



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ,
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ & ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

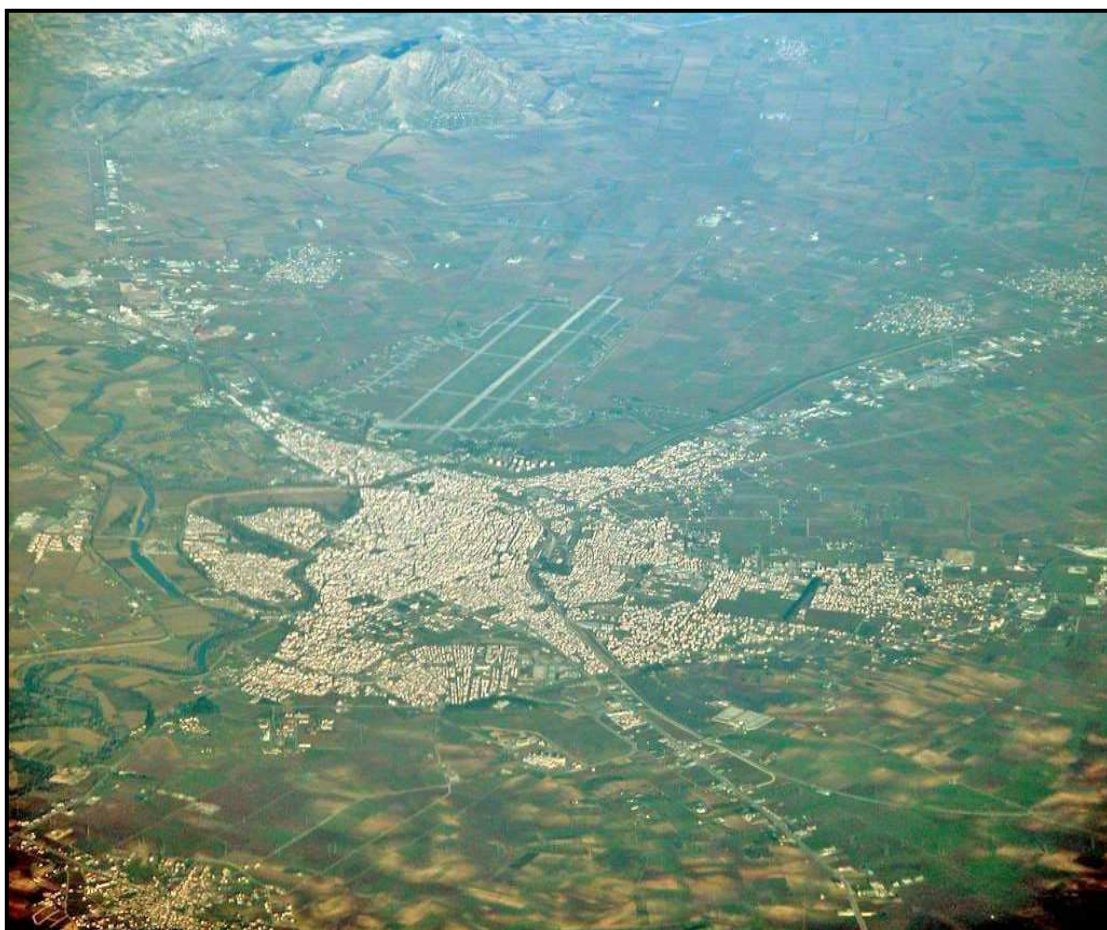


Διπλωματική Εργασία

Θέμα: Ο Συντελεστής Δόμησης ως εργαλείο Αστικής Ανάπτυξης.
Η πόλη της Λάρισας.

Επιμέλεια: Τσακνάκης Γεώργιος

Επιβλέπων: Πολύζος Σεραφείμ



Βόλος, Φεβρουάριος 2010

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Κατάλογος Πινάκων	4
Κατάλογος Διαγραμμάτων.....	4
Κατάλογος Εικόνων.....	6
Κατάλογος Χαρτών.....	7
1. Εισαγωγή.....	8
1.1. Οι ελληνικές πόλεις του 21ου αιώνα	9
1.2. Βασικά χαρακτηριστικά της αστικής ανάπτυξης των πόλεων.....	10
2. Θεωρητικό Πλαίσιο	11
2.1. Ορισμοί Βασικών Εννοιών	11
2.1.1. Πόλη και Αστική Ανάπτυξη	11
2.1.2. Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ) και Ποσοστό Κάλυψης.....	15
2.1.3. Πυκνότητα – Χωρητικότητα – Συντελεστής κορεσμού λ	21
2.1.4. Κοινωνική – Τεχνική Υποδομή	24
2.1.5. Πολεοδομικές ενότητες.....	24
2.1.6. Συντελεστή Δόμησης σε σχέση με Ύψος και Πυκνότητα.....	25
2.2. Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ) στην Ελλάδα και στον διεθνή χώρο	29
2.2.1. Ελλάδα	29
2.2.2. Διεθνής χώρος.....	30
2.3. Νομοθεσία για τον ΣΔ	31
2.3.1. Υπολογισμός του Συντελεστή Δόμησης.....	31
2.3.2. Ανώτατα όρια ΣΔ.....	34
2.3.3. ΣΔ και Τρόπος Δόμησης – Θέση κτιρίου	35
2.4. Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ).....	38
2.4.1. Εισαγωγή.....	38
2.4.2. Ορισμοί	39
2.4.3. Βαρυνόμενα ακίνητα	40
2.4.4. Ειδικές Ζώνες Υποδοχής Συντελεστή (ΕΖΥΣ).....	41
3. Εφαρμογές στην καθημερινότητα.....	43
3.1. Υπάρχει άριστος Συντελεστής Δόμησης για μια πόλη;.....	43
3.2. Συντελεστής Δόμησης και Κοινωνικά Προβλήματα	46
3.3. Ο δημόσιος χώρος στην πόλη	47
3.3.1. Η Υπάρχουσα κατάσταση.....	47

3.3.2. Η λύση.....	54
3.4. Πόλη και αυτοκίνητο	56
3.4.1. Η υπάρχουσα κατάσταση.....	56
3.4.2. Η λύση.....	57
4. Η πόλη της Λάρισας	58
4.1. Αναγνώριση της περιοχής.....	58
4.2. Οικιστική εξέλιξη.....	63
4.3. Πολεοδομική Οργάνωση	65
4.3.1. Δημοτικά Διαμερίσματα	65
4.3.2. Πολεοδομικές Ενότητες & Συνοικίες	67
4.3.3. Κτιριακό απόθεμα – Αρχιτεκτονική φυσιογνωμία	68
4.3.4. Σχέση Χρήσεων γης – Αξιών γης	71
4.3.5. Οδικό Δίκτυο	74
4.3.6. Πεζόδρομοι – Ποδηλατοδρόμοι.....	75
4.3.7. Χώροι Στάθμευσης	80
4.3.8. Αστικό Πράσινο.....	81
4.4. Διαχρονική εξέλιξη των Σχεδίων και του Συντελεστή Δόμησης	83
4.5. Το “zoning” του Συντελεστή Δόμησης.....	85
5. Έρευνα πεδίου.....	87
6. Συμπεράσματα – Προτάσεις	98
6.1. Συμπεράσματα	98
6.2. Προτάσεις	104
Παράρτημα.....	116
Βιβλιογραφία	117

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 2.1: Οι εκδοχές του ΣΔ.....	19
Πίνακας 2.2: Σχέση ΣΔ – Ύψους κτιρίων	25
Πίνακας 4.1: Διαχρονική εξέλιξη του πληθυσμού της Λάρισας.....	60
Πίνακας 4.2: Ο ΣΔ στο ΓΠΣ 1986.....	84
Πίνακας 4.3: Ο ΣΔ στο ΓΠΣ 2008.....	84
Πίνακας 4.1: Εκτιμήσεις κατοίκων σχετικά με το αστικό περιβάλλον.....	102
Πίνακας 6.2: Προτεινόμενοι ΣΔ.....	104

Κατάλογος Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 2.1: Η πόλη και οι συνιστώσες/μεγέθη της.....	11
Διάγραμμα 2.2: Η έννοια της αστικής ανάπτυξης.....	14
Διάγραμμα 5.1: Το φύλο των ερωτηθέντων.....	88
Διάγραμμα 5.2: Ο τόπος κατοικίας των ερωτηθέντων.....	88
Διάγραμμα 5.3: Η απασχόληση των ερωτηθέντων.....	88
Διάγραμμα 5.4: Η οικογενειακή κατάσταση των ερωτηθέντων.....	89
Διάγραμμα 5.5: Ο αριθμός παιδιών των ερωτηθέντων.....	89
Διάγραμμα 5.6: Το μορφωτικό επίπεδο των ερωτηθέντων.....	90
Διάγραμμα 5.7: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με το ύψος των κτιρίων στην Λάρισα.....	91
Διάγραμμα 5.8: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με το ύψος των κτιρίων στο κέντρο της Λάρισας.....	91
Διάγραμμα 5.9: Ποσοστιαία κατανομή της προτίμησης των ερωτηθέντων για χαμηλότερο ύψος κτιρίων στο κέντρο της Λάρισας.....	92
Διάγραμμα 5.10: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με το ύψος των κτιρίων εκτός του κέντρου της Λάρισας.....	92
Διάγραμμα 5.11: Ποσοστιαία κατανομή της προτίμησης των ερωτηθέντων για χαμηλότερο ύψος κτιρίων εκτός του κέντρου της Λάρισας.....	92
Διάγραμμα 5.12: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την ύπαρξη ή μη κυκλοφοριακού προβλήματος στη Λάρισα.....	93

Διάγραμμα 5.13: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την ύπαρξη ή μη προβλήματος στάθμευσης στο κέντρο της Λάρισας.....	93
Διάγραμμα 5.14: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την κύρια αιτία του προβλήματος στάθμευσης στο κέντρο της Λάρισας.....	93
Διάγραμμα 5.15: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την επάρκεια κοινόχρηστων χώρων στη Λάρισα.....	94
Διάγραμμα 5.16: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την επάρκεια του αστικού πρασίνου στη Λάρισα.....	94
Διάγραμμα 5.17: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την πυκνότητα δόμησης στο κέντρο της Λάρισα.....	94
Διάγραμμα 5.18: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την αιτία της υψηλής πυκνότητας δόμησης στο κέντρο της Λάρισα.....	94
Διάγραμμα 5.19: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την πυκνότητα δόμησης εκτός του κέντρου της Λάρισας.....	95
Διάγραμμα 5.20: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την αιτία της υψηλής πυκνότητας δόμησης εκτός του κέντρου της Λάρισας.....	95
Διάγραμμα 5.21: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με το αν λυθεί το πρόβλημα της στάθμευσης εάν μειωθεί ο ΣΔ.....	95
Διάγραμμα 5.22: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με το εάν επαρκεί η μείωση του ΣΔ για να αναδειχθούν ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου.....	96
Διάγραμμα 5.23: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με το εάν επαρκεί ο συνδυασμός των πολεοδομικών εργαλείων για να αναδειχθούν ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου.....	96
Διάγραμμα 5.24: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με το εάν προτιμούν να διατηρηθεί ο ιστορικός χαρακτήρας της Λάρισας.....	96
Διάγραμμα 5.25: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με τον τύπο του κτιρίου που προτιμούν να μένουν.....	97
Διάγραμμα 5.26: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με το εάν πιστεύουν πως τα ψηλά κτίρια οδηγούν στην απομόνωση των κατοίκων.....	97
Διάγραμμα 5.27: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με τον μελλοντικό τρόπο ανάπτυξης της Λάρισας.....	97
Διάγραμμα 6.1: Συσχέτιση αστικής ανάπτυξης και ΣΔ.....	101
Διάγραμμα 6.2: Σχέση αλληλεξάρτησης αστικής ανάπτυξης και ΣΔ.....	103

Κατάλογος Εικόνων

Εικόνα 2.1: Σχηματική απεικόνιση του ΣΔ.....	16
Εικόνα 2.2: Κτίρια με διαφορετικό ΣΔ.....	18
Εικόνα 2.3: Κτίρια με ίδιο ΣΔ.....	19
Εικόνα 2.4: ΣΔ σε σχέση με ποσοστό κάλυψης.....	20
Εικόνα 2.5: Μορφές αστικής πυκνότητας.....	22
Εικόνα 2.6: Πόλη με μεσαία και μεγάλη πυκνότητα δόμησης.....	22
Εικόνα 3.1: Πόλη και προάστια.....	49
Εικόνα 3.2: Απαιτήσεις της σύγχρονης πόλης.....	50
Εικόνα 3.3: Η πραγματικότητα των σύγχρονων πόλεων.....	51
Εικόνα 3.4: Οι επαφές των ανθρώπων στους δημόσιους χώρους.....	52
Εικόνα 3.5: Ιστορική αναδρομή της πλατείας.....	52
Εικόνα 3.6: Σύγχρονες πόλεις και αστικό πράσινο.....	53
Εικόνα 4.1: Η Λάρισα από δορυφόρο.....	62
Εικόνα 4.2: Ο πολιούχος της Λάρισας.....	62
Εικόνα 4.3: Το αιώνιο σύμβολο της Λάρισας.....	63
Εικόνα 4.4: Δημοτικά Διαμερίσματα και πληθυσμός τους.....	66
Εικόνα 4.5: Ο πεζόδρομος της Ασκληπιού.....	75
Εικόνα 4.6: Ο πεζόδρομος της Βενιζέλου.....	76
Εικόνα 4.7: Ο πεζόδρομος της Φιλελλήνων.....	77
Εικόνα 4.8: Ο ποδηλατόδρομος της Ανθ. Γαζή.....	78
Εικόνα 4.9: Το πολυόροφο πάρκινγκ της Γεωργιάδου.....	80
Εικόνα 4.10: Το υπαίθριο πάρκινγκ της Καλλιθέας.....	80
Εικόνα 4.11 Το πάρκο Αλκαζάρ.....	80
Εικόνα 4.12: Η Πλατεία Νεάπολης.....	82
Εικόνα 4.13: Η Κεντρική Πλατεία.....	82

Κατάλογος Χαρτών

Χάρτης 4.1: Νομός Λάρισας και όμοροι Νομοί.....	60
Χάρτης 4.2: Δήμοι του Νομού Λάρισας.....	61
Χάρτης 4.3: Οι Πολεοδομικές Ενότητες της Λάρισας.....	67
Χάρτης 4.4: Οι Συνοικίες της Λάρισας.....	67
Χάρτης 4.5: Οι Αντικειμενικές τιμές κατοικίας στη Λάρισα.....	73
Χάρτης 4.6: Οι Αγοραίες τιμές κατοικίας στη Λάρισα.....	73
Χάρτης 4.7: Διαχρονική εξέλιξη του Πολεοδομικού Σχεδίου της Λάρισας.....	83
Χάρτης 4.8: Ο Ισχύων Μέσος ΣΔ στη Λάρισα.....	85
Χάρτης 4.9: Ο Νέος Μέσος ΣΔ στη Λάρισα.....	85
Χάρτης 4.10: 3D απεικόνιση του ύψους των κτιρίων στη Λάρισα.....	86
Χάρτης 6.1: Ο Συντελεστής Κορεσμού (λ) στη Λάρισα.....	105
Χάρτης 6.2: Η πραγματική πυκνότητα στη Λάρισα.....	106
Χάρτης 6.3: Προτεινόμενες χρήσεις γης στη Λάρισα.....	111

1. Εισαγωγή

Η επιστήμη της ιστοριογραφίας για τις πόλεις (Αστική Ιστορία ή Ιστορία των Πόλεων) συναντά τις ρίζες της στις ΗΠΑ και στην Αγγλία. Οι ιστορικοί αυτών των χωρών μελετούν την εξέλιξη των πόλεων από την εποχή του μεσοπολέμου, βασιζόμενοι σε πληροφορίες ιστοριοδιφών, δικηγόρων, ιατρών, κληρικών, δημοσιογράφων κ.ά.

Με την εντατικοποίηση του φαινομένου της αστικοποίησης, κυρίως εξαιτίας της κινητικότητας του εργατικού δυναμικού στις πλέον αναπτυγμένες χώρες της Δύσης, η επιστημονική προσέγγιση της ιστορίας των πόλεων υιοθετείται και από το σύνολο σχεδόν των αντίστοιχων επιστημόνων της Ευρωπαϊκής ηπείρου.

Στην Ελλάδα το επιστημονικό ενδιαφέρον για την εξέλιξη των Ελληνικών πόλεων ξεκινά μετά το τέλος εμφυλίου πολέμου (1949). Αυτό το ενδιαφέρον εστιάζεται σε πολεοδομικές μελέτες αρχικά και σταδιακά, μετά τη δεκαετία του 1960, στρέφεται στην ιστορική και αστική εξέλιξη όλης της χώρας.

Οι σύγχρονες πόλεις (αστικά κέντρα) αντιμετωπίζουν, από τα τέλη της δεκαετίας του 1980 έως σήμερα, δεκαετίες νέες αναπτυξιακές προκλήσεις. Οι οικονομικές δραστηριότητες στις πόλεις αναδιαρθρώνονται και συναρτώνται στενά με έντονα κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα. Η αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων αποτελεί μια σημαντική πρόκληση για τις σύγχρονες πόλεις, αλλά και για τις τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές.

Οι πόλεις οφείλουν να υποστηρίξουν την αναπτυξιακή δυναμική τους για να αντιμετωπίσουν τις προκλήσεις του διεθνούς ανταγωνιστικού περιβάλλοντος, με αποτέλεσμα την αύξηση της ευημερίας και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους. Επίσης, η κάθε πόλη οφείλει να αναπτυχθεί, να γίνει πιο ανταγωνιστική στο σύνολό της και να λειτουργεί ως κινητήρας ανάπτυξης της περιφέρειας και της χώρα στην οποία ανήκει.

(Αναστασίου 2004)

1.1. Οι ελληνικές πόλεις του 21ου αιώνα

Οι ελληνικές πόλεις χρειάζονται την προσοχή μας. Από τη μια πλευρά, έχουν συσσωρεύσει πολλά και σύνθετα προβλήματα που σχετίζονται με τις κοινωνικοοικονομικές υποδομές, τον πολεοδομικό σχεδιασμό και την ποιότητα του περιβάλλοντος, τα οποία επηρεάζουν αρνητικά τη καθημερινότητα των κατοίκων τους. Από την άλλη πλευρά, οι ελληνικές πόλεις των αρχών του 21ου αιώνα αντιμετωπίζουν τις προκλήσεις που προέρχονται από τους χώρους της τεχνολογίας και της καινοτομίας και χρειάζονται αποτελεσματική αντιμετώπιση. Π.χ. η επέκταση των δικτύων μεταφορών και συγκοινωνιών φέρνουν ακόμα πιο κοντά τις πόλεις της ενδοχώρας αλλά και με διεθνή αστικά κέντρα της γειτονικής και μείζονος περιοχής. Είναι γεγονός ότι οι ελληνικές πόλεις αποτελούν τμήμα ενός ευρύτερου εθνικού και διεθνούς συστήματος αστικών κέντρων με διασυνδέσεις και αλληλεξαρτήσεις σε όλους τους παραγωγικούς τομείς, με ιδιαίτερη έμφαση στον τριτογενή τομέα.

Η ιστορία των πόλεων ή η αστική ιστορία¹ στην Ελλάδα είναι τόσο παλιά όσο παλιές είναι και οι ίδιες ελληνικές πόλεις. Ωστόσο στη σύγχρονη εποχή, η ιστορική έρευνα για την αστική ανάπτυξη των ευρωπαϊκών πόλεων ξεκινά μόλις στη δεκαετία του 1960 και αυτή των ελληνικών πόλεων στη δεκαετία του 1980.

Η αστική ανάπτυξη και τα διάφορα στάδια από τα οποία αυτή περνάει διαχρονικά αποτελεί έναν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που επιδρά στην εξέλιξη των αστικών συστημάτων (μητροπολιτικές περιφέρειες, μεγάλες πόλεις και μεσαίου μεγέθους πόλεις). Η αστική ανάπτυξη αποτελεί ένα ζήτημα το οποίο τα τελευταία είκοσι χρόνια απασχολεί τη διεθνή επιστημονική βιβλιογραφία.

Η έρευνα για την αστική ανάπτυξη στην Ελλάδα, την πρόσφατη εικοσαετία, αποδεικνύει ότι οι πόλεις συμβάλλουν στην εξέλιξη της εσωτερικής αγοράς, στη διαμόρφωση κοινωνικών και οικονομικών σχέσεων και στη δημιουργία της νεότερης ελληνικής αστικής φυσιογνωμίας στον ευρωπαϊκό και διεθνή περίγυρο. Είναι οι υποδοχείς των αλλαγών που φέρνει η τεχνολογική εξέλιξη και η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου στη κοινωνία και οικονομία της καθημερινής ζωής.

(Αναστασίου 2004)

¹ Στην Αγγλία ονομάζεται Αστική Ιστορία (Urban History) και στη Γαλλία (Histoire Urbaine). Στην Ελλάδα χρησιμοποιείται τόσο ο όρος Ιστορία των Πόλεων όσο και ο όρος Αστική Ιστορία.

1.2. Βασικά χαρακτηριστικά της αστικής ανάπτυξης των πόλεων

Η αστική ανάπτυξη μεταπολεμικά, τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Ελλάδα μετά τη δεκαετία του 1960, εκδηλώνεται μέσα από «την αυξανόμενη ένταση στη χρήση της αστικής γης και την επέκτασή της πέρα από τα όρια της αρχικά δομημένης επιφάνειας» (Οικονόμου, Πετράκος 1999).

Εκφράζεται επίσης, με διάφορα χαρακτηριστικά, τα 3 βασικότερα εκ των οποίων είναι:
α) οι αλλαγές στην παραδοσιακή δομή των πόλεων, με την κρίση των παραδοσιακών βιομηχανικών κλάδων (π.χ. αποβιομηχάνιση) και την ενίσχυση του τριτογενούς τομέα (υπηρεσίες). Οι αλλαγές αυτές προκαλούν αναδιάρθρωση των αγορών εργασίας με δραματικές επιπτώσεις στην απασχόληση χαμηλών και μεσαίων εισοδηματικών στρωμάτων.

β) Η περιβαλλοντική και κοινωνική υποβάθμιση περιοχών των πόλεων εντός του οικιστικού ιστού (π.χ. υποβαθμισμένες περιοχές, όπου κατοικούν περιθωριοποιημένοι, υποαπασχολούμενοι, άνεργοι, εθνικές μειονότητες, κ.ά.).

γ) Τα οξυμένα προβλήματα στους τομείς των μεταφορών/συγκοινωνιών, διαχείρισης απορριμμάτων, κ.λπ.

2. Θεωρητικό Πλαίσιο

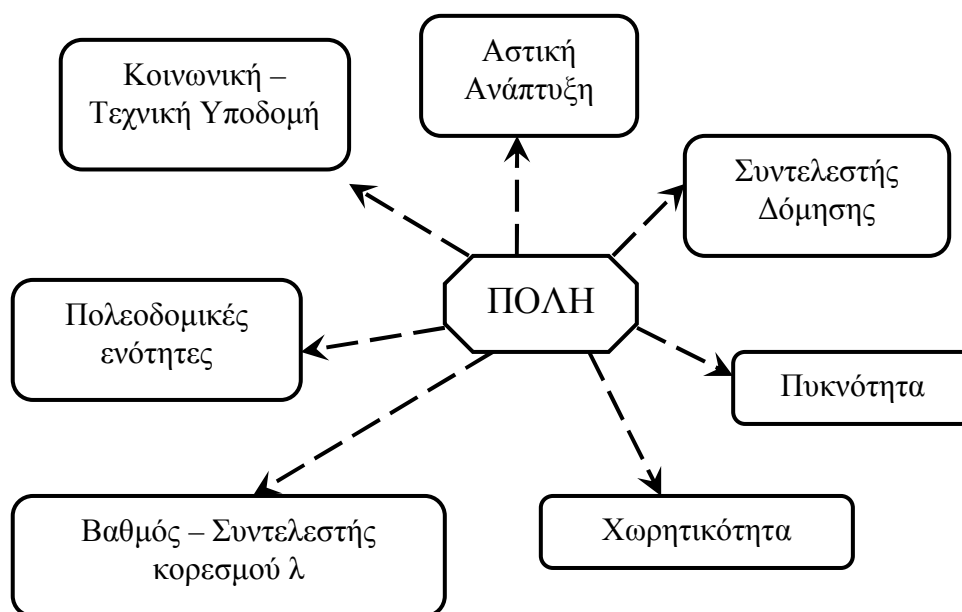
2.1. Ορισμοί Βασικών Εννοιών

2.1.1. Πόλη και Αστική Ανάπτυξη

Ο ορισμός της έννοιας «πόλη», όσο αυτονόητος και αν θεωρείται, θα πρέπει να δοθεί αφού αποτελεί την βασικότερη έννοια της παρούσας διπλωματικής και έχει ως σκοπό την αποφυγή κάθε ενδεχόμενης παρερμηνείας μέσα στην εργασία αυτή.

Επομένως, λέγοντας πόλη εννοούμε μία αστική περιοχή με μια σχετική πυκνότητα πληθυσμού που έχει δημόσια κτίρια και υπηρεσίες αντίστοιχα προς τον πληθυσμό της. Επίσης ένας οικισμός για να χαρακτηριστεί ως πόλη θα πρέπει να έχει τουλάχιστον 10.000 κατοίκους. Μια πόλη αποτελείται συνήθως από τις κατοικημένες, βιομηχανικές και επιχειρησιακές περιοχές μαζί με τις διοικητικές λειτουργίες που μπορούν να αφορούν μια ευρύτερη γεωγραφική περιοχή. Το Διάγραμμα 1.1 απεικονίζει την διάσταση «πόλη» και τις συνιστώσες της οι οποίες είναι: η αστική ανάπτυξη, ο ΣΔ, η κοινωνικοτεχνική υποδομή, οι πολεοδομικές ενότητες, η πυκνότητα, η χωρητικότητα και ο βαθμός κορεσμού λ. Οι συνιστώσες αυτές σχετίζονται άμεσα με την πόλη, την επηρεάζουν αλλά και επηρεάζονται από αυτήν.

Διάγραμμα 2.1: Η πόλη και οι συνιστώσες/μεγέθη της



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Σχετικά με την έννοια της αστικής ανάπτυξης, θα λέγαμε ότι εκτός από φυσική (αύξηση πληθυσμού), όπως όλα τα κοινωνικά φαινόμενα, μπορεί να είναι ανάπτυξη κοινωνική, οικονομική και πολιτισμική. Η ίδια η αστική ανάπτυξη μπορεί να κατανοηθεί ως άνοδος του βιοτικού επιπέδου που μπορεί να εκφραστεί με συντελεστές και δείκτες όπως: α) κατά κεφαλή διαθέσιμο εισόδημα, β) ειδικοί δείκτες για την κοινωνική και τεχνική υποδομή, γ) κλαδικές εξειδικεύσεις και απασχόληση, δ) διάφορους δείκτες σχετικούς με τον πολιτισμό και την ευημερία, ε) περιβαλλοντικοί δείκτες, και στ) θέση της πόλης στη σύγχρονη διεθνή διαίρεση της εργασίας. Όλες οι παραπάνω παράμετροι της αστικής ανάπτυξης εκφράζονται με ένα "συνοπτικό" τρόπο μέσω των χρήσεων γης (αλλά και των αξιών γης) στον αστικό χώρο. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι υποβαθμισμένες περιοχές πόλεων υστερούν σε χρήσεις όπως αναψυχή, πράσινο, κυκλοφορία, ενώ παρουσιάζουν σε ισχυρό βαθμό μεικτές χρήσεις κατοικίας και άλλων δραστηριοτήτων, κυρίως μικροδραστηριοτήτων του δευτερογενούς τομέα (π.χ. συνεργεία, βιοτεχνίες, κλπ) (Σκάγιαννης 1993).

Επίσης, η έννοια της αστικής ανάπτυξης εμπεριέχεται και στο επιχειρησιακό πρόγραμμα «Οδικοί άξονες-Λιμάνια-Αστική Ανάπτυξη» του Γ' Κ.Π.Σ 2000-20006, το οποίο συγχρηματοδοτείται από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης. Η αστική ανάπτυξη σε αυτήν την περίπτωση νοείται ως το σύνολο των δραστηριοτήτων που επηρεάζουν την ατομική και κοινωνική ευημερία μέσω αλλαγών στη φύση ή ένταση της χρήσης γης σε αστικές περιοχές και την ρύθμιση αυτών των αλλαγών. Οι παρεμβάσεις αυτές στο πλαίσιο των Διαρθρωτικών Ταμείων έχουν τέσσερις μείζονες στόχους:

- τις οικονομικές επιπτώσεις με τη μορφή ανάπτυξης θέσεων εργασίας και επιχειρήσεων
- τις κοινωνικές επιπτώσεις
- τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις και τη χρήση των φυσικών πόρων
- τις αστικές επιπτώσεις με την έννοια της ενεργοποίησης των πολιτών στις διαδικασίες που διαμορφώνουν τη ζωή και το αστικό περιβάλλον τους.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο σκοπός των παρεμβάσεων αστικής ανάπτυξης είναι συνήθως διπλός και είναι α) η καλλιέργεια της ανάπτυξης των ενισχυμένων πόλεων και β) η μείωση των διαφορών μεταξύ των φτωχών και των προνομιούχων περιοχών τους.

Όπως προαναφέρθηκε, η αστική ανάπτυξη πέραν της εθνικής σημασίας για κάθε κράτος, αποτελεί και μία από τις σπουδαιότερες προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής

Ένωσης και για τον λόγο αυτό η ΕΕ έχει δημιουργήσει μια σειρά από Στόχους και Δράσεις για τα κράτη – μέλη έτσι ώστε να επιτευχθεί ο στόχος της αειφόρου και βιώσιμης ανάπτυξης των αστικών κέντρων. Οι κύριοι στόχοι της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τον σκοπό αυτόν συνοψίζονται στα εξής:

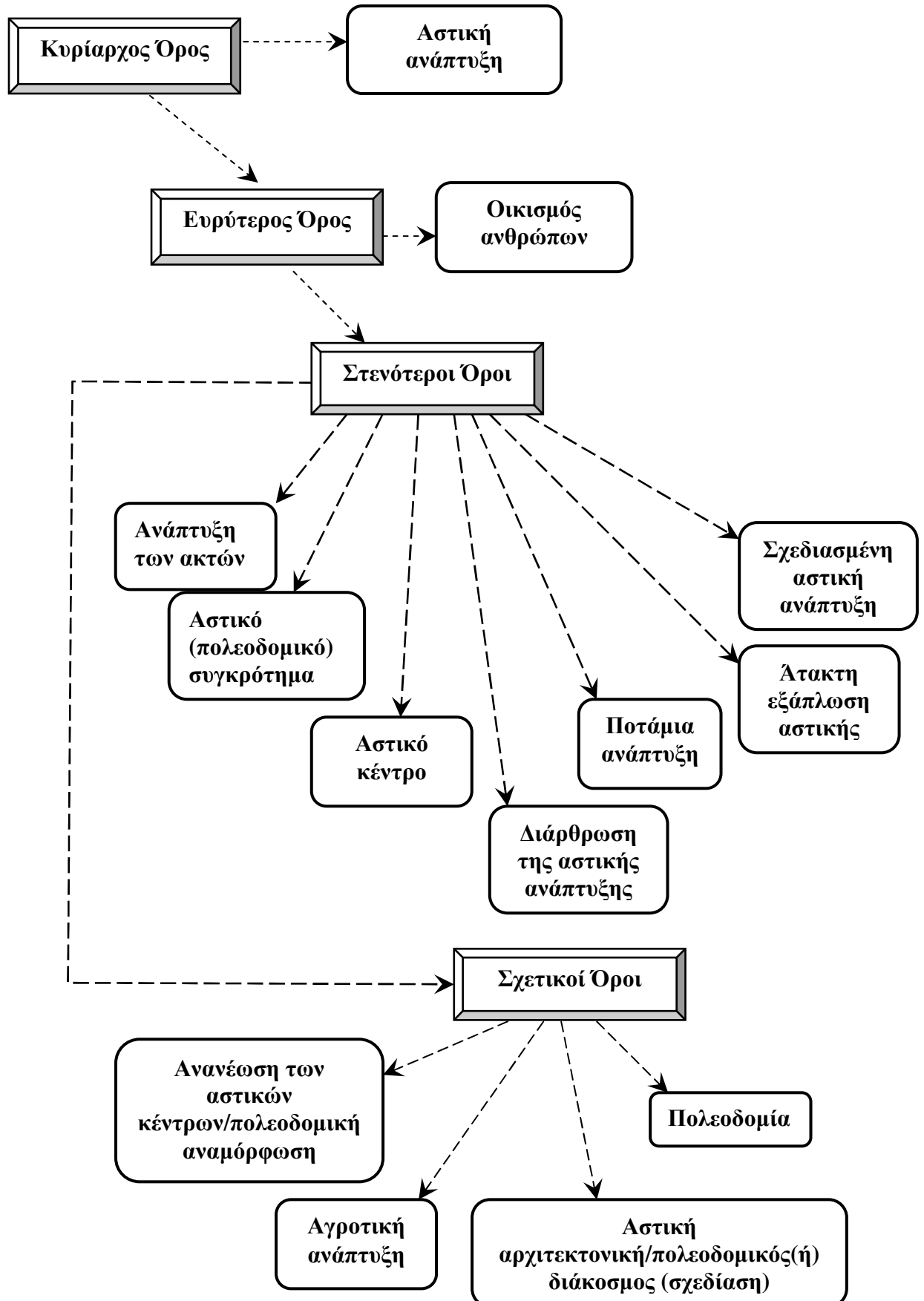
1. Ενδυνάμωση της οικονομικής ευημερίας και της απασχόλησης στις μικρές και μεγάλες πόλεις
2. Προώθηση της ισότητας, της κοινωνικής ένταξης και της αναζωογόνησης των αστικών περιοχών
3. Προστασία και βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος για την τοπική και συνολική βιωσιμότητα του περιβάλλοντος
4. Συμβολή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

Επίσης, η σπουδαιότητα της αειφόρου αστικής ανάπτυξης σε ευρωπαϊκό επίπεδο φαίνεται και από το γεγονός ότι η έννοια αυτή συμπεριλαμβάνεται στο Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου (Σ.Α.Κ.Χ) το οποίο αποτελεί το πρώτο επίσημο κείμενο για την δημιουργία μίας κοινής Ευρωπαϊκής Χωροταξίας. Πιο συγκεκριμένα, το Σ.Α.Κ.Χ αναφέρει ότι η αειφόρος αστική ανάπτυξη αποτελεί πολυτομεακή αντίληψη με περιβαλλοντική, οικονομική και κοινωνική διάσταση.

Συνοπτικά όλα τα παραπάνω απεικονίζονται στο Διάγραμμα 1.2, το οποίο προσδιορίζει την έννοια της αστικής ανάπτυξης ως κυρίαρχο όρο και αναλύει μία σειρά από ευρύτερους και σχετικούς όρους που σχετίζονται με τον όρο αυτόν.

Η πλήρης κατανόηση της πολυδιάστατης και σύνθετης αυτής έννοιας είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την εξαγωγή χρήσιμων συμπερασμάτων εν μέσω της διπλωματικής αυτής εργασίας. Επομένως, το Διάγραμμα 1.2 έχει την ακόλουθη μορφή:

Διάγραμμα 1.2: Η έννοια «αστική ανάπτυξη»



2.1.2. Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ) και Ποσοστό Κάλυψης

Είμαι σίγουρος ότι όλοι κάποια στιγμή στην ζωή μας έχουμε ακούσει τον όρο «Συντελεστής δόμησης» και λίγο πολύ αντιλαμβανόμαστε περί τίνος πρόκειται. Είναι πάντως αλήθεια ότι η έννοια του συντελεστή δόμησης έχει αναδυθεί τα τελευταία χρόνια, από τη στιγμή δηλαδή που αντιληφθήκαμε ότι μία πόλη για να αναπτυχθεί και να λειτουργήσει δίχως προβλήματα χρειάζεται να ακολουθεί μία σειρά από κανόνες όπως το μέγιστο ύψος ορόφων, το ανώτατο ποσοστό κάλυψης, το όριο συντελεστή δόμησης και την ύπαρξη αρκετών κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων. Σε παλαιότερα χρόνια, όπου ο πληθυσμός των πόλεων ήταν σχετικά μικρός και κατ' επέκταση οι πόλεις είχαν μικρό μέγεθος, η ανάγκη για Πολεοδομία ήταν ανύπαρκτη και επομένως οι κανόνες για την δημιουργία μιας πόλης βασιζόταν κυρίως στην εμπειρική εκτίμηση των κατοίκων της και προσαρμοζόταν στις ανάγκες που αυτοί είχαν.

Αντιθέτως, σήμερα όπου ο μισός πληθυσμός της γης κατοικεί σε αστικά κέντρα, τα αστικά προβλήματα αυξάνονται αλματωδώς και προκειμένου να επιλυθούν απαιτείται η εκτέλεση μίας σειράς συντονισμένων ενεργειών όπως ισχυρά νομοθετήματα, κατάλληλα σχέδια πόλεων και αποτελεσματικά πολεοδομικά εργαλεία (συντελεστής δόμησης, ποσοστό κάλυψης, ύψος κτιρίων κλπ).

Όσο αφορά τον συντελεστή δόμησης, θα λέγαμε ότι μπορούμε να τον συναντήσουμε στην καθημερινότητά μας είτε ως καθαρό είτε ως μικτό (Αραβαντινός 1997). Κατά κανόνα, αυτό που δηλώνεται ως «συντελεστής δόμησης» είναι ο καθαρός συντελεστής. Η χρησιμοποίηση του μικτού συντελεστή δόμησης γίνεται για ειδικούς λόγους που ξεφεύγουν από την τρέχουσα επαγγελματική πρακτική και, επομένως, πρέπει να δηλώνεται καθαρά.

Παρακάτω, παρατίθενται δύο ορισμοί του συντελεστή δόμησης καθώς και μία σχηματική του απεικόνιση με σκοπό την πλήρη κατανόηση του όρου.

1^{ος} ορισμός: Συντελεστής δομήσεως οικοπέδου (Σ.Δ.Ο.) καλείται ο λόγος του αθροίσματος των επιφανειών του ισογείου και των υπέρ αυτό ορόφων των δυναμένων να κατασκευασθούν βάσει των κειμένων διατάξεων, προς την όλην επιφάνειαν του οικοπέδου. (ΦΕΚ 124)

2^{ος} ορισμός: Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ) είναι ο αριθμός, ο οποίος, πολλαπλασιαζόμενος με την επιφάνεια του οικοπέδου, δίνει τη συνολική επιφάνεια

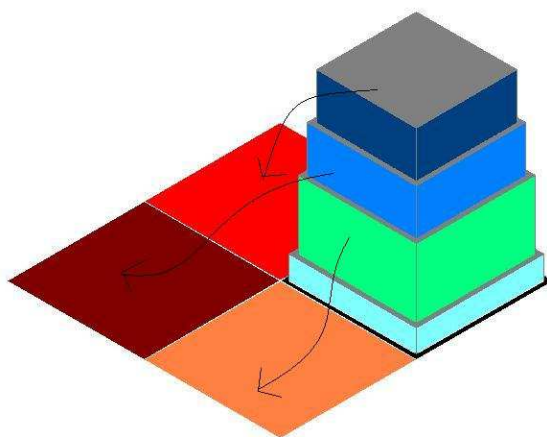
όλων των ορόφων των κτιρίων που μπορούν να κατασκευαστούν στο οικοπέδο, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις. (ΦΕΚ 210)

3^{ος} ορισμός: Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ) είναι συντελεστής ο οποίος ορίζει το μέγιστο των τετραγωνικών μέτρων τα οποία επιτρέπεται να κτιστούν επί των οικοπέδων σε μια συγκεκριμένη περιοχή.

Παράδειγμα: Σε ένα οικόπεδο 1000 τμ με ΣΔ=0,8% επιτρέπεται να χτιστούν 800 τμ κτίσματος (1000 τμ X 0,8).

Επίσης, σε αυτό το οικόπεδο οι εξώστες και οι ημιυπαίθριοι χώροι μπορούν να κατασκευαστούν επιπλέον του ισχύοντος συντελεστή δόμησης, σε ποσοστό μέχρι 40% της συνολικής επιφάνειας που επιτρέπεται να δομηθεί στο οικόπεδο.

Εικόνα 2.1: Σχηματική απεικόνιση του ΣΔ



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Μορφές συντελεστή δόμησης:

- Συντελεστής Δόμησης καθαρός: (Συνολική επιφάνεια ορόφων) / (επιφάνεια οικοπέδου)
- Συντελεστής Δόμησης μικτός: (Συνολική επιφάνεια ορόφων) / (επιφάνεια γης)

Σε ορισμένους υπολογισμούς ο συντελεστής δόμησης (καθαρός ή μικτός) μπορεί να αναφέρεται αποκλειστικά σε μία συγκεκριμένη χρήση, ενώ για τα ίδια οικοπέδα ή την ίδια επιφάνεια γης μπορεί να επιτρέπονται και άλλες χρήσεις που επίσης καταναλώνουν συντελεστή δόμησης.

Ο τυπικός συντελεστής δόμησης που δίνεται στα ρυμοτομικά σχέδια για τα οικοπέδα, δεν εξειδικεύεται κατά χρήση και επομένως μπορεί να διατίθεται σε οποιαδήποτε χρήση επιτρέπεται να εγκατασταθεί στο οικόπεδο. Επίσης, ο ΣΔ διακρίνεται σε επιτρεπόμενο - βάσει του οποίου ορίζεται το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος των κτιρίων - και σε υλοποιημένο (βαθμός δόμησης μιας περιοχής) (ΓΟΚ 85). Ο ανώτατος επιτρεπόμενος συντελεστής κατ όγκο εκμετάλλευσης ενός οικοπέδου (σ_o), είναι ο λόγος του όγκου του κτιρίου πάνω από την οριστική στάθμη του εδάφους προς την συνολική επιφάνεια του οικοπέδου (ΦΕΚ 210) και δίνεται από τη σχέση:

$$\sigma_o = 4\chi \times (\sigma\delta) + 2\chi \times (\sigma\delta) \div \nu \quad (1)$$

όπου $\sigma\delta$: ο αντίστοιχος συντελεστής δόμησης του οικοπέδου κατά περίπτωση και ν ο αριθμός ορόφων του κτιρίου στο οποίο εξαντλείται ο $\sigma\delta$ του οικοπέδου.

Μία άλλη κατηγορία του ΣΔ είναι ο μέσος συντελεστής δόμησης. Ο μέσος συντελεστής δόμησης αναφέρεται στην περίπτωση περιοχών μέσα στις οποίες διακρίνονται ή θεσμοθετούνται τομείς με διαφορετικούς συντελεστές.

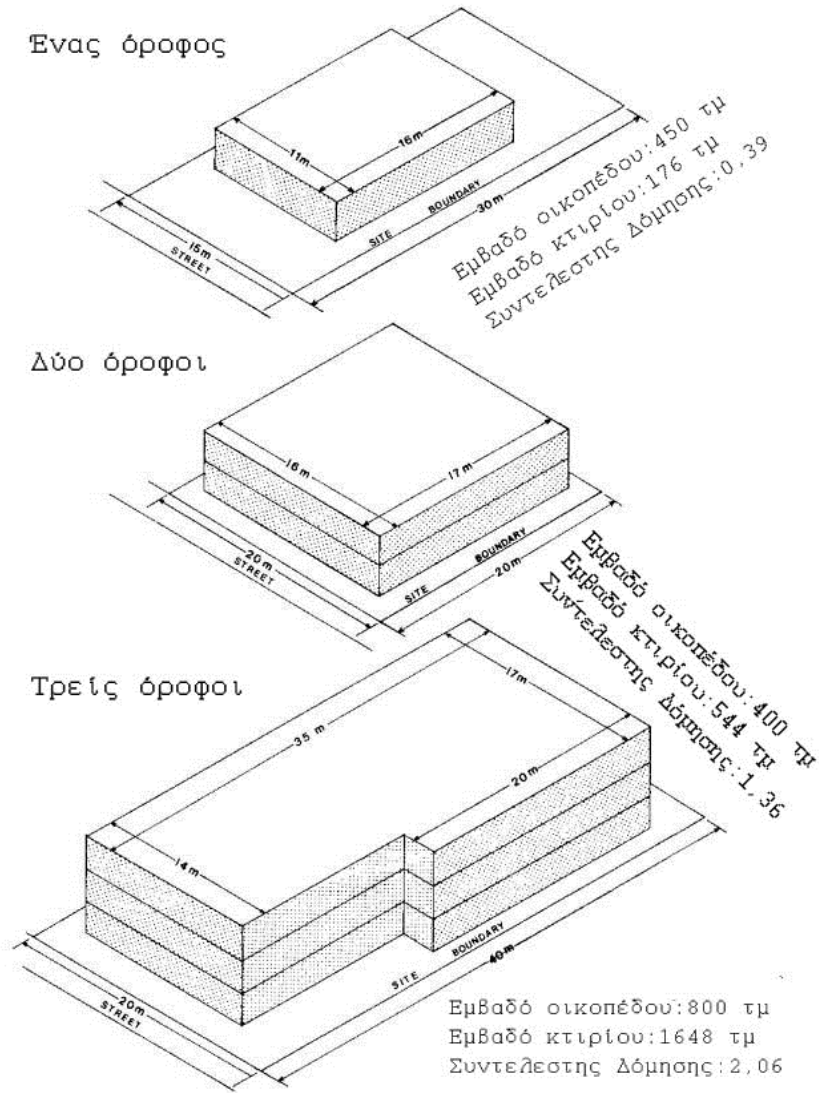
Για την απλή περίπτωση μιας πολεοδομικής ενότητας που ταυτίζεται με έναν τομέα συντελεστή δόμησης, ισχύει:

$$\sigma_\mu = \sigma_\kappa \div (1 - P) \times \sigma \quad (2)$$

όπου σ_μ : ο μικτός συντελεστής δόμησης, σ_κ : ο καθαρός συντελεστής δόμησης και P το ποσοστό γης της πολεοδομικής ενότητας που καταλαμβάνουν οι χρήσεις χωρίς δόμηση, το πράσινο ή κυκλοφορία κλπ (πρόκειται για το ποσοστό των μη δομήσιμων χώρων, που, στην τυπική περίπτωση είναι οι, κατά τον ορισμό του ΓΟΚ, κοινόχρηστοι χώροι του οικισμού).

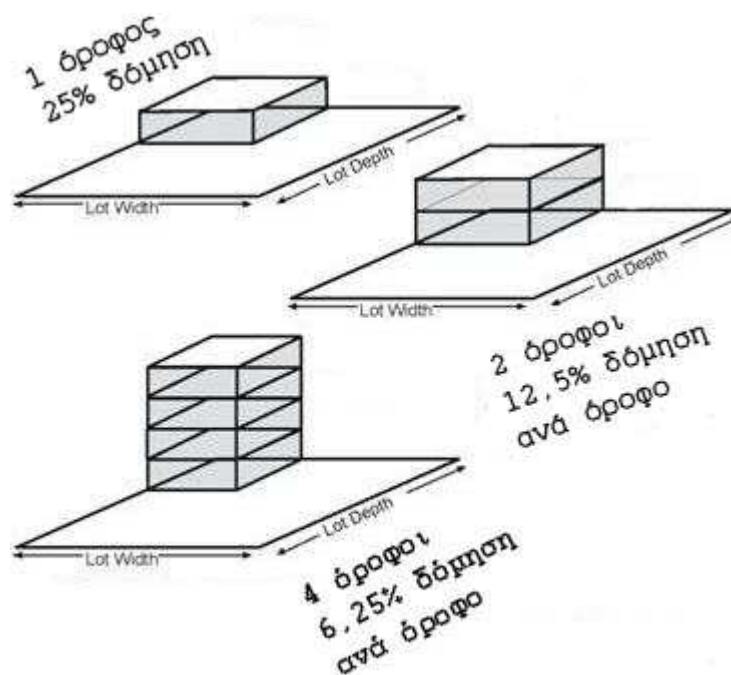
Εάν όμως δεν είναι καθορισμένο το ποσοστό των μη δομήσιμων χώρων, δεν είναι δυνατή η συσχέτιση μικτού και καθαρών συντελεστή δόμησης. Επομένως, οι προδιαγραφές που θέτουν για τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια ο Ν. 2508/97 και το ΦΕΚ 209Δ' /7-4-00 (Ισχύουσες προδιαγραφές ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ) περί καθορισμού μέσου καθαρών και μικτού συντελεστή δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα, αντίστοιχα, δεν είναι ισοδύναμες.

- Κτίρια με διαφορετικό συντελεστή δόμησης



Εικόνα 2.2, Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

- Κτίρια με ίδιο συντελεστή δόμησης ($\Sigma\Delta=0.25$)



Εικόνα 2.3, Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Πίνακας 2.1: Οι Εκδοχές του ΣΔ

Εκδοχές του ΣΔ	Καθαρός (σε οικόπεδο)	Μικτός (σε επιφάνεια γης)
Γενικός (προσμετρά την συνολική επιφάνεια των ορόφων)	Τυπικός ΣΔ (ΓΟΚ, ρυμοτομικά)	Μικτός ΣΔ
Ανά χρήση (ή αμιγούς χρήσης) (προσμετρά το μέρος της συνολικής επιφάνειας των ορόφων που καταλαμβάνεται από την συγκεκριμένη χρήση)	Καθαρός ΣΔ	Μικτός ΣΔ

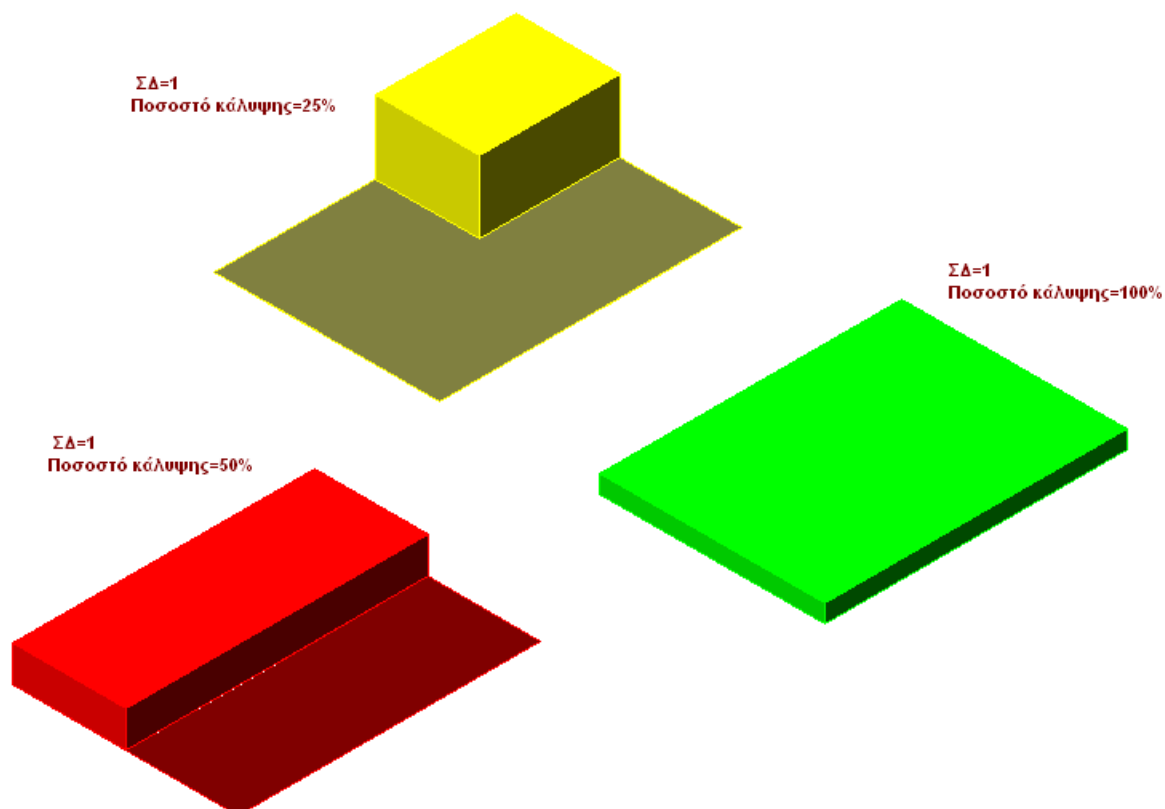
Πηγή: Κουσιδώνης 2006

Ποσοστό κάλυψης

Ποσοστό κάλυψης ενός οικοπέδου είναι ο λόγος της μέγιστης επιφάνειας όπου επιτρέπεται να καλυφθεί προς την συνολική επιφάνεια του οικοπέδου. (ΦΕΚ-210)

Ποσοστό κάλυψης μέσο (επιτρεπόμενο), είναι το ποσοστό του καθαρού εμβαδού ακίνητης ιδιοκτησίας που υπολογίζεται εφόσον διαιρεθεί το άθροισμα των συνολικών εμβαδών της οικοδομής ή οικοδομών που καθορίζονται ξεχωριστά σύμφωνα με τα επιτρεπόμενα αντίστοιχα ποσοστά κάλυψης για κάθε τμήμα του τεμαχίου ή των τεμαχίων της ακίνητης ιδιοκτησίας, δια του συνολικού καθαρού εμβαδού του τεμαχίου ή των τεμαχίων της ακίνητης ιδιοκτησίας.

Εικόνα 2.4, Συντελεστής Δόμησης σε σχέση με Ποσοστό Κάλυψης



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

2.1.3. Πυκνότητα – Χωρητικότητα – Συντελεστής κορεσμού λ

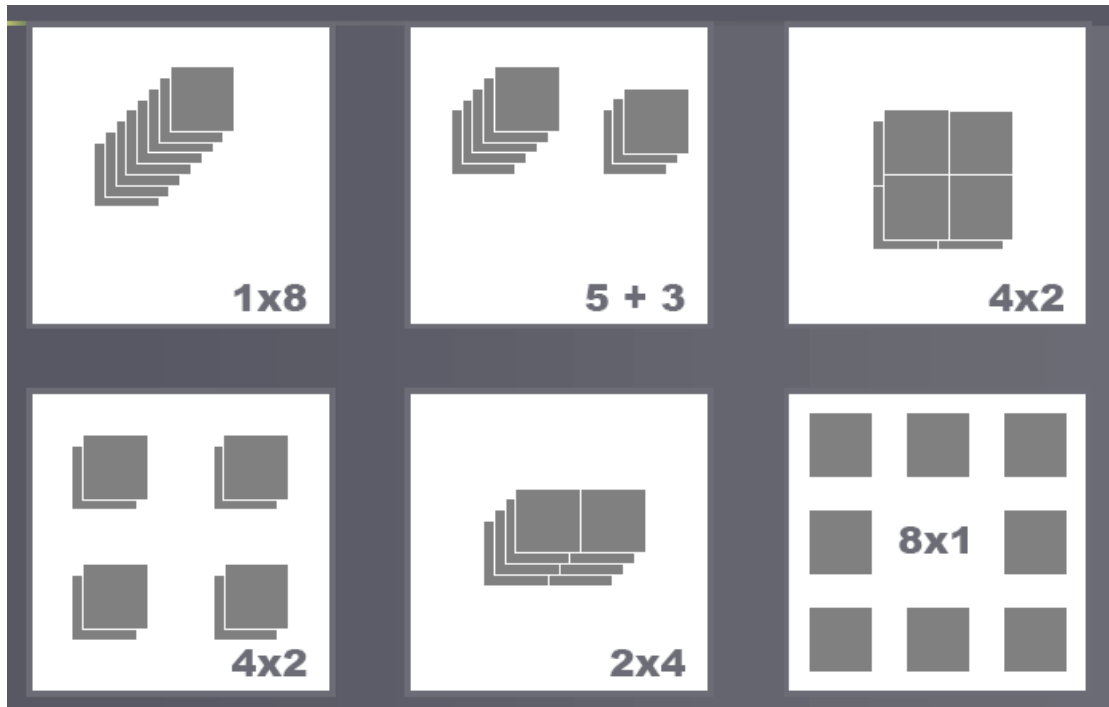
Η **Πυκνότητα πληθυσμού** εκφράζει τον αριθμό των ατόμων ενός είδους ανά μονάδα επιφάνειας, μέσα στο φυσικό χώρο ζωής του συγκεκριμένου είδους.

Η **Πυκνότητα κατοικίας** εκφράζει τον αριθμό των κατοικιών ανά μονάδα επιφάνειας (εκτάρια, συνήθως, για τον αστικό χώρο) και σύμφωνα με τον Radcliff διακρίνεται σε: α) γενική (overall), β) μικτή (gross) και γ) καθαρή (net) οικιστική πυκνότητα.

- Η **Γενική πυκνότητα** αντιστοιχεί στο σύνολο μιας πόλης και δίνεται ως (πληθυσμός) / (επιφάνεια της πόλης σε εκτάρια). Η εν λόγω επιφάνεια της πόλης περιλαμβάνει τις βιομηχανικές περιοχές, όλους τους κοινόχρηστους χώρους και όλους τους δομήσιμους χώρους ενώ δεν περιλαμβάνει την αγροτική γη. Πρόκειται για ένα δείκτη που έχει σημασία κυρίως για τον προγραμματισμό σε εθνική και περιφερειακή κλίμακα.
- Η **Μικτή (gross ή brutto) πυκνότητα** αναφέρεται σε μια πολεοδομική ενότητα και η επιφάνεια στην οποία ανάγεται ο πληθυσμός περιλαμβάνει τα οικόπεδα των κατοικιών (ή τις κατοικίες και τις αυλές τους) τους δρόμους, τα τοπικά καταστήματα, τα δημοτικά σχολεία και τους περισσότερους κοινόχρηστους χώρους. Δεν περιλαμβάνει τις άλλες αστικές χρήσεις (βιομηχανία, πάρκα επιπέδου πόλης, γυμνάσια, κέντρα πόλης).
- Η **Καθαρή (net ή netto) πυκνότητα** αναφέρεται σε ένα συγκεκριμένο συγκρότημα κατοικίας (ή σε ένα συγκεκριμένο ΟΤ) και περιλαμβάνει τις κατοικίες και τις αυλές τους και κάθε ανοιχτό χώρο που ενσωματώνεται στο συγκρότημα και το μισό πλάτος των δρόμων που περιβάλλουν το συγκρότημα (ως 6 m). Δεν περιλαμβάνει καμία άλλη χρήση ή επιφάνεια (ούτε τοπικά καταστήματα, ούτε δημοτικό σχολείο, ούτε άλλους ανοιχτούς χώρους) (Radcliff, 1974)

Κατά τον Radcliff η καθαρή πυκνότητα μπορεί να δίνεται σε διάφορες εκφάνσεις, όπως: Αριθμός ατόμων /ha, κατοικίες /ha, δωμάτια /ha, κλίνες (bedspaces) /ha, επιφάνεια ορόφων /ha. Στην ελληνική προσέγγιση η καθαρή πυκνότητα δίνεται ως (πληθυσμός) / (γήπεδο, εν προκειμένω οικόπεδο, κατοικίας).

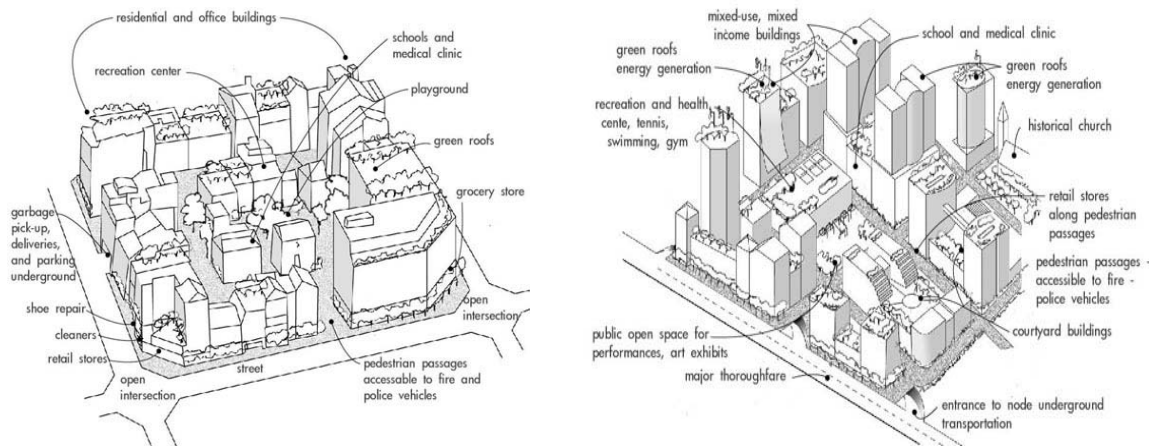
Στην εικόνα 2.5, παρατηρούμε τις διαφορετικές μορφές που μπορεί να πάρει η αστική πυκνότητα κατοικίας.



Εικόνα 2.5: Μορφές Αστικής Πυκνότητας, Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Τέλος, στην ελληνική πραγματικότητα χρησιμοποιούμε την θεωρητική πυκνότητα d η οποία αντανακλά τις αποδεκτές στεγαστικές και οικιστικές συνθήκες. Η πυκνότητα αυτή χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό των αναγκών σε γη της κοινωνικής και τεχνικής υποδομής για τον εκτιμώμενο υπολογισμό χωρητικότητας του σχεδίου. (ΦΕΚ-285)

Εικόνα 2.6, Σχηματική απεικόνιση μιας πόλης με μεσαία και μεγάλη πυκνότητα δόμησης



Πηγή: <http://www.architect.org>

Όσο αφορά την χωρητικότητα ενός οικισμού ή μιας πολεοδομικής ενότητας, σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Υπουργείου Χωροταξίας είναι ο πληθυσμός που εκτιμάται ότι θα εγκατασταθεί στον οικισμό ή την πολεοδομική ενότητα κατά το χρόνο-στόχο. Είναι απλή συνάρτηση της επιφάνειας του σχεδίου, της θεωρητικής πυκνότητας και του βαθμού κορεσμού. Υπενθυμίζεται επίσης ότι ο έλεγχος της επάρκειας του σχεδίου για μία περιοχή γίνεται για ένα συγκεκριμένο χρόνο-στόχο. (Κουσιδώνης, 2006)

Τέλος, ο συντελεστής κορεσμού «λ», αντανακλά τη λειτουργική «εικόνα» της κάθε περιοχής και το βαθμό «έντασης» της οικιστικής ή άλλης ανάπτυξης της για τον χρόνο στόχο. Οι ανάγκες για κοινωνική και τεχνική υποδομή του θεωρητικού πληθυσμού δηλαδή της προβολής του πληθυσμού στο χρόνο-στόχο, είναι στην πραγματικότητα υπερεκτιμημένες δεδομένου ότι ο θεωρητικός υπολογισμός των μελλοντικών τάσεων ανάπτυξης μιας πόλης/οικισμού κατά κανόνα είναι μεγαλύτερος των πραγματικών καταστάσεων και ρυθμών που διέπουν την ανάπτυξή τους. Βάσει αυτών κατά την σύνταξη μελετών πολεοδομικού σχεδιασμού (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ ή άλλες πολεοδομικές μελέτες) εκτιμάται ένας συντελεστής κορεσμού μικρότερος της μονάδας. Οι παράγοντες που επηρεάζουν το «λ» είναι η υφιστάμενη κατάσταση δομής του οικισμού και η επιθυμητή φυσιογνωμία του καθώς και ο ρόλος του στο οικιστικό δίκτυο της χώρας.

Ειδικότερα καθορίζεται ότι για τους οικισμούς ανάλογα με την κατάταξή τους, ο «λ» πρέπει να λαμβάνεται κατά κανόνα ως εξής:

- Οικισμός 1^{ου} επιπέδου λ μεγαλύτερος ή ίσος προς 0,65
- Οικισμός 2^{ου} επιπέδου λ μεγαλύτερος ή ίσος προς 0,55
- Οικισμός 3^{ου} επιπέδου λ μεγαλύτερος ή ίσος προς 0,50
- Οικισμός 4^{ου} επιπέδου λ μεγαλύτερος ή ίσος προς 0,40

Οι τιμές αυτές αναφέρονται στο σύνολο του οικισμού, εφόσον δε ο οικισμός οργανώνεται σε πολεοδομικές ενότητες στο μέσο όρο των «λ» όλων των ΠΕ.

(ΦΕΚ- 285)

2.1.4. Κοινωνική – Τεχνική Υποδομή

Η έννοια της κοινωνικής υποδομής περιλαμβάνει την εκπαίδευση (και την ιδιωτική), την υγεία-πρόνοια, τον αθλητισμό, τον πολιτισμό, τους ναούς και τα κοιμητήρια, το πράσινο και τους ελεύθερους χώρους χωρίς την κυκλοφορία, (Πολεοδομικά Πρότυπα 1983). Σύμφωνα με τις Προδιαγραφές ΓΠΣ περιλαμβάνει επίσης τη διοίκηση και το εμπόριο. Η έννοια της τεχνικής υποδομής στις Προδιαγραφές Γ.Π.Σ.(1983:84-98) περιλαμβάνει την μεταφορική υποδομή, την ύδρευση, την αποχέτευση ομβρίων και ακαθάρτων, τη διαχείριση των απορριμμάτων, το ενεργειακό σύστημα και το τηλεπικοινωνιακό σύστημα. Στην μεταφορική υποδομή περιλαμβάνονται οι σταθερές υλικές υποδομές (δρόμοι, σιδηροδρομικές γραμμές κοκ, εγκαταστάσεις μαζικών μέσων μεταφοράς) και τα συγκοινωνιακά δίκτυα.

Στο ΦΕΚ 285Δ'/04 δίνεται αρχικά μια πολύ συνοπτική εκδοχή για την Κοινωνική και Τεχνική υποδομή (αθροιστικά). Σε αυτήν συμπεριλαμβάνονται τα εξής: Διοίκηση-Εξυπηρετήσεις, Εκπαίδευση, Υγεία-Πρόνοια, Αθλητισμός, Πράσινο-Ελεύθεροι χώροι, Πολιτιστικά, Δίκτυα Κυκλοφορίας (άρθρο 3 §B.2.α). Επίσης, στην έννοια της διοίκησης περιλαμβάνονται οι λειτουργίες διακυβέρνησης, οικονομίας, κοινωνικής πρόνοιας, εκπαίδευσης και πολιτιστικά (άρθρο 5, §A.2). Δεν διευκρινίζεται το περιεχόμενο των «λειτουργιών οικονομίας», μπορεί όμως να συναχθεί ότι, εφ' όσον δεν περιλαμβάνουν το λιανικό εμπόριο ή τις «παραγωγικές εγκαταστάσεις» (βλ. άρθρο 3 §B.2.β), περιλαμβάνουν τις Τράπεζες και τις χρηματοοικονομικές επιχειρήσεις.

2.1.5. Πολεοδομικές ενότητες

Στον πολεοδομικό σχεδιασμό, η οργάνωση του χώρου του οικισμού ανάγεται σε βασικές πολεοδομικές μονάδες, τις λεγόμενες πολεοδομικές ενότητες (η κατανομή του χώρου σε πολεοδομικές ενότητες γίνεται μόνο για μεγάλους οικισμούς).

Η οργάνωση του χώρου σε μονάδες τύπου πολεοδομικής ενότητας είναι ένα ζήτημα κεντρικό και ανοιχτό σε συζήτηση. Εν τούτοις, κινούμενοι συμβατικά, και ακολουθώντας την ορολογία του Υπουργείου, μπορούμε να διακρίνουμε δύο επίπεδα πολεοδομικών μονάδων :

1. Πολεοδομική ενότητα επιπέδου συνοικίας: 8.000 - 15.000 κάτοικοι
2. Minimum Πολεοδομική ενότητα επιπέδου γειτονιάς: 1.500 - 5.000 κάτοικοι

Κατά το ΦΕΚ 285Δ'/04 (Παράρτημα, Ι.Γ.2) στα μεγάλα αστικά κέντρα ο πληθυσμός της πολεοδομικής ενότητας είναι κατά κανόνα μεγαλύτερος των 5000 κατοίκων.

2.1.6. Συντελεστή Δόμησης σε σχέση με Ύψος και Πυκνότητα

Πίνακας 2.2: Σχέση ΣΔ - Ύψους

Για Συντελεστή Δόμησης	Μέγιστο ύψος κτιρίου
έως και 0,4	11 μέτρα
έως και 0,8	15 μέτρα
έως και 1,2	18 μέτρα
έως και 1,6	21 μέτρα
έως και 2,0	24 μέτρα
έως και 2,4	27 μέτρα
> 2,4	12πλάσιο του Σ.Δ και πάντως < 32 μέτρα

Πηγή:(ΦΕΚ-210)

Σχέση Συντελεστή Δόμησης – Πυκνότητας

Αναφέρεται σε μία πολεοδομική ενότητα και όλες τις χρήσεις τεχνικής και κοινωνικής υποδομής που συνοδεύουν την κατοικία ($i = 1, \dots, v$)

Χρησιμοποιείται με μεγάλη ακρίβεια στην περίπτωση μιας πολεοδομικής ενότητας στην οποία κυριαρχεί η χρήση της κατοικίας και οι συνοδευτικές χρήσεις κοινωνικής και τεχνικής υποδομής, δηλαδή σε ενότητα με χρήση αμιγούς κατοικίας. Όσο η παρουσία άλλων χρήσεων (λιανικού εμπορίου, γραφείων, βιοτεχνίας κλπ) μεγαλώνει, τόσο μεγαλώνει και η ανάγκη αναθεωρήσεων και προσαρμογών στη βασική σχέση των συσχετιζόμενων πολεοδομικών μεταβλητών.

Είναι σχέση τεσσάρων μεταβλητών:

1. της πυκνότητας brutto, \underline{d} σε : κατ /ha
2. του σταθεροτύπου (δείκτη-προδιαγραφή, προτύπου δείκτη κατάληψης, ή standard) για την κατοικία, \underline{k} σε : (τμ κτιριακής επιφάνειας)/κατ
3. του σταθεροτύπου (δείκτη-προδιαγραφή, προτύπου δείκτη κατάληψης, ή standard) για την κοινωνική και τεχνική υποδομή, \underline{u} σε : (τμ επιφάνειας γης)/κατ
4. του (μέσου) καθαρού συντελεστή δόμησης της ενότητας, $\underline{\sigma}$ (αναλογία κτιριακής επιφάνειας προς οικοπεδική επιφάνεια)

Αποδεικνύεται ότι ισχύει η σχέση:

$$d = (\sigma \div \kappa + \nu \times \sigma) \times 10^4 \quad (3)$$

(Βλ. παρακάτω για διευκρινήσεις για τις συνθήκες που επηρεάζουν την ακρίβεια του τύπου και το ακριβές αντίκρισμα των μεγεθών σ , ν και κ .)

Απόδειξη της σχέσης:

- Για κάθε κάτοικο χρειαζόμαστε $\underline{\kappa}$ τμ κτιρίου κατοικίας και $\underline{\nu}$ τμ γηπέδου για κοινωνική - τεχνική υποδομή.
- Επομένως, χρειαζόμαστε $\underline{[(\kappa/\sigma) + \nu]}$ τμ γηπέδου ανά κατ. για κατοικία και κοινωνική - τεχνική υποδομή.
- Αυτό ισχύει επειδή η επιφάνεια γηπέδου που απαιτείται για κατοικία ανά κάτοικο είναι $\underline{\kappa}$ (τμ κτιρίου) ανά κάτ. / $\underline{\sigma}$ (τμ κτιρίου/ τμ γηπέδου), ήτοι $\underline{\kappa/\sigma}$ τμ γηπέδου ανά κάτοικο.

Εάν αντιστρέψουμε το δείκτη $\underline{[(\kappa/\sigma) + \nu]}$ τμ γηπέδου ανά κατ., παίρνουμε το

$$\text{μέγεθος} \quad 1 \div (\kappa \div \sigma) + \nu \quad \text{κάτοικοι/ τμ γηπέδου} \quad (4)$$

Αν πολλαπλασιάσουμε τους όρους του κλάσματος με σ , παίρνουμε το

$$\text{μέγεθος} \quad \sigma \div (\kappa + \nu \times \sigma) \quad \text{κάτοικοι/ τμ γηπέδο} \quad (5)$$

Το μέγεθος αυτό πολ/ζόμενο με το συντελεστή 10^4 δίνει τον αριθμό των κατοίκων ανά εκτάριο, άρα την πυκνότητα brutto σε μονάδες κατ./ ha.

Διευκρινήσεις:

- Το μέγεθος $\underline{\sigma}$, στην περίπτωση που θεσμοθετείται μόνο ένας Τομέας Συντελεστή Δόμησης μέσα στην πολεοδομική ενότητα, δηλαδή μόνο ένας σδ, ταυτίζεται με αυτόν τον (καθαρό) σδ, ήτοι τον σδ που ισχύει στα οικόπεδα. Στην περίπτωση που έχουμε διάφορους σδ, ήτοι και διάφορους Τομείς Όρων Δόμησης, τότε το $\underline{\sigma}$ είναι ο μέσος συντελεστής δόμησης (επίσης καθαρός) που ισχύει στην πολεοδομική

ενότητα. Ο μέσος συντελεστής δόμησης υπολογίζεται με βάση τον παρακάτω προσεγγιστικό τύπο:

$$\sigma_{\text{μέσος}} = \left(\sum_1^{\nu} \varepsilon \nu \times \sigma \nu \right) \div \varepsilon_{\text{ενότητας}} \quad (6)$$

όπου $\varepsilon \nu$ και $\sigma \nu$ είναι η συνολική επιφάνεια και ο σδ κάθε τομέα, και $\varepsilon_{\text{ενότητας}}$ η συνολική επιφάνεια της πολεοδομικής ενότητας. Ο τύπος ισχύει απόλυτα μόνο στην περίπτωση που όλοι οι τομείς έχουν το ίδιο ποσοστό οικοπεδικής γης.

- ο Το μέγεθος $\underline{\nu}$ προκύπτει αθροίζοντας τα σταθερότυπα των επί μέρους χρήσεων κοινωνικής και τεχνικής υποδομής που αντιστοιχούν στο επίπεδο της συγκεκριμένης πολεοδομικής ενότητας, ήτοι:

$$\nu = \sum_1^{\nu} \nu_{\nu}, \text{ όπου } \nu_{\nu} \text{ τα σταθερότυπα των επί μέρους χρήσεων} \quad (7)$$

- ο Ο τύπος $\underline{d} = [d / (k + \nu \times \sigma)] \cdot 10^4$ ισχύει με ικανοποιητική ακρίβεια στην περίπτωση που είναι αμελητέες οι χρήσεις εκτός της κατοικίας στα κτίρια των οικοπέδων με κύρια χρήση την κατοικία.

Πρακτικά αυτό σημαίνει ότι εάν στα ισόγεια σημαντικού ποσοστού των κτιρίων κατοικίας έχουμε εκτεταμένη παρουσία καταστημάτων λιανικού εμπορίου (ή άλλων χρήσεων, όπως βιοτεχνίας ή γραφείων) η ακρίβεια του τύπου μειώνεται σημαντικά. Προφανώς η ακρίβεια του τύπου μειώνεται περαιτέρω εάν οι χρήσεις εκτός κατοικίας επεκτείνονται και σε ορόφους πάνω από το ισόγειο.

Σε μικρές πόλεις, όπου οριοθετείται μόνο μία πολεοδομική ενότητα, θα έπρεπε να προχωρήσουμε σε μια προσαρμογή του σταθεροτύπου k που χρησιμοποιείται στον τύπο και το οποίο, στην απλή περίπτωση των ενοτήτων αμιγούς κατοικίας, είναι το k αμιγούς κατοικίας, κατά τη σχέση:

$$k' = k_{(\text{αμιγούς κατοικίας})} + K_{(\text{άλλων χρήσεων})} \quad (8)$$

Εναλλακτικά, εφόσον εκτιμάται ότι ένα σημαντικό ποσοστό των κτιριακών επιφανειών αναλώνεται σε άλλες χρήσεις, και για να διατηρηθεί η ίδια πυκνότητα κατοικίας,

πρέπει να αυξήσουμε το συντελεστή δόμησης. Η αύξηση αυτή υπολογίζεται κατά προσέγγιση, ως εξής:

- ο Έστω ότι εάν επρόκειτο για αμιγή κατοικία θα δεχόμασταν έναν συντελεστή σ , ενώ τώρα εκτιμούμε ότι μόνο ένα ποσοστό P του συντελεστή θα παραμένει σε χρήση κατοικίας και το υπόλοιπο ποσοστό $(1-P)$ θα καταλαμβάνεται από τις άλλες χρήσεις. Επομένως, θα απαιτηθεί μια προσαύξηση του σ κατά σ' , όπου:

$$\sigma' = \sigma \times (1 - P) \div P \quad (9)$$

όπου σ η αρχική επιλογή συντελεστή (για αμιγή κατοικία), και P και $(1-P)$ τα ποσοστά του συντελεστή που διατίθενται για κατοικία και τις άλλες χρήσεις, αντίστοιχα. Άρα, ο τελικός συντελεστής δόμησης θα είναι:

$$\sigma_{\text{τελικός}} = (\sigma' + \sigma) \quad (10)$$

- ο Για την περίπτωση οικισμών με έντονη τουριστική ή παραθεριστική κίνηση το Υπουργείο Χωροταξίας υποδείκνυε μια αύξηση των σταθεροτύπων της κοινωνικής υποδομής (v) και της κατοικίας (k), ως εξής:

- Αύξηση της κοινωνικής υποδομής κατά 4 τμ ανά εποχιακό κάτοικο, που

$$v' = v + 4 \times [(εποχιακός.πληθ.) \div (μόνιμος.πληθ.)] \quad (11)$$

οδηγούσε σε νέα τιμή v' του σταθεροτύπου της κοινωνικής υποδομής:

- Αύξηση της κτιριακής επιφάνειας της κατοικίας κατά 8 τμ ανά εποχιακό

$$k' = k + 8 \times [(εποχιακός.πληθ.) \div (μόνιμος.πληθ.)] \quad (12)$$

κάτοικο, που οδηγούσε σε νέα τιμή k' του σταθεροτύπου της κατοικίας:

- Τέλος, με βάση τα παραπάνω, η θεωρητική πυκνότητα γίνεται :

$$d = [\sigma \div (k + 8\beta) + (\nu + 4\beta) \times \sigma] \times 10^4 \quad (13)$$

όπου $\beta = (\text{εποχιακός πληθ.}) / (\text{μόνιμος πληθ.})$

(Πηγή: Κουσιδώνης 2006)

2.2. Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ) στην Ελλάδα και στον διεθνή χώρο

2.2.1. Ελλάδα

Στην Ελλάδα συνηθίζεται η χρήση υψηλότερων ΣΔ απ' ό τι σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες με επιχειρήματα που βασίζονται στην υπερβολική αξία γης, αλλά ακόμα και στο γεωγραφικό πλάτος, στο οποίο βρίσκεται η Ελλάδα και την μεγαλύτερη ηλιοφάνειά της. Αγνοούνται όμως έτσι οι άλλοι παράγοντες που δεν έχουν καμία σχέση με την ηλιοφάνεια. Αναφέρουμε χαρακτηριστικά την ανάγκη για απ' ευθείας θέα και για κάθε είδους απομόνωση, τις απαιτήσεις σε πράσινο και ακάλυπτες επιφάνειες, τους παράγοντες που σχετίζονται με το κυκλοφοριακό και τις προσβάσεις και φυσικά τον αερισμό, την κίνηση δηλαδή του αέρα και τις συνθήκες ρύπανσης. Τα τελευταία σημεία θα πρέπει ιδιαίτερα να τονιστούν γιατί φαίνεται ότι στον τόπο έχουν υποτιμηθεί. Έτσι ενώ από χρόνια έχουν επισημανθεί σαν πηγές ρύπανσης οι βιομηχανίες και τα αυτοκίνητα, δεν έχει γίνει αρκετά αντιληπτό ότι αυτό τούτο το μέγεθος του οικοδομικού όγκου που φορτίζει την αστική γη – και που ορίζεται με τον ΣΔ – επηρεάζει αποφασιστικά τον βαθμό ρύπανσης.

Για όλους αυτούς τους λόγους οι ανεκτές τιμές του ΣΔ στην Ελλάδα δεν δικαιολογείται να είναι μεγαλύτερες από τις τιμές που έχουν γίνει από δεκαετίας αποδεκτές στον ανεπτυγμένο διεθνή χώρο. Μετά από διερεύνηση της συσχέτισης του ΣΔ και της πυκνότητας και παίρνοντας ως δεδομένο τις συνήθεις τιμές των στεγαστικών παραμέτρων όπως διαμορφώθηκαν και στην Ελλάδα την τελευταία εικοσαετία καταλήγει κανείς στο συμπέρασμα ότι οι ικανοποιητικές τιμές του καθαρού ΣΔ μπορούν να διακυμανθούν από 0,4 έως 1,5 προκειμένου για αστικές περιοχές μόνιμης κατοικίας. Τιμές κάτω του 0,4 συνιστώνται οπωσδήποτε για παραθεριστική κατοικία και ενδεχόμενα και για αγροτικές ενότητες.

Τιμές του καθαρού ΣΔ πάνω από 1,5 πρέπει οπωσδήποτε να αποκλειστούν κατά το σχεδιασμό οργανωμένης δόμησης. Βέβαια, στο σχεδιασμό ανάπλασης ήδη δομημένων περιοχών με πολύ μεγαλύτερο ΣΔ είμαστε υποχρεωμένοι να δεχτούμε σαν λύση ανάγκης και τιμές μέχρι 2,4. Επειδή όμως εδώ μιλάμε για οργανωμένη δόμηση, αλλά και για ικανοποιητικές τιμές, ας θεωρήσουμε την τιμή 1,5 σαν την μέγιστη επιτρεπτή για περιοχές κατοικίας. (Αραβαντινός 1997)

2.2.2. Διεθνής χώρος

Όπως είναι λογικό, η έννοια του συντελεστή δόμησης δεν αποτελεί ελληνικό φαινόμενο αλλά χρησιμοποιείται εδώ και χρόνια στις δυτικές χώρες. Αξίζει να αναφερθεί ότι στις ΗΠΑ η αντίστοιχη έννοια του συντελεστή δόμησης (ΣΔ) είναι η F.A.R δηλαδή Floor Area Ratio ενώ στην Αγγλία χρησιμοποιείται η έννοια του plot ratio. Αντίστοιχα, στην Γαλλία αναφέρεται ως COS δηλαδή Coefficient d'Occupation des Sols, ενώ στην Ισπανία η αντίστοιχη ορολογία του ΣΔ είναι το Indice de Edificabilidad. Επίσης, αξίζει να αναφερθεί πως η έννοια του F.A.R χρησιμοποιείται και στην Ιαπωνία.

Γαλλία

Στα προάστια των πόλεων της Γαλλίας, ο συντελεστής δόμησης COS κυμαίνεται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα της τάξεως του 0,3 - 0,5, ενώ αυξάνεται σταδιακά όσο πλησιάζουμε τα κέντρα των πόλων. Στην πρωτεύουσα της Γαλλίας, το Παρίσι, ο αντίστοιχος ΣΔ είναι 3,25 και επιτρέπεται να φτάσει το 3,75 αλλά μόνο για συγκεκριμένες χρήσεις - τομείς. Το νέο πολεοδομικό σχέδιο της πόλης, προβλέπει να ελαττωθεί ο συντελεστής δόμησης, με ανώτερο επιτρεπτό όριο να είναι το 3. Ενδέχεται όμως να υπάρχουν και παραλλαγές της τιμής αυτής που εξαρτώνται από το μέγεθος και την λειτουργία (κατοικία ή απασχόληση) της εκάστοτε περιοχής και του εκάστοτε κτιρίου.

Αξίζει να αναφερθεί ότι στην Γαλλία καθορίζονται και ανώτατα όρια οικοδομικής πυκνότητας (plafond legal de densite) που για το Παρίσι είναι 1,5 και για την υπόλοιπη Γαλλία 1,0. Πέρα από τα όρια αυτά το δικαίωμα οικοδόμησης ανήκει, όχι πια στον ιδιοκτήτη του ακινήτου, αλλά στον Ο.Τ.Α. (Αραβαντινός 1997)

Αγγλία

Στην Αγγλία ο αντίστοιχος συντελεστής δόμησης (plot ratio) έχει τιμές έως 2 στις ιστορικές πόλεις της χώρας όπου γίνεται προσπάθεια να διατηρηθεί ο παραδοσιακός τους χαρακτήρας. Αντιθέτως, στο Λονδίνο ο συντελεστής δόμησης είναι αρκετά υψηλότερος και δεν επιτρέπεται να ξεπεράσει την τιμή 6.

Η.ΠΑ

Στις Ηνωμένες Πολιτείες ο συντελεστής δόμησης (floor area ratio) ποικίλει ανάλογα με την πολιτεία στην οποία βρίσκεται το εκάστοτε κτίριο. Χαρακτηριστικά πάντως θα λέγαμε ότι στο Los Angeles η τιμή του συντελεστή δόμησης στο κέντο της πόλης (downtown) δεν επιτρέπεται να ξεπεράσει το 6.

Ιαπωνία

Στην Ιαπωνία και πιο συγκεκριμένα στην πρωτεύουσα της το Τόκιο, εφαρμόζεται η έννοια του Συντελεστή Δόμησης. Η εφαρμογή του γίνεται ανά ζώνες (zoning) καθώς το Τόκιο είναι διαχωρισμένο σε ζώνες χρήσεων γης έτσι ώστε να μην συνυπάρχουν στην ίδια περιοχή χρήσεις ανταγωνιστικές μεταξύ τους. Σε κάθε ζώνη έχει θεσμοθετηθεί ένα ανώτατο όριο συντελεστή δόμησης και κανένα κτίριο δεν επιτρέπεται να υπερβεί το όριο αυτό. Επίσης, επιπλέον του συντελεστή δόμησης υπάρχει και ο έλεγχος των σχημάτων (shape control) και του ύψους των κτιρίων, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η καλύτερη δυνατή χωρική διάρθρωση των κτιρίων καθώς και των κοινόχρηστων χώρων (δρόμοι, πλατείες). (Gao, Asami, Katsumata, 2006)

2.3. Νομοθεσία για τον ΣΔ

2.3.1. Υπολογισμός του Συντελεστή Δόμησης

Για τον υπολογισμό του συντελεστή δόμησης που πραγματοποιείται σε οικόπεδο:

A. Προσμετρώνται:

- α) οι επιφάνειες των στεγασμένων και κλειστών από όλες τις πλευρές χώρων του κτιρίου οποιασδήποτε χρήσης, σε όλους τους ορόφους καθώς και τα υπόγεια, με την επιφύλαξη της επόμενης περίπτωσης β.
- β) οι επιφάνειες των εξωστών και ημιυπαίθριων χώρων εκτός από τους αναφερόμενους στην παρ.2 του άρθ-252.

γ) οι ακόλυπτες επιφάνειες με διάσταση μικρότερη από 1,20 μέτρα.

(ΦΕΚ-210)

Β. Δεν προσμετρώνται:

α) σε ειδικά κτίρια, η επιφάνεια ορόφου ή τμήματος του που χρησιμοποιείται για την εγκατάσταση ή διέλευση ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, ο οποίος κατασκευάζεται ύστερα από γνώμη της ΕΠΑΕ, εφόσον ο όροφος αυτός δεν έχει ελεύθερο ύψος μεγαλύτερο από 2,20 μ μετρούμενο μεταξύ του δαπέδου του και της οροφής ή από 1,90 μ μετρούμενο μεταξύ του δαπέδου και κάθε φέροντος στοιχείου της οροφής.

β) ένας υπόγειος όροφος επιφάνειας ίσης με εκείνη που καταλαμβάνει το κτίριο, προοριζόμενος αποκλειστικά για βοηθητικές χρήσεις, εφόσον η οροφή του σε κανένα σημείο δεν υπερβαίνει το 1,50 μ από την οριστική στάθμη του εδάφους και το ύψος του δεν υπερβαίνει τα 3 μ μετρούμενο μεταξύ του δαπέδου και της οροφής, εκτός αν έχει καθοριστεί μεγαλύτερο ελάχιστο ύψος για την χρήση του συγκεκριμένου χώρου κατ' εφαρμογή του άρθρου 26. Εφόσον σε κτίριο κατοικίας κατασκευάζονται καταστήματα και κάτω από αυτά αποθήκες στον υπόγειο όροφο, για τη εξυπηρέτησή τους, επιτρέπεται η κατασκευή δεύτερου υπογείου επιφανείας ίσης με την επιφάνεια των αποθηκών, χωρίς να προσμετρείται στο συντελεστή δόμησης.

γ) κοινόχρηστη αίθουσα για τις κοινωνικές λειτουργίες των ενοίκων του κτιρίου ή των κτιρίων του οικοπέδου κατασκευαζόμενη σε κτίρια με κύρια χρήση την κατοικία, τα οποία έχουν συνολική επιφάνεια τουλάχιστον 600 τμ που αντιστοιχεί σε οκτώ τουλάχιστον διαμερίσματα, εφόσον η επιφάνεια της αίθουσας αυτής αντιστοιχεί το πολύ στο 5% της συνολικής επιφάνειας που προκύπτει από το συντελεστή δόμησης και πάντως δεν είναι μικρότερη από 25 τμ ούτε μεγαλύτερη από 80 τμ.

δ) κλίμακες κινδύνου, εφόσον κατασκευάζονται σύμφωνα με τους όρους που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή του άρθρου 26

ε) εξώστες και ημιυπαίθριοι χώροι, όπως ορίζεται στο άρθρο 11

στ) οι παρόδιες στοές όπως προβλέπονται στο άρθρο 15.

ζ) όλες οι κατασκευές που προβλέπονται στο άρθρο 16, με τις ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις τους.

η) οι στεγασμένοι χώροι για την στάθμευση αυτοκινήτων.

θ) η επιφάνεια κύριων κλιμάκων, ή πέρα από τις ελάχιστες διαστάσεις που καθορίζονται από τις σχετικές διατάξεις και έως το 50% των διαστάσεων αυτών.

Τα παραπάνω εφαρμόζονται ανάλογα και για τα φρέατα ανελκυστήρων και τους διαδρόμους κοινής χρήσης:

ια) ο ελεύθερος ημιυπαίθριος χώρος που δημιουργείται όταν το κτίριο κατασκευάζεται σε υποστυλώματα (pilotis), εφόσον έχει:

1. επιφάνεια τουλάχιστον ίση με το 50% της επιφάνειας που καταλαμβάνει το κτίριο.
2. στάθμη δαπέδου 0,50 μ πάνω ή κάτω (+- 0,50 μ) από την οριστική στάθμη του περιβάλλοντος εδάφους σε κάθε σημείο του και
3. ελεύθερο ύψος τουλάχιστον το προβλεπόμενο για χώρο κύριας χρήσης και έως 3 μ ή και μεγαλύτερο αν το μεγαλύτερο των 3 μ κατασκευαστεί ύστερα από έγκριση της ΕΠΑΕ. Στην περίπτωση αυτή δεν προσμετρούνται επίσης χώροι κλιμακοστασίων, ανελκυστήρων και εισόδων που βρίσκονται στο χώρο αυτό επιφάνειας έως 5% της επιφάνειας που καλύπτει το κτίριο. Εάν η προκύπτουσα επιφάνεια είναι μικρότερη των 30 τμ τότε η επιφάνεια αυτή μπορεί να φθάσει τα 30 τμ για κάθε συγκρότημα κλιμακοστασίου.

ια) όλες οι κατασκευές που προβλέπονται στο άρθρο 17

ιβ) Ο χώρος που βρίσκεται κάτω από κλειστούς ή ημιυπαίθριους χώρους χωρίς να είναι ο ίδιος κλειστός ή ημιυπαίθριος.

ιγ) Η επιφάνεια που καταλαμβάνεται για την προσθήκη εξωτερικής θερμομόνωσης σε κτίριο που υφίσταται πριν από τις 4.7.1979 (ημερομηνία δημοσίευσης του κανονισμού θερμομόνωσης ΦΕΚ 362 Δ') κτιρίου και κατασκευάζεται σύμφωνα με τους κανονισμούς που εκδίδονται σε εφαρμογή του άρθρου 26.

ιδ) Η επιφάνεια που καταλαμβάνεται για την προσθήκη παθητικών ηλιακών συστημάτων, της παραγράφου 6 του άρθρου 11 στις όψεις των κτιρίων που υφίστανται κατά τη δημοσίευση του παρόντος.

ιε) Η επιφάνεια του σεισμικού αρμού που προβλέπεται από τις κείμενες διατάξεις. Κατά τη θέσπιση ή μεταβολή όρων δόμησης, ο συντελεστής δόμησης των οικοπέδων ορίζεται αριθμητικά. Συντελεστές δόμησης που προκύπτουν άμεσα από διατάξεις προγενέστερες της 18-12-85 (ημερομηνία δημοσίευσης του Ν-1577/85), εξακολουθούν να ισχύουν έως ότου καθοριστούν αριθμητικά.

Ο συντελεστής δόμησης που εφαρμόζεται σε οικόπεδα με πρόσωπο σε περισσότερους κοινόχρηστους χώρους, για τους οποίους ισχύουν διαφορετικοί συντελεστές, είναι ο λόγος του αθροίσματος των γινομένων του μήκους κάθε προσώπου του οικοπέδου επί τον αντίστοιχο συντελεστή δόμησης προς το άθροισμα των μηκών των προσώπων.

(ΦΕΚ-210)

2.3.2. Ανώτατα όρια ΣΔ

1. Με την παρ. 1 του άρθρου 18 του Ν.2508/97, ορίζονται τα επιτρεπόμενα ανώτατα όρια του συντελεστή δόμησης στις περιοχές που πολεοδομούνται με τις διατάξεις του Ν. 1337/83 και του νόμου αυτού, ανάλογα με τη γενική χρήση γης της περιοχής επέκτασης (Α κατοικία, Β κατοικία, περιοχή βιομηχανικών ή χονδρεμπορικών δραστηριοτήτων, περιοχή τουριστικών δραστηριοτήτων κ.ά.).

2. Με την παρ. 2, δίνεται η δυνατότητα σε Ο.Τ. ή περιοχές πόλεων ή οικισμών με ιδιαίτερο πολεοδομικό ενδιαφέρον και ιδίως σε κέντρα πόλεων ή πολεοδομικών ενοτήτων και σε ζώνες ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων να καθορίζονται αιτιολογημένα από την πολεοδομική μελέτη αυξημένοι ή μειωμένοι συντελεστές δόμησης για συγκεκριμένα Ο.Τ. ή τμήματά τους και για κτίρια ορισμένων χρήσεων.

Σκοπός της αυξομείωσης του συντελεστή δόμησης είναι ο εμπλουτισμός των παραπάνω ζωνών ή θέσεων ή κέντρων με κτίρια συγκεκριμένων χρήσεων επιθυμητών από τη μελέτη ή η αποθάρρυνση της δόμησης κτιρίων με άλλες ορισμένες χρήσεις που δεν είναι επιθυμητές από τη μελέτη.

Σε κάθε περίπτωση ο αυξημένος συντελεστής δόμησης δεν επιτρέπεται να υπερβαίνει τα ανώτατα όρια που ορίζονται από την προηγούμενη παράγραφο αυτού του άρθρου και μπορεί να χρησιμοποιηθεί μόνο, εφόσον ολόκληρο το κτίριο έχει την προβλεπόμενη χρήση.

Ας σημειωθεί ότι δεν επιτρέπεται η μελλοντική αλλαγή της χρήσης κτιρίων που ωφελήθηκαν από τον αυξημένο συντελεστή δόμησης, σε άλλη χρήση για την οποία αντιστοιχεί μικρότερος συντελεστής δόμησης. Ο μειωμένος όμως συντελεστής δόμησης, εφαρμόζεται και όταν τμήμα μόνο του κτιρίου, έχει τη χρήση για την οποία καθορίστηκε ο μειωμένος αυτός συντελεστής.

3. Με τη διάταξη της παρ. 3 καθορίζεται ότι σε περιοχές επεκτάσεων που προορίζονται για ανάπτυξη βιομηχανίας, βιοτεχνίας ή χονδρεμπορίου όπως σε ΒΙΟ.ΠΑ, ΒΙΠΑ, παραγωγικά πάρκα, μπορεί να ορίζεται από την πολεοδομική μελέτη για το σύνολο της περιοχής ή για τμήματά της ή και για ορισμένες χρήσεις αυξημένο ποσοστό κάλυψης που δεν μπορεί ωστόσο να υπερβαίνει το 70% του εμβαδού του οικοπέδου.

Σε κάθε περίπτωση ο καθορισμός του αυξημένου ποσοστού κάλυψης πρέπει να αιτιολογείται από την πολεοδομική μελέτη. Και σ αυτή την περίπτωση, δεν επιτρέπεται μελλοντική αλλαγή της χρήσης κτιρίων σε άλλη χρήση για την οποία ισχύει μικρότερο ποσοστό κάλυψης.

4. Με την τελευταία παράγραφο του άρθρου αυτού, ουσιαστικά αντικαθίσταται η παρ. 6 του άρθρου 6 του Ν. 1337/1983 που αφορά τον κοινωνικό συντελεστή δόμησης. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή:
- α) Ο αυξημένος συντελεστής δόμησης δεν μπορεί να είναι σε καμία περίπτωση μεγαλύτερος του 2,0 από 2,4 που οριζόταν στο Ν. 1337/1983.
 - β) Χρειάζεται αιτιολογημένη εκτίμηση των πολεοδομικών και οικιστικών συνθηκών και των στεγαστικών αναγκών της περιοχής από την πολεοδομική μελέτη, ώστε να δικαιολογείται ο αυξημένος συντελεστής δόμησης, και
 - γ) Καταργείται η συμπλήρωση που έγινε με το άρθρο 8 του Ν. 1512/1985, που έδινε τη δυνατότητα σε πολύ μικρά οικοπέδα κάτω των 150 τμ να παίρνουν σδ μεγαλύτερο του 0,8 έως και 120 τμ.
- (ΦΕΚ-124)

2.3.3. ΣΔ και Τρόπος Δόμησης – Θέση κτιρίου

1. Το κτίριο τοποθετείται ελεύθερα μέσα στο οικοπέδο. Όπου το κτίριο δεν εφάπτεται με τα πίσω και πλάγια όρια του οικοπέδου, αφήνεται απόσταση $\Delta = 3 + 0,10 H$ (όπου H το πραγματοποιούμενο ύψος του κτιρίου σε περίπτωση που εξαντλείται ο συντελεστής δόμησης ή το μέγιστο επιτρεπόμενο, σε περίπτωση που δεν εξαντλείται ο συντελεστής αυτός).

Κατ' εξαίρεση από την προηγούμενη παράγραφο, κατά την έγκριση, επέκταση ή αναθεώρηση σχεδίων πόλεων είναι δυνατό να καθορίζονται περιορισμοί για τη θέση του κτιρίου σε σχέση με τα όρια του οικοπέδου, εφόσον αιτιολογούνται από την αντίστοιχη μελέτη της περιοχής.

Σε περίπτωση που υπάρχει σε όμορο οικοπέδο μη ειδικό κτίριο, το οποίο έχει ανεγερθεί μετά την ένταξη της περιοχής σε σχέδιο με τις διατάξεις που ίσχυαν πριν από τη 18.2.1986 (ημερομηνία έναρξης ισχύος του ν.1577/85), σε περιοχή όπου ίσχυε το πανταχόθεν ελεύθερο σύστημα δόμησης και σε απόσταση από το κοινό όριο

ιση ή μεγαλύτερη του 1 μ., τότε το υπό ανέγερση κτίριο τοποθετείται υποχρεωτικά σε απόσταση τουλάχιστον Δ από το κοινό όριο, όπως αυτή ορίζεται στην παρ.1 του άρθρου αυτού. Εάν στο οικοδομήσιμο τμήμα του οικοπέδου δεν εξασφαλίζεται, εξ αιτίας της υποχρέωσης αυτής, διάσταση κτιρίου τουλάχιστον 9 μ., το κτίριο τοποθετείται σε απόσταση από το κοινό όριο τουλάχιστον ίση με αυτή του προϋπάρχοντος στο όμορο οικοπέδο κτιρίου, εφόσον η απόσταση αυτή είναι μικρότερη από Δ. Την ίδια απόσταση οφείλει να τηρεί και αυτό (προϋπάρχον) σε περίπτωση επέκτασης ή εκ νέου κατασκευής του. Αν και στην περίπτωση αυτή δεν εξασφαλίζεται κτίριο με διάσταση τουλάχιστον 9 μ. έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου αυτού.

β. Ο ακάλυπτος χώρος που προκύπτει από την εφαρμογή των προηγούμενων διατάξεων είναι υποχρεωτικός ακάλυπτος χώρος.

γ. Κατ' εξαίρεση είναι δυνατή η ελεύθερη τοποθέτηση του κτιρίου κατά τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου αυτού μετά από σύμφωνη γνωμοδότηση της αρμόδιας ΕΠΑΕ, η οποία κρίνει αιτιολογημένα ότι η προτεινόμενη τοποθέτηση του κτιρίου που πρόκειται να ανεγερθεί εναρμονίζεται με το διαμορφωμένο οικιστικό και φυσικό περιβάλλον ολόκληρου του οικοδομικού τετραγώνου.

δ. Τα παραπάνω εφαρμόζονται και στις περιπτώσεις όπου ίσχυε το συνεχές οικοδομικό σύστημα, μόνο. Το κτίριο τοποθετείται ελεύθερα μέσα στο οικόπεδο.

Όπου το κτίριο δεν εφάπτεται με τα πίσω και πλάγια όρια του οικοπέδου, αφήνεται απόσταση $\Delta = 3 + 0,10 H$ (όπου H το πραγματοποιούμενο ύψος του κτιρίου σε περίπτωση που εξαντλείται ο συντελεστής δόμησης ή το μέγιστο επιτρεπόμενο, σε περίπτωση που δεν εξαντλείται ο συντελεστής αυτός).

2. Κατ' εξαίρεση από την προηγούμενη παράγραφο, κατά την έγκριση, επέκταση ή αναθεώρηση σχεδίων πόλεων είναι δυνατό να καθορίζονται περιορισμοί για τη θέση του κτιρίου σε σχέση με τα όρια του οικοπέδου, εφόσον αιτιολογούνται από την αντίστοιχη μελέτη της περιοχής.

3.α. Σε περίπτωση που υπάρχει σε όμορο οικόπεδο μη ειδικό κτίριο, το οποίο έχει ανεγερθεί μετά την ένταξη της περιοχής σε σχέδιο με τις διατάξεις που ίσχυαν πριν από τη 18.2.1986 (ημερομηνία έναρξης ισχύος του ν.1577/85), σε περιοχή όπου ίσχυε το πανταχόθεν ελεύθερο σύστημα δόμησης και σε απόσταση από το κοινό όριο

ιση ή μεγαλύτερη του 1 μ., τότε το υπό ανέγερση κτίριο τοποθετείται υποχρεωτικά σε απόσταση τουλάχιστον Δ από το κοινό όριο, όπως αυτή ορίζεται στην παρ.1 του αρ-

θρου αυτού. Εάν στο οικοδομήσιμο τμήμα του οικοπέδου δεν εξασφαλίζεται, εξ αιτίας της υποχρέωσης αυτής, διάσταση κτιρίου τουλάχιστον 9 μ., το κτίριο τοποθετείται σε απόσταση από το κοινό όριο τουλάχιστον ίση με αυτή του

προϋπάρχοντος στο όμορο οικόπεδο κτιρίου, εφόσον η απόσταση αυτή είναι μικρότερη από Δ. Την ίδια απόσταση οφείλει να τηρεί και αυτό (προϋπάρχον) σε περίπτωση επέκτασης ή εκ νέου κατασκευής του. Αν και στην περίπτωση αυτή δεν εξασφαλίζεται κτίριο με διάσταση τουλάχιστον 9 μ. έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου αυτού.

β. Ο ακάλυπτος χώρος που προκύπτει από την εφαρμογή των προηγούμενων διατάξεων είναι υποχρεωτικός ακάλυπτος χώρος.

γ. Κατ' εξαίρεση είναι δυνατή η ελεύθερη τοποθέτηση του κτιρίου κατά τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου αυτού μετά από σύμφωνη γνωμοδότηση της αρμόδιας ΕΠΑΕ, η οποία κρίνει αιτιολογημένα ότι η προτεινόμενη τοποθέτηση του κτιρίου που πρόκειται να ανεγερθεί εναρμονίζεται με το διαμορφωμένο οικιστικό και φυσικό περιβάλλον ολόκληρου του οικοδομικού τετραγώνου.

δ. Τα παραπάνω εφαρμόζονται και στις περιπτώσεις όπου ίσχυε το συνεχές οικοδομικό σύστημα, μόνο. Το κτίριο τοποθετείται ελεύθερα μέσα στο οικόπεδο.

Όπου το κτίριο δεν εφάπτεται με τα πίσω και πλάγια όρια του οικοπέδου, αφήνεται απόσταση $\Delta = 3 + 0,10 H$ (όπου H το πραγματοποιούμενο ύψος του κτιρίου σε περίπτωση που εξαντλείται ο συντελεστής δόμησης ή το μέγιστο επιτρεπόμενο, σε περίπτωση που δεν εξαντλείται ο συντελεστής αυτός).

2. Κατ' εξαίρεση από την προηγούμενη παράγραφο, κατά την έγκριση, επέκταση ή αναθεώρηση σχεδίων πόλεων είναι δυνατό να καθορίζονται περιορισμοί για τη θέση του κτιρίου σε σχέση με τα όρια του οικοπέδου, εφόσον αιτιολογούνται από την αντίστοιχη μελέτη της περιοχής.

3.α. Σε περίπτωση που υπάρχει σε όμορο οικόπεδο μη ειδικό κτίριο, το οποίο έχει ανεγερθεί μετά την ένταξη της περιοχής σε σχέδιο με τις διατάξεις που ίσχυαν πριν από τη 18.2.1986 (ημερομηνία έναρξης ισχύος του ν.1577/85), σε περιοχή όπου ίσχυε το πανταχόθεν ελεύθερο σύστημα δόμησης και σε απόσταση από το κοινό όριο

ίση ή μεγαλύτερη του 1 μ., τότε το υπό ανέγερση κτίριο τοποθετείται υποχρεωτικά σε απόσταση τουλάχιστον Δ από το κοινό όριο, όπως αυτή ορίζεται στην παρ.1 του άρθρου αυτού. Εάν στο οικοδομήσιμο τμήμα του οικοπέδου δεν εξασφαλίζεται, εξ αιτίας της υποχρέωσης αυτής, διάσταση κτιρίου τουλάχιστον 9 μ., το κτίριο τοποθετείται σε απόσταση από το κοινό όριο τουλάχιστον ίση με αυτή του

προϋπάρχοντος στο όμορο οικόπεδο κτιρίου, εφόσον η απόσταση αυτή είναι μικρότερη από Δ. Την ίδια απόσταση οφείλει να τηρεί και αυτό (προϋπάρχον) σε περίπτωση επέκτασης ή εκ νέου κατασκευής του. Αν και στην περίπτωση αυτή δεν εξασφαλίζεται κτίριο με διάσταση τουλάχιστον 9 μ. έχουν εφαρμογή οι διατάξεις της παρ. 1 του άρθρου αυτού.

β. Ο ακάλυπτος χώρος που προκύπτει από την εφαρμογή των προηγούμενων διατάξεων είναι υποχρεωτικός ακάλυπτος χώρος.

γ. Κατ' εξαίρεση είναι δυνατή η ελεύθερη τοποθέτηση του κτιρίου κατά τα οριζόμενα στην παρ. 1 του άρθρου αυτού μετά από σύμφωνη γνωμοδότηση της αρμόδιας ΕΠΑΕ, η οποία κρίνει αιτιολογημένα ότι η προτεινόμενη τοποθέτηση του κτιρίου που πρόκειται να ανεγερθεί εναρμονίζεται με το διαμορφωμένο οικιστικό και φυσικό περιβάλλον ολόκληρου του οικοδομικού τετραγώνου.

δ. Τα παραπάνω εφαρμόζονται και στις περιπτώσεις όπου ίσχυε το συνεχές οικοδομικό σύστημα, μόνο.

(ΦΕΚ 580)

2.4. Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ)

2.4.1. Εισαγωγή

Η μεταφορά του συντελεστή δόμησης θεσμοθετήθηκε για πρώτη φορά το 1979 με το Ν.880 και ο τελευταίος χρονολογικά νόμος σχετικά με την ΜΣΔ είναι ο Ν.3044/02. Στο ενδιάμεσο διάστημα ακολούθησαν προεδρικά διατάγματα, υπουργικές αποφάσεις και νόμοι, που είχαν ως σκοπό να ικανοποιήσουν ορισμένες ανάγκες της πόλης και πιο συγκεκριμένα, ανάγκες που ανταποκρίνονται:

- Σε αρχιτεκτονικές και πολεοδομικές προδιαγραφές (πχ ακίνητα διατηρητέα, ακανόνιστα ή στενά οικόπεδα, περιοχές που απαιτούν πολεοδομική εξυγίανση, μείωση πυκνοτήτων κλπ)
 - Στις απαιτήσεις εξοπλισμού ενός οικισμού (πχ πλατείες, δρόμοι, χώροι πρασίνου κλπ)
 - Στην ανάγκη προστασίας μερικών περιοχών λόγω της ποιότητας του τοπίου τους
- Συμπερασματικά όμως θα λέγαμε ότι ο θεσμός της ΜΣΔ, παρά την 15χρονη (έως το 2003) εφαρμογή του δεν μπόρεσε να επιτύχει τους άνω περιβαλλοντικούς και πολεοδομικούς στόχους του. Η χρησιμοποίηση του θεσμού κυρίως ως μέσου

πελατειακής εξυπηρέτησης από τις εκάστοτε κυβερνήσεις, η ανικανότητα της Διοίκησης για την ελεγχόμενη και αποτελεσματική εφαρμογή του και η πίεση του έγγειου κερδοσκοπικού κυκλώματος είναι οι κυριότερες παραμόρφωσης και μετατροπής του θεσμού ως μέσου άσκησης κερδοσκοπίας σε βάρος του οικιστικού και φυσικού περιβάλλοντος. Η έλλειψη πολεοδομικών κριτηρίων και η ατομική, ανοργάνωτη και αποσπασματική εφαρμογή του θεσμού, χωρίς την ένταξη του στον ευρύτερο πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό και την πολεοδομική οργάνωση των περιοχών της χώρας, είχαν ως αποτέλεσμα την κήρυξη από το ΣτΕ ως αντισυνταγματικής και ανίσχυρης ολόκληρης της ρύθμισης του άρθρου 2 του Ν.880/79 και των εκτελεστικών του Π.Δ/ των 410/79 και 510/79. για τον λόγο αυτό η πολιτεία αναγκάστηκε να δημιουργήσει νέο θεσμικό πλαίσιο (Ν.2300/95 και Ν.3044/02) για την οργάνωση και λειτουργία του θεσμού. (Αραβαντινός 1997)

2.4.2. Ορισμοί

- Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) είναι η δυνατότητα του ιδιοκτήτη να μεταφέρει το επί του ακινήτου του δικαίωμα δόμησης στο σύνολό του ή τμήματά του σε άλλο μέρος του ίδιου ακινήτου ή σε άλλο ακίνητο. (Αραβαντινός 1997)
- Βαρυνόμενο ακίνητο είναι το ακίνητο εκείνο για το οποίο δύναται να χορηγηθεί «τίτλος δικαιώματος μεταφοράς συντελεστή» κατά τις διατάξεις του άρθρου 2 του νόμου 2300/95. (ΦΕΚ 69)
- Ωφελούμενο ακίνητο είναι το ακίνητο εκείνο στο οποίο πραγματοποιείται η μεταφορά πρόσθετου συντελεστή δόμησης (ΣΔ) από βαρυνόμενο ακίνητο. (ΦΕΚ 69)
- Ο συντελεστής δόμησης (ΣΔ) που μεταφέρεται, αφαιρείται οριστικώς από το βαρυνόμενο ακίνητο. Η ρύθμιση αυτή ενεργεί υπέρ και κατά των καθολικών ή ειδικών διαδόχων του κυρίου του ακινήτου και συνοδεύει το ακίνητο ακόμα και στην περίπτωση πρωτότυπου τρόπου κτήσης κυριότητας σε αυτό. (ΦΕΚ 197)

2.4.3. Βαρυνόμενα ακίνητα

Η πραγματοποίηση της μεταφοράς του συντελεστή δόμησης γίνεται από ένα κτίριο για το οποίο εκδόθηκε τίτλος μεταφοράς και ονομάζεται «βαρυνόμενο», σε ένα άλλο κτίριο, το οποίο ονομάζεται «ωφελούμενο». Σύμφωνα με τον Ν. 3044/92, βαρυνόμενα ακίνητα, για τα οποία επιτρέπεται να εκδοθεί τίτλος ΜΣΔ είναι:

- Ακίνητα με κτίρια, τα οποία έχουν χαρακτηριστεί τα ίδια ή η χρήση τους διατηρητέα.
- Ακίνητα με οικοδομήματα ή μνημεία, τα οποία έχουν χαρακτηριστεί έργα τέχνης ή ιστορικά διατηρητέα μνημεία.
- Ακίνητα εντός σχεδίου πόλεως ή εντός ορίων οικισμού, τα οποία χαρακτηρίζονται αρχαιολογικοί χώροι και για τα οποία έχουν τεθεί περιορισμοί στην εξάντληση του σδ ή απαγορεύεται τελείως η δόμηση λόγω της σημασίας των ευρημάτων.
- Ακίνητα τα οποία, με βάση τα εγκεκριμένα ρυμοτομικά σχέδια, χαρακτηρίζονται κοινόχρηστοι χώροι. Στα ακίνητα αυτά τίτλος ΜΣΔ εκδίδεται μόνο για το ρυμοτομούμενο τμήμα, για το οποίο δεν είναι υπόχρεος προς καταβολή της αποζημίωσης ο ίδιος ο κύριος του ακινήτου, και με την προϋπόθεση ότι αποδέχεται αυτό το είδος αποζημίωσης.
- Σε ό,τι αφορά τον τίτλο ΜΣΔ, ορίζεται ότι πραγματοποιείται (η μεταφορά) σε ακίνητο (ωφελούμενο) που βρίσκεται μέσα σε Ειδικές Ζώνες Υποδοχής Συντελεστή Δόμησης (ΕΖΥΣ).

Επίσης, ως προς το ζήτημα σε ποιες περιοχές επιτρέπεται να μεταφέρεται και να υλοποιείται ο συντελεστής δόμησης των βαρυνόμενων ακινήτων, έχει κριθεί ότι αυτό επιτρέπεται μόνο σε ζώνη που καθορίζεται με κανονιστική ρύθμιση έπειτα από εκπόνηση σχετικής μελέτης και αποτυπώνεται σε σχεδιάγραμμα το οποίο δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως μαζί με την πράξη καθορισμού. (Κενό γράμμα η Μεταφορά του Συντελεστή Δόμησης.)

2.4.4. Ειδικές Ζώνες Υποδοχής Συντελεστή (ΕΖΥΣ)

Η Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) σύμφωνα με τον Ν. 3044/92, είναι δυνατή μόνον εντός ΕΖΥΣ, τις οποίες, προκειμένου για τα Πολεοδομικά Συγκροτήματα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλος και Ηράκλειο) καθορίζει (με γνώμη των οικείων ΟΤΑ) το ΥΠΕΧΩΔΕ, για δε τις άλλες περιοχές (πάντα με γνώμη των οικείων ΟΤΑ), η Περιφέρεια. Επειδή, όμως, η μεταφορά συντελεστή δόμησης υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις αποτέλεσε (και αποτελεί) «εργαλείο» αντιμετώπισης (μέσω νομιμοποίησής τους) ορισμένων αυθαίρετων αλλαγών χρήσης, τμημάτων κτιρίων που ανεγέρθηκαν νομίμως και είναι άρτια είτε κατά κανόνα είτε κατά παρέκκλιση, με αποτέλεσμα υπέρβαση του συντελεστή δόμησης, εξετάζεται (έπειτα από πρόταση των εμπλεκομένων φορέων) η επέκταση της ισχύος των σχετικών διατάξεων του νόμου.

Οι ΕΖΥΣ καθορίζονται ύστερα από εκπόνηση μελέτης, σε περιοχές, οι οποίες βρίσκονται:

- Εντός εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου.
- Εκτός των καθορισμένων ορίων ευπαθών οικοσυστημάτων, ιστορικών τόπων, παραδοσιακών και αξιόλογων οικισμών, ιστορικών κέντρων πόλεων, αρχαιολογικών χώρων, περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, στις οποίες έχουν επιβληθεί ειδικοί όροι δόμησης για την προστασία παραδοσιακών ή αρχιτεκτονικών συνόλων, αρχαιολογικών χώρων ή άλλων πολιτιστικών ή περιβαλλοντικά αξιόλογων στοιχείων.
- Εκτός καθορισμένων ορίων περιοχών, οι οποίες έχουν χαρακτηριστεί ζώνη προστασίας χώρων ή κτιρίων οι οποίοι έχουν κηρυχθεί για οποιονδήποτε λόγο προστατευόμενοι, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις.
- Εκτός των δύο πρώτων οικοδομικών τετραγώνων (ΟΤ) από τη γραμμή του αιγιαλού σε παραλιακές ή παραλίμνιες θέσεις.
- Εκτός περιοχών που έχουν ενταχθεί στο σχέδιο με τις ειδικές διατάξεις που ισχύουν για τους οικοδομικούς συνεταιρισμούς και εκτός περιοχών που έχουν ενταχθεί στο σχέδιο με τις διατάξεις του άρθρου 29 του Ν. 1947/1991 (ΦΕΚ Α'70). Επίσης, εκτός Περιοχών Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ), εκτός εάν έχουν ενσωματωθεί σε περιοχές αστικών συγκροτημάτων.

Ο καθορισμός ΕΖΥΣ επιτρέπεται, επίσης, σε περιοχές οι οποίες:

- Δεν έχουν χαρακτηριστεί Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας ή Ζώνη Αστικού Αναδασμού.

- Δεν έχουν έντονη κλίση. Και ως τέτοιες (περιοχές με έντονη κλίση) καθορίζονται οι περιοχές στις οποίες υπάρχουν δρόμοι με κλίση μεγαλύτερη του είκοσι τοις εκατό (20%).

Ο καθορισμός μιας ΕΖΥΣ γίνεται έπειτα από μελέτη και προσδιορίζεται σε ποσοστό επί του συνολικού εμβαδού των δομήσιμων επιφανειών της ζώνης (όπως αυτό προκύπτει από τον υπολογισμό των συντελεστών δόμησης που ισχύουν στην περιοχή, το ανώτατο συνολικό εμβαδόν δομήσιμων επιφανειών που επιτρέπεται να μεταφερθεί μέσα στη ζώνη), αφού σταθμιστούν τα παρακάτω στοιχεία:

- Το προτεινόμενο ποσοστό αύξησης του ισχύοντος ΣΔ της ζώνης (προκύπτει από τα χωροταξικά και πολεοδομικά δεδομένα και τους αναπτυξιακούς στόχους για την περιοχή, όπως η οικιστική ανάπτυξη, τα περιθώρια επιβάρυνσής της, η θέση, η φυσιογνωμία και η ιδιαιτερότητά της, τα δίκτυα υποδομής και ο κοινωνικός εξοπλισμός).
- Η πραγματοποίηση του αυξημένου ΣΔ δεν αλλοιώνει την οικιστική φυσιογνωμία της περιοχής.
- Οι κοινόχρηστοι χώροι και οι χώροι για την ανέγερση κοινωφελών κτιρίων, όπως προβλέπονται από το σχέδιο μετά την πραγματοποίηση του αυξημένου σδ, επαρκούν για τις ανάγκες της περιοχής.

Σημειώνεται ότι εάν δικαιολογείται από τη μελέτη καθορισμού ΖΥΣ, με την πράξη έγκρισης μπορεί να μειώνεται ο ισχύων σδ της ΖΥΣ και να καθορίζεται αυξημένος σδ που θα καλύπτεται αποκλειστικά με ΜΣΔ, ενώ επιτρέπεται η ΜΣΔ σε ωφελούμενο ακίνητο που βρίσκεται σε περιοχές που έχουν καθοριστεί ως Ζώνες Αγοράς Συντελεστή (ΖΑΣ) με Προεδρικά Διατάγματα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 του Ν. 880/1979 (ΦΕΚ Α'58). Η πραγματοποίηση ΜΣΔ σε ΖΑΣ διενεργείται σύμφωνα με τους ειδικούς όρους, προϋποθέσεις και περιορισμούς που προβλέπονται στην πράξη καθορισμού της ΖΑΣ, ανεξαρτήτως εάν, εν τω μεταξύ, τροποποιήθηκε το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο της περιοχής. (Καθημερινή 2006)

3. Εφαρμογές στην καθημερινότητα

3.1. Υπάρχει άριστος Συντελεστής Δόμησης για μια πόλη;

Σε παλιότερες εποχές, ο σχεδιασμός των πόλεων βασιζόταν κυρίως στο κλίμα, στην σεισμικότητα της περιοχής, στην γεωμορφολογία του εδάφους, στο ύψος των βροχοπτώσεων, στον φυσικό πλούτο της περιοχής κλπ. Σήμερα όμως, ο σχεδιασμός μιας πόλης βασίζεται στις εξελίξεις της τεχνολογίας και της οικονομίας και αδυνατώντας οι σύγχρονες πόλεις να τις προλάβουν, δημιουργούνται συνεχώς νέες χωρικές απαιτήσεις που έχουν ως αποτέλεσμα να προκαλούνται δυσκολίες στην αποτελεσματική χρήση του χώρου.

Η ιστορία της πολεοδομίας έχει δείξει ότι οι πόλεις, στις λιγότερο «εξελιγμένες» εποχές τους, έχουν εκμεταλλευτεί τα φυσικά στοιχεία, δημιουργώντας έτσι ένα υψηλής οικολογικής αξίας περιβάλλον, φιλικό προς τον άνθρωπο. Αντίθετα, η σύγχρονη κοινωνία δεν παίρνει στα σοβαρά τις επιπτώσεις στο περιβάλλον αλλά και την υγεία των κατοίκων αλλά προτίθεται αβίαστα να κάνει εκπτώσεις στις κατασκευές, που με τη σειρά τους, το πιθανότερο είναι να εμπεριέχουν κινδύνους για τους χρήστες τους, κάτι ο οποίο δείχνει την πλήρη αδιαφορία της σύγχρονης κοινωνίας. Για παράδειγμα, παρ' όλο που το φαινόμενο του θερμοκηπίου έχει πάρει ανησυχητικές διαστάσεις σε ολόκληρο τον πλανήτη, ο σχεδιασμός των αστικών κέντρων δεν προβλέπει την απαραίτητη και λογική μείωση των πυκνοτήτων των οικοδομών, την μείωση των συντελεστών δόμησης, την μείωση του ύψους των κτιρίων και των ποσοστών κάλυψης των οικοπέδων έτσι ώστε να μπορέσουν να «ανασάνουν» τα πολυπληθή αστικά κέντρα.

Αν και το φαινόμενο του αστείου εκσυγχρονισμού ακολουθεί μέχρι τώρα από τα μεγάλα αστικά κέντρα, χαρακτηριστική είναι πλέον η τάση του μιμητισμού και των μικρότερων πόλεων, που ακολουθούν κατά γράμμα την πορεία εξέλιξης των αναπτυγμένων περιοχών.

Ανεξάρτητα λοιπόν, από τον ιδιαίτερο ρόλο κάθε πόλης και την κλίμακά της, οι απαιτήσεις του σύγχρονου ανθρώπου σχετίζονται σχεδόν αποκλειστικά με την, όσο το δυνατόν, μεγαλύτερη ποικιλία αγαθών που μπορεί να του προσφέρει η ίδια η πόλη, ακόμα κι όταν ο ίδιος δεν έχει πιθανόν την ευχέρεια να τα αποκτήσει. Το φαινόμενο αυτό, που πλέον αποτελεί γεγονός, έγκειται στην εμμονή των πόλεων στην κανονικότητα των μορφών και των κανόνων αλλά και στην εμμονή να επιδείξουν την τεχνικότητα και την μηχανιστική λειτουργικότητα των κατασκευών τους,

μετατρέποντας με αυτόν τον τρόπο τα σπίτια σε «μονάδες κατοικίας» και τις αυλές σε «ακάλυπτους χώρους».

Τίθεται λοιπόν σε αυτό το σημείο το ερώτημα, για αν υπάρχει η καλύτερη δυνατή πολεοδομική διάταξη για μια πόλη. Μία γενική απάντηση, που αρμόζει σε μια τόσο γενική ερώτηση, είναι πως όχι, δεν υπάρχει. Δεν υπάρχει ο τέλειος συντελεστής δόμησης, ούτε η βέλτιστη πυκνότητα, δεν υπάρχει το βέλτιστο ποσοστό κάλυψης ούτε το τέλειο ύψος κτιρίων που να ταιριάζει εξίσου σε όλες τις πόλεις.

Η πραγματική, ρεαλιστική απάντηση σε μια τέτοια ερώτηση είναι ότι η διάταξη μιας πόλης εξαρτάται από τα ξεχωριστά χαρακτηριστικά αυτής, δηλαδή από το μέγεθός της, το κλίμα της, τη μορφολογία του εδάφους, το υψόμετρο στο οποίο βρίσκεται, την ιστορία της, το ρόλο της στο χώρο. Κι αυτό γιατί κάθε περιοχή έχει τη δική της φυσιογνωμία και τη δική της ταυτότητα. Για παράδειγμα σε μια πεδινή πόλη μεσαίου μεγέθους όπως είναι η Λάρισα, η οποία εξετάζοντας τα προγραμματικά μεγέθη της θα έχει μία σημαντική πληθυσμιακή αύξηση, μέσα στα επόμενα δέκα χρόνια, και που υπάρχουν δυνατότητες επέκτασης της πόλης, δεν υπάρχει λόγος να έχει υψηλό συντελεστή δόμησης. Επίσης, η πυκνότητα δόμησης της θα πρέπει να είναι χαμηλή, η απόσταση των κτισμάτων, μεταξύ τους, μεγαλύτερη από αυτή που παρατηρείται στις σήμερα και θα πρέπει να διατηρεί στο σύνολό της το φαινόμενο της «γειτονιάς» και της διάχυσης. Από την άλλη μεριά, όταν κάνουμε λόγο για πόλεις που βρίσκονται σε μεγάλο υψόμετρο, η πυκνότητα δόμησης θα πρέπει να είναι μεγάλη όπως και τα ύψη των κτιρίων, κάτι που είναι δικαιολογημένο αν λάβουμε υπόψη μας κάποιους παράγοντες και κάποια χαρακτηριστικά που διαμορφώνονται στις εν λόγω περιοχές. Τέτοιοι παράγοντες είναι οι καιρικές συνθήκες (ισχυρές βροχοπτώσεις, κρύο), η δυσκολία προσβασιμότητας, οι μικρές δυνατότητες επέκτασης. Έτσι συνήθως αυτές οι πόλεις αναπτύσσονται καθ' ύψος και όχι περιφερειακά.

Ένα ακόμη χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι και η περίπτωση των ελληνικών νησιών που εξαιτίας των ισχυρών ανέμων, τα σπίτια βρίσκονται κοντά το ένα στο άλλο, για να ανακόπτεται η πορεία τους και να μειώνεται η έντασή τους.

Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει άμεσα την αναδιάρθρωση της πολεοδομικής διάταξης μιας πόλης είναι η εξέλιξη του αριθμού των αυτοκινήτων σε αυτή και όλα όσα αυτή η εξέλιξη προϋποθέτει. Είναι γεγονός ότι ζούμε, όπως επιτυχώς επισήμανε ο συγγραφέας Πωλ Μπάραν, στην εποχή της «αυτοκινητοποίησης» της κοινωνίας. Η λογική της κάθετης ανάπτυξης της πόλης και της συγκέντρωσης πολλών και ποικίλων υπηρεσιών σε ψηλά κτίρια, οδήγησε αφενός μεν στην ταχύτερη και ευκολότερη

εξυπηρέτηση των πολιτών αφετέρου δε σε πολλά προβλήματα που σχετίζονται κυρίως με τον υπερβολικό αριθμό των αυτοκινήτων και τα συνακόλουθά του όπως θέσεις παρκινγκ, κυκλοφοριακή συμφόρηση, ρύπανση ατμόσφαιρας κλπ. Συνεπώς, η μεγάλη αύξηση που έχει παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια τόσο στους συντελεστές δόμησης, στην πυκνότητα δόμησης και στα ποσοστά κάλυψης όσο και στον αριθμό των αυτοκινήτων, έχουν συμβάλει στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών. Το χειρότερο είναι ότι τα αστικά κέντρα αναπτύσσονται γύρω από τους ιστορικούς πυρήνες των πόλεων κάτι το οποίο προκαλεί την συνεχή υποβάθμισή τους. Ωστόσο, λύσεις μπορούν να δοθούν και σημαντικό είναι ότι στις περισσότερες περιπτώσεις οι λύσεις αυτές είναι κοινές για τις πόλεις που αφορούν. Έτσι ανάλογα με την ένταση των προβλημάτων που δημιουργούνται λόγω των οχημάτων στην εκάστοτε περιοχή, η ρύθμιση και οι αλλαγές των πολεοδομικών όρων και περιορισμών το πιθανότερο είναι να διέπονται από μία διαφορετικότητα και από μία «υποκειμενικότητα», έχοντας όμως κοινό γνώμονα και παρόμοιες κατευθύνσεις.

Τέλος, πρέπει να κατανοήσουν όλοι οι φορείς μίας πόλης, αλλά και οι απλοί πολίτες, ότι το ζητούμενο δεν είναι να γίνουν όλες οι πόλεις «Μικρές Αθήνες» για να επιτύχουν την επιθυμητή ανάπτυξη, αλλά να διαμορφώσουν την πολεοδομική τους διάταξη ανάλογα με τις απαιτήσεις της κάθε περιοχής.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε ότι δεν υπάρχει «μία» σωστή πολεοδομική διάταξη που να αντιπροσωπεύει όλες τις ελληνικές πόλεις, αλλά «πολλές», που διαμορφώνονται ανάλογα με τις ανάγκες και τα χαρακτηριστικά της κάθε μιας, όπως επίσης και το γεγονός ότι δεν υπάρχουν πολεοδομικά πρότυπα που να ταιριάζουν σε όλες τις περιοχές, αλλά και αυτά με τη σειρά τους αλλάζουν ανάλογα με την πόλη στην οποία εφαρμόζονται.

3.2. Συντελεστής Δόμησης και Κοινωνικά Προβλήματα

Για να κατανοήσουμε την ιδιαιτερότητα του ΣΔ και τα κοινωνικά ζητήματα με τα οποία σχετίζεται, αναφέρουμε το χαρακτηριστικό παράδειγμα της «νέας πόλης» στη Γαλλία και συγκεκριμένα της πρώτης Νέας Πόλης, της Sarcelles, όπου, αφού η έκτασή της αγοράστηκε από το Δημόσιο, κατόπιν οι πολεοδόμοι καθόρισαν τα προγραμματικά μεγέθη και κατέληξαν σε συγκεκριμένα μεγέθη εκτάσεων για κατοικία, εμπόριο, για τους δρόμους, τους χώρους πρασίνου κλπ. Σχεδιάστηκαν τα οικοδομικά τετράγωνα, καθορίστηκαν οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι με αναλογίες επιφάνειας ανά κάτοικο τις πλέον αποδεκτές.

Όταν όμως η πόλη κατοικήθηκε εμφανίστηκαν σοβαρά προβλήματα. Οι κάτοικοι κάθε εθνικότητας και θρησκείας, ένιωθαν εξαιρετικά άσχημα σε αυτό το περιβάλλον και το κράτος παρά τις εκτεταμένες προσπάθειες δεν μπόρεσε να αποτρέψει τις επιθετικές ενέργειες καθώς και την έντονη αίσθηση μοναξιάς, που πολλές φορές οδηγούσε σε απόπειρες αυτοκτονίας. Ήταν φανερό, ότι η κοινωνία αυτής της πόλης υπέφερε.

Αναλύοντας το φαινόμενο οι επιστήμονες κάθε σχετικής ειδικότητας κατέληξαν, ότι εκείνο που έφταιγε, ήταν, όχι μια κάποια ανεπάρκεια χρήσεων αλλά ανεπάρκεια των μορφών. Οι αστικές μορφές είχαν γίνει με βάση μηχανιστική λογική. Τα κτίσματα ήταν εξαιρετικά υψηλά, ομοιόμορφα μεταξύ τους, οι συντελεστές δόμησης μεγάλοι, ενώ οι ελεύθεροι χώροι ήταν αχανείς, χωρίς δυνατότητα δημιουργίας μιας αίσθησης οικειότητας.

Αυτό είναι ένα παράδειγμα πόλης η οποία δεν έχει επιτύχει ως τόπος ικανοποιητικής κοινωνικής συμβίωσης παρόλο που δεν υπήρχαν προβλήματα ιδιοκτησιακού καθεστώτος, τα οποία και συνήθως δυσκολεύουν την εφαρμογή των σχεδίων, ή έλλειψη εξυπηρετήσεων.

Στον αστικό χώρο οι παράγοντες που αυξάνουν ή μειώνουν την κοινωνική, συμβολική ή εμπορευματική αξία της κατοικίας είναι πολλοί, όπως:

- α) η θέση της μέσα στο χώρο της πόλης (συννοικία) που καθορίζει συχνά τον τύπο (μονοκατοικία-πολυκατοικία), την ποιότητα και το μέγεθός της,
- β) η απόστασή της από το κέντρο,
- γ) η γειτνίαση της με ελεύθερους χώρους, με χώρους πρασίνου (πάρκα) ή με χώρους ιδιαίτερης συμβολικής σημασίας (αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία),
- δ) η παρουσία κοντά στο χώρο κατοικίας ασυμβίβαστων χρήσεων (οχλούσες βιοτεχνίες, βιομηχανίες),

ε) η ύπαρξη δικτύων τεχνικής υποδομής και κοινωνικού εξοπλισμού,

ζ) το συγκοινωνιακό δίκτυο.

Χαρακτηριστική είναι επίσης η έλλειψη επιλογής και διαμόρφωσης του ιδιωτικού χώρου, μέσα από τις διαδικασίες παραγωγής που κυριαρχούν στο αστικό περιβάλλον, η οποία περιορίζει τις δυνατότητες επέμβασης για τη βελτίωση του ήδη δομημένου περιβάλλοντος. Στον αστικό χώρο, η συμμετοχή των ανθρώπων στη διαδικασία του σχεδιασμού και της κατασκευής της κατοικίας είναι ελάχιστη, εκτός από τις περιπτώσεις της αυθαίρετης δόμησης. Η μονοκατοικία δεν παύει, ωστόσο να αποτελεί την πρώτη επιλογή των περισσότερων ατόμων, και αυτό γιατί εμπεριέχει, σε αντίθεση και σε σύγκριση με τις σύγχρονες μορφές κατοίκησης που επικρατούν στον αστικό χώρο (διαμέρισμα), τις μεγαλύτερες δυνατότητες να ικανοποιήσει συνολικά τις φυσιολογικές, ψυχολογικές και κοινωνικές ανάγκες των ενοίκων της.

3.3. Ο δημόσιος χώρος στην πόλη

3.3.1. Η Υπάρχουσα κατάσταση

Σε μία μεγάλη πόλη, όπου οι άνθρωποι κινούνται με ταχείς ρυθμούς και ο καθένας νοιάζεται μόνο για τον εαυτό του, τα ψηλά κτίρια απομακρύνουν τον έναν από τον άλλον και έχοντας χαθεί εδώ και χρόνια η παραδοσιακή έννοια της γειτονιάς, το μόνο που είναι ικανό να αντιστρέψει την κακή αυτή εικόνα της «γκρίζας» μεγαλούπολης είναι η ενίσχυση των δημόσιων χώρων όπως είναι οι πλατείες, τα πάρκα, τα πεζοδρόμια και οι δρόμοι.

Σήμερα όπου ο δημόσιος αστικός χώρος είναι παραχωρημένος στην ιδιωτική εκμετάλλευση, ουσιαστικά δεν είναι δημόσιος. Για να κάνουμε την πόλη πιο ανθρώπινη είναι αναγκαία η «Τράπεζα Γης», ως ισχυρό πολεοδομικό εργαλείο. Η ανθρωποκεντρική πόλη χρειάζεται επαρκή, ποιοτικό, σωστά και ισότιμα καταμερισμένο δημόσιο αστικό χώρο, δηλαδή με λίγα λόγια χρειάζεται γη. Οι δρόμοι και οι λεωφόροι όπου πρωταγωνιστεί το αυτοκίνητο δεν συνιστούν δημόσιο αστικό χώρο. Η έλλειψη ελεύθερου χώρου στις πυκνοδομημένες γειτονιές της πόλης δεν αντισταθμίζεται με απομακρυσμένα πάρκα και περιστατικά δάση. Ο δημόσιος αστικός χώρος που είναι παραχωρημένος στην ιδιωτική εκμετάλλευση δεν είναι δημόσιος. Για να κάνουμε την πόλη πιο ανθρώπινη είναι αναγκαία η «Τράπεζα Γης», ως ισχυρό πολεοδομικό εργαλείο. Η Τράπεζα Γης θα πρέπει να λειτουργεί σε συνδυασμό με την

Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου και να έχει ως κύριο στόχο την απόκτηση και την ανακατανομή γης και συντελεστών δόμησης στο πλαίσιο της υλοποίησης των προτάσεων των πολεοδομικών μελετών αστικής ανάπλασης. Με την Τράπεζα Γης θα δοθεί η δυνατότητα, μεταξύ άλλων, να διορθωθούν οι δυσμενείς όροι δόμησης, να διατηρηθούν τα αδόμητα οικοπέδα και τα μικρά παλαιά κτίρια στις αδικημένες περιοχές της πόλης. Αυτά που σήμερα, αν και συχνά εγκαταλελειμμένα, προσφέρουν ανάσα και την τελευταία δυνατότητα για ανάπλαση.

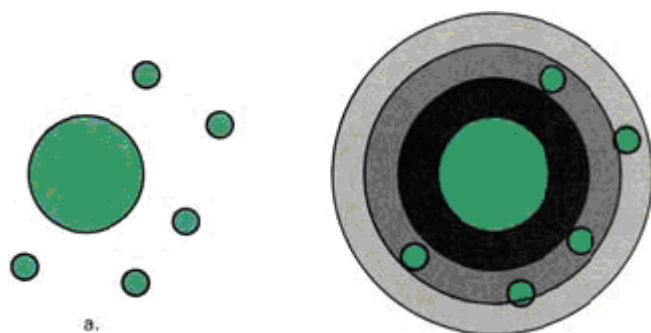
Σε όλες τις ελληνικές πόλεις επικρατούν απαράδεκτα υψηλοί συντελεστές δόμησης, μεγάλα ύψη κτιρίων, στενοί δρόμοι και ελάχιστοι ακάλυπτοι χώροι. Τα εσωτερικά των οικοδομικών τετραγώνων, που στην Ευρώπη είναι πάρκα, στην Ελλάδα είναι σκουπιδότοποι.

Κάποιες λύσεις, εκτός της Τράπεζας Γης, που θα μπορούσαν να δοθούν για την απόκτηση δημόσιων χώρων και την αναβάθμιση των ήδη υπαρχόντων είναι οι παρακάτω:

- Αύξηση των πεζοδρομήσεων και διασφάλιση χώρων στάθμευσης των οχημάτων και των προσπελάσεων.
- Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων ύστερα από μελέτη.
- Κατασκευή πεζοδρόμων από κυβόλιθους ή άλλα υλικά που επιτρέπουν την απορρόφηση υδάτων και τον εμπλουτισμό του υδροφόρου ορίζοντα.
- Δημιουργία, στα οικοδομικά τετράγωνα, εσωτερικών κοινόχρηστων χώρων, μη προσπελάσιμων σε οχήματα
- Διασφάλιση της αρτιότητας των δικτύων υποδομών (υδρεύσεις, αποχετεύσεις).
- Αύξηση των φυτεύσεων ύστερα από μελέτη για το είδος και το μέγεθος του φυτού και το προσδοκώμενο αποτέλεσμα.
- Μετατροπή ορισμένων δρόμων σε δρόμους ήπιας κυκλοφορίας (αργές κινήσεις, περιορισμό αμαξιτού τμήματος, καθορισμός ωρών κυκλοφορίας, αύξηση της φύτευσης)
- Καθορισμός χρήσεων και απαγορεύσεων.
- Επανασχεδιασμός των πλατειών και των ελεύθερων χώρων με βιοκλιματικά κριτήρια.
- Οι νέες ανάγκες στέγασης να καλυφθούν μέσω της ορθής επαναχρησιμοποίησης παλιών κτιρίων.

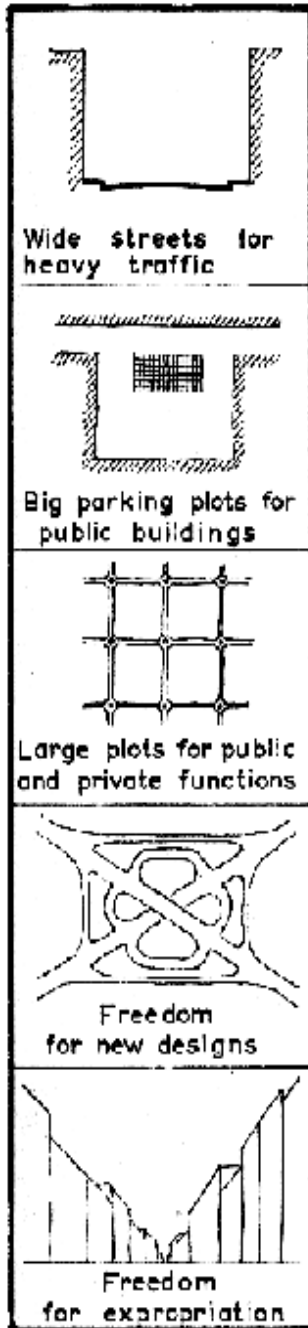
- Χρήση του δικαιώματος της απαλλοτρίωσης, όταν πρόκειται για ιδιωτικές ιδιοκτησίες, προκειμένου να αποκτηθούν σημαντικοί χώροι.
- Προστασία όλων των μεγάλων ελεύθερων χώρων που υπάρχουν σήμερα και δημιουργία μεγάλων χώρων πρασίνου
- Προσπάθεια ενοποίησης των χώρων πρασίνου και σε τοπικό επίπεδο. Δημιουργία «πράσινων περιπάτων», με εφαρμογή μιας βιοκλιματικής πολεοδομίας. Με προσεκτική χρήση υλικών, με κατάλληλες φυτεύσεις, ακόμα και με μεθόδους δροσισμού, μπορεί να αλλάξει το μικροκλίμα.
- Αναγκαστική δεντροφύτευση όλων των ελεύθερων χώρων των αστικών κέντρων, είτε με την απαλλοτρίωσή τους είτε με δέσμευση και προστασία. Πυκνή δεντροφύτευση όλων των πεζοδρομίων και κίνητρα για την προστασία της από τους κατοίκους. Επιπλέον κίνητρα για τη δημιουργία πράσινων ταρατσών.
- Απαγόρευση εισόδου Ι.Χ. αυτοκινήτων στα ιστορικά κέντρα των πόλεων. Οι μετακινήσεις σε αυτή την περιοχή μπορούν να γίνονται μόνο με Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.
- Αυστηρότατοι έλεγχοι των καταλυτών, της ποιότητας των καυσίμων, πάταξη της νοθείας.
- Δημιουργία ποδηλατοδρόμων - ειδικά σε επίπεδο γειτονιάς.
- Πριμοδότηση όσων χρησιμοποιούν το αυτοκίνητό τους μαζί με άλλους πολίτες.
- Οι δρόμοι με σωστή διαχείριση στη σχέση οδοστρώματος - λωρίδας στάθμευσης - πεζοδρομίου, θα ήταν δυνατόν να βελτιωθεί η κατάσταση. Για παράδειγμα σε έναν τυπικό δρόμο των 10 μέτρων πλάτους, μπορεί να διατεθεί 1,5 + 1,5 μ για πεζοδρόμια, 2 μ για στάθμευση και 5 μ για κυκλοφορία δύο κατευθύνσεων, καθώς και διασφάλιση του πεζοδρομίου με εμπόδια ώστε να μη γίνεται παράνομη στάθμευση.

Εικόνα 3.1: Η πόλη και τα προάστια



Εικόνα 3.2: Οι απαιτήσεις μίας σύγχρονης πόλης

**THE GROWING CITY
we need**



Μερικές δεκαετίες πριν, οι κηπούπολες ήταν χωροθετημένες έξω από τον δομημένο ιστό της πόλης με σκοπό να αποφύγουν τις αστικές πιέσεις των μεγαλουπόλεων. Αργότερα απορροφήθηκαν δυναμικά από την εξάπλωση των αστικών κέντρων και αποτέλεσαν μέρος αυτών (προάστια)

Σε μία πόλη σήμερα χρειάζονται:

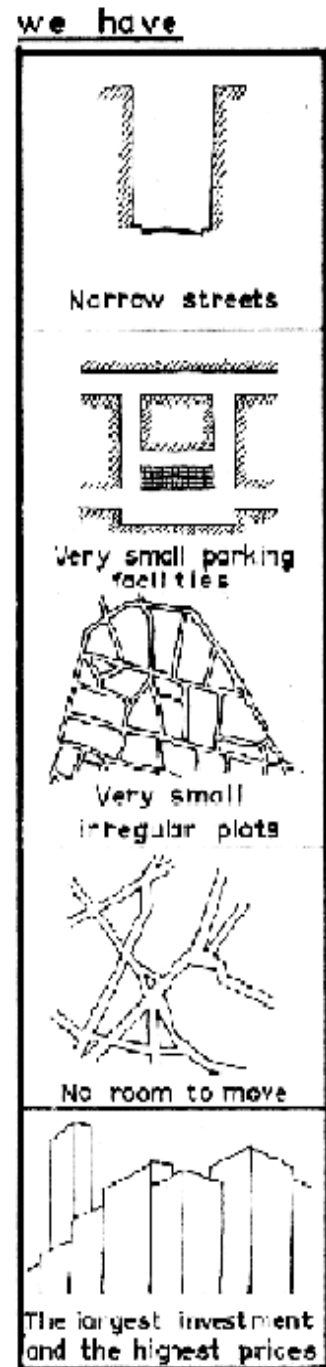
- Μεγάλοι σε πλάτος δρόμοι για την έντονη κίνηση
- Μεγάλοι χώροι στάθμευσης για τα δημόσια κτίρια
- Μεγάλες εκτάσεις γης για τις δημόσιες και τις ιδιωτικές λειτουργίες
- Ελευθερία για καινοτόμα σχέδια
- Ελευθερία στις απαλλοτριώσεις

Πηγή: Constantinos A. Doxiadis (1960), *The Death of Our Cities*

Εικόνα 3.3, Η πραγματικότητα των σύγχρονων πόλεων

Παρ' όλα αυτά όμως, οι σύγχρονες πόλεις έχουν σημαντικά προβλήματα τα οποία είναι:

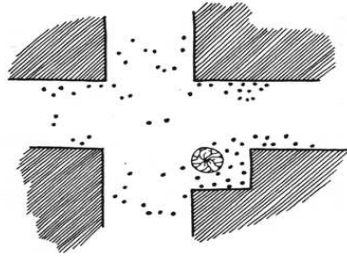
- Στενοί δρόμοι
- Πολύ μικροί χώροι στάθμευσης
- Πολύ μικρά και ακανόνιστα χωρισμένα οικόπεδα
- Καθόλου χώρο για την κίνηση
- Τις μεγαλύτερες επενδύσεις και τις υψηλότερες τιμές



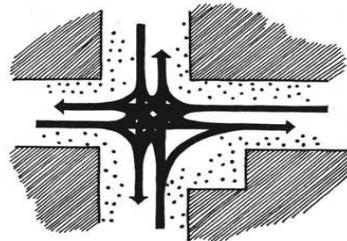
Πηγή: Constantinos A. Doxiadis (1960), The Death of Our Cities

Εικόνα 3.4, Οι επαφές των ανθρώπων στους δημόσιους χώρους

Automobile traffic has changed the pattern of contacts in public space -



easy and pleasant in the past -

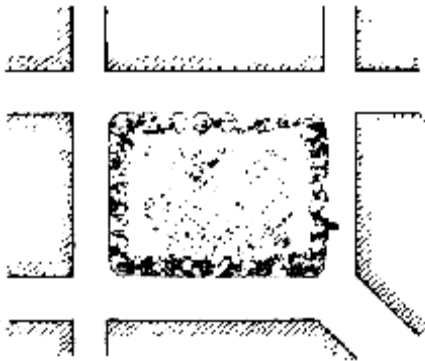


very difficult and dangerous at present.

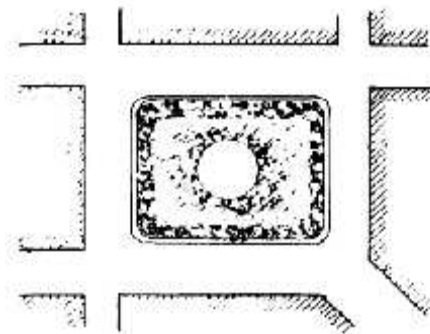
Η χρήση των αυτοκινήτων άλλαξε τη μορφή των σχέσεων μεταξύ των ανθρώπων στους δημόσιους χώρους. Στο παρελθόν οι επαφές ήταν εύκολες και ευχάριστες, τώρα, πολύ δύσκολες και επικίνδυνες.

Πηγή: Constantinos A. Doxiadis (1968), Man and the Space Around Him

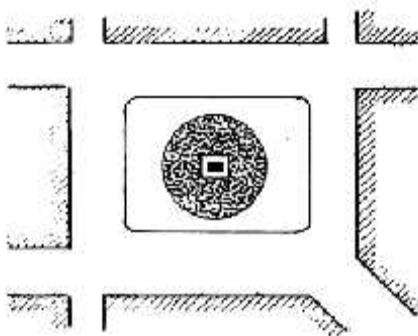
Εικόνα 3.5, Ιστορική αναδρομή της πλατείας



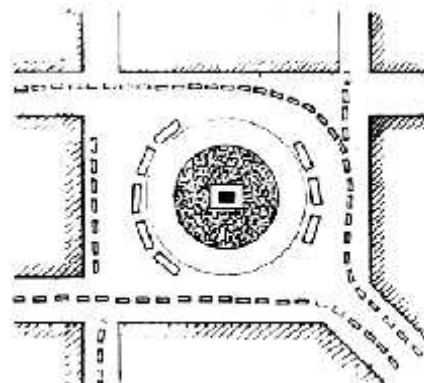
a. Forty years ago



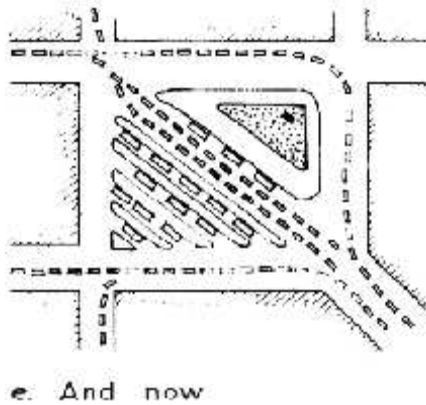
b. Thirty years ago



c. Twenty years ago

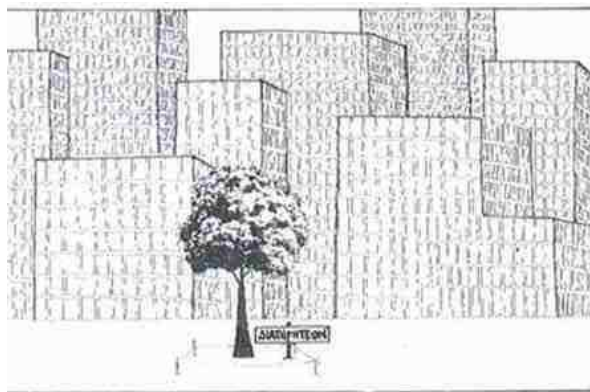


d. Ten years ago



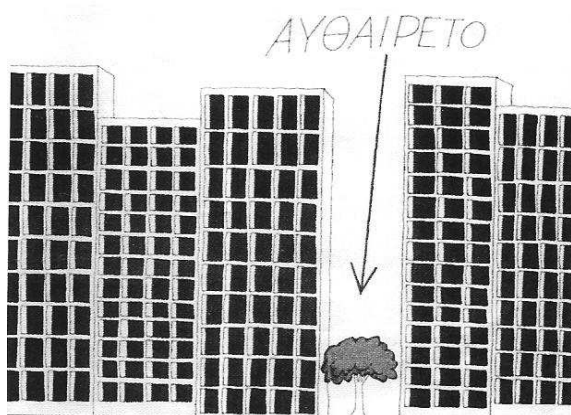
Πηγή: Constantinos A. Doxiadis (1960), *The Death of Our Cities*

Εικόνα 3.6: Σύγχρονες πόλεις και αστικό πράσινο



Τα δέντρα στις περισσότερες σύγχρονες πόλεις αποτελούν, στην καλύτερη περίπτωση, κάτι που πρέπει να διατηρηθεί και στη χειρότερη των περιπτώσεων αυθαίρετη ύπαρξη

Στις μέρες μας όμως, η έλλειψη αστικού πρασίνου, έχει αναγάγει το πράσινο από αυτονόητο αγαθό σε αγαθό πολυτελείας, ενώ οι υπηρεσίες που προσφέρει, τόσο στον άνθρωπο όσο και στον ίδιο τον αστικό ιστό, πλέον αποτιμώνται σε χρήμα, εκτοξεύοντας έτσι τις αξίες των ακινήτων στα ύψη και ωθώντας στην ανάπτυξη κατοικιών σε τετραγωνικά μέτρα σε βάρος του πρασίνου.



Πηγή: Αικατερίνη Βούζα (2004), *Η Ελληνικότητα των Τόπων και η έννοια της Μορφής Χρήσης*

Σύμφωνα με τον Αθανάσιο Αραβαντινό, αποφασιστική συνιστώσα της γενικής κακής κατάστασης που επικρατεί και της συνολικής υποβάθμισης των πόλεων της ελληνικής πραγματικότητας, αποτελεί το τρίπτυχο «ρυμοτομικά σχέδια – όροι δόμησης - ΓΟΚ». Το κυριότερο πρόβλημα με τα ρυμοτομικά σχέδια είναι ότι προβλέπουν τον ελάχιστο δυνατό δημόσιο υπαίθριο χώρο. Στα σχέδια ο ιδιωτικός οικοδομήσιμος χώρος λειτουργεί εις βάρος του δημόσιου, έτσι οι δρόμοι έχουν μικρό πλάτος και οι ελεύθεροι, κοινόχρηστοι χώροι και οι χώροι πρασίνου είναι σαφώς περιορισμένοι και όχι σωστά κατανομημένοι. Στα παραπάνω συντελούν τόσο οι εσφαλμένοι και ανεπαρκείς όροι δόμησης όσο και ο ΓΟΚ, ο οποίος προβλέπει μικρή απόσταση των κτιρίων από την μεσοτοιχία. Εκμηδενίζονται έτσι οι υπαίθριοι χώροι ενώ η επικρατούσα διάταξη των ημυπαίθριων χώρων έχει σαν αποτέλεσμα να αυξηθούν οι κλειστοί, εσωτερικοί χώροι και ουσιαστικά να αυξάνεται αυθαίρετα ο συντελεστής δόμησης. Χαρακτηριστικό είναι λοιπόν ότι στο μεγαλύτερο μέρος κάθε πόλης το ποσοστό κάλυψης φτάνει κατά μέσο όρο μέχρι και 70%.

3.3.2. Η λύση

Η προώθηση του Κτηματολογίου αποτελεί μία λύση προκειμένου να καταγραφούν επίσημα οι ιδιοκτησίες του Δημόσιου αλλά και της Εκκλησίας, να ελεγχθούν και να σταματήσουν οι καταπατήσεις, κυρίως εκείνες στις οποίες χρησιμοποιείται η μέθοδος των εμπρησμών. Είναι λυπηρή η διασπάθιση των ευρωπαϊκών κονδυλίων που προορίζονταν για την καταγραφή αυτή. Το έργο όμως αυτό αποσκοπεί στην κοινή ωφέλεια και θα πρέπει να το στηρίζεται, ακόμη και με αυτοχρηματοδότηση.

Επιπρόσθετα, θα πρέπει να δοθούν χειροπιαστά κίνητρα στους ιδιοκτήτες ακινήτων προκειμένου να υποστηρίξουν το πράσινο (εντός της ιδιοκτησίας τους και όχι στις ξένες, δημόσιες ή μη ιδιοκτησίες). Θα μπορούσαν π.χ. να καταγράφονται στα συμβόλαια μεταβίβασης ακινήτων και τα δένδρα ως διατηρούμενα παραρτήματα του ακινήτου και αυτό να επιφέρει φορολογικές μειώσεις ή άλλες επωφελείς για τον ιδιοκτήτη συνέπειες. Προκειμένου να μην εξαντλείται ο συντελεστής δόμησης και κάλυψης ενός ακινήτου θα μπορούσαν να ισχύσουν φοροαπαλλαγές ή άλλες διευκολύνσεις που να ισοσταθμίζουν το κέρδος του ιδιοκτήτη από την απαλοιφή του πρασίνου στο οικόπεδό του. Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες επιπλέον πολύ σημαντικές λύσεις για την αύξηση του αστικού πρασίνου στις πόλεις:

- Αποτελεί πραγματικότητα ότι οι δήμοι δεν εντάσσουν στον προϋπολογισμό τους κονδύλια για απαλλοτριώσεις και θεωρείται απεχθές μέτρο. Παρ' όλα αυτά, με τέτοιες επεμβάσεις, μπορεί να δοθεί περαιτέρω ώθηση για την αντιμετώπιση του προβλήματος.
- Η εικοσάμετρος λωρίδα πρόκειται για μια καλή λύση για τους δήμους που δεν έχουν χρήματα για απαλλοτριώσεις. Με αυτό το μέτρο, το κόστος της απαλλοτρίωσης το πληρώνουν οι ιδιοκτήτες των κατοικιών που έχουν "πρόσωπο" στους κοινόχρηστους χώρους που θα δημιουργηθούν και η αξία των ακινήτων τους θα αυξηθεί.
- Η επιβολή έστω κι ενός μικρού τέλους στους κατοίκους μιας περιοχής με σκοπό την αύξηση των κοινόχρηστων χώρων πρασίνου από τους δήμους θα προσέφερε αρκετά στη βελτίωση της κατάστασης.
- Η μεταφορά συντελεστή δόμησης αποτελεί ένα ακόμη όπλο του κράτους προκειμένου να αφήσει αδόμητες εκτάσεις.
- Είναι απαραίτητο το να ενεργοποιηθεί το μέτρο των εισφορών σε γη και χρήμα για ένταξη στο σχέδιο πόλης, κάτι το οποίο, αν και θα έπρεπε, δεν εφαρμόζεται σε απόλυτο βαθμό.
- Ο αστικός αναδασμός που προκύπτει από την ανταλλαγή ιδιοκτησιών μεταξύ του Δημοσίου και ενός φορέα ή ιδιώτη έχει πολλά προσοδοφόρα αποτελέσματα.
- Το ποσοστό κάλυψης ενός οικοπέδου στις περισσότερες πόλεις και ειδικότερα στα μεγάλα αστικά κέντρα είναι 70%, ενώ σε ορισμένες περιοχές έως και 100%. Το ποσοστό αυτό ωστόσο δεν θα πρέπει να ξεπερνά το 50%. Με τον τρόπο αυτό θα επιτραπεί η εφαρμογή της εμπρόσθιας πρασιάς, του προκηπίου στις πολυκατοικίες, το οποίο συνεισφέρει εξαιρετικά στη διατήρηση ενός υγιούς περιβάλλοντος στις πόλεις.

3.4. Πόλη και αυτοκίνητο

3.4.1. Η υπάρχουσα κατάσταση

Πριν από την εποχή του αυτοκινήτου υπήρχε ένας ευδιάκριτος φυσικός διαχωρισμός ανάμεσα στην πόλη και την εξοχή. Η πόλη ήταν μία γεμάτη κτίσματα περιοχή με ξεκάθαρα όρια, πέρα από την οποία βρισκόταν η εξοχή. Οι άνθρωποι που εργαζόνταν στην πόλη αλλά έμεναν έξω από αυτήν, έπρεπε να βασιστούν στα τρένα για να μεταφερθούν μέσα και έξω από αυτήν. Καθώς οι σιδηρόδρομοι περιορίζονταν στην παροχή υπηρεσιών μόνον από σταθμό σε σταθμό και υπήρχε πρόσβαση μόνο από σχετικά κοντινές αποστάσεις στις δύο πλευρές των γραμμών, οι διαθέσιμες περιοχές για την προαστιακή εγκατάσταση κατοίκων ήταν εξαιρετικά περιορισμένες. Στο μεγαλύτερο μέρος τους ήταν κατοικημένες από ανθρώπους με υψηλό εισόδημα και ανθρώπους που οι περιοχές αυτές ταίριαζαν με τις ανάγκες τους, και έτσι δινόταν η ευκαιρία σε έναν μικρό ποσοστό της αστικής τάξης να απολαύσει πολλά από τα πλεονεκτήματα που προσφέρει η κατοίκηση στην εξοχή, ζώντας παράλληλα σε μικρή απόσταση από τα αστικά κέντρα.

Τα βιομηχανικά κράτη έκαναν ένα τρομερό λάθος όταν στράφηκαν προς το ΙΧ αυτοκίνητο ως όργανο βελτίωσης της αστικής κινητικότητας. Το αυτοκίνητο προκάλεσε σημαντικές και απρόβλεπτες επιπτώσεις στη ζωή της πόλης και έχει γίνει ένας σημαντικός παράγοντας περιβαλλοντικών, κοινωνικών και αισθητικών προβλημάτων τους. Η αυτοκίνηση στην πόλη:

- Σκοτώνει τη ζωντάνια των δρόμων
- Καταστρέφει τον κοινωνικό ιστό των οικισμών
- Απομονώνει τους ανθρώπους
- Υποθάλλει την άναρχη επέκταση των προαστίων (sprawl)
- Αποτελεί απειλή για τους υπόλοιπους χρήστες του δρόμου
- Αμαυρώνει την ομορφιά της πόλης
- Ενοχλεί τους ανθρώπους με το θόρυβο που προκαλεί
- Προκαλεί ατμοσφαιρική ρύπανση
- Εξολοθρεύει χιλιάδες ανθρώπους κάθε χρόνο
- Επιδεινώνει την υπερθέρμανση του πλανήτη
- Σπαταλάει ενέργεια και φυσικούς πόρους
- Φτωχαίνει τα έθνη

Η πρόκληση που μας παρουσιάζεται είναι να απομακρύνουμε τα αυτοκίνητα και τα φορτηγά από τις πόλεις ενώ ταυτόχρονα να βελτιώσουμε την κινητικότητα και να μειώσουμε το συνολικό κόστος της.

3.4.2. Η λύση

Η αυτοκίνηση στην πόλη μπορεί να εκτοπιστεί μόνο αν είναι διαθέσιμη κάποια καλύτερη εναλλακτική λύση. Τι θα συνέβαινε αν σχεδιάζαμε μια πόλη που θα μπορούσε να λειτουργεί χωρίς κανένα αυτοκίνητο; Θα ήθελε κανείς να ζει σε μια τέτοια πόλη; Είναι εφικτό κάτι τέτοιο από κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική άποψη; Είναι δυνατόν να απαλλαγούμε από τα αυτοκίνητα διατηρώντας παράλληλα τη γρήγορη και άνετη κινητικότητα που προσέφερε κάποτε;

Η δημόσια συγκοινωνία θεωρείται συνήθως ένα δυσάρεστο και αργό υποκατάστατο του αυτοκινήτου. Πρέπει να γίνει πιο ευχάριστη εμπειρία και να αποκτήσει τη μέση ταχύτητα ενός ΙΧ αυτοκινήτου που κινείται σε ευνοϊκές κυκλοφοριακές συνθήκες. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί χρησιμοποιώντας δοκιμασμένη τεχνολογία, αλλά γειτονιές με μεγάλη οικιστική πυκνότητα είναι προϋπόθεση για γρήγορη μετακίνηση και οικονομική δημόσια συγκοινωνία. Ευτυχώς, οι πυκνοκατοικημένες πόλεις μπορούν να προσφέρουν παράλληλα και καλύτερη ποιότητα ζωής.

Πρέπει να χτίσουμε περισσότερες πόλεις χωρίς αυτοκίνητα. Η Βενετία, το μεγαλύτερο υπαρκτό παράδειγμα, αρέσει σχεδόν σε όλους και είναι μια όαση ηρεμίας παρόλο που είναι μια από τις πιο πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές στον κόσμο. Μπορούμε επίσης να μετατρέψουμε και άλλες υπάρχουσες πόλεις σύμφωνα με το πρότυπο της πόλης χωρίς αυτοκίνητο σε μια χρονική περίοδο μερικών δεκαετιών.

4. Η πόλη της Λάρισας

4.1. Αναγνώριση της περιοχής



Η Λάρισα είναι η μεγαλύτερη πόλη της Θεσσαλίας και πρωτεύουσα του Νομού Λαρίσης. Αποτελεί σημαντικό εμπορικό κέντρο και κόμβο επικοινωνιών και συγκοινωνιών. Από τη Λάρισα περνά η σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης που προεκτείνεται και πέρα από τα ελληνικά σύνορα, συνδέοντας την

πατρίδα μας με τα διάφορα ευρωπαϊκά κέντρα. Από τη Λάρισα περνά κι η εθνική οδός, ο μεγάλος αυτός αυτοκινητόδρομος που αποτελεί την κεντρική αρτηρία των συγκοινωνιών της Ελλάδας. Επίσης οι τοπικές σιδηροδρομικές και αυτοκινητικές γραμμές ξεκινούν από τη Λάρισα και διακλαδίζονται σ' ολόκληρη τη Θεσσαλία.

Ο πραγματικός πληθυσμός της, σύμφωνα με την απογραφή του 2001, ανέρχεται σε 124.394 κατοίκους, καθιστώντας την ως μία από τις μεγαλύτερες πόλεις της χώρας. Η πόλη καταλαμβάνει έκταση 19.000 στρεμμάτων και διαρρέεται από τον Πηνειό ποταμό. Είναι το έκτο βιομηχανικό κέντρο της πατρίδας μας και, ταυτόχρονα, μαζί με το Βόλο, τα δυο μεγάλα εμπορικά κέντρα της Θεσσαλίας. Ο Νομός Λάρισας έχει έκταση 5.354 τ. χλμ. και πληθυσμό 270.612 κατ. και αποτελείται από 5 επαρχίες (Λάρισα, Τιρνάβου, Αγιάς, Φαρσάλων, Ελασσόνας).

Η πόλη της Λάρισας είναι χτισμένη στις δύο όχθες του Πηνειού ποταμού και βρίσκεται στο κέντρο του ανατολικού τμήματος της θεσσαλικής πεδιάδας το οποίο και καταλαμβάνει σχεδόν εξ ολοκλήρου ο νομός της Λάρισας με ένα μικρό τμήμα της να βρίσκεται στον νομό Μαγνησίας ενώ το υψόμετρο της από το επίπεδο της θάλασσας είναι στα 72 μέτρα. Τα βουνά που περικλείουν την πόλη είναι τα εξής: από τα ανατολικά τα όρη Όσσα (1972 μ.) και Μαυροβούνι (1.054 μ.), από βόρεια ανατολικά τα όρη Κάτω Όλυμπος (1.587 μ.), και Όλυμπος (2918 μ.), από βόρεια δυτικά το όρος Μελούνα και βόρεια ανατολικά το όρος Τίτανος (693 μ.). Σήμερα στην ευρύτερη περιοχή της Λάρισας δεν υπάρχει κάποια φυσική λίμνη, παρά μόνο τεχνητοί ταμιευτήρες για την εξυπηρέτηση των αρδευτικών αναγκών του θεσσαλικού κάμπου, αφού η λίμνη Κάρλα ή Βοιβής όπως ήταν το όνομα της κατά την αρχαιότητα αποξηράνθηκε το 1962 με σκοπό την καταπολέμηση επιδημιών όπως η ελονοσία και

την δημιουργία καλλιεργήσιμων εκτάσεων, γεγονός που όμως αποδείχθηκε μοιραίο για την περιοχή και επηρέασε δραστικά το κλίμα της. Έτσι, σήμερα γίνεται προσπάθεια για μερική ανασύσταση της λίμνης.

Κατά το μεγαλύτερο μέρος ο νομός είναι πεδινός (ο κάμπος της Λάρισας), ιδιαίτερα εύφορος και παραγωγικός και έχει πλούσιο υπέδαφος με σημαντικά κοιτάσματα αμιάντου, μαγγανίου, λιγνίτη, χρωμίτη, χαλκού κλπ. Από τα κοιτάσματα αυτά μέχρι σήμερα μόνο χρωμίτης και μάρμαρα εξάγονται.



Το κλίμα της Λάρισας έχει τα στοιχεία του ηπειρωτικού κλίματος της πεδινής

Θεσσαλίας με ετήσιες διαφορές μεταξύ μέγιστης και ελάχιστης θερμοκρασίας άνω των 22°C. Η μέση ετήσια θερμοκρασία κυμαίνεται μεταξύ 16 και 17°C. Το καλοκαίρι στην πόλη είναι εξαιρετικά θερμό με καταγεγραμμένες θερμοκρασίες άνω των 45°C, ενώ τα τελευταία πέντε έτη παρατηρείται αύξηση της διάρκειας των ημερών με πολύ υψηλές θερμοκρασίες, γεγονός που αποδίδεται στην παγκόσμια κλιματική αλλαγή. Η μέση ετήσια βροχόπτωση στην πόλη κυμαίνεται στα 779 χιλιοστά.

Σήμερα η Λάρισα είναι μία από τις μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις. Η ανάπτυξη του κέντρου της πόλης και του λόφου του Φρουρίου με την αξιοποίηση στοιχείων της παράδοσης και τις εκτεταμένες πεζοδρομήσεις, αναδεικνύει την ιστορική ταυτότητα της πόλης αλλά και μια έντονη εμπορική και ψυχαγωγική δραστηριότητα με θετικές επιπτώσεις στην ψυχολογία των πολιτών που κινούνται στο κέντρο της πόλης. Οι πλατείες, τα πάρκα και οι πνεύμονες πρασίνου στις συνοικίες, τα αθλητικά κέντρα, οι παιδικοί σταθμοί, τα ΚΑΠΗ, τα έργα υποδομής, οδοποιίας, ύδρευσης, αποχέτευσης, Βιολογικού καθαρισμού, φυσικού αερίου, καθώς και μια έντονη δραστηριότητα πολεοδομικής ανασυγκρότησης, άρχισαν να δίνουν τα τελευταία χρόνια θετικά αποτελέσματα προσδίδοντας στη Λάρισα μια εικόνα σύγχρονης Ευρωπαϊκής πόλης. Επίσης, η πόλη διαθέτει τρία νοσοκομεία (το Γενικό Νοσοκομείο της πόλης, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο και το Στρατιωτικό Νοσοκομείο) και πολλές δημόσιες υπηρεσίες. Είναι η έδρα της Περιφέρειας Θεσσαλίας, της Τακτικής Αεροπορίας, της 1ης Στρατιάς, του Στρατηγείου του ΝΑΤΟ, του Θεσσαλικού Θεάτρου, της Ιατρικής Σχολής και της Σχολής Βιοχημείας - Βιοτεχνολογίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας,

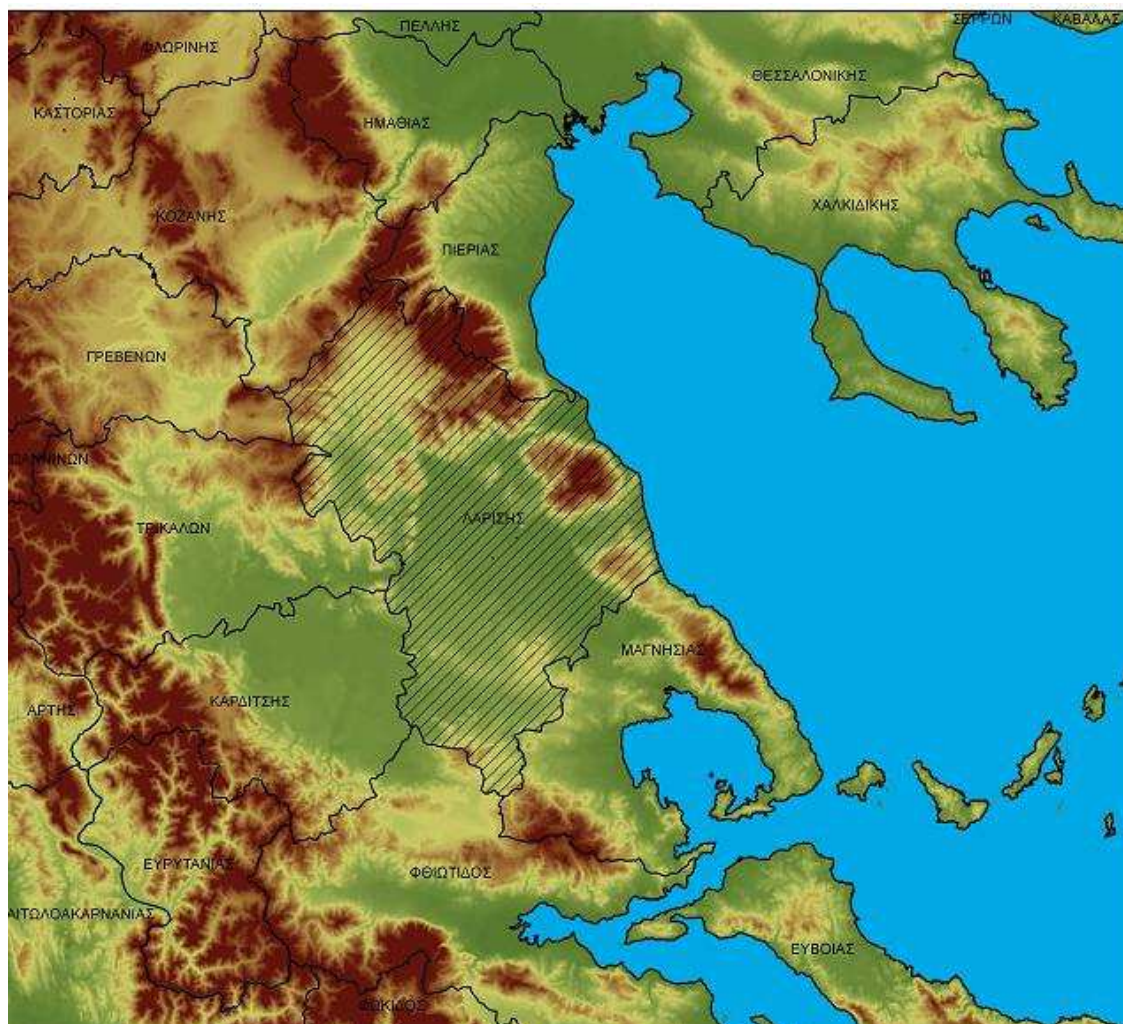
καθώς του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Λάρισας, του τρίτου μεγαλύτερου ΤΕΙ της χώρας.

Πίνακας 4.1: Διαχρονική εξέλιξη του πληθυσμού της Λάρισας

Έτος	1951	1961	1971	1981	1991	2001
Πληθυσμός	41.016	55.858	72.760	102.426	113.040	124.394
Μεταβολή	-	+36,18%	+30,25%	+40,77%	+10,36%	+10,04%

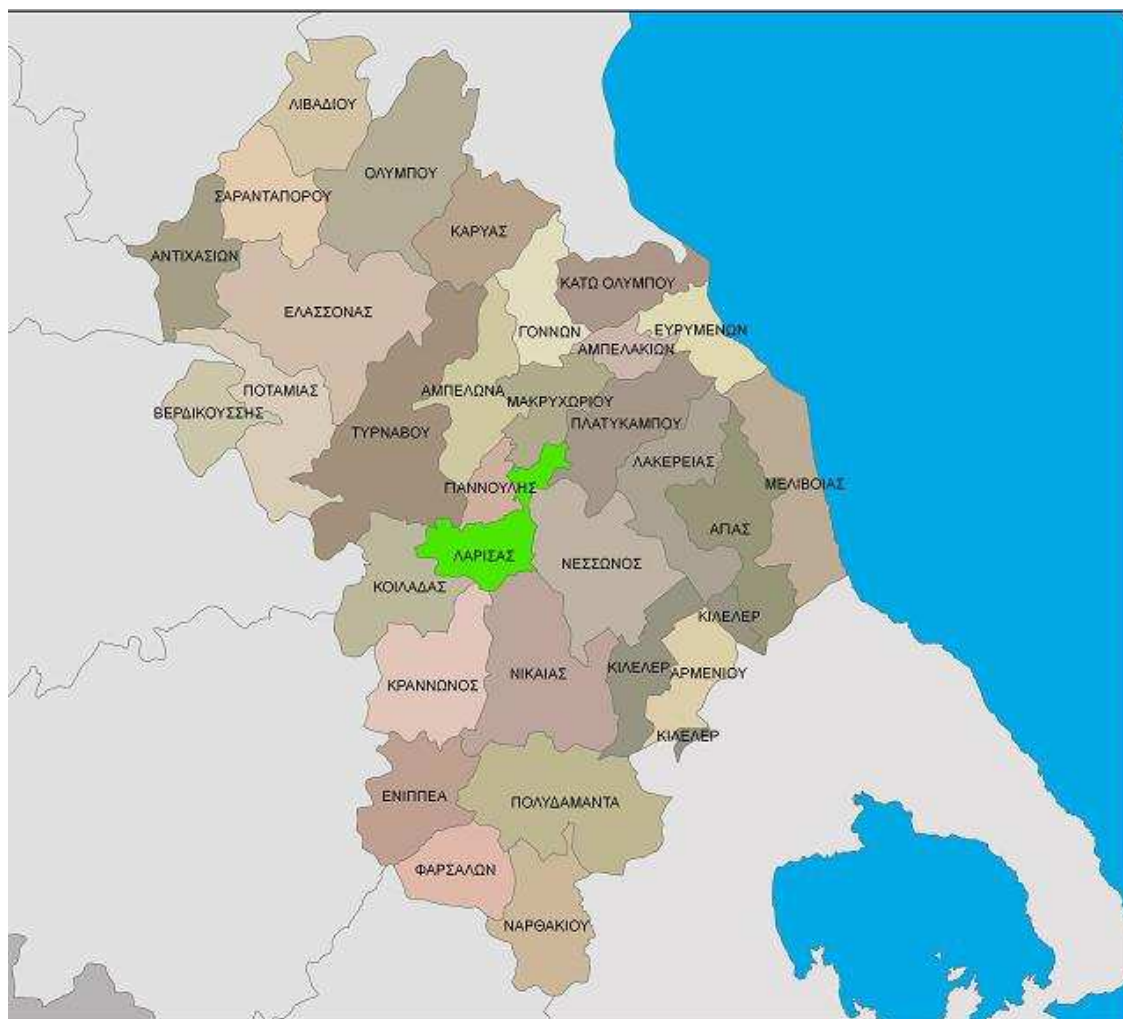
Πηγή: : Ιδία επεξεργασία & Πετράκος, Μαργδάκης, Οι πρόσφατες μεταβολές στο ελληνικό σύστημα αστικών κέντρων

Χάρτης 4.1: Νομός Λαρίσης και Όμοροι Νομοί



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Χάρτης 4.2: Οι Δήμοι του Ν. Λάρισας



Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Εικόνα 4.1, Η Λάρισα από δορυφόρο



Πηγή: www.airphotos.gr

Εικόνα 4.2: Ο πολιούχος της πόλης Αγ. Αχίλλειος, άποψη από τον Πηνειό ποταμό



Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Αρχείο:St_Achilles_Larissa.jpg

Εικόνα 4.3: Το άλογο, το αιώνιο σύμβολο της Λάρισας



Πηγή: http://el.wikipedia.org/wiki/Αρχείο:Larissa_horse.jpg

4.2. Οικιστική εξέλιξη

Η Λάρισα απελευθερώνεται το 1881 και η πορεία της σημαδεύεται από την προσπάθεια εξελληνισμού της, με τη συστηματική απάλειψη όσων στοιχείων αποδίδονται στο οθωμανικό της παρελθόν. Η πυρκαγιά του 1882 καταστρέφει ολοσχερώς το εμπορικό κομμάτι της αγοράς επιταχύνοντας τον εκσυγχρονισμό της, ενώ μια σειρά επεμβάσεων αλλοιώνουν τα χαρακτηριστικά της πόλης. Το 1883 η πόλη αποκτά το πρώτο επίσημο ρυμοτομικό σχέδιο που καλύπτει όλη την «εντός των τειχών περιοχή». Στις αρχές του εικοστού αιώνα αρχίζει η επέκταση της πόλης, τόσο λόγω της φυσικής αύξησης του πληθυσμού της όσο και με την εγκατάσταση προσφύγων, πρώτα από την Ανατολική Ρωμυλία και αργότερα από τη Μικρά Ασία. Μετά τους απελευθερωτικούς πολέμους (1912-1913) άρχισε μια προσπάθεια για την αναγέννηση της πόλης. Η πόλη άρχισε να οργανώνεται πιο συστηματικά με δημόσιους χώρους και κτίρια και να αναπτύσσει αξιόλογη εμπορική, οικονομική και κοινωνική δραστηριότητα κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου. Κατά τη διάρκεια της γερμανικής κατοχής η πόλη υπέστη πολλές καταστροφές, τόσο από βομβαρδισμούς όσο και από μεγάλους σεισμούς. Μετά τον εμφύλιο πόλεμο άρχισε

να εισρέει με έντονους ρυθμούς νέος πληθυσμός από την ύπαιθρο σε αναζήτηση μιας καλύτερης ζωής. Παράλληλα, την περίοδο εκείνη άρχισαν να αναπτύσσονται βιομηχανικές μονάδες. Επιπλέον, η μορφολογία της πόλης και το γεγονός ότι η πόλη ήταν χτισμένη επίπεδα, ευνοούσε την κυκλοφορία των πολιτών με ποδήλατα, ενώ τα περισσότερα κτίρια ήταν μονώροφα ή διώροφα με αυλή. Με την αύξηση του πληθυσμού δημιουργούνται νέες συνοικίες (Άγιος Κωνσταντίνος και Σιδηροδρομικός Σταθμός) και η πόλη επεκτείνεται και εκτός των τειχών, ενώ με την επέκταση του σχεδίου το 1947 εντάσσονται στο σχέδιο μια ζώνη κατά μήκος της νότιας και ανατολικής πλευράς του τείχους, η συνοικία της Φιλιππούπολης, καθώς και τμήμα της συνοικίας Αμπελοκήπων. Η διαδικασία της άναρχης εξάπλωσης της πόλης που ξεκίνησε από την δεκαετία του '50, χαρακτηριστική στην διαμόρφωση της φυσιογνωμίας των ελληνικών πόλεων, με την ανάπτυξη του οικοδομικού τομέα μέσα από την διαδικασία της αντιπαροχής, είχε ως αποτέλεσμα την τεράστια αλλαγή της πόλης και ιδίως του κέντρου της. Τη δεκαετία 1950-1960 η Λάρισα πλήττεται από καταστροφικούς σεισμούς, με αποτέλεσμα την επισκευή ή ανοικοδόμηση του μεγαλύτερου μέρους των κτιρίων, χωρίς όμως αυτό να συνοδευτεί από οποιαδήποτε αναμόρφωση του σχεδίου, ενώ διατηρήθηκαν τόσο το σύστημα δόμησης και η κατάτμηση σε μικρά οικόπεδα, όσο και τα πλάτη των οδών. Ο αρχικός πυρήνας της σημερινής πόλης διαμορφώθηκε - παρά τον ανασχεδιασμό του 1883 - μέσα στα όρια του παλιού οθωμανικού αστικού ιστού, ακολουθώντας τα παλιά έργα υποδομής και την προϋπάρχουσα ρυμοτομία. Αυτό δημιούργησε προβλήματα που συνεχίζουν ακόμη να υφίστανται σε πολλές περιοχές της Λάρισας (αδιέξοδες οδοί, δαιδαλώδης οργάνωση, κ.λπ.). Στις δεκαετίες του '60 και '70 η ραγδαία αύξηση του πληθυσμού και η έλλειψη έγκαιρης χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής από την πολιτεία είχαν ως αποτέλεσμα, παράλληλα με την έξαρση της αυθαίρετης και άναρχης δόμησης, την επιδείνωση των συνθηκών ποιότητας ζωής και την υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος. Πολλά αξιόλογα κτίσματα καταστράφηκαν παράλληλα με στοιχεία από την φυσιογνωμία και ταυτότητα της ιστορίας της, ενώ επιδεινώθηκαν οι συνθήκες κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων. Τα διώροφα σπίτια έγιναν πολυκατοικίες, οι αυλές με τα λουλούδια έγιναν τσιμεντένιες επιφάνειες. Το 1974 εκπονήθηκε Ρυθμιστικό σχέδιο για την πόλη. Το Ρυθμιστικό αυτό σχέδιο δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ. Σημαντικές επεκτάσεις του σχεδίου πόλης έγιναν το 1976 και το 1979. Η Λάρισα στις αρχές της δεκαετίας του '80, είχε την εικόνα μιας «αναπτυσσόμενης» αλλά απρόσωπης πόλης που δεν θύμιζε σε κανέναν πλέον τίποτα από την μακρόχρονη ιστορία της. Φθάνοντας

σε οριακό σημείο πλέον, ο Δήμος Λαρισαίων ανταποκρίθηκε στην ανάγκη για αντιστροφή αυτής της πορείας και με την συμπαράσταση των φορέων της πόλης και της κοινής γνώμης κινητοποιήθηκε για την αναβάθμιση της πόλης, μέσω μιας προσπάθειας που συνεχίζεται μέχρι τις μέρες μας. Το 1986 θεσμοθετήθηκε το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο. Το 1988-89 γίνεται νέα επέκταση του σχεδίου πόλης καθώς και αναθεώρηση των σχεδίων των περιοχών επέκτασης του 1976 και 1979. Έτσι, η πόλη οριοθετήθηκε στη σημερινή της έκταση, που περιλαμβάνει 19 πολεοδομικές ενότητες. Σημαντική εξέλιξη αποτελεί η ανάθεση των μελετών αναθεώρησης του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου από το Δήμο και του Ρυθμιστικού Σχεδίου από το ΥΠΕΧΩΔΕ το 2007. Έως σήμερα έχουν σχεδόν ολοκληρωθεί οι δύο μελέτες που θα θέσουν τις αρχές για την ανάπτυξη της πόλης και θα καθορίσουν την πορεία της στον 21ο αιώνα. Σήμερα η Λάρισα θεωρείται μια από τις δυναμικότερες αστικές περιοχές της χώρας, λόγω της γεωγραφικής της θέσης και των φυσικών πόρων της ευρύτερης περιοχής. Είναι βιομηχανικό, διοικητικό, πολιτιστικό και συγκοινωνιακό κέντρο, στο κέντρο της Θεσσαλίας, στη καρδιά της Ελλάδας, με έκταση 19.000 στρ. και πληθυσμό περίπου 200.000 κατοίκους.

4.3. Πολεοδομική Οργάνωση

4.3.1. Δημοτικά Διαμερίσματα

Ο Δήμος Λαρισαίων έχει χωριστεί σε 4 Δημοτικά Διαμερίσματα, όπως φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη 3.3, βάσει της απόφασης 520/2006 του Δημοτικού Συμβουλίου.

α) Πρώτο (1ο) Δημοτικό Διαμέρισμα

Περιλαμβάνει τα 1 και 9 εκλογικά διαμερίσματα συνολικού πληθυσμού 21.006 κατοίκων και περικλείεται από τις οδούς Καλοδίκη - Πάρνηθας, εσωτερική κοίτη Πηνειού, Γέφυρα Αλκαζάρ, οδοί Καλλιθέας – Φιλίππου – Σκίππη – Καραθάνου – Καραϊσκάκη – Τρικάλων - Ιωαννίνων - Αγ. Τριάδας – Μυρμηδόνων - Καρδίτσας- Περιφερειακή Αθηνών - Τρικάλων και εξωτερική κοίτη Πηνειού.

β) Δεύτερο (2ο) Δημοτικό Διαμέρισμα

Περιλαμβάνει τα 2-4-5 και 7 εκλογικά διαμερίσματα συνολικού πληθυσμού 39 500 κατοίκων και περικλείεται από τις οδούς Γκύζη-Τσολάκη (εσωτερική κοίτη Πηνειού), Αεροδρομίου - Ηρώων Πολυτεχνείου - Γούναρη- Νικηταρά - 23ης Οκτώβρη - Λ. Κατσώνη – Μανδηλαρά – Μιαούλη - Ηρ.Πολυτεχνείου – Τρικάλων – Καραϊσκάκη - Καραθάνου – Σκίππη - Φιλίππου και Καλλιθέας.

γ) Τρίτο (3ο) Δημοτικό Διαμέρισμα

Περιλαμβάνει τα 6 και 3 εκλογικά διαμερίσματα συνολικού πληθυσμού 30.457 κατοίκων και περικλείεται από τις οδούς Σ. Καράγιωργα – όρια Αεροδρομίου μέχρι τέρμα Βόλου – οδός Κάρλας, σιδηροδρομικές γραμμές, Υψηλάντου – Ηρ. Πολυτεχνείου – Μιαούλη – Μανδηλαρά – Λ. Κατσώνη – 23ης Οκτώβρη – Νικηταρά – Γούναρη και Ηρ. Πολυτεχνείου.

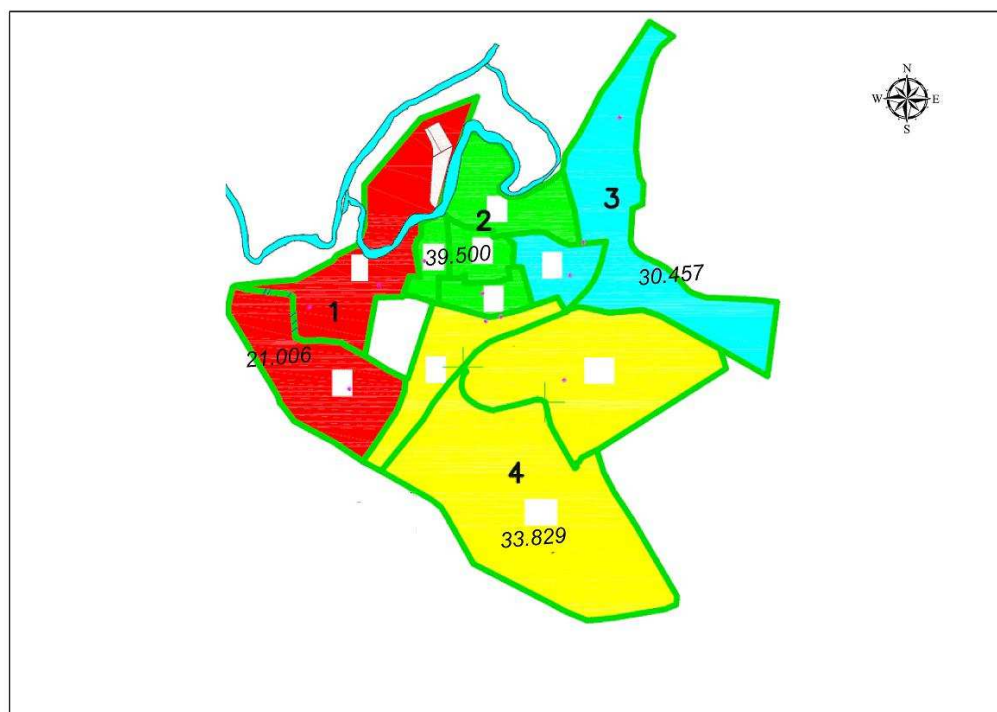
δ) Τέταρτο (4ο) Δημοτικό Διαμέρισμα

Περιλαμβάνει τα 8 – 10 και 11 εκλογικά διαμερίσματα συνολικού πληθυσμού 33.829 κατοίκων και περικλείεται από τις οδούς Καρδίτσας – Σαρίμβη – Ηρ. Πολυτεχνείου – Υψηλάντου – Σιδηροδρομικές γραμμές, Κάρλας, όρια Σχεδίου πόλης και Περιφερειακή Αθηνών – Τρικάλων.

Σημειώνεται ότι το 2ο Δημοτικό Διαμέρισμα που συμπεριλαμβάνει το κυρίως κέντρο της πόλης, δεν αναμένεται να έχει αύξηση πληθυσμού, ενώ για τα 1 – 3 και 4 Δημοτικά Διαμερίσματα που συμπεριλαμβάνουν την περιφέρεια της πόλης, προβλέπεται επέκταση σχεδίου και πληθυσμιακή αύξηση.

(Απόφαση Δ.Σ 520/2006)

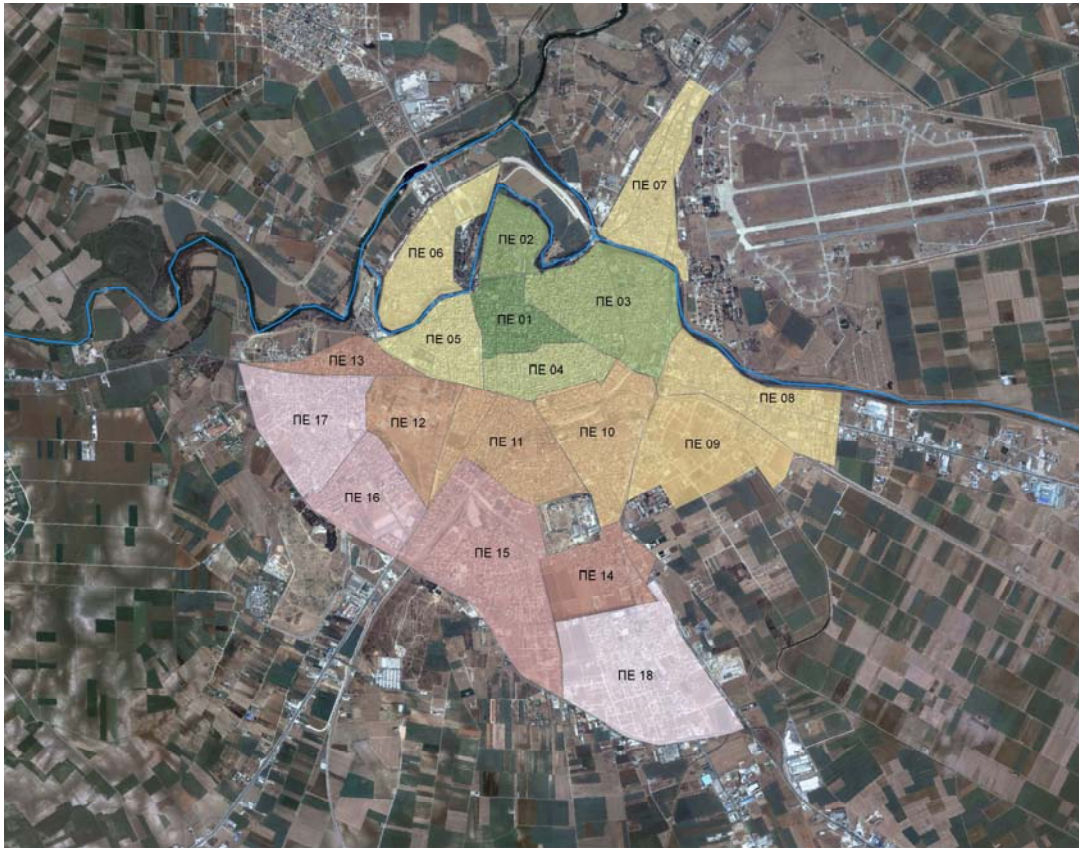
Εικόνα 4.4: Τα Δημοτικά Διαμερίσματα και ο πληθυσμός τους



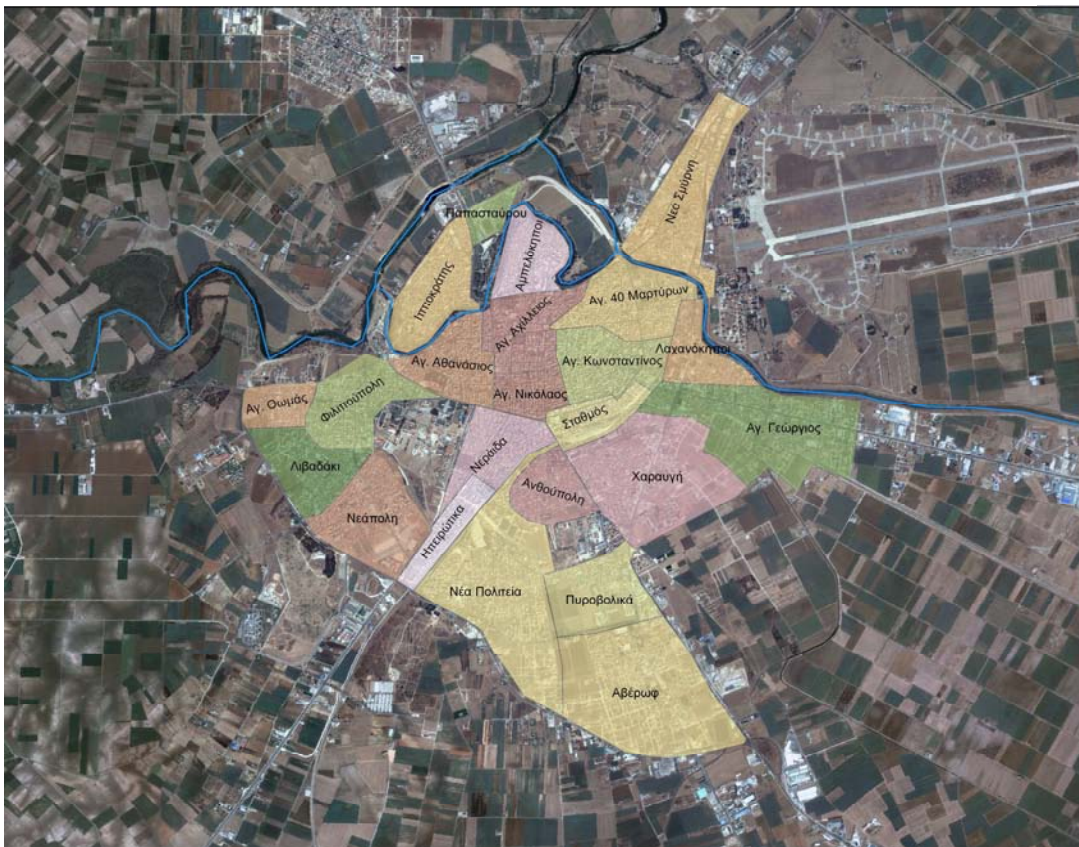
Πηγή: Ιδία επεξεργασία

4.3.2. Πολεοδομικές Ενότητες & Συνοικίες

Χάρτης 4.3: Οι Πολεοδομικές ενότητες του Δ.Δ Λάρισας, Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



Χάρτης 3.4: Οι Συνοικίες του Δ.Δ Λάρισας, Πηγή: Ίδια Επεξεργασία



4.3.3. Κτιριακό απόθεμα – Αρχιτεκτονική φυσιογνωμία

Η εικόνα του κτιριακού 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.

Μετά την απελευθέρωση η πόλη άρχισε τη μεγάλη προσπάθεια για την αναγέννησή της και τη μεταμόρφωσή της σε συγκοινωνιακό κέντρο. Αρχικά, ο πυρήνας της σημερινής πόλης διαμορφώθηκε -παρά τον ανασχεδιασμό του 1883- μέσα στα όρια του παλιού οθωμανικού αστικού ιστού, ακολουθώντας τα παλιά έργα υποδομής και την προϋπάρχουσα ρυμοτομία. Αυτό δημιούργησε προβλήματα που συνεχίζουν ακόμη να υφίστανται σε πολλές περιοχές της Λάρισας (αδιέξοδες οδοί, δαιδαλώδης οργάνωση, κ.λπ.). Αυτό οφείλεται διότι κατά την αρχική φάση της τουρκοκρατίας, στα μεγάλα αστικά κέντρα που αποτέλεσαν διαμετακομιστικά, εμπορικά και διοικητικά κέντρα, σε πολλές περιπτώσεις η ανάπτυξη των πόλεων ήταν βασισμένη στις διατάξεις των βυζαντινών προγενέστερων οικιστικών κέντρων που παρουσίαζαν μια δαιδαλώδη οργάνωση. Η οργάνωση αυτή αργότερα έγινε και η οθωμανική παραδοσιακή οργάνωση του χώρου. Η περιοχή στο λόφο του Φρουρίου, απεικονίζει αυτή ακριβώς την περίοδο.

Ο αρχιτεκτονικός ρυθμός των σπιτιών μετά την απελευθέρωση ξεφεύγει από τα παραδοσιακά πρότυπα, όπως φαίνεται από τις κατόψεις τους και την διαρρύθμιση των εσωτερικών χώρων, και ακολουθεί τον αθηναϊκό νεοκλασικισμό. Το νεοκλασικό αρχιτεκτονικό σχέδιο όπως διαμορφώθηκε στην Αθήνα, έχει κάτοψη σχεδόν κανονικού τετραγώνου με διάδρομο να το διασχίζει διαμπερώς απ' την πλευρά της εισόδου ως την αντικρινή και τα δωμάτια να καλύπτουν τους εκατέρωθεν αυτού χώρους. Σε αντίθεση το παραδοσιακό -από τα χρόνια της Τουρκοκρατίας- θεσσαλικό σπίτι έχει ορθογώνια κάτοψη με τα δωμάτια εν σειρά κατά μήκος της μακράς πλευράς του, ενώ η απέναντι μακρά πλευρά οριοθετεί το σκεπαστό χαγιάτι. Έτσι βασική επιδίωξη των μαστόρων που ανέλαβαν να κτίσουν τις νέες οικοδομές στην Λάρισα υπήρξε η μορφολογική μετατροπή του παραδοσιακού σπιτιού σε κυβόσχημο. Η τετράκλινη στέγη κοσμεύεται συνήθως με αέτωμα στην πρόσοψη. Τα παράθυρα αποκτούν ύψος, ψευδοπεσσοί και κυμάτια διαμορφώνονται στα επιχρίσματα (σοβάδες) των εξωτερικών επιφανειών. Η εξωστρέφεια των νέων οικημάτων επισημαίνεται από τις νέες κατασκευές προστώων και μπαλκονιών -συγχρόνως όμως σιδεριές ασφαλίζουν τα παράθυρα των ισογείων. Τα

δομικά υλικά και ο κατασκευαστικός τρόπος παραμένουν τα γνωστά παραδοσιακά: πλιθιά και ξυλοδεσιές. Τα σπίτια αυτά και τα υλικά ταίριαζαν με το χώρο. Οι όγκοι τους κατάφερναν να έχουν πλούσιο φωτισμό και αερισμό, ζέστη το χειμώνα, δροσιά το καλοκαίρι, έχοντας ως βασικό κριτήριο τον ανάλογο προσανατολισμό σε σχέση με το βορά. Τα προαναφερθέντα σπίτια εμφανίζονται μόνο στη Λάρισα και στον θεσσαλικό χώρο και χαρακτηρίζονται ως λαϊκά νεοκλασικά.

Η Λάρισα, κατά τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, υπήρξε αρκετά αραιοκατοικημένη και τα σπίτια ήταν εξ ολοκλήρου χαμηλά. Εξαιτίας όμως της αύξησης του πληθυσμού λόγω του έντονου μεταναστευτικού ρεύματος από την Ανατολική Ρωμυλία και την Μικρά Ασία, η Λάρισα επεκτάθηκε και εκτός των τειχών της και η επέκταση αυτή δημιούργησε νέες συνοικίες όπως αυτή του Αγ. Κωνσταντίνου(Π.Ε 18 σήμερα) και του Σιδηροδρομικού Σταθμού (Π.Ε 22 σήμερα). (Στην εικόνα 3.5 παρουσιάζονται οι συνοικίες του Δ.Δ Λάρισας όπως έχουν διαμορφωθεί μέχρι σήμερα.).

Από την επόμενη περίοδο ανοικοδόμησης της πόλης, κατά τη δεκαετία 1950-1960, η Λάρισα μετά από καταστροφικούς σεισμούς, ανοικοδομείται χωρίς σχέδιο αναμόρφωσης και με χαρακτηριστικά αυτής της δόμησης την μικρή έγγεια ιδιοκτησία και τα μικρά πλάτη οδών. Την περίοδο αυτή η Λάρισα γνωρίζει τη μεγαλύτερη ανάπτυξή της και μάλιστα με ολόένα εντεινόμενους ρυθμούς. Δυστυχώς, η επέκταση της πόλης πραγματοποιήθηκε με αυθαίρετη δόμηση εκτός σχεδίου. Στη δεκαετία του 1960 έγιναν ορισμένες επεκτάσεις του σχεδίου πόλης, κυρίως σε αυθαίρετα δομημένες περιοχές. Την περίοδο αυτή ανεγείρονται ορισμένα δημόσια κτίρια όπως το Δημοτικό Ωδείο, η Δημοτική Βιβλιοθήκη και το Μουσείο, καθώς και άλλα έργα υποδομής. Τα επίσης χαμηλά κτίρια αυτής της εποχής, κυρίως διώροφα πια με μεγάλους κήπους, δεν έχουν διασωθεί εκτός από συγκεκριμένα στην περιοχή του Φρουρίου και σε εκτός κέντρου περιοχές. Η ανοικοδόμηση της πόλης επικεντρώθηκε στην κατασκευή σε έργα υποδομής και ανάπτυξης, περιορίζοντας σαφώς οποιαδήποτε εξέλιξη αρχιτεκτονικής ιδιαιτερότητας. Έτσι η περίοδος αυτή κτιριολογικά δεν παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον πλην των εξωραϊστικών έργων που στόχευαν στην αλλαγή της όψης της πόλης (αισθητική αναβάθμιση). Την εξέλιξη της περιόδου αυτής, η οικοδομική δραστηριότητα αυξάνεται σε υψηλά επίπεδα και η ζήτηση κατοικίας μεγεθύνεται. Η περίοδος αυτή που συνοδεύεται και με μια βιομηχανική ανάκαμψη και οικονομική ευρωστία, οδηγεί τον τομέα της αγοράς ακινήτων σε μια πίεση ταχείας στεγαστικής προσφοράς και αύξησης της δόμησης ιδίως στο κέντρο. Το αποτέλεσμα αυτής της πίεσης ήταν η κατασκευαστική λύση της πολυώροφης κατοικίας (πολυκατοικίας).

Όπως προκύπτει και από την εικόνα της πόλης σήμερα, η κατασκευή της πολυκατοικίας, αποτέλεσε το δεσπόζον μορφολογικό στοιχείο της αρχιτεκτονικής της πόλης. Ο νέος αυτός τύπος αστικής οικοδομής, κατάφερε να απορροφήσει τις έντονες στεγαστικές ανάγκες που προέκυψαν από τις μετακινήσεις του πληθυσμού κυρίως από τις αγροτικές περιοχές προς τις πόλεις (αστυφιλία) χωρίς έντονες κοινωνικές αναταραχές, αλλά αποστέρησαν την πόλη από πολλά στοιχεία της παλαιάς αισθητικής εικόνας της, εκείνης με τα χαμηλά κτίρια και τις ευαίσθητες αρχιτεκτονικές εκφράσεις. Τα νέα υλικά και η νέα τεχνολογία έφεραν νέες συμπεριφορές και νέους τρόπους έκφρασης. Η κοινωνική ασυνέχεια με την άγνοια του γείτονα της διπλανής πόρτας, η ψυχολογική απόσταση των ατόμων, η διαφορετικότητα και ο διαχωρισμός των χρήσεων γης με την παράλληλη διαίρεση του χώρου δουλειάς με το χώρο ύπνου και ψυχαγωγίας, δημιούργησαν πλέον σοβαρά προβλήματα ύπαρξης και ανθρωπιάς. Η εντατική εκμετάλλευση της αστικής γης και επομένως η αύξηση της αξίας της, οδήγησε στην σημερινή υψηλή πυκνότητα δόμησης της πόλης. Ανάμεσα ωστόσο στις μεταπολεμικές πολυκατοικίες, σε διάφορα σημεία της πόλης αλλά κυρίως στην περιοχή του κέντρου, διασώζονται μεμονωμένα κτίρια ιδιαίτερου αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, κυρίως δημόσια κτίρια, τα οποία διατηρήθηκαν ακριβώς λόγω του ιδιοκτησιακού τους καθεστώτος (δημόσιο). Τα κτίρια αυτά, όμως, στην πλειοψηφία τους είναι σχετικά κακοδιατηρημένα, τόσο στις όψεις τους, όσο και στον εσωτερικό τους χώρο, και σε συνδυασμό με την χαμηλή αισθητική των πολυκατοικιών του κέντρου, επιδρούν αρνητικά στην γενικότερη αισθητική του δομημένου περιβάλλοντος στην περιοχή. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1980 και μετά η φυσιογνωμία της πόλης αλλάζει θεαματικά και διαμορφώνεται σε μια σύγχρονη ελληνική μεγαλούπολη με ευρωπαϊκή ταυτότητα.

4.3.4. Σχέση Χρήσεων γης – Αξιών γης

Όπως είναι γνωστό, μία περιοχή μεταβάλλει τις αξίες γης της ανάλογα με τις χρήσεις γης τις οποίες μπορεί να «φιλοξενήσει». Στην Ελλάδα και συνεπώς και στην Λάρισα, δεν ισχύει το zoning των χρήσεων γης, όπως συμβαίνει σε πολλές χώρες του εξωτερικού πχ Ιαπωνία, με αποτέλεσμα να συνυπάρχουν πολλές φορές χρήσεις αντιφατικές μεταξύ τους που οδηγούν μια περιοχή στην σταδιακή απομόνωσή της και συνάμα στην πτώση των αξιών γης της. Εφόσον υπάρχουν οχλούσες χρήσεις όπως βιομηχανίες, βιοτεχνίες, συνεργεία αυτοκινήτων, πρατήρια βενζίνης κλπ τότε δημιουργούνται αυτόματα περιοχές «υποβαθμισμένες» από τη μια πλευρά και «ευνοημένες» από την άλλη και όπως είναι λογικό, οι αξίες γης μειώνονται στις μεν και αυξάνονται στις δεν.

Συγκεκριμένα για την περίπτωση της Λάρισας, οι περιοχές με την υψηλότερη αντικειμενική τιμή κατοικίας είναι οι κεντρικές (ΠΕ 01, ΠΕ 03, ΠΕ 04) και ένα μέρος της ΠΕ 16 (βλ. Χάρτη 4.5). Οι λόγοι για τους οποίους οι περιοχές αυτές «απολαμβάνουν» υψηλές αντικειμενικές τιμές είναι προφανείς αν αναλογιστεί κανείς ότι το κέντρο στη Λάρισα προσφέρει αμέτρητες δυνατότητες και ευκαιρίες σε όσους κατοικούν σε αυτό και η περιοχή της Νεάπολης αποτελεί το πιο οργανωμένο (από άποψη υποδομών) «προάστιο» της Λάρισας και ελκύει κυρίως οικογένειες που επιζητούν ένα ανώτερο βιοτικό επίπεδο.

Επιπλέον, είναι γεγονός ότι το κέντρο της κάθε πόλης συνδέεται άμεσα με την παροχή υπηρεσιών που ανήκουν στην κατηγορία της άμεσης επαφής με τους συναλλασσόμενους σε αντίθεση με τις υπηρεσίες ρουτίνας οι οποίες αποκεντρώνονται στην περίμετρο της πόλης για λόγους κόστους γης (Budd 1988, Coffey and Bailly 1996, Hall 1999). Στην περίπτωση της Λάρισας σχεδόν όλες οι υπηρεσίες είναι χωροθετημένες εντός του κέντρου και ελάχιστες βρίσκονται στο περαστικό ιστό της. Στην αντίπερα όχθη, οι περιοχές με τις χαμηλότερες αξίες γης είναι οι ΠΕ 02, ΠΕ 06, ΠΕ 07, ΠΕ 08, ΠΕ 14 και ο λόγος είναι πάλι προφανής καθώς στις περιοχές αυτές έχουν εγκατασταθεί διάφορων ειδών οχλούσες χρήσεις με άμεση συνέπεια την σταδιακή υποβάθμισή τους. Επιπλέον, ένα ακόμη λόγος των χαμηλών αξιών γης των περιοχών αυτών είναι η καθυστερημένη ένταξή τους στο σχέδιο πόλης, η έλλειψη που παρουσιάζουν σε υποδομές καθώς επίσης και η άναρχη έως μηδαμινή πολεοδομική τους οργάνωση. (αδιέξοδα, στενοί δρόμοι, έλλειψη κοινόχρηστων χώρων κλπ). Τα ίδια

σχεδόν ισχύουν και όσο αφορά τις αγοραίες τιμές κατοικίας στην πόλη της Λάρισας, όπως φαίνεται και στον παρακάτω χάρτη.

Είναι γεγονός πάντως ότι δεν έχει προκύψει ένας συγκεκριμένος «κανόνας» ότι δηλαδή συγκεκριμένες αστικές λειτουργίες χωροθετούνται σε περιοχές με συγκεκριμένες αξίες γης. Αν δεν υπάρχει Ρυθμιστικό Σχέδιο για μια περιοχή τότε τα κριτήρια χωροθέτησης των λειτουργιών και οι χωρικές τους μεταβολές είναι (εκτός από τις αξίες γης):

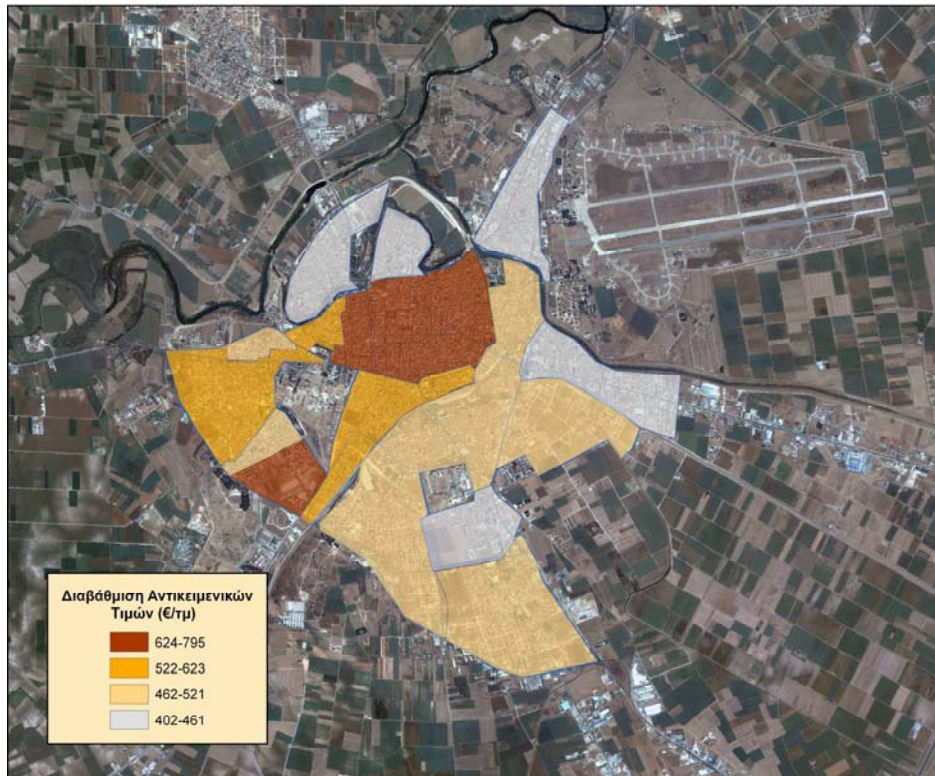
- Η κεντρικότητα
- Η προσβασιμότητα μέσω των κύριων οδικών αξόνων
- Η γεινίαση με συμβατές και συμπληρωματικές λειτουργίες
- Η πρόσβαση μεγαλύτερου δυνατού αγοραστικού κοινού

Τα κριτήρια αυτά και γενικότερα οι δυνάμεις οι σχετικές με τη λειτουργία των διαμορφωμένων αγορών, καθορίζουν τη χωροθέτηση των λειτουργιών.

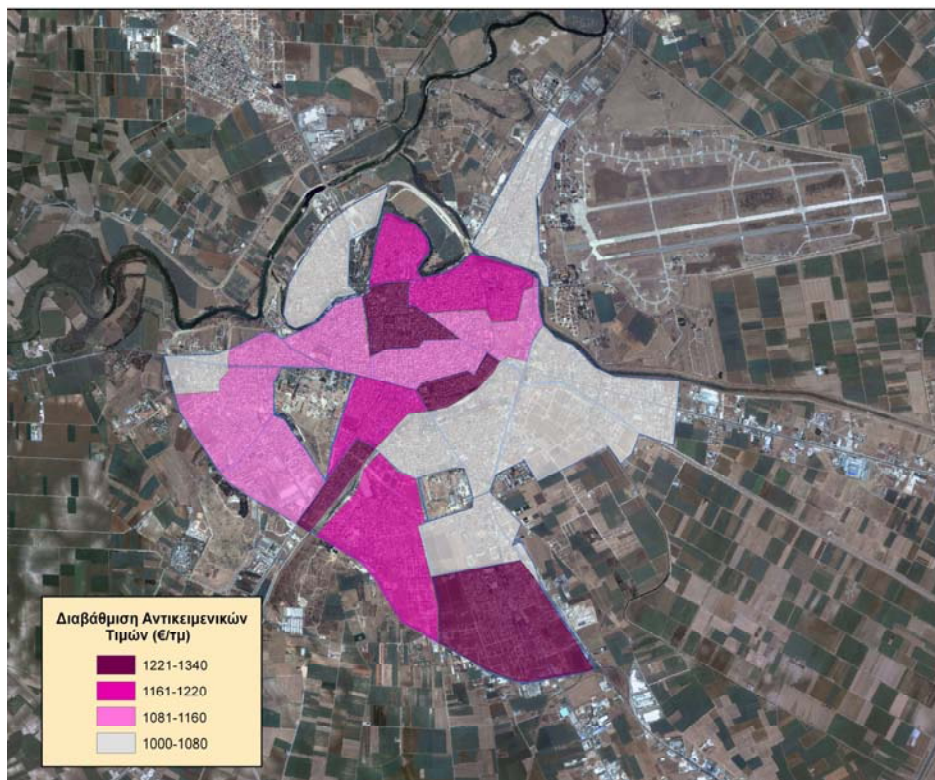
Διαπιστώνεται επίσης η ύπαρξη ενός «εσωτερικού λειτουργικού κανόνα» που οργανώνει την πόλη, με το κριτήριο της επίτευξης της βέλτιστης λειτουργίας και ότι τελικά οι αξίες γης δεν υπαγορεύουν τη Λειτουργική Δομή της πόλης, αλλά ως ένα σημείο προκύπτουν από την ήδη διαμορφωμένη Λειτουργική Δομή. Αυτός ο «εσωτερικός λειτουργικός κανόνας» συμπαρασύρει τις αξίες γης βασιζόμενος στην δυνατότητα της επίτευξης των υψηλότερων δυνατών τιμών από τη λειτουργία της κάθε δραστηριότητας.

Συνεπώς, η λειτουργία των πόλεων, οι δυνάμεις της αγοράς και οι καλύτεροι δυνατοί κανόνες λειτουργίας των δραστηριοτήτων, συμβάλλουν στη λειτουργική εξειδίκευση και το διαχωρισμό των οικονομικών δραστηριοτήτων, και είναι οι παράγοντες εκείνοι που καθορίζουν τις αξίες γης και όχι το αντίστροφο.

Χάρτης 4.5: Αντικειμενικές τιμές κατοικίας, Πηγή: Ιδία επεξεργασία



Χάρτης 4.6: Αγοραίες τιμές κατοικίας, Πηγή: Ιδία επεξεργασία



4.3.5. Οδικό Δίκτυο

Τοπικές Συνδέσεις

Το οδικό δίκτυο εντός πόλης ακολουθεί ακτινωτή μορφή από έξω, μέχρι τον εσωτερικό οδικό δακτύλιο που δημιουργείται γύρω από την κεντρική περιοχή. Μέσα στον εσωτερικό δακτύλιο υπάρχει σύστημα μονοδρόμων και πεζοδρόμων, με δίκτυο ορθογωνικής μορφής. Οι υπάρχοντες κυκλοφοριακοί αγωγοί στο κέντρο εκτελούν και έργο εξυπηρέτησης διαμετρικών συνδέσεων και διαμπερούς υπερτοπικής κυκλοφορίας. Βασικές αρτηρίες (από την άποψη του κυκλοφοριακού φόρτου) θεωρούνται σήμερα οι οδοί Φαρσάλων, Βόλου, Ιωαννίνων, Καρδίτσης κ.α. που οδηγούν στις εισόδους για την πόλη από τα Φάρσαλα, από την παλιά Εθνική Οδό του Βόλου, από τα Ιωάννινα και την Καρδίτσα. Σαν δευτερεύοντες άξονες λειτουργούν οι οδοί: Ηλείου, Μανδηλαρά, Κύπρου και Ελ. Βενιζέλου, ενώ αντίστοιχα, ως συλλεκτήριοι οδοί λειτουργούν η Ανθίμου Γαζή, η Παπαναστασίου, η Νικηταρά, η Μεγάλου Αλεξάνδρου, η Αλεξάνδρου Παναγούλη, και η Ολύμπου μέχρι την Παραπήνεια.

Υπερτοπικές Συνδέσεις

Το ακτινικό σύστημα υπερτοπικών οδικών συνδέσεων της Λάρισας αποτελείται από έξι κλάδους:

- Το τμήμα της παλιάς Εθνικής οδού Αθηνών – Θεσσαλονίκης στα βορειοανατολικά και νοτιοανατολικά που διέρχεται από τον αστικό ιστό (ανατολικά από το κέντρο) και ενώνεται με τον ΠΑΘΕ προς βορρά στο ύψος του κόμβου Γυρτώνης και προς νότο στο ύψος του κόμβου Νίκαιας.
- Τον οδικό άξονα προς Τίρναβο στα βορειοδυτικά που φθάνει ενιαίος έως το ύψος της Γιάννουλης και από εκεί διακλαδίζεται προς Αμπελώνα (δευτερεύων κλάδος) και προς Τίρναβο - Κοζάνη (πρωτεύων κλάδος) με αφετηρία την γέφυρα του Αλκαζάρ.
- Τον οδικό άξονα προς Τρίκαλα - Ιωάννινα στα δυτικά, με αφετηρία τον κόμβο της Γεωργικής Σχολής.
- Τον οδικό άξονα προς Καρδίτσα στα νοτιοδυτικά με αφετηρία τον κόμβο της Νεάπολης.
- Τον οδικό άξονα προς Φάρσαλα στα νότια με αφετηρία στο ύψος του κόμβου της Βιοκαρπέτ.
- Την παλιά Εθνική οδό Λάρισας – Βόλου στα δυτικά με αφετηρία την διασταύρωση της οδού Βόλου με την παλαιά Εθνική οδό.

4.3.6. Πεζόδρομοι – Ποδηλατοδρόμοι

Πεζόδρομοι

Η πόλη της Λάρισας είναι γνωστή πλέον στην Ελλάδα ως η πόλη των πεζοδρόμων ή τερψίκεντρος πόλη. Η εφαρμογή του δικτύου πεζοδρόμων, άρχισε μετά από μελέτη της Τεχνικής Υπηρεσίας το 1985 με την κατασκευή των πρώτων τμημάτων των οδών Πανός, Κούμα και Ασκληπιού και τον αποκλεισμό της κυκλοφορίας των οχημάτων στην περιοχή αυτή. Μετά την παράδοση των πρώτων μελετών, που ανατέθηκαν, προχώρησε η ολοκλήρωση της Α' φάσης το 1992. Το 1996 πεζοδρομήθηκε με τα έργα της Β' φάσης όλη η περιοχή του Λόφου του Φρουρίου.

Εικόνα 4.5: Ο πεζόδρομος της Ασκληπιού



Οι πεζόδρομοι του κέντρου συνιστούν ένα από τα εκτενέστερα Ευρωπαϊκά δίκτυα πεζοδρόμων και πλατειών -συμμετέχουν τρεις πλατείες- με συνοχή και συνέχεια, βελτιώνοντας αναμφίβολα τις συνθήκες μετακίνησης και γενικότερα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης. Ο «λόφος του

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία Φρουρίου» είναι μία χαρακτηριστική τοποθεσία της πόλης, όπου μέσα από το δίκτυο των πεζοδρόμων και των ανοικτών δημόσιων χώρων αναδεικνύονται τα κτίρια που ανήκουν στο παρελθόν της πόλης, όπως το μπεζεστένι, παλαιά εμπορικά, σιδηρουργεία - τενεκετζιδικα κ.α., που αποτελούν ιστορικά μνημεία. Με το έργο της διαμόρφωσης των πεζοδρόμων Παπαναστασίου, Βενιζέλου και Ηφαιστου ολοκληρώθηκε το 2006 το σύνολο του δικτύου του ιστορικού κέντρου, που αποτελεί τη σημαντικότερη παρέμβαση στην κατεύθυνση της ανάδειξης του περιβάλλοντος χώρου του Α' Αρχαίου Θεάτρου. Μεγάλο τμήμα της οδού Βενιζέλου ανασκάφηκε και αποτελεί ήδη τμήμα της σκηνής του Θεάτρου. Το υπόλοιπο τμήμα της οδού ανακατασκευάστηκε με μεγάλα πεζοδρόμια και ανάλογη διαμόρφωση. Ο σχεδιασμός όλων των πεζοδρόμων συνοδεύεται από μελέτη τοπίου του περιβάλλοντος φυσικού χώρου καθώς και ιδιαίτερη αρχιτεκτονική μελέτη του αστικού διακόσμου. Έμφαση δόθηκε στην ανθρώπινη κλίμακα, έτσι ώστε οι πολίτες να νιώθουν όλα τα νέα στοιχεία των διαμορφώσεων οικεία και λειτουργικά. Το στοιχείο του νερού χρησιμοποιήθηκε με απλής μορφής ή γλυπτά σιντριβάνια σε πολλά σημεία των

πεζοδρόμων. Μικρά γλυπτά έργα τέχνης εντάχθηκαν σε διαδρομές δίπλα από τους περιπατητές οι οποίοι μπορούν να τα αγγίξουν, να τα θεωρήσουν «δικά τους», ως μέρος της καθημερινότητάς τους. Πολλά καθιστικά διαφόρων μορφών προσφέρουν ξεκούραση στους περαστικούς.

Ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στα πρόσφατα έργα των διαμορφώσεων των πεζοδρόμων Βενιζέλου, Παπαναστασίου, Ηφαιστου με σχέδια επιστρώσεων που παραπέμπουν σε κατόψεις αρχαίων κατοικιών της πόλης. Οι πεζόδρομοι της Λάρισας διακρίνονται για την έντονη παρουσία του πρασίνου με πολλά δέντρα και παρτέρια, με κατάλληλα φυτικά είδη για την περιοχή, τονίζουν

τους άξονες ή τον ειδικό εξοπλισμό και δημιουργούν ένα φυσικό καλαίσθητο περιβάλλον.

Σήμερα πλέον έχει ολοκληρωθεί η πεζοδρόμηση μιας περιοχής έκτασης 460 στρ. περίπου, που περιλαμβάνει 40 οικοδομικά τετράγωνα, συνδέει και ενοποιεί το Λόφο του

Εικόνα 4.6: Ο πεζόδρομος της Βενιζέλου



Φρουρίου, την Κεντρική πλατεία, την πλατεία

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Ταχυδρομείου, την Τρίγωνη πλατεία, την πλατεία Νέας Αγοράς και τον Πηνεϊό ποταμό. Το μήκος του δικτύου είναι 9 χλμ. Η περιοχή διασχίζεται μόνο από τρεις οδικές αρτηρίες χωρίς ιδιαίτερες επιπτώσεις στην κυκλοφορία των οχημάτων. Η ευρεία πεζοδρόμηση του κέντρου της πόλης άλλαξε κατά πολύ τον απρόσωπο χαρακτήρα της κεντρικής περιοχής και επηρέασε αναμφισβήτητα όλες της πλευρές της κοινωνικής και εμπορικής ζωής της πόλης.

Οι αντιδράσεις των πολιτών, μετά από μία μικρή περίοδο προσαρμογής, ήταν ιδιαίτερα θετικές. Οι μόνιμοι κάτοικοι και οι καταστηματάρχες των πεζοδρόμων είναι ικανοποιημένοι λόγω της έλλειψης θορύβου και ρύπανσης και της εξασφάλισης κοινόχρηστου χώρου «αυλής» στις πολυκατοικίες τους, αλλά και λόγω της κατακόρυφης αύξησης του τζίρου τους και της βελτίωσης των συνθηκών εργασίας αντίστοιχα. Με την πεζοδρόμηση βελτιώθηκαν αναμφίβολα οι συνθήκες μετακίνησης και γενικότερα η διαβίωση στο κέντρο της πόλης. Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων

διοχετεύτηκε σε λιγότερες αρτηρίες ενώ ελαττώθηκε η μόλυνση της ατμόσφαιρας του κέντρου της πόλης με τη μείωση των αέριων ρύπων των οχημάτων και την αύξηση του ποσοστού πράσινων χώρων. Σταδιακά, άλλαξε η συμπεριφορά των οδηγών, οι οποίοι επέλεξαν εναλλακτικές διαδρομές. Πολλοί δημότες επέλεξαν να μετακινούνται πεζοί για μικρές αποστάσεις. Παράλληλα, έχουν ιδρυθεί πολλά νέα καταστήματα αναψυχής και εστίασεως, που αλλοιώνουν την επιδιωκόμενη εικόνα και μίξη χρήσεων στην κεντρική περιοχή. Υπάρχει δε η τάση υπερεκμετάλλευσης της παρεχόμενης επιφάνειας των πεζοδρόμων για την τοποθέτηση τραπεζιών και κατασκευής αυθαίρετων στεγασμάτων κάθε είδους. Η ύπαρξη 150 περίπου καταστημάτων αναψυχής σε τόσο περιορισμένη έκταση είναι η μόνη παρενέργεια από την εφαρμογή της πεζοδρόμησης που δεν ήταν δυνατόν να προβλεφθεί.

Εικόνα 4.7: Ο πεζόδρομος της Φιλελλήνων



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Ποδηλατόδρομοι

Στην Λάρισα, παρόλο που υπήρχε μια αξιόλογη παράδοση στη χρήση του ποδηλάτου, η εκτεταμένη χρήση του αυτοκινήτου και το ανεπαρκές οδικό δίκτυο κατέστησαν, δύσκολη έως επικίνδυνη την

Εικόνα 4.8: Ο ποδηλατόδρομος της Ανθ. Γαζή ποδηλασία. Με στόχο την επαναφορά του ποδηλάτου και την αποσυμφόρηση της πόλης από τα Ι.Χ. εκπονήθηκε, από την Υπηρεσία του Δήμου το 1994, η πρώτη μελέτη του δικτύου ποδηλατοδρόμων για όλη την πόλη. Μέχρι το 2000 είχαν μελετηθεί και κατασκευαστεί από το Δήμο μεμονωμένοι ποδηλατοδρόμοι μήκους 3 χλμ., στις



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία συνοικίες της πόλης, όπου υπήρχε η δυνατότητα και το επέτρεπε το πλάτος του δρόμου, καθώς και στις όχθες του Πηνειού ποταμού σε μήκος 3 χλμ. Η Λάρισα ήταν από τις πρώτες πόλεις που δήλωσε συμμετοχή στο πρόγραμμα του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών «Ένταξη στο Εθνικό Πρόγραμμα Οδικής Ασφάλειας έργων υλοποίησης παρεμβάσεων για την ασφαλή κυκλοφορία ποδηλάτων και την κατασκευή ποδηλατοδρόμων» και προχώρησε στην υλοποίηση της Α' φάσης του δικτύου ποδηλατοδρόμων. Το έργο ολοκληρώθηκε το 2003 με συνολικό μήκος ποδηλατοδρόμων 10χλμ. και προβλεπόμενη μελλοντική επέκταση 54χλμ. Βασικές επιλογές του σχεδιασμού της μελέτης υπήρξαν τόσο η ισόρροπη κάλυψη με ποδήλατο των συνδέσεων του κέντρου της πόλης προς όλες τις κατευθύνσεις όσο και η προσέγγιση των κυριότερων πόλων έλξης της πόλης, με προτεραιότητα στα σχολικά συγκροτήματα, τους αρχαιολογικούς χώρους και τον Πηνειό.

Οι οροθετημένοι με ειδική σήμανση ποδηλατοδρόμοι, συνολικού μήκους σήμερα 12 χιλιομέτρων, αναμένεται να αυξηθούν ώστε να γίνουν ένα πλέγμα ποδηλατικών διαδρομών 54 χιλιομέτρων. Αυτές οι χωροθετημένες διαδρομές για τους αναβάτες διαχωρίζονται από τους πεζόδρομους με λευκή γραμμή και οριοδείκτες, ενώ διακρίνονται από το ποδηλατικό σύμβολο που είναι τοποθετημένο στην αρχή των οδών.

Οι ποδηλατόδρομοι της Λάρισας χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες οι οποίες είναι οι:

α) Αμφίδρομης κίνησης

Αγίας Τριάδος- Ιωαννίνων, Θέτιδος - Κύπρου, Ανθ. Γαζή - Λογιωτάτου, Κύπρου, Παπαναστασίου, Αθηνάς, Σαρίμβη, Καραθάνου και τμήμα της Λεωφόρου Ηρώων Πολυτεχνείου

β) Μονόδρομης κίνησης

Μανδηλαρά - Ηπείρου

γ) Οδός ήπιας κυκλοφορίας

Ιάσονος: συνύπαρξη ποδηλάτου – αυτοκινήτου με επιβολή χαμηλού ορίου ταχύτητας, 30 χλμ./ώρα

Χαρακτηριστική είναι η διαδρομή που συνδέει τις συνοικίες Νεάπολη - Φιλιππούπολη με το πεζοδρομημένο κέντρο μέσω των οδών Αγίας Τριάδος – Ιωαννίνων – Καραθάνου – Λογιωτάτου - Ανθ. Γαζή – Παπαναστασίου – κέντρο καθώς επίσης και η διαδρομή που συνδέει τη συνοικία Ιπποκράτη και τη διαμορφωμένη περιοχή του Πηνειού με το πεζοδρομημένο κέντρο μέσω των οδών Αθηνάς – Θέτιδας – Κύπρου - κέντρο

Επίσης, αξίζει να αναφερθεί ότι η Λάρισα είναι ενταγμένη στο ευρωπαϊκό δίκτυο Πόλεις Χωρίς Αυτοκίνητα (Car free Cities Club - ACCESS), είναι ιδρυτικό μέλος του Δικτύου Πόλεων για τη βιώσιμη κινητικότητα και το ποδήλατο και μέλος του Δικτύου Υγιών Πόλεων.

Τέλος, επισημαίνεται η πρωτοβουλία του Δήμου Λάρισας, ο οποίος παρέχει καθημερινά δωρεάν ποδήλατα σε κατοίκους και επισκέπτες για τις μετακινήσεις τους στην πόλη με αφετηρία την κεντρική Πλατεία Σάπκα.

4.3.7. Χώροι Στάθμευσης

Οι υπάρχουσες υποδομές σε χώρους στάθμευσης στην πόλη της Λάρισας είναι:

- Δύο ιδιωτικά πάρκινγκ ιδιοκτησίας: 275 θέσεις στην οδό 28ης Οκτωβρίου (πολύροφο) και 250 θέσεις στην οδό Γεωργιάδου (ΚΤΕΛ) (πολύροφο).
- Δύο στεγασμένα (υπόγεια) δημοτικά πάρκινγκ: 315 θέσεις στην Πλατεία Λαού και 290 θέσεις στο πάρκινγκ ΟΥΗΛ, πίσω από την Νομαρχία.
- Τρία υπαίθρια πάρκινγκ: στην οδό Καλλιθέας (94 θέσεις), στο κτηνιατρείο και στην οδό Καρδίτσης.

Επίσης, είναι διαθέσιμες περίπου 4700 θέσεις ελεύθερης και ελεγχόμενης στάθμευσης στην ευρύτερη περιοχή του κέντρου, κυρίως παρόδια.

Εικόνα 4.9: Το πολύροφο parking στην Γεωργιάδου



Πηγή: <http://www.bing.com/maps/>

Εικόνα 4.10: Το υπαίθριο parking στην Καλλιθέας



Πηγή: <http://www.bing.com/maps/>

4.3.8. Αστικό Πράσινο

Το αστικό πράσινο στην πόλη της Λάρισας βρίσκεται σε πολύ χαμηλά ποσοστά δεδομένου του γεωμορφολογικού χαρακτήρα της πόλης. Οι επίπεδες επιφάνειες καθώς επίσης και το σχετικά μηδενικό υψόμετρο (70μ) αποτελούν παράγοντες που ευνοούν την «εισχώρηση» του πρασίνου στο εσωτερικό της πόλης.

Παρ' όλα αυτά όμως, η Λάρισα παραμένει δίχως μεγάλους πνεύμονες πρασίνου κάτι το οποίο συμβάλλει στην αφόρητη ζέστη που επικρατεί στην πόλη κατά την διάρκεια των θερινών μηνών. Ο κυριότερος πνεύμονας πρασίνου της πόλης είναι το Πάρκο Αλκαζάρ το οποίο καλύπτει μία έκταση 155 στρεμμάτων.

Εικόνα 4.11: Το Πάρκο Αλκαζάρ (δυτική άποψη)



Πηγή: <http://www.bing.com/maps/>

Οι υπόλοιποι χώροι αστικού πρασίνου της πόλης είναι οι πλατείες οι οποίες βρίσκονται σχεδόν σε όλη την έκτασή της και είναι χωροθετημένες ανά πολεοδομική ενότητα. Οι σημαντικότερες εξ αυτών είναι:

- Πλατεία Σάπκα - Κεντρική
- Πλατεία 23ης Οκτωβρίου
- Πλατεία Αν. Ρωμυλία
- Πλατεία Ανθούπολης
- Πλατεία Αντύπα
- Πλατεία Αρχίατρου Παλιούρα - Πάρκο Αγ. Αντωνίου
- Πλατεία Δημ. Τσάτσου
- Πλατεία Εθν. Αντίστασης
- Πλατεία Εθνάρχου Μακαρίου
- Πλατεία Ειρήνης
- Πλατεία Ελευθερίας

- Πλατεία Εργατού - Νεάπολης
- Πλατεία Ζάζια
- Πλατεία Ζιώτα
- Πλατεία Ηρώων Πολυτεχνείου
- Πλατεία Ιπποκράτη
- Πλατεία Καραϊσκάκη
- Πλατεία Λαού
- Πλατεία Μακρυγιάννη
- Πλατεία Μητέρας – Φρούριο
- Πλατεία Προφ. Ηλία
- Πλατεία Πρωτομαγιάς
- Πλατεία Ρήγα Φεραίου

Εικόνα 4.12: Η Πλατεία Νεάπολης (βορειοανατολική άποψη)

Πηγή: <http://www.bing.com/maps/>



Εικόνα 4.13: Η Κεντρική Πλατεία (δυτική άποψη)

Πηγή: <http://www.bing.com/maps/>

4.4. Διαχρονική εξέλιξη των Σχεδίων και του Συντελεστή Δόμησης

Σχέδια

1974: Εκπονήθηκε Ρυθμιστικό σχέδιο για την πόλη το οποίο όμως δεν θεσμοθετήθηκε ποτέ

1976: Επέκταση σχεδίου πόλης

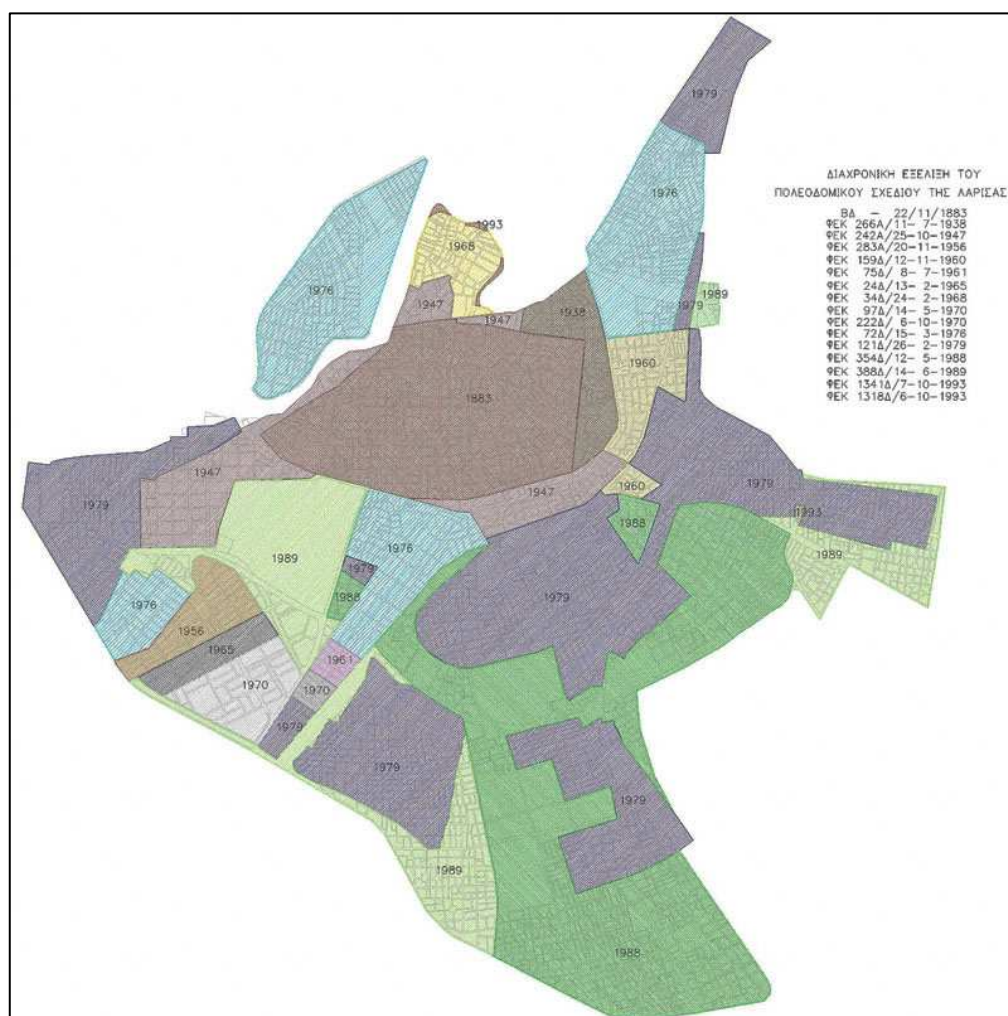
1979: Επέκταση σχεδίου πόλης

1986: 1^ο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

1988-89: Επέκταση σχεδίου πόλης και αναθεώρηση των σχεδίων των περιοχών επέκτασης του 1976 και 1979

2007: Αναθεώρηση του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου από το Δήμο και του Ρυθμιστικού Σχεδίου από το ΥΠΕΧΩΔΕ

Χάρτης 4.7: Διαχρονική εξέλιξη του Πολεοδομικού Σχεδίου



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Συντελεστής Δόμησης

Το πρώτο ΓΠΣ που εκπονήθηκε κατά το 1986 θεσμοθέτησε τις 18 υφιστάμενες πολεοδομικές ενότητες, στις οποίες όρισε μέσους συντελεστές δόμησης. Μέχρι το 2008, οι συντελεστές αυτοί ίσχυαν στην πόλη της Λάρισας έως ότου εκπονήθηκε το νέο ΓΠΣ, το οποίο τους μείωσε με γνώμονα τα σύγχρονα αστικά προβλήματα όπως είναι η μεγάλη πυκνότητα δόμησης, τα ψηλά κτίρια, ο παραγκωνισμός της γειτονιάς, η αποξένωση των κατοίκων καθώς επίσης και η καταστροφή του φυσικού πλούτου προς όφελος της τσιμεντοποίησης των πόλεων.

Παρακάτω παρατίθενται οι μέσοι συντελεστές δόμησης που ίσχυαν στο ΓΠΣ του 1986 και οι νέοι ΣΔ που προτείνει το ΓΠΣ 2008.

Πίνακας 4.2: ΣΔ στο ΓΠΣ 1986

Πολεοδομική Ενότητα	Μέσος ΣΔ
1	2,3
2	1,4
3	1,3
4	2,5
5	2
6	1
7	1
8	1
9	1,2
10	1,3
11	1,1
12	-
13	1,2
14	1
15	1
16	1,3
17	1,2
18	0,9
19	0,4

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

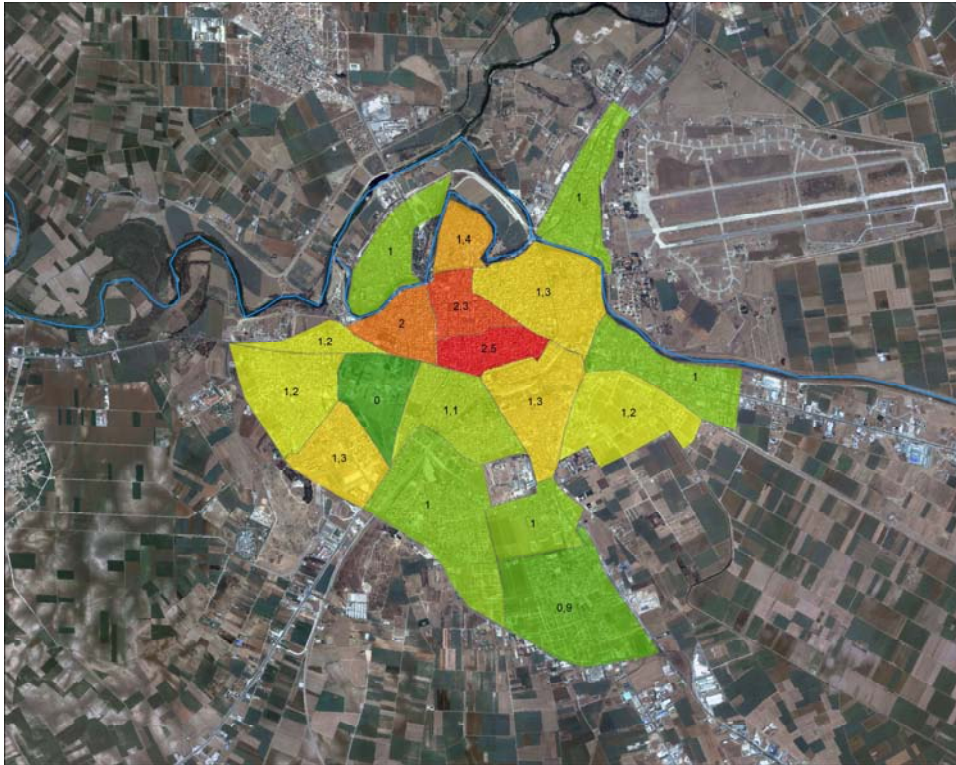
Πίνακας 4.3: ΣΔ στο ΓΠΣ 2008

Πολεοδομική Ενότητα	Μέσος ΣΔ
1	2,0
2	1,2
3	1,1
4	2,1
5	1,7
6	1,0
7	1,0
8	1,0
9	1,2
10	1,2
11	1,0
12	-
13	1,1
14	1,0
15	1,0
16	1,2
17	1,1
18	0,9

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

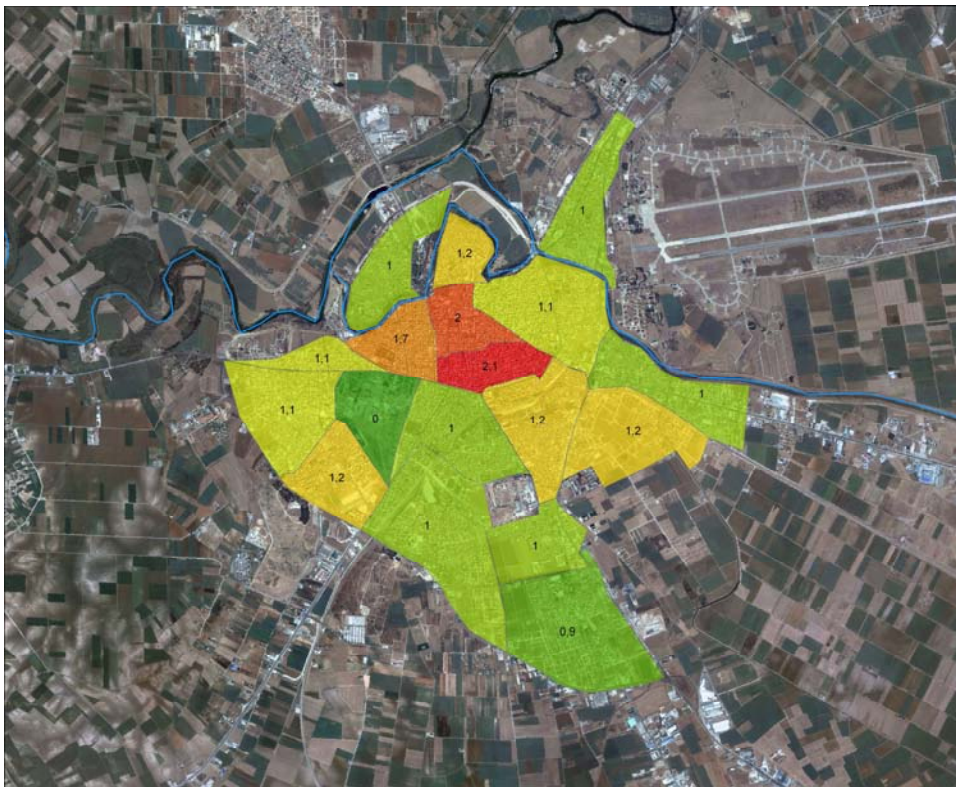
4.5. Το “zoning” του Συντελεστή Δόμησης

Χάρτης 4.8: Ο Ισχύων ΣΔ στην Λάρισα



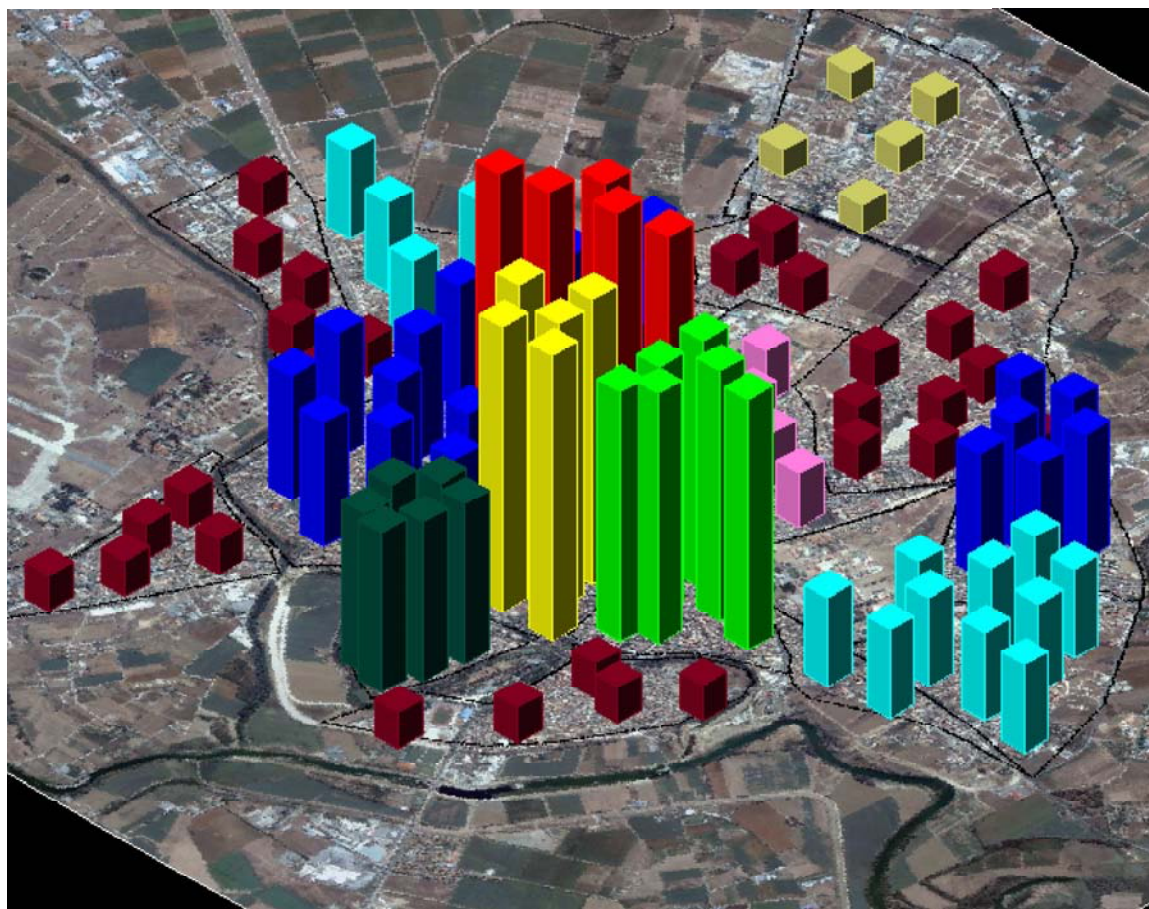
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Χάρτης 4.9: Ο ΣΔ που προτείνει το ΓΠΣ 2008 για την Λάρισα



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Χάρτης 4.10: Υποθετική 3D απεικόνιση του ΣΔ στην Λάρισα (ΒΔ άποψη)



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

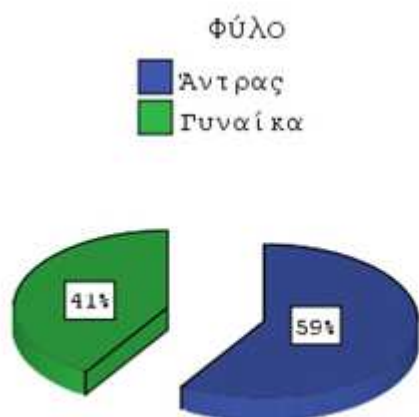
5. Έρευνα πεδίου

Η εκπόνηση της έρευνας πεδίου, που έγινε στα πλαίσια αυτής της διπλωματικής εργασίας, είχε σκοπό να αποτυπώσει, αρχικά, την υφιστάμενη πολεοδομική κατάσταση της πόλης της Λάρισας, σχετικά με την ύπαρξη κοινόχρηστων χώρων, αστικού πρασίνου, την πυκνότητα δόμησης στην πόλη, την διαβάθμιση των υψών των κτιρίων, την ύπαρξη ή μη κυκλοφοριακού προβλήματος ή προβλήματος στάθμευσης στο κέντρο της Λάρισας.

Ωστόσο, ο ουσιαστικός στόχος του ερωτηματολογίου είναι να καταγράψει τις στάσεις, τις αντιλήψεις και τις απόψεις τόσο των πολιτών που κατοικούν στο Δ.Δ Λάρισας, όσο και κάποιων που αν και δουλεύουν στην Λάρισα, διαμένουν εκτός Δ.Δ, σχετικά με την επίδραση του συντελεστή δόμησης στην αστική ανάπτυξη της πόλης και την ανάδειξη πολιτικών, δράσεων και παρεμβάσεων για την βελτίωση της εικόνας και της λειτουργικότητάς της.

Η δομή των ερωτηματολογίων που χρησιμοποιήθηκαν στην ερευνητική διαδικασία ακολουθεί κάποιες βασικές κατευθύνσεις για τη διευκόλυνση σύντομης σαφών και τεκμηριωμένων συμπερασμάτων. Αποτελείται από 24 ερωτήσεις, από τις οποίες οι 5 πρώτες αφορούν τα προσωπικά στοιχεία των ερωτηθέντων όπως το φύλο και το επίπεδο μόρφωσής τους, οι επόμενες 11 αφορούν τις απόψεις των ερωτώμενων για την ήδη υπάρχουσα πολεοδομική διάταξη της πόλης, ενώ οι τελευταίες 8 αφορούν σε πιθανά σενάρια αλλαγής κάποιων όρων και περιορισμών δόμησης, όπως επίσης και την σημασία αυτών των αλλαγών για την αστική εξέλιξη της πόλης της Λάρισας. Επιπρόσθετα, οι ερωτήσεις είναι κλειστού τύπου και δεν απαιτούν αιτιολόγηση, χωρίς αυτό να είναι απαγορευτικό για τους ερωτώμενους να κάνουν κάποιο σχόλιο αν το επιθυμούν.

Τελικώς, συμπληρώθηκαν 100 ερωτηματολόγια σε διαφορετικές ημέρες και σε διαφορετικά μέρη της πόλης με σκοπό να είναι όσο το δυνατό περισσότερο αντιπροσωπευτικό το δείγμα των ερωτώμενων. Στη συνέχεια έγινε εισαγωγή και επεξεργασία των απαντήσεων στο SPSS 15. Παρακάτω ακολουθεί η παρουσίαση της επεξεργασίας των ερωτηματολογίων καθώς και τα αποτελέσματά – συμπεράσματα που εξάχθηκαν.



Διάγραμμα 5.1

Το γεγονός αυτό βοηθάει στην έρευνα διότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων «ζει» την πόλη καθημερινά, οπότε έχει και άμεση επίγνωση των θεμάτων που την αφορούν. Επίσης, το γεγονός ότι ένα μικρό αλλά όχι ασήμαντο ποσοστό της τάξης του 27%

Το 59% του δείγματος είναι άντρες και το 41% γυναίκες ενώ το 73% των ερωτηθέντων διαμένει μόνιμα στην πόλη της Λάρισας σε αντίθεση με το 27% το οποίο κατοικεί εκτός πόλης.

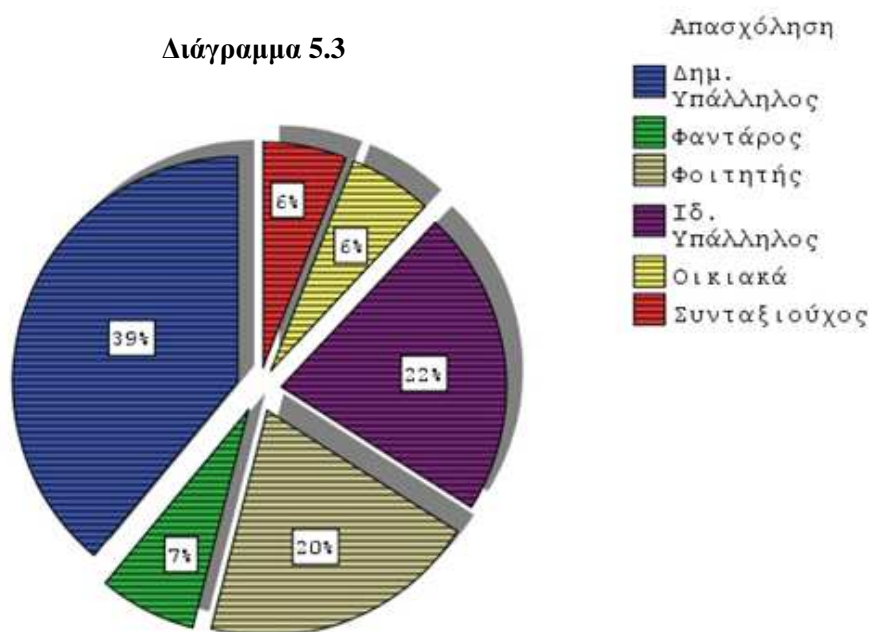


Διάγραμμα 5.2

κατοικεί

εκτός πόλης, βοηθάει στην έρευνα διότι μας δείχνει το πώς αντιλαμβάνονται την πόλη οι κάτοικοι άλλων γειτονικών κυρίως περιοχών, οι οποίοι την επισκέπτονται σχεδόν καθημερινά, είτε για λόγους δουλειάς είτε για λόγους ψυχαγωγίας.

Διάγραμμα 5.3



Από τους ερωτηθέντες, το 39% απασχολείται στον δημόσιο τομέα και κυρίως σε υπηρεσίες που σχετίζονται με θέματα διαχείρισης της πόλης όπως δημαρχεία και

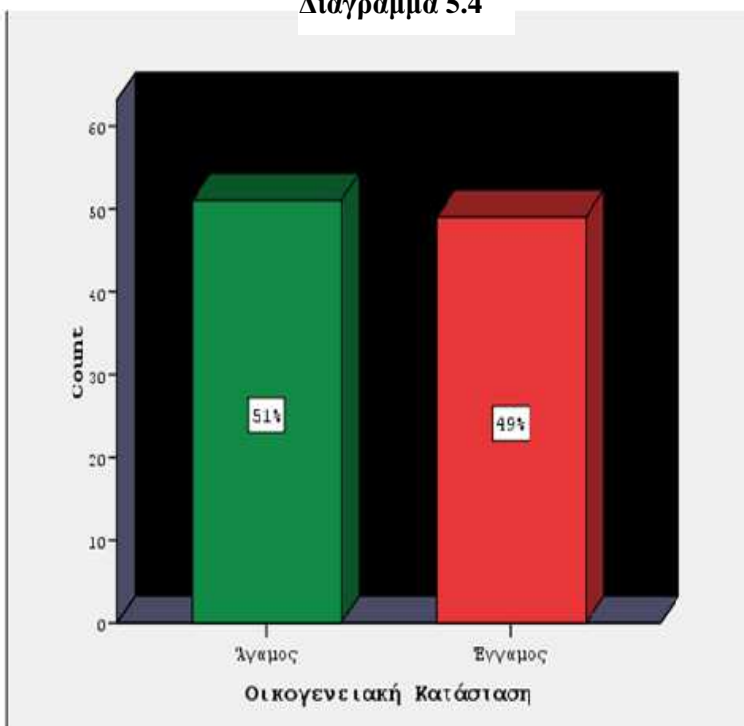
νομαρχίες. Οι περισσότεροι απ' αυτούς είναι μηχανικοί διαφόρων ειδικοτήτων, πράγμα το οποίο βοήθησε πολύ στην έρευνα για ευνόητους λόγους.

Το 22% των ερωτηθέντων είναι ιδιωτικοί υπάλληλοι και απασχολούνται κυρίως σε τεχνικά και μελετητικά γραφεία, δηλαδή επαγγέλματα σχετικά με το θέμα της παρούσας διπλωματικής.

Τέλος, το 20% των ερωτηθέντων έχει την ιδιότητα του φοιτητή και κυρίως του τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης.

Γενικά θα λέγαμε ότι επιδιώχθηκε να απαντηθούν τα ερωτηματολόγια από άτομα που σχετίζονται κάπως με τον κλάδο και έχουν μία καλύτερη αντίληψη για την πόλη και τα προβλήματά της. Σε καμία περίπτωση όμως δεν υπήρχε η πρόθεση να ερωτηθούν μόνο οι κατηγορίες αυτών των ατόμων που προαναφέρθηκαν για το λόγο ότι τα αποτελέσματα που θα προέκυπταν θα ήταν εξειδικευμένα και δεν θα αντιπροσώπευαν την κοινή γνώμη της Λάρισας.

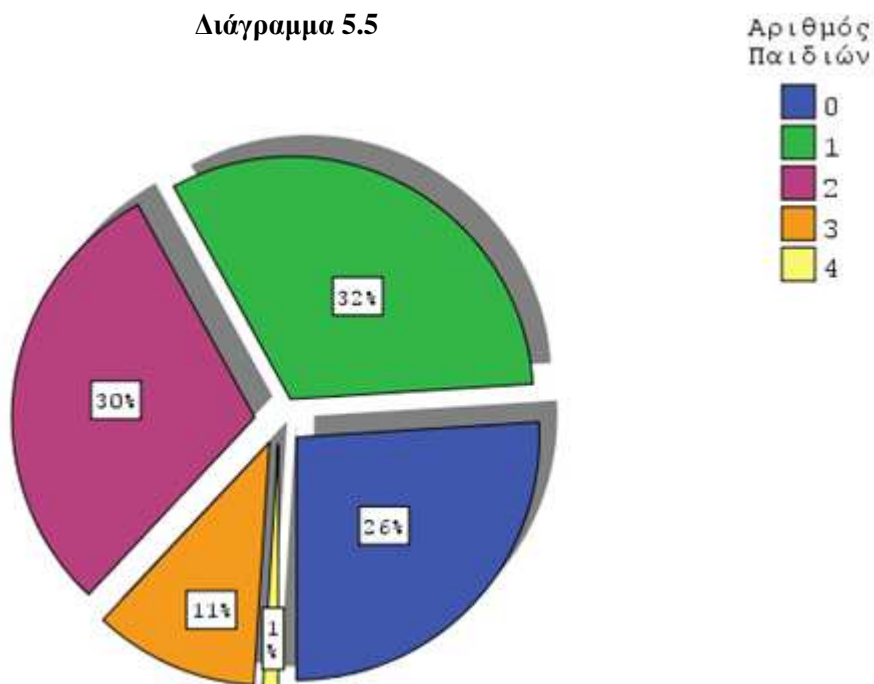
Διάγραμμα 5.4



Η ερώτηση που σχετίζεται με την οικογενειακή κατάσταση και τον αριθμό των παιδιών του κάθε ερωτηθέντα αποσκοπεί κυρίως στο να μας δώσει μία εντύπωση για το ποιες κατηγορίες ανθρώπων απάντησαν στα ερωτηματολόγια και ο λόγος είναι απλός: Οι ερωτηθέντες που έχουν παιδιά, συνήθως έχουν μία στάση πιο υπεύθυνη

απέναντι σε θέματα «ευαίσθητα» που σχετίζονται με το περιβάλλον διαβίωσής τους και την μελλοντική τους εξέλιξη.

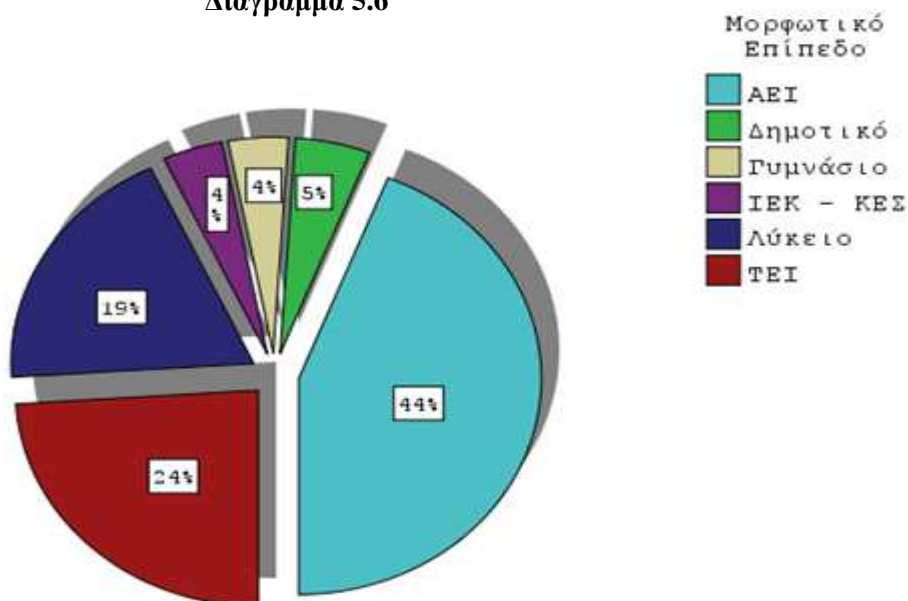
Διάγραμμα 5.5



Από τα αποτελέσματα προκύπτει ότι το 32% των έγγαμων ατόμων έχει 1 παιδί, ενώ το 30% έχει 2 παιδιά. Επίσης, ένα μεγάλο ποσοστό του 28% απάντησε ότι δεν έχει καθόλου παιδιά.

Όσο αφορά το μορφωτικό επίπεδο, συντριπτικά το 44% απάντησε ότι έχει πανεπιστημιακές γνώσεις, ενώ το 24% απάντησε ότι έχει τελειώσει Τεχνικό Ίδρυμα. Η ερώτηση αυτή συνδέεται άμεσα με την ερώτηση της απασχόλησης που προηγήθηκε και μας δείχνει καθαρά ότι το δείγμα μας είναι κατά το μεγαλύτερο ποσοστό του μορφωμένο, επομένως και οι απαντήσεις που δόθηκαν έχουν μία γερή βάση.

Διάγραμμα 5.6

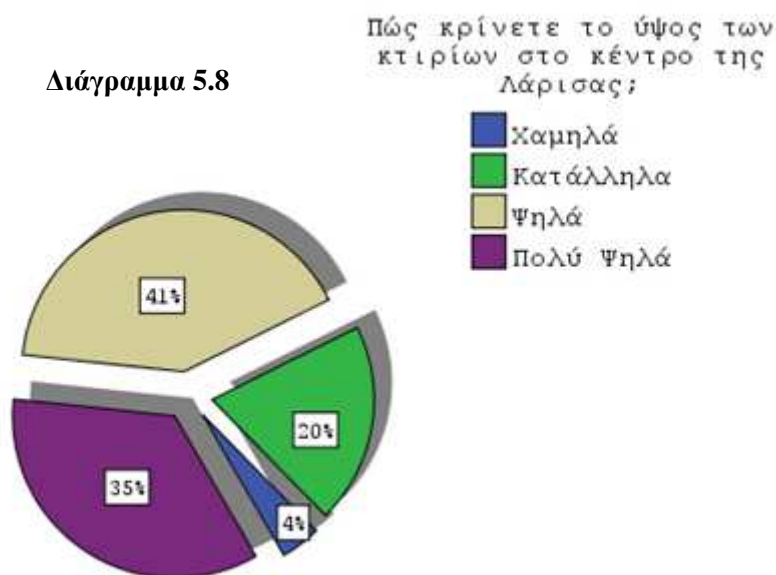


Διάγραμμα 5.7

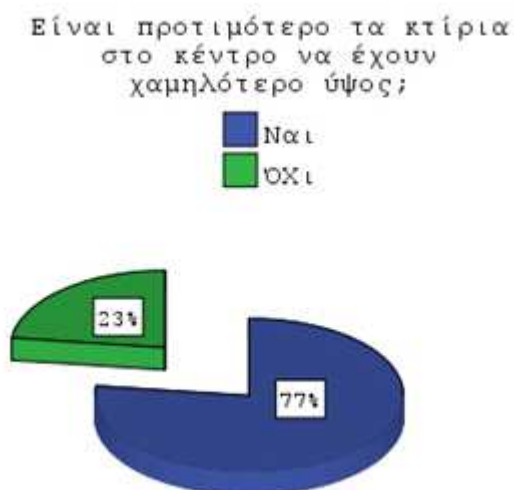


Το 58% του δείγματός μας, απάντησε πως το ύψος των κτιρίων στην πόλη είναι υψηλό ενώ μόλις το 23% απάντησε πως τα κτίρια βρίσκονται σε κατάλληλο ύψος. Αξίζει επίσης να σημειωθεί και το 16% των ερωτηθέντων, που απάντησαν ότι τα κτίρια στη Λάρισα είναι πολύ υψηλά.

Διάγραμμα 5.8



Σε παρόμοια ερώτηση με την προηγούμενη, αυτή τη φορά όμως μόνο για το ύψος των κτιρίων στο κέντρο της πόλης, το 41% απάντησε πως τα κτίρια είναι ψηλά, το 35% θεωρεί πως τα κτίρια είναι πολύ ψηλά ενώ μόλις το 20% πιστεύει πως το ύψος των κτιρίων είναι κατάλληλο στο κέντρο της Λάρισας.



Διάγραμμα 5.9

Σε αντίστοιχη ερώτηση, αυτή τη φορά για τα κτίρια εκτός κέντρου, το 56% θεωρεί πως το ύψος των κτιρίων είναι σε κατάλληλο ενώ το 29% πιστεύει πως τα κτίρια εκτός κέντρου είναι ψηλά.

Επίσης, το συντριπτικό ποσοστό του 74% θεωρεί προτιμότερο τα κτίρια εκτός κέντρου να έχουν χαμηλότερο ύψος.

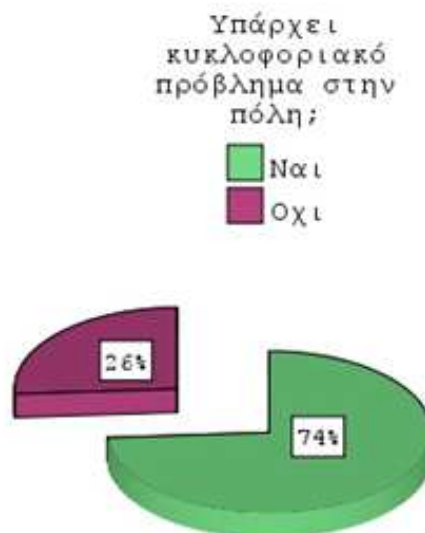
Συνεπώς το 76% συνολικά πιστεύει πως το κέντρο έχει κτίρια σε μη κατάλληλο ύψος και το 77% θεωρεί προτιμότερο τα κτίρια αυτά να είναι πιο χαμηλά.

Διάγραμμα 5.10

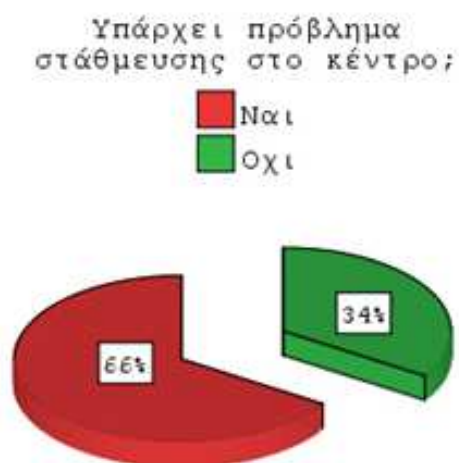


Διάγραμμα 5.11

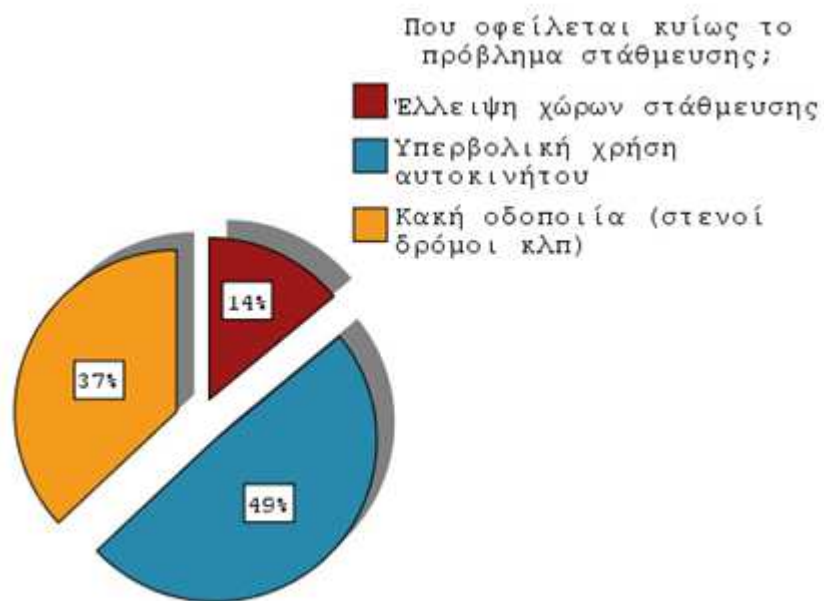
Στην ερώτηση σχετικά με το αν υπάρχει κυκλοφοριακό πρόβλημα στην Λάρισα, το 74% απάντησε πως υπάρχει ενώ μόλις το 26% απάντησε πως δεν υπάρχει. Από την συζήτηση με τους ερωτηθέντες προέκυψε η άποψη ότι το κυκλοφοριακό πρόβλημα υφίσταται μόνο σε ορισμένους κεντρικούς δρόμους και κυρίως κατά τις ώρες αιχμής.



Διάγραμμα 5.12

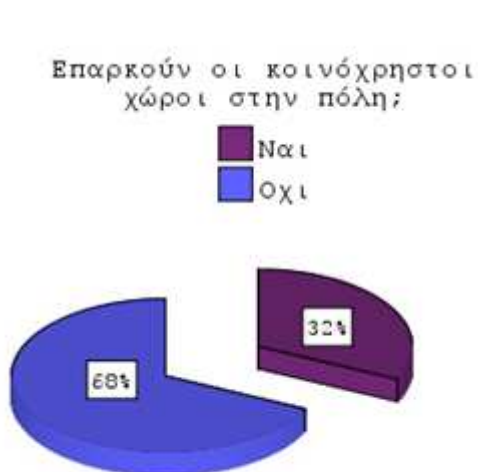


Διάγραμμα 5.13

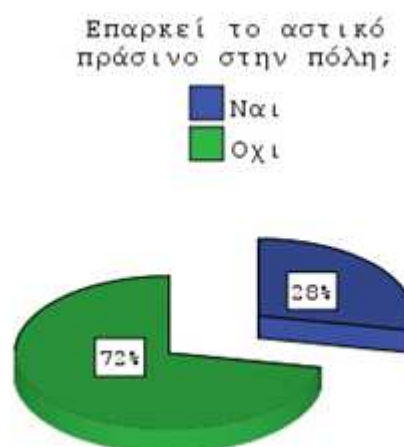


Διάγραμμα 5.14

Σχετικά με το αν υπάρχει πρόβλημα στάθμευσης στο κέντρο της Λάρισας, το 66% των ερωτηθέντων απάντησε καταφατικά ενώ μόλις το 34% απάντησε αρνητικά. Από το 66% των ατόμων που θεωρούν πως υπάρχει πρόβλημα στάθμευσης, το 49% πιστεύει πως οφείλεται κυρίως στην υπερβολική χρήση του αυτοκινήτου ενώ το 37% πιστεύει πως οφείλεται κυρίως στην κακή οδοποιία της πόλης όπως πχ στενοί δρόμοι, αδιέξοδα κλπ.



Διάγραμμα 5.15



Διάγραμμα 5.16

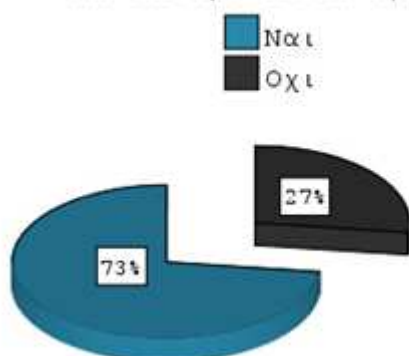
Το 68% των ερωτηθέντων απάντησαν ότι οι κοινόχρηστοι χώροι όπως δρόμοι, πλατείες κλπ της πόλης δεν επαρκούν και ένα ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό της τάξεως του 72% θεωρεί ότι το αστικό πράσινο εντός της πόλης είναι μη αρκετό.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι το αστικό πράσινο και οι πλατείες δεν ταυτίζονται πλέον, καθώς οι περισσότερες πλατείες σήμερα παύουν να λειτουργούν ως οάσεις και «πνεύμονες» της πόλης διότι υστερούν σε δέντρα και φυτά. Αυτό που αντικατέστησε το πράσινο στις πλατείες σήμερα δεν είναι άλλο από το μπετόν.

Διάγραμμα 5.17

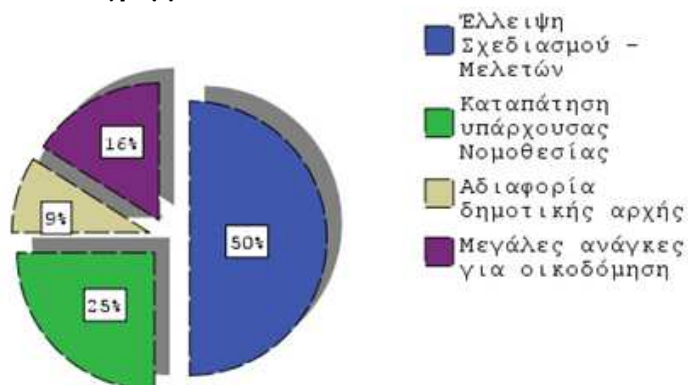
Θεωρείτε ότι η πυκνότητα δόμησης στο κέντρο είναι υψηλή;

■ Ναι
■ Όχι



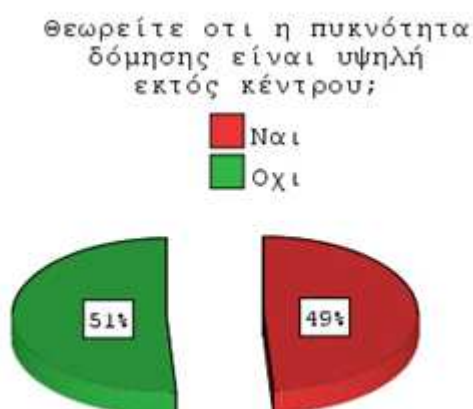
Διάγραμμα 5.18

Ποιά είναι η αιτία της υψηλής πυκνότητας δόμησης στο κέντρο;



Στην ερώτηση εάν η πυκνότητα δόμησης στο κέντρο της Λάρισας είναι υψηλή, το 73% του δείγματος απάντησε καταφατικά ενώ μόλις το 23% θεωρεί ότι η πυκνότητα δόμησης βρίσκεται σε ικανοποιητικά επίπεδα. Επίσης, από το 73% των ατόμων που θεωρούν υψηλή την πυκνότητα δόμησης στο κέντρο, οι μισοί εξ αυτών πιστεύουν πως αυτό οφείλεται σε έλλειψη σχεδιασμού και μελετών ενώ ένα σεβαστό ποσοστό του 25% πιστεύει πως οφείλεται στην καταπάτηση της υπάρχουσας νομοθεσίας.

Σε αντίστοιχη ερώτηση, αυτή τη φορά όμως για τις περιοχές εκτός κέντρου, το 51% θεωρεί πως η πυκνότητα δόμησης δεν είναι υψηλή ενώ το 49% πιστεύει πως είναι υψηλή.

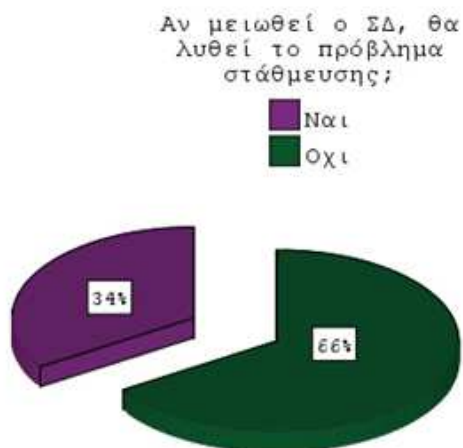
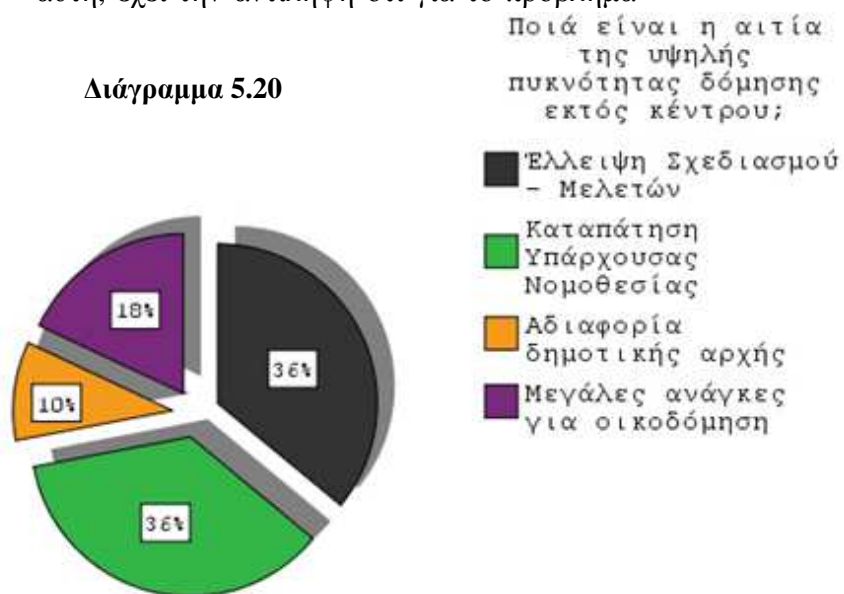


Διάγραμμα 5.19

αυτό είναι αποτέλεσμα καταπάτησης της υπάρχουσας νομοθεσίας (36%) αλλά και έλλειψης σχεδιασμού και μελετών (36%).

Διακρίνουμε δηλαδή μία «σύγχυση» απόψεων σχετικά με την πυκνότητα δόμησης στις περιοχές εκτός κέντρου. Επίσης, το 72% των ατόμων που απάντησαν θετικά στην ερώτηση αυτή, έχει την αντίληψη ότι για το πρόβλημα

Διάγραμμα 5.20

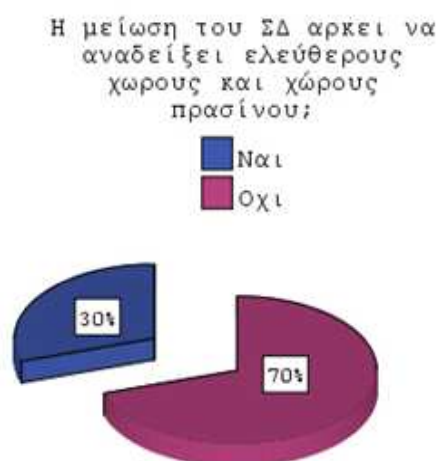


Διάγραμμα 5.21

Στην ερώτηση εάν ο ΣΔ μπορεί να λύσει το πρόβλημα της στάθμευσης εάν μειωθεί, το 66% των ερωτηθέντων απάντησε αρνητικά ενώ το 34% απάντησε θετικά.

Επιπλέον, το 70% απάντησε πως η μείωση του ΣΔ δεν αρκεί για να αναδείξει ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου παρά μόνο συνδυασμός των πολεοδομικών εργαλείων είναι ικανός να το πετύχει αυτό (86%).

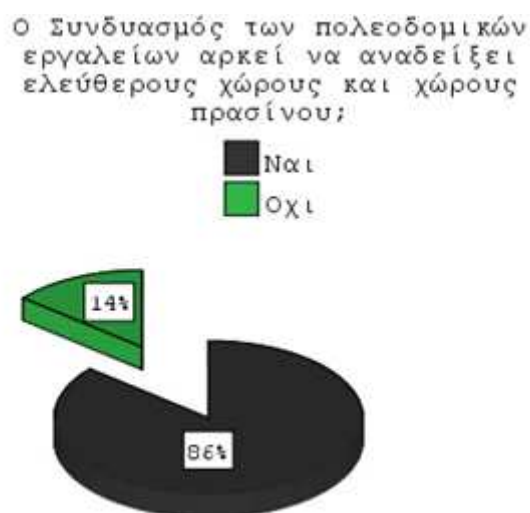
Το εάν οι ερωτηθέντες προτιμούν να διατηρηθεί ο εναπομείναν ιστορικός χαρακτήρας της πόλης ήταν λίγο πολύ προφανές και αυτό φάνηκε από το συντριπτικό ποσοστό του



Διάγραμμα 5.22

Στην ερώτηση του τύπου του κτιρίου που προτιμούν να μένουν, οι ερωτηθέντες απάντησαν κατά 84% ότι προτιμούν την μονοκατοικία ενώ το 16% απάντησε πως προτιμά την πολυκατοικία. Ας σημειωθεί

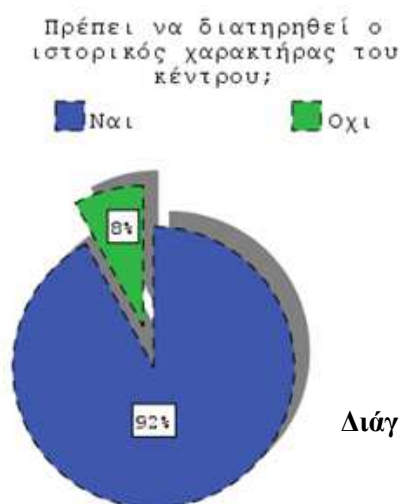
92% που απάντησαν θετικά. Το υπόλοιπο 8% μας απάντησε ύστερα από συζήτηση, ότι θέλει να δει τη Λάρισα να αλλάζει μορφή και να εκσυγχρονιστεί και να αφήσει πίσω καθετί παλιό.



Διάγραμμα 5.23

όμως εδώ ότι η πολυκατοικία που επέλεξε το 16% θεωρήθηκε από τους ίδιους ότι δεν θα ξεπερνά τους 5 ορόφους και θα βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πόλης.

Τα ψηλά κτίρια απομονώνουν τους κατοίκους της πόλης απάντησε το 88% ενώ το 12% απάντησε αρνητικά.



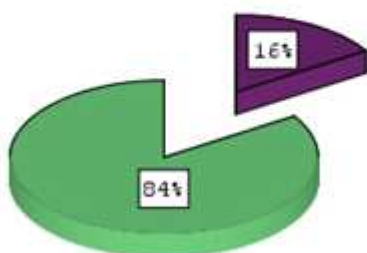
Διάγραμμα 5.24

Τέλος, στην κρίσιμη ερώτηση για το πώς πρέπει να αναπτυχθεί από δω και πέρα η Λάρισα, το 65% απάντησε πως πρέπει να αναπτυχθεί με επέκταση του σχεδίου πόλης και την ένταξη σε αυτό νέων οικιστικών περιοχών, ενώ το 35% των ερωτηθέντων

απάντησε πως πρέπει να αναπτυχθεί καθ' ύψος. Ο λόγος που μας είπαν οι περισσότεροι εξ αυτών που θέλουν την Λάρισα να αναπτύσσεται καθ' ύψος είναι η προστασία του περαστικού χώρου από ενδεχόμενες επεκτάσεις και αστικές πιέσεις που πρόκειται να συμβούν από την επέκταση της πόλης οριζόντια.

Σε τι κτίριο προτιμάτε να μένετε;

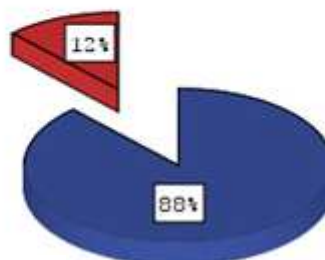
- Πολυκατοικία
- Μονοκατοικία



Διάγραμμα 5.25

Τα ψηλά κτίρια απομονώνουν τους κατοίκους;

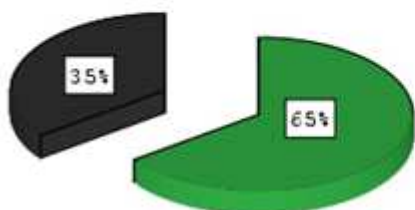
- Ναι
- Όχι



Διάγραμμα 5.26

Ποιος πρέπει να είναι ο τρόπος ανάπτυξης της Λάρισας;

- Καθ' ύψος
- Με επέκταση σχεδίου πόλης



Διάγραμμα 5.27

6. Συμπεράσματα – Προτάσεις

6.1. Συμπεράσματα

Σε όλα τα παραπάνω κεφάλαια αναλύθηκε εκτενώς η έννοια του συντελεστή δόμησης καθώς επίσης και όλες οι παράμετροι/μεταβλητές που σχετίζονται με αυτόν. Με λίγα λόγια, θα λέγαμε ότι υπάρχει εμφανής συσχέτιση, ή καλύτερα αλληλεξάρτηση, μεταξύ του ΣΔ και της αστικής ανάπτυξης μιας περιοχής. Το πώς αλληλοεπηρεάζονται και αλληλοεξαρτώνται οι δύο αυτές έννοιες είναι κάτι το οποίο είναι δύσκολο να οριστεί με σαφήνεια και ακρίβεια και εξαρτάται από πολλούς παράγοντες. Παρακάτω γίνεται μια προσπάθεια να αναλυθούν οι παράγοντες αυτοί και να εξαχθούν κάποια πορίσματα σχετικά με την αλληλεξάρτηση της αστικής ανάπτυξης και του ΣΔ.

Για τη διαχείριση της έντονης αστικοποίησης και των μεταβολών που αυτή προκαλεί στον χώρο μίας πόλης καθώς και στον περιαστικό της χώρο, θα λέγαμε ότι χρησιμοποιούνται τα εξής:

- Μέθοδος με αύξηση των Συντελεστών Δόμησης (ΣΔ) σε ορισμένες περιοχές, και καθορισμό αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών κανονισμών σχεδιασμού του χώρου.

Η πίεση για αύξηση του δομημένου ιστού που προκαλεί η πληθυσμιακή και οικονομική ανάπτυξη μπορεί να αντιμετωπισθεί με αύξηση των ΣΔ σε ορισμένες περιοχές, με ταυτόχρονη θεσμοθέτηση πολεοδομικών και αρχιτεκτονικών κανόνων για την παραγωγή όμορφου χώρου καθώς και δημιουργία περιοχών κατοικίας με χαμηλούς συντελεστές για την παραγωγή ευχάριστων χώρων για κατοικία. Με την μέθοδο αυτή δεν πιέζεται ιδιαίτερα ο περιαστικός χώρος. Παράλληλα κάποιες επεμβάσεις σε πόλεις δορυφόρους της περιφέρειας πιθανόν να μετριάσουν την άναρχη αστικοποίηση ενός μόνου αστικού πόλου.

- Μέθοδος με μείωση των ΣΔ και δημιουργία περιαστικών πόλων - «νέες πόλεις».

Στην περίπτωση αυτή η πίεση αντιμετωπίζεται με μείωση ή διατήρηση των ΣΔ σταθερών. Η δεδομένη τάση για ανάπτυξη φυσικά δεν ανακόπτεται και διαχέεται στον περιαστικό χώρο. Για την αντιμετώπιση φαινομένων άναρχης δόμησης και διάλυσης του περιαστικού ιστού θα πρέπει να οργανωθούν πόλοι (πχ. η μέθοδος των νέων πόλεων γύρω από το Παρίσι, το Λονδίνο κλπ) ώστε να απορροφήσουν οργανωμένα την πίεση και να διοχετεύσουν την δεδομένη τάση ανάπτυξης σε προκαθορισμένα σημεία εξοπλισμένα με πολεοδομικά σχέδια και αρχιτεκτονικούς αισθητικούς κανόνες δόμησης. Ισχύει και στην περίπτωση αυτή η επέμβαση στην περιφέρεια σε πόλεις δορυφόρους.

Ας δούμε τώρα το τι επικρατεί στην ελληνική επικράτεια σε δύο κατηγορίες περιοχών, τις οικιστικές και τις εμπορικές.

Οικιστικές περιοχές

➤ Υψηλές τιμές ΣΔ, ισοδυναμούν με χαμηλές τιμές ανά τ.μ

Στην περίπτωση αυτή εντάσσονται τα υποβαθμισμένα κέντρα των μεγαλουπόλεων, όπου «κυριαρχούν» τα πολύ ψηλά και πυκνοκατοικημένα κτίρια, τα οποία είναι συνήθως αρκετών δεκαετιών και το οποίο ισοδυναμεί με χαμηλό βιοτικό επίπεδο.

➤ Χαμηλές τιμές ΣΔ, ισοδυναμούν με υψηλές τιμές ανά τ.μ

Στην περίπτωση αυτή εντάσσονται τα προάστια των μεγαλουπόλεων, όπου υπάρχουν μονοκατοικίες οι οποίες είναι αραιοκατοικημένες και προσφέρουν υψηλό βιοτικό επίπεδο.

Εμπορικές περιοχές

➤ Υψηλές τιμές ΣΔ, ισοδυναμούν με υψηλές τιμές ανά τ.μ

Είναι ο λεγόμενος συντελεστής εμπορικότητας² και στην περίπτωση αυτή εντάσσονται τα κέντρα των μεγαλουπόλεων, όπου συγκεντρώνεται στο σύνολο σχεδόν των υπηρεσιών και των εμπορικών καταστημάτων.

➤ Χαμηλές τιμές ΣΔ, ισοδυναμούν με χαμηλές τιμές ανά τ.μ

Αυτό συμβαίνει διότι ο συντελεστής εμπορικότητας σε μια περιοχή εκτός κέντρου είναι αρκετά χαμηλός, εξαιτίας της μη συγκέντρωσης εμπορικών καταστημάτων και υπηρεσιών στην περιοχή.

Είναι πραγματικότητα το γεγονός ότι σε περιαστικές γειτονίες της Αθήνας και σε αρκετές επαρχιακές πόλεις παρά του ότι ισχύουν μικροί ΣΔ και χαμηλό ύψος κτιρίων το αποτέλεσμα είναι αποκρουστικό αφού η απουσία εμπνευσμένης αρχιτεκτονικής παρέμβασης δημιουργεί ακαλαίσθητα συνοθλεύματα χαμηλών κτιριακών όγκων (εμπλουτισμένων και με αυθαίρετες παραγκοειδείς προσθήκες). Αυτό που δεν έχουμε ακόμη συνειδητοποιήσει είναι ότι αν εφαρμόσουμε παντού ένα πολύ χαμηλό ΣΔ (πχ 0,4) τότε οι δεδομένες ανάγκες μας σε κτίρια θα τείνουν να διαχέονται στον περιαστικό χώρο, καταστρέφοντας σταδιακά το φυσικό περιβάλλον. Αυτό θα πρέπει να το αντιληφθούμε όλοι και να μην επικρίνουμε καθετί το οποίο διαφέρει και αποκλίνει από

² Συντελεστής Εμπορικότητας (Σ.Ε.) είναι ο συντελεστής (μεγαλύτερος ή ίσος με τη μονάδα) που εκφράζει την εμπορικότητα ενός δρόμου ή ενός τμήματος δρόμου μιας συγκεκριμένης ζώνης.

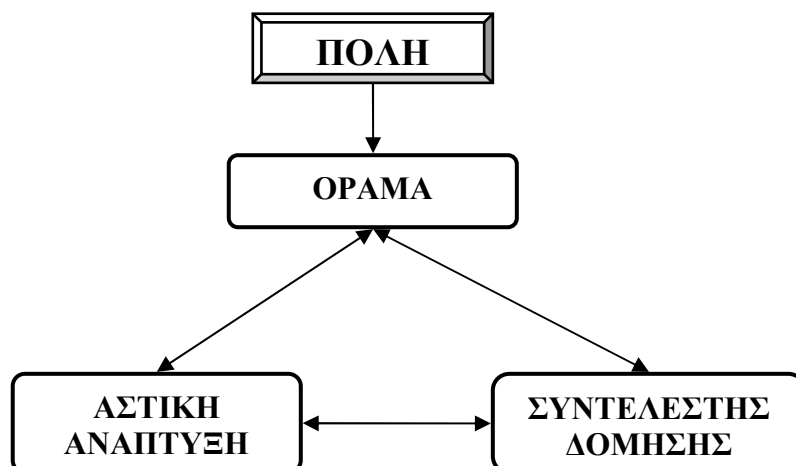
την στενή λογική του καθενός μας όπως πχ την αντίληψη ότι οι υψηλοί ΣΔ καταστρέφουν τις πόλεις, ενώ οι χαμηλοί τις βελτιώνουν. Οι παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψιν είναι πολλοί και διαφέρουν από περιοχή σε περιοχή και από περίοδο σε περίοδο.

Συνεπώς αντιλαμβανόμαστε ότι το εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού που ονομάζεται συντελεστής δόμησης αποτελεί έναν κρίσιμο παράγοντα για την αστική ανάπτυξη μιας πόλης, που είναι ικανός να διαμορφώσει είτε θετικά είτε αρνητικά μία περιοχή. Γι' αυτό το εργαλείο αυτό χρήζει ιδιαίτερης μεταχείρισης και δεν πρέπει να χρησιμοποιείται με τέτοιο τρόπο έτσι ώστε να εξυπηρετεί ατομικά συμφέροντα και συμφέροντα λίγων παρά μόνο να εξυπηρετεί το δημόσιο συμφέρον και το συμφέρον του εκάστοτε τόπου.

Επομένως, συμπεραίνουμε ότι από τη μία πλευρά η ανάπτυξη μιας πόλης «περνάει» μέσω του συντελεστή δόμησης και από την άλλη ισχύει το αντίστροφο, ότι δηλαδή η ανάπτυξη μιας πόλης μπορεί να διαμορφώσει τις τιμές του συντελεστή δόμησης. Σχέση αλληλεξάρτησης και αλληλοεπιρροής στη βάση του οράματος της κάθε πόλης. (βλ Διάγραμμα 3.1 και Διάγραμμα 3.2)

Το σίγουρο είναι ότι ο συντελεστής δόμησης είναι ένα ιδιαίτερα χρήσιμο πολεοδομικό εργαλείο για μία αστική περιοχή, παρ' όλα αυτά όμως δεν μπορεί μόνο του να επηρεάσει την ανάπτυξη μιας πόλης. Απαιτείται συνδυασμός πολεοδομικών εργαλείων αλλά και νομοθετημάτων, έτσι ώστε να διαμορφωθεί μία πόλη σύμφωνα με το όραμα που της έχουν προσδώσει. Τα εργαλεία αυτά δεν είναι άλλα από το ποσοστό κάλυψης, το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων, την πυκνότητα δόμησης, την χωρητικότητα μιας πόλης και τον συντελεστή κορεσμού (λ) της. Δεν πρέπει βέβαια να αμελούμε και τα νομοθετήματα όπως είναι ο Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (ΓΟΚ), τα εκάστοτε πολεοδομικά σχέδια των περιοχών, τις πολεοδομικές μελέτες αλλά και τις προδιαγραφές των χρήσεων γης που παίζουν κατά την γνώμη μου τον σημαντικότερο ρόλο στην ανάπτυξη ενός αστικού κέντρου.

Διάγραμμα 6.1: Συσχέτιση αστικής ανάπτυξης - ΣΔ



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Όσο αφορά την Λάρισα θα λέγαμε πως είναι μία πόλη η οποία έχει αναπτυχθεί ραγδαία κατά τις τελευταίες δεκαετίες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει είναι τα ίδια με εκείνα των μεγαλύτερων ελληνικών πόλεων, Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Η Λάρισα όμως έχει σήμερα την ευκαιρία να αλλάξει «πρόσωπο» και να γίνει μια πιο ανθρώπινη και βιώσιμη πόλη, χάρη στην εκπόνηση του νέου ΓΠΣ. Ελπίζω ότι το νέο ΓΠΣ της Λάρισας θα καταφέρει περισσότερο να σχεδιάσει με όραμα την Λάρισα του 2020 και όχι να «τακτοποιήσει» κάποια «θέματα» της πόλης.

Τα προβλήματα τα οποία αντιμετωπίζει η πόλη και τα περισσότερα εξ αυτών επισημάνθηκαν και από την έρευνα πεδίου που πραγματοποιήθηκε και αποτελούν απόψεις των κατοίκων της πόλης είναι τα εξής:

1. Υψηλές τιμές του συντελεστή δόμησης, κυρίως στο κέντρο της πόλης
2. Υψηλά ποσοστά κάλυψης, κυρίως στο κέντρο της πόλης
3. Υψηλές πυκνότητες, κυρίως στο κέντρο της πόλης
4. Ανεπάρκεια σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, συγκριτικά πάντα με τη διαθέσιμη γη και έκταση που καταλαμβάνει η πόλη καθώς επίσης και της γεωμορφολογίας του εδάφους της (πεδινό εξ ολοκλήρου)
5. Κυκλοφοριακό πρόβλημα, κυρίως κατά τις ώρες αιχμής
6. Ανεπαρκές οδικό δίκτυο σε τοπικό επίπεδο
7. Έλλειψη ρυμοτομικών σχεδίων σε πολλές Π.Ε (αδιέξοδες οδοί, δαιδαλώδης οργάνωση κλπ)
8. Ανεπάρκεια σε χώρους στάθμευσης στο κέντρο της πόλης
9. Έλλειψη ταυτότητας της πόλης

10. Σταδιακή απομάκρυνση της πόλης από τον ποταμό Πηνειό που αποτελεί «σύμβολο» της εδώ και χρόνια
11. Μονοκεντρική και όχι πολυκεντρική δομή, το οποίο έχει οδηγήσει στον κορεσμό (πληθυσμιακό αλλά και πολεοδομικό) και στην συμφόρηση του κέντρου της πόλης
12. Τσιμεντοποίηση των πλατειών και των πάρκων

Πίνακας 6.1: Εκτιμήσεις κατοίκων σχετικά με το αστικό περιβάλλον

	Βόλος	Λάρισα	Καρδίτσα	Τρίκαλα	Όλες οι πόλεις
	Μέσος όρος εκτιμήσεων				
Η ποιότητα ζωής	6,82	5,82	5,37	6,17	6,24
Το αστικό (δομημένο) περιβάλλον	5,90	5,36	6,25	5,30	5,51
Η ρύπανση (ατμόσφαιρα, ηχορύπανση κτλ.)	5,05	4,68	5,64	4,94	5,05
Το επίπεδο φτώχειας	4,52	4,80	4,39	4,22	4,50
Οι συνθήκες εργασίας	5,11	5,02	4,27	4,34	4,72
Το αίσθημα ικανοποίησης από τη γειτονιά σας	6,42	5,49	6,90	6,27	6,22
Οι διαπροσωπικές σχέσεις	5,95	5,93	7,00	7,04	6,42
Ο βαθμός εγκληματικότητας	5,33	4,23	3,64	3,83	4,33
Η αισθητική εικόνα των κτιρίων (κατοικίες, δημόσια κτίρια κτλ.)	4,85	4,27	5,44	4,60	4,75

Πηγή: Αρβανιτίδης, Πετράκος, Παυλέας, Άστυ Θεσσαλών, Οικονομική και Κοινωνική Διάρθρωση των Θεσσαλικών πόλεων, 2007

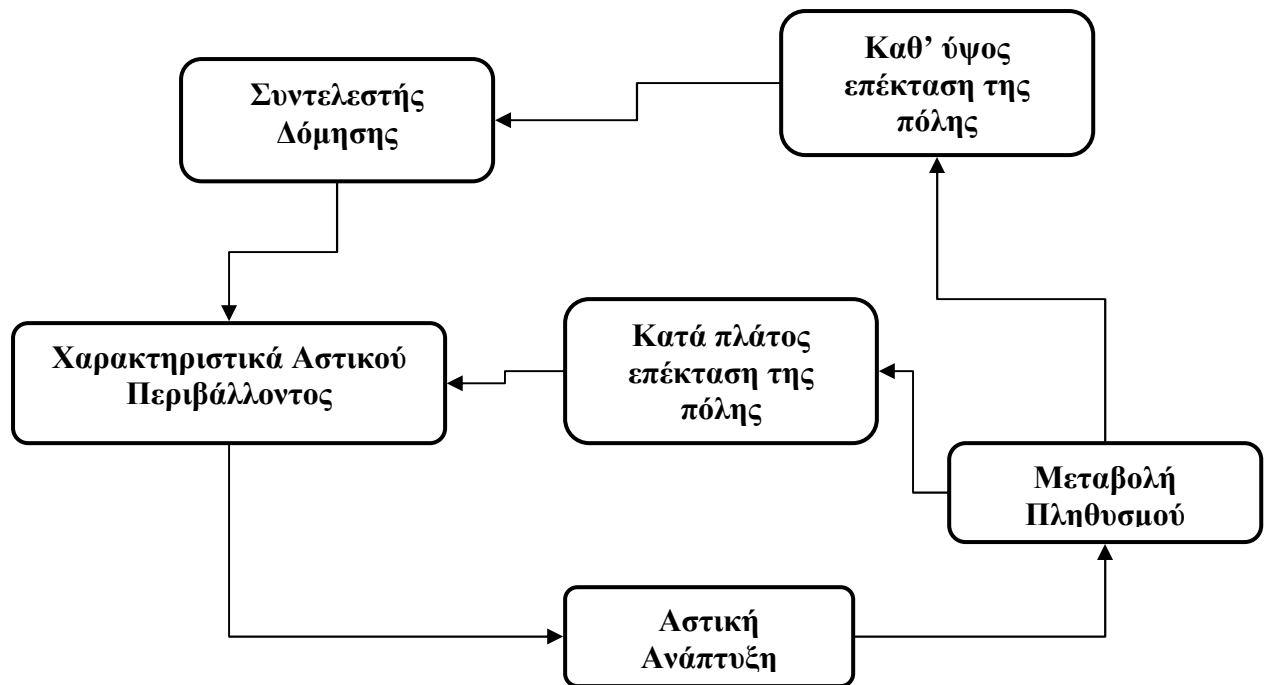
Στον παραπάνω πίνακα επιβεβαιώνονται όλα όσα έχουν προαναφερθεί για την πόλη της Λάρισας καθώς παρατηρούμε ότι οι κάτοικοι της:

- Θεωρούν την ποιότητα της ζωής τους πολύ χαμηλή
- Θεωρούν το αστικό (δομημένο) περιβάλλον της πόλης υποβαθμισμένο
- Έχουν το πιο χαμηλό αίσθημα ικανοποίησης από την γειτονιά συγκριτικά με τις άλλες πόλεις της Θεσσαλίας αλλά και τον μέσο όρο όλων των θεσσαλικών πόλεων
- Έχουν αναπτύξει σε χαμηλό βαθμό τις διαπροσωπικές τους σχέσεις
- Θεωρούν την αισθητική εικόνα των κτιρίων (κατοικίες, δημόσια κτίρια) κακή και υποβαθμισμένη

Στην αντίπερα όχθη, η Λάρισα έχει να επιδείξει σημαντική πρόοδο σε πολλά ζητήματα, τα κυριότερα εκ των οποίων είναι τα εξής:

1. Δίκτυο πεζοδρόμων, εδώ και πολλά χρόνια
2. Δίκτυο ποδηλατοδρόμων κατά τα τελευταία έτη
3. Ύπαρξη περιοχών/προαστίων σε μικρή σχετικά απόσταση από το κέντρο, που προσφέρουν υψηλό βιοτικό επίπεδο κυρίως σε οικογένειες
4. Ύπαρξη αρκετών πλατειών και πάρκων με κυριότερο το πάρκο Αλκαζάρ

Διάγραμμα 6.2: Σχέση αλληλεξάρτησης ΣΔ και αστικής ανάπτυξης



Πηγή: Πολύζος, Καραμήτσιου 2009

6.2. Προτάσεις

Συντελεστής Δόμησης**Πίνακας 6.2 Προτεινόμενοι ΣΔ**

Πολεοδομική Ενότητα	Προτεινόμενος Μέσος ΣΔ
1	1,8
2	1,2
3	1,1
4	1,9
5	1,5
6	1,0
7	1,0
8	1,0
9	1,2
10	1,2
11	1,0
12	-
13	1,1
14	1,0
15	1,0
16	1,2
17	1,1
18	0,9

Κατ' αρχήν θεωρώ αναγκαίο το νέο ΓΠΣ της πόλης να λάβει σοβαρά υπ' όψη τόσο το Ρυθμιστικό Σχέδιο όσο και τα ΓΠΣ των όμορων Δήμων, καθώς πιστεύω ότι η Λάρισα στο άμεσο μέλλον θα κληθεί να παίξει το ρόλο ενός Μητροπολιτικού Δήμου. Αυτό, μάλιστα, είναι εφικτό καθώς την περίοδο αυτή - παράλληλα με το ΓΠΣ της Λάρισας - συζητείται το Ρυθμιστικό Σχέδιο και τα ΓΠΣ αρκετών γειτονικών Δήμων. Ωστόσο, άποψή μου είναι πως η συζήτηση περί του ρυθμιστικού πρέπει να προηγηθεί και να υπάρξει διεξοδική διαβούλευση με τους όμορους Δήμους.

Οι προτάσεις που θα αναπτυχθούν στις επόμενες παραγράφους και αφορούν την πόλη της Λάρισας, θα χωριστούν ανά κατηγορίες έτσι ώστε να γίνουν πιο εύκολα κατανοητές και να επιτευχθεί ο απώτερος στόχος που δεν είναι άλλος από την ανάπτυξη της Λάρισας σε όλους τους τομείς.

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Στο κεφάλαιο 1.5 παρουσιάστηκαν για την πόλη της Λάρισας οι πίνακες και οι χάρτες με τους ισχύοντες και τους νέους μέσους συντελεστές δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα. Όπως είναι εμφανές από την άμεση παρατήρηση των πινάκων και των χαρτών του κεφαλαίου 1.5, το νέο πολεοδομικό σχέδιο της Λάρισας προτείνει μείωση στους μέσους συντελεστές δόμησης στις πολεοδομικές ενότητες που είναι ήδη κορεσμένες (βλ. Χάρτη 3.10) και η μείωση αυτή στοχεύει στο να επεκταθεί η πόλη νοτιοδυτικά και να αποφευχθούν ενδεχόμενα προβλήματα στις ήδη κορεσμένες πολεοδομικές ενότητες. Ωστόσο, κατά την γνώμη μου, οι μέσοι συντελεστές δόμησης στο κέντρο της πόλης θα

έπρεπε να έχουν τιμές κάτω του 2 έτσι ώστε να καταφέρουμε να αντιστρέψουμε την κακή εικόνα των κεντρικών πολεοδομικών ενότητων.

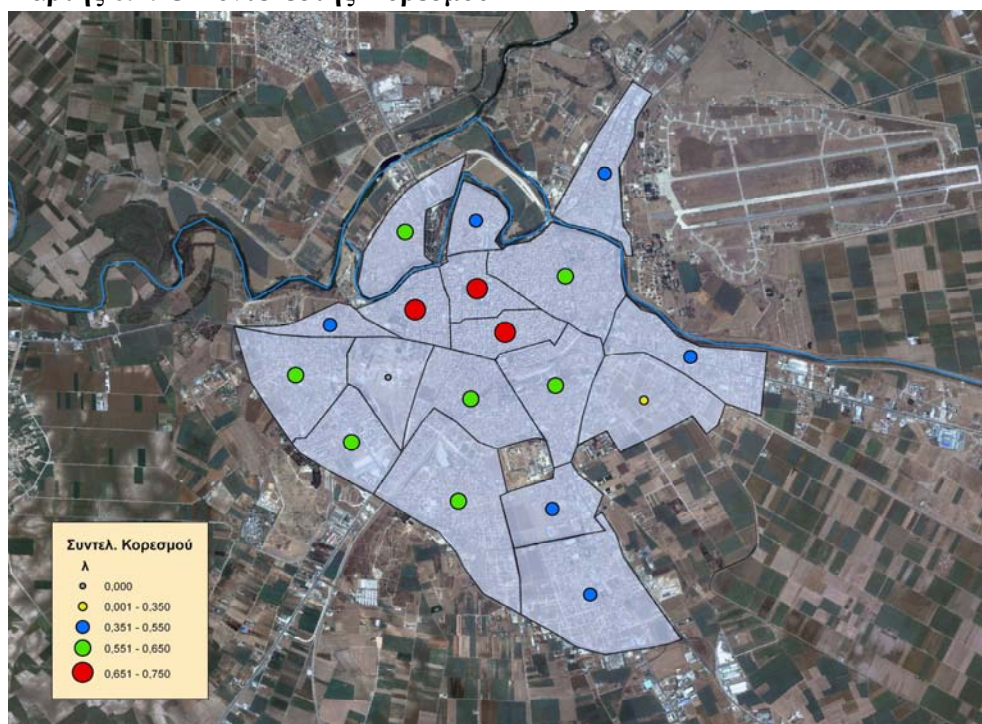
Στον Πίνακα 6.2, παρουσιάζονται οι παρεμβάσεις/προτάσεις μου σχετικά με τις τιμές των συντελεστών δόμησης (δεδομένης όμως της αλλαγής στις τιμές του ΣΔ που προτείνεται στο νέο ΓΠΣ 2008), οι οποίες πιστεύω πως θα καταφέρουν να αναβαθμίσουν τις κεντρικές περιοχές της πόλης, οι οποίες παρουσιάζουν έλλειψη μεγάλων ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου και η πυκνότητα δόμησης τους είναι αρκετά υψηλή (βλ. Χάρτη 3.11).

Πιο συγκεκριμένα, οι μειώσεις των μέσων συντελεστών δόμησης που προτείνω είναι οι εξής:

- Στην πολεοδομική ενότητα 1 μείωση του Σ.Δ από 2,0 που προτείνει το νέο ΓΠΣ, σε 1,8
- Στην πολεοδομική ενότητα 4 μείωση του Σ.Δ από 2,1 που προτείνει το νέο ΓΠΣ, σε 1,9
- Στην πολεοδομική ενότητα 5 μείωση του Σ.Δ από 1,7 που προτείνει το νέο ΓΠΣ, σε 1,5

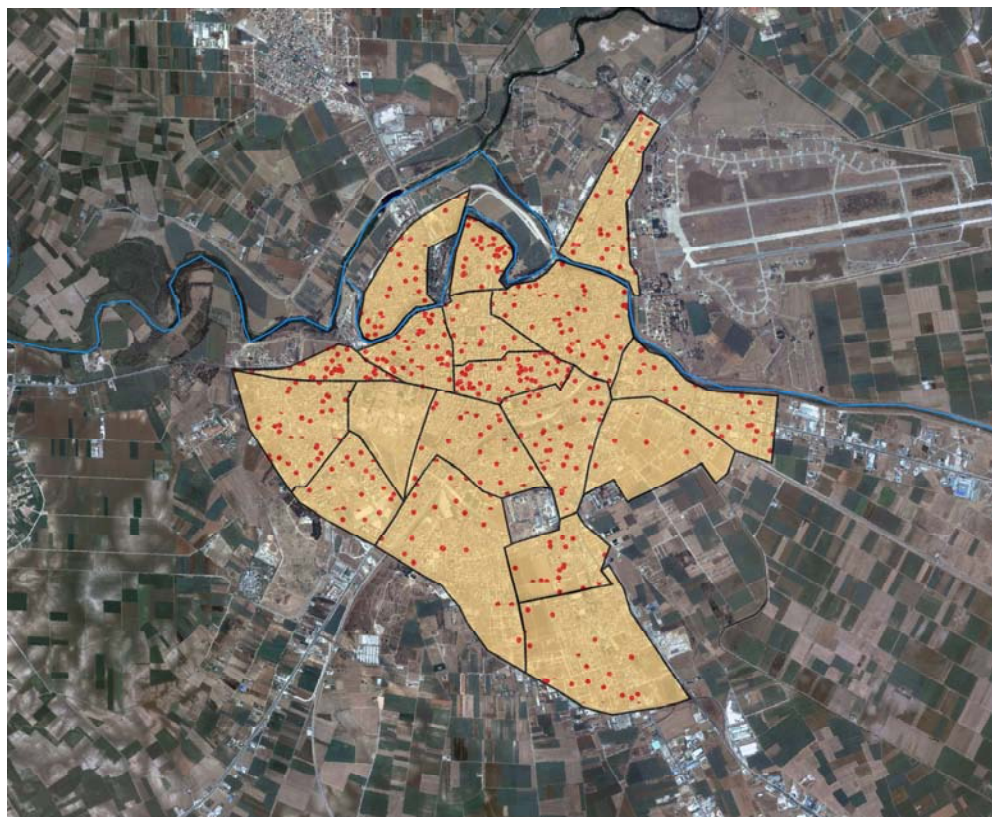
Όσο αφορά τις μη κεντρικές πολεοδομικές ενότητες, πιστεύω πως το 1,2 που έχει οριστεί ως ανώτερο όριο για τις περιοχές αυτές είναι αρκετά καλό και δεν χρήζει μεταβολής.

Χάρτης 6.1: Ο Συντελεστής Κορεσμού λ



Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Χάρτης 6.2: Η Πραγματική Πυκνότητα



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Όπως είναι λογικό, εφόσον μειώνονται οι μέσοι συντελεστές δόμησης στις κεντρικές πολεοδομικές ενότητες της Λάρισας και παράλληλα μένουν σταθεροί οι συντελεστές δόμησης στις υπόλοιπες πολεοδομικές ενότητες, τότε θα αυξηθεί ο πληθυσμός των περιοχών εκτός κέντρου, έως ότου αγγίξουν τα ανώτατα όρια του εκάστοτε συντελεστή κορεσμού. Για να μην συμβεί αυτό, προτείνω την επέκταση της πόλης προς το νοτιοδυτικό της τμήμα (όπως και στο νέο ΓΠΣ) αλλά με την θέσπιση διαφόρων όρων και περιορισμών έτσι ώστε να αποφευχθούν κρίσιμα ζητήματα σχετικά με την άναρχη και ανεξέλεγκτη χωροθέτηση των νέων οικισμών αλλά επίσης και με το νέο χρηματιστήριο γης (απότομη άνοδος τιμών) των περιοχών οι οποίες προβλέπεται να αποτελέσουν τους νέους οικιστικούς υποδοχείς της Λάρισας.

Τέλος, πρότασή μου είναι να δοθούν υψηλοί συντελεστές δόμησης για την περιοχή του κέντρου (ΣΔ κάτω από 2), μόνο όμως για τα κτίρια τα οποία προορίζονται αυστηρά για τις ακόλουθες χρήσεις γης:

- Υπηρεσίες
- Εμπόριο
- Αναψυχή

Όσο αφορά την κατοικία, όπως ανέφερα και παραπάνω, πρότασή μου είναι να μειωθούν οι υψηλοί συντελεστές δόμησης έτσι ώστε οι νέες κατοικίες να είναι χαμηλές, ανθρώπινες και κυρίως βιώσιμες.

Ο λόγος που προτείνω υψηλούς συντελεστές δόμησης για τις υπηρεσίες, το εμπόριο και την αναψυχή είναι διότι τα κτίρια που «φιλοξενούν» τις χρήσεις αυτές έχουν την τάση να συγκεντρώνουν πληθώρα ατόμων και συνεπώς είναι προτιμότερο να βρίσκονται στα ίδια πολυώροφα κτίρια παρά να είναι χωροθετημένα διάσπαρτα. Επίσης, αν όλες οι δημόσιες υπηρεσίες συγκεντρώνονται σε πολυώροφα κτίρια τότε θα εξυπηρετούνται πολύ καλύτερα οι κάτοικοι της πόλης (εργαζόμενοι και πελάτες) δίχως να χρειάζεται να μεταβούν σε διαφορετικά μέρη. Όμως, η πρόταση αυτή έχει και κάποιες παραμέτρους που πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη, με κυριότερη αυτή των χώρων πάρκινγκ που θα πρέπει να δημιουργηθούν εξαιτίας της υπερσυγκέντρωσης των ΙΧ.

Παράλληλα, προτείνω και μείωση στα ποσοστά κάλυψης, από 70% (ΓΟΚ 1985) σε 50% - 60%, ανάλογα με την περιοχή που βρίσκεται το κτίριο. Από την ισχύουσα νομοθεσία, μόλις το 30% που απομένει, είναι διαθέσιμο για ελεύθερους χώρους, χώρους πρασίνου και πάρκινγκ. Με λίγα λόγια, υπάρχει μία «τραμπάλα» όπου από τη μία πλευρά βρίσκεται ο οικοδομικός όγκος και από την άλλη οι ελεύθεροι χώροι και η σχέση που συνδέει τις δύο μεταβλητές είναι αντιστρόφως ανάλογη. Επομένως, όταν δημιουργούμε κτίρια πρέπει να δημιουργούμε και αντίστοιχο ελεύθερο χώρο στο οικοπέδο, στο οικοδομικό τετράγωνο, στη γειτονιά και γενικότερα στην πόλη.

Επίσης, προτείνω να υιοθετηθεί η λογική της «απόσυρσης ορόφων», μία πρόταση που έχει ειπωθεί και παλαιότερα, δίχως όμως να έχει εφαρμοστεί σήμερα. Στη λογική αυτή, οι ιδιοκτήτες των προς απόσυρση ορόφων θα έχουν το δικαίωμα να κάνουν μεταφορά του συντελεστή δόμησης σε άλλες περιοχές.

Επιπλέον, πρέπει να γίνει και χρήση των διατάξεων που επιβάλλουν την δημιουργία κοινόχρηστων χώρων. Για παράδειγμα, όταν υπάρχει ένα άκτιστο οικόπεδο το οποίο επιθυμούμε να παραμείνει ελεύθερος χώρος, δημόσιος και κοινόχρηστος χώρος, τότε οι περίοικοι θα πρέπει να «πληρώσουν» έτσι ώστε να δημιουργηθεί η λεγόμενη εικοσάμετρη λωρίδα. Οι κάτοικοι των περικείμενων οικοδομικών τετραγώνων θα πρέπει, σε συνεργασία με το δήμο, να πληρώνουν ένα ποσό το οποίο να καλύπτει το κόστος του οικοπέδου που παραμένει αδόμητο. Στη συνέχεια, ο χώρος απαλλοτριώνεται, οι ιδιοκτήτες αποζημιώνονται και ο χώρος γίνεται κοινόχρηστος και δημόσιος. Ελεύθερο οικόπεδο θα πρέπει να υπάρχει ανά ένα οικοδομικό τετράγωνο,

έτσι ώστε να ενοποιούνται οι ακάλυπτοι χώροι για να παρκάρουν οι κάτοικοι τα αυτοκίνητά τους. Αν συμβεί αυτό, τότε αυτόματα τα αυτοκίνητα παύουν να βρίσκονται σε δημόσιο χώρο και επομένως απελευθερώνεται δημόσιος χώρος, αυξάνονται τα πεζοδρόμια και φυτεύονται δέντρα.

Βέλτιστος ΣΔ³ για την Λάρισα

Εμβαδό Λάρισας = 19.000 στρ

Εμβαδό ΟΤ $\approx 70\% * 19.000$ στρ. = 13.300 στρ. (το συνολικό εμβαδό των οικοδομικών τετραγώνων)

- Για i) ΣΔ = 1,
- ii) Ποσοστό Κάλυψης = 70% για κατοικία,
- iii) Ποσοστό Κάλυψης = 30% για ΚΧ-ΚΦ

Ισχύουν τα εξής: $13.300 * 0,70 = 9.310$ στρέμματα κατοικίας

- $9.310.000$ τμ / 40 τμ ανά κάτοικο = 232.750 κάτοικοι χωράνε στην έκταση της Λάρισας με ΣΔ = 1

Αντίστροφα:

- 125.000 κάτοικοι (πληθυσμός Λάρισας) * 40 τμ/κάτοικο = 5.000 στρ.
- 5.000 στρ / 9.310 στρ $\approx 0,54$ είναι ο ΣΔ που μπορεί να καλύψει τις ανάγκες για κατοικία σήμερα.

Ο πληθυσμός της Λάρισας κατά το έτος 2021 προβλέπεται να ανέρχεται περίπου στους 162.000 κατοίκους.

Οπότε: 162.000 κάτοικοι * 40 τμ/κάτοικο = 6.480 στρ. θα χρειαστούν συνολικά για κατοικία

- 6.480 στρ / 9.310 στρ $\approx 0,7$ είναι ο Βέλτιστος ΣΔ για να καλυφθούν οι ανάγκες κατά το 2021

³ Οι ΣΔ προκύπτουν με δεδομένη την σημερινή έκταση της πόλης, χωρίς δηλαδή ενδεχόμενες επεκτάσεις, και αφορούν τον Μέσο ΣΔ ανά ΠΕ.

Μοντέλο οικιστικής ανάπτυξης

Το μοντέλο οικιστικής ανάπτυξης θα πρέπει να είναι σαφώς αναγνωρίσιμο ως οργανωμένο. Οι κεντρικές λειτουργίες στην πόλη διαχέονται στον αστικό ιστό χωρίς αιτιολόγηση. Με παράλληλο κυκλοφοριακό σχεδιασμό, θα πρέπει η πόλη να αναπτυχθεί με πολυκεντρικές αστικές δομές όχι όμως ως επέκταση του υφιστάμενου ιστού, αλλά ως πόλοι ισχυρά συνδεδεμένοι με το κέντρο με κυκλοφοριακούς άξονες, κυρίως βορρά – νότου, με μεγάλες ζώνες ή τομείς αστικού και περιαστικού πρασίνου να παρεμβάλλονται. Επίσης, προτείνεται να γίνουν σαφείς αναφορές στην ανάπτυξη περιφερειακά, έξω από τα διοικητικά όρια του Δήμου.

Για παράδειγμα, ο οικισμός της Γιάννουλης έχει ουσιαστικά ενωθεί με την πόλη, χωρίς να υπάρχει εκτίμηση γι' αυτό, όπως δεν υπάρχει και πρόβλεψη για τις ρυπογόνες βιομηχανίες στο βορρά. Επίσης, σημαντικό είναι όλα τα δίκτυα να περνούν το ποτάμι, ώστε να γίνει κτήμα της πόλης και να πάψει να λειτουργεί ως φραγμός και θα πρέπει να αναζητηθεί η δυνατότητα ανάπτυξης της πόλης και πέρα από αυτό.

Επιπλέον, προτείνεται η δημιουργία ενός νέου κέντρου, υψηλού - υπερτοπικού επιπέδου λειτουργιών στα Ν.Δ. της πόλης, διότι τα περιθώρια του σημερινού κέντρου της πόλης για μείζονες αναδιαρθρώσεις είναι περιορισμένα.

Τέλος, προτείνεται η δημιουργία νέων οργανωμένων οικιστικών αναπτύξεων (ΠΕΡΠΟ) στην ευρύτερη περιοχή της Λάρισας (εντός και εκτός Δήμου) διότι σύμφωνα με το ΓΠΣ 2008 προκύπτει για το έτος 2021, υπέρβαση της «αποδεκτής» χωρητικότητας κατά 24% περίπου (πληρότητα $1,24 > 1,00$).

Το συνολικό έλλειμμα χωρητικότητας 31.282 κατοίκων προέρχεται από έλλειμμα χωρητικότητας 52.975 κατοίκων στις κεντρικές κυρίως πολεοδομικές ενότητες (Π.Ε.: 1,2,3,4,5,6,7,10,11,13 και 16) και περίσσειμα χωρητικότητας 21.692 κατοίκων στις υπόλοιπες περιφερειακές (Π.Ε.: 8,9,14,15,17,18).

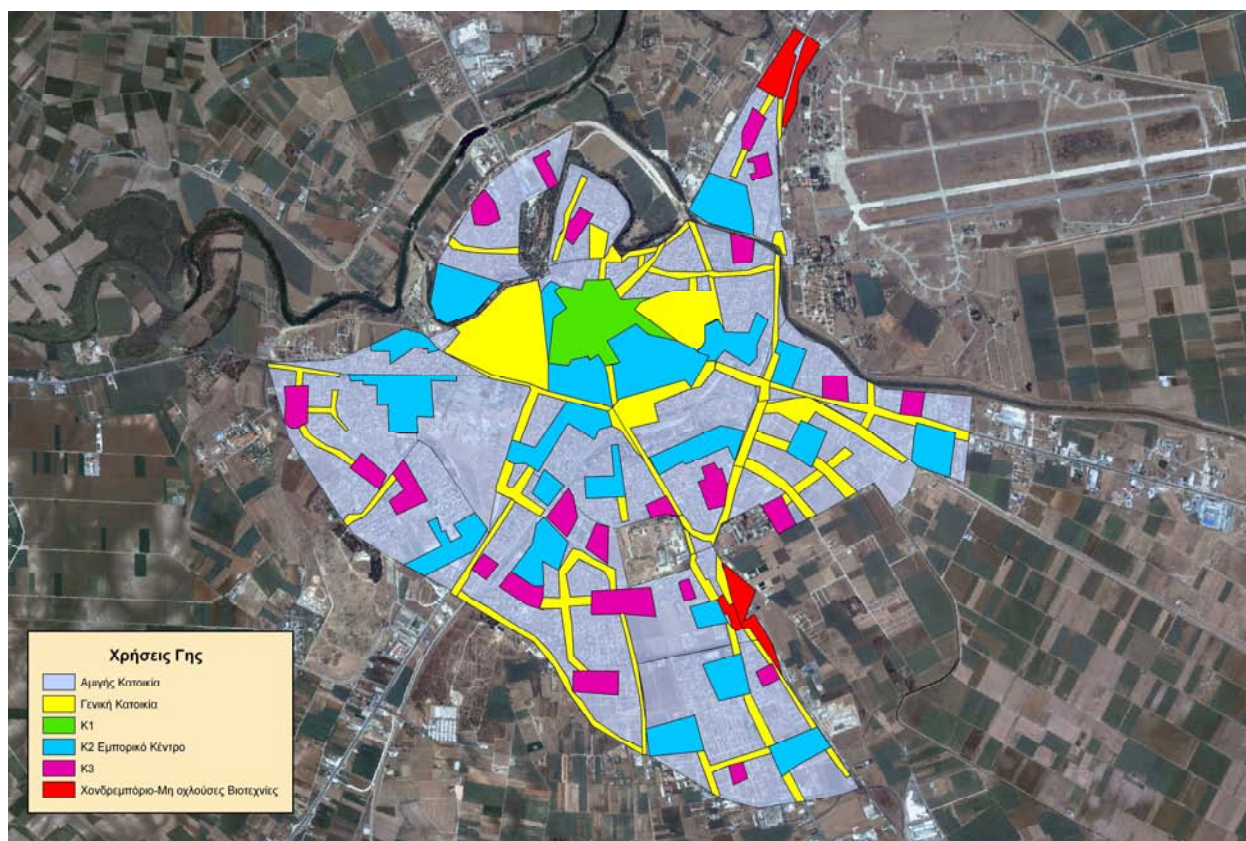
Με βάση τα στοιχεία της ανάλυσης και τις υπάρχουσες τάσεις για ζήτηση κατοικίας αυξημένων απαιτήσεων, είναι ρεαλιστικό να υποθέσουμε ότι το έλλειμα χωρητικότητας που εμφανίζεται στις κεντρικές Π.Ε. θα καλυφθεί κατά το ήμισυ μόνο στις Π.Ε. που εμφανίζουν περίσσειμα ή σε κοντινούς οικισμούς όπως η Τερψιθέα και η Νίκαια. Απομένει επομένως ζήτηση περίπου 26.500 ατόμων που δικαιολογούν την εξεύρεση οργανωμένων οικιστικών υποδοχέων, επεκτάσεων ή/και ΠΕΡΠΟ, όπου προτείνονται μέσοι ΣΔ 0,3 έως 0,6 για τις νέες περιοχές κατοικίας – αστικών λειτουργιών και 0,8 για τις περιοχές παραγωγικών δραστηριοτήτων. Για τις περιοχές μέσα στον οικιστικό ιστό προτείνονται ΣΔ έως 0,8.

Χρήσεις γης

Οι χρήσεις γης αποτελούν μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους που αφορούν την πόλη και σχετίζονται άμεσα με την έννοια του συντελεστή δόμησης και κατ' επέκταση με την ανάπτυξη μιας πόλης. Είναι γεγονός ότι ανάλογα με τις χρήσεις που επιτρέπονται σε μία περιοχή, δημιουργούνται οι λεγόμενες «αναβαθμισμένες» και «υποβαθμισμένες» περιοχές και αυτό δείχνει την σπουδαιότητα και την σοβαρότητα την οποία οφείλουν να δείχνουν οι υπεύθυνοι των πολεοδομικών σχεδίων σε κάθε καθορισμό χρήσεων γης.

Για την πόλη της Λάρισας προτείνεται η ενθάρρυνση της εγκατάστασης μικτών χρήσεων διότι ο διαχωρισμός της κατοικίας από τις υπόλοιπες χρήσεις είναι μια από τις αιτίες της εντατικοποίησης της χρήσης του αυτοκινήτου αλλά και του διαχωρισμού της πόλης σε δύο τομείς: των «ευγενών» και των άλλων χρήσεων. Επίσης, προτείνεται η κατάργηση της εκτός σχεδίου δόμησης και ο καθορισμός χρήσεων γης στην ύπαιθρο.

Στον Χάρτη 3.12 παρουσιάζονται οι προτεινόμενες χρήσεις οι οποίοι καλύπτουν την έκταση του Δ.Δ Λάρισας και έχουν ως στόχο αφενός την ομαλή λειτουργία της πόλης και αφετέρου την «εξισορρόπηση» των ανισοτήτων μεταξύ των πολεοδομικών ενοτήτων της πόλης.

Χάρτης 6.3: Οι προτεινόμενες χρήσεις γης

Πηγή: Ίδια Επεξεργασία

Αστικό πράσινο

Η Λάρισα είναι μια πόλη που λόγω της γεωμορφολογίας του εδάφους της (πεδινό εξ ολοκλήρου), θα έπρεπε να έχει μεγάλο ποσοστό αστικού πρασίνου εντός του αστικού της χώρου. Παρ' όλα αυτά, η πόλη δεν έχει μεγάλους «πνεύμονες» πρασίνου και αυτό το γεγονός θα μπορέσει να επιλυθεί από το νέο πολεοδομικό σχέδιο το οποίο είναι εμφανώς πιο εξελιγμένο από αυτό του 1985, και επιχειρεί να επιλύσει τα σημαντικά «πράσινα» προβλήματα της πόλης. Προσωπικά πιστεύω ότι:

1. Δεν πρέπει να πολεοδομηθούν εξ ολοκλήρου οι μεγάλοι δεσμευμένοι χώροι της πόλης (στρατιωτικές εκτάσεις, ΟΣΕ, ΕΘΙΑΓΕ) αλλά να χαρακτηριστούν σαν πράσινο .
2. Για το ΑΤΑ, συμφωνώ με την πρόταση της υπηρεσίας για μεταφορά στην 110 ΠΜ, ωστόσο προτείνω ο απελευθερωμένος χώρος του ΑΤΑ να παραμείνει κοινόχρηστος και χώρος πρασίνου
3. Πρέπει να αυξηθούν οι χώροι πρασίνου σε κλίμακα γειτονιάς και συνοικίας, με ανάπτυξη ενός σαφούς και ενιαίου δικτύου πρασίνου, εξοπλισμένοι χώροι με

εγκαταστάσεις αναψυχής και συνδεδεμένοι με δίκτυο πεζοδρόμων που θα διαμορφώνουν διαδρομές αναψυχής,

4. Πρέπει να αυξηθεί το περιαστικό πράσινο εκτός απ' αυτό του Μεζούργλου (το μόνο, εξάλλου, που ορίζει η μελέτη) στους χώρους στρατοπέδων, στην εσωτερική κοίτη του Πηνειού και σε εκτός σχεδίου περιοχές

Συνοικίες

1. Είναι αναγκαία η αναβάθμιση των υποβαθμισμένων συνοικιών της πόλης με πρώτη εκείνη της Νέας Σμύρνης. Συμφωνώ με την πρόταση της υπηρεσίας να οριστεί η Ν. Σμύρνη ως «περιοχή ανάπλασης», όμως για να διατηρηθεί η κοινωνική συνοχή θα πρέπει να ληφθεί πρόνοια για την αποσυμφόρηση της συνοικίας με την μετεγκατάσταση των Νταμαριών.
2. Επίσης, στα σχέδια περί «ανάπλασης», πέραν του Φρουρίου, καλό θα ήταν να συμπεριληφθούν και άλλες συνοικίες της πόλης, όπως η Χαραυγή και οι Αμπελόκηποι.
3. Οι προτεινόμενες επεκτάσεις του νέου ΓΠΣ, δημιουργούν μια διπολική επέκταση που «χωρίζει» την πόλη στο «βαρέων χρήσεων βόρειο τμήμα» και στο «ευγενών χρήσεων νότιο». Αυτό θα πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα διότι τείνει να διαχωρίσει την πόλη και να δημιουργήσει προϋποθέσεις συγκρότησης «καλών και κακών» περιοχών, κάτι το οποίο υποβαθμίζει ακόμη περισσότερο τη Νέα Σμύρνη.
4. Επίσης, η επέκταση, με τη μορφή που προτείνεται, «ξεκόβει» την πόλη από την ιστορική συνύπαρξή της με τον Πηνειό και μένει ανεκμετάλλευτη η περιοχή πέριξ του ποταμού η οποία χρήζει φυσικής ομορφιάς.

Υποδομές

1. Προτείνεται η ενοποίηση των πεζοδρόμων και των ποδηλατοδρόμων, με την δημιουργία ολοκληρωμένου δικτύου (βλ. Χάρτη δικτύου πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων).
 - ο Μετατροπή των πεζοδρόμων (αμιγούς χρήσης) σε δρόμους ελεγχόμενης/ήπιας κυκλοφορίας για να υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας χώρων στάθμευσης στις κατοικίες, σε περιοχές κατοικίας όπου υπάρχουν πεζόδρομοι.
 - ο Οι ποδηλατόδρομοι προτείνεται να δημιουργηθούν σε τμήματα οδών που από ταχείας κυκλοφορίας μετατρέπονται σε οδούς με εντονότερα αστικά

χαρακτηριστικά και έχουν επάρκεια πλάτους (Παλιά Εθνική Αθηνών-Λαρίσης, Ιωαννίνων, Τρικάλων).

2. Σχετικά με το οδικό δίκτυο της πόλης και τις νέες εξελίξεις που πρόκειται να λάβουν χώρα σύντομα προτείνονται τα εξής:

- Η Παλιά Εθνική οδός Λάρισας – Αθηνών θα πρέπει να μετατραπεί σε οδό αστικού και εμπορευματικού χαρακτήρα. Η νέα της λειτουργία θα πρέπει να περιλαμβάνει την συμπερίληψη των παράπλευρων οδών, οκτώ με εννέα κυκλοφοριακούς κόμβους, και πιθανά έναν ποδηλατόδρομο.
- Η οδός Βόλου προτείνεται να αποτελέσει σημαντικό οδικό άξονα διότι και από τις δύο πλευρές της οποίας υπάρχει ισχυρή τάση συγκέντρωσης εμπορικών δραστηριοτήτων.
- Η οδός Ιωαννίνων - που μετά την λειτουργία του νέου οδικού τμήματος από την οδό Καλλιθέας προς την οδό Ιωαννίνων, δια του ανισόπεδου κόμβου Λαγού, θα πάψει να λειτουργεί σαν η κύρια οδική σύνδεση της Λάρισας με τα Τρίκαλα και τα Ιωάννινα – προτείνεται να μετατραπεί σε αστική οδό.
- Τέλος, η οδός Τρικάλων που μετά την ενδεχόμενη λειτουργία τη ευρύτερης παράκαμψης Λάρισας από νότια και νοτιοδυτικά (από Νίκαια προς Τερψιθέα) και την επίσης ενδεχόμενη επέκταση του σχεδίου πόλης και νότια από αυτήν, προτείνεται να μετατραπεί σε οδό αστικών χρήσεων με ποδηλατόδρομο και παράπλευρες οδούς. Η μετατροπή αυτή θα είναι ιδιαίτερα χρήσιμη αν συμπεριληφθούν στον αστικό ιστό της Λάρισας και οι μικτές χρήσεις της περιοχής Μεζούργλου (Νοσοκομείο, Μουσείο, αθλητικές εγκαταστάσεις και νέο γήπεδο της ΑΕΛ, Πανεπιστημιακές εγκαταστάσεις κλπ.).

Επιπλέον, τις προτάσεις για το οδικό δίκτυο της Λάρισας συμπληρώνουν και ορισμένες κυκλοφοριακές διευθετήσεις, είτε με την μορφή έργων είτε με την μορφή μέτρων όπως είναι οι διευθετήσεις για αυτόνομη κυκλοφοριακή λειτουργία ορισμένων χρήσεων/εγκαταστάσεων (π.χ. Νοσοκομείο, νέο γήπεδο) στο Μεζούργλο, λόγω των ιδιαίτερων κυκλοφοριακών απαιτήσεων αυτών των χρήσεων.

3. Οι σιδηροδρομικές γραμμές αποτελούν φραγμό στην ομαλή ανάπτυξη της πόλης, και πρότασή μου είναι να υπογειοποιηθούν σε όλη την έκταση της πόλης. Όσο αφορά την περιοχή του επιβατικού σταθμού, επιθυμητές είναι οι χρήσεις κέντρου

πόλης. Πιστεύω ότι η υπογειοποίηση των γραμμών είναι και από οικονομικής άποψης πιο συμφέρουσα από την πρόταση του ΟΣΕ για κατασκευή τεσσάρων υπόγειων διαβάσεων.

4. Προτείνεται η μεταφορά του σταθμού υπεραστικών ΚΤΕΛ σε περιοχή πλησίον του επιβατικού σταθμού ΟΣΕ, έτσι ώστε να καταστεί εύκολη και προσιτή σε όλους η μετεπιβίβαση, η οποία παίζει πρωταρχικό ρόλο στις σύγχρονες και ανεπτυγμένες κοινωνίες.
5. Προτείνεται η συνέχιση της ολοκλήρωσης του εξωτερικού δακτυλίου της πόλης, έτσι ώστε να αποσυμφορηθούν οι οδικοί άξονες των κεντρικών πολεοδομικών ενοτήτων (βλ. Χάρτη οδικού δικτύου).
6. Προτείνεται η αύξηση των χώρων στάθμευσης στο κέντρο κυρίως της Λάρισας όπου είναι σημαντική για την βελτίωση της στάθμευσης οχημάτων η καθιέρωση ελάχιστου απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων σε νέες οικοδομές που έχουν χρήση κατοικίας. Η υπάρχουσα και χρησιμοποιούμενη αναλογία της μίας θέσης στάθμευσης ανά 200 τ.μ.κατοικίας κρίνεται ανεπαρκής. Η νέα ρύθμιση θα πρέπει να γίνει, όχι στην λογική του συντελεστή δόμησης, όπως διαφαίνεται (και κυρίως όχι στην καθιέρωση αύξησης του αριθμού των τ.μ. κατοικίας ανα θέση στάθμευσης, όπου υπάρχουν υψηλοί συντελεστές δόμησης, πράγμα που θα επιδεινώσει την κατάσταση) αλλά δεικτών παροχής/χωρητικότητας στάθμευσης ανα πολεοδομική ενότητα. Στη λογική αυτή, η καθιέρωση ελάχιστου απαιτούμενου αριθμού θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων σε νέες οικοδομές που έχουν χρήση κατοικίας είναι προτιμότερο να γίνεται στη βάση του αριθμού διαμερισμάτων της οικοδομής, και όχι των τετραγωνικών μέτρων συνολικά για την οικοδομή.
7. Ο βιολογικός καθαρισμός βρίσκεται πια μέσα στον ιστό της πόλης. Συμφωνώ με την πρόταση της υπηρεσίας για δημιουργία νέου και σε νέα θέση, αλλά πιστεύω ότι πρέπει να διερευνηθεί και το ενδεχόμενο της μετεγκατάστασης του λειτουργούντος σε περιοχή που θα καθοριστεί χαμηλής όχλησης σύμφωνα με τις χρήσεις γης. (βλ Χάρτη 6.3)

Μέσα Μαζικής Μεταφοράς

Επειδή η Λάρισα είναι μία πόλη που οι ρυθμοί ανάπτυξής της είναι αρκετά ταχείς και ο πληθυσμός της αυξάνεται ολοένα και περισσότερο, θα πρέπει να αναζητηθούν λύσεις και σε επίπεδο μεταφοράς έτσι ώστε να μην δημιουργηθούν αποξενωμένες περιοχές οι οποίες θα αντιμετωπίζουν προβλήματα σύνδεσης με το κέντρο αλλά και τις υπόλοιπες περιοχές της πόλης. Η επέκταση που προτείνεται προς το νοτιοδυτικό τμήμα της πόλης, είναι ένα τέτοιο παράδειγμα και η βελτίωση των μέσων μαζικής μεταφοράς αποτελεί πρωταρχικό ζήτημα για την ομαλή λειτουργία των νέων αυτών περιοχών. Πιο συγκεκριμένα, προτείνεται:

- 1) Η βελτίωση της λειτουργίας του αστικού ΚΤΕΛ με την αύξηση των γραμμών οι οποίες θα καλύπτουν όλο το εύρος της πόλης.
- 2) Η «είσοδος» του Τράμ στην πόλη – που εννοείται από το δίκτυο πεζοδρόμων της - με στόχο την μαζική χρησιμοποίησή του από τους κατοίκους της Λάρισας.
 - ο Δημιουργία δύο γραμμών τραμ, μία γραμμή που θα ενώνει το ΤΕΙ με το Γενικό Νοσοκομείο Λάρισας, και μία που θα ενώνει το Αλκαζάρ με το Σιδηροδρομικό Σταθμό, ενώ και οι δύο γραμμές θα διέρχονται από το κέντρο.
- 3) Η ηλεκτροκίνηση του προαστιακού σιδηροδρόμου που θα ενώνει την Λάρισα με τον Βόλο (υπερτοπικό επίπεδο). Σημαντική παράμετρος για την υλοποίηση του έργου αυτού κρίνεται η υπογειοποίηση των σιδηροδρομικών γραμμών του ΟΣΕ.

Παράρτημα

Βιβλιογραφία

Βιβλία - Περιοδικά

1. Παντελής Δ. Σκάγιαννης (1993), Μεταφορές και Αστική Ανάπτυξη, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
2. Αραβαντινός Αθαν., Πολεοδομικός σχεδιασμός, για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Συμμετρία, Αθήνα 1997, σελίδα 326
3. Αραβαντινός Αθαν., Πολεοδομικός σχεδιασμός, για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου, Συμμετρία, Αθήνα 1997, σελίδα 110
4. Χρήστος Θ Κουσιδώνης (2006), Επιφάνεια σχεδίου πόλης. Χωρητικότητα πολεοδομικών ενοτήτων, διευκρινίσεις και σχόλια στον τρόπο υπολογισμού και τα σχετικά κείμενα και διαγράμματα
5. Δημήτρης Οικονόμου, Γιώργος Πετράκος (1999), «Διεθνοποίηση και Διαρθρωτικές Αλλαγές στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Αστικών Κέντρων», Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας - Gutenberg, Βόλος, σελ. 22
6. Gao, Asami, Katsumata (2006), Evaluating land use restrictions concerning the floor area ratio of lots, σελ 515
7. Βούζα Αικατερίνη (2004), Η Ελληνικότητα των Τόπων και η έννοια της Μορφής Χρήσης, Αθήνα: Πνευματικό κέντρο Ασπρόπυργου.
8. Περιβάλλον 21 (2008), Τεύχος 24, σελ 62-65
9. Βλαστός, Μηλάκης, Αθανασόπουλος, Το Ποδήλατο σε 17 ελληνικές πόλεις, Οδηγός Εκπόνησης Μελετών, Αθήνα 2004
10. Καραμήτσιου (2008), Διπλωματική Εργασία: Αλληλεπιδάσεις ΣΔ και Αστικής Ανάπτυξης, Η περίπτωση της Καρδίτσας
11. Πολύζος, Καραμήτσιου (2009), 2^ο Αναπτυξιακό Συνέδριο Καρδίτσας

Νομοθετήματα, Προδιαγραφές, Μελέτες

1. Προδιαγραφές Πολεοδομικών Μελετών, Δομική πληροφορική, Αθήνα 1999-2002
2. ΦΕΚ-124/Α/09-06-73, Άρθρο 5, Παράγραφος 6, ΓΟΚ, Ν.Δ. 8, 9.6.1973
3. ΦΕΚ-210/Α/18-12-85, Άρθρο 2, Παράγραφος 27, ΓΟΚ, Ν.1577/85
4. ΦΕΚ-210/Α/18-12-85, Άρθρο 7, Παράγραφος 27, ΓΟΚ, Ν.1577/85
5. ΦΕΚ-210/Α/18-12-85, Άρθρο 9, Παράγραφος 7, ΓΟΚ, Ν.1577/85
6. ΦΕΚ-210/Α/18-12-85, Άρθρο 2, Παράγραφος 28, ΓΟΚ, Ν.1577/85
7. ΦΕΚ- 285/Δ/5-3-04, Άρθρο 4Γ, Πολεοδομικά Σταθερότυπα
8. ΦΕΚ- 285/Δ/5-3-04, Άρθρο 4Β, Πολεοδομικά Σταθερότυπα
9. ΦΕΚ- 580/Δ/27-7-99, Άρθρο 250, Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας
10. ΦΕΚ- 69/Α/12-4-95, Άρθρο 1, Ν.2300/95
11. ΦΕΚ- 197/Α/27-8-02, Άρθρο 1, Παράγραφος 3, Ν.3044/02
12. Τσακίρης, Λαλένης (2008), Μελέτη: «Αναθεώρηση και επέκταση του ισχύοντος Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) του Δήμου Λαρισαίων»,

Άρθρα

1. Κενό γράμμα η Μεταφορά του Συντελεστή Δόμησης, Καθημερινή, 19-9-06
2. Μέμος Φιλιππίδη (2007), Μπορεί να αλλάξει η σημερινή πόλη; Βήμα Ιδεών
3. Γιώργος Σημαιοφορίδης (1997), Η εξαφάνιση της πολεοδομίας
4. Δημήτρης Διαμαντόπουλος (2007), Θα χτίσουμε μια ανθρώπινη πόλη! Βήμα Ιδεών
5. Δημήτρης Παπαλεξόπουλος, Η υπόλοιπη/διαθέσιμη πόλη και ο δημόσιος χώρος της
6. Τζέλα Ταγκαλίδου, Δημόσιες στιγμές. Ο δημόσιος χώρος ως ιδιωτικός
7. Αλέξιος Βανδώρος (2006), Κτίζοντας ψηλά-προς μια νέα Ελλάδα
8. Γιώργος Σημαιοφορίδης (1997), Η εξαφάνιση της πολεοδομίας
9. Γρηγόρης Μαλούκος (2007), Ουρανοξύστες στην Αθήνα: Ένα απόλυτο νεοελληνικό ταμπού
10. Αναστασίου Αναστάσιος (2004), Η ιστορία των πόλεων την σύγχρονη Ελλάδα
11. Constantinos Doxiadis (1960), The death of our cities
12. Constantinos Doxiadis (1965), The role of small cities
13. Constantinos Doxiadis (1967), The inhuman city
14. Constantinos Doxiadis (1968), Man and the space around him

Ιστοσελίδες

1. <http://www.carfree.com/design/far/>
2. http://planningwiki.cyburbia.org/Floor_to_Area_Ratio
3. <http://poleodomika-azoulias.blogspot.com/>
4. http://www.zoulias.com/index_gr.html
5. <http://www.nomosphysis.org.gr>
6. <http://www.minenv.gr>
7. <http://www.ecocity.gr>
8. <http://www.tee.gr/online/afieromata/2001/2168/pg042.shtml>
9. <http://www.nomotelia.gr/photos/File/3427.html>
10. <http://www.larissa-dimos.gr/larissa/city/index.shtm>
11. <http://en.wikipedia.org/wiki/Larissa>
12. <http://www.larisaionpolis.gr/>
13. http://www.architect.org/institute/publications/sustainable_city.html
14. <http://www.domiki.gr/index.htm?page=/home.htm>
15. www.airphotos.gr

