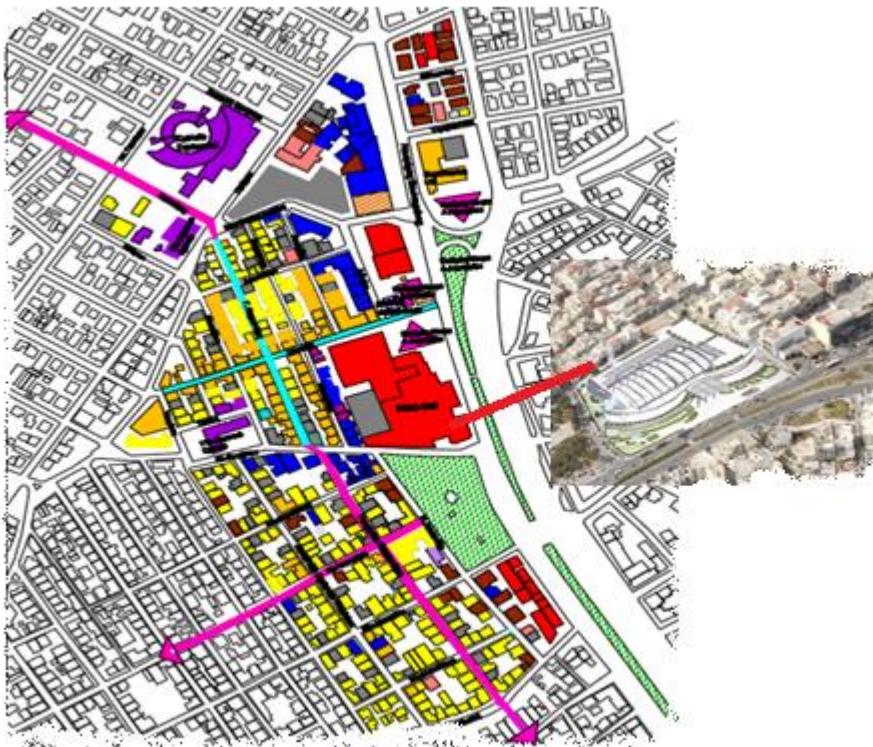




**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ  
ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

*Διπλωματική Εργασία*

*ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗ ΜΕΓΑΛΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΩΝ ΣΤΗΝ  
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ THE METRO MALL ATHENS*



**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ**

Επιβλέπων Καθηγητής:

ΙΩΝ ΣΑΓΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

Αθήνα, Ιούλιος 2012

## Περιεχόμενα

|   | σελίδα    |
|---|-----------|
| Κατάλογος χαρτών .....  | vii       |
| Κατάλογος εικόνων .....   | viii      |
| Κατάλογος πινάκων και διαγραμμάτων .....  | xiv       |
| Πρόλογος .....  | xvii      |
| Περίληψη .....  | xviii     |
| Abstract .....  | xx        |
| <b>Κεφάλαιο 1. Σύγχρονη Μορφή Πόλεων.....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>1.1 Εισαγωγή .....</b>   | <b>2</b>  |
| <b>1.2 Ιστορική Εξέλιξη των Πόλεων .....</b>  | <b>2</b>  |
| 1.2.1 Δομή Σύγχρονης Πόλης-Προς Διάχυτη Πόλη.....   | 9         |
| 1.2.2 Κοινωνικοοικονομική Οργάνωση-Δραστηριότητα Πόλεων στην<br>Διάρκεια του χρόνου ..... | 10        |
| 1.2.3 Αποκέντρωση Σύγχρονων Οικισμών-Αστικοί<br>Μετασχηματισμοί.....                      | 14        |
| <b>1.3 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη .....</b>  | <b>16</b> |
| <b>1.4 Σύγχρονες Πόλεις-Μορφές Πόλεων.....</b>  | <b>18</b> |
| <b>1.5 Χώροι Κατανάλωσης-Παγκόσμιες Πόλεις.....</b>                                       | <b>22</b> |
| 1.5.1 Μορφή Χωρικής Οργάνωσης του Εμπορίου-Τριτογενής<br>Τομέας.....                      | 25        |
| 1.5.2 Συνοικιακές Αγορές-Μεταφορές-Δραστηριότητες.....                                    | 26        |
| <b>Κεφάλαιο 2. Εμπορική Δραστηριότητα στις Πόλεις....</b>                                 | <b>30</b> |
| <b>2.1 Εισαγωγή .....</b>   | <b>31</b> |
| 2.1.1 Διαχρονική Μελέτη .....   | 31        |
| 2.1.2 Θέματα Εμφάνισης και Λειτουργίας Μεγάλων<br>Εμπορικών Πολυκέντρων –malls.....       | 32        |

|  |           |
|--|-----------|
| 2.1.3 Η χρήση της τεχνολογίας στη εξέλιξη του εμπορίου .....                               | 33        |
| 2.1.4 Φύση Εμπορίου και Λιανικό Εμπόριο.....   | 35        |
| 2.1.5 Εμπορικό Τρίγωνο Αθήνας και επέκταση εμπορίου στα<br>Προάστια.....                   | 35        |
| <b>2.2 Ορισμός και Χρονικό Ιστορικό Εμπορικών Κέντρων.....</b>                             | <b>38</b> |
| 2.2.1 Φάσεις Ανάπτυξης Εμπορικών Κέντρων σε Ευρωπαϊκές Πόλεις<br>και Διεθνή Εμπειρία ..... | 39        |
| 2.2.2 Εξέλιξη Εμπορικών Κέντρων σε Ευρώπη.....   | 43        |
| 2.2.3 Τυπικά Χαρακτηριστικά του Αμερικάνικου mall.....                                     | 44        |
| 2.2.4 Πρώτοι Σχεδιαστές των εμπορικών πολυχώρων (malls).....                               | 44        |
| <b>2.3 Πρώτες Εγκαταστάσεις Εμπορικών Κέντρων στην<br/>Ελλάδα.....</b>                     | <b>45</b> |
| 2.3.1 Παράγοντες Δημιουργίας mall στον Ελληνικό Χώρο.....                                  | 45        |
| 2.3.2 Αναδυόμενες Χωρικές Συγκεντρώσεις –Πλάνα για το<br>μέλλον(clusters).....             | 48        |
| <b>2.4 Ταξινόμηση Εμπορικών Πολυχώρων .....</b>  | <b>50</b> |
| 2.4.1 Ακτίνα επιρροής mall.....  | 50        |
| 2.4.2 Ένταξη σε Πολεοδομικό Ιστό.....  | 50        |
| <b>2.5 Χρήση Γής mall και η κρίση των shopping malls<br/>σήμερα.....</b>                   | <b>51</b> |
| 2.5.1 Κρίση ισορροπίας δημόσιου-ιδιωτικού χώρου.....                                       | 52        |
| 2.5.2 Διαμόρφωση του δημόσιου χώρου μέσα από το μοντέλο της<br>κατανάλωσης.....            | 53        |

## **Κεφάλαιο 3. Ένταξη mall σε ευρύτερο δίκτυο**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>μεταφορών και συγκοινωνιών.....</b>   | <b>55</b> |
| <b>3.1 Εισαγωγή.....</b>   | <b>56</b> |
| <b>3.2 Σχέση Εμπορικών Συγκεντρώσεων με δίκτυα<br/>Μεταφορικής Υποδομής.....</b> | <b>56</b> |

|   |           |
|---|-----------|
| <b>3.3 Επιπτώσεις- Θετικά και Αρνητικά χρήσης και λειτουργίας.....</b>                        | <b>58</b> |
| <b>3.4 Προϋποθέσεις και Νομοθεσία για επιλογή χώρου mall.....</b>                             | <b>59</b> |
| 3.4.1 Γενικές-Μέτρα Πολιτικής για την Ελληνική Πόλη.....                                      | 61        |
| 3.4.2 Προσπελασιμότητα χρήσεων γής-εμπορικών συγκεντρώσεων από αστικές συγκοινωνίες .....     | 63        |
| <b>3.5 Χωροθέτηση των μεγάλων εμπορικών κέντρων μητροπολιτικής εμβέλειας στην Ελλάδα.....</b> | <b>66</b> |

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Κεφάλαιο 4. Κυκλοφοριακή και Πολεοδομική Διερεύνηση του Δήμου Αγίου Δημητρίου.Εστίαση σε περιοχή μελέτης.....</b> | <b>68</b> |
|--|-----------|

|  |            |
|--|------------|
| <b>4.1 Εισαγωγή.....</b>                               | <b>69</b>  |
| 4.1.1 Ιστορικά Στοιχεία .....                          | 69         |
| 4.1.2 Γενικά στοιχεία .....                            | 73         |
| <b>4.2 Δημογραφικά Στοιχεία .....</b>                  | <b>78</b>  |
| 4.2.1 Γενικά –Υφιστάμενη Κατάσταση .....               | 78         |
| 4.2.2 Υψηκότητα .....                                  | 82         |
| 4.2.3 Εκπαίδευση .....                                 | 83         |
| 4.2.4 Απασχόληση .....                                 | 85         |
| 4.2.5 Επαγγέλματα.....                                 | 88         |
| 4.2.6 Κατοικίες.....                                   | 88         |
| 4.2.7 Χρήσεις Γής.....                                 | 90         |
| <b>4.3 Πολεοδομική Διερεύνηση .....</b>                | <b>91</b>  |
| 4.3.1 Χρήσεις γης .....                                | 91         |
| 4.3.2 Πολεοδομικές Ενότητες .....                      | 92         |
| 4.3.3 Εμβάθυνση στην περιοχή μελέτης.....              | 97         |
| <b>4.4 Κυκλοφοριακή Διερεύνηση .....</b>               | <b>112</b> |
| 4.4.1 Οδικοί άξονες και ιεράρχηση οδικού δικτύου ..... | 112        |
| 4.4.2 Κυκλοφοριακοί φόρτοι .....                       | 118        |

|   |            |
|---|------------|
| 4.4.3 Πεζόδρομοι.....   | 121        |
| 4.4.4 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού.....  | 121        |
| 4.4.5 Δημόσια μέσα μεταφοράς στην περιοχή μελέτης.....  | 124        |
| 4.4.6 Μορφή χώρου της περιοχής μελέτης<br>(ΣΔ,πλατείες,πράσινο).....  | 125        |
| 4.4.7Αξίες Ακινήτων Περιοχής Μελέτης.....   | 127        |
| <b>4.5 Η Περίπτωση του metro mall Athens.....</b>   | <b>129</b> |
| 4.5.1 Κατασκευαστικά Στοιχεία του πολυκαταστήματος.....   | 130        |
| 4.5.2 Δημιουργός Εταιρεία.....  | 130        |
| 4.5.3 Προσβάσεις και Παρεχόμενες Υπηρεσίες .....  | 132        |
| 4.5.4 Περιβαλλοντικός σχεδιασμός λειτουργίας και χρήσης του<br>πολυκαταστήματος.....  | 133        |
| 4.5.5 Εσωτερική διαμόρφωση πολυκαταστήματος.....  | 137        |
| <b>4.6 Επεξεργασία Ερωτηματολογίου μελέτης για την<br/>δημιουργία και λειτουργία του νέου metro mall Athens.....</b>  | <b>140</b> |
| <b>4.7 Συμπεράσματα Ανάλυσης .....</b>  | <b>156</b> |
| <b>Κεφάλαιο 5. Κυκλοφοριακές Προτάσεις .....</b>  | <b>159</b> |
| <b>5.1 Εισαγωγή.....</b>  | <b>160</b> |
| <b>5.2 Έμφαση στην πόλη της δημόσιας συγκοινωνίας.....</b>  | <b>160</b> |
| 5.2.1 Οι βασικές αρχές σχεδιασμού πόλεων προσανατολισμένων στη<br>δημόσια συγκοινωνία.....  | 161        |
| 5.2.2 Προώθηση του πολυκεντρικού προτύπου ανάπτυξης, ενισχύοντας τη<br>λειτουργική εξειδίκευση και συμπληρωματικότητα των επιμέρους<br>αναπτυξιακών πόλων,σε επίπεδο υπερτοπικών χρήσεων..... | 167        |
| 5.2.3 Προστασία και ανάδειξη του κέντρου της εμπορικής περιοχής μέσω<br>σταδιακής απομάκρυνσης του αυτοκινήτου και ενίσχυσης της<br>κατοικίας σε επιλεγμένες ζώνες.....                       | 169        |
| 5.2.4 Συσχέτιση κινήτρων χωροθέτησης εταιρειών/οργανισμών με το<br>επίπεδο προσπελασιμότητας με ΔΣ.....   | 170        |
| <b>5.3 Οδός Βασιλίσσης Αμαλίας.....</b>   | <b>172</b> |
| <b>5.4 Οδός Ιωάννου Μεταξά.....</b>   | <b>17</b>  |

|  |     |
|--|-----|
| <b>5.5 Οδός Ελευθερίου Βενιζέλου</b> .....   | 174 |
| <b>5.6 Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας – “Ζώνες 30”</b> .....   | 179 |
| <b>5.7 Κριτήρια κατηγοριοποίησης των πολεοδομικών<br/>χαρακτηριστικών σε μακρο- και μικρο- κλίμακα</b> ..... | 183 |
| <b>5.8 Κριτήρια σχεδιασμού</b> .....   | 183 |
| 5.8.1 Πολεοδομικά κριτήρια.....  | 183 |
| 5.8.2 Κυκλοφοριακά κριτήρια.....   | 184 |
| <b>5.9 Διατομές</b> .....  | 185 |
| <b>5.10 Παρεμβάσεις σε χώρους Στάθμευσης</b> .....   | 192 |
| 5.10.1 Πολιτική στάθμευσης για εμπορικές χρήσεις.....  | 192 |
| 5.10.2 Πολιτική στάθμευσης για εμπορικές χρήσεις.....  | 193 |
| <b>5.11 Διαμορφώσεις πεζοδρομίων</b> .....   | 193 |
| <b>5.12 Διαβάσεις</b> .....  | 194 |
| <b>5.13 Πολιτικές της τοπικής αυτοδιοίκησης</b> .....  | 197 |
| <br>   |     |
| <b>Κεφάλαιο 6. Επιπτώσεις και Συμπεράσματα</b> .....   | 203 |
| <br>   |     |
| <b>6.1 Εισαγωγή</b> .....  | 204 |
| <b>6.2 Συμπεράσματα από την έρευνα στο επίπεδο της<br/>πολεοδομικής μικρο-κλίμακας</b> .....                 | 204 |
| <b>6.3 Οι επιπτώσεις δημιουργίας του πολυκαταστήματος The<br/>Metro Mall Athens</b> .....                    | 205 |
| <b>6.4 Επιπτώσεις φόρτισης και κορεσμού</b> .....  | 206 |
| <b>6.5 Κυκλοφοριακές επιπτώσεις</b> .....  | 207 |
| <b>6.6 Επιπτώσεις στις Αξίες γης</b> .....   | 210 |
| <b>6.7 Οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις</b> .....   | 211 |
| <b>6.8 Επιπτώσεις Φυσικού σχεδιασμού</b> .....   | 212 |

**6.9 Επιπτώσεις λειτουργίας του πολυκαταστήματος The Metro  
Mall Athens.....213**

**Βιβλιογραφία .....214**

**Παραρτήματα**

**Παράρτημα Α Χάρτες**

**Παράρτημα Β Ερωτηματολόγιο / Απόψεις καταναλωτών  
για την δημιουργία και λειτουργία του νέου  
metro mall Athens**

**Παράρτημα Γ Έρευνα για το ρέμα της Πικροδάφνης**

**Παράρτημα Δ Νομοθεσία χωροθέτησης νέων εμπορικών  
κέντρων**

## **Κατάλογος χαρτών**

### **Κεφάλαιο 4**

|  |     |
|--|-----|
| Χάρτης 1 - Ευρύτερη περιοχή μελέτης .....                        | 77  |
| Χάρτης 2 - Χάρτης χρήσεων γης Αγίου Δημητρίου 2010 .....         | 92  |
| Χάρτης 3 - Χάρτης χρήσεων γης Ο.Τ Περιοχής Μελέτης 2012 .....    | 101 |
| Χάρτης 4 -Χάρτης χρήσεων γης ισογείων Περιοχής Μελέτης 2001..... | 104 |
| Χάρτης 5-Χάρτης χρήσεων γης ισογείων Περιοχής Μελέτης 2012.....  | 105 |
| Χάρτης 6-Χάρτης χρήσεων γης ορόφων Περιοχής Μελέτης 2012.....    | 107 |
| Χάρτης 7-Χάρτης πυκνοτήτων κτιρίων Περιοχής Μελέτης 2001.....    | 108 |
| Χάρτης 8-Χάρτης πυκνοτήτων πληθυσμού Περιοχής Μελέτης 2001.....  | 108 |
| Χάρτης 9-Χάρτης πυκνοτήτων κτιρίων Περιοχής Μελέτης 2012.....    | 109 |
| Χάρτης 10-Χάρτης Οδικού δικτύου Δήμου Αγίου Δημητρίου 2010.....  | 117 |
| Χάρτης 11-Χάρτης Οδικού δικτύου Περιοχής Μελέτης 2012.....       | 125 |
| Χάρτης 12-Χάρτης Πρασίνου Περιοχής Μελέτης 2012.....             | 126 |
| Χάρτης 13-Χάρτης Συντελεστή Δόμησης Περιοχής Μελέτης 2012.....   | 126 |
| Χάρτης 14-Χάρτης Αξιών Γής Περιοχής Μελέτης 2012.....            | 128 |

### **Κεφάλαιο 5**

|   |     |
|---|-----|
| Χάρτης 15-Χάρτης χαρακτηριστικών σημείων Περιοχής Μελέτης 2012.....   | 171 |
| Χάρτης 16-Χάρτης Πρότασης Χρήσεων Γής Περιοχής Μελέτης 2012.....  | 177 |
| Χάρτης 17-Χάρτης Προτεινόμενης Ιεράρχησης Οδικού Δικτύου<br>Περιοχής Μελέτης 2012.....  | 178 |
| Χάρτης 18-Χάρτης Ζωνών Ήπιας Κυκλοφορία Περιοχής Μελέτης 2012.....  | 180 |
| Χάρτης 19-Χάρτης Προτεινόμενης ιεράρχησης οδικού δικτύου με ζώνες ήπιας κυκλοφορίας σε<br>σχολεία της Περιοχής Μελέτης 2012.....    | 181 |
| Χάρτης 20- Χάρτης Προτεινόμενης ιεράρχησης οδικού δικτύου με ζώνες ήπιας κυκλοφορίας σε<br>κατοικίες της Περιοχής Μελέτης 2012..... | 182 |
| Χάρτης 21- Χάρτης Προτεινόμενης ιεράρχησης διαβάσεων σε εξόδους μετρό Αγίου Δημητρίου<br>2012.....                                  | 197 |
| Χάρτης 22- Χάρτης Προτεινόμενης ιεράρχησης διαβάσεων σε εξόδους μετρό Αγίου Δημητρίου   |     |



|  |     |
|--|-----|
| της Περιοχής Μελέτης 2012.....                         | 197 |
| Χάρτης 23-Οδικές αρτηρίες σύνδεσης.....                | 198 |
| Χάρτης 24-Πόλοι έλξης και κέντρα γειτονικών δήμων..... | 199 |
| Χάρτης 25-Κατευθύνσεις Βασικών Οδικών Αξόνων.....      | 199 |

## **Κατάλογος εικόνων**

### **Κεφάλαιο 1**

|   |    |
|---|----|
| Εικόνα 1.1 -ΓΠΣ- Αθηνών ΟΡΣΑ.....   | 4  |
| Εικόνα 1.2-1.3 -Ιστορικό Κέντρο Αθήνας-Ακρόπολη.....  | 5  |
| Πηγή : <a href="http://www.tourtripgreece.gr/media/acropolis_panorama.jpg">http://www.tourtripgreece.gr/media/acropolis_panorama.jpg</a>  |    |
| Εικόνα 1.4 -Plaza Major Madrid .....  | 5  |
| Πηγή : <a href="http://farm4.static.flickr.com/3246/3769568591_6cea7850f0.jpg">http://farm4.static.flickr.com/3246/3769568591_6cea7850f0.jpg</a>  |    |
| Εικόνα 1.5- Ιστορικό Κέντρο Ρώμης   |    |
| Πηγή: <a href="http://4.bp.blogspot.com/_SoLsPrQ__9E/drid.jpg">http://4.bp.blogspot.com/_SoLsPrQ__9E/drid.jpg</a> .....   | 5  |
| Εικόνα 1.6-1.7 Paris-arch de triumph  |    |
| Πηγή: <a href="http://www.paris-ultimate-guide.com/wp-content/uploads/2011/04/charles-de-gaulle-arc-de-triomphe-paris.jpeg">http://www.paris-ultimate-guide.com/wp-content/uploads/2011/04/charles-de-gaulle-arc-de-triomphe-paris.jpeg</a> , <a href="http://www.pcfubar.net/alconbury/trw-12.jpg">http://www.pcfubar.net/alconbury/trw-12.jpg</a> .....                     | 6  |
| Εικόνα 1.8-Στοκχόλμη –Gamla Stan (Παλιά Πόλη)   |    |
| Πηγή: <a href="http://us.123rf.com/400wm/400/400/jorisvo/jorisvo1010/jorisvo101000004/7948903-view-on-gamla-stan-in-stockholm-sweden.jpg">http://us.123rf.com/400wm/400/400/jorisvo/jorisvo1010/jorisvo101000004/7948903-view-on-gamla-stan-in-stockholm-sweden.jpg</a> , <a href="http://pixdaus.com/single.php?id=244542">http://pixdaus.com/single.php?id=244542</a> ..... | 7  |
| Εικόνα 1.9 - Το Πλέγμα των ιεραρχημένων οικισμών και των χώρων επιρροής τους κατά Christaller , 1933  |    |
| Πηγή :Πολεοδομικός Σχεδιασμός Α.Αραβαντινού σελ. 33.....  | 9  |
| Εικόνα 1.10 -Λονδίνο,γεωγραφική διόγκωση της αστικής περιοχής (1820) .....  | 11 |
| Εικόνα 1.11-Λεκανοπέδιο Αθήνας,διαχρονική Εξέλιξη (1900).....   | 11 |
| Εικόνα 1.12-Μόσχα,σχεδιασμός στη δεκαετία του '50 .....   | 11 |
| Εικόνα 1.13 -Κεντρικό Παρίσι  |    |
| Πηγές :(Doxiadis 1968,pg 211,178, Υπουργείο Πολιτισμού,1985, σελ18,19,F.Jaspert, pg 370).Πολεοδομικός Σχεδιασμός Α.Αραβαντινός, σελ 38.....   | 11 |
| Εικόνα 1.14-Η μετά-βιομηχανική <<Παγκόσμια>> Μητρόπολη  |    |
| Πηγή:Αστική Γεωγραφία Tim Hall σελ.36.....  | 12 |
| Εικόνα 1.15 -Γεωμετρικές Θεωρίες Εξήγησης Μορφών Πόλεων   |    |
| Πηγή :Πολεοδομικός Σχεδιασμός Α.Αραβαντινός σελ 49.....   | 13 |
| Εικόνα 1.16-Ενα μοντέλο ανάπτυξης των προαστίων   |    |

Πηγή :Αστική Γεωγραφία Tim Hall σελ.15..... 15

Εικόνα 1.17- Central Park Νέα Υόρκη-Μία όαση Πρασίνου στην πόλη των ουρανοξιστών  
Πηγή ;<http://www.google.gr/search?q=Central+park&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:el:official&client=firefox-a>..... 18

Εικόνα 1.18-Γεωμετρικές Περιγραφές της Πόλης  
Πηγή:Πολεοδομικός Σχεδιασμός Α,Αραβαντινός, σελ 46..... 19

## Κεφάλαιο 2

Εικόνα 2.1 -Αεροφωτογραφία και Χάρτης του εμπορικού τριγώνου..... 36

Εικόνα 2.2- Το Εμπορικό Τρίγωνο της Αττικής..... 37

Εικόνα 2.3 -Απόσπασμα ΡΣ περιφέρειας Αττικής (Ν.1515/85)..... 37

Εικόνα 2.4 -ΡΣ Αθήνας( με τροποποίηση Ν.2052/92)  
Πηγή;ΕΜΠ-ΔΠΜΣ-Πολεοδομία Χωροταξία-Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα  
2007/2008-Αννα Ανθή Γκούντρα Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ..... 37

Εικόνα 2.5-Highland Park Shopping Village στο Τέξας  
Πηγή:<http://q=highland+park+shopping+village.bih=645>..... 40

Εικόνα 2.6-2.7-Northgate Seattle ,στην Ουάσιγκτον  
Πηγή:<http://q=northgate+seattle&ie=ux-a>..... 41

Εικόνα 2.8-Southdale Center στα προάστια στην Μινεάπολη  
Πηγή:<http://www=southdale+center&i>..... 42

Εικόνα 2.9 -Απόσπασμα του Αναπτυξιακού Σχεδίου του Βερολίνου για την κατοικία ..... 48

Εικόνα 2.10 -Η πόλη των τεχνών και των επιστημών στην Βαλένθια της Ισπανίας  
Πηγή:<http://www.flickr.com/photos/45street/378166595/>..... 49

Εικόνα 2.11 -Γειτονίες μουσείων-Βερολίνο  
Πηγή:<http://q=Museumsinseln&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:el:official&ca>..... 49

## Κεφάλαιο 3

Εικόνα 3.1-Σκαρίφημα 19: Κατευθύνοντας την ανάπτυξη γύρω από οργανωμένους πόλους.Βασισμένο στο : «CERTU,2003:76»Πηγή :Πολεοδομία Vs Μεταφορές , θ.Βλαστός-Δ.Μηλάκης ..... 57

Εικόνα 3.2-Σκαρίφημα 18: BahnVille.Αστική ανάπτυξη προσανατολισμένη στον προαστιακό  
σιδηρόδρομο.Βασισμένο στο : «BahnVille , 2004:32»

Πηγή :Πολεοδομία Vs Μεταφορές , θ.Βλαστός-Δ.Μηλάκης .....61

Εικόνα 3.3 -3.4-Η Εικόνα Κατευθύνσεων μιας ολοκληρωμένης πολιτικής χρήσεων γής –μεταφορών  
Σκαρίφημα 15 -16:Ευνοϊκή και δυσμενής περίπτωση χωροθέτησης δραστηριοτήτων στην περιφέρεια με  
κριτήριο τη βέλτιστη σύνδεση με δίκτυο σταθερής τροχιάς.Βασισμένο στο  
:"CERTU/ADEME,2004:62.Πηγή :Transports Urbains,no 82-94, P,H.Emangard.

Πηγή :Πολεοδομία Vs Μεταφορές , θ.Βλαστός-Δ.Μηλάκης .....64

Εικόνα 3.5-Σκαρίφημα 17:Οι ροές και τα δίκτυα στην πόλη.Βασισμένο στο  
:"CERTU/ADEME,2004:62.Πηγή :Transports Urbains,no 82-94, P,H.Emangard.

Πηγή :Πολεοδομία Vs Μεταφορές , θ.Βλαστός-Δ.Μηλάκης .....65

Εικόνα 3.6-Αποψη του The mall Athens- Νερατζιώτισσα-Μαρούσι.....66

## Κεφάλαιο 4

Εικόνα 4.1- Ευρύτερη περιοχή Νοτίων Προαστίων και Αεροδρόμιο Ελληνικού.....74

Εικόνα 4.2-Ευρύτερη περιοχή Μελέτης-Αγίου Δημητρίου Αττικής-  
Πηγή: [www.ktimatologio.gr](http://www.ktimatologio.gr).....76

Εικόνα 4.3-Ευρύτερη περιοχή Μελέτης-Αγίου Δημητρίου Αττικής-  
Πηγή: [www.googlemaps.gr](http://www.googlemaps.gr).....76

Εικόνα 4.4-Εμβάθυνση σε περιοχή Μελέτης-Αγίου Δημητρίου Αττικής-  
Πηγή: [www.googlemaps.gr](http://www.googlemaps.gr).....76

Εικόνα 4.5-Εμβάθυνση σε περιοχή Μελέτης-Αγίου Δημητρίου Αττικής-  
Πηγή: [www.ktimatologio.gr](http://www.ktimatologio.gr).....76

Εικόνα 4.24- Γενική άποψη Δήμου Αγίου Δημητρίου-Γειτονίες και  
Πολεοδομικές ενότητες Δήμου,Πηγή:Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής  
στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος  
2001.....96

Εικόνα 4.25-Πολεοδομικές ενότητες Δήμου Αγίου Δημητρίου –Γενικό  
Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αγίου Δημητρίου,  
Πηγή: Ο.Ρ.Σ.Α.....97

Εικόνα 4.26- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αγίου Δημητρίου-  
Εμβάθυνση σε περιοχή μελέτης.....98

Εικόνα 4.27– Στρογγυλό Σχολείο Αγίου Δημητρίου.....99

Εικόνα 4.28– 4.29- Το πάρκο πλησίον του metro mall σήμερα.....99

Εικόνα 4.30– 4.31- Μαγαζιά , Χώροι ψυχαγωγίας και Γυμναστήριο  
στην έξοδο του μετρό Αγίου Δημητρίου.....100

|  |            |
|--|------------|
| <i>Εικόνα 4.32- Πολεοδομική Ενότητα 5-περιοχή μελέτης,<br/>,Πηγή:Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου,<br/>Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001.....</i> | <i>102</i> |
| <i>Εικόνα 4.33-Συνεργείο Peugeot στην περιοχή μελέτης-πίσω από metro mall.....</i>   | <i>106</i> |
| <i>Εικόνα 4.34 Μαγαζιά –Πολυκαταστήματα πώλησης φωτιστικών επί της<br/>λεωφόρου Βουλιαγμένης.....</i>  | <i>106</i> |
| <i>Εικόνα 4.35- Μαγαζιά –Πολυκαταστήματα πώλησης φωτιστικών επί<br/>της λεωφόρου Βουλιαγμένης.....</i>   | <i>106</i> |
| <i>Εικόνα 4.36- Γενική Άποψη του ρέματος Πικροδάφνης<br/>Πηγή: www.googlemaps.com.....</i>   | <i>110</i> |
| <i>Εικόνες 4.37- Το ρέμα της Πικροδάφνης σήμερα<br/>Πηγή:www.skyscrapercity.com.....</i>   | <i>110</i> |
| <i>Εικόνες 4.38-4.39- Το ρέμα της Πικροδάφνης σήμερα<br/>Πηγή:www.breathtakingathens.com , .....</i>   | <i>110</i> |
| <i>Εικόνα 4.40- Γενική άποψη Δήμου Αγίου Δημητρίου.....</i>  | <i>113</i> |
| <i>Εικόνα 4.41- Κατευθύνσεις Βασικών Οδικών Αξόνων Δήμου Αγίου<br/>Δημητρίου,Πηγή:http://www.oasa.gr/pdf/el/maps/keypoint/notia_2008.pdf.....</i>                          | <i>114</i> |
| <i>Εικόνα 4.42- Εμβάθυνση σε περιοχή μελέτης-Σημεία Σύνδεσης Οδικών Αξόνων,<br/>Πηγή:http://www.oasa.gr/pdf/el/maps/keypoint/notia_2008.pdf.....</i>                       | <i>114</i> |
| <i>Εικόνα 4.43- Διερχόμενες γραμμές λεωφορείων σε Δήμο Αγίου Δημητρίου,<br/>Πηγή:http://www.oasa.gr.....</i>   | <i>114</i> |
| <i>Εικόνα 4.51 – The Metro Mall Athens.....</i>  | <i>133</i> |
| <i>Εικόνα 4.52- The Metro Mall Athens εσωτερικού του.....</i>  | <i>133</i> |
| <i>Εικόνα 4.53-The Metro Mall Athens-Εσωτερική διαρρύθμιση του ισογείου,<br/>Πηγή:http://www.athensmetromall.gr/gr/store-locator/?s=58.....</i>                            | <i>137</i> |
| <i>Εικόνα 4.54-The Metro Mall Athens-Εσωτερική διαρρύθμιση του πρώτου ορόφου,<br/>Πηγή:http://www.athensmetromall.gr/gr/store-locator/?fid=2.....</i>                      | <i>138</i> |
| <i>Εικόνα 4.55-The Metro Mall Athens-Εσωτερική διαρρύθμιση του δεύτερου ορόφου,<br/>Πηγή: http://www.athensmetromall.gr/gr/store-locator/?fid=3.....</i>                   | <i>138</i> |
| <i>Εικόνα 4.56-The Metro Mall Athens-Εσωτερική διαρρύθμιση του τρίτου ορόφου,<br/>Πηγή:http://www.athensmetromall.gr/gr/store-locator/?fid=4.....</i>                      | <i>139</i> |
| <i>Εικόνα 4.57-The Metro Mall Athens-Εσωτερική διαρρύθμιση του τέταρτου ορόφου,<br/>Πηγή: http://www.athensmetromall.gr/gr/store-locator/?fid=5.....</i>                   | <i>139</i> |
| <b>Κεφάλαιο 5</b>  |            |
| <i>Εικόνα 5.1-Η πόλη της δημόσιας συγκοινωνίας (Transit City).<br/>Πηγή: Newman και Kenworthy, 1999:29.....</i>  | <i>161</i> |

|  |            |
|--|------------|
| <i>Εικόνα 5.2- Η γενική διάταξη της πρότασης του Calthrope σε περιφερειακό επίπεδο και οι δύο τύποι προσανατολισμένης αστικής ανάπτυξης στην δημόσια συγκοινωνία (ΠΑΔΣ) που διαμόρφωσε.</i><br><i>Πηγή: Calthrope, 1993:57,62.....</i>   | <i>163</i> |
| <i>Εικόνα 5.3-Ποσοστιαία κατανομή χρήσεων γής σύμφωνα με τον Calthrope,</i><br><i>Πηγή: Calthrope, 1993:63.....</i>  | <i>164</i> |
| <i>Εικόνα 5.4-Η προτεινόμενη διαμόρφωση του οδικού δικτύου σε μια περιοχή ΠΑΔΣ (αριστερά) και η τυπική εικόνα ενός εμπορικού δρόμου (δεξιά) κατά τον Calthrope,</i><br><i>Πηγή: Calthrope, 1993:63,100.....</i>  | <i>164</i> |
| <i>Εικόνα 5.5-Αρχέτυπο ΠΑΔΣ. Δίκτυο κέντρων, άρθρωση ΔΣ,λειτουργική εξειδίκευση αξόνων,Πηγή:Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας .....</i>  | <i>168</i> |
| <i>Εικόνα 5.6-Η προτεινόμενη διαχείριση της ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου στην περίπτωση που είναι δύσκολη η κατασκευή παρακαμπτήριας οδού, Πηγή: ΣΠΕ/ΕΜΠ,2000:199,231, Πηγή:Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας .....</i>  | <i>168</i> |
| <i>Εικόνα 5.7: Από τη γραμμική διάχυτη στη γραμμική κομβική ανάπτυξη. Προσανατολισμός της γραμμικής ανάπτυξης σε αστικούς κόμβους με λειτουργική ταυτότητα που θα προσδιορίζεται από τον χαρακτήρα του άξονα. Υποβάθμιση της κυκλοφοριακής λειτουργίας του οδικού άξονα.Πηγή:Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας .....</i> | <i>169</i> |
| <i>Εικόνα 5.8-Μητροπολιτικό κέντρο &gt; Κέντρα μέσα στο κέντρο &gt; Κατοικία μέσα στα κέντρα &gt; Διασύνδεση Κέντρων,Πηγή:Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας .....</i>  | <i>169</i> |
| <i>Εικόνα 5.9-Η προτεινόμενη σχέση μεταξύ ζωνών προσπελασιμότητας με ΔΣ και φορολογικών κινήτρων-περιορισμών κατασκευής θέσεων στάθμευσης για οργανισμούς και επιχειρήσεις, Πηγή:Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας.....</i>  | <i>170</i> |
| <i>Εικόνα 5.10- Υπάρχουσα κατάσταση ,Οδός Βασιλίσσης Αμαλίας και Ιωάννου Μεταξά.....</i>   | <i>172</i> |
| <i>Εικόνα 5.11-Προτεινόμενη αλλαγή κατεύθυνσης οδού Βασιλίσσης Αμαλίας.....</i>  | <i>172</i> |
| <i>Εικόνα 5.12-Προτεινόμενη αλλαγή κατεύθυνσης οδού Βασιλίσσης Αμαλίας και μονοδρόμηση οδού Ελευθερίου Βενιζέλου, είσοδος οχημάτων από οδό Βασιλίσσης Αμαλίας και έξοδος από οδό Ελευθερίου Βενιζέλου.....</i>   | <i>174</i> |

|   |            |
|---|------------|
| <i>Εικόνα 5.13-Υπάρχουσα κατάσταση σε οδό Ελευθερίου Βενιζέλου και<br/>κυκλοφοριακό δίκτυο περιοχής μελέτης.....</i>  | <i>175</i> |
| <i>Εικόνα 5.14-Προτεινόμενη αλλαγή κατεύθυνσης οδού Ελευθερίου<br/>Βενιζέλου με κατεύθυνση προς Λεωφόρο Βουλιαγμένης και μονοδρόμηση αυτής.....</i>   | <i>177</i> |
| <i>Εικόνα 5.15-Υφιστάμενη κατάσταση οδού Γρηγορίου Καφαντάρη<br/>σε Δήμο Α.Δημητρίου.....</i>   | <i>186</i> |
| <i>Εικόνα 5.16-Υφιστάμενη κατάσταση οδού Γρηγορίου Λαμπράκη σε<br/>Δήμο Α.Δημητρίου.....</i>  | <i>188</i> |
| <i>Εικόνα 5.17- Υφιστάμενη κατάσταση σε οδό Ελευθερίου Βενιζέλου<br/>σε Δήμο Α.Δημητρίου.....</i>   | <i>190</i> |
| <i>Εικόνα 5.18-Οδός Ελευθερίου Βενιζέλου με κατεύθυνση προς<br/>Λεωφόρο Βουλιαγμένης –δρόμος διπλής κατεύθυνσης όπως είναι σήμερα.....</i>  | <i>190</i> |
| <i>Εικόνα 5.19-Οδός Ιωάννου Μεταξά σήμερα.....</i>  | <i>193</i> |
| <i>Εικόνα 5.20-Λεωφόρος Βουλιαγμένης με ρεύμα προς Αθήνα, έξοδος μετρό LIDL.....</i>  | <i>194</i> |
| <i>Εικόνα 5.21-Λεωφόρος Βουλιαγμένης με ρεύμα προς Αθήνα, έξοδος μετρό LIDL-<br/>γενική άποψη.....</i>  | <i>195</i> |
| <i>Εικόνα 5.22-Λεωφόρος Βουλιαγμένης με ρεύμα προς Αθήνα, έξοδος μετρό LIDL<br/>- στροφή αλλαγής ρεύματος προς Γλυφάδα.....</i>   | <i>195</i> |
| <i>Εικόνα 5.23-Λεωφόρος Βουλιαγμένης με ρεύμα προς Αθήνα, έξοδος μετρό LIDL<br/>-νυχτερινή λήψη.....</i>  | <i>195</i> |
| <i>Εικόνα 5.24-Λεωφόρος Βουλιαγμένης με ρεύμα προς Αθήνα, έξοδος μετρό LIDL<br/>-νυχτερινή λήψη.....</i>  | <i>196</i> |
| <i>Εικόνα 5.25-5.26 - Διαμόρφωση ενός τυπικού δρόμου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας.<br/>Πριν και μετά την διαμόρφωση (Μελέτη πηγή: M.Eichenauer et al, 1979,.....</i>  | <i>196</i> |
| <i>Εικόνα 5.27-Χαρακτηριστικό παράδειγμα μετατόπισης και δημιουργία νέων<br/>διαβάσεων στα δύο ρεύματα και διαμόρφωση χώρου<br/>αναμονής στην κεντρική νησίδα.....</i>  | <i>196</i> |
| <i>Εικόνα 5.28-Σημερινή κατάσταση πιάτσας ΤΑΞΙ επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης<br/>στην έξοδο του μετρό Άγιος Δημήτριος-Αλέξανδρος Παναγούλης με κατεύθυνση<br/>προς Γλυφάδα, έμπροσθεν πολυκαταστήματος The Metro Mall Athens.....</i> | <i>201</i> |
| <i>Εικόνα 5.29- Αστυνόμευση της περιοχής από Δημοτική Αστυνομία.....</i>  | <i>202</i> |

\*\* Οι εικόνες στις οποίες δεν αναφέρεται πηγή ανήκουν στο προσωπικό αρχείο του συντάκτη της παρούσας μελέτης.

## Κατάλογος πινάκων και διαγραμμάτων

### Κεφάλαιο 1

|   |    |
|---|----|
| Πίνακας 1.19-Παγκόσμιες Πόλεις και έδρες επιχειρήσεων σύμφωνα με κατάταξη του Fortune Global<br>Πηγή :Knox (1995:238), Αστική Γεωγραφία Tim Hall, σελ.82..... | 27 |
|---|----|

### Κεφάλαιο 4

|  |    |
|--|----|
| Πίνακας 4.1 – Αρχείο Α' Δημοτικού Σχολείου Μπραχαμίου.....   | 71 |
| Πίνακας 4.2– Εξέλιξη πληθυσμού Αγίου Δημητρίου,<br>Πηγή: Από το Μπραχάμι στον Άγιο Δημήτριο ,Βασίλης Καρδάσης,σελ 68.....              | 72 |
| Πίνακας και διάγραμμα 4.3– Διαχρονική εξέλιξη του πληθυσμού στο Δήμο Αγ. Δημητρίου 1981 – 2011<br>Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'..... | 78 |
| Διάγραμμα 4.4–Κατανομή ανδρών - γυναικών στο Δήμο Αγ. Δημητρίου2011<br>Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'.....                            | 79 |
| Διάγραμμα 4.5–Πυραμίδα ηλικιών ανδρών - γυναικών στο Δήμο Αγ. Δημητρίου1991<br>Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'.....                    | 79 |
| Πίνακας 4.6–Ομάδες ηλικιών ανδρών - γυναικών στο Δήμο Αγ. Δημητρίου1981<br>Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'.....                        | 80 |
| Πίνακας 4.7–Ομάδες ηλικιών ανδρών - γυναικών στο Δήμο Αγ. Δημητρίου1991<br>Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'.....                        | 80 |
| ...  |    |
| Διάγραμμα 4.8–Ηλικιακές ομάδες πληθυσμού στο Δήμο Αγ. Δημητρίου 1991 – 2001<br>Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'.....                    | 81 |
| Διάγραμμα 4.9–Ηλικιακές ομάδες πληθυσμού αρρένων στο Δήμο Αγ.Δημητρίου 1991 – 2001<br>Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'.....             | 82 |
| Διάγραμμα 4.10–Ηλικιακές ομάδες πληθυσμού θηλέων στο Δήμο Αγ. Δημητρίου 1991 – 2001<br>Πηγή: 'ΕΣΥΕ,<br>www.statistics.gr'.....         | 82 |
| Διάγραμμα 4.11 –Υπηκοότητα κατοίκων στο Δήμο Αγ. Δημητρίου - 2001<br>Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr', 18 Μαρτίου 2001.....             | 83 |
| Διάγραμμα 4.12–Υπηκοότητα κατοίκων στο Δήμο Αγ. Δημητρίου - 2001<br>Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr', 18 Μαρτίου 2001.....              | 83 |

|   |     |
|---|-----|
| Διάγραμμα 4.13–Επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1971-1981- 1991<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....  | 84  |
| Διάγραμμα και πίνακας 4.14–Κύρια απασχόληση των κατοίκων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1991- 2001<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....  | 85  |
| Διάγραμμα και πίνακας 4.15–Κύρια απασχόληση των αρρένων κατοίκων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 2001<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....  | 85  |
| Διάγραμμα και πίνακας 4.16–Κύρια απασχόληση των θηλέων κατοίκων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 2001<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....   | 86  |
| Διάγραμμα και πίνακας 4.17–Οικονομικά ενεργός πληθυσμός-ανεργία κατοίκων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1971-2001<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....   | 86  |
| Διάγραμμα και πίνακας 4.18-Απασχόληση σε βασικούς τομείς οικονομικής δραστηριότητας του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1961-1971-1981-1991<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....  | 87  |
| Διάγραμμα 4.19-Απασχόληση σε βασικούς τομείς οικονομικής δραστηριότητας του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1971-1981-1991<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....   | 88  |
| Διάγραμμα και πίνακας 4.20-Κανονικές κατοικίες του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1981-1991<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....   | 89  |
| Διάγραμμα και πίνακας 4.21-Κανονικές κατοικίες κατά αριθμό δωματίων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1981-1991-2001<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> , Απογραφή πληθυσμού 18 Μαρτίου 2001.....   | 89  |
| Πίνακας 4.22-Είδος οικοδομικών αδειών κατά ΥΠΑ, Νομό, Δήμο ή κοινότητα<br>Περίοδος 01/2008-12/2008<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....   | 90  |
| Πίνακας 4.23-Πραγματικός πληθυσμός, επιφάνεια και πυκνότητα του πληθυσμού , με διάκριση σε αστικές και αγροτικές περιοχές, καθώς και σε ορεινές, ημιορεινές, πεδινές ΥΠΑ, Νομό, Δήμο ή κοινότητα<br>Περίοδος 18 Μαρτίου 2001<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> ..... | 90  |
| Πίνακας 4.44: Ημερήσιος Φόρτος σε ΜΕΑ ανά ημέρα και για τις δύο κατευθύνσεις.....   | 118 |
| Πίνακας 4.45: Ημερήσιος Φόρτος οδών, σε ΜΕΑ ανά ημέρα και για τις δύο κατευθύνσεις.....   | 120 |
| Διάγραμμα 4.46: Χώροι Στάθμευσης εκτός οδού Δήμου Αγίου Δημητρίου 2001<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....   | 122 |
| Πίνακας 4.47: Οδικά τροχαία ατυχήματα κατά νομό και δήμο , ανάλογα με την φύση του ατυχήματος 2009, Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....   | 122 |
| Διάγραμμα 4.48: Θανατηφόρα Ατυχήματα σε Δήμο Αγίου Δημητρίου 2009<br>Πηγή: ‘ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> .....  | 123 |
| Διάγραμμα 4.49: Ατυχήματα που προκάλεσαν τραυματισμούς σε Δήμο Αγίου Δημητρίου 2009   |     |



|   |     |
|---|-----|
| Πηγή: 'ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> '.....  | 123 |
| Διάγραμμα 4.50: Φύση και Βαθμός Ατυχήματος σε Δήμο Αγίου Δημητρίου 2009<br>Πηγή: 'ΕΣΥΕ, <a href="http://www.statistics.gr">www.statistics.gr</a> '..... | 123 |
| Διάγραμμα 4.58- Αναλογία λόγου προτίμησης Metro Mall Athens, σχετικά με το φύλο .....   | 141 |
| Διάγραμμα 4.59-Από ποια προάστια οι καταναλωτές επισκέπτονται το Metro Mall Athens.....   | 143 |
| Διάγραμμα 4.60-Επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης σε σχέση με την επίσκεψη των καταναλωτών σε<br>εμπορικό πολυκατάστημα Metro Mall Athens.....           | 146 |
| Διάγραμμα 4.61-Απεικόνιση αυξημένης κατανάλωσης αγοραστών σε μικρά/<br>μεσαία καταστήματα.....  | 147 |
| Διάγραμμα 4.62-Απεικόνιση αυξημένης κατανάλωσης αγοραστών σε πολυαταστήματα.....  | 147 |
| Διάγραμμα 4.63-Απεικόνιση πλεονεκτημάτων νέων μεγάλων αλυσίδων σχετικά με την ποικιλία των<br>παρεχόμενων προϊόντων.....                                | 148 |
| Διάγραμμα 4.64-Απεικόνιση πλεονεκτημάτων νέων μεγάλων αλυσίδων σχετικά με την δημιουργία νέων<br>θέσεων εργασίας.....                                   | 149 |
| Διάγραμμα 4.65-Απεικόνιση πλεονεκτημάτων μικρών και μεσαίων καταστημάτων σχετικά με την τόνωση<br>των τοπικών αναγκών.....                              | 150 |
| Διάγραμμα 4.66-Απεικόνιση Τρόπου μετακίνησης καταναλωτών από και προς το πολυκατάστημα και<br>στάθμευση των οχημάτων τους.....                          | 152 |
| Διάγραμμα 4.67-Απεικόνιση συχνότητα επίσκεψης καταναλωτών σε πολυκατάστημα και τρόπο<br>μεταβίβασης σε αυτό.....  | 153 |
| Διάγραμμα 4.68-Απεικόνιση αφιέρωσης χρόνου καταναλωτών σε εκδηλώσεις,αγορές και χώρους<br>αναψυχής εντός mall.....                                      | 154 |

## Πρόλογος

Οι διαδικασίες της αστικοποίησης, της αστικής ανάπτυξης και της οικιστικής ανάπτυξης διαμορφώθηκαν μέσα από την μακράιωνη ιστορία του ανθρώπου και την προσπάθεια του να δημιουργήσει και να ζήσει σε οργανωμένες κοινωνίες. Σήμερα, οι περισσότεροι καταναλωτές επιδιώκουν να ικανοποιούν τις ανάγκες που τους δημιουργούνται καθημερινά. Στην παρούσα διπλωματική δίνεται έτσι έμφαση στην πολεοδομική οργάνωση του εμπορίου για να ενταχθεί με την σειρά της στον αστικό σχεδιασμό. Επικεντρώνεται στη μελέτη του προτύπου των οργανωμένων πολυκαταστημάτων σε σχέση και με την Ευρωπαϊκή εμπειρία και κυρίως στην εφαρμογή και λειτουργία στην Ελληνική πραγματικότητα.

Η είσοδος των μεγάλων εμπορικών πολυκαταστημάτων στον Ελληνικό χώρο είναι γεγονός, με το The Metro Mall στην περιοχή του Αγίου Δημητρίου ως πολύ πρόσφατο δείγμα της νέας αυτής εμπορικής τάσης της αγοράς. Η εγκατάσταση και λειτουργία του πολυκαταστήματος στην περιοχή αυτή παρόλα αυτά, έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την αστική οργάνωση της περιοχής, την περιαστική αγορά και εμπορική δραστηριότητα, τις μετακινήσεις των καταναλωτών καθώς και την κίνηση επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης αλλά και την στάθμευση της εγγύτερης περιοχής.

Η εργασία αυτή είναι αποτέλεσμα θεωρητικής και εμπειρικής έρευνας που δεν θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί χωρίς την πολύτιμη βοήθεια των καθηγητών μου. Θα ήθελα λοιπόν να εκφράσω τις θερμότερες ευχαριστίες μου στον επιβλέποντα καθηγητή αυτής της διπλωματικής εργασίας κο. Σαγιά για τις γνώσεις, την πολύτιμη καθοδήγηση και συμπαράσταση που μου προσέφερε, αλλά και στους καθηγητές που συμπληρώνουν την τριμελή επιτροπή κ. Βλαστό και κ. Σιόλα, που δέχτηκαν να συμμετέχουν και για την βοήθεια τους στην ολοκλήρωση αυτής της μελέτης. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κο. Μηλάκη και τον κο. Μπακογιάννη για την βοήθεια του στο συγκοινωνιακό κομμάτι της πρότασης της μελέτης μου.

Κλείνοντας, πέραν από τον καθηγητή μου, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την οικογένειά μου, τους φίλους μου αλλά και τους μελλοντικούς μου συναδέλφους για την υπερπολύτιμη βοήθειά τους στην ολοκλήρωση αυτής της μελέτης.

## Περίληψη

Η παρούσα μελέτη, πραγματεύεται τη χωροθέτηση μεγάλων εμπορικών πολυκέντρων στην Μητροπολιτική περιοχή της Αττικής και πιο συγκεκριμένα στην περιοχή του Αγίου Δημητρίου με τη χρήση και λειτουργία του νέου εμπορικού πολυκαταστήματος "The Metro Mall Athens".

Για τον σκοπό αυτό, η μελέτη θέτει αρχικά τις θεωρητικές βάσεις του σχεδιασμού για τη δημιουργία αστικών συγκεντρώσεων, τη σύνδεσή τους με την εμπορική δραστηριότητα και τη σχέση τους με τις μετακινήσεις. Ακολουθως, αναλύεται η πολεοδομική και κοινωνική οργάνωση του Δήμου Αγίου Δημητρίου και δίνονται ως ένα βαθμό προτάσεις και λύσεις για την καλύτερη ενσωμάτωση του εμπορικού πολυκαταστήματος στην περιοχή μελέτης.

Στο κεφάλαιο 1 γίνεται μια εισαγωγή στη δομή των πόλεων σε σχέση με τη σύγχρονη πορεία εξέλιξης των πόλεων αλλά και την παγκόσμια αγορά. Η αποκέντρωση των σύγχρονων πόλεων και οι αστικοί μετασχηματισμοί, συνετέλεσαν σε κοινωνικοοικονομικές μεταλλάξεις στο πέρασμα των χρόνων και η παγκοσμιοποίηση και η δημιουργία ευρωπαϊκών πόλεων σαφώς και δεν άφησαν ανεπηρέαστη τη μορφή αστικής οργάνωσης του χώρου αλλά και τη μορφή οργάνωσης του εμπορίου, με την κατασκευή εμπορικών malls και τη δημιουργία πολυχώρων κατανάλωσης, ψυχαγωγίας και διασκέδασης.

Στο κεφάλαιο 2 προσεγγίζεται η συνεχόμενη ανάπτυξη του εμπορίου που ενισχύει το ρυθμό της αστικοποίησης. Επιπρόσθετα, γίνεται αναφορά στο ιστορικό και στη διαχρονική εξέλιξη των πολυκεντρικών συγκεντρώσεων με παραδείγματα από τη διεθνή εμπειρία, τόσο από την Αμερική όσο και σε ευρωπαϊκές πόλεις, αλλά και τον Ελληνικό χώρο, έως και σήμερα. Ακολουθεί η ταξινόμηση των malls σε σχέση με την ακτίνα επιρροής τους, ενώ εξετάζεται και η σχέση μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου εντός του mall.

Στο 3ο κεφάλαιο παρουσιάζεται η φανερή διείσδυση των μεγάλων εμπορικών κέντρων στη ζωή μας καθώς και η βασική σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ των αστικών μεταφορών, της αγοράς και του εμπορίου. Στη συνέχεια παρατίθενται οι επιδράσεις από την εμφάνιση των εμπορικών συγκεντρώσεων στην αστική, εμπορική, κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη και γίνεται αναφορά στη νομοθεσία και

τα μέτρα πολιτικής και χωροθέτησης για τη δημιουργία ενός mall στον Ελληνικό χώρο, σύμφωνα με τα δεδομένα της Ευρωπαϊκής κοινότητας.

Η ανάλυση της περιοχής μελέτης γίνεται στο κεφάλαιο 4. Ο δήμος του Αγίου Δημητρίου αναλύεται μέσα από ιστορικά, δημογραφικά, πολεοδομικά και κυκλοφοριακά δεδομένα. Παρουσιάζονται πίνακες, διαγράμματα και αναλυτικοί χάρτες, που σε πολλές περιπτώσεις δεν περιορίζονται στα στενά όρια του δήμου αλλά παρουσιάζουν και στοιχεία της ευρύτερης περιοχής. Χάρτες χρήσεων γης των ετών 2001 και 2012, χάρτες αξιών γης, συντελεστή δόμησης, πυκνοτήτων, που σκιαγραφούν συγκεκριμένα την περιοχή μελέτης, υφίστανται στο κεφάλαιο αυτό. Ακολουθεί η παρουσίαση των ερωτηματολογίων που χρησιμοποιήθηκαν κατά την εκπόνηση της παρούσας μελέτης και τα αποτελέσματα από τη στατιστική τους επεξεργασία σε θέματα σχετικά με το πώς βρίσκουν οι καταναλωτές του πολυκαταστήματος τη λειτουργία του, τις μετακινήσεις τους για την πραγματοποίηση των αγορών τους σε αυτό και τις αλλαγές στην περιφερειακή αγορά.

Στο κεφάλαιο 5 γίνονται κάποιες προτάσεις κυκλοφοριακών ρυθμίσεων σε συγκεκριμένους δρόμους της περιοχής μελέτης στα όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου και στην εγγύτερη περιοχή του εμπορικού πολυκαταστήματος. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις παρουσιάζονται αναλυτικά και σε χάρτες και αιτιολογούνται κατάλληλα. Επίσης στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται οι ζώνες ήπιας κυκλοφορίας ή αλλιώς “Ζώνες 30”.

Στο 6ο κεφάλαιο εξάγονται τα γενικά συμπεράσματα, όπως προέκυψαν από την ανάλυση των προβλημάτων και των λύσεων που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο 5.

## **Abstract**

The present study deals with spatial issues of the location of Malls in the area of Athens. More specifically, the study focuses on the case of "The Metro Mall Athens", which is located in the suburb of Agios Dimitrios in Athens.

Concerning the theoretical part of the survey, design issues for the creation of urban concentrations and their relation to commercial activity and movability are reviewed. The urban and social organization of the Municipality of Agios Dimitrios is discussed next and many proposals and solutions are given for the best integration of the department store in the study area.

Chapter one makes an introduction to the structure of cities in relation to the evolution of modern cities and the global market. The decentralization of modern cities, urban transformations and social mutations over the years contributed to the globalization and the establishment of European cities, and clearly did not let urban form and spatial organization unaffected. The classic form of trade has also been affected by this trend of globalization over the years, including the construction of commercial malls that provide multi-consumption, leisure and entertainment.

In chapter two the continuous growth of trade is approached as it enhances the rate of urbanization. Furthermore, historical facts dealing with the evolution of multi-center concentration are mentioned, giving examples from international experience, both in America and in European cities, as well as in Greece, until today. A classification of the malls is also made according to the radius of influence they have. The relationship between public and private space within the mall is also discussed in the end of this chapter.

The third chapter reviews the apparent penetration of large shopping centers in our lives and the basic relationship between urban transport and market. The effects of the entry of malls in the commercial and economical development are presented next. Legislation and policy measures are presented in brief, in order to create a mall in Greece according to the data of the European community.

The analysis of the study area is presented in Chapter for. The municipality of Agios Dimitrios is examined thoroughly through historical, demographic, urban and traffic

data. Tables, charts and detailed maps are presented in many cases not merely confined in the narrow limits of the municipality but also including elements of a wider region. Land use maps of 2001 and 2012, maps of land values, maps of densities and many others who outline the specific study area are in this chapter. The questionnaires used as well as their statistical processing follow next, referring issues such as what consumers think about the operation of department store in their area, the basic changes that Metro Mall Athens made in the suburban area and the changes in the traffic system ever since its creation.

In chapter five some suggestions are made concerning traffic adjustments in certain streets of the study area in the boundaries of the Municipality of Agios Dimitrios and in the vicinity of the commercial department store. Detailed maps with the suggested interventions are also presented in this chapter. Moreover, the low traffic areas, also known as "Zones 30", are presented and justified thoroughly.

In the sixth and last chapter of this study the general conclusions are identified, as derived from the analysis of problems and solutions presented in Chapter 5.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1



## ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΜΟΡΦΗ ΠΟΛΕΩΝ

## Κεφάλαιο 1. Σύγχρονη Μορφή Πόλεων

### 1.1 Εισαγωγή

Το κεφάλαιο αυτό παρουσιάζει και μελετά τη δομή των πόλεων σε σχέση με την σύγχρονη πορεία εξέλιξης των πόλεων αλλά και την παγκόσμια αγορά. Μέσα από την ιστορική εξέλιξη των πόλεων, το σύστημα χρήσεων γης και μεταφορών παρουσιάζεται στο σχεδιασμό του χώρου αδιαμφισβήτητα πλέον ως ενιαίο. Ο σχεδιασμός των πόλεων, μεταβήθηκε ιστορικά ανάλογα με τις ανάγκες των κατοίκων και της εποχής, ώστε να μπορεί να ικανοποιήσει τις εκάστως ανάγκες του συνόλου. Η αποκέντρωση των σύγχρονων πόλεων και οι αστικοί μετασχηματισμοί, συντέλεσαν σε κοινωνικοοικονομικές μεταλλάξεις στο πέρασμα των χρόνων, με αποτέλεσμα εκτός των άλλων και την δημιουργία συνοικιακών αγορών.

Ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στον τριτογενή τομέα παραγωγής, που χαρακτηρίζεται από την παροχή υπηρεσιών και εμπορικών δραστηριοτήτων. Η παγκοσμιοποίηση και η δημιουργία Ευρωπαϊκών πόλεων, σαφώς και δεν άφησαν ανεπηρέαστη και την μορφή αστικής οργάνωσης του χώρου, αλλά και την μορφή οργάνωσης του εμπορίου, με την κατασκευή εμπορικών mall και την δημιουργία πολυχώρων κατανάλωσης, ψυχαγωγίας και διασκέδασης, ως κοινό χαρακτηριστικό των παγκόσμιων πόλεων του σήμερα. Βέβαια, η βιώσιμη αστική ανάπτυξη είναι και το επιθυμητό χαρακτηριστικό στοιχείο που κάθε σύγχρονη πόλη επιζητά για την περαιτέρω ανάπτυξη και μελλοντική εξέλιξη της, όπως μελετάται χαρακτηριστικά στο κεφάλαιο αυτό.

### 1.2 Ιστορική Εξέλιξη των Πόλεων

Οι πόλεις είναι πολύπλοκα συστήματα που αναπτύσσονται ως προς το μέγεθος και το σχήμα τους σαφώς καθορισμένες από νόμους κλίμακας που προκύπτουν από τον έντονο ανταγωνισμό ως προς την εξεύρεση χώρου.

Στην σημερινή εποχή της πυκνής και αυξανόμενης αστικής δόμησης η θέση και η μορφή των οικισμών που ξέρουμε δεν είναι τυχαία, αλλά προέκυψε μέσα από την ιστορία και τις επιλογές των ανθρώπων επί χιλιάδες χρόνια. Εκτός από τα μορφολογικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής που επηρέασαν τη δημιουργία των



πόλεων, υπάρχουν πάντα και ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά της ανθρώπινης φύσης, που κάνουν τον άνθρωπο «ζώνων κοινωνικών». Η δημιουργία των πόλεων λοιπόν είναι συνέπεια και των κοινωνικών αναγκών του ανθρώπου, οι οποίες σύμφωνα με τον Αθανάσιο Ι. Αραβαντινό είναι οι ψυχοσωματικές, οι οικονομικές, οι πνευματικές και οι θρησκευτικές ανάγκες<sup>1</sup>.

Οι διαδικασίες της αστικοποίησης, της αστικής ανάπτυξης και της οικιστικής ανάπτυξης διαμορφώθηκαν μέσα από την μακράιωνη ιστορία του ανθρώπου και την προσπάθεια του να δημιουργήσει και να ζήσει σε οργανωμένες κοινωνίες. Η δημιουργία λοιπόν ενός οικισμού είναι αποτέλεσμα βασικών αναγκών του ανθρώπου, για την ικανοποίηση των οποίων είναι απαραίτητη η συνοίκηση με άλλους ανθρώπους. Αυτή η προσπάθεια, οδήγησε στη ανάπτυξη του αστικού χώρου, ο οποίος μέσα από διαφορετικές γεωγραφικές, ιστορικές, πολιτισμικές, οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες που επικράτησαν σε διαφορετικές εποχές και τόπους, οδήγησε σε πρότυπα αστικής ανάπτυξης και οργάνωσης των κοινωνιών του ανθρώπου. Τα πρότυπα αυτά ακολούθησαν μία εξελικτική πορεία στο χρόνο ανάλογα τις εκάστοτε ανάγκες και τις τάσεις που επικρατούσαν. Το αποτέλεσμα αυτής της διαδικασίας, ήταν η διατήρηση ή η απόρριψη των παλιών αλλά και η δημιουργία νέων προτύπων αστικής οργάνωσης.

Η πόλη αποτελεί σύνολο οικονομικών, φυσικών και κοινωνικών παραγόντων. Παρόλα αυτά είναι πολλοί και αλληλένδετοι παράγοντες που συνιστούν αυτό που ονομάζουμε πόλη στο σύνολό της. Ενδέχεται να αποτελείται από εκατομμύρια κατοίκων ή και μερικές χιλιάδες.

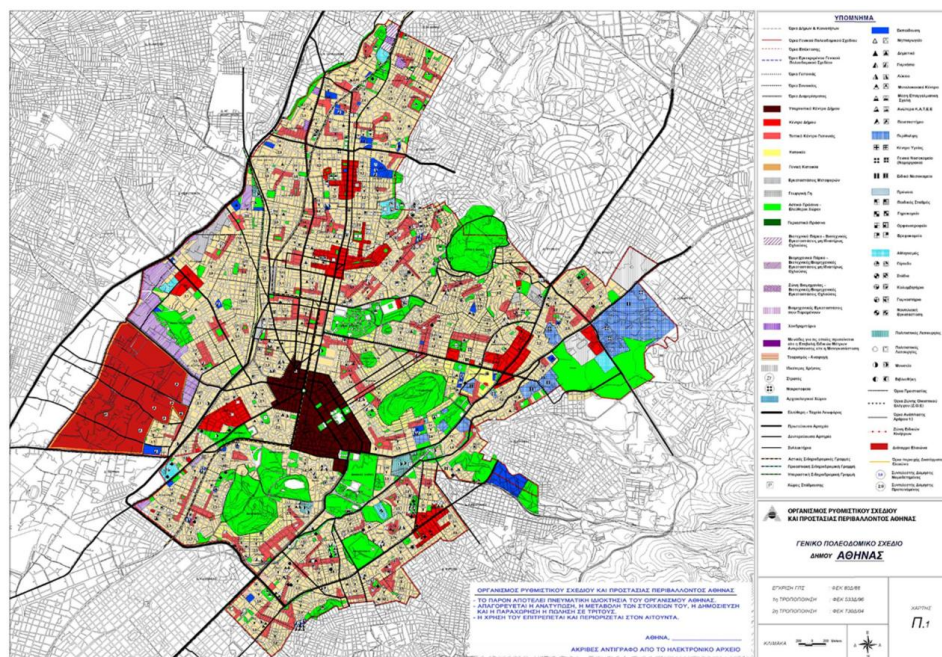
Όσων αφορά την γεωγραφική μορφή της εκάστοτε πόλης ή του πολεοδομικού συγκροτήματος διακρίνεται από τον πυρήνα της και από την δομή του οργανισμού του συγκροτήματος. Ο δε πυρήνας της πόλης αποτελεί το κύριο στοιχείο που μας επιτρέπει να κατατάξουμε την πόλη τουλάχιστον στα αρχικά στάδια όχι μόνο της αστικοποίησης αλλά και της αρχιτεκτονικής εμβέλειας. Από την άλλη η δομή του οργανισμού του συγκροτήματος προϋποθέτει την εύρεση της οδοποιούς διαφοράς μεταξύ πόλης και πολεοδομικού συγκροτήματος.

Σημαντικό στοιχείο για την κατανόηση της μορφής της πόλης είναι και το σχέδιο πόλης στο φυσικό πλαίσιο στο οποίο εξελίσσεται. Χαρακτηριστικά όπως η τοπογραφία του εδάφους, τα συστήματα επικοινωνιών, η μορφή του εδάφους, η

---

<sup>1</sup> Αραβαντινός Α., *Πολεοδομικός Σχεδιασμός*, σελ 31

θέση της θάλασσας , η διάταξη των ποταμιών και καναλιών αποτελούν σημαντικά στοιχεία κατανόησης της διαμόρφωσης των πόλεων.



Εικόνα 1.1- ΓΠΣ- Αθηνών ΟΡΣΑ

Πιο συγκεκριμένα οι οικιστικές συγκεντρώσεις (πόλεις και πολεοδομικά συγκροτήματα) ανεξάρτητα από την κλίμακά τους, κατηγοριοποιούνται σύμφωνα με συγκεκριμένα στοιχεία , τα οποία προσδιορίζουν την ιδιομορφία της εκάστωτε πόλης και τα στοιχεία που την χαρακτηρίζουν ως μοναδική.<sup>2</sup>

Στοιχεία τέτοιου είδους είναι :

- Ο πυρήνας
- Οι κατοικίες
- Ο αδόμητος Χώρος
- Οι ζώνες των λειτουργιών

Πιο συγκεκριμένα , σε μεγάλη μερίδα πόλεων κυρίως Ευρωπαϊκών , τα οικιστικά συγκροτήματα ξεκινούν και εξελίσσονται γύρω από τον πυρήνα ή ακόμα και γύρω από τον ιστορικό πυρήνα της πόλης.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα ιστορικού πυρήνα για την Αθήνα αποτελεί η περιοχή από την Πλάκα μέχρι και την Βουλή. Η Ακρόπολη αποτελούσε το ιστορικό φρούριο και κέντρο γύρω από το οποίο εξελίχθηκε η πόλη και τα προάστια της με το πέρασμα των χρόνων.

<sup>2</sup>Α.Σιόλας,Ι.Σαγιάς- Σημειώσεις Αστικής Γεωγραφίας σελ 9



Εικόνα 1.2-1.3-Ιστορικό Κέντρο Αθήνας-Ακρόπολη,Πηγή :  
[http://www.tourtripgreece.gr/media/acropolis\\_panorama.jpg](http://www.tourtripgreece.gr/media/acropolis_panorama.jpg)

Όμοια παραδείγματα βλέπουμε σε Ιταλικές και Ισπανικές πόλεις,όπου έχουν για κέντρο το παλάτι,το Δημαρχείο ή ακόμα και τον Καθεδρικό ναό τους.Η πόλη εκτείνεται γύρω από κέντρα σαν αυτά , καταλήγωντας σε πλατείες,σοκάκια ή ακόμα και εμπορικούς δρόμους.Θα πρέπει να αναφερθεί ότι κάθε ιστορικός πυρήνας είναι άμεσα συνδεδεμένος με την περίοδο και φυσιογνωμία της εποχής δημιουργίας του.Έτσι οι Ιταλικές πόλεις έχουν στοιχεία αναγέννησης,οι Ισπανικές χαρακτηρίζονται από τον Ισπανικό 17<sup>ο</sup> αιώνα , ενώ οι Γερμανικές του νότου και οι Αυστριακές από την περίοδο Βαροque του 17<sup>ου</sup> -18<sup>ου</sup> αιώνα.Στην Νότια Γερμανία και στην Αυστρία ο όρος που περιγράφει τα άνωθεν χαρακτηριστικά είναι Hauptplatz και αναφέρεται κυρίως στην παλιά αγορά, στο δημαρχείο ή και τον καθεδρικό ναο.Γύρω από την περιοχή αυτή κατοική η αστική τάξη κάθε πόλης.Όμοια αναπτύσσεται και ο περιαστικός χώρος γύρω από τον πυρήνα και σε χώρες όπως το Βέλγιο και η Τσεχία(με έμφαση στο Γοθικό στυλ) , ενώ το Παρίσι από την άλλη πλευρά ξεχωρίζει γιατί ο βασικός πυρήνας φαίνεται να είναι διεσπαρμένος , εφόσον τα βασικά κτίρια βρίσκονται σε αισθητή απόσταση μεταξύ τους.



Εικόνα 1.4- Plaza Mayor Madrid



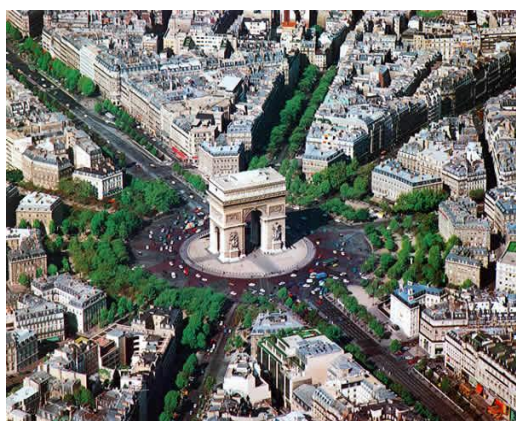
Εικόνα 1.5- Ιστορικό Κέντρο Ρώμης

Πηγή :[http://farm4.static.flickr.com/3246/3769568591\\_6cea7850f0.jpg](http://farm4.static.flickr.com/3246/3769568591_6cea7850f0.jpg)  
[http://4.bp.blogspot.com/\\_SoLsPrQ\\_\\_9E/SIDfPCdJUBI/AAAAAAAAAB20/rR\\_HzeuDlyI/s400/Plaza\\_Mayor\\_Madrid.jpg](http://4.bp.blogspot.com/_SoLsPrQ__9E/SIDfPCdJUBI/AAAAAAAAAB20/rR_HzeuDlyI/s400/Plaza_Mayor_Madrid.jpg)

Σχετικά με κατοικίες που απαρτίζουν μια πόλη, παρατηρεί κανείς , πώς αναπτύσσονται και εξελίσσονται γύρω από τον πυρήνα της πόλης , αλλά και στα προάστια αυτής. Οι κατοικίες χαρακτηρίζουν μια εποχή όχι μόνο ως προς την φυσιογνωμία της, αλλά και ως προς την ταυτότητα και την ιδιαιτερότητα της που την κάνουν να διαφέρει από όλες τις υπόλοιπες.Συνεπώς αποτελεί στοιχείο της πολιτισμικής κληρονομιάς κάθε τόπου.

Με το πέρασμα των χρόνων μερικές από τις κατοικήσιμες αυτές περιοχές παρέμειναν ίδιες (διατηρήθηκαν στην αρχική μορφή τους δηλαδή) , άλλες μεταβλήθηκαν σύμφωνα με τις κοινωνικοοικονομικές αλλαγές ,ενώ μερικές εξαφανίστηκαν ή ακόμα και καταστράφηκαν.Χαρακτηριστικό παράδειγμα κατοικιών είναι η επικράτηση της πολυκατοικίας στην Αθήνα η οποία προσδίδει χαρακτήρα Πολεοδομικού σχεδιασμού πρωτεύουσας.

Εν συνεχεία θα μιλήσουμε για τον αδόμητο χώρο, τον χώρο δηλαδή που συνδέει τα δομημένα μέρη με τις άμεσες λειτουργίες της πόλης.Έτσι ο αδόμητος χώρος περιλαμβάνει είτε μια φυσική κατάσταση (λόφοι, ορεινοί όγκοι,δάση,λίμνες), είτε μια διαμορφωμένη κατάσταση από τον άνθρωπο (πλάτειες,οργανωμένο πράσινο,τεχνητές λίμνες) ή ακόμα και προϊόν εγκατέλειψης (άχτιστες περιοχές, αδιαμόρφωτα γήπεδα,καμμένα δάση,ανεκμετάλευτες περιοχές).Βέβαια θα πρέπει να αναφερθεί ότι και ο δημόσιος χώρος ανήκει στην κατηγορία του αδόμητου χώρου.Πλατείες , δημόσια πάρκα,σημεία αγοράς ή και σταυροδρόμια αποτελούν χαρακτηριστικά στοιχεία και σημεία δημόσιου χώρου μέσα στα πλαίσια μιας πόλης.Σημαντικό ρόλο επίσης σε μια πόλη κατέχουν και οι χώροι αξιοποίησης της βιοτεχνίας-βιομηχανίας, εμπορίου,αναψυχής,εκπαίδευσης που ονομάζονται χαρακτηριστικά χώροι λειτουργιών.



Εικόνα 1.6-1.7- Paris-arch de triumph,Πηγή: <http://www.paris-ultimate-guide.com/wp-content/uploads/2011/04/charles-de-gaulle-arc-de-triomphe-paris.jpeg>,<http://www.pcfubar.net/alconbury/trw-12.jpg>

Όσο αναφορά τους παράγοντες που επηρεάζουν κυρίως τους ανθρώπους μιας κοινωνίας να εγκατασταθούν σε ένα συγκεκριμένο τόπο , θα πρέπει να αναφέρουμε πώς βασικό ρόλο παίζει το κλίμα και το φυσικό περιβάλλον της περιοχής.

Συνεπώς η θερμοκρασία και υγρασία, η μορφή του εδάφους και η τοπογραφία αυτού, η απόσταση του από την θαλάσσια μάζα, η ευφορία του εδάφους αλλά και η πυκνότητα και συχνότητα των βροχοπτώσεων, χιονοπτώσεων και ανέμων, αποτελούν βασικούς παράγοντες για τους οποίους ο άνθρωπος , ανάλογα με τις ανάγκες και τις επιθυμίες του,ενδέχεται να απορρίψει ή να προτιμήσει μέρος εγκατάστασης του.

Η ικανοποίηση των βασικών αναγκών του ανθρώπου, υπήρξε ανέκαθεν επιτακτικό στοιχείο για την κατοίκηση περιοχών. Από την εξεύρεση τροφής και πόσιμου νερού μέχρι και την προστασία των περιοχών μέσω τοίχων που χτίζονταν περιμετρικά της πόλης ,οι κάτοικοι πάντα έψαχναν την τοποθεσία η οποία θα τους πρόσφερε προστασία και ασφάλεια ως προς τις βασικές συνθήκες επιβίωσης.Με το πέρασμα των χρόνων και με την άυξηση των αναγκών και των απαιτήσεων, το εμπόριο , η βιοτεχνία, οι μεταφορές και επικοινωνίες αποτέλεσαν παράγοντες ανάπτυξης και περαιτέρω εξέλιξης των οικισμών.

Όπως αναφέρθηκε λοιπόν και προηγουμένως,η αμυντική και γεωγραφική θέση ενός οικισμού παίζει αρκετά σημαντικό ρόλο χωροθέτησης ενός οικισμού.Έτσι υφίστανται παραδείγματα δημιουργίας οικισμών στα ορεινά μέρη και μακριά από τη θάλασσα (πχ.Σαντορίνη,Πήλιο), επιλογής τοποθεσίας στο άκρον της πόλης “Ακρόπολης”(πχ.Μυκήνες,Άργος),επιλογής μιάς χερσονήσου (Κωνσταντινούπολης, Μονεμβασιά), ή ακόμα και ελεγχόμενου κόλπου (Υδρα).Περιπτώσεις εκμετάλευσης μαιάνδρων των ποταμών για την προφύλαξη της πόλης (Τολέδο,Βέρνη) ή ακόμα και εγκατάστασης πάνω σε νησίδες (Stockholm : Gamla Stan , Paris: Ile de la Cite).<sup>3</sup>



Εικόνα 1.8- Στοκχόλμη –Gamla Stan (Παλιά Πόλη),Πηγή:

<http://us.123rf.com/400wm/400/400/jorisvo/jorisvo1010/jorisvo101000004/7948903-view-on-gamla-stan-in-stockholm-sweden.jpg>,<http://pixdaus.com/single.php?id=244542>

<sup>3</sup> Πολεοδομικός Σχεδιασμός,Α.Αραβαντινός, σελ 32

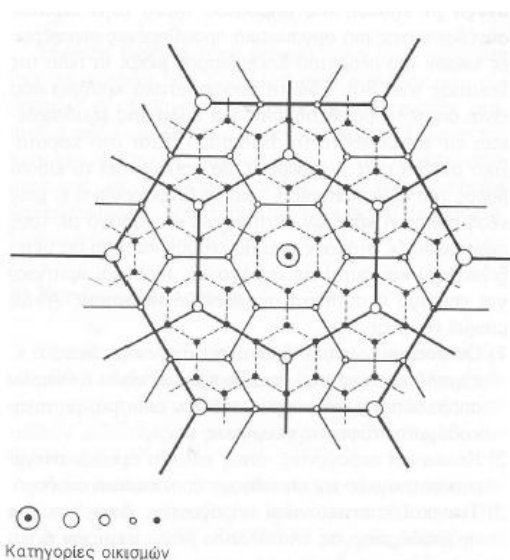
Η επικοινωνία μεταξύ των οικισμών επίσης αποτελεί βασικό στοιχείο χωροθέτησης του οικισμού. Οικισμοί που χαρακτηρίζονται από δίκτυα μεταφορών και επικοινωνιών μεταξύ τους αποτελούν πόλο έλξης για κατοικία. Ακόμα και από ιστορικής άποψης, οι οικισμοί που εξελίχθηκαν σε πόλεις βρίσκονταν σε σημαντικούς για την εποχή κυκλοφοριακούς άξονες. Επιπλέον, προυπάρχοντα ανθρώπινα έργα ή και δημιουργήματα (αγροτικές εγκαταστάσεις, φυλάκια, τάφοι, εκκλησίες ή μονές) είναι αρκετές και ικανές συνθήκες για την δημιουργία ενός οικισμού.

Τέλος θα πρέπει να αναφερθούμε στο μοντέλο του Christaller <sup>4</sup>, όσο αφορά στην απόσταση μεταξύ των οικισμών. Παρατηρεί κανείς, πώς ορισμένοι οικισμοί αναπτύσσονται ανεξάρτητα ο ένας από τον άλλο, χωρίς ακόμα και καμία εμφανή σύνδεση μεταξύ τους. Η εξήγηση βρίσκεται στην οικιστική δομή της ευρύτερης περιοχής μελέτης και πιο συγκεκριμένα στη συνδιασμένη θέση των άλλων μικρών και μεγάλων οικιστικών κέντρων της γεωγραφικής ενότητας που αντιστοιχεί. Σύμφωνα λοιπόν με την θεωρία των 'κεντρικών τόπων' του Christaller, η σχετική θέση των οικισμών στον χώρο δεν είναι τυχαία κατανομημένη, αλλά χαρακτηρίζεται από απλή γεωμετρική νομοτέλεια (βλ. Christaller, 1993). Πιο συγκεκριμένα, κάθε εξαγωνη κυψέλη του πλέγματος αυτού, έχει στο κέντρο της ένα μεγαλύτερο οικισμό (κέντρο εμπορίου και υπηρεσιών), που και ο ίδιος με την σειρά του είναι κορυφή εξαγώνου σε ένα ευρύτερο πλέγμα από οικισμούς της δικής του τάξης μεγέθους.<sup>5</sup>

Ο χώρος των ροών, περιγράφει την εξάπλωση της πόλης με βάση τα δίκτυα μεταφορών, τηλεπικοινωνίας και πληροφόρησης και όχι βάση την έως τώρα ανάπτυξη με διερχομένους κύκλους γύρω από το ιστορικό κέντρο. Έτσι η χωρική εγγύτητα που αποτελούσε αναγκαία και ικανή συνθήκη για την ανάπτυξη μιας πόλης, αντικαθίσταται τώρα από την τεχνητή εγγύτητα που προσφέρουν οι τεχνολογίες της on-line επικοινωνίας και των ταχέων μέσων μεταφοράς (πχ αερομεταφορές).

<sup>4</sup> Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Α. Αραβαντινός, σελ 33

<sup>5</sup> Η εξήγηση που δίνεται για το φαινόμενο αυτό, είναι ότι η διάταξη πάνω σε εξαγωνικό κάρναβο ελαχιστοποιεί το άθροισμα των αποστάσεων των μικρών οικισμών από τους μεγαλύτερους, που τους εξυπηρετούν και βρίσκονται στα κέντρα των εξαγώνων. Στην πράξη ποτέ δεν συναντάμε την γεωμετρική κανονικότητα, που προκύπτει από την θεωρία. Η παρατήρηση του Christaller παρόλα αυτά εξακολουθεί, λόγω του ενδιαφέροντος που παρουσιάζει, να απασχολεί ιδιαίτερα τους γεωγράφους για πολλές δεκαετίες μετά την δημοσίευση της διατριβής του.



Εικόνα 1.9-Το πλέγμα των ιεραρχημένων οικισμών και των χώρων επιρροής τους κατά Christaller, 1993(Βλ. και K.Robinson, 1968,σελ 69),Πηγή :Πολεοδομικός Σχεδιασμός Α,Αραβαντινού σελ. 33

### 1.2.1 Δομή Σύγχρονης Πόλης-Προς Διάχυτη Πόλη

Η εξάπλωση της αστικής κατάστασης εκτός των καθορισμένων ορίων των πόλεων σημαίνει την μείωση της σημασίας των πυκνοδομημένων αστικών κέντρων των μητροπόλεων αλλά και την παγκόσμια κλίμακα , εξάπλωση νέων αστικών συγκεντώσεων της λεγόμενης <<διάχυτης>> πόλης.

Στην νέα αυτή μορφή αστικής εξέλιξης των πόλεων , της διάχυτης πόλης, ο δημόσιος χώρος παραμένει παραμελημένος και ασχεδίαστος,το φυσικό τοπίο χρησιμοποιείται ή καταστρέφεται, ανάλογα με τις διαθέσεις των κατοίκων,ενώ,η πολεοδομία είναι ανύπαρκτη και η αρχιτεκτονική της κατοικίας παραμένει αδιάφορη.Παρατηρείται δε, συστηματική επανάληψη του κτιριακού τύπου της πολυκατοικίας, χωρίς κάποια ιδιαίτερη ευρυματική οργάνωση σύμφωνα με την πολεοδομία και οργάνωση του χώρου.Στην διάχυτη πόλη, το αυτοκίνητο αποτελεί το βασικό μέσο μετακίνησης , όπου τείνει να δρά ανεξέλεγκτα χωρίς να εντάσσεται με κάποιο τρόπο στον σχεδιασμό της πόλης.

Η σύγχρονη ελληνική πόλη, αποτελεί διάχυτη πόλη,στα πλαίσια της <<ιδιωτικής αστικοποίησης>> η οποία βασίστηκε στη με διαφοροποιήσεις επανάληψη της αστικής μονάδας της πολυκατοικίας χωρίς συγκεκριμένο σχέδιο ή πρόγραμμα από

ιδιώτες κυρίως σχεδιαστές.<sup>6</sup> Η πολυκατοικία κατοικείται τμηματικά και ως άτοπη αστική μονάδα, χρησιμοποιήθηκε σε κάθε τμήμα της πόλης όπως το κέντρο, τα προάστια αλλά και τις παραθαλάσσιες περιοχές.

Οι ολυμπιακοί αγώνες <<Αθήνα 2004>> με την πληθώρα έργων και μελετών που υλοποιήθηκαν, έδωσαν νέ πνοή στην αργή μεταπολεμική πορεία εξέλιξης της Αθήνας ως σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη. Μεγάλης εμβέλειας έργα πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο αυτή, όπως το διεθνές αεροδρόμιο στα Σπάτα, η επέκταση του μετρό και του προαστιακού σιδηρόδρομου, η δημιουργία του τράμ αλλά και η υλοποίηση μεγάλων αθλητικών και ψυχαγωγικών συγκροτημάτων. Τα σημεία συνάντησης των αξόνων του δικτύου είναι οι κόμβοι του, τα νέα κέντρα δηλαδή πύκνωσης των δραστηριοτήτων. Η κατασκευή λοιπόν, μεγάλων πολυκέντρων που συγκεντρώνουν και οργανώνουν όλες τις δραστηριότητες κατανάλωσης-εμπόριο, αναψυχή και διασκέδαση όπως πάρκα αναψυχής, συγκροτήματα κινηματογράφων, εμπορικά καταστήματα-τύπου mall, δημιουργούν σημεία πυκνότητας δραστηριοτήτων που σίγουρα αποκόπτουν την κοινωνική ζωή από την περιοχή της κατοικίας.

Η δημιουργία επιπρόσθετων μέσων μαζικής μεταφοράς, επεξέτεινε την πόλη πέρα από τα όρια του λεκανοπεδίου ισχυροποιώντας την Αθήνα ως διάχυτη πόλη. Η χάραξη των δικτύων αυτού του τύπου όμως είχε ως αποτέλεσμα, την δημιουργία υπολειμματικών τοπίων χωρίς συγκεκριμένη χρήση. Έτσι χάνεται όμως η ομοιομορφία της πόλης και η πόλη υστερεί σε φυσικά τοπία, τα οποία πλέον επιτυγχάνονται με τεχνητά-εγγενή μέσα όπως μητροπολιτικά πάρκα, κήποι, πλατείες, μητροπολιτικά πάρκα ή ειδικοί εσωτερικοί περιβάλλοντες χώροι. Παρατηρεί κανείς λοιπόν ότι η σύγχρονη μεταπολεμική πόλη της Αθήνας συνδιάζει μια πολύμορφη, πολυφυλετική και πολυθρησκευτική κοινωνία.

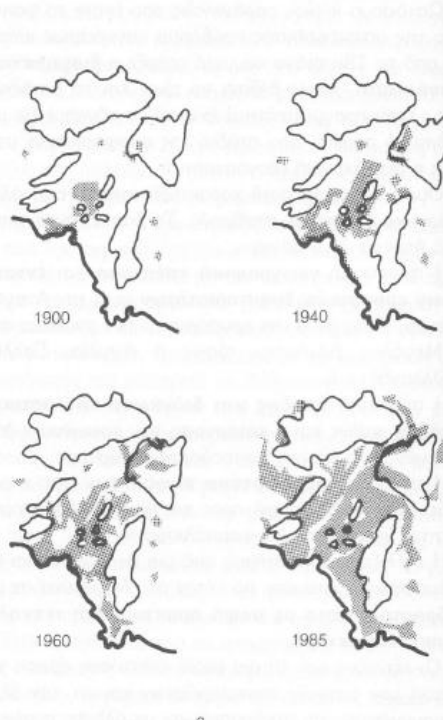
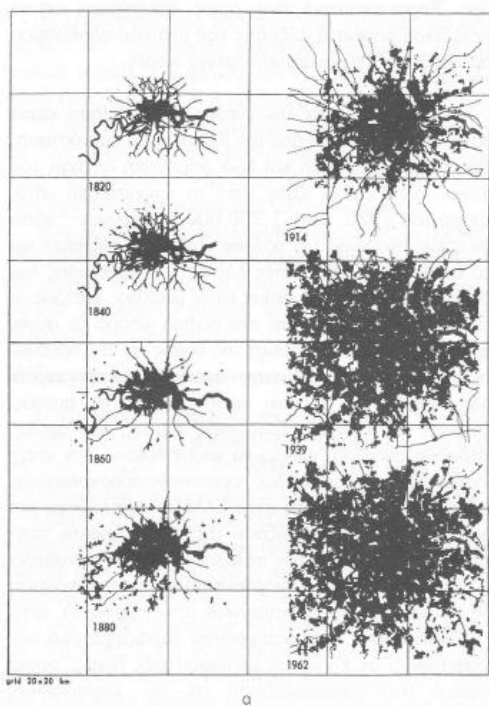
### **1.2.2 Κοινωνικοοικονομική Οργάνωση-Δραστηριότητα Πόλεων στην διάρκεια του χρόνου**

Στη σημερινή εποχή, η συνεχόμενη αύξηση του πληθυσμού των πόλεων έχει οδηγήσει στην αλλαγή της δομής των πόλεων. Από την μία πλευρά οι πόλεις τείνουν να επεκτείνονται κατά μήκος του οδικού δικτύου ενώ ταυτόχρονα οι άνθρωποι τείνουν να εγκαθίστανται σε όλο και μεγαλύτερες αστικές συγκεντρώσεις.

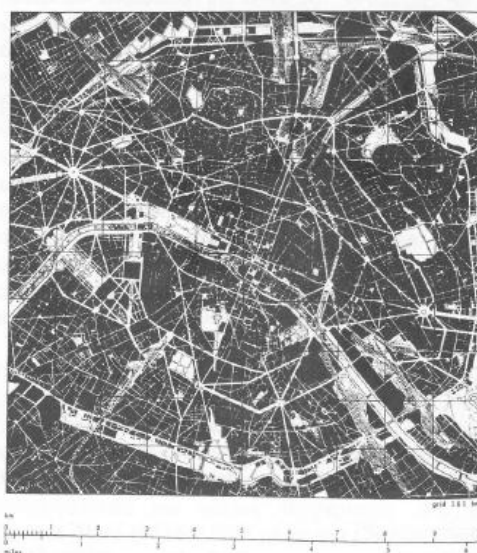
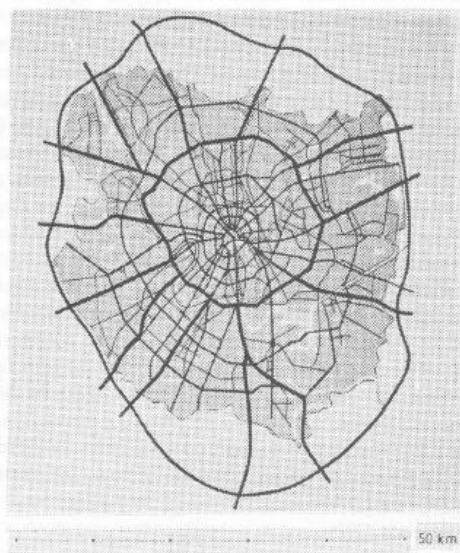
<sup>6</sup> Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη, Α.Αραβαντινός σελ 110



Αυτό που μπορούμε να παραδεχτούμε με σιγουριά είναι ότι οι πόλεις συνεχώς μεταβάλλονται. Από την αρχή δημιουργίας τους έως και την εγκαθίδρυση τους, ενδέχεται να μεγεθυνθούν, να εισάγουν νέα στοιχεία ή ακόμα και να κατεδαφιστούν σε σημείο εξαφάνισης.

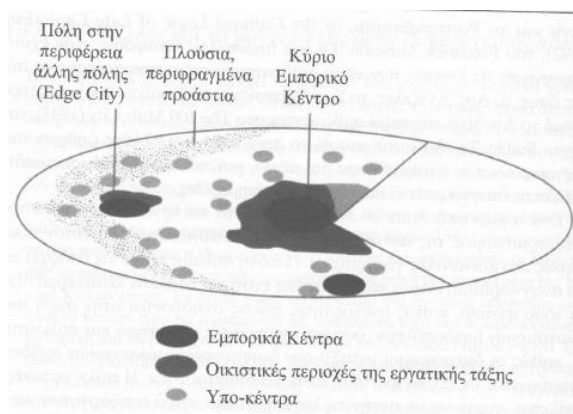


Εικόνα 1.10-Λονδίνο, γεωγραφική διόγκωση της αστικής περιοχής (1820) Εικόνα 1.11 -Λεκανοπέδιο Αθήνας, διαχρονική Εξέλιξη (1900)



Εικόνα 1.12 -Μόσχα, σχεδιασμός στη δεκαετία του '50 Εικόνα 1.13-Κεντρικό Παρίσι Πηγές : (Doxiadis 1968, pg 211, 178, Υπουργείο Πολιτισμού, 1985, σελ 18, 19, F. Jaspert, pg 370). Πολεοδομικός Σχεδιασμός Α. Αραβαντινός, σελ 38

Η Βιομηχανική επανάσταση ήταν ένα ιδιαίτερα σύνθετο σύστημα ραγδαίων μεταβολών και ανακατατάξεων - τεχνικών,οικονομικών,κοινωνικών και πνευματικών,οι οποίες οδήγησαν για πρώτη φορά στην εμφάνιση της "εκβιομηχανισμένης" (industrialized) κοινωνίας στη Μεγάλη Βρετανία μεταξύ των ετών 1760 - 1860.Την αλλαγή αυτή ακολούθησαν ανάλογες, αλλά όχι και ταυτόσημες βιομηχανικές επαναστάσεις και στις άλλες ευρωπαϊκές κοινωνίες που από την αγροτική κυρίως μορφή τους επέφεραν την εκβιομηχάνισή τους. Ιδιαίτερα επηρεάστηκε η Γαλλία και αργότερα οι ΗΠΑ σε σχέση με το τρόπο λειτουργίας και ανάπτυξης της οικονομίας και της δομής της κοινωνίας. Τα αποτελέσματα αυτών των αλλαγών είναι εμφανή και έχουν επηρεάσει την οικονομική ζωή, αλλά και την κοινωνική,πολιτισμική και πολιτική ζωή των εθνών,κοινοτήτων,ατόμων και περιφερειών.Σημαντικές αλλαγές παρατηρούνται σε Βόρεια Αμερική,Μεγάλη Βρετανία,Ηπειρωτική Ευρώπη αλλά και σε άλλα αστικά τοπία του αναπτυσσόμενου κόσμου.Στα πλαίσια της γενικότερης ανάπτυξης που παρατηρείται συμπεριλαμβάνεται και η ανάπτυξη των αστικών κέντρων και των εγκατελειμμένων-πρώην βιομηχανικών περιοχών ,η κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική αναβάθμιση των ενδοαστικών περιοχών αλλά και η χρήση της βιομηχανικής και αρχιτεκτονικής κληρονομιάς σε νέα εμπορικά και οικιστικά προγράμματα ανάπτυξης.



Εικόνα 1.14- Η μετά-βιομηχανική <<Παγκόσμια>>Μητρόπολη, Πηγή: Αστική Γεωγραφία Tim Hall σελ.36

Τα κύρια χαρακτηριστικά της βιομηχανικής επανάστασης ήταν:

- Η εκτεταμένη χρήση νέων τεχνικών μέσων που περιορίζαν τη χειρωνακτική εργασία, αυξάνοντας την παραγωγή και μειώνοντας το κόστος των προϊόντων,
- Η αξιοποίηση νέων μορφών ενέργειας,
- Η εφαρμογή καινοτομιών στη μεταλλουργία,

- Η ανάδειξη του εργοστασίου ως του βασικού τόπου παραγωγής, όπου συγκεντρώθηκε η πλειοψηφία των εργατών και τέλος
- Οι υψηλοί ρυθμοί ανάπτυξης.

Η εξέλιξη της βιομηχανικής πόλης , όσων αφορά την εκβιομηχάνιση , επηρέασε σε μεγάλο βαθμό, την εσωτερική γεωγραφία πολλών πόλεων στις περιφέρειες αυτές,όπως και στις οικονομικές,πολιτικές και φυσικές διασυνδέσεις μεταξύ τους.Οι νέες πόλεις αυτές αναφέρονται και ως "μοντέρνες"ή και "βιομηχανικές".



ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΧΡΗΣΕΩΝ

- |  |                                     |
|--|-------------------------------------|
| 1. Κεντρική περιοχή εμπορίου και υπηρεσιών | 6. Βαριά βιομηχανία                 |
| 2. Χονδρικό εμπόριο και ελαφρά βιομηχανία  | 7. Περιφερειακό εμπορικό κέντρο     |
| 3. Κατοικία χαμηλών εισοδημάτων            | 8. Προάστιο κατοικίας               |
| 4. Κατοικία μεσαίων εισοδημάτων            | 9. Βιομηχανικό προάστιο             |
| 5. Κατοικία υψηλών εισοδημάτων             | 10. Ζώνη των commuters <sup>6</sup> |

Γεωμετρικές θεωρίες εξήγησης (κατά: L. Bourne, 1971, σελ. 71).

Εικόνα 1.15-Γεωμετρικές Θεωρίες Εξήγησης Μορφών Πόλεων

Πηγή :Πολεοδομικός Σχεδιασμός Α.Αραβαντινός σελ 49

Η μεγέθυνση της βιομηχανικής πόλης ήταν συνδεδεμένη με την ανάπτυξη του βιομηχανικού συστήματος μέσα στη νεοσύστατη μορφή του βιομηχανικού καπιταλισμού.

Το τέλος του 20<sup>ου</sup> και η αρχή του 21<sup>ου</sup> αιώνα έφερε την ουσιαστική μετάλλαξη των πόλεων.Η μετάλλαξη αυτή, σχετίζεται με την εμφανή αύξηση του πληθυσμού των πόλεων σε συνδιασμό με την εξάπλωση του αστικού τοπίου συγκριτικά με τις αγροτικές και ημιαστικές περιοχές.Σπουδαίο ρόλο σε αυτή την αλλαγή, έπαιξαν οι παγκόσμιοι οικονομικοί μετασχηματισμοί αλλά και η ραγδαία πρόοδος της τεχνολογίας, ιδιαίτερα στον τομέα της πληροφορικής, των τηλεπικοινωνιών και των μεταφορών.Στην ευρωπαϊκή πόλη παρατηρεί κανείς τις διαφορετικές περιόδους εξέλιξης της, από την αρχική συγκέντρωση η οποία ορίζεται από τα απομεινάρια των

τειχών της μέχρι τα προάστια της που αποτελούν και ορίζουν την εξέλιξη της ιστορικής πόλης στην διάρκεια του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Ακόμη πιο έξω βρίσκεται η μοντέρνα περιφέρεια της πόλης, προϊόν της μεταπολεμικής μοντέρνας πολεοδομίας των κτιριακών όγκων , στην οποία συνυπάρχουν οι βιομηχανικές και οι δικτυακές υποδομές της πόλης.<sup>7</sup>

Τα προάστια μπορούν να χαρακτηριστούν ως οι εξωτερικές περιοχές<sup>8</sup> της πόλης οι οποίες όχι μόνο είναι συνδεδεμένες με αυτήν, αλλά ταυτόχρονα εκτείνονται εντός της ζώνης μετακίνησης της αστικής περιοχής της. Συνεπώς τα προάστια αναφέρονται στα ήδη υπάρχοντα τοπία της πόλης κτισμένης γύρω από τον αστικό ιστό καθώς η πόλη εκτείνεται προς τα έξω(διάχυτη πόλη). Η προαστικοποίηση παρατηρήθηκε ως φαινόμενο κατά την διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα η οποία συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη της τεχνολογίας των μεταφορών (τρόλεϊ , λεωφορεία , τρένο και αυτοκίνητο). Χαρακτηριστικά παραδείγματα της πόλης του αυτοκινήτου είναι οι πόλεις των ΗΠΑ. Δεδομένου ότι οι περισσότερες από αυτές χτίστηκαν και αναπτύχθηκαν τον 19<sup>ο</sup> αιώνα, ήταν ευκολότερο για τους πολεοδόμους της εποχής να εφαρμόσουν τα νέα δόγματα του zoning αλλά και της εξάπλωσης της πόλης προς όλες τις κατευθύνσεις με τη μορφή του κανάβου. Τα προάστια αποτελούν άλλωστε, δυναμικά και δημιουργικά τοπία που επιδεικνύουν περίπλοκες διαδικασίες αλλαγής. (Moudon, 1992, Whitehand κ.α., 1992 ).

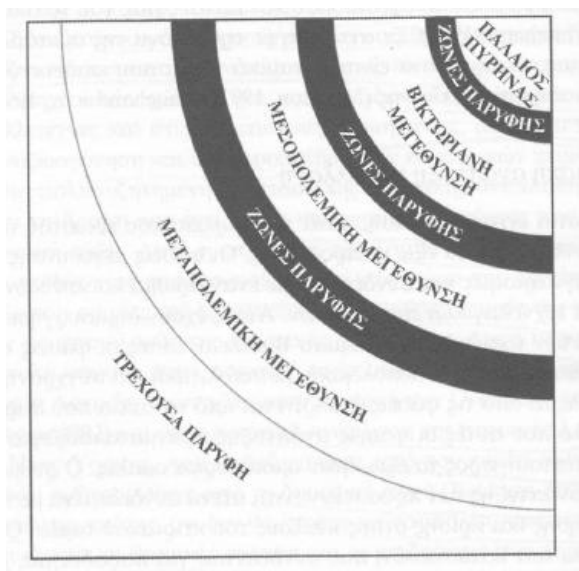
### 1.2.3 Αποκέντρωση Σύγχρονων Οικισμών – Αστικοί Μετασχηματισμοί

Κατά την διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα , τα προάστια επεκτείνονται προς τα έξω με προσθήκες. Οι βασικότεροι λόγοι για τους οποίους πραγματοποιήθηκε η γρήγορη εξέλιξη και ανάπτυξη των προαστίων είναι συνδεδεμένοι με έναν αριθμό κοινωνικών, οικονομικών και τεχνολογικών παραγόντων. Θα πρέπει στο σημείο αυτό να αναφερθεί ότι , ο ρυθμός ανάπτυξης των προαστίων συνδέεται με την άνθηση ή ακόμα και κρίση των κύκλων του κτιριακού τομέα. Έτσι η δυνατότητα δανεισμού, τα επιτόκια των δανείων και η ζήτηση για κατοικία προκαλούν συνήθως μείωση της αξίας της γης. Αυτό συνεπάγεται και ταυτόχρονη μείωση του αριθμού και μεγέθους των οικοδομούμενων κτισμάτων και οικοπέδων αλλά και την αλλαγή χρήσης στις περιοχές των προαστίων. Συνεπώς, μπορούν με αυτόν τον τρόπο και κάτω από τέτοιες συνθήκες να κτιστούν περισσότερα σπίτια με μικρότερη πυκνότητα σε

<sup>7</sup> Τα Νέα Αστικά Τοπία Και η Ελληνική Πόλη Αθανάσιος Ι. Αραβαντινός ,σελ 105

<sup>8</sup> Αστική Γεωγραφία Tim Hall, σελ 154

μεγαλύτερα κομμάτια γής , και περισσότερα κτίρια όχι για κατοικία αλλά για εμπορική ή και δημόσια έκταση και χρήση. Αντίθετα σε περίοδο άνθησης του οικοδομικού τομέα , η ανάπτυξη των προαστίων είναι πιο οργανωμένη και γρήγορη , ενώ οι πυκνότητες των σπιτιών χαρακτηρίζονται ως μεγαλύτερες και οι μη οικιστικές χρήσεις γής ως λιγότερες. (Whitehand , 1994 ).<sup>9</sup>



Πηγή: Whitehand (1994: 11) με την άδεια της Geographical Association.

Εικόνα 1.16-Ένα μοντέλο ανάπτυξης των προαστίων,

Πηγή: Αστική Γεωγραφία Tim Hall σελ.15

Σύμφωνα με τους μαρξιστές γεωγράφους που τείνουν να ερμηνεύσουν τις γεωγραφικές προοπτικές για τα προάστια, σε χώρες όπως ΗΠΑ , Καναδά , Αυστραλία αλλά και του Ηνωμένου Βασιλείου κατά την διάρκεια του μεσοπολέμου και τα μεταπολεμικά χρόνια , υποστηρίζουν πως η γρήγορη εξάπλωσή τους οφείλεται σε μια προσπάθεια λύσης μιας δυνητικής κρίσης υπερσυσσώρευσης στις καπιταλιστικές οικονομίες. Η κυκλοφορία του κεφαλαίου μέσω οικονομικών πολιτικών των κεντρικών κυβερνήσεων και των ενεργειών δανειστικών τραπεζών προς τον δευτερογενή τομέα (που περιλαμβάνει και την άμεση ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας), είχε ως αποτέλεσμα την επίλυση της υπερσυγκέντρωσης στον πρωτογενή τομέα παραγωγής. Η ανάπτυξη της ακίνητης περιουσίας αποτέλεσε και στην εξάπλωση των προαστίων.

Τυπική μορφή οργάνωσης των προαστίων περιλαμβάνει ένα κέντρο πόλης, δημόσιες πλατείες, συνεδριακά κέντρα, σχολεία, αθλητικές εγκαταστάσεις άρρηκτα συνδισσόμενα στο ίδιο μοτίβο αστικής ανάπτυξης. Τέτοιου είδους ανάπτυξη των προαστίων γύρω από τις μεγαλύτερες πόλεις δημιουργεί ένα νέο είδος αστικής μορφής που αναφέρεται και ως <<γαλακτική μητρόπολη>>.(Lewis, 1983 ,Κnox,

<sup>9</sup> Αστική Γεωγραφία, Tim Hall, σελ 155

1993). Συνεπώς παρατηρείται σε συνδιασμό με την διάχυτη πόλη και την επέκταση των προαστίων , η κοινωνική πόλωση και ο κοινωνικός αποκλεισμός υπό την μορφή αποκέντρωσης των χρήσεων γής για λιανικό εμπόριο και βιομηχανία. Η ανάπτυξη επιχειρηματικών, εμπορικών ,επιστημονικών ή και συνεδριακών πάρλων είναι άμεσο αποτέλεσμα μιας τέτοιας μορφής ανάπτυξης και εξέλιξης του αστικού χώρου στον οποίο αναπτύσσονται και εξελίσσονται οι προαστιακές απεικονίσεις. Η πόλη εξαπλώνεται προς τα έξω σε σχέση με τον κεντρικό πυρήνα και αστικού τις περιοχές κατοικίας αλλά και την συνοικιακή μορφή τοπίου και αναφέρεται ως <<διευρυμένη πόλη>>(spread city ). Το Λονδίνο αποτελεί ο χαρακτηριστικό παράδειγμα πόλης της οποίας το κέντρο έχει αλλάξει την μορφή των παγκοσμίων πόλεων ανά τον κόσμο. Αντίστοιχα, η μεταμόρφωση της αστικής μορφής παρατηρείται σε πληθώρα πόλεων της Ευρώπης και της Αυστραλίας.

Στο σημείο αυτό θα αναφερθούν μερικοί από τους βασικούς λόγους μεταμόρφωσης των εκάστοτε πόλεων. Η παρεμβολή των τοπικών συνθηκών όπως τοπικών κοινωνικών, οικονομικών ,κοινωνικών ,πολιτικών θεμάτων συμβάλλουν στην ανάγκη αναπροσαρμογής του αστικού τοπίου στις νέες αλλαγές και στα νέα δεδομένα.Μόνο με τέτοιο τρόπο θα επέλθει η ανάπτυξη και εξέλιξη της πόλης και όχι η στασιμότητα και υποβάθμιση αυτής. Εξάλλου οι πόλεις δεν αποτελούν παθητικούς δέκτες της αλλαγής. Προσαρμόζονται και εξελίσσονται με βάση τις διαδικασίες αστικοποίησης θέλοντας να προσδώσουν νέο στίγμα στα αστικά τοπία και όχι να γίνουν αδρανείς κληρονόμοι πόλεων του παρελθόντος. Επιπρόσθετα , η αστική ιεράρχηση και οι επιμέρους πόλεις είναι εσωτερικά ανομοιόμορφες. Αυτό σημαίνει πως ενώ πολλές πόλεις και περιοχές αυτών επηρεάζονται από την μετά-μοντέρνα αστικοποίηση, αντίθετα κάποιες άλλες πόλεις δεν επηρεάζονται .

### **1.3 Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη**

Στις σημερινές πόλεις ,βασική είναι η ύπαρξη της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και η ορθή λειτουργία αυτής , για την αποτελεσματική και δημιουργική εξέλιξη της. Η πρόοδος και η ευημερία είναι ο στόχος της εκάστωτε κοινωνικής αστικής συγκέντρωσης και αξίες όπως αυτές μπορούν να επιτευχθούν μόνο με την άρρηκτη συνεργασία βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και συνεχή εξέλιξη κοινωνικών, περιβαλλοντικών και οικονομικών τομέων.Σύμφωνα με τον ορισμό της βιώσιμης ανάπτυξης όπως έχει διατυπωθεί από την Διεθνή Επιτροπή Brundtland για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (1987)<<η ανάπτυξη που εκπληρώνει τις τωρινές

ανάγκες χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη δυνατότητα εκπλήρωσης των αναγκών των επόμενων γενεών>>.

Οι πόλεις έχουν θεμελιώδη επηρροή στην ανάπτυξη του περιβάλλοντος. Ταυτόχρονα όμως και το ίδιο το περιβάλλον επηρεάζει την ανάπτυξη και εξέλιξη των πόλεων. Υφίστανται πολλές και αντικρουόμενες απόψεις για την σχέση περιβάλλοντος-πόλης και την αλληλεπίδραση μεταξύ τους.

Έτσι, κυριαρχεί από την μία πλευρά η άποψη ότι οι πόλεις αποτελούν απειλή για το περιβάλλον. Σύμφωνα με την άποψη αυτή, οι πόλεις συμβάλλουν σημαντικά στην υποβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος και ευθύνονται για περιβαλλοντικές καταστροφές και φυσικές καταπονήσεις. Η ρύπανση και η κατασπατάληση των φυσικών πόρων της γής ,ενώ στο παρελθόν αποτελούσε τοπικής σημασίας πρόβλημα,σήμερα οι επιπτώσεις εντάσσονται στην παγκόσμια κλίμακα αστικοποίησης.Η τρύπα του όζοντος, το φαινόμενο του θερμοκηπίου και το λιώσιμο των πάγων αποτελούν ίσως μερικά από τα πιο χαρακτηριστικά δείγματα της ρύπανσης και καταστροφής που προκαλούν οι τωρινοί ρυθμοί ζωής μας στο περιβάλλον που ζούμε.Ενώ οι πόλεις καταλαμβάνουν μόλις το δύο τοις εκατό της επιφάνειας της γής, σε αυτές διαμένει το μισό του παγκόσμιου πληθυσμού, το οποίο αυξάνεται κατά 55 εκατομμύρια άτομα ανά έτος , καταναλώνουν τα τρία τέταρτα των παγκόσμιων πλουτοπαραγωγικών πηγών και γενούν μια πλειονότητα αποβλήτων και πληθυσμού παγκοσμίως. (Blowers and Pain , 1999:249 ).

Στην αντίθετη άποψη , το περιβάλλον αποτελεί άμεση απειλή για τις πόλεις. Η ρύπανση και η μόλυνση του εδάφους από βιομηχανικές χρήσεις γής , για παράδειγμα, επιβάλλουν βασικούς περιορισμούς στην αστική ανάπτυξη των πόλεων καθώς εκτός των άλλων αποτελούν απειλή για την ατομική υγεία σε συγκεκριμένες περιοχές.Η αστική ανάπτυξη μιας περιοχής ,βασίζεται στην ύπαρξη χώρων πρασίνου για την δημιουργία βιώσιμων και λειτουργικών περιοχών ανάδειξης του φυσικού κάλλους της περιοχής.Βέβαια θα πρέπει να αναφερθεί ότι υπάρχει μια σύγκρουση ανάμεσα στην βραχυχρόνια οικονομική ανάπτυξη και στις μακροχρόνιες περιβαλλοντικές αλλαγές. (Blowers , 1997 Mohan, 1999).Η καπιταλιστική ανάπτυξη χαρακτηρίζεται από υψηλά επίπεδα κοινωνικής πόλωσης μεταξύ των πόλεων , όχι μόνο σε τοπικό αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο.Η στάση της κυβέρνησης στην αντιμετώπιση ενός τέτοιου ζητήματος μπορεί να είναι και ο οικολογικός εκσυγχρονισμός (ecological modernization ).Με αυτόν τον τρόπο παροτρύνεται από τις κυβερνήσεις η εξασφάλιση της βιωσιμότητας χωρίς όμως να θέσουν σε κίνδυνο τα

τωρινά επίπεδα της ατομικής κατανάλωσης. Ενθαρρύνουν ουσιαστικά τις επιχειρήσεις των πόλεων στην υιοθέτηση <<πράσινης>> πολιτικής.<sup>10</sup>



*Εικόνα 1.16 -Central Park Νέα Υόρκη-Μία όαση Πρασίνου στην πόλη των ουρανοξιστών*

*Πηγή*

*:<http://www.google.gr/search?q=Central+park&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:el:official&client=firefox-a>*

Χώροι με αραιή φυτοκάλυψη, πάρκα, κήποι τυπικών νοικοκυριών,αθλητικά γήπεδα,πράσινοι διάδρομοι , πολεοδομημένοι αστικοί χώροι μεγάλης έκτασης, αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα πράσινης ανάπτυξης.Φυσικά και οι κυβερνήσεις των αναπτυσσόμενων χωρών , των οποίων η οικονομία βασίζεται στην παραγωγή , έχουν αντιδράσει χαρακτηριστικά στην εφαρμογή μιας τέτοιας στάσης.Στον αντίποδα όμως με την εφαρμογή τέτοιων μέτρων , οι επιχειρήσεις ενδέχεται να επιζητήσουν να εξαγοράσουν το <<δικαίωμα>> ρύπανσης από γειτονικές πόλεις/χώρες. (Haughton and Hunter, 1994).Τα είδη των μέτρων που οι εταιρείες έχουν θεσπίσει από την πλευρά τους όμως περιλαμβάνουν την παραγωγή περιβαλλοντικών εκθέσεων και πολιτικών, με την ταυτόχρονη χρήση οικολογικών και ανακυκλώσιμων υλικών στην επεξεργασία , παραγωγή και συσκευασία των υλικών.(greenwash effect).Αυτό όμως μεταβάλλεται όταν αναφερόμαστε και σε εταιρείες με υποκαταστήματα σε όλο τον κόσμο.Η εφαρμογή πράσινης πολιτικής σήμερα είναι απαραίτητη για την καλύτερη και ορθότερη ανάπτυξη της αστικής πολιτικής των πόλεων στο σύνολό τους, ξεκινώντας από τα θεμέλια και συνεχίζοντας στην βάση.

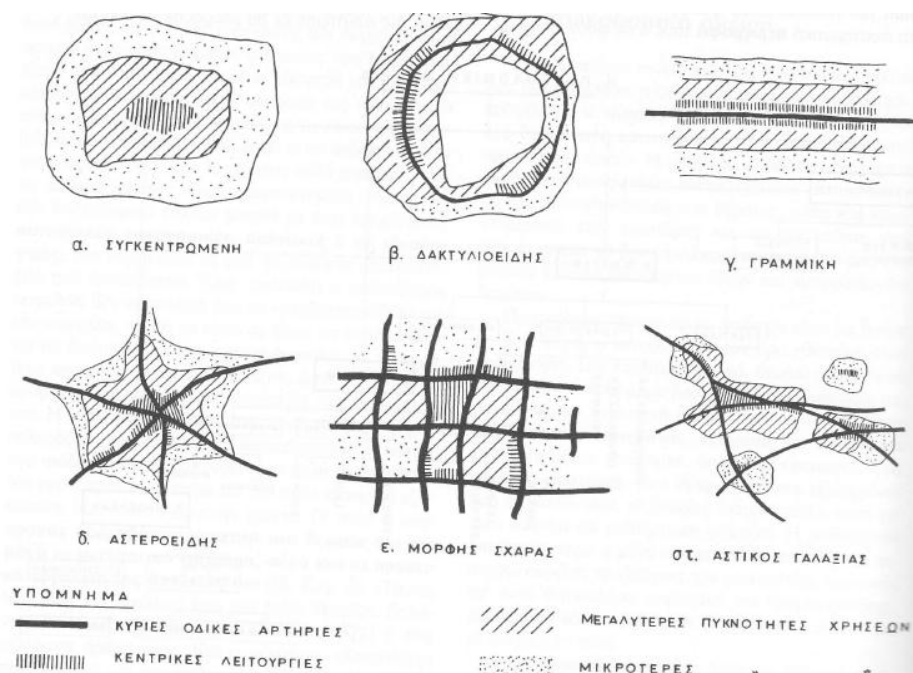
#### **1.4 Σύγχρονες πόλεις - Μορφές πόλεων**

Οι σύγχρονες πόλεις του 21<sup>ου</sup> αιώνα παρόλη την μέχρι τώρα πορεία εξέλιξης και ανάδειξης τους μέχρι σήμερα , συνεχίζουν να αναπτύσσονται και να μεταβάλλονται ακόμα. Η ανάπτυξη της τεχνολογίας και των επιστημών έχει αυξήσει τις απαιτήσεις των κατοίκων των πόλεων σε τέτοιο βαθμό , ώστε να επιζητούν συνεχείς αλλαγές

<sup>10</sup> Αστική Γεωγραφία-Tim Hall, σελ 230



ώστε να ικανοποιούν τις ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες και επίκτητες επιθυμίες τους σύμφωνα με την παγκόσμια αγορά και κίνηση ιδεών. Ο άνθρωπος δεν επιθυμεί να κάνει τα πάντα μόνος, παρέα με τον υπολογιστή και το αυτοκίνητο<sup>11</sup>. Σίγουρα οι τεχνολογικές εξελίξεις διαδραματίζουν μεγάλο ρόλο στην ανάπτυξη των πόλεων. Αλλά δεν πρέπει ποτέ να ξεχνάμε τον άνθρωπο και τη δική του συμβολή. Η πόλη δεν αποτελεί απλά ένα σύμπλεγμα από κτήρια και δρόμους αλλά περικλείει μέσα της όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες, κοινωνικές, οικονομικές, πολιτιστικές. Η πόλη διαμορφώνεται από τους ανθρώπους για τους ανθρώπους, καθώς οι ίδιοι είναι που θα ζήσουν μέσα σε αυτήν.



Εικόνα 1.18- Γεωμετρικές Περιγραφές της Πόλης, Πηγή :Πολοδομικός Σχεδιασμός Α,Αραβαντινός,σελ 46

Τα ερωτήματα που τίθενται για τη σύγχρονη πόλη είναι πολλά και τα ερωτήματα αυτά είναι σχεδιαστικού, οικονομικού, αλλά κυρίως κοινωνικού χαρακτήρα. Πως μπορεί μια πόλη να γίνει βιώσιμη για τους κατοίκους της; Τι σημαίνει βιώσιμη ανάπτυξη για μια πόλη; Νιώθουν οι κάτοικοι την πόλη δική τους; Ταυτίζονται με την αρχιτεκτονική της πόλης τους και νιώθουν ενεργοί πολίτες; Μπορούν να είναι συμμετοχοί στις αποφάσεις για την εξέλιξη του αστικού χώρου στον οποίο ζούν;

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια οι κάτοικοι των πόλεων αποκόπηκαν από την ιστορία της πόλης τους και συγχρόνως από την ίδια τους την πόλη. Οι συνεχώς

<sup>11</sup> Βλαστός Θ. – Μηλάκης Δ. , *Πολοδομία vs Μεταφορές*, σελ. 1

αυξανόμενες αποστάσεις αλλά και ο γρήγορος ρυθμός ζωής, δεν επέτρεψε στους ανθρώπους να βιώνουν την πόλη και τις αλλαγές σε αυτήν. Το περπάτημα μέσα στην πόλη που σε έκανε να νιώθεις αναπόσπαστο κομμάτι της μειώθηκε δραματικά. Η πόλη έχασε τις κοινωνικές της αξίες, οι ποιότητές της παραμερίστηκαν και στη θέση τους μπήκε μια πόλη “βιομηχανικό προϊόν”. Τον προηγούμενο αιώνα η πόλη απλώθηκε, περιορίστηκε δραματικά η πυκνότητά της και προσπάθησε να εντάξει το αυτοκίνητο στην καθημερινή της λειτουργία. Ο συμβιβασμός δεν πέτυχε. Κάθε άλλο. Η ευρωπαϊκή πόλη μετράει τώρα τις πληγές της<sup>12</sup>.

Το ερώτημα σήμερα είναι προς τα πού πρέπει να κατευθυνθεί ο αστικός σχεδιασμός; Ποιος είναι ο τύπος πόλης που θα την ‘απεγκλωβίσει’ από τη σχέση με το αυτοκίνητο; Φυσικά και η απάντηση δεν μπορεί να είναι μοναδική, όμως εδώ μπορούμε να καταγράψουμε και να ταξινομήσουμε τις διάφορες μορφές πόλεων.

Θα πρέπει να παραδεχτούμε πως υπάρχουν πολλά και διαφορετικά είδη πόλεων και αστικών συγκεντρώσεων. Η αστική ανάπτυξη εξαρτάται από πληθώρα παραγόντων για την εκάστωτε πόλη ξεχωριστά. Μερικοί από αυτούς είναι η οικονομία της, ο τρόπος που διαχειρίζεται τους φυσικούς της πόρους και το περιβάλλον της, οι σχέσεις της μεταξύ των δικτύων των γειτονικών πόλεων, το μέγεθος της, η θέση και η σημασία της στην παγκόσμια οικονομία, αλλά και η φυσιογνωμία της ταυτότητας και του έθνους στο οποίο εντάσσεται. Σύμφωνα με την κατάταξη των Savage and Warde, 1993:39-40, περί των λειτουργιών της παγκόσμιας οικονομίας και τις σχέσεις των επι μέρους πόλεων, οι πόλεις κατατάσσονται ως εξής:

- Πόλεις του Τρίτου Κόσμου
- Πόλεις σε σοσιαλιστικές χώρες
- Παγκόσμιες Πόλεις
- Παραδοσιακές (πρώην) Βιομηχανικές πόλεις
- Νέες βιομηχανικές περιοχές αστικού χαρακτήρα

(Savage and Warde, 1993:39-40)

Φυσικά, θα πρέπει να αναφερθεί ότι η κατάταξη αυτή δεν είναι πλήρης αλλά και πως κάθε πόλη μπορεί να ενταχθεί σε περισσότερες από μια από τις άνωθεν

<sup>12</sup> Βλαστός Θ. – Μηλάκης Δ., *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, σελ. 1

κατηγορίες. Για παράδειγμα, το Λονδίνο ανήκει στις παγκόσμιες πόλεις ,περιλαμβάνοντας παρόλα αυτά , παρακμάζουσα βιομηχανική οικονομία αλλά και νέες βιομηχανικές περιοχές αστικού χαρακτήρα. Μεγάλη ποικιλομορφία παρουσιάζεται και εντός κάθε κατηγορίας , ειδικά των Πόλεων του Τρίτου κόσμου και πρώην βιομηχανικών πόλεων που ενδέχεται να έχουν στηριχθεί σε βιομηχανίες διαφορετικής μορφής.<sup>13</sup>

Η ταξινόμηση των πόλεων μπορεί να γίνει με βάση πολλούς παράγοντες, όπως τον πληθυσμό ή το σκοπό που εξυπηρετούν. Στην περίπτωση όμως αυτή θα παρουσιαστεί μια ταξινόμηση με βάση τη μορφή τους. Σύμφωνα με τον Α. Βλαστό και τον Δ. Μηλάκη οι μορφές ανάπτυξης των πόλεων παρουσιάζονται ως εξής<sup>14</sup>:

- Ακτινοκεντρική: Η πόλη αναπτύσσεται γύρω από το κέντρο της, τον βασικό πυρήνα που την περικλύει. Σε αυτόν υφίστανται οι κοινωνικές, εμπορικές, πολιτικές και οικονομικές λειτουργίες της πόλης. Το κέντρο αυτό αποτελεί και «καρδιά» της πόλης.
- Ιπποδάμεια: Σε αυτή την μορφή πόλης, η πόλη εξαπλώνεται προς όλες τις κατευθύνσεις με την μορφή του κανάβου. Έτσι, είτε υπάρχει ένα ιστορικό κέντρο (όπως στις περισσότερες Ευρωπαϊκές πόλεις) είτε όχι (όπως στις Αμερικανικές πόλεις) στην ιπποδάμεια μορφή της, ο σχεδιασμός της είναι πολύ εύκολος και ταχύς στην εφαρμογή του καθώς οι δρόμοι είναι ευθείες και όλα τα οικοδομικά τετράγωνα είναι ορθογώνια παραλληλόγραμμα. Μέσα στα αρνητικά της πόλης αυτής είναι ότι δεν μπορεί να αναπτυχθεί εύκολα και γρήγορα σε δύσβατα ανάγλυφα ή λοφώδεις περιοχές. Αντίθετα σε ένα ομαλό ανάγλυφο, αναπτύσσεται προς όλες τις κατευθύνσεις και παράγει μια ομοιόμορφη πόλη, χωρίς όμως σημεία αναφοράς, δημιουργώντας έτσι μια πόλη 'προκάτ', χωρίς κάποιο πολεοδομικό ενδιαφέρον και χαρακτήρα.
- Δορυφορική: Στη δορυφορική μορφή, δημιουργούνται μικρότεροι πυρήνες πόλεων και οικισμών γύρω από την κυρίως πόλη και σε κάποια απόσταση από αυτήν. Συνήθως τα κέντρα αυτών των οικισμών συνδέονται με την κεντρική πόλη με κάποιο μέσο σταθερής τροχιάς, όπως ο προαστιακός σιδηρόδρομος, το μετρό, το τράμ αλλά και τα λεοφωρεία. Οι δορυφορικοί οικισμοί ενδέχεται να παρέχουν και να ικανοποιούν εμπορικές, οικονομικές, πολιτιστικές, αθλητικές και άλλες ανάγκες, των κατοίκων τους,

<sup>13</sup> Αστική Γεωγραφία – Tim Hall , σελ .28

<sup>14</sup> Βλαστός Θ. – Μηλάκης Δ. , *Πολεοδομία vs Μεταφορές*, σελ. 11

χωρίς αυτό όμως να αποκλείει το γεγονός ότι πολλές φορές οι κάτοικοι πρέπει να 'επισκεφτούν' και το κυρίως κέντρο της πόλης.

- Διάχυτη: Στη διάχυτη μορφή πόλης, δεν υπάρχει κάποιο ιστορικό κέντρο. Δημιουργούνται αντίθετα, πολλά μικρότερα κέντρα και σε γενικές γραμμές ισάξια κέντρα, διάχυτα μέσα στην πόλη. Οι ροές μεταξύ αυτών των κέντρων είναι συνεχείς, όπως φαίνεται και από το σχήμα. Χαρακτηριστικό των διάχυτων πόλων έλξης σε μία πόλη είναι ότι φαντάζει σχεδόν αδύνατη η ιεράρχησή και οργάνωσή τους.
- Γραμμική: Η γραμμική πόλη συνήθως εμφανίζεται σε περιπτώσεις συνένωσης δύο ξεχωριστών πόλεων και συνεπώς αποτελεί σπάνιο φαινόμενο συνάντησης. Είναι λοιπόν πιθανό δύο κοντινές πόλεις να αναπτύχθηκαν τόσο ώστε να αρχίσουν πιά να αποτελούν ενιαίο αστικό χώρο. Και αυτή η διαδικασία είτε έγινε 'αυθόρμητα' με την πάροδο των χρόνων, είτε σχεδιάστηκε επί τούτου από πολεοδόμους.

## 1.5 Χώροι Κατανάλωσης-Παγκόσμιες Πόλεις

Η Παγκοσμιοποίηση, κοινωνικό φαινόμενο που εμφανίζεται στα χρόνια του 21<sup>ου</sup> αιώνα, εμφανίζεται στις εκφράσεις της στην οικονομία, στην επέλαση της υψηλής σύγχρονης τεχνολογίας κυρίως στις τηλεπικοινωνίες και τα μέσα ενημέρωσης, στον κυρίαρχο ρόλο της πληροφορίας, αλλά και στην επέκταση των μεγαλουπόλεων στη νέα αυτή μορφή αστικοποίησης.

Η χρήση μίας κοινώς αναγνωρισμένης γλώσσας (αγγλικής), η κατανάλωση πανομοιότυπων προϊόντων (τζίν παντελόνια, γρήγορο φαγητό με αλυσίδες καταστημάτων σε όλο τον κόσμο όπως- Mc Donald's, Burger King, Pizza Hut, KFC, Friday's κτλ, αναψυκτικά τύπου Coca Cola, καταστήματα ρούχων τύπου Zara, Bershka, H&M, Strativariou, Blanco, Oyso κτλ) ή ακόμα και πολυεθνικές εταιρείες που ανοίγουν υποκαταστήματά τους σε πληθώρα πόλεων ανά τον κόσμο (ING, Groupama Foenix, HSBC, City Bank κτλ) αποτελούν στοιχεία της σύγχρονης παγκόσμιας πόλης. Θα πρέπει να αναφερθεί στο σημείο αυτό, ότι η αναλογία των πιο φτωχών χωρών στον κόσμο στο παγκόσμιο εισόδημα έπεσε από το 2,3% στο 1,4%. Ο παγκόσμιος πλούτος συσσωρεύεται όλο και σε λιγότερα άτομα, ενώ αυξάνεται με γρήγορους ρυθμούς ο αριθμός των φτωχών που ζούν κάτω από τα όρια της φτώχειας, ενώ το παγκόσμιο ΑΕΠ έχει πενταπλασιαστεί σε πραγματικές

τιμές (Laville 2000), η αύξηση αυτή δεν μοιράστηκε σε όλους.

Σήμερα, παρόλα αυτά, θα λέγαμε ότι διανύουμε την περίοδο της τρίτης βιομηχανικής επανάστασης, αυτήν της υψηλής τεχνολογίας, αφού οι ασύρματες επικοινωνίες κυριαρχούν στην ζωή μας. Δορυφορικά δίκτυα, επίγεια δίκτυα και καινούργιες συσκευές, συνθέτουν ένα σύστημα <<κοινωνίας της πληροφορίας>> και internet. Το σύγχρονο διαδικτυακό περιβάλλον υπόσχεται ευκαιρίες μέσω κυβερνοχώρου για τεχνητά περιβάλλοντα (virtual reality), οι καινοτόμες τηλεματικές εφαρμογές (τηλε-εργασία, τηλε-εκπαίδευση, τηλε-υγεία, τηλε-αγορές κλπ) και οι μεγάλες ψηφιακές λεωφόροι της παγκόσμιας πληροφοριακής υποδομής. (Laborderie 1972).

Όσον αφορά τις εξελίξεις στις μεγαλουπόλεις, στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, μόνο το 10% του παγκόσμιου πληθυσμού ζούσε σε πόλεις. Σήμερα όμως, το ποσοστό αυτό έχει φτάσει το 50%, ενώ όπως υπολογίζεται σε 25 χρόνια περισσότερο από τα δύο τρίτα του πληθυσμού της ανθρωπότητας θα ζούν σε πόλεις. Δηλαδή εν έτη 2025, υπολογίζεται ότι το 75% θα αστικοποιηθεί. Πέντε δισεκατομμύρια άνθρωποι θα συνωστίζονται σε 33 μεγαλουπόλεις, από τις οποίες οι 27 θα είναι υποανάπτυκτες και μόνο το Τόκιο, ως πλούσια πόλη θα βρίσκεται στην πρώτη δεκάδα των πολυαριθμότερων πόλεων του κόσμου, με τις άλλες 9 να χαρακτηρίζονται ως πόλεις των φτωχών.<sup>15</sup>

Σήμερα οι σύγχρονες πόλεις φιλοξενούν τα μισά από 6,6 δις ανθρώπων του κόσμου. Όπως υπολογίζεται, μέχρι το 2030, σχεδόν 5 δισεκατομμύρια άνθρωποι θα ζουν σε πόλεις.<sup>16</sup> Οι πόλεις είναι χαρακτηριστικά σημεία παραγωγής αλλά και κατανάλωσης αποβλήτων. Ήδη, σύμφωνα με τα Ηνωμένα Έθνη, οι πόλεις είναι υπεύθυνες για το 75% της παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας και το 80% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Χωρίς προσεκτικό προγραμματισμό των επενδύσεων των μεγαλουπόλεων (εκείνων με περισσότερους από 10 εκατομμύρια κατοίκων δηλαδή) ενδέχεται στο μέλλον να είναι συγκλονισμένοι με την έκρηξη στις φτωχογειτονιές και τα περιβαλλοντικά προβλήματα. Υπάρχουν πλεονεκτήματα στη ζωή της πόλης, όπως η σχετική εγγύτητα της υγειονομικής περίθαλψης και η εργασιακή απασχόληση.

<sup>15</sup> Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη, Α. Αραβαντινός σελ 125

<sup>16</sup> CAROLINE ASH, BARBARA R. JASNY, LESLIE ROBERTS, RICHARD STONE, ANDREW M. SUGDEN  
SCIENCE VOL 319, 8 FEBRUARY 2008, INTRODUCTION, CITIES ONLINE  
www.sciencemag.org on June 28, 2011

Σήμερα, έχουν ληφθεί νέες προσεγγίσεις για την αντιμετώπιση της συνεχώς αυξανόμενης αστικοποίησης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν το πώς η κινεζική κυβέρνηση ενθαρρύνοντας μια ποικιλία προγραμμάτων, προάγει την ανάπτυξη των «οικο-πόλεων», η μείωση των θανάτων από τροχαία στη Μπογκοτά, η παραδειγματική μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο Λονδίνο και επίσης τις προσπάθειες του Μεξικού για την ανακούφιση της αστικής φτώχειας. Ο ρυθμός αστικοποίησης επιταχύνεται σε όλο τον αναπτυσσόμενο κόσμο.

Οι αστικές περιοχές αποτελούν χαρακτηριστικά σημεία που οδηγούν την περιβαλλοντική αλλαγή σε πολλαπλές κλίμακες. Οι απαιτήσεις του ανθρώπου σε παραγωγή και κατανάλωση τείνει να αλλάξει τη χρήση γης και την κάλυψη αυτής, τη βιοποικιλότητα, αλλά και τα συστήματα υδραυλικών έργων σε τοπικό επίπεδο και περιφερειακό επίπεδο. Θα πρέπει να αναφερθεί πώς, η διαχείριση των αστικών αποβλήτων επηρεάζει από τους τοπικούς έως και τους παγκόσμιους βιογεωχημικούς κύκλους αλλά και το κλίμα. Για τους κατοίκους των πόλεων, όμως, οι παγκόσμιες περιβαλλοντικές αλλαγές κατακλύζονται από δραματικές αλλαγές στο τοπικό τους περιβάλλον. Στα πλαίσια αυτά κυμαίνεται η αστική οικολογία η οποία ενσωματώνει τόσο φυσικές όσο και κοινωνικές επιστήμες, για τη μελέτη των περιβαλλοντικών αλλαγών αυτών τόσο σε τοπικό επίπεδο όσο και σε περιφερειακό και παγκόσμιο επίπεδο.

Η ελληνική πόλη, μέσα στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης, δεν έμεινε ανεπηρεάστη. Μέχρι την δεκαετία του 80', ο πυρήνας της αναπτυσσόταν στο κέντρο της, τα βόρεια και τα νότια προάστια της. Σήμερα τα δυτικά προάστια έχουν μπει δυναμικά στη ζωή της πόλης με τα πολυκέντρα τύπου escape center στο Ίλιον ή το πολυσινεμά Village Cinemas και το Allou fun Park στου Ρέντη, ενώ τα ανατολικά προάστια με την δημιουργία του αεροδρομίου στα Σπάτα, το μετρό, τον προαστιακό και τη Αττική Οδό, εντάσσονται στις δυναμικές περιοχές ανάπτυξης της Αθήνας. Πολυκαταστήματα τύπου IKEA με <<6500 ιδέες και λύσεις για το σπίτι>> που αρχικά άνοιξε δίπλα στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, τον Απρίλιο του 2004, σήμερα έχει παραρτήματα και στον Κηφισό και σε Ιωάννινα, Θεσσαλία και Θεσσαλονίκη. Εμπορικά καταστήματα τύπου mall υφίστανται στην Αθήνα στα προάστια της πόλης ( Βόρεια Προάστια The Mall, Golden Hall, Νότια Προάστια Metro Mall), αλλά και σε κεντρικά σημεία (Athens Heart – Γκάζι), αλλά και το πρώτο εκπαιδευτικό χωριό στην Ελλάδα, που δημιουργήθηκε στα Σπάτα McArthur Glen Designer Outlet τον Σεπτέμβριο του 2011.

Η ελληνική σύγχρονη Ευρωπαϊκή Πόλη, διαθέτει παρόλα αυτά τις αντιστάσεις τις

έναντι στην εποχή της παγκοσμιοποίησης , θέλοντας να διατηρήσει την ιδιαίτερη ταυτότητα και φυσιογνωμία του πολιτισμού της.Η αναβάθμιση του κέντρου της Αθήνας , η μετάλλαξη της οδού Πειραιώς, η δημιουργία της Αττικής Οδού,αλλά και οι αναβαθμίσεις των περισσότερων κέντρων της ελληνικής επαρχίας ( Τρίκαλα, Λάρισα,Λαμία, Γιάννενα,Έδεσσα,Βέροια κλπ)., δείχνουν ότι η ελληνική πόλη εξελίσσεται αλλά μπορεί να κρατήσει και να αναδείξει τα φυσιογνωμικά της χαρίσματα.

### 1.5.1 Μορφή Χωρικής Οργάνωσης του Εμπορίου-Τριτογενής Τομέας

Οι <<κύκλοι ζωής >>των πόλεων<sup>17</sup> , ξεκινούν από τα χρόνια της Βιομηχανικής επανάστασης με την αστικοποίηση-ένα στάδιο απόλυτης ή σχετικής πληθυσμιακής συγκέντρωσης από την υπόλοιπη χώρα προς τις πόλεις-λόγω της μαζικής μετανάστευσης της εκβιομηχάνισης.Έπειτα ακολουθεί το στάδιο της προαστιοποίησης,αποκέντρωσης δηλαδή από τον πυρήνα της πόλης προς εξωτερικούς δακτύλιους της, όπου από οικονομική άποψη συνδέθηκε με τον τριτογενή τομέα , ενώ από κοινωνική άποψη με την πυρηνική οικογένεια.Το επόμενο στάδιο των κύκλων ζωής των πόλεων εξελίσσεται ακόμα και σήμερα, και είναι εκείνο της αποαστικοποίησης ,της αποκέντρωσης δηλαδή του πληθυσμού από τις μεγαλουπόλεις.Το στάδιο αυτό συνδέθηκε άμεσα με την κρίση του πετρελαίου –από τα μέσα της δεκαετίας του 70' και με τα αποτελέσματα της κρίσης-αποβιομηχάνιση , διαρθρωτική ανεργία,περικοπές δαπανών-που δημιούργησαν και κρίση των πόλεων.Στο γύρισμα της χιλιετίας παρόλα αυτά παρατηρείται ένα νέο στάδιο επαναστικοποίησης , επιστροφής δηλαδή των εύπορων κυρίως πληθυσμών στα κέντρα των πόλεων όπου κυριαρχεί ο τριτογενής και τεταρτογενής τομέας και το τοπίο εξευγενίζεται (gentrification) ή φιλτράρεται προς τα πάνω (filtering-up process).Αυτό συμπαρασύρει την άνοδο του αστικού πληθυσμού (Λεοντίδου 2005 : 137-142).

Η εισοδος της τεχνολογίας στην σύγχρονη μορφή της πόλης , δημιούργησε νέα επίπεδα συνεργασίας μεταξύ των επιχειρήσεων.Οι υπηρεσίες και το εμπόριο αναπτύχθηκαν, παρόλα αυτά κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 70' ,κυρίως λόγω παρακμής του βιομηχανικού τομέα.Έτσι τα λεγόμενα <<επιχειρηματικά κέντρα>> αναπτύσσονται κατά βάση στην διάρκεια της δεκαετίας του 80' , προκαλώντας ανασύνταξη των <<περιοχών ανάπτυξης> , με το να μετατοπίζουν το κέντρο

<sup>17</sup> Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη, Α.Αραβαντινός,σελ 73

ενδιαφέροντος από τον αστικό πυρήνα στις ευρύτερες περιοχές του περιαστικού χώρου. Το εμπόριο, οι μεταφορές, η εκπαίδευση, η τέχνη, οι οικιακές υπηρεσίες, οι ξενοδοχειακές δραστηριότητες κλπ, αποτελούν τις βασικές δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα παραγωγής. Οι δραστηριότητες αυτές λοιπόν, διαχέονται στα περίχωρα της πόλης προκειμένου να ικανοποιήσουν τις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις του σημερινού καταναλωτικού κοινού των πόλεων. Ενδέχεται να είναι δε, δραστηριότητες τόσο του ιδιωτικού όσο και του δημόσιου τομέα (επιχειρήσεις αλλά και οργανισμοί δημόσιας διοίκησης, κοινωνικές υπηρεσίες κα.). Οι λεγόμενες «παραγωγικές υπηρεσίες» (producer services), εντάσσονται επίσης στον τριτογενή τομέα παραγωγής, παρέχοντας υπηρεσίες σε άλλες επιχειρήσεις, και τις «καταναλωτικές υπηρεσίες» (consumer services) στους καταναλωτές (χονδρικό, λιανικό εμπόριο, ξενοδοχεία, υπηρεσίες αναψυχής, συνεργεία αυτοκινήτων κτλ.). (Λ. Λαμπριανίδης, 2002: 160). Ο τριτογενής τομέας περιλαμβάνει επίσης και μη κερδοσκοπικές υπηρεσίες όπως νοσοκομεία, πρόνοια και δημόσια εκπαίδευση.

Το εμπόριο, που εντάσσεται στον τριτογενή τομέα παραγωγής, τείνει να βρίσκει μορφή ευνοικότερης έκφρασης στα προάστια της σύγχρονης αστικής πόλης, όπου υφίσταται και η δημιουργία νέων πολυκέντρων εμπορίου. Έτσι στις απομακρυσμένες περιοχές των πόλεων, μετατίθενται εμπορικές δραστηριότητες αλλά και εγκαταστάσεις νέων μεγάλων εμπορικών μονάδων. Ειδικότερα ελκυστικές περιοχές, για συναφή ανάπτυξη τέτοιων πολυκαταστημάτων είναι και περιοχές των προαστίων με χαμηλό κόστος δόμησης, απουσία παρόμοιων εμπορικών αγορών, αλλά και σε περιοχές με ιδιαίτερα ικανοποιητική σύνδεση με το κέντρο και την περιαστική περιοχή. Έπειτα, η σχεδιασμένη μίξη καταστημάτων λιανικής πώλησης στα μεγάλα εμπορικά κέντρα, εξυπηρετούν τις απαιτήσεις του καταναλωτή και ταυτόχρονα ενισχύουν την οικονομία της συγκεκριμένης περιοχής.

### **1.5.2 Συνοικιακές Αγορές-μεταφορές-δραστηριότητες**

Οι επιδράσεις της παγκόσμιας οικονομίας στις πόλεις σήμερα είναι κάτι παραπάνω από εμφανής. Παρόλα αυτά, θα λέγαμε ότι αντίστοιχα και οι πόλεις παίζουν σημαντικό ρόλο και επιδρούν στην παγκόσμια οικονομία. Η σχέση λοιπόν χαρακτηρίζεται ως αλληλεπίδρασης και αλληλοσυσχέτισης. Κυριαρχούν με τον τρόπο αυτό, αντικρουόμενες έννοιες στις πόλεις, όπως κοινωνική πόλωση ή κοινωνικός αποκλεισμός. Μια χώρα προκειμένου να επιβιώσει κοινωνικά, πολιτικά και οικονομικά στον παγκόσμιο στερώνωμα, θα πρέπει να σταθεί στο ύψος των περιστάσεων της



εκάστωτε εποχής.Είναι ξεκάθαρο πώς η αστική ανάπτυξη επηρεάζεται σημαντικά από την θέση στην παγκόσμια οικονομία.Οι πόλεις άλλωστε σχηματίζονται από διαδικασίες πολύ πέρα από τα όριά τους και επίσης οι πόλεις δεν μένουν ποτέ αμέτοχες στις διαδικασίες αυτές , ενώ οι διεθνείς δυνάμεις τείνουν να εκφράζονται και τοπικά<sup>18</sup> .Τα άμεσα αποτελέσματα τους, καθορίζονται από τοπικούς παράγοντες,όπως για παράδειγμα η φύση των τοπικών αστικών κυβερνήσεων , οι οικονομίες και οι πολιτισμοί.

Η φυσιογνωμία ορισμένων κέντρων πρώην βιομηχανικών περιοχών έχει διαφοροποιηθεί μέσω της μαζικής επένδυσης σε συνεδριακά κέντρα, γραφεία, ξενοδοχεία και εμπορικά ή ψυχαγωγικά κέντρα (Sassen , 1994:43 ).Οι ιστορικές πόλεις έχουν βασιστεί στην παραδοσιακή ισχυρή τουριστική οικονομία τους.Το μέλλον όμως βρίσκεται στις εξοαστικές , νέες μητροπολιτικές περιοχές έξω από τα όρια των υφιστάμενων πόλεων.Η αυξανόμενη αποκέντρωση είναι και το μέλλον της οικονομικής γεωγραφίας της πόλης, εφόσον εκφράζεται με την ταυτόχρονη πρόοδο των μεταφορών και τηλεπικοινωνιών και την αλλαγή γύρω από το κέντρο της πόλης , το οποίο γίνεται οικονομικά ανεξάρτητο από την επίσημη οικονομία.(φαινόμενο του <<αστικού ντόνατ>>).

| Πόλη           | Έδρες – Υπηρεσία 500 <sup>a</sup> | Έδρες – Υπηρεσία |
|----------------|-----------------------------------|------------------|
| Άμστερνταμ     | 4                                 | 1                |
| Ατλάντα        | 5                                 | 3                |
| Σικάγο         | 7                                 | 10               |
| Φρανκφούρτη    | 8                                 | 3                |
| Λονδίνο        | 28                                | 35               |
| Λος Άντζελες   | 7                                 | 10               |
| Νέα Υόρκη      | 25                                | 12               |
| Οζάκα          | 20                                | 21               |
| Παρίσι         | 28                                | 23               |
| Σίδνεϋ         | 4                                 | 5                |
| Τόκιο          | 86                                | 83               |
| Ουάσιγκτον, DC | 6                                 | 5                |

Πίνακας 1. -Παγκόσμιες Πόλεις και έδρες επιχειρήσεων σύμφωνα με κατάταξη του Fortune Global ,Πηγή :Κnox (1995:238), Αστική Γεωγραφία Tim Hall, σελ.82

Σημειώσεις :

A.Περιλαμβάνει τραπεζικές,οικονομικές,ασφαλιστικές,εμπορικές,μεταφορικές υπηρεσίες,ταμειυτήρια και ηπηρεσίες κοινωνικής ωφέλειας.

B.Περιλαμβάνει όλες τις βιομηχανικές επιχειρήσεις

<sup>18</sup> Αστική Γεωγραφία, Tim Hall σελ.63,96

Η χωρική οργάνωση επηρεάζεται επίσης από μια σειρά παραγόντων όπως η ευρύτερη οικονομική ανάπτυξη, η αύξηση των εισοδημάτων και της ευημερίας, η αλλαγή των καταναλωτικών προτύπων, οι γεωπολιτικές αλλαγές που επηρεάζουν τη διεθνή ακτινοβολία της πόλης, η χάραξη νέων αξόνων κυκλοφορίας κλπ. Υπάρχει βέβαια και μια άλλη κατηγορία τριτογενών δραστηριοτήτων που δεν επηρεάζονται άμεσα από τις μεταβολές του πληθυσμού αλλά ακολουθούν τη δική τους λογική χωροθέτησης και αναζητούν «κεντρικές θέσεις» (Γ.Καυκαλάς,1999: 67).Μεταπολεμικά,η μεγαλύτερη αλλαγή στη χωροθέτηση των τριτογενών δραστηριοτήτων,υπήρξε η μείωση της σημασίας των εμπορικών κέντρων των αστικών κέντρων (Central Business Districts -CBD) και η αύξηση της σημασίας των εμπορικών κέντρων στα προάστια ή εκτός πόλης. Αυτή η τάση υπήρξε ιδιαίτερα έντονη στις ΗΠΑ,όπου ήδη από τη δεκαετία του 1960 οι πωλήσεις σε καταστήματα λιανικής στα προάστια ξεπέρασαν αυτές στο εμπορικό κέντρο της πόλης. Ο Λαμπριανίδης (2002) καταγράφει ως παράγοντες που συνετέλεσαν στην περιαστικοποίηση του λιανικού εμπορίου τις παρακάτω:

α) τις αλλαγές στον τρόπο αγορών. Η εγκατάλειψη των καθημερινών αγορών μικρών ποσοτήτων και η αύξηση των αγορών μεγάλων ποσοτήτων μια φορά την εβδομάδα,φαινόμενο που συνδέεται με την αύξηση της απασχόλησης των γυναικών, με την αύξηση της κινητικότητας των οικογενειών, τη χρησιμοποίηση καταψυκτών κτλ,οδήγησε στην αλλαγή του τρόπου και της συχνότητας των αγορών

Στο πλαίσιο των σύγχρονων καταναλωτικών προτύπων, τα ψώνια εκτός από υποχρέωση μετατρέπονται πια και σε μία οικογενειακή «αναψυχή» το Σαββατοκύριακο ή τα απογεύματα.

β) το υψηλό κόστος της γης στο κέντρο της πόλης. Τα super market και τα μεγάλα super market (hypermarket) θέλοντας να αποφύγουν το μεγάλο κόστος της γης στο κέντρο της πόλης άρχισαν να μεταφέρονται εκτός της πόλης

γ) τη δυσκολία μετάβασης με το αυτοκίνητο στο κέντρο για ψώνια λόγω αδυναμίας εξεύρεσης χώρων στάθμευσης.

Σύμφωνα με τους P.Fillion, Tr.Bunting και K.Warriner (1999:1319), οι παράμετροι που επηρεάζουν τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων και τη διάχυσή τους στον περιαστικό χώρο είναι τρεις:

- α) η χωρική προσβασιμότητα (πρόσβαση στη μητροπολιτική περιοχή ή στον αστικό πυρήνα)
- β) η τοποθεσία (κατοικία και γειτονιά) και
- γ) η εγγύτητα (ικανότητα για γρήγορη πρόσβαση στην αγορά, την εργασία, τις δραστηριότητες).

Ιστορικά, το λιανικό εμπόριο ήταν συγκεντρωμένο στην καρδιά της πόλης, στους δρόμους της, γύρω από τις πλατείες της, στις στοές της. Η κατάσταση αυτή άρχισε να αλλάζει με την επικράτηση του αυτοκινήτου. Τη μετακίνηση των ανθρώπων, η οποία για το εμπόριο και τη σύγχρονη καταναλωτική κοινωνία σημαίνει τη μετακίνηση των καταναλωτών, ακολούθησε η μετακίνηση του λιανικού εμπορίου όλο και περισσότερο προς την περιφέρεια.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2



*ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ*

## 2.1 Εισαγωγή

Το κεφάλαιο αυτό, πραγματεύεται την σχέση ανάπτυξης του εμπορίου μεταξύ των αστικών περιοχών και την διαδικασία ένταξης των εμπορικών συγκεντρώσεων αυτών στον περιαστικό ιστό της εκάστως πόλης. Στην σημερινή εποχή, οι περισσότεροι καταναλωτές προσδοκούν να ικανοποιούν τις ανάγκες που τους δημιουργούνται καθημερινά. Δίνεται έτσι έμφαση στην πολεοδομική οργάνωση του εμπορίου για να ενταχθεί και αυτή με την σειρά της στον αστικό σχεδιασμό. Επιπρόσθετα, η είσοδος της τεχνολογίας και των επιστημών στην ζωή μας, επέφερε σημαντική επανάσταση στον τρόπο διαχείρισης των πραγμάτων και στην θεαματική εξέλιξη σε όλους τους τομείς, όπως επίσης και στο εμπόριο. Οι νέες τεχνολογικές εξελίξεις (online παραγγελίες προϊόντων, τεχνολογικά μέσα και υπηρεσίες) συνδράμουν στην κατανάλωση που προσφέρουν χώροι όπως και τα mall.

Στην συνέχεια του κεφαλαίου αυτού, γίνεται αναφορά στο ιστορικό χρονικό και στην διαχρονική εξέλιξη των πολυκεντρικών συγκεντρώσεων με παραδείγματα από την διεθνή εμπειρία, τόσο από την Αμερική όσο και σε Ευρωπαϊκές πόλεις, αλλά και στον Ελληνικό χώρο, έως και σήμερα. Οι εμπορικές συγκεντρώσεις που σκοποεύουν στην αναβάθμιση των περιοχών και την μίξη χρήσεων γής με διασκέδαση, ψυχαγωγία και εμπόριο, αναλύεται στην συνέχεια, σε συνδιασμό με οικονομική μελέτη-σχετικά με την περιαστική και την συνοικιακή αγορά. Τέλος, υπάρχει ταξινόμηση των mall σε σχέση με την ακτίνα επιρροής τους και πραγματεύεται επίσης το θέμα της σχέσης μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου εντός του mall.

### 2.1.1 Διαχρονική Μελέτη

Η ανάπτυξη προγραμματισμένων εμπορικών κέντρων (τύπου shopping centres, malls), ξεκίνησε από τη δεκαετία του 1950 στις ΗΠΑ και από τη δεκαετία του 1960 στην Ευρώπη. Στην Αθήνα η εμφάνιση αγοραστικών-ψυχαγωγικών πολυχώρων πραγματοποιήθηκε στο τέλος της δεκαετίας του 1970 και η δημιουργία τέτοιου είδους πολυκέντρων συνεχίζεται και στις μέρες μας. Ο κλάδος του εμπορίου παίζει ουσιώδη ρόλο στον τριτογενή τομέα παραγωγής και θεωρείται ότι ασκεί πολύ σημαντική επιρροή στην ανάπτυξη και των υπόλοιπων υπηρεσιών.

### 2.1.2 Θέματα εμφάνισης και Λειτουργίας μεγάλων εμπορικών πολυκέντρων-mall

Η συνεχόμενη ανάπτυξη του εμπορίου ενισχύει το ρυθμό της αστικοποίησης. Προκειμένου οι περισσότεροι καταναλωτές να μπορούν να ικανοποιούν τις ολοένα και περισσότερες ανάγκες που τους δημιουργούνται καθημερινά ,πρέπει να υφίσταται κατάλληλο συγκοινωνιακό δίκτυο και υποδομές που θα διευκολύνουν την πρόσβασή τους στους χώρους κατανάλωσης. Δίνεται έτσι έμφαση στην πολεοδομική οργάνωση του εμπορίου για να ενταχθεί και αυτή με την σειρά της στον αστικό σχεδιασμό. Με την δημιουργία νέων εμπορικών καταστημάτων αυξάνονται και οι απαιτήσεις για την σύνδεσή τους με τα μέσα μαζικής μεταφοράς (πχ. Μετρό, ηλεκτρικό σταθμό).

Ο σχεδιασμός των σύγχρονων εμπορικών κέντρων βασίζεται σε αυτήν ακριβώς την αρχή της κεντρικότητας . Τα νέα εμπορικά κέντρα κατασκευάζονται πλησίον σταθμών μετρό (πχ. metro mall στον Α. Δημήτριο ή The mall στάση Νερατζιώτισσα του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου), έτσι ώστε οι καταναλωτές να μετακινούνται με εύκολο και γρήγορο τρόπο από και προς τους πολυχώρους των καταστημάτων ,πραγματοποιώντας τα ψώνια τους σε καθημερινή βάση. Για αυτό άλλωστε τα εμπορικά κέντρα εκτός από καταστήματα λιανικής πώλησης διαθέτουν πλέον και πληθώρα παροχής διαφορετικών υπηρεσιών , όπως σιδηροδρομικό σταθμό, σταθμό λεωφορείων, κέντρο υγείας, ταχυδρομείο, ξενοδοχείο και χώρους ψυχαγωγίας(village cinemas, bowling, καφετέριες, εστιατόρια), super market. Ο απώτερος σκοπός της λειτουργίας εμπορικών καταστημάτων τέτοιας κατηγορίας είναι να απασχολούν όλα τα μέλη της οικογένειας με την παροχή των υπηρεσιών που προσφέρουν. Βρετανικά εμπορικά κέντρα όπως το Metrocentre, το Lakeside, το Braehead, το Bluewater και το Gribbs Causeway τείνουν να μετατραπούν σε «νέα κέντρα πόλης». Τα εμπορικά κέντρα αυτού του είδους . κατασκευάζονται κατά κύριο λόγο στα προάστια της πόλης και τις εξωαστικές περιοχές ,διαθέτωντας ευρύχωρο χώρο στάθμευσης(parking) για όσους καταναλωτές επιθυμούν να πραγματοποιήσουν τις αγορές τους με αυτοκίνητο, χωρίς να χρειαστεί να μετακινηθούν με ΜΜΜ. Η διαχείριση του εμπορικού κέντρου πραγματοποιείται με ενοποιημένο τρόπο (συνύθως από μια ιδιωτική εταιρία ασφάλειας) με σκοπό τον έλεγχο των βασικών λειτουργιών του πολυκαταστήματος(καθαριότητα, αυστηρή λειτουργία των καταστημάτων, η λειτουργία και ορθή διαχείριση εστιατορίων και καφετεριών , ασφάλεια-security σε πολλούς χώρους εντός και εκτός καταστημάτων για αποφυγή μικροκλοπών )

### 2.1.3 Η χρήση της τεχνολογίας στη εξέλιξη του εμπορίου

Όπως είναι γνωστό, η είσοδος της τεχνολογίας και των επιστημών στην ζωή μας, επέφερε σημαντική επανάσταση στον τρόπο διαχείρισης των πραγμάτων και στην θεαματική εξέλιξη σε όλους τους τομείς. Το εμπόριο κατέχει σημαντική θέση στον τριτογενή τομέα παραγωγής και φυσικά δεν μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστο από την τεχνολογική ανάπτυξη της σημερινής πραγματικότητας. Άλλωστε η είσοδος της τεχνολογίας στην διαχείριση των υπηρεσιών του τριτογενούς τομέα, βελτίωσε τον τρόπο παροχής υπηρεσιών και συνεπακόλουθα τον βαθμό ικανοποίησης των αναγκών των καταναλωτών.

Η ίδρυση εικονικών επιχειρήσεων<sup>19</sup> στηριζόμενη στην ίδια λογική, αποτελεί έναν ακόμη σύγχρονο τρόπο παροχής υπηρεσιών με τη χρήση της τεχνολογίας. Η εικονική επιχείρηση (Virtual Corporation) στηρίζεται στην χρήση της πληροφορίας και τεχνολογίας, με το να αναθέτει υπεργολαβία και παραγωγή σε διαφορετικά επίκεντρα σε όλο τον κόσμο. Εταιρίες και επιχειρήσεις όπως Reebok, Nike, Puma, Benetton, IKEA, Dell, Gateway απαλάσσονται από διαδικασίες ρουτίνας (backoffice activities) όπως λογιστικά, μισθοδοσία, δακτυλογράφηση, εισαγωγή δεδομένων (data entry), κωδικοποίηση ερωτηματολογίων κτλ.

Όμοια, η τηλεματική-ώς σύγχρονος τρόπος παροχής υπηρεσιών (ηλεκτρονικό ταχυδρομείο (e-mail), tele-shopping, τηλε-εργασίας κλπ), έχει επηρεάσει και τις υπηρεσίες εμπορίου με την δημιουργία εικονικών supermarkets. Τα supermarkets τέτοιου είδους διαθέτουν διανομή κατ'οίκον και δυνατότητα παραγγελίας μέσω διαδικτύου. Έτσι, σε αραιοκατοικημένες περιοχές ή και ακόμα για την εξυπηρέτηση αναγκών ηλικιωμένων ανθρώπων επί καθημερινής βάσης, μια τέτοια υπηρεσία φαντάζει αρκετά χρήσιμη. Βλέπουμε δηλαδή τα θετικά της χρήσης και αξιοποίησης της τεχνολογίας στην σύγχρονη πραγματικότητα. Άλλωστε, οι τηλεαγορές ή οι ηλεκτρονικές αγορές μέσω ίντερνετ ή και τηλεόρασης αποτελούν σύνηθες φαινόμενο σήμερα, καθώς δεν προϋποθέτουν αυτοπρόσωπη παρουσία, είναι εύκολες, άμεσες και γρήγορες αλλά και με με ιδιαίτερη ευκολία παραγγελίας και αγοράς.

Εικονικά βιβλιοπωλεία όπως τα amazon.com, WHSmith.com και το bookshop.co.uk, οφείλουν την επιτυχία τους στο χαμηλό κόστος λειτουργίας τους, απασχολώντας

<sup>19</sup> Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία –Περιοριστικοποίηση και σύγχρονα πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής-malls, Κυριακοπούλου Δήμητρα-Φωτεινή

χαμηλόμισθο εργατικό δυναμικό και εξυπηρετώντας την παγκόσμια κοινότητα επί εικοσιτετραώρου βάσεως καθημερινά (Λ.Λαμπριανίδης, 2002: 160).

Η παροχή υπηρεσιών δεν περιορίζεται μόνο στην χρήση ηλεκτρονικών μέσων/διαδικτύου. Η λειτουργία τηλεφωνικών κέντρων (call centres) για την απάντηση τηλεφωνικών κλήσεων, εξυπηρέτηση πελατών, ενημέρωση ή παροχή υπηρεσιών, αντιμετώπιση βλαβών, είναι γεγονός της νέας σύγχρονης πραγματικότητας και στηρίζεται στην χρήση προϋγμένης τεχνολογίας (ψηφιακά κέντρα και τηλεφωνικές γραμμές ISDN, ADSL). Εταιρίες όπως Easy jet, η Interflora, η Pizza Hut, Airtickets.com κ.α, εξυπηρετούν εξ' αποστάσεως το σύνολο των πελατών που επιζητούν τις υπηρεσίες τους καθημερινά, εκμηδενίζοντας με τον τρόπο αυτό τις αποστάσεις.

#### **2.1.4 Φύση Εμπορίου και Λιανικό Εμπόριο**

Τα κέντρα των πόλεων ιδιαίτερα στο παρελθόν χαρακτηρίζονταν ως εστίες λιανικού εμπορίου. Κατά την διάρκεια της δεκαετίας του 1980 και έπειτα όμως, το λιανικό εμπόριο παρουσίασε τάση αποκέντρωσης για τις συστηματικές αγορές. Η δημιουργία ταυτότητας μέσω της κατανάλωσης και η χρήση πρώην εγκαταλειμμένων χώρων είναι μερικοί μόνο από τους λόγους για την επέκταση των αγορών προς τα προάστια των πόλεων, εφόσον η αγορά πλέον εκτείνεται στις περιοχές όπου το αγοραστικό κοινό μπορεί να επενδύσει χρήματα για την ικανοποίηση των αναγκών του.

#### **2.1.5 Το Εμπορικό Τρίγωνο της Αθήνας**

Το λεγόμενο εμπρορικό τρίγωνο της Αθήνας, αποτελεί βασικό και αναπόσπαστο κομμάτι του κέντρου της πόλης. Πολλές μελέτες και σχέδια έχουν προταθεί κατά καιρούς για τον μετασχηματισμό της συγκεκριμένης περιοχής με πιο πρόσφατη αυτή της μελέτης του έτους 1994 από το ΕΜΠ, χωρίς ιδιαίτερη διάθεση και πρόθεση αλλαγής παρόλα αυτά. Οι εμπορικές χρήσεις γής στο τρίγωνο αυτό κυριαρχούν σε σχέση με λοιπές δευτερεύουσες χρήσεις γής.

Το εμπορικό τρίγωνο της Αθήνας, ορίζεται από τις οδούς Σταδίου, Αθηνάς και Μητροπόλεως, έχοντας ως κορυφές τις πλατείες Συντάγματος, Ομόνοιας και Μοναστηρακίου και έκταση 397 στρεμμάτων. Γειτονικές περιοχές του, όπως το Κολωνάκι, το Μεταξουργείο, τα Εξάρχεια, το Μουσείο, η περιοχή του Ψυρρή, η Πλάκα, ο Εθνικός Κήπος, αποτελούν περιοχές με μικτές χρήσεις γής όπως κατοικία, χώρους



διασκέδασης και ψυχαγωγίας αλλά και εμπορικούς δρόμους. Πιο συγκεκριμένα, ο Εθνικός κήπος αποτελεί εκτεταμένο υπαίθριο χώρο, τα κτίσματα σε Πλάκα, Μεταξουργείο και Ψυρρή, χαρακτηρίζονται από ποικιλομορφία στον ΣΔ τους, το Κολωνάκι και η περιοχή του Πανεπιστημίου αποτελούν σπουδαίους εμπορικούς δρόμους του κέντρου της Αθήνας, ενώ η περιοχή της Πλάκας, Ψυρρή, Εξάρχεια, Κεραμεικός, Μοναστηράκι και Κολωνάκι φημίζονται εκτός των άλλων και για τις ψυχαγωγικές τους δραστηριότητες, αφού απαρτίζονται από πληθώρα καταστημάτων διασκέδασης για το Αθηναϊκό κοινό.

Οι περιοχές αυτές εντάσσονται στον πυρήνα του κέντρου της Αθήνας και σύμφωνα με το ΓΠΣ 85', το οποίο θέτει περιορισμούς στις χρήσεις γής στα κέντρα των πόλεων, ορίζει έλεγχο χρήσεων και καθορισμό ή απομάκρυνση ασυμβίβαστων λειτουργιών από τις περιοχές κατοικίας. Επιθυμητή είναι η ανάπτυξη των κατοικιών στο κέντρο της πόλης, ο έλεγχος και η μετατροπή της κατοικίας σε γραφεία αλλά και η επαναφορά της κατοικίας στο κέντρο με την ταυτόχρονη διατήρηση του ιστορικού χαρακτήρα του κέντρου.

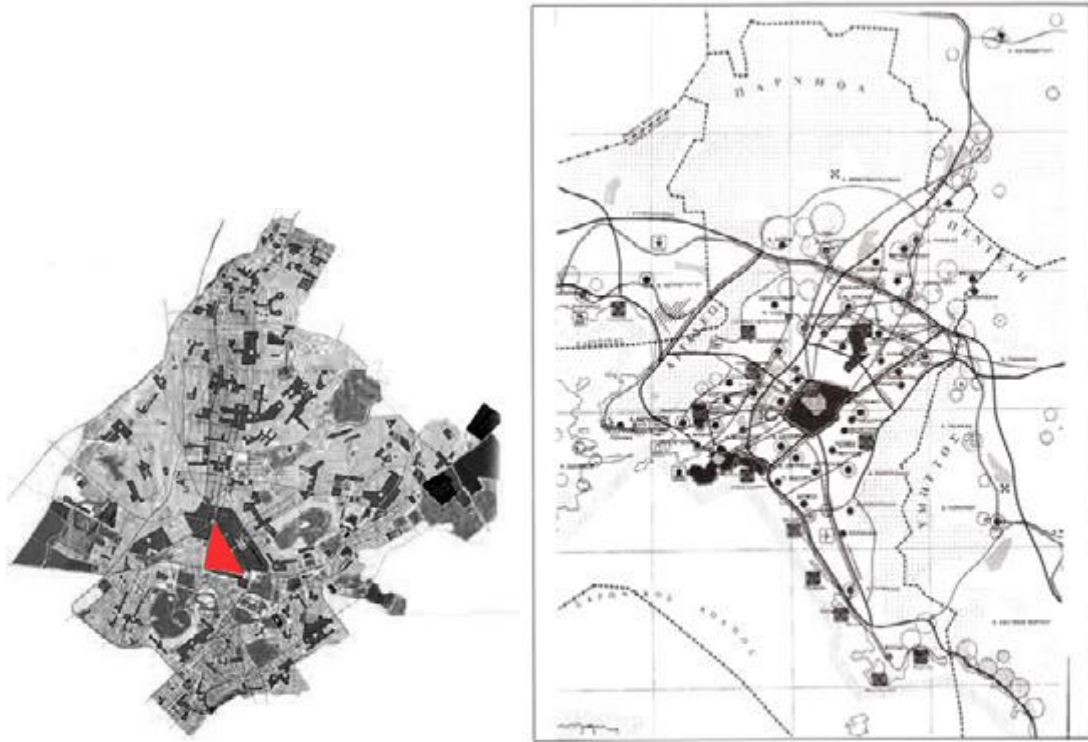
Σήμερα, μετά από παρέμβαση του προγράμματος Αττική SOS, μέσω της ΕΑΧΑ (Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας), διαπλατύνθηκαν πεζοδρόμια (οδός Κολοκοτρώνη, Μητροπόλεως, Λέκκα και Πραξιτέλους, Αιόλου και Ρόμβης), προσελκύοντας ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Στην οδό Αθηνάς, έχουν αναπλαστεί είκοσι κτίρια, ενισχύοντας την δυναμική του δρόμου.<sup>20</sup>



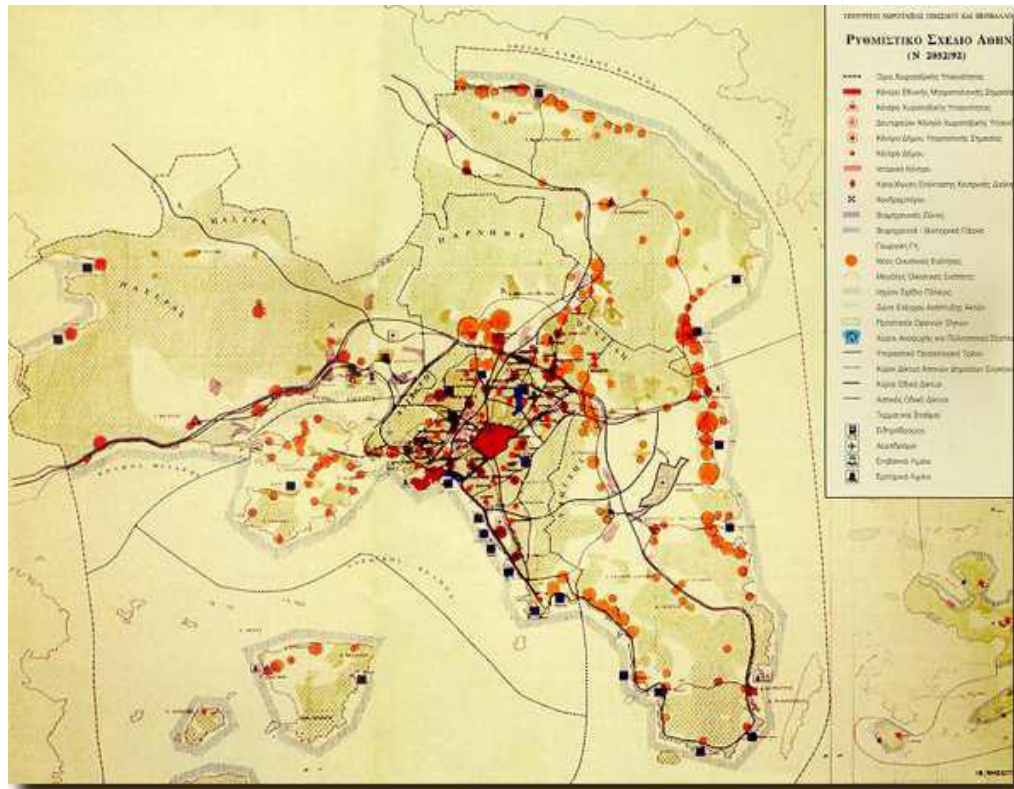
Εικόνα 2.1- Αεροφωτογραφία και Χάρτης του εμπορικού τριγώνου

<sup>20</sup> ΕΜΠ-ΔΠΜΣ-Πολεοδομία Χωροταξία-Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα 2007/2008-Άννα Ανθή Γκούντρα Αρχιτέκτων Μηχανικός ΑΠΘ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2- ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ



Εικόνα 2.2- Το Εμπορικό Τρίγωνο της Αττικής Εικόνα 2.3 Απόσπασμα ΡΣ περιφέρειας Αττικής (N.1515/85)



Εικόνα 2.4 -ΡΣ Αθήνας( με τροποποίηση N.2052/92)

## 2.2 Ορισμός και Χρονικό Ιστορικό Εμπορικών Κέντρων

Στην μετάφραση του αμερικάνικου όρου mall υφίσταται μια δυσκολία, παρόλο που ο όρος είναι επικρατέστερος για την περιγραφή του εμπορικού κέντρου. Ο όρος “εμπορικό κέντρο” που αποτελεί μετάφραση του περίπου αντίστοιχου όρου “shopping center” δεν αποδίδει ακριβώς την σημασία του, καθώς το εμπορικό κέντρο είναι ενταγμένο στον ιστό της πόλης, αποτελείται από σύνθετες λειτουργίες και μικτές χρήσεις, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί και χώρο συγκέντρωσης, συναλλαγής, συνύπαρξης και συγκρούσεων. Μάλιστα, σύμφωνα με τον ορισμό του International Council of Shopping Centers, «εμπορικό κέντρο είναι το σύνολο των εγκαταστάσεων λιανικού εμπορίου για τις οποίες ο σχεδιασμός, η κατασκευή, η διαχείριση και η ιδιοκτησία γίνονται σαν να είναι μεμονωμένη ιδιοκτησία ενώ παρέχονται υπηρεσίες στάθμευσης»<sup>21</sup>.

Ωστόσο η έννοια του mall είναι πιο ευρεία, καθώς καταδεικνύει τα ιδανικά της οικονομικής ευμάρειας που οδήγησαν πολλούς Αμερικάνους, μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, στα προάστια, μακριά από τα βασικά κέντρα των πόλεων. Καταρχάς, το mall ως χώρος εμπορικών συναλλαγών έχει αναφορές σε χώρους προηγούμενων εποχών. Οι στοές του Burlington Arcade στο Λονδίνο (1819) και η Galleria Vittorio Emanuele II στο Μιλάνο (1860) θεωρούνται πρόγονοι των σύγχρονων εμπορικών κέντρων. Το πέρασμα από την οικονομία της αγοράς, στην κουλτούρα της κατανάλωσης με την εντατικοποίηση της κυκλοφορίας των αγαθών μετά το 1850, με την πρωτοφανή συσσώρευση αγαθών και πελατών σε ένα και μόνο κατάστημα, άλλαξε σημαντικά την εμπορική ταυτότητα της πόλης<sup>22</sup>, αντιπαραθέτει με την αγορά, που στις αρχαίες ελληνικές πόλεις αποτελούσε το κέντρο της κοινωνικής ζωής και το πλαίσιο εμφάνισης των πολιτικών θεσμών της πόλης ή ακόμα και το παζάρι, καθώς αποτελούσαν δημόσιους τόπους διαπραγμάτευσης, εμφανίζοντας εντελώς διαφορετική δομή και οργάνωση<sup>23</sup>.

<sup>21</sup> Θεοδωράτος, Μ. Ρασάνογλου, Μ. Χατζηνικολάου. Πκαθημερινή Real Estate, τεύχος 5, 2005

<sup>22</sup> Μάντζιου. Π «Το mall ως πρότυπο δημοσίου χώρου». Πρακτικά συνεδρίου του Νέου Κινήματος Αρχιτεκτόνων «Μετασχηματισμός της Ελληνικής Πόλης, Σοσιαλιστική Θεωρία, προοπτικές και καθημερινή τάξη», Αθήνα 2003, σελ 229

<sup>23</sup> Δόβα. Ε. Τουλούμη «Τόποι Διαπραγμάτευσης». Η Αρχιτεκτονική ως τέχνη, τεύχος 10. Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης, 2004 σελ 20

### 2.2.1 Φάσεις Ανάπτυξης Εμπορικών Κέντρων σε Ευρωπαϊκές Πόλεις και Διεθνή Εμπειρία

- **1922 Country Club Plaza Mall**, το πρώτο εμπορικό κατάστημα στον κόσμο σε έκταση 130 στρεμμάτων στο Cancas City. Το Country Club Plaza αποτελεί μια αναβαθμισμένη περιοχή με καταστήματα στην πόλη του Κάνσας , Μισσούρι , στις ΗΠΑ. Ήταν το πρώτο εμπορικό κέντρο το οποίο σχεδιάστηκε για να φιλοξενήσει καταναλωτές που φθάνουν με αυτοκίνητο. Οι 55 στρεμμάτων (223.000 τ.μ.) περιοχή που το αποτελεί, είναι περίπου τέσσερα μίλια (6,44 χιλιόμετρα) νότια του κέντρου της πόλης ,μεταξύ της 45ης και 51ο οδούς προς τα βόρεια και νότια και μεταξύ Broadway και το Madison οδό προς τα ανατολικά και δυτικά. Ιδρύθηκε το 1922 από τον JC Nichols και σχεδιάστηκε αρχιτεκτονικά με επηρεές από την Σεβίλλη, της Ισπανίας. Αποτελείται από high-end καταστήματα λιανικής πώλησης, εστιατόρια και χώρους ψυχαγωγίας, καθώς και τα γραφεία. Οι γειτονιές γύρω από το Plaza περιτοιχίζονται από πολυκατοικίες και πολυτελή σπίτια. Βρίσκεται στο βόρειο τέρμα του Ward Parkway , μια λεωφόρο γνωστή για τα σιντριβάνια και τα αγάλματα της, που διασχίζει την περιοχή Country Club. Άλλα εμπορικά κέντρα, ωστόσο, έχουν αποτελέσει επίσης αντικείμενο ανταγωνιστικών αγορών μεταξύ των οποίων και το Roland Park Shopping Center (1907) στη Βαλτιμόρη, ένα μικρό mall έξι καταστημάτων , χαρακτηριζόμενο ως το "πρώτο εμπορικό κέντρο του κόσμου» από την Guinness World Records .

Ακολουθεί το Suburban Square (1928) στην περιοχή της Φιλαδέλφειας , το οποίο στο παρελθόν πιστοποιείται ως πρώτο εμπορικό κέντρο από τα Guinness awards , αν και είναι σαφώς προγενέστερο του Country Club Plaza. Όσον αφορά το Market Square (1916) στο Ιλλινόις , ήταν μια προγραμματισμένη κεντρική εμπορική περιοχή σε μια ήδη ανεπτυγμένη περιοχή. Και το Highland Park Village (1931) στο Τέξας , αποτελεί το πρώτο αυτόνομο εμπορικό κέντρο, όπου τα καταστήματα αποκτούν εσωτερικό χαρακτήρα αντί να βρίσκονται κατά μήκος οδικών αξόνων<sup>24</sup>.

- **1931 Highland Park Shopping Village**, στο Τέξας , πρόκειται για ένα αναξάρτητο εμπορικό κατάστημα με εμφανή έλλειψη δημόσιων χώρων και εσωστρεφή λογική πολυκαταστήματος λειτουργιών. Πρόκειται για ένα πολυτελές εμπορικό κέντρο που βρίσκεται στη νοτιοδυτική γωνία του Mockingbird Lane και Preston Οδού στο

<sup>24</sup> [www.countryclubplaza.com](http://www.countryclubplaza.com)

Highland Park, στο Τέξας των ( ΗΠΑ ) και ήταν το πρώτο αυτόνομο εμπορικό κέντρο στην Αμερική. Ο κ. Flippen και ο κ. Hugh Prather αποφάσισαν ότι το Highland Park χρειάζεται ένα εμπορικό κέντρο που θα μπορούσε να λειτουργήσει ως πλατεία της πόλης. Τα \$ 125 ανά τετραγωνικό πόδι, το κατατάσσουν μεταξύ των πιο ακριβών καταστημάτων λιανικού εμπορίου στο κράτος. Βρίσκεται στις πλουσιότερες γειτονιές της περιοχής με την πρώτη λέσχη χωρών του Τέξας<sup>25</sup>.



Εικόνα 2.5- Highland Park Shopping Village στο Τέξας

Πηγή:

<http://www.google.gr/search?q=highland+park+shopping+village&oe=utf-8&rls=org.mozilla:el:official&client=firefox-a&um=1&ie=UTF-8&hl=el&tbn=isch&source=og&sa=N&tab=wi&biw=1366&bih=645>

- **1947 Northgate Seattle** ,στην Ουάσιγκτον,απαρτίζεται από δύο πολυκαταστήματα τα οποία ορίζουν τις δύο άκρες ενός ανοιχτού πεζοδιαδρόμου αντιδιαμετρικά του οποίου εκτείνονται καταστήματα με διατιθέμενους χώρους στάθμευσης.Κατά μήκος Ανατολής-Δύσης κύριες αρτηρίες του είναι η BA Northgate Way και 130η οδός, και βόρεια της κύρια αρτηρίας είναι η Roosevelt Way NE και Aurora Avenue N. Το Northgate Mall, το οποίο άνοιξε το 1950, είναι το πρώτο περιφερειακό εμπορικό κέντρο που ονομάζεται εμπορικό κέντρο, αν και υπάρχουν άλλα 3 εμπορικά κέντρα στις Ηνωμένες Πολιτείες, που προηγούνται της έναρξης ισχύος. Όταν άνοιξεγια πρώτη φορά, βρισκόταν έξω από το Σιάτλ στα όρια της πόλης, πλησίον της συνοικίας Maple Leaf του Northgate.

Ένα υπαίθριο πολυκατάστημα λιανικού εμπορίου στην βόρεια περίχωρα του Σιάτλ ήταν ένα από τα πρώτα έργα μετά τα μεταπολεμικά χρόνια, στο προαστιακό κέντρο των Ηνωμένων Πολιτειών.Αρχικά γνωστό ως *Northgate Κέντρο*, ξεκίνησε ως επιχείρηση με δεκαοχτώ καταστήματα τον Απρίλιο του 1950, ενώ μέχρι το 1952, στεγάζει πάνω από εβδομήντα καταστήματα.Το Northgate ήταν το πρώτο από τα τρία εμπορικά κέντρα Puget Sound-περιοχή που αναπτύχθηκε από την Allied Stores

<sup>25</sup><http://www.hpvillage.com/>

(μητρική εταιρεία της O Bon Marché ) και σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Seattle John Graham, Jr.

Αξιοποιώντας την επιτυχία Northgate, η Allied ανέθεσε στον Graham για το σχεδιασμό του πλήρως κλειστού Tacoma Mall, το οποίο άνοιξε το 1964, και του Tukwila 's Southcenter Mall το 1968. Μέχρι το 1980, υπήρχαν 123 καταστήματα στο *εμπορικό κέντρο Northgate*. Η κατασκευή ξεκίνησε το καλοκαίρι του 2006 σε έκταση 100.000 τετραγωνικών ποδιών (9.300 m<sup>2</sup>) με ολοκλήρωση του στις αρχές του 2008. Το 2009 το εμπορικό κέντρο Northgate αναδιαμορφώθηκε και πρόσθεσε περισσότερα καταστήματα λιανικής πώλησης, ενώ προγενέστερα το 2006, ένα νέο πάρκο, μια βιβλιοθήκη, και κοινότητα άνοιξε στη γειτονιά του Northgate κατά μήκος της 5th Ave NE.<sup>26</sup>



Εικόνες 2.6-2.7- Northgate Seattle ,στην

Ουάσιγκτον, Πηγές: <http://www.google.gr/search?q=northgate+seattle&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:el:official&client=firefox-a>, <http://www.google.gr/search?q=northgate+mall+seattle&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:el:official&client=firefox-a>

- **1956 Southdale Center** στα προάστια της Edina, στην Μινεάπολη, πρόκειται για έργο του Victor Gruen. Αποτελεί το πρώτο εμπορικό κατάστημα με επικάλυψη που προβλέπει άμεση λειτουργία του και κατά την διάρκεια του χειμώνα. Είναι χαρακτηριστική η απομόνωση από τον περιβάλλοντα χώρο, που προσφέρει ένα mall τέτοιας εμβέλειας, διαθέτωντας κλιματισμό, κοινόχρηστους χώρους, εκθέσεις, χώρους αναψυχής, τεχνητά-θεαματικά σκηνικά που αποσπούν την προσοχή του καταναλωτή και παρατείνουν τον χρόνο διαμονής του σε αυτό, με τεχνικές

<sup>26</sup> [www.Northgate,\\_Seattle.com](http://www.Northgate,_Seattle.com)

εντυπωσιασμού και θεάματος. Τρία ομοίως ακόμα εμπορικά κέντρα άνοιξαν στην περιοχή των Twin Cities : το Brookdale Κέντρο (ανοίγει 1962) στο Brooklyn Center , το Rosedale Κέντρο (ανοίγει 1969) σε Roseville , και το Ridgedale Κέντρο (ανοίγει 1974) σε Minnetonka .Ο Gruen οραματίστηκε το εμπορικό κέντρο ως το κέντρο μιας κοινότητας. Όταν για πρώτη φορά συνέταξε τα σχέδια για Southdale, τοποθέτησε το εμπορικό κέντρο στην καρδιά της πόλης με έκταση 463 (1.9 χλμ <sup>2</sup>) ανάπτυξη. Η περιοχή χαρακτηρίζεται ως πλήρης, με πολυκατοικίες, σπίτια, σχολεία, ένα ιατρικό κέντρο, ένα πάρκο και μια λίμνη. Το Southdale, κατά τη γνώμη του Gruen , δεν ήταν μια προαστιακή εναλλακτική λύση στο κέντρο της πόλης της Μινεάπολης. Ήταν το κέντρο της πόλης. Το Southdale σήμερα αποτελεί το κεντρικό σημείο συγκέντρωσης, όχι μόνο για τους κατοίκους της πόλης της Edina, αλλά και για την μεγαλύτερη περιοχή των Twin Cities <sup>27</sup>.



*Εικόνα 2.8-Southdale Center στα προάσια στην Μινεάπολη, Πηγή: <http://www.google.gr/search?q=southdale+center&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:el:official&client=firefox-a>*

- **1972** οι ΗΠΑ διαθέτουν πλέον 13.174 μικρά και μεγάλα εμπορικά κέντρα.
- **1981 West Edmonton Mall** στην Αλμπέρτα του Καναδά. Πρόκειται για το πρώτο mega mall στον κόσμο με έκταση 500 στρέμματα, που φιλοξενούν 800 καταστήματα με 23.500 εργαζομένους , 20.000 θέσεις στάθμευσης. Χαρακτηρίζεται και ως το 8<sup>ο</sup> θαύμα του κόσμου και ετησίως δέχεται 22 εκατομμύρια επισκέπτες. Σήμερα εξακολουθεί να είναι το μεγαλύτερο mall στην Αμερική. Πρόκειται για το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο στη Βόρεια Αμερική και το πέμπτο μεγαλύτερο στον κόσμο. Το εμπορικό κέντρο ιδρύθηκε από τους Ghermezian αδελφούς. Ήταν το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο στον κόσμο μέχρι το 2004. Η λεωφόρος έχει επεκταθεί τρεις φορές από τότε που άνοιξε το 1981, με αυτές τις προσθήκες ολοκληρώθηκε το 1983 (Φάση II), 1985 (Φάση III) και 1999 (Φάση IV). Το West Edmonton Mall καλύπτει μια μικτή

<sup>27</sup> [www.Southdale\\_Center.com](http://www.Southdale_Center.com)

επιφάνεια περίπου 570.000 m<sup>2</sup> (και πάνω από 6 εκατομμυρίων τετραγωνικών ποδιών) ενώ εκτιμήθηκε σε \$ 926 εκατομμύρια τον Ιανουάριο του 2009<sup>28</sup>.

- **2004 Golden Resources Shopping Mall** πρόκειται για το μεγαλύτερο στον κόσμο εμπορικό κέντρο στο Πεκίνο με έκταση 700 στρέμματα , 1200 καταστήματα , 232 κυλιόμενους διαδρόμους , 120.000 επισκέπτες/ημέρα και με κυρίαρχο σύνθημα “το mall αλλάζει την ζωή σου “.

Λόγω της συνολικής του έκτασης των 6 εκατ. τετραγωνικά ποδιών (557.419 τετραγωνικά μέτρα) και πάνω από έξι ορόφους, το Golden Resources Shopping Mall ήταν το μεγαλύτερο εμπορικό κέντρο στον κόσμο εν έτη 2004 - 2005. Παρά το γεγονός ότι ο κύριος του έργου , αρχικά εκτίμησε ότι το εμπορικό κέντρο θα έχει 50.000 αγοραστές την ημέρα, ο πραγματικός αριθμός ήταν πολύ μικρότερος. Αιτιολόγηση ήταν ,ότι οι τιμές που πωλούνται τα περισσότερα προϊόντα ήταν πολύ πέρα από την αγοραστική ικανότητα του μέσου καταναλωτικού κοινού. Ένα επιπρόσθετο εμπόδιο ήταν ,η αδυναμία πρόσβασης του από ξένους καταναλωτές, λόγω του ό, τι βρίσκεται σε <<μια σκληρή θέση έξω από την καρδιά της πόλης>>.

### 2.2.2 Εξέλιξη Εμπορικών Κέντρων σε Ευρώπη

Από την δεκαετία του '50 και έπειτα είναι εμφανής η εξάπλωση των εμπορικών κέντρων και στην Ευρώπη ,κυρίως στα προάστια χαρακτηριστικών κεντρικών πόλεων , με τα malls να εισέρχονται στην καταναλωτική αγορά δυναμικά, τα τελευταία 10 χρόνια.

Σύμφωνα με την θεωρία των Goolner και Wimmer για την αλλαγή του λιανικού εμπορίου από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 ,διακρίνονται τρεις χαρακτηριστικές φάσεις ανάπτυξης των mall στην Ευρώπη :

- Χωροθέτηση μεγάλων αλυσίδων λιανικού εμπορίου στην αστική περιφέρεια.
- Προσθήκη χώρων αναψυχής στις ήδη εγκατεστημένες συγκεντρώσεις(urban entertainment centers).

<sup>28</sup> [www.West\\_Edmonton\\_Mall.com](http://www.West_Edmonton_Mall.com)



- Προσθήκη γραφείων κατοικίας και υπηρεσιών, ως συμπληρωματικές χρήσεις στις εμπορικές συγκεντρώσεις (edge town centers).

Το Ευρωπαϊκό mall ακολουθεί ως πρότυπο το Αμερικάνικο , προσαρμοσμένο πάντα στα ευρωπαϊκά οικονομικά και κοινωνικά δεδομένα. Η έλλειψη χώρου (συγκριτικά με την Αμερικάνικη ύπαιθρο) , οι διαφορετικοί πολεοδομικοί κανονισμοί και η Ευρωπαϊκή κουλτούρα οδήγησαν σε μικρότερης κλίμακας και διαφορετικής αισθητικής αρχιτεκτονήματα, με αντίστοιχη ωστόσο εξελικτική πορεία σε ότι σχετίζεται με την μορφή και τις παρεχόμενες υπηρεσίες σε σχέση με το Αμερικάνικο πρότυπο.<sup>29</sup>

### 2.2.3 Τυπικά Χαρακτηριστικά του Αμερικάνικου mall

Παρατηρούμε πως υφίσταται στα malls τέτοιου τύπου, καταναλωτική συμφώρηση με συγκέντρωση αγαθών και λειτουργιών σε εννιαίο και εσωστρεφή οργανωμένο χώρο. Το ελεγχόμενο κλιματολογικό περιβάλλον και η ιδιωτική αστυνόμευση συμβάλλουν στον εσωστρεφή χαρακτήρα που το εμπορικό κατάστημα πρεσβεύει με κάθε δυνατό τρόπο, ενώ η εξέλιξη της τεχνολογίας και η εφαρμογή επιστημών marketing και επικοινωνίας, ψυχολογίας των καταναλωτών , βοήθησαν στην ταχύ εξέλιξη και αναβάθμιση των mall. Στην σύγχρονη εποχή, τα malls, εισέρχονται δυναμικά στην ζωή του μέσου καταναλωτή, μεταφέροντας το αστικό κέντρο της πόλης στα προάστια. Με αυτόν τον τρόπο , δημιουργούνται νέοι χώροι δημόσιας συγκέντρωσης που αντικαθιστούν με την σειρά τους τις αρχικές λειτουργίες του κέντρου της πόλης , των πλατειών-πεζοδρόμων και δημοσίων χρήσεων της γής. Η ταχύρυθμη εξέλιξη των mall στην χώρα της Αμερικής έφτασε στο απόγειο εν έτη 1980. Από τις αρχές του 1990 και έπειτα όμως, οι καταναλωτές φαίνεται να δυσανασχετούν στην απεγάδιαστη τελειότητα των shopping center malls.<sup>30</sup>

### 2.2.4 Πρώτοι Σχεδιαστές των εμπορικών πολυχώρων (malls)

Την εξέλιξη των εμπορικών χώρων μαζικής κατανάλωσης τύπου mall μπορούμε να την μελετήσουμε μέσα από τους πρωτοπόρους του είδους, που έδρασαν σε διαφορετικές εποχές, τον Victor Gruen και τον Jon Jerde. Ο Victor Gruen που θεωρείται πατέρας του mall , με τον σχεδιασμό του Southdale Center στην Edina της Μινεάπολης, ακολούθησε την λογική του "Gruen Transfer". Πιο συγκεκριμένα, θέλησε να δημιουργήσει ένα καταναλωτικό κέντρο στα προάστια της πόλης , δημιουργώντας

<sup>29</sup> Λαϊνά <<Malls : Η Διεθνής Εμπειρία >> Αρχιτέκτονες, τεύχος 58, Αθήνα 2006, σελ 58

<sup>30</sup> Πρακτικά Συνεδρίου του Νέου Κινήματος Αρχιτεκτόνων «Μετασηματισμοί της Ελληνικής Πόλης , σοσιαλιστική θεωρία, προοπτικές και καθημερινή πράξη» , Αθήνα 2003, σελ 77

έτσι ένα οργανωμένο και τακτικό κέντρο πόλης. Στο κέντρο αυτό, οι καταναλωτές δρουν κάτω από προκαθορισμένες επιθυμίες, κυρίως υποκεινούμενοι από τεχνητές ανάγκες. Έτσι οι αγορές πραγματοποιούνται αυθόρμητα και χωρίς προγραμματισμό, εντείνοντας το φαινόμενο του υπερκαταναλωτισμού. Συγκεκριμένα, μισούσε τον προαστιακό τρόπο ζωής της δεκαετίας του 1950 της Αμερικής και ήθελε να σχεδιάσει ένα κτίριο που θα ενώνε τους ανθρώπους σε μια κοινότητα, παρέχοντας ένα σημείο συνάντησης που οι αμερικανικές πόλεις δεν διέθεταν. Αντίθετα ο Jon Jerde με το όραμα του “Μαζικού 3D θεάματος”, προκαλεί χωρική σύγχυση στον καταναλωτή με τεχνικές αισθητικού εντυπωσιασμού, διασκέδασης και υπερδιόγκωσης των δρώμενων εντός του καταναλωτικού πολυχώρου. Έτσι ο καταναλωτής συμμετέχει πάντα στα τελεσμένα γεγονότα ενός mall

## **2.3 Πρώτες Εγκαταστάσεις Εμπορικών Κέντρων σε Ελλάδα**

### **2.3.1 Παράγοντες Δημιουργίας mall στον Ελληνικό Χώρο**

Τα shopping malls δεν άργησαν να κάνουν την εμφάνισή τους και στα πλαίσια της Ελλάδας. Καθώς αυξάνονταν με το πέρασμα του χρόνου οι ανάγκες των καταναλωτών σε υλικά αγαθά και υπηρεσίες, έτσι και η αναζήτηση πολυχώρων για την ευρύτερη χωροθέτηση οικοδομημάτων με εμπορικές λειτουργίες ήταν επακόλουθη. Έτσι η αύξηση του πληθυσμού στα προάστια σε συνδιασμό με την αύξηση των καταναλωτικών συνηθειών των κατοίκων και την διάδοση του ΙΧ-ως επακόλουθο της βελτίωσης του οδικού δικτύου δημιούργησαν εύφορο έδαφος για την δημιουργία mall και στα πλαίσια του Ελληνικού χώρου.

Στην Αθήνα βλέπουμε, κυρίως στην δεκαετία του 80 τις πρώτες μεταφορές λιανικού εμπορίου στα προάστια της πόλης, με την κατασκευή εμπορικών κέντρων κατά μήκος μεγάλων οδικών αξόνων (Παραλιακή Ποσειδώνως και Λεωφόρος Κηφισίας). Ως πρώτο εμπορικό κέντρο, ορίζεται το Shopping Land της Κηφισίας, εν έτη 1979, το οποίο αποτελείται από συγκρότημα τριών κτιρίων με καταστήματα λιανικού εμπορίου και θέσεις στάθμευσης. Ακολουθεί, το πολυκατάστημα Galleria στην περιοχή της Γλυφάδας το έτος 1980, με την κλασική μορφή του εσωστρεφούς εμπορικού καταστήματος. Στα μέσα της δεκαετίας του 90, παρατηρείται αγιοσημείωτη αλλαγή στην κατηγορία των πολυκινηματογράφων. Συγκεκριμένα μετά την δημιουργία του συγκροτήματος τριών αιθουσών Assos-Odeon στο Μαρούσι, άρχισαν να εμφανίζονται πολύ-cinema Village Centers σε περιοχές όπως Μαρούσι, Παγκράτι, Φάληρο, Village Entertainment Park στον Άγιο Ιωάννη Ρέντη και σήμερα Village Center και στο Metro Mall στον Άγιο Δημήτριο της Αθήνας. Στην

Θεσσαλονίκη εντός του Mediterranean Mall Cosmos(με ανταγωνιστική αγορά Τσιμισκή) υφίστανται Village cinemas , και Village Cool στην περιοχή Μουδανιών της Θεσσαλονίκης, ενώ υπάρχει επίσης και Village Cinemas τεσσάρων αιθουσών στον Βόλο.

Άλλωστε,το σημαντικότερο βήμα προς την κατεύθυνση δημιουργίας πολυκαταστημάτων τύπου mall στην Αθήνα, ήταν η κατασκευή του The Mall Athens στη στάση Νερατζιώτισσα στο Μαρούσι.Το The Mall Athens, δημιουργήθηκε στα πλαίσια του Ολυμπιακού Χωριού,σε μια στρατηγική τοποθεσία –εκτός κέντρου –και με την δημιουργία ενός νέου και δημιουργικού πολεοδομικού χώρου που φαίνεται να συνδιάζει πολλαπλές και διαφορετικές χρήσεις γής.Το εμπορικό κατάστημα, τοποθετείται πλησίον μεγάλων οδικών αρτηριών και οδικών κόμβων όπως η Αττική Οδός,η Λ.Κηφισία,η Κύμης και η Σπύρου Λούη.Επιπλέον βρίσκεται ακριβώς στην έξοδο του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου στην στάση Νερατζιώτισσα για να εξυπηρετήσει με αυτό τον τρόπο τους επίδοξους καταναλωτές που χρησιμοποιούν τα μέσα μαζικής μεταφοράς για τις μετακινήσεις τους.Συνεπώς το mall, με 2100 θέσεις στάθμευσης και πρόσβαση από μέσα μεταφοράς και οδικούς άξονες , εύκολα προσεγγίζεται από το κοινό.Την εμφάνιση του επίσης στην ελληνική αγορά έχουν κάνει τα τελευταία χρόνια πολυκαταστήματα ρούχων όπως το Άττικα στο Σύνταγμα (με ανταγωνιστική αγορά της Ερμού και του Κολωνακίου), αλλά και πολυεμπορικά με ηλεκτρονικά είδη με πολλά παρατήματα σε ποικιλία περιοχών των προαστίων της Αθήνας – μερικά από τα οποία είναι τα : Electroworld, IKEA, Factory Outlet,Πλαίσιο,Leroy Merlin ,Media Markt,Praktiker κτλ.Το IKEA –κατάστημα ειδών για το σπίτι- με την δημιουργία του πλησίον στο αεροδρόμιο στα Σπάτα, προσέλκυσε τέσσερα εκατομμύρια καταναλωτές στην έναρξη του και συνεχίζει να προσελκύει μεγάλη μερίδα πληθυσμού ακόμα και σήμερα , καθώς βρίσκεται σε κομβικό σημείο , εξυπηρετώντας πολλές περιοχές.

Η λειτουργία και διαχείριση ενός mall στηρίζεται τόσο σε έννοιες marketing ,όσο και στην λογική της αφθονίας της υπερκατανάλωσης.Η κατάσταση του «εμπορικού παραληρήματος» αποσκοπεί στη αφύπνιση των πέντε αισθήσεων : της όρασης,της ακοής, της γεύσης, της οσμής και αφής.Έτσι η κατανάλωση προϊόντων αποτελεί μοναδική εμπειρία ,που τονίζει την ιδιαιτερότητα του ατόμου ,διαχωρίζοντας το από την μάζα.Η μεγάλη απήχηση των εμπορικών καταστημάτων και στην Ελλάδα,προκάλεσε το ενδιαφέρον μεγάλων επενδυτών του εξωτερικού για την δημιουργία νέων και περισσότερων καταστημάτων παροχής προϊόντων διαφορετικής κατηγορίας ειδών και υπηρεσιών.Κορυφαίοι επιχειρηματίες διαφορετικών ειδών οικονομίας αποσκοπούν στην καταξίωση και επικράτηση τους στην μάχη της

καταναλωτικής δύναμης που προσφέρει η επιτυχία τέτοιων πολυκαταστημάτων, ανοίγοντας νέο δρόμο στην έννοια του λιανικού εμπορίου. Άλλωστε η γεωγραφία του λιανεμπορίου αλλάζει με γρήγορους ρυθμούς στην Αθήνα, με εμφανή δείγματα σε περιοχές του λεκανοπεδίου. Η περιοχή του Αμαρουσίου, ο άξονας προς το αεροδρόμιο, η παραλιακή ζώνη, ο Χολαργός, η περιοχή του Κεραμεικού και του Α. Δημητρίου συγκεντρώνουν το ενδιαφέρον των επενδυτών που δραστηριοποιούνται στο λιανικό εμπόριο.<sup>31</sup>

Ταξινομημένα εμπορικά καταστήματα ανά την Ελλάδα, έχουμε:

Στην περιοχή της Αττικής:

- Πειραιώς - Athens Heart (80 Καταστήματα) Πειραιώς 180, Κόμβος Χαμοστέρνας
  - Βουλιαγμένης - Athens Metro Mall (85 Καταστήματα) Λεωφόρος Βουλιαγμένης 276, Άγιος Δημήτριος
  - Μαρούσι - The Mall Athens (200 Καταστήματα) Σταθμός Νερατζιώτισσα
  - Μαρούσι - Avenue (70 Καταστήματα) Κηφισίας 41-47, Μαρούσι
  - Μαρούσι - Golden Hall (131 Καταστήματα) Κηφισίας 37Α, Μαρούσι
  - McArthurGlen Designer Outlet Athens - Εκπρωτικό χωριό στα Σπάτα με καταστήματα (Versace, Cavalli, Moschino, Ferre, Trussardi, Richmond, Brooks Brothers, Replay, Tommy Hilfiger, Timberland, Nautica, Gant, Lacoste, Columbia αλλά και ελληνικές φίρμες όπως Attrativo, Luna, Toi & Moi)
  - River West Mall – Αιγάλεω, σε κομβικό σημείο επί της Λεωφ. Κηφισού και μεταξύ των οδών Πέτρου Ράλλη, Ιεράς Οδού και Θηβών (δίπλα από το κατάστημα ΙΚΕΑ), καθίσταται εύκολα προσβάσιμο από κάθε σημείο της πόλης.
- Στην περιοχή της Θεσσαλονίκης:

- Αεροδρόμιο - Mediterranean Cosmos (200 Καταστήματα)
- Γιαννιτσών (δυτική είσοδος) - City Gate
- Λιμάνι - Εμπορικό Κέντρο Limani

Στην Κρήτη:

- Ηράκλειο – Talos

<sup>31</sup> Βλαστός-Μηλάκης Πολεοδομία vs Μεταφορές, Από απόκλιση σε Σύγκλιση, Αθήνα 2006

### 2.3.2 Αναδυόμενες Χωρικές Συγκεντρώσεις –Πλάνα για το μέλλον(clusters)

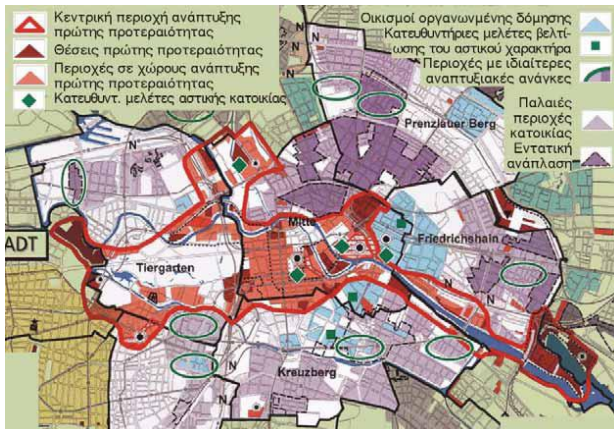
Οι αστικές αναπλάσεις που σημειώθηκαν από την δεκαετία του 80 και μετά στα πλαίσια της Αθήνας , χαρακτηρίστηκαν από την μίξη των χρήσεων γής , και συγκεκριμένα την μίξη κατοικίας με εμπόριο,πολιτισμό και αναψυχή.Από την δεκαετία του 90 και μετά παρόλα αυτά, με την εξέλιξη της μεταβιομηχανικής πόλης, την εμφάνιση τους κάνουν επιλεκτικές χωρικές συγκεντρώσεις – γνωστές και ως clusters.<sup>32</sup>

Τα clusters χωρίζονται σε :

- Επιχειρήσεων παροχής οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιριών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα Docklands του Λονδίνου και ειδικότερα η περιοχή του Canary Wharf,δημιουργώντας ένα νέο επιχειρησιακό πρότυπο όσο αφορά την αστική ανάπτυξη την αστική μορφή του τοπίου.Όμοια και το Βερολίνο, που έπειτα από την πτώση του τείχους εν έτη 1989 , προωθείται ως νέο Ευρωπαϊκό μητροπολιτικό κέντρο, με την Potsdamer Platz να αναπτύσσεται ως επιχειρησιακό

κέντρο δραστηριότητας.



Εικόνα 2.9-Απόσπασμα του Αναπτυξιακού Σχεδίου του Βερολίνου για την κατοικία

Η εμφάνιση των clusters ,γίνεται εμφανής όχι μόνο στις Ευρωπαϊκές πόλεις, αλλά και σε περιοχές της Βορείου Αμερικής,και σε ανεπτυγμένες πόλεις της Νοτιοανατολικής Ασίας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιου είδους εμπορικών – επιχειρησιακών συγκεντρώσεων έχουμε και στην πόλη της Βαλένθιας της Ισπανίας , με την δημιουργία της πόλης των τεχνών και επιστημών από τον Santiago Calatrana,τοποθετημένη σε κεντρικό σημείο της πόλης και περιλαμβάνοντας

<sup>32</sup> Α.Αραβαντινός, «Τα νέα αστικά τοπία και η Ελληνική πόλη», σελ 31

υδρολογικό μουσείο, χώρους εκθέσεων, σεμιναρίων και δημιουργίας αλλά και χώρους ψυχαγωγίας και αναψυχής.



*Εικόνα 2.10-Η πόλη των τεχνών και των επιστημών στην Βαλένθια της Ισπανίας,*

*Πηγή:<http://www.flickr.com/photos/45street/378166595/>*

- Πολιτιστικών βιομηχανιών και χώρων κατανάλωσης.

Από τα τέλη του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η μεταβιομηχανική πόλη χαρακτηρίζεται από την άρρηκτη συνεργασία τοπικού και παγκόσμιου. Τα πολιτιστικά clusters της μεταβιομηχανικής πόλης, ξεκινούν με σκοπό την ανάπτυξη υποβαθμισμένων περιοχών αλλά και από την έκδηλη ανταγωνιστικότητα χωρών όσον αφορά την φιλοξενία μεγάλων διεθνή γεγονότων, όπως η ανάδειξη Ευρωπαϊκής πρωτεύουσας, Ολυμπιακοί Αγώνες κτλ.

Τα clusters αυτού του τύπου χαρακτηρίζονται από συγκεντρώσεις πολιτισμικών στοιχείων, μορφών ψυχαγωγίας, διασκέδασης και αναψυχής, μόρφωσης, τέχνης, εστιατορίων, κέντρων άθλησης ή και αισθητικής. Έτσι υφίστανται clusters ομοειδών δραστηριοτήτων που συχνά καταλαμβάνουν και ολόκληρες περιοχές. (πχ γειτονίες μουσείων-Βερολίνο, εστιατόρια κινέζικης κουζίνας-China Town, New York).



*Εικόνα 2.11 -Γειτονίες μουσείων-Βερολίνο Εικόνα 2.16- Περιοχή Γκάζι-Αθήνα στον Κεραμεικό*

*Πηγή:<http://www.google.gr/search?q=Museumsinseln&ie=utf-8&oe=utf-8&aq=t&rls=org.mozilla:el:official&client=firefox-a>*

Στα πλεονεκτήματα που συγκαταλέγονται στα clusters είναι, η συγκέντρωση διαφορετικών χρήσεων γής σε ομοιόμορφο χώρο ,η αύξηση των θέσεων εργασίας στους χώρους αυτούς,εξάρτηση αλλά και αλληλεπίδραση οικονομιών και επιχειρήσεων με ταυτόχρονη ανταλλαγή γνώσεων.

Στην Αθήνα, χαρακτηριστικό παράδειγμα επικέντρων δημοφιλούς ψυχαγωγίας αποτελεί η αναβάθμιση της περιοχής του Κεραμεικού στο Γκάζι, όπου υπήρξε πρώην βιομηχανική –εγκαταλειμμένη περιοχή, ενώ σήμερα με την έλευση του μετρό στην περιοχή αυτή και την δημιουργία χώρων αναψυχής (εστιατορίων, καφετεριών, μπάρ,συναυλιακών και εκθεσιακών πολυχώρων),μετατράπηκε σε πόλο έλξης για το κοινό.

## 2.4 Ταξινόμηση Εμπορικών Πολυχώρων

Η ταξινόμηση των διαφόρων τύπων εμπορικών κέντρων , μπορεί να γίνει με βάση την ακτίνα επιρροής τους και την ένταξη τους στον πολεοδομικό ιστό.

### 2.4.1 Ακτίνα επιρροής mall

Υφίσταται καθαρή αναλογία ανάμεσα στην ακτίνα επιρροής και του μεγέθους ενός εμπορικού κέντρου.Πιο συγκεκριμένα έχουμε

- Τοπικό Εμπορικό Κέντρο (μικρό ,κλίμακα γειτονιάς)
- Συνοικιακό Εμπορικό Κέντρο(μεσαίο , κλίμακα συνοικίας)
- Περιφερειακό Εμπορικό Κέντρο(μεγάλο, κλίμακας τομέα πόλης ή και ολόκληρης της πόλης ή ακόμα και της ευρύτερης περιοχής)

### 2.4.2 Ένταξη σε Πολεοδομικό Ιστό

Όσον αφορά την ένταξη στον Πολεοδομικό Ιστό, αφορά κυρίως την θέση του Εμπορικού Κέντρου σε Πολεοδικό χώρο.Διακρίνονται οι εξείς κατηγορίες:

- Εντός πόλης Εμπορικό κέντρο –ενσωματωμένο (integrated) σε αυτού του τύπου εμπορικά κέντρα είναι και το κλασσικό κέντρο εμπορίου της πόλης(city center).
- Προαστιακά Εμπορικά Κέντρα – συνοικιακά (suburban)
- Εντός Πόλης

Θα πρέπει να αναφέρουμε στο σημείο αυτό, ότι τα εκτός πόλης εμπορικά κέντρα, διαφέρουν σε σημαντικό βαθμό από τα ενσωματωμένα και τα συνοικιακά εμπορικά, στο γεγονός ότι ενώ τα δύο πρώτα κατασκευάζονται σε περιοχές κατοικίας, αυτά κατασκευάζονται έξω από κατοικημένες περιοχές, προκαλώντας μετέπειτα ενδιαφέρον για επέκταση της πόλης. Τα δύο πρώτα ακολουθούν την λογική «Το εμπόριο ακολουθεί την κατοικία», ενώ τα τελευταία «Η κατοικία ακολουθεί το εμπόριο».<sup>33</sup> Τα εκτός πόλης ΕΚ ταυτίζονται με τα μεγάλα περιφερειακά του πρώτου διαχωρισμού, καθώς η κλίμακα τους είναι τέτοια ώστε η ακτίνα επιρροής τους να εκτείνεται στην ευρύτερη περιοχή της πόλης. (ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ <-> ΕΚΤΟΣ ΠΟΛΗΣ).

Αντιστρέφοντας την θεωρία της κεντρικότητας, οι αναπτυξιολόγοι, προσδιόρισαν κομβικές θέσεις διερχόμενης ή συγκεντρωμένης κομβικής ζήτησης, ορίζοντας θέσεις πρόσβασης στις καταναλωτικές ανάγκες των πληθυσμών: ακτίνα οργάνωσης τα 2χλμ για μια μικρή υπεραγορά, τα 5χλμ για μια λίγο μεγαλύτερη, τα 20χλμ για ακόμα μεγαλύτερη και 100χλμ για την μέγιστη.

## 2.5 Χρήση Γής mall και η κρίση των shopping malls σήμερα

Βασικοί κανόνες για την επιτυχία των εμπορικών κέντρων είναι και η ανανέωση κτιρίων και χώρων, η προσθήκη νέων ενοικιαστών των καταστημάτων, η ποικιλία καταστημάτων –τόσο σε παρεχόμενα προϊόντα, όσο και σε υπηρεσίες- και η απόσταση από ανταγωνιστικές αγορές. Επιθυμητή είναι και η ύπαρξη καταστημάτων γρήγορου φαγητού τύπου fast food, η συγκέντρωση ακινήτων πλησίον του εμπορικού-προκειμένου να φέρει σε αυτό την απαιτούμενη πελατεία, η γεινίαση καταστημάτων με παρεμφερή προϊόντα, παροχή κατάλληλου οικονομικού περιβάλλοντος που απευθύνεται σε μέσο καταναλωτή, χώροι στάθμευσης – για τοθς καταναλωτές που χρησιμοποιούν ΙΧ για τις μετακινήσεις τους, αλλά και τον απαραίτητο φωτισμό και ατμόσφαιρα που χρειάζεται για τις αγορές.<sup>34</sup>

Σύμφωνα με τα νέα καταναλωτικά πρότυπα της Αμερικής (αγορές μέσω διαδικτύου και παραγγελίες online) προκάλεσαν κρίση στα mall. Στα προάστια πολλών

<sup>33</sup> ΔΠΜΣ Πολεοδομία και Χωροταξία, Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων, «Η διαδικασία ανάπτυξης μεγάλων πολυλειτουργικών κέντρων στην περιφέρεια της Αττικής και η σχέση τους με τα μεταφορικά δίκτυα. Μελέτη περίπτωσης το The Mall Athens, Μαρούσι, σπουδάστρια .Κοκώση

<sup>34</sup> Κ. Σιωμόπουλος «Η Νέα Γενιά των Εμπορικών Κέντρων, πόσο εφικτή είναι η μεταφορά της τεχνολογίας από το εξωτερικό, το Βήμα, Κυριακή 23/12/2001



περιοχών της Αμερικής, μετά τον καταναλωτικό κορεσμό που προκάλεσαν τα mall, εξασθένησαν σε βαθμό εξαθλίωσης, ώστε να εγκατεληθούν εντελώς και να απαξιωθούν (dead malls). Οι επιχειρηματίες βέβαια προσαρμόστηκαν στα δεδομένα της νέας αγοράς, δημιουργώντας μικρά mall- minimall- με λιγότερο από 10 καταστήματα.<sup>35</sup>

Για τα Ελληνικά δεδομένα παρόλα αυτά, τα mall αποτελούν μια νέα μόδα στο μοντέλο της καταναλωτικής αγοράς, με την εμφάνιση νέων καταναλωτικών κέντρων αυτής της μορφής συνέχεια.

### 2.5.1 Κρίση ισορροπίας δημόσιου-ιδιωτικού χώρου

Η βασική λειτουργία των malls είναι συνυφασμένη με το εμπόριο και την κοινωνία της κατανάλωσης. Τα πολυκαταστήματα τύπου mall , αναπτύσσονται σε δυναμικούς πολυχώρους που ανταγωνίζονται την κοινωνία του κέντρου της πόλης. Ο δημόσιος χώρος σήμερα μεταλλάσσεται καθώς γίνεται εξάρτημα της αγοράς. Σύμφωνα με τον Σταυρίδη : Όπως ο χώρος των πολυκαταστημάτων είναι ταυτόχρονα οικείος και εντυπωσιακός , έτσι είναι ταυτόχρονα ιδιωτικός και δημόσιος. Είναι ιδιωτικός γιατί ανήκει σε κάποιον ο οποίος τον παραχωρεί σε «δημόσια χρήση» για να ωφεληθεί τελικά από την μαζική είσοδο ενός αγοραστικού κοινού.<sup>36</sup> Μόνο καταχρηστικά θα μπορούσε να θεωρηθεί ο χώρος του mall ως δημόσιος, εφόσον στερείται κάθε έννοια της δημόσιας ζωής, καθώς η διεύθυνση διατηρεί το νομικό δικαίωμα να ελέγχει το είδος των ανθρώπων και των δραστηριοτήτων στο εσωτερικό του. (αποκλείοντας για παράδειγμα πολιτικές ή συνδικαλιστικές συγκεντρώσεις ή ακόμα και κάποιες μορφές εμπορίου ή εμπορικές δραστηριότητες).

Συγκεκριμένα η νέα μορφή της καταναλωτικής αγοράς που προσφέρουν τα mall, φαίνεται να εξελίσσεται στα προάστια , όπου πραγματοποιείται προσομοίωση του δημόσιου χώρου, που ενώ είναι τεχνητός, μοιάζει πιο δημόσιος και από τον παραδοσιακό. Στα μεγάλα πολυκαταστήματα , περέχονται υπηρεσίες και προϊόντα , στους καταναλωτές από πληθώρα παγκοσμίων αλυσίδων καταστημάτων, εστιατορίων, ξενοδοχείων, κέντρα συνεδρίων, γυμναστηρίων, κινηματογράφων και χώρων αναψυχής και λοιπών χώρων δημόσιας και κοινόχρηστης χρήσης. Ο νέος αυτός εσωτερικός κόσμος παρουσιάζεται στον καταναλωτή ως απόλυτα ομοιογενής ,

<sup>35</sup> Πολυξένη Μάντζιου «Το mall ως πρότυπο δημόσιου χώρου», Πρακτικά Συνεδρίου, Μετασχηματισμός της Ελληνικής Πόλης , Αθήνα Μάιος 2003

<sup>36</sup> Σταυρίδης Σ. 1996 <<Από την πόλη οθόνη, στην πόλη σκηνή >> σελ 129

αποτελώντας έτσι μέρος μιας ευρύτερης καταναλωτικής συμπεριφοράς.<sup>37</sup> Η έννοια της συλλογής, της κοινωνικότητας, της συναναστροφής, του διαλόγου και της επικοινωνίας φαίνεται να εκλείπει σε χώρους σαν αυτούς, κυρίως γιατί ο καταναλωτής διακατέχεται από την έντονη εσωστρέφεια της καταναλωτικής ανάγκης του για ικανοποίηση των πρόσθετων αναγκών που του δημιουργούνται στο νέο περιβάλλον αυτό. Η άμεση ακύρωση του δημόσιου χώρου είναι συνεπακόλουθη, εφόσον η κοινότητα των πολιτών μετατρέπεται σε κοινότητα των καταναλωτών.

### **2.5.2 Διαμόρφωση του δημόσιου χώρου μέσα από το μοντέλο της κατανάλωσης**

Οι έννοιες του δημόσιου και ιδιωτικού χώρου, διαμορφώνονται σε κάθε εκάστωτε κοινωνία σύμφωνα με το κοινωνικό, πολιτικό, οικονομικό, πολιτιστικό πλαίσιο στο οποίο οι κάτοικοι της δρουν και βιώνουν μέσα σε αυτή. Τα mall, αποτελούν ιδιωτικούς χώρους μαζικής κατανάλωσης, στους οποίους το άτομο, χάνει τον αυθορμητισμό της σκέψης και της κοινωνικής του δράσης. Έτσι, υποκεινείται κυρίως από τον εντυπωσιασμό του θεάματος που του προκαλεί το οικείο περιβάλλον του πολυκαταστήματος με σκοπό την ικανοποίηση της μιας και μοναδικής του επίκτυτης ανάγκης : αυτή του υπερκαταναλωτισμού. Η δημόσια και ιδιωτική ζωή του ατόμου, βομβαρδίζεται καθημερινά από διαφήμιση προϊόντων μαζοποίησης αλλά και τρόπων-προτύπων ζωής. Άλλωστε, και το κυρίαρχο στοιχείο της καταναλωτικής κοινωνίας που προβάλλουν τα mall είναι αυτό της αφθονίας, την οποία ο καταναλωτής μπορεί να αποκτήσει –έστω και προσωρινά- μέσω των αγορών που πραγματοποιεί.

Στην λογική της αγοραστικής της αφθονίας που προσφέρουν τα mall , αγοράζοντας ένα τμήμα του συνόλου, είναι σαν να αποκτάς το σύνολο, να γίνεσαι μέρος της ευρύτερης εικόνας, συμμετέχοντας έτσι στην πανηγυρική γιορτή της κατανάλωσης. Για τον Gottdiener , το εμπορικό κέντρο αποτελεί το τέλειο τέχνασμα για την μετατροπή της παραγωγής σε κατανάλωση και την μετέπειτα υλοποίηση του κεφαλαίου. Το πολυκατάστημα αποτελεί την σύνθεση της αφθονίας και την απώλεια της προσωπικής και αυτόβουλης ταυτότητας του ατόμου. Σε μια νέα κουλτούρα κατανάλωσης όπως αυτή που προσφέρουν τα mall, δεν φαίνεται να έχει σημασία η λειτουργία του προϊόντος , αλλά το μήνυμα που αυτό φέρει με την απόκτηση του από το καταναλωτικό και ευρύτερο κοινό. Πρόκειται για έναν τόπο όπου μπορεί να

<sup>37</sup> <<Η έλλειψη του δημόσιου χώρου>> Απουσία Αισθητικής. Η Απουσία στην πόλη-Πέρα από το ωραίο-Futura, Αθήνα 1998, σελ 8

εξυπηρετεί όλες τις ηλικίες και διαθέσεις, γούστα και επιθυμίες αλλά και καταναλωτικές ανάγκες και επίκτυτα "θέλω". Η κουλτούρα του θεάματος, ως προέκταση της μαζικής κουλτούρας, χαρακτηρίζεται από πληθώρα αρνητικών επιτευγμάτων όπως : τυποποίηση, προπαγάνδα, μιμητισμός, επανάληψη και προώθηση πανομοιότυπων συμπεριφορών και προτύπων, αδρανοποίηση της σκέψης και περιορισμό της φαντασίας και προσωπικής δημιουργικότητας του ατόμου. Η νέα πολιτισμική ταυτότητα που προωθείται είναι της λογικής : από την πώληση του προϊόντος στην πώληση της εμπειρίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3



*ΕΝΤΑΞΗ MALL ΣΕ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ  
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ*

### 3.1 Εισαγωγή

Το κεφάλαιο αυτό ασχολείται με την άρρηκτη σχέση πρόσβασης από τα μέσα μεταφοράς προς τους πόλους καταναλωτικής έλξης-τύπου mall. Όπως είναι γνωστό υπάρχει μια βασική σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ αστικών μεταφορών και χρήσεων γής, ειδικότερα όταν αυτές σχετίζονται με την αγορά και το εμπόριο. Κόμβοι επικοινωνίας, αυτοκινητόδρομοι και οδικές αρτηρίες, τράμ, ηλεκτρικός και προαστιακός σιδηρόδρομος, μετρό, λεωφορεία και ΙΧ εξυπηρετούν την πρόσβαση προς την ροή των νέων δραστηριοτήτων, της δημιουργίας πολυκεντρικών χώρων τύπου mall, δηλαδή.

Επιπτώσεις θετικές και αρνητικές από την εμφάνιση των εμπορικών συγκεντρώσεων στην αστική-εμπορική-κοινωνική-οικονομική ανάπτυξη της πόλης, παρατίθενται στην συνέχεια του κεφαλαίου αυτού, ενώ επίσης γίνεται αναφορά στην νομοθεσία και τα μέτρα πολιτικής για την δημιουργία ενός mall.

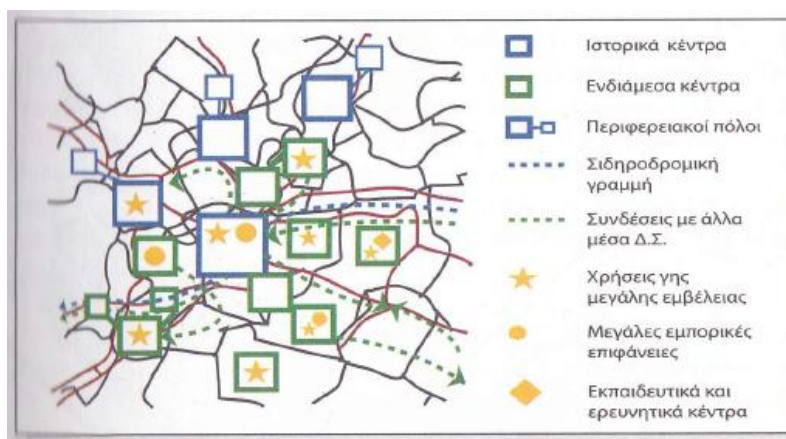
Επίσης πραγματεύεται η χωροθέτηση μεγάλων εμπορικών συγκεντρώσεων στα πλαίσια του Ελληνικού χώρου, σε σύγκριση με τα δεδομένα της Ευρωπαϊκής κοινότητας.

### 3.2 Σχέση Εμπορικών Συγκεντρώσεων με δίκτυα Μεταφορικής Υποδομής

Ξεκινώντας την ανάλυση μεταξύ ενός συγκοινωνιακού συστήματος και πολεοδομικού σχεδιασμού, θα παρατηρήσουμε μια βασική σχέση αλληλεξάρτησης μεταξύ αστικών μεταφορών και χρήσεων γής. Η χρήση γής προσδιορίζει την κίνηση των αγαθών και των λειτουργιών μιας πολεοδομικής ενότητας, συνεπώς είναι θεμιτή η συνεχής αναβάθμιση και βελτίωση των μέσων μετακίνησης του κοινού.

Όταν δημιουργούνται νέες δραστηριότητες και υφίσταται εξέλιξη των χρήσεων γής – με χαρακτηριστικό παράδειγμα την δημιουργία δυναμικών πολυκέντρων τύπου mall – απαιτείται μεγάλος αριθμός μετακινήσεων από και προς αυτά, από το καταναλωτικό κοινό που επιθυμεί να τα επισκευθεί. Κόμβοι επικοινωνίας, αυτοκινητόδρομοι και οδικές αρτηρίες, τράμ, ηλεκτρικός και προαστιακός σιδηρόδρομος, μετρό, λεωφορεία και ΙΧ εξυπηρετούν την πρόσβαση προς την ροή των νέων δραστηριοτήτων. Έτσι έχουμε μια νέα αστική μορφή ανάπτυξης προϊόντων, αγαθών, υπηρεσιών και δραστηριοτήτων, με την εμφάνιση τους υπό μορφή πολυκέντρων και πολυκαταστημάτων στα προάστια της εκάστως πόλης.

Παρόλα αυτά , μελετώντας την περίπτωση της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης των mall στις περιφερειακές περιοχές των πόλεων,θα παρατηρήσουμε συσσώρευση δραστηριοτήτων και όγκου μεταφοράς καταναλωτών , προς αυτά, κυρίως με χρήση ΙΧ και όχι τόσο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.Στην περίπτωση αυτή, τα mall εντάχθηκαν στον πολεοδομικό σχεδιασμό χωρίς τον προηγούμενο χωροταξικό σχεδιασμό και την μελέτη συγκοινωνιακής και μεταφορικής συνδεσιμότητας και επικοινωνίας.



Εικόνα 3.1-Σκαρίφημα 19: Κατευθύνοντας την ανάπτυξη γύρω από οργανωμένους πόλους.Βασισμένο στο : «CERTU,2003:76» ,Πηγή :Πολεοδομία Vs Μεταφορές , θ.Βλαστός-Δ.Μηλάκης , σελ 49

Η επιτυχία ενός πολυκαταστήματος τύπου mall σχετίζεται με παράγοντες όπως :

- Την τοποθεσία του και την προσβασιμότητα του, την δυνατότητα προσέγγισης του από το καταναλωτικό κοινό μέσω μέσων μαζικής μεταφοράς (τράμ, μετρό, ηλεκτρικό και προαστιακό σιδηρόδρομο, λεωφορειακές γραμμές, οδικούς άξονες, ΙΧ κτλ).
- Την ποικιλία των προϊόντων του, όπου ανάλογα με τις υπηρεσίες και τα προϊόντα που παρέχει , ελκύει και το αντίστοιχο καταναλωτικό κοινό (πχ:το πολυκατάστημα ΙΚΕΑ περιέχει είδη για το σπίτι ,το ΑΤΤΙCΑ, είδη ρουχισμού κυρίως, ενώ τα malls περιέχουν ποικιλία παροχής υπηρεσιών και προϊόντων-από χώρους διασκέδασης και καταστήματα εμπορίου και ρουχισμού, μέχρι supermarkets και κινηματογράφων).
- Η απόσταση του από κεντρικούς άξονες κυκλοφορίας, ή ακόμα και από το τοπικό και υπερτοπικό κέντρο.Όσο πιο εύκολα προσβάσιμο είναι το πολυκατάστημα(τόσο με ΙΧ , όσο και με μέσα μαζικής μεταφοράς),τόσο μεγαλύτερη είναι και η πιθανή επιτυχία του στον χώρο της αγοράς.Η τοποθεσία του mall είναι σημαντικός παράγοντας για την επικράτηση του στον ανταγωνιστικό χώρο της αγοράς και πώλησης αγαθών , καθώς η αδυναμία προσέγγισης του για παράδειγμα από φυσικά εμπόδια (πχ: ποτάμια ή δάση) και τεχνητά εμπόδια (πχ: αεροδρόμια ή σιδηροδρομικές γραμμές) μπορεί να αποτελέσει εφελθτήριο στην εξέλιξη του.

- Σημαντικό ρόλο παίζουν και ο χαρακτήρας και το μέγεθος του. Ο καταναλωτής, διατίθεται να μετακινηθεί σε μεγαλύτερες αποστάσεις, προκειμένου να ικανοποιήσει ανάγκες του για πιο ασυνήθιστα προϊόντα, παρά για συνηθισμένα –καθημερινά αγαθά τα οποία μπορεί να προμηθευτεί ανά πάσα στιγμή από συνοικιακές μορφές αγορών.
- Η αστική-πληθυσμιακή πυκνότητα στα όρια της ζώνης που εκτείνεται το mall επίσης είναι σημαντική. Όσο πιο πυκνοκατοικημένη είναι η περιοχή, τόσο μεγαλύτερη είναι και η ανάγκη για την ικανοποίηση των αναγκών τους. Στην κατεύθυνση αυτή, σπουδαίο ρόλο παίζει και η ανάπτυξη των ανταγωνιστικών αγορών εντός της αστικής περιοχής στην οποία απευθύνεται το mall. Η δημιουργία του, ενδέχεται να αποδυναμώσει την τοπική-συνοικιακή αγορά.

### **3.3 Επιπτώσεις- Θετικά και Αρνητικά χρήσης και λειτουργίας**

Η λειτουργία ενός πολυκαταστήματος τύπου mall, όπως έχουμε χαρακτηριστικά αναλύσει μέχρι στιγμής, έχει τα θετικά του αλλά και τα αρνητικά του στοιχεία. Εξυπηρετεί τις αυξανόμενες ανάγκες των καταναλωτών, στα προάστια των πόλεων – και όχι μόνο- προάγοντας μια ακόμη λύση στους καταναλωτές που επιθυμούν εύκολα, γρήγορα και άνετα ψώνια. Επιπλέον, με την εμφάνιση πολυκαταστημάτων mall, δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίες για το ευρύ κοινό που επιθυμεί να εργαστεί στο πολυκατάστημα ή ακόμα και να ανοίξει την επιχείρησή του μέσα σε αυτό. Ο εντυπωσιακός χώρος του μπορεί να ικανοποιήσει τόσο καταναλωτικές ανάγκες, όσο και αναψυχή και διασκέδαση για όλα τα μέλη της οικογένειας, καθώς εμπεριέχει καφετέριες, κινηματογράφο, happenings και πολλά κοινωνικά δρώμενα.

Παρόλα αυτά, τα καταστήματα στις πλησίον αγορές, είναι φανερό ότι βιώνουν την πίεση των μεγάλων εμπορικών κέντρων (πχ η αγορά επί των καταστημάτων της οδού Βουλιαγμένης –έχει εξασθενήσει μετά την δημιουργία του Metro Mall στον Α.Δημήτριο), επιφέροντας με αυτό τον τρόπο αναστάτωση σε μικρούς καταστηματάρχες, στις τιμές των ακινήτων της εκάστως περιοχής αλλά και στις τιμές πώλησης των οικοπέδων. Επιπλέον, η χρήση και λειτουργία των πολυκαταστημάτων τύπου mall, χαρακτηρίζεται από ανεξέλεγκτο ωράριο λειτουργίας σε σχέση με τα τυπικά ωράρια της καταναλωτικής αγοράς (Δευτέρα – Σάββατο 8:00-20:00) σύμφωνα πάντα με τα πρότυπα της Αμερικάνικης καταναλωτικής συμπεριφοράς. Χάνεται με τον τρόπο αυτό η ταυτότητα και η μοναδικότητα της τοπικής καταναλωτικής συμπεριφοράς και μεταφράζεται πλέον υπό συνθήκες υπερτοπικών προτύπων, μπαίνοντας έτσι σε διεθνή αποδεκτά καλούπια δράσης και λειτουργίας.

Η διάνοιξη νέων μεγάλων οδικών αρτηριών για την άμεση πρόσβαση από και προς τους καταναλωτικούς παραδείσους αυτούς, συνέβαλαν σημαντικά στην αύξηση του κυκλοφορικού φόρτου, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της αλλοίωσης της φυσιογνωμίας της πόλης καθώς αποτελεί μία "αποκομμένη" περιοχή σε σχέση με τη γενική αστική ανάπτυξη του ευρύτερου περιβάλλοντος. Υφίσταται δηλαδή φόρτιση και κορεσμός της περιοχής στην οποία ένα mall χτίζεται, κυρίως λόγω της αύξησης των πυκνοτήτων, συνδυαστικά με τους ελεύθερους χώρους, τις υπάρχουσες υποδομές, τα ύψη των κτιρίων κ.α., οδηγώντας σε κάλυψη των ελεύθερων οικοπέδων, μείωση του πρασίνου και αύξηση του συντελεστή δόμησης.

Θετικές επιπτώσεις παρατηρούνται όσον αφορά τις αξίες γής της περιοχής εμβέλειας και λειτουργίας των mall, καθώς από ότι έχει παρατηρηθεί, υπάρχει άυξηση της ζήτησης για χώρους εκμετάλευσης-κατοικίας και εργασίας. Η γενικότερη αναβάθμιση της περιοχής και η προσέλκυση ενδιαφέροντος για δημιουργία δραστηριοτήτων του τριτογενή τομέα παραγωγής αλλά και της οικιστικής ανάπτυξης, αφορούν τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις από την χρήση του mall, μεγεθύνοντας έτσι την οικονομική βάση της ευρύτερου περιβάλλοντος.

### **3.4 Προϋποθέσεις και Νομοθεσία για επιλογή χώρου mall**

Η χωροθέτηση των πολυλειτουργικών κέντρων πραγματοποιείται κυρίως στα προάστια της πόλης και σε περιοχές εκτός σχεδίου, όπου όχι μόνο είναι πιο εύκολη η εξεύρεση μεγάλων ελεύθερων χώρων, αλλά είναι και εύκολα προσβάσιμες οι περιοχές με αυτοκίνητο και όχι μόνο. Επιπλέον, σημαντικός παράγοντας που λαμβάνεται υπόψη είναι η αξία της γής, οι ελαστικοί Ο.Δ, και η άμεση σύνδεση της περιοχής με τα διαθέσιμα οδικά και μεταφορικά δίκτυα. Η δημιουργία νέων κόμβων επικοινωνίας μεταξύ των περιοχών, η διάνοιξη οδικών αρτηριών και δρόμων, αυτοκινητόδρομοι, περιφερειακά δίκτυα, σιδηροδρομικές γραμμές, νεοί σταθμοί μετρό και προαστιακού σιδηρόδρομου, συμβάλλουν θετικά στην ενίσχυση και ανάδειξη εμπορικών συγκεντρώσεων –όπως τα mall.

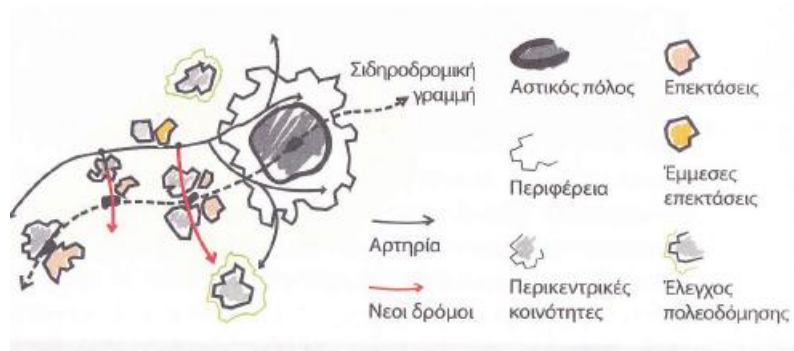
Στην νέα περιφέρεια της ελληνικής πόλης, παρατηρεί κανείς οδικές αρτηρίες υψηλής ταχύτητας, ανισόπεδους κόμβους επικοινωνίας, και άρρηκτα συνδεδεμένα μέσα μαζικής μεταφοράς (μετρό, προαστικός, τρένο, λεωφορεία, τράμ), όπου εξυπηρετούν το κοινό στις καθημερινές μετακινήσεις τους από και προς τους καταναλωτικούς πολυχώρους. (με χαρακτηριστικά παραδείγματα το μετρό στον Α. Δημήτριο –και το Metro Mall, ή την στάση Νερατζιώτισσα –με το The Mall Athens). Μεταξύ των



εμπορικών συγκεντρώσεων και των δικτύων μεταφοράς,θα λέγαμε ότι υπάρχει σχέση αλληλεξάρτησης.

- Κάθε τοποθεσία πρέπει να περιβάλλεται από ένα σημαντικό πληθυσμιακό μέγεθος. Η χωροθέτηση ενός εμπορικού κέντρου στο γεωμετρικό κέντρο μιας περιφερειακής κατοικημένης ζώνης είναι βασική. Ένα περιφερειακό εμπορικό κέντρο έχει τη δυνατότητα να προσελκύει 2 - 8 φορές περισσότερο πληθυσμό από την «εξωτερική» απομακρυσμένη πλευρά, σε σχέση με το κέντρο της πόλης, από ότι από την «εσωτερική» πλευρά, που μεσολαβεί ανάμεσα από αυτό και το κέντρο της πόλης, το οποίο λειτουργεί ανταγωνιστικά.
- Γενικά πρέπει να εξασφαλίζονται εύκολες προσβάσεις προς τις εμπορικές συγκεντρώσεις. Μεγάλη σημασία έχουν οι οδικοί άξονες που οδηγούν προς το εμπορικό κέντρο. Συμπληρωματικά, θα πρέπει εκτός από τους βασικούς οδικούς άξονες να συμπληρωθεί και το οδικό δίκτυο στην ευρύτερη περιοχή του εμπορικού κέντρου.
- Το οικόπεδο πρέπει να έχει απλή μορφή και ικανοποιητικό μέγεθος για την κάθε περίπτωση. Η δυσκολία που υπάρχει για να βρεθούν οικόπεδα με την απαραίτητη επιφάνεια στις κατοικημένες περιοχές, σε συνδυασμό με τις υψηλές αξίες γης που ισχύουν σ' αυτές τις περιοχές, ωθεί τους επιχειρηματίες και τις κατασκευαστικές εταιρείες να αναζητούν οικόπεδα σε αγροτικές ή βιομηχανικές περιοχές μακριά από τις ζώνες κατοικίας που δεν αποτελούν τις καλύτερες λύσεις για τη χωροθέτηση των εμπορικών κέντρων. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργούνται πολλές φορές ανάμεσα από το εμπορικό κέντρο και τις περιοχές κατοικίας άλλες ανταγωνιστικές επιχειρήσεις που θέτουν σε κίνδυνο όχι μόνο την απόδοση του εμπορικού κέντρου αλλά και την ύπαρξή του.
- Πρέπει το φυσικό περιβάλλον να προσφέρεται για την υλοποίηση μεγάλων κατασκευαστικών έργων. Π.χ. σε ένα μη προβληματικό οικόπεδο είναι δυνατή η κατασκευή μεγάλων υπόγειων χώρων οι οποίοι είναι πολύ σημαντικοί τόσο για την κάλυψη των αναγκών αποθήκευσης όσο και για τη διεύρυνση των επιφανειών πωλήσεων και την εξυπηρέτηση άλλων λειτουργικών απαιτήσεων. Επίσης απαιτούνται έργα για το διαχωρισμό της κυκλοφορίας, ανάμεσα στην τροφοδοσία και την κίνηση των αυτοκινήτων των πελατών και ακόμα περισσότερο ανάμεσα στην κυκλοφορία των πεζών και των αυτοκινήτων<sup>38</sup>.

<sup>38</sup> Κυριακοπούλου Δήμητρα-Φωτεινή-ΜΕΡΟΣ Β', Κεφάλαιο 2: Θέματα χωροθέτησης μεγάλων εμπορικών πολυκέντρων –Malls σελ .39



Εικόνα 3.2-

Σκαρίφημα 18: BahnVille. Αστική ανάπτυξη προσανατολισμένη στον προαστιακό σιδηρόδρομο. Βασισμένο στο : «BahnVille , 2004:32», Πηγή : Πολεοδομία Vs Μεταφορές , θ. Βλαστός-Δ. Μηλάκης , σελ 49

### 3.4.1 Γενικές-Μέτρα Πολιτικής για την Ελληνική Πόλη

Στην Ελλάδα, η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης συναντιέται σε κείμενα από το έτος 1997 και έπειτα. Ο νόμος 2508 ψηφίζεται την ίδια χρονιά, με τίτλο την «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας» (Φ.Ε.Κ. 124, 1997). Η δημοσίευση του Γ' Σχεδίου Ανάπτυξης 2000-2006 από το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας το 1999, είναι επίσης χαρακτηριστικός σταθμός, καθώς σε αυτόν ορίζονται οι αρχές και οι κατευθύνσεις ανάπτυξης της χώρας, σε συνδιασμό με την κατανομή των οικονομικών πόρων, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στις περιβαλλοντικές, κοινωνικές και οικονομικές παραμέτρους της βιώσιμης ανάπτυξης. Η χάραξη πολιτικής για την βιώσιμη ανάπτυξη, σε σχέση με τον χωροταξικό σχεδιασμό, πρόκειται για τον Νόμο 2742 του 1999 με τίτλο "για το Χωροταξικό Σχεδιασμό και τη Βιώσιμη Ανάπτυξη". Ο νέος Νόμος, καθιερώνει τρεις κατηγορίες Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Βιώσιμης Ανάπτυξης

- Στρατηγικό
- Ανά χωρικό επίπεδο
- Ανά θεματική κατηγορία παρεμβάσεων

Αντικαταστάθηκε με τον τρόπο αυτό, ο προηγούμενος Νόμος 360/76. Συγκεκριμένα ο Νόμος 2742/99 επικεντρώνεται στους στόχους του Χωροταξικού Σχεδιασμού, δηλαδή αποσκοπεί σε

- Προώθηση της βιώσιμης και ισόρροπης ανάπτυξης
- Κατοχύρωση της παραγωγικής και κοινωνικής συνοχής
- Ενίσχυση της παραγωγικότητας

- Διασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος
- Ενίσχυση της θέσης της χώρας στο διεθνές και ευρωπαϊκό πλαίσιο

Ακολουθεί στην συνέχεια η ψήφιση του Ν.2508/97 με τίτλο «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις».Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (Γ.Π.Σ),που προβλέπονται από τον ίδιο νόμο,ορίζουν

- Αντιμετώπιση του χώρου ως ολότητα και όχι ως άθροισμα επιμέρους τομιακών λειτουργιών
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής
- Ποσοτική και ποιοτική ενίσχυση του δημόσιου χώρου
- Πολυλειτουργικότητα, με δημιουργία περιοχών μικτών χρήσεων,συμβατών μεταξύ τους
- Απομάκρυνση της οδικής κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων από τα κέντρα και διοχέτευση αυτών σε μεγάλους άξονες.
- Δημιουργία τοπικών κέντρων,με τον απαραίτητο κοινωνικό εξοπλισμό,με σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας και σταθερής τροχιάς
- Προώθηση σχεδιασμών ανθρώπινης κλίμακας ,με αναζήτηση της χρήσης τομής σε ότι αφορά τον συντελεστή δόμησης

Στην κατεύθυνση νομοθεσίας συμπεριλαμβάνονται και τα πολυκεντρικά κέντρα, ως χώροι αναψυχής,αναβάθμισης του τοπικού περιαστικού χώρου,με σεβασμό προς το περιβάλλον και σε άμεση σύνδεση με κοινωνικό εξοπλισμό της δημόσιας συγκοινωνίας.Η ανασυγκρότηση των γειτονιών,η οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφοράς,η ανάδειξη του τοπικού χαρακτήρα των πόλεων (κυρίως των προαστίων), η ανακατανομή των χρήσεων γής και των λειτουργιών,ο έλεγχος των χρήσεων γής και των πυκνοτήτων κατοικίας,οι αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας, η ανασχέτιση της αστικής εξάπλωσης και η δημιουργία πολυκεντρικής πόλης, είναι μερικοί από τους στόχους που συνδέονται με ΡΣ Ρυθμιστικά Σχέδια του ΟΡΣΑ (Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας) συνδιαστικά με την δημιουργία πολυκεντρικών συγκεντρώσεων.Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της οδού Πειραιώς-πρωην βιομηχανική περιοχή, όπου ο ΟΡΣΑ,προωθεί πρόγραμμα με στόους,την εγκατάσταση πολυλειτουργικών δραστηριοτήτων μητροπολιτικού

χαρακτήρα, που δεν θα προσβάλουν την ιστορική φυσιογνωμία της οδού, πχ πολιτιστικών, αναψυχής, διοίκησης, εμπορίου, μικροβιοτεχνίας κλπ.<sup>39</sup>

### 3.4.2 Προσπελασιμότητα χρήσεων γής-εμπορικών συγκεντρώσεων από αστικές συγκοινωνίες

Η φιλοσοφία του zoning που φαίνεται να βρήκε έδαφος εφαρμογής στην Αμερική, στις Ευρωπαϊκές πόλεις, δεν ευδοκίμησε. Στην Ευρώπη αντίθετα προωθούνται οι κλασικές μορφές πολεοδομικού σχεδιασμού (δορυφορικές πόλεις, προάστια πολυκατοικιών κτλ), όπου οι εμπορικές χρήσεις προκειμένου να έχουν άνεση χώρου, συγκεντρώνονται στα προάστια των πόλεων. Αυτού του είδους η λογική προάγει μια χωροταξία εξαρτημένη στην χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου για μετακινήσεις μεγάλου μήκους.<sup>40</sup>

Η χωροθέτηση των δραστηριοτήτων σε σχέση με τις χρήσεις γής –μεταφορών πραγματοποιείται με γνώμονα την προσπελασιμότητα των διαδοχικών θέσεων.

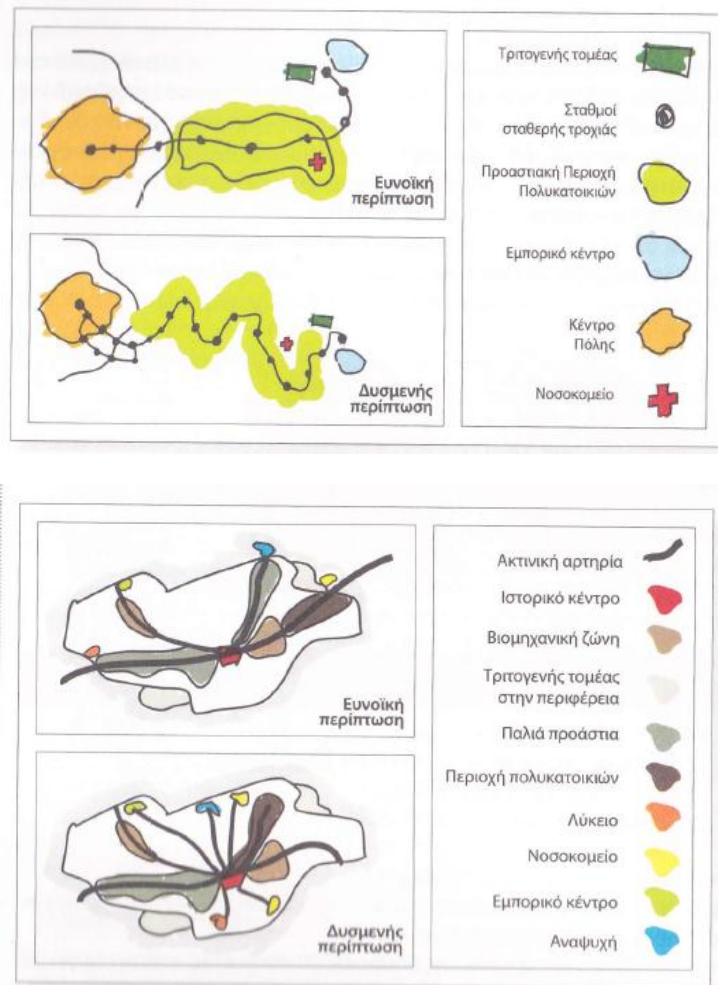
Έτσι, η πολιτική αυτή προβλέπει:

- Την χωροθέτηση των χρήσεων που προσελκύουν πληθώρα επισκεπτών και εργαζομένων σε κεντρικές περιοχές των πόλεων, εκεί που υφίσταται δηλαδή πρόσβαση από δημόσια συγκοινωνία. Όμως προκειμένου οι πολίτες να επιλέξουν την χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας για τις μεταφορές τους απαραίτητος είναι ο περιορισμός θέσεων στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων στις περιοχές αυτές.
- Την χωροθέτηση των χρήσεων που συνδέονται με την χρήση τόσο αυτοκινήτου όσο και δημόσιας συγκοινωνίας, σε κέντρα δευτερεύουσας σημασίας, πλησίον σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας
- Την χωροθέτηση των χρήσεων που η λειτουργία τους εξαρτάται κυρίως από το αυτοκίνητο, μακριά από κεντρικές περιοχές και κοντά σε μεγάλους οδικούς άξονες.<sup>41</sup>

<sup>39</sup> Πολεοδομία vs Μεταφορές , Θάνος Βλαστός-Δημήτρης Μηλάκης σελ 88,89

<sup>40</sup> Πολεοδομία vs Μεταφορές , Θάνος Βλαστός-Δημήτρης Μηλάκης σελ 16

<sup>41</sup> Πολεοδομία vs Μεταφορές , Θάνος Βλαστός-Δημήτρης Μηλάκης σελ 47



Εικόνα 3.3 -3.4-Η Εικόνα Κατευθύνσεων μιας ολοκληρωμένης πολιτικής χρήσεων γής –μεταφορών

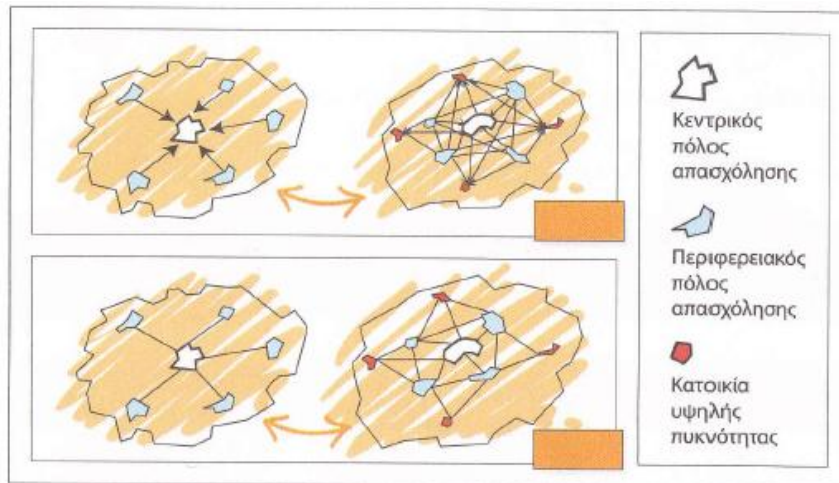
Σκαρίφημα 15 -16:Ευνοϊκή και δυσμενής περίπτωση χωροθέτησης δραστηριοτήτων στην περιφέρεια με κριτήριο τη βέλτιστη σύνδεση με δίκτυο σταθερής τροχιάς.Βασισμένο στο :”CERTU/ADEME,2004:62.Πηγή :Transports Urbains,no 82-94, P,H.Emangard.

Πηγή :Πολεοδομία Vs Μεταφορές , θ.Βλαστός-Δ.Μηλάκης , σελ 48

Στην κατεύθυνση αυτή, τα πολυκαταστήματα τύπου mall, παρατηρείται ότι τοποθετούνται στα προάστια των πόλεων όπου η πρόσβαση τους στηρίζεται όχι μόνο στα μέσα μαζικής μεταφοράς, αλλά και στην χρήση ιδιωτικού ΙΧ.

«Για τους παραπάνω λόγους επιλέγονται θέσεις κοντά σε αρτηρίες μεγάλης κυκλοφορίας με εύκολες προσβάσεις εισόδου και εξόδου, χωρίς κίνδυνο, σύμφωνα με τους κανόνες κυκλοφορίας. Για παράδειγμα τοποθετούνται στην παράκαμψη ενός μεγάλου άξονα κυκλοφορίας, σε ένα μεταβατικό δρόμο που συνδέει την κύρια πόλη με ένα προάστιο ή στο δρόμο ανάμεσα σε δύο πόλεις μεσαίου μεγέθους. Επίσης τα εμπορικά κέντρα τοποθετούνται σε άξονες που συνδέονται με το σιδηροδρομικό σταθμό και τις κεντρικές περιοχές κατοικίας. Σε ορισμένες περιπτώσεις, επιλέγονται θέσεις κοντά σε ήδη ανεπτυγμένα κέντρα άλλων χρήσεων (αθλητικών, εκπαιδευτικών,

υγείας, γραφείων, εκθέσεων κλπ.) δημιουργώντας ένα εκτεταμένο πολυδύναμο κέντρο πολλών δραστηριοτήτων και εξαιρετικά μεγάλου αριθμού μετακινήσεων, που όμως παρουσιάζουν μια ευνοϊκή χρονική κατανομή, καθώς οι περίοδοι κυκλοφοριακής αιχμής διαφέρουν στις διάφορες λειτουργίες που εξυπηρετούν». (Χ.Μπάκα, Ε.Παπαπαναγιώτου, Α.Πούλιου, 2007: 28)



Εικόνα 3.5-Σκαρίφημα 17:Οι ροές και τα δίκτυα στην πόλη.Βασισμένο στο :”CERTU/ADEME,2004:62.Πηγή :Transports Urbains,no 82-94, P,H.Emangard.

Πηγή :Πολεοδομία Vs Μεταφορές , θ.Βλαστός-Δ.Μηλάκης , σελ 48

Είναι σημαντικό στο σημείο αυτό να αναφέρουμε την σημασία της πολεοδομίας που στηρίζεται στην δημόσια συγκοινωνία. Η προώθηση της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας, ακόμα και σε αποστάσεις μεγάλου μήκους, η ύπαρξη θέσεων στάθμευσης πλησίον σταθμών μετεπιβίβασης μετρό – σιδηροδρομικών γραμμών, βελτίωση της αισθητικής του περιβάλλοντος γύρω από δημόσιους σταθμούς, ενίσχυση της ανάπτυξης διαφορετικών χρήσεων γής γύρω από σταθμούς (πχ εμπορικά κέντρα, χώροι στάθμευσης, αθλητικοί χώροι, χώροι ψυχαγωγίας κτλ) και επανασχεδιασμό των σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας , ώστε να βρίσκονται πλησίον σε πυκνοκατοικημένες περιοχές και να εξυπηρετούν με αυτό τον τρόπο μεγάλη μερίδα πληθυσμού, αποτελούν μερικούς μόνο από τους παράγοντες για τους οποίους η δημόσια συγκοινωνία συνδιάζεται άρρηκτα και πολύ μεθοδικά με την πολεοδομία μιας περιοχής.

Η ποικιλία χρήσεων γής γύρω από σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας είναι γεγονός ότι πρέπει να εκμεταλευθεί ως γεγονός από τους μελετητές –πολεοδόμους , καθώς οδηγεί σε βιώσιμες μεταφορές και λιγότερη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου για τις διάφορες δραστηριότητες του κοινού. Σήμερα, προωθούνται λύσεις με λειτουργία

μικτών χρήσεων γής γύρω από σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας, με ταυτόχρονη συνύπαρξη κατοικίας,εμπορίου και υπηρεσιών.

Σύμφωνα με ερευνητικά αποτελέσματα,η ενθάρρυνση της εγκατάστασης μικτών χρήσεων γής επιτυγχάνεται με θεσμικά μέτρα και κίνητρα.Ο Stead (κα 2000), υποστηρίζει ότι η ποικιλία χρήσεων γής εξηγεί τις διαφορές που ωθούν το επιβατηγό κοινό για την επιλογή μέσου μετακίνησης σύμφωνα με την διανυόμενη απόσταση.Ομοίως οι Van – Senior (2000), θεωρούν ότι οι μικτές χρήσεις γής οδηγούν σε περισσότερες μετακινήσεις με περπάτημα και ποδήλατο όσον αφορά την πραγματοποίηση αγορών.<sup>42</sup>

### **3.5 Χωροθέτηση των μεγάλων εμπορικών κέντρων μητροπολιτικής εμβέλειας στην Ελλάδα**

Είναι γεγονός ότι τα σύγχρονα πολυκαταστήματα που εμφανίζονται στον Ελληνικό χώρο , από το έτος 1960 και μετά, εδρεύουν σε περιοχές εκτός αστικού ιστού, κυρίως στα προάστια των πόλεων.Στις εξωαστικές περιοχές εκείνες, όπου η αξία γής είναι μικρότερη, ο συντελεστής δόμησης μεγαλύτερος και η πρόσβαση συνδιάζεται με ΙΧ ή μέσα μεταφοράς.Τα σύγχρονα malls αδιαφορούν για τον αστικό ιστό. Στο αστικό παράδειγμα του Mall του Αγίου Δημητρίου, ο επισκέπτης καταφθάνει από έναν αποκομμένο χώρο σε σχ΄ση με το αστικό κέντρο, που προβάλλει αυτόν ακριβώς τον ακρωτηριασμό της προηγούμενης αστικής εμπειρίας-της αγοράς στου μητροπολιτικού κέντρου ως βασικό του χαρακτηριστικό.

Τα μεγάλα εμπορικά κέντρα στην Ελλάδα,βασίζονται σε κοινές συνθήκες: τη μοντέρνα ζωή της πρωτεύουσας ή της μεγαλούπολης, την οριζόντια επέκταση της πόλης και την εξάρτηση από το δρόμο και το αυτοκίνητο. Το εμπορικό κέντρο έχει και στη χώρα μας την ταυτότητα των ενοικιαστών του και το πρότυπο της αλόγιστης κατανάλωσης.

Είναι φανερή η διείσδυση των μεγάλων εμπορικών κέντρων στη ζωή μας. Τα επισκεπτόμαστε είτε για να αγοράσουμε προϊόντα είτε απλά για αναψυχή. Η επιτυχία τους οφείλεται στην αλλαγή που συνέβη στον τρόπο της εμπορικής συναλλαγής, στη συγκέντρωση πολλών διαφορετικών τύπων καταστημάτων και τέλος στην εξασθένηση του δημόσιου βίου και της άμεσης συναναστροφής στις πόλεις.

<sup>42</sup> Πολεοδομία vs Μεταφορές , Θάνος Βλαστός-Δημήτρης Μηλάκης σελ 49

Δεδομένου ότι οι Έλληνες είναι αρκετά εξαρτημένοι από το αυτοκίνητό τους και επιζητούν μία ελεύθερη και ανεξάρτητη μετακίνηση, βρίσκουν στα εμπορικά κέντρα ότι ακριβώς επιθυμούν: θέση στάθμευσης, πληθώρα καταστημάτων και υπηρεσιών – με μία μόνο στάση- αναψυχή και προστατευμένο περιβάλλον. Βέβαια, όπως προαναφέρθηκε, η ισχυρή εξάρτηση από το αυτοκίνητο παρόλο που είναι πλέον μια συνήθης διαπίστωση, δε σημαίνει πως είναι και αποδεκτή πρακτική.

Τα malls, παρόλο που αποτελούν στην Ελλάδα πραγματικότητα των τελευταίων τριών δεκαετιών, παρουσιάζουν σαφή εξέλιξη. Ο πρόγονος των ελληνικών malls, το Μετοχικό Ταμείο Στρατού, ήταν ο πρώτος πολυχώρος-mall που κατασκευάστηκε στην Αθήνα του μεσοπολέμου. Αργότερα, το ΥΠΕΧΩΔΕ αναγνωρίζοντας την ολοένα αναπτυσσόμενη τάση για την ανάπτυξη των εμπορικών πολυκέντρων στην Ελλάδα, ήδη από το 1992 αναθεώρησε το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (Νόμος 1515/1985) θεσπίζοντας εκτός από τα δύο μεγάλα κέντρα Αθήνας και Πειραιά, τέσσερα ακόμη «κέντρα χωροταξικών ενοτήτων», στο Μαρούσι, το Μενίδι, το Χαϊδάρι και το Ελληνικό. Κοινό χαρακτηριστικό τους ήταν η δημόσια γη ή η προσφερόμενη γη με ευνοϊκούς όρους. Ταυτόχρονα, στη χώρα παρατηρούνταν μία έντονη κίνηση των κατασκευαστικών εταιριών οι οποίες προσπαθούσαν να εξασφαλίσουν γη για μελλοντική αξιοποίηση. Θέσεις ενδιαφέροντος που να πληρούν αυτές τις προϋποθέσεις το λεκανοπέδιο ήταν κυρίως εκείνες που είχαν πρόσβαση στο δίκτυο αρτηριών μεγάλης ταχύτητας.<sup>43</sup>



Εικόνα 3.6-Αποψη του The Mall Athens-Νερατζιώτισσα Μαρούσι

<sup>43</sup> Κυριακοπούλου Δήμητρα-Φωτεινή-ΜΕΡΟΣ Β΄, Κεφάλαιο 3: Χωροθέτηση μεγάλων εμπορικών πολυκέντρων στην Ελλάδα - Η περίπτωση του Mediterranean Cosmos σελ.64



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4



*ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΥΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ  
ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. ΕΣΤΙΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ*

## 4.1 Εισαγωγή

Η ανάλυση της περιοχής μελέτης γίνεται στο κεφάλαιο 4. Ο δήμος του Αγίου Δημητρίου αναλύεται μέσα από ιστορικά,δημογραφικά,πολεοδομικά και κυκλοφοριακά δεδομένα. Προυσιάζονται πίνακες, διαγράμματα και αναλυτικοί χάρτες, που σε πολλές περιπτώσεις δεν περιορίζονται στα στενά όρια της περιοχής μελέτης αλλά παρουσιάζουν και στοιχεία της ευρύτερης περιοχής του Δήμου Αγίου Δημητρίου.Η ανάλυση του κεφαλαίου 4 είναι ένας σημαντικός κρίκος στην προσπάθεια κατανόησης της λειτουργίας της περιοχής και προσφέρει τα βασικά εφόδια ώστε να ξεκινήσει η φάση του σχεδιασμού.

Χάρτες που σκιαγραφούν συγκεκριμένα την περιοχή μελέτης υφίστανται στο κεφάλαιο αυτό. Έτσι περιλαμβάνονται χάρτες χρήσεων γής από το έτος 2001 και σημερινοί του 2012,χάρτες αξιών γής,συντελεστή δόμησης, πυκνοτήτων για την περιοχή μελέτης. Ακολουθεί και ερωτηματολόγιο και στατιστική επεξεργασία αυτού, σχετικά με το πώς βρίσκουν οι καταναλωτές του πολυκαταστήματος την λειτουργία του, τις αλλαγές στην περιαστική αγορά και τις μετακινήσεις τους για την πραγματοποίηση των αγορών τους σε αυτό.Στα πλαίσια της μελέτης, πραγματοποιήθηκε ερωτηματολόγιο σχετικά με την χρήση του εμπορικού πολυκαταστήματος στην περιοχή μελέτης με τα αποτελέσματα και την επεξεργασία του εντός του κεφαλαίου αυτού.

### 4.1.1 Ιστορικά Στοιχεία

Μια πρώτη αναφορά στην ύπαρξη του Δήμου του Αγίου Δημητρίου,στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, πραγματοποιείται με την εσωτερική μετανάστευση πληθυσμών από τα Μέθανα, την Βρωμολίμνη,την Κουνουπίτσα,τους Άγιους Θεόδωρους,τον Μακρύλογγο,την Μούσχο,το Μεγαλοχώρι,την Κυψέλη και την Καμένη Χώρα στην περιοχή του Μπραχαμίου.Η περιοχή τότε αποτελούσε ορεινή χερσόνησο που κατοικήθηκε αρχικά από πολίτες αρβανίτικης προέλευσης και κλειστής,εσωστρεφούς και συντηρητικής κοινωνίας.

Στην ευρύτερη περιοχή της Αττικής, σημαντικό ρόλο έπαιξε η απόφαση των Μεγάλων Δυνάμεων,όπου με το Πρωτόκολλο της 3<sup>ης</sup> / 15<sup>ης</sup> Φεβρουαρίου 1830 που υπέγραψαν στη Συνδιάσκεψη του Λονδίνου, επέτρεψαν στους παλιούς Οθωμανούς κατόχους να πουλήσουν κομμάτια γής από Αθήνα και Βοιωτία.Το σημερινό Μπραχάμι άνηκε σε μεγαλοϊδιοκτήτες γής, και κυρίως στον Ανδρέα Λουριώτη (1789-1854).Οι πρώτες αναφορές σε κατοίκηση της περιοχής του Α.Δημητρίου από Μεθενίτες, θέλει τους

πρώτους κατοίκους να ασχολούνται κυρίως με την γεωργία. Η ονομασία Μπραχάμι βέβαια έχει την προέλευση της από τα χρόνια της Τουρκοκρατίας από κάποιον Μπραχάμ Πασά και άνηκε τόσο στην περιοχή του σημερινού Αγίου Δημητρίου, όσο και στην περιοχή του Αμαρουσίου. Τον Νοέμβριο του 1835, όταν η βαυαρική Αντιβασιλεία όρισε με προεδρικό διάταγμα την διοικητική διαίρεση της επαρχίας της Αττικής, συμπεριέλαβε και το Μπραχάμι με 7 κατοίκους στην περιοχή του Αμαρουσίου.<sup>44</sup>

Οι κάτοικοι του Μπραχαμίου ασχολήθηκαν και με την ανακύκλωση απορριμμάτων, ενώ εν έτη 1922 μετά την Μικρασιατική καταστροφή, όπου η επιτακτική ανάγκη στέγασης μεγάλων μαζών ανθρώπων στις περιαστικές συνοικίες της Αθήνας, οδήγησε τους Μπραχαμιώτες να ασχοληθούν και με την μεταφορά οικοδομικών υλικών. Όσον αφορά στην αγορά του Μπραχαμίου, μέχρι το 1900, δεν διέθετε κανένα είδος εμπορικής δραστηριότητας, καθώς προμηθεύονταν τις πρώτες ύλες από μαγαζιά του κέντρου της Αθήνας.

Ο αρχικός ιστός επέκτασης του δήμου ήταν η εκκλησία, ενώ ξεκινώντας από την πλατεία Καλογήρων με αραιή δόμηση, ο επισκέπτης έφτανε στην σημερινή οδό Καράμπαμπα (Δημαρχείο) με οικοδομήματα μέχρι και την σημερινή οδό 25<sup>ης</sup> Μαρτίου. Έτσι το Μπραχάμι, εκτεινόταν από την στάση του σχολείου (ΙΚΑ) μέχρι και το Δημαρχείο σε Πάνω Μπραχάμι, και σε Κάτω Μπραχάμι, στον χώρο γύρω από την εκκλησία. Εν έτη 1959, πραγματοποιήθηκαν στον δήμο έργα για την υδροδότηση και τον ηλεκτροφωτισμό της πόλης που μέχρι τότε αποτελούσε πρόβλημα.

Η ονομασία του δήμου σε Άγιο Δημήτριο από την χαρακτηριστική μέχρι και μετά τον πόλεμο ονομασία Μπραχάμι, έγινε από την χαρακτηριστική εκκλησία του δήμου, στο κεντρικότερο σημείο αυτού. Από τις πρώτες καταγραφές του δήμου, παρατηρούμε και την ίδρυση του Α' Δημοτικού Σχολείου το 1913-14 στην νοτιοανατολική πλευρά της εκκλησίας του Αγίου Δημητρίου, σε χώρο παραχωρούμενο από την εκκλησία δηλαδή.<sup>45</sup>

<sup>44</sup> Από το Μπραχάμι στον Άγιο Δημήτριο, Βασίλης Καρδάσης, σελ. 8

<sup>45</sup> Από το Μπραχάμι στον Άγιο Δημήτριο, Βασίλης Καρδάσης, σελ. 47

| ΕΤΟΣ    | ΜΑΘΗΤΕΣ | ΑΓΟΡΙΑ | ΚΟΡΙΤΣΙΑ |
|---------|---------|--------|----------|
| 1913-14 | 80      | 41     | 39       |
| 1914-15 | 96      | 49     | 47       |
| 1915-16 | 117     | 67     | 50       |
| 1916-17 | 119     | 72     | 47       |
| 1917-18 | 105     | 53     | 52       |
| 1918-19 | 114     | 65     | 49       |
| 1919-20 | 115     | 65     | 50       |
| 1920-21 | 129     | 74     | 55       |
| 1921-22 | 133     | 80     | 53       |
| 1922-23 | 121     | 78     | 43       |
| 1923-24 | 127     | 71     | 56       |
| 1924-25 | 111     | 64     | 47       |
| 1925-26 | 118     | 67     | 51       |
| 1926-27 | 140     | 77     | 63       |
| 1927-28 | 146     | 84     | 62       |
| 1928-29 | 143     | 77     | 66       |
| 1930-31 | 202     | 88     | 114      |
| 1931-32 | 235     | 127    | 108      |
| 1932-33 | 301     | 168    | 133      |
| 1933-34 | 675     | 342    | 333      |
| 1934-35 | 258     | 129    | 129      |
| 1935-36 | 310     | 144    | 166      |
| 1936-37 | 338     | 176    | 162      |
| 1937-38 | 379     | 174    | 205      |
| 1938-39 | 350     | 167    | 183      |
| 1939-40 | 389     | 177    | 212      |

Πίνακας 4.1 – Αρχείο Α' Δημοτικού Σχολείου Μπραχαμίου

Το έτος 1925 παρατηρούμε ότι οι άρρενες γονείς των παιδιών του σχολείου, επαγγέλονται कारागωγείς σε 23 συνόλου 140 μαθητών και σε ποσοστό 15% του συνόλου, ενώ επιπλέον την περίοδο 1925-26 καταγράφονται και οι πρώτοι μαθητές με προέλευση από την Μικρά Ασία. Οι μαθησιακές ανάγκες οδήγησαν στην μετατροπή της ιδιωτικής σχολής του Παπαδόπουλου σε 2<sup>ο</sup> Δημοτικό Σχολείο πριν την δικτατορία του 1967 και την δημιουργία του Γυμνασίου Αγίου Δημητρίου το 1963.<sup>46</sup>

Επί της κατοχής τον Απρίλιο του 1941, οι Γερμανοί βρήκαν καταφύγιο στο Δημοτικό σχολείο στην Τατάκη αλλά και σε δωμάτια σπιτιών των κατοίκων του δήμου. Καταγραφές 13 βαπτίσεων Εβραίων έχουν βρεθεί στην περίοδο της κατοχής, την 29<sup>η</sup> Μαΐου 1943 στην εκκλησία του Αγίου Δημητρίου. Το 1946-9 με τον εμφύλιο πόλεμο και με δεδομένο ότι η πλειοψηφία των Μπραχαμιωτών ήταν φιλοβασιλική, κατέφυγαν σε περιοχές όπως το Καλαμάκι για καταφύγιο, υπό τον έλεγχο και την προστασία των Άγγλων.

Η κοινότητα του Μπραχαμίου ιδρύθηκε το 1925, με το Διάταγμα 48/16 Φεβρ. 1925 καθώς μέχρι τότε άνηκε στον δήμο Αθηναίων, περιλαμβάνοντας συνοικισμούς του

<sup>46</sup> Από το Μπραχάμι στον Άγιο Δημήτριο, Βασίλης Καρδάσης 49

Μπραχαμίου, Αγίας Βαρβάρας(σημερινής Δάφνης), Κατσιποδίου,Πικροδάφνης και Αγίου Κοσμά.Το 1928 και με το Διάταγμα 166/19 Ιουλίου 1928 η κοινότητα μετονομάστηκε σε Άγιο Δημήτριο.Η τελική ρύθμιση έγινε το 1963 ενέκρινε την μετατροπή της Κοινότητας σε Δήμο Αγίου Δημητρίου , όπως είναι σήμερα.<sup>47</sup>

Ένας σχετικός πίνακας της συνολικής εξέλιξης του πληθυσμού μετά το 1928, δηλαδή αμέσως μετά την ίδρυση της Κοινότητας Μπραχαμίου ορίζει τα ακόλουθα:

#### Εξέλιξη του Πληθυσμού

|      |                                      |              |
|------|--------------------------------------|--------------|
| 1928 | <b>Κοινότητα Μπραχαμίου (σύνολο)</b> | <b>4309</b>  |
|      | Μπραχάμι                             | 1816         |
|      | Καράς                                | 569          |
|      | Κατσιπόδι                            | 785          |
|      | Σπιθάρι                              | 299          |
|      | Σωρός                                | 840          |
| 1940 | <b>Άγιος Δημήτριος</b>               | <b>14608</b> |
| 1951 | <b>Άγιος Δημήτριος</b>               | <b>4621</b>  |
| 1961 | <b>Άγιος Δημήτριος</b>               | <b>22365</b> |

Πίνακας 4.2– Εξέλιξη πληθυσμού Αγίου Δημητρίου,  
Πηγή: Από το Μπραχάμι στον Άγιο Δημήτριο ,Βασίλης Καρδάσης,σελ 68

Από το έτος 1950 και έπειτα, η αύξηση του πληθυσμού του δήμου είναι γεγονός, καθώς συμπληρώνει στοιχεία εύκολης οικοδομήσιμης γής : εκτός σχεδίου περιοχές έτοιμες για οικοδόμηση με χαμηλές αξίες γής,παροχή των βασικών υποδομών (ηλεκτροφωτισμό, ύδρευση,σύνδεση με αστικές συγκοινωνίες,οδικό δίκτυο).Παρόλα αυτά η άναρχη δόμηση επί του δήμου οδήγησε και στα σημερινά εμφανή προβλήματα της περιοχής,όπως έλλειψη ενιαίας πολεοδομικής ενότητας αλλά και απουσία προστασίας του οικείου περιβάλλοντος.Η επίσημη ένταξη του Δήμου Αγίου Δημητρίου στο Σχέδιο Πόλης πραγματοποιήθηκε το 1936.Γνωστός και για τα πολιτιστικά του δρώμενα ο δήμος είναι πλούσιος σε κινηματογραφικές αίθουσες ειδικά μετά την περίοδο 1940-1950. Κινηματογράφοι όπως το Αττικών,Αστέρας,Ήρα,Μετροπόλιταν,Λούλα,Μπέλα,Ατλαντίδα και Νανά διασκεδάζουν το μέχρι τότε ταλαιπωρημένο λαϊκό κοινό.<sup>48</sup>

<sup>47</sup> Από το Μπραχάμι στον Άγιο Δημήτριο ,Βασίλης Καρδάσης,σελ 65

<sup>48</sup> Από το Μπραχάμι στον Άγιο Δημήτριο ,Βασίλης Καρδάσης

#### 4.1.2 Γενικά στοιχεία

Ο Άγιος Δημήτριος ή πιο γνωστά Μπραχάμι είναι νότιο προάστιο της Αθήνας. Ο δήμος ανήκει διοικητικά στη νομαρχία Αθηνών. Μερικές από τις συνοικίες του δήμου είναι ο Ασύρματος, η Ανθέων, το Σούλι και η Άνοιξη.

Στον Άγιο Δημήτριο λειτουργεί από το 2004 σταθμός του μετρό με την ονομασία «Άγιος Δημήτριος / Αλέξανδρος Παναγούλης». Με την εφαρμογή της νέας διοικητικής διαίρεσης της χώρας κατά το Πρόγραμμα Καλλικράτης το 2011 ουδεμία μεταβολή επήλθε στο Δήμο, σύμφωνα με το άρθρο 1,§ 5.1.Β αυτού.

Ο Άγιος Δημήτριος είναι ένα προάστιο στο νότιο τμήμα της Αθήνας κοντά στην Νέα Σμύρνη και τον Αλιμο στα δυτικά της Λεωφόρου Βουλιαγμένης, συνδέεται με την Κατεχάκη προς τα ανατολικά, τη Λεωφόρος Ποσειδώνος στα δυτικά και νοτιοδυτικά με την Αττική (περιφερειακή Υμηττού (65)). Βρίσκεται στο Νότιο Ανατολικό Τμήμα του Λεκανοπεδίου Αττικής. Ορίζεται Βόρεια από το Δήμο Δάφνης, Νότια από τους Δήμους Αλίμου και Παλαιού Φαλήρου, Ανατολικά από τους Δήμους Υμηττού και Ηλιούπολης και Δυτικά από τους Δήμους Παλαιού και Νέας Σμύρνης. Υπάγεται στην χωροταξική υποενοότητα του Λεκανοπεδίου με έδρα την Αθήνα. Έχει έκταση 536,4 Ha, που είναι στο σύνολο της πολεοδομημένη αστική περιοχή.<sup>49</sup>

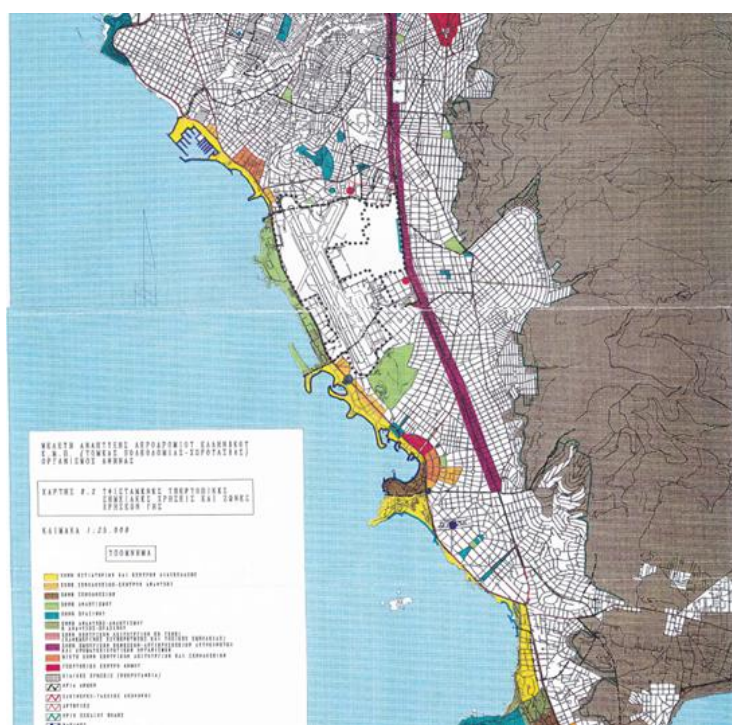
Ο αρχικός πυρήνας του οικισμού που δημιουργήθηκε μετά τη μικρασιατική καταστροφή, ανεξαρτητοποιήθηκε από την Αθήνα με τη σύσταση το 1925 της Κοινότητας Μπραχαμίου. Η αύξηση της έκτασης και του πληθυσμού της νέας κοινότητας ακολούθησε ραγδαίους ρυθμούς, και με διαδοχικές αποσπάσεις από την αρχική κοινότητα δημιουργήθηκαν οι γύρω δήμοι. Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου με τη σημερινή του μορφή οριστικοποιήθηκε τη δεκαετία του 1950.

Η πολεοδόμηση της περιοχής έγινε διαδοχικά. Το ρυμοτομικό σχέδιο του πρώτου πυρήνα εγκρίθηκε το 1932, ακολούθησαν μικρής έκτασης εντάξεις ανεξάρτητων τμημάτων ή ρυμοτομικών σχεδίων συνεταιρισμών, μέχρι το 1972, οπότε εντάχθηκε σε σχέδιο πόλης το 50% της σημερινής οικιστικής επιφάνειας του Δήμου. Οι εκτάσεις που είχαν αφεθεί εκτός σχεδίου παρουσίαζαν ιδιαιτερότητες: Μεσονήσι, στο μήκος του ρέματος Πικροδάφνης, Περιοχή ΔΕΗ, Περιοχή Νεκροταφείου, Κοψαχείλα κλπ. Αυτές μελετήθηκαν μετά το 1983 στα πλαίσια της ΕΠΑ, και ήδη η μόνη περιοχή

<sup>49</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001, σελ 4

που δεν έχει ακόμα ενταχθεί είναι η περιοχή ΕΚΤΕΛ,που πάντως βρίσκεται σε σχετική διαδικασία.

Η αποσπασματική ανάπτυξη του οικιστικού ιστού,σε συνδιασμό με την διάσπαση του Δήμου σε δύο τμήματα,Ανατολικό και Δυτικό,από τον οδικό άξονα της οδού Αγίου Δημητρίου και με τον διαχωρισμό του από όμορους Δήμους,από την υπερτοπικής σημασίας λεωφόρο Βουλιαγμένης,και η δημιουργία του Σταθμού Μετρό,επέφεραν διαφοροποίηση στα ποιοτικά και ποσοτικά χαρακτηριστικά επί μέρους περιοχών του Δήμου,με βασική εκδήλωση στην πυκνότητα δόμησης και στην διαμόρφωση των χρήσεων γής:οι εξωτερικές,Βορειοδυτικές,Βόρειες και Βορειοανατολικές περιοχές,καθώς και ο αρχικός πυρήνας του οικισμού,είναι τα πιο πυκνοδομημένα τμήματα του Δήμου,εντείνονται τα γραμμικά κέντρα εις βάρος της ανάπτυξης των πολεοδομικών κέντρων γειτονιών.Προς Νότο παρουσιάζονται αδόμητες μεγάλες εκτάσεις και θεωρείται ότι η διευθέτηση του ρέματος Πικροδάφνης θα δώσει σημαντική ώθηση στην πολεοδομική ολοκλήρωση της περιοχής.<sup>50</sup>



Εικόνα 4.1- Ευρύτερη περιοχή Νοτίων Προαστίων και Αεροδρόμιο Ελληνικού

Ο σταθμός Αγίου Δημητρίου/Αλεξάνδρου Παναγούλη είναι σταθμός του μετρό της Αθήνας, επί της γραμμής 2, της οποίας αποτελεί τερματικό σταθμό. Από τον Απρίλιο του 2012 δεν θα είναι πια τερματικός σταθμός αλλά ο σταθμός Ελληνικό. Πήρε το

<sup>50</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001, σελ 5

όνομά του από τον δήμο Αγίου Δημητρίου (αλλιώς Μπραχάμι), τον οποίο εξυπηρετεί, ενώ διαθέτει και δεύτερο όνομα προς τιμήν του αγωνιστή κατά του δικτατορικού καθεστώτος του 1967-1974 και βουλευτή Αλεξάνδρου Παναγούλη, ο οποίος σκοτώθηκε σε αυτοκινητικό δυστύχημα στο σημείο όπου βρίσκεται σήμερα ο σταθμός την 1η Μαΐου 1976. Εγκαινιάστηκε στις 5 Ιουνίου 2004 και βρίσκεται κάτω από την λεωφόρο Βουλιαγμένης. Είναι εξ ολοκλήρου υπόγειος και διαθέτει μια κεντρική αμφίπλευρη αποβάθρα, στα άκρα της οποίας φέρονται εκατέρωθεν τα κλιμακοστάσια και οι ηλεκτροκίνητες κυλιόμενες σκάλες διακίνησης των επιβατών.

Στα αρχικά σχέδια κατασκευής της γραμμής δύο του μετρό και κατά την αρχική περίοδο της κατασκευής του, ο σταθμός Αγίου Δημητρίου/Αλεξάνδρου Παναγούλη αναφερόταν με την ονομασία «Ηλιούπολη», η οποία προερχόταν από τον δήμο Ηλιούπολης, την περιοχή του οποίου εξυπηρετεί (ο υπό κατασκευή σταθμός που είναι σήμερα γνωστός ως σταθμός Ηλιούπολης δεν είχε τότε προγραμματιστεί και δεν πρέπει να συγχέεται με τον σταθμό Αγίου Δημητρίου/Αλεξάνδρου Παναγούλη). Κατά τη διάρκεια της κατασκευής της γραμμής Δάφνης-Αγίου Δημητρίου/Αλεξάνδρου Παναγούλη αποφασίστηκε η μετονομασία του σταθμού στο όνομα «Αλέξανδρος Παναγούλης». Λίγο πριν τα εγκαίνια του σταθμού αποφασίστηκε η εκ νέου μετονομασία του στο σημερινό του όνομα, ώστε να αναγράφεται σ' αυτό και το όνομα του δήμου που εξυπηρετεί.<sup>51</sup> Χαρακτηριστικά αξιοθέατα του Δήμου, είναι το ρεύμα της Πικροδάφνης που τον διαπερνά, το «Στρογγυλό» Σχολείο, ένα κτιριακό κατασκεύασμα πρωτοποριακό για την εποχή του, το Πάρκο Κυκλοφοριακής Αγωγής στην περιοχή του Ασύρματου αλλά και η χαρακτηριστική πλατεία του Άρη Βελουχιώτη στο μέσον της πόλης.<sup>52</sup>

---

<sup>51</sup> el.wikipedia.org

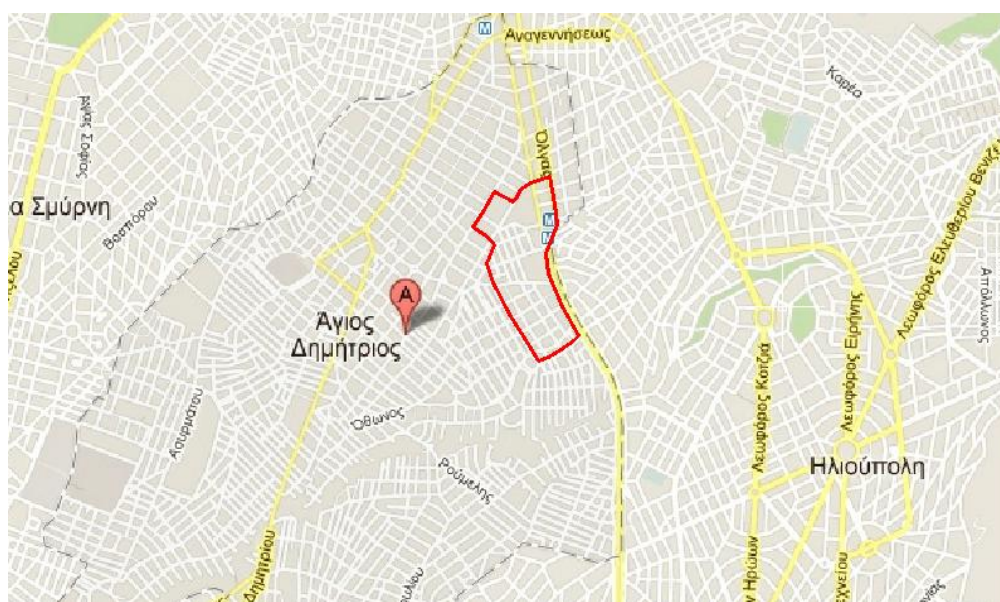
<sup>52</sup> www.dad.gr



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΥΝΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. ΕΣΤΙΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ



Εικόνα 4.2-Ευρύτερη περιοχή Μελέτης-Αγίου Δημητρίου Αττικής-Πηγή: [www.ktimatologio.gr](http://www.ktimatologio.gr)



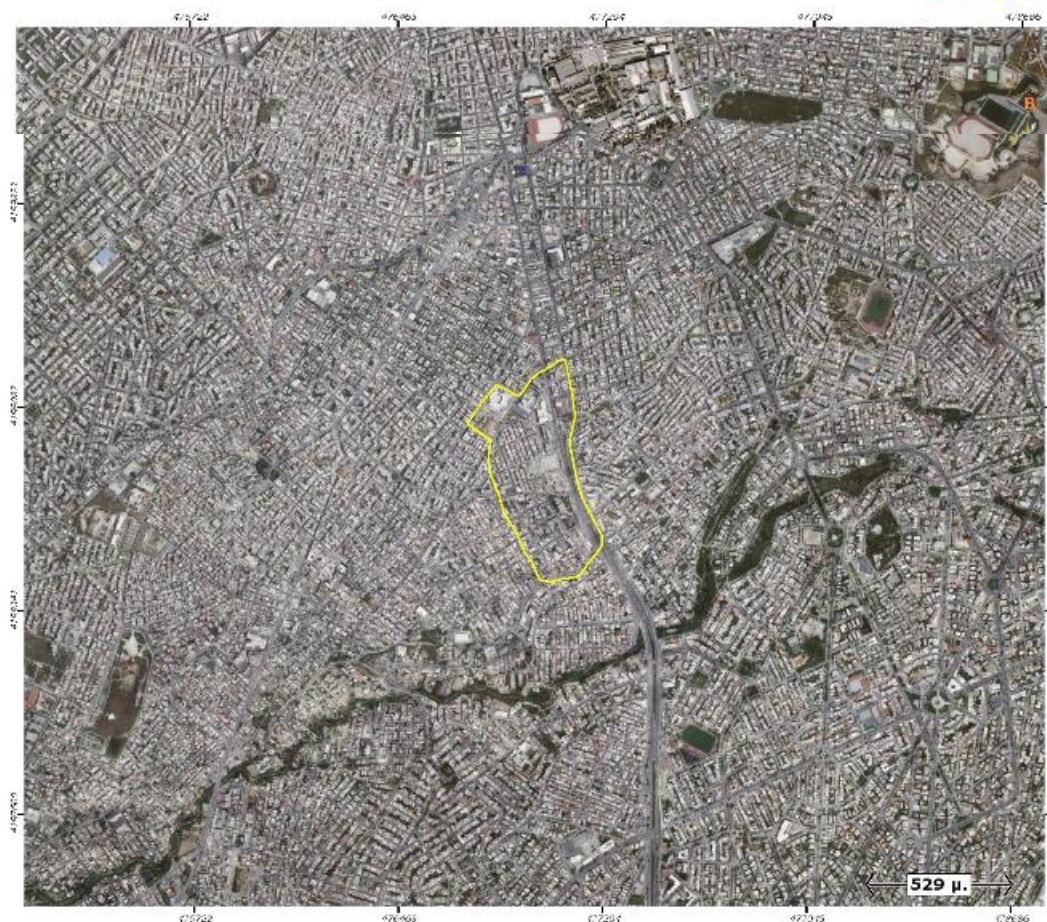
Εικόνα 4.3-Ευρύτερη περιοχή Μελέτης-Αγίου Δημητρίου Αττικής-Πηγή: [www.googlemaps.gr](http://www.googlemaps.gr)



Εικόνα 4.4-4.5-Εμβάθυνση σε περιοχή Μελέτης-Αγίου Δημητρίου Αττικής-Πηγή: [www.googlemaps.gr](http://www.googlemaps.gr), Πηγή: [www.ktimatologio.gr](http://www.ktimatologio.gr)



Εκτύπωση



Χάρτης 1 - Ευρύτερη περιοχή μελέτης

Εμβαδόν: 216786,81 τ.μ.

| A/A | X         | Y          | A/A | X         | Y          | A/A | X         | Y          |
|-----|-----------|------------|-----|-----------|------------|-----|-----------|------------|
| 0   | 476731,15 | 4199006,45 | 16  | 477167,71 | 4198678,37 | 32  | 476818,46 | 4199165,20 |
| 1   | 476797,29 | 4198964,12 | 17  | 477128,02 | 4198755,09 | 33  | 476754,96 | 4199085,82 |
| 2   | 476789,36 | 4198905,91 | 18  | 477106,86 | 4198831,82 | 34  | 476712,63 | 4199022,32 |
| 3   | 476794,65 | 4198839,76 | 19  | 477083,04 | 4198956,18 | 35  | 476789,36 | 4198966,76 |
| 4   | 476826,40 | 4198765,68 | 20  | 477104,21 | 4199051,43 | 36  | 476802,59 | 4198958,82 |
| 5   | 476844,92 | 4198696,89 | 21  | 477093,63 | 4199130,80 |     |           |            |
| 6   | 476892,54 | 4198620,16 | 22  | 477072,46 | 4199233,99 |     |           |            |
| 7   | 476919,00 | 4198556,66 | 23  | 477069,81 | 4199255,16 |     |           |            |
| 8   | 476950,75 | 4198511,68 | 24  | 477048,65 | 4199255,16 |     |           |            |
| 9   | 476974,56 | 4198453,47 | 25  | 477019,54 | 4199233,99 |     |           |            |
| 10  | 477016,90 | 4198445,53 | 26  | 477003,67 | 4199223,41 |     |           |            |
| 11  | 477059,23 | 4198456,11 | 27  | 476974,56 | 4199210,18 |     |           |            |
| 12  | 477117,44 | 4198466,70 | 28  | 476940,17 | 4199181,07 |     |           |            |
| 13  | 477173,00 | 4198540,78 | 29  | 476919,00 | 4199144,03 |     |           |            |
| 14  | 477199,46 | 4198575,18 | 30  | 476897,84 | 4199122,87 |     |           |            |
| 15  | 477202,11 | 4198612,22 | 31  | 476844,92 | 4199151,97 |     |           |            |

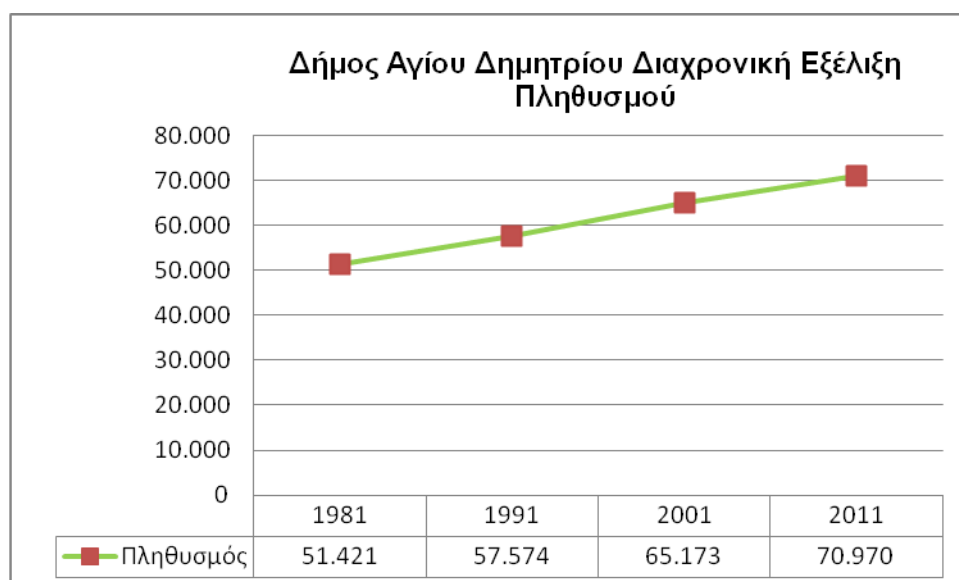
Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/Apospasma.aspx>

## 4.2 Δημογραφικά Στοιχεία

### 4.2.1 Γενικά-Υφιστάμενη κατάσταση

Ο Δήμος Αγίου Δημητρίου σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας (ΕΣΥΕ) το 2001 είχε σχεδόν 65.173 κατοίκους. Με βάση και τα στοιχεία από παλαιότερες απογραφές παρατηρείται ότι η εξέλιξη του πληθυσμού υπήρξε ραγδαία και τα τελευταία χρόνια αυξητική, με ρυθμό μεγαλύτερο από αυτόν του Λεκανοπεδίου. Αναλυτικότερα: Η αύξηση του πληθυσμού του Αγίου Δημητρίου, η οποία κατά τις δεκαετίες 1951-1961 από 4.621 σε 21.635 κατοίκους και 1961-1971 από 41.032 σε 51.590 κατοίκους ξεπέρασε το 100% και ήταν επί το πλείστον αποτέλεσμα των διαδοχικών επεκτάσεων του σχεδίου πόλης, σε συνδιασμό με την ύπαρξη ικανοποιητικού οδικού δικτύου και διαθεσιμότητα γής.<sup>53</sup>

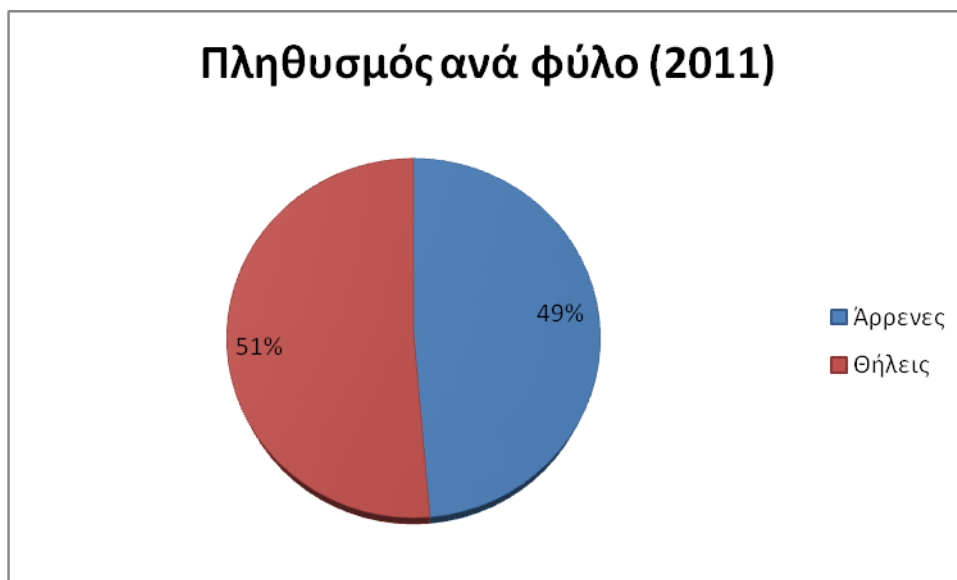
| Έτος | Πληθυσμός | Διαφορά        | Πυκνότητα       |
|------|-----------|----------------|-----------------|
| 1981 | 51.421    | -              | Περίπου 10.284/ |
| 1991 | 57.574    | 6.153 / 11,97% | Περίπου 10.915/ |
| 2001 | 65.173    | 7.599/13,20%   | Περίπου 14.340/ |
| 2011 | 70.970    | 8.168/24,01%   | -               |



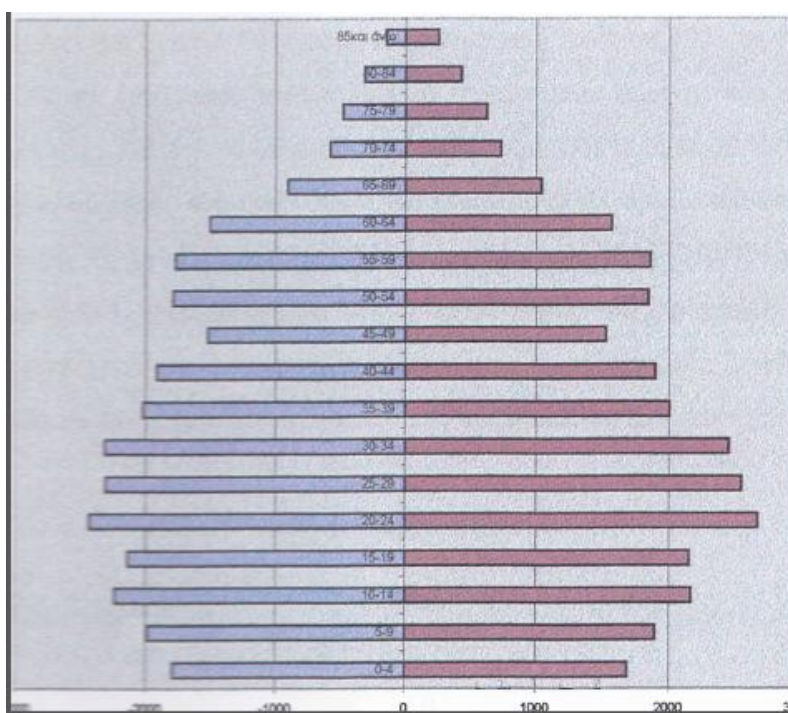
Πίνακας και διάγραμμα 4.3– Διαχρονική εξέλιξη του πληθυσμού στο Δήμο Αγ. Δημητρίου 1981 – 2011  
 Πηγή: 'ΕΣΥΕ, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)'

<sup>53</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001, σελ 9

Κατά την δεκαετία 1971-1981 εξακολούθησε η αυξητική εξέλιξη με σαφώς μειωμένο ρυθμό 25,73% ο οποίος τη δεκαετία 1981-1991 έγινε 11,6% και τη δεκαετία 1991-2001 έφτασε 7,69%.Επίσης υπάρχει μια σχετικά ισορροπημένη κατάσταση μεταξύ ανδρών και γυναικών:



Διάγραμμα 4.4–Κατανομή ανδρών - γυναικών στο Δήμο Αγ. Δημητρίου2011  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'



Διάγραμμα 4.5–Πυραμίδα ηλικιών ανδρών - γυναικών στο Δήμο Αγ. Δημητρίου1991  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΥΝΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. ΕΣΤΙΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η μεταβολή της κατανομής του πληθυσμού κατά φύλο και ηλικία, παρουσιάζεται στους επόμενους πίνακες, από τα στοιχεία των οποίων φαίνεται η αριθμητική υπεροχή των γυναικών στο σύνολο του πληθυσμού και στις μεγάλες ηλικίες, ενώ στις μικρές ηλικίες ο αριθμός των ανδρών είναι μεγαλύτερος. Σημαντικά υψηλό επίσης παρουσιάζεται το ποσοστό των παραγωγικών ηλικιών στο 67,15%, αλλά μειωμένο σε σχέση με την προηγούμενη δεκαετία, όπως επίσης και το ποσοστό των νέων ηλικιών.

| ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΩΝ ΚΑΙ ΦΥΛΟ - 1981 |           |         |           |         |           |         |
|---|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
| ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΩΝ                                | ΣΥΝΟΛΟ    |         | ΑΝΔΡΕΣ    |         | ΓΥΝΑΙΚΕΣ  |         |
|   | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ |
| 0-4   | 4660      | 9.03%   | 2420      | 9.47%   | 2240      | 8.60%   |
| 5-9   | 4340      | 8.41%   | 2400      | 9.39%   | 1940      | 7.45%   |
| 10-14   | 5060      | 9.81%   | 2490      | 9.75%   | 2570      | 9.87%   |
| 15-19   | 4370      | 8.47%   | 2300      | 9.00%   | 2070      | 7.95%   |
| 20-24   | 4360      | 8.45%   | 1780      | 6.97%   | 2580      | 9.91%   |
| 25-29   | 3710      | 7.19%   | 1990      | 7.79%   | 1720      | 6.61%   |
| 30-34   | 3830      | 7.42%   | 1900      | 7.44%   | 1930      | 7.41%   |
| 35-39   | 3090      | 5.99%   | 1490      | 5.83%   | 1600      | 6.14%   |
| 40-44   | 3750      | 7.27%   | 1800      | 7.05%   | 1950      | 7.49%   |
| 45-49   | 3950      | 7.66%   | 1920      | 7.51%   | 2030      | 7.80%   |
| 50-54   | 3300      | 6.40%   | 1600      | 6.26%   | 1700      | 6.53%   |
| 55-59   | 2290      | 4.44%   | 1210      | 4.74%   | 1080      | 4.15%   |
| 60-64   | 1510      | 2.93%   | 830       | 3.25%   | 680       | 2.61%   |
| 65-69   | 1200      | 2.33%   | 590       | 2.31%   | 610       | 2.34%   |
| 70-74   | 920       | 1.78%   | 390       | 1.53%   | 530       | 2.04%   |
| 75-79   | 600       | 1.16%   | 230       | 0.90%   | 370       | 1.42%   |
| 80-84   | 410       | 0.79%   | 120       | 0.47%   | 290       | 1.11%   |
| 85 και άνω                                    | 240       | 0.47%   | 90        | 0.35%   | 150       | 0.58%   |
| ΣΥΝΟΛΟ  | 51590     | 100.00% | 25550     | 100.00% | 26040     | 100.00% |

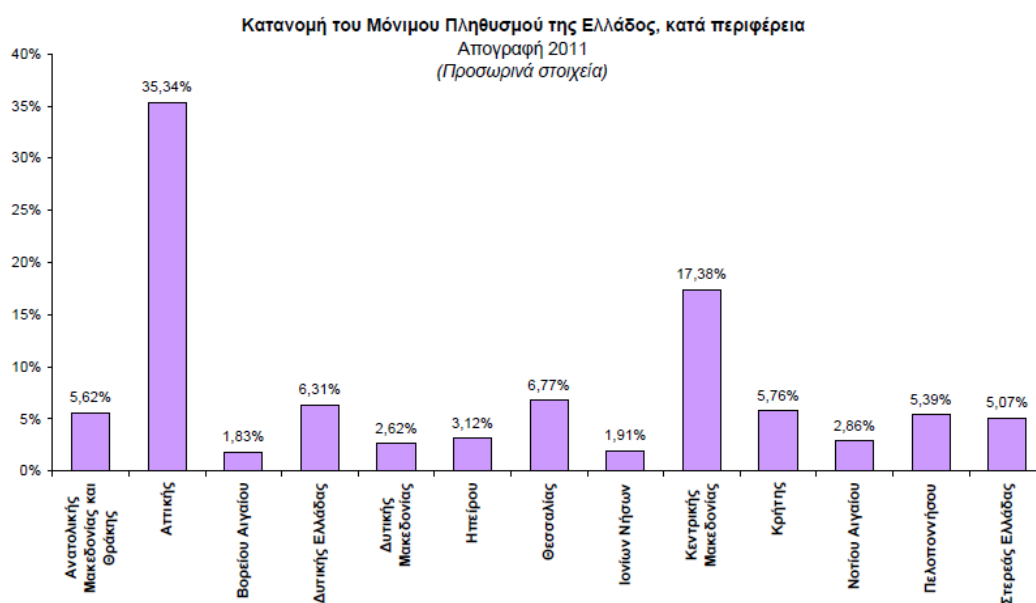
Πίνακας 4.6–Ομάδες ηλικιών ανδρών - γυναικών στο Δήμο Αγ. Δημητρίου 1981 ,Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1.4. ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ  
ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΩΝ ΚΑΙ ΦΥΛΟ - 1991

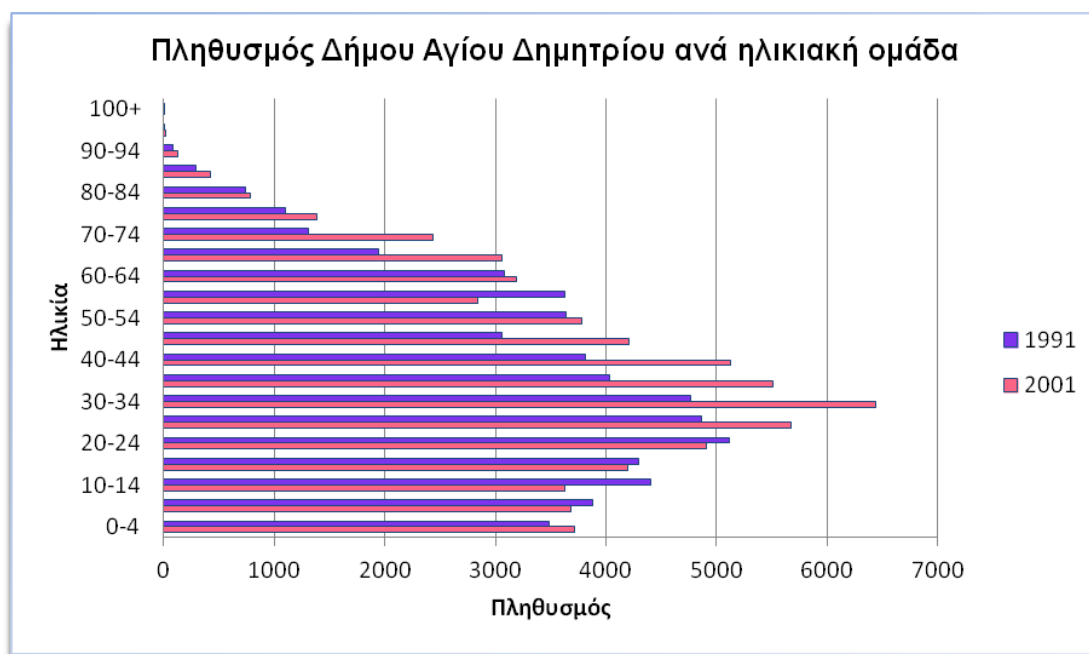
| ΟΜΑΔΕΣ ΗΛΙΚΙΩΝ | ΣΥΝΟΛΟ    |         | ΑΝΔΡΕΣ    |         | ΓΥΝΑΙΚΕΣ  |         |
|----------------|-----------|---------|-----------|---------|-----------|---------|
|                | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ | ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ | ΠΟΣΟΣΤΟ |
| 0-4            | 3487      | 6.06%   | 1787      | 6.36%   | 1700      | 5.77%   |
| 5-9            | 3878      | 6.74%   | 1982      | 7.05%   | 1896      | 6.43%   |
| 10-14          | 4406      | 7.65%   | 2235      | 7.95%   | 2171      | 7.37%   |
| 15-19          | 4295      | 7.46%   | 2134      | 7.59%   | 2161      | 7.33%   |
| 20-24          | 5115      | 8.88%   | 2428      | 8.64%   | 2687      | 9.12%   |
| 25-29          | 4868      | 8.46%   | 2306      | 8.20%   | 2562      | 8.69%   |
| 30-34          | 4770      | 8.28%   | 2307      | 8.21%   | 2463      | 8.36%   |
| 35-39          | 4029      | 7.00%   | 2019      | 7.18%   | 2010      | 6.82%   |
| 40-44          | 3812      | 6.62%   | 1911      | 6.80%   | 1901      | 6.45%   |
| 45-49          | 3058      | 5.31%   | 1521      | 5.41%   | 1537      | 5.22%   |
| 50-54          | 3637      | 6.32%   | 1789      | 6.37%   | 1848      | 6.27%   |
| 55-59          | 3631      | 6.31%   | 1770      | 6.30%   | 1861      | 6.32%   |
| 60-64          | 3082      | 5.35%   | 1503      | 5.35%   | 1579      | 5.36%   |
| 65-69          | 1944      | 3.38%   | 902       | 3.21%   | 1042      | 3.54%   |
| 70-74          | 1311      | 2.28%   | 577       | 2.05%   | 734       | 2.49%   |
| 75-79          | 1106      | 1.92%   | 480       | 1.71%   | 626       | 2.12%   |
| 80-84          | 743       | 1.29%   | 311       | 1.11%   | 432       | 1.47%   |
| 85 και άνω     | 402       | 0.70%   | 144       | 0.51%   | 258       | 0.88%   |
| ΣΥΝΟΛΟ         | 57574     | 100.00% | 28106     | 100.00% | 29468     | 100.00% |

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟΓΡΑΦΗΣ ΕΣΥΕ 1991

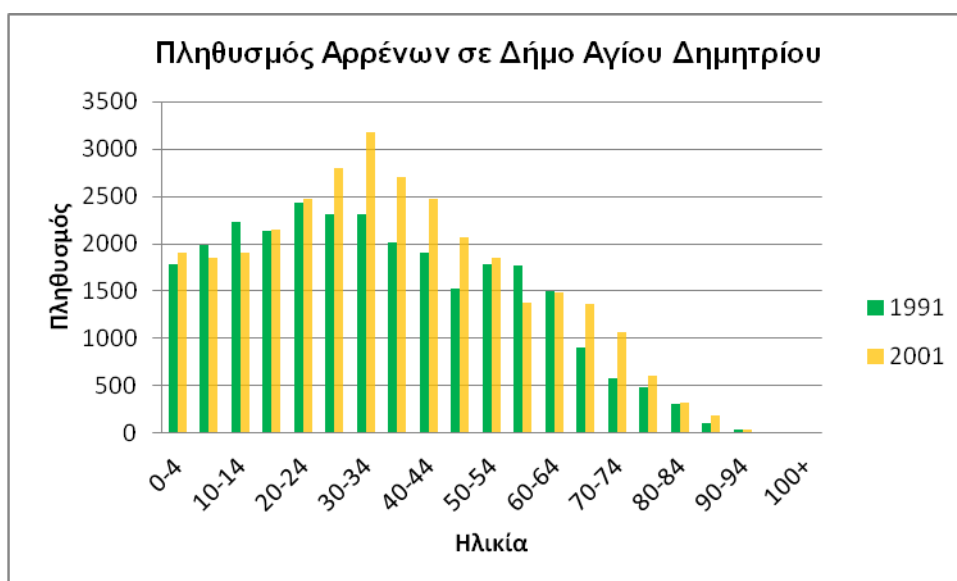
Πίνακας 4.7–Ομάδες ηλικιών ανδρών - γυναικών στο Δήμο Αγ. Δημητρίου 1991 ,Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'



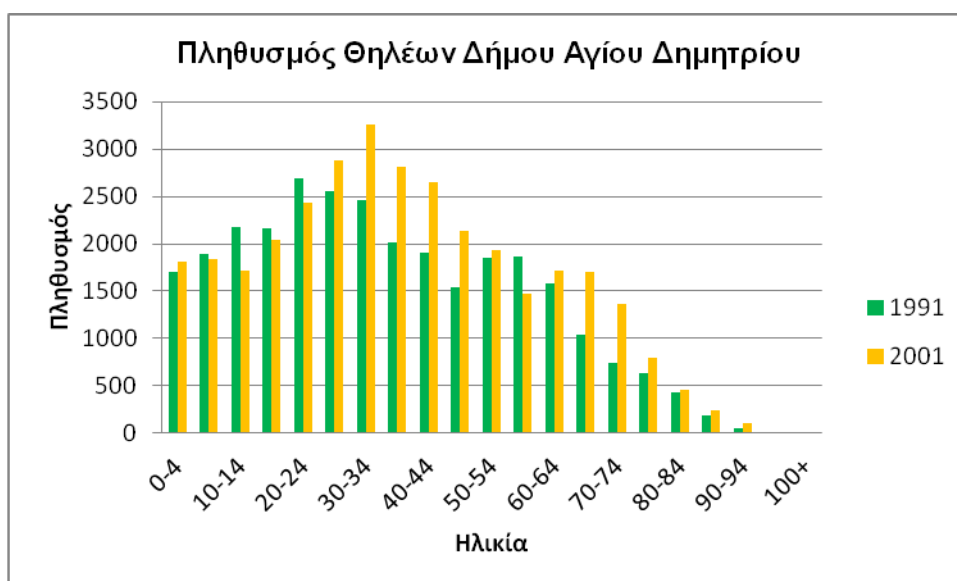
Οι ηλικιακές ομάδες που ξεχωρίζουν στο Δήμο των Αγ.Δημητρίου είναι οι ομάδες από 25 έως 35 χρονών. Σύμφωνα με το παρακάτω διάγραμμα στην περιοχή μελέτης υπάρχει αρκετά χαμηλός μέσος όρος ηλικίας, χωρίς να παραγνωρίζεται το γεγονός ότι παρατηρείται μια μικρή γήρανση του πληθυσμού από το 1991 στο 2001.



Διάγραμμα 4.8–Ηλικιακές ομάδες πληθυσμού στο Δήμο Αγ. Δημητρίου 1991 – 2001  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'



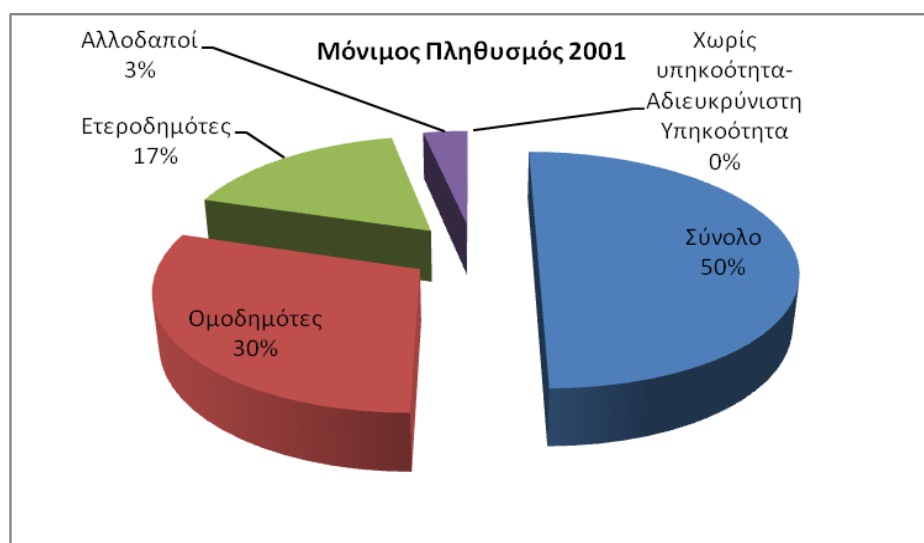
Διάγραμμα 4.9 –Ηλικιακές ομάδες πληθυσμού αρρένων στο Δήμο Αγ.Δημητρίου 1991 – 2001  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'



Διάγραμμα 4.10–Ηλικιακές ομάδες πληθυσμού θηλέων στο Δήμο Αγ. Δημητρίου 1991 – 2001  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'

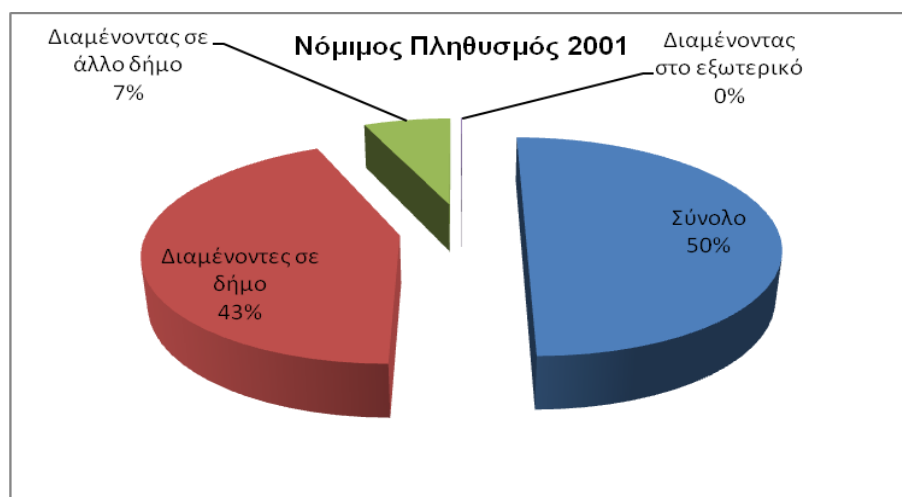
#### 4.2.2 Υπηκοότητα

Όπως φαίνεται και στο παρακάτω διάγραμμα το 2001 σε σύνολο 68719 κατοίκων, οι ομοδημότες είναι 40974 από αυτούς, ενώ ετεροδημότες είναι 23219 άτομα. Όσον αφορά τους αλλοδαπούς του δήμου, αποτελούν μόλις το 3% , δηλαδή 4523 άτομα με ξένη υπηκοότητα



Διάγραμμα 4.11–Υπηκοότητα κατοίκων στο Δήμο Αγ. Δημητρίου - 2001  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)', 18 Μαρτίου 2001

Ο σχεδόν δεκαπλάσιασμός του ποσοστού αυτού είναι ίσως ένα πολύ σημαντικό στοιχείο για τη σύνθεση του πληθυσμού του Αγ.Δημητρίου σήμερα.Η γενικότερη αύξηση των μεταναστών στην Ελλάδα σίγουρα αποτυπώνεται και στο Δήμο του Αγ.Δημητρίου. Παρακάτω ακολουθεί ένα πιο αναλυτικό διάγραμμα ώστε να γίνει πιο σαφής η προέλευση των ξένων κατοίκων της περιοχής.



Διάγραμμα 4.12–Υπηκοότητα κατοίκων στο Δήμο Αγ. Δημητρίου - 2001  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)', 18 Μαρτίου 2001

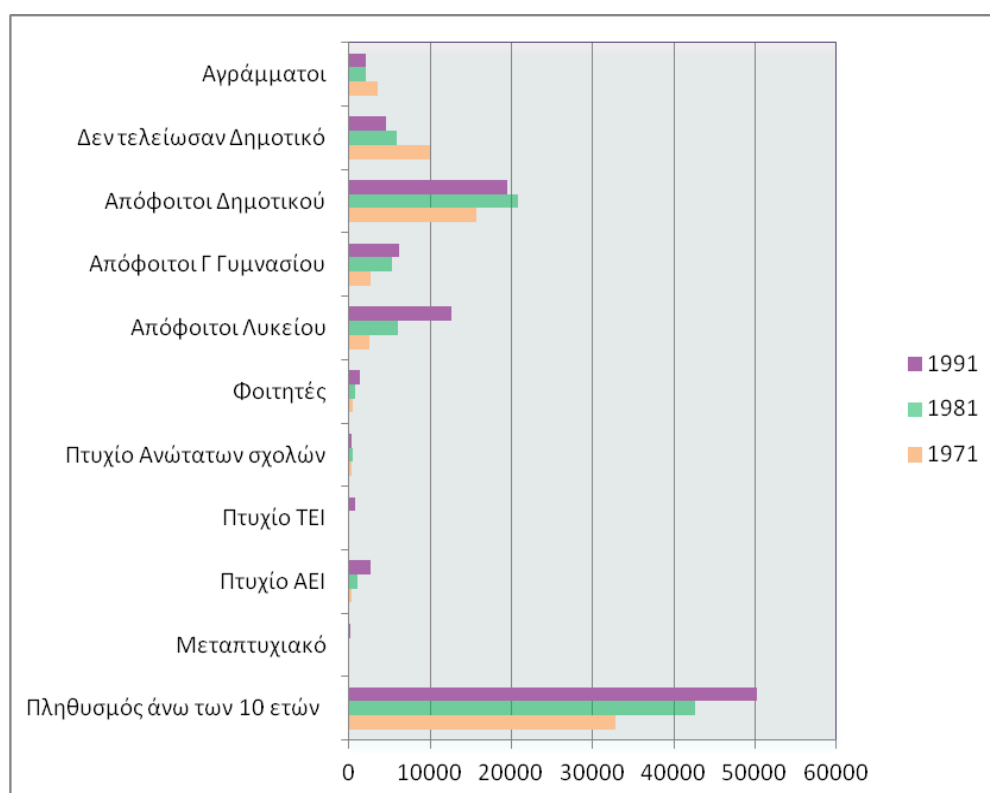
#### 4.2.3 Εκπαίδευση

Το επίπεδο της εκπαίδευσης των κατοίκων μιας περιοχής είναι πολύ σημαντικό και διαδραματίζει κυρίαρχο ρόλο στη δομή και οργάνωση της τοπικής κοινωνίας. Σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ αποτυπώνεται στο παρακάτω διάγραμμα το επίπεδο εκπαίδευσης που είχαν το 1991 και το 2001 οι κάτοικοι του Αγίου Δημητρίου.Ο



αριθμός των κατόχων πτυχίων ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων καθώς και τα ποσοστά τους στο σύνολο του πληθυσμού, αυξάνονται συνεχώς κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες που αποτελεί ανάδειξη για την συνεχή βελτίωση του μορφωτικού επιπέδου των κατοίκων του Αγίου Δημητρίου.

Συγκεκριμένα το 1971 το ποσοστό των πτυχιούχων Α.Ε.Ι ήταν 1,1% ενώ το 1981 έγινε 2,54% σημειώνοντας αύξηση 196,7% και το 1991 αυξήθηκε σε 5,18%, σημειώνοντας μεταβολή 140,93%. Παρά την θεματική μεταβολή, οι δείκτες παραμένουν χαμηλότεροι από τους αντίστοιχους της περιφέρειας της πρωτεύουσας, όπου το 1991 οι κάτοχοι μεταπτυχιακού τίτλου είναι 0.66% σε αντίθεση με το 0.2% του Δήμου, και οι πτυχιούχοι Α.Ε.Ι είναι 7,79% του πληθυσμού. Ως προς τους πτυχιούχους Τ.Ε.Ι το ποσοστό στο Δήμο Αγίου Δημητρίου είναι το ίδιο με αυτό της περιφέρειας Πρωτεύουσας, ενώ το ποσοστό των φοιτητών υπολείπεται ελαφρά. Είναι σημαντικό ότι το ποσοστό των κατοίκων με εκπαίδευση μέχρι το τέλος της μέσης εκπαιδευτικής βαθμίδας μειώθηκε από 88,96% το 1981 σε 85,52% το 1991, με αύξηση κατά 110,98% των αποφοίτων Λυκείου, ενώ το ποσοστό των αποφοίτων Γυμνασίου φαίνεται σταθερό τις τελευταίες δύο δεκαετίες.<sup>54</sup>

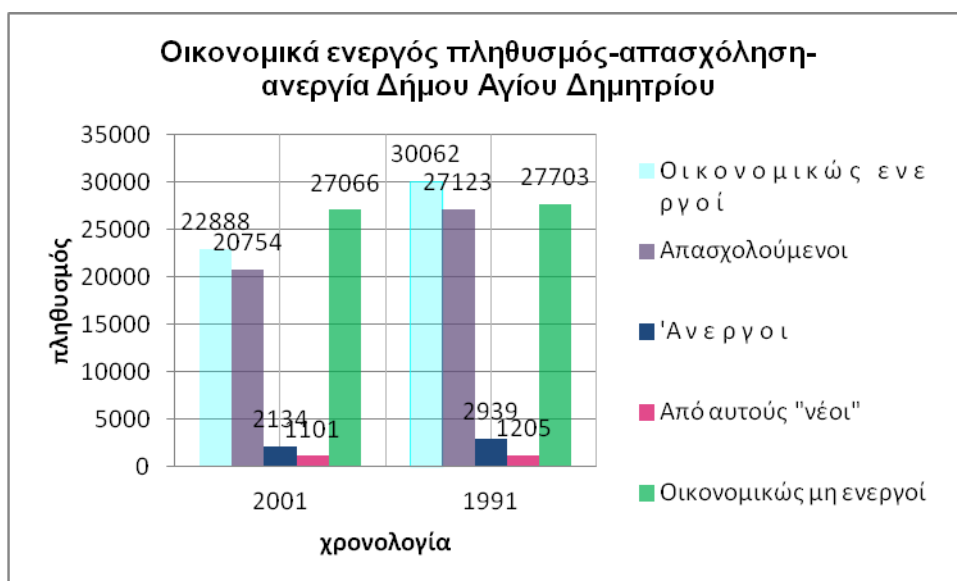


Διάγραμμα 4.13–Επίπεδο εκπαίδευσης των κατοίκων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1971-1981- 1991  
Πηγή: ΈΣΥΕ, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

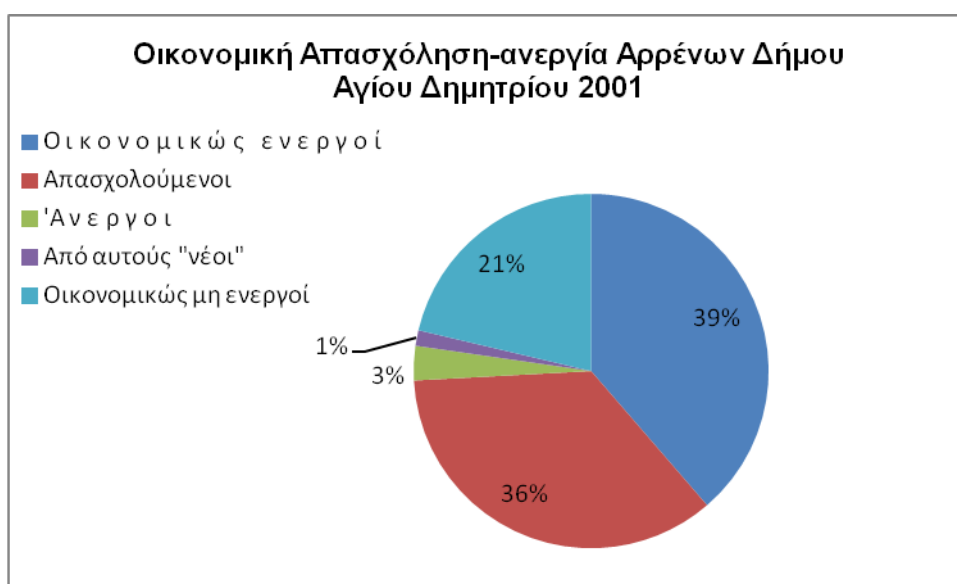
<sup>54</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001, σελ 14

#### 4.2.4 Απασχόληση

Παρατηρούμε ότι η ποσοστιαία αύξηση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού για τις δεκαετίες 1971-1981 και 1981-1991 είναι 26,4% και 27,6% αντίστοιχα, που είναι μεγαλύτερη από την ποσοστιαία αύξηση του πληθυσμού του Δήμου κατά τις ίδιες χρονικές περιόδους. Αντίστοιχα για την δεκαετία 1991-2001 η αύξηση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού αγγίζει το 31,34%.

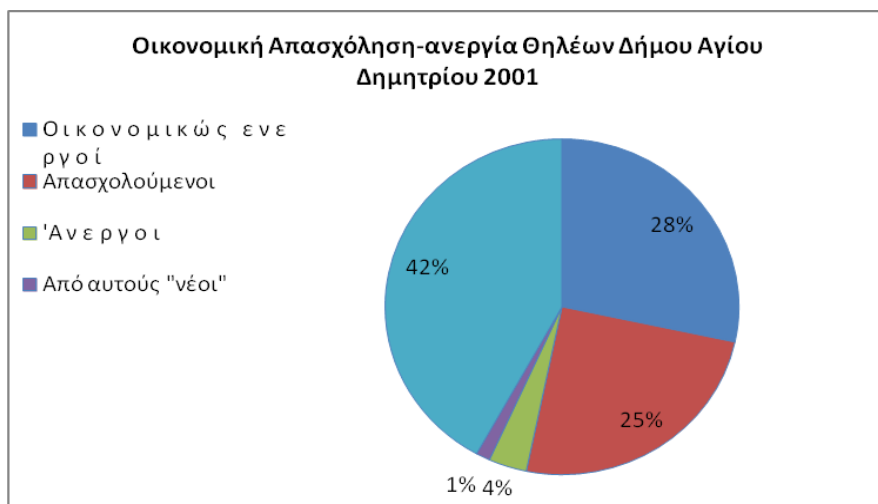


Διάγραμμα και πίνακας 4.14–Κύρια απασχόληση των κατοίκων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1991- 2001  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'

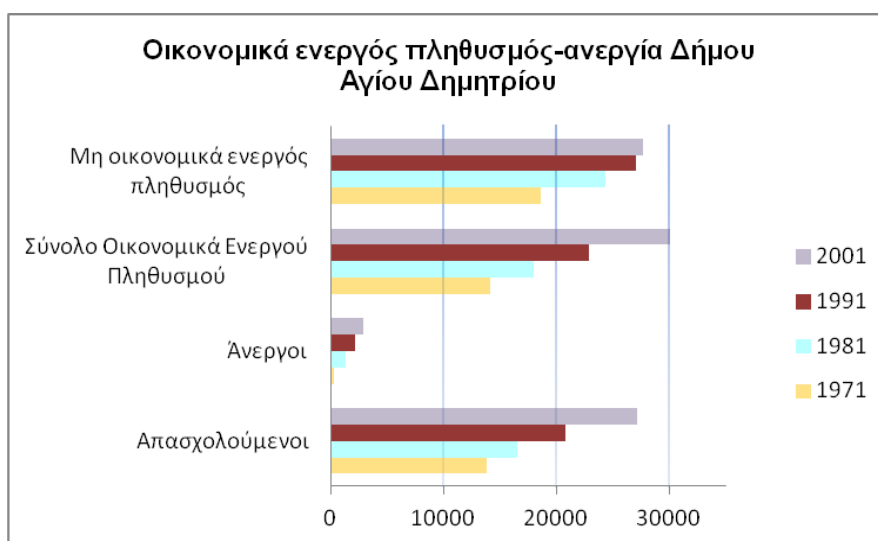


Διάγραμμα και πίνακας 4.15–Κύρια απασχόληση των αρρένων κατοίκων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 2001  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'

Εξετάζοντας τα διαγράμματα οικονομικής απασχόλησης και ανεργίας παρατηρούμε ότι ένα 39% ποσοστό στους άνδρες και ένα 42% στις γυναίκες είναι οικονομικά ενεργοί, αρκετά καλό ποσοστό δηλαδή συγκριτικά με το σύνολο της εργατικής δραστηριότητας του δήμου.



Διάγραμμα και πίνακας 4.16–Κύρια απασχόληση των θηλέων κατοίκων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 2001  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'



|      | Απασχολούμενοι | Άνεργοι | Σύνολο Οικονομικά Ενεργού Πληθυσμού | Μη οικονομικά ενεργός πληθυσμός |
|------|----------------|---------|-------------------------------------|---------------------------------|
| 2001 | 27123          | 2939    | 30062                               | 27703                           |
| 1991 | 20754          | 2134    | 22888                               | 27066                           |
| 1981 | 16570          | 1370    | 17940                               | 24340                           |
| 1971 | 13860          | 332     | 14192                               | 18568                           |

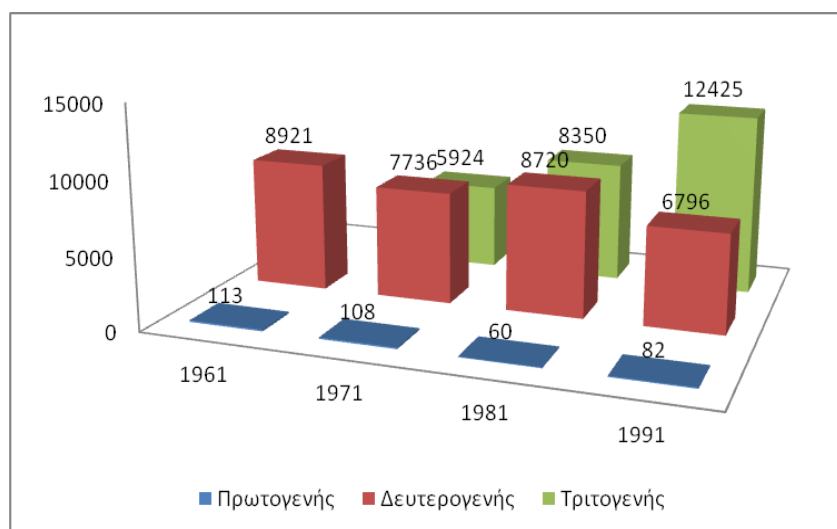
Διάγραμμα και πίνακας 4.17–Οικονομικά ενεργός πληθυσμός-ανεργία κατοίκων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1971-2001, Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'

Στον πρωτογενή τομέα ο αριθμός των απασχολούμενων μειώνεται, καταλαμβάνοντας αντίστοιχα το 0,8% το 1971 και 0,4% το 1981 και 1991 του συνόλου των απασχολούμενων σε αυτές τις χρονικές περιόδους. Το ποσοστό των απασχολούμενων στον δευτερογενή τομέα παρουσιάζει μείωση κατά τις τρεις τελευταίες δεκαετίες και συγκεκριμένα από 56,2% που ήταν το 1971, μειώθηκε σε 50,9% το 1981 και σε 35,2% το 1991. Άυξηση παρουσιάζει ο αριθμός των απασχολούμενων στον τριτογενή τομέα για την δεκαετία 1971-1981 ως 40,95% και για την δεκαετία 1981-1991 στο 48,80%.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ από τις απογραφές Βιομηχανίας-Βιοτεχνίας-Εμπορίου και Υπηρεσιών των ετών 1978-1988, το μεγαλύτερο ποσοστό των απασχολούμενων (62,0%) και ο μεγαλύτερος αριθμός μονάδων (52,1%) συγκεντρώνονται στον δευτερογενή τομέα, κυριότεροι κλάδοι του οποίου είναι αυτοί της ένδυσης και υπόδησης, όπου και συγκεντρώνουν το 13% των μονάδων και το 22% των εργαζομένων στον δευτερογενή τομέα, των επίπλων και ειδών επίπλωσης (18,3% των καταστημάτων και 15,2% των εργαζομένων) της κατασκευής προϊόντων από μέταλλο (13,2% των καταστημάτων και 8,9% των απασχολούμενων) και των μεταφορικών μέσων (15,8% των μονάδων και 9,1% των απασχολούμενων).

Ο τριτογενής τομέας συγκεντρώνει το 1988 το 36,7% των απασχολούμενων και το 47,8% των μονάδων. Το μεγαλύτερο ποσοστό των καταστημάτων (39,2%) και απασχολούμενων (25,3%) συγκεντρώνεται στον κλάδο του Εμπορίου, με επόμενους τον κλάδο Μεταφορές-Αποθηκείσεις – Επικοινωνίες με 0,5% των μονάδων και 6,6% των απασχολούμενων. Ο κλάδος του Εμπορίου – Εστίασης παρουσιάζει σημαντική αύξηση των καταστημάτων (27,7%) και των απασχολούμενων (43,0%) κατά το

διάστημα 1978-1984 ενώ για το διάστημα 1984-1988 η αύξηση είναι 41,4% για τα καταστήματα και 37,1% για τους απασχολούμενους.<sup>55</sup>



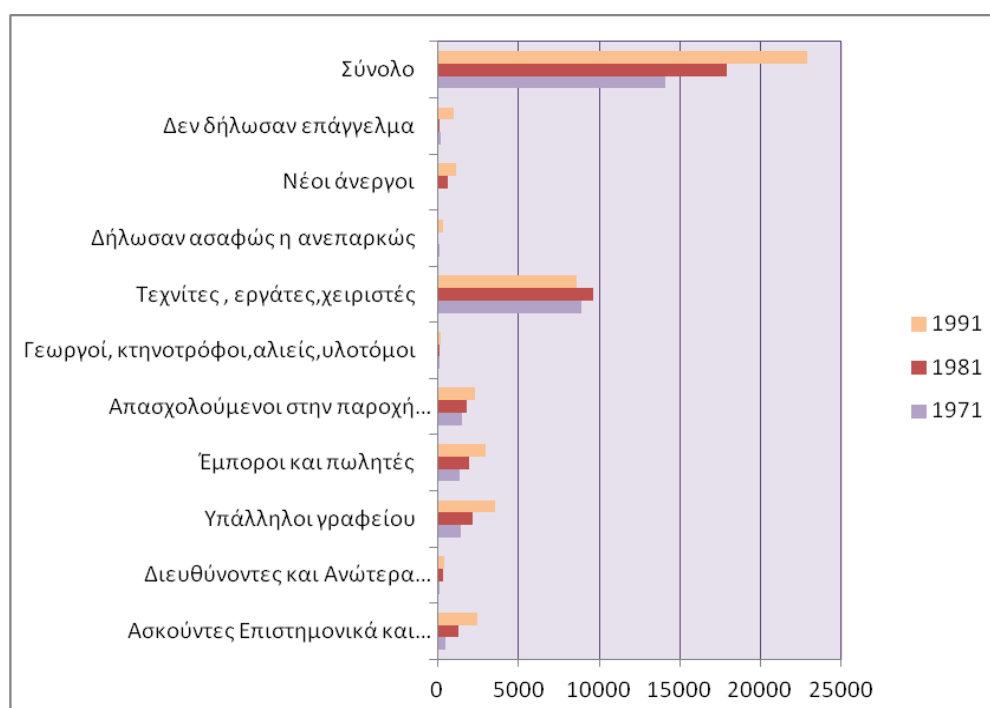
Διάγραμμα και πίνακας 4.18- Απασχόληση σε βασικούς τομείς οικονομικής δραστηριότητας του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1961-1971-1981-1991  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

<sup>55</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001, σελ 15

#### 4.2.5 Επαγγέλματα

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ , προκύπτει ότι ο αριθμός και το αντίστοιχο ποσοστό των κατοίκων που ασκούν επιστημονικά και ελεύθερα επαγγέλματα στο Δήμο Αγίου Δημητρίου αυξάνεται συνεχώς από το 1971 και έπειτα.

Θεαματική είναι η διαφορά του ποσοστού εμπόρων και πωλητών κατά το διάστημα 1971-1981 , με αύξηση κατά 10 ποσοστιαίες μονάδες , ενώ την επόμενη αυξάνεται σε 13,06%. Τα ποσοστά των ασχολούμενων στην παροχή υπηρεσιών είναι σχεδόν στάσιμα από το 1971 μέχρι το 1991, ενώ καθόλου αμελητέα δεν είναι τα ποσοστά των νέων ανέργων το 1991 (4,81%).



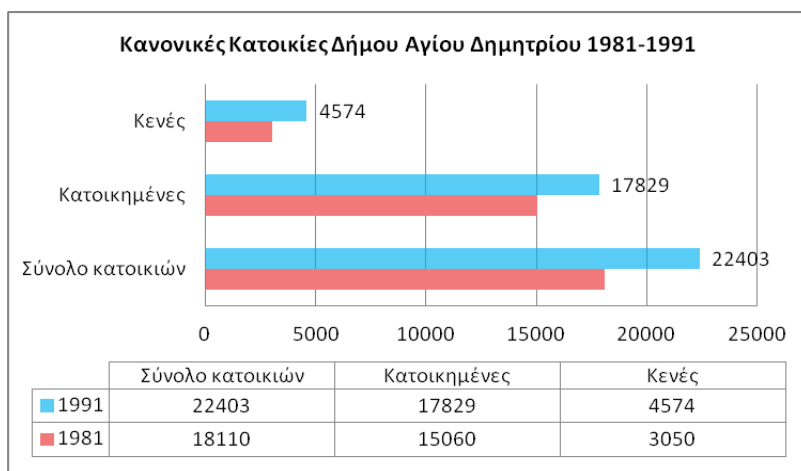
Διάγραμμα 4.19-Απασχόληση σε βασικούς τομείς οικονομικής δραστηριότητας του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1971-1981-1991

Πηγή: 'ΕΣΥΕ, [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)'

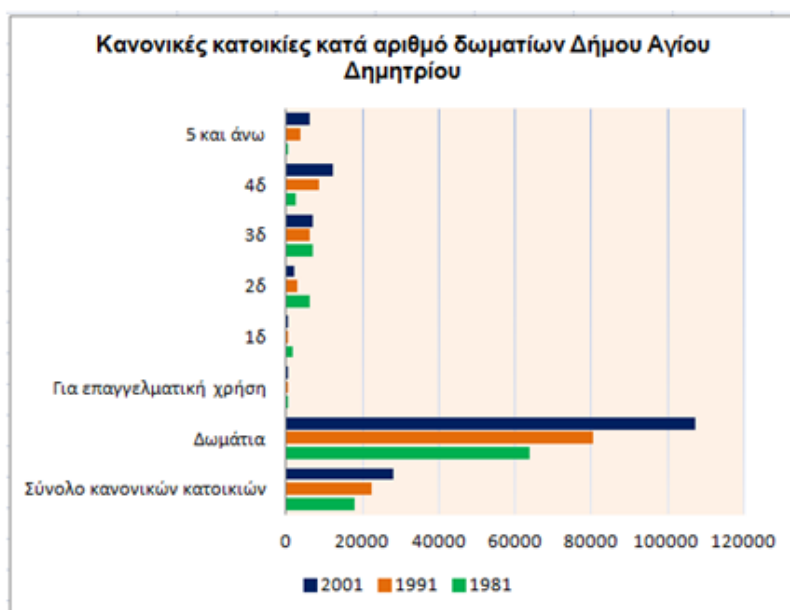
#### 4.2.6 Κατοικίες

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, προκύπτει ότι ο μέσος όρος των δωματίων που διαθέτουν οι κατοικίες στον Άγιο Δημήτριο είναι 3,6. Σύμφωνα με αναλυτικά στοιχεία των απογραφών 1981-1991-2001, φαίνεται ότι ο αριθμός των δωματίων αυξάνεται σημαντικά αυτές τις δεκαετίες και ότι ελάχιστα από αυτά (0,45 % το 2001)

χρησιμοποιούνται για επαγγελματική στέγη, επιβεβαιώνοντας ότι ο Δήμος Αγίου Δημητρίου επιλέγεται για τόπος κατοικίας.<sup>56</sup>



Διάγραμμα και πίνακας 4.20-Κανονικές κατοικίες του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1981-1991  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'



|      | Σύνολο κανονικών κατοικιών | Δωμάτια | Για επαγγελματική χρήση | 1δ   | 2δ   | 3δ   | 4δ    | 5 και άνω |
|------|----------------------------|---------|-------------------------|------|------|------|-------|-----------|
| 2001 | 28064                      | 107200  | 236                     | 408  | 2210 | 7085 | 12281 | 6080      |
| 1991 | 22408                      | 80692   | 100                     | 620  | 2815 | 6248 | 8850  | 3875      |
| 1981 | 18110                      | 63750   | 120                     | 1800 | 6360 | 7050 | 2410  | 480       |

Διάγραμμα και πίνακας 4.21-Κανονικές κατοικίες κατά αριθμό δωματίων του Δήμου Αγ. Δημητρίου 1981-1991-2001, Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr', Απογραφή πληθυσμού 18 Μαρτίου 2001

<sup>56</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001, σελ 13

Οι περισσότερες κατοικίες έχουν 4 δωμάτια και άνω, ενώ όσον αφορά τις ανέσεις που διαθέτουν τα νοικοκυριά στο Δήμο Αγίου Δημητρίου, παρατηρείται σημαντική βελτίωση σε όλους τους τομείς. Συνεπώς η βελτίωση των ποιοτικών και ποσοτικών χαρακτηριστικών των κατοικιών, όπως προκύπτει, δείχνει άνοδο του βιοτικού επιπέδου σε επίπεδο Δήμου.

#### 4.2.7 Χρήσεις Γής

Σύμφωνα με τα στοιχεία της ΕΣΥΕ, ακολουθούν αναλυτικοί πίνακες με χρήσεις γής και επιπλέον δημογραφικά στοιχεία για τον Δήμο Αγ. Δημητρίου κυρίως από την απογραφή πληθυσμού που πραγματοποιήθηκε το έτος 2001.

| Υ.Π.Α<br>Νομός<br>Δήμος ή Κοινότητα | Αριθμός αδειών κατά είδος οικοδομικής αδειας |                   |           |           |                   |                   |                   |                     |                   |                    |
|-------------------------------------|--|-------------------|-----------|-----------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------------|-------------------|--------------------|
|                                     | Σύνολο                                       | Νέες<br>οικοδομές | Προσθήκες | Επισκευές | Αναπα-<br>λαύσεις | Κατεδα-<br>φίσεις | Περιποι-<br>ήσεις | Νομιμοποι-<br>ήσεις | Αναθεω-<br>ρήσεις | Τροπο-<br>ποιήσεις |
| Σύνολο Ελλάδος                      | 66.740                                       | 34.021            | 8.943     | 4.596     | 199               | 4.954             | 945               | 2.352               | 9.147             | 1.583              |
| ΑΤΤΙΚΗ                              | 18.368                                       | 5.891             | 1.570     | 1.577     | 55                | 2.654             | 172               | 301                 | 5.566             | 582                |
| ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ                     | 9.313  | 2.096             | 731       | 1.149     | 19                | 1.665             | 67                | 111                 | 3.082             | 393                |
| Αθηναίων                            | 1.772  | 276               | 62        | 308       | 7                 | 274               | 3                 | 11                  | 794               | 37                 |
| Αγίας Βαρβάρας                      | 78   | 12                | 15        | 3         | 0                 | 12                | 2                 | 6                   | 26                | 2                  |
| Αγίας Παρασκευής                    | 339  | 68                | 29        | 24        | 0                 | 63                | 0                 | 4                   | 143               | 8                  |
| Αγίου Δημητρίου                     | 264  | 77                | 23        | 15        | 2                 | 47                | 5                 | 5                   | 77                | 13                 |

Πίνακας 4.22-Είδος οικοδομικών αδειών κατά ΥΠΑ, Νομό, Δήμο ή κοινότητα  
Περίοδος 01/2008-12/2008  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'

| Αύξοντας αριθμός | Δήμοι/Κοινότητες<br>Δημοτικά/Κοινοτικά διαμερίσματα | Αστικά και Αγροτικά<br>Δ.Δ.Α.Κ. | Ορεινά ημιορεινά και<br>πεδινά Δ.Δ.Κ.Δ. | Πληθυσμός | Επιφάνεια (τ.χμ.)        |                             | Πυκνότητα<br>πληθυσμο<br>ύ ανά τ.χμ. | Μέσος<br>σταθμικός<br>υψομέτρου |
|------------------|---|---------------------------------|---|-----------|--------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|---------------------------------|
|                  |   |                                 |   |           | Με<br>εσωτερικά<br>ύδατα | Χωρίς<br>εσωτερικά<br>ύδατα |                                      |                                 |
| 0                | 0. ΑΤΤΙΚΗ   |                                 |   |           |                          |                             |                                      |                                 |
| 0                | 0.1 ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΘΗΝΩΝ                                 |                                 |   |           |                          |                             |                                      |                                 |
|                  | ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ                                      |                                 |   | 745.514   | 38.964                   | 38.964                      | 19.133,41                            | 70                              |
|                  | Δ.Δ.Αθηναίων  | ΑΣ                              | Π                                       | 745.514   | 38.964                   | 38.964                      | 19.133,41                            | 70                              |
|                  | ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ                               |                                 |   | 65.173    | 4.949                    | 4.949                       | 13.168,92                            | 60                              |
|                  | Δ.Δ.Αγίου Δημητρίου                                 | ΑΣ                              | Π                                       | 65.173    | 4.949                    | 4.949                       | 13.168,92                            | 60                              |

Πίνακας 4.23-Πραγματικός πληθυσμός, επιφάνεια και πυκνότητα του πληθυσμού, με διάκριση σε αστικές και αγροτικές περιοχές, καθώς και σε ορεινές, ημιορεινές, πεδινές ΥΠΑ, Νομό, Δήμο ή κοινότητα  
Περίοδος 18 Μαρτίου 2001  
Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'

## 4.3 Πολεοδομική Διερεύνηση

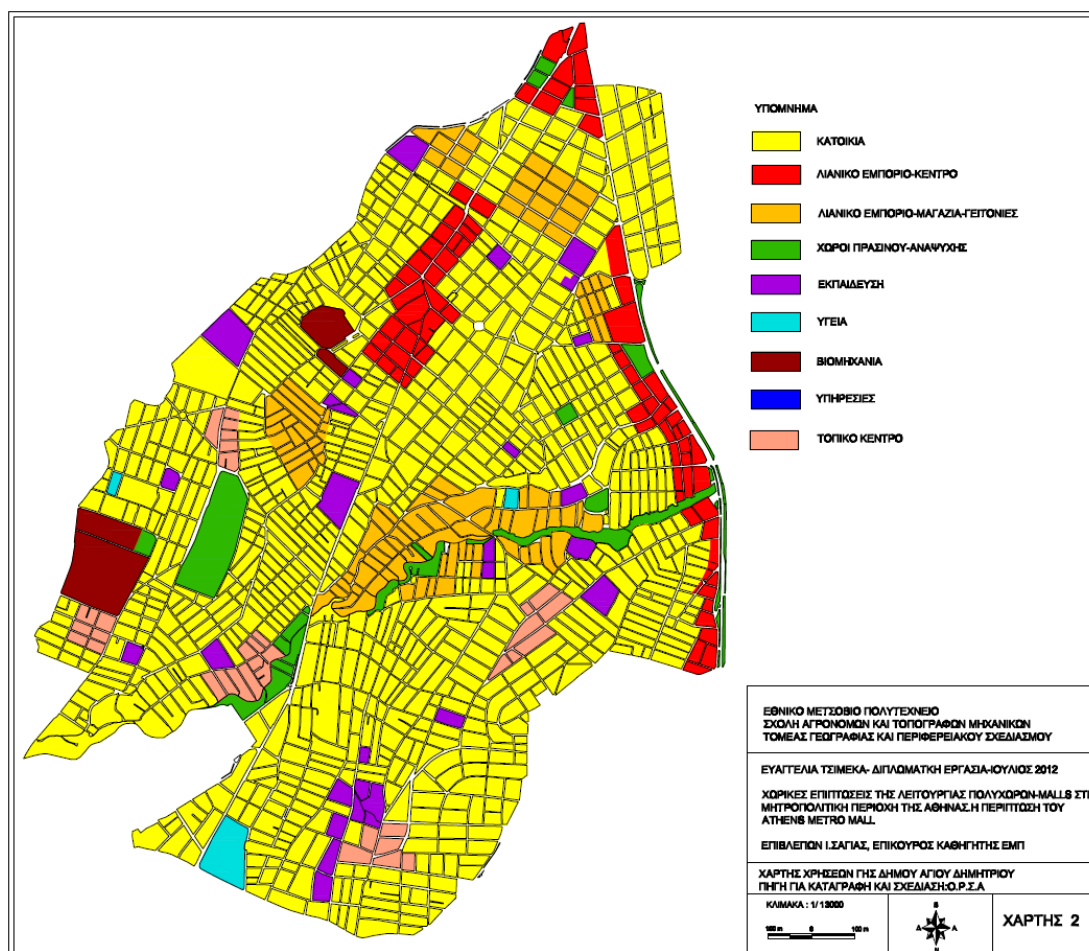
### 4.3.1 Χρήσεις Γης

Οι ταξινομημένη παρουσίαση και ανάλυση των χρήσεων γης της περιοχής μελέτης είναι κομβικής σημασίας για μια σωστή πολεοδομική οριοθέτηση και διερεύνηση. Προκειμένου να ακολουθήσει η μεθοδολογία και χάραξη,σημαντικός είναι ο εντοπισμός των τοπικών και υπερτοπικών πόλων έλξης της περιοχής.

Ο Δήμος του Αγίου Δημητρίου παρουσιάζει τις τυπικές χρήσεις γης ενός μεσαίου μεγέθους δήμου της Αττικής. Γενική κατοικία,λιανικό εμπόριο,εκπαίδευση,χώροι πρασίνου και άθλησης είναι τα βασικά συστατικά των χρήσεων γης.Πιο συγκεκριμένα στο χάρτη που ακολουθεί (Χάρτης 2) παρουσιάζονται οι χρήσεις γης των ισογείων έτσι όπως καταγράφηκαν στο πεδίο και σε συνδιασμό με χάρτη χρήσεων γης του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας. Στο χάρτη αυτό διακρίνεται καθαρά το πολεοδομικό κέντρο του δήμου,γύρω από το πολυκατάστημα metro mall που αποτελεί και την περιοχή ειδικότερης μελέτης αυτής της εργασίας. Σε αυτή την περιοχή παρουσιάζονται με κόκκινο χρώμα οι πυκνές εμπορικές χρήσεις (λιανικό εμπόριο).Οι χρήση της γενικής κατοικίας παρουσιάζεται σχεδόν σε όλο τον υπόλοιπο δήμο,με εξαίρεση μικρότερης κλίμακας εμπορικές χρήσεις, με κίτρινο, στα επιμέρους κέντρα της κάθε γειτονιάς.

Τα σχολεία και γενικότερα οι χρήσεις γης που αφορούν στην εκπαίδευση παρουσιάζονται με μώβ χρώμα και είναι διάσπαρτα σε όλη την επιφάνεια του δήμου, ενώ είναι χαρακτηριστικό πόσο λίγοι είναι οι χώροι άθλησης,πρασίνου και αναψυχής εντός του πολεοδομικού ιστού. Οι εμπορικές δραστηριότητες σε επίπεδο γειτονιάς απεικονίζονται με χρώμα πορτοκαλί στον χάρτη και παρατηρούνται σε ποικίλα σημεία σε όλη την έκταση του δήμου,ενώ τα τοπικά κέντρα κάθε γειτονιάς απεικονίζονται με σομών χρώμα.Αυτό που σίγουρα ξεχωρίζει στον παρακάτω χάρτη είναι το χαρακτηριστικό Ρέυμα της Πικροδάφνης το οποίο διασχίζει τον Δήμο Αγίου Δημητρίου και αποτελεί ένα από τα λιγοστά εναπομείναντα ρέματα.Τέλος υπάρχουν και χρήσεις γης όπως βιομηχανία που απεικονίζεται με καφετί χρώμα και παροχή υπηρεσιών σε γενική βάση με μπλέ και γαλάζιο χρώμα αντίστοιχα για τις παροχές υπηρεσιών υγείας





#### 4.3.2 Πολεοδομικές Ενότητες

Για την καλύτερη μελέτη αλλά και κατανόηση της λειτουργίας του Δήμου Αγίου Δημητρίου , η περιοχή μπορεί να χωριστεί σε 11 διαφορετικές γειτονιές-πολεοδομικές ενότητες. Κάθε γειτονιά έχει ένα τοπικό κέντρο,όπου και παρουσιάζονται συγκεντρωμένες κάποιες εμπορικές χρήσεις γης.Επίσης σχεδόν σε κάθε γειτονιά στεγάζονται ένα ή περισσότερα σχολικά συγκροτήματα.

Στον παρακάτω χάρτη (Χάρτης 3) παρουσιάζονται οι 11 γειτονιές του δήμου. Οι γειτονιές 3 ,4 και 5 είναι οι πιο κεντρικές , οι γειτονιές 1,2 καταλαμβάνουν το βόρειο τμήμα του δήμου ενώ οι γειτονιές 7,10 εμπεριέχουν το χαρακτηριστικό ρέμα της Πικροδάφνης.Τέλος οι γειτονιές 6 έως 11 αποτελούν το νότιο τμήμα του δήμου.

Γενικά ο δήμος παρουσιάζει μέτρια αστικοποίηση και πυκνότητα κατοίκων και κτηρίων. Η πλειοψηφία των κτηρίων είναι χτισμένα τις δεκαετίες 1960 – 1980 ενώ οι πολυκατοικίες δεν ξεπερνούν,στην πλειονότητά τους, τους 4 ορόφους.Επίσης υπάρχουν ακόμα πολλές παλιές μονοκατοικίες με μικρές αυλές, κυρίως στις πιο

απομακρυσμένες περιοχές από το κέντρο του δήμου.<sup>57</sup>Πιο αναλυτικά:

#### Πολεοδομική Ενότητα 1:

Καταλαμβάνει μέρος του Βόρειου τμήματος του Δήμου,και Ανατολικά εκτείνεται εκατέρωθεν της Λεωφόρου Βουλιαγμένης, με όριο τον Δήμο Δάφνης.Στις υπόλοιπες πλευρές συνορεύει με την Πολεοδομική Ενότητα 2, με όριο την οδό Αγίου Δημητρίου, Πολεοδομική Ενότητα 4 κατά μήκος της οδού Καλλιθέας και Πολεοδομική Ενότητα 5 με όριο την οδό Βασ.Αμαλίας.Έχει έκταση 46Ha και μικτή πυκνότητα 151,63 άτ/Ha, από τις μεγαλύτερες στον Δήμο,συγκεντρώνοντας πληθυσμό 6.975 κατοίκους.

#### Πολεοδομική Ενότητα 2:

Καταλαμβάνει το Βορειοδυτικό τμήμα του Δήμου και εφάπτεται σε όλη την εξωτερική πλευρά της με τον Δήμο Δάφνης κατά μήκος της οδού Παπαναστασίου και με το Δήμο Νέας Σμύρνης κατά μήκος της οδού Αίνου,Ανατολικά με τις Πολεοδομικές Ενότητες 1 και 4 του Δήμου κατά μήκος της οδού Αγίου Δημητρίου και Νότια με την Πολεοδομική Ενότητα 3 κατά μήκος της οδού 25<sup>ης</sup> Μαρτίου.Έχει έκταση 36Ha και μικτή πυκνότητα 152 άτ/Ha,την δεύτερη μεγαλύτερη στο Δήμο,συγκεντρώνοντας πληθυσμό 5.466 κατοίκους.

#### Πολεοδομική Ενότητα 3:

Η οδός Ευξείνου Πόντου χωρίζει την Πολεοδομική Ενότητα 3 από τον Δήμο Ν.Σμύρνης,ενώ Ανατολικά η οδός Αγίου Δημητρίου είναι το κοινό όριο με την Πολεοδομική Ενότητα 4.Έχει έκταση 59,1Ha με προβλεπόμενη μικτή πυκνότητα 123 ατ/HA και πληθυσμό 7.292 κατοίκους.Περιλαμβάνει επίσης τμήμα του οικισμού «Χωριό», πρώτου οικιστικού πυρήνα του Δήμου.Στα όρια της περιλαμβάνονται τα νεκροταφεία των Δήμων Αγίου Δημητρίου,και ο χώρος της ΔΕΗ,που τμήμα του προβλέπεται σαν χώρος κατοικίας από το τροποποιημένο ΓΠΣ.

#### Πολεοδομική Ενότητα 4:

Η κατοικία είναι κυρίαρχη χρήση στο ισόγειο των κτιρίων της Πολεοδομικής Ενότητας

<sup>57</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001,σελ 33-50

αυτής, με ποσοστό 65,80% και σε ορόφους με ποσοστό 63,50% Περιλαμβάνει τις οδούς Πριάμου και Αγίου Βασιλείου και χαρακτηρίζεται από Συντελεστή Δόμησης της περιοχής με 1,4.Στην Πολεοδομική Ενότητα αυτή,υφίστανται τέσσερεις Παιδικές Χαρές σε μικτούς χώρους πρασίνου.

#### Πολεοδομική Ενότητα 5:

Περιλαμβάνει την Περιοχή ΕΛΙΑ που εντάχθηκε σε σχέδιο Πόλης το 1962,και το μεγαλύτερο τμήμα της Περιοχής ΑΝΘΕΩΝ που εντάχθηκε σε σχέδιο πόλης το 1959. Ορίζεται Ανατολικά από την Λεωφόρο Βουλιαγμένης προς την πλευρά του Δήμου Ηλιούπολης,και Νότια περιλαμβάνει το αντίστοιχο τμήμα από το ρέμα της Πικροδάφνης,που τη χωρίζει από την Πολεοδομική Ενότητα 6.

#### Πολεοδομική Ενότητα 6:

Έχει Ανατολικό όριο την Λεωφόρο Βουλιαγμένης και Νότια συνορεύει με το Δήμο Αλίμου. Είναι σχεδόν ίση σε έκταση με την Πολεοδομική Ενότητα 5,αλλά έχει αρκετά μικρότερη μικτή πυκνότητα και συνεπώς πληθυσμό. Συγκεκριμένα,έχει έκταση 39,6 Ha , μικτή πυκνότητα 121 κατ/Ha , και πληθυσμό 4805 κατοίκους κατά τα στοιχεία της απογραφής 1991.Εντάχθηκε σε σχέδιο πόλης το 1962 και χαρακτηριστικές είναι οι μονάδες λιανικού εμπορίου που βρίσκονται διάσπαρτες σε όλη την έκταση της Πολεοδομικής Ενότητας.

#### Πολεοδομική Ενότητα 7:

Το μεγαλύτερο τμήμα της εντάχθηκε σε σχέδιο πόλης με το από 23-9-1985 Π.Δ/μα (Φ.Ε.Κ.553 Δ' / 14-10-1985). Στα όρια της περιλαμβάνεται τμήμα του ρέματος Πικροδάφνης που την ορίζει προς τον Νότο, και που σύμφωνα με το τροποποιημένο Γ.Π.Σ (7426/1594/1999 Απόφ.ΥΠΕΧΩΔΕ) προβλέπεται σαν αστικό πράσινο,με ιδιαίτερη έμφαση στην προστασία του καθώς και της παραρεμάτιας ζώνης.

#### Πολεοδομική Ενότητα 8:

Βρίσκεται στην Νοτιοδυτική πλευρά του Δήμου και εφάπτεται σε όλη την δυτική πλευρά της με την Πολεοδομική Ενότητα 9 κατά μήκος της οδού Ασυρμάτου και Νοτιοανατολικά και Νότια με το ρέμα της Πικροδάφνης. Έχει έκταση 36 Ha και μικρή

πυκνότητα 152 άτ/Ha,την δεύτερη μεγαλύτερη στο Δήμο, συγκεντρώνοντας πληθυσμό 5.466 κατοίκους. Στα όρια της περιέχεται η περιοχή «Ασύρματος»,πρέπει να καθορισθούν χώροι αθλητικών και πολιτιστικών εγκαταστάσεων,αναψυκτηρίου, υπαίθριου κινηματογράφου και κοινόχρηστου πρασίνου.Στα όρια της περιλαμβάνεται και τμήμα του ρέματος Πικροδάφνης που σύμφωνα με το Γ.Π.Σ πρέπει να διατηρηθεί και να προστατευθεί.

#### Πολεοδομική Ενότητα 9:

Καταλαμβάνει το Νοτιοδυτικό τμήμα του Δήμου και εφάπτεται σε όλη την εξωτερική πλευρά της με τους Δήμους Νέας Σμύρνης και Παλαιού Φαλήρου κατά μήκος της οδού Εύξεινου Πόντου ( Αίνου) και Ανατολικά με την Πολεοδομική Ενότητα 8 του Δήμου κατά μήκος της οδού Ασυρμάτου. Έχει έκταση 48 Ha και μικτή πυκνότητα 79 άτ/Ha,σχετικά χαμηλή , συγκεντρώνοντας πληθυσμό 3.793 κατοίκους. Στα όρια της περιλαμβάνεται το Νεκροταφείο Δήμου Καλλιθέας,και μια εκτεταμένη περιοχή σε επαφή με την βόρεια πλευρά του, που παρουσιάζει αραιή δόμηση με χρήση κυρίως κατοικίας αλλά και κάποιες βιομηχανίες ενεργές ή μη.

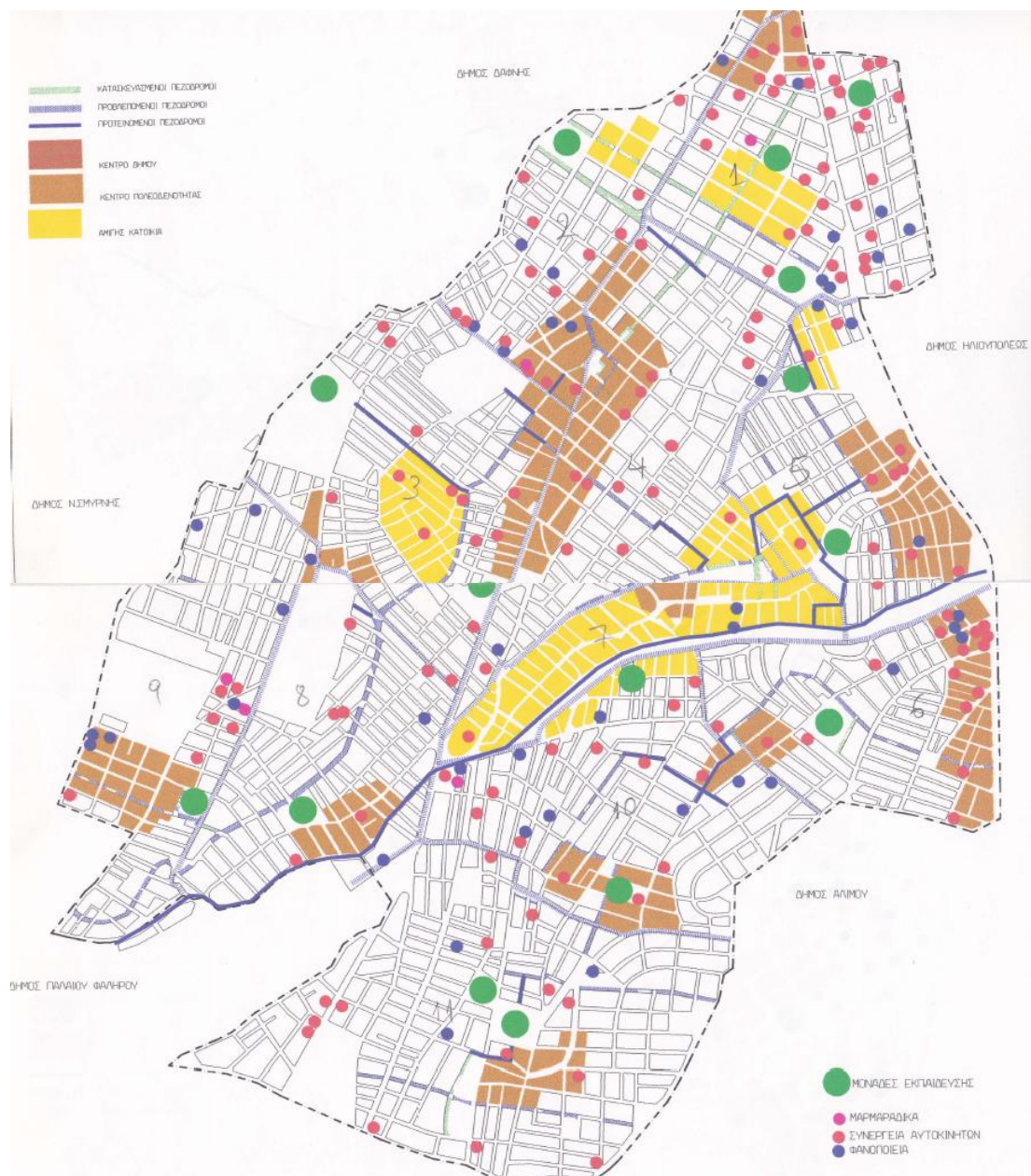
#### Πολεοδομική Ενότητα 10:

Τμήμα του βόρειου ορίου της είναι το ρέμα της Πικροδάφνης , ενώ Νοτιοανατολικά συνορεύει με το Δήμο Αλίμου,Δυτικά,σε μικρό μήκος,ορίζεται από την Λεωφόρο Αγίου Δημητρίου και Νότια έχει την Πολεοδομική Ενότητα 11.Έχει έκταση 52,4 Ha και μικτή πυκνότητα 84 άτ/Ha , από τις χαμηλότερες στον Δήμο,συγκεντρώνοντας πληθυσμό 4.407 κατοίκους.

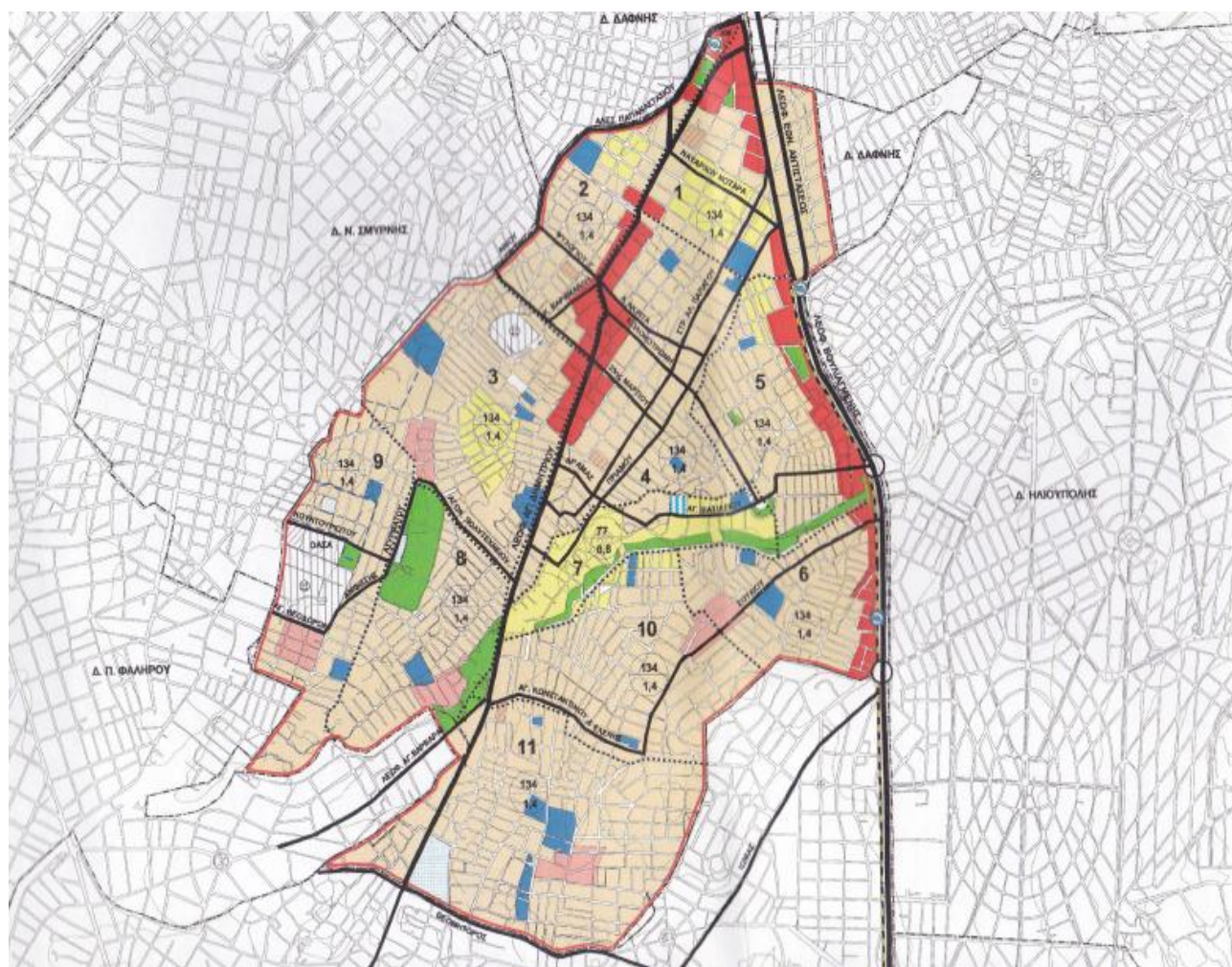
#### Πολεοδομική Ενότητα 11:

Πρόκειται για την μεγαλύτερη σε μέγεθος Πολεοδομική Ενότητα με έκταση 86,9 Ha, με την δεύτερη μικρότερη μικτή πυκνότητα ίση με 65 άτ/Ha και πληθυσμό 5.618 κατοίκους. Ανατολικά και Νότια συνορεύει με το Δήμο Αλίμου και Δυτικά με το Δήμο Παλαιού Φαλήρου. Η οδός Αγίου Δημητρίου τη διατρέχει σε όλο το Δυτικό τμήμα της,ενώ Νότια και Ανατολικά περιβάλλεται από την οδό Θεομήτορος –Λαβιδά-Πεισιστράτου-Λουκιανού-Μελίνας Μερκούρη-Πάτμου και Καραϊσκάκη μέχρι την Λεωφόρο Βουλιαγμένης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΥΝΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. ΕΣΤΙΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ



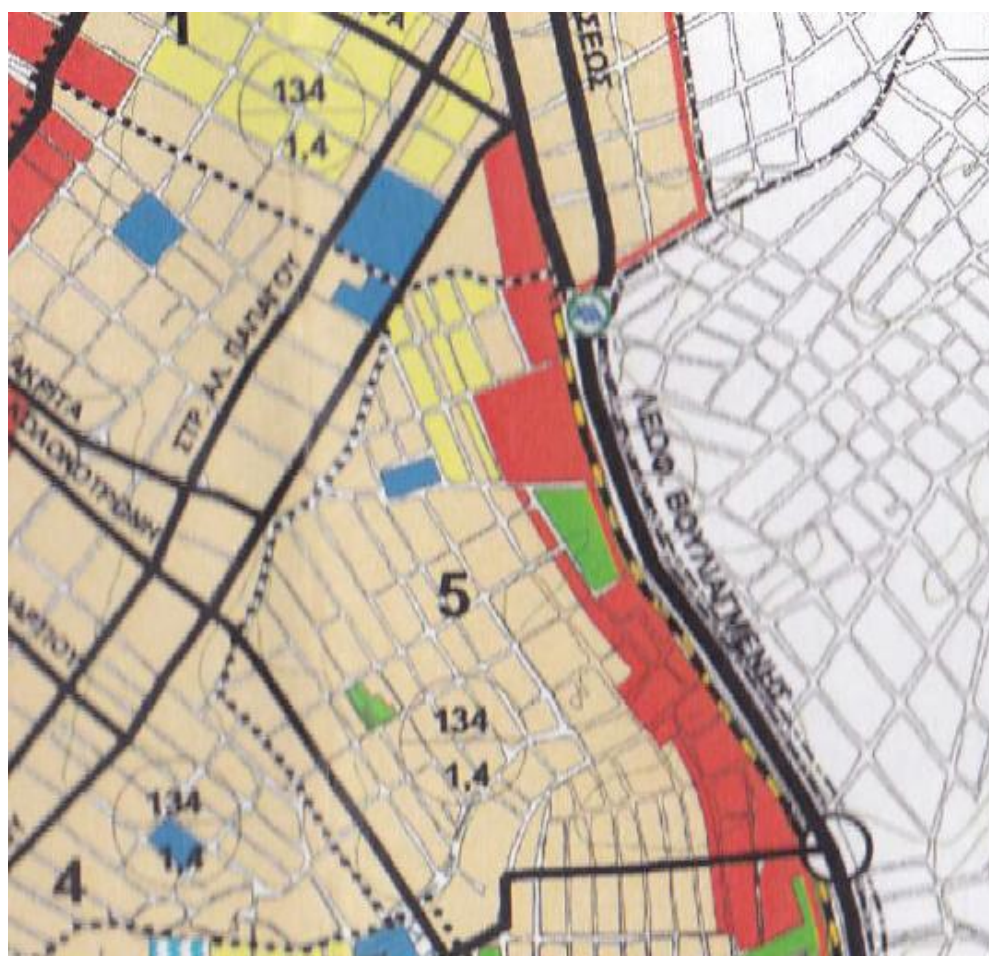
Εικόνα 4.24- Γενική άποψη Δήμου Αγίου Δημητρίου-Γειτονίες και Πολεοδομικές ενότητες Δήμου, Πηγή: Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001



Εικόνα 4.25-Πολεοδομικές ενότητες Δήμου Αγίου Δημητρίου –Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αγίου Δημητρίου,Πηγή: Ο.Ρ.Σ.Α

### 4.3.3 Εμβάθυνση σε περιοχή μελέτης

Η πολεοδομική ενότητα 5,η οποία και αποτελεί την περιοχή μελέτης της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας,έχει την μεγαλύτερη μικτή πυκνότητα από όλες τις Πολεοδομικές Ενότητες του Δήμου (156 άπ/Ha),δοθέντος ότι με έκταση συνολική 41,8 Ha έχει πληθυσμό (1991) 6541 άτομα.Από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου προβλέπεται τμήμα της Πολεοδομικής Ενότητας στο Βορειοανατολικό μέρος της σαν περιοχή Αμιγούς Κατοικίας και ένα άλλο τμήμα σαν περιοχή Ανάπλασης. Στο δεύτερο τμήμα αυτό εκπονήθηκε ειδική μελέτη με στόχο την προστασία της περιοχής κατοικίας από ανεπιθύμητες χρήσεις και την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων από την εγκατάσταση του σταθμού ΜΕΤΡΟ.



Εικόνα 4.26- Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Αγίου Δημητρίου-Εμβάθυνση σε περιοχή μελέτης

### Υπάρχουσες χρήσεις

Η Πολεοδομική Ενότητα 5 έχει εμφανή χαρακτήρα περιοχής κατοικίας. Πιο συγκεκριμένα, σε 999 από τις 1421 μονάδες που καταγράφηκαν, υφίσταται, αποκλειστικά ή όχι, κατοικία. Η συμμετοχή αυτή (70,3%) της κατοικίας στο ισόγειο

μιας περιοχής με τόσο εκτεταμένο χωροθετημένο κέντρο, δείχνει ότι υπάρχει διάχυση της χρήσης της κατοικίας μέσα στην περιοχή που προβλέπεται για κέντρο.

Οι χρήσεις των μονάδων (στο ισόγειο) δεν είναι πολλαπλές, δηλαδή σε πολύ μικρό ποσοστό (<10%) υπάρχουν περισσότερες από μια χρήση και αυτό σπάνια σε συνδυασμό με κατοικία.<sup>58</sup> Στην περιοχή μας βρίσκονται και το χαρακτηριστικό Στρογγυλό σχολείο στο Ο.Τ 87, το 17<sup>ο</sup> δημοτικό σχολείο στο Ο.Τ. 109 στα όρια με την πολεοδομική ενότητα 1, αλλά και το 11<sup>ο</sup> δημοτικό σχολείο στο Ο.Τ. 164. Το δημόσιο σχολείο του Αγίου Δημητρίου (Μπραχάμι), (γνωστό και ως Στρογγυλό λόγω του σχήματός του), σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Τάκη χ. Ζενέτο την περίοδο 1969-1972, ενώ η κατασκευή του ξεκίνησε το 1972 και ολοκληρώθηκε το 1974. Το κτήριο αυτό έχει σχολιαστεί για το ασυνήθιστο για τα ελληνικά δεδομένα σχήμα του και για τις μπετονένιες περσίδες ηλιοπροστασίας, ενώ έχουν δημιουργηθεί αρκετές ιστορίες για το Στρογγυλό από κατοίκους της περιοχής και μαθητές.



Εικόνα 4.27 – Στρογγυλό Σχολείο Αγίου Δημητρίου

Παράλληλα, εστιάζοντας στο κτήριο η τομή έχει τη δύναμη να μας προσφέρει το μέγιστο βαθμό πληροφoρίας κυρίως χάρin την γεωμετρία του κύκλου.<sup>59</sup>

Συναντάμε επίσης στην επριοχή μελέτης μας και πάρκο-χώρους πρασίνου και αναψυχής επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης στο Ο.Τ 161.



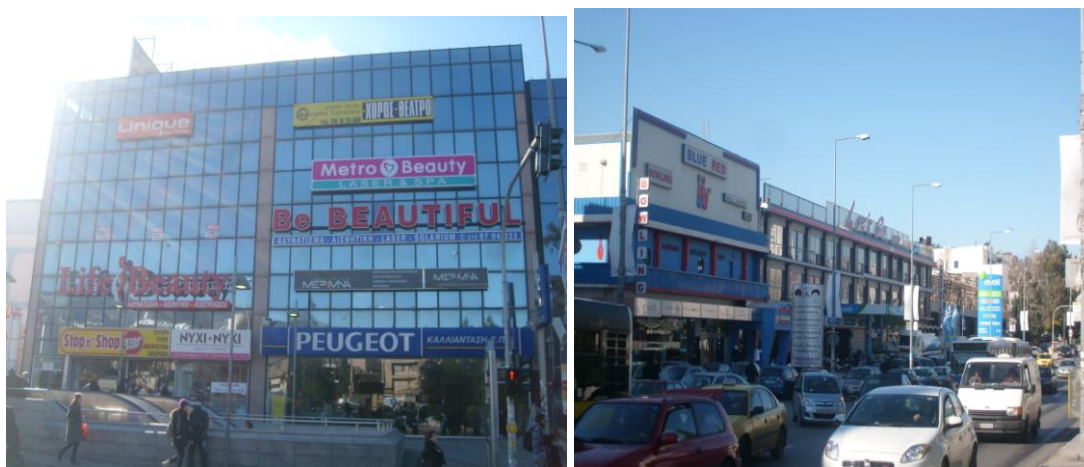
Εικόνα 4.28– 4.29- Το πάρκο πλησίον του metro mall σήμερα

<sup>58</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001,σελ 46

<sup>59</sup> el.wikipedia.org/



Όπως φαίνεται και από τον χάρτη χρήσεων γής των Ο.Τ της περιοχής μελέτης που ακολουθεί, με κίτρινο χρώμα απεικονίζεται η περιοχή γενικής κατοικίας που περιλαμβάνει και το μεγαλύτερο τμήμα του χάρτη, ενώ με πορτοκαλί χρώμα απεικονίζεται η περιοχή αμιγούς κατοικίας<sup>60</sup>. Τα Ο.Τ που βρίσκονται επί της λεωφόρου Βουλιαγμένης και απεικονίζονται με κόκκινο χρώμα στον χάρτη χαρακτηρίζονται από εμπορική δραστηριότητα κυρίως, (με το metro mall να βρίσκεται στο Ο.Τ 160 επί της λεωφόρου).

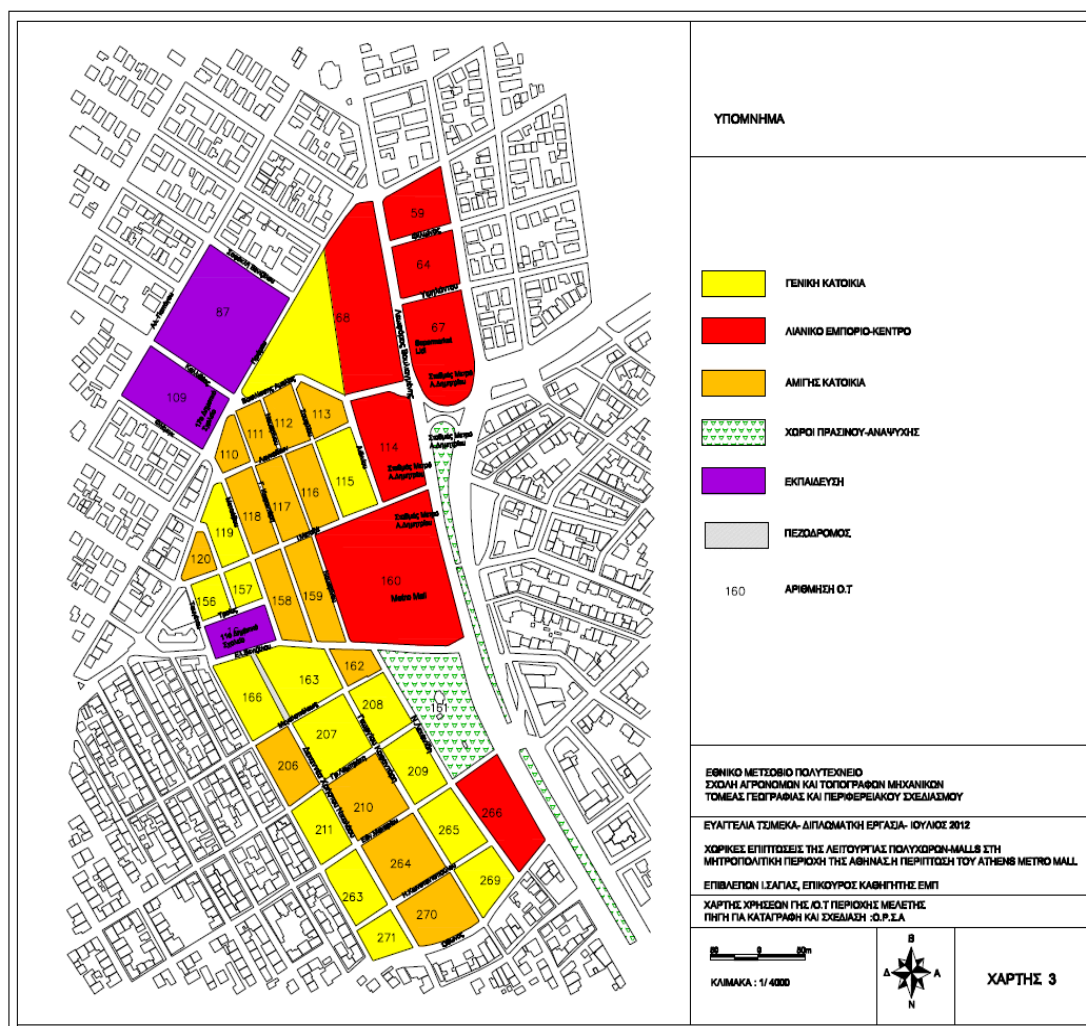


Εικόνα 4.30– 4.31- Μαγαζιά , Χώροι ψυχαγωγίας και Γυμναστήριο στην έξοδο του μετρό Αγίου Δημητρίου

---

<sup>60</sup> Άρθρο 231, Άρθρο 2 π.δ. 23.2/6.3.1987,

Στις περιοχές αμιγούς κατοικίας επιτρέπονται μόνο: κατοικία, ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες), εμπορικά καταστήματα που εξυπηρετούν τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων της περιοχής (παντοπωλείο, φαρμακείο, χαρτοπωλείο κλπ), κτίρια κοινωνικής πρόνοιας, κτίρια πρωτοβάθμιας και δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, αθλητικές εγκαταστάσεις, θρησκευτικοί χώροι



### Χρήσεις Γής– μέγεθη και ποσοστά

Η κατοικία στο ισόγειο καταλαμβάνει το 70,3% των χρήσεων που καταγράφηκαν , και στον όροφο 69,23%. Σχετικά με τις υπόλοιπες χρήσεις που καταγράφηκαν έχουμε:

| Χρήσεις Ισογείου                    | Ποσοστά % |
|-------------------------------------|-----------|
| Λιανικό Εμπόριο-Εξυπηρετήσεις       | 20,70 %   |
| Βιοτεχνία                           | 13,54 %   |
| Χονδρεμπόριο                        | -12,50 %  |
| Υπερτοπικό Εμπόριο                  | 2,22 %    |
| Γραφεία                             | 3,09 %    |
| Κενά οικοπέδα, κτίρια υπό κατασκευή | 30,92 %   |
| Ήτοι: κενά οικοπέδα                 | 9,67 %    |
| Κενά κτίρια                         | 16,63 %   |
| Υπό κατασκευή                       | 4,62 %    |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΥΝΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. ΕΣΤΙΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ



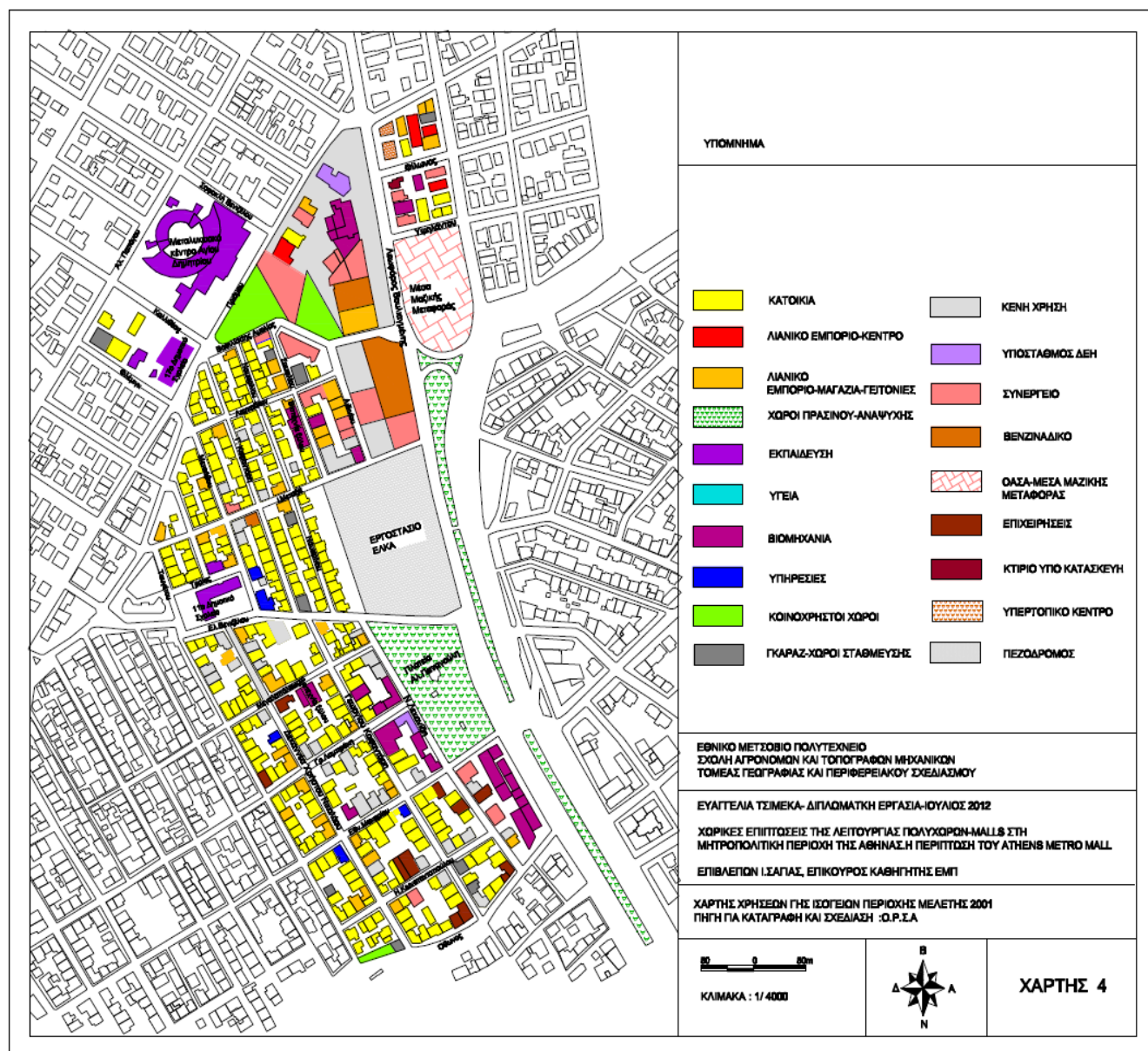
Εικόνα 4.32- Πολεοδομική Ενότητα 5-περιοχή μελέτης, ,Πηγή:Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001

Χρήσεις Γής– μεγέθη και ποσοστά

Η κατοικία στο ισόγειο καταλαμβάνει το 70,3% των χρήσεων που καταγράφηκαν , και στον όροφο 69,23%.Σχετικά με τις υπόλοιπες χρήσεις που καταγράφηκαν έχουμε:

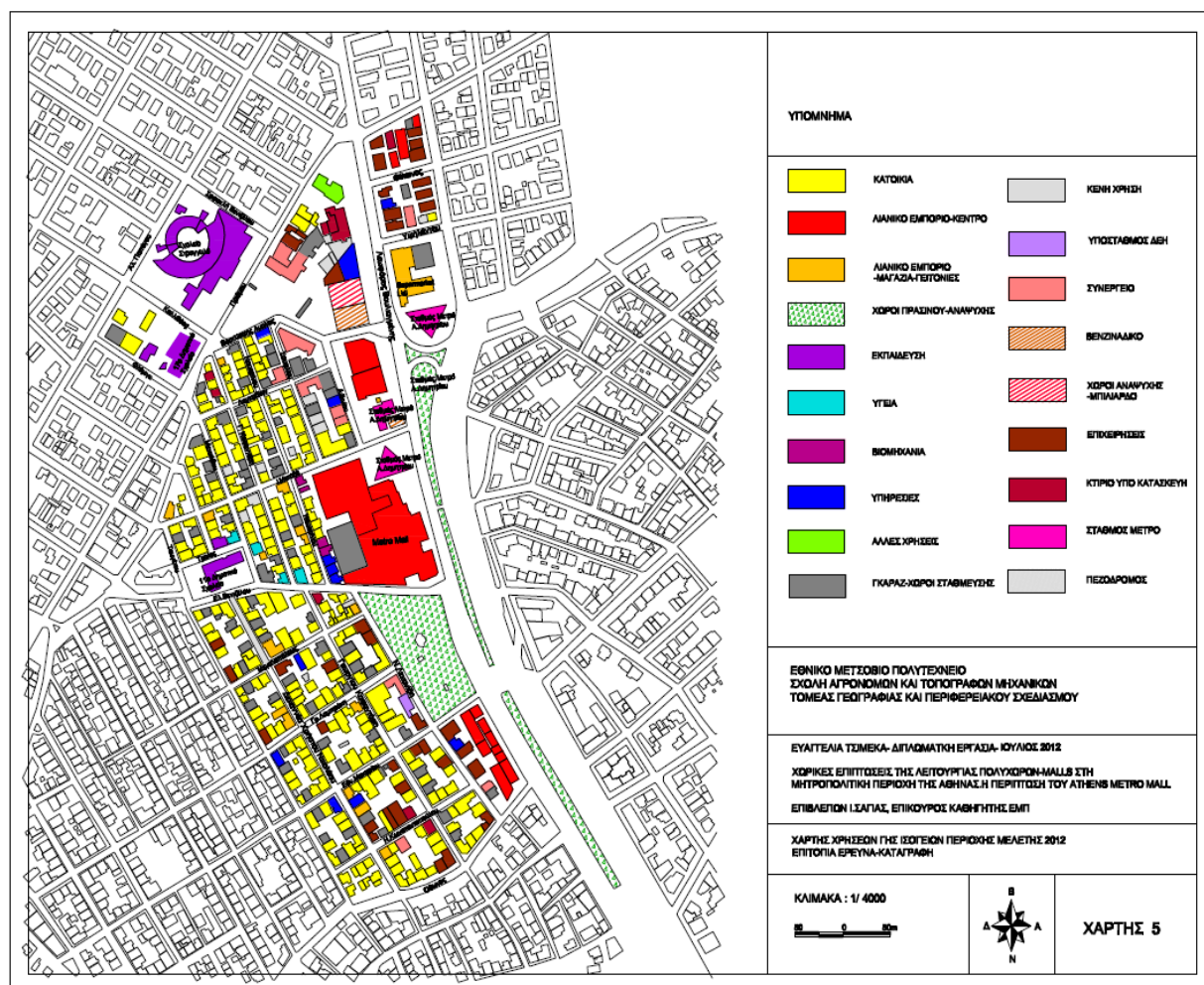
| <b>Χρήσεις Ισογείου</b>             | <b>Ποσοστά %</b> |
|-------------------------------------|------------------|
| Λιανικό Εμπόριο-Εξυπηρετήσεις       | 20,70 %          |
| Βιοτεχνία                           | 13,54 %          |
| Χονδρεμπόριο                        | -12,50 %         |
| Υπερτοπικό Εμπόριο                  | 2,22 %           |
| Γραφεία                             | 3,09 %           |
| Κενά οικόπεδα, κτίρια υπό κατασκευή | 30,92 %          |
| Ήτοι: κενά οικόπεδα                 | 9,67 %           |
| Κενά κτίρια                         | 16,63 %          |
| Υπό κατασκευή                       | 4,62 %           |

Στον χάρτη που ακολουθεί απεικονίζονται οι χρήσεις ισογείων το έτος 2001.Παρατηρούμε λοιπόν,πώς υφίσταται έντονη η εμφάνιση βιομηχανικής παραγωγής σε διαφορετικά τμήματα του χάρτη και κυρίως στο νότιο τμήμα της περιοχής, ενώ θα πρέπει να ειπωθεί πως η περιοχή του metro mall,το 2001 αποτελούσε περιοχή δίχως χρήση.Βενζινάδικα και συνεργεία παρατηρούνται στην περιοχή σε μεγάλο βαθμό,ενώ έντονο είναι και το φαινόμενο του λιανικού εμπορίου (μικρομάγαζα ιδιοκτητών,ψιλικατζίδικα,ιδιωτικές επιχειρήσεις κτλ)εμφανίζονται σε μεγάλο βαθμό περιμετρικά της περιοχής μελέτης.



Μελετώντας παρόλα αυτά τον χάρτη χρήσεων γής των ισογείων , σήμερα εν έτη 2012, παρατηρούμε ορισμένες διαφορές σε σχέση με αυτό του 2001. Αρχικά , βλέπουμε την εμφάνιση έντονης εμπορικής δραστηριότητας επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης , από μαγαζιά εμπορικής κατανάλωσης, αθλητικούς χώρους και χώρους διασκέδασης (πχ bowling ), κέντρα αδυνατίσματος και επιχειρήσεις -αλυσίδα πώλησης αυτοκινήτων Peugeot ,είδη φωτισμού, εταιρείες, τράπεζες .Φυσικά , έχουμε την εμφάνιση του μετρό σήμερα στον Άγιο Δημήτριο (ως τερματικό σταθμό – τουλάχιστον προσωρινά) και συνεπώς πύκνωση των υπηρεσιών μαζικής μεταφοράς Ο.Α.Σ.Α στην περιοχή αυτή , η οποία αποτελεί και τερματικό σταθμό ή αφετηρία πολλων δρομολογίων λεωφορίων.Επιπλέον,σήμερα και μετά την εμφάνιση του

μεγάλου εμπορικού Metro Mall, παρατηρείται μείωση του αριθμού των μικρών ιδιωτικών επιχειρήσεων του λιανικού εμπορίου (μικρομάγαζα ιδιοκτητών, φιλικατζίδικα, ιδιωτικές επιχειρήσεις κτλ)που εμφανιζόταν σε μεγάλο βαθμό περιμετρικά της περιοχής μελέτης το έτος 2001.Τα συνεργεία και βενζινάδικα παραμένουν σε ίδιο βαθμό πανομοιότυπα σε σχέση με το παρελθόν, ενώ μείωση παρατηρείται στον αριθμό θέσεων στάθμευσης σήμερα, με την αύξηση των κατοικιών και των χρήσεων γής στην έκταση της περιοχής μελέτης.



| Χρήσεις Ορόφων                | Ποσοστά % |
|-------------------------------|-----------|
| Γραφεία                       | 9,46 %    |
| Λιανικό Εμπόριο-Εξυπηρετήσεις | 4,05 %    |
| Ιδιωτικές Σχολές              | 7,84 %    |
| Κενά κτίρια-υπό κατασκευή     | 51,35 %   |
| Ήτοι: κενά οικόπεδα           | 9,46 %    |
| Υπό κατασκευή                 | 41,89 %   |

### Οχλούσες – Ασύμβατες Χρήσεις

Καταγράφηκαν 14 Βιομηχανικές μονάδες και 70 Βιοτεχνικές , από τις οποίες 38 είναι βιοτεχνίες επίπλων ή επεξεργασίας ξύλου και 20 μετάλλων. Συνεργεία αυτοκινήτων υπάρχουν 14, εκ των οποίων τα 3 είναι φανοποιεία – βαφεία. Σημαντική αριθμητικά είναι η παρουσία κτιρίων αποθηκών και χονδρεμπορίου (64 μονάδες ήτοι 12,5 % των χρήσεων πλην κατοικίας ) και υπαίθριων χώρων αποθήκευσης (7 μονάδες).



Εικόνα 4.33-Συνεργείο Peugeot στην περιοχή μελέτης

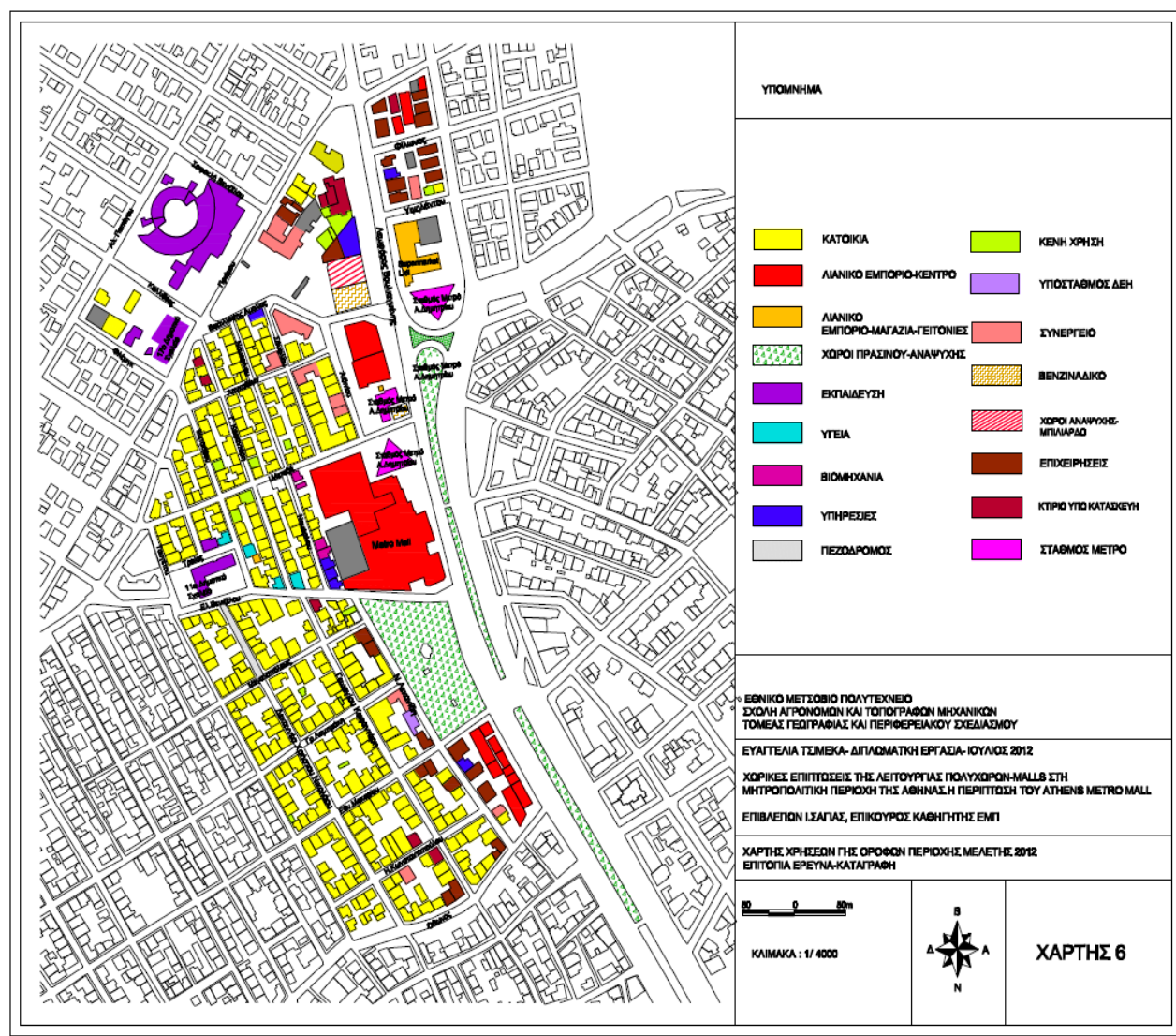


Εικόνα 4.34-Μαγαζιά –Πολυκαταστήματα πώλησης φωτιστικών επί της λεωφόρου Βουλιαγμένης



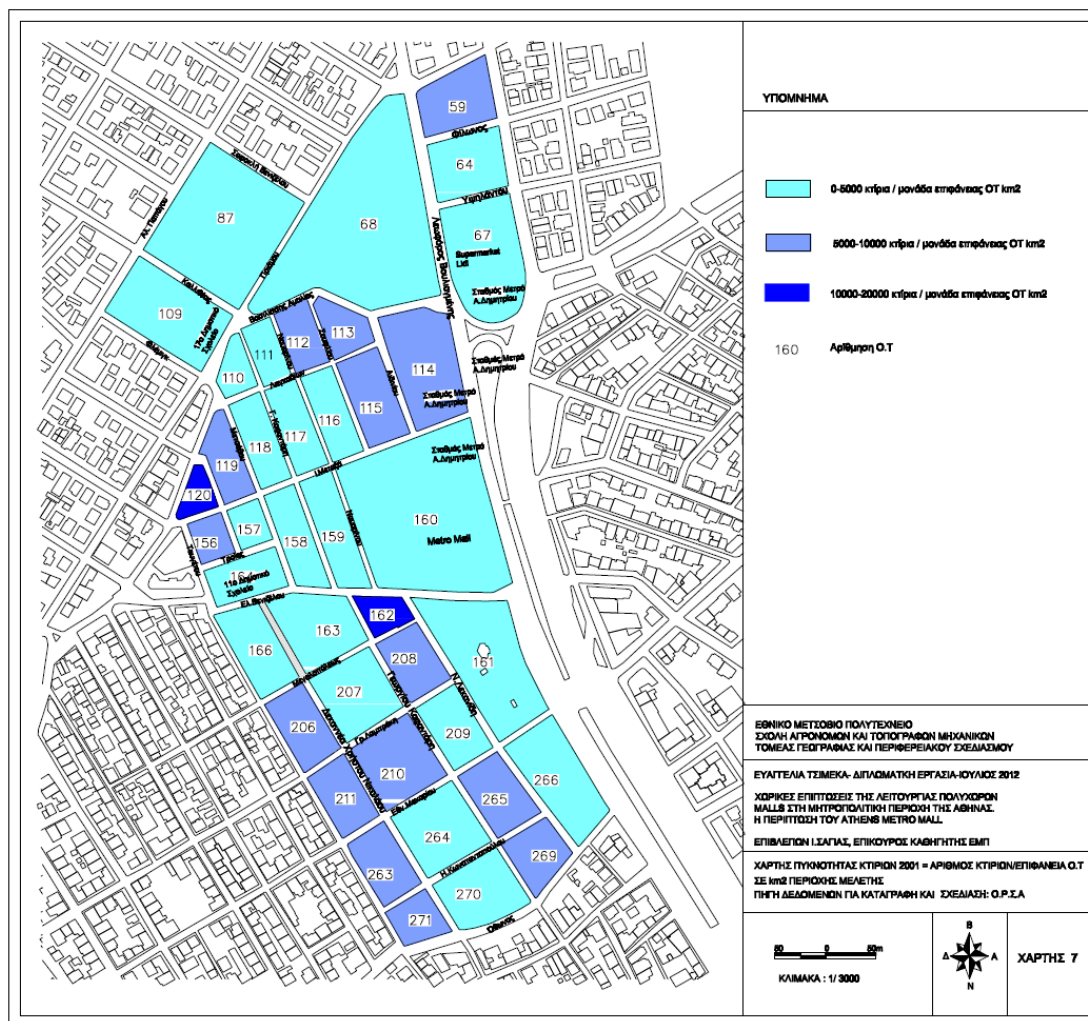
Εικόνα 4.35- Μαγαζιά –Πολυκαταστήματα πώλησης φωτιστικών επί της λεωφόρου Βουλιαγμένης

Στην συνέχεια,ακολουθεί χάρτης χρήσεων γής του έτους 2012 των ορόφων των κτισμάτων που ανήκουν στην περιοχή μελέτης μας, όπως απεικονίζονται στον χάρτη 6 .Οι χρήσεις ,είναι πανομοιότυπες με αυτές των ισογείων.



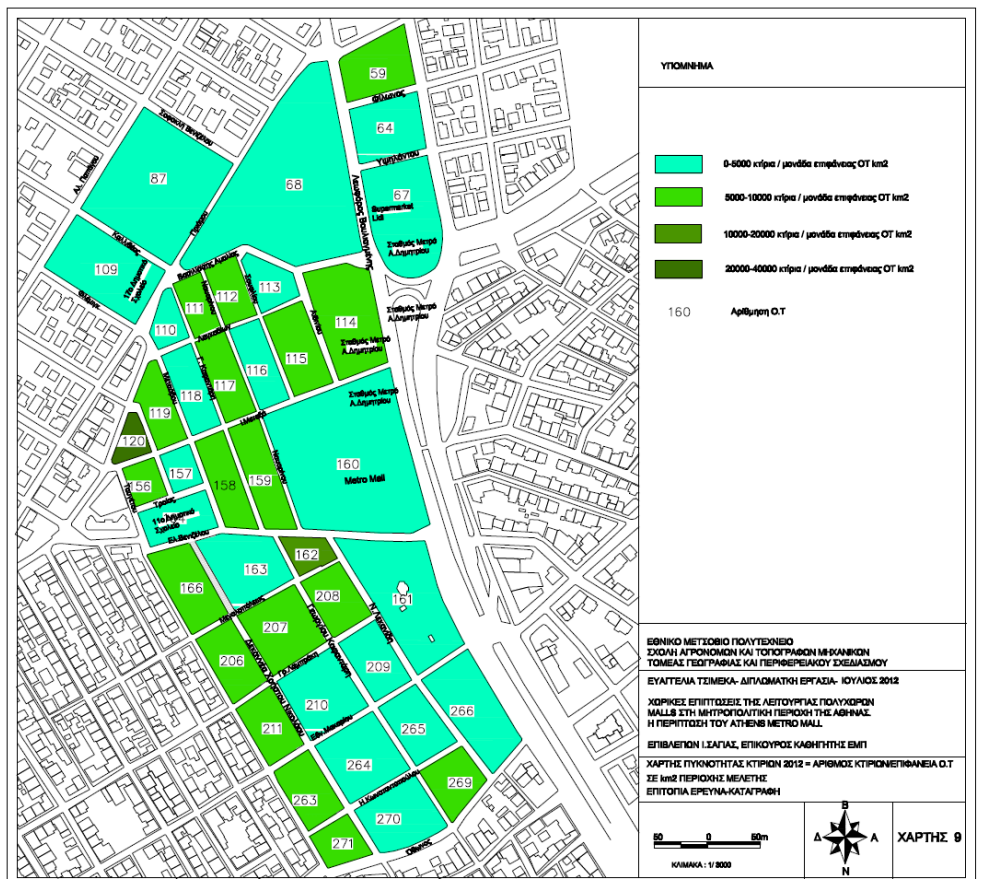
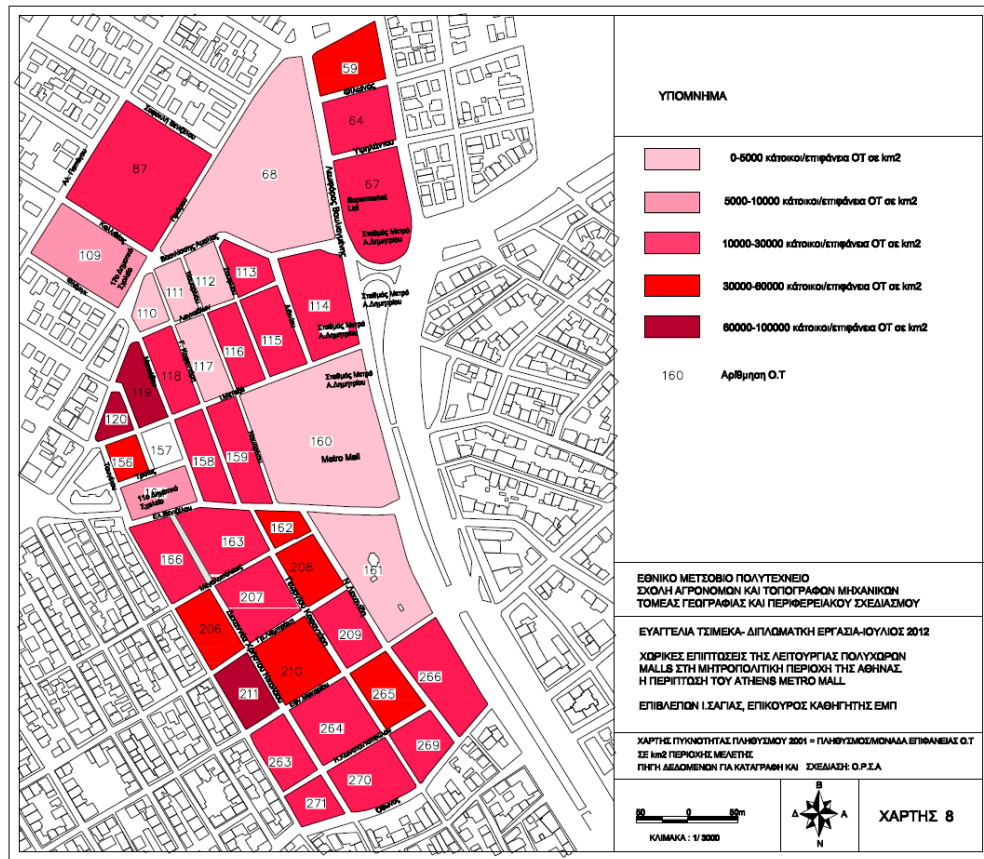
Στους παρακάτω χάρτες (χάρτης 7 και 8 ),απεικονίζεται η πυκνότητα των κτιρίων της περιοχής μελέτης μας ( αριθμός κτιρίων ανά μονάδα επιφάνειας Ο.Τ σε  $\text{km}^2$  ) τόσο εν έτη 2001,όσο και σήμερα εν έτη 2012.Αυτό που παρατηρούμε λοιπόν είναι μια μικρή αύξηση του αριθμού της πυκνότητας κτιρίων (κυρίως της τάξης των 20000-40000 κτίρια/μονάδα επιφάνειας Ο.Τ σε  $\text{km}^2$  ) το έτος 2012 σε σχέση με το 2001.





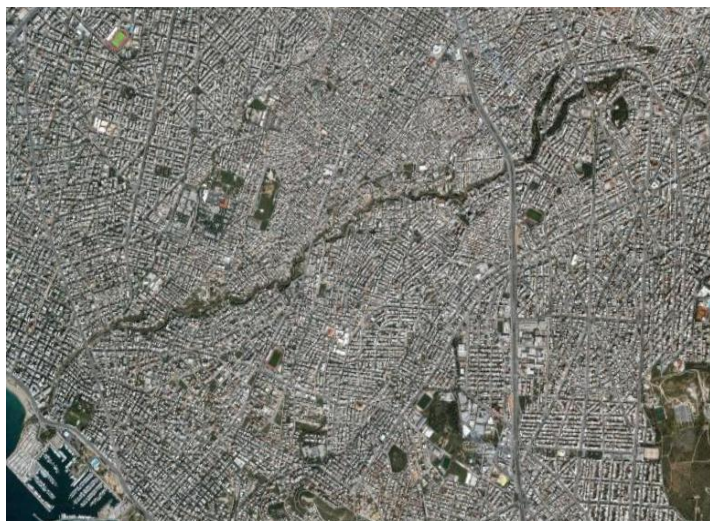
Η πυκνότητα πληθυσμού ορίζεται ως ο αριθμός των ανθρώπων ανά μονάδα επιφάνειας (συνήθως ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο) και κατά περίπτωση αναφέρεται στα γεωγραφικά όρια μιας πόλης, μιας χώρας ή ακόμα και ολόκληρης της γης. Ο χάρτης απεικόνισης της πυκνότητας πληθυσμού (πληθυσμός ανά μονάδα επιφάνειας Ο.Τ σε km<sup>2</sup>), όπως αυτή καταγράφηκε το έτος 2001.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΥΝΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. ΕΣΤΙΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ



#### 4.3.4 Χώροι Πρασίνου και αναψυχής

Χαρακτηριστικό χώρο πρασίνου για τον Δήμο του Αγίου Δημητρίου αποτελεί ,το ρέμα της Πικροδάφνης που διασχίζει τους Δήμους Ηλιούπολης, Αγίου Δημητρίου, Παλαιού Φαλήρου και Αλίμου.Αποτελεί ένα από τα ελάχιστα ρέματα που έχουν απομείνει πλέον στην Αττική.



Εικόνα 4.36- Γενική Αποψη του ρέματος Πικροδάφνης  
Πηγή: [www.googlemaps.com](http://www.googlemaps.com)



Εικόνα 4.37-Το ρέμα της Πικροδάφνης σήμερα,  
Πηγή:[www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

Το Ρέμα της Πικροδάφνης ξεκινάει από τον Υμηττό και καταλήγει στη θάλασσα διασχίζοντας τους δήμους Ηλιούπολης, Αγίου Δημητρίου, Αλίμου και Παλαιού Φαλήρου, το ρέμα παραμένει στη θέση του κυρίως λόγω των κατοίκων της περιοχής και τις ενέργειες αυτών.



Εικόνες 4.38-4.39- Το ρέμα της Πικροδάφνης σήμερα ,Πηγή:[www.breathtakingathens.com](http://www.breathtakingathens.com)

Αποτελεί ένα αξιοσημείωτο οικοσύστημα του οποίου το πράσινο ανέρχεται σε 400 τουλάχιστον στρέμματα. Η βλάστηση είναι πυκνή, με εναλλαγές πεύκων, ευκαλύπτων, διάφορων θάμνων, καλαμιών και πικροδαφνών. Αποτελεί νησίδα άγριας ζωής αλλά και φιλοξενεί πλήθος από βατράχους, σκαντζόχοιρους, χερσαίες χελώνες. Αυτό καθιστά το ρέμα ιδιαίτερα σημαντικό για τις ανάγκες των παραπάνω ειδών κατά την διαχείμαση, την αναπαραγωγή και την μετανάστευση. Μάλιστα, έχει χαρακτηριστεί από το Υπουργείο Χωροταξίας και Περιβάλλοντος ως «Ιδιαίτερου Περιβαλλοντικού Ενδιαφέροντος» αλλά και από την Ορνιθολογική Εταιρεία ως «μεταναστευτικός-σταθμός-πουλιών».

Το μήκος του κυρίως ρέματος είναι 9310 μ. και καταλήγει στο Σαρωνικό. Το κυρίως ρέμα, που διατηρείται ακόμη φυσικό, έχει μήκος 6000 μ. Ονομάστηκε έτσι από τις πολλές πικροδάφνες που υπάρχουν εκεί, εξασφαλίζοντας υψηλή αντιπλημμυρική προστασία, ενώ επίσης έχει χαρακτηριστεί ως ιδιαίτερου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος με το ΦΕΚ 281Δ/93 και θα μπορούσε να αναπτυχθεί στην ιστορική του μορφή και ο φυσικός σχηματισμός του να αποτελεί μία όαση στις βαριά δομημένες περιοχές. Παρά το γεγονός ότι η ελληνική νομοθεσία προστατεύει αυστηρά τα ρέματα ως οικοσυστήματα που προστατεύονται ( ΣτΕ/Ε΄, 1242/08, κ.α.), οι δήμοι με παρεμβάσεις τους, και ο κρατικός μηχανισμός και οι δημόσιες υπηρεσίες με αποφάσεις τους – που έχουν κριθεί παράνομες – για μπάζωμα, οδοποίηση, χτίσιμο των ρεμάτων, ανοίγουν τον δρόμο διευκολύνοντας την δράση αυτών των κυκλωμάτων για την λεηλασία του κοινόχρηστου φυσικού σχηματισμού.<sup>61</sup>

Το Ρέμα Πικροδάφνης (περιοχές Βύρωνα, Ηλιούπολης, Αγ. Δημητρίου, Π. Φαλήρου) κατέληξε να έχει μήκος ανοιχτών κλάδων μόνο 19,12 χιλιόμετρα από τα 55,74 χιλιόμετρα.<sup>62</sup>

Το ρέμα παρέχει:

- Αντιπλημμυρική προστασία
- Πανίδα - χλωρίδα υδροβιότοπου, μοναδικά δώρα σε αστικό περιβάλλον
- Πλούσιο υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα
- Προστασία στη βιοποικιλότητα
- Την ανανέωση του αέρα της πόλης, απομακρύνοντας ατμοσφαιρικούς ρύπους

<sup>61</sup> <http://anokatostokalamaki.wordpress.com/2009/02/03/to>

<sup>62</sup> Το Βήμα online -Παναγιώτα Μπίτσικα Κυριακή 26 Οκτωβρίου 2003

Το καλοκαίρι του 2000 ξεκίνησε η επικάλυψη με τσιμέντο της φυσικής κοίτης της ρεματιάς στην Ηλιούπολη. Παράλληλα είχε ήδη εγκριθεί η επιχωμάτωση όλης της ρεματιάς στον Άγιο Δημήτριο. Η απόφαση αυτή κινητοποίησε δημότες από τους τέσσερις δήμους οι οποίοι συντονίστηκαν δημιουργώντας την ένωση πολιτών φίλων του φυσικού ρέματος με την επωνυμία «διαδημοτική πρωτοβουλία κατοίκων Π. Φαλήρου, Αλίμου, Αγίου Δημητρίου, Ηλιούπολης, για την διάσωση του ρέματος της Πικροδάφνης». Τελικά μετά από πιέσεις της ένωσης των πολιτών παρεμποδίστηκε το μπάζωμα του ρέματος στον Άγιο Δημήτριο.<sup>63</sup> Στο παράρτημα που ακολουθεί στο τέλος της μελέτης, υφίσταται έρευνα που έχει πραγματοποιηθεί σχετικά με την άποψη των κατοίκων του Α.Δημητρίου για το ρέμα της Πικροδάφνης.

## 4.4 Κυκλοφοριακή Διερεύνηση

### 4.4.1 Οδικό Αξονες και ιεράρχηση οδικού δικτύου

Μετά την λειτουργία του σταθμού Μετρό «Δάφνης» και «Αγίου Δημητρίου», το τμήμα της Λεωφόρου Αγίου Δημητρίου μεταξύ της Λεωφόρου Βουλιαγμένης και της οδού Νοταρά, μονοδρομήθηκε με κατεύθυνση προς Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Η αντίθετη κατεύθυνση, η οποία αποτελεί και την σημαντικότερη πύλη εισόδου του Δήμου από την Λεωφόρο Βουλιαγμένης, εξυπηρετείται από την Λεωφόρο Παπαναστασίου και την οδό Ελπιδοφόρου.

Το τμήμα της Λεωφόρου Αγίου Δημητρίου το οποίο διασχίζει την κεντρικότερη περιοχή του Δήμου, μεταξύ των οδών 25<sup>ης</sup> Μαρτίου και Ψυχογιού Γ., είναι επίσης μονοδρομημένο με κατεύθυνση προς την Λεωφόρο Βουλιαγμένης και η αντίθετη κίνηση εξυπηρετείται μέσω των οδών Αναπαύσεως και 25<sup>ης</sup> Μαρτίου. Η οδός 25<sup>ης</sup> Μαρτίου, συνδέει επίσης την κεντρική περιοχή με την οδό Αίνου (συνέχεια της Παπαναστασίου) της οποίας ο ρόλος ενισχύθηκε μετά την λειτουργία του σταθμού του Μετρό. Εξίσου σημαντική λειτουργία επιτελεί το ζεύγος των μονοδρόμων Παπάγου και Πριάμου οι οποίοι αποτελούν εναλλακτική έξοδο και είσοδο του δήμου από την Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Αντίστοιχη είναι και η λειτουργία των οδών Σουλίου και Αγίου Βασιλείου. Όλοι οι σημαντικοί οδοί του δήμου, εκτός της Λεωφόρου Αγίου

<sup>63</sup> <http://site/neoidimosiographi/zoom-sto-rema>

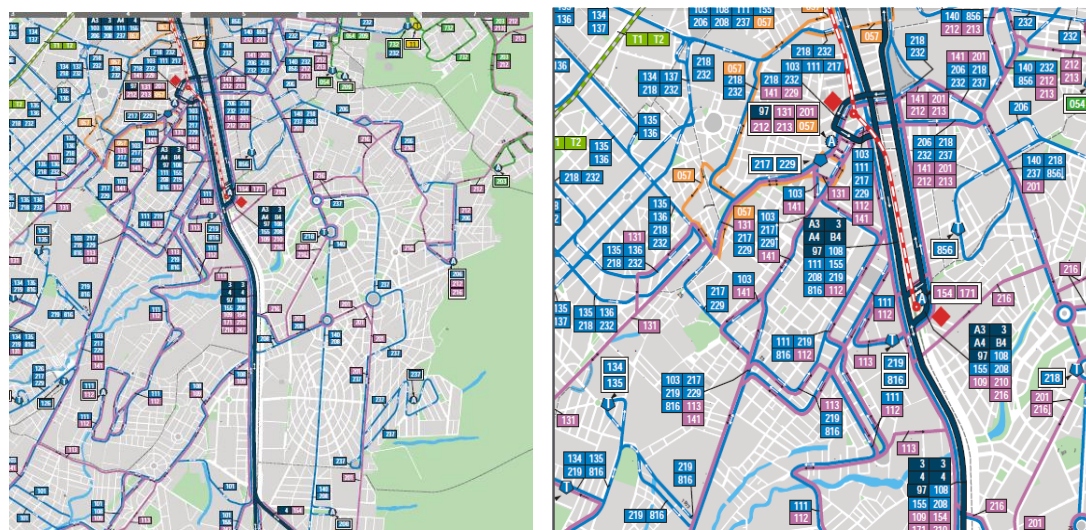
Τασσόπουλος Π, Τατσιοπούλου Κ Τριπύλα Α, Σκουλικά - Ανδρούτσου Α.

Δημητρίου,εξυπηρετούν τις τοπικές μετακινήσεις κυρίως αφού είτε καταλήγουν τελικά στην Λεωφόρο Αγίου Δημητρίου,είτε είναι μικρού μήκους και δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν την διερχόμενη κυκλοφορία.Εξάιρεση αποτελούν ορισμένοι κάθετοι άξονες,οι οποίοι συνδέουν την Λεωφόρο Βουλιαγμένης με την Αίνου (Νοταρά, Ψυχογιού).Το νότιο όριο του δήμου και ανατολικά της Λεωφόρου Αγίου Δημητρίου,διατρέχεται από την οδό Θεομήτορας,η οποία συνδέει την Λεωφόρο Αγίου Δημητρίου με την Λεωφόρο Βουλιαγμένης μέσω της Λεωφόρου Ιωνίας.<sup>64</sup>



<sup>64</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001,σελ 21

Εικόνα 4.40- Γενική άποψη Δήμου Αγίου Δημητρίου



Εικόνα 4.41- Κατευθύνσεις Βασικών Οδικών Αξόνων Δήμου Εικόνα 4.42- Εμβάθυνση σε περιοχή μελέτης-Σημεία Σύνδεσης Οδικών Αξόνων

Πηγή:[http://www.oasa.gr/pdf/el/maps/keypoint/notia\\_2008.pdf](http://www.oasa.gr/pdf/el/maps/keypoint/notia_2008.pdf) Δημητρίου,

| Αριθμός Γραμμής | Ονομασία Γραμμής                                   |
|-----------------|--|
| 106             | ΑΓ. ΒΑΡΒΑΡΑ- ΣΤ.ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ                        |
| 109             | ΑΝΩ ΚΑΛΑΜΑΚΙ - ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)         |
| 112             | ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)             |
| 126             | ΠΑΛ. ΦΑΛΗΡΟ- ΣΤ.ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ                        |
| 131             | ΣΤ. ΔΑΦΝΗΣ - ΑΜΑΣ/ΣΙΟ ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ                |
| 141             | ΚΑΛΑΜΑΚΙ - ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)                  |
| 154             | ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΑΝΩ ΓΛΥΦΑΔΑ (ΠΑΝΟΡΑΜΑ ΒΟΥΛΑΣ)  |
| 155             | ΕΛΛΗΝΙΚΟ (Μέσω ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ) - ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ   |
| 171             | ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ - ΒΑΡΚΙΖΑ (Μέσω ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)    |
| 202             | ΣΤ.ΔΑΦΝΗΣ- ΣΤ.ΣΥΓΓΡΟΥ ΦΙΞ                          |
| 210             | ΤΕΡΨΙΘΕΑ - ΕΛΛΗΝΙΚΟ - ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)  |
| 216             | ΑΓ. ΜΑΡΙΝΑ - ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΚΥΚΛΙΚΗ)           |
| 217             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ)            |
| 219             | ΣΤ. ΚΑΛΛΙΘΕΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ                      |
| 229             | ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΣΤΑΘ. ΔΑΦΝΗΣ)            |
| 247             | ΕΛΛΗΝΙΚΟ-ΣΤ. ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ (Μέσω ΑΛΙΜΟΥ) (ΚΥΚΛΙΚΗ) |
| 790             | ΓΛΥΦΑΔΑ - ΠΕΡΙΣΤΕΡΙ (ΑΓ. ΑΝΤΩΝΙΟΣ)                 |
| 816             | ΤΑΥΡΟΣ - ΑΓ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ                             |
| A3              | ΑΚΑΔΗΜΙΑ - ΓΛΥΦΑΔΑ (ΕΥΡΥΑΛΗ) (Μέσω ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)   |
| A4              | ΑΚΑΔΗΜΙΑ -ΚΑΤΩ ΗΛΙΟΥΠΟΛΗ- ΤΕΡΨΙΘΕΑ                 |
| B3              | ΑΚΑΔΗΜΙΑ-ΓΛΥΦΑΔΑ(ΚΑΡΑΧΑΛΙΟΥ)(Μέσω Λ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ)  |
| M2              | ΑΓΙΟΣ ΑΝΤΩΝΙΟΣ - ΑΓΙΟΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ (ΑΛ. ΠΑΝΑΓΟΥΛΗΣ)  |
| X97             | ΣΤΑΘΜΟΣ ΔΑΦΝΗΣ - ΑΕΡΟΛ. ΑΘΗΝΩΝ (EXPRESS)           |

Εικόνα 4.43- Διερχόμενες γραμμές λεωφορείων σε Δήμο Αγίου Δημητρίου, Πηγή:<http://www.oasa.gr>

-Ως Πρωτεύουσα Αρτηρία ορίζεται η οδός που κατά μήκος της υφίστανται διασταυρώσεις ελεγχόμενες (κατά κανόνα με φωτεινούς σηματοδότες) και οι προσβάσεις στις παρακείμενες ιδιοκτησίες περιορίζονται στο ελάχιστο.Εξυπηρετούν υπεραστικές μετακινήσεις που φθάνουν ή διέρχονται από την περιοχή που διασχίζουν.

-Ως Δευτερεύουσα Αρτηρία ορίζεται η οδός που εξυπηρετεί μέσου μήκους μετακινήσεις,και εδώ οι διασταυρώσεις είναι ελεγχόμενες και είναι δυνατόν να περνούν τοπικές λεωφορειακές γραμμές.Οι ταχύτητες είναι μικρότερες.

-Ως Συλλεκτήρια Οδός ορίζεται η οδός που συγκεντρώνει τις μετακινήσεις των τοπικών οδών για να τις διοχετεύσει στο δίκτυο των αρτηριών.Εξυπηρετούν μετακινήσεις μέσα στις γειτονίες.Οι ταχύτητες είναι ακόμα μικρότερες.

-Ως Τοπική Οδός ορίζεται η οδός που χρησιμοποιείται για άμεση πρόσβαση στις διάφορες χρήσεις όπως κατοικίας,εμπορικές κ.α.<sup>65</sup>

Όπως συμβαίνει συνήθως σε περιπτώσεις υψηλών φόρτων ,οι Συλλεκτήριοι Οδοί είναι δυνατόν να παίζουν και τον ρόλο της Δευτερεύουσας Αρτηρίας , όπως επίσης οι Δευτερεύουσες Οδοί να παίζουν και τον ρόλο της Πρωτεύουσας Αρτηρίας για ένα μήκος τους.Το οδικό δίκτυο του Δήμου, δύναται να καταταχθεί ως εξής, κυρίως με βάση την λειτουργία του και με ελαστικότερη τήρηση των προαναφερθέντων ορισμών:

1. Πρωτεύουσες Αρτηρίες

- Λ.Βουλιαγμένης
- Λ.Εθν.Αντιστάσεως

2. Δευτερεύουσες Αρτηρίες

- Λ.Αγ Δημητρίου
- Λ.Παπαναστασίου (από Λ.Βουλιαγμένης έως Ελπιδοφόρου)
- Ελπιδοφόρου
- Αναπαύσεως
- Λ.Αγ.Βαρβάρας
- Θεομήτορος

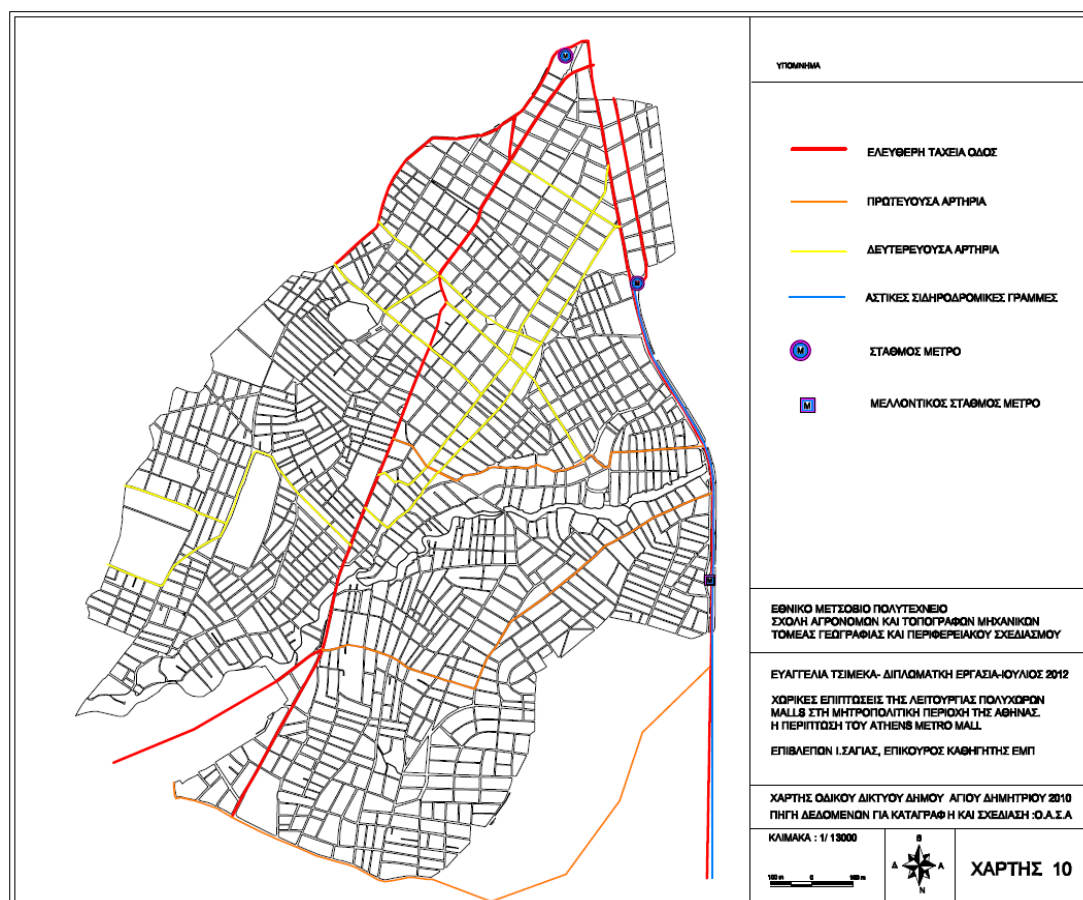
<sup>65</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001,σελ 22



### 3. Συλλεκτήριες

- Αρμοδίου(από Λ.Αγ.Δημητρίου έως Λ.Βουλιαγμένης)
- Ναυάρχου Νοταρά
- Στρ/χου Παπάγου Αλεξάνδρου
- Πριάμου
- Ναυάρχου Βότση
- Αισχύλου
- Βενιζέλου Σοφοκλή (από Πριάμου έως Στρ/χου Παπάγου Αλεξάνδρου)
- Βας.Αμαλίας (από Πριάμου έως Λ.Βουλιαγμένης)
- Ψυχογιού Γ.
- 25<sup>ης</sup> Μαρτίου (από Αίνου έως Αναπαύσεως)
- Λουκή Ακρίτα
- Σοφοκλέους
- Κολοκοτρώνη
- Διάκου Αθαν.
- Αίνου (από Ελπιδοφόρου έως Ευξείνου Πόντου)
- Ευξείνου Πόντου (από Αίνου έως όρια Δήμου)
- Γράμμου (από Πριάμου έως Λ.Αγ.Δημητρίου)
- Δράμας
- Μυστρά (από Λ.Αγ.Δημητρίου έως Μενελάου)
- Ναυπάκτου (από Μενελάου έως Στρ/χου Παπάγου Αλέξανδρου)
- Αγ.Βασιλείου
- Δελφών
- Μεταμορφώσεως
- Αγωνιστών Πολυτεχνείου 1973
- Αρτης
- Φιλικής Εταιρείας (από Σκουφά έως Αγωνιστών Πολυτεχνείου 1973)
- Αμφίσσης
- Εθνομαρτύρων (από Αγ.Θεοδώρων έως Αμφίσσης)
- Αγ.Θεοδώρων
- Λιδορικίου
- Αγ.Αθανασίου (από Σουλίου έως Δελφών)
- Σουλίου

- Αγ.Κωνσταντίνου και Ελένης
  - Πάρου
  - Αιγίνης (από Αγ.Κωνσταντίνου και Ελένης έως Πόντου)
  - Πόντου (από Λ.Αγ.Δημητρίου έως Αιγίνης)
  - Αργοστολίου
  - Ασημακοπούλου Αλ.
  - Πλουτάρχου
  - Ψηλορείτη
  - Μυκόνου
  - Υπολγου Καπετανάκη
  - Λαβίδα Κ.
  - Πεισιστράτου
  - Λουκιανού
  - Μερκούρη Μελίνας
  - Πάτμου
4. Τοπικοί Οδοί
- Οι υπόλοιπες οδοί της περιοχής μελέτης



Το δίκτυο των Πρωτευουσών , Δευτερευουσών και Συλλεκτήριων Οδών, αποτελούν το Κύριο Οδικό Δίκτυο (ΚΟΔ) του Δήμου Αγ.Δημητρίου.Η υφιστάμενη κυκλοφοριακή οργάνωση όπως περιγράφηκε,δεν παρουσιάζει σημαντικές μεταβολές από την προ δεκαετίας κατάσταση,όπως είχε καταγραφεί από την προηγούμενη μελέτη.Η ουσιαστικότερη διαφοροποίηση,εντοπίζεται στην περιοχή του σταθμού μετρό «Δάφνη»,όπου λόγω της μονοδρόμησης της Λ.Αγ.Δημητρίου,ο άξονας Παπαναστασίου – Ελπιδοφόρου έχει αναβαθμιστεί σε δευτερεύουσα αρτηρία και εξυπηρετεί,επίσης μονοδρομημένους,την αντίθετη κατεύθυνση.Άλλη σημαντική μεταβολή,είναι η αναβάθμιση της οδού Πριάμου σε συλλεκτήρια.<sup>66</sup>

#### 4.4.2 Κυκλοφοριακοί φόρτοι

Τα στοιχεία λήφθηκαν από μετρήσεις του ΥΠΕΧΩΔΕ και προσαρμόστηκαν ώστε να αντιστοιχούν στους εκτιμώμενους κυκλοφοριακούς φόρτους του 2001.

<sup>66</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001,σελ 22

Ο άξονας με τον μεγαλύτερο κυκλοφοριακό φόρτο,είναι η Λεωφόρος Αγίου Δημητρίου,καθώς διασχίζει ολόκληρο τον Δήμο, εξυπηρετεί μεγάλο αριθμό τοπικών μετακινήσεων,αλλά αποτελεί και σημαντικό άξονα υπερτοπικής κυκλοφορίας.Στον ακόλουθο πίνακα , παρουσιάζεται ο ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος και για τις δύο κατευθύνσεις σε ΜΕΑ της Λ.Αγ Δημητρίου.

Πίνακας 4.44- Ημερήσιος Φόρτος σε ΜΕΑ ανά ημέρα και για τις δύο κατευθύνσεις

| Από                      | Εώς                      | Κυκλοφοριακός Φόρτος |
|--------------------------|--------------------------|----------------------|
| Λ.Βουλιαγμένης           | Αντιόπης                 | 20000                |
| Αντιόπης                 | Νοταρά                   | 12000                |
| Νοταρά                   | Λουκή Ακρίτα             | 35500-36200          |
| Λουκή Ακρίτα             | 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου | 12000                |
| 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου | Γράμμου                  | 22800-26200          |
| Γράμμου                  | Αρτης                    | 35400-42500          |
| Αρτης                    | Πόντου                   | 42000-37600          |
| Πόντου                   | Αγ.Βαρβάρας              | 40800                |
| Αγ.Βαρβάρας              | Δαιδάλου                 | 24700-31000          |
| Δαιδάλου                 | Θεομήτορος               | 42500                |

Παρατηρούμε ότι τα πλέον επιβαρημένα τμήματα της Λ.Αγ.Δημητρίου, είναι μεταξύ των οδών Γράμμου και Αγ.Βαρβάρας,καθώς και στην πρόσβαση με την διασταύρωση με την οδό Θεομήτορος.Στα τμήματα αυτά,ο κυκλοφοριακός φόρτος ξεπερνά τα 40.000 ΜΕΑ ημερησίως.Δεδομένου ότι στα αμφίδρομα τμήματα η Λ.Αγ Δημητρίου διαθέτει μια λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση,τότε και μόνο από το μέγεθος των κυκλοφοριακών φόρτων,διαπιστώνουμε ότι παρατηρούνται κυκλοφοριακά προβλήματα.Συγκεκριμένα την ώρα αιχμής ο κυκλοφοριακός φόρτος προσεγγίζει και ξεπερνά κατά διαστήματα τα 1800 ΜΕΑ ανά κατεύθυνση ,που αντιστοιχούν στην κυκλοφοριακή ικανότητα της οδού.

Το μονοδρομημένο τμήμα της λεωφόρου,μεταξύ των οδών Νοταρά και Λ.Βουλιαγμένης,δεν αντιμετωπίζει ιδιαίτερο πρόβλημα,καθώς λειτουργεί με δύο λωρίδες κυκλοφορίας,παρά τον σημαντικό κυκλοφοριακό φόρτο (20000 ΜΕΑ ημερησίως). Αντίθετα,το τμήμα μεταξύ των οδών 25<sup>ης</sup> Μαρτίου και Λουκή Ακρίτα , αν και φέρει αρκετά μικρότερο κυκλοφοριακό φόρτο (12000 ΜΕΑ) δεν διαθέτει επαρκές

πλάτος για την άνετη εξυπηρέτηση του.<sup>67</sup>Ο ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος των υπόλοιπων αξόνων του κυρίου οδικού δικτύου,παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 4.45: Ημερήσιος Φόρτος οδών,σε ΜΕΑ ανά ημέρα και για τις δύο κατευθύνσεις

| Οδός               | Από            | Εώς            | Φόρτος      |
|--------------------|----------------|----------------|-------------|
| Παπαναστασίου      | Λ.Βουλιαγμένης | Ελπιδοφόρου    | 19000       |
| Παπαναστασίου      | Ελπιδοφόρου    | Ακροπόλεως     | 15500-18200 |
| Αίνου              | Ακροπόλεως     | Κύπρου         | 23000       |
| Ελπιδοφόρου        | Παπαναστασίου  | Λ.Αγ.Δημητρίου | 6600        |
| Νοταρά             | Παπαναστασίου  | Λ.Βουλιαγμένης | 7000-10000  |
| Ψυχογιού Γ.        | Λ.Αγ.Δημητρίου | Αίνου          | 10000       |
| Λουκή Ακρίτα       | Λ.Αγ.Δημητρίου | Πριάμου        | 7600-7800   |
| Κύπρου             | Αίνου          | Λ.Αγ.Δημητρίου | 22800-23300 |
| Αναπαύσεως         | Λ.Αγ.Δημητρίου | Κύπρου         | 15000-16900 |
| Ζαχαρία Κ.         | Κύπρου         | Δραγατσανίου   | 8800        |
| Γράμμου            | Λ.Αγ.Δημητρίου | Καλλιφρονά     | 3800        |
| Γράμμου            | Λ.Αγ.Δημητρίου | Πριάμου        | 6600        |
| Αχιλλέως           | Λ.Αγ.Δημητρίου | Βεργίνας       | 4800        |
| Δράμας             | Λ.Αγ.Δημητρίου | Πικροδάφνης    | 4000-5800   |
| Αρτης              | Λ.Αγ.Δημητρίου | Φιλ.Εταιρείας  | 1900        |
| Πόντου             | Λ.Αγ.Δημητρίου | Αιγίνης        | 6800        |
| Αγ.Κωνστ. & Ελένης | Λ.Αγ.Δημητρίου | Αιγίνης        | 3400        |
| Λ.Αγ.Βαρβάρας      | Λ.Αγ.Δημητρίου | Αισχύλου       | 12700       |
| Δαιδάλου           | Λ.Αγ.Δημητρίου | Λ.Αγ.Βαρβάρας  | 15900       |
| Θεομήτορος         | Λ.Αγ.Δημητρίου | Αργοστολίου    | 35700       |

<sup>67</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001,σελ 26

|              |                          |                          |             |
|--------------|--------------------------|--------------------------|-------------|
| Αργοστολίου  | Θεομήτορος               | Ψηλορείτου               | 4000        |
| Σουλίου      | Λ.Βουλιαγμένης           | Αγ.Βασιλείου             | 10000       |
| Αγ.Βασιλείου | Λ.Βουλιαγμένης           | Δράμας                   | 3000        |
| Παπάγου      | Ναυπάκτου                | 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου | 5500-6000   |
| Παπάγου      | 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου | Νοταρά                   | 11000-13400 |
| Παπάγου      | Νοταρά                   | Λ.Βουλιαγμένης           | 8200        |
| Πριάμου      | Δράμας                   | 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου | 1200        |
| Πριάμου      | 25 <sup>ης</sup> Μαρτίου | Λ.Βουλιαγμένης           | 3900-5000   |
| Κολοκοτρώνη  | Μενελάου                 | Αμαλίας                  | 2400-4200   |

Σημαντικός κυκλοφοριακός φόρτος παρατηρείται στις οδούς Παπαναστασίου (19000 ΜΕΑ), Αναπαύσεως (15-16900 ΜΕΑ) και Κύπρου (23000 ΜΕΑ).Οι οδοί αυτές , εκτός της δικής τους κυκλοφορίας,εξυπηρετούν και την αντίθετη κατεύθυνση των μονοδρομημένων τμημάτων της Λ.Αγ.Δημητρίου.

Στις υπόλοιπες οδούς του κύριου οδικού δικτύου, ο ημερήσιος κυκλοφοριακός φόρτος δεν κρίνεται ιδιαίτερα υψηλός,εκτός σε αυτές που συνδέουν απευθείας την Λ.Βουλιαγμένης με τις εσωτερικές περιοχές του Δήμου (Παπάγου, Νοταρά, Σουλίου). Η οδός Νοταρά,φέρει και διερχόμενη κυκλοφορία, μεταξύ της Λ.Βουλιαγμένης και της οδού Αίνου.Επί της οδού Σουλίου,παρατηρούνται κατά τμήματα προβλήματα λόγω του υψηλού ποσοστού βαρέων οχημάτων.

Η Λ.Αγ.Δημητρίου,τροφοδοτείται από τον Νότο κατά τα 2/3 από την Λ.Καλαμακίου και κατά το 1/3 από την Λ.Αγ.Βαρβάρας και αντίστροφα.Περιμετρικά του δήμου,παρατηρούνται υψηλοί κυκλοφοριακοί φόρτοι.Νότια,η οδός Θεομήτορος,φέρει πάνω από 35.000 ΜΕΑ ημερησίως και στις δύο κατευθύνσεις,ενώ ανατολικά,η Λ.Βουλιαγμένης ως βασικός άξονας ολόκληρης της ευρύτερης περιοχής,φέρει κυκλοφοριακό φόρτο της τάξεως των 100.000 ΜΕΑ ημερησίως και στις δύο κατευθύνσεις.

#### 4.4.3 Πεζόδρομοι

Εξετάζοντας το σύστημα πεζοδρόμησης του δήμου, παρατηρούμε πώς με εξαίρεση το βόρειο τμήμα του δήμου,στις υπόλοιπες περιοχές είναι σχεδόν

ανύπαρκτο.Μεμονωμένες πεζοδρομήσεις έχουν εφαρμοστεί σε τμήματα όπου γειτνιάζουν με σχολεία οι οποίες διευκολύνουν την ροή των μαθητών και βελτιώνουν την ασφάλεια,αλλά μόνο τοπικά.

Ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας ,μπορούν να χαρακτηρισθούν οι οδοί Μύρωνος και Αρχιμήδους.Σημαντικοί πεζόδρομοι αποτελούν οι Αλκίνοου(μεταξύ Παπαναστασίου και Λ.Αγ.Δημητρίου) και Σ.Βενιζέλου(μεταξύ Παπαναστασίου και Αρχιμήδους).

Στην περιοχή μελέτης μας,έχουμε χαρακτηριστικό πεζόδρομο στην οδό Δεκανέα Χρήστου Νικολάου, πλησίον του 11<sup>ου</sup> Δημοτικού Σχολείου Αγίου Δημητρίου και κάθετα στην οδό Ελευθερίου Βενιζέλου.<sup>68</sup>

#### **4.4.4 Χώροι στάθμευσης εκτός οδού**

Αρκετές περιοχές κατοικίας του δήμου Αγ.Δημητρίου,ιδιαίτερα νότια του ρέματος Πικροδάφνης, αποτελούνται από νεόκτιστες πολυκατοικίες με pilotis.Παρατηρείται έτσι στον δήμο,σημαντικός αριθμός θέσεων στάθμευσης εκτός οδού και οι μισές εξ'αυτών βρίσκονται σε pilotis.

Ειδικότερα,στον Δήμο Αγίου Δημητρίου καταμετρήθηκαν συνολικά 7787 θέσεις στάθμευσης εκτός οδού,από τις οποίες:

3335 θέσεις βρίσκονται σε υπαίθριους χώρους στάθμευσης με ποσοστό 43%,

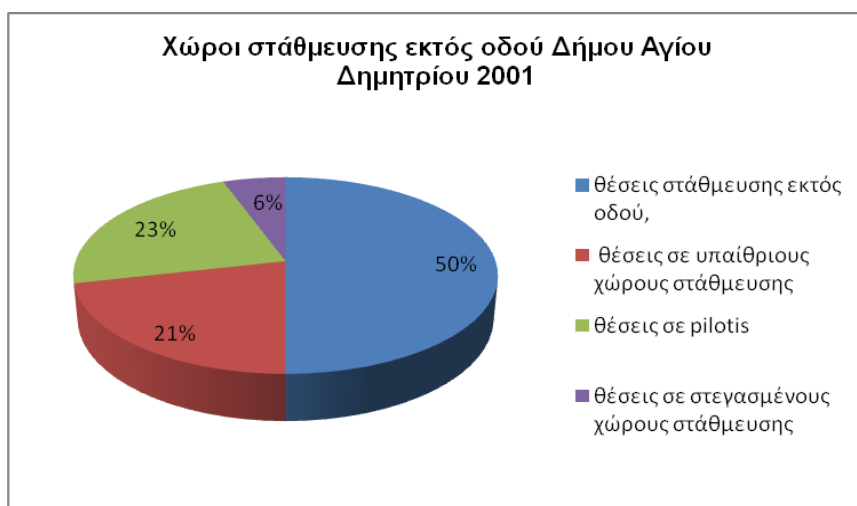
3597 θέσεις βρίσκονται σε pilotis με ποσοστό 46%,

855 θέσεις βρίσκονται σε στεγασμένους χώρους στάθμευσης με ποσοστό 11%,

Εξετάζοντας συνολικά στον δήμο,καταμετρήθηκαν 56 υπαίθριοι χώροι και pilotis και 97 στεγασμένοι χώροι στάθμευσης όπου δεν είναι δυνατή η καταμέτρηση θέσεων.Εκτιμάται ότι στον Δήμο Αγίου Δημητρίου υπάρχουν πάνω από 8000 θέσεις στάθμευσης εκτός οδού.Κατά την προηγούμενη κυκλοφοριακή μελέτη του δήμου,είχαν καταμετρηθεί 3772 θέσεις στάθμευσης εκτός οδού.Παρατηρείται δηλαδή μια αύξηση του αριθμού των θέσεων στάθμευσης εκτός οδού,πάνω από 100%.<sup>69</sup>

<sup>68</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001,σελ 29

<sup>69</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001,σελ 30



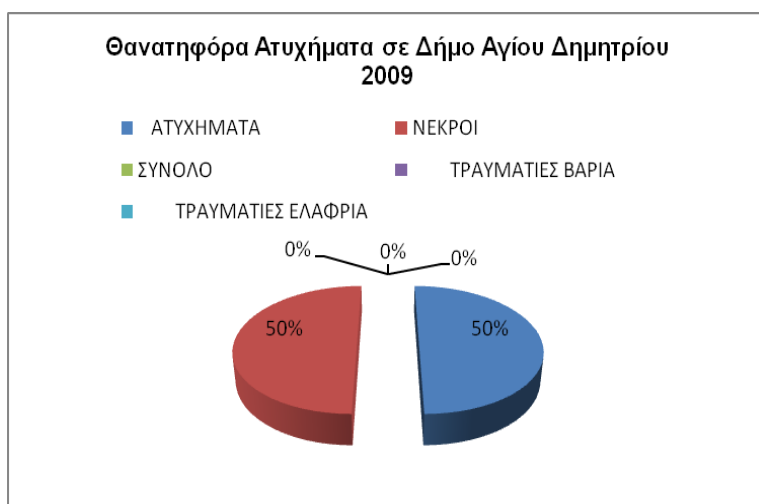
Διάγραμμα 4.46: Χώροι Στάθμευσης εκτός οδολο Δήμου Αγίου Δημητρίου 2001

Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'

**ΠΙΝΑΚΑΣ 60: ΟΔΙΚΑ ΤΡΟΧΑΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΝΟΜΟ ΚΑΙ ΔΗΜΟ, ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΗ ΦΥΣΗ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ. ΕΤΟΣ :2009**

| ΦΥΣΗ ΚΑΙ ΒΑΘΜΟΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ |            |                   |                 |        |        |            |                            |           |        |                 |         |
|----------------------------|------------|-------------------|-----------------|--------|--------|------------|----------------------------|-----------|--------|-----------------|---------|
| ΝΟΜΟΣ ΔΗΜΟΣ                | ΣΥΝΟΛΟ     |                   | ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ      |        |        |            | ΠΡΟΚΑΛΕΣΑΝΤΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΣΜΟΥΣ |           |        |                 |         |
|                            | ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ | ΠΑΘΟΝΤΩΝ ΠΡΟΣΩΠΩΝ | ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΤΟΥΤΩΝ |        |        |            |                            |           |        | ΣΥΝΕΠΕΙΑ ΤΟΥΤΩΝ |         |
|                            |            |                   | ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ       | ΝΕΚΡΟΙ | ΣΥΝΟΛΟ | ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ |                            | ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ | ΝΕΚΡΟΙ | ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ      |         |
|                            |            |                   |                 |        |        | ΒΑΡΙΑ      | ΕΛΑΦΡΙΑ                    |           |        | ΒΑΡΙΑ           | ΕΛΑΦΡΙΑ |
| ΔΗΜΟΣ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ      | 114        | 137               | 1               | 1      | 0      | 0          | 0                          | 113       | 136    | 2               | 134     |

Πίνακας 4.47: Οδικά τροχαία ατυχήματα κατά νομό και δήμο , ανάλογα με την φύση του ατυχήματος 2009,Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'

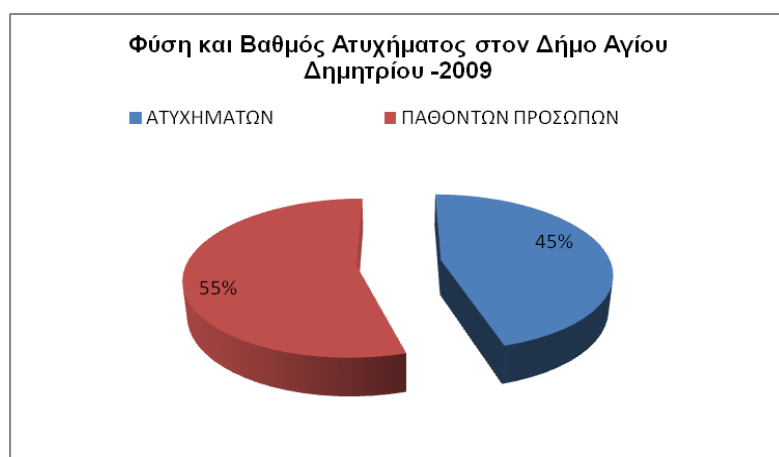




Διάγραμμα 4.48: Θανατηφόρα Ατυχήματα σε Δήμο Αγίου Δημητρίου 2009,Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'



Διάγραμμα 4.49: Ατυχήματα που προκάλεσαν τραυματισμούς σε Δήμο Αγίου Δημητρίου 2009,Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'



Διάγραμμα 4.50-Φύση και Βαθμός Ατυχήματος σε Δήμο Αγίου Δημητρίου 2009,Πηγή: 'ΕΣΥΕ, www.statistics.gr'

#### 4.4.5 Δημόσια μέσα μεταφοράς στην Περιοχή Μελέτης

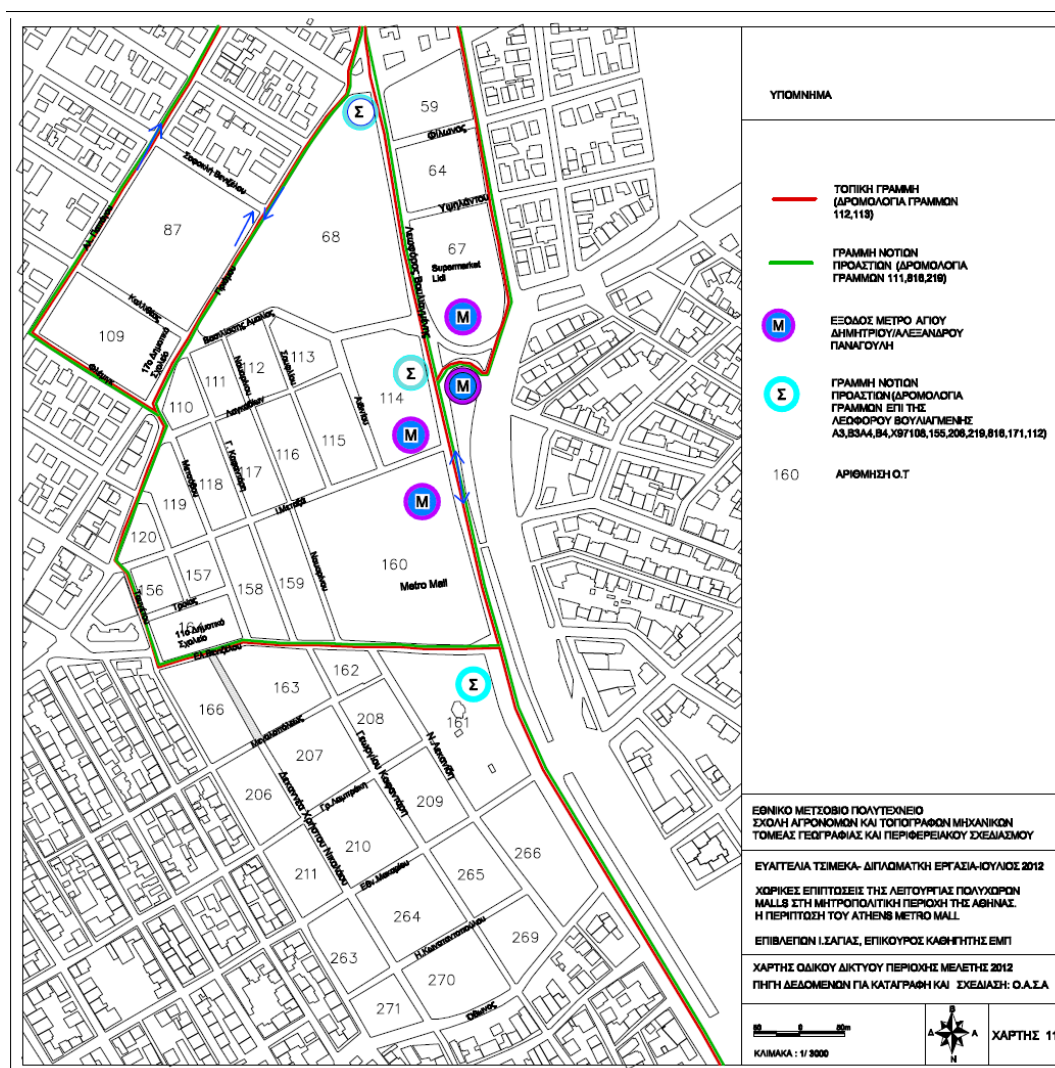
Η εξυπηρέτηση του δήμου Αγ.Δημητρίου από τα Δημόσια Μέσα Μεταφοράς (ΔΜΜ) έχει βελτιωθεί σημαντικά μετά την δημιουργία του σταθμού μετρό «Αγ.Δημητρίου». Το Μετρό,εξασφαλίζει ταχεία και ασφαλή σύνδεση με το κέντρο της Αθήνας και τις άλλες περιοχές του πολεοδομικού συγκροτήματος που διαθέτουν αντίστοιχους σταθμούς.Στον σταθμό Αγίου Δημητρίου λειτουργεί σταθμός μετεπιβίβασης του ΟΑΣΑ,ενώ τα αστικά λεωφορεία έχοντας ως αφετηρία ή τέρμα τον σταθμό, διασχίζουν τον δήμο συνδέοντας τον τόσο με το κέντρο όσο και με τους δήμους της

Νότιας Αθήνας. Προβλέπεται και η επέκταση των σταθμών του μετρό, στο επόμενο χρονικό διάστημα έως την περιοχή του Ελληνικού περιλαμβάνοντας τη δημιουργία τεσσάρων νέων σταθμών (Ηλιούπολη, Άλιμος, Αργυρούπολη, Ελληνικό).

Εκτός των παραπάνω δρομολογιών, υπάρχουν λεωφορειακές γραμμές που συνδέουν τον δήμο με την Αθήνα, αλλά και πολλές διερχόμενες γραμμές από την Λ.Βουλιαγμένης. Καμία περιοχή του δήμου δεν απέχει πάνω από 400 μέτρα από στάση λεωφορείων. Αν όμως θεωρηθεί ως ανώτατο όριο απόστασης βαδίσματος τα 300 μέτρα, τότε εντοπίζονται κάποιες περιοχές μειωμένης εξυπηρέτησης, οι οποίες είναι: Βόρεια του ασύρματου περιοχή 22 στρεμμάτων, γύρω από την οδό Προέδρου Δρακάκη, Σταχτούρη, Ερμού και Ύδρας. Περιοχή 44 στρεμμάτων, ανατολικά της Λ.Αγ Δημητρίου, γύρω από τις οδούς Κίσαμου και Ελλησπόντου. Περιοχή 40 στρεμμάτων, δυτικά της Λ.Βουλιαγμένης, γύρω από την οδό Γρίβα και Κολοκοτρώνη. Περιοχή 85 στρεμμάτων, παρά τα νοτιοδυτικά όρια του δήμου, γύρω από την οδό Βεργίνας.<sup>70</sup>

---

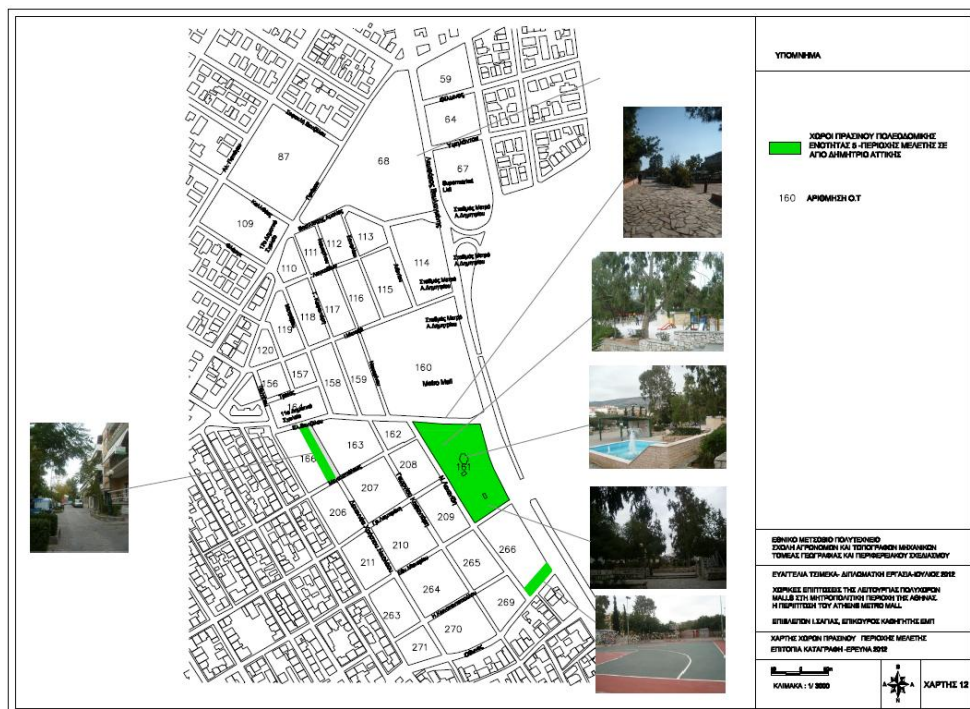
<sup>70</sup> Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου, Ελένη Συμβουλίδου Ιούλιος 2001, σελ 25



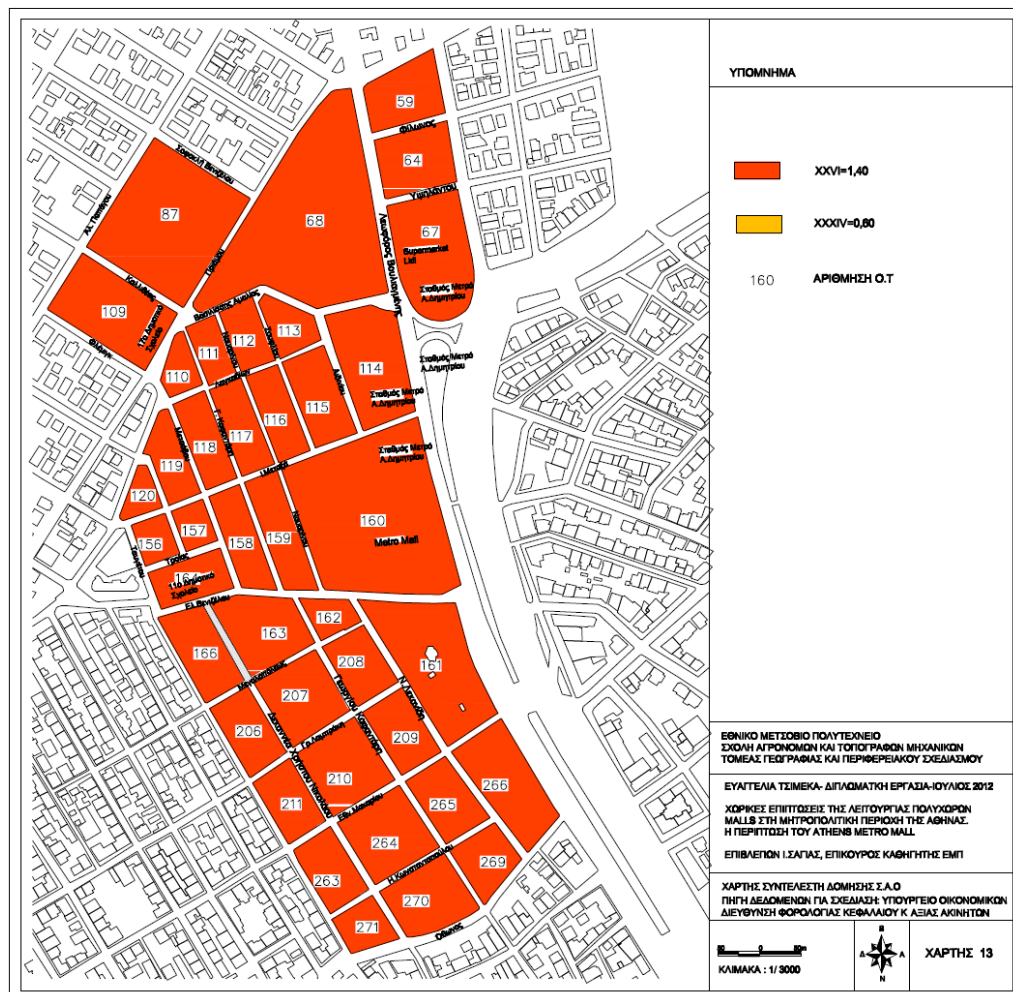
#### 4.4.6 Μορφή χώρου της Περιοχής Μελέτης (ΣΔ, πλατείες, πράσινο)

Στον χάρτη 12 που ακολουθεί, παρουσιάζονται οι πράσινοι χώροι αναψυχής που βρίσκονται στην περιοχή μελέτης. Πρόκειται κυρίως για το πάρκο προς τιμή του Αλέξανδρου Παναγούλη που βρίσκεται ακριβώς δίπλα στο εμπορικό πολυκατάστημα της περιοχής. Επιπλέον ο χάρτης 13 απεικονίζει στην συνέχεια τον συντελεστή δόμησης της περιοχής μελέτης. Συντελεστής δόμησης (σ/δ) είναι ο αριθμός, ο οποίος, πολλαπλασιαζόμενος με την επιφάνεια του οικοπέδου, δίνει τη συνολική επιφάνεια όλων των ορόφων των κτιρίων που μπορούν να κατασκευαστούν στο οικόπεδο, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις..

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΕΡΕΥΝΥΝΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓ.ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ. ΕΣΤΙΑΣΗ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

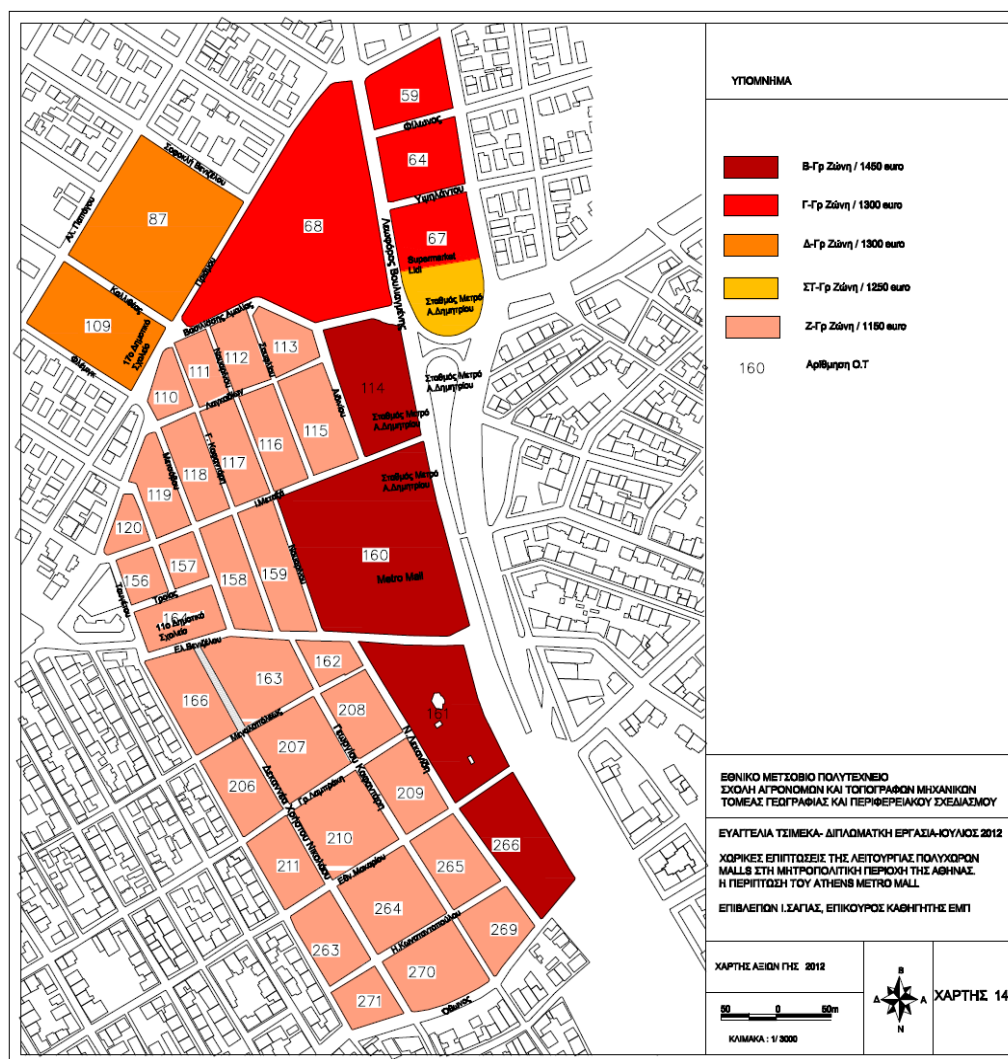


Ο Συντελεστής δόμησης της περιοχής μελέτης ,είναι 1,40 σύμφωνα με τον χάρτη που ακολουθεί.



#### 4.4.7 Αξίες Ακινήτων Περιοχής Μελέτης

Στον χάρτη που ακολουθεί, απεικονίζονται οι χαρακτηριστικές ζώνες εμπορικής δραστηριότητας και αξιών γής στις οποίες υπάγεται η περιοχή μελέτης μας. Όπως φαίνεται χαρακτηριστικά και στον χάρτη, στην περιοχή μελέτης περιλαμβάνεται η Β-Γρ.Ζώνη, Γ-Γρ.Ζώνη, Δ-Γρ.Ζώνη, η Ζ-Γρ.Ζώνη και η Στ-Γρ.Ζώνη. Στις κατοικήσιμες περιοχές έχουμε την Ζ-Γρ.Ζώνη (1150 euro) που απεικονίζεται με πράσινο χρώμα στον χάρτη, στις περιοχές επί της λεωφόρου Βουλιαγμένης που αποτελούν και τις κύριες περιοχές ανάπτυξης της εμπορικής δραστηριότητας, έχουμε την Β-Γρ.Ζώνη (1450 euro), ενώ στα Ο.Τ 89 και 107 (που αποτελούν σχολικές εγκαταστάσεις), έχουμε την Δ-Γρ.Ζώνη (1300 euro). Όσον αφορά τα Ο.Τ 65, 59, 64 και 67 έχουμε την ζώνη Γ-Γρ.Ζώνη (1300 euro), με το Ο.Τ 67 να ανήκει επιπλέον και στην Στ-Γρ.Ζώνη (1250 euro).



#### 4.5 Η Περίπτωση του metro mall Athens

Τα malls, παρόλο που αποτελούν στην Ελλάδα πραγματικότητα των τελευταίων τριών δεκαετιών, παρουσιάζουν σαφή εξέλιξη. Ο πρόγονος των ελληνικών malls, το Μετοχικό Ταμείο Στρατού, ήταν ο πρώτος πολυχώρος-mall που κατασκευάστηκε στην Αθήνα του μεσοπολέμου. Αργότερα, το ΥΠΕΧΩΔΕ αναγνωρίζοντας την ολοένα αναπτυσσόμενη τάση για την ανάπτυξη των εμπορικών πολυκέντρων στην Ελλάδα, ήδη από το 1992 αναθεώρησε το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (Νόμος 1515/1985) θεσπίζοντας εκτός από τα δύο μεγάλα κέντρα Αθήνας και Πειραιά, τέσσερα ακόμη «κέντρα χωροταξικών ενοτήτων», στο Μαρούσι, το Μενίδι, το Χαϊδάρι και το Ελληνικό. Κοινό χαρακτηριστικό τους ήταν η δημόσια γη ή η προσφερόμενη γη με ευνοϊκούς όρους.

Το Athens Metro Mall που οριοθετείται στην περιοχή μελέτης, πρόκειται για εμπορικό και ψυχαγωγικό κέντρο μικτής εκμισθώσιμης επιφάνειας (GLA) 21.500 τ.μ. της εταιρείας Talima Venture του ομογενή επιχειρηματία από τη Βενεζουέλα, Π. Κωνσταντίνου βρίσκεται στην περιοχή του Αγίου Δημητρίου. Αποτελεί σημείο αναφοράς τόσο των νοτίων προαστίων όσο και των κοντινών περιοχών και είναι στρατηγικά τοποθετημένο ακριβώς μπροστά στο μετρό του Αγίου Δημητρίου επί της Λεωφ. Βουλιαγμένης. Με μέσο χρόνο πρόσβασης από δέκα έως 30 λεπτά, η «ακτίνα επιρροής» του εμπορικού κέντρου ανέρχεται στο 1,7 εκατομμύρια άτομα. Και βέβαια καθοριστικό ρόλο για το μέγεθος της επισκεψιμότητας παίζει η τοποθεσία του, δεδομένου ότι το mall βρίσκεται στο σταθμό Μετρό του Αγίου Δημητρίου και στη Λεωφόρο Βουλιαγμένης.

Η οικογένεια Κωνσταντίνου είχε αγοράσει πριν από το 2000 την συγκεκριμένη έκταση και όταν ωρίμασαν οι συνθήκες πραγματοποίησε την επένδυση. Η κατασκευή του mall διήρκεσε δύο χρόνια. Το Athens Metro Mall ενισχύει παράλληλα τις τοπικές κοινωνίες με την δημιουργία 1.000 νέων θέσεων εργασίας. Το νέο εμπορικό κέντρο, παρέχει στους επισκέπτες του, 85 καταστήματα ηγετικών brands που καλύπτουν κάθε ανάγκη, 18 χώρους εστίασης, 5 κινηματογραφικές αίθουσες, Super Market, παιδότοπο, τράπεζα και 1.200 θέσεις στάθμευσης σε τρία επίπεδα με ειδικές θέσεις στάθμευσης για άτομα με ειδικές ανάγκες.<sup>71</sup>

<sup>71</sup> <http://www.athensmetromall.gr/gr/athens-metro-mall/diahirisi>

Γεγονός είναι ότι το Athens Metro Mall εγκαινιάζεται σε μια εποχή δύσκολη για το εμπόριο εξαιτίας της οικονομικής κρίσης. Ωστόσο, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της αγοράς του real estate, καθώς είναι η μοναδική τέτοιου είδους ανάπτυξη στην περιοχή των Νοτίων Προαστίων, αλλά και με εύκολη πρόσβαση από πολλές άλλες περιοχές, λόγω του μετρό, έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει ικανοποιητικό αριθμό επισκεπτών. Οι δημιουργοί του λένε πως απευθύνονται σε καταναλωτικό κοινό 1,6 εκατ. Στα θετικά του συγκαταλέγεται επίσης το μείγμα των εμπορικών καταστημάτων που έχουν επιλεγεί, καθώς και η ύπαρξη κινηματογράφων. Το Athens Metro Mall φιλοξενεί brands, μεταξύ άλλων Zara Public, H&M, Διάφανο, Benetton, Calzedonia, Imaginarium, Octopus, Interport, Adidas Folli – Folli, Toi & Moi, Attrativo, 18 χώρους εστίασης, όπως Friday's, Goody's, Flocafe, KFC, Pizza Fan, 5 κινηματογραφικές αίθουσες Village Cimenas, Super Market AB Βασιλόπουλος, παιδότοπο Volta Fun Park, Vodafone Wind, Γερμανό και Εμπορική Τράπεζα.

#### **4.5.1 Κατασκευαστικά Στοιχεία του πολυκαταστήματος**

Χαρακτηριστικό του Athens Metro Mall αποτελεί και η ιδιαίτερη κατασκευή του και οι αρχιτεκτονικές γραμμές, ο άφθονος φωτισμός και το έντονο υγρό και πράσινο στοιχείο που δημιουργούν τον ιδανικό χώρο χαλάρωσης και ψυχαγωγίας εναρμονισμένο με το αστικό περιβάλλον. Είναι σχεδιασμένο με άξονα την εξοικονόμηση ενέργειας (βιοκλιματικό κτήριο) και μάλιστα σε ποσοστό 30%. Η στέγη του μετακινείται ώστε όταν ο καιρός είναι καλός να μένει ανοιχτή».

Το ακίνητο στο οποίο κατασκευάστηκε το νέο εμπορικό κέντρο αγοράστηκε από το 1995. Η εταιρεία ωστόσο που το δημιούργησε ιδρύθηκε στην Ελλάδα το 2002. Το 2010 η Talima Venture δραστηριοποιήθηκε και στο χώρο του λιανεμπορίου μέσω της εξαγοράς της αλυσίδας καταστημάτων επίπλου, διακόσμησης και οικιακού εξοπλισμού «Διάφανο». Σημειώνεται ότι στις προθέσεις των εν λόγω επιχειρηματιών είναι η περαιτέρω ανάπτυξη και της αλυσίδας «Διάφανο».<sup>72</sup>

#### **4.5.2 Δημιουργός Εταιρεία**

Η δημιουργός εταιρεία, Talima Venture, ανήκει στην οικογένεια ομογενών Κωνσταντίνου η οποία δραστηριοποιείται στο χώρο του real estate από το 1950.

---

<sup>72</sup> <http://www.athensmetromall.gr/gr/athens-metro-mall/prasini-politiki/>

Μεταξύ άλλων στη Βενεζουέλα, όπου αρχικά μετανάστευσε, διαθέτει 75 εμπορικά καταστήματα συνολικής επιφάνειας 340.000 τ.μ. όπου απασχολεί περί τα 5.500 άτομα. Επιχειρήσεις έχει ακόμα στην Κόστα Ρίκα, τον Παναμά, στις ΗΠΑ στο Μαϊάμι, στο Πουέρτο Ρίκο, καθώς και στην Κίνα όπου κατασκευάζει ένα μέρος των εμπορευμάτων που πουλά στα καταστήματά της.

- Η εταιρεία Talima Venture αποτελεί ιδιοκτησία της οικογένειας Κωνσταντίνου η οποία δραστηριοποιείται στο χώρο του real estate από το 1950
- Οι επιχειρήσεις της οικογένειας Κωνσταντίνου αναπτύσσουν έντονη δραστηριότητα εντός και εκτός της Βενεζουέλας υλοποιώντας shop in shop, μικρά εμπορικά κέντρα, αποθηκευτικούς χώρους και retail parks (big boxes)
- Το 2002 έχοντας ως όραμα τις επενδύσεις στην Ελλάδα, συστήνεται το ελληνικό υποκατάστημα της εταιρείας, με πρωταρχικό στόχο την αξιοποίηση του ακινήτου της οικογένειας στον Άγιο Δημήτριο
- Από το 2010, η Talima Venture Inc. δραστηριοποιείται και στο χώρο του λιανεμπορίου, μέσω της εξαγοράς της αλυσίδας καταστημάτων επίπλου, διακόσμησης και οικιακού εξοπλισμού ΔΙΑΦΑΝΟ

Μερικά από τα έργα της εταιρείας Talima Venture είναι :

|                            |   |
|----------------------------|---|
| <b>ΒΕΝΕΖΟΥΕΛΑ</b>          | 75 πολυκαταστήματα εκτάσεως από 2.000 έως 15.000 τ.μ.<br>Εμβαδό συνολικής επιφάνειας: 340.000 τ.μ.<br>Θέσεις Εργασίας: 5.500                          |
| <b>ΚΟΣΤΑ ΡΙΚΑ</b>          | 5 πολυκαταστήματα εκτάσεως από 5.000 έως 12.000 τ.μ.<br>Εμβαδό συνολικής επιφάνειας: 35.000 τ.μ.<br>Θέσεις Εργασίας: 200                              |
| <b>ΠΑΝΑΜΑΣ</b>             | Πολυκατάστημα εντός εμπορικού κέντρου συνολικής έκτασης 2.500 τ.μ. Κεντρικές αποθήκες εισαγωγής συνολικής έκτασης 75.000 τ.μ.<br>Θέσεις Εργασίας: 200 |
| <b>Η.Π.Α.<br/>(ΜΑΙΑΜΙ)</b> | Αποθηκευτικοί χώροι συνολικού εμβαδού 100.000 τ.μ.<br>Μικρής έκτασης εμπορικό κέντρο συνολικού εμβαδού 5.000 τ.μ.                                     |
| <b>ΠΟΥΕΡΤΟ<br/>ΡΙΚΟ</b>    | Αποθηκευτικοί χώροι συνολικού εμβαδού 300.000 τ.μ.  |



### 4.5.3 Προσβάσεις και Παρεχόμενες Υπηρεσίες

#### Πρόσβαση με Αττικό Μετρό

Στάση «Άγ. Δημήτριος» Γραμμή 2 > έξοδος Βουλιαγμένης (Ι. Μεταξά)

Από Κηφισιά Γραμμή 1 > αλλαγή με Γραμμή 2 στάση «Αττική» > «Άγ. Δημήτριος».

Από Πειραιά Γραμμή 1 > αλλαγή με Γραμμή 2 στάση «Ομόνοια» > «Άγ. Δημήτριος».

Από Αγ. Αντώνιο Γραμμή 2 > «Άγ. Δημήτριος».

Από Σύνταγμα Γραμμή 2 > «Άγ. Δημήτριος».

Από Αιγάλεω Γραμμή 3 > αλλαγή με Γραμμή 2 στάση «Σύνταγμα» > «Άγ.

Δημήτριος».

Από Δ. Πλακεντίας Γραμμή 3 > αλλαγή με Γραμμή 2 στάση «Σύνταγμα» > «Άγ.

Δημήτριος».

Από Στ. Λαρίσης Γραμμή 2 > «Άγ. Δημήτριος».

Από Αεροδρόμιο Γραμμή 3 > αλλαγή με Γραμμή 2 στάση «Σύνταγμα» > «Άγ.

Δημήτριος». Γραμμή 1 Γραμμή 2 Γραμμή 3

#### Πρόσβαση με αυτοκίνητο

Από Κηφισιά μέσω Λ. Κηφισίας > Βασ. Σοφίας > αριστερά Λ. Βουλιαγμένης.

Από Αθήνα μέσω Λ. Βουλιαγμένης (κάθοδος).

Από Πειραιά μέσω Λ. Ποσειδώνος (άνοδος) > αριστερά προς Λ. Συγγρού > δεξιά στην Α. Φραντζή > δεξιά στη Λ. Βουλιαγμένης (κάθοδος).

Από Γλυφάδα μέσω Λ. Βουλιαγμένης (άνοδος) > αριστερά στην Υψηλάντου > αριστερά στη Λ. Βουλιαγμένης (κάθοδος).

Από Αττική οδό (προς Μαρκόπουλο - Αεροδρόμιο) έξοδος 13 Λ. Δ. Πλακεντίας > Υ1 Κατεχάκη > Περιφερειακός Υμηττού > Λ. Βουλιαγμένης.

Από Αττική οδό (προς Ελευσίνα) έξοδος 16 Υ7 Λεοντάριο > Κατεχάκη > Περιφερειακός Υμηττού > Λ. Βουλιαγμένης.

#### Πρόσβαση με λεωφορεία ΟΑΣΑ

Στάση "Τέρμα" - Πλατεία Παναγούλη: Λεωφορεία 219, 816

Στάση "Δαρζέντα" - Λεωφ. Βουλιαγμένης (κάθοδος): Λεωφορεία 109, 154, 155, 171, 247, 248, 790, Α3, Α4, Β3, Χ97

Στάση "Ελκα" - Λεωφ. Βουλιαγμένης (άνοδος): Λεωφορεία 790, A3, A4, B3, X97

Στο Athens Metro Mall παρέχονται οι ακόλουθες υπηρεσίες:

- Γραφείο πληροφοριών
- Χώρος πρώτων βοηθειών
- Τουαλέτες σε κάθε όροφο
- Τουαλέτες για άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ).
- Ράμπες πρόσβασης για άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Χώρος βρεφικής φροντίδας
- Ιδιωτικός χώρος φύλαξης παιδιών
- Μηχανήματα αυτόματης ανάληψης χρημάτων (ΑΤΜ)
- Δωρεάν παροχή ασύρματης πρόσβασης στο Internet



Εικόνα 4.51 – The Metro Mall Athens-άποψη του εσωτερικού του



Εικόνα 4.52- The Metro Mall Athens

#### 4.5.4 Περιβαλλοντικός σχεδιασμός λειτουργίας και χρήσης του πολυκαταστήματος

Το Athens Metro Mall έχει σχεδιασθεί και λειτουργεί με άξονα την εξοικονόμηση πόρων και τη φιλικότητα προς το περιβάλλον, συνδυάζοντας χαρακτηριστικά που το ανάγουν σε βιοκλιματικό κτίριο με χαμηλή κατανάλωση ενέργειας. Διαθέτει σύγχρονα, προσαρμοσμένα σε βιοκλιματικό κτίριο παθητικά και ενεργητικά συστήματα και φωτοβολταϊκά panels, που καλύπτουν 500 τ.μ. της ανατολικής πλευράς του κτιρίου, επιτυγχάνοντας μείωση της κατανάλωσης ενέργειας έως και 30%. Το Athens Metro Mall, είναι το πρώτο εμπορικό κέντρο που μέτρησε το ανθρακικό του αποτύπωμα με σκοπό να ξεκινήσει την παρακολούθηση της περιβαλλοντικής του επίδοσης αποτρέποντας εκπομπές CO<sub>2</sub> και συμβάλλοντας έτσι στην προστασία του περιβάλλοντος και του κλίματος του πλανήτη.\*

Από πρόσφατη καταμέτρηση προέκυψε ότι κάθε επισκέπτης του Athens Metro Mall παράγει 3,19 Kg διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), όταν η παραγωγή διοξειδίου του άνθρακα στην Ελλάδα ισοδυναμεί με 24,1 Kg ανά άτομο την ημέρα (IEA, International Energy Agency 2010). Αντίστοιχα στην Ευρώπη η παραγωγή διοξειδίου του άνθρακα ισοδυναμεί με 24,6 Kg ανά άτομο την ημέρα (WRI, World Resources Institute 2010).<sup>73</sup>

\* Ο υπολογισμός του ανθρακικού αποτυπώματος έγινε από τη GLOBAL CHALLENGES και την CLIMATEPARTNER τη μόνη πιστοποιημένη εταιρεία για τις online διαδικασίες υπολογισμού ανθρακικού αποτυπώματος.

### **Φωτοβολταϊκός σταθμός και καινοτόμες τεχνολογίες**

Επιπλέον, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να σημειωθεί ότι η λειτουργία φωτοβολταϊκού σταθμού με panels πολυκρυσταλλικού πυριτίου και εγκατεστημένης ισχύος 53 KWp, αναμένεται να συνεισφέρει στην αποτροπή περίπου 65 τόνων ισοδύναμου διοξειδίου του άνθρακα. Παράλληλα, οι τεχνολογικές καινοτομίες που έχουν προβλεφθεί στην κατασκευή του Athens Metro Mall, όπως ο κεντρικός κλιματισμός με χρήση νερού με κεντρικούς ψύκτες και οι κεντρικές αντλίες θερμότητας το σύστημα free cooling, οι κλιματιστικές μονάδες με εναλλάκτες (αέρα-αέρα), η παραγωγή ζεστού κοινόχρηστου νερού με χρήση φυσικού αερίου, η χρήση φωτιστικών σωμάτων τεχνολογίας Led χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης, οι κυλιόμενες σκάλες με αισθητήρες κίνησης, τα ασανσέρ με προδιαγραφές εξοικονόμησης ενέργειας, η ανοιγοκλειόμενη οροφή και το κεντρικό σύστημα BMS (Building Monitor System), αποτελούν χαρακτηριστικά βιοκλιματικού χαρακτήρα του εμπορικού κέντρου, διατηρώντας την ενεργειακή κατανάλωση σε χαμηλά επίπεδα και την εξοικονόμηση της ενέργειας προσεγγιστικά στο 30% σε σχέση με αντίστοιχες συμβατικές τεχνολογίες. Συγκεκριμένα η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας στο Athens Metro Mall ισοδυναμεί με 521,4 kwh ανά τετραγωνικό ανά μέρα, ποσότητα συμβατή με τα σπάντα του Αμερικάνικου Οργανισμού για την Προστασία του Περιβάλλοντος (E.P.A).

---

<sup>73</sup> <http://www.athensmetromall.gr/gr/news/new/?n=3>

### **Πρόσβαση και εξοικονόμηση ενέργειας**

Η προσέλευση του κοινού αποτελεί μια από τις κυριότερες πηγές διοξειδίου του άνθρακα, για ένα εμπορικό κέντρο. Οι εκπομπές αυτές οφείλονται κυρίως στην επιλογή του τρόπου μετακίνησης. Το Athens Metro Mall λόγω του ότι είναι χωροθετημένο σε μια από τις πιο κεντρικές αρτηρίες του αστικού ιστού, η οποία εξυπηρετείται από γραμμή του Μετρό, αλλά και από γραμμές ΟΑΣΑ, συμβάλλει στην «πράσινη» μετακίνηση τόσο του προσωπικού όσο και των επισκεπτών, με αποτέλεσμα να είναι πιο φιλικό προς το περιβάλλον. Συγκεκριμένα το 85% των επισκεπτών του Εμπορικού Κέντρου χρησιμοποιούν τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς και το 15% των επισκεπτών το αυτοκίνητό του, έχοντας σαν αποτέλεσμα εξοικονόμηση που αντιστοιχεί σε 344,430 κιλά ισοδύναμου διοξειδίου του άνθρακα. Αν το 50% των επισκεπτών χρησιμοποιούσε αυτοκίνητο, τότε η έκλυση διοξειδίου του άνθρακα θα ήταν 1,435,125 κιλά. Τέλος, σημαντική θεωρείται και η δημιουργία των υπόγειων χώρων στάθμευσης -1,200 περίπου θέσεων-, οι οποίοι περιβαλλοντικά συνεισφέρουν στην αποτροπή περιττών εκλύσεων διοξειδίων του άνθρακα.

### **Μειωμένη κατανάλωση νερού**

Αναφορικά με την κατανάλωση του νερού, έχουν τοποθετηθεί σε όλες τις τουαλέτες του Athens Metro Mall, φωτοκύτταρα που αποτρέπουν τη σπατάλη νερού και επομένως την επιπλέον εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα. Στο εμπορικό κέντρο το πότισμα των περιοχών πρασίνου πραγματοποιείται από δεξαμενή ομβρίων για τη μείωση της κατανάλωσης νερού. Οι εξωτερικοί χώροι πρασίνου διαμορφώνουν ένα διαφορετικό μικροκλίμα εντός του αστικού ιστού, ενώ απαιτούν ελάχιστο πότισμα μιας και η εδαφική τους κάλυψη είναι μικρής έκτασης. Η χρήση σιντριβανιών στους εξωτερικούς χώρους συνοδεύεται από ανατροφοδότηση και καθαρισμό του νερού. Η μηνιαία κατ' άτομο κατανάλωση νερού είναι 0,8554 λίτρα, ποσότητα που όπως αναλύεται και στην παρουσίαση του ανθρακικού αποτυπώματος κρίνεται ιδιαίτερα μικρή.

### **Διαχείριση απορριμμάτων και αποβλήτων**

Όσον αφορά στα απορρίμματα και τα απόβλητα που δημιουργούνται από τις λειτουργίες του Athens Metro Mall, υλοποιούνται οι ακόλουθες μέθοδοι διαχείρισης:

*i. Διαχείριση αστικού τύπου απορριμμάτων*

Τα απορρίμματα που προέρχονται από την καθημερινή λειτουργία του προσωπικού του εμπορικού κέντρου συλλέγονται σε κάδους και μεταφέρονται σε δυο πρέσες από όπου το συνεργείο καθαρισμού τα συλλέγει και τα μεταφέρει στην εταιρία διαλογής ΓΕΝΙΚΗ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΕΩΣ Α.Ε. Η εταιρία διαθέτει τις προβλεπόμενες άδειες για τη λειτουργία μονάδας αποθήκευσης διαλογής και μηχανικής επεξεργασίας μεταλλικών και μη μεταλλικών απορριμμάτων για ανακύκλωση και για λειτουργία μονάδων διαλογής γυαλιού και εναλλακτικού καυσίμου RDF στον Ασπρόπυργο Αττικής. Ανά τετράμηνο εκδίδεται βεβαίωση από την εταιρία για τις διαλαμβανόμενες ποσότητες μεικτών ανακυκλώσιμων αποβλήτων που συγκεντρώνονται και οδηγούνται προς διαλογή. Από την αρχή λειτουργίας του εμπορικού κέντρου ως τον Απρίλιο του 2011 συγκεντρώθηκαν 512,46 τόνοι μεικτών ανακυκλώσιμων απορριμμάτων. Ο μέσος όρος παραγόμενων απορριμμάτων ανά μήνα ανέρχεται στους 85 περίπου τόνους. Η ποσότητα κατά άτομο (επισκέπτες και προσωπικό) παραγόμενου απορρίμματος αξιολογείται περίπου στα 0,13 κιλά.

*ii. Ανακύκλωση υλικών*

Στο Εμπορικό Κέντρο εφαρμόζεται σύστημα ανακύκλωσης υπό τη μορφή μεικτών απορριμμάτων τα οποία οδηγούνται στη συνέχεια για διαλογή. Τα απορρίμματα συγκεντρώνονται σε περιέκτες ανακύκλωσης που έχουν ενιαία εμφάνιση και ενιαία σήμανση ενώ δεν γίνεται διάκριση ανά υλικό. Το βασικό σύστημα ανακύκλωσης του εμπορικού κέντρου, λειτουργεί με συνεργεία καθαρισμού που συλλέγουν τα απορρίμματα από κάθε περιέκτη και τα οποία συγκεντρώνονται και συμπιέζονται σε δυο μηχανικές πρέσες που είναι τοποθετημένες στον εξωτερικό χώρο του κτιρίου, ενώ από εκεί γίνεται η αποκομιδή τους από τον μεταφορέα.

Η εταιρία διαλογής εκδίδει μηνιαίο απολογισμό προς τη Διοίκηση του Εμπορικού Κέντρου, με την ανάλυση των ποσοτήτων που ανακτώνται από τη διαλογή του ρεύματος των μεικτών απορριμμάτων και προωθείται προς ανακύκλωση ή ακολουθεί άλλους τρόπους διάθεσης και επεξεργασίας. Αναλυτικότερα, μηνιαία ανακτάται χαρτί-χαρτόνι περίπου 17,87%, πλαστικό 5,49%, συσκευασίες tetrapack 1,26%, αλουμίνιο 0,79%, γυαλί 0,59% υλικά για ενεργειακή αξιοποίηση 41% και μη αξιοποιήσιμα υλικά περίπου 33%. Στους εξωτερικούς χώρους του εμπορικού κέντρου είναι τοποθετημένοι μπλε κάδοι ανακύκλωσης της Ελληνικής Εταιρίας Αξιοποίησης Ανακύκλωσης (Ε.Ε.Α.Α.) και κάδοι (τύπου καμπάνας) για την αποκλειστική συγκέντρωση γυαλιού.

Μέσα από την πολιτική λειτουργίας που έχει υιοθετήσει και έχοντας ξεκινήσει την παρακολούθηση της περιβαλλοντικής του επίδοσης, το Athens Metro Mall, προχωράει στην υλοποίηση δράσεων για την ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα περιβάλλοντος αλλά και την ενημέρωση για τους τρόπους εξοικονόμησης ενέργειας και ανακύκλωσης για όλους τους πολίτες.

#### 4.5.5 Εσωτερική διαμόρφωση πολυκαταστήματος

Στις 30 Νοεμβρίου το Athens Metro Mall άνοιξε τις πύλες του για να υποδεχθεί τους πρώτους επισκέπτες. Η μεγάλη απήχηση του κοινού επιβεβαιώνεται και από την υψηλή επισκεψιμότητα η οποία ξεπέρασε τα 100.000 άτομα τις τρεις πρώτες μέρες, ενώ κατά το πρώτο Σάββατο της λειτουργίας του το Athens Metro Mall αποτέλεσε τον τόπο προορισμού για 60.000 επισκέπτες.

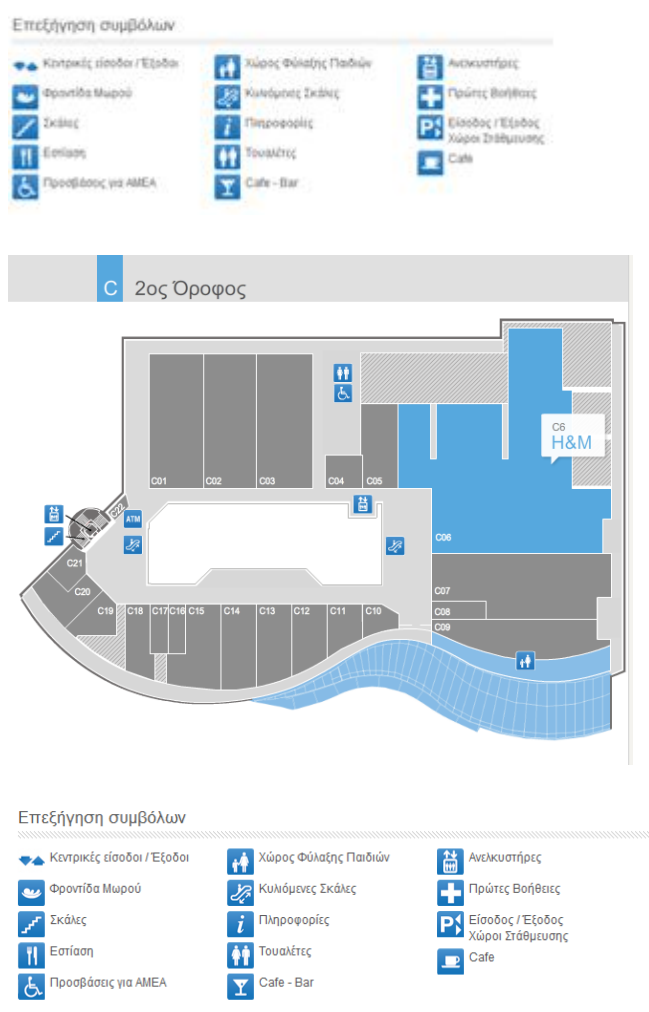
Το εύρος και η υψηλή ποιότητα υπηρεσιών καθώς και η μοναδική αισθητική του κέντρου έχουν προκαλέσει μεγάλο ενθουσιασμό στους επισκέπτες επιβεβαιώνοντας τις εκτιμήσεις και τους στόχους της διοίκησης του εμπορικού κέντρου.



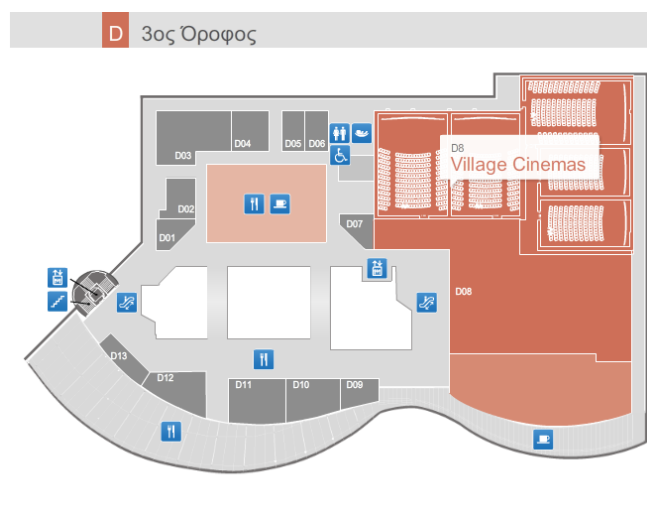
Εικόνα 4.53-The Metro Mall Athens-Εσωτερική διαρρύθμιση του ισόγειου, Πηγή: <http://www.athensmetromall.gr/gr/st-ore-locato>



Εικόνα 4.54-The Metro Mall Athens-Εσωτερική διαρρύθμιση του πρώτου ορόφου, Πηγή: <http://www.athensmetromall.gr/gr/store-locator/?fid=2>



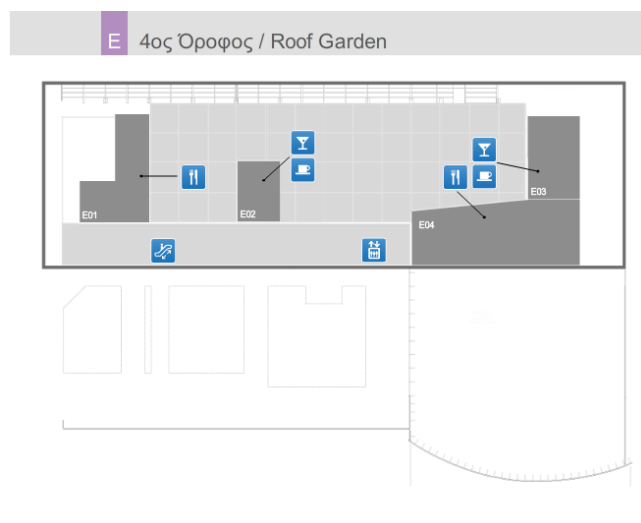
Εικόνα 4.55-The Metro Mall Athens-Εσωτερική διαρρύθμιση του δεύτερου ορόφου, Πηγή: <http://www.athensmetromall.gr/gr/store-locator/?fid=3>



Επεξήγηση συμβόλων

- |  |                            |  |                       |  |                                   |
|--|----------------------------|--|-----------------------|--|-----------------------------------|
|  | Κεντρικές εισοδοί / Έξοδοι |  | Χώρος Φύλαξης Παιδιών |  | Ανελκυστήρες                      |
|  | Φροντίδα Μωρού             |  | Κυλιόμενες Σκάλες     |  | Πρώτες Βοήθειες                   |
|  | Σκάλες                     |  | Πληροφορίες           |  | Είσοδος / Έξοδος Χώροι Στάθμευσης |
|  | Εστίαση                    |  | Τουαλέτες             |  | Cafe                              |
|  | Προσβάσεις για ΑΜΕΑ        |  | Cafe - Bar            |  |                                   |

Εικόνα 4.56-The Metro Mall Athens- Εσωτερική διαρρύθμιση του τρίτου ορόφου, Πηγή: <http://www.athensmetromall.gr/gr/store-locator/?fid=4>



Επεξήγηση συμβόλων

- |  |                            |  |                       |  |                                   |
|--|----------------------------|--|-----------------------|--|-----------------------------------|
|  | Κεντρικές εισοδοί / Έξοδοι |  | Χώρος Φύλαξης Παιδιών |  | Ανελκυστήρες                      |
|  | Φροντίδα Μωρού             |  | Κυλιόμενες Σκάλες     |  | Πρώτες Βοήθειες                   |
|  | Σκάλες                     |  | Πληροφορίες           |  | Είσοδος / Έξοδος Χώροι Στάθμευσης |
|  | Εστίαση                    |  | Τουαλέτες             |  | Cafe                              |
|  | Προσβάσεις για ΑΜΕΑ        |  | Cafe - Bar            |  |                                   |

Εικόνα 4.57-The Metro Mall Athens- Εσωτερική διαρρύθμιση του τέταρτου ορόφου,

Πηγή: <http://www.athensmetromall.gr/gr/store-locator/?fid=5>



## 4.6 Επεξεργασία Ερωτηματολογίου μελέτης για την δημιουργία και λειτουργία του νέου metro mall Athens

Η επεξεργασία των 50 ερωτηματολογίων που συλέχθηκαν στα πλαίσια της μελέτης αυτής πραγματοποιήθηκε με το στατιστικό πρόγραμμα SPSS 14.0 και τα αποτελέσματα παραίθενται παρακάτω.Ερωτήθηκαν 24 άνδρες και 26 γυναίκες στα πλαίσια του ερωτηματολογίου αυτού με τα παρακάτω αποτελέσματα.

Έτσι στην ερώτηση 8 για ποιο λόγο προτιμήσαν οι καταναλωτές το Metro Mall για τις αγορές τους,οι 21 απάντησαν για την συγκεντρωμένη αγορά , 13 για τις επιπλέον επιλογές που προσφέρει ( βόλτα, αναψυχή, καφέ κτλ) , 10 άτομα απάντησαν ότι το επισκέπτονται λόγω της εύκολης τους πρόσβασης σε αυτό ( με μέσα μαζικής μεταφοράς, περπάτημα ή αυτοκίνητο ) και μόλις 4 τυχαία.

Statistics

|   |         | Φύλο | Αγορές |
|---|---------|------|--------|
| N | Valid   | 50   | 48     |
|   | Missing | 0    | 2      |

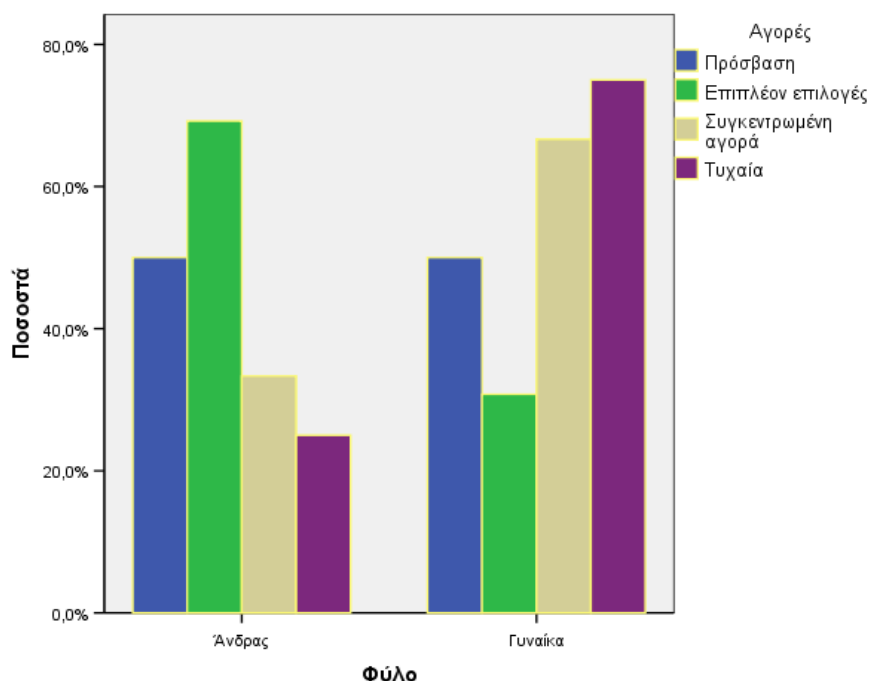
### Frequency Table

Φύλο

|       |         | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|---------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | Ανδρας  | 24        | 48,0    | 48,0          | 48,0               |
|       | Γυναίκα | 26        | 52,0    | 52,0          | 100,0              |
|       | Total   | 50        | 100,0   | 100,0         |                    |

Αγορές

|         |                     | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Πρόσβαση            | 10        | 20,0    | 20,8          | 20,8               |
|         | Επιπλέον επιλογές   | 13        | 26,0    | 27,1          | 47,9               |
|         | Συγκεντρωμένη αγορά | 21        | 42,0    | 43,8          | 91,7               |
|         | Τυχαία              | 4         | 8,0     | 8,3           | 100,0              |
|         | Total               | 48        | 96,0    | 100,0         |                    |
| Missing | System              | 2         | 4,0     |               |                    |
|         | Total               | 50        | 100,0   |               |                    |



Διάγραμμα 4.58- Αναλογία λόγου προτίμησης Metro Mall Athens, σχετικά με το φύλο

Στην ερώτηση 2 τι ηλικίες επισκέπτονται το εμπορικό πολυκατάστημα ένα 16% ανήκει στις ηλικίες κάτω των 20 ετών , το 22% σε ηλικίες 20-25 ετών, το 20% σε ηλικίες 25-30 , 10% σε ηλικίες των 30-40 και ένα 32% άνω των 40 ετών. Ο λόγος για τον οποίο οι ηλικίες άνω των 40 που επισκέπτονται το εμπορικό πολυκατάστημα σε ένα ποσοστό 32% μπορεί να δικαιολογηθεί στο γεγονός ότι το εμπορικό πολυκατάστημα περιλαμβάνει σούπερ μάρκετ για τα καθημερινά ψώνια, κατάστημα εμπορικών ειδών, καφετέριες και μαγαζιά για ψώνια ένδυσης και υπόδησης αλλά και εστιατόρια. Οι μικρότερες ηλικίες (σε ποσοστά κατά μέσο όρο 20% σε ηλικίες >20, 20-25, 25-30 ) φαίνεται να απολαμβάνουν περισσότερο χρόνο σε αγορές, ψυχαγωγία (κινηματογράφο εντός πολυκαταστήματος και καφετέριες) και λιγότερο σε σούπερ μάρκετ, καθημερινά ψώνια ή εστιατόρια.

Statistics

|   |         | Ηλικία | Αγορές |
|---|---------|--------|--------|
| N | Valid   | 50     | 48     |
|   | Missing | 0      | 2      |

### Frequency Table

Ηλικία

|       |       | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|-------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | <20   | 8         | 16,0    | 16,0          | 16,0               |
|       | 20-25 | 11        | 22,0    | 22,0          | 38,0               |
|       | 25-30 | 10        | 20,0    | 20,0          | 58,0               |
|       | 30-40 | 5         | 10,0    | 10,0          | 68,0               |
|       | >40   | 16        | 32,0    | 32,0          | 100,0              |
|       | Total | 50        | 100,0   | 100,0         |                    |

Στην ερώτηση 10 εάν η επίσκεψη στο πολυκατάστημα συνδιάζεται με κάποια άλλη δραστηριότητα όπως εργασία (σε μικρή απόσταση από τον τόπο κατοικίας), δραστηριότητες αναψυχής και εστίασης,βόλτα στην περιοχή ή γενικά άλλη δραστηριότητα, από τα 48 άτομα που ερωτήθηκαν,το 18% απάντησε ότι επισκέφθηκε το mall για εργασία (στην γύρω περιοχή), το 28% για λόγους εστίασης, το 34% για λόγους αναψυχής και για βόλτα το 14%, εκτός του ήδη υψηλού ποσοστού που επισκέπτεται το πολυκατάστημα για τις αγορές του αποκλειστικά.

Statistics

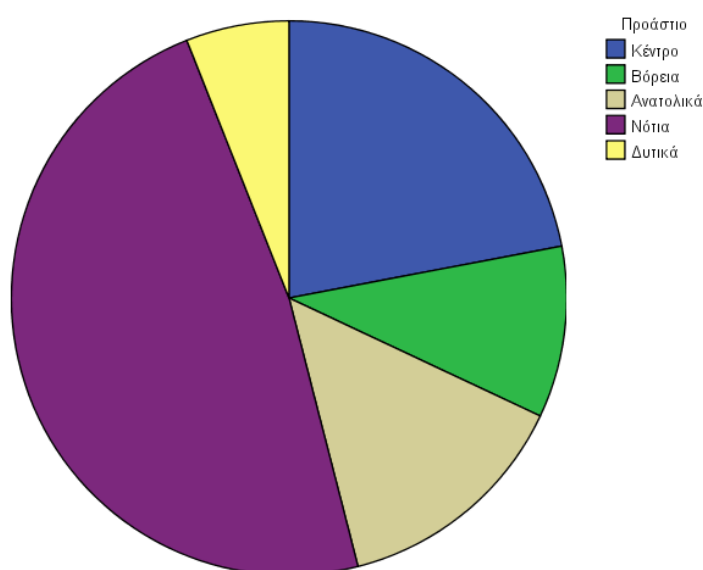
|   |         | Δραστηριότητα | Αγορές |
|---|---------|---------------|--------|
| N | Valid   | 48            | 48     |
|   | Missing | 2             | 2      |

### Frequency Table

Δραστηριότητα

|         |         | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Εργασία | 9         | 18,0    | 18,8          | 18,8               |
|         | Εστίαση | 14        | 28,0    | 29,2          | 47,9               |
|         | Αναψυχή | 17        | 34,0    | 35,4          | 83,3               |
|         | Βόλτα   | 7         | 14,0    | 14,6          | 97,9               |
|         | 5       | 1         | 2,0     | 2,1           | 100,0              |
|         | Total   | 48        | 96,0    | 100,0         |                    |
| Missing | System  | 2         | 4,0     |               |                    |
|         | Total   | 50        | 100,0   |               |                    |

Στην ερώτηση 6 σε ποια προάστια κατοικούν τα άτομα που απαντήσαν το ερωτηματολόγιο και επισκέφθηκαν το mall, από τα 50 άτομα που απαντήσαν την ερώτηση αυτή, το 22% επισκέφθηκε το πολυκατάστημα με κατεύθυνση από το κέντρο (χρησιμοποιώντας και την κόκκινη γραμμή του μετρό Σύνταγμα-Άγιος Δημήτριος), το 48% επισκέφθηκε το mall από τα Νότια Προάστια (είτε με μέσα μαζικής μεταφοράς είτε με ΙΧ που πάρκαραν πλησίον της περιοχής ή εντός του πολυκαταστήματος), το 10% από Βόρεια Προάστια, το 14% από Ανατολικά Προάστια και ένα 6% από Δυτικά Προάστια.



Διάγραμμα 4.59-Από ποια προάστια οι καταναλωτές επισκέπτονται το Metro Mall Athens

**Statistics**

|   |         | Προάστιο | Αγορές |
|---|---------|----------|--------|
| N | Valid   | 50       | 48     |
|   | Missing | 0        | 2      |

**Frequency Table**

|       |           | Προάστιο  |         |               |                    |
|-------|-----------|-----------|---------|---------------|--------------------|
|       |           | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
| Valid | Κέντρο    | 11        | 22,0    | 22,0          | 22,0               |
|       | Βόρεια    | 5         | 10,0    | 10,0          | 32,0               |
|       | Ανατολικά | 7         | 14,0    | 14,0          | 46,0               |
|       | Νότια     | 24        | 48,0    | 48,0          | 94,0               |
|       | Δυτικά    | 3         | 6,0     | 6,0           | 100,0              |
|       | Total     | 50        | 100,0   | 100,0         |                    |

Στην ερώτηση 13 που αναφέρεται στο μέρος το οποίο οι καταναλωτές προτιμούν να αγοράζουν τα είδη ρουχισμού και υπόδησης το 36% προτίμησε το κέντρο για τις αγορές του, το 12% τα βόρεια προάστια, το 46% τα νότια προάστια, τα ανατολικά προάστια 4% και τα δυτικά προάστια 2%. Το ερωτηματολόγιο πραγματοποιήθηκε στην έξοδο του πολυκαταστήματος στα νότια προάστια της Αττικής, στον Δήμο του Αγίου Δημητρίου, γεγονός που δικαιολογεί το μεγάλο ποσοστό των 46% που προτιμούν τα νότια προάστια για τις αγορές του. Όσον αφορά την ερώτηση 14 που αφορά το είδος του καταστήματος που προτιμούν για τις αγορές τους, το 34% απάντησε ότι αγοράζει ρούχα και υποδήματα από μικρά ή μεσαία καταστήματα και ένα μεγάλο ποσοστό 66% προτιμά το Metro Mall για τις αγορές του. Αυτό το μεγάλο ποσοστό δικαιολογεί και την μεγάλη επιτυχία λειτουργίας του πολυκαταστήματος στην περιοχή του Αγίου Δημητρίου αλλά και την νέα στροφή των καταναλωτών στην πραγματοποίηση των αγορών τους σε εμπορικά πολυκαταστήματα.

|         | Μέρος για είδη ρουχισμού | Κατάστημα για είδη ρουχισμού |
|---------|--------------------------|------------------------------|
| N Valid | 50                       | 50                           |
| Missing | 0                        | 0                            |

### Frequency Table

Μέρος για είδη ρουχισμού

|       |                    | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|--------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | Κέντρο             | 18        | 36,0    | 36,0          | 36,0               |
|       | Βόρεια προάστια    | 6         | 12,0    | 12,0          | 48,0               |
|       | Νότια προάστια     | 23        | 46,0    | 46,0          | 94,0               |
|       | Ανατολικά προάστια | 2         | 4,0     | 4,0           | 98,0               |
|       | Δυτικά προάστια    | 1         | 2,0     | 2,0           | 100,0              |
|       | Total              | 50        | 100,0   | 100,0         |                    |

Κατάστημα για είδη ρουχισμού

|       |                        | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|------------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | Μικρό/Μεσαίο κατάστημα | 17        | 34,0    | 34,0          | 34,0               |
|       | Πολυκατάστημα          | 33        | 66,0    | 66,0          | 100,0              |
|       | Total                  | 50        | 100,0   | 100,0         |                    |

Στην ερώτηση 23 σε ποιο μέρος προτιμούν οι καταναλωτές να αγοράζουν τα είδη ελεύθερου χρόνου (cd, dvd, βιβλία κλπ), από τα 50 τα άτομα που απαντήσαν το ερωτηματολόγιο και επισκέφθηκαν το mall, το 40% επισκέφθηκε το πολυκατάστημα με κατεύθυνση από το κέντρο (χρησιμοποιώντας και την κόκκινη γραμμή του μετρό Σύνταγμα-Άγιος Δημήτριος), το 44% επισκέφθηκε το mall από τα Νότια Προάστια

(είτε με μέσα μαζικής μεταφοράς είτε με ΙΧ που πάρκαραν πλησίον της περιοχής ή εντός του πολυκαταστήματος), το 8% από Βόρεια Προάστια, το 4% από Ανατολικά Προάστια και ένα 4% από Δυτικά Προάστια.Σχετικά με την επόμενη ερώτηση που αναφέρεται σε τι κατάσταση αγοράζουν τα είδη ελεύθερου χρόνου το 38% απάντησε ότι προτιμά μικρά ή μεσαία καταστήματα για τις αγορές τους, το 60% σε πολυκαταστήματα και μόλις το 2% στην λαϊκή.Τα ποσοστά δικαιολογούν την επιτυχία του Metro Mall και σε είδη ελευθέρου χρόνου εκτός από είδη ρουχισμού/ υπόδησης.

Statistics

|   |         | Μέρος για είδη ελεύθερου χρόνου | Κατάστημα για είδη ελεύθερου χρόνου |
|---|---------|---------------------------------|-------------------------------------|
| N | Valid   | 50                              | 50                                  |
|   | Missing | 0                               | 0                                   |

## Frequency Table

Μέρος για είδη ελεύθερου χρόνου

|       |                    | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|--------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | Κέντρο             | 20        | 40,0    | 40,0          | 40,0               |
|       | Βόρεια προάστια    | 4         | 8,0     | 8,0           | 48,0               |
|       | Νότια προάστια     | 22        | 44,0    | 44,0          | 92,0               |
|       | Ανατολικά προάστια | 2         | 4,0     | 4,0           | 96,0               |
|       | Δυτικά προάστια    | 2         | 4,0     | 4,0           | 100,0              |
|       | Total              | 50        | 100,0   | 100,0         |                    |

Κατάστημα για είδη ελεύθερου χρόνου

|       |                        | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------|------------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid | Μικρό/Μεσαίο κατάστημα | 19        | 38,0    | 38,0          | 38,0               |
|       | Πολυκατάστημα          | 30        | 60,0    | 60,0          | 98,0               |
|       | Λαϊκή                  | 1         | 2,0     | 2,0           | 100,0              |
|       | Total                  | 50        | 100,0   | 100,0         |                    |

Στην συνέχεια, όσον αφορά την ερώτηση 25 στο κατά πόσον έχει επηρεάσει τις αγορές των καταναλωτών και τις καταναλωτικές τους συνήθειες η οικονομική κρίση το 60% υποστηρίζει ότι έχει επηρεαστεί η αγοραστική τους ικανότητα,το 38% υποστηρίζει ότι έχει αλλάξει η συχνότητα επίσκεψης στα καταστήματα για τις αγορές τους και ένα 2% άλλους λόγους (τόπο αγοράς,ποσότητα και ποιότητα προϊόντων).Τα αποτελέσματα της έρευνας απεικονίζονται και σε διάγραμμα που ακολουθεί σχετικά με την συνδιαστική ερώτηση 33 που αφορά την επίσκεψη των καταναλωτών σε περίοδο εκπτώσεων,καθημερινά ή ανεξαρτήτως χρονικής περιόδου.

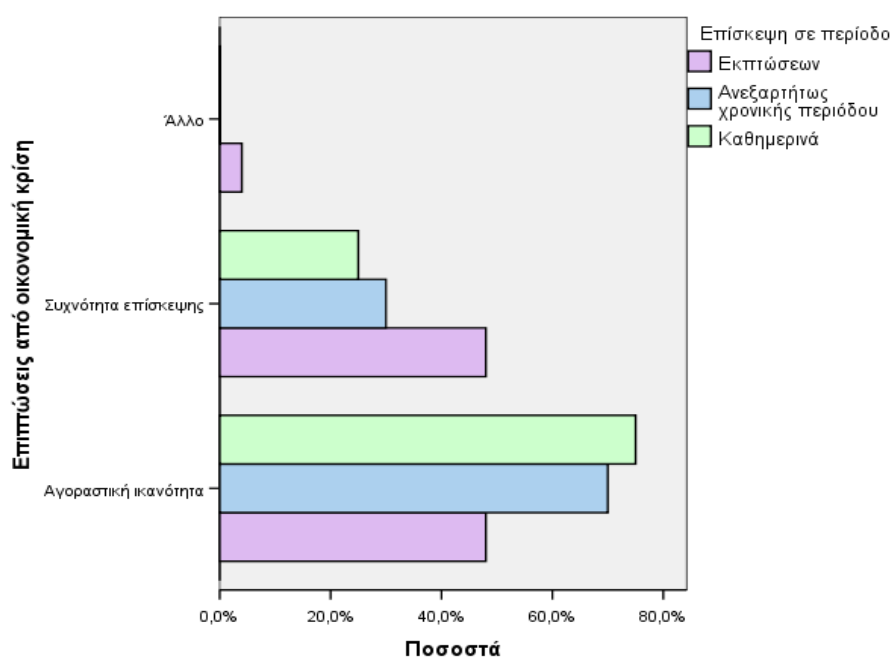
Statistics

|         | Επιπτώσεις από οικονομική κρίση | Αυξημένη κατανάλωση σε μικρά/μεσαία καταστήματα | Αυξημένη κατανάλωση σε πολυκαταστήματα |
|---------|---------------------------------|---|--|
| N Valid | 50                              | 45  | 44                                     |
| Missing | 0                               | 5   | 6                                      |

## Frequency Table

Επιπτώσεις από οικονομική κρίση

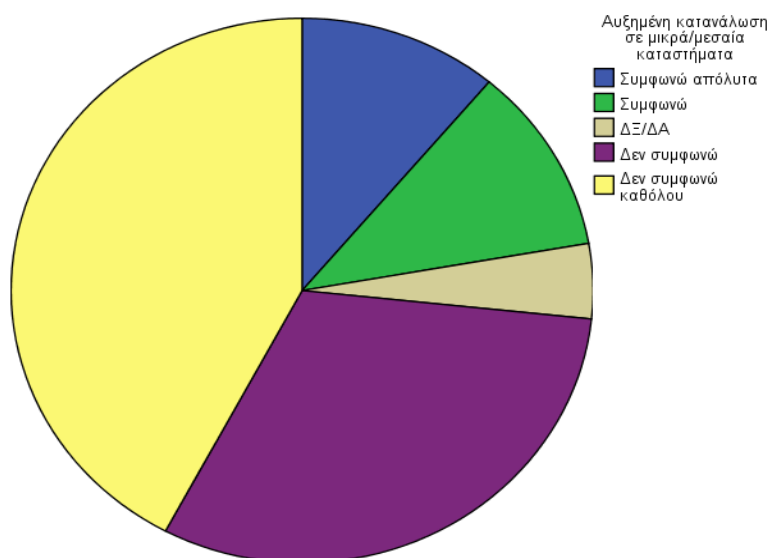
|                            | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|----------------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid Αγοραστική ικανότητα | 30        | 60,0    | 60,0          | 60,0               |
| Συχνότητα επίσκεψης        | 19        | 38,0    | 38,0          | 98,0               |
| Άλλο                       | 1         | 2,0     | 2,0           | 100,0              |
| Total                      | 50        | 100,0   | 100,0         |                    |



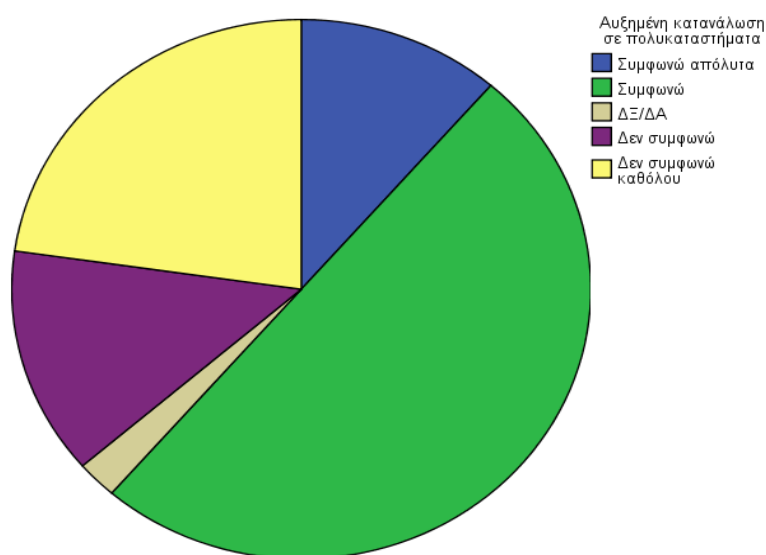
Διάγραμμα 4.60-Επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης σε σχέση με την επίσκεψη των καταναλωτών σε εμπορικό πολυκατάστημα Metro Mall Athens

Στην ερώτηση 26 που αναφέρεται στην αύξηση κατανάλωσης προϊόντων σε μικρά ή μεσαία καταστήματα συμφωνεί απόλυτα το 10% των καταναλωτών που ερωτήθηκαν, συμφωνεί το 10%, δεν έδωσε συγκεκριμένη απάντηση το 4% των ερωτηθέντων, δεν συμφώνησε το 28% και δεν συμφώνησε καθόλου το 38%. Στην ίδια ερώτηση αύξησης της αγοραστικής δύναμης σε πολυκαταστήματα συμφωνεί απόλυτα το 10% των καταναλωτών που ερωτήθηκαν, συμφωνεί το 44%, δεν έδωσε συγκεκριμένη απάντηση το 2% των ερωτηθέντων, δεν συμφώνησε το 12% και δεν συμφώνησε καθόλου το 20%. Συμπεραίνουμε λοιπόν από τα υψηλά ποσοστά προτίμησης των

αγορών των καταναλωτών (44%)ότι προτιμούν την πραγματοποίηση των αγορών τους σε πολυκαταστήματα σε σχέση με μικρότερο ποσοστό(10%) που πραγματοποιούν τις αγορές τους σε μικρά ή μεσαία καταστήματα.Ένα τέτοιο γεγονός αποδυναμώνει φυσικά την τοπική αγορά με την δημιουργία και λειτουργία του εμπορικού καταστήματος στον Άγιο Δημήτριο, όπως επιβεβαιώνεται και από τα αποτελέσματα της μελέτης του ερωτηματολογίου.Τα ποσοστά και τα αποτελέσματα της ερώτησης αυτής απεικονίζονται σε διαγράμματα που ακολουθούν.



Διάγραμμα 4.61-Απεικόνιση αυξημένης κατανάλωσης αγοραστών σε μικρά/μεσαία καταστήματα



Διάγραμμα 4.62-Απεικόνιση αυξημένης κατανάλωσης αγοραστών σε πολυκαταστήματα



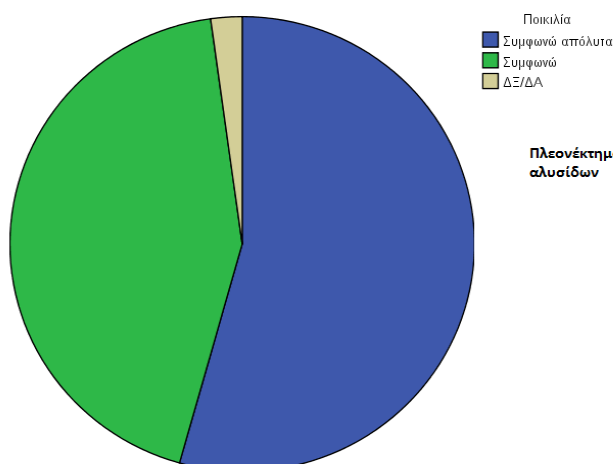
Αυξημένη κατανάλωση σε μικρά/μεσαία καταστήματα

|         |                     | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Συμφωνώ απόλυτα     | 5         | 10,0    | 11,1          | 11,1               |
|         | Συμφωνώ             | 5         | 10,0    | 11,1          | 22,2               |
|         | ΔΞ/ΔΑ               | 2         | 4,0     | 4,4           | 26,7               |
|         | Δεν συμφωνώ         | 14        | 28,0    | 31,1          | 57,8               |
|         | Δεν συμφωνώ καθόλου | 19        | 38,0    | 42,2          | 100,0              |
|         | Total               | 45        | 90,0    | 100,0         |                    |
| Missing | System              | 5         | 10,0    |               |                    |
|         | Total               | 50        | 100,0   |               |                    |

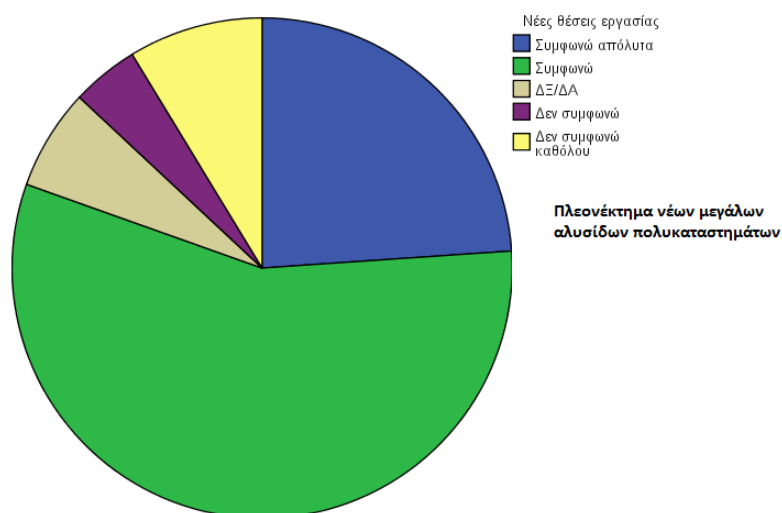
Αυξημένη κατανάλωση σε πολυκαταστήματα

|         |                     | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Συμφωνώ απόλυτα     | 5         | 10,0    | 11,4          | 11,4               |
|         | Συμφωνώ             | 22        | 44,0    | 50,0          | 61,4               |
|         | ΔΞ/ΔΑ               | 1         | 2,0     | 2,3           | 63,6               |
|         | Δεν συμφωνώ         | 6         | 12,0    | 13,6          | 77,3               |
|         | Δεν συμφωνώ καθόλου | 10        | 20,0    | 22,7          | 100,0              |
|         | Total               | 44        | 88,0    | 100,0         |                    |
| Missing | System              | 6         | 12,0    |               |                    |
|         | Total               | 50        | 100,0   |               |                    |

Στην ερώτηση 27 που πραγματεύεται τα πλεονεκτήματα των μεγάλων αλυσίδων όσον αφορά το ζήτημα της ποικιλίας προϊόντων το 50% των καταναλωτών που απάντησε συμφωνεί απόλυτα, το 40% συμφωνεί και μόλις ένα 2% δεν έδωσε συγκεκριμένη απάντηση.Ομοίως στα πλεονεκτήματα των μεγάλων αλυσίδων όσον αφορά το ζήτημα της δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας το 22% των καταναλωτών που απάντησε συμφωνεί απόλυτα, το 52% συμφωνεί και μόλις ένα 6% δεν έδωσε συγκεκριμένη απάντηση,ενώ ένα 4% δεν συμφωνεί και ένα ποσοστό 8% δεν συμφωνεί καθόλου.Συνεπώς, σύμφωνα με τις απαντήσεις των καταναλωτών η λειτουργία του Metro Mall Athens,ενισχύει την εργασία και ευχαριστεί τους καταναλωτές του με την ποικιλία και αφθονία των προϊόντων που παρέχει.



Διάγραμμα 4.63-Απεικόνιση πλεονεκτημάτων νέων μεγάλων αλυσίδων σχετικά με την ποικιλία των παρεχόμενων προϊόντων



Διάγραμμα 4.64-Απεικόνιση πλεονεκτημάτων νέων μεγάλων αλυσίδων σχετικά με την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας

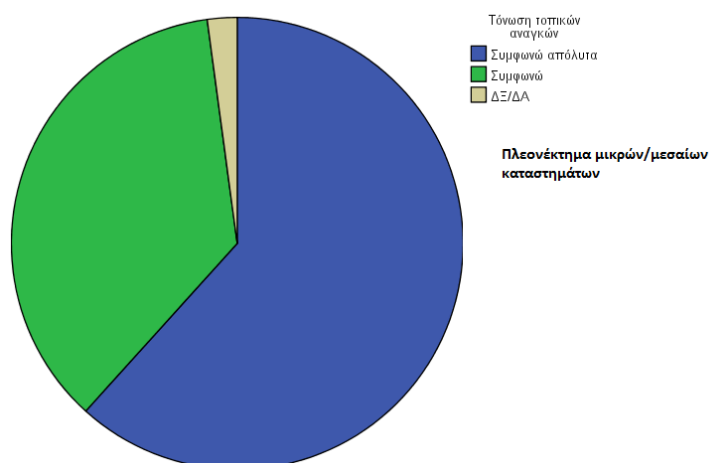
Ποικιλία

|         |                 | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-----------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Συμφωνώ απόλυτα | 25        | 50,0    | 54,3          | 54,3               |
|         | Συμφωνώ         | 20        | 40,0    | 43,5          | 97,8               |
|         | ΔΞ/ΔΑ           | 1         | 2,0     | 2,2           | 100,0              |
|         | Total           | 46        | 92,0    | 100,0         |                    |
| Missing | System          | 4         | 8,0     |               |                    |
| Total   |                 | 50        | 100,0   |               |                    |

Νέες θέσεις εργασίας

|         |                     | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|---------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Συμφωνώ απόλυτα     | 11        | 22,0    | 23,9          | 23,9               |
|         | Συμφωνώ             | 26        | 52,0    | 56,5          | 80,4               |
|         | ΔΞ/ΔΑ               | 3         | 6,0     | 6,5           | 87,0               |
|         | Δεν συμφωνώ         | 2         | 4,0     | 4,3           | 91,3               |
|         | Δεν συμφωνώ καθόλου | 4         | 8,0     | 8,7           | 100,0              |
|         | Total               | 46        | 92,0    | 100,0         |                    |
| Missing | System              | 4         | 8,0     |               |                    |
| Total   |                     | 50        | 100,0   |               |                    |

Στην αντίστοιχη ερώτηση 28 για τα πλεονεκτήματα των μικρών και μεσαίων καταστημάτων, σύμφωνα με τους καταναλωτές που απάντησαν για την τόνωση των τοπικών αναγκών το 58% των καταναλωτών που απάντησε συμφωνεί απόλυτα, το 34% συμφωνεί και μόλις ένα 2% δεν έδωσε συγκεκριμένη απάντηση.



Διάγραμμα 4.65-Απεικόνιση πλεονεκτημάτων μικρών και μεσαίων καταστημάτων σχετικά με την τόνωση των τοπικών αναγκών

Statistics

|   |         | Τόνωση τοπικών αναγκών | ΑΤιμές |
|---|---------|------------------------|--------|
| N | Valid   | 47                     | 45     |
|   | Missing | 3                      | 5      |

Frequency Table

Τόνωση τοπικών αναγκών

|         |                 | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-----------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Συμφωνώ απόλυτα | 29        | 58,0    | 61,7          | 61,7               |
|         | Συμφωνώ         | 17        | 34,0    | 36,2          | 97,9               |
|         | ΔΞ/ΔΑ           | 1         | 2,0     | 2,1           | 100,0              |
|         | Total           | 47        | 94,0    | 100,0         |                    |
| Missing | System          | 3         | 6,0     |               |                    |
| Total   |                 | 50        | 100,0   |               |                    |

**Statistics**

|   | Τρόπος μετακίνησης | Parking | Κίνηση | Μελλοντική επίσκεψη στο Mall | Αφιέρωση περισσότερου χρόνου σε |
|---|--------------------|---------|--------|------------------------------|---------------------------------|
| N | Valid              | 50      | 24     | 48                           | 49                              |
|   | Missing            | 0       | 26     | 2                            | 1                               |

**Frequency Table**

**Τρόπος μετακίνησης**

|                         | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|-------------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid Αυτοκίνητο/Μηχανή | 18        | 36,0    | 36,0          | 36,0               |
| MMM                     | 25        | 50,0    | 50,0          | 86,0               |
| Περπάτημα               | 6         | 12,0    | 12,0          | 98,0               |
| Ποδήλατο                | 1         | 2,0     | 2,0           | 100,0              |
| Total                   | 50        | 100,0   | 100,0         |                    |

**Parking**

|                                    | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|------------------------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid Θέσεις στάθμευσης εντός Mall | 5         | 10,0    | 20,8          | 20,8               |
| Ιδιωτικό parking                   | 3         | 6,0     | 12,5          | 33,3               |
| Πλησίον σταθμού μετρό              | 2         | 4,0     | 8,3           | 41,7               |
| Περιμετρικά του Mall               | 14        | 28,0    | 58,3          | 100,0              |
| Total                              | 24        | 48,0    | 100,0         |                    |
| Missing System                     | 26        | 52,0    |               |                    |
| Total                              | 50        | 100,0   |               |                    |

**Κίνηση**

|                | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|----------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid Ναι      | 18        | 36,0    | 37,5          | 37,5               |
| Όχι            | 30        | 60,0    | 62,5          | 100,0              |
| Total          | 48        | 96,0    | 100,0         |                    |
| Missing System | 2         | 4,0     |               |                    |
| Total          | 50        | 100,0   |               |                    |

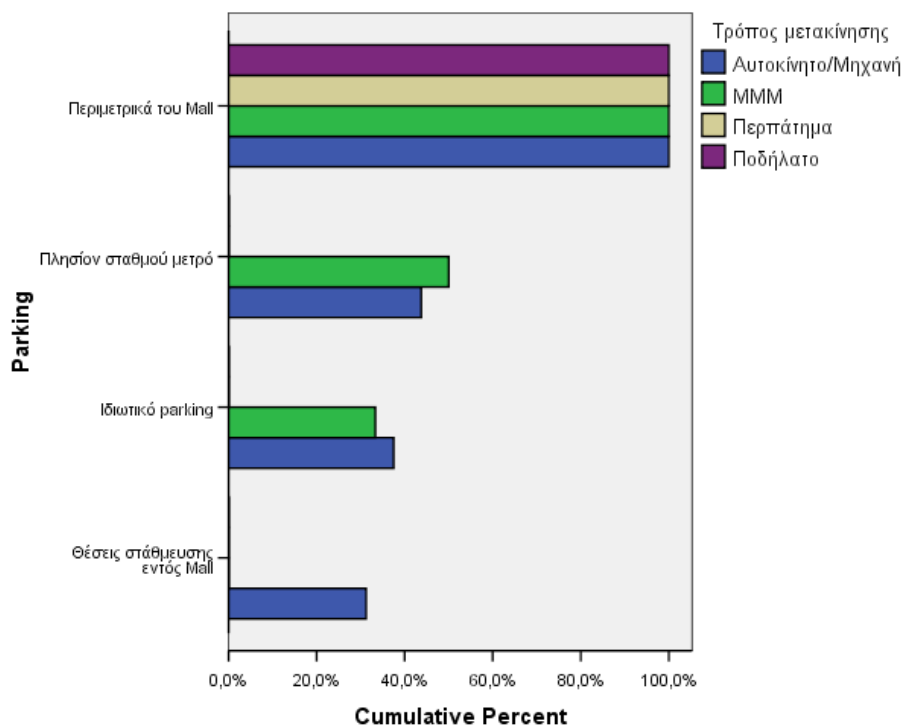
Μελλοντική επίσκεψη στο Mall

|         |        | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|--------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Ναι    | 44        | 88,0    | 89,8          | 89,8               |
|         | Όχι    | 5         | 10,0    | 10,2          | 100,0              |
|         | Total  | 49        | 98,0    | 100,0         |                    |
| Missing | System | 1         | 2,0     |               |                    |
| Total   |        | 50        | 100,0   |               |                    |

Αφιέρωση περισσότερου χρόνου σε

|         |                   | Frequency | Percent | Valid Percent | Cumulative Percent |
|---------|-------------------|-----------|---------|---------------|--------------------|
| Valid   | Χώρους αναψυχής   | 20        | 40,0    | 42,6          | 42,6               |
|         | Κοινωνικά δρώμενα | 10        | 20,0    | 21,3          | 63,8               |
|         | Αγορές            | 17        | 34,0    | 36,2          | 100,0              |
|         | Total             | 47        | 94,0    | 100,0         |                    |
| Missing | System            | 3         | 6,0     |               |                    |
| Total   |                   | 50        | 100,0   |               |                    |

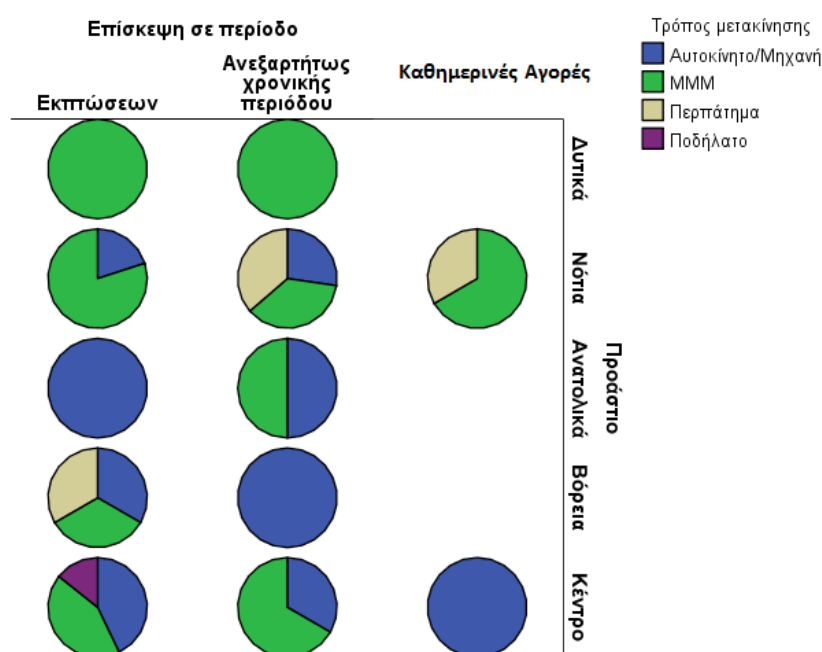
Όσον αφορά την στάθμευση των οχημάτων των καταναλωτών που προτίμησαν το πολυκατάστημα το 20% προτίμησε θέσεις στάθμευσης εντός του πολυκαταστήματος (κυρίως λόγω της αυξημένης τιμής κομίστρου), το 12% σε ιδιωτικό χώρο στάθμευσης πλησίον της περιοχής , το 8% σε περιοχή κοντά στο μετρό και ένα 58% περιμετρικά του πολυκαταστήματος



Διάγραμμα 4.66-Απεικόνιση Τρόπου μετακίνησης καταναλωτών από και προς το πολυκατάστημα και στάθμευση των οχημάτων τους

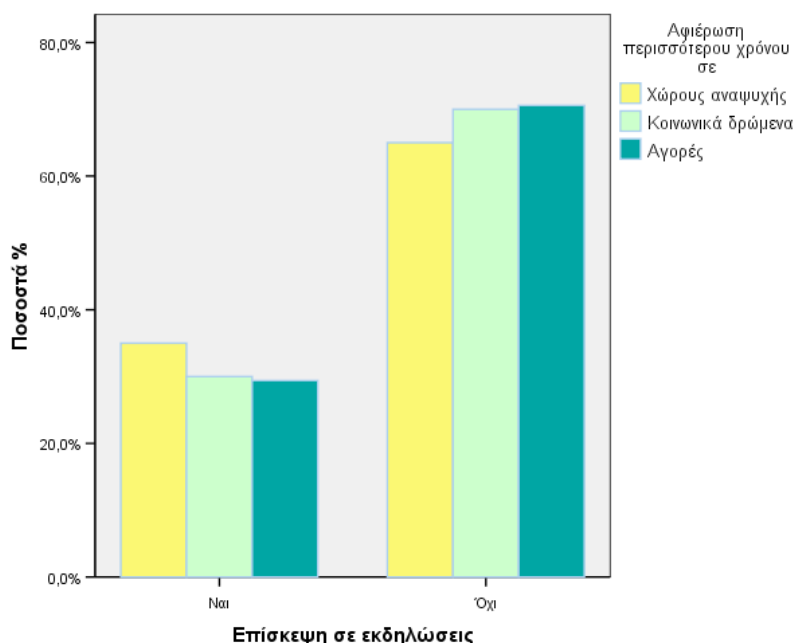
Η κίνηση την οποία συναντήσαν οι καταναλωτές κατά την επίσκεψη στο Metro Mall Athens, δικαιολογείτε με ένα ποσοστό 36%, ενώ στην ερώτηση για μελλοντική επίσκεψη των καταναλωτών στο πολυκατάστημα θετικό ήταν το 88% των ερωτηθέντων και μόλις ένα 10% αρνητικό. Το γεγονός αυτό δικαιολογεί και την μεγάλη επιτυχία του Metro Mall Athens.

Σχετικά με την ερώτηση 29 για τον τρόπο με τον οποίο οι καταναλωτές επέλεξαν για να επισκεφθούν το πολυκατάστημα το 36% προτίμησε αυτοκίνητο ή μηχανή , το 50% Μέσα Μαζικής Μεταφοράς , το 12% περπάτημα και το 2% το ποδήλατο. Η θέση του πολυκαταστήματος (πλησίον του μετρό Άγιος Δημήτριος) διακαίολογεί τα υψηλά ποσοστά χρήσης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, όπως αποδεικνύεται και από το ερωτηματολόγιο.



Διάγραμμα 4.67-Απεικόνιση συχνότητα επίσκεψης καταναλωτών σε πολυκατάστημα και τρόπο μεταβίβασης σε αυτό

Τέλος στην ερώτηση 35 αφιέρωσης περισσότερου χρόνου εντός του πολυκαταστήματος, το 40% αφιερώνει περισσότερο χρόνο σε χώρους αναψυχής(κινηματογράφοι και καφετέριες) , το 20% σε κοινωνικά δρώμενα (εκθέσεις, συναυλίες και εκδηλώσεις) και το 34% σε αγορές. Τα αποτελέσματα της έρευνας απεικονίζονται γραφικά στα διαγράμματα που ακολουθούν



Διάγραμμα 4.68- Απεικόνιση αφιέρωσης χρόνου καταναλωτών σε εκδηλώσεις, αγορές και χώρους αναψυχής εντός mall

Ακολουθούν τα αποτελέσματα μελέτης συνδιαστικών ερωτήσεων, όπως επεξεργάστηκαν με την βοήθεια του στατιστικού προγράμματος SPSS Data Editor. Οι συνδιαστικές ερωτήσεις που παρατίθενται είναι η ηλικία των καταναλωτών σε σχέση με τις αγορές που πραγματοποιούν, οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης σε σχέση με την επίσκεψη στο πολυκατάστημα, ο τρόπος μετακίνησης από και προς το πολυκατάστημα και οι χώροι στάθμευσης που επιλέγουν οι καταναλωτές, η κίνηση που συνάντησαν οι καταναλωτές σχετικά με τον τρόπο μετακίνησης τους και ο συνδιασμός επίσκεψης σε πολυκατάστημα και αφιέρωσης χρόνου σε δραστηριότητες εντός αυτού.

Case Processing Summary

|                 | Cases |         |         |         |       |         |
|-----------------|-------|---------|---------|---------|-------|---------|
|                 | Valid |         | Missing |         | Total |         |
|                 | N     | Percent | N       | Percent | N     | Percent |
| Ηλικία * Αγορές | 48    | 96,0%   | 2       | 4,0%    | 50    | 100,0%  |

Ηλικία \* Αγορές Crosstabulation

| Count  |       | Αγορές   |                   |                     |        | Total |
|--------|-------|----------|-------------------|---------------------|--------|-------|
|        |       | Πρόσβαση | Επιπλέον επιλογές | Συγκεντρωμένη αγορά | Τυχαία |       |
| Ηλικία | <20   | 2        | 3                 | 3                   | 0      | 8     |
|        | 20-25 | 4        | 2                 | 4                   | 1      | 11    |
|        | 25-30 | 3        | 1                 | 6                   | 0      | 10    |
|        | 30-40 | 0        | 1                 | 4                   | 0      | 5     |
|        | >40   | 1        | 6                 | 4                   | 3      | 14    |
| Total  |       | 10       | 13                | 21                  | 4      | 48    |

**Case Processing Summary**

|   | Cases |         |         |         |       |         |
|---|-------|---------|---------|---------|-------|---------|
|   | Valid |         | Missing |         | Total |         |
|   | N     | Percent | N       | Percent | N     | Percent |
| Επιπτώσεις από οικονομική κρίση * Επίσκεψη σε περίοδο | 49    | 98,0%   | 1       | 2,0%    | 50    | 100,0%  |

**Επιπτώσεις από οικονομική κρίση \* Επίσκεψη σε περίοδο Crosstabulation**

| Count                           |                      | Επίσκεψη σε περίοδο |                               |            | Total |
|---------------------------------|----------------------|---------------------|-------------------------------|------------|-------|
|                                 |                      | Εκπτώσεων           | Ανεξαρτήτως χρονικής περιόδου | Καθημερινά |       |
| Επιπτώσεις από οικονομική κρίση | Αγοραστική ικανότητα | 12                  | 14                            | 3          | 29    |
|                                 | Συχνότητα επίσκεψης  | 12                  | 6                             | 1          | 19    |
|                                 | Άλλο                 | 1                   | 0                             | 0          | 1     |
| Total                           |                      | 25                  | 20                            | 4          | 49    |

**Case Processing Summary**

|                              | Cases |         |         |         |       |         |
|------------------------------|-------|---------|---------|---------|-------|---------|
|                              | Valid |         | Missing |         | Total |         |
|                              | N     | Percent | N       | Percent | N     | Percent |
| Τρόπος μετακίνησης * Parking | 24    | 48,0%   | 26      | 52,0%   | 50    | 100,0%  |

**Τρόπος μετακίνησης \* Parking Crosstabulation**

| Count              |                   | Parking                      |                  |                       |                      | Total |
|--------------------|-------------------|------------------------------|------------------|-----------------------|----------------------|-------|
|                    |                   | Θέσεις στάθμευσης εντός Mall | Ιδιωτικό parking | Πλησίον σταθμού μετρό | Περιμετρικά του Mall |       |
| Τρόπος μετακίνησης | Αυτοκίνητο/Μηχανή | 5                            | 1                | 1                     | 9                    | 16    |
|                    | ΜΜΜ               | 0                            | 2                | 1                     | 3                    | 6     |
|                    | Περπάτημα         | 0                            | 0                | 0                     | 1                    | 1     |
|                    | Ποδήλατο          | 0                            | 0                | 0                     | 1                    | 1     |
| Total              |                   | 5                            | 3                | 2                     | 14                   | 24    |



Case Processing Summary

|                             | Cases |         |         |         |       |         |
|-----------------------------|-------|---------|---------|---------|-------|---------|
|                             | Valid |         | Missing |         | Total |         |
|                             | N     | Percent | N       | Percent | N     | Percent |
| Κίνηση * Τρόπος μετακίνησης | 48    | 96,0%   | 2       | 4,0%    | 50    | 100,0%  |

Κίνηση \* Τρόπος μετακίνησης Crosstabulation

| Count  |     | Τρόπος μετακίνησης    |     |           |          | Total |
|--------|-----|-----------------------|-----|-----------|----------|-------|
|        |     | Αυτοκίνητο/<br>Μηχανή | ΜΜΜ | Περπάτημα | Ποδήλατο |       |
| Κίνηση | Ναι | 9                     | 8   | 0         | 1        | 18    |
|        | Όχι | 9                     | 15  | 6         | 0        | 30    |
| Total  |     | 18                    | 23  | 6         | 1        | 48    |

Case Processing Summary

|   | Cases |         |         |         |       |         |
|---|-------|---------|---------|---------|-------|---------|
|   | Valid |         | Missing |         | Total |         |
|   | N     | Percent | N       | Percent | N     | Percent |
| Επίσκεψη σε περίοδο * Αφιέρωση περισσότερου χρόνου σε | 47    | 94,0%   | 3       | 6,0%    | 50    | 100,0%  |

Επίσκεψη σε περίοδο \* Αφιέρωση περισσότερου χρόνου σε Crosstabulation

| Count               |                               | Αφιέρωση περισσότερου χρόνου σε |                   |        | Total |
|---------------------|-------------------------------|---------------------------------|-------------------|--------|-------|
|                     |                               | Χώρους αναψυχής                 | Κοινωνικά δρώμενα | Αγορές |       |
| Επίσκεψη σε περίοδο | Εκπτώσεων                     | 12                              | 5                 | 7      | 24    |
|                     | Ανεξαρτήτως χρονικής περιόδου | 8                               | 4                 | 7      | 19    |
|                     | Καθημερινά                    | 0                               | 1                 | 3      | 4     |
| Total               |                               | 20                              | 10                | 17     | 47    |

## 4.7 Συμπεράσματα Ανάλυσης

Όπως φαίνεται από την παραπάνω ανάλυση, ο Δήμος Αγίου Δημητρίου είναι ένας δήμος που προσφέρεται για ανάπτυξη της εμπορικής δραστηριότητας στα όρια του. Με την άριστη σύνδεση του με τα μέσα μαζικής μεταφοράς και την σύνδεση του με το κέντρο μέσω της κόκκινης γραμμής του μετρό και με τερματικό σταθμό την στάση Άγιος Δημήτριος / Αλέξανδρος Παναγούλης, προσφέρει άμεση πρόσβαση στο μεγάλο εμπορικό κατάστημα metro mall, που βρίσκεται ακριβώς στην έξοδο του.

Στην περιοχή μας αναπτύσσεται μια έντονη σχέση υπερτοπικού και τοπικού, όπου ο υπερτοπικός χαρακτήρας ενδυναμώνεται με την σύνδεση της περιοχής μελέτης μας και του εμπορικού κέντρου στον Άγιο Δημήτριο με το κέντρο – μέσω της γραμμής του μετρό. Ο τοπικός χαρακτήρας σχετίζεται περισσότερο με την πολεοδομική συγκρότηση και οργάνωση της περιφερειακής περιοχής της περιοχής μελέτης.

Η περιοχή έχει επίσης χώρους πρασίνου και πάρκα αλλά και βέβαια το ρέμα της Πικροδάφνης το οποίο εάν εκμεταλευτεί σωστά στο μέλλον (με δημιουργία ποδηλατοδρόμων επί αυτού, ανάδειξή του, κτλ) μπορεί να αποτελέσει σημαντική πηγή όασης και πρασίνου για τους κατοίκους της περιοχής ώστε να αναδειχθεί και να αξιοποιηθεί πολύ καλύτερα στο μέλλον.

Επίσης η πολύ καλή συγκοινωνιακή σύνδεση και εξυπηρέτηση της περιοχής είναι αρκετά σημαντική. Τέσσερεις νέοι σταθμοί του μετρό δημιουργούνται εντός του δήμου αλλά και στους επόμενους δήμους (Ηλιούπολης, Ελληνικό) για την καλύτερη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού και ένα πλήθος αστικών λεωφορείων, θέτουν τις βάσεις για ένα ολοκληρωμένο δίκτυο συγκοινωνίας. Σε αυτό συνηγορούν και τα στοιχεία από τις μελέτες του ΟΑΣΑ οι οποίες δείχνουν ότι η ιδιοκτησία και χρήση Ι.Χ. στο δήμο είναι αρκετά περιορισμένη, ιδίως σε σχέση με τους υπόλοιπους δήμους της Αττικής, αλλά και η χρήση και επιστοσύνη των δημοτών προς τη δημόσια συγκοινωνία είναι αρκετά αυξημένη.

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα του ερωτηματολογίου που πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια της μελέτης αυτής, συμπεραίνουμε ότι οι καταναλωτές προτιμούν την επίσκεψή τους στο εμπορικό πολυκατάστημα σε μεγάλα ποσοστά από τα Νότια προάστια αλλά και από το κέντρο ( με την σύνδεση που παρέχει η κόκκινη γραμμή του μετρό Σύνταγμα-Άγιος Δημήτριος) και αυτό δικαιολογείται λόγω της πλεονεκτικής θέσης του The Metro Mall Athens, στην έξοδο του μετρό του Αγίου Δημητρίου. Επιπλέον, οι καταναλωτές επιλέγουν το mall σε μεγάλα ποσοστά και για αναψυχή (καφετέριες, κινηματογράφοι, συναυλίες, εκθέσεις κτλ) εκτός από τις αγορές που πραγματοποιούν σε αυτό. Αυτό δικαιολογεί και το αίσθημα της αφθονίας και της αυξανόμενης ανάγκης κατανάλωσης και χρόνου εντός του πολυκαταστήματος όπως αναλύθηκε χαρακτηριστικά στο κεφάλαιο 2, με το δίλλημα της κρίσης ιδιωτικού και δημόσιου χώρου εντός πολυκαταστήματος.

Σχετικά με την αγορά ειδών ρουχισμού, υπόδησης και ειδών ελεύθερου χρόνου ένα μεγάλο ποσοστό των καταναλωτών φαίνεται να προτιμά το πολυκαταστήμα για τις αγορές του, ενώ η οικονομική κρίση φαίνεται να έχει επηρεάσει άμεσα και αναπόφευκτα και την συχνότητα επίσκεψης των καταναλωτών σε αυτό.

Επιπλέον οι καταναλωτές υποστηρίζουν στα πλεονεκτήματα λειτουργίας και χρήσεις του εμπορικού πολυκαταστήματος την ποικιλία των παρεχόμενων ειδών κατανάλωσης και αγοράς αλλά και την δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, χωρίς όμως να απορρίπτουν τα μικρά ή μεσαία καταστήματα τονώνοντας έτσι και την τοπική αγορά παράλληλα-σε μικρό ποσοστό βέβαια-μετά την εμφάνιση του πολυκαταστήματος.

Ένα μεγάλο ποσοστό των καταναλωτών επιλέγει τα μέσα μαζικής μεταφοράς για την μετακίνηση του από και προς το πολυκατάστημα, ενώ εκείνοι που προτιμούν το αυτοκίνητο ή την μηχανή τους επιλέγουν την στάθμευση των οχημάτων τους σε θέσεις περιμετρικά του πολυκαταστήματος, εντίνοντας το πρόβλημα της κίνησης, συμφόρησης και υπερσυγκέντρωσης οχημάτων που ενοχλούν τους μόνιμους κατοίκους και εργαζομένους της περιοχής μελέτης σε καθημερινή βάση. Στο κεφάλαιο που ακολουθεί προτείνονται κυκλοφοριακές λύσεις για την επίλυση ζητημάτων μετακίνησης από και προς το mall, στάθμευσης και βιώσιμης κινητικότητας σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5



### *ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ*

## 5.1 Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο δίνεται έμφαση στη λειτουργία και χρήση του πολυκαταστήματος metro mall Athens που βρίσκεται στην περιοχή μελέτης. Η μελέτη εστιάζει στον τρόπο που η έλευση του πολυκαταστήματος στην περιοχή του Αγίου Δημητρίου επηρέασε την μεταφορά, κίνηση, συνήθειες και τον φυσικό σχεδιασμό της περιοχής. Στη συνέχεια του κεφαλαίου αυτού θα παρουσιαστούν και νέες ιδέες για την καλύτερη κυκλοφοριακή οργάνωση του δήμου. Στα πλαίσια αυτής της μελέτης έγιναν κάποιες προτάσεις, οι οποίες και παρουσιάζονται παρακάτω.

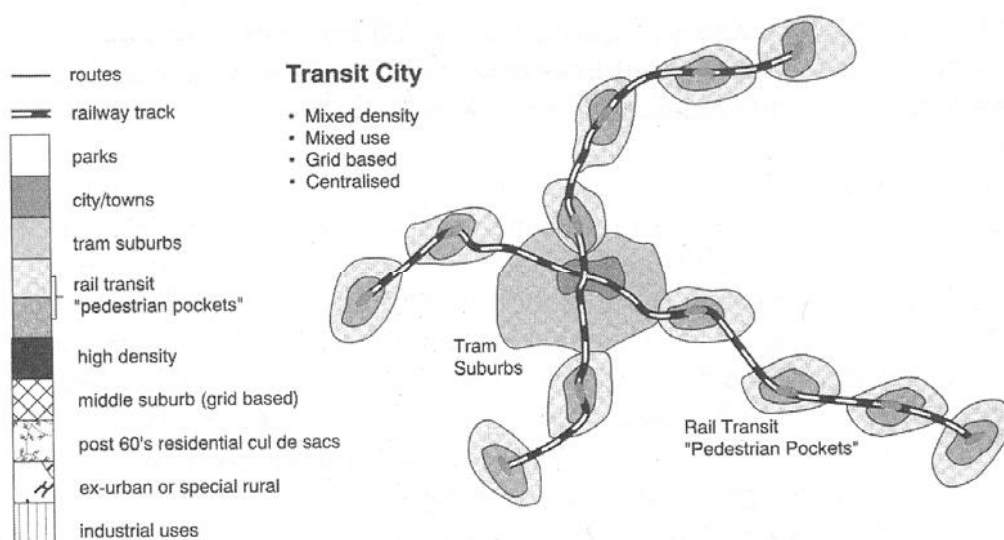
## 5.2 Έμφαση στην πόλη της δημόσιας συγκοινωνίας

Το πρότυπο της λειτουργίας και χρήσης του metro mall Athens στην περιοχή του Αγίου Δημητρίου, στηρίζεται άρρηκτα στην «πόλη της δημόσιας συγκοινωνίας» (Transit City), στην οποία η πόλη διαχέεται σε ακτίνες έως και 20-30 χλμ από το κέντρο, καθώς η ταχύτητα μετακίνησης έχει αυξηθεί και επομένως και η διανυόμενη απόσταση στον αποδεκτό χρόνο της μισής ώρας. Στην πόλη της δημόσιας συγκοινωνίας, κύριο χαρακτηριστικό της οικιστικής ανάπτυξης είναι η συγκέντρωσή της κατά μήκος των γραμμών της δημόσιας συγκοινωνίας και γύρω από τους σταθμούς της. Έτσι εντοπίζουμε και εμείς την ανάπτυξη λιανικού εμπορίου και ποικίλων χρήσεων γης κατά μήκος των σταθμών του μετρό και πιο συγκεκριμένα, στην περιοχή μελέτης μας την λειτουργία του εμπορικού πολυκαταστήματος, που βασίζεται στην δημόσια συγκοινωνία και μετακίνηση των καταναλωτών από και προς αυτό. Ειδικά γύρω από τους σταθμούς βαρέων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας, η ανάπτυξη είχε τα βασικά χαρακτηριστικά και την κλίμακα της πόλης της πεζή μετακίνησης. Οι πυκνότητες φθάνουν τα 50-100 άτομα/εκτάριο, ενώ διατηρείται σε μεγάλο βαθμό το χαρακτηριστικό των μικτών χρήσεων γης. Έτσι, το πρότυπο λειτουργίας του metro mall Athens στηρίζεται σε ένα από τα πολεοδομικά κινήματα που εξελίσσεται την τελευταία δεκαετία, στοχεύοντας στην αναβίωση του παραπάνω τύπου ανάπτυξης, η οποία είναι προσανατολισμένη στους άξονες και τους σταθμούς της δημόσιας συγκοινωνίας<sup>74</sup>.

Θέλοντας να προχωρήσουμε στην πρόταση της ανάδειξης της περιοχής και την σύνδεση της μέσω του εμπορικού πολυκαταστήματος με το υπερτοπικό κέντρο, εξετάστηκαν τα παρακάτω πολεοδομικά χαρακτηριστικά :

<sup>74</sup> Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας, Ερευνητική Ομάδα: Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ

- > Η πυκνότητα της αστικής ανάπτυξης
- > Η ανάμειξη των χρήσεων γης
- > Η αναλογία θέσεων εργασίας και κατοικίας
- > Η απόσταση από το κέντρο της πόλης
- > Το μέγεθος της πόλης
- > Την επιφάνεια του οδικού δικτύου της
- > Την διαθεσιμότητα στάθμευσης
- > Την απόσταση από τους σταθμούς



Εικόνα 5.1-Η πόλη της δημόσιας συγκοινωνίας (Transit City).  
 Πηγή: Newman και Kenworthy, 1999:29

### 5.2.1 Οι βασικές αρχές σχεδιασμού πόλεων προσανατολισμένων στη δημόσια συγκοινωνία

Οι βασικές αρχές σχεδιασμού του μοντέλου της προσανατολισμένης ανάπτυξης στη δημόσια συγκοινωνία είναι οι εξής σύμφωνα με τον Calthrope Ass. (1007:15):

- Οργάνωση της ανάπτυξης σε περιφερειακό επίπεδο κατά συμπαγή και υποστηρικτικό της δημόσιας συγκοινωνίας τρόπο.
- Χωροθέτηση των χρήσεων εμπορίου, κατοικίας, διοίκησης και ανοιχτών χώρων σε απόσταση περπατήματος από τις στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας.

- Δημιουργία φιλικού προς τον πεζό οδικού περιβάλλοντος, το οποίο προσφέρει απρόσκοπτη σύνδεση με τους διάφορους τοπικούς προορισμούς και φυσικά το σταθμό της δημόσιας συγκοινωνίας.
- Παροχή ποικιλίας τύπων κατοικίας (μονοκατοικία, διαμερίσματα κ.λπ.), πυκνοτήτων και τιμών.
- Διατήρηση των ευαίσθητων οικοσυστημάτων, όπου αυτό είναι δυνατόν και δημιουργία υψηλής ποιότητας ανοιχτών χώρων.
- Προσανατολισμός των κτιρίων προς τους ανοιχτούς χώρους και τους σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας.
- Ενθάρρυνση της επανάχρησης εγκαταλελειμμένων περιοχών κοντά στους σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας.

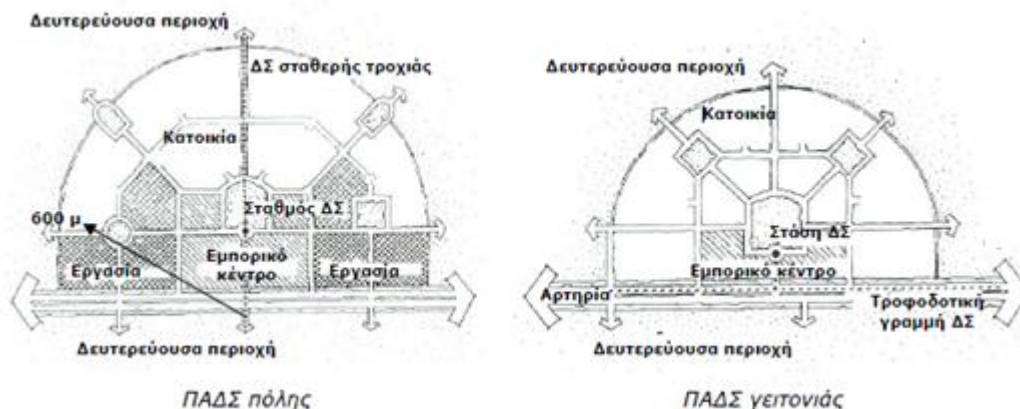
Στη γενική διάταξη της πρότασης περιλαμβάνονται δύο βασικοί τύποι προσανατολισμένης ανάπτυξης στη ΔΣ (ΠΑΔΣ). Ο πρώτος αφορά σε επίπεδο πόλης-υπερτοπικό επίπεδο (Urban TOD) και ο δεύτερος σε επίπεδο γειτονιάς-τοπικό επίπεδο (Neighborhood TOD). Στον πρώτο τύπο η ανάπτυξη εστιάζεται γύρω από σταθμό μέσου σταθερής τροχιάς και στο δεύτερο γύρω από στάση τροφοδοτικής του σταθμού λεωφορειακής γραμμής, της οποίας η μέγιστη χρονοαπόσταση από αυτόν είναι 10 λεπτά, με ελάχιστη συχνότητα 15 λεπτών. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε κάποιους σταθμούς ΔΣ δεν προτείνεται η οικιστική ένταση αλλά η ανάπτυξη χώρων στάθμευσης με στόχο τη μετεπιβίβαση από το αυτοκίνητο στη ΔΣ (Park + Ride). Τέτοιος σταθμός μετεπιβίβασης αυτοκινήτων μπορεί να θεωρηθεί το υπόγειο parking που λειτουργεί στο πολυκατάστημα The Metro Mall Athens σήμερα και λειτουργεί επί πληρωμής συμβολικού ποσού. (1 euro ανά ώρα και μετά την 4<sup>η</sup> ώρα 2 euro από τις 05:20-20:00 και το ίδιο από τις 20:00-02:00, με τις Κυριακές να χρεώνονται 2 euro ανά ώρα-η μηνιαία κάρτα στάθμευσης κοστίζει 123 euro). Οι σταθμοί αυτοί βρίσκονται κυρίως σε περιφερειακές θέσεις.<sup>75</sup>

Έτσι, στην περιοχή μελέτης, επιλέγουμε να εργαστούμε σύμφωνα και με τους δύο τύπους προσανατολισμένης ανάπτυξης-εκείνον που αφορά στο επίπεδο πόλης-υπερτοπικό επίπεδο για την προσέλκυση περισσότερου αριθμού καταναλωτών και επισκεπτών στην περιοχή του πολυκαταστήματος και τον δεύτερο –επιπέδου γειτονιάς για να υπάρξει βελτίωση στην πολεοδομική πλευρά της περιοχής μελέτης. Η περιοχή στην οποία οριοθετείται το πολυκατάστημα The Metro Mall Athens, είναι

<sup>75</sup> ΜΕΡΟΣ 1ο: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, Μηλάκης, Χρήσεις Γής και Μεταφορές σελ 125

πλησίον του μετρό του Αγίου Δημητρίου, το οποίο σημαίνει ότι το συνδέει άμεσα με το υπερτοπικό κέντρο (πχ Σύνταγμα), μέσω της «κόκκινης» γραμμής του μετρό και σε λίγες μόνο στάσεις, ενώ σαν ενότητα γιτονιάς επιτρέπει πολλές κυκλοφοριακές και ρυθμιστικές αλλαγές.

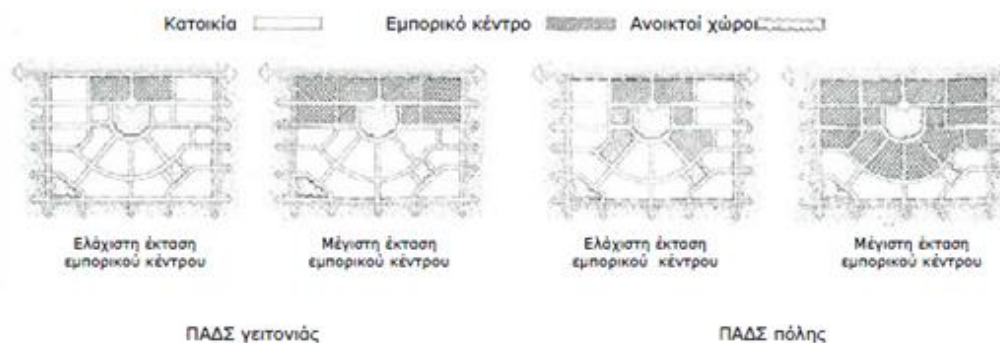
Η ακτίνα ανάπτυξης και στους δύο τύπους ΠΑΔΣ μπορεί να διαφοροποιείται ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες, όπως η τοπογραφία, η μορφή του οδικού δικτύου κ.α. Κάθε τύπος ΠΑΔΣ διαθέτει ένα κέντρο μικτών χρήσεων, το μέγεθος των οποίων εξαρτάται από την έκτασή του. Το κέντρο αναπτύσσεται ακριβώς δίπλα από το σταθμό της ΔΣ. Για την ΠΑΔΣ επιπέδου γειτονιάς προτείνεται η ανάπτυξη μέσω πυκνοτήτων κατοικίας, ενώ για την ΠΑΔΣ επιπέδου πόλης προτείνονται μέσες έως υψηλές πυκνότητες. Το τοπικό οδικό δίκτυο προτείνεται να αναπτύσσεται κατ'αρχάς παράλληλα προς την κεντρική οδική αρτηρία μέχρι το ύψος του κέντρου, έτσι ώστε να μην επιβαρύνεται το κύριο οδικό δίκτυο από τοπικές μετακινήσεις, και στο υπόλοιπο μέρος του να είναι προσανατολισμένο προς το κέντρο. Τον ίδιο προσανατολισμό θα έχει και το δίκτυο ποδηλάτου, του οποίου η χρήση ενθαρρύνεται για την προσπέλαση του σταθμού της ΔΣ.



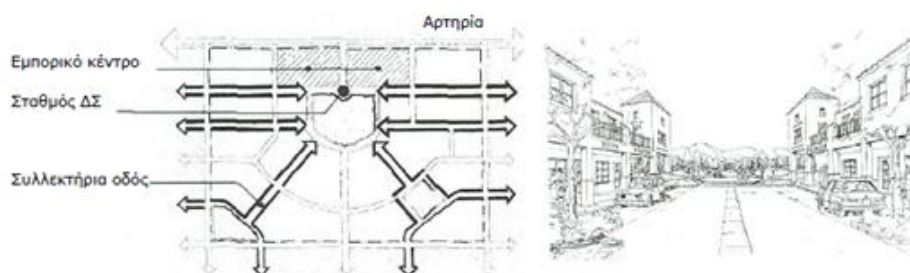
Εικόνα 5.2- Η γενική διάταξη της πρότασης του Calthrope σε περιφερειακό επίπεδο και οι δύο τύποι προσανατολισμένης αστικής ανάπτυξης στην δημόσια συγκοινωνία (ΠΑΔΣ) που διαμόρφωσε., Πηγή: Calthrope, 1993:57,62



| Χρήσεις γης             | ΠΑΔΣ γειτονιάς | ΠΑΔΣ πόλης |
|-------------------------|----------------|------------|
| Ανοικτοί/δημόσιοι χώροι | 10% - 15%      | 5% - 15%   |
| Εμπορικό κέντρο         | 10% - 40%      | 30% - 70%  |
| Κατοικία                | 50% - 80%      | 20% - 60%  |



Εικόνα 5.3-Ποσοστιαία κατανομή χρήσεων γης σύμφωνα με τον Calthrope, Πηγή: Calthrope, 1993:63

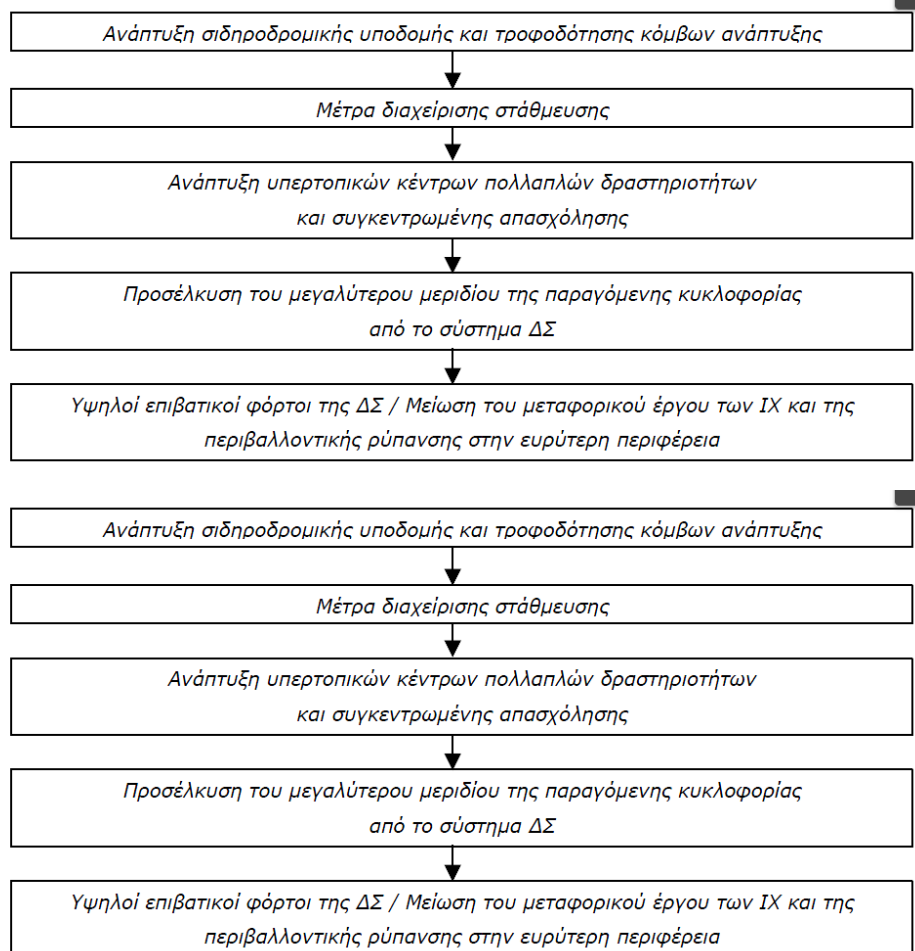


Εικόνα 5.4-Η προτεινόμενη διαμόρφωση του οδικού δικτύου σε μια περιοχή ΠΑΔΣ (αριστερά) και η τυπική εικόνα ενός εμπορικού δρόμου (δεξιά) κατά τον Calthrope, Πηγή: Calthrope, 1993:63, 100

Σύμφωνα με τον Δελούκα(2001:2) η μέγιστη ακτίνα συγκεντρωμένης ανάπτυξης γύρω από έναν σταθμό δημόσιας συγκοινωνίας σε μια ευρωπαϊκή πόλη θα πρέπει να κυμαίνεται μεταξύ 300 και 400 μ.<sup>76</sup> Επιπλέον, ο Δελούκας (ο.π.) αναφέρεται σε δύο καθοριστικούς παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται η επιτυχία αυτού του μοντέλου ανάπτυξης. Αυτοί είναι (α) η ανάπτυξη τροφοδοτικών γραμμών λεωφορείων προς του κύριους σταθμούς ΔΣ και (β) η εφαρμογή πολιτικής

<sup>76</sup> ΜΕΡΟΣ 1ο: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, Μηλάκης, Χρήσεις Γής και Μεταφορές σελ 126

ελεγχόμενης στάθμευσης στην περιοχή που θα αποθαρρύνει τη χρήση του αυτοκινήτου.<sup>77</sup> Η σειρά αυτή είναι:



Σύμφωνα λοιπόν με την ανάλυση της μέχρι τώρα υπάρχουσας κατάστασης στην περιοχή μελέτης μας,θα ενεργήσουμε στην περιοχή με τον εξής καθοριστικό τρόπο:

- Επανασχεδιασμός της αστικής δομής, διατηρώντας στο κέντρο τις επιτελικές λειτουργίες με παράλληλη πρόβλεψη νέων,μικρότερης σημασίας κέντρων, στη βάση μιας πολυκεντρικής πολεοδομικής διάρθρωσης(μονοδρομήσεις και πεζοδρομήσεις δρόμων)
- Ενθάρρυνση των μικτών χρήσεων,όπου θα περιλαμβάνονται κατοικία, δευτερογενής,με χαμηλές περιβαλλοντικές επιπτώσεις και τριτογενής τομέας.

<sup>77</sup> ΜΕΡΟΣ 1ο: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, Μηλάκης ,Χρήσεις Γής και Μεταφορές σελ 130

- Ανάκτηση των μικρών αποστάσεων από τους πεζούς, ενθαρρύνοντας μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού και της κατάλληλης χωροθέτησης των λειτουργιών εντός του αστικού ιστού, την ανάπτυξη δικτύων πεζοδρόμων.
- Καθορισμός των χρήσεων γης, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθύνσεις του γενικότερου πολεοδομικού σχεδιασμού (ΓΠΣ), καθώς και τις αναμενόμενες και επιθυμητές τάσεις ανάπτυξης της περιοχής.
- Αναπροσαρμογή των όρων δόμησης.
- Χρήση πολεοδομικών μηχανισμών (Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης - ΖΕΕ, μεταφορά σ.δ., κ.λπ.) για την υλοποίηση ειδικών προγραμμάτων.
- Αναπλάσεις περιοχών ανάλογα με τη σημασία τους.
- Καθορισμός των απαιτούμενων κυκλοφοριακών και συγκοινωνιακών ρυθμίσεων ώστε να εξασφαλίζεται:
  - Συμπληρωματικότητα των συστημάτων ΔΣ,
  - Ορθολογική χρήση του περιβάλλοντος οδικού δικτύου (ιεράρχηση, μονοδρομήσεις κ.λπ.),
- Χώροι στάθμευσης, τόσο για τους κατοίκους, όσο και τους χρήστες του μετρό
- Εξασφάλιση δυνατότητας μετεπιβίβασης από το μετρό στο αυτοκίνητο και με άλλα μέσα ΔΣ.
- Λειτουργικό δίκτυο πεζών από και προς τους σταθμούς

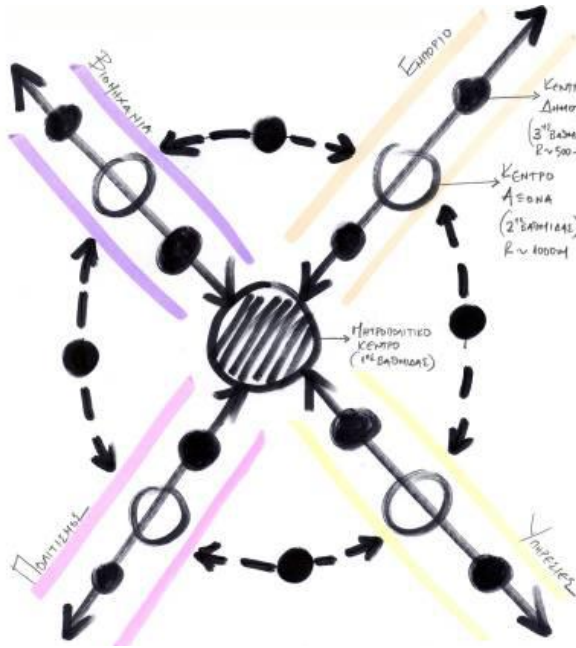
Στην περιοχή μελέτης μας όπου, ένα εμπορικό κέντρο που αναπτύσσεται γύρω από το σταθμό του μέτρο, προτείνεται ο καθορισμός χρήσεων κεντρικών λειτουργιών στην εγγύς περιοχή του σταθμού και χρήσεων γενικής κατοικίας στην ευρύτερη περιφέρειά του. Ταυτόχρονα, στην περιοχή κεντρικών λειτουργιών δίπλα στο σταθμό προτείνεται η διατήρηση του συντελεστή δόμησης και στα υπόλοιπα οικοδομικά τετράγωνα προτείνεται κατά κανόνα η μείωση των υψηλών σ.δ. στα επίπεδα του 1.8 ή 1.4. Ωστόσο, αν στην ευρύτερη περιφέρεια του σταθμού υπάρχουν χρήσεις κεντρικών λειτουργιών όπως γραφεία, διοίκηση, καταστήματα και εγκαταστάσεις μέσω συλλογικής μεταφοράς, προτείνεται η δυνατότητα αύξησης του σ.δ. με εφαρμογή της διαδικασίας μεταφοράς σ.δ.

### 5.2.2 Προώθηση του πολυκεντρικού προτύπου ανάπτυξης, ενισχύοντας τη λειτουργική εξειδίκευση και συμπληρωματικότητα των επιμέρους αναπτυξιακών πόλων, σε επίπεδο υπερτοπικών χρήσεων

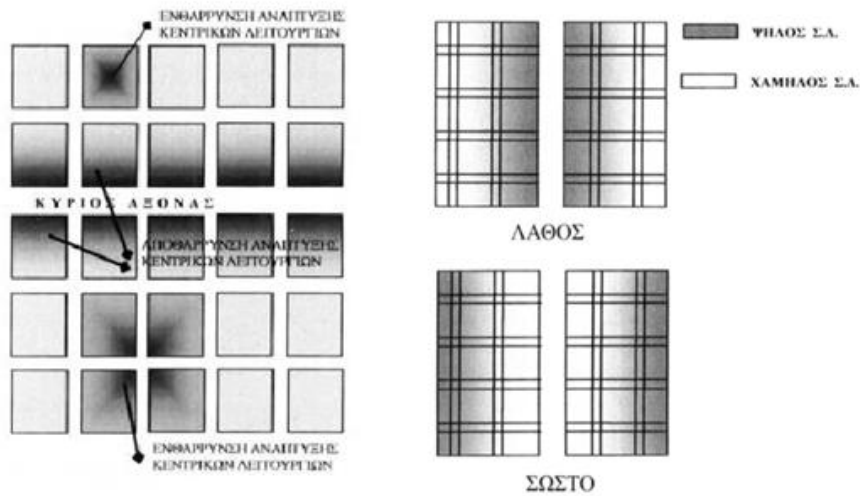
Κρίσιμο στοιχείο του προτύπου ΠΑΔΣ αποτελεί η ενίσχυση των κεντρικότητων στο αστικό τοπίο, οι οποίες θα αποτελέσουν τους κόμβους των δικτύων και τους τόπους συγκέντρωσης των αστικών λειτουργιών. Αν και η αυτονομία κάθε υποκέντρου αποτελεί σημαντικό στοιχείο, ώστε να αποτρέπονται μεγάλοι μήκους μετακινήσεις, είναι ταυτόχρονα κρίσιμο και αναπόφευκτο να υπάρχουν λειτουργικές εξειδικεύσεις και αιχμές. Η συγκέντρωση εξειδικευμένων χρήσεων σε κάθε κέντρο θα προσδώσει ένα συγκεκριμένο λειτουργικό χαρακτήρα και ταυτότητα στο πλαίσιο του εσωτερικού ανταγωνισμού για την προσέλκυση επενδύσεων. Φυσικά δεν υποτιμάται η αναγκαιότητα σε κάθε κέντρο να υπάρχει σχετική μίξη χρήσεων περιλαμβανομένης και της κατοικίας ώστε να παραμένει ζωντανό στο σύνολο της ημέρας και να είναι αυξημένες οι πιθανότητες ο κάτοικος να βρίσκει εργασία στην περιοχή της κατοικίας του.

Ταυτόχρονα κάθε κέντρο θα λειτουργεί συμπληρωματικά ως κόμβος ενός ευρύτερου δικτύου κέντρων, που θα παρέχουν στην πόλη ολοκληρωμένες υπηρεσίες ενισχύοντας έτσι τη συνολική ανταγωνιστικότητά της. Στην πραγματικότητα η αυτονομία δεν περιορίζεται, σε ένα μόνο κόμβο, αλλά σε ένα επιμέρους δίκτυο (συνήθως γραμμικό και ακτινικό ως προς το κυρίαρχο κέντρο) με συγκεκριμένη λειτουργική εξειδίκευση. Για παράδειγμα άξονας βιομηχανικής ανάπτυξης, άξονας υπηρεσιών κ.λπ., ενώ οι μετακινήσεις (κυρίως εργασίας) περιορίζονται στον άξονα αυτό και εξυπηρετούνται από μέσα σταθερής τροχιάς **(εικόνα)**.<sup>78</sup>

<sup>78</sup> Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας, Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Σαγιός Ι., Σερράος Κ., Βαφειάδης Β., Μουκούλης Π., σελ 332

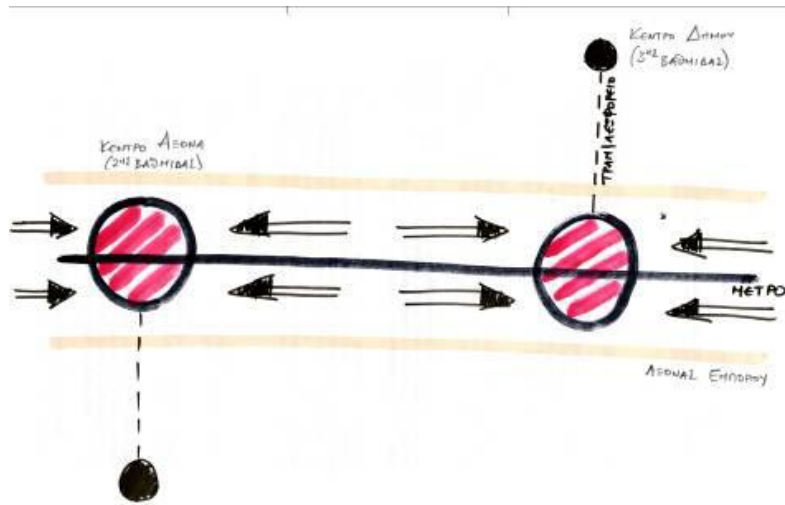


Εικόνα 5.5-Αρχέτυπο ΠΑΔΣ. Δίκτυο κέντρων, άρθρωση ΔΣ, λειτουργική εξειδίκευση αξόνων, Πηγή: Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας σελ 332



Εικόνα 5.6-Η προτεινόμενη διαχείριση της ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος του κύριου οδικού δικτύου στην περίπτωση που είναι δύσκολη η κατασκευή παρακαμπτήριας οδού, Πηγή: ΣΠΕ/ΕΜΠ, 2000:199,231, Πηγή: Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας σελ 337

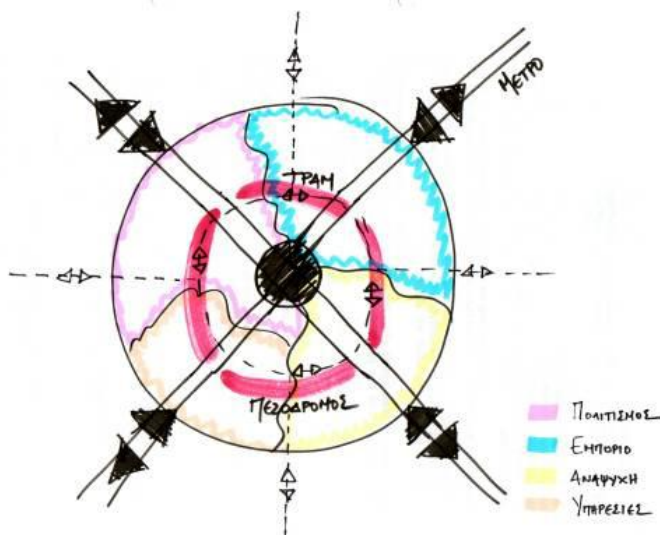
**5.2.3 Προστασία και ανάδειξη του κέντρου της εμπορικής περιοχής μέσω σταδιακής απομάκρυνσης του αυτοκινήτου και ενίσχυσης της κατοικίας σε επιλεγμένες ζώνες**



Εικόνα 5.7: Από τη γραμμική διάχυτη στη γραμμική κομβική ανάπτυξη. Προσανατολισμός της γραμμικής ανάπτυξης σε αστικούς κόμβους με λειτουργική ταυτότητα που θα προσδιορίζεται από τον χαρακτήρα του άξονα. Υποβάθμιση της κυκλοφοριακής λειτουργίας του οδικού άξονα. Πηγή: Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και

κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας σελ 338

Με δεδομένο ότι το εμπορικό κέντρο διαθέτει τα επίπεδα εκείνα της οικιστικής πυκνότητας που ευνοούν τη χρήση ΔΣ, το ενδιαφέρον εστιάζεται στην κατανομή των χρήσεων. Βασικός στόχος είναι η ανάδειξη των διαφόρων εικόνων και λειτουργικών διαστάσεων του κέντρου (ιστορικό, επιχειρηματικό, εμπορικό, πολιτιστικό) διατηρώντας την ισορροπία με την κατοικία (εικόνα). Ζητούμενο, λοιπόν, αποτελεί η οριοθέτηση της ανάπτυξης και της έντασης της κάθε λειτουργίας, ώστε να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις επανακατοίκησης συγκεκριμένων αστικών ενοτήτων. Προς αυτή την κατεύθυνση θα μπορούσαν να ενεργοποιηθούν φορολογικά κίνητρα, τα οποία θα είναι μεγαλύτερα στην περίπτωση επανάχρησης κατοικιών. Κρίσιμο στοιχείο αποτελεί η άρθρωση των «κέντρων μέσα στο κέντρο» και ο σχεδιασμός του αστικού μικρο-περιβάλλοντος στην άμεση περιφέρειά τους.

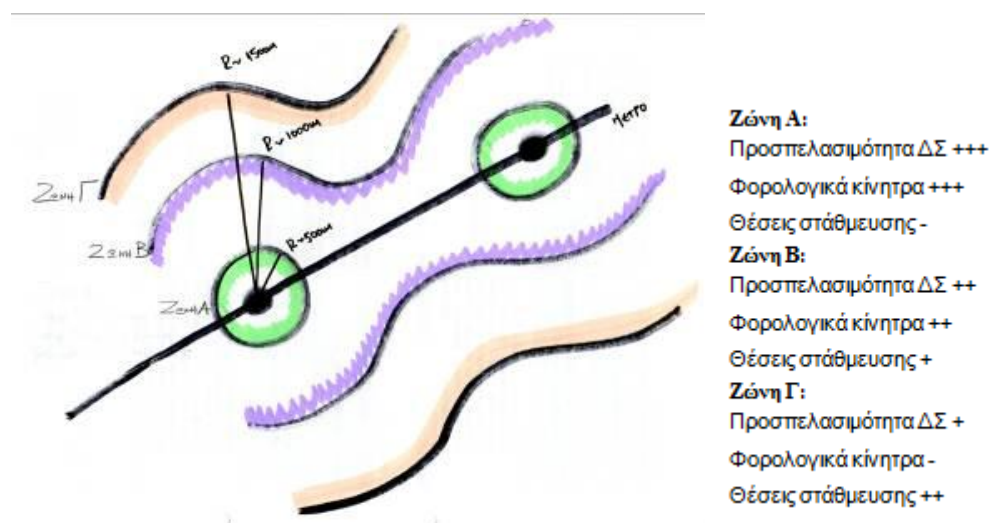


Εικόνα 5.8-Μητροπολιτικό κέντρο > Κέντρα μέσα στο κέντρο > Κατοικία μέσα στα κέντρα > Διασύνδεση Κέντρων, Πηγή: Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας σελ 339

### 5.2.4 Συσχέτιση κινήτρων χωροθέτησης εταιρειών/οργανισμών με το επίπεδο προσπελασιμότητας με ΔΣ

Οι μετακινήσεις (και ειδικότερα αυτές με εναλλακτικά μέσα) αποτελούν κεντροβαρικό στοιχείο του προτύπου της ΠΑΔΣ. Μια πρόταση, η οποία αποτελεί προσαρμογή του συστήματος ABC που έχει υιοθετηθεί στην Ολλανδία είναι ο προσδιορισμός χωρικών ζωνών σε επίπεδο μητροπολιτικής περιοχής, ανάλογα με το επίπεδο προσπελασιμότητας με ΔΣ που θα προσφέρουν. Στις ζώνες αυτές θα παρέχονται φορολογικά κίνητρα για την εγκατάσταση οργανισμών/επιχειρήσεων, τα οποία θα αυξάνονται όσο μεγαλύτερη είναι η προσπελασιμότητα με ΔΣ, ενώ θα περιορίζονται ή ακόμη και θα μετατρέπονται σε φορολογικές επιβαρύνσεις όσο χαμηλότερη είναι η προσπελασιμότητα με ΔΣ.

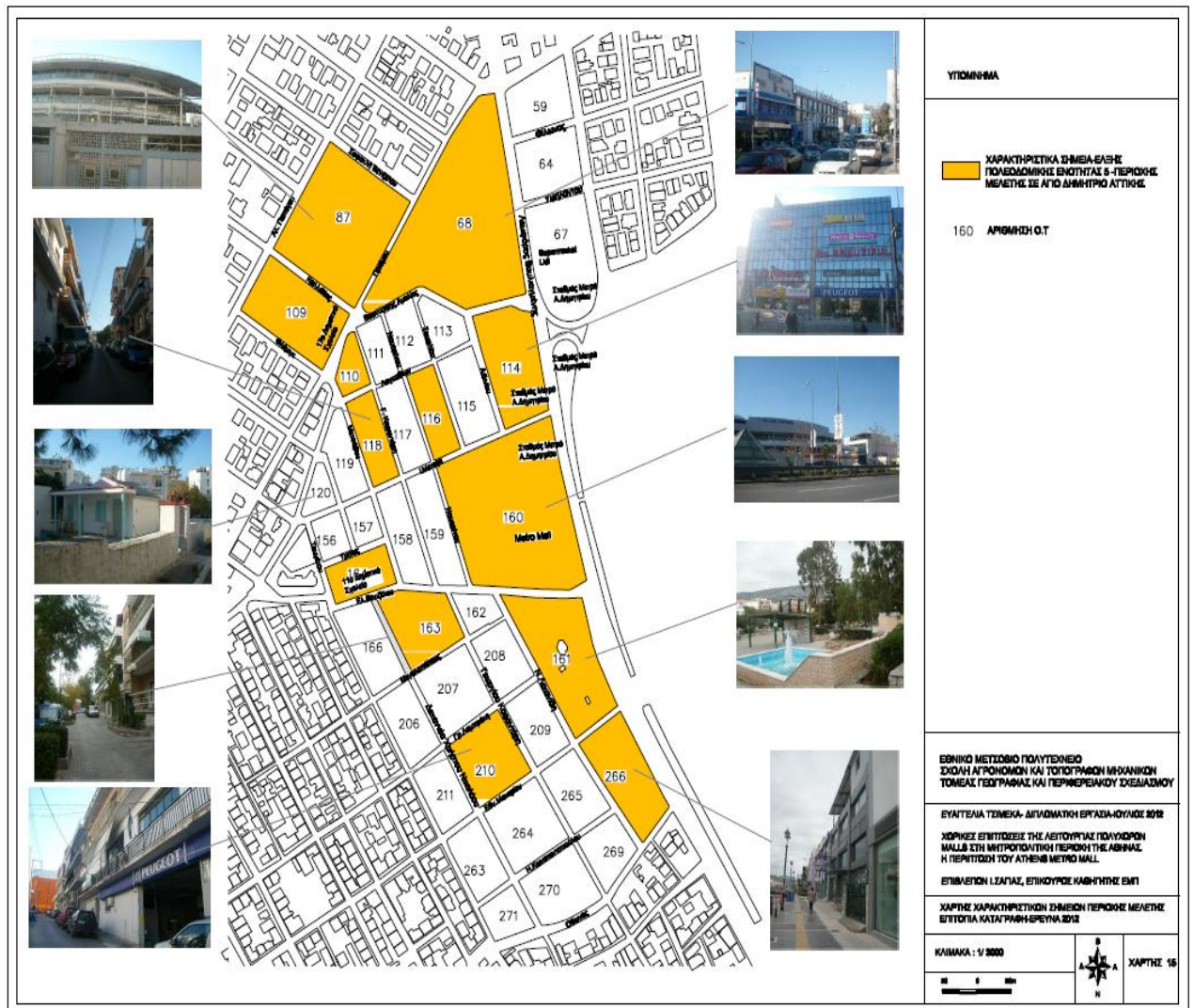
Ταυτόχρονα οι ζώνες αυτές θα συνοδεύονται από αυστηρούς περιορισμούς ως προς την αναλογία θέσεων στάθμευσης/θέσεις εργασίας που θα επιτρέπεται να κατασκευαστούν. Θα προβλέπεται μικρότερη αναλογία σε περιοχές υψηλής προσπελασιμότητας με ΔΣ, υψηλότερη αναλογία σε περιοχές χαμηλότερης προσπελασιμότητας με ΔΣ.<sup>79</sup>



Εικόνα 5.9-Η προτεινόμενη σχέση μεταξύ ζωνών προσπελασιμότητας με ΔΣ και φορολογικών κινήτρων-περιορισμών κατασκευής θέσεων στάθμευσης για οργανισμούς και επιχειρήσεις, Πηγή: Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας σελ 340

<sup>79</sup> Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας, Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Σαγιάς Ι., Σερράος Κ., Βαφειάδης Β., Μουκούλης Π., σελ 332

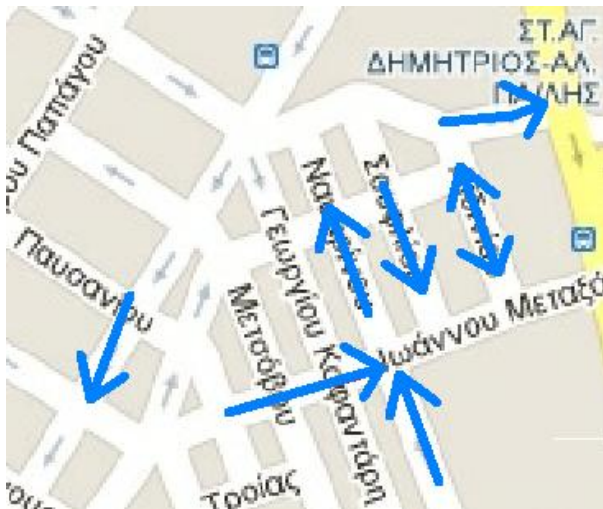
Στην συνέχεια του κεφαλαίου αυτού,θα γίνει αναφορά σε συγκεκριμένες κυκλοφοριακές λύσεις και προτάσεις για την βέλτιστη λειτουργία και χρήση τόσο των τοπικών χρήσεων γής της περιοχής μελέτης όσο και των υπερτοπικών χρήσεων γής αυτής, με την λειτουργία του νέου μεγάλου εμπορικού πολυκέντρου The Metro Mall Athens στην περιοχή.Στον χάρτη 15 που ακολουθεί γίνεται επισήμανση των σημερινών χαρακτηριστικών σημείων της περιοχής μελέτης.Το στρογγυλό σχολείο, ο υφιστάμενος πεζόδρομος στην οδό Δεκανέα Χρήστου Νικολάου,συνεργεία αυτοκινήτων επί της οδού Γρ.Λαμπράκη,το χαρακτηριστικό πάρκο επί της οδού Ν.Λεκανίδα,τα μαγαζιά εμπορικής χρήσης και φωτιστικών καθώς και τα γραφεία επί της Λ.Βουλιαγμένης και φυσικά το The Metro Mall Athens που αποτελεί το αντικείμενο της μελέτης αυτής, παρουσιάζονται στον χάρτη αυτόν.





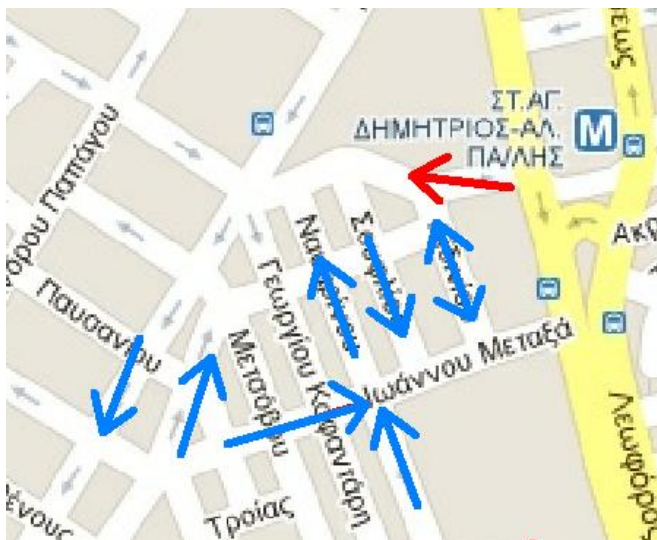
### 5.3 Οδός Βασιλίσσης Αμαλίας

Η οδός Βασιλίσσης Αμαλίας είναι μια συλλεκτήρια οδός στην βορειοανατολική πλευρά του δήμου. Είναι μια οδός μεγάλης κυκλοφοριακής σημασίας, μαζί με την Ιωάννου Μεταξά, καθώς οι δύο αυτές οδοί εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο τις μετακινήσεις στο κομμάτι του δήμου σε διαμπερή ροή για την είσοδο τους στον δήμο από και προς την Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Η υφιστάμενη κατάσταση έχει ως εξής:



Εικόνα 5.10- Υπάρχουσα κατάσταση ,Οδός Βασιλίσσης Αμαλίας και Ιωάννου Μεταξά

Η πρόταση που γίνεται και απεικονίζεται γραφικά και παρακάτω, είναι η διάνοιξη της οδού Βασιλίσσης Αμαλίας που βρίσκεται κάθετη στην οδό Γεωργίου Καφαντάρη και οδηγεί στην Λεωφόρο Βουλιαγμένης και η μονοδρόμηση αυτής ώστε τα αυτοκίνητα να εισέρχονται στον δήμο. Με την μονοδρόμηση της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου , η κυκλοφορία των οχημάτων θα γίνεται πλέον μέσω της οδού Βασιλίσσης Αμαλίας ,ώστε να υφίσταται ισορροπία της κίνησης των οχημάτων. Έτσι τα αυτοκίνητα μπορούν να εισέρχονται από την οδό Βασιλίσσης Αμαλίας και να εξέρχονται από την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου.

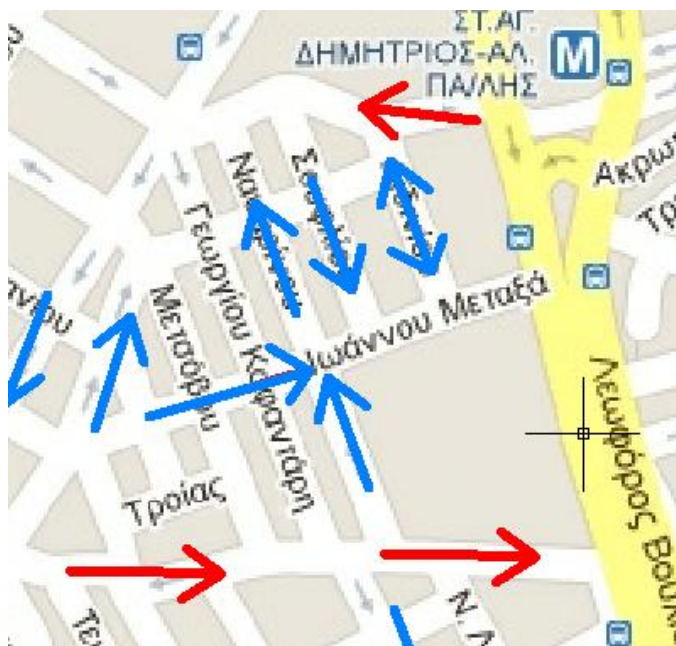


Εικόνα 5.11-Προτεινόμενη αλλαγή κατεύθυνσης οδού Βασιλίσσης Αμαλίας

## 5.4 Οδός Ιωάννου Μεταξά

Η οδός Ιωάννου Μεταξά είναι μια συλλεκτήρια οδός, η οποία είναι πολύ σημαντική διότι αποτελεί ένα σύνδεσμο των περιοχών εκατέρωθεν των σταθμών μετεπιβίβασης του μετρό και την άμεση σύνδεση της περιοχής μελέτης μας με την Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Στην πρόταση της παρούσας εργασίας όπως φαίνεται και στον χάρτη που ακολουθεί, προτείνεται η πεζοδρόμηση της οδού Ιωάννου Μεταξά από την οδό Ταυγέτου έως και την Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Προτείνεται επίσης η πεζοδρόμηση της οδού Γρηγορίου Καφαντάρη από την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου έως και την οδό Πριάμου. Ο σκοπός των πεζοδρομήσεων αυτών, γίνεται προκειμένου να δημιουργηθεί ένα δίκτυο φιλικό ως προς τον πεζό και τον ποδηλάτη. Η αλλαγή χρήσεων γής από κατοικία και επιχειρήσεις σε υπηρεσίες και μορφές ψυχαγωγίας κατά μήκος των αξόνων των πεζοδρόμων της Ιωάννου Μεταξά και της Γεωργίου Καφαντάρη, στοχεύει στην αναβάθμιση της περιοχής σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο. Μικρές επιχειρήσεις υπερτοπικού ύφους και χαρακτήρα, μορφές ψυχαγωγίας και παροχής υπηρεσιών μπορούν να αναπτυχθούν στο νέο αυτό υπερτοπικό κέντρο της περιοχής μελέτης. Έτσι λοιπόν η γειτονιά που περικλείεται από τις οδούς Σουφλίου, Αιδινίου, Ναυαρίνου και τη Γεωργίου Καφαντάρη (στη δυτική πλευρά), με την πρόταση που προτείνεται, προστατεύεται από τις διαμπερείς ροές και λειτουργεί σαν μια ζώνη ήπιας κυκλοφορίας, λαμβάνοντας υπόψιν μάλιστα και το σχολείο που λειτουργεί επί της οδού Πριάμου, εξοικονομείται ο απαραίτητος χώρος για την ασφαλέστερη και καλύτερη ένταξη του ποδηλάτου.

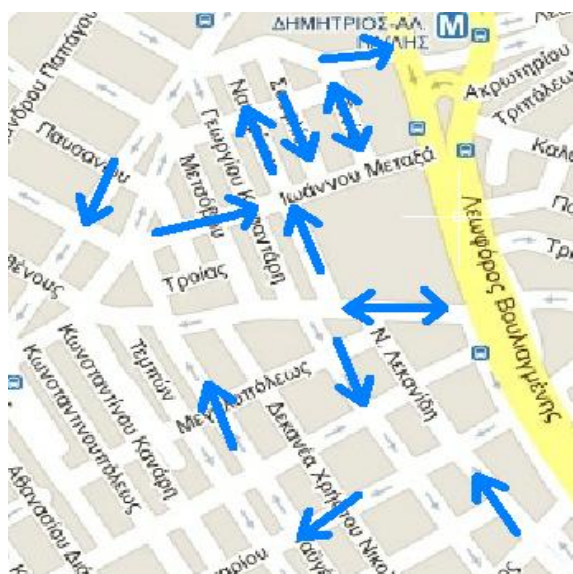
Επιπλέον με την ενθάρρυνση αλλαγής χρήσεων γής στην περιοχή αυτή – με την χρήση και δημιουργία υπηρεσιών, χώρων ψυχαγωγίας αλλά και εργασίας, σημαντική είναι και η αποσυμφόρηση των οδών αυτών από τα πολλά αυτοκίνητα που είναι παρκαρισμένα εντός της γειτονιάς αυτής. Έτσι, προτείνεται και η δημιουργία χώρου στάθμευσης επί πληρωμής (60% για τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής και 40% για την ενοικίαση των χώρων στάθμευσης στα γραφεία και υπηρεσίες που υφίστανται στην περιοχή μελέτης) επί της οδού Βασιλίσσης Αμαλίας όπου και υφίσταται ο απαραίτητος χώρος για μια διενέργεια σαν αυτή.

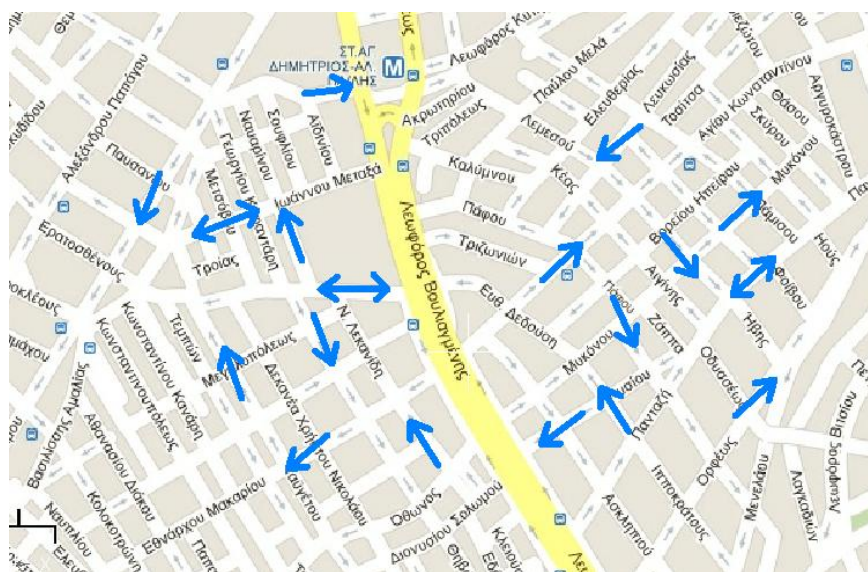


Εικόνα 5.12-Προτεινόμενη αλλαγή κατεύθυνσης οδού Βασιλίσσης Αμαλίας και μονοδρόμηση οδού Ελευθερίου Βενιζέλου, είσοδος οχημάτων από οδό Βασιλίσσης Αμαλίας και έξοδος από οδό Ελευθερίου Βενιζέλου

## 5.5 Οδός Ελευθερίου Βενιζέλου

Η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου είναι μια συλλεκτήρια οδός στην βορειοανατολική πλευρά του δήμου. Είναι μια οδός μεγάλης κυκλοφοριακής σημασίας, μαζί με την Βασιλίσσης Αμαλίας, καθώς οι δύο αυτές οδοί εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο τις μετακινήσεις στο κομμάτι του δήμου σε διαμπερή ροή για την είσοδο τους στον δήμο από και προς την Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου σε αντίθεση με τις παράλληλες Μεγαλουπόλεως και Γρηγορίου Λαμπράκη, είναι αμφίδρομης κατεύθυνσης. Η υπάρχουσα κατάσταση έχει ως εξής:

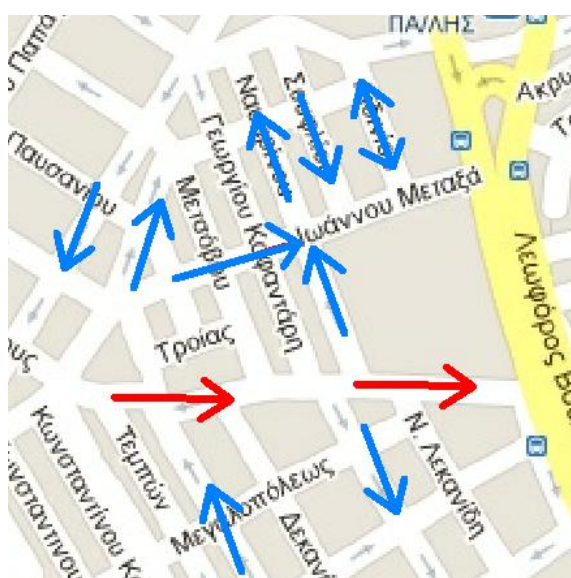




Εικόνα 5.13-Υπάρχουσα κατάσταση σε οδό Ελευθερίου Βενιζέλου και κυκλοφοριακό δίκτυο περιοχής μελέτης

Με στόχο την καλύτερη κυκλοφορία των οχημάτων αλλά και την ένταξη του ποδηλάτου προτείνεται:

- Μονοδρόμηση της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου από την οδό Ψαρών μέχρι την έξοδο προς την λεωφόρο Βουλιαγμένης
- Απαγόρευση στάθμευσης στην αριστερή πλευρά του δρόμου για το ίδιο τμήμα
- Απαγόρευση στάθμευσης στην αριστερή πλευρά του δρόμου για την οδό Ν.Λεκανίδη
- Εξυπηρέτηση της καθοδικής πορείας των οχημάτων από την οδό Ν.Λεκανίδη



Εικόνα 5.14-Προτεινόμενη αλλαγή κατεύθυνσης οδού Ελευθερίου Βενιζέλου με κατεύθυνση προς Λεωφόρο Βουλιαγμένης και μονοδρόμηση αυτής

Με αυτή την πρόταση επιτυγχάνεται η εξοικονόμηση χώρου στις οδούς Ελευθερίου Βενιζέλου και Ν.Λεκανίδη με στόχο την διαπλάτυνση των πεζοδρομίων, την εισαγωγή ποδηλατοδρόμων αλλά και την αισθητική αναβάθμιση των οδών. Παράλληλα δεν επιβαρύνεται η κυκλοφορία στους γύρω δρόμους. Επιπρόσθετα, η μονοδρόμηση της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου έχει ως στόχο την αποσυμφόρηση της κίνησης και μεταφοράς εμπορευμάτων από και προς το εμπορικό πολυκατάστημα και στοχεύει στην είσοδο μόνο οχημάτων στον δήμο από την Λεωφόρο Βουλιαγμένης.

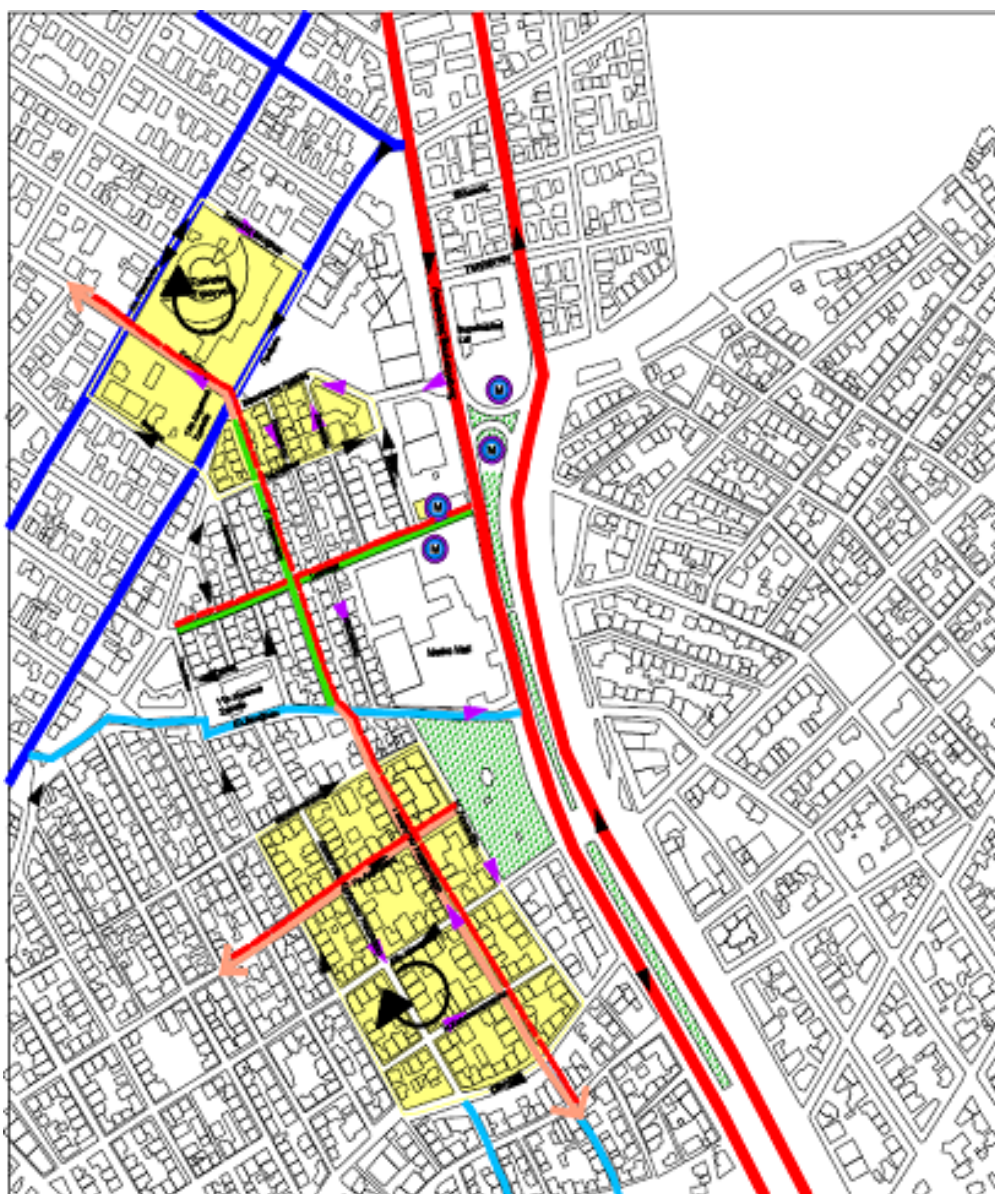
Επιπλέον όπως φαίνεται και στον χάρτη 16 που ακολουθεί, στα πλαίσια της ιεράρχησης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, προτείνεται στην παρούσα εργασία η δημιουργία ζωνών ήπιας κυκλοφορίας κατά μήκος των οδών Γρηγορίου Λαμπράκη (που καταλήγει στο πάρκο) και Γεωργίου Καφαντάρη από το ύψος της οδού Όθωνος μέχρι και την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου. Η οδός Γεωργίου Καφαντάρη έπειτα συνεχίζει σε πεζόδρομο μέχρι και την οδό Πριάμου, συναντώντας την οδό Ιωάννου Μεταξά κάθετη – επίσης ως προτεινόμενο πεζόδρομο, δημιουργώντας έτσι ένα οδικό δίκτυο φιλικό προς τον πεζό και τον ποδηλάτη. Στον ίδιο χάρτη περιλαμβάνεται και η πρόταση χρήσης γής των ισογείων της περιοχής. Προτείνεται η δημιουργία ενός υπερτοπικού κέντρου ανάπτυξης στο τωρινό παραδοσιακό κέντρο της περιοχής που περιβάλλει το πολυκατάστημα. Στις οδούς που συμπεριλαμβάνουν την Ιωάννου Μεταξά και την κάθετη σε αυτή Γεωργίου Καφαντάρη έχουμε πλέον χρήση γής που εξυπηρετεί ψυχαγωγία αλλά και υπηρεσίες (μελετητικά γραφεία, ιατρεία, φαρμακεία, μικροεπιχειρήσεις κτλ). Με την δημιουργία πεζοδρόμων στην περιοχή αυτή επιτυγχάνεται η δημιουργία ενός κέντρου ελκυστικό προς το περπάτημα και την βιώσιμη κυκλοφορία και ανάπτυξη. Τα αυτοκίνητα μπορούν να εξυπηρετηθούν πλέον από το parking που προτείνεται να δημιουργηθεί επί της οδού Αμαλίας στα πλαίσια της πρότασης.



Στον χάρτη ιεράρχησης του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, περιλαμβάνονται με κόκκινο χρώμα η ελεύθερη ταχεία οδός (Λεωφόρος Βουλιαγμένης), η δευτερεύουσα αρτηρία με μπλέ χρωματισμό (Οδός Πριάμου), συλλεκτήριες οδοί (όπως η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου και η οδός Γεωργίου Καφαντάρη και Δεκανέα Χρήστου Νικολάου), οι προτεινόμενοι πεζόδρομοι (οδοί Ιωάννου Μεταξά και Γεωργίου Καφαντάρη) και οι οδοί ήπιας κυκλοφορίας (οδός Γεωργίου Καφαντάρη, οδός Γρηγορίου Λαμπράκη και Καλλιθέας) που μπορούν να περιλαμβάνουν και ποδηλατοδρόμους.

Επιπρόσθετα, στον χάρτη αυτόν απεικονίζονται τόσο οι υπάρχουσες ροές κυκλοφορίας με πορτοκαλί χρώμα, όσο και οι προτεινόμενες με μώβ χρωματισμό. Προτείνεται κυρίως η

μονοδρόμηση της οδού Βασιλίσσης Αμαλίας –ώστε να αποτελεί είσοδο προς το εσωτερικό της περιοχής μελέτης από τα αυτοκίνητα που κινούνται επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης – με κύρια έξοδό τους την συλλεκτήρια οδό Ελευθερίου Βενιζέλου.Με αυτό τον τρόπο διαφυλάσσεται τόσο το εσωτερικό υπερτοπικό κέντρο πεζοδρόμων και λειτουργιών-υπηρεσιών που έχει δημιουργηθεί όσο και το τοπικό κέντρο κατοικίας (που προστατεύεται και με τους οδούς ήπιας κυκλοφορίας που προτάθηκαν )στο βόρειο τμήμα της περιοχής μελέτης (οδοί Σοφοκλή Βενιζέλου, Αλέξανδρου Παπάγου,Πριάμου, Καλλιθέας και Λαγκαδίων)αλλά και στο νότιο τμήμα της περιοχής μελέτης(οδοί Ν.Λεκανίδη,Όθωνος,Ταυγέτου και Μεγαλοπόλεως)



## 5.6 Περιοχές Ήπιας Κυκλοφορίας – “Ζώνες 30”

Οι περιοχές ήπιας κυκλοφορίας ή αλλιώς «ζώνες 30», είναι περιοχές κατοικίας στις οποίες επιβάλλονται τα κατάλληλα μέτρα για τη μείωση της ταχύτητας των διερχόμενων οχημάτων. Το μέγιστο όριο ταχύτητας προσδιορίζεται στα 30 χλμ/ώρα, ενώ τοποθετούνται και κατάλληλες υποδομές, όπως σαμαράκια κ.α., με στόχο τη μείωση της ταχύτητας. Επίσης μέσα από τον επανασχεδιασμό των μονοδρομήσεων και των πεζόδρομων επιχειρείται η αποτροπή των διαμπερών ροών και η παράλληλη μεταφορά τους στις κεντρικές αρτηρίες τις περιοχής.

Με τον καθορισμό ζωνών ήπιας κυκλοφορίας επιτυγχάνεται η ευκολότερη μετακίνηση των πεζών και των ποδηλατών και αποφεύγεται ο κατακερματισμός των περιοχών κατοικίας. Επίσης αναβαθμίζεται το αστικό περιβάλλον με περισσότερο πράσινο και μειωμένους θορύβους από τα διερχόμενα οχήματα. Έχει ήδη προταθεί η πλακόστρωση και πεζοδρόμηση κάποιων δρόμων κυρίως στο κεντρικό τμήμα της περιοχής (οδός Γεωργίου Καφαντάρη και Ιωάννου Μεταξά), οπότε σαν συνέχεια της πρότασης αυτής και με κατεύθυνση την αποσυμφόρηση της περιοχής από την χρήση του αυτοκινήτου και την προώθηση μιας βιώσιμης λειτουργίας, προτείνονται και η χρήση των ζωνών ήπιας κυκλοφορίας.

Στο Χάρτη 18 παρουσιάζονται όλες οι πιθανές περιοχές ήπιας κυκλοφορίας στην περιοχή μελέτης. Πιο συγκεκριμένα η περιοχή που βρίσκεται στο βόριο τμήμα της περιοχής μελέτης και περικλύεται από τις οδούς Σοφοκλή Βενιζέλου, Αλέξανδρου Παπάγου, Πριάμου, Καλλιθέας και Λαγκαδίων είναι μια περιοχή με κύρια χρήση γης την κατοικία αλλά και την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια εκπαίδευση, καθώς περιλαμβάνει το 17<sup>ο</sup> Δημοτικό σχολείο του Δήμου Αγίου Δημητρίου αλλά και το Στρογγυλό Σχολείο. Η προτεινόμενη ζώνη περιλαμβάνει 6 οικοδομικά τετράγωνα και τους αντίστοιχους δρόμους. Στα βόρεια της ζώνης υπάρχουν τα δύο σχολεία, ενώ στα νότια κύρια χρήση είναι η κατοικία. Μπροστά από τα σχολεία διέρχεται η δευτερεύουσα αρτηρία οδός Πριάμου με κατεύθυνση προς το νότιο τμήμα του δήμου, ενώ στο πάνω μέρος των σχολικών κτιρίων διέρχεται η δευτερεύουσα αρτηρία Αλέξανδρου Παπάγου, οπότε και από τις δύο αυτές πλευρές υπάρχουν σημαντικές ροές οχημάτων. Στην ανατολική πλευρά της περιοχής υπάρχει η οδός Βασιλίσσης Αμαλίας, η οποία χαρακτηρίστηκε στο κεφάλαιο 4 ως συλλεκτήρια οδός και είναι μονής κατεύθυνσης δρόμος. Οι υπόλοιπες οδοί εντός της περιοχής (Σοφοκλή Βενιζέλου, Καλλιθέας, Φλέμιγκ, Σουφλίου και Ναυαρίνου) χαρακτηρίζονται ως τοπικοί οδοί. Από πολεοδομικής άποψης η περιοχή περιλαμβάνει σχεδόν αποκλειστικά χρήσεις κατοικίας και μόνο στη βόρεια πλευρά υπάρχει ένα σχολικό

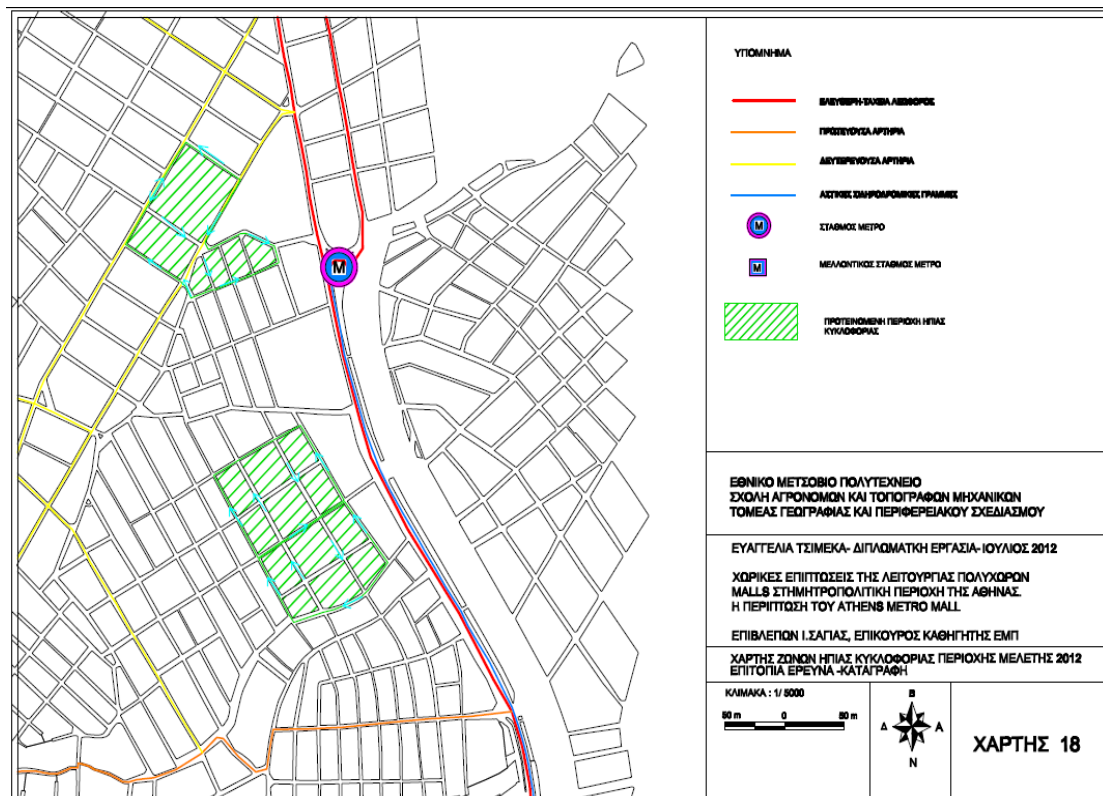


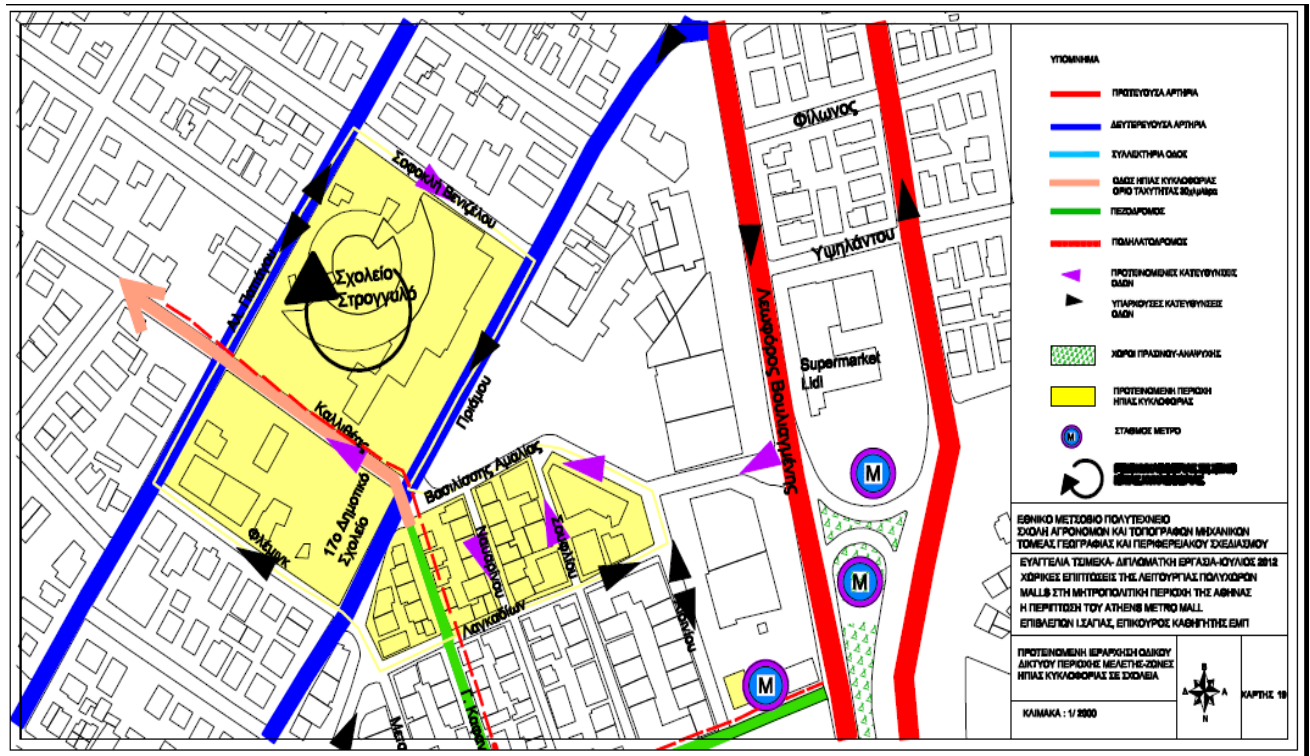
συγκρότημα. Επίσης η προτεινόμενη ζώνη ήπιας κυκλοφορίας εφάπτεται στο κέντρο της γειτονιάς όπου παρατηρούνται και οι περισσότερες χρήσεις λιανικού εμπορίου.

Σήμερα από την περιοχή διέρχονται πολλά οχήματα τα οποία χρησιμοποιούν την περιοχή μόνο για διέλευση. Οι διαμπερείς ροές προέρχονται από την Αλεξάνδρου Παπάγου και την οδό Πριάμου και καταλήγουν στην οδό Βασιλίσσης Αμαλίας αλλά και αντίστροφα. Στόχος της νέας διαμόρφωσης που προτείνεται στο Χάρτη 19 είναι η απαλοιφή αυτής της διαμπερούς κίνησης των οχημάτων. Για το λόγο αυτό προτείνεται:

- Η επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30χλμ/ώρα σε όλους τους δρόμους εντός της προτεινόμενης περιοχής ήπιας κυκλοφορίας
- Η πεζοδρόμηση κάποιων τμημάτων των οδών, με στόχο την αποφυγή των διαμπερών ροών αλλά και την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής (κυρίως της οδού Καλλιθέας που αποτελεί την συνέχεια του πεζοδρόμου που προτείνεται στην οδό Γεωργίου Καφαντάρη)

Με αυτό τον τρόπο (όπως φαίνεται και στο χάρτη 19) οι διαμπερείς ροές των οχημάτων οδηγούνται στους μεγαλύτερους δρόμους που εφάπτονται της περιοχής, όπως η οδός Βασιλίσσης Αμαλίας με ροή από την Λεωφόρο Βουλιαγμένης προς την οδό Πριάμου και η οδός Αλ. Παπάγου με κατεύθυνση την Λεωφόρο Βουλιαγμένης και αντίστροφα.



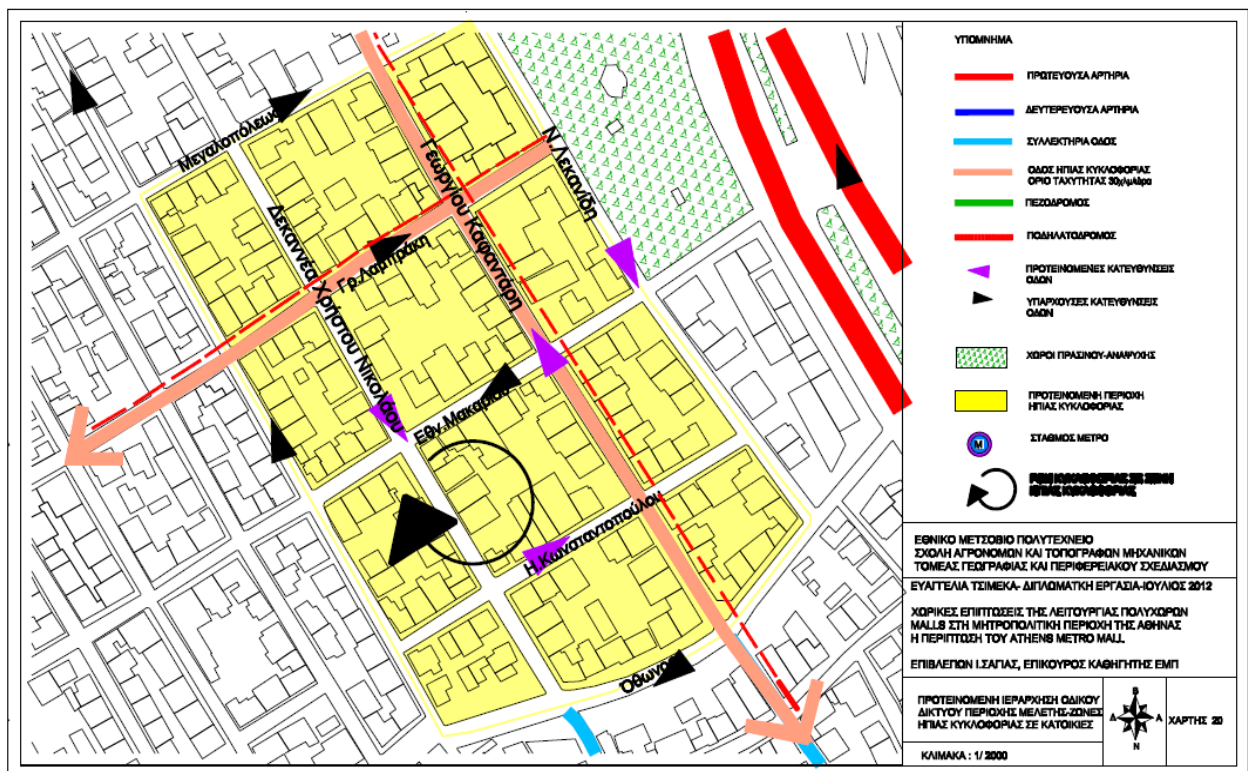


Η περιοχή που βρίσκεται στο νότιο τμήμα της περιοχής μελέτης και περικλύεται από τις οδούς Ν.Λεκανίδη, Όθωνος, Ταυγέτου και Μεγαλοπόλεως είναι μια περιοχή με κύρια χρήση γης την κατοικία. Η προτεινόμενη ζώνη περιλαμβάνει 12 οικοδομικά τετράγωνα και τους αντίστοιχους δρόμους. Στα βόρεια και νότια της ζώνης υφίσταται κατοικία ως κύρια χρήση αλλά και μερικές επιχειρήσεις (ζαχαροπλαστείο, κομμωτήριο, σχολή taekwondo, μαγαζί με taekwondo, επιχειρήσεις για κατασκευή ταμπέλων κτλ). Στα ανατολικά της περιοχής υφίσταται το πάρκο με την πλατεία προς τιμή του Αλέξανδρου Παναγούλη. Μπροστά από το πάρκο διέρχεται η οδός Ν.Λεκανίδη με κατεύθυνση προς την συλλεκτήρια οδό Ελευθερίου Βενιζέλου, ενώ στο εσωτερικό της ίδιας περιοχής διέρχονται οι συλλεκτήριες οδοί Γεωργίου Καφαντάρη και Δεκανέα Χρήστου Νικολάου. Οι υπόλοιπες οδοί εντός της περιοχής (Μεγαλοπόλεως, Γρηγορίου Λαμπράκη, Εθνάρχου Μακαρίου και Όθωνος) χαρακτηρίζονται ως τοπικοί οδοί. Από πολεοδομικής άποψης η περιοχή περιλαμβάνει σχεδόν αποκλειστικά χρήσεις κατοικίας και μερικές επιχειρήσεις τοπικού χαρακτήρα κυρίως. Επίσης η προτεινόμενη ζώνη ήπιας κυκλοφορίας εφάπτεται στο κέντρο της γειτονιάς όπου παρατηρούνται και οι περισσότερες χρήσεις λιανικού εμπορίου. Σήμερα από την περιοχή διέρχονται πολλά οχήματα τα οποία χρησιμοποιούν την περιοχή μόνο για διέλευση ή και στάθμευση. Οι διαμπερείς ροές προέρχονται από την Ελευθερίου Βενιζέλου και καταλήγουν στην οδό Πριάμου αλλά και αντίστροφα. Στόχος της νέας διαμόρφωσης που προτείνεται στο Χάρτη 20 είναι η απαλοιφή αυτής της διαμπερούς κίνησης των οχημάτων.

Για το λόγο αυτό προτείνεται:

- Μονοδρόμηση της οδού Ελευθερίου Βενιζέλου με κατεύθυνση από την Λεωφόρο Βουλιαγμένης
- Η επιβολή ανώτατου ορίου ταχύτητας 30χλμ/ώρα σε όλους τους δρόμους εντός της προτεινόμενης περιοχής ήπιας κυκλοφορίας
- Η δημιουργία οδών ήπιας κυκλοφορίας και ποδηλατοδρόμων αλλά και η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής (κυρίως της οδού Γεωργίου Καφαντάρη που καταλήγει και σε πεζόδρομο μετά την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου αλλά και της οδού Γρηγορίου Λαμπράκη που προτείνεται ως οδός ήπιας κυκλοφορίας και καταλήγει στο πάρκο και την πλατεία Αλ.Παναγούλη)

Με αυτό τον τρόπο (όπως φαίνεται και στο χάρτη 20) οι διαμπερείς ροές των οχημάτων οδηγούνται στους μεγαλύτερους δρόμους που εφάπτονται της περιοχής, όπως η οδός Ελ.Βενιζέλου με ροή από την Λεωφόρο Βουλιαγμένης προς την οδό Πριάμου.



## 5.7 Κριτήρια κατηγοριοποίησης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών σε μακρο- και μικρο- κλίμακα

Τα βασικό κριτήριο είναι ο βαθμός διαφοροποίησης ενός χαρακτηριστικού στο χώρο. Εύκολα εντοπίζονται εκείνα τα χαρακτηριστικά που διαφοροποιούνται σε επίπεδο πόλης (μακρο-κλίμακα) και εκείνα που διαφοροποιούνται σε επίπεδο δήμου ή ακόμη και σε επίπεδο κυκλοφοριακής ζώνης (μικρο-κλίμακα).

Αυτό που εξετάζεται ενδελεχώς είναι ο βαθμός ισορροπίας μεταξύ οκτώ χρήσεων γης οι οποίες είναι:

- Κατοικία
- Κεντρικές λειτουργίες τοπικού χαρακτήρα
- Κεντρικές λειτουργίες επιπέδου πόλης
- Ιδρύματα – Κοινωνική υποδομή
- Πολιτιστικές λειτουργίες
- Εμπορευματικές λειτουργίες
- Λειτουργίες μεταποίησης
- Μεταφορές

## 5.8 Κριτήρια σχεδιασμού

### 5.8.1 Πολεοδομικά κριτήρια

Ο σχεδιασμός του δικτύου κορμού έγινε με βάση τα κριτήρια που παρουσιάστηκαν στο κεφάλαιο της πόλης βασισμένης στην δημόσια συγκοινωνία. Από πολεοδομικής άποψης, το δίκτυο των ζωνών ήπιας κυκλοφορίας, πεζοδρόμων και του ποδηλάτου, σχεδιάστηκε έτσι ώστε να εξυπηρετεί τη σύνδεση όλων σχεδόν των πόλων έλξης της περιοχής και να συνδέει τις περιοχές κατοικίας με το εμπορικό κέντρο του δήμου αλλά και με γειτονικούς δήμους.

Πιο συγκεκριμένα η Γεωργίου Καφαντάρη η οποία διασχίζει κάθετα την περιοχή μελέτης επιλέχθηκε ως η ιδανική βάση του δικτύου κορμού με στόχο γύρω από αυτή να δημιουργηθεί ένα πλέγμα πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας. Οι ποδηλατόδρομοι και οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας της οδού Γεωργίου Καφαντάρη και Γρηγορίου Λαμπράκη αποτελούν τη ‘ραχοκοκαλιά’ του δικτύου καθώς διασχίζουν το νότιο τμήμα της περιοχής και οδηγούν μέσω της οδού Γεωργίου Καφαντάρη την κυκλοφορία των πεζών και των ποδηλάτων στο κεντρικό τμήμα της περιοχής μελέτης, τους πεζοδρόμους των οδών Ιωάννου Μεταξά και της συνέχειας της οδού Γεωργίου Καφαντάρη με γρήγορη και άνετη πρόσβαση. Επιπλέον οι ποδηλατόδρομοι του δικτύου κορμού εξασφαλίζουν την απαραίτητη

διείσδυση του ποδηλάτου στις περιοχές κατοικίας και στις 'Ζώνες 30' ή αλλιώς περιοχές ήπιας κυκλοφορίας. Το δίκτυο κορμού επίσης σχεδιάστηκε έτσι ώστε να εξυπηρετεί την αμεσότερη πρόσβαση στο πάρκο της περιοχής με την πλατεία του Α. Παναγούλη μέσω της οδού Γεωργίου Λαμπράκη. Εκτός αυτού εξασφαλίζεται η πρόσβαση στους υπόλοιπους χώρους αλλά και σε χρήσεις γης εξίσου σημαντικές για τους χρήστες του ποδηλάτου όπως τα σχολεία.

### 5.8.2 Κυκλοφοριακά κριτήρια

Το δίκτυο κορμού σχεδιάστηκε έτσι ώστε να παρέχει γρήγορη και ασφαλή πρόσβαση σε όλες τις περιοχές του δήμου. Όπως αναπτύχθηκε και στο κεφάλαιο 4, κρίθηκε σκόπιμο να χρησιμοποιηθούν για τις ανάγκες του ποδηλάτου οι δευτερεύουσες αρτηρίες του οδικού δικτύου και οι συλλεκτήριες οδοί. Αυτό έγινε για πολλούς λόγους οι κυριότεροι των οποίων είναι:

- Αναγνωρισιμότητα του δικτύου από τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου
- Εύκολη και άμεση πρόσβαση σε όλα τα σημαντικά σημεία ενδιαφέροντος του δήμου
- Ικανά πλάτη δρόμων ώστε να φιλοξενήσουν υποδομές πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας.

Στους τοπικούς δρόμους είναι τις περισσότερες φορές δυνατή η συνύπαρξη ποδηλάτων και υπόλοιπων οχημάτων με ελάχιστη ή και χωρίς καθόλου υποδομή για το ποδήλατο.

Πιο συγκεκριμένα στην περιοχή μελέτης επιλέχθηκαν οι βασικές οδοί Ιωάννου Μεταξά και Γεωργίου Καφαντάρη για να φιλοξενήσουν πεζοδρόμους και οι οδοί Γεωργίου Καφαντάρη, Γρηγορίου Λαμπράκη και Καλλιθέας για να ορισθούν ως οδοί ήπιας κυκλοφορίας. Επίσης επιλέχθηκαν και άλλοι δρομοί όπως η οδοί Όθωνος, Εθνάρχου Μακαρίου, Μεγαλοπόλεως, Δεκανέα Χρήστου Νικολάου και Ναυάρχου Λεκανίδη με στόχο την ικανοποιητική σύνδεση του δικτύου κορμού με τους τοπικούς δρόμους.

Τέλος έγινε προσπάθεια μέσω του δικτύου κορμού να επιτευχθεί η δημιουργία ενός ολοκληρωμένου δικτύου μεταφορών στην πόλη. Στο πλαίσιο αυτό το δίκτυο κορμού πεζοδρόμων και δρόμων ήπιας κυκλοφορίας προσεγγίζει άμεσα τον σταθμό μετρό Άγιου Δημητρίου. Επίσης προσεγγίζει την πλειονότητα των στάσεων του Ο.Α.Σ.Α. στην έκταση της περιοχής μελέτης.

## 5.9 Διατομές

Παρακάτω παρουσιάζονται οι κυριότερες οδοί του δικτύου κορμού πεζοδρόμων και οδών ηπίας κυκλοφορίας. Με τη συνοδεία φωτογραφικού υλικού για την κάθε περίπτωση και αναλυτικού διαγράμματος παρουσιάζεται η υπάρχουσα κατάσταση, η κύρια πρόταση αλλά μια εναλλακτική πρόταση σε κάποιες περιπτώσεις. Ακολουθεί το υπόμνημα των βασικών συμβόλων των διατομών

### Υπόμνημα

|   |                             |   |                         |
|---|-----------------------------|---|-------------------------|
|    | Πεζοδρόμιο                  |    | Ποδηλάτες               |
|    | Ποδηλατόδρομος              |   | Πεζοί                   |
|   | Σταθμευμένο όχημα           |  | Υψηλή βλάστηση - Δέντρα |
|  | Όχημα σε λωρίδα κυκλοφορίας |   |                         |

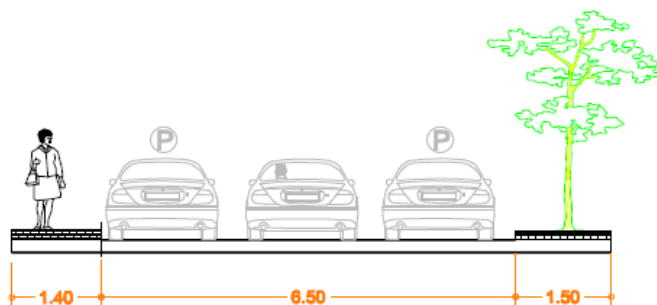
## Διατομή 1 - Οδός Γρηγορίου Καφαντάρη

Η οδός Γ.Καφαντάρη είναι μια συλλεκτήρια οδός στο νότιο τμήμα της περιοχής. Διασχίζει κάθετα την οδό Ελευθερίου Βενιζέλου και καταλήγει σε πεζόδρομο. Η προτεινόμενη χρήση της είναι για οδό ήπιας κυκλοφορίας και η διατομή της δίνει μεγάλες δυνατότητες για την ένταξη του ποδηλάτου. Η οδός είναι μονής κατεύθυνσης με στάθμευση και στις δύο πλευρές και έχει ήδη διαμορφωθεί πολύ με μικρά πεζοδρόμια . Μια άποψη της υπάρχουσας κατάστασης:

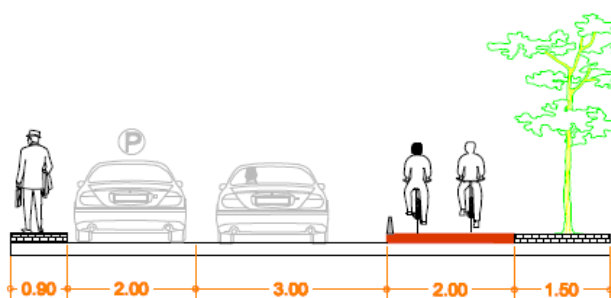


*Εικόνα 5.15-Υφιστάμενη κατάσταση οδού Γρηγορίου Καφαντάρη σε Δήμο Α.Δημητρίου*

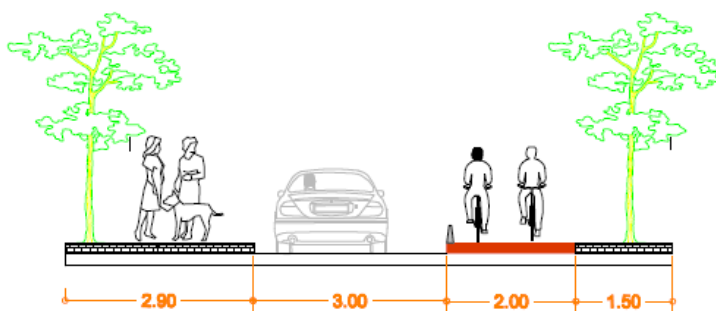
Στην πρόταση που παρουσιάζεται προτείνεται η δημιουργία ποδηλατόδρομου αμφίδρομης κυκλοφορίας στην δεξιά πλευρά της οδού. Έτσι επιτυγχάνεται η δημιουργία μιας πολύ ποιοτική διαδρομή για τους ποδηλάτες. Ο δρόμος προτείνεται και ως ήπιας κυκλοφορίας ενώ επίσης προτείνεται και επιπλέον διαπλατυνση των εκατέωθεν πεζοδρομίων με σκοπό ίσως (εναλλακτική πρόταση) την επιπρόσθετη δενδροφύτευση.



**ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**



**ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ**



**ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ**

|   |                  |
|---|------------------|
| <p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ<br/>ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ<br/>ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</p>        |                  |
| <p>ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΙΟΥΛΙΟΣ 2012</p>  |                  |
| <p>ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΩΝ-MALLS<br/>ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ.<br/>Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΣ METRO MALL</p> |                  |
| <p>ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ Ι.ΣΑΓΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ</p>  |                  |
| <p>ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΝΤΑΣΗ<br/>ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ<br/>ΜΕΛΕΤΗΣ-ΑΠΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ</p>   |                  |
| <p>ΟΔΟΣ ΓΡ.ΚΑΦΑΝΤΑΡΗ</p>  | <p>ΔΙΑΤΟΜΗ 1</p> |



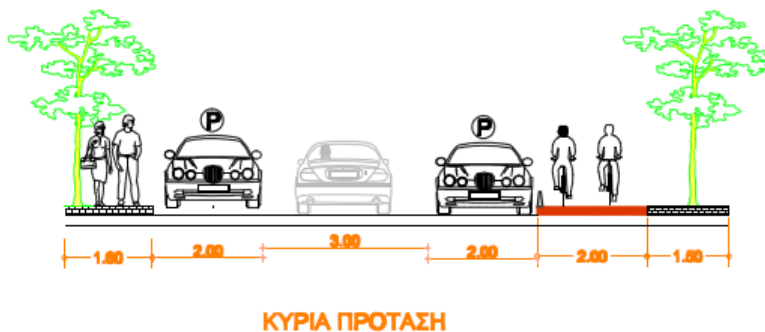
## Διατομή 2 – Οδός Γρηγορίου Λαμπράκη

Η οδός Γ.Λαμπράκη είναι μια τοπική οδός στο νότιο τμήμα της περιοχής. Η οδός είναι μονής κατεύθυνσης με παρόδια στάθμευση μόνο και από τις δύο πλευρές. Διασχίζει κάθετα την Γεωργίου Καφαντάρη και καταλήγει στο πάρκο με την πλατεία του Αλέξανδρου Παναγούλη. Μια άποψη της υπάρχουσας κατάστασης:



Εικόνα 5.16-Υφιστάμενη κατάσταση οδού Γρηγορίου Λαμπράκη σε Δήμο Α.Δημητρίου

Για την οδό αυτή προτείνεται η δημιουργία οδού ηπίας κυκλοφορίας, διπλής κυκλοφορίας ποδηλατοδρόμου και η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων από την αριστερή πλευρά. Στην εναλλακτική πρόταση γίνεται δυνατή η μεγαλύτερη διαπλάτυνση των πεζοδρομίων και η ταυτόχρονη δενδροφύτευση με την κατάργηση της στάθμευσης και στην μια πλευρά του δρόμου. Επίσης στην εναλλακτική πρόταση υπάρχει χώρος για αμφίδρομη λωρίδα κίνησης των ποδηλάτων.



|   |                         |
|---|-------------------------|
| <p><b>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ</b><br/> <b>ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ</b><br/> <b>ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</b></p>         |                         |
| <p><b>ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΙΟΥΛΙΟΣ 2012</b></p>   |                         |
| <p><b>ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΩΝ-MALLS</b><br/> <b>ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ.</b><br/> <b>Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ATHENS METRO MALL.</b></p> |                         |
| <p><b>ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ Ι.ΣΑΓΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ</b></p>   |                         |
| <p><b>ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΝΤΑΣΗ</b><br/> <b>ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ</b><br/> <b>ΜΕΛΕΤΗΣ-ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ</b></p>   |                         |
| <p><b>ΟΔΟΣ ΓΡ.ΛΑΜΠΡΑΚΗ</b></p>  | <p><b>ΔΙΑΤΟΜΗ 2</b></p> |

## Διατομή 2 – Οδός Ελευθερίου Βενιζέλου

Η οδός Ελευθερίου Βενιζέλου είναι μια συλλεκτήρια οδός δίπλα από το πολυκατάστημα The Metro Mall Athens νότια της περιοχής μελέτης. Η οδός είναι διπλής κατεύθυνσης χωρίς στάθμευση εκατέρωθεν της οδού. Ο δρόμος είναι αρκετά σημαντικός γιατί εξυπηρετεί τη σύνδεση των τμημάτων του δήμου και την ένωση με την Λεωφόρο Βουλιαγμένης. Το πλάτος της οδού είναι αρκετά μεγάλο δίνοντας την δυνατότητα για καλαισθητή και λειτουργική διαμόρφωσή. Μια άποψη της υπάρχουσας κατάστασης:

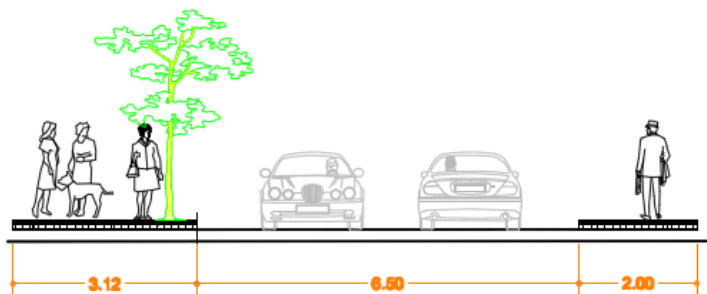


*Εικόνα 5.17- Υφιστάμενη κατάσταση σε οδό Ελευθερίου Βενιζέλου σε Δήμο Α.Δημητρίου*

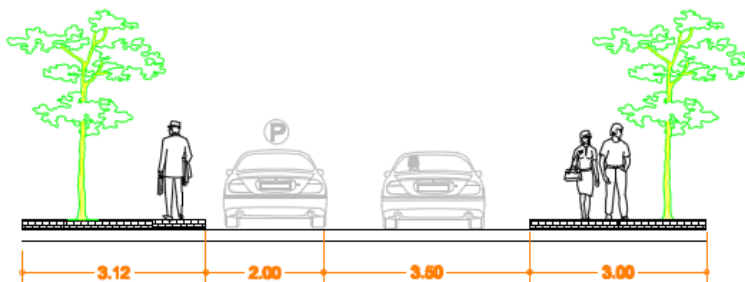


*Εικόνα 5.18-Οδός Ελευθερίου Βενιζέλου με κατεύθυνση προς Λεωφόρο Βουλιαγμένης δρόμος διπλής κατεύθυνσης όπως είναι σήμερα*

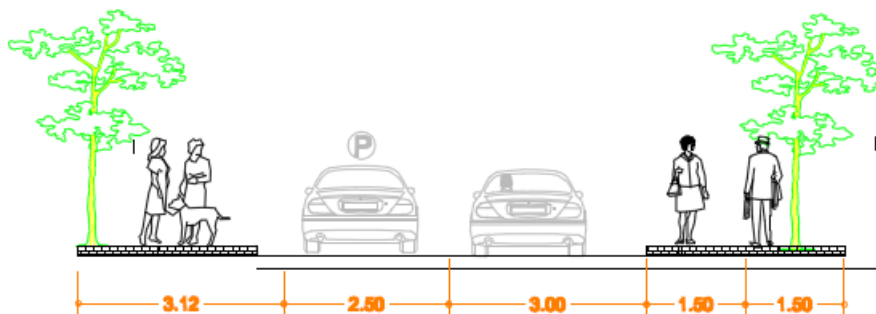
Προτείνεται η μονοδρόμηση της οδού με κατεύθυνση μόνο προς την Λεωφόρο Βουλιαγμένης, η διπλάτυνση των πεζοδρομίων, και η ταυτόχρονη αύξηση του πρασίνου με θάμνους, παρτέρια και δέντρα.



ΥΠΑΡΧΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ



ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ



ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗ ΠΡΟΤΑΣΗ

|  |                         |
|--|-------------------------|
| <p><b>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΩΒΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ</b><br/> <b>ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ</b><br/> <b>ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</b></p>       |                         |
| <p><b>ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΙΟΥΛΙΟΣ 2012</b></p>  |                         |
| <p><b>ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΥΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΥΚΕΝΤΡΟΜΑΛΛΩΣ</b><br/> <b>ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ</b><br/> <b>Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΩΝ ΜΕΣΟ ΜΑΛΛ</b></p> |                         |
| <p><b>ΕΠΙΒΛΕΠΟΝ Ι.ΣΑΓΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ</b></p>  |                         |
| <p><b>ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΕΠΙΣΤΑΣΗ</b><br/> <b>ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΩΝ ΣΣΕ ΠΕΡΙΟΧΗ</b><br/> <b>ΜΕΛΕΤΗΣ-ΑΓΓΟΥ ΔΙΑΜΗΤΡΙΟΥ</b></p>  |                         |
| <p><b>ΟΔΟΣ ΕΛΛΗΝΙΣΜΟΥ</b></p>  | <p><b>ΔΙΚΤΥΟΜΗΣ</b></p> |

## 5.10 Παρεμβάσεις σε χώρους Στάθμευσης

Οι θέσεις στάθμευσης απευθύνονται :

- Στους κατοίκους της περιοχής
- Στα καταστήματα(για την τροφοδοσία και την αποστολή εμπορευμάτων)
- Στους επισκέπτες μιας περιοχής με σκοπό τις αγορές, την αναψυχή κτλ
- Στους εργαζόμενους
- Στις ειδικές χρήσεις, των οποίων η λειτουργία εξαρτάται από το αυτοκίνητο (εφημερίδες, τράπεζες, υπηρεσία, ξενοδοχεία κτλ)

### 5.10.1 Πολιτική στάθμευσης για κατοίκους

Κάθε κάτοικος και πολίτης μιας περιοχής έχει το δικαίωμα να αγοράζει ιδιωτικά αυτοκίνητα κατά βούληση χωρίς να διερωτάται σε ποιο μέρος θα τα σταθμεύει.Ο δρόμος παρόλα αυτά είναι αρκετά χρήσιμος χώρος για την μεταφορά και μετακίνηση των οχημάτων αλλά και μέρος αυτού, για στάθμευση.Με τους σημερινούς ρυθμούς κίνησης και χρήσης των αυτοκινήτων παρόλα αυτά, η λύση της στάθμευσης στον δρόμο θα αποτελεί αδύνατη λύση.Σύμφωνα με τις προδιαγραφές κατοικίας των νέων κτιρίων, προβλέπεται και η δημιουργία υπόγειων,αλλά και στον χώρο της πιλοτής, χώρων στάθμευσης.Τα παλιότερα κτίρια παρόλα αυτά αποτελούν πρόβλημα και ιδιαίτερα σε περιοχές όπως της περιοχής μελέτης όπου με την δημιουργία του σταθμού μετρό αποτέλεσε σταθμό μετεπιβίβασης για τα περισσότερα διερχόμενα αυτοκίνητα.

Σύμφωνα με την πρόταση της παρούσας διπλωματικής, με την δημιουργία ενός δικτύου κορμού πεζοδρόμων,οδών ηπίας κυκλοφορίας και τις μονοδρομήσεις ορισμένων κεντρικών οδών (πχ Ελευθερίου Βενιζέλου) υφίσταται αισθητή μείωση του χώρου στάθμευσης επί των συγκεκριμένων οδών.Γι αυτό και προτείνεται η δημιουργία χώρου στάθμευσης (60% για τους μόνιμους κατοίκους της περιοχής και 40% για την ενοικίαση των χώρων στάθμευσης στα γραφεία και υπηρεσίες που υφίστανται στην περιοχή μελέτης) επί της οδού Βασιλίσσης Αμαλίας όπου και υφίσταται ο απαραίτητος χώρος για μια διενέργεια σαν αυτή.Πρόκειται για κατασκευή δημοσίου σταθμού στάθμευσης έτσι ώστε να υπάρχει εξισορρόπηση της στάθμευσης στην περιοχή κατοικίας.Η τεχνολογία σήμερα επιτρέπει και την δημιουργία μεταλλικών σταθμών με

ανεγκυστήρες, που παραλαμβάνουν το αυτοκίνητο στην είσοδο και το επιστρέφουν στον οδηγό του αυτόματα, σταθμών που καταναλώνουν ελάχιστο επιφανειακό χώρο.<sup>80</sup>

### 5.10.2 Πολιτική στάθμευσης για εμπορικές χρήσεις

Οι εμπορικές περιοχές, όπως της περιοχής μελέτης, συγκεντρώνουν στους δρόμους τους μεγάλες ροές πεζών. Οι πεζοδρομήσεις απέδειξαν ότι λειτουργούν θετικά για την ενίσχυση του εμπορίου, αφού προσελκύουν τους πεζούς οι οποίοι συνδιάζουν τις αγορές με βόλτα και αναψυχή. Σημαντικό είναι λοιπόν στις περιοχές αυτές να ελέγχεται η πρόσβαση και η αποχώρηση του αυτοκινήτου. Στην περιοχή λειτουργίας του πολυκαταστήματος The Metro Mall Athens, λειτουργεί και υπόγειο parking για την εξυπηρέτηση των καταναλωτών, όπως έχει ήδη αναφερθεί. Η μέθοδος για τον έλεγχο της κίνησης του αυτοκινήτου είναι εκτός των άλλων και η σύνδεση με τον δακτύλιο της εμπορικής περιοχής μέσω βρόχων (μονοδρομήσεις διαδρόμων που συνδέουν άμεσα το σταθμό με τον δακτύλιο). Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η μονοδρομηση της οδού Βασιλίσσης Αμαλίας για την είσοδο των οχημάτων στην περιοχή και την καθοδήγηση προς τον καταναλωτικό εμπορικό χώρο μέσω του βρόχου Πριάμου και Ναυαρίνου. Οι λίγες θέσεις στάθμευσης που διατίθενται στο εσωτερικό του δρόμου αξιοποιούνται εντατικότερα από περισσότερους καταναλωτές μέσω μιας κατάλληλης πολιτικής κοστολόγησης στα παρκόμετρα, ώστε να καταλήγει ακριβή ή αδύνατη η μακροχρόνια στάθμευση. Ο βασικός σκοπός είναι η εξυπηρέτηση των εμπορικών περιοχών με δημόσια συγκοινωνία (μετρό και υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς που εξυπηρετούν την περιοχή).

### 5.11 Διαμορφώσεις πεζοδρομίων

Η παρούσα μελέτη επιδιώκει την γενικότερη προώθηση εναλλακτικών μορφών μετακίνησης, τη βελτίωση των συνθηκών ζωής και μετακίνησης στην πόλη, την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος αλλά και την επίτευξη του απότερου στόχου της βιώσιμης κινητικότητας.

Σε αυτό το πλαίσιο προτείνεται μια νέα διαμόρφωση πεζοδρομίων σε δρόμους στους οποίους δεν προβλέπεται κάποια ιδιαίτερη υποδομή για το ποδήλατο, με στόχο την

<sup>80</sup> Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του Αστικού χώρου, Α.Αραβαντινός σελ 488

αισθητική και λειτουργική αναβάθμιση του χώρου. Κύριο μέλημα αυτών των προτάσεων η διευκόλυνση των πεζών αλλά και των Α.Μ.Ε.Α. καθώς και η γενικότερη αισθητική αναβάθμιση της πόλης και των δρόμων της. Σημειώνεται ότι οι πεζοδρομήσεις δρόμων αναφέρονται κυρίως στις οδούς Γεωργίου Καφαντάρη και Ιωάννου Μεταξά, όπου έχουν προταθεί ως πεζόδρομοι στα πλαίσια της μελέτης αυτής.



*Εικόνα 5.20-Οδός Ιωάννου Μεταξά σήμερα*

Η κατηγορία στην οποία ανήκει το δίκτυο πεζοδρόμων που ορίζεται στα πλαίσια της προκειμένης μελέτης για τους δρόμους Ιωάννη Μεταξά και Γεωργίου Καφαντάρη είναι αμιγής πεζόδρομοι όπου αποκλείουν κάθε τροχοφόρο. Παρόλα αυτά, ενδεχομένως να επιτρέπεται η πρόσβαση

τροχοφόρων για ορισμένες ώρες (για τον ανεφοδιασμό των καταστημάτων ή την εξυπηρέτηση αυτοκινήτων κατοίκων).

Οι πεζόδρομοι αυτοί αποτελούν την συνέχεια ενός δικτύου ήπιας κυκλοφορίας που ορίζεται τόσο στο νότιο όσο και το βόρειο τμήμα της περιοχής μελέτης. Επιτρέπεται με τον τρόπο αυτόν η αρμονική συνύπαρξη πεζών και αυτοκινήτων. Η χαμηλή ροή των οχημάτων με 30 χλμ/ώρα είναι το όριο στις ζώνες ήπιας κυκλοφορίας.

## 5.12 Διαβάσεις

Στην περιοχή μελέτης μας, υφίστανται διαβάσεις για την μετακίνηση των πεζών από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο και ιδιαίτερα επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης. Παρόλα αυτά η διάβαση που βρίσκεται στην έξοδο του μετρό Άγιος Δημήτριος – Αλέξανδρος Παναγούλης με ρεύμα προς Αθήνα, είναι σε σημείο που να εξυπηρετεί την μετάβαση των πεζών από την μια έξοδο του μετρό στην άλλη (έξοδο LIDL) και όχι την ένωση του ενός σταθμού μετρό με έξοδο προς Αθήνα και με έξοδο προς Γλυφάδα – τα δύο αντίθετα ρεύματα της Βουλιαγμένης δηλαδή. Οι πεζοί μπορούν να περάσουν από το ένα ρεύμα της Βουλιαγμένης στο άλλο υπόγεια μέσω των σταθμών του μετρό αλλά όχι επίγεια. Προτείνεται λοιπόν η δημιουργία μιας διάβασης πεζών στο ύψος ακριβώς

της εξόδου του μετρό με κατελυθση προς Αθήνα , κάθετα στην Βουλιαγμένης και ένωση της με την υπάρχουσα διάβαση πεζών της εξόδου του μετρό με ρεύμα προς Γλυφάδα.



Εικόνα 5.21-Λεωφόρος Βουλιαγμένης με ρεύμα προς Αθήνα, έξοδος μετρό LIDL



Εικόνα 5.22-Λεωφόρος Βουλιαγμένης με ρεύμα προς Αθήνα, έξοδος μετρό LIDL-γενική άποψη





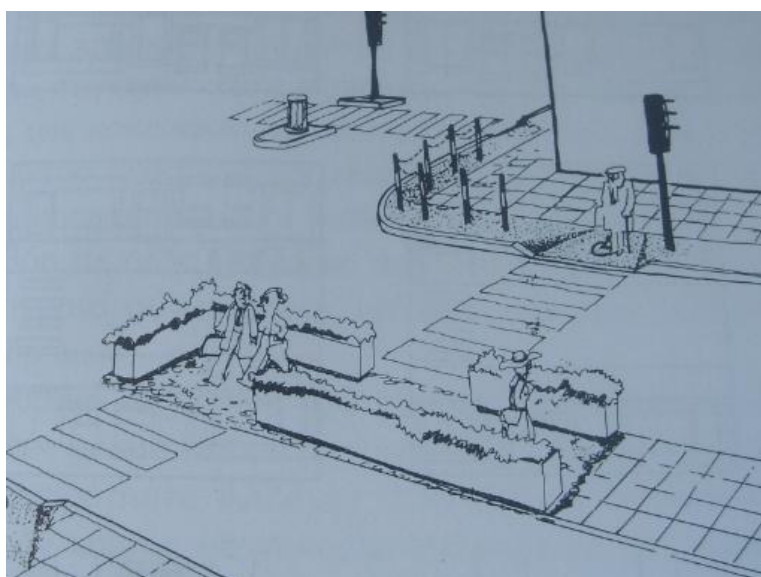
Εικόνα 5.23-Λεωφόρος Βουλιαγμένης με ρεύμα προς Αθήνα, έξοδος μετρό LIDL- στροφή αλλαγής ρεύματος προς Γλυφάδα



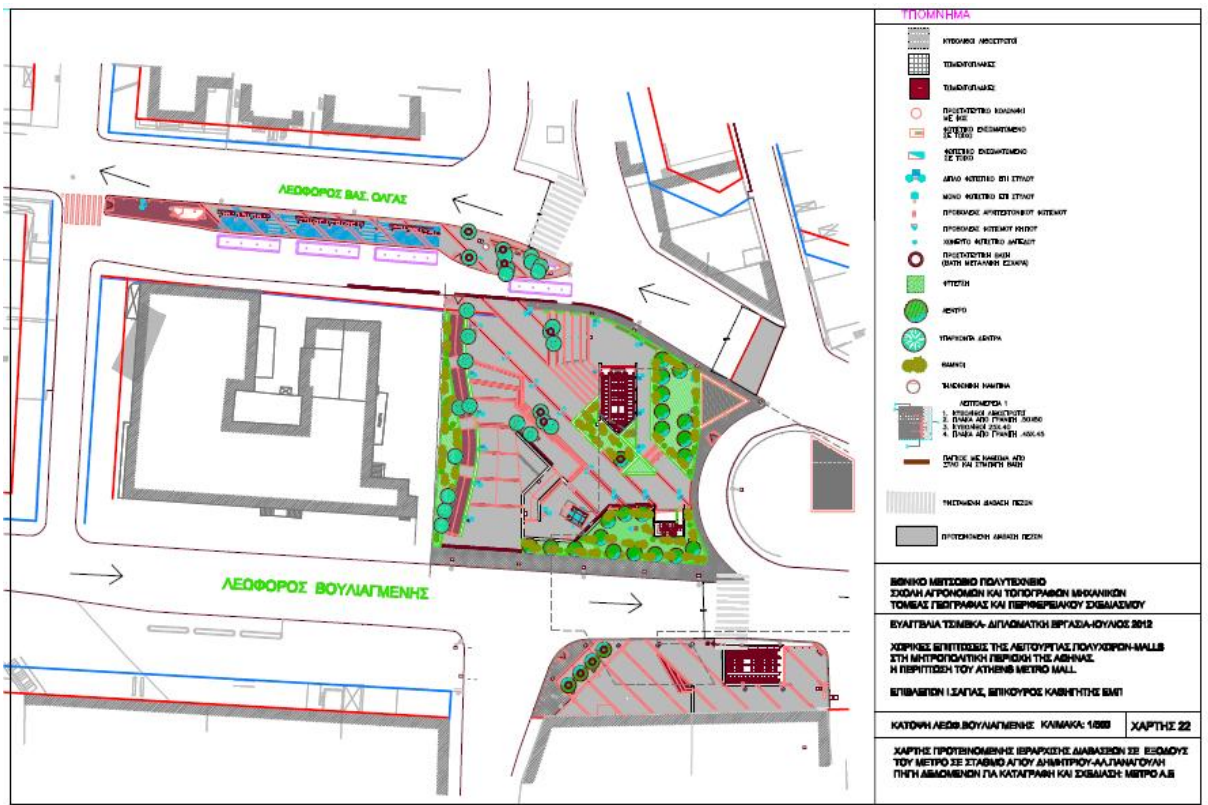
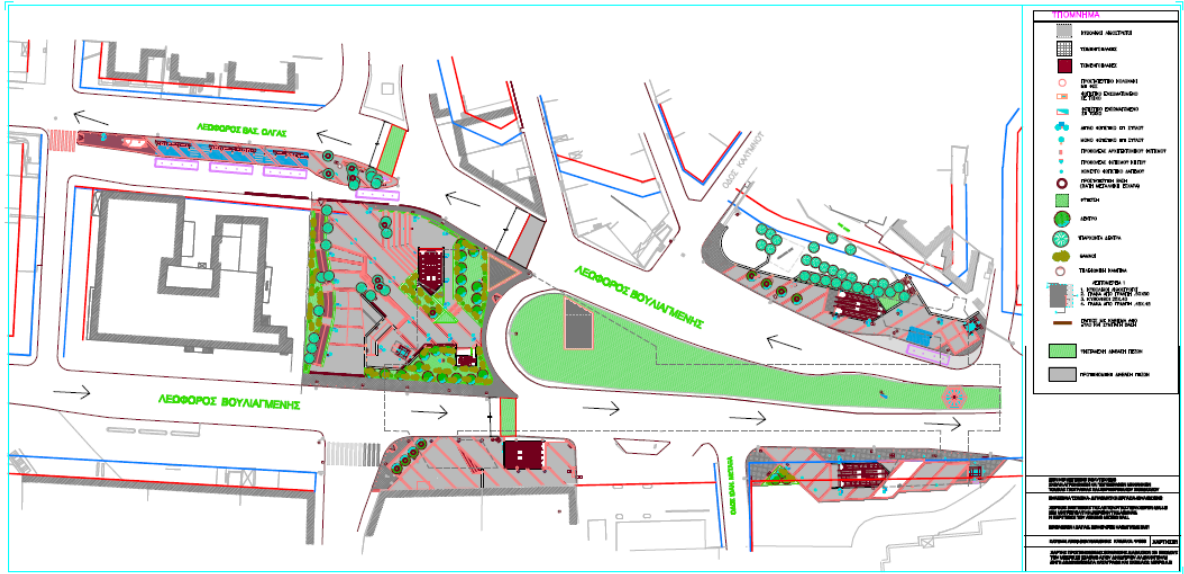
Εικόνα 5.24-Λεωφόρος Βουλιαγμένης με ρεύμα προς Αθήνα, έξοδος μετρό LIDL- νυχτερινή λήψη



Εικόνα 5.25-5.26- Διαμόρφωση ενός τυπικού δρόμου σε δρόμο ήπιας κυκλοφορίας.Πριν και μετά την διαμόρφωση (Μελέτη πηγή: Μ.Εichenauer et al, 1979,p.24



Εικόνα 5.27-Χαρακτηριστικό παράδειγμα μετατόπισης και δημιουργία νέων διαβάσεων στα δύο ρεύματα και διαμόρφωση χώρου αναμονής στην κεντρική νησίδα

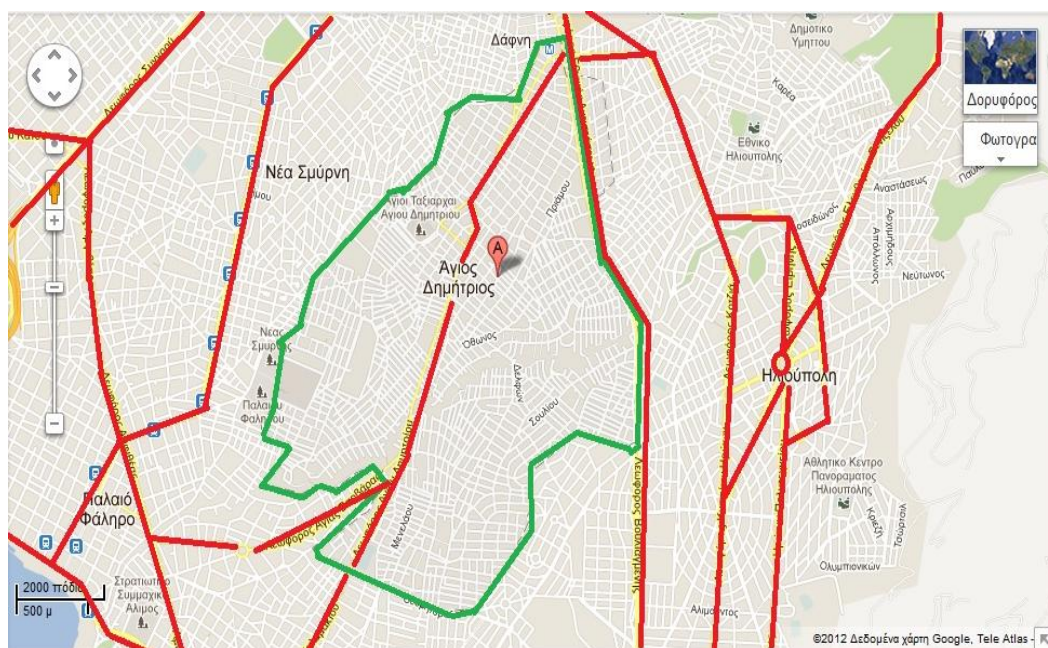


### 5.13 Πολιτικές της τοπικής αυτοδιοίκησης

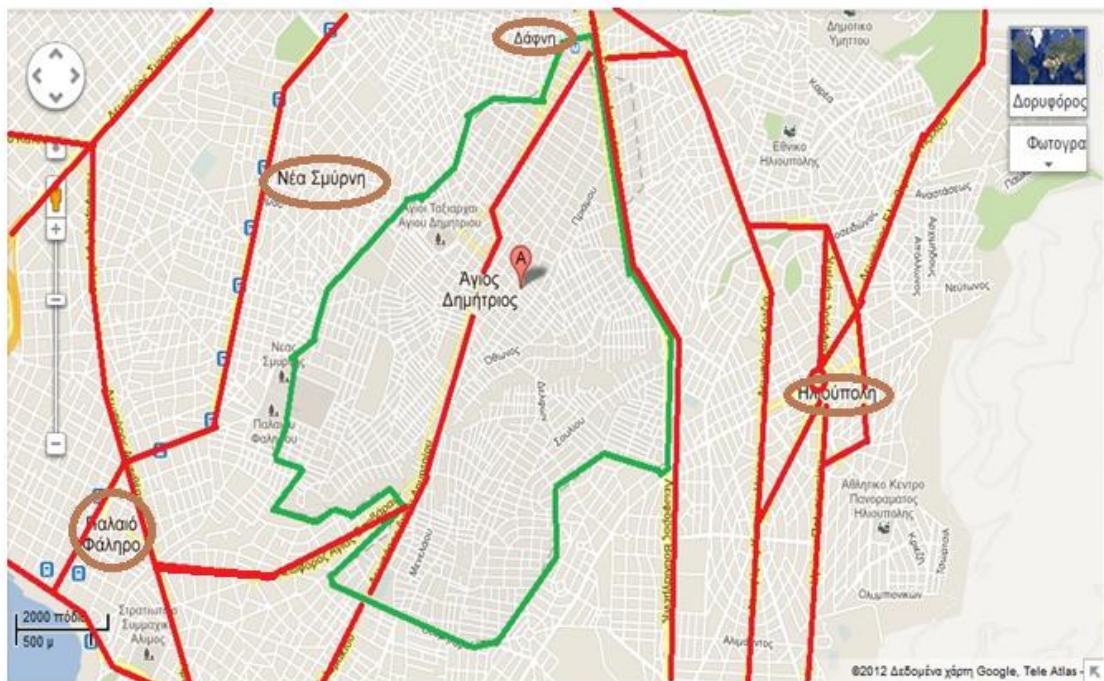
Η πολιτική της τοπικής αυτοδιοίκησης αφορά κυρίως τοπικές αναπτυξιακές πολιτικές και παροχή υπηρεσιών (κοινωνική πολιτική). Συγκεκριμένα, η πολιτική που ακολουθείται από τον Δήμο Αγίου Δημητρίου εστιάζει κυρίως σε θέματα του αστικού

χώρου, που αφορούν στον σχεδιασμό της τοπικής ανάπτυξης σε σχέση με τις χρήσεις γης, την οικονομία, των επενδύσεων, τις υποδομές, τις μεταφορές, τη διαχείριση των φυσικών πόρων, το περιβάλλον, τη βιώσιμη ανάπτυξη κ.α.

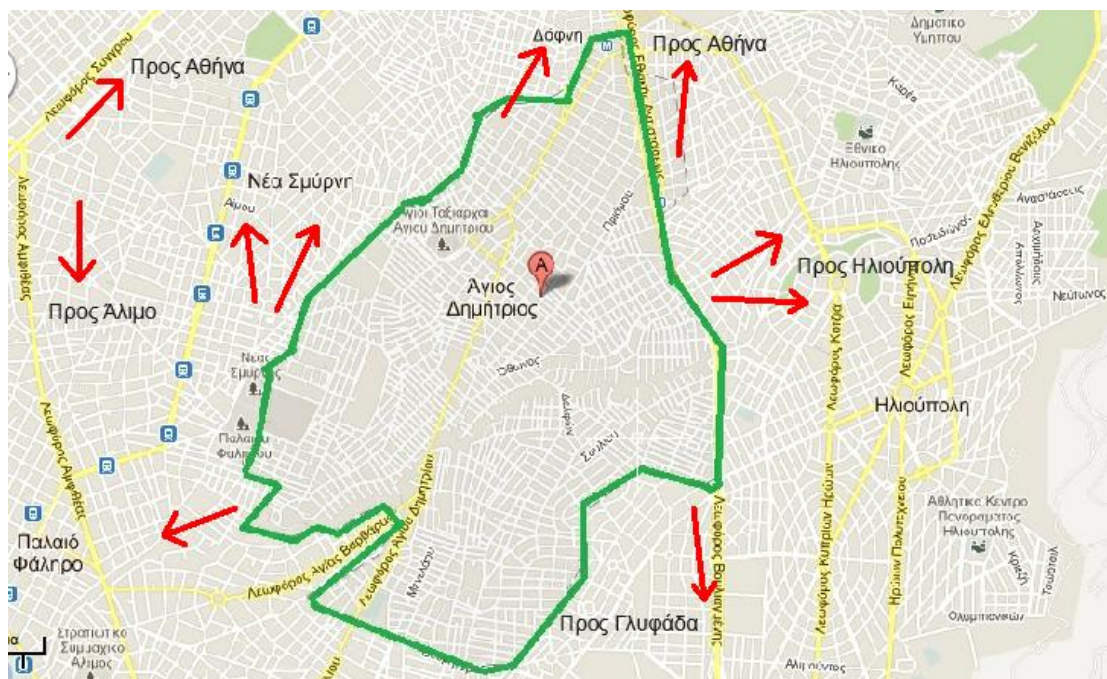
Σε αυτή τη κατεύθυνση, πραγματοποιείται ένα σύνολο επεμβάσεων από το Δήμο με βάση τους αναπτυξιακούς στόχους που έχουν τεθεί (π.χ. οργάνωση ζωνών χρήσεων γης, μείωση Σ.Δ., παρεμβάσεις στους κοινόχρηστους χώρους κ.α.), ενώ οι στόχοι αυτοί επηρεάστηκαν και διαμορφώθηκαν σε μεγάλο βαθμό από την δημιουργία του τερματικού σταθμού του μετρό Αγίου Δημητρίου – Αλέξανδρου Παναγούλη το έτος 2004, καθώς και πιο πρόσφατα με την δημιουργία του metro mall στην περιοχή μελέτης μας το έτος 2011. Ένα σημαντικό κομμάτι της πολιτικής που εφαρμόζει η τοπική αυτοδιοίκηση αφορά το τρόπο διαχείρισης του δημόσιου χώρου και τη σχέση της με τον ιδιωτικό τομέα. Αυτή η οικονομική αναπτυξιακή πολιτική που ακολουθείται βασίζεται σε μία “επιχειρηματική” διάσταση που αφορά την οικονομική εκμετάλλευση του εγγείου αποθέματος έτσι ώστε να ενισχυθεί η οικονομική βάση της περιοχής με την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων. Η πολιτική εκφράζεται σε μεγάλο βαθμό με τις συμπράξεις και συνεργασίες μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ), ενώ έχει οδηγήσει στη μετατροπή ενός μεγάλου ποσοστού της αδόμητης δημόσιας έκτασης του Δήμου σε εκτάσεις που ανήκουν και διαχειρίζεται ο ιδιωτικός τομέας (π.χ. η έκταση του νέου εμπορικού κέντρου). Παράλληλα η τοπική αυτοδιοίκηση, ακολουθεί ορισμένες δράσεις που αναφέρονται στο φυσικό σχεδιασμό της περιοχής (λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση).



Χαρτης 23-Οδικές αρτηρίες σύνδεσης



Χάρτης 24-Πόλοι έλξης και κέντρα γειτονικών δήμων  
Οδικές αρτηρίες σύνδεσης



Χάρτης 25-Κατευθύνσεις Βασικών Οδικών Αξόνων

Σύμφωνα με απόφαση του δήμου Αγίου Δημητρίου, σχετική με την παράνομη στάθμευση ταξί έμπροσθεν του σταθμού ΜΕΤΡΟ “Αγιος Δημήτριος”, για την κυκλοφοριακή ασφάλεια κυρίως έχει

απαγορευθεί η χωροθέτηση πιάτσας TAXI τόσο επί της (δεξιάς) λωρίδας κυκλοφορίας της Λ. Βουλιαγμένης όσο και επί της λωρίδας αναστροφής από την κατεύθυνση της Λ. Βουλιαγμένης προς Αθήνα στην κατεύθυνση της Λ. Βουλιαγμένης προς Γλυφάδα (στο ύψος του LIDL) χωρίς την μελέτη/υλοποίηση ειδικής μελέτης γι αυτό.

Απαραίτητα μέτρα για την ορθή κυκλοφορία οχημάτων, μέσω μαζικής μεταφοράς, πεζών οφείλουν να ορισθούν όπως:

- Ακριβής αριθμός και θέση στάθμευσης αναμονής των ΤΑΞΙ.
- Η τοποθέτηση σχετικών πινακίδων στην αρχή και στο τέλος του χώρου αναμονής.
- Η διαγράμμιση του οδοστρώματος και η τοποθέτηση ματιών γάτας ώστε να μην υπάρχει καμία αμφισβήτηση για τον χώρο αναμονής.
- Να επιφορτισθεί η Δημοτική Αστυνομία με την υποχρέωση διαρκούς αστυνόμευσης του χώρου.

Στο ίδιο πακέτο μέτρων πρέπει να ενταχθεί και η τοποθέτηση καθοδηγητικών πινακίδων για τους πεζούς προκειμένου αυτοί να χρησιμοποιούν την υπόγεια υποδοχή του Σταθμού Μετρό για να μεταβαίνουν από την περιοχή του LIDL (και τα λεωφορεία που κάνουν στάση εκεί), στο απέναντι πεζοδρόμιο στην κατεύθυνση της Λ. Βουλιαγμένης προς Γλυφάδα (στο ύψος της υφιστάμενης στάσης λεωφορείων), και κατ' επέκταση στην εν λόγω πιάτσα ΤΑΞΙ, ώστε να μην διασχίζουν την Λ. Βουλιαγμένης πεζή, χωρίς διάβαση, όπως συμβαίνει σήμερα.<sup>81</sup>

<sup>81</sup> <http://www.dad.gr/default.aspx?id=3884&nt=108&lang=1>



Εικόνα 5.28-Σημερινή κατάσταση πιάτσας ΤΑΞΙ επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης στην έξοδο του μετρό Άγιος Δημήτριος-Αλέξανδρος Παναγούλης με κατεύθυνση προς Γλυφάδα, έμπροσθεν πολυκαταστήματος The Metro Mall Athens

Επιπλέον έπειτα από Τακτική Συνεδρίαση της Επιτροπής Ποιότητας Ζωής με τίτλο: «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης – Πρόγραμμα Καλλικράτης» αποφασίστηκε:

- Η υπ' αριθμ. ΠΕΧΩΦ575/1049/05.03.09/περ.6/09 απόφαση του Γενικού Γραμματέα Περιφέρειας Αττικής με θέμα "Έγκριση περιβαλλοντικών όρων για την κατασκευή και την λειτουργία του Εμπορικού Κέντρου και Υπόγειου Σταθμού Αυτοκινήτων στο Ο.Τ. 619 του Δήμου Αγίου Δημητρίου, της εταιρείας TALIMA VENTURA INC – ΕΛΚΑ PARKING Α.Ε."
- Η υπ' αριθμ. 37/2009 απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου της Νομαρχίας Αθηνών με θέμα <<Έγκριση ΜΠΕ του έργου "Κατασκευή και λειτουργία εμπορικού κέντρου και του υπογείου σταθμού αυτοκινήτων στο Ο.Τ. 619 του Δ. Αγίου Δημητρίου" της εταιρείας TALIMA VENTURA INC – ΕΛΚΑ PARKING Α.Ε.

- Και τοπογραφικό διάγραμμα και κατόψεις ορόφων του METRO MALL.<sup>82</sup>



Εικόνα 5.29- Αστυνόμευση της περιοχής από Δημοτική Αστυνομία

Σύμφωνα με το πρόσφατο πρόγραμμα του Δήμου Αγίου Δημητρίου, στοχεύει σε μια βιώσιμη πόλη με περιβαλλοντική διαχείριση φυσικών πόρων, νερού, απορριμμάτων και ενέργειας, μείωση ρύπων και θορύβου. Η διαμόρφωση επίσης ολοκληρωμένης πολιτικής για τη χρήση των Τεχνολογιών Πληροφορικής και Επικοινωνιών, στηρίζεται στους εξής πυλώνες: ανοιχτά δεδομένα, υιοθέτηση ανοικτού Λογισμικού, διαφάνεια στην επικοινωνία με τον πολίτη, εκτεταμένη ασύρματη ευρυζωνική πρόσβαση, επιμόρφωση των πολιτών, δημιουργία χώρων καινοτομίας. Παράλληλα βελτιώνονται και ολοκληρώνονται εργαλεία που αποκτήθηκαν μέσω ευρωπαϊκών προγραμμάτων (portal, GIS). Σημαντική είναι και η αναβάθμιση των διαμορφωμένων χώρων πρασίνου, αλλά κυρίως και η απόκτηση νέων κοινόχρηστων χώρων. Ειδικά στην πολεοδομική ενότητα 5 στην οποία ανήκει η περιοχή μελέτης, έχει προγραμματιστεί η λειτουργία του προγράμματος «Πράσινες Ταράτσες», η δημιουργία ζώνων ελεύθερου διαδικτύου καθώς και πρόγραμμα ανακύκλωσης απορριμμάτων.

<sup>82</sup> <http://www.dad.gr/default.aspx?id=3882&nt=108&lang=1>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6



### *ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ*



## 6.1 Εισαγωγή

Σε αυτό το κεφάλαιο εξάγονται τα γενικά συμπεράσματα της μελέτης αυτής, όπως προέκυψαν από την ανάλυση των προβλημάτων και των λύσεων που παρουσιάσθηκε στο κεφάλαιο 5 της πρότασης. Συμπεράσματα και από το ερωτηματολόγιο της προκειμένης εργασίας διατυπώνονται στο κεφάλαιο αυτό και δίνεται έμφαση στην βέλτιστη μελλοντική λειτουργία και χρήση του πολυκαταστήματος metro mall Athens που βρίσκεται στη περιοχή.

## 6.2 Συμπεράσματα από την έρευνα στο επίπεδο της πολεοδομικής μικρο-κλίμακας

Εξετάστηκε η επίδραση των πολεοδομικών χαρακτηριστικών μικρο-κλίμακας στις επιλογές μετακίνησης. Τα βασικά συμπεράσματα μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

- Η παρέμβαση στα πολεοδομικά χαρακτηριστικά της αστικής μικρο-κλίμακας εκτιμάται ότι μπορεί να αποτελέσει εργαλείο για τη μεταβολή των επιλογών μετακίνησης
- Η επίδραση των πολεοδομικών χαρακτηριστικών της αστικής μικρο-κλίμακας εντοπίζεται κατά κύριο λόγο στη χρήση της ΔΣ και του ΙΧ.
- Αντίθετα, τα ταξίδια πεζή, αλλά και το μήκος ταξιδιού με ΙΧ δεν αποδείχθηκε ότι μπορούν να επηρεαστούν από τη μεταβολή στοιχείων της αστικής μικρο-κλίμακας.
- Η αύξηση του μέσου πλάτους των πεζοδρομίων και η συγκέντρωση της ανάπτυξης γύρω από σταθμούς βαρέων μέσων δημόσιας συγκοινωνίας εκτιμάται ότι μπορεί να επιφέρει σημαντική αύξηση στη χρήση τους.
- Ο περιορισμός ή έστω ο έλεγχος των θέσεων στάθμευσης και η εφαρμογή ενός σχεδίου κυκλοφοριακών ρυθμίσεων που θα περιλαμβάνει σημαντικό αριθμό μονοδρομήσεων και σαφή ιεράρχηση του οδικού δικτύου εκτιμάται ότι μπορεί να επιφέρει σημαντική μείωση στη χρήση του αυτοκινήτου.
- Το μήκος μετακίνησης με ΙΧ εκτιμάται ότι δεν μπορεί ελεγχθεί από στοιχεία της αστικής μικρο-κλίμακας. Αν για παράδειγμα αποφασιστεί να πραγματοποιηθεί ένα ταξίδι με ΙΧ, τότε το μήκος του θα καθοριστεί από τον τόπο προορισμού του, ειδικά εάν αυτό πρόκειται για ταξίδι με σκοπό την εργασία.<sup>83</sup>

<sup>83</sup> Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού.

### 6.3 Οι επιπτώσεις δημιουργίας του πολυκαταστήματος The Metro Mall Athens

#### Γενική θεώρηση

Η ανάπτυξη του πολυκαταστήματος The Metro Mall Athens, αποτελεί μία μεγάλης κλίμακας παρέμβαση στο χώρο, η οποία αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις, τόσο εξαιτίας των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της, όσο και των χαρακτηριστικών του άμεσου και ευρύτερου περιβάλλοντος που χωροθετείται. Από τη μία, αποτελεί μία οικιστική ανάπτυξη η οποία βασιζόμενη σε οικιστικά πρότυπα του εξωτερικού κατασκευάστηκε εξ ολοκλήρου από την αρχή, από μία ιδιωτική εταιρία, αποτελώντας ξεκάθαρα μία ιδιωτική επένδυση.

Από την άλλη η ευρύτερη περιοχή χωροθέτησης του πολυκαταστήματος στην έξοδο του μετρό Αγίου Δημητρίου, αποτελεί μία ταχέως αναπτυσσόμενη και δυναμική περιοχή με σημαντικές υποδομές και επενδύσεις, που τη καθιστούν κέντρο υπερτοπικών δραστηριοτήτων, ταυτόχρονα όμως αυτή η δυναμική δημιουργεί τάσεις που μπορεί να οδηγήσουν σε συγκεκριμένα προβλήματα και καταστάσεις. Χαρακτηρίζεται από σημαντικό αριθμό ιδιωτικών επενδύσεων και επιχειρήσεων του τριτογενούς τομέα, ενώ παράλληλα αποτελεί περιοχή με μεγάλη προσβασιμότητα (π.χ. Λεωφόρος Βουλιαγμένης, μετρό, δημόσιες συγκοινωνίες, κεντρικές κυκλοφοριακές αρτηρίες κ.α.). Θεωρείται περιοχή χαμηλών πυκνοτήτων δόμησης, μεσαίων αξιών γης και εισοδημάτων, με σημαντικά όμως προβλήματα κυκλοφοριακού φόρτου και στάθμευσης, ενώ η αύξηση της ζήτησης για κατοικίες και χωροθέτηση επιχειρήσεων δημιουργεί συγκεκριμένες τάσεις στον αστικό χώρο και προβλήματα στο έγγειο απόθεμα.

Το νέο πολυκατάστημα επηρεάζει και επηρεάζεται από τα γενικά χαρακτηριστικά και τις συνθήκες της ευρύτερης περιοχής χωροθέτησης του, έτσι θα πρέπει να το εξετάσουμε σε σχέση με αυτές. Ταυτόχρονα τα διλήμματα που δημιουργούνται από την έλλειψη εμπειρίας σχετικά με το νέο αυτό πρότυπο, τη λειτουργία και ενσωμάτωση του στο ευρύτερο περιβάλλον, καθιστούν απαραίτητη τη διερεύνηση των επιπτώσεων σε χωρικό, οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο με την βοήθεια και του ερωτηματολογίου που έχει πραγματοποιηθεί στα πλαίσια της εργασίας αυτής.

---

Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας, Ερευνητική Ομάδα: Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Σαγιάς Ι., Σερράος Κ., Βαφειάδης Β., Μουκούλης Π., σελ 417

Οι πιθανές επιπτώσεις από την τοπική αυτοδιοίκηση όσο και από την ιδιωτική αναπτυξιακή εταιρία έχουν εξεταστεί μόνο σε γενικό επίπεδο,εστιάζοντας σε μία θετική προοπτική της οικονομικής ανάπτυξης, της αισθητικής αναβάθμισης και αξιοποίησης του χώρου και των κοινωνικών αλλαγών που πιθανόν να επιφέρει (π.χ. κάτοικοι υψηλών εισοδηματικών στρωμάτων),λαμβάνοντας υπόψη τις γενικότερες τάσεις μίας τέτοιας παρέμβασης και αγνοώντας την τοπική δυναμική. Η συστηματική σύνδεση και εξέταση αυτής της με την υπάρχουσα κατάσταση και τις τάσεις στον Άγιο Δημήτριο,θα οδηγήσει στην αναζήτηση συγκεκριμένων επιπτώσεων που συνδέονται με την ανάπτυξη και λειτουργία της περιοχής.

Τέλος, υπάρχουν επιπτώσεις οι οποίες μπορούν να χαρακτηρισθούν άμεσες,εφόσον είναι εμφανείς από την ολοκλήρωση της ανάπτυξης και στα πρώτα στάδιαλειτουργίας του συγκροτήματος (π.χ. μεταβολή των αξιών γης,αύξηση πυκνοτήτων,“αναβάθμιση” της περιοχής κ.α.), από την άλλη όμως εκ φύσεως αποτελεί μία παρέμβαση που απαιτεί το πέρασμά ενός σημαντικού χρονικού διαστήματος, ώστε να γίνουν εμφανείς ορισμένες επιπτώσεις (π.χ. η ενσωμάτωση του στο ευρύτερο περιβάλλον,η επιτυχία της λειτουργίας του ως οικιστική περιοχή κ.α.) και ότι διαμορφώνει και ένα νέο μοντέλο “κοινωνικής συνείδησης” (π.χ.φιλοσοφία κατανάλωσης, ωράρια εργασίας, εισαγόμενη “κουλτούρα” κ.α.).Η ανάπτυξη του αποτελεί μία μεγάλου ύψους ιδιωτική επένδυση υπερτοπικής σημασίας, με σκοπό την εκμετάλλευση των χωροθετικών πλεονεκτημάτων της περιοχής και μεγιστοποίηση της απόδοσης της.Στην παρούσα έρευνα θα επικεντρωθούμε κυρίως στις πιο άμεσες.

#### **6.4 Επιπτώσεις φόρτισης και κορεσμού**

Μία από τις βασικότερες κατηγορίες πιθανών επιπτώσεων του πολυκαταστήματος The Metro Mall AthensΟικιστικού,αφορά τις επιπτώσεις φόρτισης και κορεσμού της περιοχής. Η προσέγγιση για τη διερεύνηση αυτής της θεώρησης, γίνεται βάσει της υπάρχουσας κατάστασης και των τάσεων στην ευρύτερη περιοχή καθώς και των χαρακτηριστικών της ίδιας της παρέμβασης.Με τις έννοιες φόρτιση και κορεσμός, αναφερόμαστε κυρίως στην αύξηση των πυκνοτήτων, συνδυαστικά πάντα με τους ελεύθερους χώρους, τις υπάρχουσες υποδομές,τα ύψη των κτιρίων κ.α.Η περιοχή στην οποία χωροθετείται η Ήλιδα (πολεοδομική ενότητα Αγ.Δημητρίου,ΠΕ 5) χαρακτηριζόταν ως μία από τις περιοχές του Δήμου Αμαρουσίου με τις χαμηλότερες πυκνότητες δόμησης, το ίδιο ίσχυε και για τις άμεσα γειτνιάζουσες με αυτή περιοχές.

Ταυτόχρονα, οι γενικότερες τάσεις που επικρατούν στον Άγιο Δημήτριο και ιδιαίτερα επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης ,με την ολοένα και αυξανόμενη δραστηριοποίηση του ιδιωτικού τομέα και την αύξηση της ζήτησης διαθέσιμου χώρου από επιχειρήσεις(εμπορικές δραστηριότητες, γραφεία, σουπερμάρκετ, πολυκαταστημάτων, επιχειρήσεων κ.α.), έχουν ήδη αυξησει κατά πολύ τις πυκνότητες (π.χ. εκατέρωθεν την Λ.Βουλιαγμένης) και στρέφονται σε άλλες λιγότερο δομημένες περιοχές και με χωροθετικά πλεονεκτήματα (π.χ. υψηλή προσβασιμότητα),όπως η περιοχή περιμετρικά του πολυκαταστήματος που αφορά και την περιοχή μελέτης.

Βάσει αυτών και δεδομένου ότι το εμπορικό πολυκατάστημα αποτελεί πόλο έλξης δραστηριοτήτων(π.χ.εμπορίου,αναψυχής,υπηρεσίες)και παρέμβαση αναβάθμισης της περιοχής (αισθητική αναβάθμιση,κυκλοφοριακών δικτύων),μπορεί να προκαλέσει μία ακόμη μεγαλύτερη αύξηση με την προσέλκυση τέτοιων χρήσεων στο περιβάλλοντα χώρο, οδηγώντας σε κάλυψη των ελεύθερων οικοπέδων, μείωση του πρασίνου, αύξηση του συντελεστή δόμησης και τελικά σε αύξηση των πυκνοτήτων, δημιουργώντας έτσι καταστάσεις φόρτισης και κορεσμού στην περιοχή.

Από την άλλη όμως, υπάρχει η άποψη ότι η ανάπτυξη του πολυκαταστήματος θα αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα σε μία περαιτέρω ανεξέλεγκτη αύξηση των πυκνοτήτων, που θα μπορούσε να συντελεστεί στην περιοχή. Η άποψη αυτή, αφενός βασίζεται στο γεγονός ότι η περιοχή αναπτύχθηκε βάση προκαθορισμένων πυκνοτήτων δόμησης οι οποίες δεν μεταβάλλονται και αφετέρου στο ότι επειδή πρόκειται για μία εμπορική ανάπτυξη μπορεί να αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα στη χωροθέτηση συγκεκριμένων δραστηριοτήτων (π.χ. όχλουσες χρήσεις).

## **6.5 Κυκλοφοριακές επιπτώσεις**

Το πολυκατάστημα The Metro Mall Athens, αποτελεί μία παρέμβαση που αναμένεται να επηρεάσει σημαντικά τις κυκλοφοριακές συνθήκες της περιοχής. Η ανάπτυξη και λειτουργία του πολυκαταστήματος αναμένεται να δημιουργήσει μία νέα δυναμική μετακινήσεων, τόσο στο άμεσο όσο και στο ευρύτερο περιβάλλον χωροθέτησης του, η εξέλιξη αυτή όμως, μπορεί να επιβαρύνει την ήδη υπάρχουσα κυκλοφοριακή συμφόρηση στο σύνολο του δήμου αλλά και να οδηγήσει σε καταστάσεις κυκλοφοριακού φόρτου το άμεσο περιβάλλον.

Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει στο σύνολο του ο Άγιος, Δημήτριος είναι η κυκλοφοριακή φόρτιση. Η ζήτηση για μετακινήσεις προς και από

την περιοχή του δήμου, όπως και στο εσωτερικό του (κίνηση στις κύριες οδούς και διαμπερή κίνηση), συνδέεται άμεσα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του. Πέρα από την κατοικία, οι πολλές εγκαταστάσεις υπερτοπικής εμβέλειας (π.χ. κτίρια γραφείων μητροπολιτικής και εθνικής εμβέλειας, υπηρεσίες και κέντρα λιανικού εμπορίου, τεχνικό-επαγγελματικές σχολές, ιδιωτικά εκπαιδευτήρια κ.α.) που διαθέτει έχουν ως αποτέλεσμα την καθημερινή προσέλκυση μεγάλου αριθμού τακτικών και περιστασιακών επισκεπτών από όλο το Λεκανοπέδιο. Το υψηλό ποσοστό των μετακινήσεων στην περιοχή, οι οποίες στην πλειοψηφία τους πραγματοποιούνται με ΙΧ, σε συνδυασμό με την ανεπάρκεια των χώρων στάθμευσης οδήγησε στο πρόβλημα του κυκλοφοριακού φόρτου που αντιμετωπίζει σήμερα στον Άγιο Δημήτριο.

Βάσει αυτής της δεδομένης κατάστασης, η ανάπτυξη του πολυκαταστήματος αποτελεί μία από τις βασικές παρεμβάσεις που ενδέχεται να επηρεάσει σημαντικά την κυκλοφοριακή κίνηση της περιοχής. Το πολυκατάστημα αναπτύχθηκε σε "στρατηγική" θέση με χωρικά πλεονεκτήματα, κυρίως αυτό της προσβασιμότητας. Τόσο άμεσα από την Λεωφόρο Βουλιαγμένης, όσο και με τα μέσα μαζικής μεταφοράς (έξοδος μετρό Αγίου Δημητρίου). Σε μικρή απόσταση από την ανάπτυξη βρίσκονται σημαντικοί οδικοί άξονες υπερτοπικής σημασίας, όπως η Λ. Βουλιαγμένης, η Λ. Ηρώων Πολυτεχνείου και η Λ. Αλίμου και Λ. Καλαμακίου, ενώ συνδέεται με ένα σύστημα δευτερευόντων οδικών αξόνων με αυτές και την ευρύτερη περιοχή του δήμου (π.χ. οδός Αγίου Δημητρίου, Πριάμου κ.α.), ταυτόχρονα πολύ κοντά στο πολυκατάστημα βρίσκεται ο σταθμός Αγίου Δημητρίου του μετρό. Η κυκλοφορία στο οδικό δίκτυο της περιοχής έχει αυξηθεί κατά πολύ, καθώς οι κάτοικοι του Αγίου Δημητρίου αλλά και οι λοιποί επισκέπτες του πολυκαταστήματος μετακινούνται με ΙΧ σε μεγάλο βαθμό.

Με την έναρξη της λειτουργίας του επισκέφθηκε το εμπορικό πολυκατάστημα προσέλκυσε μεγάλο αριθμό ατόμων. Πιο συγκεκριμένα το The Metro Mall Athens επισκέφθηκαν 100.000 άτομα τις τρεις πρώτες μέρες, ενώ κατά το πρώτο Σάββατο της λειτουργίας του το Athens Metro Mall αποτέλεσε τον τόπο προορισμού για 60.000 επισκεπτών. Αναμένεται λοιπόν οι επισκέπτες του να ανέρχονται σε 30.000 κατά μέσο όρο ημερησίως, με ότι αυτό μπορεί να συνεπάγεται. Παράλληλα σύμφωνα με εκτιμήσεις της τροχαίας, κατά 30% αυξήθηκε η κίνηση στην Λ. Βουλιαγμένης από την ημέρα των εγκαινίων του. Επίσης, κυρίως το πρώτο διάστημα παρατηρήθηκε έντονα το φαινόμενο της παρόδιας στάθμευσης στη περιβάλλουσα

περιοχή του Mall, παρά την ύπαρξη των υπόγειων χώρων στάθμευσης (1200 θέσεις στάθμευσης, είτε λοιπόν δεν χρησιμοποιήσαν αρκετοί τους χώρους αυτούς είτε υπήρξε μεγάλη προσέλευση με Ι.Χ. που είναι και το πιο πιθανό) ενώ παρουσιάστηκαν και περιβαλλοντικά προβλήματα στην γύρω περιοχή από αυτή την κατάσταση.

Είναι γεγονός ότι ένα σημαντικό ποσοστό των επισκεπτών θα συνεχίσει να επισκέπτεται το Mall με Ι.Χ. (και ιδίως σε ώρες κυκλοφοριακής αιχμής π.χ. μεσημέρι ή Σάββατο βράδυ) και έτσι το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης μπορεί να ενταθεί στην άμεση περιοχή (έλλειψη χώρων στάθμευσης στο σταθμό του Αγίου Δημητρίου και πιθανή ανεπάρκεια των χώρων στάθμευσης του εμπορικού σε συνδυασμό με το υπάρχον τοπικό δίκτυο).

Η διαχείριση της κυκλοφορίας και η επίλυση του προβλήματος της στάθμευσης, αποκτούν μέγιστη σημασία για την περιοχή. Η στάθμευση εξαρτάται από τις δυνατότητες της περιοχής να δεχτεί οχήματα, και οι διατιθέμενοι χώροι δεν πρέπει να υπερβαίνουν το όριο αντοχής της περιοχής σε κυκλοφορία. Η έλλειψη της περιοχής ως προς την δυναμική στάθμευσης οδηγούν σε μεγάλο βαθμό στην παρόδια τάθμευση και την συντήρηση του κυκλοφοριακού προβλήματος αντί της ριζικής αντιμετώπισης του. Γι αυτό στα πλαίσια της μελέτης αυτής προτείνεται και η δημιουργία χώρου στάθμευσης των ΙΧ επί της Οδού Βασιλίσσης Αμαλίας, με στόχο την αποσυμφόρηση των οχημάτων της περιοχής.

Μία τέτοια εξέλιξη θα επιβαρύνει το συνολικό κυκλοφοριακό πρόβλημα στο Δήμο, αλλά κυρίως θα προκαλέσει κυκλοφοριακή συμφόρηση στο άμεσο περιβάλλον χωροθέτησης του πολυκαταστήματος, ιδίως αν συνδυαστεί και με τις δραστηριότητες των υπολοίπων υποδομών του άμεσου περιβάλλοντος της. Βέβαια η διάνοξη των νέων σταθμών του μετρό στα Νότια προάστια (Αλιμος, Ηλιούπολη, Ελληνικό) αναμένεται να επιφέρει αποσυμφόρηση της κυκλοφοριακής κίνησης.

Επιπρόσθετα αν συνδυάσουμε αυτή την προοπτική με περισσότερες μεταβλητές, όπως την μετακίνηση των εργαζομένων στο Mall (2.500 εργαζόμενοι) αλλά και των επισκεπτών, την κίνηση οχημάτων από και προς τον σταθμό της Αγίου Δημητρίου (π.χ. ατόμων που επιθυμούν να μην χρησιμοποιήσουν για συγκεκριμένη διαδρομή-απόσταση το αυτοκίνητο τους αλλά το μετρό), αλλά και τις μετακινήσεις των εργαζομένων στις επιχειρήσεις του υπερτοπικού κέντρου της Λ.

Βουλιαγμένης(ειδικά σε ώρες αιχμής π.χ. το μεσημέρι, με πολύ πιθανό προορισμό το εμπορικό κέντρο ή Σάββατο βράδυ),συμπεραίνει κανείς ότι στην περιοχή μελέτης αν τελικά δράσουν όλοι αυτοί οι παράγοντες, στους οποίους σημαντικό ρόλο έχει και η λειτουργία του πολυκαταστήματος,θα οδηγηθεί σε σημαντικές καταστάσεις κυκλοφοριακής φόρτισης που μπορεί να οδηγήσουν και σε περιβαλλοντική υποβάθμιση και πτώση του βιοτικού επιπέδου (επιβάρυνση της ζωήςτων κατοίκων).

Γι'αυτό βέβαια στα πλαίσια της μελέτης αυτής, προτείνονται λύσεις μονοδρομήσεων, αλλαγής κατεύθυνσης δρόμων,πεζοδρομήσεων και δηλιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, ώστε να προφυλαχθεί τόσο το τοπικό όσο και υπερτοπικό κέντρο της περιοχής.

## 6.6 Επιπτώσεις στις Αξίες γης

Από τις σημαντικότερες ίσως επιπτώσεις του πολυκαταστήματος είναι η μεταβολές που αναμένεται να φέρει η παρέμβαση αυτή στις αξίες γης της ευρύτερης περιοχής χωροθέτησης του. Η ανάπτυξη του οργανωμένου αυτού εμπορικού συγκροτήματος αναμένεται να επηρεάσει θετικά την εξέλιξη των αξιών γης της περιοχής, μία εξέλιξη που ίσως οδηγήσει σε πολύ υψηλές τιμές δεδομένων και των γενικότερων τάσεων ανάπτυξης της (π.χ. τάση αύξησης των πυκνοτήτων).Οι υπάρχουσες τάσεις στο δήμο Αγίου Δημητρίου, αφορούν τη σημαντική αύξηση της ζήτησης για χωροθέτηση επιχειρήσεων. Αυτή η ζήτηση σε συνδυασμό με τη μείωση του ελεύθερου χώρου, το χαμηλό Συντελεστή Δόμησης και την τάση αύξησης των πυκνοτήτων, έχει οδηγήσει σε μία τάση αύξησης των τιμών γης.

Αυτή η χωρική παρέμβαση,δεδομένης της χρήσης της (αμιγής κατοικία και χώροι πρασίνου), του ιδιοκτησιακού καθεστώτος (ιδιωτική επένδυση) και της τελικής μορφής που θα λάβει με την ολοκλήρωση και τη λειτουργία της, αναμένεται να αναβαθμίσει σημαντικά την περιοχή,τόσο λειτουργικά (οι κάτοικοι θα δώσουν "ζωή" στη περιοχή) όσο και αισθητικά (το συγκεκριμένο σχέδιο ανάπτυξης της και οι χώροι πρασίνου θα βελτιώσουν την εικόνα του γενικού περιβάλλοντος).Αυτή η αναβάθμιση,σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες τάσεις και το ολοένα και αυξανόμενο ενδιαφέρον του ιδιωτικού τομέα για την περιοχή, αναμένεται να οδηγήσει στην προσέλκυση υψηλού επιπέδου υπηρεσιών και δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα που θα επιθυμούν την χωροθέτηση τους στο ευρύτερο περιβάλλον, μία τέτοια εξέλιξη θα είχε ως αποτέλεσμα την μείωση των ελεύθερων χώρων με ταυτόχρονη αύξησης των αξιών γης στην περιοχή.

## 6.7 Οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις

Οι οικονομικές επιπτώσεις του The Metro Mall Athens, αφορούν την γενική αναβάθμιση της περιοχής που χωροθετείται, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα στη χωροθέτηση δραστηριοτήτων στην ευρύτερη περιοχή και κατ' επέκταση σε μία γενική οικονομική ανάπτυξη. Αυτή η "αναβάθμιση", μπορεί να αποτελέσει παράγοντα έλξης για ορισμένες δραστηριότητες που σχετίζονται με τη λειτουργία μίας εμπορικής περιοχής (π.χ. όπως υπηρεσίες ή δραστηριότητες ψυχαγωγίας) μεγεθύνοντας έτσι την οικονομική βάση της ευρύτερου περιβάλλοντος. Όσο αφορά στη δημιουργία θέσεων εργασίας τόσο κατά την περίοδο κατασκευής του εμπορικού πολυκαταστήματος όσο και με τη λειτουργία του, αποτέλεσε και αποτελεί σημαντικό παράγοντα αύξησης της εργασίας σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο.

Η χωροθέτηση και λειτουργία του "The Metro Mall" στον Άγιο Δημήτριοι, αναμένεται να έχει σημαντικές επιπτώσεις και στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής. Καταρχήν χωροθετείται σε μία ιδιαίτερα οικονομικά ανεπτυγμένη περιοχή (υπερτοπικές δραστηριότητες, ιδιωτικές επενδύσεις, γραφεία κ.α.) από την οποία όμως έλειπε μία ουσιαστική ανάπτυξη λιανικού εμπορίου και δραστηριοτήτων αναψυχής (υπάρχουν κυρίως στο παραδοσιακό κέντρο του δήμου, έχοντας τοπικό χαρακτήρα και τώρα έχουν αρχίσει να αναπτύσσονται ορισμένες επί της Λ.Βουλιαγμένης π.χ), έτσι ενισχύεται, η υπερτοπική σημασία αυτών των δραστηριοτήτων. Ταυτόχρονα, η ανάπτυξη του αναβαθμίζει το σύνολο της περιοχής και ιδίως σε μία περιοχή του δήμου (ΠΕ 5 κ.α.) που στην ουσία ήταν ανεκμετάλλευτη, παρά τα σημαντικά χωροθετικά πλεονεκτήματα της.

Επίσης, ως ανάπτυξη δραστηριοτήτων λιανικού εμπορίου και ψυχαγωγίας αποτελεί μία επένδυση τα κέρδη της οποίας αναμένεται να είναι τεράστια (τουλάχιστον αυτό δείχνει η έως τώρα λειτουργία του). Η δράση του παρόλα αυτά είναι ανταγωνιστική σε σχέση με την εμπορική αγορά που υφίσταται επί της Λεωφόρου Βουλιαγμένης και σήμερα (μεγάλος αριθμός μαγαζιών κλείνουν καθημερινά ανάμεσα να ανταγωνιστούν το εμπορικό πολυκατάστημα). Το πλήθος των επισκεπτών του εμπορικού κέντρου μπορεί να έχει θετικά πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα σε και σε άλλες λειτουργίες, για το σύνολο της πόλης (π.χ. αύξησης τουρισμού). Από την άλλη όμως, μια από τις σημαντικότερες επιπτώσεις του The Metro Mall αφορά το Παραδοσιακό εμπορικό κέντρο του Δήμου Αγίου Δημητρίου και τις συνέπειες στις μικρομεσαίες εμπορικές επιχειρήσεις. Η νέα αυτή εμπορική ανάπτυξη αναμένεται να αυξήσει τον



ανταγωνισμό για τις μικρομεσαίες εμπορικές επιχειρήσεις του παραδοσιακού κέντρου, επιταχύνοντας έτσι τις διαδικασίες απαξίωσης της τοπικής αγοράς (υπερσυγκέντρωση δυνάμεων σε πολλούς κλάδους: ένδυση, εστιατόρια, οικιακός εξοπλισμός κ.α.)

Εν αντιθέσει, οι κοινωνικές επιπτώσεις που προκύπτουν από τη λειτουργία του πολυκαταστήματος είναι περισσότερες. Καταρχήν, η "φύση" αυτής της παρέμβασης είναι τέτοια, που θέτει σε πρώτη βάση ζητήματα σχετικά με τη δυνατότητα ένταξης και ενσωμάτωσης του στο γενικότερο περιβάλλον. Η ανάπτυξη ενός πολυκαταστήματος του οποίου όλες οι δομές είναι προσχεδιασμένες, όπως συμβαίνει, αποτελεί ένα σχετικά νέο πρότυπο οικιστικής ανάπτυξης για την Ελλάδα. Αυτή η έλλειψη εμπειρίας αλλά και επαρκών εφαρμόσιμων θεσμικών εργαλείων για το σχεδιασμό και την λειτουργία της ιδιότυπης αυτής ανάπτυξης, μπορεί να οδηγήσει σε μία "αβίαστη" υιοθέτηση ξένων προτύπων, που όμως η επιτυχία και η αποτελεσματικότητα των οποίων μπορεί να μη συμβαδίζει με τις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες της Ελληνικής κοινωνίας. Είναι γεγονός, ότι τα τελευταία χρόνια και η Ελληνική κοινωνία έχει στραφεί σε πρότυπα του εξωτερικού, υιοθετώντας νοοτροπίες και τρόπους ζωής, αυτό όμως δεν σημαίνει ότι μπορεί να υιοθετηθεί αβίαστα και χωρίς επιπτώσεις, μία παρέμβαση που αφορά τη συνολική οργάνωση της ζωής των κατοίκων, όπως είναι αυτού του είδους τα οργανωμένα πολυκαταστήματα. Επιπλέον η όλη φιλοσοφία και τα χαρακτηριστικά λειτουργίας του εμπορικού πολυκαταστήματος (περίφραξη, "ελεγχόμενη" πρόσβαση, ιδιωτική ασφάλεια, κεντρική ιδιωτική διαχείριση κ.α.) μπορεί να οδηγήσει στη δημιουργία μίας "κλειστής" κοινωνίας, αποκομμένης από το ευρύτερο κοινωνικό περιβάλλον με στοιχεία κοινωνικού αποκλεισμού, τη δημιουργία δηλαδή μίας κοινωνίας που με χαρακτήρα "γκέτο".

## 6.8 Επιπτώσεις Φυσικού σχεδιασμού

Η ανάπτυξη του The Metro Mall Athens αποτελεί μία παρέμβαση που επηρεάζει τον φυσικό σχεδιασμό και την διαμόρφωση του αστικού περιβάλλοντος της περιοχής. Αναπτύχθηκε στη βάση ρυμοτομικού σχεδίου, προσδίδοντας έτσι μία συγκεκριμένη φυσιογνωμία στην περιοχή. Αποτελεί μία "αποκομμένη" περιοχή σε σχέση με τη γενική αστική ανάπτυξη του ευρύτερου περιβάλλοντος, με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Η διάταξη και η γενική οργάνωση του, στηρίζεται κυρίως σε πρότυπα πολυκαταστημάτων του εξωτερικού, με έντονο το αίσθημα του αποκλεισμού από την πραγματικότητα και το εκάστωτε φυσικό περιβάλλον.

## 6.9 Επιπτώσεις λειτουργίας του πολυκαταστήματος The Metro Mall Athens

### Θετικές

- Αξιοποίηση και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής. Με τη δημιουργία του, μία ανεκμετάλλευτη και σχεδόν αδόμητη περιοχή μετατράπηκε σε οικοδόμημα υψηλών προδιαγραφών, ενισχύοντας την γενικότερη εικόνα της περιοχής.
- Προσέλκυση υψηλού επιπέδου δραστηριοτήτων τους τριτογενούς τομέα (π.χ. υπηρεσίες) και ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης του δήμου (άμεση εισροή κεφαλαίου από τον ιδιωτικό τομέα).
- Ενίσχυση του εμπορικού κελύφους της περιοχής, ειδικά σε μία περιοχή που η τάση για χωροθέτησης γραφείων και επιχειρήσεων είναι μεγάλη.
- Αύξηση χώρων αναψυχής, υπηρεσιών και ενίσχυση των υποδομών της περιοχής (π.χ. βελτίωση οδικού δικτύου)
- Εισροή πληθυσμού που θα δώσει “ζωή” στη περιοχή δίπλα από το μετρό του Αγίου Δημητρίου.
- Ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης και της υπερτοπικής σημασίας και εικόνας της περιοχής (ουσιαστική εισροή κεφαλαίων, προσέλκυση σημαντικών επιχειρήσεων διεθνής εμβέλειας κ.α.).
- Αναβάθμιση της περιοχής με την δημιουργία ενός σύγχρονου εμπορικού και ψυχαγωγικού κέντρου μεγάλου μεγέθους και υψηλών προδιαγραφών.
- Εισροή πληθυσμού που πιθανόν να υποστηρίξει την ανάπτυξη δραστηριοτήτων στο σύνολο του δήμου (π.χ. τουρισμός).
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας με την έναρξη της λειτουργίας του (περίπου 2.500 μόνιμες θέσεις εργασίας).

### Αρνητικές

- Αύξηση πυκνοτήτων δόμησης και πληθυσμιακών πυκνοτήτων στην περιοχή, που μπορεί να οδηγήσουν σε καταστάσεις φόρτισης και κορεσμού, επιβαρύνοντας την περιοχή.
- Αύξηση αξιών γης και τιμών ακινήτων.
- Επιδείνωση του προβλήματος της κυκλοφοριακής συμφόρησης με την αύξησης του κυκλοφοριακού φόρτου στην περιοχή.
- Δημιουργία μία κλειστής κοινωνίας, τύπου “γκέτο”. Απομονωμένης τόσο από τον περιβάλλοντα χώρο, όσο και από το κοινωνικό σύνολο της περιοχής.
- Αύξηση του ανταγωνισμού για τις μικρομεσαίες εμπορικές επιχειρήσεις του

παραδοσιακού κέντρου της περιοχής, επιταχύνοντας έτσι τις διαδικασίες απαξίωσης της τοπικής αγοράς.

- Επιβάρυνση οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος.
- Αύξηση της κυκλοφοριακής κίνησης, οδηγώντας σε καταστάσεις κυκλοφοριακού φόρτου και κορεσμού της περιοχής

## Βιβλιογραφία

- Ash C.,R.Jancy B.,Roberts L.,Stone R.,CITIES ONLINE SCIENCE VOL 319, INTRODUCTION, 8 February 2008
- Hall T. *Αστική Γεωγραφία*, Οκτώβριος 2005, Κριτική
- Αραβαντινός Α, *Πολοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα 2007, Συμμετρία.
- Αραβαντινός Α, *Τα Νέα Αστικά Τοπία Και η Ελληνική Πόλη*, Αθήνα 2006, Κριτική.
- Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., *Πολοδομία vs Μεταφορές. Από την απόκλιση στη σύγκλιση*, Αθήνα 2006
- Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., *Έρευνα μέτρων εφαρμογής ενιαίου πολοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού. Εξειδίκευση της στρατηγικής της Ελλάδας για την αστική κινητικότητα με πιλοτική έρευνα σε περιοχές της Αθήνας*, Νοέμβριος 2009
- Γκούντρα Α., *Προσεγγίσεις του Σχεδιασμού στην Ελλάδα 2007/2008*, Πολοδομία Χωροταξία, Αθήνα 2008, Διατριβή στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Δανέλη Φ., *Νέα Οικιστικά πρότυπα στο Μητροπολιτικό Συγκρότημα της Πρωτεύουσας: Η Περίπτωση της Ήλιδας και του Mall*, Διπλωματική Εργασία στο Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο Τμήμα Γεωγραφίας, Αθήνα 2006
- Δόβα.Ε. Τουλούμη, *Τόποι Διαπραγμάτευσης Η Αρχιτεκτονική ως τέχνη*, Τεύχος 10, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη 2004
- Θεοδωράτος Μ., Ρασάνογλου Μ., Χατζηνικολάου.Π, *Καθημερινή Real Estate*, τεύχος 5, 2005
- Καρδάσης Β., *Από το Μπραχάμι στον Άγιο Δημήτριο*, Αρχείο Δήμου Αγίου Δημητρίου
- Κοκώση, *Μεταφορικά Συστήματα Πόλεων, Η διαδικασία ανάπτυξης μεγάλων πολυλειτουργικών κέντρων στην περιφέρεια της Αττικής και η σχέση τους με τα μεταφορικά δίκτυα. Μελέτη περίπτωσης το The Mall Athens Μαρούσι*, Πολοδομία και Χωροταξία, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Κυριακοπούλου Δ., *Περιαστικοποίηση και σύγχρονα πολυκέντρα εμπορίου και αναψυχής-malls*, Θεσσαλονίκη 2008, Μεταπτυχιακή Διπλωματική Εργασία στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Λαϊνά, *Malls : Η Διεθνής Εμπειρία*, Αρχιτέκτονες, τεύχος 58, Αθήνα 2006
- Μπούτου-Λεμπέση Ε., *Χρήσεις κτιρίων και Εγκαταστάσεων. Νομοθεσία για 450 και πλέον χρήσεις*, Αθήνα 2006

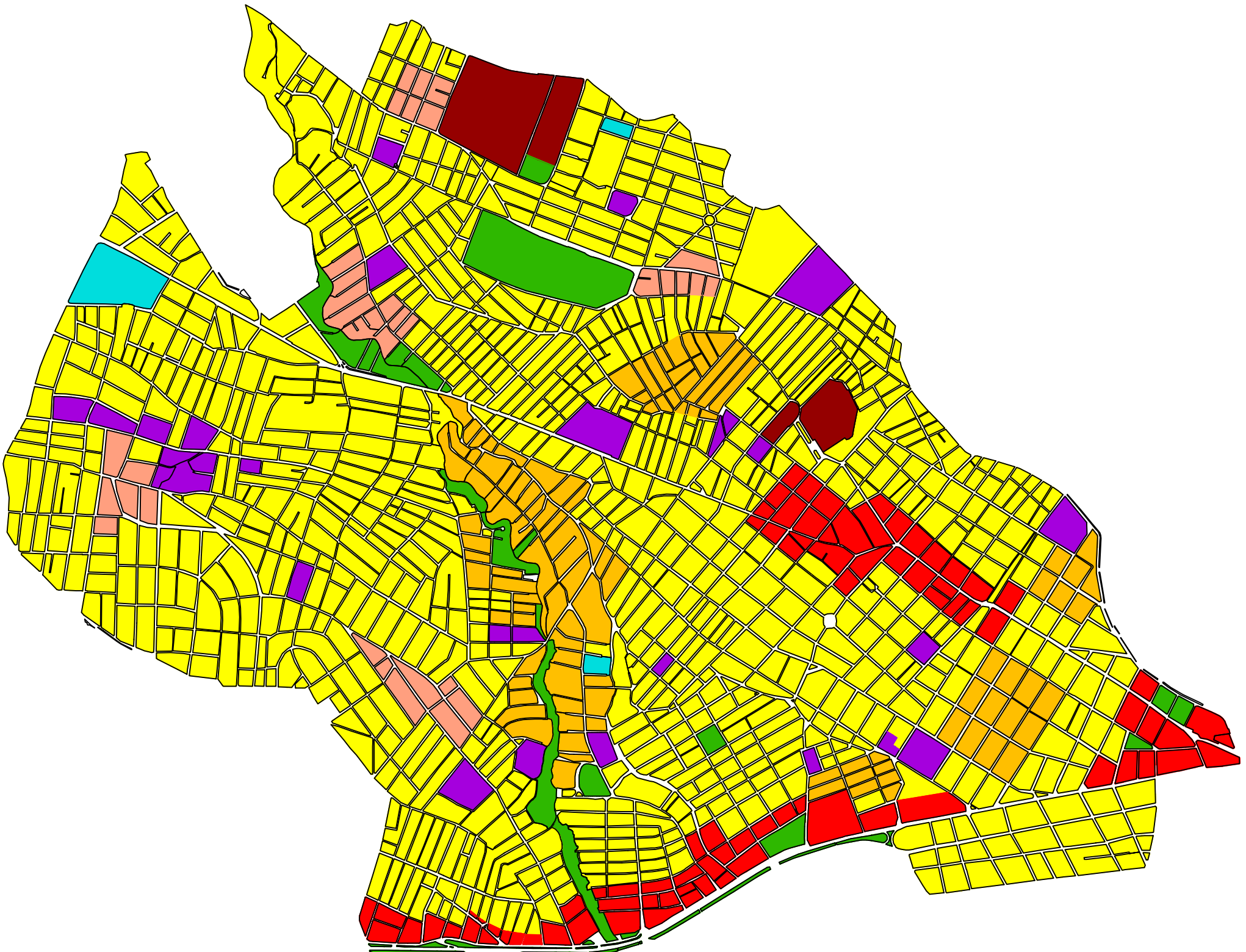
- Μάντζιου.Π, *Το mall ως πρότυπο δημοσίου χώρου*, Πρακτικά συνεδρίου του Νέου Κινήματος Αρχιτεκτόνων Μετασχηματισμός της Ελληνικής Πόλης Σοσιαλιστική Θεωρία Προοπτικές και Καθημερινή τάξη, Αθήνα 2003
- Μηλάκης Δ., *Χρήσεις Γης και Μεταφορές. Διερεύνηση της Επίδρασης των Πολεοδομικών Χαρακτηριστικών Μακρο- και Μικρο- Κλίμακας στις Επιλογές Μετακίνησης*, Αθήνα 2006, Διατριβή στο Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
- Σταυρίδης Σ., *Από την πόλη οθόνη, στην πόλη σκηνή -Η έλλειψη του δημόσιου χώρου, Απουσία Αισθητικής. Η Απουσία στην πόλη-Πέρα από το ωραίο- Futura*, Αθήνα 1998
- Σιόλας Α., Σαγιάς Ι., *Σημειώσεις Αστικής Γεωγραφίας*, Αθήνα 2007, ΕΜΠ
- Σιωμόπουλος Κ., *Η Νέα Γενιά των Εμπορικών Κέντρων και Πόσο εφικτή είναι η μεταφορά της τεχνολογίας από το εξωτερικό*, το Βήμα, Κυριακή 23/12/2001
- Συμβουλίδου Ε., *Ειδική Μελέτη Χρήσεων Γής στα Όρια του Δήμου Αγίου Δημητρίου*, Ιούλιος 2001

## Διαδικτυακές Πηγές

- [www.sciencemag.org](http://www.sciencemag.org) on June 28, 2011
- [www.countryclubplaza.com](http://www.countryclubplaza.com)
- [www.hpvillage.com](http://www.hpvillage.com)
- [www.NorthgateSeattle.com](http://www.NorthgateSeattle.com)
- [www.Southdale\\_Center.com](http://www.Southdale_Center.com)
- [www.West\\_Edmonton\\_Mall.com](http://www.West_Edmonton_Mall.com)
- <http://anokatostokalamaki.wordpress.com/2009/02/03/to>
- <https://site/neoidimosiographi/zoom-sto-rema>
- [www.econews.gr](http://www.econews.gr), 3 Μαΐου 2011, 09:41 | Εμφανίσεις: 1301
- [www.athensmetromall.gr](http://www.athensmetromall.gr)
- [www.dad.gr](http://www.dad.gr)
- [www.ypeka.gr](http://www.ypeka.gr)
- <http://ecologicalurbanliving.blogspot.com>
- [www.commonswikimedia.org](http://www.commonswikimedia.org)

# ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α

Χάρτες



- ΥΤΟΜΙΝΗΜΑ
- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΚΕΝΤΡΟ
- ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΜΑΓΑΖΙΑ-ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ
- ΧΟΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΥΓΕΙΑ
- ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ
- ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
- ΤΟΠΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ

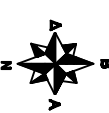
**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
**ΣΧΟΛΗ ΑΤΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
**ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΑΙΓΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΟΥΝΙΟΣ 2012**  
**ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΟΝ-ΜΑΛΛΣ ΣΤΗ**  
**ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ-Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ**  
**ATHENS METRO MALL**

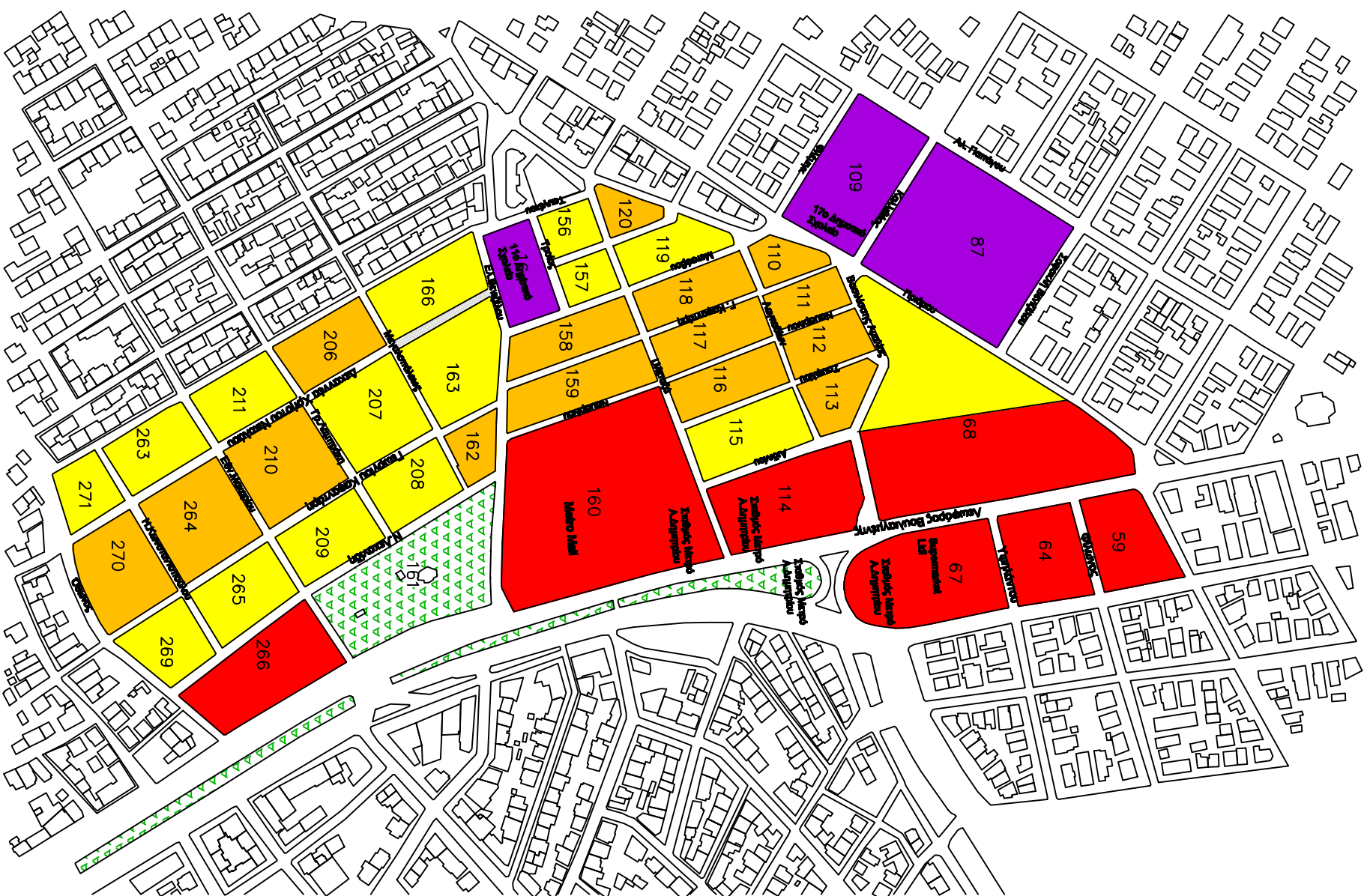
**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ Ι.ΣΑΓΓΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ**

**ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**  
**ΠΗΓΗ ΓΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΗ:Ο.Ρ.Σ.Α**

**ΚΑΙΜΑΚΑ : 1/13000**



**ΧΑΡΤΗΣ 2**



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

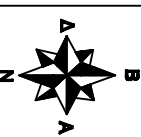
- ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΚΕΝΤΡΟ
- ΑΜΙΓΛΗ ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΠΕΔΩΔΡΟΜΟΣ
- ΑΡΙΘΜΗΣΗ Ο.Τ

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
**ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
**ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ- ΙΟΥΝΙΟΣ 2012**

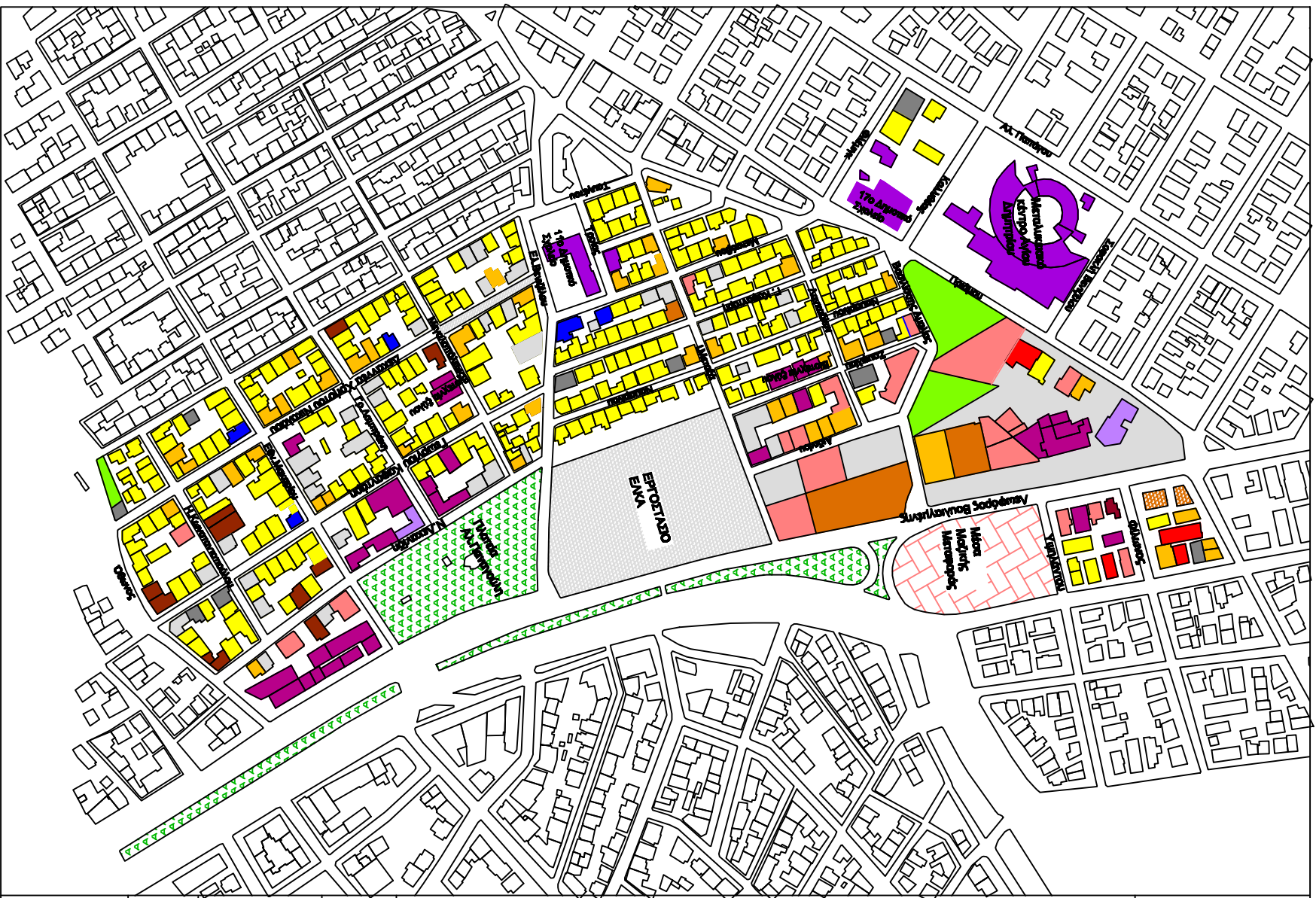
**ΧΟΡΗΓΙΚΕΣ ΕΠΙΤΡΟΠΕΙΣ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΙΑΣ ΠΟΛΥΤΕΧΝΟΝΟΜΙΑΣ ΣΤΗ**  
**ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ/Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕΤΡΟ ΜΑΛΛ**  
**ΕΠΙΒΛΕΠΤΩΝ ΙΣΤΙΑΤΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ**

**ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ Ο.Τ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**  
**ΤΗΝΗ ΓΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΗ -Ο.Ρ.Σ.Α**






















**ΧΑΡΤΗΣ 3**





**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

|   |                                   |   |                             |
|---|-----------------------------------|---|-----------------------------|
|  | ΚΑΤΟΙΚΙΑ                          |  | ΚΕΝΗ ΧΡΗΣΙΣ                 |
|  | ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΚΕΝΤΡΟ            |  | ΥΠΟΣΤΑΣΜΟΣ ΔΕΗ              |
|  | ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΜΑΓΑΖΙΑ-ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ |  | ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ                   |
|  | ΧΟΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ           |  | ΒΕΝΖΙΝΑΛΙΚΟ                 |
|  | ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ                        |  | ΟΔΣΑ-ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ |
|   | ΥΓΕΙΑ                             |   | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ                |
|    | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ                        |    | ΚΤΙΡΙΟ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ        |
|    | ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ                         |    | ΥΠΕΡΠΟΤΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ           |
|    | ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΟΡΟΙ                |    | ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ                  |
|    | ΓΡΑΦΑΣ-ΧΟΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ           |   |                             |

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΩΣΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

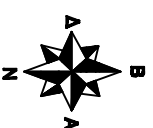
**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΙΟΥΝΙΟΣ 2012**

**ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΕΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΟΝΟΜΑΛΛΣ ΣΤΗ  
ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ/Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕΤΡΟ ΜΑΛΛ  
ΕΠΙΒΛΕΠΤΗ ΙΣΤΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ**

**ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΙΣΟΤΕΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ 2001  
ΠΗΓΗ ΓΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΗ : Ο.Ρ.Σ.Α**



ΚΑΙΜΑΚΑ : 1/4000



**ΧΑΡΤΗΣ 4**



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

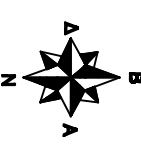
|  |                                |  |                         |
|--|--------------------------------|--|-------------------------|
|  | ΚΑΤΟΙΚΙΑ                       |  | ΚΕΝΗ ΧΡΗΣΗ              |
|  | ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΚΕΝΤΡΟ         |  | ΥΠΟΣΤΑΣΜΟΣ ΔΕΗ          |
|  | ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΠΑΡΑΣΧΗΤΕΡΟΝΕΣ |  | ΣΥΝΕΠΤΕΟ                |
|  | ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΑΝΑΥΧΗΣ         |  | ΒΕΒΖΥΝΑΙΚΟ              |
|  | ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ                     |  | ΧΩΡΟΙ ΑΝΑΥΧΗΣ-ΑΠΛΙΑΡΔΙΟ |
|  | ΥΤΕΙΑ                          |  | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ            |
|  | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ                     |  | ΚΤΙΡΙΟ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ    |
|  | ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ                      |  | ΣΤΑΣΜΟΣ ΜΕΤΡΟ           |
|  | ΑΜΕΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ                 |  | ΠΙΣΤΩΔΕΡΜΟΝΟΣ           |
|  | ΓΚΑΡΑΖ-ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΣΜΕΥΣΗΣ        |  |                         |

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΡΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ- ΙΟΥΝΙΟΣ 2012  
 ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΕΤΡΩΠΤΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΟΝ-ΜΑΛLS ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ-Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕΤΡΟ ΜΑΛL  
 ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ Ι.ΣΑΤΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΙΣΟΒΕΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ 2012  
 ΕΠΙΘΟΤΙΑ ΕΡΕΥΝΑ-ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ


















ΚΑΙΜΑΚΑ : 1/ 4000



ΧΑΡΤΗΣ 5



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

|   |                                   |   |                         |
|---|-----------------------------------|---|-------------------------|
|  | ΚΑΤΟΙΚΙΑ                          |  | ΚΕΝΗ ΧΡΗΣΗ              |
|  | ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΚΕΝΤΡΟ            |  | ΥΠΟΣΤΑΓΜΟΣ ΔΕΗ          |
|  | ΛΙΑΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΟ-ΜΑΓΑΖΙΑ-ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ |  | ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ               |
|  | ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ           |  | ΒΕΝΖΙΝΑΙΚΟ              |
|  | ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ                        |  | ΧΩΡΟΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ-ΜΥΡΜΑΡΙΟ |
|  | ΥΠΕΙΑ                             |  | ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ            |
|    | ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ                        |    | ΚΤΙΡΙΟ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ   |
|    | ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ                         |    | ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΟ           |
|    | ΠΙΣΤΩΣΗ                           |   |                         |

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΡΩΒΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
**ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
**ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

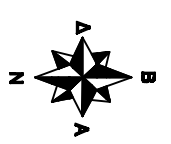
**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΔΑΚΤΑΡΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ- ΙΟΥΛΙΟΣ 2012**

**ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΜΕΤΡΟΥΠΟΛΗΣ ΠΟΛΥΧΩΡΟΝΟΜΑΛΛΣ ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ- Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ATHENS METRO MALL ΕΠΙΒΛΕΠΤΗ Ι.ΣΑΤΑΣ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΚΑΘΙΓΗΤΗΣ ΕΜΓΓ**

**ΧΑΡΤΗΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ ΟΡΟΦΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ 2012**  
**ΕΠΙΤΟΛΙΑ ΕΡΕΥΝΑ-ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ**



ΚΙΜΑΚΑ : 1/4000



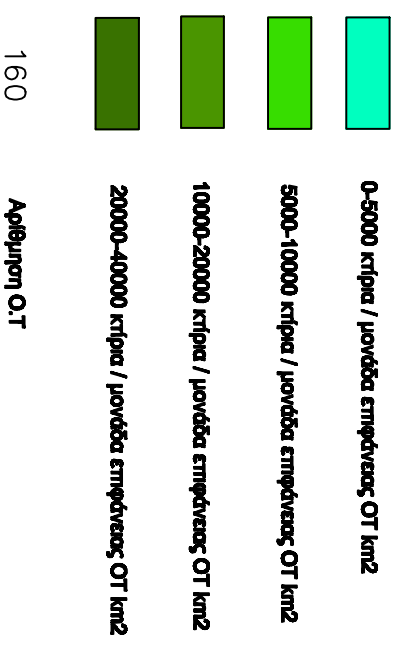
**ΧΑΡΤΗΣ 6**







**ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ**

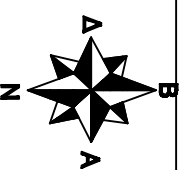


**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
**ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**  
**ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**  
**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ - ΙΟΥΝΙΟΣ 2012**

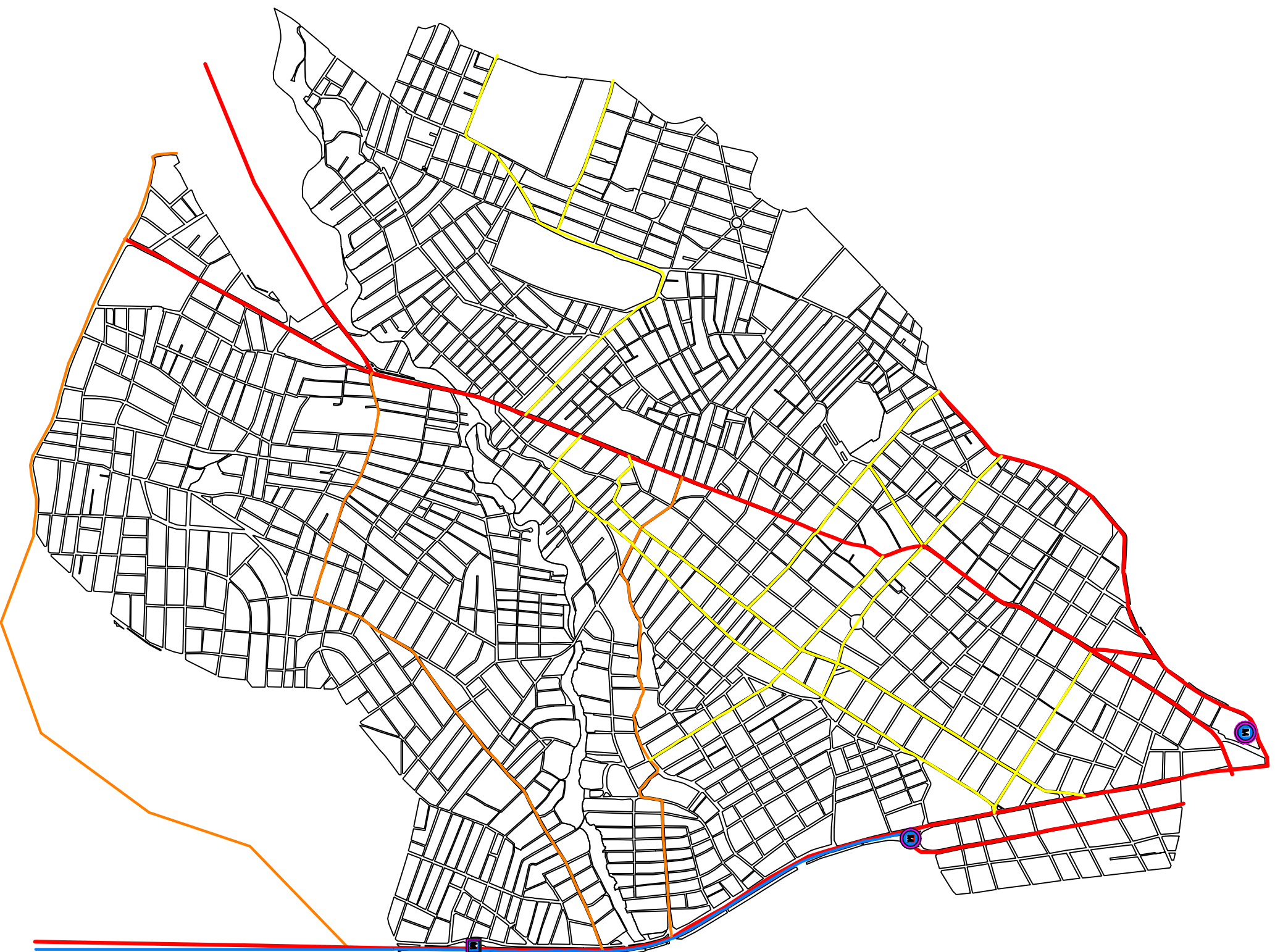
**ΧΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΩΝ**  
**MALLS ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ.**  
**Η ΕΠΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕΤΡΟ ΜΑΛΛ**  
**ΕΠΙΒΛΕΠΤΩΝ Ι.ΣΑΥΙΔΑΣ, ΕΠΙΚΟΙΝΟΥΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ**  
**ΧΑΡΤΗΣ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑΣ ΚΤΙΡΙΩΝ 2012 = ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ/ΕΠΙΦΑΝΕΙΑ Ο.Τ**  
**ΣΕ km<sup>2</sup> ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**  
**ΕΠΙΤΟΠΙΑ ΕΡΕΥΝΑΚΑΤΑΓΡΑΦΗ**



ΚΥΜΑΚΑ : 1/ 3000



**ΧΑΡΤΗΣ 9**



ΥΠΟΜΝΗΜΑ

ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΤΑΧΕΙΑ ΟΔΟΣ

ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ

ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΙΑΦΡΟΔΟΜΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΟ

ΜΕΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΟ

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

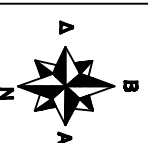
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΙΟΥΝΙΟΣ 2012

ΧΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΟΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΩΝ  
MALLS ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ.  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ATHENS METRO MALL

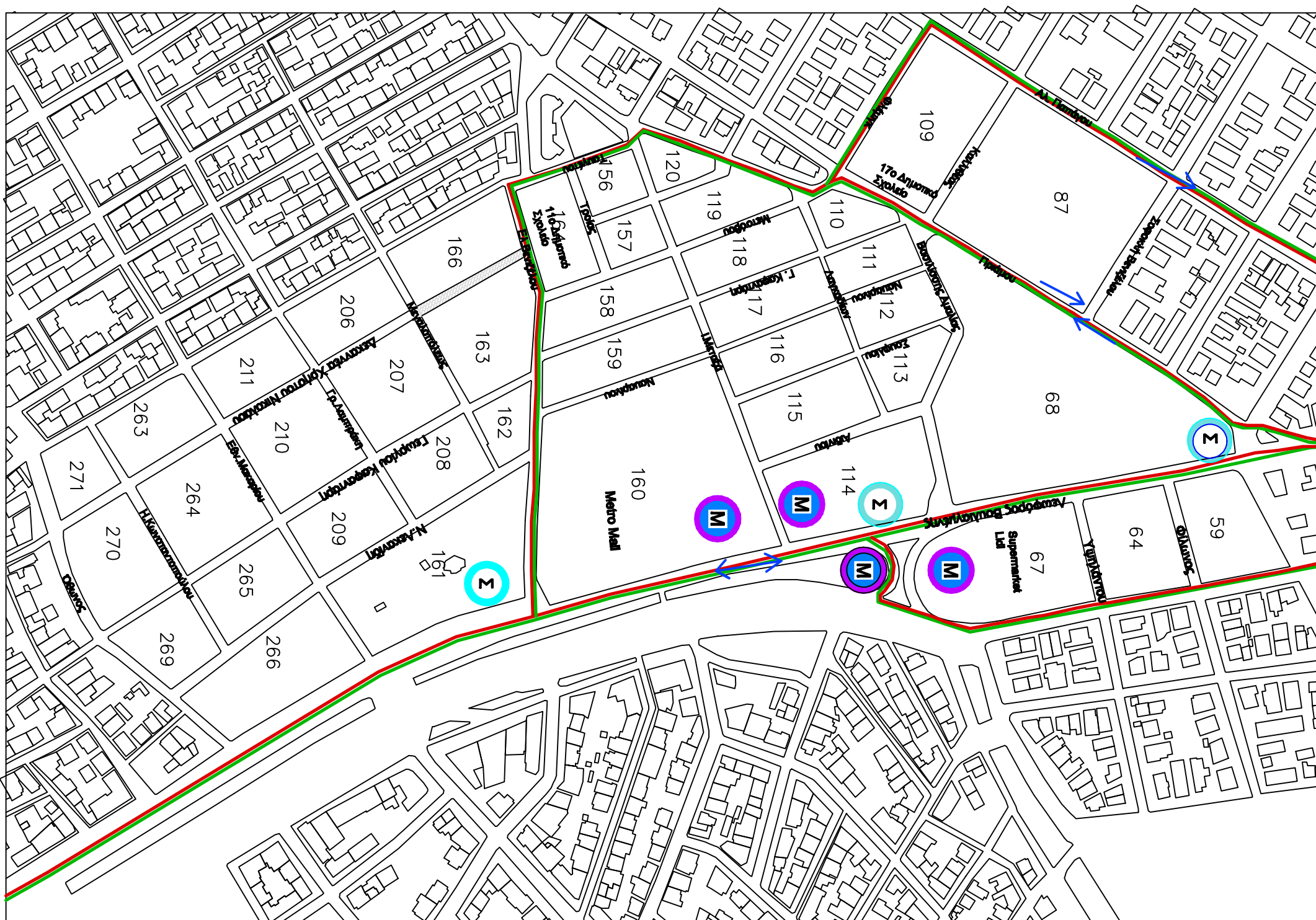
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ Ι. ΣΑΓΓΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

ΧΑΡΤΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ 2010  
ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΗ : Ο.Α.Σ.Α

ΚΑΙΝΑΚΑ : 1/ 13000



ΧΑΡΤΗΣ 10



**ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ**

ΤΟΠΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ  
(ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΓΡΑΜΜΩΝ  
112,113)

ΓΡΑΜΜΗ NOTION  
ΠΡΟΣΤΙΘΗ (ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ  
ΓΡΑΜΜΩΝ 111,816,219)

ΕΞΟΔΟΣ ΜΕΤΡΟ ΑΤΟΥ  
ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ/ΑΞΕΣΑΝΔΡΟΥ  
ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ

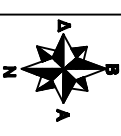
ΓΡΑΜΜΗ NOTION  
ΠΡΟΣΤΙΘΗ/ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ  
ΓΡΑΜΜΩΝ ΕΠΙ ΤΗΣ  
ΛΕΩΦΟΡΟΥ ΒΟΥΛΑΓΓΙΜΕΝΗΣ  
Α3,Β3Α4,Β4,Χ97,106,155,206,219,816,171,112)

160  
ΑΡΙΘΜΗΣΗ Ο.Τ.

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΩΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΙΟΥΝΙΟΣ 2012**  
ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΛΕΩΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΝΥΧΩΡΩΝ  
MALLS ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ.  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ATHENS METRO MALL  
ΕΠΙΒΛΕΤΩΝ Ι.ΣΑΓΓΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

ΧΑΡΤΗΣ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ 2012  
ΤΗΤΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΗ: Ο.ΑΣ.ΣΑ

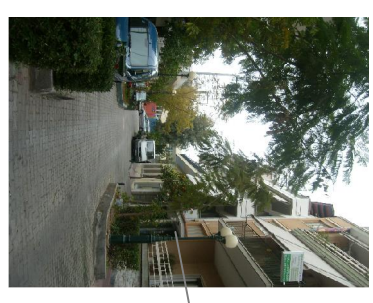
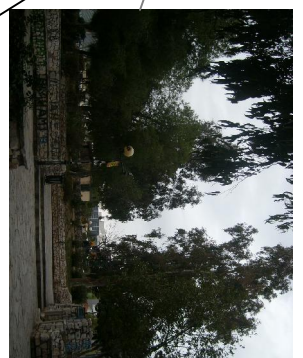




**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

 ΧΩΡΟΙ ΓΡΑΣΙΝΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ 5-ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΕ ΑΥΤΟ ΔΗΜΗΤΡΙΟ ΑΤΤΙΚΗΣ

160 ΑΡΙΘΜΗΣΗ Ο.Τ



**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΡΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
 ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΤΟΜΕΑΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΑΙΓΛΙΑΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΙΟΥΝΙΟΣ 2012**

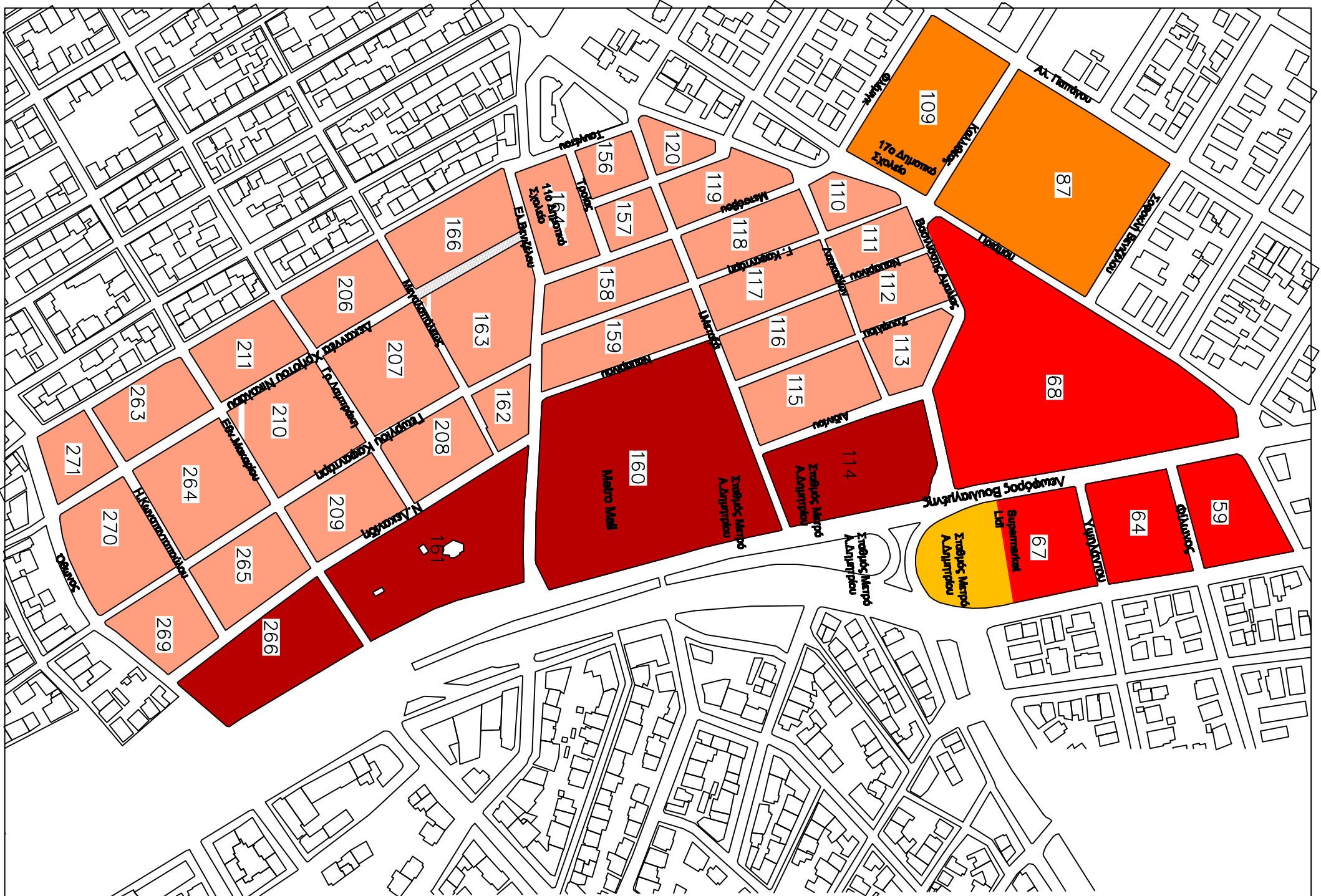
**ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΤΥΝΟΜΙΑΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ ΜΑΛΛΣ ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕΤΡΟ ΜΑΛΛ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΟΝ Ι.ΣΑΥΤΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ**






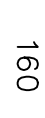
**ΧΑΡΤΗΣ ΧΩΡΟΥ ΓΡΑΣΙΝΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ**  
 ΕΠΙΤΟΤΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ-ΕΡΕΥΝΑ 2012







**ΥΤΟΜΗΜΑ**

-  Β-Γ-ρ Ζώνη / 1450 euro
-  Γ-Τ-ρ Ζώνη / 1300 euro
-  Δ-Τ-ρ Ζώνη / 1300 euro
-  ΣΤ-Τ-ρ Ζώνη / 1250 euro
-  Ζ-Τ-ρ Ζώνη / 1150 euro
-  160

Αριθμηση Ο.Τ

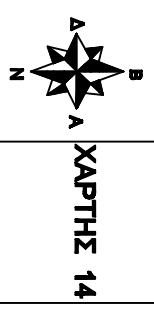
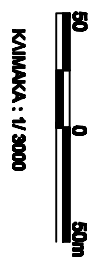
**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ**  
**ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΙΚΗΣ ΜΗΧΑΝΙΚΗΣ**  
**ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

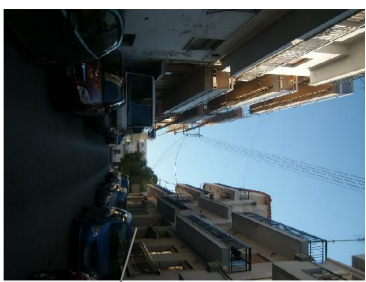
**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ - ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΟΥΝΙΟΣ 2012**

**ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΛΗΨΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΤΟΥΠΤΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΩΝ ΜΑΛΛΣ ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕΤΡΟ ΜΑΛΛ**

**ΕΠΙΒΛΕΤΗΝ Ι.ΣΑΓΓΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ**

ΧΑΡΤΗΣ ΑΕΙΩΝ ΤΗΣ 2012





ΥΠΟΜΗΝΗ

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΣΗΜΕΙΑ-ΕΣΗΣ  
 ΠΟΛΥΔΟΜΙΚΗΣ ΕΝΟΤΗΤΑΣ 5 - ΠΕΡΙΟΧΗΣ  
 ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΕ ΑΥΤΟ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟ ΑΤΤΙΚΗΣ

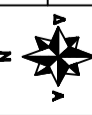
160 ΑΡΙΘΜΗΣΗ Ο.Τ

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

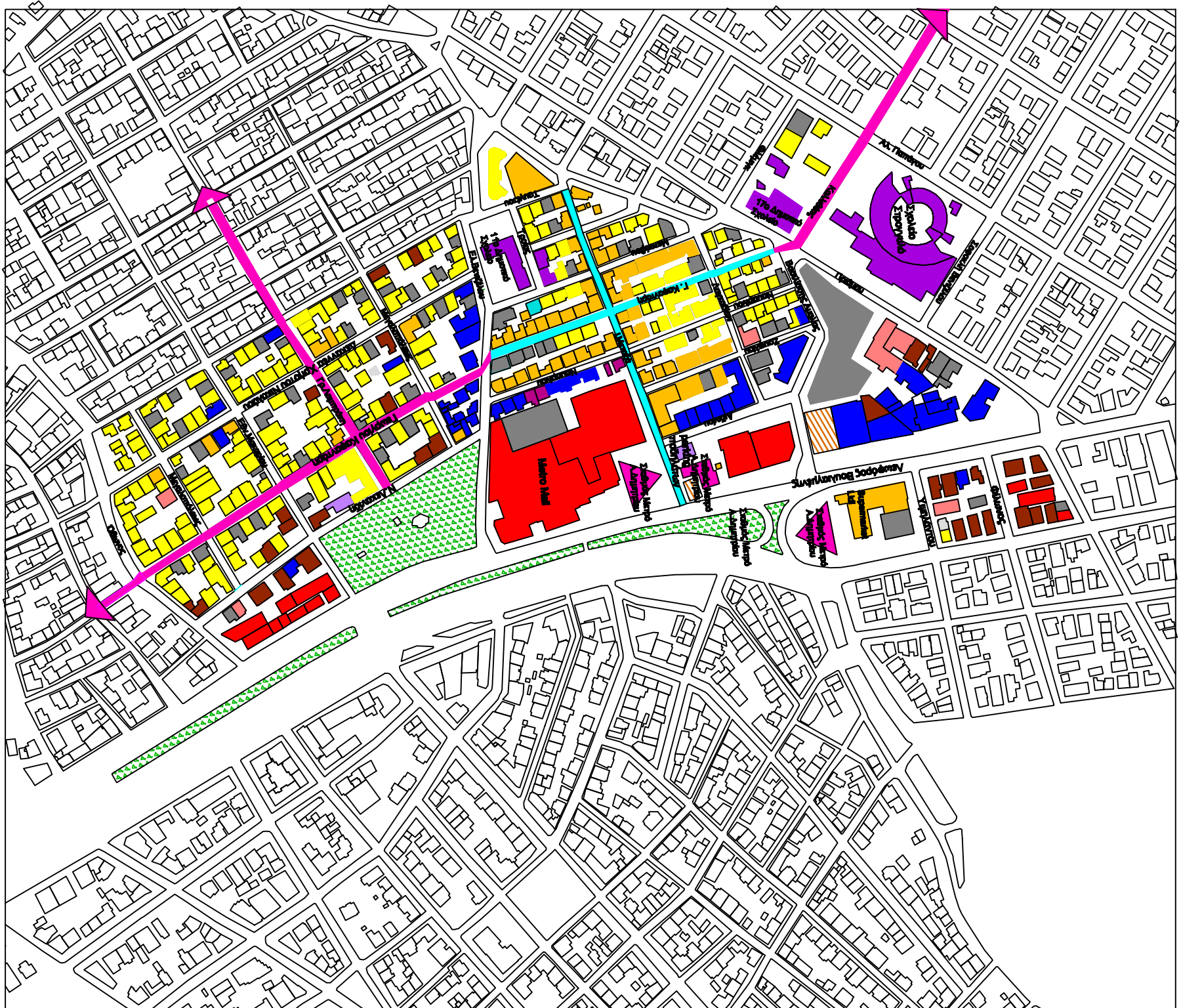
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΖΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΧΗ ΕΡΓΑΣΙΑΘΥΡΑΝΟΣ 2012  
 ΧΟΡΗΓΕΣ ΕΠΙΧΡΗΣΕΙΣ: ΤΗΣ ΑΣΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΩΝ  
 MALLS ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕΤΡΟ MALL  
 ΕΠΙΒΛΕΤΗΝ Ι.ΣΑΥΤΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

ΧΑΡΤΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΣΗΜΕΙΩΝ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ  
 ΕΠΙΤΟΤΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ-ΕΡΕΥΝΑ 2012

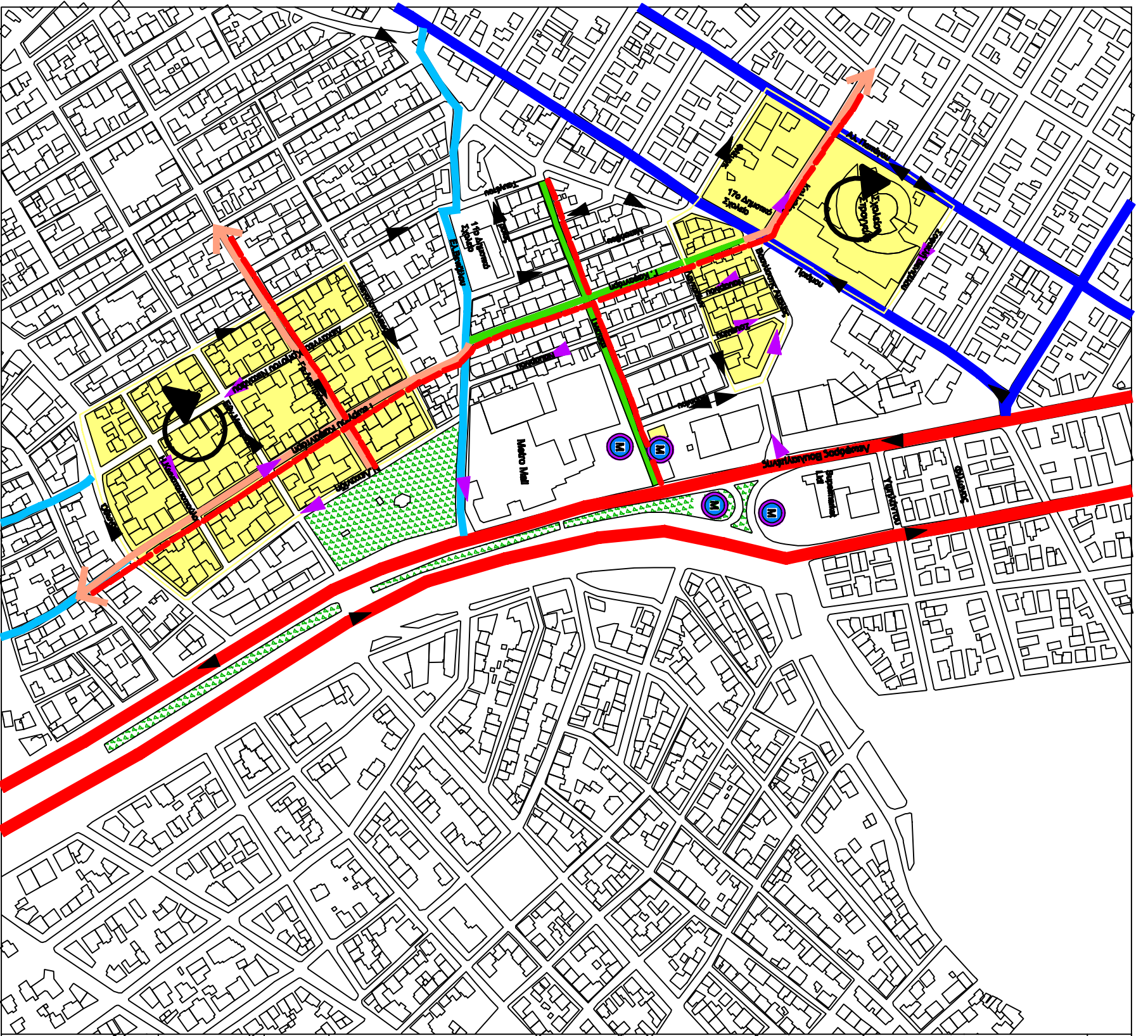
ΚΥΜΑΚΑ : 1/ 3000



ΧΑΡΤΗΣ 15



|  |  |                  |
|--|--|------------------|
| <p>ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ<br/>ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ<br/>ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ<br/>ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ - ΙΟΥΛΙΟΣ 2012</p> <p>ΧΡΗΣΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΕΙΟΥΠΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΩΝ-ΜΑΛΛΣ ΣΤΗ<br/>ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ/Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕΤΡΟ ΜΑΛΛ<br/>ΕΠΙΒΛΕΠΤΗΝ ΙΣΤΙΑΣ, ΕΠΙΧΟΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ</p> <p>ΠΡΟΤΑΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΕΩΤΕΧΝΕΣ 2012<br/>ΕΠΙΘΥΛΙΑ ΕΡΕΥΝΑ-ΚΑΥΤΗΡΑΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ<br/>ΚΑΜΑΚΑ : 1/4000</p> <p>0m 10m 20m</p> | <p>ΥΠΟΜΟΝΗΜΑ</p> <p>ΚΑΤΟΙΚΙΑ</p> <p>ΛΑΜΙΚΟ ΕΜΠΟΡΟ-ΚΕΝΤΡΟ</p> <p>ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΕΣ</p> <p>ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ</p> <p>ΑΡΧΟΜΟΙ ΗΜΙΣ<br/>ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ-ΠΟΛΥΛΟΓΑΡΑΦΟΜΟΙ</p> <p>ΠΑΡΚΙΝΓ ΠΟΛΥΜΑΤΩΝ</p> <p>ΣΥΝΕΡΓΕΙΟ</p> <p>ΒΕΝΖΙΝΑΡΙΟ</p> <p>ΧΩΡΟΙ ΑΝΑΨΥΧΗΣ-ΑΠΙΘΑΡΑΡΟ</p> <p>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ</p> <p>ΚΤΙΡΙΟ ΥΠΟ ΚΑΤΑΣΤΕΥΗ</p> <p>ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΟ</p> <p>ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ</p> <p>ΕΚΤΙΛΑΕΥΣΗ</p> <p>ΥΤΕΙΑ</p> <p>ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ</p> <p>ΓΡΑΦΕΙΑ</p> <p>ΑΜΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ</p> <p>ΓΚΑΡΑΖ-ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ</p> | <p>ΧΑΡΤΗΣ 16</p> |
|--|--|------------------|



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΑΝΤΙΣΤΡΟΦΗ ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ

ΣΥΜΒΕΤΤΙΡΙΑ ΟΔΟΥ

ΟΔΟΣ ΗΛΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΠΩΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ 30km/h

ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ

ΠΟΛΥΛΑΤΡΟΠΟΣ

ΠΡΟΤΕΝΟΜΕΝΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΟΥ

ΥΠΟΧΡΩΣΤΑ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΟΥ

ΧΩΡΟΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΠΡΟΤΕΝΟΜΕΝΗ ΤΕΡΡΑΧΗ ΗΛΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΕΞΟΔΟΣ ΜΕΤΡΟ ΑΥΛΑΚΗΤΡΙΟΥ

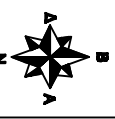
ΠΡΟΤΕΝΟΜΕΝΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ

**ΕΝΙΚΟ ΜΕΤΡΩΟ ΠΟΛΥΤΕΝΕΟ ΣΥΝΩΝ ΑΠΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΤΙΟΓΡΑΦΩΝ ΗΜΕΡΑΙΩΝ ΤΟΜΕΑΣ ΤΕΡΡΑΧΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΥΕΛΛΑΔΙΩΟΥ**

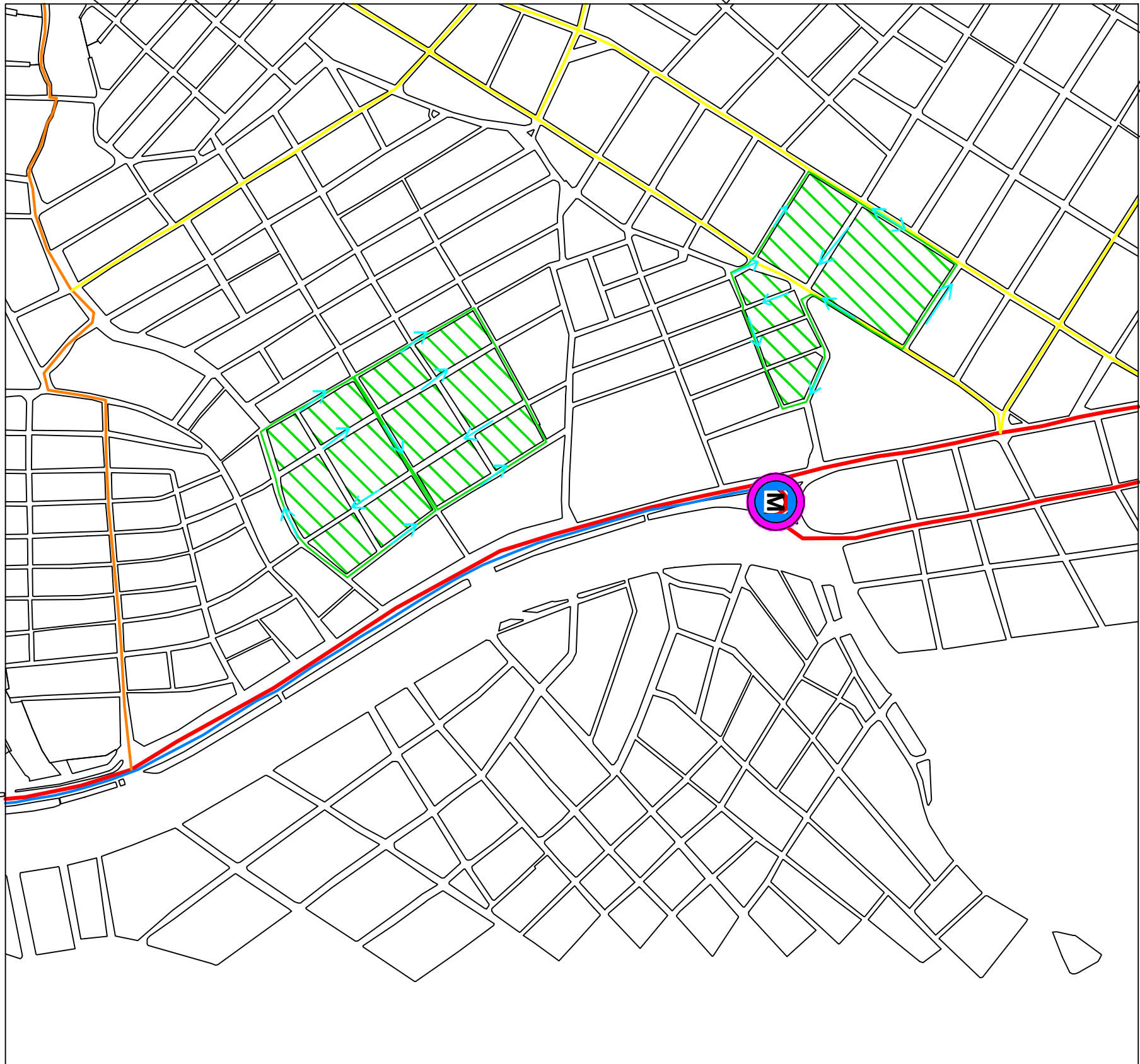
**ΠΡΟΤΕΝΟΜΕΝΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΟΥ**

**ΠΡΟΤΕΝΟΜΕΝΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΟΔΟΥ**

ΚΑΜΑΚΑ : 1/4000



ΧΑΡΤΗΣ 17



**ΥΠΟΜΝΗΜΑ**

 ΕΛΛΗΝΙΚΟ-ΓΑΛΛΙΚΟ ΛΕΩΦΟΡΟ

 ΠΡΟΤΕΝΟΜΕΝΗ ΑΡΤΗΡΙΑ

 ΑΝΤΙΠΡΟΤΕΝΟΜΕΝΗ ΑΡΤΗΡΙΑ

 ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ

 ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΟ

 ΜΕΜΟΝΩΤΙΚΟΣ ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΟ

 ΠΡΟΤΕΝΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΗΓΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

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

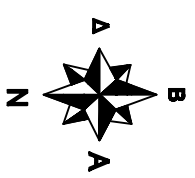
**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ- ΙΟΥΝΙΟΣ 2012**

**ΧΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΩΝ  
MALLS ΣΤΗΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ.  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΣ ΜΕΤΡΟ MALL**

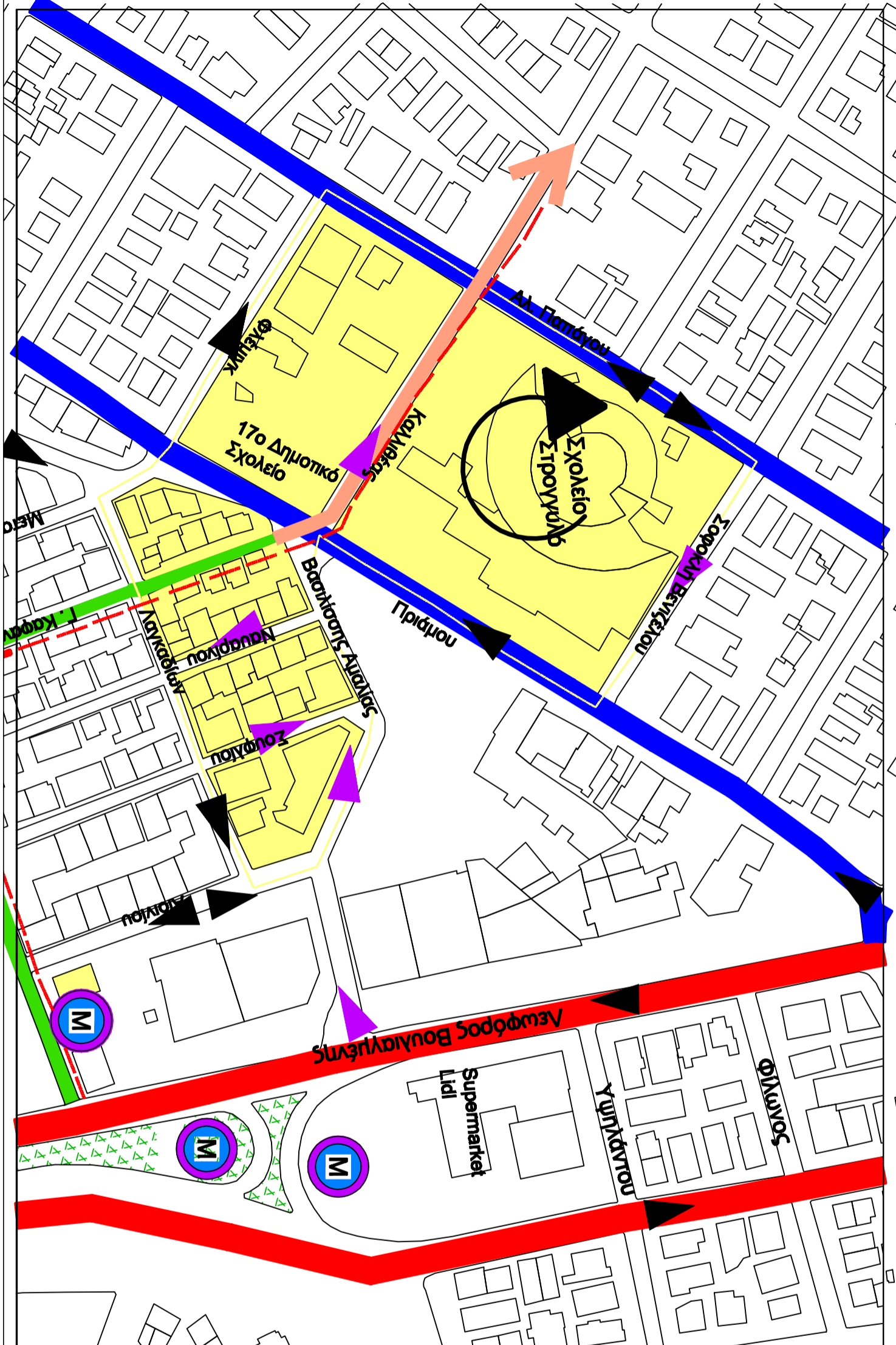
**ΕΠΙΒΛΕΠΤΗΝ Ι.ΣΑΓΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ**

**ΧΑΡΤΗΣ ΖΩΝΩΝ ΗΓΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ 2012  
ΕΠΙΤΟΛΙΑ ΕΡΕΥΝΑ-ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ**

ΚΛΙΜΑΚΑ : 1/ 5000



**ΧΑΡΤΗΣ 18**



ΥΠΟΜΗΝΗΜΑ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ

ΔΕΥΤΕΡΟΥΣΑ ΑΡΤΗΡΙΑ

ΣΥΝΔΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ

ΟΔΟΣ ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ  
ΟΠΩ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ 30km/h

ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΣ

ΠΟΛΥΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ  
ΟΔΩΝ

ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ  
ΟΔΩΝ

ΧΩΡΟΙ ΠΡΑΣΙΝΟΥ-ΑΝΑΥΧΗΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ  
ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΣΤΑΣΜΟΣ ΜΕΤΡΟ

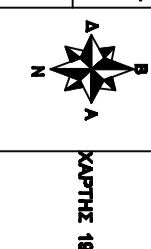
**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΗΜΑ**  
**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ**

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

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΔΑΚΤΑΡΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΙΟΥΛΙΟΣ 2012  
ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΕΥΤΕΡΤΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΩΝ  
MALLS ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕΤΡΟ MALL  
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΙΣΤΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

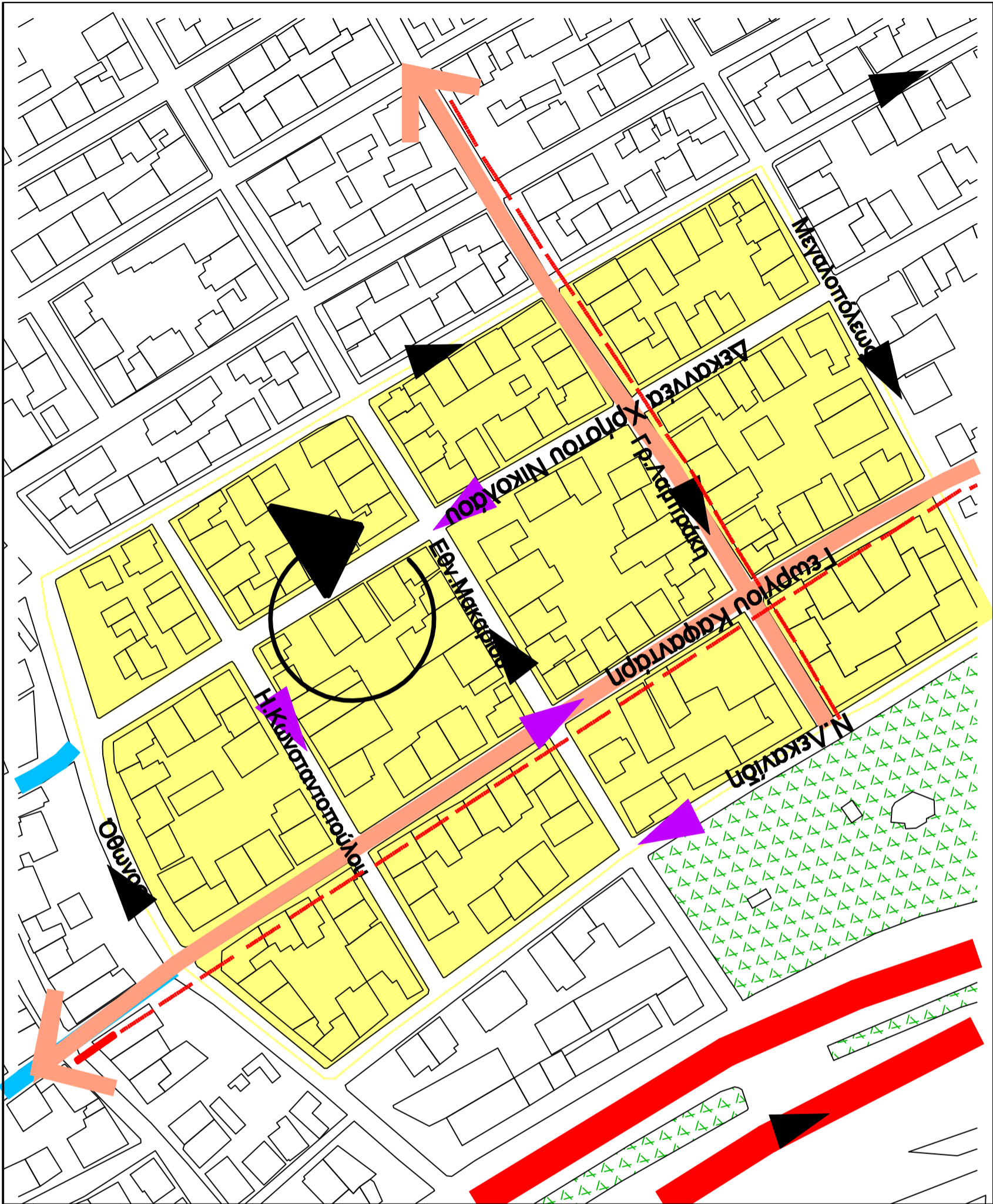
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΕΡΑΧΚΗΣ ΟΔΚΟΥ  
ΔΙΚΤΥΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ- ΖΟΝΕΣ  
ΗΠΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΣΧΟΛΕΙΑ

ΚΛΙΜΑΚΑ : 1/ 2000



ΚΑΡΤΗΣ 19





ΥΠΟΜΗΝΗΜΑ

ΠΡΟΤΕΥΟΥΣΑ ΑΠΤΗΡΙΑ

ΔΕΥΤΕΡΕΥΣΙΑ ΑΠΤΗΡΙΑ

ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΑ ΟΔΟΣ

ΟΔΟΣ ΗΓΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΟΠΙΟ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ 30km/h

ΠΙΕΣΟΔΡΟΜΟΣ

ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΟΔΩΝ

ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΟΔΩΝ

ΧΩΡΟΙ ΠΙΣΙΝΟΥ-ΑΝΑΨΥΧΗΣ

ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΗΓΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

ΣΤΑΘΜΟΣ ΜΕΤΡΟ

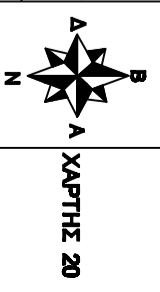
ΡΟΛΗ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΙΣΟΔΟ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
ΣΧΟΛΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
ΤΟΜΕΑΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ  
ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΙΟΥΝΙΟΣ 2012

ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ  
MALL ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ  
Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΘΗΝΑΣ ΜΕΤΡΟ MALL  
ΕΠΙΒΛΕΤΩΝ Ι.ΣΑΓΙΑΣ, ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ

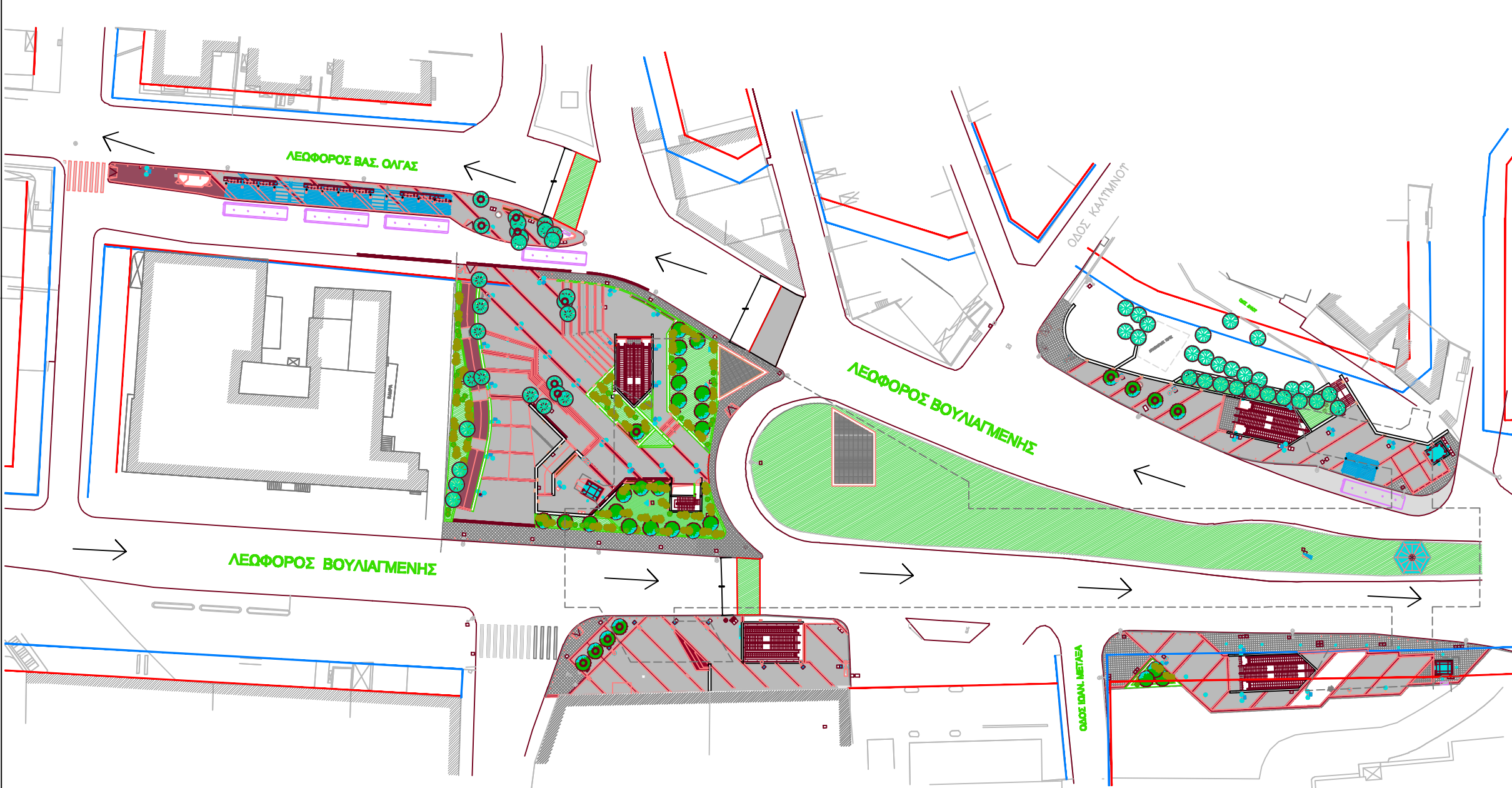
ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΙΕΡΑΡΧΙΑ ΟΔΩΝ  
ΑΙΚΤΥΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ-ΖΟΝΗΣ  
ΗΓΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΣΕ ΚΑΤΟΙΚΙΕΣ

ΚΑΙΜΑΚΑ : 1/2000



ΧΑΡΤΗΣ 20

ΤΤΟΜΝΗΜΑ



- ΚΤΒΟΛΘΟΙ ΛΙΘΟΣΤΡΩΤΩ
- ΤΣΙΜΕΝΟΠΛΑΚΕΣ
- ΤΣΙΜΕΝΟΠΛΑΚΕΣ
- ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΟ ΚΟΛΩΝΑΚΙ ΜΕ ΦΩΣ
- ΦΩΤΣΤΙΚΟ ΕΝΕΣΜΑΤΩΜΕΝΟ ΣΕ ΤΟΙΧΟ
- ΦΩΤΣΤΙΚΟ ΕΝΕΣΜΑΤΩΜΕΝΟ ΣΕ ΤΟΙΧΟ
- ΔΙΠΛΟ ΦΩΤΣΤΙΚΟ ΕΠΙ ΣΤΥΛΩΤ
- ΜΟΝΟ ΦΩΤΣΤΙΚΟ ΕΠΙ ΣΤΥΛΩΤ
- ΠΡΟΒΟΛΕΑΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΩΤ ΦΩΤΣΜΩΤ
- ΠΡΟΒΟΛΕΑΣ ΦΩΤΣΜΩΤ ΚΗΠΩΤ
- ΧΩΝΕΤΤΟ ΦΩΤΣΤΙΚΟ ΔΑΠΕΔΩΤ
- ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΗ ΒΑΨΗ (ΒΑΨΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΕΨΧΑΡΑ)
- ΦΥΤΕΥΨΗ
- ΔΕΝΤΡΟ
- ΤΠΑΡΧΟΝΤΑ ΔΕΝΤΡΑ
- ΘΑΜΝΟΙ
- ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΚΑΜΠΙΝΑ
- ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ 1  
1. ΚΤΒΟΛΘΟΙ ΛΙΘΟΣΤΡΩΤΩ  
2. ΠΛΑΚΑ ΑΠΟ ΓΡΑΝΙΤΗ - 50X50  
3. ΚΥΒΟΛΘΟΙ 25X.40  
4. ΠΛΑΚΑ ΑΠΟ ΓΡΑΝΙΤΗ - 45X.45
- ΠΛΓΚΩΣ ΜΕ ΚΑΨΣΜΑ ΑΠΟ ΣΤΥΛΩ ΚΑΙ ΣΤΥΠΛΗΓΗ ΒΑΨΗ
- ΦΩΨΤΑΜΕΝΗ ΔΙΑΒΑΨΗ ΠΕΖΩΝ
- ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΒΑΨΗ ΠΕΖΩΝ

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ  
 ΨΧΩΗ ΑΓΡΟΝΟΜΩΝ ΚΑΙ ΤΟΠΟΓΡΑΦΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ  
 ΤΟΜΕΑΨ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑΨ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΤ ΨΧΕΔΙΑΨΜΩΤ

ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΨΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΨΙΑ-ΙΟΥΛΙΩΨ 2012

ΧΩΡΙΚΕΨ ΕΠΙΠΤΩΨΕΙΨ ΤΗΨ ΛΕΠΤΟΥΡΓΙΑΨ ΠΟΛΥΧΩΡΩΝ-MALLΨ  
 ΨΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΩΧΗ ΤΗΨ ΑΘΗΝΑΨ.  
 Η ΠΕΡΙΠΤΩΨΗ ΤΩΤ ΑΘΗΝΑΨ ΜΕΤΡΩ ΜΑΛΛ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ Ι.ΨΑΓΙΑΨ, ΕΠΙΚΩΥΡΩΨ ΚΑΨΗΓΗΤΗΨ ΕΜΠ

ΚΑΤΩΧΗ ΛΕΩΦ.ΒΟΥΛΑΓΜΕΝΗΨ ΚΛΙΜΑΚΑ: 1/1000 ΧΑΡΤΗΨ 21

ΧΑΡΤΗΨ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΨ ΨΕΡΑΡΧΨΨΨ ΔΙΑΒΑΨΩΝ ΨΕ ΕΨΩΔΩΨ  
 ΤΩΤ ΜΕΤΡΩ ΨΕ ΨΤΑΨΜΩ ΑΠΩΤ ΔΗΜΗΤΡΙΩΤ-ΑΛΨΠΑΝΑΓΩΨΛΗ  
 ΠΗΓΗ ΔΕΔΩΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΨΧΕΔΙΑΨ: ΜΕΤΡΩ Δ.Ε

# ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΚΥΒΟΛΙΘΟΙ ΛΙΘΟΣΤΡΩΤΩ
-  ΤΣΙΜΕΝΟΠΛΑΚΕΣ
-  ΤΣΙΜΕΝΟΠΛΑΚΕΣ
-  ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΟ ΚΟΛΩΝΑΚΙ ΜΕ ΦΩΣ
-  ΦΩΤΙΣΤΙΚΟ ΕΝΣΩΜΑΤΩΜΕΝΟ ΣΕ ΤΟΙΧΟ
-  ΦΩΤΙΣΤΙΚΟ ΕΝΣΩΜΑΤΩΜΕΝΟ ΣΕ ΤΟΙΧΟ
-  ΔΙΠΛΟ ΦΩΤΙΣΤΙΚΟ ΕΠΙ ΣΤΥΛΩΤ
-  ΜΟΝΟ ΦΩΤΙΣΤΙΚΟ ΕΠΙ ΣΤΥΛΩΤ
-  ΠΡΟΒΟΛΕΑΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΤ ΦΩΤΙΣΜΟΤ
-  ΠΡΟΒΟΛΕΑΣ ΦΩΤΙΣΜΟΤ ΚΗΠΟΤ
-  ΧΩΝΕΤΤΟ ΦΩΤΙΣΤΙΚΟ ΔΑΠΕΔΟΤ
-  ΠΡΟΣΤΑΤΕΥΤΙΚΗ ΒΑΣΗ (ΒΑΤΗ ΜΕΤΑΛΛΙΚΗ ΕΣΧΑΡΑ)
-  ΦΥΤΕΥΣΗ
-  ΔΕΝΤΡΟ
-  ΤΠΑΡΧΟΝΤΑ ΔΕΝΤΡΑ
-  ΘΑΜΝΟΙ
-  ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΚΑΜΠΙΝΑ
-  ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ 1
-  1. ΚΥΒΟΛΙΘΟΙ ΛΙΘΟΣΤΡΩΤΩ
-  2. ΠΛΑΚΑ ΑΠΟ ΓΡΑΝΙΤΗ .50Χ50
-  3. ΚΥΒΟΛΙΘΟΙ 25Χ.40
-  4. ΠΛΑΚΑ ΑΠΟ ΓΡΑΝΙΤΗ .45Χ.45
-  ΠΑΓΚΟΣ ΜΕ ΚΑΘΙΣΜΑ ΑΠΟ ΣΤΑΛΟ ΚΑΙ ΣΤΥΜΠΑΓΗ ΒΑΣΗ
-  ΤΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ
-  ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗ ΔΙΑΒΑΣΗ ΠΕΖΩΝ

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

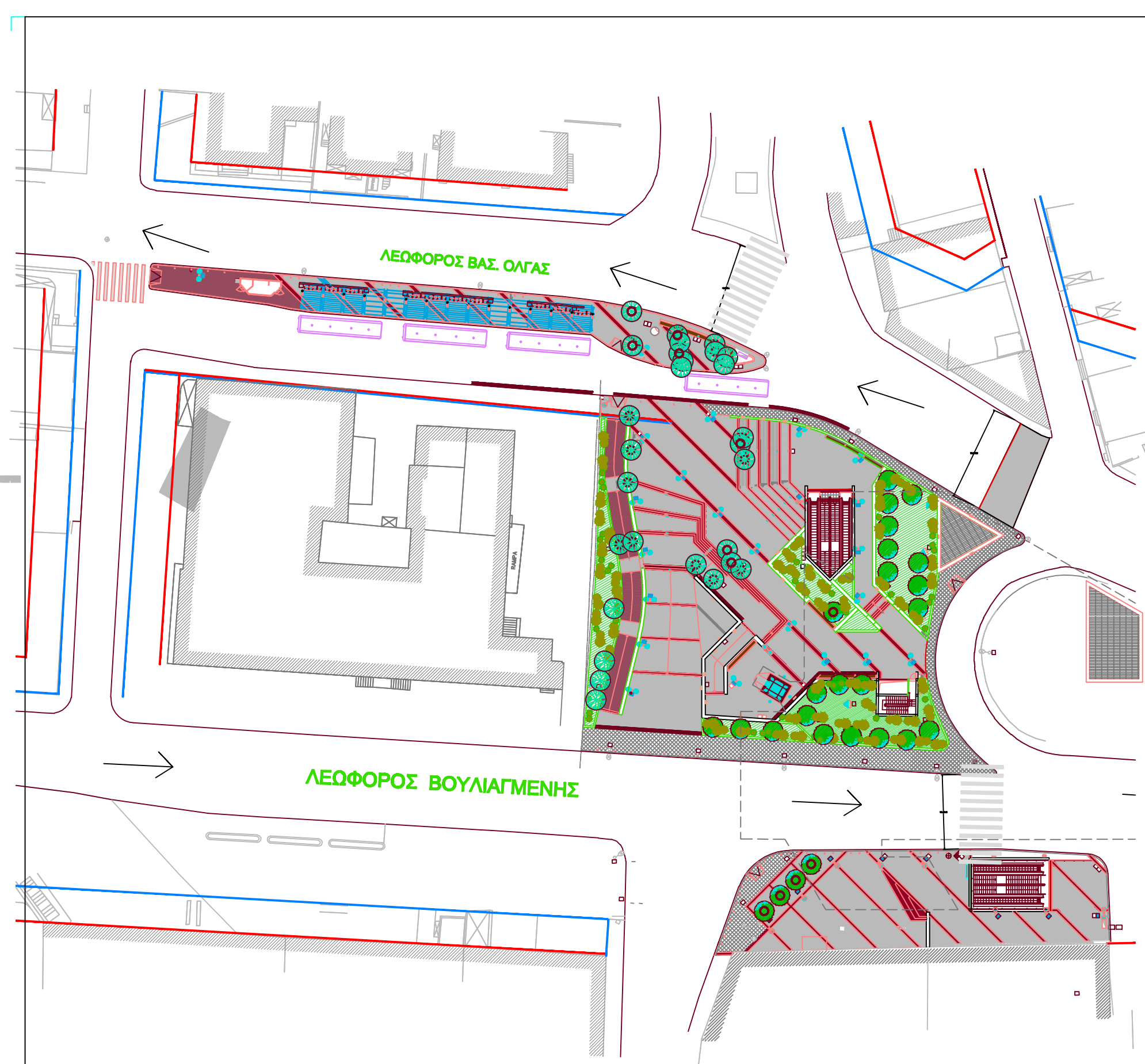
**ΕΥΑΓΓΕΛΙΑ ΤΣΙΜΕΚΑ- ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ-ΙΟΥΛΙΟΣ 2012**

**ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΠΟΛΥΧΩΡΩΝ-MALLS**  
**ΣΤΗ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ.**  
**Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ATHENS METRO MALL**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ Ι.ΣΑΓΙΑΣ, ΕΠΙΚΟΥΡΟΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ ΕΜΠ**

**ΚΑΤΩΦΗ ΛΕΩΦ.ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗΣ ΚΛΙΜΑΚΑ: 1/500** **ΧΑΡΤΗΣ 22**

**ΧΑΡΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΙΕΡΑΡΧΙΣΗΣ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ ΣΕ ΕΞΟΔΟΥΣ**  
**ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΣΕ ΣΤΑΘΜΟ ΑΓΙΟΥ ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ-ΑΛΠΑΝΑΓΟΥΛΗ**  
**ΠΗΓΗ ΔΕΔΟΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΗ: ΜΕΤΡΟ Α.Ε**



## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β

### Ερωτηματολόγιο / Απόψεις καταναλωτών για την δημιουργία και λειτουργία του νέου metro mall Athens

#### ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΩΝ

##### 1. Φύλο

Άνδρας

Γυναίκα

##### 2. Ηλικία

< 20

20-25

25-30

30-40

> 40

##### 3. Μέχρι ποιο επίπεδο εκπαίδευσης έχετε φθάσει (απολυτήριο);

Ανωτάτη

Λύκειο / Εξατάξια μέση

Γυμνάσιο

Δημοτικό

**4. Δουλεύετε αυτό τον καιρό;**

Ναι

Όχι

**5. Αν δεν δουλεύετε τι άλλη ιδιότητα έχετε; (μέχρι δύο απαντήσεις)**

Οικιακή απασχόληση

Συνταξιούχος

Στρατευμένος

Μαθητής-Φοιτητής

Εισοδηματίας

Άνεργος πάνω από 6 μήνες

Ζητά εργασία

**6. Σε ποια προάστια κατοικείτε;**

Κέντρο

Βόρεια

Ανατολικά

Νότια

Δυτικά

**7. Το σπίτι στο οποίο κατοικείτε είναι**

Ιδιόκτητο

Ενοικιαζόμενο

Άλλο

Δεν ξέρω / δεν απαντώ

**8. Για ποιο λόγο προτιμήσατε το Metro Mall για τις αγορές σας :**

Εύκολη πρόσβαση

Επιπλέον επιλογές

Συγκεντρωμένη αγορά

Τυχαία

|  |
|--|
|  |
|  |
|  |
|  |

**9. Η σημερινή επίσκεψή σας στο κατάστημα συνδυάζεται με κάποια άλλη δραστηριότητα**

Ναι

Όχι

|  |
|--|
|  |
|  |

**10. Εάν ναι με ποια/ ποιες από τις παρακάτω δραστηριότητες θα συνδυαστεί ή έχει ήδη συνδυαστεί:**

|  |  |
|--|--|
| Εργασία (μικρή απόσταση από τον τόπο εργασίας) |  |
| Δραστηριότητες Εστίασης                        |  |
| Δραστηριότητες Αναψυχής                        |  |
| Βόλτα στην περιοχή                             |  |
| Έρθα για βόλτα                                 |  |
| Άλλη δραστηριότητα (παρακαλώ διευκρινίστε)     |  |

**ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΙΚΕΣ ΣΥΝΗΘΕΙΕΣ.**

**ΕΙΔΗ ΔΙΑΤΡΟΦΗΣ**

**11. Σε ποιο μέρος συνήθως αγοράζετε τα είδη διατροφής (Τυποποιημένα-Νωπά κατεψυγμένα)**

Δήμος:

**12. Από που συνήθως αγοράζετε τα είδη διατροφής.**

Από μικρό/μεσαίο κατάστημα

Από πολυκατάστημα

Από τη λαϊκή

Δεν ξέρω / δεν απαντώ

|  |
|--|
|  |
|  |
|  |
|  |

**ΕΙΔΗ ΡΟΥΧΙΣΜΟΥ**

**13. Σε ποιο μέρος συνήθως αγοράζετε τα είδη ρουχισμού/υπόδησης**

Δήμος:

**14. Από που συνήθως αγοράζετε τα είδη ρουχισμού/υπόδησης**

Από μικρό/μεσαίο κατάστημα

Από πολυκατάστημα

Από τη λαϊκή

Δεν ξέρω / δεν απαντώ

|  |
|--|
|  |
|  |
|  |
|  |

## ΕΙΔΗ ΚΑΘΑΡΙΣΜΟΥ

### 15 .Σε ποιο μέρος συνήθως αγοράζετε τα είδη καθαρισμού

Δήμος:

### 16. Από πού συνήθως αγοράζετε τα είδη καθαρισμού

Από μικρό/μεσαίο κατάστημα

Από πολυκατάστημα

Από τη λαϊκή

Δεν ξέρω / δεν απαντώ

|  |
|--|
|  |
|  |
|  |
|  |

## ΚΑΛΛΥΝΤΙΚΑ

### 17. Σε ποιο μέρος συνήθως αγοράζετε τα καλλυντικά

Δήμος:

### 18 .Από πού συνήθως αγοράζετε τα καλλυντικά

Από μικρό/μεσαίο

Από πολυκατάστημα

|  |
|--|
|  |
|  |

## ΚΙΓΚΑΛΕΡΙΑ

### 19 .Σε ποιο μέρος συνήθως αγοράζετε τα είδη κιγκαλερίας-σιδηροκατασκευών-εργαλεία

Δήμος:

### 20. Από που συνήθως αγοράζετε τα είδη κιγκαλερίας-σιδηροκατασκευών-εργαλεία

Από μικρό/μεσαίο κατάστημα

Από πολυκατάστημα

|  |
|--|
|  |
|  |



Από τη λαϊκή

Δεν ξέρω / δεν απαντώ

|  |
|--|
|  |
|  |

#### ΔΙΑΡΚΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΙΚΑ ΑΓΑΘΑ

**21. Σε ποιο μέρος συνήθως αγοράζετε τα διαρκή καταναλωτικά αγαθά (κουζίνα/ψυγείο/τηλέοραση)**

Δήμος:

**22. Από που συνήθως αγοράζετε τα διαρκή καταναλωτικά αγαθά (κουζίνα/ψυγείο/τηλέοραση)**

Από μικρό/μεσαίο κατάστημα

Από πολυκατάστημα

Από τη λαϊκή

Δεν ξέρω / δεν απαντώ

|  |
|--|
|  |
|  |
|  |
|  |

#### ΕΙΔΗ ΕΛΕΥΘΕΡΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

**23. Σε ποιο μέρος συνήθως αγοράζετε τα είδη «ελεύθερου χρόνου» (CD, DVD, Βιβλία κλπ)**

Δήμος:

**24 .Από που συνήθως αγοράζετε τα είδη «ελεύθερου χρόνου»**

Από μικρό/μεσαίο κατάστημα

Από πολυκατάστημα

Από τη λαϊκή

Δεν ξέρω / δεν απαντώ

|  |
|--|
|  |
|  |
|  |
|  |

**25 . Θεωρείτε ότι η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει τις καταναλωτικές σας συνήθειες ως προς τα ακόλουθα και αν ναι με ποιό τρόπο;**

|   |  |
|---|--|
| Τον τόπο αγοράς                                   |  |
| Την αγοραστική ικανότητα                          |  |
| Τη συχνότητα επίσκεψης στο συγκεκριμένο κατάστημα |  |
| Άλλο (παρακαλώ διευκρινίστε)                      |  |

**26 .Απόψεις για την κατανάλωση**

|   | Συμφωνώ απόλυτα | Συμφωνώ | ΔΞ/ΔΑ | Δεν συμφωνώ | Δεν συμφωνώ καθόλου |
|---|-----------------|---------|-------|-------------|---------------------|
| Τελευταία έχω αυξήσει την κατανάλωση από μικρά/μεσαία καταστήματα |                 |         |       |             |                     |
| Τελευταία έχω μειώσει την κατανάλωση από μικρά/μεσαία καταστήματα |                 |         |       |             |                     |
| Τελευταία έχω αυξήσει την κατανάλωση από πολυκαταστήματα          |                 |         |       |             |                     |
| Τελευταία έχω μειώσει την κατανάλωση από πολυκαταστήματα          |                 |         |       |             |                     |
| Τελευταία έχω μειώσει την κατανάλωση από τη λαϊκή                 |                 |         |       |             |                     |
| Τελευταία έχω αυξήσει την κατανάλωση από τη λαϊκή                 |                 |         |       |             |                     |

**27 .Το ισχυρότερο πλεονέκτημα των νέων μεγάλων αλυσίδων είναι:**

|   | Συμφωνώ<br>απόλυτα | Συμφωνώ | ΔΞ/ΔΑ | συμφωνώ | συμφωνώ |
|---|--------------------|---------|-------|---------|---------|
| Τιμές                                   |                    |         |       |         |         |
| Ποικιλία                                |                    |         |       |         |         |
| Ποιότητα – Φήμη                         |                    |         |       |         |         |
| Εξυπηρέτηση Πελατών                     |                    |         |       |         |         |
| Οι νέες θέσεις εργασίας που δημιουργούν |                    |         |       |         |         |
| Η τόνωση τοπικών αγορών                 |                    |         |       |         |         |
| Άλλο, ποιο.....                         |                    |         |       |         |         |

**28 .Το ισχυρότερο πλεονέκτημα των μικρών και μεσαίων καταστημάτων είναι:**

|   | Συμφωνώ<br>απόλυτα | Συμφωνώ | ΔΞ/ΔΑ | Δεν<br>συμφωνώ | Δεν<br>συμφωνώ<br>καθόλου |
|---|--------------------|---------|-------|----------------|---------------------------|
| Τιμές                                   |                    |         |       |                |                           |
| Ποικιλία                                |                    |         |       |                |                           |
| Ποιότητα – Φήμη                         |                    |         |       |                |                           |
| Εξυπηρέτηση Πελατών                     |                    |         |       |                |                           |
| Οι νέες θέσεις εργασίας που δημιουργούν |                    |         |       |                |                           |
| Η τόνωση τοπικών αγορών                 |                    |         |       |                |                           |
| Άλλο, ποιο.....                         |                    |         |       |                |                           |

## ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ

### 29 .Ο τρόπος μετακίνησης σας από και προς το πολυκαταστημα τύπου mall είναι :

Αυτοκίνητο Ι.Χ/Μηχανή

Μέσα μαζικής μεταφοράς (μετρό,ηλεκτρικός,λεωφορεία κτλ)

περπάτημα

ποδήλατο

### 30.Στην περίπτωση που χρησιμοποιήσατε αυτοκίνητο για τις μετακινήσεις σας,παρκάρατε

Σε θέσεις στάθμευσης εντός mall

Σε ιδιωτικό parking πλησίον περιοχής (εκτός mall)

Σε περιοχή κοντά σε σταθμό μετεπιβίβασης (μετρό)

Περιμετρικά του πολυκαταστήματος σε πλησίον περιοχή

### 31. Συναντήσατε αυξημένη κίνηση κατά την επίσκεψη σας στο πολυκατάστημα σε βασικούς κυκλοφοριακούς άξονες -από και προς το πολυκατάστημα-πχ :(Λεωφόρος Βουλιαγμένης )

ΝΑΙ

ΟΧΙ

## ΓΕΝΙΚΗΣ ΦΥΣΕΩΣ

### 32. Θα επισκευόσασταν το πολυκατάστημα ξανά για τις αγορές σας?

ΝΑΙ

ΟΧΙ

### 33. Επισκέπτεστε το πολυκατάστημα για τις αγορές σας πιο συχνά:

Σε περίοδο εκπτώσεων

Ανεξαρτήτως χρονικής περιόδου

Για καθημερινές αγορές

**34. Επισκέπτεστε το πολυκατάστημα σε περιπτώσεις κοινωνικών εκδηλώσεων – δρώμενων εντός αυτού? (πχ συναυλίες, θεάματα, μπαζάρ, εκθέσεις, ραδιοφωνικές εκπομπές κτλ)**

ΝΑΙ

ΟΧΙ

**35. Κατά την διάρκεια παραμονής σας στο πολυκατάστημα αφιερώνετε περισσότερο χρόνο σε :**

Χώρους αναψυχής (Κινηματογράφο,καφετέριες)

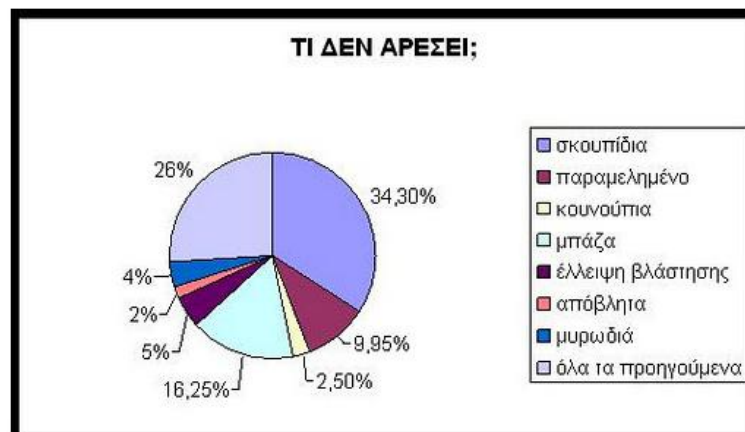
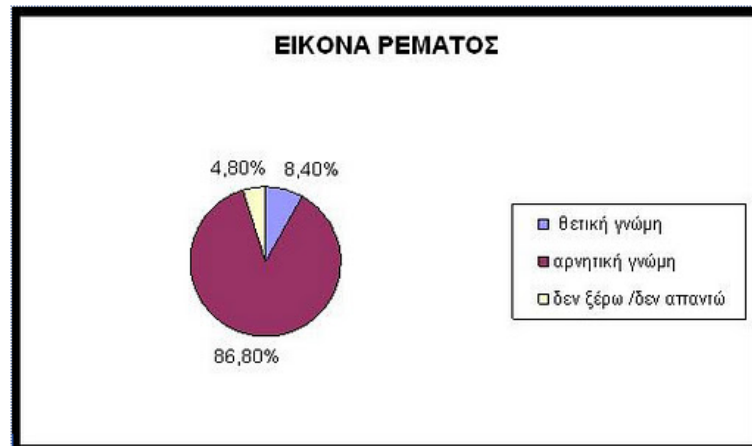
Κοινωνικά δρώμενα (Εκθέσεις, συναυλίες ,εκδηλώσεις)

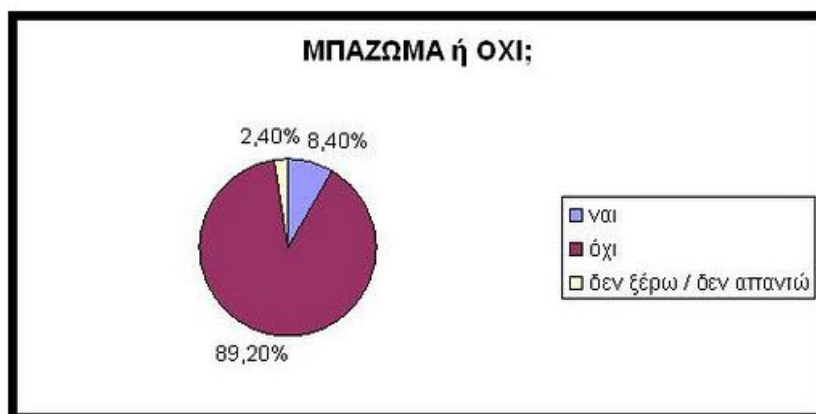
Αγορές

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ

### ΕΡΕΥΝΑ ΓΙΑ ΤΟ ΡΕΜΑ ΤΗΣ ΠΙΚΡΟΔΑΦΝΗΣ

Για την μελέτη των απόψεων των κατοίκων του δήμου του Αγίου Δημητρίου σχετικά με το ρέμα οργανώθηκε μια έρευνα. Ρωτήθηκαν σχετικά 85 κάτοικοι - γείτονες του ρέματος και τα αποτελέσματα είναι τα εξής:



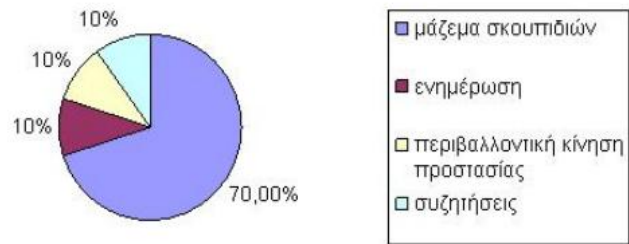


Παρά το γεγονός ότι έχει χαρακτηριστεί εδώ και περίπου 20 χρόνια ως χώρος ιδιαίτερου περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος, λόγω της εγκατάλειψής του από την Πολιτεία, οι πολεοδομικές αυθαιρεσίες εντός της κοίτης του ολοένα και αυξάνονται, ειδικά στο τμήμα που περνά από τον Άλιμο και τον Άγιο Δημήτριο. Την τραγική κατάσταση που επικρατεί ειδικά σε αυτό το τμήμα του ρέματος την βιώνουν καθημερινά οι κάτοικοι της περιοχής.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η Πικροδάφνη, όπως και άλλα ρέματα της πόλης, απουσιάζουν εντελώς από το πρόγραμμα «Αθήνα – Αττική 2014» που παρουσιάστηκε πρόσφατα. Είναι απαραίτητο πλέον το ΥΠΕΚΑ και οι συναρμόδιοι φορείς, όπως η Περιφέρεια Αττικής, να συντονιστούν μεταξύ τους και να προχωρήσουν επιτέλους στην ουσιαστική ανάπλαση του τμήματος του ρέματος που έχει εγκαταλειφθεί.<sup>1</sup> Σε ερώτηση εάν οι κάτοικοι έχουν κάνει ενέργειες για την βελτίωση του ρέματος, το 88% απάντησε αρνητικά και μόλις το 12% θετικά.

<sup>1</sup> 3 Μαΐου 2011, 09:41 | Εμφανίσεις: 1301 ,<http://www.econews.gr/2011/05/03/rema-pikrodafnis-kyriakos-mitsotakis/>

### ΠΟΙΕΣ ΟΙ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΑΥΤΕΣ;





## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ

### Νομοθεσία χωροθέτησης νέων εμπορικών κέντρων

Ο Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας θέτει όρια στη χωροθέτηση νέων εμπορικών κέντρων.

Μόνο τα εμπορικά κέντρα που βρίσκονται κοντά σε στάση του μετρό, είναι στο κέντρο της πόλης ή αποτελούν Ολυμπιακή εγκατάσταση πρόκειται να αδειοδοτηθούν στο νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας.

Αυτό προκύπτει από την τοποθέτηση του προέδρου του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Αθήνας (ΟΡΣΑ) και αντιπρύτανη του ΕΜΠ, πολεοδόμου κ. Γιάννη Πολύζου, ο οποίος στην εκδήλωση του ΟΡΣΑ και της Εθνικής Συνομοσπονδίας Ελληνικού Εμπορίου σε συνεργασία με την Γενική Συνομοσπονδία Επαγγελματιών Βιοτεχνών Εμπόρων Ελλάδας και το Σύλλογο Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών, με θέμα «Εμπόριο και Πόλη» περιέγραψε το κομμάτι του Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας που εντοπίζει τις περιοχές και τα κριτήρια σύμφωνα με τα οποία τα νέα εμπορικά κέντρα πρόκειται να χωροθετηθούν και να αναπτυχθούν σε ισορροπία με το λιανεμπόριο στις παραδοσιακές αγορές.

Στην παρέμβασή της, η γενική γραμματέας Χωροταξίας και Αστικού Περιβάλλοντος του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, Μαρία Καλτσά τόνισε ότι «απομακρυνόμαστε από το μοντέλο της μίας χρήσης και της διάχυσης, προσεγγίζοντας το πολυ-λειτουργικό μοντέλο, όπου κατοικία, εργασία, εκπαίδευση και αναψυχή συνδυάζονται μέσα στην ίδια χωρική ενότητα με μίξη χρήσεων σε συμπαγείς αναπτύξεις, ώστε οι άνθρωποι να μπορούν περπατώντας να φθάσουν στη δουλειά, το σχολείο, τα ψώνια και την αναψυχή, να χρησιμοποιούν το ποδήλατο και τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Ο περιορισμός της εξάρτησης από το αυτοκίνητο για μετακινήσεις μέσα στο ευρύτερο αστικό κέντρο τονώνει την ποιότητα ζωής και μειώνει τη μόλυνση του περιβάλλοντος».

Ο κ. Πολύζος περιέγραψε αναλυτικά το χάρτη των εμπορικών κέντρων στην Αττική. «Αν και στην Ελλάδα η αναλογία εμπορικής επιφάνειας ανά κάτοικο θεωρείται περιορισμένη σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη (50 τμ. ανά κάτοικο έναντι 150 τμ. ανά κάτοικο) αντίστοιχα στην Αθήνα σήμερα λειτουργούν 18 κέντρα άνω των 10.000 τμ. εκ των οποίων 6 μεταξύ 30.000 και 80.000 τμ.» δήλωσε, προσθέτοντας ότι «εκκρεμεί η αδειοδότηση σε 15, συνολικής επιφάνειας περίπου 750.000 τμ.».

Από τα 18 της Αττικής, συνέχισε, τα 15 βρίσκονται μέσα στο λεκανοπέδιο (400.000 τμ.) και βρίσκονται πάνω σε οδικούς άξονες, δύο συνδυάζουν οδική εξυπηρέτηση και μέσα μαζικής μεταφοράς (The Mall, Athens Metro Mall) και τρία βρίσκονται στο κέντρο της πόλης (Notos, City Link, Capitol).

Επιπλέον, δύο είναι συνδυασμένα με Ολυμπιακές νομοθετικές ρυθμίσεις, ένα επαναχρησιμοποιεί βιομηχανικό κέλυφος και ένα βρίσκεται σε βιομηχανικό γήπεδο (ΒΙΟΧΑΛΚΟ).

Από τις προτάσεις για νέα εμπορικά κέντρα προκύπτει ο υπερδιπλασιασμός σε σχέση με τα υφιστάμενα (750.000 τμ.), με το ένα τρίτο των νέων να ζητείται να χωροθετηθεί εκτός Λεκανοπεδίου, κυρίως στη θέση Κάντζα και στο λιμάνι του Λαυρίου.

Εντός Λεκανοπεδίου εκκρεμούν 11, με έμφαση στο Βοτανικό και τον Πειραιά, ενώ στο κέντρο της πόλης Αθήνας και Πειραιά σε εκκρεμότητα είναι το Μινιόν, ο ΟΣΕ (σταθμός Λαρίσης) και ΗΣΑΠ (Πειραιά) και ΟΛΠ στο Παλατάκι.

Από αυτά, 3 χωροθετούνται σε πρώην Ολυμπιακές εγκαταστάσεις (Αγ. Κοσμάς, Γαλάτσι, και Ολυμπιακό Χωριό).

Προτεραιότητες του νέου Ρυθμιστικού σύμφωνα με τον ΟΡΣΑ, είναι η ισόρροπη ανάπτυξη του εμπορίου στο σύνολο της Περιφέρειας της Αττικής, η μείωση του αποτυπώματος της κλιματικής αλλαγής και η αναζωογόνηση των κέντρων πόλης Αθήνας και Πειραιά, γεγονός που δίνει πράσινο φως σε εκείνα τα κέντρα που συνδυάζουν την απρόσκοπτη πρόσβαση του κοινού μέσα από μέσα μαζικής μεταφοράς και δεν δημιουργούν προβλήματα «αστικής διάχυσης».

Ένα ζήτημα που τέθηκε στην ημερίδα ήταν ο Καλλικράτης και η πιθανή εφαρμογή του Ν.3377/2005 στην Αττική. Ο Νόμος αυτός, που καθορίζει την αδειοδότηση για την ίδρυση καταστημάτων λιανεμπορίου μετά από απόφαση του Νομαρχιακού Συμβουλίου και της τοπικής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, δεν έχει εφαρμογή στην Αθήνα. Μια τέτοια διαδικασία αδειοδότησης ενδεχομένως να λειτουργήσει κατασταλτικά για τη δημιουργία επενδύσεων στο χώρο των εμπορικών αναπτύξεων, να προσθέσει γραφειοκρατία και πιθανόν να επιτείνει φαινόμενα συνδιαλλαγής των ενδιάμεσων φορέων με αυτούς που αναλαμβάνουν την ανάπτυξη του έργου και τους επενδυτές.

Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ