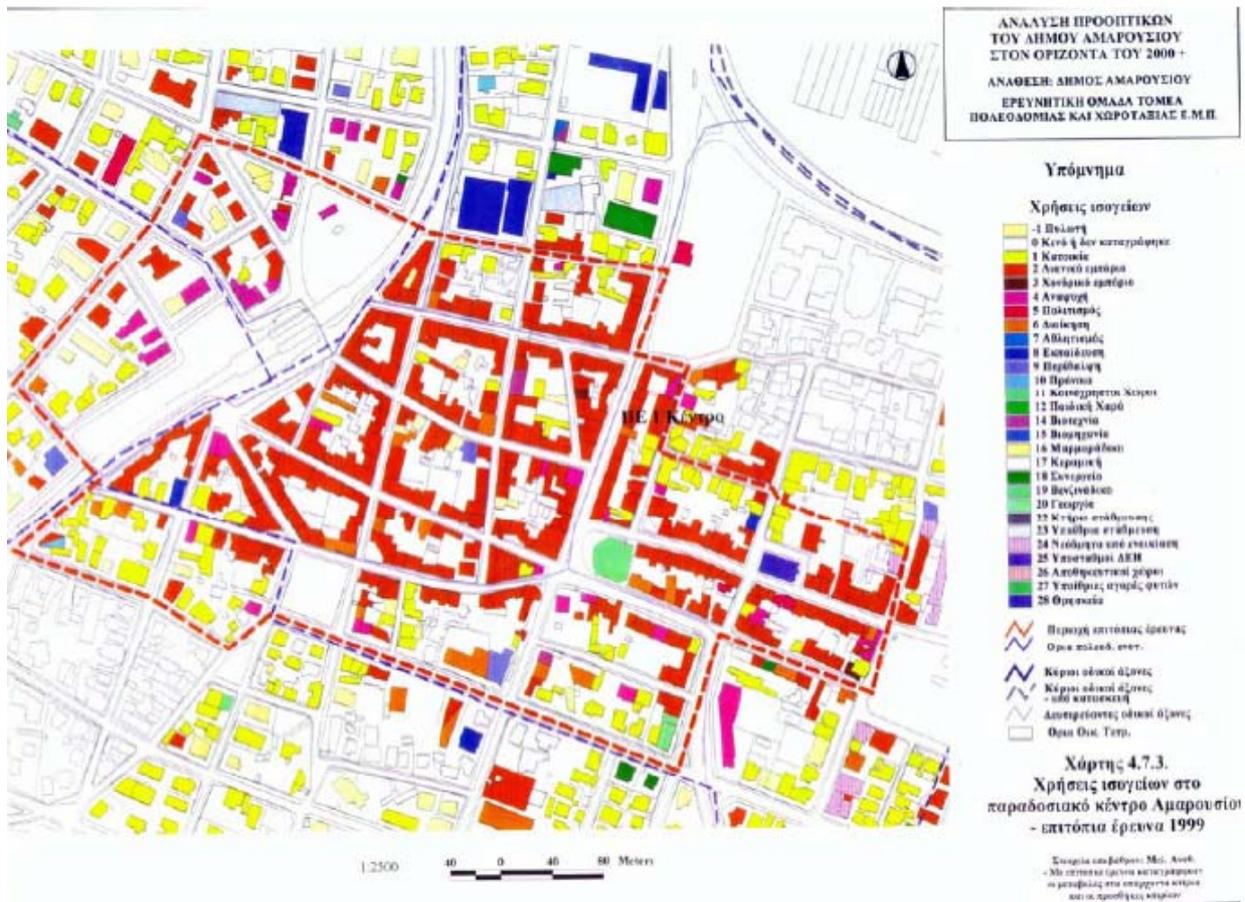
Μετά την ανάπλαση η οποία πραγματοποιήθηκε στο ιστορικό κέντρο το 2002 παρατηρήθηκε αύξηση των αξιών γης τόσο στο κέντρο της πόλης όσο και στην ευρύτερη περιοχή του Αμαρουσίου.

5.7 Χρήσεις Γης

Οι θεσμοθετημένες χρήσεις στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου είναι η γενική κατοικία και το πράσινο. Η κατοικία κατέχει ποσοστό 50% ενώ το άλλο 50% ανήκει στις θεωρούμενες ως χρήσεις έντασης. Περιβάλλεται από περιοχές Αμιγούς κατοικίας ενώ στο εσωτερικό του κυριαρχεί η χρήση του εμπορίου.

Σύμφωνα με το νέο σχέδιο χρήσεων γης το οποίο ψηφίστηκε από τη Δημοτική Αρχή σε μια προσπάθεια ενίσχυσης της χρήσης κατοικίας, την αποτροπή εγκατάστασης νέων υπερτοπικών δραστηριοτήτων καθώς και τον επαναπροσδιορισμό της φυσιογνωμίας της πόλης, στο παραδοσιακό κέντρο επιτρέπονται καταστήματα μόνο στο ισόγειο και τον πρώτο όροφο ενώ απαγορεύονται τα ξενοδοχεία και τα κέντρα διασκέδασης. Παρόλο που στα όρια του Δήμου το ποσοστό κάλυψης προτείνεται να είναι 40%, στο παραδοσιακό κέντρο μεταβάλλεται.

Σύμφωνα με την επιτόπια έρευνα η οποία πραγματοποιήθηκε το 1999 (Σχήμα 4) η κυρίαρχη χρήση των ισογείων στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου ήταν το λιανικό εμπόριο ενώ δεν παρατηρείται μεγάλη ανάμειξη με άλλες χρήσεις όπως η αναψυχή.



Σχήμα 4: Χρήσεις γης στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου
 Πηγή: Μελέτη Ανάλυσης Προοπτικών του Δήμου Αμαρουσίου στον Ορίζοντα του 2000+

Για την καλύτερη κατανόηση της λειτουργίας της περιοχής μελέτης αλλά και τον εντοπισμό των προβλημάτων της, πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της παρούσας εργασίας καταγραφή των χρήσεων γης στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου έτσι όπως αυτό οριοθετείται από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Αμαρουσίου (ΦΕΚ 968/Δ/91). Πραγματοποιήθηκε καταγραφή σε 24 οικοδομικά τετράγωνα καθώς επίσης και στα μέτωπα των οδών Κωνσταντίνου Παλαιολόγου, Γαρδέλη, Μητροπόλεως, Θησέως, Δ. Ράλλη, Βασ. Σοφίας, 28^{ης} Οκτωβρίου, Μιλτιάδου, Παν. Τσαλδάρη και Θεμιστοκλέους. Πιο συγκεκριμένα, κατεγράφησαν οι χρήσεις γης των ισογείων και των ορόφων σε συνολικά 387 κτίρια του οριοθετημένου κέντρου.

Το κέντρο της πόλης του Αμαρουσίου συγκεντρώνει χρήσεις γης όπως η κατοικία, τα καταστήματα λιανικού εμπορίου, χώρους αναψυχής, τράπεζες, ασφάλειες, διάφορες υπηρεσίες όπως δικηγόροι, γιατροί και μηχανικοί, προσωπικές υπηρεσίες όπως γυμναστήρια και καθαριστήρια καθώς επίσης συγκεντρώνει υποδομές εκπαίδευσης και υγείας. Παρακάτω (πίνακας 4) παρουσιάζονται οι χρήσεις γης που κατεγράφησαν στα ισόγεια των κτιρίων στο κέντρο του Αμαρουσίου. Τα καταστήματα ένδυσης και υπόδησης, οι καφετέριες, τα κομμωτήρια και οι κατοικίες είναι οι χρήσεις με το μεγαλύτερο ποσοστό. Πολλοί είναι και οι

επιχειρηματίες οι οποίοι κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης που πλήττει ολόκληρη τη χώρα αλλά και λόγω των υψηλών ενοικίων και της αυξημένης ανταγωνιστικότητας, εγκατέλειψαν τον κλάδο του λιανικού εμπορίου στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου. Αυτό συμπεραίνεται από τον πολύ μεγάλο αριθμό καταστημάτων (91) τα οποία κατά τη χρονική περίοδο καταγραφής των χρήσεων γης στην περιοχή μελέτης κενά.

Χρήσεις γης	Σύνολο
Καταστήματα ένδυσης και υπόδησης	336
Καφετέρια-Καφενείο	31
Ταβέρνα- Ψητοπωλείο	10
Εστιατόριο ταχείας εξυπηρέτησης (FAST FOOD)	
Ζαχαροπλασείο	3
Τυροπιτάδικο	9
Παντοπωλείο	2
Ιχθυοπωλείο	3
Κρεοπωλείο	4
SUPER MARKET	2
Καταστήματα πώλησης κατοικίδιων ζώων	
Φαρμακείο	13
Τράπεζα	12
Καθαριστήριο ρούχων	3
Φροντιστήριο	
Καταστήματα κινητής τηλεφωνίας	4
Φούρνος	6
Πιτσαρίες	1
Βιβλιοπωλεία	7
Ταξιδιωτικά γραφεία	3
Λογιστικά γραφεία	2
ΠΡΟΠΟ	4
Ερειπωμένα κτίρια	3
Εργαστήρια	3
Εκκλησία	1
Γραφεία	4
Εκτυπώσεις	8
Δημόσιες Υπηρεσίες (ΟΑΕΔ)	1
Κομμωτήριο-Κουρείο	22
Φωτογραφείο	3
Πνευματικό κέντρο	2
Μανάβικο	3
Αποθήκες	3

Ψιλικατζίδικα	2
Επιδιορθώσεις υποδημάτων	4
Επιδιορθώσεις ρούχων	7
Υπαίθριο παρκινγκ	2
Μουσεία	2
Κενά οικόπεδα	6
Internet cafe	1
Ταχυδρομείο	1
Κενά	91
Κατοικίες	20
Παιδικός Σταθμός	1
Κατάστημα περιποίησης άκρων	5
Γραφεία τελετών	3

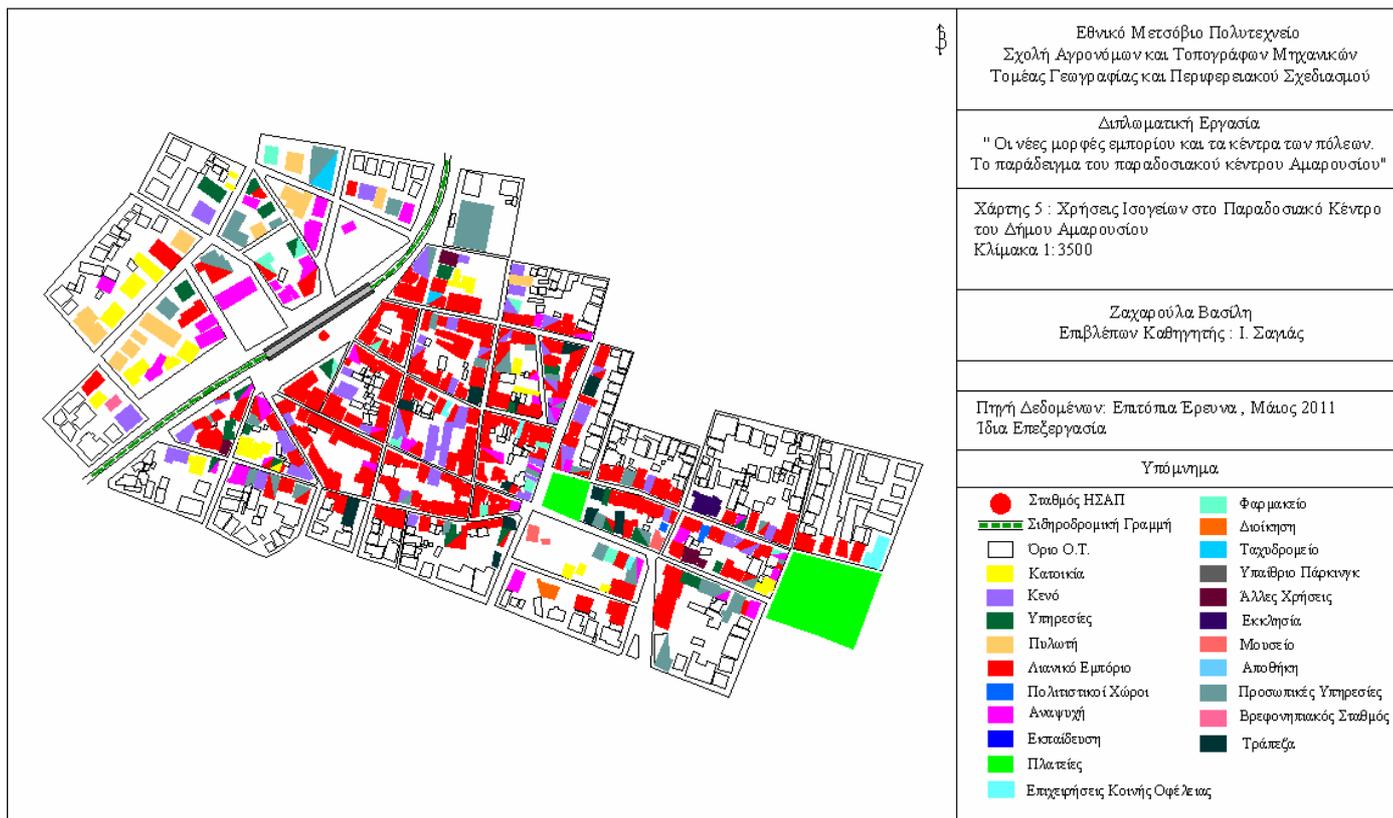
Πίνακας 4: Χρήσεις γης στα ισόγεια του παραδοσιακού κέντρου
Πηγή Δεδομένων: Επιτόπια Έρευνα 2011

Στους χάρτες 5, 6 και 7 που ακολουθούν παρουσιάζονται οι κυρίαρχες χρήσεις των ισογείων, των ορόφων και των οικοδομικών τετραγώνων αντίστοιχα.

Στα ισόγεια των κτιρίων (χάρτης 5) τα οποία βρίσκονται στο τμήμα του κέντρου το οποίο περικλείεται από τις οδούς Θησέως, Βασ. Σοφίας, 28^{ης} Οκτωβρίου, Βασ. Αμαλίας και Θησέως η κυρίαρχη χρήση γης είναι το λιανικό εμπόριο και έπονται χρήσεις όπως φαρμακεία, χώροι αναψυχής και διάφορες υπηρεσίες. Σε αυτό το τμήμα εντοπίζονται και οι περισσότεροι κενοί χώροι οι οποίοι στο παρελθόν ήταν καταστήματα λιανικού εμπορίου. Αυτό οφείλεται κυρίως στις υψηλές τιμές των ενοικίων οι οποίες παρουσιάζονται σε αυτό το τμήμα του κέντρου και πολλοί είναι αυτοί οι οποίοι επιλέγουν να εγκατασταθούν περιμετρικά του κεντρικού πεζοδρομημένου τμήματος. Επίσης, σχεδόν ανύπαρκτη είναι η χρήση της κατοικίας.

Στο δυτικό τμήμα του κέντρου το οποίο βρίσκεται πάνω από τις γραμμές του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου η κυρίαρχη χρήση είναι η αναψυχή και οι προσωπικές υπηρεσίες όπως τα κομμωτήρια.

Στο ανατολικό τμήμα του κέντρου μεταξύ Βασ. Σοφίας και Λεωφ. Κηφισίας η πλειοψηφία των κτιρίων χρησιμοποιούνται ως καταστήματα λιανικού εμπορίου ενώ αυξημένος είναι και ο αριθμός των κενών χώρων.

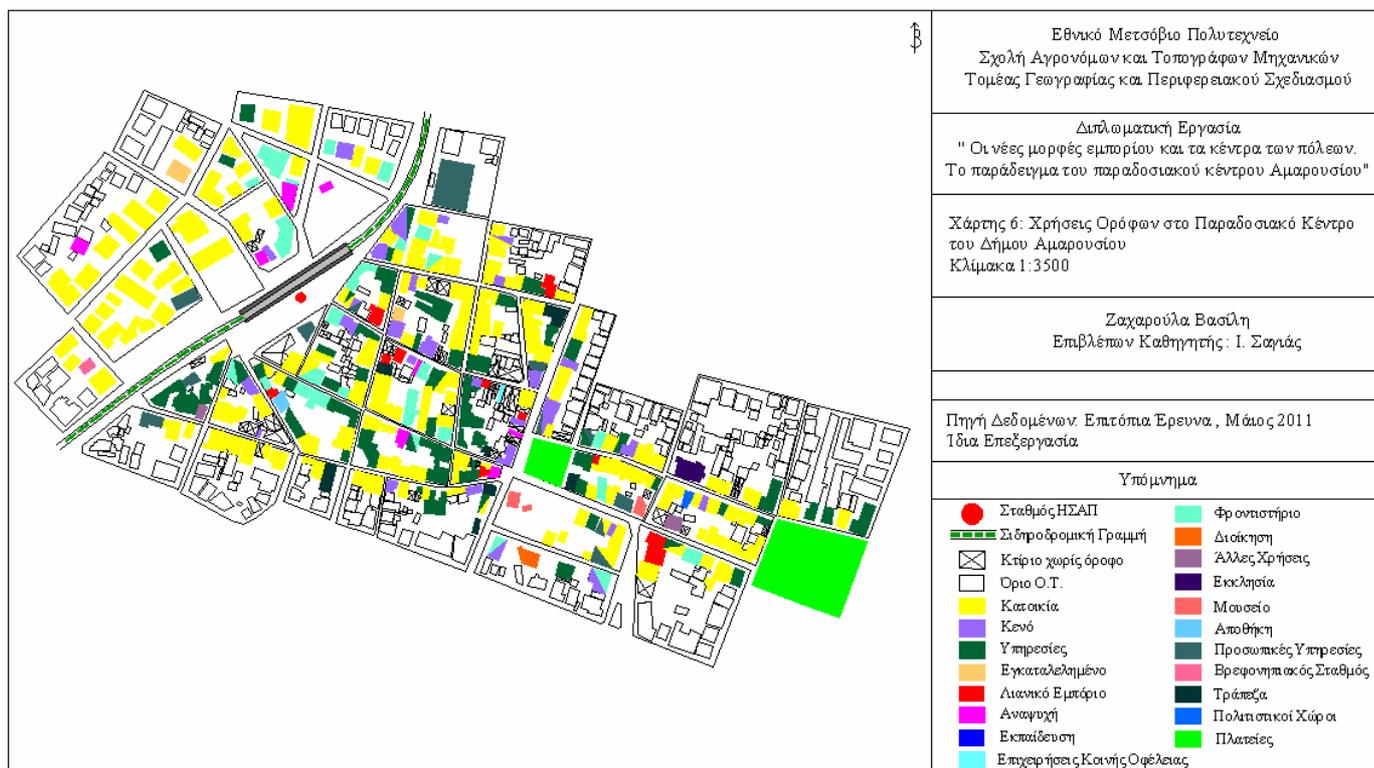


Χάρτης 5: Χρήσεις ισογείων στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου
 Πηγή Δεδομένων: Επιτόπια Έρευνα, Μάιος 2011, Ίδια Επεξεργασία

Αυτό που παρατηρείται γενικά από την καταγραφή των χρήσεων των ισογείων στο παραδοσιακό κέντρο είναι το αυξημένο ποσοστό που καταλαμβάνει η χρήση του λιανικού εμπορίου, ο μεγάλος αριθμός κενών χώρων (πρώην καταστημάτων) και η ανυπαρξία της κατοικίας. Σε σύγκριση με την επιτόπια έρευνα η οποία πραγματοποιήθηκε το 1999 (σχήμα 4), σήμερα (2011) οι κατοικίες στα ισόγεια των κτιρίων είναι του κέντρου δεν παρουσιάζουν αξιόλογη μεταβολή.

Στους ορόφους των κτιρίων (χάρτης 6) τα οποία βρίσκονται στο τμήμα του κέντρου το οποίο περικλείεται από τις οδούς Θησέως, Βασ. Σοφίας, 28^{ης} Οκτωβρίου, Βασ. Αμαλίας και Θησέως παρατηρείται μίξη χρήσεων γης. Οι κυρίαρχες χρήσεις είναι η κατοικία και οι υπηρεσίες όπως τα φροντιστήρια μέσης εκπαίδευσης και τα ιατρεία.

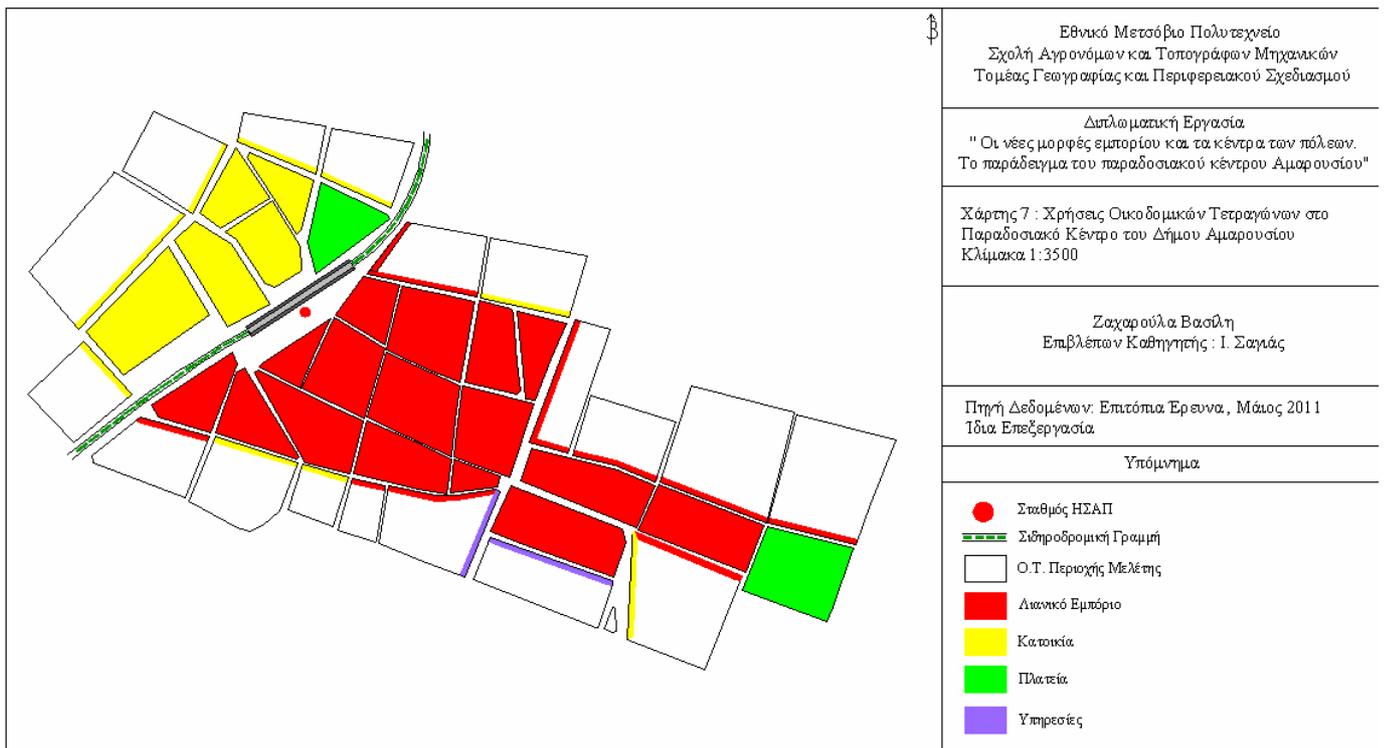
Στο δυτικό και στο ανατολικό τμήμα του κέντρου η κυρίαρχη χρήση γης είναι η κατοικία.



Χάρτης 6: Χρήσεις ορόφων στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου
Πηγή Δεδομένων: Επιτόπια Έρευνα, Μάιος 2011, Ίδια Επεξεργασία

Παρατηρείται λοιπόν ότι η κατοικία με την πάροδο των χρόνων έχει απομακρυνθεί από το κέντρο και πολλοί επιλέγουν να εγκατασταθούν περιμετρικά της Πολεοδομικής Ενότητας του Κέντρου ή και να εγκατασταθούν σε άλλη ΠΕ του Δήμου Αμαρουσίου. Η απομάκρυνση της κατοικίας οφείλεται σε παράγοντες όπως το κυκλοφοριακό πρόβλημα, η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος και οι υψηλές τιμές των ακινήτων.

Η κυρίαρχη χρήση γης των οικοδομικών τετραγώνων (χάρτης 7) τα οποία κατεγράφησαν είναι το λιανικό εμπόριο εκτός από το τμήμα του παραδοσιακού κέντρου το οποίο βρίσκεται δυτικά (πάνω από τις γραμμές του τρένου) και έχει ως κυρίαρχη χρήση την κατοικία.



Χάρτης 7: Χρήσεις Οικοδομικών Τετραγώνων στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου
Πηγή Δεδομένων: Επιτόπια Έρευνα, Μάιος 2011, Ίδια Επεξεργασία

6 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΕΝΤΡΙΚΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ – ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

6.1 Πολιτική Κεντρικού Κράτους

[Πηγή Δεδομένων: Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής 2020]

Στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας-Αττικής 2020 τα μεγάλα εμπορικά κέντρα αντιμετωπίζονται ως ξεχωριστή χρήση η οποία έχει σημαντικές επιπτώσεις στη λειτουργία της πόλης και στη διάρθρωση του χώρου. Οι στόχοι του ΡΣΑ για την ανάπτυξη και οργάνωση του λιανικού εμπορίου – εμπορικών κέντρων είναι οι κάτωθι:

- 1) Επιδιώκεται η ισόρροπη κατανομή των εμπορικών λειτουργιών σε όλες τις βαθμίδες και για όλες τις κατηγορίες. Ο καθορισμός των χρήσεων λιανικού εμπορίου γίνεται με γνώμονα την υποστήριξη της πολυκεντρικής δομής της περιφέρειας και την ενίσχυση των πολεοδομικών κέντρων, με αποφυγή της γραμμικής ανάπτυξης εκτός κέντρων και ιδιαίτερα κατά μήκος των αξόνων του βασικού οδικού δικτύου. Για την υλοποίηση της παραπάνω κατεύθυνσης μπορεί να γίνεται χρήση πολεοδομικών κινήτρων και αντικινήτρων.

- 2) α) Οι μεγάλες εμπορικές επιφάνειες/εμπορικά κέντρα άνω των 5.000 τμ. (συνυπολογιζόμενων των χρήσεων εστίασης και αναψυχής) θεωρούνται μητροπολιτικής εμβέλειας και εγκρίνονται μετά από άδεια χωροθέτησης. Η χωροθέτησή τους γίνεται εντός του αστικού ιστού και ειδικότερα στις περιοχές των πολεοδομικών κέντρων, με ενθάρρυνση της επανάχρησης υφιστάμενων κελυφών.
- β) Σε περίπτωση υπερκορεσμένου κέντρου και αδυναμίας εξεύρεσης κατάλληλου χώρου, οι παραπάνω μεγάλες μονάδες είναι δυνατόν να εγκαθίστανται στον περίμετρο του κέντρου, σε θέσεις άμεσα προσπελάσιμες από το συνδυασμένο σύστημα μέσων μαζικής μεταφοράς.
- γ) Η εγκατάσταση των μεγάλων μονάδων είναι επίσης δυνατή σε περιοχές ανενεργών χρήσεων καθώς και σε ζώνες επιχειρηματικών δραστηριοτήτων. Είναι επίσης επιθυμητή η χωροθέτηση εγκαταστάσεων αυτού του τύπου σε υποβαθμισμένες περιοχές που χαρακτηρίζονται από έλλειψη επενδύσεων, όπου μπορούν να λειτουργήσουν ως καταλύτης για την αναβάθμισή τους και να συμμετέχουν ενεργά σε προγράμματα ανάπτυξης.
- δ) Δεν είναι δυνατή η χωροθέτηση μεγάλων επιφανειών λιανικού εμπορίου στον εξαστικό χώρο, στα σημεία εισόδου στο Πολεοδομικό Συγκρότημα και επί των μεγάλων αξόνων υπερτοπικής κυκλοφορίας.
- 3) Για τη χωροθέτηση των μεγάλων εμπορικών επιφανειών και των εμπορικών κέντρων με μίξη χρήσεων εμπορίου και αναψυχής, καθώς και των επιχειρηματικών ζωνών μεικτών χρήσεων που περιλαμβάνουν σημαντικό ποσοστό χώρων λιανικού εμπορίου, επιδιώκεται ο χωρικός συσχετισμός με χρήσεις μητροπολιτικής σημασίας ή και διεθνούς προσανατολισμού, όπως είναι ειδικές τουριστικές υποδομές (εκθεσιακοί χώροι, συνεδριακοί χώροι, μαρίνες) οι μεγάλες ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, οι σημαντικοί χώροι πολιτιστικού ενδιαφέροντος, οι πόλοι ολυμπιακών εγκαταστάσεων, τα θεματικά πάρκα αναψυχής, οι υψηλού επιπέδου εγκαταστάσεις παροχής υπηρεσιών στη υγεία (θεραπευτήρια και διαγνωστικά κέντρα), οι σταθμοί και τα τερματικά κέντρα μεταφορών, κλπ, ως περιοχές κύριας έλξης επισκεπτών στην περιοχή της Αττικής.
- 4) Για την έγκριση της χωροθέτησης των μεγάλων επιφανειών λιανικού εμπορίου και εμπορικών κέντρων λαμβάνονται υπ' όψη τα παρακάτω:
- α) Η θέση εγκατάστασης
- β) Οι επιπτώσεις στη βιωσιμότητα του κέντρου του παρακείμενου οικισμού, σε συνάρτηση με το υφιστάμενο δυναμικό, τα προγραμματικά μεγέθη και τα όρια κορεσμού, όπως αυτά καταγράφονται στα ΣΧΑΕ και στα Σχέδια Συνδυασμένης Χωρικής Ανάπτυξης.
- γ) Ο βαθμός υποστήριξης από το δίκτυο μέσων μαζικής μεταφοράς
- δ) Η εξασφάλιση επαρκών χώρων στάθμευσης ΙΧ αυτοκινήτων, καθώς και στάθμευσης των φορτηγών τροφοδοσίας.

ε) Οι επιπτώσεις στο δίκτυο κυκλοφορίας της ευρύτερης περιοχής.

- 5) Ο τρόπος έκδοσης της άδειας χωροθέτησης, οι πολεοδομικές και οικοδομικές προδιαγραφές που πρέπει να πληρούν τα πολυκαταστήματα, οι υπεραγορές και οι μεγάλες εμπορικές επιφάνειες ή τα εμπορικά κέντρα καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

6.2 Πολιτικές Τοπικής Αυτοδιοίκησης

Αναθεώρηση χρήσεων γης

[Πηγή Δεδομένων: Ιστοσελίδα Δήμου Αμαρουσίου, <http://www.maroussi.gr>]

Η Δημοτική Αρχή σε μια προσπάθεια ενίσχυσης της χρήσης κατοικίας, την αποτροπή εγκατάστασης νέων υπερτοπικών δραστηριοτήτων καθώς και τον επαναπροσδιορισμό της φυσιογνωμίας της πόλης ψήφισε το σχέδιο των νέων χρήσεων γης το οποίο θα συμπληρωθεί και θα ολοκληρωθεί με το νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο που ήδη συντάσσεται. Οι στόχοι του νέου σχεδίου χρήσεων γης είναι η διαφύλαξη, η ανάδειξη και η αναβάθμισή των περιοχών κατοικίας, ο περιορισμός των περιοχών συγκέντρωσης τριτογενών δραστηριοτήτων εμπορίου γραφείων, αναψυχής και την οργάνωσή τους με νέους όρους και η συρρίκνωση πολεοδομικού κέντρου με υπερτοπικό χαρακτήρα υιοθέτηση αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού ενώ οι βασικές αρχές υλοποίησης των παραπάνω στόχων είναι :

- η διατήρηση της ταυτότητας κάθε γειτονιάς
- η προστασία των περιοχών πρασίνου και φυσικού περιβάλλοντος
- βιοκλιματικές αρχές σχεδιασμού στις νέες οικοδομές
- το Μαρούσι θα έχει τη φυσιογνωμία ενός Μητροπολιτικού Κέντρου ταυτόχρονα όμως θα εξακολουθεί να αποτελεί γειτονιά με κυρίαρχη χρήση την κατοικία
- θα υπάρχει πρόβλεψη για ανταποδοτική διαχείριση της εγκατάστασης επενδυτών σε προνομιούχες περιοχές της πόλης
- η οικονομική ανάπτυξη και η ποιότητα ζωής θα ενσωματώνονται σε μια πιο ρεαλιστική πολιτική για τον αστικό χώρο.

Σύμφωνα με το νέο σχέδιο Χρήσεων Γης οι αλλαγές που προβλέπονται είναι οι εξής:

- Μείωση υπερτοπικών δραστηριοτήτων: Οι υπερτοπικές δραστηριότητες θα επιτρέπονται μόνο επί της Λεωφόρου Κηφισίας και πιο συγκεκριμένα στις περιοχές Δηλαβέρη, Αγίου Θωμά και στον Παράδεισο. Οι παραπάνω αλλαγές θα επιφέρουν μείωση του υπερτοπικού κέντρου από 10% που είναι σήμερα σε 4% της συνολικής έκτασης του Δήμου.

- Το τμήμα της Κηφισίας από Αττική Οδό μέχρι Γράμμου και Σώρου μετατρέπεται σε Γενική κατοικία όπως επίσης και στη συνέχεια σε Γενική κατοικία με περιορισμούς μέχρι τα όρια του Δήμου
- Η Γενική κατοικία με υποχρεωτική ποσόστωση κατοικίας 25% επιβάλλεται κατά μήκος της Αττικής Οδού.
- Οι ιδιοκτησίες που έχουν πρόσωπο επί των οδών Περικλέους, Καποδιστρίου, Αγίου Κωνσταντίνου και Πεντέλης από Κόρδου μέχρι Χ.Τραπεζούντος θα έχουν καταστήματα ή γραφεία μόνο στο ισόγειο και τον πρώτο όροφο και οι υπόλοιποι όροφοι θα έχουν κατοικία 50%.
- Η Κυπρίων Αγωνιστών μετατρέπεται σε αμιγή κατοικία
- Η Αμαρουσίου Χαλανδρίου από Παραδείσου μέχρι Επιδαύρου μετατρέπεται σε αμιγή κατοικία
- Η Πεντέλης από Κηφισίας μέχρι Κόρδου, η Σωρού από Κηφισίας μέχρι Αγγειοπλαστών, η υπόλοιπη Αμαρουσίου Χαλανδρίου, η Κύμης και η Βασ. Σοφίας μετατρέπονται σε γενική κατοικία με υποχρεωτική ποσόστωση κατοικίας 35%
- Στο παραδοσιακό κέντρο επιτρέπονται καταστήματα μόνο στο ισόγειο και τον πρώτο όροφο ενώ απαγορεύονται τα ξενοδοχεία και τα κέντρα διασκέδασης.
- Στα όρια του Δήμου επιβάλλεται κάλυψη 40% εκτός από το παραδοσιακό κέντρο
- Στην Α. Παπανδρέου επιβάλλεται η αποκλειστική κατοικία
- Το τμήμα της περιοχής Παραδείσου το οποίο περικλείεται μεταξύ των οδών Φραγκοκλησιάς, Γρανίκου, Χειμάρας, Αττικής Οδού και Αμαρουσίου Χαλανδρίου καθώς και η περιοχή η οποία εκτείνεται βόρεια της Αττικής Οδού μετατρέπονται σε περιοχή Γενικής Κατοικίας.

Αναπλάσεις

[Πηγή Δεδομένων: Νόμος 2508/1997 άρθρο 8]

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του Νόμου 2508/1997 «ανάπλαση περιοχής είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής»

Περιοχές ανάπλασης είναι οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές

διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης. Η περιοχή ανάπτυξης μπορεί να περιλαμβάνει μία ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα αυτών.

Το περιεχόμενο και η μορφή των αναπλάσεων εξαρτάται από την ένταση της πολεοδομικής παρέμβασης τόσο στους οικοδομήσιμους όσο και στους κοινόχρηστους χώρους. Σύμφωνα με το νόμο υπάρχουν τριών ειδών μορφών παρεμβάσεων και αυτές είναι:

- Ανασυγκρότηση δομημένης περιοχής ή και μεμονωμένου οικοδομικού τετραγώνου. Αυτή συνεπάγεται την αναδόμηση του μεγαλύτερου τουλάχιστον τμήματος της περιοχής.
- Βελτίωση οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων της περιοχής με επεμβάσεις στην εσωτερική διαρρύθμιση, στις χρήσεις, στις όψεις των κτιρίων, σε συμπληρωματικό εξοπλισμό τους με αναγκαίους χώρους και δίκτυα, στη διαμόρφωση, ενοποίηση και αισθητική αναβάθμιση των κοινόχρηστων χώρων και των ακάλυπτων χώρων των οικοδομικών τετραγώνων καθώς επίσης και την κατασκευή των αναγκαίων υποδομών ή άλλων παρόμοιων βελτιώσεων.
- Βελτίωση της λειτουργίας του εξοπλισμού, της μορφής και της αισθητικής των κοινόχρηστων χώρων, κοινωφελών εγκαταστάσεων και ακάλυπτων χώρων του οικοδομικού τετραγώνου.

Αναπλάσεις στο παραδοσιακό κέντρο Αμαρουσίου

[Πηγή Δεδομένων: Χατζηδάκη Ν. (2009-2010), Μεταπτυχιακή Σπουδαστική Εργασία : « Οι επιπτώσεις των πολεοδομικών μελετών αναπλάσεων στον ελληνικό αστικό χώρο, και ο σχολιασμός του προγράμματος αναπλάσεων δημόσιων χώρων στο κέντρο του Αμαρουσίου το 2004», Αθήνα]

Με αφορμή τη διεξαγωγή των Ολυμπιακών Αγώνων το 2004 στην Αθήνα ξεκίνησε το 2002 πρόγραμμα αναπλάσεων στο Δήμο Αμαρουσίου. Αρχικά το πρόγραμμα αναπλάσεων αφορούσε ολόκληρη την πόλη του Αμαρουσίου αλλά λόγω των Ολυμπιακών Αγώνων εφαρμόστηκε ένα πρόγραμμα μόνο για το παραδοσιακό κέντρο της πόλης.

Το ιστορικό κέντρο αντιμετώπιζε μια σειρά προβλημάτων ταξινομημένα σε δύο κατηγορίες, σε προβλήματα που σχετίζονταν με την κυκλοφορία και τη στάθμευση και σε προβλήματα που αφορούσαν τη λειτουργία και την αισθητική του κέντρου. Η κυκλοφορία και η στάθμευση δεν μπορούσαν να ελεγχθούν, δρόμοι όπως η Βασ. Σοφίας και η Περικλέους ήταν αδιαπέραστοι, στα πεζοδρόμια και στους πεζόδρομους κυριαρχούσε η παράνομη στάθμευση, πλατείες και δημόσιοι χώροι ήταν λειτουργικά και αισθητικά υποβαθμισμένοι καθώς επίσης το κέντρο είχε υποβαθμιστεί σε τοπικό κέντρο λιανικού εμπορίου.

Με την ανάπτυξη η Δημοτική Αρχή στόχευε στην αποκατάσταση της λειτουργίας και της αισθητικής του κέντρου, στη διατήρηση του ιστορικού και παραδοσιακού χαρακτήρα του, να

βελτιώσει τις περιβαλλοντικές συνθήκες και να παρέμβει στο κυκλοφοριακό. Με την υλοποίηση των παραπάνω στόχων το κέντρο θα προσέφερε στους πολίτες καλύτερη ποιότητα ζωής, περισσότερες ευκαιρίες για αναψυχή και άλλες δραστηριότητες καθώς επίσης θα βοηθούσε στην τόνωση των οικονομικών δραστηριοτήτων του κέντρου.

Η ανάπλαση στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου περιορίστηκε στους δρόμους του εμπορικού κέντρου. Οι δρόμοι κατανεμήθηκαν σε: δρόμους κυκλοφορίας οχημάτων, σε κυκλοφορίας λιθόστρωτους και σε πεζόδρομους. Πιο συγκεκριμένα οι νέοι πεζόδρομοι καταλαμβάνουν επιφάνεια 12.110 m^2 και έχουν μήκος 1345 m , οι λιθόστρωτοι δρόμοι κυκλοφορίας έχουν επιφάνεια 35.030 m^2 και μήκος 2.890 m , οι δρόμοι κυκλοφορίας οχημάτων έχουν επιφάνεια 30.000 m^2 και μήκος 2.120 m και οι πλατείες έχουν επιφάνεια 6.180 m^2 .

Αν και αρχικά η προβλεπόμενη έκταση της ανάπλασης ήταν $87,820 \text{ m}^2$, μέχρι και το τέλος του 2004 είχε αναπλαστεί επιφάνεια $74,220 \text{ m}^2$ σε $5,715 \text{ m}$ μήκους δρόμων.

Όσον αφορά την κυκλοφορία των οχημάτων το μόνο μέτρο που εφαρμόστηκε ήταν η εκτροπή της πορείας των λεωφορείων του ΟΑΣΑ και της δημοτικής συγκοινωνίας αφού πλέον κινούνται κατά μήκος της Κηφισίας και στρίβουν αριστερά στην οδό Αριστοτέλους και μετά στη Βασ. Όλγας και διέρχονται από ένα μικρό κομμάτι του κέντρου.

Ένα ακόμη πρόβλημα που στόχευε να επιλύσει η ανάπλαση ήταν το πρόβλημα της στάθμευσης λόγω των οχημάτων που κατέκλυζαν καθημερινά το κέντρο τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών της περιοχής. Οι θέσεις στάθμευσης υπολογίζονταν αρχικά περίπου 1500 ενώ σύμφωνα με την προμελέτη οι θέσεις υπολογίζονταν να μειωθούν κατά 70%. Τελικά όμως οι θέσεις μειώθηκαν κατά 50% ενώ προστέθηκαν άλλες 422 θέσεις. Στην περιοχή του κέντρου εφαρμόστηκε επίσης σύστημα ελεγχόμενης στάθμευσης.

Κατά τη διάρκεια της ανάπλασης υπήρξαν έντονες αντιδράσεις από τους κατοίκους της περιοχής. Οι αντιδράσεις αυτές οφείλονταν στη μείωση των θέσεων στάθμευσης, στις κακοτεχνίες, στο θόρυβο και τη μεγάλη ταλαιπωρία, τη δυσκολία στην πρόσβαση τόσο στις κατοικίες όσο και στους επαγγελματικούς χώρους, στη μη ενημέρωση τους από τις αρμόδιες αρχές και στην ανεπαρκή λειτουργία των καταστημάτων.

Αν και η ανάπλαση δέχτηκε έντονη κριτική το κέντρο κατάφερε να αλλάξει σε μεγάλο βαθμό την εικόνα του, τα προβλήματα της κυκλοφορίας και της στάθμευσης περιορίστηκαν, η κίνηση των πεζών και των ατόμων με ειδικές ανάγκες διευκολύνθηκε αλλά και οι περιβαλλοντικές συνθήκες βελτιώθηκαν. Παρόλα αυτά όμως οι αναπλάσεις δεν καλύπτουν επαρκώς τις ανάγκες της πόλης του Αμαρουσίου αφού τα τελευταία χρόνια έχει προστεθεί άλλο ένα σημαντικό πρόβλημα, αυτό της ανεξέλεγκτης χωροθέτησης δραστηριοτήτων τριτογενούς τομέα κατά μήκος της Λεωφόρου Κηφισίας και της Αττικής Οδού.

Το Μάρτιο του 2004 πραγματοποιήθηκε και η ανάπλαση του σταθμού "Μαρούσι" του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου ο οποίος διασχίζει το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου με κατεύθυνση Βορρά –Νότου.



Εικόνα 6 - Εικόνα 7: Ο Σταθμός "Μαρούσι" πριν την ανάπλαση και μετά την ανάπλαση
Πηγή Δεδομένων: <http://www.isap.gr>

Προτεινόμενες αναπλάσεις στο ιστορικό κέντρο από τη Δημοτική Αρχή

[Πηγή Δεδομένων: Ιστοσελίδα Δήμου Αμαρουσίου <http://www.maroussi.gr>]

Η ανεπάρκεια των παρεμβάσεων του παρελθόντος στο ιστορικό κέντρο έχουν οδηγήσει στην νέα υποβάθμισή του με αποτέλεσμα να μειώνονται οι αξίες των ιδιοκτησιών καθώς και της εμπορικής κίνησης.

Η Δημοτική Αρχή σε μια νέα προσπάθεια αναβάθμισης του ιστορικού παραδοσιακού κέντρου έχει προχωρήσει σε νέα μελέτη, στη Βιοκλιματική Ανάπλαση του Ιστορικού Εμπορικού Κέντρου.

➤ Τα προβλήματα τα οποία εντοπίστηκαν από τη δημοτική αρχή σήμερα είναι:

- Έργα ανάπλασης προ του 2004, χωρίς ολοκληρωμένο σχέδιο και μελέτη
- Έλλειψη αισθητικής και λειτουργικής ταυτότητας της τοπικής εμπορικής αγοράς.
- Έλλειψη βιοκλιματικού σχεδιασμού
- Υποβάθμιση των χρήσεων κατοικίας
- Δυσχερής οδική σύνδεση & ανεπαρκείς χώροι στάθμευσης
- Παλιό Δίκτυο πεζοδρόμων, εκτός προδιαγραφών ασφαλείας
- Εμπορική αγορά εγκλωβισμένη από την πραγματικότητα της λειτουργίας των νέων εμπορικών κέντρων
- Σταδιακή μείωση της εμπορικής αξίας της ακίνητης περιουσίας δεκάδων ιδιοκτητών

➤ **Στόχοι**

1. Αναβάθμιση αστικού περιβάλλοντος.
2. Εφαρμογή στοιχείων βιοκλιματικού σχεδιασμού.
3. Ενίσχυση αστικού πρασίνου.
4. Προστασία και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος .
5. Αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του ιστορικού εμπορικού κέντρου.
6. Αναβάθμιση και ανάδειξη της τοπικής αγοράς, με την προσθήκη στοιχείων που αναδεικνύουν την ταυτότητα και το χαρακτήρα της
7. Βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των μόνιμων κατοίκων
8. Βορείων Προαστίων
9. Φιλοξενία εμπορικών και πολιτιστικών Διαφύλαξη της αξίας γης
10. Διευκόλυνση ατόμων με ειδικές ανάγκες
11. Μητροπολιτικό Εμπορικό Κέντρο των δραστηριοτήτων
12. Χώρος συνάντησης και αναψυχής κατοίκων και επισκεπτών

➤ **Άξονες Παρέμβασης**

[Πηγή Δεδομένων: Ιστοσελίδα : <http://www.amarysia.gr>]

Οι παρεμβάσεις στο ιστορικό εμπορικό κέντρο αφορούν τη διαμόρφωση των οδικών αξόνων, την ανάδειξη των εισόδων της πόλης, την αναβάθμιση των χώρων πρασίνου, καθώς και παρεμβάσεις στα κτιριακά μέτωπα. Η παρέμβαση περιλαμβάνει:

Α. Ανάπλαση του δικτύου πεζοδρόμων, που αποτελείται από τους δρόμους Ερμού, Δήμητρας, Πλαστήρα και Διονύσου, οι οποίοι «είναι χαρακτηρισμένοι ως πεζόδρομοι και φέρουν φθαρμένη δαπεδόστρωση με παρωχημένο αστικό εξοπλισμό».

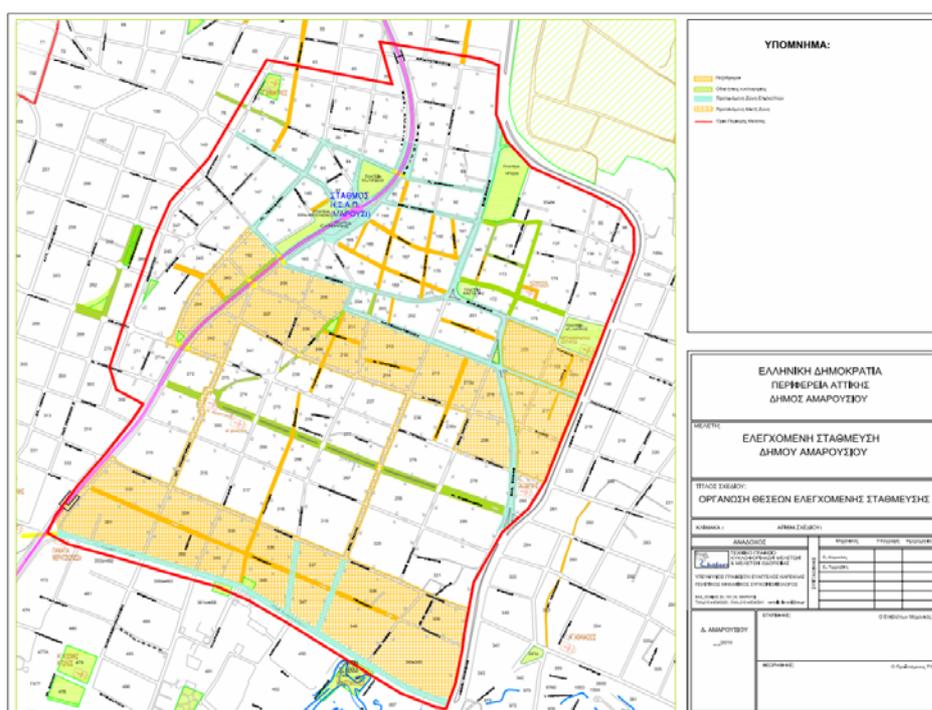
Β. Ανάπλαση της πλατείας Αγίας Λαύρας σε αντικατάσταση της πλατείας Κασταλίας και των οδών Διάμεση και Παναθηναίων, η οποία πλατεία θα διαμορφωθεί ώστε να αποτελεί είσοδο του ιστορικού κέντρου από τη λεωφόρο Κηφισίας.

Γ. Τις οδούς Γαρδέλη (από Λεωφ. Κηφισίας μέχρι Σαλαμίνας) και Σαλαμίνας (από Μητροπόλεως μέχρι Γαρδέλη)

Δ. Ανάπλαση της οδού Μητροπόλεως (από Λεωφ. Κηφισίας μέχρι Β. Σοφίας), που θα περιλαμβάνει την ανακατασκευή και διαμόρφωσή της σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας με οδόστρωμα από βιοκλιματικά υλικά.

Προτεινόμενη ελεγχόμενη στάθμευση το κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου

Σε μια νέα προσπάθεια της Δημοτικής Αρχής του Αμαρουσίου για την επίλυση της κυκλοφοριακής συμφόρησης που δημιουργείται καθημερινά στο κέντρο της πόλης καθώς επίσης και στην επίλυση του προβλήματος στάθμευσης των οχημάτων τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών της πόλης προχώρησε σε ένα προσχέδιο μελέτης για την ελεγχόμενη στάθμευση, το οποίο έχει θέσει σε δημόσια διαβούλευση. Στο Σχήμα 5 παρουσιάζεται από τη Δημοτική Αρχή το προσχέδιο μελέτης για την οργάνωση θέσεων ελεγχόμενης στάθμευσης στο παραδοσιακό κέντρο.



Σχήμα 5: Προτεινόμενη Ελεγχόμενη Στάθμευση Δήμου Αμαρουσίου
Πηγή Δεδομένων: <http://www.maroussi.gr> – Ιστοσελίδα του Δήμου Αμαρουσίου

Πεζογέφυρα Λεωφόρου Κηφισίας

[Πηγή Δεδομένων: Ιστοσελίδα Δήμου Αμαρουσίου <http://www.maroussi.gr>]

Ένα ακόμη σημαντικό έργο στο Δήμο Αμαρουσίου το οποίο παραδόθηκε στους πολίτες το Σεπτέμβριο του 2010 είναι η πεζογέφυρα επί της Λεωφόρου Κηφισίας στο ύψος της οδού Γούναρη. Ο σχεδιασμός της ξεκίνησε το 2007 και ολοκληρώθηκε το 2010 ενώ χρηματοδοτήθηκε μέσα από το Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων του 2009.

Η πεζογέφυρα συμβάλει στην ασφαλή και εύκολη πρόσβαση από το ανατολικό τμήμα του Δήμου προς το κέντρο της πόλης. Καλύπτει όλες τις προδιαγραφές ασφαλείας ενώ διαθέτει και ανελκυστήρες για τη διευκόλυνση της πρόσβασης ατόμων με κινητικά προβλήματα.



Εικόνα 8 : Πεζογέφυρα Λεωφόρου Κηφισίας
Πηγή Δεδομένων: Ιστοσελίδα Δήμου Αμαρουσίου <http://www.maroussi.gr>

7 ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Τα τελευταία χρόνια ο χαρακτήρας και η εικόνα του παραδοσιακού κέντρου του Δήμου Αμαρουσίου έχει αλλάξει σημαντικά. Παρόλο που η επιθυμία των καταστηματάρχων αλλά και της τοπικής αρχής ήταν να διατηρηθεί ο χαρακτήρας του κέντρου και να συνεχίσει να αποτελεί πόλο έλξης τόσο για τους κατοίκους της περιοχής όσο και για τους κατοίκους των γειτονικών περιοχών, αυτό δεν επετεύχθη. Το άλλοτε γεμάτο από ζωή κέντρο έχει αρχίσει να ερημώνει και η τοπική αγορά έχει οδηγηθεί σε μαρασμό.

Μπορεί προβλήματα όπως ο κυκλοφοριακός φόρτος, η στάθμευση, οι μη λειτουργικοί και αισθητικά υποβαθμισμένοι δημόσιοι και υπαίθριοι χώροι, που αντιμετώπιζε και συνεχίζει να αντιμετωπίζει το παραδοσιακό κέντρο να περιορίστηκαν με την ήπια ανάπτυξη το 2002 λόγω της συγκυρίας των Ολυμπιακών Αγώνων, η χωροθέτηση όμως των νέων εμπορικών δραστηριοτήτων στην περιοχή άλλαξε άρδην την κατάσταση. Τα έργα ανάπτυξης δεν κατάφεραν να κάνουν ανταγωνιστικό το παραδοσιακό κέντρο απέναντι στις νέες εμπορικές δραστηριότητες που αναπτύχθηκαν στο Δήμο Αμαρουσίου.

Προβλήματα περιοχής μελέτης

Το κέντρο του Αμαρουσίου αντιμετωπίζει και σήμερα (2011) τα ίδια αλλά και επιπλέον προβλήματα από αυτά που στόχευε να επιλύσει η ανάπτυξη η οποία ξεκίνησε το 2002.

Άλλωστε, ας μην ξεχνάμε το γεγονός ότι εκείνη η ανάπτυξη επισπεύτηκε λόγω της συγκυρίας των Ολυμπιακών Αγώνων.

Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει σήμερα το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου είναι η ερήμωσή του, η οποία οφείλεται κυρίως σε δύο βασικούς παράγοντες:

- στην απομάκρυνση της κατοικίας, λόγω της διείσδυσης του αυτοκινήτου.
- και στη χωροθέτηση νέων εμπορικών δραστηριοτήτων σε κομβικά σημεία, κατά μήκος της Λεωφόρου Κηφισίας και προσφάτως και κατά μήκος της Αττικής Οδού.

Η διείσδυση του αυτοκινήτου στο κέντρο της Αθήνας προξένησε έντονα κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά προβλήματα με αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Η κατοικία άρχισε να εγκαταλείπει το κέντρο και να εγκαθίσταται σε περιοχές όπως ο Δήμος Αμαρουσίου ο οποίος βρίσκεται κοντά στο κέντρο της Αθήνας, έχει ανεπτυγμένο οδικό και συγκοινωνιακό δίκτυο και προσφέρει πολύ καλύτερη ποιότητα ζωής. Η κατοικία στην πόλη του Αμαρουσίου εγκαταστάθηκε σε περιοχές όπου μέχρι πρόσφατα ήταν εκτός σχεδίου, λόγω των μεγάλων και φθηνών εκτάσεων γης. Αυτό οδήγησε στην ανεξέλεγκτη επέκταση της πόλης και νέα προβλήματα άρχισαν να κάνουν την εμφάνισή τους. Δυστυχώς όμως, η κατοικία δεν απομακρύνθηκε μόνο από το κέντρο της Αθήνας αλλά και από το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου, για τους ίδιους λόγους. Ο μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων που οδήγησε στην αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, οι μειωμένες θέσεις στάθμευσης, ο θόρυβος και η ρύπανση, απομάκρυναν τους κατοίκους και τους επισκέπτες από το κέντρο του Αμαρουσίου. Αναζητώντας καλύτερη ποιότητα ζωής εγκαταστάθηκαν σε περιοχές περιμετρικά ή απομακρυσμένες από το κέντρο όπως οι περιοχές Άγιος Θωμάς, Παράδεισος κ.α. οι οποίες μέχρι τότε δεν είχαν αναπτυχθεί ενώ παράλληλα ενοικίασαν τους χώρους που χρησιμοποιούσαν μέχρι τότε ως κατοικία στο παραδοσιακό κέντρο σε άλλες χρήσεις όπως ιατρεία και φροντιστήρια από τις οποίες αποκομίζουν μεγάλα οικονομικά οφέλη.

Δραστηριότητες όπως το εμπόριο ακολούθησαν την απομάκρυνση της κατοικία από το κέντρο της πόλης με αποτέλεσμα στα παραπάνω προβλήματα να προστεθεί τα τελευταία χρόνια (από το 2005) ένα ακόμη, αυτό της χωροθέτησης νέων εμπορικών δραστηριοτήτων κατά μήκος της Λεωφόρου Κηφισίας και της Αττικής Οδού. Ο Δήμος Αμαρουσίου αποτέλεσε για τους επιχειρηματίες την καλύτερη επιλογή για τη χωροθέτηση των νέων μορφών εμπορίου όπως τα εμπορικά κέντρα και οι υπεραγορές αφού προσέφερε φθηνή γη, μεγάλες εκτάσεις και εύκολη προσβασιμότητα.

Πολλοί όμως είναι και οι κάτοικοι αλλά και οι επισκέπτες του Αμαρουσίου οι οποίοι προτιμούν να πηγαίνουν στα εμπορικά κέντρα που είναι χωροθετημένα στην περιοχή όπως το "The Mall Athens" και το "Golden Hall" από το να πηγαίνουν στο παραδοσιακό κέντρο. Αυτό συμβαίνει για δύο κυρίως λόγους, συνδυάζουν τις αγορές τους και με άλλες δραστηριότητες

ελεύθερου χρόνου καθώς επίσης μπορούν να βρουν μεγαλύτερη ποικιλία προϊόντων από το πιο φθηνό μέχρι το πιο ακριβό, λόγους τους οποίους δεν προσφέρει σήμερα το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου.

Κατά τη διάρκεια της καταγραφής των χρήσεων γης στο κέντρο του Αμαρουσίου αλλά και έπειτα από πολλές επισκέψεις που πραγματοποιήθηκαν σε αυτό με σκοπό την καλύτερη κατανόηση της περιοχής, διαπιστώθηκαν πολλά προβλήματα τα οποία έχουν διογκωθεί την τελευταία περίοδο και το παραδοσιακό κέντρο έχει αφεθεί στην τύχη του.

Παρακάτω παρουσιάζονται και αναλύονται τα προβλήματα τα οποία εντοπίστηκαν (Άνοιξη 2011) στο παραδοσιακό κέντρο της πόλης του Αμαρουσίου και τα οποία έχουν συμβάλει σημαντικά στην ερήμωσή του.

Κυκλοφοριακή Συμφόρηση: Όπως σχεδόν όλα τα κέντρα των πόλεων έτσι και το κέντρο του Αμαρουσίου αντιμετωπίζει έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα. Από το κέντρο διέρχεται καθημερινά ένας μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων τα οποία είτε έχουν προορισμό την περιοχή είτε διασχίζουν το κέντρο του Αμαρουσίου ακολουθώντας τη διαδρομή Λεωφόρος Κηφισίας - Βασ. Σοφίας – 28^{ης} Οκτωβρίου - Περικλέους έχοντας προορισμό γειτονικούς Δήμους (Πεύκη, Νέο Ηράκλειο, Νέα Ιωνία κ.α.). Εκτός όμως από τα αυτοκίνητα, από το παραδοσιακό κέντρο του Αμαρουσίου επιτρέπεται και η διέλευση φορτηγών όλες τις ώρες της ημέρας με αποτέλεσμα κυρίως τις ώρες λειτουργίας των καταστημάτων αλλά και των άλλων υπηρεσιών η κατάσταση στο κέντρο να είναι αφόρητη.

Η κατάσταση επιδεινώνεται ακόμα περισσότερο καθώς διέρχονται από το κέντρο 5 λεωφορειακές γραμμές του ΟΑΣΑ, αλλά και από τα λεωφορεία της δημοτικής συγκοινωνίας αφού μερικές γραμμές της, διασχίζουν το κέντρο για να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους. Εξαιτίας του μεγάλου αριθμού αυτοκινήτων, των φορτηγών αλλά και των λεωφορείων το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου κυρίως τις ώρες αιχμής, είναι απροσπέλαστο.



Εικόνα 9 : Είσοδος φορτηγών στο κέντρο
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας

Εκτός όμως από το οδικό δίκτυο το οποίο αντιμετωπίζει κυκλοφοριακά προβλήματα τον τελευταίο καιρό παρουσιάζεται έντονη κυκλοφορία οχημάτων και δικύκλων εντός του πεζοδρομημένου δικτύου του παραδοσιακού κέντρου. Χώροι οι οποίοι προορίζονται για την κίνηση των πεζών έχουν δυστυχώς παραδοθεί στο αυτοκίνητο. Αν και παλαιότερα για την εμπόδιση της εισόδου των αυτοκινήτων είχαν τοποθετηθεί ειδικές μπάρες στις εισόδους του πεζοδρομημένου δικτύου και παράλληλα φυλασσόταν και από την δημοτική αστυνομία, σήμερα η κατάσταση είναι τελείως διαφορετική. Όπως φαίνεται και στις παρακάτω φωτογραφίες (εικόνες 10 -11) οι μπάρες οι οποίες βρίσκονται στις εισόδους του κέντρου όχι μόνο δεν εμποδίζουν την είσοδο των αυτοκινήτων αλλά δημιουργούν και αισθητικό πρόβλημα.



Εικόνα 10-Εικόνα 11 : Είσοδοι πεζοδρομημένου δικτύου
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας

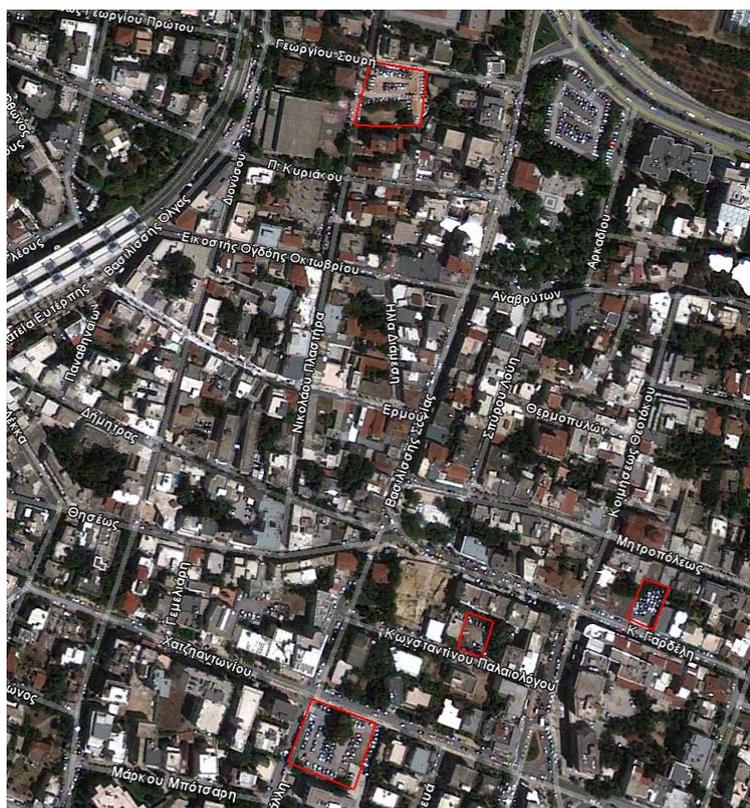
Θόρυβος – Ατμοσφαιρική Ρύπανση: Ο αυξημένος αριθμός αυτοκινήτων ο οποίος διέρχεται καθημερινά από το κέντρο της πόλης του Αμαρουσίου, η επιτρέπων διέλευση φορτηγών όλο το εικοσιτετράωρο, τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ, τα λεωφορεία της δημοτικής συγκοινωνίας τα οποία είναι παλιάς κατασκευής (εικόνα 12) αλλά και ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος που διασχίζει την περιοχή αποτελούν σημαντικές πηγές θορύβου και ρύπανσης για το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου. Τα μεγάλα ποσοστά ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου έχουν οδηγήσει στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στο κέντρο, οι λιγιστοί κάτοικοι φεύγουν αναζητώντας ένα καλύτερο περιβάλλον για να ζήσουν και οι επισκέπτες δεν το προτιμούν.



Εικόνα 12: Όχημα της δημοτικής συγκοινωνίας
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριάς

Θέσεις στάθμευσης: Μετά την ανάπλαση του 2002 οι θέσεις στάθμευσης μειώθηκαν στην περιοχή, χωρίς να έχει μεριμνήσει κάποιος για το που θα σταθμεύουν τα αυτοκίνητα, πρωτίστως οι κάτοικοι και έπειτα οι επισκέπτες του κέντρου. Στο παραδοσιακό κέντρο και στην ευρύτερη περιοχή του δεν υπάρχει κανένας οργανωμένος χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων. Το σύνολο των κτιρίων στο κέντρο είναι παλιά και δεν διαθέτουν χώρους στάθμευσης.

Κατά την καταγραφή των χρήσεων γης και την επίσκεψή μας στην περιοχή εντοπίστηκαν 4 υπαίθριοι χώροι στάθμευσης (εικόνα 13) . Δύο από αυτούς (οι μικρότεροι), βρίσκονται εντός του οριοθετημένου παραδοσιακού κέντρου ενώ οι άλλοι δύο βρίσκονται σε κοντινή απόσταση από αυτό.



Εικόνα 13: Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης
Πηγή Δεδομένων: Google Earth

Πρόκειται για μικρά ιδιόκτητα οικοπέδα τα οποία χρησιμοποιούνται ως χώροι στάθμευσης. Στους χώρους αυτούς, σταθμεύουν τα αυτοκίνητά τους για σύντομο χρονικό διάστημα κυρίως οι εργαζόμενοι και οι επισκέπτες της περιοχής.

Η μείωση των θέσεων στάθμευσης κατά την προηγούμενη ανάπλαση αλλά και η έλλειψη οργανωμένων χώρων στάθμευσης έχουν δημιουργήσει σοβαρά προβλήματα στο κέντρο. Παρατηρούνται φαινόμενα όπως διπλοπαρκαρισμένα αυτοκίνητα, σταθμευμένα αυτοκίνητα πάνω στα πεζοδρόμια, στις ράμπες και στους οδηγούς τυφλών δυσκολεύοντας την κίνηση τόσο των πεζών όσο και των ανθρώπων με κινητικά προβλήματα (εικόνες 14-15).



Εικόνα 14-Εικόνα 15 : Στάθμευση πάνω στο πεζοδρόμιο και στις διαβάσεις τυφλών
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριάς

Επίσης, το πρόβλημα της στάθμευσης επιδεινώνεται και από έναν άλλο σημαντικό παράγοντα, αυτόν της παλαιότητας των κτιρίων. Σχεδόν όλα τα κτίρια του παραδοσιακού κέντρου είναι πολύ παλιάς κατασκευής με αποτέλεσμα να μη διαθέτουν χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων. Εξαιρεση αποτελούν οι νέες οικοδομές οι οποίες βρίσκονται στη δυτική πλευρά του κέντρου.

Πεζόδρομοι – Πεζοδρομήσεις: Παρόλο που έχει πεζοδρομηθεί σχεδόν ολόκληρο το παραδοσιακό κέντρο και πολλοί δρόμοι έχουν μετατραπεί σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας πολλά προβλήματα συνεχίζουν να υφίστανται.

Κατά την ανάπλαση που πραγματοποιήθηκε το 2002 οι δρόμοι του κέντρου πεζοδρομήθηκαν με ακατάλληλα υλικά και παρουσίαζαν κακοτεχνίες. Παρόλο που η σημερινή Δημοτική Αρχή έχει προχωρήσει στην αποξήλωση και αντικατάσταση αυτών με νέα υλικά ακόμα υπάρχουν πεζόδρομοι των οποίων τα υλικά χρειάζονται να αντικατασταθούν (εικόνα 17) . Οι πεζοί αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα στην κίνηση τους και δεν είναι λίγοι αυτοί οι οποίοι τραυματίστηκαν από κάποια πτώση κατά την επίσκεψή τους στο κέντρο της πόλης του Αμαρουσίου. Εκτός όμως από τα ακατάλληλα υλικά και τις κακοτεχνίες παρατηρήθηκε και ελλείψεις συντήρηση των πεζοδρόμων. Λακκούβες, λιμνάζοντα νερά και αποξυλωμένοι κυβόλιθοι (εικόνα 16) είναι κάποια από τα προβλήματα τα οποία θα μπορούσαν να αποφευχθούν με τη συντήρηση.



Εικόνα 16-Εικόνα 17: Κατεστραμμένος πεζόδρομος και ακατάλληλα υλικά
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας

Στα πεζοδρόμια επίσης έχουν προκληθεί και πολλές φθορές οι οποίες οφείλονται στην κίνηση των αυτοκινήτων. Δυστυχώς, κατά την επίσκεψη στο παραδοσιακό κέντρο του Αμαρουσίου διαπιστώθηκε η ελεύθερη κίνηση και στάθμευση των οχημάτων στους πεζόδρομους (εικόνα 18). Πολλοί πεζόδρομοι έχουν φθαρεί από τη διέλευση των αυτοκινήτων καθώς επίσης είναι απροσπέλαστοι από τους πεζούς λόγω της στάθμευσης

των οχημάτων επί αυτών. Επίσης οι προσβάσεις οι οποίες έχουν δημιουργηθεί για τα άτομα με ειδικές ανάγκες πολλές φορές είναι κατειλημμένες από τα αυτοκίνητα με αποτέλεσμα να δυσχεραίνεται ακόμα περισσότερο η κίνηση των ΑΜΕΑ.



Εικόνα 18 : Παρκαρισμένα αυτοκίνητα σε πεζόδρομο
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας

Στις εικόνες 19 και 20 παρουσιάζεται ένα ακόμη πρόβλημα το οποίο εντοπίστηκε, αυτό της κατάληψης των πεζοδρόμων από διαφημιστικές πινακίδες των καταστημάτων και από τραπεζοκαθίσματα των χώρων αναψυχής που λειτουργούν στον κεντρικό πεζόδρομο. Ο χώρος κίνησης των πεζών περιορίζεται σημαντικά και πολλοί είναι αυτοί κυρίως ηλικιωμένοι άνθρωποι και παιδιά οι οποίοι σκοντάφτουν στις πινακίδες και στα τραπεζοκαθίσματα και τραυματίζονται.



Εικόνα 19-Εικόνα 20 : Κατάληψη πεζοδρόμων
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας

Οι κάτοικοι και οι επισκέπτες του κέντρου δυσκολεύονται να περπατήσουν στους πεζόδρομους, να απολαύσουν τον ελεύθερο χρόνο τους και να κάνουν τις αγορές τους. Δεν νιώθουν ασφαλείς για αυτούς και τα παιδιά τους και αρκετοί είναι αυτοί οι οποίοι πλέον δεν επιλέγουν το παραδοσιακό κέντρο του Αμαρουσίου για την κάλυψη των καθημερινών τους αναγκών.

Αισθητική της περιοχής: Από την περιοχή λείπει γενικά η αισθητική. Παρόλο που η κάλυψη φτάνει περίπου το 60% πρόκειται για ένα πυκνοδομημένο κέντρο λόγω της κατάτμησης της γης σε μικρά οικόπεδα. Η πλειοψηφία των κτιρίων είναι παλιές διώροφες κατασκευές ενώ στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου οι νέες κατασκευές είναι οι γνωστές σε όλους μας πολυκατοικίες λόγω του αυξημένου συντελεστή δόμησης που υπήρχε στην περιοχή με αποτέλεσμα να παρουσιάζεται ασυνέχεια στον ιστορικό χαρακτήρα του κέντρου.

Το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου αποτελείται στο σύνολό του από παλιά κτίρια και τα περισσότερα από αυτά δεν διαθέτουν μεγάλη αρχιτεκτονική αξία. Παρατηρώντας κάποιος τα παλιά κτίρια του κέντρου είναι εμφανής η ελλιπής συντήρηση αυτών.

Στην πλειοψηφία τους οι προσόψεις των κτιρίων είναι εντελώς απεριποίητες. Κάγκελα κατεστραμμένα τα οποία κανείς δεν φρόντισε να αντικαταστήσει, ζωγραφισμένοι τοίχοι (εικόνα 21) και μεγάλες επιγραφές οι οποίες καλύπτουν μεγάλο τμήμα της πρόσοψης (εικόνα 22) είναι η εικόνα των περισσότερων κτιρίων στο παραδοσιακό κέντρο. Αρκετοί είναι αυτοί οι οποίοι προσπάθησαν να βελτιώσουν την εικόνα των κτιρίων τους μόνοι τους αλλά αυτή η προσπάθεια σε κάποιες περιπτώσεις οδήγησε στην αλλοίωση της εικόνας του ιστορικού κέντρου.



Εικόνα 21-Εικόνα 22 : Όψεις κτιρίων στο παραδοσιακό κέντρο
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας

Πολλά είναι επίσης και τα εγκαταλειμμένα κτίρια στο παραδοσιακό κέντρο. Στις παρακάτω εικόνες παρουσιάζονται δύο τέτοια κτίρια. Εκτός του ότι αυτά τα κτίρια υποβαθμίζουν την αισθητική της περιοχής αποτελούν και πηγές μόλυνσης αφού πολλοί είναι αυτοί οι οποίοι πετούν σκουπίδια εντός αυτών.



Εικόνα 23-Εικόνα 24 : Εγκαταλειμμένα κτίρια
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας

Επίσης, εκτός από την αισθητική υποβάθμιση της εικόνας του ιστορικού κέντρου, τα κατεστραμμένα κάγκελα, οι μεγάλες επιγραφές οι οποίες έχουν τοποθετηθεί στα μπαλκόνια και στις τράτσες των κτιρίων αλλά και τα εγκαταλελειμμένα κτίρια αποτελούν σημαντικό κίνδυνο για τους περαστικούς, εξαιτίας της πτώσης τμημάτων τοίχων, μπαλκονιών και επιγραφών που έχουν παρατηρηθεί κατά καιρούς στην περιοχή.

Ηλεκτρικός Σιδηρόδρομος: Το Δήμο Αμαρουσίου διασχίζει η γραμμή 1 του μετρό η οποία συνδέει τον Πειραιά με την Κηφισιά. Στο κέντρο του Αμαρουσίου υπάρχει ο ομώνυμος σταθμός "Μαρούσι". Η δυνατότητα της γρήγορης μετάβασης αλλά και της εύκολης πρόσβασης ενθαρρύνουν πολύ κόσμο κατοίκους και εργαζόμενους να χρησιμοποιούν τον ΗΣΑΠ. Εκτός όμως από πλεονεκτήματα ο ΗΣΑΠ έχει και μειονεκτήματα. Ένα από αυτά είναι το πρόβλημα της αποκοπής το οποίο υφίσταται στην ευρύτερη περιοχή του παραδοσιακού κέντρου. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το παραδοσιακό κέντρο σε πολλά σημεία να κόβεται στα δύο και το κάθε τμήμα του να έχει αναπτυχθεί με διαφορετικό τρόπο για την κάλυψη των αναγκών των κατοίκων του. Το πρόβλημα της αποκοπής δεν είναι τόσο έντονο στο κέντρο λόγω της ύπαρξης της γέφυρας.



Εικόνα 25-Εικόνα 26 : Πρόσψη του σταθμού "Μαρούσι"
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας

Εκτός όμως από το πρόβλημα της αποκοπής που παρουσιάζεται κυρίως στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου, ο σταθμός του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου δημιουργεί και άλλα προβλήματα. Όπως φαίνεται και στις παραπάνω φωτογραφίες στις οποίες αποτυπώνεται η εικόνα του ομώνυμου σταθμού “Μαρούσι” η τεράστια αυτή κατασκευή από μπετόν και μέταλλο όχι μόνο δεν προσδίδει στο κέντρο του Αμαρουσίου παραδοσιακό χαρακτήρα αλλά υποβαθμίζει σημαντικά την αισθητική εικόνα του. Επίσης, εμποδίζει σημαντικά το φωτισμό και τον αερισμό του κέντρου.

Χωροθέτηση νέων εμπορικών δραστηριοτήτων: Είναι γνωστό ότι μία επιχείρηση για να μπορεί να επιβιώσει στον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιείται χρειάζεται να εξελίσσεται συνεχώς για να μπορέσει να ανταγωνιστεί τις άλλες επιχειρήσεις. Το ίδιο ισχύει και για τις επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στον κλάδο του λιανικού εμπορίου.

Η δεύτερη κύρια χρήση του παραδοσιακού κέντρου κατέχοντας ποσοστό 50% είναι το λιανικό εμπόριο. Παρόλο που διαθέτει ένα μεγάλο αριθμό καταστημάτων διαφόρων ειδών τα καταστήματα αυτά δεν είναι ανταγωνιστικά. Η πλειοψηφία των καταστημάτων είναι μικρές ελληνικές επιχειρήσεις οι οποίες καλύπτουν τις βασικές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής και οι οποίες αδυνατούν να προσελκύσουν κόσμο από τις γειτονικές περιοχές. Ελάχιστες από αυτές προσφέρουν αυτά που ονομάζουμε “επώνυμα” προϊόντα. Στο κέντρο δραστηριοποιείται ένας πολύ μικρός αριθμός ελληνικών αλυσίδων ενώ ακόμη μικρότερος είναι ο αριθμός των διεθνών αλυσίδων.

Ο μεγάλος ανταγωνισμός που αναπτύχθηκε τα τελευταία χρόνια στο Δήμο Αμαρουσίου λόγω της χωροθέτησης νέων μορφών λιανικού εμπορίου κατά μήκος της Λεωφόρου Κηφισίας και της Αττικής Οδού, η οικονομική κρίση η οποία έπληξε ολόκληρη την Ελλάδα αλλά και τα υψηλά ενοίκια οδήγησαν στο κλείσιμο πολλών καταστημάτων λιανικού εμπορίου στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου. Οι επιχειρήσεις του παραδοσιακού κέντρου και τα προϊόντα τα οποία προσφέρουν δεν μπορούν να ανταγωνιστούν τα εμπορικά κέντρα που έχουν χωροθετηθεί στην περιοχή.

Το σύνολο των καταστημάτων των εμπορικών κέντρων είναι υποκαταστήματα πολυδιαφημισμένων ελληνικών και διεθνών αλυσίδων ενώ προσφέρουν επίσης και συνδυασμό δραστηριοτήτων τις οποίες το κέντρο του Αμαρουσίου δεν προσφέρει σήμερα. Μετά το κλείσιμο των καταστημάτων το κέντρο ερημώνει και εκτός από κάποιες καφετέριες δεν υπάρχουν άλλες λειτουργίες οι οποίες να μπορούν να κρατήσουν το κέντρο ζωντανό την υπόλοιπη διάρκεια της ημέρας και τις πρώτες νυχτερινές ώρες.

8 ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η περιοχή του παραδοσιακού κέντρου του Δήμου Αμαρουσίου αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα και μέρα με τη μέρα χάνει όλο και πιο πολύ το χαρακτήρα της. Για να μπορέσει το κέντρο να ξαναβρεί το χαρακτήρα του χρειάζονται ριζικές αλλαγές, αλλαγές οι οποίες θα προσελκύσουν ξανά την κατοικία στο κέντρο αλλά και θα κάνουν πιο ανταγωνιστικές τις λειτουργίες του απέναντι στις νέες προκλήσεις που έκαναν την εμφάνισή τους στην περιοχή. Για την επίτευξη του στόχου απαιτείται η λήψη μέτρων. Υπάρχουν δύο ειδών μέτρα τα οποία μπορούν να εφαρμοστούν στην περιοχή μελέτης, τα κανονιστικά μέτρα και τα παρεμβατικά μέτρα.

Παρακάτω παρουσιάζονται μέτρα (κανονιστικά και παρεμβατικά) που στόχο έχουν να συμβάλλουν στην επίλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα (2011) το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου.

8.1 Κανονιστικά Μέτρα

Τα κανονιστικά μέτρα δεν επιβάλλουν την κατασκευή νέων έργων και μεταβολή στις υποδομές. Είναι ευκολότερο να ισχύσουν αλλά συχνά δύσκολο να εφαρμοστούν κατά γράμμα (Βασιλόπουλος Β.,2008).

- **Χρήσεις γης**

Κατά τις εργάσιμες ώρες και ημέρες το παραδοσιακό κέντρο παρουσιάζει έντονη κινητικότητα και συρροή κόσμου. Όταν όμως κλείνουν τα καταστήματα και οι διάφορες υπηρεσίες, η περιοχή του κέντρου ερημώνει αφού δεν υπάρχουν άλλες λειτουργίες ικανές να προσελκύσουν κόσμο.

Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος απαιτείται η τόνωση της πολυλειτουργικότητας του παραδοσιακού κέντρου με χρήσεις γης οι οποίες θα προσελκύσουν επισκέπτες και θα αποτελέσουν πόλους κοινωνικής ζωής και εκδηλώσεων, εκτός των ωρών αιχμής. Τέτοιες χρήσεις γης θα μπορούσαν να είναι τα εστιατόρια, οι κινηματογράφοι, τα θέατρα, χώροι συνάθροισης κοινού κ.α. . Με αυτό τον τρόπο το κέντρο θα προσφέρει στους κατοίκους και στους επισκέπτες του πολλαπλές επιλογές και θα τους δίνει τη δυνατότητα να συνδυάζουν τις διάφορες δραστηριότητες. Για παράδειγμα, έπειτα από τις αγορές που θα έχει πραγματοποιήσει κάποιος στο παραδοσιακό κέντρο θα μπορούσε να παρακολουθήσει μία καλή θεατρική παράσταση ή και το αντίθετο, μέχρι να ξεκινήσει η παράσταση θα μπορούσε

να κάνει μία βόλτα στα καταστήματα του κέντρου ή θα απολαύσει τον καφέ και το φαγητό του.

Τα εμπορικά καταστήματα προτείνεται να περιοριστούν στα ισόγεια των κτιρίων, στους ορόφους να επιβληθεί η χρήση κατοικία και να απομακρυνθούν όλες οι άλλες χρήσεις οι οποίες καταγράφηκαν στους ορόφους των κτιρίων του κέντρου όπως για παράδειγμα τα φροντιστήρια, τα κέντρα αισθητικής, τα ιατρεία κ.α. Αυτό το μέτρο θα βοηθήσει έτσι ώστε η κατοικία να επιστρέψει ξανά στο κέντρο της πόλης, εκεί δηλαδή όπου ανήκει. Επίσης, υφιστάμενα καταστήματα τα οποία μπορεί να αποτελούν πηγές όχλησης για τους κατοίκους όπως οι χώροι αναψυχής (καφετέριες) θα απομακρύνονται εφόσον δε συμμορφώνονται ενώ προτείνεται να γίνει αυστηρότερη η νομοθεσία που αφορά την αδειοδότηση καταστημάτων τύπου café και μπαρ έτσι ώστε να αποφευχθεί η μεγαλύτερη συγκέντρωσή τους και η περαιτέρω υποβάθμιση του κέντρου .

Η προσέλκυση της κατοικίας θα οδηγήσει στην αύξηση του μόνιμου πληθυσμού του κέντρου. Είναι γνωστό ότι όταν σε μία περιοχή παρουσιάζεται μεγάλη συγκέντρωση πληθυσμού αυτό δημιουργεί αυξημένες δυνατότητες ανάπτυξης εμπορικών δραστηριοτήτων αφού οι διάφορες επιχειρήσεις για να μπορέσουν να είναι βιώσιμες και να παρουσιάζουν κέρδη επιλέγουν περιοχές όπου υπάρχει μεγάλος αριθμός καταναλωτών.

- **Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του παραδοσιακού κέντρου**

Δε φτάνει μόνο η ανάμειξη των χρήσεων γης και η προσέλκυση της κατοικία και μέσω αυτής η αύξηση του καταναλωτικού κοινού για να μπορέσει το λιανικό εμπόριο που δραστηριοποιείται στο κέντρο του Αμαρουσίου να γίνει ανταγωνιστικό απέναντι στις νέες προκλήσεις. Για να γίνει αυτό απαιτούνται δραστικές αλλαγές τόσο στο είδος των καταστημάτων τα οποία έχουν αναπτυχθεί στην περιοχή όσο και στο χώρο που αυτά βρίσκονται. Επίσης, είναι απαραίτητες οι αλλαγές στα είδη των προϊόντων τα οποία πωλούνται από τα παραδοσιακά καταστήματα του κέντρου.

Όσον αφορά το είδος των καταστημάτων προτείνεται η απομάκρυνση των γραφείων τελετών και των αποθηκών με σιδηρικές κατασκευές από την περιοχή.

Πολύ μεγάλος είναι ο αριθμός των καταστημάτων παρασκευής και διάθεσης φαγητών όπως οι ταβέρνες, τα ψητοπωλεία (14) και τα εστιατόρια ταχείας εξυπηρέτησεως (4) καθώς και των καταστημάτων τα οποία προσφέρουν ποτά όπως τα καφενεία και οι καφετέριες (31). Επειδή ο τόσος μεγάλος αριθμός των παραπάνω καταστημάτων δεν βοηθά στην ανάπτυξη του παραδοσιακού κέντρου και δημιουργεί προβλήματα όπως αυτό της παρεμπόδισης της κίνησης των πεζών λόγω των τραπεζοκαθισμάτων που απλώνονται στους πεζόδρομους αλλά και λόγω του ότι πολλές φορές αποτελούν πηγές ηχορύπανσης λόγω της υψηλής έντασης της μουσικής, προτείνεται ο αριθμός τους να περιοριστεί σταδιακά.

Για να μπορέσουν τα καταστήματα λιανικού εμπορίου του παραδοσιακού κέντρου να γίνουν πιο ανταγωνιστικά απέναντι στις νέες μορφές του λιανικού εμπορίου που έχουν κάνει την εμφάνισή τους στο υπερτοπικό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου απαιτείται η προσέλκυση ελληνικών και ξένων επώνυμων αλυσίδων καταστημάτων. Η χορήγηση χαμηλότοκων δανείων για την αναβάθμιση των καταστημάτων του κέντρου και οι φορολογικές ελαφρύνσεις ως επιβράβευση αυτών των αλλαγών θα βοηθούσαν σημαντικά τους επιχειρηματίες να ανακάμψουν.

- **Μέσα μαζικής μεταφοράς**

Για να μπορέσει η πόλη να είναι βιώσιμη απαιτείται η απεξάρτηση του ατόμου από το αυτοκίνητο και για να γίνει αυτό θα πρέπει η δημόσια συγκοινωνία να γίνει πιο ελκυστική, ανταγωνιστική, με πολύ καλή εξυπηρέτηση και χαμηλές τιμές. Σκοπός του μέτρου αυτού είναι η ενίσχυση των μέσων μαζικής μεταφοράς και η αποτροπή της χρήσης του αυτοκινήτου.

Η περιοχή μελέτης εξυπηρετείται συγκοινωνιακά από έναν ικανοποιητικό αριθμό μέσων μαζικής μεταφοράς (δημόσια και δημοτικά) και αυτό γιατί βρίσκεται κοντά σε κύριους οδικούς άξονες όπως η Λεωφόρος Κηφισίας. Πολύ μεγάλο πλεονέκτημα αποτελεί επίσης και η διέλευση της γραμμής του ΗΣΑΠ. Αυτό που θα βοηθούσε στην περαιτέρω εξυπηρέτηση των κατοίκων και των επισκεπτών της περιοχής αλλά και στην προστασία του περιβάλλοντος είναι η επέκταση κατά μήκος της Λεωφόρου Κηφισίας της γραμμής του τραμ καθώς επίσης και η υλοποίηση της νέας γραμμής 4 του Μετρό η οποία θα έχει μήκος 33 χλμ και στο Δήμο Αμαρουσίου θα πραγματοποιεί τρεις στάσεις (ΟΑΚΑ, Παράδεισος, Μαρούσι).

Πολύ σημαντική είναι επίσης και η προσφορά της δημοτικής συγκοινωνίας η οποία συνδέει τις απομακρυσμένες περιοχές με το παραδοσιακό κέντρο. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού χρειάζεται να ενισχυθεί ο στόλος με περισσότερα λεωφορεία καθώς και με περισσότερα δρομολόγια. Για την προστασία του περιβάλλοντος και τη μείωση του θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης τα παλιά λεωφορεία της δημοτικής συγκοινωνίας πρέπει να αντικατασταθούν με νέα οχήματα φιλικά προς το περιβάλλον.

Η ενημέρωση του επιβατικού κοινού όσον αφορά τα δρομολόγια των λεωφορειακών γραμμών καθώς και των ωρών άφιξης και αναχώρησής τους, η δημιουργία πλατφόρμων στις στάσεις των λεωφορείων για την καλύτερη εξυπηρέτηση ατόμων με ειδικές ανάγκες αλλά και πολιτικές όπως η έκπτωση στις τιμές των εισιτηρίων για συχνούς χρήστες των μέσων μαζικής μεταφοράς θα βοηθούσαν σημαντικά στην ενίσχυση της χρήσης των μέσων μαζικής μεταφοράς για τις μετακινήσεις και στη μείωση των αυτοκινήτων με αποτέλεσμα να βελτιωθούν οι κυκλοφοριακές και περιβαλλοντικές συνθήκες και να μειωθούν τα προβλήματα στάθμευσης στο κέντρο αλλά και στην ευρύτερη περιοχή του Αμαρουσίου.

- **Έκδοση άδειας για τη χωροθέτηση μεγάλων καταστημάτων**

Για την ίδρυση και εγκατάσταση καταστημάτων λιανικού εμπορίου πανελλαδικά απαιτείται έκδοση άδειας σύμφωνα με το Νόμο 3377/2005. Για την Αττική όμως δεν απαιτείται άδεια για τη χωροθέτηση μεγάλων καταστημάτων με αποτέλεσμα να παρατηρείται το φαινόμενο της ύπαρξης μεγάλων διάσπαρτων επιφανειών οι οποίες δεν υπόκεινται σε κάποιο σχεδιασμό.

Αυτό που προτείνεται ως μέτρο αντιμετώπισης της ανεξέλεγκτης εξάπλωσης των νέων μορφών εμπορίου είναι να απαιτείται και για την περιοχή της Αττικής η έκδοση άδειας για τη δημιουργία και την εγκατάστασή τους. Προϋπόθεση για την άδεια κατασκευής και λειτουργίας θα είναι η εφαρμογή ειδικών όρων οι οποίοι θα αφορούν τόσο το χώρο ο οποίος επιλέγεται για την εγκατάσταση των μεγάλων καταστημάτων όσο και τα ίδια τα καταστήματα.

Ο νόμος ανάλογα με τις επιπτώσεις που έχουν τα έργα στο περιβάλλον τα διακρίνει σε τρεις κατηγορίες. Τα εμπορικά κέντρα και γενικά τα μεγάλα καταστήματα ανήκουν στην πρώτη κατηγορία σε εκείνη δηλαδή που περιλαμβάνει έργα τα οποία μπορεί να προκαλέσουν σοβαρούς κινδύνους στο περιβάλλον. Για το λόγο αυτό χρειάζεται να γίνουν πιο αυστηροί οι όροι και οι προϋποθέσεις για την εκπόνηση και την έγκριση περιβαλλοντικών μελετών.

Η κατάσταση στο Δήμο Αμαρουσίου έχει επιδεινωθεί λόγω της ύπαρξης στα όριά του, τριών πολυλειτουργικών καταστημάτων με έμφαση το εμπόριο (Golden Hall, Avenue, The Mall Athens), ενός με έμφαση την αναψυχή (Kosmopolis) και ενός εκθεσιακού χώρου (Helexro Palace Κηφισίας). Γι' αυτό λοιπόν προτείνεται η απαγόρευση της ίδρυσης και δεύτερου πολυλειτουργικού καταστήματος στα όρια του ίδιου Δήμου γεγονός το οποίο θα συμβάλει στη μείωση των κυκλοφοριακών και περιβαλλοντικών προβλημάτων αλλά και στην ενίσχυση του παραδοσιακού εμπορικού κέντρου της περιοχής. Επίσης προτείνεται η απαγόρευση αυτή να ισχύει ακόμα και εάν ο χώρος ο οποίος έχει επιλεγεί για την εγκατάσταση πολυλειτουργικού καταστήματος βρίσκεται σε γειτονικό Δήμο αλλά σε κοντινή απόσταση από το αντίστοιχο κατάστημα που ενδέχεται να υπάρχει στον όμορο Δήμο.

Σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία για να θεωρηθεί ένα κτίριο εμπορικό κέντρο απαιτείται η ελάχιστη επιφάνειά του να είναι 4000 τμ. Προτείνεται η περαιτέρω μείωση της ελάχιστης επιφάνειας έτσι ώστε να ενταχθούν περισσότερες κατασκευές στους νέους αυστηρούς όρους οι οποίοι θα ισχύουν για την έκδοση άδειας κατασκευής μεγάλων καταστημάτων.

Τα παραπάνω μέτρα θα βοηθήσουν σημαντικά στον περιορισμό της εξάπλωσης των μεγάλων καταστημάτων, στη μείωση των κυκλοφοριακών προβλημάτων που προκαλούνται στην περιοχή κατά τη μετάβαση και επιστροφή των επισκεπτών, στη μείωση των περιβαλλοντικών προβλημάτων καθώς επίσης και στη μείωση του ανταγωνισμού που αναπτύσσεται μεταξύ των πολυλειτουργικών καταστημάτων και των τοπικών επιχειρήσεων που υπάρχουν στα κέντρα των πόλεων .

8.2 Παρεμβατικά μέτρα

Σε αντίθεση με τα κανονιστικά μέτρα η υλοποίηση των παρεμβατικών μέτρων απαιτεί αναπλάσεις και νέα έργα υποδομής. Υλοποιούνται δύσκολα λόγω του κόστους και του ιδιοκτησιακού καθεστώτος αλλά επιφέρουν άμεσα αποτελέσματα (Βασιλόπουλος Β.,2008).

Τα μέτρα που ακολουθούν και παρουσιάζονται στο χάρτη 8 αποτελούν προτάσεις παρεμβάσεις οι οποίες σε συνδυασμό με τα κανονιστικά μέτρα που προτάθηκαν παραπάνω έχουν ως στόχο την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα (2011) το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου έτσι ώστε να ανακτήσει τον ιστορικό του χαρακτήρα και να μπορέσει να ανταπεξέλθει απέναντι στις νέες μορφές λιανικού εμπορίου που είναι χωροθετημένες στην πόλη του Αμαρουσίου.

• Πεζοδρομήσεις

Οι πεζοδρομήσεις λειτουργούν θετικά για την ενίσχυση του εμπορίου, έλκουν τους καταναλωτές και τους εμπόρους συνδυάζοντας τη βόλτα με τις αγορές.

Υφιστάμενες πεζοδρομήσεις

Στις υφιστάμενες πεζοδρομήσεις τα προβλήματα οφείλονται στην ελλιπή συντήρησή τους αφού πρόκειται για παλιό δίκτυο πεζοδρόμων, στα ακατάλληλα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν στην προηγούμενη ανάπλαση του κέντρου και στην κίνηση των οχημάτων. Η Δημοτική Αρχή προχώρησε στην αποξήλωση κυβόλιθων και στην αντικατάστασή τους με νέα υλικά αλλά υπάρχουν ακόμα πεζοδρόμοι στους οποίους οι πεζοί δυσκολεύονται να περπατήσουν . Προτείνεται η αντικατάσταση των ακατάλληλων υλικών που χρησιμοποιήθηκαν για τις πεζοδρομήσεις καθώς επίσης και η αντικατάσταση όλων των φθαρμένων τμημάτων των πεζοδρόμων. Επίσης χρειάζεται να ενισχυθεί ο φωτισμός του κέντρου για να αισθάνονται οι επισκέπτες και οι κάτοικοι μεγαλύτερη ασφάλεια της νυχτερινές ώρες και να απομακρυνθούν όλες οι διαφημιστικές πινακίδες και τα τραπεζοκαθίσματα τα οποία εμποδίζουν την κίνηση των πεζών, των ανθρώπων με κινητικά προβλήματα και των παιδικών καροτσιών.

Νέες πεζοδρομήσεις

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως η περιοχή του κέντρου είναι μία περιοχή με μεγάλη πυκνότητα διαμπερούς κυκλοφορίας λόγω του γεγονός ότι πολλοί είναι αυτοί οι οποίοι ακολουθούν τη διαδρομή Λεωφόρος Κηφισίας - Βασ. Σοφίας – 28^{ης} Οκτωβρίου- Περικλέους

έχοντας προορισμό όμορους Δήμους. Για την αποσυμφόρηση και προστασία του παραδοσιακού κέντρου από τη διαμπερή ροή κυκλοφορίας αλλά και των υψηλών ταχυτήτων που αναπτύσσουν τα οχήματα προτείνεται η πεζοδρόμηση τμήματος της Βασ. Σοφίας και πιο συγκεκριμένα από την οδό Δήμητρας μέχρι και την οδό 28^{ης} Οκτωβρίου. Επίσης, προτείνεται η πεζοδρόμηση των οδών 28^{ης} Οκτωβρίου και Θησέως (Χάρτης 8).

Για την καλύτερη προστασία του πεζοδρομημένου δικτύου και την αποτροπή της εισόδου οχημάτων και δικύκλων στο παραδοσιακό κέντρο προτείνεται το κλείσιμο όλων των εισόδων του κέντρου εκτός από δύο. Τα αυτοκίνητα των κατοίκων και τα οχήματα τροφοδοσίας θα μπορούν να εισέρχονται στο κέντρο από δύο εισόδους. Αυτές που θα δημιουργηθούν στη Βασ. Σοφίας και Δήμητρας καθώς και από την είσοδο της Δήμητρας και Θησέως. Σε όλες τις άλλες εισόδους του κέντρου προτείνεται να τοποθετηθούν ειδικές γλάστρες και διακοσμητικές μπάλες οι οποίες να εμποδίζουν τη διέλευση οχημάτων αλλά θα διαθέτουν χώρο για την μετακίνηση πεζών και ατόμων με ειδικές ανάγκες. Στις εισόδους του κέντρου προτείνεται να τοποθετηθούν μόνιμες και προσωρινές μπάρες οι οποίες θα ανοίγουν με ειδικό κλειδί με το οποίο θα εφοδιαστούν οι κάτοικοι και οι έμποροι του κέντρου.

- **Κυκλοφορία οχημάτων εντός και περιμετρικά του παραδοσιακού κέντρου**

Με την πεζοδρόμηση τμήματος της Βασ. Σοφίας και ολόκληρης της 28^{ης} Οκτωβρίου θα αποφευχθεί η διαμπερή κυκλοφορία των οχημάτων, θα μειωθούν η υψηλές ταχύτητες και θα αποτραπεί η είσοδος οχημάτων στο κέντρο της πόλης. Η κυκλοφορία και η στάθμευση οχημάτων στους πεζόδρομους πρέπει να απαγορευτεί για να αισθάνονται οι πεζοί ασφάλεια και να μην φθείρονται τα πεζοδρόμια.

Εξαίρεση θα αποτελεί η είσοδος των αυτοκινήτων των κατοίκων του πεζοδρομημένου δικτύου του κέντρου και των μικρών και φιλικών προς το περιβάλλον οχημάτων τροφοδοσίας των καταστημάτων συγκεκριμένες ημέρες και ώρες (πολύ πρωινές ώρες ή αργά τη νύχτα). Πεζοδρομώντας τις παραπάνω οδούς δεν χρειάζεται να αλλάξει η ροή κυκλοφορίας των οχημάτων αφού πλέον όσα οχήματα και μέσα μαζικής μεταφοράς (ΟΑΣΑ, δημοτική συγκοινωνία) θα έχουν προορισμό την περιοχή βόρεια του εμπορικού κέντρου ή τους γειτονικούς Δήμους (Πεύκη, Νέο Ηράκλειο κ.α.) θα ακολουθούν τη διαδρομή Λεωφόρος Κηφισίας – Αριστοτέλους – Βασ. Αμαλίας – Περικλέους ενώ από τη Βασ. Σοφίας θα εισέρχονται αυτοί οι οποίοι έχουν προορισμό την περιοχή η οποία βρίσκεται νότια του παραδοσιακού κέντρου.

- **Ταπείνωση/υπογειοποίηση της γραμμής του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου**

Η υπογειοποίηση της γραμμής του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου θα αποτελέσει μία μεγάλη και ριζική παρέμβαση για το παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου. Με την ταπείνωση της γραμμής θα λυθεί το πρόβλημα της αποκοπής της ευρύτερης περιοχής του κέντρου, θα περιοριστούν σημαντικά η ρύπανση, ο θόρυβος και η εκπομπή ρύπων στην ατμόσφαιρα, εξασφαλίζονται για το παραδοσιακό κέντρο καλύτερες συνθήκες φωτισμού και αερισμού των κτιρίων καθώς επίσης θα συμβάλει στη βελτίωση της αισθητικής εικόνας της περιοχής.

Το κέντρο θα αναβαθμιστεί και θα γίνει πιο φιλικό για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της περιοχής αφού οι επίγειες γραμμές και ο χώρος που καταλαμβάνουν σήμερα οι γέφυρες θα μεταμορφωθούν σε χώρους αναψυχής και πρασίνου. Τα δύο τμήματα του κέντρου στα οποία αναπτύσσονται δύο διαφορετικοί κλάδοι εμπορίου (καταστήματα λιανικού εμπορίου και καταστήματα ελεύθερου χρόνου) θα ενωθούν. Ο κοινόχρηστος χώρος της γραμμής του ΗΣΑΠ θα χρησιμοποιηθεί για πράσινο και οι επίγειες γραμμές θα μεταμορφωθούν σε χώρο πρασίνου που θα έχει τη μορφή γραμμικού πάρκου (Χάρτης 8).

- **Θέσεις Στάθμευσης**

«Ο έλεγχος της στάθμευσης ισοδυναμεί με έλεγχο της κυκλοφορίας. Η πολιτική του κυκλοφοριακού σχεδιασμού πρέπει να δίνει την ίδια σημασία στο αυτοκίνητο είτε αυτό κινείται είτε είναι σταθμευμένο» (Βλαστός Θ.,2007).

Έπειτα από επίσκεψη στο παραδοσιακό κέντρο διαπιστώθηκε ότι δεν υπάρχει κανένας οργανωμένος χώρος στάθμευσης παρά μόνο τέσσερις υπαίθριοι χώροι. Για τον περιορισμό των προβλημάτων στάθμευσης στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου, προτείνεται η κατασκευή δύο δημοσίων χώρων στάθμευσης οχημάτων για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της περιοχής. Ο ένας θα βρίσκεται εντός του οριοθετημένου παραδοσιακού κέντρου και ο άλλος περιμετρικά αυτού (Χάρτης 8).

Ο πρώτος σταθμός προτείνεται να κατασκευαστεί στη πλατεία Πίνδου. Η πλατεία αυτή βρίσκεται σε κομβικό σημείο του παραδοσιακού κέντρου, δίπλα στο σταθμό του ΗΣΑΠ. Από το σημείο αυτό διέρχεται καθημερινά μεγάλος αριθμός ανθρώπων. Εκεί θα μπορούν να σταθμεύουν τα οχήματά τους οι κάτοικοι, οι επισκέπτες και όσοι επιθυμούν να αφήνουν το αυτοκίνητό τους και έπειτα να χρησιμοποιούν τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο για να φτάσουν στον τελικό προορισμό τους.

Ο δεύτερος σταθμός προτείνεται να κατασκευαστεί στη διασταύρωση των οδών Δημητρίου Ράλλη και Χατζηαντωνίου, δίπλα στο Ίδρυμα Κοινωνικών Ασφαλίσεων. Ο χώρος αυτός βρίσκεται νότια του παραδοσιακού κέντρου και περιμετρικά αυτού. Όσοι θα ακολουθούν τη

διαδρομή Λ. Κηφισίας – Βασ. Σοφίας ή και μέσω των άλλων δρόμων θα μπορούν να σταθμεύουν τα αυτοκίνητα τους στο χώρο στάθμευσης και θα εισέρχονται στο παραδοσιακό κέντρο πεζοί αφού η απόσταση που χρειάζεται να διανυθεί είναι πολύ μικρή. Πρόκειται για έναν χώρο ο οποίος λειτουργεί ήδη ως υπαίθριος χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων.

Οι δύο παραπάνω χώροι στάθμευσης θα είναι υπόγειοι μεταλλικοί σταθμοί με ανελκυστήρες. Πρόκειται για σταθμούς οι οποίοι καταλαμβάνουν ελάχιστο επιφανειακό χώρο και μπορούν να κατασκευαστούν εύκολα κάτω από μικρά οικοπέδα, πλατείες και δρόμους, το αυτοκίνητο παραλαμβάνεται στην είσοδο και επιστρέφεται στον οδηγό του αυτόματα. Στη στάθμη του εδάφους εκεί όπου προτείνεται να κατασκευαστεί ο δεύτερος υπόγειος χώρος στάθμευσης θα δημιουργηθεί νέος χώρος πρασίνου ενώ η πλατεία Πίνδου θα παραμείνει ως έχει.

Οι κάτοικοι και οι επισκέπτες θα σταθμεύουν τα οχήματά τους στους δύο σταθμούς και θα εισέρχονται στο ιστορικό κέντρο πεζοί ή θα χρησιμοποιούν το ποδήλατό τους. Επειδή οι δύο προτεινόμενοι χώροι στάθμευσης θα είναι δημόσιοι ή δημοτικοί η χρέωση για τους επισκέπτες προτείνεται να είναι μικρή έτσι ώστε ο συγκεκριμένος παράγοντας να μην λειτουργεί αποτρεπτικά στην επιλογή των παραπάνω χώρων στάθμευσης, ενώ για τους κατοίκους της περιοχής του κέντρου προτείνεται για τα νοικοκυριά τα οποία διαθέτουν ένα αυτοκίνητο να μην υπάρχει χρέωση για τη στάθμευση ενώ όσοι διαθέτουν περισσότερα από ένα θα μπορούν να σταθμεύουν τα υπόλοιπα οχήματά τους αλλά θα έχουν την ίδια χρέωση που θα έχουν και οι επισκέπτες.

Οι υφιστάμενοι υπαίθριοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων θα μπορούν να συνεχίσουν τη λειτουργία τους εφόσον θα πληρούν ορισμένα κριτήρια όπως αυτό της ασφάλειας των πολιτών, των οχημάτων και των όμορων κτιρίων.

Στην περιοχή επίσης θα μπορούσαν να δημιουργηθούν και γραμμικοί υπόγειοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων κατά μήκος οδών όπως αυτής της Βασ. Σοφίας.

Επίσης θα πρέπει να δοθούν κίνητρα στους κατοίκους παλαιών πολυκατοικιών οι οποίες δεν διαθέτουν χώρους στάθμευσης αλλά διαθέτουν ακάλυπτους οι οποίοι συνδέονται με το δρόμο να κατασκευάσουν υπόγειους σταθμούς με ανελκυστήρες.

- **Αστικό Πράσινο**

Εντός του οριοθετημένου παραδοσιακού κέντρου του Δήμου Αμαρουσίου βρίσκονται δύο μεγάλες πλατείες, η πλατεία Κασταλίας και η πλατεία Πίνδου ενώ περιμετρικά του κέντρου βρίσκονται η πλατεία Αγίας Λαύρας και η πλατεία Αναβρύτων.

Στην ενίσχυση του πρασίνου της περιοχής θα συμβάλλουν σημαντικά η δημιουργία ενός ακόμα χώρου στη στάθμη του εδάφους του δεύτερου υπόγειου χώρου στάθμευσης που προτείνεται να δημιουργηθεί και ο οποίος σήμερα λειτουργεί ως υπαίθριος χώρος

στάθμευσης αυτοκινήτων καθώς επίσης και η δημιουργία γραμμικού πάρκου και χώρου πρασίνου οι οποίοι θα προκύψουν μετά την υπογειοποίηση των γραμμών του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου (Χάρτης 8).

Όσον αφορά τις υφιστάμενες πλατείες προτείνεται η ανάπλαση της πλατείας Αγίας Λαύρας και η συστηματική συντήρηση των άλλων τριών πλατειών οι οποίες έχουν ήδη αναπλαστεί.

- **Ανάπλαση όψεων κτιρίων**

Η αρχιτεκτονική των κτιρίων μιας πόλης αποτελεί μέρος της ιστορίας της. Για αυτό το λόγο για οποιαδήποτε ανάπλαση προτείνεται για τις όψεις των κτιρίων (όπως και για τις περισσότερες αναπλάσεις) απαιτείται ειδική μελέτη από ομάδα επιστημόνων αρχιτέκτονες, πολεοδόμοι, ιστορικοί κ.α. έτσι ώστε να μην αλλοιωθεί η εικόνα και ο χαρακτήρας του παραδοσιακού κέντρου. Στα πλαίσια αυτής της εργασίας προτείνονται επεμβάσεις οι οποίες δεν επιφέρουν ριζικές αλλαγές στις όψεις των κτιρίων, μπορούν όμως να βελτιώσουν σημαντικά την εικόνα τους.

Στην περίπτωση του παραδοσιακού κέντρου της πόλης του Αμαρουσίου για την αποκατάσταση της αισθητικής των όψεων των κτιρίων αρχικά προτείνεται η απομάκρυνση των διαφημιστικών επιγραφών οι οποίες υπάρχουν στα μπαλκόνια και στις ταράτσες των κτιρίων. Είναι κατανοητό ότι η διαφήμιση των επιχειρήσεων του κέντρου η οποία επιτυγχάνεται με αυτό τον τρόπο, προσελκύει επισκέπτες και από άλλες περιοχές αφού είναι ορατές από πολλά σημεία, αυτό όμως δεν δικαιολογεί σε καμία περίπτωση τη σημερινή κατάσταση που έχουν οι όψεις των κτιρίων και στην οποία βρίσκεται γενικά η περιοχή του κέντρου. Όσοι από τους ιδιοκτήτες επιθυμούν να διαφημίσουν την επιχείρησή τους θα έχουν τη δυνατότητα να τοποθετούν διακριτικές επιγραφές σε καθορισμένα σημεία του κτιρίου.

Βέβαια, τα παραπάνω προβλήματα θα μπορούσαν να αποφευχθούν οριστικά με την εφαρμογή του μέτρου που αφορά την επιστροφή της κατοικίας στους ορόφους των κτιρίων του κέντρου και την απομάκρυνση των άλλων χρήσεων.

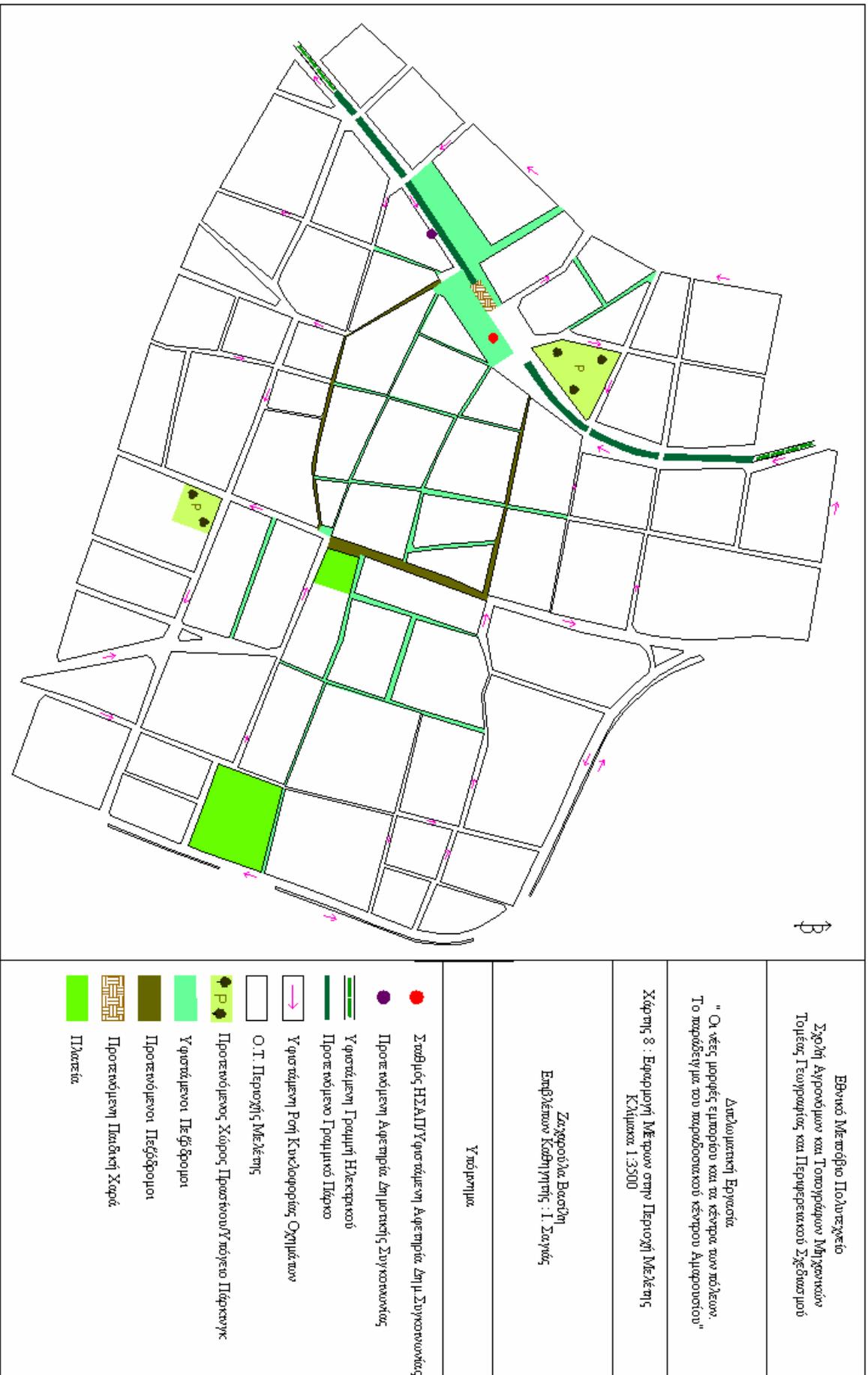
Ένας άλλος τρόπος βελτίωσης τις όψεων των κτιρίων είναι να δοθούν οικονομικά κίνητρα όπως επιδοτήσεις στους ιδιοκτήτες για να βάψουν τις προσόψεις των κτιρίων με κατάλληλους χρωματισμούς και να επισκευάσουν τις φθορές οι οποίες έχουν προκληθεί με το πέρασμα των χρόνων, ας μη ξεχνάμε ότι πρόκειται για παλαιά κτίρια. Για να μην υπάρξουν αλλοιώσεις στο χαρακτήρα και την εικόνα του επειδή η εξωτερική εμφάνιση του κτιρίου θεωρείται δικαίωμα του ιδιοκτήτη πρέπει να λειτουργήσουν οι κανονισμοί διατήρησης παλαιών όψεων αφού στη συγκεκριμένη περίπτωση πρόκειται για ένα παραδοσιακό κέντρο με μακρόχρονη ιστορία. Όσον αφορά τα ερειπωμένα κτίρια που υπάρχουν στην περιοχή προτείνεται να δοθούν κίνητρα για την αποκατάστασή τους έτσι ώστε να μην κινδυνεύουν οι περαστικοί και να μην αποτελούν πηγές μόλυνσης και αισθητικής υποβάθμισης. Όταν δεν

είναι εφικτή η αποκατάσταση των παλαιών κτιρίων τότε αυτά θα κατεδαφίζονται και αν ο ιδιοκτήτης επιθυμεί να φτιάξει νέα κατασκευή τότε αυτή θα έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με την προηγούμενη όπως για παράδειγμα δε θα μπορεί να έχει περισσότερους ορόφους ή δεν θα διαφέρει η αρχιτεκτονική του σε μεγάλο βαθμό σε σχέση με τα υπόλοιπα κτίρια του κέντρου.

Η βελτίωση των υφιστάμενων πεζοδρομήσεων και η περαιτέρω επέκτασή τους καθώς επίσης η βελτίωση της αισθητικής όψης των κτιρίων, η προσέλκυση της κατοικίας με αποτέλεσμα την αύξηση του πληθυσμού στο κέντρο και η βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών λόγω της μείωσης των πηγών θορύβου και ατμοσφαιρικής ρύπανσης, θα οδηγήσουν στην αύξηση της εμπορικής κίνησης η οποία με τη σειρά της θα οδηγήσει στην προσέλκυση επώνυμων ελληνικών και ξένων αλυσίδων καταστημάτων. Αυτό θα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της αγοραστικής δύναμης αφού οι πλειοψηφία των κατοίκων του Δήμου Αμαρουσίου και των γειτονικών περιοχών ανήκουν σε μεσαία και υψηλά εισοδήματα και προτιμούν να αγοράζουν επώνυμα και ακριβά προϊόντα από γνωστές αλυσίδες καταστημάτων

Η υλοποίηση όμως των παραπάνω μέτρων (κανονιστικά και παρεμβατικά) έχει οικονομικό και το πολιτικό κόστος. Όσον αφορά το οικονομικό κόστος, τα παραπάνω έργα θα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν από κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και από την ίδια τη Δημοτική Αρχή από τα έσοδα λόγω είσπραξης των δημοτικών τελών αλλά και από την κρατική χρηματοδότηση των Δήμων. Όπως σε όλα τα έργα έτσι και σε αυτά, κατά την κατασκευή τους υπάρχουν πολλές αντιδράσεις. Στη συγκεκριμένη περίπτωση οι αντιδράσεις των κατοίκων και των επιχειρηματιών του παραδοσιακού κέντρου θα μπορούσαν να αμβλυνθούν αν υπήρχε σωστή και λεπτομερής ενημέρωση των άμεσα ενδιαφερόμενων αλλά και αν τηρούνταν πιστά τα χρονοδιαγράμματα του κάθε έργου.

Στο χάρτη 8 που ακολουθεί παρουσιάζονται οι προτεινόμενες περιοχές εφαρμογής των παρεμβατικών μέτρων.



Χάρτης 8: Εφαρμογή μέτρων στην περιοχή μελέτης
Πηγή Δεδομένων: Ίδια επεξεργασία

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

▪ Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία

1. Αραβαντινός Α. (2007), «Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», 2^η Έκδοση, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.
2. Hall Tim (2005), «Αστική Γεωγραφία» (μτφρ. Νικόλαος-Γεώργιος Καραχάλης), Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
3. Σιόλας Α. (2005), « Άνθρωπος και Χώρος», Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
4. Σιόλας Α. και Σαγιάς Ι., «Σημειώσεις Αστικής Γεωγραφίας», Αθήνα:Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
5. Τζίκα – Χατζοπούλου Α. (2003), «Πολεοδομικό Δίκαιο», Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Ε Μ Π.
6. Εφημερίς της κυβερνήσεως (1997), Νόμος υπ' αριθμόν 2508, Αριθμός Φύλλου 124, Άρθρο 8: Ορισμοί – Περιοχές αναπλάσεων – Απαιτούμενα στοιχεία.
7. Εφημερίς της κυβερνήσεως (2005), Νόμος υπ' αριθμόν 3377, Αριθμός Φύλλου 202, Άρθρο 10.

▪ Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

1. Bennison D (2003), chapter on «Greece», in: Howe S. (edition) Retailing in the European Union; Structures, Competition and Performance, London: Routledge, pp. 81-101.
2. Bromley R. and Thomas C. (1993), Retail Change. London: USL Press.
3. Bromley R. and Thomas C. (1993), «The impact of out of centre retailing», in: Bromley R. and Thomas C. (edition) Retail Change, London: USL Press, pp. 126 -152.
4. Guy C.M. and Lord G.D. (1993), «Transformation and the city centre», in: Bromley R. and Thomas C. (edition) Retail Change, London: USL Press, pp. 88 -108.

▪ **Μελέτες**

1. Μελέτες Σύμβουλοι Ε.Π.Ε. – Planning Group, (2008), «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αμαρουσίου για την περίοδο 2007-2010 – Παραδοτέο 1 "Στρατηγικός Σχεδιασμός"», Αθήνα.
2. Τσαγκαράτος Σ., Γεωργιάδης Φ., Μιτσακάκη Α., Θεολογίτης Α., (2003), Μελέτη εγκατάστασης χωριού δημοσιογράφων, (Το τεύχος εκπονήθηκε με στόχο την υποστήριξη των τελικών νομοθετικών ρυθμίσεων που προωθούντο και αφορούσαν πολεοδομικά θέματα του έργου), ΑΣΠΑ Α.Ε. (Αστικές Περιβαλλοντικές Αναπλάσεις), Αθήνα.

▪ **Διπλωματικές Εργασίες**

1. Βασιλόπουλος Β. (2008), Διπλωματική Εργασία: «Πόλοι εμπορίου και υπηρεσιών σε παρόδιους χώρους. Προβλήματα – Επιπτώσεις. Το παράδειγμα του υπερτοπικού κέντρου Αμαρουσίου», Αθήνα.
2. Φάκα Α. (Ιούνιος 2004), Πτυχιακή Εργασία «Γεωγραφική Αναδιάρθρωση του Τομέα του Λιανικού Εμπορίου στην Κατερίνη», Αθήνα.
3. Χατζηδάκη Ν.(2009-2010), Μεταπτυχιακή Σπουδαστική Εργασία: «Οι επιπτώσεις των πολεοδομικών μελετών αναπλάσεων στον ελληνικό αστικό χώρο, και ο σχολιασμός του προγράμματος αναπλάσεων δημόσιων χώρων στο κέντρο του Αμαρουσίου το 2004», Αθήνα.

▪ **Ιστοσελίδες**

1. <http://www.maroussi.gr> - Ιστοσελίδα Δήμου Αμαρουσίου
2. http://www.gsis.gr/ANTIKEIMENIKES_AXIES_2007 - Γενική Γραμματεία Πληροφοριακών Συστημάτων - Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών
3. <http://www.statistics.gr> - Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (ΕΣΥΕ)
4. <http://el.wikipedia.org> - Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια (Wikipedia)

5. <http://www.oasa.gr> - Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθηνών (ΟΑΣΑ)
6. <http://www.isap.gr> - Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών Πειραιώς (ΗΣΑΠ)
7. <http://www.ametro.gr> - Αττικό Μετρό Α.Ε.
8. <http://www.goldenhall.gr> - Εμπορικό Κέντρο «Golden Hall»
9. <http://www.themallathens.gr> - Εμπορικό Κέντρο «The Mall Athens»
10. <http://www.avenuemall.gr> - Εμπορικό Κέντρο «Avenue»
11. <http://www.odeon.gr> - Odeon Kosmopolis Μαρούσι
12. <http://www.organismosathinas.gr> - Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασία Περιβάλλοντος Αθήνας
13. <http://www.lamda-development.net> - LAMDA Development
14. <http://www.aodos.gr> – Αττική Οδός
15. earth.google.com - Google Earth
16. www.organismosathinas.gr - Εισήγηση στην ημερίδα ΟΡΣΑ – ΕΣΕΕ «Μηχανισμοί χωροθέτησης μεγάλων και πολύ μεγάλων εμπορικών κέντρων στην Αττική: Διαπιστώσεις και Τάσεις» των Ατάρτ Β. και Πολύζου Γ., 16/2/2011.
17. www.organismosathinas.gr - Εισήγηση στην ημερίδα ΟΡΣΑ – ΕΣΕΕ «Νέες προκλήσεις στο χώρο του λιανικού εμπορίου και χωρικές στρατηγικές. Ένταξη των μεγάλων κέντρων στο στρατηγικό σχεδιασμό» της Πάλλα Λ., Αθήνα, 16/2/ 2010.
18. <http://www.aeihoros.gr> - Άρθρο «Δυναμικές και σχεδιασμός κέντρων στην πόλη των επόμενων δεκαετιών – προς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα» του Αραβαντινού Α., Περιοδικό Αειχώρος (2002), Τεύχος 1: 6-29.
19. <http://www.esee.gr> - Άρθρο της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ελληνικού Εμπορίου, 06/09/2010

20. <http://www.taxheaven.gr> - Τροποποίηση, βελτίωση και κωδικοποίηση των διατάξεων που αφορούν τη φορολογητέα αξία μεταβιβαζομένων με οποιαδήποτε αιτία ακινήτων εντός σχεδίου, κατά το αντικειμενικό σύστημα, ΠΟΛ.1149/9.6.1994.

- **Επιπλέον πραγματοποιήθηκε επιτόπια έρευνα καταγραφής χρήσεων γης στο κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου.**



ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

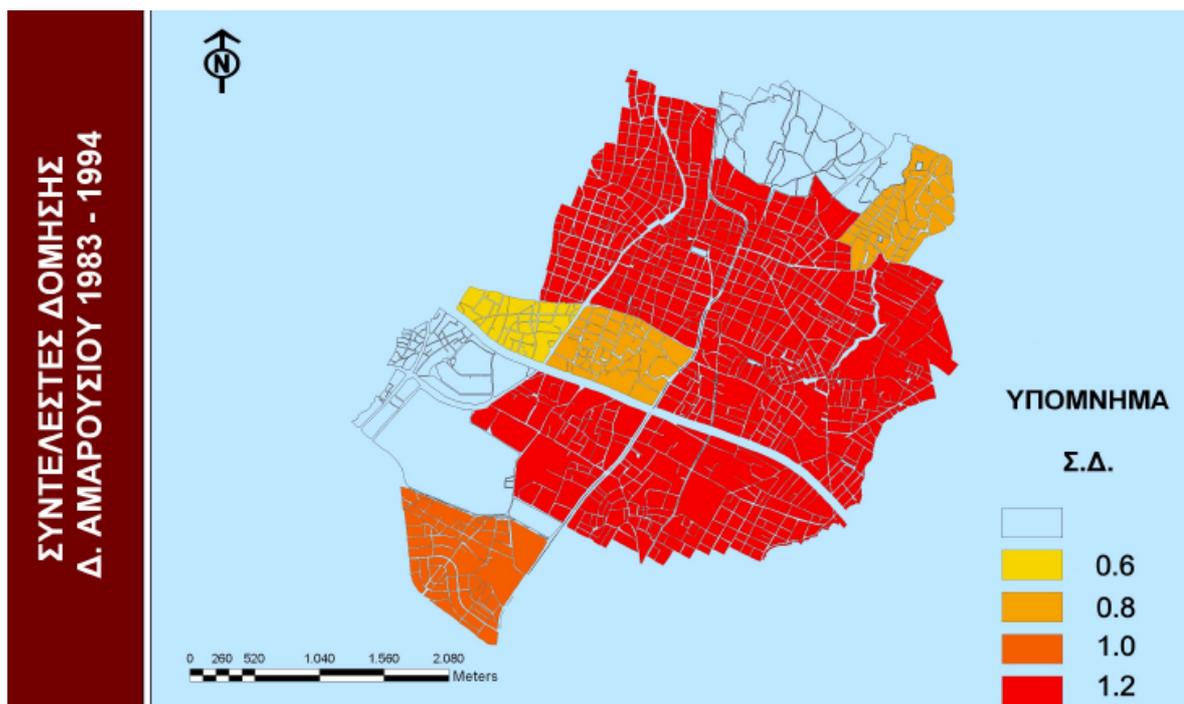
“ΟΙ ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΤΑ ΚΕΝΤΡΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ.
ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΟΥ ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ
ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ”

ΖΑΧΑΡΟΥΛΑ Ν. ΒΑΣΙΛΗ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : Ι. ΣΑΓΙΑΣ

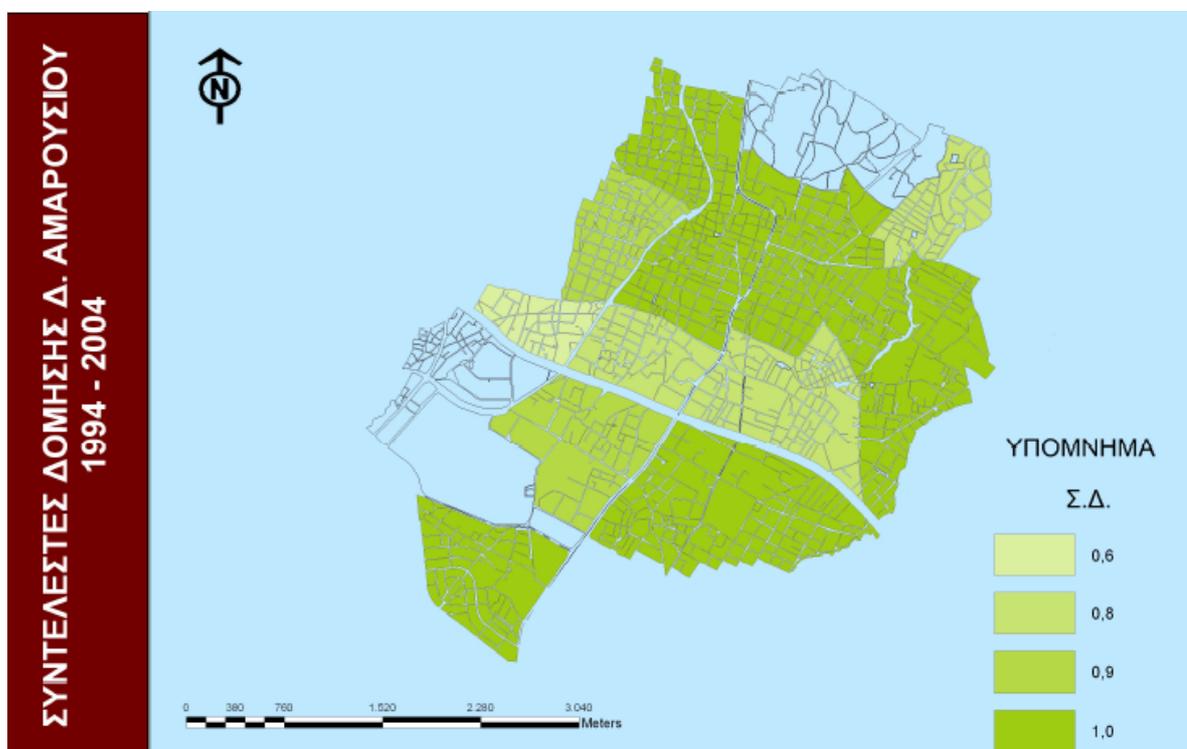
ΑΘΗΝΑ, ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ 2010 -2011

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΧΗΜΑΤΩΝ



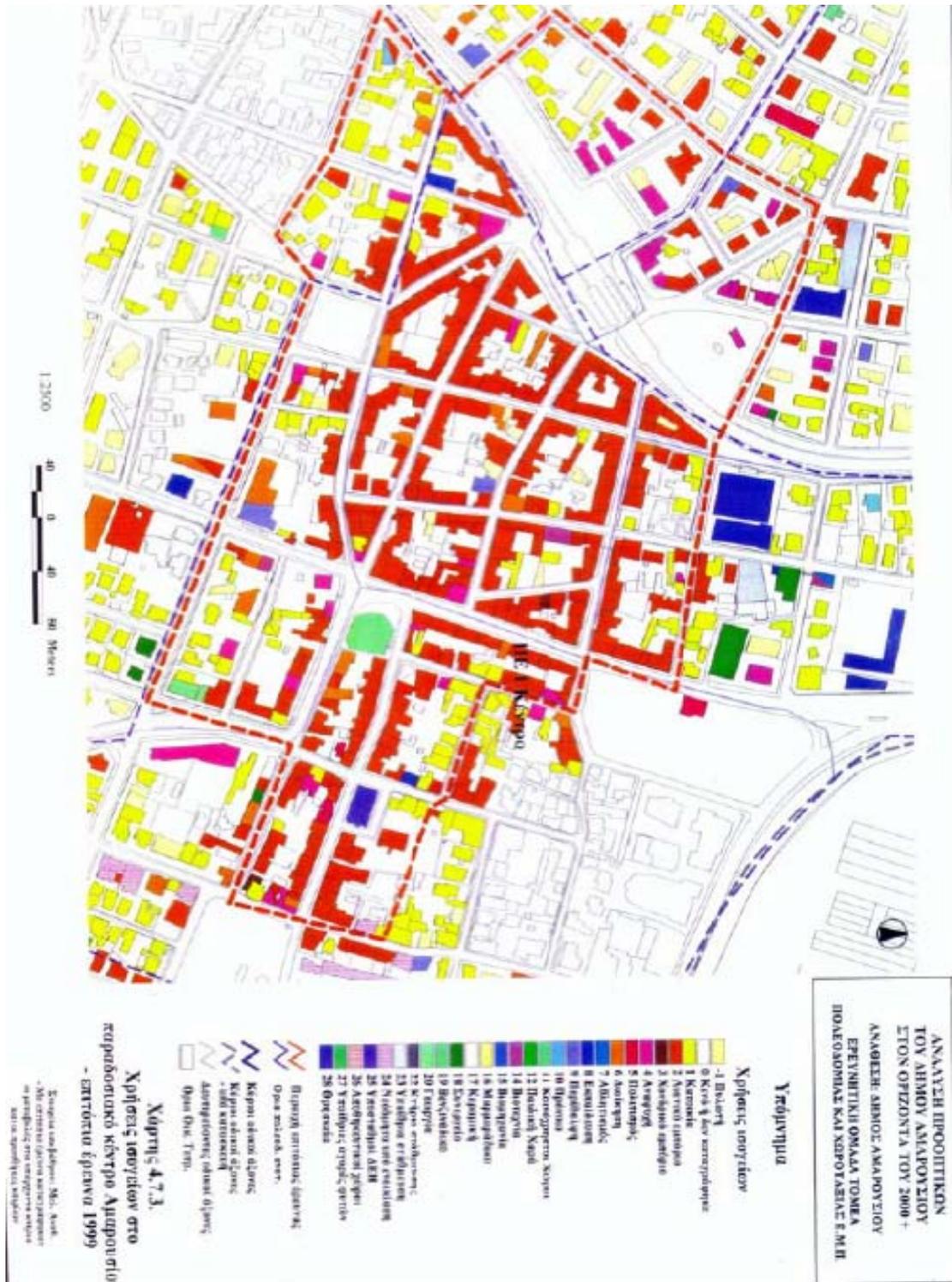
Σχήμα 1: Συντελεστές Δόμησης Δήμου Αμαρουσίου 1983-1994

Πηγή Δεδομένων: Διπλωματική Εργασία: "Πόλοι εμπορίου και υπηρεσιών σε παρόδιους χώρους. Προβλήματα – Επιπτώσεις. Το παράδειγμα του υπερτοπικού κέντρου Αμαρουσίου", Βασιλόπουλος Βασίλειος, Αθήνα, 2008

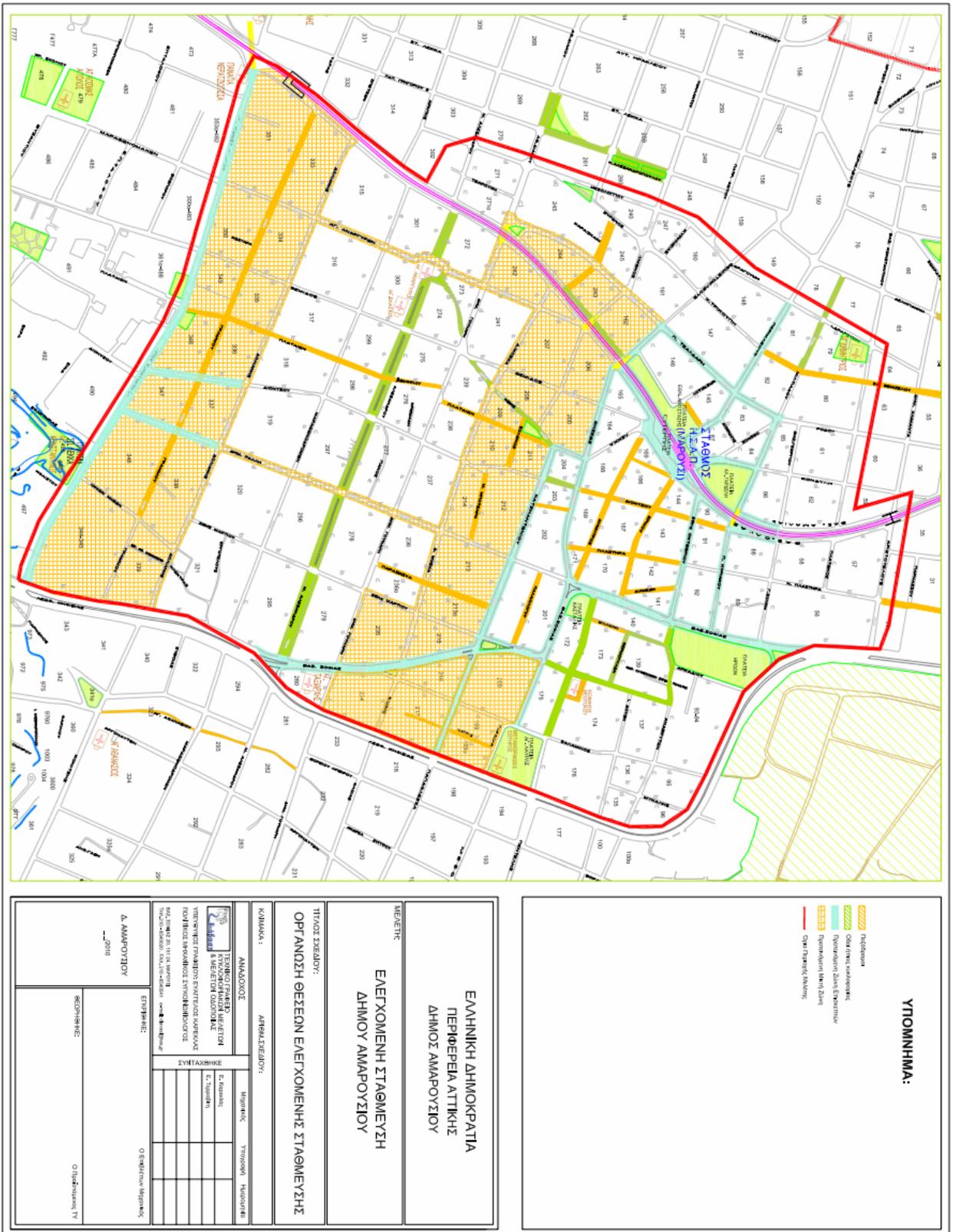


Σχήμα 2: Συντελεστές Δόμησης Δήμου Αμαρουσίου 1994-2004

Πηγή Δεδομένων: Διπλωματική Εργασία: "Πόλοι εμπορίου και υπηρεσιών σε παρόδιους χώρους. Προβλήματα – Επιπτώσεις. Το παράδειγμα του υπερτοπικού κέντρου Αμαρουσίου", Βασιλόπουλος Βασίλειος, Αθήνα, 2008



Σχήμα 4: Χρήσεις γης στο παραδοσιακό κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου
 Πηγή Δεδομένων: Μελέτη Ανάλυσης Προοπτικών του Δήμου Αμαρουσίου στον Οριζοντα του 2000+



Σχήμα 5: Προτεινόμενη Ελεγχόμενη Στάθμευση Δήμου Αμαρουσίου
 Πηγή Δεδομένων: <http://www.maroussi.gr> – Ιστοσελίδα του Δήμου Αμαρουσίου

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πολυοδομικές Ενότητες	Έκταση Ha	Πληθυσμός 2001			Πληθυσμιακή πυκνότητα (άτομα/ha)		
		Πραγματικός	Μόνιμος	Νόμιμος	Πραγματικός	Μόνιμος	Νόμιμος
ΠΕ1-ΚΕΝΤΡΟ	57,02	3598,00	3723,00	-	63,10	65,29	-
ΠΕ2-ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ	45,61	5389,00	5705,00	-	94,51	100,05	-
ΠΕ3-ΝΕΟ ΤΕΡΜΑ	59,83	8154,00	8626,00	-	143,00	151,28	-
ΠΕ4-ΨΑΛΙΔ	38,55	703,00	740,00	-	12,33	12,98	-
ΠΕ5-ΝΕΑ ΦΙΛΟΘΕΗ	85,87	4639,00	4551,00	-	81,36	79,81	-
ΠΕ6-ΑΓΙΟΣ ΘΩΜΑΣ	84,48	761,00	783,00	-	13,35	13,73	-
ΠΕ6-ΑΓΙΟΣ ΘΩΜΑΣ(ΕΣ)	3,52	124,00	125,00	-	2,17	2,19	-
ΠΕ7-ΕΡΓΑΤΙΚΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ	60,29	5170,00	4942,00	-	90,67	86,67	-
ΠΕ8-ΑΓ.ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	56,11	6951,00	7393,00	-	121,90	129,66	-
ΠΕ9-ΑΝΑΒΡΥΤΑ	41,92	5356,00	5335,00	-	93,93	93,56	-
ΠΕ10-ΚΟΚΚΙΝΙΑ	66,46	9520,00	10056,00	-	166,96	176,36	-
ΠΕ11-ΣΩΡΟΣ	91,49	2789,00	2745,00	-	48,91	48,14	-
ΠΕ11-ΣΩΡΟΣ(ΕΣ)	15,56	180,00	185,00	-	3,16	3,24	-
ΠΕ12-ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ	66,13	2068,00	2156,00	-	36,27	37,81	-
ΠΕ12-ΠΑΡΑΔΕΙΣΟΣ(ΕΣ)	4,75	4,00	4,00	-	0,07	0,07	-
ΠΕ13-ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ	49,38	6007,00	6345,00	-	105,35	111,28	-
ΠΕ13-ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ(ΕΣ)	45,17	360,00	366,00	-	6,31	6,42	-
ΠΕ14-ΝΕΟ ΜΑΡΟΥΣΙ	49,64	1646,00	1710,00	-	28,87	29,99	-
ΠΕ15-STUDIO ΑΛΦΑ	35,93	1590,00	1419,00	-	27,88	24,89	-
ΠΕ15-STUDIO ΑΛΦΑ(ΕΣ)	7,50	22,00	22,00	-	0,39	0,39	-
ΠΕ16-ΝΕΑ ΛΕΣΒΟΣ	44,41	2950,00	3086,00	-	51,74	54,12	-
ΠΕ17-ΣΕΛΕΤΕ	43,87	328,00	332,00	-	5,75	5,82	-
ΑΝΩ ΨΑΛΙΔ	12,35	250,00	274,00	-	4,38	4,81	-
ΖΟΕ ΝΕΟ ΜΑΡΟΥΣΙ	21,86	91,00	98,00	-	1,60	1,72	-
ΖΟΕ ΝΕΑ ΛΕΣΒΟΣ	35,00	477,00	485,00	-	8,37	8,51	-
ΖΟΕ ΣΙΣΜΑΝΟΓΛΕΙΟ	16,76	48,00	49,00	-	0,84	0,86	-
ΟΑΚΑ&ΚΤΗΜΑ ΣΥΓΓΡΟΥ	202,02	295,00	296,00	-	5,17	5,19	-
ΣΥΝΟΛΟ	1341,48	69470,00	71551,00	47661,00	1218,34	1254,84	835,86

Πίνακας 1:Πληθυσμός 2001 και Πληθυσμιακή Πυκνότητα ανά ΠΕ

Πηγή Δεδομένων: Μελέτες Σύμβουλοι Ε.Π.Ε. – Planning Group (2008), «Επιχειρησιακό Πρόγραμμα του Δήμου Αμαρουσίου για την περίοδο 2007-2010-Παραδοτέο 1 "Στρατηγικός Σχεδιασμός"», Αθήνα.

402	ΣΤ.ΚΑΤΕΧΑΚΗ - ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ
410	ΑΝΩ ΜΕΛΙΣΣΙΑ - ΟΑΚΑ
411	ΣΤ.ΔΟΥΚ.ΠΛΑΚΕΝΤΙΑΣ - ΣΙΣΜΑΝΟΓΛΕΙΟ - ΧΑΛΑΝΔΡΙ
412	ΠΟΛΥΔΡΟΣΟ - ΝΕΑ ΠΕΝΤΕΛΗ
421	ΑΓΙΟΙ ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ - ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
441	ΣΤ.ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ - ΧΑΛΑΝΔΡ Ι- ΑΓ.ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ
444	ΣΤ.ΧΑΛΑΝΔΡΙ - ΓΑΛΑΤΣΙ - ΣΤ.ΑΝΩ ΠΑΤΗΣΙΩΝ
446	ΣΤ.ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ - ΝΟΣ.ΠΕΝΤΕΛΗΣ
500	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ
501	ΠΕΥΚΗ - ΜΑΡΟΥΣΙ Α
527	ΠΕΥΚΗ - ΜΑΡΟΥΣΙ Β
541	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΣΤ.ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ
550	Π.ΦΑΛΗΡΟ - ΚΗΦΙΣΙΑ
555	ΔΙΑΔΙΜΟΤΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΒΟΡΕΙΩΝ ΠΡΟΑΣΤΙΩΝ
602	ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ – ΚΑΛΟΓΡΕΖΑ - ΣΤ.ΠΑΝΟΡΜΟΥ
642	ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ – ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΠΕΥΚΗ
A7	ΚΑΝΙΓΓΟΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ

A8	ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ - ΜΑΡΟΥΣΙ
B7	ΚΑΝΙΓΓΟΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ - ΝΕΑ ΚΗΦΙΣΙΑ
E14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ - ΟΑΚΑ - ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
M1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΚΗΦΙΣΙΑ
Π2	ΑΝΩ ΛΙΟΣΙΑ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ
X14	ΣΥΝΤΑΓΜΑ - ΚΗΦΙΣΙΑ
X40	ΟΑΚΑ-ΑΧΑΡΝΑΙ - ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ-ΧΩΡΙΟ
X41	ΟΑΚΑ - ΑΧΑΡΝΑΙ - ΟΛΥΜΠΙΑΚΟ ΧΩΡΙΟ
X93	ΣΤ.ΥΠΕΡ.ΛΕΩΦ.ΚΗΦΙΣΟΥ - ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Πίνακας 2: Λεωφορειακές γραμμές που διέρχονται από το Δήμο Αμαρουσίου
Πηγή Δεδομένων: ΟΑΣΑ, www.oasa.gr

Είδος καταστήματος ή επιχείρησης	Σύνολο
Καταστήματα ένδυσης και υπόδησης	336
Καφετέρια-Καφενείο	31
Ταβέρνα- Ψητοπωλείο	10
Εστιατόριο ταχείας εξυπηρέτησης (FAST FOOD)	
Ζαχαροπλασείο	3
Τυροπιτάδικο	9
Παντοπωλείο	2
Ιχθυοπωλείο	3
Κρεοπωλείο	4
SUPER MARKET	2
Καταστήματα πώλησης κατοικίδιων ζώων	
Φαρμακείο	13
Τράπεζα	12
Καθαριστήριο ρούχων	3
Φροντιστήριο	
Καταστήματα κινητής τηλεφωνίας	4
Φούρνος	6
Πιτσαρίες	1
Βιβλιοπωλεία	7
Ταξιδιωτικά γραφεία	3
Λογιστικά γραφεία	2
ΠΡΟΠΟ	4
Ερειπωμένα κτίρια	3
Εργαστήρια	3
Εκκλησία	1
Γραφεία	4
Εκτυπώσεις	8
Δημόσιες Υπηρεσίες (ΟΑΕΔ)	1
Κομμωτήριο-Κουρείο	22
Φωτογραφείο	3

Πνευματικό κέντρο	2
Μανάβικο	3
Αποθήκες	3
Ψηλικάτζίδικα	2
Επιδιορθώσεις υποδημάτων	4
Επιδιορθώσεις ρούχων	7
Υπαίθριο παρκινγκ	2
Μουσεία	2
Κενά οικόπεδα	6
Internet cafe	1
Ταχυδρομείο	1
Κενά	91
Κατοικίες	20
Παιδικός Σταθμός	1
Κατάστημα περιποίησης άκρων (μανικιούρ-πεντικιούρ)	5
Γραφεία τελετών	3
Ταβέρνα- Ψητοπωλείο	10
Εστιατόριο ταχείας εξυπηρέτησης (FAST FOOD)	
Ζαχαροπλασείο	3
Τυροπιτάδικο	9
Παντοπωλείο	2
Ιχθυοπωλείο	3
Κρεοπωλείο	4
SUPER MARKET	2
Καταστήματα πώλησης κατοικίδιων ζώων	
Φαρμακείο	13
Τράπεζα	12
Καθαριστήριο ρούχων	3
Φροντιστήριο	
Καταστήματα κινητής τηλεφωνίας	4
Φούρνος	6
Πιτσαρίες	1
Βιβλιοπωλεία	7
Ταξιδιωτικά γραφεία	3
Λογιστικά γραφεία	2
ΠΡΟΠΟ	4
Ερειπωμένα κτίρια	3
Εργαστήρια	3
Εκκλησία	1
Γραφεία	4

Εκτυπώσεις	8
Δημόσιες Υπηρεσίες (ΟΑΕΔ)	1
Κομμωτήριο-Κουρείο	22
Φωτογραφείο	3
Πνευματικό κέντρο	2
Μανάβικο	3
Αποθήκες	3
Ψιλικατζίδικα	2
Επιδιορθώσεις υποδημάτων	4
Επιδιορθώσεις ρούχων	7
Υπαίθριο παρκινγκ	2
Μουσεία	2
Κενά οικόπεδα	6
Internet cafe	1
Ταχυδρομείο	1
Κενά	91
Κατοικίες	20
Παιδικός Σταθμός	1
Κατάστημα περιποίησης άκρων	5
Γραφεία τελετών	3

Πίνακας 4: Είδη καταστημάτων στα ισόγεια του παραδοσιακού κέντρου
Πηγή Δεδομένων: Επιτόπια Έρευνα 2011

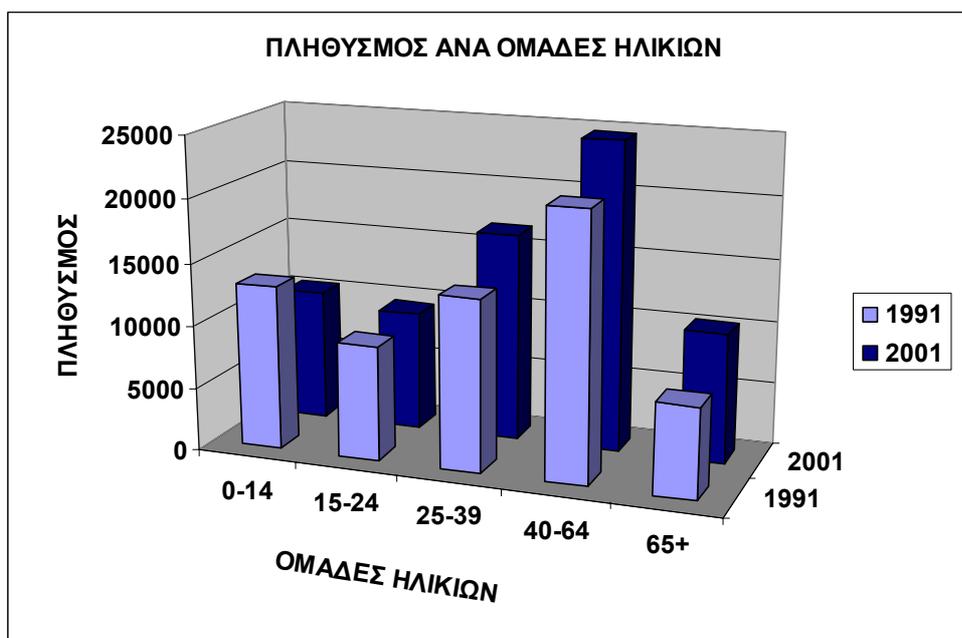
446	ΣΤ.ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ - ΝΟΣ.ΠΕΝΤΕΛΗΣ
501	ΠΕΥΚΗ - ΜΑΡΟΥΣΙ Α
527	ΠΕΥΚΗ - ΜΑΡΟΥΣΙ Β
541	ΜΕΤΑΜΟΡΦΩΣΗ - ΣΤ.ΑΜΑΡΟΥΣΙΟΥ
A8	ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ - ΝΕΑ ΙΩΝΙΑ - ΜΑΡΟΥΣΙ

Πίνακας 3: Λεωφορειακές γραμμές που διέρχονται από την περιοχή μελέτης
Πηγή Δεδομένων: Πηγή: ΟΑΣΑ, www.oasa.gr

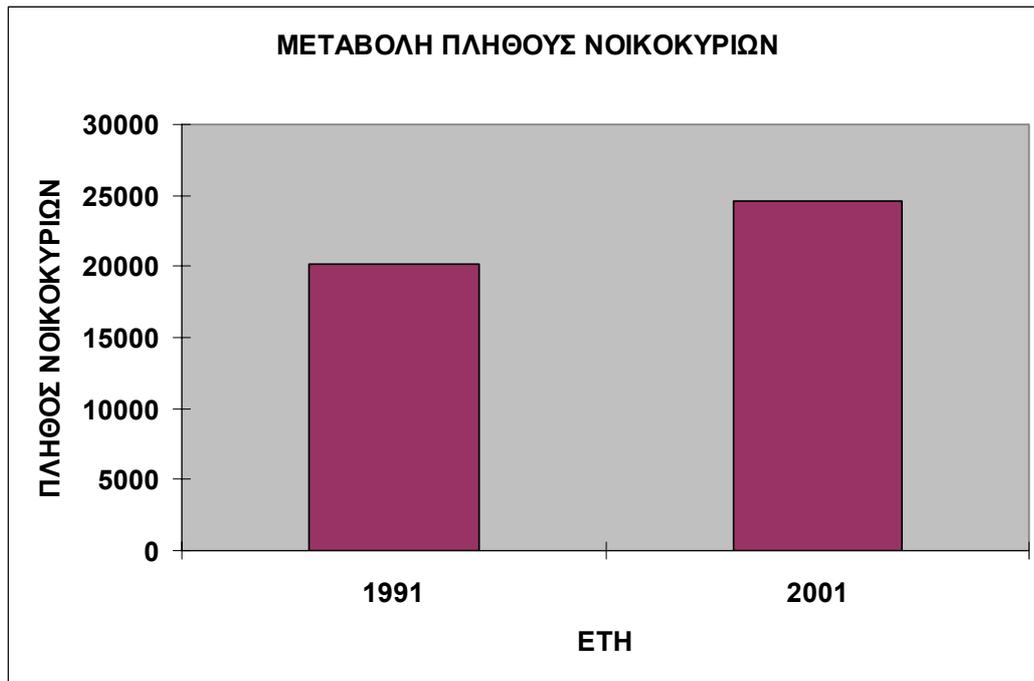
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ



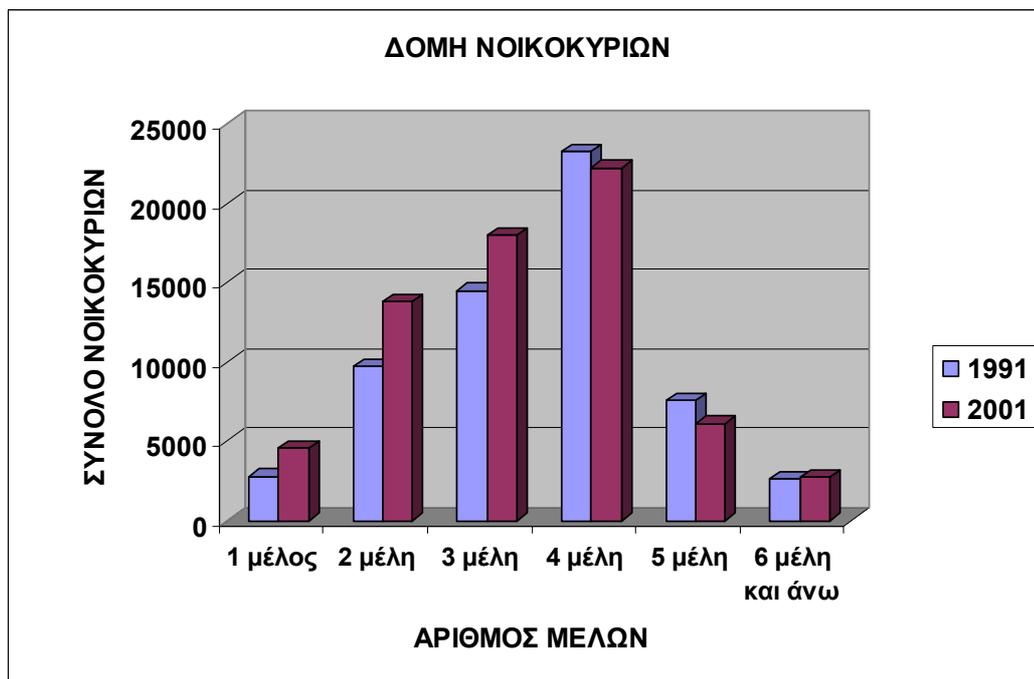
Διάγραμμα 1: Πληθυσμιακή εξέλιξη Δήμου Αμαρουσίου
Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού



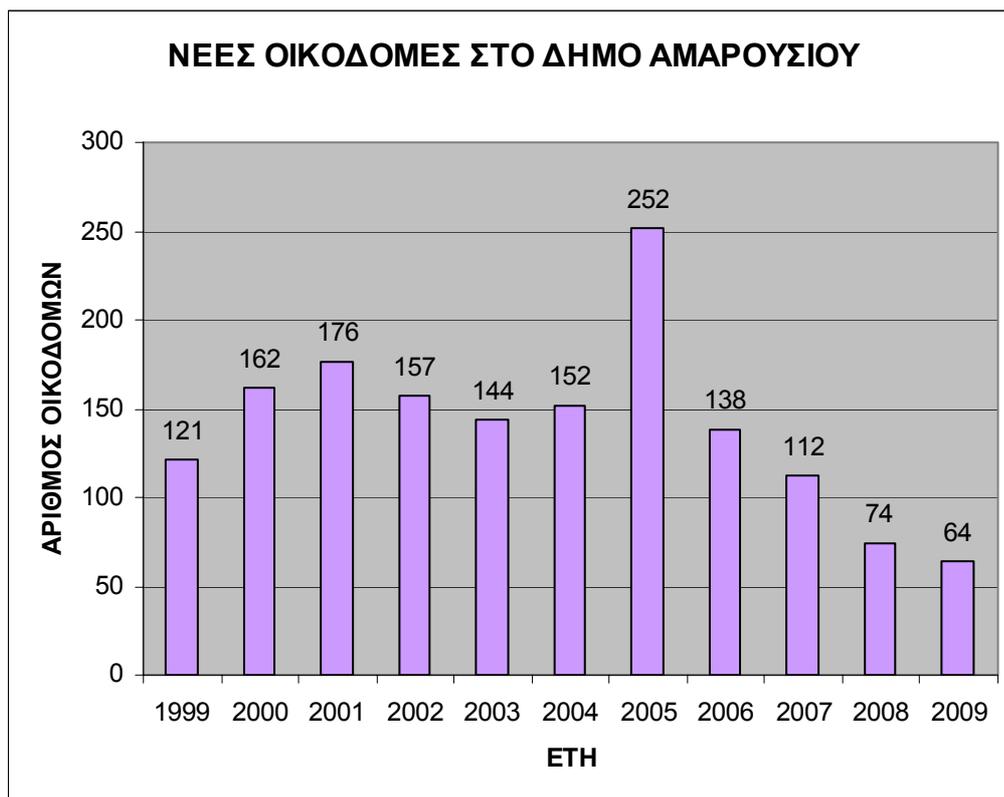
Διάγραμμα 2: Πληθυσμός ανά ομάδες ηλικιών
Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές Πληθυσμού 1991, 2001



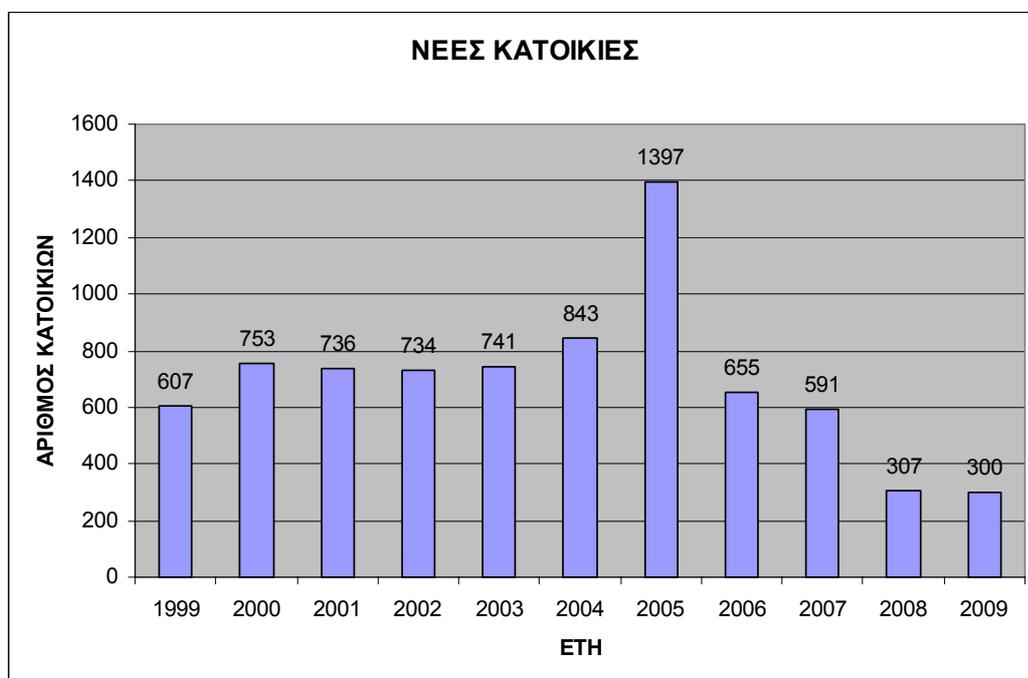
Διάγραμμα 3: Μεταβολή νοικοκυριών
 Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές νοικοκυριών 1991, 2001



Διάγραμμα 7: Δομή νοικοκυριών
 Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές νοικοκυριών 1991, 2001

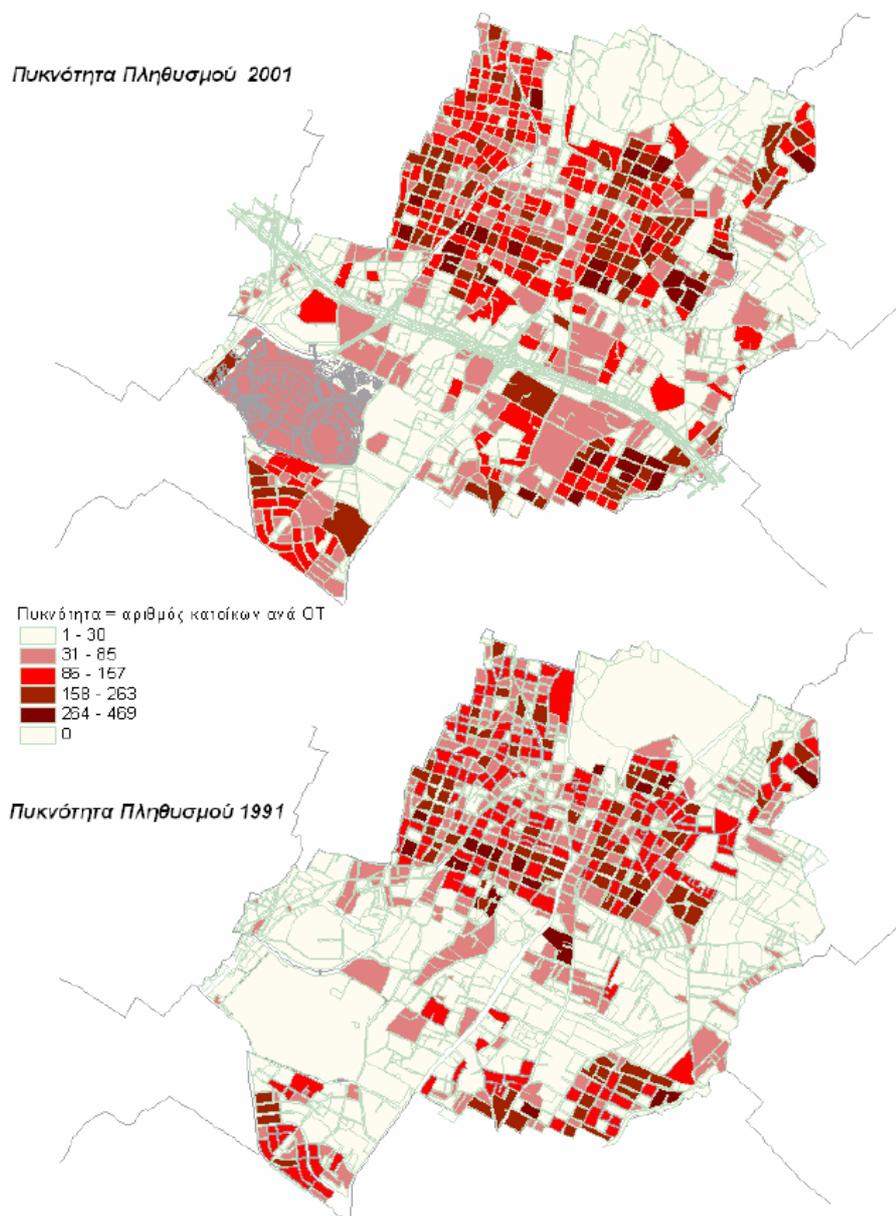


Διάγραμμα 5: Αριθμός νέων οικοδομών
 Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές νέων οικοδομών 1999 - 2009

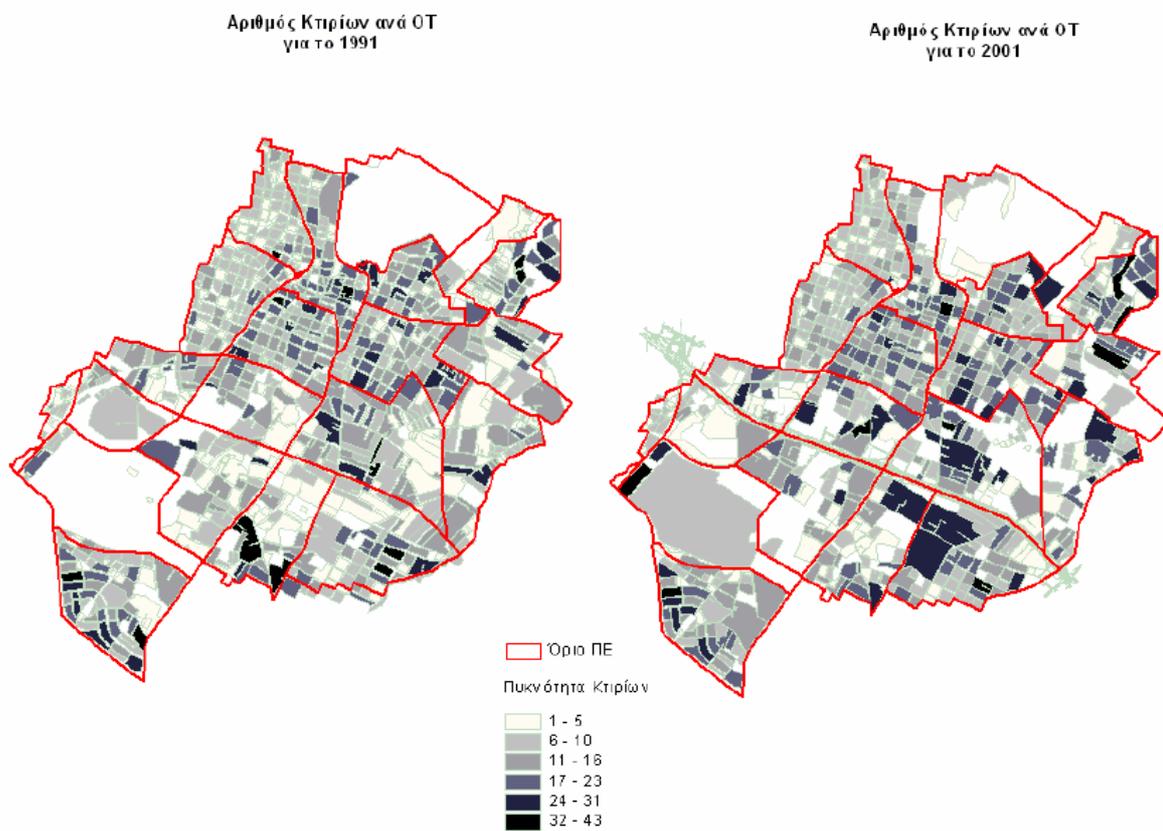


Διάγραμμα 6: Αριθμός νέων κατοικιών
 Πηγή Δεδομένων: ΕΣΥΕ, Απογραφές νέων κατοικιών 1999 - 2009

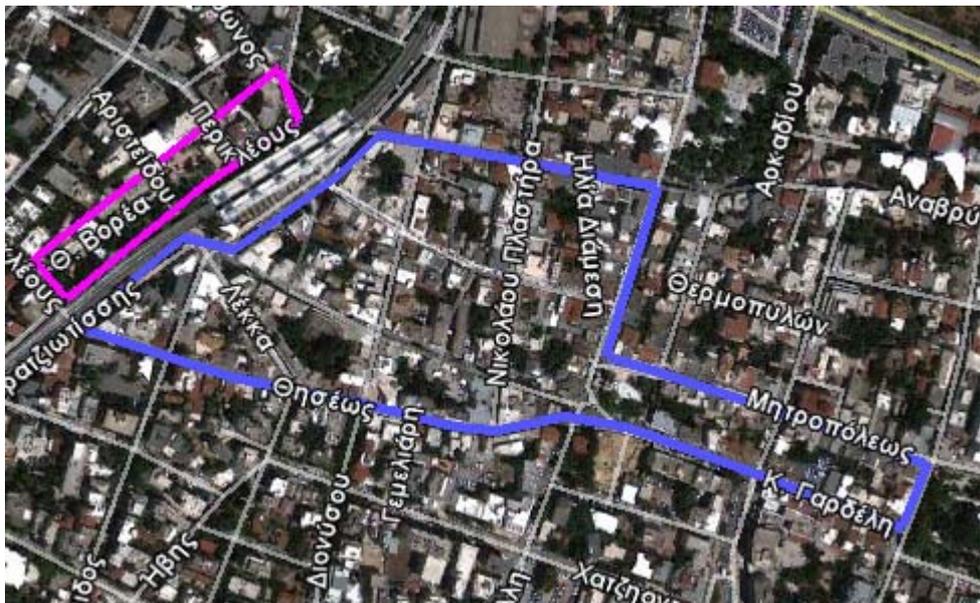
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΕΙΚΟΝΩΝ



Εικόνα 1: Πληθυσμιακή πυκνότητα Δήμου Αμαρουσίου 1991-2001
Πηγή Δεδομένων: Διπλωματική Εργασία: "Πόλοι εμπορίου και υπηρεσιών σε παρόδιους χώρους. Προβλήματα – Επιπτώσεις. Το παράδειγμα του υπερτοπικού κέντρου Αμαρουσίου", Βασιλόπουλος Βασίλειος, Αθήνα, 2008



Εικόνα 2: Πυκνότητα κτιρίων Δήμου Αμαρουσίου 1991-2001
 Πηγή Δεδομένων: Διπλωματική Εργασία: "Πόλοι εμπορίου και υπηρεσιών σε παράδιους χώρους. Προβλήματα – Επιπτώσεις. Το παράδειγμα του υπερτοπικού κέντρου Αμαρουσίου", Βασιλόπουλος Βασίλειος, Αθήνα, 2008



Εικόνα 5: Περιοχές ανάπτυξης του εμπορικού κλάδου στην περιοχή μελέτης
 Πηγή Δεδομένων: Google Earth



Εικόνες 6 - 7: Ο Σταθμός "Μαρούσι" πριν την ανάπλαση και μετά την ανάπλαση
 Πηγή Δεδομένων: <http://www.isap.gr>



Εικόνα 8 : Πεζογέφυρα Λεωφόρου Κηφισίας
 Πηγή Δεδομένων: Ιστοσελίδα Δήμου Αμαρουσίου <http://www.maroussi.gr>



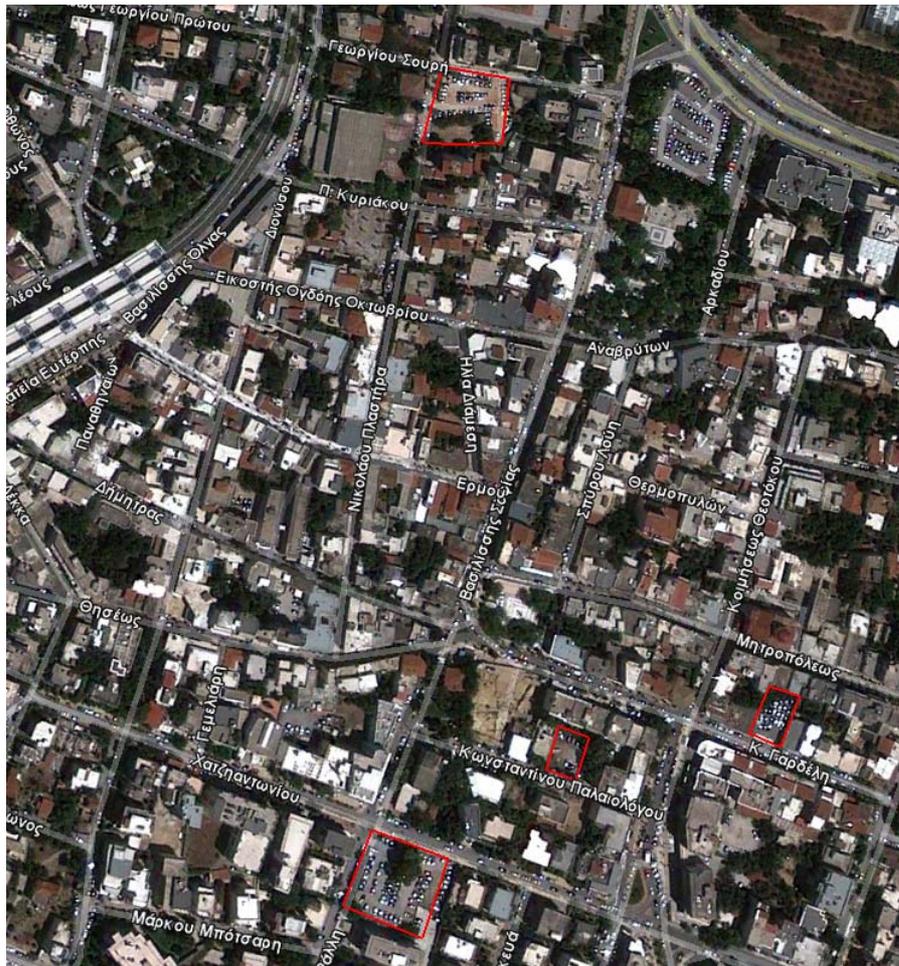
Εικόνα 9 : Είσοδος φορτηγών στο κέντρο
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας



Εικόνες 10-11: Είσοδοι πεζοδρομημένου δικτύου
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας



Εικόνα 12: Όχημα της δημοτικής συγκοινωνίας
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας



Εικόνα 13: Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης
Πηγή Δεδομένων: Google Earth



Εικόνες 14-15 : Στάθμευση πάνω στο πεζοδρόμιο και στις διαβάσεις τυφλών
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας



Εικόνες 16 – 17: Κατεστραμμένος πεζόδρομος και ακατάλληλα υλικά
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας



Εικόνα 18 : Παρκαρισμένα αυτοκίνητα σε πεζόδρομο
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας



Εικόνες 19 - 20 : Κατάληψη πεζοδρόμων
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας



Εικόνες 21 - 22 : Όψεις κτιρίων στο παραδοσιακό κέντρο
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας



Εικόνες 23 - 24 : Εγκαταλελειμμένα κτίρια
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας



Εικόνες 25 - 26 : Πρόσψη του σταθμού "Μαρούσι"
Πηγή Δεδομένων: Προσωπικό αρχείο σπουδάστριας

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΧΑΡΤΩΝ

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
 Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
 Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

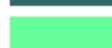
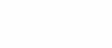
Διπλωματική Εργασία
 "Οι νέες μορφές εμπορίου και τα κέντρα των πόλεων.
 Το παράδειγμα του παραδοσιακού κέντρου Αμαρουσίου"

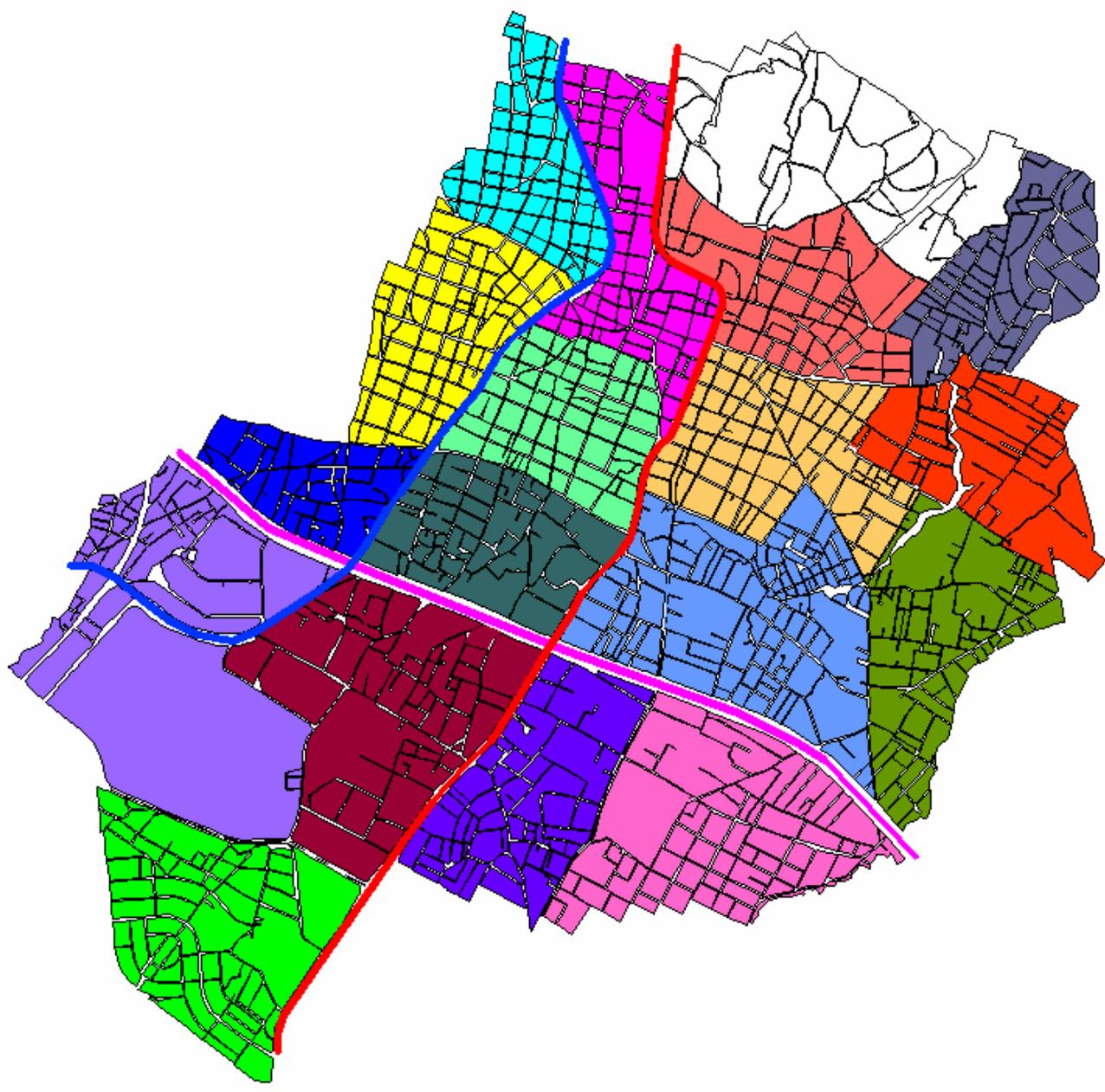
Χάρτης 1 : Πολεοδομικές Ενότητες Δήμου Αμαρουσίου
 Κλίμακα : 1:20000

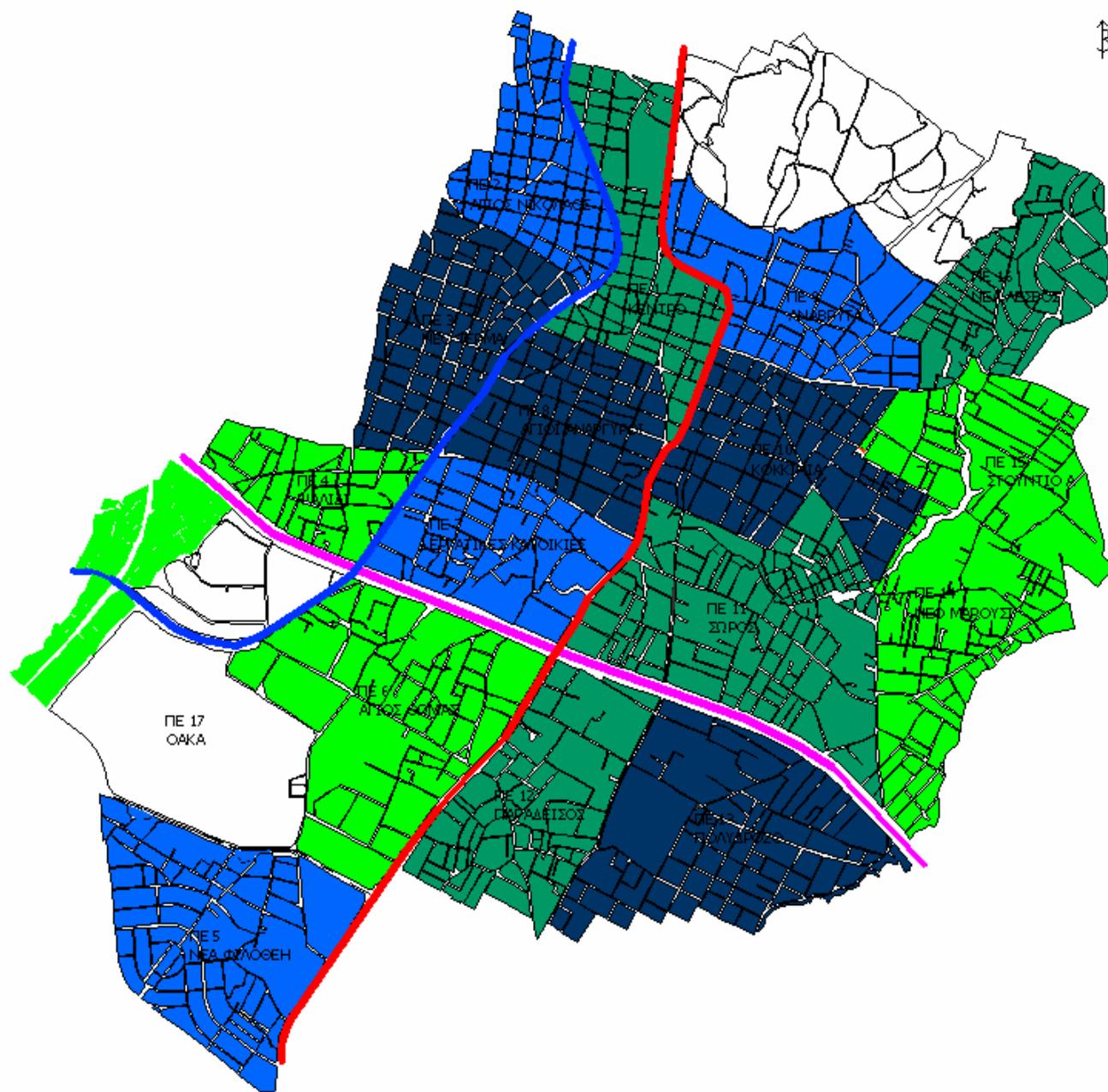
Ζαχαρούλα Βασιλή
 Επιβλέπων Καθηγητής : Ι. Σαγιάς

Πηγή Δεδομένων: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αμαρουσίου, Ίδια Επεξεργασία

Υπόμνημα

- | | | | |
|---|----------------------|---|-------------------|
|  | ΠΕ 1 Κέντρο |  | ΠΕ 10 Κοκκινιά |
|  | ΠΕ 2 Αγ. Νικόλαος |  | ΠΕ 11 Σωρός |
|  | ΠΕ 3 Νέο Τέρμα |  | ΠΕ 12 Παράδεισος |
|  | ΠΕ 4 Ψαλίδι |  | ΠΕ 13 Πολυδρόσο |
|  | ΠΕ 5 Νέα Φιλαθέη |  | ΠΕ 14 Νέο Μαραύσι |
|  | ΠΕ 6 Άγιος Θωμάς |  | ΠΕ 15 Στοιόντι Α |
|  | ΠΕ 7 Εργ. Κατακίες |  | ΠΕ 16 Νέα Λέσβος |
|  | ΠΕ 8 Άγιοι Ανάργυροι |  | ΠΕ 17 ΟΑΚΑ |
|  | ΠΕ 9 Ανάβρυτα | | |
|  | Δεκανόρος Κτητορίας | | |
|  | Αττική Οδός | | |
|  | Σιδηροδρομική Γραμμή | | |





Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
 Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
 Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία
 "Οι νέες μορφές εμπορίου και τα κέντρα των πόλεων.
 Το παράδειγμα του παραδοσιακού κέντρου Αμαρουσίου"

Χάρτης 2 : Πραγματικός πληθυσμός ανά Πολεοδομική
 Ενότητα Δήμου Αμαρουσίου, 2001
 Κλίμακα 1:20000

Ζαχαρούλα Βασιλή
 Επιβλέπων Καθηγητής : Ι. Σαμάς

Πηγή: Επιχειρησιακό πρόγραμμα του Δήμου Αμαρουσίου
 για την περίοδο 2007-2010-Παραδοτέο 1
 "Στρατηγικός Σχεδιασμός", Ίδια επεξεργασία

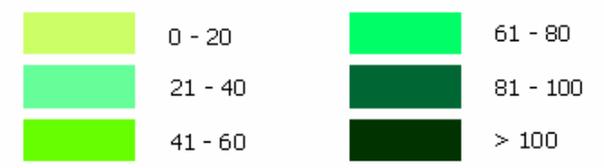
Υπόμνημα

Αριθμός Ατόμων

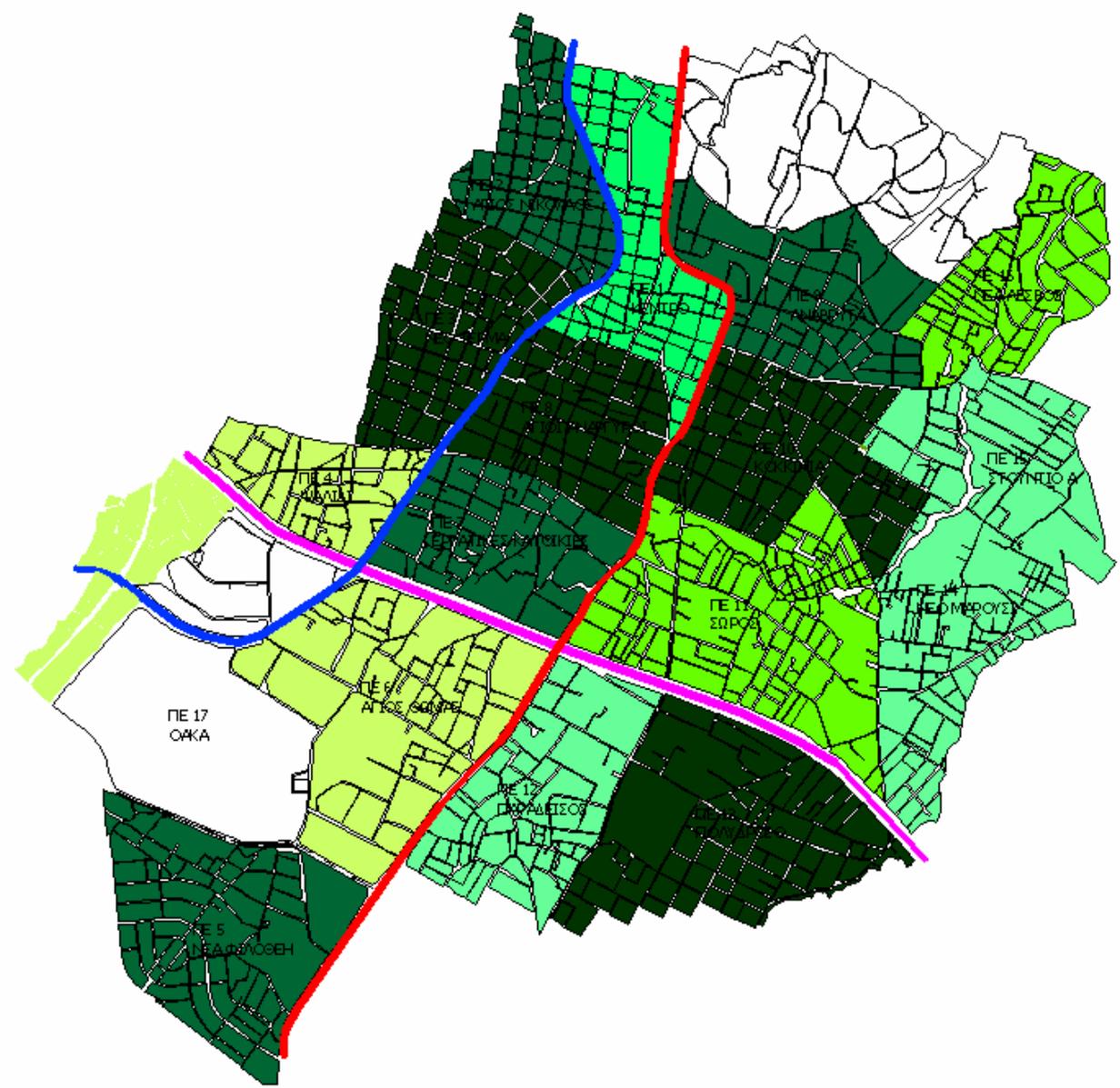
- 0 - 2000
- 2001 - 4000
- 4001 - 6000
- > 6000
- Λεωφόρος Κηφισίας
- Αττική Οδός
- Σιδηροδρομική Γραμμή

Υπόμνημα

Πραγματικός Πληθυσμός (άτομα/Ha)



- Λεωφόρος Κηφισίας
- Αττική Οδός
- Σιδηροδρομική Γραμμή





Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
 Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
 Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία
 "Οι νέες μορφές εμπορίου και τα κέντρα των πόλεων.
 Το παράδειγμα του παραδοσιακού κέντρου Αμαρουσίου"

Χάρτης 4 : Συντελεστές Εμπορικότητας Δήμου
 Αμαρουσίου, 2007
 Κλίμακα : 1:20000

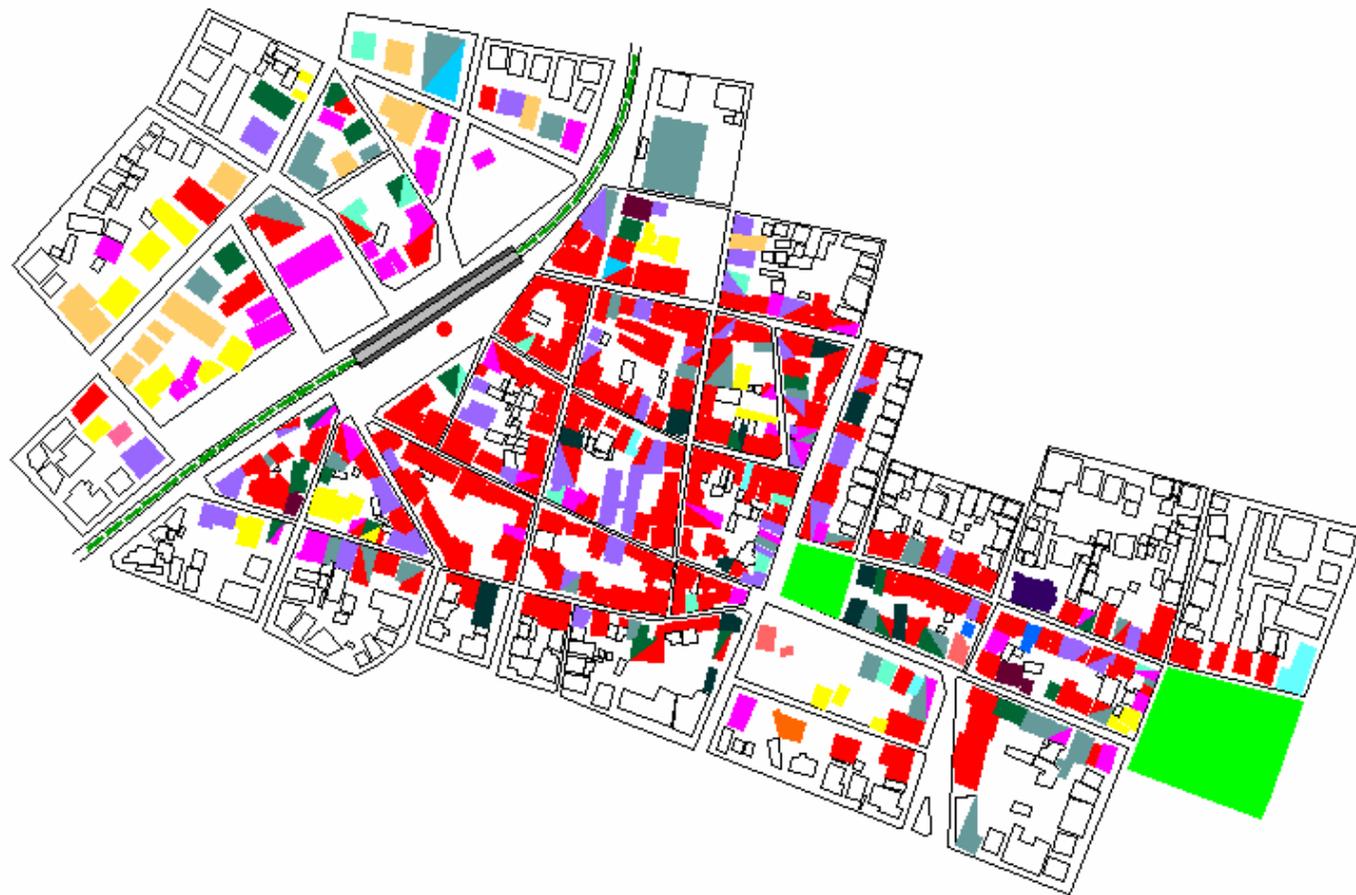
Ζαχαρούλα Βασιλή
 Επιβλέπων Καθηγητής : Ι. Σαγιάς

Πηγή Δεδομένων: Υπουργείο Οικονομίας - Οικονομικών,
 2007, ίδια Επεξεργασία

Υπόμνημα

Συντελεστές Εμπορικότητας

- 1
- 1,1-1,2
- 1,3-1,4
- 1,5-1,7
- 1,8-2,1
- 2,2-2,5
- 2,6-3
- 3,1-3,7



β

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
 Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
 Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία
 "Οι νέες μορφές εμπορίου και τα κέντρα των πόλεων.
 Το παράδειγμα του παραδοσιακού κέντρου Αμαρουσίου"

Χάρτης 5 : Χρήσεις Ισογείων στο Παραδοσιακό Κέντρο
 του Δήμου Αμαρουσίου
 Κλίμακα 1: 3500

Ζαχαρούλα Βασιλή
 Επβλέπων Καθηγητής: Ι. Σαγιάς

Πηγή Δεδομένων: Επατόπια Έρευνα, Μάιος 2011
 Ίδια Επεξεργασία

Υπόμνημα

- | | |
|--------------------------------|-------------------------|
| ● Σταθμός ΗΣΑΠ | ■ Φαρμακείο |
| ■ Σιδηροδρομική Γραμμή | ■ Διοίκηση |
| □ Όριο Ο.Τ. | ■ Ταχυδρομείο |
| ■ Κατοικία | ■ Υπαίθριο Πάρκινγκ |
| ■ Κενό | ■ Άλλες Χρήσεις |
| ■ Υπηρεσίες | ■ Εκκλησία |
| ■ Πυλωτή | ■ Μουσείο |
| ■ Λιανικό Εμπόριο | ■ Αποθήκη |
| ■ Πολιτιστικοί Χώροι | ■ Προσωπικές Υπηρεσίες |
| ■ Αναψυχή | ■ Βρεφονηριακός Σταθμός |
| ■ Εκπαίδευση | ■ Τράπεζα |
| ■ Πλατείες | |
| ■ Επιχειρήσεις Κοινής Οφέλειας | |



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
 Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
 Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία
 "Οι νέες μορφές εμπορίου και τα κέντρα των πόλεων.
 Το παράδειγμα του παραδοσιακού κέντρου Αμαρουσίου"

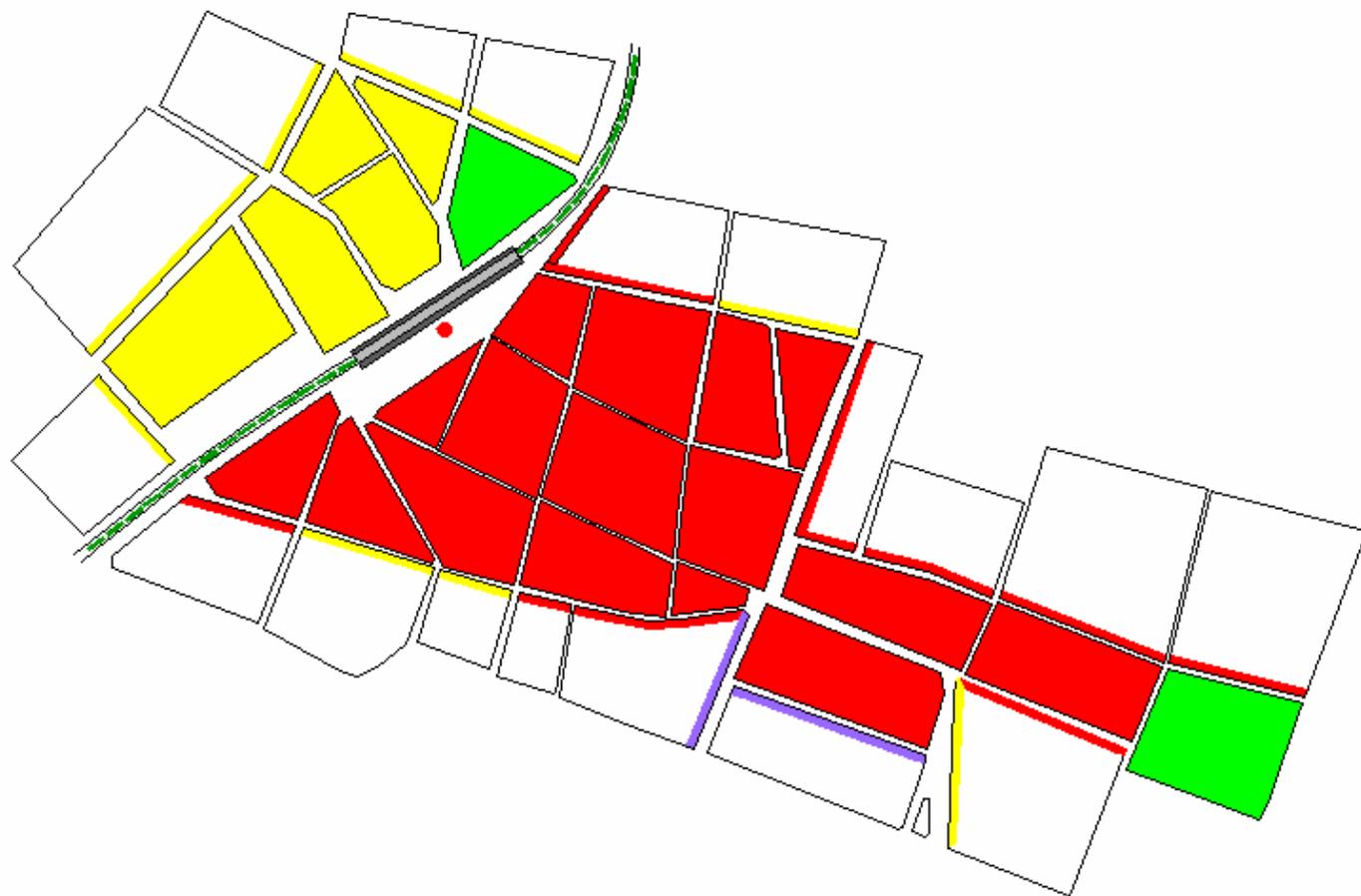
Χάρτης 6: Χρήσεις Ορόφων στο Παραδοσιακό Κέντρο
 του Δήμου Αμαρουσίου
 Κλίμακα 1:3500

Ζαχαρούλα Βασιλή
 Επιβλέπων Καθηγητής: Ι. Σαγιάς

Πηγή Δεδομένων: Επιτόπια Έρευνα, Μάιος 2011
 Ίδια Επεξεργασία

Υπόμνημα

- | | |
|------------------------------|-----------------------|
| Σταθμός ΗΣΑΠ | Φρονιστήριο |
| Σιδηροδρομική Γραμμή | Διοίκηση |
| Κτίριο χωρίς όροφο | Άλλες Χρήσεις |
| Όριο Ο.Τ. | Εκκλησία |
| Κατοικία | Μουσείο |
| Κενό | Αποθήκη |
| Υπηρεσίες | Προσωπικές Υπηρεσίες |
| Εγκαταλελημένο | Βρεφονηπιακός Σταθμός |
| Λιανικό Εμπόριο | Τράπεζα |
| Αναψυχή | Πολιτιστικοί Χώροι |
| Εκπαίδευση | Πλατείες |
| Επιχειρήσεις Κοινής Οφέλειας | |



Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
 Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών
 Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού

Διπλωματική Εργασία
 "Οι νέες μορφές εμπορίου και τα κέντρα των πόλεων.
 Το παράδειγμα του παραδοσιακού κέντρου Αμαρουσίου"

Χάρτης 7 : Χρήσεις Οικοδομικών Τετραγώνων στο
 Παραδοσιακό Κέντρο του Δήμου Αμαρουσίου
 Κλίμακα 1:3500

Ζαχαρούλα Βασιλή
 Επιβλέπων Καθηγητής : Ι. Σαγιάς

Πηγή Δεδομένων: Επιτόπια Έρευνα, Μάιος 2011
 Ίδια Επεξεργασία

Υπόμνημα

-  Σταθμός ΗΣΑΠ
-  Σιδηροδρομική Γραμμή
-  Ο.Τ. Περιοχής Μελέτης
-  Λιανικό Εμπόριο
-  Κατοικία
-  Πλατεία
-  Υπηρεσίες

