



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

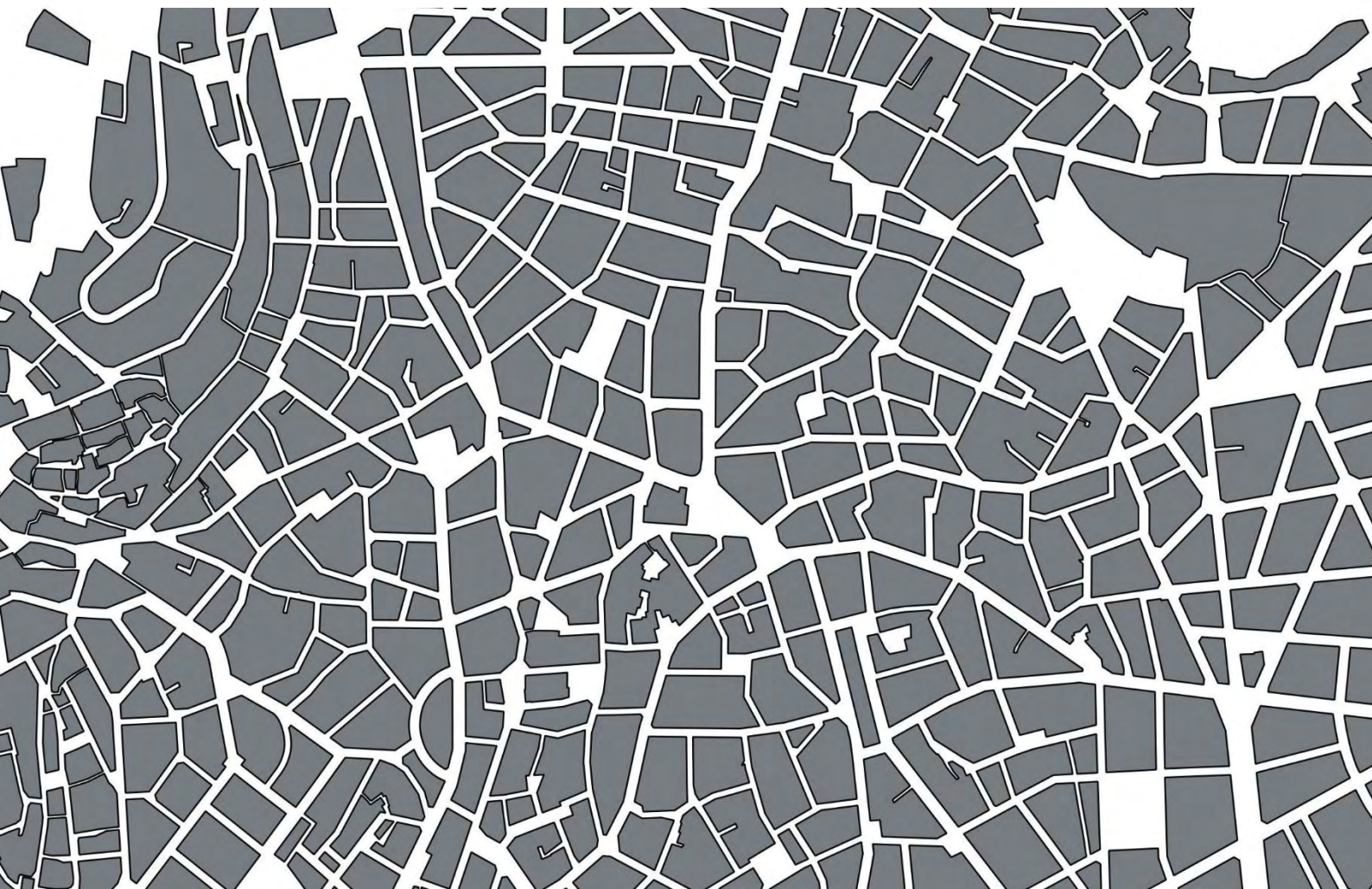
*Ολοκληρωμένες παρεμβάσεις-αναπλάσεις στον αστικό χώρο.
Η ανάπτυξη του κέντρου της Κοζάνης.*

«Διπλωματική Εργασία»

Εκπόνηση: Δημητριάδου Ζηνοβία

Επιβλέπων: Σαπουνάκης Αριστείδης, αναπληρωτής καθηγητής ΠΘ

Βόλος, Σεπτέμβριος 2017



Σύντομη περίληψη

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η ανάπλαση του ιστορικού κέντρου της Κοζάνης, μέσα από την κατανόηση της έννοιας της ανάπλασης στην Ελλάδα και στην Ευρώπη.

Αρχικά ορίζεται η έννοια της ανάπλασης και αναλύεται η χρονολογική-ιστορική εξέλιξη της. Στη συνέχεια, παρουσιάζεται το νομοθετικό πλαίσιο και δίνονται κάποια παραδείγματα από τον ευρωπαϊκό και ελληνικό χώρο. Επίσης, γίνεται μια αναφορά στους κύριους άξονες των επεμβάσεων ανάπλασης. Ακολουθεί η ιστορική αναδρομή της περιοχής του κέντρου της Κοζάνης και η παρουσίαση της τοπογραφίας της. Τέλος, μέσα από την ανάλυση της περιοχής εξάγονται συμπεράσματα, τα οποία δίνουν την κατεύθυνση για τη διατύπωση της κατάλληλης πρότασης ανάπλασης.

Λέξεις κλειδιά: Αστική Ανάπλαση, παρεμβάσεις, κέντρο, Κοζάνη

Abstract

The subject of this research is the reconstruction of the historical center of Kozani, through the understanding of the concept of regeneration in Greece and Europe.

Initially, this study defines the concept of regeneration and analyzes its chronological-historical evolution. Continuing, it presents the legislative framework and some examples from the European and Greek space are given. Also, reference is made to the main axes of regeneration interventions. This study continues with the historical retrospection of the area of the center of Kozani and the presentation of its topography. Finally, through the analysis of the area, conclusions are drawn, which lead to the formulation of the appropriate regeneration proposal.

Key words: Urban regeneration, interventions, center, Kozani

Ευχαριστίες

Για την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας οφείλω πρώτα από όλα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Άρη Σαπουνάκη που μου έδωσε την ευκαιρία να ασχοληθώ με το ενδιαφέρον θέμα των αστικών αναπλάσεων, για τις χρήσιμες συμβουλές και την καθοδήγηση του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της διπλωματικής μου εργασίας.

Ακολούθως, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους σημαντικούς ανθρώπους που είχα την ευκαιρία να γνωρίσω στο διάστημα της πενταετούς φοίτησής μου στην πόλη του Βόλου, και ιδιαίτερω, την Λυδία και την Κωνσταντίνα.

Ακόμη θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου, Αναστασία και Αχιλλέα και την αδερφή μου, Κωνσταντίνα, για την ηθική αλλά και έμπρακτη υποστήριξή τους όλο αυτό το διάστημα.

Πίνακας περιεχομένων

Εισαγωγή.....	9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο	10
Η έννοια της Ανάπλασης	10
1.1. Ο ορισμός της έννοιας της Ανάπλασης	10
1.2 Ιστορική προσέγγιση των Αναπλάσεων.....	11
1.3 Περιοχές ανάπλασης-Ανάγκες που προκαλούν την ανάπλαση.....	13
1.4 Βασικά είδη αναπλάσεων	14
1.4.1 Ριζικές αναπλάσεις	14
1.4.2 Μερική ανάπλαση – εξυγίανση.....	15
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο	16
Η Ανάπλαση στον Ευρωπαϊκό χώρο	16
2.1 Παραδείγματα Αναπλάσεων.....	19
2.1.1 Το παράδειγμα της Αγγλίας (Περιοχή Docklands)	19
2.1.2 Το παράδειγμα της Ολλανδίας (Η πόλη του Rotterdam)	24
2.1.3 Το παράδειγμα της Ισπανίας (Η πόλη της Βαρκελώνης)	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο	34
Η Ανάπλαση στην Ελλάδα.....	34
3.1 Ανάγκες που προκαλούν την ανάπλαση στον ελληνικό χώρο	34
3.2. Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο	36
3.3 Ελληνικά Παραδείγματα Αναπλάσεων	41
3.3.1 Το παράδειγμα ανάπλασης της Αθήνας (Πλάκα)	42
3.3.2 Το παράδειγμα Ανάπλασης της Θεσσαλονίκης (Λαδάδικα)	46
3.3.3 Το παράδειγμα Ανάπλασης του Βόλου (Παλαιά)	47
3.4. Η εξέλιξη της Ελληνικής πόλης	51
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο	53
Κύριοι Άξονες των επεμβάσεων Ανάπλασης.....	53
4.1. Οικονομική Θεώρηση	53
4.2. Κοινωνική Θεώρηση	53
4.3. Αρχιτεκτονική-Πολεοδομική Θεώρηση.....	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο	55
Η πόλη της Κοζάνης.....	55
Α΄ ΦΑΣΗ: Ανάλυση Περιοχής Μελέτης	55
5.1 Εισαγωγή.....	55
5.2 Ο Πολεοδομικός Ιστός	60

5.3 Απογραφή Χρήσεων Γης	60
5.4 Απογραφή Κτηριακού Αποθέματος	61
5.4.1 Ηλικία Κτηρίων	61
5.4.2 Κατάσταση Κτηρίων	64
5.4.3 Αριθμός Ορόφων	67
5.4.4 Χρήσεις Ισογείου	70
5.4.5 Χρήσεις Ορόφων	73
5.4.6 Κάλυψη Ορόφων	76
5.4.7 Ιδιοκτησιακό Καθεστώς	78
5.5 Τεχνικές Υποδομές και Κοινωνικές Υποδομές	80
5.5.1 Δημόσιοι και Κοινόχρηστοι Χώροι	80
5.5.2 Οδικό Δίκτυο	82
5.5.3 Πεζόδρομοι	83
5.5.4 Ποδηλατοδρόμοι	84
5.5.5 Συγκοινωνίες	84
5.6 Αξιόλογα κτήρια-Διατηρητέα	86
5.7 Συμπεράσματα	89
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο	91
Ανάλυση Δυνατοτήτων-Αδυναμιών-Ευκαιριών-Απειλών(SWOT Ανάλυση)	91
6.1 Εισαγωγή	91
6.2 Ανάλυση SWOT	92
6.3 Δυνατά Σημεία	93
6.4 Αδύνατα Σημεία	93
6.5 Ευκαιρίες	94
6.6 Απειλές	94
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ^ο	95
Β' ΦΑΣΗ: Προοπτικές Παρέμβασης	95
7.1. Σκοπιμότητα Παρεμβάσεων	95
7.2 Στόχοι Παρέμβασης	95
7.3 Καθορισμός Αξόνων Παρέμβασης	96
7.3.1 Άξονας 1: Διαμόρφωση της πολεοδομικής εικόνας και ταυτότητας της περιοχής	96
7.3.2 Άξονας 2: Δημιουργία και αναβάθμιση δικτύου δημόσιων υπαίθριων χώρων	98
7.3.3 Άξονας 3: Κυκλοφοριακή οργάνωση	101
7.3.4 Άξονας 4: Προστασία και ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς	104

8. Συμπεράσματα	117
Πηγές τεκμηρίωσης	119

Κατάλογος πινάκων

Πίνακας 1_ Άξονας 1 :Διαμόρφωση της πολεοδομικής εικόνας και ταυτότητας της περιοχής	97
Πίνακας 2_ Άξονας 2 : Δημιουργία και αναβάθμιση δικτύου δημόσιων υπαίθριων χώρων	98
Πίνακας 3_ Άξονας 3 : Κυκλοφοριακή οργάνωση	101
Πίνακας 4_ Άξονας 4 : Προστασία και ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς	104

Κατάλογος διαγραμμάτων

Διάγραμμα 1_ Ηλικία κτηρίων (σχετικές τιμές).....	61
Διάγραμμα 2_ Ηλικία κτηρίων (απόλυτες τιμές)	62
Διάγραμμα 3_ Κατάσταση κτηρίων (σχετικές τιμές)	64
Διάγραμμα 4_ Κατάσταση κτηρίων (απόλυτες τιμές)	65
Διάγραμμα 5_ Αριθμός ορόφων (σχετικές τιμές).....	67
Διάγραμμα 6_ Αριθμός ορόφων (απόλυτες τιμές).....	68
Διάγραμμα 7_ Χρήσεις ισογείου (σχετικές τιμές)	70
Διάγραμμα 8_ Χρήσεις ισογείου (απόλυτες τιμές)	71
Διάγραμμα 9_ Χρήσεις ορόφου (σχετικές τιμές)	73
Διάγραμμα 10_ Χρήσεις ορόφου (απόλυτες τιμές)	74
Διάγραμμα 11_ Κάλυψη ορόφων (σχετικές τιμές)	76
Διάγραμμα 12_ Κάλυψη ορόφων (απόλυτες τιμές).....	76
Διάγραμμα 13_ Ιδιοκτησιακό καθεστώς (σχετικές τιμές).....	78
Διάγραμμα 14_ Ιδιοκτησιακό καθεστώς (απόλυτες τιμές).....	78

Κατάλογος εικόνων

Εικόνα 1_ Μεταλλαγές των αναπλάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο κατά τη μεταπολεμική περίοδο	17
Εικόνα 2_ Περιοχή Docklands σε σχέση με το κέντρο του Λονδίνου	20
Εικόνα 3_ Τα Docklands του Λονδίνου	22
Εικόνα 4_ Η επέκταση της γραμμής Jubilee	23
Εικόνα 5_ Η πλατεία Schouwburgplein.....	27
Εικόνα 6_ Το Market Hall στην συνοικία Laurens	28

Εικόνα 7_ Τα σπίτια κύβοι στην συνοικία Blaak (Kubuswoning).....	28
Εικόνα 8_ Η γέφυρα Erasmus Bridge.....	29
Εικόνα 9_ Βαρκελώνη	30
Εικόνα 10_ Πάρκο στο Poble Nou.....	33
Εικόνα 11_ Η περιοχή της Πλάκας.....	43
Εικόνα 12_ Περιοχή Πλάκας-Ρωμαϊκή Αγορά	45
Εικόνα 13_ Τα Λαδάδικα	46
Εικόνα 14_ Τα Παλαιά Βόλου	48
Εικόνα 15_ Δράσεις Ανάπλασης στα Παλαιά του Βόλου	50
Εικόνα 16_ Μητροπολιτικός ναός του Αγίου Νικολάου	86
Εικόνα 17_ Ιστορικό-Λαογραφικό Μουσείο Φυσικής Ιστορίας.....	87
Εικόνα 18_ Το Αρχοντικό Γ. Λασσάνη	88
Εικόνα 19_ Το Αρχοντικό Γρ. Βούρκα	88
Εικόνα 20_ Αρχαιολογικό Μουσείο της Κοζάνης.....	89
Εικόνα 21_ Άποψη της Πλατείας Νίκης	100
Εικόνα 22_ Η Πλατεία Νίκης όπως έχει διαμορφωθεί μετά την ανάπλαση	100

Κατάλογος χαρτών

Χάρτης Α_ Περιοχή μελέτης.....	59
Χάρτης Α1_ Ηλικία κτηρίων	63
Χάρτης Α2_ Κατάσταση κτηρίων.....	66
Χάρτης Α3_ Αριθμός ορόφων	69
Χάρτης Α4_ Χρήσεις ισογείου	72
Χάρτης Α5_ Χρήσεις ορόφων.....	75
Χάρτης Α6_ Κάλυψη ορόφων	77
Χάρτης Α7_ Καθεστώς ιδιοκτησίας.....	79
Χάρτης Α8_ Τεχνικές υποδομές	85

Κατάλογος σχεδίων

Σχέδιο 1_ Πρόταση για την περιοχή μελέτης	106
Σχέδιο 2_ Πρόταση για την πλατεία Παύλου Μελά	107
Σχέδιο 3_ Πρόταση για το Ο.Τ. 108	108
Σχέδιο 4_ Πρόταση για το Ο.Τ. 120	109

Σχέδιο 5_ Πρόταση για την πλατεία Ελευθερίας	110
Σχέδιο 6_ Πρόταση για το Ο.Τ. 158	111
Σχέδιο 7_ Πρόταση για το Ο.Τ. 354Α	112
Σχέδιο 8_ Πρόταση για την πλατεία Αλώνια	113
Σχέδιο 9_ Πρόταση για την πλατεία Λασσάνη	114
Σχέδιο 10_ Πρόταση για το Ο.Τ. 390.....	115

Αρκτικόλεξα

<i>ΓΟΚ</i>	Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός
<i>ΓΠΣ</i>	Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο
<i>ΔΕΗ</i>	Δημόσια Επιχείρηση Ηλεκτρισμού
<i>ΔΕΠΟΣ</i>	Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης
<i>ΔΙΠΕΧΩΚΜ</i>	Διεύθυνσης Περιβάλλοντος Χωροταξίας Κεντρικής Μακεδονίας
<i>ΕΕ</i>	Ευρωπαϊκή Ένωση
<i>ΕΚΤΕΝΕΠΟΑ</i>	Εταιρεία Ενεργού Πολεοδομίας ΑΕ
<i>ΕΠ</i>	Εθνικό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
<i>ΕΠΑ</i>	Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης
<i>ΕΣΠΑ</i>	Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς
<i>ΕΤΠΑ</i>	Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης
<i>ΖΑΑ</i>	Ζώνη Αστικού Αναδασμού
<i>ΖΕΕ</i>	Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης
<i>ΖΕΚ</i>	Ζώνη Ειδικών Κινήτρων
<i>ΖΕΠ</i>	Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας
<i>ΚΠΣ</i>	Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης
<i>ΝΔ</i>	Νομοθετικό Διάταγμα
<i>ΟΤΑ</i>	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
<i>ΠΔ</i>	Προεδρικό Διάταγμα
<i>ΠΕΠ</i>	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
<i>ΠΜ</i>	Πολεοδομική Μελέτη
<i>ΠΣΑ</i>	Πολεοδομικό Συγκρότημα Αθήνας
<i>ΣΟΑΠ</i>	Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης
<i>ΣΠΑ</i>	Συντονισμένο Πρόγραμμα Ανάπτυξης
<i>ΣΧΟΟΑΠ</i>	Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων
<i>ΥΠΕΧΩΔΕ</i>	Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
<i>CBD</i>	Central Business Districts
<i>CIAM</i>	Congress International d' Architecture Moderne
<i>DLR</i>	Docklands Light Railway
<i>HAA</i>	Housing Action Areas
<i>LDDC</i>	London Docklands Development Corporation
<i>NISA</i>	Nova Icaria Societat Anonimia
<i>VOSA</i>	Vila Olimpica Societat Anonima

Εισαγωγή

Αντικείμενο/Σκοπός της εργασίας

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι οι ολοκληρωμένες παρεμβάσεις-αναπλάσεις στο αστικό χώρο με πεδίο εφαρμογής το ιστορικό κέντρο της Κοζάνης. Αρχικά γίνεται μια προσπάθεια ανάλυσης της έννοιας της ανάπλασης, και του τρόπου με τον οποίο εξελίχθηκε η έννοια αυτή στο χρόνο. Επίσης γίνεται αναφορά σε χαρακτηριστικά παραδείγματα αναπλάσεων στον Ευρωπαϊκό χώρο και στην συνέχεια σε παραδείγματα από τον Ελληνικό χώρο αλλά και στις ανάγκες του ελληνικού χώρου για αναπλάσεις.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας παρουσιάζεται η περίπτωση του κέντρου της Κοζάνης και ασχολούμαστε με τον υποβαθμισμένο δημόσιο χώρο της. Στο πλαίσιο της εργασίας γίνεται καταγραφή των χρήσεων γης, της κατάστασης των κτηρίων, του οδικού δικτύου και των δημόσιων χώρων και στη συνέχεια συγκεντρώνονται τα βασικά συμπεράσματα και γίνεται καταγραφή των προβλημάτων της περιοχής. Έτσι θα προκύψουν προτάσεις ανάπλασης της περιοχής μελέτης ώστε να επιτευχθεί ο βασικός στόχος της εργασίας που είναι η αναβάθμιση και η αναζωογόνηση του κέντρου της πόλης και η δημιουργία μιας βιώσιμης ελκυστικής πόλης με κύριο μέλημα τη συνεχή βελτίωση της ποιότητας ζωής, την προστασία του περιβάλλοντος, τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και την οικονομική ανάπτυξη. Πρόκειται για διατύπωση μιας πρότασης που θα ενισχύσει την έννοια της συμπαγούς πόλης, θα δημιουργήσει και θα η εξασφαλίσει δημόσιους κοινόχρηστους χώρους, θα βελτιώσει την καθημερινότητα των κατοίκων και θα αυξήσει την έλευση επισκεπτών.

Μεθοδολογία

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε ήταν η ανάλυση του θεωρητικού πλαισίου των αναπλάσεων και η παρουσίαση παραδειγμάτων από τον ευρωπαϊκό και από τον ελληνικό χώρο. Στο δεύτερο μέρος της εργασίας γίνεται η ανάλυση της περιοχής μελέτης με επιτόπια έρευνα και καταγραφή. Κατά την έρευνα καταγράφηκαν οι χρήσεις γης της περιοχής, η κατάσταση, η ηλικία, ο αριθμός ορόφων, η επικάλυψη του τελευταίου ορόφου και το ιδιοκτησιακό καθεστώς των κτηρίων. Επίσης έγινε καταγραφή του οδικού δικτύου, των δημόσιων κοινόχρηστων χώρων και των αξιολογών και διατηρητέων κτηρίων. Εντοπίστηκαν τα δυνατά και αδύνατα σημεία της περιοχής, οι ευκαιρίες και οι απειλές που ενδέχεται να προκύψουν. Στο τελευταίο μέρος, παρουσιάζεται η πρόταση που μέσω των δράσεων που προτείνονται έχει ως σκοπό έχει την επίτευξη του στόχου της εργασίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

Η έννοια της Ανάπλασης

1.1. Ο ορισμός της έννοιας της Ανάπλασης

Η πόλη, υπόκειται σε μία συνεχή διαδικασία εξέλιξης ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες, τις ευκαιρίες και τις απειλές που δέχεται από το εξωτερικό περιβάλλον. Για το λόγο αυτό προέκυψε η ανάγκη για ανάπλαση δηλαδή πολεοδομική δραστηριότητα που αφορά την παρέμβαση σε μια υπάρχουσα περιοχή.

Η αστική ανάπλαση έχει αποκτήσει διαφορετική σημασία με το πέρασμα των χρόνων. Ένας ορισμός για την Αστική ανάπλαση, σύμφωνα με το άρθρο 8 του Ν. 2508/1997 είναι ο εξής: Ανάπλαση περιοχής είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, οικονομικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών-μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής.

Οι αναπλάσεις, είναι πλέον το επίκεντρο των επεμβάσεων στον αστικό περιβάλλον και προσδιορίζονται από τα πολεοδομικά προβλήματα και από ένα πλήθος παραμέτρων που σχετίζονται με τις οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες των περιοχών και με τις σχέσεις τους με το ευρύτερο περιβάλλον. Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την Ελλάδα, οι βασικοί λόγοι για την υφιστάμενη κατάσταση των πόλεων που οδηγούν και στην ανάγκη για πολεοδομική επέμβαση είναι η έλλειψη κουλτούρας σχεδιασμού, η τμηματική και σταδιακή κατασκευή οικοδομών χωρίς συγκεκριμένο πολεοδομικό σχεδιασμό και οι συνεχόμενες επεκτάσεις των σχεδίων πόλεως με την ένταξη περιοχών αυθαιρέτων κατοικιών. Ένας άλλος παράγοντας, είναι και η εσωτερική μετανάστευση με αποτέλεσμα μια συσσώρευση τεράστιου αριθμού πολιτών στα αστικά κέντρα.

Περιοχές ανάπλασης είναι οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεως ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες υφίστανται ιδιαίτερα προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος, τα οποία δε μπορεί να αντιμετωπιστούν με τα συνήθη πολεοδομικά μέσα της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης. Για να χαρακτηριστεί μια περιοχή ως περιοχή ανάπλασης πρέπει να διαπιστώνεται μια σειρά προβλημάτων, όπως μεγάλες κτιριακές πυκνότητες ή μεγάλες ελλείψεις κοινόχρηστων χώρων, συγκρούσεις χρήσεων, έλλειψη προστασίας των ιστορικών, αρχαιολογικών και πολιτιστικών στοιχείων και δραστηριοτήτων της περιοχής, εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής και των φυσικών της στοιχείων.

1.2 Ιστορική προσέγγιση των Αναπλάσεων

Η έννοια και το περιεχόμενο της ανάπλασης έχει υποστεί αλλαγές με την πάροδο των χρόνων. Οι αλλαγές αυτές αφορούν τόσο την θεωρητική προσέγγιση (ιδεολογικές παρεμβάσεις) όσο και την πρακτική εφαρμογή της (τεχνικές, φορείς, θεσμικό πλαίσιο κ.α.).

Οι αρχές του 20ου αιώνα και η μεταπολεμική περίοδος

Την περίοδο αυτή, από το 1900 μέχρι και το 1945, κυριαρχούσε η άποψη της καινοτομίας και της αλλαγής. Οι απόψεις αυτές διατυπώνονται από τους φουτουριστές αρχιτέκτονες στο μανιφέστο τους το 1914. Οι φουτουριστές απορρίπτουν το παραδοσιακό προφίλ και υποστηρίζουν την καταστροφή του προϋπάρχοντος περιβάλλοντος και την αντικατάστασή του από κτήρια με νέες τυπολογίες, από την αρχιτεκτονική για τις μάζες και τη συνεχή ανανέωση των κτηρίων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ανάπλασης της εποχής αυτής αποτελεί σύμφωνα με τους Στεφάνου κ.α.(1995) η πρόταση του Ελβετού αρχιτέκτονα Le Corbusier, Plan Voisin (1925), για το Παρίσι. Η πρόταση αφορά την κατεδάφιση ολόκληρων συνοικιών στο Παρίσι με σκοπό την αντικατάστασή τους από ομοιόμορφους ουρανοξύστες σχήματος σταυρού διατηρώντας μόνο τα ιστορικά μνημεία της περιοχής.

Παρόλα αυτά, στο πρώτο παγκόσμιο συνέδριο μοντέρνας αρχιτεκτονικής (CIAM), που πραγματοποιήθηκε στην Αθήνα το 1931, λέχθηκε για πρώτη φορά το ζήτημα της διατήρησης των ιστορικών μνημείων. Ενώ, δύο χρόνια αργότερα στη Χάρτα των Αθηνών (CIAM 1933) διατυπώθηκε ότι οι αρχιτεκτονικές αξίες πρέπει να διασωθούν είτε πρόκειται για μεμονωμένα μνημεία είτε για ολόκληρους αστικούς πυρήνες (Στεφάνου Ι. κ.ά., 1995).

Την μεταπολεμική περίοδο οι χώρες της Ευρώπης είχαν δεχθεί μεγάλες καταστροφές μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου πολέμου και η ιδεολογία για της αναπλάσεις είχε διαφοροποιηθεί από τα προηγούμενα χρόνια. Η ανοικοδόμηση των Ευρωπαϊκών χωρών αντιμετωπιζόταν με δύο προσεγγίσεις. Η πρώτη προσέγγιση αφορούσε την κατεδάφιση της υπάρχουσας κατάστασης και την δημιουργία νέων κατοικιών που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, το Βερολίνο και το Ρότερνταμ, ενώ η δεύτερη προσέγγιση αφορούσε την πιστή αναστήλωση όπως έγινε στην Βαρσοβία με την ανοικοδόμηση του κέντρου της πόλεως.

Στην πρώτη αυτή μεταπολεμική περίοδο, στον αστικό χώρο, αποτελούσε βασικό ζήτημα η αντιμετώπιση των καταστροφών από τον πόλεμο και οι επεκτάσεις των πόλεων για να δεχθούν το πρώτο κύμα της μεταπολεμικής αστικοποίησης. Οι ενέργειες για τα παραπάνω έγιναν με χρήση ενιαίων και απλουστευμένων σχεδιαστικών προτύπων, με μικρή έμφαση στα θέματα της αισθητικής, και με καθοδήγηση από τις κεντρικές κυβερνήσεις, με αποτέλεσμα πολλές ανοικοδομήσεις κέντρων εκείνης της εποχής να χαρακτηρισθούν από καταθλιπτική ομοιομορφία και μορφολογική φτώχεια (Οικονόμου, 2004). Σε όλη τη δεκαετία του '50, οι ριζικές αναπλάσεις για την ακρίβεια ανοικοδομήσεις, ήταν η συνηθέστερη, αν όχι η μοναδική, μορφή επέμβασης στις δομημένες περιοχές, κυρίως στις χώρες που είχαν υποστεί καταστροφές ανεξαρτήτως

από το κοινωνικοοικονομικό τους σύστημα. Έτσι, ακόμα και κεντρικές και ιστορικές περιοχές – με επιχείρημα τις μεγάλες καταστροφές τους – ισοπεδώθηκαν και άλλαξαν τελείως μορφή, ενώ το γνωστό συνεχές οικοδομικό σύστημα σχεδόν παραγκωνίστηκε και αντικαταστάθηκε από τις ελεύθερες διατάξεις των κτιριακών όγκων. Ένα τέτοιο παράδειγμα έχουμε στο κέντρο του Leipzig στη Γερμανία, όπου μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έγινε η ανοικοδόμησή του με κατάργηση του παραδοσιακού χαρακτήρα και του συνεχούς οικοδομικού συστήματος και αντικατάστασή του από την ελεύθερη σύνθεση. Προγράμματα ριζικών αναπλάσεων, έγιναν στα πλαίσια της κρατικής οικιστικής πολιτικής με φορείς το δημόσιο, τους Δήμους ή κοινωφελείς επιχειρήσεις και προωθήθηκαν με διάφορα κίνητρα όπως ευνοϊκή χρηματοδότηση, επιχορηγήσεις κ.ά. (Αραβαντινός Α., 2007).

Στα μέσα της δεκαετίας του 60, είναι πλέον εμφανές ότι οι πολεοδομικές επιλογές, της προηγούμενης περιόδου απλώς αναχωροθετούσαν και τροποποιούσαν τα πολεοδομικά προβλήματα. Οι αναπλάσεις της δεκαετίας του '70 έδιναν βάρος κυρίως στη λειτουργικότητα όπως αυτή γινόταν αντιληπτή στο πλαίσιο του μοντερνισμού αλλά και στα μορφολογικά ζητήματα (Οικονόμου Δ., 2004).

Δεκαετία 1980 μέχρι σήμερα

Κατά την δεκαετία του '80 οι αναπλάσεις εμπλουτίστηκαν με νέα στοιχεία και άρχισαν να αντιμετωπίζονται περισσότερο ως μεμονωμένες παρεμβάσεις, αφού αντανάκλασαν περισσότερο τις κατά περιοχή ειδικές συνθήκες και δυνατότητες. Επίσης την περίοδο αυτή δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στο ρόλο των συνεργασιών με την τοπική αυτοδιοίκηση ή με τον ιδιωτικό τομέα για την κάλυψη των αναγκών πόρων και έτσι σιγά σιγά αρχίζει να υποχωρεί η ιδέα ότι το κράτος είναι υπεύθυνο για την κάλυψη των αναγκών (Οικονόμου Δ., 2004).

Η δεκαετία του '90 συνδυάζοντας στοιχεία της προηγούμενης περιόδου και μια σειρά νεότερων εξελίξεων έφερε ένα γενικότερο μετασχηματισμό στην πολεοδομική πολιτική. Έτσι έχουμε την επανεκτίμηση του ρόλου των μητροπόλεων ως τόπων χωροθέτησης οικονομικών δραστηριοτήτων αιχμής και ως προϋποθέσεων της διεθνούς ανταγωνιστικότητας. Επίσης η σημασία της εταιρικής σχέσης δημοσίου και ιδιωτικού τομέα, στο πεδίο της χρηματοδότησης των παρεμβάσεων αλλά και γενικότερα, στο πλαίσιο της έννοιας της διακυβέρνησης συνεχώς αυξάνεται. Έπειτα γίνεται είσοδος στο προσκήνιο των περιβαλλοντικών ζητημάτων και της έννοιας της αειφορίας και πραγματοποιείται στροφή από την εκτατική ανάπτυξη των πόλεων στην επανάχρηση των υφιστάμενων αστικών χώρων και κτιριακών κελυφών («συμπαγής πόλη»).

Επίσης παρατηρείται αύξηση του ελεύθερου χρόνου και συνακόλουθα των δραστηριοτήτων αναψυχής και πολιτισμού και η σημασία στα κοινωνικά θέματα όπως ο κοινωνικός διαχωρισμός στην πόλη και ο κοινωνικός αποκλεισμός συνεχώς αυξάνεται. Τέλος στα πλαίσια του μεταμοντερνισμού, αναδύονται νέα αισθητικά πρότυπα αλλά και γενικότερα, δίνεται μεγαλύτερη έμφαση στα ζητήματα εικόνας, συμβολισμού και αισθητικής (Οικονόμου Δ., 2004).

Σήμερα, η συνύπαρξη των πιο πάνω παραγόντων αντικατοπτρίζουν την σύγχρονη πολιτική των πόλεων καθιστώντας την πολυσύνθετη και η παράλληλη παρουσία διαφορετικών τομεακών παρεμβάσεων (οικονομικών, κοινωνικών, φυσικών, περιβαλλοντικών κ.τ.λ.) δημιουργούν αλληλεπιδράσεις, συνέργειες και αντιφάσεις (Οικονόμου Δ., 2004).

1.3 Περιοχές ανάπλασης-Ανάγκες που προκαλούν την ανάπλαση

Περιοχές ανάπλασης είναι εκείνες οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης. Η περιοχή ανάπλασης μπορεί να περιλαμβάνει μία ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων (άρθρο 8 ν. 2508/1997).

Οι αναπλάσεις περιβαλλοντικά και οικιστικά βεβαρημένων περιοχών, αποτελούν την πλέον ενδεδειγμένη προσέγγιση τόσο για την εξασφάλιση της ισόρροπης αστικής ανάπτυξης, όσο και για την διασφάλιση της κοινωνικής συνοχής. Η αξιοποίηση του ίδιου του χώρου, ο επαναπροσδιορισμός των χρήσεων γης αλλά και η προσφορά υψηλής αισθητικής περιβάλλοντος προς στους χρήστες αποτελούν τους στόχους και τις κατευθύνσεις για την ανάπλαση μιας περιοχής. Έπειτα τόσο τα προβλήματα υποβάθμισης αστικών περιοχών, όσο και οι απαιτούμενοι τύποι αναπλάσεων, εξαρτώνται από τα ιδιαίτερα κοινωνικά και οικιστικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής. Ανάλογα με τα προβλήματα και τα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής δίνεται και ιδιαίτερη έμφαση σε κάποιον από τους στόχους. Ανάλογα με το κριτήριο που εξετάζουμε κάθε φορά μπορούν να γίνουν πολλών ειδών κατηγοριοποιήσεις. Έτσι στη συγκεκριμένη περίπτωση θα γίνει η κατηγοριοποίηση με βάση τα προβλήματα που παρουσιάζουν οι περιοχές και τις καθιστούν υποβαθμισμένες. Τα προβλήματα τα οποία δημιουργούν την ανάγκη για ανάπλαση σε μια δομημένη περιοχή είναι τα εξής (Πολύζος Σ., 2015):

I. Περιοχές με προβλήματα κελύφους

Τα προβλήματα αυτά αναφέρονται αποκλειστικά στον κτιριακό όγκο της περιοχής και πιο συγκεκριμένα στην ενδεχόμενη παλαιότητα και ακαταλληλότητα των κτηρίων. Πρόκειται λοιπόν για περιοχές που παρουσιάζουν προβληματικές στεγαστικές συνθήκες και εξοπλισμό μέσα στα κτήρια, ή ανεπαρκή τεχνική και κοινωνική υποδομή με αποτέλεσμα την υποβάθμιση της αισθητικής και της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής, καθώς και των φυσικών της στοιχείων.

II. Περιοχές με προβλήματα ανθρώπινου δυναμικού

Τα προβλήματα αυτής της κατηγορίας είναι οικονομικοκοινωνικής τάξης δηλαδή αναφέρονται κατά κανόνα στις ανάγκες των κοινωνικών και οικονομικών δεδομένων που οφείλονται στην υποβάθμιση ή αναβάθμιση της περιοχής. Οι υψηλοί δείκτες ανεργίας, η ύπαρξη φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού λόγω ανομοιογένειας του

πληθυσμού, και το χαμηλό εκπαιδευτικό επίπεδο του πληθυσμού είναι μερικά από τα κοινωνικοοικονομικά δεδομένα μιας περιοχής.

III. Περιοχές με προβλήματα χρήσεων

Στις περιοχές αυτές εντοπίζονται προβλήματα υποβάθμισης χρήσεων ή προβλήματα που προκύπτουν εξαιτίας των συγκρούσεων που αναπτύσσονται ανάμεσα σε υπάρχουσες χρήσεις σε μια περιοχή οπότε οδηγούν στην ανάγκη ανάπλασης ολόκληρης της περιοχής. Η χωροθέτηση ανθυγιεινών ή επικίνδυνων για το περιβάλλον δραστηριοτήτων, η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και χώρων για κοινωφελείς εγκαταστάσεις αποτελούν χαρακτηριστικά παραδείγματα της συγκεκριμένης κατηγορίας.

IV. Περιοχές ελλιπούς προστασίας και ανάδειξης των ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων και χαρακτηριστικών

Πρόκειται για περιοχές με πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά που έχουν χάσει την ταυτότητά τους και δεν εκμεταλλεύονται τα πλεονεκτήματά τους με αποτέλεσμα να οδηγούνται σε μια γενική υποβάθμιση.

1.4 Βασικά είδη αναπλάσεων

Οι αναπλάσεις ανάλογα με τα προβλήματα της περιοχής και την ένταση της επέμβασης, διαχωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες. Τις ριζικές και ήπιες ή μερικές.

1.4.1 Ριζικές αναπλάσεις

Πρόκειται για επεμβάσεις ανατρεπτικού χαρακτήρα και φέρουν τεράστιες αλλαγές στην περιοχή στην οποία λαμβάνουν χώρα. Οι αλλαγές αυτές μεταφράζονται σε ισοπέδωση και χτίσιμο από την αρχή και ενδεχόμενα να συνεπάγονται και αλλαγές στον πληθυσμό και στις λειτουργίες που θα στεγαστούν στη νέα πλέον περιοχή. Επομένως, αυτού του είδους η ανάπλαση αποτελεί την δραστικότερη μορφή πολεοδομικής επέμβασης που αποσκοπεί στην ανασυγκρότηση ορισμένης δομημένης περιοχής, δηλαδή στην αναδόμηση του μεγαλύτερου τουλάχιστον τμήματος της περιοχής που μετατρέπεται σε ανάπτυξη «νέας» περιοχής. Τέτοιου είδους παρεμβάσεις γίνονται συνήθως σε περιοχές αστικών κέντρων που είναι πολύ υποβαθμισμένες. Είναι φανερό ότι αποτελεί την δραστικότερη μορφή πολεοδομικής επέμβασης και έχει ως στόχο την ανασυγκρότηση και την εξυγίανση μιας περιοχής. Παραλλαγή αυτών των επεμβάσεων, είναι όταν μετά την ισοπέδωση δεν ακολουθείται ο μηχανισμός της οργανωμένης δόμησης, αλλά γίνεται νέα κατάτμηση του οικοπέδου με βάση νέο ρυμοτομικό σχέδιο και νέους όρους δόμησης. Πρόκειται για τις επεμβάσεις με το μεγαλύτερο βαθμό δυσκολίας, καθώς η εφαρμογή της προϋποθέτει αναγκαστικές απαλλοτριώσεις, αστικό ανατασμό, μεταφορά συντελεστή δόμησης κλπ. Στην περίπτωση αυτή δε συντάσσεται σχέδιο πολεοδομικής διάταξης, παρά μόνο ίσως για εγκαταστάσεις που ελέγχονται από το Δημόσιο.

Τέτοιοι είδους αναπλάσεις, ήταν πολύ διαδεδομένες αμέσως μετά τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο, όταν και αποτελούσαν τον κανόνα των επεμβάσεων στις δομημένες περιοχές,

ιδίως στις χώρες με καταστροφές και ανεξάρτητα από το κοινωνικο-οικονομικό τους σύστημα.

Η πολεοδομική παρέμβαση της ριζικής ανάπλασης οδήγησε σε διάφορα προβλήματα που έγιναν αντικείμενο εξέτασης. Πιο κάτω αναφέρονται τα περισσότερα σημαντικά σύμφωνα με τον Αραβαντινό Α. (2007):

- Με τις απαλλοτριώσεις οικοπέδων υπέρ των φορέων ανάπλασης προέκυψαν, σε πολλά κράτη, προβλήματα χρηματοδότησης λόγω της γενικής περικοπής των δημόσιων δαπανών και της πολιτικής λιτότητας από της αρχές της δεκαετίας του '70.
- Με το σύστημα της χρηματοδότησης και των κινήτρων του Δημοσίου ωφελήθηκαν βασικά οι οικοδομικές επιχειρήσεις, πολλές από τις οποίες λειτούργησαν αποκλειστικά με κερδοσκοπικά κριτήρια.
- Άλλαξε η δομή της ιδιοκτησίας στις περιοχές παρέμβασης με βασικό χαρακτηριστικό την συγκέντρωση της ιδιοκτησίας γης και κατοικίας στα χέρια των επιχειρήσεων.
- Οι αυξήσεις των ενοικίων είχαν αποτέλεσμα οι παλιοί ενοικιαστές να αναγκαστούν να εγκαταλείψουν την περιοχή. Το φαινόμενο αυτό είναι γνωστό ως 'εξευγενισμός' (gentrification) και εκφράζει τη διαδικασία, κατά την οποία οι φτωχές εργατικές συνοικίες στο κέντρο της πόλης αναμορφώνονται μέσω της δράσης του κτηματικού κεφαλαίου, των μεσοαστών αγοραστών και ενοικιαστών ακινήτων και των ιδιοκτητών γης και κατοικιών. Η διαδικασία συνοδεύεται από την αλλαγή της κοινωνικής σύνθεσης των περιοχών αυτών. Όπως επισημαίνει ο P. Marcuse "η απομάκρυνση (dislocation) συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων είναι στόχος του εξευγενισμού, όχι μια παρενέργεια".

1.4.2 Μερική ανάπλαση – εξυγίανση

Από τα μέσα της δεκαετίας του '70, άρχισε να εφαρμόζεται η μερική ανάπλαση. Αυτό το είδος πολεοδομικής παρέμβασης δε περιελάμβανε αναδιάρθρωση μιας ολοκληρωμένης περιοχής. Ωστόσο πρόκειται για επεμβάσεις συντηρητικού χαρακτήρα, που αποσκοπούν στη βελτίωση των οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων με επεμβάσεις στις χρήσεις, όψεις ή την εσωτερική διαρρύθμιση των κτηρίων, όπως επίσης συμπληρώσεις σε αναγκαίους χώρους και δίκτυα, καθώς και στη διαμόρφωση και αναβάθμιση των ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, των ακαλύπτων χώρων των οικοδομικών τετραγώνων, τη δημιουργία ή συμπλήρωση της αναγκαίας υποδομής κλπ. Η μορφή της πολεοδομικής παρέμβασης των μερικών αναπλάσεων άρχισε να εφαρμόζεται σε μεμονωμένα κτήρια, οικοδομικά τετράγωνα και γειτονιές προκειμένου να αποφευχθούν οι αρνητικές επιπτώσεις που είχαν παρουσιαστεί από τις ριζικές αναπλάσεις. Αυτή η στροφή της πολιτικής σε προγράμματα αναπλάσεων με διατήρηση της υπάρχουσας πολεοδομικής και κτιριακής δομής, ανταποκρινόταν στη γενική πολιτική περιορισμού των δημόσιων δαπανών και στην κρίση του τομέα των κατασκευών. Παράλληλα, προκλήθηκαν πιο συστηματικοί κοινωνικοί στόχοι που υιοθετήθηκαν από την πλευρά της κρατικής πολιτικής όπως συμμετοχή των ήδη οργανωμένων επιτροπών πολιτικών στα προγράμματα και στις διαδικασίες λήψεως

αποφάσεων δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στα κοινωνικά προβλήματα μειονοτήτων και αδύνατων οικονομικά στρωμάτων (Αραβαντινός Α., 1997/98).

Οι αρνητικές επιπτώσεις όμως που υπήρχαν στις ριζικές αναπλάσεις δεν μπόρεσαν να αποφευχθούν στις μερικές αναπλάσεις, καθώς προβλήματα όπως η αύξηση των ενοικίων και η αναγκαστική απομάκρυνση των ενοικιαστών που αδυνατούσαν να ανταπεξέλθουν στο νέο υψηλό ενοίκιο, έκαναν την εμφάνισή τους. Έτσι κρίθηκε αναγκαία η αναθεώρηση των αρχικών στόχων της ασκούμενης πολιτικής αναπλάσεων και σε διάφορες χώρες προσπάθησαν να δώσουν λύση στα προβλήματα, με την κοινωνική συμμετοχή, την διατήρηση των ενοικίων καθώς και με νέες μορφές διαχείρισης των κατοίκων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Η Ανάπλαση στον Ευρωπαϊκό χώρο

Το παρόν κεφάλαιο εξετάζει σε πρωταρχικό επίπεδο την εξέλιξη των αναπλάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο, μέσα από συγκεκριμένες περιπτώσεις χωρών. Αρχικά στον ευρωπαϊκό χώρο, παρά τις πολιτικές, οικονομικές ή διοικητικές διαφοροποιήσεις, γίνεται αντιληπτό πως η ανάπλαση του πολεοδομικού ιστού στο σύνολο των χωρών, υπόκειται σε παρεμφερείς στόχους, ενώ εξελίσσεται παράλληλα στο χρόνο.

Έτσι μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, λόγω των πολλαπλών καταστροφών που είχαν υποστεί, οι περισσότερες ευρωπαϊκές πόλεις τέθηκαν σε τροχιά ανανέωσης και αποκατάστασης. Δημιουργήθηκε λοιπόν, η ανάγκη για ανανέωση του πολεοδομικού ιστού αυτών, ανάπλαση κατεστραμμένων εκτάσεων με τη μορφή της ριζικής ανάπλασης του δομημένου περιβάλλοντος σε συγκεκριμένες, χωρικά εντοπισμένες θέσεις. Σε αυτό συνέδραμαν επίσης, οι συνεχείς πιέσεις που δέχθηκαν οι μεγάλες πόλεις να ανταποκριθούν στις κοινωνικές και οικονομικές μεταβολές. Γίνεται αντιληπτό πως η μεταπολεμική περίοδος αποτέλεσε χρονικά μια μεταβατική περίοδο-ένανσμα για τις διαδικασίες ανάπλασης των μεγάλων πόλεων των αναπτυσσόμενων βιομηχανικά δυτικών – ευρωπαϊκών κρατών, οι οποίες ακολούθησαν και την άσκηση μιας σύγχρονης πολεοδομικής πρακτικής. Δεδομένων των υφιστάμενων συνθηκών συστηματοποίησης της κρατικής παρέμβασης στην οργάνωση του χώρου, ο εκσυγχρονισμός των πόλεων αυτών, αποτέλεσε και όρο διαβίωσής τους (Καρύδης Δ., 1990). Μετέπειτα των δραστικών αλλαγών με μεγάλης κλίμακας παρεμβάσεις κατά την περίοδο '50-'70 και τις ολοκληρωμένες παρεμβάσεις της περιόδου '70-'80, παρατηρείται πως στις ευρωπαϊκές χώρες ακολουθείται μια ορθολογικά σχεδιασμένη πολιτική αναπλάσεων με άρτια οργανωμένα και λογικά στάδια, σε περιορισμένη σχετικά κλίμακα.

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

Εικόνα 1_ Μεταλλαγές των αναπλάσεων στον ευρωπαϊκό χώρο κατά τη μεταπολεμική περίοδο

Χαρακτηριστικά αναπλάσεων		Περίοδος					
		1950	1960	1970	1980	1990	2000→
Χωρική διάσταση	Κέντρα πόλεων	■	■	■	■	■	■
	Βιομηχανικές ζώνες					■	■
	Γειτονιές-περικεντρικές ζώνες			■	■	■	■
Περιεχόμενο	(Κοινωνική) Κατοικία	■	■	■			
	Κοινωνικός εξοπλισμός		■	■	■	■	
	Επιχειρηματικές δραστηριότητες					■	■
Βασικοί φορείς	Κεντρικό κράτος	■	■	■	■	■	■
	Τοπική αυτοδιοίκηση			■	■	■	■
	Ιδιωτικός τομέας					■	■
■		Ισχυρή παρουσία					
■		Μειωμένη παρουσία					

Πηγή: Οικονόμου, 2004

Στην πρώτη μεταπολεμική περίοδο βασική προτεραιότητα στον υφιστάμενο αστικό χώρο ήταν η αντιμετώπιση των καταστροφών από τον πόλεμο και η ανασυγκρότηση (reconstruction) του οικιστικού ιστού, ιδίως στις κεντρικές περιοχές, ενώ δεύτερη βασική προτεραιότητα ήταν οι μαζικές επεκτάσεις των πόλεων για να υποδεχθούν το πρώτο κύμα της μεταπολεμικής αστικοποίησης. Και οι δύο αυτές κατηγορίες παρεμβάσεων καθοδηγήθηκαν κυρίως από τις κεντρικές κυβερνήσεις μέσα από συγκεντρωτικές και ταχύρρυθμες διαδικασίες, με τη χρήση ενιαίων και απλουστευμένων σχεδιαστικών προτύπων, και με πολύ μικρή σημασία στα θέματα της αισθητικής.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '60 άρχισε να γίνεται φανερό ότι ορισμένες από τις «προφανείς» μεταπολεμικές πολεοδομικές επιλογές απλώς αναχωροθετούσαν και τροποποιούσαν τα πολεοδομικά προβλήματα (Gosselin D., 1974). Μια από τις συνέπειες ήταν η «επαν-ανακάλυψη» της κεντρικής πόλης (όχι μόνο με τη στενή έννοια του κέντρου της πόλης αλλά και με αυτή των περικεντρικών ζωνών) και ο πολλαπλασιασμός, ιδίως κατά τη δεκαετία του '70, παρεμβάσεων νέου τύπου, γνωστών ως renewal με έμφαση στη βελτίωση και ανανέωση (σε αντιδιαστολή προς την εκβάθρων ανακατασκευή). Όσον αφορά τα κέντρα των πόλεων, από τις αρχές του 20ου αιώνα μέχρι και τη δεκαετία του 70, οι μεγάλες πόλεις κυρίως του ανεπτυγμένου κόσμου και αργότερα της περιφέρειας, γνώρισαν ραγδαία μια τεράστια αύξηση του πληθυσμού τους, κάτι που επέφερε τις συνεχείς επεκτάσεις τους. Η προαστιοποίηση και οι μονολειτουργικές ζώνες, οδήγησαν σταδιακά στην απαξίωση των κέντρων των πόλεων τους. Η υπερσυγκέντρωση των κεντρικών λειτουργιών και η ανεπάρκεια του πολεοδομικού ιστού κατέστρεψαν την αρχιτεκτονική και πολεοδομική κληρονομιά με αποτέλεσμα ο πληθυσμός να απομακρυνθεί και να εγκατασταθεί στα προάστια (Μπόμπολος Ν., 2001).

Οι τάσεις αυτές συνεχίστηκαν και κατά τη δεκαετία του '80 αλλά με τροποποιήσεις. Η γενικότερη κρίση του σχεδιασμού οδήγησε σε φαινόμενα απορρυθμίσεως και στην

πολεοδομία. Όσον αφορά ειδικότερα τις αναπλάσεις, αυτές εξακολούθησαν να είναι στο προσκήνιο, αλλά εμπλουτίστηκαν με νέα στοιχεία και άρχισαν να αντανακλούν περισσότερο τις κατά περιοχή ειδικές συνθήκες και δυνατότητες και να απορρέουν λιγότερο από έναν υπερκείμενο σχεδιασμό. Το γεγονός αυτό σήμαινε ότι οι αναπλάσεις άρχισαν να αντιμετωπίζονται περισσότερο ως μεμονωμένες και αποσπασματικές παρεμβάσεις. Σε κάποιο βαθμό υπήρξε και ένα είδος υποκατάστασης του γενικού σχεδιασμού, αφού θεωρήθηκε ότι οι αναπλάσεις θα μπορούσαν να λειτουργήσουν καταλυτικά μέσω της αγοράς, για την προώθηση σύνθετων στόχων στην αναπροσαρμογή ευρύτερων περιοχών.

Έτσι πιο συγκεκριμένα από τα τέλη της δεκαετίας του 70 και έπειτα, παρατηρούνται αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο οι αστικές πολιτικές προσεγγίζουν τα κέντρα των πόλεων στις ανεπτυγμένες χώρες. Δίνεται περισσότερο βάρος σε αυτά, λόγω της έντονης παρακμής τους από τις προηγούμενες δεκαετίες, κατά τις οποίες ένα μεγάλο μέρος του πληθυσμού τα είχε εγκαταλείψει. Στα κέντρα των πόλεων παρέμειναν μόνο εκείνοι που δεν είχαν την ευκαιρία να φύγουν. Το αποτέλεσμα της παρακμής ήταν η ερήμωση των κέντρων, η μείωση της κοινωνικής ζωής, η αύξηση της εγκληματικότητας και βέβαια η μείωση της αξίας των ακινήτων (Μπόμπολος Ν., 2001).

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

- Επανεκτίμηση του ρόλου των μητροπόλεων (και στη συνέχεια και σχετικά μικρότερων πόλεων) ως τόπων χωροθέτησης οικονομικών δραστηριοτήτων αιχμής και ως προϋποθέσεων της διεθνούς ανταγωνιστικότητας (στο πλαίσιο της νέας φάσης της παγκόσμιας ανάπτυξης, με τις νέες τεχνολογίες, την τριτογενοποίηση και την παγκοσμιοποίηση) (Οικονόμου Δ., 2001).
- Είσοδο στο προσκήνιο των περιβαλλοντικών ζητημάτων και της έννοιας της αειφορίας (Camagni R., 1997).
- Στροφή από την εκτατική ανάπτυξη των πόλεων στην επανάχρηση των υφιστάμενων αστικών χώρων και κτηριακών κελυφών («συμπαγής πόλη») (Αραβαντινός Δ., 2002).
- Αύξηση του ελεύθερου χρόνου και συνακόλουθα των δραστηριοτήτων αναψυχής και πολιτισμού (Δέφνερ, 1999).
- Αυξανόμενη σημασία στα κοινωνικά θέματα όπως ο κοινωνικός διαχωρισμός στην πόλη και ο κοινωνικός αποκλεισμός.
- Στο πλαίσιο του μεταμοντερνισμού, ανάδυση νέων αισθητικών προτύπων αλλά και, γενικότερα, μεγαλύτερη έμφαση στα ζητήματα εικόνας, συμβολισμού και αισθητικής.

Σήμερα, τα κέντρα των πόλεων βρίσκονται σε κρίση. Το μεγαλύτερο ποσοστό των πόλεων δεν κατοικεί εκεί και τα κέντρα μετατρέπονται σε χώρους παροχής υπηρεσιών.

Η βιώσιμη (αιεφόρος) ανάπτυξη, εμφανίζεται σήμερα, ως η μοναδική διέξοδος από το απειλητικό μέλλον που διαφαίνεται για τις πόλεις και τα κέντρα αυτών μετά την πολυμερή παγκόσμια κρίση των τελευταίων δεκαετιών. Ο όρος βιώσιμη ανάπτυξη, είναι μία ολοκληρωμένη έννοια της ανάπτυξης που περιλαμβάνει περιβαλλοντικούς, κοινωνικούς οικονομικούς στόχους, δίνοντας έμφαση στον πολιτισμό, την ιστορική κληρονομιά και την ανακύκλωση του αστικού χώρου. Οι σχετικές εμπειρίες, στην Ευρώπη είναι πολλές και ενθαρρυντικές. Στην Ισπανία, την Ολλανδία, την Αγγλία, και σε πολλές άλλες χώρες η ανασυγκρότηση των πόλεων βασίζεται στις αναπλάσεις και την αναζωογόνηση των ιστορικών τους κέντρων, στην πολιτιστική και την ήπια τουριστική ανάπτυξη, σε συνδυασμό με την ανάμειξη και άλλων χρήσεων και κυρίως της κατοικίας.

Στις ενότητες που ακολουθούν θα αναφερθούν Ευρωπαϊκά παραδείγματα ιστορικών αναπλάσεων, που άλλαξαν την δομή των πόλεων και των ευρύτερων περιοχών τους στοχεύοντας στη βιώσιμη ανάπτυξη τους.

2.1 Παραδείγματα Αναπλάσεων

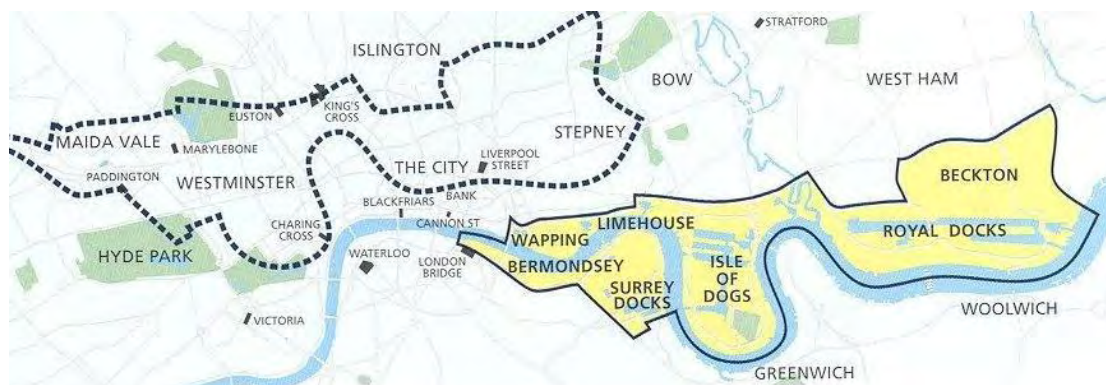
2.1.1 Το παράδειγμα της Αγγλίας (Περιοχή Docklands)

Στην Αγγλία, όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη, οι παρεμβάσεις ξεκίνησαν με την μορφή ριζικών ανακαινίσεων κατά ζώνες και κατά φάσεις. Η οργανωμένη κρατική παρέμβαση, γρήγορα έδωσε την θέση της σε μικρότερες ιδιωτικής πρωτοβουλίας επιχειρήσεις πιο ήπιας επέμβασης. Έτσι, μετά και από πολλές πιέσεις τόσο κοινωνικές όσο και εκ' μέρους του επιστημονικού κόσμου, οι παρεμβάσεις πήραν ένα χαρακτήρα περισσότερο ευέλικτο και ελαστικό.

Για την οργάνωση των επεμβάσεων, δημιουργήθηκαν το 1974, κάποιες ζώνες κινήτρων για κατοικία, τα «Housing Action Areas» (HAA). Οι ζώνες αυτές ιδρύονταν σε περιοχές με σημαντικά κοινωνικά προβλήματα και με στόχο να βελτιώσουν τα ίδια τα κτήρια, επαναχρησιμοποιώντας το παλιό κέλυφος και να τους δώσουν 15 χρόνια ζωής το πολύ. Όταν περάσει αυτό το χρονικό διάστημα, τα προβλήματα ξανατίθενται σε σχέση με τις νέες συνθήκες εξέλιξης της περιοχής και προτείνονται καινούριες επεμβάσεις. Η πολιτική των HAA επανεξετάστηκε, με στόχο, η ανανέωση του πολεοδομικού ιστού, να γίνεται με σταδιακό και συνεχόμενο τρόπο, σε μικρές φάσεις και σε μικρούς πυρήνες. Έτσι, η εγκύκλιος του 1975 για τις «Στρατηγικές ανακαίνισης σε πολεοδομικό περιβάλλον», χαρακτηρίστηκε ως «gradual renewal» ή «cellular renewal». Η αστική ανάπτυξη πραγματοποιείται «με μια συνεχή μέθοδο μικρής ανοικοδόμησης και ανανέωσης» και πρέπει να δίνει «μία απάντηση στις κοινωνικές ή φυσικές απαιτήσεις κατά το μέτρο της ανάπτυξής τους και των αλλαγών τους» (Στεφάνου Ι.,κ.ά.,1995).

Το παράδειγμα των Docklands

Εικόνα 2_Περιοχή Docklands σε σχέση με το κέντρο του Λονδίνου



Πηγή: www.lddc-history.org.uk/transport/trammon2.html

Τα Docks αποτέλεσαν το μεγαλύτερο εμπορικό λιμάνι του κόσμου πριν τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο, είναι μία παράκτια περιοχή κατά μήκος του Τάμεση, περίπου 12 χιλιομέτρων και βρίσκονται ανατολικά του Πύργου του Λονδίνου. Οι αποβάθρες (docks) λειτούργησαν για περισσότερα από 100 χρόνια. Στην περιοχή αναπτύχθηκαν και οι σχετικές βιομηχανίες, όπως η διύλιση και η επεξεργασία, που χρησιμοποιούσαν τα εισαγόμενα προϊόντα και τις πρώτες ύλες, η ναυπηγική και η επισκευή, οι οποίες συνδυάστηκαν και με άλλες βιομηχανίες κατασκευής, μερικές από τις οποίες δεν μπορούσαν να τοποθετηθούν μέσα στην πόλη του Λονδίνου. Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '30, οι αποβάθρες βρίσκονταν στην ακμή τους, έχοντας πολύ έντονη βιομηχανική δραστηριότητα και οι δυνατότητες για εργασία ήταν πολύ μεγάλες. Ο πόλεμος όμως, άφησε την περιοχή βομβαρδισμένη και κατεστραμμένη. Ο πολεοδομικός ιστός της περιοχής αποκαταστάθηκε, αλλά δεν απέκτησε ξανά την παλιά της δραστηριότητα.

Προς το τέλος της δεκαετίας του '60 αρχίζει η οικονομική πτώση της περιοχής, μια πτώση που ήρθε ως αποτέλεσμα των δυνάμεων που λειτουργούν σε εθνικό και διεθνές οικονομικό επίπεδο. Το 1967, αμέσως πριν από τα πρώτα οριστικά κλεισίματα των αποβαθρών, υπήρχαν ακόμη 22.815 εγγεγραμμένοι λιμενεργάτες και μεταφορείς στο λιμάνι του Λονδίνου. Μέχρι το 1971 αυτός ο αριθμός είχε μειωθεί σε 6.000 περίπου και έμελλε να μειωθεί σε 3.000 μέχρι το 1981 χρονιά στην οποία ανακοινώθηκε πως οι τελευταίες αποβάθρες Royal επρόκειτο να κλείσουν. Τα κλεισίματα επιταχύνθηκαν από την τεχνολογική καινοτομία της τοποθέτησης των φορτίων σε κοντέινερ εισαγωγής, από μια γενική πτώση στον κόσμο της ναυπηγικής και από το αυξανόμενο μέγεθος των σκαφών. Η παρακμή ενισχύθηκε από την κυβερνητική πολιτική που κινείτο στην κατεύθυνση της αποκέντρωσης της βιομηχανίας από το Λονδίνο. Οι αλλαγές αυτές έφεραν ένα γενικευμένο κύμα ανεργίας στο East End. Πιο συγκεκριμένα, οι τομείς που χτυπήθηκαν σκληρότερα αφορούσαν κυρίως στη μεταφορά, τη διανομή, και την επεξεργασία τροφίμων και ποτών, όλους δηλαδή τους τομείς που είχαν ιδιαίτερη σχέση με τη δραστηριότητα του λιμανιού. Από το 1965 ως το 1980 περίπου, τα παλιά Docks είχαν σχεδόν εγκαταλειφθεί. Τα Docklands

αποτελούσαν ένα μεγάλο και επίπονο αστικό πρόβλημα για την αγγλική πρωτεύουσα και η ανάπλάσή τους ήρθε να δώσει την λύση. Η ανάπλαση αυτή ήταν αποτέλεσμα μιας πολιτικής ελεύθερης παρέμβασης σε συνδυασμό με την ιδιωτική πρωτοβουλία, η οποία έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο.

Έτσι, το 1981, ιδρύθηκε η Εταιρεία ανάπτυξης των Docks, η London Docklands Development Corporation (L.D.D.C.). Η κυβέρνηση παραχώρησε στο L.D.D.C πρωτοφανείς δικαιοδοσίες που μέχρι τότε ανήκαν στις τοπικές αρχές. Οι στόχοι του L.D.D.C μπορούν να συμπυκνωθούν στα εξής:

- Διατήρηση των υπαρχουσών επιχειρήσεων
- Προσέλκυση νέων εταιρειών στην περιοχή
- Κατάρτιση και υποκίνηση των νέων πρωτοβουλιών

Ειδικότερα για τις βιομηχανίες που μετακινούνται στα Docklands, παρατηρείται κατ αρχήν μια ιδιαίτερη προτίμηση στην περιοχή από την τυπογραφία. Πολλές εφημερίδες μετακινούν εδώ τόσο τη διοίκηση όσο και τις τυπογραφικές τους μονάδες (Daily Telegraph, Guardian, Financial Times, Daily Mail κ.α.). Παράλληλα με τον τυπογραφία σημειώθηκαν μετακινήσεις επιχειρήσεων που είχαν να κάνουν τόσο με τα μέσα όσο και με τις εκδόσεις. Στα Docklands μεταφέρονται τα γραφεία των Reuters και της Builder Group, καθώς και εταιρίες παραγωγής.

Σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας προσέφερε στην περιοχή το λιανικό εμπόριο. Ιδρύονται μεγάλα σούπερ μάρκετ, πολυκαταστήματα αλλά και outlets. Ιδιαίτερα στην Canary Wharf διατίθεται αρκετός χώρος στο λιανικό εμπόριο. Τα Docklands, λοιπόν, αρχίζουν να παίρνουν σημαντική θέση στην αγορά, αφού διαθέτουν τους κατάλληλους χώρους για την ανάπτυξη τέτοιων επιχειρήσεων.

Τελικά, σε σχέση με τις υπάρχουσες επιχειρήσεις, οι πολιτικές του LDDC περιέλαβαν τη χρηματοδότηση των εταιριών για την επέκταση και τη σταθεροποίησή τους. Μέχρι τον Μάρτιο του 1984, 52 εταιρίες είχαν ενισχυθεί με ένα ποσό της τάξεως των £750,000. Από την άλλη πλευρά, οι εταιρίες που δεν ταίριαζαν με τη νέα εικόνα και στέκονταν εμπόδιο στις προτάσεις ανάπτυξης θα μετακινούνταν. Μέχρι το 1988, 123 εταιρίες επανατοποθετήθηκαν και άλλες 140 επρόκειτο να μετακινηθούν ως αποτέλεσμα των οδικών προτάσεων. Τον Απρίλιο του 1989, η κυβέρνηση αποκάλυψε ότι από τις 148 εταιρίες που μετακινήθηκαν από τον LDDC μόνον οι 6 έμειναν στην περιοχή των Docklands (<http://www.lddc-history.org.uk/>).

Εικόνα 3_ Τα Docklands του Λονδίνου



Πηγή: <http://www.webbaviation.co.uk/>

Μεγάλες και αποτελεσματικές αλλαγές έγιναν και στον τομέα των μεταφορών και της σύνδεσης της ευρύτερης περιοχής με το υπόλοιπο Λονδίνο. Έτσι, ο DLR (Docklands Light Railway) με τις επεκτάσεις του, η επέκταση της γραμμής Jubilee του μετρό και οι νέοι αυτοκινητόδρομοι πραγματοποίησαν ριζική αλλαγή στον τρόπο που λειτουργούσε μέχρι τότε το Ανατολικό Λονδίνο. Ο DLR ήταν το πρώτο σύστημα αυτοματοποιημένης διέλευσης μετρό της Μεγάλης Βρετανίας και αυτό, σε συνεργασία με την πολυπλοκότητα του ίδιου του δικτιού μετρό του Λονδίνου, δημιούργησε αρκετά προβλήματα στη λειτουργία του. Δεν είναι τυχαίο ότι η συζήτηση αναβάθμισής του τόσο σαν δίκτυο όσο και σε ότι αφορούσε τα δρομολόγια και τη χωρητικότητά του είχαν αρχίσει πριν ακόμα ανοίξει. Καθώς τα υπό συζήτηση σχέδια δεν υλοποιούνταν, οι ανεπάρκειες προκαλούσαν προβλήματα αξιοπιστίας καθ'όλη τη διάρκεια των πρώτων χρόνων λειτουργίας του DLR, με αποκορύφωμα το φθινόπωρο του 1991, όπου η χαμηλή ζήτηση οδήγησε τους υπεύθυνους στη συζήτηση για την υιοθέτηση νέων μέτρων. Τον Απρίλιο του 1992 η κυβέρνηση μετέφερε την ιδιοκτησία του DLR από την LT στον LDDC (<http://www.lddc-history.org.uk/transport/>).

Εικόνα 4_ Η επέκταση της γραμμής Jubilee



Πηγή: <http://www.lddc-history.org.uk/transport/tranmon3.html>

Ως προς το αστικό και οικιστικό κομμάτι της περιοχής, δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στον σχεδιασμό, προσπαθώντας να δώσουν έναν χαρακτήρα στην περιοχή. Στη συνέχεια, η ποικιλομορφία, η προσβασιμότητα, οι υδάτινες εκτάσεις, η ευελιξία, η ένταση της ανάπτυξης αποτέλεσαν το κύριο αντικείμενο συγκεκριμένης έρευνας που αφορούσε στο σχέδιο ανάπτυξης. Ο LDDC επεδίωξε να δημιουργήσει ένα περιβάλλον όπου τα θετικά στοιχεία του χαρακτήρα της περιοχής μπορούσαν να αναγνωριστούν και να ενισχυθούν, αποφεύγοντας την ανωνυμία. Ο προσανατολισμός επιτυγχάνεται με την εισαγωγή νέων ή τη διατήρηση υπαρχόντων τοποσήμων και την ιεραρχία των διαδρομών και των ελεύθερων χώρων. Τα πρωταρχικά μέσα υλοποίησης ενός εκλεπτυσμένου τοπίου της πόλης ήταν η συνοχή, η αρμονία της κλίμακας και η ελεγχόμενη χρήση των υλικών. Η κατανόηση των περιορισμών και των δυνατοτήτων έχει θεμελιώδη σχέση στην διαμόρφωση του συνολικού σχεδίου· η ιδιοκτησία, τα όρια, το σχεδιάγραμμα οδών, οι ανοιχτοί χώροι, η γεινιάσή τους με κτήρια και ο προσανατολισμός της περιοχής, όλα πρέπει να εξετάζονται. Αυτές οι βασικές κατευθύνσεις για το σχεδιασμό, δημοσιεύτηκαν με τη μορφή και τη φύση συγκεκριμένων οδηγιών για τα διάφορα ζητήματα. Η πρώτη δημοσίευση παρείχε οδηγίες για τους αρχιτέκτονες που σχεδίαζαν τα δημόσια κτήρια, τόσο για την πρόσβαση σε αυτά όσο και για την κίνηση εντός αυτών. Οι επόμενες δημοσιεύσεις παρείχαν οδηγίες προς τους ιδιοκτήτες σχετικές με την αλλαγή και την επέκταση των σπιτιών τους, προκειμένου να προστατευθεί ο χαρακτήρας της γειτονιάς, προς τα διαφημιζόμενα πρακτορεία για το σύστημα προβολής και διαφήμισης της περιοχής.

Το στοιχείο που δίνει ταυτότητα στην περιοχή είναι αναμφισβήτητα οι αποβάθρες στον Τάμεση και επομένως χαρακτηρίστηκαν ως σημαντικό προτέρημα που έπρεπε να διασωθεί, να ενισχυθεί και να προωθηθεί. Οι υδάτινες εκτάσεις θα διατηρούνταν ως αναπόσπαστο τμήμα της ανάπλασης. Το L.D.D.C. επεδίωξε να αναβαθμίσει και πάλι μια περιοχή, που προηγουμένως είχε θεωρηθεί από τις χειρότερες του Λονδίνου. Ενώ η δυνατότητα του ποταμού να αποτελέσει ένα καλό υπόβαθρο για τις νέες εγκαταστάσεις είχε αναγνωριστεί, η αξία της περιοχής για τη συνολική εικόνα του Λονδίνου είχε ουσιαστικά αγνοηθεί στην πράξη κατά το παρελθόν.

Ο χαρακτήρας της ανάπλασης στα Docklands είχε ενισχύσει σημαντικά τον αστικό χαρακτήρα της περιοχής. Εμπορικές, βιομηχανικές χρήσεις καθώς και κατοικία έχουν τοποθετηθεί ιδιαίτερα κοντά ενισχύοντας τη διαφοροποίηση των χρήσεων γης. Ένα επιπλέον σημαντικό συστατικό στοιχείο στη στρατηγική χρήσεων γης ήταν οι ανοιχτοί χώροι. Ο στόχος της στρατηγικής τοπίων του L.D.D.C. ήταν διπλός: Αφενός, έπρεπε να βελτιώσει σημαντικά την περιβαλλοντική ποιότητα της περιοχής των Docklands με τον εξωραϊσμό, την αποκατάσταση των βασικών κτηρίων και άλλων περιβαλλοντικών βελτιώσεων. Αφετέρου, η δημιουργία των νέων πάρκων, η αύξηση των ανοιχτών χώρων και η δημιουργία διαδρόμων πεζών και ποδηλάτου ήταν θέματα προτεραιότητας. Σε μεγάλη έκταση κατά μήκος των Docklands χωροθετούνται δραστηριότητες σχετικές με το υδάτινο στοιχείο, όπως είναι τα θαλάσσια σπορ, οι μαρίνες και οι χώροι για ψάρεμα. Επιπλέον, τοποθετείται ένα νέο Πανεπιστήμιο (παράρτημα του Πανεπιστημίου του ανατολικού Λονδίνου στα Docklands).

Η αναζωογόνηση των Docks πραγματοποιήθηκε σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα για το εύρος της. Τα τελευταία 30 χρόνια, ο πληθυσμός υπερδιπλασιάστηκε και η περιοχή μετατράπηκε σε ένα ισχυρό εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο, αλλά και σε μία όλο και πιο κοινωνικά αποδεκτή περιοχή κατοικίας. Τα κέρδη των ντόπιων εμπόρων αυξήθηκαν κατά πολύ και οι επιχειρήσεις προτιμούσαν την εγκατάστασή τους εκεί λόγω των χαμηλών ενοικίων και την μόλις 10 λεπτά απόσταση από το κέντρο του Λονδίνου. Πολύ σημαντικό αποτέλεσμα αυτής της μεγάλης προσπάθειας, αποτέλεσαν και οι 22.000 καινούριες κατοικίες, η περιβαλλοντική, οικονομική και κοινωνική εξέλιξη της περιοχής καθώς και η ανάπτυξη των μεταφορών (<http://www.lddc-history.org.uk/>).

Υπήρξαν βέβαια κριτικές και αρνητικές συνέπειες οι οποίες πάντα συνοδεύουν τέτοιες μεγάλες επεμβάσεις. Έτσι, παρ' όλες τις βελτιώσεις και επεμβάσεις, πολλές από αυτές δεν ωφέλησαν τους ίδιους τους παλιούς κατοίκους της περιοχής, καθώς και ότι πολλοί από αυτούς δεν είχαν την δυνατότητα να ανταποκριθούν στα υψηλά ενοίκια της κατοικίας. Επίσης, ότι δεν κατείχαν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις για την κάλυψη πολλών νέων θέσεων εργασίας και τέλος υπήρξαν κριτικές ως προς την ανάμειξη των ντόπιων και των νεοφερμένων στην περιοχή και την διατάραξη της κοινωνικής συνοχής.

Η ανάπλαση των Docks αποτελεί σήμερα υπόδειγμα τρόπου και μορφής ανάπλασης σε παγκόσμια κλίμακα. Δεν είναι απλώς ένα έργο γοήτρου, αλλά και μια πραγματική επέκταση του City, του οικονομικού κέντρου του Λονδίνου. Μπορεί κανείς να πει ότι η ανάπλαση των Docklands άνοιξε αρκετά ζητήματα στον τρόπο που γίνονται τέτοιου είδους παρεμβάσεις.

2.1.2 Το παράδειγμα της Ολλανδίας (Η πόλη του Rotterdam)

Η αστική κατοικία στην Ολλανδία, μεταπολεμικά και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1960, παρουσιάζει το φαινόμενο της συνεχούς μείωσης της κατοίκησης των παλαιών κτηρίων, τόσο λόγω της αυξημένης προσφοράς σε νέα κτήρια, όσο και λόγω της γενικότερης πολιτικής κατασκευής νέων κτισμάτων και εξυγίανσης περιοχών. Το

παλιό κέλυφος των πόλεων, αν και θεωρούνταν σημαντικό, διέθετε λιγότερες ανέσεις και έτσι απευθυνόταν σε χαμηλότερες εισοδηματικά τάξεις, με αποτέλεσμα τα ιστορικά κέντρα (Amsterdam, Rotterdam) να ελκύουν του ανέργου και γενικά να υποβαθμίζονται.

Κατά την περίοδο 1950-1970, η πολιτική αστικής ανανέωσης της Ολλανδίας, είχε περισσότερο οικονομοκεντρικούς στόχους, ώστε να βελτιωθεί η οικονομική αστική βάση και να δημιουργηθεί έλξη για ειδικευμένα επαγγέλματα στον τριτογενή τομέα, με σκοπό η οικονομική δομή να είναι λιγότερο ευάλωτη. Τα προγράμματα προσπαθούσαν να μετατρέψουν τα κέντρα των πόλεων σε περιοχές επιχειρήσεων (Central Business Districts, C.B.D.). Η υλοποίηση αυτών των σχεδίων, δόθηκε στην ιδιωτική πρωτοβουλία, με δημόσια, όμως, οικονομική βοήθεια. Το πρωταρχικό πρόβλημα υλοποίησης, ήταν η μη συνεργασία των ιδιωτικών και δημόσιων φορέων, με αποτέλεσμα, οι κάτοικοι των περιοχών που προαναφέρθηκαν, να επιβαρύνονται συνεχώς από την έλλειψη συντήρησης των παλαιών κτισμάτων και την κατεδάφιση πολλών από αυτά, με σκοπό να κατασκευαστούν πλατείες και λεωφόροι πλαισιωμένες από κτήρια γραφείων και εμπορικά κέντρα.

Τα επόμενα χρόνια, από το 1970 και μετά, αρχίζει να παρατηρείται ιδιαίτερη εξέλιξη. Έτσι, οι τρόποι επέμβασης άρχισαν να γίνονται περισσότερο καινοτόμοι και η καινούρια αντίληψη σχεδιασμού χαρακτηρίζονταν από (Στεφάνου,1995) :

- Επανάχρηση και επανακατασκευή κατοικιών.
- Διατήρηση των παραδοσιακών δομών, των γραφικών τοπίων και καλυτέρευση των δημόσιων χώρων.
- Επίλυση των προβλημάτων των χαμηλών εισοδηματικών τάξεων.
- Επανεκτίμηση των βιομηχανικών ή λιμενικών ζωνών σε επαγγελματικές οικιστικές ζώνες, με επανάχρηση των παλιών εργοστασίων, στρατιωτικών εγκαταστάσεων, μαγαζιών και γραφείων.
- Μικρά σχέδια γειτονιάς (αρχή των Ζωνών).
- Συμμετοχή των κατοίκων στον σχεδιασμό.

Αυτή η έντονη μεταστροφή και η αλλαγή στον σχεδιασμό, επηρέασε και την πολιτική της ιδιωτικής πρωτοβουλίας. Έτσι, για παράδειγμα, στο Amsterdam, μια εταιρεία αναλαμβάνει την ανακαίνιση των παλιών κατοικιών και έχει ρυθμό περίπου 40 κατοικίες το χρόνο. Επίσης, λαμβάνονται σημαντικά και βοηθητικά κοινωνικά μέτρα για τον χαμηλό εισοδηματικά πληθυσμό, με την βοήθεια των Δήμων. Η πόλη του Rotterdam υλοποιεί με ριζικό τρόπο τους καινούριους στόχους και παρακάτω αναλύεται το παράδειγμά της (Στεφάνου,1995).

Το παράδειγμα της πόλης του Rotterdam

Το Ρότερνταμ (Rotterdam) είναι πόλη και έδρα δήμου της ολλανδικής επαρχίας Νότιος Ολλανδία (Zuid-Holland). Είναι ο μεγαλύτερος σε έκταση δήμος της Ολλανδίας, η δεύτερη, μετά το Άμστερνταμ, σε πληθυσμό πόλη της χώρας, ενώ το λιμάνι του Ρότερνταμ είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ευρώπης. Η πόλη ισοπεδώθηκε στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και το ιστορικό της κέντρο καταστράφηκε εντελώς. Μετά τον

πόλεμο, οι πολεοδόμοι είδαν το κενό που προέκυψε ως μια ευκαιρία να πραγματοποιηθεί ένα μοντέρνο κέντρο πόλης με έναν ριζικό διαχωρισμό λειτουργιών σύμφωνα με τους κανόνες του CIAM.

Κατά την δεκαετία του '60 και '70, οι αρχές προσφέρθηκαν να ενισχύσουν οικονομικά οποιαδήποτε σχεδιαστική πρωτοβουλία κατάφερνε να έρθει σε συμφωνία με τους ντόπιους και να αναβαθμίσει περιοχές μέσα σε χρονικό διάστημα ενός έτους. Οι κατοικίες που δημιουργήθηκαν ήταν για χαμηλά εισοδήματα και όχι καλής κατασκευής, αλλά σταμάτησαν την παρακμή της αστικής γειτονιάς.

Τις δεκαετίες του '80 και '90, η συζήτηση σταδιακά μετατοπίστηκε στην ποιότητα του οικιστικού περιβάλλοντος και την καλύτερη χρήση γης. Στην πράξη αποδείχθηκε ότι τα κοινωνικά προβλήματα αυξήθηκαν με την ανέγερση μη ποιοτικών κτηρίων και αναπτύχθηκε μια νέα πολιτική στην προσπάθεια αναζωογόνησης του ενδιαφέροντος και του στόχου της οικιστικής ανάπτυξης. Άρχισε, παράλληλα, να δίνεται προσοχή στο νότιο τμήμα της πόλης, την περιοχή Kor Van Zuid. Από τα μέσα του 1980, έλαβαν χώρα σημαντικές αλλαγές, όπου το Rotterdam ωφελήθηκε από το ανανεωμένο πλέον ενδιαφέρον των επιχειρήσεων, αλλά και των υψηλότερων εισοδηματικά στρωμάτων για τις μεγάλες πόλεις. Εταιρείες που συνδέονταν με το λιμάνι, άρχισαν της μεγάλης κλίμακας επενδύσεις σε κτήρια γραφείων, κυρίως στο κέντρο της πόλης γεγονός που πρόσφερε στο Rotterdam διεθνή αναγνώριση.

Η μακρόχρονη αυτή διαδικασία, έχει αφήσει έντονα τα σημάδια της στην εικόνα της πόλης, μιας και οι διαφορετικές τάσεις και αντιλήψεις για τον δημόσιο χώρο, έγιναν φανερές. Ανεξάρτητα, όμως, από την προσέγγιση που κατά καιρούς επικρατούσε, ο στόχος ήταν η μεταμόρφωση του κέντρου σε πραγματικό δημόσιο χώρο. Σε αυτή την προσπάθεια, η αξία της γειτνίασης της πόλης με το νερό είχε από νωρίς αναγνωριστεί και με αυτό σαν μέσο, επιχειρήθηκε η βελτίωση της εικόνας της πόλης. Ιδιαίτερα μετά το 1970, εγκαταλείφθηκε μεγάλο μέρος των λιμενικών εγκαταστάσεων και αυτό ήταν μια ευκαιρία για τον δημόσιο χώρο, να αναπτυχθεί ακόμα πιο κοντά στο νερό. Προς αυτή την κατεύθυνση, οι πιο σύγχρονες πολεοδομικές προσεγγίσεις, επέλεξαν την ανάπτυξη και ανάδειξη της μέσα από τον χώρο του πολιτισμού.

Ο σχεδιασμός των εν λόγω αναπλάσεων, περιελάμβανε τέσσερις ζώνες διαφορετικού ενδιαφέροντος. Το Σίτυ (City), ως κέντρο διοίκησης εμπορικών καταστημάτων και αναψυχής, το Kor van Zuid, ως την επιχειρηματική ζώνη, το πράσινο ή πολιτιστικό τρίγωνο για εκδηλώσεις πολιτισμού και διασκέδασης και τέλος, το Βάτερσταντ (Watersadt), για ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Παρακάτω, αναφέρονται ορισμένες ζώνες αστικών αναπλάσεων μεγάλης ή μικρότερης κλίμακας, που παρατηρούνται στη σύγχρονη πόλη του Rotterdam (<http://courses.arch.ntua.gr>).

Η πλατεία Schouwburgplein, στο κέντρο της πόλης, αποτελεί ένα ενδιαφέρον παράδειγμα, προς το τέλος της δεκαετίας του 1990, ως προς τον μη συμβατικό σχεδιασμό της. Η πλατεία, αρχικά, θεωρήθηκε ως προβληματικό αστικό κενό στο πυκνοχτισμένο νέο Rotterdam.

Εικόνα 5_ Η πλατεία Schouwburgplein



Πηγή: <https://www.flickr.com/>

Σήμερα, έχει κατορθώσει να λειτουργεί ως ένα κέντρο τέχνης, πλαισιωμένη από το δημοτικό θέατρο Schouwburg και τη αίθουσα συναυλιών de Doelen. Επίσης, στο ίδιο τετράγωνο βρίσκεται και το φουτουριστικό κτήριο του κινηματογράφου Pathe. Ο πολυχώρος πολιτισμού museumpark, που βρίσκεται επίσης στο ιστορικό κέντρο της πόλης, δημιουργήθηκε στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και αποτελεί μία επίσης ενδιαφέρουσα περιοχή ανάπλαση. Υιοθετεί πρωτοποριακά και ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά στα κτήρια και στους εκθεσιακούς του χώρους και αποτελεί ένα σύγχρονο αστικό πάρκο συνδέει πολλά από τα κομμάτια τέχνης του Rotterdam.

Δύο επιπλέον περιοχές ενδιαφέροντος αποτελούν η συνοικία Laurens και η περιοχή Blaak. Στη συνοικία Laurens, που αποτελεί το προπολεμικό κέντρο του Rotterdam κατασκευάστηκε, το Market Hall. Το έργο αυτό, περιλαμβάνει μία υπαίθρια αγορά, η οποία λόγω των νέων περιορισμών περί υγιεινής της Ολλανδίας, θα πρέπει να καλυφθεί. Επίσης, περιλαμβάνει 264 κατοικίες, οι οποίες διαμορφώνουν ένα τόξο, που καλύπτει την περιοχή της αγοράς. Η περιοχή Blaak βρίσκεται κοντά στο παλιό λιμάνι, το Oude Haven και η εικόνα που δεσπόζει είναι τα σπίτια κύβοι (Kubuswoning). Στη συγκεκριμένη περιοχή υπάρχουν μικρής κλίμακας επιχειρήσεις, καταστήματα, ένα σχολείο, μια παιδική χαρά στο επίπεδο του εδάφους και κατοικίες στο πάνω επίπεδο.

Εικόνα 6 _ Το Market Hall στην συνοικία Laurens



Πηγή: <http://www.worldarchitecturenews.com/>

Εικόνα 7 _ Τα σπίτια κύβοι στην συνοικία Blaak (Kubuswoning)



Πηγή: <http://www.beermad.org.uk/>

Η περιοχή Kor van Zuid, βρίσκεται στην ανατολική πλευρά του ποταμού Mass, απέναντι από το κέντρο της πόλης και κοντά σε κάποιες γειτονιές χαμηλών εισοδημάτων. Η πρώτη επέκταση του λιμανιού ξεκίνησε από αυτή την περιοχή και στο σύνολο της χωρίζεται σε 8 ζώνες, από τις οποίες άλλες έχουν περισσότερο επιχειρηματικό χαρακτήρα και άλλες οικιστικό. Οι κατοικίες που κατασκευάζονται είναι διαφορετικές και κρίνεται σημαντικό να μπορούν να καλύπτουν τις ανάγκες διαφόρων κοινωνικών τάξεων. Το Kor van Zuid έπρεπε να είναι εύκολα προσβάσιμο τόσο για τους επιχειρηματίες όσο και για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της περιοχής. Γι' αυτό το λόγο η κυβέρνηση και ο Δήμος επένδυσαν στην κατασκευή της

γέφυρας Erasmus Bridge, της οδογέφυρας Varkennoordse, του σταθμού Wilhelminaplein και το τραμ Tramplus (<http://courses.arch.ntua.gr>).

Στην Ολλανδία, μετά την μεταστροφή στην αντίληψη της ανάπλασης και την καινούρια ιδέα για επανάκτηση των αξιών των παλαιών κέντρων, κατάφερε να αποτελέσει ένα παγκοσμίου βεληνεκούς παράδειγμα.

Εικόνα 8_ Η γέφυρα Erasmus Bridge



Πηγή: Worldalldetails.com/pictureview

2.1.3 Το παράδειγμα της Ισπανίας (Η πόλη της Βαρκελώνης)

Το παράδειγμα της Βαρκελώνης

Η Βαρκελώνη αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες ευρωπαϊκές πόλεις, με 4,2 εκατομμύρια κατοίκους και πολύ μεγάλη πυκνότητα πληθυσμού (περίπου 2.300 κατ./km²). Θα μπορούσε να θεωρηθεί η δεύτερη πρωτεύουσα της Ισπανίας. Η πόλη και η μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης έφτασε στο σημερινό μέγεθος της, μετά από μια περίοδο πολύ γρήγορης αύξησης του πληθυσμού της κατά την δεκαετία του 1960 και τις αρχές του 1970, στην διάρκεια της οποίας, ο πληθυσμός σχεδόν διπλασιάστηκε.

Κατά την περίοδο αυτή, στην Ισπανία επικράτησε ένα απολυταρχικό πολιτικό καθεστώς, το οποίο δεν ασχολήθηκε με την εφαρμογή κανόνων σχεδιασμού για τις ισπανικές πόλεις και δεν εφάρμοσε οποιοδήποτε μέτρο της απουσίας πολιτικής, παρατηρείται ένας αστικός πυρήνας με πολύ σοβαρά προβλήματα, και η υποβάθμιση των περιοχών της περιφέρειας.

Εικόνα 9_Βαρκελώνη



Πηγή:http://www.oeaw.ac.at/isr/comet/documents/Final_Results/COMET_CTT/largesc/large-sc-194.html

Όταν αποκαταστάθηκε το δημοκρατικό πολίτευμα, ασκήθηκαν μεγάλες πιέσεις ώστε να γίνουν κινήσεις και παρεμβάσεις ώστε να δημιουργηθούν ελεύθεροι χώροι, υπηρεσίες, εγκαταστάσεις και υποδομές που θα βελτιώναν τους όρους ζωής των κατοίκων. Έτσι, το 1979, ξεκίνησε ένα πολύ φιλόδοξο σχέδιο αστικής ανάπτυξης, το οποίο βασίζεται τόσο στην αποκατάσταση και αναβάθμιση των περιοχών του αστικού κέντρου, όσο και στην ύπαρξη ισόρροπης ανάπτυξης μεταξύ αυτών και των περιφερειακών περιοχών.

Οι σημαντικότερες επεμβάσεις, που πραγματοποιήθηκαν στην περιοχή είναι το άνοιγμα του πρώην βιομηχανικού μετώπου προς τη θάλασσα, η οικιστική οικοδόμηση, η επέκταση της Λεωφόρου Diagonal μέχρι τη νέα παραλία (Av. Diagonal- Mar), η ανάπλαση του παράκτιου τμήματος για την εγκατάσταση των συνεδριακών υποδομών που φιλοξενούσαν το «Παγκόσμιο Φόρουμ 2004 για τις Κουλτούρες», το πάρκο Pedralls-Diagonal Mar, η ανάπλαση της πλατείας Glories, και το σπουδαιότερο, η μετατροπή της πρώην βιομηχανικής περιοχής Poble Nou σε ένα νέο πόλο οικονομικής ανάπτυξης, σε έναν θύλακα και κέντρο νέων τεχνολογιών. Βασικοί στόχοι της πολιτικής του πολεοδομικού σχεδιασμού του Δημαρχείου της πόλης είναι η αναβάθμιση του Ιστορικού Κέντρου, η βελτίωση των τηλεπικοινωνιακών δικτύων, το άνοιγμα του θαλάσσιου μετώπου, η κατασκευή των απαιτούμενων ολυμπιακών υποδομών (στάδια, ξενοδοχεία κ.α.) και η ανάδειξη των περιφερειακών γειτονιών ως «Περιοχών νέας Κεντρικότητας» (Areas of new Centrality)(Roca E.,2015).

Προς την επίτευξη των παραπάνω στόχων κατασκευάζονται αθλητικά στάδια, βελτιώνεται το οδικό και τηλεπικοινωνιακό δίκτυο, ανοίγει το μέτωπο της πόλης στη θάλασσα ύστερα από τις κατάλληλες αναπλάσεις αποβιομηχανοποιημένων παράκτιων

περιοχών και οι γειτονιές αποκτούν πρωταγωνιστικό ρόλο στη μεταμόρφωση της Βαρκελώνης σε πόλη υπηρεσιών.

Παράλληλα, προωθείται η αναβάθμιση του Ιστορικού Κέντρου, «επενδύοντας» τόσο στη βελτίωση της χωρικής και αισθητικής του διάστασης όσο και σε όρους κοινωνικοοικονομικούς.

Πιο συγκεκριμένα, όπως προαναφέρθηκε η σπουδαιότερη επέμβαση το Poble Nou, όπου προγραμματίστηκε να εγκατασταθεί το Ολυμπιακό χωριό για τους Ολυμπιακούς του 1992, ήταν μία παλιά βιομηχανική περιοχή και μάλιστα ένα από τα κέντρα της βιομηχανικής επανάστασης στη Βαρκελώνη και την Ισπανία.

Όταν το σχέδιο της παρέμβασης αποφασίστηκε, η περιοχή Poble Nou είχε ήδη εγκαταλειφθεί από τις βιομηχανικές δραστηριότητες, αφήνοντας πίσω τους σημαντικά θέματα που έπρεπε να λυθούν, όπως:

- Βιομηχανικές περιοχές
- Η παλιά ψαρογορά
- Στρατώνες
- Γυναικείες φυλακές
- Παραλίες που είχαν μετατραπεί σε χωματερές οικιακών και βιομηχανικών αποβλήτων.

Το έργο αναπτύχθηκε από μία ομάδα αρχιτεκτόνων και σχεδιαστών με επικεφαλής των Orió Bohigas, έναν από τους πιο σημαίνοντες σχεδιαστές της Βαρκελώνης. Το σημείο εκκίνησης ήταν ότι Ολυμπιακό Χωριό, μετά το πέρας των Ολυμπιακών Αγώνων, θα έπρεπε να είναι μία κανονική περιοχή της πόλης, τέλεια ενταγμένη και ενσωματωμένη σ' αυτήν. Να είναι, δηλαδή, μία γειτονιά και όχι μία απομονωμένη και ασύνδετη περιοχή ή ένα αστικό γκέτο. Με αυτή την ιδέα ως εναρκτήριο, συγκροτήθηκε ένα σχέδιο με τρία βασικά κομμάτια:

Η υποδομή

Η ιδέα στον τομέα της υποδομής ήταν να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για το άνοιγμα προς τη θάλασσα. Για να συμβεί αυτό προβλέπονται οι εξής επεμβάσεις:

- Απομάκρυνση των παράκτιων σιδηροδρομικών γραμμών (4km), οι οποίες δημιουργούν εμπόδιο ανάμεσα στην πόλη και τις παράκτιες περιοχές.
- Τοποθέτηση καινούριων υπογείων σιδηροδρομικών γραμμών.
- Αποκατάσταση των παραλιών.
- Δημιουργία νέας υπόγειας εθνικής οδού, προκειμένου να αποφευχθεί ένα νέο εμπόδιο.

Αυτές οι επεμβάσεις έδιναν τη δυνατότητα για 18 εκτάρια παραλίας και 50 εκτάρια πάρκων πρασίνου.

Η μορφολογία

Η ιδέα για την συνέχεια του αστικού συστήματος, των δρόμων, των οικοδομικών τετραγώνων και του κτιριακού όγκου δημιουργήθηκε από τον Ildefons Cerda, ο μηχανικός που είχε σχεδιάσει την φυσική επέκταση της Βαρκελώνης τον 19^ο αιώνα και ένας από τους πρωτοπόρους του σύγχρονου σχεδιασμού.

Οι χρήσεις

Οι χρήσεις δε θα ήταν μόνο κατοικίας, αλλά και μεγάλες εμπορικές περιοχές, καταστήματα, γραφεία, χώροι αναψυχής κ.α.

Οι ιδέες αυτές ξεκινούν από μία βασική αρχή, ότι είναι δυνατόν να αναμορφωθεί και να αναζωογονηθεί μία ευρωπαϊκή πόλη δίνοντας έμφαση στην παραδοσιακή της μορφολογία και αποφεύγοντας τον κατακερματισμό της και την περιφερειακή της εξάπλωση. Για την εφαρμογή των αρχών αυτών σε φυσικούς όρους, ακολουθήθηκε ένα σύστημα που αποτελείται από 5 διαδοχικές ζώνες στην πλευρά της θάλασσας:

1. Παραλίες και Ολυμπιακό λιμάνι. Παραλίες συνολικού μήκους ενός χιλιομέτρου στην περιοχή που επεκτείνεται μπροστά από το Ολυμπιακό χωριό, με μια σειρά από προβλήτες για την συγκράτηση της άμμου από ισχυρά ρεύματα. Το Ολυμπιακό λιμάνι θα έχει χωρητικότητα για 700 πλοία και το 75% της έκτασής του, θα καλύπτεται από δημόσιους χώρους (εμπορικά καταστήματα, χώροι αναψυχής, εστιατόρια κ.α.).
2. Χώρος Περιπάτου (Seaport). Θα περιλάμβανε έναν παραλιακό δρόμο, πλάτους 30 μέτρων με καφετέριες, εστιατόρια και άλλες δραστηριότητες.
3. Παράκτιες δραστηριότητες. Προβλέπονται δύο πύργοι ύψους 100 μέτρων για τις χρήσεις γραφείων και ξενοδοχείου, καθώς και άλλα μικρότερα, δευτερεύοντα κτήρια.
4. Εθνική οδός. Πρόκειται για έναν δρόμο με αρκετά μεγάλη κυκλοφοριακή φόρτιση (120.000 οχ./ημέρα), ο οποίος αποφασίστηκε να κατασκευαστεί υπογείως, ώστε να μη δημιουργηθεί εμπόδιο μεταξύ παράλιας περιοχής και κέντρου τόσο οπτικά όσο και ουσιαστικά. Για τις ανάγκες της εντός της πόλης κυκλοφορίας, σχεδιάζεται μία υπέργεια τοπική οδός.
5. Αστικός πυρήνας. Η βασική ιδέα είναι να συνδεθεί η νέα οικιστική περιοχή με την παραδοσιακή μορφολογία της πόλης. Χτίστηκαν περίπου 2.000 κατοικίες για να φιλοξενήσουν 15.000 αθλητές και 17.000 κατοίκους της περιοχής.

Τέλος, υπήρξε ένα ολοκληρωμένο σύστημα πάρκων, τόσο για τις ανάγκες των κατοίκων της Βαρκελώνης, αλλά και για την ευρύτερη περιοχή (Roca E.,2015).

Το σχέδιο ανάπτυξης είχε ήδη ξεκινήσει όταν η Βαρκελώνη ανέλαβε και επισήμως τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992. Τον Δεκέμβριο του 1986, δημιουργήθηκε η 100% δημόσια εταιρεία Vila Olimpica Societat Anonima (VOSA), με σκοπό να ξεκινήσει το έργο. Η VOSA ανέλαβε για διάστημα δύο ετών, την απόκτηση γης μέσω απαλλοτριώσεων, την κατεδάφιση περίπου 200 επιχειρήσεων και 157 κατοικιών, την κατασκευή σύγχρονου συστήματος αποχέτευσης και την προστασία των ακτών. Για να εισχωρήσει όμως στην μεγάλη αυτή κίνηση και το ιδιωτικό κεφάλαιο, η VOSA το 1989

ίδρυσε την Nova Icaria Societat Anonimia (NISA) της οποίας κατείχε το 40% ενώ το υπόλοιπο 60% αγοράστηκε από εταιρείες ακινήτων και ιδιωτικές τράπεζες.

Η σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού φορέα αποδείχθηκε, όπως έχει αναφερθεί και στα παραδείγματα των προηγούμενων ευρωπαϊκών χωρών, καθοριστικής σημασίας για την επιτυχία αυτού του φιλόδοξου έργου. Αξίζει παρ' όλα αυτά, να σημειωθεί ότι ενώ οι περισσότερες επενδύσεις ήταν ιδιωτικές, ο σχεδιασμός και η διαχείριση ήταν ως επί το πλείστον δημόσια, κάτι που αποδεικνύει την αποτελεσματικότητα των κρατικών φορέων, όταν αυτοί λειτουργούν ομαλά και βάση συγκεκριμένου σχεδιασμού.

Εικόνα 10_ Πάρκο στο Poble Nou



Πηγή: <https://www.bing.com/maps>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

Η Ανάπλαση στην Ελλάδα

3.1 Ανάγκες που προκαλούν την ανάπλαση στον ελληνικό χώρο

Στην Ελλάδα γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι εμφανίζονται και οι τέσσερις παραπάνω κατηγορίες προβλημάτων. Στη συνέχεια, παρουσιάζονται τα συνηθέστερα προβλήματα που πλήττουν τις περιοχές κατοικίας στον ελληνικό χώρο και δημιουργούν την ανάγκη για ανάπλαση (Αραβαντινός Α.,1997).

- *Προβλήματα που οφείλονται στα φυσικά χαρακτηριστικά μιας περιοχής.*

Παραδείγματα τέτοιου είδους προβλημάτων είναι οι μικροκλιματικές συνθήκες, ανεπιθύμητοι άνεμοι, υγρασία, γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά και ο κακός προσανατολισμός της περιοχής. Η επέμβαση σκοπεύει να αποκλείσει από περιοχή οικισμού κάθε τμήμα που εμφανίζει τέτοια χαρακτηριστικά και που η αντιμετώπισή τους είναι ακατόρθωτη ή εξαιρετικά δαπανηρή.

- *Δυσχέρεια πρόσβασης και κίνησης στην περιοχή.*

Τα προβλήματα αυτά αφορούν στη μετακίνηση των κατοίκων αλλά και των επισκεπτών της περιοχής με τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, με τα ΙΧ καθώς και στα προβλήματα στάθμευσης που δημιουργούνται. Επίσης σχετίζονται και με τη μετακίνηση με τα πόδια, αλλά και με την κίνηση των οχημάτων που προσφέρουν τακτικές ή έκτακτες υπηρεσίες στην περιοχή (ασθενοφόρα, απορριμματοφόρα κ.α.). Τα προβλήματα εδώ σχετίζονται με τη σύνδεση μιας περιοχής με τη λοιπή πόλη, με την προσφερόμενη οδική υποδομή μέσα σε αυτή και τη φόρτισή της.

- *Προβλήματα ανυπαρξίας ή ανεπάρκειας τεχνικής υποδομής.*

Τα προβλήματα αυτά σχετίζονται με τις παροχές όπως ύδρευση, ηλεκτρικό φως, τηλέφωνα, αποχετευτικό δίκτυο, δίκτυο ομβρίων και σύστημα περισυλλογής σκουπιδιών με αποτέλεσμα να υποβαθμίζεται η ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής.

- *Προβλήματα ανυπαρξίας ή ανεπάρκειας κοινωνικής υποδομής.*

Σε αυτή την κατηγορία παρουσιάζεται δυσαναλογία ιδιωτικών και κοινόχρηστων χώρων όπως πλατείες, χώροι πρασίνου και ελεύθεροι χώροι, αλλά και ανεπάρκεια κοινωνικού εξοπλισμού όπως σχολεία, κοινωνικές, πολιτιστικές και αθλητικές εγκαταστάσεις.

- *Προβλήματα ανάμειξης αντιμαχόμενων χρήσεων.*

Τα προβλήματα σε αυτή την κατηγορία έχουν να κάνουν κυρίως με ανάμειξη αντιμαχόμενων χρήσεων που βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση μεταξύ τους αλλά και σε ύπαρξη πηγών ρύπανσης που προκαλούν περιβαλλοντικά προβλήματα στην περιοχή.

- *Προβλήματα αυξημένων συντελεστών δόμησης.*

Οι αυξημένοι συντελεστές δόμησης, τα μεγάλα ποσοστά κάλυψης και οι υψηλές πυκνότητες δημιουργούν πολλά προβλήματα σε μια περιοχή όπως δυσμενείς επιπτώσεις στον αερισμό, στο φωτισμό, στη θέα και γενικά στην ποιότητα διαβίωσης. Παράλληλα είναι πολύ περιορισμένος ο χώρος του ιδιωτικού πρασίνου και γενικά ο ακάλυπτος χώρος που θα μπορούσε να καλύψει και άλλες λειτουργικές ανάγκες.

- *Προβλήματα κακής οικοδομικής κατάστασης του υπάρχοντος κτιριακού όγκου.*

Η παλαιότητα, η ανεπαρκής θερμική και υδραυλική μόνωση, οι κίνδυνοι καταρρεύσεως λόγω σεισμού, οι κίνδυνοι πυρκαγιάς και άλλων ατυχημάτων είναι μερικά παραδείγματα αυτής της κατηγορίας προβλημάτων.

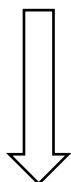
- *Προβλήματα για ανάγκη συγκρότησης γειτονιάς.*

Σε αυτή τη κατηγορία ανήκει το ιδιαίτερα σημαντικό πολεοδομικό πρόβλημα συγκρότησης «γειτονιάς». Πρόκειται για την ανάγκη για αναβάθμιση μιας περιοχής και την εξέλιξή της σε οργανική οικιστική ενότητα.

3.2. Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο

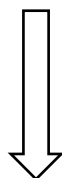
N.Δ. 1003/71 «περί ενεργού πολεοδομίας»

Για πρώτη φορά το Ν.Δ. 1003/71 «περί ενεργού πολεοδομίας» καθιερώνει την ανάπλαση ως έννοια με νομικό περιεχόμενο. Το Ν.Δ. ορίζει την ανάπλαση ως πολεοδομική εξυγίανση και εκσυγχρονισμό συνόλου ή μέρους του οικισμού.



N 947/1979 «περί οικιστικών περιοχών»

Ο Ν. 947/1979 «περί οικιστικών περιοχών» που ψηφίστηκε για την εφαρμογή της επιταγής του άρθρου 24 του Συντάγματος, καταργεί το προηγούμενο νομοθετικό διάταγμα. Στο νέο νόμο αναφέρεται ο όρος «αναμόρφωση» που φαίνεται να είναι ταυτόσημος με εκείνο της ανάπλασης. Ο 947/1979 αναφέρει τις περιοχές που μπορούν να χαρακτηριστούν ως οικιστικές, τις χρήσεις στις περιοχές αυτές, τη διαδικασία για το χαρακτηρισμό τους, καθώς και τις δυνατότητες ανάπτυξης. Σύμφωνα με τον Νόμο, μία οικιστική περιοχή είναι δυνατόν να αναπτυχθεί με καθορισμό Ζωνών Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ), Αστικού Αναδασμού (ΖΑΑ) ή απλώς με την επιβολή κανονιστικών όρων δόμησης. Παρά το γεγονός ότι ο νέος αυτός νόμος δίνει τη δυνατότητα για μια ελεγχόμενη πολεοδομική ανάπτυξη, καθώς και μια εκτεταμένη επέμβαση σε περιοχές με προβληματικό ιδιοκτησιακό καθεστώς, παρέμεινε ανενεργός για πάνω από 10 χρόνια.



Το 1973 ιδρύθηκε από την Εθνική Κτηματική Τράπεζα η «ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ Εταιρεία Ενεργού Πολεοδομίας ΑΕ» και το 1976 ιδρύθηκε η Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης (Δ.Ε.ΠΟ.Σ). Οι φορείς αυτοί ανήκαν στο Δημόσιο ή σε Κρατικές Τράπεζες, αλλά λειτουργούσαν με κανόνες ιδιωτικής οικονομίας.

Π.Δ. 4/19/1978

Το 1978 δημοσιεύεται το προεδρικό διάταγμα 4/19/1978, το οποίο κάνει αναφορά στην εφαρμογή μελετών ανάπλασης, ελεύθερων χώρων, οικισμών ή περιοχών αυτών και στον καθορισμό των υποχρεώσεων των παρόδιων ιδιοκτητών.



N.1337/1983
«Επέκταση των
Πολεοδομικών
σχεδίων, οικιστική
ανάπτυξη και
σχετικές ρυθμίσεις»

Το 1983 ψηφίζεται ο νέος οικιστικός νόμος 1337/83, «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις». Ο νόμος αυτός αρχικά δημιουργήθηκε για να αντιμετωπίσει τα επείγοντα στεγαστικά προβλήματα, ωστόσο απέκτησε μόνιμο χαρακτήρα. Ρυθμίζει τις εντάξεις περιοχών στο σχέδιο πόλης ή επεκτάσεις του σχεδίου, καθώς επίσης σημαντικές τροποποιήσεις εντός του σχεδίου, εφόσον πρόκειται για προβληματικές περιοχές ή πολεοδομικά συγκροτήματα της πόλης που απαιτούν αναμόρφωση. Με τον νόμο αυτό έχουμε και την «Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης» (Ε.Π.Α.), η οποία προβλέπει τα τρία στάδια σχεδιασμού για την ένταξη ενός οικισμού στο σχέδιο πόλεως ή για την επέκταση του σχεδίου. Αυτά είναι η εκπόνηση Γ.Π.Σ., και τέλος, η έκδοση πράξεως εφαρμογής για τον καθορισμό των εισφορών σε γη και σε χρήμα που επιβάλλει η Π.Μ. Τέλος, προβλέπει ζώνες επεμβάσεων, όπως οι Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (ZEE) και οι Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (ZEK) με στόχο την ανάπλαση των πυρήνων των πόλεων ή κτηρίων τους.

N.1577/1985 Γενικός
Οικοδομικός
Κανονισμός (Γ.Ο.Κ.)



N.2508/1997 «Βιώσιμη
οικιστική ανάπτυξη των
πόλεων και οικισμών
της χώρας και άλλες
διατάξεις »

Το 1985 ψηφίζεται ο νόμος 1577/85 (ΓΟΚ) και με τον οποίο αντικαταστάθηκε ο παλαιός του 1973, ο οποίος είχε δημοσιευθεί την περίοδο της δικτατορίας. Ο νέος Γ.Ο.Κ. περιλάμβανε σημαντικές αλλαγές όπως τον θεσμό του ενεργού οικοδομικού τετραγώνου (άρθρο 13), η καθιέρωση του Ο.Τ. ως ελάχιστη πολεοδομική ενότητα και η ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων των Ο.Τ. (άρθρο 12). Σκοπός του Γ.Ο.Κ ήταν ο καθορισμός όρων, περιορισμών και προϋποθέσεων για την εκτέλεση οποιασδήποτε κατασκευής εντός ή εκτός των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οικισμών, ώστε να προστατεύεται το φυσικό, οικιστικό και πολιτιστικό περιβάλλον καθώς και να εξυπηρετείται το κοινωνικό συμφέρον. Ο Ν. 4067/2012 επέφερε τροποποιήσεις στις διατάξεις του ΓΟΚ με σκοπό τη συμπλήρωση και τη βελτίωσή του. Ο Νέος Οικοδομικός Κανονισμός (Ν.Ο.Κ) όπως ονομάστηκε, μετά την τελευταία τροποποίηση του, το 2016 ισχύει μέχρι και σήμερα.

Ο νέος οικιστικός νόμος 2508/97 με τίτλο «Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των Πόλεων και Οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις», έρχεται ως συνέχεια και συμπλήρωση του Ν. 1337/83. Θέτει ένα γενικό πλαίσιο πολεοδομικών αρχών, κατευθύνσεων, όρων και διαδικασιών για τη μελλοντική οργάνωση και ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας, στοχεύοντας στην αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος, αλλά και στην εξασφάλιση και διατήρηση της βιωσιμότητας των πόλεων, των οικισμών και των ευρύτερων περιοχών τους.

Ο νόμος 2508/1997 είναι το πρώτο θεσμικό πλαίσιο στην Ελλάδα, για αναπλάσεις και αναμορφώσεις εντός σχεδίου υποβαθμισμένων περιοχών και πολεοδομικών ενοτήτων, οι οποίες χαρακτηρίζονται από προβληματικές πολεοδομικές συνθήκες. Σύμφωνα με το άρθρο 8 του κεφαλαίου Β΄ του Νόμου 2508, περιοχές ανάπλασης είναι εκείνες οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων δόμησης. Η περιοχή ανάπλασης μπορεί να περιλαμβάνει μία ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων. Οι περιοχές ανάπλασης ορίζονται στα αντίστοιχα ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ή Ρυθμιστικά Σχέδια, ή καθορίζονται με απόφαση του Υπουργείου ΠΕΧΩΔΕ, όταν συντρέχουν σε αυτές ιδιαίτερα προβλήματα οικιστικής υποβάθμισης που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με τα συνήθη πολεοδομικά μέσα. Τέτοια προβλήματα είναι μεγάλες κτιριακές πυκνότητες και ελλείψεις κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, συγκρούσεις αισθητικής και φυσικών στοιχείων και σοβαρά προβλήματα στο απόθεμα των κατοικιών. Τα σχέδια αυτά όμως χαρακτηρίζονται από την απουσία ρυθμίσεων σχετικά με την οικονομική και κοινωνική βιωσιμότητα των παρεμβάσεων. Η διαδικασία ανάπλασης της περιοχής γίνεται με πρωτοβουλία: α) του οικείου οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης βαθμίδας, β) του οικείου συμβουλίου της περιοχής, αν αυτή εμπίπτει στα όρια δύο ή περισσότερων οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης βαθμίδας, γ) της οικείας νομαρχιακής αυτοδιοίκησης, δ) του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, ε) της Δ.Ε.Π.Ο.Σ., στ) του οικοδομικού συνεταιρισμού προκειμένου για την έκτασή του.

Άλλες Διατάξεις

Άλλα παρεμφερή με την ανάπλαση εργαλεία σχεδιασμού ή προγράμματα εντοπίζονται, επίσης, στον «περί Χωροταξίας» Νόμο 2742/1999 «Χωροταξικός Σχεδιασμός και Αειφόρος Ανάπτυξη και άλλες Διατάξεις» με τα **Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ)**. Τα σχέδια αυτά προορίζονται ομοίως - όπως και οι αναπλάσεις - για πόλεις ή τμήματά τους, αλλά και για ευρύτερες αστικές περιοχές που παρουσιάζουν κρίσιμα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής. Τα σχέδια αυτά επιδιώκουν την βελτίωση των υποδομών, κοινωνικών εξυπηρετήσεων, αντιμετώπιση της ανεργίας, την καταπολέμηση του κοινωνικού αποκλεισμού, την αρμονική διάρθρωση των χρήσεων γης, την αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και γενικά την κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση των πόλεων και των ευρύτερων αστικών περιοχών(ΦΕΚ 207 Α' /7-10-1999). Στο άρθρο 12 του νόμου αναφέρονται οι προϋποθέσεις, οι σκοποί καθώς και το περιεχόμενο των συνοδευτικών προγραμμάτων δράσης των Σχεδίων Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης, ενώ η υπουργική απόφαση περιλαμβάνει τις προδιαγραφές εκπόνησης. Τα Σχέδια ολοκληρωμένης αστικής παρέμβασης εφαρμόζονται εντός του πλαισίου των εθνικών κατευθύνσεων, του περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού και των εγκεκριμένων ρυθμιστικών σχεδίων.

Τα ΣΟΑΠ εγκρίνονται με Υπουργικές Αποφάσεις, ενώ η αξιολόγηση και η παρακολούθηση της εφαρμογής τους γίνεται από τους οικείους ΟΤΑ Α' ή Β' βαθμού (Ν.2742/99, ΦΕΚ 207Α/07.10.1999). Οι στόχοι των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (Ν. 2742/1999), είναι οι εξής (Ν.2742/99, ΦΕΚ 207Α/07.10.1999):

- Η βελτίωση των υποδομών και των βασικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων.
- Η αντιμετώπιση της ανεργίας και η δημιουργία επαρκών ευκαιριών απασχόλησης.
- Η ενσωμάτωση των λειτουργιών και των κοινωνικών ομάδων στον αστικό ιστό και η καταπολέμηση του κοινωνικού διαχωρισμού.
- Η αρμονική διάρθρωση των χρήσεων γης και η διαχείριση του αστικού οικοσυστήματος.
- Η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών και η ανάπτυξη μέσων πρόσβασης και διακίνησης ανθρώπων και αγαθών φιλικών προς το περιβάλλον.
- Η διατήρηση και ανάδειξη της αστικής πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Η κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση.
- Η διευκόλυνση της συμμετοχής των πόλεων και αστικών περιοχών σε προγράμματα και δίκτυα διαπεριφερειακής και διευρωπαϊκής συνεργασίας, με τα οποία προωθείται η αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων.
- Η ανταλλαγή της σχετικής εμπειρίας και η ανάπτυξη κοινών μεθόδων και μέσων για την αστική αναγέννηση και την αειφόρο αστική ανάπτυξη.

3.3 Ελληνικά Παραδείγματα Αναπλάσεων

Οι αναπλάσεις στην Ελλάδα παρουσιάζουν περιορισμένη εμπειρία και χαμηλό ρυθμό ανάπτυξης, σε σχέση με τα ευρωπαϊκά πρότυπα, αν και τα τελευταία χρόνια γίνεται μεγάλη προσπάθεια και υπάρχουν πολλές εφαρμογές του θεσμού σε διάφορα μέρη της χώρας.

Στην ελληνική πραγματικότητα οι αναπλάσεις έχουν διττή εκδοχή. Συγκεκριμένα, σε πρώτο επίπεδο δύνανται να συμβαίνουν κατά αποκλειστικότητα στον υφιστάμενο δημόσιο χώρο και σε κεντρικές ή περικεντρικές περιοχές, αλλά χωρίς να προκύπτει κάποιος νέος δημόσιος χώρος από την εφαρμογή τους. Παράλληλα, παρατηρείται πως είναι πολύ μικρός ο αριθμός των παρεμβάσεων στον ιδιωτικό χώρο, κυρίως, λόγω της μορφολογίας των οικοδομικών τετραγώνων αλλά και του κτιριακού αποθέματος. Ακόμη, μπορεί να αναφερθεί πως οι αναπλάσεις εστιάζουν στο φυσικό σχεδιασμό, αγνοώντας μερικώς ή ολικώς οικονομικά και κοινωνικά στοιχεία επί της ουσίας. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στο ρόλο που διαδραματίζει η εκτεταμένη μικρή ιδιοκτησία γης, καθώς και κυρίως παλαιότερα η έλλειψη δημόσιας πολιτικής κοινωνικής κατοικίας (Οικονόμου Δ., 2010).

Επιπλέον, ο ευρύτερος σχεδιασμός δεν φαίνεται να παρουσιάζει λειτουργικό και συντονιστικό ρόλο, που σε πολλές περιπτώσεις κρίνεται αναγκαίος για την ενσωμάτωση των αισθητικών ή άλλων παρεμβάσεων στη συνολική στοχοθεσία. Αυτού του είδους οι παρεμβάσεις μπορούν να διακριθούν σε διάφορα είδη. Εκείνες που προσδοκούν την ομαλή ένταξη της περιοχής υπό ανάπλαση στην ευρύτερη πολεοδομική οργάνωση (π.χ. επίδραση πεζοδρομήσεων στην κυκλοφορία), σε εκείνες που επιδιώκουν την αποφυγή αντιφάσεων με άλλες συνιστώσες και σε αυτές που προσδοκούν το μέγιστο δυνατό έλεγχο των δυνητικών επιπτώσεων των αναπλάσεων μέσω των ρυθμίσεων των χρήσεων γης (π.χ. αλλαγή χρήσεων γης στα Παλαιά Βόλου) (Οικονόμου Δ., 2010).

Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι τα τελευταία χρόνια, μέσα από οργανωμένες συζητήσεις φορέων όπως το ίδιο το κράτος, οι επιμέρους Ο.Τ.Α., αλλά και άνθρωποι από τον επαγγελματικό χώρο των αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων, έχουν τελικά διαμορφωθεί ιδέες για «εργαλεία» της ανάπλασης όπως:

- Ένωση των ακάλυπτων χώρων των οικοπέδων για τη δημιουργία κοινόχρηστου χώρου για το οικοδομικό τετράγωνο.
- Συστηματική μονοδρόμηση και πεζοδρόμηση για τη δημιουργία κυκλοφοριακών κυψελών που έμμεσα θεωρείται ότι έχουν σχέση με τη δημιουργία γειτονιών καθώς και χρήση των υπόγειων και ακάλυπτων χώρων για στάθμευση αυτοκινήτων.
- Στροφή της συγκέντρωσης των κεντρικών χρήσεων στο εσωτερικό περιοχών σε αντίθεση με την εντονότατη τάση που υπάρχει να συγκεντρώνονται κατά μήκος των κυκλοφοριακών αξόνων.
- Θέματα που αφορούν στον «κοινωνικό εξοπλισμό» και αποτελούν αντικείμενο της κρατικής κοινωνικής πολιτικής σε θέματα υγείας, εκπαίδευσης κ.λπ., αλλά συναρτώνται με θέματα ανάπλασης.

- Συμμετοχή των κατοίκων στη διαδικασία σχεδιασμού και στη διαχείριση του χώρου, ταυτόχρονα με την αντιμετώπιση του ζητήματος της οικονομικής συνεισφοράς στις επιχειρήσεις ανάπλασης μέσω του αναλογικού επιμερισμού τμήματος του κόστους των έργων στους ιδιοκτήτες γης και στέγης.

Γίνεται λοιπόν φανερό πως αν και ακόμα ο θεσμός αυτός δεν έχει αναπτυχθεί στη χώρα μας όσο σε άλλες μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες, παρ' όλ' αυτά γίνονται σημαντικά βήματα προς αυτό τον τομέα.

Στη συνέχεια θα παρουσιαστούν τρία ελληνικά παραδείγματα αναπλάσεων όπου κυρίαρχο παράγοντα για την επιλογή των τριών περιοχών αποτέλεσε το μέγεθος των παρεμβάσεων στο χώρο. Επιπλέον, το γεγονός ότι αποτέλεσαν στο σύνολό τους ολικώς ή μερικώς επιτυχημένα παραδείγματα εφαρμογής προγραμμάτων ανάπλασης και δύνανται να συγκριθούν με εκείνα που εφαρμόστηκαν σε μεγαλύτερη κλίμακα στον ευρωπαϊκό χώρο, είναι ένας ακόμη λόγος για την επιλογή τους.

Τα παραδείγματα τα οποία εξετάζονται στη συνέχεια είναι η ανάπλαση της Πλάκας της Αθήνας, τα Λαδάδικα της Θεσσαλονίκης και η συνοικία των Παλαιών του Βόλου.

3.3.1 Το παράδειγμα ανάπλασης της Αθήνας (Πλάκα)

Η Αθήνα είναι η πρωτεύουσα της Ελλάδας και ταυτόχρονα η έδρα της Περιφέρειας Αττικής. Χωρικά εντοπίζεται στη Στερεά (Κεντρική) Ελλάδα και αποτελεί το σημαντικότερο οικονομικό, πολιτιστικό και διοικητικό κέντρο της χώρας. Το Πολεοδομικό συγκρότημα της Αθήνας (ΠΣΑ) καταλαμβάνει έκταση 412.000 στρεμμάτων. Ο πληθυσμός της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής αποτελεί σχεδόν το 1/3 του συνολικού πληθυσμού της χώρας και σύμφωνα με την τελευταία απογραφή (2011), ανέρχεται σε 3.737.550. Το παράδειγμα το οποίο θα εξεταστεί είναι η ανάπλαση της περιοχής Πλάκας.

Πιο συγκεκριμένα, η περιοχή Πλάκα βρίσκεται στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας, βορειοανατολικά του λόφου της Ακρόπολης. Η Πλάκα χωρίζεται σε τρεις ενότητες: την Κάτω Πλάκα με εμβαδό 18,5 εκτάρια, την Άνω Πλάκα με 14 εκτάρια, με ενδιάμεσο όριο την οδό Ανδριανού, καθώς και τα Αναφιώτικα ως Τρίτη ενότητα. Η έκταση που συνολικά αναπλάστηκε είναι 32,5 εκτάρια και περιλαμβάνει 106 οικοδομικά τετράγωνα. Η γειτονιά αυτή της πρωτεύουσας υπέφερε μεταπολεμικά από πολλές συνεχείς καταστρεπτικές επεμβάσεις, όπως επεμβάσεις στον ιστορικό πολεοδομικό της ιστό, εισβολή ασύμβατων χρήσεων (δεκάδες κέντρα αναψυχής), εισροή αυτοκινήτων στους στενούς δρόμους της κ.ά. Πιο συγκεκριμένα η υποβάθμισή της ξεκίνησε τη δεκαετία του '70, ενώ αυτή κατοικούνταν από άτομα της μεσαίας τάξης, ηλικιωμένους και εργάτες.

Εικόνα 11_ Η περιοχή της Πλάκας



Πηγή: Google maps

Εκείνο που είχε να παρουσιάσει η Πλάκα πριν την ανάπλαση, ήταν υποβαθμισμένα παραδοσιακά κτήρια, τόσο από άποψη παροχής ανέσεων στους κατοίκους τους, όσο και από άποψη αλλοιώσεων που είχαν υποστεί από τις νέες χρήσεις, όπως κέντρα διασκέδασης, αποθήκες ή βιοτεχνίες. Τα κτήρια αυτά καταστρέφονται σταδιακά, αφού πρακτικά δεν μπορούσαν να αντικατασταθούν από καινούρια, εξαιτίας των χαμηλών υψών (ο μόνος έλεγχος στο δομημένο περιβάλλον) που προβλέπονταν, αλλά και των απαλλοτριώσεων της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας. Από την άλλη πλευρά, η εισβολή των πολυκατοικιών στις παρυφές της περιοχής είχε δημιουργήσει έναν κλοιό γύρω από το βράχο της Ακρόπολης εμποδίζοντας τη θέα του και η ενδεχόμενη συνέχιση του φαινομένου, θα είχε σαν άμεσο αποτέλεσμα να χαθεί η πολεοδομική συγκρότηση, η κλίμακα και ο χαρακτήρας της περιοχής. Η υποβάθμιση όμως αυτή, συνδυαζόταν και με τις νέες χρήσεις που είχαν εισβάλει στην περιοχή, φτάνοντας στο σημείο να έχουν παραμορφώσει την παραδοσιακή αυτή συνοικία της Αθήνας. Οι χρήσεις αναψυχής και διασκέδασης που εντοπίζονταν στην περιοχή διέυρυναν τα προβλήματα στους δημόσιους χώρους, καθώς συνέβαλαν στην ηχορύπανση, την κατάχρηση του δημόσιου χώρου και την ενίσχυση φαινομένων παραβατικότητας. Παράλληλα, στην εν λόγω περιοχή η κυκλοφοριακή φόρτιση εντοπίζονταν ιδιαίτερα έντονη, καθώς οι οδικοί άξονες λειτουργούσαν ταυτόχρονα για τη διέλευση των οχημάτων αλλά και ως χώροι για τη στάθμευση των κατοίκων, των επισκεπτών και των θαμώνων των κέντρων διασκέδασης. Παρ' όλα, όμως, τα προβλήματα η Πλάκα εξακολουθούσε να είναι αρκετά συμπαγής και να διατηρεί τον παραδοσιακό της χαρακτήρα (Ζήβας Δ., 2006).

Η πρωταρχική μελέτη για την ανάπλαση της περιοχής συντάχθηκε από τον Δ. Ζήβα, το 1974 και είχε τίτλο «Μελέτη παλαιάς Πόλεως Αθηνών» για λογαριασμό του Υπουργείου Δημοσίων Έργων. Περιείχε εναλλακτικές προτάσεις, αλλά μέχρι και το 1978 δεν είχε ληφθεί κανένα μέτρο από το κράτος για την υλοποίησή τους. Το 1979, η μελέτη ανασυντάχθηκε και ξεκίνησε η εφαρμογή της με βασική επιδίωξη την ενεργή

και ολοκληρωμένη προστασία της περιοχής. Αυτή διακρίνονταν στους ακόλουθους τέσσερις επιμέρους στόχους (Ζήβας Δ., 2006):

- Διατήρηση του χαρακτήρα της περιοχής
- Ανάδειξη των αρχαιολογικών μνημείων
- Ένταξη των λειτουργιών σύγχρονης πόλης
- Επαναφορά της χρήσης της κατοικίας

Θα πρέπει οι στόχοι της παρέμβασης να είναι αποδεκτοί από τους κατοίκους της περιοχής και γνωστοποιημένοι σε αυτούς ύστερα από συζήτηση, ανταλλαγή απόψεων και συμφωνία στο μέγιστο δυνατό βαθμό. Ο σχεδιασμός της ανάπλασης προβλέπει τη ταυτόχρονη επέμβαση σε διαφορετικά επίπεδα. Εφαρμόζεται ταυτόχρονα, το νέο σύστημα κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων και γίνεται σταδιακή αντικατάσταση της αστικής υποδομής, καθώς και η διαμόρφωση των κοινόχρηστων χώρων. Τέλος, απαιτείται, η επέμβαση να σχεδιαστεί ώστε να εκτελείται σε σταδιακά βήματα, χωρίς να προκαλείται μεγάλη αναστάτωση στη ζωή της γειτονιάς.

Το έργο αποτελεί αρμοδιότητα τόσο κρατικών όσο και ιδιωτικών πρωτοβουλιών. Η πραγματοποίησή του παρουσίαζε ιδιομορφίες, καθώς επιβαλλόταν να συνδυάσει κρατικές δραστηριότητες και να προτρέψει ταυτόχρονα την ιδιωτική πρωτοβουλία να συνεργαστεί σε σχέση με τη βελτίωση του αξιόλογου κτιριακού αποθέματος. Το πρόγραμμα φαίνεται να διαφέρει σε σχέση με την εφαρμογή αντίστοιχων σε άλλες περιοχές, όπου το κράτος διαμορφώνει μόνο το κατάλληλο πλαίσιο και τα περιοριστικά μέτρα στα οποία θα δραστηριοποιηθεί η ιδιωτική πρωτοβουλία (Ζήβας Δ., 2006).

Οι προτάσεις του προγράμματος ανάπλασης της Πλάκας που υλοποιήθηκαν βασίστηκαν σε τέσσερις εναλλακτικές προτάσεις. Αυτές είχαν ως κύριους άξονες τη λειτουργική και κτηριακή αναμόρφωση της περιοχής, την έμφαση στα οικονομικά στοιχεία, το κυκλοφοριακό δίκτυο και τους αρχαιολογικούς χώρους. Ειδικότερα, η Πλάκα θα έπρεπε να αντιμετωπιστεί ως περιοχή ενός πολυθεματικού προγράμματος ανάπλασης. Στη διαδικασία εφαρμογής αυτού συνέβαλλε σημαντικά η σύσταση του αρμόδιου φορέα (Ζήβας Δ., 2006).

Μετά την έκδοση του π.δ. 21.9.1979 για τον χαρακτηρισμό της περιοχής ως «παραδοσιακό τμήμα της πόλεως των Αθηνών», έχουμε τις προτάσεις της μελέτης, οι οποίες είναι οι εξής: (Ζήβας Δ., 2006) :

- Πεζοδρόμηση του μεγαλύτερου μέρους της περιοχής και σύνταξη κανονισμών λειτουργίας πεζοδρόμων.
- Προστασία και ανάδειξη του υφιστάμενου πολεοδομικού ιστού.
- Προστασία, συντήρηση και ανάδειξη του αξιόλογου κτιριακού αποθέματος.
- Ευνοϊκή δανειοδότηση για την ανακαίνιση κτηρίων παραδοσιακής αρχιτεκτονικής.
- Επαναπροσδιορισμός της εικόνας της περιοχής στο γηγενή πληθυσμό και τους επισκέπτες.
- Καθορισμός χρήσεων γης.
- Καθορισμός ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης.

- Σύσταση του Γραφείου της Πλάκας για το συντονισμό του συνόλου των παρεμβάσεων, την εποπτεία, την αξιολόγηση και τον έλεγχο του έργου.

Εικόνα 12_ Περιοχή Πλάκας-Ρωμαϊκή Αγορά



Πηγή: <https://www.google.gr/search>

Συγκεντρωτικά, η ανάπλαση της Πλάκας, η οποία ολοκληρώθηκε στα τέλη του 1987, είχε θετικά αποτελέσματα καθώς κατόρθωσε να διατηρήσει τον συνοικιακό χαρακτήρα της περιοχής και να απομακρύνει τις οχλούσες χρήσεις, βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Ειδικότερα, αποκαταστάθηκε η μορφή και η λειτουργία του δημόσιου χώρου μέσω των εκτεταμένων πεζοδρομήσεων και των επιμέρους διαμορφώσεων. Μεταβολή υπήρξε στις χρήσεις γης της περιοχής, καθώς οι χρήσεις εμπορίου, αναψυχής και βιοτεχνία μειώθηκαν σε μικρό, αλλά σημαντικό ποσοστό, ενώ αυξήθηκαν οι υπηρεσίες. Ακόμη, επισκευάστηκε ή συντηρήθηκε ένας μεγάλος αριθμός κτηρίων, με αποτέλεσμα την σημαντικότερη βελτίωση του οικιστικού περιβάλλοντος κάτι στο οποίο βοήθησε και η απαγόρευση των ανεξέλεγκτων διαφημιστικών πινακίδων, αλλά και η υπόγεια σύνδεση καλωδίων ρεύματος και τηλεόρασης.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί το θέμα του γενικού χαρακτήρα στον σχεδιασμό μίας επέμβασης. Στις περισσότερες περιπτώσεις, όπως και στο παράδειγμα της Πλάκας, η παρέμβαση σε μία περιοχή μελετάται μεμονωμένα και δεν εντάσσεται στα πλαίσια ενός γενικότερου πολεοδομικού σχεδιασμού. Αυτό, συνεπάγεται διάφορα αρνητικά αποτελέσματα. Συγκεκριμένα, όπως προαναφέρθηκε, από την Πλάκα απομακρύνθηκαν πολλές οχλούσες χρήσεις με έντονη οικονομική δραστηριότητα. Όμως, επειδή ο σχεδιασμός δεν αφορούσε σε όλο το κέντρο της πόλης, αυτές μεταφέρθηκαν σε άλλα σημεία της ευρύτερης περιοχής. Κάτι αντίστοιχο είχε γίνει, όταν την δεκαετία το '60, είχε γίνει εκκαθάριση του λιμανιού του Πειραιά, και πολλές από τις οχλούσες χρήσεις που υπήρχαν εκεί, μεταφέρθηκαν στην Πλάκα. Επομένως,

τα προβλήματα μιας περιοχής, μεταφέρονται σε κάποια άλλη και η κατάσταση αυτή ανακυκλώνεται συνεχώς.

3.3.2 Το παράδειγμα Ανάπλασης της Θεσσαλονίκης (Λαδάδικα)

Η Θεσσαλονίκη, είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη στην Ελλάδα, αποτελεί μια ιστορική και σημαντική πόλη – λιμάνι και ανήκει στην Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας. Ο πληθυσμός του πολεοδομικού της συγκροτήματος, σύμφωνα με την τελευταία απογραφή (2011) ανέρχεται σε 790.824 κατοίκους. Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν προταθεί και εφαρμοστεί αρκετά παραδείγματα ανάπλασης στην πόλη. Στην παρούσα εργασία θα εξεταστεί η περίπτωση των Λαδάδικων.

Πιο συγκεκριμένα, τα Λαδάδικα, χωροθετούνται στο ιστορικό κέντρο της Θεσσαλονίκης και έχουν άμεσα γειτνίαση με το λιμάνι. Μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του '80, κυρίαρχη θέση κατείχε το εμπόριο και κατοικούνταν από χαμηλά κοινωνικά στρώματα. Στο πλαίσιο της πολεοδομικής της οργάνωσης, διακρίνονταν από αρκετά στοιχεία υποβάθμισης. Συγκεκριμένα, οι οδικοί άξονες, η κυκλοφορία και η στάθμευση σε αυτούς εμφάνιζαν ιδιαίτερα προβλήματα. Παράλληλα, το κτιριακό απόθεμα παρουσίαζε στοιχεία εγκατάλειψης και απουσίας συντήρησης (Καλογήρου Ν., 2004).

Εικόνα 13_Τα Λαδάδικα



Πηγή:google maps

Τα δύο σημαντικότερα σχέδια, τα οποία προτάθηκαν για την ανάπλαση της περιοχής Λαδάδικα είναι το σχέδιο δράσης της Διεύθυνσης Περιβάλλοντος Χωροταξίας Κεντρικής Μακεδονίας [ΔΙΠΕΧΩΚΜ] του Υπουργείου Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων [ΥΠΕΧΩΔΕ] και το πρότυπο σχέδιο αναβάθμισης του ιστορικού κέντρου της Θεσσαλονίκης της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας. Το πρότυπο σχέδιο, το οποίο συντάχθηκε με πρωτοβουλία της Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας το 1992, αφορούσε το ιστορικό κέντρο της πόλης και είχε ως βασικό άξονα τη βελτίωση του δημόσιου φυσικού χώρου μέσω της ανάπτυξης και διεθνοποίησης των οικονομικών λειτουργιών της πόλης. Το πρότυπο σχέδιο για την περιοχή των Λαδάδικων, προέβλεπε, κυρίως, έργα υποδομής (πεζοδρομήσεις, αναπλάσεις πλατειών

κ.ά.) καθώς και παρεμβάσεις στις όψεις και τις στέγες των κτηρίων (Καλογήρου Ν., 2004).

Στις αρχές της δεκαετίας του '90 ξεκίνησε να εφαρμόζεται το σχέδιο δράσης της ΔΠΕΧΩΚΜ, έχοντας ως βασική αρχή την αναβάθμιση της περιοχής μέσω της ταυτόχρονης διάσωσης και ανάδειξης του κτιριακού της αποθέματος. Η εν λόγω αρχή μπορεί να διακριθεί στους επιμέρους οκτώ [8] στόχους του σχεδίου δράσης (Καλογήρου Ν., 2004):

- Διάσωση των κτηρίων
- Συμμετοχή του πολίτη στη διατήρηση των κτηρίων
- Επίσκεψη και επανάχρηση των ερειπωμένων κτισμάτων
- Περιβαλλοντική εξυγίανση της περιοχής
- Σταδιακή αύξηση της υπεραξίας των κτισμάτων
- Απομάκρυνση των περιθωριακών ομάδων
- Αναζωογόνηση της περιοχής
- Οικονομική ανάπτυξη της περιοχής

Για την οργάνωση του προγράμματος ήταν υπεύθυνη η Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωροταξίας Κεντρικής Μακεδονίας του ΥΠΕΧΟΔΕ, ενώ η χρηματοδότηση της ανάπλασης προήλθε κυρίως από ιδιωτικά κεφάλαια (αλλά και εθνικά και κοινοτικά σε μικρότερο βαθμό) (Καλογήρου Ν., 2004).

Το μεγαλύτερο μέρος των παρεμβάσεων, ολοκληρώθηκε ως το 1996. Κατασκευάστηκαν πεζόδρομοι, ανακατασκευάστηκαν πλατείες και αναβαθμίστηκε το άλλοτε κακό δίκτυο φωτισμού. Οι χρήσεις γης άλλαξαν εντελώς, αφού οι παλιές εγκαταλείφθηκαν δίνοντας τη θέση τους σε νέες χρήσεις αναψυχής. Επιπλέον, αισθητή ήταν και η βελτίωση του κτιριακού αποθέματος, ενώ διασώθηκαν και πολλά κτίσματα παλαιότερων αιώνων.

Συμπερασματικά λοιπόν, καταλήγουμε στο ότι το σχέδιο ανάπλασης της περιοχής θεωρείται εξαιρετικά επιτυχημένο, αφού μεταμόρφωσε μία παλαιά εξαιρετικά υποβαθμισμένη και κακόφημη περιοχή σε έναν νέο πόλο έλξης για την πόλη. Σημαντική στην επίτευξη του έργου ήταν η ενεργός συμμετοχή της ιδιωτικής πρωτοβουλίας, καθώς όλες σχεδόν οι επιμέρους εργασίες χρηματοδοτήθηκαν από αυτήν. Παράλληλα, αξιοσημείωτη κρίθηκε η συμβολή μεγάλου αριθμού μελετητών και τεχνιτών για την υλοποίησή του.

3.3.3 Το παράδειγμα Ανάπλασης του Βόλου (Παλαιά)

Το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου, οριοθετείται χωρικά, από το παραλιακό μέτωπο του Παγασητικού κόλπου και τον ορεινό όγκο του Πηλίου. Βρίσκεται στο Περιφερειακό Διαμέρισμα Μαγνησίας, καταλαμβάνοντας συνολική έκταση 212.748 στρεμμάτων και ο πληθυσμός του ανέρχεται στους 144.420 κατοίκους, σύμφωνα με την πιο πρόσφατη απογραφή (2011). Η πόλη του Βόλου ανήκει στις έξι μεγαλύτερες πόλεις του ελληνικού χώρου (πέμπτη στη σειρά) και χαρακτηρίζεται από έντονες αστικές λειτουργίες, μια σημαντική παρουσία της βιομηχανίας και του τουρισμού.

Όσον αναφορά τις επεμβάσεις αστικής ανανέωσης στην πόλη στην παρούσα εργασία θα εξεταστεί η περίπτωση της ανάπλασης στην περιοχή Παλαιά.

Τα Παλαιά-Παλαιό Λιμεναρχείο, είναι μία από τις αρχαιότερες συνοικίες του Βόλου και χωροθετείται στο νοτιοδυτικό μέρος της πόλης. Στην περιοχή, εντοπίζονται πολλά κτιριακά κελύφη, προϊόντα της αποβιομηχάνισης. Η περιοχή, κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα λόγω της ανάπτυξης της πόλης υποβαθμίστηκε αρκετά. Το οδικό δίκτυο είναι παλιό και στενό, ενώ τα κτήρια παρουσιάζουν σημαντικά στοιχεία παλαιότητας. Σήμερα, αποτελεί το τμήμα της πόλης, στο οποίο μπορούν να εντοπιστούν σημαντικές αλλαγές στις χρήσεις γης και στη μορφολογία του χώρου. Ωστόσο, ενώ η ίδια δεν αποτέλεσε κατ' ουσία ποτέ μέρος ενός ολοκληρωμένου προγράμματος ανάπλασης, οι παρεμβάσεις, οι οποίες υλοποιήθηκαν στην περιοχή φαίνεται να την επηρεάζουν μέχρι και σήμερα (Αρβανιτίδης Π. και Παπαγιαννίτσης Γ., 2010).

Εικόνα 14_Τα Παλαιά Βόλου



Πηγή:google maps

Το 1993, όταν και εκπονήθηκε το ΓΠΣ για το Πολεοδομικό Συγκρότημα του Βόλου, παρουσιάστηκε και η πρώτη ουσιαστική ευκαιρία για την αντιμετώπιση των προβλημάτων της περιοχής. Σημαντικά στοιχεία αυτού ήταν η κήρυξη τμήματος των Παλαιών ως ζώνη ανάπλασης, η χωροθέτηση του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας και διοικητικών υπηρεσιών. Οι πιέσεις για δόμηση, εμπλέκουν την Εφορεία Αρχαιοτήτων και το Δήμο, οι οποίοι εκδίδουν απόφαση τροποποίησης των όρων δόμησης και χρήσεων γης της περιοχής. Σήμερα, η περιοχή εντάσσεται στο ευρύτερο σχέδιο πόλης με συντελεστή δόμησης 1,6 και κάλυψη 70%. Παράλληλα, ο χαρακτηρισμός της ως αρχαιολογικό χώρο, την υπάγουν στις διατάξεις του Ν.3028/2002 με επακόλουθο, η δόμηση σε αυτήν να ελέγχεται εν τέλει από το Υπουργείο Πολιτισμού (Αρβανιτίδης Π. και Παπαγιαννίτσης Γ., 2010).Επιπλέον, η περιοχή εντάσσεται διαδοχικά σε σημαντικά χρηματοδοτικά προγράμματα, όπως το πρόγραμμα LIFE (1993) για την περιοχή των Αγ. Αναργύρων και την πρωτοβουλία URBAN για την αποκατάσταση και επανάχρηση πρώην βιομηχανικών κελυφών. Τέλος, στο πλαίσιο του Γ' ΚΠΣ, η περιοχή επιλέγεται να συμμετάσχει σε δύο επιχειρησιακά προγράμματα για την ενίσχυση μικρομεσαίων

επιχειρήσεων στη Νεάπολη και τα Παλαιά (Αρβανιτίδης Π. και Παπαγιαννίτσης Γ., 2010).

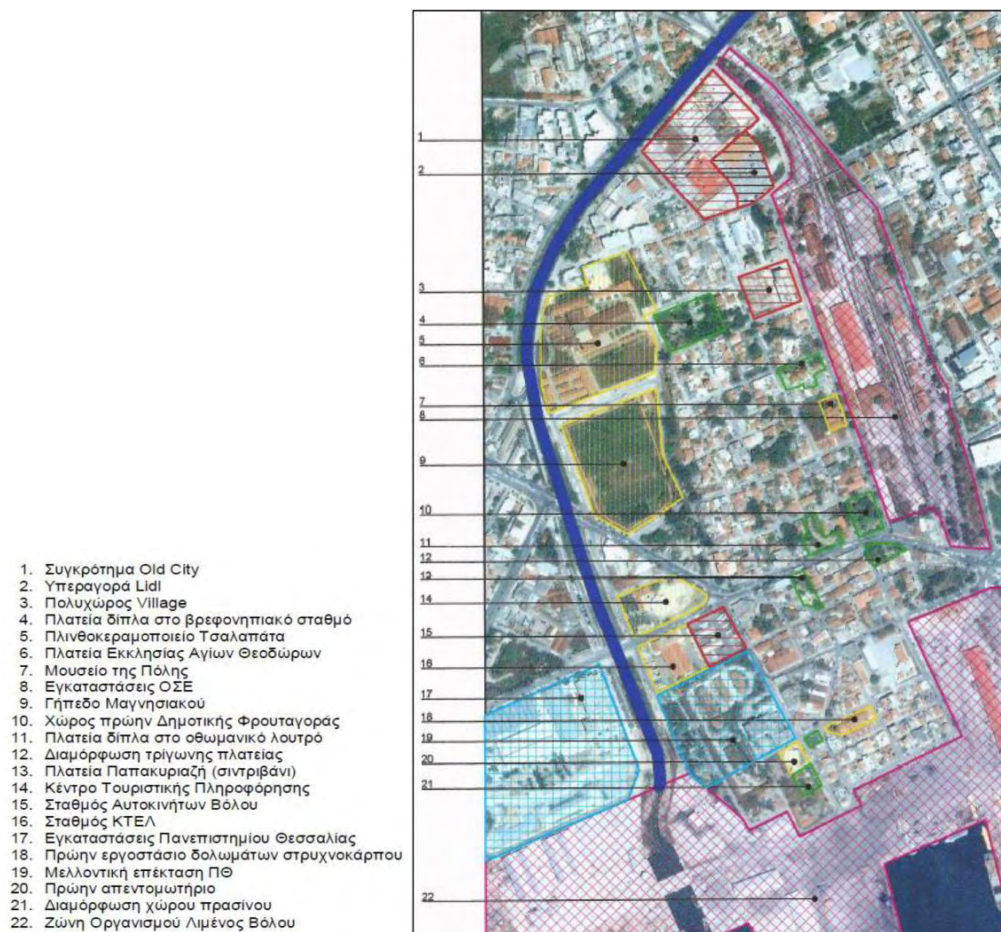
Η προσπάθεια για την επανάχρηση των παλιών βιομηχανικών κτηρίων ξεκίνησε τη δεκαετία του 1980 και συγκέντρωσε το ενδιαφέρον των τοπικών φορέων. Εκτός των δράσεων που αφορούσαν τη στήριξη της απασχόλησης, την επαγγελματική κατάρτιση και την ενδυνάμωση της κοινωνικής συνοχής, υλοποιήθηκαν πέντε μεγάλα έργα επανάχρησης παλιών εργοστασίων, συνοδευόμενα από αστικές αναπλάσεις (Χαστάογλου Β., 2007:182-217).

Το βάρος του εγχειρήματος ανέλαβε το 1985 η Τοπική αυτοδιοίκηση με τη συνδρομή των φορέων της πόλης, όπως το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος, ο Σύλλογος Αρχιτεκτόνων, η 5η Εφορεία Νεότερων Μνημείων, ο τοπικός τύπος κ.ά. Η διεύρυνση του αρχικού προγράμματος επιτεύχθηκε με τη βοήθεια της Ευρωπαϊκής Πρωτοβουλίας URBAN I, το 1994, όπου ο Βόλος επιλέχθηκε για την εφαρμογή του προγράμματος μαζί με άλλες έξι πόλεις. Οι δράσεις αυτού διήρκησαν από το 1994-19997 (Χαστάογλου Β., 2007:182-217).

Σημαντικό κρίνεται να τονισθεί πως τα τελευταία χρόνια, η ιδιωτική πρωτοβουλία φαίνεται να δραστηριοποιείται έντονα στην περιοχή, αναλαμβάνοντας τόσο την κατασκευή, όσο και τη χρήση και εκμετάλλευση δημόσιων χώρων (Αρβανιτίδης Π. και Παπαγιαννίτσης Γ., 2010).

Σήμερα, η περιοχή έχει μετατραπεί από μία ήσυχη ιστορική συνοικία σε ένα κέντρο εμπορικών και ψυχαγωγικών λειτουργιών. Τα καινούργια ψυχαγωγικά συγκροτήματα που δημιουργήθηκαν στην περιοχή, εγκαινίασαν νέα καταναλωτικά πρότυπα και εξέφρασαν την τάση που υπήρξε εκ μέρους του ιδιωτικού τομέα για μεγάλα επενδυτικά σχέδια στο πεδίο της επανάχρησης ιστορικών και βιομηχανικών κτισμάτων. Ωστόσο, οι δράσεις χαρακτηρίζονται από αποσπασματικότητα και έλλειψη ενιαίας στρατηγικής, ικανής να αντιμετωπίσει τα σημαντικά προβλήματα υποβάθμισης και εγκατάλειψης. Το γεγονός αυτό αποδεικνύεται από τη μείωση της ελκυστικότητας της περιοχής ως τόπος κατοικίας των γηγενών, καθώς και από την εισροή οικονομικών μεταναστών χαμηλού εισοδήματος. Στο παραπάνω συμβάλλουν ακόμη, ο εξαιρετικά χαμηλός βαθμός ανανέωσης του κτιριακού αποθέματος και η σταδιακή απαξίωση του κτισμένου χώρου (Αρβανιτίδης Π. και Παπαγιαννίτσης Γ., 2010).

Εικόνα 15_Δράσεις Ανάπλασης στα Παλαιά του Βόλου



Πηγή: Αρβανιτίδης, 2010

3.4. Η εξέλιξη της Ελληνικής πόλης

Μετά την οριστική διαμόρφωση και ολοκλήρωση του εθνικού χώρου στις αρχές του 20ου αιώνα, τα γεγονότα της Μικρασιατικής Καταστροφής και η μεγάλη εισροή προσφύγων στην Ελλάδα, είχαν σαν συνέπεια το σχεδιασμό και τη δόμηση του αγροτικού χώρου εκ νέου μετά το 1923. Αυτό συντελέστηκε κυρίως μέσω της ομαδοποίησης των αγροτικών σπιτιών, που ήταν κυρίως μονοκατοικίες, σε οικισμούς που δημιουργήθηκαν στις πεδινές περιοχές και σε απόσταση μεταξύ τους που κυμαίνονταν από 4 έως 6 χιλιόμετρα. Στον Ελλαδικό χώρο δημιουργήθηκαν περίπου 2000 νέοι αγροτικοί οικισμοί, με το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου πολέμου και τα γεγονότα που ακολούθησαν την Μικρασιατική Καταστροφή. Το μεγαλύτερο μέρος των νέων αγροτικών οικισμών βρίσκονταν στη Βόρεια Ελλάδα (1700). Η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη είναι τα κύρια κέντρα έλξης των προσφύγων καθώς οι περισσότεροι από αυτούς εγκαθίστανται εκεί αλλά και δευτερευόντως σε άλλα ελληνικά αστικά κέντρα.

Οι οικισμοί αυτοί ακολούθησαν τη συστηματική οργάνωση της αγροτικής παραγωγής. Η γεωμετρική χάραξη (οικόπεδα, και δρόμοι) των οικισμών ακολούθησε το συστηματικό σχέδιο, λαμβάνονταν υπόψη την μηχανοποίηση και άρδευση της γεωργίας.

Μετά το πέρας του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου και έχοντας σαν βάση το σχέδιο Marshall, ο Δοξιάδης (υπό την εποπτεία του Υπουργείου Οικισμού και Ανοικοδομήσεως) μελέτησε και σχεδίασε νέους αγροτικούς οικισμούς σε νέες θέσεις, οι οποίοι αντικατέστησαν παλιούς κατεστραμμένους. Οικονομική ανάπτυξη και εκβιομηχάνιση με ταχύτατους ρυθμούς, εισροή ξένων επενδύσεων στα δύο πολεοδομικά συγκροτήματα της χώρας (Αθήνα και Θεσσαλονίκη), εμπόριο, βιομηχανία, υπηρεσίες πολώνονται γεωγραφικά, η διπλή αγορά κατοικίας (αντιπαροχή και αυτοστέγαση), αυθαίρετη δόμηση και επέκταση των εργατικών προαστίων.

Η περίοδος 1950-1980 αποτέλεσε την κύρια φάση της έντονης αστικοποίησης στην Ελλάδα και δημιούργησε το μεγαλύτερο τμήμα του αστικού ιστού που υπάρχει και λειτουργεί στις μέρες μας. Η εικόνα της ελληνικής πόλης, όπως την προσλαμβάνουμε σήμερα, σχηματίστηκε κάτω από μια σειρά αδυναμιών στην κοινωνική και οικονομική δομή της χώρας, που αντανακλώνται επιπλέον και σε ένα αδύνατο σύστημα σχεδιασμού και ελέγχου της δόμησης (Ν.Δ. 17.7.1923, ΓΟΚ 1955 και μετέπειτα). Η αστική δομή στη μεταπολεμική Ελλάδα κατευθύνθηκε από την ανεπάρκεια (αν όχι πλήρη απουσία), αλλά σε πολλές περιπτώσεις και από την αστοχία του επίσημου σχεδιασμού και των διαφόρων κανονιστικών ρυθμίσεων για τη δόμηση (πυκνότητες δόμησης, σχέση κτισμένου-αδόμητου χώρου κ.λπ.). Παράλληλα, σημαντικό ρόλο έπαιξαν οι τάσεις και πιέσεις που δημιούργησε η ιδιότυπη γαιοπρόσοδος και οι διαδικασίες της κατασκευής. Αυτοί οι παράγοντες επέδρασαν στο αστικό τοπίο εντείνοντας την αίσθηση της στενότητας, την αποδιάρθρωση των όγκων και μορφών και την έλλειψη δημόσιου χώρου. Η στενότητα του δημόσιου χώρου (δρόμοι, ιδιωτικοί και δημόσιοι ανοιχτοί χώροι κ.λπ.) αποτελεί βασικό στοιχείο της «ελληνικής πόλης». Η έλλειψη επαρκούς ελεύθερου-αδόμητου χώρου προέκυψε, όπως είναι γνωστό μέσα από την ταχεία και ασχεδίαστη επέκταση των ελληνικών πόλεων, υπό την πίεση της

απαίτησης για μεγιστοποίηση της δομημένης επιφάνειας που αποδίδεται προς όφελος των ιδιοκτητών και των κατασκευαστών. Η μεγάλη αναλογία καλυμμένων επιφανειών, ως προς τον αδόμητο χώρο, προφανώς συνδέεται και με την απουσία ενός διορατικού σχεδιασμού, σε συνάρτηση με την ισχυρή θεσμική (συνταγματική) κατοχύρωση της ιδιοκτησίας και τις πολιτικοοικονομικές εξαρτήσεις που καθόριζαν την αστικοποίηση στη μεταπολεμική ελληνική κοινωνία (Φιλιππίδης Δ,1990).

Ο ρόλος του σχεδιασμού, καθ' όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα, περιορίστηκε, στις περισσότερες περιπτώσεις, στη σταδιακή «ένταξη στο Σχέδιο Πόλης» διαφόρων περιοχών, και εντός αυτών κατά κανόνα, στη χάραξη απλώς οικοδομικών τετραγώνων και των δρόμων, συχνότατα δε και με πλήρη αδιαφορία απέναντι στα δεδομένα του φυσικού χώρου των συγκεκριμένων περιοχών (π.χ κλίσεις εδάφους, χείμαρροι, δασικές εκτάσεις κ.λπ.). Το μεγαλύτερο μέρος της οικοδομικής μάζας έχει στην ουσία αναπτυχθεί σε μια σύντομη χρονική περίοδο, περίπου 30 ετών. Η διαδικασία της αντιπαροχής αποτελεί το βασικό μηχανισμό δόμησης. Οι γειτονίες και οι συνοικίες δεν έχουν ορατά όρια ή στοιχεία ταυτότητας και διαφοροποίησης, με αποτέλεσμα τα πολεοδομικά συγκροτήματα να χαρακτηρίζονται από αναρχία στη δομή τους και έλλειψη ιεράρχησης, τόσο σε αισθητικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο. Επιπλέον, η διαδικασία της εκ νέου «ανοικοδόμησης» μιας ήδη δομημένης περιοχής αφαίρεσε από την πόλη μεγάλα τμήματα προπολεμικών συνοικιών που είχαν να επιδείξουν θετικά στοιχεία. Με την πάροδο των ετών η πόλη επεκτείνεται και αναπτύσσεται σε όλο τον περιαστικό χώρο, αστικοποιώντας παραγωγικές αγροτικές εκτάσεις, περιαστικά δάση και δασικές περιοχές, ακτές και πολύτιμους βιότοπους. Από την άλλη πλευρά οι άσχημες συνθήκες διαβίωσης στις πόλεις (πυκνή δόμηση, κυκλοφοριακό, ατμοσφαιρική ρύπανση, άγχος) εντείνουν την ανάγκη δεύτερης κατοικίας που σε συνδυασμό με την τουριστική ανάπτυξη δημιουργεί πρόσθετες πιέσεις αστικοποίησης περιοχών εξαιρετικού φυσικού κάλους.

Από την άλλη πλευρά η ελληνική πόλη δεν διαθέτει μόνο αρνητικά στοιχεία, αλλά και στοιχεία που δρουν θετικά στην ποιότητα του αστικού τοπίου, αφήνοντας επιπλέον και μελλοντικές δυνατότητες περαιτέρω συνολικής βελτίωσης της εικόνας της. Μπορούμε, για παράδειγμα, να ισχυριστούμε ότι το χαρακτηριστικό για κάθε περιοχή αστικό και περιαστικό φυσικό τοπίο συνιστά ισχυρότατο και αναντικατάστατο στοιχείο ταυτότητας για την ελληνική πόλη, σφραγίζοντας με αυτό τον τρόπο και τη μορφή της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Κύριοι Άξονες των επεμβάσεων Ανάπλασης

4.1. Οικονομική Θεώρηση

Με την έλευση της δεκαετίας του '90, είχαν αρχίσει να γίνονται ευρέως αποδεκτά τα οικονομικά οφέλη από την αποκατάσταση-αναβάθμιση των αστικών περιοχών. Έτσι η οικονομική θεώρηση των αναπλάσεων, εισάγει δύο διαστάσεις. Η πρώτη είναι η διάσταση της 'απόδοσης' του οικοδομικού αποθέματος, μετά από την αποκατάσταση και την αξιοποίηση του. Η άλλη διάσταση συνδέεται με την επαγγελματική διέξοδο που μπορεί να δημιουργηθεί για τα σχετικά επαγγέλματα. Με αυτόν τον τρόπο ενθαρρύνεται η αναβάθμιση ενός σημαντικού μέρους των παλιών περιοχών της πόλης. Έτσι δημιουργείται μια αμφίδρομη σχέση μεταξύ οικονομίας και των αναπλάσεων. Η επέμβαση αυτή πρέπει να εννοηθεί όχι μόνο στα ιστορικά κέντρα αλλά και στις υπόλοιπες περιοχές των πόλεων ακόμα και στα περιφερειακά κέντρα. Για να είναι ωστόσο μια ανάπλαση επιτυχημένη και να 'αποδώσει' θα πρέπει πρώτα απ' όλα να προσδιοριστούν οι οικονομικές δυνατότητες των κατοίκων στις περιοχές επέμβασης που είναι δυνατό να πραγματοποιηθεί έμμεσα μέσα από ερωτήματα που απευθύνονται σ αυτούς σχετικά με τις καταναλωτικές τους δαπάνες, την απασχόληση τους καθώς και σύνθεση της οικογένειάς της ως προς την ηλικία. Για την εκτίμηση της απόδοσης, ύστερα από την αποκατάσταση και αξιοποίηση του υπάρχοντος οικοδομικού αποθέματος, θα πρέπει να γίνει ανάλυση κόστους-οφέλους. Τέλος στο οικονομικό επίπεδο πρέπει να υπολογιστεί το κόστος των εργασιών κατά κατηγορία ώστε με βάση τις οικονομικές απαιτήσεις, να βρεθεί ο φορέας ή οι φορείς, να μπορούν να προβλεφθούν οι επιπτώσεις της αποκατάστασης στον επαναπροσδιορισμό της αξίας της κατοικίας, του ύψους των ενοίκων κ.λπ.

4.2. Κοινωνική Θεώρηση

Η κοινωνική θεώρηση, μαζί με τη βελτίωση της ποιότητας του χώρου επιδρά στις κοινωνικές σχέσεις, αποβλέπει στο να πετύχει παράλληλα και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Η αποκατάσταση-αναβάθμιση βοηθάει στην κοινωνική συνοχή των κατοίκων μιας περιοχής και την άμβλυνση των κοινωνικών διαφορών, έχοντας υπόψη τη σημαντικότητα του χώρου. Η αναβάθμιση αυτή είναι απαραίτητη διότι βελτιώνει την ποιότητα των κοινωνικών σχέσεων και οδηγεί σε ένα αμφίδρομο αυτοέλεγχο των κοινωνικών ομάδων. Μπορεί να συντελέσει στην ελάττωση φαινομένων που οφείλονται στην άσχετη διασπορά των διαφόρων κοινωνικών ομάδων μέσα στον αστικό χώρο ή φαινομένων που απορρέουν από την απομόνωση και την περιθωριοποίηση και οδηγούν σε ακραίες καταστάσεις. Συνήθως η 'φυσική' υποβάθμιση συμβαδίζει με την κοινωνική γι αυτό δεν αρκεί να περιορίζεται κανείς σε επεμβάσεις που απομονώνουν υλικά και εξοπλισμούς, αλλά πρέπει να επεκτείνεται στο κοινωνικό σύνολο των κατοίκων. Ένας βασικός στόχος μια κοινωνικής οπτικής θεωρείται ότι θα πρέπει να είναι η προσπάθεια για διατήρηση των κοινωνιολογικών ισορροπιών στα παλιά οικοδομικά τετράγωνα.

4.3. Αρχιτεκτονική-Πολεοδομική Θεώρηση

Η αρχιτεκτονική πολεοδομική θεώρηση, η οποία εκτός από την οργάνωση της κατεύθυνση, έχει και χαρακτήρα ιδεολογικό και συμβολικό. Μπορεί λοιπόν να αναβαθμίσει περιοχές κατοικίας αλλά και όλες τις παλιές κεντρικές περιοχές που οριοθετούν φθίνουσες αστικές ζώνες και μπορούν να παίξουν ένα σημαντικό ρόλο τόσο στην προσαρμογή σε νέες λειτουργίες που απορρέουν από νέες παραγωγικές-οικονομικές σχέσεις, όσο και σε μια επιρροή που μπορούν να ασκήσουν πάνω στις κοινωνικές σχέσεις.

Τέτοιες επεμβάσεις αφορούν τόσο την αρχιτεκτονική όσο και την πολεοδομική οργάνωση του χώρου και συμβάλλουν στην αναβάθμιση του κοινωνικού και πολεοδομικού εξοπλισμού. Έχουν ως αντικείμενο την αντιμετώπιση της υποβάθμισης τόσο του κτιριακού αποθέματος όσο και των ελεύθερων χώρων. Όπως ήδη αναφέρθηκε οι επεμβάσεις αυτές μπορούν κυρίως να συσχετιστούν με την βελτίωση των συνθηκών κατοικίας και την αναδόμηση-αναβάθμιση κυρίως του εμπορικού εξοπλισμού. Γενικά ένα κτήριο ή σύνολο κτηρίων δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζεται μεμονωμένα αλλά να αντιμετωπίζεται σε σχέση με τις υφιστάμενες και νέες χρήσεις την καθημερινή των κατοίκων και την πορεία από το παρελθόν στο παρόν. Θα πρέπει να γίνει δηλαδή σαφές ότι η αναβάθμιση/αποκατάσταση δεν αφορά μόνο την αντιμετώπιση των προβλημάτων του κτιριακού αποθέματος αλλά επίσης και του ευρύτερου περιβάλλοντός του αρχικά διαπιστώνονται. Στη θεώρηση αυτή το πρώτο επίπεδο αφορά την αναγνώριση της υπάρχουσας κατάστασης κατά την οποία διαπιστώνονται οι σταδιακές αλλαγές οι οποίες θα αποτυπωθούν κατά την επιτόπια έρευνα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

Η πόλη της Κοζάνης

Α' ΦΑΣΗ: Ανάλυση Περιοχής Μελέτης

5.1 Εισαγωγή

Το δεύτερος σκέλος της παρούσας μελέτης, στοχεύει σε μία ολοκληρωμένη πρόταση επέμβασης στο κέντρο της Κοζάνης, επιδιώκοντας την ανάπτυξη της περιοχής τόσο σε επίπεδο φυσικού σχεδιασμού όσο και σε κοινωνικό. Η πρόταση ανάπλασης της περιοχής χωρίζεται σε δύο φάσεις. Την (Α΄) φάση της ανάλυσης της περιοχής μελέτης και έπειτα την (Β΄) φάση της πρότασης. Εισαγωγικά, παρακάτω παρατίθεται συνοπτικά η πολεοδομική εξέλιξη της Κοζάνης, σύμφωνα με το νέο ΓΠΣ.

Η Κοζάνη είναι η πρωτεύουσα και μεγαλύτερη πόλη της περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας, καθώς και της ομώνυμης περιφερειακής ενότητας. Είναι χτισμένη ανάμεσα στις οροσειρές του Βερμίου, του Μπούρινου και των Πιερίων, 15 χλμ. βορειοδυτικά της λίμνης του Πολυφύτου, σε υψόμετρο 720 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας. Απέχει 120 χλμ. από τη Θεσσαλονίκη και 470 χλμ. από την Αθήνα. Έχει 41.066 κατοίκους, ενώ ο νέος διευρυμένος Καλλικρατικός Δήμος έχει 75.388 κατοίκους (απογραφή 2011).

Η πόλη της Κοζάνης περιβάλλεται στα βόρεια και βορειοδυτικά από λόφους που οριοθετούν, σε σημαντικό βαθμό, την ανάπτυξη και εξάπλωση κατοικίας και παραγωγικών δραστηριοτήτων. Οι λόφοι, δασοσκεπείς, αναδασωτέοι ή υποβαθμισμένοι περιβαλλοντικά αποτελούν το εν δυνάμει φυσικό κεφάλαιο για την δημόσια υγεία αλλά και την υποδοχή δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου και αναψυχής. Οι πεδινές εκτάσεις που αποτελούν το υπόλοιπο, και μεγαλύτερο σε έκταση τμήμα του δήμου, έχουν αποτελέσει τους φυσικούς υποδοχείς ανάπτυξης κατοικίας και παραγωγικών δραστηριοτήτων.

Η Κοζάνη ανήκει σε εκείνη την κατηγορία των πόλεων που αναπτύχθηκαν ραγδαία μεταπολεμικά και κυρίως μετά το 1970. Αυτό είχε σαν συνέπεια την καταστροφή του παραδοσιακού ιστού της πόλης στο κέντρο και γύρω από αυτό, γιατί γκρεμιστήκαν πολλά παλιά κτίσματα για να αντικατασταθούν με πενταόροφες πολυκατοικίες.

Το ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης όμως ήταν σχεδόν ανύπαρκτο (τελευταία αναθεώρηση το 1928) και όλες οι νέες οικοδομές ακολουθούσαν ή δεν ακολουθούσαν τις παλιές ρυμοτομικές γραμμές ανάλογα με την περίπτωση, ενώ η κατάσταση κάπως διασκεδάζοταν με συνεχείς πράξεις τακτοποίησης και αναλογισμού. Το «νέο» ρυμοτομικό σχέδιο αντίστοιχα που προέκυψε στο κέντρο διακρίνεται από μεγάλους άξονες (Ε. Βενιζέλου, Κωνσταντίνου Διαδόχου, Π. Μελά, Μ. Αλεξάνδρου, Τράντα κ.λπ.) που εξυπηρετούν τις κυκλοφοριακές ανάγκες του αυτοκινήτου από τη μια μεριά αλλά «διαλύουν» και το παλιό πλέγμα δρόμων της «παραδοσιακής» Κοζάνης.

Με την πάροδο του χρόνου δημιουργήθηκαν προβλήματα ανησυχητικής πυκνότητας, ασύμβατης αισθητικής και μειωμένης λειτουργικότητας, όπως:

- Κορεσμός λειτουργιών κεντρικού χαρακτήρα σε περιοχή περιορισμένης έκτασης.
- Έλλειψη υπαίθριων χώρων αναψυχής και πολιτισμού.
- Ανεπαρκής ηλιασμός / αερισμός των κτηρίων.

Το γεγονός της ύπαρξης ενός μόνο κέντρου στην πόλη της Κοζάνης, σε συνδυασμό με τον ανεπαρκή εξοπλισμό κάποιων άλλων περιοχών και την απρογραμματίστη εγκατάσταση της παραγωγικής υποδομής στον οικισμό, δυσχεραίνουν ακόμα περισσότερο την κατάσταση και οδηγούν σε μία πολυδιάσπαση της πόλης και σε ελλιπή διάρθρωση των χρήσεων. Ωστόσο, βάσει της συγκέντρωσης των κεντρικών λειτουργιών, καθορίζεται μία κεντρική περιοχή της πόλης, όχι επαρκώς οργανωμένη. Ο πολυτεμαχισμός του αστικού ιστού επιτείνεται από τη διάνοιξη οδών, μεγάλης κυκλοφορίας (αλλά στενής διατομής, που διασχίζουν την πόλη της Κοζάνης επιβαρύνοντας την τοπική εσωτερική κυκλοφορία και διακίνηση, διασπώντας την πολεοδομική σύνθεση και λειτουργία του ιστού και αλλοιώνοντας τον παραδοσιακό της χαρακτήρα). Η πολεοδομική οργάνωση της Κοζάνης θα χαρακτηριζόταν κεντροβαρική, με μια ιδιαίτερη ανισομερή συμπύκνωση κεντρικών λειτουργιών σε περιοχή περιορισμένης έκτασης -κέντρο της πόλης-χωρίς την εξασφάλιση ουσιαστικών προϋποθέσεων κυκλοφορίας και διακίνησης σε αυτό (ΓΠΣ Κοζάνης, 2015).

Η πόλη της Κοζάνης αναπτύχθηκε σταδιακά γύρω από τον ιστορικό πυρήνα που χαρακτηρίζεται από δαιδαλώδη πολεοδομικό ιστό. Ο πυρήνας αυτός αποτελεί και το μοναδικό κέντρο της πόλης. Ως προς το κέντρο και την περιφέρεια της πόλης, διαπιστώνεται :

- Ασφυκτική λειτουργία του κέντρου και τάσεις εκτόνωσης προς τα ΝΔ.
- Υποτυπώδης ανάπτυξη τοπικών κέντρων.
- Χωροθέτηση σημαντικών λειτουργιών κατ' ανάγκη, λόγω έλλειψης χώρων, εκτός πόλης.

Αναπτυγμένη χωρίς σχέδιο, με πλήθος προβλήματα στις παρυφές της και με έντονη οικοδομική δραστηριότητα, η Κοζάνη, ως σήμερα τουλάχιστον, έδειχνε πως είχε άλλες προτεραιότητες οι οποίες λειτούργησαν εις βάρος του παραδοσιακού της χαρακτήρα και δεν οδήγησαν στην επίλυση των προβλημάτων του πολεοδομικού της ιστού.

Ιστορική εξέλιξη της πόλης

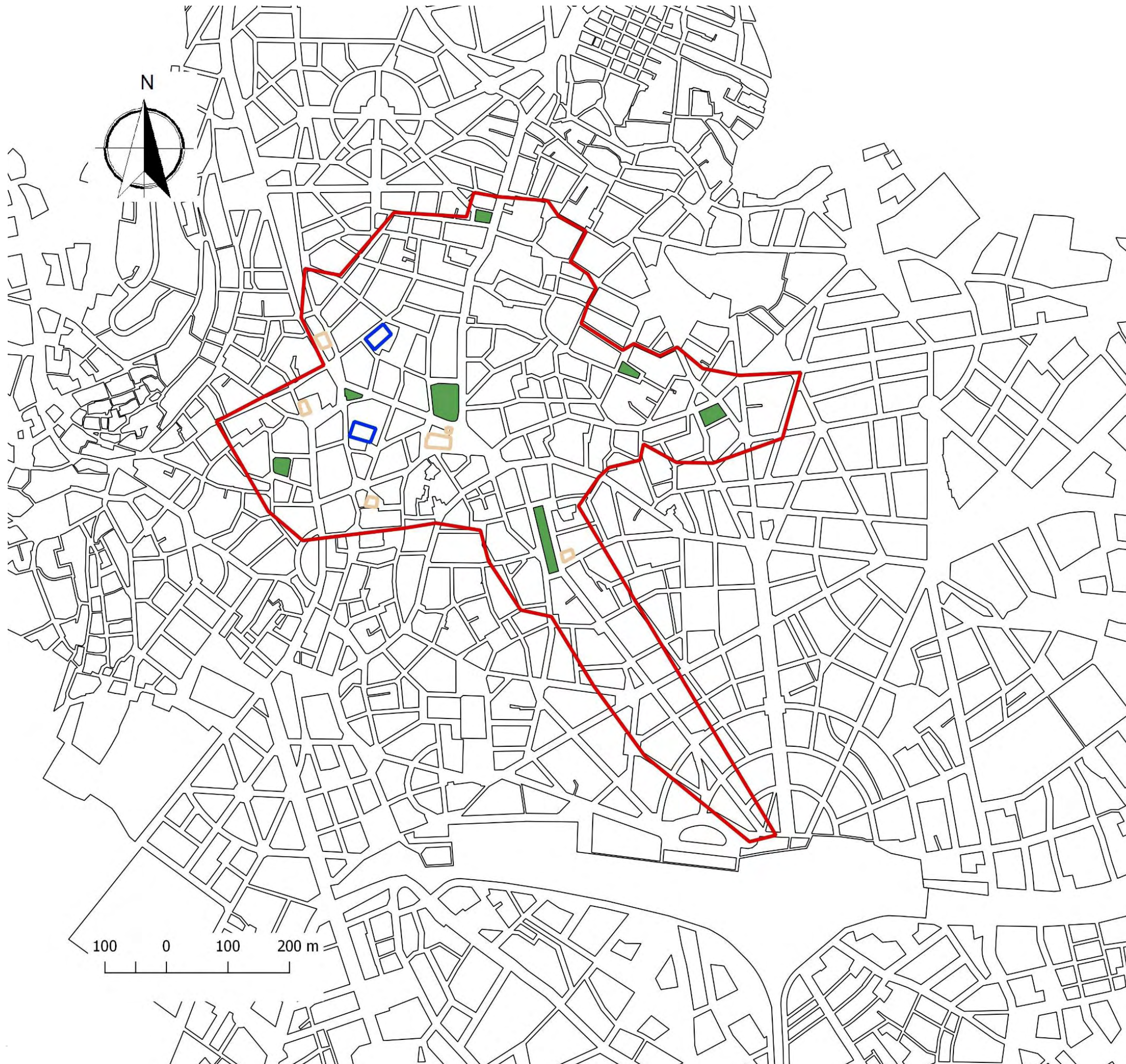
Το 1392 άποικοι προερχόμενοι από την Πρεμετή, το Βυθικούκι και την Κόζδιανη της Ηπείρου, κατάφυγαν κυνηγημένοι από τους Τουρκαλβανούς στην περιοχή βόρεια της Σέλιτσας (που μέχρι σήμερα ονομάζεται Παλιοκόζδιανη) και στη συνέχεια μεταναστεύοντας ανατολικά συνάντησαν τον χριστιανικό οικισμό στα Καλύβια. Οι κάτοικοι των Καλυβιών δεν τους αποξέωσαν, αλλά τους υποχρέωσαν να χτίσουν τις κατοικίες τους ανατολικότερα. Οι νέοι κάτοικοι ονόμασαν την περιοχή Τζαμουριά διασώζοντας το πατρωνύμιο της παλιάς τους περιοχής. Σήμερα η περιοχή ονομάζεται Τζάμπρα. Επίσης το βραχώδη λόφο επάνω από την Τζάμπρα τον ονόμασαν Σκρίκα ή Σκίρκα (Σκ'ρκα), που σημαίνει βραχώδες ύψωμα. Αν και υπάρχουν διάφορες εκδοχές για το όνομα της πόλης η επικρατέστερη είναι πως οι άποικοι αυτοί της Ηπείρου ονόμασαν το νέο οικισμό Κόσδιανη που στη συνέχεια μετατράπηκε σε Κόζιανη και οι μετέπειτα λόγιοι το μετασημάτισαν σε Κοζάνη. Οι κάτοικοι παλιών και νέων οικισμών ενώνονται σε μια νέα ενιαία κοινότητα, χτίζουν εκκλησία, κατασκευάζουν υδραγωγεία και κρήνες. Πρώτη καταγεγραμμένη αναφορά στην Κοζάνη γίνεται σε σουλτανικό φερμάνι του 1528, σαν οικισμός με 91 σπίτια, 23 εργένηδες και 15 χήρες.

Το 1649 εκατόν είκοσι οικογένειες από το χωριό Κτένι, υπό την αρχηγία του προεστού τους Ιωάννη Τράντα, εγκαταστάθηκαν στη θέση Κρεβατάκια. Ο γιος του Ιωάννη Τράντα, Χαρίσιος, κατόρθωσε να λάβει Σουλτανικό διάταγμα με προνόμια για τους κατοίκους της πόλης, με το οποίο η πόλη περιέρχονταν υπό την προστασία της Σουλτανομήτορος.

Ο Χαρίσιος Τράντας, που θεωρείται ο πρώτος προύχοντας της πόλης, έκτισε μεγαλοπρεπή οικήματα και στόλισε την πόλη με πλατάνια και κρήνες. Το 1664 θεμελίωσε το ναό του Αγίου Νικολάου, που αποτελεί και τον πολιούχο της πόλης. Ο ναός ανακαινίστηκε το 1721. Το 1668 ιδρύεται η βιβλιοθήκη και η σχολή της Κοζάνης. Τον 17ο και 18ο αιώνα οι εμπορικές συναλλαγές με τις χώρες της κεντρικής Ευρώπης δίνουν την ευκαιρία στην πόλη να αναπτυχθεί οικονομικά και πνευματικά. Από τα οικοδομήματα ξεχωρίζει το δημαρχείο, ο μητροπολιτικός ναός του Αγίου Νικολάου και τα αρχοντικά των Γ. Λασσάνη (στην ομώνυμη πλατεία) και Γ. Βούρκα. Κατά το 18ο αιώνα, όπως ξένοι περιηγητές αναφέρουν, ο πληθυσμός της Κοζάνης ήταν ελληνικός και με αυξητικές τάσεις. Η λεηλασία της πόλης το 1803 από τον Ασλάν Μπέη διέκοψε παροδικά την ανάπτυξή της. Οι κάτοικοι της Κοζάνης συμμετείχαν στην επανάσταση του 1821. Απελευθερώθηκε από τον τουρκικό ζυγό στις 11 Οκτωβρίου 1912 όταν ο ελληνικός στρατός εισήλθε στην πόλη ύστερα από τη μάχη του Σαραντάπορου. Το 1923 κατά την ανταλλαγή των πληθυσμών μεταξύ Ελλάδας και Τουρκίας, πλήθος προσφύγων εγκαταστάθηκαν κυρίως στα νοτιοανατολικά της Κοζάνης.

Κατά τον 20ο αιώνα η πόλη αναπτύχθηκε ραγδαία, κυρίως λόγω της εκμετάλλευσης των αποθεμάτων λιγνίτη της περιοχής από τη ΔΕΗ. Ο σεισμός των 6,6 ρίχτερ που έγινε στην περιοχή στις 13 Μαΐου 1995 προξένησε μόνο υλικές ζημιές. Σήμερα η Κοζάνη είναι το εμπορικό, συγκοινωνιακό και διοικητικό κέντρο της Δυτικής Μακεδονίας.

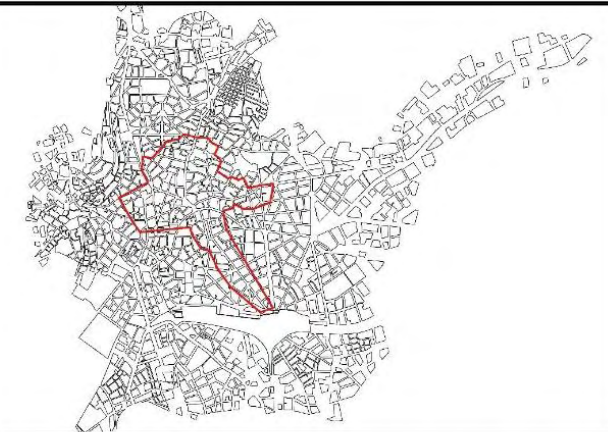
Όπως έχει προαναφερθεί, η πρόταση επέμβασης αφορά το κέντρο της πόλης. Η περιοχή μελέτης η οποία φαίνεται στο ΧΑΡΤΗ Α περιλαμβάνει το εμπορικό και ιστορικό κέντρο και ένα τμήμα της πόλης το οποίο καταλήγει στο σιδηροδρομικό σταθμό της Κοζάνης. Ο λόγος για τον οποίο επιλέχθηκε το τμήμα αυτό είναι γιατί η περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού είναι ήδη προς ανάπλαση και μέσω της εργασίας επιδιώκεται η σύνδεση των δύο αυτών (προς ανάπλαση) περιοχών της πόλης. Στο πλαίσιο αυτής της εργασίας, πραγματοποιήθηκε απογραφή του κτιριακού αποθέματος της περιοχής μελέτης. Η απογραφή εξέτασε τα χαρακτηριστικά του κτιριακού αποθέματος, αλλά και τις δραστηριότητες που φιλοξενεί. Πιο συγκεκριμένα, τα στοιχεία περιλαμβάνουν, την ηλικία των κτηρίων, την κατάστασή τους, τον αριθμό των ορόφων τους, τις χρήσεις τόσο του ισογείου όσο και των υπόλοιπων ορόφων, το υλικό επικάλυψης του τελευταίου ορόφου, αλλά και το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Επίσης, πραγματοποιήθηκε έρευνα και στις τεχνικές και κοινωνικές υποδομές της περιοχής και στους ελεύθερους χώρους και χώρους πρασίνου. Τα αποτελέσματα της απογραφής, παρουσιάζονται παρακάτω σε μία σειρά από θεματικούς χάρτες και αντίστοιχα γραφήματα, στοχεύοντας στην όσο πιο δυνατόν αντικειμενική και ολοκληρωμένη προσέγγιση του πολεοδομικού χώρου.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ







ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΧΑΡΤΗΣ Α: ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΑΞΙΟΛΟΓΑ ΚΤΙΡΙΑ
-  ΣΧΟΛΕΙΑ

Εκπόνηση: Δημητριάδου Ζηνοβία

Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

Βόλος 2017

5.2 Ο Πολεοδομικός Ιστός

Η περιοχή μελέτης, οργανώνεται σε 87 οικοδομικά τετράγωνα, στα οποία κυριαρχούν οι χρήσεις της κατοικίας και του εμπορίου καθώς πρόκειται για το κέντρο της πόλης και την γύρω περιοχή. Στα επόμενα υποκεφάλαια, ακολουθεί αναλυτική παρουσίαση της περιοχής.

5.3 Απογραφή Χρήσεων Γης

Η απογραφή, πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2017 από επιτόπια έρευνα. Έγινε ομαδοποίηση στις εξής 8 κατηγορίες με τις υποκατηγορίες τους:

- Ηλικία κτηρίων (προπολεμική, μεταπολεμική, σύγχρονη)
- Κατάσταση κτηρίων (κακή, καλή, πολύ καλή)
- Αριθμός ορόφων κτηρίων (ισόγειο, 1,2,3,4,5)
- Χρήσεις ισόγειου (κατοικία, εμπόριο, πιλοτή, εκπαίδευση, αναψυχή, τουρισμός, κοινόχρηστος χώρος, γραφεία, υπηρεσίες, ερείπιο, parking, χώρος λατρείας, πολιτισμός, αδόμητος χώρος)
- Χρήσεις ορόφων (κατοικία, εμπόριο, εκπαίδευση, αναψυχή, τουρισμός, γραφεία, υπηρεσίες, ερείπιο, parking, αδόμητος χώρος)
- Κάλυψη ορόφων (στέγη, δώμα)
- Ιδιοκτησιακό καθεστώς (ιδιωτικό, δημόσιο)
- Τεχνικές υποδομές (οδικό δίκτυο, πεζόδρομος, συγκοινωνίες)

Όσον αναφορά τις υποκατηγορίες, οφείλεται να προσδιοριστούν αναλυτικότερα οι:

- Προπολεμική: τα κτήρια έχουν κατασκευαστεί μέχρι το 1960.
- Μεταπολεμική: τα κτήρια έχουν κατασκευαστεί από το 1960 μέχρι το 1980.
- Σύγχρονη: τα κτήρια έχουν κατασκευαστεί από το 1980 έως σήμερα.
- Αναψυχή: περιλαμβάνει καφετέριες, μπαρ, ταβέρνες και εστιατόρια.
- Εκπαίδευση: πρόκειται για τα σχολεία.
- Τουρισμός: πρόκειται για τα ξενοδοχεία.
- Πολιτισμός: πρόκειται για τη δημοτική βιβλιοθήκη, χαρτοθήκη και για τα μουσεία.

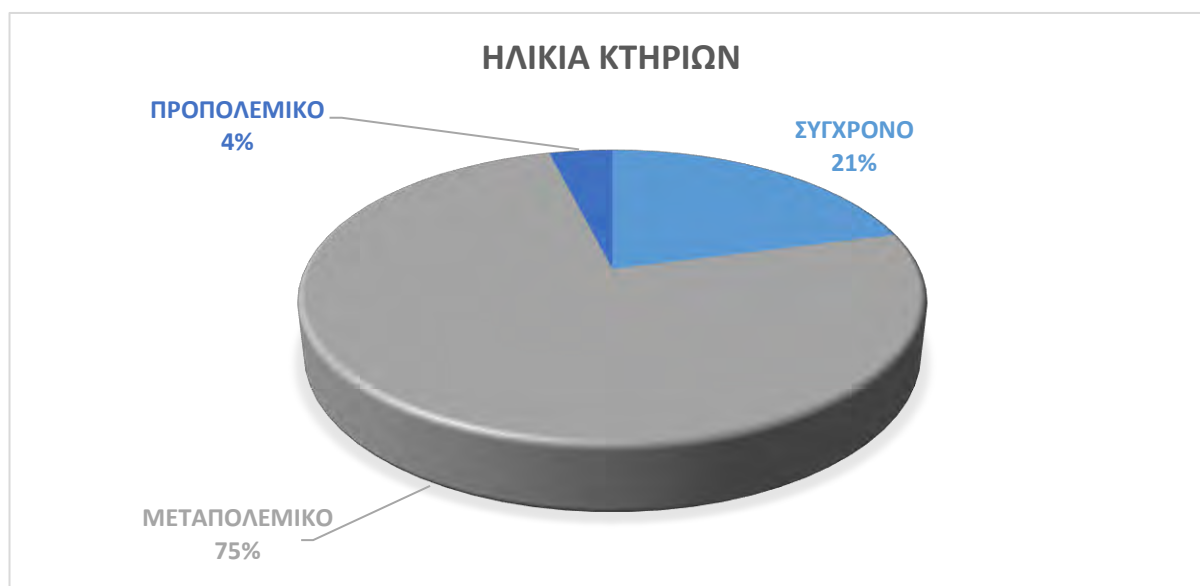
Αναλυτικότερα, η κάθε κατηγορία παρουσιάζεται στο παρακάτω υποκεφάλαιο.

5.4 Απογραφή Κτηριακού Αποθέματος

5.4.1 Ηλικία Κτηρίων

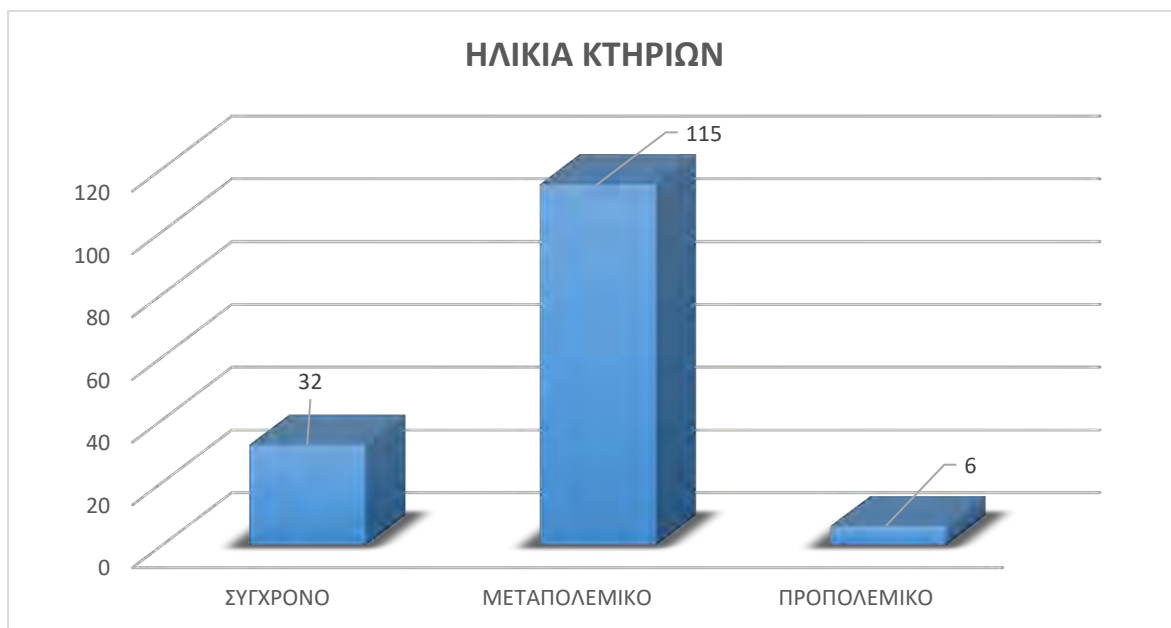
Σύμφωνα με την απογραφή των κτηρίων του κέντρου της Κοζάνης, παρατηρούμε ότι τα περισσότερα κτήρια έχουν κτιστεί την μεταπολεμική περίοδο ενώ σε αρκετά μικρότερο ποσοστό εμφανίζονται τα σύγχρονα κτήρια, σε αντίθεση με τα προπολεμικά κτήρια που είναι ελάχιστα στην περιοχή μελέτης μόλις 6 και είναι τα δύο παραδοσιακά αρχοντικά που έχουν διατηρηθεί, τα πρώτα σχολεία της πόλης και ο ιερός ναός του Αγίου Νικολάου. Τα σύγχρονα κτήρια βρίσκονται στα όρια της περιοχής μελέτης όσο απομακρυνόμαστε από το ιστορικό κέντρο ενώ τα μεταπολεμικά παρατηρούνται σ όλη την έκταση της περιοχής μελέτης (βλέπε ΧΑΡΤΗ Α1:ΗΛΙΚΙΑ ΚΤΗΡΙΩΝ). Ο λόγος για τον οποίο, τα κτήρια της πόλης είναι μεταπολεμικά, είναι οι σεισμοί εξαιτίας των οποίων έχουν γκρεμιστεί οι παλιές παραδοσιακές συνοικίες και στη θέση τους έχουν κτιστεί σύγχρονες οικοδομές, με αποτέλεσμα να χαθεί ο παραδοσιακός χαρακτήρας της πόλης της Κοζάνης. Πιο συγκεκριμένα, παρατίθεται το παρακάτω διάγραμμα:

Διάγραμμα 1_ Ηλικία κτηρίων (σχετικές τιμές)

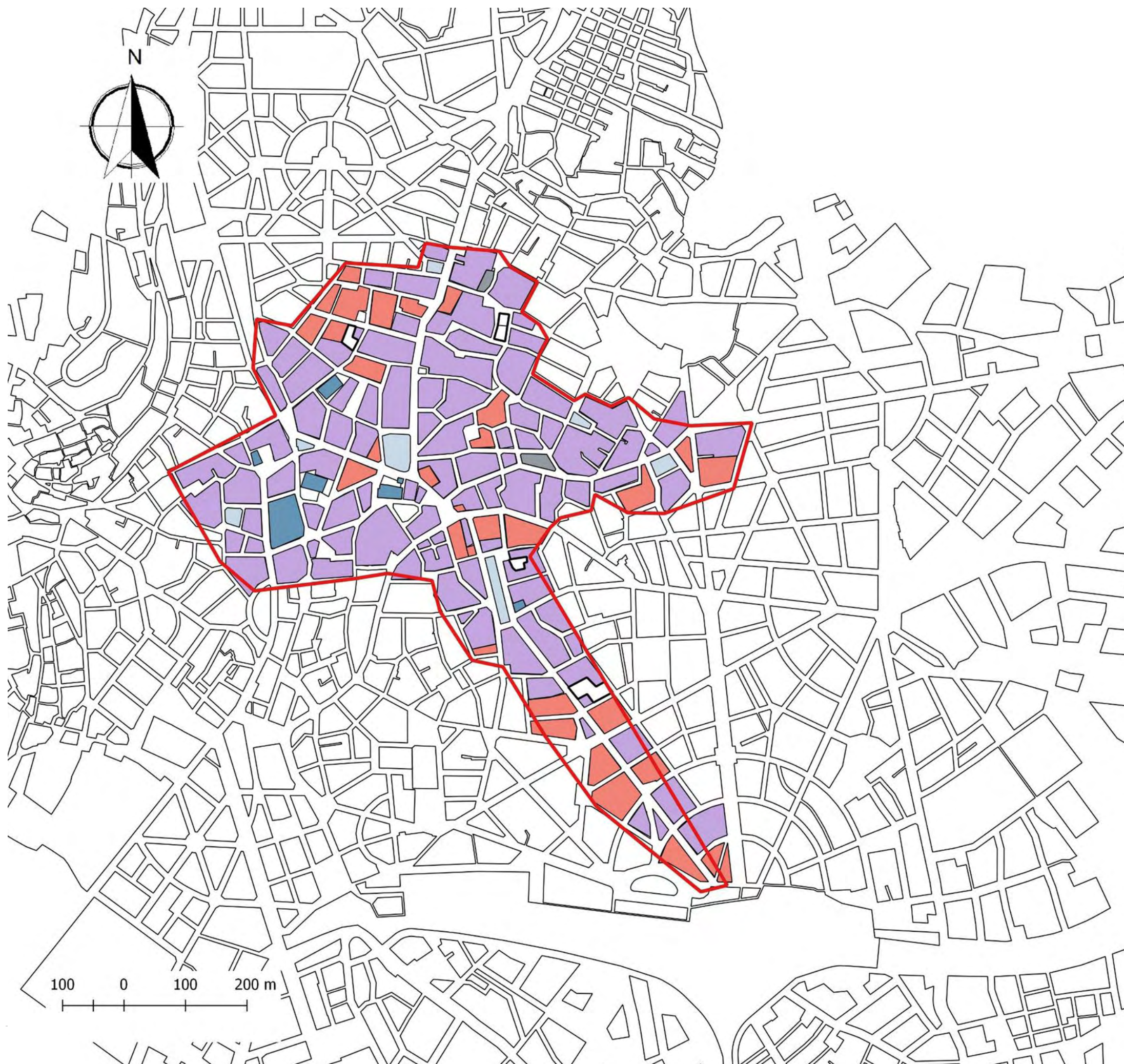


Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 2_ Ηλικία κτηρίων (απόλυτες τιμές)



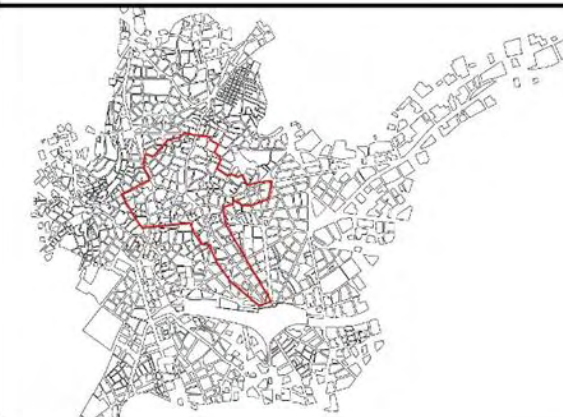
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΧΑΡΤΗΣ Α1: ΗΛΙΚΙΑ ΚΤΗΡΙΩΝ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
- ΚΟΙΝΩΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΑΔΟΜΗΤΟΣ ΧΩΡΟΣ
- PARKING

- Ηλικία κτηρίων
- ΠΡΟΠΟΛΕΜΙΚΟ
- ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΟ
- ΣΥΓΧΡΟΝΟ

Εκπόνηση: Δημητριάδου Ζηνοβία

Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

Βόλος 2017

5.4.2 Κατάσταση Κτηρίων

Όπως παρατηρείται από τα γραφήματα που προέκυψαν, η κατάσταση των κτηρίων της περιοχής μελέτης είναι ικανοποιητική. Κυριαρχούν οι καταστάσεις «καλή» και σε μικρότερο βαθμό «πολύ καλή», ενώ σε «κακή» κατάσταση βρίσκονται ελάχιστα κτήρια και εντοπίστηκε και ένα μόλις ερείπιο. Τα κτήρια, των οποίων η κατάσταση χαρακτηρίζεται ως «πολύ καλή» είναι κυρίως σύγχρονα κτήρια τα οποία όπως και προαναφέρθηκε συναντώνται στα όρια της περιοχής μελέτης όσο απομακρυνόμαστε από το ιστορικό κέντρο. (βλέπε ΧΑΡΤΗ Α2: ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΗΡΙΩΝ)

Διάγραμμα 3_Κατάσταση κτηρίων (σχετικές τιμές)



Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 4_ Κατάσταση κτηρίων (απόλυτες τιμές)



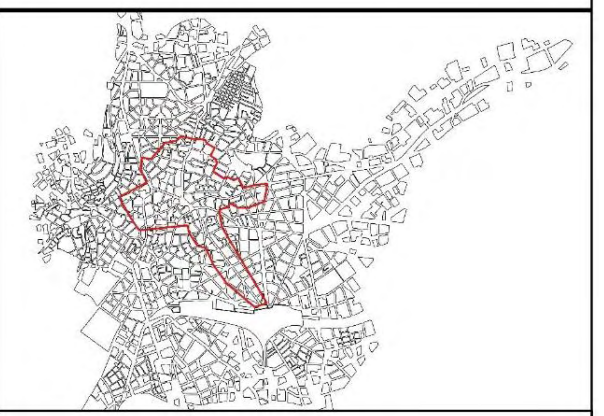
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΧΑΡΤΗΣ Α2: ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΤΗΡΙΩΝ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
 -  ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
 -  ΑΔΟΜΗΤΟΣ ΧΩΡΟΣ
 -  PARKING
- Κατάσταση κτηρίων
-  ΠΟΛΥ ΚΑΛΗ
 -  ΚΑΛΗ
 -  ΚΑΚΗ
 -  ΕΡΕΙΠΙΑ

Εκπόνηση: Δημητριάδου Ζηνοβία

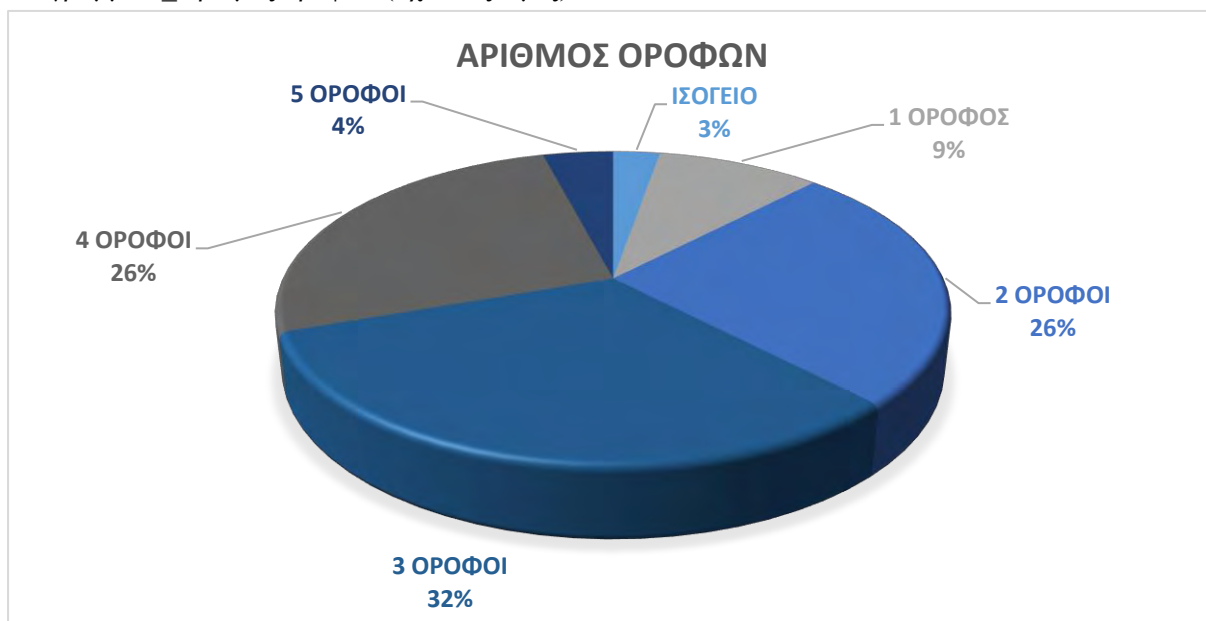
Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

Βόλος 2017

5.4.3 Αριθμός Ορόφων

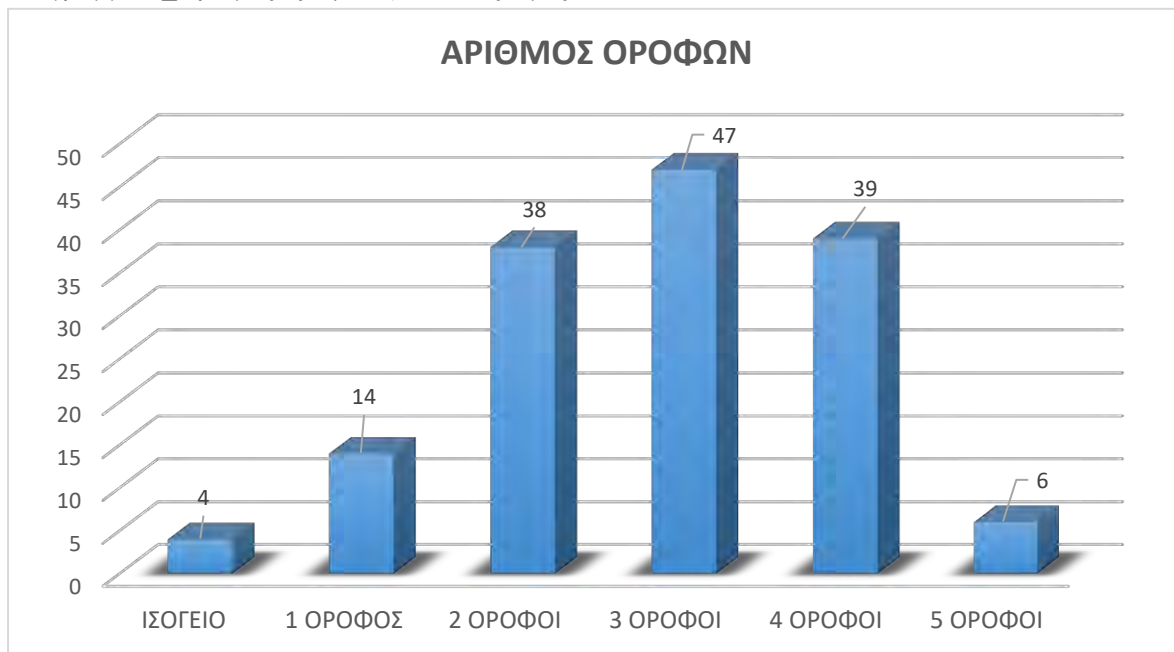
Ύστερα από επιτόπια, έρευνα στην περιοχή, καταγράφηκαν οι αριθμοί ορόφων. Έτσι προκύπτει ότι τα περισσότερα κτήρια στην περιοχή μελέτης είναι τριώροφα ή διώροφα και τετραώροφα, ενώ τα μονώροφα, τα πενταώροφα και τα ισόγεια είναι ελάχιστα. Οι διώροφες, τριώροφες, και τετραώροφες πολυκατοικίες βρίσκονται σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης και σε λίγο μεγαλύτερο ποσοστό όσο απομακρυνόμαστε από το ιστορικό και εμπορικό κέντρο της πόλης. Τα ισόγεια και τα μονώροφα κτήρια βρίσκονται μόνο γύρο από το ιστορικό κέντρο. (βλέπε ΧΑΡΤΗ Α3: ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ)

Διάγραμμα 5_Αριθμός ορόφων (σχετικές τιμές)

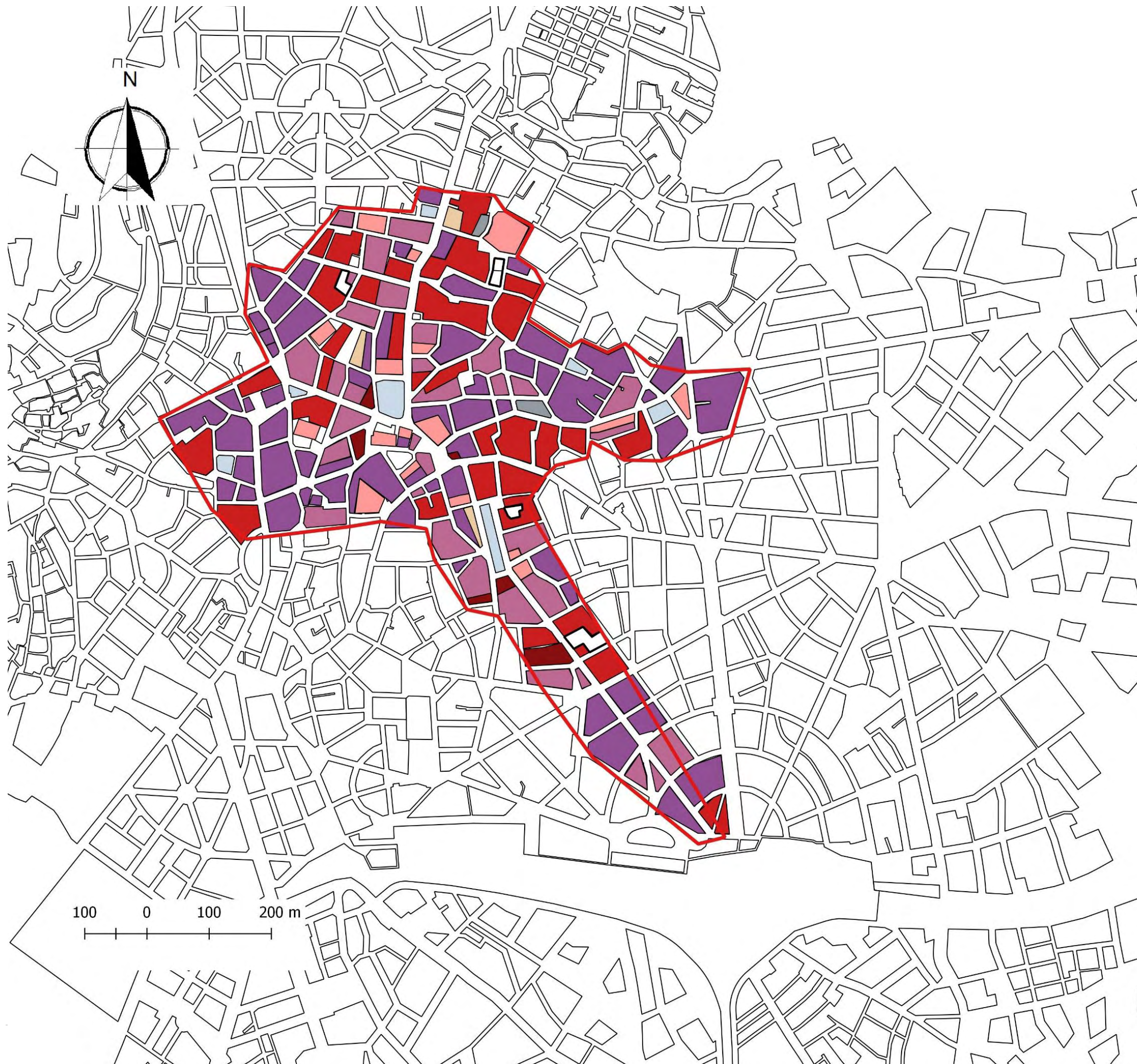


Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 6_Αριθμός ορόφων (απόλυτες τιμές)



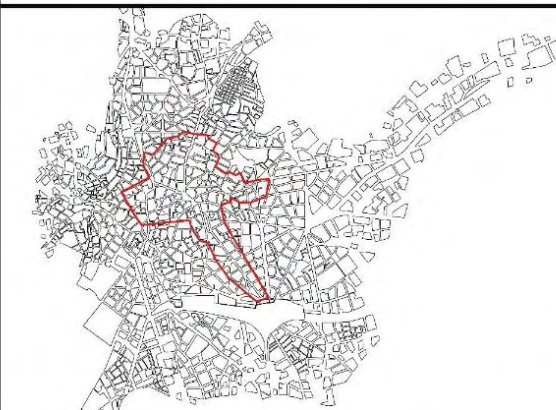
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ







ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ









ΧΑΡΤΗΣ Α3: ΑΡΙΘΜΟΣ ΟΡΟΦΩΝ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
-  ΑΔΟΜΗΤΟΣ ΧΩΡΟΣ
-  PARKING

Αριθμός ορόφων

-  5 ΟΡΟΦΟΙ
-  4 ΟΡΟΦΟΙ
-  3 ΟΡΟΦΟΙ
-  2 ΟΡΟΦΟΙ
-  1 ΟΡΟΦΟΣ
-  ΙΣΟΓΕΙΟ

Εκπόνηση: Δημητριάδου Ζηνοβία

Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

Βόλος 2017

5.4.4 Χρήσεις Ισογείου

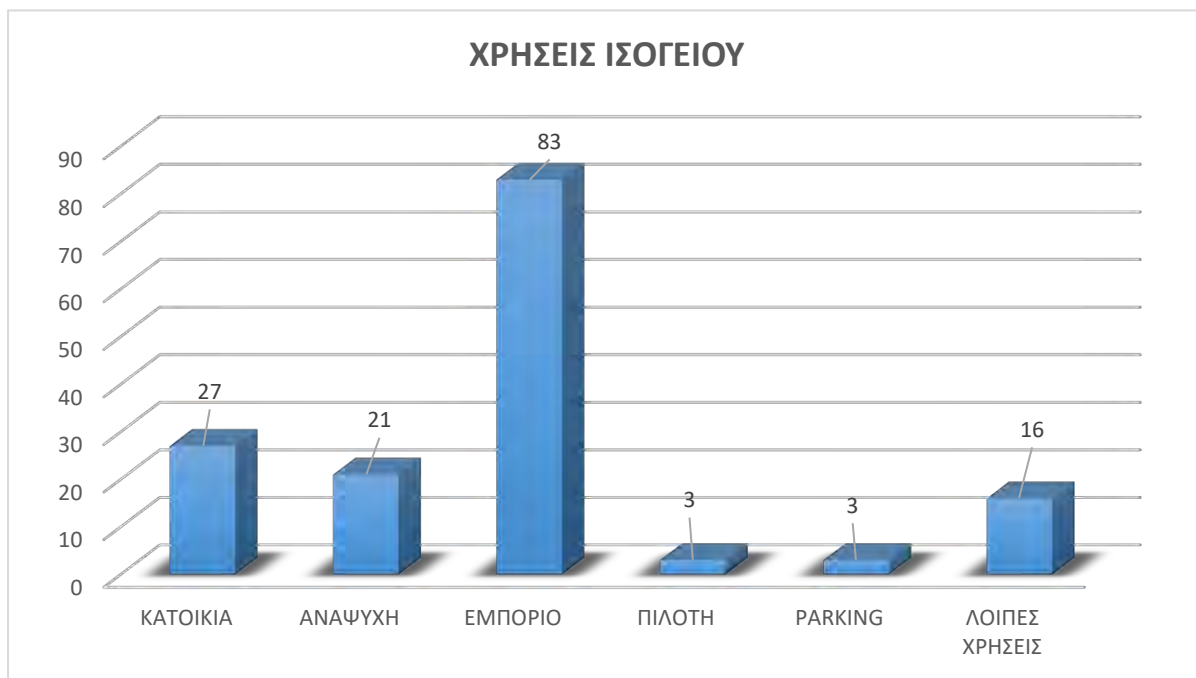
Παρατηρείτε ότι στην περιοχή μελέτης, η συντριπτική πλειοψηφία της χρήσης των ισογείων είναι το εμπόριο. Έπειτα, ακολουθούν η κατοικία και η αναψυχή. Επίσης στο διάγραμμα αναφέρονται και οι χώροι parking, οι πιλοτές, και κάποιες λοιπές χρήσεις που είναι όμως ελάχιστες (βλέπε ΧΑΡΤΗ Α4: ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ). Λέγοντας λοιπές χρήσεις, αναφερόμαστε σε: εκπαίδευση, τουρισμό, γραφεία, υπηρεσίες, πολιτισμό και αδόμητους χώρους. Η χρήση εμπόριο παρατηρείται σε όλη την περιοχή μελέτης, ενώ η χρήση της κατοικίας και της αναψυχής βρίσκονται κυρίως στα δυτικά της περιοχής. Οι λοιπές χρήσεις συναντώνται κυρίως στο εμπορικό και ιστορικό κέντρο καθώς είναι γραφεία, υπηρεσίες, βιβλιοθήκη, μουσεία κ.λπ. Πιο αναλυτικά:

Διάγραμμα 7_Χρήσεις ισογείου (σχετικές τιμές)

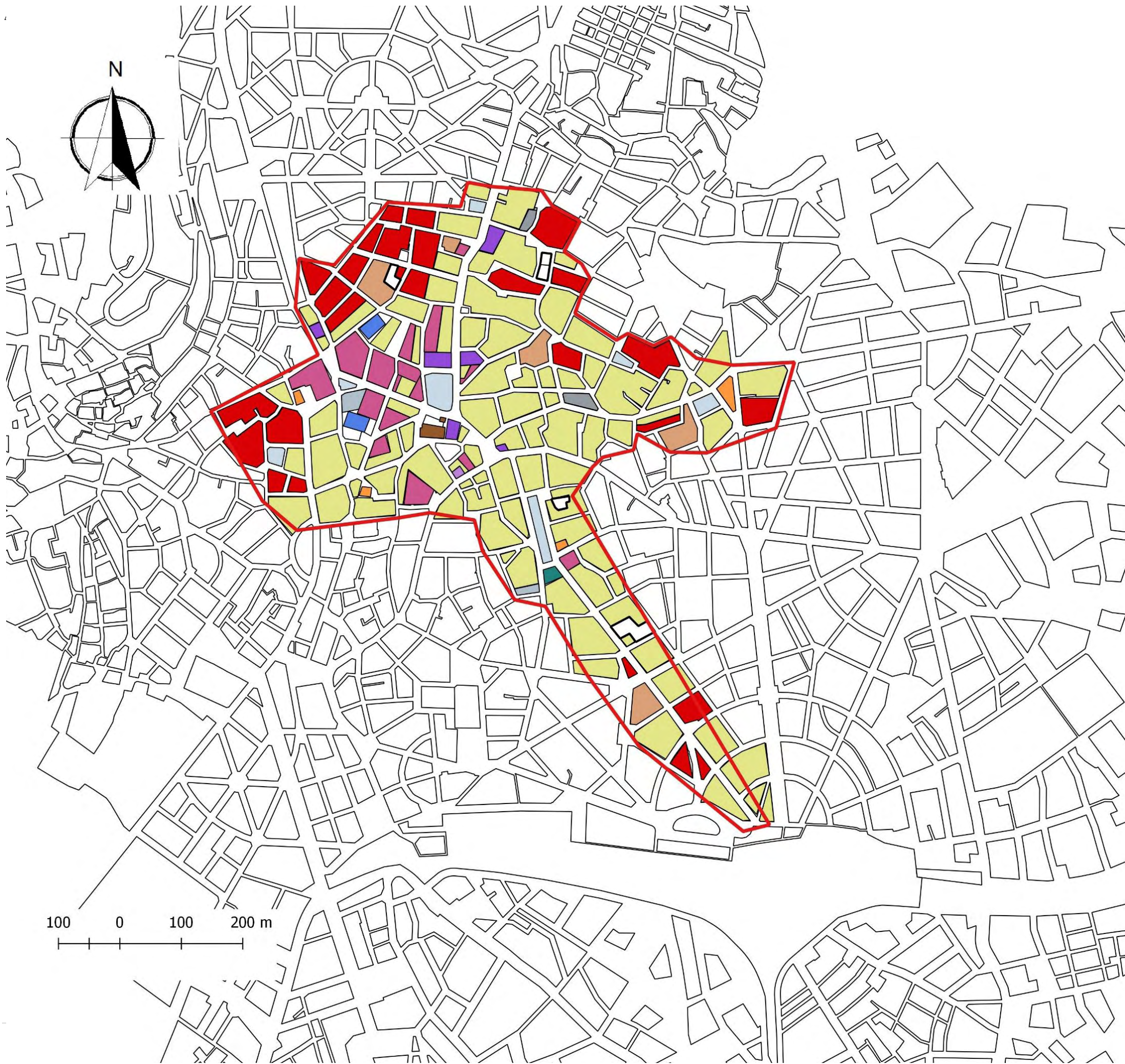


Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 8_Χρήσεις ισογείου (απόλυτες τιμές)



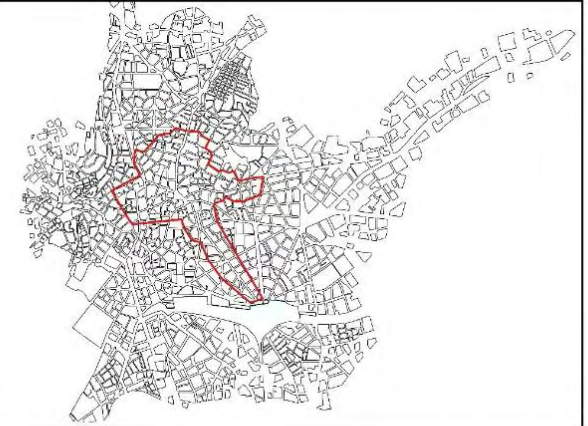
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΧΑΡΤΗΣ Α4: ΧΡΗΣΕΙΣ ΙΣΟΓΕΙΟΥ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΑΝΑΨΥΧΗ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
- ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
- ΓΡΑΦΕΙΑ
- ΧΩΡΟΣ ΛΑΤΡΕΙΑΣ
- ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
- ΠΙΛΟΤΗ
- ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΑΔΟΜΗΤΟΣ ΧΩΡΟΣ
- PARKING

Εκπόνηση: Δημητριάδου Ζηνοβία

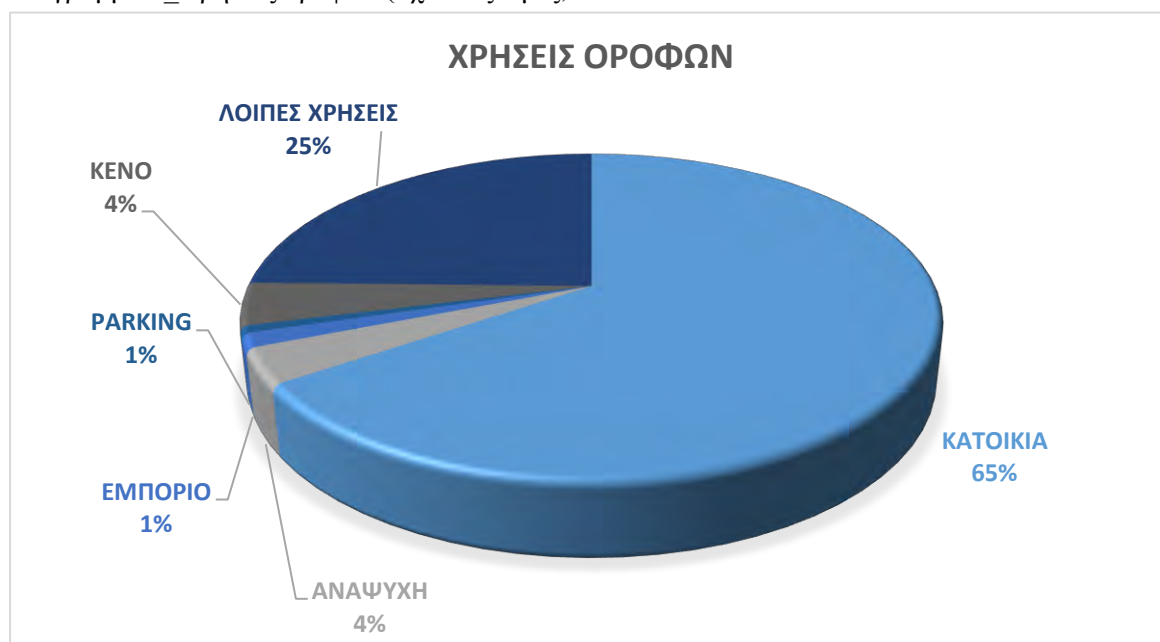
Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

Βόλος 2017

5.4.5 Χρήσεις Ορόφων

Η ίδια διαδικασία ακολουθήθηκε για την καταγραφή των χρήσεων των ορόφων, η οποία έδειξε ότι σχεδόν όλα τα κτήρια χρησιμοποιούν τους ορόφους ως κατοικίες. Ως λοιπές κατηγορίες, χαρακτηρίζονται οι χρήσεις: εκπαίδευση, τουρισμός, υπηρεσίες, γραφεία και πολιτισμός. Σε πολύ μικρό ποσοστό, εμφανίζονται οι χρήσεις εμπόριο, αναψυχή, κενοί χώροι και parking. Όπως και στα χρήσεις του ισόγειου έτσι και εδώ οι χρήσεις γραφεία, υπηρεσίες, μουσεία κ.λπ. βρίσκονται γύρω από την κεντρική πλατεία της Κοζάνης(πλατεία Νίκης) ενώ η χρήση της κατοικίας παρατηρείται σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης εκτός από το ιστορικό κέντρο.(βλέπε ΧΑΡΤΗ Α5: ΧΡΗΣΕΙΣ ΟΡΟΦΩΝ)

Διάγραμμα 9_Χρήσεις ορόφων (σχετικές τιμές)

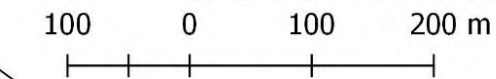
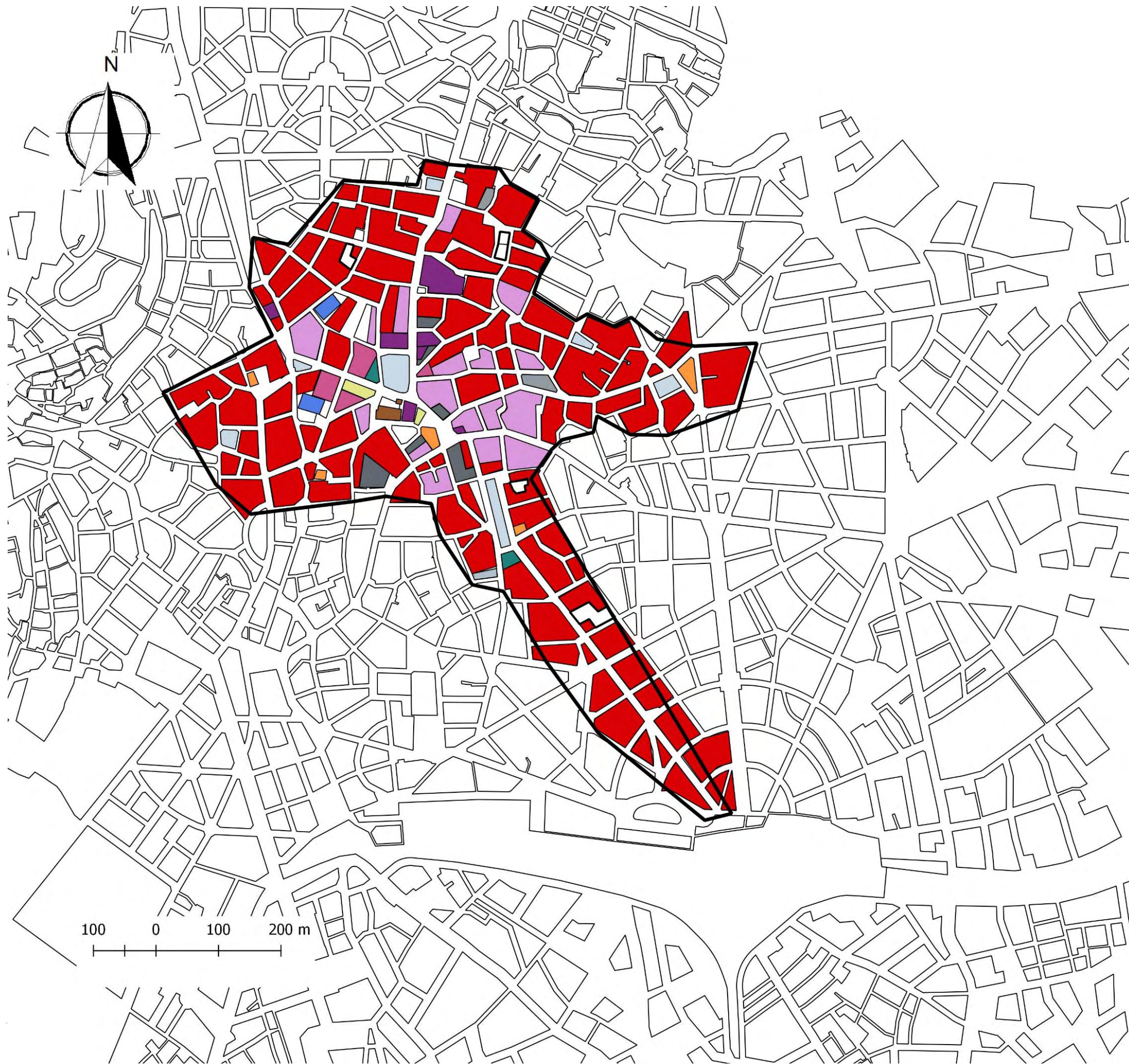


Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 10_Χρήσεις ορόφων (απόλυτες τιμές)



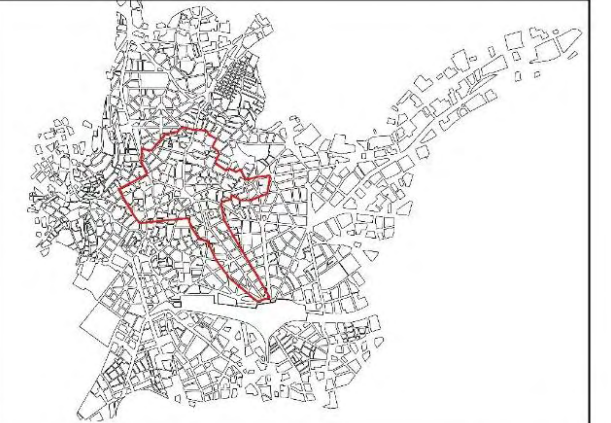
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΧΑΡΤΗΣ Α5: ΧΡΗΣΕΙΣ ΟΡΟΦΩΝ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

- ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
- ΚΑΤΟΙΚΙΑ
- ΕΜΠΟΡΙΟ
- ΑΝΑΨΥΧΗ
- ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ
- ΓΡΑΦΕΙΑ
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
- ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ
- ΧΩΡΟΣ ΛΑΤΡΕΙΑΣ
- ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
- ΚΕΝΟ
- ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ
- ΑΔΟΜΗΤΟΣ ΧΩΡΟΣ
- PARKING

Εκπόνηση: Δημητριάδου Ζηνοβία

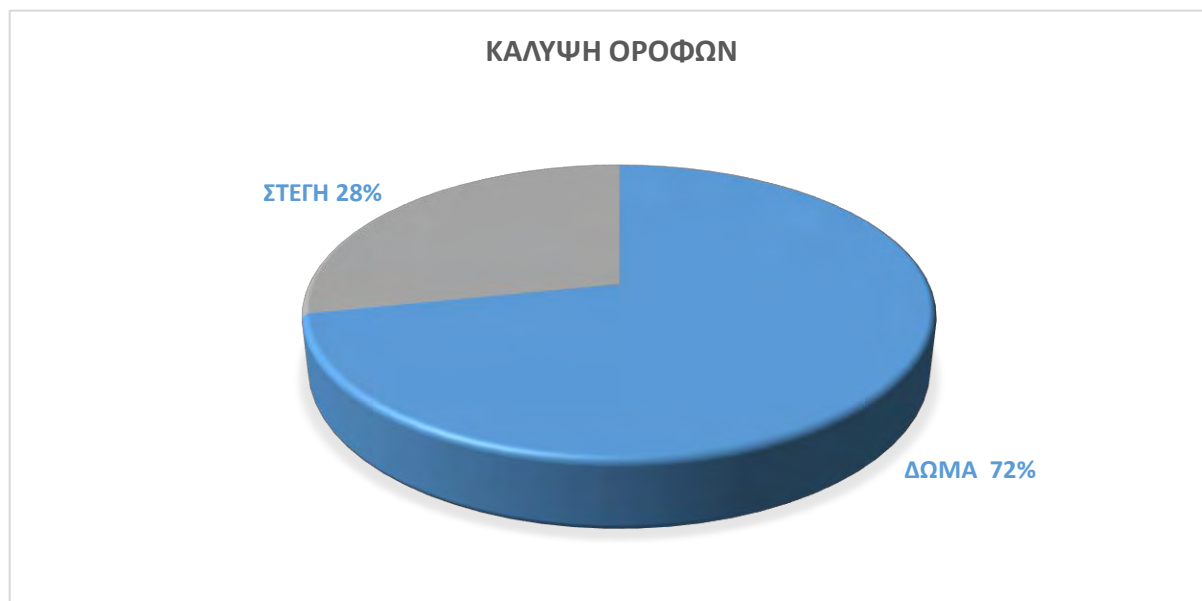
Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

Βόλος 2017

5.4.6 Κάλυψη Ορόφων

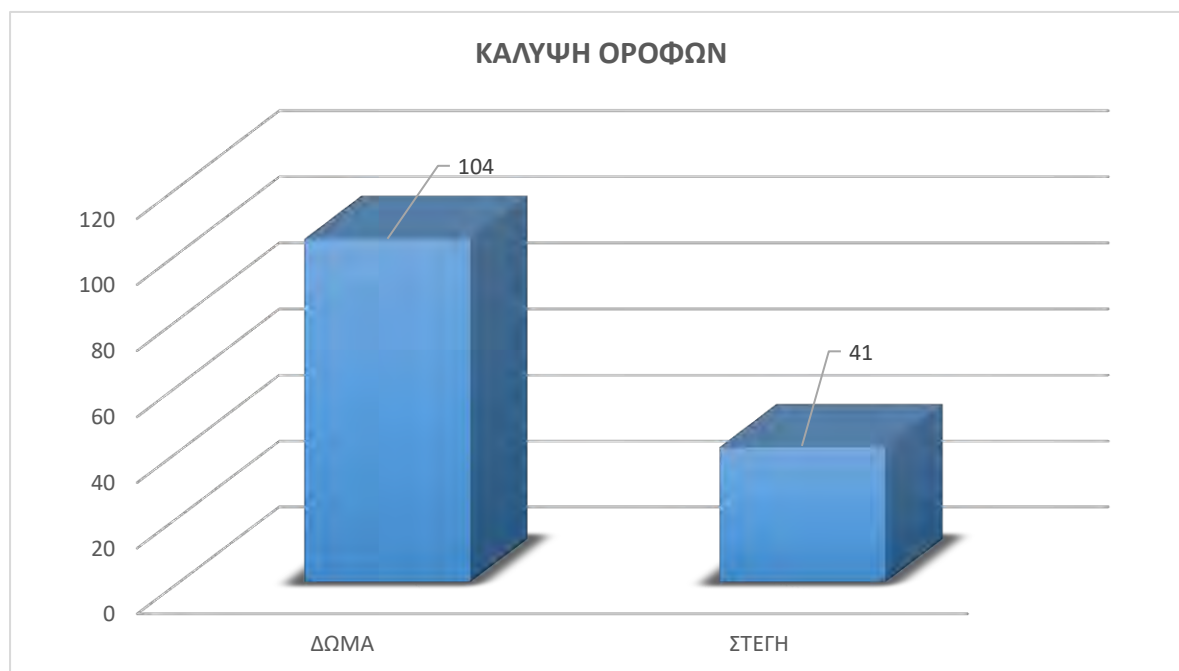
Όσον αναφορά την κάλυψη των ορόφων των κτισμάτων, αυτή έγινε προσεγγιστικά από επιτόπια έρευνα, καθώς και με τη βοήθεια του “googlemaps”. Παρατηρήθηκε ότι, πλειοψηφία των καλύψεων είναι δώμα, ενώ στέγη εντοπίζεται σε κτήρια παλαιάς κατασκευής αλλά και σε ορισμένα σύγχρονα. Τόσο η στέγη όσο και το δώμα συναντώνται σε όλη την έκταση της περιοχής μελέτης.(βλέπε ΧΑΡΤΗ Α6: ΚΑΛΥΨΗ ΟΡΟΦΩΝ)

Διάγραμμα 11_Κάλυψη ορόφων (σχετικές τιμές)

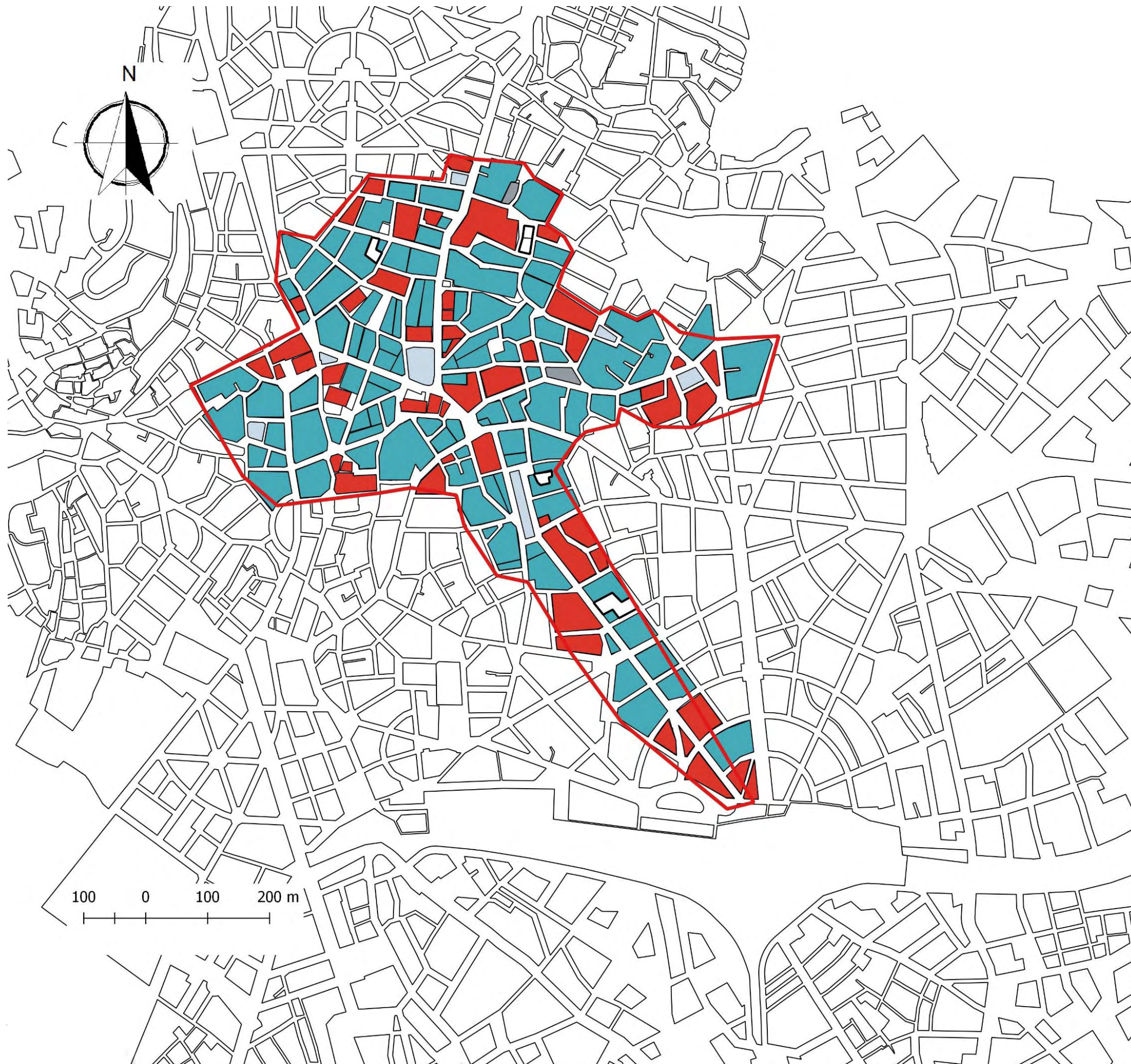


Πηγή: Ιδία επεξεργασία

Διάγραμμα 12_Κάλυψη ορόφων (απόλυτες τιμές)



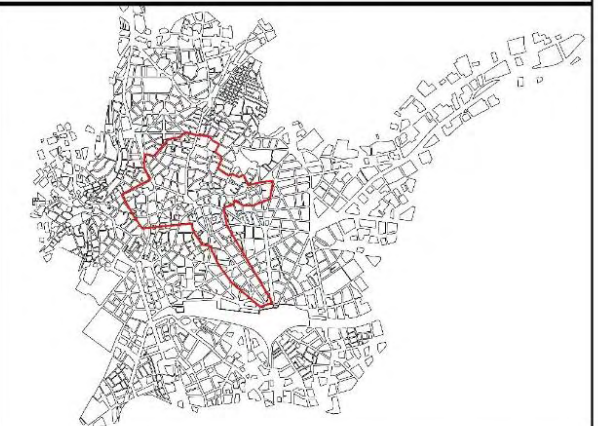
Πηγή: Ιδία επεξεργασία



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΧΑΡΤΗΣ Α6: ΚΑΛΥΨΗ ΟΡΟΦΩΝ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

 ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΟΙ ΧΩΡΟΙ

 ΑΔΟΜΗΤΟΣ ΧΩΡΟΣ

 PARKING

Κάλυψη ορόφων

 ΔΩΜΑ

 ΣΤΕΓΗ

Εκπόνηση: Δημητριάδου Ζηνοβία

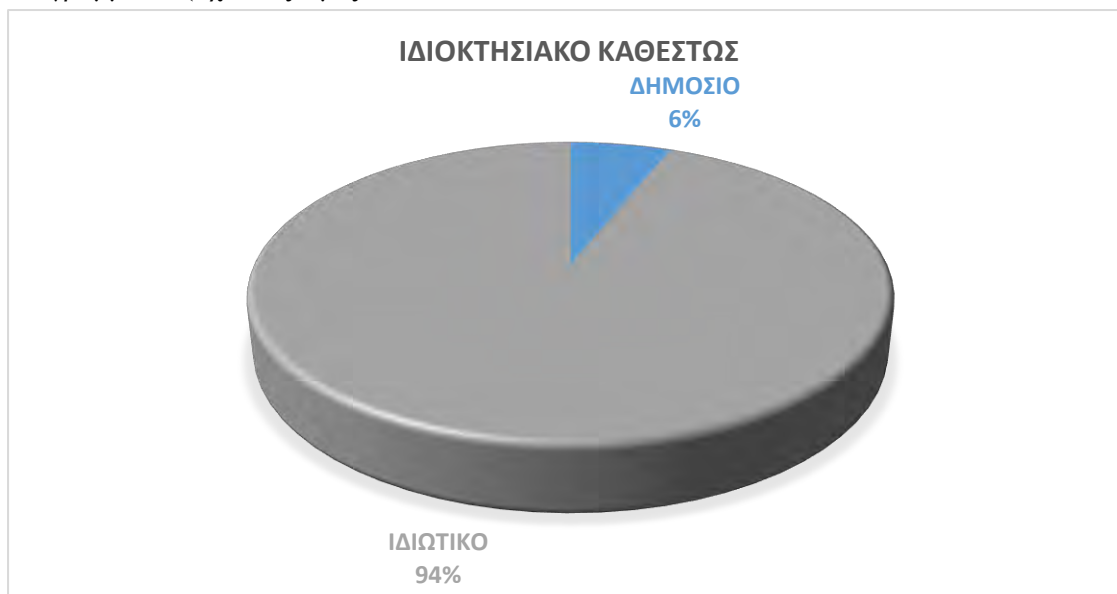
Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

Βόλος 2017

5.4.7 Ιδιοκτησιακό Καθεστώς

Όσον αναφορά το ιδιοκτησιακό καθεστώς των κτημάτων και των ελεύθερων χώρων της περιοχής μελέτης, παρατηρήθηκε ότι, όλα τα κτίσματα είναι ιδιωτικά ενώ ελάχιστα είναι τα δημόσια τα οποία είναι κυρίως κοινόχρηστοι χώροι (π.χ πλατεία Νίκης, πλατεία Λασσάνη κ.λπ.) και κοινωφελή κτήρια (π.χ Δημαρχείο).(βλέπε ΧΑΡΤΗ Α7: ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ)

Διάγραμμα 13 (σχετικές τιμές):

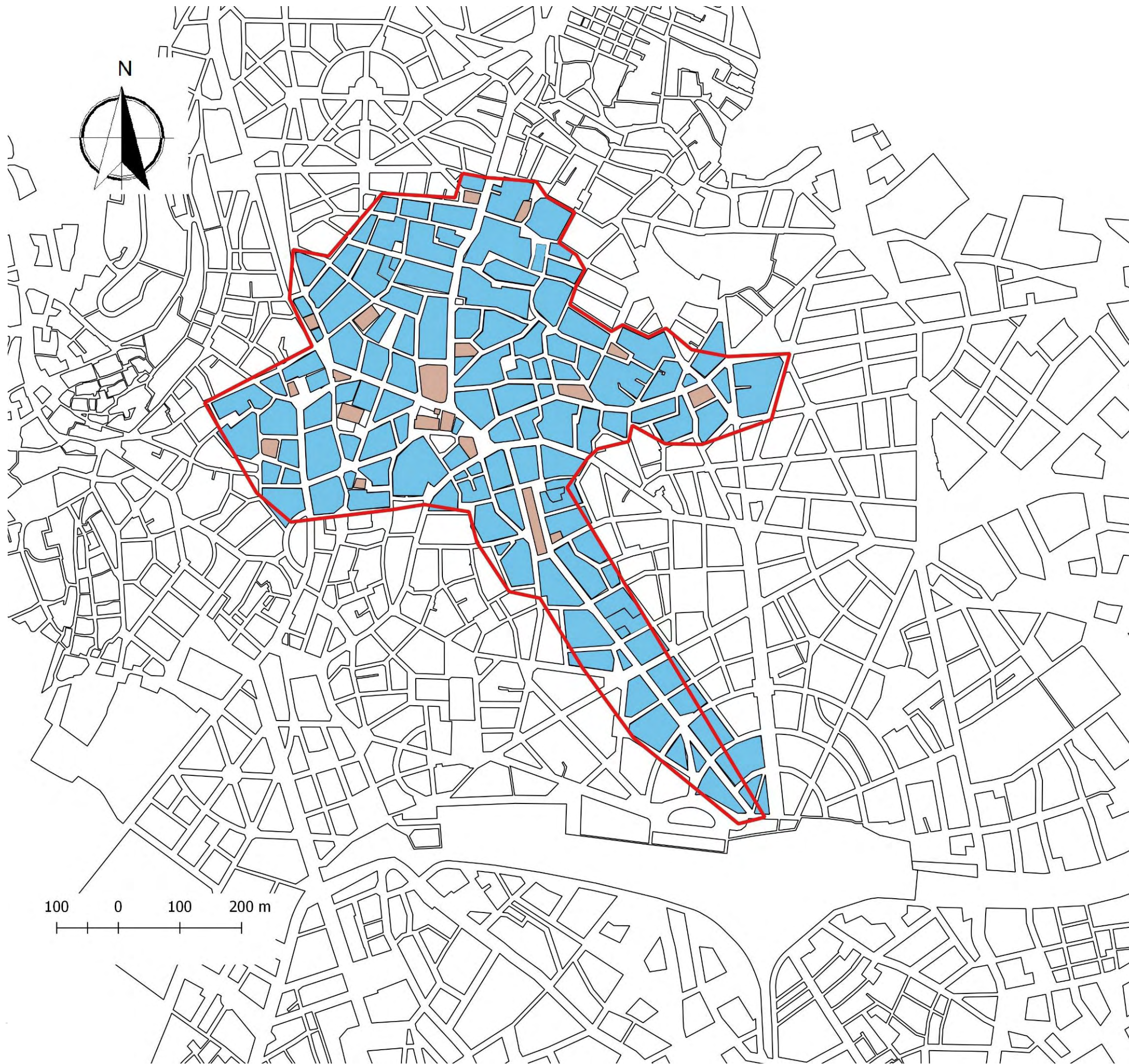


Πηγή: Ίδια επεξεργασία

Διάγραμμα 14 (απόλυτες τιμές):



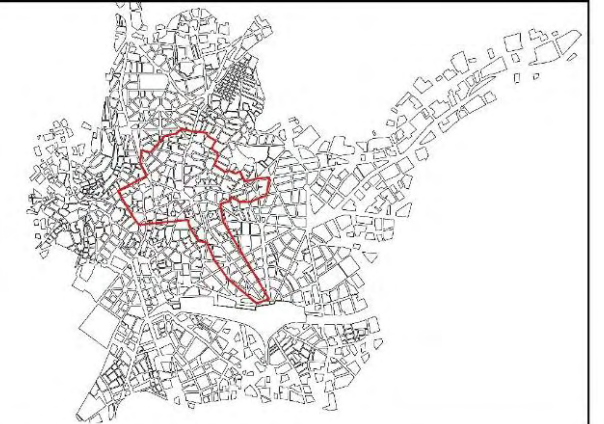
Πηγή: Ίδια επεξεργασία



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΧΑΡΤΗΣ Α7: ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

 ΔΗΜΟΣΙΟ

 ΙΔΙΩΤΙΚΟ

Εκπόνηση: Δημητριάδου Ζηνοβία

Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

Βόλος 2017

5.5 Τεχνικές Υποδομές και Κοινωνικές Υποδομές

Οι τεχνικές υποδομές, αλλά και οι κοινωνικές, αποτελούν το υπόβαθρο πάνω στο οποίο δομείται η λειτουργική ικανότητα ενός οικισμού. Ανεξάρτητα από την ποιότητα του πολεοδομικού ή αρχιτεκτονικού σχεδιασμού, ο καθοριστικός παράγοντας για την συγκράτηση του πληθυσμού σε μία περιοχή είναι η ικανότητα της τελευταίας να εξυπηρετεί τις καθημερινές ανάγκες των κατοίκων, όσον αναφορά τη διαβίωση αλλά και την εργασία τους. Για τον λόγο αυτό, η ποιότητα και η επάρκεια των υποδομών αποτελούν προτεραιότητα για έναν πολεοδομικό οικισμό.

5.5.1 Δημόσιοι και Κοινόχρηστοι Χώροι

Η σημαντικότητα και τα οφέλη των δημόσιων χώρων καθορίζονται με βάση την προσφορά αυτών των χώρων στους χρήστες τους. Τα οφέλη που προσφέρουν είναι περιβαλλοντικά, πολεοδομικά, κυκλοφοριακά, κοινωνικά και οικονομικά. Οι υπαίθριοι χώροι αποτελούν ένα αναπόσπαστο κομμάτι της αστικής κληρονομιάς ένα δυνατό αρχιτεκτονικό και αισθητικό στοιχείο της πόλης, το οποίο είναι σημαντικό για την κοινωνική αλληλεπίδραση και την κάλυψη των αναγκών της κοινότητας. Οι δημόσιοι ελεύθεροι χώροι της πόλης εκπληρώνουν διαφορετικούς αλλά και συμπληρωματικούς μεταξύ τους ρόλους. Πρώτον είναι χώροι ανοικτοί προς τα στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος. Επιτρέπουν δηλαδή την παρουσία και - ως ένα βαθμό - την λειτουργία της φύσης στο δομημένο περιβάλλον. Με αυτόν τον τρόπο έχουν ρυθμιστικό ρόλο όσον αφορά το μικροκλίμα και την ποιότητα του περιβάλλοντος της πόλης και ταυτόχρονα παρέχουν τη δυνατότητα στους ανθρώπους που ζουν και κινούνται σε αυτήν να έρχονται σε άμεση επαφή με τα στοιχεία της φύσης. Ταυτόχρονα είναι δημόσιοι αστικοί χώροι και με αυτήν την έννοια κοινωνικοί χώροι. Φέρουν δηλαδή ένα μεγάλο μέρος της κοινωνικής ζωής στην πόλη, ως τόποι επιμέρους κοινωνικών δραστηριοτήτων ή ως χώροι κίνησης-στάσης δραστηριοτήτων και ροών του δομημένου περιβάλλοντος. Οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι και η διαμόρφωση τους ως τμήματα ενός ενιαίου δικτύου, μπορεί να συμβάλουν στην αστική ανάπτυξη και να οδηγήσουν μακροπρόθεσμα σε οικονομικά οφέλη για τις γειτνιαζουσες με αυτούς περιοχές αλλά και για την κοινωνία συνολικά. Το πιο άμεσο οικονομικό αποτέλεσμα από την δημιουργία ενός δημόσιου υπαίθριου χώρου σε μια περιοχή αρχίζει με τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων, η οποία έλκει νέο πληθυσμό, αυξάνει τη ζήτηση ακινήτων και κατά συνέπεια και την αξία των οικοπέδων που γειτνιάζουν αυτόν και έτσι ξεκινάει μία αλυσιδωτή αντίδραση οικονομικών εξελίξεων. Έμμεσα οφέλη προκύπτουν επίσης στο βαθμό που οι δημόσιοι χώροι επηρεάζουν την επιλογή του τρόπου μετακίνησης των κατοίκων. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις στις οποίες οι αποστάσεις των μετακινήσεων που πρέπει να κάνουν οι πολίτες θα μπορούσαν να γίνουν και χωρίς τη χρήση αυτοκινήτου, αρκεί να υπήρχε ένα κίνητρο που θα ενθάρρυνε την κίνηση πεζών και ποδηλατών. Η ενθάρρυνση αυτή θα σχετιζόταν με το βαθμό πρόσβασης στους δημόσιους υπαίθριους χώρους και την ενσωμάτωσή τους στον αστικό ιστό και την ύπαρξη κάποιας συνέχειας-σύνδεσης των χώρων αυτών. Μέσω της μείωσης της χρήσης των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, θα προέκυπταν οφέλη όπως καλύτερη ρύθμιση του κυκλοφοριακού προβλήματος.

Η πόλη της Κοζάνης παρουσιάζει ιδιαίτερα πυκνοδομημένη και διαθέτει ελάχιστους ανοικτούς δημόσιους χώρους στο κέντρο της, οι περισσότεροι από τους οποίους είναι σε πολύ κακή κατάσταση και δεν διαθέτουν τον κατάλληλο εξοπλισμό (φωτισμό, παγκάκια, κ.λπ.). Για

το λόγο αυτό η δημιουργία ελεύθερων κοινοχρήστων χώρων καθώς και η αναβάθμιση των ήδη υπαρχόντων αποτελεί βασικό στόχο. Χαρακτηριστικά παραδείγματα πλατειών για την πόλη της Κοζάνης αποτελούν η πλατεία Νίκης, η πλατεία Ελευθερίας και η πλατεία Λασσάνη.

Πιο συγκεκριμένα, στην πλατεία Νίκης η οποία είναι η κεντρική πλατεία της Κοζάνης πρόσφατα ολοκληρώθηκε το έργο ανάπλασης της. Η ανάγκη για την αναδιαμόρφωση της Πλατείας Νίκης, προέκυψε λόγω του μεγέθους της, το οποίο ήταν μικρό αναλογικά με την πόλη. Στόχος της ανάπλασης ήταν η μεγιστοποίηση της πλατείας προς όφελος της λειτουργίας και των αναγκών της πόλης, καθώς και η αξιοποίηση των δυνατοτήτων του σημαντικότερου δημοσίου χώρου της πόλης. Η πλατεία Νίκης, που αποτελεί τον ισχυρότερο πόλο στο πεζοδρομημένο οδικό δίκτυο της πόλης, σχεδιάστηκε με γνώμονα την ανάγκη για ελεύθερο χώρο αλλά και την ανάγκη για ενοποίηση των χώρων της πλατείας και για την ανάδειξη του καμπαναριού ως τοπόσημο της πόλης. Σύμφωνα με τους αρμόδιους φορείς η νέα πλατεία Νίκης αποτελεί ένα επιτυχημένο έργο ανάπλασης καθώς οι στόχοι ο οποίοι τέθηκαν πραγματοποιήθηκαν. Ωστόσο η νέα κεντρική πλατεία της Κοζάνης δέχθηκε και πολλές αρνητικές κριτικές οι οποίες αφορούσαν την έλλειψη πρασίνου, παγκακιών, κάδων απορριμμάτων αλλά και για την υπερβολική παρουσία τσιμέντου.

Επιπλέον, οι αστικοί χώροι πρασίνου στους οποίους εντάσσονται και τα πάρκα είναι ελάχιστοι σε ολόκληρη την πόλη της Κοζάνης ενώ πιο συγκεκριμένα στο κέντρο της πόλης είναι ανύπαρκτοι.

5.5.2 Οδικό Δίκτυο

Το οδικό δίκτυο της Κοζάνης είναι ένα εκτεταμένο δίκτυο μονόδρομων στην πόλη, που οργανώνονται σε ζεύγη αντίθετης ροής. Η λύση αυτή προφανώς υπαγορεύτηκε από το μικρό πλάτος των περισσότερων δρόμων της πόλης που δεν επέτρεπε την ύπαρξη πολλών δρόμων διπλής κυκλοφορίας χωρίς προβλήματα. Η λύση αυτή των εκτεταμένων μονοδρομήσεων έλυσε σε πολλά σημεία το πρόβλημα της απρόσκοπτης ροής των οχημάτων, αλλά προκαλεί μεγαλύτερο συνολικό φόρτο κυκλοφορίας, εφόσον τα οχήματα αναγκάζονται να κάνουν μεγαλύτερες διαδρομές για να φτάσουν στον προορισμό τους. Το υπερτοπικό οδικό δίκτυο στο Δήμο Κοζάνης λειτουργούσε ακτινικά με κέντρο την πόλη της Κοζάνης. Η διέλευση της Εγνατίας οδού ανατρέπει αυτή την ακτινική διάταξη και δημιουργεί νέα δεδομένα για τη λειτουργία τόσο του υπερτοπικού όσο και του αστικού οδικού δικτύου.

Το βασικό αστικό οδικό δίκτυο της πόλης της Κοζάνης (πρωτεύοντες άξονες), όπως αναπτύχθηκε ιστορικά, συντίθεται από αριθμό ακτινικών αξόνων που αποτελούν συνέχεια των κύριων υπεραστικών αξόνων μεταξύ του ιστορικού κέντρου της πόλης από/προς:

- Ιωάννινα (Εθνική Οδός 20)
- Σέρβια – Λάρισα (Εθνική Οδός 3)
- Βέροια-Θεσσαλονίκη (Εθνική Οδός 4)
- Πτολεμαΐδα (Εθνική Οδός 15)

Πιο συγκεκριμένα στην περιοχή μελέτης στην κατηγορία των πρωτευόντων αξόνων, ως συνέχεια υπεραστικών αρτηριών, περιλαμβάνονται οι ακόλουθοι δρόμοι:

Πρωτεύουσες αρτηρίες

Συνέχεια της Εθνικής Οδού 15 από Πτολεμαΐδα

- Παύλου Μελά
- Δημοκρατίας (μονόδρομος προς το κέντρο)
- Φον Κοζάνη (μονόδρομος από το κέντρο)

Συνέχεια της Εθνικής Οδού 20 από Ιωάννινα

- Ιατρού Χαρίση (μονόδρομος από το κέντρο)
- Μητρ. Φωτίου (μονόδρομος προς το κέντρο)
- Τράντα (μονόδρομος προς το κέντρο)

Συνέχεια της Εθνικής Οδού 4 από Βέροια-Θεσσαλονίκη

- Μεγ. Αλεξάνδρου (μονόδρομος προς το κέντρο)

Επίσης πρωτεύουσα αρτηρία μέρος της οποίας διέρχεται από την περιοχή μελέτης είναι η οδός Γκέρτσου.

Οι παραπάνω άξονες στη συντριπτική τους πλειοψηφία διαθέτουν ανεπαρκή γεωμετρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά (μία λωρίδα κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση όταν είναι αμφίδρομοι) για το ρόλο της πρωτεύουσας αρτηρίας που καλούνται να διαδραματίσουν.

Στη συνέχεια, παρουσιάζονται οι συλλεκτήριες οδοί οι οποίες είναι ελάχιστες στο κέντρο της Κοζάνης και οι τοπικοί οδοί.

Συλλεκτήριες Οδοί

Στην περιοχή μελέτης συλλεκτήριες οδοί είναι:

- Ι. Τράντα
- Ελ. Βενιζέλου
- Ολύμπου

Τοπικές Οδοί

Στην περιοχή μελέτης όλοι σχεδόν οι οδοί είναι τοπικής σημασίας καθώς προσφέρουν το χαμηλότερο επίπεδο κινητικότητας και δεν εξυπηρετούν λεωφορειακές γραμμές. Κάποιες από τις τοπικές οδούς είναι η Μακεδονομάχων, Ιπποκράτους, Ξενοφών Τριανταφυλλίδη, Τσιμινάκη, Κωστή Παλαμά και οι υπόλοιπες φαίνονται στο χάρτη(βλέπε ΧΑΡΤΗ Α8:ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ).

Όπως έχει διαμορφωθεί το οδικό δίκτυο και με βάση τις σημερινές λειτουργίες της πόλης θεωρείται ανεπαρκές για να καλύψει τις τρέχουσες αλλά και τις μελλοντικές ανάγκες για μετακινήσεις, ιδιαίτερα σε ορισμένα σημεία του κέντρου.

Η αύξηση του δείκτη ιδιοκτησίας ΙΧ αυτοκινήτου, η βελτίωση του επιπέδου ζωής που αυξάνει την επιθυμία για μετακινήσεις και η συσσώρευση πολλών διοικητικών λειτουργιών που αποτελούν σημαντικούς πόλους έλξης μετακινήσεων στον περιορισμένο χώρο του κέντρου της πόλης διαμορφώνουν ένα πλαίσιο ασφυκτικής πίεσης για το οδικό δίκτυο.

5.5.3 Πεζόδρομοι

Οι πεζόδρομοι είναι οι δρόμοι που έχουν ως αποκλειστική χρήση την κίνηση των πεζών. Πολλές φορές επιτρέπεται η κίνηση οχημάτων για συγκεκριμένες ώρες ή εξασφαλίζεται η διέλευση οχημάτων έκτακτης ανάγκης, κυρίως των ασθενοφόρων και των πυροσβεστικών οχημάτων. Υπάρχουν εμπορικοί πεζόδρομοι που εξυπηρετούν καλύτερα την λειτουργία της αγοράς ή ακόμα και πεζόδρομοι δίπλα σε έναν ναό ή έναν αρχαιολογικό χώρο που συνδέουν το χώρο αυτό με την υπόλοιπη πόλη. Στην περιοχή μελέτης, υπάγεται μέρος του κεντρικού πεζόδρομου της πόλης, που διαμορφώνεται από τις οδούς Ειρήνης, Κουβενταρών, Μουράτη, Δρίζη, Βαλταδωρών και Πανδώρας. Ένας χαρακτηριστικός πεζόδρομος του ιστού της πόλης της Κοζάνης βρίσκεται στην οδό Κωνσταντίνου Μητροπολίτη. Επίσης πεζόδρομοι ήπιας κυκλοφορίας σε ολόκληρη την πόλη είναι η οδός Μακεδονομάχων, Βάρναλη και μέρος της οδού Βαλταδωρών. Οι περισσότεροι πλακόστρωτοι οδοί, φαντάζουν παρατημένες και η κατάσταση τους είναι μειωμένης αισθητικής αξίας ενώ η έλλειψη ελέγχου έχει σαν αποτέλεσμα να παραβιάζονται καθημερινά από την κίνηση των τροχοφόρων πάνω σε αυτές (βλέπε ΧΑΡΤΗ Α8:ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ).

5.5.4 Ποδηλατοδρόμοι

Στην περιοχή μελέτης αλλά και σε ολόκληρη την πόλη της Κοζάνης παρατηρείται η πλήρης ανυπαρξία ποδηλατοδρόμου.

5.5.5 Συγκοινωνίες

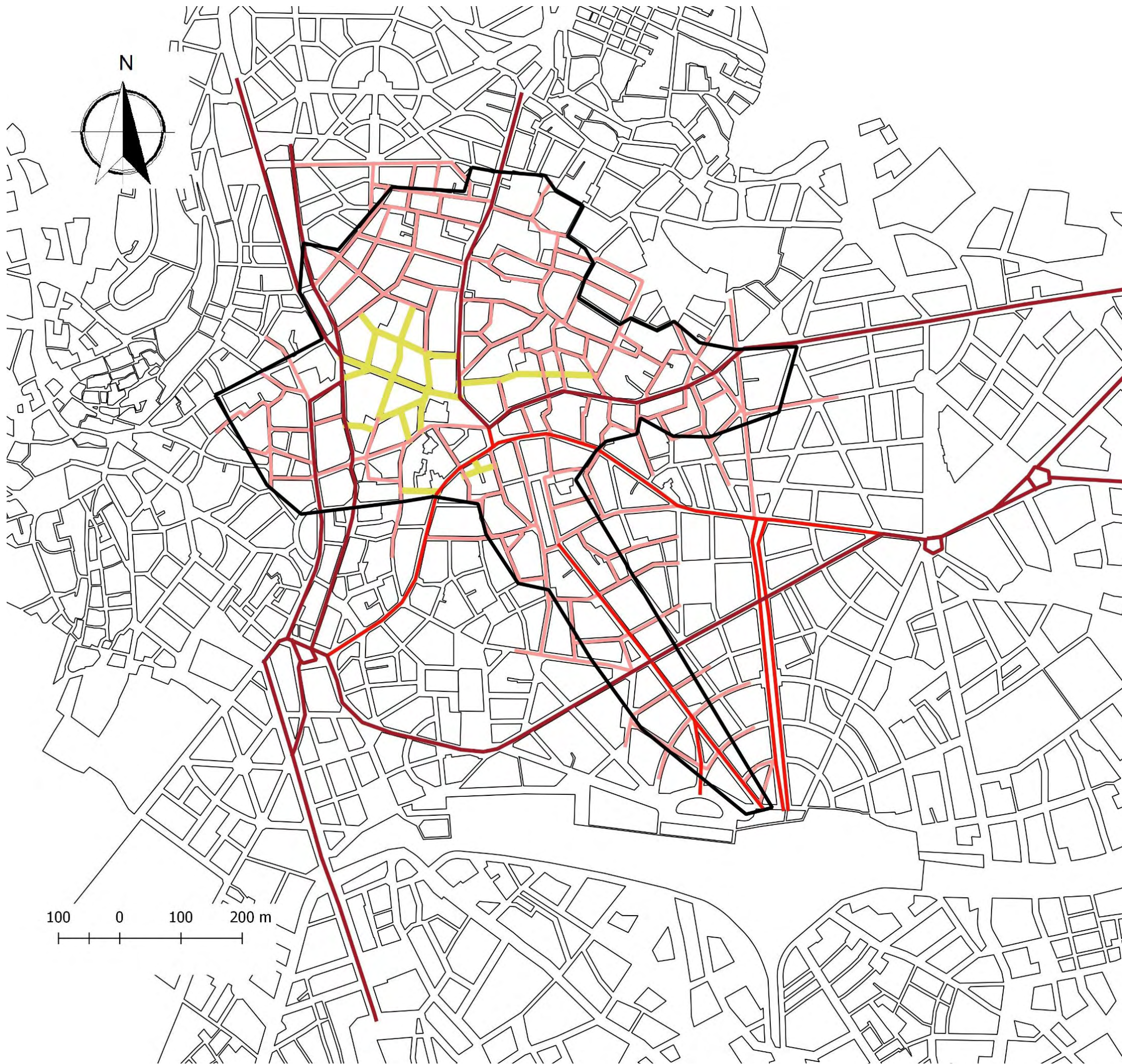
Η πόλη της Κοζάνης διαθέτει σήμερα ένα αναπτυγμένο δίκτυο αστικών συγκοινωνιών από λεωφορεία του ΚΤΕΛ Κοζάνης, τα οποία εκτελούν τόσο αστικά δρομολόγια, μέσα στον αστικό ιστό, όσο και περιαστικά, εξασφαλίζοντας λεωφορειακή κάλυψη και στους περιφερειακούς οικισμούς. Ο Δήμος Κοζάνης προμηθεύτηκε πρόσφατα αριθμό mini-bus, τα οποία έχουν ήδη μπει σε λειτουργία, σε συνεργασία με το ΚΤΕΛ Κοζάνης.

Τα δρομολόγια που εκτελούνται εντός των ορίων της πόλης με συχνότητα διέλευσης ανά 15' είναι:

- Κεντρικό
- Ηπειρώτικα - Αγ. Παρασκευή
- Σκ'ρκα
- Αγ. Αθανάσιος - Πλατάνια

Σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία, το δεκάμηνο Απριλίου 2002 - Ιανουαρίου 2003 διακινήθηκαν 135.710 επιβάτες, ήτοι 13.571 επιβάτες ανά μήνα ή 452 επιβάτες ανά ημέρα.

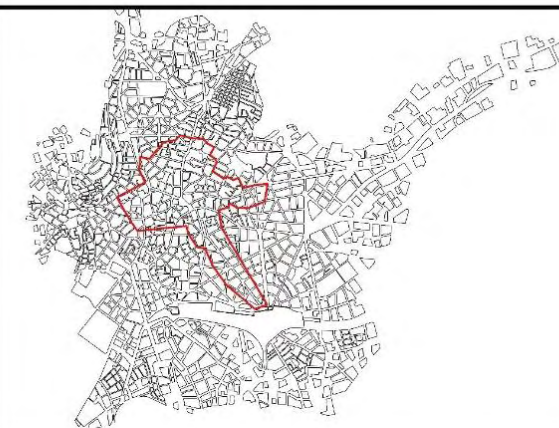
Πέραν των παραπάνω θα πρέπει να επισημανθεί η ύπαρξη του ιδιωτικού δικτύου μαζικών μεταφορών της ΔΕΗ, που εξυπηρετεί τις μετακινήσεις των εργαζομένων από την περιοχή της Κοζάνης στις μονάδες παραγωγής που βρίσκονται βορειότερα προς την Πτολεμαΐδα. Το δίκτυο αυτό των λεωφορειακών γραμμών εντάσσεται στον εσωτερικό προγραμματισμό της ΔΕΗ και δεν υπάρχει συντονισμός με άλλους φορείς για τον καθορισμό των στάσεων, διαδρομών, ωρών διέλευσης κ.λπ.



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ








ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ



ΧΑΡΤΗΣ Α8: ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

ΥΠΟΜΝΗΜΑ

-  ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ
-  ΠΡΩΤΕΥΟΥΣΕΣ ΑΡΤΗΡΙΕΣ
-  ΣΥΛΛΕΚΤΗΡΙΕΣ ΟΔΟΙ
-  ΤΟΠΙΚΕΣ ΟΔΟΙ
-  ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΙ

Εκπόνηση: Δημητριάδου Ζηνοβία

Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

Βόλος 2017

5.6 Αξιόλογα κτήρια-Διατηρητέα

Μητροπολιτικός ναός του Αγίου Νικολάου

Στο ιστορικό κέντρο της Κοζάνης, βρίσκεται ο Ιερός Μητροπολιτικός ναός του Αγίου Νικολάου (17ος αι.). Ο ναός και ιδιαίτερα το χαρακτηριστικό ψηλό καμπαναριό του με το ρολόι είναι το εμφανές σύμβολο της πόλης. Δίπλα από το ναό είναι το δημαρχιακό μέγαρο της πόλης. Ως έτος ανεγέρσεως του ναού όπως αναφέρεται στην επιγραφή της κυρίας εισόδου του ναού αλλά και της πλαϊνής, είναι το 1664. Με ενέργειες και πρωτοβουλία του προεστού της εποχής, Χαρισίου Τράντα, ξεκίνησαν οι εργασίες ανεγέρσεως του ναού. Ο ναός του Αγίου Νικολάου περιλαμβάνει σημαντικές τοιχογραφίες και ξυλόγλυπτο τέμπλο. Το 1926 με Προεδρικό Διάταγμα ο ναός ανακηρύχθηκε διατηρητέο ιστορικό και αρχαιολογικό μνημείο και στις 9 Απριλίου 1953 με Βασιλικό Διάταγμα του Βασιλέως των Ελλήνων Παύλου, ο Άγιος Νικόλαος καθιερώθηκε ως πολιούχος και προστάτης της πόλεως της Κοζάνης. Είναι ο τρίτος σε αρχαιότητα ναός της πόλης και μνημείο με μεγάλη ιστορική και εθνική αξία. Αποτελεί σήμα κατατεθέν της πόλης της Κοζάνης, διαχρονικό σύμβολο και σημείο αναφοράς και συνάντησης κατοίκων και επισκεπτών.

Εικόνα 16_Μητροπολιτικός ναός του Αγίου Νικολάου



Πηγή: <http://agiosnikolaoskozanis.gr/>

Ιστορικό-Λαογραφικό Μουσείο Φυσικής Ιστορίας

Το Ιστορικό-Λαογραφικό και Φυσικής Ιστορίας Μουσείο Κοζάνης βρίσκεται στο κέντρο της πόλης και στεγάζεται σε κτήριο μακεδονικής αρχιτεκτονικής. Είναι δημιούργημα του Συνδέσμου Γραμμάτων και Τεχνών Νομού Κοζάνης. Οι συλλογές του Μουσείου μεταστεγάστηκαν από την ημέρα της ιδρύσεώς του τέσσερις φορές σε διάφορα μισθωμένα κτήρια. Η κατάσταση αυτή δεν μπορούσε να συνεχιστεί γι' αυτό ο Σύνδεσμος μερίμνησε και ανήγειρε ιδιόκτητο κτήριο, κατάλληλο για το σκοπό αυτό. Σε οικόπεδο που παραχώρησε ομόφωνα το Δημοτικό Συμβούλιο Κοζάνης στην οδό Ίωνος Δραγούμη όπου ήταν τα παλιά λουτρά, με δωρεές ιδιωτών, οργανισμών και συλλόγων και την οικονομική αρωγή της Πολιτείας, ο Σύνδεσμος ανήγειρε την περίοδο 1980–1983 τετράροφο κτήριο με υπόστεγο και υπόγειους βοηθητικούς χώρους. Τα εγκαίνια του Μουσείου έγιναν την 10η Οκτωβρίου 1987. Το 1992 ανεγέρθηκε νέο πεντάροφο κτήριο στο συνεχόμενο με το Μουσείο οικόπεδο,

δωρεάς Σωκράτη Μπλιούρα και Κώστα Βρέλλα. Τα δύο κτήρια συνδέονται με υπόγεια στοά και υπόστεγο. Το κτήριο έχει ύψος 19 μέτρα και η μορφή του εξωτερικά εκφράζει την παραδοσιακή αρχιτεκτονική της Δυτικής Μακεδονίας. Στο εσωτερικό του το κτήριο έχει μια εντελώς μοντέρνα μορφή. Το Μουσείο της Κοζάνης είναι μοναδικό στο είδος του σε επαρχιακό χώρο για τα ελληνικά δεδομένα. Η σημασία του είναι μεγάλη για την πόλη της Κοζάνης καθώς αποτελεί σημείο αναφορά για τους επισκέπτες, μαθητές και τουρίστες από την Ελλάδα και το εξωτερικό.

Εικόνα 17_ Ιστορικό-Λαογραφικό Μουσείο Φυσικής Ιστορίας



Πηγή: <http://www.kozanh.gr/web/guest/museum>

Το Αρχοντικό Γ. Λασσάνη

Το Αρχοντικό Λασσάνη έχει χαρακτηριστεί ως διατηρητέο οίκημα και μνημείο. Διέθετε 2 ορόφους, κελάρι (στο οποίο βρισκόταν το λουτρό και το πλυσταριό) και μια αποθήκη. Επίσης το περιτριγυρίζει μια πέτρινη μάντρα. Οι διαστάσεις του αρχοντικού δεν είναι τόσο επιβλητικές όσο άλλων στην Κοζάνη, όμως χαρακτηρίζεται από έναν αρμονικό όγκο, με μορφολογικά χαρακτηριστικά αστικής αρχιτεκτονικής και μία λειτουργικότητα σοφά προσαρμοσμένη στις καιρικές συνθήκες του τόπου. Το Αρχοντικό του Γ. Λασσάνη από τα λίγα εναπομείναντα στην πόλη, όπου από τις 11 Οκτωβρίου 2008 (96η επέτειος από την Απελευθέρωση της Κοζάνης) στεγάζει τη Δημοτική Χαρτοθήκη όπου μεταξύ των άλλων εκτίθεται και ένα από τα ελάχιστα πρωτότυπα της χάρτας του Ρήγα Φεραίου. Η σημασία του Αρχοντικού είναι μεγάλη για την πόλη της Κοζάνης καθώς αποτελεί το ένα από τα δύο αρχοντικά Μακεδονικής αρχιτεκτονικής τα οποία διασώζονται μέχρι και σήμερα, και ένα από τα πιο όμορφα κτήρια της πόλης.

Εικόνα 18_Το Αρχοντικό Γ. Λασσάνη



Πηγή: <http://www.kozanh.gr/web/guest/xartothiki>

Το Αρχοντικό Γρ. Βούρκα

Το αρχοντικό Γρ. Βούρκα είναι κτίσμα του 18ου αι., το οποίο παρουσιάζει ενδιαφέρον από αρχιτεκτονικής κυρίως άποψης και έχει χαρακτηριστεί ως ιστορικό μνημείο. Διασώζει τον περίβολο και την αυλή του και αποτελεί χαρακτηριστικό δείγμα της αστικής μακεδονικής αρχιτεκτονικής. Στο εσωτερικό του κτηρίου υπάρχουν ενδιαφέρουσες ξύλινες διακοσμημένες οροφές και μουσάντρες. Στο αρχοντικό δεν υπάρχει οργανωμένη έκθεση. Φυλάσσεται σ' αυτό σημαντικός αριθμός μαρμάρινων αρχιτεκτονικών μελών και ψηφιδωτών από τον Κόμανο και άλλες περιοχές του νομού Κοζάνης, καθώς και ένα σύνολο φορητών εικόνων και λειτουργικών βιβλίων από τους Πύργους και την Αιανή του νομού Κοζάνης.

Εικόνα 19_Το Αρχοντικό Γρ. Βούρκα



Πηγή: <https://www.google.gr/search?q=αρχοντικό+βουρκα>

Το Αρχαιολογικό Μουσείο της Κοζάνης

Το Μουσείο στεγάζεται σε νεοκλασικό κτήριο, γνωστό ως Παναγιωτίδειο Αρχοντικό δωρεά του Δήμου Κοζάνης στην Αρχαιολογική Υπηρεσία. Έχουν γίνει εργασίες αποκατάστασης του κτηρίου και προσωρινά είναι μη επισκέψιμο. Στις συλλογές του Μουσείου περιλαμβάνονται ευρήματα προϊστορικών μέχρι παλαιοχριστιανικών χρόνων από διάφορες θέσεις του νομού Κοζάνης. Το Αρχαιολογικό μουσείο στεγάζεται σε ένα πολύ εντυπωσιακό κτήριο ωστόσο δεν είναι ιδιαίτερα γνωστό καθώς τόσο οι επισκέπτες της πόλης όσο και οι ίδιοι οι κάτοικοί της δεν γνωρίζουν καν την ύπαρξη του.

Εικόνα 20_Αρχαιολογικό Μουσείο της Κοζάνης



Πηγή: <http://www.kozanh.gr/web/guest/amuseumkoz>

5.7 Συμπεράσματα

Από την παραπάνω ανάλυση της περιοχής προκύπτουν αρκετά συμπεράσματα. Αρχικά, τα περισσότερα κτήρια της περιοχής, είναι κατασκευασμένα μεταξύ 1960 και 1980 και η κατάσταση τους στο σύνολο, μπορεί να χαρακτηριστεί ως ικανοποιητική.

Τα περισσότερα κτήρια τα οποία βρίσκονται στην περιοχή μελέτης είναι οικοδομές πολυώροφες. Στο κέντρο της πόλης γύρω δηλαδή από την κεντρική πλατεία αλλά και στο εμπορικό κέντρο τα περισσότερα κτήρια είναι τριώροφα, διώροφα, τετραώροφα και υπάρχουν και ελάχιστα πενταώροφα και ισόγεια. Οι ψηλές τετραώροφες και πενταώροφες πολυκατοικίες συναντώνται όσο απομακρυνόμαστε από το κέντρο. Επίσης, υπάρχουν και ελάχιστοι αδόμητοι χώροι.

Ως προς τις χρήσεις γης, εκείνη η οποία επικρατεί στο ισόγειο με πολύ μεγάλο ποσοστό είναι το λιανικό εμπόριο δηλαδή εμπορικά καταστήματα κατά κύριο λόγο καθώς πρόκειται για το κέντρο της πόλης, ενώ στους ορόφους επικρατεί η χρήση της κατοικίας. Χρήσεις οι οποίες έχουν έντονη παρουσία είναι και η αναψυχή καθώς στην περιοχή μελέτης υπάρχουν καφετέριες, χώροι εστίασης και ελάχιστα νυχτερινά κέντρα αλλά και οι λοιπές χρήσεις οι οποίες είναι γραφεία, υπηρεσίες, εκπαίδευση και ο πολιτισμός. Ακόμα, στην περιοχή παρατηρούνται parking στα ισόγεια των πολυκατοικιών και σε συνάρτηση με τους στενούς

δρόμους εντείνεται το πρόβλημα της στάθμευσης. Παρατηρούνται επίσης, κοινόχρηστοι και αδόμητοι χώροι.

Τέλος, ως προς τις τεχνικές υποδομές και το οδικό δίκτυο, η περιοχή μελέτης περιβάλλεται από τέσσερις κεντρικές οδούς και δύο συλλεκτήριες. Οι δρόμοι που διασχίζουν την περιοχή, είναι τοπικής σημασίας, στενοί και αδυνατεί να ανταποκριθεί στις συνθήκες αυξανόμενης ζήτησης. Όσον αφορά τους πεζόδρομους, εκτός από το κεντρικό πεζόδρομο της Κοζάνης, στην υπόλοιπη πόλη είναι σχεδόν ανύπαρκτοι. Οι ελάχιστοι αυτοί πεζόδρομοι είναι πολύ στενοί ενώ και η ποιότητά τους είναι κακή λόγω τόσο των υλικών κατασκευής όσο και της παράνομης χρήσης τους από τροχοφόρα. Επιπλέον, παρατηρείται ότι η χρήση του ποδηλάτου σπανίζει καθώς δεν υπάρχει σχεδόν ούτε ένας ποδηλατόδρομος σε ολόκληρη την πόλη της Κοζάνης.

Το μεγαλύτερο ίσως πρόβλημα το οποίο εντοπίστηκε στην περιοχή μελέτης είναι η ύπαρξη ελάχιστων κοινόχρηστων χώρων και η κακή κατάσταση τους. Οι πλατείες στο εμπορικό κέντρο είναι ελάχιστες μόλις τέσσερις η μία εκ των οποίων έχει μετατραπεί σε χώρο στάθμευσης τα τελευταία χρόνια. Οι πλατείες αυτές πέρα από την κεντρική πλατεία (πλατεία Νίκης) στην οποία έχει γίνει προσφάτως ανάπλαση, βρίσκονται σε άσχημη κατάσταση τόσο από άποψη εξοπλισμού όσο και από άποψη ζωής καθώς είναι αρκετά ερημωμένες. Όσον αφορά τους χώρους πρασίνου είναι ανύπαρκτοι στο κέντρο της πόλης. Τέλος, οι ελάχιστοι αυτοί κοινόχρηστοι χώροι δεν είναι γνωστοί τόσο από τους επισκέπτες της πόλης όσο και από τους ίδιους του κατοίκους της καθώς δεν υπάρχει κάποια ένδειξη που να οδηγεί σε αυτούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

Ανάλυση Δυνατοτήτων-Αδυναμιών-Ευκαιριών-Απειλών(SWOT Ανάλυση)

6.1 Εισαγωγή

Η κατάσταση της περιοχής μελέτης στο κέντρο της Κοζάνης, όπως αυτή παρουσιάστηκε στο προηγούμενο κεφάλαιο, αναδεικνύει μια πολεοδομική ενότητα η οποία παρουσιάζει συγκεκριμένα χαρακτηριστικά. Πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα. Η σημερινή κατάσταση του κέντρου της πόλης είναι υποβαθμισμένη ενώ η πόλη δεν έχει να αναδείξει κάποια ιδιαίτερη πολεοδομική εικόνα και ταυτότητα. Παρόλα αυτά, υπάρχουν τα στοιχεία εκείνα που μπορούν να μεταμορφώσουν την περιοχή και να την αλλάξουν ριζικά προς το καλύτερο. Το αστικό πράσινο, οι ελεύθεροι χώροι, και ο παραδοσιακός χαρακτήρας του ιστορικού κέντρου είναι στοιχεία τα οποία απουσιάζουν από την πόλη της Κοζάνης. Τα πλεονεκτήματα της περιοχής μελέτης, σε συνδυασμό με τα μειονεκτήματα, τις ευκαιρίες και τις απειλές, αποτελούν τέσσερα πεδία μέσα στα οποία μπορεί να γίνει αποτελεσματική δραστηριοποίηση, προκειμένου η περιοχή να αξιοποιηθεί προς όφελος της τοπικής κοινωνίας. Έτσι θα μπορούσε να επιτευχθεί η βελτίωση της εικόνας και λειτουργίας της πόλης, η ενίσχυση της ελκυστικότητας, η βελτίωση της ποιότητας ζωής και η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας.

Στο παρόν κεφάλαιο, θα παρουσιαστούν τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία της περιοχής, οι ευκαιρίες και οι απειλές συνοπτικά σε έναν πίνακα (SWOT ανάλυση).

Λέγοντας «δυνατά σημεία», παραπέμπουμε στα πλεονεκτήματα της περιοχής, τα οποία θα πρέπει να αξιοποιηθούν. Να διατηρηθούν όσον είναι δυνατό και να αναπτυχθούν. Με τον όρο «αδύνατα σημεία», εννοούμε τα χαρακτηριστικά εκείνα της περιοχής τα οποία θα πρέπει να βελτιωθούν. Η αναγνώριση των παραπάνω, προκύπτει από την ανάλυση του εσωτερικού περιβάλλοντος (τεχνικές και κοινωνικές υποδομές κ.λπ.). Αναφερόμενοι στις «ευκαιρίες», επιδεικνύουμε ουσιαστικά τα στοιχεία τα οποία θα πρέπει να εκμεταλλευτούμε και να αξιοποιήσουμε, ενώ οι «απειλές» αποτελούν τα στοιχεία εκείνα που είναι ικανά να μας οδηγήσουν σε απόκλιση από τους στόχους. Η αναγνώριση των τελευταίων προκύπτει από την ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος.

6.2 Ανάλυση SWOT

Παρακάτω, παρουσιάζεται ο πίνακας της SWOT ανάλυσης, όπως αυτός διαμορφώθηκε ύστερα από την έρευνα και καταγραφή της ανάλυσης της περιοχής μελέτης.

<p>ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Κέντρο της πόλης ✓ Τοπόσημο: Ρολόι κεντρικής πλατείας ✓ Πυκνός πολεοδομικός ιστός ✓ Μικρές αποστάσεις ✓ Εύκολη πρόσβαση σε υπηρεσίες, εμπόριο κ.λπ. ✓ Αναξιοποίητοι αδόμητοι χώροι 	<p>ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Δόμηση χωρίς ταυτότητα ✓ Μικρός αριθμός ιστορικών κτηρίων στον αστικό ιστό ✓ Κυκλοφοριακό πρόβλημα ✓ Έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και χώρων πρασίνου ✓ Χαμηλή αισθητική αξία δομημένου περιβάλλοντος ✓ Αδιάφορη ή και υποβαθμισμένη εικόνα ✓ Έλλειψη πεζοδρόμων ✓ Κακός εξοπλισμός δημόσιων χώρων (φωτισμός, παγκάκια κ.λπ.) ✓ Αδυναμία του εμπορικού τομέα να ανταγωνιστεί τη Θεσσαλονίκη, τα Ιωάννινα και τη Λάρισα
<p>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Στροφή προς νέες μορφές τουρισμού (αστικός – πολιτιστικός) ✓ Δημιουργία τουριστικού ενδιαφέροντος από Βαλκανικές χώρες ✓ Σύνδεση πρωτογενούς τομέα με τον τουρισμό ✓ Πολιτιστικές διαδρομές ✓ Δικτύωση και ανάπτυξη συνεργασιών με άλλες πόλεις 	<p>ΑΠΕΙΛΕΣ</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ Οικονομική κατάσταση της χώρας ✓ Πολυδάπανη συντήρηση πλατειών και χώρων πρασίνου ✓ Επιβάρυνση κυκλοφοριακών φόρτων ✓ Περαιτέρω συρρίκνωση του εμπορίου

6.3 Δυνατά Σημεία

Η περιοχή μελέτης, είναι η περιοχή με τη μεγαλύτερη σημασία για ολόκληρη την πόλη καθώς αποτελεί το κέντρο της, και εκεί συγκεντρώνονται όλες οι λειτουργίες της. Η περιοχή αποτελεί όχι μόνο το κέντρο της πόλης αλλά και κέντρο εμπορίου, αναψυχής και υπηρεσιών. Επίσης, η περιοχή διασχίζεται από τους πιο κεντρικούς άξονες της πόλης, κάτι που την καθιστά ιδιαίτερα εύκολα προσβάσιμη. Εκτός από εύκολα προσβάσιμο το κέντρο της πόλης αλλά και ολόκληρη η Κοζάνη, ως ένα παράδειγμα συμπαγούς πόλης, χαρακτηρίζεται από μικρές αποστάσεις πράγμα που καθιστά τη χρήση του αυτοκινήτου όχι και τόσο αναγκαία. Ακόμα, η Κοζάνη πιο συγκεκριμένα το κέντρο της χαρακτηρίζεται από ένα πυκνό πολεοδομικό ιστό στον οποίο ωστόσο υπάρχουν και αναξιοποίητοι αδόμητοι χώροι οι οποίοι με την κατάλληλη αξιοποίηση μπορούν να βελτιώσουν την εικόνα της πόλης.

Τέλος, αν κάτι χαρακτηρίζει την πόλη της Κοζάνης και αποτελεί το πιο σημαντικό τοπόσημο της, αυτό αναμφίβολά είναι το Ρολόι που υπάρχει στην πιο κεντρική περιοχή της πόλης, στην κεντρική πλατεία της Κοζάνης. Πρόκειται για το καμπαναριό της εκκλησίας του Αγίου Νικολάου πολιούχου της Κοζάνης που αποτελεί Το σήμα κατατεθέν και σημείο αναφοράς για την πόλη της Κοζάνης.

6.4 Αδύνατα Σημεία

Η πόλη της Κοζάνης χαρακτηρίζεται από δόμηση χωρίς ταυτότητα καθώς πρόκειται για ένα δαιδαλώδη πολεοδομικό ιστό ο οποίος υπέστη αλλοίωση της παραδοσιακής του μορφής και πλέον δεν παρουσιάζει κανένα ιδιαίτερο χαρακτήρα. Οι σεισμοί που έπληξαν την περιοχή το 1995 ολοκλήρωσαν την καταστροφή του ιστορικού ιστού με κατεδάφιση των λίγων μνημείων που είχαν μείνει, και την αντικατάστασή τους με νέα πολυώροφα κτήρια, βιαστικής επιλογής, για την κάλυψη των νέων αναγκών. Όλα αυτά οδήγησαν στην αδυναμία προσδιορισμού μιας πολεοδομικής ταυτότητας για την περιοχή. Στο κέντρο της Κοζάνης αλλά και σε ολόκληρη την πόλη υπάρχει μικρός αριθμός ιστορικών κτηρίων και γενικά η ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος είναι αρκετά χαμηλή. Παρατηρείται λοιπόν, ότι η εικόνα της πόλης είναι αδιάφορη έως και υποβαθμισμένη. Στην περιοχή μελέτης αν και πρόκειται για το κέντρο της πόλης παρατηρείται πολύ μεγάλη έλλειψη κοινόχρηστων χώρων όπως χώρων πρασίνου, πλατειών κ.λπ. με εξαίρεση την κεντρική πλατεία της Κοζάνης ή πλατεία Νίκης όπως ονομάζεται της οποίας η ανάπλαση ολοκληρώθηκε πριν από ένα χρόνο. Στους ελάχιστους κοινόχρηστους χώρους που υπάρχουν σε ολόκληρη την πόλη υπάρχει κακός εξοπλισμός καθώς υπάρχει έλλειψη από παγκάκια, φώτα κ.λπ. και όσα υπάρχουν δεν βρίσκονται σε καλή κατάσταση. Όσον αφορά το οδικό δίκτυο, μπορεί να είναι εύκολα προσβάσιμη, αλλά στην περιοχή εμφανίζεται έντονο κυκλοφοριακό μιας και πρόκειται για το κέντρο της πόλης ενώ σε συνδυασμό με την απουσία χώρων στάθμευσης η προσπελασιμότητά της είναι δύσκολη. Έπειτα η έλλειψη πεζοδρόμων στην πόλη είναι εμφανής καθώς εκτός από τον κεντρικό πεζόδρομο που βρίσκεται γύρω από την πλατεία Νίκης δεν υπάρχει άλλος. Τέλος, το υποβαθμισμένο κέντρο της Κοζάνης ίσως ευθύνεται και για το γεγονός ότι όλο και περισσότερα καταστήματα κλείνουν με αποτέλεσμα ο εμπορικός τομέας της πόλης να μην μπορεί να ανταγωνιστεί τη Θεσσαλονίκη, τα Ιωάννινα και τη Λάρισα.

6.5 Ευκαιρίες

Η αναβάθμιση του κέντρου και η δημιουργία μιας ταυτότητας για την πόλη σε συνδυασμό με τη σωστή προβολή της θα οδηγήσει προς νέες μορφές τουρισμού τις οποίες η Κοζάνη δεν γνώρισε μέχρι σήμερα όπως είναι ο αστικός και ο πολιτιστικός τουρισμός. Επίσης, η ανάδειξη της πολιτιστικής ταυτότητας της Κοζάνης θα δημιουργήσει τουριστικό ενδιαφέρον από Βαλκανικές χώρες. Επιπλέον, η πόλη της Κοζάνης έχει ένα δυναμικό πρωτογενή τομέα τον οποίο θα μπορούσε να εκμεταλλευτεί ακόμη περισσότερο, συνδέοντας τον με τον κλάδο του τουρισμού. Μία ακόμη ευκαιρία για την πόλη της Κοζάνης είναι η δημιουργία πολιτιστικών διαδρομών οι οποίες θα ενώνουν και θα αναδεικνύουν όλα τα αξιόλογα κτήρια της πόλης της Κοζάνης. Επίσης η δικτύωση και ανάπτυξη συνεργασιών με άλλες πόλεις, αποτελεί μία ακόμη ευκαιρία για την πόλη καθώς με αυτόν τον τρόπο θα γίνεται ανταλλαγή ιδεών, τεχνολογίας, καινοτομίας αλλά και η μία πόλη θα μπορεί να καλύψει τις ανάγκες της άλλης.

6.6 Απειλές

Τέλος, όσον αφορά τις απειλές στην περιοχή, η δημιουργία και η συντήρησή πλατειών αλλά και χώρων πρασίνου είναι αρκετά πολυδάπανη και ενδεχομένως τα έξοδα να μην μπορούν να καλυφθούν. Επίσης μπορεί να παρατηρηθεί μια περαιτέρω συρρίκνωση του εμπορίου καθώς με την αναβάθμιση της περιοχής τα ενοίκια μπορεί να γίνουν υψηλότερα και οι ενοικιαστές να μην μπορούν τα καλύψουν. Ο συγκεκριμένος κίνδυνος αφορά και τους κατοίκους του κέντρου της Κοζάνης αν και οι πολυκατοικίες είναι αρκετά παλιές και δεν ανταποκρίνονται σε υψηλά ενοίκια. Ένας κίνδυνος, είναι και η οικονομική κατάσταση της χώρας η οποία δυσκολεύει ακόμα περισσότερο μια ενδεχόμενη ανάπτυξη. Επιπλέον, ενδέχεται να ενταθεί ο κυκλοφοριακός φόρτος της περιοχής σε περίπτωση πεζοδρομήσεων και αν δεν υπάρξει σωστό σχέδιο αστικής κινητικότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

Β' ΦΑΣΗ: Προοπτικές Παρέμβασης

7.1. Σκοπιμότητα Παρεμβάσεων

Η πόλη της Κοζάνης έχει αναπτυχθεί σαν μια μονοκεντρική πόλη με το εμπορικό της κέντρο να συγκεντρώνει πολλές και σημαντικές λειτουργίες καθώς μέσα σε αυτό παρατηρείται η σχετική διάχυση αλλά και συνύπαρξη της κατοικίας με το εμπόριο, τις υπηρεσίες και την αναψυχή. Για να καταστεί η πόλη της Κοζάνης πιο βιώσιμη, απαιτούνται ορισμένες ενέργειες και δράσεις τόσο από τον Δήμο, όσο και από τους πολίτες. Στα προηγούμενα κεφάλαια παρουσιάστηκαν και αναλύθηκαν τα χαρακτηριστικά της περιοχής μελέτης, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά της και οδηγηθήκαμε σε κάποια συμπεράσματα. Ευρύτερος στόχος της συγκεκριμένης εργασίας, είναι η αναζήτηση μιας παρέμβασης η οποία θα προσφέρει στην περιοχή μελέτης μια βιώσιμη και αειφορική ανάπτυξη. Στο κεφάλαιο αυτό γίνεται η ανάλυση της πρότασης για την περιοχή μελέτης, η οποία κρίνεται ικανή να αναβαθμίσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων, των επισκεπτών αλλά και να στηρίζει μακροπρόθεσμα το όραμα για την Κοζάνη. Η πρόταση της παρούσας διπλωματικής, περιλαμβάνει τους στρατηγικούς στόχους οι οποίοι εξειδικεύονται σε τέσσερις άξονες παρέμβασης και αυτοί με τη σειρά τους σε τελικές προτεινόμενες ιεραρχημένες δράσεις παρέμβασης, ώστε να είναι η εργασία πιο αποτελεσματική και να επιφέρει όσο το δυνατό καλύτερα αποτελέσματα. Τέλος, αναφέρονται οι προτεινόμενοι φορείς υλοποίησης της πρότασης της εν λόγω εργασίας.

7.2 Στόχοι Παρέμβασης

Η ανάλυση της περιοχής μελέτης μέσω της έρευνας πεδίου και η αξιολόγηση των αποτελεσμάτων της που απεικονίστηκαν σε χάρτες και γραφήματα σε προηγούμενο κεφάλαιο, αποτελούν το έρεισμα για τη σύνταξη του οράματος και των γενικών στρατηγικών στόχων για την περιοχή μελέτης. Λαμβάνοντας υπόψη αφενός τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα τα οποία προέκυψαν από την αποτύπωση και σε συνδυασμό με τις ευκαιρίες και απειλές, προκύπτει το όραμα βάσει του οποίου διαμορφώνεται το πλαίσιο εντός του οποίου θα πραγματοποιηθεί ο σχεδιασμός για το κέντρο της Κοζάνης. Το όραμα που προκύπτει για το κέντρο της Κοζάνης συνιστά τη συνοπτική διατύπωση της μελλοντικής επιθυμητής κατάστασής του. Αναλυτικότερα το όραμα είναι το εξής:

«Μία βιώσιμη και ελκυστική πόλη, με κύριο μέλημα τη συνεχή βελτίωση της ποιότητας ζωής, την προστασία του περιβάλλοντος, τη διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και την οικονομική ανάπτυξη»

Οι στρατηγικοί στόχοι αποσκοπούν στην αντιμετώπιση των ελλείψεων και προβλημάτων που εντοπίστηκαν κατά την ανάλυση της περιοχής και στην πλήρη αξιοποίησή των δυνατοτήτων και των προοπτικών της όπως εκτιμήθηκαν και αξιολογήθηκαν. Η πόλη της Κοζάνης πρέπει να επανέλθει σε μια πιο βιώσιμη κατάσταση, ο αστικός χώρος πρέπει να συγκροτηθεί από πράσινα δίκτυα δημόσιων υπαίθριων χώρων, να αποφορτιστεί, και να αδειάσει από αυτοκίνητα.

Με βάση τα παραπάνω και τα προηγούμενα κεφάλαια, οι προτεινόμενοι στόχοι της πολεοδομικής παρέμβασης στην περιοχή μελέτης το κέντρο της Κοζάνης, είναι:

- Ο προσδιορισμός του ρόλου και της ταυτότητας της Κοζάνης.
- Δημιουργία νέων δημόσιων υπαίθριων χώρων. Οι προτεινόμενες θέσεις αυτών, που στο σχέδιο 1 (Πρόταση για την περιοχή μελέτης), προέκυψαν από τον συνδυασμό των αδόμητων χώρων, τους μη διαμορφωμένους δημόσιους υπαίθριους χώρους, πάρκα και τις υπάρχουσες πλατείες.
- Σχεδιασμός ενός δικτύου κίνησης-στάσης των πεζών και περιορισμός του χώρου κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, με τις αναγκαίες παρεμβάσεις για την αναδιευθέτηση των κυκλοφοριακών ροών. Προτείνεται λοιπόν η τροποποίηση κάποιων από τους οδικούς άξονες σε πεζόδρομους και ποδηλατοδρόμους (βλ. σχέδιο 1), για την λειτουργική ενοποίηση των χώρων πρασίνου της περιοχής μελέτης και τη ενθάρρυνση άλλων τρόπων μετακίνησης, που θέτουν σε πρώτη προτεραιότητα την ποιότητα ζωής.
- Σωστή διαχείριση και ανάδειξη του πολιτιστικού πλούτου της περιοχής μελέτης και δημιουργία μιας πολιτιστικής διαδρομής.
- Προσθήκη βλάστησης στους οδικούς άξονες κατά μήκος των πεζοπορικών διαδρομών ως ενοποιητικό και ταυτόχρονα βιοκλιματικό στοιχείο του χώρου, ώστε να παροτρύνουμε τους χρήστες για πεζοπορία και περιήγηση σε ένα ενοποιημένο δίκτυο πρασίνου, αλλά και ως διαχωριστικό (παρτέρι κατά μήκος του δρόμου) μεταξύ πεζοδρομίου και δρόμου και παράλληλα ως εμπόδιο παράνομης στάθμευσης των αυτοκινήτων στα κράσπεδα των πεζοδρομίων.

7.3 Καθορισμός Αξόνων Παρέμβασης

Η περιοχή μελέτης είναι το σημαντικό κέντρο της Κοζάνης, αυτό λήφθηκε, ως το βασικότερο στοιχείο για να ξεκινήσει η μελέτη ανάπλασης της περιοχής. Με βάση αυτή την πληροφορία προέκυψαν οι παραπάνω στόχοι που, εξυπηρετούνται από συγκεκριμένες δράσεις, οι οποίες οργανώνονται στη βάση αξόνων προτεραιότητας. Οι άξονες προτεραιότητας, προτείνεται να είναι οι ακόλουθοι:

- Διαμόρφωση της πολεοδομικής εικόνας και ταυτότητας της περιοχής.
- Δημιουργία και αναβάθμιση δικτύου δημόσιων υπαίθριων χώρων.
- Κυκλοφοριακή οργάνωση.
- Προστασία και ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς.

Στους πίνακες που ακολουθούν παρατίθενται οι άξονες παρέμβασης με τη σειρά που αναφέρθηκαν, μαζί με τις προτεινόμενες δράσεις. Οι προτεινόμενες δράσεις θεωρήθηκαν αναγκαίες για την επίτευξη των στρατηγικών στόχων της μελέτης.

7.3.1 Άξονας 1: Διαμόρφωση της πολεοδομικής εικόνας και ταυτότητας της περιοχής

Η πόλη της Κοζάνης χαρακτηρίζεται πολεοδομικά από μια ταυτότητα πολύ ιδιαίτερη, με ρυμοτομικό σαφώς διαφορετικό από τις ορθολογικές χαράξεις του μοντερνισμού (ευθείες γραμμές, κάνναβος). Χαρακτηρίζεται από ένα δαιδαλώδη πολεοδομικό ιστό ο οποίος υπέστη αλλοίωση της παραδοσιακής του μορφής. Οι σεισμοί που έπληξαν την περιοχή το 1995

ολοκλήρωσαν την καταστροφή του ιστορικού ιστού με κατεδάφιση των λίγων μνημείων που είχαν μείνει, και την αντικατάστασή τους με νέα πολυώροφα κτήρια, βιαστικής επιλογής, για την κάλυψη των νέων αναγκών. Όλα αυτά οδήγησαν στην αδυναμία προσδιορισμού μιας πολεοδομικής ταυτότητας για την περιοχή. Στον πολεοδομικό ιστό της πόλης υπάρχουν ελάχιστα στοιχεία τα οποία φανερώνουν τον παραδοσιακό χαρακτήρα που είχε κάποτε η Κοζάνη και ελάχιστα σύγχρονα στοιχεία που να φανερώνουν ότι η πόλη θέλει να εκσυγχρονιστεί και να αποκτήσει έναν μοντέρνο χαρακτήρα.

Πίνακας 1_Αξονας 1 :Διαμόρφωση της πολεοδομικής εικόνας και ταυτότητας της περιοχής.

ΑΞΟΝΑΣ		Δράση
Διαμόρφωση της πολεοδομικής εικόνας και ταυτότητας της περιοχής.	1.1	Διερεύνηση για την διαμόρφωση της κατάλληλης εικόνας για την περιοχή.
	1.2	Διαμόρφωση ενός ενιαίου, αναγνωρίσιμου δημόσιου χώρου.
	1.3	Η αναμόρφωση και προβολή του εμπορικού κέντρου της πόλης.
	1.4	Βελτίωση αναγνωρισιμότητας της πόλης.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

1.1_ Διερεύνηση για την διαμόρφωση της κατάλληλης εικόνας για την περιοχή.

Για την επίτευξη του συγκεκριμένου άξονα παρέμβασης προτείνεται η διερεύνηση τόσο από τους κατοίκους της πόλης όσο και από το Δήμο Κοζάνης για την εύρεση και τη διαμόρφωση της πολεοδομικής εικόνας την οποία θα αντιπροσωπεύει η πόλη. Να αποφασιστεί εάν η Κοζάνη θα ξανα αποκτήσει τον παραδοσιακό της χαρακτήρα ή αν θα εκσυγχρονιστεί. Κτήρια της Κοζάνης όπως το Δημαρχείο και ορισμένα αρχοντικά φανερώνουν μία πόλη η οποία είναι ακόμα στενά συνδεδεμένη με το παρελθόν και την παράδοση. Ωστόσο κτήρια όπως η νέα βιβλιοθήκη της πόλης κ.τ.λ. αλλά και η ανάπλαση της κεντρικής πλατείας της πόλης η οποία έχει μια πιο μοντέρνα μορφή δείχνουν μια πόλη η οποία θέλει να αφήσει πίσω της το παρελθόν και να εκσυγχρονιστεί. Έτσι η εύρεση της κατάλληλης πολεοδομικής εικόνας για την πόλη κρίνεται αναγκαία, ώστε να μην υπάρχει αυτή η σύγχυση στον πολεοδομικό ιστό όπου δίπλα από παραδοσιακά κτήρια υψώνονται πενταόροφες οικοδομές.

1.2_ Διαμόρφωση ενός ενιαίου, αναγνωρίσιμου δημόσιου χώρου.

Επίσης προτείνεται η διαμόρφωση ενός ενιαίου, αναγνωρίσιμου δημόσιου χώρου με ενοποίηση επιμέρους ελεύθερων χώρων, χώρων πολιτισμού και πρασίνου, που αφενός θα λειτουργεί ως υποδοχέας των μετακινήσεων των πεζών, θα ικανοποιεί την ανάγκη για δημόσιο

ελεύθερο χώρο και αφετέρου θα προσδίδει στην πόλη μια ενιαία εικόνα. Μέχρι σήμερα ο δημόσιος χώρος της πόλης και πιο συγκεκριμένα οι πλατείες διαφέρουν πολύ μεταξύ τους τόσο σε μορφή όσο και στα υλικά που χρησιμοποιούνται στην καθεμιά.

1.3_ Η αναμόρφωση και προβολή του εμπορικού κέντρου της πόλης.

Μία ακόμη δράση αποτελεί, η αναμόρφωση και προβολή του εμπορικού κέντρου της πόλης που θεωρείται ως το καίριο ζήτημα για την αναζωογόνηση της ταυτότητας, του χαρακτήρα και της παλιάς αίγλης της Κοζάνης. Η διεθνής εμπειρία καταδεικνύει ότι σημαντικές αναπλάσεις στα κέντρα των πόλεων, οδηγούν κατά κανόνα σε οικονομική ανάπτυξη με την προσέλκυση επενδύσεων και επισκεπτών.

1.4_ Βελτίωση αναγνωρισιμότητας της πόλης.

Απαραίτητη κρίνεται επίσης η βελτίωση της αναγνωρισιμότητας της πόλης. Με την εύρεση των δυνατών πολεοδομικών στοιχείων της Κοζάνης, για παράδειγμα χαρακτηριστικών κτηρίων όπως είναι το καμπαναριό στην κεντρική πλατεία της πόλης και με τον χαρακτηρισμό τους ως τοπόσημα θα βελτιωθεί κατά πολύ η αναγνωρισιμότητα της πόλης.

7.3.2 Άξονας 2: Δημιουργία και αναβάθμιση δικτύου δημόσιων υπαίθριων χώρων

Οι δημόσιοι χώροι πρέπει να αποκτήσουν χαρακτήρα με σκοπό την ενίσχυση της σχέσης του ανθρώπου με το χώρο, τον τόπο και την αρχιτεκτονική. Ο σχεδιασμός των ελεύθερων χώρων πρέπει να γίνεται με επίκεντρο τον πεζό πολίτη.

Πίνακας 2_Άξονας 2 : Δημιουργία και αναβάθμιση δικτύου δημόσιων υπαίθριων χώρων.

ΑΞΟΝΑΣ		Δράση
Δημιουργία και αναβάθμιση δικτύου δημόσιων υπαίθριων χώρων.	2.1	Σχεδιασμός ενός δικτύου δημόσιων χώρων.
	2.2	Αισθητική αναβάθμιση - ανάπλαση ελεύθερων χώρων (πλατειών).
	2.3	Δημιουργία νέων χώρων πρασίνου.
	2.4	Φωτισμός δημόσιων χώρων.

Πηγή: Ιδία επεξεργασία

2.1_ Σχεδιασμός ενός δικτύου δημόσιων χώρων.

Η πρώτη δράση για την επίτευξη του συγκεκριμένου άξονα είναι ο σχεδιασμός ενός δικτύου δημόσιων χώρων και συνδετήριων μεταξύ τους κλάδων οι οποίοι θα βρίσκονται σε όλη την έκταση του κέντρου της Κοζάνης. Με το δίκτυο αυτό όλες οι γειτονιές του κέντρου θα βρίσκονται σε άμεση επαφή με πεζόδρομους, πλατείες, πράσινο και γενικά με δημόσιο ελεύθερο χώρο κάτι το οποίο είναι απαραίτητο για την ασφυκτικά πυκνοδομημένη πόλη της Κοζάνης. Το προτεινόμενο δίκτυο δημόσιων χώρων όπως απεικονίζεται στο σχέδιο 1.

2.2_ Αισθητική αναβάθμιση - ανάπλαση ελεύθερων χώρων (πλατειών).

Προτείνεται η αισθητική αναβάθμιση των υπάρχοντων ελεύθερων χώρων και των πλατειών και η ανάπλαση τους. Οι ελεύθεροι χώροι ικανοποιούν ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων (χώροι συνάθροισης, περιπάτου, αναψυχής κ.λπ.), ενώ παράλληλα βελτιώνουν την αισθητική εικόνα του δομημένου περιβάλλοντος και συμβάλλουν στη διαμόρφωση ανώτερου βιοτικού επιπέδου για τους κατοίκους της Κοζάνης. Κατά το στάδιο της μελέτης εντοπίστηκαν οι δημόσιοι χώροι οι οποίοι είναι ανεκμετάλλευτοι και αδιαμόρφωτοι και προορίζονται για κοινόχρηστους-ελεύθερους χώρους. Οι παρεμβάσεις αυτές στο κέντρο της πόλης καλούνται να δένουν αρμονικά με το ευρύτερο περιβάλλον. Οι αναπλάσεις οι οποίες και προτείνονται είναι οι εξής:

- Ανάπλαση στην πλατεία Παύλου Μελά. (βλέπε σχέδιο 2)
- Ανάπλαση στον αδόμητο χώρο του Ο.Τ 120. (βλέπε σχέδιο 3)
- Ανάπλαση στην πλατεία Ελευθερίας. (βλέπε σχέδιο 4)
- Ανάπλαση Ο.Τ 158. (βλέπε σχέδιο 5)
- Ανάπλαση Ο.Τ 354 Α. (βλέπε σχέδιο 6)
- Ανάπλαση στην πλατεία Αλώνια. (βλέπε σχέδιο 7)
- Ανάπλαση στην πλατεία Λασσάνη. (βλέπε σχέδιο 8)
- Ανάπλαση στον αδόμητο χώρο του Ο.Τ 390. (βλέπε σχέδιο 9)
- Ανάπλαση στον αδόμητο χώρο του Ο.Τ 120. (βλέπε σχέδιο 10)

Ενδεικτικά στα σχέδια 2 έως 10 φαίνεται μία προτεινόμενη μορφή των πλατειών μετά την ανάπλαση.

Ο σχεδιασμός των προτεινόμενων κοινόχρηστων χώρων που αποτελούσαν είτε αδόμητους χώρους, είτε πάρκα, είτε πλατείες θα γίνει με βάση τις αρχές σχεδιασμού της προσφάτως ανανεωμένης κεντρικής πλατείας της Κοζάνης (πλατεία Νίκης), ώστε να υπάρχει μία ομοιογένεια και ομοιομορφία και ο περαστικός να νοιώθει ότι περπατάει στην ίδια πόλη. Έτσι τα χαρακτηριστικά των νέων πλατειών θα είναι τα εξής:

- Σχεδιασμός λιτός, μονολιθικός και μνημειακός.
- Δημιουργία ενιαίου δημόσιου κεντρικού χώρου που θα μεγιστοποιεί την αίσθηση του μεγέθους του και θα ενσωματώνει όλες τις κινήσεις και ροές σε έναν ισορροπημένο αστικό χώρο όπου ο πεζός έχει προτεραιότητα.
- Συνδυασμός της στάσης, της διέλευσης των χρηστών και της διοχέτευσής τους στις διάφορες λειτουργίες γύρω από αυτές.

- Δημιουργία ένας ενιαίου ελεύθερου αμφιθεατρικού χώρου, ιδανικού για παραστάσεις, εκδηλώσεις, ομιλίες, παιχνίδι, ξεκούραση, στάση και επαφή με το νερό.
- Χρήση στοιχείων που θα οριοθετούν το χώρο της πλατείας χωρίς να αποτελούν «όρια» με την έννοια των εμποδίων.

Εικόνα 21_Αποψη της Πλατείας Νίκης.



Πηγή: <https://www.google.gr/search>

Εικόνα 22_Η Πλατεία Νίκης όπως έχει διαμορφωθεί μετά την ανάπλαση.



Πηγή: <https://www.google.gr/search>

2.3_ Δημιουργία νέων χώρων πρασίνου.

Προτείνεται η δημιουργία νέων χώρων πρασίνου σε όλη την έκταση του κέντρου της Κοζάνης. Οι χώροι πρασίνου βελτιώνουν την αισθητική του δομημένου περιβάλλοντος σαν τοπίο και προσφέρουν ποιοτικότερο μικροκλίμα. Προτείνεται η δημιουργία νέων χώρων πρασίνου προκειμένου να αναβαθμιστεί η ποιότητα του περιβάλλοντος και οι συνθήκες διαβίωσης στον αστικό ιστό. Οι χώροι πρασίνου να καταλαμβάνουν είτε ολόκληρα ανεκμετάλλευτα οικοδομικά τετράγωνα όπως αδόμητους χώρους είτε να είναι με τη μορφή παρτεριών στις πλατείες που προτείνονται για ανάπλαση αλλά και κατά μήκος όλων των πεζόδρομων που θα ενώνουν τις πλατείες για οποίο θα γίνει αναφορά παρακάτω.

2.4_ Φωτισμός δημόσιων χώρων.

Η ολοκλήρωση των προτάσεων δράσης για τον άξονα αυτό παρέμβασης γίνεται με τη μελέτη κατάλληλου φωτισμού για τον δημόσιο χώρο. Η εύρεση κατάλληλου σχεδίου για το σώμα του φωτισμού είναι πολύ σημαντική καθώς θα πρέπει να συνάδει με το αρχιτεκτονικό πρότυπο των κτηρίων της περιοχής και θα ολοκληρώνει την εμπειρία στον επισκέπτη. Επιπλέον ο σχεδιασμός του δημόσιου φωτισμού θα ορίζει τις προτεινόμενες από τις παρεμβάσεις πορείες-διαδρομές, θα προβάλλει τα κομβικά σημεία (πλατείες) και θα αναδεικνύει τα τοπόσημα (καμπαναριό, κτήρια). Τέλος, ο φωτισμός στη περιοχή μελέτης προτείνεται να γίνει με τη χρήση λαμπτήρων τύπου LED ή φωτοβολταϊκών πάνελ που πετυχαίνουν υψηλότερη απόδοση με χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας και τελικά χαμηλότερο κόστος.

7.3.3 Άξονας 3: Κυκλοφοριακή οργάνωση

Ο τρίτος άξονας αφορά την καλύτερη κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης της Κοζάνης, ώστε να εξασφαλιστεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού, η οποία θα αντιμετωπίζει ισότιμα όλους τους τρόπους και τα μέσα μεταφοράς υπηρετώντας τις ανάγκες κινητικότητας όλων χωρίς εξαίρεση των πολιτών.

Πίνακας 3_ Άξονας 3 : Κυκλοφοριακή οργάνωση.

ΑΞΟΝΑΣ		Δράση
Κυκλοφοριακή οργάνωση.	3.1	Ιεράρχηση του οδικού δικτύου.
	3.2	Εκπόνηση και υλοποίηση Σ.Β.Α.Κ.
	3.3	Κατασκευή δικτύου πεζοδρόμων.
	3.4	Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.
	3.5	Προώθηση και βελτίωση των ΜΜΜ
	3.6	Χάραξη πολιτικής στάθμευσης.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

3.1_ Ιεράρχηση του οδικού δικτύου.

Ως πρώτη δράση προτείνεται η ιεράρχηση του οδικού δικτύου της πόλης της Κοζάνης καθώς δεν έχει πραγματοποιηθεί μέχρι στιγμής διαχωρισμός των δρόμων σε πρωτεύουσες αρτηρίες, συλλεκτήριες οδοί, τοπικές οδοί και πεζόδρομους. Προτείνεται λοιπόν, η ιεράρχηση του οδικού δικτύου με έμφαση στον εντοπισμό των αναγκών για δρόμους ήπιας κυκλοφορίας και δημιουργία πεζόδρομων.

3.2_ Εκπόνηση και υλοποίηση ΣΒΑΚ.

Προτείνεται η εκπόνηση και η υλοποίηση Σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) για την Κοζάνη. Το Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Σ.Β.Α.Κ.) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο το οποίο βασίζεται σε υφιστάμενες πρακτικές σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη αρχές όπως είναι η συμμετοχή των πολιτών στις διαδικασίες αποφάσεων, η ολιστική προσέγγιση στην άσκηση πολιτικής καθώς και η συνεχής αξιολόγηση των παρεμβάσεων. Βασικό κριτήριο για την εκπόνηση του σχεδίου είναι η ικανοποίηση των υφιστάμενων και των μελλοντικών αναγκών μετακίνησης προκειμένου να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα. Με τη εκπόνησή του θα βελτιωθεί η προσβασιμότητα και η ποιότητα ζωής αντί για τη βελτίωση της χωρητικότητας του οδικού δικτύου.

3.3_ Κατασκευή δικτύου πεζοδρόμων.

Η βελτίωση της ποιότητας των καθημερινών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, έχει παρατηρηθεί εκεί που καθιερώθηκαν πεζόδρομοι ή ζώνες ελεύθερες από την κυκλοφορία αυτοκινήτου στις αστικές περιοχές (Gehl J., 2013). Σε εξάρτηση με το παραπάνω, στοχεύοντας στη βιώσιμη κινητικότητα, την μείωση της ανεξέλεγκτης χρήσης αυτοκινήτου, στην σύνδεση των ελεύθερων χώρων και την ομαλή προσαρμογή στις νέες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, προτείνεται η δημιουργία πεζοδρόμου:

- Σε μέρος της οδού Σολωμού.
- Σε μέρος της οδού Ανθέων.
- Σε μέρος της οδού Παπαγιάννη.
- Σε μέρος της οδού Ολυμπίου Γεωργάκη.
- Σε μέρος της οδού Φαρμάκη.
- Σε μέρος της οδού Μπούσιου.
- Σε ολόκληρη την οδό Εστίας.
- Σε ολόκληρη την οδό Ντιούφα.
- Σε ολόκληρη την οδό Παρ. Πίνδου.
- Σε μέρος της οδού Πίνδου.
- Σε μέρος της οδού Δωδώνης.
- Σε μέρος της οδού Κυρατσού.
- Σε μέρος της οδού Ίωνος Δραγούμη.
- Σε ολόκληρη την οδό Τσιμινάκη.
- Σε ολόκληρη την οδό Πλατείας Λασσάνη.
- Σε μέρος της οδού Αρχελάου.
- Σε ολόκληρη την οδό Λιούφη.
- Σε ολόκληρη την οδό Σωτηρίου.

- Σε μέρος της οδού Καμβουνίων.
- Σε μέρος της οδού Στάμκου Κλεάνθη.
- Σε μέρος της οδού Βέροιας.
- Σε μέρος της οδού Κυκλάδων.
- Σε μέρος της οδού Καταφυγίου.
- Σε μέρος της οδού Παγούνη.
- Σε ολόκληρη την οδό Νικ. Πλακοπίτη.
- Σε ολόκληρη την οδό Σακελλαρίου.
- Σε μέρος της οδού Δωδεκανήσου.
- Σε ολόκληρη την οδό Περδικάρη.
- Σε ολόκληρη την οδό Αναστασίου.
- Σε μέρος της οδού Κομνηνών.
- Σε μέρος της οδού Υψηλάντου.
- Σε μέρος της οδού Αμύντα.
- Σε μέρος της οδού Ρουσιάδου.
- Σε ολόκληρη την οδό 25^{ης} Μαρτίου.

Η κατασκευή των παραπάνω πεζοδρόμων σε συνδυασμό με τους ήδη υπάρχοντες θα δημιουργήσει ένα ικανοποιητικό δίκτυο το οποίο θα διατρέχει σχεδόν ολόκληρη την πόλη (βλέπε σχέδιο 1).

3.4_ Διαπλάτυνση των πεζοδρομίων.

Προτείνεται επίσης η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων στις οδούς που είναι μονόδρομοι, και στις οποίες το πλάτος των δρόμων μετά την διαπλάτυνση θα επιτρέπει τη διέλευση ενός μόνο οχήματος. Στοχεύοντας στον περιορισμό της παράνομης στάθμευσης, αλλά και στην εξυπηρέτηση των πεζών, που σήμερα συχνά εκτοπίζονται στον δρόμο καθώς δεν χωράνε στα πεζοδρόμια, ή λείπουν βασικές υποδομές ΑμεΑ, προτείνεται η διαπλάτυνση πεζοδρομίων και ενίσχυση της φύτευσης με πυκνές δενδροστοιχίες.

3.5_ Προώθηση και βελτίωση των ΜΜΜ.

Προτείνεται η προώθηση και η βελτίωση των ΜΜΜ. Η πόλη δεν έχει μέχρι στιγμής μέσω μαζικής μεταφοράς που να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις των κατοίκων εντός των ορίων της. Έτσι προτείνεται η ίδρυση μιας γραμμής αστικού λεωφορείου το οποίο θα διανύει όλη την πόλη της Κοζάνης ανά τακτά χρονικά διαστήματα ώστε να απαλλαχτεί η πόλη από τα αυτοκίνητα.

3.6_ Χάραξη πολιτικής στάθμευσης.

Προτείνεται η χάραξη πολιτικής στάθμευσης με στόχο την απόδοση προτεραιότητας σε δημόσια συγκοινωνία, πεζούς και ποδηλάτες. Η ποσοτική αποσυμφόρηση του κέντρου θα πραγματοποιηθεί με μονοδρομήσεις όπου κρίνεται απαραίτητο από συγκοινωνιακές μελέτες, ελεγχόμενη στάθμευση για τους κατοίκους και οργανωμένους χώρους στάθμευσης για τους εργαζομένους- επισκέπτες, αποδίδοντας ένα αναβαθμισμένο ποιοτικά αστικό περιβάλλον στο οικισμό.

7.3.4 Άξονας 4: Προστασία και ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς

Ο άξονας αυτός αφορά την προώθηση της πολιτιστικής ταυτότητας της περιοχής. Οι προτεινόμενες δράσεις στοχεύουν στην προστασία της εναπομένουσας πολιτιστικής κληρονομιάς, στην επανάχρηση, στην ανάδειξη και στη σύνδεσή τους με τον αστικό ιστό.

Πίνακας 4_Άξονας 4 : Προστασία και ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς.

ΑΞΟΝΑΣ		Δράση
Προστασία και ανάδειξη πολιτιστικής κληρονομιάς.	4.1	Ανάδειξη, αποκατάσταση, και προστασία των υπαρχόντων διατηρητέων κτηρίων.
	4.2	Ανάδειξη αξιόλογων κτηρίων στον αστικό ιστό.
	4.3	Δημιουργία πολυχώρου πολιτιστικών δραστηριοτήτων.
	4.4	Φωτισμός δημόσιων διατηρητέων και αξιόλογων κτηρίων.

Πηγή: Ίδια επεξεργασία

4.1_ Ανάδειξη, Αποκατάσταση, και προστασία των υπαρχόντων διατηρητέων κτηρίων.

Η πρώτη δράση αυτού του άξονα αφορά στην αποκατάσταση και προστασία των διατηρητέων κτηρίων που είναι το Αρχοντικό Λασσάνη και το Αρχοντικό Βούρκα. Όπως έχει αναφερθεί στην ανάλυση της περιοχής πρόκειται για τα δύο εναπομείναντα δείγματα μακεδονικής αρχιτεκτονικής τα οποία δεν διατηρούνται σε καλή κατάσταση, δεν αναδεικνύονται μέσα στον αστικό ιστό, δεν συνδέονται με άλλους δημόσιους χώρους και δεν υπάρχει η κατάλληλη σηματοδότηση ώστε να οδηγηθεί ο επισκέπτης σε αυτά.

4.2_ Ανάδειξη αξιόλογων κτηρίων στον αστικό ιστό.

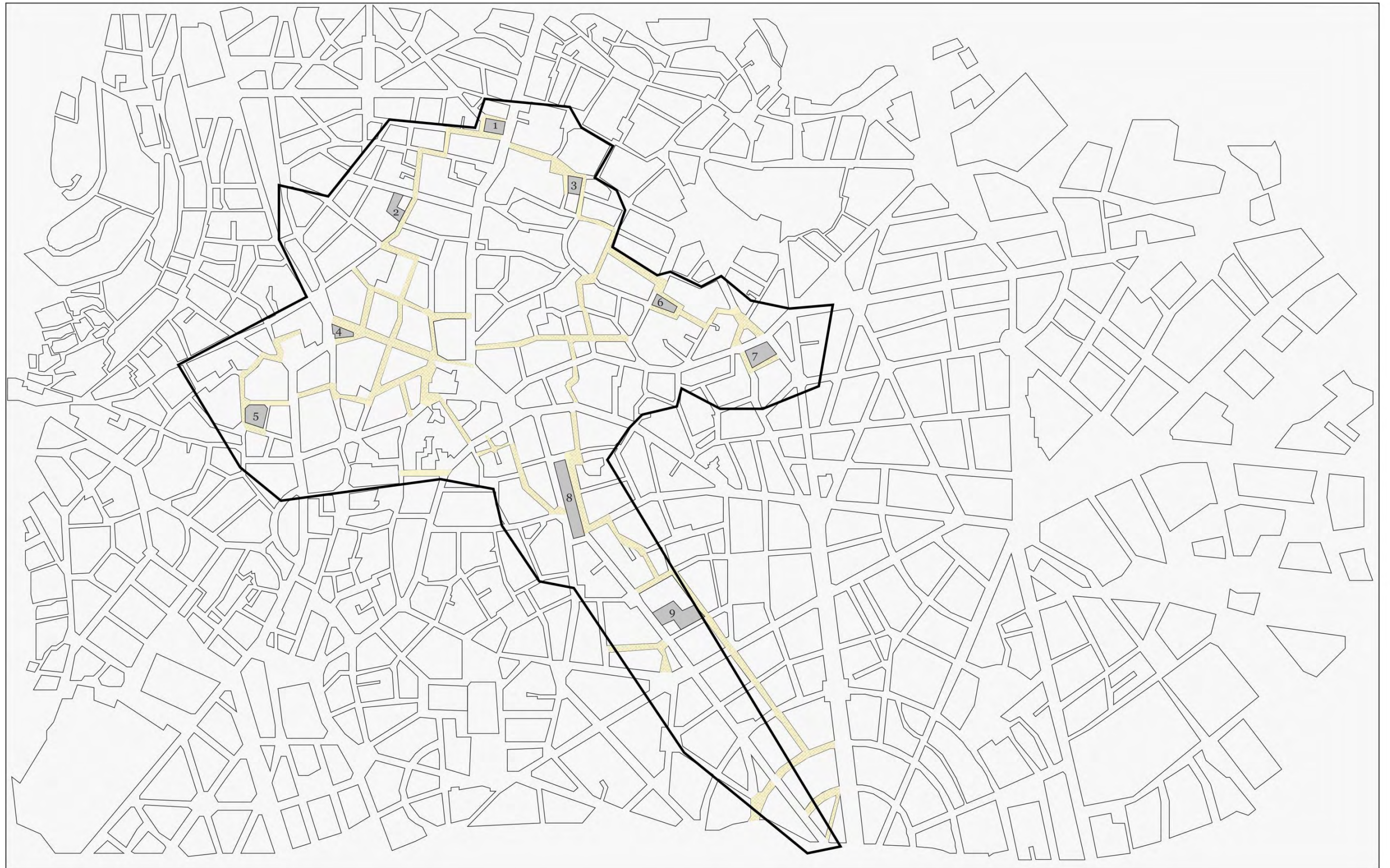
Προτείνεται η ανάδειξη αξιόλογων κτηρίων του πολεοδομικού ιστού όπως είναι το καμπαναριό στην κεντρική πλατεία (Πλατεία Νίκης), ο Μητροπολιτικός ναός του Αγίου Νικολάου, το Ιστορικό-Λαογραφικό Μουσείο Φυσικής Ιστορίας και το Αρχαιολογικό Μουσείο της Κοζάνης. Η ανάδειξή θα επιτευχθεί με τη σύνδεσή τους μέσω πεζοδρόμων με τις πλατείες της πόλης και γενικά με το εμπορικό και το ιστορικό κέντρο της πόλης. Επίσης θα πρέπει να υπάρξει η κατάλληλη σηματοδότηση η οποία θα οδηγεί τον επισκέπτη σε αυτά.

4.3_ Δημιουργία πολυχώρου πολιτιστικών δραστηριοτήτων.

Προτείνεται η εύρεση ενός κατάλληλου κτηρίου ώστε να δημιουργηθεί ένας πολυχώρος δραστηριοτήτων στον οποίο θα μπορούν να φιλοξενοούνται θεατρικές παραστάσεις, συναυλίες και οποιουδήποτε είδους πολιτιστικό δρώμενο. Το κτήριο αυτό προτείνεται να έχει σύγχρονη μορφή η οποία θα ταιριάζει με το χαρακτήρα ο οποίος θα δοθεί στο δημόσιο χώρο της Κοζάνης.

4.4_ Φωτισμός δημόσιων διατηρητέων και αξιόλογων κτηρίων.

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως είναι αναγκαία η χρήση κατάλληλου φωτισμού για τα δημόσια διατηρητέα κτήρια ώστε να αναδειχθούν ακόμη περισσότερο και να είναι ορατά μέσα στον αστικό ιστό.

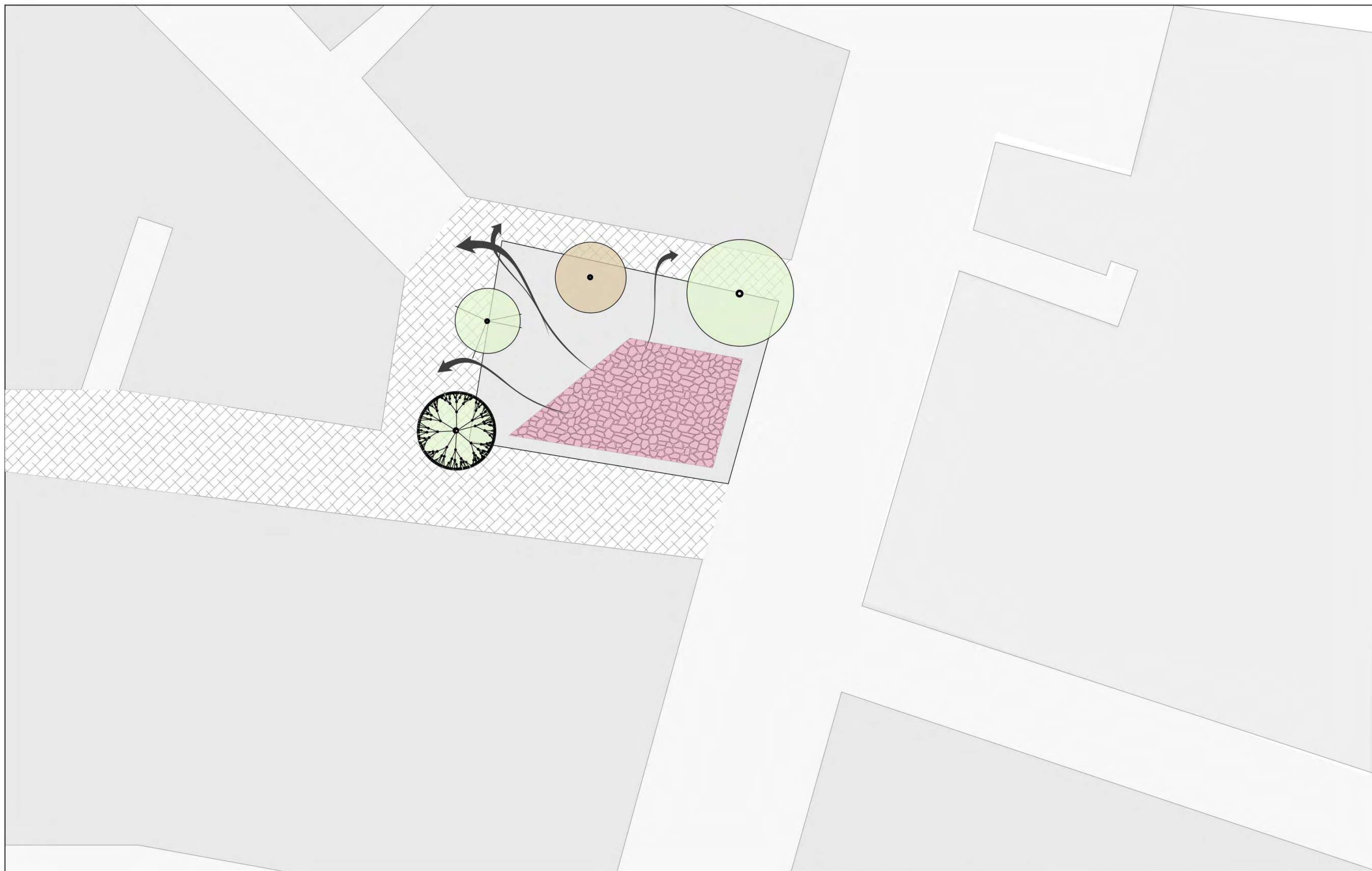


ΚΛΙΜΑΚΑ 1:6000

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Επιμέλεια: Δημητριάδου Ζ.
Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

ΤΥΠΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗ
2	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
3	
4	
5	



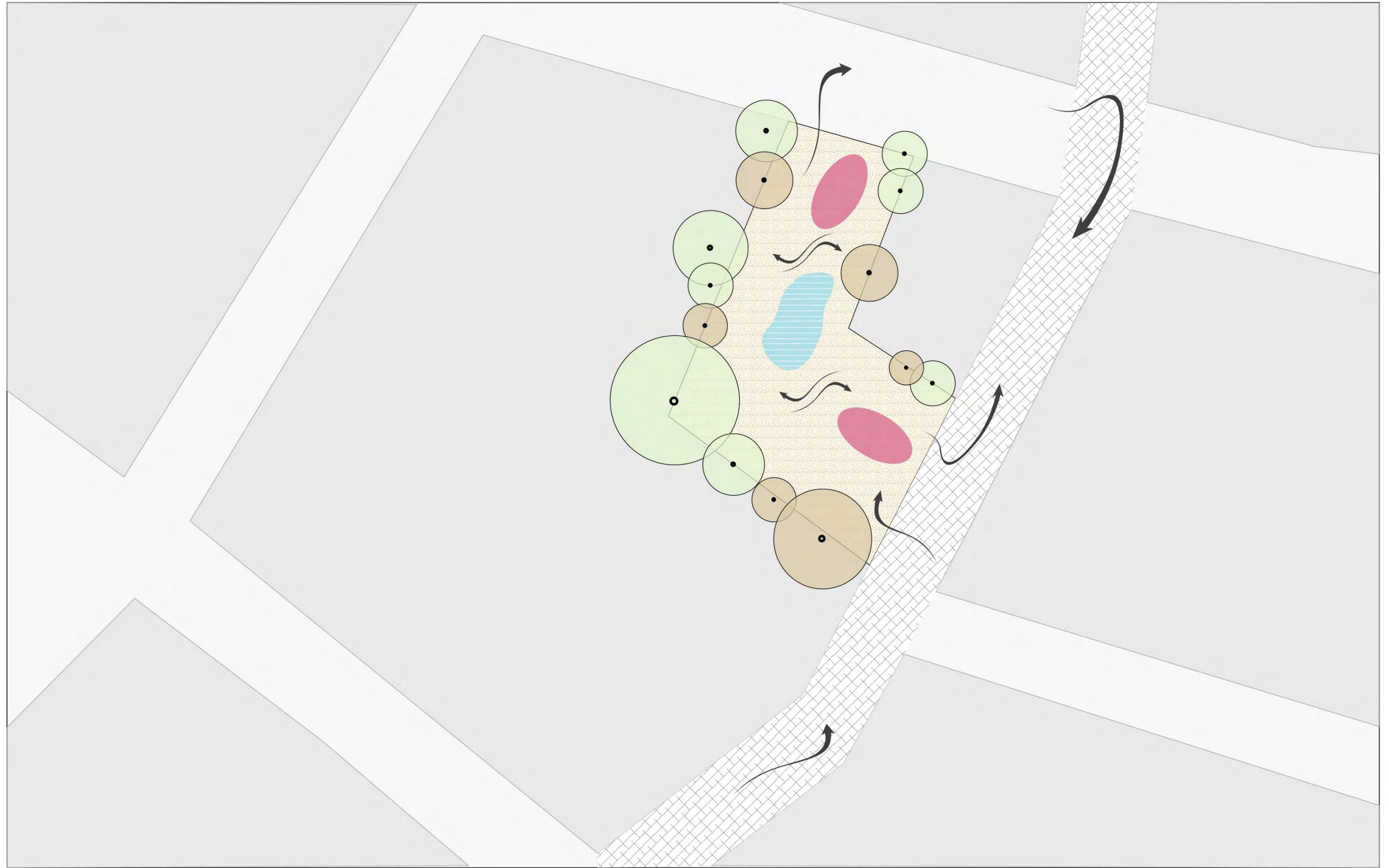
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:300

01) ΠΛΑΤΕΙΑ ΠΑΥΛΟΥ ΜΕΛΑ

Επιμέλεια: Δημητριάδου Ζ.
Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

ΤΥΠΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
2	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΑΓΚΑΚΙΑ
3	ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΖΩΝ
4	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ / ΔΡΑΣΗΣ
5	

A 01



ΚΛΙΜΑΚΑ 1:350

ο2) Ο.Τ. 108

Επιμέλεια: Δημητριάδου Ζ.
Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

ΤΥΠΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
2	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΑΓΚΑΚΙΑ
3	ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΖΩΝ
4	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
5	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ

A 01



ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400

03) Ο.Τ. 120

Επιμέλεια: Δημητριάδου Ζ.
Επιβλέπων: Σαπουνάκης Α.

ΤΥΠΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
2	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ
3	ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΖΩΝ
4	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΑΓΚΑΚΙΑ

A 01



ΚΛΙΜΑΚΑ 1:700

04) ΠΛΑΤΕΙΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ

Επιμέλεια: Δημητριάδου Ζ.
Επιβλέπων: Σαουνάκης Α.

ΤΥΠΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
2	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΑΓΚΑΚΙΑ
3	ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΖΩΝ
4	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
5	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ



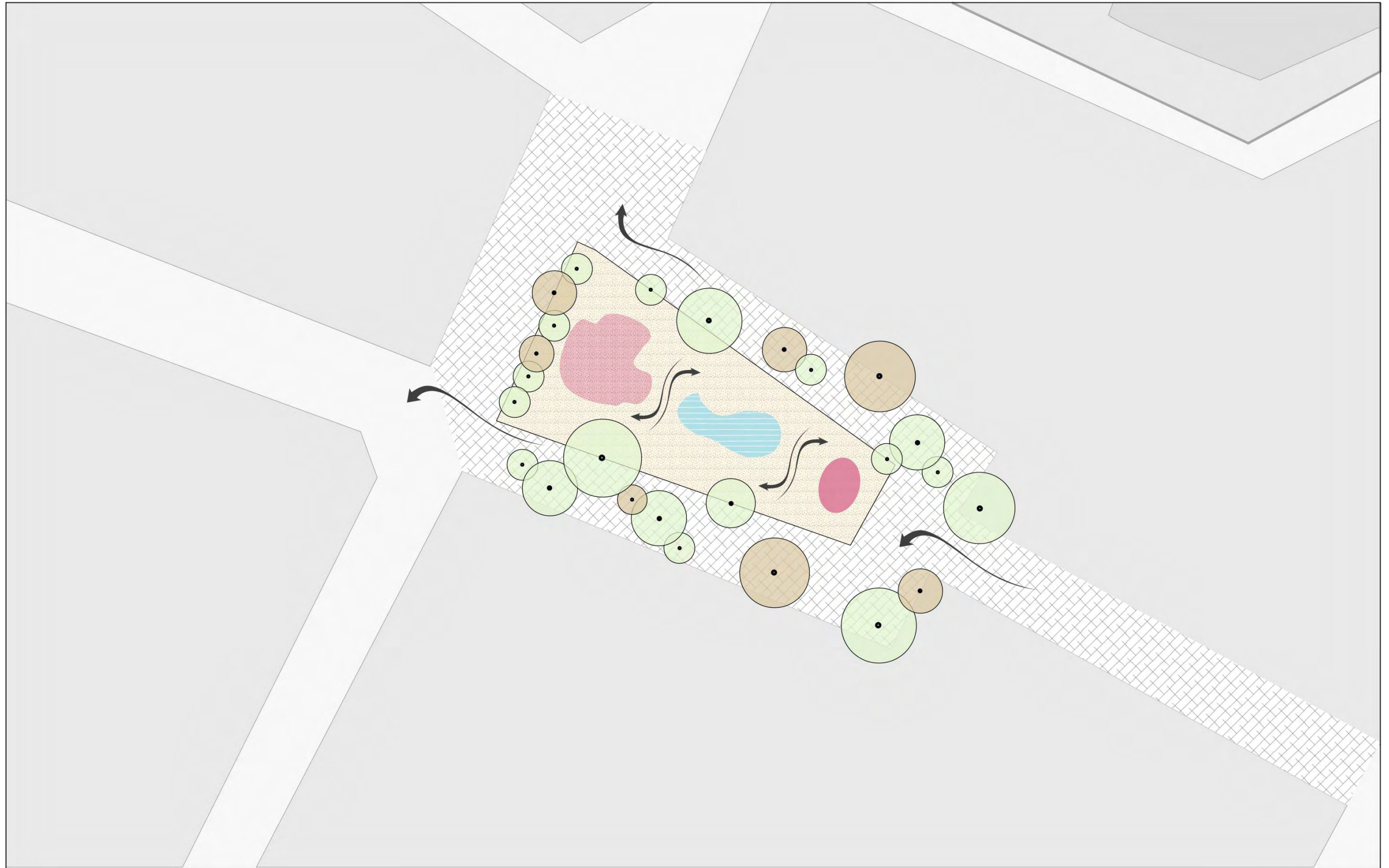
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:450

05) Ο.Τ. 158

Επιμέλεια: Δημητριάδου Ζ.
Επιβλέπων: Σαουνάκης Α.

ΤΥΠΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
2	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΑΓΚΑΚΙΑ
3	ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΖΩΝ
4	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ/ΔΡΑΣΗΣ

A 01



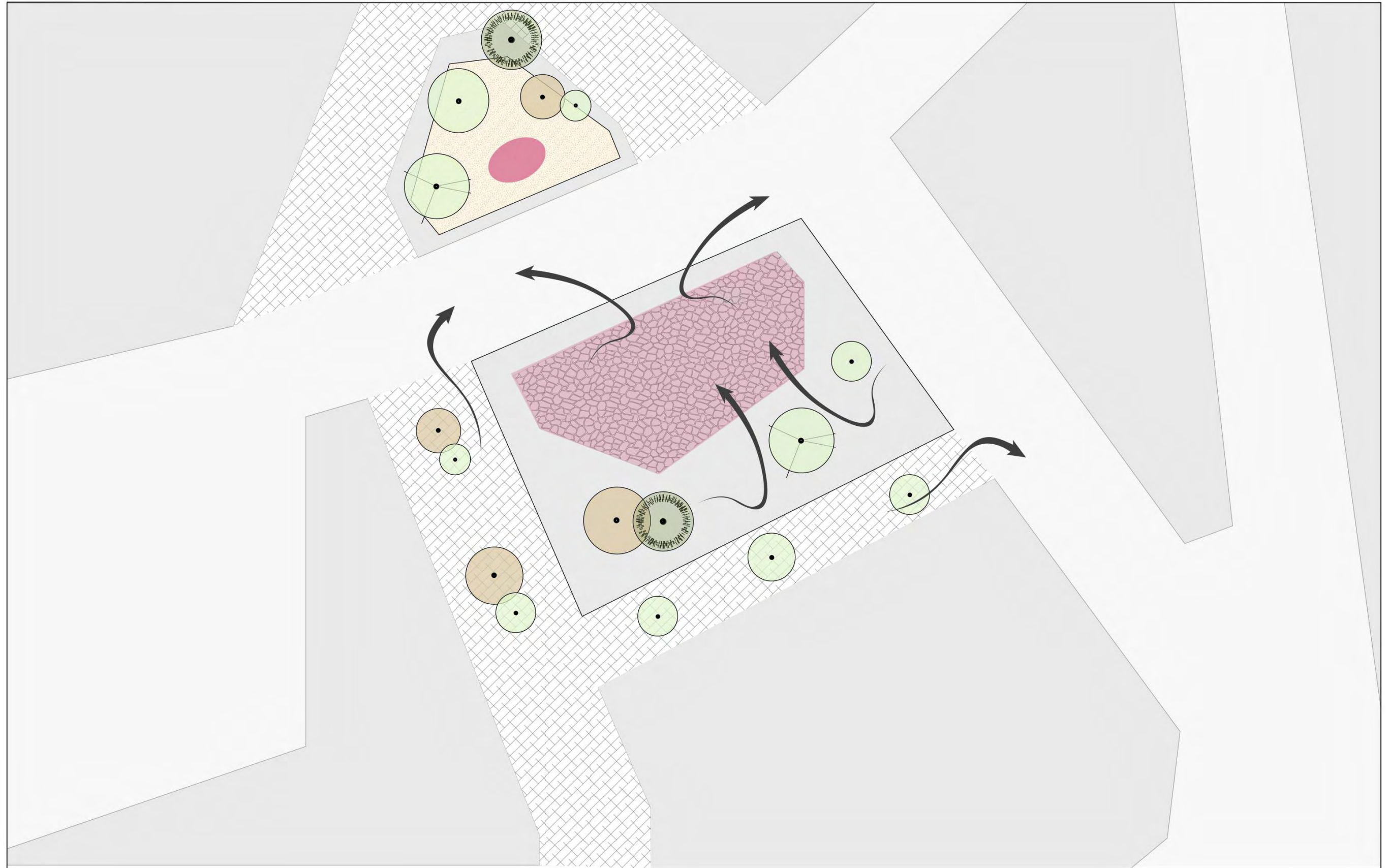
ΚΛΙΜΑΚΑ 1:350

06) Ο.Τ. 354Α

Επιμέλεια: Δημητριάδου Ζ.
Επιβλέπων: Σατουνάκης Α.

ΤΥΠΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
2	ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΙΔΙΚΗΣ ΧΑΡΑΣ
3	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΑΓΚΑΚΙΑ
4	ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΖΩΝ
5	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
6	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ

A 01

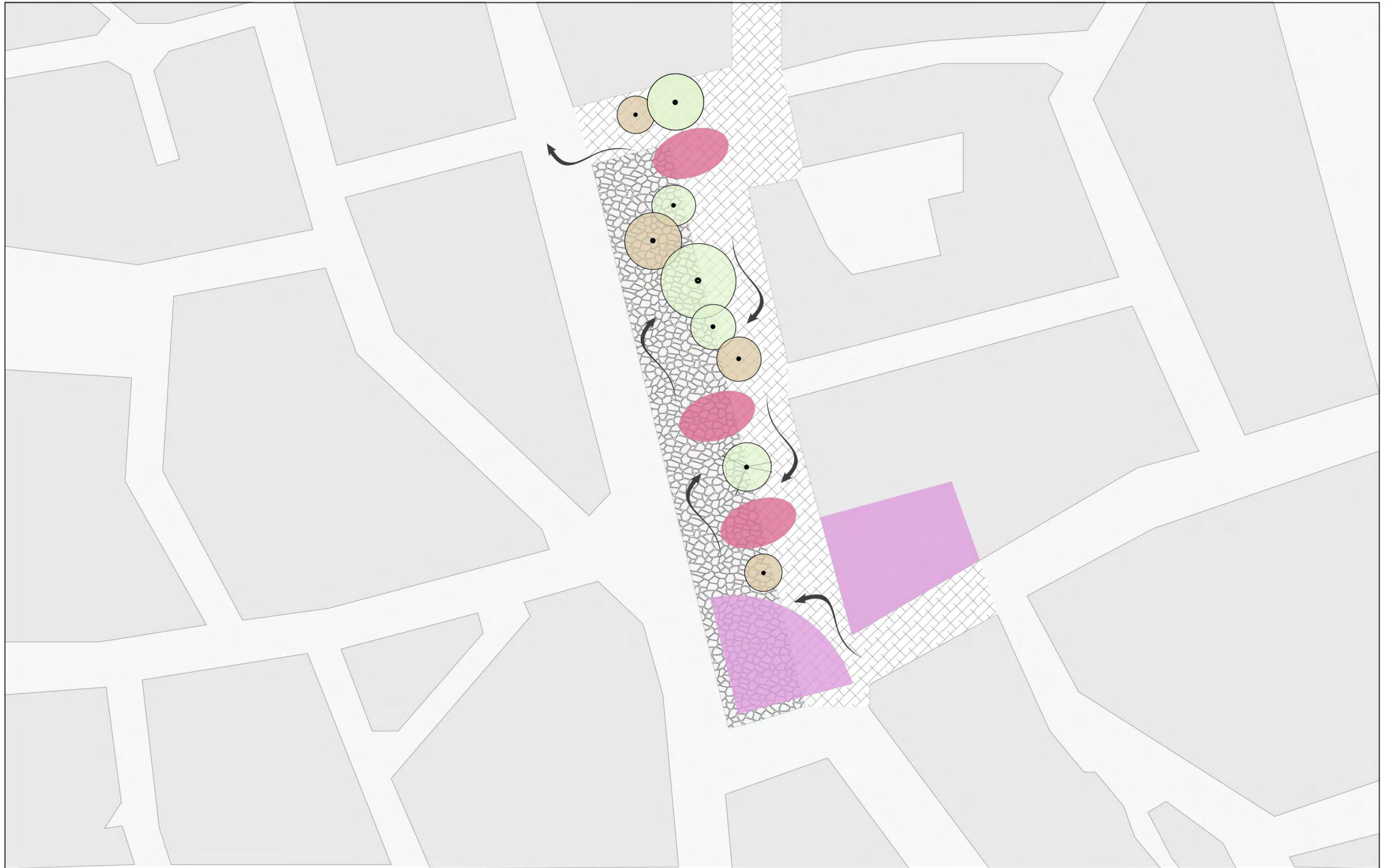


ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400

07) ΠΛΑΤΕΙΑ ΑΛΩΝΙΑ

Επιμέλεια: Δημητριάδου Ζ.
Επιβλέπων: Σαουνάκης Α.

ΤΥΠΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
2	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΑΓΚΑΚΙΑ
3	ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΖΩΝ
4	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ / ΔΡΑΣΗΣ
5	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ

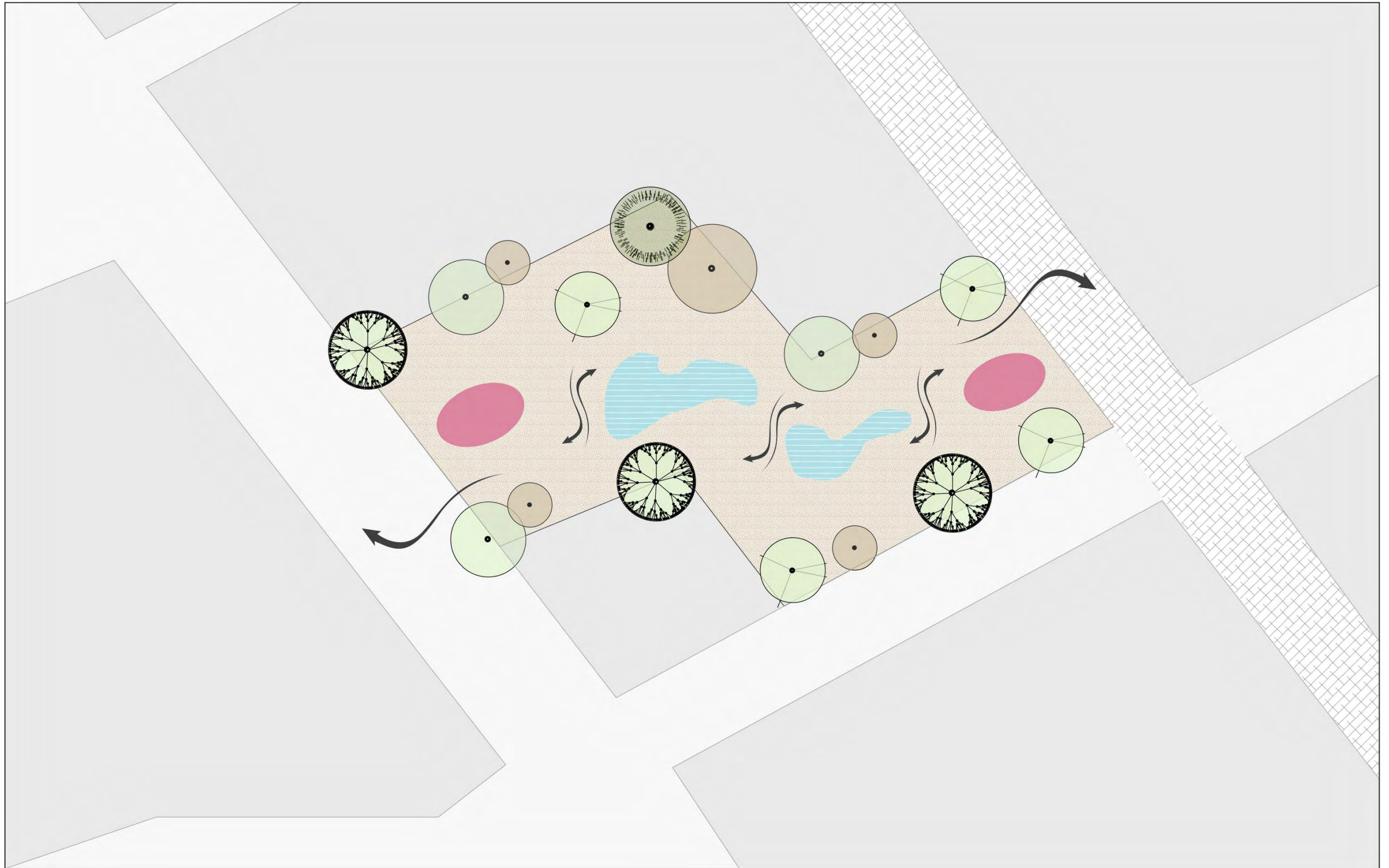


ΚΛΙΜΑΚΑ 1:700

ο8) ΠΛΑΤΕΙΑ ΛΑΣΣΑΝΗ

Επιμέλεια: Δημητριάδου Ζ.
Επιβέπων: Σαουνάκης Α.

ΤΥΠΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
2	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΑΓΚΑΚΙΑ
3	ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΖΩΝ
4	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ / ΔΡΑΣΗΣ
5	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΩΝ / ΣΗΜΕΙΑ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ



ΚΛΙΜΑΚΑ 1:400

09) Ο.Τ. 390

Επιμέλεια: Δημητριάδου Ζ.
Επιβλέπων: Σαουνάκης Α.

ΤΥΠΟΣ	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ
1	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΠΡΟΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ
2	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΨΗΛΗΣ ΦΥΤΕΥΣΗΣ ΠΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΑΓΚΑΚΙΑ
3	ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΠΕΖΩΝ
4	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΥΔΑΤΙΝΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ
5	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΧΩΡΩΝ ΣΤΑΣΗΣ

A 01

7.4 Φορείς Υλοποίησης

Η αποτελεσματική εφαρμογή των παραπάνω δράσεων για τον καθορισμό της ταυτότητας της περιοχής μελέτης καθώς και για να καταστεί η Κοζάνη μία βιώσιμη πόλη και για να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων, απαιτεί τη συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Βασικό στοιχείο της πρότασης και υλοποίησης, είναι η συμμετοχή των πολιτών, με ουσιαστικό-ενεργό τρόπο. Είναι πρόκληση, η δραστηριοποίηση τους στα κοινά να επεκταθεί μέσα από την πρόταση ανάπλασης και να αποτελέσουν οι ίδιοι, εφαρμοστές της. Έτσι, θα δοθεί έμφαση, στο δημόσιο χώρο, καθώς μέσω της καθημερινής οικειοποίησης του, ενισχύονται οι κοινωνικές επαφές και βρίσκει χώρο η συλλογική έκφραση των κατοίκων και των λοιπών χρηστών. Ωστόσο, η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα παίζει καθοριστικό ρόλο για την πραγματοποίηση του σχεδίου, καθώς θα παρέχει το κεφάλαιο που απαιτείται για την πραγματοποίηση των έργων υποδομής αλλά και την εκπόνηση των σχετικών μελετών, που προηγούνται του σταδίου υλοποίησης. Επίσης, προτείνεται η δημιουργία ΣΔΙΤ ώστε να γίνουν συμβάσεις μεταξύ του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα με σκοπό την επίτευξη του έργου. Πρόκειται για ένα έργο το οποίο δε μπορεί να πραγματοποιηθεί χωρίς τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στη χρηματοδότηση, καθώς είναι ένα αρκετά δαπανηρό έργο το οποίο θα είναι αδύνατο να καλυφθεί μόνο με τη χρηματοδότηση του Δήμου. Πρόκειται για μια πρόταση, με βασικούς φορείς υλοποίησης:

1. Τον Δήμο από πλευράς υλοποίησης έργων, παροχής χώρων και χρηματοδότησης δράσεων.
2. Τον ιδιωτικό τομέα από πλευράς χρηματοδότησης.
3. Τους κατοίκους και τους ενδιαφερόμενους χρήστες, ως διαχειριστές των δημόσιων χώρων που θα προκύψουν από την πρόταση.

Η συνεργασία μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα θα πρέπει να έχει ως βασική προτεραιότητα την ικανοποίηση των συμφερόντων του πολίτη και της κοινωνίας και έπειτα την εξασφάλιση κέρδους για τους επενδυτές και τους επιχειρηματίες.

8. Συμπεράσματα

Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα συμπεράσματα τα οποία προέκυψαν από το σύνολο της εργασίας αυτής σε σχέση με τις αστικές αναπλάσεις και με την πρόταση για ανάπλαση στο ιστορικό κέντρο της Κοζάνης. Αρχικά, έγινε προσπάθεια ανάδειξης του σημαντικού ρόλου των αναπλάσεων στα αστικά τοπία. Η ανάπλαση μιας περιοχής έχει πολύπλευρους στόχους και κατευθύνσεις που αφορούν τόσο στην αξιοποίηση του ίδιου του χώρου, στην επαναξιολόγηση των κελυφών και των χρήσεων τους αλλά και στην προσφορά υψηλής αισθητικής στάθμης περιβάλλοντος στους χρήστες. Στόχος κάθε ανάπλασης θα πρέπει να είναι να μετατρέψει τόσο τα συγκριτικά πλεονεκτήματα όσο και τα μειονεκτήματα κάθε περιοχής ανάπλασης σε ευκαιρίες, αξιοποιώντας τα ορθά.

Στην συνέχεια, διαπιστώθηκε ότι, οι απαιτήσεις έχουν αυξηθεί με το πέρασμα του χρόνου και πλέον είναι απαραίτητη μία συνολικότερη προσέγγιση ανάπλασης με γνώμονα το περιβάλλον, η οποία θα θέτει και κοινωνικούς στόχους πέρα από οικιστικούς. Ωστόσο, στην Ελλάδα παρατηρείται ότι υπάρχουν αρκετά βασικά προβλήματα ως προς τις εφαρμογές των αναπλάσεων. Διαπιστώνεται ανεπάρκεια και δυσκολία εφαρμογής πολεοδομικών μηχανισμών και θεσμικών εργαλείων για τις αναπλάσεις. Πιο συγκεκριμένα, δεν έχει διαμορφωθεί επαρκώς το θεσμικό καθεστώς που να διευκολύνει τη χρησιμοποίηση της γης για τις αναπλάσεις και τη συμμετοχή των κατοίκων στην ανάπλαση. Το πιο καίριο ίσως πρόβλημα που παρατηρήθηκε στην Ελλάδα είναι η έλλειψη επαρκούς χρηματοδότησης καθώς δεν υπάρχουν οι φορείς οι οποίοι θα μπορούσαν να συμβάλλουν στη χρηματοδότηση των αναπλάσεων με ευνοϊκούς όρους. Τα προβλήματα που αναφέρθηκαν έχουν οδηγήσει σε έλλειψη προγραμμάτων ανάπλασης στην Ελλάδα, το οποίο με τη σειρά του οδήγησε στην εμφάνιση έντονων προβλημάτων στα αστικά κέντρα με χαρακτηριστικό παράδειγμα την υποβάθμιση του δημόσιου χώρου. Η Ελλάδα θα πρέπει να είναι σε θέση να ανταπεξέλθει στις δυνητικές προκλήσεις και να διαμορφώσει τη νέα μορφή της πολιτικής της σχετικά με τις αναπλάσεις, προσαρμόζοντας τις κατευθύνσεις και την εμπειρία των λοιπών ευρωπαϊκών χωρών, στις ελληνικές πολεοδομικές πρακτικές. Μέσα από την εφαρμογή και την εμπειρία, έχουν διαμορφωθεί ιδέες και εργαλεία για την εφαρμογή των αναπλάσεων, εργαλεία που μπορούν να δώσουν στις πόλεις το πράσινο που λείπει από το εσωτερικό τους.

Εξάιρεση από τα παραπάνω αστικά κέντρα δυστυχώς δεν αποτελεί η πόλη της Κοζάνης. Τα αποτελέσματα τα οποία προέκυψαν από την ανάλυση της περιοχής μελέτης είναι ότι πρόκειται για μια περιοχή η οποία χαρακτηρίζεται πολεοδομικά από μια ταυτότητα πολύ ιδιαίτερη, από ένα δαιδαλώδη πολεοδομικό ιστό ο οποίος υπέστη αλλοίωση της παραδοσιακής του μορφής. Παρατηρείται, μέτρια ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος η οποία δημιουργεί μία αδιάφορη εικόνα για την πόλη. Έτσι μέσω της εργασίας έγινε μια προσπάθεια να τεθούν κάποιοι στόχοι με την εκπλήρωση των οποίων θα επιτευχθεί η αναβάθμιση του κέντρου της Κοζάνης και θα δημιουργηθεί μια βιώσιμη και ελκυστική πόλη. Οι στόχοι οι οποίοι τέθηκαν είναι οι εξής:

- Ο προσδιορισμός της πολεοδομικής ταυτότητας και εικόνας της πόλης.
- Η δημιουργία νέων δημόσιων υπαίθριων χώρων.
- Η σωστή κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης.
- Η δημιουργία δικτύου πεζοδρόμων.

- Η σωστή διαχείριση και ανάδειξη του πολιτιστικού πλούτου της περιοχής μελέτης και η δημιουργία μιας πολιτιστικής διαδρομής.

Για την εκπλήρωση των παραπάνω στόχων διατυπώθηκαν οι δράσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν σε κάθε περίπτωση ώστε να επιτευχθεί βελτίωση της ποιότητας ζωής, προστασία του περιβάλλοντος, διατήρηση της πολιτιστικής κληρονομιάς και εν τέλει οικονομική ανάπτυξη. Με την εφαρμογή αυτών των δράσεων θα δημιουργηθεί μία πολυδιάστατη περιοχή με πολλά και ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά δημιουργώντας διαδρομές εντός της. Ωστόσο, για τη σωστή διαχείριση και την εφαρμογή των παραπάνω προτάσεων είναι σημαντική η συνεργασία πολλών φορέων μεταξύ τους, αλλά και η εφαρμογή των αρχών του συμμετοχικού σχεδιασμού. Επίσης πρέπει να τονιστεί ότι όσο σημαντική είναι η δημιουργία ενός δικτύου δημόσιων υπαίθριων χώρων άλλο τόσο σημαντική είναι και η συντήρησή και σωστή διαχείρισή του.

Συμπερασματικά, η περιοχή του κέντρου της Κοζάνης αποτελεί μια περιοχή που από τη φύση της διαθέτει πολλά πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, ωστόσο με την υιοθέτηση πολιτικών και στρατηγικού σχεδιασμού όπως αυτών της αστικής αναγέννησης μπορεί να μεταμορφωθεί σε ένα πολιτιστικό κέντρο με ιδιαίτερη ταυτότητα, το οποίο θα είναι ικανό να προσελκύσει τόσο τουρίστες όσο και κατοίκους.

Πηγές τεκμηρίωσης

Ελληνική βιβλιογραφία

Ανδρικοπούλου Ε., Γιαννακού Α., Καυκαλάς Γ., & Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ. (2014), «*Πόλη και Πολεοδομικές Πρακτικές για τη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη*», Αθήνα, Κριτική.

Αραβαντινός Α.(1997), «*Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μία Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού χώρου*», Αθήνα, Συμμετρία.

Αραβαντινός Α.(2002), «*Δυναμικός και σχεδιασμός κέντρων στην πόλη των επόμενων δεκαετιών-προς συγκεντρωτικά ή αποκεντρωτικά σχήματα* », Αειχώρος (1)1:6-29.

Αρβανιτάκη Α.(2005), «*Η Ανάπλαση στον Ν.2508/97 και λοιπές αστικές παρεμβάσεις: πρόκληση για νέες μορφές διακυβέρνησης σε κεντρικό και τοπικό επίπεδο*», Κέρκυρα

Αρβανιτίδης Α. Π., Παπαγιαννίτσης Γ.(2010),«*Αστική Ανασυγκρότηση*» στα *Παλαιά Βόλου*», Αθήνα,9ο Πανελλήνιο Γεωγραφικό Συνέδριο

Δέφνερ Α. (1999), «*Πολιτιστικός τουρισμός και δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου: η επίδραση στις λειτουργίες των πόλεων*», στο: Οικονόμου Δ., Γ. Πετράκος Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων: 117-156.

Δέφνερ Α. (2015), «*Στρατηγικό Σχέδιο Μάρκετινγκ Δήμου Κοζάνης*», Διαθέσιμο στο: http://www.cityofkozani.gov.gr/web/guest/stratigiko_sxedio_marketing (Τελευταία πρόσβαση: 02/08/2017)

Ζήβας Α. Δ. (2006), «*Πλάκα 1973-2003: «Το χρονικό της επέμβασης για την προστασία της παλαιάς πόλεως Αθηνών*», Αθήνα, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς

Καλογήρου Ν. (1990), «*Αρχιτεκτονική και πολεοδομία στη μεταπολεμική Θεσσαλονίκη*», Θεσσαλονίκη, Μπαμπουνάκης

Καρύδης Δ.(2008), «*Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*», Αθήνα, Παπασωτηρίου

Μπόμπολος Ν. (2001),«*Ιστορικά κέντρα: διεθνείς εμπειρίες και τάσεις – ελληνική πραγματικότητα*», Τεχνικά Χρονικά Διαθέσιμο στο:

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/PUBLICATIONS/BYMONTHLY_PUBLICATIONS/di_miniaia_2004/pub5/synedrio.pdf (Τελευταία πρόσβαση 05/06/2017)

Οικονόμου Δ. (2004) , «*Αστική Αναγέννηση και Πολεοδομικές Αναπλάσεις*», Τεχνικά Χρονικά, 3. Διαθέσιμο στο: <http://www.ceam.gr/ftp/2010/trexonta/trexonta-arthra-astikh-anagenisi.pdf> (Τελευταία πρόσβαση 05/07/2017)

Πατρίκιος Γ., Πολύζος Ι., Πολυχρονόπουλος Δ.,(2006), «*Στόχοι και Πολιτικές των Προγραμμάτων Ήπιας Ανάπλασης σε ιστορικά κέντρα των πόλεων* ». Διαθέσιμο στο <http://courses.arch.ntua.gr/112052.html> (Τελευταία πρόσβαση 28/072017)

Πολύζος Σ.(2015), «*Αστική Ανάπτυξη*», Αθήνα, Κριτική

Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ. (1995), «*Αστική Ανάπλαση –Πολοδομία, Δίκαιο, Κοινωνιολογία*», Αθήνα, ΤΕΕ

Στεφάνου Ι. (1999), «*Περιγραφή της Εικόνας της Πόλης: τα περιγράμματα*», Αθήνα, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ

Χαστάογλου Β. (2007), «*Βόλος: Το πορτραίτο της πόλης από τον 19ο αιώνα έως σήμερα*», Βόλος, Εκδόσεις Βόλος

Φιλίππιδης Δ.(1990), «*Για την ελληνική πόλη : μεταπολεμική πορεία και μελλοντικές προοπτικές*», Αθήνα, Θεμέλιο

Θεσμικά Κείμενα

Ν.Δ. 1003/71 (ΦΕΚ Α 24/1972), «Περί ενεργού πολεοδομίας»

Π.Δ. 4/19/1978 (ΦΕΚ 594/Δ/1978), «Περί χαρακτηρισμού ως Παραδοσιακών Οικισμών τινών του Κράτους και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτών»

Ν 947/1979 (ΦΕΚ 169/Α/26-7-1979), «Περί οικιστικών περιοχών»

Ν.1337/1983 (ΦΕΚ 33/Α/14-3-1983), «Επέκταση των Πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις»

Ν.1577/1985 (ΦΕΚ 210/Α' 18-12-1985), « Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός»

Ν.2508/1997 (ΦΕΚ 124/Α' 13.06.1997), «Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις»

Ν.2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α' 07.10.1999), «Χωροταξικός Σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις»

Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Δήμου Κοζάνης, (2015),(προς έγκριση)

Ξενόγλωσση βιβλιογραφία

Atkinson R. and Bridge G. (2003), «*Gentrification in a Global Context – the new urban colonialism*», London and New York, Routledge,

Cresswell T. (2004), « *Place: A short introduction*», Oxford: Blackwell Publishing

Gehl J. (1979), « *Life Between buildings*», Washington-Covelo-London, Island Press

Gehl J. (2013), «*Cities for people*», Washington-Covelo-London, Island Press

Lefebvre H. (1991), « *The Production of Space*», Oxford

Newman M. (2005), «*The Compact City Fallacy*», Journal of Planning Education and Research, Vol. 25:11-26

Roca E., Aquilue I., Gomes R. (2015), «*Walking the city: Barcelona as an urban experience*», Spain, Universitat de Barcelona, Διαθέσιμο στο:

https://books.google.gr/books?id=vzgsCgAAQBAJ&pg=PT35&lpg=PT35&dq=ROCA+E+WALKING+THE+CITY&source=bl&ots=QKozx65CYv&sig=1VJKaJ_xw6aKZQbF1Z2WbxtBqzw&hl=el&sa=X&ved=0ahUKEwj4mJ_hp7nWAhXjHJoKHd3GA10Q6AEISTAI#v=onepage&q=ROCA%20E%20WALKING%20THE%20CITY&f=false (Τελευταία πρόσβαση 27/07/2017)

Tibbalds F. (1992/2001), «*Making People-friendly towns: London, New York*», *Spoon Press*

Διαδικτυακοί τόποι

Δημόσια Δεδομένα, Ανοιχτά Δεδομένα, Δεδομένα ανά θεματική κατηγορία. Διαθέσιμο στο: <http://geodata.gov.gr/dataset> (Τελευταία πρόσβαση 20/07/2017).

Χρηματοδοτικά Εργαλεία (JEREMIE, JESSICA) - ΕΣΠΑ. Διαθέσιμο στο: <https://www.espa.gr/el/pages/DictionaryFS.aspx?item=452> (Τελευταία πρόσβαση 15/06/2017).

The London Docklands Development Corporation 1981 -1998. Διαθέσιμο στο: <http://www.lddc-history.org.uk/> (Τελευταία πρόσβαση 20/06/2017).

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας. Διαθέσιμο στο: <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=395&language=el-GR> (Τελευταία πρόσβαση 18/06/2017).

Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ. Διαθέσιμο στο: <http://courses.arch.ntua.gr/129909.html> (Τελευταία πρόσβαση 01/06/2017).

World Architecture News. Διαθέσιμο στο: <http://www.worldarchitecturenews.com/> (Τελευταία πρόσβαση 01/08/2017).

Πόλεις και Πολιτικές. Διαθέσιμο στο: <http://www.citybranding.gr/2013/02/blog-post.html> (Τελευταία πρόσβαση 01/08/2017).

Χάρτες Google. Διαθέσιμο στο: <https://www.google.gr/maps> (Τελευταία πρόσβαση 20/07/2017).

Δήμος Κοζάνης. Διαθέσιμο στο: <http://www.kozanh.gr/web/guest/home> (Τελευταία πρόσβαση 05/08/2017).

Δήμος Κοζάνης. Διαθέσιμο στο: <http://www.kozanh.gr/web/guest/mapmuseums> (Τελευταία πρόσβαση 05/08/2017).

Ιερός Ναός Αγίου Νικολάου. Διαθέσιμο στο: <http://agiosnikolaoskozanis.gr/> (Τελευταία πρόσβαση 16/08/2017).

ΤΕΕ Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας. Διαθέσιμο στο: <http://tdm.tee.gr/> (Τελευταία πρόσβαση 2/08/2017).

Εθνικό Δίκτυο ΣΒΑΚ/Greek SUMP Network. Διαθέσιμο στο: <http://sumpnet.gr/> (Τελευταία πρόσβαση 7/09/2017).

Ανάπλαση της κεντρικής πλατείας/Κοζάνη. Διαθέσιμο στο: <http://www.nikiforidis-cuomo.com/work/awarded/59> (Τελευταία πρόσβαση 22/08/2017).