

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.0	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
2.0	ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ	3
3.0	ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	16
4.0	ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ	28
5.0	ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΡΑΤΩΝ – ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	39
6.0	ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	45
7.0	ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ	57
8.0	ΣΥΝΟΨΗ	115

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1.0	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
2.0	ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ	3
2.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
2.2	ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ;	3
2.3	ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	4
2.4	ΑΣΤΙΚΟΣ ΜΑΡΑΣΜΟΣ	5
2.4.1	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	6
2.4.2	ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	7
2.4.3	ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ	7
2.4.4	ΦΥΣΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ	8
2.4.5	ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ	8
2.5	ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	8
2.6	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ	11
2.7	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΟΥ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ	13
2.7.1	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΕΛΥΦΟΥΣ	14
2.7.2	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ	14
2.7.3	ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	14
2.7.4	ΕΛΛΙΠΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΩΝ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	15
3.0	ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	16
3.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	16
3.2	ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	16

3.3	ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	19
3.3.1	ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	20
3.3.2	ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ URBAN AUDIT (ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ)	21
3.3.3	ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ	22
3.3.4	ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ «ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ»	23
3.3.5	Ο ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΛΕΨΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ	25
4.0	ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ	28
4.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	28
4.2	ΑΣΤΙΚΑ ΠΙΛΟΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ	28
4.3	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ URBAN	29
4.3.1	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ URBAN I	31
4.3.2	ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ URBAN II	32
5.0	ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΡΑΤΩΝ – ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ	39
5.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	39
5.2	ΒΡΕΤΑΝΙΑ	39
5.3	ΓΑΛΛΙΑ	42
5.4	ΓΕΡΜΑΝΙΑ	43
6.0	ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	45
6.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	45
6.2	ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	45
6.3	ΑΙΤΙΕΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ	46
6.3.1	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	47
6.3.1.1	ΜΙΚΡΟΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ	47
6.3.1.2	ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ (ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΓΗΣ)	48
6.3.1.3	ΑΝΤΙΠΑΡΟΧΗ (ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΣΤΕΓΗΣ)	49

6.3.1.4	ΑΤΥΠΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ	49
6.3.1.5	ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ – Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΓΑΙΟΠΡΟΣΟΔΟΥ	50
6.3.2	ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	51
6.3.3	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ	53
6.4	ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ	54
6.4.1	ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ	54
6.4.2	ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ	55
6.5	ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΕΡΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ	56
8.0	ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ	57
7.1	ΕΙΣΑΓΩΓΗ	57
7.2	Η ΛΑΡΙΣΑ ΑΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΠΟΨΗ	58
7.2.1	Η ΛΑΡΙΣΑ ΣΗΜΕΡΑ	58
7.2.2	ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ	61
7.2.2.1	ΑΣΥΝΕΧΕΙΕΣ - ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ	62
7.2.2.2	ΜΕΓΑΛΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΔΟΜΗΣΗΣ	70
7.2.2.3	ΑΝΑΡΧΗ ΔΟΜΗΣΗ	75
7.2.2.4	ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ – ΕΛΛΕΙΨΗ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	75
7.2.2.5	ΕΛΛΕΙΨΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	76
7.3	ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΛΑΡΙΣΑ	77
7.4	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΑΡΙΣΑ	81
7.4.1	ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	81
7.4.2	ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ	83
7.4.3	ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ – ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ	84
7.4.4	ΑΝΕΡΓΙΑ	89
7.4.5	ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ	101
7.4.6	ΑΣΤΕΓΟΙ	107
7.4.7	ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ	108
7.4.8	ΕΞΩΣΕΙΣ	108
7.4.9	ΣΥΣΣΙΤΙΑ – ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΑΝΤΟΠΩΛΕΙΟ	108
7.4.10	ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ	111
7.4.11	ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	112

8.0 ΣΥΝΟΨΗ	115
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	118
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α	119
ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ URBAN I ΚΑΙ URBAN II	119
A.1 URBAN I – DUBLIN & CORK (ΙΡΛΑΝΔΙΑ)	119
A.2 URBAN I – AALBORG (ΔΑΝΙΑ)	120
A.3 URBAN II – TARANTO (ΙΤΑΛΙΑ)	120
A.4 URBAN II – CACERES (ΙΣΠΑΝΙΑ)	122
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β	123
ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΧΩΡΟΥ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ	123
B.1 ΔΥΣΧΕΡΕΙΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΗΣ	123
B.2 ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ Ή ΑΝΥΠΑΡΞΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	123
B.3 ΑΝΑΜΕΙΞΗ ΑΝΤΙΜΑΧΟΜΕΝΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ	124
B.4 ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	124
B.5 ΥΠΕΡΒΑΣΗ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΟΙΚΟΠΕΔΩΝ	124
B.6 ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ	125
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ	126
ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ	126
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ	129
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ	129
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	138

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Κύριοι στόχοι καθώς και οι επιμέρους δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο αστική ανάπτυξη	17
ΠΙΝΑΚΑΣ 2: Ενδεικτικός κατάλογος μέτρων της κοινοτικής πρωτοβουλίας Urban II	33
ΠΙΝΑΚΑΣ 3: Τομείς δράσης της Μεγάλης Βρετανίας για την αναζωογόνηση των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών	41
ΠΙΝΑΚΑΣ 4: Εκτίμηση της μέγιστης χωρητικότητας ανά πολεοδομική ενότητα στη Λάρισα	72
ΠΙΝΑΚΑΣ 5: Προβλέψεις πληθυσμού 2011 – 2021	73
ΠΙΝΑΚΑΣ 6: Εκτίμηση χωρητικότητας ανά Πολεοδομική Ενότητα μετά την εφαρμογή του ΓΠΣ του 2008	74
ΠΙΝΑΚΑΣ 7: Δείκτης πρασίνου ανά συνοικία του πολεοδομικού συγκροτήματος Λάρισας	76
ΠΙΝΑΚΑΣ 8: Αριθμός Οικοδομικών Αδειών ανά μήνα	81
ΠΙΝΑΚΑΣ 9: Αριθμός Οικοδομικών Αδειών ανά έτος	82
ΠΙΝΑΚΑΣ 10: Αριθμός συμβολαίων και μεταβιβασθέντων ιδιοκτησιών στην Περιφέρεια Θεσσαλίας	83
ΠΙΝΑΚΑΣ 11: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων ανά έτος	85
ΠΙΝΑΚΑΣ 12: Εγγραφές – Διαγραφές εμπορικών επιχειρήσεων ανά έτος	86
ΠΙΝΑΚΑΣ 13: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων μεταποίησης ανά έτος	86
ΠΙΝΑΚΑΣ 14: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων υπηρεσιών ανά έτος	86
ΠΙΝΑΚΑΣ 15: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας στη Θεσσαλία και στην Ελλάδα σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα	90
ΠΙΝΑΚΑΣ 16: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας τον Απρίλιο του 2010 σε σχέση με τον Απρίλιο του 2011 και τον Απρίλιο του 2012 ανά περιφέρεια	91
ΠΙΝΑΚΑΣ 17: Αριθμός ανέργων αναζητούντων εργασία ανά μήνα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας	94
ΠΙΝΑΚΑΣ 18: Ροές μισθωτής απασχόλησης στον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας ανά έτος	96
ΠΙΝΑΚΑΣ 19: Ροές μισθωτής απασχόλησης στον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας ανά μήνα	97

ΠΙΝΑΚΑΣ 20: Ποσοστά μαθητών σε δημόσια – ιδιωτικά νηπιαγωγεία στη Λάρισα ανά έτος	102
ΠΙΝΑΚΑΣ 21: Ποσοστά μαθητών σε δημόσια – ιδιωτικά δημοτικά σχολεία στη Λάρισα ανά έτος	103
ΠΙΝΑΚΑΣ 22: Ποσοστά μαθητών σε δημόσια – ιδιωτικά γυμνάσια στη Λάρισα ανά έτος	104
ΠΙΝΑΚΑΣ 23: Ποσοστά μαθητών σε δημόσια – ιδιωτικά γενικά λύκεια στη Λάρισα ανά έτος	105
ΠΙΝΑΚΑΣ 24: Αριθμός αιτήσεων στο κοινωνικό παντοπωλείο του Δήμου Λαρισαίων	110
ΠΙΝΑΚΑΣ 25: Αριθμός τετελεσμένων εγκλημάτων ανά έτος στην Περιφέρεια Θεσσαλίας	113
ΠΙΝΑΚΑΣ 26: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα ανά περιφέρεια	126

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1: Ποσοστά ανεργίας Ευρωπαϊκών πόλεων	12
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2: Ποσοστά υπηκόων τρίτων χωρών Ευρωπαϊκών πόλεων	12
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3: Έρευνα με θέμα η ποιότητα ζωής στη Λάρισα	57
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: Έρευνα με θέμα το κύριο μειονέκτημα της Λάρισας	58
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5: Αριθμός Οικοδομικών Αδειών ανά έτος	82
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 6: Αριθμός συμβολαίων και μεταβιβασθέντων ιδιοκτησιών στην Περιφέρεια Θεσσαλίας	84
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων ανά έτος	86
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8: Εγγραφές – Διαγραφές εμπορικών επιχειρήσεων ανά έτος	87
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων μεταποίησης ανά έτος	87
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων υπηρεσιών ανά έτος	88
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11: Εγγραφές επιχειρήσεων ανά έτος	88
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12: Διαγραφές επιχειρήσεων ανά έτος	89
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13: Καθαρές ροές επιχειρήσεων (εμπορικών, μεταποίησης, υπηρεσιών) ανά έτος	89
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα ανά περιφέρεια	92
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας στη Θεσσαλία και στην Ελλάδα σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα	92
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας τον Απρίλιο του 2010 σε σχέση με τον Απρίλιο του 2011 και τον Απρίλιο του 2012 ανά περιφέρεια	93
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 17: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας τον Απρίλιο του 2010 σε σχέση με τον Απρίλιο του 2011 και τον Απρίλιο του 2012 ανά περιφέρεια	93
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18: Αριθμός ανέργων αναζητούντων εργασία ανά έτος στην Περιφέρεια Θεσσαλίας	94
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 19: Αριθμός ανέργων αναζητούντων εργασία ανά μήνα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας	95
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 20: Μεταβολή (%) του αριθμού των ανέργων αναζητούντων εργασία στην Περιφέρεια Θεσσαλίας σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα	95

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 21: Αποχωρήσεις από τον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας	99
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 22: Μεταβολή (%) του αριθμού των αποχωρήσεων από τον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα	99
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 23: Μεταβολή (%) του αριθμού των προσλήψεων από τον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα	100
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 24: Σύνολο αποχωρήσεων - προσλήψεων στον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας	100
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 25: Καθαρές ροές στον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας	101
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 26: Μεταβολή (%) του ποσοστού μαθητών ιδιωτικών νηπιαγωγείων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά	103
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 27: Μεταβολή (%) του ποσοστού μαθητών ιδιωτικών δημοτικών σχολείων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά	104
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 28: Μεταβολή (%) του ποσοστού μαθητών ιδιωτικών γυμνασίων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά	105
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 29: Μεταβολή (%) του ποσοστού μαθητών ιδιωτικών λυκείων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά	106
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 30: Μεταβολή (%) του ποσοστού μαθητών ιδιωτικών σχολείων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά	106
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 31: Αριθμός αιτήσεων στο κοινωνικό παντοπωλείο του Δήμου Λαρισαίων	111
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 32: Αριθμός ληστειών, κλοπών – διαρρήξεων και κλοπών τροχοφόρων στην Περιφέρεια Θεσσαλίας	114

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

ΧΑΡΤΗΣ 1: Ευρωπαϊκές πόλεις που συμμετείχαν στα προγράμματα Urban I και Urban II	30
ΧΑΡΤΗΣ 2: Συνοικίες της Λάρισας	61
ΧΑΡΤΗΣ 3: Κοινωνικός διαχωρισμός στην πόλη της Λάρισας	78

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΚΟΝΑ 1: Ορθοφωτογραφία του Πηνειού Ποταμού που διασχίζει τη Λάρισα	63
ΕΙΚΟΝΑ 2: Ορθοφωτογραφία 1 ^{ης} Στρατιάς στη Λάρισα	64
ΕΙΚΟΝΑ 3: Ορθοφωτογραφία εγκαταλελειμμένων βαγονιών και των αποθηκών της Αγροτικής Τράπεζας στη Νέα Πολιτεία	65
ΕΙΚΟΝΑ 4: Ορθοφωτογραφία του υποσταθμού της ΔΕΗ	66
ΕΙΚΟΝΑ 5: Ορθοφωτογραφία της παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης	67
ΕΙΚΟΝΑ 6: Ορθοφωτογραφία του εβραϊκού νεκροταφείου στην Ανθούπολη	68
ΕΙΚΟΝΑ 7: Ορθοφωτογραφία των φυλακών και του 2 ^{ου} ΙΕΚ Λάρισας	69
ΕΙΚΟΝΑ 8: Ορθοφωτογραφία του κέντρου της Λάρισας	71
ΕΙΚΟΝΑ 9: Συσσίτια στη Λάρισα	109
ΕΙΚΟΝΑ 10: Κοινωνικό παντοπωλείο Δήμου Λαρισαίων	110
ΕΙΚΟΝΑ 11: Υποσταθμός της ΔΕΗ στο Λειβαδάκι Λάρισας	129
ΕΙΚΟΝΑ 12: Υποσταθμός της ΔΕΗ στο Λειβαδάκι Λάρισας	129
ΕΙΚΟΝΑ 13: Αποθήκες της Αγροτικής Τράπεζας στη Νέα Πολιτεία	130
ΕΙΚΟΝΑ 14: Φυλακές Λάρισας δίπλα στο 2 ^ο ΙΕΚ Λάρισας	130
ΕΙΚΟΝΑ 15: Το κέντρο της Λάρισας	131
ΕΙΚΟΝΑ 16: Κατοικίες τσιγγάνων στη Νέα Σμύρνη	131
ΕΙΚΟΝΑ 17: Κατοικίες τσιγγάνων στη Νέα Σμύρνη	132
ΕΙΚΟΝΑ 18: Κατοικίες τσιγγάνων στη Νέα Σμύρνη	132
ΕΙΚΟΝΑ 19: Κατοικίες τσιγγάνων στη Νέα Σμύρνη	133
ΕΙΚΟΝΑ 20: Κατοικίες τσιγγάνων στη Νέα Σμύρνη	133
ΕΙΚΟΝΑ 21: Κλειστό κατάστημα επί της οδού Βενιζέλου	134
ΕΙΚΟΝΑ 22: Κλειστό κατάστημα επί της οδού Βενιζέλου	134
ΕΙΚΟΝΑ 23: Κλειστό κατάστημα επί της οδού Βενιζέλου	135
ΕΙΚΟΝΑ 24: Βιομηχανικό ερείπιο της Λάρισας	135
ΕΙΚΟΝΑ 25: Συσσίτια στη Λάρισα	136
ΕΙΚΟΝΑ 26: Εγκαταλελειμμένο κτίριο επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου	136
ΕΙΚΟΝΑ 27: Σκουπίδια δίπλα στις σιδηροδρομικές γραμμές	137
ΕΙΚΟΝΑ 28: Κατοικίες αλλοδαπών επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου	137

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΩΝ

ΑΜΕΑ =	Άτομα με ειδικές ανάγκες
FEANTSA =	European Federation of National Organizations working with the Homeless
ΚΑΠΗ =	Κέντρα Ανοιχτής Προστασίας Ηλικιωμένων
Ε.Ε =	Ευρωπαϊκή Ένωση
EMAS =	Σύστημα Οικολογικής Διαχείρισης και Ελέγχου
ΕΤΠΑ =	Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
ΚΠΣ =	Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης
ZAC =	Ζώνες Συντονισμένης Διευθέτησης
ΑΕΠ =	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
Ο.Σ.Ε =	Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας
Δ.Ε.Η. =	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
ΕΘ.Ι.ΑΓ.Ε =	Εθνικό Ίδρυμα Αγροτικής Έρευνας
Π.Ε.Β =	Προκεχωρημένο Εργοστάσιο Βάσεως
Α.Τ.Α. =	Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας
Π.Μ. =	Πτέρυγα Μάχης
Κ.Τ.Ε.Λ =	Κοινό Ταμείο Είσπραξης Λεοφορείων
Ι.Κ.Φ.Β. =	Ινστιτούτο Κτηνοτροφικών Φυτών και Βοσκών Λάρισας
Ι.Χ.Τ.Ε.Λ. =	Ινστιτούτο Χαρτογράφησης και Ταξινόμησης Εδαφών Λάρισας
ΤΕΕ =	Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια
ΙΕΚ =	Ινστιτούτο Επαγγελματικής Κατάρτισης
ΤΕΙ =	Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα
Π.Ε. =	Πολεοδομική Ενότητα
Γ.Π.Σ. =	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
ΚΕΚ =	Κοινωνικό – Επαγγελματικές κατηγορίες
ΑΕΝΑΛ Α.Ε =	Αναπτυξιακή Εταιρία Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λάρισας
ΕΣΥΕ =	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας
ΕΣΕΕ =	Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου
Ε.Β.Ε.Λ. =	Εμπορικό – Βιομηχανικό Επιμελητήριο Λάρισας
ΕΛΣΤΑΤ =	Ελληνική Στατιστική Αρχή
ΟΑΕΔ =	Οργανισμός Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού
ΕΣΠΑ =	Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς

ΚΔΑΠ = Κέντρο Δημιουργικής Απασχόλησης Παιδιών

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην παρούσα εργασία, διερευνήθηκαν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές (κοινωνικά, πολεοδομικά, οικονομικά) και οι αιτίες των προβλημάτων αυτών (παγκοσμιοποίηση, διαμόρφωση του διεθνούς εμπορίου, ανάπτυξη των μεταφορών και της τεχνολογίας της πληροφορίας, νέος ρόλος της προώθησης των αστικών περιοχών, δημογραφικές και κοινωνικές αλλαγές). Επιπλέον, αναλύθηκαν κάποιες από τις σημαντικότερες πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο αστική ανάπτυξη, καθώς και οι χρηματοδοτικές παρεμβάσεις της. Στη συνέχεια, μελετήθηκαν οι πολιτικές που αναπτύσσονται σε τρία κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Βρετανία, Γαλλία, Γερμανία) για την ανάπλαση των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών. Ακόμη, διερευνήθηκαν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές στην Ελλάδα καθώς και οι αιτίες που οδήγησαν στα προβλήματα αυτά. Τέλος, μελετήθηκε το παράδειγμα της Λάρισας, και τα προβλήματα που αυτή αντιμετωπίζει από πολεοδομική, κοινωνική και οικονομική άποψη τα οποία και οξύνθηκαν το τελευταίο χρονικό διάστημα, ενώ τα εντονότερα προβλήματα παρατηρήθηκαν στις «φτωχές» συνοικίες.

Λέξεις Κλειδιά: Υποβαθμισμένες αστικές περιοχές, Αστικός Μαρασμός, πόλεις, ανάπλαση, Λάρισα

ABSTRACT

In the present work, there were investigated the problems in urban regions (social, urban, economically) and the causes of these problems (globalisation, configuration of international trade, growth of transports and technology of information, new role of promotion of urban regions, demographic and social changes). Moreover, there were analyzed some of the most important initiatives of European Union for the sustainable urban growth, as well as her financing interventions. Then, there were analyzed the policies that are developed in three member - states of the European Union (Britain, France, Germany) for the redevelopment of urban regions in decline. Still, it was studied the problems that face the urban regions in Greece as well as the causes that led to this problems. Finally, it was studied the example of Larissa, and the problems which the city faces from urban, social and economic opinion, which became bigger the last two years and the most intense problems are found in the "poor" districts.

Words Keys: Deprived urban areas, Urban Decline, cities, redevelopment, Larissa

1.0 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού να ζει σε πόλεις, λόγω της ολοένα και αυξανόμενης αστικοποίησης που παρατηρείται τις τελευταίες δεκαετίες. Είναι χαρακτηριστικό ότι στις πόλεις των κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης συγκεντρώνεται το 80% του πληθυσμού και αποτελεί την πλέον αστικοποιημένη περιοχή του κόσμου. Το γεγονός αυτό συνδέεται με το φαινόμενο της υποβάθμισης των αστικών περιοχών που καλούνταν να καλύψουν τις ανάγκες όλο και περισσότερων κατοίκων.

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι η διερεύνηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές και τις αιτίες αυτών, καθώς η ουσιαστική γνώση αυτών μπορεί να οδηγήσει στην εύρεση του κατάλληλου τρόπου αντιμετώπισης τους. Αν και οι βασικοί άξονες των προβλημάτων των αστικών περιοχών είναι κοινοί, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε περιοχής καθιστούν ατελέσφορη την απλή μεταφορά των καλών πρακτικών σε διαφορετικές περιπτώσεις.

Το κεφάλαιο 1 αποτελεί η εισαγωγή της εργασίας, ενώ στο κεφάλαιο 2, διερευνώνται τα χαρακτηριστικά των πόλεων που τις καθιστούν βιώσιμες, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές στην Ευρώπη αλλά και τα αίτια που οδήγησαν στην υποβάθμιση τους. Αν και η κάθε πόλη έχει τα δικά της χαρακτηριστικά και τα δικά της προβλήματα, πολλά από τα προβλήματα που εντοπίζονται στις αστικές περιοχές, θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα εξής: κοινωνικός και οικονομικός αποκλεισμός, υποβάθμιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, συμφόρηση, εγκληματικότητα, ρατσισμός καθώς και απώλεια της τοπικής ταυτότητας.

Στο κεφάλαιο 3, αναλύονται σημαντικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο αστική ανάπτυξη, καθώς θεωρήθηκε σκόπιμη η εξέταση των μέσων αντιμετώπισης των προβλημάτων των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών. Οι πρωτοβουλίες αυτές είναι η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον, το Πρόγραμμα Urban Audit (Αστικός Έλεγχος), το Κοινοτικό Πλαίσιο Δράσης για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη, το έγγραφο «Προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον» και ο Χάρτης της Λειψίας για τις πόλεις.

Στο κεφάλαιο 4, μελετώνται οι δράσεις και οι χρηματοδοτικές παρεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με στόχο την αστική ανάπτυξη και την αντιμετώπιση των προβλημάτων των πόλεων. Αρχικά, εξετάζονται τα αστικά πιλοτικά προγράμματα, τα οποία και οδήγησαν στην Κοινοτική Πρωτοβουλία Urban. Στην κοινοτική πρωτοβουλία

Urban εντάσσονται παρεμβάσεις σε αστικά κέντρα και πραγματοποιήθηκε σε δύο γύρους (URBAN I, URBAN II).

Στο κεφάλαιο 5, αναφέρονται συνοπτικά οι πολιτικές που αναπτύσσονται σε τρία κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Βρετανία, Γαλλία, Γερμανία) για την ανάπτυξη των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών, καθώς και ο τρόπος που κάθε χώρα αντιμετωπίζει τα προβλήματα των αστικών περιοχών της.

Στο κεφάλαιο 6, αναλύονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές στην Ελλάδα, τα μειονεκτήματα και τα πλεονεκτήματα τους καθώς και οι αιτίες που οδήγησαν στα προβλήματα αυτά. Στη συνέχεια, αναλύεται η επιρροή της αστικοποίησης, της παγκοσμιοποίησης και της οικονομικής κρίσης στην εξέλιξη της δομής των ελληνικών πόλεων.

Στο κεφάλαιο 7, εξετάζεται ως μελέτη περίπτωσης η πόλη της Λάρισας. Πέρα από το προσωπικό μου ενδιαφέρον για την πόλη, η περίπτωση της Λάρισας συγκεντρώνει τα χαρακτηριστικά μιας πόλης που είναι αρκετά μεγάλη ώστε να παρουσιάζει διάφορες κατηγορίες προβλημάτων που η εκδήλωση τους μεταβάλλεται κατά περιοχές ενώ, παράλληλα, είναι και αρκετά μικρή ώστε η μελέτη της να μην είναι ανέφικτη στο πλαίσιο μιας εργασίας όπως η παρούσα. Επιπλέον, η αρχική εξοικείωση με τη φυσική και κοινωνική γεωγραφία της περιοχής διευκολύνουν την πρόσβαση σε χώρους και πηγές. Στο κεφάλαιο αυτό, αναλύονται τα πολεοδομικά και τα κοινωνικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν διάφορες συνοικίες της Λάρισας καθώς και οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης σ' αυτή.

Τέλος, το κεφάλαιο 8 αποτελεί η σύνοψη της εργασίας.

2.0 ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ

2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στη σημερινή Ευρώπη, το 80% περίπου του πληθυσμού ζει σε πόλεις. Αυτό καθιστά την Ευρωπαϊκή Ένωση την πλέον αστικοποιημένη περιοχή του κόσμου. Εκτός από ορισμένες μεγάλες αστικές περιοχές, η Ευρωπαϊκή Επικράτεια αποτελεί ένα πυκνότατο δίκτυο μικρών και μεσαίων πόλεων. Το 20% περίπου του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης ζει σε μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα άνω των 250.000 κατοίκων, ένα άλλο 20% ζει σε πόλεις μεσαίου μεγέθους 50.000 έως 250.000 κατοίκους και το 40% του πληθυσμού ζει σε μικρότερα αστικά κέντρα με 10.000 έως 50.000 κατοίκους (ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc).

Παρόλα αυτά, οι Ευρωπαϊκές πόλεις παρουσιάζουν το εξής παράδοξο. Από τη μια πλευρά αποτελούν μοχλούς ανάπτυξης και από την άλλη αποτελούν περιοχές στις οποίες συγκεντρώνονται τα μεγαλύτερα προβλήματα

Στο κεφάλαιο αυτό, διερευνώνται τα χαρακτηριστικά των πόλεων που τις καθιστούν βιώσιμες, τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές στην Ευρώπη αλλά και τα αίτια που οδήγησαν στην υποβάθμιση τους.

2.2 ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ:

Σύμφωνα με τον Δ. Οικονόμου «Οι πόλεις αποτελούν σύνολο κτισμάτων σε αρκετά μικρή απόσταση ώστε να δημιουργούνται μεταξύ τους χωρικές και λειτουργικές σχέσεις. Το κύριο χαρακτηριστικό των πόλεων είναι η πολλαπλότητα των λειτουργιών που εξυπηρετούνται μέσα σ' αυτές πέρα από την κατοικία». Σύμφωνα με τη Χάρτα των Αθηνών «Οι βασικές λειτουργίες μιας πόλης είναι η κατοικία, η εργασία, η αναψυχή και η κυκλοφορία» (Αραβαντινός, 1997). Εν των μεταξύ, ο ίδιος ο Αραβαντινός κάνει τον εξής διαχωρισμό λειτουργιών: οικονομική (Ντιτρόιτ, Φρανκφούρτη), διοικητική (Μπραζίλια, Μπον), πνευματική (Φλωρεντία, Σαλτσμπουργκ), κοινωνική (Νάπολη, Βαρκελώνη), τουριστική (οικισμοί Ριβιέρας, Άλπεων) και συγκοινωνιακή (Άνκορατζ) λειτουργία ενώ θεωρεί ότι η κυκλοφορία αποτελεί ροή μεταξύ λειτουργιών (Δέφνερ, 2006).

Ο Mumford προσπαθώντας να προσδιορίσει τι είναι πόλη, κατέληξε στο εξής: η πόλη αποτελεί μια καθορισμένη φυσική δομή, η οποία βασίζεται σε ποικίλλες κοινωνικές ανταλλαγές (οικονομικές, πολιτιστικές κοκ). Οι κοινωνικές αυτές ανταλλαγές αναπτύσσονται πάνω σε συγκεκριμένα γεωγραφικά δίκτυα που διαχωρίζουν την πόλη σε διάφορες περιοχές και επεκτείνονται εκτός αυτής σε άλλες τοποθεσίες με συγκεκριμένους τρόπους (Mumford, 1937 στο Massey,1999).

Ο Park αναφέρει χαρακτηριστικά: «Η πόλη είναι κάτι παραπάνω από σύνολο ανθρώπων, κάτι παραπάνω από υποδομές (δρόμοι, κτίρια, ηλεκτρικά φώτα, τηλέφωνα), κάτι παραπάνω από υπηρεσίες (δικαστήρια, νοσοκομεία, σχολεία, αστυνομικά τμήματα και δημόσιες υπηρεσίες). Η πόλη αποτελεί τμήμα εθίμων και παραδόσεων, οργανωμένων συμπεριφορών και συναισθημάτων. Με άλλα λόγια, αποτελεί τμήμα της φύσης και πιο συγκεκριμένα της ανθρώπινης φύσης» (Park, 1925/1984 στο Massey,1999).

Σύμφωνα με τον Pile: «Η πόλη περιέχει πολλά διαφορετικά φυσικά χαρακτηριστικά και πολλές διαφορετικές εμπειρίες, για τις οποίες πολλές ιστορίες μπορούν να ειπωθούν», ενώ σύμφωνα με τον Wirth: «Η πόλη έχει μεγάλο αριθμό ανθρώπων, πολλές εγκαταστάσεις και ανομοιομορφία μεταξύ μεμονωμένων ατόμων και κοινωνικών σχέσεων» (Massey,1999).

Τέλος, αστική περιοχή αποτελεί κάθε περιοχή – τμήμα της πόλης. Αλλά και ολόκληρη η πόλη θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως αστική περιοχή.

2.3 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Αδιαμφισβήτητα, οι αστικές περιοχές επηρεάζονται από ευρύτερους οικονομικούς, κοινωνικούς και πολιτικούς παράγοντες τόσο σε εθνικό όσο σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Είναι γενικά παραδεκτό ότι η διαδικασία της παγκοσμιοποίησης έχει συμβάλλει στο γεγονός ότι ο εθνικός οικονομικός χώρος δεν υπάρχει πλέον ως ανεξάρτητη μονάδα με αποτέλεσμα οι εθνικές κυβερνήσεις να αδυνατούν ουσιαστικά να ελέγξουν την οικονομία στη χώρα τους. Ενώ, λοιπόν οι εθνικές κυβερνήσεις είναι ανήμπορες, οι αστικές περιοχές είναι δυνατόν να λάβουν δράσεις για να προσελκύσουν επενδύσεις και να βελτιώσουν τη θέση τους. Στην Ευρώπη, υπάρχει μια «αστική ιεραρχία» και οι πόλεις ανταγωνίζονται για να βελτιώσουν τη θέση τους και να προσελκύσουν επενδύσεις, μεγάλα γεγονότα και σημαντικούς πολιτικούς θεσμούς. Φυσικά, εκτός από τη παγκοσμιοποίηση, υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που

επηρέασαν τη θέση των Ευρωπαϊκών πόλεων στην ιεραρχία αυτή. Σύμφωνα με το Hall (1993), οι παράγοντες αυτοί είναι οι εξής:

- Η παγκοσμιοποίηση και η διαμόρφωση του διεθνούς εμπορίου
- Η αλλαγή της Ανατολικής Ευρώπης
- Η τεχνολογία των μεταφορών
- Η τεχνολογία της πληροφορίας
- Ο νέος ρόλος της προώθησης των αστικών περιοχών
- Η δημογραφική και κοινωνική αλλαγή.

Ορισμένοι από τους παράγοντες αυτούς υπάρχουν σε παγκόσμια κλίμακα, ενώ η σημασία κάποιων επηρεάζεται από εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς παράγοντες (Hall P., 1993 στο Atkinson R., 2007).

2.4 ΑΣΤΙΚΟΣ ΜΑΡΑΣΜΟΣ

Η ταχύτατη αύξηση του ρυθμού αστικοποίησης τα τελευταία χρόνια έχει υποβαθμίσει σημαντικά το αστικό περιβάλλον. Είναι χαρακτηριστική η παρακάτω αναφορά σε έκθεση της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης, σύμφωνα με την οποία: «Οι ευρωπαϊκές πόλεις παραμένουν οι κατεξοχήν χώροι δημιουργίας πλούτου και το κέντρο κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης, όπως μαρτυρεί και η έλξη που ασκούν στους πληθυσμούς. Παράλληλα, είναι ο τόπος όπου συγκεντρώνονται πολυσύνθετα προβλήματα όπως η υποβάθμιση του περιβάλλοντος, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, τα προβλήματα στέγασης, η εγκληματικότητα και η τοξικομανία, καθώς και ο κοινωνικός αποκλεισμός, η μετανάστευση και η φτώχεια. Τέλος, το μεγαλύτερο μέρος των προκλήσεων που η κοινωνία οφείλει να αντιμετωπίσει συγκεντρώνονται στις αστικές ζώνες. Έτσι, η επίλυση της εδαφικής ρήξης που αναπτύσσεται στις πόλεις της Ένωσης οφείλει να αποτελεί στόχο των ευρωπαϊκών πολιτικών, και πιο συγκεκριμένα της περιφερειακής πολιτικής» (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, 2005 στο Τζιμόπουλος, 2009).

Δεν υπάρχει συγκεκριμένη αιτία του αστικού μαρασμού, αν και μπορεί να προκληθεί από ένα συνδυασμό αλληλοσχετιζόμενων παραγόντων όπως πολεοδομικός σχεδιασμός, φτώχεια, η ανάπτυξη αυτοκινητοδρόμων και σιδηροδρόμων, η προτυποποίηση των προαστίων, διαχωρισμός στις αστικές τάξεις, περιορισμοί μετανάστευσης και φυλετικές διακρίσεις

(http://el.wikipedia.org/wiki/Αστικός_μαρασμός).

Ο αστικός μαρασμός ουσιαστικά αποτελεί το αντίστροφο της αστικής ανάπτυξης. Αναφορικά με την Αστική Ανάπτυξη, οι τομείς που συμπεριλαμβάνονται για τη διαμόρφωση πολιτικής είναι:

- Οικονομική διάσταση
- Κοινωνική διάσταση
- Αστικός Χώρος
- Φυσική διάσταση
- Πολιτισμός

και αναλύονται διεξοδικά στη συνέχεια. Οι τομείς αυτοί, κατά συνέπεια, επηρεάζουν και τον αστικό μαρασμό με την αντίστροφη πορεία.

2.4.1 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Στη σημερινή πραγματικότητα, που χαρακτηρίζεται από την παγκοσμιοποίηση και τον συνακόλουθο διεθνή ανταγωνισμό, οι πόλεις, κυρίως οι μεγάλες, ανταγωνίζονται στο ίδιο πεδίο: της παροχής υπηρεσιών στις επιχειρήσεις, της προσφοράς προσωπικού με υψηλά προσόντα, των αποτελεσματικών υποδομών επικοινωνιών και χώρων εργασίας. Η παγκοσμιοποίηση και η εφαρμογή της ενιαίας αγοράς μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση ενίσχυσε τη δυναμική των πόλεων και συντέλεσε στο να είναι οικονομικά αυτόνομες και να μην είναι τόσο εξαρτημένες στις εξελίξεις των εθνικών οικονομιών, καθώς μεγάλο ποσοστό των επενδύσεων από την διεθνή αγορά και επενδύσεις εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης συνήθως ρέουν στις μεγάλες πόλεις.

Εν τούτοις, μόνο οι πόλεις που είναι ικανές να προσφέρουν υψηλή ποιότητα υπηρεσιών και συγχρόνως έχουν καλές υποδομές μπορούν να επωφεληθούν προσελκύοντας δραστηριότητες οι οποίες είναι μακροχρόνια βιώσιμες και έχουν σημαντική προστιθέμενη αξία.

Οι πόλεις μέσου μεγέθους, που βρίσκονται σε μια ενδιάμεση κατάσταση, διαθέτουν αρκετά χαρακτηριστικά που τις επιτρέπουν να επωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας των πόλεων, χωρίς να έχουν υπερβεί τα όρια του οικολογικού, κοινωνικού και οικονομικού κορεσμού.

Επιπλέον, η ενιαία αγορά και η οικονομική και νομισματική ένωση παρέχουν την οικονομική βάση για την ανάπτυξη των ευρωπαϊκών πόλεων. Έτσι ο ρόλος των μεγάλων πόλεων ως κέντρων περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης και καινοτομίας

πρέπει να αντιμετωπίζεται σαφέστερα κατά τη χρησιμοποίηση των πόρων των Διαρθρωτικών Ταμείων. Οι τοπικές ικανότητες για τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης στις αστικές περιοχές είναι σημαντικές και πρέπει να λαμβάνονται περισσότερο υπόψη κατά τη χάραξη πολιτικών για την απασχόληση

(ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc).

2.4.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Μέσα στα μεγάλα αστικά κέντρα διαλύονται οι παλαιές σχέσεις αλληλεγγύης και διευρύνεται το χάσμα ανάμεσα στους «πλούσιους» και τους «φτωχούς». Όπως για παράδειγμα, τα προάστια της Λυών και του Μάντσεστερ, τα οποία φαίνεται να έχουν περισσότερα κοινά στοιχεία μεταξύ τους απ' ό τι το κέντρο αυτών των δύο πόλεων με την περιφέρειά του. Οι δυσλειτουργίες που συνδέονται με τη φτώχεια είναι ο πολιτισμικός, πολιτικός και κοινωνικός αποκλεισμός, βία, εγκληματικότητα, ναρκωτικά, φαινόμενα ρατσισμού. Τα προγράμματα της Ένωσης για την κοινωνική επανένταξη των περιθωριοποιημένων ομάδων πληθυσμού θέτουν, τις περισσότερες φορές, στο επίκεντρο της προσπάθειας την ένταξη στην αγορά εργασίας. Η απασχόληση θεωρείται ως το καλύτερο μέσο για την έξοδο από τη φτώχεια και τα φαινόμενα που αυτή συνεπάγεται

(ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc).

2.4.3 ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

Οι περισσότερες σημερινές πόλεις είναι διηρημένες σε διάφορους τομείς: σε εμπορικές συνοικίες και περιοχές κατοικιών, ιστορικά κέντρα και προάστια με κατοικίες και χωρίς καμία κοινωνική δραστηριότητα, ζώνες γραφείων που είναι έρημες την νύχτα, εμπορικά κέντρα, πανεπιστημιούπολεις κλπ. Πολλά περιφερειακά προάστια αποτελούν χώρους πράξεων βανδαλισμού και εγκληματικότητας, λόγω της μονοσήμαντης αστικής ανάπτυξης που τους στερεί την δυνατότητα απασχόλησης, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής και τα οδηγεί στην απομόνωση. Για να ανακτηθεί ο έλεγχος των αστικών χώρων, επιβάλλονται δύο επιλογές: ο καλύτερος χωροταξικός σχεδιασμός, ώστε η έννοια της συνοικίας να αποκτήσει ξανά το νόημά της, και η καλή λειτουργία των δημόσιων και ιδιωτικών μέσων μεταφοράς. Καλή λειτουργία της συνοικίας σημαίνει μία ισόρροπη και πολύμορφη ανάπτυξη η οποία επιδιώκει την ανάπτυξη οικονομικής, κοινωνικής και

πολιτισμικής δραστηριότητας στο χώρο της και μέσω αυτών των δραστηριοτήτων αυξάνεται και η απασχολησιμότητα

(ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc).

2.4.4 ΦΥΣΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Μία πόλη πρέπει να παρέχει στους κατοίκους της ένα περιβάλλον υψηλής ποιότητας, στο οποίο θα μπορεί κανείς να ζει χωρίς να διατρέχει κίνδυνο η υγεία του. Για να τεθεί τέρμα στην ανεξέλεγκτη εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της πόλης (αέρας, νερό, έδαφος, ηχητικό περιβάλλον, ζωτικός χώρος κλπ.), η διαχείριση της αστικής ανάπτυξης οφείλει σήμερα να εντάσσει τις οικονομικές και οικολογικές απαιτήσεις στη λογική της αειφόρου ανάπτυξης (ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc).

2.4.5 ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ

Η ιστορική και πολιτισμική κληρονομιά των πόλεων αποτελούν σημαντικούς παράγοντες για τον τουρισμό και την ευζωία των κατοίκων. Τα έργα τέχνης που κληροδότησε η Ιστορία στις πόλεις αποτελούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Όμως τα μνημεία αυτά απειλούνται από το χρόνο, τη ρύπανση και την άναρχη δόμηση. Συχνά, η σύγχρονη έκφραση του αστικού πολιτισμού μπορεί να παράγει μια νέα οικονομική ή εμπορική ευμάρεια και, σε ορισμένες περιπτώσεις, ένα νέο τρόπο ζωής (ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc).

2.5 ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Στη βιβλιογραφία, ο όρος «υποβαθμισμένες αστικές περιοχές» έχει ευρέως χρησιμοποιηθεί για να περιγράψει το κύριο πρόβλημα που παρατηρείται σ' αυτές.

Η φύση του πληθυσμού που κατοικεί στις περιοχές αυτές διαφέρει από περιοχή σε περιοχή. Μερικές φορές, είναι εγκατεστημένος στις περιοχές αυτές πριν από δεκαετίες (περιοχές βιομηχανικής παρακμής), άλλες είναι νεοεγκατεστημένος (αυτοδημιούργητες περιοχές κατοικίας) ενώ μερικές φορές περιλαμβάνει και εθνικές μειονότητες ή και αγροτικούς μετανάστες. Στην πραγματικότητα, μόνο μία παράμετρος μπορεί να συνενώσει τις παραπάνω κατηγορίες: είναι η αντίθεση μεταξύ της ύπαρξης αστικής ενσωμάτωσης (στην οποία εμπεριέχεται σε μεγάλο βαθμό ο συνδετικός κρίκος με την

περιοχή καταγωγής του ατόμου) και της ελλιπούς κοινωνικής ενσωμάτωσης καθώς και της έλλειψης επιρροών από την επικρατούσα οικονομική οργάνωση της πόλης (Donzelot J., Jaillet M-C., 1997 στη Βαντάλη Μ., 1999).

Θα πρέπει να γίνει κατανοητό πως το γνώρισμα αυτό μπορεί να εμφανιστεί σε διαφορετικές περιπτώσεις: στις περιοχές που προήλθαν από τη κρατική πολιτική στον τομέα της στέγασης στη Γαλλία, στις περιοχές που βίωσαν τη βιομηχανική παρακμή στη Νοτιο-Ανατολική Αγγλία και στις φτωχές γειτονιές του Λος Άντζελες (Βανταλή, 1999).

Στις υποβαθμισμένες αστικές περιοχές, υπάρχει έντονη συγκέντρωση ατόμων που δεν εργάζονται και δεν είναι κοινωνικά ενσωματωμένοι. Ο χώρος των υποβαθμισμένων αυτών περιοχών, ακριβώς λόγω της συγκέντρωσης ενός «ιδιαίτερου» πληθυσμού παρουσιάζει έντονα σημάδια εγκατάλειψης. Οι γειτονιές μπορεί να είναι παλιές γειτονιές οι οποίες αποτελούσαν περιοχή κατοικίας της παραδοσιακά βιομηχανικά εργατικής τάξης με αποτέλεσμα να έχουν κρατήσει το βιομηχανικό χαρακτήρα, μπορεί να είναι γειτονιές που σχηματίστηκαν πιο πρόσφατα και οι οποίες κατοικούνται από μετανάστες, ή και συγκροτήματα μεμονωμένων κατοικιών που είναι αποκομμένες από την υπόλοιπη περιοχή. Δεν υπάρχει ένα ενιαίο αρχιτεκτονικό στυλ, που να προσδίδεται στις περιοχές αυτές, το μόνο που τις χαρακτηρίζει είναι τα έντονα σημάδια εγκατάλειψης. Η εγκατάλειψη οφείλεται στην αδυναμία από την πλευρά των κατοίκων να συντηρήσουν τις κατοικίες τους και να διαμορφώσουν τον ευρύτερο χώρο της διαμονής τους. Σε λίγες χώρες άλλωστε η διαχείριση των περιοχών ανήκει σε ένα δημόσιο φορέα, αλλά ακόμη και τότε δεν υπάρχει το ανάλογο σύστημα αστικής διαχείρισης που να μπορεί να βελτιώσει την εικόνα των περιοχών αυτών. Η έλλειψη της κοινωνικής ενσωμάτωσης είναι φανερή από τους υψηλούς δείκτες εγκληματικότητας που παρουσιάζονται στις περιοχές αυτές. Παραδείγματα τέτοιων γειτονιών αποτελούν η Ciuat Vella στη Μπαρτσελόνα, το Liberties στο Δουβλίνο, το Bairro Alto στη Λισαβόνα, το Tenever στη Βρέμη, η Madonna di Campagna στο Τορίνο, το Curreghem στο Anderlecht, το Korreveg στο Groningen της Δανίας, το Brossolette στο Mulhouse της Γερμανίας (Dawson and others, 1993a στη Βαντάλη Μ., 1999).

Επιπλέον, ένα πολύ σημαντικό χαρακτηριστικό των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών είναι η έλλειψη κατάλληλων συνθηκών για τις ευαίσθητες κοινωνικά ομάδες, δηλαδή για τους αστέγους, τους ηλικιωμένους και για τα άτομα με ειδικές ανάγκες (AMEA). Όσον αφορά στους άστεγους, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Τυπολογία ETHOS που δημιουργήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Εθνικών

Οργανώσεων που εργάζονται με τους αστέγους (FEANTSA) το 2005, ο όρος άστεγοι περιλαμβάνει τους:

- Άστεγους στο δρόμο (άνθρωποι χωρίς πρόσβαση σε οποιοδήποτε κατάλυμα για όλο το 24ώρο, ή με πρόσβαση για μία νύχτα σε ξενώνες ύπνου)
- Στερούμενους κατοικίας (άνθρωποι που ζουν προσωρινά σε ξενώνες για αστέγους, για θύματα κακοποίησης, για μετανάστες, για πρόσωπα που αποφυλακίζονται ή παίρνουν εξιτήριο από ιδρύματα και στερούνται άλλης κατοικίας)
- Ανθρώπους που ζουν σε επισφαλείς συνθήκες στέγασης (φιλοξενούνται προσωρινά σε συγγενείς ή φίλους (από ανάγκη), καταλαμβάνουν παράνομα ένα χώρο ή κτίριο για στέγαση, απειλούνται με έξωση από μισθωμένη ή ιδιόκτητη κατοικία, διαβιούν υπό την απειλή βίας ή κινδύνου)
- Ανθρώπους που ζουν σε ακατάλληλα / ανεπαρκή καταλύματα (διαμένουν σε χώρους ακατάλληλους για κατοικία, σύμφωνα με τη νομοθεσία και τους ισχύοντες κανόνες, διαμένουν σε συνθήκες συνωστισμού, υπερβαίνοντας την ελάχιστη επιτρεπτή επιφάνεια δωματίου ή κατοικίας ανά άτομο)

Επομένως, στην κατηγορία των αστέγων, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Τυπολογία ETHOS περιλαμβάνεται μία ευρύτερη κατηγορία ανθρώπων από τους αστέγους που ζουν στους δρόμους. Η έλλειψη στέγης αποτελεί την πιο ακραία μορφή κοινωνικού αποκλεισμού και η καταπολέμηση του αποτελεί θέμα πολιτικής που κάθε κράτους. Η δημιουργία κοινωνικών κατοικιών και η παροχή επιδομάτων (επιδότηση ενοικίου) είναι κάποια από τα μέτρα που λαμβάνονται για την αντιμετώπιση του προβλήματος της έλλειψης στέγης

(http://feantsa.horus.be/files/freshstart/Communications/Homeless%20in%20Europe%20EN/PDF_2012/Homeless_in_Europe_Spring_2012.pdf).

Όσον αφορά στους ηλικιωμένους που αποτελούν μια άλλη κατηγορία ανθρώπων που εύκολα παραγκωνίζονται κοινωνικά και η πολιτεία πρέπει να λαμβάνει διάφορα μέτρα για την προστασία αυτών (προστατευμένη κατοικία, γηροκομεία, θεραπευτήρια, ΚΑΠΗ, meals on wheels, βοήθεια στο σπίτι) (Κουσιδώνης, 2012).

Τέλος, τα ΑΜΕΑ αποτελούν μια ομάδα ατόμων που η έλλειψη κοινωνικής ενσωμάτωσης αποτελεί χαρακτηριστικό πολλών υποβαθμισμένων περιοχών και στόχος της πολιτείας είναι η δημιουργία των κατάλληλων συνθηκών για να γίνει εφικτή η αυτόνομη διαβίωση των ατόμων αυτών (εύκολη πρόσβαση) (Κουσιδώνης, 2012).

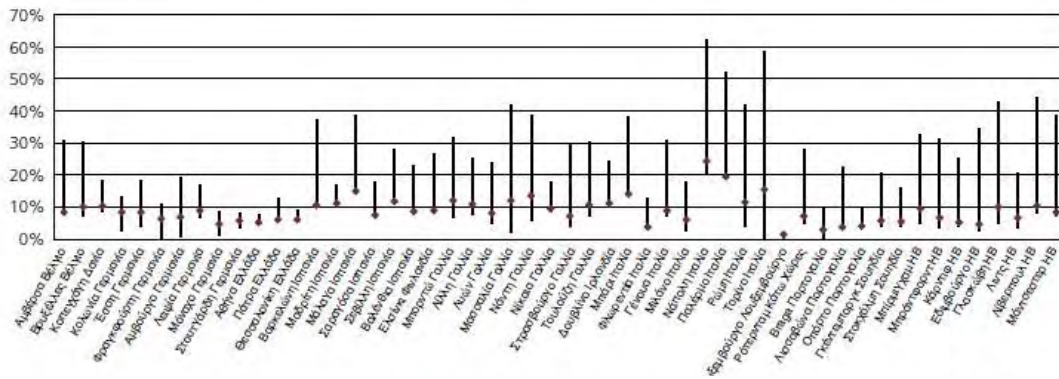
2.6 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΕΛΕΓΧΟ

Στην ενότητα αυτή μελετούνται τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι περιοχές – στόχοι της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN, όπως αυτά προέκυψαν από την αρχική αξιολόγηση της URBAN και του έργου του Αστικού Ελέγχου¹ τα οποία αντικατοπτρίζουν και προβάλλουν γενικότερα τα προβλήματα των πόλεων. Μια ανάλυση των τόπων του URBAN II, επιβεβαιώνει ότι αντιμετωπίζουν πολλαπλές προκλήσεις, όπως υψηλό επίπεδο ανεργίας, υψηλά ποσοστά εγκληματικότητας, υψηλή αναλογία εθνικών μειονοτήτων και έλλειψη χώρων πρασίνου (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

Η ανεργία μπορεί να είναι ιδιαίτερα υψηλή στις πόλεις και συγκεντρώνεται σε ορισμένες συνοικίες. Ορισμένες πόλεις έχουν σημαντικά υψηλότερα επίπεδα ανεργίας από ότι η χώρα στην οποία βρίσκονται. Από τη Δεύτερη Έκθεση της Επιτροπής σχετικά με την οικονομική και κοινωνική συνοχή στις Βρυξέλες το 2001 προέκυψε ότι η ανεργία στα τότε κράτη – μέλη τείνει να είναι μεγαλύτερη στις αστικές περιοχές από ότι στην υπόλοιπη χώρα (Διάγραμμα 1). Εντούτοις, οι διαφορές μεταξύ συνοικιών στην ίδια πόλη τείνουν να είναι πολύ πιο σοβαρές από ότι οι διαφορές μεταξύ πόλεων και άλλων περιοχών. Στο Τορίνο, για παράδειγμα, από τον Αστικό Έλεγχο προέκυψε ότι το ποσοστό ανεργίας στις συνοικίες που πλήττονται περισσότερο ήταν δεκαπλάσιο του ποσοστού των συνοικιών που πλήττονται λιγότερο. Ακόμη και σε πόλεις με γενικά χαμηλά ποσοστά ανεργίας, ορισμένες συνοικίες έχουν ακόμη μεγάλη συγκέντρωση ανεργίας. Το Εδιμβούργο, για παράδειγμα, είχε ένα μέσο ποσοστό ανεργίας 5% κατά τη περίοδο του ελέγχου, αλλά στη συνοικία του που πλήττεται περισσότερο το ποσοστό αυτό ήταν 34% (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

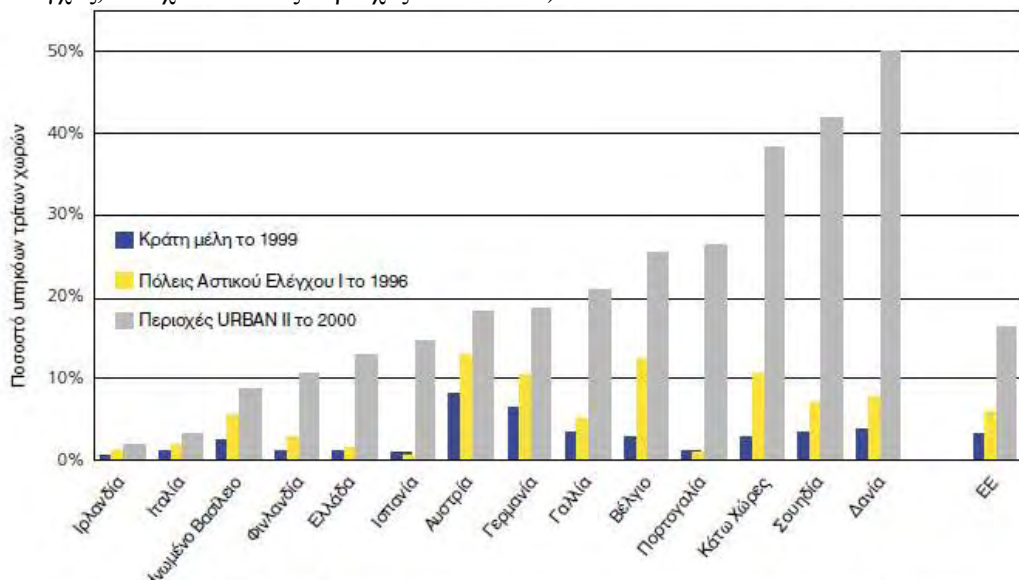
¹ Ο Αστικός Έλεγχος που τέθηκε σε εφαρμογή από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 1997, αποσκοπεί να υπολογίσει την ποιότητα ζωής σε μεμονωμένες πόλεις της ΕΕ και να παρέχει συγκριτικές πληροφορίες για τις πόλεις αυτές και αναλύεται διεξοδικά στο κεφάλαιο 3 του παρόντος εγγράφου

Διάγραμμα 1: Ποσοστά ανεργίας Ευρωπαϊκών πόλεων (μέσος όρος και αποκλίσεις μεταξύ συνοικιών) (Πηγή: Αστικός Έλεγχος, Στοιχεία 1996)



Η ένταξη των μεταναστών και των εθνικών μειονοτήτων αποτελεί ένα άλλο πρόβλημα των πόλεων, ιδιαίτερα στα πλαίσια ενός γηράσκοντος πληθυσμού. Αν και ο πολυπολιτισμικός χαρακτήρας των πόλεων αποτελεί σημαντικό πόλο έλξης, οι μετανάστες συχνά χρειάζονται βοήθεια για να συμμετάσχουν πλήρως στην οικονομική και κοινωνική ζωή της χώρας υποδοχής. Οι περισσότερες πόλεις έχουν πολύ μεγαλύτερο μερίδιο υπηκόων τρίτων χωρών από ότι άλλα μέρη της χώρας στην οποία βρίσκονται (Διάγραμμα 2).

Διάγραμμα 2: Ποσοστά υπηκόων τρίτων χωρών Ευρωπαϊκών πόλεων (Πηγή: Eurostat, Αστικός Έλεγχος, στοιχεία από τις περιοχές URBAN II)



Για παράδειγμα, οι Βρυξέλλες, έχουν 15% υπηκόους τρίτων χωρών, τέσσερις φορές περισσότερους από ότι ο βελγικός μέσος όρος του 3,5%. Στις μεγάλες πόλεις, ένας στους πέντε κατοίκους είναι υπήκοος τρίτης χώρας, σε αντίθεση με μόνο ένα στους επτά σε πόλεις μεσαίου μεγέθους και ένα στους δώδεκα σε μικρές πόλεις. Υπάρχουν,

βέβαια, και περιοχές που πλήττονται ιδιαίτερα. Σε ορισμένες περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα στις πόλεις San Sebastian, Aarhus και στις Βρυξέλλες, αυτές οι μειονότητες αποτελούν την πλειοψηφία (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

Ένα άλλο πρόβλημα των πόλεων που συνεχώς οξύνεται είναι η εγκληματικότητα. Η αίσθηση ανασφάλειας που επικρατεί σε μια συνοικία οδηγεί τις επιχειρήσεις και τους κατοίκους να αποφεύγουν την περιοχή ή να την εγκαταλείπουν. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της οικονομικής δραστηριότητας και την εγκατάλειψη κτιρίων, γεγονός που οδηγεί σε ακόμη μεγαλύτερη αίσθηση ανασφάλειας. Επομένως οι περιοχές αυτές υποβαθμίζονται ολοένα και περισσότερο και είναι απαραίτητη η λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

Από περιβαλλοντική άποψη παρατηρείται ένα παράδοξο φαινόμενο: οι κάτοικοι των πόλεων εκτίθενται σε υψηλά επίπεδα ρύπανσης. Η μεγάλη πυκνότητα του πληθυσμού αποτελεί μια ένδειξη έλλειψης περιβαλλοντικών ανέσεων. Οι περισσότερες αστικές περιοχές που συμμετείχαν στο πρόγραμμα URBAN II είναι υπερβολικά πυκνοκατοικημένες με μέση πυκνότητα πληθυσμού του URBAN II 6600 κατοίκους ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο. Οι υποβαθμισμένες αστικές περιοχές συνήθως έχουν μεγαλύτερη πυκνότητα πληθυσμού από τις πόλεις στις οποίες ανήκουν. Το πιο ακραίο παράδειγμα είναι η περιοχή Santa Adria de Besos που έχει πυκνότητα 22500 κατοίκους/τ.χλμ, σε σύγκριση με 4800 κατοίκους/τ.χλμ που είναι η πυκνότητα της μητροπολιτικής περιοχής της Βαρκελώνης στην οποία ανήκει. Η έλλειψη χώρων πρασίνου αποτελεί ένα άλλο χαρακτηριστικό των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών. Από τα στοιχεία που προκύπτουν από την έρευνα που έγινε στις περιοχές URBAN II, φαίνεται ότι οι περιοχές αυτές έχουν μόνο το μισό του μέσου όρου αναλογίας χώρων πρασίνου των αστικών περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (10,5% της συνολικής περιοχής σε αντίθεση με 20,5%) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

2.7 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΠΟΥ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗ

Τα προβλήματα που παρουσιάζουν οι υποβαθμισμένες αστικές περιοχές διαφέρουν σημαντικά από χώρα σε χώρα και εξαρτώνται από τα κοινωνικά και οικιστικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής.

Τα προβλήματα που συναντώνται συνήθως και μπορεί να προκαλέσουν την ανάγκη για ανάπλαση σε μια δομημένη περιοχή μπορούν να χωριστούν συνοπτικά σε τέσσερις κατηγορίες:

- Προβλήματα κελύφους
- Προβλήματα ανθρώπινου δυναμικού
- Προβλήματα χρήσεων γης
- Ελλιπής προστασία και ανάδειξη των ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής

και αναλύονται στη συνέχεια (Καραβία, 2006).

2.7.1 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΕΛΥΦΟΥΣ

Αναφέρονται στην παλαιότητα και ενδεχομένως ακαταλληλότητα για χρήση του κτιριακού όγκου που διαθέτει μια περιοχή. Πρόκειται λοιπόν για περιοχές που παρουσιάζουν προβληματικές στεγαστικές συνθήκες και εξοπλισμό μέσα στα κτίρια, ή ανεπαρκή τεχνική και κοινωνική υποδομή οπότε χαρακτηρίζονται από έντονη υποβάθμιση της αισθητικής και της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής, καθώς και των φυσικών της στοιχείων (Καραβία, 2006).

2.7.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

Τα προβλήματα αυτής της κατηγορίας είναι οικονομικοκοινωνικής τάξης, δηλαδή αναφέρονται κατά κανόνα στις ανάγκες των κοινωνικών και οικονομικών δεδομένων που οφείλονται στην υποβάθμιση ή αναβάθμιση της περιοχής. Οι υψηλοί δείκτες ανεργίας, η ύπαρξη φαινόμενων κοινωνικού αποκλεισμού λόγω ανομοιογένειας του πληθυσμού και το χαμηλό εκπαιδευτικό επίπεδο του πληθυσμού είναι μερικά από τα κοινωνικο-οικονομικά δεδομένα μιας υποβαθμισμένης περιοχής (Καραβία, 2006).

2.7.3 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ

Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα προβλήματα υποβάθμισης χρήσεων ή προβλήματα που προκύπτουν εξαιτίας των συγκρούσεων που αναπτύσσονται ανάμεσα σε υπάρχουσες χρήσεις σε μια περιοχή οπότε οδηγούν στην ανάγκη ανάπλασης ολόκληρης

της περιοχής. Η χωροθέτηση ανθυγιεινών ή επικίνδυνων για το περιβάλλον δραστηριοτήτων, ως γνωστό, συντελεί στην υποβάθμιση μιας περιοχής. Επίσης, στην κατηγορία αυτή ανήκει και η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και χώρων για κοινωφελείς εγκαταστάσεις (Καραβία, 2006).

2.7.4 ΕΛΛΙΠΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΩΝ ΙΣΤΟΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΚΑΙ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΜΙΑΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Πρόκειται για περιοχές με πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά που έχουν χάσει την ταυτότητά τους και χαρακτηρίζονται από μια εικόνα γενικής υποβάθμισης που λειτουργεί αρνητικά για την περιοχή (Καραβία, 2006).

3.0 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις πόλεις είναι μεγάλο καθώς σ' αυτές συγκεντρώνεται το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού και αποτελούν τους κινητήριους μηχανισμούς της Ευρωπαϊκής οικονομίας καθώς παράγουν το μεγαλύτερο μέρος του πλούτου, και έχουν κεντρικό ρόλο στην ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού πολιτισμού.

Παρόλα αυτά, η αύξηση των ρυθμών αστικοποίησης έχει υποβαθμίσει σημαντικά το αστικό περιβάλλον, γεγονός που έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Φυσικά, η κοινότητα δεν παρεμβαίνει σε θέματα που θα άλλαζαν τη μορφή μιας πόλης, αλλά ασκεί πολιτικές στα πλαίσια προστασίας του περιβάλλοντος.

Στο κεφάλαιο αυτό, θα αναλυθούν οι κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο αστική ανάπτυξη καθώς και κάποιες από τις σημαντικότερες πρωτοβουλίες της.

3.2 ΚΑΤΕΥΘΥΝΤΗΡΙΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Οι κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Ένωσης διέπονται κυρίως από τις εξής αρχές: επικουρικότητα, ολοκλήρωση, εταιρική σχέση, βιωσιμότητα του περιβάλλοντος, αποδοτικότητα των αγορών. Δίδεται έμφαση στο ότι ειδικοί ορισμοί και λύσεις για αστικά ζητήματα πρέπει να προκύψουν αναγκαστικά από τοπικές αναλύσεις και η χάραξη στρατηγικής πρέπει να γίνει εντός του θεσμικού πλαισίου κάθε κράτους μέλους.

Επίσης επισημαίνεται ότι η επίλυση προβλημάτων αποτελεί κοινή ευθύνη που απαιτεί δράση εκ μέρους όλων των αρμοδίων φορέων διακυβέρνησης. Σε τοπικό επίπεδο, πρέπει να συμμετέχουν οι πολίτες, ο ιδιωτικός τομέας και οι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης.

Το Πλαίσιο Δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο αστική ανάπτυξη έχει στόχο τον καλύτερο συντονισμό για τα αστικά προβλήματα και

συναρθρώνεται γύρω από τέσσερις αλληλοεξαρτώμενους στόχους πολιτικής.
(Αειφόρος αστική ανάπτυξη στην Ε.Ε: πλαίσιο Δράσης, 1998)

Οι στόχοι αυτοί είναι:

- Ενδυνάμωση της οικονομικής ευημερίας και της απασχόλησης στις μικρές και μεγάλες πόλεις
- Προώθηση της ισότητας, της κοινωνικής ένταξης και της αναζωογόνησης των αστικών περιοχών
- Προστασία και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος για την τοπική και συνολική βιωσιμότητα του περιβάλλοντος
- Συμβολή στη καλή διακυβέρνηση των αστικών περιοχών και στην ενίσχυση του τοπικού δυναμικού

(ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc).

Οι κύριοι στόχοι καθώς και οι επιμέρους δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο αστική ανάπτυξη φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 1: Κύριοι στόχοι καθώς και οι επιμέρους δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο αστική ανάπτυξη

<p>Ενδυνάμωση της οικονομικής ευημερίας και της απασχόλησης στις μικρές και μεγάλες πόλεις</p>	<p>Δράση1: Ειδικός αστικός προγραμματισμός που χρηματοδοτείται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία</p> <p>Δράση 2: Μια ισχυρότερη διάσταση αστικής ανάπτυξης στις πολιτικές για την απασχόληση</p> <p>Δράση 3: Στήριξη των «Ευρωπαϊκών Κέντρων Γνώσης»</p> <p>Δράση 4: Προώθηση της συνεργασίας στον αστικό χώρο</p> <p>Δράση 5: Προώθηση ενός ελκυστικού συστήματος αστικών μεταφορών</p> <p>Δράση 6: Ανάπτυξη τεχνογνωσίας και ανταλλαγή εμπειριών για τις οικονομικές επιδόσεις των αστικών περιοχών</p>
---	---

<p>Προώθηση της ισότητας, κοινωνικής ένταξης και της αναζωογόνησης των αστικών περιοχών</p>	<p>Δράση 7: Συνεργασία για την καταπολέμηση των διακρίσεων και του κοινωνικού αποκλεισμού</p> <p>Δράση 8: Οικονομική ενίσχυση των Διαρθρωτικών Ταμείων για την τοπική αναζωογόνησης αστικών περιοχών</p> <p>Δράση 9: Σχολεία που παρέχουν δεύτερη ευκαιρία</p> <p>Δράση 10: Ανάπτυξη τεχνογνωσίας και ανταλλαγές εμπειριών σε θέματα διακρίσεων, κοινωνικού αποκλεισμού και αστικής ανάπλασης</p>
<p>Προστασία και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος για την τοπική και συνολική βιωσιμότητα του περιβάλλοντος</p>	<p>Δράση 11: Καλύτερη εφαρμογή της υφιστάμενης περιβαλλοντικής νομοθεσίας σε επίπεδο αστικών περιοχών</p> <p>Δράση 12: Συμπληρωματική νομοθεσία για τα απόβλητα, την ποιότητα του αέρα, τα ύδατα και την ηχορύπανση</p> <p>Δράση 13: Μεγαλύτερη καταπολέμηση της ρύπανσης και απορρύπανση μικρών και μεγάλων πόλεων</p> <p>Δράση 14: Συμβολή στη μείωση της περιβαλλοντικής επίπτωσης των αστικών μεταφορών</p> <p>Δράση 15: Βιώσιμη αστική διαχείριση της ενέργειας</p> <p>Δράση 16: Προστασία του κλίματος</p> <p>Δράση 17: Η επέκταση του οικολογικού σήματος και της οικολογικής διαχείρισης και του συστήματος ελέγχου (EMAS)</p> <p>Δράση 18: Η χρηματοδοτική ενίσχυση των Διαρθρωτικών Ταμείων της ΕΕ για την προστασία</p>

	και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος Δράση 19: Ανάπτυξη τεχνογνωσίας και ανταλλαγή εμπειριών για το αστικό περιβάλλον
Συμβολή στη καλή διακυβέρνηση των αστικών περιοχών και στην ενίσχυση του τοπικού δυναμικού	Δράση 20: Ευαισθητοποίηση, ανταλλαγή εμπειριών και δημιουργία ικανοτήτων για την αειφόρο ανάπτυξη Δράση 21: Καινοτόμες στρατηγικές αστικής ανάπτυξης Δράση 22: Η αύξηση της ασφάλειας μέσω της πρόληψης στον τομέα της αστικής εγκληματικότητας Δράση 23: Βελτίωση της συγκριτικής πληροφόρησης για τις συνθήκες των αστικών περιοχών Δράση 24: Συμβολή στην «Πρωτοβουλία Αστικών Ανταλλαγών» στα κράτη μέλη

3.3 ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Οι πιο σημαντικές πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις πόλεις, σχετικά με την αστική ανάπτυξη και το αστικό περιβάλλον μπορούν να συνοψιστούν στις εξής:

- Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον
- Το Πρόγραμμα Urban Audit (Αστικός Έλεγχος)
- Το Κοινοτικό Πλαίσιο Δράσης για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη
- Το έγγραφο «Προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον»
- Ο Χάρτης της Λειψίας για τις πόλεις

οι οποίες αναλύονται διεξοδικά στη συνέχεια.

3.3.1 ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον αποτελεί κείμενο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής το οποίο ασχολούνταν με τα περιβαλλοντικά προβλήματα του αστικού περιβάλλοντος, τις αιτίες αυτών, το μέλλον του και μελετούσε τρόπους επίλυσης των προβλημάτων αυτών καθώς και την πορεία προς μια κοινοτική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον.

Στην αρχή του κειμένου της Πράσινης Βίβλου αναφερόταν χαρακτηριστικά: «τα προβλήματα των πόλεων είναι ένα σήμα έγκαιρης προειδοποίησης μιας πιο βαθιάς κρίσης που θα μας αναγκάσει να επαναπροσδιορίσουμε τα υπάρχοντα πρότυπα οργάνωσης και αστικής ανάπτυξης. Φυσικά, δεν υφίστανται όλες οι ευρωπαϊκές πόλεις τα ίδια προβλήματα, λαμβάνοντας υπόψη τα διαφορετικά επίπεδα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης τους, των διαφορετικών οικονομικών λειτουργιών τους και της γεωγραφίας τους. Όμως παρουσιάζουν αρκετά κοινά προβλήματα. Η Πράσινη Βίβλος προοριζόταν ως το πρώτο βήμα προς συζήτηση και αντίδραση στα διαφαινόμενα προβλήματα και προσπαθούσε να προσδιορίσει τις πιθανές γραμμές δράσης» (Commission of the European Communities, 1990).

Επομένως, ο κύριος στόχος της Πράσινης Βίβλου, όσον αφορά στα αστικά κέντρα, είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Επιπλέον, σημαντική θεωρείται η σύνδεση της περιβαλλοντικής πολιτικής (μέσω των δράσεων) με τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Κάποια από τα στοιχεία του κειμένου που σχετίζονται με την προστασία του περιβάλλοντος στις αστικές περιοχές μέσω του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι τα εξής:

- Ενθάρρυνση της μίξης χρήσεων και αποφυγή της αστικής εξάπλωσης (urban sprawl)
- Επαναχρησιμοποίηση και αναζωογόνηση της εγκαταλελειμμένης αστικής γης
- Αναζωογόνηση των υφιστάμενων περιοχών κατοικίας
- Αστικός σχεδιασμός
- Αρχιτεκτονική ποιότητα.

Οι προτάσεις για δράση από την Ευρωπαϊκή Ένωση αφορούσαν:

- Δημιουργία ενός κοινού πλαισίου για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη – μέλη σχετικά με το σχεδιασμό των πόλεων, σύμφωνα με τα στοιχεία που προαναφέρθηκαν
- Περαιτέρω έρευνα για την αποκατάσταση μολυσμένων εδαφών (αναβάθμιση πρώην βιομηχανικών περιοχών)
- Περαιτέρω οικονομική ενίσχυση πιλοτικών προγραμμάτων για την αναζωογόνηση των μη προνομιούχων περιοχών και τη προστασία της κατοικίας
- Δυνατότητα της Κομισιόν να αποφασίζει για τη σπουδαιότητα των πιλοτικών προγραμμάτων και να τα ενισχύει οικονομικά (Commission of the European Communities, 1990).

Αν και το κείμενο είναι μια πρώτη προσπάθεια για την προστασία του αστικού περιβάλλοντος, αποτελεί μια σημαντική δράση της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς την κατεύθυνση αυτή.

3.3.2 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ URBAN AUDIT (ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ)

Το πρόγραμμα Urban Audit (αστικός έλεγχος) αποτελεί μία βάση στατιστικών στοιχείων για πόλεις μεσαίου και μεγάλου μεγέθους. Ουσιαστικά το πρόγραμμα αυτό δημιουργήθηκε για την επίτευξη δύο εκ των βασικών στόχων του κειμένου «Αειφόρος Αστική Ανάπτυξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση: πλαίσιο δράσης». Οι στόχοι αυτοί ήταν:

- Η βελτίωση της πληροφόρησης για τις τοπικές αρχές και τους άλλους φορείς αστικής διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένων των πολιτών
- Η βελτίωση της συλλογής και χρήσης συγκρίσιμων πληροφοριών για τις συνθήκες στις αστικές περιοχές της Ευρώπης, εκτίμηση των αστικών προβλημάτων και εντοπισμός αποτελεσματικών πολιτικών λύσεων (Τζιμόπουλος, 2009).

Το πρόγραμμα Urban Audit πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά μεταξύ 2003 και 2004 και περιλάμβανε πόλεις από τα τότε κράτη – μέλη καθώς και από τη Βουλγαρία, τη Ρουμανία και την Τουρκία. Στη συνέχεια, πραγματοποιήθηκε μεταξύ 2006 και 2007 και περιλάμβανε 321 ευρωπαϊκές πόλεις και 36 πόλεις από τη Νορβηγία, την Ελβετία και την Τουρκία. Η επιλογή των πόλεων που

συμμετέχουν στο πρόγραμμα γίνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε να αποτελούν ένα ισορροπημένο και αντιπροσωπευτικό δείγμα των πόλεων στην Ευρώπη και κύριος στόχος του προγράμματος αποτελεί η κάλυψη του 20% περίπου του εθνικού πληθυσμού. Οι ελληνικές πόλεις που συμμετέχουν στο Urban Audit είναι η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, τα Ιωάννινα, η Λάρισα, ο Βόλος και η Πάτρα.

Η συλλογή δεδομένων γίνεται κάθε τρία χρόνια, ενώ μικρότερος αριθμός αυτών συγκεντρώνεται κάθε χρόνο. Τα δεδομένα αυτά αφορούν στις εξής κατηγορίες:

- Δημογραφία (ηλικία, φύλο, εθνικότητα, νοικοκυριά)
- Κοινωνικές και οικονομικές πτυχές (στέγαση, υγεία, εγκληματικότητα, απασχόληση και εισόδημα)
- Συμμετοχή στη ζωή της πόλης (εκλογές και τοπική αυτοδιοίκηση)
- Εκπαίδευση και κατάρτιση (εκπαιδευτικό επίπεδο)
- Περιβάλλον (κλίμα, ατμόσφαιρα, νερό, απόβλητα)
- Μεταφορές και αναψυχή (μετακίνηση για εργασία, ατυχήματα, τουριστικός τομέας)
- Κοινωνία της πληροφορίας και πολιτισμός (χρήση τεχνολογιών πληροφοριών και επικοινωνιών, πολιτιστικές δραστηριότητες) (<http://www.urbanaudit.org/>).

Σύμφωνα με τους συγγραφείς του βιβλίου «Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη» τα πλεονεκτήματα του αστικού ελέγχου θα μπορούσαν να συνοψιστούν στα εξής:

- Επιτρέπει να γίνονται συγκρίσεις μεταξύ των πόλεων της Ευρώπης
- Υποστηρίζει την ανάπτυξη αστικών πολιτικών
- Διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ πόλεων
- Πληροφορεί για την ποιότητα ζωής στις Ευρωπαϊκές πόλεις.

3.3.3 ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΔΡΑΣΗΣ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση υιοθέτησε το 1998 το «Κοινοτικό Πλαίσιο Δράσης για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη». Το πλαίσιο αυτό δίνει κατευθύνσεις στα παρακάτω θέματα:

- Διαχείριση των φυσικών πόρων (κύριος στόχος η ελαχιστοποίηση της κατανάλωσης ιδίως των μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων, της παραγωγής αποβλήτων και της ρύπανσης καθώς και η αύξηση του φυσικού χώρου και της βιοποικιλότητας στις πόλεις)
- Αστική πολιτιστική κληρονομιά σε σχέση με τις δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου των κατοίκων και τον αστικό τουρισμό (επισημαίνεται ότι η πολιτιστική κληρονομιά μιας πόλης δε βρίσκεται μόνο στο ιστορικό κέντρο αλλά και στους νεότερους πυρήνες και την ενδοχώρα. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός θα πρέπει να προστατεύει την πολιτιστική ταυτότητα της πόλης και να είναι μακροπρόθεσμος)
- Οικονομική ευημερία και κοινωνική συνοχή στα μικρά και μεγάλα αστικά κέντρα (η επιχειρηματικότητα που θα υποστηριχθεί θα πρέπει να είναι πιο φιλική προς το περιβάλλον και ενεργειακά αποτελεσματική)
- Αστικές μεταφορές (ο σχεδιασμός των μεταφορών θα πρέπει να συνδυάζεται με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, θα πρέπει να προωθείται η χρήση δημόσιων μέσων μεταφοράς, η χρήση ποδηλάτου καθώς και η πεζοπορία)
- Σχεδιασμός χρήσεων γης, αναπλάσεις (θα πρέπει να υιοθετούνται μορφές ολοκληρωμένου και μακροπρόθεσμου σχεδιασμού των πόλεων όπως τα ρυθμιστικά σχέδια, στα πλαίσια τους να προωθούνται αναπλάσεις υποβαθμισμένων περιοχών, να ενθαρρύνονται οι μικτές χρήσεις αντί του διαχωρισμού σε άκαμπτες ζώνες και ο σχεδιασμός της οικιστικής ανάπτυξης να βασίζεται στη φέρουσα ικανότητα του περιβάλλοντος)
- Συντονισμός της διακυβέρνησης των αστικών περιοχών (παραγωγή στατιστικών στοιχείων για τις συνθήκες ζωής στα αστικά κέντρα, ευαισθητοποίηση των πολιτών, δικτύωση και ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των πόλεων) (<http://www.ypeka.gr>).

3.3.4 ΤΟ ΕΓΓΡΑΦΟ «ΠΡΟΣ ΜΙΑ ΘΕΜΑΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ»

Το έγγραφο «προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον» παρουσιάστηκε το 2006 και περιέχει μέτρα για την καλύτερη εφαρμογή της περιβαλλοντικής πολιτικής. Είναι χαρακτηριστική η παράγραφος στην εισαγωγή

του κειμένου «η ανακοίνωση αυτή αφορά την προκαταρκτική ανάλυση των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές και προτείνει δράσεις σε τέσσερα θέματα προτεραιότητας: διαχείριση του αστικού χώρου, βιώσιμες μεταφορές, δόμηση και πολεοδομικός σχεδιασμός, και ένταξη των ορθών πρακτικών και πιθανών ευρωπαϊκών υποχρεώσεων στην έγκριση σχεδίων σε τοπικό επίπεδο» (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006).

Αρχικά, στο κείμενο αυτό, αναλύονταν τα περιβαλλοντικά προβλήματα των αστικών περιοχών όπως η κακή ποιότητα του αέρα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ηχορύπανση, η κακή ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος, οι εγκαταλελειμμένες περιοχές, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, η άναρχη δόμηση και η δημιουργία αποβλήτων και λυμάτων. Στη συνέχεια, αναλύονταν οι αιτίες που οδήγησαν στα προβλήματα αυτά καθώς και η ανάγκη για δράση σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και κοινοτικό επίπεδο. Τα προτεινόμενα μέτρα χωρίζονται στους τομείς που ακολουθούν:

- Καθοδήγηση για μια ολοκληρωμένη περιβαλλοντική διαχείριση
- Καθοδήγηση για σχέδια βιώσιμων αστικών μεταφορών
- Υποστήριξη της ανταλλαγής βέλτιστης πρακτικής σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Δημιουργία μιας Πύλης της Επιτροπής στο Διαδίκτυο για τις τοπικές αρχές
- Αξιοποίηση άλλων κοινοτικών προγραμμάτων στήριξης
- Ένταξη των περιβαλλοντικών πολιτικών σε ολοκληρωμένα τοπικά σχέδια και συνέργεια των περιβαλλοντικών πολιτικών με άλλες πολιτικές που αφορούν την Κλιματική αλλαγή, τη Φύση και τη Βιοποικιλότητα, το Περιβάλλον και την ποιότητα ζωής και τη Βιώσιμη χρήση των φυσικών πόρων (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006).

Ουσιαστικά, οι κατευθύνσεις αυτού του εγγράφου συνοψίζονται στα εξής:

- Ολοκληρωμένες πολιτικές και προγράμματα αστικής ανάπτυξης
- Αρχή της συμπαγούς πόλης, αποτροπή της άτακτης αστικής διάχυσης
- Στροφή του πολεοδομικού σχεδιασμού προς το εσωτερικό της πόλης, με σκοπό την αναβάθμιση της από άποψη: πολεοδομικού ιστού, συγκρούσεων χρήσεων γης, υποβάθμισης δημόσιου χώρου, παλαίωσης κτιριακού αποθέματος, εγκλωβισμού χαμηλοεισοδηματικών στρωμάτων ή

μειονοτήτων σε συγκεκριμένες γειτονιές, αναγκών στεγαστικής αποκατάστασης ορισμένων ομάδων πληθυσμού κλπ

- Προστασία αστικής βιοποικιλότητας, ελάττωση της στεγανοποίησης του εδάφους (<http://www.ypeka.gr>).

Τέλος, είναι χαρακτηριστική η εξής φράση στα συμπεράσματα του κειμένου: «Η δημιουργία αστικών περιοχών υψηλής ποιότητας απαιτεί μεγάλη συνέργεια μεταξύ των διαφόρων πολιτικών και πρωτοβουλιών και καλύτερη συνεργασία μεταξύ των διαφόρων επιπέδων διοίκησης» (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2006).

3.3.5 Ο ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΛΕΙΨΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ

Ο Χάρτης της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις αποτελεί απόφαση της άτυπης υπουργικής συνάντησης για την Αστική Ανάπτυξη και την Εδαφική Συνοχή που πραγματοποιήθηκε στη Λειψία το Μάιο του 2007. Αρχικά, τονίζεται η ανάγκη λήψης μέτρων για τις πόλεις από όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης και παρουσιάζεται ο ξεχωριστός ρόλος των πόλεων σε οικονομικό, κοινωνικό και πολιτισμικό επίπεδο. Οι δράσεις αφορούν την περαιτέρω ανάπτυξη των πόλεων στα πλαίσια των αρχών της βιώσιμης ανάπτυξης. Στη συνέχεια, συστήνεται στις ευρωπαϊκές πόλεις να καταρτίσουν προγράμματα ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης με στόχο:

- Να περιγραφούν τα δυνατά και αδύνατα σημεία των πόλεων και των συνοικιών με βάση την ανάλυση της επικρατούσας κατάστασης
- Να προσδιοριστούν συνεκτικοί αναπτυξιακοί στόχοι για την αστική περιοχή και να αναπτυχθεί ένα όραμα για την πόλη
- Να συντονιστούν τα διάφορα συνοικιακά, τομεακά και τεχνικά σχέδια και πολιτικές και να εξασφαλιστεί ότι οι προγραμματισμένες επενδύσεις θα συμβάλλουν στην προώθηση μιας ισορροπημένης ανάπτυξης της αστικής περιοχής
- Να εστιάζουν στη χρήση των πόρων που προέρχονται από παράγοντες του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα χωροταξικά
- Να συντονίζονται σε τοπικό επίπεδο και σε επίπεδο πόλης – περιφέρειας και να συμμετέχουν σ' αυτά πολίτες και άλλοι εταίροι που μπορούν να

συμβάλλουν ουσιαστικά στη διαμόρφωση της μελλοντικής οικονομικής, κοινωνικής, πολιτισμικής και περιβαλλοντικής φυσιογνωμίας της περιοχής (Ο Χάρτης της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις, 2007).

Ακολουθούν οι προτάσεις για στρατηγικές δράσης των πόλεων και σχετίζονται με τη δημιουργία και εξασφάλιση δημόσιων χώρων υψηλής ποιότητας, τον εκσυγχρονισμό των δικτύων υποδομών και την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και τις πολιτικές καινοτομίας και εκπαίδευσης. Ουσιαστικά, οι τρεις αυτές στρατηγικές καλύπτουν το επίπεδο και την ποιότητα ζωής στην πόλη μέσω του ορθού και στοχευμένου αστικού σχεδιασμού, προωθούν τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και τη βιώσιμη ανάπτυξη, προστατεύουν και ενισχύουν τη γνώση, προάγουν τον κοινωνικό και διαπολιτισμικό διάλογο (Ο Χάρτης της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις, 2007).

Στο δεύτερο τμήμα του κειμένου, γίνονται συστάσεις για τις φτωχές συνοικίες εντός των πόλεων. Για την πρόληψη των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι περιοχές προτείνονται μέτρα σε σχέση με:

- Την αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος
- Την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και της τοπικής πολιτικής αγοράς εργασίας
- Τις πολιτικές εκπαίδευσης και κατάρτισης για παιδιά και νέους
- Την προώθηση αποτελεσματικών και οικονομικά προσιτών αστικών μεταφορών

Οι στρατηγικές αυτές αφορούν τη βελτιστοποίηση του σχεδιασμού κατοικιών στις φτωχές περιοχές των πόλεων σε συνδυασμό με τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό, την παροχή κατάρτισης για την εξισορρόπηση των ευκαιριών εργασίας, την εντατικοποίηση της γνώσης και της εκπαίδευσης στις μειονεκτούσες περιοχές και την καλύτερη μεταφορική τους σύνδεση με τις υπόλοιπες περιοχές των πόλεων (Ο Χάρτης της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις, 2007).

Επιπλέον, στο κείμενο αναφέρεται χαρακτηριστικά ότι η πολιτική αστικής ανάπτυξης πρέπει να χαράσσεται από τις εθνικές αρχές και η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να παρέχει τους απαραίτητους πόρους μέσω των διαρθρωτικών ταμείων για την εφαρμογή τους. Επίσης, τονίζεται η ανάγκη ανταλλαγής εμπειριών μεταξύ των πόλεων αλλά και η ανάγκη δημιουργίας μιας πλατφόρμας όπου θα υπάρχει η

δυνατότητα συγκριτικών αξιολογήσεων των διαφόρων αποτελεσμάτων. Ουσιαστικά, οι κατευθύνσεις του Χάρτη της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις συμπίπτουν με τις κατευθύνσεις του εγγράφου «προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον»² (Τζιμόπουλος, 2009).

² Βλέπε την παράγραφο 3.3.4 για το έγγραφο «προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον»

4.0 ΚΟΙΝΟΤΙΚΕΣ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι ευρωπαϊκές πόλεις, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αν και συγκεντρώνουν τους πιο σημαντικούς τομείς ανάπτυξης σε μια χώρα, ταυτόχρονα παρουσιάζουν και πολλά προβλήματα. Οι αστικές περιοχές αποτελούν σημαντικούς στρατηγικούς τόπους για την επίτευξη κοινών ευρωπαϊκών στόχων όπως η προώθηση της οικονομικής ανταγωνιστικότητας, η κοινωνική ένταξη, η περιβαλλοντική ευημερία και η ενίσχυση του τοπικού πολιτισμού και ταυτότητας και επωφελούνται από την Ευρωπαϊκή πολιτική και τις χρηματοδοτικές της παρεμβάσεις (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

Οι χρηματοδοτικές παρεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε τομείς όπως η χωροταξία και το αστικό περιβάλλον άρχισαν με τη μεταρρύθμιση των διαρθρωτικών ταμείων το 1988. Οι χρηματοδοτήσεις αυτές έγιναν με δύο τρόπους. Ο πρώτος ήταν οι χρηματοδοτήσεις μέσω διαρθρωτικών ταμείων και αφορούσαν είτε καινοτόμες δράσεις, είτε τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης (ΚΠΣ) και στα πλαίσια αυτών χρηματοδοτήθηκαν πολλές δράσεις χωρικού χαρακτήρα με άμεση επιρροή στο αστικό περιβάλλον. Ο δεύτερος τρόπος αφορούσε τις Κοινοτικές Πρωτοβουλίες με τις οποίες χρηματοδοτήθηκαν δράσεις που αφορούσαν τη διακρατική – διαπεριφερειακή συνεργασία (Κοινοτική Πρωτοβουλία Interreg) στα πλαίσια της οποίας προτεινόταν και συνεργασίες που αφορούσαν το χωροταξικό σχεδιασμό (Interreg IC και Interreg IIIB) και δράσεις που αφορούσαν την αστική ανάπτυξη (Κοινοτική Πρωτοβουλία Urban).

Στο κεφάλαιο αυτό, μελετούνται η κοινοτική πρωτοβουλία URBAN (URBAN I, URBAN II) και τα αστικά πιλοτικά προγράμματα που ήταν ο προπομπός της.

4.2 ΑΣΤΙΚΑ ΠΙΛΟΤΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Στα πλαίσια του άρθρου 10 του ΕΤΠΑ (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης) εντάσσονταν τα αστικά πιλοτικά προγράμματα. Πρόκειται για πειραματικά μέτρα και τρόπους αντιμετώπισης των προβλημάτων των πόλεων. Επιπλέον, μέσω των προγραμμάτων αυτών αποκτήθηκε η απαραίτητη εμπειρία όσον αφορά στον τρόπο με τον οποίο έπρεπε να λειτουργήσουν τα διαρθρωτικά ταμεία για μια αποτελεσματική αστική πολιτική. Εκπονήθηκαν 59 αστικά πιλοτικά προγράμματα συνολικά, 33 κατά

την πρώτη περίοδο προγραμματισμού (1989 – 1994) και 26 κατά την επόμενη περίοδο (1994 – 1999). Τα προβλήματα με τα οποία ασχολήθηκαν σχετίζονταν με τον αστικό σχεδιασμό, την αντιμετώπιση οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων, την ανάπτυξη δικτύων μεταφορών, τη χρήση νέων τεχνολογιών και την αναζωογόνηση ιστορικών κέντρων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών. Σημαντικό στοιχείο στα προγράμματα αυτά αποτέλεσε η συμμετοχή και ενημέρωση του κοινού καθώς και η ανταλλαγή εμπειριών. Τα πιλοτικά αστικά προγράμματα οδήγησαν στην Κοινοτική Πρωτοβουλία Urban (Γιαννακούρου, 2008).

4.3 ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ URBAN

Σε έκθεση του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων έργων αναφέρεται χαρακτηριστικά: «στην κοινοτική πρωτοβουλία Urban εντάσσονται παρεμβάσεις σε αστικά κέντρα όπου κυριαρχούν η αποβιομηχάνιση, η ανεργία, η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής, η υποβάθμιση περιβάλλοντος. Είναι μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που λαμβάνει υπόψη της όλες τις διαστάσεις της αστικής ζωής. Εφαρμόζει ένα πακέτο δράσεων, που συνδυάζει την αναμόρφωση των απαρχαιωμένων υποδομών, με οικονομικές και παραγωγικές δράσεις. Αυτά συμπληρώνονται από μέτρα που μάχονται τον κοινωνικό αποκλεισμό, που ενυπάρχει στις υποβαθμισμένες περιοχές και μέτρα που αναβαθμίζουν την ποιότητα του περιβάλλοντος» (Μανωλά – Γκούντρα, 2007 στο Τζιμόπουλος, 2009).

Η κοινοτική πρωτοβουλία Urban πραγματοποιήθηκε σε δύο γύρους. Ο πρώτος γύρος (Urban I) έγινε κατά την περίοδο 1994 – 1999 και συμμετείχαν 118 πόλεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση, οι οποίες επωφελήθηκαν από κοινοτική χρηματοδότηση άνω των 900 εκατ. Ευρώ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

Με την έντονη υποστήριξη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου θεσπίστηκε ένας νέος γύρος (Urban II), ο οποίος και περιλήφθηκε στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη «θέσπιση γενικών κατευθύνσεων για την ανάληψη κοινοτικής πρωτοβουλίας που αφορά την οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση πόλεων και οικισμών σε κρίση έτσι ώστε να προωθηθεί η αειφόρος αστική ανάπτυξη». Προβλέπονταν 70 προγράμματα Urban II σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα οποία κάλυπταν περιοχές με πληθυσμό 2,2 περίπου εκατ. ανθρώπους. Επιπλέον, το πρόγραμμα Urbact παρείχε στήριξη σε ένα Ευρωπαϊκό δίκτυο για ανταλλαγή εμπειριών. Τα προγράμματα Urban II και Urbact πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο 2000 – 2006 και η συνεισφορά του

ΕΤΠΑ ανέρχεται σε 730 εκατ. ευρώ ενώ η συνολική επένδυση σε 1600 περίπου εκατ. ευρώ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003). Στον χάρτη 1 στον κατάλογο χαρτών του παραρτήματος φαίνονται οι πόλεις που συμμετείχαν στα προγράμματα Urban I και Urban II.

Χάρτης 1: Ευρωπαϊκές πόλεις που συμμετείχαν στα προγράμματα Urban I και Urban II (Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003)



Βέλγιο	41	Badajoz	85	Le Havre	126	Den Haag	
1	Antwerpen	42	Barakaldo	86	Le Mans	127	Heelden
2	Bruxelles/Brussel	43	Cáceres	87	Lyon	128	Rotterdam
3	Charléroi	44	Cardz	88	Mantes-la-Jolie	129	Utrecht
4	Mons-La Louvière	45	Cartagena	89	Marseille	Αυστρία	
5	Sambreville	46	Castellón de la Plana	90	Mulhouse	130	Graz
Δανία	47	Córdoba	91	Rosbaix-Tourcoing	91	Wien	
6	Ålborg	48	Gijón	92	Saint-Etienne	Πορτογαλία	
7	Århus	49	Granada	93	Strasbourg	132	Lisboa
Γερμανία	50	Huelva	94	Val-de-Seine (Les Mureaux)	94	Lisboa - Amadora	
8	Berlin	51	Jain	95	Vilancieiras	134	Lisboa - Loures
9	Brandenburg	52	La Coruña	Ιρλανδία	96	Lisboa - Oeiras	
10	Bremen	53	Larjico	97	Ballyfermot	136	Porto - Gondomar
11	Bremshaven	54	León	97	Cork	137	Porto - Vale de Campanha
12	Chemnitz	55	Madrid - Carabanchel	98	Dublin	Φινλανδία	
13	Dessau	56	Malaga	Ιταλία		138	Helsinki - Vantaa
14	Dortmund	57	Murcia	99	Bari	139	Jouensu
15	Duisburg (Marxloh)	58	Oriente	100	Cagliari-Pini	Σουηδία	
16	Erfurt-Ost	59	Palma de Mallorca	101	Camara	140	Göteborg
17	Gera	60	Pamplona	102	Caserta	141	Malmö
18	Halle	61	Porto Vedra	103	Catania	Ηνωμένο Βασίλειο	
19	Kassel	62	Sabadell	104	Catanzaro	142	Belfast
20	Kiel	63	Salamanca	105	Cosenza	143	Birmingham
21	Leipzig	64	San Cristóbal de la Laguna	106	Crotone	144	Brighton
22	Ludwigslunde	65	San Sebastián (Pasaia)	107	Foggia	145	Bristol
23	Magdeburg (Cracau)	66	Sant Adrià de Besòs	108	Genova	146	Burnley
24	Mannheim - Ludwigshafen	67	Santa Coloma de Gramenet	109	Lecce	147	Clyde Waterfront
25	Neubrandenburg	68	Santander	110	Milano	148	Coventry
26	Rostock	69	Sevilla	111	Mistralbianco	149	Derby
27	Saarbrücken	70	Telde	112	Mola di Bari	150	Glasgow North
28	Zwickau	71	Tenuei	113	Napoli	151	Halifax
Ελλάδα	72	Torido	114	Palermo	152	Hendon & Milton	
29	Ερμιόπολη	73	Valencia	115	Pescara	153	Leeds
30	Ηράκλειο	74	Valadolid	116	Raggio di Calabria	154	London
31	Κερκυρή	75	Vigo	117	Roma	155	Manchester (Moss Side and Hulme)
32	Κομοτηνή	76	Zaragoza	118	Salerno	156	Merseyside
33	Πάτρα	Γαλλία		119	Siracusa-Ortigia	157	Normanton in Derby
34	Πέροια	77	Amiens	120	Taranto	158	Nottingham
35	Περσέρες	78	Aulnay-sous-Bois	121	Torino	159	Paisley
36	Βεσποτανική	79	Bastia	122	Treviso	160	Peterborough
37	Βόλος	80	Bordeaux	123	Venezia-Porto Marghera	161	Sheffield
Ισπανία	81	Chalon-sur-Saone	Λουξεμβούργο			162	Stockwell
38	Αλβατσία	82	Clichy-sous-Bois - Montfermeil	124	Difflange-Dudelange	163	Swansea
39	Αβίλλες	83	Grenoble	Κάτω Χώρες		164	Thames Gateway
40	Βαδαιζ	84	Gagny - Viry	125	Amsterdam	165	West Wrexham

Στη συνέχεια αναλύονται διεξοδικά οι κοινοτικές πρωτοβουλίες Urban I και Urban II³.

4.3.1 ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ URBAN I

Το URBAN I προωθήθηκε το 1994 και στόχευε στην επίλυση προβλημάτων των πόλεων και κωμοπόλεων της Ευρώπης όπως: υψηλή ανεργία, κίνδυνος κοινωνικού αποκλεισμού και εγκαταλελειμμένο φυσικό περιβάλλον. Αφορούσε 118 περιοχές και 3.2 εκατ. ανθρώπων. Ο μέσος όρος για κάθε πρόγραμμα είναι γύρω στις 27.000 άνθρωποι. Οι πληθυσμοί κυμαίνονταν από 8.000 ανθρώπων στο Μπάρι (Ιταλία) έως τους 130.000 στην Βιέννη (Αυστρία).

Ο προσδιορισμός της προβληματικής περιοχής, σύμφωνα με το URBAN I, ήταν ο πιο αποτελεσματικός τρόπος για την αντιμετώπιση της αστικής υποβάθμισης. Η χωρική προσέγγιση μεγιστοποιούσε την επίπτωση των παρεμβάσεων και ενίσχυε αμοιβαία τα οφέλη των προγραμμάτων. Οι προβληματικές περιοχές δεν προσεγγίζονταν σαν μεμονωμένες μονάδες. Με τη βελτίωση της προσβασιμότητας, την αύξηση της επικοινωνίας, και προσελκύοντας επισκέπτες και ιδιωτικές επενδύσεις, τα προγράμματα στόχευαν να ενσωματώσουν κάθε περιοχή / γειτονιά στην ευρύτερη ζωή της πόλης. Ο

³ Κάποια παραδείγματα των προγραμμάτων Urban I και Urban II αναφέρονται στο παράρτημα Α

απώτερος στόχος ήταν η καθιέρωση ενός τοπικού δυναμικού ανάπτυξης το οποίο θα επέτρεπε στην πόλη να αφομοιώσει την προβληματική περιοχή και να προάγει την ανάπτυξή της.

Κάθε πρόγραμμα κάλυπτε γύρω στα 5,8 km² κυρίως μία συγκεκριμένη γειτονιά ή διοικητική περιοχή. Σε κάποιες περιπτώσεις, ένα πρόγραμμα αφορούσε ομάδες διαφορετικών περιοχών.

Η πλειοψηφία των προγραμμάτων (43%) επεμβαίνανε σε κεντρικές περιοχές : γειτονιές μέσα στον πυρήνα της αστικής περιοχής, οι οποίες ήταν αποκλεισμένες από τη γενική πορεία της ζωής της πόλης.

Ένα Πέμπτο των προγραμμάτων εστιάζονταν σε ιστορικά κέντρα πόλεων: κεντρικές περιοχές με κληρονομιά και πολιτιστική αξία, που είχαν όμως αφεθεί να παρακμάζουν.

Πάνω από ένα τρίτο των προγραμμάτων ασχολούνταν με την αστική παρακμή σε απόκεντρες περιοχές: γειτονιές στα περίχωρα αστικών πόλεων, με δυσκολία πρόσβασης, σε εργατικές κατοικίες ή σε εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές ζώνες (ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc).

4.3.2 ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ URBAN II

Η πρωτοβουλία URBAN II (2000 – 2006) βασίσθηκε στην επιτυχία της πρώτης φάσης, όμως περιείχε αρκετές βελτιώσεις (απλοποίηση των διοικητικών διαδικασιών, συμπερίληψη πόλεων μικρού και μεσαίου μεγέθους στο πρόγραμμα, μεγαλύτερη διαφάνεια στα κριτήρια επιλογής των περιοχών, ένα πρόγραμμα δικτύωσης για ανταλλαγή εμπειριών) (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003). Τα 70 προγράμματα του URBAN II κάλυπταν πληθυσμό περίπου 2,2 εκατ. ανθρώπων.

Η επιλεξιμότητα αστικών περιοχών για ένα πρόγραμμα κοινοτικής πρωτοβουλίας (URBAN II) έγινε με βάση τα παρακάτω κριτήρια:

- ανάγκη για μεταστροφή οικονομικών δραστηριοτήτων
- υψηλά επίπεδα ανεργίας μακράς διάρκειας
- φτώχεια και κοινωνικός αποκλεισμός
- εγκληματικότητα ενηλίκων και ανηλίκων
- μεγάλος αριθμός μεταναστών ή προσφύγων
- επισφαλείς δημογραφικές τάσεις
- χαμηλά επίπεδα οικονομικής δραστηριότητας

- χαμηλό επίπεδο εκπαίδευσης
- σημαντικές ελλείψεις ικανοτήτων και υψηλά ποσοστά μαθητών που εγκαταλείπουν το σχολείο
- ιδιαίτερα υποβαθμισμένο περιβάλλον

(ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc).

Τα προγράμματα που προτείνονταν στα πλαίσια της URBAN II έδιναν μεγάλη προτεραιότητα στην περιβαλλοντική ανάπτυξη, η οποία αντιστοιχούσε στο 40% των προγραμματιζόμενων δαπανών. Οι δύο επόμενοι άξονες (κοινωνική ένταξη και επιχειρηματικότητα / απασχόληση) αντιστοιχούσαν σε 42%. Το υπόλοιπο ποσοστό συγκέντρωναν οι άλλες προτεραιότητες. Στον πίνακα 2 που ακολουθεί αναφέρονται κάποια ενδεικτικά μέτρα της πρωτοβουλίας URBAN II (Τζιμόπουλος, 2009).

Πίνακας 2: Ενδεικτικός κατάλογος μέτρων της κοινοτικής πρωτοβουλίας Urban II (Πηγή: ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc)

Πολυλειτουργική και οικολογική ανάπτυξη των υφιστάμενων οικισμών

- Ανάκτηση υποβαθμισμένων εκτάσεων και γαιών που έχουν υποστεί ρύπανση.
- Ανάπλαση δημόσιων χώρων, συμπεριλαμβανομένων των χώρων πρασίνου.
- Ανακαίνιση κτιρίων για τη στέγαση οικονομικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, κατά τρόπο αειφόρο και οικολογικό.
- Διατήρηση και ενίσχυση της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Βελτίωση της ασφάλειας και πρόληψη της εγκληματικότητας, συμμετοχή των κατοίκων στην επιτήρηση αστικών περιοχών, βελτίωση του φωτισμού οδών, επιτήρηση με κλειστό κύκλωμα τηλεόρασης. Οι ιδιωτικές περιοχές με αποκλειστική πρόσβαση δεν είναι δυνατόν να τύχουν χρηματοδότησης.
- Κατάρτιση προσωπικού

Συμφωνία για την ανάληψη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και την απασχόληση

- Στήριξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, του εμπορίου, των συνεταιρισμών,

των ταμείων αλληλοβοηθείας και των υπηρεσιών για τις ΜΜΕ, δημιουργία επιχειρηματικών κέντρων, εγκαταστάσεων για τη μεταφορά τεχνολογίας.

- Δημιουργία εταιρικών σχέσεων δημοσίου / ιδιωτικού τομέα, ιδίως για την διαχείριση ολοκληρωμένων προγραμμάτων οικονομικής ανάπτυξης και για την προώθηση «οικολογικών δραστηριοτήτων».
- Δημιουργία μιας ένωσης συμβούλων για θέματα διαχείρισης και εμπορικής προώθησης, εξατομικευμένη παροχή συμβουλών σε επιχειρηματίες και σε άτομα που ξεκινούν μια επιχειρηματική δραστηριότητα.
- Επιμόρφωση στον τομέα των νέων τεχνολογιών π.χ. παραγωγή με τη βοήθεια υπολογιστή για εμπορικές και / η «οικολογικές» τεχνολογίες.
- Στήριξη έργων έντασης εργασίας σε τοπικό επίπεδο.
- Πρόβλεψη εγκαταστάσεων για πολιτιστικές και αθλητικές δραστηριότητες καθώς και για αναψυχή, εφόσον συμβάλλουν στη δημιουργία σταθερών θέσεων απασχόλησης και στην κοινωνική συνοχή.
- Διατήρηση και διάδοση πολιτιστικών στοιχείων
- Πρόβλεψη εγκαταστάσεων βρεφονηπιακών σταθμών
- Πρόβλεψη εναλλακτικών μορφών πρόνοιας και άλλων υπηρεσιών, ιδίως για ηλικιωμένους και παιδιά
- Παροχή συμβουλών για την ασφάλεια και την προστασία έναντι της εγκληματικότητας.

Ένταξη ατόμων που πλήττονται από τον αποκλεισμό και εύκολη πρόσβαση σε βασικές υπηρεσίες

- Εξατομικευμένη παροχή συμβουλών, προγράμματα κατάρτισης και εκμάθησης γλωσσών, προσαρμοσμένα ιδίως στις συγκεκριμένες ανάγκες μειονοτήτων.

- Κινητές μονάδες για την παροχή συμβουλών σε θέματα απασχόλησης και κατάρτισης.
- Προγράμματα επαγγελματικής εμπειρίας για τοπικά έργα ανάπλασης.
- Βελτίωση των υπηρεσιών υγείας, κέντρα θεραπείας τοξικομανών.
- Επενδύσεις στους τομείς της εκπαίδευσης και της υγείας (συμπεριλαμβανομένων των κέντρων θεραπείας τοξικομανών) σε κατάλληλη κλίμακα για την τοπική ανάπτυξη και την απασχόληση.
- Προώθηση ολοκληρωμένων και εξατομικευμένων προγραμμάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης με στόχο την επανένταξη μειονεκτούντων και περιθωριοποιημένων ατόμων.
- Συνδέσεις δημοσίων μεταφορών με περιοχές συγκεντρωμένης απασχόλησης.

Ολοκληρωμένο δίκτυο δημόσιας μεταφοράς και επικοινωνίες

- Αναδιοργάνωση του συστήματος μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της εγκατάστασης διοδίων, δημιουργία περιοχών χωρίς οχήματα, πρωτοποριακά συστήματα ελέγχου της κυκλοφορίας, χώροι στάθμευσης και διάδρομοι οχημάτων.
- Δημιουργία ολοκληρωμένου συστήματος δημόσιων μεταφορών.
- Βελτίωση της ασφάλειας στις δημόσιες μεταφορές.
- Υπηρεσίες τηλεματικής για ταξιδιωτικές πληροφορίες, κρατήσεις και πληρωμές ταξιδιών.
- Ενεργειακά αποδοτικά οχήματα δημόσιων μεταφορών.
- Ασφαλή και ενδιαφέροντα μονοπάτια για πεζούς και ποδήλατα, δρόμοι πρασίνου.

- Κατάρτιση προσωπικού

Ελαχιστοποίηση και επεξεργασία λυμάτων, αποτελεσματική διαχείριση του ύδατος και μείωση του θορύβου, μείωση της κατανάλωσης υδρογονανθράκων

- Προώθηση της ελαχιστοποίησης των αποβλήτων, πλήρης ανακύκλωση, επιλεκτική συλλογή και επεξεργασία.
- Έλεγχος της ποιότητας της ατμόσφαιρας και μείωση του θορύβου (σχέδια τοπικής δράσης).
- Ενέργειες για τη μείωση της κατανάλωσης του ύδατος και για την προώθηση της χρήσης όμβριων υδάτων και της αποτελεσματικότερης διαχείρισης των υγρών αποβλήτων.
- Μείωση της κατανάλωσης.
- Προώθηση των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.
- Κατάρτιση στον τομέα της περιβαλλοντικής διαχείρισης και προστασίας.

Ανάπτυξη του δυναμικού των τεχνολογιών για την κοινωνία των πληροφοριών

- Κατάρτιση και εγκατάσταση συστημάτων τηλεργασίας και χρήση του δικτύου Ίντερνετ και άλλων εφαρμογών της τηλεματικής.
- Προώθηση της αποτελεσματικής πρόσβασης και χρήσης τηλεματικών υπηρεσιών για τους πολίτες.
- Συστήματα ενημέρωσης για τη διαχείριση του ανθρώπινου δυναμικού και τις ευκαιρίες στον τομέα της απασχόλησης.
- Στήριξη της χρήσης τεχνολογιών ενημέρωσης και επικοινωνίας για την επιμόρφωση, την δυνατότητα εξεύρεσης εργασίας, την εκπαίδευση και τα πολιτιστικά θέματα.
- Ανάπτυξη υπηρεσιών δημοσίου ενδιαφέροντος, ιδίως στους τομείς της εκπαίδευσης και της επιμόρφωσης, της υγειονομικής περίθαλψης, της

περιβαλλοντικής ενημέρωσης, της στήριξης των ΜΜΕ, ιδίως όσον αφορά στο ηλεκτρονικό εμπόριο και τις εκ του σύνεγγυς υπηρεσίες.

- Στήριξη των τοπικών αρχών για τη μεταφορά τεχνογνωσίας και τεχνολογίας, βάσει της αποκτηθείσας πείρας, σε επίπεδο πόλεως, στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα.

Βελτίωση των διοικητικών υπηρεσιών

Μελέτες και εκθέσεις εμπειρογνομόνων για την αναδιοργάνωση και τη βελτίωση δημοσίων υπηρεσιών.

- Προώθηση νέων και σύγχρονων δομών αστικής διαχείρισης, επιμόρφωση προσωπικού.
- Θέσπιση δεικτών αιεφορίας σε τοπική κλίμακα, επανεξέταση της χρήσης τους και πιθανές βελτιώσεις.
- Ενημερωτικές εκστρατείες, μέτρα για τη βελτίωση της πρόσβασης σε πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων στον τομέα του περιβάλλοντος και συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.
- Ανταλλαγές εμπειριών και ορθών πρακτικών και ανάπτυξη της βάσης δεδομένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις ορθές πρακτικές στον τομέα της αστικής διαχείρισης και της αιεφορίας.

Από τα 70 προγράμματα, 31 αφορούσαν συνοικίες αστικών περιοχών, 27 περιφερειακές περιοχές, 4 μικτές περιοχές και 8 ολόκληρες πόλεις. Τα προγράμματα οργανώθηκαν σχετικά γρήγορα, ιδιαίτερα σε σύγκριση με τα προγράμματα των υπόλοιπων διαρθρωτικών ταμείων (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2002).

Για την τρέχουσα προγραμματική περίοδο 2007 – 2013, η Κοινοτική πρωτοβουλία URBAN καταργείται. Σύμφωνα με το άρθρο 8 του νέου κανονισμού 1080/2006 για το ΕΤΠΑ «Το ταμείο μπορεί, ανάλογα με την περίπτωση, να στηρίζει την ανάπτυξη συμμετοχικών, ολοκληρωμένων και βιώσιμων στρατηγικών για την αντιμετώπιση της υψηλής συγκέντρωσης οικονομικών, περιβαλλοντικών και κοινωνικών προβλημάτων

που θίγουν αστικές περιοχές. Οι στρατηγικές αυτές προάγουν τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη μέσω δραστηριοτήτων όπως: ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης, αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος, αναζωογόνηση υποβαθμισμένων βιομηχανικών εκτάσεων, διατήρηση και ανάπτυξη φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, προαγωγή επιχειρηματικότητας, τοπικής απασχόλησης και ανάπτυξης τοπικών κοινοτήτων και παροχή υπηρεσιών στον πληθυσμό, λαμβανομένων υπόψη των μεταβαλλόμενων δημογραφικών εξελίξεων» (Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2006β). Οι στόχοι που τίθενται μέσω του παραπάνω άρθρου είναι όμοιοι με αυτούς της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN, οι οποίοι πλέον ενσωματώνονται ευθέως στο βασικό πεδίο εφαρμογής του ΕΤΠΑ.

5.0 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΡΑΤΩΝ – ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

5.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ανάπλαση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών και ιστορικών κέντρων στην Ευρώπη διανύει σήμερα το τρίτο της στάδιο. Μετά τη ριζική ανακαίνιση (urban renewal) με τις μη αναστρέψιμες και σαρωτικές παρεμβάσεις των δεκαετιών του '50 και του '60, μετά τις ανακατασκευές και επισκευές συντήρησης των δεκαετιών του '70 και του '80 (conservation, restoration), σήμερα η ακολουθούμενη πολιτική είναι η «προσεκτική, βήμα προς βήμα αναζωογόνηση» (careful, step-by-step revitalisation). Ως αναπλάσεις τρίτης γενιάς μπορούν να θεωρηθούν οι παρεμβάσεις είτε σε κάποια ιστορικά κέντρα πόλεων είτε σε υποβαθμισμένες αστικές περιοχές που ανέκαμψαν έπειτα από προγραμματισμό και υιοθέτηση της φιλοσοφίας της προσεκτικής παρέμβασης.

Εδώ ανήκουν τα Docklands (Λονδίνο), εν μέρει οι Halles (Παρίσι), η Merchant City (Γλασκώβη), το Chiado (Λισαβόνα), το Bickersland, το New Market και το Jordaan (Αμστερνταμ), το Temple Bar (Δουβλίνο), το Kreuzberg (Βερολίνο), η Πλάκα στην Αθήνα, η Άνω Πόλη Θεσσαλονίκης, η Παλιά Πόλη της Ρόδου, για να αναφέρουμε μόνο μερικές από εκείνες τις περιπτώσεις που αποτελούν τμήματα πόλης και όχι ολόκληρες πόλεις, όπως η Βενετία, η Φλωρεντία, το Bath, το Winchester κλπ., οι οποίες είναι πόλεις - μουσεία και ο τρόπος συντήρησης και ανανέωσης του κτιριακού τους αποθέματος διέπεται από κανόνες αυστηρούς που υπάγονται στη γενική κατηγορία των διατηρητέων οικισμών υψίστης προστασίας (www.greekarchitects.gr).

Παρόλα αυτά, η νομοθεσία σχετικά με την ανάπλαση υποβαθμισμένων περιοχών διαφέρει από χώρα σε χώρα. Στη συνέχεια, μελετούνται οι πολιτικές που ασκούνται στη Βρετανία, τη Γαλλία και τη Γερμανία.

5.2 ΒΡΕΤΑΝΙΑ

Η Βρετανία υπέστη έντονο αστικό μαρasmus κατά το 1970 και το 1980. Μεγάλες πόλεις όπως η Γλασκώβη στη Σκωτία, οι πόλεις στις πεδιάδες της Νότιας Ουαλίας, καθώς και ορισμένες μεγάλες αγγλικές βιομηχανικές πόλεις όπως το Μπερμινγκχαμ, το Μάντσεστερ, το Λίβερπουλ, το Νιουκάστλ και το Ανατολικό Λονδίνο βίωσαν πληθυσμιακές μειώσεις, με τεράστιες εκτάσεις οικιστικής ανάπτυξης του 19ου αιώνα

να υφίστανται κατακόρυφη πτώση των εμπορικών τιμών (http://el.wikipedia.org/wiki/Αστικός_μαρασμός).

Στο Ηνωμένο Βασίλειο τα τελευταία 20 χρόνια η φτώχεια και ο κοινωνικός αποκλεισμός, σε συγκεκριμένες περιοχές, έχουν πάρει τραγικές διαστάσεις. Πολιτικές στο παρελθόν απέτυχαν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα υποβάθμισης διότι ο χαρακτήρας των προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης διακρινόταν από μονόπλευρες μικρού-επιπέδου και μικρού χρονικού διαστήματος παρεμβάσεις.

Τα πιο συζητημένα πολεοδομικά εγχειρήματα για την ανάπλαση των υποβαθμισμένων περιοχών ήταν οι 'Όργανισμοί Αστικής Ανάπτυξης' (ΟΑΑ, Urban Development Corporations). Οι Οργανισμοί αυτοί υπήρξαν ειδικά πολεοδομικά εργαλεία για συνθήκες «έκτακτης ανάγκης» και για συγκεκριμένες περιοχές και οι εφαρμογές τους (ιδίως οι αποβάθρες του Λονδίνου) προβλήθηκαν πάρα πολύ έντονα. Παρόλα αυτά, αποτελούσαν εγχειρήματα με μεγάλη έμφαση στον τομέα του φυσικού και κτισμένου περιβάλλοντος και αδιαφορία για ευρύτερους κοινωνικούς στόχους. Η ίδια η εμπειρία των Οργανισμών Αστικής Ανάπτυξης έδειξε την ανάγκη πληρέστερου προγραμματισμού, τόσο στο επίπεδο του αυστηρά φυσικού προγραμματισμού και σχεδιασμού όσο και στο κοινωνικό – οικονομικό επίπεδο (Κουσιδώνης, 2010).

Η καινούρια προσέγγιση είναι η χάραξη μιας εθνικής στρατηγικής με κατευθυντήριες πολιτικές για την αναβάθμιση των πιο φτωχών και υποβαθμισμένων περιοχών μέσα από μια ολοκληρωμένη στρατηγική. Αυτή η παρέμβαση διακρίνεται από 20ετή σχεδιασμό και διαχωρισμό σε ζώνες δράσεων - Απασχόλησης, εκπαίδευσης, Υγείας κ.λ.π.. Έχει συσταθεί από την κυβέρνηση το Social Exclusion Unit (Μονάδα κοινωνικού Αποκλεισμού) για να αντιμετωπίσει το έντονο φαινόμενο της υποβάθμισης. Μέσα από αυτή την μονάδα έχουν δημιουργηθεί 18 «ομάδες δράσεις» που αποτελούνται από ανθρώπους εντός και εκτός της δημόσιας διοίκησης και ασχολούνται με διάφορα θέματα από μεταφορές, έως επενδύσεις για απασχόληση.

Ο σκοπός της στρατηγικής είναι η αναστολή της παρακμής των υποβαθμισμένων περιοχών, η αναστροφή τους και η αποτροπή επανάληψης του φαινομένου. Στοχεύει στη μείωση του χάσματος μεταξύ των υποβαθμισμένων περιοχών και την υπόλοιπη χώρα με το να βελτιώσει σημαντικά τα αποτελέσματα όσον αφορά σε νέες θέσεις εργασίας, καλύτερη εκπαίδευση, λιγότερη εγκληματικότητα και καλύτερη υγεία.

Για την επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων απαιτούνταν ο συνασπισμός πολιτικών μέτρων, οικονομικών πόρων και ανθρώπινου δυναμικού. Η στρατηγική αυτή εμπλέκει δράσεις σε τέσσερα μέτωπα, τα οποία είναι:

- Αναβάθμιση / αναζωογόνηση της τοπικής οικονομίας
- Αναζωογόνηση της κοινωνίας
- Εξασφάλιση ικανοποιητικών υπηρεσιών
- Ηγεσία και κοινή συνεργασία

τα οποία και αναλύονται στον παρακάτω πίνακα

(ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc).

Πίνακας 3: Τομείς δράσης της Μεγάλης Βρετανίας για την αναζωογόνηση των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών (Πηγή: National Strategy for Neighborhood Renewal a Framework for consultation Report by the Social exclusion Unit Cabinet Office UK)

<p>Αναβάθμιση / αναζωογόνηση της τοπικής οικονομίας</p> <p>Αναβάθμιση των δεξιοτήτων των ενηλίκων (κέντρα εκμάθησης) τα οποία θα στελεχώνονται από κατοίκους της περιοχής, βελτίωση των υποβαθμισμένων περιοχών, βοηθώντας ανθρώπους στην εύρεση εργασίας, δημιουργώντας συνθήκες ώστε τα χρήματα των κατοίκων να ξοδεύονται στην περιοχή και όχι έξω από αυτή, υποστήριξη και προώθηση επιχειρήσεων.</p>
<p>Αναζωογόνηση της κοινωνίας</p> <p>Αντιμετώπιση αντικοινωνικής συμπεριφοράς, εισαγωγή του θεσμού «φύλακες της γειτονιάς», βελτίωση πολιτικών για την ενοικίαση σπιτιών, μείωση των εγκαταλελειμμένων χώρων, προώθηση τεχνών και αθλημάτων, βοηθώντας την κοινότητα και τους αιρετούς να βελτιώσουν τις δυνατότητές τους, διευκόλυνση των τοπικών οργανώσεων στο να έχουν πρόσβαση σε πόρους</p>
<p>Εξασφάλιση ικανοποιητικών υπηρεσιών</p> <p>‘School Plus’ activities, Δημιουργία καταστημάτων σε υποβαθμισμένες περιοχές, υποστήριξη για οικογένειες και νέους ανθρώπους, βελτίωση πρόσβασης σε χρηματοοικονομικές υπηρεσίες</p>
<p>Ηγεσία και κοινή συνεργασία</p> <p>Ανάμειξη της κεντρικής κυβέρνησης, περιφερειακός συντονισμός και στρατηγική για τοπική συνεργασία, ανάμειξη των τοπικών επιχειρήσεων, εθνικό κέντρο για την αναδιάρθρωση των υποβαθμισμένων περιοχών</p>

Όσον αφορά στις ζώνες κινήτρων για την κατοικία “Housing Action Areas” στοχεύουν στη βελτίωση του υπάρχοντος κελύφους και αντικατάσταση μόνο των άχρηστων κτιρίων. Είναι χαρακτηριστικό, ότι οι χρονικοί στόχοι για τη διάρκεια των

ανακαινισμένων κελυφών φτάνουν τη δεκαπενταετία και σε εξαιρετικές περιπτώσεις την τριακονταετία. Μετά τη περίοδο αυτή η ποιότητα, η ικανότητα και η χρήση των κτιρίων θα επανεξετάζονται. Η ίδια αντίληψη του περιορισμένου αλλά και ελεγχόμενου αντικειμένου αφορά και το χώρο, δηλαδή η πολιτική που ακολουθείται είναι μικροί πυρήνες ανάπλασης με μικρές φάσεις παρέμβασης. Η ρεαλιστική αυτή αντιμετώπιση δεν εμπόδισε τους Άγγλους να συλλάβουν και να πραγματοποιήσουν τη μεγαλύτερη ίσως επιχείρηση ανάπλασης του αιώνα, αυτή της επανάκτησης των Docks (Καραβία, 2006).

5.3 ΓΑΛΛΙΑ

Μεγάλες γαλλικές πόλεις συχνά περιβάλλονται από υποβαθμισμένες περιοχές. Ενώ το κέντρο της πόλης συνήθως κατοικείται από τα μεσαία και ανώτερα εισοδηματικά στρώματα, στα προάστια αναπτύσσονται οικισμοί που προσελκύουν τα μεσαία προς υψηλά στρώματα. Η συγκέντρωση της φτώχειας και της εγκληματικότητας που απλώνεται στους οικισμούς, συχνά ωθεί ολόκληρο το προάστιο να περιέλθει σε κατάσταση αστικού μαρασμού, καθώς οι περισσότεροι εύρωστοι κάτοικοι αναζητούν κατοικία στο κέντρο της πόλης, ή σε ημιαγροτικές περιοχές.

(http://el.wikipedia.org/wiki/Αστικός_μαρασμός).

Στα τέλη της δεκαετίας του '70 άρχισαν να αναγνωρίζονται τα διαρκή κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά προβλήματα που αντιμετώπιζαν συγκεκριμένες αστικές περιοχές. Τα μεγαλύτερα προβλήματα στις γαλλικές πόλεις συγκεντρώνονταν στα μεγάλα συγκροτήματα κατοικιών στα προάστια τους, τα οποία κτίστηκαν μεταξύ 1950 και 1970 για να καλύψουν τις στεγαστικές ανάγκες που ολοένα και αυξάνονταν λόγω αύξησης του πληθυσμού στη χώρα, αστικοποίησης και ραγδαίας ανάπτυξης της βιομηχανίας. Η έλλειψη ανέσεων στα διαμερίσματα αυτών των συγκροτημάτων, η έλλειψη δικτύων μεταφοράς, η επιθυμία των κατοίκων τους να μείνουν σε σπίτια και όχι σε διαμερίσματα καθώς και η έλλειψη πρόσβασης σε υπηρεσίες οδήγησε στη σταδιακή υποβάθμιση των περιοχών αυτών (Couch C., Sykes OI., Borstinghauw W, 2011).

Στη Γαλλία, κάθε δραστηριότητα ανάπλασης εξελίσσεται σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο των Ζωνών Συντονισμένης Διευθέτησης (ZAC), το οποίο συνοψίζεται σε ισότιμη συμμετοχή Δημοσίου και Ιδιωτικού τομέα, σεβασμό της κτισμένης παραδοσιακής και ιστορικής κληρονομιάς, επαναχρησιμοποίηση των υπαρχόντων

κελυφών, πλήρωση των αστικών κενών και ευελιξία στο σχεδιασμό. Το μέσο παρέμβασης που χρησιμοποιείται στη Γαλλία είναι το «Σχέδιο Πρόγραμμα» που συνοψίζει με τις αρχές του όλη τη σύγχρονη γαλλική φιλοσοφία των αναπλάσεων και το οποίο επιτρέπει αλλαγές, βελτιώσεις και συμπληρώσεις, ανάλογα με τις συνθήκες και τις διάφορες παραμέτρους, που εμφανίζονται κατά τη διάρκεια μιας επιχείρησης. Επιπλέον, οι ΖΑC, που αναφέρθηκαν παραπάνω, δεν οριοθετούν αυστηρά μια ζώνη στην οποία θα γίνει η παρέμβαση, αλλά ευνοούν συμπληρωματικές παρεμβάσεις στον περιβάλλοντα χώρο, ενώ ταυτόχρονα δίνεται σημασία και στις αναξιοποίητες δυνατότητες της περιοχής (Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., 1995).

5.4 ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Οι αστικές περιοχές με τα πιο έντονα προβλήματα βρίσκονται στην ανατολική Γερμανία. Τεράστια δημογραφικά προβλήματα και ακατάσχετη αιμορραγία πληθυσμού προς τη δύση είναι χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών. Από τις 10 πιο φθίνουσες περιφέρειες της Ευρώπης οι τρεις βρίσκονται στην ανατολική Γερμανία, σύμφωνα με τις εκτιμήσεις του Ινστιτούτου του Βερολίνου για τη δημογραφική εξέλιξη. Πρόκειται για τη Σαξονία-Ανχαλτ, το Κέμνιτς και τη Θουριγγία. Η μείωση των γεννήσεων και η μετανάστευση οδηγούν στο έντονο δημογραφικό πρόβλημα που παρατηρείται στην Ανατολική Γερμανία. Πάνω από ένα εκατομμύριο κάτοικοι της ανατολικής Γερμανίας την εγκατέλειψαν και μετανάστευσαν στη δυτική αναζητώντας εργασία, στο οποίο συνέβαλε σημαντικά και η αποβιομηχανοποίηση. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα σχολεία και καταστήματα να κλείνουν, διαμερίσματα να μένουν κενά, σπίτια να ερημώνουν, γεγονός που οδηγεί στην περαιτέρω υποβάθμιση των περιοχών αυτών. Το Ινστιτούτο του Βερολίνου για τη δημογραφική εξέλιξη και την ανάπτυξη προειδοποιεί ότι ανοίγει ένα τεράστιο χάσμα ανάμεσα στις αναπτυσσόμενες και τις εγκαταλελειμμένες περιοχές της Γερμανίας (<http://www.dw.de/dw/article/0,,4195600,00.html>).

Στη Γερμανία, αν και πολύ αργότερα από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, γίνεται φανερή η στροφή προς την επαναχρησιμοποίηση του κελύφους των ιστορικών πόλεων. Απέναντι στην αστική ανανέωση με «βαριά» παρέμβαση μέσω σημαντικών κατεδαφίσεων, σήμερα προβάλλεται μια πολιτική αναζωογόνησης των υποβαθμισμένων συνοικιών, η οποία βασίζεται στα «μικρά βήματα». Η συνεργασία των ιδιωτικών επενδυτών θεωρείται και στη Γερμανία ως η ενδεικνυόμενη λύση για τις αναπλάσεις. Στο γεγονός αυτό οδήγησε και η επιχείρηση ανάπλασης της Διεθνούς

ΚΛΕΙΣΙΑΡΗ ΘΕΟΔΩΡΑ

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ – ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΩΝ
ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Έκθεσης Αρχιτεκτονικής Δημοσίου Οργανισμού στο κέντρο του Βερολίνου, η οποία
παρά την επιτυχία της συνεχίστηκε από ιδιωτική επιχείρηση. (Καραβία, 2006).

6.0 ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα στάδια ανάπτυξης του ελληνικού κράτους οδήγησαν σε αντίστοιχους μετασχηματισμούς στο οικιστικό δίκτυο με αποτέλεσμα την πολύπλοκη εξέλιξη του.

Μετά το 1870, η οικονομική δραστηριότητα και η πολιτική ισχύς μεταφερόταν από τα χωριά στις πόλεις και ιδιαίτερα στα λιμάνια, οπότε έχουμε ουσιαστικά μία μετάβαση από μία αγροτική σε μία βιομηχανική εποχή. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την ενίσχυση του φαινομένου της αστικοποίησης και της ερήμωσης της υπαίθρου. Οι κοινωνικές ανακατατάξεις που συνεβαίνανε στο ελληνικό κράτος ενίσχυαν το παραπάνω φαινόμενο, γεγονός που μαζί με τις τεράστιες στεγαστικές ανάγκες που προέκυψαν από τη δεκαετία του '40 οδήγησε στην αυξημένη ζήτηση για γη στα αστικά κέντρα. Ταυτόχρονα, με τις αλλαγές στο χωρικό καταμερισμό της εργασίας και την αναδιάρθρωση της παραγωγικής βάσης αλλάζει και η διάρθρωση του οικιστικού δικτύου της χώρας (Δρίτσα, 2009).

Στη συνέχεια, αναλύονται διεξοδικά οι αιτίες των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές στην Ελλάδα καθώς και τα ίδια τα προβλήματα.

6.2 ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Η φυσιογνωμία, ο χαρακτήρας μιας πόλης αλλά και η εικόνα που παρουσιάζει με την πάροδο του χρόνου επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες όπως: γεωγραφικά χαρακτηριστικά (υψομετρικές διαφορές, κλίσεις, ύπαρξη υγρού στοιχείου και άμεση επαφή με τη θάλασσα, τη λίμνη, το ποτάμι), κλίμα (επικρατούντες άνεμοι στην περιοχή, βροχοπτώσεις, θερμοκρασία) καθώς και χλωρίδα και πανίδα. Όσον αφορά στις ελληνικές πόλεις, οι παραπάνω παράγοντες αποτέλεσαν και αποτελούν έναν πολύτιμο σύμμαχο γιατί καθιστούν κατοικήσιμη και με εξαιρετικές προδιαγραφές ποιότητας ζωής όλη σχεδόν την έκταση του ελλαδικού χώρου.

Εκτός όμως από τη γεωφυσική θέση και το φυσικό στοιχείο, σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της φυσιογνωμίας των ελληνικών πόλεων παίζει η πολιτιστική και η αρχιτεκτονική κληρονομιά. Οι ελληνικές πόλεις, στο μεγαλύτερο αριθμό τους διαθέτουν πολύ πλούσιους πολιτιστικούς πόρους κληρονομημένους από το παρελθόν τους.

Η πλούσια αρχιτεκτονική κληρονομιά πολλών ελληνικών πόλεων που οδήγησε στην αναγνώριση πολλών από αυτές ως αξιόλογες ή με αξιόλογα τμήματα (Υπ. Εσωτερικών, 1972 στο Στεφάνου Ι. – Μητούλα Ρ., 2005), η ξεχωριστή πολεοδομία ορισμένων, οι ιδιόμορφες κοινωνικές εκφράσεις (ήθη, έθιμα, παραδόσεις), οι καλλιτεχνικές εκφράσεις, καθώς και οι μικροαπολαύσεις που ο ελληνικός τρόπος ζωής σε συνδυασμό με το κλίμα και το αρχιτεκτονικό περιβάλλον προσφέρει, χαρακτηρίζουν μαζί με τον ιδιαίτερο ψυχισμό των κατοίκων, τη φυσιογνωμία των ελληνικών πόλεων (Στεφάνου Ι. – Μητούλα Ρ., 2005).

Παρόλα αυτά, η τάση για επέκταση του αστικού χώρου που επιβάλλεται από οικονομικές και οικιστικές ανάγκες, απειλεί το φυσικό στοιχείο και έχει επιφέρει αλλοίωση της φυσιογνωμίας πολλών ελληνικών πόλεων. Επομένως, ενώ το φυσικό στοιχείο είχε έντονη παρουσία σε πολλές ελληνικές πόλεις κατά το άμεσο παρελθόν, η οικοδομική έκρηξη το περιόρισε σε σημαντικό βαθμό και σαφώς αλλοίωσε τη φυσιογνωμία τους (Στεφάνου Ι. – Μητούλα Ρ., 2005).

6.3 ΑΙΤΙΕΣ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Οι τεράστιες κοινωνικές αλλαγές που έγιναν στην Ελλάδα οδήγησαν στη δημιουργία αντίστοιχων αλλαγών στη δομή του οικιστικού δικτύου. Οι ολοένα και αυξανόμενες ανάγκες για γη στις ελληνικές πόλεις και η προσπάθεια κάλυψης των αναγκών αυτών συνέβαλαν στην υποβάθμιση των αστικών περιοχών.

Η περίοδος 1950 – 1980 αποτέλεσε την κύρια φάση αστικοποίησης στην Ελλάδα και παρήγαγε το μεγαλύτερο τμήμα του αστικού ιστού που υπάρχει και λειτουργεί στις μέρες μας. Η εικόνα της ελληνικής πόλης σήμερα σχηματίστηκε κάτω από μια σειρά αδυναμιών στη κοινωνική και οικονομική δομή της χώρας, καθώς επίσης και στο σύστημα σχεδιασμού και ελέγχου της δόμησης (Ιωάννου Β. – Σερράος Κ., 2007).

Η εξέλιξη της δομής των ελληνικών πόλεων καθώς και πολλά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οφείλονται σε διάφορους παράγοντες που ποικίλλουν από περιοχή σε περιοχή. Οι αιτίες που οδήγησαν στην υποβάθμιση πολλών ελληνικών αστικών περιοχών είναι η πολεοδομική – οικιστική εξέλιξη αυτών, η παγκοσμιοποίηση, η ευρωπαϊκή ενοποίηση, η έλλειψη βιομηχανίας, η έλλειψη θεσμικού πλαισίου και η οικονομική κρίση που αντιμετωπίζει σε μεγάλο βαθμό η χώρα. Οι παράγοντες αυτοί αναλύονται διεξοδικά στη συνέχεια.

6.3.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Κάποιες κρίσιμες χωρικές παράμετροι που οδήγησαν στην υποβάθμιση του ελληνικού αστικού τοπίου είναι:

- Μικροϊδιοκτησία
- Αυθαίρετη δόμηση (Πολιτική παραγωγής αστικής γης)
- Αντιπαροχή (Πολιτική παροχής στέγης)
- Άτυπες οικονομικές δραστηριότητες
- Ανταγωνισμός χρήσεων γης – Ο ρόλος της γαιοπροσόδου (Δρίτσα, 2009)

οι οποίες και αναλύονται διεξοδικά στη συνέχεια.

6.3.1.1 ΜΙΚΡΟΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ

Κατά τις διάφορες φάσεις αστικοποίησης και σε αντίθεση με ότι συνέβη στις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες, το ελληνικό κράτος δεν προώθησε μεγάλης κλίμακας οργανωμένα στεγαστικά προγράμματα για τη στέγαση των εσωτερικών μεταναστών. Οι ανάγκες αυτές αντιμετωπίστηκαν κυρίως με την αυθαίρετη δόμηση και την αντιπαροχή, οι οποίες ευνοήθηκαν από τη μεγάλη κατάτμηση της γης και τη μικροϊδιοκτησία.

Οι διαδικασίες κατάτμησης της γης και πώλησης των οικοπέδων στην ελεύθερη αγορά σε μικροϊδιοκτήτες με προοπτική την οικιστική ανάπτυξη αποτελούν τον πιο διαδεδομένο τρόπο αξιοποίησης της ατομικής ιδιοκτησίας γης στον ελληνικό χώρο. Το γεγονός αυτό οφείλεται στη στροφή μεγάλου μέρους εσωτερικών μεταναστών στην αγορά ιδιόκτητης γης και κατοικίας σε αστικά κέντρα. Το μικρό μέγεθος των οικοπέδων ανταποκρίνεται στο επίπεδο των εισοδηματικών δυνατοτήτων των κοινωνικών ομάδων που προσανατολίζονται για διάφορους λόγους στην επιλογή της ιδιόκτητης στέγης αλλά και στο μικρό μέγεθος των ιδιωτικών κεφαλαίων που επενδύονται στα ακίνητα (Γετίμης, 2000 στο Δρίτσα, 2009).

Επιπλέον, οι αρχικοί ιδιοκτήτες των προς πώληση εδαφών επεδίωκαν να πουλήσουν τη γη σε οικόπεδα, οπότε γινόταν κατάτμηση και σταδιακή πώληση τους στην αγορά. Η διαδικασία αυτή σπάνια προέβλεπε τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και περιοριζόταν συνήθως στην υποτυπώδη διαμόρφωση του βασικού δικτύου κυκλοφορίας. Σε αυτές τις διαδικασίες κατάτμησης οφείλονται πολλά από τα προβλήματα που εμφανίζονται αργότερα στις αστικές περιοχές όπως οι απαλλοτριώσεις

ακινήτων για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων, τα τυφλά οικοπέδα και η μη εφαρμογή των ρυμοτομικών σχεδίων (Γετίμης, 2000 στο Δρίτσα, 2009).

Η έλλειψη επαρκούς κοινωνικής πολιτικής ευνόησε την ανάπτυξη της μικροϊδιοκτησίας στην Ελλάδα. Επιπλέον, η μικροϊδιοκτησία προωθήθηκε ουσιαστικά από το κράτος, καθώς αποτελούσε ένα πολιτικό μέσο για την εξασφάλιση της συναίνεσης των λαϊκών στρωμάτων προς την κρατούσα τάξη πραγμάτων (Δρίτσα, 2009).

6.3.1.2 ΑΥΘΑΙΡΕΤΗ ΔΟΜΗΣΗ (ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΓΗΣ)

Η αυθαίρετη δόμηση υπήρξε ένα από τα πιο σημαντικά μέσα που χρησιμοποιήθηκαν για την κάλυψη των αναγκών στέγασης των αστικοποιούμενων αγροτικών πληθυσμών. Το κράτος επέτρεπε την αυθαίρετη δόμηση ως μέσο κοινωνικής και οικονομικής αναζωογόνησης και με τον τρόπο αυτό ενισχύονταν το πελατειακό κράτος. Παράλληλα, η αυθαίρετη δόμηση ενισχύθηκε από τη κρατική πολεοδομική πρακτική, μέσω της οποίας οι περιοχές των αυθαιρέτων εντάσσονταν σταδιακά στο σχέδιο πόλης και μετατρέπονταν σε αστικές συνοικίες

(http://library.tee.gr/digital/kma/kma_m1181/kma_m1181_kabouri1.pdf).

Η αποδοχή της αυθαίρετης δόμησης με σειρά διαταγμάτων νομιμοποίησης, με πιο πρόσφατο το νόμο Ν.4014/2011, οδήγησε στην κοινωνική αποδοχή της παραβατικότητας με αποτέλεσμα να αυξάνεται ολοένα και περισσότερο η αυθαίρετη δόμηση και κατά συνέπεια και τα προβλήματα που δημιουργούνται μέσω αυτής. Τα προβλήματα αυτά οφείλονται στο ότι οι αυθαίρετες οικοδομές δεν υπακούν σε κάποιους κανόνες όπως οι επιτρεπόμενοι όροι δόμησης και πολλές φορές ούτε σε ελέγχους όσον αφορά στην αντοχή τους παρά μόνο στις εκάστοτε ανάγκες των ιδιοκτητών. Επομένως, τα αυθαίρετα κτίρια, αποτελούν κατεξοχήν προβληματικά κτίρια. Επιπλέον, όταν πρόκειται για ολόκληρες περιοχές αυθαιρέτων, οι περιοχές αυτές δεν υπακούν σε κάποιο σχέδιο πόλης με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στη λειτουργία αυτών καθώς δεν υπάρχει επαρκής ελεύθερος χώρος, δεν τηρούνται οι αποστάσεις μεταξύ κτιρίων και οι οδικοί άξονες δεν εξυπηρετούν τις ανάγκες της περιοχής εφόσον δεν έχει γίνει καμία μελέτη. Επομένως, υποβαθμίζονται δύο πολύ σημαντικοί τομείς, που είναι ο ελεύθερος χώρος και η υποδομή της κατασκευής, ενώ σε πολεοδομικό επίπεδο με τη συνεχή ένταξη των περιοχών αυθαιρέτων στο Σχέδιο Πόλεως χωρίς σχεδιασμό με προοπτική, διατηρούνται τα αρνητικά χαρακτηριστικά της οργάνωσης του χώρου.

Παράλληλα, η ελαστικότητα της νομοθεσίας που καθιερώθηκε οδήγησε σε καταστρατήγηση κάθε περιορισμού ως προς την εκμετάλλευση και τη χρήση του εδάφους με αποτέλεσμα, κυρίως μετά το 1970, να χτίζονται αυθαίρετα σε περιοχές προστασίας (δασικές εκτάσεις, αιγιαλούς) και κοινόχρηστους χώρους της πόλης. Με τον τρόπο αυτό, η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση στην κατασκευή σπιτιών, χωρίς να έχει, τουλάχιστον μέχρι πρόσφατα, καμία περιβαλλοντική πολιτική. Βιάζοντας το αστικό τοπίο, αυξάνονται υπέρμετρα οι συντελεστές δόμησης, οι καλύψεις των οικοπέδων, τα ύψη των κτιρίων, χωρίς να υπάρχει μέριμνα για κοινόχρηστους – κοινωφελείς χώρους, χτίζονται τα ρέματα, καταπατούνται οι παραλίες, μολύνεται και υποβαθμίζεται το χερσαίο και θαλάσσιο περιβάλλον της χώρας (Δρίτσα, 2009).

6.3.1.3 ΑΝΤΙΠΑΡΟΧΗ (ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΠΑΡΟΧΗΣ ΣΤΕΓΗΣ)

Ένα άλλο χαρακτηριστικό της ανοικοδόμησης των ελληνικών πόλεων αποτελεί το σύστημα της αντιπαροχής, το οποίο προϋποθέτει κατάλληλο συνδυασμό τιμής οικοπέδου, επιφανειών που μπορεί να ανοικοδομηθούν και ζήτησης. Βασικός παράγοντας είναι ο υψηλός συντελεστής δόμησης προκειμένου να καλυφθούν με επάρκεια τόσο το επιχειρηματικό – εργολαβικό κέρδος όσο και το κίνητρο του ιδιοκτήτη ως προς την προϋπάρχουσα ιδιοκτησία του. Το σύστημα της αντιπαροχής είχε ως αποτέλεσμα τη θέση των μονοκατοικιών να καταλαμβάνουν πολυκατοικίες έτσι ώστε να καλυφθούν οι παραπάνω ανάγκες και αυτό με τη σειρά του οδήγησε σε προβλήματα στη λειτουργία των πόλεων.

Η αυθαίρετη δόμηση και η εμπορική κατοικία με αντιπαροχή, παρότι στέρησαν από τις ελληνικές πόλεις τα αναγκαία ποιοτικά, λειτουργικά και ιστορικά χαρακτηριστικά τους συνέχισαν να εφαρμόζονται καθώς όλα τα κοινωνικά στρώματα εξασφάλιζαν οικονομικά οφέλη

(http://library.tee.gr/digital/kma/kma_m1181/kma_m1181_kabouril.pdf).

6.3.1.4 ΑΤΥΠΕΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Η παραγωγική δραστηριότητα στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό πολύ μικρών επιχειρήσεων και από την άτυπη οικονομία. Η απασχόληση επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό την ανάπτυξη των πόλεων και τη διαμόρφωση του αστικού χώρου. Η διασπορά της μικρο-ιδιοκτησίας και η διάχυση των οικογενειακών επιχειρήσεων στο

χώρο, η ποικιλία και η πολυπλοκότητα των λειτουργιών ακόμη και μέσα στο κτίριο, συμβάλλουν στην οικειοποίηση του αστικού χώρου από τους κατοίκους, έστω και αν αυτό πραγματοποιείται με άνισους τρόπους. Η διάχυση των δραστηριοτήτων και η έλλειψη ελέγχου στις χρήσεις γης οδηγεί σε πλήθος χωρικών διαιρέσεων και διαφοροποιήσεων στη χρήση του χώρου από διαφορετικές ηλικίες, εθνότητες, κοινωνικές τάξεις και φύλα. Επιπλέον, πρέπει να τονιστεί ότι ανάμειξη δε δημιουργείται μόνο στις χρήσεις γης αλλά και στις ομάδες με διαφορετικά κοινωνικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά (Βάιου στο Δρίτσα, 2009).

6.3.1.5 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ – Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΓΑΙΟΠΡΟΣΟΔΟΥ

Οι ραγδαίες διαδικασίες αστικοποίησης, οι οποίες έγιναν χωρίς προηγουμένως να υπάρχει ένα συστηματικό πλαίσιο ρυθμίσεων για τις χρήσεις γης στα αστικά κέντρα σε συνδυασμό με τη διάχυση μικρών επιχειρήσεων στο χώρο καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό τα προβλήματα της οικιστικής δομής και ανάπτυξης των πόλεων. Έτσι, η σύγκρουση και η ανάμειξη οχλουσών ή ασυμβίβαστων χρήσεων γης (π.χ. συνεργεία – κατοικία, τουρισμός – βιομηχανία), η εκτόπιση της κατοικίας από τα κέντρα των πόλεων προς όφελος του τριτογενή τομέα, η γραμμική επέκταση των κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των βασικών αξόνων κυκλοφορίας συνιστούν διαρθρωτικά προβλήματα όλων των αστικών περιοχών στην Ελλάδα και κυρίως της πρωτεύουσας.

Καθοριστικός παράγοντας στη κατανομή και χωροθέτηση των χρήσεων γης είναι η αστική γαιοπρόσοδος, δηλαδή η βασική μορφή αξιοποίησης του αστικού εδάφους από την ατομική ιδιοκτησία. Επομένως, στον ανταγωνισμό ανάμεσα στις χρήσεις γης, ρυθμιστικός παράγοντας αποτελεί το ύψος της γαιοπροσόδου. Μέσα από τον ανταγωνισμό των χρήσεων γης επιβάλλεται η αποδοτικότερη χρήση, εκείνη δηλαδή που αποδίδει την υψηλότερη γαιοπρόσοδο. Το ύψος αυτό εξαρτάται τόσο από το είδος της χρήσης, όσο και από τους όρους δόμησης. Στο σημείο αυτό, υπεισέρχεται η πολιτική του πολεοδομικού σχεδιασμού, η οποία εφόσον καθορίζει τους όρους δόμησης και τη κατανομή τους στον αστικό χώρο, αναδεικνύεται σε σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τον ανταγωνισμό των χρήσεων γης και το σχηματισμό της γαιοπροσόδου (Γετίμης, 2000).

Επομένως, το βασικό μέσο παρέμβασης στις χρήσεις γης είναι ο προσδιορισμός των όρων δόμησης. Οι υψηλοί συντελεστές δόμησης σε μια περιοχή διευκολύνουν την επικράτηση των πιο αποδοτικών χρήσεων. Για παράδειγμα, στις κεντρικές περιοχές της

Αθήνας με υψηλούς συντελεστές δόμησης κυριαρχούν οι λειτουργίες του τριτογενούς τομέα (γραφεία, καταστήματα, τράπεζες). Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει την κατανομή των χρήσεων γης στον αστικό χώρο είναι η θέση της περιοχής στην πολεοδομική δομή, που εξαρτάται από τη κεντρικότητά της και το σύστημα μεταφορών (Δρίτσα, 2009).

Ο ανταγωνισμός των χρήσεων γης συχνά αποτελεί καθοριστικό παράγοντα στην επιβολή της αποδοτικότερης λειτουργίας, δημιουργώντας προβλήματα στην οικιστική δομή. Ένα φαινόμενο που παρατηρείται σε όλες τις ελληνικές πόλεις είναι η γραμμική επέκταση των κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος των βασικών αρτηριών και η έλλειψη, όσον αφορά στην υποδομή, οργανωμένων κέντρων. Παράλληλα, υποβαθμίζονται περιοχές κατοικίας λόγω των διάσπαρτων βιοτεχνιών και συνεργείων, ενώ σημαντικά προβλήματα εμφανίζονται στις συγκοινωνίες και τις μεταφορές λόγω απρογραμμάτιστης ανάμειξης συγκρουόμενων χρήσεων χωρίς ειδική πρόβλεψη (Δρίτσα, 2009).

6.3.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΝΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Η παγκοσμιοποίηση και η ενοποίηση της αγοράς δημιούργησε ευκαιρίες ανάπτυξης σε κάποιες περιοχές και κινδύνους σε κάποιες άλλες. Αρκετά στοιχεία από τη σύγχρονη εικόνα των ελληνικών πόλεων φανερώνουν τη δυσμενή επίδραση της παγκοσμιοποίησης και αυτό συμβαίνει διότι οι ελληνικές πόλεις δεν είναι ανταγωνιστικές. Η παραγωγή σε περιορισμένο εύρος σύγχρονων προϊόντων και υπηρεσιών τα οποία συχνά παρουσιάζουν δυσκολίες προώθησης στις διεθνείς αγορές και η εισαγωγή του μεγαλύτερου μέρους της κατανάλωσης αποτελούν δείγμα περιορισμένης ανταγωνιστικότητας. Είναι χαρακτηριστικό ότι το 2008 οι εισαγωγές στην Ελλάδα ήταν τριπλάσιες από τις εξαγωγές και η αναλογία αυτή αυξάνει με την πάροδο του χρόνου, ενώ στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης την ίδια χρονιά οι εισαγωγές με τις εξαγωγές ήταν περίπου ισοδύναμες. Η περιορισμένη σε σχέση με την Ευρωπαϊκή Ένωση παραγωγικότητα των πόλεων δημιουργεί αντίστοιχα χαμηλά εισοδήματα με αρνητικές συνέπειες στις αγορές και περαιτέρω υποβάθμιση των πόλεων (Πετράκος, 2008).

Η περιορισμένη ανταγωνιστικότητα των ελληνικών πόλεων, με αποτέλεσμα την έλλειψη δυνατότητας ανάπτυξης και κατά συνέπεια την ολοένα και αυξανόμενη υποβάθμιση των περιοχών αυτών.

Η έλλειψη ανταγωνιστικότητας των ελληνικών πόλεων οφείλεται και στην έλλειψη σημαντικής βιομηχανίας και αυτό συμβαίνει για τρεις λόγους. Ο πρώτος είναι γιατί δεν υπάρχουν πόλεις μεσαίου μεγέθους με αποτέλεσμα να μην διαμορφώνονται πουθενά, με εξαίρεση τη Θεσσαλονίκη, ικανοποιητικές συνθήκες με βάση το μέγεθος της αγοράς και τη κλίμακα παραγωγής. Ο δεύτερος λόγος αφορά τη γεωγραφία και την ιστορία. Η Ελλάδα έχασε το πρώτο κύμα της βιομηχανικής ανάπτυξης το οποίο συνυπήρξε χρονικά με τους αγώνες για εθνική ανεξαρτησία. Το δεύτερο κύμα βιομηχανικής ανάπτυξης βρήκε τη χώρα στη μεταπολεμική περίοδο με κλειστά τα σύνορα της προς τις γειτονικές (σοσιαλιστικές τότε) χώρες. Οι δύο αυτοί παράγοντες αφενός δημιούργησαν προβλήματα πρόσβασης των ελληνικών προϊόντων στις ξένες αγορές και αφετέρου περιόρισαν το ενδιαφέρον των ξένων επενδυτών για εγκατάσταση επιχειρήσεων σε μια απομονωμένη οικονομία. Η γεωγραφία της χώρας αποτελεί έναν άλλο παράγοντα που επηρέασε αρνητικά καθώς το έντονο ανάγλυφο της χώρας και η μεγάλη υστέρηση στη δημιουργία οδικών υποδομών δημιούργησε πόλεις χωρίς ικανοποιητικές συνδέσεις μεταξύ τους και με την υπόλοιπη χώρα. Η κατάσταση αυτή δημιούργησε απαγορευτικά κόστη μεταφοράς, περιόρισε την ακτίνα δράσης των επιχειρήσεων στην άμεση ενδοχώρα και οδήγησε τις πόλεις σε εσωστρέφεια. Ο κατακερματισμός του ελληνικού οικονομικού χώρου σε μικρές τοπικές αγορές οδήγησε στον περιορισμό της παραγωγής σε μικρές μονάδες εξυπηρέτησης της τοπικής κυρίως αγοράς. Ο τρίτος παράγοντας που επηρέασε καθοριστικά τη δυνατότητα βιομηχανικής ανάπτυξης των πόλεων στην Ελλάδα είναι η διαδικασία της οικονομικής ολοκλήρωσης στην Ευρώπη. Η ούτως ή άλλως διαρθρωτικά προβληματική, ελληνική βιομηχανία βρέθηκε να ανταγωνίζεται με την προηγμένη τεχνολογικά μεγάλη βιομηχανία της Δυτικής Ευρώπης. Από τη διαδικασία αυτή χάθηκαν χιλιάδες θέσεις εργασίας, οι οποίες συρρίκνωσαν τη βιομηχανική βάση των πόλεων και περιόρισαν τη συμμετοχή της βιομηχανίας στο ΑΕΠ της χώρας. Στη συνέχεια, οι ελληνικές πόλεις διαπιστώνουν ότι χάνουν τη μάχη του ανταγωνισμού από πόλεις σε χώρες χαμηλού κόστους παραγωγής, στις οποίες μεταναστεύουν οι κλάδοι έντασης εργασίας προκειμένου να επιβιώσουν. Βρισκόμενες κάπου στη μέση του φάσματος μεταξύ χωρών υψηλής τεχνολογίας και χωρών χαμηλού κόστους, οι βιομηχανικές βάσεις των ελληνικών πόλεων δεν μπορούν να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά ούτε τις μεν ούτε τις δε. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Βόρεια Ελλάδα πολλές από τις επιχειρήσεις της οποίας έχουν κλείσει εξαιτίας της εύκολης πρόσβασης, μετά το άνοιγμα των συνόρων στην Ευρώπη, στις γειτονικές χώρες και του χαμηλού κόστους παραγωγής και διάθεσης των

προϊόντων στις χώρες αυτές. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα τη μεταφορά κάποιων επιχειρήσεων στις γειτονικές χώρες αλλά και την αγορά προϊόντων των κατοίκων των περιοχών της Βόρειας Ελλάδας από εκεί, γεγονός που οδήγησε στην περαιτέρω υποβάθμιση των περιοχών αυτών. Οι ελληνικές πόλεις αναπτύχθηκαν σαν κλειστά συστήματα με μικρή ενδοχώρα και περιορισμένο εύρος δραστηριοτήτων που εξυπηρετούν κυρίως την τοπική αγορά. Ταυτόχρονα, οι περισσότερες δε διαθέτουν μια εξαγωγική βάση και ελάχιστες διαθέτουν συγκεκριμένη παραγωγική δραστηριότητα. Έτσι οι πόλεις της περιφέρειας διαθέτουν παραγωγικές βάσεις με περιορισμένη διαφοροποίηση από τη μια πλευρά και αδυναμία εξειδίκευσης από την άλλη. Όσες διέθεταν κάποια εξειδίκευση στο παρελθόν (Νάουσα, Καστοριά, Βόλος κλπ), την έχασαν σε σημαντικό βαθμό λόγω οικονομικής ολοκλήρωσης (Πετράκος, 2008).

6.3.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Η οικονομική κρίση οδηγεί πολλές ελληνικές πόλεις σε μαρασμό. Η αύξηση της ανεργίας, της εγκληματικότητας, του αριθμού των αστέγων αλλά και το κλείσιμο των επιχειρήσεων είναι κάποιες από τις συνέπειες της κρίσης. Ερειπωμένα εργοστάσια και κλειστά καταστήματα αποτελούν εικόνα των ελληνικών πόλεων. Επιπλέον, λόγω έκρηξης της ανεργίας πολλά ενοίκια παραμένουν απλήρωτα με αποτέλεσμα ο αριθμός των αιτήσεων έξωσης να αυξάνεται δραματικά. Είναι χαρακτηριστικό ότι μέσα σε 40 ημέρες από την αρχή του 2011 είχαν κινηθεί, σύμφωνα με το Έθνος, οι διαδικασίες για 4.000 εξώσεις όταν όλο το 2010 οι αιτήσεις ήταν 8.500 (<http://www.tsantiri.gr/oikonomia/vrochi-peftoun-i-exosis-katatethikan-4-000-etisis-mesa-se-40-imeres.html>).

Η Αθήνα αποτελεί την πόλη στην οποία είναι πιο εμφανείς οι συνέπειες της κρίσης. Βρίσκεται στην πρώτη θέση στη λίστα των πόλεων με τις χειρότερες επιδόσεις στο εισόδημα και την απασχόληση, σύμφωνα με έρευνα του ινστιτούτου Brookings ενώ ακολουθείται από πόλεις των υπόλοιπων λεγομένων υποτιμητικά «PIGS» της Ευρωζώνης.

(<http://www.e-magazino.gr/alles-eidiseis/i-athina-proteiousa-tis-oikonomikis-krisis.html>).

Η εικόνα της εξαθλίωσης και της εγκατάλειψης είναι ιδιαίτερα έντονη στο κέντρο της Αθήνας λόγω της ύπαρξης μεταναστών και περιθωριακών στοιχείων αλλά και λόγω των επεισοδίων που γίνονται ως αντιδράσεις στο πολιτικό σύστημα της χώρας. Η

περιοχή αυτή αποτελεί την πιο υποβαθμισμένη στην Ελλάδα, με τεράστια προβλήματα και η αποκατάσταση της είναι ιδιαίτερα δύσκολη.

6.4 ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Όσον αφορά στα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των ελληνικών πόλεων, ως πλεονεκτήματα θα μπορούσαν να θεωρηθούν τα φυσικά χαρακτηριστικά αυτών, τα περισσότερα εκ των οποίων πηγάζουν από τη θέση και τα γεωγραφικά χαρακτηριστικά τους. Επιπλέον, στις ελληνικές πόλεις είναι λυμένο σε μεγάλο βαθμό το πρόβλημα στέγασης των κατοίκων και δεν αντιμετωπίζουν τουλάχιστον μέχρι στιγμής έντονα προβλήματα κοινωνικού διαχωρισμού σαν αυτά που συχνά εμφανίζονται σε ευρωπαϊκές πόλεις, αν και τελευταία τα προβλήματα αυτά έχουν οξυνθεί (Πετράκος, 2008).

Από την άλλη μεριά, οι ελληνικές πόλεις έχουν πολλά μειονεκτήματα όπως: χαμηλή ανταγωνιστικότητα, ακριβά προϊόντα και υπηρεσίες, περιορισμένο εύρος παραγωγικής βάσης και έλλειψη εξειδικεύσεων σε τομείς αιχμής. Επιπλέον, λόγω της οικονομικής κατάστασης στην οποία έχει περιέλθει τα τελευταία χρόνια η χώρα, έχουν αυξηθεί τα ποσοστά ανεργίας, τα ποσοστά των αστέγων, τα ποσοστά των ανθρώπων που ζουν κάτω από τα όρια της φτώχειας με συνέπεια την περαιτέρω υποβάθμιση του ελληνικού χώρου (Πετράκος, 2008).

6.4.1 ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Από οικιστική – πολεοδομική άποψη, οι ιδιομορφίες της οικιστικής ανάπτυξης των ελληνικών πόλεων και η ταχύρρυθμη ανοικοδόμηση που πραγματοποιήθηκε χωρίς κανένα προγραμματισμό τα μεταπολεμικά χρόνια κυρίως από ιδιωτική πρωτοβουλία οδήγησαν σε υπερεκμετάλλευση της γης, καταστροφή του παραδοσιακού κτιριακού αποθέματος και δημιουργία υψηλών πυκνοτήτων. Η επέκταση των αστικών κέντρων μέσω της αυθαίρετης δόμησης και η αύξηση των πυκνοτήτων δεν υποστηρίχθηκαν από τις απαιτούμενες υποδομές, αφού οι εντάξεις στο σχέδιο και η εντατικότερη εκμετάλλευση των ιδιοκτησιών δεν προϋποθέτουν αυτή τη διαδικασία. Ταυτόχρονα, η σύγκρουση των χρήσεων γης και ο περιορισμένος ρόλος του δημόσιου τομέα για την κατοικία, είχαν ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση πολλών περιοχών κατοικίας (Δρίτσα, 2009).

Παρόλα αυτά, οι παραπάνω διαδικασίες καθώς και το κυρίαρχο πρότυπο στεγάσεως, δηλαδή η ιδιοκατοίκηση, απέτρεψαν σε μεγάλο βαθμό τη διαμόρφωση ακραίων περιπτώσεων κοινωνικού διαχωρισμού και κοινωνικών συγκρούσεων (Δρίτσα, 2009).

Στην Ελλάδα, τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι περιοχές κατοικίας στις πόλεις μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- Δυσχέρειες πρόσβασης και κίνησης
- Ανεπάρκεια ή ανυπαρξία κοινωνικών υποδομών
- Ανάμειξη αντιμαχόμενων χρήσεων
- Υποβάθμιση περιβάλλοντος
- Υπέρβαση των ορίων εκμετάλλευσης των οικοπέδων
- Πρόβλημα συγκρότησης γειτονιάς

τα οποία και αναλύονται στο παράρτημα Β (Καραβία, 2007).

6.4.2 ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ

Όσον αφορά στις υποβαθμισμένες βιομηχανικές περιοχές δεν έχουν γίνει συστηματικές προσπάθειες για την καταγραφή του προβλήματος, όμως δεδομένης της έλλειψης βαριάς βιομηχανίας, η έκταση του προβλήματος είναι περιορισμένη. Η αποβιομηχανοποίηση αποτελεί ένα πρόσφατο φαινόμενο καθώς εμφανίστηκε στην Ελλάδα στα τέλη της δεκαετίας του 1980 με αποτέλεσμα να κλείσουν μεγάλες παραδοσιακές βιομηχανίες (που δραστηριοποιούνταν σε τομείς ένδυσης, εξόρυξης μεταλλευμάτων, κατασκευής πλοίων κλπ) οι οποίες για ορισμένες περιοχές αποτελούσαν την κύρια μορφή απασχόλησης. Συνέπεια αυτής της παρακμής αποτέλεσε το πολύ υψηλό ποσοστό της ανεργίας στις περιοχές αυτές (της τάξης του 30% και περισσότερο). Η βιομηχανία στην Ελλάδα είναι συγκεντρωμένη στις δύο μητροπόλεις (Αθήνα – Αττική 41.8% και Θεσσαλονίκη 16%) με αποτέλεσμα να πλήττονται περισσότερο από την αποβιομηχανοποίηση (<http://www.commonforum.eu>).

Στην Ελλάδα έχουμε μέχρι στιγμής ορισμένα εξαιρετικά δείγματα ανάπλασης πρώην βιομηχανικών ή βιοτεχνικών χώρων που λειτουργούν ως μουσεία βιομηχανικής κληρονομιάς χάρη σε μια πρωτοβουλία του Πολιτιστικού Ιδρύματος της ΕΤΒΑ (Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης).

Παρόλα αυτά, έχουν καταγραφεί ήδη σοβαρές απώλειες κυρίως λόγω της έλλειψης θεσμικού πλαισίου προστασίας των πρώην βιομηχανικών εγκαταστάσεων που

αποτελούν τη «βιομηχανική κληρονομιά» της χώρας, αν και στην Ελλάδα υπήρξαν αξιόπιστες και βιώσιμες προτάσεις που αφορούσαν στην επανάχρησή τους. Έτσι, ακόμη και τα κηρυγμένα «βιομηχανικά μνημεία» συνήθως ρημάζουν μέχρι να απαξιωθούν τελείως και να καταρρεύσουν, ενώ δεν είναι λίγες οι φορές που η άναρχη «αξιοποίηση» του χώρου δημιουργεί ένα εκτροματικό περιβάλλον (Κλεισιάρη, 2011).

6.5 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΕΡΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η ανάπλαση καθιερώνεται ως έννοια με νομοθετικό περιεχόμενο για πρώτη φορά από το Ν.Δ.1003/71 «περί ενεργού πολεοδομίας», όπου ορίζεται ως πολεοδομική εξυγίανση και εκσυγχρονισμός συνόλου ή μέρους ενός οικισμού. Ο Ν.947/1979 αντικατέστησε το παραπάνω νομοθετικό διάταγμα και αν και έδινε δυνατότητα για ελεγχόμενη πολεοδομική ανάπτυξη και για εκτεταμένη επέμβαση σε περιοχές με προβληματικό ιδιοκτησιακό καθεστώς, παρέμεινε ανενεργός για πάνω από 10 χρόνια. Το 1978 δημοσιεύεται το ΠΔ4/19/1978, το οποίο αναφέρεται στην εφαρμογή μελετών ανάπλασης ελεύθερων κοινοχρήστων χώρων, οικισμών ή περιοχών αυτών και στον καθορισμό των υποχρεώσεων των παρόδιων ιδιοκτητών. Το 1983 ψηφίζεται ο νέος οικιστικός νόμος 13337/83 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις», ο οποίος ρυθμίζει τις εντάξεις περιοχών στο σχέδιο πόλης ή επεκτάσεις του σχεδίου, καθώς επίσης σημαντικές τροποποιήσεις εντός του σχεδίου, εφόσον πρόκειται για προβληματικές περιοχές. Επίσης, προβλέπει ζώνες επεμβάσεων όπως τις Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης ZEE (σημειακές παρεμβάσεις) και τις Ζώνες Ειδικών Κινήτρων ZEK (ριζικές αναπλάσεις) με στόχο την ανάπλαση των πυρήνων των πόλεων ή των κτιρίων τους. Τέλος, με το νέο οικιστικό νόμο Ν.2508/97 με τίτλο «Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των Πόλεων και Οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» δημιουργείται το πρώτο θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα για αναπλάσεις και αναμορφώσεις εντός σχεδίου υποβαθμισμένων περιοχών, πολεοδομικών ενοτήτων ή τμημάτων τους, οι οποίες χαρακτηρίζονται από προβληματικές πολεοδομικές συνθήκες. Εντούτοις, οι αναπλάσεις όπως αυτές περιγράφονται στο Ν.2508/97 δεν έχουν προχωρήσει ιδιαίτερα από τους αρμόδιους φορείς, γεγονός που δημιουργεί αμφιβολίες για την αποτελεσματικότητά του (Καραβία, 2007).

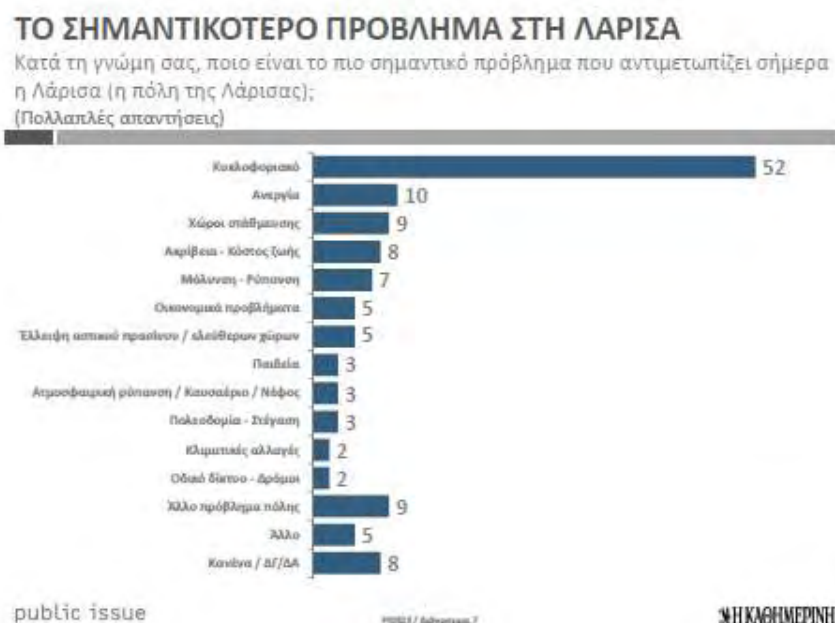
7.0 ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

7.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

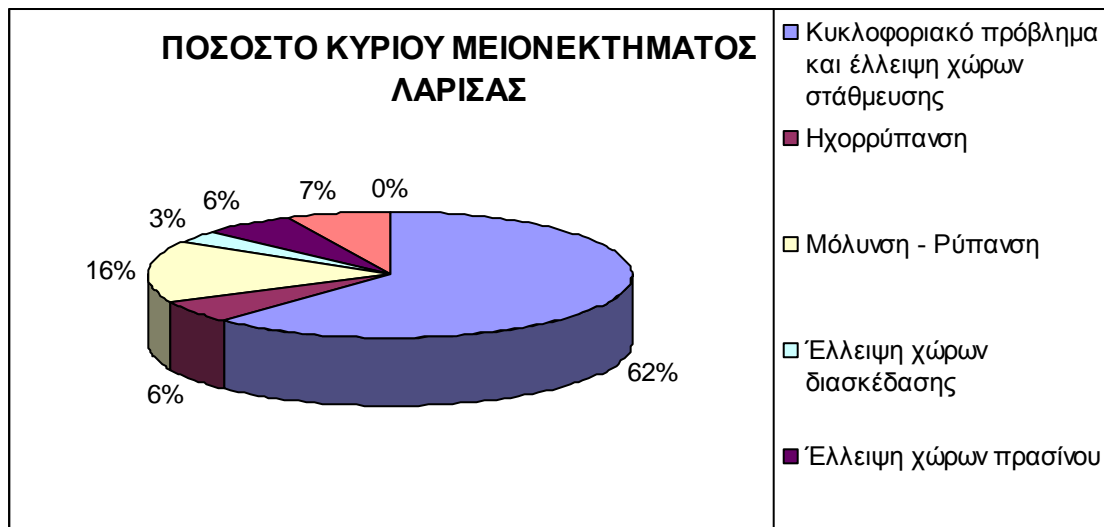
Η Λάρισα αποτελεί μια πόλη με έντονη πολιτική, οικονομική και κοινωνική ζωή και η ακτινοβολία της ξεπερνά τα όρια του νομού και εκτείνεται σε όλη την περιφέρεια Θεσσαλίας, ακόμη και έξω από αυτή. Σύμφωνα με τα προσωρινά στοιχεία της απογραφής του 2011, ο νέος Δήμος Λαρισαίων αποτελείται από 163380 κατοίκους και είναι μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2011).

Παρόλα αυτά αποτελεί μια πόλη που παρουσιάζει πολλά πολεοδομικά προβλήματα καθώς και πολλά κοινωνικά που ολοένα και εντείνονται από την οικονομική κρίση που μαστίζει τη χώρα μας τα τελευταία χρόνια. Σύμφωνα με την έρευνα του public issue για λογαριασμό της Καθημερινής το 2008, το κυριότερο πρόβλημα της Λάρισας ήταν το κυκλοφοριακό και ακολουθούν η ανεργία, η έλλειψη χώρων πρασίνου, το ακριβό κόστος ζωής, η ρύπανση, τα οικονομικά προβλήματα και η έλλειψη αστικού πρασίνου (Διάγραμμα 3). Στα ίδια αποτελέσματα καταλήγει και η έρευνα που έγινε από την Κουτσιμανή Αγγελική στα πλαίσια της πτυχιακής της εργασίας το 2009 (Διάγραμμα 4).

Διάγραμμα 3: Έρευνα με θέμα την ποιότητα ζωής στη Λάρισα (Πηγή: Public Issue για λογαριασμό της Καθημερινής, 2008)



Διάγραμμα 4: Έρευνα με θέμα το κύριο μειονέκτημα της Λάρισας (Πηγή: Κουτσιμανή Αγγελική, 2009)



Στη συνέχεια, αναλύονται τα πολεοδομικά και κοινωνικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν διάφορες συνοικίες της Λάρισας καθώς και οι επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στη Λάρισα.

7.2 Η ΛΑΡΙΣΑ ΑΠΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΑΠΟΨΗ

7.2.1 Η ΛΑΡΙΣΑ ΣΗΜΕΡΑ

Ο βασικός σχηματισμός των χρήσεων γης στη πόλη της Λάρισας είναι εκείνος που συναντάται συνήθως σε αστικοβιομηχανικά κέντρα που έχουν αναπτυχθεί συγκεντρωτικά και χωρίς την επιβολή συγκεκριμένων πολεοδομικών ρυθμίσεων. Ο πυρήνας της πόλης, δηλαδή η περιοχή στα νοτιοανατολικά του Φρουρίου, παρουσιάζει τη μεγαλύτερη πυκνότητα κεντρικών λειτουργιών (λιανικό και χονδρικό εμπόριο, υπηρεσίες) και μπορεί να θεωρηθεί το κέντρο της Λάρισας, προς το οποίο άλλωστε συγκλίνουν όλες οι βασικές αρτηρίες με την ευρύτερη περιοχή και με άλλα αστικά κέντρα της χώρας. Κατά μήκος των αρτηριών αυτών έχουν αναπτυχθεί γραμμικά κέντρα, πυκνότερα προς τον κεντρικό πυρήνα και αραιότερα προς την περιφέρεια, τα οποία δεν καλύπτουν όμως πλήρως τις ανάγκες των περιοχών κατοικίας που διασχίζουν. Μέσα στις περιοχές αυτές υπάρχουν επίσης διάσπαρτες μονάδες κεντρικών λειτουργιών χωρίς όμως να συγκροτούν σαφή τοπικά κέντρα (Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος και Συνεργάτες, 1984).

Βιομηχανικές και βιοτεχνικές εγκαταστάσεις υπάρχουν και μέσα στην πόλη και στις παρυφές της κατά μήκος των βασικών αρτηριών. Μέσα στην πόλη υπάρχουν δύο χαρακτηριστικές συγκεντρώσεις μικρών βιοτεχνιών και συνεργείων, μία στα ανατολικά του Φρουρίου και μία στα δυτικά. Κύριες γραμμικές αναπτύξεις βιομηχανικών και βιοτεχνικών εγκαταστάσεων είναι οι κατά μήκος των οδών προς Θεσσαλονίκη, Βόλο και Φάρσαλα. Οι αναπτύξεις αυτές ξεπερνούν τα όρια του Δήμου Λαρισαίων και εισχωρούν στις εκτάσεις των γύρω κοινοτήτων, φτάνοντας συνήθως μέχρι τους αντίστοιχους οικισμούς. Έτσι, ο σχηματισμός των βασικών χρήσεων γης που προκύπτει είναι ακτινωτός, με την πόλη της Λάρισας στο κέντρο, τους γειτονικούς οικισμούς στα άκρα και βιομηχανικές χρήσεις κατά μήκος των ακτινών, ενώ η γεωργική χρήση της γης, που κυριαρχεί στην ευρύτερη περιοχή, εισχωρεί μεταξύ των ακτινών και φτάνει ως τις παρυφές της πόλης (Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος και Συνεργάτες, 1984).

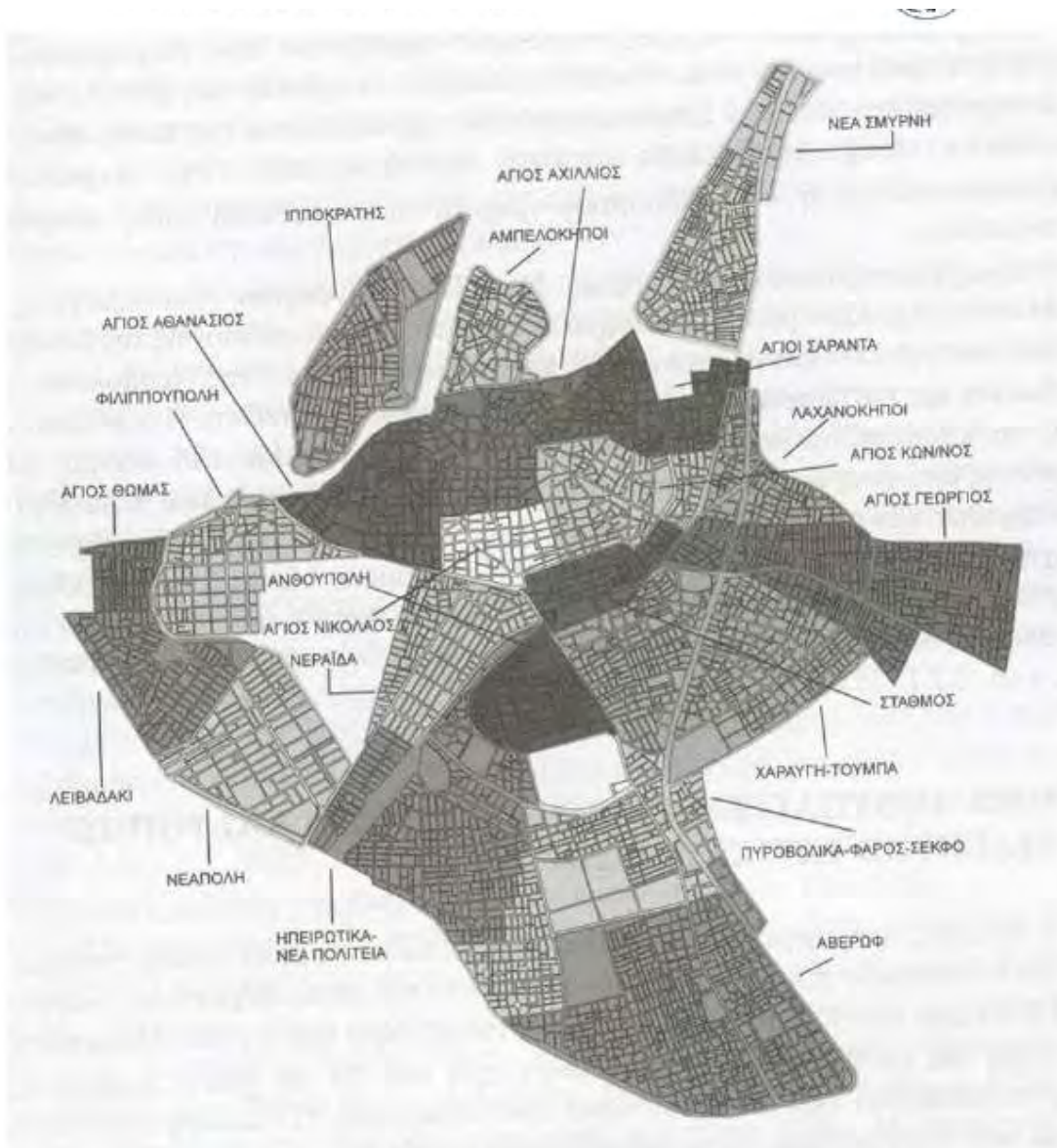
Ο σχηματισμός αυτός διαφοροποιείται από την παρουσία άλλων χρήσεων όπως το στρατιωτικό αεροδρόμιο, που καταλαμβάνει σημαντική έκταση δίπλα στην πόλη, ανάμεσα σε δύο βιομηχανικές ζώνες, οι εκτεταμένες στρατιωτικές εγκαταστάσεις, ορισμένες από τις οποίες βρίσκονται μέσα στην πόλη και αρκετά κοντά στο κέντρο της καθώς και οι εκτάσεις που ανήκουν σε διάφορα ιδρύματα (Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος και Συνεργάτες, 1984). Η συγκρότηση της Λάρισας κατά πολεοδομικές ενότητες (συνοικίες, γειτονίες) δεν είναι απόλυτα σαφής και τούτο γιατί τα θεσμικά όρια των διαφόρων υπηρεσιών δεν συμπίπτουν μεταξύ τους, ούτε ανταποκρίνονται στα όρια που προκύπτουν από φυσικούς ή τεχνητούς φραγμούς ή που αντιστοιχούν στην ιστορική εξέλιξη του σχεδίου πόλης. Τη σαφέστερη υποδιαίρεση της πόλης σε συνοικίες παρέχουν οι υφιστάμενοι ισχυροί φραγμοί (παλιά κοίτη Πηνειού, σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις, κύριες αρτηρίες, στρατόπεδα), τα όρια των ενοριών και τα όρια των σχολικών τομέων δημοτικής και μέσης εκπαίδευσης (Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος και Συνεργάτες, 1984). Αναλυτικά, οι συνοικίες της Λάρισας είναι οι εξής:

- Νεάπολη
- Λειβαδάκι
- Φιλιππούπολη
- Χαραυγή
- Ανθούπολη
- Πυροβολικά
- Αβέρωφ

- Λαχανόκηποι
- Νέα Σμύρνη
- Αμπελόκηποι
- Ιπποκράτης
- Νεράιδα
- Ηπειρώτικα
- Παπασταύρου
- Άγιος Γεώργιος
- Άγιος Αθανάσιος
- Άγιος Νικόλαος
- Άγιος Κωνσταντίνος
- Σαράντα Μαρτύρων
- Άγιος Αχίλλειος
- Άγιος Θωμάς
- Σταθμός
- Νέα Πολιτεία

και φαίνονται στο χάρτη 2 που ακολουθεί.

Χάρτης 2: Συνοικίες της Λάρισας (Πηγή: Παπαδοπούλου, 2009)



Αν και η Λάρισα δεν αποτελεί την πιο υποβαθμισμένη πόλη στην Ελλάδα, πολλές συνοικίες της αντιμετωπίζουν πολλά προβλήματα, τα οποία και αναλύονται διεξοδικά στη συνέχεια.

7.2.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Οι μεγάλοι ρυθμοί ανάπτυξης της Λάρισας, σε συνδυασμό με την έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού, οδήγησαν σε μια άναρχη επέκταση της πόλης. Επιπλέον, η ανοικοδόμηση του κέντρου της πόλης πάνω στην προϋπάρχουσα ρυμοτομία του οθωμανικού αστικού ιστού, χωρίς να γίνουν οι απαραίτητες αναμορφώσεις για την αντιμετώπιση νέων αναγκών,

δημιούργησε προβλήματα στην ορθολογική οργάνωση του πολεοδομικού ιστού (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Επομένως, τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη της Λάρισας σήμερα είναι η συνοχή του πολεοδομικού ιστού και οι συγκρούσεις χρήσεων γης. Οι προβληματικές αυτές περιοχές είναι διαφορετικών ειδών και δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με ενιαίο τρόπο. Επιπλέον, η μεγάλη πυκνότητα δόμησης στο κέντρο της πόλης, η άναρχη δόμηση αποτελούν σημαντικά προβλήματα της περιοχής. Όμως, κατά γενική ομολογία, το σημαντικότερο πρόβλημα παραμένει το κυκλοφοριακό και η έλλειψη χώρων στάθμευσης. Στη συνέχεια αναλύονται διεξοδικά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι διάφορες περιοχές της Λάρισας με αποτέλεσμα την υποβάθμιση τους.

7.2.2.1 ΑΣΥΝΕΧΕΙΕΣ - ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ

Οι ασυνέχειες και οι συγκρούσεις χρήσεων γης αποτελούν σημαντικά προβλήματα της πόλης. Τα κυριότερα από αυτά οφείλονται στα εξής:

- Πηνειός ποταμός
- Στρατιωτικές εγκαταστάσεις
- Εγκαταστάσεις Ο.Σ.Ε.
- Εγκαταστάσεις Δ.Ε.Η.
- Εγκαταστάσεις ΕΘ.Ι.ΑΓ.Ε
- Παλιά Εθνική Οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης
- Νεκροταφεία
- Αποθήκες
- Φυλακές

και περιγράφονται στη συνέχεια (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Πηνειός Ποταμός

Ο Πηνειός αποτελεί κεντρικό σημείο αναφοράς της Λάρισας αλλά συνεχίζει να δημιουργεί και δυσκολίες στην επικοινωνία των περιοχών εκατέρωθεν. Όσον αφορά στην παλαιά κοίτη, λόγω του μη ολοκληρωμένου χαρακτήρα των παρεμβάσεων και την έλλειψη που υπάρχει ακόμη σε προσβάσεις από τις συνοικίες της μιας πλευράς προς τις απέναντι συνοικίες

συνεχίζει να αποτελεί εμπόδιο στην ολοκλήρωση της επικοινωνίας των περιοχών της πόλης (Εικόνα 1) (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Εικόνα 1: Ορθοφωτογραφία του Πηνειού Ποταμού που διασχίζει τη Λάρισα (Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/default.aspx>)



Στρατιωτικές Εγκαταστάσεις

Οι περιοχές που καταλαμβάνονται από στρατόπεδα (1^η Στρατιά, Στρατόπεδο ΜΠΟΥΓΑ, 304 Π.Ε.Β. και Α.Τ.Α) αποτελούν σημαντικό κομμάτι της έκτασης της πόλης (καταλαμβάνουν περίπου το 5,25% της έκτασης του σχεδίου) και βρίσκονται σε καίριες θέσεις. Αυτό συμβαίνει διότι η εξάπλωση της πόλης είχε ως αποτέλεσμα τον εγκλωβισμό των στρατιωτικών μονάδων, που αρχικά βρίσκονταν εκτός οικισμού, και τον κατακερματισμό του αστικού ιστού. Επιπλέον, το αεροδρόμιο της 110 Π.Μ. στην ανατολική πλευρά της πόλης αποτελεί εμπόδιο στη φυσική επέκταση της πόλης, ενώ η ηχορύπανση που δημιουργείται

αποτελεί ένα άλλο τεράστιο πρόβλημα για τις συνοικίες που το πλαισιώνουν (Σαράντα Μαρτύρων, Λαχανόκηποι, Νέα Σμύρνη). Η 1^η Στρατιά, το στρατόπεδο Μπουγά, ο χώρος του Α.Τ.Α. και το στρατόπεδο του Τεχνικού Σώματος (Π.Ε.Β.), σε συνδυασμό με τις εγκαταστάσεις των Κ.Τ.Ε.Λ. και του Ο.Σ.Ε., διακόπτουν τη συνέχεια του αστικού ιστού της Λάρισας και έρχονται σε σύγκρουση με τη χρήση της γενικής κατοικίας που επικρατεί στην περιοχή (Εικόνα 2) (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Εικόνα 2: Ορθοφωτογραφία 1^{ης} Στρατιάς στη Λάρισα (Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/default.aspx>)



Εγκαταστάσεις Ο.Σ.Ε.

Οι εγκαταστάσεις του Ο.Σ.Ε. και οι σιδηροδρομικές γραμμές Αθήνας – Θεσσαλονίκης και Λάρισας – Βόλου δημιουργούν ασυνέχειες στον πολεοδομικό ιστό της πόλης. Οι εγκαταστάσεις του Ο.Σ.Ε. καταλαμβάνουν έκταση περίπου 280 στρεμμάτων που αποτελεί το

1,8 % της έκτασης της πόλης. Εκτός από την ύπαρξη των υπέργειων σιδηροδρομικών γραμμών, οι οποίες δημιουργούν τεράστιο πρόβλημα στην επικοινωνία των νοτιοανατολικών συνοικιών με την υπόλοιπη πόλη (οι συνοικίες Αγίου Γεωργίου και Χαραυγής έχουν και πρόβλημα επικοινωνίας από το βόρειο τμήμα στο νότιο), ο Ο.Σ.Ε. διατηρεί εντός της πόλης τις εγκαταστάσεις του μηχανοστασίου καθώς και του σταθμού εμπορευμάτων και διαλογής, οι οποίες εμποδίζουν την οργανική σύνδεση μεταξύ περιοχών και διχοτομούν την πόλη στο δυτικό και ανατολικό τμήμα (Εικόνα 3) (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Εικόνα 3: Ορθοφωτογραφία εγκαταλελειμμένων βαγονιών και των αποθηκών της Αγροτικής Τράπεζας στη Νέα Πολιτεία (Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/default.aspx>)



Εγκαταστάσεις Δ.Ε.Η.

Στο δυτικό τμήμα της πόλης βρίσκονται οι εγκαταστάσεις δουλείας της Δ.Ε.Η., καθώς και ο υποσταθμός που διατηρεί η επιχείρηση εντός της πόλης. Ενώ οι χώροι αυτοί έχουν

χαρακτηριστεί ως κοινόχρηστοι και απαγορεύεται οποιαδήποτε οικοδομική δραστηριότητα, λόγω των κινδύνων που υπάρχουν για την υγεία από τα μαγνητικά πεδία που δημιουργούνται από τους πυλώνες υψηλής τάσης, η περιοχή έχει οικοδομηθεί (μέρη των συνοικιών Λειβαδακίου και Φιλιππούπολης). Οι κάτοικοι των περιοχών αυτών αιτούνται την απομάκρυνση των πυλώνων για την αντιμετώπιση του προβλήματος (Εικόνα 4)⁴(Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Εικόνα 4: Ορθοφωτογραφία του υποσταθμού της ΔΕΗ (Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/default.aspx>)



Εκτάσεις ΕΘ.Ι.ΑΓ.Ε.

Στο νότιο τμήμα της πόλης υπάρχουν σημαντικές εκτάσεις ιδιοκτησίας του Υπουργείου Γεωργίας και συγκεκριμένα του Εθνικού Ιδρύματος Αγροτικής Έρευνας, όπου στεγάζονται οι εγκαταστάσεις του Ινστιτούτου Κτηνοτροφικών Φυτών και Βοσκών Λάρισας (Ι.Κ.Φ.Β.) και του Ινστιτούτου Χαρτογράφησης και Ταξινόμησης Εδαφών Λάρισας (Ι.Χ.Τ.Ε.Λ.). Οι

⁴ Εικόνες του υποσταθμού της ΔΕΗ φαίνονται στο Παράρτημα Δ

εκτάσεις αυτές καταλαμβάνουν το 2,4% περίπου της έκτασης του σχεδίου και αποτελούν σημαντικό φραγμό για την επικοινωνία των συνοικιών που βρίσκονται εκατέρωθεν (Πυροβολικά και Νέα Πολιτεία) με αποτέλεσμα τη δυσλειτουργία και την υποβάθμιση των περιοχών αυτών (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Παλιά Εθνική Οδός Αθηνών – Θεσσαλονίκης

Η ύπαρξη της παλαιάς Εθνικής Οδού δημιουργεί προβλήματα στην επικοινωνία μεταξύ τμημάτων της πόλης, επειδή τη διασχίζει στο ανατολικό της μέρος με αποτέλεσμα να δυσχεραίνουν οι μετακινήσεις μεταξύ των τμημάτων αυτών (Εικόνα 5) (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Εικόνα 5: Ορθοφωτογραφία της παλαιάς Εθνικής Οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης (Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/default.aspx>)



Νεκροταφεία

Στη συνοικία της Ανθούπολης βρίσκονται το παλιό (χριστιανικό) νεκροταφείο της Λάρισας, το στρατιωτικό νεκροταφείο και το εβραϊκό νεκροταφείο. Οι χρήσεις αυτές έρχονται σε αντίθεση με τις χρήσεις γης που επικρατούν στην περιοχή και συμβάλλουν στην περαιτέρω υποβάθμιση της (Εικόνα 6) (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Εικόνα 6: Ορθοφωτογραφία του εβραϊκού νεκροταφείου στην Ανθούπολη (Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/default.aspx>)



Αποθήκες

Στη Νέα Πολιτεία υπάρχει συγκρότημα αποθηκών με σημαντική έκταση, ιδιοκτησίας της Αγροτικής Τράπεζας. Η ύπαρξη των αποθηκών αυτών σε κατοικημένη περιοχή δημιουργεί ασυνέχεια και οδηγεί στην αισθητική υποβάθμιση της ⁵ (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

⁵ Φαίνονται στην Εικόνα 3 και σε φωτογραφία στο παράρτημα Δ

Φυλακές

Στην περιοχή του Μεζούρλου βρίσκονται σημαντικές υποδομές υγείας, εκπαίδευσης, πολιτισμού και διοίκησης (Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας, εγκαταστάσεις του ΤΕΕ και του ΙΕΚ) και είναι φανερό πως οι Φυλακές είναι σε απόλυτη ασυμβατότητα με τις υπόλοιπες χρήσεις και ειδικότερα με τις εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις των ΙΕΚ και των ΤΕΙ, με τις οποίες βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση (Εικόνα 7)⁶(Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Εικόνα 7: Ορθοφωτογραφία των φυλακών και του 2^{ου} ΙΕΚ Λάρισας (Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/default.aspx>)



⁶ Οι φυλακές δίπλα στο 2^ο ΙΕΚ Λάρισας φαίνονται και στη φωτογραφία στο παράρτημα Δ

7.2.2.2 ΜΕΓΑΛΗ ΠΥΚΝΟΤΗΤΑ ΔΟΜΗΣΗΣ

Η μεγάλη πληθυσμιακή αύξηση στην πόλη της Λάρισας είχε ως αποτέλεσμα την αντικατάσταση των κτιρίων με ψηλότερα (κυρίως στον κεντρικό τομέα). Το τέλος της δεκαετίας του 1960, σημαίνει για τη Λάρισα, όπως και για τις περισσότερες ελληνικές πόλεις, την αρχή μιας νέας περιόδου ανοικοδόμησης που έφερε ριζικές αλλαγές στην αστική μορφολογία και μετέβαλλε ανεπανόρθωτα τον κοινωνικό χαρακτήρισμό των ανθρωπίνων σχέσεων και τις συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων, κυρίως στο κέντρο της πόλης. Ήταν η εποχή της αντιπαροχής, που αντικατέστησε την μονώροφη ή διώροφη επώνυμη κατοικία με την ανώνυμη αστική πολυκατοικία και τον κήπο και την αυλή με τον τσιμεντένιο ακάλυπτο χώρο όπου τη θέση των λουλουδιών κατέχουν τώρα τα σκουπίδια και τα άχρηστα αντικείμενα των καταστημάτων του ισογείου. Επομένως, η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού στη Λάρισα είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση της πυκνότητας δόμησης και του πραγματοποιούμενου συντελεστή δόμησης στο κέντρο της πόλης και την υποβάθμιση, αισθητική και λειτουργική των περιοχών αυτών (ΤΕΕ, Τμήμα Κεντρικής – Δυτικής Θεσσαλίας στο Παπαδοπούλου, 2006).

Σήμερα, στην περιοχή του κέντρου, η πραγματοποιούμενη δόμηση ανά οικοδομικό τετράγωνο έχει υπερβεί (βάσει παλαιότερων συντελεστών δόμησης) την επιτρεπόμενη. Ειδικά στην περιοχή γύρω από την πλατεία Ταχυδρομείου, ο πραγματοποιούμενος συντελεστής δόμησης είναι μεταξύ 3.5 και 5,0. Στον πίνακα 4, που ακολουθεί, παρατηρούμε ότι η πληρότητα έχει εξαντληθεί στις περιοχές κέντρου, Αγίου Αχιλλείου, Αγίου Νικολάου και Αγίου Αθανασίου ενώ στις περιοχές Αγίων Σαράντα, Λαχανόκηπων και Νέας Σμύρνης η πληρότητα έχει υπερβεί το 90% (Εικόνα 8)⁷ (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

⁷ Φαίνεται στη φωτογραφία 5 του παραρτήματος Δ

Εικόνα 8: Ορθοφωτογραφία του κέντρου της Λάρισας (Πηγή: <http://gis.ktimanet.gr/wms/ktbasemap/default.aspx>)



Πίνακας 4: Εκτίμηση της μέγιστης χωρητικότητας ανά πολεοδομική ενότητα όπου Π.Ε. 1: Κέντρο - Άγιος Αχίλλειος, Π.Ε. 2: Αμπελόκηποι, Π.Ε. 3: Άγιοι Σαράντα – Λαχανόκηποι, Π.Ε. 4: Άγιος Νικόλαος, Π.Ε. 5: Άγιος Αθανάσιος, Π.Ε. 6: Ιπποκράτης, Π.Ε. 7: Νέα Σμύρνη, Π.Ε. 8: Λαχανόκηποι – Άγιος Γεώργιος, Π.Ε. 9: Μεταξύ Π.Ε.Ο. και Ε.Ο. Λάρισα – Βόλου, Π.Ε. 10: Περιοχή Σταθμού – Χαραυγή, Π.Ε. 11: Ανθούπολη – Νεράιδα, Π.Ε. 12: Στρατόπεδο Σαρίμπεη, Π.Ε. 13: Φιλιππούπολη, Π.Ε. 14: Πυροβολικά, Π.Ε. 15: Νέα Πολιτεία – Ηπειρώτικα, Π.Ε. 16: Νεάπολη, Π.Ε. 17: Άγιος Θωμάς – Λειβαδάκι – Φιλιππούπολη, Π.Ε. 18: Αβέρωφ(Πηγή: Λαλένης, Τσακίρης, 2008)

ΠΕ	Έκταση Ha	Πληθ. 2001	Ισχύον Γ.Π.Σ.				Ισχύουσες Π.Μ.								
			Μέση πυκν.	Μεγ. χωρ.	Απομειν. χωρ.	Πληρότητα %	Σ.Δ. για κατοικία %			Δόμηση ανά ά- τομα	Ποσοστό δρόμων	λ	Μεγ. χωρητικ.	Απομέ- νουσα χωρητ.	Πληρότητα %
							Αμιγής	Γενική	Κέντρο						
1	41,7	3821	97	4045	424	0,90	75	80	25	40	29	0,80	3299	-322	1,10
2	37,0	3824	180	5920	2096	0,85	90	80	70	40	28	0,60	4286	482	0,89
3	141,2	20381	110	15532	-4849	1,31	90	80	70	40	30	0,70	20898	517	0,98
4	89,7	22198	181	11222	-10976	1,98		80	70	40	28	0,75	16225	-5973	1,37
5	63,5	13417	172	10922	-2495	1,23		80	70	40	33	0,75	11149	-2268	1,20
6	92,4	6208	103	9517	3309	0,85	90	80	70	40	27	0,85	7855	1647	0,79
7	94,0	6181	105	9870	3689	0,83	90	80	70	40	35	0,60	6685	504	0,92
8	127,4	5515	88	11211	5896	0,49	90	80	70	40	36	0,60	10994	5479	0,50
9	104,6	864	111	11611	10747	0,07	90	80	70	40	30	0,50	6626	5762	0,13
10	112,6	9103	112	12611	3508	0,72	90	80	70	40	32	0,65	12219	3116	0,74
11	171,8	10050	110	18898	8848	0,53	90	80	70	40	28	0,65	15439	5389	0,65
12															
13	63,1	3326	115	7257	3931	0,46	90	80	70	40	24	0,40	4795	1469	0,69
14	90,3	2207	95	8579	6372	0,26	90	80	70	40	25	0,60	4983	2776	0,44
15	161,3	2931	101	16291	13360	0,18	90	80	70	40	35	0,65	14178	11247	0,21
16	97,5	4753	118	11505	6752	0,41	90	80	70	40	28	0,65	7307	2554	0,65
17	117,2	7311	119	13947	6636	0,52	90	80	70	40	29	0,65	14234	6923	0,51
18	186,7	2796	95	17737	14941	0,16	90	80	70	40	28	0,60	12671	9875	0,22
ΣΥΝ ΟΛΑ	1772,0	124686	110,9895	196673	71987	0,63							173843	49157	0,72

Επιπλέον, ο πληθυσμός στη Λάρισα θα αυξηθεί σύμφωνα με τις προβλέψεις πληθυσμού ανά πολεοδομική ενότητα για τις χρονιές 2011 και 2021 από το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο όπως φαίνεται και στον πίνακα 5, καθώς τα οριστικά αποτελέσματα από την απογραφή του πληθυσμού του 2011 δεν έχουν ακόμη ανακοινωθεί. Η χωρητικότητα ανά πολεοδομική ενότητα το 2021 μετά από την εφαρμογή του ΓΠΣ φαίνεται στον πίνακα 6 στη συνέχεια, από τον οποίο προκύπτει ότι οι κεντρικές κυρίως ΠΕ 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 10 και 13 θα έχουν και πάλι έλλειμμα χωρητικότητας (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Πίνακας 5: Προβλέψεις πληθυσμού 2011 – 2021 (Πηγή: Λαλένης, Τσακίρης, 2008)

	Μόνιμος Πληθυσμός 2001		Μόνιμος Πληθυσμός 2011	Μόνιμος Πληθυσμός 2021
	1	2=1+(1*4%)	3=2+(2*12,6%)	4=3+(3*10,5%)
Π.Ε.1	3.621	3.766	4.240	4.688
Π.Ε.2	3.824	3.977	4.478	4.948
Π.Ε.3	20.381	21.196	23.867	26.373
Π.Ε.4	22.198	23.086	25.995	28.724
Π.Ε.5	13.417	13.954	15.712	17.362
Π.Ε.6	6.208	6.456	7.270	8.033
Π.Ε.7	6.181	6.428	7.238	7.998
Π.Ε.8	5.515	5.736	6.458	7.136
Π.Ε.9	864	899	1.012	1.118
Π.Ε.10	9.103	9.467	10.660	11.779
Π.Ε.11	10.050	10.452	11.769	13.005
Π.Ε.13	3.326	3.459	3.895	4.304
Π.Ε.14	2.207	2.295	2.584	2.856
Π.Ε.15	2.931	3.048	3.432	3.793
Π.Ε.16	4.753	4.943	5.566	6.150
Π.Ε.17	7.311	7.603	8.561	9.460
Π.Ε.18	2.796	2.908	3.274	3.618
Σύνολο Π.Ε.	124.686	129.673	146.012	161.344
Σύνολο εκτός Π.Ε.	6.409	6.665	7.505	8.293
Λάρισα	131.095	136.339	153.517	169.637
Αμφιθέα	67	70	78	87
Κουλούριον	334	347	391	432
ΣΥΝΟΛΟ Δ.Δ.Λαρίσης	131.496	136.756	153.987	170.156
Τερψιθέα	1.283	1.334	1.502	1.660
ΣΥΝΟΛΟ Δ.Δ.Τερψιθέας	1.283	1.334	1.502	1.660
ΣΥΝΟΛΟ ΔΗΜΟΥ	132.779	138.090	155.490	171.816

Πίνακας 6: Εκτίμηση χωρητικότητας ανά Πολεοδομική Ενότητα μετά την εφαρμογή του ΓΠΣ του 2008 (Πηγή: Λαλένης, Τσακίρης, 2008)

ΠΕ	Έκταση Ha	Πληθ. 2021	Θεσμικό πλαίσιο βάσει ΠΜ								Πυκνότητες			
			Σ.Δ. για κατοικία %			Δόμηση ανά άτομο	Ποσοστό δρόμων	λ	Μεγ. χωρητικ.	Απομειν. χωρ.	Πληρότητα	βάσει ι- σχύοντος Γ.Π.Σ.	βάσει ΠΜ	βάσει Πληθυ- σμού
			Αμγής	Γενική	Κέντρο									
1	41,7	4.686	80%	40%	20%	40	29%	0,80	2.238	-2.447	2,09	97	54	112
2	37,0	4.948	80%	70%	60%	40	28%	0,60	3.791	-1.157	1,31	160	102	134
3	141,2	26.373	80%	70%	60%	40	30%	0,70	17.093	-9.280	1,54	110	121	187
4	69,7	28.724		70%	60%	40	28%	0,75	12.005	-16.719	2,39	161	172	412
5	63,5	17.362		70%	60%	40	33%	0,75	8.605	-8.756	2,02	172	136	273
6	92,4	8.033	90%	80%	70%	45	27%	0,65	6.983	-1.050	1,15	103	76	87
7	94,0	7.998	90%	70%	60%	45	35%	0,60	5.628	-2.371	1,42	105	60	85
8	127,4	7.136	90%	70%	60%	45	36%	0,60	9.333	2.196	0,76	88	73	56
9	104,6	1.118	90%	80%	70%	45	30%	0,50	5.720	4.602	0,20	111	55	11
10	112,6	11.779	90%	70%	60%	45	32%	0,65	9.949	-1.830	1,18	112	88	105
11	171,8	13.005	90%	80%	70%	45	28%	0,65	13.584	579	0,96	110	79	76
13	63,1	4.304	90%	80%	70%	45	24%	0,40	4.062	-242	1,06	115	64	68
14	90,3	2.856	90%	80%	70%	45	25%	0,60	4.429	1.573	0,64	95	49	32
15	161,3	3.793	90%	80%	70%	45	35%	0,65	12.603	8.810	0,30	101	78	24
16	97,5	6.150	90%	80%	70%	45	28%	0,65	6.486	336	0,95	118	67	63
17	117,2	9.460	90%	80%	70%	45	29%	0,65	12.566	3.105	0,75	119	107	81
18	186,7	3.618	90%	80%	70%	45	28%	0,60	11.263	7.645	0,32	95	60	19
ΣΥΝΟΛΟ	1.772,0	161.344							146.338	-15.006	1,10			

7.2.2.3 ΑΝΑΡΧΗ ΔΟΜΗΣΗ

Αρχικά, ο πυρήνας της σημερινής πόλης διαμορφώθηκε – παρά τον ανασχεδιασμό του 1883 – ακολουθώντας τα παλιά έργα υποδομής και την προϋπάρχουσα ρυμοτομία του παλιού οθωμανικού αστικού ιστού. Αυτό δημιούργησε προβλήματα που συνεχίζουν ακόμη να υφίστανται σε πολλές περιοχές της Λάρισας (αδιέξοδες οδοί, δαιδαλώδης οργάνωση, κλπ) (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

Επιπλέον, η πληθυσμιακή αύξηση της Λάρισας των τελευταίων δεκαετιών οδήγησε και στον υπερδιπλασιασμό της επιφάνειας της πόλης που έγινε αυθαίρετα, τυχαία, εξαιτίας της απουσίας οποιουδήποτε σχεδιασμένου προγράμματος. Στα μέσα της δεκαετίας του '70, το 60% της κτισμένης επιφάνειας προερχόταν από αυθαίρετη δόμηση, που εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης το 1976 και κυρίως το 1979. Ο βαθμός της αυθαίρετης δόμησης πάνω στις εκτάσεις αυτές που μπήκαν στο σχέδιο και μέχρι αυτό να εφαρμοστεί ήταν τόσο υψηλός που είχε ως αποτέλεσμα από την αρχή το νέο σχέδιο να είναι ανεφάρμοστο (Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος και Συνεργάτες, 1984 στο Παπαδοπούλου, 2006).

Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα υποβαθμισμένης αστικής περιοχής που αντιμετωπίζει τέτοια προβλήματα είναι οι Αμπελόκηποι όπου σπίτια κόβουν τους δρόμους στη μέση, αποτέλεσμα άναρχης και πυκνής δόμησης. Τα προβλήματα ρυμοτομίας της περιοχής δεν λύθηκαν με την ένταξη της στο εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο της Λάρισας. Επιπλέον, η περιοχή χαρακτηρίζεται από μεγάλο αριθμό παλιών κατοικιών, πολλές εκ των οποίων εγκαταλειμμένες και εστίες μόλυνσης, γεγονός που οδηγεί στην αύξηση της εγκληματικότητας στην περιοχή αυτή και στην περαιτέρω υποβάθμιση της (<http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=7&aid=37094>).

7.2.2.4 ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ – ΕΛΛΕΙΨΗ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, το κυριότερο πρόβλημα της Λάρισας ήταν το κυκλοφοριακό και η έλλειψη χώρων στάθμευσης σύμφωνα με την έρευνα του public issue για λογαριασμό της Καθημερινής το 2008. Στα ίδια αποτελέσματα κατέλειξε και η έρευνα της Αγγελικής Κουτσιμανή στα πλαίσια της πτυχιακής της εργασίας το 2009⁸.

⁸ Φαίνεται στα σχήματα 3 και 4 της παραγράφου 7.1

Το κυκλοφοριακό πρόβλημα και η έλλειψη χώρων στάθμευσης εμφανίζονται κυρίως στις περιοχές του κέντρου. Στην κεντρική περιοχή της Λάρισας υπάρχουν θέσεις ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης με ποσοστό κατάληψης 80 με 90% που όμως δεν αρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες στάθμευσης, ενώ είναι προφανές ότι αύξηση της παρά την οδό στάθμευση δεν μπορεί να γίνει λόγω πεπερασμένης χωρητικότητας των οδών. Το κυκλοφοριακό πρόβλημα και η έλλειψη χώρων στάθμευσης δημιουργεί πολλές φορές χαοτικές συνθήκες στο κέντρο της πόλης (Λαλένης, Τσακίρης, 2008).

7.2.2.5 ΕΛΛΕΙΨΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Ένα άλλο πρόβλημα που συναντάται στο εσωτερικό του αστικού ιστού είναι η έλλειψη αστικού πρασίνου. Σύμφωνα με την έρευνα του public issue για λογαριασμό της Καθημερινής το 2008 και την έρευνα που έγινε από την Κουτσιμανή Αγγελική το 2009, η έλλειψη ελεύθερων χώρων και χώρων αστικού πρασίνου θεωρήθηκε το σημαντικότερο πρόβλημα της Λάρισας από κάποιους πολίτες με μικρό βέβαια ποσοστό (5 και 6% αντίστοιχα)⁹.

Το φαινόμενο αυτό παρατηρείται κυρίως στις περιοχές του κέντρου (Πίνακας 7).

Πίνακας 7: Δείκτης πρασίνου ανά συνοικία του πολεοδομικού συγκροτήματος Λάρισας (Πηγή: Λιονάτου – Φιλινδρή, 2008)

ΔΕΙΚΤΗΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ/ ΣΥΝΟΙΚΙΑ ΣΤΟ Π.Σ. ΛΑΡΙΣΑΣ	
ΣΥΝΟΙΚΙΑ	Τ.μ. πρασίνου/ κάτοικο
Αβέρωφ	,8
Άγιος Αθανάσιος	5,6
Άγιος Αχίλλειος	14,3
Άγιος Γεώργιος	2,3
Άγιος Θωμάς	3,8
Άγιος Κωνσταντίνος	3,1
Άγιος Νικόλαος	2,6
Άγιοι Σαράντα	4,2
Αμπελόκηποι	9,2
Ανθούπολη	7,1

⁹ Φαίνεται στα σχήματα 3 και 4 της παραγράφου 7.1

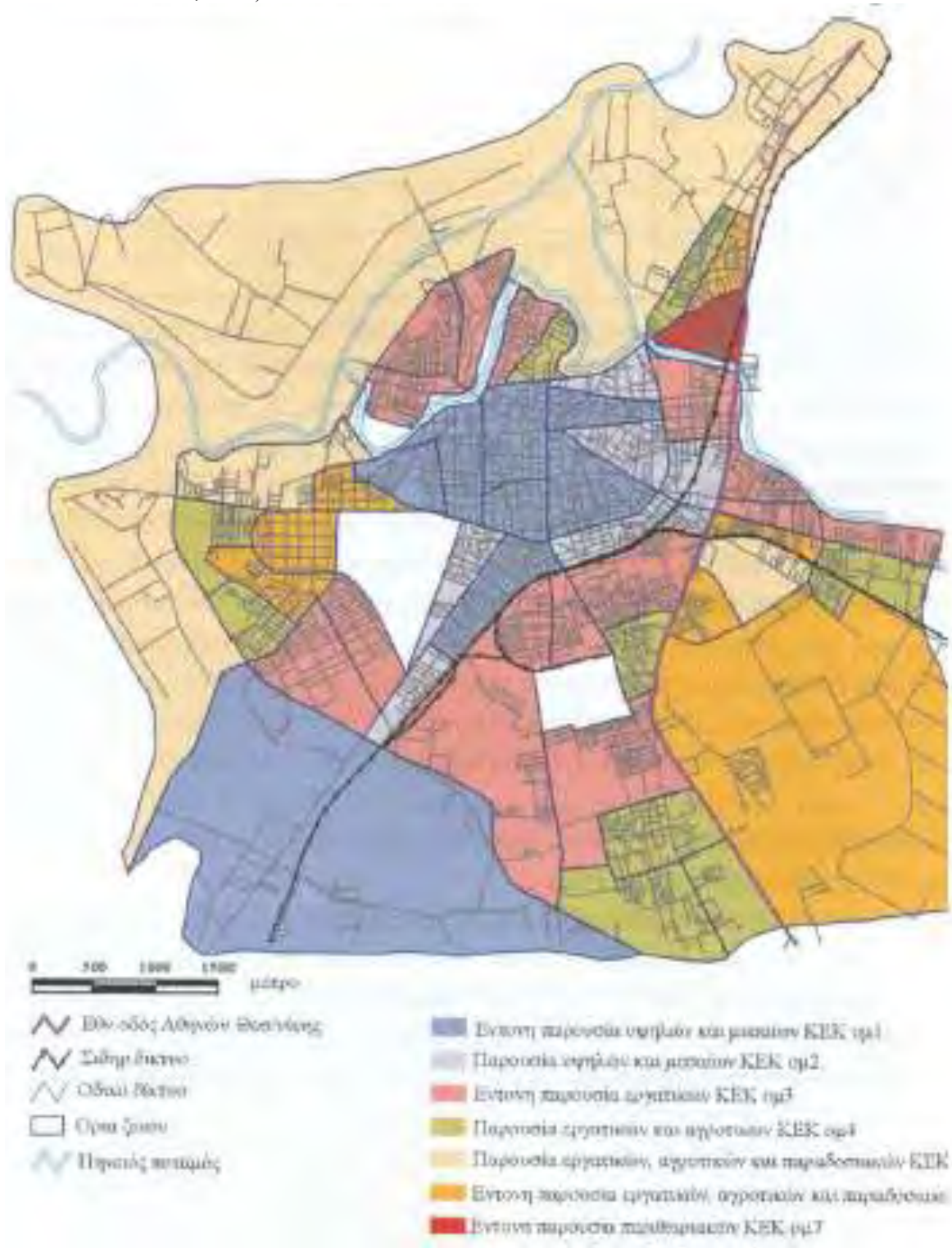
Ηπειρώτικα	4,7
Ιπποκράτης	4,5
Λαχανόκηποι	3,9
Λειβαδάκι	3,6
Νέα Πολιτεία	4,7
Νέα Σμύρνη	3,9
Νεάπολη	8,6
Νεράιδα	3,6
Παπασταύρου	5,4
Πυροβολικά	4,1
Σταθμός	4,8
Φιλιπούπολη	9,1
Χαραυγή	4,8

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα, το μεγαλύτερο πρόβλημα εμφανίζεται στην περιοχή του Αγίου Γεωργίου όπου αντιστοιχούν 2,3τμ πρασίνου ανά κάτοικο και στην περιοχή του Αγίου Νικολάου με 2,6τμ πρασίνου ανά κάτοικο. Για να γίνει αντιληπτό πόσο έντονο είναι το πρόβλημα της έλλειψης χώρων πρασίνου, αρκεί να αναφερθεί ότι η διεθνώς αποδεκτή αναλογία είναι 10τμ ανά κάτοικο και στη Λάρισα μόνο η συνοικία του Αγίου Αχιλλείου ξεπερνά αυτή την αναλογία, ενώ σε 17 από τις 23 συνοικίες αντιστοιχούν λιγότερα από 5τμ πρασίνου ανά κάτοικο. Η έλλειψη πρασίνου οδηγεί στην αισθητική υποβάθμιση της περιοχής με δυσμενείς συνέπειες για τους κατοίκους της (Λιονάτου – Φιλινδρή, 2008).

7.3 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΣ ΔΙΑΧΩΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗ ΛΑΡΙΣΑ

Ο κοινωνικός διαχωρισμός στη Λάρισα έως τις μέρες μας, παρουσιάζει κατά βάση δύο ομόκεντρους κύκλους, με το κέντρο της πόλης να χαρακτηρίζεται από τη συγκέντρωση υψηλών και μεσαίων κοινωνικό – επαγγελματικών κατηγοριών (ΚΕΚ) και τη περιφέρεια (με εξαίρεση ένα ολιγοπληθές τμήμα στα νοτιοδυτικά) από τη συγκέντρωση εργατικών – λαϊκών ΚΕΚ (Χάρτης 3) (Μαλούτας, Σαμαράς, 2004 στο Παπαδοπούλου, 2006).

Χάρτης 3: Κοινωνικός διαχωρισμός στην πόλη της Λάρισας (Πηγή: Μαλούτας, Σαμαράς, 2004 στο Παπαδοπούλου, 2006)



Η περιορισμένη αλλαγή του σχήματος κοινωνικής διαίρεσης της πόλης από το 1977 έως σήμερα, συνίσταται κυρίως στο ότι οι υψηλές και μεσαίες κοινωνικό – επαγγελματικές κατηγορίες (ΚΕΚ) διεύρυναν την παρουσία τους στις περιοχές του κέντρου (Άγιος Αθανάσιος, Άγιος Αχίλλειος, Άγιος Νικόλαος, Άγιοι Σαράντα, μέρος του Αγίου Κωνσταντίνου, Νεράιδα) και στη νοτιοδυτική επέκταση της πόλης (πέρα από τις περιοχές Νέα Πολιτεία, Ηπειρώτικα, Νεάπολη) (Μαλούτας, Σαμαράς, 2004 στο Παπαδοπούλου, 2006).

Στις περιοχές των υψηλών και μεσαίων ΚΕΚ οι κάτοικοι είναι κυρίως «ντόπιοι», απόγονοι αυτών που εγκαταστάθηκαν εκεί με την απελευθέρωση της Λάρισας (1881) και μέχρι το 1900. Η περιοχή της επέκτασης, πέρα από τη Νέα Πολιτεία, τα Ηπειρώτικα και τη Νεάπολη, δημιουργήθηκε πριν από 20 – 30 χρόνια περίπου και όσοι εγκαταστάθηκαν εκεί δεν έχουν κοινό τόπο καταγωγής. Η Νεράιδα είναι επίσης μια συνοικία που συγκροτήθηκε πρόσφατα και φιλοξενεί πληθυσμό από όλη την Ελλάδα (Μαλούτας, Σαμαράς, 2004 στο Παπαδοπούλου, 2006).

Στις συνοικίες μεγάλης συγκέντρωσης εργατικών στρωμάτων, και πιο συγκεκριμένα στις συνοικίες Πυροβολικά, Ηπειρώτικα, Ανθούπολη, Νεάπολη, Ιπποκράτης, στο βόρειο τμήμα του Αγίου Γεωργίου και στους Αμπελόκηπους (Ταμπάκινα – το παλιό ιστορικό κέντρο της Λάρισας), την πλειονότητα των κατοίκων αποτελούν παλινοστούντες από την Ανατολική Ρωμυλία, στους οποίους παραχωρήθηκαν εκτάσεις (Νεάπολη), Βλάχοι, Καραγκούνηδες και Σαρακατσάνοι και πιο πρόσφατα Αγιώτες, Τυρναβίτες και Βολιώτες, ενώ οι υπόλοιπες περιοχές έχουν μικτό πληθυσμό (Μαλούτας, Σαμαράς, 2004 στο Παπαδοπούλου, 2006).

Σε ένα τμήμα της Νέας Σμύρνης κατοικούν τσιγγάνοι. Από την επιτόπια έρευνα, που έγινε για λογαριασμό της Αναπτυξιακής Εταιρίας Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Λάρισας ΑΕΝΑΛ Α.Ε. το 2003, προέκυψε ότι στο τμήμα αυτό της συνοικίας υπάρχουν 220 με 230 κατοικίες, όπου κατοικούν 1906 άτομα. Επιπλέον, προέκυψε ότι μέσος αριθμός μελών ανά οίκημα είναι 8,1 και το εμβαδό της κατοικίας που αντιστοιχεί σε κάθε μέλος είναι 10,15 τμ. Το γεγονός αυτό εύκολα οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι συνθήκες διαβίωσης των τσιγγάνων είναι απαράδεκτες μέχρι και απάνθρωπες ¹⁰(http://xsomaras.qv-web.eu/wp-content/uploads/2012/04/rom_larissa.pdf).

Οι μικτές κοινωνικό επαγγελματικές περιοχές βρίσκονται στις παρυφές του κέντρου (Σταθμός, τμήμα των Αγίων Σαράντα και του Αγίου Κωνσταντίνου, της Νεράιδας και

¹⁰ Φωτογραφίες από την περιοχή υπάρχουν στο παράρτημα Δ

της Νέας Πολιτείας). Στην συνοικία του Σταθμού η πλειονότητα των κατοίκων κατάγεται από τη Μικρά Ασία και την Ανατολική Μακεδονία. Στις υπόλοιπες περιοχές, ο πληθυσμός είναι μικτός, εκτός των Αγίων Σαράντα, όπου οι κάτοικοι προέρχονται από την περιοχή της Αγιάς (Μαλούτας, Σαμαράς, 2004 στο Παπαδοπούλου, 2006).

Οι αγρότες εκπροσωπούνται σε όλες τις περιοχές της πόλης, αλλά ιδιαίτερα συγκεντρώνονται στις περιαστικές (ειδικότερα στις συνοικίες Τούμπας, Αγίου Γεωργίου, Λειβαδακίου και Φιλιππούπολης). Στις δύο τελευταίες εγκαταστάθηκαν πρόσφυγες από την Ανατολική Ρωμυλία, ενώ τα τελευταία χρόνια έχουν εγκατασταθεί και πολλοί βορειοηπειρώτες. Στις υπόλοιπες περιοχές κατοικεί σημαντικός αριθμός αγροτών που προέρχονται από τα χωριά του νομού (Μαλούτας, Σαμαράς, 2004 στο Παπαδοπούλου, 2006).

Οι μετανάστες από τους γειτονικούς νομούς των Τρικάλων και της Καρδίτσας οδηγήθηκαν στο νότιο και νοτιοανατολικό τμήμα της Λάρισας και είναι κυρίως εργάτες. Σε εθνικό επίπεδο η πόλη έχει αντλήσει πληθυσμό κυρίως από την ενδοχώρα του νομού Λάρισας, αλλά και από τους νομούς Τρικάλων, Καρδίτσας, Πιερίας, Φθιώτιδας, Γρεβενών και Κοζάνης (Τσουγιόπουλος 1981 στο Παπαδοπούλου, 2006).

Ο ιστός της πόλης εξακολουθεί να φέρει τα ίχνη του τόπου καταγωγής των κατοίκων, καθώς η συγκρότηση του είναι πρόσφατη και οι μηχανισμοί της αγοράς γης και κατοικίας είναι τέτοιοι που δεν οδηγούν σε ταχεία απάλειψή τους. Η κοινωνική διαίρεση, ωστόσο, δεν συνδέεται άμεσα με τον τόπο καταγωγής, αλλά με την χρονολογία εγκατάστασης των κατοίκων στην πόλη. Η σχέση αυτή αναδεικνύει τη σημασία της φάσης εμπλοκής στη διαδικασία αστικοποίησης ως προς τη σημερινή θέση στην επαγγελματική ιεραρχία. Κατά τεκμήριο όσο παλαιότερη είναι η εγκατάσταση στην πόλη, τόσο μεγαλύτερες οι πιθανότητες κατοχής υψηλότερης θέσης (Μαλούτας, Σαμαράς, 2004 στο Παπαδοπούλου, 2006).

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι ο κοινωνικός διαχωρισμός στη Λάρισα οδηγεί στην ύπαρξη περιοχών όπου κατοικούν οι υψηλές και οι μεσαίες κοινωνικό - επαγγελματικές κατηγορίες και σε περιοχές όπου κατοικούν τα εργατικά στρώματα, οι οποίες είναι και οι πιο υποβαθμισμένες. Επομένως, ο κοινωνικός διαχωρισμός έχει ως συνέπεια τον διαχωρισμό των συνοικιών στη Λάρισα σε «πλούσιες» και «φτωχές».

7.4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ ΛΑΡΙΣΑ

Η οικονομική κρίση που μαστίζει τα τελευταία χρόνια την Ελλάδα, έχει αφήσει τα ίχνη της και στην πόλη της Λάρισας. Επιχειρήσεις και καταστήματα που έκλεισαν, παλιές βιομηχανίες που ερημώνουν, κτίρια που εγκαταλείφθηκαν είναι κάποιες από τις συνέπειες της κρίσης. Παράλληλα, ο αριθμός των ανέργων αυξάνεται τρομακτικά όπως και ο αριθμός των αστέγων, ενώ οι μετανάστες εγκαταλείπουν την πόλη. Το γεγονός αυτό έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ζωής των Λαρισαίων και της περιοχής αντίστοιχα.

Στη συνέχεια, αναλύονται διεξοδικά οι επιπτώσεις της κρίσης.

7.4.1 ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Η οικονομική κρίση είχε ως συνέπεια τη μείωση της οικοδομικής δραστηριότητας του Δήμου Λαρισαίων. Στους πίνακες 8 και 9 και στο διάγραμμα 5 φαίνεται η μείωση αυτή, καθώς παρατηρείται ότι από τις 518 άδειες που εκδόθηκαν το 2005 και τις 394 το 2008, το 2011 στο διευρυμένο πλέον Καλλικρατικό Δήμο Λάρισας εκδόθηκαν μόλις 272 άδειες. Επιπλέον, είναι χαρακτηριστικό ότι ο όγκος των νέων οικοδομών τον Ιανουάριο του 2008 ήταν 50214, ενώ τον Ιανουάριο του 2012 ήταν 14067 (ΕΣΥΕ, 2012).

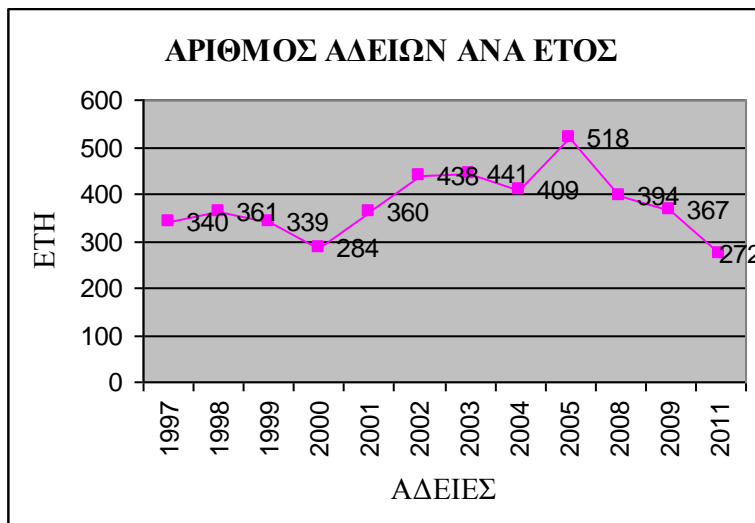
Πίνακας 8: Αριθμός Οικοδομικών Αδειών ανά μήνα (Πηγή: ΕΣΥΕ, Ίδια επεξεργασία)

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΔΕΙΩΝ ΑΝΑ ΜΗΝΑ				
	2008	2009	2011	2012
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	36	22	28	14
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	36	38	20	23
ΜΑΡΤΙΟΣ	21	23	22	
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	35	31	14	
ΜΑΙΟΣ	32	26	25	
ΙΟΥΝΙΟΣ	37	27	23	
ΙΟΥΛΙΟΣ	32	42	28	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	20	16	17	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	42	31	24	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	29	31	11	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	40	39	28	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	34	41	32	
ΣΥΝΟΛΟ	394	367	272	

Πίνακας 9: Αριθμός Οικοδομικών Αδειών ανά έτος (Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία)

ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΔΕΙΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ	
ΕΤΟΣ	ΑΔΕΙΕΣ
1997	340
1998	361
1999	339
2000	284
2001	360
2002	438
2003	441
2004	409
2005	518
2008	394
2009	367
2011	272

Διάγραμμα 5: Αριθμός Οικοδομικών Αδειών ανά έτος (Πηγή: ΕΣΥΕ, Ιδία επεξεργασία)



Η μείωση της οικοδομικής δραστηριότητας στη Λάρισα έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας σε όλα τα εμπλεκόμενα επαγγέλματα, δεδομένου ότι πάνω από 100 διαφορετικά επαγγέλματα εμπλέκονται με την οικοδομή. Η αύξηση της ανεργίας οδηγεί με τη σειρά της στην αύξηση των προβλημάτων στις περιοχές που κατοικούν κυρίως οι εργατικές τάξεις και κατά συνέπεια στην περαιτέρω υποβάθμιση των περιοχών αυτών.

7.4.2 ΠΩΛΗΣΕΙΣ ΑΚΙΝΗΤΩΝ

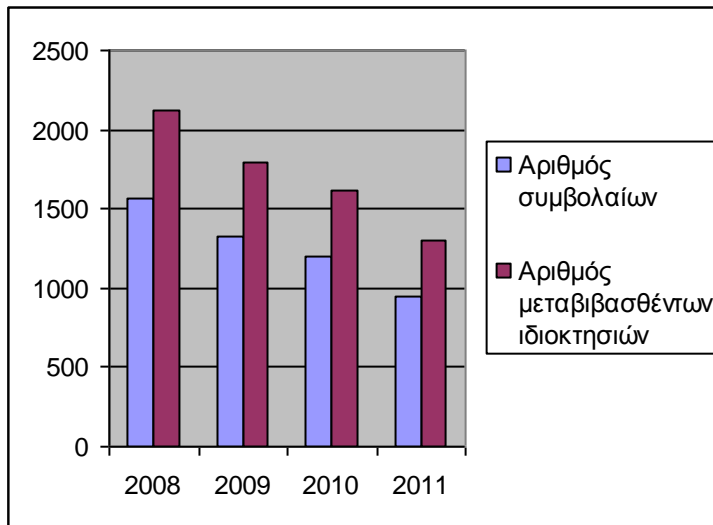
Από την έρευνα της Τράπεζας της Ελλάδας σε συνεργασία με την «Κτηματολόγιο Α.Ε.» διαπιστώθηκε ότι και στην περιφέρεια Θεσσαλίας ο αριθμός των συμβολαίων για αγοροπωλησίες ακινήτων και ο αριθμός των μεταβιβασθέντων ακινήτων μειώνεται με την πάροδο του χρόνου (Πίνακας 10, Διάγραμμα 6). Η μείωση των συμβολαίων το 2011 σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο ανέρχεται στο 21,78%, ενώ η μείωση των μεταβιβασθέντων ιδιοκτησιών στο 19,28% (<http://www.bankofgreece.gr>). Παρόλα αυτά σύμφωνα με έρευνα της Eurobank, το έτος 2011, στο Νομό Λάρισας αποτυπώθηκε οριακά αρνητική μεταβολή στις τιμές των κατοικιών. Επιπλέον, οι τιμές των νεόδμητων δεν σημείωσαν ιδιαίτερη μεταβολή εξαιτίας του μειωμένου περιθωρίου κέρδους των κατασκευαστών και της μειωμένης προσφοράς (www.elie.gr).

Η μείωση του αριθμού συμβολαίων και μεταβιβασθέντων ιδιοκτησιών στην Περιφέρεια Θεσσαλίας φανερώνει την οικονομική παρακμή και έχει δυσάρεστες συνέπειες σε πολλά επαγγέλματα.

Πίνακας 10: Αριθμός συμβολαίων και μεταβιβασθέντων ιδιοκτησιών στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (Πηγή: <http://www.bankofgreece.gr>)

ΘΕΣΣΑΛΙΑ		
	Αριθμός συμβολαίων	Αριθμός μεταβιβασθέντων ιδιοκτησιών
2008	1561	2121
2009	1329	1798
2010	1203	1618
2011	941	1306

Διάγραμμα 6: Αριθμός συμβολαίων και μεταβιβασθέντων ιδιοκτησιών στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (Πηγή: <http://www.bankofgreece.gr>, Ίδια επεξεργασία)



7.4.3 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ – ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Ένα άλλο αποτέλεσμα της οικονομικής κατάστασης είναι το κλείσιμο πολλών επιχειρήσεων και βιομηχανιών. Έτσι, εικόνες από ένα ένδοξο παρελθόν και συνάμα από κάποιο ζοφερό μέλλον αντικρίζει κανείς στα περίχωρα της πόλης. Τα βιομηχανικά ερείπια της Λάρισας, εγκαταλειμμένα κτιριακά συγκροτήματα, πολλών χιλιάδων τετραγωνικών μέτρων συνολικά, έχουν εγκαταλειφθεί στον ανηλεή χρόνο, δίχως προοπτική μάλλον στις περισσότερες των περιπτώσεων. Πολλά από τα «Ξεχασμένα Εργοστάσια είναι συγκεντρωμένα σε μια συγκεκριμένη περιοχή, εκεί στη βόρεια έξοδο της πόλης προς την εθνική οδό¹¹.

(<http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=7&aid=11822>).

Τα γκρίζα σημάδια επεκτείνονται πλέον στο εσωτερικό της πόλης, όπου παρατηρεί κανείς κλειστά καταστήματα, εγκαταλειμμένα και ερειπωμένα που σηματοδοτούν τη συνολική παρακμή της τοπικής οικονομίας. Το φαινόμενο αυτό είναι πιο έντονο στο κέντρο της Λάρισας, όπου η εγκατάλειψη είναι το πρώτο πράγμα που παρατηρεί κανείς.

¹¹ Πρώτο και καλύτερο, πιο μεγάλο αλλά και πιο φρέσκο παράδειγμα, το Εργοστάσιο Ζαχάρεως, το οποίο μετά από πολλές δεκαετίες ευδόκιμης προσφοράς είναι εκτός λειτουργίας, καθώς δεν χωρούσε πια στον ευρωπαϊκό σχεδιασμό της χώρας. Λίγο παραδίπλα κείτεται ερειπωμένο, σκουριασμένο και χορταριασμένο το παλιό θηρίο της Χαρτομάζας. Στην ίδια κατεύθυνση, σε απόσταση ελάχιστων χιλιομέτρων, κοντά στο Ομορφοχώρι, υπάρχει ερείπιο πλέον, του-υποτίθεται νέου-Τελωνείου που δεν λειτούργησε ποτέ. Η μεγάλη κλωστοϋφαντουργία «ROCA», η τέως κλωστοϋφαντουργία Πίσσα στην οδό Βόλου, ή η σπουδαία πρώην υαλουργία Βαλαβάνη στην οδό Φαρσάλων, η μεγάλη κλωστοϋφαντουργία ROMA λίγο παρακάτω στον ίδιο άξονα, ή το ιστορικό εκκοκκιστήριο Μαγρίζου προς τη Γιάννουλη αποτελούν πλέον εγκαταλειμμένα κτίρια.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της έρευνας, που δόθηκε στη δημοσιότητα από την Εθνική Συνομοσπονδία Ελληνικού Εμπορίου (ΕΣΕΕ), τα λουκέτα των εμπορικών επιχειρήσεων το 2011 σημείωσαν ραγδαία αύξηση σε σχέση με το 2010, με τους πολυσύχναστους εμπορικούς δρόμους να δέχονται το μεγαλύτερο πλήγμα.. Μεταξύ των εμπορικών δρόμων υπάρχουν ορισμένοι, οι οποίοι συγκεντρώνουν ιδιαίτερα υψηλά ποσοστά κλειστών επιχειρήσεων. Ενδεικτικά, στην Ασκληπιού το ποσοστό αγγίζει το 24,7%, στη Μανδηλαρά το 27% και στην Πατρόκλου το 26,1%. Αν και οι δρόμοι αυτοί έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά εμπορικής επιχειρηματικότητας (ως προς το ύψος του ενοικίου, τον τύπο εμπορίου κα) αποτελούν παραδοσιακούς εμπορικούς δρόμους της Λάρισας όπου παρατηρείται ρεκόρ κλειστών επιχειρήσεων (<http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=11&aid=37856>).

Στους πίνακες 11, 12, 13 και 14 του καταλόγου πινάκων και στα διαγράμματα 7 με 13 φαίνονται οι εγγραφές και οι διαγραφές των επιχειρήσεων ανά έτος στο σύνολο τους αλλά και ανά τμήμα (εμπορικό, μεταποίησης και υπηρεσιών). Παρατηρείται, λοιπόν, ότι στο σύνολο των επιχειρήσεων οι διαγραφές είναι περισσότερες από τις εγγραφές μετά το 2009 ενώ η χειρότερη χρονιά ήταν το 2010 για τη Λάρισα. Το ίδιο ισχύει ανά τομέα επιχειρήσεων, με εξαίρεση τις εμπορικές όπου οι διαγραφές είναι περισσότερες από τις εγγραφές μετά το 2010 και τις επιχειρήσεις υπηρεσιών όπου το 2011 οι εγγραφές ήταν περισσότερες ¹²(Ε.Β.Ε.Λ., 2012).

Το κλείσιμο των επιχειρήσεων έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της ανεργίας και την υποβάθμιση του βιοτικού επιπέδου των ατόμων που χάνουν τη δουλειά τους. Επιπλέον, τα εγκαταλελειμμένα καταστήματα αποτελούν πολλές φορές εστίες μόλυνσης και συμβάλλουν και στην αισθητική υποβάθμιση της περιοχής.

Πίνακας 11: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων ανά έτος (Πηγή: Ε.Β.Ε.Λ., 2012, Ιδία επεξεργασία)

ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ΕΓΓΡΑΦΕΣ	1481	1492	1305	1199	1206	271
ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	-1481	-973	-1453	-4956	-1211	-345
ΣΥΝΟΛΟ	0	519	-148	-3757	-5	-74

¹² Φωτογραφίες από κλειστά καταστήματα – επιχειρήσεις στη Λάρισα φαίνονται στο παράρτημα Δ

Πίνακας 12: Εγγραφές – Διαγραφές εμπορικών επιχειρήσεων ανά έτος (Πηγή: Ε.Β.Ε.Λ., 2012, Ιδία επεξεργασία)

ΣΥΝΟΛΟ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ΕΓΓΡΑΦΕΣ	514	549	504	404	355	86
ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	-523	-347	-479	-1528	-495	-121
ΣΥΝΟΛΟ	-9	202	25	-1124	-140	-35

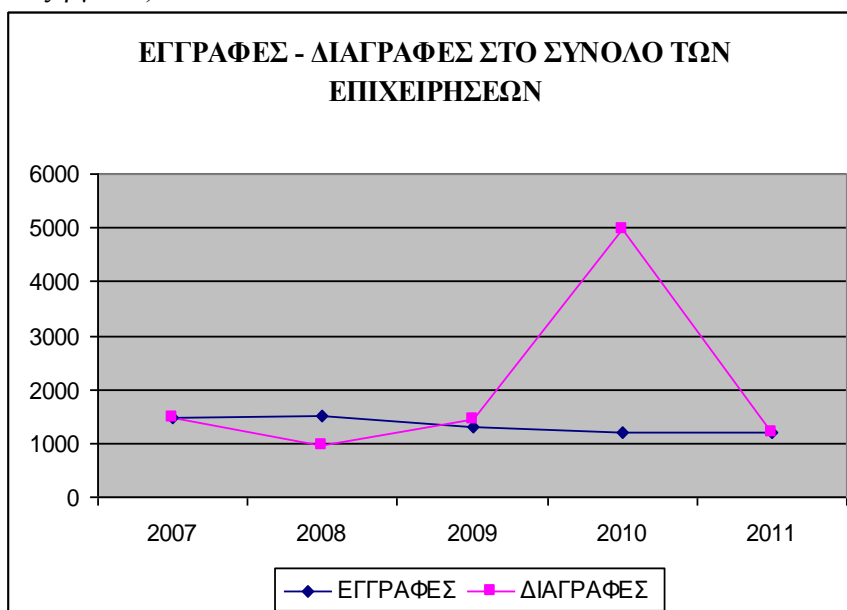
Πίνακας 13: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων μεταποίησης ανά έτος (Πηγή: Ε.Β.Ε.Λ., 2012, Ιδία επεξεργασία)

ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ΕΓΓΡΑΦΕΣ	359	326	241	238	286	81
ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	-323	-199	-260	-1394	-304	-116
ΣΥΝΟΛΟ	36	127	-19	-1156	-18	-35

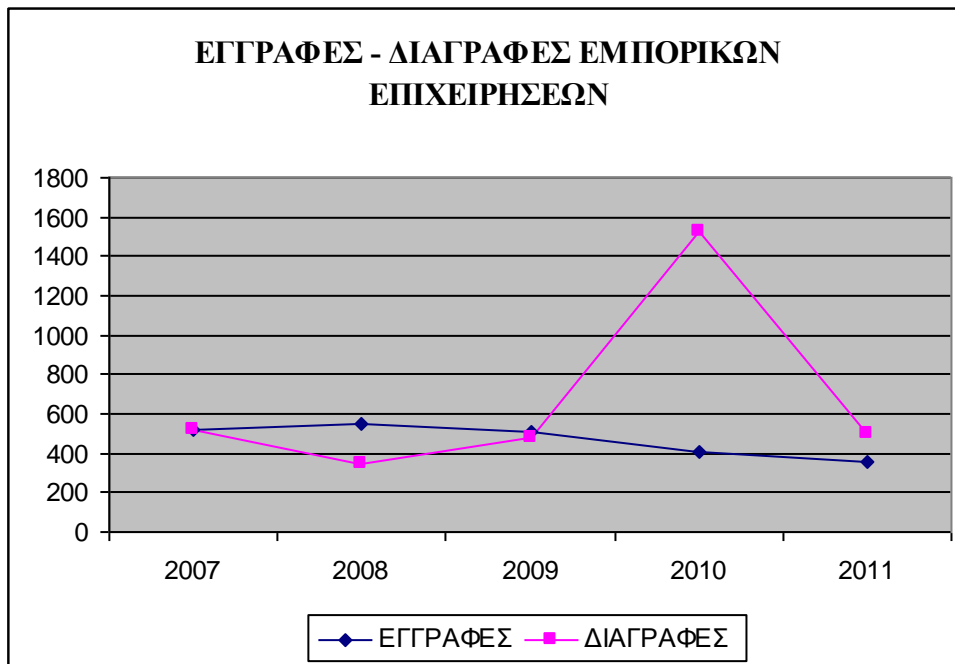
Πίνακας 14: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων υπηρεσιών ανά έτος (Πηγή: Ε.Β.Ε.Λ., 2012, Ιδία επεξεργασία)

ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ΕΓΓΡΑΦΕΣ	608	617	560	554	550	92
ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	-635	-427	-714	-2034	-412	-108
ΣΥΝΟΛΟ	-27	190	-154	-1480	138	-16

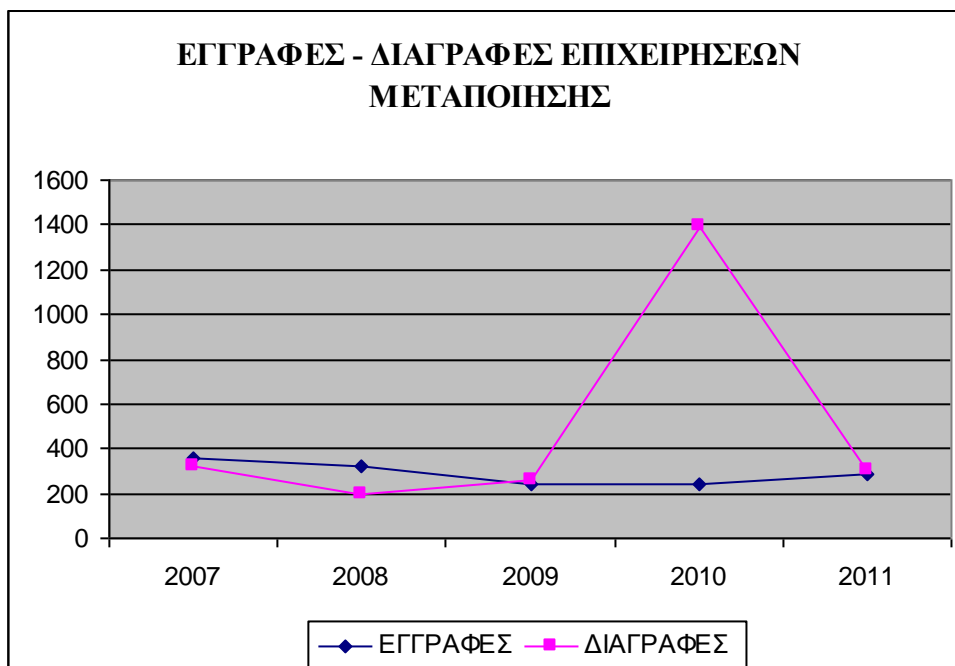
Διάγραμμα 7: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων ανά έτος (Πηγή: Ε.Β.Ε.Λ., 2012, Ιδία επεξεργασία)



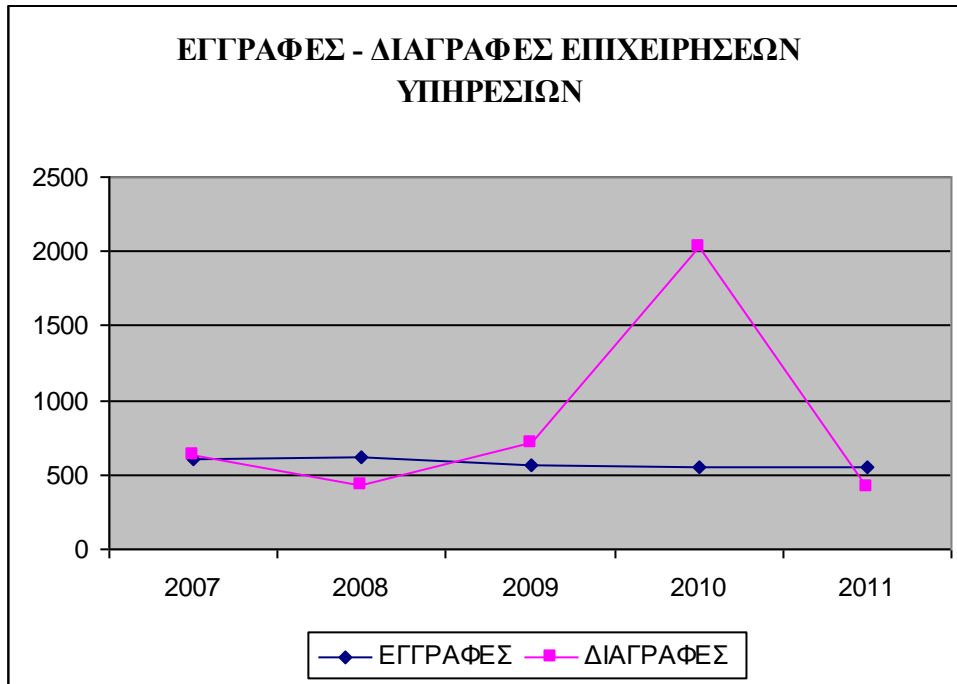
Διάγραμμα 8: Εγγραφές – Διαγραφές εμπορικών επιχειρήσεων ανά έτος (Πηγή: Ε.Β.Ε.Λ., 2012, Ιδία επεξεργασία)



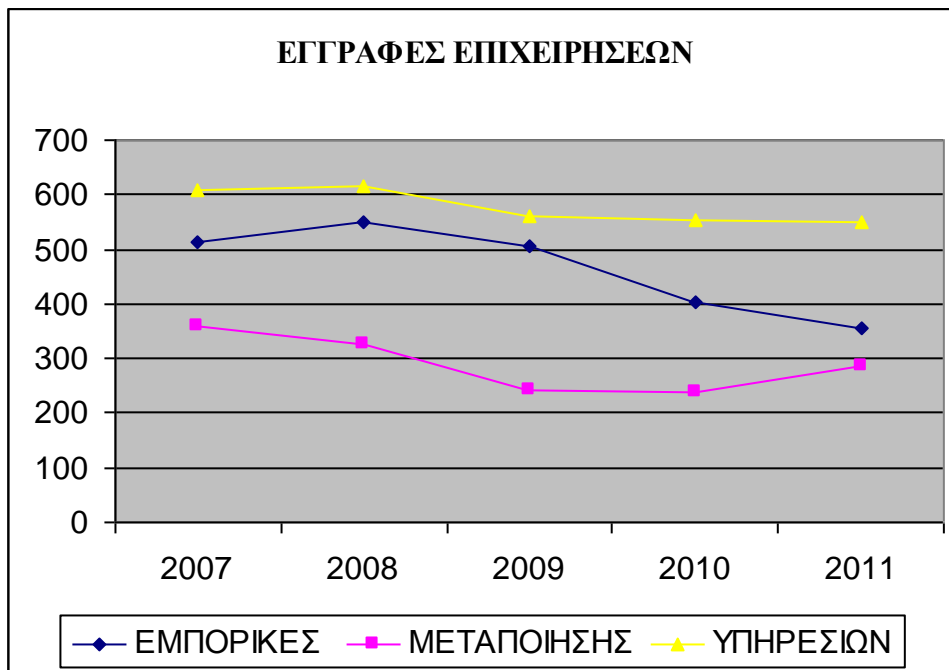
Διάγραμμα 9: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων μεταποίησης ανά έτος (Πηγή: Ε.Β.Ε.Λ., 2012, Ιδία επεξεργασία)



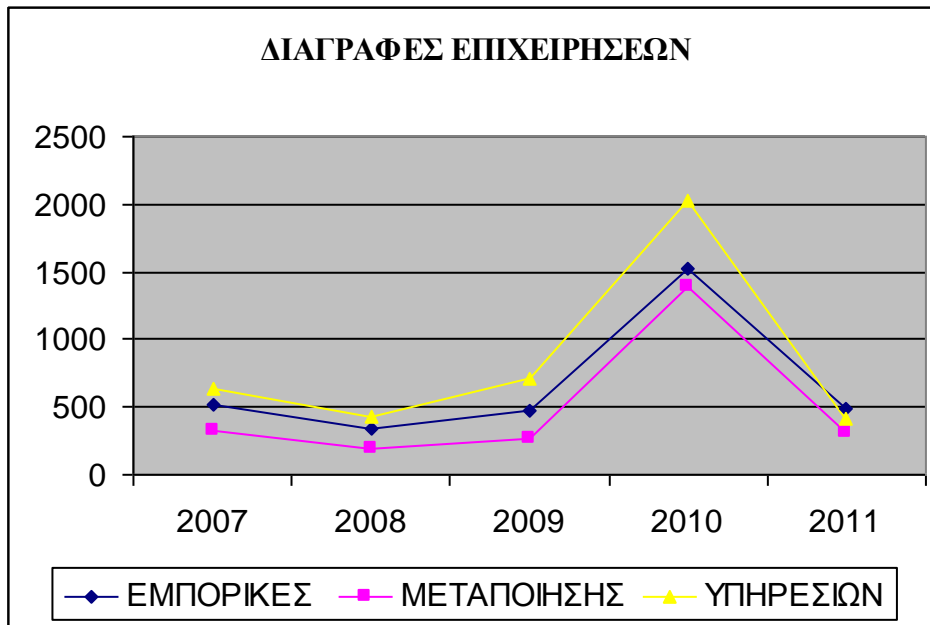
Διάγραμμα 10: Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων υπηρεσιών ανά έτος (Πηγή: Ε.Β.Ε.Λ., 2012, Ιδία επεξεργασία)



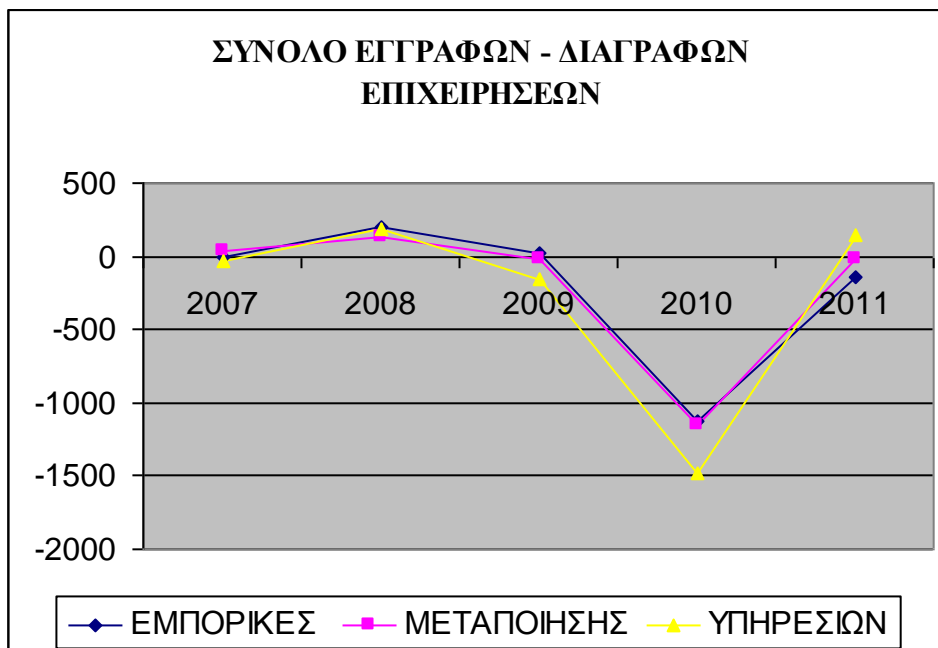
Διάγραμμα 11: Εγγραφές επιχειρήσεων ανά έτος (Πηγή: Ε.Β.Ε.Λ., 2012, Ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 12: Διαγραφές επιχειρήσεων ανά έτος (Πηγή: Ε.Β.Ε.Λ., 2012, Ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 13: Καθαρές ροές επιχειρήσεων (εμπορικών, μεταποίησης, υπηρεσιών) ανά έτος (Πηγή: Ε.Β.Ε.Λ., 2012, Ιδία επεξεργασία)



7.4.4 ΑΝΕΡΓΙΑ

Στην αποκεντρωμένη Διοίκηση Θεσσαλίας – Στερεάς Ελλάδας, η ανεργία το Φεβρουάριο του 2012 ήταν 21,1%, ενώ το Φεβρουάριο του προηγούμενου έτους ήταν

15,2% σύμφωνα με την έρευνα εργατικού δυναμικού της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ)

(http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/A0101/PressReleases/A0101_SJO02_DT_MM_02_2012_01_F_GR.pdf).

Από τους πίνακες 15, 16 και τα διαγράμματα 14, 15, 16 και 17, που ακολουθούν, παρατηρούμε ότι η μεταβολή του ποσοστού ανεργίας στη Θεσσαλία σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα είναι της ίδιας τάξης με τη μεταβολή σε ολόκληρη την Ελλάδα. Διαφορές υπάρχουν, όπως είναι λογικό, στη μεταβολή του ποσοστού ανεργίας μεταξύ των περιφερειών, παρόλα αυτά όλες οι περιφέρειες εκτός από τα Ιόνια Νησιά, το Βόρειο Αιγαίο, το Νότιο Αιγαίο και την Κρήτη συμβαδίζουν με τη μεταβολή του ποσοστού σε ολόκληρη τη χώρα. Επιπλέον, κατά τη σύγκριση του ποσοστού ανεργίας τον Απρίλιο του 2012, σε σχέση με τον Απρίλιο του 2011 και του 2010 παρατηρήθηκε ότι το ποσοστό των ανέργων αυξήθηκε σε όλες τις περιφέρειες, εκτός από τα Ιόνια Νησιά το 2011 και τη Δυτική Μακεδονία και το Νότιο Αιγαίο το 2012. Τέλος, η ανεργία στη Θεσσαλία σημείωσε μικρότερη άνοδο από ότι η ανεργία στην Ελλάδα το χρόνο Απρίλιος 2010 με Απρίλιο 2011 (9,94% στη Θεσσαλία έναντι 17,52% στην Ελλάδα), ενώ το αντίστροφο συνέβη τον επόμενο χρόνο δηλαδή Απρίλιος 2011 με Απρίλιο 2012 (13,19% στη Θεσσαλία έναντι 10,52% στην Ελλάδα) (http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg).

Πίνακας 15: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας στη Θεσσαλία και στην Ελλάδα σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ίδια επεξεργασία)

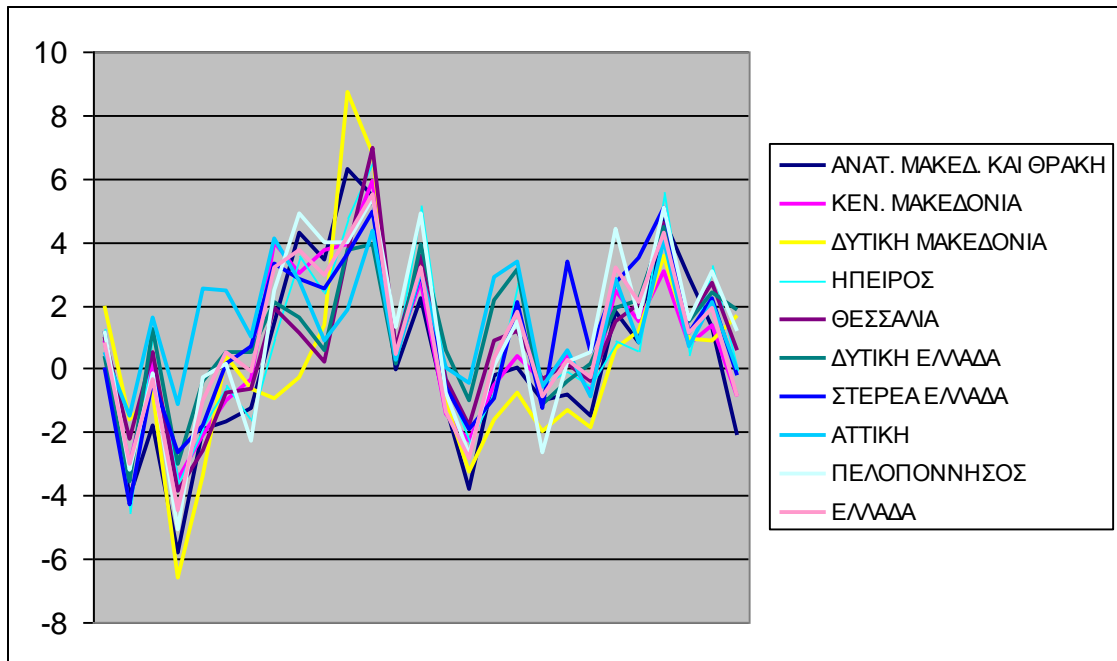
	ΘΕΣΣΑΛΙΑ	ΕΛΛΑΔΑ
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2010	1,00	0,82
ΜΑΡΤΙΟΣ 2010	-2,20	-3,00
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2010	0,53	-0,33
ΜΑΪΟΣ 2010	-3,87	-4,50
ΙΟΥΝΙΟΣ 2010	-2,58	-1,03
ΙΟΥΛΙΟΣ 2010	-0,76	0,52
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2010	-0,66	-0,09
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010	1,94	3,16
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2010	1,15	3,75
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2010	0,20	2,96
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010	3,67	4,18
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2011	6,98	5,51
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011	0,66	0,43
ΜΑΡΤΙΟΣ 2011	3,57	3,20
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2011	-0,32	-1,38

ΜΑΙΟΣ 2011	-1,80	-2,81
ΙΟΥΝΙΟΣ 2011	0,86	0,32
ΙΟΥΛΙΟΣ 2011	1,19	1,82
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2011	-0,35	-0,90
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011	0,14	0,28
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011	-0,41	-0,26
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2011	1,52	3,21
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2011	2,01	2,09
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2012	4,57	4,26
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2012	1,56	1,13
ΜΑΡΤΙΟΣ 2012	2,73	1,93
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2012	0,59	-0,87

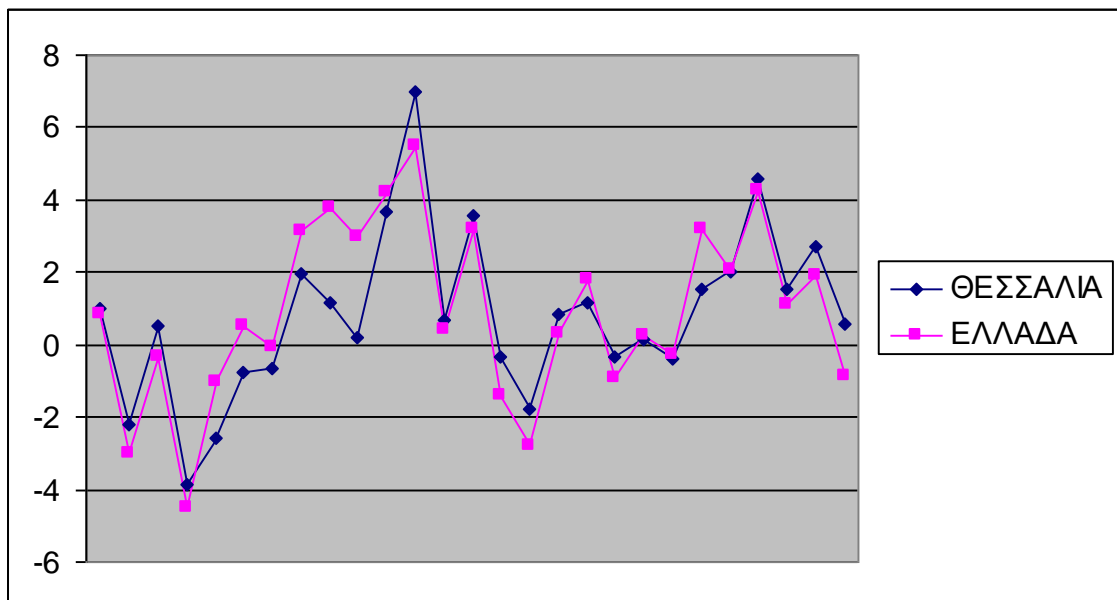
Πίνακας 16: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας τον Απρίλιο του 2010 σε σχέση με τον Απρίλιο του 2011 και τον Απρίλιο του 2012 ανά περιφέρεια (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ίδια επεξεργασία)

	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) ΑΠΡΙΛΙΟ 2011 ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΠΡΙΛΙΟ 2010	ΜΕΤΑΒΟΛΗ (%) ΑΠΡΙΛΙΟ 2012 ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΠΡΙΛΙΟ 2011
ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	10,95	1,83
ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	16,04	5,17
ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	7,59	-2,17
ΗΠΕΙΡΟΣ	16,58	9,30
ΘΕΣΣΑΛΙΑ	9,94	13,19
ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	-3,31	11,06
ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	14,71	18,39
ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	17,37	17,23
ΑΤΤΙΚΗ	24,33	16,28
ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ	19,68	14,33
ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	37,76	1,45
ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	11,84	-22,99
ΚΡΗΤΗ	18,16	14,24
ΕΛΛΑΔΑ	17,52	10,44

Διάγραμμα 14: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα ανά περιφέρεια¹³ (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)

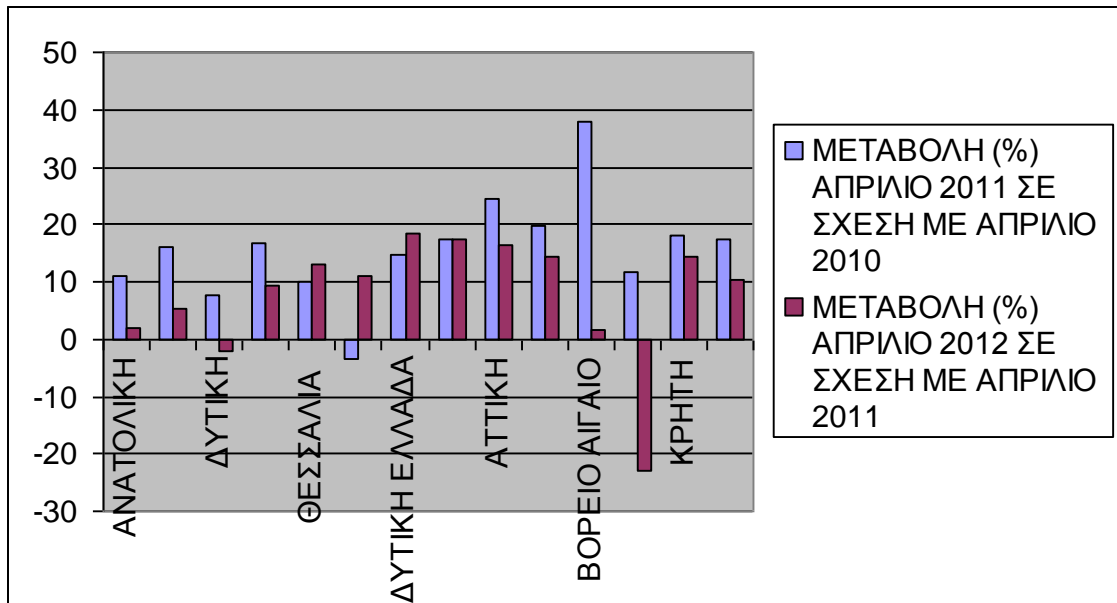


Διάγραμμα 15: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας στη Θεσσαλία και στην Ελλάδα σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)

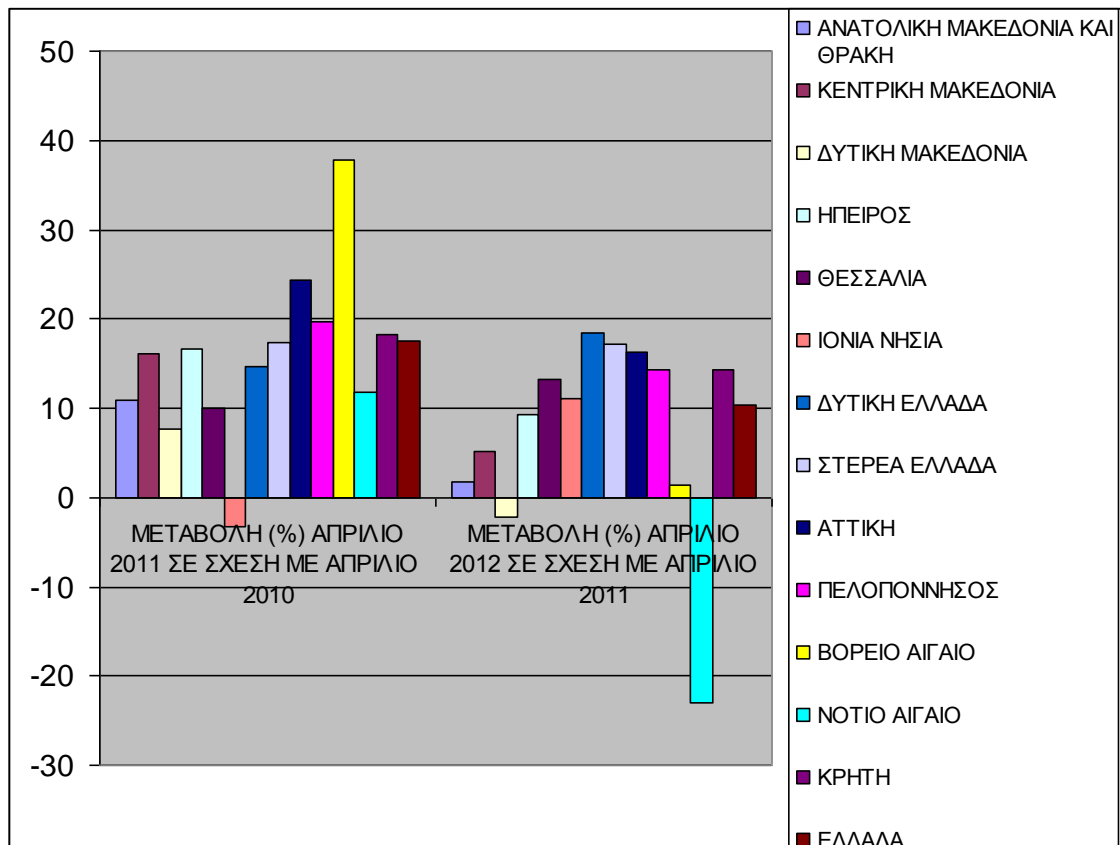


¹³ Η μεταβολή του ποσοστού ανεργίας σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα ανά περιφέρεια φαίνεται στον πίνακα 26 του παραρτήματος Γ

Διάγραμμα 16: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας τον Απρίλιο του 2010 σε σχέση με τον Απρίλιο του 2011 και τον Απρίλιο του 2012 ανά περιφέρεια (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 17: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας τον Απρίλιο του 2010 σε σχέση με τον Απρίλιο του 2011 και τον Απρίλιο του 2012 ανά περιφέρεια (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)

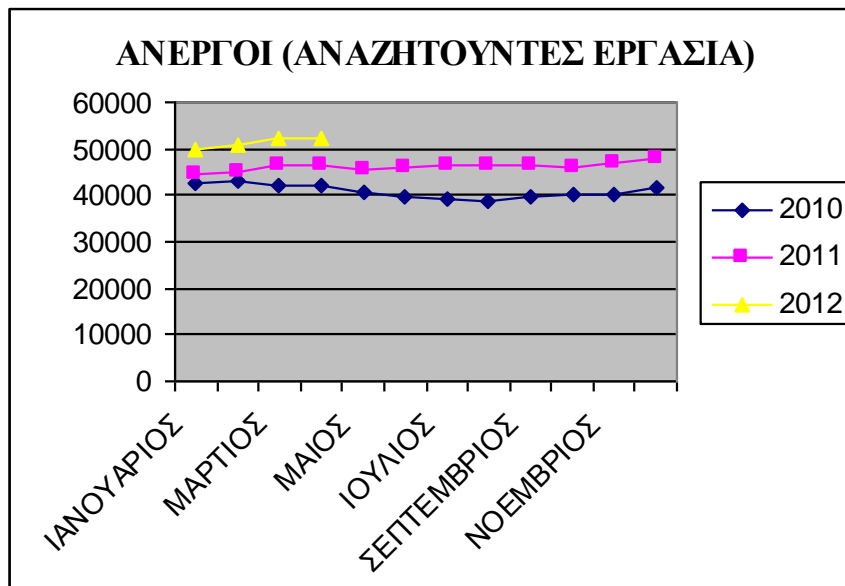


Όσον αφορά στη Περιφέρεια Θεσσαλίας, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του ΟΑΕΔ ο αριθμός των ανέργων ολοένα και αυξάνεται (Πίνακας 17, Διαγράμματα 18, 19 και 20).

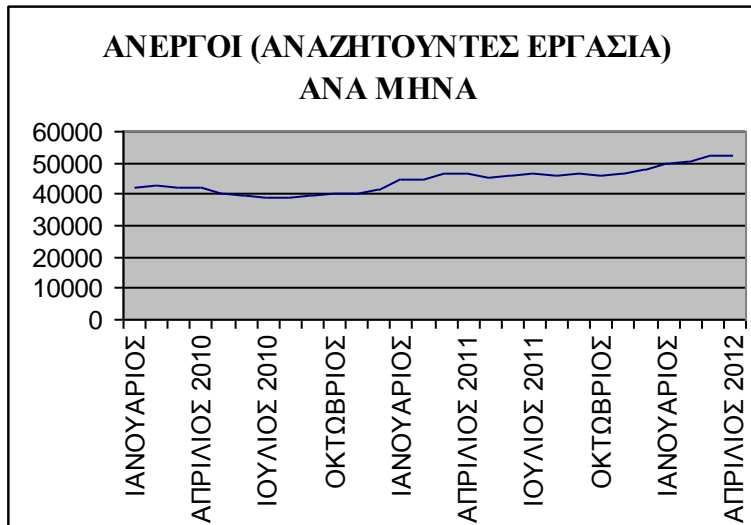
Πίνακας 17: Αριθμός ανέργων αναζητούντων εργασία ανά μήνα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)

	2010	2011	2012
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	42409	44549	49935
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	42831	44845	50713
ΜΑΡΤΙΟΣ	41889	46446	52098
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	42111	46297	52405
ΜΑΙΟΣ	40481	45464	
ΙΟΥΝΙΟΣ	39436	45854	
ΙΟΥΛΙΟΣ	39138	46398	
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	38880	46237	
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	39635	46301	
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	40089	46111	
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	40170	46810	
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	41643	47752	

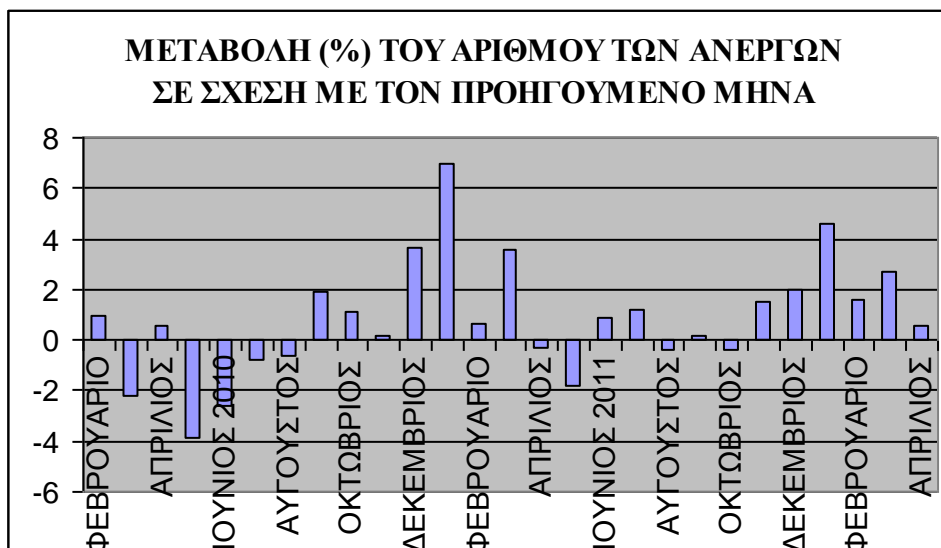
Διάγραμμα 18: Αριθμός ανέργων αναζητούντων εργασία ανά έτος στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 19: Αριθμός ανέργων αναζητούντων εργασία ανά μήνα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας(Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 20: Μεταβολή (%) του αριθμού των ανέργων αναζητούντων εργασία στην Περιφέρεια Θεσσαλίας σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)



Όσον αφορά στον ιδιωτικό τομέα, σύμφωνα με τα στοιχεία του ΟΑΕΔ, οι αποχωρήσεις είναι περισσότερες από τις προσλήψεις το 2010, το 2011 και το 2012 (μέχρι τον Απρίλιο) (Πίνακας 18). Επιπλέον, από τον πίνακα 19 παρατηρείται ότι οι αποχωρήσεις είναι περισσότερες από τις προσλήψεις κάθε μήνα εκτός από κάποιους μήνες την άνοιξη και το καλοκαίρι (Πίνακες 18, 19 και διαγράμματα 21 - 25), γεγονός που οφείλεται στα εποχικά επαγγέλματα. Τέλος, συμπεραίνεται από τους παρακάτω πίνακες

ότι τόσο οι αποχωρήσεις όσο και οι προσλήψεις στον ιδιωτικό τομέα μειώνονται διαρκώς από τον Σεπτέμβριο του 2011 και μετά.

Πίνακας 18: Ροές μισθωτής απασχόλησης στον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας ανά έτος (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)

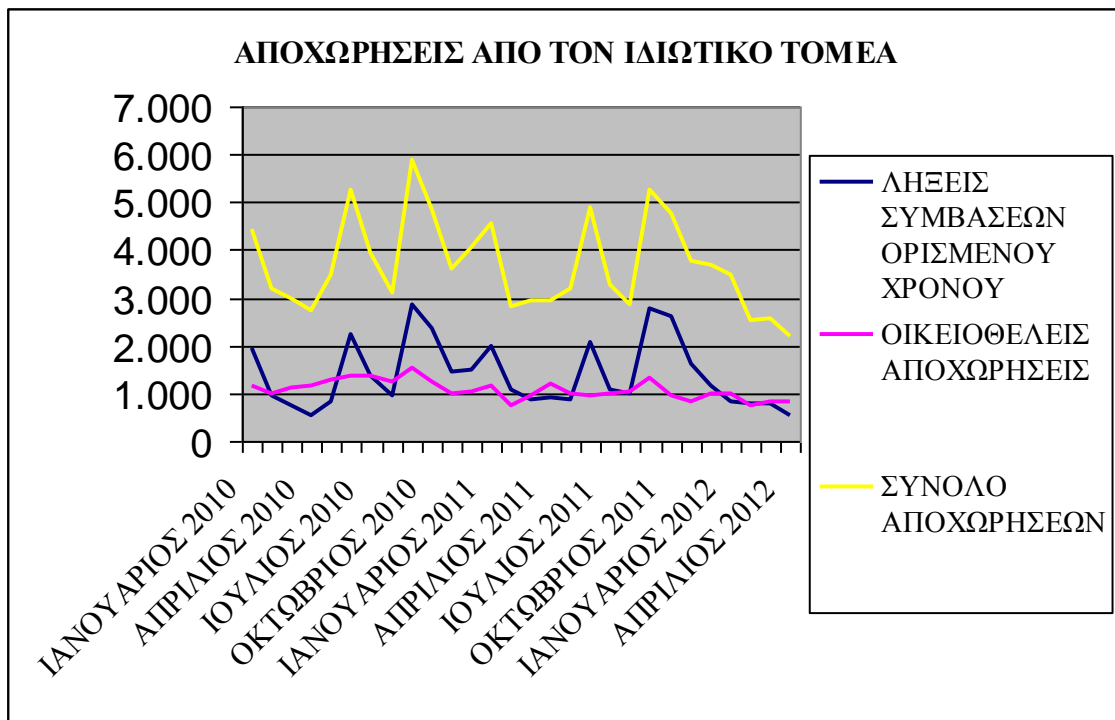
	ΡΟΕΣ
2010	-7.141
2011	-10.413
01/2012 - 04/2012	-3.005

Πίνακας 19: Ροές μισθωτής απασχόλησης στον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας ανά μήνα (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)

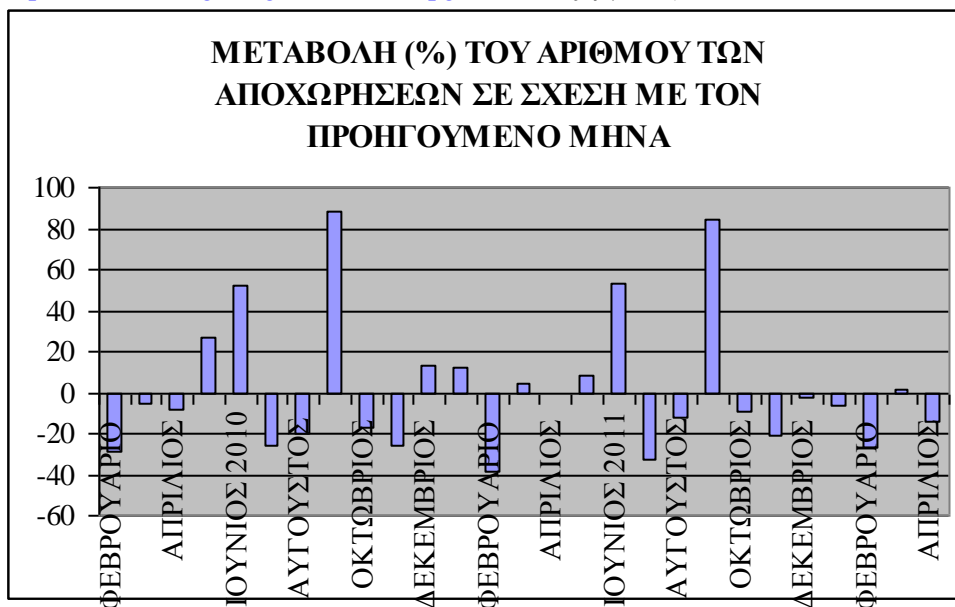
	ΚΑΤΑΓΕΛΙΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΑΟΡΙΣΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ	ΛΗΞΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΟΡΙΣΜΕΝΟΥ ΧΡΟΝΟΥ	ΟΙΚΕΙΟΘΕΛΕΙΣ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΑΠΟΧΩΡΗΣΕΩΝ	ΑΝΑΓΕΛΙΕΣ ΠΡΟΣΛΗΨΕΩΝ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΡΟΕΣ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2010	1.327	1.964	1.149	4.440	2.675	-1.765
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2010	1.217	968	998	3.183	2.586	-597
ΜΑΡΤΙΟΣ 2010	1.138	731	1.130	2.999	2.904	-95
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2010	1.048	518	1.174	2.740	2.841	101
ΜΑΙΟΣ 2010	1.328	841	1.304	3.473	4.373	900
ΙΟΥΝΙΟΣ 2010	1.686	2.237	1.352	5.275	5.670	395
ΙΟΥΛΙΟΣ 2010	1.162	1.372	1.387	3.921	3.971	50
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2010	938	960	1.226	3.124	2.441	-683
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010	1.504	2.849	1.515	5.868	4.081	-1.787
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2010	1.242	2.356	1.244	4.842	4.424	-418
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2010	1.172	1.434	981	3.587	2.317	-1.270
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010	1.540	1.499	1.030	4.069	2.097	-1.972
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2011	1.418	1.998	1.157	4.573	2.385	-2.188
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011	1.025	1.061	742	2.828	1.908	-920
ΜΑΡΤΙΟΣ 2011	1.135	850	955	2.940	2.236	-704
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2011	823	920	1.193	2.936	2.709	-227
ΜΑΙΟΣ 2011	1.303	889	986	3.178	4.001	823
ΙΟΥΝΙΟΣ 2011	1.829	2.088	957	4.874	3.829	-1.045
ΙΟΥΛΙΟΣ 2011	1.196	1.080	997	3.273	4.418	1.145
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2011	840	1.009	1.019	2.868	2.111	-757

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011	1.184	2.770	1.327	5.281	3.336	-1.945
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011	1.216	2.617	951	4.784	3.257	-1.527
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2011	1.327	1.615	844	3.786	2.341	-1.445
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2011	1.536	1.160	991	3.687	2.064	-1.623
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2012	1.599	848	1.013	3.460	1.978	-1.482
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2012	1.010	769	746	2.525	1.433	-1.092
ΜΑΡΤΙΟΣ 2012	963	777	811	2.551	2.105	-446
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2012	821	552	808	2.181	2.196	15

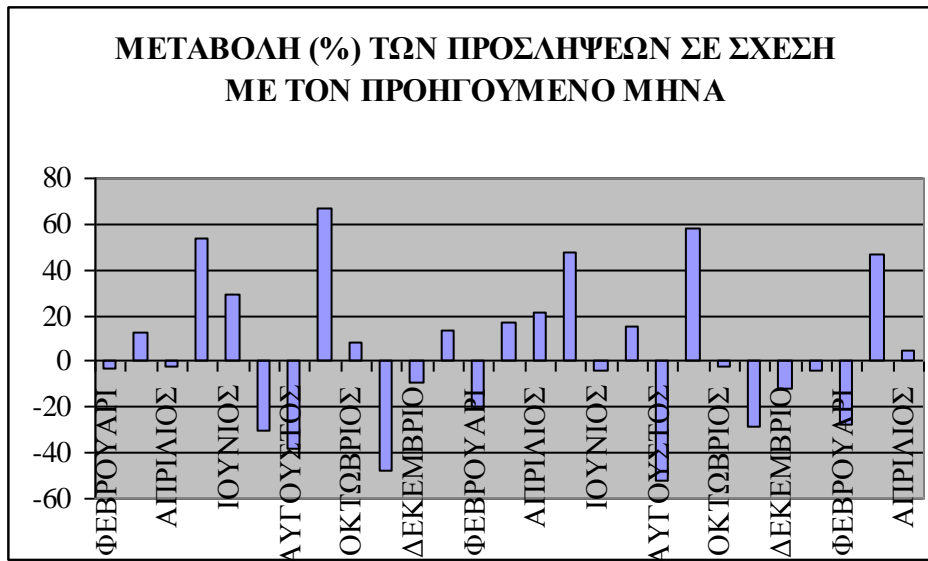
Διάγραμμα 21: Αποχωρήσεις από τον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)



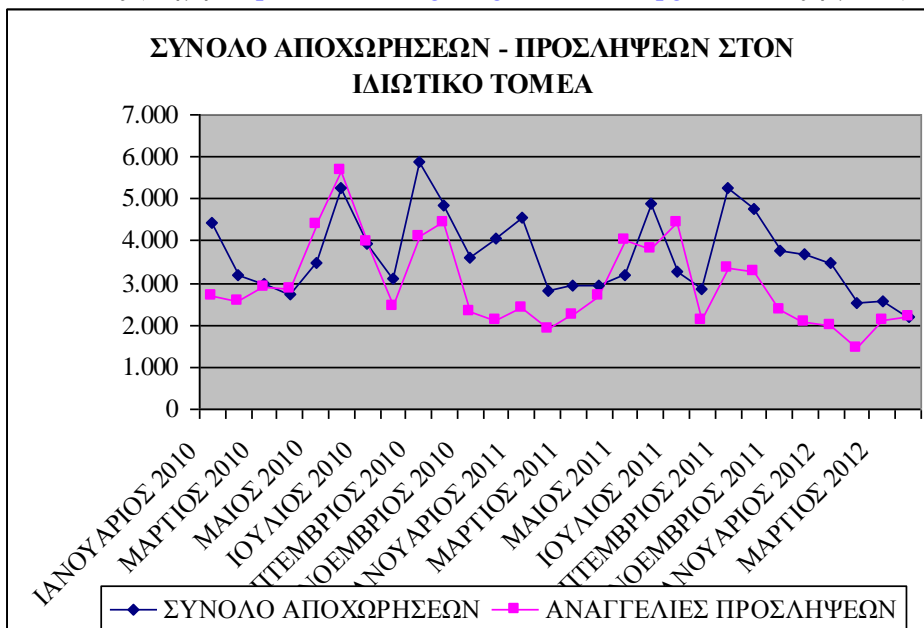
Διάγραμμα 22: Μεταβολή (%) του αριθμού των αποχωρήσεων από τον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)



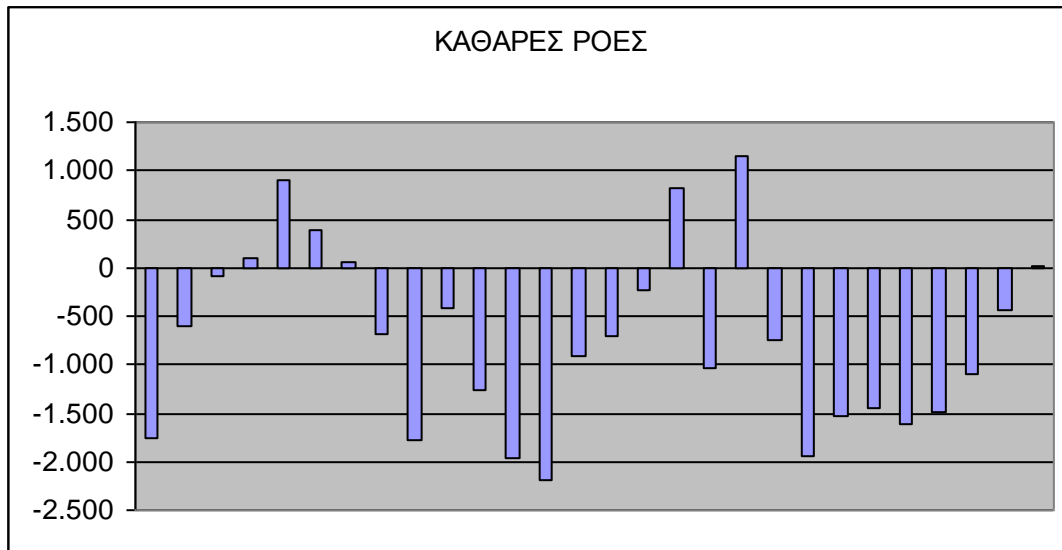
Διάγραμμα 23: Μεταβολή (%) του αριθμού των προσλήψεων από τον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 24: Σύνολο αποχωρήσεων - προσλήψεων στον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)



Διάγραμμα 25: Καθαρές ροές στον ιδιωτικό τομέα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ιδία επεξεργασία)

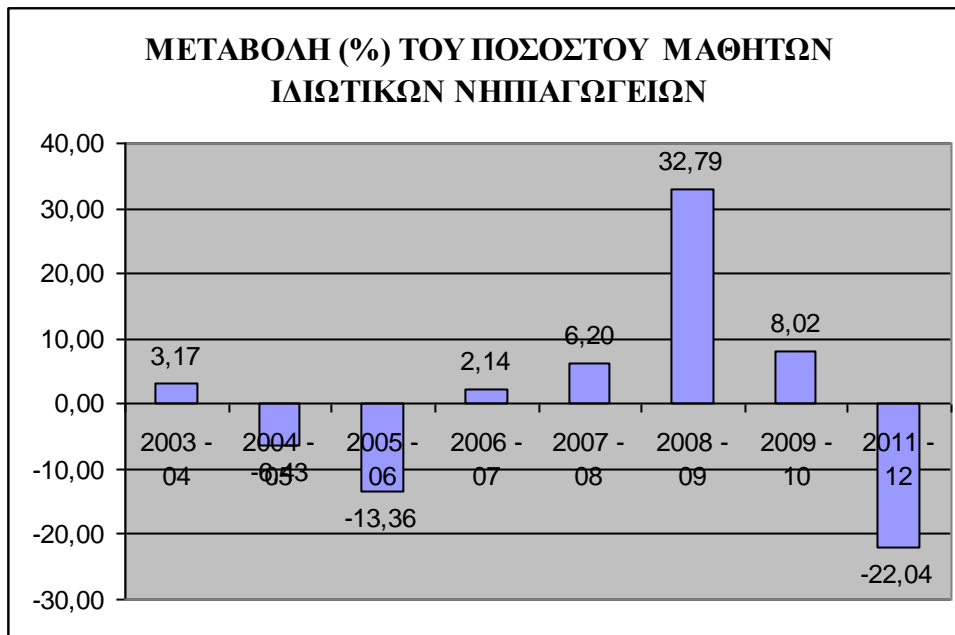


Η αύξηση της ανεργίας σε συνδυασμό με τη μείωση του επιδόματος ανεργίας, διαμορφώνουν ένα ιδιαίτερα εκρηκτικό μείγμα με απρόβλεπτες κοινωνικές επιπτώσεις. Επιπλέον, δημιουργεί δυσάρεστες επιπτώσεις στη σωματική και ψυχική υγεία των ατόμων. Η αύξηση της ανεργίας σε μια περιοχή οδηγεί στην οικονομική υποβάθμιση της περιοχής αυτής, καθώς δημιουργείται ένας φαύλος κύκλος όπου το γεγονός αυτό οδηγεί στη μείωση των εξόδων των καταναλωτών, με αποτέλεσμα τη μείωση των εσόδων των επιχειρήσεων, κατά συνέπεια και τη μείωση του προσωπικού αυτών και την περαιτέρω αύξηση της ανεργίας.

7.4.5 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Η οικονομική κρίση είχε επιπτώσεις και στην εκπαίδευση στην περιοχή της Λάρισας. Στο ΤΕΙ Λάρισας έχουν μειωθεί στο ελάχιστο οι εργαζόμενοι, καθώς έχει διακοπεί η σύμβαση των συμβασιούχων, ενώ για το ακαδημαϊκό έτος 2011-12 αποφασίστηκε από την κυβέρνηση η μη εισαγωγή σπουδαστών σε 4 Τμήματα του ΤΕΙ Λάρισας, εκ των οποίων να δύο αφορούν στην πόλη της Λάρισας (Μηχανικής Βιοσυστημάτων, Τουριστικών Επιχειρήσεων). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την υποβάθμιση του ΤΕΙ Λάρισας (<http://www.onlarissa.gr/larissa/3457-2011-08-10-14-07-03>). Η μείωση του προσωπικού στο ΤΕΙ Λάρισας οδηγεί στην αύξηση της ανεργίας, ενώ η μείωση των σπουδαστών στην μείωση των εσόδων της πόλης.

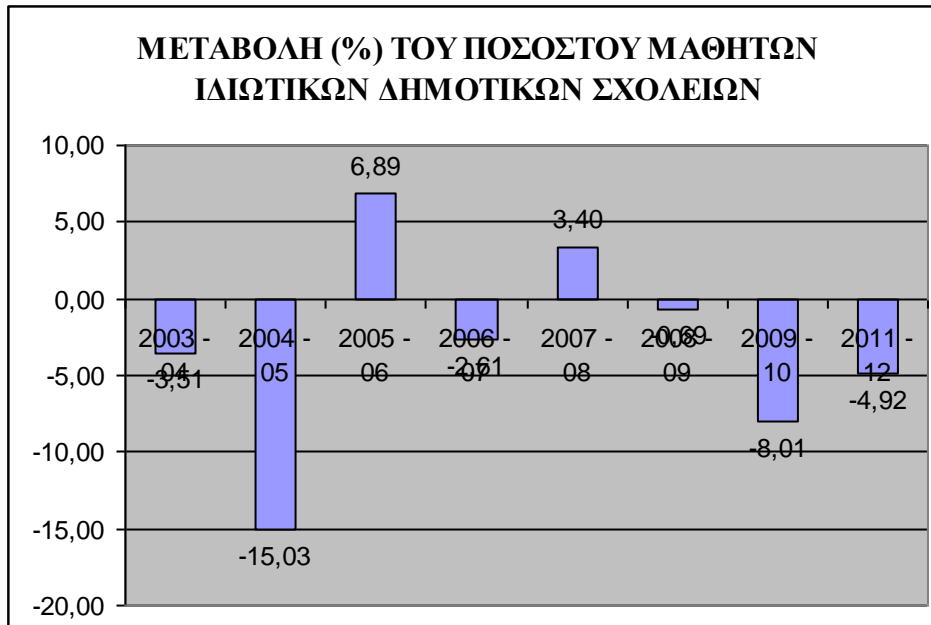
Διάγραμμα 26: Μεταβολή (%) του ποσοστού μαθητών ιδιωτικών νηπιαγωγείων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά (Πηγή: http://thess.pde.sch.gr/arkiki/ekp_dedomena/athmia_stats/stat_docs/Protobathmia/a_lar09-10.pdf, Ιδία Επεξεργασία)



Πίνακας 21: Ποσοστά μαθητών σε δημόσια – ιδιωτικά δημοτικά σχολεία στη Λάρισα ανά έτος (Πηγή: http://thess.pde.sch.gr/arkiki/ekp_dedomena/athmia_stats/stat_docs/Protobathmia/a_lar09-10.pdf, Ιδία Επεξεργασία)

	ΔΗΜΟΣΙΑ ΜΑΘΗΤΕΣ	ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΟΣΟΣΤΟ %	ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΜΑΘΗΤΕΣ	ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΟΣΟΣΤΟ %
2002 - 03	16236	93,45	1138	6,55
2003 - 04	16302	93,68	1100	6,32
2004 - 05	16549	94,63	939	5,37
2005 - 06	16397	94,26	999	5,74
2006 - 07	16395	94,41	970	5,59
2007 - 08	16108	94,22	988	5,78
2008 - 09	16146	94,26	983	5,74
2009 - 10	16287	94,72	908	5,28
2011 - 2012	16754	94,98	886	5,02

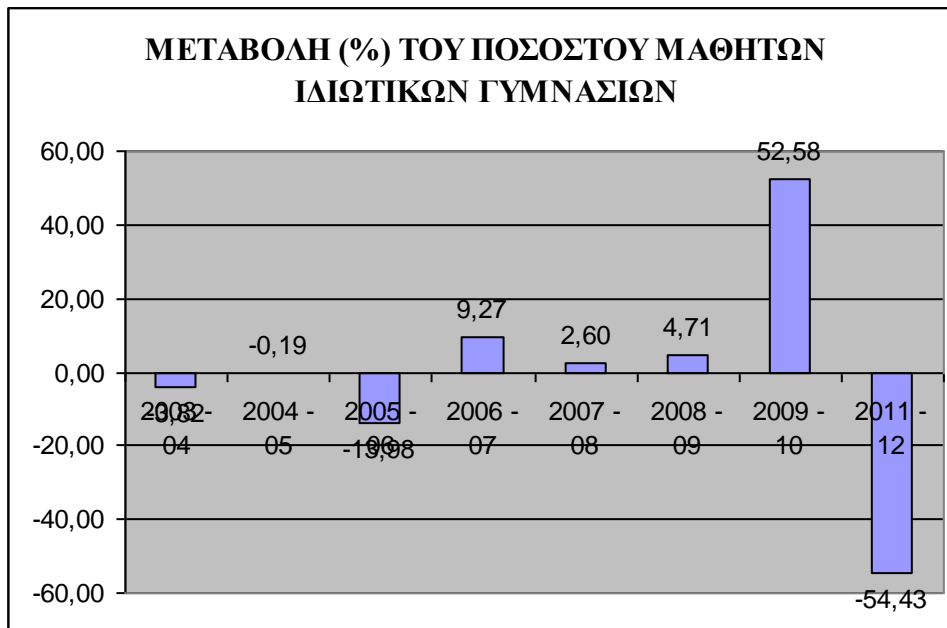
Διάγραμμα 27: Μεταβολή (%) του ποσοστού μαθητών ιδιωτικών δημοτικών σχολείων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά (Πηγή: http://thess.pde.sch.gr/arkiki/ekp_dedomena/athmia_stats/stat_docs/Protobathmia/a_lar09-10.pdf, Ιδία Επεξεργασία)



Πίνακας 22: Ποσοστά μαθητών σε δημόσια – ιδιωτικά γυμνάσια στη Λάρισα ανά έτος (Πηγή: http://thess.pde.sch.gr/arkiki/ekp_dedomena/athmia_stats/stat_docs/Defterobathmia/b_lar08-09.pdf, Ιδία Επεξεργασία)

	ΔΗΜΟΣΙΑ ΜΑΘΗΤΕΣ	ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΟΣΟΣΤΟ %	ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΜΑΘΗΤΕΣ	ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΟΣΟΣΤΟ %
2002 - 03	8577	96,19	340	3,81
2003 - 04	8248	96,33	314	3,67
2004 - 05	8317	96,34	316	3,66
2005 - 06	8551	96,85	278	3,15
2006 - 07	8616	96,56	307	3,44
2007 - 08	8554	96,47	313	3,53
2008 - 09	8520	96,30	327	3,70
2009 - 10	8282	94,36	495	5,64
2011 - 12	8123	97,43	214	2,57

Διάγραμμα 28: Μεταβολή (%) του ποσοστού μαθητών ιδιωτικών γυμνασίων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά (Πηγή: http://thess.pde.sch.gr/arkiki/ekp_dedomena/athmia_stats/stat_docs/Defterobathmia/b_lar08-09.pdf, Ιδία Επεξεργασία)



Πίνακας 23: Ποσοστά μαθητών σε δημόσια – ιδιωτικά γενικά λύκεια στη Λάρισα ανά έτος (Πηγή: http://thess.pde.sch.gr/arkiki/ekp_dedomena/athmia_stats/stat_docs/Defterobathmia/b_lar08-09.pdf, Ιδία Επεξεργασία)

	ΔΗΜΟΣΙΑ ΜΑΘΗΤΕΣ	ΔΗΜΟΣΙΑ ΠΟΣΟΣΤΟ %	ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΜΑΘΗΤΕΣ	ΙΔΙΩΤΙΚΑ ΠΟΣΟΣΤΟ %
2002 - 03	6078	93,16	446	6,84
2003 - 04	6270	94,31	378	5,69
2004 - 05	6362	94,86	345	5,14
2005 - 06	6179	95,05	322	4,95
2006 - 07	6171	95,45	294	4,55
2007 - 08	6310	95,77	279	4,23
2008 - 09	6391	96,03	264	3,97
2009 - 10	6656	95,77	294	4,23
2011 - 12	6685	95,97	281	4,03

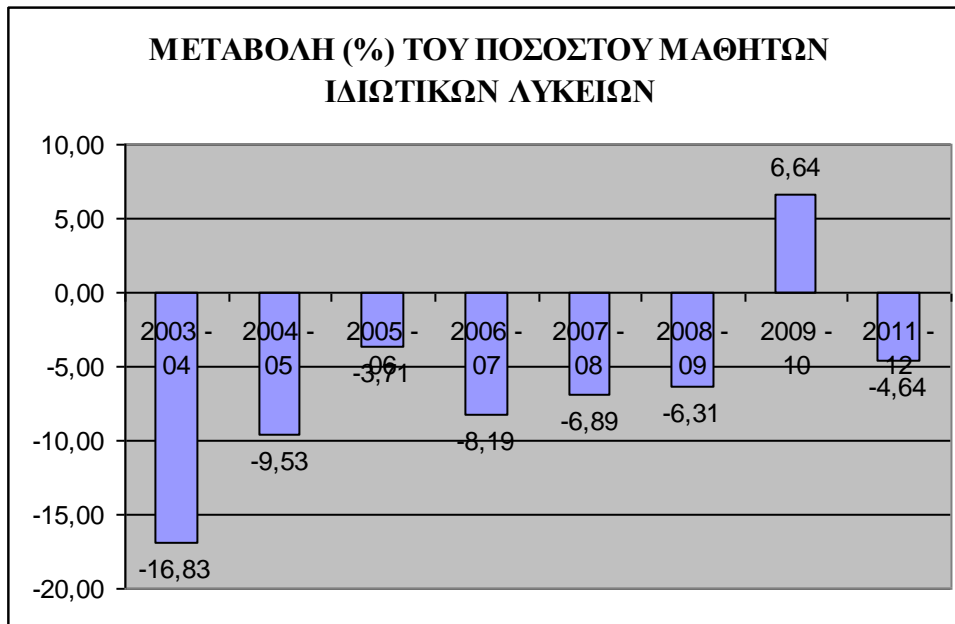
Επιπλέον, από τους πίνακες 20, 21, 22 και 23 και τα διαγράμματα 26, 27, 28, 29 και 30, παρατηρείται ότι το ποσοστό των μαθητών ιδιωτικών σχολείων είναι μικρό (της τάξης του 5%) και σε γενικές γραμμές μειώνεται με την πάροδο του χρόνου. Εξαιρέση αποτελεί η τελευταία χρονιά μελέτης 2011 – 2012 όπου το ποσοστό αυτό μειώνεται σημαντικά, γεγονός που οφείλεται στην εμφάνιση της οικονομικής κρίσης και στην πόλη της Λάρισας. Επιπλέον, είναι χαρακτηριστικό το κλείσιμο της Σχολής Καραβάνα (Γυμνάσιο και Λύκειο) το 2010, με αποτέλεσμα να μείνουν δύο μόνο ιδιωτικά γυμνάσια και λύκεια.

Πίνακας 20: Ποσοστά μαθητών σε δημόσια – ιδιωτικά νηπιαγωγεία στη Λάρισα ανά έτος (Πηγή:

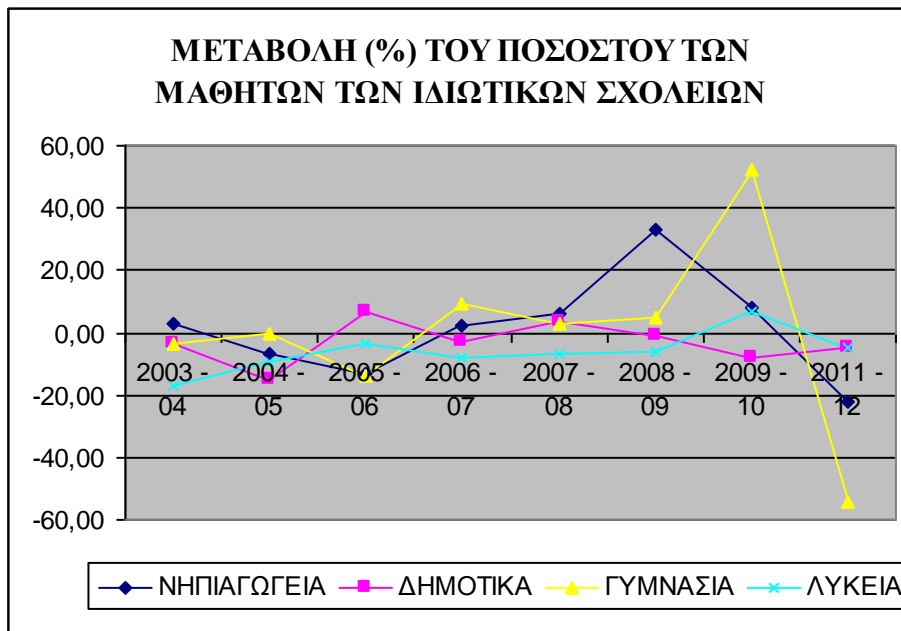
http://thess.pde.sch.gr/arxiki/ekp_dedomena/athmia_stats/stat_docs/Protobathmia/a_lar09-10.pdf, Ιδία Επεξεργασία)

	ΔΗΜΟΣΙΑ	ΔΗΜΟΣΙΑ	ΙΔΙΩΤΙΚΑ	ΙΔΙΩΤΙΚΑ
	ΜΑΘΗΤΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ %	ΜΑΘΗΤΕΣ	ΠΟΣΟΣΤΟ %
2002 - 03	3801	93,00	286	7,00
2003 - 04	3791	92,78	295	7,22
2004 - 05	3630	93,24	263	6,76
2005 - 06	3764	94,15	234	5,85
2006 - 07	3759	94,02	239	5,98
2007 - 08	4027	93,65	273	6,35
2008 - 09	3921	91,57	361	8,43
2009 - 10	4172	90,89	418	9,11
2011 - 12	4517	92,90	345	7,10

Διάγραμμα 29: Μεταβολή (%) του ποσοστού μαθητών ιδιωτικών λυκείων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά (Πηγή: http://thess.pde.sch.gr/arkiki/ekp_dedomena/athmia_stats/stat_docs/Defterobathmia/b_lar08-09.pdf, Ιδία Επεξεργασία)



Διάγραμμα 30: Μεταβολή (%) του ποσοστού μαθητών ιδιωτικών σχολείων σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά (Ιδία Επεξεργασία)



7.4.6 ΑΣΤΕΓΟΙ

Ο ορισμός του άστεγου στην Ελλάδα δόθηκε με το άρθρο 29 του Ν.4052/2012, σύμφωνα με τον οποίο οι άστεγοι αναγνωρίζονται ως ευπαθής κοινωνική ομάδα στην οποία παρέχεται κοινωνική προστασία. Ως άστεγοι ορίζονται όλα τα άτομα που διαμένουν νόμιμα στη χώρα, τα οποία στερούνται πρόσβασης ή έχουν επισφαλή πρόσβαση σε επαρκή ιδιόκτητη, ενοικιαζόμενη ή παραχωρημένη κατοικία που πληρεί τις αναγκαίες τεχνικές προδιαγραφές και διαθέτει τις βασικές υπηρεσίες ύδρευσης και ηλεκτροδότησης. Στους αστέγους, σύμφωνα με το νόμο αυτό, περιλαμβάνονται ιδίως αυτοί που διαβιούν στο δρόμο, σε ξενώνες, αυτοί που φιλοξενούνται από ανάγκη προσωρινά σε ιδρύματα ή άλλες κλειστές δομές, καθώς και αυτοί που διαβιούν σε ακατάλληλα καταλύματα¹⁴

(http://enne.gr/wp-content/uploads/2012/03/neos_nomos_se_fek.pdf).

Σύμφωνα με τον κοινωνικό λειτουργό και υπεύθυνο της Κοινωνικής Υπηρεσίας του περιφερειακού τμήματος του Ελληνικού Ερυθρού Σταυρού στη Λάρισα, κ. Χρήστο Λαμπρογιώργο, ο αριθμός των αστέγων στη Λάρισα αν και είναι δύσκολο, αν όχι ανέφικτο, να προσδιοριστεί αυξάνεται ιλιγγιωδώς. Παλιότερα οι άστεγοι ήταν είτε διερχόμενοι από την πόλη είτε κάποιοι οικονομικοί μετανάστες. Τα τελευταία τρία χρόνια ωστόσο, έχουμε και μια νέα κατηγορία αστέγων, μεταξύ αυτών και αρκετούς Λαρισαίους, αυτούς που αντιμετωπίζουν τις συνέπειες της οικονομικής κρίσης. Ενώ υπάρχουν ακόμη περισσότεροι εν δυνάμει άστεγοι, αλλά και οικογένειες οι οποίες ζουν κάτω από μία στέγη, χωρίς όμως τα στοιχειώδη που καθιστούν μια διαβίωση υποφερτή: ρεύμα και νερό

(http://thessalianews.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=5020%3Aastegoι-larisa&Itemid=54).

Θετικό στοιχείο στο πρόβλημα των αστέγων αποτελεί η εξασφάλιση χρηματοδότησης μέσω του ΕΣΠΑ από τον Δήμο Λαρισαίων για τη δημιουργία Ξενώνα Φιλοξενίας γυναικών θυμάτων βίας καθώς και των παιδιών τους. Πέραν των κακοποιημένων γυναικών, ο Δήμος έχει σκοπό να αξιοποιήσει τον ξενώνα και για ολιγοήμερη φιλοξενία μελών απόρων οικογενειών σε έκτακτες περιπτώσεις όπως π.χ. η ανάγκη παρουσίας στη Λάρισα λόγω νοσηλείας μέλους της άπορης οικογένειας στο νοσοκομείο. Είναι χαρακτηριστικό ότι και παλιότερα λειτουργούσε από τον Δήμο

¹⁴ Ο ορισμός για τους άστεγους, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Τυπολογία ETHOS, υπάρχει στην παράγραφο 2.5 του παρόντος εγγράφου

παρόμοια Δομή Κοινωνικής Μέριμνας στη συνοικία Αμπελοκήπων, στο πλαίσιο του ΚΔΑΠ, που όμως έκλεισε λόγω έλλειψης χρημάτων (<http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=7&aid=39748>).

7.4.7 ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Στη Λάρισα, τα άτομα με ειδικές ανάγκες (ΑΜΕΑ) αντιμετωπίζουν πρόβλημα πρόσβασης σε κτίρια και δημόσιες υπηρεσίες με αποτέλεσμα να είναι αδύνατη η αυτόνομη διαβίωση τους και περαιτέρω συνέπεια την κοινωνική τους περιθωριοποίηση. Όπως ειδικότερα προκύπτει από τις σχετικές εκθέσεις - επιθεωρήσεις του Σώματος των Ελεγκτών, στον Νομό Λάρισας τα δημόσια κτίρια είναι προσβάσιμα σε ποσοστό 48% (<http://www.tovima.gr/society/article/?aid=400435>).

Επιπλέον, δεν υπάρχει Ειδικό Γυμνάσιο στη Λάρισα που αποτελεί την Πέμπτη πόλη σε πληθυσμό στην Ελλάδα.

7.4.8 ΕΞΩΣΕΙΣ

Αν και ο αριθμός των αστέγων αυξάνεται στη Λάρισα, όπως προαναφέρθηκε, οι πραγματοποιούμενες εξώσεις κατά το έτος 2011 μειώθηκαν κατά 13,64% σε σχέση με το 2010 (το 2011 πραγματοποιήθηκαν 38 εξώσεις έναντι 44 που πραγματοποιήθηκαν κατά το έτος 2010) όπως προέκυψε μετά από έρευνα που έγινε σε όλους τους δικαστικούς επιμελητές του νομού. Το γεγονός αυτό ίσως οφείλεται στην αδυναμία των ιδιοκτητών να πληρώσουν τα έξοδα για την πραγματοποίηση της εξώσης, καθώς με τα όσα ίσχυαν έως σήμερα, οι διαδικασίες εξώσης ήταν χρονοβόρες, η δίκη απαιτούσε πολύ χρόνο και έξοδα.

7.4.9 ΣΥΣΣΙΤΙΑ – ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΑΝΤΟΠΩΛΕΙΟ

Σύμφωνα με την κοινωνική υπηρεσία του Δήμου Λάρισας, αν και οι αιτήσεις για παροχή συσσιτίων από το Δήμο αυξήθηκαν, ο αριθμός τους μειώθηκε λόγω οικονομικής δυσπραξίας του Δήμου. Είναι χαρακτηριστικό ότι από 120 συσσίτια που δίνονταν καθημερινά από το Δήμο το 2010, σήμερα δίνονται 44 (Κοινωνική Υπηρεσία Δήμου Λαρισαίων).

Επιπλέον, συσσίτια δίνονται από την Ιερά Μητρόπολη Λάρισας από το 2002 μέχρι σήμερα. Στην Ιερά Μητρόπολη δίνονται σήμερα 300 μερίδες ζεστού φαγητού (100 στην αίθουσα της Μητρόπολης και 200 σε συσκευασία) από τις 230 μερίδες που δίνονταν μέχρι τις αρχές του 2011 (αύξηση κατά 30,43%), ενώ από το Πάσχα του 2011 έχουν δοθεί 150 δέματα με τρόφιμα (Ιερά Μητρόπολη Λάρισας).

Τέλος, η Εκκλησία των Αγίων Σαράντα δίνει συσσίτια από το 1958 στη Λάρισα και ο αριθμός αυτών αυξάνεται συνεχώς. Την προηγούμενη χρονιά δίνονταν 50 – 55 πακέτα ζεστού φαγητού ημερησίως, ενώ φέτος δίνονται 80 πακέτα (αύξηση κατά 50 – 60 %). Επιπλέον, τον τελευταίο χρόνο δίνονται 50 – 60 δέματα με τρόφιμα το μήνα, ενώ αυξάνεται πολύ και η ζήτηση για ιματισμό και υπόδηση με την πάροδο του χρόνου (Εκκλησία των Αγίων Σαράντα στη Λάρισα).

Η αύξηση του αριθμού των συσσιτίων τόσο από την Ιερά Μητρόπολη, όσο και από την Εκκλησία των Αγίων Σαράντα δείχνει την αύξηση των ατόμων που ζουν κάτω από τα όρια της φτώχειας, αλλά και την αύξηση της κοινωνικής ευαισθησίας και της προσφοράς των Λαρισαίων.

Εικόνα 9:Συσσίτια στη Λάρισα (Πηγή:

<http://www.eleftheria.gr/viewimg.asp?pth=images/articles&img=SISITUUA.jpg&w=577>)



Όσον αφορά στο κοινωνικό παντοπωλείο του Δήμου Λαρισαίων ξεκίνησε την λειτουργία του, τον Ιούλιο του 2010 και προσφέρει εντελώς δωρεάν 25 είδη πρώτης ανάγκης ,τρόφιμα, είδη οικιακού καθαρισμού, ενώ μέσα στο παντοπωλείο λειτουργεί και Τράπεζα ενδυμάτων και υποδημάτων.

Εικόνα 10: Κοινωνικό παντοπωλείο Δήμου Λαρισαίων (Πηγή: http://tvxs.gr/sites/default/files/imagecache/node_image/article/2010/30/41236-dd6.jpg)

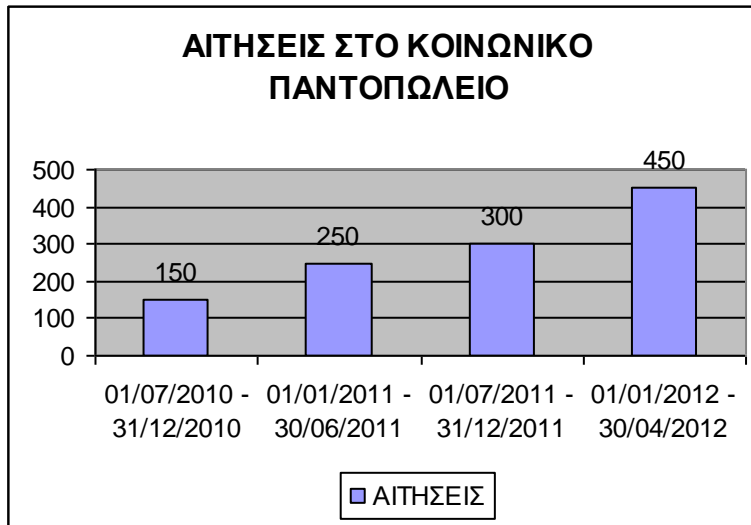


Οι δημότες που εξυπηρετεί το Παντοπωλείο επιλέγονται από την κοινωνική υπηρεσία του Οργανισμού Κοινωνικής Πολιτικής Δήμου Λαρισαίων με βάση συγκεκριμένα κοινωνικά κριτήρια. Είναι χαρακτηριστικό, και στην περίπτωση αυτή ότι οι αιτήσεις στο κοινωνικό παντοπωλείο αυξάνονται ολοένα και περισσότερο με την πάροδο του χρόνου (Πίνακας 24, Διάγραμμα 31). Το γεγονός αυτό δείχνει την αύξηση των Λαρισαίων που ζουν κάτω από τα όρια της φτώχειας (Κοινωνική Υπηρεσία Δήμου Λαρισαίων).

Πίνακας 24: Αριθμός αιτήσεων στο κοινωνικό παντοπωλείο του Δήμου Λαρισαίων (Πηγή: Κοινωνική Υπηρεσία του Δήμου Λαρισαίων, Ιδία επεξεργασία)

ΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΤΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΠΑΝΤΟΠΩΛΕΙΟ	
	ΑΙΤΗΣΕΙΣ
01/07/2010 - 31/12/2010	150
01/01/2011 - 30/06/2011	250
01/07/2011 - 31/12/2011	300
01/01/2012 - 30/04/2012	450

Διάγραμμα 31: Αριθμός αιτήσεων στο κοινωνικό παντοπωλείο του Δήμου Λαρισαίων (Πηγή: Κοινωνική Υπηρεσία του Δήμου Λαρισαίων, Ιδία επεξεργασία)



7.4.10 ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΣ

Όσον αφορά στους οικονομικούς μετανάστες, Αλβανούς κυρίως, αλλά και άλλων εθνικοτήτων μετά από χρόνια παραμονής τους στο νομό Λάρισα, αναγκάζονται λόγω της ανεργίας να φύγουν και πάλι για μία άλλη χώρα διεκδικώντας έναν αξιοπρεπή μισθό. Αναγκάζονται, λοιπόν, να ξεκινήσουν από το μηδέν και να ξαναμεταναστεύσουν σε μία άλλη χώρα καθώς οι οικονομικές συνθήκες στην Ελλάδα, αλλά και στη Λάρισα ειδικότερα δεν τους αφήνουν τα περιθώρια να έχουν μία καλή ζωή.

Στο νομό Λάρισα σύμφωνα με τον πρόεδρο του Συλλόγου Αλλοδαπών - Μεταναστών κ. Άγγελο Μήτση τον τελευταίο ενάμιση χρόνο εξαιτίας της οικονομικής κρίσης το 40% των Αλβανών έχει εγκαταλείψει την περιοχή και επιστρέφει είτε στην πατρίδα του για να επενδύσει εκεί τις οικονομίες του, είτε σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με πρώτη τη Γερμανία και έπονται Αγγλία, Σουηδία, Ολλανδία. Με μεγαλύτερη ευκολία αφήνουν την περιοχή και κυρίως την πόλη οι νέοι σε ηλικία μετανάστες που ενδεχομένως δεν έχουν οικογένεια και δεν έχουν αναπτύξει ισχυρούς δεσμούς με τους ανθρώπους που ζουν στη Λάρισα

(<http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=7&aid=36122>).

7.4.11 ΕΓΚΛΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Οι κλοπές και οι ληστείες στην Περιφέρεια Θεσσαλίας έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια, όπως φαίνεται και στον πίνακα 25 και στο διάγραμμα 32, ενώ τα υπόλοιπα εγκλήματα παραμένουν σε σταθερά επίπεδα

(http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=6419&Itemid=52&lang=&lang=).

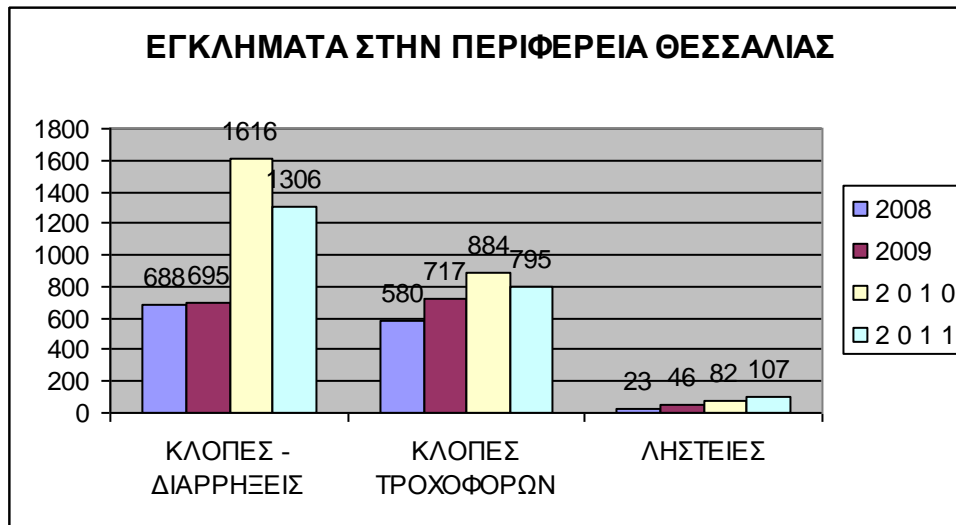
Η αύξηση της εγκληματικότητας οδηγεί στην αύξηση της αίσθησης ανασφάλειας που επικρατεί σε μια συνοικία οδηγεί τις επιχειρήσεις και τους κατοίκους να αποφεύγουν την περιοχή ή να την εγκαταλείπουν. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της οικονομικής δραστηριότητας και την εγκατάλειψη κτιρίων, γεγονός που οδηγεί σε ακόμη μεγαλύτερη αίσθηση ανασφάλειας. Αυτό παρατηρείται και στην περιοχή της Λάρισας όπου το 2010 που ήταν η χειρότερη χρονιά για τις επιχειρήσεις ήταν και η χρονιά που σημειώθηκαν οι περισσότερες κλοπές. Επομένως οι περιοχές αυτές υποβαθμίζονται ολοένα και περισσότερο και είναι απαραίτητη η λήψη μέτρων για την αντιμετώπιση αυτού του φαινομένου.

Πίνακας 25: Αριθμός τετελεσμένων εγκλημάτων ανά έτος στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (Πηγή: http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=6419&Itemid=52&lang=&lang=, Ιδία επεξεργασία)

ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	2008	2009	2010	2011
	ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ	ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ	ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ	ΕΓΚΛΗΜΑΤΑ
	τελ/να	τελ/να	τελ/να	τελ/να
ΑΝΘΡΩΠΟΚΤΟΝΙΕΣ	3	6	2	8
ΑΠΑΤΕΣ	9	21	64	50
ΑΡΧΑΙΟΚΑΠΗΛΕΙΑ	9	3	4	6
ΒΙΑΣΜΟΙ	6	9	5	3
ΕΚΒΙΑΣΕΙΣ	2	6	1	9
ΕΠΑΙΤΕΙΑ	67	46	87	68
ΖΩΟΚΛΟΠΗ	21	25	71	47
ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΠΑΡΑΧΑΡΑΓΜΕΝΩΝ	286	208	232	247
ΛΑΘΡΕΜΠΟΡΙΟ	0	2	3	2
Ν περί ΝΑΡΚΩΤΙΚΩΝ	514	484	490	382
Ν περί ΟΠΛΩΝ	98	104	152	167
Ν περί ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ	50	18	34	45
ΠΛΑΣΤΟΓΡΑΦΙΑ	31	34	45	40
ΣΕΞΟΥΑΛΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ	10	16	3	3
ΚΛΟΠΕΣ - ΔΙΑΡΡΗΞΕΙΣ	688	695	1.616	1.306
ΚΛΟΠΕΣ ΤΡΟΧΟΦΟΡΩΝ	580	717	884	795
ΛΗΣΤΕΙΕΣ	23	46	82	107

Διάγραμμα 32: Αριθμός ληστειών, κλοπών – διαρρήξεων και κλοπών τροχοφόρων στην Περιφέρεια Θεσσαλίας (Πηγή:

http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=6419&Itemid=52&lang=&lang=, Ιδία επεξεργασία)



8.0 ΣΥΝΟΨΗ

Στην παρούσα εργασία, διερευνήθηκαν τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές και οι αιτίες αυτών, καθώς θεωρήθηκε ότι η γνώση αυτών μπορεί να οδηγήσει στην εύρεση και της κατάλληλης λύσης. Τα προβλήματα των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών ανάγονται στους ίδιους βασικούς και αλληλεξαρτώμενους παράγοντες: είναι κοινωνικά (ανεργία, εγκληματικότητα, ρατσισμός), πολεοδομικά (άναρχη δόμηση, υποβάθμιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος) αλλά και οικονομικά. Επιπλέον, όπως διαπιστώθηκε στο πλαίσιο της εργασίας, και τα αίτια που οδήγησαν στην υποβάθμιση των περιοχών αυτών, δε διαφέρουν. Κάποια από τα συνηθέστερα είναι: η παγκοσμιοποίηση και η απελευθέρωση του διεθνούς εμπορίου, η ανάπτυξη των μεταφορών και της τεχνολογίας της πληροφορίας, ο νέος ρόλος προώθησης των αστικών περιοχών καθώς και οι δημογραφικές και κοινωνικές αλλαγές.

Στη συνέχεια, αναλύθηκαν κάποιες από τις σημαντικότερες πρωτοβουλίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την αειφόρο αστική ανάπτυξη. Οι κύριοι στόχοι της για την Αστική Ανάπτυξη στα κράτη – μέλη της είναι η ενδυνάμωση της οικονομικής ευημερίας και της απασχόλησης, η προώθηση της ισότητας, της κοινωνικής ένταξης και της αναζωογόνησης των αστικών περιοχών, η προστασία και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος για την τοπική και συνολική βιωσιμότητα του περιβάλλοντος και η συμβολή στην καλή διακυβέρνηση και στην ενίσχυση του τοπικού δυναμικού.

Στη συνέχεια, μελετήθηκαν οι χρηματοδοτικές παρεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης με στόχο την αστική ανάπτυξη και την αντιμετώπιση των προβλημάτων των πόλεων. Αρχικά, εκπονήθηκαν αστικά πιλοτικά προγράμματα, τα οποία ασχολήθηκαν με την αντιμετώπιση προβλημάτων που σχετίζονταν με τον αστικό σχεδιασμό, την αντιμετώπιση οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων, την ανάπτυξη δικτύων μεταφορών, τη χρήση νέων τεχνολογιών και την αναζωογόνηση ιστορικών κέντρων και υποβαθμισμένων αστικών περιοχών και οδήγησαν στην Κοινοτική Πρωτοβουλία Urban. Στην κοινοτική πρωτοβουλία Urban εντάσσονται παρεμβάσεις σε αστικά κέντρα όπου κυριαρχούν η αποβιομηχάνιση, η ανεργία, η υποβάθμιση της ποιότητας ζωής, η υποβάθμιση περιβάλλοντος (Urban I, Urban II).

Επιπλέον, αναλύθηκαν οι πολιτικές που αναπτύσσονται σε τρία κράτη – μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Βρετανία, Γαλλία, Γερμανία) για την ανάπλαση των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών, από όπου διαπιστώθηκε ότι η κάθε χώρα έχει

και διαφορετικό τρόπο αντιμετώπισης των προβλημάτων των αστικών περιοχών και ότι οι πολιτικές των χωρών αυτών διαφέρουν μεταξύ τους.

Στη συνέχεια, μελετήθηκαν διεξοδικά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι αστικές περιοχές στην Ελλάδα καθώς και οι αιτίες που οδήγησαν στα προβλήματα αυτά.. Όσον αφορά στα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των ελληνικών πόλεων, ως πλεονεκτήματα θα μπορούσαν να θεωρηθούν τα φυσικά χαρακτηριστικά αυτών, ενώ ως μειονεκτήματα η χαμηλή ανταγωνιστικότητα, τα ακριβά προϊόντα και υπηρεσίες, το περιορισμένο εύρος παραγωγικής βάσης και έλλειψη εξειδικεύσεων σε τομείς αιχμής. Τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν σήμερα οι ελληνικές αστικές περιοχές είναι η αύξηση των ανέργων, των αστέγων και των ανθρώπων που ζουν κάτω από τα όρια της φτώχειας με συνέπεια την περαιτέρω υποβάθμιση του ελληνικού χώρου. Οι κύριες αιτίες που οδήγησαν στην υποβάθμιση αυτή είναι η παγκοσμιοποίηση, η ευρωπαϊκή ενοποίηση, η οικονομική κρίση που αντιμετωπίζει σε μεγάλο βαθμό το τελευταίο διάστημα η χώρα και, ασφαλώς, οι αδυναμίες του εγχώριου παραγωγικού συστήματος. Είναι χαρακτηριστικό ότι η Αθήνα κατέχει την πρώτη θέση στις 10 ευρωπαϊκές πόλεις που βίωσαν περισσότερο την κρίση.

Ως μελέτη περίπτωσης εξετάστηκε το παράδειγμα της Λάρισας, η οποία αν και δεν αποτελεί την πιο χαρακτηριστική υποβαθμισμένη αστική περιοχή της Ελλάδας, είναι η πόλη, που η διερεύνηση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει είναι ενδιαφέρουσα λόγω της σχέσης μου με αυτή. Κατά τη μελέτη της περιοχής εξετάστηκαν η ανεργία, η εγκληματικότητα, η εκπαίδευση, η οικοδομική δραστηριότητα, οι άστεγοι, τα άτομα με ειδικές ανάγκες και διαπιστώθηκε ότι τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν καθημερινά οι Λαρισαίοι ολοένα και αυξάνονται με αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας ζωής στην πόλη. Τα κυριότερα προβλήματα της Λάρισας είναι η άναρχη και πυκνή δόμηση και η έλλειψη πρασίνου στο κέντρο της από πολεοδομική άποψη, το κλείσιμο επιχειρήσεων και βιομηχανιών από οικονομική άποψη και τα ολοένα και αυξανόμενα κοινωνικά προβλήματα όπως η αύξηση του αριθμού των ανέργων, των αστέγων, ο κοινωνικός διαχωρισμός μεταξύ των κατοίκων. Από την έρευνα στην περιοχή διαπιστώθηκε ότι το 2010 ήταν η χειρότερη χρονιά για τις επιχειρήσεις στη Λάρισα όπου οι διαγραφές αυτών αυξήθηκαν κατά 240% σε σχέση με τον προηγούμενο χρόνο. Επιπλέον, συμπεραίνεται ότι κάθε πρόβλημα της πόλης εμφανίζεται σημειακά σε κάποιο τμήμα αυτής και τα εντονότερα προβλήματα από πολεοδομική, κοινωνική και οικονομική άποψη παρατηρούνται στις «φτωχές» συνοικίες. Επιπλέον, παρατηρείται ότι η Λάρισα δεν επηρεάστηκε πολύ σε σχέση με

άλλες ελληνικές πόλεις από την κρίση λόγω της θέσης της και της σχέσης της με τον πρωτογενή τομέα.

Αν και η διατύπωση σαφών προτάσεων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων των υποβαθμισμένων περιοχών δεν είναι στο πλαίσιο της παρούσας εργασίας, εν τούτοις έγινε φανερό ότι αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την άσκηση πολιτικής, τη μελέτη κάθε περίπτωσης χωριστά και την άντληση στοιχείων από πετυχημένα παραδείγματα του παρελθόντος.

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ
URBAN I ΚΑΙ URBAN II****A.1 URBAN I – DUBLIN & CORK (ΙΡΛΑΝΔΙΑ)**

Πρόκειται για ένα πρότυπο έργο του προγράμματος URBAN I της Ιρλανδίας, το οποίο εστιάστηκε στις περιοχές του Ballmun, Finglas και Damdale στο βόρειο Δουβλίνο, το δυτικό Tallaght και Clondalkin στο νοτιοδυτικό Δουβλίνο και τη βόρεια πλευρά του Cork. Το ολοκληρωμένο αυτό πρόγραμμα αφορούσε μια σειρά σταθερών και συνεκτικών μέτρων οικονομικής ανάπτυξης, κοινωνικής ένταξης και προστασίας του περιβάλλοντος που βασίστηκε σε προτάσεις τοπικών εταιρειών.

Οι κύριοι στόχοι του προγράμματος ήταν: η διευκόλυνση της συμμετοχής μειονεκτούντων μελών των κοινοτήτων – στόχων στην εκπαίδευση και την κατάρτιση, η υποστήριξη της ανάπτυξης επιχειρήσεων και η εξασφάλιση της διοχέτευσης των εν λόγω καταρτισμένων ατόμων στην απασχόληση, η εξασφάλιση της παροχής κοινοτικών υποδομών, όπως εγκαταστάσεις άθλησης και αναψυχής, και, τέλος, η προώθηση δυναμικών και αυτόνομων κοινοτήτων σε ένα ορατά βελτιωμένο φυσικό περιβάλλον. Τα επιλέξιμα τμήματα του Δουβλίνου αριθμούσαν 198500 κατοίκους, ενώ ο συνολικός πληθυσμός της επιλέξιμης περιοχής του Cork ήταν 55600 κάτοικοι. Το συνολικό κόστος του προγράμματος ήταν 28 εκατ. ευρώ, ποσό το οποίο περιλάμβανε μια συνεισφορά της ΕΕ ύψους 21 εκατ. ευρώ.

Ένα από τα πιο σημαντικά έργα στα πλαίσια του προγράμματος που αφορούσε το Δουβλίνο ήταν το καλλιτεχνικό και κοινοτικό κέντρο Ballymun. Το έργο αυτό προέβλεπε την ανέγερση ενός πολυλειτουργικού καλλιτεχνικού και κοινοτικού κέντρου, με θέατρο και συνεδριακό κέντρο 240 θέσεων, βρεφονηπιακό σταθμό για 34 παιδιά, καφενείο /μπαρ, στούντιο ηχογράφησης και χορού και γραφεία και αίθουσες κατάρτισης που θα μπορούσαν να εκμισθωθούν σε τοπικές εθελοντικές ομάδες.

Επί του παρόντος το κέντρο προσφέρει 26 θέσεις μόνιμης απασχόλησης στην τοπική κοινότητα. Βρίσκεται στη συνοικία Ballymun του Δουβλίνου και παρέχει εγκαταστάσεις για κοινωνικές, καλλιτεχνικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες σε μια κοινότητα που στο παρελθόν δε διέθετε πρόσβαση σε παρόμοιες εγκαταστάσεις. Έτσι, το έργο ενίσχυσε σημαντικά την αυτοπεποίθηση της κοινότητας και δημιούργησε ένα φυσικό σημείο εστίασης για την προσπάθεια αναζωογόνησης. Το κτίριο έχει καταστεί πρότυπο για την ανάπλαση του Ballymun (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

A.2 URBAN I – AALBORG (ΔΑΝΙΑ)

Το πρόγραμμα URBAN I της Δανίας εστιάστηκε στην ενορία του Lindholm στο Aalborg, μια υποβαθμισμένη αστική περιοχή με έλλειψη τοπικής βιομηχανίας, υψηλά ποσοστά ανεργίας, απουσία εγκαταστάσεων για πολιτιστικές και κοινωνικές δραστηριότητες, υψηλή συγκέντρωση εθνικών μειονοτήτων, χαμηλό μορφωτικό επίπεδο και μεγάλο αριθμό κατοικιών που χρειάζονταν άμεση ανακαίνιση. Το Lindholm είχε πληγεί επίσης καίρια από το κλείσιμο μιας σημαντικής τοπικής επιχείρησης, της Cement Works “DAC”. Με 1,5 εκατ. ευρώ που παρείχε η Ευρωπαϊκή Ένωση, το πρόγραμμα URBAN I προσέλκυσε μια περαιτέρω επένδυση 1,5 εκατ. ευρώ, συγκεντρώνοντας ένα συνολικό προϋπολογισμό 3 εκατ. ευρώ.

Το βασικό έργο “LINDHOLM 21”, συνέβαλε στην εκ νέου ανάπτυξη της περιοχής του Lindholm, καθώς περιλάμβανε την κατασκευή 140 οικολογικών κατοικιών, η ανέγερση των οποίων έγινε με μια διαδικασία που προωθεί την ενεργή συμμετοχή της τοπικής κοινότητας.

Το LINDHOLM 21 και το πρόγραμμα URBAN I συνέβαλαν επίσης στην ανάπτυξη ορισμένων έργων «αστικού τουρισμού». Ένα από αυτά τα έργα εκμεταλλεύτηκε την ιστορική σύνδεση της περιοχής με τα ξύλινα ιστιοφόρα και προέβλεπε την κατασκευή ομοιωμάτων παλιών ξύλινων πλοίων, όπως το “Sjaegte”. Από την εποχή των Βίκινγκς, το Nerresundby που βρίσκεται στην όχθη του Limfjord, είναι σημαντικό έργο για το εμπόριο και τα θαλάσσια ταξίδια.

Το έργο συνεχίστηκε μετά το τέλος του URBAN I και κατέληξε στην κατασκευή ενός νέου εργαστηρίου κατασκευής πλοίων. Η τοπική κοινότητα που ήταν ενθουσιώδης για το έργο, συμμετείχε ενεργά, γεγονός που βοήθησε τον τόπο να ανακτήσει μια θετική ταυτότητα και να καταστεί πιο θελκτικός στους τουρίστες (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

A.3 URBAN II – TARANTO (ΙΤΑΛΙΑ)

Ο στόχος του προγράμματος URBAN II για το Taranto ήταν η αποκατάσταση του ιστορικού κέντρου της πόλης, συμπεριλαμβανομένου και του νησιού του Taranto. Το 70% των κτιρίων του νησιού ήταν εγκαταλελειμμένα και επικίνδυνα λόγω προβλημάτων θεμελίωσης και δομής.

Το Taranto βρίσκεται στον κόλπο του Ιονίου πελάγους. Το πρόγραμμα URBAN II καλύπτει το ιστορικό κέντρο της πόλης (επιφάνεια 509 εκτάρια και 47400 κατοίκους), το οποίο περιλαμβάνει τις δύο ιστορικές πλευρές του κόλπου και το νησί στο μέσο. Η οικονομία του Taranto βασιζόταν παραδοσιακά στις βιομηχανίες σιδήρου και χάλυβα, οι οποίες βρίσκονται σε ύφεση τα τελευταία χρόνια. Με το κλείσιμο αυτών των βαριών βιομηχανιών, οι παρακείμενες γειτονιές αντιμετωπίζουν μακροχρόνια ανεργία, υψηλά ποσοστά εγκληματικότητας, φτώχεια και αυξημένα επίπεδα εναπομένουσας ρύπανσης της ατμόσφαιρας και του εδάφους.

Παρά το γεγονός ότι το νησί αποτελεί έναν πολύ σημαντικό χώρο πολιτιστικής και αρχαιολογικής κληρονομιάς (ο πρώτος καταυλισμός ανάγεται στο 700 π.Χ.), αυτό το μέρος της πόλης έχει ουσιαστικά εγκαταλειφθεί από το δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο. Έτσι, καθώς είναι απομονωμένο από την υπόλοιπη πόλη, το νησί δεν είναι ασφαλές και θεωρείται τόπος συγκέντρωσης εγκληματικών στοιχείων. Προκειμένου να αντιμετωπίσει αυτή την κατάσταση και να ενθαρρύνει την εκ νέου ανάπτυξη του νησιού, το πρόγραμμα URBAN II προτίθεται να υλοποιήσει ένα εκτενές ολοκληρωμένο έργο αποκατάστασης. Η ανάπτυξη του πολιτιστικού, εμπορικού και τουριστικού τομέα αποτελεί πρόκληση, προσφέροντας έτσι νέες ευκαιρίες για απασχόληση. Θα ανακαινιστούν κτίρια και θα παρασχεθεί παράλληλα ειδική κατάρτιση στην οικοδόμηση με τοπικά υλικά και τεχνικές αποκατάστασης.

Ένα δεύτερο υποκατάστημα του εθνικού αρχαιολογικού μουσείου, το οποίο βρίσκεται στην πόλη, θα εγκατασταθεί σ' ένα από τα ανακαινισμένα κτίρια του νησιού και θα παρασχεθεί κατάρτιση σε θέματα διαχείρισης της πολιτιστικής κληρονομιάς. Άλλα ανακαινισμένα κτίρια θα διατεθούν σε ΜΜΕ που δραστηριοποιούνται στον τομέα της τοπικής χειροτεχνίας και θα οργανωθούν περίοδοι κατάρτισης στη διαχείριση τουριστικών και εμπορικών υπηρεσιών για τους ανέργους. Οι δημόσιοι χώροι του νησιού θα βελτιωθούν περαιτέρω με την εφαρμογή συγκοινωνιακών και περιβαλλοντικών μέτρων.

Τα αναμενόμενα αποτελέσματα του έργου περιλαμβάνουν τη δημιουργία νέων ευκαιριών απασχόλησης: 150 άτομα θα απασχοληθούν άμεσα στην ανακαίνιση των κτιρίων και άλλες 600 θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν στους τομείς της χειροτεχνίας και του εμπορίου. Αναμένεται επίσης ότι 1300 συνολικά άτομα θα παρακολουθήσουν τα διάφορα μαθήματα κατάρτισης. Επιπλέον, η αύξηση του αριθμού ατόμων και υπηρεσιών στην περιοχή θα λειτουργήσει ως αποτρεπτικός παράγοντας της εγκληματικότητας (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

A.4 URBAN II – CACERES (ΙΣΠΑΝΙΑ)

Το έργο “Edificio Embarcadero” του URBAN II στην πόλη Caceres (Εξτρεμαδούρα) στο δυτικό τμήμα της Ισπανίας στοχεύει στη μετατροπή ενός εγκαταλελειμμένου βιομηχανικού χώρου 3000 τμ σε εγκαταστάσεις κατάρτισης, αναψυχής και πολιτιστικών δραστηριοτήτων για την τοπική κοινότητα και σε χώρο εργασίας για τις ΜΜΕ.

Μια αξιοσημείωτη πτυχή του έργου είναι η συμμόρφωση του με τα υψηλότερα πρότυπα περιβαλλοντικής προστασίας και αειφόρου ανάπτυξης. Η ανακαίνιση των κτιρίων θα βασιστεί σε αυστηρά περιβαλλοντικά και βιοκλιματικά κριτήρια. Τα κτίρια θα είναι εξοπλισμένα με συσσωρευτές ηλιακής ενέργειας, θα χρησιμοποιούν ανακυκλωμένα όμβρια ύδατα και θα περιλαμβάνουν συστήματα καθαρισμού λυμάτων. Υπάρχει επίσης η πρόθεση να χρησιμεύσει το έργο ως υπόδειγμα ενεργειακής απόδοσης και περιβαλλοντικής αειφορίας. Στο εσωτερικό, ένας χώρος θα προορίζεται για περιβαλλοντική έρευνα, διάδοση πληροφοριών και περιβαλλοντική εκπαίδευση. Η έκταση που περιβάλλει τις εγκαταστάσεις θα αναπτυχθεί επίσης ως χώρος πρασίνου, με έμφαση στην τοπική αυτόχθονα βλάστηση. Προβλέπεται η ανάκτηση μιας συνολικής έκτασης 3000 τμ.

Το ευρύτερο πρόγραμμα URBAN II για τη Caceres καλύπτει τη συνοικία Calerizo με πληθυσμό 26705 κατοίκους και έκταση 3τγλμ. Το ποσοστό ανεργίας στην περιοχή αυτή είναι της τάξης του 9,4%, σημαντικά υψηλότερο από το μέσο όρο της πόλης, και χαρακτηρίζεται από προβλήματα συνεχιζόμενης μείωσης του πληθυσμού, χειροτέρευσης του αστικού περιβάλλοντος και κοινωνικού και οικονομικού αποκλεισμού. Το πρόγραμμα στοχεύει στην αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων μέσω της φιλικής προς το περιβάλλον ανακαίνισης των υποβαθμισμένων χώρων, της ανάπτυξης τοπικών συμφώνων για την απασχόληση, της επεξεργασίας λυμάτων και της κοινωνικής ένταξης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΧΩΡΟΥ ΣΤΙΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

Στην Ελλάδα, τα κυριότερα προβλήματα από πλευράς χώρου που αντιμετωπίζουν οι περιοχές κατοικίας στις πόλεις μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- Δυσχέρειες πρόσβασης και κίνησης
- Ανεπάρκεια ή ανυπαρξία κοινωνικών υποδομών
- Ανάμειξη αντιμαχόμενων χρήσεων
- Υποβάθμιση περιβάλλοντος
- Υπέρβαση των ορίων εκμετάλλευσης των οικοπέδων
- Πρόβλημα συγκρότησης γειτονιάς

τα οποία και αναλύονται στη συνέχεια (Καραβία, 2007).

B.1 ΔΥΣΧΕΡΕΙΕΣ ΠΡΟΣΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΚΙΝΗΣΗΣ

Ένα από τα συχνότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ελληνικές πόλεις είναι οι δυσχέρειες πρόσβασης και κίνησης στη περιοχή ή σε τμήματα αυτής. Η υπερβολική φόρτιση των δικτύων μιας περιοχής καθιστά δύσκολη τη σύνδεση της με την υπόλοιπη πόλη. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα να μην εξυπηρετούνται οι λειτουργίες της περιοχής αυτής και σταδιακά να υποβαθμίζεται. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι κάτοικοι κυρίως της πρωτεύουσας δαπανούν ώρες καθημερινά για να διανύσουν μία μικρή χιλιομετρική απόσταση (Καραβία, 2007).

B.2 ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ Ή ΑΝΥΠΑΡΞΙΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

Η ανυπαρξία ή η ανεπάρκεια κοινωνικής υποδομής, καθώς και η υψηλή αναλογία ιδιωτικού προς δημόσιου/ κοινωνικού χώρου είναι χαρακτηριστικά που εμφανίζονται στις περισσότερες αν όχι σε όλες τις ελληνικές πόλεις. Αυτό έχει σαν συνέπεια την περιορισμένη συμμετοχή των κοινόχρηστων χώρων όπως πλατείες, ελεύθερους χώρους πρασίνου και την ανεπάρκεια κοινωνικού εξοπλισμού όπως σχολεία, πολιτιστικές αίθουσες και εκπαιδευτήρια. Το γεγονός αυτό δυσχεραίνει τη ζωή των κατοίκων και τις σχέσεις μεταξύ τους και συμβάλλει στην υποβάθμιση των περιοχών αυτών (Καραβία, 2007).

B.3 ΑΝΑΜΕΙΞΗ ΑΝΤΙΜΑΧΟΜΕΝΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ

Ένα από τα βασικότερα προβλήματα που παρουσιάζονται σε μια περιοχή και οδηγούν στην υποβάθμιση της είναι η ανάμειξη αντιμαχόμενων χρήσεων που βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση μεταξύ τους. Η χωροθέτηση ανθυγιεινών ή επικίνδυνων για το περιβάλλον δραστηριοτήτων συντελεί στην υποβάθμιση μιας περιοχής. Η συνύπαρξη ασύμβατων χρήσεων και κυρίως κατοικίας με όχλουσες χρήσεις, όπως συνεργεία και αποθήκες, ενισχύει την υποβάθμιση και δεν αφήνει περιθώρια για προσέλκυση των επιθυμητών εκείνων χρήσεων που θα προωθούσαν την ανάπτυξη της περιοχής (Καραβία, 2007).

B.4 ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η υποβάθμιση του περιβάλλοντος σχετίζεται με την υποβάθμιση τόσο του φυσικού αλλά και του τεχνητού και του πολιτιστικού περιβάλλοντος από ορισμένα κτίσματα, εγκαταστάσεις και πηγές ρύπανσης. Διαπιστώνεται, συχνά η ασυμβίβαστη γειτνίαση αξιόλογων ή και διατηρητέων κτισμάτων με άλλα προβληματικά κτίρια, με αποτέλεσμα να χάνεται η αξία της περιοχής. Επιπλέον, η ύπαρξη πηγών ρύπανσης μέσα στις πόλεις που προέρχονται από χωματερές, εργοστάσια και βιομηχανίες υποβαθμίζει τις περιοχές αυτές (Καραβία, 2007).

B.5 ΥΠΕΡΒΑΣΗ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΤΩΝ ΟΙΚΟΠΕΔΩΝ

Η υπέρβαση των ανεκτών ορίων ποσοτικής οικοδομικής εκμετάλλευσης των οικοπέδων δηλαδή αυξημένοι συντελεστές δόμησης, μεγάλα ποσοστά κάλυψης και υψηλές πυκνότητες οδηγεί στο να είναι πολύ περιορισμένος ο χώρος πρασίνου και γενικά ο ακάλυπτος χώρος που θα μπορούσε να καλύψει άλλες λειτουργικές ανάγκες. Επιπλέον, η παραβίαση των ορίων οικοδομικής εκμετάλλευσης των οικοπέδων από τους ιδιοκτήτες προς δικό τους όφελος οδηγεί στο παραπάνω αποτέλεσμα και κατά συνέπεια στην αισθητική και λειτουργική υποβάθμιση των αστικών περιοχών στην Ελλάδα (Καραβία, 2007).

B.6 ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ

Εκτός από τα παραπάνω προβλήματα, παρουσιάζεται σχεδόν πάντα και το ιδιαίτερα σημαντικό πρόβλημα συγκρότησης γειτονιάς. Η έλλειψη γειτονιών και η έλλειψη κοινωνικών σχέσεων καθώς και η κατάρρευση των κοινωνικών αξιών που άλλοτε αποτελούσαν συναισθηματικούς χώρους οδηγούν στην αποξένωση του ατόμου. Η αποξένωση αυτή εντείνει την απελπισία και την απογοήτευση και έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της βίας και της εγκληματικότητας, ως ενέργειες απόγνωσης. Η εκδήλωση τέτοιων συμπεριφορών είναι πάρα πολύ πιθανή στον βαθμό που η βία προβαλλόταν στην καθημερινότητα ως συνηθισμένο φαινόμενο (<http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=163022>) .

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΜΕΤΑΒΟΛΗΣ ΑΝΕΡΓΙΑΣ

Πίνακας 26: Μεταβολή του ποσοστού ανεργίας σε σχέση με τον προηγούμενο μήνα ανά περιφέρεια (Πηγή: http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg, Ίδια επεξεργασία)

	ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ ΚΑΙ ΘΡΑΚΗ	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΔΥΤΙΚΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ	ΗΠΕΙΡΟΣ
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2010	1,17	0,87	1,98	1,26
ΜΑΡΤΙΟΣ 2010	-4,06	-3,09	-1,59	-4,51
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2010	-1,83	0,20	-0,75	1,26
ΜΑΪΟΣ 2010	-5,81	-3,49	-6,58	-3,64
ΙΟΥΝΙΟΣ 2010	-1,94	-2,11	-3,37	-1,82
ΙΟΥΛΙΟΣ 2010	-1,69	-1,00	0,39	-0,55
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2010	-1,23	-0,31	-0,62	-1,63
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010	1,41	3,98	-0,94	0,97
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2010	4,27	2,99	-0,28	3,54
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2010	3,45	3,75	1,39	2,43
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010	6,26	3,92	8,71	4,80
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2011	5,45	5,94	6,77	6,60
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011	-0,04	0,49	0,38	0,53
ΜΑΡΤΙΟΣ 2011	2,21	2,74	3,45	5,16
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2011	-1,20	-1,44	-1,06	-0,41
ΜΑΪΟΣ 2011	-3,82	-2,28	-3,25	-2,34
ΙΟΥΝΙΟΣ 2011	-0,24	-0,49	-1,63	-0,62
ΙΟΥΛΙΟΣ 2011	0,03	0,37	-0,78	2,73
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2011	-1,02	-0,40	-2,00	-0,54
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011	-0,81	0,40	-1,28	-0,08
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011	-1,50	-0,74	-1,87	-0,54
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2011	1,79	2,48	0,63	0,86
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2011	0,84	1,51	1,15	0,56
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2012	4,74	3,08	3,56	5,59
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2012	2,87	0,76	0,95	0,44
ΜΑΡΤΙΟΣ 2012	1,30	1,38	0,88	3,23
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2012	-2,08	-0,88	1,66	-0,11

Συνέχεια πίνακα 26

	ΘΕΣΣΑΛΙΑ	ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ	ΔΥΤΙΚΗ ΕΛΛΑΔΑ	ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ	ΑΤΤΙΚΗ
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2010	1,00	1,22	0,36	0,00	0,53
ΜΑΡΤΙΟΣ 2010	-2,20	-10,05	-3,57	-4,28	-1,50
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2010	0,53	-13,11	1,24	-0,34	1,62
ΜΑΪΟΣ 2010	-3,87	-24,16	-3,00	-2,66	-1,15
ΙΟΥΝΙΟΣ 2010	-2,58	-15,49	-0,40	-1,83	2,49
ΙΟΥΛΙΟΣ 2010	-0,76	-2,22	0,52	0,16	2,46
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2010	-0,66	-3,02	0,51	0,72	1,00
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010	1,94	5,22	2,08	3,28	4,12
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2010	1,15	16,94	1,59	2,81	2,75
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2010	0,20	15,86	0,55	2,51	0,87
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010	3,67	9,30	3,71	3,62	1,83
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2011	6,98	8,52	3,89	4,96	4,36
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011	0,66	0,75	0,13	0,39	0,25
ΜΑΡΤΙΟΣ 2011	3,57	3,14	3,90	3,01	3,09
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2011	-0,32	-9,46	0,55	-0,55	0,05
ΜΑΪΟΣ 2011	-1,80	-11,15	-1,02	-1,93	-0,46
ΙΟΥΝΙΟΣ 2011	0,86	-8,79	2,15	-0,93	2,89
ΙΟΥΛΙΟΣ 2011	1,19	-0,35	3,13	2,07	3,36
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2011	-0,35	-3,62	-1,10	-1,23	-0,58
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011	0,14	1,78	-0,41	3,36	0,55
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011	-0,41	6,78	0,16	0,52	-0,86
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2011	1,52	25,61	1,89	2,72	2,81
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2011	2,01	5,83	2,17	3,50	0,83
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2012	4,57	7,81	4,44	5,10	4,03
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2012	1,56	0,65	1,46	1,13	0,71
ΜΑΡΤΙΟΣ 2012	2,73	1,33	2,43	2,19	2,12
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2012	0,59	-10,19	1,88	-0,23	-0,06

Συνέχεια πίνακα 26

	ΠΕΛΟΠΟΝ- ΝΗΣΟΣ	ΒΟΡΕΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	ΝΟΤΙΟ ΑΙΓΑΙΟ	ΚΡΗΤΗ	ΕΛΛΑΔΑ
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2010	1,20	0,32	0,68	1,56	0,82
ΜΑΡΤΙΟΣ 2010	-3,21	-5,10	-6,58	-3,16	-3,00
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2010	-0,18	-1,80	-12,62	-3,41	-0,33
ΜΑΪΟΣ 2010	-5,05	-9,58	-28,49	-10,05	-4,50
ΙΟΥΝΙΟΣ 2010	-0,27	0,31	-22,17	-1,70	-1,03
ΙΟΥΛΙΟΣ 2010	0,16	0,66	-4,74	3,17	0,52
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2010	-2,26	-1,42	-5,75	0,07	-0,09
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2010	2,44	4,90	8,75	0,83	3,16
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2010	4,92	17,08	44,03	3,93	3,75
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2010	3,96	12,00	22,54	8,51	2,96
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2010	3,99	4,63	20,80	6,89	4,18
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2011	5,38	5,14	11,57	6,36	5,51
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2011	1,31	0,94	0,74	1,07	0,43
ΜΑΡΤΙΟΣ 2011	4,86	4,11	2,55	3,68	3,20
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2011	-0,75	-3,75	-16,25	-4,46	-1,38
ΜΑΙΟΣ 2011	-2,72	-9,64	-26,75	-7,14	-2,81
ΙΟΥΝΙΟΣ 2011	0,06	-2,51	-19,53	-2,16	0,32
ΙΟΥΛΙΟΣ 2011	1,46	0,28	-6,16	3,95	1,82
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2011	-2,68	-2,65	-7,72	-0,11	-0,90
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2011	0,19	-2,27	0,58	-0,78	0,28
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2011	0,53	0,91	15,27	1,32	-0,26
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2011	4,43	5,41	18,80	7,66	3,21
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2011	1,58	3,43	15,41	10,84	2,09
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 2012	5,09	3,73	9,43	4,45	4,26
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2012	1,55	0,64	2,02	2,48	1,13
ΜΑΡΤΙΟΣ 2012	3,09	4,28	-1,11	1,44	1,93
ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2012	1,20	0,79	-14,05	-7,04	-0,87

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Δ: ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ

Εικόνα 11: Υποσταθμός της ΔΕΗ στο Λειβαδάκι Λάρισας (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 12: Υποσταθμός της ΔΕΗ στο Λειβαδάκι Λάρισας (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 13: Αποθήκες της Αγροτικής Τράπεζας στη Νέα Πολιτεία (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 14: Φυλακές Λάρισας δίπλα στο 2^ο ΙΕΚ Λάρισας (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 15: Το κέντρο της Λάρισας (Πηγή: <http://www.travelmagic.gr/public/uploads/destinations/%CE%BB%CE%B1%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%B1.jpg>)



Εικόνα 16: Κατοικίες τσιγγάνων στη Νέα Σμύρνη (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 17: Κατοικίες τσιγγάνων στη Νέα Σμύρνη (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 18: Κατοικίες τσιγγάνων στη Νέα Σμύρνη (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 19: Κατοικίες τσιγγάνων στη Νέα Σμύρνη (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 20: Κατοικίες τσιγγάνων στη Νέα Σμύρνη (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 21: Κλειστό κατάστημα επί της οδού Βενιζέλου (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 22: Κλειστό κατάστημα επί της οδού Βενιζέλου (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 23: Κλειστό κατάστημα επί της οδού Βενιζέλου (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 24: Βιομηχανικό ερείπιο της Λάρισας (Πηγή: <http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=7&aid=11822>)



Εικόνα 25: Συσσίτια στη Λάρισα (Πηγή: <http://www.google.gr/imgres?>)



Εικόνα 26: Εγκαταλελειμμένο κτίριο επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 27: Σκουπίδια δίπλα στις σιδηροδρομικές γραμμές (Πηγή: Ιδία)



Εικόνα 28: Κατοικίες αλλοδαπών επί της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου (Πηγή: Ιδία)



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

- Αραβαντινός Α. (1997), «Πολεοδομικός σχεδιασμός – για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου», Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα
- Βαντάλη Μ. (1999), «Αποστερημένες Αστικές Περιοχές: Το Νέο Αστικό Πρόβλημα των Δυτικών Μητροπόλεων και η διερεύνηση εμφάνισης ανάλογου φαινομένου στην Ελλάδα», Διπλωματική εργασία στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- Γετίμης Π. (2000), «Οικιστική Πολιτική στην Ελλάδα – Τα όρια της μεταρρύθμισης», Εκδόσεις Οδυσσέας, Αθήνα, Διατίθεται στο Δρίτσα Α. (2009), «Αναπλάσεις Αστικών Περιοχών – Φαινόμενα Gentrification, Το Παράδειγμα του Μεταξουργείου», Διπλωματική εργασία στο ΔΠΜΣ, Κατεύθυνση Πολεοδομία – Χωροταξία του ΕΜΠ, Αθήνα
- Γιαννακούρου Γ. (2008), «Η Χωροταξία στην Ευρωπαϊκή Ένωση – Εθνικές Πολιτικές και Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση», Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα
- Δέφνερ Α. (2006), «Πολεοδομία: Ζητήματα θεωρίας και πρακτικής του παρελθόντος, του παρόντος και του μέλλοντος», Πανεπιστημιακές παραδόσεις, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος
- Δρίτσα Α. (2009), «Αναπλάσεις Αστικών Περιοχών – Φαινόμενα Gentrification, Το Παράδειγμα του Μεταξουργείου», Διπλωματική εργασία στο ΔΠΜΣ, Κατεύθυνση Πολεοδομία – Χωροταξία του ΕΜΠ, Αθήνα
- Ε.Β.Ε.Λ. (2012), «Εγγραφές – Διαγραφές επιχειρήσεων στη Λάρισα»
- Ελληνική Στατιστική Αρχή (2011), «Ανακοίνωση προσωρινών αποτελεσμάτων απογραφής πληθυσμού 2011», Δελτίο Τύπου, Διατίθεται στο www.statistics.gr (Τελευταία πρόσβαση 09/05/2012)
- Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης (2006β), «Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1083/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1783/1999», αριθ. L210/1, Διατίθεται στο <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:210:0019:0024:EL:PDF>
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2002), «Ανακοίνωση της Επιτροπής, Προγραμματισμός των Διαρθρωτικών Ταμείων για την Περίοδο 2000 – 2006: Αρχική Αξιολόγηση της Πρωτοβουλίας Urban», COM (2002) 308 τελικό, Διατίθεται στο <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2002:0308:FIN:EL:PDF> (Τελευταία πρόσβαση 03/03/2012)
- Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (2006), «Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με μια Θεματική Στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον», COM (2005) 718 τελικό, Διατίθεται στο: http://eur-lex.europa.eu/smartapi/cgi/sga_doc?smartapi!celexplus!prod!DocNumber&lg=el&type_doc=COMfinal&an_doc=2005&nu_doc=718 (Τελευταία πρόσβαση 03/03/2012)
- ΕΣΥΕ (2012), «Οικοδομική Δραστηριότητα στο Δήμο Λάρισας»
- Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος και Συνεργάτες, (1984), «Λάρισα - Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου, Α' Φάση – Αναγνώριση – Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης και προκαταρκτικές προτάσεις», Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2003), «Εταιρική Σχέση με τις πόλεις, Η κοινοτική πρωτοβουλία URBAN», Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής, Ευρωπαϊκές

- Κοινότητες, Διατίθεται και στη http://europa.eu.int/comm/regional_policy/index_en.htm (Τελευταία πρόσβαση 03/03/2012)
- Ιωάννου Β., Σεργιάς Κ. (2007), «*Το παρόν και το μέλλον του ελληνικού αστικού τοπίου*», Αειχώρος, Τόμος 6, Τεύχος 1, Διατίθεται και στη <http://www.prd.uth.gr/aeihoros> (Τελευταία πρόσβαση 05/05/2012)
 - Καραβία Ε. (2006), «*Αστικές Αναπλάσεις Υποβαθμισμένων Περιοχών*», Εργασία στο μάθημα Δυναμική των Χωρικών Δομών και Χρήσεων Γης και Συγχρονες Πρακτικές του Σχεδιασμού, ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Πολεοδομία – Χωροταξία του ΕΜΠ, Αθήνα
 - Καραβία Ε. (2007), «*Αναπλάσεις υποβαθμισμένων αστικών περιοχών – προβλήματα εφαρμογής τους στην Ελλάδα*», Διπλωματική εργασία στο ΔΠΜΣ Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση Πολεοδομία – Χωροταξία του ΕΜΠ, Αθήνα, Διατίθεται στο: Δρίτσα Α. (2009), «*Αναπλάσεις Αστικών Περιοχών – Φαινόμενα Gentrification, Το Παράδειγμα του Μεταξουργείου*», Διπλωματική εργασία στο ΔΠΜΣ, Κατεύθυνση Πολεοδομία – Χωροταξία του ΕΜΠ, Αθήνα
 - Κισσάβου Λ. (2012), «*Αμπελόκηποι: Συνοικία με προνόμια αλλά και τεράστια προβλήματα*», Εφημερίδα ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ Λάρισας, Διατίθεται και στο <http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=7&aid=37094>
 - Κλεισιάρη Θ. (2011), «*Παρακμάζουσες βιομηχανικές περιοχές και χωρική ανάπτυξη, Η περίπτωση του Ελαιώνα (Αττική)*», Μεταπτυχιακή Εργασία, Μάθημα: Χωρική Ανάπτυξη, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Πολεοδομία –Χωροταξία, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
 - Κουσιδώνης Χρ. (2010), «*Στοιχεία από τη ρύθμιση του χώρου στο Ηνωμένο Βασίλειο*», Σημειώσεις μαθήματος Πολεοδομικής Πολιτικής, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Πολεοδομία –Χωροταξία, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Διαθέσιμο <http://eclass.uth.gr/eclass/claroline/document/document.php?openDir=%2F2011-12%2FDialexeis%202011-12> (Τελευταία πρόσβαση 10/03/2012)
 - Κουσιδώνης Χρ. (2010), «*Κοινωνικές Διαστάσεις*», Σημειώσεις μαθήματος Πολεοδομικής Πολιτικής, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Πολεοδομία –Χωροταξία, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Διαθέσιμο <http://eclass.uth.gr/eclass/claroline/document/document.php?openDir=%2F2011-12%2FDialexeis%202011-12> (Τελευταία πρόσβαση 06/06/2012)
 - Κουτσιμανή Αγγ. (2009), «*Κοινωνικόοικονομικοί δείκτες της ποιότητας ζωής στην ελληνική οικογένεια: Η περίπτωση της Λάρισας*», Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Οικιακής Οικονομίας και Οικολογίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα
 - Λαλένης Κ., Τσακίρης Στ. (2008), «*Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Λάρισας, Α' Φάση*»
 - Λιονάτου – Φυλινδρή Μ. (2008), «*Αρχιτεκτονική τοπίου και δίκτυα πρασίνου στα σύγχρονα αστικά κέντρα: Δυνατότητες και προοπτικές – Μεθοδολογία και εφαρμογή: Το παράδειγμα της Λάρισας*», Διδακτορική Διατριβή, Σχολή Γεωπονίας, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Διαθέσιμο και στο <http://invenio.lib.auth.gr/record/110970> (Τελευταία πρόσβαση 10/03/2012)
 - Μαλούτας Θ., Σαμαράς Χ. (2004), «*Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων - Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*», Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg, Β' έκδοση, Βόλος 1999 – 2004, Διατίθεται στο Παπαδοπούλου Α. (2006), «*Πολεοδομική εξέλιξη της Λάρισας, 19^{ος} αι. – σήμερα*», Διάλεξη, Αθήνα
 - Μανωλά – Γκούντρα Κ. (2007), «*Κοινοτική Πρωτοβουλία Urban: Πολιτικές για τον Αστικό Χώρο και Εφαρμογές*», Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Αθήνα, Διατίθεται στο Τζιμόπουλος Κ. (2009), «*Οι Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη χωροταξία και τις πόλεις: Η Επίδρασή τους στην Ελλάδα*»,

- Διπλωματική εργασία στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- Οικονόμου Δ. (2004), «*Αστική Αναγέννηση και πολεοδομικές παρεμβάσεις*», Τεχνικά Χρονικά, Διατίθεται και στο <http://www.ceam.gr/ftp/2010/trexonta/trexonta-arthra-astikh-anagenisi.pdf> (Τελευταία πρόσβαση 11/05/2012)
 - Οικονόμου Δ. (2006), «*Πολεοδομική Πολιτική, Σημειώσεις*», Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος
 - Παπαδοπούλου Α. (2006), «*Πολεοδομική εξέλιξη της Λάρισας, 19^{ος} αι. – σήμερα*», Διάλεξη, Αθήνα, Διατίθεται και στο <http://library.tee.gr/digital/larlib/3561.pdf>
 - Πετράκος Γ. (2008), «*Τι πόλεις θέλουμε*», Σειρά ερευνητικών εργασιών 14(13), Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος, Διατίθεται και στο http://www.prd.uth.gr/research/DP/2008/uth-prd-dp-2008-13_gr.pdf, Τελευταία πρόσβαση 11/03/2012
 - Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. (2005), «*Οι Επιδράσεις της Παγκοσμιοποίησης στο Ελληνικό Αστικό Τοπίο*», Αειχώρος, Τόμος 4, Τεύχος 1, Διατίθεται και στη <http://www.prd.uth.gr/aeihoros>
 - Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ. (1995), «*Αστική Ανάπλαση – Πολεοδομία, Δίκαιο, Κοινωνιολογία*», ΤΕΕ, Αθήνα
 - ΤΕΕ, Τμήμα Κεντρικής & Δυτικής Θεσσαλίας, «*Διερεύνηση της αστικής δομής και μορφολογίας της Λάρισας*», Διατίθεται στο Παπαδοπούλου Α. (2006), «*Πολεοδομική εξέλιξη της Λάρισας, 19^{ος} αι. – σήμερα*», Διάλεξη, Αθήνα
 - Τζιμόπουλος Κ. (2009), «*Οι Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη χωροταξία και τις πόλεις: Η Επίδρασή τους στην Ελλάδα*», Διπλωματική εργασία στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
 - Τσουγιόπουλος Γ. (1981), «*Το ελληνικό αστικό κέντρο – Η περίπτωση της Λάρισας*», ΕΚΚΕ, Αθήνα, Διαθέσιμο και στο Παπαδοπούλου Α. (2006), «*Πολεοδομική εξέλιξη της Λάρισας, 19^{ος} αι. – σήμερα*», Διάλεξη, Αθήνα
 - Υπ. Εσωτερικών (1972), «*Μελέτη εντοπισμού, καταγραφής και αξιολόγησης των ιστορικών κέντρων και παραδοσιακών οικισμών της χώρας*», διατίθεται στο Στεφάνου Ι., Μητούλα Ρ. (2005), «*Οι Επιδράσεις της Παγκοσμιοποίησης στο Ελληνικό Αστικό Τοπίο*», Αειχώρος, Τόμος 4, Τεύχος 1, Διαθέσιμο και <http://www.prd.uth.gr/aeihoros>
 - Χάρτης της Λειψίας για τις βιώσιμες ευρωπαϊκές πόλεις (2007), CDR 163/2007, Διαθέσιμο και στο: <http://www.eukn.org/binaries/eukn/eukn/policy/2007/8/leipzig-charta-adr-gr.pdf> (Τελευταία πρόσβαση 08/03/2012)

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Atkinson R.(2001), «*The emerging Urban Agenda and the European Spatial Development Perspective: Towards an EU Urban Policy?* », European Planning Studies, Vol. 9, No. 3, σσ.385 – 406
- Commission of the European Communities (1990), «*Green Paper on the urban environment*», Com (90) 218 Final, Διαθέσιμο και στο: http://ec.europa.eu/environment/urban/pdf/com90218final_en.pdf
- Couch C., Sykes Ol., Borstinghauw W. (2011), “*Thirty Years of Urban Regeneration in Britain, Germany and France: The importance of context and path dependency*”, Progress in Planning 75 (2011), Elsevier, pp 1 – 52, Διατίθεται και στο: www.elsevier.com/locate/pplann
- Dawson J., Froessler R., Jacquier C., Perez J-A., (1993a), “*Les quatriers de l’ exclusion: citizenship laboratories for Europe? : Summary*”, Quartiers en crise, Brussels, Διαθέσιμο και στο Βαντάλη Μ. (1999), «*Αποστερημένες Αστικές Περιοχές*:

Το Νέο Αστικό Πρόβλημα των Δυτικών Μητροπόλεων και η διερεύνηση εμφάνισης ανάλογου φαινομένου στην Ελλάδα», Διπλωματική εργασία στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος

- Donzelot J., Jaillot M-C. (1997), “*Summary report of the pilot study: Deprived urban areas*”, Plan Urban, Brussels, Διατίθεται στο Βαντάλη Μ. (1999), «*Αποστερημένες Αστικές Περιοχές: Το Νέο Αστικό Πρόβλημα των Δυτικών Μητροπόλεων και η διερεύνηση εμφάνισης ανάλογου φαινομένου στην Ελλάδα*», Διπλωματική εργασία στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος
- Hall P. (1993), “*Forces Shaping Urban Europe*”, Urban Studies, Vol. 30(6), pp883-898, in Atkinson R.(2001), «*The emerging Urban Agenda and the European Spatial Development Perspective: Towards an EU Urban Policy?* », European Planning Studies, Vol. 9, No. 3, σσ.385 – 406
- Massey D., Allen J., Pile S. (1999), “*Understanding Cities : City Worlds*”, Routledge, London
- Mumford L. (1937), “*What is a city?*”, in Massey D., Allen J., Pile S. (1999), “*Understanding Cities : City Worlds*”, Routledge, London
- Park R.E. (1925/ 1984), “*The City: suggestions for investigation of human behavior in the urban environment*”, in Massey D., Allen J., Pile S. (1999), “*Understanding Cities : City Worlds*”, Routledge, London

ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ

- Ολοκληρωμένες Παρεμβάσεις Αστικής Ανάπτυξης ifestos.teilar.gr/index.php?option=com_docman&task=doc (Τελευταία πρόσβαση 09/04/2012)
- Αστικός Μαρασμός http://el.wikipedia.org/wiki/Αστικός_μαρασμός (Τελευταία πρόσβαση 15/03/2012)
- Αστικός Έλεγχος <http://www.urbanaudit.org> (Τελευταία πρόσβαση 15/03/2012)
- Κοινωνικό Πλαίσιο Δράσης για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη <http://www.ypeka.gr> (Τελευταία πρόσβαση 15/03/2012)
- Ξανακτίζοντας τις πόλεις <http://www.greekarchitects.gr> (Τελευταία πρόσβαση 15/03/2012)
- Από τη μεταπολεμική ανοικοδόμηση των ελληνικών πόλεων στην προστασία των νεότερων μνημείων του Βορειοελλαδικού χώρου http://library.tee.gr/digital/kma/kma_m1181/kma_m1181_kabouri1.pdf (Τελευταία πρόσβαση 11/04/2012)
- Brownfields and redevelopment of urban areas, CLARINET, <http://www.commonforum.eu/Documents/DOC/Clarinet/brownfields.pdf> (Τελευταία πρόσβαση 29/01/2012)
- Από το όνειρο ανάπτυξης στην εγκατάλειψη <http://www.dw.de/dw/article/0,,4195600,00.html> (Τελευταία πρόσβαση 15/03/2012)
- Έρευνα με θέμα η ποιότητα ζωής στη Λάρισα (Πηγή: Public Issue για λογαριασμό της Καθημερινής, 2008)
- Ζαχαριάς Σ. (2009), «*Εγκαταλειμμένα Κτιριακά Συγκροτήματα στις Παρυφές της Πόλης, Τα Βιομηχανικά Ερείπια της Λάρισας*», <http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=7&aid=11822> (Τελευταία πρόσβαση 21/03/2012)

- Ραγδαία επιδείνωση της επιχειρηματικότητας λόγω της οικονομικής κρίσης και της ύφεσης – Επιδημία «λουκέτων» στην αγορά της Λάρισας
<http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=11&aid=37856>
(Τελευταία πρόσβαση 09/04/2012)
- Αιφνιδιαστική και αδικαιολόγητη η υποβάθμιση του ΤΕΙ Λάρισας
<http://www.onlarissa.gr/larissa/3457-2011-08-10-14-07-03> (Τελευταία πρόσβαση 21/03/2012)
- Στατιστική ανάλυση εκπαιδευτικών δεδομένων πρωτοβάθμιας εκπαίδευσης Λάρισας
http://thess.pde.sch.gr/arkiki/ekp_dedomena/athmia_stats/stat_docs/Protobathmia/a_1ar09-10.pdf
(Τελευταία πρόσβαση: 09/04/2012)
- Στατιστική ανάλυση εκπαιδευτικών δεδομένων δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης Λάρισας
http://thess.pde.sch.gr/arkiki/ekp_dedomena/athmia_stats/stat_docs/Protobathmia/b_1ar09-10.pdf
(Τελευταία πρόσβαση: 09/04/2012)
- Πληθαίνουν οι άστεγοι στη Λάρισα
http://thessalianews.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=5020%3Aa_stegoi-larisa&Itemid=54
(Τελευταία πρόσβαση: 10/04/2012)
- Ορφανιώτη Σ. (2012), «Εγκαταλείπουν το Νομό εξαιτίας της οικονομικής κρίσης – Άτακτη φυγή μεταναστών από τη Λάρισα! Επιστρέφουν είτε στην πατρίδα τους, είτε πηγαίνουν σε χώρες της Ε.Ε.»
<http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=7&aid=36122>
(Τελευταία πρόσβαση 21/03/2012)
- Πανελλαδικά ξεπέρασαν οι άνεργοι το 1εκ. σύμφωνα με στοιχεία όρων διαβίωσης του Δεκεμβρίου – Στο 21% εκτινάχθηκε η ανεργία και στη Θεσσαλία: Μέσα σε έναν χρόνο 1000 άτομα έχαναν καθημερινά τη δουλειά τους
<http://www.eleftheria.gr/index.asp?cat=11&aid=37458>
(Τελευταία πρόσβαση 21/03/2012)
- Βροχή πέφτουν οι εξώσεις: Κατατέθηκαν 4.000 αιτήσεις μέσα σε 40 ημέρες!
<http://www.tsantiri.gr/oikonomia/vrochi-peftoun-i-exosis-katatethikan-4-000-etisis-mesa-se-40-imeres.html>
(Τελευταία πρόσβαση 08/03/2012)
- Η Αθήνα, πρωτεύουσα της οικονομικής κρίσης - Στην πρώτη θέση των πόλεων με τις χειρότερες επιδόσεις στο εισόδημα και στην απασχόληση, βρίσκεται η ελληνική πρωτεύουσα
<http://www.e-magazino.gr/alles-eidiseis/i-athina-proteiousa-tis-oikonomikis-krisis.html>
(Τελευταία πρόσβαση 10/04/2012)
- Οι τσιγγάνοι του Νομού Λάρισας – Προκαταρκτική μελέτη για τη βελτίωση των όρων διαβίωσης http://xsomaras.qv-web.eu/wp-content/uploads/2012/04/rom_larissa.pdf
(Τελευταία πρόσβαση 06/05/2012)
- Εικόνα κοινωνικού Παντοπωλείου Δήμου Λαρισαίων
http://tvxs.gr/sites/default/files/imagecache/node_image/article/2010/30/41236-dd6.jpg
(Τελευταία πρόσβαση 09/05/2012)
- Συσσίτια Λάρισα
<http://www.eleftheria.gr/viewimg.asp?pth=images/articles&img=SISITUIA.jpg&w=577>
(Τελευταία πρόσβαση 09/05/2012)

- Το κέντρο της Λάρισας
<http://www.travelmagic.gr/public/uploads/destinations/%CE%BB%CE%B1%CF%81%CE%B9%CF%83%CE%B1.jpg>
(Τελευταία πρόσβαση 09/05/2012)
- Στατιστικά στοιχεία του ΟΑΕΔ για την ανεργία
http://www.oaed.gr/Pages/SN_1298.pg
(Τελευταία πρόσβαση 14/05/2012)
- Στατιστικά στοιχεία της Ελληνικής Αστυνομίας για την εγκληματικότητα στην Περιφέρεια Θεσσαλίας
http://www.astynomia.gr/index.php?option=ozo_content&perform=view&id=6419&Itemid=52&lang=&lang=
(Τελευταία πρόσβαση 16/05/2012)
- Αποτελέσματα έρευνας Εθνικού Κτηματολογίου – Δ Τρίμηνο 2011
<http://www.bankofgreece.gr> (Τελευταία πρόσβαση 23/05/2012)
- Κτηματαγορά Θεσσαλίας
www.elie.gr (Τελευταία πρόσβαση 23/05/2012)
- Ανθρώπινες σχέσεις στη γειτονιά και την οικογένεια
<http://www.enet.gr/?i=news.el.article&id=163022> (Τελευταία πρόσβαση 31/05/2012)
- Homeless in Europe
http://feantsa.horus.be/files/freshstart/Communications/Homeless%20in%20Europe%20EN/PDF_2012/Homeless_in_Europe_Spring_2012.pdf
(Τελευταία πρόσβαση 06/06/2012)
- Νόμος 4052/ 2012, Άρθρο 29 – Ορισμός αστέγου
http://enne.gr/wp-content/uploads/2012/03/neos_nomos_se_fek.pdf
(Τελευταία πρόσβαση 06/06/2012)
- Μη προσβάσιμα στα ΑΜΕΑ τα κτίρια των δημόσιων υπηρεσιών
<http://www.tovima.gr/society/article/?aid=400435>
(Τελευταία πρόσβαση 06/06/2012)