

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Πολυτεχνική Σχολή
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης
Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών 'Αστική Ανάπλαση και Ανάπτυξη'

Χωρικές επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης. Η περίπτωση της Λάρισας

Διπλωματική Εργασία

Συγγραφή / Επιμέλεια: Ιωάννα Αργυρακούλη

Επιβλέποντες καθηγητές: Άσπα Γοσποδίνη &

Δημήτριος Καλλιώρας

Βόλος, Ιούνιος 2017

*στους δικούς μου ανθρώπους
που με στήριξαν,*

Επιβλέποντες καθηγητές

Άσπα Γοσποδίνη, Δίπλωμα Αρχιτέκτονα στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Μάστερ στη Συντακτική Ανάλυση του Χώρου στο Bartlett School of Architecture and Planning, University College London, Διδακτορικό στον Αστικό Σχεδιασμό, Πολεοδομία και Χωρική Ανάλυση στο Bartlett School of Architecture and Planning, University College London.

Δημήτριος Καλλιώρας, Πτυχίο στο Τμήμα Διεθνών και Ευρωπαϊκών Οικονομικών και Πολιτικών Σπουδών του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, Μεταπτυχιακό Δίπλωμα στο Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Μακεδονίας, Διδακτορικό Δίπλωμα στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Εξεταστική Επιτροπή

Μαρί Νοέλ Ντυκέν, Πτυχίο Οικονομικών Επιστημών στο 10^ο Πανεπιστήμιο Παρισιού, Μεταπτυχιακό Δίπλωμα Εμπεριστατωμένων Σπουδών στην Μαθηματική Οικονομία και Οικονομετρία του 10^{ου} Πανεπιστημίου Παρισιού, Διδακτορικό στην Μαθηματική Οικονομία και Οικονομετρία στο 10^ο Πανεπιστήμιο Παρισιού.

Νικόλαος Τριανταφυλλόπουλος, Δίπλωμα Αγρονόμου και Τοπογράφου Μηχανικού στο Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, Μεταπτυχιακό Δίπλωμα (D.E.A.) στη Χωροταξία στο Πανεπιστήμιο PARIS IV – SORBONNE, Μεταπτυχιακό Δίπλωμα (D.E.A.) στην Πολεοδομία στο INSTITUT D'URBANISME DE PARIS, Διδακτορικό Δίπλωμα στην Πολεοδομία στο Πανεπιστήμιο PARIS I - PANTHEON SORBONNE.

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τους καθηγητές μου κα. Άσπα Γοσποδίνη και κ. Δημήτρη Καλλιώρα για τις χρήσιμες κατευθύνσεις και τις γνώσεις που μου μετέδωσαν σε όλη την διάρκεια των σπουδών μου. Επίσης, μεγάλο ευχαριστώ οφείλω στον σύντροφο μου Αρτέμη για την κατανόηση και συμπαράσταση που μου έδειξε σε όλες τις στιγμές που χρειαζόμουν. Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ στους γονείς μου, Μαρία-Δημήτρη, για την ηθική υποστήριξη, την φροντίδα, την βοήθεια και τις συμβουλές που μου προσέφεραν και συνεχίζουν να μου προσφέρουν.

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει ως αντικείμενο μελέτης τις χωρικές επιπτώσεις της οικονομικής κρίσης στην πόλη της Λάρισας. Πρόκειται για μία εμπορική περιοχή, που όπως φαίνεται, δέχεται και αυτή τις επιρροές της οικονομικής κρίσης. Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από ένα ιδιαίτερο ιστορικό παρελθόν κατά το οποίο οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές μεταβολές επηρέαζαν ανά περιόδους το χαρακτήρα της, διαμορφώνοντας έτσι την ταυτότητά της. Σήμερα στην προαναφερθείσα περιοχή αναπτύσσονται δραστηριότητες του τριτογενή τομέα και κυρίως λιανικού εμπορίου καθώς και χώροι αναψυχής στα ισόγεια ενώ στους ορόφους επικρατεί κυρίως η κατοικία και οι υπηρεσίες. Τέλος, παρουσιάζονται τρόποι αναζωογόνησης του κέντρου της πόλης μέσω ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδιασμού αστικής αναγέννησης, που θα διέπεται από τις αρχές της ενιαίας πολεοδομικής και κυκλοφοριακής διαχείρισης, με στόχο την αναδιοργάνωση και βελτίωση του αστικού χώρου, οδηγώντας στην ανάκαμψη και ανάπτυξη της περιοχής.

Λέξεις κλειδιά: οικονομική κρίση, αστική συρρίκνωση, χρήσεις γης, απαξίωση, σχεδιασμός, αναζωογόνηση

Abstract

This thesis deals with the spatial implications of the economic crisis in the city of Larissa. It is a commercial area, which seems to accept the effects of the economic crisis as well. The area of study is characterized by a particular historical past in which economic, political and social changes have influenced its character at times, thereby shaping its identity. Today, in the aforementioned area there are activities of the tertiary sector and mainly retail trade as well as recreation areas on the ground floor, while on the floors prevails the residence and the services. Finally, there are presented ways of revitalizing the city center through an integrated strategic urban regeneration plan, governed by the principles of integrated urban and traffic management, aiming at the reorganization and improvement of the urban area, leading to the recovery and development of the area.

Key words: economic crisis, urban shrinkage, land use, depreciation, planning, revitalization

Περιεχόμενα

Περιεχόμενα εικόνων.....	vi
Περιεχόμενα διαγραμμάτων.....	vi
Περιεχόμενα πινάκων.....	vii
Περιεχόμενα χαρτών.....	vii
Εισαγωγή.....	1
1.Θεωρητικό υπόβαθρο.....	6
1.1 Οικονομική ύφεση και χωρικό αποτύπωμα.....	6
1.2 Η περίπτωση της Ελλάδας.....	7
2.Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στην πόλη της Λάρισας.....	9
2.1 Πολεοδομικό συγκρότημα Λάρισας.....	10
2.1.1 Η θέση και ο διοικητικός προσδιορισμός του αστικού κέντρου.....	10
2.1.2 Ο πληθυσμός.....	12
2.1.3 Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά.....	13
2.1.4 Οικιστικές φάσεις και πολεοδομικές παρεμβάσεις.....	14
2.1.5 Χρήσεις γης πόλης Λάρισας.....	16
2.2 Η περιοχή μελέτης.....	24
3.Συλλογή στοιχείων.....	26
3.1 Καταγραφή χρήσεων ισογείων-ορόφων.....	26
3.2 Στατιστικά στοιχεία εγγραφών-διαγραφών.....	28
3.3 Αποτύπωση και χαρτογράφηση κενών.....	32
3.4 Συνέντευξη με μεσιτικά γραφεία.....	39
4.Πολιτικές αστικής αναζωογόνησης.....	40
4.1 Το πλαίσιο της ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης(ΕΣΠΑ 2014-2020).....	40
4.2 Αξιολόγηση σημαντικότερων στοιχείων περιοχής μελέτης.....	41
4.3 Ανάλυση SWOT περιοχής μελέτης.....	44
4.4 Βασικές κατευθύνσεις αναπλάσεων.....	47
5.Σχεδιαστικές κατευθύνσεις.....	53
Προτάσεις αστικής αναζωογόνησης.....	53
6.Αντί επιλόγου.....	78
Βιβλιογραφία.....	81

Περιεχόμενα εικόνων

Εικόνα 1: Η θέση του αστικού κέντρου της Λάρισας στον εθνικό χώρο.....	11
Εικόνα 2: Το πολεοδομικό συγκρότημα της Λάρισας σε δορυφορική εικόνα	12
Εικόνα 3: Οι διαδοχικές επεκτάσεις του σχεδίου πόλης της Λάρισας μέχρι το 1988	15
Εικόνα 4: Χρήσεις γης της πόλης.....	18
Εικόνες 5,6: Κεντρικοί πεζόδρομοι.....	19
Εικόνα 7: Η Κεντρική πλατεία της Λάρισας.....	20
Εικόνα 8: Η πλατεία Ταχυδρομείου της Λάρισας.....	20
Εικόνα 9: Η πλατεία Αγ. Μπλάνα.....	21
Εικόνα 10,11: Πεζόδρομος Παπαναστασίου.....	21
Εικόνες 12,13 : Δίκτυο ποδηλατοδρόμων της πόλης.....	22
Εικόνες 14,15,16: Απόψεις του ποταμού Πηνειού.....	22
Εικόνα 17: Οι κυριότερες παρεμβάσεις στο κέντρο της πόλης.....	23
Εικόνα 18: Η περιοχή μελέτης.....	24
Εικόνα 19,20,21 και 22: Προπολεμικό διώροφο κτίριο Τράπεζας, Ι. Δραγούμη 3.....	53
Εικόνες 23,24 και 25: Όψεις εγκαταλελειμμένων κτιρίων επί της οδού Φιλελλήνων.....	55
Εικόνες 26,27 και 28: Όψεις αναπαλαιωμένων ιδιωτικών κτιρίων επί της οδού Φιλελλήνων.....	56
Εικόνα 29: Διαμόρφωση δημόσιου χώρου με παγκάκια στο High Line Park της Νέας Υόρκης.....	57
Εικόνα 30: Οι φωτογραφίες αριστερά απεικονίζουν το πεζοδρομημένο τμήμα της οδού Βενιζέλου ενώ δεξιά είναι εικόνες από το τμήμα της οδού που προτείνεται να πεζοδρομηθεί επιπλέον.....	60
Εικόνες 31 και 32: Οδός στην περιοχή Φρουρίου πριν και μετά την παρέμβαση Βιοκλιματικής Ανάπλασης	61
Εικόνες 33 και 34: Η οδός Σκαρλάτου Σούτσου στην περιοχή Φρουρίου πριν και μετά την παρέμβαση Βιοκλιματικής Ανάπλασης.....	61
Εικόνες 35 και 36: Προχωρημένες εργασίες στην περιοχή Φρουρίου Βιοκλιματικής Ανάπλασης.....	62
Εικόνες 37 και 38: Η ολοκληρωμένη πρόταση σύμφωνα με τη μελέτη Βιοκλιματικής Ανάπλασης ιστορικού κέντρου.....	63
Εικόνα 39: Χάρτης με προτεινόμενες περιοχές επέμβασης για την ενοποίηση ακάλυπτων χώρων.....	64
Εικόνα 40: Χωροθέτηση των 3 κενών ξενοδοχείων.....	73

Περιεχόμενα διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1: Διάγραμμα, ανά χρήση, υφιστάμενων επιχειρήσεων στην περιοχή μελέτης για το έτος 2015.....	29
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----

Διάγραμμα 2: Διάγραμμα ποσοστών, ανά χρήση, υφιστάμενων επιχειρήσεων στην περιοχή μελέτης για το έτος 2015.....	29
Διάγραμμα 3: Διαγραφές περιοχής μελέτης.....	30
Διάγραμμα 4: Εγγραφές – διαγραφές, ανά χρήση, περιοχής μελέτης.....	31
Διάγραμμα 5: Σύνολο εγγραφών-διαγραφών περιοχής μελέτης.....	31
Διάγραμμα 6: Ποσοστά εγγραφών-διαγραφών περιοχής μελέτης.....	31
Διάγραμμα 7: Κλειστοί – ανοικτοί ισόγειοι χώροι στην περιοχή μελέτης όπως καταγράφηκαν από τον επιτόπιο έλεγχο.....	33
Διάγραμμα 8: Γράφημα τάσεων κλειστών ισόγειων χώρων από τον Αύγουστο του 2010 έως το Μάιο του 2016.....	36

Περιεχόμενα πινάκων

Πίνακας 1: Η δημογραφική θέση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Λάρισας.....	12
Πίνακας 2: Διάρθρωση Απασχόλησης/Ανεργίας Δήμου Λάρισας 2011.....	13
Πίνακας 3,4 : Διάρθρωση Απασχόλησης ανά τομέα παραγωγής δήμου Λάρισας 2011.....	13
Πίνακας 5: Εγγραφές – διαγραφές για το σύνολο της πόλης.....	30
Πίνακας 6: Συγκριτικός πίνακας, ανά οδό, τάσεων κλειστών ισόγειων καταστημάτων (τα δεδομένα του 2012 είναι από παρόμοια εργασία των Γιαννακοπούλου Ι., Γκουτσαμπασούλη Θ., Γότα Β., Θώμος Γ., (2012)).....	35

Περιεχόμενα χαρτών

Χάρτης 1: Καταγραφή χρήσεων ισόγειων χώρων.....	26
Χάρτης 2: Καταγραφή χρήσεων στους ορόφους.....	27
Χάρτης 3: Καταγραφή κλειστών ισόγειων χώρων.....	32
Χάρτες 4 και 5: Οι χάρτες καταγραφής τάσεων κλειστών καταστημάτων. Πάνω ο χάρτης της περιοχής για το έτος 2012 (πηγή: Γιαννακοπούλου Ι. κ.ά., 2012) και κάτω για το Μάιο του 2016.....	34
Χάρτης 6: Καταγραφή κλειστών χώρων στους ορόφους.....	37
Χάρτες 7 και 8: Οι χάρτες καταγραφής τάσεων κλειστών χώρων στους ορόφους. Πάνω ο χάρτης της περιοχής για το έτος 2012 (πηγή: Γιαννακοπούλου Ι. κ.ά., 2012) και κάτω για το Μάιο του 2016.....	38
Χάρτης 9: Πολιτιστική διαδρομή.....	74

Εισαγωγή

Το γεγονός ότι η παγκόσμια αστικοποίηση αναπτύχθηκε με ταχείς ρυθμούς (το 2000 περίπου το 50% των 6,5 δισεκατομμυρίων ανθρώπων ζούσαν στις πόλεις) και θα συνεχίσει να αναπτύσσεται (υπολογίζεται ότι το 2050 το ποσοστό θα είναι περίπου 75% των 8,5 δισεκατομμυρίων ανθρώπων), δεν συνεπάγεται ότι αναπτύσσονται ταυτόχρονα και όλες οι πόλεις. Μεταξύ του 1950 και του 2000 περισσότερες από 350 μεγάλες πόλεις παρουσίασαν, έστω προσωρινά, σημαντικές απώλειες πληθυσμού ενώ τη δεκαετία του '90 συρρικνώθηκε περίπου το 25% των μεγάλων πόλεων παγκοσμίως (Oswalt, 2008). Ο Oswalt P. (2004) θεωρεί τον όρο «συρρίκνωση πόλεων» (shrinking cities) κάπως προβληματικό καθώς παραπέμπει στο φαινόμενο της μείωσης του αστικού πληθυσμού και της οικονομικής δραστηριότητας ορισμένων πόλεων, χωρίς να γίνονται αντιληπτές οι ποικίλες αιτίες, διαδικασίες αλλά και επιρροές που κρύβονται πίσω από αυτόν τον όρο.

Σύμφωνα με τους Martinez- Fernandez, Audirac και Fol (2012), ο όρος “shrinking cities” (συρρικνούμενες πόλεις) ή “urban shrinkage” (αστική συρρίκνωση) έχει χρησιμοποιηθεί από συγγραφείς, όπως οι Weaver το 1977, Breckenfield το 1978, αλλά και μετέπειτα από την Pallagst, για να περιγράψουν την αστική παρακμή και υποβάθμιση που συνδέεται με τη συρρίκνωση του πληθυσμού και της οικονομικής βάσης. Στη Γερμανία ο όρος «schrumpfende Städte» (συρρικνούμενες πόλεις) εισήχθη από τους Haussermann και Siebel το 1988 για να περιγράψουν τη μείωση του πληθυσμού και της οικονομικής βάσης που αντιμετώπισαν οι γερμανικές πόλεις, ως αποτέλεσμα της αποβιομηχάνισης. Στη Δυτική Γερμανία κατά τη δεκαετία του 1980 η συζήτηση για τις schrumpfenden Städte βασίστηκε στη διαπίστωση ότι ο συνδυασμός των δημογραφικών τάσεων και της οικονομικής αναδιάρθρωσης θα προκαλέσουν μεγάλες αλλαγές και παρακμή πολλών πόλεων. Ο όρος, βέβαια, έγινε ευρέως γνωστός κυρίως για τις επιπτώσεις στις πόλεις της πρώην Ανατολικής Γερμανίας, η οποία γνώρισε βάνανυση και δραματική μείωση του πληθυσμού και αποβιομηχάνιση μετά το 1989. Από τη δεκαετία του 1970, η αστική παρακμή έχει συσχετιστεί με πόλεις τις δύσης, ειδικότερα με πόλεις τις βόρειας Αμερικής και της Ευρώπης.

Η αστική παρακμή φαίνεται να συνδέεται άμεσα με την οικονομία μιας κοινωνίας. «Η

οικονομική αποεπένδυση - η συνεχής και συστηματική απόσυρση των επενδύσεων από το δομημένο περιβάλλον- είναι καίριο για κάθε εξήγηση της παρακμής των γειτονιών » (Smith, 2001). Ο πληθυσμός μιας πόλης είναι εξαρτημένος από τις θέσεις εργασίας και

μεταφέρεται στον χώρο, ανάλογα με το πού βρίσκονται οι επενδύσεις.

Το φαινόμενο της «αστικής συρρίκνωσης» (“urban shrinkage”) είναι πολυδιάστατο και μπορεί να εμφανίζεται σε περιφέρειες, μητροπόλεις, πόλεις, ή τμήματα πόλεων που παρουσιάζουν για περισσότερα από δύο χρόνια σημαντική μείωση της οικονομικής, κοινωνικής και δημογραφικής βάσης τους (Pallagst, 2008). Ο όρος «συρρικνούμενη πόλη» χρησιμοποιείται για να τονίζει το γεγονός ότι το φαινόμενο αυτό είναι μια πολύπλοκη διαδικασία με πολυδιάστατα αποτελέσματα και έχει οικονομικές, δημογραφικές, γεωγραφικές, κοινωνικές και φυσικές διαστάσεις που όχι μόνο συνεχίζουν να εξελίσσονται ως αποτελέσματα των νέων παγκόσμιων και τοπικών συνθηκών, αλλά και ως θεωρίες επιρροής και έρευνας, διάγνωσης και πρόγνωσης του φαινομένου (Martinez- Fernandez et al., 2012).

Τα αίτια για την συρρίκνωση των πόλεων παγκοσμίως ποικίλλουν. Η ιστορία έχει καταδείξει πάντως ότι οι βασικότεροι παράγοντες είναι η προαστιοποίηση, οι οικονομικοί μετασχηματισμοί και η αποβιομηχάνιση, η οικονομική αναδιάρθρωση δηλαδή, το πέρασμα από την κεντρικά σχεδιαζόμενη κρατική οικονομία στην ελεύθερη οικονομία των αγορών, οι δημογραφικές τάσεις και η μετα-σοσιαλιστική αλλαγή (Genske & Ruff, 2006) ενώ άλλοι παράγοντες με ενεργό ρόλο στο φαινόμενο είναι οι κλιματικές αλλαγές και άλλες διεθνείς οικονομικές συνθήκες και κρίσεις όπως η παγκοσμιοποίηση, η ευρωπαϊκή ενοποίηση και η πρόσφατη κρίση δημόσιου χρέους στην Ευρωζώνη. (Martinez-Fernandez & Wu, 2007).

Επιπλέον, από το 2008, η παγκόσμια κοινότητα αντιμετωπίζει μια μεγάλης έντασης οικονομική ύφεση, που έγινε αισθητή αρχικά στις αναπτυγμένες χώρες και έπειτα επεκτάθηκε σε ολόκληρο τον κόσμο, έχοντας σημαντικές επιπτώσεις στις επιχειρήσεις. Οι επιπτώσεις της κρίσης άρχισαν να διαφαίνονται και στον ευρωπαϊκό χώρο, με χαρακτηριστική επίπτωση την συρρίκνωση των πόλεων και των αστικών περιοχών τους σε οικονομικό, χωρικό, κοινωνικό και δημογραφικό επίπεδο. Στην Ελλάδα, η οικονομική κρίση, άρχισε να γίνεται εμφανείς κυρίως από το 2009 και οδήγησε τις αστικές πόλεις και περιοχές σε τάσεις συρρίκνωσης.

Έτσι, στο πλαίσιο της συρρίκνωσης, οι πόλεις καλούνται να ακολουθήσουν στρατηγικές που θα τις βοηθήσουν να αναπτυχθούν οικονομικά και να καταστούν και πάλι ανταγωνιστικές στο αστικό δίκτυο των πόλεων. Η εφαρμογή ενός στρατηγικού σχεδίου αστικής αναγέννησης των περιοχών, καθώς και τα σχετικά με αυτήν προγράμματα, είναι μία από τις πιο σημαντικές πολιτικές που μπορούν να συμβάλλουν στην αντιμετώπιση των συνεπειών της οικονομικής κρίσης και του φαινομένου της αστικής συρρίκνωσης, ενώ παράλληλα συντελούν στην ανάπτυξη των πόλεων και στην ένταξή τους στο ευρωπαϊκό αστικό σύστημα.

Η αστική αναγέννηση αποτελεί ένα ολοκληρωμένο όραμα αλλά και δράση, που οδηγεί στην ολιστική επίλυση των αστικών προβλημάτων, επιδιώκοντας να βελτιώσει την οικονομική, φυσική, κοινωνική και περιβαλλοντική κατάσταση μιας περιοχής που έχει υποστεί αλλαγές. Αυτό επιτυγχάνεται είτε με δράσεις ανανέωσης της οικονομικής ελκυστικότητάς των περιοχών, μέσω της ανάπτυξης δημιουργικών, πολιτιστικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, είτε με δράσεις βελτίωσης της ποιότητας του αστικού χώρου και αναβάθμισης της εικόνας του. Βασική ωστόσο προϋπόθεση της στρατηγικής αυτής είναι η διασφάλιση της συμμετοχής των πολιτών και της εμπλοκής των ενδιαφερόμενων φορέων στη διαδικασία του επιδιωκόμενου σχεδιασμού.

Στην παρούσα εργασία μελετάται η αλλαγή της φυσιογνωμίας του ιστορικού-εμπορικού κέντρου της Λάρισας στην εποχή της οικονομικής κρίσης και επιχειρείται να γίνει μία πρόταση αστικής αναζωογόνησης - αναγέννησης για το κέντρο της πόλης. Πρόκειται για μία εμπορική περιοχή, που όπως φαίνεται, δέχεται και αυτή τις επιρροές της κρίσης στον ελλαδικό χώρο. Η Λάρισα είναι μία πόλη μεσαίου μεγέθους και μια από τις πιο δυναμικές και οικονομικά ενεργές πόλεις της Ελλάδας. Ενδιαφέρον λοιπόν θα παρουσίαζε η καταγραφή του χωρικού αποτυπώματος της κρίσης που βιώνει η πόλη τα τελευταία χρόνια και πώς η αύξηση της ανεργίας και η μείωση των εσόδων της συνέβαλαν στην αλλαγή της ταυτότητάς της.

Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από ένα ιδιαίτερο ιστορικό παρελθόν κατά το οποίο οικονομικές, πολιτικές και κοινωνικές μεταβολές επηρέαζαν ανά περιόδους το χαρακτήρα της, διαμορφώνοντας έτσι την ταυτότητά της. Σήμερα η προαναφερθείσα περιοχή χαρακτηρίζεται ως περιοχή που αναπτύσσονται δραστηριότητες τριτογενή τομέα και κυρίως λιανικού εμπορίου καθώς και χώροι αναψυχής στα ισόγεια ενώ στους ορόφους επικρατεί κυρίως η κατοικία και οι υπηρεσίες.

Στην πορεία λοιπόν επιχειρείται να αποδειχθεί ότι μέσω ενός ολοκληρωμένου στρατηγικού σχεδιασμού αστικής αναγέννησης, που θα διέπεται από τις αρχές της ενιαίας πολεοδομικής και κυκλοφοριακής διαχείρισης, μπορεί να επιτευχθεί η αναδιοργάνωση και βελτίωση του αστικού χώρου, οδηγώντας στην ανάκαμψη και ανάπτυξη της περιοχής. Για να υλοποιηθεί όμως μία τέτοια στρατηγική προκύπτουν ορισμένοι προβληματισμοί σχετικά με τον τρόπο που μπορεί να επιτευχθεί η αστική αναγέννηση της περιοχής. Επιπλέον με ποιο τρόπο μπορεί η ιστορική-πολυπολιτισμική ταυτότητα της περιοχής να αναδειχθεί και να προβληθεί, συμβάλλοντας στην βελτίωση της εικόνας της πόλης και κατά πόσο μπορεί να επιτευχθεί η προσέλκυση πολιτισμικών και καινοτόμων επιχειρήσεων.

Για την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης, στα πλαίσια της εργασίας αυτής, πραγματοποιήθηκε επιτόπια έρευνα και καταγραφή των χρήσεων ενώ παράλληλα μελετήθηκαν και έγινε επεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων του Εμπορικού Επιμελητηρίου Λάρισας. Η επιτόπια έρευνα περιλάμβανε:

1. Καταγραφή των χρήσεων και των κενών χώρων των ισογείων
2. Καταγραφή των χρήσεων και των κενών διαμερισμάτων των ορόφων

Σημειώνεται ότι:

Για τα κλειστά και για τα καινούρια καταστήματα επί των οδών, έγινε προσπάθεια να αναγνωριστεί η προηγούμενη χρήση του καταστήματος, προκειμένου να διαπιστωθεί εάν κάποιες δραστηριότητες ευνοούνται περισσότερο ή λιγότερο από την παρούσα οικονομική κατάσταση ή ακόμη και από τα χαρακτηριστικά της περιοχής.

Η καταγραφή των χρήσεων του πρώτου ορόφου, έγινε προσεγγιστικά από τις επιγραφές, τα θυροτηλέφωνα και άλλες ενδείξεις επί της οδού, με σκοπό να γίνει διακριτό αν και στους πρώτους ορόφους στεγάζονται υπηρεσίες/επιχειρήσεις ή μόνο κατοικίες.

Όλα τα παραπάνω στοιχεία, συγκεντρώθηκαν, καταγράφηκαν και υπολογίστηκαν τα ποσοστά των χρήσεων που παρουσιάζονται στη περιοχή και έπειτα αναλύθηκαν με τη βοήθεια πινάκων, διαγραμμάτων. Παράλληλα τα στοιχεία αποτυπώθηκαν σε χάρτες για την εικονική αποτύπωση των αποτελεσμάτων. Στόχος όλων των παραπάνω είναι η διεξαγωγή συμπερασμάτων για το πώς η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει χωρικά την

πόλη της Λάρισας και ειδικά την περιοχή μελέτης μας αλλά και πώς μέσα από κάποιες πολιτικές αστικής αναζωογόνησης μπορεί το κέντρο της πόλης να βιώσει συνθήκες οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας.

1. Θεωρητικό υπόβαθρο

1.1 Οικονομική ύφεση και χωρικό αποτύπωμα

Από το 2008, η παγκόσμια κοινότητα αντιμετωπίζει μια οικονομική ύφεση, ως αποτέλεσμα της διεθνούς χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2007. Αρχικά εκδηλώθηκε στις Ηνωμένες Πολιτείες, με επίκεντρο τις τραπεζικές επισφάλειες και ειδικότερα την αδυναμία εξυπηρέτησης των στεγαστικών δανείων. Οι κλάδοι που επλήγησαν ήταν ο τραπεζικός, ο ασφαλιστικός, ο κτηματομεσιτικός, οι αυτοκινητοβιομηχανίες, το εμπόριο καθώς και πολλοί άλλοι, επηρεάζοντας σημαντικά τα οικονομικά μεγέθη των οικονομιών (αύξηση ανεργίας, νέες πληθωριστικές πιέσεις, υποτίμηση νομισμάτων κτλ.). Η χρηματοπιστωτική κρίση επεκτάθηκε αρχικά στις αναπτυγμένες χώρες και έπειτα σε ολόκληρο τον κόσμο, έχοντας σημαντικές επιπτώσεις στο τραπεζικό σύστημα και τις επιχειρήσεις (European Commission, 2009).

Σύμφωνα με τη Γοσποδίνη (2012), το φαινόμενο της «**αστικής συρρίκνωσης**» (urban shrinkage) αφορά περιφέρειες, μητροπόλεις, πόλεις, ή τμήματα πόλεων που εμφανίζουν για περισσότερο από δύο χρόνια σημαντική μείωση της οικονομικής, κοινωνικής και δημογραφικής τους βάσης. Τα βασικότερα συνήθως προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι συρρικνούμενες πόλεις είναι, η μείωση των εσόδων τους, η αύξηση της ανεργίας και η εξωτερική μετανάστευση του οικονομικά ενεργού πληθυσμού τους, η κοινωνική πόλωση και το μεγάλο κτιριακό απόθεμα συγκριτικά με τον πληθυσμό που εξυπηρετεί. Χαρακτηριστικό παράδειγμα συρρικνούμενης πόλης είναι αυτό του Detroit. Όπως έχει αναφερθεί και παραπάνω άλλες αιτίες, πέραν της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, που γεννούν το φαινόμενο της αστικής συρρίκνωσης, είναι κυρίως (Γοσποδίνη, 2012):

- Η **προαστικοποίηση**, που προσελκύει κατοίκους και επιχειρήσεις στον περιφερειακό χώρο και προκαλεί οικονομική και δημογραφική μείωση στα κέντρα των πόλεων.
- Οι οικονομικοί μετασχηματισμοί και η **αποβιομηχάνιση** (πχ. η αλλαγή από το μοντέλο βιομηχανικής ανάπτυξης των πόλεων στο σύγχρονο μοντέλο ανάπτυξης νέων αστικών οικονομιών, με κυρίαρχες τις «δημιουργικές βιομηχανίες/creative industries» και τους τομείς υψηλής τεχνολογίας και τεχνογνωσίας).
- Η **οικονομική αναδιάρθρωση**, (πχ. το πέρασμα από την κρατική οικονομία στην ελεύθερη οικονομία των αγορών).

- Οι δημογραφικές τάσεις, όπως **οι χαμηλοί δείκτες γεννητικότητας**.
- Οι διεθνείς οικονομικές συνθήκες, η **παγκοσμιοποίηση** και η ευρωπαϊκή ενοποίηση.

1.2 Η περίπτωση της Ελλάδας

Τα τελευταία 30 χρόνια η ανάπτυξη των ευρωπαϊκών χωρών και κυρίως των ευρωπαϊκών πόλεων χαρακτηρίζεται από ένα ραγδαίο ρυθμό ανάπτυξης προσαρμοσμένο στις συνθήκες που έχουν διαμορφωθεί με βάση το νέο διεθνοποιημένο περιβάλλον. Το νέο διεθνοποιημένο περιβάλλον διαρθρώθηκε σύμφωνα με την επιρροή της παγκοσμιοποίησης αλλά και των διαφόρων αλλαγών στο γεωπολιτικό και οικονομικό περιβάλλον στον ευρωπαϊκό χώρο (Fidrmuc, 2002) με αποτέλεσμα ο χαρακτήρας και η μορφή των ευρωπαϊκών χωρών και κατά συνέπεια των ευρωπαϊκών πόλεων, τα τελευταία χρόνια να έχει υποστεί σημαντικές αλλαγές.

Η νέα τάση της παγκοσμιοποίησης έχει σημαντικό αντίκτυπο στις ευρωπαϊκές πόλεις και κάθε πόλη αντιδρά με διαφορετικό τρόπο απέναντι στις αλλαγές που επιφέρει ανάλογα με τη γεωγραφική της θέση, με τις δομές στους τομείς της κοινωνίας και της πολιτικής, την παραγωγική της δυνατότητα αλλά και τα μέσα με τα οποία κάθε πόλη καλείται να ανταποκριθεί στην υιοθέτηση και εφαρμογή της νέας αυτής τάσης (Amin και Thrift, 1994; Sykora, 1994; Turok και Bailey, 2004 από Metaxas και Tsavdaridou, 2013). Η έννοια της παγκοσμιοποίησης εξελίχθηκε μέσα από την τάση που επικρατούσε για την αύξηση και ενδυνάμωση του διεθνούς εμπορίου πέρα από τα εθνικά σύνορα και τη δημιουργία διεθνών επιχειρηματικών σχέσεων με περισσότερες χώρες και αλληλεξαρτήσεις μεταξύ των οικονομιών τους. Αυτή η αυξανόμενη αλληλεξάρτηση μεταξύ των εθνικών οικονομιών έχει ως αποτέλεσμα μια τάση προς τις παγκόσμιες αγορές και τον παγκόσμιο ανταγωνισμό (Brooks, Weatherston και Wilkinson, 2011).

Στην Ελλάδα, περίπου στις αρχές της δεκαετίας του '90 την εμφάνισή του κάνει το φαινόμενο της συρρίκνωσης. Τη χρονική εκείνη περίοδο, με το άνοιγμα της οικονομίας των Βαλκανικών πρώην σοσιαλιστικών χωρών, η χώρα αποτέλεσε τον μεγαλύτερο επενδυτή στις συγκεκριμένες περιοχές. Από τη μία πραγματοποιήθηκε επέκταση των μεγάλων ελληνικών επιχειρήσεων (τράπεζες, κατασκευαστικές εταιρείες, supermarkets)

σε πόλεις της Αλβανίας, FYROM, Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Σερβίας και από την άλλη, μετεγκατάσταση μεσαίων ελληνικών επιχειρήσεων (στους κλάδους ένδυσης, υπόδησης, επίπλων, κ.α.) λόγω μικρότερων μισθολογικών και φορολογικών επιβαρύνσεων (Γοσποδίνη, 2012). Το αποτέλεσμα ήταν, πολλές ελληνικές πόλεις κοντά στα σύνορα της χώρας να υποστούν συρρίκνωση της οικονομικής τους βάσης. Πολλές βιομηχανίες και βιοτεχνίες στη βόρεια Ελλάδα εγκαταλείφθηκαν και οι θέσεις εργασίας (ειδικότερα στο κλάδο αυτό) μειώθηκαν σημαντικά. Σε συνδυασμό με την ανάπτυξη της τεχνολογίας (διαδίκτυο, κινητή τηλεφωνία) και των μεταφορικών έργων υποδομής (αστικοί αυτοκινητόδρομοι, αεροδρόμιο κτλ.), όλο και μεγαλύτερος πληθυσμός άρχισε να εγκαταλείπει τα μεγάλα αστικά κέντρα (Αθήνα και Θεσσαλονίκη) και να εγκαθίστανται σε άλλες πόλεις της περιφέρειας (Γοσποδίνη, 2012). Παρόλα αυτά, οι αλλαγές αυτές δεν έγιναν ιδιαίτερα εμφανείς στα μεγάλα αστικά κέντρα, καθώς άλλα γεγονότα, που μεσολάβησαν εκείνο το διάστημα, εξισορρόπησαν τις παραπάνω κοινωνικοοικονομικές αλλαγές. Αρχικά οι ροές μεταναστών από τις Βαλκανικές χώρες και τις πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες προς τις ελληνικές πόλεις, προσέφεραν φτηνό εργατικό δυναμικό στις ελληνικές επιχειρήσεις καθώς και νέους κατοίκους στις μεγάλες πόλεις. Παράλληλα ακολούθησε και μία σημαντική ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας η οποία προσέφερε νέες θέσεις εργασίας στις μεγάλες πόλεις.

2. Ανάλυση υφιστάμενης κατάστασης στην πόλη της Λάρισας

Στο παρακάτω κεφάλαιο γίνεται μία λεπτομερής ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της περιοχής μελέτης. Το κεφάλαιο αποτελείται από δυο ενότητες. Στη πρώτη ενότητα γίνεται μία αναφορά γενικότερα για το πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης της Λάρισας. Στη δεύτερη ενότητα καθορίζονται τα όρια της περιοχής μελέτης και οι επερχόμενες επεμβάσεις της παρούσας αστικής αναγέννησης της περιοχής.

Σύμφωνα και με το Στρατηγικό Σχέδιο Marketing της πόλης, η διατήρηση και ανάδειξη του πολιτιστικού χαρακτήρα της Λάρισας, όχι μόνο αποτελεί στοιχείο συγκρότησης της τοπικής και εθνικής ταυτότητας αλλά παράγοντα ακτινοβολίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς και οικονομικό πόρο, μέσω της προσέλκυσης επισκεπτών από το εξωτερικό και το εσωτερικό.

Τα τελευταία χρόνια, παρά την οικονομική ύφεση, γίνονται σημαντικές προσπάθειες, ώστε η Λάρισα να αποκτήσει και να κρατήσει το χαρακτήρα της. Πέρα από τη διαμόρφωση εγκαταλελειμμένων αστικών χώρων (διαμόρφωση Πηνειού ποταμού, πάρκο Χατζηχαλάρ, συγκρότημα Μύλου Παππά) και την προβολή των ιστορικών της μνημείων (αποκατάσταση και συντήρηση ιστορικών μνημείων, δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, αναπλάσεις πλατειών και ενοποίηση του ιστορικού κέντρου κτλ.), διοργανώνονται πολλές πολιτιστικές δράσεις που συμβάλλουν στην προβολή της πόλης. Δράσεις που παρά την οικονομική συγκυρία συνεχίζουν να υλοποιούνται είναι:

1. Φεστιβάλ Πηνειού
2. «Αχίλλεια»
3. Διεθνές Κινηματογραφικό Φεστιβάλ Λάρισας «*Artfools Festival*»
4. Μεσογειακό Φεστιβάλ Νέων Κινηματογραφιστών
5. Φεστιβάλ Θεάτρου Δρόμου
6. Φεστιβάλ Παραστατικών Τεχνών
7. Διεθνές Χορωδιακό Φεστιβάλ Λάρισας
8. «Ιπποκράτεια»
9. Εορτασμός για την Παγκόσμια Ημέρα χορού

2.1 Πολεοδομικό συγκρότημα Λάρισας

2.1.1 Η θέση και ο διοικητικός προσδιορισμός του αστικού κέντρου

Η Λάρισα είναι μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη και αποτελεί την πρωτεύουσα της Περιφερειακής Ενότητας Λάρισας και της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Είναι μια από τις πιο δυναμικές και οικονομικά ενεργές πόλεις της Ελλάδας, είναι η μεγαλύτερη σε μέγεθος πόλη της Θεσσαλίας και της Κεντρικής Ελλάδας και αποτελεί δυναμικό διοικητικό, εμπορικό, οικονομικό, πανεπιστημιακό, γεωργικό, συγκοινωνιακό και πολιτιστικό κέντρο της χώρας. Τέσσερις και πλέον χιλιετίες ζωής συμπληρώνονται γύρω από την ακρόπολή της, το λόφο του Φρουρίου, πλάι στο ζωοδότη Πηνειό. Αποτελεί τη μοναδική πόλη στον ελλαδικό χώρο, που σύμφωνα με τα αρχαιολογικά ευρήματα, βρίσκεται πάντα στην ίδια θέση και έχει το ίδιο όνομα. Είναι ένα από τα πιο σημαντικά και γρήγορα αναπτυσσόμενα αστικά και εμπορικά κέντρα της χώρας λόγω της κεντροβαρικής της θέσης αφού βρίσκεται στον άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης, γεγονός που συνέβαλε στην ανάπτυξη της.

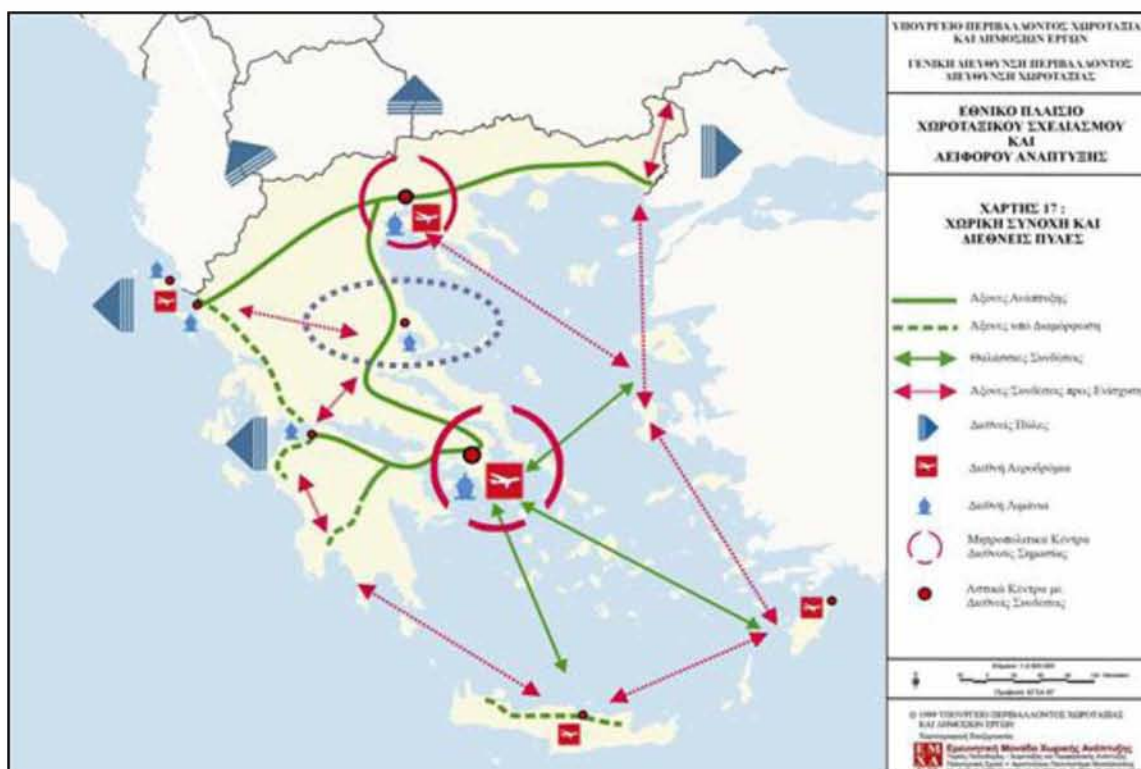
Σε περιφερειακό επίπεδο ο νομός Λάρισας καταλαμβάνει τη μεγαλύτερη έκταση στην Περιφέρεια Θεσσαλίας, ενώ η πόλη της Λάρισας εμφανίζει τη μεγαλύτερη πληθυσμιακή συγκέντρωση σε σχέση με τις πρωτεύουσες των υπολοίπων νομών (Μαγνησίας – Τρικάλων – Καρδίτσας). Η κεντροβαρική θέση της Λάρισας και σε επίπεδο νομού αλλά και σε επίπεδο Περιφέρειας Θεσσαλίας της δίνει τη δυνατότητα να αναπτύξει άμεσες συνδέσεις τόσο με τα αστικά κέντρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας και τις κωμοπόλεις όσο και με τα αστικά κέντρα των γειτονικών νομών. Όσον αφορά τη θέση της στο νομό, η πόλη της Λάρισας αναπτύσσεται στο κέντρο του και σε μικρές αποστάσεις από τις πρωτεύουσες των υπολοίπων επαρχιών (Τυρνάβου, Αγιάς, Ελασσόνας και Φαρσάλων).

Με βάση το Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ, 2003) τα κύρια χαρακτηριστικά στοιχεία που διαθέτει η πόλη της Λάρισας είναι τα κάτωθι:

- Είναι μεγάλο αστικό κέντρο
- Είναι διοικητικό κέντρο τόσο σε επίπεδο Περιφερειακό όσο και Δημοτικό
- Είναι κόμβος επικοινωνιών τόσο οδικά όσο και συγκοινωνιακά

- Είναι κέντρο υπηρεσιών για την αγροτική παραγωγή και προσέλκυσης νέων επενδύσεων σε πρωτοποριακές καλλιέργειες
- Είναι κέντρο εμπορίου και μεταποίησης στα γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα λόγω της εύφορης πεδιάδας της και είναι γνωστή όχι μόνο σε όλη της Ελλάδα αλλά και στα Βαλκάνια.
- Είναι κέντρο παροχής υπηρεσιών υγείας (διαθέτει το Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο), στο οποίο έρχονται ασθενείς από όλη την Θεσσαλία
- Είναι Πολιτιστικό κέντρο γιατί διαθέτει αξιόλογα μνημεία αρχιτεκτονικής κληρονομιάς

Εικόνα 1: Η θέση του αστικού κέντρου της Λάρισας στον εθνικό χώρο



Πηγή: Α' Φάση μελέτης για την Αναθεώρηση και Επέκταση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου - (Γ.Π.Σ.)» του Δήμου Λαρισαίων, 2007 (Ιδια Επεξεργασία)

Η εικόνα του οικιστικού αποθέματος έχει άμεση σχέση με τις διαχρονικές εξελίξεις της πόλης. Ανά περιόδους, έντονες επεκτάσεις του οικιστικού ιστού, φέρουν και το στίγμα της εποχής όπως το κατασκευαστικό ύφος, την τεχνολογία υλικών και τις διάφορες επιρροές – επιδράσεις του τρέχοντος κοινωνικοπολιτικού κλίματος.

Εικόνα 2: Το πολεοδομικό συγκρότημα της Λάρισας σε δορυφορική εικόνα.



Πηγή: GoogleEarth 2016 (Ίδια Επεξεργασία.)

2.1.2 Ο πληθυσμός

Πίνακας 1: Η δημογραφική θέση του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Λάρισας

	1961	1971	1981	1991	2001	2011
Π.Σ. ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΑΣ	1.852.709	2.540.241	3.027.331	3.072.922	3.220.306	3.268.863
Π.Σ. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ	380.654	557.360	706.180	749.048	796.132	799.683
Π.Σ. ΠΑΤΡΩΝ	103.941	120.847	154.596	170.462	202.757	214.336
Π.Σ. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ	69.983	84.710	110.958	126.907	159.046	175.113
Π.Σ. ΛΑΡΙΣΑΣ	55.858	72.760	102.426	114.334	139.403	161.339
Π.Σ. ΒΟΛΟΥ	80.846	88.096	107.407	115.744	141.675	142.849
ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ ΕΛΛΑΔΟΣ	8.388.553	8.768.641	9.740.417	10.259.900	10.964.020	10.939.727

Πηγή Δεδομένων Πίνακα: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμος Λαρισαίων 2015-2019

Η πόλη της Λάρισας ανήκει στις ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους και αποτελεί (μετά την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη) ένα από τα σημαντικότερα αστικά κέντρα της χώρας. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Λάρισας εμφανίζεται 5^ο σε κατάταξη στην ελληνική επικράτεια, έχει μόνιμο πληθυσμό 161.339 κατοίκους, σύμφωνα με τη τελευταία

απογραφή του 2011, όπως φαίνεται και παραπάνω και περιλαμβάνει τους παλαιούς Καποδιστριακούς Δήμους Λαρισαίων, Γιάννουλης και Κοιλάδας. Ακόμα, η τάση συγκέντρωσης και αστικοποίησης του πληθυσμού είναι αυξητική (κατοικούν σε αυτή το 44,8% των κατοίκων του νομού Λάρισας) (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2015-2019, 2015).

2.1.3 Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Πίνακας 2: Διάρθρωση Απασχόλησης/Ανεργίας Δήμου Λάρισας 2011

ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΟΙ						
	ΣΥΝΟΛΟ ΜΟΝΙΜΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΝΕΡΓΩΝ ΕΠΙ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ	ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΟΙ		ΑΝΕΡΓΟΙ	
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	10.816.286	4.586.636	42,40%	3.727.633	34,46%	859.003	18,73%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	732.762	283.427	38,68%	230.405	31,44%	53.022	18,71%
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	162.591	68.914	42,38%	56.186	34,56%	12.728	18,47%

Πηγή Δεδομένων Πίνακα: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2015-2019

Πίνακας 3,4 : Διάρθρωση Απασχόλησής ανά τομέα παραγωγής δήμου Λάρισας 2011

ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΑΝΑΤΟΜΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ			
	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ	ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ	ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	3.727.633	372.209	654.377	2.701.047
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	230.405	41.954	40.351	148.100
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	56.186	3.077	9.698	43.411

ΧΩΡΙΚΗ ΕΝΟΤΗΤΑ	ΠΟΣΟΣΤΑ		
	Α' ΓΕΝΗΣ	Β' ΓΕΝΗΣ	Γ' ΓΕΝΗΣ
ΣΥΝΟΛΟ ΧΩΡΑΣ	9,99%	17,55%	72,46%
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ	18,21%	17,51%	64,28%
ΔΗΜΟΣ ΛΑΡΙΣΑΙΩΝ	5,48%	17,26%	77,26%

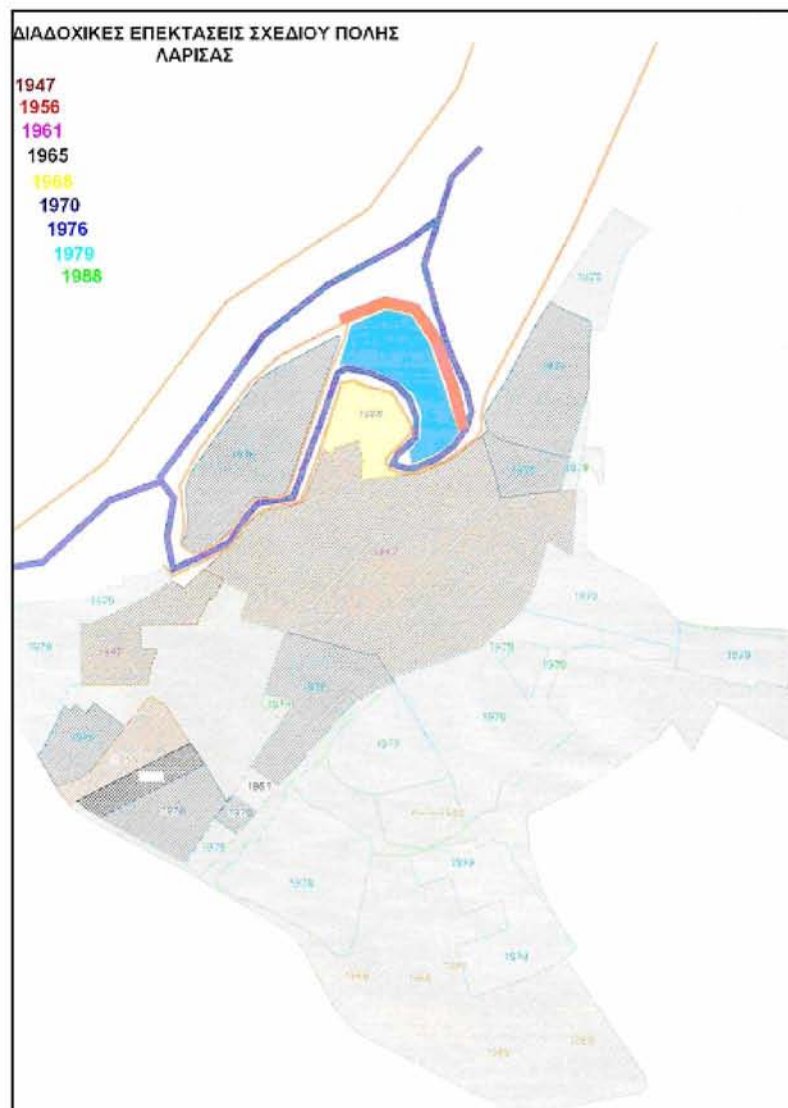
Πηγή Δεδομένων Πίνακα: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2015-2019

Όσον αφορά στα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά του πολεοδομικού συγκροτήματος της Λάρισας, τα στοιχεία που παρατίθενται παραπάνω στους πίνακες 2 και 3, αναφέρονται στο Δήμο Λαρισαίων, αλλά είναι αντιπροσωπευτικά και του πολεοδομικού συγκροτήματος, καθώς αποτελεί το μεγαλύτερο αστικό κέντρο ολόκληρης της ευρύτερης περιοχής του δήμου. Ακόμα, στους πίνακες 2 και 3, φαίνεται ότι το ποσοστό ανεργίας στο πολεοδομικό συγκρότημα της Λάρισας είναι αρκετά υψηλό (18,47%), πλησιάζοντας το 1/5 του συνολικού οικονομικά ενεργού πληθυσμού και πλησιάζει το αντίστοιχο εθνικό. Τέλος, σχετικά με τους παραγωγικούς τομείς, κυρίαρχος στο Δήμο Λαρισαίων παρατηρείται να είναι ο τριτογενής παραγωγικός τομέας (77,26%), παρά τη μείωση που υπέστη κατά την τελευταία δεκαετία λόγω της οικονομικής συγκυρίας. Στη συνέχεια, ακολουθούν ο δευτερογενής τομέας παραγωγής με ποσοστό (17,26 %) και ο πρωτογενής με (5,48 %) (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2015-2019, 2015).

2.1.4 Οικιστικές φάσεις και πολεοδομικές παρεμβάσεις

Το 1986 θεσμοθετείται νέο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, ενώ το 1988 - 1989 επεκτείνεται το σχέδιο πόλης και ως αποτέλεσμα, η πόλη οριοθετείται στη σημερινή της έκταση. Στην εικόνα 3, απεικονίζονται χρονολογικά όλες οι αναοριοθετήσεις του πολεοδομικού συγκροτήματος έως το 1988 (Μανουσάκη, 2010).

Εικόνα 3: Οι διαδοχικές επεκτάσεις του σχεδίου πόλης της Λάρισας μέχρι το 1988



Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Λαρισαίων 2015-2019 (Ιδία Επεξεργασία)

Το **2007** ανατίθεται η μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου από το Δήμο και του Ρυθμιστικού Σχεδίου από το ΥΠΕΧΩΔΕ. Το 2008 ολοκληρώνονται οι δύο μελέτες, οι οποίες θέτουν τις βασικές αρχές για την ανάπτυξη της πόλης (Μανουσάκη, 2010).

Τέλος, το **2009** θεσμοθετείται το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο στο ΦΕΚ 523 ΑΑΠ / 2009 και το **2012** - εξαιτίας της μεταρρύθμισης στο σύστημα χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού από το αρμόδιο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ) – καταργείται το υπό θεσμοθέτηση Ρυθμιστικό Σχέδιο της Λάρισας (Μανουσάκη, 2010). Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την κατάσταση την οποία έχουν δημιουργήσει οι κατευθύνσεις του ΓΠΣ στο περιβάλλον του πολεοδομικού

συγκροτήματος, είναι εμφανές όπως φαίνεται και παραπάνω στο χάρτη πολεοδομικής οργάνωσης του ΓΠΣ, η ανάπτυξη και επέκταση του πολεοδομικού ιστού έχει συνεχίσει την παραδοσιακή πορεία που ακολουθεί προς το νότο. Ωστόσο, στο παραπάνω φαινόμενο συμβάλλει και το φυσικό εμπόδιο που δημιουργεί η κοίτη του Πηνειού ποταμού (βορειοδυτικά), σε συνδυασμό με το τεχνικό εμπόδιο του αεροδρομίου της πολεμικής αεροπορίας (βορειοανατολικά), με αποτέλεσμα το εμπορικό-ιστορικό κέντρο της πόλης να χάνει την έκκεντρη θέση του, όσον αφορά τα πολεοδομικά όρια ΓΠΣ Δήμου Λαρισαίων (ΦΕΚ 523, 9/10/2009, 2009).

Στο εσωτερικό του πολεοδομικού συγκροτήματος, σημαντικό πρόβλημα στην πολεοδομική οργάνωση του χώρου δημιουργείται επίσης από τους τεράστιους περικλειστούς χώρους του Υπουργείου Αμύνης, οι οποίοι χρησιμοποιούνται ως βάσεις του στρατού και διακόπτουν τη συνέχεια του αστικού ιστού και εκ του αποτελέσματος η σύνδεση των γειτονικών περιοχών περιφερειακά των χώρων αυτών δεν γίνεται με τον πιο βέλτιστο τρόπο. Το ζήτημα της αποδέσμευσης και ένταξης των στρατιωτικών εγκαταστάσεων στον αστικό ιστό άλλωστε αφορά το σύνολο σχεδόν των ελληνικών πόλεων, ωστόσο στο πολεοδομικό συγκρότημα της Λάρισας, μεγάλες εκτάσεις δεσμεύει και το Υπουργείο Γεωργίας, αλλά στο εγκεκριμένο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο είναι χαρακτηρισμένοι ως κοινόχρηστοι ή χώροι αθλοπαιδιών (ΓΠΣ Δήμου Λαρισαίων (ΦΕΚ 523, 9/10/2009), 2009).

2.1.5 Χρήσεις γης πόλης Λάρισας

Η οργάνωση των χρήσεων γης ακολουθεί το πρότυπο των περισσότερων ελληνικών πόλεων, με την ύπαρξη ενός κεντρικού τομέα όπου βρίσκεται το μεγαλύτερο ποσοστό των κεντρικών λειτουργιών και περιοχές κατοικίας περιμετρικά αυτού. Πρέπει να σημειωθεί ότι η οργάνωση των λειτουργιών στον κεντρικό τομέα είναι αρκετά διάχυτη και κυρίως κατά μήκος των διαμορφωμένων πεζοδρόμων. Οι χρήσεις γης στην πόλη της Λάρισας έχουν αναπτυχθεί γύρω από το κέντρο, χωρίς την επιβολή συγκεκριμένων πολεοδομικών ρυθμίσεων. Στην κεντρική περιοχή της πόλης εμφανίζονται διάχυτες διάφορες χρήσεις γης, οι βασικότερες των οποίων είναι η κατοικία, το εμπόριο, η διοίκηση, οι υπηρεσίες, οι χώροι γραφείων και αναψυχής. Στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου η κατοικία συνυπάρχει με κεντρικές λειτουργίες (διοίκηση, εμπόριο, αναψυχή

κ.λπ.). Το γεγονός αυτό δίνει δυναμικότητα στο κέντρο της πόλης, αλλά δημιουργεί και προβλήματα σύγκρουσης χρήσεων. Αντίθετα, στις περιμετρικές του κέντρου συνοικίες, αναπτύσσονται περιοχές αμιγούς κατοικίας όπου παρατηρείται έλλειψη υποδομών χώρων εμπορικών δραστηριοτήτων.

Οι διοικητικές λειτουργίες συγκεντρώνονται στην κεντρική περιοχή της πόλης, ενώ στην περίμετρο της κυριαρχεί η κατοικία. Συγκεκριμένα, στο κέντρο της πόλης συγκεντρώνεται οι περισσότερες δημόσιες υπηρεσίες (Δημαρχείο, Νομαρχία, Εφορίες, υπηρεσίες της Περιφέρειας Θεσσαλίας, Δικαστικό Μέγαρο, ΟΤΕ). Εξάιρεση αποτελεί το Πανεπιστημιακό. Στην πόλη της Λάρισας λειτουργούν δύο Νοσοκομειακά Ιδρύματα. Το Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας λειτουργεί στην κεντρική περιοχή της πόλης, ενώ τα τελευταία χρόνια λειτουργεί το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας νοτιοδυτικά της πόλης – στην περιοχή Μεζούρλου, το οποίο βρίσκεται εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος.

Το μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών χρήσεων και των υπηρεσιών συγκεντρώνεται στην κεντρική περιοχή της πόλης, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας έχει διαμορφωθεί σε δίκτυο πεζοδρόμων από τη δεκαετία του 1990 και μετά. Κατά μήκος των πεζοδρόμων αυτών, καθώς και στις γειτονικές τους οδούς, έχει αναπτυχθεί η αγορά της πόλης, η οποία αποτελεί πόλο έλξης επισκεπτών και από άλλες περιοχές.

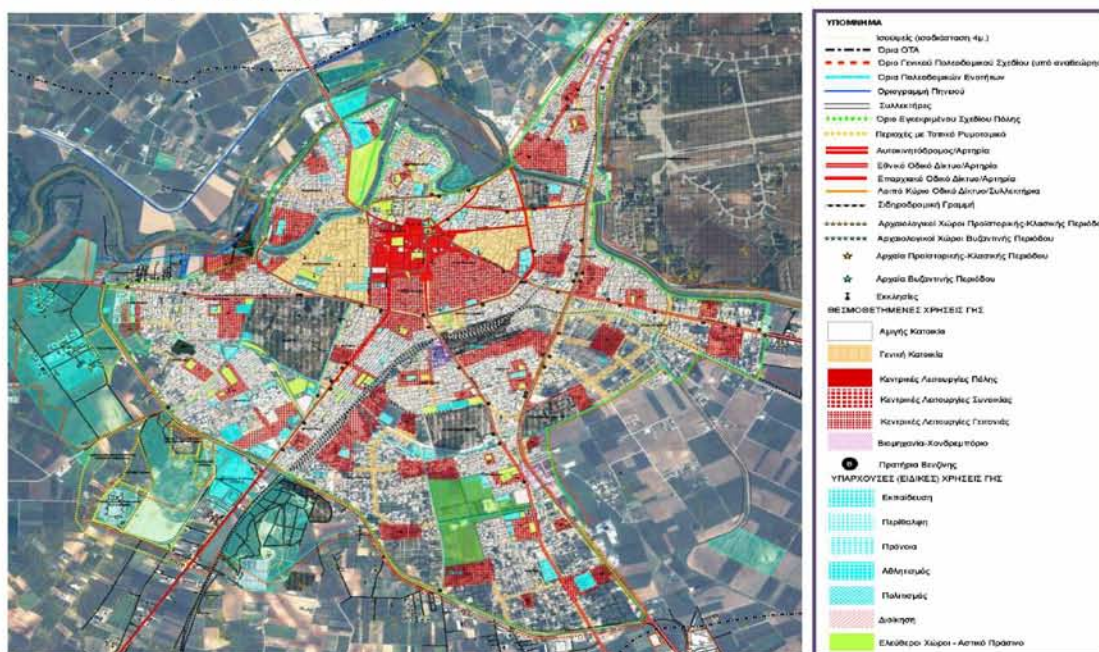
Οι χώροι εκπαίδευσης βρίσκονται διάσπαρτοι στον πολεοδομικό ιστό. Σχετικά με την ανώτερη και την ανώτατη εκπαίδευση, υπάρχουν τρία σημεία συγκέντρωσης τους. Το πρώτο βρίσκεται στην περιοχή του Μεζούρλου, όπου τον 1ο Τ.Ε.Ε. Λάρισας λειτουργεί μαζί με το 1ο Κρατικό Ι.Ε.Κ. στο χώρο δίπλα από τις φυλακές Λάρισας. Το δεύτερο στις δυτικές συνοικίες στα όρια της πόλης, όπου λειτουργούν δεκατέσσερα τμήματα Τ.Ε.Ι., και το τρίτο στο κέντρο της πόλης όπου στεγάζονται τα δύο τμήματα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας. Το Τμήμα Ιατρικής λειτουργεί στο χώρο της πρώην κλινικής Κατσίγρα στην πλατεία Ταχυδρομείου, ενώ το Τμήμα Βιοχημείας στεγάζεται σε χώρους της παλιάς Παιδαγωγικής Ακαδημίας (σχολικό συγκρότημα της οδού Αιόλου). Τέλος, βρίσκεται σε εκκρεμότητα η ανέγερση κτιρίου του Τμήματος Ιατρικής, σε χώρο γειτονικό με το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας.

Σχετικά με τη διαμόρφωση του οδικού δικτύου της πόλης, οι βασικές αρτηρίες του ακολουθούν το ακτινωτό πρότυπο, δημιουργώντας προβλήματα στη διαμπερή κίνηση

των οχημάτων, καθώς καθίσταται υποχρεωτικό το πέρασμα από το κέντρο. Το πρόβλημα αυτό επιτείνεται περισσότερο από την έλλειψη ολοκληρωμένου δακτυλίου, ενώ υπολείπεται και η ολοκλήρωση του περιφερειακού με τη συμπλήρωση του δυτικού τμήματός του.

Ο βασικός σχηματισμός των χρήσεων γης στην πόλη της Λάρισας είναι εκείνος που παρατηρείται σε αστικοβιομηχανικά κέντρα που έχουν αναπτυχθεί συγκεντρικά και χωρίς την επιβολή συγκεκριμένων πολεοδομικών ρυθμίσεων. Οι κεντρικές περιοχές της πόλης παρουσιάζουν μια διάχυτη ανάπτυξη λειτουργιών κατοικίας, εμπορίου, διοίκησης, υπηρεσιών, χώρων γραφείων και αναψυχής. Ως σημείο σύμβολο που δίνει το στίγμα του κέντρου της πόλης θεωρείται το Αρχαίο Θέατρο.

Εικόνα 4: Χρήσεις γης της πόλης



Πηγή: ΓΠΣ Λάρισας Τσακίρης Στ.-Ααλένης 2008

Το χρονικό των κυριότερων παρεμβάσεων στο κέντρο της πόλης:

1985- 1992: Η πρώτη πεζοδρόμηση μήκους 2,2 χλμ. έγινε σε τμήματα των οδών Πανός, Κούμα και Ασκληπιού με αποκλεισμό της κυκλοφορίας των οχημάτων στην περιοχή αυτή.

Εικόνες 5,6: Κεντρικοί πεζόδρομοι



Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων

1994- 1998: Πραγματοποιήθηκαν οι αναπλάσεις της Κεντρικής Πλατείας, της Πλατείας Ταχυδρομείου και της Πλατείας Δημάρχου Αγ. Μπλάνα. Το 1998 ολοκληρώθηκαν τα έργα ανάπλασης και πλήρους πεζοδρόμησης της περιοχής του Φρουρίου.

Εικόνα7: Η Κεντρική πλατεία της Λάρισας



Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων

Εικόνα 8: Η πλατεία Ταχυδρομείου της Λάρισας



Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων

1998- 2006: Την περίοδο 1985-1998 αποκαλύφθηκε το Α' Αρχαίο Θέατρο της πόλης και με το έργο της διαμόρφωσης των πεζοδρόμων Παπαναστασίου, Βενιζέλου και Ηφαίστου ολοκληρώθηκε το σύνολο του δικτύου πεζοδρόμησης του ιστορικού κέντρου, που αποτελεί τη σημαντικότερη παρέμβαση στην κατεύθυνση της ανάδειξης του περιβάλλοντος χώρου του Α' Αρχαίου Θεάτρου που συνδέει το εμπορικό κέντρο με τον ιστορικό λόφο του Φρουρίου , το Αρχαίο Θέατρο, τις κεντρικές πλατείες, τη

παραποτάμια περιοχή, το πάρκο Αλκαζάρ, τον Σιδηροδρομικό Σταθμό, τον σταθμό των ΚΤΕΛ, τις πολιτιστικές, διοικητικές και κοινωνικές δραστηριότητες, συμβάλλοντας στην ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας της πόλης με την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων (Δήμος Λαρισαίων, 2008).

Εικόνα 9: Η πλατεία Αγ. Μπλάνα



Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων

Εικόνες 10,11 : Πεζόδρομος Παπαναστασίου



Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων

2006 μέχρι σήμερα: Παράλληλα με την αναβάθμιση του Ιστορικού κέντρου, έλαβαν μέρος μελέτες και έργα διαμορφώσεων με βασικό στόχο την ένταξη στο αστικό περιβάλλον, της περιοχής του Πηνειού ποταμού. Τα έργα διαμορφώσεων (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, πεζογέφυρες κλπ.) που έχουν κατασκευαστεί ως σήμερα καλύπτουν

το μεγαλύτερο μέρος της αστικής παραποτάμιας περιοχής και συνεχίζονται για την ολοκλήρωσή τους συμβάλλοντας στην αναβάθμιση του αστικού πρασίνου στο κέντρο της πόλης.

Εικόνες 12,13 : Δίκτυο ποδηλατοδρόμων της πόλης



Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων

Η Λάρισα είναι δεμένη με το ποτάμι της και ο Πηνειός είναι ένα όμορφο χαρακτηριστικό της. Η εσωτερική κοίτη του Πηνειού αποτελούσε για χρόνια ένα φράγμα που χώριζε την πόλη στα δύο. Ο Πηνειός αποτελεί για την Λάρισα ένα δώρο της φύσης. Τα τελευταία χρόνια τα έργα που ολοκληρώθηκαν, έχουν μήκος 4 χλμ. και έκταση 110 στρ. καθώς έγινε η αισθητική διαμόρφωση της κοίτης εκατέρωθεν του ποταμού.

Εικόνες 14,15,16: Απόψεις του ποταμού Πηνειού





Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων

Στην περιοχή αυτή έχει υλοποιηθεί ένα εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων ενώ υπάρχει σημαντική έκταση ελεύθερων δημόσιων κοινόχρηστων – πράσινων χώρων που κάνουν το κέντρο ευχάριστο για περίπατο, ψώνια και διασκέδαση. Οι κυριότερες παρεμβάσεις στο κέντρο της πόλης αποικονίζονται στον παρακάτω χάρτη.

Εικόνα 17: Οι κυριότερες παρεμβάσεις στο κέντρο της πόλης



Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων

2.2 Η περιοχή μελέτης

Η Λάρισα όπως πολλές μεγάλες ελληνικές πόλεις βιώνει τις επιπτώσεις της παγκοσμιοποίησης και της διεθνούς οικονομικής κρίσης με ιδιαίτερη έμφαση στον εμπορικό τομέα. Η εμπορική δραστηριότητα στην Λάρισα στηρίζεται κυρίως στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις εκ των οποίων κάποιες απασχολούν εργαζόμενους ενώ το μεγαλύτερο ποσοστό αποτελείται από οικογενειακές επιχειρήσεις οι οποίες δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στην κρίση.

Η περιοχή μελέτης περιλαμβάνει το τμήμα του εμπορικού και ιστορικού κέντρου της πόλης και εκτείνεται από βόρεια προς νότια από την οδό Γεωργιάδου μέχρι την οδό Μανδηλαρά και από δυτικά προς ανατολικά, από την οδό Ανθ. Γαζή μέχρι την οδό Παναγούλη.

Εικόνα 18: Η περιοχή μελέτης



Πηγή: Google Earth 2016 (Ιδια Επεξεργασία)

Στην περιοχή μελέτης βρίσκουμε ήσυχους αλλά και πολύβουους πεζοδρόμους στους οποίους συγκεντρώνονται τα εμπορικά καταστήματα της πόλης αλλά και τα περισσότερα καφέ, μπαρ, μεζεδοπωλεία και ταβέρνες, κλπ. Οι πιο κεντρικοί πεζόδρομοι με την μεγαλύτερη εμπορική κίνηση είναι η Κούμα, η Ρούσβελτ, η

Ασκληπιού, η Ερμού, η Παπακυριαζή, στους οποίους υπάρχουν μεγάλες αλυσίδες εμπορικών καταστημάτων που λειτουργούν τις περισσότερες ώρες της ημέρας.

Οι κυριότεροι εμπορικοί δρόμοι είναι η Παπαναστασίου, η Κύπρου, η Βενιζέλου στους οποίους υπάρχουν αρκετά καταστήματα ένδυσης, κοσμημάτων, υπόδησης, βιβλιοπωλεία, οπτικά, είδη σπιτιού κ.λ.π. Παρατηρείται αλλαγή των χρήσεων γης στην περιοχή καθώς την περίοδο της κρίσης έχουν ανοίξει νέες επιχειρήσεις που αφορούν χρήσεις εστίασης και αναψυχής. Τα περισσότερα συγκεντρώνονται σε υλοποιημένους πεζοδρόμους αλλά και δρόμους – πλατείες με αρκετή κίνηση. Καταλαμβάνουν νόμιμα ή παράνομα τους κοινόχρηστους χώρους της πόλης ενώ η επέκταση της δραστηριότητας τους έξω από τα καταστήματα λιανικού εμπορίου έχει συνδεθεί με τον εκτοπισμό τους λόγω των δυσκολιών πρόσβασης στο εσωτερικό των καταστημάτων. Η ανταγωνιστική τους λειτουργία με τα εμπορικά καταστήματα κατά τη διάρκεια της ημέρας αλλοιώνει τον εμπορικό χαρακτήρα του κέντρου και η υψηλή στάθμη θορύβου κατά την διάρκεια της νύχτας δυσχεραίνει την επανακατοίκηση του κέντρου. Παράγοντες όπως το εγκαταλελειμμένο κτιριακό απόθεμα στο Φρούριο και οι συγκρούσεις των χρήσεων γης επιταχύνουν την ερήμωση του κέντρου. Επίσης το πάγωμα των επενδύσεων ιδιωτικών και δημοσίων σε συνδυασμό με την έλλειψη στοχευμένων πολιτικών για την αναζωογόνηση των περιοχών που παρουσιάζουν προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης δημιουργούν έναν φαύλο κύκλο αστικής συρρίκνωσης.

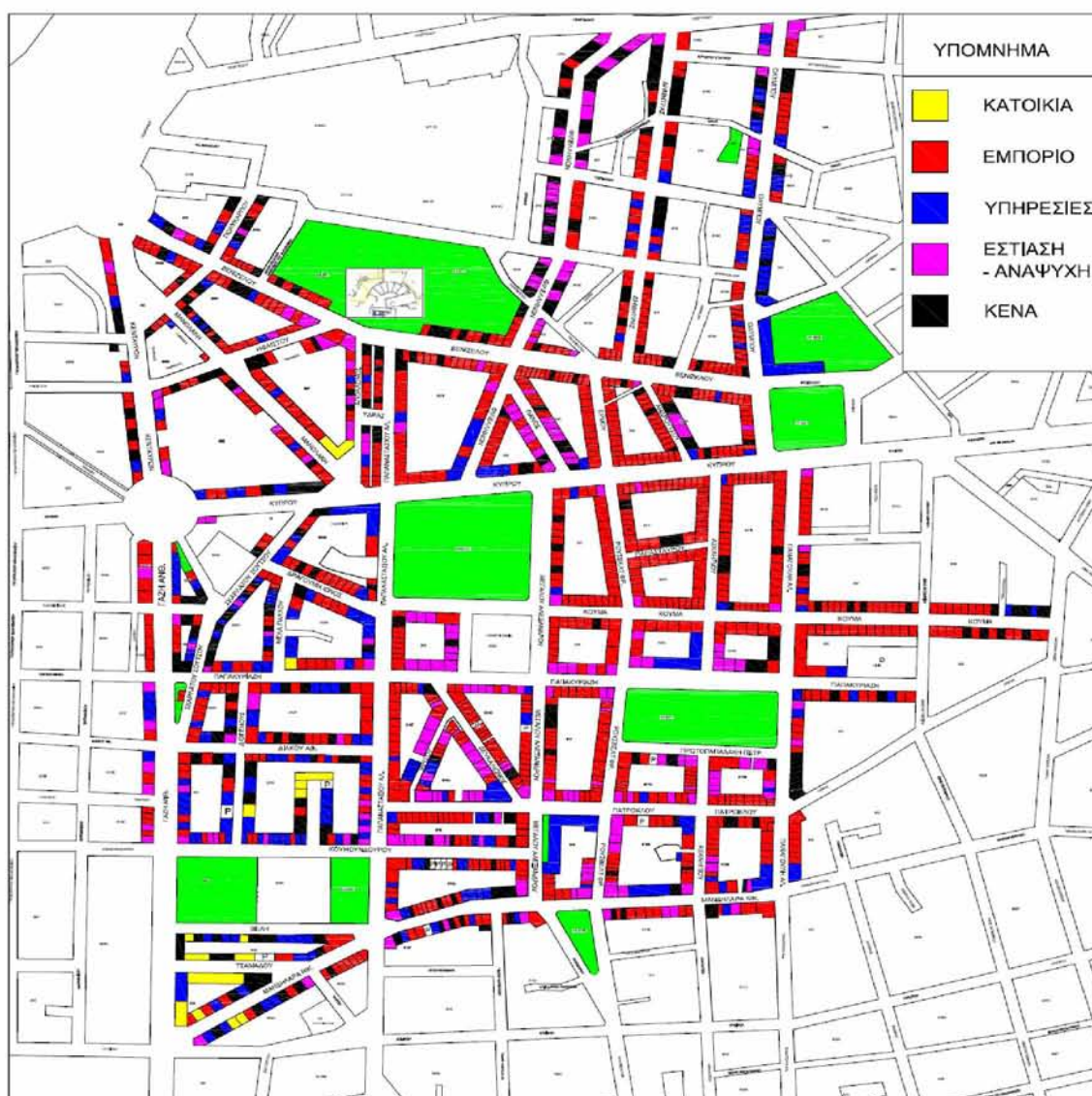
3. Συλλογή στοιχείων

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται τα αποτελέσματα από την επιτόπια καταγραφή χρήσεων στην περιοχή μελέτης και την επεξεργασία των διαθέσιμων στοιχείων του Εμπορικού Επιμελητηρίου Λάρισας.

3.1 Καταγραφή χρήσεων ισόγειων-ορόφων

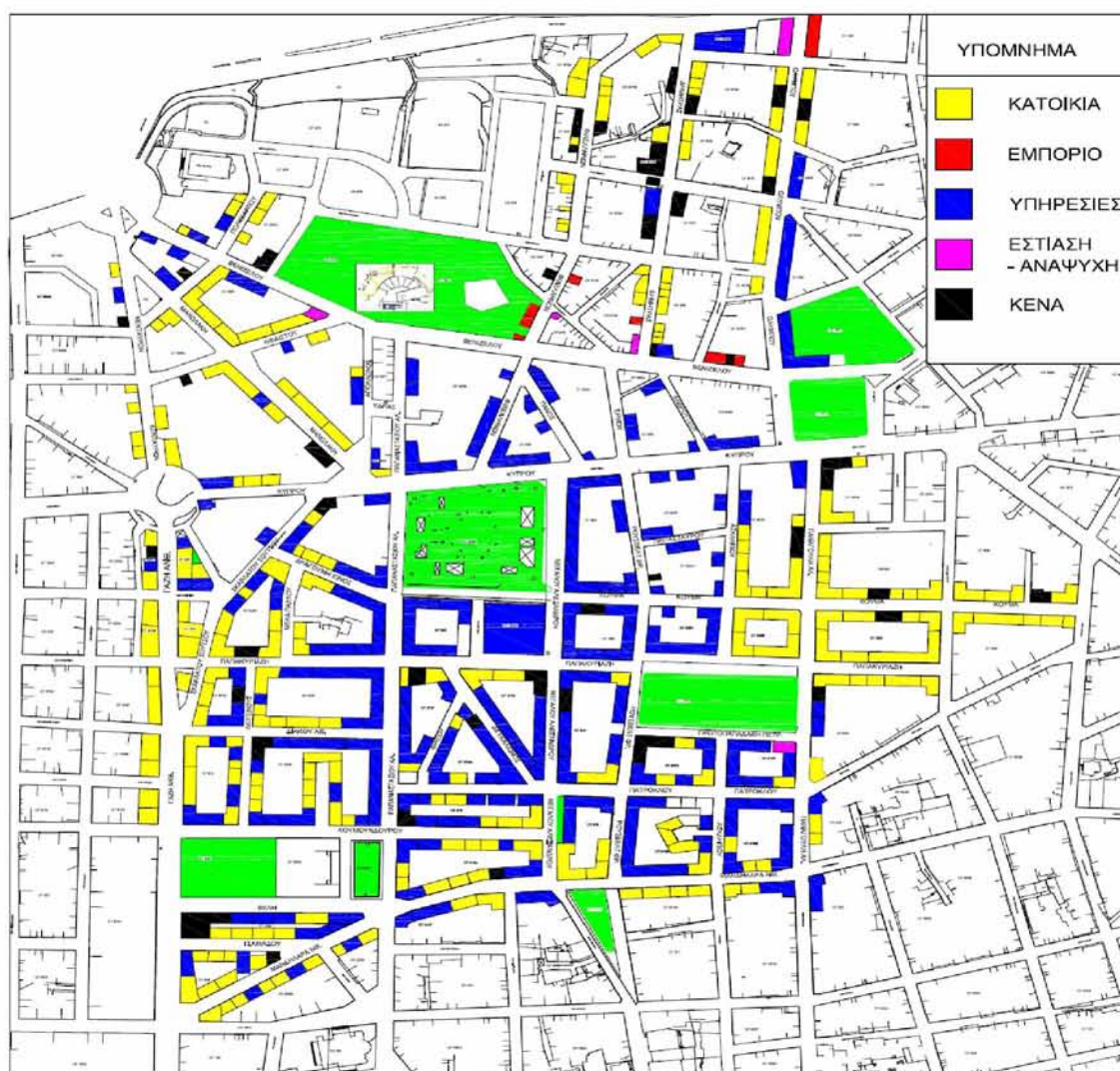
Η συγκέντρωση και κατανομή των χρήσεων στην περιοχή μελέτης αποτυπώνεται στους χάρτες που ακολουθούν. Στον χάρτη 1 φαίνεται η κατανομή των χρήσεων των ισόγειων χώρων, όπου παρατηρούνται οι συγκεντρώσεις των χρήσεων εμπορίου και αναψυχής, ενώ οι χρήσεις υπηρεσιών είναι διάσπαρτες στην περιοχή μελέτης και οι κατοικίες είναι ελάχιστες στους ισόγειους χώρους.

Χάρτης 1: Καταγραφή χρήσεων ισόγειων χώρων



Διαπιστώνεται ότι υπερτερεί η χρήση του εμπορίου - άλλωστε είναι και το εμπορικό κέντρο της πόλης - με την μεγαλύτερη συγκέντρωση ανατολικά της κεντρικής πλατείας της πόλης και όπως αναφέρθηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο στις οδούς Κούμα, Ρούσβελτ, Ασκληπιού, Ερμού και Παπακυριαζή. Τα περισσότερα εμπορικά καταστήματα, σύμφωνα με τα στοιχεία του Εμπορικού Επιμελητηρίου, είναι κυρίως καταστήματα ένδυσης, ενώ ιδιαίτερα μεγάλο είναι και το ποσοστό αργυροχρυσόχων. Το αμέσως επόμενο σημαντικό ποσοστό στις χρήσεις των ισογείων το έχει η εστίαση-αναψυχή, που συναντάται κυρίως νότια της κεντρικής πλατείας και εκτείνεται ανατολικά προς την πλατεία Ταχυδρομείου αλλά και βόρεια στο ιστορικό κέντρο γύρω από τον ευρύτερο χώρο του αρχαίου θεάτρου και του λόφου του φρουρίου.

Χάρτης 2: Καταγραφή χρήσεων στους ορόφους



Στον χάρτη 2 καταγράφονται οι κυρίαρχες χρήσεις στους ορόφους των κτιρίων. Παρατηρείται εδώ ότι χωρικά κυριαρχούν οι υπηρεσίες ως χρήση και εντοπίζονται στο

κέντρο της περιοχής μελέτης και περιφερειακά υπερτερεί η χρήση κατοικίας. Σημειώνεται ότι στον χάρτη αποτυπώνεται ανά οικοδομή η χρήση με το μεγαλύτερο ποσοστό σε αυτή, έτσι: Σε όλες τις πολυκατοικίες (που χρωματίζονται κίτρινες) της περιοχής, σχεδόν πάντα ο πρώτος και δεύτερος όροφος είναι γραφεία ή χώροι άλλων υπηρεσιών π.χ. γυμναστήρια κτλ, ενώ και στα πολυώροφα κτίρια υπηρεσιών του κέντρου (που χρωματίζονται μπλε) συνήθως υπάρχουν και διαμερίσματα κατοικιών στους τελευταίους ορόφους.

3.2 Στατιστικά στοιχεία εγγράφων-διαγραφών

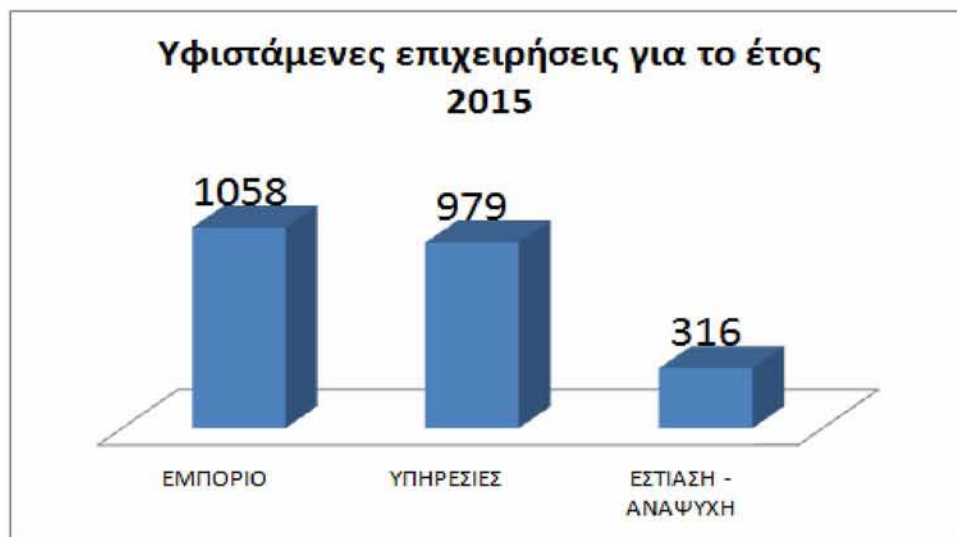
Αναζητήθηκαν από το Εμπορικό Επιμελητήριο Λάρισας στοιχεία υφιστάμενων επιχειρήσεων καθώς και διαγραφές και εγγραφές για τα έτη 2012, 2013, 2014, 2015. Τα στοιχεία που διατέθηκαν αφορούσαν τις υφιστάμενες επιχειρήσεις και τις διαγραφές-εγγραφές για το έτος 2015 και τις διαγραφές για τα έτη 2012, 2013 και 2014. Για τις διαγραφές - εγγραφές των ετών 2009, 2010 και 2011 υπήρχαν στοιχεία από προηγούμενες εργασίες παρόμοιων μελετών.

Από την μελέτη των διαθέσιμων στοιχείων προέκυψε ότι από τις 16.528 εγγεγραμμένες επιχειρήσεις στο Εμπορικό Επιμελητήριο για το 2015 όλου του νομού της Λάρισας, οι 9.801 δραστηριοποιούνται εντός του Καλλικρατικού Δήμου Λαρισαίων. Από αυτές, οι 8.467 βρίσκονται εντός της πόλης της Λάρισας εκ των οποίων οι 2.353 είναι στην περιοχή μελέτης της εργασίας.

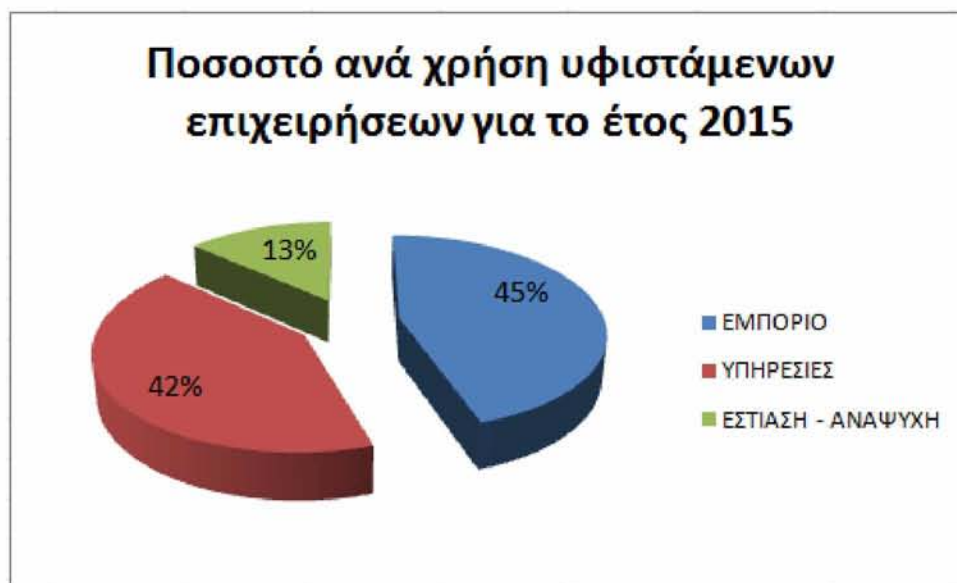
Καταμετρήθηκαν ξεχωριστά οι υφιστάμενες επιχειρήσεις στην περιοχή μελέτης, ανά χρήση, για το έτος 2015 και προέκυψαν τα διαγράμματα 1 και 2. Η εξαγωγή των συμπερασμάτων έγινε μελετώντας τα στοιχεία των εγγράφων και διαγραφών επιχειρήσεων του Εμπορικού Επιμελητηρίου Λάρισας από τα έτη 2012 έως και 2015. Σημειώνεται όμως ότι, στα στοιχεία του Εμπορικού Επιμελητηρίου δεν συμπεριλαμβάνονται τα ιδιωτικά ιατρεία, τα δικηγορικά γραφεία και τα γραφεία μηχανικών, τα οποία η συντριπτική πλειοψηφία αυτών βρίσκεται στο κέντρο της πόλης. Λαμβάνοντας υπόψη το τελευταίο, συμπεραίνεται ότι η κυρίαρχη χρήση του κέντρου της πόλης είναι οι υπηρεσίες όπως άλλωστε φαίνεται αθροιστικά και στους προηγούμενους χάρτες 1 και 2. Αποδεικνύεται έτσι, για άλλη μια φορά, ότι το κέντρο

της Λάρισας έχει την μεγαλύτερη συγκέντρωση υπηρεσιών, αναλογικά με την έκταση του, σε σχέση με τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις.

Διάγραμμα 1: Διάγραμμα, ανά χρήση, υφιστάμενων επιχειρήσεων στην περιοχή μελέτης για το έτος 2015



Διάγραμμα 2: Διάγραμμα ποσοστών, ανά χρήση, υφιστάμενων επιχειρήσεων στην περιοχή μελέτης για το έτος 2015



Οι διαγραφές – εγγραφές επιχειρήσεων και εμπορικών δραστηριοτήτων για το σύνολο της πόλης για το 2015 και προηγούμενων ετών φαίνεται στον πίνακα της 5, όπου διαπιστώνεται ότι, παρόλο που το προηγούμενο έτος, οι εγγραφές ήταν λιγότερες από τις διαγραφές υπάρχει μειωτική τάση των διαγραφών, άλλωστε το σύνολο των

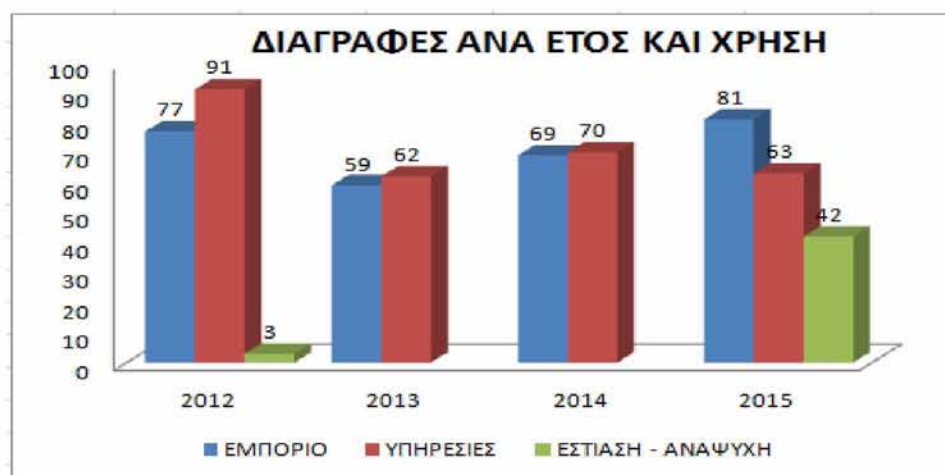
διαγραφών για τα έτη (που δεν καταγράφονται στον πίνακα) 2012, 2013 και 2014 είναι 711, 750 και 716 αντίστοιχα.

Πίνακας 5: Εγγραφές – διαγραφές για το σύνολο της πόλης

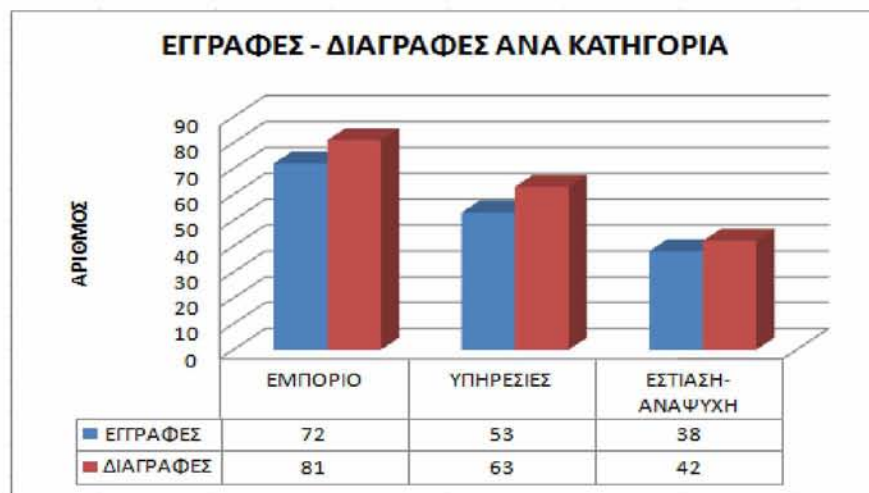
	2009	2010	2011	2015
ΕΓΓΡΑΦΕΣ	1.305	1.199	993	480
ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	1.453	4.961	942	643
ΣΥΝΟΛΟ	-148	-3.762	51	-163

Στο διάγραμμα 3 φαίνονται οι διαγραφές ανά χρήση στην περιοχή μελέτης για τα έτη 2012, 2013, 2014 και 2015. Και στο διάγραμμα 4 καταγράφονται διαγραμματικά οι εγγραφές και διαγραφές ανά χρήση για το έτος 2015, επίσης για την περιοχή μελέτης. Παρατηρείται ότι ενώ το 2013 υπήρχε μείωση διαγραφών σε σχέση με την προηγούμενη χρονιά, τα επόμενα δυο χρόνια διαπιστώνεται η αύξηση τους. Δεν διατέθηκαν όμως τα στοιχεία εγγραφών για τις υπόλοιπες χρονιές και συνεκτιμώντας τα αποτελέσματα της ανάλυσης της επόμενης ενότητας, από όπου προκύπτει μείωση των κενών ισόγειων χώρων, μπορεί να βγει ένα πιο ασφαλές συμπέρασμα για ορισμένες χρήσεις. Για παράδειγμα, οι χώροι εστίασης δεν είχαν καμία διαγραφή το 2013 και το 2014 και παρόλο που το ποσοστό των καταστημάτων αυτών που έκλεισαν σε σχέση με τα υφιστάμενα το 2015 ήταν 13,3% (τα αντίστοιχα ποσοστά για υπηρεσίες και εμπόριο είναι 6,4% και 7,6% αντίστοιχα) θα πρέπει να υπήρχε αυξητική τάση στις αντίστοιχες εγγραφές των προηγούμενων ετών. Τέλος, από τον επιτόπιο έλεγχο διαπιστώθηκε ότι τα καταστήματα εστίασης-αναψυχής που κλείνουν, συνήθως ανοίγουν ξανά με την ίδια χρήση.

Διάγραμμα 3: Διαγραφές περιοχής μελέτης



Διάγραμμα 4: Εγγραφές – διαγραφές, ανά χρήση, περιοχής μελέτης



Διάγραμμα 5: Σύνολο εγγραφών - διαγραφών περιοχής μελέτης



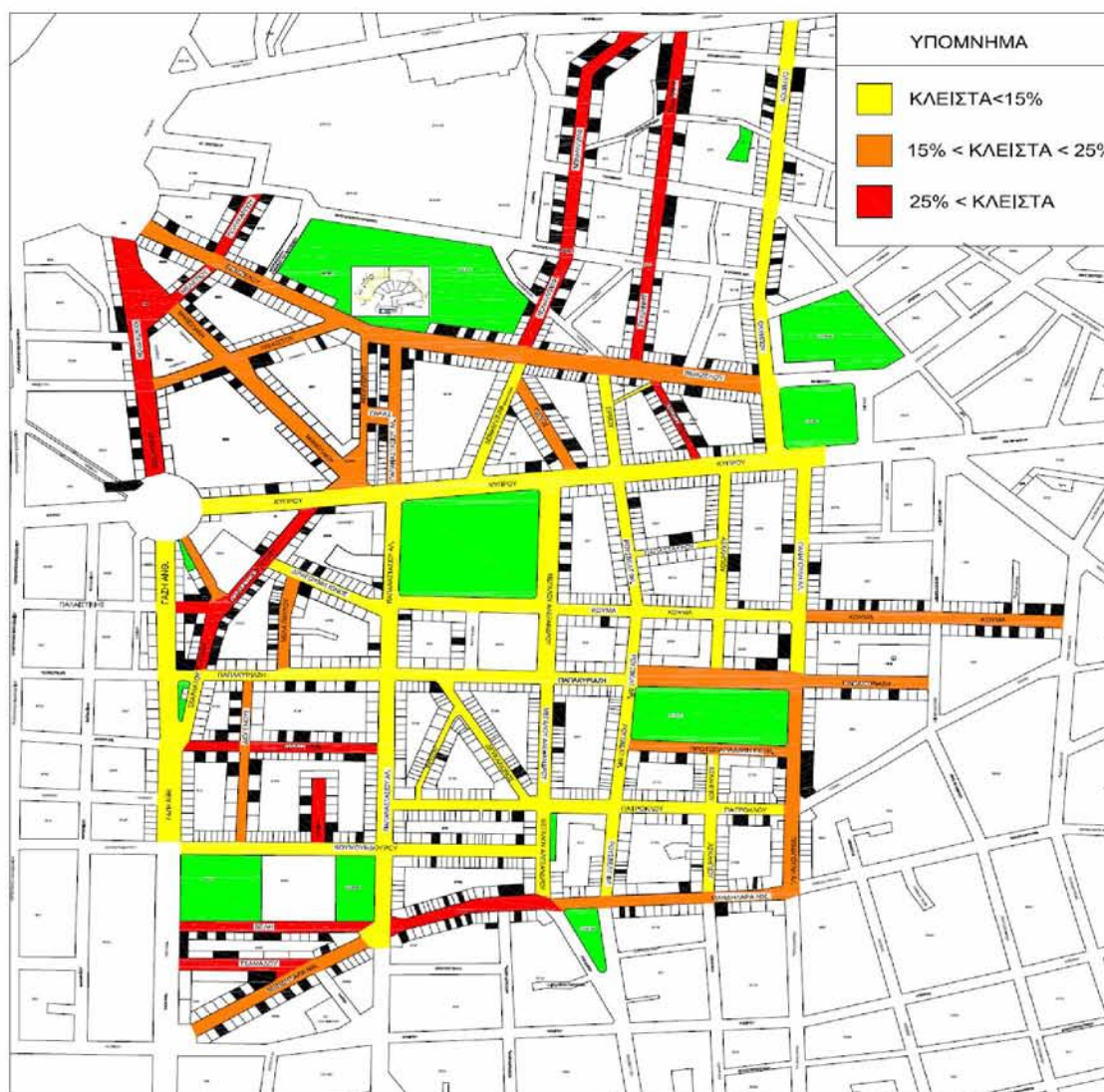
Διάγραμμα 6: Ποσοστά εγγραφών - διαγραφών περιοχής μελέτης



3.3 Αποτύπωση και χαρτογράφηση κενών

Η καταγραφή των κενών καταστημάτων και διαμερισμάτων στην περιοχή μελέτης αποτυπώνεται στους χάρτες που ακολουθούν. Στον χάρτη 3 φαίνεται η τάση των κλειστών καταστημάτων στους ισόγειους χώρους ανά οδό, κατά την χρονική στιγμή εκπόνησης της παρούσας εργασίας. Με κίτρινο χρωματίζονται οι οδοί με το χαμηλότερο ποσοστό κλειστών χώρων (λιγότερο του 15%), με πορτοκαλί οι οδοί που το ποσοστό αυτό κυμαίνεται από 15% έως 25% και με κόκκινο όταν το ποσοστό ξεπερνάει το 25%.

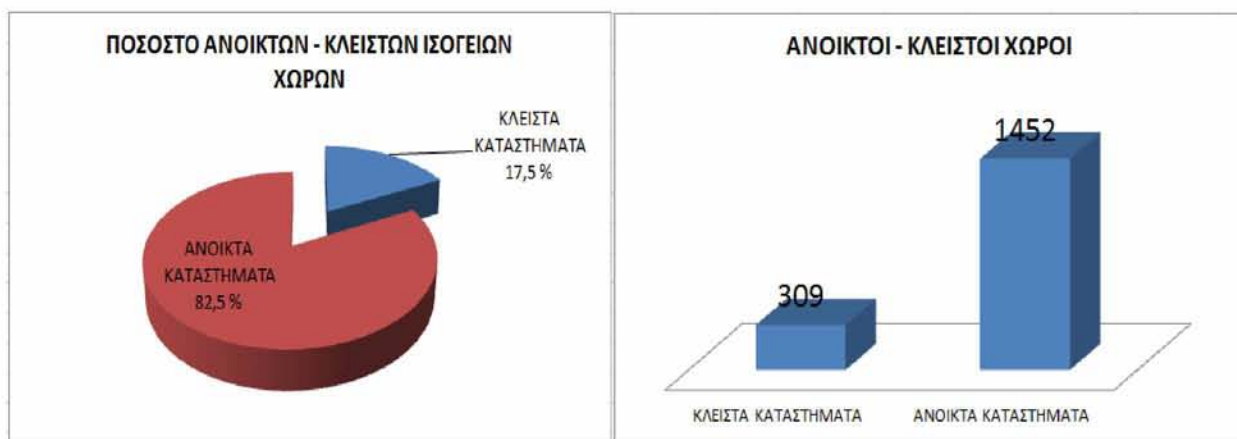
Χάρτης 3: Καταγραφή κλειστών ισόγειων χώρων



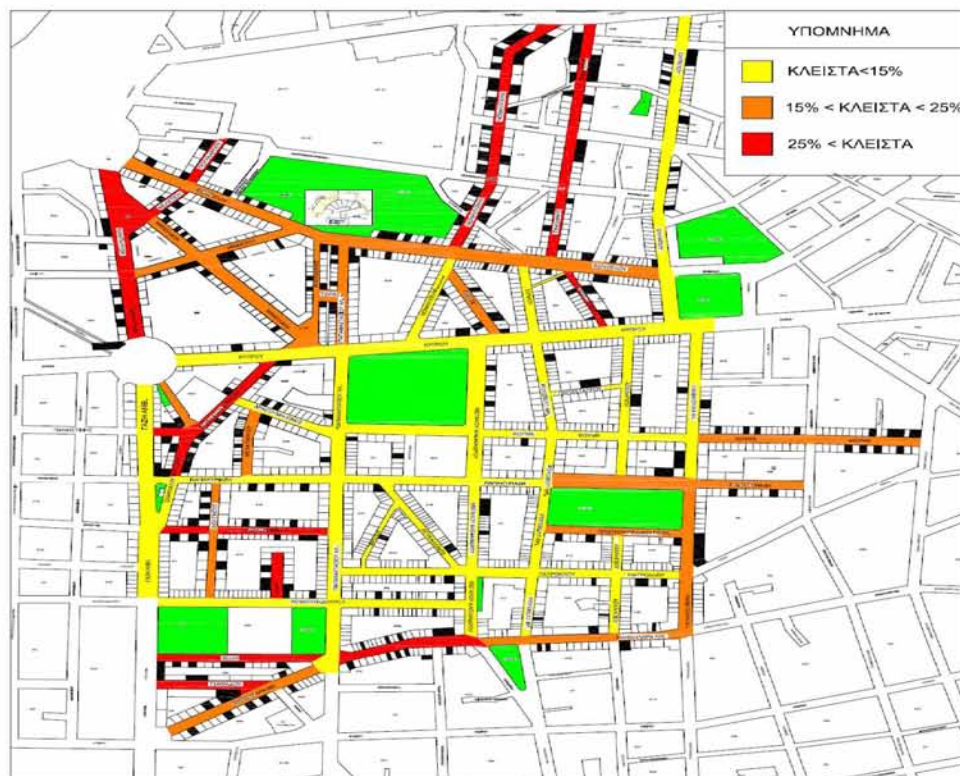
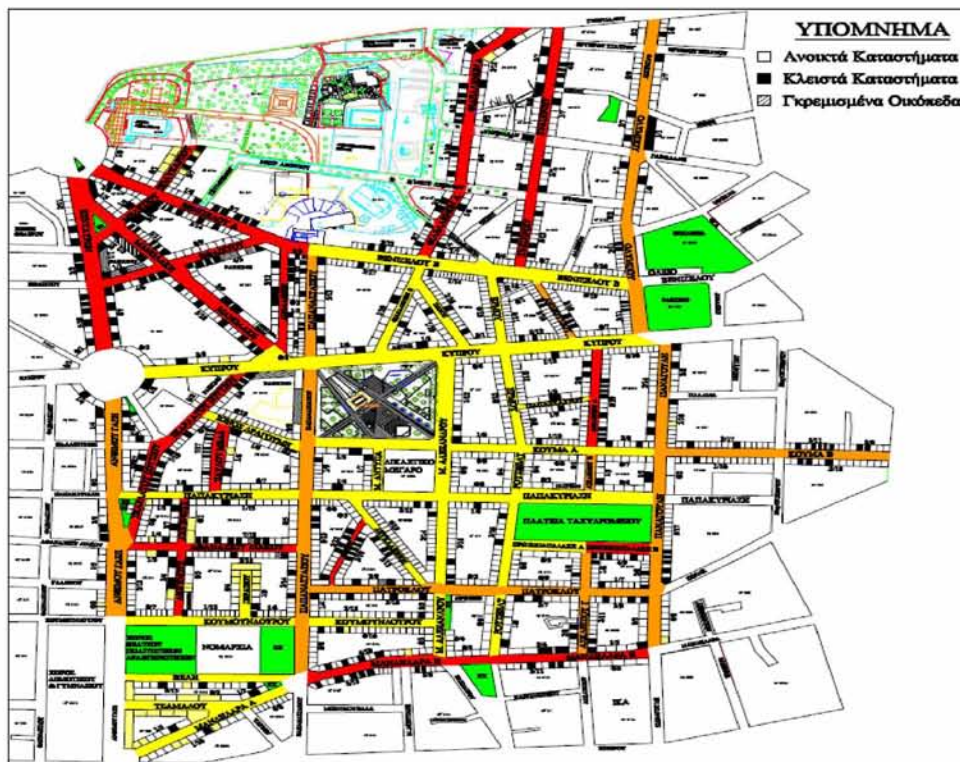
Παρατηρείται ότι οι δρόμοι με την μεγαλύτερη εμπορική κίνηση και κυρίως οι πεζοδρομημένοι οδοί ανάμεσα στις δύο κεντρικές πλατείες έχουν τα λιγότερα κλειστά καταστήματα, ενώ το ποσοστό κενών χώρων αυξάνεται περιμετρικά της περιοχής αυτής

και κυρίως γύρω από την περιοχή του αρχαίου θεάτρου, προς τα βόρεια. Στην σελίδα 34, παρατίθενται οι δύο χάρτες καταγραφής κενών ισογείων χώρων της περιοχής, του έτους 2012 και σήμερα για σύγκριση και ακολουθεί αναλυτικός συγκριτικός πίνακας ανά οδό. Όπως διαπιστώνεται, το κεντρικό κομμάτι της περιοχής παρουσιάζει μείωση του ποσοστού κλειστών χώρων ενώ το αντίθετο συμβαίνει στο τριγωνικό κομμάτι νότια του κτιρίου της πρώην νομαρχίας (οδοί Βελή, Τσαμαδού και Μανδηλαρά Α). Όσον αφορά την περιοχή στο ιστορικό κέντρο, φαίνεται ότι η πεζοδρόμηση της οδού Βενιζέλου από τον κυκλικό κόμβο δυτικά έως το αρχαίο θέατρο ευνόησε τα καταστήματα ενώ στο υπόλοιπο κομμάτι της ίδιας οδού, το οποίο δεν έχει πεζοδρομηθεί, αυξήθηκε το ποσοστό των κενών καταστημάτων. Η τάση συρρίκνωσης στην περιοχή του ιστορικού κέντρου (περιοχή φρουρίου και αρχαίου θεάτρου) εξηγείται από το γεγονός ότι το κτιριακό δυναμικό εκεί είναι αρκετά παλιό και οι οικοδομικές εργασίες ελέγχονται από την αρχαιολογική υπηρεσία καθιστώντας τις ανακαινίσεις και αναστηλώσεις κτιρίων δαπανηρή και χρονοβόρα διαδικασία.

Διάγραμμα 7: Κλειστοί – ανοικτοί ισόγειοι χώροι στην περιοχή μελέτης όπως καταγράφηκαν από τον επιτόπιο έλεγχο



Χάρτες 4 και 5: Οι χάρτες καταγραφής τάσεων κλειστών καταστημάτων. Πάνω ο χάρτης της περιοχής για το έτος 2012 (πηγή: Γιαννακοπούλου Ι. κ.ά., 2012) και κάτω για το Μάιο του 2016

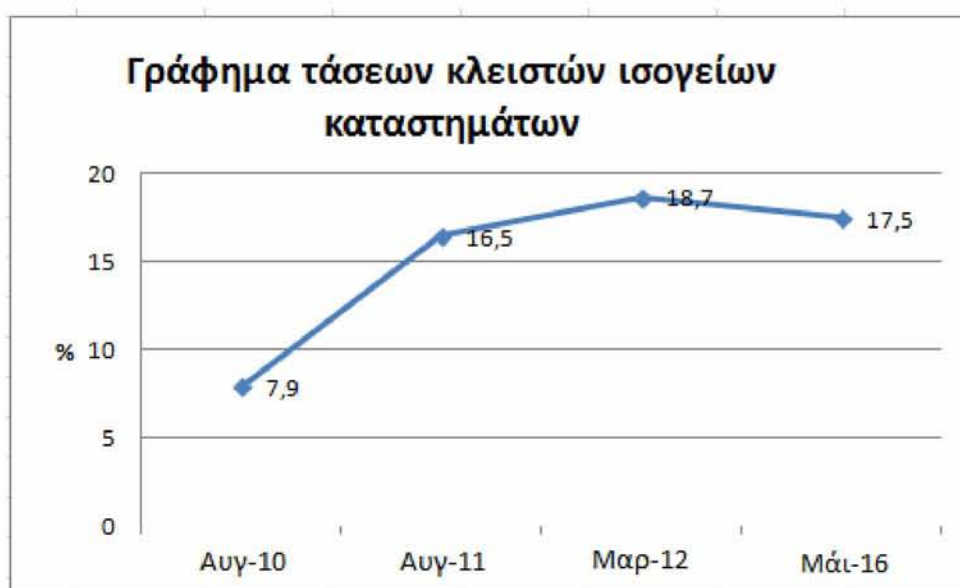


Πίνακας 6: Συγκριτικός πίνακας, ανά οδό, τάσεων κλειστών ισόγειων καταστημάτων (τα δεδομένα του 2012 είναι από παρόμοια εργασία των Γιαννακοπούλου Ι., Γκουτσαμπασούλη Θ., Γότα Β., Θώμος Γ., (2012))

ΜΕΤΑΒΟΛΕΣ ΑΝΟΙΚΤΩΝ - ΚΛΕΙΣΤΩΝ ΙΣΟΓΕΙΩΝ ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΩΝ						
	Κλειστές Επιχειρήσεις		Σύνολο Επιχειρήσεων		Ποσοστό (%)	
	2012	2016	2012	2016	2012	2016
Μελετίου	5	3	10	10	50,0	30,0
Φρίξου	10	1	22	22	45,5	4,5
Ηφαίστου	9	4	21	19	42,9	21,0
Πολυκάρπου	3	7	8	13	37,5	53,8
Αθανασίου Διάκου	13	20	35	35	37,1	57,1
Κενταύρων	14	8	38	24	36,8	33,3
Βενιζέλου Α	16	8	45	42	35,6	19,0
Παύλου Μελά	8	6	23	30	34,8	20,0
Μανωλάκη	15	6	45	35	33,3	17,1
Σκαρλάτου Σούτσου	12	16	43	48	27,9	33,3
Ασκληπιδίου Α	10	3	36	35	27,8	8,6
Φιλλελλήνων Α	18	30	65	63	27,7	47,6
Απόλλωνος	6	5	22	28	27,3	17,9
Διογένους	4	6	15	25	26,7	24,0
Δήμητρας	17	21	67	54	25,4	38,9
Μανδηλαρά Β	17	21	67	63	25,4	33,3
Ανθίμου Γαζή	11	2	53	52	20,8	3,8
Κούμα Β	13	14	65	61	20,0	23,0
Ανδρούτσου	5	7	26	21	19,2	33,3
Ασκληπιδίου Γ	6	0	33	35	18,2	0,0
Βελή	3	5	17	16	17,6	31,3
Παναγούλη	13	14	75	87	17,3	16,1
Πατρόκλου	11	5	64	61	17,2	8,2
Ασκληπιδίου Β	1	0	6	5	16,7	0,0
Παπαναστασίου	15	8	92	104	16,3	7,7
Ολύμπου	9	13	60	74	15,0	17,6
Παπασταύρου	2	2	14	16	14,3	12,5
Μαρίνου Αντύπα	1	1	7	7	14,3	14,3
Μανδηλαρά Α	3	7	26	34	11,5	20,6
Πανός	3	5	26	25	11,5	20,0
Φιλλελλήνων Β	2	1	18	19	11,1	5,3
Μ. Αλεξάνδρου	6	7	57	69	10,5	10,1
Κύπρου	7	8	67	63	10,5	12,7
Κούμα Α	5	2	50	57	10,0	3,5
Παπακυριαζή	7	8	75	90	9,3	8,9
Δευκαλίωνος	3	2	36	38	8,3	5,3
Βενιζέλου Β	7	18	97	92	7,2	19,6
Κουμουνδούρου	4	6	56	60	7,1	10,0
Ρούσβελτ	3	1	44	41	6,8	2,4
Ίωνος Δραγούμη	1	3	21	23	4,8	13,0
Ερμού	0	0	64	51	-	0,0
Πρωτοπαπαδάκη	0	0	5	5	-	0,0
Τσαμαδού	0	5	12	9	-	55,6
ΣΥΝΟΛΟ	318	309	1728	1761	18,7	17,5

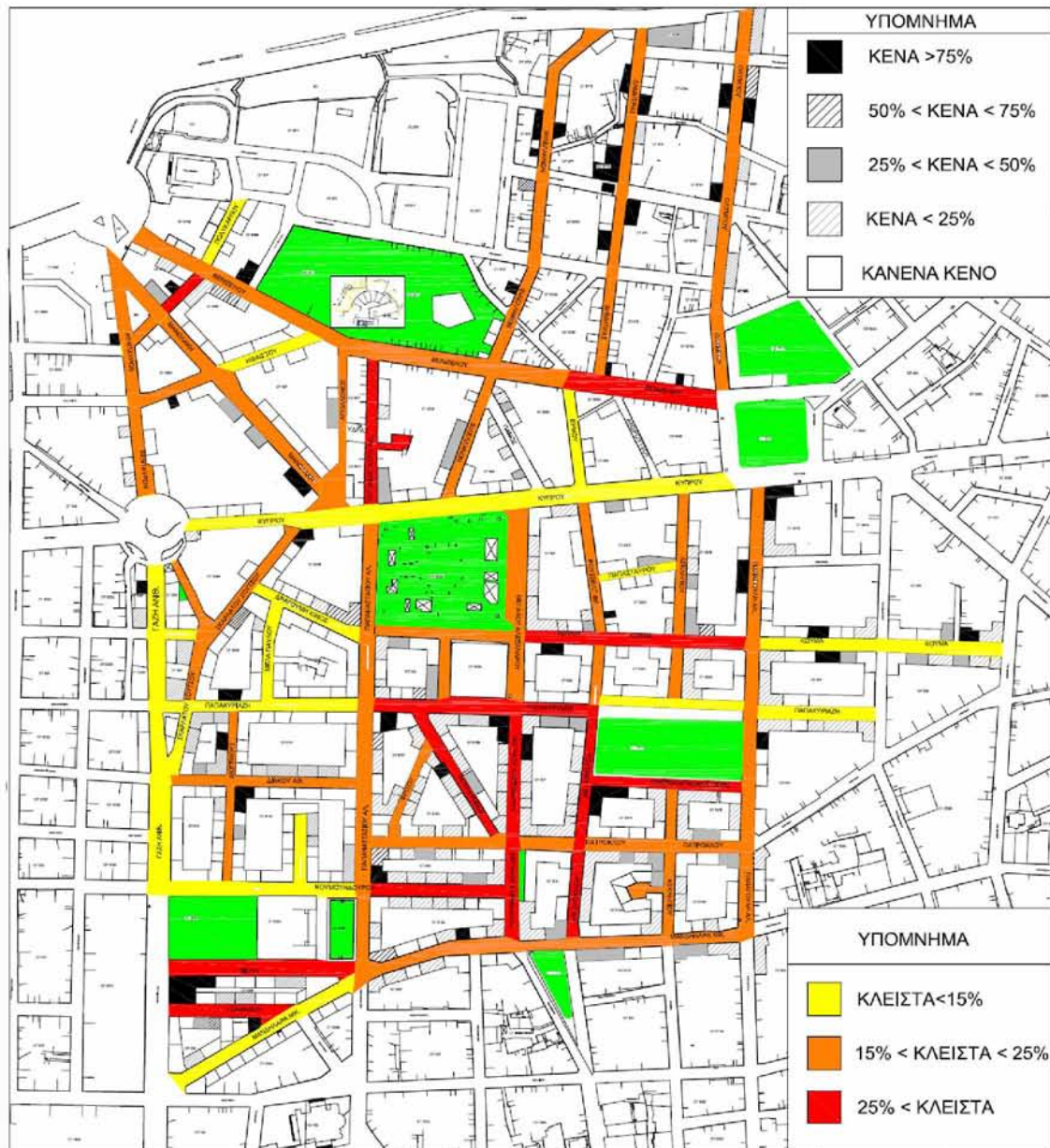
Στον πίνακα 6 παρατηρείται αύξηση των καταστημάτων γενικά και μεταβολές του πλήθους αυτών ανά οδό. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι σε κάποιες οδούς, από το 2012, κατεδαφίστηκαν κτίρια (ειδικά στο βορειοδυτικό κομμάτι της περιοχής) ενώ, σύμφωνα με το αρχείο έκδοσης οικοδομικών αδειών της πολεοδομίας Δήμου Λάρισας, αρκετά μεγάλα καταστήματα χωρίστηκαν σε μικρότερα. Το ποσοστό των κλειστών ισόγειων καταστημάτων μειώθηκε από 18,7%, το 2012, σε 17,5% σήμερα.

Διάγραμμα 8: Γράφημα τάσεων κλειστών ισόγειων χώρων από τον Αύγουστο του 2010 έως το Μάιο του 2016

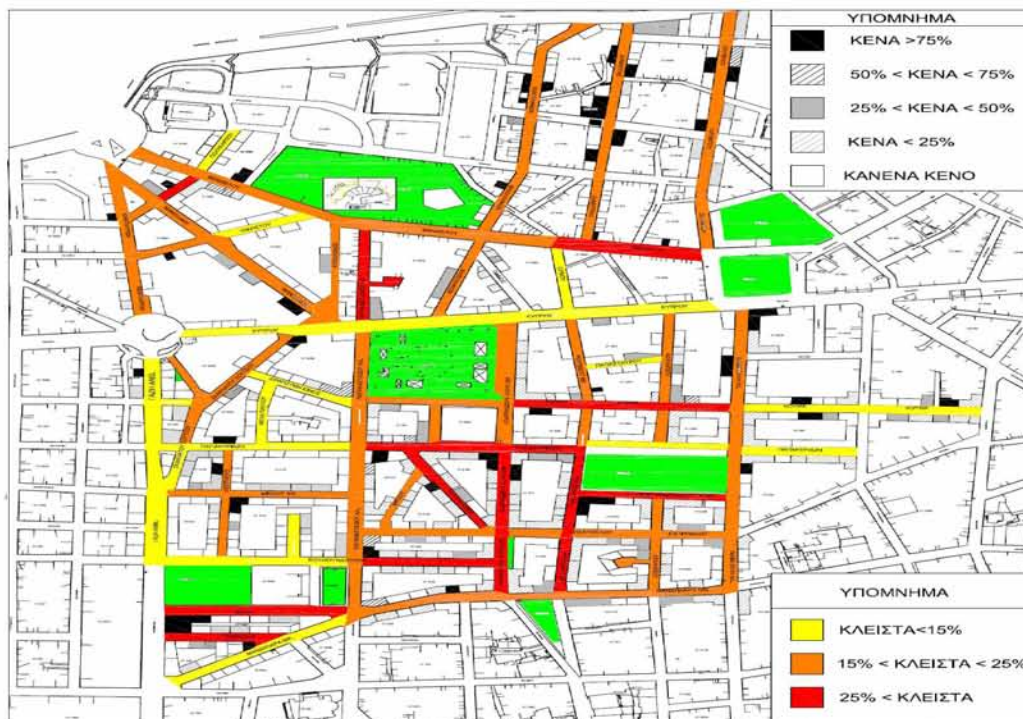
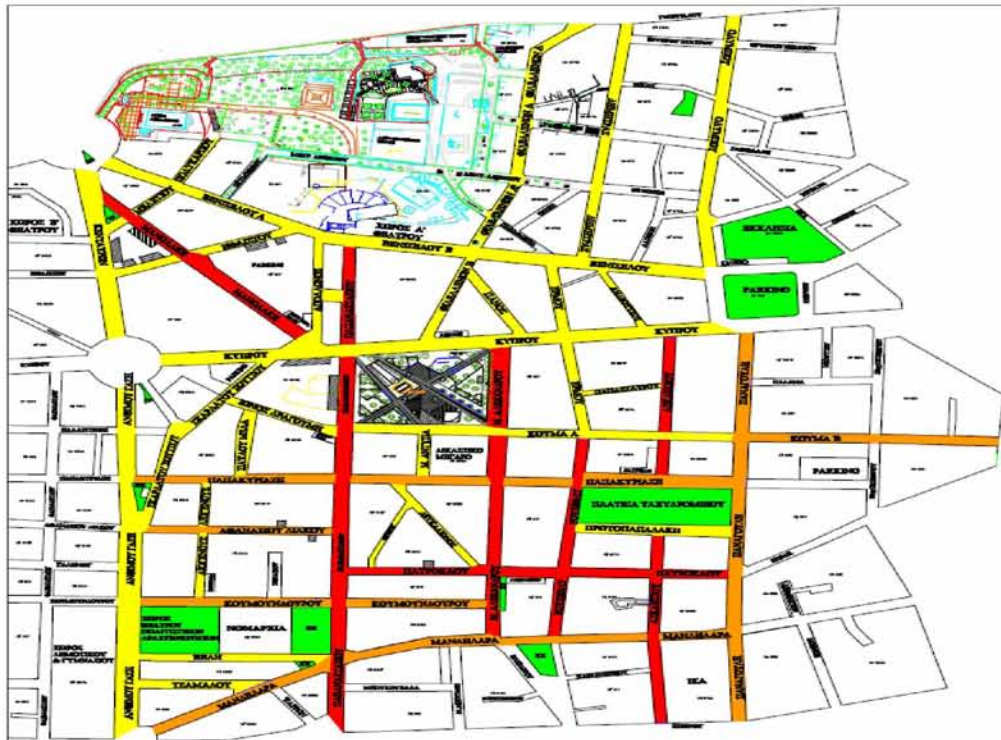


Στην επόμενη εικόνα φαίνεται ο χάρτης τάσεων κενών στους ορόφους ανά οδό. Στους ορόφους παρατηρείται σοβαρή συρρίκνωση στο κέντρο σε αντίθεση με τον χάρτη των ισόγειων χώρων και αυτό οφείλεται κυρίως στο παλαιό κτιριακό δυναμικό της περιοχής και στην σύγκρουση των χρήσεων γης (χώροι εστίασης και αναψυχής κυρίως στα ισόγεια δυσχεραίνουν την επανακατοίκηση του κέντρου) ενώ στην επόμενη σελίδα που παρατίθενται και οι δύο χάρτες των ορόφων για σύγκριση, διαπιστώνεται ότι το φαινόμενο εντείνεται με την πάροδο των χρόνων.

Χάρτης 6: Καταγραφή κλειστών χώρων στους ορόφους



Χάρτες 7 και 8: Οι χάρτες καταγραφής τάσεων κλειστών χώρων στους ορόφους. Πάνω ο χάρτης της περιοχής για το έτος 2012 (πηγή: Γιαννακοπούλου Ι. κ.ά., 2012) και κάτω για το Μάιο του 2016



3.4 Συνέντευξη με μεσιτικά γραφεία

Στα πλαίσια της αναζήτησης περισσότερων στοιχείων για την ερμηνεία των αποτελεσμάτων της επιτόπιας ερευνάς, έγιναν και κάποιες συνεντεύξεις με μεσιτικά γραφεία. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που δόθηκαν, η βελτίωση του ποσοστού των κλειστών καταστημάτων οφείλεται σε ένα μέρος στο γεγονός ότι το τελευταίο διάστημα, ένα μεγάλο εμπορικό κέντρο, στην νοτιοανατολική είσοδο της πόλης, έκλεισε και οι επιχειρήσεις μεταφέρθηκαν στο κέντρο της, στην περιοχή μελέτης. Ακόμα, κάποιες επιχειρήσεις μεταφέρθηκαν από άλλες περιοχές προς το κέντρο καθώς σε κάποιες οδούς μειώθηκαν τα ενοίκια. Όμως στους πιο εμπορικούς δρόμους του κέντρου, παρατηρείται συνεχής αύξηση των ενοικίων, καθώς τις τιμές αυτές, ανεβάζουν οι μεγάλες πολυεθνικές και Αθηναϊκές αλυσίδες καταστημάτων που εγκαθίστανται με αυξητικό ρυθμό στην περιοχή. Από τις συνεντεύξεις επιβεβαιώθηκε επίσης το σημαντικό πρόβλημα των ανοίκιαστων διαμερισμάτων στους ορόφους των κτιρίων του κέντρου.

4. Πολιτικές αστικής αναζωογόνησης

4.1 Το πλαίσιο της ολοκληρωμένης χωρικής ανάπτυξης(ΕΣΠΑ 2014-2020)

Στο πλαίσιο του ΕΣΠΑ 2014-2020 η Ολοκληρωμένη προσέγγιση στη χωρική ανάπτυξη στοχεύει στην συνδυασμένη και ολοκληρωμένη προώθηση της αποδοτικής εφαρμογής των νέων εργαλείων που αφορούν στην τοπική ανάπτυξη με πρωτοβουλία τοπικών κοινοτήτων, στη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη και στην Ολοκληρωμένη Χωρική επένδυση.

Ειδικότερα, η Ολοκληρωμένη προσέγγιση στην Χωρική ανάπτυξη:

- Ορίζει ως στρατηγικούς στόχους την επίτευξη της απασχόλησης, της κοινωνικής συνοχής και της διατήρησης των πόρων.
- Εστιάζει στις ιδιαίτερες ανάγκες και στη φέρουσα δυνατότητα των επιμέρους χωρικών ενοτήτων.
- Χρησιμοποιεί ως κινητήριες δυνάμεις την ανταγωνιστικότητα και την τοπική επιχειρηματικότητα.

Οι στρατηγικοί στόχοι αστικής αναζωογόνησης προσδιορίζονται στους ακόλουθους:

1. Στήριξη της οικονομικής βάσης της πόλης
2. Ανάκτηση της κοινωνικής και πολιτισμικής συνοχής
3. Διατήρηση συνθηκών ασφάλειας και νομιμότητας
4. Ανάκτηση και αναβάθμιση του δημόσιου χώρου
5. Βελτίωση περιβαλλοντικών συνθηκών και πολεοδομικής λειτουργίας
6. Ενίσχυση της ταυτότητας και της εικόνας της πόλης
7. Βελτίωση μηχανισμών διακυβέρνησης, σχεδιασμού και συμμετοχής

Οι κατηγορίες δράσεων προς την επίτευξη των στόχων αστικής αναζωογόνησης είναι οι παρακάτω:

1. Ενίσχυση της επιχειρηματικότητας
2. Ενίσχυση των βασικών οικονομικών δραστηριοτήτων του κέντρου
3. Ενίσχυση της πολιτιστικής δημιουργίας
4. Αναθέρμανση της αγοράς ακινήτων

5. Διασφάλιση ασφαλούς διαβίωσης και πρόληψη της βίας
6. Αντιμετώπιση θεμάτων νόμιμων ή παράνομων μεταναστών
7. Βελτίωση και ενίσχυση κοινωνικών υπηρεσιών
8. Μέτρα για την επιστροφή κατοίκων στο κέντρο
9. Προστασία και ανάδειξη του αστικού τοπίου και τοποσήμων
10. Διασφάλιση και βελτίωση των ελεύθερων χώρων της πόλης
11. Ενίσχυση της ταυτότητας και branding του Δήμου
12. Βελτίωση της καθημερινής διαχείρισης (καθαριότητα, στάθμευση, φωτισμός κ.λ.π)
13. Ανανέωση και ανακαίνιση κτιριακού αποθέματος
14. Πολεοδομικές παρεμβάσεις και ρυθμίσεις
15. Επίτευξη βιώσιμης κινητικότητας
16. Πράσινο και βελτίωση μικροκλίματος
17. Σχεδιασμός
18. Προώθηση ψηφιακής πόλης και ανάπτυξη συστημάτων αστικής διαχείρισης

Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό η δυσκολία εφαρμογής όλου του πλήθους των δράσεων για την βελτίωση της αστικής εικόνας απαιτεί προσεκτική αποτύπωση και μελέτη των αναγκών μιας περιοχής με σκοπό την εφαρμογή των κατάλληλων εργαλείων αστικής αναζωογόνησης.

4.2 Αξιολόγηση σημαντικότερων στοιχείων περιοχής μελέτης

Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται επίσης μια προσπάθεια αξιολόγησης των σημαντικότερων στοιχείων της ανάλυσης της υφιστάμενης κατάστασης. Εντοπίστηκαν τα δυνατά και τα αδύνατα στοιχεία στην περιοχή μελέτης, τα οποία είναι καθοριστικά για τη μελλοντική της πορεία και οδηγούν στην κατανόηση των μελλοντικών τάσεων ανάπτυξης και στην αντιμετώπιση των προβλημάτων της περιοχής.

1. Αναπτυξιακά χαρακτηριστικά

- Η Λάρισα είναι πόλη της Θεσσαλίας, πρωτεύουσα του ομώνυμου νομού αλλά και της Περιφέρειας Θεσσαλίας. Επίσης, έχει οριστεί ως έδρα της Αποκεντρωμένης Διοίκησης Θεσσαλίας-Στερεάς Ελλάδας. Το πολεοδομικό συγκρότημα της Λάρισας

εμφανίζεται 5^ο σε κατάταξη στην ελληνική επικράτεια, έχει μόνιμο πληθυσμό 161.339 κατοίκους, σύμφωνα με τη τελευταία απογραφή του 2011, όπως φαίνεται και παραπάνω και περιλαμβάνει τους παλαιούς Καποδιστριακούς Δήμους Λαρισαίων, Γιάννουλης και Κοιλιάδας. Ακόμα, η τάση συγκέντρωσης και αστικοποίησης του πληθυσμού είναι αυξητική (κατοικούν σε αυτή το 44,8% των κατοίκων του νομού Λάρισας).

- Η Περιφέρεια της Θεσσαλίας είναι μια από τις μεγαλύτερες σε έκταση Περιφέρειες της Χώρας, βρίσκεται σε κεντρική-ανατολική θέση του ηπειρωτικού κορμού της Ελλάδας, Περιλαμβάνει τις Περιφερειακές Ενότητες Λάρισας, Μαγνησίας και Σποράδων, Καρδίτσας και Τρικάλων. Έχει στρατηγική κεντροβαρή και σχετικά εύκολα προσπελάσιμη γεωγραφική θέση, καθώς διασχίζεται από το βασικό άξονα ανάπτυξης της Ελλάδας, τον άξονα Πατρών – Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ευζώνων (Π.Α.Θ.Ε.), ο οποίος διέρχεται και από τη Λάρισα και ενώνει τη νότια με τη βόρεια Ελλάδα.
- Ο Δήμος Λαρισαίων αποτελείται από τις Δημοτικές Ενότητες Γιάννουλης, Κοιλιάδας και Λαρισαίων.
- Στο δυναμισμό της πόλης συμβάλλει η παρουσία αναπτυξιακών υποδομών και υπηρεσιών.
- Η πόλη διαθέτει ένα εμπορικό κέντρο υψηλής συγκέντρωσης υπηρεσιών και αποτελεί κόμβο επικοινωνιών και συγκοινωνιών.
- Οι λειτουργίες που χαρακτηρίζουν την πόλη σύμφωνα με το «Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Εφημερίδα της Κυβέρνησης, 2003) , είναι οι εξής:
 - Μεγάλο αστικό κέντρο
 - Πολιτιστικό Κέντρο.
 - Κέντρο παροχής υπηρεσιών υγείας (Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο)
 - Διοικητικό κέντρο: Έδρα Περιφέρειας και Αποκεντρωμένης Διοίκησης
 - Κέντρο υπηρεσιών προς την αγροτική παραγωγή
 - Κόμβος επικοινωνιών
 - Κέντρο εμπορίου και μεταποίησης με εξειδίκευση στα γεωργικά προϊόντα και τρόφιμα

- Όσον αφορά την απασχόληση πρωταγωνιστικό ρόλο έχει ο τριτογενής παραγωγικός τομέας (77,26%), ακολουθούν ο δευτερογενής τομέας παραγωγής με ποσοστό (17,26 %) και ο πρωτογενής με (5,48 %).
- Ύπαρξη αναπτυξιακών προγραμμάτων και σχεδίων (Ρυθμιστικό Σχέδιο, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης, Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ, Επιχειρησιακό Σχέδιο)

2. Πολεοδομικά χαρακτηριστικά

- Στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου η κατοικία συνυπάρχει με κεντρικές λειτουργίες (διοίκηση, εμπόριο, αναψυχή κ.λπ.). Το γεγονός αυτό δίνει δυναμικότητα στο κέντρο της πόλης, αλλά δημιουργεί και προβλήματα σύγκρουσης χρήσεων. Αντίθετα, στις περιμετρικές του κέντρου συνοικίες, αναπτύσσονται περιοχές αμιγούς κατοικίας όπου παρατηρείται έλλειψη υποδομών χώρων εμπορικών δραστηριοτήτων.
- Οι διοικητικές λειτουργίες συγκεντρώνονται στην κεντρική περιοχή της πόλης, ενώ στην περίμετρο της κυριαρχεί η κατοικία. Συγκεκριμένα, στο κέντρο της πόλης συγκεντρώνεται η πλειοψηφία των δημόσιων υπηρεσιών (Δημαρχείο, Νομαρχία, Εφορίες, υπηρεσίες της Περιφέρειας Θεσσαλίας, Δικαστικό Μέγαρο, Αστυνομία, ΟΤΕ). Εξάιρεση αποτελεί το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Λάρισας το οποίο βρίσκεται εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος.
- Το μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών χρήσεων και των υπηρεσιών συγκεντρώνεται στην κεντρική περιοχή της πόλης, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας έχει διαμορφωθεί σε δίκτυο πεζοδρόμων από τη δεκαετία του 1990 και μετά. Κατά μήκος των πεζοδρόμων αυτών, καθώς και στις γειτονικές τους οδούς, έχει αναπτυχθεί η αγορά της πόλης, η οποία αποτελεί πόλο έλξης επισκεπτών και από άλλες περιοχές.
- Το μεγαλύτερο τμήμα της κεντρικής περιοχής της Λάρισας έχει διαμορφωθεί σε δίκτυο πεζοδρόμων, κατά μήκος των οποίων, καθώς και στις γειτονικές τους οδούς, έχει αναπτυχθεί η αγορά της πόλης.
- Οι κυριότεροι αρχαιολογικοί χώροι βρίσκονται στην κεντρική περιοχή της Λάρισας.
- Η πλειοψηφία των ελεύθερων χώρων (πλατείες και πάρκα) βρίσκεται στο κεντρικό και δυτικό τομέα της πόλης. Σε συνολική έκταση του πολεοδομικού συγκροτήματος

περίπου 15.000 στρ., οι οργανωμένοι κοινόχρηστοι χώροι έχουν εμβαδόν περίπου 3.000στρ, δηλαδή το 20%.

- Στην Λάρισα λειτουργεί στρατιωτικό αεροδρόμιο όπου εδρεύει το Αρχηγείο Τακτικής Αεροπορία (ΑΤΑ).
- Στο κέντρο της πόλης εμφανίζεται μεγάλη πυκνότητα πολυώροφων κτιρίων καθώς και έλλειψη σημαντικού μεγέθους πράσινων χώρων διάσπαρτων στον αστικό ιστό.
- Το μεγαλύτερο μέρος των εμπορικών χρήσεων και των υπηρεσιών συγκεντρώνεται στην κεντρική περιοχή της πόλης, το μεγαλύτερο μέρος της οποίας έχει διαμορφωθεί σε δίκτυο πεζοδρόμων από τη δεκαετία του 1990 και μετά.

3. Συγκοινωνιακά χαρακτηριστικά

- Το βασικότερο πρόβλημα της περιοχής, αποτελεί το κυκλοφοριακό.
- Το οδικό δίκτυο είναι ακτινικό, με όλες τις αρτηρίες να συγκλίνουν στην κεντρική περιοχή.
- Έλλειψη αξόνων με μεγάλη κυκλοφοριακή ικανότητα.
- Η κυκλοφορία σημαντικών αξόνων του Δήμου περιλαμβάνει υψηλό ποσοστό υπερτοπικών μετακινήσεων.
- Άναρχη και παράνομη στάθμευση στην κεντρική περιοχή. Αναντιστοιχία ζήτησης θέσεων στάθμευσης με την υφιστάμενη προσφορά.
- Προβλήματα κυκλοφοριακής ροής από τα σταθμευμένα οχήματα σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου.
- Όσον αφορά την αστική συγκοινωνία, το σύστημα χαρακτηρίζεται σε γενικές γραμμές ικανοποιητικό, συγκρινόμενο και με άλλες ελληνικές πόλεις παρομοίου μεγέθους
- Έλλειψη ολοκληρωμένου δικτύου ποδηλατοδρόμων.

4.3 Ανάλυση SWOT περιοχής μελέτης

Παρακάτω ακολουθεί η ανάλυση των πλεονεκτημάτων, μειονεκτημάτων καθώς των δυνατών σημείων που μπορούν να αποτελέσουν μοχλό ανάπτυξης της περιοχής μέσα από μια ανάλυση SWOT για την περιοχή μελέτης.

Κατηγορίες	Πλεονεκτήματα (Strengths)	Μειονεκτήματα (Weakness)	Ευκαιρίες (Opportunities)	Απειλές (Threats)
Αναπτυξιακά	Συγκέντρωση Διοικητικών & Οικονομικών υπηρεσιών του Δήμου. Υπαρξη εποχικών πολιτιστικών δράσεων στην ευρύτερη περιοχή. Πολιτιστικό ενδιαφέρον περιοχής. Υπαρξη σημαντικών πλατειών της πόλης. Υπαρξη δύο Αρχαίων Θεάτρων εντός του πολεοδομικού ιστού.	Υψηλή στάθμη θορύβου στην περιοχή κατά την διάρκεια της νύχτας. Έλλειψη οργανωμένης πολιτιστικής δράσης. Μονομερής ανάπτυξη επιχειρήσεων εστίασης και αναψυχής.	Αξιοποίηση πολιτιστικής ταυτότητας περιοχής. Ενίσχυση της εμπορικής ταυτότητας της περιοχής.	Έλλειψη στοχευμένων πολιτικών αστικής αναζωογόνησης. Αύξηση ενοικίων στην περιοχή.
Πολεοδομικά	Υπαρξη χρήσης κατοικίας. Γειτνίαση	Πυκνή δόμηση. Κλειστά καταστήματα κοντά σε	Αξιοποίηση γειτνίασης περιοχής με τον Πηνειό	Συγκρούσεις χρήσεων γης. Κυκλοφοριακό πρόβλημα.

	<p>περιοχής με τον Πηνειό ποταμό. Συγκέντρωση εμπορικών καταστημάτων</p> <p>Ύπαρξη χώρων πρασίνου και πλατειών</p> <p>Δίκτυο πεζοδρόμων & ποδηλατοδρόμων</p> <p>Ύπαρξη ξενοδοχείων & συνεδριακών αιθουσών</p> <p>Ύπαρξη υποδομών υγείας(γειτνίαση με Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας & Κέντρου Αποκατάστασης)</p>	<p>πολιτιστικά αξιοθέατα. Το εμπορικό-ιστορικό κέντρο δεν χωροθετείται κεντρικά της πόλης.</p> <p>Ανισοκατανεμημένοι κοινόχρηστοι χώροι.</p> <p>Κτιριακή γήρανση κυρίως επί της οδού Βενιζέλου.</p>	<p>ποταμό. Αξιοποίηση κοινόχρηστων ελεύθερων χώρων. Βελτιστοποίηση της χρήσης των κενών κτιρίων.</p>	<p>Ανεξέλεγκτη επέκταση της αναψυχής. Απαλλοτριώσεις κτισμάτων στο οικοδομικό τετράγωνο μπροστά στο Α΄ Αρχαίο Θέατρο.</p>
Συγκοινωνιακά	<p>Εξυπηρέτηση της περιοχής με δίκτυο λεωφορειακών γραμμών.</p> <p>Πεζοδρόμηση</p>	<p>Κυκλοφοριακό πρόβλημα που επιδεινώθηκε με τις πεζοδρομήσεις.</p>	<p>Δημιουργία δικτύων βιώσιμης κινητικότητας.</p> <p>Δημιουργία</p>	<p>Συμπεριφορά κινητικότητας των κατοίκων προσανατολισμένη στην αλόγιστη χρήση</p>

	της περιοχής. Υπαρξη ιδιωτικών χώρων στάθμευσης.		περιπατητικό ν και ποδηλατικών διαδρομών.	I.X.
--	--------------------------------------------------------------	--	----------------------------------------------------	------

Στόχος των προτάσεων που ακολουθούν είναι να αξιοποιηθούν και να αναδειχθούν όλες οι δυνατότητες της περιοχής μελέτης, ελαχιστοποιώντας τα αδύνατα σημεία και τους αρνητικούς περιορισμούς και προβάλλοντας τα συγκριτικά τους πλεονεκτήματα και είναι οι εξής:

- Η ανάδειξη και η διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της περιοχής σε σημείο αναφοράς και η αναβάθμιση της αστικής ποιότητας του εμπορικού κέντρου της πόλης
- Η αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών
- Η προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας
- Η ανάπτυξη καινοτόμων δραστηριοτήτων απασχόλησης
- Η προσέλκυση νεανικού πληθυσμού
- Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ταυτότητας της πόλης με την δημιουργία πολιτιστικών διαδρομών και υλοποίηση του Στρατηγικού Σχεδίου Μάρκετινγκ της πόλης.

4.4 Βασικές κατευθύνσεις αναπλάσεων

Η βελτίωση της ποιότητας ζωής και η εξασφάλιση ισορροπίας μεταξύ φυσικών πόρων και πολιτιστικής κληρονομιάς, αποτελεί τα τελευταία χρόνια βασική επιδίωξη της αναπτυξιακής διαδικασίας των πόλεων. Η υποβάθμιση αστικών περιοχών θέτει σε κίνδυνο τη συνολική συνοχή του αστικού ιστού και επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις τόσο στη λειτουργία όσο και στην οικονομία της πόλης. Βασική διαδικασία μέσω της οποίας επιδιώκεται η αναβάθμιση υπαρχουσών αστικών περιοχών αποτελούν οι αστικές αναπλάσεις. Η ανάπλαση αστικών περιοχών θεωρείται ένα από τα πιο αποτελεσματικά εργαλεία πολιτικών αστικού σχεδιασμού και οι μορφές παρέμβασης που καλύπτονται από τον όρο αυτόν εμφανίζονται στην καθημερινή πολεοδομική πρακτική με πολλές

και διαφορετικές έννοιες. Οι αναπλάσεις στοχεύουν στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων, μέσω της αισθητικής αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος, με νέες χρήσεις γης και επανάχρηση εγκαταλελειμμένων κτιρίων, και της δημιουργίας ασφαλών και ελκυστικών διαδρομών για πεζούς και ποδηλάτες (Τυρολόγος, 2007).

Η ανάπλαση μιας περιοχής αφορά πολλούς και διαφορετικούς στόχους και κατευθύνσεις που αφορούν στην αξιοποίηση του χώρου, στην επαναξιολόγηση των κελυφών και των χρήσεων τους καθώς και στην προσφορά αισθητικής στο περιβάλλον. Τα προβλήματα υποβάθμισης αστικών περιοχών διαφέρουν σημαντικά από χώρα σε χώρα και εξαρτώνται από τα ιδιαίτερα κοινωνικά και οικιστικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής (Καραβιά, 2006).

Η Στεφάνου (1995) κατατάσσει τις ανάγκες που προκαλούν την ανάπλαση σε: α) ανάγκες επίλυσης ορισμένων προβλημάτων, β) ανάγκες πολιτιστικής αξιοποίησης και γ) οικιστικές ανάγκες.

A. Ανάγκες επίλυσης προβλημάτων

1. Προβλήματα κελύφους

Αφορούν στην παλαιότητα, στην ακαταλληλότητα για χρήση, στις δυσκολίες προσαρμογής ενός άκαμπτου και περιοριστικού δομικού οργανισμού σε νέες αυξημένες ανάγκες λειτουργίας, στις ανθυγιεινές συνθήκες διαβίωσης κ.λπ.

2. Προβλήματα ανθρώπινου δυναμικού

Αναφέρονται κατά κανόνα στις ανάγκες των κοινωνικών και οικονομικών δεδομένων που οφείλονται στην υποβάθμιση ή την αναβάθμιση μιας περιοχής.

3. Προβλήματα χρήσεων

Αφορούν προβλήματα υποβάθμισης χρήσεων ή συγκρούσεις αυτών στις παλιές περιοχές που οδηγούν συχνά στην ανάγκη ανάπλασης ολόκληρων περιοχών.

B. Ανάγκες πολιτιστικής αξιοποίησης

1. Πολιτιστική προβολή (π.χ. ενός αξιόλογου ιστορικού κέντρου)

2. Αισθητική ανάδειξη

3. Διατήρηση φυσιογνωμίας ενός τόπου

Η επίλυση των αναγκών αυτών οδηγεί σε εξειδικευμένης μορφής παρεμβάσεις προστασίας, διατήρησης ή ανάδειξης του συγκεκριμένου τόπου.

Σύμφωνα με τον Αραβαντινό (2007), οι βασικές κατευθύνσεις για ένα επιτυχημένο πρόγραμμα αναπλάσεων είναι οι εξής:

1. **Εναρμόνιση με τα ρυθμιστικά και τα πολεοδομικά σχέδια.** Οι αναπλάσεις θα πρέπει να προσαρμόζονται στους στόχους των ρυθμιστικών σχεδίων πόλεων, των γενικών πολεοδομικών σχεδίων και των προς θέσπιση πολεοδομικών μελετών.
2. **Εξειδίκευση στη μικρή πολεοδομική κλίμακα.** Οι αναπλάσεις θα πρέπει να αναφέρονται σε μικρής κλίμακας χώρο, ώστε να εξασφαλίζεται καλύτερος έλεγχος της επέμβασης από το φορέα και να είναι εφικτές οικονομικά, χωρίς να αποκλείονται βέβαια και μεγαλύτερες περιοχές επέμβασης.
3. **Ευελιξία - Δυνατότητα εναλλακτικών εφαρμογών.** Οι αναπλάσεις θα πρέπει να πραγματοποιούνται σε διάφορες φάσεις, οι οποίες εξασφαλίζουν μεγαλύτερη ευελιξία στη συμμετοχή των ενδιαφερομένων, καθώς θα μπορούν να τροποποιούν τους επί μέρους στόχους, και στην αντιμετώπιση των οικονομικών προβλημάτων.
4. **Συμμετοχή των ομάδων συμφερόντων στις διαδικασίες σχεδιασμού και εφαρμογής.** Η συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής ανάπλασης, καθώς και του «φορέα ανάπλασης», αποτελεί σημαντική αρχή για την επιτυχία του προγράμματος. Η πολύπλευρη συμμετοχή, μέσα από τις συγκρούσεις και τις αντιθέσεις που θα υπάρξουν, συντελεί στην εξασφάλιση των κοινωνικών στόχων του προγράμματος.
5. **Εξασφάλιση αποδοχής των ιδιοκτητών – Ελεγχόμενα οικονομικά οφέλη.** Βασικός στόχος του προγράμματος ανάπλασης είναι η εξασφάλιση της αποδοχής των ιδιοκτητών, ο οποίος μπορεί να επιτευχθεί μέσω της σωστής ενημέρωσης από τους κεντρικούς και τους τοπικούς φορείς. Επιπλέον, οι ιδιοκτήτες πρέπει να υποχρεούνται σε μικρή οικονομική επιβάρυνση στο πρόγραμμα (εισφορά σε γη ή και χρήμα κ.ά.) για να μην υπάρξει μεγάλη αντίδραση.
6. **Προστασία κατοίκων από κίνδυνο απομάκρυνσης από την περιοχή και από αύξηση ενοικίων.** Τα στρώματα χαμηλών εισοδημάτων πρέπει να προστατευτούν περισσότερο από τον κίνδυνο της έξωσης και της αναγκαστικής απομάκρυνσης από την περιοχή λόγω μεγάλης αύξησης των ενοικίων (π.χ. καθορισμός ανώτατου ορίου αύξησης ενοικίων).

7. **Συμμετοχή ΟΤΑ και άλλων σχετικών φορέων.** Η συμμετοχή του ΟΤΑ, της ΔΕΠΟΣ και των φορέων κρίνεται απαραίτητη. Ειδικότερα, η συμμετοχή των Δήμων βοηθάει στην καλύτερη ανταπόκριση στους κοινωνικούς στόχους των προγραμμάτων.
8. Η χρηματοδότηση καλύπτεται μερικώς από τους ιδιοκτήτες και από τις άλλες ενδιαφερόμενες ομάδες της περιοχής (εισφορές, τέλη ή ανταποδοτικοί φόροι).
9. **Εκτίμηση επιπτώσεων από την εφαρμογή του προγράμματος ανάπτυξης.** Με την εκτίμηση των επιπτώσεων θα επαναπροσδιορίζονται οι αρχικοί στόχοι εξασφαλίζοντας αυτοέλεγχο και ευελιξία στο πρόγραμμα. Μετά την αποπεράτωση της ανάπτυξης πρέπει να διερευνηθούν οι ευρύτερες επιπτώσεις στην κοινωνική, οικονομική και πολεοδομική οργάνωση.

Ο Αστικός Σχεδιασμός καλείται σήμερα

- (α) να επιχειρήσει στο πλαίσιο του ανταγωνισμού των πόλεων και να λειτουργήσει ως 'εργαλείο' ανάπτυξης των νέων μεταβιομηχανικών οικονομιών,
- (β) να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις των κοινωνιών της πληροφορίας, της υπερκινητικότητας και της πολυ-πολιτισμικότητας, και
- (γ) να ανοίξει νέους ορίζοντες προς το βιώσιμο σχεδιασμό του χώρου και την πράσινη ανάπτυξη των πόλεων.

Το πρώτο μπορεί να επιχειρηθεί μέσω του σχεδιασμού επικέντρων των νέων μεταβιομηχανικών οικονομιών τα οποία μπορούν να ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα των πόλεων σε όλες τις κατηγορίες και ομάδες πόλεων (Gospodini 2002, 2006, 2009 και Γοσποδίνη 2006, 2008). Στην κατηγορία των μητροπόλεων, μπορούν να συμβάλουν στη διατήρηση και την ενίσχυση του μητροπολιτικού χαρακτήρα τους. Στην κατηγορία των μεγάλων πόλεων, μπορούν να συμβάλουν στην αναβάθμιση των πόλεων στις ιεραρχίες των παγκόσμιων αστικών δικτύων και στην καθιέρωσή τους ως νέους πόλους μεταβιομηχανικών οικονομιών. Στην ομάδα των μικρών πόλεων της περιφέρειας, μπορούν να αντιμετωπίσουν προβλήματα περιθωριοποίησης, οικονομικής ύφεσης και ανεργίας, αναδιαρθρώνοντας την τοπική οικονομία στην κατεύθυνση των νέων αστικών οικονομιών - και κυρίως στην κατεύθυνση του αστικού τουρισμού και των σχετικών προϊόντων και υπηρεσιών. Μάλιστα, ο καινοτόμος σχεδιασμός μπορεί να μετατρέψει την αστική μορφολογία σε τουριστικό αξιοθέατο (Gospodini 2001) Σχετικά με τις προκλήσεις των κοινωνιών της

πληροφορίας, της υπερ- κινητικότητας και της πολυ-πολιτισμικότητας, ο αστικός σχεδιασμός οφείλει να αντιμετωπίσει τα φαινόμενα της αστικής διάχυσης και της κοινωνικο-οικονομικής υποβάθμισης των κέντρων των πόλεων, ενώ ταυτόχρονα, οφείλει να προσφέρει ίσες δυνατότητες οικειοποίησης του αστικού χώρου από όλες τις πολιτισμικά διαφορετικές κοινωνικές ομάδες. Οι σχεδιαστικές καινοτομίες μπορούν να συμβάλουν σε όλα τα παραπάνω. Πρώτον, η ενσωμάτωση των ψηφιακών τεχνολογιών στις διαδικασίες σχεδιασμού μπορεί να παράγει ριζοσπαστικά νέες αστικές μορφολογίες που πιθανόν ανταποκρίνονται καλύτερα στα νέα δεδομένα των κοινωνιών της πληροφορίας, της υπερκινητικότητας και της συμμετοχής από απόσταση. Δεύτερον, ο καινοτόμος ανασχεδιασμός του αστικού χώρου (αστική ανάπλαση ή αναδόμηση) μπορεί να αλλάξει ριζικά την εικόνα και την ποιότητα του χώρου στις κεντρικές αστικές περιοχές (inner city zone) καθιστώντας τις ανταγωνιστικές για την προσέλκυση νέων οικονομικών δραστηριοτήτων αλλά και κατοίκων – κυρίως της αυξανόμενης νέας ‘δημιουργικής’ μεσαίας τάξης (Florida 2002, 2004, 2005) η οποία στον περιορισμένο ελεύθερο χρόνο της φαίνεται να γοητεύεται από το μοντέλο της πόλης των ‘χωρικών απολαύσεων’ (Clark et al 2002) και το ρόλο του ‘*flaneur*’ (Bauman 1993, Tester 1994, Frisby 1994, Wilson 1995). Τρίτον, σε πολυ-εθνικές και πολυ-πολιτισμικές πόλεις, ο καινοτόμος σχεδιασμός και ανασχεδιασμός του αστικού χώρου και οι ριζοσπαστικά νέες αστικές μορφολογίες μπορούν να αποτελέσουν νέα τοπόσημα απαλλαγμένα από την παλιά εθνική πολιτισμική κληρονομιά, κοινή αφετηρία οικειοποίησης του χώρου από όλες τις πολιτισμικά διαφορετικές κοινωνικές ομάδες, και στοιχεία της νέας ταυτότητας του τόπου (Gospodini 2004). Τέλος, ο βιώσιμος αστικός σχεδιασμός με στόχο την πράσινη ανάπτυξη των πόλεων μπορεί να επιχειρηθεί σε 2 επίπεδα: Στο επίπεδο του ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης μέσω περιβαλλοντικά κατάλληλου προσανατολισμού και σχεδιασμού του δικτύου των δρόμων και των υπαίθριων χώρων, αλλά και της μεγιστοποίησης της επιφάνειας πρασίνου. Στο επίπεδο του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού των κτηρίων, μέσω της οικολογικής προσαρμογής των αρχιτεκτονικών μορφών στο ανάγλυφο του εδάφους και του τοπίου και μέσω της ενσωμάτωσης των νέων τεχνολογιών στους τομείς των υλικών και των τεχνικών κατασκευής, και της εκμετάλλευσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας.

Η ραγδαία αύξηση της χρήσης του διαδικτύου και οι νέες τεχνολογίες, μπορούν να συσχετιστούν με το σχεδιασμό με ποικίλους τρόπους, ανάλογα σε ποια κατεύθυνση δίδεται μεγαλύτερη βαρύτητα. Από τη μια, αντιμετωπίζονται ως εργαλείο σχεδιασμού

και από την άλλη ως μια νέα θεώρηση του σχεδιασμού. Αυτό που είναι κοινώς αποδεκτό, είναι ότι το διαδίκτυο και τα τεχνολογικά μέσα παίζουν ολοένα σημαντικότερο ρόλο στις διάφορες εκφάνσεις της καθημερινής ζωής των ανθρώπων, από τις καθημερινές συναλλαγές, μέχρι την κοινωνική δικτύωση και την επικοινωνία, και από τη διασκέδαση μέχρι την ενημέρωση. Ως αποτέλεσμα, προκύπτει η δημιουργία ενός ψηφιακού, μη φυσικού χώρου ο οποίος αποτελεί ένα νέο χώρο άσκησης των ανθρώπινων δραστηριοτήτων παράλληλο στον φυσικό χώρο (Μοσχούτη, 2011).

5. Σχεδιαστικές κατευθύνσεις

Προτάσεις αστικής αναζωογόνησης

Στο κεφάλαιο αυτό, ακολουθεί η αναλυτική περιγραφή των προτάσεων που προτείνονται:

1. Η ανάδειξη και η διατήρηση της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της περιοχής σε σημείο αναφοράς και η αναβάθμιση της αστικής ποιότητας του ιστορικού χαρακτήρα του εμπορικού κέντρου της πόλης

Η προβολή μίας αστικής περιοχής και κατ' επέκταση της πόλης αποτελεί σημαντικό εργαλείο της οικονομικής τους αναγέννησης. Πρακτικές βελτίωσης του αστικού χώρου (δομημένου ή αδόμητου), μέσω της αρχιτεκτονικής, της εξασφάλισης δημόσιων χώρων, της προσέλκυσης νέων κλάδων επιχειρήσεων, καθώς και της βελτίωσης των μεταφορικών υποδομών και της ανάπτυξης δραστηριοτήτων τέχνης και πολιτισμού, σε συνδυασμό με κατάλληλες πρακτικές διαφήμισης και προώθησης συμβάλλουν στην ανταγωνιστικότητα των πόλεων/περιοχών έναντι των άλλων και προσελκύουν μελλοντικούς «καταναλωτές» (πολίτες, επισκέπτες, επιχειρήσεις κτλ).

Μερικά κτίρια αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος που έχουν σωθεί μέχρι σήμερα στην περιοχή μελέτης είναι τα παρακάτω.

Εικόνα 19,20,21 και 22: Προπολεμικό διώροφο κτίριο Τράπεζας, Ι. Δραγούμη 3



Διώροφο προπολεμικό κτήριο,
Μανωλάκη & Ηφαίστου



τριώροφο κτίσμα από το 1930, Βενιζέλου 107

Διώροφο διατηρητέο νεοκλασικό,
Μανωλάκη 11

Πηγή: http://culture.larissa-dimos.gr/article.php?article_id=156&topic_id=76&level=2&belongs=1&area_id=1&lang=gr

Το κέντρο της Λάρισας πρέπει να καταστεί ένας ελκυστικός τόπος για όλες τις κοινωνικές ομάδες και κυρίως να εκπληρώνει τις προσδοκίες και ανάγκες των κατοίκων της.

Κύριος στόχος είναι η προσέλκυση πληθυσμού, μιας και στα πλαίσια των κοινωνικό-δημογραφικών μεταβολών πραγματοποιήθηκαν πολλές μετακινήσεις πληθυσμών σε άλλα σημεία της πόλης, προς αναζήτηση φθηνότερης και πιο ελκυστικής στέγασης, που τους παρείχε καλύτερη ποιότητα ζωής.

Στα πλαίσια της ανάδειξης του ιστορικού χαρακτήρα της περιοχής μελέτης και άλλων αξιόλογων στοιχείων της περιοχής, επιδιώκεται η εφαρμογή ενός σχεδίου, που θα τα αξιοποιεί και θα τα εντάσσει σε ένα νέο πολιτιστικό πλαίσιο. Μέσω της αξιοποίησής τους αναδεικνύεται η πολιτιστική ταυτότητα της περιοχής και παράλληλα προωθείται η πολιτιστική πολυμορφία της πόλης. Η τελευταία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της Λάρισας, μέσω της προσέλκυσης καταναλωτών (πχ. τουριστών, ανθρώπων της τέχνης και του πολιτισμού, επιχειρηματίες), καθώς και στην

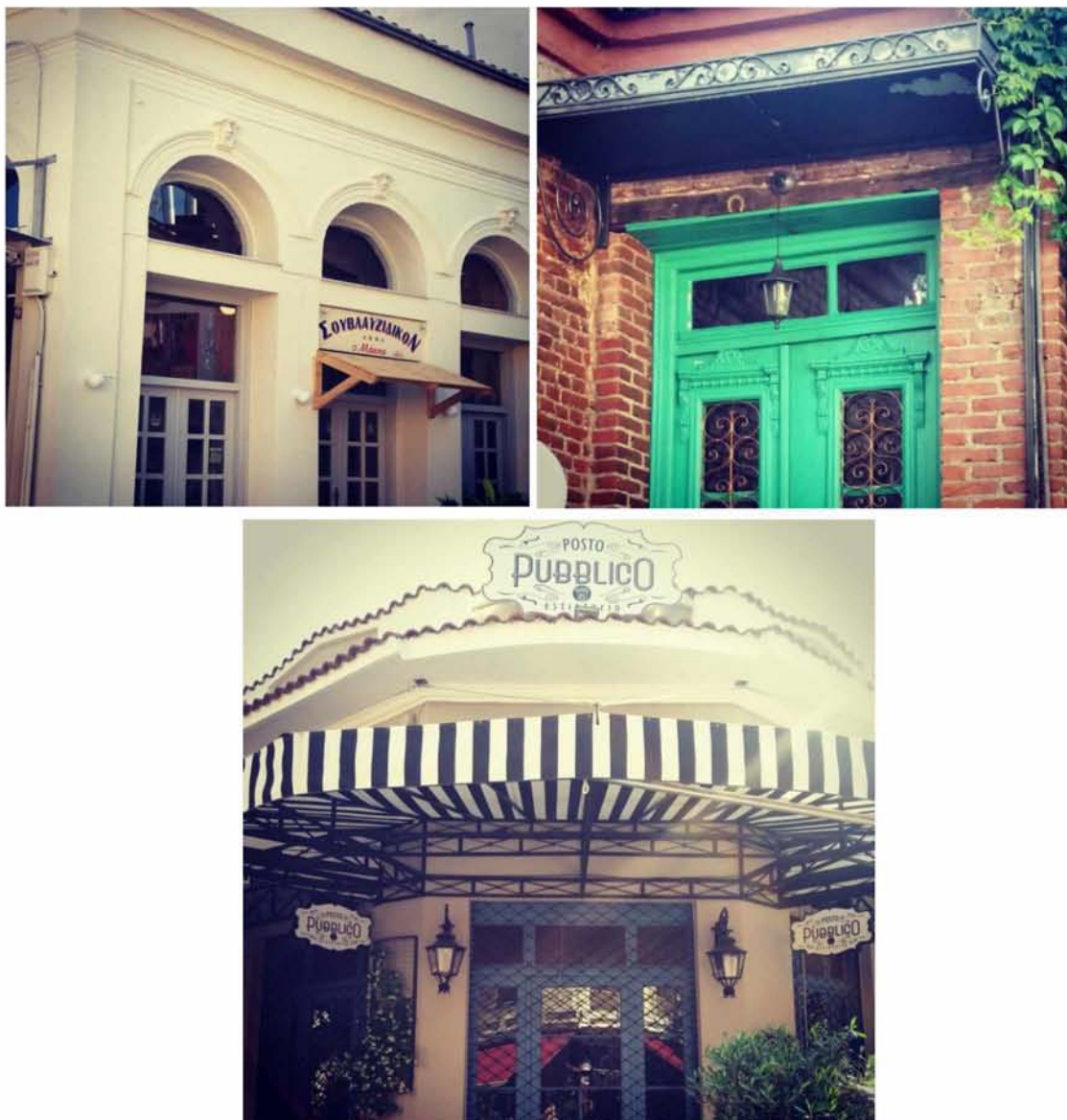
ανταγωνιστικότητα της έναντι των άλλων πόλεων διότι αποτελεί το εμπορικό και ιστορικό κέντρο της πόλης. Στην παρούσα οικονομική συγκυρία, η συντήρηση και αποκατάσταση τους, θεωρείται ασύμφορη οικονομικά για όλους όσους τις έχουν στην ιδιοκτησία τους (είτε κατοικίες είτε καταστήματα). Για τον λόγο αυτό κρίνεται σκόπιμη μια πιο οικονομική εκμετάλλευση αυτών των κτιρίων, ώστε να επαναχρησιμοποιηθούν. Εξάλλου η χρόνια εγκατάλειψη των κτιρίων αυτών αυξάνει και το μελλοντικό κόστος αποκατάστασής τους, φτάνοντας στο σημείο η κατεδάφισή του να θεωρείται η προσφορότερη, αλλά έσχατη, λύση. Προτείνεται η συντήρηση και αποκατάσταση των όψεων των κτιρίων και η ενεργοποίηση του προγράμματος «ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΩ» καθώς και τα Προγράμματα του ΚΑΠΕ για τις πράσινες γειτονιές και τους πράσινους τοίχους.

Εικόνες 23, 24 και 25: Όψεις εγκαταλελειμμένων κτιρίων επί της οδού Φιλελλήνων



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Εικόνες 26,27 και 28: Όψεις αναπαλαιωμένων ιδιωτικών κτιρίων επί της οδού Φιλελλήνων



Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Στο πλαίσιο αυτό λοιπόν προτείνεται η στοιχειώδης συντήρηση και αποκατάσταση των ζημιών ώστε να μπορεί ο χώρος να αξιοποιηθεί αλλά παράλληλα να προσφέρει την απαιτούμενη ασφάλεια. Επιπλέον επιδιώκεται, από το Δήμο, η ένταξη των έργων αναπαλαίωσης και αποκατάστασης, διαμόρφωσης των όψεων σε χρηματοδοτούμενα προγράμματα (πχ. ΕΣΠΑ 2014-2020, νέο URBACT), ώστε να μειωθεί στο ελάχιστο δυνατό το κόστος των έργων.

Η αισθητική μίας περιοχής αντανακλά την κουλτούρα και τον πολιτισμό των ίδιων των κατοίκων της. Επομένως μία καλαίσθητη αστική περιοχή προβάλλει την καλαισθησία των κατοίκων της και το σεβασμό τους ως προς τη διατήρησή της στο αστικό περιβάλλον. Πολλές αστικές περιοχές της χώρας δεν διακρίνονται από καλαισθησία, ενώ, ακόμη και αν σε αυτές υπάρχουν στοιχεία που θεωρούνται καλαίσθητα και τις βελτιώνουν, τις περισσότερες φορές, δεν τυχαίνουν σεβασμού αλλά καταστρέφονται. Μάλιστα ενέργειες για την αισθητική αναβάθμιση μίας τέτοιας περιοχής, θεωρούνται απαραίτητες στα πλαίσια της προβολής της. Αρχικά προτείνεται η ενίσχυση του χώρου με τον βασικό αστικό εξοπλισμό που συνίσταται σε κάθε αστική περιοχή, όπως παγκάκια, συμπλήρωση του ηλεκτροφωτισμού, δένδροφυτεύσεις, τοποθέτηση σήμανσης, παράλληλα προτείνονται δράσεις με την μορφή της εικαστικής τέχνης «γκράφιτι» σε δημόσιους χώρους.

Εικόνα 29: Διαμόρφωση δημόσιου χώρου με παγκάκια στο High Line Park της Νέας Υόρκης



Πηγή: <http://theorastikou1.blogspot.gr>

2. Η αύξηση των ελεύθερων χώρων και των χώρων πρασίνου με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και των επισκεπτών

Κρίσιμοι παράγοντες που συνδέονται με την ποιότητα ζωής στις αστικές περιοχές είναι η επάρκεια, η προσβασιμότητα και η ποιότητα των διαθέσιμων ελεύθερων -πράσινων χώρων. Η διάθεση στους πολίτες, τέτοιων καλά σχεδιασμένων και καλώς συντηρημένων χώρων, υψηλής ποιότητας, συντελεί στην ισορροπία δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος, στη βελτίωση της αισθητικής του τοπίου και της εικόνας της αστικής περιοχής/πόλης. Στην πραγματικότητα, οι χώροι αυτοί, σχεδιασμένοι με το βέλτιστο δυνατό τρόπο προσδίδουν μακροπρόθεσμη θετική αξία από οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική άποψη. Αρχικά συνεισφέρουν στην έλξη δραστηριοτήτων (επιχειρηματικών, πολιτισμικών κτλ), ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα της περιοχής και της πόλης, έναντι των άλλων. Παράλληλα, δίνουν το κίνητρο για χρήση τους από τους πολίτες και κατ' επέκταση για παραγωγική κοινωνική αλληλεπίδραση. Τέλος αποτελούν το φυσικό «αποθεματικό» μίας έντονα πυκνοδομημένης πόλης. Επομένως, για τη διασφάλιση της ποιότητας ζωής απαιτούνται πρακτικές εκμετάλλευσης, εξυγίανσης και αναζωογόνησης των ελεύθερων-πράσινων χώρων με σκοπό να επιφέρουν θετικές επιπτώσεις στην εργασία, την υγεία, τον ελεύθερο χρόνο και τις διαπροσωπικές σχέσεις των κατοίκων-χρηστών της.

Το έντονα πυκνοδομημένο περιβάλλον της πόλης καθιστά αναγκαία την παρουσία ενός δικτύου ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως κοινωνική αλλά και τεχνική υποδομή πρώτης ανάγκης από τον Δήμο για τον αστικό χώρο. Λόγω της περιορισμένης αδόμητης έκτασης κρίνεται σκόπιμη η εκμετάλλευση όλων των ελεύθερων χώρων που παρουσιάζονται στη περιοχή, ώστε όχι μόνο να αποτελέσουν μία «ανάσα» αλλά και να ενισχύσουν τον κοινόχρηστο χαρακτήρα της περιοχής. Σήμερα δίνεται η δυνατότητα στους φορείς της τοπικής αυτοδιοίκησης να απαλλοτριώσουν μέσω του Πράσινου Ταμείου ακίνητα για αύξηση των χώρων πρασίνου και πλατειών.

Συγκεκριμένα, επιδιώκεται η δημιουργία δικτύου ελεύθερων δημόσιων προσβάσιμων κοινόχρηστων χώρων αποκλειστικά για πεζούς. Το δίκτυο αυτό θα περιλαμβάνει τους υφιστάμενους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους μαζί με τους ακάλυπτους χώρους των οικοπέδων. Στο δίκτυο αυτό προβλέπεται να γίνουν μελέτες ανάπλασης που θα αξιοποιούν με το βέλτιστο δυνατό τρόπο τα φυσικά χαρακτηριστικά των χώρων,

τα οποία συμβάλλουν στη βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της ηχορύπανσης που προέρχεται από την έντονη κυκλοφορία και τις υφιστάμενες χρήσεις. Η υλοποίηση ενός τέτοιου δικτύου θα ξεκινήσει από την ανάπλαση, μικρών πάρκων και ελεύθερων χώρων καθώς και πεζοδρόμων. Έτσι το υλοποιημένο δίκτυο θα εξασφαλίσει βελτίωση της ποιότητας ζωής και αντιμετώπιση των παραπάνω αστικών φαινομένων, προτείνεται η εκμετάλλευση και ο ανασχεδιασμός των ελεύθερων-πράσινων χώρων που έχουν απομείνει αδόμητοι όχι μόνο δημόσιων, κοινωφελών ή κοινόχρηστων χώρων της περιοχής αλλά και των ακαλύπτων χώρων των πολυκατοικιών. Επομένως, προτείνεται η πεζοδρόμηση ολόκληρης της οδού Βενιζέλου και της οδού Φιλελλήνων (εικόνα 42) και η ολοκλήρωση της μελέτης της Βιοκλιματικής Ανάπλασης Φρουρίου (εικόνες 43 έως 50).

Η αναβάθμιση του αστικού ή και περιαστικού δημόσιου χώρου είναι ένα ζήτημα ευρύτερου πολεοδομικού σχεδιασμού και κατευθύνσεων. Για να είναι επιτυχημένα τα αποτελέσματα μιας σειράς δράσεων στους κοινόχρηστους χώρους της πόλης θα πρέπει να υπάρξει συνολική προσέγγιση, που σημαίνει οποιαδήποτε δράση με σκοπό την αναβάθμιση τον αστικό χώρο μιας περιοχής θα πρέπει να είναι ίσως αποτέλεσμα ενός ευρύτερου στρατηγικού σχεδιασμού μιας ολόκληρης αστικής περιοχής ή ακόμη και μιας περιφέρειας. Είναι επίσης αναγκαία η σφαιρική αντιμετώπιση όλων των παραμέτρων που συντελούν στην υποβάθμιση, δίνοντας σχεδιαστικές λύσεις που στοχεύουν εκτός από την φυσική και αισθητική επίλυση και σε άλλα ζητήματα όπως κοινωνικά και οικονομικά. Μια ακόμη παράμετρος που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ότι το σύγχρονο αστικό μοντέλο δίνει έμφαση στη μίξη χρήσεων και στην αξία της εγγύτητας στον χώρο εργασίας και στις κοινωνικές, εκπαιδευτικές, ψυχαγωγικές και εμπορικές δραστηριότητες. Μια σειρά παρεμβάσεων λοιπόν στον ελεύθερο δημόσιο χώρο της πόλης θα πρέπει να συντελεί στην διευκόλυνση της χρήσης ποδηλάτου, δημόσιων μεταφορών καθώς και πεζών μέσω της προώθησης βιώσιμου συστήματος μετακινήσεων επιβατών και εμπορευμάτων με προτεραιότητα στα ΜΜΜ σταθερής τροχιάς, το περπάτημα και το ποδήλατο. Ιδιαίτερο ρόλο για την επένδυση αυτής της αστικής διαχείρισης έχουν οι τοπικές αρχές οι οποίες πρέπει να δράσουν ως καταλύτες φέροντας συνεργασία και με άλλους φορείς, επιτροπές γειτονιάς, κοινοτικές ομάδες ακόμα και την ίδια την συμμετοχή ιδιωτών και απλών πολιτών της τοπικής κοινωνίας.

Σημαντικές προτεραιότητες που πρέπει να δοθούν επομένως κατά τον σχεδιασμό και την υλοποίηση παρεμβάσεων με σκοπό την ποιοτική αναβάθμιση δημόσιων χώρων είναι η προστασία και ανάδειξη των ίδιων των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, ο αποτελεσματικός έλεγχος των χρήσεων γης αλλά και η έμφαση σε περιοχές με φαινόμενα κοινωνικής περιθωριοποίησης.

Εικόνα 30: Οι φωτογραφίες αριστερά απεικονίζουν το πεζοδρομημένο τμήμα της οδού Βενιζέλου ενώ δεξιά είναι εικόνες από το τμήμα της οδού που προτείνεται να πεζοδρομηθεί επιπλέον



Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων και ιδία επεξεργασία

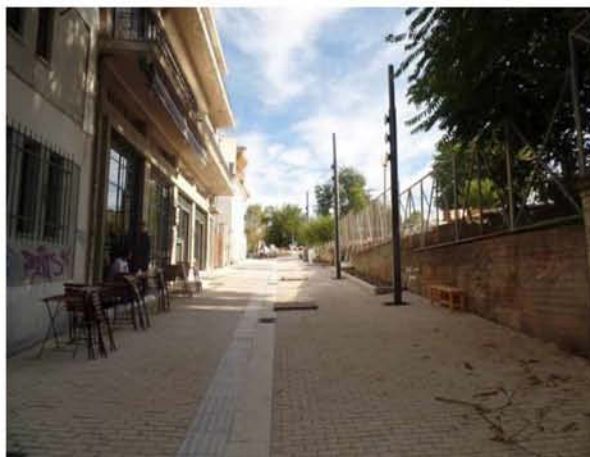
Εικόνες 31 και 32: Οδός στην περιοχή Φρουρίου πριν και μετά την παρέμβαση Βιοκλιματικής Ανάπλασης



Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων και Google Earth

Εικόνες 33 και 34: Η οδός Σκαρλάτου Σούτσου στην περιοχή Φρουρίου πριν και μετά την παρέμβαση Βιοκλιματικής Ανάπλασης





Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων και Google Earth

Εικόνες 35 και 36: Προχωρημένες εργασίες στην περιοχή Φρουρίου Βιοκλιματικής Ανάπλασης



Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων και Google Earth

Εικόνες 37 και 38: Η ολοκληρωμένη πρόταση σύμφωνα με τη μελέτη Βιοκλιματικής Ανάπλασης ιστορικού κέντρου

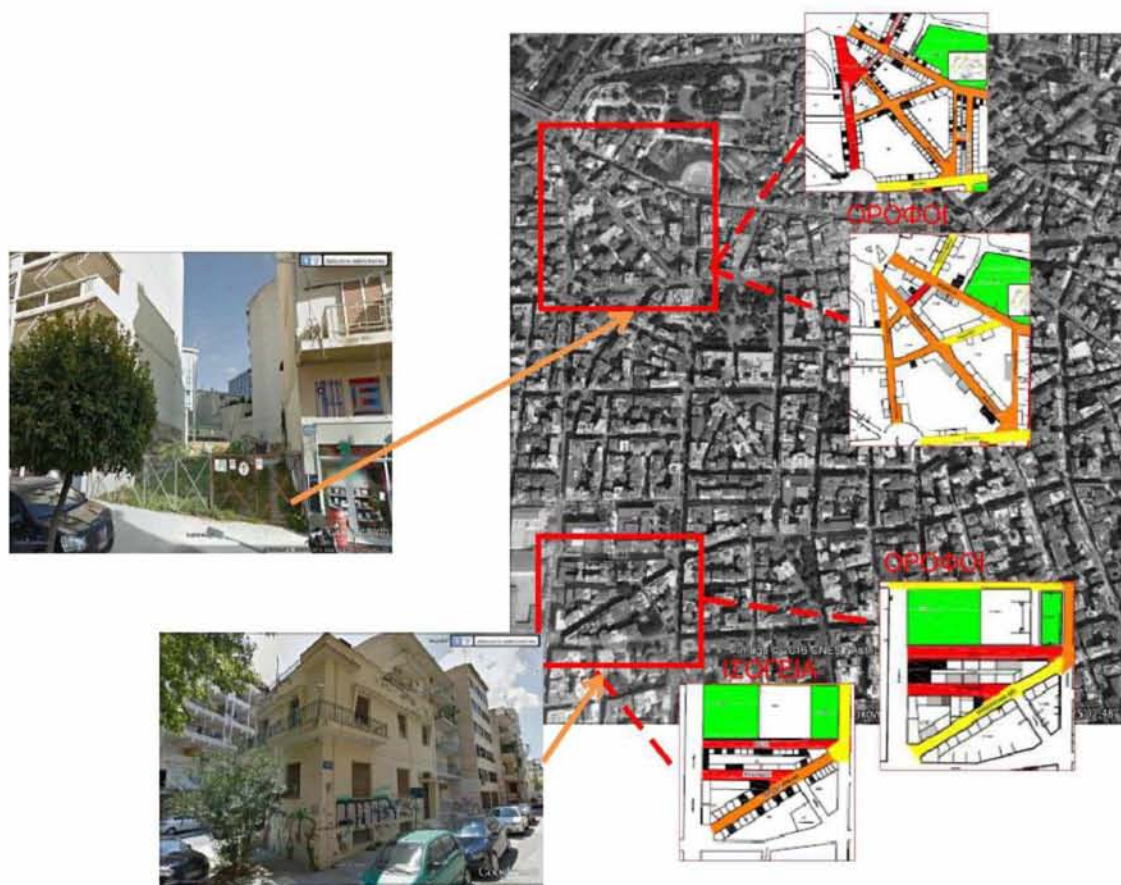


Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων

Τέλος προτείνεται η κτιριακή αραίωση και κατά χρήση ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων (όρος που πρωτοχρησιμοποιήθηκε από την κα. Γοσποδίνη Άσπα, (2012)). Δηλαδή, σε συγκεκριμένα οικοδομικά τετράγωνα προτείνεται η απαλλοτρίωση 1 ή

περισσότερων εγκαταλελειμμένων ιδιοκτησιών δημιουργώντας χωρική σύνδεση του ακάλυπτου χώρου στο εσωτερικό του Ο.Τ. με το σύστημα δρόμων ώστε να μετατραπεί ο χώρος αυτός είτε σε κοινόχρηστους χώρους πρασίνου, είτε σε χώρους στάθμευσης, είτε άλλες χρήσεις. Οι προτεινόμενοι αυτοί χώροι στην περιοχή μελέτης εντοπίζονται στον χάρτη της εικόνας 55.

Εικόνα 39: Χάρτης με προτεινόμενες περιοχές επέμβασης για την ενοποίηση ακάλυπτων χώρων



Πηγή: Google Earth και ιδία Επεξεργασία

3. Η προώθηση της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας

Στόχος της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι η αλλαγή της γενικότερης συμπεριφοράς και νοοτροπίας των ατόμων, στον τομέα των μετακινήσεων, εντός της πόλης. Η αλλαγή της στάσης αυτής επιτυγχάνεται με τη παροχή των βέλτιστων εναλλακτικών επιλογών μετακίνησης. Ενέργειες και δράσεις που συμβάλλουν στη βελτίωση και ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών και των μεταφορικών υποδομών, με προτεραιότητα την καθολική ανάπτυξη των εναλλακτικών ΜΜΜ, συντελούν στην

εξασφάλιση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Επομένως η βελτίωση του συστήματος μεταφορών, βασισμένη στις αρχές της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μπορεί να εξασφαλίσει τη ποιότητα ζωής και να αναδείξει τη παιδεία και τον πολιτισμό των χρηστών της.

- **Βελτίωση συστήματος στάθμευσης**

Για την επίλυση του προβλήματος της στάθμευσης καθίσταται αναγκαίος ο καθορισμός των ομάδων-ατόμων που σταθμεύουν στη περιοχή μελέτης, ώστε να λυθεί το πρόβλημα κατά περίπτωση. Ο διαχωρισμός έγκειται στο αν είναι κάτοικοι, εργαζόμενοι και περαστικοί. Στη πρώτη περίπτωση, δηλαδή των κατοίκων της περιοχής, πρέπει να βρεθούν και να δοθούν σε όλους ανεξαιρέτως χώροι στάθμευσης των οχημάτων τους και σε κοντινή απόσταση από την κατοικία τους. Στην περίπτωση των εργαζομένων (με εξαίρεση την περίπτωση αναπηρίας), καθώς και των επισκεπτών που επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν ΙΧ, θα είναι υποχρεωμένοι να πληρώσουν για τη θέση στάθμευσης στα κατά τόπους παρκινγκ της περιοχής μελέτης. Στόχος είναι να περιοριστεί η άσκοπη χρήση ΙΧ στους κεντρικούς δρόμους και να ωθηθούν οι πολίτες να χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ για τη μετακίνησή τους.

- **Ανασχεδιασμός και διαχείριση συστήματος κυκλοφορίας**

Για τη διευκόλυνση της ροής των οχημάτων κατά μήκος των κεντρικών αρτηριών και όχι μόνο, κρίνεται απαραίτητος ο επανασχεδιασμός των λωρίδων κυκλοφορίας των οχημάτων (ΜΜΜ, ΙΧ, κτλ.), ανά όχημα και λειτουργία (πχ. έκτακτης ανάγκης, χώροι φορτοεκφόρτωσης κτλ.), με παράλληλο τον αυστηρό έλεγχο τήρησής τους από τους πολίτες, με απώτερο σκοπό την ανεμπόδιστη κυκλοφορία και τη γρήγορη διέλευση όλων των κινούμενων οχημάτων.

- **Ενίσχυση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς**

Το γεγονός ότι η νοοτροπία και οι συνήθειες των ανθρώπων αλλάζουν πολύ δύσκολα και μάλιστα με αργούς ρυθμούς, καθίσταται αναγκαία, από τη μεριά της πολιτείας και συγκεκριμένα του Δήμου και της Περιφέρειας, να προσφέρουν ένα ολοκληρωμένο σύστημα ΜΜΜ, που θα ωθήσει τους πολίτες να υιοθετήσουν, με μεγαλύτερη ευκολία, βιωσιμότερους τρόπους μετακίνησης μέσα στην πόλη και να απεξαρτοποιηθούν από τα οχήματα ΙΧ. Επομένως προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην παροχή Μ.Μ.Μ., που θα ικανοποιούν τις ανάγκες για γρήγορη, οικονομική, άνετη και 24ωρη μετακίνηση, θα

προσφέρει τις απαραίτητες υπηρεσίες και υποδομή για τα ΑΜΕΑ, καθώς και ένα καλό σύστημα ενημέρωσης (χάρτες, πινακίδες διαδρομής, ενημέρωση στάσεων κ.α.).

Επιπλέον αξίζει να σημειωθεί ότι η περίοδος της κρίσης στην Ελλάδα, μπορεί να θεωρηθεί ευκαιρία για την αλλαγή της νοοτροπίας των πολιτών που προτιμούν τη χρήση ΙΧ έναντι των Μ.Μ.Μ.. Εφόσον η αύξηση του πετρελαίου δυσχεραίνει την αλόγιστη χρήση ΙΧ και η ανάγκη για οικονομικότερη μετακίνηση είναι πλέον αναγκαστική επιλογή για ορισμένους πολίτες, θεωρείται σκόπιμο η πολιτεία να εκμεταλλευτεί αυτή τη κατάσταση και να παρέχει, όσο της είναι δυνατό, ένα καλύτερο σύστημα ΜΜΜ, που θα προτιμάται από τους περισσότερους και δεν θα αποτελεί «αναγκαστική» επιλογή.

- **Βελτίωση προσβασιμότητας**

Η εύκολη προσβασιμότητα, με την δημιουργία αξόνων ήπιας κυκλοφορίας σε μία περιοχή, όχι μόνο καταπολεμά τον κοινωνικό αποκλεισμό συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων (ηλικιωμένων, ΑΜΕΑ κτλ), αλλά παράλληλα αποτελεί πλεονέκτημα, που αποφέρει αύξηση της κινητικότητας και της επισκεψιμότητας της αστικής περιοχής και συνεπώς την εισροή οικονομικών πόρων). Επομένως η βέλτιστη διαχείριση της προσβασιμότητας στο κέντρο, την καθιστά όχι μόνο βιώσιμο τόπο μετακινήσεων όλων των ομάδων αλλά προσφέρει και οικονομικά οφέλη, σε αυτή τη δύσκολη οικονομική συγκυρία, λόγω της αυξημένης κινητικότητας.

4. Η ανάπτυξη καινοτόμων δραστηριοτήτων απασχόλησης

Στο πλαίσιο των σημερινών συνθηκών της οικονομικής κρίσης και ύφεσης των αστικών πόλεων, το ζήτημα της απασχόλησης είναι καίριο για την ανάπτυξή τους. Οφείλεται να τονιστεί ότι δίχως ανθρώπινο δυναμικό καμία πόλη δεν μπορεί να παράγει και να αναπτύσσεται οικονομικά μιας και ο άνθρωπος αποτελεί το βασικότερο κεφάλαιο της παραγωγής. Επομένως στρατηγικές ανάπτυξης που δεν εκμεταλλεύονται τον ενεργό πληθυσμό μίας κοινωνίας δεν μπορούν και να στοχεύουν σε μία αποτελεσματική μακροπρόθεσμη οικονομική ανάπτυξη. Στόχος λοιπόν είναι η εκμετάλλευση αυτού του δυναμικού και ιδιαίτερα του νέου ηλικιακά, αφού αυτό έχει την απαραίτητη γνώση, καθώς και τη δυνατότητα να προσφέρει πρωτοποριακές, καινοτόμες και «έξυπνες» ιδέες στο τομέα της παραγωγής.

Εξάλλου η νεανική επιχειρηματικότητα είναι και ένας από τους βασικούς στόχους που έχει θέση ο Δήμος Λαρισαίων ως προτεραιότητα για την απασχόληση των νέων της πόλη. Αυτή μπορεί να επιτευχθεί μέσω κατάλληλων πλαισίων και κινήτρων, σύγχρονων υποδομών και άρτια καταρτισμένου ανθρώπινου δυναμικού.

- **Προσέλκυση καινοτόμων-πολιτιστικών δραστηριοτήτων**

Στα πλαίσια της προώθησης της ιδέας των *creative industries* προτείνεται η δημιουργία χώρων που θα προωθούν την επιχειρηματικότητα και τη δημιουργικότητα. Οι χώροι αυτοί θα αποτελούν χώρους συνάντησης ατόμων, οποιασδήποτε ηλικίας (αν και θα είναι πιθανότερο να απευθύνονται περισσότερο σε άτομα κυρίως νεαρής ηλικίας) με κοινά ενδιαφέροντα και δημιουργικό πνεύμα. Οι χώροι αυτοί επιδιώκεται να αναπτυχθούν στο χώρο, σε μεγάλες συγκεντρώσεις, ώστε με το χρόνο να αρχίσουν να αποκτούν χαρακτήρα μικρών cluster επιχειρηματικότητας, πολιτισμού και δημιουργικότητας. Προτείνονται χώροι που να έχουν χαρακτήρα εργαστηρίων. Στα εργαστήρια αυτά θα παρέχεται ο απαραίτητος τεχνικός εξοπλισμός, ώστε μέρος του πληθυσμού να μπορεί να τον χρησιμοποιήσει για να επιδιορθώσει, να φτιάξει και να δημιουργήσει τα δικά του αντικείμενα. Τέτοιοι χώροι μπορεί να είναι εργαστήρια κατασκευής επίπλων, κοσμημάτων, ρούχων, υποδημάτων και άλλων, απευθυνόμενα σε άτομα που τους είναι οικονομικά προσφορότερη η κατασκευή ή η επιδιόρθωση αντικειμένων παρά η αγορά νέων, αλλά και σε άτομα που θέλουν να περάσουν δημιουργικά και παραγωγικά την ώρα τους.

Η δεύτερη κατηγορία χώρων προσφέρεται για την ανάπτυξη δημιουργικών δραστηριοτήτων. Τέτοιοι χώροι μπορεί να φιλοξενούν δημιουργικές ομάδες (πχ. μουσικούς, ηθοποιούς, καλλιτέχνες κτλ), στους οποίους θα παρέχεται ο κατάλληλος εξοπλισμός για την προετοιμασία τους (πχ. πρόβες) για μία εκδήλωση. Οι παραπάνω χώροι προτείνεται να αναπτυχθούν στο χώρο με τρόπο ώστε να δημιουργήσουν μικρά πολιτιστικά cluster. Για τον λόγο αυτό επιδιώκεται η στέγασή τους στα ισόγεια των υφισταμένων κλειστών καταστημάτων και ιδιαίτερα σε σημεία μεγάλων συγκεντρώσεων (κλειστών καταστημάτων), που παράλληλα βρίσκονται κοντά σε υφιστάμενους πολιτιστικούς χώρους.

Για την επίτευξη των παραπάνω, επιδιώκεται από το Δήμο και την πολιτεία η παροχή κινήτρων που θα ωθήσουν τους πολίτες στην ενοικίαση αυτών των χώρων ώστε να αναπτυχθούν τέτοιου τύπου δραστηριότητες (πχ. μείωση δημοτικών τελών). Οι χώροι

αυτοί μπορούν επίσης να έχουν χαρακτήρα συνεταιριστικών αυτο-διαχειριζόμενων επιχειρημάτων, ώστε το αρχικό κεφάλαιο (πχ. ενοικίαση χώρου κτλ) να καλύπτεται από όλα τα άτομα της επιχείρησης και να μη βαραίνει μόνο ένα άτομο. Έτσι οι χώροι αυτοί θα μπορούν πιο εύκολα να επανενοικιαστούν, να ανοίξουν και να λειτουργήσουν ως δημιουργικοί χώροι σύμφωνα με τη δράση. θα λειτουργούν ως χώροι (προς ενοικίαση) εργασίας των καλλιτεχνών. Στους χώρους αυτούς οι καλλιτέχνες θα συναντώνται, θα συνεργάζονται, θα διδάσκονται ο ένας από τον άλλο και θα διοργανώνουν εκδηλώσεις προβάλλοντας το έργο τους.

Στα πλαίσια λοιπόν της ανάπτυξης του πολιτισμού και της κοινωνικοποίησης των πολιτών, τέτοιου είδους δραστηριότητες θα είναι ιδανικές, δεδομένου ότι θα παρέχουν στους πολίτες έναν τόπο για πολιτιστική παραγωγικότητα, ψυχαγωγία και κοινωνικοποίηση τις ώρες που δεν θα εργάζονται. Με τη θέσπιση οικονομικών και φορολογικών κινήτρων για την ανάπτυξη των ιδιωτικών κτιρίων – μέσω του Ευρωπαϊκού Προγράμματος Jessica μπορεί να ενισχυθεί η τοπική κοινωνία και να αναχαιτίσει το φαινόμενο της ύφεσης και της συρρίκνωσης.

- **Νεανική επιχειρηματικότητα**

Ένας άλλος τρόπος αξιοποίησης των κενών οικοδομημάτων θα μπορούσε να είναι η δημιουργία ενός επιχειρηματικού συνεργατικού κέντρου. Το κέντρο αυτό θα είναι ένας χώρος όπου νέοι άνθρωποι, με επιχειρηματικές ιδέες θα μπορούν να νοικιάσουν το γραφείο τους και να δουλέψουν για την ανερχόμενη επιχείρησή τους. Μέσα στους χώρους αυτούς θα μπορεί να δουλεύουν μαζί πολλοί επιχειρηματίες, ξεχωριστά ο καθένας αλλά και μέσα από τη συνεργασία μεταξύ τους (εφόσον έχουν κοινούς στόχους). Με αυτό τον τρόπο μπορεί, από τους χώρους αυτούς, να προκύψουν και συνεργασίες μεταξύ των νέων επιχειρηματιών. Ενημέρωση για χρηματοδοτικά προγράμματα όπως ΕΣΠΑ, Jessica, Jeremie, Jasmine, Jaspers). Παρακάτω αναλύονται τα χρηματοδοτικά προγράμματα του Επιχειρησιακού Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα, Καινοτομία» -ΕΠΑνΕΚ κίνηση (2014-2020) τα οποία μπορούν να συμβάλουν στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας γενικότερα αλλά κυρίως των μικρομεσαίων επιχειρήσεων και των νέων επιχειρηματιών.

Χρηματοδοτικά Προγράμματα για την Ενίσχυση της Νεανικής Επιχειρηματικότητας και των Μικρομεσαίων Επιχειρήσεων

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανταγωνιστικότητα, Επιχειρηματικότητα και Καινοτομία» (ΕΠΑνΕΚ) αποτελεί ένα από τα πέντε τομεακά επιχειρησιακά προγράμματα του Συμφώνου Εταιρικής Σχέσης (νέο ΕΣΠΑ) για την περίοδο 2014-2020, που εγκρίθηκαν μαζί με τα 13 Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα στις 18/12/2014 από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Το ΕΠΑνΕΚ καλύπτει γεωγραφικά το σύνολο της Χώρας και διαθέτει προϋπολογισμό 4,67 δις ευρώ δημόσιας δαπάνης (3,65 δις Ενωσιακής Συνδρομής), έναντι προϋπολογισμού του συνόλου των Προγραμμάτων ύψους 19 δις ευρώ δημόσιας δαπάνης (15,3 δις ευρώ Ενωσιακής Συνδρομής), χωρίς να συμπεριλαμβάνεται ο προϋπολογισμός του Προγράμματος Αγροτικής Ανάπτυξης και του Προγράμματος Αλιείας και Θάλασσας, των οποίων οι εγκρίσεις ακολουθούν, ούτε ο προϋπολογισμός άλλων Προγραμμάτων (Συνδέοντας την Ευρώπη, Ευρωπαϊκή Εδαφική Συνεργασία, Ευρωπαϊκό Ταμείο για τους Απόρους).

Κεντρικός στρατηγικός στόχος του ΕΠΑνΕΚ είναι η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων, η μετάβαση στην ποιοτική επιχειρηματικότητα, με αιχμή την καινοτομία και την αύξηση της εγχώριας προστιθέμενης αξίας.

Το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα για την Ανταγωνιστικότητα, την Επιχειρηματικότητα, και την Καινοτομία κατέχει κεντρική θέση στην προσπάθεια της Χώρας για τη δημιουργία και στήριξη ενός νέου παραγωγικού μοντέλου που θα οδηγήσει στην ανάπτυξη και στην ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής οικονομίας, με τη μόχλευση ιδιωτικών πόρων.

Το νέο μοντέλο αναδεικνύει σε κεντρικό ρόλο παραγωγικούς, ανταγωνιστικούς και εξωστρεφείς τομείς της οικονομίας όπως τουρισμό, ενέργεια, αγροδιατροφή, περιβάλλον, εφοδιαστική αλυσίδα, τεχνολογίες πληροφορικής & επικοινωνιών, υγεία και φαρμακευτική βιομηχανία, δημιουργικές και πολιτιστικές βιομηχανίες, υλικά – κατασκευές.

Τα προγράμματα που υπάρχουν για την προγραμματική περίοδο 2014-2020 για την επιχειρηματικότητα είναι:

- 1) Αναβάθμιση πολύ μικρών υφιστάμενων επιχειρήσεων
- 2) Ενίσχυση Τουριστικών ΜΜΕ επιχειρήσεων

3) Ενίσχυση αυτοαπασχόλησης πτυχιούχων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης

4) Νεοφυής επιχειρηματικότητα

Την περίοδο 2007-13 εισήχθησαν επίσης δύο νέες Πρωτοβουλίες για την ενίσχυση των αστικών περιοχών, οι Jeremie και Jessica. Η Πρωτοβουλία «Κοινή Ευρωπαϊκή Στήριξη για Βιώσιμες Επενδύσεις στις Αστικές Περιοχές» γνωστή ως Jeremie έχει σαν στόχο τη χρηματοδότηση για τη δημιουργία βιώσιμων επενδύσεων με σκοπό τη βελτίωση της απασχόλησης και την προώθηση της κοινωνικής συνοχής στις πόλεις. Η χρηματοδότηση επικεντρώνεται στις νέες, στις μικρές και στις πολύ μικρές επιχειρήσεις. Για την υλοποίηση της Πρωτοβουλίας η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ) συνεργάζεται με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕ) και την Αναπτυξιακή Τράπεζα του Συμβουλίου της Ευρώπης (ΕC, n.d.). Η Πρωτοβουλία «Κοινή Ευρωπαϊκή Υποστήριξη για τις Βιώσιμες Επενδύσεις στις Αστικές Περιοχές» γνωστή ως Jessica προωθεί την ανάπτυξη των πόλεων καθώς συμβάλλει στη χρηματοδότηση αστικών αναπλάσεων. Είναι μία Πρωτοβουλία της Επιτροπής σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΠΕ) και την Αναπτυξιακή Τράπεζα του Συμβουλίου της Ευρώπης (ΕΕ, 2006γ). Στην περίπτωση της Ελλάδας οι Πρωτοβουλίες προβλέπεται να υλοποιηθούν με τους πόρους των Περιφερειακών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων (ΠΕΠ) και τη συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕ) για την περίοδο 2007-13 (ΥΠΟΑΝ, 2010). Ακολούθως περιγράφονται συνοπτικά οι βασικές κατευθύνσεις των ευρωπαϊκών προγραμμάτων χρηματοδότησης για μια βιώσιμη αστική ανάπτυξη.

1. JESSICA

Στηρίζει τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη και ανάπλαση μέσω μηχανισμών χρηματοοικονομικής τεχνικής για

- Αστικές υποδομές
- Χώρους πολιτιστικής κληρονομιάς
- Υποκατάστασης υποβαθμισμένων βιομηχανικών τοποθεσιών
- Δημιουργίας νέων επιφανειών για εμπορική χρήση
- Πανεπιστημιακά κτίρια
- Βελτιώσεις στην ενεργειακή αποδοτικότητα

2. JEREMIE

Στηρίζει τη βελτίωση των ΜΜΕ για

- Την σύσταση νέων επιχειρήσεων ή επέκταση υφιστάμενων
- Την πρόσβαση επιχειρήσεων (ΜΜΕ) σε επενδυτικά κεφάλαια
- Την έρευνα και ανάπτυξη, τη μεταφορά τεχνολογίας, την καινοτομία και επιχειρηματικότητα
- Τον τεχνολογικό εξοπλισμό των παραγωγικών δομών
- Τις παραγωγικές επενδύσεις που δημιουργούν και διασφαλίζουν βιώσιμες θέσεις εργασίας

3. JASMINE

Σκοπός του προγράμματος είναι :

- Να βελτιώσει την ικανότητα των παρόχων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων σε διάφορους τομείς
- Να βοηθήσει να αποκτήσουν σταθερή και βιώσιμη θέση στην αγορά των μικροπιστώσεων

4. JASPERS

Το πρόγραμμα αυτό προσφέρει συμβουλές και παροχή τεχνικής βοήθειας και

- Στηρίζει προετοιμασίες των έργων (από τον προσδιορισμό του έργου μέχρι την υποβολή της αίτησης στην ΕΕ
- Καλύπτει ανεξάρτητο ποιοτικό έλεγχο στα έργα
- Αξιολογεί όλα τα μεγάλα έργα που υποβάλλονται στην ΕΕ
- Στηρίζει τα μεγάλα έργα (κυρίως υποδομών) κατά την υλοποίησή τους.

5. Η προσέλκυση νεανικού πληθυσμού

Η πόλη της Λάρισας είναι μια νεανική – φοιτητική πόλη με έντονη διασκέδαση. Είναι γνωστή και ως η πόλη του καφέ. Όλος ο νεανικός πληθυσμός της πόλης αποτελεί τον «ενεργό» της πληθυσμό, όχι μόνο από την άποψη της εργασίας αλλά κυρίως, λόγω της έντονης δραστηριότητάς του στον αστικό χώρο. Ο πληθυσμός αυτός αναπτύσσει πρωτοβουλίες στη πόλη, δημιουργεί και συμμετέχει σε δράσεις, σχεδιάζοντας και διεκδικώντας μια άλλη κοινωνία, μια άλλη πόλη. Για τον λόγο αυτό, η πόλη πρέπει να σχεδιαστεί με τρόπο ώστε να αποτελέσει τον κατάλληλο τόπο προσέλκυσης των νέων, έναν τόπο φιλικό που θα εξυπηρετεί τις ανάγκες τους για ανάπτυξη και προβολή των καινοτόμων και πρωτότυπων ιδεών τους. Πόλος έλξης για κινηματογραφόφιλους και δημιουργούς από όλη την Ελλάδα είναι το Διεθνές Κινηματογραφικό Φεστιβάλ

Λάρισα, Το Μεσογειακό Φεστιβάλ Νέων Κινηματογραφιστών το οποίο είναι ένα διεθνές κινηματογραφικό φεστιβάλ που απευθύνεται σε νέους κινηματογραφιστές ηλικίας 22 - 29 ετών, Το φεστιβάλ θεάτρου δρόμου Λάρισα που διοργανώνεται από το 2012 και σχήματα από τη Λάρισα, από άλλες πόλεις της Ελλάδας και από τα Βαλκάνια μετατρέπουν την πόλη σε σκηνικό θεάτρου, παίζοντας μουσική και προσφέροντας την τέχνη του θεάτρου του δρόμου. Πρόκειται για έναν καταξιωμένο πολιτιστικό θεσμό, σταθμό στα καλλιτεχνικά δρώμενα της πόλης, ο οποίος προβάλλει τη Λάρισα τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Το φεστιβάλ συγκεντρώνει το ενδιαφέρον πάρα πολλών θεατών και κάθε φορά παρουσιάζει χορωδίες υψηλού καλλιτεχνικού επιπέδου, η Εβδομάδα χορού στον Μύλο Παππά και σε δρόμους της πόλης με προσκεκλημένους καλλιτέχνες ντόπιους και ξένους από όλον τον κόσμο που τους δίνεται η ευκαιρία για ανταλλαγή απόψεων, γνώσεων και εμπειριών τόσο για τους χορευτές όσο και για το κοινό. Προτείνονται δρώμενα στους δημόσιους χώρους με περισσότερη προβολή των εκδηλώσεων σε ανοικτούς κοινόχρηστους χώρους όπως πεζοδρόμους, πλατείες και ιστορικά κτίρια με άλλες μορφές τέχνης (εκθέσεις φωτογραφίας, κατασκευές για παιδιά, graffiti στο ποτάμι, skating, κ.λ.π.).

Η Λάρισα θα μπορούσε να αναδειχθεί ως η πόλη των ειδικών γεγονότων ανοιχτή σε νέες καλλιτεχνικές εκφράσεις. Κάτι τέτοιο θα μπορούσε να υποστηριχθεί λόγω της γεωγραφικής της θέσης, την προσβασιμότητά της, τη γεωμορφολογία της και του ειδικού ρόλου που διαδραματίζει ο Πηνειός ποταμός. Παράλληλα με την ενίσχυση της πολιτιστικής ταυτότητας της περιοχής, η πόλη αναδεικνύεται ως τουριστικός πόλος έλξης..

Στην περιοχή υπάρχουν 3 κενά κτίρια πρώην ξενοδοχείων, η θέση των οποίων φαίνεται στην εικόνα 52. Τα συγκεκριμένα κτίρια προτείνεται να μετατραπούν τα δύο σε φοιτητικές εστίες και το ένα επιχειρηματικό συνεργατικό κέντρο νέων επιχειρηματιών.

Εικόνα 40: Χωροθέτηση των 3 κενών ξενοδοχείων



Πηγή: Google Earth και ιδία Επεξεργασία

6. Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ταυτότητας της πόλης όπως προβλέπεται από το Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ της πόλης με την δημιουργία πολιτιστικών διαδρομών.

Προτείνονται παρεμβάσεις ενοποίησης των πολιτιστικών στοιχείων της περιοχής, η οποία περιβάλλεται από πεζοδρόμους μεταξύ τους αλλά και με άλλα σημεία ενδιαφέροντος στην άμεση περιοχή. Οι παρεμβάσεις αυτές έχουν ως στόχο την εύκολη ενημέρωση των επισκεπτών, καθώς και τη προβολή των πολιτιστικών στοιχείων. Είναι σημαντικό να κατανοηθεί ότι η προσέλκυση επισκεπτών-τουριστών δε μπορεί να επιδιωχθεί δίχως τις στοιχειώδεις αλλά παράλληλα πρωτότυπες τεχνικές ενημέρωσης των πολιτιστικών στοιχείων της πόλης.

Ακόμα, προτείνεται να σχεδιαστεί δίκτυο πολιτιστικών διαδρομών και εκδηλώσεων στα σημαντικά σημεία του ιστορικού κέντρου και να δημιουργηθεί πολιτιστική – πράσινη διαδρομή με αφετηρία τον ποταμό Πηνειό και στάσεις στα σημαντικότερα αξιοθέατα της πόλης με ιστορικό, πολιτιστικό και πολιτισμικό. Ο ποταμός Πηνειός, ένα

σημαντικό πλεονέκτημα για την πόλη πρέπει να συνδεθεί με τον αστικό ιστό με στόχο να λειτουργήσει ως ενεργό δομικό στοιχείο της πόλης, μέσω των υπαρχόντων αλλά και προτεινόμενων διαδρομών πρασίνου, χώρων αναψυχής, πολιτισμού και ιστορίας οι οποίοι θα είναι αποτέλεσμα σοβαρής μελέτης για την βιώσιμη κινητικότητα στην πόλη και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητάς της. Σημαντικό κρίνεται επίσης να συνδεθούν θύλακες, πολιτισμού και περιοχές ιδιαίτερου οικονομικοκοινωνικού ενδιαφέροντος (εμπορικό κέντρο) με το δίκτυο των υπαίθριων χώρων δημιουργώντας ένα ολοκληρωμένο πλέγμα διαδρομών αειφορικού χαρακτήρα που θα συμπλέκεται με τον αστικό ιστό. Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, η άρθρωσή τους με το σύγχρονο κέντρο και η γενικότερη αναβάθμισή τους αποτελούν προϋπόθεση για να διαμορφώσει η Λάρισα μία φυσιογνωμία σε προέκταση της πλούσιας ιστορίας της. Όλοι οι αρχαιολογικοί χώροι και οι χώροι πολιτισμού της πόλης θα μπορούσαν να αποτελέσουν σημεία αναφοράς του δικτύου των αστικών υπαίθριων χώρων της πόλης ώστε να αναδειχθεί η ιστορία της (το Αρχαίο Θέατρο, το Μπεζεστένι, το τείχος του Ιουστινιανού κ.α.).

Όλα τα παραπάνω κατάλληλα σχεδιασμένα και συνδεδεμένα μεταξύ τους, θα μπορούσαν να απογειώσουν την εικόνα της Λάρισας και να την μετατρέπουν σε ένα πλούσιο οικονομικό και ισχυρό κέντρο τοπικής και υπερτοπικής σημασίας.

Χάρτης 9: Πολιτιστική διαδρομή



Πηγή: Αρχείο Δήμου Λαρισαίων (Ιδία επεξεργασία)

7. Ενέργειες Τοπικών Αρχών για την ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στην περιοχή

Εκτός από τις παραπάνω ομάδες προτάσεων, οι οποίες έχουν περισσότερο επεμβατικό χαρακτήρα στον αστικό ιστό προτείνεται και μια σειρά δράσεων πιο στοχευόμενες στην ενίσχυση της επιχειρηματικότητας στην περιοχή. Αυτές είναι:

- Συμμετοχή του Δήμου και ενέργειες για την στήριξη της τοπικής μικρομεσαίας επιχείρησης
- Υλοποίηση από Δήμο του ΣΟΑΠ (Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων), που σύμφωνα με το Ν. 2742/99 θεσμοθετήθηκαν το 2012 και επιδιώκεται η βελτίωση των υποδομών και των βασικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων
- Σεμινάρια από τον Δήμο για το τοπικό επιχειρείν
- Δημιουργία ειδικού ερευνητικού παρατηρητηρίου
- Καταγραφή των επιχειρήσεων για περεταίρω αξιολόγηση της κατάστασης και λήψη αποφάσεων

8. Φύτευση πρασίνου σε κοινόχρηστους χώρους ανεξαρτήτου κλίμακας(με έμφαση τις πλατείες), δημιουργία αντικειμένων εξωραϊσμού με χαρακτηριστικό το υδάτινο στοιχείο και εξασφάλιση περισσότερων ελεύθερων θέσεων για την παραμονή των περαστικών στο χώρο.

9. Ενίσχυση δημόσιου χώρου-νέες πεζοδρομήσεις στο ιστορικό κέντρο

Οι αλλαγές στην αντίληψη περί δημόσιου αστικού χώρου και ιδιωτικού διαφέρουν, ανάλογα με τις οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες κάθε εποχής και διαμορφώνουν την εικόνα της πόλης και τον χαρακτήρα της (Στεφάνου, 1999). Στις σύγχρονες πόλεις υπάρχουν δύο βασικά επίπεδα στα οποία μπορούν να υπάρξουν σημαντικές βελτιώσεις με την συμβολή του δημόσιου χώρου. Το πρώτο επίπεδο αφορά την κοινωνική ζωή μέσω της συναναστροφής των κατοίκων μιας πόλης στους δημόσιους χώρους της. Το δεύτερο συνδέεται με τα περιβαλλοντικά ζητήματα των σύγχρονων αστικών κέντρων (πυκνή δόμηση, πυκνό και κορεσμένο οδικό δίκτυο, ρύπανση, έλλειψη πρασίνου) και το ρόλο του δημόσιου χώρου στην αντιμετώπισή τους. Οι ελληνικές πόλεις αντιμετωπίζουν σοβαρά άλματα προβλήματα και στα δύο παραπάνω

επίπεδα ενώ τα μέτρα που πρέπει να παρθούν για την βιώσιμη ανάπτυξή τους είναι επιτακτικής ανάγκης.

Ενδιαφέρον παράδειγμα ενίσχυσης της κοινωνικής ζωής του τόπου μέσω ανάπλασης και δημιουργίας νέων δημόσιων χώρων στην πόλη είναι η περίπτωση της Κοπεγχάγης, Δανία. Με ένα ιστορικό αναπλάσεων τριάντα περίπου χρόνων είναι πλέον σήμερα μια πόλη μεσαιωνικού χαρακτήρα με πολλούς και λειτουργικούς δημόσιους υπαίθριους χώρους. Το 1962 άρχισαν να απομακρύνουν από την κεντρική εμπορική περιοχή τα αυτοκίνητα και στη συνέχεια κάθε χρόνο ένας δρόμος ή μία πλατεία άλλαζε και αναμορφωνότανε. Το βασικό συστατικό επιτυχίας ενός μοντέλου απουσίας αυτοκινήτου από το κέντρο ήταν η σταδιακή προώθησή του, μέσω μιας αργής μακροχρόνιας διαδικασίας κάνοντας τους κατοίκους να συνειδητοποιήσουν ότι απλά έτσι έπρεπε να γίνει. Το ένα τρίτο των εργαζομένων στην Κοπεγχάγη χρησιμοποιούν πλέον ποδήλατο για να φτάσουν στην δουλειά τους αφού ιδιαίτερα αισθητή έγινε η αντίληψη πως αν δεν μπορείς να παρκάρεις δεν μπορείς να οδηγήσεις. Η τακτική που ακολουθήθηκε ήταν να μετακινείτε κάθε χρόνο το 2% των χώρων στάθμευσης έξω από την πόλη. Ο ρυθμός ήταν τόσο αργός που σε κανέναν δεν έκανε εντύπωση αλλά η διαδικασία συνεχίστηκε για είκοσι πέντε χρόνια και έφερε αποτέλεσμα. Ως εκ τούτου μειώθηκαν τα αυτοκίνητα στο κέντρο της πόλης και υπάρχουν περισσότεροι διαθέσιμοι ελεύθεροι χώροι.

10. Ανάδειξη των τοπικών προϊόντων brand της περιοχής

Η Λάρισα, και η ευρύτερη κοντινή σε αυτήν περιφέρεια, έχει προσελκύσει μεγάλες εμπορικές πολυεθνικές επιχειρήσεις, αλλά και βιομηχανικές. Η πόλη διαθέτει ένα πολύ δυναμικό εμπορικό κέντρο που εκτείνεται σε μια πολύ μεγάλη έκταση με ιδιαίτερα δυναμική αγορά. Έχει γύρω της τον κάμπο της Θεσσαλίας και το γεγονός αυτό από μόνο του προσδίδει ένα επίσης πολύ ισχυρό στοιχείο, αναγνωρισμένο σε εθνικό επίπεδο, τη Λάρισα ως αγροτικό κέντρο. Για το λόγο αυτό και με στόχο την επίτευξη υψηλής ανταγωνιστικότητας έναντι άλλων πόλεων αλλά και την αύξηση της τουριστικής κίνησης ο Δήμος θα μπορούσε να δώσει κίνητρα στους ιδιοκτήτες επιχειρήσεων να διαφημίσουν-αναδείξουν τα τοπικά προϊόντα της περιοχής και παράλληλα να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας οι οποίες θα επιχορηγούνται από ειδικά προγράμματα στήριξης μικρομεσαίων επιχειρήσεων.

11. Προώθηση της πόλης ως κέντρο έρευνας και εκπαίδευσης όπως προβλέπεται από το Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ της πόλης.

Στην πόλη της Λάρισας, όπως έχει ήδη αναφερθεί στη Β' Φάση του Στρατηγικού Σχεδίου Μάρκετινγκ Λάρισας, εδρεύουν δύο πανεπιστημιακές σχολές υγείας και συγκεκριμένα το Τμήμα Ιατρικής και το Τμήμα Βιοχημείας & Βιοτεχνολογίας.

Το Τμήμα Ιατρικής το οποίο λειτούργησε για πρώτη φορά το 1990, αποτέλεσε το πρώτο βήμα στην ανάπτυξη της νεοσύστατης Σχολής Επιστημών Υγείας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας που λειτουργεί στη Λάρισα, ενώ το Τμήμα Βιοχημείας και Βιοτεχνολογίας είναι το πρώτο στην Ελλάδα με συναφές αντικείμενο που φιλοδοξεί να προσφέρει υψηλού επιπέδου επιστημονική κατάρτιση και ευελπίζεται να δημιουργήσει μια γενιά επιστημόνων με άμεση αντίληψη των απαιτήσεων και των προβλημάτων των παραγωγικών ελληνικών επιχειρήσεων και φορέων του αντικειμένου. Επίσης, στην πόλη λειτουργεί από το 1983 το Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (ΤΕΙ) Θεσσαλίας με 2 παραρτήματα και όλες τις υπηρεσίες ενός αυτοδιοικούμενου ιδρύματος.

Η ιδιαίτερη δυναμική του τομέα των υπηρεσιών υγείας διαφαίνεται στην εκπαιδευτική εξειδίκευση της πόλης με τις πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις (κλινικές, εργαστήρια και ειδικές μονάδες του Ιατρικού Τμήματος της Σχολής Επιστημών Υγείας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας) και τις εξειδικευμένες υποδομές όπως είναι η δημιουργία Κέντρου Αδρονικής Θεραπείας για την παροχή διαγνωστικών και θεραπευτικών υπηρεσιών υψηλής ποιότητας στους καρκινοπαθείς, που δεν παρέχονται σήμερα σε κανένα άλλο μέρος της Ελλάδας. Η ύπαρξη λοιπόν των παραπάνω υποδομών υγείας σε συνδυασμό με την παρουσία των Τμημάτων του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας που εδρεύουν στη Λάρισα θα μπορούσε να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης του συνεδριακού και του ιατρικού τουρισμού της πόλης. Υπάρχουσες ξενοδοχειακές μονάδες στην περιοχή μελέτης θα μπορούσαν να φιλοξενήσουν τους κατοίκους αλλά και επισκέπτες της πόλης.

6.Αντί επιλόγου

Βασική επιδίωξη των πόλεων τα τελευταία χρόνια αποτελεί η αναβάθμιση της εικόνας του αστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής, καθώς και η ενίσχυση της τοπικής οικονομίας στο πλαίσιο πάντα της προβληματικής για την περιβαλλοντική και κοινωνική βιωσιμότητα. Η ανάπλαση αστικών περιοχών έχει αναδειχθεί σε ένα από τα πιο αποτελεσματικά εργαλεία παρέμβασης για την αναζωογόνηση του αστικού χώρου. Βασικές αρχές για μια επιτυχημένη ανάπλαση και αναζωογόνηση των αστικών κέντρων αποτελούν η διαφοροποίηση και εναλλαγή των λειτουργιών ορίζοντας ταυτόχρονα μέγιστα όρια για τις διαφορετικές κατηγορίες χρήσεων, η χρήση νέων εννοιών, μεθοδολογιών και πρακτικών παρέμβασης, η μορφολογική συνέπεια ως προς την προϋπάρχουσα αρχιτεκτονική μορφή και η ένταξη μνημείων και παραδοσιακών συνόλων, η αντιμετώπιση του φαινομένου της μετάλλαξης του κοινωνικού ιστού, καθώς και η συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία της ανάπλασης. Στις επεμβάσεις ανάπλασης των κέντρων των πόλεων, ταυτόχρονα με τις πολεοδομικές ρυθμίσεις, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ρυθμίσεις σχετικά με τη βιώσιμη κινητικότητα αλλά και τα ζητήματα περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

Ο Δήμος Λαρισαίων έχει αναλάβει την πρωτοβουλία, σε συνεργασία με το Εργαστήριο Πολεοδομικού και Χωροταξικού Σχεδιασμού του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας, να εκπονήσει Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) για τη Λάρισα, το τρίτο της χώρας.

Το ΣΟΑΠ έχει εκπονηθεί με βάση τις προβλέψεις του άρθρου 12 του ν.2508/1999 και τις Προδιαγραφές των ΣΟΑΠ, και έχει ως στόχο την προώθηση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής αστικού σχεδιασμού για την πόλη και για επιμέρους τμήματά της που παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής.

Με το ΣΟΑΠ επιδιώκεται ειδικότερα, εντός του πλαισίου των κατευθύνσεων του εθνικού και περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού, η βελτίωση των υποδομών και των βασικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων, η αντιμετώπιση της ανεργίας και η δημιουργία επαρκών ευκαιριών απασχόλησης, η ενσωμάτωση των λειτουργιών και των κοινωνικών ομάδων στον αστικό ιστό και η καταπολέμηση του κοινωνικού διαχωρισμού, η αρμονική διάρθρωση των χρήσεων γης, η συνετή διαχείριση του

αστικού οικοσυστήματος, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, η ανάπτυξη μέσων πρόσβασης και διακίνησης ανθρώπων και αγαθών φιλικών προς το περιβάλλον, η διατήρηση και ανάδειξη της αστικής πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς και η γενικότερη κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση των πόλεων και των ευρύτερων αστικών περιοχών με μειονεκτικά χαρακτηριστικά.

Η περιοχή μελέτης, ως κέντρο της πόλης της Λάρισας, παρουσιάζει μια ιδιαίτερη δυναμική στο να ελκύει την επιχειρηματικότητα και την εμπορική δραστηριότητα. Με μια πρώτη ματιά κάποιος θα μπορούσε να ισχυριστεί ότι δεν φαίνεται να παρουσιάζονται τάσεις συρρίκνωσης. Όμως, η μελέτη που έγινε σε αυτή την εργασία ανέδειξε τα προβλήματα και τους κινδύνους που ελλοχεύουν σήμερα στην περιοχή αυτή, τόσο λόγω της οικονομικής κρίσης που βιώνει η χώρα, όσο και λόγω της διαμόρφωσης των υφιστάμενων χρήσεων. Εντοπίστηκε: η σταδιακή ερήμωση κάποιων οικοδομικών τετραγώνων περιφερειακά του κέντρου, τα σημαντικά κενά των ορόφων στο κεντρικότερο τμήμα της περιοχής, η αδυναμία επανάχρησης των κενών καταστημάτων στο ιστορικό κέντρο της πόλης και η αυξητική τάση των επισιτιστικών επιχειρήσεων και κυρίως των καταστημάτων πώλησης καφέ που τείνει τα τελευταία χρόνια να λάβει το χαρακτήρα «εμπορικής μονοκαλλιέργειας». Οι προτάσεις που διαμορφώθηκαν στο τελευταίο κεφάλαιο έχουν στόχο να προλάβουν το φαινόμενο της αστικής συρρίκνωσης της περιοχής και να το αντιστρέψουν, να ενισχύσουν το πολιτιστικό στοιχείο της περιοχής και τη ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων. Ο συντονισμένος Γενικός Πολεοδομικός και Κυκλοφοριακός Σχεδιασμός της Λάρισας και της ευρύτερης περιοχής της μπορεί να θέσει τις βάσεις για την αλλαγή της εικόνας της πόλης και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής τόσο των κατοίκων όσο και των επισκεπτών.

Η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της περιβαλλοντικής ρύπανσης και των θορύβων με την αποθάρρυνση της χρησιμοποίησης του αυτοκινήτου στο κέντρο και τον αποκλεισμό της διερχόμενης κυκλοφορίας, μπορούν να συμβάλουν, πέρα από την ουσιαστική βελτίωση της Οδικής Ασφάλειας, και στην ανάκτηση της φυσιογνωμίας και της ταυτότητας της πόλης και τη δημιουργία στοιχείων επαφής και διασκέδασης των κατοίκων.

Σχεδιάζεται από τον Δήμο Λαρισαίων μια μεγάλη συστηματική και οργανωμένη εκστρατεία για:

- α) την προβολή της πόλης και
- β) την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των συμπολιτών μας για μεγάλα θέματα της πόλης: κυκλοφοριακό-μετακινήσεις, καθαριότητα, πράσινο κ.α. που πιστεύουμε ότι θα συμβάλει στην ενεργό συμμετοχή τους σε θέματα που τους απασχολούν καθημερινά.

Η οργανωμένη λειτουργία του Δικτύου των ελληνικών πόλεων με κοινές απόψεις, εκδηλώσεις και διεκδικητική πολιτική από την πολιτεία θα δημιουργήσει μια νέα δυναμική για κάθε πόλη χωριστά. Η διαχείριση της εικόνας και της ταυτότητας μιας πόλης είναι μια διαδικασία πολλή σημαντική και για την επίτευξή της χρειάζεται ευτυχισμένους κατοίκους ώστε να μεταδίδουν την εικόνα μιας ευτυχισμένης πόλης.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

1. Γοσποδίνη, Α. (1994) *Ιστορία πόλης και πολεοδομίας*. Σημειώσεις μαθήματος. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
2. Γοσποδίνη, Α. (1995) *Αστική σύνθεση*. Σημειώσεις μαθήματος. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
3. Γοσποδίνη, Α. (2007) *Χωρικές πολιτικές για το σχεδιασμό, την ανταγωνιστικότητα και τη βιώσιμη ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων* στο Γοσποδίνη Α. (επ.), *Μεταβιομηχανική πόλη: Νέες Οικονομίες, χωρικοί μετασχηματισμοί και νέα τοπία*, *Αειχώρος* 6(1): 100-145
4. Μαλούτας, Θ. (2011) «Χωρικές και κοινωνικές επιπτώσεις της κρίσης στην Αθήνα. Από τις Ρυθμίσεις του Πελατεϊακού Κράτους στην κρίση των ελλειμμάτων».
5. Γοσποδίνη, Α. (2009) «Αστικός σχεδιασμός: Προκλήσεις και νέοι ορίζοντες». Στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης (επιμ.) 25 *Κείμενα για το σχεδιασμό, τις πόλεις και την ανάπτυξη: Συλλογικός τόμος για τα 20 χρόνια λειτουργίας του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης*. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας. σ.215-240.
6. Γοσποδίνη Α. & Μπεριάτος Η. επιμ. (2006), *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Κριτική
7. Le Corbusier (1987) *Η Χάρτα των Αθηνών*. Αθήνα: Ύψιλον.
8. Αγγέλη, Ε., Αργυρακούλη, Ι., Κολέλη, Κ., Κωτούλα, Μ., Πούσιας, Π. (2016) *‘Το φαινόμενο της συρρίκνωσης των πόλεων. Η περίπτωση της Λάρισας’*. Εργασία στα πλαίσια του μαθήματος Αστική Ανάπλαση και Αναγέννηση Οικονομικά και Δημογραφικά Συρρικνούμενων Περιοχών του ΠΜΣ Αστική Ανάπλαση και Ανάπτυξη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.
9. Εμμανουήλ, Δ., Ζακοπούλου, Ε., Καυταντζόγλου, Ρ., Μαλούτας, Θ., Χατζηγιάννη, Α. (2008) *Κοινωνικοί και Χωρικοί Μετασχηματισμοί στην Αθήνα του 21^{ου} αιώνα*, Αθήνα: Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών.
10. Αθανασίου, Ε.. *‘Βιώσιμες πόλεις στην Ελλάδα της οικονομικής κρίσης’*.

11. Αραβαντινός, Αθ. (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός- Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα.
12. Αραβαντινός, Αθ., Κοσμάκη, Π. (1988) *Υπαίθριοι χώροι στην πόλη*. Θέματα ανάλυσης και πολεοδομικής οργάνωσης αστικών ελεύθερων χώρων και πρασίνου. Αθήνα, Ε.Μ.Π.
13. Μπάκα, Π. (2010) *‘Περιβαλλοντικές συνιστώσες του σχεδιασμού και της οικιστικής ανάπτυξης’*. Διπλωματική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ε.Μ.Π
14. Ολοκληρωμένο Σχέδιο Αστικής και Κοινωνικής Αναζωογόνησης και Ανάπτυξης του Δήμου Αθηναίων στο πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου 2014-2020 με αξιοποίηση του εργαλείου της ολοκληρωμένης χωρικής επένδυσης. Δήμος Αθηναίων.
15. Lefebvre H. 1977, *Δικαίωμα στην πόλη*, Αθήνα: Παπαζήση
16. Τσάδαρη, Σ. (2007) *‘Πρελούδιο στην «παγκόσμια πόλη». Πλαίσιο μιας θεωρητικής συζήτησης για τις μεγάλες πόλεις του 21^{ου} αιώνα’*. Εργασία στα πλαίσια Μεταπτυχιακού προγράμματος στη σχολή Πολεοδομίας-Χωροταξίας, Ε.Μ.Π
17. Πουρναρά, Σ. (2013) *‘Αστικοί κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου’*. Διπλωματική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ε.Μ.Π
18. Γκρέμη, Α. (2014) *‘Σχέδιο αναζωογόνησης του εμπορικού κέντρου των Ιωαννίνων’*. Εργασία στα πλαίσια Μεταπτυχιακού προγράμματος του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Α.Π.Θ
19. Καρούτσου, Ό. (2010) *‘Δημόσιος αστικός χώρος-Αντιληπτικές προσεγγίσεις’*. Ερευνητική Εργασία, Σχολή Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Α.Π.Θ
20. Πολύζος, Γ. (1993), *Από τον καθολικό στο σημειακό σχεδιασμό - Η ανάγκη για ολοκληρωμένα προγράμματα ανάπλασης*, Αθήνα.
21. Μπελαβίλας, Ν., Βαταβάλη, Φ. (2009) *Πράσινο και ελεύθεροι χώροι στην πόλη*. Αθήνα: WWF Ελλάς.
22. Γιαννίρης, Η. (2012) *Οι πολίτες και η διαχείριση των δημόσιων χώρων*. Ημερίδα.
23. Λυτροκάπης, Γ., Μανίκα, Σ.(2009) *‘Βιώσιμος Αστικός Σχεδιασμός στην Πόλη της Λάρισας. Ασκήσεις επί Χάρτου’*. Εργασία στα πλαίσια Μεταπτυχιακού του Τμήματος Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Βέροια.
24. Μπίστη, Μ. (2012) *‘Δημόσιου χώρου χρήστες αναζητούνται’*. Διπλωματική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ε.Μ.Π
25. Βάσιλα, Α. (2009) *‘Η Αθήνα ως μητρόπολη. Τάσεις μετασχηματισμού, εμπορευματοποίηση της πόλης, ανακατατάξεις σε κοινωνικό και πολεοδομικό ιστό’*.

Εργασία στα πλαίσια Μεταπτυχιακού προγράμματος, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ε.Μ.Π

26. Χόρμπα, Κ. (2012) *‘Η βιομηχανική αρχαιολογία και ο επαναπροσδιορισμός του δημόσιου χώρου: Παραδείγματα και τεχνικές από τον ευρωπαϊκό χώρο’*. Ερευνητική Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Πολυτεχνείο Κρήτης.

27. Benevolo L., (2009) *Η πόλη στην Ευρώπη*, μτφρ. Παπασταύρου Αν., εκδ. Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, σελ. 317

28. Δεσποτόπουλος, Ι. (1997) *Η ιδεολογική δομή των πόλεων*. Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

29. Κοσμίδου, Α. (2012) *‘Ανάκτηση του δημόσιου χώρου της πόλης-Ο ρόλος του οικοδομικού τετραγώνου’*. Εργασία στα πλαίσια Μεταπτυχιακού προγράμματος, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ε.Μ.Π

30. Λαλένης Κ. (2004), *«Η Εξασφάλιση Δημόσιου Χώρου στις Ελληνικές Πόλεις. Νομοθετικές Ρυθμίσεις και Εφαρμογές», Πόλη και Χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα, Τιμητικός Τόμος για τον Καθ. Ι. Αραβαντινό*, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο – Σχολή Αρχιτεκτόνων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας – Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών, Αθήνα 2004, σελ. 273-286

31. Μαύρου, Χ. (2014) *‘Στρατηγική σχεδιασμού για την ανάπτυξη και αναζωογόνηση του δημόσιου χώρου: Περιοχή Κουμπέ Ρεθύμνου’*. Εργασία, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Ε.Μ.Π

32. Θεοδωρά Γ., Λουκάκης Π. (2011) *‘Τάσεις εξέλιξης των αστικών κέντρων της Ελλάδας’*, Περιοδικό Αειχώρος, Τεύχος 15, 102- 129, Βόλος.

33. Πετράκος, Γ., Μαρδάκης, Π., Οι πρόσφατες μεταβολές στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων, στο Οικονόμου, Δ., Πετράκος, Γ. (επιμ.), *Η ανάπτυξη των πόλεων-Διεπιστημονικές προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής*, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg, Βόλος 1999, σσ 231-45, σελ. 232

34. Αίσωπος, Γ., (2006) *Η διάχυτη πόλη*, στο Γοσποδίνη, Α., Μπεριάτος, Η.(επιμ.) *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*, εκδόσεις Κριτική, σσ 104-117

35. Κουσκουρίδα, Ε.-Ζ. (2016) *‘Στρατηγικό σχέδιο Place Marketing. Η περίπτωση του Δήμου Λάρισας- Βόλου’*, Εργασία στα πλαίσια Μεταπτυχιακού προγράμματος του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, ΠΘ.

36. Αργυρακούλη, Ι., (2015) 'Εμπορευματοποίηση δημόσιων ελεύθερων χώρων'. Μεταπτυχιακή εργασία στα πλαίσια Μεταπτυχιακού προγράμματος 'Πολεοδομία-Χωροταξία' του Τμήματος Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Π.Θ
37. Κότιος, Α., (2011) 'Η Ελλάδα, η ΟΝΕ και η Κρίση', Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 17(1):1-20.
38. Παπαδασκαλόπουλος, Α., Χριστοφάκης, Μ., 'Αναπτυξιακά πρότυπα και αστικά κέντρα στον ελληνικό περιφερειακό προγραμματισμό μετά το 2000', Επιστημονικό περιοδικό Αειχώρος, 15:8-41.
39. Παπαστάμκος, Γ., Κότιος, Α., (2011), 'Η Κρίση της Ευρωζώνης. Κρίση του συστήματος ή της πολιτικής'.
40. Πετράκος, Γ., (2008), 'Τι πόλεις Θέλουμε', Σειρά Ερευνητικών Εργασιών, 14(13): 239-248
41. Βασιλειάδης, Β. (2013), 'Συρρικνούμενες πόλεις: αίτια, προβλήματα και ζητήματα σχεδιασμού', Μεταπτυχιακή Εργασία στο Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Α.Π.Θ
42. Εμπορικό Επιμελητήριο Λάρισας

Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

1. Carmona, M. και Magalhaes, C. (2006) "Public space management: Present and potential". *Journal of Environmental Planning and Management*, 49 (1), p.75-99.
2. Carmona M. (2010a) "Contemporary public space, part two: Classification". *Journal of Urban Design*, 15 (2), p.157-173.
3. Carmona, M. (2010b) "Contemporary public space: Critique and classification, part one: Critique". *Journal of Urban Design*, 15 (1), 123-148.
4. Carmona, M., Heath, T., Oc, T. και Tiesdell, S. (2003) *Public spaces, urban spaces: The dimensions of urban design*. Oxford: Architectural Press.
5. Gehl, J. (2011) *Life between buildings: Using public space*. Washington: Island Press.
6. Gospodini, A. (2001) "Urban design, urban space morphology, urban tourism; An emerging new paradigm concerning their relationship". *European Planning Studies*, 9 1(7), p.925-934.

7. Gospodini, A. (2008) "New technologies opposing urban sustainability". Στο: Gospodini, A., Brebbia, C.A. και Tiezzi, E. (επιμ.) *The sustainable city: Urban regeneration and sustainability*. UK: WIT Press.
8. Lynch, K. (1981) *A theory of good city form*. Cambridge: MIT Press.
9. Lefebvre, H. (2003) "The urban revolution". Minneapolis: Minnesota University Press.
10. Zukin, S. (1995) *The cultures of cities*. Cambridge: Blackwell.
11. Gospodini, A. (2002), "European cities in competition and the new 'uses' of urban design", *Journal of Urban Design*, 7(1): 59-74.
12. Gospodini, A., Beriatos, E., (2006) (eds), *The New Urban Landscapes and the Greek cities*, Athens: Kritiki Publications (in Greek)

Διαδικτυακές Πηγές

1. Αστικές πολιτικές στην Αθήνα την εποχή της κρίσης. Προσβάσιμο στο URL:
<http://www.academia.edu/4979873/%CE%91%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82%CF%80%CE%BF%CE%BB%CE%B9%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%BD%CE%B5%CF%80%CE%BF%CF%87%CE%AE%CF%84%CE%B7%CF%82%CE%BA%CF%81%CE%AF%CF%83%CE%B7%CF%82>
2. Ο σχεδιασμός του χώρου ως μέσο διαχείρισης της κρίσης στην Ελλάδα. Προσβάσιμο στο URL:
http://www.citybranding.gr/2013/05/blog-post_9488.html
3. Αρχιτεκτονική φυσιογνωμία της Λάρισας. Ψηφιακή πολιτιστική Πύλη. Δήμος Λαρισαίων. Προσβάσιμο στο URL:
http://culture.larissadimos.gr/article.php?article_id=156&topic_id=76&level=2&belongs=1&area_id=1&lang=gr