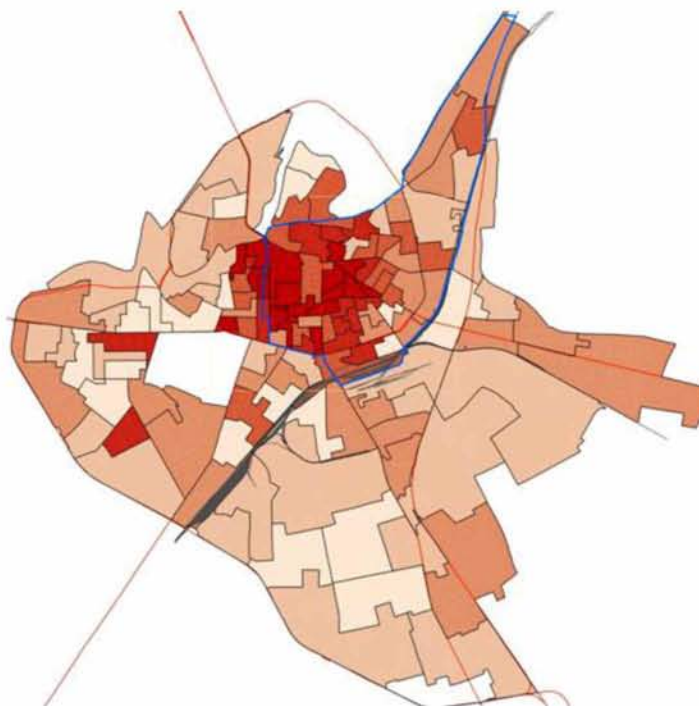


**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ  
Π.Μ.Σ. «ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»**

**Η αστική ανάπλαση σε περιόδους οικονομικής κρίσης.  
Ουτοπία ή ευκαιρία;  
Το παράδειγμα της πόλης της Λάρισας**

**ΤΣΙΑΡΑΣ ΜΙΧΑΗΛ**



**ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2018**



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ**

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,  
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**Π.Μ.Σ. : ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:**

**Η αστική ανάπλαση σε περιόδους οικονομικής κρίσης.  
Ουτοπία ή ευκαιρία; Το παράδειγμα της πόλης της Λάρισας**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΣ ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΤΣΙΑΡΑΣ ΜΙΧΑΗΛ**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ**

**ΜΕΛΗ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ:**

**ΚΑΛΛΙΩΡΑΣ Δ.  
ΚΟΥΣΙΔΩΝΗΣ Χ.  
ΧΑΙΝΤΑΡΛΗΣ Μ.**

**ΒΟΛΟΣ, ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2018**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στόχος της διπλωματικής εργασίας είναι να διερευνήσει τις αστικές αναπλάσεις σε περιόδους οικονομικής κρίσης, όπως αυτή που βιώνουμε σήμερα στη χώρα μας. Το ερώτημα είναι μπορεί να υλοποιηθεί αστική ανάπλαση σ' ένα τέτοιο περιβάλλον ή αποτελεί ουτοπία για τις πόλεις να το πιστεύουν; Μπορούν οι πόλεις μέσω των μηχανισμών που διαθέτουν να αξιοποιήσουν τα ελάχιστα μέσα που τους παρέχονται ώστε να κάνουν το άλμα και να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για ανάπλαση;

Η σύγκριση των πόλεων πριν την κρίση και μετά είναι εντυπωσιακή. Οι μεγάλες αστικές αναπλάσεις που έλαβαν χώρα και σε πολλές ελληνικές πόλεις πριν το 2008 έδωσαν τη θέση τους σε μηδαμινές ή ελάχιστες προσπάθειες την τελευταία δεκαετία της κρίσης. Στο πλαίσιο αυτό θα προσπαθήσουμε να αφουγκραστούμε πως λειτουργεί η πόλη μέσα στην κρίση. Θα μελετήσουμε την οικονομική κρίση και τον τρόπο που αυτή έφτασε στη χώρα μας επηρεάζοντας άμεσα τις πόλεις και τα οποιαδήποτε έργα αστικής ανάπλασης. Θα ασχοληθούμε με το φαινόμενο της συρρίκνωσης των πόλεων και θα εστιάσουμε στη Λάρισα που αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα μεγάλης ελληνικής πόλης που έχει επηρεαστεί από την κρίση.

Οι πόλεις συρρικνώνονται, χάνονται θέσεις εργασίας, επιχειρήσεις κλείνουν και οι πολίτες εγκαταλείπουν την πόλη που ζουν ψάχνοντας νέες ευκαιρίες σε άλλες πόλεις ή χώρες με οικονομικά πιο πρόσφορο εργασιακό περιβάλλον. Όμως η πόλη δε σταματά να είναι ένας ζωντανός οργανισμός που αναδιπλώνεται, αναγεννάται και επαναπροσδιορίζεται. Δε μένει στάσιμη να παρατηρεί τα γεγονότα και ούτε πρέπει να μένει.

Μέσα από την έρευνα παρουσιάζονται οι τρόποι που πρέπει να χρησιμοποιήσουν οι υπεύθυνοι φορείς της πόλης για να υλοποιήσουν έργα χρήσιμα για τον πολίτη, έργα που θα διευκολύνουν τη ζωή του, θα σεβαστούν τον ίδιο και το περιβάλλον και θα του δώσουν μια νέα προοπτική διαβίωσης.

Οι πολίτες από την άλλη βρίσκονται αντιμέτωποι με μια πρόκληση. Δεν μπορούν πια να είναι θεατές στην πόλη τους. Πρέπει να συμμετέχουν στις διαδικασίες λήψεως των αποφάσεων, να είναι ενεργοί σε κοινές δράσεις που ωφελούν την πόλη, να συνεργάζονται με τους φορείς, να διεκδικούν, να οραματίζονται και τελικά να απολαμβάνουν μια πόλη που και μέσα στην κρίση μπορεί να λειτουργεί αποτελεσματικά, να αναβαθμίζεται αισθητικά, να καινοτομεί και να εκμεταλλεύεται τις όποιες χρηματοδοτήσεις της ευρωπαϊκής ένωσης προς όφελός της.

Η εργασία διαρθρώνεται σε πέντε κεφάλαια:

Το πρώτο κεφάλαιο πραγματεύεται την οικονομική κρίση σε παγκόσμιο και ευρωπαϊκό επίπεδο. Το πλαίσιο της δημιουργίας της, τις συνθήκες εξάπλωσης, την επίδρασή της στις οικονομίες των ευρωπαϊκών χωρών και κυρίως στην Ελλάδα.

Το δεύτερο κεφάλαιο ασχολείται με την έννοια των αστικών αναπλάσεων στις μεταβιομηχανικές πόλεις αλλά και την εξέλιξή τους στην Ελλάδα, μέσα από το ισχύον θεσμικό πλαίσιο της χώρας.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται μια ανάλυση του φαινομένου της συρρίκνωσης των αστικών περιοχών σε παγκόσμιο επίπεδο και τους τρόπους για την αντιμετώπισή της, όπως επίσης και με τη συρρίκνωση των ελληνικών πόλεων ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης.

Το τέταρτο κεφάλαιο αντιμετωπίζει το πρόβλημα της αστικής ανάπλασης σε περιόδους κρίσης, μέσω των χρηματοδοτικών εργαλείων της ευρωπαϊκής ένωσης και των συμπράξεων του δημοσίου με τον ιδιωτικό τομέα.

Στο πέμπτο κεφάλαιο παρατηρούμε τη Λάρισα στο πέρασμα των χρόνων αλλά και κατά τη διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Καταγράφεται το ποσοστό συρρίκνωσης της πόλης και εξετάζουμε τις ευκαιρίες για ανάκαμψη μέσω της στρατηγικής του Δήμου Λαρισαίων.

Τέλος στο έκτο κεφάλαιο αναλύονται τα συμπεράσματα της εργασίας και γίνονται προτάσεις για τον τρόπο διαχείρισης της πόλης και της ανάπλασής της σε περιόδους κρίσεων.

### **Λέξεις Κλειδιά**

οικονομική κρίση, αστική ανάπλαση, αστική συρρίκνωση, χρηματοδοτικά εργαλεία, ευρωπαϊκά χρηματοδοτικά προγράμματα, πόλη της Λάρισας, στρατηγικός σχεδιασμός

**ABSTRACT**

The aim of the thesis is to explore urban regenerations in times of economic crisis, such as the one we are experiencing in our country today. The question is: can urban regeneration be realized in such an environment or is it an utopia for cities to believe it? Can the cities, through the mechanisms they have, make use of the minimum resources provided to them to make the leap and create the conditions for regeneration?

Comparing cities before the crisis is impressive. The urban regenerations that took place in many Greek cities before 2008 stopped in the last decade of the crisis. In this context, we will try to understand how the city operates in the crisis. We will study the economic crisis and the way it has reached our country by directly affecting cities and any urban regeneration projects. We will deal with the phenomenon of shrinking cities and we will focus on Larissa, which is a typical example of a big Greek city that has been affected by the crisis.

Cities are shrinking, jobs are being lost, businesses are closing down, and citizens are leaving the city where they live looking for new opportunities in other cities or countries with a better economical working environment. But the city does not stop being a living organism that is wraps, reborn and redefined.

Through the research, there are presented ways to use the responsible stakeholders of the city to implement projects useful for the citizen, projects that will facilitate his life, respect him herself and the environment and give him a new perspective of living. Citizens, on the other hand, face a challenge. They can no longer be viewers in their city. They must be involved in decision-making processes, active in common actions that benefit the city, cooperate with the stakeholders, claim, envision and eventually enjoy a city that can function effectively in the crisis be aesthetically upgraded, to innovate and exploit any funding of the European Union for its benefit.

The thesis is structured in five chapters:

The first chapter deals with the economic crisis at a global and European level. The context of its creation, the conditions of its expansion, its impact on the economies of European countries and especially in Greece.

The second chapter deals with the concept of urban regeneration in post-industrial cities and their development in Greece, through the current institutional framework of the country.

In the third chapter, analysed the phenomenon of shrinking urban areas at the global level and the ways to deal with it, as well as the shrinking of the Greek cities as a result of the economic crisis

The fourth chapter tackles the problem of urban regeneration in times of crisis, through the financial instruments of the European Union and the public-private partnerships.

In the fifth chapter we observe Larissa over the years but also during the economic crisis. The rate of decline of the city is recorded and we look at the opportunities for recovery through the strategy of the Municipality of Larissa.

Finally, the sixth chapter analyses the conclusions of the work and makes suggestions on how to manage the city and its reconstruction in times of crisis.

**Keywords**

economic crisis, urban regeneration, urban shrinkage, financial tools, European funding programs, city of Larissa, strategic planning

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	<b>1</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>3</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ</b> .....	<b>8</b>
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	8
1.1 Ορισμός της οικονομικής κρίσης.....	9
1.2 Η θεωρία των οικονομικών κύκλων.....	10
1.3 Οι οικονομικές διακυμάνσεις.....	11
1.4 Η τρέχουσα οικονομική κρίση.....	14
1.4.1 Τα αίτια της κρίσης.....	14
1.4.2 Οι μηχανισμοί της κρίσης.....	16
1.5 Η οικονομική κρίση στην Ευρώπη και την Ελλάδα.....	17
1.5.1 Η κρίση στην Ευρωζώνη.....	17
1.5.2 Η κρίση στην Ελλάδα.....	19
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ</b> .....	<b>24</b>
ΕΙΣΑΓΩΓΗ .....	24
2.1 Ορισμός και στόχοι της ανάπλασης.....	25
2.2 Ιστορική αναδρομή των αναπλάσεων.....	29
2.3 Ελληνικές πόλεις και αστική ανάπλαση.....	35
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΕ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ</b> .....	<b>42</b>
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	42
3.1 Ιστορική αναδρομή και η υφιστάμενη κατάσταση σε παγκόσμιο επίπεδο.....	45
3.2 Ερμηνεία του φαινομένου της συρρίκνωσης - Εμπειρική προσέγγιση.....	46
3.3 Ερμηνεία του φαινομένου της συρρίκνωσης - Θεωρητική προσέγγιση.....	44
3.4 Η αντιμετώπιση του φαινομένου της συρρίκνωσης.....	55
3.5 Αστικός σχεδιασμός και παρεμβάσεις.....	56

3.6 Η οικονομική κρίση και η συρρίκνωση των ελληνικών πόλεων.....	58
3.6.1 Η αρχή της συρρίκνωση των ελληνικών πόλεων.....	59
3.6.2 Η συρρίκνωση των ελληνικών πόλεων ως αποτέλεσμα της οικονομικής κρίσης .....	60
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ.....</b>	<b>63</b>
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	63
4.1 Οι πρωτοβουλίες της ευρωπαϊκής ένωσης για την υποστήριξη της αστικής αναγέννησης .....	65
4.2 Δράσεις αστικών παρεμβάσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	67
4.2.1 Τα προγράμματα URBAN PILOTS.....	67
4.2.2 Τα προγράμματα URBAN I και URBAN II.....	68
4.2.3 Τα προγράμματα URBACT I, II και III.....	70
4.2.4 Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ).....	73
4.2.5 Η Κοινή Ευρωπαϊκή Στήριξη για Βιώσιμες Επενδύσεις σε Αστικές Περιοχές....	75
4.2.6 Το Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2014 – 2020.....	77
4.2.6.1 Κύριες Προτεραιότητες Χρηματοδότησης.....	78
4.2.6.2 Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη.....	79
4.2.6.3 Η «Αρχιτεκτονική» του ΕΣΠΑ 2014 – 2020.....	86
4.3 Η προσέλκυση του ιδιωτικού κεφαλαίου.....	87
4.4 Οι Συμπράξεις Δημόσιου και Ιδιωτικού Τομέα.....	88
4.5 The HafenCity Project: ένα ιδιαίτερο παράδειγμα αστικής ανάπλασης.....	89
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ.....</b>	<b>92</b>
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	92
5.1 Η πόλη της Λάρισας.....	93
5.1.1 Θέση της Λάρισας.....	93
5.1.2 Ιστορικό ίδρυσης του Δήμου Λαρισαίων.....	94
5.1.3 Πληθυσμός-Έκταση.....	94
5.1.4 Απασχόληση και ανεργία.....	98
5.1.5 Εκπαίδευση.....	99



5.1.6 Επιχειρηματικότητα του Δήμου Λαρισαίων.....	101
5.1.7 Ιστορική Αναφορά.....	102
5.1.8 Κοινωνικές Υποδομές.....	106
5.1.9 Μεταφορές.....	110
5.1.10 Χώροι Στάθμευσης.....	113
5.1.11 Δίκτυα τηλεπικοινωνιών.....	114
5.1.12 Ενεργειακές υποδομές.....	114
5.2 Έργα ανάπλασης στη Λάρισα.....	115
5.2.1 Εισαγωγή.....	115
5.2.2 Η πολιτική των παρεμβάσεων στην πόλη .....	115
5.2.2.1 Η έναρξη των παρεμβάσεων. Η πρόταση του Α.Π.Θ .....	118
5.2.2.2 Η ανάπλαση του Λόφου του Φρουρίου.....	122
5.2.2.3 Η ανάπλαση του κέντρου της Λάρισας.....	129
5.2.2.4 Έργα ανάπλασης στον Πηνεϊό ποταμό.....	138
5.2.3 Οι αναπλάσεις στην πόλη της Λάρισας από το 2003-2017 .....	140
5.2.3.1 Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) Δήμου Λαρισαίων .....	144
5.2.3.2 Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ Λάρισας.....	147
5.2.3.3 Μελέτη Αστικής Κινητικότητας για το Δήμο Λαρισαίων .....	149
5.2.3.4 Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΒΑΑ) .....	151
5.2.3.5 Δίκτυα στα οποία συμμετέχει η Λάρισα .....	157
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>159</b>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

#### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η υφήλιος αντιμετωπίζει σήμερα μια γενικευμένη οικονομική κρίση η οποία ξεκίνησε από τις αγορές των ΗΠΑ, αλλά με το πέρασμα του χρόνου -παίρνοντας τεράστιες διαστάσεις- επηρέασε όλες τις παγκόσμιες αγορές, μετατρέποντάς τη από περιφερειακή σε παγκόσμια.

Η αιτία της κρίσης αποδίδεται στη χρηματοπιστωτική κρίση που εκδηλώθηκε αρχικά στις ΗΠΑ, από την αδυναμία ελέγχου στη χορήγηση ενυπόθηκων δανείων χαμηλής εξασφάλισης (subprime mortgage loans). Τα ενυπόθηκα αυτά δάνεια υψηλού κινδύνου δόθηκαν σε αφερέγγυους δανειολήπτες χαμηλού εισοδήματος, οι οποίοι αδυνατούσαν να τα αποπληρώσουν, και έτσι μέσω ενός πολύπλοκου μηχανισμού η κρίση επεκτάθηκε στα ομόλογα, υποθηκευμένα με άλλα χρεόγραφα (collateralized debt obligations), και στις εταιρείες ασφάλισης και αντασφάλισης χρεογράφων, δημιουργώντας τελικά χρηματοπιστωτική ασφυξία.

Την τελευταία εικοσαετία έχουν ξεσπάσει παγκοσμίως πολλές χρηματοπιστωτικές κρίσεις: στη Νοτιοανατολική Ασία (1997), στη Ρωσία (1998), στην Τουρκία (2000), στην Αργεντινή (2001), που οφείλονταν είτε σε υπερδανεισμό από μεγάλες τράπεζες και κυβερνήσεις είτε σε κακοδιαχείριση και έκθεση σε κινδύνους. Όμως η σημερινή κρίση γεννήθηκε σε ένα μάλλον μικρό κομμάτι της αγοράς κεφαλαίων των ΗΠΑ, τη δευτερογενή ενυπόθηκη αγορά, αλλά γενικεύτηκε σε όλες τις υπόλοιπες αγορές μέσω ενός πολύπλοκου μηχανισμού δημιουργίας δομημένων ομολόγων.

Η κρίση αυτή φανέρωσε τις εξαιρετικές αδυναμίες, αλλά και την αναποτελεσματικότητα του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος. Για πρώτη φορά μετά το Κραχ του 1929 προνομιούχοι και μη φοβήθηκαν το ίδιο. Στις αναπτυγμένες χώρες πάνω από 50 εκατομμύρια άνθρωποι έχασαν τις δουλειές τους, τουλάχιστον 10 εκατομμύρια Αμερικανοί, Βρετανοί και Ιρλανδοί βίωσαν την κατάσχεση του σπιτιού τους, ενώ στον «αναπτυσσόμενο Νότο» και στην Ανατολική Ασία προστέθηκαν πάνω από 500 εκατομμύρια άνθρωποι στο σύνολο όσων βρίσκονται και επίσημα κάτω από τα όρια της φτώχειας.

Τον Σεπτέμβρη του 2008 ο καπιταλισμός, για άλλη μία φορά, έφτασε στο όριο της κατάρρευσής του. Και για άλλη μια φορά σώθηκε από τα κράτη τα οποία, υποτίθεται, είχε ‘υπερβεί’ και τα οποία τον κρατούσαν ‘πίσω’. Η κρίση μας δίδαξε ότι το κράτος και οι τράπεζες λειτουργούν ως συγκοινωνούντα δοχεία και πως παρόλο που το κράτος μπορεί να σώσει τον καπιταλισμό, η κρίση ως φυσική του συνέπεια απλώς παίρνει άλλες μορφές, διαχέεται και μεταμορφώνεται από οξεία σε βραδυφλεγή, μεταναστεύει σε άλλες ηπείρους και καταστρέφει τις ‘ζωές των άλλων’, εκείνων που νόμιζαν ότι είχαν ανοσία στις κρίσεις του χρηματοπιστωτικού συστήματος.

### 1.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Ερμηνεύοντας την κρίση ως έννοια αναφερόμαστε στη διατάραξη μιας ομαλής πορείας, η κορύφωση της οποίας οδηγεί σε επιδείνωση όλων των αρνητικών φαινομένων. Πρόκειται για εκτροπή από μια κανονική κατάσταση και από το ξεπέραςμα της εξαρτάται η επιστροφή στη φυσιολογική κατάσταση.

Στις οικονομικές επιστήμες ο όρος χρησιμοποιήθηκε από τον Μαρξ το 19<sup>ο</sup> αιώνα, για να χαρακτηρίσει την αρρυθμία και τα προβλήματα της οικονομίας, στη διάρκεια της οποίας παρατηρείται μεγάλης έκτασης καταστροφή των παραγωγικών της δυνάμεων.

Σύμφωνα με τη μαρξιστική θεωρία ο όρος οικονομική κρίση χρησιμοποιείται για να χαρακτηρίσει τη δυσλειτουργία – αρρώστια του καπιταλιστικού συστήματος, κατά τη διάρκεια της οποίας, ενώ παρατηρείται υπερπαραγωγή προϊόντων, ταυτόχρονα αυτό συνεπάγεται μια καταστροφή σε ευρεία κλίμακα των παραγωγικών δυνάμεων της οικονομίας.

Στο ‘Κομμουνιστικό Μανιφέστο’ ο Μαρξ αναφέρει για τις κρίσεις:

Στις κρίσεις ξεσπά μια κοινωνική επιδημία, που σε κάθε άλλη προηγούμενη εποχή, θα φαινότανε σαν παραλογισμός, η επιδημία της υπερπαραγωγής. Η κοινωνία ξαφνικά βρίσκεται ριγμένη πίσω, σε κατάσταση στιγμιαίας βαρβαρότητας. Θα έλεγε κανείς ότι ένας λοιμός, ένας γενικός πόλεμος ερήμωσης της έκοψε όλα τα μέσα υπάρξεως. Η βιομηχανία, το εμπόριο φαίνονται εκμηδενισμένα.

Απαιτείται συνειδητή ρύθμιση των οικονομικών συναλλαγών, έτσι ώστε η παραγωγή να αποκτήσει κοινωνικό χαρακτήρα και οι άνθρωποι όπως συλλογικά παράγουν, συλλογικά να απολαμβάνουν και τα προϊόντα που οι ίδιοι παράγουν. Για να μπορούν να πωλούνται

όλα τα εμπορεύματα που παράγονται θα πρέπει να υπάρχουν εντός της οικονομίας αυστηρά καθορισμένες αναλογίες ανάμεσα στην παραγωγή και την κατανάλωση.

Ωστόσο η ατομική ιδιοποίηση των μέσων παραγωγής και κατ' επέκταση και των παραγόμενων προϊόντων αποκλείει τη δυνατότητα της σχεδιασμένης ανάπτυξης της οικονομίας. Ο κάθε καπιταλιστής, έχοντας βασική επιδίωξη το κέρδος, προσπαθεί στην επιχείρησή του να παράγει και να προμηθεύσει την αγορά με όσα περισσότερα εμπορεύματα μπορεί. Συνολικά οι καπιταλιστές ενδιαφέρονται για τη διεύρυνση της αγοραστικής ικανότητας των μαζών, έτσι ώστε να πωλούνται τα προϊόντα τους, ο καθένας όμως ξεχωριστά, στην προσπάθειά του να αυξήσει το κέρδος του, επιδιώκει να περιορίσει το μισθό των δικών του εργατών, αφού αυτός αποτελεί ένα βασικό συστατικό στοιχείο του κόστους παραγωγής του. Οι εργάτες πάλι είναι οι βασικοί αγοραστές των τελικών προϊόντων του συνόλου της καπιταλιστικής παραγωγής. Όσο μειώνεται ο μισθός τους, τόσο μειώνεται και η καταναλωτική τους δύναμη. Έτσι, εμφανίζεται η θεμελιώδης αντίθεση του καπιταλιστικού συστήματος ανάμεσα στην απεριόριστη συσσώρευση κεφαλαίου, που οδηγεί στην υπερπροσφορά προϊόντων και στην περιορισμένη αγοραστική ικανότητα των μαζών, που οδηγεί στο να μένουν απούλητες μεγάλες ποσότητες προϊόντων.

## 1.2 Η ΘΕΩΡΙΑ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΥΚΛΩΝ

Ο σοβιετικός οικονομολόγος Nikolai Dmitriyevich Kondratiev, ανέπτυξε τη θεωρία της ύπαρξης μεγάλων ημιτονοειδών κυμάτων, γνωστά ως κύματα Kondratiev, με βάση τα οποία εξελίσσεται κάθε καπιταλιστική οικονομία και τα οποία έχουν μία σχεδόν σταθερή χρονική διάρκεια που κυμαίνεται από 40 έως 60 χρόνια, με μέσο όρο την πεντηκονταετία.

Ένα κύμα Kondratiev μπορεί να γίνει πιο εύκολα αντιληπτό στα πλαίσια μιας παγκόσμιας οικονομίας, παρά σε επίπεδο εθνικών οικονομιών, καθώς επηρεάζει κάθε πλευρά οικονομικής δραστηριότητας.

Σε κάθε κύμα εναλλάσσονται δύο καταστάσεις, μία συνεχούς ανάπτυξης με βραχύβιες ανακοπές -η φάση ανόδου, που χαρακτηρίζεται από αύξηση τιμών και μείωση επιτοκίων- και μία αντίθετη συνεχούς συρρίκνωσης με σύντομες αναλαμπές -η φάση καθόδου, που χαρακτηρίζεται από μείωση των τιμών και αύξηση των επιτοκίων .

Ο Kondratiev προσδιόρισε τρία στάδια σε κάθε κύμα, επέκταση, στασιμότητα και ύφεση, αν και νεότερες ερμηνείες διακρίνουν τέσσερα (διαιρώντας σε δύο το στάδιο στασιμότητας

στο οποίο εκδηλώνεται η κορύφωση). Επιπλέον, ανέφερε ότι αυτή η κυκλική κανονικότητα θα υπάρχει όσο υπάρχει ο καπιταλιστικός τρόπος παραγωγής. Κάθε νέος κύκλος ακολουθεί φυσικά τον προηγούμενο, αλλά αναδύεται σε νέες ιδιαίτερες ιστορικές συνθήκες, σε ένα νέο επίπεδο ανάπτυξης των παραγωγικών δυνάμεων και επομένως δεν αποτελεί απλή επανάληψη του προηγούμενου κύκλου.

Ο οικονομικός κύκλος είναι η φυσική διακύμανση της οικονομίας μεταξύ περιόδων επέκτασης (ανάπτυξης) και συρρίκνωσης (ύφεσης). Παράγοντες όπως το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν (ΑΕΠ), τα επιτόκια, τα επίπεδα απασχόλησης και οι καταναλωτικές δαπάνες μπορούν να συμβάλουν στον προσδιορισμό του σημερινού σταδίου του οικονομικού κύκλου.

Οι οικονομικοί κύκλοι διακρίνονται στους κλασικούς (classical cycles), που αναφέρονται στις διακυμάνσεις της συνολικής οικονομικής δραστηριότητας, και στους οικονομικούς κύκλους, που αναφέρονται στις διακυμάνσεις του ποσοστού μεγέθυνσης της οικονομίας γύρω από μία μακροχρόνια τάση ανάπτυξης (growth cycles).

### 1.3 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΚΥΜΑΝΣΕΙΣ

Τα τελευταία χρόνια η οικονομική θεωρία έχει στραφεί προς τη μελέτη των οικονομικών διακυμάνσεων οι οποίες είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με το πρόβλημα του τρόπου λειτουργίας μιας καπιταλιστικής οικονομίας. Αυτές οι διακυμάνσεις υπολογίζονται συχνά μέσω του ρυθμού ανάπτυξης του πραγματικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) και συνήθως περιλαμβάνουν, στο πέρασμα του χρόνου, εναλλασσόμενες περιόδους σχετικά ταχείας οικονομικής ανάπτυξης (επέκταση ή απότομη αύξηση), και σχετικής στασιμότητας ή πτώσης (συρρίκνωση ή ύφεση).

Οι οικονομικές διακυμάνσεις οφείλονται σε εξωγενείς μη οικονομικούς παράγοντες, συνήθως απρόοπτα γεγονότα που με την εμφάνισή τους αυξομειώνουν την ένταση της οικονομικής δραστηριότητας όπως οι πολεμικές συγκρούσεις και τα απρόοπτα φυσικά φαινόμενα (σεισμοί, πλημμύρες κ.λ.π.) και σε ενδογενείς οικονομικούς παράγοντες όπως η μεγάλη αύξηση των επενδύσεων στο στάδιο της επέκτασης, η μειωμένη αγοραστική δύναμη των μαζών σε περιόδους οικονομικής ύφεσης, η αυξομείωση των επιτοκίων, η πτώση του μέσου ποσοστού κέρδους κ.λ.π.).

Σύμφωνα με πολλές οικονομικές θεωρίες, η οικονομία βρίσκεται σε κατάσταση ισορροπίας ή πλησιάζει σ' αυτή, με αποτέλεσμα οι οικονομικές διακυμάνσεις που παρατηρούνται να διαμορφώνονται ως κρίσεις σ' ένα σύστημα. Η συζήτηση για τις αιτίες δημιουργίας των κρίσεων στη διάρκεια ενός οικονομικού κύκλου είναι πολύ παλιά και έχει μεγάλη πολιτική σημασία.

Οι οπαδοί της κλασικής σχολής (φιλελευθερισμός), υποστηρίζουν ότι η αγορά αυτορυθμίζεται και οποιαδήποτε ανισορροπία εμφανίζεται εντός του οικονομικού συστήματος, είτε ανεργίας είτε πληθωρισμού, έχει προσωρινό χαρακτήρα. Αρα χρειάζονται μικρές κυβερνητικές τακτικές ή ρυθμίσεις, αφού ένα 'άορατο χέρι' -όπως αναφέρει ο οικονομολόγος Adam Smith- οδηγεί αυτομάτως την οικονομία σε ισορροπία και μάλιστα σε κατάσταση πλήρους απασχόλησης.

Στην ίδια φιλοσοφία κινούνται και οι οπαδοί του νεοφιλελευθερισμού, οι οποίοι υποστηρίζουν ακόμη πιο ριζοσπαστικά ότι το κράτος δεν πρέπει να παρεμβαίνει στην οικονομία αλλά να περιορίζεται μόνο στην επιτήρηση του ετήσιου χρηματικού όγκου που χρειάζεται, αφήνοντας τα υπόλοιπα στη λογική των νόμων της αγοράς και στον αυτορυθμιζόμενο χαρακτήρα του καπιταλιστικού συστήματος. Επομένως σύμφωνα με τον Milton Friedman, ιδρυτή της επονομαζόμενης 'Σχολής του Σικάγου', το κράτος ως διαχειριστής αυτού του χρηματικού όγκου έχει και την πλήρη ευθύνη για τις οικονομικές κρίσεις.

Οι Κεϋνσιανιστές από την άλλη, υποστηρίζουν τις μεγάλες κυβερνητικές παρεμβάσεις και ρυθμίσεις, καθώς πιστεύουν πως με την έλλειψη των κανονισμών, η αγορά θα κινείται από κρίση σε κρίση. Το κράτος, σύμφωνα με τον J.M. Keynes, οφείλει να παρεμβαίνει στην οικονομία υλοποιώντας δημόσια έργα, ακόμη κι αν αυτό οδηγεί σε αυξήσεις στα δημοσιονομικά ελλείμματα, με στόχο την αύξηση της απασχόλησης -άρα και της ζήτησης, με τη δημιουργία των νέων εισοδημάτων- με αποτέλεσμα την αναζωογόνηση της οικονομίας.

Τέλος ο Karl Marx υποστηρίζει ότι οι οικονομικές κρίσεις αποτελούν τη βασική παθογένεια του καπιταλιστικού συστήματος και εντοπίζονται στην ίδια την καπιταλιστική παραγωγή. Αν τα εμπορεύματα μένουν απούλητα, αυτό οφείλεται ακριβώς στις συνθήκες της παραγωγής τους (ποσοστό εκμετάλλευσης, 'ένταση κεφαλαίου' και παραγωγικότητα της εργασίας, οργανική σύνθεση κεφαλαίου), που δεν επιτρέπουν την παραγωγή τους σε

ποσότητες και τιμές που να ανταποκρίνονται στη δυνάμενη να πληρώσει κοινωνική ζήτηση και συγχρόνως να εξασφαλίζουν ένα ικανοποιητικό -για την απρόσκοπτη συνέχιση της συσσώρευσης- κέρδος.

Στον 3ο τόμο του Κεφαλαίου διατύπωσε το νόμο της πτωτικής τάσης του ποσοστού κέρδους ως την αιτία για τις κρίσεις του καπιταλισμού, και ο οποίος έγινε αντικείμενο ιδεολογικών ερμηνειών και αντιπαραθέσεων στις τάξεις των μετέπειτα μαρξιστών. Οι ερμηνείες που διατυπώθηκαν για την αιτία της κρίσης του καπιταλιστικού συστήματος είναι τρεις: κρίση λόγω της οργανικής σύνθεσης του κεφαλαίου, κρίση λόγω του ποσοστού υπεραξίας και κρίση λόγω της υποκατανάλωσης.

Μαρξιστές αναλυτές, όπως η Ρόζα Λούξεμπουργκ είδαν την έλλειψη της αγοραστικής δύναμης των εργαζομένων, δηλαδή την προσφορά μεγαλύτερη της ζήτησης, ως αιτία εμφάνισης της κρίσης σε ένα μοντέλο που έχει ομοιότητες με το κεϋνσιανό. Σύγχρονοι συγγραφείς έχουν προσπαθήσει να συνδυάσουν τις απόψεις του Marx και του Keynes. Άλλοι αντίθετα, έχουν επισημάνει τις βασικές διαφορές μεταξύ της μαρξιστικής και της κεϋνσιανής οπτικής: ο Keynes θεώρησε το καπιταλιστικό σύστημα ως ένα σύστημα που, αν και ευπαθές στην αποδοτική ρύθμιση, αξίζει να διατηρηθεί, ενώ ο Marx θεώρησε τον καπιταλισμό ως ένα ιστορικά καταδικασμένο σύστημα που δεν μπορεί να τεθεί υπό κοινωνικό έλεγχο.

Για την αντιμετώπιση των οικονομικών διακυμάνσεων τα τελευταία χρόνια, ο ρόλος του κράτους έχει περιοριστεί στην εφαρμογή μέτρων με σκοπό τη μείωση της έντασής τους στη διάρκεια του οικονομικού κύκλου. Το σύνολο των μέτρων αποτελούν τη λεγόμενη αντικυκλική πολιτική της κάθε κυβέρνησης και χωρίζεται σε δύο κατηγορίες την επεκτατική και την περιοριστική πολιτική (X. Γκότσης, 1990 'Οικονομική Πολιτική').

Η επεκτατική πολιτική εφαρμόζεται όταν η οικονομία βρίσκεται σε ύφεση, οπότε το σύνολο των μέτρων που λαμβάνει το κράτος για να οδηγηθεί και πάλι στην ανάκαμψη αφορούν κυρίως στην καταπολέμηση της ανεργίας όπως η αύξηση των κρατικών δαπανών, και η μείωση των φόρων και του επιτοκίου. Αντίστοιχα η περιοριστική πολιτική εφαρμόζεται όταν η οικονομία βρίσκεται στο στάδιο της υπερθέρμανσης, οπότε το σύνολο των μέτρων που λαμβάνει το κράτος για να εμποδίσει την οικονομική κάμψη αφορούν κυρίως στην καταπολέμηση του πληθωρισμού όπως η περιστολή των κρατικών δαπανών και η αύξηση των φόρων και του επιτοκίου.

Στην ελεύθερη οικονομία, που ο κρατικός παρεμβατισμός είναι περιορισμένος, ο έλεγχος των οικονομικών διακυμάνσεων από το κράτος είναι αδύνατος. Οι οικονομικές κρίσεις θα μπορούσαν να αποφευχθούν σε ένα καθεστώς με διαφορετική οργάνωση της οικονομίας, που θα προγραμματίζει το σύνολο των επενδύσεων, έτσι ώστε η συνολική προσφορά αγαθών να αντιστοιχεί στη συνολική ζήτηση που αναπτύσσεται εντός της οικονομίας.

Εξάλλου όπως αναφέρει ο Μάρξ στο Κεφάλαιο:

Τελική αιτία όλων των πραγματικών κρίσεων παραμένει πάντα η φτώχεια και ο περιορισμός της κατανάλωσης των μαζών, που αντιτίθεται στην τάση της κεφαλαιοκρατικής παραγωγής να αναπτύσσει έτσι τις παραγωγικές δυνάμεις, λες και το όριο της αποτελείται μόνο από την απόλυτη ικανότητα κατανάλωσης της κοινωνίας (Μάρξ 1978β: 610).

Εδώ καταλαβαίνουμε και την ουσιώδη αντίφαση του καπιταλιστικού συστήματος:

Οι εποχές, κατά τις οποίες η κεφαλαιοκρατική παραγωγή εντείνει όλες τις δυνάμεις αποδεικνύονται κατά κανόνα σαν εποχές υπερπαραγωγής, επειδή οι παραγωγικές δυνατότητες ποτέ δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν έτσι, που μ' αυτές να μπορεί όχι μόνο να παράγεται περισσότερη υπεραξία, αλλά και να πραγματοποιείται. Η πώληση όμως των εμπορευμάτων, η πραγματοποίηση του εμπορευματικού κεφαλαίου, επομένως και της υπεραξίας, περιορίζεται όχι μόνο από τις καταναλωτικές ανάγκες της κοινωνίας γενικά, αλλά από τις καταναλωτικές ανάγκες μιας κοινωνίας, που η μεγάλη πλειοψηφία της είναι πάντα φτωχή και καταδικασμένη να μένει πάντα φτωχή (Οικονομάκης, 1999:16).

## 1.4 Η ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

### 1.4.1 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Η τρέχουσα χρηματοοικονομική κρίση εμφανίζεται σε ένα διεθνές χρηματοοικονομικό περιβάλλον και είναι ιδιαίτερα ασυνήθιστη. Ενώ στο παρελθόν οι περισσότερες κρίσεις συνδέθηκαν με την αδυναμία των χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους και τον πανικό για την απόσυρση των καταθέσεων με αποτέλεσμα σημαντικές απώλειες κεφαλαίου στους λογαριασμούς των ιδρυμάτων αυτών, στην τρέχουσα κρίση η αδυναμία εκπλήρωσης των υποχρεώσεων εκδηλώθηκε περισσότερο ως σύμπτωμα και όχι ως αιτία της κρίσης. Αντίθετα, η κρίση προέκυψε από τον τρόπο που τα χρηματοπιστωτικά ιδρύματα διαχειρίστηκαν τα επενδυτικά τους χαρτοφυλάκια εξαιτίας των κινήτρων ελεύθερης αγοράς, κλονίζοντας τη σταθερότητα του διεθνούς χρηματοοικονομικού συστήματος.



Ξετυλίγοντας το κουβάρι των εξελίξεων, παρατηρούμε ήδη από τις αρχές του 2000 μια υπερβολική ρευστότητα κεφαλαίων στις ΗΠΑ, με την Ομοσπονδιακή Τράπεζα (FED) προκειμένου να αντιμετωπίσει τη χρηματιστηριακή κρίση του διαδικτύου (dot-com bubble) και -μετά την επίθεση στους δίδυμους πύργους του WTO στη Νέα Υόρκη το 2001- μια πιθανή οικονομική κρίση, μείωσε το ομοσπονδιακό επιτόκιο στο ιστορικά χαμηλό 1%, διατηρώντας το σε αυτό το επίπεδο για περίπου τρία χρόνια. Εξασφάλισε έτσι στην αγορά φθινό χρήμα προκειμένου να ενθαρρύνει τις επενδύσεις, τις οποίες ουσιαστικά επιδοτούσε. Η πολιτική αυτή προκάλεσε έκρηξη στην κατανάλωση, μέσω δανεισμού, και στην εκδήλωση της ‘φούσκας’ στην αγορά κατοικίας, με τα κριτήρια χορήγησης των ενυπόθηκων στεγαστικών δανείων να χαλαρώνουν υπερβολικά, ενώ παράλληλα, επινοήθηκαν νέα χρηματοοικονομικά προϊόντα, για την αποκόμιση ακόμη μεγαλύτερου κέρδους.

Κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες έχει καθιερωθεί ένας καινούργιος τρόπος λειτουργίας του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος, λόγω διαφόρων παραγόντων, όπως: της ανάπτυξης των τεχνολογιών πληροφορικής, της ανάπτυξης των επενδυτικών τραπεζών, της εμφάνισης των διαμεσολαβητών (mortgage brokers) που διεκπεραιώνουν την παροχή δανειοδοτήσεων, και κυρίως, της ανάπτυξης νέων χρηματοοικονομικών εργαλείων και επενδυτικών προϊόντων.

Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1990, άρχισαν να αναπτύσσονται μηχανισμοί τιλοποίησης χρηματοοικονομικών απαιτήσεων (π.χ. υποθηκών), σε δομημένα προϊόντα. Οι τράπεζες σταμάτησαν να διατηρούν τις απαιτήσεις αυτές στα στοιχεία του ενεργητικού τους στα βιβλία τους και άρχισαν να τα διαθέτουν ως δομημένα προϊόντα τόσο στις εγχώριες όσο και στις διεθνείς αγορές. Κατά αυτό τον τρόπο η τιλοποίηση των στοιχείων του ενεργητικού μετέτρεπε ορισμένα στοιχεία, που προηγουμένως δεν ήταν διαπραγματεύσιμα (όπως τα στεγαστικά δάνεια), σε διαπραγματεύσιμες ομολογίες. Με τον τρόπο αυτό, οι τράπεζες προέβαιναν πλέον στην πώληση των δανείων τους, ώστε να αντλούν επιπρόσθετη ρευστότητα για την παροχή νέων δανείων.<sup>1</sup>

Καταλαβαίνουμε λοιπόν ότι οι τράπεζες λειτουργώντας με αυτό τον τρόπο, χαλάρωσαν τα κριτήρια παροχής των δανείων με αποτέλεσμα να χορηγηθούν στεγαστικά δάνεια σε ανθρώπους με περιορισμένες πιστοληπτικές ικανότητες, ή ακόμη και σε ανέργους χωρίς περιουσιακά στοιχεία.

---

<sup>1</sup> Σπυρίδων Βούλγαρης - Νικόλαος Τριανταφυλόπουλος, 2009 ‘Η κρίση των ενυπόθηκων στεγαστικών δανείων υψηλού επιχειρηματικού κινδύνου’, Σειρά ερευνητικών εργασιών, 15(12):221-236

Παράλληλα με την τιτλοποίηση των ενυπόθηκων δανείων οι τράπεζες, επιδιώκοντας την αύξηση της ρευστότητάς τους, άρχισαν να δημιουργούν ομόλογα, τα οποία στη συνέχεια πουλούσαν. Τα Collateralized Debt Obligations (CDOs), βασίζονταν σε ‘εγγυημένες υποχρεώσεις χρέους’, δηλαδή στις προσδοκίες απολαβής των δανειακών οφειλών που θα απέφεραν υψηλό κέρδος, ενώ ταυτόχρονα ενσωμάτωναν το ρίσκο των δανείων από τα οποία προέρχονταν. Με λίγα λόγια οι τράπεζες προωθούσαν τις υποθήκες σε εταιρείες-χρηματιστές, οι οποίοι τις μετέτρεπαν σε ομόλογα CDOs, που στη συνέχεια τα πουλούσαν σε θεσμικούς επενδυτές.

#### *1.4.2 ΟΙ ΜΗΧΑΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ*

Με δεδομένο ότι η αγορά των ακινήτων ακολουθεί συνήθως κυκλική πορεία, η κατάρρευση ήταν αναπόφευκτη, παρά τα διάφορα χρηματοοικονομικά τεχνάσματα που παρέτειναν την εκδήλωση της. Τα κέρδη του κατασκευαστικού τομέα, αλλά κυρίως τα υψηλά κέρδη του χρηματοπιστωτικού τομέα από την εμπορική εκμετάλλευση του πιστωτικού κινδύνου -σε συνδιασμό βέβαια με την απληστία του ανθρώπου, οδήγησαν στην αναμενόμενη καταστροφή.

Το καλοκαίρι του 2006 το επιτόκιο της Κεντρικής Τράπεζας των Ηνωμένων Πολιτειών ανέβηκε στο 5,25% (από 1% που ήταν τον Ιούνιο του 2004), κάνοντας αδύνατη την πληρωμή των δόσεων στα επισφαλή στεγαστικά δάνεια και των ομολόγων που ήταν καλυμμένα με τα δάνεια αυτά. Οι κατασχέσεις κατοικιών που ακολούθησαν δεν μπόρεσαν να εξυπηρετήσουν τα δάνεια, καθώς είχε μειωθεί η τιμή των ακινήτων λόγω ελάχιστης ζήτησης, με αποτέλεσμα να καταρρεύσει η αγορά των ακινήτων και να οδηγήσει τις τράπεζες στη χρεοκοπία.

Οι εξελίξεις που ακολούθησαν ήταν ραγδαίες και αποκάλυψαν όλες τις αδυναμίες του μηχανισμού παραγωγής χρήματος. Τα CDOs διαδέχθηκαν τα ομόλογα, των οποίων οι πωλήσεις σε πολύ χαμηλή τιμή σήμαναν την κατάρρευση της αγοράς τους, αφού τα CDOs δεν αποτελούσαν πλέον τίποτα άλλο παρά ηλεκτρονικές εγγραφές χωρίς αντίκρουσμα. Ολα αυτά δημιούργησαν ασφυκτικές πιέσεις στο τραπεζικό σύστημα και εφόσον δεν μπορούσε πια να παραχθεί χρήμα, εκδηλώθηκε στην αγορά μεγάλη έλλειψη ρευστότητας.

Οι εθνικές κυβερνήσεις υιοθέτησαν μέτρα για μείωση του φορολογικού βάρους των νοικοκυριών και των επιχειρήσεων, και παράλληλα προχώρησαν στην εγγύηση των

καταθέσεων, ακόμη και στην εθνικοποίηση των τραπεζών, αναλαμβάνοντας τη διαχείριση και τις ζημιές τους. Η Ομοσπονδιακή Τράπεζα των ΗΠΑ, και η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα για να διαχειρισθούν την κρίση μείωσαν τα βασικά τους επιτόκια σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα, για την ενθάρρυνση της επιχειρηματικότητας, και επέτρεψαν στις εθνικές κεντρικές τράπεζες να προχωρήσουν σε ‘ενέσεις ρευστότητας’ προς τις τράπεζες.

Τα μέτρα αυτά όμως δεν ήταν αρκετά για να ανακόψουν την κατάρρευση πολλών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, κυρίως στις ΗΠΑ και τη Βρετανία, και τα πολλά προβλήματα που δημιουργήθηκαν στις τράπεζες ανά τον κόσμο. Το φθινόπωρο του 2008 η χρηματοπιστωτική κρίση είχε πλέον εδραιωθεί, και επεκταθεί και στην ‘πραγματική οικονομία’ λόγω αύξησης της ανεργίας και της υποαπασχόλησης πολλών που σχετίζονταν με την αγορά ακινήτων.

Η κατάρρευση της Lehman Brothers τον Σεπτέμβριο του 2008, μιας επενδυτικής τράπεζας με λειτουργία 148 χρόνων, που έμεινε ανέπαφη κατά τη διάρκεια ενός εμφυλίου πολέμου και δύο παγκοσμίων πολέμων, δεν πτοήθηκε από το Κραχ του 1929, και από όποια άλλη κρίση έπληξε την Wall Street στο πέρασμα των χρόνων, έδειξε σε ολόκληρο τον πλανήτη ότι έχει πια τελειώσει η μεταπολεμική εποχή, που χαρακτηρίστηκε από την ακλόνητη πίστη στις αγορές, και τη διαδέχθηκε μια νέα περίοδος γενικευμένης ανασφάλειας. Η ανθρωπότητα το 2008 δοκίμασε μια τεράστια έκπληξη, ανάλογη αυτής του 1929. Οι ίδιοι πολιτικοί που θεωρούσαν ότι ο ρόλος τους ήταν να περιορίσουν το κράτος, υποστηρίζοντας ότι τα κρατικά ταμεία δεν αντέχουν την παραμικρή αύξηση στις συντάξεις ή οποιαδήποτε ενίσχυση στα σχολεία ή τα νοσοκομεία, βρέθηκαν να δίνουν δεκάδες δισεκατομμύρια στις τράπεζες, στην General Motors και στις ασφαλιστικές εταιρείες, ενώ αναγκάστηκαν να προχωρήσουν σε αστραπιαίες εθνικοποιήσεις.

## 1.5 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

### 1.5.1 Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΖΩΝΗ

Με την κατάρρευση των καταναλωτικών αγορών στις ΗΠΑ το 2008, η Ευρώπη δεν μπορούσε πλέον να εξασφαλίσει επαρκή ζήτηση των προϊόντων της, ενώ ταυτόχρονα συνειδητοποίησε τον κίνδυνο που αντιμετώπιζαν οι τράπεζές της, καθώς τα CDOs της Αμερικής δεν είχαν πια καμία αξία. Παρά τους ισχυρισμούς των Ευρωπαίων ότι η κρίση

δεν θα τους άγγιζε, ο ευρωπαϊκός καπιταλισμός δέχτηκε ένα τεράστιο χτύπημα. Η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ) και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ακολουθώντας το παράδειγμα των ΗΠΑ, προσπάθησαν να προμηθεύσουν τις τράπεζες με τεράστιες ποσότητες δημόσιου χρήματος ώστε να αντικαταστήσουν το τοξικό-ιδιωτικό χρήμα με δημόσιο χρήμα από τα κράτη-μέλη.

Όπως όμως αναφέρουν -σε μια μελέτη του 2011- για το Ινστιτούτο Εργασίας της ΓΣΕΕ, οι Γιάννης Βαρουφάκης, Τάσος Πατώκος, Λευτέρης Τσερκέζης και Χρήστος Κουτσοπέτρος:

υπάρχουν τρεις θεμελιώδεις διαφορές: Η πρώτη διαφορά είναι ότι το ευρώ δεν μοιάζει σε τίποτα με το δολάριο. Όσο το δολάριο παραμένει παγκοσμίως το αποθεματικό νόμισμα (reserve currency), η αμερικανική κυβέρνηση μπορεί να εκδίδει λευκές επιταγές, γνωρίζοντας ότι κάτι τέτοιο θα κάνει πολύ μικρή διαφορά για την αξία του δολαρίου, τουλάχιστον όσο διαρκεί η κρίση.

Η δεύτερη διαφορά είναι ότι η Ευρώπη δεν διαθέτει έναν εσωτερικό μηχανισμό ανακύκλωσης πλεονασμάτων (για παράδειγμα, έναν ομοσπονδιακό προϋπολογισμό ή ένα στρατιωτικό-βιομηχανικό οικονομικό σύστημα όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες) ώστε να δίνεται η δυνατότητα της μεταφοράς συσσωρευμένων μονοπωλιακών κερδών από μια χώρα (όπως η Γερμανία) σε μια άλλη χώρα που παρουσιάζει έλλειμμα (όπως η Ελλάδα).

Τέλος, η τρίτη διαφορά έχει να κάνει με τον τρόπο που οι ευρωπαϊκές τράπεζες μιμήθηκαν την Wall Street χρησιμοποιώντας τη μετάγχιση δημόσιου χρήματος με σκοπό να ξεκινήσουν μια νέα διαδικασία δημιουργίας «φρέσκου» ιδιωτικού χρήματος. Η Wall Street το έκανε υλοποιώντας το σχέδιο Geithner-Summers, το οποίο δημιούργησε από το μηδέν ένα χρηματοοικονομικό εργαλείο που επέτρεψε στις αμερικανικές τράπεζες να διαγράψουν τα τοξικά CDO από τα βιβλία τους σε βάρος των φορολογούμενων. Οι ευρωπαϊκές τράπεζες επιχείρησαν να κάνουν το ίδιο, δίχως όμως την άμεση συνεργασία ή ακόμα και γνώση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ή των κυβερνήσεων των κρατών-μελών. Ο τρόπος με τον οποίο οι ευρωπαϊκές τράπεζες προσπάθησαν να εξυγιάνουν τα βιβλία τους ήταν ο εξής: την ίδια στιγμή που τα ευρωπαϊκά κράτη προσπαθούσαν να διαχειριστούν τις τεράστιες ζημιές των ευρωπαϊκών τραπεζών, οι οικονομίες της Ευρώπης εισήλθαν σε ύφεση. Μέσα σε μία χρονιά (2008-2009), το ΑΕΠ της Γερμανίας μειώθηκε κατά 5%, της Γαλλίας κατά 2,6%, της Ολλανδίας κατά 4%, της Σουηδίας κατά 5,2%, της Ιρλανδίας κατά 7,1%, της Φινλανδίας κατά 7,8%, της Δανίας κατά 4,9% και της Ισπανίας κατά 3,5%. Όπως ήταν επόμενο, τα έσοδα από φόρους κατέρρευσαν. Τότε, οι ευρωπαϊκές τράπεζες είχαν την ιδέα να χρησιμοποιήσουν ένα ποσοστό του δημόσιου χρήματος που είχαν λάβει για να στοιχηματίσουν ότι, αργά ή γρήγορα, οι πιέσεις στον δημόσιο τομέα θα οδηγούσαν ένα ή περισσότερα μέλη της ευρωζώνης στη χρεοκοπία. Το γεγονός ότι η συμμετοχή στην ευρωζώνη δεν επιτρέπει στις πιο χρεωμένες χώρες (Ελλάδα, Πορτογαλία, Ισπανία, Ιταλία, Ιρλανδία, Βέλγιο) να υποτιμήσουν το νόμισμά τους σήμαινε ότι, κάποια στιγμή, ένας από τους αδύναμους κρίκους της ευρωζώνης δεν μπορούσε παρά να σπάσει – δηλαδή, να μην μπορεί να αντεπεξέλθει στα χρέη. Έτσι, αποφάσισαν να αρχίσουν να στοιχηματίζουν, αρχικά με μικρά ποσά, ότι ο πιο αδύναμος κρίκος σε αυτή την αλυσίδα –η Ελλάδα– θα χρεοκοπούσε. Καθώς οι

εταιρείες στοιχημάτων του Λονδίνου δεν μπορούσαν να χειριστούν στοιχήματα δισεκατομμυρίων, στράφηκαν προς τα CDS (credit default swaps) – ασφαλιστικά συμβόλαια τα οποία πληρώνουν τον κάτοχό τους αν κάποιος άλλος δεν μπορεί να καταβάλει πληρωμές που είχε δεσμευτεί να καταβάλει (π.χ. όταν ένας ιδιώτης δεν μπορεί να αποπληρώσει το στεγαστικό του δάνειο, όταν μια επιχείρηση αδυνατεί να αποπληρώσει τους δανειστές της ή όταν ένα κράτος αδυνατεί να αποδώσει την ονομαστική αξία ενός ομολόγου που ωρίμασε). Με πολύ απλά λόγια, ένα CDS δεν είναι τίποτα παραπάνω από ένα στοιχείο ότι κάποιος (ιδιώτης, επιχείρηση ή χώρα) θα αδυνατεί να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του. Οι τράπεζες που αγόρασαν τέτοια στοιχήματα τον Οκτώβριο και τον Νοέμβριο του 2009 έκαναν τεράστια κέρδη, και έτσι οι τίτλοι CDS δεν άργησαν να εξαπλωθούν.

Η διαφορά των ευρωπαϊκών CDS από τα αμερικανικά CDO είναι σημαντική: ενώ τα αμερικανικά CDO αποτελούν στοιχήματα ότι οι ιδιοκτήτες σπιτιών θα μπορούσαν να αποπληρώσουν τα χρέη τους, τα ευρωπαϊκά CDS αποτελούν στοιχήματα ότι κάποια χώρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν θα μπορεί να αποπληρώσει το χρέος της. Με τον τρόπο αυτό προέκυψε το νέο ιδιωτικό χρήμα μετά το 2008. Ασφαλώς, όσο πιο πολλές οι συναλλαγές αυτού του ιδιωτικού χρήματος, τόσο περισσότερο κεφάλαιο χανόταν από επιχειρήσεις που αναζητούσαν δάνεια για παραγωγικές επενδύσεις και από κράτη που προσπαθούσαν να χρηματοδοτήσουν το ολοένα αυξανόμενο χρέος τους.<sup>2</sup>

Παρατηρούμε ότι το ευρωπαϊκό σχέδιο που εφαρμόστηκε για τη διάσωση των τραπεζών, βοήθησε στην παραγωγή νέου ιδιωτικού χρήματος από τον χρηματοπιστωτικό τομέα, σε βάρος όμως της πραγματικής οικονομίας, με αποτέλεσμα να οδηγήσει στην καταστροφή - σε μια κρίση δημόσιου πλέον χρέους, τα πρώτα σημάδια της οποίας εμφανίστηκαν στην Ελλάδα στις αρχές του 2010.

### *1.5.2 Η ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ*

Η Ελλάδα, για κάποιο μικρό χρονικό διάστημα από τη στιγμή που ξέσπασε η παγκόσμια οικονομική κρίση, διατηρούσε ένα κλίμα αισιοδοξίας με συγκρίσιμους -και σε πολλές περιπτώσεις μεγαλύτερους- ρυθμούς ανάπτυξης, από εκείνους των υπολοίπων χωρών της ΕΕ, καθώς και με ένα ελέγξιμο ποσοστό ανεργίας. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της κατάστασης αποτελεί το γεγονός ότι η Ελλάδα το 2008 σημείωσε ανάπτυξη 1,3%, ενώ η ανάπτυξη στην ευρωζώνη ήταν μόλις 0,4%. Έτσι πολλοί θεώρησαν ότι η Ελλάδα δεν θα επηρεαστεί ιδιαίτερα από την παγκόσμια κρίση.

---

<sup>2</sup> Γιάννης Βαρουφάκης – Τάσος Πατώκος - Λευτέρης Τσερκέζης – Χρήστος Κουτσοπέτρος, 2011 'Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και την Ευρώπη το 2011', Μελέτες (studies)/17, ΙΝΕ Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ

Όταν η κρίση μεταφέρθηκε από τον χρηματοοικονομικό τομέα στην πραγματική οικονομία, ο ρυθμός παγκόσμιας ανάπτυξης έγινε αρνητικός και οι κυβερνήσεις για να τονώσουν τη ρευστότητα, προχώρησαν σε μείωση των επιτοκίων και αύξηση του ελάχιστου ποσού των εγγυημένων τραπεζικών καταθέσεων. Οι επεκτατικές δημοσιονομικές πολιτικές οδήγησαν σε αύξηση του δημόσιου χρέους με αποτέλεσμα τον έλεγχο της φερεγγυότητας και του πιστωτικού κινδύνου των χωρών. Έτσι από το δεύτερο μισό του 2009 και μετά, και ενώ μέχρι τότε η Ελλάδα θεωρούνταν σχεδόν το ίδιο αξιόπιστη με τις υπόλοιπες χώρες της ευρωζώνης, φάνηκε η υπερχρέωση του ελληνικού δημοσίου και η Ελλάδα αξιολογήθηκε ως η χώρα με τη μικρότερη πιθανότητα ελέγχου του διογκούμενου χρέους της.

Η Ελλάδα στις δεκαετίες του '60 και του '70 ισοσκελίζε τα έσοδα και τις δαπάνες της, τη δεκαετία όμως του '80 το δημόσιο έλλειμμα εκτινάχτηκε στο 8,1% του ΑΕΠ, με το δημόσιο χρέος να αρχίζει να αυξάνεται δραματικά αγγίζοντας το 26% του ΑΕΠ. Ακολούθησε μια ανοδική πορεία του δημόσιου χρέους, αγγίζοντας το 71% τη δεκαετία του '90, ενώ το 2009 καταγράφηκε στο 115,1% του ΑΕΠ. Η σταδιακή αυτή αύξηση επηρέασε την ελληνική οικονομία, καταγράφοντας σημαντική αύξηση της κατανάλωσης και μείωση των επενδύσεων. Κατά τη διάρκεια της προηγούμενης δεκαετίας, οι εισαγωγές της χώρας ήταν μεγαλύτερες από τις εξαγωγές (δηλαδή η Ελλάδα παρήγαγε λιγότερο από ότι κατανάλωνε) και οι εισροές κοινοτικών πόρων ήταν πολύ μικρότερες (λόγω της ένταξης των νέων κρατών-μελών). Ταυτόχρονα υποχρεώθηκε να πληρώνει μεγαλύτερους τόκους για το αυξημένο εξωτερικό χρέος της. Όλα αυτά μεγιστοποίησαν την ανάγκη της χώρας για δανεισμό, διογκώνοντας περαιτέρω το εξωτερικό της χρέος.

Το 2009 η Ελλάδα αξιολογήθηκε ως η χώρα με τη μεγαλύτερη επικινδυνότητα και τα ελληνικά κρατικά ομόλογα ως εκείνα με το μεγαλύτερο ρίσκο. Παρά τα μέτρα λιτότητας που πάρθηκαν από τις κυβερνήσεις και ενώ οι εκτιμήσεις για το έλλειμμα και το δημόσιο χρέος της Ελλάδας ήταν ότι θα άγγιζαν το 12,5% και 113,4% του ΑΕΠ αντίστοιχα, τελικά επιπλέον αναθεωρήσεις οδήγησαν το έλλειμμα στο 15,4% του ΑΕΠ, ενώ το δημόσιο χρέος του 2009 ανήλθε στο 126,8% του ΑΕΠ. Με αυτά τα δεδομένα οι οίκοι αξιολόγησης υποβάθμισαν την Ελλάδα και έστρεψαν πάνω της το ενδιαφέρον της ευρωζώνης, που άρχισε πλέον να ανησυχεί για το μέλλον της νομισματικής ένωσης.

Στις αρχές του 2010, η κυβέρνηση ανακοίνωσε το Πρόγραμμα Σταθερότητας και Ανάπτυξης, με την εφαρμογή μιας σειράς μέτρων, το οποίο εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, χωρίς όμως να σταματήσει την ανοδική πορεία των επιτοκίων και των περιθωρίων των CDS. Αρχές Μαρτίου του 2010, η κυβέρνηση εφαρμόζει νέα μέτρα (περικοπές μισθών, περαιτέρω αύξηση του ΦΠΑ, περικοπές στις δημόσιες επενδύσεις), ενώ η ΕΕ ανακοίνωσε τη δημιουργία ενός μηχανισμού χρηματοδότησης με τη συμμετοχή του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου. Παρ' όλα αυτά τον Απρίλιο ακολούθησαν νέες υποβαθμίσεις από τους οίκους αξιολόγησης, με τα ελληνικά ομόλογα να κατατάσσονται για πρώτη φορά από τότε που είχε ξεκινήσει η αξιολόγησή τους στην κατηγορία των 'σκουπιδιών' (junk). Τελικά στις 5 Μαΐου 2010, κατόπιν διαπραγματεύσεων, η Ελλάδα υπέγραψε το Μνημόνιο, το οποίο περιλαμβάνει υποστήριξη ύψους 80 δισ. ευρώ από χώρες της ευρωζώνης και 30 δισ. ευρώ από το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο, με την προϋπόθεση να δρομολογήσει διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις.

Παρά τη σχετικά ικανοποιητική εκτέλεση των όρων του Μνημονίου, η Ελλάδα εξακολουθεί να θεωρείται εξαιρετικά αφερέγγυα και να αναφέρεται ως η χώρα της ευρωζώνης με τη μεγαλύτερη πιθανότητα χρεοκοπίας. Οι υποβαθμίσεις από τους διεθνείς οίκους δεν έχουν πάψει να διαδέχονται η μία την άλλη. Τα προβλήματα στην οικονομία της Ελλάδας που ήρθαν στο προσκήνιο λόγω της παγκόσμιας κρίσης ανέδειξαν με τη σειρά τους και το βαθύτερο πρόβλημα της ευρωζώνης -ότι πρόκειται, δηλαδή, για μια σειρά από χώρες που έχουν κοινό νόμισμα, χωρίς όμως να μπορεί στ' αλήθεια να γίνει λόγος για πραγματική νομισματική ένωση. Έτσι, από τα τέλη της προηγούμενης δεκαετίας μπήκε, από ότι φαίνεται, οριστικό τέλος σε μια περίοδο λειτουργίας του ευρώ κατά την οποία δεν γίνονταν διαφοροποιήσεις μεταξύ των χωρών της ευρωζώνης, καθώς οι χώρες με τα μεγαλύτερα ελλείμματα και δημόσια χρέη θεωρήθηκαν αφερέγγυες και άρχισαν να έχουν περιορισμένη πρόσβαση στις αγορές.<sup>3</sup>

Η Ελλάδα από το 2010 μέχρι και σήμερα, επτά χρόνια μετά την υπογραφή του πρώτου μνημονίου, έχει υπογράψει άλλα δύο μνημόνια, χωρίς να καταφέρει να περάσει η οικονομία της σε βιώσιμη φάση οικονομικής μεγέθυνσης και χωρίς να υπάρχουν ισχυρές ενδείξεις ότι έχουν επιτευχθεί οι παραγωγικοί και οι μακροοικονομικοί μετασχηματισμοί που θα διαμόρφωναν συνθήκες σταθεροποίησης της οικονομίας με αύξηση της

---

<sup>3</sup> Γιάννης Βαρουφάκης – Τάσος Πατώκος - Λευτέρης Τσερκέζης – Χρήστος Κουτσοπέτρος, 2011 'Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και την Ευρώπη το 2011', Μελέτες (studies)/17, ΙΝΕ Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ

απασχόλησης. Αντίθετα εξακολουθεί να επικρατεί οικονομική αβεβαιότητα ενώ η πολιτική δημοσιονομικής λιτότητας που ασκείται, έχει φτάσει σε ακραία όρια τόσο ως προς τη μείωση των κοινωνικών δαπανών όσο και ως προς την υπερφορολόγηση.

Όπως αναφέρεται στην ετήσια έκθεση του Ινστιτούτο Εργασίας της ΓΣΕΕ για το 2017:

Η περίοδος 2010-2015 συνοδεύτηκε από ιδιαίτερα αρνητικές κοινωνικές επιπτώσεις, όπως εκφράζονται από τους σχετικούς δείκτες φτώχειας και ανισότητας. Ο δείκτης της φτώχειας και του κοινωνικού αποκλεισμού αυξήθηκε από 27,7% το 2010 σε 35,7% το 2015. Όπως ήταν αναμενόμενο, το μεγαλύτερο ποσοστό εντοπίζεται στους ανέργους, το οποίο αυξήθηκε την περίοδο 2010-2015 κατά 14,3%. Το ποσοστό φτώχειας στους μισθωτούς εργαζομένους αυξήθηκε σημαντικά μετά το 2011, και το 2015 βρίσκεται κοντά στο 18%. Οι επιχειρήσεις έχουν υποστεί απώλεια κεφαλαιακού αποθέματος ύψους 33,9 δισ. ευρώ στο διάστημα β' τρίμηνο 2009-β' τρίμηνο 2016, ενώ για το σύνολο της οικονομίας το αντίστοιχο μέγεθος υπερβαίνει τα 76 δισ. ευρώ. Με βάση τα τελευταία δημοσιευμένα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ), το επίσημο μη εποχικά διορθωμένο ποσοστό ανεργίας το γ' τρίμηνο του 2016 ανήλθε σε 22,6%.<sup>4</sup>

Η ελληνική οικονομία, τα τελευταία δύο χρόνια, κινείται σύμφωνα με τους περιορισμούς, τις απαιτήσεις και τις αξιολογήσεις που επιβάλλει το τρίτο Μνημόνιο. Η αποδοχή της νεοφιλελεύθερης φιλοσοφίας των προγραμμάτων προσαρμογής υπονομεύει περαιτέρω τις βασικές δημοσιονομικές λειτουργίες, τη φερεγγυότητα του δημόσιου τομέα και τη βιωσιμότητα του χρέους. Η πολιτική της εσωτερικής υποτίμησης και η απορρύθμιση της αγοράς εργασίας δεν ωφέλησαν την ανταγωνιστικότητα, τις εξαγωγές και εντέλει την αναμενόμενη ανάπτυξη. Το μόνο που προκάλεσαν ήταν κατάρρευση των εισαγωγών και αναδιανομή του εισοδήματος σε βάρος της εργασίας. Η λεγόμενη «διαρθρωτική» πολιτική απορρύθμισης της αγοράς εργασίας είναι μια υφεσιακή και όχι αναπτυξιακή πολιτική. Με δεδομένη την τρέχουσα δημοσιονομική κατάσταση η μείωση του πιστωτικού ρίσκου της χώρας, και συνεπώς του κόστους δανεισμού, όπως και η πιθανότητα εξόδου της χώρας για δανεισμό στις αγορές, είναι μικρή.

Η οικονομική, κοινωνική και πολιτική αστάθεια θα συνεχίζεται όσο εφαρμόζεται η αδιέξοδη οικονομική πολιτική των Μνημονίων. Τα Μνημόνια δεν δημιούργησαν τους όρους και τις προϋποθέσεις για την παραγωγική αναδόμηση της οικονομίας και τη δημιουργία ποιοτικών θέσεων εργασίας. Αντίθετα έχουν απαξιώσει τον εργαζόμενο μέσω

---

<sup>4</sup> INE, Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ, 2017 'Η ελληνική οικονομία και η απασχόληση', Ετήσια έκθεση 2017



της ακραίας ελαστικοποίησης των εργασιακών σχέσεων, καταδικάζοντας την οικονομία σε έναν φαύλο κύκλο χαμηλής παραγωγικότητας και 'υφesiaκής στασιμότητας'. Όσοι πιστεύουν ότι η δημοσιονομική λιτότητα και οι λεγόμενες διαρθρωτικές αλλαγές, δηλαδή η περαιτέρω απορρύθμιση της αγοράς εργασίας και η απελευθέρωση των αγορών, θα φέρουν ανάπτυξη απλώς εκφράζουν τη νεοφιλελεύθερη ιδεολογία τους.

Η ασκούμενη οικονομική πολιτική δεν συμβαδίζει με το αναπτυξιακό όραμα της χώρας. Οι δανειστές μεγιστοποιούν το θέμα φερεγγυότητας της χώρας, χωρίς ωστόσο να αξιολογούν τις επιπτώσεις της ασκούμενης οικονομικής πολιτικής στη διατήρηση της αφερεγγυότητάς της. Η βιώσιμη έξοδος της οικονομίας από τη λιτότητα, την ύφεση και την κρίση χρέους, και η μετάβασή της σε ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης προϋποθέτει την ποιοτική αναδιάρθρωση και την ποσοτική επέκταση του παραγωγικού συστήματος, την αναβάθμιση της εργασίας, τη δικαιότερη διανομή του εισοδήματος, τη δημιουργική επιχειρηματικότητα και την επίτευξη βιώσιμων πρωτογενών πλεονασμάτων -τα οποία, ύστερα από επτά χρόνια Μνημονίων, εξακολουθούν να μην είναι βιώσιμα και να υπονομεύουν την εμπιστοσύνη των αγορών στην ελληνική οικονομία.

Στο πλαίσιο αυτό, εξαιτίας της αναποτελεσματικότητας της ΕΕ στη διαχείριση της οικονομικής κρίσης και της ύπαρξης μεγάλων θεσμικών ελλειμμάτων στη δομή της, αυξάνεται ο προβληματισμός για το μέλλον της ίδιας της ΕΕ, ενώ ταυτόχρονα η ανησυχητική εθνικιστική στροφή της Ευρώπης κλονίζει τις δημοκρατικές αξίες με τις οποίες θεμελιώθηκε το ευρωπαϊκό οικοδόμημα, οδηγώντας το σε πιο συντηρητικές και ακραίες πολιτικές επιλογές για τη διαχείριση τόσο της προσφυγικής όσο και της οικονομικής κρίσης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ

#### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στο σύγχρονο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον ο πρωτοποριακός φυσικός σχεδιασμός του χώρου αποτελεί σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης των πόλεων. Μια σειρά παγκόσμιων πολιτικών, οικονομικών, κοινωνικών και χωρικών αλλαγών και εξελίξεων, δημιούργησαν μια ταχεία διαφοροποίηση των αστικών πολιτικών και της αστικής διακυβέρνησης -μέσω της προσφερόμενης ποιότητας του χώρου- προσδίδοντας στον αστικό σχεδιασμό έναν σημαντικό ρόλο για την οικονομική ανάπτυξη των πόλεων.

Οι πόλεις ιστορικά, λειτουργούσαν ως υποδοχέας των δραστηριοτήτων του ανθρώπου και τα μεγάλα έργα αστικού σχεδιασμού εμφανίζονταν ως απόρροια της οικονομικής ανάπτυξής τους. Σημαντικότερη ιδιαιτερότητα της σύγχρονης εποχής της παγκοσμιοποίησης είναι ότι ο χώρος δεν είναι πλέον απλός υποδοχέας των οικονομικών και πολιτισμικών δραστηριοτήτων, αλλά μέσω του σχεδιασμού, χρησιμοποιείται συνειδητά ως ‘καταλύτης’ και ‘εργαλείο’ ανάπτυξης των οικονομιών -αστικών και περιφερειακών (Γοσποδίνη, 2000).

Αυτή η αντιστροφή της σχέσης είναι αποτέλεσμα της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, της Ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης και της δημιουργίας νέων παγκόσμιων και ευρωπαϊκών δικτύων πόλεων και περιφερειών.

Μητροπόλεις, πόλεις μεγάλου ή μεσαίου μεγέθους αλλά και μικρές περιφερειακές πόλεις που στερούνται ενδογενών πηγών ανάπτυξης, προσπαθούν μέσω του αστικού σχεδιασμού να δημιουργήσουν ένα ιδιαίτερο αστικό τοπίο - προβολής και συμβολισμού, ή να αναστρέψουν την περιθωριοποίησή τους και να τοποθετηθούν στον Ευρωπαϊκό χάρτη ως κέντρα αστικού τουρισμού -της ‘νέας αναπτυσσόμενης βιομηχανίας του 21<sup>ου</sup> αιώνα και της εποχής της παγκοσμιοποίησης’ σύμφωνα τον Peter Hall.

Ο πρωτοποριακός σχεδιασμός του αστικού χώρου αποτελεί πλέον αξιοθέατο και πόλο τουριστικής έλξης. Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα που επιβεβαιώνει αυτήν τη νέα τάση είναι οι πρωτοποριακές αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας στην πόλη του Bilbao και ειδικότερα, ο avant-garde φυσικός σχεδιασμός του Μουσείου Guggenheim από τον Frank O. Gehry.

Σήμερα οι αναπλάσεις αστικών περιοχών αποτελούν ένα από τα πιο σημαντικά μέσα άσκησης πολεοδομικής πολιτικής και για αυτό το λόγο απασχολούν τις Τοπικές Αυτοδιοικήσεις των μεγαλύτερων, και όχι μόνο, πόλεων στην Ευρώπη. Εγκαταλελειμμένες αστικές περιοχές, που έχασαν την αρχική τους λειτουργία λόγω ευρύτερων οικονομικών και κοινωνικών αλλαγών, παλιές βιομηχανικές περιοχές, πρώην λιμενικές και σιδηροδρομικές εγκαταστάσεις και γενικότερα περιοχές που βρίσκονται είτε στο κέντρο είτε στις παρυφές των πόλεων αποτελούν αντικείμενο μελέτης και εφαρμογής σχεδίων ανάπλασης σε αστικό επίπεδο, αφού φυσικά προηγηθούν οι απαραίτητες πολεοδομικές και χωροταξικές μελέτες σε ευρύτερη κλίμακα.

Στόχος των επεμβάσεων είναι η τόνωση της οικονομικής ζωής των πόλεων μέσα από την ενίσχυση του τριτογενούς τομέα με την ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, χρήσεων εμπορίου και αναψυχής αλλά και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Άρα κάνουμε λόγο για μια ολοκληρωμένη πολιτική αστικής ανάπτυξης, που πρέπει να δρα συμπληρωματικά με τις πολιτικές οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της συγκεκριμένης αστικής περιοχής, ώστε τα αποτελέσματα να είναι πολλαπλασιαστικά για την αναζωογόνηση της πόλης.

Η έννοια της αστικής ανάπλασης έχει αποκτήσει διαχρονικά διαφορετικά περιεχόμενα, ανάλογα με τις ανάγκες, τα μέσα και τις πολιτικές των διαφόρων κρατών. Ωστόσο υπάρχουν ορισμένες κοινά αποδεκτές προσεγγίσεις που αναγνωρίζονται ως οι πιο καθοριστικές για τις αναπλάσεις. Η πλέον σύγχρονη προσέγγιση διατυπώνεται από τον Roberts σύμφωνα με τον οποίο η ανάπλαση εμπεριέχει την έννοια ενός συνολικού οράματος για τη μελλοντική εξέλιξη μιας περιοχής. Πρέπει να λάβουν χώρα συγκεκριμένες δράσεις, ώστε να δοθούν λύσεις σε διάφορα αστικά προβλήματα (εγκατάλειψη κτιριακού αποθέματος, φαινόμενα αστικής ερήμωσης κ.α.), παράλληλα με τη προσπάθεια βελτίωσης των κοινωνικοοικονομικών και περιβαλλοντικών συνθηκών διαβίωσης (περιβαλλοντικά προβλήματα, ανεργία κ.α.).

## 2.1 ΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Ένας απόλυτος ορισμός για την αστική ανάπλαση δεν είναι εύκολο να δοθεί, καθώς διαφορετικοί τύποι αναπλάσεων έχουν διαχρονικά υλοποιηθεί, είτε στον αναπτυσσόμενο είτε στον ανεπτυγμένο κόσμο, ανάλογα με τις πολιτικές, οικονομικές, κοινωνικές και

πολιτιστικές συνθήκες των αστικών περιοχών. Στη βιβλιογραφία εμφανίζονται πολλοί όροι για την ανάπλαση όπως αστική αναγέννηση (urban regeneration), αστική αναζωογόνηση (urban revitalization), ο εξευγενισμός ή η εξυγίανση των αστικών περιοχών (urban gentrification), η αστική ανανέωση (urban renewal), η αστική αναπαλαίωση-διατήρηση (urban rehabilitation, conservation) και ακόμη άλλοι όροι όπως ανακαίνιση (renovation), αποκατάσταση (restoration), ανασυγκρότηση (reconstruction), ανάλογα με το βαθμό και την ένταση των παρεμβάσεων.

Όπως αναφέρει ο Οικονόμου (2004), στη βιολογία ο όρος ανάπλαση σημαίνει αναζωογόνηση χαμένων ή κατεστραμμένων ιστών ή αποκατάσταση ενός συστήματος στην αρχική του μορφή. Έτσι συμβαίνει και στον αστικό ιστό όπου αναζωογονούνται οι οικονομικές δραστηριότητες, αποκαθίστανται οι κοινωνικές λειτουργίες και βελτιώνεται η ποιότητα του περιβάλλοντος. Ένας γενικός περιγραφικός ορισμός για τις αστικές αναπλάσεις, θα ήταν ότι είναι οι πολεοδομικές παρεμβάσεις σε τμήματα του υφιστάμενου αστικού ιστού, που περιλαμβάνουν το φυσικό ανασχεδιασμό τους.

Ο Chris Couch (1990) πάλι ορίζει την αστική ανάπλαση ως τη φυσική αλλαγή στον αστικό χώρο ή την αλλαγή στη χρήση ή στην ένταση της χρήσης της γης ή των κτιρίων, διεργασίες που είναι το αποτέλεσμα μιας σειράς οικονομικών και κοινωνικών τάσεων στις αστικές περιοχές.

Στο Ν. 2508/1997 για τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών τη χώρας, στο άρθρο 8 ως ανάπλαση ορίζεται:

το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής.

Τελικά η αναμόρφωση μιας περιοχής, εφαρμόζοντας μία ή περισσότερες παρεμβάσεις, για την επίλυση πολεοδομικών προβλημάτων και την αξιοποίηση των αναπτυξιακών της προοπτικών σηματοδοτεί την έννοια της ανάπλασης, με πολλαπλά οφέλη για την πόλη και τους κατοίκους της. Η νέα αναβαθμισμένη εικόνα της πόλης μπορεί να αποτελέσει μέσο προσέλκυσης αστικού τουρισμού και αποτελεί ένα από τα δυναμικότερα μέσα της, προκειμένου να ενισχυθεί η θέση της πόλης στον διεθνή ανταγωνισμό των πόλεων.

Άλλωστε η ελκυστικότητα της πόλης αποτελεί μία από τις τρεις βασικές συνθήκες για την ανάπτυξη του αστικού τουρισμού, μαζί με την ικανότητα προσφοράς ποικιλίας ανταγωνιστικών τουριστικών προϊόντων και την εξασφάλιση της βιώσιμης ανάπτυξης σε ολόκληρο τον αναπτυξιακό κύκλο.

Στην ελληνική πραγματικότητα το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας στο πλαίσιο της πολιτικής του για την αναβάθμιση του αστικού χώρου και την αποτροπή της διάχυσης της πόλης μέσω συνεχών επεκτάσεων, δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα στην αστική ανάπλαση, η οποία σαν εργαλείο επέμβασης στον αστικό χώρο, αποκτά καινούρια δυναμική. Υπό το πρίσμα μιας σύγχρονης θεώρησης της διαδικασίας αστικής ανάπλασης, οι παράμετροι που υπεισέρχονται στον σχεδιασμό διευρύνονται έτσι ώστε να καλύπτονται όλες οι απαιτήσεις που συναρτώνται με την βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου. Επομένως κατά τον σχεδιασμό θα πρέπει να επιδιώκονται ιδιαίτερα οι παρακάτω στόχοι:

- Η προστασία του περιβάλλοντος, με ορθολογική διαχείριση των φυσικών πόρων, μέτρα για την εξοικονόμηση ενέργειας και εφαρμογή αρχών βιοκλιματικού σχεδιασμού.
- Η βελτίωση της λειτουργικότητας του αστικού χώρου, για την εξυπηρέτηση των σύγχρονων αναγκών των κατοίκων της πόλης.
- Η βελτίωση της αστικής κινητικότητας, με την προώθηση ήπιων και φιλικών προς το περιβάλλον μορφών μετακίνησης (πεζή και ποδήλατο) λαμβάνοντας ιδιαίτερη μέριμνα για τα Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ).
- Η ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και η μείωση των κοινωνικών εντάσεων με την εξασφάλιση στις αναπλάσεις των αναγκαίων προϋποθέσεων για την ανάπτυξη σχέσεων καλής γειτονίας και επαφής των κατοίκων.
- Η δημιουργία συνθηκών για την αύξηση της επιχειρηματικότητας και αποτροπή εγκατάλειψης περιοχών από τους μόνιμους κατοίκους.
- Η βελτίωση της αισθητικής του αστικού χώρου, επιβάλλοντας και προάγοντας τη συμμετοχή της Αρχιτεκτονικής στον σχεδιασμό.
- Η βελτίωση των στεγαστικών συνθηκών και η κάλυψη των στεγαστικών αναγκών ευπαθών ομάδων πληθυσμού.
- Η οικονομία των κατασκευών μέσω κατάλληλων επιλογών σχεδιασμού και κατασκευαστικών μεθόδων.
- Η τήρηση κατά τον σχεδιασμό ουσιαστικών συμμετοχικών διαδικασιών.

- Η ορθολογική διαχείριση του ελεύθερου δημόσιου χώρου με εξασφάλιση συνεχούς και επαρκούς συντήρησης, καθαριότητας, ασφάλειας και ελέγχου οποιονδήποτε μελλοντικών επεμβάσεων στο χώρο αυτό από άλλους φορείς.

Οι περιοχές που χρήζουν μιας ιδιαίτερης αντιμετώπισης είναι κυρίως αυτές που παρουσιάζουν φαινόμενα υποβάθμισης και εγκατάλειψης. Οι περιοχές αυτές συνήθως διακρίνονται:

- Σε περιοχές με προβλήματα στο οικιστικό δίκτυο, δηλαδή: ανεπάρκεια ή βαθμιαία γήρανση του κτιριακού αποθέματος, ανεπάρκεια ή ακαταλληλότητα των εγκαταστάσεων ή των υποδομών, έλλειψη δημοσίων εκτάσεων γης μεγάλης επιφάνειας και διασπορά του δημόσιου υπαίθριου χώρου.
- Σε περιοχές με προβλήματα κοινωνικής ή οικονομικής διάστασης, δηλαδή: ζητήματα συμμετοχής, κυρίως λόγω του κατακερματισμού της ιδιωτικής ιδιοκτησίας, αποκέντρωση, υποβάθμιση και απαξίωση, ύπαρξη φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού, λόγω της ανομοιογένειας του πληθυσμού και του χαμηλού εκπαιδευτικού επιπέδου του πληθυσμού.
- Σε περιοχές με προβλήματα χρήσεων, δηλαδή: προβλήματα υποβάθμισης χρήσεων ή προβλήματα που προκύπτουν εξαιτίας των συγκρούσεων που αναπτύσσονται ανάμεσα σε υπάρχουσες χρήσεις σε μια περιοχή, η χωροθέτησης ανθυγιεινών ή επικίνδυνων για το περιβάλλον δραστηριοτήτων, έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και χώρων για κοινωφελείς εγκαταστάσεις (Μ. Μπαμπούκα, 2013)

Συμπερασματικά η έννοια της ανάπλασης στον πολεοδομικό σχεδιασμό αποτελεί μια διαχρονικά μεταβαλλόμενη έννοια, η οποία ανάλογα με την εποχή, τις ανάγκες και το σκοπό που καλείται να επιτελέσει, βρίσκεται στο επίκεντρο των πολεοδομικών πολιτικών. Από τις παρεμβάσεις που αφορούσαν σε ένα μεγάλο μέρος την υλοποίηση του παραδοσιακού αστικού σχεδιασμού σε περιοχές με δομικά προβλήματα (που πρακτικά εξασφάλιζαν κυρίως ένα σύγχρονο αστικό περιβάλλον με τις κατάλληλες υποδομές και δίκτυα, και τις λειτουργίες μιας πόλης) περάσαμε στην έννοια της ολοκληρωμένης προσέγγισης όπου κοινωνικά, περιβαλλοντικά και οικονομικά ζητήματα έχουν ενσωματωθεί στην διαδικασία σχεδιασμού. Οι σύγχρονες πόλεις, αντιμετωπίζουν πλέον πολυδιάστατα προβλήματα, με δυσδιάκριτες αφετηρίες, που η σύγχρονη πολεοδομική πολιτική καλείται να αντιμετωπίσει.

## 2.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

Η έννοια και το περιεχόμενο της ανάπλασης έχει υποστεί αλλαγές με την πάροδο των χρόνων οι οποίες αφορούν τόσο την θεωρητική προσέγγιση (ιδεολογικές παρεμβάσεις) όσο και την πρακτική εφαρμογή της (τεχνικές, φορείς, θεσμικό πλαίσιο κ.α.) (Στεφάνου, 1995). Στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο βασική προτεραιότητα στον υφιστάμενο αστικό χώρο ήταν η αντιμετώπιση των καταστροφών από τον πόλεμο και η ανασυγκρότηση (reconstruction) του οικιστικού ιστού, ιδίως στις κεντρικές περιοχές, ενώ δεύτερη βασική προτεραιότητα ήταν οι μαζικές επεκτάσεις των πόλεων για να υποδεχθούν το πρώτο κύμα της μεταπολεμικής αστικοποίησης. Και οι δύο αυτές κατηγορίες παρεμβάσεων καθοδηγήθηκαν κυρίως από τις κεντρικές κυβερνήσεις μέσα από συγκεντρωτικές και ταχύρυθμες διαδικασίες, με τη χρήση ενιαίων και απλουστευμένων σχεδιαστικών προτύπων, και με πολύ μικρή σημασία στα θέματα της αισθητικής.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '60 άρχισε να γίνεται φανερό ότι ορισμένες από τις 'προφανείς' μεταπολεμικές πολεοδομικές επιλογές απλώς αναχωροθετούσαν και τροποποιούσαν τα πολεοδομικά προβλήματα. Μια από τις συνέπειες ήταν η 'επανανακάλυψη' της κεντρικής πόλης (όχι μόνο με τη στενή έννοια του κέντρου της πόλης αλλά και με αυτή των περικεντρικών ζωνών) και ο πολλαπλασιασμός, ιδίως κατά τη δεκαετία του '70, παρεμβάσεων νέου τύπου, γνωστών ως renewal με έμφαση στη βελτίωση και ανανέωση (σε αντιδιαστολή προς την εκ βάθρων ανακατασκευή).

Οι τάσεις αυτές συνεχίστηκαν και κατά τη δεκαετία του '80 αλλά με τροποποιήσεις. Η γενικότερη κρίση του σχεδιασμού οδήγησε σε φαινόμενα απορρύθμισης και στην πολεοδομία. Αν και στην περίπτωση της τελευταίας η απορρύθμιση δεν πήρε το ριζικό χαρακτήρα που απέκτησε, π.χ. στην περίπτωση της οικονομικής πολιτικής, και τα κύρια στοιχεία της παλαιότερης προσέγγισης, όπως τα κανονιστικά πλαίσια και η ισχυρή δημόσια ρύθμιση του χώρου, διατηρήθηκαν. Όσον αφορά ειδικότερα τις αναπλάσεις, αυτές εξακολούθησαν να είναι στο προσκήνιο, αλλά εμπλουτίστηκαν με νέα στοιχεία και άρχισαν να αντανακλούν περισσότερο τις κατά περιοχή ειδικές συνθήκες και δυνατότητες και να απορρέουν λιγότερο από έναν υπερκείμενο σχεδιασμό. Το γεγονός αυτό σήμαινε ότι οι αναπλάσεις άρχισαν να αντιμετωπίζονται περισσότερο ως μεμονωμένες και αποσπασματικές παρεμβάσεις. Σε κάποιο βαθμό υπήρξε και ένα είδος υποκατάστασης του γενικού σχεδιασμού, αφού θεωρήθηκε ότι οι αναπλάσεις θα μπορούσαν να λειτουργήσουν

καταλυτικά μέσω της αγοράς, για την προώθηση σύνθετων στόχων στην αναπροσαρμογή ευρύτερων περιοχών. Την ίδια περίοδο, η ιδέα ότι το κεντρικό κράτος όφειλε ή μπορούσε να καλύπτει το σύνολο των αναγκαίων πόρων για τις παρεμβάσεις άρχισε να υποχωρεί και αντίστοιχα να δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στο ρόλο των συνεργασιών είτε με την τοπική αυτοδιοίκηση είτε με τον ιδιωτικό τομέα. Οι εξελίξεις αυτές είχαν φανερές συνέπειες στο χαρακτήρα των αναπλάσεων. Η μείωση της σημασίας των οριζόντιων κεντρικών προδιαγραφών και η επίδραση των τοπικών συνθηκών ενθάρρυναν τις μορφολογικές αναζητήσεις. Οι τελευταίες απέκτησαν ιδιαίτερο βάρος στην περίπτωση ορισμένων αναπλάσεων μεγάλης κλίμακας (flagship projects), στις οποίες η υπογράμμιση της ιδιαίτερης ταυτότητάς τους και η μορφολογική πρωτοτυπία τους ήταν παράγοντες της ίδιας της επιτυχίας τους.

Κατά τη δεκαετία του '90, τα νέα στοιχεία της προηγούμενης περιόδου καθώς και μια σειρά από νεώτερες εξελίξεις οδήγησαν σε ένα γενικότερο μετασχηματισμό της πολεοδομικής πολιτικής:

- Επανεκτίμηση του ρόλου των μητροπόλεων (και στη συνέχεια και σχετικά μικρότερων πόλεων) ως τόπων χωροθέτησης οικονομικών δραστηριοτήτων αιχμής και ως προϋποθέσεων της διεθνούς ανταγωνιστικότητας (στο πλαίσιο της νέας φάσης της παγκόσμιας ανάπτυξης, με τις νέες τεχνολογίες, την τριτογενοποίηση και την παγκοσμιοποίηση).
- Αυξανόμενη σημασία στην εταιρική σχέση δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, στο πεδίο της χρηματοδότησης των παρεμβάσεων αλλά και γενικότερα, στο πλαίσιο της έννοιας της διακυβέρνησης.
- Είσοδο στο προσκήνιο των περιβαλλοντικών ζητημάτων και της έννοιας της αειφορίας.
- Στροφή από την εκτατική ανάπτυξη των πόλεων στην επανάχρηση των υφιστάμενων αστικών χώρων και κτηριακών κελυφών ('συμπαγής πόλη').
- Αύξηση του ελεύθερου χρόνου και συνακόλουθα των δραστηριοτήτων αναψυχής και πολιτισμού.
- Αυξανόμενη σημασία στα κοινωνικά θέματα όπως ο κοινωνικός διαχωρισμός στην πόλη και ο κοινωνικός αποκλεισμός,
- Στο πλαίσιο του μεταμοντερνισμού, ανάδυση νέων αισθητικών προτύπων αλλά και, γενικότερα, μεγαλύτερη έμφαση στα ζητήματα εικόνας, συμβολισμού και αισθητικής.



Η σύγχρονη πολιτική για τις πόλεις προσδιορίζεται από τη συνύπαρξη αυτών των διαφορετικών παραγόντων και αιτημάτων. Είναι έτσι κατ' ανάγκην πολυσύνθετη, και σε καμία περίπτωση δεν περιορίζεται στο φυσικό σχεδιασμό. Η συνθετότητά της δεν συνίσταται απλώς στην παράλληλη παρουσία διαφορετικών τομεακών παρεμβάσεων (οικονομικών, κοινωνικών, φυσικών, περιβαλλοντικών κ.λπ.) αλλά και στο ότι μεταξύ τους υπάρχουν αλληλεπιδράσεις -συνέργειες και αντιφάσεις. Οι ανάγκες για τη διαχείριση του πολύπλοκου αυτού συνόλου είχαν ως αποτέλεσμα την εμφάνιση ενός 'στρατηγικού σχεδιασμού', ο οποίος διαφέρει από το καθολικό πρότυπο ως προς δύο στοιχεία:

Πρώτον αντί της εξαντλητικής περιγραφικότητας δίνει έμφαση στον εντοπισμό των στοιχείων του αστικού χώρου και των μηχανισμών παραγωγής του, που έχουν ιδιαίτερη (στρατηγική) σημασία, και στη διαχείριση των αλληλεπιδράσεών τους.

Δεύτερον η διαχείριση αυτή γίνεται όχι μόνο μέσω των κλασικών κρατικών λειτουργιών αλλά με κινητοποίηση και των δυνατοτήτων της αγοράς -από όπου προέρχεται και η χρήση οικονομικών μηχανισμών- καθώς και με τους μηχανισμούς της διακυβέρνησης, δηλαδή της εταιρικής σχέσης με τον ιδιωτικό τομέα και τον λεγόμενο τρίτο ή κοινωνικό τομέα (Οικονόμου, 2004).

Το διάγραμμα 1 δίνει μια εικόνα της διαχρονικής μεταβολής των βασικών χαρακτηριστικών των αναπλάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο κατά τη μεταπολεμική περίοδο.



**Διάγραμμα 1:** Μεταλλαγές των αναπλάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο κατά τη μεταπολεμική περίοδο (Πηγή: Οικονόμου Δ., 2004)

Στο τέλος του 20<sup>ου</sup> αιώνα οι μεγάλες αλλαγές στην οικονομία και την κοινωνία, επηρέασαν τον αστικό σχεδιασμό ως προς την πολυπλοκότητά του και το ρόλο του στις σύγχρονες

κοινωνίες. Η οικονομική παγκοσμιοποίηση και η ανάπτυξη του διαδικτύου και των ηλεκτρονικών επικοινωνιών, άλλαξαν τους παραδοσιακούς παράγοντες επιλογής της πόλης για την εγκατάσταση των επιχειρήσεων, όπως η γεωγραφική θέση και οι μεταφορικές δυνατότητες. Κεφάλαια και επιχειρήσεις μετακινούνται πλέον με ευκολία, οδηγώντας τις πόλεις σε έντονο ανταγωνισμό για την προσέλκυση τους, δημιουργώντας ελκυστικό οικονομικό περιβάλλον ((π.χ. φορολογικές μειώσεις και παροχές) και βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου (Shaw, 2001). Η βελτίωση της ποιότητας του αστικού χώρου επιχειρείται κυρίως με α) τη δημιουργία νέων δομών πολιτισμού και ελεύθερου χρόνου και β) την αναβάθμιση της εικόνας και της ταυτότητας του τόπου μέσω αναπλάσεων των ιστορικών κέντρων αλλά και μέσω καινοτόμου σχεδιασμού του χώρου (Μπεριάτος και Γοσποδίνη, 2006).

Ταυτόχρονα αλλάζει η αστική πολιτική και διακυβέρνηση, από τα παραδοσιακά διοικητικά σχήματα σε νέα 'επιχειρηματικά' πρότυπα διοίκησης (Harvey, 1989). Οι αγορές υπερβαίνουν πλέον τα σύνορα και τα συμφέροντα των εθνικών κρατών, ενώ φθίνει η ικανότητα κάθε κράτους να διαμορφώνει την εθνική του οικονομία και τον τρόπο αλληλεπίδρασης των εξωτερικών δυνάμεων και δομών.

Πρέπει να τονισθεί ότι η πολιτική διάσταση του νέου παγκοσμιοποιημένου περιβάλλοντος δημιουργεί κρίσιμες αντιφάσεις και προβλήματα στο χωροταξικό προγραμματισμό και σχεδιασμό. Ειδικότερα, παρά το γεγονός ότι στη νέα εποχή ο χωροταξικός προγραμματισμός και σχεδιασμός φαίνεται να είναι απαραίτητος περισσότερο από ποτέ, κυρίαρχα πολιτικά ρεύματα και ιδεολογίες στην Ευρώπη όπως ο νεοφιλελευθερισμός ευνοούν τη σχεδόν απεριόριστη κυριαρχία του παράγοντα της αγοράς στη διαχείριση του χώρου. Υπό την πίεση των δυνάμεων της αγοράς αλλά και του χρόνου, συχνά οδηγούμαστε σε διαδικασίες 'μη-προγραμματισμού' και 'μη-σχεδιασμού' του χώρου ή σε διαδικασίες όπου ο χωροταξικός προγραμματισμός και σχεδιασμός περιθωριοποιούνται και υποβαθμίζονται ή 'χρησιμοποιούνται' ως μηχανισμοί που λειτουργούν μόνον για την επίλυση δευτερευόντων και μικρών χωρικών ζητημάτων (Γοσποδίνη, 2006).

Οι πόλεις, στα πλαίσια του σύγχρονου αστικού σχεδιασμού, ενθαρρύνουν την ανάπτυξη των νέων μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων, όπως επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, υψηλού επιπέδου χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες, δημιουργικές δραστηριότητες που σχετίζονται με τις καλές τέχνες, το σχεδιασμό, και τον

πολιτισμό. Έτσι η ανάπλαση (urban renewal) και η αναδόμηση (urban redevelopment) υποβαθμισμένων κεντρικών αστικών περιοχών συχνά στοχεύουν στη δημιουργία νέων επικέντρων για τη χωρική συγκέντρωση (clustering) μεταβιομηχανικών οικονομικών δραστηριοτήτων (Gospodini 2006).

Τα νέα αυτά επίκεντρα αφορούν όλες τις κατηγορίες και ομάδες πόλεων: μητροπόλεις, μεγάλες πόλεις, μικρές πόλεις, πόλεις στον οικονομικό πυρήνα και στην περιφέρεια της Ευρώπης, και μπορούν να ταξινομηθούν σε κατηγορίες (Hutton 2004, Gospodini 2006):

1. Τα 'επιχειρηματικά επίκεντρα' που δημιουργούνται σε κεντρικές αστικές περιοχές μετά από αναδόμηση (urban redevelopment), αντιστοιχούν σε χωρικές συγκεντρώσεις επιχειρήσεων ενδιάμεσων χρηματοοικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου και εταιρειών υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας, και διακρίνονται από καινοτόμο χωρική μορφολογία (π.χ. τα Docklands στο Λονδίνο, η Potsdamer Platz στο Βερολίνο, το One North στη Σιγκαπούρη, το 'Citylife' στο Μιλάνο, κ.α.).
2. Τα 'επίκεντρα υψηλού πολιτισμού' που αντιστοιχούν σε χωρικές συγκεντρώσεις πολιτιστικών δραστηριοτήτων (μουσεία, θέατρα, όπερες, αίθουσες συναυλιών, συνεδριακά κέντρα) ενώ οι συμπληρωματικές λειτουργίες περιλαμβάνουν βιβλιοπωλεία, καφετέριες και εστιατόρια. Είναι συνήθως προϊόντα εν μέρει αστικής ανάπλασης ιστορικών πυρήνων (urban renewal) και εν μέρει αστικής αναδόμησης με νέες κατασκευές. Η χωρική μορφολογία είναι μικτή ενσωματώνοντας την αρχιτεκτονική κληρονομιά με τον καινοτόμο σχεδιασμό του χώρου (π.χ. η Συνοικία Μουσείων στη Βιέννη, η Συνοικία Μουσείων στο Ρότερνταμ, η Πόλη των Τεχνών και των Επιστημών στη Βαλένθια).
3. Τα 'επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας' που αποτελούν τα πιο 'ζωντανά' τμήματα των ιστορικών κέντρων και αντιστοιχούν σε χωρικές συγκεντρώσεις οικονομικών δραστηριοτήτων αναψυχής (π.χ. clubs ζωντανής μουσικής, καφετέριες, μπαρ και εστιατόρια διεθνούς ή εθνικά εξειδικευμένης κουζίνας). Οι συμπληρωματικές δραστηριότητες περιλαμβάνουν καταστήματα με αντίκες, γραφεία design, ethnic καταστήματα ρούχων, δισκοπωλεία, βιβλιοπωλεία και μικρά avant-garde θέατρα. Οι νέοι χώροι προκύπτουν από αστική ανάπλαση ιστορικών πυρήνων (urban renewal) και κατά συνέπεια, η χωρική μορφολογία αυτών των επικέντρων έχει αναφορές στην τοπική αρχιτεκτονική κληρονομιά (π.χ. το Temple Bar στο Δουβλίνο, το Bagladcity

στην περιοχή Brick Lane του Λονδίνου, το Westergas-fabriek στο Άμστερνταμ, το Witte de Withstraat στο Ρότερνταμ, η Πλάκα και το Ψυρρή στην Αθήνα, τα Λαδάδικα στη Θεσσαλονίκη).

4. Τα 'παραλιακά επίκεντρα πολιτισμού και ελεύθερου χρόνου' που αντιστοιχούν σε χωρικές συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων υψηλού πολιτισμού και δημοφιλούς ψυχαγωγίας (π.χ. μουσεία, συνεδριακά κέντρα, γκαλερί, αίθουσες συναυλιών, θέατρα, θεματικά πάρκα και πάρκα αναψυχής, καφετέριες, bars, εστιατόρια) ενώ οι συμπληρωματικές λειτουργίες περιλαμβάνουν κατοικία και γραφεία. Τα νέα επίκεντρα είναι προϊόντα κυρίως αστικής αναδόμησης με καινοτόμο αστική και αρχιτεκτονική μορφολογία ενώ σε κάποιες περιπτώσεις, μπορεί να προκύψουν εν μέρει και από αστική ανάπλαση ιστορικών αστικών πυρήνων. Σε αυτή την περίπτωση, υπάρχει μικτή μορφολογία και ο καινοτόμος σχεδιασμός συνδυάζεται με τον διατηρητέο αστικό ιστό και τα αναπλασμένα κτίρια (π.χ. το South Bank του Λονδίνου, η περιοχή Abandoibarra του Μπιλμπάο, το Forum των Πολιτισμών στη Βαρκελώνη, το Port Melbourne στη Μελβούρνη, το West Kowloon στο Χονγκ Κονγκ).
5. Τα 'επίκεντρα εξωαστικών νέων κεντρικότητων' που αναπτύσσονται στον περιαστικό χώρο κοντά σε αστικούς αυτοκινητόδρομους και περιφερειακές οδούς. Συντάσσονται από νέα κτιριακά συγκροτήματα, χωροθετημένα διάσπαρτα στον περιαστικό χώρο, που φιλοξενούν θεματικά πάρκα, πάρκα αναψυχής, εμπορικά καταστήματα διεθνών αλυσίδων, πολυ-κινηματογράφους, καφετέριες, μπαρ και εστιατόρια. Οι συμπληρωματικές δραστηριότητες περιλαμβάνουν συγκροτήματα γραφείων, εκθεσιακά κέντρα, ξενοδοχεία, κέντρα άθλησης και αισθητικής. Ο χώρος είναι προϊόν νέας ανάπτυξης και χαρακτηρίζεται από διεθνοποιημένο συμβατικό σχεδιασμό και χωρική μορφολογία. (π.χ. το Bluewater στο Λονδίνο, η Disneyland στο Παρίσι, το Efteling στο Ρότερνταμ, το Mediterranean Cosmos στη Θεσσαλονίκη, κ.α.).

Στα πλαίσια της οικονομικής παγκοσμιοποίησης, μια άλλη πολύ σημαντική κοινωνική κυρίως αλλά και χωρική παράμετρος είναι οι μαζικές μεταναστεύσεις -νόμιμες και παράνομες- πληθυσμών από τις φτωχές περιοχές της Ασίας, της Αφρικής και της ανατολικής Ευρώπης προς την πλούσια δύση, μεταμορφώνοντας τις ευρωπαϊκές πόλεις σε ετερογενείς, πολυεθνικές και πολυπολιτισμικές κοινωνίες (King, 1993 και 1995· Hall, 1995· Graham, 1998).

Η νέα αυτή πραγματικότητα των πόλεων της Ευρώπης ενισχύεται από τον πολιτιστικό πλουραλισμό των μεταμοντέρνων κοινωνιών και την αποδοχή του δικαιώματος της συνύπαρξης του 'διαφορετικού' στους κόλπους της ίδιας κοινωνίας. Όλοι οι 'διαφορετικοί' κόσμοι διεκδικούν τα δικαιώματα ύπαρξης και αναπαραγωγής τους και αναζητούν κάποιο χώρο μέσα στην αναδυόμενη μεταβιομηχανική πόλη και κοινωνία. Με το δεδομένο αυτό, ο αστικός και περιφερειακός σχεδιασμός καλούνται να δημιουργήσουν νέους χώρους οι οποίοι μπορούν ταυτόχρονα να ενσωματώσουν τις ετερογενείς και πολυεθνικές αστικές κοινωνίες, να επιτρέπουν την έκφραση όλων των πολιτισμικά διαφορετικών τάσεων και να αναδείξουν την πολυπολιτισμική 'ταυτότητα του τόπου' (Gospodini, 2004).

Η έννοια της ταυτότητας αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα διότι ο μετασχηματισμός των ευρωπαϊκών πόλεων σε πολυεθνικές και πολυπολιτισμικές κοινωνίες, συμβαίνει τη χρονική στιγμή που οι εθνικές ταυτότητες δείχνουν να απειλούνται και η πιθανή απάντηση των πόλεων και των αστικών κοινωνιών, όπως υποστηρίζει ο David Harvey (1989), θα είναι η αύξηση της ξενοφοβίας και η αναβίωση συντηρητικών πολιτικών πεποιθήσεων. Ωστόσο η κοινωνική αλλαγή που συντελείται λόγω της μετανάστευσης απαιτεί αλληλεγγύη και συνεργασία. Η πολυπολιτισμικότητα δεν πρέπει να αποτελεί απειλή κατά της ταυτότητας των ατόμων ή του τόπου συνολικά. Αντίθετα, μπορεί να αποτελέσει τη βάση πάνω στην οποία οι πόλεις, προστατεύοντας την αρχιτεκτονική τους κληρονομιά και την ταυτότητά τους, θα οικοδομήσουν νέα μοντέλα όπου όλοι θα μπορούν να συνυπάρχουν αποδεχόμενοι τη διαφορετικότητά τους, απελευθερωμένοι από άκαμπτες δομές και αμφιλεγόμενα συστήματα κανόνων και συμπεριφορών.

### 2.3 ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗ

Οι ελληνικές πόλεις βρίσκονται σε μειονεκτική θέση συγκριτικά με τις πόλεις του ενιαίου ευρωπαϊκού αστικού δικτύου, τόσο από γεωγραφική όσο και οικονομική άποψη. Με βάση τον πληθυσμό και την πολιτικοοικονομική δομή τους, μόνον τα πολεοδομικά συγκροτήματα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης εντάσσονται στις μεγάλες πόλεις, ενώ όλες οι άλλες ελληνικές πόλεις χαρακτηρίζονται μεσαίες και μικρές πόλεις στην περιφέρεια του ενιαίου Ευρωπαϊκού αστικού συστήματος. Επομένως, ένας σημαντικός αριθμός ελληνικών πόλεων αναζητά ένα πλαίσιο αναπτυξιακής προοπτικής στο οποίο ο αστικός σχεδιασμός μπορεί να παίξει έναν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο και να λειτουργήσει

ως βασικό ‘εργαλείο’ άρσης της περιθωριοποίησης, μέσω της ποιοτικής και καινοτόμου δημιουργίας του αστικού χώρου.

Τα αναπτυξιακά και μορφολογικά χαρακτηριστικά των ελληνικών πόλεων διαφέρουν από αυτά των βιομηχανικών χωρών του Βορρά, αλλά και των φτωχών χωρών του Νότου. Η ανάπτυξη της βιομηχανίας υλοποιήθηκε με καθυστέρηση και δεν συνέβη ποτέ με την ένταση και στην έκταση που συνέβη στις πόλεις της δυτικής Ευρώπης.

Η ελληνική πόλη χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερα υψηλές πυκνότητες και μεγάλη ανάμειξη χρήσεων γης, δύο από τα χαρακτηριστικά του προτύπου της συμπαγούς πόλης που προωθήθηκε από εθνικά πολεοδομικά πλαίσια και ευρωπαϊκές κατευθύνσεις ως βιώσιμη αστική μορφή. Ταυτόχρονα όμως παρουσιάζει πολλαπλά περιβαλλοντικά προβλήματα εξαιτίας των συγκεκριμένων διαδικασιών αστικοποίησης της χώρας.

Στις δεκαετίες του ‘50, ‘60, ‘70 και ‘80, οι ελληνικές πόλεις επεκτάθηκαν άναρχα, ως συνέπεια της μαζικής αστικοποίησης των πληθυσμών και της συγκέντρωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων σε αστικές περιοχές. Η παραγωγή του νέου αστικού χώρου στηρίχθηκε και καθορίστηκε από: το σύστημα της αντιπαροχής ως κυρίαρχο οικονομικό μέσον ανοικοδόμησης των πόλεων, τον κατακερματισμό της ιδιοκτησίας γης και τη σημειακή (οικόπεδο προς οικόπεδο) οικιστική ανάπτυξη, την αυθαίρετη εκτός σχεδίου δόμηση στην περιφέρεια των μεγάλων και μεσαίου μεγέθους πόλεων για την αυτοστέγαση των χαμηλών εισοδηματικά νέων κατοίκων των πόλεων -καθώς και σε παραθαλάσσιες περιοχές σε γειτνίαση με μεγάλες και μεσαίες πόλεις για την παραγωγή φθηνής εξοχικής κατοικίας των μεσαίων και χαμηλών εισοδηματικά τάξεων, και τέλος τη μινιμαλιστική παρέμβαση του κράτους μέσω πολεοδομικού σχεδιασμού και ελέγχου της οικιστικής ανάπτυξης (Gospodini, 2002).

Παρατηρείται μια διαχρονική αδυναμία για την αποτελεσματική ρύθμιση του αστικού χώρου που οδηγεί σε ασύμβατες χρήσεις γης, υψηλές πυκνότητες στις κεντρικές αστικές περιοχές -όπου κυριαρχεί η εργολαβική πολυκατοικία, αυθαίρετη δόμηση στην περιφέρεια, εξαφάνιση των φυσικών στοιχείων, έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και δημόσιων χώρων πρασίνου, έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα και ατμοσφαιρική ρύπανση. Πολιτικές, πολιτισμικές, οικονομικές, κοινωνικές συνθήκες και θεσμικά πλαίσια υλοποιούνται, παράγουν και αναπαράγουν τη διαφοροποιημένη αστική συνθήκη και τις περιβαλλοντικές αλλοιώσεις που σχετίζονται με αυτήν (Οικονόμου, 2000α).

Τις τελευταίες δεκαετίες, από το τέλος της δεκαετίας του '70, η ελληνική αστικοποίηση επηρεάστηκε από εξελίξεις στην παγκόσμια οικονομία, αλλά και από την ενσωμάτωση της Ελλάδας στην Ε.Ε. Στην περιφέρεια των πόλεων της χώρας αναδύθηκε το νέο τοπίο της διάχυτης αστικοποίησης, υπονομεύοντας τη συνεκτικότητα τους και παράγοντας καινούριες αστικές τυπολογίες και περιβαλλοντικές αλλοιώσεις. Πρόκειται για την τοπική έκφανση της αρχετυπικής διάχυτης αστικοποίησης, της 'ενδιάμεσης' πόλης, που δεν φιλοξενεί πλέον τη μονότονη μονοκαλλιέργεια της προαστιακής κατοικίας, αλλά ένα ευρύ φάσμα χρήσεων, νεοφερμένων στην αστική περιφέρεια, σε απρόβλεπτες γειτνιάσεις (Χριστοδούλου, 2015).

Ο σχεδιασμός στην Ελλάδα βρίσκεται ακόμη σε εμβρυακό στάδιο, με παρεμβάσεις περισσότερο σημειακές και ήπιες, μη ικανές να αποδώσουν μια ριζική και ολοκληρωμένη αναβάθμιση της εικόνας και της ποιότητας του αστικού χώρου. Αν εξαιρέσουμε κάποια μεμονωμένα παραδείγματα όπως οι αναπλάσεις στα ιστορικά κέντρα των πόλεων, γενικότερα δεν υπάρχει σημαντική εξέλιξη. Η ελληνική πόλη παρουσιάζει ιδιαιτερότητες που δρουν ως περιοριστικοί παράγοντες όπως την ανυπαρξία δημόσιων εκτάσεων γης μεγάλου εμβαδού στα κέντρα των πόλεων για την υλοποίηση δημόσιων έργων μεγάλης κλίμακας, τον κατακερματισμό και τη διασπορά του δημόσιου υπαίθριου χώρου μέσα στον αστικό ιστό, τον κατακερματισμό της ιδιωτικής αστικής γης σε ιδιοκτησίες μικρού μεγέθους που περιορίζει τη δυνατότητα σχεδιασμού του χώρου για την ανάπλαση μιας περιοχής, τη συχνή επικάλυψη αρμοδιοτήτων μεταξύ των φορέων που ενέχονται στον επανασχεδιασμό του αστικού χώρου και την αντιμετώπιση δυσκολιών στο συντονισμό τους για την αξιοποίηση της δημόσιας αστικής γης, και τέλος τις σχετικές δυσκολίες χρηματοδότησης έργων και παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας.

Ένα πετυχημένο παράδειγμα αστικής ανάπλασης που έλαβε χώρα σε ελληνική πόλη, ήταν η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων του ιστορικού κέντρου της Αθήνας. Στόχος του προγράμματος ήταν η ανάκτηση της ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης, με την οργάνωση και αναβάθμιση των αρχαιολογικών χώρων, δημιουργώντας ένα ενιαίο δίκτυο πεζοδρόμων το οποίο θα συνέδεε τις αρχαιολογικές ζώνες και θα αποκαθιστούσε τις αρχαίες διαδρομές. Η παρέμβαση περιλάμβανε την αποκατάσταση και συντήρηση των μνημείων όπως και εξωραϊσμό κτηρίων (ανανέωση προσόψεων, αισθητική αποκατάσταση, καθαίρεση

διαφημιστικών πινακίδων κλπ.), τη θεσμοθέτηση χρήσεων γης, τη μείωση της πυκνότητας και του Σ.Δ. και την εφαρμογή κυκλοφοριακών ρυθμίσεων.

Άλλες αξιόλογες προσπάθειες χαρακτηρίζονται η αναγέννηση της περιοχής του Ψυρρή και του Κεραμικού στην Αθήνα και της περιοχής των Λαδάδικων στη Θεσσαλονίκη.

### **Θεσμικό πλαίσιο**

Σε αυτό το σημείο κρίνεται απαραίτητο να μελετηθεί η ιστορική εξέλιξη των νομοθετημάτων και το θεσμικό πλαίσιο για τον αστικό σχεδιασμό στην Ελλάδα.

Η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος στην Ελλάδα αποτελεί 'υποχρέωση του κράτους και δικαίωμα του καθενός' σύμφωνα με το Άρθρο 24 του Συντάγματος του 1975. Τα νομοθετικά πλαίσια για τη ρύθμιση της αστικής ανάπτυξης και την προστασία του περιβάλλοντος ήταν διαχωρισμένα μέχρι το τέλος της δεκαετίας του '90 και την ενσωμάτωση της έννοιας της βιώσιμης ανάπτυξης στην πολεοδομική νομοθεσία.

Ο πρώτος συνολικός νόμος για την προστασία του περιβάλλοντος εισήχθη το 1986 χωρίς να έχει καμία ρητή αναφορά στο αστικό περιβάλλον. Η έννοια της βιώσιμης ανάπτυξης εισήχθη για πρώτη φορά στην πολεοδομική νομοθεσία με τον Νόμο 2508/1997 'Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις' ο οποίος συνέχισε και επέκτεινε τον προηγούμενο λεγόμενο Μεταβατικό Νόμο 1337/83 'Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις'. Στο νόμο ο πολεοδομικός σχεδιασμός ασκείται με: α) τα Ρυθμιστικά σχέδια και Προγράμματα για την προστασία του περιβάλλοντος που αφορούν τα μεγάλα μόνο αστικά συγκροτήματα β) τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) που αφορούν την επικράτεια ενός δήμου, όταν αυτός περιλαμβάνει έναν τουλάχιστον οικισμό με πληθυσμό μεγαλύτερο των 2000 κατοίκων. Σε μικρότερου μεγέθους οικισμούς συντάσσονται τα Σχέδια Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ). Μέσω των ΓΠΣ και των ΣΧΟΟΑΠ γίνονται Πολεοδομικές Μελέτες (ΠΜ), όπου ορίζονται με ακρίβεια οι χρήσεις γης, οι οικοδομήσιμες περιοχές, οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι, οι όροι δόμησης και τα δίκτυα, και οι Μελέτες Εφαρμογής, στις οποίες γίνονται και οι απαραίτητες τακτοποιήσεις στις ιδιοκτησίες.

Στο άρθρο 8 του νόμου επιχειρείται όχι μόνο η ρύθμιση των ζητημάτων των οικιστικών επεκτάσεων, δηλαδή των νέων περιοχών, αλλά και η βελτίωση της λειτουργίας ήδη ανεπτυγμένων περιοχών των πόλεων. Εισάγονται μέσα και εργαλεία για αναπλάσεις



αστικών περιοχών ‘που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής’.

Ως περιοχές ανάπλασης μπορούν να χαρακτηριστούν περιοχές, με ένα ή περισσότερα από τα παρακάτω χαρακτηριστικά: μεγάλες πυκνότητες και μεγάλες ελλείψεις σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, συγκρούσεις χρήσεων γης ή ανάγκη ριζικής αναδιάρθρωσής τους, έλλειψη προστασίας ιστορικών, αρχαιολογικών και πολιτιστικών στοιχείων και δραστηριοτήτων, εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος και των φυσικών στοιχείων.

Οι παρεμβάσεις μπορεί να αφορούν ένα οικοδομικό τετράγωνο ή ευρύτερη περιοχή που να εκτείνεται πέρα από τα όρια μιας πολεοδομικής ενότητας, και μπορεί να αφορά παρεμβάσεις σε όψεις κτιρίων, βελτιώσεις κοινόχρηστων χώρων, κατασκευή αναγκαίων υποδομών κ.ά.

Στο Νόμο 2742/1999 ‘Χωροταξικός Σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις’ ορίστηκαν δύο επίπεδα χωροταξικού σχεδιασμού:

1. Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης που αποτυπώνεται στο σύνολο του εθνικού χώρου, και τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης που εξειδικεύουν το Γενικό Πλαίσιο σε σχέση με τη χωρική οργάνωση συγκεκριμένων παραγωγικών τομέων (π.χ. ο τουρισμός) ή ειδικών περιοχών (π.χ. οι νησιωτικές περιοχές).

2. Τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης που εκπονούνται για κάθε περιφέρεια της χώρας.

Εισάγονται επίσης νέοι μηχανισμοί εφαρμογής ελέγχου και υποστήριξης του χωροταξικού σχεδιασμού όπως τα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ), τα οποία αφορούν την προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε πόλεις και τμήματά τους καθώς και σε ευρύτερες αστικές περιοχές που παρουσιάζουν σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής.

Κατά τη διάρκεια τη κρίσης χρέους που ξεκίνησε στην Ελλάδα το 2010 γίνεται η λεγόμενη ‘πολεοδομική μεταρρύθμιση’, η οποία ήταν ανάμεσα στις υποχρεώσεις της χώρας που περιλαμβάνονταν στο ‘Μνημόνιο Συνεννόησης στις Συγκεκριμένες Προϋποθέσεις

Οικονομικής Πολιτικής' (2012), δηλαδή το 2ο πρόγραμμα οικονομικής αναπροσαρμογής που επιβλήθηκε στη χώρα, από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και το Διεθνές Νομισματικό Ταμείο.

Τα θεσμικά και ρυθμιστικά πλαίσια, όπως έχουν διαμορφωθεί στην Ελλάδα από την δεκαετία του 1980 μέχρι σήμερα, παρεμποδίζουν την αξιοποίηση της ιδιωτικής περιουσίας και λειτουργούν ανασταλτικά στην εφαρμογή των χωροταξικών σχεδίων. Άρα περιορίζουν την ανάπτυξη, όπως την υπαγορεύει το δεύτερο Μνημόνιο που κινείται στη λογική της αντιστροφής των στόχων της πολεοδομίας -από την προώθηση της κοινωνικής ισότητας και της περιβαλλοντικής ποιότητας μέσα από τη ρύθμιση της *laissez faire* αστικής ανάπτυξης, στην άρση των περιορισμών της ανάπτυξης της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, την ευελιξία στην αξιοποίηση της γης και την επιτάχυνση των διαδικασιών μέσα από τη μείωση των ελέγχων και της κοινωνικής συμμετοχής.

Στο πλαίσιο αυτής της νεοφιλελεύθερης πολιτικής που εφαρμόζεται στην Ελλάδα Μνημονίων θεσπίστηκε και εφαρμόζεται ο Νόμος 4269/2014 'Χωροταξική και Πολεοδομική Μεταρρύθμιση – Βιώσιμη Ανάπτυξη', που ρυθμίζει το σύνολο του συστήματος χωρικού σχεδιασμού στη χώρα.

Ο Στρατηγικός Χωρικός Σχεδιασμός αφορά τους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους της χωρικής ανάπτυξης, καθώς και τα μέτρα και τις δράσεις για την προώθησή τους, και αναφέρεται -όπως ίσχυε και στον Χωροταξικό νόμο- στα Εθνικά Χωροταξικά Πλαίσια, και στα Περιφερειακά Χωροταξικά Πλαίσια.

Στο Ρυθμιστικό χωρικό Σχεδιασμό που αφορά τον καθορισμό χρήσεων γης, όρων δόμησης και εν γένει εκμετάλλευσης της γης εκτός και εντός σχεδίων πόλεων εντάσσονται:

- Τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια (ΤΧΣ) που αφορούν ολόκληρη την επικράτεια ενός δήμου και αντικαθιστούν τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ), καθώς και τα Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ). Οι Περιοχές Ελέγχου Χρήσεων Γης υποκαθιστούν τις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) που είχαν εισαχθεί από τον Νόμο 1337/1983.
- Τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια (ΕΧΣ) που αφορούν τη χωρική οργάνωση και ανάπτυξη περιοχών ανεξαρτήτως διοικητικών ορίων οι οποίες όμως μπορεί να λειτουργήσουν ως υποδοχείς σχεδίων, έργων και προγραμμάτων υπερτοπικής κλίμακας ή στρατηγικής σημασίας ή για τις οποίες απαιτείται ειδική ρύθμιση των χρήσεων γης και των όρων

ανάπτυξης. Ως ΕΧΣ νοούνται οι Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ), οι Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΠΔ), τα Επιχειρηματικά Πάρκα, τα Εμπορευματικά Πάρκα, τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημόσιων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ), Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ).

Τέλος, τα Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής (ΡΣΕ) εξειδικεύουν τις ρυθμίσεις των ΤΧΣ και των ΕΧΣ στην κλίμακα των οικισμών ή τμημάτων τους, αντικαθιστούν τις Πολεοδομικές Μελέτες των προηγούμενων νόμων.

Με τον τρόπο αυτό επιχειρείται μεγαλύτερη ευελιξία στην ανάπτυξη της ιδιωτικής και δημόσιας γης έτσι ώστε να γίνει περισσότερο ελκυστική στους επενδυτές. Η Ελλάδα, στα χρόνια της κρίσης και των προγραμμάτων οικονομικής αναπροσαρμογής, υιοθετεί συχνά την προσέγγιση που θεωρεί την προστασία του περιβάλλοντος εμπόδιο στην οικονομική ανάπτυξη. Η άρση των περιβαλλοντικών ελέγχων και πολεοδομικών περιορισμών, όπως για παράδειγμα προωθήθηκε μέσα από τον Νόμο 3894/2010 για την Επιτάχυνση και Διαφάνεια Υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων, γνωστός και ως Νόμος fast track, συνδέεται με τη δημιουργία ευνοϊκού επενδυτικού κλίματος και την ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη.

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

#### ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΕ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ

##### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι αναπτυσσόμενες, σύγχρονες πόλεις του πλανήτη αντιμετωπίζουν μια άνευ προηγουμένου μείωση του πληθυσμού τους. Τα τελευταία πενήντα χρόνια, 370 πόλεις σε ολόκληρο τον κόσμο με πληθυσμούς άνω των 100.000 κατοίκων, έχουν συρρικνωθεί σε ποσοστό τουλάχιστον 10%.

Πολλές αμερικάνικες και ευρωπαϊκές πόλεις έχουν αντιμετωπίσει και αντιμετωπίζουν δημογραφικές και οικονομικές τροχιές αστικής συρρίκνωσης. Σύμφωνα με τα επίσημα δεδομένα, το 13% των αστικών περιοχών στις ΗΠΑ και το 54% των αντίστοιχων της Ευρώπης έχουν απολέσει πληθυσμό τα τελευταία έτη. Μάλιστα μεταξύ του 1990 και 2000 μία στις τέσσερις πόλεις κατέγραψε μεγαλύτερη ή μικρότερη συρρίκνωση (Ganser&Piro, 2016).

Οι μεγάλες εκτάσεις των ΗΠΑ, του Καναδά, της Ευρώπης και της Ιαπωνίας εκτιμούν διψήφιες μειώσεις του πληθυσμού τους τις επόμενες δεκαετίες. Σε διεθνές επίπεδο, οι μελετητές και οι επαγγελματίες του δομημένου περιβάλλοντος προσπαθούν να ανταποκριθούν σε αυτή την κρίση, αναπροσαρμόζοντας την παρακμή των πόλεων και διερευνώντας δημιουργικούς και καινοτόμους τρόπους για την επιτυχή αντιμετώπιση της συρρίκνωσης των πόλεων. Ιστορικά, οι υπεύθυνοι σχεδιασμού ανταποκρίθηκαν στη μείωση του πληθυσμού, υποκινώντας στρατηγικές οικονομικής ανάπτυξης, αλλά αυτή η συμβατική προσέγγιση απέτυχε σε πολλά σημεία. Αντίθετα νέες προσεγγίσεις αναδύονται για την επανεξέταση του φαινομένου παρέχοντας μια μη οικονομική εικόνα για την αντιμετώπιση της αποδημίας ή του αποπληθυσμού των πόλεων.

Το φαινόμενο της συρρίκνωσης οφείλεται σε πολλούς και διάφορους λόγους, όπως ο πολιτικός μετασχηματισμός, η καταστροφή-αφανισμός, η οικονομική αναδιάρθρωση, η προαστιοποίηση και η δημογραφική αλλαγή. Οι ρίζες ωστόσο του φαινομένου αναφέρονται περισσότερο στα ζητήματα της παγκοσμιοποίησης και των διαρθρωτικών οικονομικών μεταβολών, στην ανάπτυξη και μεγέθυνση του τομέα των υπηρεσιών και συνεπώς της αποβιομηχάνισης, στη συγκέντρωση πληθυσμού στα μεγάλα μητροπολιτικά κέντρα –λόγω ύπαρξης θέσεων εργασίας και στην παρακμή τόσο των κλάδων μεταποίησης

όσο και αυτών των φυσικών πόρων. Τα αποτελέσματα της συρρίκνωσης είναι άδειες κατοικίες, ακόμα και άδειοι δρόμοι από κατοικίες, μεγάλες επιφάνειες γης σε αγρανάπαυση, παρακμάζουσες ή θνήσκουσες υποδομές.

Η αστική συρρίκνωση δεν παρατηρείται παντού, αλλά σε συγκεκριμένες περιοχές όπως σε ορισμένες χωρικές ενότητες των ΗΠΑ (Αμερικάνικη ζώνη του ήλιου), την Ιαπωνία και ιδιαίτερα την Ευρώπη. Ταυτόχρονα, η έκταση και η χωρική κατανομή των φθινόντων πληθυσμών διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των ΗΠΑ και της Ευρώπης. Στην Γερμανία, για παράδειγμα, το φαινόμενο της συρρίκνωσης οφείλεται σε μειούμενους δείκτες γεννητικότητας και στα αποτελέσματα της Γερμανικής επανένωσης. Στις ΗΠΑ, η συρρίκνωση βασικά συνδέεται με μακροπρόθεσμους βιομηχανικούς μετασχηματισμούς (Oswalt, 2006; Buhnik 2010). Στην αστική ιστορία της Αμερικής, η διαδικασία αυτή έχει περιγραφεί ως ‘αστική παρακμή’ (urban decline), κατά την οποία η μετακίνηση του πληθυσμού στις χειρότερες περιπτώσεις μπορεί να οδηγήσει στην εγκατάλειψη εμπορικών και βιομηχανικών ζωνών ακόμα και στην ερήμωση ολόκληρων γειτονιών.

Αρχικά, η ανάπτυξη και η παρακμή των πόλεων και των κέντρων τους, ερμηνεύτηκε από τη Σχολή του Σικάγο της αστικής κοινωνιολογίας, ως μια φυσική διαδικασία κατά την οποία οι αστικές αλλαγές απορρέουν από έναν κύκλο ζωής που καταλήγει αναπόφευκτα σε παρακμή. Στις αρχές της δεκαετίας του '80, αναπτύχθηκε η θεωρία της μητροπολιτικής εξέλιξης για να περιγράψει την αστική ανάπτυξη στη Βόρεια Ευρώπη. Αυτή αναφέρεται σε τέσσερα διαδοχικά στάδια: την αστικοποίηση, την προαστικοποίηση, την αποαστικοποίηση και την επαναστικοποίηση που συνδέονται με την αύξηση ή μείωση του πληθυσμού, των αστικών δραστηριοτήτων και των θέσεων εργασίας στα κέντρα των πόλεων και τις περιφέρειές τους. Αυτά τα τέσσερα στάδια ανάπτυξης σχετίζονται με περιόδους ανάπτυξης και ύφεσης που διανύουν οι πόλεις. Αυτές οι περίοδοι εναλλάσσονται καθώς καθορίζονται από μακρο-διαδικασίες όπως οι παγκόσμιες αλλαγές στην οικονομική δραστηριότητα και οι αλλαγές στα πολιτικά καθεστώτα ή την οικονομική πολιτική.

Η ανάλυση έδειξε ότι συνολικά καταγράφονται τέσσερα είδη συρρίκνωσης:

1. συρρίκνωση λόγω οικονομικής αλλαγής, ως αποτέλεσμα της αποβιομηχάνισης, επανακατανομή και επαναχωροθέτηση της βιομηχανίας και των υπηρεσιών (π.χ. Μάντσεστερ).

2. συρρίκνωση λόγω διαρθρωτικής αλλαγής, ως αποτέλεσμα της προαστιοποίησης και την εκροής (μετανάστευσης) των ανθρώπων (π.χ. Ντιτρόιτ).
3. συρρίκνωση λόγω πολιτικής αλλαγής, με κλασσικό παράδειγμα την κατάρρευση του σοσιαλιστικού καθεστώτος στην Ανατολική Ευρώπη (π.χ. Ιβάνοβο).
4. μείγμα των παραπάνω δηλαδή συρρίκνωση λόγω οικονομικής, διαρθρωτικής, πολιτικής αλλαγής, με κλασσικό παράδειγμα την Ανατολική Γερμανία, όπου η συρρίκνωση αποτέλεσε ένα σημαντικό πρόβλημα μετά την πτώση του Σιδηρούντος Παραπετάσματος.

Σε πολιτικό και διοικητικό επίπεδο, οι συρρικνούμενες πόλεις αποτελούσαν για μια μακρά χρονική περίοδο θέμα ταμπού. Οι πολιτικοί εκπρόσωποι αγνοούσαν το πρόβλημα και αρνούνταν να το διαχειριστούν. Στις μέρες μας, η αστική συρρίκνωση είναι ένα υπαρκτό και αναγνωρίσιμο θέμα με πολλές επιχειρήσεις αστικού σχεδιασμού να «εργάζονται» πάνω σε θέματα στρατηγικής του πώς μπορούν να αντιμετωπιστούν οι επιπλοκές της, οι οποίες επηρεάζουν όλες τις διαστάσεις της καθημερινής ζωής.

Εντούτοις, μέχρι προσφάτως, οι πολιτικές αστικής αναγέννησης σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες περιορίζονταν σε περιοχές και/ή γειτονιές μικρής εμβέλειας, ενώ συχνά παραμελούνταν ευρύτερες περιοχές, στις οποίες άλλωστε η παρέμβαση και ο σχεδιασμός καθίσταται ιδιαίτερα απαιτητικός και κατ' επέκταση δύσκολος. Σε πολλές περιπτώσεις απουσίαζε ένα ολοκληρωμένο και ενιαίο όραμα αντιμετώπισης των προβλημάτων της πόλης (Rousseau, 2010; Miot, 2012).

Η αστική συρρίκνωση αποτελεί ένα σημαντικό ζήτημα για τον αστικό σχεδιασμό σε όλο τον κόσμο. Ειδικά στην Ευρώπη το ζήτημα της συρρίκνωσης είναι ιδιαίτερα σημαντικό, αφού περίπου το 40% των μεγάλων πόλεων φθίνει, δηλαδή χάνει πληθυσμό. Η συρρίκνωση συνεπάγεται δραματικές συνέπειες στις χρήσεις γης, στον μεγάλο αριθμό κενών κατοικιών, καταστημάτων και οικοπέδων, στην κατεδάφιση, στις ολοένα και αυξανόμενες εγκαταλειμμένες βιομηχανικές περιοχές και στην απο-πυκνότητα (de-densification). Ωστόσο η συρρίκνωση προσφέρει επίσης και μεγάλες δυνατότητες επαναδημιουργίας, δηλαδή βελτίωσης της εικόνας και υλοποίησης σχεδίων αναζωογόνησης αστικών πράσινων χώρων, μέσω παρεμβάσεων στο αστικό οικοσύστημα, όπως παρεμβάσεις στο τοπικό κλίμα και στην ρύθμιση της ποιότητας του αέρα μέσω δέντρων που αναπτύσσονται σε εγκαταλειμμένη γη (Rinketal, 2014).

### 3.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΚΑΙ Η ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΕ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Μια συρρικνούμενη πόλη είναι μια πυκνή πληθυσμιακά αστική περιοχή με έναν ελάχιστο πληθυσμό της τάξης των 10.000 κατοίκων, η οποία έχει απολέσει σημαντικά τμήματα του πληθυσμού της για περισσότερα από δύο έτη και η ίδια η πόλη υφίσταται οικονομικούς μετασηματισμούς και κοινωνικές μεταβολές οι οποίες έχουν ορισμένα από τα συμπτώματα μιας διαρθρωτικής κρίσης (Wiechmann, 2007; Pallagst, 2009). Ως όρος κατέστη δημοφιλής με αναφορά την μετα-σοσιαλιστική Ανατολική Ευρώπη, όταν οι παλιές βιομηχανικές περιοχές ιδιωτικοποιήθηκαν σύμφωνα με δυτικά κριτήρια και υιοθετώντας τις βασικές αρχές του καπιταλισμού (Bontje, 2005). Οι συρρικνούμενες πόλεις στις ΗΠΑ, από την άλλη πλευρά, εμφανίστηκαν μετά το 2006 σε πυκνά αστικά κέντρα ενώ οι εξωτερικές περιαστικές περιοχές συνέχισαν να αναπτύσσονται (Hollander&Németh, 2011). Η συρρίκνωση του «σήμερα» είναι πολύ διαφορετική σε σχέση με αυτή του παρελθόντος: Οι πόλεις ανακτούσαν τις δυνάμεις τους πιο εύκολα στο παρελθόν παρά σήμερα, όπου φαίνεται ότι η συρρίκνωση είναι μια σταθερή διαδικασία. Όλα ξεκίνησαν περίπου 100 χρόνια μετά την βιομηχανική επανάσταση. Στις αρχές του 19ου αιώνα, οι νέες εφευρέσεις οδήγησαν σε μια δυσανάλογη μεγέθυνση των πόλεων και ολοένα και περισσότεροι άνθρωποι μετακινήθηκαν (μετανάστευσαν) στις αναπτυσσόμενες μητροπόλεις. Στο δεύτερο μισό όμως του 20ου αιώνα, οι πληθυσμοί των μεγαλύτερων ευρωπαϊκών πόλεων (Λονδίνο, Λίβερπουλ, Παρίσι, Βερολίνο, Βιέννη) άρχισαν να μειώνονται. Μετά τον 2ο παγκόσμιο πόλεμο μια παρόμοια διαδικασία ξεκίνησε στις ΗΠΑ. Ολοένα και περισσότερες πόλεις έπρεπε να διαχειριστούν παρόμοια προβλήματα αλλά μετά το 1990 η διαδικασία ξεκίνησε να σταθεροποιείται, όταν και πάλι η κατάσταση άλλαξε με την κατάρρευση της Σοβιετικής Ένωσης.

Οι πρώην σοσιαλιστικές περιοχές της Ευρώπης και Κεντρικής Ασίας έχουν ιστορικά υποφέρει τα μέγιστα από την πληθυσμιακή μείωση και την αποβιομηχάνιση. Οι πόλεις της Ανατολικής Γερμανίας, όπως και αυτές της πρώην Γιουγκοσλαβίας και Σοβιετικής Ένωσης επηρεάστηκαν σε μεγάλο βαθμό από την αδύναμη οικονομική κατάσταση μετά την πτώση του σοσιαλισμού. Η επανένωση Ευρωπαϊκών χωρών (π.χ. η περίπτωση της Γερμανίας) είχε σαν αποτέλεσμα και οφέλη αλλά και απώλειες. Οι Γερμανικές πόλεις, όπως η Λειψία και η Δρέσδη για παράδειγμα, βίωσαν μια δραστική μείωση του πληθυσμού καθώς πολλοί

άνθρωποι μετανάστευσαν σε δυτικές πόλεις, όπως το Βερολίνο. Το Αμβούργο συγκεκριμένα βίωσε μια πληθυσμιακή έκρηξη μετά την ενοποίηση της Γερμανίας. Αντίθετα η Λειψία και η Δρέσδη υπέφεραν από μια μειούμενη οικονομία και μια παραμελημένη υποδομή. Και οι δύο πόλεις κατασκευάστηκαν για να υποστηρίξουν έναν πολύ μεγαλύτερο πληθυσμό. Παρόλα αυτά οι τρέχουσες τάσεις δείχνουν ότι και οι δύο αναπτύσσονται και πάλι σε βάρος όμως αυτή την φορά των μικρότερων πόλεων και των γειτονικών περιοχών (Florentin, 2010, Bartholomaeetal, 2015).

Οι συρρικνούμενες πόλεις των ΗΠΑ αντιμετωπίζουν διαφορετικά ζητήματα, με ένα μεγάλο τμήμα του πληθυσμού τους να μεταναστεύει εκτός πόλεων και σε άλλες πολιτείες προς αναζήτηση καλύτερων επαγγελματικών ευκαιριών και ασφαλέστερων συνθηκών διαβίωσης. Οι προηγμένες καπιταλιστικές χώρες έχουν γενικά έναν μεγαλύτερο πληθυσμό, συνεπώς αυτή η μεταβολή δεν είναι τόσο επικίνδυνη όσο στις πρώην σοσιαλιστικές χώρες. Οι ΗΠΑ έχουν επίσης περισσότερες επιχειρήσεις πρόθυμες να αποκαταστήσουν τμήματα των συρρικνούμενων πόλεων και να επενδύσουν σε προσπάθειες και σχέδια αναζωογόνησης και αναγέννησης. Για παράδειγμα, μετά τον καταστροφικό σεισμό στο Σαν Φρανσίσκο το 1989 η δυναμική μεταξύ της πόλης και των κατοίκων επέφερε αλλαγές και ο σχεδιασμός επέτυχε ορατές βελτιώσεις στην πόλη. Αντίθετα, στις Γερμανικές πόλεις δεν καταγράφηκε η ίδια αλλαγή. Τα προγράμματα πολεοδομικού σχεδιασμού χρειάστηκαν πολλά έτη για να εγκριθούν και να υλοποιηθούν. Η Λειψία κάνει βήματα προς την κατεύθυνση μιας πιο περιβαλλοντικά φιλικής και πράσινης πόλης, ώστε ο πληθυσμός να σταθεροποιηθεί και μετά η πόλη να επικεντρωθεί στην επαναφορά του πληθυσμού στην πόλη (Harms, 2007).

### 3.2 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗΣ- ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η Pallagst (2009) υποστηρίζει ότι η συρρίκνωση είναι η απάντηση στην αποβιομηχάνιση, καθώς οι θέσεις εργασίας μετακινούνται από τον κεντρικό πυρήνα της πόλης σε πιο φτηνή γη στην περιφέρεια. Αυτή η τάση καταγράφηκε στην πόλη του Ντιτρόιτ, όπου οι επαγγελματικές ευκαιρίες στον κλάδο της αυτοκινητοβιομηχανίας μετακινήθηκαν στα προάστια, επειδή ακριβώς εκεί υπήρχε γη για επέκταση και σε καλύτερες τιμές (Martelle, 2012).



Ο Bontje (2005) προτείνει τρεις παράγοντες οι οποίοι συμβάλουν στην αστική συρρίκνωση και ο Hollander (2010) συμπληρώνει με ακόμα έναν:

1. Υπόδειγμα αστικής ανάπτυξης σύμφωνα με το οποίο η αστικοποίηση είναι μια κυκλική διαδικασία. Συνεπώς η αστική και περιφερειακή πτώση-παρακμή θα καταλήξουν σε αυξημένη μεγέθυνση. Η θεωρία αυτή βασίζεται στην φορντιστική αντίληψη περί εκβιομηχάνισης.
2. Υπόδειγμα μιας επιχείρησης/πόλης (monostructure) σύμφωνα με το οποίο οι πόλεις που επικεντρώνουν υπερβολικά πολύ σε έναν κλάδο της οικονομικής μεγέθυνσης καθίστανται ευάλωτες στην γρήγορη πτώση, όπως η περίπτωση της πόλης Φλιντ και του κλάδου αυτοκινητοβιομηχανίας σε αυτή.
3. Υπόδειγμα θεραπείας σοκ σύμφωνα με εφαρμογή κυρίως στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης, στις οποίες οι κρατικές επιχειρήσεις δεν μπόρεσαν να επιβιώσουν μετά την πτώση του υπαρκτού σοσιαλισμού, οπότε και έκλεισαν πολλά καθετοποιημένα εργοστάσια, γεγονός που οδήγησε σε μαζική ανεργία.
4. Υπόδειγμα έξυπνης πτώσης-παρακμής, όρος που χρησιμοποιήθηκε από τους πολεοδόμους για να περιγράψει την μη σκόπιμη (ακούσια) πτώση σύμφωνα με την οποία ο σχεδιασμός υλοποιείται για λιγότερους ανθρώπους, κτίρια, χρήσεις γης. Πρόκειται για μια αναπτυξιακή μέθοδο η οποία επικεντρώνεται στην ποιότητα ζωής για τους υφιστάμενους κατοίκους χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες τους, με αποτέλεσμα να εξωθούνται περισσότεροι άνθρωποι εκτός του κεντρικού πυρήνα της πόλης.

### 3.3 ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗΣ- ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ

Η παρατηρούμενη δημογραφική μετανάστευση και αποεπένδυση κεφαλαίου από πολλές βιομηχανικές πόλεις παγκόσμια μετά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο παρακίνησε και ώθησε την ακαδημαϊκή έρευνα στην διερεύνηση των αιτιών των συρρικνούμενων πόλεων, η αλλιώς της αστικής πτώσης-παρακμής. Σοβαρά ζητήματα δικαιοσύνης, ρατσισμού, οικονομικής και κοινωνικής ανισότητας καθώς και άδικες σχέσεις ισχύος αποτελούν συνέπειες του φαινομένου των συρρικνούμενων πόλεων. Το βασικό ερώτημα ωστόσο είναι το τι προκαλεί την αστική πτώση-παρακμή και γιατί. Η θεωρία στην οποία βασίζεται το

φαινόμενο της συρρίκνωσης ονομάζεται και αντι-αστικοποίηση, μητροπολιτική αποσυγκέντρωση και μητροπολιτική μεταβολή- μεταστροφή (turnaround) (Frey, 1987). Ενώ οι θεωρίες ποικίλουν, τρεις κύριες κατηγορίες επιρροής αποδίδονται στην αστική πτώση-παρακμή: η αποβιομηχάνιση, η παγκοσμιοποίηση και η προαστικοποίηση.

### **1. Αποβιομηχάνιση**

Μία θεωρία- ερμηνεία των συρρικνούμενων πόλεων είναι η αποβιομηχάνιση η αλλιώς η διαδικασία της απο-επένδυσης η οποία λαμβάνει χώρα στα βιομηχανικά αστικά κέντρα (Clark, 2013). Η συγκεκριμένη θεωρία επικεντρώνεται στην μεταπολεμική Ευρώπη. Μετά τον πόλεμο η διεθνής οικονομική δύναμη μετακινήθηκε από την Δυτική Ευρώπη προς τις ΗΠΑ (Couch, Karecha, Nuissl&Rink, 2007). Κατά την διάρκεια εκείνης της περιόδου, η μεταποίηση μειώθηκε στην Δυτική Ευρώπη και αυξήθηκε στις ΗΠΑ με αποτέλεσμα την απομάκρυνση από την διαδικασία βιομηχάνισης της Δυτικής Ευρώπης και την μετάβαση προς εναλλακτικές μορφές βιομηχανίας. Αυτή η οικονομική αλλαγή φαίνεται ξεκάθαρα στην άνοδο του τομέα των υπηρεσιών στην Μεγάλη Βρετανία. Πολλές θέσεις εργασίας χάθηκαν ή ανατέθηκαν σε άλλους συνεργάτες στο εξωτερικό. Το αποτέλεσμα αυτής της τάσης ήταν η αστική πτώση και η μαζική δημογραφική μετακίνηση από τα τέως βιομηχανικά αστικά κέντρα σε περιαστικές, προαστιακές και αγροτικές περιοχές (Lang, 2005).

Η ταχύτατη ιδιωτικοποίηση η οποία ενθαρρύνθηκε από τις ΗΠΑ υποστήριξε πολιτικές παροχής οικονομικής βοήθειας μετά τον πόλεμο, όπως το σχέδιο Μάρσαλ και το πρόγραμμα Lend-Lease. Παράλληλα προωθήθηκαν προσεγγίσεις ελεύθερων καπιταλιστικών πολιτικών και των σχετικών τρόπων διακυβέρνησης κατά μήκος των οικονομικού τοπίου των ευρωπαϊκών χωρών. Το αποτέλεσμα των παραπάνω σχημάτων ιδιωτικοποίησης ήταν μια μετακίνηση του κεφαλαίου εκτός των δυτικοευρωπαϊκών κέντρων και με κατεύθυνση τις αμερικάνικες μεταποιητικές και χρηματοοικονομικές αγορές. Τα αμερικάνικα δάνεια χρησιμοποιήθηκαν επίσης ως πολιτικό συνάλλαγμα εξαρτώμενο από τα διεθνή επενδυτικά σχήματα τα οποία στόχευαν στην καταστολή της οικονομικής ανάπτυξης στο εσωτερικό των συμμάχων του τότε σοβιετικού μπλοκ (Friedrichs, 1993). Με εκτεταμένο χρέος της καπιταλιστικής Ευρώπης προς τις ΗΠΑ και οικονομικούς αποκλεισμούς οι οποίοι εμπόδιζαν την πλήρη ανάπτυξη της κομμουνιστικής

Ανατολικής Ευρώπης, αυτός ο ψυχρός οικονομικός πόλεμος συνέβαλε σε μέγιστο βαθμό στην Ευρωπαϊκή αστική πτώση.

Ίσως το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα χώρας στην οποία η συρρίκνωση οφείλεται στην έντονη αποβιομηχάνιση να είναι η Μεγάλη Βρετανία και μεταξύ των πόλεων να κυριαρχούν τα παραδείγματα της Λειψίας και του Ντιτρόιτ.

#### Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ

Η Μεγάλη Βρετανία του 19ου αιώνα έγινε η πρώτη παγκόσμια οικονομική υπερδύναμη, χάριν στην ανώτερη μεταποιητική τεχνολογία και στις βελτιωμένες παγκόσμιες επικοινωνίες όπως τα ατμόπλοια και οι σιδηρόδρομοι. Η Μεγάλη Βρετανία είναι η πρώτη χώρα που βιομηχανοποιήθηκε πλήρως και χρησιμοποιείται ως μελέτη περίπτωσης στις θεωρίες εκβιομηχάνισης και κατ' επέκταση αστικής πτώσης και παρακμής. Οι πολιτικοί οικονομολόγοι συχνά δείχνουν τον Ψυχρό Πόλεμο σαν το κύριο γεγονός επισημαίνοντας την περίοδο που έλαβε χώρα αυτή η αλλαγή στην δομή και ιεραρχία της τότε οικονομικής δύναμης. Η πρώην μεγάλη αυτοκρατορία του Ηνωμένου Βασιλείου βασίστηκε στην βιομηχανία, το εμπόριο και την χρηματοοικονομική επικράτεια. Αυτός ο έλεγχος, ωστόσο, χάθηκε και μετακινήθηκε προς τις ΗΠΑ. Καθώς η παγκόσμια χρηματοοικονομική αγορά μετακινήθηκε από το Λονδίνο στην Νέα Υόρκη, μετακινήθηκε και η επιρροή του κεφαλαίου και των επενδύσεων (Lang, 2005).

Με τις πρώτες δεκαετίες μετά το τέλος του 2ου Παγκόσμιο Πολέμου να είναι αφιερωμένες στην αναδόμηση και ανασυγκρότηση ή επαναπροσαρμογή του οικονομικού, πολιτικού και πολιτιστικού ρόλου της Μεγάλης Βρετανίας στην νέα παγκόσμια τάξη, οι πρώτες κύριες ανησυχίες σχετικά με την αστική πτώση και παρακμή εμφανίστηκαν μόνο στις δεκαετίες του 1960 και 1970. Με την μεταποίηση να μετακομίζει από την Δυτική Ευρώπη στις ΗΠΑ, η Μεγάλη Βρετανία στιγματίστηκε από ταχύτατο αποπληθυσμό των πόλεων και μετακίνηση στις αγροτικές περιοχές. Η αποβιομηχάνιση εντάθηκε περαιτέρω κατά την διακυβέρνηση της Θάτσερ και των πολιτικών που αυτή υιοθέτησε την δεκαετία του 1980. Η ιδιωτικοποίηση της βιομηχανίας απομάκρυνε ότι είχε απομείνει από την τότε κρατική προστασία. Με την βιομηχανία υπό ιδιωτική ιδιοκτησία, τα κίνητρα «ελεύθερης αγοράς» σε συνδυασμό με ένα «σκληρό» νόμισμα (βρετανική λίρα) ως αποτέλεσμα των αποθεμάτων πετρελαίου της Βόρειας Θάλασσας οδήγησε σε περαιτέρω «μετακόμιση» της μεταποίησης εκτός Μεγάλης Βρετανίας. Κατά την διάρκεια της διακυβέρνησης του Μπλέρ, η Μεγάλη

Βρετανία προσπάθησε με αποτελεσματικό τρόπο την ανακαίνιση πόλεων με μεγάλη μείωση πληθυσμού και υψηλή ανεργία μέσω της ανάπτυξης και διόγκωσης του κλάδου των υπηρεσιών. Αυτή η μετατόπιση από την μεταποίηση στις υπηρεσίες δεν ανέστρεψε ωστόσο την τάση της αστικής μείωσης, η οποία καταγράφηκε για πρώτη φορά στις αρχές του 1966 (Friedrichs, 1993).

#### Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΛΕΙΨΙΑΣ

Η Λειψία επρόκειτο να γίνει μια μητρόπολη που θα προσέλκυε ανθρώπους από όλη την Ευρώπη εξαιτίας της κεντρικής τοποθεσίας της. Ήταν ένα από τα κυριότερα ευρωπαϊκά κέντρα μάθησης και πολιτισμού στους κλάδους της μουσικής και των εκδόσεων. Μετά το 2ο παγκόσμιο πόλεμο, η πόλη μετατράπηκε σε βασικό αστικό και εμπορικό κέντρο της Ανατολικής Γερμανίας. Επειδή η πόλη διαδραμάτισε ευρύ ρόλο στην πτώση του κουμμουνισμού στην Ανατολική Γερμανία, υπέφερε επίσης από οικονομικές επιστροφές δασμών και μειώσεις με αποτέλεσμα αλλαγές στο τοπίο, την υποδομή και την γεωγραφία. Σήμερα η Λειψία θεωρείται μια συρρικνούμενη πόλη εξαιτίας του ταχύτατου αποπληθυσμού και του υποδομιακού αφανισμού. Ενώ είναι μια από τις πιο ζωντανές πόλεις και ένα προφανές πολιτιστικό κέντρο, ακόμα υποφέρει από τις συνέπειες του 2ο παγκόσμιου πολέμου, σε οικονομικό, πολιτικό και κοινωνικό επίπεδο (Bontje, 2004).

Μετά το 2ο παγκόσμιο πόλεμο η τοπική οικονομία της Λειψίας αποπληθωρίστηκε (ξεφούσκωσε) και η περιφερειακή οικονομία απεγνωσμένα έπρεπε να αναζωογονηθεί. Η πτώση της σοσιαλιστικής Ανατολικής Γερμανίας οδήγησε σε μια μαζική μετανάστευση-εκπατρισμό σε άλλες περιοχές της χώρας. Οι κενές κατοικίες ξεπέρασαν το 20% με αποτέλεσμα να απαιτείται ανακαίνιση σε επίπεδο γειτονιάς. Οι μετα-σοσιαλιστικές συνθήκες αποτελούν την μισή αιτία του προβλήματος (Schetke & Dagmar, 2007). Οι παλιές σοσιαλιστικές ιδέες και τα σχετικά ιδανικά προς αυτή την κατεύθυνση ανταγωνίζονταν με την δυτική και δημοκρατική φιλοσοφία προκαλώντας θέματα για τις παλιές και νέες γενιές. Η ενσωμάτωση-ενοποίηση της ανατολικής Γερμανίας στην Δυτική ήταν προβληματική εξαιτίας των περιφερειακών διαφοροποιήσεων και εξαιτίας διαφορών στην οικονομική επίδοση τα τελευταία έτη. Η όλη περιοχή υποφέρει από προβλήματα, όπως η έλλειψη θέσεων εργασίας, η μείωση του πληθυσμού και η έλλειψη ανανέωσης. Στην περίπτωση της Λειψίας μια δραματική μείωση των θέσεων εργασίας στον μεταποιητικό τομέα και μια μαζική μετανάστευση επιτάχυναν την διαδικασία

συρρίκνωσης. Η απώλεια αποθέματος σε εμπορική γη και στέγαση παρήγαγαν μια προβληματική εικόνα σε όλη την Γερμανία και την Ευρώπη. Η μετάβαση από ένα καθεστώς σοσιαλισμού το οποίο διήρκησε 40 έτη σε μια δημοκρατική-καπιταλιστική οικονομία δεν ήταν τόσο ομαλή. Η απώλεια οικονομικής και κοινωνικο-πολιτιστικής σημασίας δεν 'ταίριαζε' στην Λειψία ή στην Γερμανία συνολικά. Η ενοποίηση έφερε και απώλεια ορισμένων εθνικών υπηρεσιών-λειτουργιών του πρώην καθεστώτος και των πολιτικών που υπηρετούσε (Bontje, 2004).

Ωστόσο η μετάβαση από τον κομμουνισμό στον καπιταλισμό προσέφερε νέες επαγγελματικές ευκαιρίες στο εμπόριο, τις μεταφορές και τις επικοινωνίες, αλλά αυτό αποτελούσε μόνο ένα μικρό ποσοστό της οικονομίας σε σχέση με αυτό που είχε χαθεί. Δεν υπήρχαν πολλοί άνθρωποι στην πόλη για να κάνουν χρήση αυτών των ευκαιριών. Η ανεργία βρισκόταν στο 20%, αλλά υψηλότερη από άλλες πόλεις στην Δυτική Γερμανία και σε άλλες χώρες της Ευρώπης. Η εργατικές γειτονιές έπεσαν θύματα των ευρείας κλίμακας κενών (Couchetal. 2012).

Οι νέες πολιτικές άλλαξαν την εστίαση προς την κατεύθυνση της σταθεροποίησης του πληθυσμού και της προσαρμογής του αποθέματος κατοικιών σύμφωνα με τον πληθυσμό. Η πόλη ανέπτυξε μια στρατηγική προσαρμογής του αποθέματος κατοικιών και υποδομής σύμφωνα με ένα υπόδειγμα 'συρρικνούμενης πόλης'. Αυτό σήμαινε κατεδάφιση κατοικιών, οι οποίες είχαν παραμεληθεί ή υπήρχε πολύ μικρή ζήτηση για αυτές. Αυτές οι περιοχές αντικαταστάθηκαν με πάρκα ή πλατείες. Ο στόχος ήταν να μετατραπεί η περιοχή σε μια πιο ελκυστική και πιο πράσινη και κατ- επέκταση πιο περιβαλλοντικά φιλική (π.χ. εξωραϊσμός). Αυτό με την σειρά του ενθάρρυνε την δημιουργία ενός πιο ευρύχωρου και άνετου χώρου με υψηλότερη ποιότητα ζωής, η οποία θα προσέλκυε ενδιαφερόμενους σε αυτές τις επανασχεδιασμένες γειτονιές, αλλά και κτηματομεσίτες και επενδυτές (Schetke & Dagmar, 2007).

#### Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΝΤΙΤΡΟΙΤ

Το Ντιτρόιτ ή αλλιώς η αυτοκινητούπολη εξαιτίας του εκτατικού αυτοκινητοβιομηχανικού τομέα έφτασε ιστορικά στο μέγιστο του πληθυσμού της κατά την διάρκεια του 1950 (Rappaport, 2003). Καθώς η ευρωπαϊκή και ιαπωνική βιομηχανία ανέκαμψε από τον πόλεμο, η αμερικάνικη αυτοκινητοβιομηχανία δεν είχε πλέον το πλεονέκτημα του μονοπωλίου. Με την νέα παγκόσμια ανταγωνιστική αγορά, το Ντιτρόιτ έχασε την θέση ως

αυτοκινητούπολη. Με μειούμενη ζήτηση, η επένδυση μετατοπίστηκε σε άλλες τοποθεσίες εκτός της πόλης. Η αποβιομηχάνιση ακολούθησε καθώς οι δείκτες παραγωγής άρχισαν να καταρρέουν (Sugrue, 1996).

Ο αποπληθυσμός της πόλης δεν συνέβη σε μια νύκτα, αλλά αντίθετα σε δεκαετίες. Η συρρίκνωση είναι ένα παλιό φαινόμενο, συχνά το αντίθετο της ανάπτυξης, αλλά η συρρίκνωση της πόλης σήμερα λαμβάνει χώρα σε αντίθεση με την επιταχυνόμενη επέκταση άλλων μεγάλων πόλεων των ΗΠΑ (Rieniets, 2009). Οι Jianping και Yasushi (2012) υποστηρίζουν ότι μια αρχική αιτία του αποπληθυσμού είναι η μετανάστευση, οι χαμηλότεροι δείκτες γεννητικότητας και οι αλλαγές στις προτιμήσεις κατοικίας ή η προσβασιμότητα, φαινόμενα τα οποία οδηγούν στην προαστικοποίηση. Η πτώση της απασχόλησης καθώς οι κατασκευαστές αυτοκινήτων μετακόμισαν σε φτηνότερες περιοχές επίσης προκάλεσε αποπληθυσμό καθώς και οι κάτοικοι μετακόμισαν μακριά από την πόλη ή την πολιτεία σε αναζήτηση εργασίας.

Μια άλλη αιτία της συρρίκνωσης είναι η αποβιομηχάνιση, ειδικά από την στιγμή που η αυτοκινητοβιομηχανία έχει μεταφερθεί σε φτηνότερους προορισμούς, όπως αυτοί της Βραζιλίας και της Κίνας (Bernt, 2009). Με την μεγάλη κρίση του 2008, οι τρεις κύριοι κατασκευαστές αυτοκινήτων υποχρεώθηκαν να ζητήσουν τα δάνεια που είχαν πάρει από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση για την περίοδο 2008-2010. Η επακόλουθη χρεοκοπία της αυτοκινητοβιομηχανίας στις πόλεις του Μίσιγκαν οδήγησε σε δραματική αύξηση της ανεργίας και έλλειψη οικονομικών επενδύσεων στο Ντιτρόιτ, οδηγώντας σε περαιτέρω αποπληθυσμό.

Τόσο οι αρχικές όσο και οι εξελισσόμενες αιτίες συρρίκνωσης συνεπάγονται δραματικά αποτελέσματα για την πόλη και τους κατοίκους της. Οι διαχωρισμοί μεταξύ των αστικών και προαστιακών κατοικιών υπονοούν συνεχιζόμενη διάκριση η οποία είναι αυτοκυρίαρχη, οδηγώντας σε έναν κύκλο όπου οι αφροαμερικανοί κάτοικοι δεν αντέχουν οικονομικά μια κατοικία στα προάστια.

Στο κεντρικό Ντιτρόιτ, τα προβλήματα προκύπτουν όταν λιγότεροι κάτοικοι κατοικούν σε κτίρια τα οποία δεν μπορούν να διατηρήσουν. Αυτά τα κάποτε όμορφα κτίρια και κέντρα εμπορίου πέφτουν σε κατάσταση ερείπωσης, ένα σημάδι ανεπαρκούς προσπάθειας αναζωογόνησης (Jianping & Yasushi, 2012). Τα προγράμματα αναζωογόνησης έχουν σβήσει εξαιτίας του γεγονότος ότι οι δημοτικές αρχές αντιμετωπίζουν το πρόβλημα ως

περιαστική μεγέθυνση και όχι ως αστική συρρίκνωση. Η οικοδόμηση των κενών, η κατεδάφιση των καταδικασμένων κτιρίων και η υπο-αξιοποίηση της υποδομής είναι ανεξέλεγκτη στο Ντιτρόιτ, ως αποτέλεσμα του μειούμενου πληθυσμού. Η μειωμένη πυκνότητα πληθυσμού σε πόλεις όπως το Ντιτρόιτ μπορούν επίσης να οδηγήσουν σε βιομηχανικά εγκαταλειμμένα (brownfield) και απολεσθείσα γη, δύο φαινόμενα τα οποία λαμβάνουν χώρα, όταν μια βιομηχανία εγκαταλείπει τις εγκαταστάσεις της και αφήνει πίσω τις ρυπογόνες εστίες μόλυνσης.

## 2. Παγκοσμιοποίηση

Οι πολιτικοί οικονομολόγοι και δημογράφοι εστιάζουν την προσοχή τους στις παγκόσμιες ροές κεφαλαίου και επενδύσεων σε σχέση με το δίπολο οικονομικής ισορροπίας-σταθερότητας του πληθυσμού. Πολλοί θεωρητικοί υποστηρίζουν ότι το διεθνές εμπόριο και οι επενδύσεις μαζί με την δημιουργία θεσμών και οργανισμών, όπως το ΔΝΤ και η Διεθνής Τράπεζα επαναδιάρθρωσαν και επανακαθόρισαν τις αστικές πληθυσμιακές πυκνότητες, οι οποίες και ακολούθησαν τις ροές κεφαλαίων και εμπορίου (Vernon, 1979; Martinez-Fernandez, Audirac, Fol, Cunningham-Sabot, 2012).

Η θεωρία κύκλου ζωής-προϊόντος είναι ίσως η θεωρία που ερμηνεύει καλύτερα το πώς η παγκοσμιοποίηση προκαλεί αστική συρρίκνωση. Η θεωρία αναπτύχθηκε αρχικά από τον Raymond Vernon με σκοπό την βελτίωση της θεωρητικής κατανόησης των σύγχρονων προτύπων του διεθνούς εμπορίου (Vernon, 1979). Ο Jurgen Friedrichs, σε μεταγενέστερη μελέτη του (η θεωρία αστικής πτώσης-οικονομία, δημογραφία και πολιτικές ελίτ) (Friedrichs, 1993) στοχεύει στην αποσαφήνιση και «οικοδόμηση» πάνω στην θεωρία κύκλου ζωής-προϊόντος αλλά σε σχέση με την αστική πτώση-παρακμή. Δεχόμενοι την υπόθεση των συρρικνούμενων πόλεων ως αποτέλεσμα της οικονομικής πτώσης και της αστικής μετανάστευσης, ο Friedrichs συζητά το «πώς» και το «γιατί» λαμβάνει χώρα αυτή η οικονομική πτώση. Μέσω της ανατομίας της θεωρίας κύκλου ζωής-προϊόντος και της υπόδειξης αστικής πτώσης εξαιτίας της αποεπένδυσης της απαρχαιωμένης βιομηχανίας, ο Friedrichs αποδίδει την ρίζα-αιτία των συρρικνούμενων πόλεων στην έλλειψη βιομηχανικής διαφοροποίησης στο εσωτερικό των αστικών κέντρων. Αυτή η έλλειψη διαφοροποίησης μεγεθύνει τις πολιτικές και οικονομικές δυνάμεις των λίγων μεγάλων επιχειρήσεων και αδυνατίζει την ικανότητα των εργαζομένων να προστατευτούν ενάντια στην αποεπένδυση και την επακόλουθη αποβιομηχάνιση των πόλεων. Ο Friedrichs

υποστηρίζει ότι η έλλειψη οικονομικής ποικιλομορφίας εμποδίζει το βιομηχανικό κέντρο και αφαιρεί δυνάμεις από τους εργαζόμενους. Αυτό επιτρέπει λίγες οικονομικές ελίτ σε παλιές βιομηχανικές πόλεις, όπως το Σαν Λιούις, Μισούρι και Ντιτρόιτ στις ΗΠΑ να επανεπενδύσουν σε φτηνότερο και λιγότερο ρυθμισμένες τοποθεσίες του τρίτου κόσμου. Το αποτέλεσμα της οικονομικής πτώσης στις παλιές βιομηχανικές πόλεις είναι η επακόλουθη μετανάστευση των άνεργων πληθυσμών (Rieniets, 2009).

Πρόσφατες μελέτες έχουν περαιτέρω κτίσει πάνω στην θεωρία του κύκλου ζωής προϊόντος των συρρικνούμενων πόλεων. Πολλές από αυτές τις μελέτες, ωστόσο, επικεντρώνονται στα αποτελέσματα της παγκοσμιοποίησης στην αστική πτώση μέσω μιας γενικότερης κριτικής του νεοφιλελευθερισμού. Αυτό το πλαίσιο χρησιμοποιείται για να σηματοδοτήσει την παγκοσμιοποίηση των παραγωγικών διαδικασιών ως την κύρια αιτία που προκαλεί και τις συρρικνούμενες πόλεις και τις πολιτικές καταστροφικής ανάπτυξης (Taylor, 1986). Πολλά από αυτά τα άρθρα μελετούν συγκεκριμένες περιπτώσεις αναζητώντας την σχέση ανάμεσα στις ΗΠΑ και την Κίνα. Η κριτική υποστηρίζει ότι μια βασική αιτία των συρρικνούμενων πόλεων στις ανεπτυγμένες χώρες είναι η εκροή κεφαλαίου προς τις αναπτυσσόμενες χώρες. Αυτή η εκροή προκαλείται από την ανικανότητα των πόλεων των πλουσιότερων κρατών να βρουν μια παραγωγική αιχμή στο διεθνές οικονομικό σύστημα. Σε όρους αποεπένδυσης και μεταποιητικής κίνησης, η άνοδος της Κίνας μέσω της ανάθεσης σε τρίτους φτηνού εμπορίου αποτελεί το πιο αντιπροσωπευτικό παράδειγμα εφαρμογής της θεωρίας κύκλος ζωής προϊόντος (Martinez-Fernandez, Audirac, Fol, Cunningham-Sabot, 2012).

### **3. Προαστικοποίηση**

Η μετανάστευση πλουσιότερων ατόμων και οικογενειών από τα βιομηχανικά κέντρα σε προαστιακές περιοχές αποτελεί μια καταγεγραμμένη τάση η οποία εμφανίζεται κυρίως στις ΗΠΑ από τα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα (Voith, 1992). Συγκεκριμένες θεωρίες έχουν υποστηρίξει αυτή την άποψη προερχόμενες από διαφορετικά επιστημονικά πεδία. Τα πιο δημοφιλή έχουν να κάνουν με πολιτιστικά φαινόμενα όπως αυτά της ‘λευκής εξόδου-απόδρασης’ (whiteflight) και της ‘κουλτούρας του αυτοκινήτου’ και είναι αυτά που συγκεντρώνουν την μεγαλύτερη συναίνεση μεταξύ των διαφορετικών επιστημονικών πεδίων (Mitchell, 2004).

Το φαινόμενο λευκή έξοδος-απόδραση αναφέρεται στην κίνηση ενός μεγάλου αριθμού αμερικανών να απομακρυνθούν εκτός των αστικών κέντρων εξαιτίας της φυλετικής μείξης



αυτών και την μετακόμιση των πρώτων σε μεγάλες και ομογενείς περιοχές προαστίων κατά την διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Το αποτέλεσμα αυτού του είδους της μετανάστευσης, σύμφωνα με τους μελετητές των συρρικνούμενων πόλεων, ήταν η απώλεια οικονομικών πόρων (εσόδων) και υποδομής από τα αστικά κέντρα. Καθώς οι πλουσιότεροι και πιο πολιτικά δυνατοί πληθυσμοί απομακρύνθηκαν από τις πόλεις, το ίδιο συνέβη και με την χρηματοδότηση και το κρατικό ενδιαφέρον. Με αυτόν τον τρόπο ξεκίνησε η σημαντική πτώση και χειροτέρευση της αστικής κατάστασης κατά μήκος των πόλεων των ΗΠΑ στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα (Rappaport, 2003).

Σε συνδυασμό με τις φυλετικές αιτίες του φαινομένου της λευκής εξόδου- απόδρασης, η ανάπτυξη μια μοναδικά αμερικάνικης ‘κουλτούρας του αυτοκινήτου’ οδήγησε επίσης στην περαιτέρω ανάπτυξη της προαστιοποίησης και, αργότερα, της αστικής εξάπλωσης. Καθώς η ‘κουλτούρα του αυτοκινήτου’ μετέτρεψε την οδήγηση σε κάτι ιδιαίτερα δημοφιλές και κεντρικό σημείο του να είσαι Αμερικανός, τα προάστια εξαπλώθηκαν και καταγράφηκαν στην φαντασία των Αμερικανών ως το ιδανικό τοπίο και περιβάλλον διαβίωσης κατά την διάρκεια του 20<sup>ου</sup> αιώνα. Η αστική πρώτη και παρακμή υπό αυτές τις συνθήκες απλά χειροτέρευσε (Fulton, 2001).

### 3.4 Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟΥ ΤΗΣ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗΣ

Το φαινόμενο της συρρίκνωσης αντιμετωπίστηκε με πολλούς και διαφορετικούς τρόπους, περισσότερο ή λιγότερο επιτυχημένα. Τα όποια μέτρα πολιτικής και οι όποιες παρεμβάσεις προφανώς καθορίζονται από το γενικότερο πλαίσιο αναφοράς και εφαρμογής. Σε γενικές γραμμές η αμερικάνικη προσέγγιση καταγράφεται ως πιο άμεση και ίσως βίαιη. Αντίθετα η ευρωπαϊκή προσέγγιση χαρακτηρίζεται πιο ενταγμένη στο ιστορικό πλαίσιο της Ηπείρου, επηρεασμένη από τις ιστορικές της καταβολές.

Από τους πρώτους, ο Gasser (1979) προτείνει αστικό σχεδιασμό και δράσεις ανανέωσης ελεγχόμενες από την κοινότητα με στόχο την προστασία μιας περιοχής από καιροσκοπικές πιέσεις και τάσεις καταστροφής σε επίπεδο γειτονιάς.

Οι Bonham, Blaine, Spilika and Rastorfer (2002) προτείνουν πράσινα συστήματα μεγάλης κλίμακας, κενή γη ως πόρος σε επίπεδο γειτονιάς και διασύνδεση μεταξύ αστικής ανανέωσης και εξάπλωσης-διάχυσης. Οι Dawkins&Nelson (2003) προτείνουν κρατικά προγράμματα διαχείρισης της αστικής ανάπτυξης, τα οποία υποστηρίζουν πως αποτελούν

ένα αποτελεσματικό εργαλείο για την προώθηση της αναζωογόνησης των κεντρικών πόλεων. Σε μια άλλη εργασία μελετήθηκε η πρόσφατη ιστορία του Youngstown και συγκεκριμένα η διαδικασία σχεδιασμού που ακολουθήθηκε κατά την διάρκεια της αστικής συρρίκνωσης. Μέσω της συνεργατικής διαδικασίας σχεδιασμού και εισροών από κατοίκους και επιχειρήσεις, η πόλη αναγνώρισε τέσσερις πυλώνες ως την βάση του οράματος: αποδοχή ότι η πόλη είναι μικρότερη και θα παραμείνει έτσι, ορισμός της πόλης ως μια νέα περιφερειακή οικονομία, βελτίωση της εικόνας της πόλης και της ποιότητας ζωής σε αυτή και πρόσκληση σε δράση (Finnerty, 2003).

Ο Morley (2010) εξετάζει τα χαρακτηριστικά των επιτυχημένων προσπαθειών αναζωογόνησης της κενής γης παρουσιάζοντας ρυθμιστικές και προγραμματικές στρατηγικές τις οποίες μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι τοπικές κυβερνήσεις με στόχο την ανακύκλωση των κενών ιδιοκτησιών. Συγγραφείς όπως οι Pantalone και Hollander (2011) υποστηρίζουν ότι οι κενές ιδιοκτησίες αποτελούν μια σημαντική διαρροή στους πόρους της πόλης, τόσο σε όρους χαμένου εισοδήματος από τις μειούμενες αξίες της γης όσο και σε αυξανόμενα έξοδα από εγκληματικές δραστηριότητες. Οι συγγραφείς προτείνουν προσαρμογή των πόλεων στο σωστό μέγεθος (right-size) χρησιμοποιώντας ένα νέο υπόδειγμα το οποίο καθιερώνει σχέδια και προγράμματα πράσινης υποδομής, δημιουργεί τράπεζες γης ως μέσο διαχείρισης αυτής της προσπάθειας και χτίζει συναίνεση σε επίπεδο κοινότητας μέσω συνεργατικού σχεδιασμού γειτονιάς.

### 3.5 ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Διαφορετικές παρεμβάσεις έχουν υιοθετηθεί από διαφορετικές διοικητικές αρχές ώστε να αντιμετωπιστεί το πρόβλημα της αστικής συρρίκνωσης, οι σημαντικότερες των οποίων είναι:

#### ***Πράσινη πόλη συνταξιοδότησης (Greenretirementcity)***

Η έρευνα από την Ευρώπη προτείνει την ‘συνταξιοδοτική μετανάστευση’ ως μια στρατηγική διαχείρισης της αστικής συρρίκνωσης. Η όλη ιδέα είναι ότι οι εγκατελειμμένες ιδιοκτησίες ή τα κενά οικόπεδα μπορούν να μετατραπούν σε πράσινους χώρους για συνταξιούχους οι οποίοι μεταναστεύουν από άλλες περιοχές για αυτόν ακριβώς τον λόγο. Καθώς τα μεγαλύτερης ηλικίας άτομα μεταναστεύουν σε πόλεις μπορούν να μεταφέρουν επίσης τις γνώσεις και τις αποταμιεύσεις τους στην νέα υπό αναζωογόνηση πόλη. Η

προσέγγιση της πράσινης πόλης συνταξιοδότησης θα μπορέσει να έχει θετικά αποτελέσματα όσον αφορά στην κοινωνική ένταξη των ηλικιωμένων, όπως η περίπτωση της αστικής κηπουρικής-γεωργίας. Η προσέγγιση θα μπορούσε να δράσει ως καταλύτης στην αστική ανανέωση των συρρικνούμενων πόλεων. Ωστόσο η όλη στέγαση και διαμονή θα πρέπει να περιλαμβάνει και θέματα προσβασιμότητα στις υπηρεσίες της κοινότητας αλλά και παροχές ιατρικής φροντίδας (Nefsetal, 2013).

### ***Προσαρμογή του μεγέθους της πόλης (Right-sizing)***

Η ιδέα της προσαρμογής του μεγέθους της πόλης ορίζεται ως η ‘εξισορρόπηση και σταθεροποίηση των δυσλειτουργικών αγορών και σε δυσχέρεια γειτονιών μέσω προσεκτικά προσαρμοσμένων κινήσεων του δομημένου περιβάλλοντος της πόλης και σύμφωνα με τις ανάγκες του υφιστάμενου και προβλεπόμενου μελλοντικού πληθυσμού και αυτό μπορεί να γίνει προσαρμόζοντας την ποσότητα της γης που είναι διαθέσιμη για ανάπτυξη’. Αντί για προσπάθειες ανανέωσης και αναζωογόνησης όλης της πόλης, οι κάτοικοι επανατοποθετούνται σε πιο συμπαγείς ή πυκνές γειτονιές. Μια τέτοια επανοργάνωση ενθαρρύνει τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις που είναι χωροθετημένες σε πιο διάσπαρτες-αραιές περιοχές να μετακινηθούν σε πιο πυκνές από πληθυσμιακής άποψης περιοχές. Δίδεται έμφαση στις δημόσιες υπηρεσίες, οι οποίες χρησιμοποιούνται για την βελτίωση αυτών των γειτονιών. Τα εγκαταλελειμμένα κτίρια στις λιγότερο πυκνοδομημένες περιοχές γκρεμίζονται και τα κενά οικόπεδα διατηρούνται για μελλοντική ενδεχόμενη παροχή πράσινης υποδομής (Schilling&Logan, 2008). Η πόλη του Ντιτρόιτ υιοθέτησε τέτοιες προσεγγίσεις προσαρμογής του μεγέθους της (σχέδιο ‘DetroitWorkProject’). Πολλές γειτονιές είναι μόνο κατά 10-15% καταλυμένες και το όλο σχέδιο ενθαρρύνει τους κατοίκους να συγκεντρωθούν σε συνολικά 9 από τις πιο πυκνές και συμπαγείς γειτονιές. Με βάση αυτό το σχέδιο, η πόλη υλοποιεί διάφορες λειτουργίες, όπως για παράδειγμα δίνει προτεραιότητα στην δημόσια ασφάλεια, παρέχει αξιόπιστο σύστημα μεταφορών και κατεδάφισης των κενών κτηριακών δομών.

### ***Έξυπνη συρρίκνωση (smartdecline)***

Η ιδέα της έξυπνης συρρίκνωσης βασίζεται στα υποδείγματα μεγέθυνσης τα οποία προσφέρουν κίνητρα ενθάρρυνσης των επενδύσεων και κατ’ επέκταση ώθησης της οικονομικής και πληθυσμιακής μεγέθυνσης και αντιστροφής της συρρίκνωσης. Ωστόσο, αντί να υποστηρίζεται ότι η πόλη μπορεί να επιστρέψει στα προηγούμενα επίπεδα

πληθυσμού, οι κυβερνήσεις ασπάζονται την συρρίκνωση και αποδέχονται ότι θα έχουν μια πόλη με σημαντικά μικρότερο πληθυσμό. Με βάση αυτό το υπόδειγμα, οι κυβερνήσεις δίνουν έμφαση στην διαφοροποίηση της οικονομίας και προτεραιότητα στην μεταφορά-μετακόμιση ανθρώπων και γειτονιών όσον αφορά στους πόρους (Rhodes&Russo, 2013).

### **Τράπεζα Γης**

Πρόκειται για ημί-κυβερνητικές κομητείες ή δημοτικές αρχές οι οποίες διαχειρίζονται το απόθεμα του πλεονάσματος των κενών οικοπέδων. Επιτρέπουν σε τοπικούς φορείς που έχουν την αρμοδιότητα να πουλήσουν, κατεδαφίσουν και να αποκαταστήσουν έναν μεγάλο αριθμό εγκαταλελειμμένων και φορολογικά καθυστερημένων (υπερήμερων) ιδιοκτησιών. Κάποιες φορές το κράτος εργάζεται άμεσα με τις τοπικές κυβερνήσεις ώστε να επιτρέψει στις εγκαταλελειμμένες ιδιοκτησίες να έχουν ευκολότερη και γρηγορότερη μεταπώληση και αποφυγή της κερδοσκοπικής μεταπώλησης (Fredenburg, 2014).

Η δημιουργία τραπεζών γης θα μπορούσε να αυξήσει τις αξίες γης και τα φορολογικά έσοδα με στόχο την περαιτέρω καινοτομία στις συρρικνούμενες πόλεις. Ωστόσο, η διαδικασία της απόκτησης κατασχεμένων ιδιοκτησιών μπορεί να είναι προβληματική καθώς μπορεί να αφορά και την εμπλοκή φορέων με αρμοδιότητα την έκδοση καθαρών αποφάσεων όσον αφορά το 'ποιές ιδιοκτησίες είναι αναγκαίες για επανάπτυξη'. Επομένως, μια νέα προσέγγιση στην διαχείριση αυτών των κενών οικοπέδων θα πρέπει να δημιουργηθεί και σε συνεργασία με ομάδες της τοπικής κοινωνίας ώστε να δημιουργηθούν πιο πράσινοι ανοικτοί χώροι ανάμεσα στις παρακαμάζουσες γειτονιές και να μειωθούν τα κενά οικοπέδα με τελικό στόχο να δημιουργηθούν ισχυρές δεσμεύσεις σε επίπεδο κοινωνίας (Ashton 2009; Crompton 2005).

### **3.6 Η ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ**

Υπό τις νέες συνθήκες της εξελισσόμενης οικονομικής κρίσης δημόσιου χρέους στην Ευρωζώνη και ιδιαίτερα στην Ελλάδα, οι ελληνικές πόλεις εμφανίζουν έντονα σημεία συρρίκνωσης σε οικονομικό, χωρικό, κοινωνικό και δημογραφικό επίπεδο: χιλιάδες επιχειρήσεις κλείνουν, κενά καταστήματα και γραφεία σε κεντρικούς εμπορικούς δρόμους, ανεργία που γιγαντώνεται με γοργούς ρυθμούς, εξαθλίωση κοινωνικών στρωμάτων και αύξηση αστέγων, κενά διαμερίσματα και κατοικίες λόγω εσωτερικής μετανάστευσης μεσαίων αστικών πληθυσμών προς φθηνότερες γειτονιές των πόλεων ή προς τις ιδιαίτερες

πατρίδες τους στην ελληνική επαρχία, και λόγω μετανάστευσης προς χώρες με αναπτυγμένη οικονομία σε Ευρώπη, Β. Αμερική και Αυστραλία (Γοσποδίνη, 2012).

### 3.6.1 Η ΑΡΧΗ ΤΗΣ ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

Μετά το οικονομικό άνοιγμα των Βαλκανικών πρώην σοσιαλιστικών χωρών, στις αρχές της δεκαετίας του '90, η Ελλάδα υπήρξε ο μεγαλύτερος επενδυτής στις συγκεκριμένες περιοχές μέσω (α) μεγάλων ελληνικών επιχειρήσεων (τράπεζες, κατασκευαστικές εταιρείες, supermarkets) οι οποίες επέκτειναν το δίκτυό τους σε πόλεις της Αλβανίας, FYROM, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Σερβίας (β) μέσω μεσαίων ελληνικών επιχειρήσεων (στους κλάδους ένδυσης, υπόδησης, επίπλων, κ.α.) που μετεγκαθίσταντο εκεί λόγω ελκυστικού μισθολογικού και φορολογικού κόστους (Labrianidis 2001, Labrianidis et al. 1993, Hatziprokopiou 2006, Labrianidis 2008). Για τους ίδιους λόγους, πολυεθνικές εταιρείες (π.χ. Goodyear, Coca Cola) άρχισαν σταδιακά να μετεγκαθίστανται από την Ελλάδα στις Βαλκανικές πόλεις. Ως αποτέλεσμα, οι ελληνικές πόλεις, και κυρίως εκείνες κοντά στα βόρεια σύνορα της χώρας, υπέστησαν συρρίκνωση της οικονομικής βάσης, μείωση των θέσεων εργασίας, ενώ εμφανίσθηκαν τα πρώτα κενά βιομηχανικά και βιοτεχνικά κτήρια σε αστικές περιοχές. Παράλληλα, η εντεινόμενη διάδοση των νέων τεχνολογιών στην επικοινωνία (διαδίκτυο, κινητή τηλεφωνία) και τα έργα μεταφορικών υποδομών (αστικοί αυτοκινητόδρομοι, προαστιακός, μετρό, αεροδρόμιο, κλπ) ενθάρρυναν την προαστιοποίηση και την αστική διάχυση στις μεγάλες ελληνικές πόλεις - κυρίως στην Αττική και τη Θεσσαλονίκη - οι οποίες επέφεραν τη μείωση κατοίκων και επιχειρήσεων στα κέντρα των πόλεων και στις κεντρικές αστικές περιοχές και συνθήκες κοινωνικής και οικονομικής παρακμής τους (Γοσποδίνη, 2012).

Οι αρνητικές αυτές συνέπειες όμως για τα κέντρα των ελληνικών πόλεων, κατά τη διάρκεια της εικοσαετίας 1990 -2010 και μέχρι την έναρξη της ελληνικής κρίσης, εξισορροπήθηκαν από τις εξής συγκυριακές συνθήκες:

(α) τα μεταναστευτικά ρεύματα από τις Βαλκανικές χώρες και τις πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες προς τις ελληνικές πόλεις, τα οποία προσέφεραν αφενός φθινό εργατικό δυναμικό στις ελληνικές επιχειρήσεις και αφετέρου, νέους κατοίκους στις υποβαθμισμένες γειτονίες στα κέντρα των πόλεων (Kotzamanis et al 1998, Kotzamanis 2000a, Kotzamanis 2000b).

(β) η οικονομική ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας με ρυθμούς 4-5% ετησίως, η οποία δημιουργούσε νέες ανάγκες και νέες θέσεις στην αγορά εργασίας, και  
(γ) η προετοιμασία για τη φιλοξενία των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 που με τα μεγάλα έργα που υλοποιήθηκαν στην Αθήνα, την Αττική και επιλεγμένες ελληνικές πόλεις, δημιούργησαν χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας.

### 3.6.2 Η ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ ΩΣ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Με την έναρξη της διεθνούς κρίσης το 2008 και την συνεχιζόμενη μέχρι σήμερα οικονομική κρίση δημόσιου χρέους στην Ευρωζώνη και ιδιαίτερα στην Ελλάδα, οι ελληνικές πόλεις εμφανίζουν έντονα χαρακτηριστικά συρρίκνωσης: Το 2010 έκλεισαν πανελλαδικά 56.000 μικρομεσαίες επιχειρήσεις ενώ το 2011 ο αριθμός έφθασε τις 60.000. Σύμφωνα με το Εμπορικό και Βιοτεχνικό Επιμελητήριο Θεσσαλονίκης, από την έναρξη της οικονομικής κρίσης, το σύνολο των επιχειρήσεων που έκλεισαν στη Θεσσαλονίκη ανέρχονται 16.990. Στο κέντρο της πόλης, υπάρχει μια αλυσίδα κενών εμπορικών καταστημάτων και γραφείων σε άλλοτε πολύ εμπορικούς δρόμους καθώς και γειτονιές κενών βιοτεχνικών και επαγγελματικών κτηρίων όπως στην περιοχή του παλιού εμπορικού κέντρου (Οδός Βαλαωρίτου και Συγγρού) και στην περιοχή μεταξύ των οδών Δωδεκανήσου και Γιαννιτσών.

Η κατάσταση στην Αθήνα και την Αττική είναι παρόμοια: Στο κέντρο της Αθήνας περίπου το 1/3 των εμπορικών καταστημάτων είναι κενά, ενώ σε περιφερειακά εμπορικά κέντρα Δήμων της Αττικής το ποσοστό των κενών καταστημάτων κυμαίνεται από 17% -28,1%. Για παράδειγμα, στην Οδό Σταδίου, έναν από τους εμπορικότερους δρόμους της Αθήνας, τα κενά καταστήματα τον Μάρτιο 2012 έφθασαν το 42% (Γοσποδίνη, 2012).

Σε μεσαίου μεγέθους πόλεις, το τοπίο είναι ανάλογο. Για παράδειγμα, σε πρόσφατη έρευνα<sup>5</sup> μεταπτυχιακών φοιτητών στο κέντρο της πόλης της Λάρισας παρατηρήθηκε ότι

---

<sup>5</sup> Η έρευνα πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο 2017 από τους μεταπτυχιακούς φοιτητές Μαρία-Βιργινία Ευσταθιάδη, Δρ. Μαρία- Ερατώ Μαρκάτου, Αγλαΐα Ξάνθου, Κατερίνα Παπανδρέου και Μιχάλη Τσιάρα, υπό την επίβλεψη των καθ. Α. Γοσποδίνη και Δ. Καλιώρα, στα πλαίσια του μαθήματος 'Αστική Ανάπλαση και Αναγέννηση Οικονομικά και Δημογραφικά Συρρικνούμενων Περιοχών' του ΠΜΣ Αστική Ανάπλαση και Ανάπτυξη του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

από το σύνολο των 3.225 καταγεγραμμένων ισόγειων καταστημάτων και επαγγελματικών χώρων, το 24% είναι κενά και το υπόλοιπο 76% στεγάζει εμπορικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες. Στην περιοχή μελέτης που οριοθετείται από 4 κύριους εμπορικούς δρόμους με δυνατότητα στάθμευσης, εμφανίζονται διαφορετικά επίπεδα συρρίκνωσης: Ανθίμου Γαζή (13,57%), Ηρώων Πολυτεχνείου (23,75%), Γεωργιάδου (30,77%) και 28<sup>ης</sup> Οκτωβρίου (37,68%).

Η εικόνα των ‘παραδοσιακών’ μη πεζοδρομημένων εμπορικών δρόμων είναι διττή: Από την μια πλευρά εμφανίζονται δρόμοι με ποσοστά συρρίκνωσης της τάξης του 25% (π.χ. Βενιζέλου, Ηπείρου) και από την άλλη υπάρχει και η περίπτωση δρόμων, όπως η Κύπρου και η Μ. Αλεξάνδρου με πολύ μικρή συρρίκνωση, η οποία ανέρχεται στο 6%. Αντίθετα, φαίνεται ότι πεζοδρόμηση και συρρίκνωση αποτελούν δύο ασύμβατες έννοιες, μιας και από την καταγραφή φαίνεται ότι οι ‘κλασσικοί’ πεζοδρομημένοι δρόμοι, όπως η Κούμα, Πατρόκλου και Ερμού εμφανίζουν πολύ μικρά ποσοστά συρρίκνωσης, ενώ η μέγιστη συρρίκνωση αφορά κυρίως μικρούς δρόμους στη λογική κέντρου-απόκεντρου.

Στην ίδια λογική κινείται η συρρίκνωση και στις άλλες μεσαίου μεγέθους ελληνικές πόλεις με την ανεργία, ως συνέπεια της οικονομικής κρίσης και της συρρίκνωσης των πόλεων, να έχει αυξηθεί δραματικά. Με τη συνεχή γιγάντωση της ανεργίας, παρουσιάζονται έντονα φαινόμενα εξαθλίωσης κοινωνικών στρωμάτων με αύξηση των αστέγων καθώς και αύξηση των κενών διαμερισμάτων και κατοικιών λόγω μετανάστευσης. Ειδικότερα, παρατηρούνται τα εξής:

- Μετανάστευση ανέργων νέων με περιορισμένα ή μεσαία τυπικά προσόντα προς αγροτικούς οικισμούς και πολύ μικρές πόλεις, κυρίως προς την ιδιαίτερη πατρίδα τους, με στόχο την άσκηση αγροτικού επαγγέλματος και την αξιοποίηση οικογενειακής αγροτικής γης
- Μετανάστευση ανέργων νέων με υψηλά τυπικά προσόντα προς πόλεις της Ευρώπης, των ΗΠΑ και της Αυστραλίας με την ελπίδα καλύτερης επαγγελματικής καριέρας και μεγαλύτερου εισοδήματος.
- Μετακόμιση κατοίκων από περιοχές κατοικίας υψηλών εισοδημάτων σε περιοχές κατοικίας μεσαίων και χαμηλών εισοδημάτων με την ελπίδα περιορισμού του κόστους ζωής στις μεγάλες πόλεις.

- Οι δείκτες γεννητικότητας φαίνεται ότι αρχίζουν να μειώνονται λόγω αφενός της μείωσης των εισοδημάτων των μεσαίων και χαμηλών κοινωνικών στρωμάτων και αφετέρου, λόγω της κατάργησης πολλών κοινωνικών παροχών στα πλαίσια του προγράμματος λιτότητας του Μνημονίου. Είναι ενδεικτικό ότι σύμφωνα με την Απογραφή του 2011, ο συνολικός πληθυσμός σε εθνικό επίπεδο έχει μειωθεί σε 10,78 εκ. από 10,96 εκ. το 2001 παρά την συνεχιζόμενη εισροή οικονομικών μεταναστών από πτωχές χώρες της Ασίας.

Τέλος, μια άλλη συνέπεια της οικονομικής κρίσης, η οποία ταυτόχρονα αποτελεί χαρακτηριστικό της αστικής συρρίκνωσης, είναι η δραστική μείωση των τιμών ενοικίασης και αγοράς ακινήτων, με εντονότερη την πτώση τιμών στα επαγγελματικά ακίνητα (γραφεία, ισόγεια καταστήματα) από ότι στις κατοικίες, μεγαλύτερη στις μεγάλες πόλεις (Αθήνα, Θεσσαλονίκη) από ότι στις μεσαίες και μικρότερες πόλεις, και επίσης εντονότερη στα κέντρα των πόλεων από ότι στις περιφερειακές περιοχές κατοικίας και τα προάστια (Γοσποδίνη, 2012).

Συμπερασματικά η συρρίκνωση του αστικού πληθυσμού των ελληνικών πόλεων οφείλεται στην αλλαγή-μεταβολή των οικονομικών και πολεοδομικών συνθηκών τους εξαιτίας της οικονομικής κρίσης που μαστίζει τη χώρα. Οι συρρικνούμενες πόλεις βιώνουν δραματικές κοινωνικές αλλαγές εξαιτίας της πτώσης της γεννητικότητας, των αλλαγών στις προσδοκίες ζωής, της γήρανσης του πληθυσμού και της δομής των νοικοκυριών. Βασική αιτία των παραπάνω αλλαγών είναι η μετανάστευση για λόγους εξεύρεσης εργασίας, η οποία συνεπάγεται διαφορετικές ανάγκες για τα νοικοκυριά «προκαλώντας» την στεγαστική αγορά και δημιουργώντας την ανάγκη για νέα γη ή νέο πολεοδομικό σχεδιασμό.

Το πρόβλημα βέβαια όπως αναφέρει ο David Harvey, είναι πολιτικό. Η πολιτική λιτότητας, όπως αυτή που επιβάλει σήμερα το Μνημόνιο, αποτελεί μια πολιτική επιλογή χωρίς ωστόσο να αποτελεί και μια αναγκαία πολιτική. Βέβαια ο καπιταλισμός βασίζεται στην ανάπτυξη. Όταν δεν μπορεί να αναπτυχθεί εμπλέκεται σε αρπακτικές πρακτικές όπως αυτές που βιώνουμε σήμερα. Η καπιταλιστική τάξη έχει να επιλέξει ανάμεσα στη συσσώρευση μέσω της ανάπτυξης και τη συσσώρευση μέσω της υφαρπαγής. Αυτή τη στιγμή το κράτος αναγκάζεται σε μια πολιτική μαζικής υφαρπαγής και είναι αυτή η πολιτική που νομιμοποιείται από το χρέος.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

#### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο πιο σημαντικός παράγοντας για την υλοποίηση προγραμμάτων αστικής ανάπλασης στην Ευρώπη αλλά και στον υπόλοιπο κόσμο είναι η εξασφάλιση εκείνου του χρηματοδοτικού πλαισίου που θα επιτρέψει την ολοκλήρωση των συγκεκριμένων πολιτικών με επιτυχία. Η προέλευση των χρηματοδοτικών πόρων μπορεί να είναι από το δημόσιο τομέα, τον ιδιωτικό ή συνδυασμό και των δύο, με τις σύγχρονες προσεγγίσεις να στοχεύουν ιδιαίτερα στην προσέλκυση και συμμετοχή του ιδιωτικού κεφαλαίου.

Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη, βασική παράμετρο για την υλοποίηση των προγραμμάτων αστικών αναπλάσεων, αποτελούν κυρίως οι πόροι από τα προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σε χώρες όπως η Ελλάδα, που δεν έχουν παράδοση στις πολιτικές αστικών αναπλάσεων, η χρηματοδότηση προέρχεται σχεδόν αποκλειστικά από τις Δράσεις και τα Προγράμματα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στα τελευταία πενήντα χρόνια πρωτόγνωροι μετασχηματισμοί στον ευρωπαϊκό χώρο επηρέασαν τη δομή και εξέλιξη του αστικού χώρου, ενώ αναπτύσσονται πολιτικές που πραγματεύονται τη Βιώσιμη Ανάπτυξη στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι πόλεις, στα πλαίσια της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, βρίσκονται σε έναν συνεχή ανταγωνισμό. Αυτό ώθησε το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στην άτυπη υπουργική Σύνοδο της Λειψίας το 2007, να συμφωνήσει ώστε να ανακηρυχθεί η αναζωογόνηση των αστικών περιοχών ως μια από τις βασικές κοινές πολιτικές με αποτέλεσμα την δημιουργία και την ψήφιση μιας σειράς κανονισμών και αποφάσεων από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο που θέτει τις αναπλάσεις, στο επίκεντρο των ειδικότερων πολιτικών για την Περιφερειακή Ανάπτυξη με προγράμματα αστικής αναγέννησης ώστε να μεταμορφώσουν στην Ευρώπη περιοχές μεγάλης κλίμακας, ακόμη και ολόκληρες πόλεις.

Ήδη στην Ευρώπη η αναγνώριση από τα κράτη-μέλη της ιδιαίτερης σημασίας των αστικών περιοχών για τη οικονομική ανάπτυξη, έχει οδηγήσει σε αυξανόμενη τάση για περιφερειακή πολιτική που να εστιάζει στις στρατηγικές για τα αστικά συστήματα, τις αστικές περιοχές και τα αστικά κέντρα περιφερειακών αλλά και εθνικών και υπερεθνικών επιπέδων.

Στη Φινλανδία, η ανταγωνιστικότητα των πόλεων τέθηκε ως εθνικός στόχος το 1996 και η αστική πολιτική είναι πλήρως προσανατολισμένη προς την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των πόλεων, την προστασία της λειτουργικής τους δομής και την επίτευξη ενός ισόρροπου πολυκεντρικού αστικού δικτύου με πόλεις διαφόρων μεγεθών, με κυριότερο εργαλείο το 'Πρόγραμμα Περιφερειακών Κέντρων'.

Στη Σουηδία, η αστική ανάπτυξη αποτελεί μέρος της εθνικής πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης από το 2003, τονίζοντας ειδικότερα το ρόλο των μητροπολιτικών περιοχών στον εθνικό και ευρωπαϊκό ανταγωνισμό και εστιάζοντας, για τις λοιπές κύριες αστικές περιοχές, κυρίως στην ανώτατη εκπαίδευση και την E&A και στην καταπολέμηση των φαινομένων κατακερματισμού και των ασυμβατοτήτων στην αγορά εργασίας.

Στη Δανία, ιδρύεται Υπουργείο Αστικών Υποθέσεων το 1998 με στόχους τη στήριξη των πόλεων ως κέντρα ανάπτυξης και την ανάπτυξη ελκυστικών και βιώσιμων πόλεων με καλές συνθήκες διαβίωσης και επιχειρηματικής δραστηριότητας και ερευνητική στήριξη.

Στη Γερμανία, η αστική πολιτική εστιάζει στην ενίσχυση του εσωτερικού και των κέντρων των πόλεων για τις αναπτυξιακές τους λειτουργίες λαμβάνοντας υπόψη τη διατήρηση των ιστορικών πόλεων και μνημείων και στη λήψη μέτρων για αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων, ενώ οι πόλεις δεν είναι αυτομάτως δικαιούχοι προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης αλλά πρέπει να ανταγωνιστούν τις υπόλοιπες πόλεις σε κάθε πρόγραμμα.

Η Ολλανδία είναι μια από τις πρώτες ευρωπαϊκές χώρες που υιοθέτησαν επίσημη αστική πολιτική, διαφοροποιημένη σε 'G4' (οι τέσσερις μεγαλύτερες πόλεις της χώρας) και G27 (μια ομάδα 27 άλλων πόλεων) και με βασικά θέματα την ασφάλεια, την ενσωμάτωση, την κοινωνική συνοχή, την αναδόμηση περιοχών και γειτονιών, τη βελτίωση της οικονομικής διάρθρωσης και του επιχειρηματικού κλίματος, την κινητοποίηση πολιτών, επιχειρήσεων και φορέων.

Η αστική πολιτική της Αγγλίας έχει μακρά παράδοση υπό το Γραφείο του Αναπληρωτή Πρωθυπουργού και με βασικά εργαλεία τα πενταετή σχέδια Βιώσιμων Κοινοτήτων και το πρόγραμμα των 'Πόλεων – πυρήνων' που εστιάζει στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και του ρόλου των κύριων περιφερειακών πόλεων στην εθνική οικονομική επιτυχία.

Η αστική πολιτική στη Γαλλία εστιάζει περισσότερο σε μειονεκτικές γειτονίες πόλεων παρά στις πόλεις ως σύνολο και εφαρμόζεται από τις τοπικές αρχές μέσω εταιρικών σχέσεων (contrats de plan), που προσδιορίζουν ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα με

συγκεκριμένες δράσεις σε πέντε πεδία προτεραιότητας: στέγαση και ποιότητα ζωής, απασχόληση και οικονομική ανάπτυξη, εκπαίδευση, υγεία και δημόσια τάξη.

Βασικό στοιχείο των αστικών πολιτικών σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες, είναι η ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ των δήμων των ευρύτερων αστικών περιοχών, είτε ως αποτέλεσμα κρατικής παρέμβασης είτε ως πρωτοβουλία για υπερκέραση θεσμικών προβλημάτων, για στρατηγικό σχεδιασμό και για επίλυση κοινών προβλημάτων. Η εμπειρία αναδεικνύει ορισμένα βασικά συστατικά που ορίζουν μια ‘αλυσίδα αξίας’ για την αστική πολιτική: επιτυχημένες πόλεις είναι αυτές που μπορούν να προσαρμόζονται συνεχώς στην εξέλιξη των αγορών και της τεχνολογίας, έχουν ιδιαίτερη ικανότητα στην εκμετάλλευση των τεχνικών ευκαιριών, της τεχνολογίας και του κεφαλαίου, μέσα από την ανασυγκρότηση των δεξιοτήτων, χαρακτηρίζονται από καινοτομία, επιχειρηματικό πνεύμα, οργανωτικές στρατηγικές και ύπαρξη τοπικής ηγεσίας και έχουν αναπτύξει τις κατάλληλες υποδομές έχοντας επίσης πρόσβαση σε κατάλληλα χρηματοοικονομικά εργαλεία (Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, 2010) .

#### 4.1 ΟΙ ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δεν έχει θεσμικά την αρμοδιότητα άσκησης αστικής πολιτικής και πολεοδομίας. Έχοντας όμως σκοπό να κατευθύνει και να υποστηρίξει πρακτικές για την αντιμετώπιση των κοινών προβλημάτων των ευρωπαϊκών πόλεων, θεμελίωσε σταδιακά μια προσέγγιση αστικής πολιτικής με τη μορφή πιλοτικών σχεδίων, προγραμμάτων αναβάθμισης γειτονιών, ολοκληρωμένων παρεμβάσεων και δράσεων βιώσιμης αστικής ανάπτυξης (Ανδρικοπούλου κ.α., 2014).

Στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής, που θεσμοθετήθηκε στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη το 1986, ασκείται μέσω των διαρθρωτικών ταμείων η Ευρωπαϊκή αστική πολιτική με σκοπό την ισόρροπη και αρμονική ανάπτυξη του ευρωπαϊκού χώρου και την μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων, συγχρηματοδοτώντας δράσεις και έργα στις λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το 1988 θέτονται οι βασικοί στόχοι και ορίζονται οι προδιαγραφές για τον τρόπο λειτουργίας και το συντονισμό των ταμείων, στη διάρκεια της πρώτης περιόδου εφαρμογής από το 1989 έως το 1993. Ακολουθεί μια σειρά διαδοχικών προγραμμάτων για τις περιόδους 1994-1999, 2000-2006, 2007-2013 έως και

την νέα περίοδο 2014-2020. Η πολιτική συνοχής της Ευρωπαϊκής Ένωσης υλοποιείται αρχικά μέσω διαδοχικών Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης (ΚΠΣ) έως και το 2006 και στη συνέχεια μέσω του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) για τις περιόδους 2007-2013 και 2014-2020, τα οποία εφαρμόζονται μέσω Επιχειρησιακών Προγραμμάτων σε περιφερειακό (ΠΕΠ) και εθνικό επίπεδο (ΕΠ).

<b>ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΥΝΟΧΗΣ</b>	
<b>1986</b>	Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη: Θεσμοθέτηση της πολιτικής συνοχής
<b>1989-1993</b>	<b>1η</b> περίοδος προγραμματισμού (Α' ΚΠΣ)
	• Αστικά Πιλοτικά Σχέδια (Φάση Ι)
<b>1994-1999</b>	<b>2η</b> περίοδος προγραμματισμού (Β' ΚΠΣ)
	• Αστικά Πιλοτικά Σχέδια (Φάση ΙΙ) • Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN I
<b>2000-2006</b>	<b>3η</b> περίοδος προγραμματισμού (Γ' ΚΠΣ)
	• Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN II • Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις αστικής ανάπτυξης στα Επιχειρησιακά Προγράμματα
<b>2007-2013</b>	<b>4η</b> περίοδος προγραμματισμού (ΕΣΠΑ)
	• Δράσεις βιώσιμης αστικής ανάπτυξης στα Επιχειρησιακά Προγράμματα
<b>2014-2020</b>	<b>5η</b> περίοδος προγραμματισμού (ΕΣΠΑ)
	• Ολοκληρωμένες δράσεις βιώσιμης αστικής ανάπτυξης • Δίκτυο Αστικής Ανάπτυξης

Πίνακας 1: Αστικές παρεμβάσεις στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής. Πηγή: (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2014)

Η έννοια της αστικής ανάπλασης, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αποκτά σήμερα ένα πιο ολοκληρωμένο στρατηγικό χαρακτήρα και όχι δράσεις που αφορούν μόνο τη διατήρηση και αποκατάσταση ιστορικών τόπων και υποδομών, αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις σε διατηρητέα κελύφη και εγκατάσταση νέων χρήσεων και λειτουργιών. Στόχος των ευρωπαϊκών πολιτικών είναι η συνολική αντιμετώπιση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων που αντιμετωπίζουν υποβαθμισμένες αστικές περιοχές με ακατάλληλες υποδομές, ανεπαρκείς κοινωνικές υπηρεσίες και υψηλά ποσοστά ανεργίας, ενισχύοντας φαινόμενα κοινωνικού αποκλεισμού και γκετοποίησης. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχοντας στόχο την άρση των περιφερειακών ανισοτήτων στα κράτη-μέλη της, ενεργοποιεί, μέσω των αστικών αναπλάσεων, ένα σύνολο μέτρων για την οικονομική ανάπτυξη (ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και της τοπικής αγοράς εργασίας, βελτίωση της ελκυστικότητας για ανάπτυξη επιχειρηματικών δραστηριοτήτων), την βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος (δημιουργία και εξασφάλιση υψηλής ποιότητας δημόσιων κοινόχρηστων χώρων, εκσυγχρονισμός των δικτύων υποδομής, βιώσιμη αναβάθμιση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος), την προώθηση της καινοτομίας και η ανάπτυξη επιχειρηματικότητας, την εξασφάλιση κοινωνικής συνοχής και την κοινωνική ενσωμάτωση των υποβαθμισμένων αστικών περιοχών της.

#### 4.2 ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, εφαρμόζει σημαντικές δράσεις για την υποστήριξη της αστικής ανάπλασης. Στο πλαίσιο των διαδοχικών επιχειρησιακών προγραμμάτων, πολλές δράσεις υλοποιούνται στις πόλεις, ενώ υπάρχουν και συγκεκριμένα προγράμματα που απευθύνονται άμεσα στις αστικές περιοχές, όπως τα αστικά πιλοτικά σχέδια και η κοινοτική πρωτοβουλία URBAN. Στα τελευταία προγράμματα (από την περίοδο 2000-2006 και μετά), οι αστικές παρεμβάσεις αποτελούν συνιστώσα του κύριου κορμού της πολιτικής συνοχής και είναι ενσωματωμένες στα περιφερειακά επιχειρησιακά προγράμματα (ΠΕΠ).

##### 4.2.1 ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ URBAN PILOTS

Στόχος των προγραμμάτων Urban Pilots ήταν η προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής όπως και η υποστήριξη της καινοτομίας στην αστική αναζωογόνηση (άρθρο 10

του ΕΤΠΑ, 2011). Πραγματοποιήθηκαν σε δύο φάσεις, η πρώτη κατά τη διάρκεια της περιόδου 1990-1993, με συνολικά 33 Αστικά Πιλοτικά Προγράμματα που εφαρμόστηκαν σε 11 κράτη μέλη και η δεύτερη που άρχισε το 1995 με χρηματοδότηση συνολικά 26 αστικών πειραματικών προγραμμάτων σε 14 κράτη μέλη για την περίοδο από 1 Ιουλίου 1997 έως 31 Δεκεμβρίου 1999.

#### 4.2.2 ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ URBAN I ΚΑΙ URBAN II

Οι πρωτοβουλίες URBAN εισήγαγαν την λογική των Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων και έχουν στο επίκεντρο, παράλληλα με δράσεις πολεοδομικής φύσεως, όπως ανάπτυξη αστικών υποδομών, αναπλάσεις ιστορικών κέντρων κ.λ.π., την οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση υποβαθμισμένων περιοχών και πόλεων. Η καινοτομία τους έγκειται στο γεγονός ότι εκτός των κλασικών μεθόδων ανάπλασης, λαμβάνουν υπόψη και άλλες παραμέτρους όπως η τεχνολογική εξέλιξη των πόλεων, η διαφοροποίηση και ανάπτυξη της τοπικής οικονομίας και απασχόλησης, η ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού κ.λ.π. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2003).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί την πιο αστικοποιημένη περιοχή του κόσμου, όταν περίπου το 80% του ευρωπαϊκού πληθυσμού ζει σε πόλεις, με πολλά προβλήματα που εμφανίζονται κυρίως στα αστικά κέντρα και αφορούν την κοινωνία, την οικονομία και το περιβάλλον. Έτσι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προχώρησε στην έναρξη της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN που αφορά την οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση πόλεων και οικισμών σε κρίση, ώστε να προωθηθεί μια ισορροπημένη αστική ανάπτυξη. Το πρόγραμμα URBAN λαμβάνει υπόψη όλες τις παραμέτρους της αστικής ζωής και εφαρμόζει ένα πακέτο μέτρων που συνδυάζουν την αποκατάσταση παλιών υποδομών με δράσεις για την οικονομία και την αγορά εργασίας. Τα μέτρα αυτά συμπληρώνονται με δράσεις για την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού και μέτρα για την βελτίωση της ποιότητας του περιβάλλοντος (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2000).

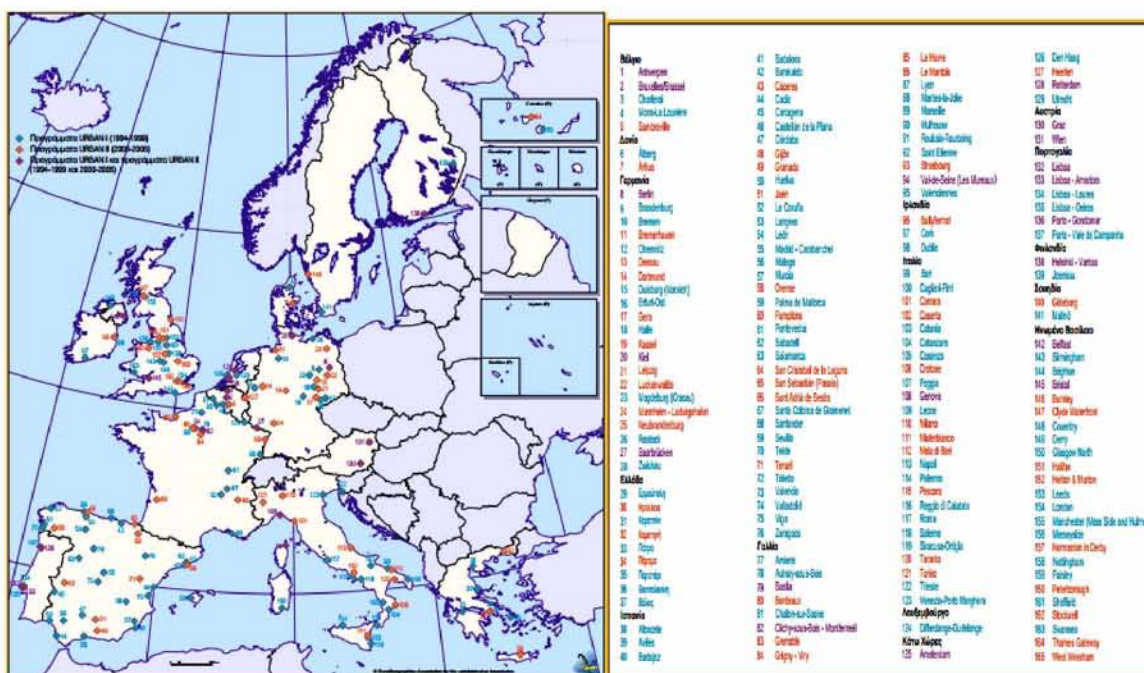
Η δράση της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN απευθύνθηκε περίπου σε 3,2 εκατομμύρια ανθρώπους. Ο μέσος όρος κάθε προγράμματος ήταν γύρω στους 27.000 ανθρώπους με τους πληθυσμούς να κυμαίνονται από 8.000 ανθρώπους στο Μπάρι της Ιταλίας έως τους 130.000 στην Βιέννη της Αυστρίας. Κάθε πρόγραμμα κάλυπτε κατά μέσο όρο τα 5.8 km<sup>2</sup> που αποτελούσε μια συγκεκριμένη γειτονιά ή διοικητική περιοχή, ενώ σε κάποιες

περιπτώσεις εντάσσονταν ομάδες διαφορετικών περιοχών σε ένα πρόγραμμα (Ανδρικοπούλου, 2014).

Το πρόγραμμα σε ποσοστό 45% είχε στόχο την επέμβαση στις περιοχές του κέντρου, οι οποίες ήταν αποκλεισμένες από τη ευρύτερη ζωή της πόλης, το 20% εστίαζε στα ιστορικά κέντρα με ιδιαίτερη πολιτιστική αξία -που όμως έχουν παραμεληθεί και παρακμάζουν- και τέλος σχεδόν το 35% ασχολήθηκε με προβλήματα αστικής παρακμής σε περιοχές στα περίχωρα των πόλεων με δυσκολία πρόσβασης, σε εργατικές κατοικίες ή σε εγκαταλελειμμένες βιομηχανικές ζώνες. Τα προβλήματα που προσπάθησε να αντιμετωπίσει αφορούν στην οικονομική και κοινωνική ενδυνάμωση των περιοχών, την άρση κοινωνικών αποκλεισμών και ανεργίας, την εκπαίδευση και ενίσχυση εργατικού δυναμικού, τη δημιουργία νέων τεχνολογικών προσανατολισμών για διέξοδο από την κρίση της αποβιομηχάνισης και την περιβαλλοντική προστασία και βιώσιμη ανάπτυξη (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2000).

Συμπερασματικά τα προγράμματα URBAN εγκαινιάστηκαν το 1994. Το URBAN I (1994-1999) είχε ως σκοπό την αντιμετώπιση του κοινωνικού αποκλεισμού σε 118 ευρωπαϊκές πόλεις με αποτέλεσμα πολλά επιτυχημένα έργα, αξιοποιώντας σε πολύ μεγάλο βαθμό την τοπική συμμετοχή. Το URBAN II (2001-2006) βασιζόμενο σε αυτή την επιτυχία και με αρκετές βελτιώσεις, περιέλαβε 70 προγράμματα σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα οποία κάλυπταν έναν πληθυσμό περίπου 2,2 εκατομμυρίων κατοίκων, με την χρηματοδότηση να φτάνει τα 730 εκατομμύρια ευρώ από το ΕΤΠΑ και τις συνολικές επενδύσεις τα 1,6 δισεκατομμύρια ευρώ (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2000). Οι περιοχές του URBAN II που επιλέχθηκαν από τα κράτη μέλη αντιμετωπίζουν πολλές σοβαρές κοινωνικές και οικονομικές προκλήσεις. Για παράδειγμα, οι δείκτες ανεργίας και εγκληματικότητας κυμαίνονται σε ποσοστά σχεδόν διπλάσια του κοινοτικού μέσου όρου. Επιπλέον, το ποσοστό των μεταναστών είναι υπερδιπλάσιο του αντίστοιχου στις πόλεις που συμμετέχουν στον 'αστικό έλεγχο' (Urban Audit). Τέλος, άλλο παράδειγμα είναι η αναλογία χώρων πρασίνου, ένας δείκτης περιβάλλοντος και άνετης διαβίωσης, που ανέρχεται στο ήμισυ μόνο του μέσου όρου των αστικών περιοχών στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2000).

Στην Ελλάδα η εμπειρία από την υλοποίηση προγραμμάτων στο πλαίσιο της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας URBAN υπήρξε θετική, παρά το γεγονός ότι παρουσιάστηκαν προβλήματα με την ανωριμότητα ορισμένων προτεινόμενων έργων με αποτέλεσμα την ύπαρξη καθυστερήσεων στην υλοποίηση. Όλα τα έργα των προγραμμάτων συγχρηματοδοτήθηκαν από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν από τις τοπικές αρχές στο πλαίσιο της εταιρικής σχέσης με τις περιφερειακές και εθνικές αρχές. Επίσης είχαν μορφή καινοτομικών ολοκληρωμένων αναπτυξιακών προγραμμάτων, είχαν πολυτομεακό χαρακτήρα, προέβλεπαν ολοκληρωμένες παρεμβάσεις σε συγκεκριμένες γεωγραφικά αστικές περιοχές και είχαν κοινή δομή ως προς τους άξονες προτεραιότητας



Χάρτης 1: Πόλεις που συμμετέχουν στην Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN I και URBAN II.  
Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής, 2003

#### 4.2.3 ΤΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ URBACT I, II ΚΑΙ III

Το πρόγραμμα URBACT, είναι ένα πρόγραμμα της κοινοτικής πρωτοβουλίας URBAN, το οποίο έχει στόχο να διευκολύνει τα αστικά κέντρα ώστε να συνεργαστούν και να αναπτύξουν ολοκληρωμένες λύσεις στις κοινές αστικές προκλήσεις με τη δικτύωση, τη μάθηση από τις εμπειρίες των άλλων, τα διδάγματα και τον προσδιορισμό των καλών πρακτικών που θα βελτιώσουν τις αστικές πολιτικές.



Για περισσότερα από δέκα χρόνια, το URBACT είναι το πρόγραμμα της Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας που στοχεύει στην ενδυνάμωση της βιώσιμης ολοκληρωμένης αστικής ανάπτυξης στις πόλεις της Ευρώπης. Αποτελεί ένα εργαλείο της Πολιτικής Συνοχής, συγχρηματοδοτούμενο από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), τα 28 κράτη-μέλη, τη Νορβηγία και την Ελβετία.

Το πρόγραμμα URBACT επικεντρώνεται στον εντοπισμό ορθών πρακτικών και την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ 200 περίπου πόλεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η εφαρμογή του ξεκίνησε πριν την εμφάνιση της κρίσης και των αποτελεσμάτων της το 2008 στις αστικές περιοχές της Ευρώπης και αποτελεί μία ολοκληρωμένη προσέγγιση για την αστική ανάπτυξη, η οποία περιλαμβάνει τις κοινωνικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις των προκλήσεων της πόλης. Επιτρέπει σε πόλεις, να συνεργαστούν για να βρουν και να μοιραστούν καινοτόμες, βιώσιμες και ολοκληρωμένες λύσεις σε μείζονες αστικές προκλήσεις. Τέλος, ακολουθεί τα χνάρια του URBAN, το οποίο επικεντρώθηκε σε μία ολοκληρωμένη και συμμετοχική προσέγγιση της αστικής αναγέννησης σε υποβαθμισμένες περιοχές ([www.urbact.eu](http://www.urbact.eu)).

Διακρίνεται σε τρεις προγραμματικές περιόδους, από τις οποίες έχουν ολοκληρωθεί οι δύο: Το URBACT I (στην προγραμματική περίοδο 2002-2006), το URBACT II (στην προγραμματική περίοδο 2007-2013) και το URBACT III (στη νέα προγραμματική περίοδο 2014-2020).

Το πρόγραμμα URBACT I (2002-2006) λειτούργησε για τέσσερα χρόνια παράλληλα με το URBAN II (2000-2006), για την ανάπτυξη δικτύων μεταξύ των πόλεων που υλοποίησαν προγράμματα στο πλαίσιο της Κοινοτικής Πρωτοβουλίας URBAN. Οι στόχοι του προγράμματος ήταν τρεις: η ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των κρατών-μελών και των πόλεων, η κεφαλαιοποίηση των εμπειριών αυτών και η διάδοση των καλών πρακτικών (Υπουργείο Οικονομίας & Οικονομικών, 2002).

Το πρόγραμμα URBACT II (2007-2013) συνέχισε το έργο του URBACT I για τις αστικές περιοχές, με την ανταλλαγή εμπειριών μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων και τους ακόλουθους στόχους: τη δημιουργία εργαλείου ανταλλαγής και μάθησης που θα βοηθήσει τους εμπλεκόμενους φορείς στη λήψη αποφάσεων σε θέματα αστικής ανάπτυξης, τη συγκέντρωση και διάδοση της εμπειρίας στις ευρωπαϊκές πόλεις, την ανταλλαγή γνώσεων και καλών πρακτικών μεταξύ των συμμετεχόντων και την παροχή βοήθειας στον

καθορισμό σχεδίων δράσης από τους εμπλεκόμενους φορείς (Υπουργείο Οικονομίας, Ανάπτυξης & Τουρισμού, 2007).

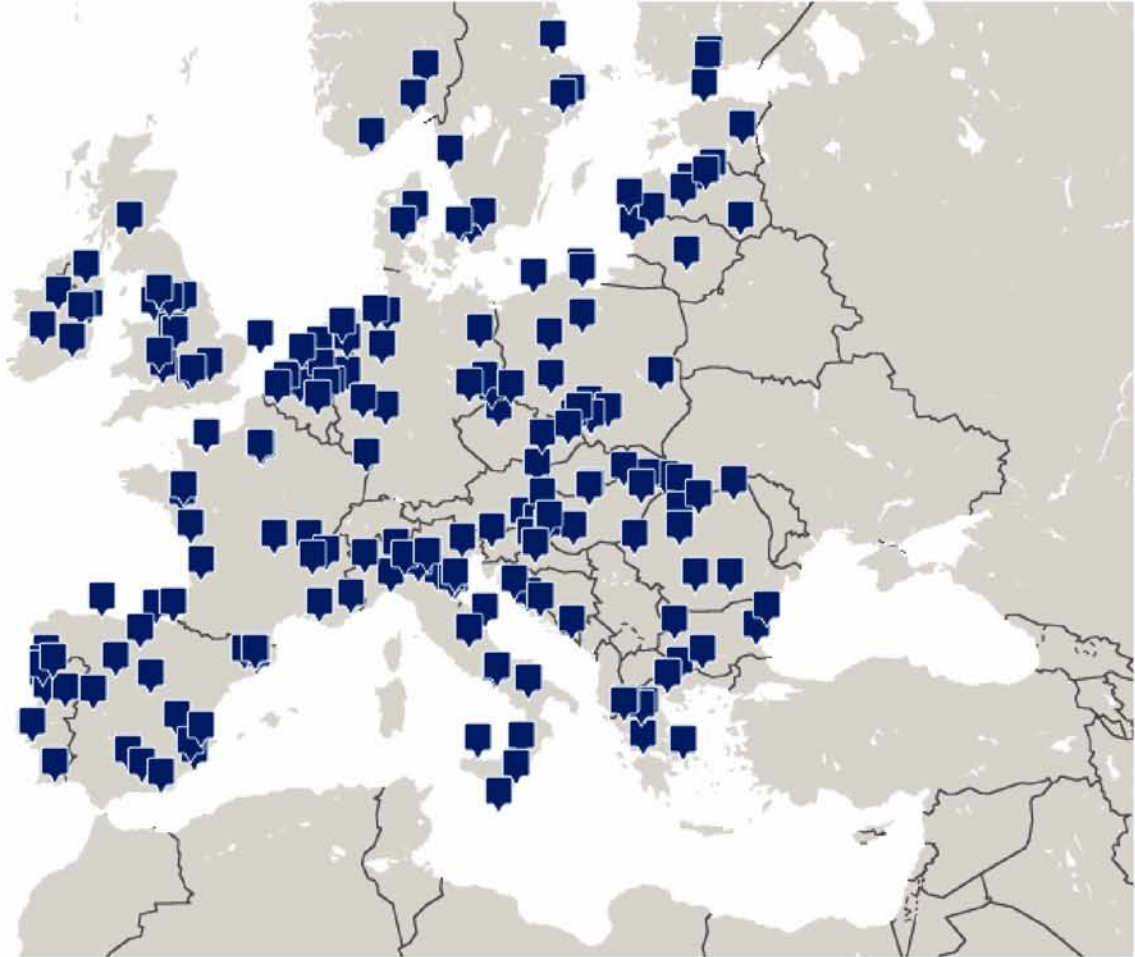
Ακολουθώντας την επιτυχία των URBACT I και URBACT II, το URBACT III (2014-2020) δημιουργήθηκε για να συνεχίσει να προωθεί τη βιώσιμη ολοκληρωμένη αστική ανάπτυξη και για να συνεισφέρει στην προώθηση της στρατηγικής «Ευρώπη 2020». Το πρόγραμμα οργανώνεται γύρω από τέσσερις κύριους στόχους (European Union, 2014):

1. Ανάπτυξη Ικανοτήτων: Θα βελτιώσει την ικανότητα των αστικών κέντρων να διαχειριστούν τις βιώσιμες αστικές πολιτικές και πρακτικές με ολοκληρωμένο και συμμετοχικό τρόπο, μέσω της αναγνώρισης των ισχυρών τους σημείων, της καταγραφής των αδυναμιών τους, της οργάνωσης για την αντιμετώπιση των προκλήσεων και του ολοκληρωμένου σχεδιασμού για την εξεύρεση βιώσιμων λύσεων που αφορούν στον αστικό και περιαστικό χώρο,
2. Σχεδιασμός Πολιτικής: Θα βελτιώσει το σχεδιασμό των βιώσιμων ολοκληρωμένων πολιτικών και πρακτικών στα αστικά κέντρα και θα ενισχύσει τη διασύνδεση αστικού και αγροτικού χώρου,
3. Εφαρμογή των Πολιτικών: Θα βελτιώσει την εφαρμογή των ολοκληρωμένων και βιώσιμων στρατηγικών και δράσεων στα αστικά κέντρα, στοχεύοντας στην υλοποίηση των στρατηγικών αυτών με μόχλευση πόρων,
4. Κεφαλαιοποίηση και Διάδοση Γνώσεων: Θα εξασφαλίσει ότι οι φορείς της πραγματικής οικονομίας και οι αρμόδιοι για τη λήψη αποφάσεων σε όλα τα επίπεδα θα έχουν πρόσβαση στη γνώση, θα υιοθετήσουν καινοτόμες ιδέες και λύσεις και με κοινή χρήση της τεχνογνωσίας σε όλες τις πτυχές της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης θα συμβάλουν στη βελτίωση των προτάσεων των πολιτικών αστικής ανάπτυξης, αλλά και στην επιτυχή υλοποίησή τους.

Για να προσεγγίσει αυτούς τους στόχους το πρόγραμμα εδαφικής συνεργασίας URBACT III θα αναπτύξει τρεις τύπους παρεμβάσεων: διακρατικά δίκτυα, ανάπτυξη δεξιοτήτων και κεφαλαιοποίηση και διάδοση της γνώσης. Κάθε μία από τις τρεις αυτές παρεμβάσεις θα οικοδομηθεί πάνω στις δυνάμεις που αναπτύχθηκαν στο URBACT II.

Στους βασικούς συμμετέχοντες του προγράμματος περιλαμβάνονται φορείς της πραγματικής οικονομίας, δημοτικές αρχές, εκλεγμένοι εκπρόσωποι και εμπλεκόμενοι δημοσίων οργανισμών, ο ιδιωτικός τομέας και η κοινωνία των πολιτών. Στην Ελλάδα αυτή

τη στιγμή βρίσκεται σε εξέλιξη το πρόγραμμα URBACT III στις πόλεις της Αθήνας, του Κορυδαλλού, της Λάρισας και της Θεσσαλονίκης.



Χάρτης 2: Οι πόλεις που συμμετέχουν στο πρόγραμμα URBACT. Πηγή: [www.urbact.eu](http://www.urbact.eu)

#### 4.2.4 ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (ΕΤΠΑ)

Η στρατηγική 'Ευρώπη 2020', που θεσπίστηκε το 2010, είναι η δεκαετής στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) για την ανάπτυξη και την απασχόληση. Στην υλοποίηση της στρατηγικής αυτής αλλά και στη μείωση των ανισοτήτων ανάπτυξης στις περιφέρειες της ΕΕ συμβάλλουν σημαντικά τα 5 μεγάλα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία (ΕΔΕΤ): το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ), το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ), το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας (ΕΤΘΑ). Τα ΕΔΕΤ λειτουργούν σε κοινό πλαίσιο και διαθέτουν πόρους στη χώρα μας

μέσω του ΕΣΠΑ και των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2014).

Στις δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις ολοκληρωμένες αστικές αναπλάσεις, σημαντικό ρόλο παίζει η ενεργοποίηση των μηχανισμών, του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (European Regional Development Fund, ERDF), το οποίο επιδιώκει την ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής στην Ευρωπαϊκή Ένωση διορθώνοντας ανισορροπίες μεταξύ περιφερειών. Η συνδρομή του ΕΤΠΑ επικεντρώνεται σε θεματικές προτεραιότητες. Ο τύπος και το εύρος των δράσεων που χρηματοδοτούνται στο πλαίσιο κάθε προτεραιότητας αντικατοπτρίζει τη διαφορετική φύση των στόχων 'Σύγκλιση', 'Περιφερειακή ανταγωνιστικότητα και απασχόληση' και 'Ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία' σύμφωνα με τα άρθρα 4, 5 και 6 του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1080 / 2006. Συμβάλλει στη χρηματοδότηση: παραγωγικών επενδύσεων που συμβάλλουν στη δημιουργία και τη διατήρηση βιώσιμων θέσεων απασχόλησης, επενδύσεων σε υποδομή, ανάπτυξης του ενδογενούς δυναμικού μέσω μέτρων που υποστηρίζουν την περιφερειακή και την τοπική ανάπτυξη, και τεχνικής βοήθειας. Οι πόροι του ΕΤΠΑ κατανέμονται ανάλογα με την κατηγορία της περιφέρειας. Στις πιο ανεπτυγμένες περιφέρειες, τουλάχιστον το 80% της χρηματοδότησης εστιάζει σε δυο, το λιγότερο, από αυτές τις προτεραιότητες. Στις περιφέρειες μετάβασης, αυτό ισχύει για το 60% της χρηματοδότησης και σε λιγότερο ανεπτυγμένες περιφέρειες, το ποσοστό είναι 50%.

Το ΕΤΠΑ δίνει επίσης ιδιαίτερη σημασία σε ειδικά εδαφικά χαρακτηριστικά. Οι δράσεις του ΕΤΠΑ έχουν σχεδιαστεί να μειώσουν τα οικονομικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά προβλήματα σε αστικές περιοχές, με ειδική εστίαση στην βιώσιμη αστική ανάπτυξη. Τουλάχιστον το 5% των πόρων του ΕΤΠΑ τίθενται για τον τομέα αυτό, μέσω «ολοκληρωμένων δράσεων» που διαχειρίζονται οι πόλεις.

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν οι δράσεις του ΕΤΠΑ που αφορούν το αστικό περιβάλλον. Στον στόχο της «Περιφερειακής Ανταγωνιστικότητας και Απασχόλησης» περιλαμβάνονται μέτρα για την προστασία του περιβάλλοντος και την πρόληψη κινδύνων, όπως η κατάρτιση μελετών για τη πρόληψη και το περιορισμό των φυσικών και τεχνολογικών κινδύνων, ο καθαρισμός των μολυσμένων περιοχών και η προστασία και βελτίωση της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς προς υποστήριξη της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης και προαγωγή των φυσικών και πολιτιστικών πόρων ως

δυναμικού για την ανάπτυξη βιώσιμου τουρισμού. Στον στόχο της ‘Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας’ η ανάπτυξη διασυνοριακών δραστηριοτήτων και διαπεριφερειακών συνεργασιών για τη δικτύωση και την ανταλλαγή εμπειριών αναδεικνύονται ως πολύ σημαντικά στοιχεία για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη των πόλεων και των περιφερειών (ΥΠΟΙΚ, 2010).

Το ΕΤΠΑ 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: η ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης, η αποκατάσταση του φυσικού περιβάλλοντος, η αναζωογόνηση υποβαθμισμένων βιομηχανικών εκτάσεων, η διατήρηση και η ανάπτυξη της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, η προαγωγή της επιχειρηματικότητας, της τοπικής απασχόλησης και της ανάπτυξης των τοπικών κοινοτήτων και η παροχή υπηρεσιών στον πληθυσμό, λαμβανομένων υπόψη των μεταβαλλόμενων δημογραφικών εξελίξεων.

Τέλος, οι περιοχές που είναι μειονεκτικές λόγω γεωγραφικών χαρακτηριστικών (ορεινές ή αραιοκατοικημένες περιοχές) έχουν ειδική μεταχείριση, όπως και οι πλέον απομακρυσμένες περιφέρειες για την αντιμετώπιση πιθανών μειονεκτημάτων λόγω της απομακρυσμένης θέσης τους. (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2015).

#### *4.2.5 Η ΚΟΙΝΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΣΤΗΡΙΞΗ ΓΙΑ ΒΙΩΣΙΜΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΕ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ*

Στο πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου 2007-2013 σχεδιάστηκε ένα νέο μέσο χρηματοοικονομικής τεχνικής για την καλύτερη κινητοποίηση πόρων στον τομέα της αστικής ανάπτυξης. Πρόκειται για το JESSICA, το αγγλικό ακρωνύμιο της πρωτοβουλίας ‘Joint European Support for Sustainable Investment in City Areas’ (Κοινή ευρωπαϊκή υποστήριξη για βιώσιμες επενδύσεις σε αστικές περιοχές).

Το μέσο αυτό δεν αποτελούσε νέα πηγή χρηματοδότησης αλλά νέο μέσο χρησιμοποίησης των υφιστάμενων πόρων των διαρθρωτικών ταμείων για τη στήριξη των σχεδίων αστικής ανάπτυξης. Η πρωτοβουλία αυτή αναπτύσσεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ). Αξίζει να επισημανθεί πως μια τέτοια επιλογή

θεωρείται ως απολύτως ορθή, καθώς οι συγκεκριμένοι φορείς έχουν μια τεραστία εμπειρία επάνω στην υλοποίηση παρόμοιων δράσεων. Ειδικότερα, η ΕΤΕπ για περισσότερο από πενήντα χρόνια έχει ειδικευτεί στη χρηματοδότηση έργων ανάπλασης αστικών περιοχών, τη δημιουργία και βελτίωση μεταφορικών υποδομών, την κατάρτιση σχετικών σχεδίων.

Μέσω των νέων διαδικασιών, δόθηκε η ευχέρεια στα κράτη μέλη να χρησιμοποιήσουν μέρος των πόρων που λαμβάνουν από την ΕΕ μέσω των διαρθρωτικών ταμείων, για να επενδύσουν, υπό μορφή επιστρεπτέων χρηματοδοτήσεων, σε έργα που εντάσσονται στο πλαίσιο ολοκληρωμένων σχεδίων για την προαγωγή βιώσιμης αστικής ανάπτυξης.

Ο όρος 'ολοκληρωμένα και βιώσιμα' σχέδια αστικής ανάπτυξης περιλαμβάνει ένα σύστημα αλληλένδετων ενεργειών, που αποσκοπεί στην επίτευξη μακροχρόνιας βελτίωσης των οικονομικών, υλικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών συνθηκών σε κάποια πόλη ή σε κάποια περιοχή εντός μιας πόλης. Το 'κλειδί' της όλης διαδικασίας είναι η «ολοκλήρωση», δηλαδή η αντιμετώπιση όλων των πολιτικών, σχεδίων και προτάσεων ως ένα σύνολο αλληλοσυνδεόμενων στοιχείων. Με βάση το πλαίσιο αυτό, θα προτείνεται η υλοποίηση έργων με χαρακτηριστικά παρέμβασης ολοκληρωμένου χαρακτήρα όπως αστικές υποδομές συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών της ύδρευσης και αποχέτευσης, της ενέργειας, κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, περιβαλλοντικές αναπλάσεις, έργα διαχείρισης στερεών αποβλήτων, έργα ενεργειακής αποδοτικότητας εν γένει αλλά και σε δημόσια και ιδιωτικά κτίρια, επαναξιοποίηση εγκαταλειμμένων βιομηχανικών εκτάσεων κ.λ.π.

Το νέο μέσο λειτούργησε με την παράλληλη κατάθεση πόρων σε κοινό ταμείο από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, το ΕΤΠΑ, το εθνικό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων και άλλες χρηματοδοτικές πηγές και με στόχο τη χρησιμοποίησή τους για την εκχώρηση δανείων, εγγυήσεων, ή συμμετοχής σε επενδυτικά σχήματα. Συνεπώς, δόθηκε η δυνατότητα υποστήριξης των κρατών μελών από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων σε σχέση με την υλοποίηση σημαντικών παρεμβάσεων αστικής ανάπτυξης, την υλοποίηση έργων μέσω συμβάσεων παραχώρησης και των συμπράξεων μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα κατόπιν σχετικού αιτήματος των κρατών μελών.

Η υλοποίηση πράξεων μέσω των εργαλείων αυτών είναι στο πνεύμα που προωθείται από την ΕΕ, δηλαδή στη μετάβαση από τις εφάπαξ επιδοτήσεις στην παροχή δανεισμού εγγυήσεων και άλλων συναφών μέσων με ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους αλλά και την ανάγκη

προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων ως εχέγγυο βιωσιμότητας των αναλαμβανόμενων επενδύσεων.

Η υλοποίηση της πρωτοβουλίας έγινε μέσω της σύστασης Ταμείων Αστικής Ανάπτυξης (Urban Development Funds) κύριο αντικείμενο των οποίων ήταν η επιλογή και χρηματοδότηση κατάλληλων έργων, σύμφωνα με συγκεκριμένα κριτήρια και διαδικασίες αξιολόγησης. Στην Ελλάδα τον Ιούλιο του 2010 υπογράφεται σύμβαση χρηματοδότησης μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) για τη σύσταση Ταμείου Χαρτοφυλακίου JESSICA Ελλάδας το οποίο καταρτίζεται λίγους μήνες μετά μέσω ΚΥΑ35996 / ΕΥΣ 5362 και ΚΥΑ 44915 / ΕΥΣ 6091 (ΦΕΚ Β 1388 / 2010 και ΦΕΚ Β 1607 / 2010). Επιπλέον, στην Ελλάδα χρηματοδοτήθηκε από το ΕΠΠΕΡ πιλοτικό πρόγραμμα σε 60 Δήμους αναφορικά με την προώθηση των αρχών της Βιώσιμης Ανάπτυξης (Ολοκληρωμένο Τοπικό Πρόγραμμα για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη).

#### 4.2.6 ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΦΟΡΑΣ (ΕΣΠΑ) 2014-2020 (πηγή ΕΕΤΑΑ, 2015)

Το νέο Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης - ΕΣΠΑ 2014-2020 είναι το 5ο μεσοπρόθεσμο αναπτυξιακό πρόγραμμα που καταρτίστηκε από το Υπουργείο Ανάπτυξης και Ανταγωνιστικότητας με τη συνεργασία των συναρμόδιων Υπουργείων, των Περιφερειών και των λοιπών οικείων εταίρων και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με στόχο τη διασφάλιση της αποτελεσματικής αξιοποίησης των Ευρωπαϊκών και Εθνικών πόρων που θα διατεθούν κατά την περίοδο 2014-2020 για την ανάπτυξη της χώρας.

Αποτελείται από ένα σύνολο είκοσι (20) προγραμμάτων που καλύπτουν όλους τους θεματικούς τομείς (περιβάλλον, υποδομές, οικονομία, κοινωνία) και όλες τις Περιφέρειες της χώρας. Σημαντικά πολιτικά κείμενα τα οποία συνέβαλλαν στη διαμόρφωση των βασικών στρατηγικών επιλογών-προτεραιοτήτων, καθώς συνιστούν κεντρικές μακροπρόθεσμες επιλογές για την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ελλάδα είναι:

1. η Αναπτυξιακή Στρατηγική Ευρώπη 2020 για την προώθηση της έξυπνης, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς οικονομία
2. το Εθνικό Πρόγραμμα Μεταρρυθμίσεων για την Ανάπτυξη και την Απασχόληση 2011-2014.
3. το Κοινό Στρατηγικό Πλαίσιο Πλαισίου σε επίπεδο Ένωσης και

#### 4. τα Μνημόνια Οικονομικής Πολιτικής

Το ΕΣΠΑ 2014-2020 συντάχθηκε βάσει των κατευθύνσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, όπως αυτές αποτυπώθηκαν στην 5η έκθεση για την Πολιτική της Συνοχής η οποία τοποθετείται ως όχημα για την επίτευξη της στρατηγικής Ε 2020. Καλείται όχι απλά να συμβάλει σ' αυτήν, προωθώντας τον κατεξοχήν στόχο της σύγκλισης που υπηρετεί, αλλά να προσανατολιστεί αποκλειστικά στις θεματικές προτεραιότητες της στρατηγικής, με αυστηρούς όρους και προϋποθέσεις για την εκπλήρωσή τους.

Βασική επιδίωξη αποτελεί το 'να εξασφαλιστούν οι προϋποθέσεις για μια ευημερία που θα στηρίζεται στην ανταγωνιστικότητα και εξωστρέφεια των επιχειρήσεων της χώρας. Και το πρώτο πράγμα που απαιτείται γι' αυτό είναι να «συμφιλιωθούμε» με την επιχειρηματικότητα και το επιχειρηματικό κέρδος, εξοστρακίζοντας από τις επιλογές μας την κρατικοδίαιτη επιχειρηματικότητα και την λογική του εύκολου και γρήγορου οφέλους. Χρειάζεται μετάβαση στην ποιοτική επιχειρηματικότητα, με αιχμή την καινοτομία και αύξηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας'.

Ο αναπτυξιακός σχεδιασμός για την Ελλάδα του 2020 αποβλέπει 'στην αναγέννηση της ελληνικής οικονομίας με ανάταξη και αναβάθμιση του παραγωγικού και κοινωνικού ιστού της χώρας και τη δημιουργία και διατήρηση βιώσιμων θέσεων απασχόλησης, έχοντας ως αιχμή την εξωστρεφή, καινοτόμο και ανταγωνιστική επιχειρηματικότητα και γνώμονα την ενίσχυση της κοινωνικής συνοχής και της αρχές της αειφόρου ανάπτυξης'.

##### 4.2.6.1 ΚΥΡΙΕΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Για την επίτευξη του αναπτυξιακού οράματος της χώρας επιλέγονται, στο πλαίσιο της στρατηγικής, οι ακόλουθες πέντε χρηματοδοτικές προτεραιότητες με συγκέντρωση των πόρων σε επιλεγμένους θεματικούς στόχους και επενδυτικές προτεραιότητες που όχι μόνο καλύπτουν τα προβλεπόμενα από τους κανονισμούς ποσοστά, αλλά και θέτουν τον πήχη υψηλότερα.

1. Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων (ιδιαίτερα των ΜΜΕ), μετάβαση στην ποιοτική επιχειρηματικότητα, με αιχμή την καινοτομία και αύξηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας,
2. Ανάπτυξη και αξιοποίηση ικανοτήτων ανθρώπινου δυναμικού -ενεργός κοινωνική ενσωμάτωση



3. Προστασία του περιβάλλοντος -μετάβαση σε μία οικονομία φιλική στο περιβάλλον
4. Ανάπτυξη - εκσυγχρονισμός - συμπλήρωση υποδομών για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη
5. Βελτίωση της θεσμικής επάρκειας και της αποτελεσματικότητας της Δημόσιας Διοίκησης και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης

#### 4.2.6.2 ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΧΩΡΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Στο πλαίσιο της Πολιτικής Συνοχής και με οδηγό τον κεντρικό στόχο του αναπτυξιακού σχεδίου για την Ελλάδα του 2020, η Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη, καλείται να συμπληρώσει και να μεγιστοποιήσει τα οφέλη από την άσκηση των τομεακών πολιτικών και των προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης.

Για το σκοπό αυτό επικεντρώνεται στην αντιμετώπιση των οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων σε ορισμένο χωρικό επίπεδο, εκεί δηλαδή όπου εκδηλώνονται οι ανισότητες, δρουν οι μακροπρόθεσμοι παράγοντες δημιουργίας τους και υπάρχει το ενδογενές δυναμικό για την αντιστροφή τους.

Εργαλεία υλοποίησης της Ολοκληρωμένης Χωρικής Ανάπτυξης είναι:

1. Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση
2. Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη
3. Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων

##### **1. Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (ΟΧΕ)**

Οι Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις (ΟΧΕ) αποτελούν εργαλείο ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης για την εφαρμογή αναπτυξιακών στρατηγικών συγκεκριμένων χωρικών ενοτήτων. Οι περιοχές αυτές, είτε παρουσιάζουν συγκεκριμένα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν με συνολικό τρόπο, είτε διακρίνονται από σημαντικές αναπτυξιακές δυνατότητες οι οποίες μπορούν να αξιοποιηθούν και να μεγιστοποιηθούν με βάση ένα ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχέδιο.

Ως κύριες προκλήσεις για τις Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις ορίζονται οι ακόλουθες:

- Προώθηση της ανταγωνιστικότητας, της καινοτομίας και της επιχειρηματικότητας με τελικό στόχο την επίτευξη απασχόλησης, κοινωνικής συνοχής και διατήρησης των πόρων
- Παραγωγική ανασύνταξη στις ζώνες εκτεταμένης αποδιάρθρωσης των τοπικών ή περιφερειακών παραγωγικών συστημάτων.
- Εξισορρόπηση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων και της μονοκεντρικότητας του ελληνικού οικονομικού και κοινωνικού χώρου, καταπολέμηση της ανοργάνωτης αστικής διάχυσης και των παραδοσιακών ανισοτήτων που σχετίζονται με τα ειδικά γεωγραφικά χαρακτηριστικά/μειονεκτήματα, αντιμετώπιση των δημογραφικών προκλήσεων και των ειδικών προκλήσεων σε ειδικές ομάδες πληθυσμού, ανάσχεση στην καταλληλότερη κλίμακα των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

Ως Θεματικοί Στόχοι που αφορούν στην εφαρμογή των 'Ολοκληρωμένων Χωρικών Επενδύσεων' εκτός της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης, ορίζονται κατά σειρά προτεραιότητας για την τελική επιλογή τους, οι ακόλουθοι:

- βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, των ΜΜΕ του γεωργικού τομέα (για το ΕΓΤΑΑ) και του τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας (για το ΕΤΘΑ)
- προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων
- προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και άρση των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων
- προώθηση της απασχόλησης και υποστήριξη της κινητικότητας της εργασίας και συνοδευτικά, κατά σειρά προτεραιότητας, οι: ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας, υποστήριξη της μετάβασης προς μια οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα σε όλους τους τομείς, βελτίωση της πρόσβασης, της χρήσης και της ποιότητας των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών, προώθηση της προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή, της πρόληψης και της διαχείρισης κινδύνων.

Οι "Ολοκληρωμένες Χωρικές Επενδύσεις" θα χρηματοδοτηθούν μέσω των ΠΕΠ και μέσω πόρων που θα διαθέσουν στις Περιφέρειες –ενδεικτικά και όχι αποκλειστικά- τα Επιχειρησιακά Προγράμματα 'Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση', 'Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία'.

## 2. Βιώσιμη αστική ανάπτυξη

Οι κύριες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη είναι:

- Η ολοκληρωμένη και στοχευόμενη αναπτυξιακή παρέμβαση στα αστικά κέντρα, με σαφείς προτεραιότητες και στόχο την αποκατάσταση του οικονομικού τους ιστού και τη δράση τους ως κινητήριες δυνάμεις στην ευρύτερη περιοχή επιρροής τους
- Η αντιστροφή της κοινωνικής και περιβαλλοντικής υποβάθμισης των αστικών περιοχών και των περιοχών συγκέντρωσης μειονεκτικών κοινωνικών ομάδων (ghettos), καθώς και των εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών/βιοτεχνικών/επαγγελματικών ζωνών (brown fields)
- Η άμεση αντιμετώπιση των κοινωνικών συνεπειών της κρίσης, στην αναζωογόνηση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, την δημιουργία θέσεων απασχόλησης και την ανασυγκρότηση των κοινωνικών υποδομών
- Η προώθηση και υλοποίηση μέτρων και παρεμβάσεων τοπικής κοινωνικής ευθύνης
- Η προώθηση της σύνδεσης καινοτομίας και επιχειρηματικότητας στο αστικό περιβάλλον, με αιχμή τη στρατηγική της έξυπνης εξειδίκευσης
- Η αντιστροφή της αστικής διάχυσης, η προώθηση της αρχής της ‘συμπαγούς πόλης’ και παράλληλα η ένταξη του κεντρικού πυρήνα, των περιμετρικών περιοχών, της περιαστικής ζώνης και της άμεσα επηρεαζόμενης υπαίθρου, σε ενιαίες στρατηγικές με στόχο την ανάκαμψη, αναβάθμιση και ανάπτυξη
- Η ανάκτηση του δημοσίου χώρου και η ανάπτυξη δομών κοινωνικής οικονομίας και στέγασης, με την ενεργό συμμετοχή των πολιτών

Οι Θεματικοί Στόχοι, κατά σειρά προτεραιότητας, είναι οι ακόλουθοι:

- βελτίωση της ανταγωνιστικότητας των μικρομεσαίων επιχειρήσεων, των ΜΜΕ του γεωργικού τομέα (για το ΕΓΤΑΑ) καθώς και του τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας (για το ΕΤΘΑ)
- προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας
- προώθηση της απασχόλησης και υποστήριξη της κινητικότητας της εργασίας
- προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και άρση των προβλημάτων σε βασικές υποδομές δικτύων,
- προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση της αποδοτικότητας των πόρων και

- βελτίωση της πρόσβασης, της χρήσης και της ποιότητας των τεχνολογιών των πληροφοριών και των επικοινωνιών

Περιοχές εφαρμογής μπορεί να είναι:

- Περιοχές εφαρμογής Ρυθμιστικού Σχεδίου ή περιοχές που έχουν: μητροπολιτική περιοχή ή περιοχή Ρυθμιστικού Σχεδίου ή διαδημοτική περιοχή, περιοχή όπου η σύνδεση αστικού κέντρου και γειτνιάζοντος αγροτικού χώρου είναι σημαντική ή προβληματική
- Περιοχές για ειδικές παρεμβάσεις μικρής κλίμακας: φτωχές και υποβαθμισμένες περιοχές στα αστικά κέντρα, ζώνες κοινωνικού αποκλεισμού / αλλαγών χρήσεων / αυθαίρετης δόμησης και συγκέντρωσης μειονεκτικών κοινωνικών ομάδων

Στις πρώτες περιοχές η προσέγγιση της ‘Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης’ θα εφαρμοστεί μέσω του εργαλείου της Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης. Για τις περιοχές μικρότερης κλίμακας (υποβαθμισμένες κεντρικές περιοχές, ζώνες αλλαγών χρήσεων και αστικής διάχυσης, ζώνες άναρχης αστικής δόμησης, θύλακες φτώχειας και συγκέντρωσης ομάδων που εκτίθενται σε υψηλό κίνδυνο διακρίσεων και αποκλεισμού, ζώνες με ιδιαίτερα οξυμένα προβλήματα εκπομπών διοξειδίου άνθρακα και ανάγκη προσαρμογής στην κλιματική αλλαγή κ.λπ.) η ‘Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη’ δύναται να εφαρμοστεί και στο πλαίσιο της Τοπικής Ανάπτυξης με πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων (ΤΑΠΤΟΚ).

Η ‘Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη’ θα χρηματοδοτηθεί μέσω των ΠΕΠ. Συμπληρωματικούς πόρους θα διαθέσουν στις Περιφέρειες, ενδεικτικά και όχι αποκλειστικά, τα Επιχειρησιακά Προγράμματα ‘Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού, Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση’ και ‘Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία’. Η χρηματοδότηση θα γίνει προς ενιαίες Ολοκληρωμένες Στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης.

- Σε περίπτωση που στο ΠΕΠ ή στο Έγγραφο εξειδίκευσης προβλέπονται ρητά συγκεκριμένες περιοχές στις οποίες θα εφαρμοσθεί ΟΧΕ Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης, η ΔΑ καλεί την Αστική Αρχή/Ενδιάμεσο Φορέα να υποβάλει τη Στρατηγική Ολοκληρωμένης Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης
- Σε περίπτωση που στο ΠΕΠ ή στο Έγγραφο Εξειδίκευσης δεν προβλέπονται συγκεκριμένες περιοχές στις οποίες θα εφαρμοσθεί ΟΧΕ Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης, η ΔΑ δημοσιεύει πρόσκληση εκδήλωσης ενδιαφέροντος για την υποβολή

προτάσεων από Αστικές Αρχές, σύμφωνα με τα κριτήρια για τους τύπους περιοχών που έχουν καθορισθεί

Η επιλογή, έγκριση και χρηματοδότηση των προτάσεων θα γίνει, με κριτήρια όπως η καταλληλότητα της στρατηγικής, η συμβολή της στην επίτευξη των αποτελεσμάτων του Προγράμματος, καθώς και η διαχειριστική επάρκεια, τεχνική ετοιμότητα και η ικανότητα μόχλευσης πόρων του φορέα.

Προτεραιότητα θα δοθεί σε στρατηγικές που προωθούν τον ολοκληρωμένο μεσοπρόθεσμο σχεδιασμό της πόλης και της ευρύτερης περιοχής, σύμφωνα με την αρχή της ‘συμπαγούς πόλης’ και προωθούν:

- την ολοκληρωμένη ένταξη της σε ενιαίο σχεδιασμό (μικτών) χρήσεων γης και μετακινήσεων
- την ενεργοποίηση του οικιστικού δυναμικού για παραγωγικές δραστηριότητες ή κατοικία
- την εξοικονόμηση ενέργειας, τη μείωση των εκπομπών ατμοσφαιρικής ρύπανσης και θορύβου
- τη στοχευμένη καταπολέμηση των συνεπειών της κλιματικής αλλαγής και
- την επέκταση των κοινωνικών λειτουργιών και εξυπηρετήσεων.

Η αύξηση του αστικού πρασίνου και των ανοιχτών χώρων συγκέντρωσης, η διάσωση του οικιστικού αποθέματος και η αξιοποίηση της αρχιτεκτονικής στο σχεδιασμό, αποτελούν ενδεικτικές δράσεις.

Επίσης, η ανάπτυξη πράσινων υποδομών, με την ένταξη περιβαλλοντικών στοιχείων στο αστικό περιβάλλον, καθώς και η προώθηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, συνιστούν επιπρόσθετες σημαντικές επιλογές οικονομικής αστικής ανάπτυξης, ιδίως μέσω της λειτουργίας μικρών-μεσαίων επιχειρήσεων οικολογικής καινοτομίας.

Βασικό χαρακτηριστικό της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης, όπως και της ΟΧΕ, είναι η τοπική αντιπροσωπευτική συμμετοχή και η εταιρικότητα, σε όλα τα στάδια της εφαρμογής της ΟΧΕ/ΒΑΑ, από την ανάπτυξη της στρατηγικής μέχρι και την υλοποίηση.

Η συνεργασία της Αστικής Αρχής με τη ΔΑ, είναι απαραίτητη. Οι εμπλεκόμενοι τοπικοί, δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς μπορούν να εκπροσωπούν ενδεικτικά τους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας, των αναγκαίων υποστηρικτικών υποδομών, του περιβάλλοντος, των νέων τεχνολογιών, τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και την τοπική κοινωνία. Παράλληλα

θα πρέπει να επιδιώκεται η συνεργασία των τομέων που μπορούν να δράσουν συμπληρωματικά και των εμπλεκόμενων που μπορούν να αναλάβουν πρωτοβουλίες στην κατεύθυνση της ισόρροπης εταιρικής σχέσης και του ολοκληρωμένου χαρακτήρα των μελλοντικών παρεμβάσεων

### **3. Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων (ΤΑΠΤΟΚ)**

Η Τοπική ανάπτυξη με πρωτοβουλία Τοπικών κοινοτήτων είναι βασισμένη στην προσέγγιση LEADER είναι μια μέθοδος σχεδιασμού και υλοποίησης Τοπικών Στρατηγικών «από κάτω προς τα επάνω», με την συμμετοχή των εταίρων σε τοπικό επίπεδο.

Οι κύριες προκλήσεις και οι στόχοι για την Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων αν και διακρίνονται ανάλογα με το χώρο εφαρμογής, έχουν ως κοινό τόπο την προώθηση της τοπικής, συμμετοχής και πρωτοβουλίας, τόσο στη φάση του σχεδιασμού όσο και στην υλοποίηση των παρεμβάσεων.

Στον αγροτικό χώρο και στις περιοχές που στηρίζονται στις αλιευτικές δραστηριότητες, ως προκλήσεις αναδεικνύονται, η παραγωγική ανασυγκρότηση και η βελτίωση του αγροτικού χώρου με στόχο την καλύτερη ποιότητα ζωής και την ενίσχυση των τάσεων επιστροφής στην ύπαιθρο. Παράλληλα, η ορθή διαχείριση των φυσικών πόρων σε συνδυασμό με την καταπολέμηση συνεπειών της κλιματικής αλλαγής, η διαφοροποίηση της αγροτικής και της αλιευτικής οικονομίας και η διασύνδεση με τις υπηρεσίες τουρισμού και πολιτισμού αποτελούν στόχους των αντίστοιχων πολιτικών.

Στον αστικό χώρο οι προκλήσεις αφορούν στην άμεση αντιμετώπιση των κοινωνικών συνεπειών της κρίσης, στην καταπολέμηση των ανισοτήτων, της αστικής φτώχειας και του αποκλεισμού και στην αντιστροφή της πολύπλευρης υποβάθμισης των αστικών περιοχών, μέσα από τη στοχευμένη αποκατάσταση του οικονομικού ιστού, την ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος και τη διευκόλυνση της μετάβασης σε οικονομία και κοινωνία αποδοτικής χρήσης των πόρων

Οι θεματικοί στόχοι, των Τ.Α.Π.ΤΟ.Κ., τόσο στον αγροτικό χώρο όσο και στον αστικό χώρο, είναι οι ακόλουθοι:

- Ενίσχυση της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της καινοτομίας
- Βελτίωση ανταγωνιστικότητας των ΜΜΕ

- Προστασία του περιβάλλοντος και προώθηση αποδοτικής χρήσης πόρων
- Προώθηση βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων στις υποδομές δικτύων
- Προώθηση της απασχόλησης και υποστήριξη της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού
- Επένδυση στην εκπαίδευση, στην απόκτηση δεξιοτήτων και στην δια βίου μάθηση
- Βελτίωση της πρόσβασης σε ΤΠΕ, της χρήσης και ποιότητάς τους
- Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και της καταπολέμησης της φτώχειας, που αποτελεί και την κύρια θεματική προτεραιότητα για τον αστικό χώρο (ιδιαίτερα τις περιοχές μεγάλων αστικών συγκεντρώσεων).

Με βάση την υφιστάμενη κατάσταση, τις τάσεις χωρικής ανάπτυξης της χώρας και σύμφωνα με τις επιλογές της ορισθείσας, ανά περίπτωση, στρατηγικής ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης, προτείνεται η εφαρμογή Τ.Α.Π.ΤΟ.Κ. σε τρεις κατηγορίες χωρικών τύπων:

- Υποπεριφερειακές ή και διαπεριφερειακές κατεξοχήν αγροτικές περιοχές με ειδικά χαρακτηριστικά και προκλήσεις,
- Αστικές περιοχές με ειδικά χαρακτηριστικά και προκλήσεις,
- Περιοχές όπου η σύνδεση αστικού κέντρου και περιμετρικού αγροτικού χώρου είναι ιδιαίτερα σημαντική ή προβληματική

Στις παρεμβάσεις Τ.Α.Π.Τ.Ο.Κ. στις αγροτικές περιοχές προγραμματίζεται κατ' ελάχιστον 5% των πόρων του ΕΓΤΑΑ, με δυνατότητα παρέμβασης και άλλων Ταμείων. Η χρηματοδότηση θα γίνει προς ολοκληρωμένες Στρατηγικές Τοπικής Ανάπτυξης που θα υποβάλουν οι Ομάδες Τοπικής Δράσης (ΟΤΔ).

Η επιλογή, έγκριση και χρηματοδότηση των στρατηγικών τοπικής ανάπτυξης και των τοπικών ομάδων δράσης θα γίνει στο πλαίσιο ανταγωνιστικής διαδικασίας, με κριτήρια που θα αφορούν ενδεικτικά στην καταλληλότητα της τοπικής στρατηγικής, στη συμβολή στην επίτευξη των αποτελεσμάτων του Προγράμματος, και στη διαχειριστική επάρκεια, του φορέα.

Η ΟΤΔ θα είναι ο βασικός συντελεστής σχεδιασμού της στρατηγικής και υποβολής της σχετικής πρότασης και ακολούθως ο φορέας διαχείρισης και υλοποίησης του ενιαίου σχεδίου.

Στον αγροτικό χώρο η χρηματοδότηση θα προέρχεται κυρίως από το Πρόγραμμα Αγροτικής Ανάπτυξης μέσω του μέτρου 19 (LEADER). Συνολικά εκτιμάται ότι θα επιλεγούν κατά μέγιστο αριθμό 52 περιοχές για την εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου. Η αξιοποίηση της πολύχρονης εμπειρίας των Ομάδων Τοπικής Δράσης LEADER, είτε για τη βελτίωση των υφιστάμενων δομών είτε για τη δημιουργία νέων σχημάτων, μπορεί να είναι πολύ χρήσιμη. Η τοπική διαχείριση, η άμεση καταβολή των ενισχύσεων, οι συμμετοχικές διαδικασίες, και η ενίσχυση της εταιρικής σχέσης προδιαγράφουν θετικά την προοπτική τους.

#### 4.2.6.3 Η ‘ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ’ ΤΟΥ ΕΣΠΑ 2014-2020

Το νέο ΕΣΠΑ 2014-2020 περιλαμβάνει τα εξής Προγράμματα:

##### **A. Τομεακά Προγράμματα**

1. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ‘Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία – ΕΠ ANEK’ (Χρηματοδότηση από ΕΤΠΑ και ΕΚΤ)
2. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ‘Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη’ – ΕΠ ΥΜΕΠΕΡΑΑ (Χρηματοδότηση ΕΤΠΑ και ΤΣ)
3. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ‘Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού – Εκπαίδευση και Διά Βίου Μάθηση’ - ΕΠ ΑΝΑΔΕΔΒΜ (Χρηματοδότηση ΕΚΤ)
4. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ‘Μεταρρύθμιση Δημόσιου Τομέα’ - ΕΠΜΔΤ (Χρηματοδότηση ΕΤΠΑ και ΕΚΤ)
5. Τεχνική Βοήθεια (Χρηματοδότηση ΕΤΠΑ , ΕΚΤ και ΤΑ)
6. Πρόγραμμα Αγροτική Ανάπτυξη (Χρηματοδότηση ΕΓΤΑΑ)
7. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Αλιείας και Θάλασσας (Χρηματοδότηση ΕΤΘΑ)

##### **B. Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα**

Δεκατρία (13) πολυτομεακά και πολυταμειακά Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα (ΠΕΠ), ένα για κάθε μια από τις ελληνικές Περιφέρειες.

Σημειώνεται ότι στις 13 περιφέρειες:

- από το Τομεακό Πρόγραμμα της Αγροτικής Ανάπτυξης εκχωρείται η διαχείριση περίπου 30% των πόρων του Αγροτικού Ταμείου και



- από το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα ‘Υποδομών Μεταφορών, Περιβάλλοντος και Αειφόρου Ανάπτυξης’, πρόκειται να εκχωρηθούν στις Δ.Α. των ΠΕΠ, πόροι του Ταμείου Συνοχής για το Περιβάλλον

#### 4.3 Η ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΤΟΥ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Για την υλοποίηση των προγραμμάτων αστικής ανάπλασης τα τελευταία χρόνια, παρατηρείται μια προσπάθεια για την ενίσχυση της συμμετοχής του ιδιωτικού κεφαλαίου (της διαχείρισης κυρίως ακινήτων -real estate developers). Σημαντικές αστικές παρεμβάσεις, όπως εμπορικά κέντρα και χώροι γραφείων και αναψυχής, καταγράφονται και στην Ελλάδα, χρηματοδοτούμενες από μεγάλους επενδυτές - κυρίως κατασκευαστικές εταιρείες και τράπεζες.

Η ευρωπαϊκή εμπειρία μας διδάσκει ότι η προσέλκυση του ιδιωτικού κεφαλαίου δεν είναι μια εύκολη υπόθεση. Διάφορες παράμετροι, όπως η απόδοση και το ρίσκο της επένδυσης, παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο ώστε να αποφασίσει ο ιδιωτικός τομέας να εμπλακεί σε ένα σχέδιο αστικών αναπλάσεων. Μια εταιρία που επενδύει σε περιοχές ανάπλασης σίγουρα ευελπιστεί σε συσώρευση κερδών και σε υψηλότερες αποδόσεις στην επένδυσή της, χωρίς όμως να εξασφαλίζει πάντα την ασφάλεια της επένδυσης. Ειδικότερα, όταν μια παρέμβαση για την αστική ανάπλαση μιας περιοχής παρουσιάζει χαμηλούς ρυθμούς αύξησης του αρχικού κεφαλαίου που επενδύεται, αποθαρρύνει τον επενδυτή.

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, από την αρχή της ίδρυσης της έως σήμερα, διακρίνουμε διάφορα χρηματοδοτικά σχήματα για την υλοποίηση προγραμμάτων αστικής ανάπλασης, τα οποία εξελίχθηκαν στο πέρασμα των χρόνων αναδεικνύοντας ταυτόχρονα την ανάγκη εκχώρησης σημαντικών αρμοδιοτήτων στον ιδιωτικό τομέα. Ήδη από τις αρχές τις δεκαετίας του '80 στην Αγγλία, αλλά και σε άλλες χώρες της Ευρώπης κατά τη δεκαετία του '90, η είσοδος του ιδιωτικού κεφαλαίου στην υλοποίηση των προγραμμάτων αστικής ανάπλασης αποδείχθηκε εκτός από αποδοτική και απολύτως αναγκαία.

Στα χρηματοδοτικά αυτά σχήματα ο ιδιωτικός τομέας αναλαμβάνει τη χρηματοδότηση της επένδυσης ενώ το κράτος κρατά συνήθως έναν υποστηρικτικό ρόλο, παρέχοντας διάφορες διευκολύνσεις αλλά και τις απαραίτητες εγγυήσεις για την εξασφάλιση της απόδοσης της επένδυσης, με τελικό στόχο την ομαλή και επιτυχημένη ανάπλαση.

Ένας άλλος παράγοντας που έχει άμεση σχέση με τη αστική ανάπλαση μιας περιοχής αφορά στη δομή και τη λειτουργία της αγοράς ακινήτων. Στην παγκοσμιοποιημένη οικονομία, η ακίνητη περιουσία μετατρέπεται σε ένα κεφάλαιο των διεθνών αγορών (η γνωστή τιτλοποίηση των ακινήτων), γεγονός που είναι σε ισχύ και στην Ελλάδα με το Ν.3165/2003, όπως σε ισχύ είναι και η θεσμοθέτηση Εταιριών Επενδύσεων σε Ακίνητη Περιουσία με το Ν.3283/2004.

Εξαιτίας του υψηλού ρίσκου που αναλαμβάνει ο ιδιωτικός τομέας προσπαθεί να διασφαλίσει τους χρηματοδοτικούς πόρους που επενδύει. Σ' αυτό βοηθάει η δημιουργία μηχανισμών από το κράτος οι οποίοι συντονίζουν τις πολιτικές ανάπλασης (όπως το Department of Communities and Local Government (DCLG) στην Αγγλία και η Γενική Γραμματεία για την Αστική και Κοινωνική ανάπτυξη (General Secretariat for Urban and Social Development ) στη Γαλλία).

Επιπλέον, στην ΕΕ αυτά τα χρηματοδοτικά σχήματα μπορεί να έρχονται σε συμφωνία τους χρηματοπιστωτικούς οργανισμούς της Ευρώπης (European Investment Bank, Council of Europe Development Bank) υπογράφοντας ένα σύμφωνο για την χρηματική υποστήριξη των πολιτικών ανάπλασης (γνωστό ως Memorandum of Understanding -MoU) (EIB, 2014).

Βέβαια σε κάθε χώρα ισχύει διαφορετικό θεσμικό πλαίσιο ως προς την συμμετοχή του κράτους στην οργάνωση και την υποστήριξη τέτοιων προγραμμάτων (π.χ. στην Ελλάδα δεν υπάρχουν προβλέψεις για αντίστοιχους μηχανισμούς). Για το λόγο αυτό και με δεδομένη την έλλειψη πόρων, η χρηματοδότηση προκύπτει από την εφαρμογή των προγραμμάτων της ΕΕ (Regional Operational Programmes - OP).

#### 4.4 ΟΙ ΣΥΜΠΡΑΞΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ & ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ

Τα τελευταία χρόνια στα πλαίσια της πολεοδομικής πολιτικής, προωθείται η ανάπτυξη συμπράξεων μεταξύ ιδιωτικού και δημοσίου τομέα (urban partnerships). Πρόκειται για ένα μηχανισμό που, με διαφοροποιήσεις από χώρα σε χώρα, εξελίσσεται και φαίνεται να κυριαρχεί στις σύγχρονες αστικές πολιτικές (Public-Private Partnerships -PPPs) (European Commission, 2003). Η δημιουργία τέτοιων συμπράξεων βασίζεται στη σύναψη συμφωνιών μεταξύ του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα, ενώ τα τελευταία χρόνια θεωρείται σημαντική και η συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας όπως και άλλων εθελοντικών εταίρων.

Στην Ελλάδα με το Ν.3389/2005 (ΦΕΚ Α' 232) θεσπίζονται οι Συμπράξεις Δημοσίου - Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) οι οποίες, κατά κανόνα είναι μακροχρόνιες συμβάσεις που συνάπτονται μεταξύ ενός δημόσιου και ενός ιδιωτικού φορέα, με σκοπό την εκτέλεση έργων ή/και την παροχή υπηρεσιών. Οι ρόλοι του Δημοσίου και του Ιδιωτικού τομέα είναι σαφώς ορισμένοι:

1. Αξιοποιείται η τεχνογνωσία και η αποτελεσματικότητα του ιδιωτικού τομέα ενώ παράλληλα το δημόσιο διατηρεί ισχυρό εποπτικό ρόλο.
2. Κατασκευάζονται ποιοτικά έργα και ταυτόχρονα παρέχονται υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στους πολίτες/ χρήστες των έργων αυτών.
3. Σημαντικό εργαλείο τόνωσης της οικονομικής ανάπτυξης μοχλεύοντας ιδιωτικούς πόρους σε αναπτυξιακά έργα με πολλαπλασιαστικό όφελος.
4. Ο δημόσιος φορέας διατηρεί την ιδιοκτησία των παγίων και τον ισχυρό ρυθμιστικό και εποπτικό του ρόλο, δίνοντας την ευκαιρία να υλοποιούνται δημόσια έργα ακόμα και σε δυσχερείς οικονομικές συγκυρίες.

Οι Συμπράξεις Δημοσίου & Ιδιωτικού Τομέα αποτελούν μια σημαντική μεταρρύθμιση στον τομέα της δημιουργίας υποδομών και της παροχής υπηρεσιών του Δημοσίου. Πυλώνας ενός νέου αναπτυξιακού υποδείγματος, συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας και κοινωνίας, βελτιώνοντας την αποδοτικότητα των πόρων του Δημοσίου Τομέα (Πηγή: [www.sdit.mnec.gr](http://www.sdit.mnec.gr)).

#### 4.5 THE HAFENCITY PROJECT: ENA ΙΔΙΑΙΤΕΡΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Η Πόλη του Αμβούργου ξεκίνησε το πρόγραμμα ανάπτυξης του HafenCity θέτοντας νέες προδιαγραφές, τουλάχιστον σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Πρόκειται για ένα νέο κέντρο πόλης έκτασης 157 εκταρίων, που δημιουργείται για να φιλοξενήσει ένα συνδυασμό γραφειακών χώρων, κατοικίας, εμπορικών χρήσεων καθώς και πολιτιστικών υποδομών και εγκαταστάσεων αναψυχής. Διαφέρει από παρόμοιες αστικές αναπλάσεις γιατί η περιοχή είναι τοποθετημένη στο κέντρο του Αμβούργου με χαρακτηριστικό στοιχείο τον πρωτοποριακό τρόπο κατασκευής και την υψηλής ποιότητας και αισθητικής αρχιτεκτονική των κτιρίων και των ανοικτών υπαίθριων χώρων. Το HafenCity θα αυξήσει κατά 40% το υπάρχον κέντρο της πόλης τα επόμενα 20 χρόνια. Στο σύνολο, θα δημιουργηθούν περίπου

2 εκατομμύρια τ.μ. κτισμένων χώρων, παρέχοντας 5.500 κατοικίες για 12.000 κατοίκους και γραφειακούς χώρους δίνοντας εργασία σε 40.000 ανθρώπους, καθώς και πλείστες άλλες χρήσεις.

Σε τέτοιου μεγέθους αστικές αναπλάσεις, όπως είναι λογικό, η ταχύτητα και η αποδοτικότητα παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο. Για αυτό δημιουργήθηκε ο φορέας 'HafenCity Hamburg GmbH' ο οποίος διαχειρίζεται όλες τις δραστηριότητες ως υπεύθυνος φορέας ανάπτυξης και οικοπεδούχος. Το πρόγραμμα ανάπτυξης και οι διαδικασίες οικοδομικών αδειών προωθούνται σε μια ειδική ομάδα εργασίας του Υπουργείου Αστικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος. Από τον Οκτώβριο του 2006 το HafenCity διατηρείται σε κατάσταση 'περιοχής προτεραιότητας', το οποίο σημαίνει ότι όλα τα πολιτικά κόμματα στη βουλή της πόλης του Αμβούργου συζητούν τα σχέδια ανάπτυξης τα οποία θεωρούνται στοιχεία-κλειδιά, σε μια 'επιτροπή ανάπτυξης της πόλης' που δημιουργήθηκε ειδικά για αυτό το σκοπό.

Κρίθηκε λοιπόν σημαντικό όχι μόνο να ενδιαφερθούν οικονομικά ισχυροί επενδυτές, αλλά να βρεθούν κατασκευαστικοί συνεργάτες πρόθυμοι να συνεργαστούν ώστε να τεθούν υψηλά ποιοτικά χαρακτηριστικά και να εφαρμοστούν νέες και πρωτοποριακοί μέθοδοι.

Τα οικόπεδα που προορίζονται για τη χρήση κατοικίας τίθενται σε δημόσια προσφορά και ο ιδιοκτήτης προκύπτει ύστερα από διαγωνισμό. Στις περισσότερες περιπτώσεις, με τον τρόπο αυτό, δεν επιτυγχάνεται η καλύτερη δυνατή τιμή αγοράς καθώς η τιμή συνήθως προκαθορίζεται πριν το διαγωνισμό.

Τα οικόπεδα που προορίζονται για κτίρια γραφείων, στο σύνολο τους, δεν αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο. Αντιθέτως, οι εταιρίες που θέλουν να χρησιμοποιήσουν το λιγότερο 50 έως 70% του κτιρίου ή του οικοπέδου για ίδια χρήση πρέπει να κάνουν αίτηση στον φορέα 'HafenCity Hamburg GmbH'. Μετά την αποτίμηση από το Συμβούλιο Οικονομικής Ανάπτυξης τους δίνεται η άμεση ευκαιρία να συμφωνήσουν σε μια κατάλληλη τιμή για το οικόπεδο.

Ο επενδυτής/χρήστης έχει εγγυημένη την αποκλειστικότητα. Πρέπει να προχωρήσει με ένα αρχιτεκτονικό διαγωνισμό, να εκπονήσει μελέτη περιβάλλοντος χώρου και χωροθέτησης των κτιρίων, να καθορίσει τα πρόσθετα έξοδα του οικοπέδου και να προχωρήσει στην υποβολή φακέλου για οικοδομική άδεια. Ο φορέας 'HafenCity Hamburg GmbH' οι Αρχές

και ο αγοραστής βρίσκονται σε συνεχή διάλογο κατά τη διάρκεια των παραπάνω διαδικασιών.

Το πλεονέκτημα για τον κατασκευαστή είναι ότι πληρώνει το συμφωνηθέν τίμημα μετά την ολοκλήρωση των διαδικασιών, χρησιμοποιώντας τον ενδιάμεσο χρόνο για να εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση ή πιθανώς να βρει πρόσθετους ενοικιαστές ή αγοραστές. Την ίδια στιγμή η Πόλη διατηρεί τη δυνατότητα της να συμμετέχει στη διαδικασία ανάπτυξης, εξασφαλίζοντας ότι τα αρχικά κατατεθειμένα σχέδια εκμετάλλευσης και τα χρονοδιαγράμματα θα προχωρήσουν και η ποιότητα των κτιρίων θα είναι δεδομένη μέσα από τους αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς και τις οικοδομικές άδειες.

Με αυτό τον τρόπο ενθαρρύνεται η συνεργασία και αποφεύγονται οι ανεξέλεγκτες ιδιωτικές στρατηγικές. Όλοι οι εμπλεκόμενοι ωφελούνται από αυτή τη δοκιμαστική περίοδο επιλογής: τόσο η πόλη όσο και οι κατασκευαστές μειώνουν στο ελάχιστο το ρίσκο, το κόστος και το χάσιμο χρόνου κερδίζοντας παράλληλα την απαραίτητη ποιότητα.

Το HafenCity Project αποτελεί ένα μοναδικό και παράλληλα εξαιρετικό παράδειγμα αστικής ανάπλασης όπου κύριος φορέας υλοποίησης είναι η Τοπική Αυτοδιοίκηση, με επιβλέπουσα αρχή φυσικά την κεντρική κρατική διοίκηση, με τη δημιουργία ενός ανεξάρτητου φορέα υλοποίησης για το συγκεκριμένο έργο.

Το πιο σημαντικό όμως στοιχείο του HafenCity Project είναι το μοντέλο ανάπτυξης που υιοθετήθηκε και εμπλέκει σε όλα τα στάδια επιλογής ιδιοκτήτη, σχεδιασμού και χωροθέτησης την Τοπική Αυτοδιοίκηση μέσα από το φορέα υλοποίησης. Αντίστοιχα πρωτοποριακό είναι το μοντέλο της δοκιμαστικής περιόδου επιλογής, όπου δίνει στον αγοραστή-επενδυτή τον απαραίτητο χρόνο να μελετήσει την επένδυση και να εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση του έργου. Τέλος υπάρχει η προφανής, για τους Γερμανούς, προϋπόθεση ότι κατά τη διάρκεια της περιόδου επιλογής ο επενδυτής θα προβεί σε αρχιτεκτονικό διαγωνισμό ώστε να βρεθεί η καλύτερη λύση με τη μέγιστη δυνατή ποιότητα (Βανδώρος Α., e-περιοδικό GreekArchitects.gr, 2010).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

### ΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

#### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Λάρισα, μια σύγχρονη πόλη εξωστρεφής, ανοικτή και ελκυστική, προσπαθεί εδώ και δεκαετίες να ισχυροποιήσει τη θέση της στον ελληνικό χώρο –εκμεταλλευόμενη τη γεωγραφία της και τον κεντροβαρικό της προσανατολισμό, δημιουργώντας ταυτόχρονα προοπτικές και συνεργασίες ώστε να αποτελέσει μια δυναμική και ζωντανή ευρωπαϊκή πόλη μεσαίου μεγέθους, που θα ικανοποιήσει το όραμά της ως ‘ένα δυναμικό επιχειρηματικό και πολιτιστικό κέντρο με αναγνωρισιμότητα, ανταγωνιστικότητα και πολύπλευρη ανάπτυξη’ (Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ Λάρισας).

Βέβαια η πόλη της Λάρισας, όπως και όλη η χώρα, βρίσκεται υπό συνθήκες κρίσης. Ωστόσο, η σημερινή εθνική δημοσιονομική, οικονομική και κοινωνική κρίση δεν εμφανίστηκε στο σύνολό της πρόσφατα, αντίθετα επέτεινε όλα τα προβλήματα της Λάρισας που προϋπήρχαν και προσέθεσε νέες παραμέτρους, κάνοντας πιο δύσκολη την αντιμετώπισή τους. Η κρίση της περιοχής έχει τις ρίζες της σε δομικές αδυναμίες των ελληνικών αστικών πολιτικών στη μεταπολεμική περίοδο, που είχαν ως συνέπεια ότι ακόμα και πόλεις οι οποίες, όπως η Λάρισα, εμφάνισαν αξιόλογους ποσοτικά ρυθμούς ανάπτυξης μετά το 1980, δεν απέκτησαν μια στέρεη οικονομική βάση ενώ, ταυτόχρονα, αναπτύχθηκαν χωρικά με αδυναμίες και ελλείψεις. Αυτό που παρατηρείται -και μέσα από την εκπόνηση του ΣΟΑΠ της Λάρισας- είναι ότι η κρίση, στη μέχρι τώρα διάρκεια της, είναι κοινωνική, οικονομική, πολεοδομική, περιβαλλοντική, σε ορισμένες εκφάνσεις της αποκτά χαρακτήρα ανθρωπιστικής κρίσης ως προς τις πιο ευάλωτες κοινωνικές ομάδες (που διευρύνονται και γίνονται πιο ευάλωτες, τη στιγμή που η κρατική προνοιακή ή άλλη προστασία συρρικνώνονται).

Πρέπει να σημειωθεί, εξάλλου, ότι τα προβλήματα της Λάρισας ασφαλώς εκδηλώνονται στην περιοχή και αφορούν τους κατοίκους της, αλλά παράλληλα έχουν και υπερτοπική διάσταση, που απορρέει από τον υπερτοπικό (και δυνητικά αλλά όχι ενεργά μητροπολιτικό) ρόλο της πόλης. Το γεγονός αυτό δημιουργεί παρενέργειες θετικές ή αρνητικές στην ευρύτερη περιοχή επιρροής, αυξάνοντας την προσδοκώμενη προστιθέμενη αξία της χρηματοδότησης δράσεων στη Λάρισα.

## 5.1 Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

### 5.1.1 ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ



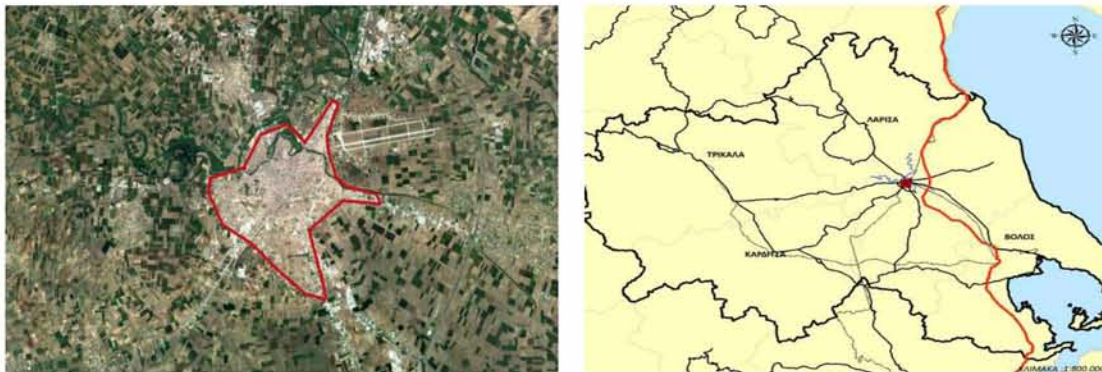
Εικόνα 1: Η περιφέρεια Θεσσαλίας, Ο Νομός Λάρισας, Ο Δήμος Λαρισαίων

Η Λάρισα, σύμφωνα με τα αρχαιολογικά ευρήματα, αποτελεί τη μοναδική πόλη στον Ελλαδικό χώρο που βρίσκεται στην ίδια θέση και έχει το ίδιο όνομα από την αρχαιότητα έως και σήμερα. Με συνεχή παρουσία 8.000 χρόνων αποτελεί τη μεγαλύτερη σε μέγεθος πόλη της Θεσσαλίας και της Κεντρικής Ελλάδας.

Η πόλη της Λάρισας περιβάλλεται από τη Θεσσαλική πεδιάδα, τη διασχίζει ο Πηνειός ποταμός ενώ λίγα χιλιόμετρα βορειότερα βρίσκονται οι ορεινοί όγκοι του Ολύμπου και του Κισσάβου. Είναι από τις πιο πυκνοκατοικημένες πόλεις της Ελλάδας και 5η κατά σειρά σε πληθυσμό μετά την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη, την Πάτρα και το Ηράκλειο. Αποτελεί δυναμικό διοικητικό, εμπορικό, οικονομικό, πανεπιστημιακό, γεωργικό, συγκοινωνιακό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας.

Η Λάρισα καταλαμβάνει τη μεγαλύτερη έκταση στην Περιφέρεια Θεσσαλίας και εμφανίζει τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή συγκέντρωση σε σύγκριση με τις πρωτεύουσες των άλλων τριών νομών Μαγνησίας, Τρικάλων και Καρδίτσας. Χωροθετημένη στο κεντρικότερο σημείο της Ελλάδος, συνδέεται άμεσα με τα άλλα αστικά κέντρα της περιφέρειας και των γειτονικών νομών ενώ και οι πρωτεύουσες των επαρχιών βρίσκονται σε μικρές αποστάσεις από αυτή.

Κατέχει προνομιούχα θέση, μεγάλης οικονομικής σημασίας, επί του οδικού άξονα Πατρών–Αθηνών–Θεσσαλονίκης–Ευζώνων (Π.Α.Θ.Ε.) και του βασικού σιδηροδρομικού άξονα που ενώνει την Αθήνα με τη Θεσσαλονίκη. Αεροπορικώς συνδέεται με την Αθήνα μέσω του στρατιωτικού αεροδρομίου της, ενώ σιδηροδρομικώς συνδέεται επίσης με το Βόλο και τα Τρίκαλα.



Εικόνα 2: Η Λάρισα από δορυφόρο, Η θέση της πόλης στην Περιφέρεια Θεσσαλίας

Η πόλη της Λάρισας συγκεντρώνει λειτουργίες οικισμού πρώτου επιπέδου και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της χώρας μετά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη.

### 5.1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΙΔΡΥΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

Με το ΦΕΚ 126/2-4-1883 διαιρέθηκε η επαρχία Λαρίσης του Νομού Λαρίσης σε Δήμους, και συστήθηκε ο Δήμος Λαρίσης. Ο Νόμος 2539/1997 (πρόγραμμα ‘Καποδίστριας’) μετέβαλε τα διοικητικά όρια του Δήμων -μέσω συνενώσεων- οπότε με το ΦΕΚ 244/τ.Α’/04-12-1997 συστήθηκε ο Δήμος Λαρισαίων, αποτελούμενος από το δήμο Λαρίσης και την κοινότητα Τερψιθέας. Στη συνέχεια το 2006 πραγματοποιήθηκε η διαίρεση του Δήμου Λαρισαίων σε τέσσερα (4) δημοτικά διαμερίσματα (ΦΕΚ 193/τ.Α’/12-19-2006). Με τον Ν.3852/2010 (ΦΕΚ 87/τ.Α’/07-7-2010) ‘Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης - Πρόγραμμα Καλλικράτης’ συστάθηκε ο Δήμος Λαρισαίων με έδρα τη Λάρισα αποτελούμενος από τους δήμους: α. Λαρισαίων β. Κοιλιάδας και γ. Γιάννουλης, οι οποίοι καταργήθηκαν, ενώ με το ΦΕΚ 1292/τ.Β’/11-08-2010 πραγματοποιήθηκε η διοικητική διαίρεση του Δήμου ως εξής: Δημοτική Ενότητα Γιάννουλης, Δημοτική Ενότητα Κοιλιάδας, Δημοτική Ενότητα Λαρισαίων (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2014-2019).

### 5.1.3 ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ-ΕΚΤΑΣΗ

Ο πληθυσμός του Δήμου Λαρισαίων σύμφωνα με την απογραφή του 2011 ανέρχεται σε 162.591 κατοίκους και μετά το πρόγραμμα Καλλικράτης σε 163.380 κατοίκους, με τον πληθυσμό της περιφέρειας να ανέρχεται στους 284.420 κατοίκους.



Ο δήμος Λαρισαίων έχει έκταση 335,12 τ.χλμ και συνορεύει, σύμφωνα με τις τελευταίες αλλαγές του προγράμματος Καλλικράτης, βόρεια με το δήμο Τυρνάβου, ανατολικά με τους δήμους Τεμπών και Κιλελέρ, δυτικά με δήμους των γειτονικών νομών -Τρικάλων και Καρδίτσας- και νότια με το δήμο Κιλελέρ.



Εικόνα 3: Σύνορα Δήμου Λαρισαίων, Ιδία Επεξεργασία

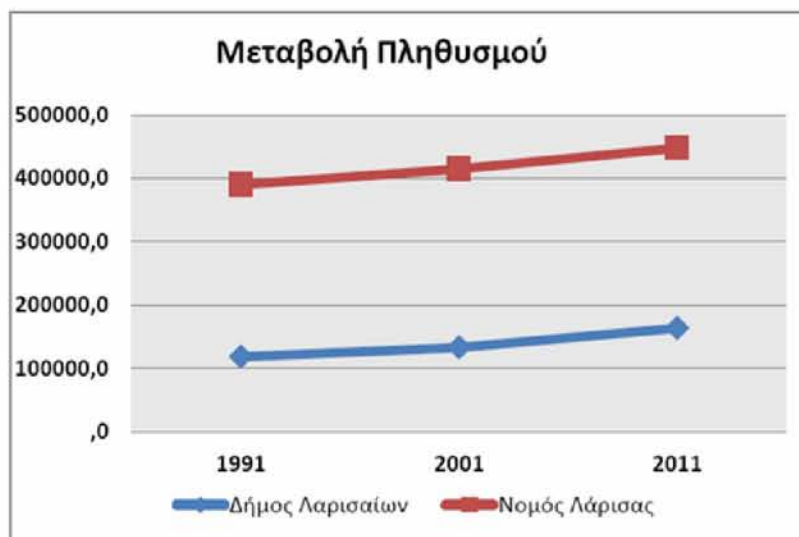
Παρακάτω φαίνεται η μεταβολή του πληθυσμού στο δήμο Λάρισας από το 2001 μέχρι και το 2011, η οποία είναι από τις μεγαλύτερες στην Ελλάδα σύμφωνα με τα προσωρινά αποτελέσματα της ελληνικής στατιστικής υπηρεσίας τον κατατάσσουν στους 10 δήμους με τις μεγαλύτερες αυξήσεις πληθυσμού.

Πίνακας 1: Οι μεγαλύτερες πληθυσμιακές αυξήσεις των δήμων, Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε.

ΔΗΜΟΙ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΠΛΗΘΥΣΜΙΑΚΕΣ ΑΥΞΗΣΕΙΣ				
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ	ΔΗΜΟΣ	ΜΟΝΙΜΟΣ 2011	ΜΟΝΙΜΟΣ 2001	2001-2011
Κρήτης	Ηρακλείου	173.450	163.115	10.335
Κεντρ. Μακεδονίας	Παύλου Μελά	98.870	87.587	11.283
Κεντρ. Μακεδονίας	Θερμαϊκού	50.100	37.126	12.974
Κεντρ. Μακεδονίας	Ωραιοκάστρου	38.330	24.962	13.368
Θεσσαλίας	Δήμος Λαρισαίων	163.380	132.779	30.601
Κεντρ. Μακεδονίας	Θέρμης	53.070	34.436	18.634
Κεντρ. Μακεδονίας	Πυλαίας-Χορτιάτη	70.210	49.922	20.288
Αττικής	Παλλήνης	54.390	33.611	20.779
Κεντρ. Μακεδονίας	Κορδελιού-Εύοσμου	101.010	77.174	23.836
Αττικής	Αχαρνών	107.500	82.555	24.945

Η συνολική πληθυσμιακή μεταβολή του δήμου Λαρισαίων αποτυπώνεται και στο παρακάτω διάγραμμα από το 1991 μέχρι και το 2011, με πληθυσμό 118.425 κατοίκους το 1991 και φτάνοντας του 163.380.

Στο νομό παρατηρείται μικρότερη μεταβολή από 271.786 κατοίκους το 1991 σε 284.420 το 2011, συμπεραίνοντας πως η μεταβολή του νομού οφείλεται κυρίως στην αυξημένη μεταβολή του δήμου Λαρισαίων καθώς οι υπόλοιποι δήμοι ή κοινότητες είχαν κάποια ελάχιστη αύξηση ή μείωση.



Διάγραμμα 1: Μεταβολή πληθυσμού στο δήμο και τον νομό Λάρισσας  
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., <http://www.e-demography.gr>, Ιδία επεξεργασία

Με τα δεδομένα αυτά ο δήμος Λαρισαίων αποδεικνύει δυναμική παρουσία στο νομό καθώς συγκεντρώνει το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού, μένοντας σε αυτόν το 51,63% των κατοίκων του νομού, ενώ την ίδια στιγμή συγκεντρώνει το 19,78% του συνολικού πληθυσμού της περιφέρειας. Η τάση αστικοποίησης ενισχύεται με την Λάρισα να κατέχει το 1,33% του αστικού πληθυσμού της Ελλάδας.

Αναγνωρίζεται επίσης, ως παραγωγικό κέντρο και αποτελεί πόλο έλξης τόσο για τη συγκέντρωση πληθυσμού όσο και παραγωγικών δραστηριοτήτων. Η πόλη της Λάρισσας διαδραματίζει κεντρικό ρόλο στο σύστημα των αστικών κέντρων της χώρας, καθώς και στην περιφέρεια Θεσσαλίας.

Στον παρακάτω πίνακα αποτυπώνονται τα πληθυσμιακά στοιχεία των πολεοδομικών συγκροτημάτων των 6 μεγαλύτερων πόλεων της Ελλάδας, μεταξύ αυτών και της Λάρισας, δείχνοντας την μεταβολή τους από το 1961 μέχρι και το 2011.

Από τα στοιχεία του πίνακα είναι προφανές ότι η Λάρισα έχει σημαντικό πληθυσμιακό μέγεθος για τα δεδομένα του ελληνικού συστήματος αστικών κέντρων, μιας και είναι η 5η σε μέγεθος πόλη μετά την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη, την Πάτρα και το Ηράκλειο και χαρακτηρίζεται από μία έντονη δυναμική.

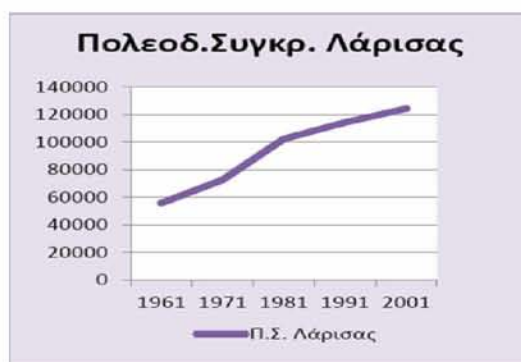
Ιδιαίτερα σημαντική είναι η εικόνα που παρουσιάζουν οι λόγοι του πίνακα. Σε όλες τις περιπτώσεις η δυναμική ανάπτυξης της πόλης αντικατοπτρίζεται και στις ποσοστιαίες σχέσεις του πληθυσμού της πόλης με τα υπόλοιπα Πολεοδομικά Συγκροτήματα της χώρας.

Πίνακας 2: Διαχρονική εξέλιξη του πληθυσμού των αστικών κέντρων Ελλάδας 1961-2011

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Ίδια Επεξεργασία

	1961	1971	1981	1991	2001	2011
Π.Σ. Αθήνας	1.852.709	2.540.241	3.027.331	3.072.922	3.220.306	3.268.863
Π.Σ. Θεσσαλονίκης	380.654	557.360	706.180	749.048	796.132	799.683
Π.Σ. Πάτρας	103.941	120.847	154.596	170.462	202.757	214.336
Π.Σ. Ηρακλείου	69.983	84.710	110.958	126.907	159.046	175.113
Π.Σ. Λάρισας	55.858	72.760	102.426	114.334	139.403	161.339
Π.Σ. Βόλου	80.846	80.096	107.407	115.744	141.675	142.849
Πραγματικός Πληθυσμός Ελλάδας	8.388.553	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.964.020	10.939.727
Πληθυσμός Λάρισας / Πραγματικός Πληθυσμός Ελλάδας	0,67%	0,83%	1,05%	1,11%	1,27%	1,47%
Πληθυσμός Λάρισας / Π.Σ. Πρωτεύουσας	3,01%	2,86%	3,38%	3,72%	4,33%	4,94%
Πληθυσμός Λάρισας / Π.Σ. Θεσσαλονίκης	14,67%	13,05%	14,50%	15,26%	17,51%	20,18%
Πληθυσμός Λάρισας / Π.Σ (Θεσ/νίκης, Πατρών, Ηρακλείου, Βόλου)	8,79%	8,55%	9,49%	9,84%	10,73%	12,11%

Διαπιστώνεται ότι η Λάρισα έχει σημαντικό πληθυσμιακό μέγεθος και επιβεβαιώνεται η δυναμική της παρουσία στον αστικό χώρο ιδίως μέσα από τις ποσοστιαίες σχέσεις της με τα υπόλοιπα πολεοδομικά συγκροτήματα της χώρας. Από το έτος 1971 και μετά οι αυξήσεις του πληθυσμού είναι εντονότερες και η Λάρισα φτάνει σχεδόν το 2% του συνολικού αστικού πληθυσμού της χώρας.



Διάγραμμα 2: Διαχρονική Εξέλιξη Πληθυσμού Πολεοδομικού Συγκροτήματος Λάρισας,  
Πηγή: Γιοβρή, 2011, Ιδία επεξεργασία

#### 5.1.4 ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΕΡΓΙΑ

Το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού στο Δήμο Λαρισαίων απασχολείται στον τριτογενή τομέα (77,26%) και ακολουθεί ο δευτερογενής με ποσοστό 17,26% και ο πρωτογενής με 5,48%. Ο πρωτογενής τομέας είναι ενισχυμένος στους δήμους Κοιλάδας και Γιάννουλης που έχουν ενταχθεί στο δήμο Λαρισαίων και όχι από το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Λάρισας. Η σύνθεση της απασχόλησης των τομέων παραγωγής φαίνεται πιο αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα με στοιχεία για το έτος 2011 (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2014-2019).

Πίνακας 3: Τομεακή Διάρθρωση απασχόλησης, 2011, Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Ιδία Επεξεργασία

ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΑΝΑ ΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ					ΠΟΣΟΣΤΑ		
ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΣΥΝΟΛΟ	Πρωτογενής	Δευτερογενής	Τριτογενής	Α'γενής	Β'γενής	Γ'γενής
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	3.727.633	372.209	654.377	2.701.047	9,99%	17,55%	72,46%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	230.405	41.954	40.351	148.100	18,21%	17,51%	64,28%
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	56.186	3.077	9.698	43.411	5,48%	17,26%	77,26%

Η πόλη της Λάρισας βρίσκεται στο κέντρο ενός έντονα αγροτικού χώρου, αφού ο Νομός Λάρισας έχει τη μεγαλύτερη καλλιεργούμενη έκταση από όλους τους νομούς της Ελλάδας (2.384,9 τ. χλμ., στοιχεία του 2001). Παρόλο που στη Λάρισα η απασχόληση στον πρωτογενή τομέα κατέχει μόνο το 5,48%, η οικονομία της, λόγω της θέσης της, επηρεάζεται σημαντικά από αυτόν. Η κεντρική θέση της πόλης σε ότι αφορά τα οδικά δίκτυα της χώρας, η ανάδειξη της σε περιφερειακό διοικητικό κέντρο και η γειτνίαση της με σημαντικά τοπικά κέντρα, έστρεψαν τον πληθυσμό σε επιλογές επαγγελματικής ενασχόλησης του τριτογενούς τομέα.

Όσον αφορά στην ανεργία και το ποσοστό των απασχολούμενων ατόμων στο Δήμο Λαρισαίων διαπιστώνεται πως, σύμφωνα με την καταγραφή του 2011, το ποσοστό των οικονομικά ενεργών κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα με αυτό της χώρας και είναι υψηλότερο από το αντίστοιχο της Περιφέρειας Θεσσαλίας ενώ το ποσοστό των ανέργων στον Δήμο Λαρισαίων κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα με αυτό της χώρας συνολικά και της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι το αντίστοιχο ποσοστό των ανέργων στο Δήμο Λαρισαίων στην καταγραφή του 2001, ήταν περίπου στο 10%, γεγονός που αποδεικνύει το μέγεθος της οικονομικής κρίσης που βιώνει η χώρα τα τελευταία χρόνια.

Πίνακας 4: Ποσοστό οικονομικώς ενεργού πληθυσμού Δήμου Λαρισαίων, 2011

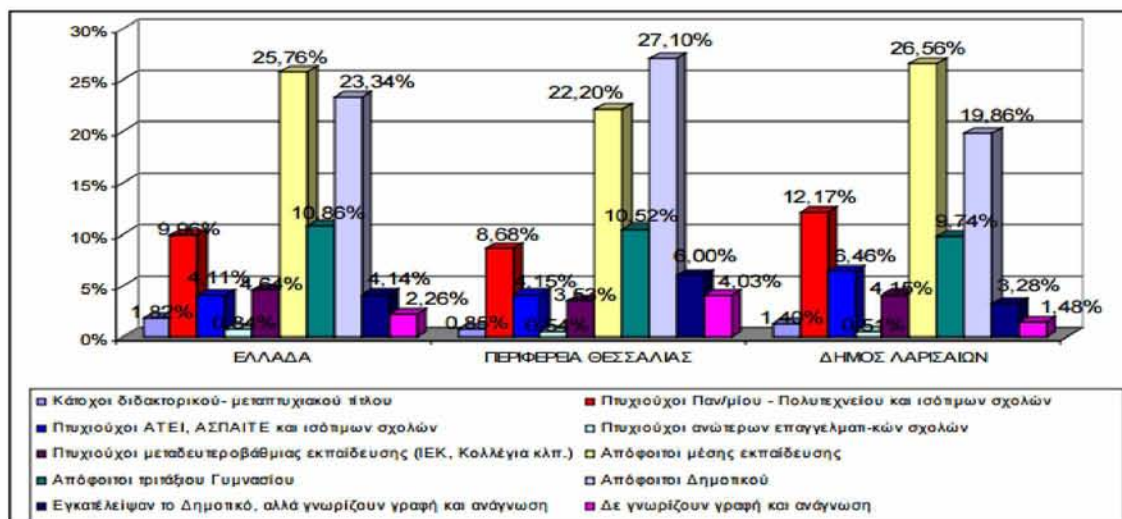
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Ιδία επεξεργασία

ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΣ ΕΝΕΡΓΟΙ			Ποσοστό	
	Σύνολο	Απασχολούμενοι	Άνεργοι	Απασχολούμενοι	Άνεργοι
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	4.586.636	3.727.633	859.003	34,46%	18,73%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	283.427	230.405	53.022	31,44%	18,71%
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	68.914	56.186	12.728	34,56%	18,47%

### 5.1.5 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Στο παρακάτω διάγραμμα παρατηρούμε το επίπεδο εκπαίδευσης στον Δήμο Λαρισαίων και τη σχέση του με την Ελλάδα και την Περιφέρεια Θεσσαλίας. Το ποσοστό του πληθυσμού του Δήμου που κατέχει μεταπτυχιακό ή διδακτορικό δίπλωμα, και πτυχίο ανωτάτων σχολών είναι 13,57% μεγαλύτερο από τα ποσοστά της χώρας και της Περιφέρειας που είναι 11,78% και 9,53% αντίστοιχα. Το ποσοστό του πληθυσμού που έχει λάβει μόνο

στοιχειώδη εκπαίδευση είναι μικρότερο από το αντίστοιχο της χώρας και της Περιφέρειας (19,86% έναντι 23,34% και 27,10%). Γενικά, στο επίπεδο Δήμου παρατηρούνται ευνοϊκότερες περιπτώσεις σε σχέση με το μέσο όρο της Χώρας και της Περιφέρειας.



Διάγραμμα 3: Επίπεδο Εκπαίδευσης Δήμου Λαρισαίων 2011

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε., Ίδια Επεξεργασία

Αναλύοντας το επίπεδο εκπαίδευσης στις Δημοτικές Ενότητες από τις οποίες αποτελείται ο Δήμος Λαρισαίων, δηλαδή τη Δ.Ε. Λάρισας, τη Δ.Ε. Γιάννουλης και τη Δ.Ε. Κοιλιάδας παρατηρούμε ότι το ποσοστό του πληθυσμού που κατέχει μεταπτυχιακό ή διδακτορικό δίπλωμα, καθώς και το ποσοστό των πτυχιούχων ανωτάτων σχολών σε τοπικό επίπεδο για τη Δημοτική Ενότητα Λάρισας είναι 14,38%, ενώ για τη Δημοτική Ενότητα Γιάννουλης και Κοιλιάδας αντίστοιχα 6,59% και 3,47%. Το 21,73% της Δ.Ε. Λάρισας έχει ολοκληρώσει μόνο τη στοιχειώδη εκπαίδευση (δημοτικό σχολείο) και τα αντίστοιχα ποσοστά στην Δ.Ε. Γιάννουλης και Δ.Ε. Κοιλιάδας είναι 26,90% και 35,72%.

Τα ποσοστά στην Δ. Ε. Γιάννουλης και περισσότερο στην Δ. Ε. Κοιλιάδας είναι αυξημένα όσον αφορά την ολοκλήρωση μόνον της στοιχειώδους εκπαίδευσης, γεγονός που ίσως δικαιολογείται και συνδέεται με την ενασχόληση πολλών ατόμων με τον πρωτογενή τομέα ή με άλλα χειρωνακτικά επαγγέλματα, που δεν απαιτούν υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης καθώς και με την σύνθεση του πληθυσμού με αρκετά μεγάλο ποσοστό ηλικιωμένων σε αυτές τις περιοχές (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2014 - 2019).

## 5.1.6 ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται αναλυτικά οι εγγραφές και οι διαγραφές των επιχειρήσεων από το Οικονομικό επιμελητήριο της Λάρισας για τις χρονολογίες 2009, 2010, 2011, 2012. Τα παρακάτω στοιχεία είναι κατανεμημένα ανά τμήμα, σε εμπορικό, μεταποίησης και υπηρεσιών. Στο τμήμα μεταποίησης ανήκουν και οι βιομηχανίες και βιοτεχνίες του νομού. Από τα στοιχεία για την έναρξη και λήξη της διαδικασίας στις επιχειρήσεις, μπορεί να εκτιμηθεί η επιχειρηματική δραστηριότητα του δήμου, για τα έτη μελέτης.

Πίνακας 5: Στοιχεία έναρξης-λήξης συνόλου επιχειρήσεων 2009-2012  
Πηγή: Οικονομικό Επιμελητήριο Λάρισας, Ίδια επεξεργασία

1/1/2009-31/12/2009				
	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΤΜΗΜΑ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ	ΤΜΗΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ
ΕΓΓΡΑΦΕΣ	325	165	406	896
ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	276	120	272	668
ΣΥΝΟΛΟ	49	45	134	228
1/1/2010-31/12/2010				
	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΤΜΗΜΑ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ	ΤΜΗΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ
ΕΓΓΡΑΦΕΣ	290	173	387	850
ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	330	179	289	798
ΣΥΝΟΛΟ	-40	-6	98	52
1/1/2011-31/12/2011				
	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΤΜΗΜΑ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ	ΤΜΗΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ
ΕΓΓΡΑΦΕΣ	264	203	423	890
ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	310	213	284	807
ΣΥΝΟΛΟ	-46	-10	139	83
1/1/2012-31/07/2012				
	ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΜΗΜΑ	ΤΜΗΜΑ ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗΣ	ΤΜΗΜΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ
ΕΓΓΡΑΦΕΣ	178	137	220	535
ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	127	106	127	360
ΣΥΝΟΛΟ	51	31	93	175

Έτσι, εύκολα διακρίνεται η αρκετά θετική πορεία των επιχειρήσεων για το έτος 2009, κάτι βέβαια που δε συμβαίνει με τον ίδιο ρυθμό τα επόμενα χρόνια, καθώς ο αριθμός του συνόλου των επιχειρήσεων που παρέμειναν ανοιχτές ανά έτος, είναι αρκετά μικρότερος συγκρινόμενος με τον αντίστοιχο για το 2009. Η γενική εικόνα της επιχειρηματικότητας στο δήμο, είναι ότι πραγματοποιούνται αρκετές προσπάθειες έναρξης μιας

δραστηριότητας, χωρίς όμως όλες να καταφέρνουν να ανταπεξέλθουν στον ανταγωνισμό και τις απαιτήσεις του κλάδου.

### 5.1.7 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

#### *Αρχαϊκή περίοδος*

Η Λάρισα κατοικείται από τη νεολιθική εποχή. Αρχαιολογικές ανασκαφές έχουν εντοπίσει στο λόφο του 'Φρουρίου' νεολιθικούς οικισμούς αλλά και συναφή αρχαιολογικά ευρήματα, που οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η περιοχή κατοικείται εδώ και τουλάχιστον 8.000 χρόνια. Λόγω της θέσης της, στο μέσο της θεσσαλικής πεδιάδας, έπαιξε πρωτεύοντα ρόλο, κατά τη διάρκεια της μακραίωνης ιστορίας της, στην κοινωνικοοικονομική ζωή της Θεσσαλίας. Κατά τους προϊστορικούς χρόνους η Λάρισα αναπτύχθηκε γύρω από το λόφο του Φρουρίου, που αποτέλεσε και τον πυρήνα της συνεχούς και αδιάλειπτης κατοίκησης της.

Αρχικά κατοικήθηκε από τους Πελασγούς και σύμφωνα με την μυθολογία, η πόλη κτίστηκε από τον Λάρισσο, γιο του Πελασγού, πριν από 4.000 χρόνια. Στη συνέχεια, για άγνωστους λόγους, εγκαταλείφθηκε, για να επανιδρυθεί (με το ίδιο όνομα) από τους Θεσσαλούς. Το όνομα της πόλης σύμφωνα με τη μυθολογία οφείλεται στον ιδρυτή της, αλλά το πιθανότερο είναι να προέρχεται από την πελασγική λέξη 'λάα' (πέτρα), και σημαίνει 'ακρόπολη'. Με την εξαίρεση των χρόνων της Οθωμανικής κατοχής, η πόλη διατήρησε το όνομά της αμετάβλητο σε όλη τη διάρκεια της ιστορίας της.

Η πόλη της Λάρισας αποτέλεσε από πολύ νωρίς το κυριότερο κέντρο της πολιτιστικής, οικονομικής και πολιτικής ζωής των Θεσσαλών, καθώς και έδρα της πρώτης πολιτικής ένωσής τους. Σημαντική ακμή, όμως, άρχισε να παρουσιάζει από τον 8ο αιώνα π.Χ., οπότε έγινε πρωτεύουσα της Πελασγιώτιδος, μιας από τις τέσσερις θεσσαλικές τετραρχίες – «μοίρες», στις οποίες διαίρεσε τη Θεσσαλία η ισχυρή οικογένεια των Αλευάδων. Στα τέλη του 7ου π.Χ. αιώνα, η Λάρισα αναφέρεται σαν πλούσια πόλη και μετασχηματίζεται σε πόλη με Ακρόπολη, ενώ κατά τον 5ο π.Χ. αιώνα η Λάρισα είχε δικά της νομίσματα και αποτελούσε το κύριο μέλος της Θεσσαλικής Νομισματικής Ένωσης που συστήθηκε στο 470 π.Χ. περίπου και διατηρήθηκε μέχρι τις αρχές του 4ου π.Χ. αιώνα, μαζί την Εστιαιώτιδα και την Περραιβία, ενώ διατηρούσε νομισματοκοπείο που γνώρισε εξαιρετική άνθηση κυρίως τον 4ο π.Χ. αιώνα. Κατά τους κλασσικούς και ελληνιστικούς χρόνους η



Λάρισα αναπτύσσεται σαν αγροτικό - διοικητικό κέντρο. Αποκορύφωμα της ακμής της πόλης ήταν η περίοδος 450-370 π.Χ., οπότε ο πληθυσμός της πόλης μαζί με τα προάστια έφθανε τους 10.000 κατοίκους. Αιτία αυτής της άνθησης θεωρείται ο κοινωνικός εξοπλισμός που διέθετε η πόλη, όπως στάδιο, ωδείο, πλήθος ναών, αγορά και δύο θέατρα, εκ των οποίων το ένα που έχει αποκαλυφθεί, θεωρείται από τα μεγαλύτερα και ωραιότερα της Ελλάδας.

Μέχρι το 196 π.Χ. η πόλη βρίσκεται υπό την κηδεμονία των Μακεδόνων. Το 197 π.Χ. περιέρχεται στους Ρωμαίους και μετατρέπεται σε στρατιωτικό κέντρο, ενώ παράλληλα παρουσιάζει σημαντική ακμή στα γράμματα και στις τέχνες. Κατά τη διάρκεια του ρωμαϊκού εμφυλίου πολέμου, η Λάρισα ήταν το στρατιωτικό κέντρο του Πομπηίου, στον οποίο παρέμεινε πιστή και μετά την ήττα του. Σε ευρήματα της περιόδου αυτής διαπιστώνεται η ύπαρξη αποχετευτικού συστήματος και πολυτελών κατοικιών.

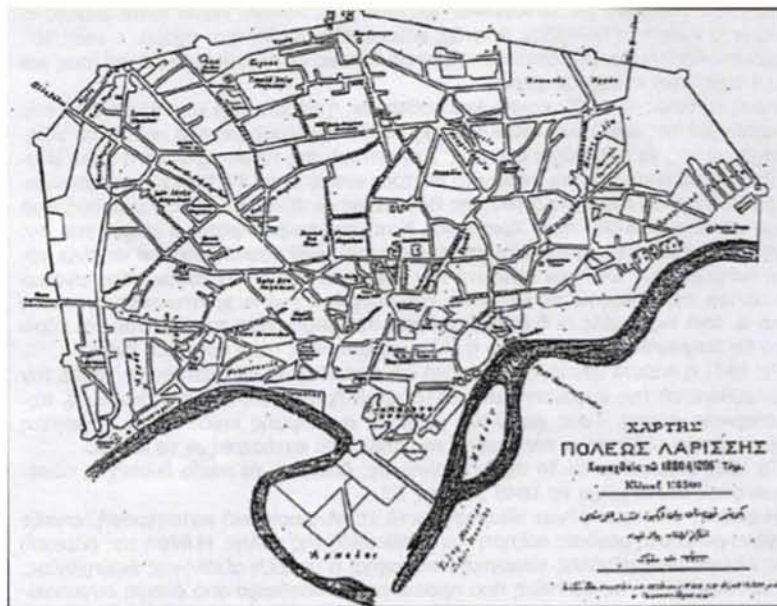
### ***Βυζαντινή περίοδος***

Κατά τη διάρκεια των Βυζαντινών χρόνων, η Λάρισα αποτέλεσε σημαντικό διοικητικό και στρατιωτικό κέντρο της περιοχής, καθώς και έδρα μητρόπολης υπό τον Άγιο Αχίλλειο, μετέπειτα πολιούχο της. Τον 6ο μ.Χ αιώνα η πόλη οχυρώνεται από τον αυτοκράτορα Ιουστινιανό και ορίζεται τελεσίδικα έδρα της επαρχίας Θεσσαλίας. Στη μετέπειτα πορεία της παρουσιάζει έντονες διακυμάνσεις, αφού κυριεύθηκε και λεηλατήθηκε από αρκετές φυλές, εξαιτίας της προνομιούχου θέσης της, (Γότθοι, Βησιγότθοι, Βούλγαροι, Νορμανδοί, Φράγκοι, Καταλανοί, Σέρβοι). Στα μικρά διαστήματα ανακατάληψής της από τους Βυζαντινούς αυτοκράτορες, η πόλη αποκτά τυπική βυζαντινή αστική οργάνωση με κάστρο – χώρα – περιτείχιση, ενώ της παραχωρούνται και σημαντικά εμπορικά προνόμια. Προς το τέλος της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, λόγω της διαδοχικής παρουσίας τόσο φράγκων γαιοκτημόνων όσο και της εξασθενημένης βυζαντινής διοίκησης, η πόλη καταλήγει άσημη και με λίγο πληθυσμό.

### ***Επί Τουρκοκρατίας***

Το 1423 μ.Χ., η Λάρισα περνάει σε Οθωμανική κυριαρχία, μετονομάζεται σε 'Γενί-Σεχίρ' (Νέα Πόλη) και λόγω της γεωπολιτικής της θέσης αποτελεί το στρατιωτικό κέντρο των τουρκικών δυνάμεων. Η κατάληψη της πόλης υποχρέωσε μεγάλο μέρος του πληθυσμού της να καταφύγει στα βουνά, ενώ σε μεγάλο βαθμό εποίκίστηκε από τουρκικό πληθυσμό και αναπτύχθηκε σε εμπορικό – μεταπρατικό και γεωργικό κέντρο.

Η γεωπολιτική θέση της Λάρισας συνεχίζει και την περίοδο αυτή να της προσδίδει πολυεθνικό και πολυσήμαντο χαρακτήρα. Το 1669 ο σουλτάνος μεταφέρει στη Λάρισα την πρωτεύουσα της αυτοκρατορίας του, για να μπορεί να παρακολουθεί τις εξελίξεις του πολέμου στην Κρήτη. Από το 1770 μέχρι την απελευθέρωσή της η Λάρισα ήταν η έδρα της Διοίκησης Θεσσαλίας με πληθυσμό που κυμαινόταν μεταξύ 30.000 - 40.000 κατοίκων, από τους οποίους 8.000 ήταν χριστιανοί. Στις 31 Αυγούστου 1881 η Λάρισα απελευθερώνεται από τους Τούρκους, μετά τη θεσσαλική επανάσταση του 1878, τη συμφωνία της Κωνσταντινούπολης στις 22 Φεβρουαρίου 1881 και τη συνθήκη του Βερολίνου, που καθόριζε τον Πηνειό σαν το βορειότερο σύνορο της χώρας. Αποτέλεσμα αυτού ήταν να χάσει η πόλη τα μέτωπα οικονομικών συναλλαγών με το βορρά και την ανατολή και να καταστραφούν τα βιοτεχνικά κέντρα της γύρω περιοχής, ενώ επήλθε και πληθυσμιακή συρρίκνωση αφού έφυγε ο μισός πληθυσμός, ο οποίος ήταν τούρκικος.



Εικόνα 4: Τοπογραφικό σχέδιο της Λάρισας 1880 (Πηγή: Ε. Φαρμακίδης, «Η Λάρισα», 1926)

### **Μετά την απελευθέρωση**

Στην απογραφή του 1881, η Λάρισα βρέθηκε με 14.821 κατοίκους. Αρχίζει μια μεγάλη προσπάθεια εξελληνισμού της, απαλείφοντας όλα εκείνα τα στοιχεία που αποδίδονται στο οθωμανικό της παρελθόν. Από το 1881 και μετά, η Λάρισα παραμένει μέρος του Ελληνικού κράτους, εκτός από μια πρόσκαιρη κατάληψή της από τον τουρκικό στρατό στον πόλεμο του 1897, οπότε και υπέστη σημαντικότερες καταστροφές. Ο προϊστορικός

οικισμός και η αρχαία πόλη της Λάρισας είχαν ως κέντρο την Ακρόπολη που βρισκόταν στον σημερινό Λόφο του Φρουρίου, ενώ την εποχή του Μεσαίωνα η πόλη καταλάμβανε μεγαλύτερη έκταση και περιβαλλόταν από τείχη – κατά προσέγγιση στη θέση της σημερινής Ηρώων Πολυτεχνείου – που αναστηλώθηκαν στη διάρκεια της τουρκοκρατίας και σώζονταν μέχρι την εποχή μας. Η οργάνωση της πόλης δεν υιοθετεί αυστηρά πρότυπα και η διάταξη των τριών λειτουργιών που ορίζουν το κέντρο της πόλης (διοίκηση, εμπόριο, κατοικία) ακολουθεί τα ίχνη του παλαιότερου ιστού και προσαρμόζεται στη μορφή του εδάφους. Το 1881 η Λάρισα απελευθερώνεται και δύο χρόνια μετά, το 1883, αποκτά ρυμοτομικό σχέδιο (Βασιλικό Διάταγμα Βασιλέως Γεωργίου: 22-11-1883) που κάλυπτε όλη τη την ‘εντός των τειχών περιοχή’.

### **Νεώτερα χρόνια**

Αρχές του εικοστού αιώνα αρχίζει η επέκταση της πόλης, τόσο λόγω της φυσικής αύξησης του πληθυσμού της, όσο και με την εγκατάσταση προσφύγων, πρώτα από την Ανατολική Ρωμυλία και αργότερα από τη Μικρά Ασία. Με την αύξηση του πληθυσμού δημιουργούνται νέες συνοικίες και η πόλη επεκτείνεται και εκτός των τειχών, ενώ με την αναθεώρηση του σχεδίου το 1947 εντάσσονται στο σχέδιο μια ζώνη κατά μήκος της νότιας και ανατολικής πλευράς του τείχους.

Τη δεκαετία 1950-1960 η Λάρισα πλήττεται από καταστροφικούς σεισμούς, με αποτέλεσμα την επισκευή ή ανοικοδόμηση του μεγαλύτερου μέρους των κτιρίων, χωρίς όμως αυτό να συνοδευτεί από οποιαδήποτε αναμόρφωση του σχεδίου, ενώ διατηρήθηκαν τόσο το σύστημα δόμησης και η κατάτμηση σε μικρά οικόπεδα, όσο και τα πλάτη των οδών.

Την περίοδο αυτή η Λάρισα γνωρίζει τη μεγαλύτερη επέκτασή της και μάλιστα με ολοένα εντεινόμενους ρυθμούς. Δυστυχώς, η επέκταση αυτή πραγματοποιήθηκε με αυθαίρετη δόμηση εκτός σχεδίου. Στη δεκαετία του 1960 έγιναν ορισμένες επεκτάσεις του σχεδίου πόλης, κυρίως σε αυθαίρετα δομημένες περιοχές, δηλαδή ουσιαστικά το σχέδιο ακολουθούσε τη δόμηση κι όχι το αντίστροφο. Και πάλι όμως, στις αρχές της δεκαετίας του 1970 η εκτός σχεδίου πόλη – εννοείται με αυθαίρετη δόμηση – κάλυπτε μεγαλύτερη έκταση από την εντός σχεδίου πόλη.

Το 1974 εκπονήθηκε Ρυθμιστικό σχέδιο για την πόλη της Λάρισας, παράλληλα με το οποίο είχαν ανατεθεί και τα ρυμοτομικά σχέδια για δομημένες περιοχές άνευ σχεδίου. Το

Ρυθμιστικό αυτό σχέδιο δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ. Σήμερα, η εκτός σχεδίου αυθαίρετη δόμηση εμφανίζεται εξαιρετικά περιορισμένη, μετά τις τελευταίες σημαντικές επεκτάσεις του σχεδίου, που έγιναν το 1976 και το 1979 (με ρυμοτομικά τα οποία είχαν καταρτιστεί σύμφωνα με το Ρυθμιστικό του 1974). Το 1980 γίνεται αναθεώρηση του Ρυθμιστικού σχεδίου του 1974, ώστε να εναρμονιστεί με τη μελέτη 'Κ.Ε.Π.Α. Βόλου –Λάρισας'. Το 1983, στα πλαίσια της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης, ανατίθενται δύο μελέτες, με στόχο αφ' ενός την τροποποίηση και βελτίωση του παλιού Ρυθμιστικού Σχεδίου (Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου) και αφ' ετέρου την αναθεώρηση των σχεδίων των περιοχών επέκτασης (του 1976 και 1979) της πόλης (Μελέτη Αναθεώρησης του υφιστάμενου σχεδίου πόλης και επέκτασής του).

#### 5.1.8 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η Λάρισα είναι έδρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Στην πόλη λειτουργούν δύο τμήματα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, το Τ.Ε.Ι με 4 Σχολές και 16 Τμήματα, το Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο, το Εμπορικό-Βιομηχανικό και Βιοτεχνικό Επιμελητήριο, περιφερειακές υπηρεσίες και Διευθύνσεις Υπουργείων, όπως η Εφορεία Αρχαιοτήτων και δύο Δημόσιες Οικονομικές Υπηρεσίες. Η πόλη διαθέτει επίσης το Διαχρονικό Μουσείο το Λαογραφικό Μουσείο και την Πινακοθήκη-Μουσείο Γ.Ι. Κατσίγρα, το Δημοτικό Περιφερειακό Θέατρο-"Θεσσαλικό Θέατρο" και το Δημοτικό Ωδείο. Πιο αναλυτικά:

**Υποδομές Υγείας:** τρία Νοσοκομειακά Ιδρύματα, το Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας και το Στρατιωτικό Νοσοκομείο «424».

**Υποδομές Παιδείας - Τριτοβάθμια Εκπαίδευση:** Η Ανώτατη Εκπαίδευση παρέχεται στην ευρύτερη περιοχή Λάρισας από τμήματα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (Τ.Ε.Ι.) Λάρισας. Το Πανεπιστήμιο λειτουργεί με αποκεντρωμένη δομή, δεδομένου ότι Σχολές ή Τμήματά του υπάρχουν και στις τέσσερις κύριες πόλεις της Περιφέρειας. Το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ιδρύθηκε (μαζί με το Πανεπιστήμιο Αιγαίου και το Ιόνιο Πανεπιστήμιο) το 1984 με το Π.Δ. 83/1984, που τροποποιήθηκε το 1985 με το Π.Δ. 302/1985. Έδρα του Πανεπιστημίου είναι η πόλη του Βόλου. Τα Τμήματα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας που αφορούν στην πόλη της Λάρισας, είναι συγκεκριμένα τα εξής: το Τμήμα Ιατρικής, το Τμήμα Βιοχημείας και Βιοτεχνολογίας, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο και το Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (Τ.Ε.Ι.). Το

Τ.Ε.Ι Λάρισας ιδρύθηκε το 1983 με τον νόμο 1404/83. Ανήκει στην Τριτοβάθμια και είναι αυτοδιοικούμενο Ίδρυμα νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου (ΝΠΙΔΔ). Ξεκίνησε τη δραστηριότητά του ως ΚΑΤΕ (Κέντρο Ανωτέρας Τεχνικής Εκπαιδεύσεως) με ιδρυτικό νόμο τον 652/70 και κατόπιν ως ΚΑΤΕΕ (Κέντρο Ανωτέρας Τεχνικής και Επαγγελματικής Εκπαιδεύσεως) με το νόμο 576/77, ενώ το 1983 εξελίχθηκε σε Τ.Ε.Ι. με το νόμο 1404/83. Το τμήμα αυτό παρέχει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση για την εφαρμογή επιστημονικών, τεχνολογικών και καλλιτεχνικών γνώσεων. Η σημερινή του μορφή περιλαμβάνει περί τους 11.000 σπουδαστές και κτίρια που εκτείνονται σε έκταση 1.152 στρεμμάτων. Το ΤΕΙ Λάρισας αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα ανάπτυξης της πόλης.

**Πολιτιστικές Υποδομές:** Με την με Α.Π. 18742/1272/03 Απόφαση ΥΠ. ΠΟ. (ΦΕΚ 687/Β/3-6-03) σχεδόν όλη η πόλη της Λάρισας κηρύχθηκε ως αρχαιολογικός χώρος, με το δεδομένο ότι η αρχαία πόλη της Λάρισας βρίσκεται κάτω από τη σημερινή.

**Α΄ Αρχαίο Θέατρο.** Το Α΄ αρχαίο θέατρο οικοδομήθηκε κατά το πρώτο μισό του 3ου αι. π.Χ. στα χρόνια του βασιλιά της Μακεδονίας Φιλίππου του Ε΄, ενώ φαίνεται να ακολούθησε το παράδειγμα του Διονυσιακού Θεάτρου της Αθήνας. Το Θέατρο ήταν κατασκευασμένο από λευκό μάρμαρο και ήταν χωρητικότητας περίπου 12.000 θεατών, κατά τη διάρκεια δε της ρωμαιοκρατίας χρησιμοποιήθηκε και ως αρένα για μονομαχίες και θηριομαχίες. Πρόκειται για το μοναδικό θέατρο τέτοιου μεγέθους στον ελλαδικό χώρο που βρίσκεται μέσα στον αστικό ιστό.

**Β΄ Αρχαίο Θέατρο.** Το Β΄ αρχαίο θέατρο της Λάρισας χρονολογείται από τον 1ο π.Χ. αιώνα και ήλθε στο φως με ανασκαφές που διενεργήθηκαν τα έτη 1985 και 1986. Σήμερα σώζονται δύο μαρμάρινες σειρές εδωλίων, η ορχήστρα και μεγάλο τμήμα της σκηνής.

**Λόφος του Φρουρίου.** Ο αρχαιολογικός χώρος ‘Κάστρο Λαρίσης’ στο λόφο του Φρουρίου έχει κηρυχτεί ως προέχον βυζαντινό μνημείο. Σήμερα, το Φρούριο αποδεικνύεται και πάλι ως το πολυδιάστατο κέντρο της Λάρισας. Συνεχίζει να φιλοξενεί το ναό του πολιούχου της πόλης, αλλά διατηρεί ακόμα την εμπορική του χροιά και λειτουργεί και σαν σημείο συγκέντρωσης και διασκέδασης των πολιτών. Είναι πλέον το αδιαμφισβήτητο αρχαιολογικό κέντρο της πόλης, με το αρχαίο θέατρο, το μπεζεστένι και τις δύο βυζαντινές βασιλικές.

**Πυριτιδαποθήκη.** Η Πυριτιδαποθήκη της οδού Ιουστινιανού (Παλαιές Φυλακές) αποτελεί ένα αξιόλογο κεραμοσκεπές κτίριο του 18ου αιώνα, με συνεχή χρήση μέχρι πρόσφατα.

**Παλαιοχριστιανική τρίκλιτη Βασιλική του Φρουρίου.** Η παλαιοχριστιανική Βασιλική, νότια του λόφου του Αγίου Αχιλλείου, αποτελεί κτίσμα της πρώτο-βυζαντινής εποχής (6ος αι. μ.Χ.), αποκαλύφθηκε δε σχεδόν ολόκληρη

**Μπεζεστένι (σκεπαστή αγορά).** Είναι οθωμανικής περιόδου, κτισμένο τον 15ο αιώνα και σε χρήση μέχρι τα τέλη του 19ου αιώνα. Είναι το τρίτο οικοδόμημα αυτού του είδους που σώζεται στην Ελλάδα, έχει δε χαρακτηριστεί διατηρητέο με τις πιο πάνω ρυθμίσεις, με δυνατότητα πλήρους αποκατάστασής του. Αποτελούσε το κέντρο της λαρισαϊκής αγοράς κατά τη διάρκεια της τουρκοκρατίας.

**Γενή Τζαμί.** Οθωμανικό Τέμενος επί των οδών 31ης Αυγούστου και Αμαλίας το οποίο σώζεται σε καλή κατάσταση. Αποτελεί τετράγωνο κτίσμα του τέλους του 19ου αιώνα με προστώο τοξωτό στεγασμένο με τρεις θόλους. Στα ΝΔ του οικήματος υπάρχει ο μιναρές που σώζεται μέχρι τον εξώστη.

**Τουρκικό Λουτρό.** Επί των οδών Φιλελλήνων και Βενιζέλου σώζονται τμήματα του άλλοτε μεγάλου δίδυμου τουρκικού λουτρού με τους διασωθέντες δυο τρούλους και μορφολογικά στοιχεία στο εσωτερικό των καταστημάτων που στεγάζονται σε αυτό, τα οποία χρονολογούν το κτίσμα στο 18<sup>ο</sup> αιώνα, ενώ η αρχική οικοδομική του φάση ανάγεται στο 16<sup>ο</sup> αιώνα.

**Τέμενος Μπαϊρακλί Τζαμί.** Στη συμβολή των οδών Παπαφλέσσα και Όσσης. Θολωτό κτίσμα χρονολογούμενο στις αρχές του 16ου αιώνα. Είναι το μοναδικό σωζόμενο από τα 40 παλιά τζαμιά της παλαιάς πόλης, πιθανόν όμως το πρώτο που κατασκευάστηκε.

**‘Μύλος Παπιά’.** Το συγκρότημα αποτελεί το σημαντικότερο μνημείο βιομηχανικής κληρονομιάς της νεότερης περιόδου της πόλης, που μέχρι τις αρχές του αιώνα λειτουργούσε ως αλευρόμυλος. Βιομηχανικό κτιριακό συγκρότημα του κλάδου της αλευροποιίας, με πενταώροφο κεντρικό κτίριο, χαρακτηριστικό για την αρχιτεκτονική του με τους πέτρινους τοίχους. Βρίσκεται πίσω από το Λόφο του Φρουρίου, στην παλιά συνοικία Ταμπάκικα και δίπλα σχεδόν στον Πηνειό ποταμό.

**Το Μνημείο του Ιπποκράτη.** Απέναντι από το πάρκο του Αλκαζάρ το έτος 1826, εξαιτίας μιας πλημμύρας του Πηνειού, αποκαλύφθηκε ο τάφος του Ιπποκράτη (460 - 377 π.Χ.), πατέρα της ιατρικής επιστήμης. Κοντά του, το 1978 στήθηκε κενοτάφιο και μαρμάρινος ανδριάντας, έργο του Τυρναβίτη γλύπτη Γεωργίου Καλακαλά. Το 1986 ιδρύθηκε στο

κενοτάφιο Ιατρικό Μουσείο από το Λαρισαίο αρχίατρο Δημήτριο Παλιούρα. Είναι χώρος επισκέψεων για σχολεία και εκδρομείς.

**Διαχρονικό Μουσείο.** Οι ενέργειες για τη δημιουργία ενός σύγχρονου μεγάλου Μουσείου στη Λάρισα ξεκίνησαν με ενέργειες του πρώτου Εφόρου της νεοσυσταθείσας το 1973, ΙΕ' ΕΠΚΑ, κ. Κ. Γαλλή. Το 1975 ο Δήμος Λαρισαίων δώρισε στο ΥΠ.ΠΟ. ένα οικόπεδο 10 στρεμμάτων για το κτίσιμο Νέου Μουσείου στις νότιες παρυφές της πόλης (Μεζούρλο). Αργότερα δωρήθηκε μεγάλη έκταση που φθάνει συνολικά τα 54 στρέμματα. Το 1985 προκηρύχθηκε πανελλήνιος αρχιτεκτονικός διαγωνισμός και το 1995 θεμελιώθηκε το Διαχρονικό Μουσείο Λάρισας. Στο κτίριο λειτουργεί μόνιμη έκθεση ενώ στεγάζονται και τα γραφεία της Εφορείας Αρχαιοτήτων Λάρισας

**Δημοτική Πινακοθήκη Λάρισας 'ΜΟΥΣΕΙΟ Γ.Ι. ΚΑΤΣΙΓΡΑ'.** Η δημοτική πινακοθήκη της πόλης φέρει το όνομα του εμπνευστή της και μεγάλου ευεργέτη της πόλης Ιωάννη Κατσίγρα, του οποίου και την ιδιωτική συλλογή στεγάζει μετά την δωρεά της το 1981 στον δήμο Λαρισαίων. Πυρήνα της έκθεσης αποτελεί η δωρηθείσα συλλογή Κατσίγρα που αριθμεί 780 έργα αντιπροσωπευτικά δείγματα της νεοελληνικής τεχνοτροπίας του 19ου και κυρίως του πρώτου μισού του 20ου αιώνα. Θεωρείται η τρίτη σπουδαιότερη στην Ελλάδα έπειτα από αυτήν της Εθνικής Πινακοθήκης και του Κουτλίδη.

**Λαογραφικό Ιστορικό Μουσείο.** Το Λαογραφικό – Ιστορικό Μουσείο εγκαινιάστηκε το 1983. Βασικός του στόχος, η παρουσίαση των διαφόρων εκφράσεων του υλικού και του πνευματικού βίου των ανθρώπων της προβιομηχανικής εποχής στην περιοχή και την πόλη της Λάρισας. Παρουσιάζονται θέματα για την κτηνοτροφία νομάδων και ημι-νομάδων, τους Ψαράδες του Πηνειού και της Κάρλας και οργανώνονται ειδικά εκπαιδευτικά προγράμματα για μαθητές. Το κτίριο του Λαογραφικού Μουσείου βρίσκεται στη συνοικία Χαραυγής, κοντά στο χώρο του Ο.Σ.Ε. Οι συλλογές του Μουσείου αριθμούν περί τα 20.000 αντικείμενα, ο μεγαλύτερος όγκος των οποίων εμπίπτει χρονολογικά στον 19<sup>ο</sup> αι. και στο πρώτο μισό του 20<sup>ου</sup> αι., εικονογραφεί δε την πολιτισμική ταυτότητα της Λάρισας και της γύρω περιοχής.

**Μουσείο Εθνικής Αντίστασης.** Το Μουσείο Εθνικής Αντίστασης στεγάζεται στο κτίριο της παλιάς πυριτιδαποθήκης (ανάμεσα από τις αυλές του 5<sup>ου</sup> Γενικού Λυκείου και 5<sup>ου</sup> Γυμνασίου) και διατηρεί μόνιμη έκθεση με τίτλο 'Η Θεσσαλία Αντιστέκεται 1941-1944'.

Η έκθεση παρουσιάζει τον τρόπο που οργανώθηκαν οι Θεσσαλοί για να απελευθερώσουν την πατρίδα από τις δυνάμεις του άξονα.

### 5.1.9 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

#### **Οδικό δίκτυο**

Εντός του πολεοδομικού ιστού της πόλης υπάρχει ένα ικανοποιητικό σύστημα οδικού δικτύου, το οποίο αποτελείται από τις πρωτεύουσες - βασικές αρτηρίες, τις δευτερεύουσες αρτηρίες και τις συλλεκτήριες οδούς. Το οδικό δίκτυο ακολουθεί ακτινωτή μορφή από έξω, μέχρι τον εσωτερικό οδικό δακτύλιο που δημιουργείται γύρω από την κεντρική περιοχή. Μέσα στον εσωτερικό δακτύλιο υπάρχει σύστημα μονόδρομων και πεζοδρόμων, με δίκτυο ορθογωνικής μορφής. Οι υπάρχοντες κυκλοφοριακοί αγωγοί στο κέντρο εκτελούν και έργο εξυπηρέτησης διαμετρικών συνδέσεων και διαμπερούς υπερτοπικής κυκλοφορίας. Σήμερα η νέα Εθνική οδός (ΠΑΘΕ) έχει μεταφερθεί ανατολικότερα ενώ η παλαιά εθνική οδός έχει πλέον μόνο αστική χρήση. (Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα δήμου Λαρισαίων 2014-2019).

#### **Συγκοινωνιακό δίκτυο**

Το αστικό ΚΤΕΛ Λάρισας συντίθεται από λεωφορειακές γραμμές που συνδέουν μεταξύ τους, τους σημαντικότερους πόλους γένεσης και έλξης μετακινήσεων στην πόλη. Εξυπηρετεί σήμερα την Λάρισα με δεκατρείς (13) λεωφορειακές γραμμές, έξι κύριες και επτά δευτερεύουσες.

Οι γραμμές αυτές έχουν σαν σημείο αναφοράς το κέντρο της πόλης και λειτουργούν σαν ακτινικές ή διαμετρικές ως προς αυτό. Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι μέσα στον πολεοδομικό ιστό της πόλης είναι χωροθετημένες 5 αφετηρίες υπεραστικών λεωφορείων. Συγκεκριμένα, δύο διαμπερείς γραμμές παραλαμβάνουν περίπου το 50% του επιβατικού έργου, ενώ οι υπόλοιπες έχουν σαν αφετηρία το κέντρο. Οι κύριες γραμμές παρουσιάζουν σχετική σταθερότητα λειτουργίας χωρίς έντονες διακυμάνσεις στους συνολικούς χρόνους διαδρομής, ενώ ανάλογη σταθερότητα παρουσιάζει και η επιβατική κίνηση. Υπάρχουν, ωστόσο, σημαντικές αποκλίσεις ανά κατεύθυνση.

Οι αστικές συγκοινωνίες είναι ένας σημαντικός παράγοντας ρύθμισης του κυκλοφοριακού προβλήματος, πόσο μάλλον όταν πρόκειται για το μοναδικό μέσο μαζικής μεταφοράς στην πόλη. Για το λόγο αυτό, θα πρέπει το δίκτυο των αστικών γραμμών και στάσεων να



αναδιαρθρωθεί, έτσι ώστε να εξυπηρετεί την πόλη σύμφωνα με τις ανάγκες της και τα καινούργια δεδομένα που δημιουργούνται σε αυτήν.

Στα πλαίσια του προγράμματος 'Εξοικονομώ' έχει εκπονηθεί μελέτη με τον τίτλο 'Αστική Κινητικότητα', με θέμα τη βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη και με στόχους:

- Τη μείωση της χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου στην πόλη για τις καθημερινές μετακινήσεις. Προωθώντας τη λειτουργία ενός πλήρους, επαρκούς, ανταγωνιστικού προς το Ι.Χ., ελκυστικού και προσιτού οικονομικά συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας, φιλικής προς το περιβάλλον.
- Τη δημιουργία υποδομών για ενθάρρυνση και εξυπηρέτηση των ευάλωτων χρηστών που είναι οι πεζοί, οι ποδηλάτες, τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες.
- Τη δημιουργία ενός λειτουργικού συστήματος για την εξυπηρέτηση της αγοράς και της οικονομικής ζωής της πόλης.
- Την εξασφάλιση των προϋποθέσεων για την τήρηση και εφαρμογή των όλων παραπάνω.

Σήμερα, μέσα στον πολεοδομικό ιστό της πόλης είναι χωροθετημένες 5 αφετηρίες υπεραστικών λεωφορείων. Ο κεντρικός σταθμός των υπεραστικών λεωφορείων Λάρισας βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από το κέντρο της πόλης και καταλαμβάνει σημαντική έκταση.

Ο σταθμός λεωφορείων για τα Τρίκαλα και την Καρδίτσα βρίσκεται στην οδό Ηρώων Πολυτεχνείου, ενώ για τα Ιωάννινα στην οδό Ιωαννίνων. Τα Κ.Τ.Ε.Λ. Κοζάνης βρίσκονται επί της Ε.Ο. Λάρισας-Κοζάνης, στο ύψος του Κηποθέατρου. Τέλος, στο σταθμό του Ο.Σ.Ε. είναι οι σταθμοί των διερχόμενων από τη Λάρισα Κ.Τ.Ε.Λ.

Στα ζητήματα των μεταφορών και κυκλοφορίας η Λάρισα εμφανίζει τις χαρακτηριστικές αδυναμίες των νέων ελληνικών πόλεων. Ενδεικτικά μπορούν να αναφερθούν η έλλειψη επαρκών θέσεων στάθμευσης των οχημάτων, ειδικά στα κεντρικά μέρη της πόλης, γεγονός που επιτείνει το έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα.

Ένα σημαντικό πρόβλημα έχει λυθεί με την κατασκευή περιφερειακών οδών, εσωτερικού και εξωτερικού δακτυλίου. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση συνιστά την κύρια αιτία υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος λόγω της πρόκλησης ατμοσφαιρικής, ηχητικής και αισθητικής ρύπανσης.

### **Σιδηροδρομικό δίκτυο**

Το σιδηροδρομικό δίκτυο εντός της περιοχής μελέτης περιλαμβάνει τμήματα των γραμμών Αθηνών – Θεσσαλονίκης και Λάρισας – Βόλου.

Η γραμμή Αθηνών – Θεσσαλονίκης ανήκει στο Βασικό Σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, ενώ η γραμμή Λαρίσης – Βόλου ανήκει στο δευτερεύον σιδηροδρομικό δίκτυο. Το τμήμα της γραμμής Αθηνών – Θεσσαλονίκης που διατρέχει την περιοχή μελέτης πρόσφατα ανακατασκευάστηκε με νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων. Η γραμμή Λάρισας - Βόλου είναι μονή και δεν δύναται να εξυπηρετήσει υψηλές ταχύτητες κίνησης.

### **Εναέριο δίκτυο**

Στην Λάρισα λειτουργεί στρατιωτικό αεροδρόμιο όπου εδρεύει το Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορίας (ΑΤΑ). Το αεροδρόμιο αυτό δεν εξυπηρετεί τακτικές πτήσεις αεροπορικών εταιριών, ωστόσο κατά τη διάρκεια του έτους δέχεται ορισμένες έκτακτες πτήσεις (charters) πολιτικών αεροσκαφών. Πρόκειται για στρατιωτικό αεροδρόμιο που κατά το παρελθόν εξυπηρετούσε πτήσεις της πολιτικής αεροπορίας (γραμμές Εσωτερικού της Ολυμπιακής). Η ΥΠΑ το θεωρεί σαν υπάρχον πολιτικό του οποίου έχει ανασταλεί η λειτουργία λόγω περιορισμένης ζήτησης.

### **Δίκτυο Πεζοδρόμων - Ποδηλατοδρόμων**

Η Λάρισα είναι ενταγμένη στο ευρωπαϊκό δίκτυο ‘Πόλεις Χωρίς Αυτοκίνητα’ (Car free Cities Club–ACCESS) και ιδρυτικό μέλος του Δικτύου Πόλεων για τη βιώσιμη κινητικότητα και το ποδήλατο. Οι οροθετημένοι με ειδική σήμανση ποδηλατοδρόμοι, συνολικού μήκους 12 χιλιομέτρων, σχεδιάζεται να αυξηθούν, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών 54 χιλιομέτρων.

Το δίκτυο περιλαμβάνει ποδηλατοδρόμους απλής ή διπλής κατεύθυνσης, ή με ειδικές ποδηλατολωρίδες σε διαπλατυσμένα πεζοδρόμια που κατασκευάστηκαν σε κεντρικές οδικές αρτηρίες. Η κατασκευή δικτύου ποδηλατοδρόμων επειδή παρέχει ασφάλεια στη μετακίνηση, ειδικά ηλικιωμένων και παιδιών, αύξησε σημαντικά τις διαδρομές με ποδήλατο, με όλες τις θετικές συνέπειες από τη μείωση διαδρομών με αυτοκίνητο στην πόλη (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2011 – 2014).

Η πόλη της Λάρισας είναι γνωστή πλέον στην Ελλάδα ως η πόλη των πεζοδρόμων. Η εφαρμογή του δικτύου πεζοδρόμων, άρχισε μετά από μελέτη της Τεχνικής Υπηρεσίας το

1985. Οι πεζόδρομοι της Λάρισας διακρίνονται για την έντονη παρουσία του πρασίνου με πολλά δέντρα και παρτέρια, με κατάλληλα φυτικά είδη για την περιοχή, τονίζουν τους άξονες ή τον ειδικό εξοπλισμό και δημιουργούν ένα φυσικό καλαισθητο περιβάλλον. Σήμερα πλέον έχει ολοκληρωθεί η πεζοδρόμηση μιας περιοχής έκτασης 460 στρ. περίπου, που περιλαμβάνει 40 οικοδομικά τετράγωνα, συνδέει και ενοποιεί το Λόφο του Φρουρίου, την Κεντρική πλατεία, την πλατεία Ταχυδρομείου, την Τρίγωνη πλατεία, την πλατεία Νέας Αγοράς και τον Πηνειό ποταμό. Το μήκος του δικτύου είναι 9 χιλιόμετρα και η περιοχή διασχίζεται μόνο από τρεις οδικές αρτηρίες χωρίς ιδιαίτερες επιπτώσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων.

Σύμφωνα με την μελέτη του ΑΠΘ για τα μαζικά συστήματα ήπιας μεταφοράς στη Λάρισα, ο συνολικός αριθμός των μετακινήσεων που παράγονται καθημερινά είναι 170.000. Η σύνθεση των μετακινήσεων προς και από το κέντρο είναι 32% με ιδιωτικό αυτοκίνητο, 4,5% με ποδήλατο και 12% με λεωφορείο. Επιπλέον, το ποσοστό 42% εξέφρασε την προτίμηση του για μετακινήσεις με τα πόδια, σε διαδρομές όμως μικρού μήκους και διάρκειας (έως 500 μέτρα και μέχρι 10 λεπτά).

Μέσο Μετακίνησης	Ποσοστό(%)
Πόδια	42,1
Ποδήλατο	4,6
Δίκυκλη μηχανή	4,9
Ι.Χ.	32,3
Ταξί	2,2
Λεωφορείο	12,3
Ειδικό Λεωφορείο	1
Αγροτικό, φορτηγό, ημιφορτηγό	0,5

Πίνακας 6. Ποσοστά Μέσων Μετακίνησης στην πόλη

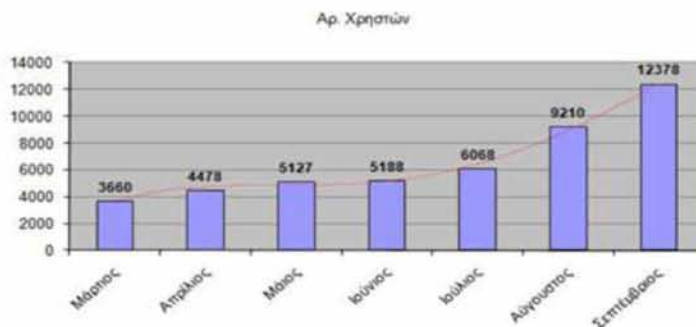
Πηγή: ΑΠΘ «Μαζικά Συστήματα ήπιας Μεταφοράς στη Λάρισα, 2002», (Γιοβρή Ε., 2011)

#### 5.1.10 ΧΩΡΟΙ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ

Η στάθμευση στο κέντρο της πόλης καθώς και στις γύρω από αυτό περιοχές παρουσιάζει έντονο πρόβλημα. Σήμερα στο κέντρο της πόλης λειτουργούν αρκετοί ιδιωτικοί πολυώροφοι ή μη χώροι στάθμευσης οι οποίοι έδωσαν μια λύση στο πρόβλημα, όμως τις εργάσιμες μέρες εξακολουθεί να μην υπάρχει επάρκεια χώρων στάθμευσης στο κέντρο της πόλης.

### 5.1.11 ΔΙΚΤΥΑ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Η πόλη καλύπτεται πλήρως με αναλογικές τηλεφωνικές συνδέσεις, ενώ αλματώδη αύξηση παρουσιάζουν οι συνδέσεις ISDN. Ακόμη, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία του δήμου Λαρισαίων υπάρχει μεγάλη αύξηση και στη χρήση ασύρματου δικτύου το έτος 2010.



Διάγραμμα 4: Χρήση δημοτικού ασύρματου δικτύου. Πηγή: <http://www.larissa-dimos.gr>

### 5.1.12 ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Η Λάρισα διασχίζεται από το δίκτυο υψηλής τάσης της ΔΕΗ, η οποία διατηρεί υποσταθμό μέσα στην πόλη, από την Κοζάνη με κατεύθυνση προς Λαμία-Αθήνα. Η παροχή της ηλεκτρικής ενέργειας είναι ικανοποιητική και χαρακτηρίζεται από σταθερή ροή όλο το 24ωρο, χωρίς να σημειώνονται ιδιαίτερα προβλήματα τις περιόδους αιχμής. Επίσης αξίζει να αναφερθεί ότι, το μεγαλύτερο μέρος των αντλιών υπόγειων υδάτων, για να καλύψουν τις ανάγκες άρδευσης των γεωργικών εκμεταλλεύσεων, λειτουργούν με ηλεκτρική ενέργεια.

#### **Φυσικό Αέριο**

Ο νομός Λάρισας διασχίζεται από τον κεντρικό αγωγό μεταφοράς φυσικού αερίου (Θεσσαλονίκη-Αθήνα). Το δίκτυο πέρα από την εξυπηρέτηση των αστικών περιοχών έχει την «τεχνική» δυνατότητα εξυπηρέτησης βιομηχανικών μονάδων κατά μήκος του κύριου δικτύου του. Η κατασκευή του ξεκίνησε το 1997 ενώ η ενεργοποίηση του και η τροφοδοσία της αστικής και εμπορικής κατανάλωσης ξεκίνησε το 2001. Η ΕΠΑ Θεσσαλίας έχει σύμφωνα με άδεια από το Υπουργείο Ανάπτυξης (ΥΛ Δ1/11818/29.08.2000) την ευθύνη της πώλησης, του σχεδιασμού και της ανάπτυξης του δικτύου διανομής καθώς και της συντήρησης και λειτουργίας και της έκτακτης επέμβασης σε περιπτώσεις ανωμαλιών ή βλαβών στη λειτουργία του.

## 5.2 ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΤΗ ΛΑΡΙΣΑ

### 5.2.1 *ΕΙΣΑΓΩΓΗ*

Η Λάρισα συνειδητοποίησε αρκετά νωρίς, από τη δεκαετία του '80, την ανάγκη να ξεφύγει από την αφάνεια που χαρακτήριζε τις περισσότερες επαρχιακές ελληνικές πόλεις. Εκμεταλλευόμενη το μέγεθός της αλλά κυρίως την κεντρική της θέση, προσπάθησε να διαδραματίσει έναν αντισταθμιστικό ρόλο στα πλεονεκτήματα των μητροπολιτικών κέντρων της χώρας (Αθήνα - Θεσσαλονίκη), όχι μόνο διατηρώντας τον πληθυσμό της αλλά και αυξάνοντάς τον, με την εγκατάσταση νέων κατοίκων από τις αγροτικές περιοχές. Με την εξειδίκευσή της στη μεταποίηση και τους μικρούς βιομηχανικούς κλάδους, αναδιάρθρωσε την οικονομία της και την προσαρμοσε στα νέα δεδομένα του οικονομικού περιβάλλοντος. Όμως η συνεχής πληθυσμιακή αύξηση, καθώς και η έλλειψη οποιασδήποτε πολεοδομικής και κυκλοφοριακής προετοιμασίας, είχε ως αποτέλεσμα την άναρχη αστική ανάπτυξη -χαρακτηριστική στο μεγαλύτερο ποσοστό των ελληνικών πόλεων, την τροποποίηση της μορφής και του χαρακτήρα της πόλης της Λάρισας και εν τέλει τη μονόπλευρη ανάπτυξη σε βάρος των κοινωνικών και πολιτισμικών αξιών και ιδιαίτερα σε βάρος της ποιότητας ζωής του δημότη και του δομημένου περιβάλλοντος.

Στο πλαίσιο αυτό, ο Δήμος σε μια προσπάθεια αστικής αναμόρφωσης και εξυγίανσης του κέντρου, με την ταυτόχρονη αξιοποίηση και ένταξη του ιστορικού τομέα τόσο οργανικά όσο και λειτουργικά στη δομή της πόλης, αποφάσισε να επέμβει με την πολεοδομική ανασυγκρότηση – ανάπλαση του ιστορικού κέντρου, οδηγώντας την πόλη μέσω αισθητικών και δομικών αλλαγών προς το 2000 μετατρέποντάς τη σιγά-σιγά σε μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη.

### 5.2.2 *Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ*

Η Λάρισα αποκτά το πρώτο της ρυμοτομικό σχέδιο το 1882, αμέσως μετά την απελευθέρωσή της από τους Τούρκους, το οποίο παραμένει το ίδιο μέχρι και το 1947 περίπου, καλύπτοντας μόνο την 'εντός των τειχών περιοχή'. Με την είσοδο του 20<sup>ου</sup> αιώνα και την έλευση των προσφύγων της Ανατολικής Ρωμυλίας το 1906 –αλλά κυρίως της Μικράς Ασίας το 1922, η πόλη επεκτείνεται συνεχώς. Η γερμανική κατοχή και ο εμφύλιος (1940-1951) ανακόπτουν αυτή την επέκταση, η οποία όμως ξαναρχίζει πιο έντονη στη δεκαετία του '50, με χαρακτηριστικά την άναρχη και αυθαίρετη «εκτός σχεδίου» δόμηση.

Οι επεκτάσεις αυτές, που οδήγησαν στον υπερδιπλασιασμό της επιφάνειας της πόλης, ακολούθησαν μία ακτινωτή ανάπτυξη κατά μήκος των βασικών οδικών αρτηριών, προς Θεσσαλονίκη, Βόλο και Φάρσαλα περισσότερο ενώ προς Τρίκαλα, Καρδίτσα και Κοζάνη λιγότερο. Ουσιαστικά μέχρι και τη δεκαετία του '70 αν και κατά καιρούς πραγματοποιήθηκαν διάφορες επεκτάσεις και αναθεωρήσεις, ο σχεδιασμός της πόλης ακολούθησε τη δόμηση, και όχι το αντίστροφο όπως θα έπρεπε, ενώ η πόλη αναπτύχθηκε μέσα στην περιμετρική οχυρωματική τάφρο (σημερινή οδό Ηρώων Πολυτεχνείου). Είναι χαρακτηριστικό ότι στα μέσα της δεκαετίας του '70, το 60% της κτισμένης επιφάνειας της πόλης προέρχονταν από αυθαίρετη δόμηση, που εντάχθηκε στο σχέδιο πόλης τα έτη 1976 και 1979 (πηγή: Δ/ση Πολεοδομίας Δήμου Λαρισαίων).

Το 1973 εκπονήθηκε η 'Μελέτη Ρυθμιστικού και Ρυμοτομικού Σχεδίου Λάρισας' από την Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος, και παράλληλα ανατέθηκαν και τα ρυμοτομικά σχέδια για δομημένες περιοχές άνευ σχεδίου, ενώ το 1979 εκπονείται η 'ΚΕΠΑ Βόλου-Λάρισας/ Οργάνωση ευρύτερης περιοχής Διπόλου' από τους Γρ. Θ. Παπαγιάννης & Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος.

Το 1980 γίνεται η 'Αναθεώρησή Ρυθμιστικού Σχεδίου Λάρισας' από την Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος ενώ στα πλαίσια της Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης εκπονήθηκαν δύο πολεοδομικές μελέτες, η 'Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Λάρισας, ΕΠΑ 1982-1984' από την Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος και Συνεργάτες, το 1985 και η 'Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης Αναθεώρησης' με υπεύθυνο τον Θ. Μπομπότη, την περίοδο 1988-1989.

Το 1989, γίνεται η πρώτη ολοκληρωμένη πρόταση για την καθολική εξυγίανση-αναβάθμιση όλης της περιοχής, μέσω ενός ερευνητικού προγράμματος του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης με τίτλο 'Αναβάθμιση και Εξυγίανση του Ιστορικού Κέντρου της πόλης και της ευρύτερης περιοχής του ποταμού Πηνειού', (Αναστασιάδης Α., Δημητριάδης Ε., Παπαδοπούλου Π., Πετρίδου Ε., Σταθακόπουλος Π., Συνεφάκης Γ.) με υπεύθυνο τον Π. Σταθακόπουλο.

Παράλληλα με το master plan, το 1990 υλοποιείται η 'Γενική Μελέτη Κυκλοφορίας και Μεταφορών' από την DENCO ΕΠΕ - Σύμβουλοι Μηχανικοί, με υπεύθυνο τον Ι. Φρατζεσκάκη. Το 1996, από το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών και με υπεύθυνο τον Χ. Ταξιλτάρη πραγματοποιείται

η ‘Αξιολόγηση των δομικών και λειτουργικών στοιχείων του Συγκοινωνιακού Συστήματος της Λάρισας και Πρόγραμμα Προτύπων βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων’.

Το 1996 επίσης, υλοποιείται η ‘Μελέτη υδραυλικού έργου παλαιάς και νέας κοίτης ποταμού Πηνειού Λάρισας – Χωροταξικές και πολεοδομικές ρυθμίσεις και αρχιτεκτονικές επεμβάσεις στην παλαιά κοίτη και παραποτάμιο περιοχή’, από ομάδα μελετητών – Θ. Γκόφας και Συνεργάτες Α.Ε, Πέτρα Συνεργατική Ε.Π.Ε, Γ. Καφετζόπουλος – Δ. Μπενάκης – Ελληνική Μελετητική Ε.Π.Ε, Ι. Πριντάτκο Ε.Ε., Δ. Κουτσουδάκης.

Το 1998 γίνεται η μελέτη ‘Διερεύνηση χρήσεων γης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή και προτάσεις Πολεοδομικής αναβάθμισης’, από ομάδα μελετητών με υπεύθυνη την Χρ. Μπεζαντέ.

Την περίοδο 2001-2002 εκπονείται η μελέτη ‘Μαζικά Συστήματα Ήπιας Μεταφοράς στη Λάρισα’, σε συνεργασία του ΑΠΘ με υπεύθυνο τον Χ. Ταξιλτάρη και του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας με υπεύθυνο τον Α. Κότιο, ενώ υλοποιείται και το ‘Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Λάρισας’ από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με υπεύθυνο τον Γ. Πετράκο.

Το 2007 υλοποιείται το ‘Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος οικιστικού συγκροτήματος Λάρισας’ από τη Σύμπραξη Μελετητών Χ. Τσακίρης – Χωροδυναμική Περιβάλλον Ανάπτυξη – Ε. Καραθανάση και Συνεργάτες Ε.Ε.

Το 2008 εκπονείται η ‘Αναθεώρηση και Επέκταση του ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου’ από τη Σύμπραξη Μελετητών Χ. Τσακίρης – Κ. Λαλένης.

Παρατηρούμε λοιπόν, ότι η Λάρισα στο πέρασμα των χρόνων, πιστή στο όραμά της για την ισχυροποίηση της θέσης στο ελληνικό αλλά και ευρωπαϊκό γίγνεσθαι, εξελίσσεται και ολοκληρώνεται μέσω ενός αναπτυξιακού σχεδιασμού, ο οποίος εκσυγχρονίζεται και επικαιροποιείται συνεχώς με στόχο τη δημιουργία μιας σύγχρονης έξυπνης και λειτουργικής πόλης. Η αναπτυξιακή προσπάθεια του Δήμου καθιστά τη Λάρισα διοικητικό κέντρο, κέντρο συγκοινωνιών, επικοινωνιών, δικτύων πληροφορικής και ενέργειας αλλά κυρίως μια ανθρώπινη, ‘ζωντανή’ πόλη με έντονο ιστορικό και πολιτιστικό ενδιαφέρον. Ο Δήμος σε όλους τους τομείς για πολλά χρόνια εξελίσσονταν βάσει ενός γενικότερου σχεδιασμού ο οποίος υλοποιήθηκε την δεκαετία του ’80. Σήμερα, αν και μέσα στην οικονομική κρίση που βιώνει η χώρα, αποτελεί πρώτιστη προτεραιότητα του Δήμου,

χρησιμοποιώντας όλα τα μέσα χρηματοδότησης που διαθέτει (το νέο ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014-2020, τομεακά προγράμματα του ΕΣΠΑ, ίδιους πόρους του Δήμου αλλά και ιδιωτικούς πόρους -μόχλευση), και μέσω διαβούλευσης -με την συμμετοχή όλων των φορέων και όλων των Λαρισαίων, να γίνει αναπροσανατολισμός του σχεδιασμού με ορίζοντα εικοσαετίας. Κεντρική ιδέα αυτού του στόχου είναι ο επαναπροσδιορισμός της Λάρισας ως μιας έξυπνης και βιώσιμης πόλης με στοιχεία μητροπολιτικού επιπέδου. Στον σχεδιασμό αυτό, είναι απαραίτητες εξειδικευμένες μελέτες, οι οποίες θα δώσουν τα εναλλακτικά σενάρια και τα οποία θα τεθούν σε διαβούλευση. Στο πλαίσιο αυτό:

Το 2015 και με χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ (πρόγραμμα ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΩ) εκπονήθηκε η μελέτη με τίτλο ‘ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ’ από τα συμπράττοντα γραφεία DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΠΕ (διακριτικός τίτλος DENCO transport ΕΠΕ), DENCO ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε. και Δ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΔΗΣ - Γ. ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε. (διακριτικός τίτλος ΠΟΛΙΝΔΕ).

Το 2015 εκπονείται το ‘Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ Λάρισας’ από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης με υπεύθυνο τον Α. Δέφνερ.

Το 2016 υλοποιείται το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) της Λάρισας, μέσω του ερευνητικού προγράμματος ‘Διερεύνηση Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης στην Πόλη της Λάρισας’ από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας με υπεύθυνο τον Δ. Οικονόμου.

#### 5.2.2.1 Η ΕΝΑΡΞΗ ΤΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ. Η ΠΡΟΤΑΣΗ ΤΟΥ Α.Π.Θ

Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω τη δεκαετία του 1980 και συγκεκριμένα το 1989, γίνεται η πρώτη ολοκληρωμένη πρόταση για την καθολική εξυγίανση-αναβάθμιση όλης της περιοχής, μέσω ενός ερευνητικού προγράμματος του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης με τίτλο ‘Αναβάθμιση και Εξυγίανση του Ιστορικού Κέντρου της πόλης και της ευρύτερης περιοχής του ποταμού Πηνειού’, (Αναστασιάδης Α., Δημητριάδης Ε., Παπαδοπούλου Π., Πετρίδου Ε., Σταθακόπουλος Π., Συνεφάκης Γ.).



Ο Πάνος Σταθακόπουλος, Καθηγητής ΑΠΘ, Πρόεδρος του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου Θεσσαλονίκης, αναλύει σε ομιλία του από την Ημερίδα ‘Αστικές Αναπλάσεις’ που διοργάνωσε η Επιστημονική Εταιρεία Πολεοδομικού και Χωροταξικού Δικαίου στην Αθήνα στις 5 Μαΐου 2011, το πρώτο εγχείρημα ανάπλασης της πόλης της Λάρισας τη δεκαετία του 1980:

Το εγχείρημα της Αστικής Ανάπλασης στη Λάρισα σχεδιαστικά ξεκίνησε το 1988 και ολοκληρώθηκε μετά από ένα χρόνο. Ήταν το προϊόν ενός Δημάρχου που πίστεψε στην αναγκαιότητα ενός κοινωνικού οράματος. Σε ένα όραμα μιας διεπιστημονικής ομάδας που έγινε κατανοητό εκ των προτέρων στο κοινό, παρουσιάζοντάς το στις λαϊκές συνελεύσεις, με βάση το Ν. 1337/83. Ήταν μία περίοδος όπου το βασικό εργαλείο προγραμματισμού ήταν ο Ν.1337/83 μέσα από το Γ.Π.Σ. και ο Ν.947/79. Στην επέμβασή μας προχωρήσαμε με τους κανονιστικούς όρους του 947/79.

Είκοσι χρόνια μετά το εγχείρημα της Λάρισας αποτελεί, κατά τη άποψή μου, το μοναδικό ολοκληρωμένο παράδειγμα αστικής ανάπλασης, αλλά και προσδιορισμού μιας νέας φυσιογνωμίας για τη Λάρισα.

Όμως, η περιοχή που κάναμε την επέμβαση, η περιοχή του Φρουρίου, που περιλαμβάνει και το ευρύτερο ιστορικό κέντρο, συνδύαζε όλα εκείνα τα στοιχεία που αναφέρονται σήμερα στο άρθρο 8 του Ν.2508/97: αντιμαχόμενες χρήσεις γης, έλλειψη προστασίας και ανάδειξη των ιστορικών χώρων, υποβάθμιση και επέκταση της αντιπαροχής σε ένα προνομιούχο χώρο.

Το εγχείρημα εστιάζετο πάνω σε τρεις άξονες:

- i) Στη δημιουργία ενός Πολεοδομικού Σχεδίου Ανασυγκρότησης του Κέντρου και στην οργάνωση βασικών χρήσεων γης, με την δημιουργία ενός νέου διοικητικού κέντρου, με στόχο την απομάκρυνση από το Κέντρο των χρήσεων του τριτογενή τομέα και την επαναφορά της κατοικίας.
- ii) Στην απομάκρυνση από το κέντρο των βασικών χρήσεων, όπως: του χονδρεμπορίου, των βαρέων οχημάτων και του θορύβου, της ρύπανσης και της υποβάθμισης της ποιότητας ζωής, προστασία οικιστικού αποθέματος, στοιχεία που αναφέρει ο Ν.2508/2009.
- iii) Στη δημιουργία ενός master plan που στόχο θα έχει την ανάδειξη του αρχαίου θεάτρου με την προϋπόθεση της κατεδάφισης ‘πολυκατοικιών’ στο χώρο του Θεάτρου/Κέντρου και τη δημιουργία ενός πλέγματος πεζοδρόμων που θα έχει αφετηρία/απόληξη το αρχαίο Θέατρο, καθώς και τη σύνδεσή του με τις βασικές δραστηριότητες και χρήσεις του Κέντρου της Πόλης.

### ***Τα νέα ζητούμενα που έθετε η επέμβαση***

Μέσα από αυτές τις πολεοδομικές αντιξοότητες που αναφέραμε πιο πριν, για τα ελληνικά δεδομένα, με τα ελάχιστα πολεοδομικά εργαλεία και μέσα αλλά και μ’ ένα ισχύον πολεοδομικό δίκαιο, η επέμβασή μας έθετε τα ζητήματα της αστικής εξυγίανσης και αναβάθμισης και μέσα από τους στόχους: α) της πολιτισμικής δημιουργίας του χώρου, β) της κοινωνικής ανάπτυξης και συνοχής, γ) της αισθητικής ανάδειξης του Δημοσίου χώρου (κοινόχρηστου και κοινωφελούς), δ) της εικόνας

ενός νέου αστικού διακόσμου και τέλος ε) την αντίληψη για την ίδια την πόλη, μια πόλη με ανθρώπινο πρόσωπο και με ποιότητα ζωής και περιβάλλοντος χώρου.

Το ερευνητικό πρόγραμμα είχε στόχο την εξυγίανση και αναβάθμιση του κέντρου της Πόλης της Λάρισας και εστιάζεται σε τρεις σημειακές επεμβάσεις που αφορούν άμεσα το κέντρο.

#### **A. ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΟΥ ΛΟΦΟΥ ΤΟΥ ΑΓΙΟΥ ΑΧΙΛΛΕΙΟΥ**

1. Απομάκρυνση της Λαχαναγοράς, επαναφορά της κατοικίας
2. Ανάδειξη του αρχαίου θεάτρου, σύνδεση με αρχαιολογικό χώρο - Δημιουργία Αρχαιολογικού πάρκου
3. Αναβάθμιση του πάρκου του Αγίου Αχιλλείου

#### **B. ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ / ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΤΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ**

1. Επαναφορά της κατοικίας
2. Απομάκρυνση του ΙΧ
3. Σύνδεση του κέντρου με τον ιστορικό τομέα – Πηνεϊό
4. Απομάκρυνση αντιμαχόμενων χρήσεων γης
5. Δημιουργία πλέγματος πρασίνου: Ανάδειξη και σύνδεση όλων των δημοσίων χώρων

#### **Γ. ΕΝΤΑΞΗ ΠΗΝΕΙΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ**

Ιστορικά και οργανικά

##### ***Πρώτη σημειακή επέμβαση: αφορά το λόφο του Αγίου Αχιλλείου***

α. Αξιοποίηση του πάρκου του Αγίου Αχιλλείου και ανάδειξη του αρχαίου θεάτρου, χωρητικότητας 10.000 θέσεων. Η ανάδειξη αυτή προέκυψε μέσα από μια συστηματική και συντονισμένη προσπάθεια κατεδάφισης ‘πολυκατοικιών’, τροποποίησης χρήσεων γης και υλοποίησης του προτεινόμενου πολεοδομικού σχεδίου.

β. Αναβάθμιση της περιοχής του Αγίου Αχιλλείου, του αρχαίου θεάτρου και αρμονική σύνδεσή τους με τους γύρω αρχαιολογικούς χώρους. Για πρώτη φορά έχουμε στη χώρα μας σε κλίμακα μεσαίας πόλης, αυτό που ο A. Malraux, το 1975 αποκαλούσε ‘αρχαιολογικό πάρκο’.

##### ***Δεύτερη σημειακή επέμβαση: αφορά το κέντρο της πόλης***

Δημιουργία ενός πλέγματος πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης, μήκους περίπου 10 χιλ., με την ανάδειξη:

α. των κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων. Μέσα στο πλέγμα αυτό εντάσσονται διάφορες κοινωνικές, πολιτισμικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Το πλέγμα συνδέει την πόλη με τον ιστορικό τομέα, όπως και το ποτάμι με το σημερινό εμπορικό κέντρο, τους αρχαιολογικούς χώρους και τις βασικές λειτουργίες της πόλης. Το πλέγμα των δημοσίων υπαίθριων χώρων αυξήθηκε και ενοποιήθηκε ως εργαλείο αναβάθμισης της ποιότητας ζωής, για την αποκατάσταση του κατακερματισμένου αστικού χώρου, την ενδυνάμωση της κοινωνικότητας και παραγωγικής συνοχής και την αναζωογόνηση της πολιτισμικής δημιουργίας.

β. Η επέμβαση αυτή, δείχνει σήμερα, τη συνεισφορά του εγχειρήματος στην έννοια του Δημοσίου χώρου και την αισθητική αλλαγή των πόλεών μας. Δηλαδή,

παρουσιάζει την οργανική και κατ' επέκταση την αισθητική και λειτουργική ένταξη του Δημόσιου χώρου στην καθημερινή ζωή της πόλης.

**Τρίτη σημειακή επέμβαση: αφορά τον Πηνειό ποταμό**

Ένταξη, ιστορικά, οργανικά, λειτουργικά και αισθητικά του υγρού στοιχείου – του Πηνειού στην πόλη.

Ως επίλογο θα έλεγα ότι μετά από 20 χρόνια εμπειρίας χρειάζεται ένα ενιαίο θεσμικό εργαλείο απλό, αναθεωρητικό, που να μπορεί να λαμβάνει υπόψη του: i) την έννοια της συμπαγούς πόλης, ii) τον Καλλικράτη και iii) τις νέες οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που πάντοτε προηγούνται του θεσμικού πλαισίου.

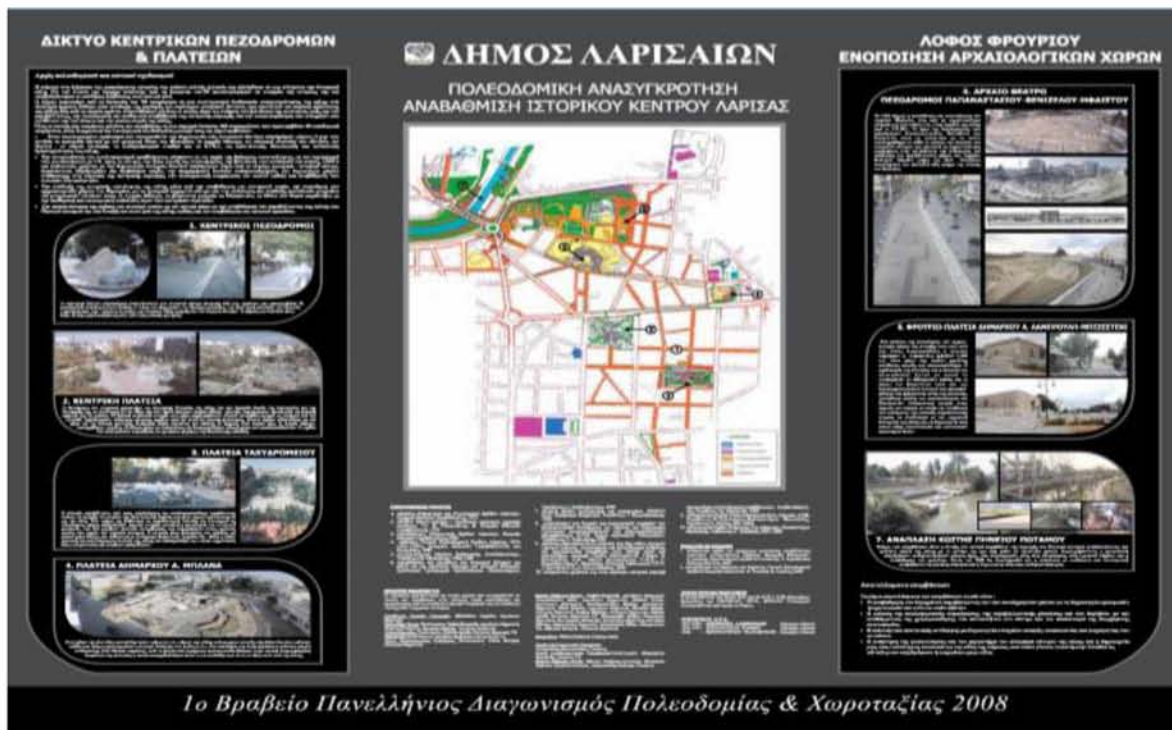
Τέσσερις προσωπικές εκτιμήσεις που είναι προϊόν της μακροχρόνιας εμπειρίας μου. Πρώτη εκτίμηση, σε κάθε επέμβαση πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι επικρατούσες 'τοπικές δυνάμεις'. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι 'τοπικές ανταγωνιστικές δυνάμεις και η σχέση τους με τις δυνάμεις της κεντρικής εξουσίας!'. Σήμερα υπάρχει μια μεγαλύτερη κοινωνική αντιπαράθεση-ανομία, ενώ το 1990 που ολοκληρώθηκε η μελέτη δεν υπήρχαν αυτές οι κοινωνικές εντάσεις.

Δεύτερη εκτίμηση, ο τρόπος διαβίωσης (les modes de vies). Η κάθε επέμβαση, πρέπει να συμβολίζει και να αρθρώνεται με τις τοπικές παραγωγικές δυνάμεις. Δηλαδή, ο ρόλος του προγράμματος θα πρέπει να είναι προϊόν εκ των προτέρων κοινωνικής συναίνεσης. Στη Λάρισα παρακάμφθηκαν οι διαφωνίες, λόγω της παρουσίασης του προγράμματος σε λαϊκές συνελεύσεις και υπήρχε συναίνεση. Θεωρώ ότι, τις αστικές αναπλάσεις δεν πρέπει να τις αντιλαμβανόμαστε μόνο ως πολιτική, ούτε ως μια 'πράξη' αστικής επέμβασης, αλλά ως ένα 'αντικείμενο επέμβασης' που εμπεριέχει κυρίως κοινό, συστήματα αξιών και συστήματα συμμετοχικής δημιουργικότητας. Σήμερα δεν έχουμε πια την ίδια κοινωνική συνοχή, έχουμε μεγάλες πολιτισμικές και κοινωνικές διαφορές. Δεν έχουμε μόνο τον αστικό δημόσιο χώρο, με την έννοια της ποιότητας και αστικής συνεκτικότητας, έχουμε και το κέλυφος με την έννοια ότι εντός των κελυφών θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται η ανάμειξη των κοινωνικών ομάδων (βλ. Γαλλία).

Τρίτη εκτίμηση το 'αστικό' όραμα (νέο-μπουζουάρ) των παρεμβάσεων, δεν πρέπει να χαρακτηρίζεται από τον ρασιοναλισμό και τον υπέρμετρο-φουξοναλισμό. Οι νέες παρεμβάσεις, όποιας μορφής και εάν είναι δεν πρέπει να δημιουργούν νέες κοινωνικές ομάδες, νέα status, πρέπει να είναι πιο ευέλικτες, να λαμβάνουν υπόψη τους τις τοπικές συνθήκες συμπεριφοράς, διαβίωσης. Να εναρμονίζονται όσο το δυνατόν με τις τοπικές κοινωνίες και με τα τοπικά χαρακτηριστικά.

Τέταρτη εκτίμηση, η πολυνομία. Λιγότερη πολυπλοκότητα (βλ. Ν.2508/99 και άρθρο 4 του ΓΟΚ 1577), απλοποίηση του σχεδιασμού και λιγότερο χρονοβόρες διαδικασίες στις εγκρίσεις των περιβαλλοντικών θεμάτων. Η συγκρότηση και η λειτουργία φορέων ανάπλασης αποδείχθηκαν πολύπλοκες και άκαμπτες. Ο σχεδιασμός πρέπει να είναι ευέλικτος, προσαρμοστικός και αναθεωρητικός για να μπορεί να προλαμβάνει τις διάφορες κοινωνικές και οικονομικές εξελίξεις, με την έννοια αυτή και οι αποφάσεις των ανωτέρων οργάνων πρέπει να είναι σύντομες σε χρονική διάρκεια και να προσαρμόζονται στις συνθήκες των καιρών.

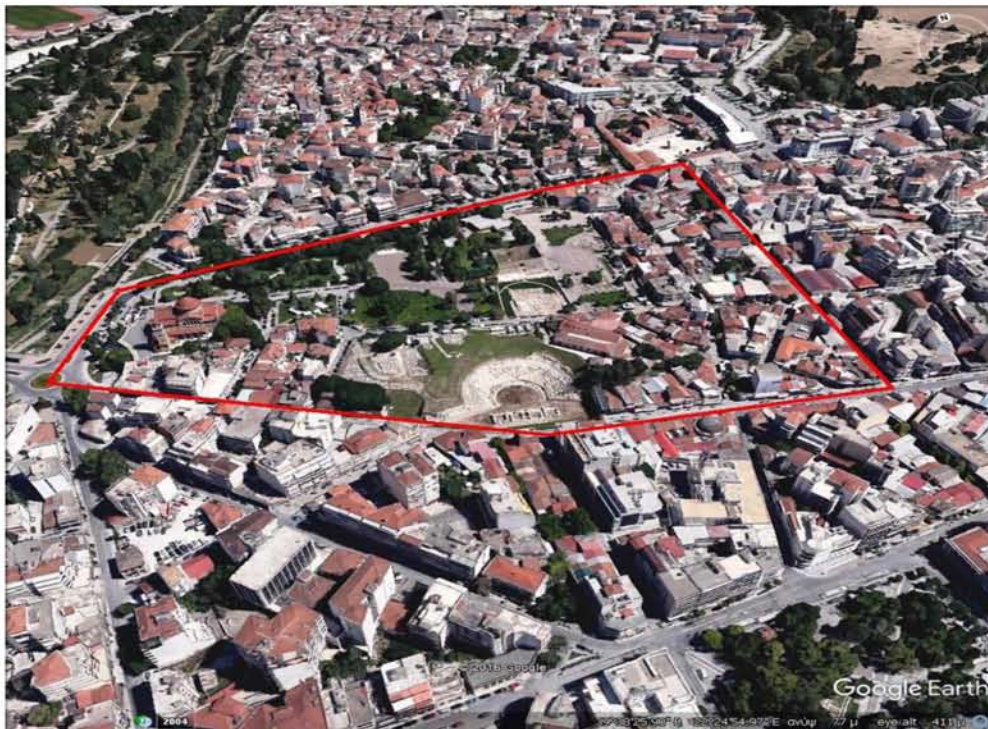
Το 2008, για την Πολεοδομική ανασυγκρότηση – αναβάθμιση του ιστορικού κέντρου της Λάρισας, απονεμήθηκε στο Δήμο Λαρισαίων το πρώτο βραβείο Πολεοδομίας από τον Σύλλογο Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (Σ.Ε.ΠΟ.Χ.).



Εικόνα 5: Η πινακίδα παρουσίασης του Δήμου Λαρισαίων στο Διαγωνισμό

#### 5.2.2.2 Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΛΟΦΟΥ ΤΟΥ ΦΡΟΥΡΙΟΥ

Ο λόφος του Φρουρίου αποτελεί τον ιστορικό, κεντρικό πυρήνα της πόλης της Λάρισας, εκείνη ακριβώς η τοποθεσία από όπου ξεκίνησε η κατοίκηση της πόλης, όπως προκύπτει από τα ευρήματα των αρχαιολογικών ανασκαφών που αποδεικνύουν την συνεχή κατοίκηση του λόφου από την εποχή του Χαλκού έως και σήμερα. Η ύπαρξη ενός συστήματος μνημείων και αρχαιολογικών χώρων περιμετρικά του λόφου, επιβάλλει την ένταξη των άμεσα γειτονικών οικοδομικών του τετραγώνων στην ιστορική περιοχή της πόλης. Άλλωστε, η θέση των μνημείων, σε σχέση με τον αστικό ιστό, καθορίζει την οργάνωση του οικισμού και οριοθετεί τον ιστορικό πυρήνα.



Εικόνα 6: Η περιοχή του Λόφου του Φρουρίου, Ίδια επεξεργασία

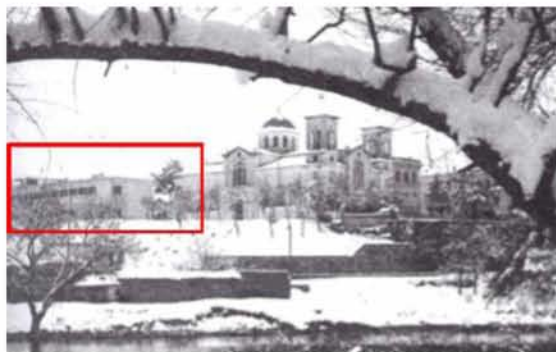
Ο λόφος του Φρουρίου της Λάρισας αποτελούσε ανέκαθεν ένα ζωτικό σημείο για την πόλη επηρεάζοντας -στη μακραίωνη πορεία της- την εμπορική, πολιτιστική και ψυχαγωγική της ζωή. Κατά τον 9<sup>ο</sup> αιώνα π.Χ. οι Θεσσαλοί συγκρότησαν μια οργανωμένη κοινότητα, περιορισμένη στο λόφο της Ακρόπολης, που είχε το χαρακτήρα μικρού χωριού και όχι τη μορφή της κατοπινής πόλης. Όταν από τους ύστερους γεωμετρικούς και πρώιμους αρχαϊκούς χρόνους άρχισε σταδιακά να διαμορφώνεται η πόλη, η ακρόπολη έχασε τον κύριο αμυντικό χαρακτήρα της και μεταβλήθηκε σε κέντρο θρησκευτικής ζωής, γεγονός που αποδεικνύει η ύπαρξη του αρχαίου θεάτρου και του ναού της Πολιάδος Αθηνάς στο χώρο της Ακρόπολης.

Στα τέλη του 14ου αιώνα ξεκινά η Οθωμανική εποχή για την Λάρισα, με την οριστική της κατάκτησή το 1423, οπότε εγκαθιδρύεται και το Οθωμανικό σύστημα διοίκησης. Από το 1423 ως τις αρχές του 16ου αιώνα η Λάρισα -Yeni Şehir όπως ονομάζεται- εξοπλίζεται με όλα τα στοιχεία της αγοράς-διοίκησης. Σημαντικό έργο αναφέρεται το Μπεζεστένι (Bezesten, σκεπαστή αγορά), το οποίο χτίστηκε το 15<sup>ο</sup> ή 16<sup>ο</sup> αιώνα και αποτελεί την καρδιά της αγοράς, τον τόπο ελέγχου του εμπορίου.

Με την απελευθέρωση από τον τούρκικο ζυγό -στις 31 Αυγούστου 1881, μία νέα εποχή αρχίζει στο κέντρο της πόλης, ενώ στο λόφο του Φρουρίου κάθε Τετάρτη γινόταν η εβδομαδιαία αγορά και για αυτό ο χώρος του χονδρεμπορίου λαχανοπαραγωγών και οπωροπαραγωγών είχε πάρει την ονομασία 'Τετάρτη'.

Μετά τον πόλεμο και το σεισμό του 1941 όλες οι δημοτικές αρχές έστρεψαν την προσοχή τους στην εξυγίανση και την αναμόρφωση της περιοχής. Έτσι αποφασίστηκε η αλλαγή της θέσης του ναού του Αγίου Αχιλλείου, μετά από απαλλοτριώσεις ιδιοκτησιών, και το 1953 ανεγείρεται και το νέο ρολόι -το οποίο είχε καταστραφεί το 1941 από το σεισμό και αποτελούσε χαρακτηριστικό σημείο της πόλης. Αργότερα απαλλοτριώθηκαν και άλλες ιδιοκτησίες, στο σημείο όπου είναι σήμερα η πλατεία με το άγαλμα της Μητέρας και γύρω στο 1964 ανεγείρεται το αναψυκτήριο εστιατόριο, το οποίο ανακαινίζεται στη δεκαετία του '90. Παράλληλα κατασκευάζεται το Ηρώον με το άγαλμα της Ελευθερίας στο χώρο που άλλοτε ήταν το κτίριο της Μουσικής Λέσχης του Σώματος Στρατού.

Μετά τη δικτατορία έγινε η κατεδάφιση του 2<sup>ου</sup> δημοτικού σχολείου, το οποίο κτίστηκε το 1932, διαμορφώνοντας ένα ελεύθερο χώρο πράσινου. Στη μεταπολίτευση άρχισε μία νέα προσπάθεια ανάπλασης, με την κατάργηση της αγοράς της 'Τετάρτης' και τη μεταφορά της αρχικά κάτω από το Φρούριο στην οδό Γεωργιάδου, αφού εν τω μεταξύ δημιουργήθηκαν πολλές λαϊκές αγορές σε διάφορα σημεία της πόλης, έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι πολίτες σε όλες τις συνοικίες. Το 1976 κατεδαφίζονται και τα τσιμεντένια υπόστεγα, δημιουργώντας πλέον ένα ευρύ χώρο με στόχο να γίνει μία μεγάλη πλατεία και ο χώρος να πάρει άλλη μορφή.



Εικόνα 7: Ο παλιός άγιος Αχιλλείος και το σχολείο που κατεδαφίστηκε, στα αριστερά του



Εικόνα 8: Τα στέγαστρα της λαχαναγοράς πριν την κατεδάφισή τους

Τη δεκαετία του '80, ακολουθώντας την πρόταση για την 'Αναβάθμιση και Εξυγίανση του Ιστορικού Κέντρου της πόλης και της ευρύτερης περιοχής του ποταμού Πηνειού', άρχισε η πεζοδρόμηση του λόφου που ολοκληρώθηκε το 1998. Το έργο της διαμόρφωσης των πεζοδρόμων Παπαναστασίου, Βενιζέλου (στο τμήμα της μπροστά από το Αρχαίο Θέατρο) και Ηφαιστού είναι το τελευταίο με το οποίο ολοκληρώθηκε το 2006 το σύνολο του δικτύου του ιστορικού κέντρου και αποτελεί τη σημαντικότερη παρέμβαση στην κατεύθυνση της ανάπλασης και ανάδειξης του περιβάλλοντος χώρου του Αρχαίου Θεάτρου. Το όλο εγχείρημα περιέλαβε τις εξής επιμέρους επεμβάσεις: ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων και ένταξή τους στον ιστό της πόλης σε συνδυασμό με το πάρκο του Αγίου Αχιλλείου, αποκάλυψη και αναστήλωση του αρχαίου θεάτρου, ανάδειξη των βυζαντινών ευρημάτων, ανάθεση μελέτης για αποκατάσταση του Μπεζεστένι (οθωμανική αγορά) στην αρχική του μορφή και μετατροπή του σε κέντρο πολλαπλών χρήσεων (η μελέτη ολοκληρώθηκε το 2012 με χρηματοδότηση από το πρόγραμμα ΘΗΣΕΑΣ), και διατήρηση των παλιών κτισμάτων και διαμόρφωσή τους σε χώρο εκθεσιακό και εργαστήρια αποκατάστασης αρχαίων μελών.



Εικόνα 9: Οδός Βενιζέλου



Εικόνα 10: Οδός Παπαναστασίου

Το 1996 άρχισε η αποκάλυψη και αναστήλωση του Αρχαίου Θεάτρου στην καρδιά της πόλης, που κατέστησε πλέον ορατή και επιβεβλημένη την ανάγκη ολοκλήρωσης του συνόλου των παρεμβάσεων.

Το μεγαλειώδες α' αρχαίο θέατρο της πόλης, με χωρητικότητα 10.000 θεατών περίπου, κατασκευάστηκε στις νότιες υπώρειες του λόφου 'Φρούριο', όπου βρισκόταν οχυρωμένη η αρχαία ακρόπολη, στα χρόνια του βασιλιά της Μακεδονίας Αντίγονου Γονατά. Έχει διάρκεια ζωής έξι αιώνων περίπου, από τις αρχές του 3ου οι. π. Χ. μέχρι τις αρχές του 4ου αι. μ. Χ.

Το θέατρο, πέρα από το ανέβασμα θεατρικών και μουσικών παραστάσεων, φιλοξενούσε τις συνεδριάσεις της εκκλησίας του λαρισσαϊκού δήμου, η οποία στην αρχαία Λάρισα ονομαζόταν 'Αγορά'. Ενδείξεις αποτελούν τα ονόματα 'Συνέδρων' αντιπροσώπων των πόλεων - κρατών που συμμετείχαν στην ομοσπονδία των Θεσσαλών, που αναγράφονται πάνω στα εδώλια του αρχαίου θεάτρου. Μετά τον 2ο αι. π.Χ. εκτός από τις θεατρικές παραστάσεις αποτελούσε και χώρο υπαιθρίων συνεδριάσεων του ανώτατου διοικητικού οργάνου των Θεσσαλών, του περίφημου 'Κοινού των Θεσσαλών'. Τον 1ο αιώνα π.Χ. το θέατρο μετατράπηκε από τους Ρωμαίους σε αρένα για την τέλεση επίσημων εορταστικών εκδηλώσεων, μονομαχικών αγώνων, θηριομαχιών και παραστάσεων μίμων.

Με τις εργασίες των τελευταίων ετών, η εικόνα του μνημείου είναι σχεδόν πλήρης. Πρόκειται για ένα τεράστιο μαρμαροδομημένο μνημείο. Το κοίλο αποτελούσε η ίδια η πλαγιά του λόφου, που είχε διαμορφωθεί σε αναβαθμούς για την τοποθέτηση των μαρμάρινων εδωλίων.

Στις παρακάτω εικόνες παρατηρούμε την πορεία των εργασιών αποκάλυψης του α' αρχαίου θεάτρου της Λάρισας στο πέρασμα των χρόνων.



1987



1992





1998



2002



2016

Εικόνα 11: Φάσεις κατά τη διάρκεια των εργασιών αποκάλυψης του α' αρχαίου θεάτρου της Λάρισας

Πηγή: Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Λαρισαίων, Ιδία επεξεργασία

Το 2007 ολοκληρώθηκε η διαμόρφωση της πλατείας Δημάρχου Α. Λαμπρούλη εμβαδού 4.480 τ.μ. στον χώρο της πρώην μεγάλης υπαίθριας αγοράς, της 'Τετάρτης', που απομακρύνθηκε. Ο σχεδιασμός της πλατείας και η επιλογή των επιστρώσεων έγιναν, σε συνεργασία με την Εφορεία Βυζαντινών αρχαιοτήτων, με σκοπό να αναδειχθούν το Μπεζεστένι καθώς και τα ευρήματα του βυζαντινού ναού και του παλαιοχριστιανικού λουτρού που αποκαλύφθηκαν και βρίσκονται εντός της πλατείας.



Εικόνα 12: Απόψεις της Πλατείας Λαμπρούλη με το Μπεζεστένι

Η τελευταία πρόταση ανάπλασης του λόφου του φρουρίου, έγινε το 2012, από τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών του Δήμου Λαρισαίων με τίτλο 'Βιοκλιματική Ανάπλαση Τμήματος Ιστορικού Κέντρου Λάρισας' και εκτελέστηκε στα πλαίσια του 'Ε.Π.: Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη 2007-2013 / Κατηγορία πράξεων: Βιοκλιματικές αναβαθμίσεις δημοσίων ανοικτών χώρων' του Υπουργείου Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ) με ενδιάμεσο φορέα διαχείρισης το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας (ΚΑΠΕ), χρηματοδοτούμενο από το πρόγραμμα ΕΣΠΑ 2007-2013. Το έργο αυτό εκτελέστηκε από το Δήμο Λαρισαίων κατόπιν διαγωνισμού και βράβευσης του από το ΚΑΠΕ και αποσκοπούσε:

- στην ολοκλήρωση, μορφολογικά και λειτουργικά, της ενοποίησης του πολεοδομικού ιστού του κέντρου της πόλης και την σύνδεση αυτού με το αρχαίο θέατρο, τον Πηνεϊό και το πάρκο Αλκαζάρ.
- στην αναστροφή του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας και στην βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής
- στην αναστροφή της περιβαλλοντικής υποβάθμισης του αστικού χώρου και στην αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος
- στην αειφόρο ανάπτυξη και βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών

Το συνολικό εμβαδόν της περιοχής στην οποία έγιναν οι παρεμβάσεις είναι 25.000 τ.μ., ενώ το εμβαδόν των υπαίθριων χώρων στους οποίους έγινε η ανάπλαση είναι 15.865 τ.μ.

Η πρόταση του Δήμου Λαρισαίων, βραβεύτηκε από το ECOCITY με το βραβείο ΟΙΚΟΠΟΛΙΣ 2012, στην κατηγορία 'ΤΟΠΙΚΗ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗ' ως η καλύτερη πρόταση για περιβαλλοντική αστική ανάπλαση.



Εικόνα 13: Η Βιοκλιματική Ανάπλαση Τμήματος του Ιστορικού Κέντρου

### 5.2.2.3 Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε από το Δήμο Λαρισαίων στην ανάδειξη της περιοχής του ευρύτερου ιστορικού κέντρου, που αποτέλεσε τον πυρήνα εξάπλωσης της πόλης ήδη από τα αρχαία χρόνια. Στην περιοχή αυτή αποτυπώνονται στοιχεία από τη μακρόχρονη διαδρομή της που συνθέτουν το σύνολο των εμπορικών διοικητικών πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων. Εκπονήθηκαν μελέτες οι οποίες είχαν ως στόχους τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος, τη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής και την ανασυγκρότηση των στοιχείων που συνθέτουν την ταυτότητα και τη φυσιογνωμία της.

Όλες οι γενικές και επιμέρους μελέτες και επεμβάσεις είναι διαχρονικά και λειτουργικά συνδεδεμένες μεταξύ τους και περιλαμβάνουν:

- Έναν ολοκληρωμένο σχεδιασμό που στοιχειοθετεί τη δημιουργία ενός συνολικού δικτύου πεζοδρόμων, που συνδέει το εμπορικό κέντρο με τον ιστορικό λόφο του φρουρίου, το αρχαίο θέατρο, τις τέσσερις πλατείες του κέντρου, τον Πηνεϊό, το πάρκο του Αλκαζάρ, το σιδηροδρομικό σταθμό και το ΚΤΕΛ, τις πολιτιστικές, διοικητικές και κοινωνικές δραστηριότητες της πόλης.
- Την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος, σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, με τον περιορισμό των μετακινήσεων με Ι.Χ. προς το κέντρο, την ήπια τροπή της κυκλοφορίας, τη βελτίωση των συνθηκών για πεζούς, ΑΜΕΑ, και εύάλωτους χρήστες με τη δημιουργία συνεχούς δικτύου πεζοδρόμων γύρω από το κυρίως εμπορικό – ιστορικό κέντρο, διαπλάτυνση πεζοδρομίων και διαβάσεων πεζών, τη διαμόρφωση δικτύου ποδηλατόδρομων, τη δημιουργία χώρων στάθμευσης στις παρυφές της κεντρικής περιοχής, την αυστηρή αστυνόμευση των βασικών αρτηριών της πόλης -μετά από συστηματική ενημέρωση του κοινού καθώς και αναβάθμιση των αστικών συγκοινωνιών.
- Την ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας της πόλης μέσα από την αναβάθμιση του κεντρικού τομέα, την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων του φρουρίου, με το εμπορικό κέντρο και την ανάπλαση και ανάδειξη αξιόλογων μνημείων και μνημειακών συνόλων, όπως το αρχαίο θέατρο, τα βυζαντινά μνημεία, το μπεζεστένι, το Μύλο του Παππά, παράλληλα με την αισθητική και λειτουργική ανάπλαση όλων των κεντρικών πλατειών.

- Την αποκατάσταση της σχέσης του φυσικού τοπίου με τον αστικό χώρο, με την αναβάθμιση του περιβάλλοντος της κοίτης του Πηνειού ποταμού και την ένταξή του στη ζωή της πόλης, καθώς και την αναβάθμιση του αστικού πρασίνου.

### **Πεζόδρομοι**

Η Λάρισα διαθέτει ένα από τα πιο μεγάλα δίκτυα πεζοδρόμων στην Ελλάδα συνολικού μήκους περίπου δέκα χιλιομέτρων. Ο πρώτος πεζόδρομος της Λάρισας, που κατασκευάστηκε το 1985, είναι η οδός Πανός, ενώ ακολούθησαν το 1986 οι οδοί Κούμα, Αντύπα, τμήμα της Ασκληπιού και Ανδρούτσου, Λέσβου, που υλοποιήθηκαν μετά από μελέτη της Τεχνικής Υπηρεσίας. Στη συνέχεια, παράλληλα με την εκπόνηση του Γ.Π.Σ και της Πολεοδομικής Μελέτης Επέκτασης Αναθεώρησης (ΠΜΕΑ), ο Δήμος ανέθεσε τη μελέτη για ‘Αναβάθμιση και εξυγίανση του Ιστορικού Κέντρου της πόλης και της ευρύτερης περιοχής του ποταμού Πηνειού’, στο ΑΠΘ. Παράλληλα, το 1988, ανατέθηκε από το ΥΠΕΧΩΔΕ η ‘Γενική μελέτη κυκλοφορίας και μεταφορών’ για τη Λάρισα. Τα πορίσματα των δυο μελετών που ολοκληρώθηκαν το 1989 και 1990 οδήγησαν το Δήμο σε σημαντικές αποφάσεις και συνέβαλαν στην διαμόρφωση πολιτικής για την ανάπλαση της κεντρικής περιοχής και της πόλης γενικότερα.



Εικόνα 14: Δίκτυο πεζοδρόμων, Πηγή: Δ/νση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Λαρισαίων

Έτσι, προέκυψε μια ολοκληρωμένη και λειτουργική πρόταση που στοιχειοθέτησε το ολικό πλέγμα των πεζοδρόμων, τόσο των ήδη διαμορφωμένων, όσο και των μελλοντικών. Ταυτόχρονα, δημιουργήθηκε η ανάγκη και τέθηκαν οι προδιαγραφές για τις περαιτέρω μελέτες και έργα που ήταν απαραίτητα για τη βελτίωση της υποδομής στον πολιτιστικό, κοινωνικό και κυκλοφοριακό τομέα με στόχο την λειτουργία της πόλης ως ένα οργανικό και συγκροτημένο σύνολο. Η πεζοδρόμηση επεκτάθηκε στο κέντρο της πόλης, δημιουργώντας ένα ολοκληρωμένο δίκτυο και καλύπτοντας την πιο πολυσύχναστη περιοχή της Λάρισας όπου βρίσκεται ο κύριος όγκος των εμπορικών καταστημάτων και των καταστημάτων εστίασης – αναψυχής, των δημοσίων υπηρεσιών, των τραπεζών και των επαγγελματικών γραφείων, ενώ αποτελεί και τόπο κατοικίας σημαντικού μέρους του πληθυσμού της. Ουσιαστικά οι πεζοδρόμοι αποτελούν τους κύριους άξονες κατά μήκος των οποίων έχει αναπτυχθεί η κεντρική αγορά της Λάρισας.

Η διατήρηση των πεζοδρόμων στο κέντρο της πόλης θεωρείται σημαντική για την ποιότητα των αστικών λειτουργιών και άρα αναγκαία για την ποιότητα ζωής στην πόλη. Σύμφωνα με τα στοιχεία των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων του, ο Δήμος Λαρισαίων έχει θέσει στις υψηλές προτεραιότητές του το δίκτυο πεζοδρόμων της πόλης και έχει επενδύσει σε αυτό ως μέσο βελτίωσης της ποιότητας ζωής στην πόλη.

Τα έργα ανάπλασης του ιστορικού κέντρου υλοποιήθηκαν σε τρεις φάσεις από το 1990 μέχρι το 2006, και ολοκληρώθηκαν με τα έργα ανάδειξης περιβάλλοντος χώρου Αρχαίου Θεάτρου, με την πεζοδρόμηση των οδών Βενιζέλου, Παπαναστασίου & Ηφαίστου, η οποία πραγματοποιήθηκε με χρηματοδότηση από το Γ' Κ.Π.Σ. Με το εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων η εικόνα της πόλης έχει αναμφισβήτητα αλλάξει και η ποιότητα ζωής έχει βελτιωθεί.

Το ιστορικό υλοποίησης των έργων αναμόρφωσης του κέντρου έχει ως εξής (Σιούλας, 2013):

- 1985 – 1992: Πρώτο πλέγμα πεζοδρόμων μήκους 2,2 χλμ.  
Χρηματοδότηση: Δήμος Λαρισαίων
- 1994 – 1998: Β' φάση πεζοδρόμησης. Λόφος φρουρίου - Ανάπλαση κεντρικών πλατειών.  
Χρηματοδότηση: Β' Κ.Π.Σ., ΕΠΤΑ

- 1998 – 2006: Ολοκλήρωση έργων ανάπλασης του κέντρου της Λάρισας.

Χρηματοδότηση: Γ' Κ.Π.Σ., ΘΗΣΕΑΣ

Οι πεζόδρομοι του κέντρου συνιστούν ένα από τα εκτενέστερα ευρωπαϊκά δίκτυα πεζοδρόμων, συνολικού μήκους μεγαλύτερου των 9 χλμ., και πλατειών (συμμετέχουν τέσσερις πλατείες) -με συνοχή και συνέχεια, βελτιώνοντας αναμφίβολα τις συνθήκες μετακίνησης και γενικότερα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης. Οι πεζόδρομοι σχεδιάστηκαν ως αμιγείς και για λόγους ασφαλείας διαθέτουν ειδική λωρίδα πλάτους 4.00 μ. για την έκτακτη διέλευση οχημάτων σε περίπτωση ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστική, απορριμματοφόρα κ.α.). Επίσης δημιουργήθηκαν πολλοί και μεγάλοι χώροι πρασίνου με δενδροστοιχίες, που φυτεύτηκαν και συντηρούνται από τη Γεωτεχνική Υπηρεσία του Δήμου Λαρισαίων. Συνολικά έχει ολοκληρωθεί η πεζοδρόμηση μιας περιοχής έκτασης 460 στρ. περίπου, που αφορά όλο το ιστορικό κέντρο της πόλης, περιλαμβάνει 40 οικοδομικά τετράγωνα, συνδέει και ενοποιεί το Λόφο του Φρουρίου, την Κεντρική πλατεία, την πλατεία Ταχυδρομείου, την Τρίγωνη πλατεία, την πλατεία Νέας Αγοράς (Πλατεία Μπλάνα) και τον Πηνειό ποταμό.



Εικόνα 15: Πεζόδρομοι στο κέντρο της Λάρισας

### **Πλατείες**

Οι μελέτες για την ανακατασκευή και την ανάπλαση των μεγαλύτερων πλατειών εντάχθηκαν στην ενιαία λογική του ολοκληρωμένου σχεδιασμού του ιστορικού κέντρου και διέπονται από τις ίδιες αρχές αντιμετώπισης. Εκπονήθηκαν από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου -με βασικό στόχο την ελκυστικότητα και αισθητική αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος- και συνδέονται με το δίκτυο των πεζοδρόμων – διευρυμένων πεζοδρομίων αποτελώντας πλέον ένα από τα σημαντικότερα στοιχεία της ταυτότητας και της ζωής της πόλης. Οι πλατείες, οι οποίες αναμορφώθηκαν και επαναπροσδιορίστηκαν ως προς τη

λειτουργία τους είναι: η Κεντρική πλατεία, η πλατεία Ταχυδρομείου, η πλατεία Μπλάνα και η πλατεία Αρ. Λαμπρούλη στο Λόφο του Φρουρίου.

Η Κεντρική πλατεία της Λάρισας (η επίσημη ονομασία της είναι ‘πλατεία Μιχαήλ Σάπκα’), διαμορφώθηκε στη σημερινή της μορφή το 1998, μετά από περίπου ένα χρόνο εργασίες ανάπλασης, υλοποιώντας μελέτη της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου σε συνεργασία με τη γλύπτρια τοπίου Ν. Γκόλαντα σε θέματα διαμόρφωσης των επιστρώσεων και των γλυπτών σιντριβανιών. Από την κατασκευή της μέχρι σήμερα αποτελεί σημείο αναφοράς για την πόλη, συγκεντρώνοντας μεγάλο αριθμό κατοίκων. Έχει γίνει ενοποίηση της πλατείας με την είσοδο του Δικαστικού Μεγάρου της Λάρισας, ενώ παράλληλα έχουν διαμορφωθεί χώροι ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων για την εξυπηρέτηση των παρακείμενων καφετεριών.



Εικόνα 16: Η κεντρική πλατεία της Λάρισας

Η επίσημη ονομασία της πλατείας Ταχυδρομείου είναι ‘πλατεία Εθνάρχου Μακαρίου’ αλλά ήταν ανέκαθεν γνωστή ως ‘πλατεία Ταχυδρομείου’ λόγω της ύπαρξης του κεντρικού κτιρίου του ταχυδρομείου της πόλης. Χαρακτηριστικά της πλατείας αποτελούν οι μεγάλοι χώροι πρασίνου, τα πολλά δέντρα που σκιάζουν την πλατεία τους θερινούς μήνες και το γλυπτό της Ν. Γκόλαντα που συμβολίζει της πηγές του Πηνειού ποταμού. Στην πλατεία που βρίσκεται στο κέντρο ενός μεγάλου δικτύου πεζοδρόμων, έχει ενσωματωθεί και το κτίριο της Ιατρικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, ενώ περιμετρικά έχουν αναπτυχθεί καφετέριες και εμπορικά καταστήματα.

Τα τρία γλυπτά σιντριβάνια (δύο στην πλατεία Ταχυδρομείου και ένα στην Κεντρική πλατεία) είναι, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, δημιουργίες της Λαρισαίας γλύπτριας Νέλας Γκόλαντα, και συμβολίζουν την ροή του Πηνειού ποταμού. Η θέση των γλυπτών

σιντριβανιών έχει γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε ο επισκέπτης των πλατειών να κατευθύνεται νοητά προς τον Πηνειό ποταμό, ο οποίος βρίσκεται σε μικρή απόσταση από τις πλατείες.



Εικόνα 17: Η πλατεία Ταχυδρομείου της Λάρισας

Η πλατεία Μπλάνα βρίσκεται σε πολύ μικρή απόσταση από τις πλατείες Ταχυδρομείου και Κεντρική, απέναντι από το Δημοτικό Ωδείο και το Γενί Τζαμί. Στο χώρο της πλατείας βρισκόνταν η παλιά στεγασμένη αγορά της Λάρισας, η οποία αποτελούσε σημείο αναφοράς του κέντρου της πόλης για πολλές δεκαετίες. Οι εργασίες για την αναμόρφωσή της ολοκληρώθηκαν το 2007, κατόπιν μελέτης της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου, και ύστερα από την κατασκευή υπογείου χώρου στάθμευσης στη ίδια θέση.

Στα πλαίσια των αναπλάσεων, τα αρχαιολογικά ευρήματα που ήρθαν στο φως –μετά την κατασκευή υπογείου χώρου στάθμευσης- ανήκουν στα κλασικά και βυζαντινά χρόνια με πολύ μεγάλη ιστορική και αρχαιολογική αξία, και έπαιξαν καθοριστικό ρόλο τόσο στο σχεδιασμό όσο και στην τελική μορφή της πλατείας. Ένα πολύ μεγάλο κομμάτι των ευρημάτων παρέμεινε στο χώρο ενώ κάποια άλλα μεταφέρθηκαν στο καινούριο αρχαιολογικό μουσείο της πόλης. Τα ευρήματα αφορούν τμήματα της οχύρωσης της πόλης, μέρος της αρχαίας αγοράς, και τα παλαιοχριστιανικά λουτρά.



Εικόνα 18: Η πλατεία Μπλάνα της Λάρισας



Τέλος η πλατεία Α. Λαμπρούλη που βρίσκεται στο λόφο του Φρουρίου, ολοκληρώθηκε το 2007 στο χώρο της πρώην μεγάλης υπαίθριας αγοράς που απομακρύνθηκε. Με τα έργα ανάπλασης ήρθαν στο φως τα παλαιοχριστιανικά λουτρά και τμήματα βυζαντινού ναού και νεκροταφείου, τα οποία ενσωματώθηκαν στο σχεδιασμό της πλατείας. Η επιλογή των υλικών των επιστρώσεων, όπως και όλη η μελέτη σχεδιασμού της πλατείας, έγινε από την Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου σε συνεργασία με την 7<sup>η</sup> Εφορεία Βυζαντινών Αρχαιοτήτων με σκοπό να αναδειχθούν τα παραπάνω ευρήματα, αλλά και τα ερείπια της παλαιοχριστιανικής βασιλικής του Αγίου Αχιλλείου και το Μπεζεστένι που δεσπόζει στο χώρο.

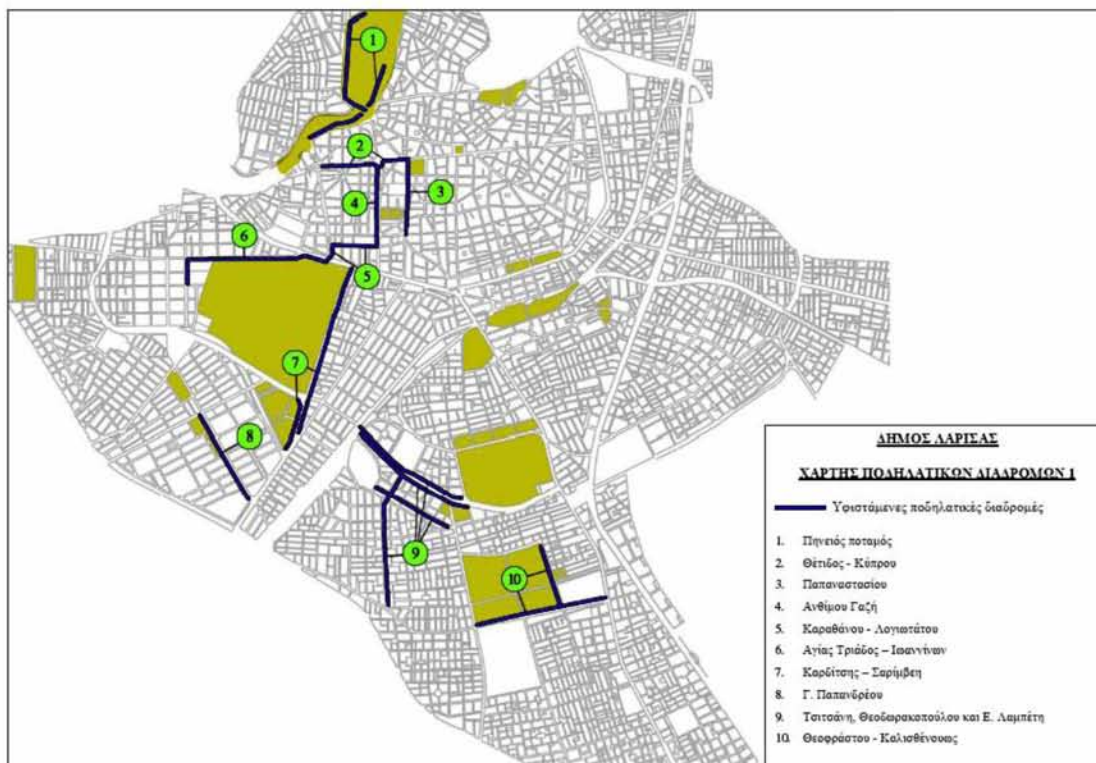


Εικόνα 19: Η πλατεία Λαμπρούλη της Λάρισας

### **Ποδηλατόδρομοι**

Μια εναλλακτική πρόταση μετακίνησης στη Λάρισα (ιδιαίτερα για τις εντός του πολεοδομικού ιστού μετακινήσεις) αποτελεί το ποδήλατο. Πρόκειται για μία πόλη με μεγάλη παράδοση στη χρήση του ποδηλάτου. Με στόχο την ενίσχυση της χρήσης του και τα οφέλη που προκύπτουν για το σύνολο της πόλης από αυτή, ο Δήμος Λαρισαίων εντάχθηκε στο «Εθνικό Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας έργων υλοποίησης παρεμβάσεων για την ασφαλή κυκλοφορία ποδηλάτων και την κατασκευή ποδηλατοδρόμων» του Υπουργείου Μεταφορών και προχώρησε στην εκπόνηση της μελέτης: ‘Ένταξη του ποδηλάτου στις Ελληνικές πόλεις – Δίκτυο Υποδομής Ποδηλάτου στη Λάρισα (2001-2002)’ από το ΕΜΠ με υπεύθυνο καθηγητής τον Θ. Βλαστό, από την οποία και προέκυψαν οι εξής στόχοι: ισόρροπη κάλυψη με ποδήλατο των συνδέσεων του υπερκέντρου της πόλης προς όλες τις κατευθύνσεις, προσέγγιση των κυριότερων πόλων έλξης της πόλης με προτεραιότητα στα σχολικά συγκροτήματα, ένταξη των ποδηλατόδρομων στις βασικές αρτηρίες της πόλης έτσι ώστε να μπορούν να εξυπηρετήσουν τις βασικές μετακινήσεις των

κατοίκων -χωρίς να αντιμετωπίζεται το ποδήλατο ως περιθωριακό μέσο αλλά να χρησιμοποιείται ως εργαλείο για την ανάπτυξη μιας κυκλοφοριακής πολιτικής προς τη βιώσιμη κινητικότητα, και τέλος τη σύνδεση -με το ποδήλατο- του Πηνειού και των αρχαιολογικών χώρων με το κέντρο της πόλης.



Εικόνα 20: Δίκτυο ποδηλατοδρόμων, Πηγή: Δ/ση Τεχνικών Υπηρεσιών Δήμου Λαρισαίων

Ο Δήμος Λαρισαίων διαθέτει πλέον ένα αρκετά εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων μήκους περίπου 13 χλμ. που εκτείνεται στις οδούς Ιωαννίνων, Πολυτεχνείου, Καραθάνου, Λογιωτάτου, Ανθίμου Γαζή, Θέτιδος, Κύπρου, Σαρίμβη, Καλλισθέους, Θεοδωρακοπούλου, Λαμπέτη, Καβάφη, κ.α. Πιο αναλυτικά οι ποδηλατόδρομοι στην πόλη καλύπτουν:

- Διαδρομή που συνδέει τις συνοικίες Νεάπολη - Φιλιππούπολη με το πεζοδρομημένο κέντρο: Αγίας Τριάδος-Ιωαννίνων-Καραθάνου-Λογιωτάτου-Αν. Γαζή-Παπαναστασίου-κέντρο.
- Διαδρομή που συνδέει τη συνοικία Ιπποκράτη και τη διαμορφωμένη περιοχή του Πηνειού με το πεζοδρομημένο κέντρο Αθηνάς-Θέτιδος-Κύπρου-κέντρο.

- Διαδρομή που συνδέει την Ηρώων Πολυτεχνείου και το δίκτυο της Ιωαννίνων μέσω της οδού Σαρίμβη με τη Νεράιδα και τη Νεάπολη.

Στα πλαίσια του ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014-2020 και του προγράμματος της Βιώσιμης Αστικής Ανάπλασης (BAA) του Δήμου Λαρισαίων, θα χρηματοδοτηθούν δράσεις για την υλοποίηση εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατικών διαδρομών -όπως και τη δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας. Έτσι σχεδιάζονται ποδηλατόδρομοι επί των οδών Ιουστινιανού, Κολοκοτρώνη, Λ. Κατσώνη, Ασκληπιού και Ρούσβελτ, οι οποίοι θα καλύψουν μεγάλο τμήμα του κέντρου όπως και τη σύνδεση του Σιδηροδρομικού σταθμού και της ομώνυμης συνοικίας με το κέντρο της πόλης. Επίσης θα υλοποιηθεί ποδηλατόδρομος που θα συνδέσει τη συνοικία της Νέας Σμύρνης με το κέντρο, μέσω τμήματος της οδού Ηρώων Πολυτεχνείου.

Ο Δήμος Λαρισαίων ταυτόχρονα, στο πλαίσιο του γενικού του οράματος για την ανάπλαση της πόλης, θα υλοποιήσει με ίδιους πόρους δύο νέους ποδηλατόδρομους στο κέντρο με την αναμόρφωση των οδών Μ. Αλεξάνδρου, Βενιζέλου και Φιλελλήνων.



Εικόνα 22: Ποδηλατόδρομοι του Δήμου Λαρισαίων

Η ριζοσπαστική τομή που συντελέστηκε στην πόλη με την υλοποίηση του δικτύου των ποδηλατοδρόμων, ξεκίνησε το 1994 και μέχρι σήμερα έχουν κατασκευαστεί ποδηλατοδρόμοι συνολικού μήκους μεγαλύτερου των 9 χλμ. Ο μακροπρόθεσμος στόχος

του Δήμου Λαρισαίων είναι, εκτός της συντήρησης και αναβάθμισης του υπάρχοντος δικτύου, η δημιουργία 54 χλμ. νέων ποδηλατοδρόμων σε όλη την πόλη. Παράλληλα ο Δήμος συνεργάζεται με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Περιφέρειας Θεσσαλίας για την δημιουργία ποδηλατοδρόμων κατά μήκος όλων των νέων υπό κατασκευή ή μελέτη εθνικών οδικών αξόνων (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2015 – 2019).

Οι προαναφερθείσες παρεμβάσεις άλλαξαν τον απρόσωπο χαρακτήρα του κέντρου της πόλης και επηρέασαν αναμφισβήτητα όλες της πλευρές της κοινωνικής και εμπορικής ζωής. Η εικόνα της πόλης έχει αλλάξει προς το καλύτερο, αναβαθμίστηκε το δομημένο περιβάλλοντος και οι κοινόχρηστοι χώροι με τη δημιουργία εμπορικών, ψυχαγωγικών και πολιτιστικών αξόνων και έχει βελτιωθεί η ποιότητα ζωής. Με την απομάκρυνση του αυτοκινήτου από το μεγαλύτερο τμήμα του κέντρου της πόλης, μειώθηκε η ρύπανση της ατμόσφαιρας από τους αέριους ρύπους των οχημάτων, μειώθηκε ο θόρυβος από την κίνηση των οχημάτων και δόθηκε κίνητρο στον πολίτη για την αύξηση των διαδρομών με τα πόδια ή με ποδήλατο για την μετάβαση του σε σημεία εμπορικά, ψυχαγωγίας ή μεταφορών. Τελικά η πόλη απέκτησε νέα ταυτότητα και πλέον είναι γνωστή στην Ελλάδα ως η πόλη των πεζοδρόμων ή ‘τερψίκεντρος πόλη’.

#### 5.2.2.4 ΕΡΓΑ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΣΤΟΝ ΠΗΝΕΙΟ ΠΟΤΑΜΟ

Βασικό στοιχείο των μελετών και των έργων της ανάπλασης του ιστορικού κέντρου ήταν η ένταξη στο αστικό περιβάλλον της περιοχής του Πηνειού ποταμού, αναδεικνύοντας τη ζωογόνο σχέση της πόλης με το ποτάμι που είχε χαθεί τα τελευταία χρόνια. Με βάση την εγκεκριμένη χωροταξική μελέτη για τα 8 χλμ. μήκους του ποταμού -εντός της πόλης, η Τεχνική Υπηρεσία του Δήμου προχώρησε σε μελέτες εφαρμογής με στόχο την εξυγίανση της περιοχής, την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και τη δημιουργία ήπιων και ελκυστικών παρεμβάσεων, ώστε να ξαναβρούν, να αγαπήσουν και να προστατέψουν οι Λαρισαίοι το ποτάμι τους.

Από τη δεκαετία του '80, μέσα στα πλαίσια επαναπροσδιορισμού της ταυτότητας της πόλης, αναγνωρίστηκε η αξία του Πηνειού ποταμού ως συμβολικό αγαθό της Λάρισας και μοναδικό φυσικό στοιχείο. Η διαμόρφωση της κοίτης αποτέλεσε ένα τεράστιο στοίχημα για τον Δήμο Λαρισαίων τόσο για την περιβαλλοντική αποκατάσταση του ποταμού όσο και τη δημιουργία ενός μεγάλου πνεύμονα πρασίνου στην πόλη. Σύμφωνα με την πρόταση

του Δήμου οι επιλεγόμενες χρήσεις, οι χωροταξικές και αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις έπρεπε να αποσκοπούν στην ανάδειξη του οικολογικού συστήματος του ποταμού, καθώς και στην αξιοποίηση του φυσικού κάλους και του περιβάλλοντος του Πηνειού, προς όφελος των κατοίκων της πόλης. Ο σκοπός αυτός ισοδυναμεί με την ενσωμάτωση του Πηνειού στη ζωή της Λάρισας και με την πλήρη ένταξή του στον ιστό της πόλης ενισχύοντας τον άξονα: αρχαιολογικοί χώροι – Φρούριο – Ποταμός (Αίβαλιώτου 2010).

Προτείνεται λοιπόν η δημιουργία χώρων αναψυχής– ψυχαγωγίας – περιπάτου, η δημιουργία ενός πόλου έλξης στην έκταση των 350 στρεμμάτων της βόρειας παραπήνιας περιοχής πολιτιστικών και αθλητικών εκδηλώσεων και συσχέτιση με τις προβλεπόμενες χρήσεις του Γ.Π.Σ και τις προτάσεις του Α.Π.Θ. Το 1999 ξεκίνησε μια εκτεταμένη προσπάθεια αναβάθμισης του αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος της Λάρισας, στα πλαίσια της ανάπλασης της κοίτης του Πηνειού, με μια σειρά έργων που τα περισσότερα ολοκληρώθηκαν το 2010 και καλύπτουν μια περιοχή μήκους 4 χλμ. και εμβαδόν 110 στρεμμάτων από τη γέφυρα Ναιάδων Νυμφών έως τα γήπεδα Αμπελοκήπων. Συγκεκριμένα:

- Διαμόρφωση πεζοδρόμων - ποδηλατόδρομων συνολικού μήκους 2.700 μ., ώστε να δοθεί η δυνατότητα σε περιπατητές και ποδηλάτες να απολαύσουν την κοίτη του ποταμού όλες τις εποχές του χρόνου
- Κατασκευή μικρού λιμανιού λέμβων με ξύλινη προβλήτα και δυνατότητα ελλιμενισμού μικρών σκαφών
- Κατασκευή ραμπών πρόσβασης από τους περιμετρικούς δρόμους και το πάρκο του Αλκαζάρ στην κοίτη του ποταμού
- Καθαρισμό των χώρων πρασίνου με την ταυτόχρονη φύτευση νέων δένδρων και την κατασκευή αυτόματου αρδευτικού δικτύου
- Κατασκευή δικτύου φωτισμού σε όλη την έκταση

Παράλληλα έγιναν έργα που αφορούν

- Την κατασκευή νέας οδογέφυρας μεταξύ των οδών Αθηνάς και Γληνού για την αποσυμφόρηση της γέφυρας του Αλκαζάρ,
- την κατασκευή τριών πεζογεφυρών -μιας χαμηλής που επιτρέπει την πρόσβαση από τη μία όχθη στην άλλη και μιας υψηλής πεζογέφυρας που επιτρέπει την πρόσβαση από τη συνοικία Αμπελοκήπων στο πάρκο του Αλκαζάρ και τη συνοικία Παπασταύρου,

- την κατασκευή μιας υψηλής πεζογέφυρας παράλληλης με την υπάρχουσα γέφυρα του Αλκαζάρ που ενοποιεί το κέντρο με το πάρκο του Αλκαζάρ και την περιοχή του ποταμού -μελέτη που προέκυψε μετά από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό με διοργανωτές το ΤΕΕ, τον ΣΑΔΑΣ Ν. Λάρισας και το Δήμο Λαρισαίων,
- την κατασκευή κυκλικού κόμβου στη θέση σύγκλισης όλων των οδών στην είσοδο της γέφυρας Αλκαζάρ.

Όλα τα έργα που υλοποιήθηκαν είχαν χρηματοδότηση: Β΄ Κ.Π.Σ, ΣΑΝΑ, Γ΄ Κ.Π.Σ και ΕΣΠΑ



Εικόνα 23: Παρεμβάσεις στην κοίτη του Πηνειού ποταμού

### 5.2.3 ΟΙ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ ΑΠΟ ΤΟ 2003-2017

Οι αναπλάσεις στην πόλη της Λάρισας, όπως καταγράφονται μέσα από τα τεχνικά προγράμματα του Δήμου Λαρισαίων κατά την τελευταία δεκαπενταετία (2003 – 2017), δίνουν μια αξιόλογη εικόνα για το μέγεθος της προσπάθειας που καταβάλει ο Δήμος τα τελευταία χρόνια προκειμένου να φέρει την ‘Πόλη στο Προσκήνιο’. Ταυτόχρονα παρατηρούμε το πέρασμα της πόλης από τα χρόνια της ‘ευημερίας’ στα χρόνια της

οικονομικής κρίσης –από το 2010 και μετά που η χώρα βιώνει μια από τις μεγαλύτερες κρίσεις στην ιστορία της.

Μία πρώτη ανάγνωση των στοιχείων του πίνακα 7 που ακολουθεί καταδεικνύει μια καταρχάς ομαλή πορεία των ποσοστών που αντιστοιχούν στα έργα και τις μελέτες αναπλάσεων έως και το 2010, με το μέσο ποσοστό να πλησιάζει το 37% σε σχέση με το συνολικό προϋπολογισμό των έργων του Δήμου Λαρισαίων. Τα χαμηλά ποσοστά που παρατηρούνται τις χρονιές 2007, 2008 οφείλονται ουσιαστικά στην έλλειψη νέων χρηματοδοτήσεων, λόγω κλεισίματος των έργων του Γ΄ ΚΠΣ και την καθυστερημένη έναρξη των χρηματοδοτήσεων του ΕΣΠΑ 2007-2013.

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Έργα & μελέτες Αναπλάσεων	3.842.779,15	7.627.628,97	8.566.964,00	5.336.986,00	4.768.468,17	4.261.734,00	6.558.186,85
Υπόλοιπα έργα & μελέτες	6.402.792,21	10.362.569,07	11.054.857,00	9.540.014,00	12.531.430,94	13.409.283,13	12.012.084,27
Ποσοστό έργων & μελετών	37,51%	42,40%	43,66%	35,87%	27,56%	24,12%	35,32%
Ποσοστό υπολοίπων	62,49%	57,60%	56,34%	64,13%	72,44%	75,88%	64,68%
Προϋπολογισμός έτους	10.245.571,36	17.990.198,04	19.621.821,00	14.877.000,00	17.299.899,11	17.671.017,13	18.570.271,12

2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
11.772.092,17	2.478.633,64	498.026,93	2.480.433,00	1.065.310,00	5.016.799,10	2.156.156,00	1.523.007,00
14.418.183,33	10.929.361,34	8.369.452,66	12.384.826,12	7.391.841,32	16.638.418,95	3.582.709,65	3.707.765,20
44,95%	18,49%	5,62%	16,69%	12,60%	23,17%	37,57%	29,12%
55,05%	81,51%	94,38%	83,31%	87,40%	76,83%	62,43%	70,88%
26.190.275,50	13.407.994,98	8.867.479,59	14.865.259,22	8.457.151,32	21.655.218,05	5.738.865,65	5.230.772,20

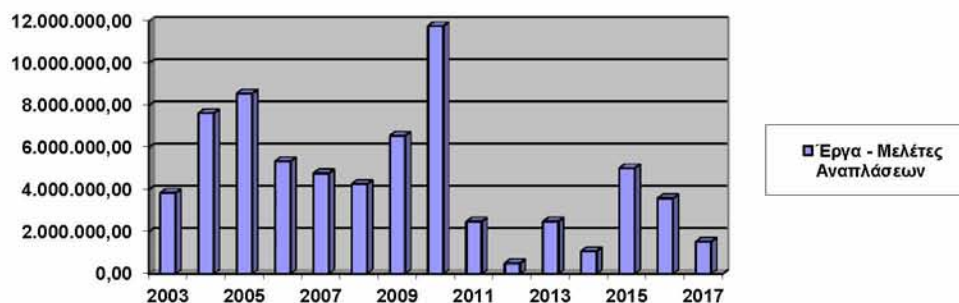
Πίνακας 7: Έργα και μελέτες αναπλάσεων στο Δήμο Λαρισαίων την περίοδο 2003 – 2017  
Πηγή: Τεχνικά Προγράμματα περιόδων 2003 – 2017 της Τεχνικής Υπηρεσίας του Δήμου Λαρισαίων

Σημαντικά έργα αναπλάσεων στην οκταετία 2003-2010 είναι: η διαμόρφωση του πάρκου αιεφορείας στην περιοχή Μεζούρλο με χρηματοδότηση ΕΤΕΡΠΣ και Γ΄ΚΠΣ, η διαμόρφωση του Περιβάλλοντος Χώρου στο Μύλο του Παππά με χρηματοδότηση Γ΄ΚΠΣ-

ΠΕΠ, οι διαμορφώσεις στην κοίτη του Πηνεϊού και το λιμανάκι λέμβων με χρηματοδότηση Γ'ΚΠΣ-ΠΕΠ και ΕΣΠΑ, η αναμόρφωση της πλατείας της Νεάπολης με χρηματοδότηση Γ'ΚΠΣ-ΠΕΠ, η κατασκευή ποδηλατοπεζογέφυρας στον Πηνεϊό με χρηματοδότηση Γ'ΚΠΣ-ΠΕΠ, η αναμόρφωση του λόφου του Φρουρίου με χρηματοδότηση Γ'ΚΠΣ, η διαμόρφωση της πλατείας Α. Λαμπρούλη με χρηματοδότηση ΘΗΣΕΑΣ, η ανάπλαση της γέφυρας Πηνεϊάδων Νυμφών με χρηματοδότηση Γ'ΚΠΣ-ΠΕΠ και ΥΠΕΧΩΔΕ, η διαμόρφωση της Τάφρου Χατζηχαλάρ με χρηματοδότηση ΕΣΠΑ.

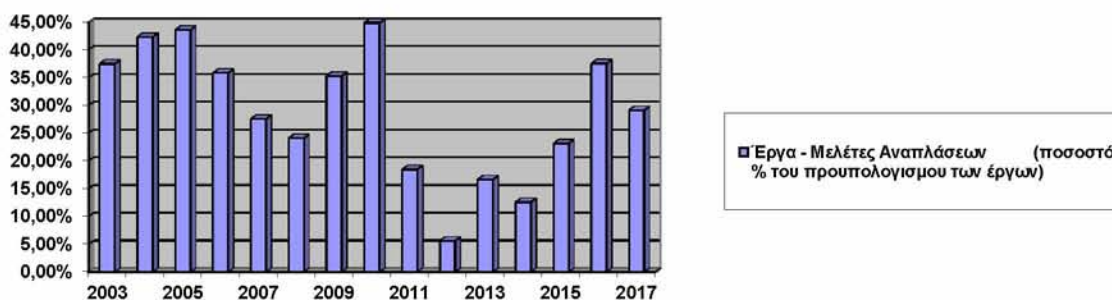
Το 2010 είναι η χρονιά που η χώρα μπαίνει σε μνημόνιο και η οικονομική κρίση είναι πλέον γεγονός. Αυτό αποτυπώνεται έντονα στα επόμενα χρόνια, όπου τα ποσοστά που αντιστοιχούν στα έργα και τις μελέτες αναπλάσεων μειώνονται δραματικά, με το μέσο ποσοστό να πλησιάζει το 21% σε σχέση με το συνολικό προϋπολογισμό των έργων του Δήμου Λαρισαίων. Η άνοδος του ποσοστού τις χρονιές 2015, 2016 οφείλεται στο μεγάλο έργο της Βιοκλιματικής ανάπλασης τμήματος του ιστορικού κέντρου της Λάρισας, στο λόφο του Φρουρίου με χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ.

Στο διάγραμμα 5 που ακολουθεί δίνονται τα συγκεντρωτικά στοιχεία των δαπανών του τεχνικού προϋπολογισμού του Δήμου Λαρισαίων που αντιπροσωπεύουν τα έργα και οι μελέτες των αναπλάσεων, ενώ στο διάγραμμα 6 δίνεται το ποσοστό των δαπανών που αντιπροσωπεύουν τα έργα και οι μελέτες των αναπλάσεων επί του συνολικού τεχνικού προϋπολογισμού του Δήμου Λαρισαίων.



Διάγραμμα 5: Δαπάνες για έργα αναπλάσεων στο Δήμο Λαρισαίων 2003 – 2017





Διάγραμμα 6: Έργα αναπλάσεων στο Δήμο Λαρισαίων 2003-2017 ως ποσοστό του τεχνικού προϋπολογισμού των έργων.

Ο Δήμος Λαρισαίων αξιοποίησε όλες τις δυνατότητες που του έδωσαν τα χρηματοδοτικά προγράμματα της ευρωπαϊκής ένωσης. Μέσα από μια συγκεκριμένη στρατηγική ενεργοποίησε τους μηχανισμούς που ήταν απαραίτητοι για να υλοποιήσει έργο. Με ολοκληρωμένες προτάσεις συμμετείχε στις διαδικασίες επιλογής των εκάστοτε προγραμμάτων και κατάφερε να εντάξει πολλά έργα εξασφαλίζοντας την απαραίτητη χρηματοδότηση.

Με αυτό τον τρόπο εξάλλου υλοποιήθηκαν τα περισσότερα μεγάλα έργα αναπλάσεων στην πόλη, αλλά και πλήθος άλλων κτιριακών ή αθλητικών έργων που ήταν απαραίτητα για την ανάδειξη της πόλης κυρίως όμως για τη βελτίωση της ζωής των κατοίκων της.

Βέβαια πέρα από τα χρήματα που εξασφάλισε από τα ευρωπαϊκά προγράμματα, πολλά έργα υλοποιήθηκαν με ιδίους πόρους του Δήμου Λαρισαίων. Μέσω ολοκληρωμένων Τεχνικών Προγραμμάτων ο Δήμος διέθετε μεγάλα ποσά από τα δικά του έσοδα για την αναδιαμόρφωση της πόλης, έχοντας ένα συγκεκριμένο όραμα που συνεχίζεται έως και σήμερα, να μετατρέψει τη Λάρισα σε ένα σύγχρονο αστικό κέντρο.

Η πτώση των ποσοστών στα έργα αναπλάσεων, αλλά και των συνολικών προϋπολογισμών των έργων του Δήμου Λαρισαίων, μετά το 2010 οφείλεται κατά ένα μεγάλο μέρος στην έλλειψη χρημάτων από ιδίους πόρους, αφού τα έσοδα του Δήμου εξαιτίας της οικονομικής κρίσης μειώθηκαν δραματικά. Ιδίως τα πρώτα χρόνια η διάχυτη ανασφάλεια που επικρατούσε σε όλη τη χώρα, οδήγησε την Τεχνική Υπηρεσία σε ένα λιτό πρόγραμμα με δυνατότητα υλοποίησης στο μέγεθος που επιτρέπει η γενική οικονομική κατάσταση της Ελλάδας.

Από το 2015 και μετά με την έναρξη του ΕΣΠΑ 2014-2020 ο Δήμος άρχισε πάλι να προγραμματίζει εκείνες τις δράσεις που θα του αποφέρουν τις χρηματοδοτικές πηγές, ώστε να συνεχίσει το όραμά του. Στο πλαίσιο αυτό προχώρησε στη σύνταξη:

- Σχεδίου Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) στην πόλη της Λάρισας, από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας και υπεύθυνο τον Δ. Οικονόμου, όπως προβλέπεται στο άρθρο 12 του Ν.2508/1999, για την προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε πόλεις ή τμήματά τους, καθώς και σε ευρύτερες αστικές περιοχές που παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής.
- Στρατηγικού Σχεδίου Μάρκετινγκ της Λάρισας, από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης και υπεύθυνο τον Α. Δέφνερ.
- Μελέτης με τίτλο ‘ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ’ από τα συμπράττοντα γραφεία DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΠΕ (διακριτικός τίτλος DENCO transport ΕΠΕ), DENCO ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΜΗΧΑΝΙΚΟΙ Α.Ε. και Δ. ΕΥΑΓΓΕΛΙΔΗΣ - Γ. ΛΥΜΠΕΡΟΠΟΥΛΟΣ Ο.Ε. (διακριτικός τίτλος ΠΟΛΙΝΔΕ). Βασικό αντικείμενο της μελέτης είναι η κατάστρωση ενός Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, με κριτήριο την κυκλοφορία και τις μετακινήσεις στο σύνολο του Δήμου και με στόχο να δοθούν λύσεις σε μια σειρά από προβλήματα λειτουργίας, περιβάλλοντος και ποιότητας ζωής για κατοίκους, εργαζομένους και επισκέπτες, όπως αυτά διαμορφώνονται από τις κυκλοφοριακές συνιστώσες (ΙΧ, βάδισμα, ποδήλατο, μέσα μαζικής μεταφοράς, στάθμευση οχημάτων και γενικότερα κυκλοφοριακές ρυθμίσεις της πόλης).

#### 5.2.3.1 ΣΧΕΔΙΟ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ (ΣΟΑΠ) ΔΗΜΟΥ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

Επιδίωξη του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) είναι η βελτίωση των υποδομών και των βασικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων της πόλης, η αντιμετώπιση της ανεργίας και η δημιουργία επαρκών ευκαιριών απασχόλησης, η ενσωμάτωση των λειτουργιών και των κοινωνικών ομάδων στον αστικό ιστό, η διάρθρωση των χρήσεων γης, η συνετή διαχείριση του αστικού οικοσυστήματος, η αξιοποίηση νέων τεχνολογιών, η

ανάπτυξη μέσω πρόσβασης και διακίνησης ανθρώπων και αγαθών φιλικών στο περιβάλλον, η διατήρηση και ανάδειξη της αστικής πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς και η γενικότερη κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση της πόλης και της ευρύτερης αστικής περιοχής με μειονεκτικά χαρακτηριστικά.

Με το ίδιο σχέδιο επιδιώκεται η διευκόλυνση της συμμετοχής της πόλης σε προγράμματα και δίκτυα διαπεριφερειακής και διευρωπαϊκής συνεργασίας και συνοδεύεται από πρόγραμμα δράσης στο οποίο εξειδικεύονται οι απαιτούμενες για την εφαρμογή τους κανονιστικές, χρηματοδοτικές και διαχειριστικές ρυθμίσεις, μέτρα και προγράμματα, κατά φάσεις και φορείς εκτέλεσης και χρηματοδότησης, καθώς και τυχόν συμπληρωματικές δράσεις πληροφόρησης, κατάρτισης, εκπαίδευσης και κοινωνικής και οικονομικής επανένταξης του πληθυσμού των περιοχών αυτών.

Κύριος στόχος της σύνταξης του Σχεδίου Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης, είναι η ένταξη στο χρηματοδοτικό πρόγραμμα του ΕΣΠΑ 2014-2020 συγκεκριμένων αστικών παρεμβάσεων, έργων και δράσεων στην πόλη της Λάρισας, στα προγράμματα των Αστικών Ολοκληρωμένων Παρεμβάσεων για τα οποία απαιτείται η ύπαρξη ΣΟΑΠ και δίνει σημαντικό πλεονέκτημα στην αξιολόγηση των προτάσεων.

Συγκεκριμένα σύμφωνα με το Εταιρικό Σύμφωνο για το Πλαίσιο Ανάπτυξης – ΕΣΠΑ 2014-2020, η νέα προσέγγιση για την Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014-2020, ορίζει ως στρατηγικούς στόχους την επίτευξη της απασχόλησης, της κοινωνικής συνοχής και της διατήρησης των πόρων, έχοντας ως εργαλεία εφαρμογής της, την ‘Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων’, την ‘Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση’ και τη ‘Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη’.

Για την επιλογή των περιοχών εφαρμογής προκρίνονται περιοχές εφαρμογής Ρυθμιστικού Σχεδίου ή περιοχές που έχουν προσδιοριστεί ως περιοχές παρεμβάσεων αστικής ανασυγκρότησης στα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης, στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια ή σε Σχέδια Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης, κατά την κείμενη ελληνική νομοθεσία.

Όσον αφορά το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Θεσσαλίας 2014-2020 προς την κατεύθυνση κάλυψης των αναγκών που αναφέρθηκαν παραπάνω, εστιάζει για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη, στα αστικά κέντρα της Περιφέρειας, Λάρισα και Βόλο. Η

χρηματοδότηση της δράσης στηρίζεται μέσω ΕΤΠΑ και ΕΚΤ και φτάνει στο ποσό των 21.500.000 €.

Στο πλαίσιο αυτό συντάχθηκε προγραμματική σύμβαση μεταξύ του Δήμου Λαρισαίων και του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, για την τεχνική υποστήριξη του Δήμου όσον αφορά στη σύνταξη ΣΟΑΠ, με Επιστημονικό Υπεύθυνο τον Καθηγητή του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης κ. Δημήτρη Οικονόμου, Διευθυντή του Εργαστηρίου Πολεοδομικών και Χωροταξικών Ερευνών. Το ερευνητικό πρόγραμμα εκπονήθηκε από ερευνητική ομάδα του Εργαστηρίου Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

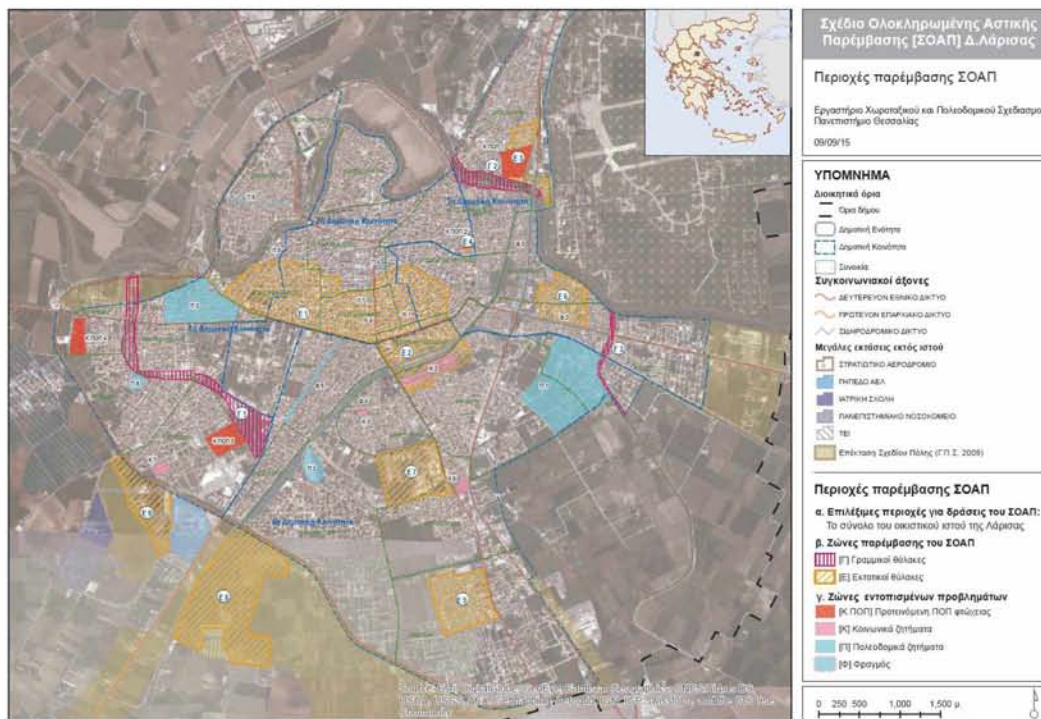
Η κεντρική ιδέα της στρατηγικής του ΣΟΑΠ Λάρισας είναι όχι απλώς η επαναφορά σε μια αποδεκτή προ-κρίσης κατάσταση, γιατί αυτή όπως αναφέρθηκε πιο πάνω δεν υπήρξε, αλλά ο επαναπροσδιορισμός της Λάρισας ως μιας έξυπνης και βιώσιμης πόλης με στοιχεία μητροπολιτικού επιπέδου.

Στο πλαίσιο αυτό, ιδιαίτερη σημασία έχουν οι εξής παράμετροι: αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, αξιοποίηση της ιστορίας και του πολιτισμού, ισότητα ευκαιριών και κοινωνική συνοχή, ενίσχυση επιχειρηματικότητας (με εστίαση στις δραστηριότητες προτεραιότητας / έξυπνης εξειδίκευσης του ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014-2020).

Ταυτόχρονα, δύο άλλα δομικά στοιχεία-επιδιώξεις του ΣΟΑΠ είναι: η ολοκληρωμένη αντιμετώπιση όλων των διαστάσεων της κρίσης της περιοχής -με κεντρικό παρονομαστή την κοινωνική συνοχή και η μερική εστίαση σε συγκεκριμένους θύλακες και ειδικές ζώνες παρέμβασης..

Παράλληλα με τα παραπάνω στοιχεία της κεντρικής ιδέας, που έχουν θεματικό χαρακτήρα, καθοριστική σημασία έχουν τρία άλλα στοιχεία. Το πρώτο είναι μεθοδολογικό, και συνίσταται στην απόλυτη ανάγκη συστηματικότητας, συνέχειας, και συντονισμένου χαρακτήρα της παρέμβασης. Το δεύτερο στοιχείο είναι ο καθοριστικός ρόλος της κοινωνικής διαβούλευσης και συμμετοχής. Συμπεριλαμβάνεται βέβαια η ούτως ή άλλως προβλεπόμενη θεσμικά διαβούλευση κατά τη διάρκεια της εκπόνησης του προγράμματος, αλλά ακόμα περισσότερο στη συμμετοχή της κοινωνίας κατά την εφαρμογή του. Το τρίτο στοιχείο είναι η αναγκαιότητα σημαντικής χρηματοδοτικής στήριξης του ΣΟΑΠ. Μια πηγή χρηματοδότησης είναι το νέο ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014-2020 που έχει για το θέμα αυτό ειδικές προβλέψεις, τόσο στο πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Εδαφικής Παρέμβασης όσο και

σε άλλα τμήματά του (άξονες). Και σε τομεακά (εθνικά) προγράμματα του ΕΣΠΑ, όμως, προβλέπονται ειδικές δράσεις, για τα κοινωνικά αλλά και για άλλα προβλήματα, που πρέπει και μπορεί να αξιοποιηθεί. Επικουρικά, εξάλλου, το ΣΟΑΠ θα ενισχυθεί τόσο από ίδιους πόρους του Δήμου όσο και από ιδιωτικούς πόρους (μόχλευση) (Πηγή: Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης Δήμου Λαρισαίων)



Εικόνα 23: Περιοχή παρέμβασης του ΣΟΑΠ του Δήμου Λάρισας

### 5.2.3.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΛΑΡΙΣΑΣ

Το Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ Λάρισας εκπονήθηκε από το Εργαστήριο Τουρισμού, Σχεδιασμού, Έρευνας και Πολιτικής του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, με Επιστημονικό Υπεύθυνο τον Καθηγητή κ. Αλέξιο Δέφνερ. Στη διαδικασία εκπόνησης η ερευνητική ομάδα κατέληξε στη διαμόρφωση μιας εικόνας η οποία περιγράφεται αρχικά από το σλόγκαν ‘Λάρισα – Ανοικτή πόλη’ (Larisa – Open city) και σε μια σειρά επιμέρους πακέτων δραστηριοτήτων τα οποία καλύπτουν από τη μια τις δυνητικές ομάδες στόχους για την πόλη και από την άλλη τον κεντρικό στόχο η εικόνα αυτή να περιγράφει ένα Ισχυρό (κοινωνικά και οικονομικά) κέντρο με ταυτότητα (ξεχωριστό τοπόσημο και ανάδειξη της τοπικής κουλτούρας και ιστορίας). Το όραμα που πρέπει να εξυπηρετήσει η διαμόρφωση της νέας εικόνας της πόλης

πρέπει να είναι η Λάρισα που στηρίζει αυτά που ήδη έχει κατακτήσει και αναδεικνύει τις μέχρι τώρα κρυμμένες πτυχές της. Στην κατεύθυνση αυτή η ολοκλήρωση του Στρατηγικού Σχεδίου Μάρκετινγκ θα πρέπει να περιέχει πλήρως εξειδικευμένα πακέτα με σαφώς προσδιορισμένους στόχους και διαδικασίες ελέγχου επίτευξης, αξιολόγησης και επαναπροσδιορισμού όταν αυτό κριθεί αναγκαίο. Τα συγκεκριμένα πακέτα είναι:

Πακέτο No. 1: Open Tourism – Open Culture,

Πακέτο No. 2: Open Business – Open Networks

Πακέτο No. 3: Open Space – Open River

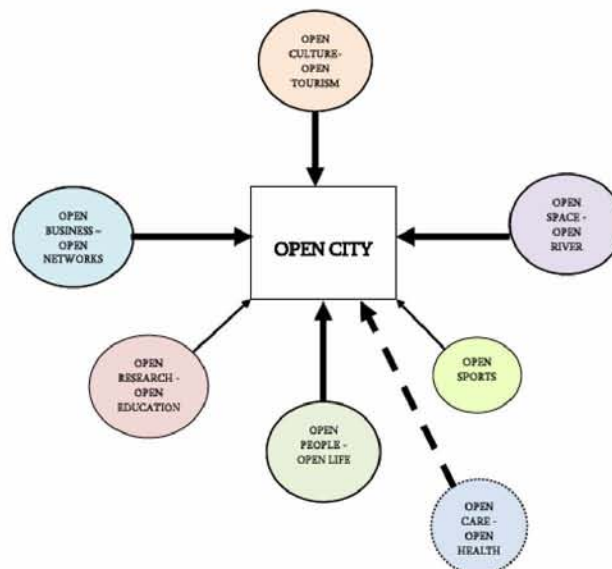
Πακέτο No. 4: Open People – Open Life

Πακέτο No. 5: Open Education – Open Research

Πακέτο No. 6: Open Sports

Πακέτο No. 7: Open Care – Open Health

Η εικόνα της Λάρισας πρέπει να υποστηριχθεί κυρίως μέσα από τα τέσσερα πακέτα: Open Tourism – Open Culture, Open Business – Open Networks, Open Space – Open River, και Open People – Open Life. Επίσης υπάρχουν δύο υποστηρικτικά πακέτα το Open Education – Open Research και το Open Sports, ενώ το τελευταίο πακέτο Open Care – Open Health αποτελεί ένα πολύ σημαντικό πακέτο με νέο, καινοτόμο και πρωτοποριακό χαρακτήρα κα δράσεις για την πόλη της Λάρισας (Πηγή: Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ Λάρισας)



Εικόνα 24: Τα κύρια, υποστηρικτικά και καινοτόμα πακέτα του ΣΣΜΛ. Πηγή Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ Λάρισας, Δήμος Λαρισαίων

### 5.2.3.3 ΜΕΛΕΤΗ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΔΗΜΟ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ

Η μελέτη ανατέθηκε από το Δήμο Λαρισαίων την 1/12/2014, στα συμπράττοντα γραφεία DENCO Συγκοινωνιακές Μελέτες ΕΠΕ- ΠΟΛΙΝΔΕ ΟΕ - DENCO Σύμβουλοι Μηχανικοί ΑΕ και ολοκληρώθηκε σε 2 Φάσεις τον Οκτώβριο του 2015. Εντάχθηκε στο ΠΕΠ Ανταγωνιστικότητα και Επιχειρηματικότητα της Π.Π 2007-2013 (Πράξη 'Εξοικονόμηση Ενέργειας Λαρισαίων'). Βασικό αντικείμενο της μελέτης αστικής κινητικότητας, ήταν η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου για τη διαχείριση και το σχεδιασμό μέτρων και παρεμβάσεων βιώσιμης κινητικότητας με χρονικό ορίζοντα 15 ετών. Το αντικείμενο του 1ου Σταδίου αφορούσε στην καταγραφή και αξιολόγηση των χαρακτηριστικών της υφιστάμενης κατάστασης, και σε προκαταρκτικές προτάσεις ενώ το 2ο Στάδιο της μελέτης αφορούσε στην οριστικοποίηση του Σχεδίου Βιώσιμης Κινητικότητας.

Το Σχέδιο Βιώσιμης Κινητικότητας θέτει τις βάσεις για μια πιο βιώσιμη πόλη και περιγράφει τις πολιτικές μετακίνησης, κυκλοφοριακής οργάνωσης και στάθμευσης για την πόλη. Περιλαμβάνει προτάσεις ιεράρχησης και κυκλοφοριακής οργάνωσης του οδικού δικτύου της κεντρικής περιοχής, με λήψη διαχειριστικών μέτρων, σε βραχυχρόνιο και μακροχρόνιο χρονικό ορίζοντα εφαρμογής και με στόχο:

- Τη δημιουργία ενός βασικού συλλεκτήριου οδικού δικτύου, το οποίο οι οδηγοί των οχημάτων θα έχουν στη διάθεσή τους για να κινηθούν (και να σταθμεύσουν σε καθορισμένους χώρους), χωρίς καθυστερήσεις και με ασφάλεια, με απλοποίηση, όπου αυτό είναι εφικτό, των κινήσεων στους σημαντικούς κόμβους.
- Τη μετατροπή όλων των τοπικής σημασίας οδών σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, μονής κατεύθυνσης, με συχνές εναλλαγές στη φορά κατεύθυνσης, έτσι ώστε να αποτρέπονται οι διαμπερείς κινήσεις μέσω αυτών. Το δίκτυο οδών ήπιας κυκλοφορίας, εξυπηρετεί μόνο την πρόσβαση στις παρόδιες ιδιοκτησίες με χαμηλές ταχύτητες (20χλμ/ώρα) και ταυτόχρονα κάνει αρμονική τη συνύπαρξη πεζών ποδηλατών και αυτοκινήτων.
- Τη δημιουργία ενός ευρύτατου δικτύου κίνησης πεζών (μέσω πεζοδρόμων, οδών ήπιας κυκλοφορίας, διευρυμένων πεζοδρομίων) που σε συνδυασμό με την ενίσχυση των ήπιων 'εναλλακτικών' μορφών μετακίνησης (ποδήλατο, κλπ) θα οργανώσει κυκλοφοριακά την κεντρική περιοχή της πόλης με τη φιλοσοφία της βιώσιμης

κινητικότητας και θα δημιουργήσει συνθήκες μείωσης των αναγκών μετακίνησης με Ι.Χ.

- Την προώθηση - διευκόλυνση των μέσων μαζικής μεταφοράς, σε επίπεδο πληροφόρησης αλλά και παροχής προτεραιότητας, όπου αυτό είναι δυνατό.

Το 2016 ανατέθηκε από το Δήμο Λαρισαίων η ‘ΜΕΛΕΤΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΥΘΜΙΣΕΩΝ ΑΜΕΣΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ’, στην εταιρεία DENCO ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΠΕ, προκειμένου να προχωρήσει ο Δήμος στη σταδιακή εφαρμογή του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και ειδικότερα, στη μετατροπή των τοπικών οδών σε ήπιας κυκλοφορίας καθώς και στην υλοποίηση κάποιων από τις προτεινόμενες πεζοδρομήσεις.

Ως περιοχή μελέτης ορίζεται η κεντρική περιοχή του Δήμου που περιβάλλεται από τις οδούς Ηρώων Πολυτεχνείου, Λαγού, Τάκη Τσόγκα (πρώην Καλλιθέας), Γεωργιάδου και Αεροδρομίου. Επιπρόσθετα, στην περιοχή μελέτης περιλαμβάνεται και η περιοχή βόρεια του Σταθμού του ΟΣΕ, η οποία περιβάλλεται από τις οδούς Φαρσάλων, Ηρώων πολυτεχνείου, Βόλου, Σαφούς, Παλαιολόγου και Πτολεμαίου (Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Λαρισαίων).



Εικόνα 25: Περιοχή Μελέτης Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)



## 5.2.3.4 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (BAA)

Ο Δήμος Λαρισαίων είναι δικαιούχος χρηματοδότησης του προγράμματος Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιφέρειας Θεσσαλίας (ΕΣΠΑ 2014 - 2020).

Στο πλαίσιο του ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014–2020 αναφέρεται ότι με Στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (BAA) θα καλυφθούν τα αστικά κέντρα Λάρισας και Βόλου με στόχους την αντιμετώπιση οικονομικών, περιβαλλοντικών, δημογραφικών προκλήσεων καθώς και προκλήσεων κλιματικής αλλαγής και λειτουργικής οργάνωσης. Η BAA εφαρμόζεται μέσω Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης και η χρηματοδότηση θα γίνει προς ενιαίες Ολοκληρωμένες Στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης με αναλογικά κριτήρια.

Οι Θεματικοί Στόχοι που αφορούν στην BAA είναι οι: ‘Προώθηση της βιώσιμης απασχόλησης υψηλής ποιότητας και υποστήριξης της κινητικότητας των εργαζομένων’, ‘Προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμηση της φτώχειας και των διακρίσεων’, ‘Στήριξη της μετάβασης προς μία οικονομία χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα’, ‘Διατήρηση και προστασία του περιβάλλοντος & προαγωγή της αποδοτικής χρήσης των πόρων’. Όσον αφορά τους πόρους, στην BAA θα αποδοθούν 14% των πόρων του ΕΚΤ του Προγράμματος και 5,5% των πόρων του ΕΤΠΑ.

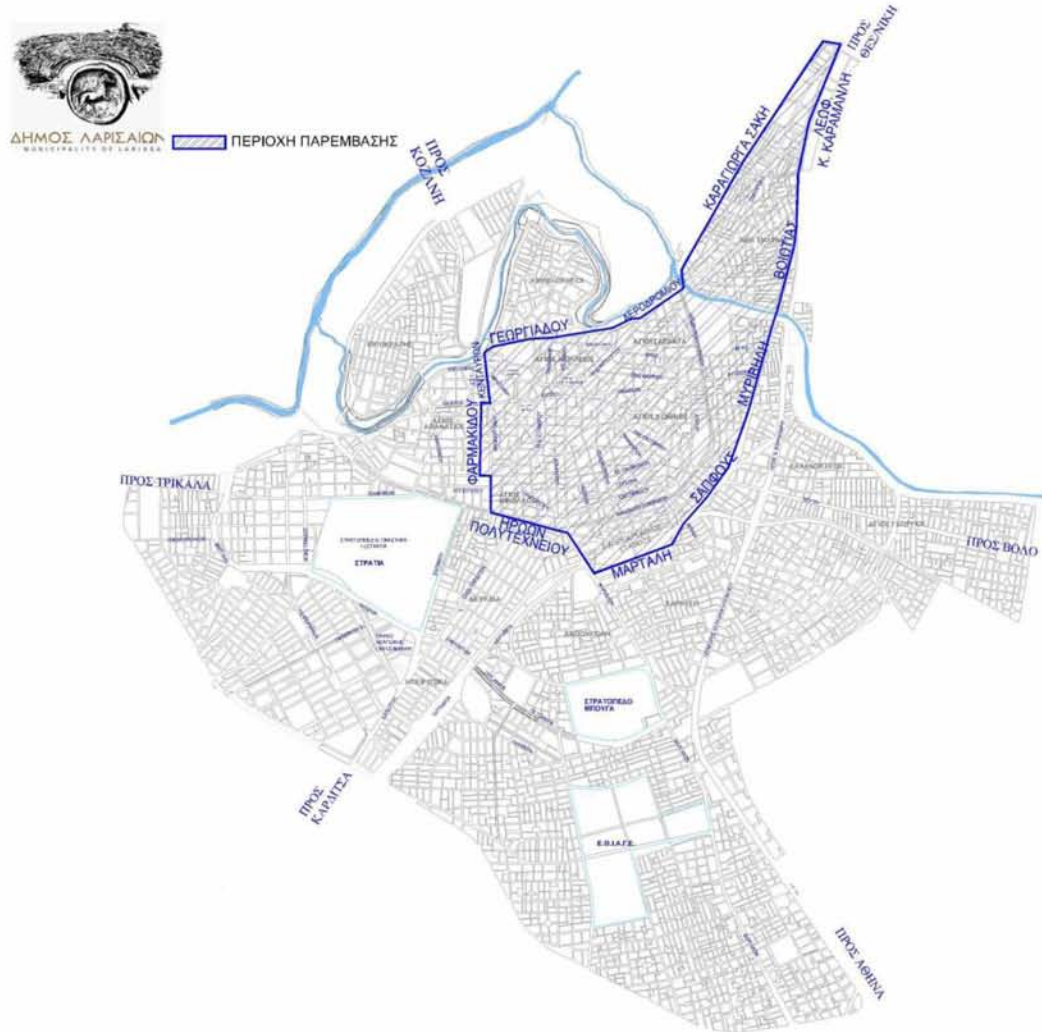
Πίνακας 8: Ποσά Στήριξης Ολοκληρωμένων Δράσεων για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη μέσω ΕΤΠΑ και ΕΚΤ για τα Αστικά Κέντρα Λάρισας και Βόλου (Πηγή: ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014 – 2020)

Ταμείο	Στήριξη μέσω ΕΤΠΑ και ΕΚΤ (ενδεικτικά)
Σύνολο ΕΚΤ	6.100.000
Σύνολο ΕΤΠΑ	19.875.000
<b>Σύνολο ΕΚΤ και ΕΤΠΑ</b>	<b>25.975.000</b>

Για την κατάρτιση του Σχεδίου, στο πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Χωρικής Επένδυσης για Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη, συνεργάστηκε το σύνολο των εμπλεκόμενων υπηρεσιών του Δήμου Λαρισαίων, ενώ λήφθηκαν υπόψη και προτάσεις φορέων που συμμετείχαν στις διαδικασίες της διαβούλευσης.

Η περιοχή παρέμβασης περιλαμβάνει τον ευρύτερο κεντρικό τομέα της πόλης καθώς και συνοικίες της. Συμπεριλαμβάνονται οι κεντρικές συνοικίες της πόλης -Αγίου Αχίλλειου,

Αγίου Νικολάου, Αγίου Κωνσταντίνου, Αγίων Σαράντα, όπου βρίσκεται το εμπορικό και διοικητικό κέντρο της πόλης και μεγάλο μέρος του πληθυσμού της, καθώς και οι συνοικίες του Σταθμού και της Νέας Σμύρνης.



Εικόνα 26: Όρια Περιοχής Παρέμβασης Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (περιμετρικοί δρόμοι)

Πηγή: Δήμος Λαρισαίων

Στην περιοχή αυτή βρίσκονται κτήρια διοίκησης, τα κεντρικά καταστήματα των τραπεζών, μεγάλες σχολικές μονάδες, καθώς επίσης οι δύο μεγάλες πλατείες της πόλης και ο λόφος του Φρουρίου με το Αρχαίο Θέατρο. Περιμετρικά του 'πυρήνα' της πόλης (που ταυτίζεται με τη συνοικία Αγίου Αχιλλείου) και εντός της περιοχής βρίσκονται οι συνοικίες Αγ. Νικολάου, Αγ. Κωνσταντίνου και Αγ. Σαράντα, που αποτελούν τον ευρύτερο κεντρικό τομέα της πόλης. Στην περιοχή συμπεριλαμβάνεται επίσης η συνοικία της Νέας Σμύρνης,

στο βόρειο άκρο της πόλης, που είναι μια από τις μεγαλύτερες σε έκταση συνοικίες και κύρια αρτηρία της είναι η οδός Σωκράτους. Η σύνδεσή της με την υπόλοιπη πόλη γίνεται με γέφυρα στο σημείο που η τάφος Π ενώνεται με την παλαιά κοίτη του Πηνειού. Το δυτικό όριο της συνοικίας αποτελεί το ανάχωμα της πλημμυρικής ζώνης της παλαιάς κοίτης του Πηνειού, στο οποίο έχει διαμορφωθεί ο οδικός άξονας της Σάκη Καράγιωργα, που πλέον αποτελεί μια από τις κύριες εισόδους της πόλης. Εντός της περιοχής παρέμβασης βρίσκεται και η συνοικία του Σταθμού με τον επιβατικό σταθμό του Ο.Σ.Ε., καθώς και έκταση που ανήκει στον οργανισμό.



Εικόνα 27: Χάρτης Περιοχής Παρέμβασης (Google Earth) με την Ονοματολογία των Βασικών Δρόμων. Πηγή: Δήμος Λαρισαίων

Η συνολική έκταση της περιοχής παρέμβασης υπολογίζεται στα 3,35 km<sup>2</sup> ενώ ο μόνιμος πληθυσμός, σύμφωνα με τον επιμερισμό του σε πολεοδομικές ενότητες στο ΓΠΣ Λάρισας, εκτιμάται στα 61.000 άτομα.

Πίνακας 9: Μόνιμος Πληθυσμός και Έκταση Περιοχής Παρέμβασης, Πηγή: Δήμος Λαρισαίων

Περιοχή	Μόνιμος Πληθυσμός 2001	Μόνιμος Πληθυσμός 2011	m <sup>2</sup>	Km <sup>2</sup>	Στρέμματα
Περιοχή Παρέμβασης	52.400	61.000	3.350.000	3,35	3.350
Αστική Περιοχή (Λάρισα)	131.095	142.914	18.340.000	18,34	18.340
<b>Σύνολο Δήμου Λαρισαίων</b>	<b>132.779</b>	<b>162.591</b>	<b>335.120.000</b>	<b>335,12</b>	<b>335.120</b>

Το όραμα και οι στόχοι της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης του Δήμου Λαρισαίων διαμορφώνεται λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθύνσεις από εγκεκριμένα στρατηγικά πλαίσια χωρικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού καθώς και τα ειδικά στρατηγικά πλαίσια, στο υπερτοπικό ή και στο τοπικό επίπεδο, συνεκτιμώντας και τα υφιστάμενα δημογραφικά – κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά της περιοχής παρέμβασης, καθώς και τα διαμορφωμένα χαρακτηριστικά του αστικού χώρου και του περιβάλλοντος.

Στους στόχους της χωρικής στρατηγικής που θα αναπτυχθεί για την πόλη της Λάρισας περιλαμβάνονται η βελτίωση της οικονομικής κατάστασης και απασχόλησης, η με κοινωνικούς όρους βελτίωση της καθημερινής ζωής των πολιτών και η διατήρηση του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος, με βάση την αειφόρο προσέγγιση της αναπτυξιακής διαδικασίας, με τρόπο συνεκτικό και ολοκληρωμένο. Μέσω της Στρατηγικής Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης ο Δήμος στοχεύει να αξιοποιήσει πόρους τόσο από το ΠΕΠ Θεσσαλίας όσο και από το Ε.Π.Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α. (Υποδομές Μεταφορών, Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη), το ΕΠΑνΕΚ (Ανταγωνιστικότητα Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία), κ.α.

Το όραμα στο πλαίσιο του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης διατυπώνεται ως ακολούθως:

Η Λάρισα το 2020 να είναι ένας ελκυστικός προορισμός ο οποίος αναδεικνύει την διεθνούς σημασίας αξία των πολιτιστικών της πόρων και προκαλεί τον επισκέπτη για εξερεύνηση. Μία πόλη που επιτυχώς ανταποκρινόμενη στις προκλήσεις της κλιματικής αλλαγής, αξιοποιεί βιώσιμα το «φυσικό της πλεονέκτημα» για την

δημιουργία μιας ανθεκτικής οικονομίας, αναδεικνύει το ρόλο της ως διοικητικό, επιχειρηματικό, διαμετακομιστικό, πολιτιστικό και δημιουργικό κέντρο στον πυρήνα της χερσαίας Ελλάδας. Η Λάρισα επιδιώκει να αναδειχθεί σε υπερτοπικής σημασίας αναπτυξιακό πόλο, πόλη του πολιτισμού, ελκυστικό χώρο διαβίωσης και δημιουργίας, να εξασφαλίσει υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής με εστίαση στην προστασία του περιβάλλοντος, στην ανάπτυξη της παιδείας και του πολιτισμού και στην ενίσχυση της κοινωνικής προστασίας και της αλληλεγγύης των πολιτών.

Ο κύριος στόχος είναι να χαράξει νέες σύγχρονες κατευθύνσεις στο σχεδιασμό της Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης της πόλης της Λάρισας και τον επαναπροσδιορισμό της ως πόλη:

- Με αναβαθμισμένη την εικόνα του αστικού της περιβάλλοντος, με έμφαση στη βιώσιμη αστική κινητικότητα
- Με σεβασμό της ιστορίας και του πολιτισμού της, καθώς και των καλλιτεχνικών και δημιουργικών φορέων της πόλης
- Με σεβασμό στα δικαιώματα των κατοίκων και των επισκεπτών της
- Με κοινωνική συνοχή και ευκαιρίες ένταξης στην κοινωνική και οικονομική ζωή της πόλης των ευάλωτων ομάδων του πληθυσμού
- Με δυνατότητες ενθάρρυνσης της ανάπτυξης και επιχειρηματικότητας, της καινοτομίας και της ανταγωνιστικότητας στην δημιουργική και πολιτιστική βιομηχανία, στην καλλιτεχνική δημιουργία και στην κοινωνική επιχειρηματικότητα

Οι βασικοί επιχειρησιακοί στόχοι του Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης είναι:

- η αναβάθμιση της ταυτότητας και της εικόνας της πόλης, η ανάδειξη της πολιτιστικής δημιουργίας σε συνεργασία με τους φορείς του πολιτισμού και η ενθάρρυνση της καλλιτεχνικής δημιουργίας
- η βιώσιμη κινητικότητα της πόλης, βελτιώνοντας την προσβασιμότητα και παράλληλα την εικόνα της πόλης
- η βελτίωση των συγκοινωνιακών-κυκλοφοριακών συνθηκών της πόλης και της προσβασιμότητας όλων των χρηστών, με δρόμους ήπιας κυκλοφορίας, ποδηλατόδρομους και πεζοδρόμους.
- η ανάκτηση και στήριξη της κοινωνικής συνοχής, της κοινωνικής δικαιοσύνης και αλληλεγγύης, δηλαδή η βελτίωση της παροχής υπηρεσιών κοινωνικής υποστήριξης σε ευπαθείς πληθυσμιακές ομάδες.

- η προαγωγή δράσεων κοινωνικής οικονομίας σε τομείς που συνδέονται με το όραμα Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης

Για την ολοκλήρωση του οράματος του Δήμου Λαρισαίων προτείνονται στην Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης έργα και πράξεις με πηγή χρηματοδότησης από Ίδιους Πόρους ή από την νέα προγραμματική περίοδο 2014-2020. Η ανάγκη υλοποίησης των προτεινόμενων έργων έχουν εντοπιστεί και αποτυπωθεί στις Στρατηγικές Μελέτες του Δήμου Λαρισαίων: Επιχειρησιακό Σχέδιο Δήμου Λαρισαίων 2015-2019, Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) στη Πόλη της Λάρισας, Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας Δήμου Λαρισαίων και Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ Λάρισας 2016 – 2020. Τα έργα κρίνονται ιδιαίτερα σημαντικά για την ανάπτυξη της πόλης σε έργα υποδομής και εξυπηρετούν τους ειδικούς στόχους της ευρύτερης στρατηγικής του Δήμου μας.

Την 10-10-2017 εγκρίθηκε η Στρατηγική Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΒΑΑ) του Δήμου Λαρισαίων με τίτλο 'Η ΠΟΛΗ ΣΤΟ ΠΡΟΣΚΗΝΙΟ' και προϋπολογισμό Συνολικής Δημόσιας Δαπάνης 15.009.429 € (13.448.000 ευρώ ΕΤΠΑ και 1.561.429 ευρώ ΕΚΤ).

Η εν λόγω Στρατηγική συγχρηματοδοτείται από το Ε.Τ.Π.Α. (Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης) στο πλαίσιο των Αξόνων Προτεραιότητας 1, 2β και 3, καθώς και από το Ε.Κ.Τ. (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) στο πλαίσιο του Άξονα Προτεραιότητας 2α του ΠΕΠ Θεσσαλίας 2014-2020 και αναλύεται παρακάτω.

**ΑΞΟΝΑΣ 1:** Ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων (ιδιαίτερα των ΜΜΕ), μετάβαση στην ποιοτική επιχειρηματικότητα, με αιχμή την καινοτομία και αύξηση της Περιφερειακής Προστιθέμενης Αξίας (ενδεικτική δημόσια δαπάνη 1.000.000 €) με δράσεις που αφορούν την ενίσχυση επιχειρήσεων εντός της περιοχής παρέμβασης.

**ΑΞΟΝΑΣ 2α:** Ανάπτυξη και αξιοποίηση ικανοτήτων ανθρώπινου δυναμικού – ενεργός κοινωνική ενσωμάτωση (ΕΚΤ) (ενδεικτική δημόσια δαπάνη 1.561.428,57 €) με δράσεις που αφορούν τη στήριξη της απασχόλησης εντός της περιοχής παρέμβασης, την αναδιοργάνωση επιχειρήσεων, την κοινωνική ενσωμάτωση περιθωριοποιημένων κοινοτήτων και την ενίσχυση της Κοινωνικής Οικονομίας.

ΑΞΟΝΑΣ 2β: Υποδομές στήριξης και ανάπτυξης ανθρώπινου δυναμικού (ΕΤΠΑ) (ενδεικτική δημόσια δαπάνη 998.000 €) με δράσεις που αφορούν τη βελτίωση των κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων στο πλαίσιο δράσεων αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος και βελτίωση της προσβασιμότητας των εμποδιζόμενων ατόμων.

ΑΞΟΝΑΣ 3: Προστασία του περιβάλλοντος – Μετάβαση σε μια οικονομία φιλική στο περιβάλλον (ΕΤΠΑ) (ενδεικτική δημόσια δαπάνη 11.450.000 €) με δράσεις που αφορούν τη δημιουργία δικτύου δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, την ανάπλαση της περιοχής παρέμβασης, την άρση ασυνεχειών, την προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης και την ολοκλήρωση υποδομών πολιτισμού και δημιουργία / ανάδειξη τουριστικού προϊόντος (Πηγή: Τεχνική Υπηρεσία Δήμου Λαρισαίων).

#### 5.2.3.5 ΔΙΚΤΥΑ ΣΤΑ ΟΠΟΙΑ ΣΥΜΜΕΤΕΧΕΙ Η ΛΑΡΙΣΑ

Αναγνωρίζοντας τα οφέλη της εξωστρέφειας, της δικτύωσης και τις προοπτικές ανάπτυξης ουσιαστικών συνεργασιών, ο Δήμος Λαρισαίων έχει δημιουργήσει στη Διεύθυνση Επιχειρησιακού Σχεδιασμού μια δομή, έναν εσωτερικό πυρήνα υπαλλήλων, που ασχολείται με την αναζήτηση και το συντονισμό ανταγωνιστικών ευρωπαϊκών προγραμμάτων καθώς και τη συμμετοχή του Δήμου σε εταιρικά σχήματα μέσω της οποίας δίνεται προτεραιότητα και ενισχύονται πρωτοβουλίες, όπως:

- ενημέρωση των πολιτών και φορέων για ευρωπαϊκά θέματα
- πληροφόρηση και την ανάπτυξη συνεργασιών των υπηρεσιών και φορέων για τρέχοντα ευρωπαϊκά προγράμματα
- εντοπισμός και αξιοποίηση ευρωπαϊκών προγραμμάτων και χρηματοδοτικών εργαλείων σε τομείς που ενδιαφέρουν το Δήμο και την πόλη
- ανάπτυξη σχέσεων επικοινωνίας και συνεργασίας με όργανα, υπηρεσίες και φορείς της περιοχής, καθώς και με υπηρεσίες και φορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- αξιοποίηση προτάσεων και συνεργασιών για συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα, που προωθούνται από άλλους φορείς και πόλεις
- ανάληψη πρωτοβουλιών για συμμετοχή σε ευρωπαϊκά προγράμματα, δίκτυα πόλεων και φόρα, καθώς και την εκπροσώπηση του Δήμου σε διεθνείς οργανισμούς
- δικτύωση με φορείς της Τοπικής Αυτοδιοίκησης στην Ελλάδα και το εξωτερικό

- ανίχνευση δυνατοτήτων αξιοποίησης Ευρωπαϊκών προγραμμάτων και χρηματοδοτικών εργαλείων
- τη συνεργασία με το γραφείο Ειδικών Συμβούλων και Συνεργατών του Δήμου καθώς και εξωτερικών συνεργατών

Στο πλαίσιο αυτό έχει αναπτύξει σημαντικές συνεργασίες με αντίστοιχους φορείς με κοινούς προγραμματικούς στόχους και κοινά προβλήματα ανά την Ευρώπη, με στόχο την ανταλλαγή εμπειριών και τεχνογνωσίας, καθώς και την αξιοποίηση στο μέγιστο των δυνατοτήτων που δίνουν τα διαθέσιμα προγράμματα και χρηματοδοτικά εργαλεία. Παρακάτω δίνονται τα δίκτυα τα οποία συμμετέχει ο Δήμος Λαρισαίων (Πηγή: Διεύθυνση Προγραμματισμού Δήμου Λαρισαίων).



Erasmus + New Entrance



Horizon 2020 CS-AWARE



Erasmus + Income



Urbact - Cities In Article 7



Urbact - Wood Footprint



Horizon 2020 - ACTIVAGE

Εικόνα 27: Δίκτυα στα οποία συμμετέχει ο Δήμος Λαρισαίων. Πηγή Διεύθυνση Προγραμματισμού Δήμου Λαρισαίων



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο 21ος αιώνας, με την έναρξή του, βρίσκει την παγκόσμια κοινότητα στη δίνη μιας οικονομικής και κοινωνικής αναταραχής. Η οικονομική κρίση που ξέσπασε, μετά την κατάρρευση της αγοράς των ενυπόθηκων στεγαστικών δανείων υψηλού ρίσκου στις ΗΠΑ, μετατράπηκε σύντομα από οικιστική σε χρηματοπιστωτική, και εξαιτίας της δυναμικής του παγκόσμιου καπιταλισμού, μετακινήθηκε στην Ευρώπη -η οποία ήρθε αντιμέτωπη με μια πολύπλευρη κρίση επιβίωσης, δημιουργώντας ιδιαίτερα αρνητικές επιπτώσεις στα εισοδήματα και στις συνθήκες διαβίωσης του πληθυσμού της.

Η κρίση χρέους στην Ευρωζώνη οδήγησε στην υιοθέτηση πολιτικών λιτότητας σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες οι οποίες επιχείρησαν να υποστηρίξουν με δημοσιονομικά μέσα τις οικονομίες τους για να περιορίσουν τις αρνητικές συνέπειες στην απασχόληση και την οικονομική δραστηριότητα. Όμως η συνέχιση της κρίσης με το πέρασμα των χρόνων απέδειξε ότι η δημοσιονομική λιτότητα είναι πιθανό να συμβάλλει στη μείωση των δημόσιων ελλειμμάτων, όταν η οικονομία είναι σε σταθερή κατάσταση και σε μεγέθυνση, αλλά δεν μπορεί να οδηγήσει σε βιώσιμη δημοσιονομική προσαρμογή, όταν η οικονομία είναι σε κατάσταση υπερχρέωσης και ο κρατικός τομέας εύθραυστος και σε κρίση φερεγγυότητας.

Η Ελλάδα από την άλλη έχει βυθιστεί σε μια άνευ προηγουμένου οικονομική κρίση η οποία αντανακλά, σε σημαντικό βαθμό, την κατάρρευση του μοντέλου οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, όπως αυτό διαμορφώθηκε στη διάρκεια της μεταπολεμικής και ειδικότερα της μεταπολιτευτικής περιόδου. Ο εγκλωβισμός της οικονομίας στο κυρίαρχο συντηρητικό-νεοφιλελεύθερο μοντέλο οικονομικής πολιτικής, δεν επέτρεψε τον σχεδιασμό μιας αξιόπιστης στρατηγικής μετάβασης σε ένα νέο μοντέλο ανάπτυξης. Αυτό συνεχίζεται ακόμη και σήμερα, καθώς οι αντιλήψεις αυτές αποτελούν τον βασικό πυλώνα των προγραμμάτων δημοσιονομικής προσαρμογής που εφαρμόζονται στη χώρα από το 2010 και μετά. Η κυρίαρχη χρήση του όρου ‘διαρθρωτικές’ αλλαγές δεν σηματοδοτεί σκέψεις για την παραγωγική αναδιάρθρωση της οικονομίας, αλλά έχει ταυτιστεί στον δημόσιο διάλογο εξ ολοκλήρου με την ανάγκη δημοσιονομικής πειθαρχίας, τις αποκρατικοποιήσεις/ ιδιωτικοποιήσεις και την αποδόμηση των εργασιακών σχέσεων και του κοινωνικού

κράτους. Επιπλέον, η υπερσυσσώρευση του δημόσιου χρέους αύξανε συστηματικά τις δανειακές υποχρεώσεις της Ελλάδας, ενώ η παραγωγική της ανεπάρκεια, το τεχνολογικό έλλειμμα του συστήματος παραγωγής και η σχετικά υψηλή ροπή προς εισαγωγές περιόριζαν και διαχρονικά υπονόμευαν τη δυνατότητα της οικονομίας να ικανοποιήσει αυτές τις υποχρεώσεις με τη δημιουργία επαρκούς εισοδήματος. Αν η ασκούμενη πολιτική δεν κινηθεί προς μια αναπτυξιακή κατεύθυνση, οι δυσμενείς επιπτώσεις θα συνεχιστούν και στα επόμενα χρόνια, θέτοντας σε σημαντικό βαθμό κινδύνου την κοινωνική συνοχή της χώρας.

Τα αποτελέσματα της κρίσης έγιναν ιδιαίτερα αισθητά, φέρνοντας ένα κύμα μαζικών απολύσεων, καταρρεύσεων των μεγάλων επιχειρήσεων και καθίζηση του τομέα των μικρομεσαίων επιχειρήσεων που οδήγησαν σε τάσεις αποσύνθεσης όχι μόνο του κοινωνικού ιστού αλλά και του οικιστικού. Η τρέχουσα οικονομική κρίση επέφερε όχι μόνο οικονομικές αλλαγές, αλλά και κοινωνικές, περιβαλλοντικές και πολιτιστικές που ασκούν συνεχείς πιέσεις στην καθημερινότητα πολλών ανθρώπων και μετασχηματίζουν το αστικό περιβάλλον. Γενικά οι διεθνείς οικονομικές συνθήκες και κρίσεις μπορούν να δημιουργήσουν οικονομική ύφεση, η οποία οδηγεί στην αστική συρρίκνωση.

Ωστόσο, η κρίση δεν παύει να έχει άνισες χωρικές επιπτώσεις στις διαφορετικές περιοχές και πόλεις της Ευρώπης. Παρά τα κοινά εθνικά προβλήματα όπως η ανεργία και η φτώχεια που αντιμετωπίζουν κυρίως οι περιφερειακές χώρες της Ευρώπης, ο μεγάλος βαθμός πολυπλοκότητας που εμφανίζουν οι πόλεις έχει ως αποτέλεσμα να βιώνουν με διαφορετικό τρόπο τάσεις και μετασχηματισμούς, αλλά και να αναπτύσσουν διαφορετικούς τρόπους προσαρμογής απέναντι στην κρίση.

Η αστική συρρίκνωση είναι πλέον και ελληνικό φαινόμενο, άρα αφορά και την πόλη της Λάρισας. Βέβαια η αστική συρρίκνωση στη Λάρισα θα ήταν μεγαλύτερη και εντονότερη με προφανώς δυσμενέστερες συνέπειες αν δεν ήταν τόσο ισχυρή η αστική ιδιοκτησία και πιο συγκεκριμένα η χωρίς βάρη αστική ιδιοκτησία. Ταυτόχρονα, όμως, η «τόσο ισχυρή αστική ιδιοκτησία» αποτελεί και εμπόδιο αφού περιορίζει τις όποιες πρωτοβουλίες και δυνατότητες παρεμβάσεων. Στην πόλη της Λάρισας η οικονομική κρίση αποκάλυψε τάσεις και αστικούς μετασχηματισμούς, όπως η απότομη αλλαγή των αστικών λειτουργιών στο κέντρο της πόλης, η αύξηση του αριθμού των εγκαταλελειμμένων χώρων, η όξυνση των κοινωνικών ανισοτήτων, η υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος αλλά και η ανάδυση

νέων δομών αλληλεγγύης και αυτό-οργάνωσης. Ταυτόχρονα αναδείχθηκαν και ορισμένα από τα δομικά στοιχεία και εγγενή χαρακτηριστικά της ελληνικής πόλης, που συνθέτουν την πολεοδομική της δομή και την κοινωνική της διάρθρωση εγείροντας ερωτήματα για την επίδραση της τρέχουσας οικονομικής κρίσης στη διαμόρφωση των ποικίλων αστικών μετασχηματισμών. Έτσι, οι προϋπάρχουσες δομές της ελληνικής πόλης, που παραμένουν σε μεγάλο βαθμό αναλλοίωτες, ασκούν καθοριστική επίδραση στις γεωγραφικές μεταβολές και λειτουργώντας συνδυαστικά με την οικονομική κρίση τις επιταχύνουν και επιδεινώνουν τα προβλήματα που απορρέουν από αυτές. Ταυτόχρονα, όμως, οι δομές αυτές που διαμορφώνουν τις ιδιαιτερότητες της ελληνικής πόλης λειτουργούν σε ορισμένες περιπτώσεις ως μηχανισμοί ανάσχεσης των επιπτώσεων της κρίσης.

Είναι πολύ δύσκολη η απάντηση στο ερώτημα, αν η προ της κρίσης κατάσταση ήταν η οικονομικά και κοινωνικά βέλτιστη και ότι η τωρινή είναι αυτή της μη ισορροπίας που χρειάζεται 'διόρθωση'. Τα σημερινά προβλήματα και φαινόμενα δεν 'γεννήθηκαν' ξαφνικά, κάποια από αυτά προϋπήρχαν της κρίσης, ωστόσο, η κρίση τα αναδεικνύει και τα μεγεθύνει, ενώ η ίδια ανατροφοδοτείται από παγιωμένες πρακτικές και προϋπάρχουσες δομές που ευθύνονται για τη γένεσή τους. Το σημείο στο οποίο ισορροπεί η κάθε πόλη είναι μοναδικό και ιδιαίτερο αλλά είναι και εκείνο που μπορεί να επαναπροσδιορίσει το ενάρετο και όχι το φαύλο τμήμα της τροχιάς της.

Σήμερα, οκτώ χρόνια μετά την είσοδο της χώρας στα μνημόνια, απαιτούνται άμεσα ουσιαστικές παρεμβάσεις για τις πόλεις. Οι παρεμβάσεις αυτές δεν μπορούν να περιορίζονται σε λογικές 'ωραιοποίησης' της πόλης και σε εξωραϊσμούς πλατειών και οδών. Στην κατάσταση που βρίσκονται σήμερα οι πόλεις, απαιτείται ένα στοχευμένο και ολοκληρωμένο πρόγραμμα δράσης που θα δίνει έμφαση στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση της πόλης, τη στήριξη της πραγματικής οικονομίας της, τη διατήρηση και επαύξηση των θέσεων εργασίας, την ενίσχυση της αστικής επιχειρηματικότητας και την προσέλκυση νέων, ανταγωνιστικών, χρήσεων και λειτουργιών. Η επιβίωση της πόλης είναι ταυτόσημη με την οικονομία της και τη συνεκτικότητα του κοινωνικού της ιστού. Άλλωστε και η διεθνής εμπειρία δείχνει ότι η ανασυγκρότηση και η αναγέννηση μιας αστικής περιοχής περνά πρωτίστως από τη βελτίωση των κοινωνικοοικονομικών συνθηκών και, δευτερευόντως, από τις όποιες αισθητικές ή «πράσινες» παρεμβάσεις.

Στο πλαίσιο αυτό, η Τοπική Αυτοδιοίκηση στις σημερινές συνθήκες της οικονομικής και κοινωνικής κρίσης αλλά και των μεγάλων αλλαγών στη ζωή των πολιτών διαδραματίζει κομβικό ρόλο τόσο στην αντιμετώπιση των συνεπειών και των επιπτώσεων που επιφέρουν στην καθημερινότητα και στην ποιότητα της ζωής τους, όσο και στη δημιουργία προϋποθέσεων και συνθηκών ανάσχεσης της ύφεσης και επανεκκίνησης της αναπτυξιακής διαδικασίας στο τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Οι αναγκαστικές προσαρμογές στην νέα δημοσιονομική πραγματικότητα, αλλά κυρίως η αναγκαιότητα κάλυψης των κενών σε κρίσιμους τομείς που αφήνει ο περιορισμός της άμεσης κρατικής παρέμβασης στη βασική παραγωγική και κοινωνική υποδομή, παράλληλα με τη γενικότερη υποχώρηση του κράτους πρόνοιας, επιφορτίζουν αναγκαστικά την τοπική αυτοδιοίκηση με νέες μεγαλύτερες ευθύνες καθώς οι πολίτες εναποθέτουν ελπίδες και απαιτούν την άμεση και ενεργό παρέμβασή της στα καθημερινά τους προβλήματα. Η αυτοδιοίκηση παρά το γεγονός ότι συνεχίζει να στερείται πόρων, μέσων και ανθρώπινου δυναμικού προσπαθεί να ανταποκριθεί στις νέες αυξημένες απαιτήσεις, να οργανωθεί και να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των παρεμβάσεων της.

Υπό το πρίσμα αυτό και ο Δήμος Λαρισαίων λειτουργεί με γνώμονα την αποτελεσματική και ποιοτική παροχή υπηρεσιών στους δημότες και την προώθηση των ευρύτερων συμφερόντων της πόλης. Εκμεταλλευόμενος τα χρηματοδοτικά εργαλεία της ευρωπαϊκής ένωσης, προσπαθεί να υλοποιήσει έργο προσεγγίζοντας ένα αναπτυξιακό όραμα με επί μέρους στρατηγικές επιλογές για τον τρόπο διαχείρισης των πόρων, προσβλέποντας ταυτόχρονα στην αναζήτηση του 'καινούργιου', της 'καινοτομίας', της 'νέας πολιτικής' και γενικότερα της 'ουσίας' και της 'ρεαλιστικής προσέγγισης της νέας πραγματικότητας'. Η Λάρισα μέσα στην κρίση υλοποίησε έργα αναπλάσεων απαραίτητα για την πόλη και τους κατοίκους της, αξιοποιώντας τους μηχανισμούς που διέθετε και διεκδικώντας εκείνα τα ευρωπαϊκά προγράμματα που της παρείχαν την απαραίτητη χρηματοδότηση. Απέδειξε στο πέρασμα των χρόνων ότι δεν πτοήθηκε από την κρίση, μένοντας στάσιμη να παρατηρεί τον αργό της θάνατο. Αναδιπλώθηκε και επαναπροσδιόρισε το αναπτυξιακό της όραμα, προγραμματίζοντας νέες δράσεις, ώστε να γίνει μια πόλη σύγχρονη, ανθρώπινη και ευρωπαϊκή, ένας ελκυστικός τόπος διαβίωσης αλλά και επίσκεψης. Συστατικό στοιχείο και βασική παράμετρος της ανάπτυξης της πόλης του Δήμου Λαρισαίων είναι ο τοπικός στρατηγικός σχεδιασμός που οδηγεί στην προσαρμογή στις εξελίξεις και στα νέα

δεδομένα, με την αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και ευκαιριών που αναδύονται, την άρση των περιορισμών και την αντιμετώπιση των κινδύνων που οι εξελίξεις συνεπάγονται. Παράλληλα ο Δήμος Λαρισαίων, με μια σειρά διαβουλεύσεων για τα μελλοντικά προτεινόμενα έργα αστικής ανάπλασης, έδωσε βήμα στους πολίτες ώστε να συμμετέχουν στις διαδικασίες λήψεως των αποφάσεων, να είναι ενεργοί σε κοινές δράσεις που ωφελούν την πόλη, να συνεργάζονται με τους φορείς, να διεκδικούν, να οραματίζονται και τελικά να απολαμβάνουν μια πόλη που και μέσα στην κρίση μπορεί να λειτουργεί αποτελεσματικά, να αναβαθμίζεται αισθητικά και να καινοτομεί.

Παρατηρούμε λοιπόν πως ακόμη και σ' ένα τέτοιο περιβάλλον, όπως αυτό της βαθιάς οικονομικής κρίσης που βιώνει η χώρα, δεν αποτελεί ουτοπία για τις πόλεις να πιστεύουν στην υλοποίηση έργων ανάπλασης, αρκεί να κάνουν το άλμα και να δημιουργήσουν τις απαραίτητες προϋποθέσεις.

Εξάλλου ακολουθώντας ένα σύνθημα του γαλλικού Μάη του '68 **‘ΟΥΤΟΠΙΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΠΙΣΤΕΥΕΙΣ ΟΤΙ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΘΑ ΑΛΛΑΞΟΥΝ ΑΛΛΑ ΟΤΙ ΘΑ ΜΕΙΝΟΥΝ ΙΔΙΑ’**.

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ****ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Αβραάμ, Α. (2016) 'Η πολιτική των αστικών αναπλάσεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στη Κύπρο', Διπλωματική εργασία, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη

Αϊβαλιώτου, Α. (2010) 'Η Λάρισα και ο Πηνειός – Σχέσεις ζωής: Μια αρχέγονη σχέση από τα βάθη των αιώνων στην ιστορία και τη σύγχρονη πραγματικότητα', Ημερίδα με θέμα: 'Το υγρό στοιχείο – εργαλείο αστικού σχεδιασμού', ΤΕΕ, Τμήμα Κ. & Δυτ. Θεσσαλίας, Λάρισα

Βαρουφάκης, Γ.- Πατώκος, Γ.- Τσερκέζης Α.- Κουτσοπέτρος Χ. (2011) 'Η οικονομική κρίση στην Ελλάδα και την Ευρώπη το 2011', ΙΝΕ-Ινστιτούτο Εργασίας ΓΣΕΕ, Παρατηρητήριο Οικονομικών και Κοινωνικών Εξελίξεων, Μελέτες (studies)/17, Δεκέμβριος 2011

Βούλγαρης, Σ. – Τριανταφυλλόπουλος, Ν. (2009) 'Η κρίση των ενυπόθηκων στεγαστικών δανείων υψηλού επιχειρηματικού κινδύνου: τα αίτια και οι μηχανισμοί της', Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 15(12), σελ. 221-236, Νοέμβριος 2009, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος

Γιοβρή, Ε. (2011) 'Αναγκαιότητα διασφάλισης, σχεδιασμός και δικτύωση αστικών υπαίθριων χώρων στην πόλη της Λάρισας σύμφωνα με τις αρχές του περιβαλλοντικού σχεδιασμού', Διπλωματική εργασία, Σχολή Θετικών Επιστημών και Τεχνολογίας, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο, Πάτρα

Γιώτης, Ι. (2004) 'Οικονομικές Κρίσεις: Μαρξ – Κέυνς' Διπλωματική εργασία, Σχολή Επιστημών και Διοίκησης, Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Χίος

Γοσποδίνη, Α. (2000) 'Ο Ανταγωνισμός των Ευρωπαϊκών πόλεων και οι νέες χρήσεις του αστικού σχεδιασμού', στο: Ψυχάρης Ι., Γοσποδίνη Α., Χριστοπούλου Ο. (επ.), Δεκαεπτά Κείμενα για το Σχεδιασμό, τις Πόλεις και την Ανάπτυξη, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, σελ. 195-219

Γοσποδίνη, Α. (2006) 'Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα αστικά τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης', στο: Γοσποδίνη Α. και Μπεριάτος Η. (επ.), Τα Νέα Αστικά Τοπία και η Ελληνική Πόλη, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική, σελ. 27-50

Γοσποδίνη, Α και Μπεριάτος, Η. (2006) 'Τα αναδυόμενα 'διεθνοτοπικοποιημένα' αστικά τοπία: Η περίπτωση της Αθήνας 2004', στο Γοσποδίνη και Μπεριάτος (επιμ.), ΤΑ ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ και η ελληνική πόλη, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική: 168-180

Γοσποδίνη, Α. (2007) 'Χωρικές Πολιτικές για το σχεδιασμό, την ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων', Αειχώρος 2007, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Τόμος6, Τεύχος 1, σελ. 100-145

Γκότσης, Χ. (1990) 'Οικονομική Πολιτική', Πειραιάς, Εκδόσεις Α. Σταμούλης

Δήμος Λάρισας (2009), Πολεοδομική ανασυγκρότηση και αναβάθμιση του κέντρου της Λάρισας, Έκδοση Λεύκωμα Λάρισας 8.000 χρόνια ιστορίας, Λάρισα

Δήμος Λαρισαίων, Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών

Δήμος Λαρισαίων, Διεύθυνση Επιχειρησιακού Σχεδιασμού

ΕΕΤΑΑ (Ελληνική Εταιρία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης), (2016) 'ΕΣΠΑ 2014-2020 και Τοπική Αυτοδιοίκηση' Εκδόσεις ΕΕΤΑΑ, 2016

ΙΝΕ ΓΣΕΕ, (2008), 'Ετήσια Έκθεση για την Ελληνική Οικονομία 2007-2008, Μέρος 2<sup>ο</sup>'.

Λαζαρίδης, Κ. (2015) 'Οι αστικές αναπλάσεις και η διαμόρφωση της ταυτότητας μιας πόλης. Η περίπτωση της Λάρισας', Δ.Π.Μ.Σ Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

Λαϊνάς, Ι. (2015) 'Διερεύνηση πολιτικών αστικής αναγέννησης. Ευρωπαϊκή εμπειρία και προοπτικές στον ελληνικό χώρο', Διπλωματική εργασία, Τμήμα Γεωγραφίας, Κατεύθυνση Β' Ευρωπαϊκές Πολιτικές Σχεδιασμός και Ανάπτυξη του Χώρου, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Αθήνα

Μαθιούδη, Χ. (2013) 'Οικονομική κρίση στην Ελλάδα και το εξωτερικό (αίτια και αποτελέσματα)', Διπλωματική εργασία, Τμήμα Λογιστικής, ΤΕΙ Πειραιά, Αθήνα

Μάρξ, Κ. Εγκελς, Φ. 'Μανιφέστο του Κουμμουνιστικού Κόμματος' Εκδόσεις Παπακώστα, Αθήνα 1965

Μάρξ, Κ. 'Το Κεφάλαιο' 1<sup>ος</sup> τόμος, Εκδόσεις Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1978<sup>α</sup>

Μάρξ, Κ. 'Το Κεφάλαιο' 3<sup>ος</sup> τόμος, Εκδόσεις Σύγχρονη Εποχή, Αθήνα 1978<sup>β</sup>

Μάτσακα, Α. (2012) 'Η εξέλιξη του λόφου του Φρουρίου στη Λάρισα', Ερευνητική Διπλωματική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη

Μαυρίδου, Ε. (2012) 'Παγκόσμια Οικονομική Κρίση μετά τον Σεπτέμβρη του 2008', Διπλωματική εργασία, Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, Τμήμα Λογιστικής, ΤΕΙ Πειραιά, Πειραιάς

Μηλιός, Γ. (1992) 'Η ιστορική μαρξιστική συζήτηση για τις οικονομικές κρίσεις (1900-1935) και η σημασία της' Περιοδικό Θέσεις - Τριμηνιαία Επιθεώρηση, Τεύχος 41, περίοδος: Οκτώβριος – Δεκέμβριος 1992



Μνημόνιο Συνεννόησης στις Συγκεκριμένες Προϋποθέσεις Οικονομικής Πολιτικής, Παράρτημα V2, Κεφάλαιο 4.2, (Φεβρουάριος 2012), Βουλή των Ελλήνων

Μπαλή, Κ. (2010) 'Παγκόσμιες κρίσεις του 1929 και του 2009. Μήπως η ιστορία επαναλαμβάνεται; Ομοιότητες, Διαφορές και Τακτικές εξόδου', Διπλωματική εργασία, Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, Τμήμα Χρηματοοικονομικής και Ελεγκτικής, ΑΤΕΙ Ηπείρου, Πρέβεζα

Μπαμπούκα, Μ (2013) 'Από την εγκατάλειψη στην αναγέννηση αστικών περιοχών', Ανακτήθηκε από [http://www.citybranding.gr/2013/01/blogpost\\_17.htm](http://www.citybranding.gr/2013/01/blogpost_17.htm)

Νόμος 3894/2010 (ΦΕΚ 204/Α/02-12-2010) 'Επιτάχυνση και Διαφάνεια Στρατηγικών Επενδύσεων'

Νόμος 4269/2014 (ΦΕΚ 142/Α/28-6-2014) 'Χωροταξική και Πολεοδομική Μεταρρύθμιση – Βιώσιμη Ανάπτυξη'

Νόμος 1337/1983 (ΦΕΚ 33/Α/14-3-1983) 'Περί Οικιστικής Ανάπτυξης'

Νόμος 2508/1997 (ΦΕΚ 124 /Α/13-6-1997) 'Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις'

Νόμος 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α/7-10-1999) 'Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις'

Οικονομάκης, Γ. (1999) 'Σημειώσεις πάνω στην Κευνσιανή θεωρία', Αθήνα, 1999

Οικονόμου, Δ. (2000) 'Σύστημα χωρικού σχεδιασμού. Η ελληνική πραγματικότητα και η διεθνής εμπειρία', Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, 101-102, σ.3-57.

Οικονόμου, Δ. (2000α) 'Η περιβαλλοντική διάσταση της πολεοδομικής πολιτικής στη μεταπολεμική Ελλάδα'. Στο Μ. Μοδινός & Η. Ευθυμίου (επιμ.) *Η Βιώσιμη Πόλη*, Αθήνα: Στοχαστής, Διεπιστημονικό Ινστιτούτο Περιβαλλοντικών Ερευνών (ΔΙΠΕ), σ.47-70.

Οικονόμου, Δ. (2004) 'Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις', Τεχνικά Χρονικά 2004, (Μάιος-Ιούνιος) σελ. 1-10

Πετράκος, Γ. & Οικονόμου, Δ. (1999) 'Διεθνοποίηση και διαρθρωτικές αλλαγές στο ευρωπαϊκό σύστημα αστικών κέντρων', στο Δ. Οικονόμου & Γ. Πετράκος (επιμ.) *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων. Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής*, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας – Gutenberg.

Ποδηματά, Μ. - Φουρλή, Σ. (2012) 'Χρήση Δεικτών για την Αποτίμηση της Βιωσιμότητας της πόλης της Λάρισας', Διπλωματική Εργασία, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Θεσσαλονίκη

Σερετίδου, Δ. (2012) 'Οικονομική κρίση στην Ελλάδα: Πως φτάσαμε και που πάμε;', Διπλωματική εργασία, Δ.Π.Μ.Σ. στη Διοίκηση Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη

Σιούλας, Π. (2013) 'Προτάσεις πολεοδομικών και κυκλοφοριακών ανατροπών προς μια βιώσιμη πόλη: Η περίπτωση της Λάρισας', Διπλωματική Εργασία, Σχολή Πολιτικών Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

Σκριμιζέα, Ε. (2012) 'Η σχέση της πόλης με το ποτάμι: Η περίπτωση της πόλης της Λάρισας και του Πηνειού Ποταμού', Δ.Π.Μ.Σ. Αρχιτεκτονική – Σχεδιασμός του Χώρου, Κατεύθυνση: Πολεοδομία – Χωροταξία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο, Αθήνα

Στεφάνου, Ι., Χατζοπούλου, & Νικολαΐδου (1995) 'Αστική ανάπλαση: πολεοδομία – δίκαιο – κοινωνιολογία', Αθήνα: ΤΕΕ

Τριανταφύλλου, Χ. (2008) 'Διερεύνηση Υφιστάμενης Κατάστασης στο Ιστορικό Κέντρο Λάρισας και προτάσεις για την Πολεοδομική Αναβάθμιση και Ανάδειξή του', Διπλωματική Εργασία, Πολυτεχνική Σχολή, Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος

Υπουργείο Οικονομίας, Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας, (2010) Οδηγός για τα Ολοκληρωμένα Σχέδια Αστικής Ανάπτυξης (ΟΣΑΑ)

Χατζή, Δ. Α. (2014) 'Η οικονομική κρίση στην ευρωπαϊκή ένωση', Διπλωματική Εργασία, Σχολή Διοίκησης και Οικονομίας, Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής, ΤΕΙ Πειραιά, Πειραιάς

## **ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

Couch, C. (1990) 'Urban Renewal: Theory and Practice', London: Macmillian.

Gospodini, A. (2002) 'European cities in competition and the new "uses" of urban design', Journal of Urban Design, 7(1): 59-74

Gospodini, A. (2003) 'Urban waterfront redevelopment: the case of Greek cities' in 'Culture and Regional economic development in Europe' University of Thessaly press, Volos

Gospodini, A. (2004) 'Urban Space Morphology and Place Identity in European Cities; Built Heritage and Innovative Design', Journal of Urban Design, 9(2): 225-248

Gospodini A. (2006) 'Portraying, Classifying and Understanding the emerging landscapes in the post-industrial city', Cities 23(5): 311-330

Graham, B. (1998α) 'The past in Europe's present: diversity, identity and the construction of place', στο: Graham B. (επ.), *Modern Europe. Place, Culture, Identity*, London: Arnold, 19-49

Hall, P. (1996), 'Cities of Tomorrow', London: Blackwell Publishers

Harvey, D. (1989α) 'From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism', *Geografiska Annaler*, 71b(1):3-17

Harvey, D. (2011) 'Οικονομική κρίση και αστικοποίηση', ενθέματα της Αυγής της Κυριακής

Hutton, Th.A. (2004) 'The new Economy of the Inner City', *Cities*, 21(2): 89-108

Keynes, J. (2001) 'Η Γενική Θεωρία της Απασχόλησης του Τόκου και του Χρήματος', Εκδόσεις Παπαζήσης, Αθήνα (το πρωτότυπο έργο εκδόθηκε το 1936)

King, R. (επ.), (1993) 'Mass Migration in Europe: the Legacy and the Future', London: Belhaven

King R. (1995) 'Migrations, globalization and place', στο: Massey D. και Jess P. (επ.), *A Place in the World: Place, Cultures and Globalisation*, Oxford: Open University/ University Press, 6-44

Roberts, P., & Sykes, H. (2000) 'Urban Regeneration', *A Handbook*, London: SAGE Publications

Shaw, D.V. (2001) 'The Post-Industrial City', στο: Paddison R. (επ.), *Handbook of Urban Studies*, London: Sage Publications, 284-296

## ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

[http://www.kondratieffwavecycle.com/kondratieff\\_wave](http://www.kondratieffwavecycle.com/kondratieff_wave)

<https://www.espa.gr/el/Pages/NewsFS.aspx?item=661>

<https://www.espa.gr/el/Pages/Default.aspx>

[http://en.wikipedia.org/wiki/Kondratiev\\_wave](http://en.wikipedia.org/wiki/Kondratiev_wave)

[http://www.citybranding.gr/2013/01/blogpost\\_17.htm](http://www.citybranding.gr/2013/01/blogpost_17.htm)

<http://www.greekarchitects.gr/gr/the-hafencity-project-id2766>