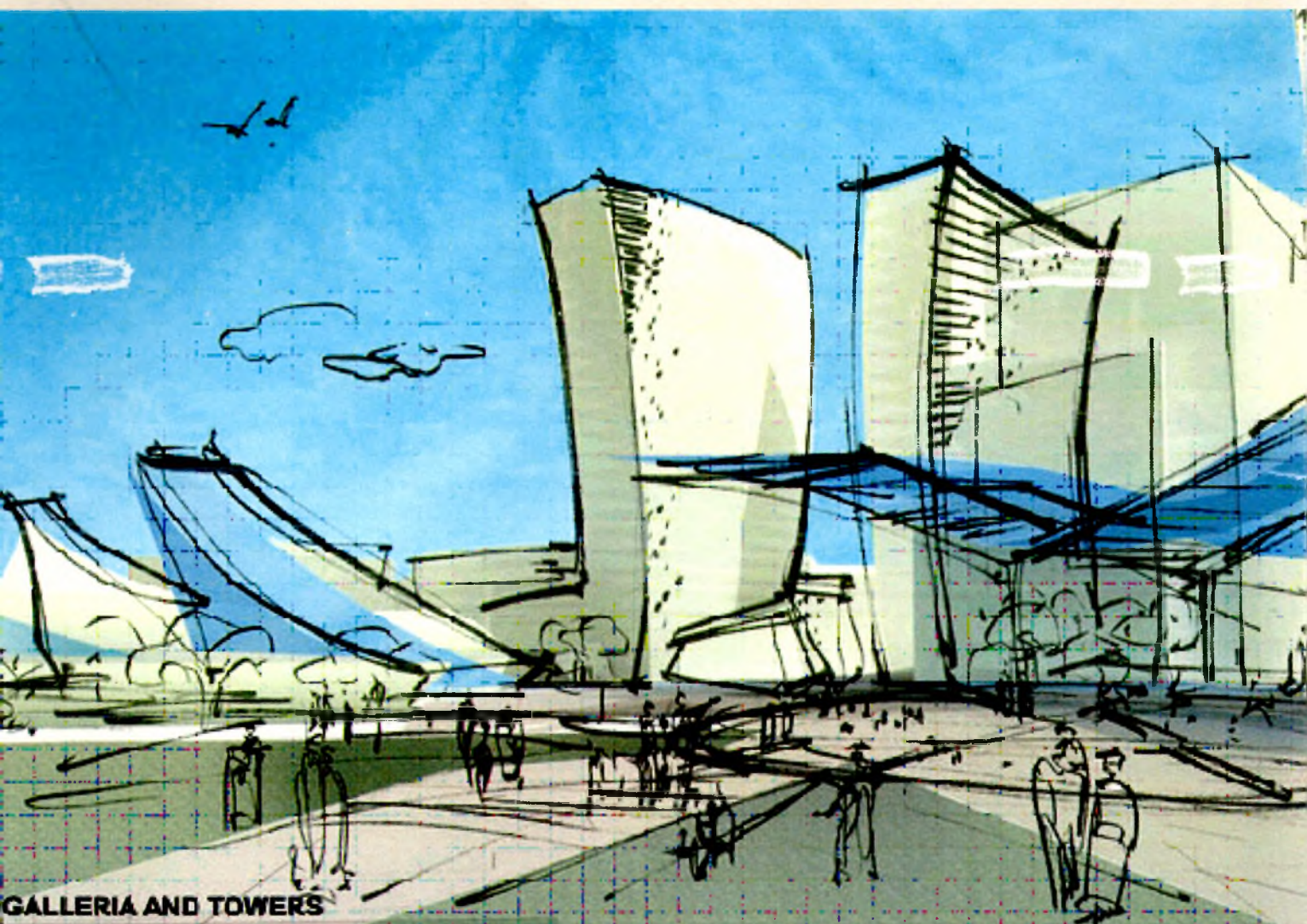


ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΠΟΛΥΤΕΧΝΙΚΗ ΣΧΟΛΗ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ &
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Θέμα: Αλληλεπιδράσεις Συντελεστή Δόμησης και Αστικής Ανάπτυξης.
Η περίπτωση της Καρδίτσας.

Επιμέλεια: Καραμήτσιου Νίκη - Δανάη

Επιβλέπων: Πολύζος Σεραφείμ



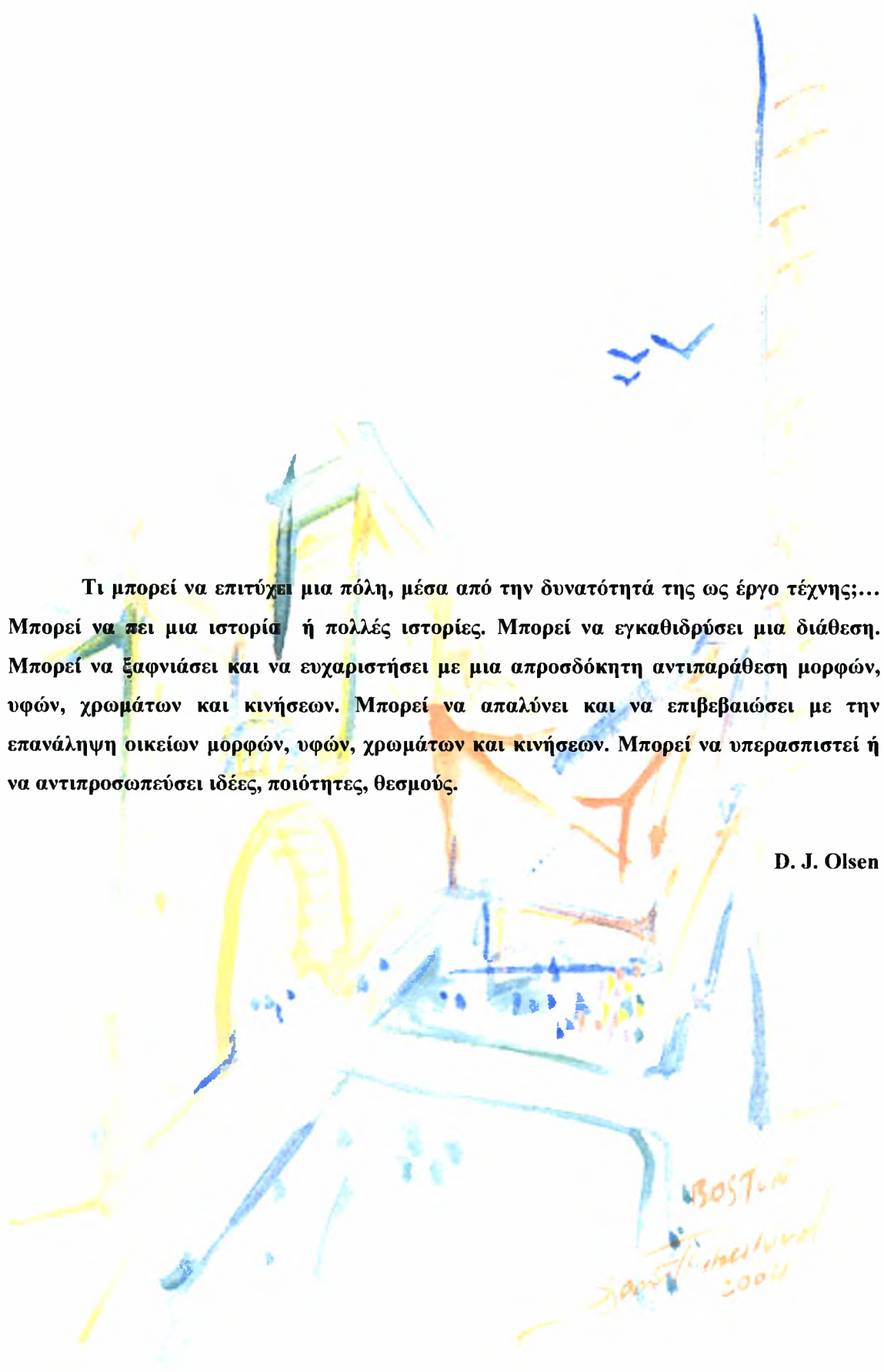
GALLERIA AND TOWERS



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ & ΚΕΝΤΡΟ ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»

Αριθ. Εισ.: 6166/1
Ημερ. Εισ.: 18-03-2008
Δωρεά: Συγγραφέα
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ
2008
ΚΑΡ

Αφιερωμένη στην «έννοια» της πόλης για την συνεχή έμπνευση που μου προσφέρει και για την ευαισθησία που αισθάνομαι κάθε φορά στο άκουσμά της. Πλέον, νιώθω ότι για μένα η «πόλη» δεν αποτελεί απλά μια λέξη, αλλά κάτι ανεξήγητα ιδιαίτερο...κάτι σαν ένα δεύτερο όνομα...



Τι μπορεί να επιτύχει μια πόλη, μέσα από την δυνατότητά της ως έργο τέχνης;... Μπορεί να πει μια ιστορία ή πολλές ιστορίες. Μπορεί να εγκαθιδρύσει μια διάθεση. Μπορεί να ξαφνιάσει και να ευχαριστήσει με μια απροσδόκητη αντιπαράθεση μορφών, υφών, χρωμάτων και κινήσεων. Μπορεί να απαλύνει και να επιβεβαιώσει με την επανάληψη οικείων μορφών, υφών, χρωμάτων και κινήσεων. Μπορεί να υπερασπιστεί ή να αντιπροσωπεύσει ιδέες, ποιότητες, θεσμούς.

D. J. Olsen

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η αστική ανάπτυξη αποτελεί κάθε φυσική επέκταση ή αλλαγή στις χρήσεις μιας περιοχής. Περιλαμβάνει, συχνά, την υποδιαίρεση των περιοχών σε ζώνες, την οικοδόμηση ή την τροποποίηση των κτιρίων, των δρόμων ή των εγκαταστάσεων, την αφαίρεση των δέντρων ή άλλες παρεμποδίσεις, την αύξηση του πληθυσμού και άλλες οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές αλλαγές.

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει πώς επηρεάζει και επηρεάζεται η αστική ανάπτυξη από διάφορους παράγοντες, και εστιάζει στην αλληλεπίδρασή της με τον συντελεστή δόμησης. Διερευνάται περισσότερο η περίπτωση των μεσαίου ή μικρού μεγέθους ελληνικών αστικών κέντρων και πιο συγκεκριμένα η περίπτωση της πόλης της Καρδίτσας. Σχετικά με την Καρδίτσα εξετάζεται η υφιστάμενη πολεοδομική της διάταξη, η απόψεις των πολιτών της και τέλος γίνεται μια προσπάθεια υπολογισμού του βέλτιστου, για την συγκεκριμένη πόλη, συντελεστή δόμησης, ο οποίος και προτείνεται.

Λέξεις κλειδιά: πόλη, αστική ανάπτυξη, συντελεστής δόμησης, πυκνότητα, ύψη κτιρίων, χωρητικότητα, φυσιογνωμία πόλης.

ABSTRACT

Urban development consists of any physical expansion or change of land uses in an area. It includes the definition of the spatial zones, the construction or modification of the buildings, streets, infrastructures, the trees or other obstruction removal, the population growth and other economical, social and political changes.

The current dissertation examines the interaction between urban development and various related factors and focuses on the interaction with the plot ratio, The reference is being directed on middle or small size Greek urban centres and especially the city of Karditsa. Specifically on the case of Karditsa the current urban spacing and the common opinion is taken into account. Finally an effort for the determination of the optimum plot ratio, which subsequently is proposed, is being attempted.

Key words: city, urban development, plot ratio, density, buildings height, capacity, city physiognomy

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την ολοκλήρωση της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα ήθελα πρωτίστως να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Σεραφείμ Πολύζο, τόσο για τις πολύτιμες συμβουλές και τη βοήθεια που μου προσέφερε κατά τη διάρκεια διεκπεραίωσής της, όσο και για την υποστήριξη και την εμπιστοσύνη που έδειξε για τη δουλειά μου. Σε αυτό το σημείο, θα επιθυμούσα να προσθέσω ότι, η συνεργασία μου με τον κ. Πολύζο, δεν συνέβαλε μόνο στην αποπεράτωση της διπλωματικής μου εργασίας, αλλά η συνεισφορά της είχε μεγαλύτερη εμβέλεια, την παροχή γενικότερων γνώσεων και κατευθύνσεων που θα με βοηθήσουν στη μετέπειτα εργασιακή μου πορεία.

Θερμές ευχαριστίες οφείλω και στους καθηγητές μου κ. Άσπα Γοσποδίνη και κ. Χρήστο Κουσιδώνη, οι οποίοι με βοήθησαν, ουσιαστικά, στα πρώτα βήματα της διπλωματικής μου εργασίας με την υπόδειξη βιβλιογραφικού υλικού και με τις ουσιαστικές υποδείξεις που μου κάνανε.

Επίσης, θα ήθελα να εκφράσω την βαθιά ευγνωμοσύνη μου στην κ. Αικατερίνη Βούζα -Δρ. πολεοδόμο, υπεύθυνη των πολεοδομικών μελετών του Δήμου Ασπρόπυργου και συνεργάτης του Εργαστηρίου Πολεοδομικής Σύνθεσης ΕΜΠ- για την καθοριστική συμβολή της στην ολοκλήρωση της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας, όχι μόνο με τα στοιχεία που μου διέθεσε, αλλά και με το βιβλίο της «Η Ελληνικότητα των Τόπων και η έννοια της Μορφής Χρήσης», το οποίο με μύησε σε ένα νέο τρόπο σκέψης και μου χρησίμευσε αδιαμφισβήτητα στην τελική αυτή εργασία μου. Είμαι ευγνώμων, επίσης, για τον χρόνο που μου αφιέρωσε η κ. Βούζα, κάνοντας μια μεγάλη συζήτηση μαζί μου, της οποίας ο κεντρικός άξονας ήταν η αστική ανάπτυξη και η περίπτωση της πόλης της Καρδίτσας. Θα μπορούσα να πω ότι η κ. Βούζα και τα όσα μου είπε, άνοιξαν νέους ορίζοντες στη σκέψη μου και με ενέπνευσαν καθοριστικά.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον κ. Γεώργιο Κωνσταντάκο -Πολιτικό Μηχανικό- και τον κ. Δημήτριο Χατζή -Τοπογράφο Μηχανικό-, όπως επίσης και τους ανθρώπους της Πολεοδομίας Καρδίτσας, για την προθυμία που δείχνανε να με βοηθήσουν σε ότι είχα ανάγκη.

Ξεχωριστά, θα ήθελα να ευχαριστήσω τις φίλες και συμφοιτήτριες μου Χριστίνα, Μαρτσέλα, Κωνσταντίνα και Κατερίνα για τις συζητήσεις μας, την υποστήριξή τους, για τις αγωνίες και το χρόνο που μοιραστήκαμε σε αυτή την δύσκολη αλλά και παραγωγική στιγμή της φοιτητικής μας ζωής, όπως επίσης και τον καλύτερό μου φίλο Κωνσταντίνο για την πολύτιμη βοήθεια του και την αμέριστη συμπαράστασή του καθ' όλη τη διάρκεια της εργασίας μου. Επιπλέον, δεν θα μπορούσα να ξεχάσω τη φίλη και συγκάτοικό μου Βίλλυ και τον φίλο μου Οδυσσέα για την πολύτιμη βοήθεια τους στα τελικά βήματα της εργασίας μου, καθώς και τα

ξαδέλφια μου Δημήτρι και Παναγιώτη για την προθυμία τους να με βοηθήσουν όταν το είχα ανάγκη, τις συμβουλές τους και τη συνεχή μας ανταλλαγή απόψεων.

Τέλος, θα ήθελα να ευχαριστήσω και να αφιερώσω την διπλωματική μου εργασία στους σημαντικότερους ανθρώπους της ζωής μου, στην αδερφή μου Χριστίνα και στους γονείς μου Βασιλική και Θεόδωρο, που αποτελούν την ουσιαστικότερη πηγή έμπνευσής μου, για την αστείρευτη αγάπη τους και τις θυσίες τους, για την ηθική, πνευματική και ψυχολογική τους υποστήριξη.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΕΙΚΟΝΩΝ, ΧΑΡΤΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.....	7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ.....	13
<u>1.1 ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ.....</u>	<u>13</u>
1.1.1 Πυκνότητα.....	13
1.1.2 Πολεοδομικές ενότητες	16
1.1.3 Ο Συντελεστής δόμησης.....	16
1.1.4 Κοινωνική και τεχνική υποδομή	20
1.1.5 Βαθμός (ή συντελεστής) κορεσμού (λ)	21
1.1.6 Χωρητικότητα	21
1.1.7 Βασική σχέση υπολογισμού της Πυκνότητας σε σχέση με τον Σδ	22
<u>1.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΣΔ</u>	<u>26</u>
1.2.1 Υπολογισμός του συντελεστή δόμησης.....	26
1.2.2 Σδ και Τρόπος Δόμησης - Θέση Κτιρίου.....	28
1.2.3 Ανώτατα όρια συντελεστή δόμησης (Άρθρο 18).....	29
<u>1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΟΜΗΣΗΣ.....</u>	<u>30</u>
1.3.1 Εισαγωγή	30
1.3.2 Σκοποί του νομοσχεδίου (ΜΣΔ) και κατευθυντήριες αρχές.....	34
1.3.3 Ορισμοί	35
1.3.4 Βαρυνόμενα ακίνητα.....	36
1.3.5 Τρόπος καθορισμού των ΕΖΥΣ	36
2. ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ	39
<u>2.1 ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΔΥΝΑΤΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΤΟ ΑΡΙΣΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΣΔ ΜΙΑΣ ΜΙΚΡΗΣ ΠΟΛΗΣ.....</u>	<u>39</u>

<u>2.2 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ.....</u>	<u>46</u>
2.2.1 Κοινωνική διάρθρωση του συγχρόνου αστικού χώρου.....	46
2.2.2 Αστικά κέντρα και κατοικία	48
2.2.3 Η εικόνα των σύγχρονων αστικών πόλεων στην ελληνική πραγματικότητα και τα ενδεχόμενα κοινωνικά προβλήματα που δημιουργούνται στην προσπάθεια βελτίωσης του ήδη δομημένου περιβάλλοντός τους	50
<u>2.3 ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ, ΕΝΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΛΑΤΕΙΩΝ</u> <u>.....</u>	<u>52</u>
2.3.1 Η κατάσταση σήμερα και οι λόγοι που οδηγούν σε αυτή την κατάσταση.....	56
2.3.2 Η πολεοδομική οργάνωση των δημόσιων χώρων στο παρελθόν.....	58
2.3.3 Οι λύσεις που θα μπορούσαν να δοθούν.....	60
<u>2.4 ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΟΜΗΣΙΜΗ ΕΚΤΑΣΗ (ΑΥΞΗΣΗ</u> <u>ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ)</u>	<u>63</u>
2.4.1 Η κατάσταση στη σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα.....	63
2.4.2 Προτεινόμενες λύσεις.....	65
2.5 Αξίες ακινήτων σε σχέση με τον ΣΔ	68
3. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ	71
<u>3.1 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ</u>	<u>71</u>
<u>3.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΣΔ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ</u>	<u>73</u>
3.2.1 Η πολεοδομική οργάνωση της πόλης της Καρδίτσας	73
3.2.2 Το καθεστώς καθιέρωσης του συντελεστή δόμησης στην πόλη της Καρδίτσας (βάσει νομοθεσίας ή τυχαίο;).....	76
<u>3.3 ΟΙ ΖΩΝΕΣ ΤΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΟΜΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΧΩΡΙΖΕΤΑΙ Η</u> <u>ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ.....</u>	<u>83</u>
<u>3.4 ΕΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ.....</u>	<u>84</u>
3.4.1 Τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου.....	84

3.4.2 Στατιστικά στοιχεία ερωτηθέντων.....	85
3.4.2.1 Φύλο.....	85
3.4.2.2 Τόπος Κατοικίας.....	85
3.4.2.3 Απασχόληση.....	87
3.4.2.4 Οικογενειακή κατάσταση και αριθμός παιδιών.....	88
3.4.2.5 Επίπεδο εκπαίδευσης.....	88
3.4.3 Απαντήσεις ερωτηθέντων και ανάλυση των απαντήσεων αυτών.....	89
3.4.3.1 Ενότητα 1: Ύψη κτιρίων.....	89
3.4.3.2 Ενότητα 2: Κοινοφελείς / κοινόχρηστοι χώροι και αστικό πράσινο.....	92
3.4.3.3 Ενότητα 3: Όροι και περιορισμοί δόμησης, κυκλοφοριακό πρόβλημα και έλλειψη χώρων στάθμευσης.....	94
3.4.3.4 Ενότητα 4: Πολιτιστική κληρονομιά.....	96
3.4.4 Συμπεράσματα της έρευνας πεδίου.....	98
<u>3.5 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΟΜΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ</u>	99
3.5.1 Εισαγωγή.....	99
3.5.2 Υπολογισμοί και υποθέσεις.....	100
3.5.2.1 Χωρητικότητα πόλης.....	100
3.5.2.2 Υποθέσεις για υπολογισμό χωρητικότητας Α'–Β' –Γ' ζώνης.....	101
3.5.2.3 Υποθέσεις για τον υπολογισμό του συντελεστή δόμησης.....	101
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ.....	105
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	109
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	113

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΕΙΚΟΝΩΝ, ΧΑΡΤΩΝ, ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1.1: Οι εκδοχές του Συντελεστή δόμησης.....	18
Πίνακας 3.1: Πληθυσμιακή αύξηση της πόλης της Καρδίτσας.....	72
Πίνακας 3.2: Όροι κι περιορισμοί δόμησης (ΦΕΚ-1959).....	76
Πίνακας 3.3: Ο σδ ανά τομέα (ΦΕΚ-1959).....	77
Πίνακας 3.4: Ο σδ ανά τομέα (ΦΕΚ-1988).....	77
Πίνακας 3.5: Όροι κι περιορισμοί δόμησης για την περιοχή Ζαχαριώτες (ΦΕΚ-1988).....	78
Πίνακας 3.6: Μέση πυκνότητα και μέσος σδ ανά πολεοδομική ενότητα (ΦΕΚ-1989).....	78
Πίνακας 3.7: Όροι και περιορισμοί δόμησης στους τομείς Α και Β (ΦΕΚ-1990).....	79
Πίνακας 3.8: Όροι κι περιορισμοί δόμησης περιοχής Αγίου Νικολάου (ΦΕΚ-1992).....	80
Πίνακας 3.9: Όροι και περιορισμοί δόμησης (ΦΕΚ-1994).....	80
Πίνακας 3.10: Όροι κι περιορισμοί δόμησης της περιοχής Καμινάδων (ΦΕΚ-1994).....	81
Πίνακας 3.11: Όροι κι περιορισμοί δόμησης της περιοχής Καμινάδων (ΦΕΚ-1996).....	81
Πίνακας 3.12: Μικτή Πυκνότητα και Μέσος ΣΔ κατά τμήματα πολεοδομικής ενότητας (ΦΕΚ-2005).....	82

ΕΙΚΟΝΕΣ

Εικόνα 1.1 και 1.2: Σχηματική απεικόνιση μιας πόλης με μεσαία και μεγάλη πυκνότητα (δόμησης) αντίστοιχα.....	12
Εικόνα 1.3: Σχηματική απεικόνιση του σδ.....	14
Εικόνα 1.4: Διαμόρφωση του σδ ανάλογα με το ποσοστό κάλυψης.....	16
Εικόνα 2.1: Η εξέλιξη της σύγχρονης πόλης. Τι χρειάζεται.....	44
Εικόνα 2.2: Η εξέλιξη της σύγχρονης πόλης. Ποια είναι η πραγματικότητα.....	45
Εικόνα 2.3: Επαφές μεταξύ των ανθρώπων στους δημόσιους χώρους.....	53
Εικόνα 2.4: Η ιστορία μιας πλατείας.....	54
Εικόνα 2.5 και 2.6: Σύγχρονες πόλεις και αστικό πράσινο.....	64
Εικόνα 2.7: Η μεγάλη έλευση του πληθυσμού προς τα προάστια.....	68
Εικόνα 3.1 και 3.2: Αεροφωτογραφίες της πόλης της Καρδίτσας επάνω από το Πανσίλυπο και το κτίριο της Δημοτικής Αγοράς αντίστοιχα.....	73

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 3.1: Ο υφιστάμενος σδ, ανά ζώνη, στην πόλη της Καρδίτσας.....	84
Διάγραμμα 3.2: Το φύλο των ερωτηθέντων.....	85
Διάγραμμα 3.3: Ο τόπος κατοικίας των ερωτηθέντων.....	86
Διάγραμμα 3.4: Ο τομέας Απασχόλησης των ερωτηθέντων.....	87
Διάγραμμα 3.5 και 3.6: Η οικογενειακή και ο αριθμός των παιδιών των ερωτηθέντων.....	88
Διάγραμμα 3.7: Το επίπεδο εκπαίδευσης των ερωτηθέντων.....	89
Διάγραμμα 3.8: Ποσοστιαία κατανομή των υψών των κτιρίων στην πόλη της Καρδίτσας.....	90
Διάγραμμα 3.9 και 3.10: Ποσοστιαία κατανομή της προτίμησης των ερωτηθέντων για τα ύψη των κτιρίων εντός και εκτός κέντρου της πόλης της Καρδίτσας.....	90
Διάγραμμα 3.11: Ποσοστιαία κατανομή της προτίμησης των ερωτηθέντων, γενικότερα, για τα ύψη των κτιρίων στην πόλη της Καρδίτσας.....	91
Διάγραμμα 3.12 και 3.13: Ποσοστιαία κατανομή στην προτίμηση των ερωτηθέντων για το κτίριο διαμονής τους και την χρήση για την οποία ενδείκνυται ένα ψηλό κτίριο.....	91
Διάγραμμα 3.14: Ποσοστιαία κατανομή στις απαντήσεις των ερωτηθέντων σχετικά με το αν τα ψηλά κτίρια οδηγούν στη αποξένωση μεταξύ των πολιτών.....	92
Διάγραμμα 3.15 και 3.16: Ποσοστιαία κατανομή των μεταβλητών: Επάρκεια των κοινόχρηστων χώρων και του αστικού πρασίνου, αντίστοιχα, στην πόλη της Καρδίτσας.....	93
Διάγραμμα 3.17: Ποσοστιαία κατανομή της άποψης των ερωτηθέντων σχετικά με το αν η μείωση του σδ ευνοεί τη δημιουργία περισσότερων ελεύθερων χώρων και αστικού πρασίνου.....	93
Διάγραμμα 3.18 και 3.19: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την πυκνότητα δόμησης εντός και εκτός του κέντρου της Καρδίτσας.....	94
Διάγραμμα 3.20 και 3.21: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την ύπαρξη ή όχι κυκλοφοριακού και προβλήματος στάθμευσης.....	95
Διάγραμμα 3.22 και 3.23: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με το αν η μείωση του σδ θα λύσει το πρόβλημα στάθμευσης και τον τρόπο ανάπτυξης της πόλης της Καρδίτσας.....	96
Διάγραμμα 3.24 και 3.25: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την πυκνότητα δόμησης εντός και εκτός του κέντρου της Καρδίτσας.....	97

Διάγραμμα 3.26: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με αν τα ψηλά κτίρια οδηγούν στην απομόνωση των πολιτών μιας πόλης.....	97
Διάγραμμα 3.27: Ο προτεινόμενος σδ, ανά ζώνη, στην πόλη της Καρδίτσας.....	104

ΧΑΡΤΕΣ

Χάρτης 3.1 και 3.2: Ο Νομός Καρδίτσας.....	71
Χάρτης 3.3: Πολεοδομικός χάρτης της πόλης της Καρδίτσας.....	75

ΣΧΗΜΑΤΑ

Σχήμα 3.1: Ο υφιστάμενος σδ, ανά ζώνη, στην πόλη της Καρδίτσας.....	83
Σχήμα 3.2: Ο προτεινόμενος σδ, ανά ζώνη, στην πόλη της Καρδίτσας.....	104
Σχήμα 4.1: Σχέση σδ και αστικής ανάπτυξης.....	106

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ένας οικισμός απ' τη στιγμή που θα δημιουργηθεί φυσικό είναι να μεγαλώνει. Και οι μεγαλύτερες πόλεις που ξέρουμε σήμερα, ξεκίνησαν κάποτε σα μικροί οικιστικοί πυρήνες. Αναπτύχθηκαν, άλλοι αργά, άλλοι πολύ γρήγορα καθώς αυξανόταν ο πληθυσμός τους με τη γένεση νέων γενεών και την προσέλευση νέων κατοίκων από τις έξω περιοχές.

Μαζί με την ανάπτυξη του οικισμού μεγαλώνουν και τα προβλήματα οργάνωσης του χώρου του. Οι λειτουργίες πολλαπλασιάζονται και αρχίζουν να αλληλοσυγκρούονται στον πεπερασμένο χώρο, και από ένα σημείο και πέρα η πολεοδομική επέμβαση γίνεται απαραίτητη (Αραβαντινός Α. 1997, σελ. 36).

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

Η αστική ανάπτυξη, τα διάφορα στάδια από τα οποία αυτή περνάει, διαχρονικά, και οι διαφορετικές μεταβλητές που την επηρεάζουν αποτελούν από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που επιδρούν στην εξέλιξη των αστικών συστημάτων (μητροπολιτικές περιφέρειες, μεγάλες πόλεις και μεσαίου ή μικρού μεγέθους πόλεις).

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

Η παρούσα διπλωματική εργασία ερευνά πως επηρεάζει και πως επηρεάζεται η αστική ανάπτυξη από τους παράγοντες που συνθέτουν την εικόνα και την υπόσταση μια πόλης. Αρχικά εξετάζει την αλληλεπίδραση της αστικής ανάπτυξης με κάποιους πολεοδομικούς όρους και περιορισμούς και πιο συγκεκριμένα σε σχέση με τον συντελεστή δόμησης. Ωστόσο, αν και το αντικείμενο της, εκ πρώτης, αφορά στη σχέση που αναπτύσσεται ανάμεσα στην αστική εξέλιξη μιας περιοχής και στον συντελεστή δόμησης της, έπειτα γίνεται λόγος και αναλύεται η σημασία του ορθού συνδυασμού όλων των παραγόντων και των μεταβλητών που συσχετίζονται, ανάλογα, με την

βελτίωση ή την παρακμή ενός αστικού κέντρου. Αυτοί οι παράγοντες που εξετάζονται είναι ο συντελεστής δόμησης, η πυκνότητα δόμησης, η χωρητικότητα, το ποσοστό κάλυψης, τα ύψη των κτιρίων, η φυσιογνωμία της πόλης, η ιστορία και ο πολιτισμός της, το μέγεθός της, το κλίμα και η γεωμορφολογία της, η ενέργεια που εκπέμπει και η ψυχολογία της. Όλα αυτά αποκτούν υπόσταση και φαίνονται στην πράξη με την ανάλυση της περίπτωσης της πόλης της Καρδίτσας, για την οποία τελικά προτείνονται τόσο ο βέλτιστος συντελεστής δόμησης όσο και πολιτικές ορθού πολεοδομικού σχεδιασμού και διαχείρισης του αστικού της τοπίου.

Πιο αναλυτικά, η εργασία αυτή ασχολείται με ζητήματα σχετικά με την όσο το δυνατόν καλύτερη ανάπτυξη των μεσαίου ή μικρού μεγέθους αστικών κέντρων. Τι σημαίνουν και ποια είναι η σημασία των πολεοδομικών όρων και περιορισμών; Τι είναι ο συντελεστής δόμησης και ποια η νομοθεσία που ισχύει γι' αυτόν στην Ελλάδα; Ποια είναι η εφαρμογή των πολεοδομικών όρων και περιορισμών στα αστικά κέντρα της ελληνικής επικράτειας και ποια κοινωνικά και οικονομικά προβλήματα προκύπτουν; Τι είναι τελικά αυτό που επηρεάζει την αστική εξέλιξη μια πόλης και ποιους τομείς επηρεάζει αυτή με τη σειρά της;

Σχετικά με τη δομή της εργασίας, στο πρώτο κεφάλαιο δίνονται οι ορισμοί του συντελεστή δόμησης και κάποιων άλλων όρων δόμησης όπως και η σχέση μεταξύ τους, το νομοθετικό πλαίσιο για τον συντελεστή δόμησης και η έννοια της Μεταφοράς του Συντελεστή Δόμησης. Στη συνέχεια, στο δεύτερο κεφάλαιο, αναφέρεται η εφαρμογή των παραπάνω παραγόντων στην πραγματικότητα, κάνοντας μια γενική αναφορά στις Ελληνικές πόλεις και στην πολεοδομική πορεία τους, εστιάζοντας κυρίως στις μεσαίου ή μικρού μεγέθους πόλεις. Το σημαντικότερο στο κεφάλαιο αυτό είναι ότι αναδεικνύονται και κάποιες επιπρόσθετες μεταβλητές που επιβάλλεται να λαμβάνονται υπόψη κατά την προσπάθεια αστικής ανάπτυξης και βελτίωσης των πόλεων, ενώ λόγω των πορισμάτων που προκύπτουν, αποτελεί ίσως το σημαντικότερο κεφάλαιο της εργασίας αυτής. Επίσης γίνεται λόγος για τη σχέση του συντελεστή δόμησης με τις αξίες γης.

Το τρίτο κεφάλαιο καλύπτεται με την ανάλυση της περίπτωσης της πόλης της Καρδίτσας, μετατρέποντας το θεωρητικό κείμενο του δευτέρου κεφαλαίου σχετικά με την εφαρμογή στην πραγματικότητα σε κάτι απτό και συγκεκριμένο. Εδώ, αφού γίνει μια αναφορά στα γενικά χαρακτηριστικά της πόλης, εξετάζεται η πολεοδομική της διάταξη και η ιστορική εξέλιξη τόσο του συντελεστή δόμησης, όσο και των άλλων όρων δόμησης, σε μικρότερη κλίμακα ανάλυσης. Ακολουθεί η παρουσίαση και η

ανάλυση των συμπερασμάτων της έρευνας πεδίου που αφορά στις απόψεις των κατοίκων της πόλης της Καρδίτσας τόσο για την υφιστάμενη πολεοδομική της διάρθρωση όσο και για το πώς θα θέλανε οι ίδιοι να αναπτυχθεί η πόλη και ποια θα ήταν η ιδανική εικόνα της Καρδίτσας γι' αυτούς. Βάσει των συμπερασμάτων αυτών και με τη βοήθεια κάποιων υπολογισμών και παραδοχών που γίνονται στη συνέχεια προκύπτει ο βέλτιστος συντελεστής δόμησης για την πόλη της Καρδίτσας ο οποίος και προτείνεται. Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τη συγκεκριμένη διπλωματική εργασία.

1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

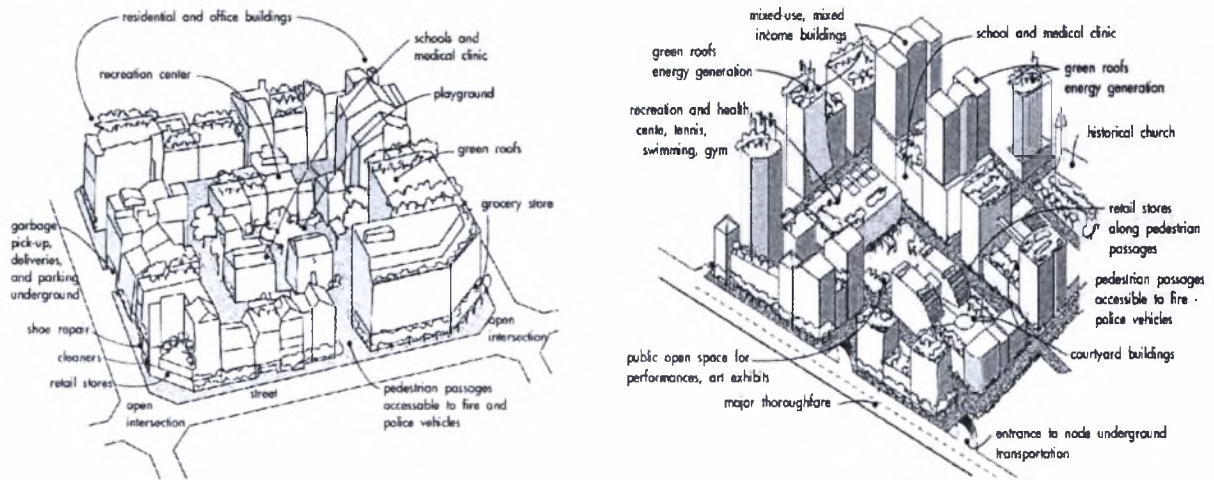
1.1 ΟΡΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ

Στον υπολογισμό της επιφάνειας που θα καταλάβουν η κατοικία και οι υπόλοιπες δραστηριότητες χρησιμοποιούνται ορισμένες βασικές έννοιες. Ορισμένες από αυτές έχουν ιδιαίτερη σημασία και ευρεία χρήση στις επιστήμες του χώρου. Αυτές είναι η πυκνότητα, ο συντελεστής δόμησης, η οργάνωση του αστικού χώρου σε πολεοδομικές ενότητες, η κοινωνική και η τεχνική υποδομή του οικισμού. Ο βαθμός κορεσμού και η χωρητικότητα, ως έννοιες που μορφοποιούνται σε συγκεκριμένους δείκτες, έχουν ιδιαίτερη σημασία για τη διαδικασία ελέγχου της επάρκειας της επιφάνειας του σχεδίου.

1.1.1 Πυκνότητα

Η πυκνότητα είναι ένας δείκτης της μορφής (α/β) του οποίου ο παρονομαστής είναι επιφάνεια. Σε πολύ γενικές γραμμές, στον προγραμματισμό του χώρου, η πυκνότητα (density) είναι το σύνολο ενός συγκεκριμένου παράγοντα διαιρεμένο με την επιφάνεια της περιοχής που καταλαμβάνει. Το μέγεθος που προκύπτει δίνει την μέση ένταση (intensity) του παράγοντα στην εν λόγω περιοχή. Στην πολεοδομία και τους συναφείς τομείς που ασχολούνται με μεγαλύτερες κλίμακες η πυκνότητα ανάγεται σε επιφάνειες εδάφους ή γηπέδου (σε αντιδιαστολή με τις επιφάνειες κτιρίου ή οροφοεπιφάνειες).

Εικόνα 1.1 και 1.2: Σχηματική απεικόνιση μιας πόλης με μεσαία και μεγάλη πυκνότητα (δόμησης) αντίστοιχα



(πηγή: http://www.architect.org/institute/publications/sustainable_city.html)

Η πληθυσμιακή πυκνότητα, αναφέρεται σε πληθυσμό / επιφάνεια εδάφους. Η πυκνότητα κατοικίας ή οικιστική πυκνότητα (residential density) στην πιο σημαντική εκδοχή της έχει τη μορφή (κάτοικοι) / (επιφάνεια εδάφους). Κατά τον Radcliff (1974: 293) η οικιστική πυκνότητα είναι ένα σύστημα μέτρησης που εκφράζει σε μαθηματικούς όρους τον αριθμό ατόμων (πληθυσμιακή πυκνότητα) ή το κτιριακό απόθεμα κατοικίας (πυκνότητα κατοικιών ή υποδομής –accommodation density) σε μια δεδομένη εδαφική περιοχή. Έτσι προκύπτουν μια σειρά άλλων μέτρων που εξαρτώνται από το ποια συγκεκριμένη επιφάνεια της περιοχής προσμετράται.

Περαιτέρω, ο Radcliff διακρίνει, σύμφωνα με την οδηγία του Υπουργείου Οικισμού του Η. Β., τη γενική (overall), τη μικτή (gross) και την καθαρή (net) οικιστική πυκνότητα.

Η γενική πυκνότητα αντιστοιχεί στο σύνολο μιας πόλης και δίνεται ως (πληθυσμός) / (επιφάνεια της πόλης σε εκτάρια). Η εν λόγω επιφάνεια της πόλης περιλαμβάνει τις βιομηχανικές περιοχές, όλους τους κοινόχρηστους χώρους και όλους τους δομήσιμους χώρους. Δεν περιλαμβάνει την αγροτική γη. Πρόκειται για ένα δείκτη που έχει σημασία κυρίως για τον προγραμματισμό σε εθνική και περιφερειακή κλίμακα.

Η μικτή (gross ή brutto) πυκνότητα αναφέρεται σε μια πολεοδομική ενότητα και η επιφάνεια στην οποία ανάγεται ο πληθυσμός περιλαμβάνει τα οικοπέδα των

κατοικιών (ή τις κατοικίες και τις αυλές τους) τους δρόμους, τα τοπικά καταστήματα, τα δημοτικά σχολεία και τους περισσότερους κοινόχρηστους χώρους. Δεν περιλαμβάνει τις άλλες αστικές χρήσεις (βιομηχανία, πάρκα επιπέδου πόλης, γυμνάσια, κέντρα πόλης).

Η καθαρή (net ή netto) πυκνότητα αναφέρεται σε ένα συγκεκριμένο συγκρότημα κατοικίας (ή, στα καθ' ημάς, σε ένα συγκεκριμένο ΟΤ) και περιλαμβάνει τις κατοικίες και τις αυλές τους και κάθε ανοιχτό χώρο που ενσωματώνεται στο συγκρότημα και το μισό πλάτος των δρόμων που περιβάλλουν το συγκρότημα (ως 6 m). Δεν περιλαμβάνει καμία άλλη χρήση ή επιφάνεια (ούτε τοπικά καταστήματα, ούτε δημοτικό σχολείο, ούτε άλλους ανοιχτούς χώρους. Radcliff, 1974: 294)

Κατά τον Radcliff η καθαρή πυκνότητα μπορεί να δίνεται σε διάφορες εκφάνσεις, όπως: Αριθμός ατόμων /ha, κατοικίες /ha, δωμάτια /ha, κλίνες (bedspaces) /ha, επιφάνεια ορόφων /ha (πρβλ και Greed, 1996: 205-208). Στην ελληνική προσέγγιση η καθαρή πυκνότητα δίνεται ως (πληθυσμός) / (γήπεδο, εν προκειμένω οικόπεδο, κατοικίας).

Βασικοί ορισμοί:

- Πυκνότητα κατοικίας: κάτοικοι / (επιφάνεια γης), συνήθως κάτοικοι / ha, όπου Ha = εκτάριο, και 1 ha (ή Ha) = 10 στρέμματα = 10.000 τμ

Διακρίνουμε:

1. Πυκνότητα netto (καθαρή): Κάτοικοι / (επιφάνεια γηπέδου κατοικίας) και
2. Πυκνότητα brutto (μικτή): Κάτοικοι / (επιφάνεια συνολικού γηπέδου ή, ορθότερα, συνολική επιφάνεια γης), ήτοι της συνολικής έκτασης μιας περιοχής, πολεοδομικής ενότητας ή οικισμού.

Οι σχετικές προδιαγραφές του Υπουργείου Χωροταξίας κάνουν τη διάκριση ανάμεσα σε θεωρητική ή επιτρεπόμενη (Προδιαγραφές ΓΠΣ, 1983:135, 137, και Πολεοδομικά Πρότυπα, 1983:99) και υπάρχουσα ή πραγματική πυκνότητα. Η θεωρητική πυκνότητα, κατά την ορολογία του υπουργείου, υπολογίζεται έτσι ώστε να «αντανακλά τις αποδεκτές στεγαστικές και οικιστικές συνθήκες» (Καθορισμός συντελεστή κορεσμού, 1984:1. Επαναλαμβάνεται σχεδόν κατά λέξη στο ΦΕΚ 285Δ,

άρθρο 1, §Γ.1). Σε περίπτωση υλοποίησης του πολεοδομικού προγραμματισμού είναι η πυκνότητα που θα προέκυπτε με την εξάντληση των επιτρεπόμενων συντελεστών δόμησης αλλά με διατήρηση της βασικής συνθήκης περί επάρκειας της κοινωνικής και τεχνικής υποδομής που αντιστοιχεί στον πληθυσμό.

Σε κάθε περίπτωση, και ιδιαίτερα εν όψει όλων των παραπάνω, είναι απαραίτητο να γίνονται απολύτως σαφή τα μεγέθη που χρησιμοποιούνται για τον υπολογισμό της πυκνότητας, και ειδικότερα ο χώρος αναφοράς.

1.1.2 Πολεοδομικές ενότητες

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

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

1. Πολεοδομική ενότητα επιπέδου συνοικίας: 8.000 - 15.000 κάτοικοι (Προδιαγραφές Γ.Π.Σ., 1983:134)
2. Minimum Πολεοδομική ενότητα επιπέδου γειτονιάς: 1.500 - 5.000 κάτοικοι (Πολεοδομικά Πρότυπα, 1983:5)

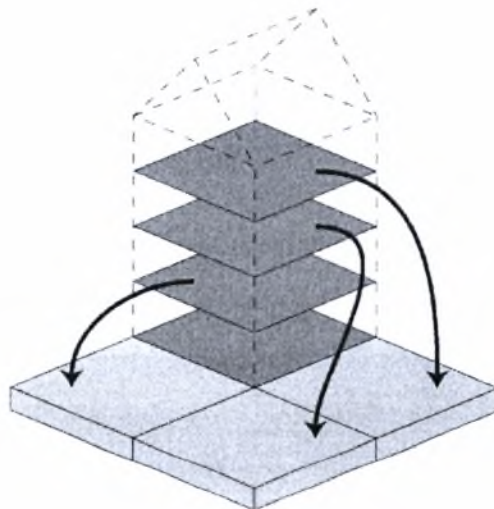
Κατά το ΦΕΚ 285Δ'/04 (Παράρτημα, Ι.Γ.2) στα μεγάλα αστικά κέντρα ο πληθυσμός της πολεοδομικής ενότητας είναι κατά κανόνα μεγαλύτερος των 5000 κατοίκων.

1.1.3 Ο Συντελεστής δόμησης

Ο συντελεστής δόμησης, σε ευθεία αναλογία με την πυκνότητα, μπορεί να είναι καθαρός ή μικτός (Αραβαντινός, 1977: 326). Κατά κανόνα, αυτό που δηλώνεται απλά ως «συντελεστής δόμησης» είναι ο καθαρός συντελεστής. Η χρησιμοποίηση του μικτού συντελεστή δόμησης γίνεται για ειδικούς λόγους που ξεφεύγουν από την τρέχουσα επαγγελματική πρακτική και, επομένως, πρέπει να δηλώνεται καθαρά.

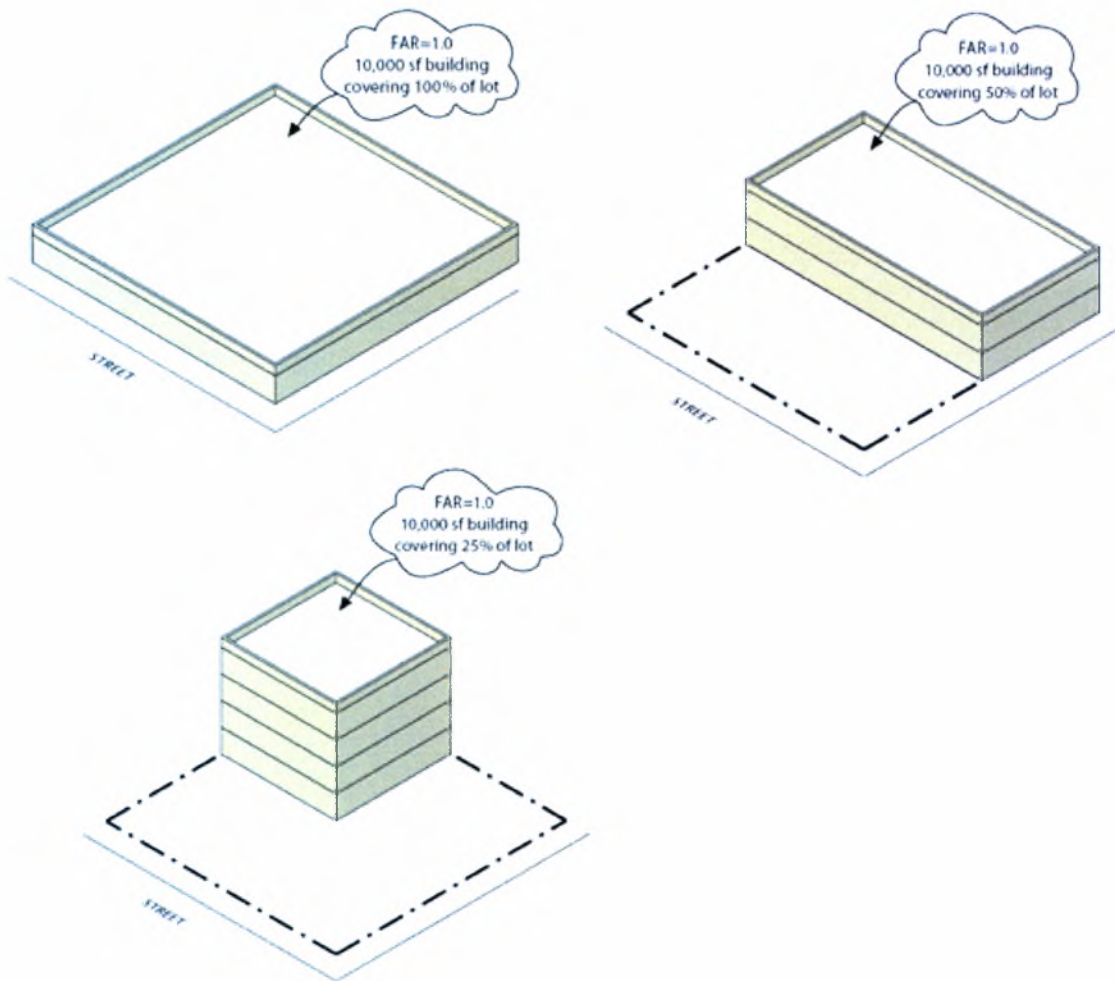
Ορισμοί:

1. Συντελεστής Δόμησης (σδ) είναι ο αριθμός, ο οποίος, πολλαπλασιαζόμενος με την επιφάνεια του οικοπέδου, δίνει τη συνολική επιφάνεια όλων των ορόφων των κτιρίων που μπορούν να κατασκευαστούν στο οικόπεδο, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις.
2. Συντελεστής Δόμησης (σδ) είναι συντελεστής ο οποίος ορίζει το μέγιστο των τετραγωνικών μέτρων τα οποία επιτρέπεται να κτιστούν επί των οικοπέδων σε μια συγκεκριμένη περιοχή. Παράδειγμα: Σε ένα οικόπεδο 500 τμ με Σ.Δ.=0,8% επιτρέπεται να χτιστούν 400 τμ κτίσματος (500 τμ X 0,8). Επιπρόσθετα, σε αυτό το οικόπεδο θα μπορούν να δομηθούν και 15% ημιυπαίθριοι χώροι συν τους όποιους υπόγειους χώρους.

Εικόνα 1.3: Σχηματική απεικόνιση του σδ

(πηγή: <http://www.carfree.com/far.html>)

Εικόνα 1.4: Διαμόρφωση του σδ ανάλογα με το ποσοστό κάλυψης



(πηγή: http://builtenvironmentblog.blogspot.com/2006_09_01_archive.html)

Μορφές συντελεστή δόμησης:

1. Συντελεστής Δόμησης καθαρός: (Συνολική επιφάνεια ορόφων) / (επιφάνεια οικοπέδου)
2. Συντελεστής Δόμησης μικτός: (Συνολική επιφάνεια ορόφων) / (επιφάνεια γης)

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

Ο τυπικός συντελεστής δόμησης που δίνεται στα ρυμοτομικά σχέδια για τα οικόπεδα δεν εξειδικεύεται κατά χρήση (μπορεί να διατίθεται σε οποιαδήποτε χρήση επιτρέπεται να εγκατασταθεί στο οικόπεδο). Ο σχετικός ορισμός σε θεσμικό επίπεδο δίνεται στο άρθρο 2, §27 και εξειδικεύεται στο άρθρο 7 του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (ΓΟΚ, ν. 15577/85, όπως ισχύει). Ο ΣΔ διακρίνεται σε επιτρεπόμενο και υλοποιημένο ή υλοποιούμενο.

Επί πλέον μπορεί να γίνεται αναφορά στο μέσο συντελεστή δόμησης. Ο μέσος συντελεστής δόμησης αναφέρεται στην περίπτωση περιοχών μέσα στις οποίες διακρίνονται ή θεσμοθετούνται τομείς με διαφορετικούς συντελεστές.

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

$$\sigma_{\mu} = \sigma_{\kappa} / (1-P)$$

όπου σ_{μ} : ο μικτός συντελεστής δόμησης, σ_{κ} : ο καθαρός συντελεστής δόμησης και P το ποσοστό γης της πολεοδομικής ενότητας που καταλαμβάνουν οι χρήσεις χωρίς δόμηση, το πράσινο ή κυκλοφορία κλπ (πρόκειται για το ποσοστό των μη δομήσιμων χώρων, που, στην τυπική περίπτωση είναι οι, κατά τον ορισμό του ΓΟΚ, κοινόχρηστοι χώροι του οικισμού). Εάν δεν είναι καθορισμένο το ποσοστό των μη δομήσιμων χώρων δεν είναι δυνατή η συσχέτιση μικτού και καθαρού συντελεστή δόμησης. Επομένως, οι προδιαγραφές που θέτουν για τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια ο ν. 2508/97 και το ΦΕΚ 209Δ'/00 περί καθορισμού μέσου καθαρού και μικτού συντελεστή δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα, αντίστοιχα, δεν είναι ισοδύναμες. Στον επόμενο πίνακα φαίνονται οι εκδοχές του συντελεστή δόμησης.

Πίνακας 1.1: Οι εκδοχές του Συντελεστή Δόμησης

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

(πηγή: Επιφάνεια σχεδίου πόλης. Χωρητικότητα πολεοδομικών ενοτήτων, Χρήστος Θ Κουσιδώνης, 2006)

1.1.4 Κοινωνική και τεχνική υποδομή

Σε πολύ γενικές γραμμές, μπορούμε να πούμε ότι κάθε οικισμός περιλαμβάνει ορισμένες δραστηριότητες και υλικές υποδομές που συνιστούν την κοινωνική και την τεχνική υποδομή που επιτρέπουν τη διαβίωση του πληθυσμού στο χώρο του οικισμού. Στον πολεοδομικό προγραμματισμό, η κοινωνική και τεχνική υποδομή υπολογίζεται ως συνάρτηση διαφόρων παραγόντων μεταξύ των οποίων ο πληθυσμός και δείκτες-προδιαγραφές (ή πρότυπα μεγέθη ή standards) κατάληψης για τις διάφορες δραστηριότητες ή λειτουργίες.

Η έννοια της κοινωνικής υποδομής στις προδιαγραφές είναι σχετικά σαφής: Περιλαμβάνει την εκπαίδευση (και την ιδιωτική), την υγεία-πρόνοια, τον αθλητισμό, τον πολιτισμό, τους ναούς και τα κοιμητήρια, το πράσινο και τους ελεύθερους χώρους (χωρίς την κυκλοφορία, Πολεοδομικά Πρότυπα (1983)). Κατά τις Προδιαγραφές Γ.Π.Σ. περιλαμβάνει και τη διοίκηση και το εμπόριο, άποψη που πρέπει να θεωρείται υπερβολική και μάλλον αδόκιμη (Προδιαγραφές Γ.Π.Σ., 1983: 74-81).

Η έννοια της τεχνικής υποδομής είναι αρκετά σαφής στις Προδιαγραφές Γ.Π.Σ.(1983:84-98): περιλαμβάνει την μεταφορική υποδομή, την ύδρευση, την αποχέτευση ομβρίων και ακαθάρτων, τη διαχείριση των απορριμμάτων, το ενεργειακό σύστημα και το τηλεπικοινωνιακό σύστημα. Στην μεταφορική υποδομή περιλαμβάνονται και οι σταθερές υλικές υποδομές (δρόμοι, σιδηροδρομικές γραμμές κοκ, εγκαταστάσεις μαζικών μέσων μεταφοράς) και τα συγκοινωνιακά δίκτυα.

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

1.1.5 Βαθμός (ή συντελεστής) κορεσμού (λ)

Στο θεσμικό πλαίσιο της ελληνικής πολεοδομίας ο όρος εισάγεται στην περίοδο της ΕΠΑ. Είναι ο λόγος της πραγματικής πυκνότητας που θεωρείται ότι θα αναπτυχθεί στον οικισμό (ή σε μία πολεοδομική ενότητα) κατά το χρόνο-στόχο και της θεωρητικής πυκνότητας. Είναι καθαρός αριθμός, μικρότερος της μονάδας.

1.1.6 Χωρητικότητα

Κατά τις προδιαγραφές του Υπουργείου Χωροταξίας, η χωρητικότητα ενός οικισμού ή μιας πολεοδομικής ενότητας, είναι ο πληθυσμός που εκτιμάται ότι θα εγκατασταθεί στον οικισμό ή την πολεοδομική ενότητα κατά το χρόνο-στόχο. Είναι απλή συνάρτηση της επιφάνειας του σχεδίου, της θεωρητικής πυκνότητας και του βαθμού κορεσμού.

Υπενθυμίζεται ότι ο έλεγχος της επάρκειας του σχεδίου γίνεται για ένα συγκεκριμένο χρόνο-στόχο.

(πηγή: Επιφάνεια σχεδίου πόλης. Χωρητικότητα πολεοδομικών ενότητων διευκρινήσεις και σχόλια στον τρόπο υπολογισμού και τα σχετικά κείμενα και διαγράμματα, Χρήστος Θ Κουσιδώνης, 2006)

1.1.7 Βασική σχέση υπολογισμού της Πυκνότητας σε σχέση με τον σδ

(Προδιαγραφές ΓΠΣ, 1983:137, και Καθορισμός συντελεστή κορεσμού για τις μελέτες ΓΠΣ της ΕΠΑ, 1984)

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

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

Είναι σχέση τεσσάρων μεταβλητών:

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

Αποδεικνύεται ότι ισχύει η σχέση:

$$d = (\sigma / k + v \cdot \sigma) 10^4$$

Βλ. παρακάτω για διευκρινήσεις για τις συνθήκες που επηρεάζουν την ακρίβεια του τύπου και το ακριβές αντίκρισμα των μεγεθών σ , v και k .

Απόδειξη της σχέσης:

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

Εάν αντιστρέψουμε το δείκτη $[(k/\sigma) + v]$ τμ γηπέδου ανά κατ., παίρνουμε το

μέγεθος	$1 / (k/\sigma) + v$	κάτοικου/ τμ γηπέδου
---------	----------------------	----------------------

Αν πολλαπλασιάσουμε τους όρους του κλάσματος με σ , παίρνουμε το

μέγεθος	$\sigma / (k + v \cdot \sigma)$	κάτοικου/ τμ γηπέδου
---------	---------------------------------	----------------------

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

Διευκρινήσεις:

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

$\sigma_{\text{μεσος}} = (\sum_1^v \epsilon v \cdot \sigma v) / \epsilon_{\text{ενότητας}}$

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

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

$$v = \sum_v v_v, \text{ όπου } v_v \text{ τα σταθερότυπα των επί μέρους χρήσεων}$$

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

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

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

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

Εναλλακτικά, εφόσον εκτιμάται ότι ένα σημαντικό ποσοστό των κτιριακών επιφανειών αναλώνεται σε άλλες χρήσεις, και για να διατηρηθεί η ίδια πυκνότητα κατοικίας, πρέπει να αυξήσουμε το συντελεστή δόμησης. Η αύξηση αυτή υπολογίζεται κατά προσέγγιση, ως εξής:

- Έστω ότι εάν επρόκειτο για αμιγή κατοικία θα δεχόμασταν έναν συντελεστή σ , ενώ τώρα εκτιμούμε ότι μόνο ένα ποσοστό \underline{P} του

συντελεστή θα παραμένει σε χρήση κατοικίας και το υπόλοιπο ποσοστό $(1-P)$ θα καταλαμβάνεται από τις άλλες χρήσεις. Επομένως, θα απαιτηθεί μια προσαύξηση του σ κατά σ' , όπου:

$$\sigma' = \sigma \cdot (1-P) / P$$

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

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

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

- Αύξηση της κοινωνικής υποδομής κατά 4 τμ ανά εποχιακό κάτοικο, που οδηγούσε σε νέα τιμή v' του σταθεροτύπου της κοινωνικής υποδομής:

$$v' = v + 4 \cdot [(\text{εποχιακός πληθ.}) / (\text{μόνιμος πληθ.})]$$

- Αύξηση της κτιριακής επιφάνειας της κατοικίας κατά 8 τμ ανά εποχιακό κάτοικο, που οδηγούσε σε νέα τιμή k' του σταθεροτύπου της κατοικίας:

$$k' = k + 8 \cdot [(\text{εποχιακός πληθ.}) / (\text{μόνιμος πληθ.})]$$

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

$$d = [\sigma / (k + 8\beta) + (v + 4\beta) \cdot \sigma] 10^4$$

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

(Πηγή: Κουσιδώνης Θ. Χρήστος (2006), Επιφάνεια σχεδίου πόλης. Χωρητικότητα πολεοδομικών ενοτήτων, διευκρινίσεις και σχόλια στον τρόπο υπολογισμού και τα σχετικά κείμενα και διαγράμματα)

1.2. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΟΝ ΣΔ

1.2.1 Υπολογισμός του συντελεστή δόμησης

Για τον υπολογισμό του συντελεστή δόμησης που πραγματοποιείται σε οικόπεδο:

A. Προσμετρώνται:

- α) οι επιφάνειες των στεγασμένων και κλειστών από όλες τις πλευρές χώρων του κτιρίου οποιασδήποτε χρήσης, σε όλους τους ορόφους καθώς και τα υπόγεια, με την επιφύλαξη της επόμενης περιπτ. Ββ.
- β) οι επιφάνειες των εξωστών και ημιυπαίθριων χώρων εκτός από τους αναφερόμενους στην παρ.2 του άρθ-252.
- γ) οι ακάλυπτες επιφάνειες με διάσταση μικρότερη από 1,20 μέτρα.

B. Δεν προσμετρώνται:

- α) σε ειδικά κτίρια, η επιφάνεια ορόφου ή τμήματος του που χρησιμοποιείται για την εγκατάσταση ή διέλευση ηλεκτρομηχανολογικού εξοπλισμού, ο οποίος κατασκευάζεται ύστερα από γνώμη της ΕΠΙΑΕ, εφόσον ο όροφος αυτός δεν έχει ελεύθερο ύψος μεγαλύτερο από 2,20 μ μετρούμενο μεταξύ του δαπέδου του και της οροφής ή από 1,90 μ μετρούμενο μεταξύ του δαπέδου και κάθε φέροντος στοιχείου της οροφής.
- β) ένας υπόγειος όροφος επιφάνειας ίσης με εκείνη που καταλαμβάνει το κτίριο, προοριζόμενος αποκλειστικά για βοηθητικές χρήσεις, εφόσον η οροφή του σε κανένα σημείο δεν υπερβαίνει το 1,50 μ από την οριστική στάθμη του εδάφους και το ύψος του δεν υπερβαίνει τα 3 μ μετρούμενο μεταξύ του δαπέδου και της οροφής, εκτός αν έχει καθοριστεί μεγαλύτερο ελάχιστο ύψος για την χρήση του

συγκεκριμένου χώρου κατ' εφαρμογή του άρθ -444. Εφόσον σε κτίριο κατοικίας κατασκευάζονται καταστήματα και κάτω από αυτά αποθήκες στον υπόγειο όροφο, για τη εξυπηρέτησή τους, επιτρέπεται η κατασκευή δεύτερου υπογείου επιφανείας ίσης με την επιφάνεια των αποθηκών, χωρίς να προσμετράται στο συντελεστή δόμησης.

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

δ) κλίμακες κινδύνου, εφόσον κατασκευάζονται σύμφωνα με τους όρους που θεσπίζονται κατ' εφαρμογή του άρθ -444.

ε) εξώστες και ημιυπαίθριοι χώροι, όπως ορίζεται στο άρθ -252

στ) οι παρόδιες στοές όπως προβλέπονται στο άρθ -254.

ζ) όλες οι κατασκευές που προβλέπονται στο άρθ -255, με τις ελάχιστες απαιτούμενες διαστάσεις τους.

η) οι στεγασμένοι χώροι για την στάθμευση αυτοκινήτων.

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

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

ι) ο ελεύθερος ημιυπαίθριος χώρος που δημιουργείται όταν το κτίριο κατασκευάζεται σε υποστυλώματα (pilotis), εφόσον έχει ι. επιφάνεια τουλάχιστον ίση με το 50% της επιφάνειας που καταλαμβάνει το κτίριο.

ii) στάθμη δαπέδου 0,50 μ πάνω ή κάτω (+- 0,50 μ) από την οριστική στάθμη του περιβάλλοντος εδάφους σε κάθε σημείο του και

iii) ελεύθερο ύψος τουλάχιστον το προβλεπόμενο για χώρο κύριας χρήσης και έως 3 μ ή και μεγαλύτερο αν το μεγαλύτερο των 3 μ κατασκευαστεί ύστερα από έγκριση της ΕΠΑΕ. Στην περίπτωση αυτή δεν προσμετρώνται επίσης χώροι κλιμακοστασίων, ανελκυστήρων και εισόδων που βρίσκονται στο χώρο αυτό

επιφάνειας έως 5% της επιφάνειας που καλύπτει το κτίριο. Εάν η προκύπτουσα επιφάνεια είναι μικρότερη των 30 τμ τότε η επιφάνεια αυτή μπορεί να φθάνει τα 30 τμ για κάθε συγκρότημα κλιμακοστασίου.

ια) όλες οι κατασκευές που προβλέπονται στο άρθ -256.

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

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

1.2.2 Σδ και Τρόπος Δόμησης - Θέση Κτιρίου

Το μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος του κτιρίου ορίζεται σε συνάρτηση με τον επιτρεπόμενο συντελεστή δόμησης της περιοχής ως εξής:

- για σδ έως και 0,4 ύψος 11 μέτρα.
- για σδ έως και 0,8 ύψος 15 μέτρα
- για σδ έως και 1,2 ύψος 18 μέτρα.
- για σδ έως και 1,6 ύψος 21 μέτρα.
- για σδ έως και 2,0 ύψος 24 μέτρα.
- για σδ έως και 2,4 ύψος 27 μέτρα.

Για συντελεστή δόμησης ανώτερο από 2,4 το ύψος ορίζεται στο δωδεκαπλάσιο του συντελεστή δόμησης και δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερο των 32 μ. Το μέγιστο ύψος του κτιρίου σε κάθε σημείο των όψεων του μετράται από την οριστική στάθμη του εδάφους.

1.2.3 Ανώτατα όρια συντελεστή δόμησης (Άρθρο 18)

1. Με την παρ. 1 του άρθρου αυτού, ορίζονται τα επιτρεπόμενα ανώτατα όρια του συντελεστή δόμησης στις περιοχές που πολεοδομούνται με τις διατάξεις του ν. 1337/83 και του νόμου αυτού, ανάλογα με τη γενική χρήση γης της περιοχής επέκτασης (Α κατοικία, Β κατοικία, περιοχή βιομηχανικών ή χονδρεμπορικών δραστηριοτήτων, περιοχή τουριστικών δραστηριοτήτων κ.ά.).
2. Με την παρ. 2, δίνεται η δυνατότητα σε Ο.Τ. ή περιοχές πόλεων ή οικισμών με ιδιαίτερο πολεοδομικό ενδιαφέρον και ιδίως σε κέντρα πόλεων ή πολεοδομικών ενοτήτων και σε ζώνες ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων να καθορίζονται αιτιολογημένα από την πολεοδομική μελέτη αυξημένοι ή μειωμένοι συντελεστές δόμησης για συγκεκριμένα Ο.Τ. ή τμήματά τους και για κτίρια ορισμένων χρήσεων.

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

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

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

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

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

4. Με την τελευταία παράγραφο του άρθρου αυτού, ουσιαστικά αντικαθίσταται η παρ. 6 του άρθρου 6 του Ν. 1337/1983 που αφορά τον κοινωνικό συντελεστή δόμησης. Σύμφωνα με τη διάταξη αυτή:

α) Ο αυξημένος συντελεστής δόμησης δεν μπορεί να είναι σε καμία περίπτωση μεγαλύτερος του 2.0 από 2,4 που οριζόταν στο Ν. 1337/1983.

β) Χρειάζεται αιτιολογημένη εκτίμηση των πολεοδομικών και οικιστικών συνθηκών και των στεγαστικών αναγκών της περιοχής από την πολεοδομική μελέτη, ώστε να δικαιολογείται ο αυξημένος συντελεστής δόμησης, και

γ) Καταργείται η συμπλήρωση που έγινε με το άρθρο 8 του ν. 1512/1985, που έδινε τη δυνατότητα σε πολύ μικρά οικόπεδα κάτω των 150 τμ να παίρνουν σδ μεγαλύτερο του 0,8 έως και 120 τμ.

(πηγή: Κώδικας βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας > Μέρος-III > Κεφάλαιο-A > Άρθρο-248 (άρθ -7 Ν-1577/85, άρθ -13 παρ.1 Ν-1647/86))

1.3 ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΟΜΗΣΗΣ

1.3.1 Εισαγωγή

Σύμφωνα με το Σύνταγμα, το Κράτος και οι πολίτες έχουν σαν κορυφαία υποχρέωση την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, την προστασία των δασικών εκτάσεων, τη χωροταξική αναδιάρθρωση της χώρας, τον πολεοδομικό σχεδιασμό, την καθιέρωση της συμμετοχής του πολίτη στην πολεοδομική ενεργοποίηση των νέων οικισμών και την προστασία των παραδοσιακών περιοχών - οικισμών και ταυτόχρονα την απαλλοτρίωση της ατομικής ιδιοκτησίας για το κοινό συμφέρον μετά από αποζημίωση σε χρήμα ή σε αντιπαροχή ακινήτου ίσης αξίας.

Για να εκπληρωθεί η παραπάνω υποχρέωση, η Πολιτεία προχώρησε στην εφαρμογή μιας νέας αντίληψης οικιστικής και περιβαλλοντικής πολιτικής, με στόχους αναπτυξιακούς αλλά και αναδιαμόρφωσης του αστικού σχεδιασμού και της χωροταξίας. Έτσι με τον ν. 880/79 και τα εκτελεστικά του διατάγματα, καθώς και με το Ν. 2300/95 θεσμοθετήθηκε η μεταφορά του συντελεστή δόμησης ως μέσω για την προστασία του πολιτιστικού αγαθού. Κύριο μέλημα της προσπάθειας αυτή ήταν η ανάπλαση των υποβαθμισμένων και βεβαρημένων πολεοδομικά αστικών κέντρων και η ευαισθησία για τη διάσωση, συντήρηση και προστασία των αρχιτεκτονικών και καλλιτεχνικών στοιχείων διατηρητέων κτιρίων και παραδοσιακών οικισμών.

Ειδικότερα ο θεσμός της ΜΣΔ. κατά την περίοδο της 20χρονης εφαρμογής του, όσον αφορά στα ακίνητα με διατηρητέα κτίρια και στα ρυμοτομούμενα ακίνητα, δημιούργησε κίνητρα και δυνατότητες διάσωσης της πολιτιστικής - αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, χωρίς δαπάνη του Δημοσίου, με αντικατάσταση της υποχρέωσης για αποζημίωση των ιδιοκτητών με αντάλλαγμα τον τίτλο μεταφοράς συντελεστή δόμησης.

Ο Ν. 880/1979 σε βασικές του ρυθμίσεις κρίθηκε αντισυνταγματικός από το ΣτΕ (Ολ. ΣτΕ 1071/94) αφού εφαρμόστηκε επί μία δεκαπενταετία, κυρίως γιατί απουσίαζε από τη σύλληψη και την εφαρμογή του η περιβαλλοντική διάσταση του προβλήματος.

Με το Ν. 2300/1995 καταβλήθηκε προσπάθεια επαναοριοθέτησης του θεσμικού πλαισίου με την λήψη υπόψη και της περιβαλλοντικής διάστασης του θέματος. Και αυτού του νόμου όμως βασικές διατάξεις κρίθηκαν αντισυνταγματικές με την απόφαση 6070/96 της Ολομέλειας του ΣτΕ.

Το ΣτΕ κατά τα έτη 1994, 1995 και 1996 παγίωσε τη νομολογία του και έχει έμμεσα σε αδρές γραμμές περιγράψει το συνταγματικώς συμβατό γενικό θεσμικό πλαίσιο, εντός του οποίου έπρεπε να εφαρμόζεται ο θεσμός.

Ειδικότερα, ως προς το ζήτημα ποια πρέπει να θεωρούνται «βαρυνόμενα ακίνητα» έκρινε ότι τέτοια επιτρέπεται να θεωρούνται μόνον εκείνα για τα οποία το Σύνταγμα προβλέπει αντικατάσταση της σε χρήμα αποζημίωσής τους, με την σε είδος αποζημίωση και συνεπώς μόνο τα:

- Ακίνητα με κτίρια που έχουν χαρακτηριστεί διατηρητέα.
- Ακίνητα με ιστορικά μνημεία ή έργα τέχνης.
- Αρχαιολογικοί χώροι.

Όσον αφορά στα ρυμοτομούμενα ακίνητα έκρινε ότι δεν ήταν συνταγματικά επιτρεπτή η δυνατότητα αποζημίωσης των ιδιοκτητών αυτών με παροχή δικαιώματος ανοικοδόμησης σε άλλο ακίνητο, αντί να τους καταβάλλεται χρηματική αποζημίωση.

Μετά την πρόσφατη αναθεώρηση, όμως, του Συντάγματος (άρθρο 17, παρ. 2), σύμφωνα με το οποίο «η αποζημίωση, εφόσον συναινεί ο δικαιούχος, μπορεί να καταβάλλεται και σε είδος, ιδίως με τη μορφή της παραχώρησης άλλου ακινήτου ή της παραχώρησης δικαιωμάτων επί άλλου ακινήτου», η δυνατότητα αντικατάστασης της αποζημίωσης με χορήγηση τίτλου Μεταφοράς Συντελεστή Δόμησης είναι συνταγματικώς συμβατή.

Ως προς το ζήτημα σε ποιες περιοχές επιτρέπεται να μεταφέρεται και να υλοποιείται ο συντελεστής δόμησης των βαρυνόμενων ακινήτων, έχει κριθεί ότι αυτό επιτρέπεται μόνο σε ζώνη που καθορίζεται με κανονιστική ρύθμιση έπειτα από εκπόνηση σχετικής μελέτης και αποτυπώνεται σε σχεδιάγραμμα το οποίο δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως μαζί με την πράξη καθορισμού.

Το ζήτημα όμως είναι πως κινήθηκε ο θεσμός της Μεταφοράς του Συντελεστή Δόμησης αυτά τα χρόνια.

Σύμφωνα με τα στοιχεία των αρμοδίων υπηρεσιών του ΥΠΕΧΩΔΕ, η έγκριση ΜΣΔ από βαρυνόμενα ακίνητα κινήθηκε με πολύ αργούς ρυθμούς από το 1981 μέχρι και το 1989, ενώ το 1990 αυξήθηκε κατακόρυφα, με αιχμή το έτος 1992, μετά το οποίο υπήρξε σχετική κάμψη λόγω των αντιδράσεων που άρχισαν να εμφανίζονται κατά το στάδιο υλοποίησης των τίτλων ΜΣΔ, οπότε άρχισε να μειώνεται και το ενδιαφέρον για λήψη τίτλου ΜΣΔ, αντί της σε χρήμα αποζημίωσης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ότι μέχρι τον Μάιο του 1994 εγκρίθηκε η ΜΣΔ μόνο για 7 βαρυνόμενα.

Η έγκριση ΜΣΔ από βαρυνόμενα ακίνητα στα δύο χρόνια εφαρμογής του Ν. 2300/1995 αυξήθηκε κατακόρυφα το 1996, με αιχμή το έτος 1997, μετά το οποίο υπήρξε σχετική κάμψη λόγω αναστολής πραγματοποίησης τίτλων με την εγκύκλιο Ε 5/4.2.1997.

Συνολικά, η μέχρι σήμερα εγκριθείσα επιφάνεια για μεταφορά συντελεστή από βαρυνόμενα ακίνητα ανέρχεται σε 1.169.501,03 τμ περίπου, με ιδιαίτερη συμμετοχή σ' αυτή των βαρυνόμενων ακινήτων των νομών Αττικής (732.434 τ. περίπου), Θεσσαλονίκης (236.906 τμ περίπου) και Καρδίτσας (25.000 τμ περίπου).

Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας, που επηρεάζει όμως το άμεσο περιβάλλον του ωφελούμενου ακινήτου και όχι την ευρύτερη περιοχή, είναι το ποσοστό αύξησης του ισχύοντος συντελεστή δόμησης στο ακίνητο αυτό.

Από σχετική έρευνα προέκυψε ότι σε ορισμένες περιπτώσεις ειδικών κτιρίων ο ισχύων συντελεστής δόμησης αυξήθηκε σημαντικά, όπως π.χ. από το 0,8 έφθασε το 2,4 ή και το 3,00 και σε ορισμένες περιπτώσεις ο ήδη υψηλός συντελεστής δόμησης έφθασε το 5,4· σε μια δε περίπτωση ο συντελεστής δόμησης από 3,6 ξεπέρασε τον αριθμό 6. Είναι φανερό ότι οι λίγες περιπτώσεις αυτές δημιούργησαν το αρνητικό κλίμα κατά του θεσμού της ΜΣΔ, δημιουργώντας (ως ένα βαθμό δικαίως) ότι οι ήδη βεβαρημένες πολεοδομικά περιοχές των πόλεων θα υποβαθμιστούν ακόμα περισσότερο.

Από τα στοιχεία των Π. Δ/των & Υ.Α., που εκδόθηκαν κατ' εξουσιοδότηση του Ν. 880/1979) προκύπτει ότι:

- Ποσοστό 33,3% του συνόλου των πράξεων αφορά την πραγματοποίηση ΜΣΔ για μέγεθος από 1 - 100 τμ.
- Ποσοστό 34,14% αφορά την πραγματοποίηση για μέγεθος από 100 - 250 τμ
- Ποσοστό 19,89% για μέγεθος 250 - 500 τμ.
- Ποσοστό 12,63% αφορά πράξεις για πραγματοποίηση ΜΣΔ 500 τμ και άνω.

Από τα στοιχεία των αποφάσεων, που εκδόθηκαν σε εφαρμογή του Ν. 2300/1995 προκύπτει ότι:

- Ποσοστό 51,45% αφορά πραγματοποίηση ΜΣΔ για μέγεθος από 1 - 100 τμ.
- Ποσοστό 37,95 % αφορά μέγεθος από 100 - 250 τμ.
- Ποσοστό 8,23% αφορά μέγεθος από 250 - 500 τμ.
- Ποσοστό 2,37% αφορά μέγεθος από 500 τμ και άνω.

Από τη σύγκριση των στοιχείων αυτών προκύπτουν τα εξής:

- Κατά το διάστημα της 20χρονης ισχύος του, ο θεσμός της ΜΣΔ είχε μεγαλύτερη εφαρμογή σε ποσοστιαία αναλογία, στην κατηγορία μεγέθους από 50 έως 100 τμ.
- Κατά το διάστημα της δίχρονης εφαρμογής του Ν. 2300/1995 αυξήθηκε σημαντικά το ποσοστό της ανωτέρω κατηγορίας και μειώθηκε σημαντικά το ποσοστό της κατηγορίας μεγέθους από 500 τμ. και άνω.

Έτσι, προκύπτει ότι επετεύχθησαν οι στόχοι του Ν. 2300/1995 με τη θέσπιση ασφαλιστικών δικλίδων, δηλαδή:

- Διασπορά της πραγματοποίησης ΜΣΔ σε μικρά μεγέθη, που δεν θίγουν το άμεσο και το ευρύτερο οικιστικό περιβάλλον.
- Ελαχιστοποίηση των μεμονωμένων ακραίων καταστάσεων, που επέφεραν την επιδείνωση των συνθηκών και όρων διαβίωσης.

Τέλος, η μέχρι την 4.2.1997 εγκριθείσα να μεταφερθεί δομήσιμη επιφάνεια από βαρυνόμενα ακίνητα έχει εμβαδόν 1.169.501,3 τμ από την οποία έχουν υλοποιηθεί 600.000 τμ περίπου, δηλ. ποσοστό 52%.

1.3.2 Σκοποί του νομοσχεδίου (ΜΣΔ) και κατευθυντήριες αρχές

Ο σκοπός του παρόντος σχεδίου νόμου, είναι:

- α) Να προστατέψει την πολιτιστική κληρονομιά και να δώσει κίνητρα στους ιδιοκτήτες των ακινήτων που κρίνονται διατηρητέα για τη διάσωση, ανάδειξη και επανένταξή τους στο ενεργό δομημένο περιβάλλον.

β) Να δοθεί η δυνατότητα απόδοσης στους Ο.Τ.Α. κοινοχρήστων χώρων, όταν αδυνατούν να προβούν στην καταβολή της αποζημίωσής τους.

Με την παρ. 6 του άρθρου 24 του Συντάγματος παρέχεται η δυνατότητα στο νομοθέτη να θεσπίσει ειδικό τρόπο αποζημίωσης, για τους ιδιοκτήτες εκείνους, των οποίων οι ιδιοκτησίες περιορίζονται ουσιωδώς από τη λήψη, εκ μέρους της Πολιτείας, μέτρων για την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος (χαρακτηρισμός ακινήτων : διατηρητέων, έργων τέχνης, ιστορικών μνημείων κλπ).

Με την παρ. 2 του άρθρου 17 του αναθεωρημένου Συντάγματος παρέχεται η δυνατότητα στο νομοθέτη να θεσπίσει για τους ιδιοκτήτες ρυμοτομούμενων εκτάσεων τη δυνατότητα εφαρμογής της διαδικασίας της μεταφοράς σδ. Η δυνατότητα αυτή παρέχεται κατόπιν συναινέσεως του πληττομένου ιδιοκτήτη, και μόνο εφόσον ο οικείος Δήμος βεβαιώνει αδυναμία καταβολής της οφειλομένης αποζημίωσης.

Με το νομοσχέδιο αυτό επαναπροσδιορίζονται οι κατηγορίες των βαρυνόμενων ακινήτων, για έκδοση ονομαστικών τίτλων ΜΣΔ και καθορίζονται οι όροι, περιορισμοί και προϋποθέσεις για την κίνηση και ολοκλήρωση της διαδικασίας μεταφοράς

συντελεστή δόμησης μέχρις ότου αποσβεσθεί η υποχρέωση του κράτους για αποζημίωση.

- Να καθοριστούν τα κριτήρια επιλογής και να προσδιοριστεί το πεδίο εφαρμογής της πραγματοποίησης ΜΣΔ.
- Να περιοριστούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκαλούνται από το προστιθέμενο με την διαδικασία της πραγματοποίησης ΜΣΔ, Συντελεστής Δόμησης.
- Να καθοριστούν οι περιοχές εντός των οποίων υλοποιούνται οι ονομαστικοί τίτλοι ΜΣΔ., προκειμένου να διασφαλιστεί η προστασία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος.
- Να ρυθμιστούν εκκρεμείς υποθέσεις πραγματοποίησης ΜΣΔ στα πλαίσια της χρηστής διοίκησης, της αρχής της διαφάνειας και της δικαιολογημένης εμπιστοσύνης του διοικουμένου προς τις ενέργειες της διοίκησης.

1.3.3 Ορισμοί

- Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) είναι το δικαίωμα του κυρίου να μεταφέρει σε άλλο ακίνητο ή σε άλλη θέση του ίδιου ακινήτου (ωφελούμενο ακίνητο) το δικαίωμα δομήσεως ακινήτου του, το οποίο δεν μπορεί να ασκηθεί σε αυτό, επειδή το ακίνητο είναι βαρυνόμενο (κατά τις διατάξεις του άρθρου 3).
- Η σύσταση του δικαιώματος της προηγούμενης παραγράφου γίνεται με απόφαση του Υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, μετά από γνώμη του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος (ΚΣΧΟΠ), που δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και μεταγράφεται στο αρμόδιο Υποθηκοφυλακείο ή Κτηματολογικό Γραφείο του ακινήτου.
- Ο συντελεστής δόμησης (σδ) που μεταφέρεται, αφαιρείται από το βαρυνόμενο ακίνητο στο διηνεκές. Η αφαίρεση ενεργεί υπέρ και κατά των καθολικών ή ειδικών διαδόχων του κυρίου του ακινήτου και συνοδεύει το ακίνητο ακόμα και στην περίπτωση πρωτότυπου τρόπου κτήσης κυριότητας σε αυτό.
- Με την απόφαση της παρ. 2, προσδιορίζονται οι επιφάνειες που μεταφέρονται από το βαρυνόμενο ακίνητο. Οι επιφάνειες αυτές υπολογίζονται με αφαίρεση

των επιφανειών των κτισμάτων που διατηρούνται, από τις επιφάνειες που μπορούν να πραγματοποιηθούν με βάση τον ισχύοντα σδ της περιοχής του.

1.3.4 Βαρυνόμενα ακίνητα

Η πραγματοποίηση μεταφορά συντελεστή δόμησης γίνεται από ένα κτίριο για το οποίο εκδόθηκε τίτλος μεταφοράς και ονομάζεται «βαρυνόμενο», σε ένα άλλο κτίριο, το οποίο ονομάζεται «ωφελούμενο».

Σύμφωνα με τον Ν. 3044/92, βαρυνόμενα ακίνητα, για τα οποία επιτρέπεται να εκδοθεί τίτλος ΜΣΔ είναι:

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

1.3.5 Τρόπος καθορισμού των ΕΖΥΣ

Η Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ.), Ν. 3044/92, σύμφωνα με τον είναι δυνατή μόνον εντός ΕΖΥΣ, τις οποίες, προκειμένου για τα Πολεοδομικά Συγκροτήματα (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Βόλος και Ηράκλειο) καθορίζει (με γνώμη των οικείων ΟΤΑ) το ΥΠΕΧΩΔΕ, για δε τις άλλες περιοχές (πάντα με γνώμη των οικείων ΟΤΑ), η

Περιφέρεια. Επειδή, όμως, η μεταφορά συντελεστή δόμησης υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις αποτέλεσε (και αποτελεί) «εργαλείο» αντιμετώπισης (μέσω νομιμοποίησής τους) ορισμένων αυθαίρετων αλλαγών χρήσης, τμημάτων κτιρίων που ανεγέρθηκαν νομίμως και είναι άρτια είτε κατά κανόνα είτε κατά παρέκκλιση, με αποτέλεσμα υπέρβαση του συντελεστή δόμησης, εξετάζεται (έπειτα από πρόταση των εμπλεκομένων φορέων) η, για άλλη μία τριετία, η ισχύς των σχετικών διατάξεων του νόμου.

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

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

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

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

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

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

Το προτεινόμενο ποσοστό αύξησης του ισχύοντος σδ της ζώνης (προκύπτει από τα χωροταξικά και πολεοδομικά δεδομένα και τους αναπτυξιακούς στόχους για την περιοχή, όπως η οικιστική ανάπτυξη, τα περιθώρια επιβάρυνσής της, η θέση, η φυσιογνωμία και η ιδιαιτερότητά της, τα δίκτυα υποδομής και ο κοινωνικός εξοπλισμός).

Η πραγματοποίηση του αυξημένου σδ δεν αλλοιώνει την οικιστική φυσιογνωμία της περιοχής.

Οι κοινόχρηστοι χώροι και οι χώροι για την ανέγερση κοινωφελών κτιρίων, όπως προβλέπονται από το σχέδιο μετά την πραγματοποίηση του αυξημένου σδ, επαρκούν για τις ανάγκες της περιοχής.

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

(πηγή: ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΑ ΤΕΕ Τεύχος 2192 - Τρίτη 26 Μαρτίου 2002, Νόμοι, Διατάγματα, Αποφάσεις, Εγκύκλιοι και έγγραφα. Κείμενο: Μπάμπης Βοβός, Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης. Άρθρο: Κενό γράμμα η Μεταφορά του Συντελεστή Δόμησης, Καθημερινή, Real Estate, Τετάρτη, 2 Ιανουαρίου 2008)

2. ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΣΤΗΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

2.1. ΠΟΙΑ ΕΙΝΑΙ Η ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΔΥΝΑΤΗ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΔΙΑΤΑΞΗ ΚΑΙ ΤΟ ΑΡΙΣΤΟ ΕΠΙΠΕΔΟ ΣΕ ΜΙΑΣ ΜΙΚΡΗΣ ΠΟΛΗΣ

«Μια αρχιτεκτονική των αλλαγών δεν μπορεί να περιγραφεί μόνο με κτιριακούς όρους. Είναι πιο πολύ μια αλληλουχία σκέψεων η οποία παίρνει διάφορες μορφές. Υπάρχουν πολλές αρχιτεκτονικές των αλλαγών, πολλοί τρόποι με τους οποίους διακηρύσσεται η αλλαγή...θα ήταν βολικό να σκεφτούμε ότι είναι ευχάριστοι καθησυχαστικοί, θετικοί. Όμως δεν είναι. Μερικές αλλαγές είναι βίαιες και φοβερές, φέρνοντας μαζί τους τον πιο επώδυνο πόνο και την απώλεια. Ένα κτίριο είναι μια μορφή βεβαιότητας. Ο σχεδιασμός μια μορφή ελέγχου. Η αλλαγή - ιδιαίτερα η συνεχής- απαιτεί ασφαλώς βεβαιότητα και έλεγχο...ο σχεδιασμός και η παράδοση είναι συνώνυμα. Και τα δυο υπονομεύονται από τον πόλεμο γιατί αμφότερα χρειάζονται την ασφάλεια του να γνωρίζουν εκ των προτέρων. Το αποτέλεσμα του πολέμου είναι αδύνατο να γίνει γνωστό εκ των προτέρων. Ο Πόλεμος είναι η Αλλαγή στην πιο γυμνή της μορφή».

Lebbeous Woods «War & Architecture»

Η ταχύτερη μεγέθυνση των πόλεων ιδιαίτερα κατά τη μεταπολεμική περίοδο φαίνεται να έχει πραγματοποιηθεί χωρίς την οργανωτική παρέμβαση του κράτους, στηριζόμενη κυρίως στις οικογενειακές στρατηγικές των κατοίκων.

Αντίθετα, στη σημερινή εποχή το φαινόμενο αυτό έχει αντιμετωπιστεί με την εισαγωγή του αστικού σχεδιασμού, όχι μόνο σαν εργαλείο εφαρμογής αλλά και σαν ξεχωριστή επιστήμη, στην ελληνική πραγματικότητα. Ωστόσο, το πρόβλημα που παρουσιάζεται τώρα είναι ότι, στην προσπάθεια να αναπτυχθούν «ορθά» οι πόλεις, δεν λαμβάνονται υπόψη κάποιοι παράγοντες που είναι βασικοί για την υγιή λειτουργία αυτών, όπως η φυσιογνωμία, το κλίμα, τη μορφολογία του εδάφους, η ιστορία και ο ρόλος κάθε περιοχής, ένα πρόβλημα το οποίο δεν παρουσιαζόταν στο παρελθόν, που παρά την έλλειψη σχεδιασμού και προγραμματισμού, οι παραπάνω παράγοντες πληρούνταν είτε εμπειρικά είτε τυχαία (για λόγους εξυπηρέτησης των κατοίκων κάθε περιοχής).

Έτσι από τα πρώτα που αντιλαμβάνεται κανείς στη σύγχρονη πόλη, σε αντίθεση με τις προηγούμενες εποχές, είναι πως πρόκειται για ένα σύστημα που τρέχει πίσω από τις επιταγές άλλων συστημάτων της σημερινής κοινωνίας. Οι πόλεις πλέον κινούνται γύρω από τις εξελίξεις της τεχνολογίας και της οικονομίας, τις οποίες η πόλη δεν μπορεί να προλάβει και που δημιουργούν συνεχώς νέες χωρικές απαιτήσεις με αποτέλεσμα να προκαλείται εξαιρετική δυσκολία χρήσης του χώρου.

Το κλίμα, το σεισμογενές του εδάφους, η γεωμορφολογία, το ύψος των βροχοπτώσεων, η χλωρίδα, η πανίδα κλπ. είναι στοιχεία που εξελίσσονται εξαιρετικά αργά και αποτελούσαν ανέκαθεν τις βασικές σταθερές του πλαισίου - οδηγού κατασκευής του αστικού χώρου.

Η ιστορία της πολεοδομίας έχει δείξει ότι οι πόλεις, στις λιγότερο «εξελιγμένες» εποχές τους, έχουν εκμεταλλευτεί τα φυσικά στοιχεία, δημιουργώντας έτσι ένα υψηλής οικολογικής αξίας περιβάλλον, φιλικό προς τον άνθρωπο. Αντίθετα, η σύγχρονη κοινωνία δεν παίρνει στα σοβαρά τις επιπτώσεις υγείας των κατοίκων και στο περιβάλλον, αλλά προτίθεται αβίαστα να κάνει εκπτώσεις στις κατασκευές, που με τη σειρά τους, το πιθανότερο είναι να εμπεριέχουν κινδύνους για τους χρήστες τους. Έτσι παρατηρείται το φαινόμενο μιας αδιάφορης κοινωνίας που ενώ αναπτύσσονται πολύ υψηλές θερμοκρασίες κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και θα μπορούσε να περιορίσει αυτές τις επιπτώσεις, δεν μειώνει τις πυκνότητες των οικοδομών ενώ οι συντελεστές δόμησης, τα ύψη των κτιρίων και τα ποσοστά κάλυψης των οικοπέδων είναι σε πολύ υψηλά ποσοστά όπως επίσης η χωρητικότητα πολλές φορές ανύπαρκτη.

Αν και το φαινόμενο του αστείου του εκσυγχρονισμού ακολουθεί μέχρι τώρα από τα μεγάλα αστικά κέντρα, χαρακτηριστική είναι πλέον η τάση του μιμητισμού των μικρότερων πόλεων, που ακολουθούν κατά γράμμα την πορεία εξέλιξης των αναπτυγμένων περιοχών. Έτσι παρατηρείται μια σταδιακή υπονόμηση του δομημένου περιβάλλοντος με σκοπό να αποκτηθεί η ασφάλεια που δημιουργεί η εικόνα των μεγαλουπόλεων.

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

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

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

Η πραγματική, ρεαλιστική απάντηση σε μια τέτοια ερώτηση είναι ότι η διάταξη μιας πόλης εξαρτάται από τα ξεχωριστά χαρακτηριστικά αυτής, δηλαδή από το μέγεθός της, το κλίμα της, τη μορφολογία του εδάφους, το υψόμετρο στο οποίο βρίσκεται, την ιστορία της, το ρόλο της στο χώρο. Κι αυτό γιατί κάθε περιοχή έχει τη δική της φυσιογνωμία και τη δική της ταυτότητα. Για παράδειγμα σε μια πεδινή πόλη, μικρού μεγέθους, η οποία εξετάζοντας τα προγραμματικά μεγέθη της θα έχει μία πληθυσμιακή αύξηση, μέσα στα επόμενα δέκα χρόνια, της τάξης του 30% και που υπάρχουν δυνατότητες επέκτασής της περιφερειακά, δεν υπάρχει λόγος να έχει υψηλό συντελεστή δόμησης ή τα κτίρια να έχουν «ψιλόλιγνη» μορφή. Αντίθετα, η πυκνότητα δόμησης της θα πρέπει να είναι χαμηλή, η απόσταση των κτισμάτων, μεταξύ τους, μεγαλύτερη από αυτή που παρατηρείται στις μεγαλουπόλεις και να διατηρεί στο σύνολό της το φαινόμενο της «γειτονιάς» και της διάχυσης. Από την άλλη μεριά, όταν κάνουμε λόγο για πόλεις που βρίσκονται σε μεγάλο ή έστω μεγαλύτερο υψόμετρο, η πυκνότητα δόμησης θα είναι μεγάλη όπως και τα ύψη των κτιρίων, κάτι που είναι δικαιολογημένο αν λάβουμε υπόψη μας κάποιους παράγοντες και κάποια χαρακτηριστικά που διαμορφώνονται στις εν λόγω περιοχές. Τέτοιοι παράγοντες είναι οι καιρικές συνθήκες (ισχυρές βροχοπτώσεις, κρύο), η δυσκολία προσβασιμότητας, οι μικρές δυνατότητες επέκτασης. Έτσι συνήθως αυτές οι πόλεις αναπτύσσονται καθ' ύψος και όχι περιφερειακά. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό παράδειγμα θα μπορούσε να είναι και η περίπτωση των ελληνικών νησιών που εξαιτίας των ισχυρών ανέμων, τα σπίτια βρίσκονται κοντά το ένα στο άλλο, για να ανακόπτεται η πορεία τους.

Ένας άλλος παράγοντας που επηρεάζει άμεσα την αναδιάρθρωση της πολεοδομικής διάταξης μιας πόλης είναι η εξέλιξη του αριθμού των αυτοκινήτων σε αυτή και όλα όσα αυτή η εξέλιξη προϋποθέτει. Είναι γεγονός ότι ζούμε, όπως επιτυχώς επισήμανε ο συγγραφέας Πωλ Μπάραν, στην εποχή της «αυτοκινητοποίησης» της κοινωνίας, της κυκλοφοριακής συμφόρησης δηλαδή, και της μόλυνσης, επιπτώσεις, που έχουν στρέψει με τη μεγαλύτερη επιτυχία την προσοχή του κόσμου στις κοινωνικές

περιβαλλοντικές συνέπειες της αυτοκινητοποίησης. Η αύξηση, λοιπόν, των αυτοκινήτων στις πόλεις και κυρίως στα κέντρα τους, είχε ως συνέπεια την συγκέντρωση του συνόλου των δραστηριοτήτων σε αυτά και το αντίστροφο, με επιπρόσθετα επακόλουθα τα προβλήματα στάθμευσης, κυκλοφορίας και καταπάτησης ή ακόμα χειρότερα περιορισμού του δημόσιου χώρου. Η μεγάλη αυτή κινητικότητα, αύξησε, για λόγους κυρίως εξυπηρέτησης των πολιτών, των υπηρεσιών και κατ' επέκταση της οικονομίας, τα ύψη των κτιρίων (μεγάλη συγκέντρωση λειτουργιών), τους συντελεστές δόμησης, την πυκνότητα δόμησης, τα ποσοστά κάλυψης και μείωσε παράλληλα την ποιότητα ζωής, τα κριτήρια διαβίωσης, την ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος. Το χειρότερο είναι ότι τα αστικά κέντρα αναπτύσσονται γύρω από τους ιστορικούς πυρήνες των πόλεων, και σε συνδυασμό με το παραπάνω φαινόμενο, γίνεται κατανοητό πόσο σημαντική μπορεί να αποβεί η υποβάθμιση των τελευταίων. Ωστόσο, λύσεις μπορούν να δοθούν και σημαντικό είναι ότι στις περισσότερες περιπτώσεις οι λύσεις αυτές είναι κοινές για τις πόλεις που αφορούν. Έτσι ανάλογα με την ένταση των προβλημάτων που δημιουργούνται λόγω των οχημάτων στην εκάστοτε περιοχή, η ρύθμιση και οι αλλαγές των πολεοδομικών όρων και περιορισμών το πιθανότερο είναι να διέπονται από μία διαφορετικότητα και από μία «υποκειμενικότητα», έχοντας όμως κοινό γνώμονα και παρόμοιες κατευθύνσεις.

Το φαινόμενο που παρατηρείται ωστόσο στις μεγαλουπόλεις, δε θα μπορούσε να συγκριθεί με τις παραπάνω περιπτώσεις, δηλαδή με πόλεις μικρότερου μεγέθους, διότι οι ρυθμοί μεγέθυνσης των λεγόμενων μητροπόλεων είναι τόσο μεγάλη και πραγματοποιείται καθημερινά με ταχείς ρυθμούς που ακόμη και δυνατότητες επέκτασης να υπάρχουν, δεν προτιμώνται διότι οι διαδικασίες σχεδιασμού είναι αρκετά χρονοβόρες και απαιτούν κονδύλια που πολλές φορές δεν είναι διαθέσιμα, κι έτσι εφαρμόζονται λύσεις περισσότερο άμεσες και πιο πρακτικές. Αυτή είναι λοιπόν ουσιαστικά η αιτία, για την οποία επικρατεί η εικόνα της άναρχης δόμησης και της ανάπτυξης χωρίς σχεδιασμό ή που ο σχεδιασμός έχει τη συγκεκριμένη μορφή στα μεγάλα αστικά κέντρα. Ωστόσο, πρέπει να αναφερθεί σε αυτό το σημείο ότι η συγκεκριμένη εικόνα δεν είναι κάτι ξένο για τις συγκεκριμένες περιοχές αλλά αντίθετα αποτελεί πλέον την φυσιογνωμία τους, την ξεχωριστή τους ταυτότητα, το χαρακτηριστικό γνώρισμά τους.

Ως εκ τούτου, η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, το Ηράκλειο, η Πάτρα και άλλα μεγάλα αστικά κέντρα συγκεντρώνουν στο σύνολό τους κτίρια τα οποία έχουν μεγάλους συντελεστές και μεγάλα ύψη, βρίσκονται πολύ κοντά το ένα με το άλλο

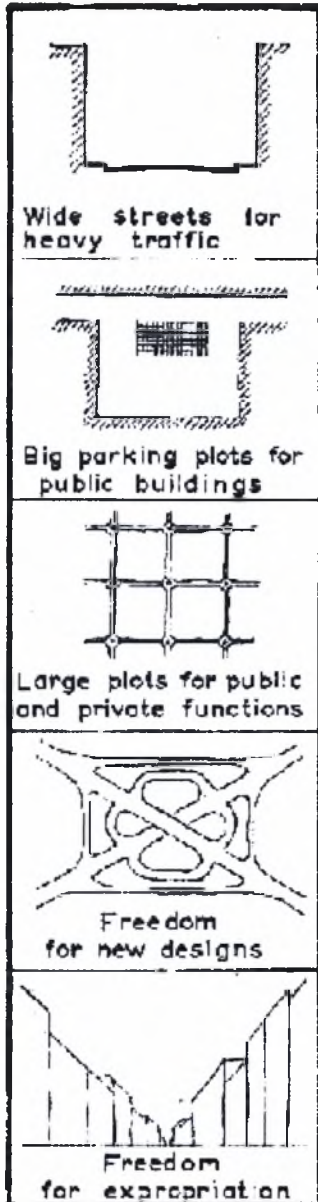
διαμορφώνοντας έτσι περιοχές με υψηλή πυκνότητα, μεγάλα ποσοστά κάλυψης, 70% και πολλές φορές 100%, μικρή ή ανύπαρκτη χωρητικότητα.

Όμως, το ζητούμενο δεν είναι να γίνουν όλες οι πόλεις «Μικρές Αθήνες» για να επιτύχουν την επιθυμητή ανάπτυξη, αλλά να διαμορφώσουν την πολεοδομική τους διάταξη ανάλογα με τις απαιτήσεις της κάθε περιοχής. Επιστρέφοντας λοιπόν, στην περίπτωση των μικρών αστικών κέντρων, των τυπικών ελληνικών πόλεων, που συνήθως έχουν δυνατότητες επέκτασης περιφερειακά και που θα μας απασχολήσουν παρακάτω με την εξέταση της περίπτωσης της Καρδίτσας, η τάση του μιμητισμού πρέπει να αποφευχθεί. Οι πυκνότητες δόμησης θα πρέπει να είναι χαμηλές όπως και το ποσοστό κάλυψης χαμηλό, τα ύψη των κτιρίων μικρά και οι συντελεστές δόμησης σε γενικό βαθμό μικροί, μεγαλύτεροι στο κέντρο και βαθμιαία χαμηλότεροι καθώς κινούμαστε προς τα έξω.

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

Εικόνα 2.1: Η εξέλιξη της σύγχρονης πόλης. Τι χρειάζεται.

THE GROWING CITY

we need

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

Εικόνα 2.2: Η εξέλιξη της σύγχρονης πόλης. Ποια είναι η πραγματικότητα.

we have



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

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

2.2 ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Η πόλη είναι η προβολή μιας κοινωνίας στον χώρο.

Lefebvre

2.2.1 Κοινωνική διάθρωση του συγχρόνου αστικού χώρου

Μέσα από τις κατασκευές του, ο άνθρωπος υπογραμμίζει την παρουσία του στο φυσικό περιβάλλον. Οι πρώτες προσπάθειες είχαν στόχο την άμεση ικανοποίηση των βασικών βιολογικών του αναγκών. Η εξέλιξη και η ποικιλία των κατασκευαστικών μορφών αποδεικνύουν ως προς ποιο βαθμό, ότι κατάφερε να ξεπεράσει το πρώτο στάδιο της επιβίωσης για να φτάσει σε ένα ακόμη πιο κρίσιμο σημείο, στο σημείο δηλαδή να πιστέψει ότι οι δυνατότητες επιλογής για τον καθορισμό των στόχων του είναι άπειρες.

Ο δομημένος χώρος είναι πλέον γνωστό ότι συμπυκνώνει, σηματοδοτεί και οργανώνει αντίστοιχα την εξελικτική, συμβολική και δυναμική μορφή της ανθρώπινης κοινωνίας. Ωστόσο, ο οργανωμένος χώρος δεν ενώνει μόνο αλλά διαμορφώνει ένα πλαίσιο που χωρίζει. Αυτό συμβαίνει γιατί το άτομο είναι αποκομμένο από το φυσικό περιβάλλον. Ενώ στις πρωτογενείς κοινωνίες το κάθε άτομο διατηρεί μία αρμονική σχέση με τη φύση, στις τεχνολογικά αναπτυγμένες κοινωνίες η σχέση αυτή σχεδόν εξαφανίζεται, εξαιτίας των κατασκευών που δημιουργεί και οι οποίες αντιπροσωπεύουν την οργάνωση της ζωής του. Επιπρόσθετα, τα επιμέρους άτομα είναι μεταξύ τους αποξενωμένα γιατί οι ίδιοι οι άνθρωποι στη σύγχρονη κοινωνία απομονώνονται στα σπίτια τους περιορίζοντας την επικοινωνία τους με τα υπόλοιπα άτομα στο ελάχιστο δυνατό. Το γεγονός αυτό έγκειται στο ότι μέσα από την πολυπλοκότητα της κατασκευαστικής δραστηριότητας, το δομημένο περιβάλλον μετατρέπεται σταδιακά σε μία αντιφατική πραγματικότητα, αποτελώντας για τον άνθρωπο ένα χώρο ταυτόχρονα φιλικό και εχθρικό, οικείο και ανοίκειο, αναγνωρίσιμο και ξένο.

Ο άνθρωπος των σύγχρονων αστικών κέντρων βρίσκεται παγιδευμένος μέσα στο όραμα και τις δυνατότητες της τεχνολογικής του υπεροχής. Το σπίτι, ο δρόμος και

παλαιότερα η γειτονιά (χώροι πρωτογενούς κοινωνικοποίησης) έχουν ήδη αλλοιωθεί μετατρέποντας τη γειτονιά σε μια απρόσωπη μάζα από παντός είδους, μορφής, και μεγέθους οικοδομικά μεγαθήρια, όπου το πλαστικό γκαζόν αντικατέστησε το αληθινό, τα υλικά κατασκευής πλέον αποτελούνται από τσιμέντο, σίδηρο και αλουμίνιο και ο τεχνητός φωτισμός αντικατέστησε τον ήλιο.

Επίσης, η τύχη του πολίτη όταν του συμβαίνουν πολύπλοκες και δυσάρεστες καταστάσεις εξαρτάται από τις οικονομικές του δυνατότητες ή από τον αν ο οικείος Δήμος έχει υλοποιήσει κάποιο από τα προγράμματα κοινωνικής υποστήριξης, αποκόπτοντας έτσι τις οποιεσδήποτε επαφές με τους συνανθρώπους γύρω του. Η πόλη με τη μεγάλη της κλίμακα αναγκάζει τις μετακινήσεις με αυτοκίνητο, αποφεύγοντας τις τυχαίες συναντήσεις και τις ευκαιρίες των απλών συνδιαλλαγών.

Η μεγάλη κλίμακα της πόλης, παρόλα αυτά, θα συνεχίζει να αυξάνεται μιας και ο σύγχρονος αστικός χώρος συνεχίζει να διογκώνεται. Η μετακίνηση των αγροτικών μαζών στις πόλεις και η ταχεία μεγέθυνση του αστικού πληθυσμού αποτελεί ήδη ένα πραγματικό κοινωνικό φαινόμενο και τα μεγάλα αστικά κέντρα κάτω από αυτή την ποιοτική μεταβλητή, δεν έχουν πολλά περιθώρια θετικής μετεξέλιξης.

Όλα τα παραπάνω είναι αποτελέσματα της συνεχούς επιθυμίας για ανάπτυξη των αστικών κέντρων, ώστε να προσεγγίσουν την καθ' όλα εξέλιξη των μεγαλουπόλεων (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Πάτρα) και κατ' επέκταση των μητροπολιτικών περιοχών (Λονδίνο, Τόκυο, Νέα Υόρκη), χωρίς ωστόσο να υπάρχει ο ορθός και, σίγουρα όχι, ο απαιτούμενος σχεδιασμός. Ενώ δηλαδή υπάρχει μια θετική και καλοπροαίρετη σκέψη πίσω από τις ενέργειες, οι πραγματοποιημένες δράσεις δεν είναι οι κατάλληλες και η κατάληξη τελικά δεν είναι η ζητούμενη.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίπτωση μιας «νέας πόλης» στη Γαλλία και συγκεκριμένα της πρώτης Νέας Πόλης, της Sarcelles, όπου, αφού η έκταση της αγοράστηκε από το Δημόσιο, κατόπιν οι πολεοδόμοι καθόρισαν τα προγραμματικά μεγέθη και κατέληξαν σε συγκεκριμένα μεγέθη εκτάσεων για κατοικία, εμπόριο, για τους δρόμους, τους χώρους πρασίνου κλπ. Σχεδιάστηκαν τα οικοδομικά τετράγωνα, καθορίστηκαν οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι με αναλογίες επιφάνειας ανά κάτοικο τις πλέον αποδεκτές.

Όταν όμως η πόλη κατοικήθηκε εμφανίστηκαν σοβαρά προβλήματα. Οι κάτοικοι κάθε εθνικότητας και θρησκείας, ένοιωθαν εξαιρετικά άσχημα σε αυτό το περιβάλλον και το κράτος παρά τις εκτεταμένες προσπάθειες δεν μπόρεσε να αποτρέψει τις επιθετικές ενέργειες καθώς και την έντονη αίσθηση μοναξιάς, που πολλές φορές

οδηγούσε σε απόπειρες αυτοκτονίας. Ήταν φανερό, ότι η κοινωνία αυτής της πόλης υπέφερε.

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

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

2.2.2 Αστικά κέντρα και κατοικία

Οι σχέσεις των ανθρώπων στις πόλεις είναι σχέσεις απόστασης.

Durkheim

Η κατοικία, στην Ελλάδα όπως και στις υπόλοιπες χώρες εξελίχθηκε στο ιστορικό γίνεσθαι ανάλογα με την εποχή, τον τόπο, τις κλιματολογικές συνθήκες, τον χαρακτήρα των παραγωγικών δυνάμεων και τα χαρακτηριστικά των κοινωνικών σχέσεων, τη μορφή και τη δομή της οικογένειας, το πολιτιστικό επίπεδο κάθε περιοχής και τα δομικά υλικά. Η εμπορευματοποίηση ωστόσο της κατοικίας διασπά τα στοιχεία που χαρακτήριζαν την παραδοσιακή αγροτική της μορφή, δηλαδή την ενότητά της με το φυσικό περιβάλλον, την εκπλήρωση των άμεσων αναγκών και τη λειτουργική της διάρθρωση.

Η μαζική παραγωγή και η καθ' ύψος δόμηση γενίκευσε για τις μάζες του πληθυσμού ένα νέο τρόπο κατοίκησης, από τη μονοκατοικία στην πολυκατοικία (κύριος τόπος κατοικίας του αστικού πληθυσμού), και ένα νέο τρόπο ενοίκησης, από την ιδιοκτήτη στην ενοικιαζόμενη κατοικία. Στον αστικό χώρο οι παράγοντες που

αυξάνουν ή μειώνουν την κοινωνική, συμβολική ή εμπορευματική αξία της κατοικίας είναι πολλοί, όπως:

α) η θέση της μέσα στο χώρο της πόλης (συννοικία) που καθορίζει συχνά τον τύπο (μονοκατοικία-πολυκατοικία), την ποιότητα και το μέγεθός της,

β) η απόστασή της από το κέντρο,

γ) η γειτνίαση της με ελεύθερους χώρους, με χώρους πρασίνου (πάρκα) ή με χώρους ιδιαίτερης συμβολικής σημασίας (αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία),

δ) η παρουσία κοντά στο χώρο κατοικίας ασυμβίβαστων χρήσεων (οχλούσες βιοτεχνίες, βιομηχανίες),

ε) η ύπαρξη δικτύων τεχνικής υποδομής και κοινωνικού εξοπλισμού,

ζ) το συγκοινωνιακό δίκτυο.

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

Τα άτομα, πλέον, κατοικούν στα τυπικά διαμερίσματα και δεν δένονται συναισθηματικά με τον χώρο κατοικίας τους. Προσαρμόζονται βέβαια στο εμπορευματοποιημένο περιβάλλον και οργανώνουν το χώρο κατοικίας τους και τον τρόπο συμπεριφοράς τους ανάλογα με το χώρο που διαθέτουν την εκάστοτε φορά. Ωστόσο, η εξαναγκαστική αυτή οργάνωση δεν παύει να τους δημιουργεί συναισθήματα αλλοτρίωσης και αποξένωσης. Με αυτό τον τρόπο το άτομο στη σημερινή κοινωνία οδηγείται, μέσα από το πλέγμα των κοινωνικών του σχέσεων, σε πλήρη ανικανότητα για κοινωνική προσέγγιση, την οποία αντικαθιστά με επιφανειακές, επίπλαστες και φευγαλέες συγκινήσεις.

Απ' ότι μπορεί να καταλάβει κανείς καταλήγουμε στο ότι οι αστικοί τόποι δε σέβονται ούτε το φυσικό περιβάλλον αλλά ούτε και τη νοοτροπία του Έλληνα, που

έχει ανάγκη από συνθήκες έντονης κοινωνικής συνάφειας. Η αίσθηση που αποπνέουν είναι εξαιρετικά σημαντική για την καθημερινή ζωή των κατοίκων τους.

2.2.3 Η εικόνα των σύγχρονων αστικών πόλεων στην ελληνική πραγματικότητα και τα ενδεχόμενα κοινωνικά προβλήματα που δημιουργούνται στην προσπάθεια βελτίωσης του ήδη δομημένου περιβάλλοντός τους

Η τυπική ελληνική πόλη επιβεβαιώνει την ανθρώπινη κλίμακα.

Le Corbusier

Η εσπευσμένη μεγέθυνση των ελληνικών πόλεων, οι απρογραμμάτιστες διαδικασίες ανάπτυξης των πόλεων και η χρόνια έλλειψη υποδομών και κοινωνικού εξοπλισμού συνδέονται άμεσα με την αίσθηση που αποπνέει η ίδια η εικόνα του πολεοδομικού ιστού η οποία περιγράφεται με την απουσία ελεύθερων χώρων, την παρουσία πολύ ψηλών κτιρίων ιδιαίτερα στα κέντρα των πόλεων, τους μεγάλους συντελεστές δόμησης και τις υψηλές πυκνότητες δόμησης, τα μεγάλα ποσοστά κάλυψης και την έλλειψη χωρητικότητας καθώς και το αιώνιο πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Το σχήμα αυτό επέτρεψε μεν την ένταξη ευρέων πληθυσμών στην αστική πραγματικότητα, κυρίως μέσω του μειωμένου κόστους των στεγαστικών ευκαιριών, αλλά είχε ως αντίτιμο τη συσσώρευση χρόνιων προβλημάτων που εμποδίζουν, πλέον σοβαρά, την εύρυθμη λειτουργία των πόλεων με βάση τις σύγχρονες απαιτήσεις.

Το φαινόμενο αυτό εντοπίστηκε κυρίως στα μεγάλα αστικά κέντρα του ελληνικού χώρου, αλλά δεν περιορίστηκε σε αυτά. Όπως προαναφέρθηκε η τάση του μιμητισμού ακολουθήθηκε και από τα υπόλοιπα, μικρότερα αστικά κέντρα δικαιολογώντας έτσι τη σημερινή κατάσταση και τα ατάκτως ερριμμένα χαμηλά και πολυώροφα κτίρια.

Τίθεται λοιπόν το ερώτημα για το πόσο εύκολο ή δύσκολο είναι τώρα ποια να βελτιωθεί η εικόνα των ελληνικών πόλεων και του ήδη δομημένου ελληνικού χώρου και τι προβλήματα θα μπορούσε να προκαλέσει μία τέτοια κίνηση. Σίγουρο είναι ότι δεν είναι εύκολο να γκρεμιστούν κατοικίες ή κτίρια άλλων χρήσεων των οποίων η παρουσία είναι ενεργητική στην καθημερινότητα, όταν το κράτος δεν μπορεί να

κατεδαφίσει ούτε τα αυθαίρετα κτίσματα λόγω έντονης διαμαρτυρίας των ενοίκων τους. Όπως γίνεται κατανοητό δεν υπάρχουν πολλά περιθώρια κίνησης της πολιτείας προς αυτή την κατεύθυνση, μπορεί όμως να παρεμβαίνει κανονιστικά και να αλλάξει τους όρους δόμησης που έχουν λίγο ως πολύ διαμορφώσει τη συγκεκριμένη κατάσταση.

Η προώθηση της αειφόρου ανάπτυξης μπορεί να γίνει με τη μείωση των συντελεστών δόμησης και με τον περιορισμό των υψών των κτιρίων στις περιοχές που χρειάζεται και στις περιοχές που οι προαναφερθέντες παράγοντες δεν είναι απαραίτητο να βρίσκονται σε τόσο μεγάλα ποσοστά. Επίσης, η πυκνότητα δόμησης στις περισσότερες περιοχές είναι αρνητικό που είναι τόσο μεγάλη, μιας και τα προβλήματα που προκαλούνται λόγω της ύπαρξής της είναι πολλά (έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και χωρητικότητας, απουσία αστικού πρασίνου, έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα). Ο σωστός και προγραμματισμένος πολεοδομικός σχεδιασμός που θα κινείται παράλληλα με την αστική ανάπτυξη και θα σέβεται τις αρχές της περιβαλλοντικής προστασίας και αναβάθμισης θα δώσει λύση στις μικρές πόλεις, που ασφυκτιούν, και θα βελτιώσει τόσο το μικροπεριβάλλον τους όσο και την ποιότητα ζωής μέσα σ' αυτές.

Το πρόβλημα το προκύπτει σε αυτό το σημείο είναι ότι στην νοοτροπία του Έλληνα δεν γίνονται δεκτές τέτοιες ριζοσπαστικές λύσεις. Το μόνο σίγουρο είναι ότι θα υπάρξουν έντονες αντιδράσεις αρχικά, ιδιαίτερα από τις περισσότερο θιγόμενες τάξεις που δεν θα έχουν προλάβει να εκμεταλλευτούν τα κενά του θεσμικού πλαισίου. Οι παγιωμένες αξίες που επικρατούν στη χώρα μας σχετικά με τα μεγέθη των κτιρίων, κυρίως εκείνων που προορίζονται για κύρια ή ακόμη και δευτερεύουσα κατοικία, καθώς και η οικογενειακές στρατηγικές που ακολουθούνται κατά κόρων στις μικρότερου μεγέθους πόλεις - στις οποίες οι κάτοικοι κατασκευάζουν οικοδομές με πωλητή με την προοπτική, μετά από χρόνια, να χτίσουν πάνω από αυτές κι άλλους ορόφους, για να τις δώσουν ως «προίκα» στα παιδιά τους - είναι δύσκολο να αλλάξουν, χωρίς αυτό βέβαια να σημαίνει ότι δεν μπορεί να συμβεί.

Όπως γίνεται κατανοητό, ένα από τα κυριότερα προβλήματα θα είναι η αντίδραση των κατοίκων και αυτό λόγω των πεποιθήσεων που επικρατούν μέχρι σήμερα και που ο ίδιος ο κρατικός μηχανισμός επικροτεί τόσα χρόνια. Η αντίληψη αυτή ωστόσο πρέπει να αλλάξει και για να γίνει αυτό χρειάζονται τόσο η άσκηση ορθών, άμεσων και βιώσιμων πολιτικών όσο και η παρέμβαση της πολιτείας με εργαλείο της την αυστηρή εφαρμογή των αναθεωρημένων πολεοδομικών πλαισίων.

2.3 ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ, ΕΝΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΠΛΑΤΕΙΩΝ

Κάθε γενιά έχει ανάγκη να καθορίσει τη δική της σχέση με την παγκοσμιοποίηση. Αν κάποιος τοποθετήσει τα σύμβολα για το γεν, το ευρώ και το δολάριο το ένα δίπλα στο άλλο δημιουργείται η λέξη ¥€\$. Η ουσία αυτού του καθεστώτος ¥€\$ έγκειται στο ότι η ισχύς του δημόσιου φθίνει, ενώ του ιδιωτικού αυξάνεται.

Rem Koolhaas

Αν στην παραδοσιακή οργάνωση του χώρου το σπίτι αποτελούσε τον πρώτο και κατεξοχήν τόπο κοινωνικοποίησης του ατόμου, η αυλή και ο δρόμος αποτελούσαν δύο αλληλένδετα στοιχεία του άμεσου οικογενειακού χώρου, προέκταση της ιδιωτικής σφαίρας στη δημόσια.

Πλέον στην πόλη, η κίνηση αποκτά μία διαφορετική διάσταση από αυτή που είχε στον παραδοσιακό αγροτικό χώρο και γίνεται μετακίνηση, με συγκεκριμένο σκοπό και διάρκεια. Ο χρόνος επιταχύνεται κατά τη διάρκεια της ημέρας και στην επιτάχυνση αυτή καθοριστικό ρόλο παίζει η μεταμόρφωση του χώρου σε ουσιαστικό στοιχείο της οργάνωσης του σύγχρονου αστικού χώρου, όπου η ταχύτητα στη μετακίνηση (από τον τόπο κατοικίας στον τόπο εργασίας) αποκτά πρωταρχική, καθοριστική σημασία.

Ο Marshal Berman βλέπει τον δρόμο σαν ένα μικρόκοσμο της ζωής και τη μάχη για τον δημόσιο χώρο σαν την καρδιά της νεωτερικής αναζήτησης: « Έχω καταλήξει στη θεώρηση του δρόμου και της επίδειξης ως κυρίαρχων συμβόλων της σύγχρονης ζωής». (M. Savage και A. Warde, σελ. 244)

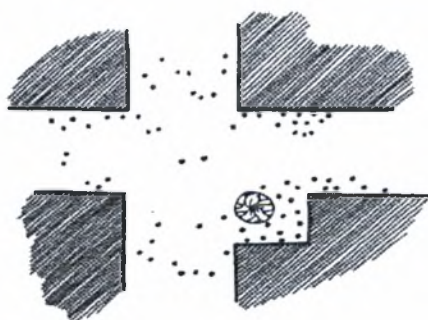
Στα σύγχρονα αστικά κέντρα η λωρίδα που συνορεύει με το δρόμο, το πεζοδρόμιο, έχει μετατραπεί από χώρο πεζών σε χώρο στάθμευσης και λίγες φορές λειτουργεί ως τόπος επικοινωνίας, ενώ η ένταξη της κατοικίας σε ένα σημείο του δρόμου σημαίνει τη διάσπαση της έννοιας της γειτονιάς, την απομόνωση του μέρους από το όλο.

Η ενοποίηση των δημόσιων χώρων, οι πεζόδρομοι και η δημιουργία πλατειών επιτρέπει τη στάση και την επικοινωνία, αυξάνοντας παράλληλα την κοινωνικότητα των ατόμων και επανασυνδέοντας τον ιδιωτικό με τον δημόσιο χώρο. Η δημιουργία στον αστικό χώρο περιοχών αποκλειστικής χρήσης συνάθροισης των πολιτών οδηγεί στην επανένταξη του πεζού σ' αυτόν και δίνει στον δημόσιο χώρο της πόλης ανθρώπινη διάσταση.

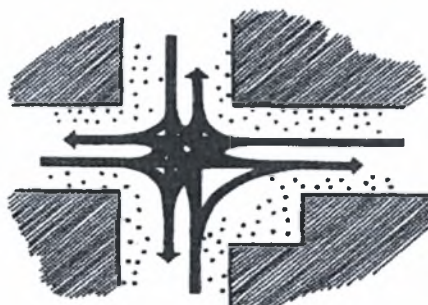
Η απομάκρυνσή, επίσης, των ανθρώπων από τη φύση προκαλεί ψυχοσωματικές ανισορροπίες, απομόνωση, εγκληματικότητα. Η πόλη ανέκαθεν, και σε εντονότερο βαθμό σήμερα, είχε ανάγκη από κατάλληλους και λειτουργικούς δημόσιους χώρους, οι οποίοι θα μεταβάλουν το αστικό τοπίο, θα αναδύουν από το παρελθόν την ιστορία και τον πολιτισμό της και που θα γίνονται ο αγαπημένος τόπος συνεύρεσης ανθρώπων και ομάδων. Στους ελεύθερους χώρους ο ενεργός πολίτης μπορεί να ξαναβρεί τους δεσμούς του με τον ίδιο το χώρο και την πόλη του, να αναδείξει την ταυτότητα και την προσωπικότητά του, να κατανοήσει την έννοια της γειτονιάς του και να προστατέψει τη λειτουργικότητά τους (με ζώνες ήπιας κυκλοφορίας και με πεζοδρόμους), να οργανώσει την κυκλοφορία με τοπικές διαδρομές και τέλος να διεκδικήσει και να αναπλάσει τους αναγκαίους χώρους για αστικά πάρκα, για πολιτιστικές εκδηλώσεις και για επικοινωνία.

Εικόνα 2.3: Επαφές μεταξύ των ανθρώπων στους δημόσιους χώρους

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



easy and pleasant in the past -



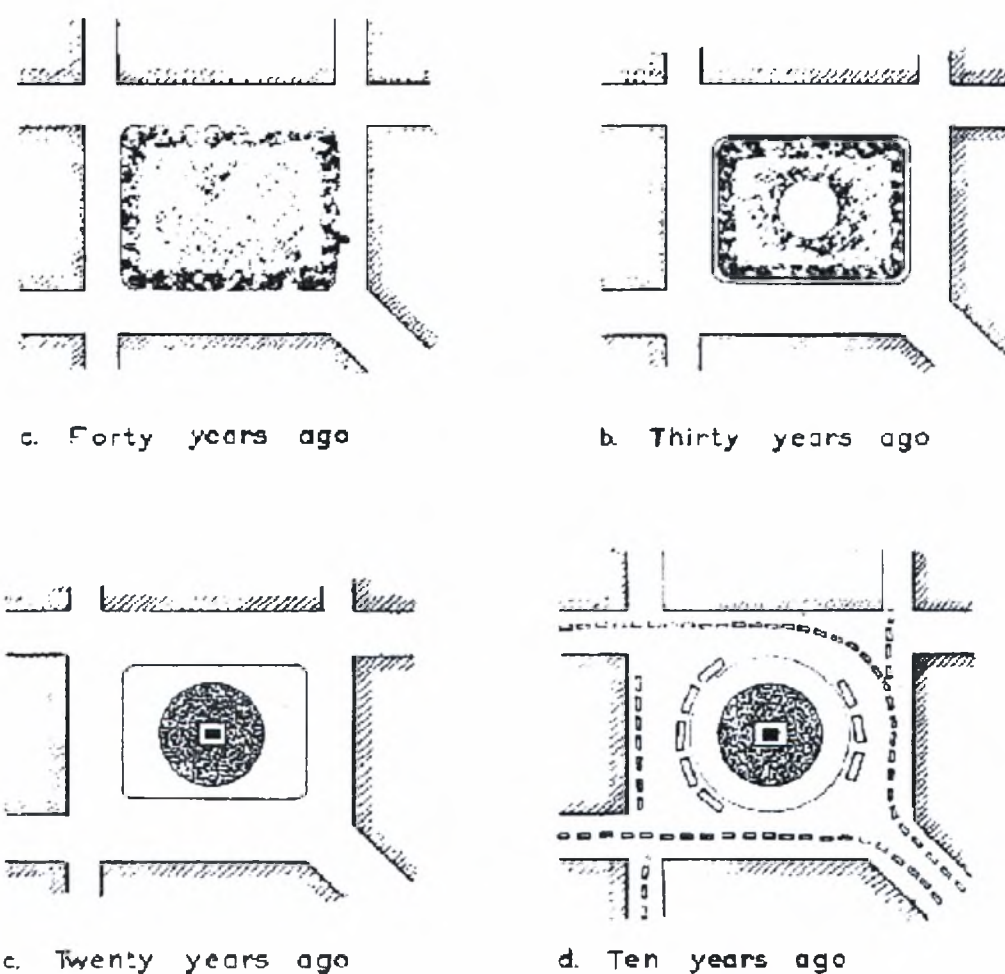
very difficult and dangerous at present.

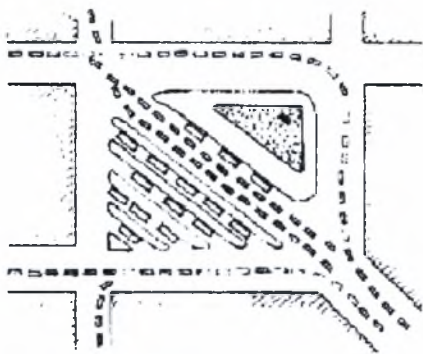
Η χρήση των αυτοκινήτων άλλαξε τη μορφή των σχέσεων μεταξύ των ανθρώπων στους δημόσιους χώρους. Στο παρελθόν οι επαφές ήταν εύκολες και ευχάριστες, τώρα, πολύ δύσκολες και επικίνδυνες.

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

Όμως, η ραγδαία εξάπλωση των πόλεων και των αστικών μετακινήσεων προκαλεί ένα φαύλο κύκλο, όπως η αύξηση της χρήσης των αυτοκινήτων, νέα οδικά δίκτυα, αύξηση και εισαγωγή νέων δραστηριοτήτων. Το αποτέλεσμα που προκύπτει από τα παραπάνω είναι ότι όσο περισσότερες αρτηρίες γίνονται, τόσο περισσότερο αυξάνονται η κυκλοφορία και η συμφόρηση και η τελική έκβαση αυτού του φαινομένου είναι, η υπερφόρτωση του οδικού δικτύου και η καταπάτηση των κοινόχρηστων χώρων να οξύνεται αδιάκοπα. Απαιτείται λοιπόν μια σειρά μέτρων και δράσεων ανάλογα με τους στόχους που θέτει κάθε φορά η κοινωνία.

Εικόνα 2.4: Η ιστορία μιας πλατείας





e. And now

Σήμερα, είναι αισθητή η καταπάτηση του δημόσιου χώρου ενώ η έννοια της πλατείας, με την πάροδο των χρόνων, έχει χαθεί.

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

Η ανεξέλεγκτη και πολλές φορές παράνομη χρήση του αυτοκινήτου μέσα στους στενούς και ανεπαρκείς δημόσιους χώρους των ελληνικών πόλεων (και κυρίως μέσα στα ιστορικά και πυκνοδομημένα κέντρα τους) δυσκολεύει την λειτουργικότητα των οικονομικών δραστηριοτήτων (εμπόριο, τουρισμό, υπηρεσίες κλπ), την προσβασιμότητα στους εκάστοτε προορισμούς, μειώνει την ποιότητα ζωής και υπονομεύει την προστασία του περιβάλλοντος και τη δημόσια υγεία. «Οι πόλεις, άλλωστε, έχουν πολλά κοινά με τα αυτοκίνητα. Ολοένα και περισσότερο, μάλιστα, δείχνουν συχνά να 'μετατρέπονται' σε αυτοκίνητα. Υπάρχουν σκοτεινά μυστήρια εδώ, τα οποία είναι αδύνατο να συλλάβει σήμερα ο άνθρωπος με τη μειωμένη του αντίληψη».- Ράσελ Μπέικερ, *New York Times*, 8 Μαρτίου 1973.

Αντίθετα, ο περιορισμός των μετακινήσεων με Ι.Χ. και η συνειδητή επιλογή των μαζικών μεταφορών, της ποδηλασίας και της πεζοκίνησης σε συνδυασμό με την απαγόρευση διέλευσης των οχημάτων στα κέντρα των πόλεων, τους δακτυλίους, την δημιουργία οργανωμένων και περιαστικών χώρων στάθμευσης, τις εκτεταμένες και ύστερα από σχεδιασμό πεζοδρομήσεις και ενοποιήσεις των δημόσιων χώρων και, τέλος, την αυστηρή προστασία των ήδη υπάρχοντων ελεύθερων χώρων, μπορούν να εξασφαλίσουν την βελτίωση της ποιότητας ζωής και την ουσιαστική ανάκαμψη της οικονομίας.

Παρόλα αυτά, στον ελλαδικό χώρο η αξιοποίηση των δημόσιων χώρων με στόχο τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων των αστικών κέντρων και την αύξηση της πεζής μετακίνησης δεν είχαν τα θετικά αποτελέσματα που προέκυψαν σε άλλες δυτικές πόλεις, κι αυτό εξαιτίας της απουσίας συνολικής πολεοδομικής μελέτης μέσα στην οποία θα εντάσσονταν η ενοποίηση των επιμέρους δημόσιων χώρων

(πλατείες, πεζόδρομοι). Η αποσπασματική παρουσία των επεμβάσεων μαζί με τη συνακόλουθη αναποτελεσματικότητά τους και η απουσία ξεκάθαρων στόχων οδηγούν στις αντιφάσεις καθημερινά στον ελληνικό αστικό χώρο. Έτσι για παράδειγμα στο κέντρο της Αθήνας, οι επιλεκτικές επεμβάσεις με τόνωση κυρίως των εμπορικών δραστηριοτήτων αναψυχής και της ανάδειξης της ιστορικής φυσιογνωμίας, χωρίς παράλληλο προσδιορισμό των όρων δόμησης, των χρήσεων γης, χωρίς κυκλοφοριακές ρυθμίσεις σε συσχετισμό με τους χώρους στάθμευσης, χωρίς πρόβλεψη για τον τρόπο μετακίνησης των κατοίκων προς το κέντρο κλπ., οδηγούν στην αναίρεση των αρχικών στόχων των ενοποιήσεων των δημόσιων χώρων και των πεζοδρομήσεων και επεξηγούν τις αντιδράσεις που προκύπτουν από τη χρήση τους. Αν πράγματι είναι ανάγκη να αυξηθούν και γενικά να αξιοποιηθούν οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι στα κέντρα των πόλεων οι πεζοδρομήσεις και οι ενοποιήσεις μέρους του οδικού δικτύου αποτελεί πολλές φορές τον μόνο τρόπο γι' αυτό. Η απουσία όμως ενός πλαισίου υποστήριξης της λύσης οδηγεί αναπόφευκτα σε μεγαλύτερη υποβάθμιση του συνολικού αστικού χώρου. Για παράδειγμα, η μείωση του θορύβου επιτυγχάνεται σε περιοχές πεζοδρομημένες αλλά πάλι οι αποσπασματικές ενοποιήσεις μεγάλης κλίμακας ορισμένων αστικών περιοχών του ελλαδικού χώρου σε συνδυασμό με τη δημιουργία ανισόπεδων κόμβων, κυρίως λόγω του οικονομικού τους κόστους, ελάχιστα συμβάλλουν στην γενικότερη αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους.

Γίνεται λοιπόν κατανοητό ότι η αλλαγή της χρήσης και η αναδιάρθρωση του χώρου από δρόμο σε πεζόδρομο απαιτεί την αλλαγή συμπεριφοράς τόσο των κατοίκων όσο και της πολιτείας, που πριν τη δημιουργία τους οφείλει να υποβοηθήσει με συγκεκριμένα μέτρα την πεζή μετακίνηση ως εναλλακτικό τρόπο κίνησης στον αστικό χώρο.

2.3.1 Η κατάσταση σήμερα και οι λόγοι που οδηγούν σε αυτή την κατάσταση

Η κατάσταση που επικρατεί λοιπόν σήμερα είναι η τσιμεντοποίηση των ήδη υπάρχοντων δημόσιων χώρων και η δυσκολία επέκτασής τους λόγω της έλλειψης γης. Οι μεγάλοι συντελεστές σε συνδυασμό με την μεγάλη επιφάνεια ιδιοκατοίκησης και τις υψηλές πυκνότητες δόμησης, μειώνουν την χωρητικότητα και κάνουν δύσκολη την προσπάθεια για ενοποίηση του δημόσιου υπαίθριου χώρου, των ελεύθερων χώρων, των χώρων πρασίνου.

Ο αστικός χώρος, είναι ένας χώρος μαζικός, συγκεντρωτικός και θα μπορούσε να ευνοεί την κοινοτική, τη συλλογική, την ομαδική ζωή. Ωστόσο, γεγονός είναι ότι, πλέον, λειτουργεί καταπιεστικά στο σύνολο του με τη βοήθεια της θεσμοποιημένης αρχιτεκτονικής που χρησιμοποιεί ως εργαλεία καταπίεσης την αισθητική και την ηθική του συστήματος.

Σήμερα, παρατηρώντας κανείς τα πάρκα, τις πλατείες και γενικότερα τους κοινόχρηστους υπαίθριους χώρους δεν είναι δύσκολο να συνειδητοποιήσει ότι εκφράζουν κάτι το αντίθετο από αυτό που κυριολεκτικά σημαίνουν. Οι αναπλάσεις των χώρων αυτών οδηγούν στην επικράτηση της τσιμεντένιας αισθητικής, της αισθητικής του αποκλεισμού των ανθρώπων. Οι πλατείες κατασκευάζονται από μαρμάρινες ή άλλες τσιμεντένιες πλάκες, το χώμα καλύπτεται, το πράσινο περιορίζεται, τα δέντρα ελαττώνονται ή εξαφανίζονται. Τα πάντα περιχαράκωνονται στα πλαίσια της κανονικοποίησης, εξοικειώνοντας τους κατοίκους με απαγορεύσεις που σχετίζονται με την ελευθερία των ατόμων στους δημόσιους χώρους. Η πολεοδομία, η αρχιτεκτονική, η χωροταξία, συντελούν στην παραγωγή της εικόνας αυτού του χώρου.

Οι σύγχρονες πόλεις δείχνουν κουρασμένες, ανίκανες να ανταπεξέλθουν στις ανάγκες των κατοίκων τους, θα έλεγε κανείς ότι πάσχουν από αστική εξάντληση. Γι' αυτό και τελευταία γίνεται λόγος για τις αναπλάσεις των υπαίθριων χώρων, τις πεζοδρομήσεις και ό,τι αφορά τις αποκαλούμενες πολεοδομικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των πόλεων.

Στη σύγχρονη κοινωνία, γίνεται πλέον κατανοητό ότι ο αστικός σχεδιασμός, είναι γενικά, η παρέμβαση του πολιτικού συστήματος πάνω στο οικονομικό σύστημα και το αντίστροφο. Τα προβλήματα της πόλης που ζητούν λύση, δεν αφορούν πια την κοινωνική αφομοίωση αλλά τη διαχείριση του συνολικού συστήματος. Οι γειτονιές που κατασκευάζονται, δεν έχουν παρά μόνο δύο θέματα που κυριαρχούν πάνω στο σύνολο: την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και την άνεση μέσα στο σπίτι. Χαρακτηρίζονται δηλαδή από εσωστρέφεια και ατομικισμό και αναιρούν τη δυνατότητα για κοινή δράση, κοινωνικοποίηση. Ο σύγχρονος κόσμος κατασκευάζει μαζί με τις νέες πόλεις, το πεδίο που τον αντιπροσωπεύει ενώ ταυτόχρονα εκφράζει στο χώρο, στην καθαρή γλώσσα της οργάνωσης της καθημερινής ζωής, τη βασική αρχή της αλλοτρίωσης και της καταπίεσης. Η απογοητευτική έλλειψη ιδεών που εμφανίζεται σε όλους τους τομείς της κουλτούρας, της πολιτικής, της οργάνωσης της ζωής, αντικατοπτρίζεται στη σύγχρονη αρχιτεκτονική και πολεοδομία που κάνουν την αποξένωση γεγονός.

Οι πόλεις που παράγονται σήμερα, "εκβιάζουν τη ζωή". Η αξία χρήσης των χώρων έχει παραμορφωθεί και έχει υποταχθεί στην ανταλλακτική αξία. Οι τύποι των αστικών υπαίθριων χώρων αναδύονται μέσα από τις αντιλήψεις και τα πρότυπα πολεοδομικής οργάνωσης και καθημερινής ζωής που επικρατούν σε μια δεδομένη ιστορική εποχή. Ο ρόλος τους μέσα στο πολεοδομικό περιβάλλον εξαρτάται από το χαρακτήρα, τη λειτουργία της πόλης, καθώς και το κοινωνικοπολιτιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αυτή αναπτύσσεται και εξελίσσεται.

Οι πόλεις στην Ελλάδα χαρακτηρίζονται από προβλήματα αιφνίδιας αστικής ανάπτυξης, με αποτέλεσμα την έλλειψη ζωτικών χώρων, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την ατμοσφαιρική μόλυνση, την απουσία χώρων πρασίνου. Η οργάνωση του χώρου της Αγοράς στην αρχαία Αθήνα εξέφραζε την πολυφωνία της δημοκρατικής διακυβέρνησης της πόλης-κράτους. Ο Πλάτωνας αναγνώριζε ότι ένα οργανωμένο τοπίο ήταν συμπαθητικό για τη μάθηση και έδωσε τα πρώτα μαθήματα φιλοσοφίας στην ύπαιθρο. Αντίθετα, οι μεσαιωνικές πόλεις που λειτουργούσαν υπό καθεστώς μοναρχίας, χαρακτηρίζονταν από στενούς δρόμους, περιορισμένες δυνατότητες εγκατάστασης ιδιωτικών ή δημόσιων κήπων, ενώ τα δέντρα σπάνια υπήρχαν σε πλατείες και δρόμους. Στη Γαλλία από τις αρχές του 16ου αιώνα κήποι πλαισίωναν τις μεγάλες επαύλεις. Οι Βερσαλλίες αποτελούσαν την πιο εκθαμβωτική έκφραση της απόλυτης μοναρχίας. Το 17ο αιώνα εμφανίζονται χώροι προορισμένοι για το κοινό, ενώ τα βασιλικά και πριγκιπικά πάρκα ανοίγουν στους πολίτες ορισμένες μόνο μέρες και υπό προϋποθέσεις.

2.3.2 Η πολεοδομική οργάνωση των δημόσιων χώρων στο παρελθόν

Η πολεοδομία γεννήθηκε το 19ο αιώνα ως προσπάθεια "κοινωνικής διευθέτησης" των οικισμών καθώς και των προβλημάτων της εκπαίδευσης, της υγείας, των μεταφορών, κλπ.

Για να αντιληφθούμε το πόσο επηρεάζει τα κτίρια ο περιβάλλον χώρος τους, αρκεί να ανατρέξουμε στους παλιούς παραδοσιακούς οικισμούς και στα οικοδομήματα, που δεν χτίστηκαν ύστερα από επισταμένες μελέτες, αλλά από απλούς ανθρώπους οι οποίοι επέλεξαν τη θέση του οικισμού τους, την τυπολογία και την μορφολογία των κτισμάτων τους, εναρμονισμένα με το φυσικό περιβάλλον. Δηλαδή έλαβαν υπόψη τους την κατεύθυνση των ανέμων, την κίνηση του ηλίου, το ανάγλυφο και το είδος του εδάφους. Θα παρατηρήσουμε δηλαδή ότι οι οικισμοί έχουν χτιστεί σε υπήνεμες πλαγιές

με τα ανοίγματα προσανατολισμένα στο νότο. Πολλές φορές ένα τμήμα της κατοικίας, συνήθως το βορινό, βρίσκεται εν μέρει μέσα στο έδαφος. Επίσης θα παρατηρήσουμε πως με το μέγεθος των ανοιγμάτων, το ύψος των κτιρίων, την επιστέγαση και το είδος των οικοδομικών υλικών και ορισμένες κατασκευές, αντιμετωπίζονται τα προβλήματα της θέρμανσης και του δροσισμού. Το ανάγλυφο του εδάφους διευκολύνει την υδροδότηση αλλά και την αποχέτευση των κτιρίων. Ο οικισμός συνήθως διατρέχεται από ένα ή περισσότερα ρυάκια και στο κέντρο του οικισμού συναντώνται πλατάνια και άλλα ψηλά δέντρα. Η βλάστηση παίζει καθοριστικό ρόλο και επηρεάζει τόσο το κτίριο, όσο και τον περιβάλλοντα χώρο ανάλογα με τη φύση και τη θέση των φυτών και των δένδρων. Δηλαδή παρατηρούμε μία σχεδόν τέλεια περιβαλλοντική απόκριση της παραδοσιακής αρχιτεκτονικής.

Στις σύγχρονες πόλεις και τους οικισμούς ο σχεδιασμός τις περισσότερες φορές έχει πραγματοποιηθεί με τελείως διαφορετικά κριτήρια, από αυτά του βιοκλιματικού σχεδιασμού. Οι περισσότερες σύγχρονες ελληνικές πόλεις απέκτησαν σχέδιο την εποχή του μεσοπολέμου, όπου κυριαρχούσε η ιδεολογία του γερμανικού ορθολογισμού, δηλαδή της απόλυτης γεωμετρίας. Ο Le Corbusier υποστήριζε ότι οι παλιές πόλεις σχεδιάστηκαν από το γάιδαρο, ενώ οι σύγχρονες πόλεις πρέπει να σχεδιάζονται από τον άνθρωπο, που είναι όν νοήμον και γεωμετρικό. Σήμερα αμφισβητείται αν τις καλύτερες πόλεις σχεδίασε ο άνθρωπος ή ο γάιδαρος. Δεν πρέπει να λησμονούμε ότι η περίοδος που σχεδιάστηκαν οι σύγχρονες ελληνικές πόλεις ήταν περίοδος πολιτικά και κοινωνικά δύσκολη (Μικρασιατική καταστροφή, έλευση προσφύγων, έλλειψη πόρων για υποδομές). Έτσι τα κριτήρια ήταν συνήθως κριτήρια αντιμετώπισης εκτάκτων αναγκών. Στις μέρες μας οι πόλεις μπορούν και σχεδιάζονται με διαφορετικά κριτήρια. Από το 1992 (Συνθήκη του Aalborg) εισήχθη η αρχή της αειφόρου ανάπτυξης και οι πόλεις πλέον πρέπει να σχεδιάζονται με κριτήρια που να στοχεύουν και στην προστασία του περιβάλλοντος. Ωστόσο, και στον ήδη υφιστάμενο πολεοδομικό ιστό μπορούν να γίνουν παρεμβάσεις προς αυτήν την κατεύθυνση. Αυτό μπορεί να γίνει με μελέτες κατά την αντικατάσταση ή την επαναχρησιμοποίηση των κελυφών αλλά και με μία διαφορετική αντιμετώπιση του περιβάλλοντος.

Τεράστια σημασία, επίσης, για ένα κτίριο έχει ο ενδιάμεσος μεταβατικός χώρος (buffer space), ανάμεσα στην πόλη και τις δραστηριότητες της και το κτίριο. Ο χώρος αυτός λειτουργεί ως φίλτρο για την ατμοσφαιρική ρύπανση, το θόρυβο και κάθε είδους όχληση. Τέτοιοι χώροι μπορεί να είναι τα προκήπια, ακόμα και οι εξώστες των οικοδομών. Όταν δεν υφίσταται τέτοια δυνατότητα, τη λειτουργία του ενδιάμεσου

χώρου καλείται να καλύψει ο δημόσιος χώρος, που στην προκείμενη περίπτωση γίνεται με ευθύνη του οικείου δήμου.

2.3.3 Οι λύσεις που θα μπορούσαν να δοθούν

Σε μια εποχή που τα προβλήματα μόλυνσης, κυκλοφορίας, στάθμευσης, ανοικοδόμησης κυριαρχούν στην καθημερινή ζωή, δεν μπορεί να αγνοείται το γεγονός ότι η ύπαρξη ελεύθερων χώρων και ειδικότερα πρασίνου βελτιώνουν σημαντικά την ποιότητα ζωής. Η χρήση δεντροστοιχιών και πάρκων στις πόλεις για τον εξωραϊσμό τους και τη βελτίωση των συνθηκών ζωής των κατοίκων τους έχει καταστεί πρωταρχικό μέλημα των πολεοδομών σε πολλές πόλεις του εξωτερικού και έχουν ήδη αναπτυχθεί κινήσεις όπως η "Νέα Πολεοδομία" τις ΗΠΑ. Στην Ελλάδα πάλι χιλιάδες τόνοι τσιμέντου μας κυκλώνουν και παρατηρείται η ριζική καταστροφή του δημόσιου χώρου με πολεοδομικές ρυθμίσεις που έχουν ως σκοπό την εξυπηρέτηση των συμφερόντων ακολουθώντας μια τάση εσωστρεφή, αδιέξοδη και αυτοκαταστροφική. Τα πλακόστρωτα των πεζοδρομίων, των πλατειών και των οδοστρωμάτων λειτουργούν σαν θερμοσυσσωρευτές και το αστικό πράσινο είναι ανύπαρκτο. Η δημιουργία πλατειών ενώ θα έπρεπε να έχει ως προορισμό την υπαίθρια κοινωνική ζωή και την ανταλλαγή, την αναψυχή και την ανάπαυση, αντίθετα προωθεί την αποξένωση, την αλλοτρίωση δημιουργώντας χώρους χαοτικούς, που επιβάλλουν τη σιωπή. Η εικόνα των κοινόχρηστων χώρων αντικατοπτρίζει το χαρακτήρα των πόλεων. Τα δίκτυα των αστικών υπαίθριων χώρων, η πλοκή τους στο δομημένο ιστό των πόλεων και η ένταξή τους στο φυσικό περιβάλλον εκφράζουν και προσδιορίζουν ταυτόχρονα την ταυτότητα των πόλεων. Η κρίση της πολεοδομίας είναι μια συγκεκριμένη κοινωνική και πολιτική κρίση ενώ καθημερινά χάνεται το δικαίωμα στη δημοκρατική χρήση του δημόσιου χώρου.

Η συνταγματική απαγόρευση της τσιμεντοποίησης κάθε αδόμητου χώρου, τα μητροπολιτικά πάρκα και οι «χειρουργικές επεμβάσεις» στις γειτονιές, η αποτροπή της εισόδου αυτοκινήτων στο κέντρο, το φυσικό αέριο σε όλα τα κτίρια, ο αυστηρός έλεγχος καταλυτών και καυσίμων, η δενδροφύτευση όλων των ελεύθερων χώρων, και η αλλαγή του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού θα μπορούσαν να συντελέσουν σε μεγάλο βαθμό στην αποτροπή του φαινομένου της εγκατάλειψης των δημόσιων χώρων και της περιβαλλοντικής υποβάθμισης του μικροκλίματος των πόλεων.

Σε ξένες πόλεις, οι πλατείες, τα πάρκα, οι ελεύθεροι χώροι είναι σε αφθονία και σηματοδοτούν μια εικόνα άνετη και πλούσια, ενώ η χρήση τους από τους κατοίκους είναι έντονη. Η Αθήνα προσφέρει το μικρότερο ποσοστό ελεύθερων χώρων και ακόμη μικρότερα ποσοστά σε φυτεμένους χώρους σε σχέση με την υπόλοιπη Ευρώπη. Η βασική αιτία βρίσκεται «στην εντατική κερδοσκοπική εκμετάλλευση του αστικού χώρου. Σε όλες τις ελληνικές πόλεις επικρατούν απαράδεκτα υψηλοί συντελεστές δόμησης, μεγάλα ύψη κτιρίων, στενοί δρόμοι και ελάχιστοι ακάλυπτοι χώροι. Τα εσωτερικά των οικοδομικών τετραγώνων, που στην Ευρώπη είναι πάρκα, στην Ελλάδα είναι σκουπιδότοποι.

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

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

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

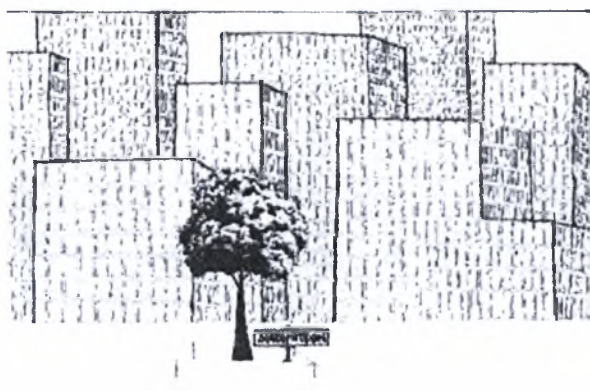
2.4 ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΔΟΜΗΣΙΜΗ ΕΚΤΑΣΗ (ΑΥΞΗΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ)

2.4.1 Η κατάσταση στη σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα

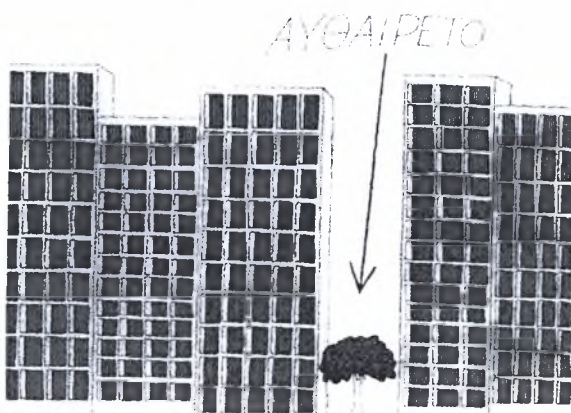
Γεγονός αποτελεί σήμερα ότι το μοντέλο ανάπτυξης της Αθήνας ακολουθείται και από τις υπόλοιπες πόλεις της Ελλάδας. Η εικόνα που παρουσιάζει η πρωτεύουσα είναι η εξαιρετικά πυκνή δόμηση, κάτι το οποίο αποτελεί χαρακτηριστικό γνώρισμα του κέντρου της. Έτσι, σε μια πόλη που κατοικούν περισσότεροι από 4 εκατομμύρια κάτοικοι, στο κέντρο της, το οποίο καταλαμβάνει έκταση 12 τετραγωνικά χιλιόμετρα, κατοικείται από περισσότερα των 250.000 ατόμων. Στο φαινόμενο αυτό οφείλεται στον συνωστισμό που παρατηρείται στη δόμηση, καθώς 3 – 4 κατοικίες προστίθενται κάθε χρόνο στην ήδη κορεσμένη οικιστικά πρωτεύουσα, ενώ την ίδια ώρα οι δημόσιοι, ελεύθεροι χώροι συμπιέζονται. Παράλληλα προβλήματα συνωστισμού παρατηρούνται, τόσο στο οδικό δίκτυο όσο και στη στάθμευση των οχημάτων.

Ωστόσο, η αποκρουστική αυτή εικόνα της Αθήνας έχει αρχίσει να παρατηρείται και στην περιφέρεια, μιας και οι υπόλοιπες ελληνικές πόλεις, ανεξαρτήτου μεγέθους, ακολουθούν το ίδιο μοτίβο αστικής ανάπτυξης. Κοινά χαρακτηριστικά λοιπόν των ελληνικών πόλεων αποτελούν η έλλειψη δημόσιων χώρων, η ανυπαρξία πρασίνου, η πυκνή δόμηση, η ένταση στην εκμετάλλευση του χώρου, η καταστροφή του περιαστικού περιβάλλοντος, το έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα και η ατμοσφαιρική ρύπανση, χαρακτηριστικά καταλυτικά στην ποιότητα ζωής των κατοίκων τους.

Ιδιαίτερα η έλλειψη αστικού πρασίνου στην Ελλάδα αποτελεί ένα μείζον πρόβλημα, όταν ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας έχει θέσει σαν όριο τα 9 τμ πρασίνου ανά κάτοικο, ενώ στην Αθήνα η αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο ανέρχεται μόλις στα 2 τμ, τα οποία δεν εξασφαλίζουν επ' ουδενί ανθρώπινες συνθήκες διαβίωσης στον πληθυσμό, γεγονός ιδιαίτερος ανησυχητικό μιας και η πρωτεύουσα όπως προαναφέρθηκε αποτελεί πρότυπο προς μίμηση για τις υπόλοιπες ελληνικές πόλεις.

Εικόνα 2.5 και 2.6: Σύγχρονες πόλεις και αστικό πράσινο

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



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

Είναι γνωστό ότι οι χώροι πρασίνου δεν ικανοποιούν μόνο τις ανάγκες αναψυχής των πολιτών, αλλά αποτελούν πολύτιμο φίλτρο για τους επικίνδυνους ρύπους, προσφέρουν ηχομόνωση, ενώ βοηθούν το μικροκλίμα της πόλης. Είναι χαρακτηριστικό δε, ότι η δενδροφύτευση κατά μήκος ενός δρόμου μεγάλης κυκλοφορίας μπορεί να μειώσει έως και 30% τους ρύπους που εκπέμπουν τα αυτοκίνητα.

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

Δυστυχώς, η ισχύουσα νομοθεσία, αν και το περιεχόμενό της είναι ικανοποιητικό, δεν εφαρμόζεται όπως θα έπρεπε και έτσι δεν προστατεύει αποτελεσματικά τους πνεύμονες πρασίνου, αφού σε δασικές περιοχές όπου ισχύει απόλυτη απαγόρευση δόμησης, παρατηρείται δόμηση. Η δόμηση αυτή κάποιες φορές αναδρομικά νομιμοποιείται, προσφέροντας τοιουτοτρόπως ένα ακόμη κίνητρο καταπάτησης και αποξήλωσης των δασικών εκτάσεων.

Τίθεται λοιπόν το ερώτημα για το ποιες είναι τελικά οι συνέπειες της παράνομης αυτής δόμησης για τον περιβάλλον, αλλά και για την κοινωνική ζωή. Σίγουρα η έλλειψη σχεδιασμού πόλεως έχει ως αποτέλεσμα την ποιοτική και αισθητική αναρχία, τόσο ως προς τα οικοδομούμενα, όσο και ως προς τους κοινόχρηστους χώρους μιας περιοχής, δρόμους, θέσεις στάθμευσης, πάρκα κλπ.

2.4.2 Προτεινόμενες λύσεις

Αποφασιστική συνιστώσα αυτής της κακής κατάστασης που επικρατεί και της συνολικής υποβάθμισης των πόλεων της ελληνικής πραγματικότητας, αποτελεί το τρίπτυχο «ρυμοτομικά σχέδια – όροι δόμησης - ΓΟΚ» όπως χαρακτηριστικά υποστηρίζει ο πολεοδόμος και αρχιτέκτονας Αθανάσιος Αραβαντινός.

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

Βασικός στόχος για την λύση των παραπάνω προβλημάτων και των όσων αυτά συνεπάγονται είναι η επίτευξη της αειφορίας, η οποία θα πραγματοποιηθεί μόνο εάν αποτελέσει τον βασικό στόχο για τα ρυμοτομικά σχέδια, τους όρους δόμησης και τον ΓΟΚ, με την αντίστοιχη αναβάθμιση, βελτίωση και τροποποίησή τους. Η αειφορία είναι πολύ σημαντική, γιατί χωρίς αυτή τόσο τα μέχρι τώρα άκτιστα οικόπεδα θα

συνεχίσουν να χτίζονται με κακούς όρους δόμησης, όσο και τα παλαιά χαμηλά κτίρια θα αντικαθίστανται από μεγαλύτερα, επιβαρύνοντας έτσι ακόμη περισσότερο το αστικό τοπίο.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την επίτευξη της αειφορίας είναι η ύπαρξη του φυσικού στοιχείου μέσα στις πόλεις. Γεγονός αποτελεί πλέον η αποξήλωση και η εξαφάνιση των φυσικών πόρων (βουνά, δάση, ακτές, ποτάμια, ρέματα, χείμαρροι) οδήγησε σε νομοτελειακές αρρυθμίες και στο μαρασμό της ζωής του αστικού τοπίου. Γίνεται κατανοητό ότι η διατήρηση των φυσικών στοιχείων μιας πόλης είναι αναγκαία όχι μόνο από άποψη της αισθητικής και της αναψυχής που αδιαμφισβήτητα προσφέρουν στους κατοίκους αλλά και για την επιβίωση της ίδιας της πόλης.

Το πράσινο μέσα στις πόλεις είναι ίσως ο πιο καθοριστικός παράγοντας για την επίτευξη της αειφορίας, η έλλειψη του οποίου είναι επίσης καταλυτικής σημασίας για το αισθητικό αποτέλεσμα μιας πόλης. Είναι χαρακτηριστικό ότι η μελέτη της πολεοδομικής σύνθεσης -του τρόπου δηλαδή συνύπαρξης των οικοδομικών όγκων μεταξύ τους ή με τους ανοιχτούς χώρους, κ.ο.κ.- είναι κάτι τελείως παραμελημένη στον τόπο μας και σίγουρα όχι θεσμοθετημένη, ενώ παράλληλα οι συντελεστές δόμησης ολοένα αυξάνονται, η δεντροφύτευση και η κάλυψη των περιορισμένων αδόμητων δημόσιων και ιδιωτικών χώρων με κατάλληλο πράσινο επαφίενται στην ιδιωτική πρωτοβουλία.

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

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

πρασίνου στο οικόπεδό του. Παρακάτω παρουσιάζονται κάποιες επιπλέον πολύ σημαντικές λύσεις για την αύξηση του αστικού πρασίνου στις πόλεις:

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

(Πηγή: Εφημερίδα Καθημερινή, Αρχείο, 5/7/2006,σελ.6, 4 Ιουνίου 2006)

2.5 Αξίες ακινήτων σε σχέση με τον ΣΔ

Το χρηματιστήριο των ακινήτων λειτουργεί ακριβώς όπως και οι υπόλοιπες αγορές. Οι τιμές αγοράς μεταβάλλονται με βάση τις αλλαγές που συντελούνται, όχι μόνο στη ζήτηση αλλά και στο γενικότερο περιβάλλον. Η ιδιαιτερότητα όμως του τομέα των ακινήτων είναι ότι σε γενικές γραμμές οι τιμές εμφανίζουν ακαμψία προς τα κάτω. Στην καλύτερη περίπτωση, οι τιμές μπορεί να παραμείνουν στάσιμες ενώ, σε αντίθετη περίπτωση, παρατηρούνται άλματα στις τιμές των ακινήτων.

Η αγορά γης γίνεται για να καλυφθεί η στεγαστική ανάγκη του αγοραστή, για επιχειρηματική δραστηριότητα, αλλά και απλώς για τοποθέτηση χρημάτων. Στην πρώτη περίπτωση αγοράζει κάποιος οικόπεδο για να κτίσει το σπίτι του ή επαγγελματικό κτίριο για να καλύψει τις ανάγκες της επιχείρησής του· στη δεύτερη περίπτωση αγοράζει για να ανοικοδομήσει κτίριο κατοικιών, γραφείων ή καταστημάτων με σκοπό την υπεραξία από τη μεταπώληση ή την εξασφάλιση εισοδήματος από τη μίσθωσή του και στην τρίτη περίπτωση ο αγοραστής επενδύει με στόχο τη μελλοντική υπεραξία της γης. Και στις τρεις περιπτώσεις υπάρχουν βασικοί παράγοντες που τελικά χαρακτηρίζουν την αγορά επιτυχημένη ή και το αντίθετο.

Η διακύμανση των τιμών των ακινήτων εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, ο σημαντικότερος των οποίων είναι η ίδια η περιοχή. Έτσι, παρατηρείται τις τελευταίες δεκαετίες οι τιμές των ακινήτων στις λεγόμενες προνομιούχες περιοχές να αυξάνονται σημαντικά χρόνο με τον χρόνο. Ένας επίσης βασικός παράγοντας που επηρεάζει τις τιμές των ακινήτων είναι ο περιβάλλον χώρος. Για παράδειγμα, αν πρόκειται για κατοικία που βρίσκεται σε περιοχή με πράσινο ή θέα, τότε η τιμή αυξάνεται με ταχύτερους ρυθμούς (πχ τα προάστια των πόλεων).

Εικόνα 2.7: Η μεγάλη έλευση του πληθυσμού προς τα προάστια



Συνήθως ο πληθυσμός που μετακινείται προς τα προάστια έχει μεγάλο εισόδημα λόγω της μεγάλης αξίας γης των περιοχών αυτών.

(πηγή: <http://www.fandm.edu/levittown>)

Ένας άλλος παράγοντας που ευνοεί την ανοδική εξέλιξη των τιμών των ακινήτων, ιδιαίτερα αυτών που αφορούν κατοικίες είναι το γεγονός ότι μερικά προάστια είναι αυστηρά οικιστικά. Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν το Παλαιό Ψυχικό, η Φιλοθέη, η Εκάλη κλπ., ενώ, όσον αφορά τα εμπορικά ακίνητα, σημαντικότερο ρόλο παίζει η θέση και ιδιαίτερα ο συντελεστής εμπορικότητας της περιοχής. Πάντως, ο νόμος της προσφοράς και της ζήτησης, καθώς και η σπανιότητα των αντικειμένων (στην περίπτωσή μας, των ακινήτων) είναι ένας παράγοντας που δεν πρόκειται ποτέ να εξαιρεθεί από τους κανόνες της κτηματαγοράς.

Η μελέτη των όρων δόμησης που τελικά προσδιορίζουν το πώς θα αναπτυχθεί ένα κτίσμα στο οικοπέδο, το συνολικό μέγεθος της οικοδομής, το επιτρεπόμενο ύψος του κτιρίου, το μέγεθος της επιφάνειας κάθε ορόφου, οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης στην περιοχή (για κατοικίες ή για επαγγελματική στέγη), η απόσταση από ρέμα ή εκκλησία είναι μερικοί από τους πιο σημαντικούς παράγοντες που θα πρέπει να μελετηθούν από τον μηχανικό για να εξασφαλίσει ο αγοραστής ότι, μπορεί να καλύψει τις ανάγκες του σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους, αλλά και ότι το κτίσμα θα αναπτυχθεί σωστά στο οικοπέδο.

Οι χρήσεις γης, συγκεκριμένα, προσδιορίζουν το είδος του κτίσματος και τις χρήσεις του, π.χ., για κατοικία, για γραφεία, για καταστήματα, για αποθηκευτικούς ή παραγωγικούς χώρους. Ο συντελεστής δόμησης τη συνολική επιφάνεια που υπάρχει δυνατότητα να κτισθεί και ο συντελεστής κάλυψης το μέγεθος κάθε ορόφου. Γνωστό, για παράδειγμα, είναι το πρόβλημα που πολλές εταιρείες αντιμετωπίζουν με τις χρήσεις γης στον οδικό άξονα της λεωφόρου Κηφισιάς, όπου μόνο επί της λεωφόρου και σε λίγους ακόμη κεντρικούς δρόμους επιτρέπεται να κτισθούν γραφεία, ενώ σε όλα τα εκατέρωθεν εσωτερικά τμήματα επιτρέπεται μόνο η οικοδόμηση κατοικιών. Αποτέλεσμα αυτού είναι τα λίγα οικοπέδα, που βγαίνουν στην αγορά με χρήσεις γραφείων, να έχουν ιδιαίτερα υψηλές τιμές.

Οι τιμές των οικοπέδων συνδέονται απόλυτα με τους συντελεστές δόμησης της περιοχής. Έτσι εξηγείται γιατί οι τιμές των οικοπέδων στην Εκάλη με συντελεστή δόμησης 0,40 είναι πολύ χαμηλότερες από αυτές της Καλλιθέας με συντελεστές δόμησης από 1,80 ως 2,40, ενώ για τον ίδιο λόγο παρατηρείται μεγάλο εύρος τιμών σε ορισμένες περιοχές. Σύμφωνα με παράγοντες της κτηματαγοράς, όσο μεγαλύτερος είναι ο συντελεστής δόμησης τόσο ακριβαίνει η τιμή του οικοπέδου, ενώ όσο μικρότερος είναι ο συντελεστής δόμησης τόσο αυξάνεται η συμμετοχή της αξίας του οικοπέδου στο τελικό κόστος της οικοδομής.

Συμπεραίνουμε ότι ο συντελεστής δόμησης διαμορφώνει ανάλογα τις τιμές γης και κατ' επέκταση των ακινήτων, αφού σε ορισμένες περιπτώσεις λειτουργεί θετικά και σε άλλες όχι. Όπως προαναφέρθηκε, στο οικιστικό κομμάτι των ακριβών προαστίων, όσο πιο χαμηλός είναι ο συντελεστής δόμησης τόσο υψηλότερη είναι η αξία του οικοπέδου. Αυτό συμβαίνει γιατί, ένας χαμηλός συντελεστής δόμησης απευθύνεται αποκλειστικά και μόνο σε μονοκατοικίες και κατ' επέκταση σε υψηλές τιμές. Αντίθετα, αν σε άλλες οικιστικές περιοχές έχουμε υψηλό συντελεστή δόμησης, τότε η αξία των οικοπέδων πέφτει. Αντιστρόφως, ανάλογα κινούνται τα πράγματα όσον αφορά τις περιοχές με έντονη εμπορική κίνηση. Ένας υψηλός συντελεστής δόμησης σε εμπορικές περιοχές δίνει σαφώς μεγαλύτερη αξία στα διαθέσιμα οικόπεδα.

Επίσης τυχόν ανακοινώσεις για την εξέλιξη μιας περιοχής επηρεάζουν σαφώς τις τιμές των ακινήτων. Μια εξαγγελία για πτώση ή άνοδο των συντελεστών δόμησης, η δημιουργία κάποιου σταθμού μετρό κοντά σε μια περιοχή κτλ. επηρεάζουν ανάλογα και την αξία της περιοχής. Για παράδειγμα στην περιοχή της Πλάκας και του Θησείου παρατηρήθηκε σημαντική άνοδος των τιμών μετά την αναμόρφωσή τους από το κράτος.

3. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ

3.1 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Στο κέντρο της ηπειρωτικής Ελλάδας και στο νοτιοδυτικό τμήμα της Περιφέρειας Θεσσαλίας βρίσκεται ο Νομός Καρδίτσας ο οποίος είναι ο μικρότερος από τους τέσσερις νομούς της περιφέρειας. Απέχει 300 χλμ από την Αθήνα και 200 χλμ από τη Θεσσαλονίκη. Ο Νομός έχει έκταση 2.576 χλμ² και σύμφωνα με την τελευταία απογραφή (2001) έχει 129.536 κατοίκους. Διοικητικά διαιρείται σε 20 δήμους και μια κοινότητα. Συνορεύει στα βόρεια με το Νομό των Τρικάλων, στα νότια με το Νομό της Ευρυτανίας και το Νομό της Φθιώτιδας, στα ανατολικά με το Νομό Λάρισας και στα δυτικά με το Νομό της Άρτας.

Ο Νομός Καρδίτσας καλύπτεται από βουνά στο νότιο και νοτιοδυτικό τμήμα του, ενώ το υπόλοιπο και μεγαλύτερο μέρος του είναι πεδινό. Το κλίμα της περιοχής είναι ηπειρωτικό, κρύο το χειμώνα και ζεστό το καλοκαίρι. Έχει γόνιμο έδαφος και με τα μηχανικά μέσα καλλιέργειας, τα νερά των παραπόταμων και τα αρδευτικά έργα του Μέγδοβα, έγινε από τους πιο παραγωγικούς νομούς της χώρας.

Χάρτης 3.1 και 3.2: Ο Νομός Καρδίτσας



(πηγή: www.karditsa-net.gr, www.e-karditsa.gr)

Η πόλη της Καρδίτσας, είναι σχετικά νέα και βρίσκεται στο δυτικό άκρο του Θεσσαλικού κάμπου. Αποτελεί την πρωτεύουσα του Νομού Καρδίτσας, που αντιστοιχεί εν μέρει στην περιοχή της αρχαίας Θεσσαλιώτιδας, και είναι χτισμένη σε υψόμετρο 110 μ, δίπλα σε παραπόταμο του Πηνειού, ενώ βρίσκεται στο κέντρο της ηπειρωτικής Ελλάδας, γεγονός που ενδεχομένως να δικαιολογεί την ονομασία της. Επιπλέον, αποτελεί μία από τις πλέον αναπτυσσόμενες επαρχιακές πόλεις, κάτι το οποίο την καθιστά το διοικητικό, πολιτιστικό και οικονομικό κέντρο του νομού.

Η έκταση της πόλης είναι 110,086 χλμ.² και ο επίσημος πληθυσμός της σύμφωνα με την απογραφή του 2001 ανέρχεται στις 37.768 κατοίκους. Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται αναλυτικά η ιστορική εξέλιξη του πληθυσμού.

Πίνακας 3.1: Πληθυσμιακή αύξηση της πόλης της Καρδίτσας

Έτος	Πληθυσμός	Αύξηση
1981	27,532	-
1991	30,067	+2,535/+9.21%
2001	37,768	+7,701/+25.61%

Η έκταση που καταλαμβάνει η πόλη είναι σχετικά μικρή με αποτέλεσμα να μπορεί κανείς να πάει στο κέντρο της από οποιοδήποτε σημείο περπατώντας. Σε αυτό συντελεί και το γεγονός ότι έχει διατηρήσει αρκετά από τα πέτρινα και τα νεοκλασικά σπίτια, ενώ παράλληλα το αστικό τοπίο της πόλης χαρακτηρίζεται από τους πολλούς πεζοδρομημένους χώρους και τις πλατείες, που ευνοούν τη σημασία του περίπατου.

Ωστόσο η ραγδαία αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων τα τελευταία χρόνια, οδήγησε στη μεταβολή των κυκλοφοριακών δεδομένων για όλα τα αστικά κέντρα, όπως και για την Καρδίτσα. Μπροστά στις νέες ανάγκες ο Δήμος Καρδίτσας, προχώρησε σε ένα πλαίσιο έργων, παρεμβάσεων και πρωτοβουλιών για την αντιμετώπιση των κυκλοφοριακών ζητημάτων κατόπιν ολοκληρωμένης κυκλοφοριακής μελέτης από επιστημονική ομάδα του Εθνικού Μετσόβειου Πολυτεχνείου. Από το 2004, ξεκίνησε η κατασκευή ενός δικτύου ποδηλατοδρόμων που ολοκληρώθηκε κατά το μεγαλύτερο μέρος του σήμερα, με σκοπό να αποσυμφορηθεί το κέντρο από τα αυτοκίνητα και να δοθεί ένα επιπλέον κίνητρο στους κατοίκους να χρησιμοποιούν το ποδήλατο για τις μετακινήσεις τους. Βασική αρχή της πολιτικής για την κυκλοφορία, ήταν ο έλεγχος της κίνησης των αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης, με τη χρήση ήπιων μέσων μεταφοράς και κυρίως του ποδηλάτου. Έτσι σήμερα η πόλη της Καρδίτσας

διαθέτει ένα δίκτυο, 4 χλμ αστικού και 10 χλμ περιαστικού, ποδηλατοδρόμων και αποτελεί πανελλήνιο παράδειγμα για την προώθηση του ποδηλάτου και της βιώσιμης κινητικότητας.

Εικόνα 3.1 και 3.2: Αεροφωτογραφίες της πόλης της Καρδίτσας επάνω από το Πανσίλυπο και το κτίριο της Δημοτικής Αγοράς αντίστοιχα.



(πηγή: www.karditsa-net.gr, www.e-karditsa.gr)

3.2 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΣΔ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ

3.2.1 Η πολεοδομική οργάνωση της πόλης της Καρδίτσας

Στο κέντρο της πόλης της Καρδίτσας τα τελευταία χρόνια έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές τόσο στο δομημένο περιβάλλον όσο και στους κοινόχρηστους χώρους. Έτσι έχουμε την καθ' ύψος ανάπτυξη της πόλης, με την ανοικοδόμηση μεγάλων οικοδομών με αντιπαροχή στη θέση μικρών κατοικιών και καταστημάτων και την αναπαλαίωση κάποιων αξιόλογων αρχιτεκτονικά κτισμάτων δημοσίου χαρακτήρα (τράπεζες, Νέα Αγορά, Πανσίλυπο). Όλες αυτές οι παρεμβάσεις προκύπτουν από την απότομη ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα (γραφεία, υπηρεσίες, εμπόριο, εστίαση, αναψυχή), που παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια.

Ανάλογες κινήσεις έχουμε και στους κοινόχρηστους χώρους (δρόμους, πλατείες) όπου αναπτύσσονται νέες χρήσεις (πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, παιδότοποι) και που σκοπό έχουν να αναβαθμίσουν το κέντρο της πόλης αισθητικά και να παραχωρήσουν περισσότερο χώρο στον άνθρωπο. Τα κέντρα των πόλεων ωστόσο, έχουν περισσότερο σύνθετο ρόλο. Σε αυτά αναπτύσσεται η κοινωνικότητα του

σύγχρονου ανθρώπου με μαγαζιά εστίασης, αναψυχής, εστίασης του κοινού, εμπορικά. Σε αυτά υπάρχουν χρήσεις, συμπληρωματικές της εκπαίδευσης, γίνεται η βόλτα των κατοίκων και οι χώροι αυτοί καλύπτουν κοινωνικά όλες τις εκδηλώσεις της πόλης και του Νομού. Όπως γίνεται κατανοητό, λοιπόν, χρειάζονται περισσότεροι χώροι και πιο βελτιωμένοι, ενώ για λόγους ρύπανσης κρίνεται απαραίτητη η απομάκρυνση των αυτοκινήτων από το κέντρο.

Οι πολεοδόμοι επεκτείνουν τις πλατείες οι οποίες δεν επαρκούν πλέον λόγω της αστυφιλίας και κατ' επέκταση της μεγάλης πληθυσμιακής έκρηξης που σημειώθηκε τα τελευταία χρόνια. Η ανάπτυξη καθ' ύψος των σύγχρονων αστικών κέντρων, με τους μεγάλους συντελεστές δόμησης που πολλαπλασιάζουν τους ορόφους των κτιρίων (4-5 ορόφους), είχε ως αποτέλεσμα την πυκνοκατοίκησή τους με ότι αρνητικό αυτό συνεπάγεται (ανεπάρκεια κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, υποβάθμιση του περιβάλλοντος, έλλειψη αστικού πρασίνου). Πολλοί κοινόχρηστοι χώροι (Πλατεία Πλαστήρα, Κεντρική Πλατεία, Πλατεία Στρατολογίας, Νέα Αγορά) αναπτύχθηκαν, αναβαθμίστηκαν και αποτελούν, πλέον, πόλο έλξης σε τοπικό και υπερτοπικό επίπεδο.

Οι συντελεστές δόμησης μειώθηκαν στην Α και Β ζώνη από 3,6 και 3,00 αντίστοιχα σε 2,40 και 2,20 το 1988, με σκοπό να αποσυμφορηθεί το κέντρο, μιας και είχαν δρομολογηθεί οι εντάξεις νέων περιοχών στο σχέδιο και θα υπήρχε πολεοδομική γη για επέκταση. Οι πλατείες του κέντρου, των Δικαστηρίων και του Ν. Πλαστήρα ενοποιούνται μέσω πεζοδρόμων (Λ. Δημοκρατίας, Ν. Πλαστήρα), ενώ οι οδοί Σμύρνης, Χατζημήτρου, Βάλβη και Διάκου έχουν πεζοδρομηθεί και έχουν αναπτυχθεί σε αυτές νέες χρήσεις (μπαρ, ταβέρνες, ουζερί, ίντερνετ) μετατρέποντας τις σε στέκια νέων. Σημαντικό είναι, ότι γενικά, υπάρχει μία τάση να κρατηθεί ότι καλό και παλαιό υπάρχει, να διατηρηθεί το ιστορικό κέντρο της πόλης και να γίνει πιο ανθρώπινο το αστικό περιβάλλον.

Όσον αφορά στη βιομηχανική ζώνη, αυτή θεσπίστηκε πρόσφατα, το 1997, σε μια έκταση που απέχει 15km από την πόλη. Οι βιομηχανίες μειώθηκαν αισθητά και υπάρχουν ακόμη κάποια εκκοκκιστήρια βάμβακος που είχαν αναπτυχθεί πριν τη βιομηχανική ζώνη σε άλλες περιοχές (Παλαμάς, Ματαράγκα, Σοφάδες). Γενικότερα, λόγω της γεωγραφικής θέσης του Νομού Καρδίτσας, που την κατατάσσει στις γεωργικές περιοχές, δεν παρατηρείται ιδιαίτερη άνθιση της βιομηχανίας.

Χώροι πρασίνου, που έχουν κατασκευαστεί τελευταία, είναι το Πανσίλυπο (45 στρ.), το Αθλητικό Πάρκο (26 στρ.), η περιοχή της Αγίας Παρασκευής (16 στρ.), η Πλατεία Στρατολογίας (2,50 στρ.), Πλατεία Δημητρίου Λάπα (5 στρ.), Πλατεία

Ακαδημίας (6,5 στρ.) και Πλατεία Λ. Ματζιάρα (7,5 στρ.). Περιαστικό πράσινο αναπτύσσεται κυρίως στα γήπεδα της πόλης (Γήπεδο Καμινάδων - 15 στρ., Γήπεδο Ταυρωπού - 42 στρ., Γήπεδο Φαναρίου - 23 στρ., Παλέρμο - 45 στρ. και Εθνικό Στάδιο 27 στρ.) όπως επίσης και στο Άλσος της Παπαράντζας και στο στρατόπεδο, ενώ πολλές εκτάσεις περιμετρικά της πόλης έχουν παραχωρηθεί για το νοσοκομείο της πόλης και για ανέγερση σχολικών μονάδων.

(πηγή: Χατζής Δημήτρης (2007), προσωπική έκθεση για την ιστορική εξέλιξη της πολεοδομικής οργάνωσης της πόλης της Καρδίτσας)

Χάρτης 3.3: Πολεοδομικός γάρτης της πόλης της Καρδίτσας



(πηγή: www.karditsa_city.gr)

3.2.2 Το καθεστώς καθιέρωσης του συντελεστή δόμησης στην πόλη της Καρδίτσας (βάσει νομοθεσίας ή τυχαίο;)

Το καθεστώς καθιέρωσης του συντελεστή δόμησης στην Καρδίτσα, κάθε άλλο παρά τυχαίο μπορεί να χαρακτηριστεί. Από το 1959 μέχρι και σήμερα οι πολεοδομικές διατάξεις της πόλης έχουν αλλάξει πολλές φορές, όπως αυτό φαίνεται μέσω των ΦΕΚ, και έχουν ορίσει τόσο την σημερινή αστική διαμόρφωση της περιοχής όσο και την πορεία της ανάπτυξής της.

Η Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, 25/02/1959 - αριθμός φύλλου 34 – μεταξύ των άλλων κάνει λόγο «Περί αναθεωρήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου της Καρδίτσας και καθορισμού των όρων και περιορισμών δόμησης των οικοπέδων αυτού». Επίσης καθορίζονται, στο Άρθρο 2, οι όροι και οι περιορισμοί δόμησης των οικοπέδων που περιλαμβάνονται στην συγκεκριμένη επέκταση, όπως επίσης τα ελάχιστα εμβαδά και οι διαστάσεις τους:

Πίνακας 3.2: Όροι κι περιορισμοί δόμησης (ΦΕΚ-1959)

Όροι κι περιορισμοί δόμησης (1959)			
Τομείς (Ζώνες)	Τομέας Α	Τομέας Β	Τομέας Γ
Ελάχιστο πρόσωπο (μ.)	7	8	13
Ελάχιστο βάθος(μ.)	10	12	16
Ελάχιστο εμβαδόν (τμ)	100	150	300

(Ιδία επεξεργασία)

Επιπρόσθετα το οικοδομικό σύστημα του τομέα Α ορίζεται το συνεχές με μέγιστη επιφάνεια κάλυψης της οικοδομής 80% και των Β και Γ το πανταχόθεν ελεύθερων οικοδομών οικοδομικό σύστημα με ποσοστά κάλυψης 70% και 40% αντίστοιχα.

Τέλος, ο μέγιστος αριθμός ορόφων στον τομέα Α ορίζεται στους τρεις με ανώτατο ύψος κτιρίου στα 12 μέτρα και στους τομείς Β και Γ ο μέγιστος αριθμός ορόφων είναι δύο με μέγιστο ύψος οικοδομής τα 8,5 μέτρα. Διαμορφώνεται λοιπόν ο συντελεστής δόμησης των τομέων αυτών ως εξής:

Πίνακας 3.3: Ο σδ ανά τομέα (ΦΕΚ-1959)

Τομείς (Ζώνες)	Συντελεστής Δόμησης (1959)
Τομέας Α	3,40
Τομέας Β	3,00
Τομέας Γ	1,40

(Ιδία επεξεργασία)

Στις 14 Μαρτίου του 1988, στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως - αριθμός φύλλου 228 – αναφέρεται η τροποποίηση των όρων δόμησης του ρυμοτομικού σχεδίου Καρδίτσας, και συγκεκριμένα καταργείται το προκήπιο πλάτους 3 μέτρων στον τομέα Γ του εγκεκριμένου σχεδίου της πόλης το 1959, ενώ ταυτόχρονα τροποποιούνται και οι ισχύοντες συντελεστές δόμησης στους τομείς Α και Β, όπως παρακάτω:

Πίνακας 3.4: Ο σδ ανά τομέα (ΦΕΚ-1988)

Τομείς (Ζώνες)	Συντελεστής Δόμησης (1988)
Τομέας Α	2,40
Τομέας Β	2,20
Τομέας Γ	1,40

(Ιδία επεξεργασία)

Σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι από αυτές οι ρυθμίσεις δεν ισχύουν σε περιπτώσεις που η άδεια έχει εκδοθεί σύμφωνα με το πολεοδομικό διάταγμα της 3/9/1983 (ΦΕΚ 394/Δ) μέχρι και την παρούσα δημοσίευση, αλλά ισχύουν οι παλιές διατάξεις.

Στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, 10/8/1988 - αριθμός φύλλου 589– χαρακτηρίζεται η περιοχή του Δήμου Καρδίτσας, «Ζαχαριώτες» ως πυκνοδομημένη και καθορίζονται τόσο οι χρήσεις όσο και οι νέοι όροι δόμησης. Έτσι, αρχικά, στους οικοδομήσιμους χώρους επιτρέπεται η γενική χρήση κατοικίας και επιβάλλονται στα οικοδομημένα ή μη οικοπέδα της περιοχής προκήπιο πλάτους ενός, δύο και τριών μέτρων. Οι υπόλοιποι όροι δόμησης καθορίζονται ως εξής:

Πίνακας 3.5: Όροι κι περιορισμοί δόμησης για την περιοχή Ζαχαριώτες (ΦΕΚ-1988)

Όροι κι περιορισμοί δόμησης για την περιοχή Ζαχαριώτες (1988)	
Ελάχιστο πρόσωπο (μ)	14
Ελάχιστο εμβαδόν (τμ)	300
Συντελεστής δόμησης	0,80
Μέγιστο ποσοστό κάλυψης	60%
Μέγιστο ύψος κτιρίων (μ)	8,5

(Ιδία επεξεργασία)

Ένα χρόνο μετά, στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, 25/5/1989 - αριθμός φύλλου 323 – εγκρίνεται το γενικό πολεοδομικό σχέδιο του δήμου Καρδίτσας και του οικισμού Καρδίτσομαγούλας. Το σχέδιο αυτό περιλαμβάνει την ενιαία πολεοδομική οργάνωση των οικισμών Καρδίτσας και Καρδίτσομαγούλας με προγραμματικό μέγεθος για την επόμενη πενταετία 35.000 και 4.000 κατοίκων αντίστοιχα.

Καθορίζεται επίσης η επέκταση του σχεδίου πόλης σε εκτάσεις συνολικής επιφάνειας 3.450 στρεμμάτων και τη δημιουργία δεκαπέντε πολεοδομικών ενοτήτων, καθορίζοντας επίσης τις μέσες πυκνότητες και τους μέσους συντελεστές δόμησης σε αυτές, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3.6: Μέση πυκνότητα και μέσος σδ ανά πολεοδομική ενότητα (ΦΕΚ-1989)

Μέση πυκνότητα και μέσος συντελεστής δόμησης ανά πολεοδομική ενότητα		
Πολεοδομική ενότητα	Μέση πυκνότητα Κατ/Ha	Μέσος ΣΔ
I ₁	41	2,45
I ₂	68	1,55
II ₃	63	1,40
II ₄	78	1,65
III ₅	52	1,50
IV ₆	55	1,65
IV ₇	62	1,20
V ₈	72	2,45
V ₉	36	1,20
V ₁₀	30	1,20
VI ₁₁	52	1,45
VI ₁₂	36	1,00

VII ₁₃	68	1,50
VII ₁₄	78	1,60
Καρδίτσομαγούλα VIII ₁₅	25	1,20

(Ιδία επεξεργασία)

Στο ΦΕΚ 594/Δ/23-10-90 εγκρίνεται το πολεοδομικό σχέδιο τμήματος της πολεοδομικής ενότητας III (περιοχή Αγίου Παντελεήμονα) του Δήμου Καρδίτσας (Νομού Καρδίτσας). Στην περιοχή αυτή ορίζεται, αρχικά, ότι στο πρόσωπο των οικοδομημένων ή μη οικοπέδων επιβάλλεται προκήπιο πλάτους δύο, τριών μέτρων και μεταβλητού πλάτους από μηδέν μέχρι τρία μέτρα. Οι λοιποί όροι δόμησης στους τομείς Α και Β ως εξής:

Πίνακας 3.7: Όροι και περιορισμοί δόμησης στους τομείς Α και Β (ΦΕΚ-1990)

Όροι κι περιορισμοί δόμησης (1990)			
Τομείς (Ζώνες)	Τομέας Α		Τομέας Β
Ελάχιστο πρόσωπο (μ)	15		15
Ελάχιστο εμβαδόν (τμ)	500		500
Συντελεστής δόμησης	Για το τμήμα του οικοπέδου ≤ 300 μ	Για το τμήμα του οικοπέδου > 300 μ	0,30
	0,60	0,30	
Ποσοστό κάλυψης	40%		30%
Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίου (μ)	7,50		4

(Ιδία επεξεργασία)

Δύο χρόνια, μετά σύμφωνα με το ΦΕΚ 498/Δ/29-05-1992 τροποποιούνται ξανά οι όροι δόμησης της συνοικίας του Αγίου Παντελεήμονα όσον αφορά το ύψος, το οποίο καθορίζεται στα 8,60 μ, ενώ στις 23-10-1993 στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, αριθμός φύλλου 132, εγκρίνεται το πολεοδομικό σχέδιο τμήματος της πολεοδομικής ενότητας VI₁₂ (περιοχή Αγίου Νικολάου) του Δήμου Καρδίτσας. Εδώ, λοιπόν, καθορίζεται ότι στο πρόσωπο των οικοδομημένων ή μη οικοπέδων επιβάλλεται προκήπιο πλάτους δύο μέτρων και μεταβλητού πλάτους από μηδέν έως δύο μέτρα. Τα ελάχιστα όρια εμβαδού και προσώπου και οι λοιποί όροι δόμησης ορίζονται κατά τομείς III_α και VI_α ως εξής:

Πίνακας 3.8: Όροι κι περιορισμοί δόμησης περιοχής Αγίου Νικολάου (ΦΕΚ-1992)

Όροι κι περιορισμοί δόμησης περιοχής Αγίου Νικολάου (1992)		
Τομείς (Πολεοδομικές ενότητες)	Τομέας III _α	Τομέας VI _α (επέκταση)
Ελάχιστο πρόσωπο (μ)	13	13
Ελάχιστο εμβαδόν (τμ)	300	300
Συντελεστής δόμησης	1,2	0,80
Ποσοστό κάλυψης	70%	50%
Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίου (μ)	7,50	7,50

(Ιδία επεξεργασία)

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 908/Δ/2-09-1994, εγκρίνεται η πολεοδομική μελέτη αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως της Καρδίτσας, σύμφωνα με το οποίο επιβάλλεται στα οικοδομημένα ή μη οικόπεδα του αναθεωρημένου σχεδίου προκήπιο ενός, δύο, τριών και τεσσάρων μέτρων ενώ τα όρια των τομέων (ζωνών) παραμένουν τα ίδια, όπως είχαν σύμφωνα με το σχέδιο του 1959. Οι λοιποί όροι δόμησης διαμορφώνονται ως εξής:

Πίνακας 3.9: Όροι και περιορισμοί δόμησης (ΦΕΚ-1994)

Όροι και περιορισμοί δόμησης (1994)			
Τομείς (Ζώνες)	Τομέας Α	Τομέας Β	Τομέας Γ
ΣΔ	2,4	2,2	1,4
Μέγιστη κάλυψη	70%	70%	70%
Μέγιστο ύψος κτιρίων (μ)	21	18	14
Ελάχιστο εμβαδόν (τμ)	250	300	300
Ελάχιστο πρόσωπο	2,4	2,2	1,4

(Ιδία επεξεργασία)

Στο ΦΕΚ 1060/Δ/13-10-1994, εγκρίνεται η πολεοδομική μελέτη του ρυμοτομικού σχεδίου της πολεοδομικής ενότητας «Καμινάδων», στην πόλη της Καρδίτσας. Όλη η περιοχή ορίζεται σαν ένας τομέας όρων δόμησης και περιορισμών και καθορίζονται οι παρακάτω όροι δόμησης:

Πίνακας 3.10: Όροι κι περιορισμοί δόμησης της περιοχής Καμινάδων (ΦΕΚ-1994)

Όροι κι περιορισμοί δόμησης της περιοχής Καμινάδων (1994)	
Ελάχιστο πρόσωπο (μ)	14
Ελάχιστο εμβαδόν (τμ)	300
Συντελεστής δόμησης	0,80
Μέγιστο ποσοστό κάλυψης	60%
Μέγιστο ύψος κτιρίων (μ)	8,60
Μέγιστος αριθμός επιτρεπόμενων ορόφων	2
Προκήπιο οικοδομημένων ή μη οικοπέδων (πλάτος σε μέτρα)	1, 1,5, 2 και 3

(Ιδία επεξεργασία)

Στο ΦΕΚ 715/Δ/5-07-1996, γίνεται η έγκριση της πολεοδομικής μελέτης τμήματος των πολεοδομικών ενοτήτων Ι₂, VII₁₃, VII₁₄ της περιοχής Καμινάδων του Δήμου Καρδίτσας, σύμφωνα με το οποίο οι παραπάνω πολεοδομικές ενότητες Ι₂ και VII₁₄ θεωρούνται πυκνοδομημένες, επιβάλλονται προκήπια, στα οικοδομημένα ή μη οικόπεδα τη περιοχής αυτής, πλάτους ενός, δύο και τριών μέτρων και καθορίζονται οι όροι δόμησης όπως παρακάτω:

Πίνακας 3.11: Όροι κι περιορισμοί δόμησης της περιοχής Καμινάδων (ΦΕΚ-1996)

Όροι κι περιορισμοί δόμησης της περιοχής Καμινάδων (1996)			
Τομείς (Πολεοδομικές ενότητες)	Τομέας IV ₁	Τομέας IV ₂	Τομέας IV ₃
ΣΔ	0,80	0,80	0,80
Μέγιστη κάλυψη	60%	60%	60%
Μέγιστο ύψος κτιρίων (μ)	8,60	8,60	8,60
Ελάχιστο εμβαδόν (τμ)	250	200	300
Ελάχιστο πρόσωπο	12	10	14

(Ιδία επεξεργασία)

Τέλος, στο ΦΕΚ 868 τεύχος Δ, της 11-8-05, δημοσιεύτηκε η απόφαση του Υφυπ. ΠΕΧΩΔΕ με την οποία τροποποιείται το Γ.Π.Σ των οικισμών Καρδίτσας-Καρδίτσομαγούλας του δήμου Καρδίτσας με την επέκταση των ορίων του Γ.Π.Σ, το οποίο περιλαμβάνει την ενιαία πολεοδομική οργάνωση των οικισμών Καρδίτσας-

Καρδιτσομαγούλας για την εξυπηρέτηση του εκτιμώμενου πληθυσμού 72.000 και 10.500 κατοίκων αντίστοιχα με:

- Την επέκταση των ορίων της πολεοδομικής ενότητας VIII₁₅ και τη διαίρεσή της σε δύο πολεοδομικές ενότητες VIII₁₇ και VIII₁₈.
- Την επέκταση τμήματος της πολεοδομικής ενότητας III₅ στην περιοχή «Άγιος Παντελεήμων» και την αναρίθμηση του σε αυτοτελή Π.Ε III₁₅.
- Την επέκταση των ορίων των πολεοδομικών ενότητων V₉, IV₇, III₅, II₃, VII₁₃, VI₁₂.
- Την δημιουργία νέας πολεοδομικής ενότητας III₁₆
- Τον προσδιορισμό της πυκνότητας και του μέσου συντελεστή δόμησης κατά τμήματα πολεοδομικών ενότητων, όπως αναφέρονται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3.12: Μικτή Πυκνότητα και Μέσος ΣΔ κατά τμήματα πολεοδομικής ενότητας (ΦΕΚ-2005)

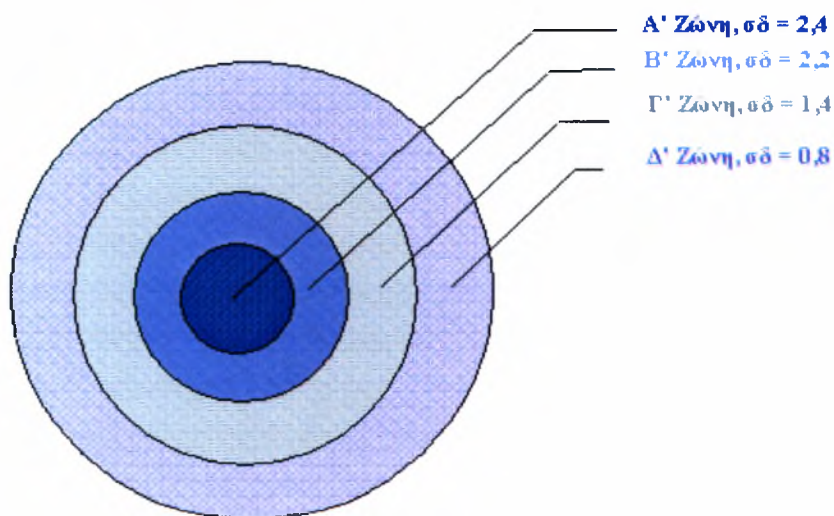
Πολεοδομική Ενότητα	Μικτή Πυκνότητα d (κατ/Ha) και Μέσος Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ) κατά τμήματα πολεοδομικής ενότητας (2005)															
	Τμήμα Α		Τμήμα Β		Τμήμα Γ		Τμήμα Δ		Τμήμα Ε		Τμήμα Ζ		Τμήμα Η		Τμήμα Θ	
	ΣΔ	d	ΣΔ	d	ΣΔ	d	ΣΔ	d	ΣΔ	d	ΣΔ	d	ΣΔ	d	ΣΔ	d
I 1	2,4	200	2,2	195	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
I 2	-	-	2,2	195	1,4	170	-	-	-	-	0,8	133	-	-	0,6	114
II 3	-	-	2,2	195	1,4	170	-	-	-	-	0,8	133	-	-	0,6	114
II 4	-	-	2,2	195	1,4	170	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
III 5	-	-	-	-	-	-	1,2	160	-	-	0,8	133	-	-	0,6	114
IV 6	-	-	2,2	195	1,4	170	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IV 7	-	-	-	-	1,4	170	-	-	-	-	0,8	133	-	-	0,6	114
V 8	2,4	200	2,2	195	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V 9	-	-	-	-	1,4	170	-	-	-	-	0,8	133	-	-	0,6	114
V 10	-	-	2,2	195	1,4	170	-	-	-	-	0,8	133	-	-	0,6	114
VI 11	-	-	2,2	195	1,4	170	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
VI 12	-	-	-	-	-	-	1,2	160	-	-	0,8	133	-	-	0,6	114
VII 13	-	-	-	-	1,4	170	1,2	160	-	-	0,8	133	-	-	0,6	114
VII 14	-	-	2,2	195	1,4	170	-	-	-	-	0,8	133	-	-	0,6	114
III 15	-	-	-	-	-	-	-	-	1,0	148	-	-	-	-	0,6	114
III 16	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,7	124	-	-
VIII 17	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	133	-	-	0,6	114
VIII 18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0,8	133	0,7	124	0,6	114

(Ιδία επεξεργασία)

3.3 ΟΙ ΖΩΝΕΣ ΤΟΥ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗ ΔΟΜΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΧΩΡΙΖΕΤΑΙ Η ΠΟΛΗ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ

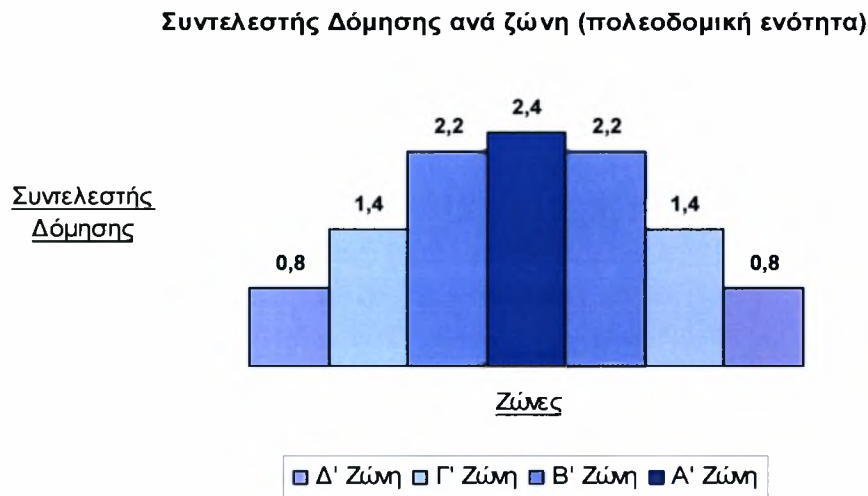
Η διάταξη του συντελεστή δόμησης στην πόλη της Καρδίτσας ακολουθεί το μοτίβο των ομόκεντρων κύκλων. Χωρίζεται, λοιπόν, ουσιαστικά σε τέσσερις ζώνες και οι περιοχές που βρίσκονται μέσα στην κάθε ζώνη έχουν κοινό συντελεστή δόμησης. Η Α' ζώνη, η οποία περιλαμβάνει το κέντρο της Καρδίτσας, έχει συντελεστή δόμησης 2,4, ενώ η περιοχή που εξαπλώνεται περιμετρικά της τελευταίας, δηλαδή η Β' ζώνη έχει συντελεστή δόμησης 2,2. Η αμέσως επόμενη ζώνη (Γ') έχει συντελεστή 1,4 και τέλος οι περιοχές που αποτελούν την τέταρτη (Δ') ζώνη έχουν συντελεστή δόμησης 0,8. Στα παρακάτω διαγράμματα φαίνεται η σταδιακή διαβάθμιση του συντελεστή δόμησης ανά ζώνες.

Σχήμα 3.1: Ο υφιστάμενος σδ, ανά ζώνη, στην πόλη της Καρδίτσας



(Ιδία επεξεργασία)

Διάγραμμα 3.1: Ο υφιστάμενος σδ, ανά ζώνη, στην πόλη της Καρδίτσας



(Ιδία επεξεργασία)

3.4 ΈΡΕΥΝΑ ΠΕΔΙΟΥ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ

3.4.1 Τα αποτελέσματα της έρευνας πεδίου

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

Ωστόσο, ο ουσιαστικός στόχος του ερωτηματολογίου είναι να καταγράψει τις στάσεις, τις αντιλήψεις και τις απόψεις τόσο των πολιτών που κατοικούν στον Νομό Καρδίτσας, όσο και κάποιων που γνωρίζουν την πόλη, σχετικά με την επίδραση του συντελεστή δόμησης στην αστική ανάπτυξη της πόλης και την ανάδειξη πολιτικών, δράσεων και παρεμβάσεων για την βελτίωση της εικόνας και της λειτουργικότητάς της. Το ερωτηματολόγιο παρατίθεται στο παράρτημα της εργασίας.

Η δομή των ερωτηματολογίων που χρησιμοποιήθηκαν στην ερευνητική διαδικασία ακολουθεί κάποιες βασικές κατευθύνσεις για τη διευκόλυνση σύνοψης σαφών και τεκμηριωμένων συμπερασμάτων. Αποτελείται από δεκαεννέα ερωτήσεις,

από τις οποίες οι πρώτες εννιά αφορούν τις απόψεις των ερωτώμενων για την ήδη υπάρχουσα πολεοδομική διάταξη της πόλης, ενώ οι υπόλοιπες δέκα αφορούν σε πιθανά σενάρια αλλαγής κάποιων όρων και περιορισμών δόμησης, όπως επίσης και την σημασία αυτών των αλλαγών για την αστική εξέλιξη της πόλης της Καρδίτσας. Επιπρόσθετα, οι ερωτήσεις είναι κλειστού τύπου και δεν απαιτούν αιτιολόγηση, χωρίς αυτό να είναι απαγορευτικό για τους ερωτώμενους να κάνουν κάποιο σχόλιο αν το επιθυμούν.

Τελικώς, συμπληρώθηκαν 80 ερωτηματολόγια σε διαφορετικές ημέρες και σε διαφορετικά μέρη της πόλης με σκοπό να είναι όσο το δυνατό περισσότερο αντιπροσωπευτικό το δείγμα των ερωτώμενων. Στη συνέχεια έγινε εισαγωγή και επεξεργασία των απαντήσεων στο λογιστικό φύλλο Excel (Microsoft). Στην επόμενη ενότητα ακολουθεί η λεπτομερής παρουσίαση της επεξεργασίας αυτής των ερωτηματολογίων.

3.4.2 Στατιστικά στοιχεία ερωτηθέντων

3.4.2.1 Φύλο Ερωτηθέντων

Όσον αφορά το φύλο των ερωτηθέντων το 46% ήταν γυναίκες και το 54% άντρες, γεγονός που δείχνει ότι αν και δεν έγινε προεπιλογή των ερωτώμενων, η κατανομή των τελευταίων στα δύο φύλα είναι αρκετά ισορροπημένη.

Διάγραμμα 3.2: Το φύλο των ερωτηθέντων



(Ιδία επεξεργασία)

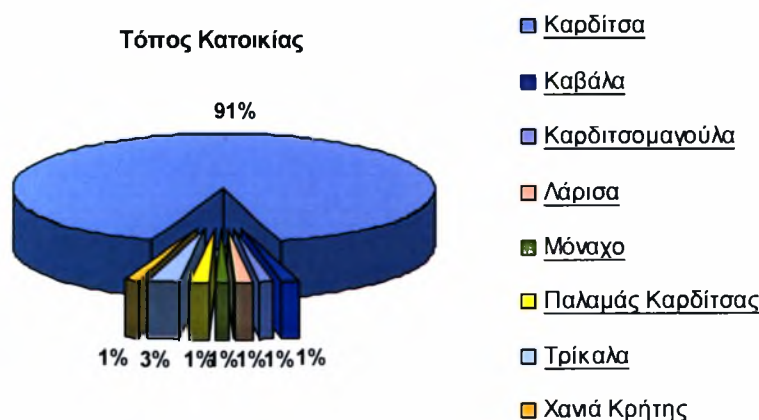
3.4.2.2 Τόπος Κατοικίας

Πολύ σημαντικό είναι ότι το 91% των ερωτώμενων είναι κάτοικοι της πόλης, ποσοστό που διασφαλίζει μια εμπειριστατωμένη άποψη για το πώς βιώνουν οι κάτοικοι

την κατάσταση της πόλης και για το πώς ή και κατά πόσο θα ήθελαν να βελτιωθεί η εικόνα και η λειτουργικότητα της πόλης. Παρόλα αυτά, εξίσου σημαντικές είναι και οι απόψεις των πολιτών, που προσωρινά δουλεύουν ή κατοικούν στην Καρδίτσα, ενώ κατάγονται από άλλες περιοχές, διότι με τις απαντήσεις τους διαμορφώνεται, παράλληλα με την άποψη τους για την πόλη, και μια συγκριτική εικόνα ανάμεσα στην Καρδίτσα και τις πόλεις όπου βρίσκεται η μόνιμη κατοικία τους.

Αναλυτικότερα, οι απαντήσεις που δόθηκαν από τους ερωτώμενους, που κατάγονται από την Καρδίτσα (91%), την Καρδίτσομαγούλα (1%), τον Παλαμά Καρδίτσας (1%), την Λάρισα (1%), τα Τρίκαλα (3%), την Καβάλα(1%) και τα Χανιά Κρήτης(1%), είναι στο σύνολό τους οι σύμφωνες, δηλαδή ότι η πυκνότητα δόμησης είναι αυξημένη, ο συντελεστής δόμησης μεγάλος και ότι θα προτιμούσαν τα χαμηλά κτίρια για την πόλη της Καρδίτσας. Ιδιαίτερη σημασία έχουν και οι απαντήσεις που καταχωρήθηκαν από τον ερωτώμενο που ζει μόνιμα στο Μόναχο, με καταγωγή από την πόλη της Καρδίτσας, ο οποίος αν και προτιμά, γενικώς, την ύπαρξη υψηλών κτιρίων, θεωρεί ότι η πυκνότητα δόμησης της πόλης είναι μεγάλη και ότι προτιμά τα χαμηλότερα κτίρια για μια τόσο μικρή πόλη όπως η Καρδίτσα, καθώς και τη διαμονή του σε μονοκατοικία.

Διάγραμμα 3.3: Ο τόπος κατοικίας των ερωτηθέντων



(Ιδία επεξεργασία)

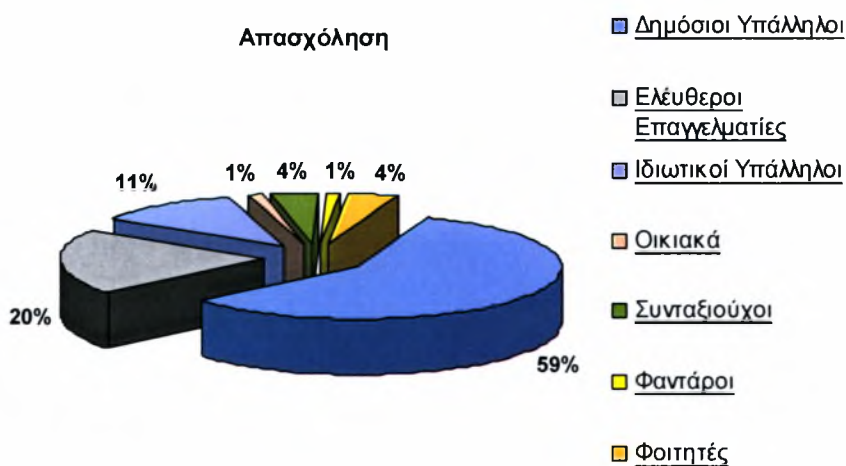
3.4.2.3 Απασχόληση

Σχετικά με την απασχόληση το 59% των ερωτώμενων είναι δημόσιοι υπάλληλοι, το 20% ελεύθεροι επαγγελματίες και το 11% ιδιωτικοί υπάλληλοι. Ακολουθούν με πολύ μικρότερα ποσοστά οι φοιτητές (4%), οι φαντάροι (1%), οι συνταξιούχοι (4%) και αυτοί που ασχολούνται με τα οικιακά (1%).

Η μεγάλη αυτή υπεροχή των δημόσιων υπαλλήλων, όπως επίσης και ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των υπαλλήλων (δημόσιων ή ιδιωτικών) και των ελεύθερων επαγγελματιών (το 80%) είναι μηχανικοί (πολεοδόμοι, πολιτικοί μηχανικοί, αρχιτέκτονες), μπορεί να καθιστά το δείγμα εξειδικευμένο, ωστόσο έγινε σκόπιμα, μιας και κάτι τέτοιο προσδίδει μεγαλύτερο επιστημονικό κύρος, αλλά καθιστά λιγότερο αντιπροσωπευτικά (με βάση το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο) τα εξαγόμενα συμπεράσματα.

Η παραπάνω κίνηση έγινε με το σκεπτικό ότι οι μηχανικοί, ιδιαίτερα αυτοί που εργάζονται στο Δήμο, έχουν μια πιο ολοκληρωμένη επιστημονική άποψη για την πολεοδομική κατάσταση της πόλης και για τις προοπτικές που υπάρχουν και σε συνδυασμό με τις απαντήσεις των απλών πολιτών, αποτυπώνονται οι πραγματικές ανάγκες των ίδιων και της πόλης της Καρδίτσας.

Διάγραμμα 3.4: Ο τομέας Απασχόλησης των ερωτηθέντων

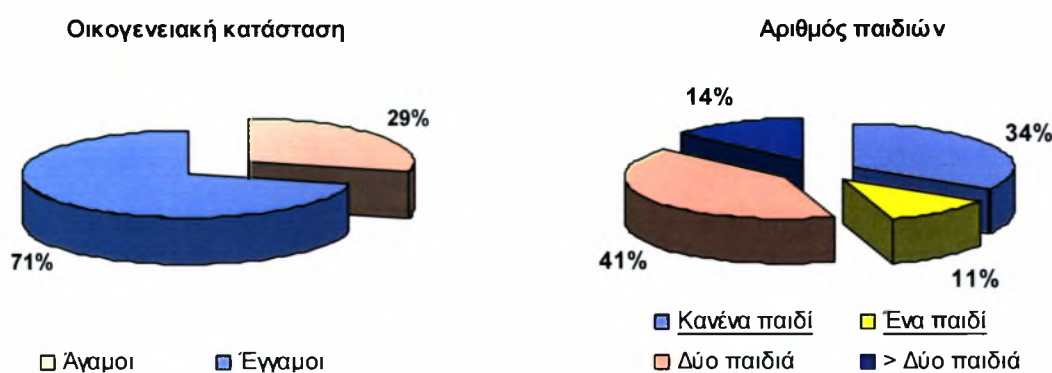


(Ιδία επεξεργασία)

3.4.2.4 Οικογενειακή κατάσταση και αριθμός παιδιών

Σχετικά με την οικογενειακή κατάσταση των ερωτηθέντων η συντριπτική πλειοψηφία (72%) είναι έγγαμοι, ενώ το ποσοστό των άγαμων συμπληρώνει το υπόλοιπο 29%. Επίσης, οι περισσότεροι από τους έγγαμους έχουν παιδιά, ενώ το σύνολο των άγαμων δήλωσε ότι δεν έχει παιδιά. Πιο αναλυτικά, το 41% των ερωτώμενων έχουν δύο παιδιά, το 11% έχει ένα παιδί, το 14% έχουν πάνω από δύο παιδιά και το υπόλοιπο 34% δήλωσε ότι δεν έχει παιδιά η ανάλυση και ο συνδυασμός των στοιχείων αυτών είναι ιδιαίτερος σημαντικός διότι επιβεβαιώνεται ότι το σύνολο των έγγαμων, οι οποίοι είτε έχουν παιδιά είτε όχι, προτιμούν την ύπαρξη χαμηλών κτιρίων για την πόλη της Καρδίτσας, την αραιή δόμηση και για την διαμονή τους τη μονοκατοικία.

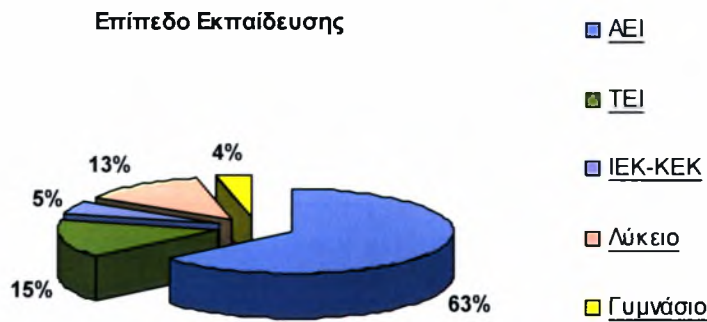
Διάγραμμα 3.5 και 3.6: Η οικογενειακή και ο αριθμός των παιδιών των ερωτηθέντων



(Ιδία επεξεργασία)

3.4.2.5 Επίπεδο εκπαίδευσης

Το μορφωτικό επίπεδο των ερωτώμενων είναι αρκετά υψηλό μιας και η συντριπτική πλειοψηφία (63%) είναι απόφοιτοι ανώτατων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων ή ενεργά μέλη αυτών, ενώ ακολουθούν σε μικρότερα ποσοστά οι απόφοιτοι ΤΕΙ (15%), οι απόφοιτοι λυκείου με ποσοστό 13% και αυτοί που έχουν τελειώσει ΙΕΚ-ΚΕΚ και Δημοτικό με αντίστοιχα ποσοστά 5% και 4%.

Διάγραμμα 3.7: Το επίπεδο εκπαίδευσης των ερωτηθέντων

(Ίδια επεξεργασία)

3.4.3 Απαντήσεις ερωτηθέντων και ανάλυση των απαντήσεων αυτών

Στη συνέχεια ακολουθεί μια σειρά διαγραμμάτων ανάλυσης των ερωτήσεων του ερωτηματολογίου. Στα διαγράμματα αυτά περιλαμβάνεται ο τίτλος, ο οποίος αποτελεί και την εκάστοτε ερώτηση καθώς και τα επιμέρους ποσοστά των απαντήσεων επί τις %.

Επίσης, τα διαγράμματα και οι ερωτήσεις, δεν είναι με τη σειρά που τέθηκαν κατά την έρευνα πεδίου, αλλά είναι χωρισμένα σε ενότητες. Σκοπός της κατηγοριοποίησης αυτής είναι ο συνδυασμός των απαντήσεων και η διεξαγωγή ουσιαστών και χρήσιμων συμπερασμάτων.

3.4.3.1 Ενότητα 1: Ύψη κτιρίων

Με τις ερωτήσεις αυτής της ενότητας επιδιώχθηκε να καταγραφεί αρχικά η άποψη των πολιτών για την κλίμακα των υψών των κτιρίων στην πόλη της Καρδίτσας και, έπειτα, να αποτυπωθούν οι προτιμήσεις τους, γενικά, για την ύπαρξη χαμηλών ή υψηλών κτισμάτων και, ειδικότερα, για τον τόπο διαμονή τους.

Συγκεκριμένα, στην ερώτηση «Πώς θα χαρακτηρίζατε τα ύψη των κτιρίων στην πόλη της Καρδίτσας», το 40% των ερωτώμενων απάντησαν ότι είναι υψηλά και το 30% ότι το ύψος τους είναι κατάλληλο, ενώ οι υπόλοιποι ερωτώμενοι απάντησαν πολύ υψηλά (20%) και χαμηλά (10%).

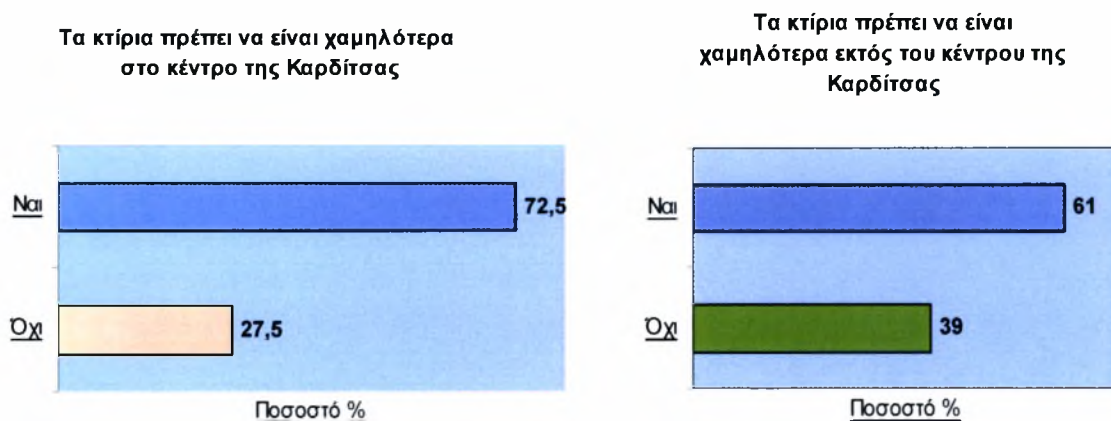
Διάγραμμα 3.8: Ποσοστιαία κατανομή των υψών των κτιρίων στην πόλη της Καρδίτσας



(Ιδία επεξεργασία)

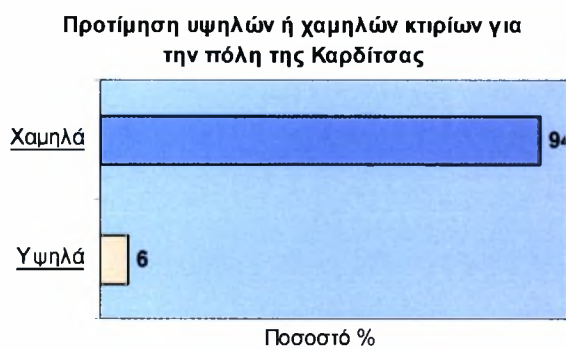
Στα δύο επόμενα ερωτήματα, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων απάντησε ότι θα έπρεπε να υπάρχουν χαμηλότερα κτίρια τόσο στο κέντρο, με ποσοστό 72,5%, όσο και στις περιοχές γύρω από το κέντρο της πόλης, με ποσοστό 61%, ποσοστά που επιβεβαιώνονται με τις απαντήσεις που δόθηκαν στην ερώτηση σχετικά με το τι είδους κτίρια (χαμηλά ή υψηλά) θα προτιμούσαν για την πόλη της Καρδίτσας, όπου το 94% δήλωσε ότι θα προτιμούσε τα χαμηλά.

Διάγραμμα 3.9 και 3.10: Ποσοστιαία κατανομή της προτίμησης των ερωτηθέντων για τα ύψη των κτιρίων εντός και εκτός κέντρου της πόλης της Καρδίτσας.



(Ιδία επεξεργασία)

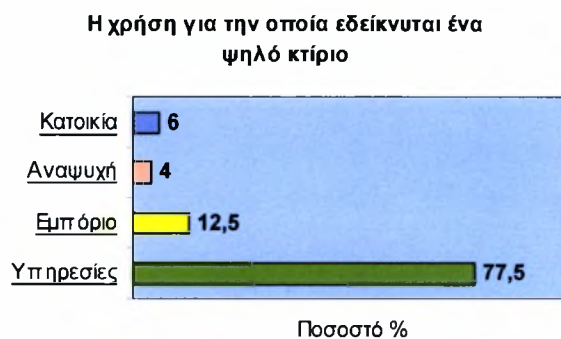
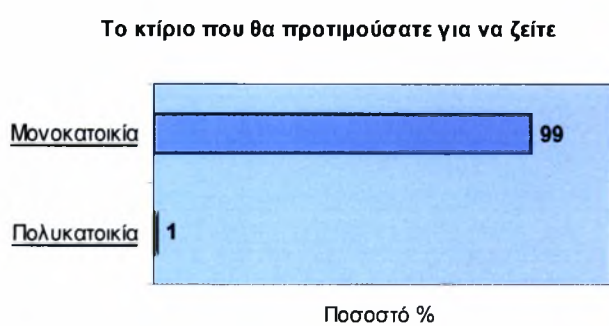
Διάγραμμα 3.11: Ποσοστιαία κατανομή της προτίμησης των ερωτηθέντων, γενικότερα, για τα ύψη των κτιρίων στην πόλη της Καρδίτσας.



(Ιδία επεξεργασία)

Εξαιρετικά σημαντικό είναι και το γεγονός ότι το 99% των ερωτηθέντων απάντησε ότι προτιμά να μένει σε μονοκατοικία και ότι οι χρήσεις, για τις οποίες ενδείκνυται ένα υψηλό κτίριο, είναι κατά 77,5% για τη στέγαση υπηρεσιών, κατά 12,5% για εμπορικές δραστηριότητες, κατά 4% αναψυχή ενώ για τη χρήση κατοικίας το ποσοστό ανέρχεται μόλις στο 6%.

Διάγραμμα 3.12 και 3.13: Ποσοστιαία κατανομή στην προτίμηση των ερωτηθέντων για το κτίριο διαμονής τους και την χρήση για την οποία ενδείκνυται ένα ψηλό κτίριο.

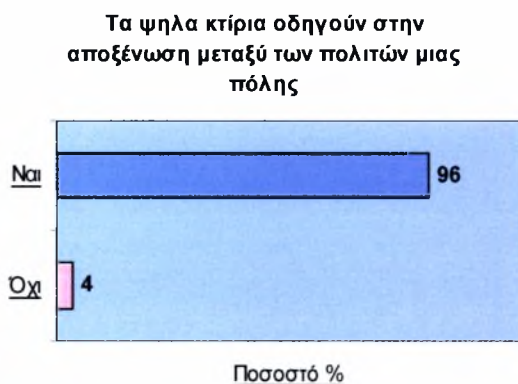


(Ιδία επεξεργασία)

Η ερώτηση που έρχεται να ολοκληρώσει αυτή την ενότητα αφορά στο αν θεωρούν οι κάτοικοι πως τα ψηλά κτίρια (πχ. πολυκατοικία) οδηγούν στην αποξένωση μεταξύ των πολιτών. Το 96% των ερωτώμενων πιστεύουν ότι τα ψηλά κτίρια

απομακρύνουν τους ανθρώπους μεταξύ τους, έναντι ενός 4% που θεωρούν ότι αυτό δεν είναι αληθές. Οι απαντήσεις αυτές δικαιολογούν, εν μέρει, το γεγονός ότι η πλειοψηφία των πολιτών της Καρδίτσας προτιμούν να μένουν σε μονοκατοικίες.

Διάγραμμα 3.14: Ποσοστιαία κατανομή στις απαντήσεις των ερωτηθέντων σχετικά με το αν τα ψηλά κτίρια οδηγούν στη αποξένωση μεταξύ των πολιτών



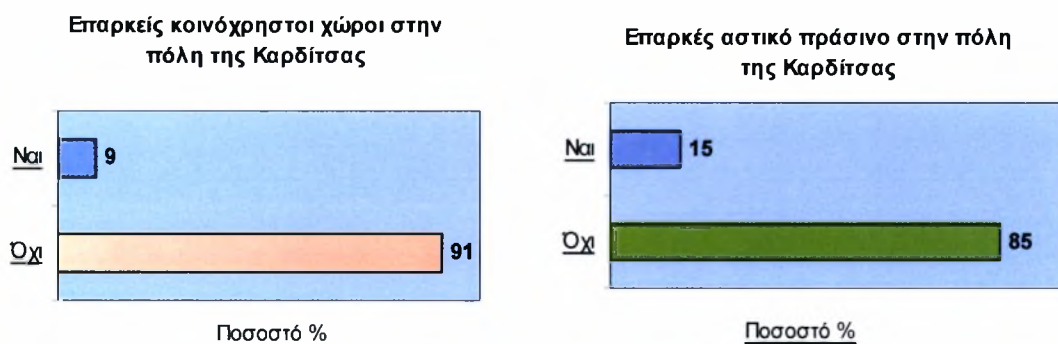
(Ιδία επεξεργασία)

3.4.3.2 Ενότητα 2: Κοινοφελείς / κοινόχρηστοι χώροι και αστικό πράσινο

Τα ερωτήματα της ενότητας αυτής στοχεύουν να καταγράψουν την επάρκεια της πόλης σε κοινόχρηστους χώρους και σε αστικό πράσινο και να ορίσουν κάποιες πολιτικές επέκτασής τους. Οι απαντήσεις, που δόθηκαν, έχουν ιδιαίτερη σημασία, μιας και η πόλη της Καρδίτσας έχει αρκετούς ελεύθερους χώρους, ειδικά αν σκεφτεί κανείς ότι το κέντρο της είναι στο σύνολό του πεζοδρομημένο και θεωρητικά το ποσοστό πρασίνου είναι αρκετά μεγάλο, με την ύπαρξη ενός μεγάλου πάρκου, του Πausίλυπου, το οποίο βρίσκεται επίσης στο κέντρο της πόλης.

Αναλυτικότερα, το 91% πιστεύουν ότι θα έπρεπε να υπάρχουν περισσότεροι κοινόχρηστοι χώροι στην πόλη και το 85% των ερωτώμενων θεωρούν πως το αστικό πράσινο δεν επαρκεί. Οι απαντήσεις, που δόθηκαν, δείχνουν ότι οι κάτοικοι της πόλης δεν αρκούνται στους ήδη υπάρχοντες ελεύθερους χώρους, γεγονός που φανερώνει, με τη σειρά του, ότι θεωρούν μεγάλης σημασίας την ύπαρξή τους στη βελτίωση της ποιότητας ζωής της πόλης και στην αναβάθμιση του μικροπεριβάλλοντός της.

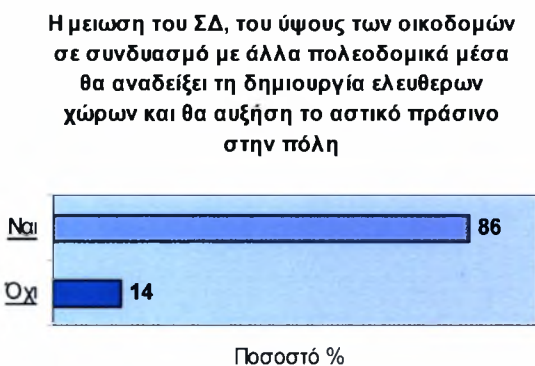
Διάγραμμα 3.15 και 3.16: Ποσοστιαία κατανομή των μεταβλητών: Επάρκεια των κοινόχρηστων χώρων και του αστικού πρασίνου, αντίστοιχα, στην πόλη της Καρδίτσας.



(Ιδία επεξεργασία)

Το επόμενο ζήτημα που τίθεται είναι κατά πόσο ο περιορισμός του συντελεστή δόμησης και του επιτρεπόμενου ύψους των κτιρίων σε συνδυασμό με άλλα πολεοδομικά μέσα θα επιτρέψει τη δημιουργία και θα αναδείξει τους ελεύθερους χώρους και τους χώρους αστικού πρασίνου. Το ποσοστό, εδώ, ανέρχεται σε 86% σε αυτούς που πιστεύουν ότι οι παραπάνω περιορισμοί θα είχαν θετικό αντίκτυπο στον παραπάνω σκοπό, ενώ μόλις ένα 14% πιστεύει πως μια τέτοια πολιτική δεν θα είχε τα επιθυμητά αποτελέσματα. Σημαντικό είναι εδώ να αναφερθεί ότι στο ποσοστό που υποστηρίζει την αποτελεσματικότητα των παραπάνω περιορισμών δόμησης, οι περισσότεροι ερωτώμενοι είναι μηχανικοί, που είτε δουλεύουν στον Δήμο, είτε είναι ελεύθεροι επαγγελματίες.

Διάγραμμα 3.17: Ποσοστιαία κατανομή της άποψης των ερωτηθέντων σχετικά με το αν η μείωση του σδ ευνοεί τη δημιουργία περισσότερων ελεύθερων χώρων και αστικού πρασίνου.



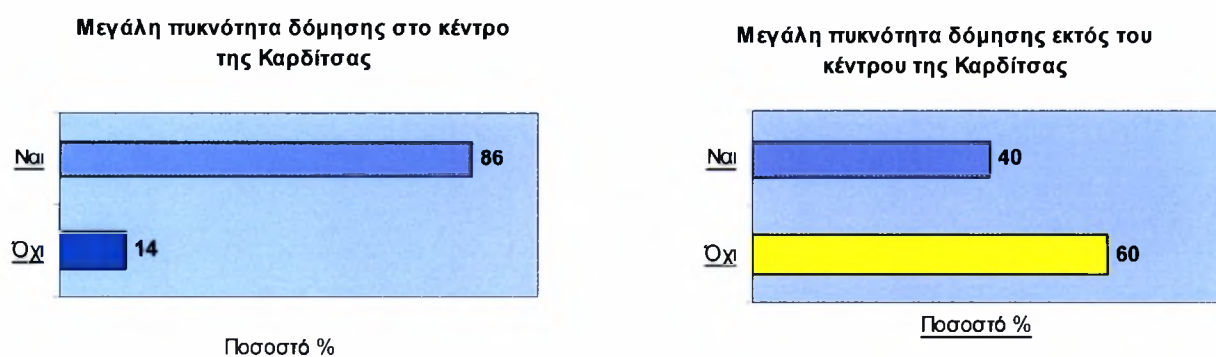
(Ιδία επεξεργασία)

3.4.3.3 Ενότητα 3: Όροι και περιορισμοί δόμησης, κυκλοφοριακό πρόβλημα και έλλειψη χώρων στάθμευσης

Τα ερωτήματα της συγκεκριμένης κατηγορίας πραγματεύονται πολεοδομικούς όρους και προβληματισμούς, όπως η πυκνότητα δόμησης και ο συντελεστής δόμησης, τα προβλήματα που προκαλούνται όταν αυτοί οι όροι παραβιάζονται ή δεν συμφωνούν με τη φυσιογνωμία της περιοχής, την ύπαρξη ή μη κυκλοφοριακών προβλημάτων και χώρων στάθμευσης, αλλά και τον τρόπο ανάπτυξης της πόλης σύμφωνα με την πορεία της πληθυσμιακής αύξησης.

Λεπτομερέστερα, το μεγαλύτερο ποσοστό των κατοίκων της Καρδίτσας (86%) πιστεύει ότι η πυκνότητα δόμησης στο αστικό κέντρο της πόλη είναι μεγάλη, ενώ αντίθετα όσον αφορά τις περιοχές γύρω από τον πυρήνα της πόλης οι απαντήσεις που δόθηκαν είναι σχεδόν μοιρασμένες, με ένα ποσοστό 40% να πιστεύει ότι η πυκνότητα δόμησης είναι μεγάλη στις εν λόγω περιοχές και το 60 % να θεωρεί ότι η πυκνότητα δεν είναι μεγάλη εκτός του κέντρου. Αυτό ενδεχομένως δικαιολογείται με το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια υπάρχει μια τάση ανοικοδόμησης στις εκτάσεις αυτές, οι οποίες θεωρούνται κατά βάση οικιστικές περιοχές.

Διάγραμμα 3.18 και 3.19: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την πυκνότητα δόμησης εντός και εκτός του κέντρου της Καρδίτσας.



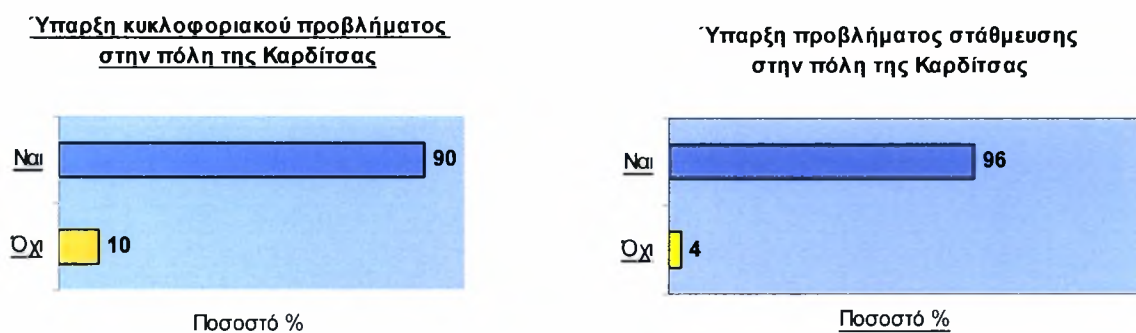
(Ιδία επεξεργασία)

Ένα καίριο πρόβλημα, που απασχολεί πλέον τους πολίτες της Καρδίτσας, είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση που δημιουργείται στο κέντρο της όπως και το πρόβλημα στάθμευσης που υφίσταται, σήμερα, σε έντονο βαθμό, κυρίως λόγω των εκτεταμένων πεζοδρομήσεων που έγιναν τα τελευταία χρόνια, χωρίς όμως να υπάρχει συνολικός

σχεδιασμός και κατά συνέπεια χωρίς να προβλεφθεί η δημιουργία των αναγκαίων χώρων για το παρκάρισμα των οχημάτων, εντός του κέντρου ή περιμετρικά αυτού.

Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται με τις απαντήσεις που δόθηκαν, όπου το 90% και το 96%, εντοπίζει το κυκλοφοριακό πρόβλημα και την έλλειψη χώρων στάθμευσης της πόλης, αντίστοιχα.

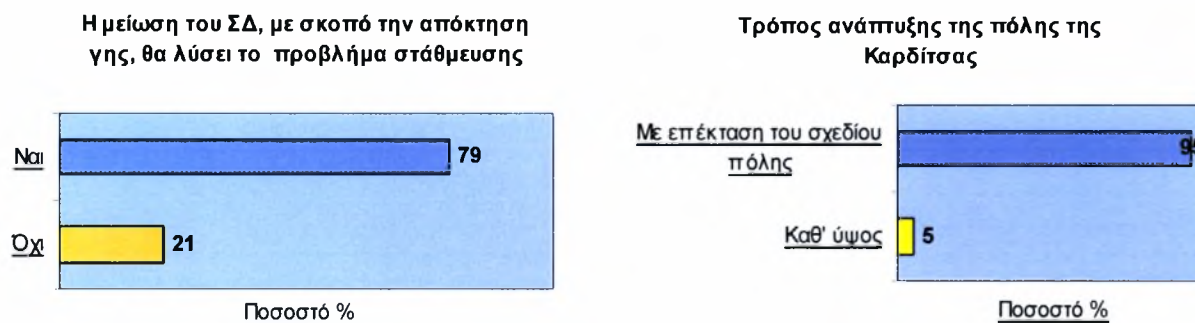
Διάγραμμα 3.20 και 3.21: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την ύπαρξη ή όχι κυκλοφοριακού και προβλήματος στάθμευσης.



(Ιδία επεξεργασία)

Το επόμενο ζήτημα που τίθεται στο ερωτηματολόγιο είναι αν η μείωση του συντελεστή δόμησης, με σκοπό την απόκτηση γης, θα ήταν ικανό μέτρο για λυθεί το πρόβλημα στάθμευσης, ερώτηση στην οποία το 79% υποστήριξε ότι μια τέτοιου είδους πολιτική θα μπορούσε περιορίσει το φαινόμενο αυτό. Σημαντική είναι, στο σημείο αυτό, και η προτίμηση του κοινού στον τρόπο με τον οποίο θα ήταν καλύτερο να αναπτυχθεί η πόλη της Καρδίτσας, όπου η πλειοψηφία (95%) απάντησε ότι θα ήθελε να γίνει με επέκταση του σχεδίου πόλης και όχι καθ' ύψος (5% των απαντήσεων).

Διάγραμμα 3.22 και 3.23: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά το αν η μείωση του σδ θα λύσει το πρόβλημα στάθμευσης και τον τρόπο ανάπτυξης της πόλης της Καρδίτσας.



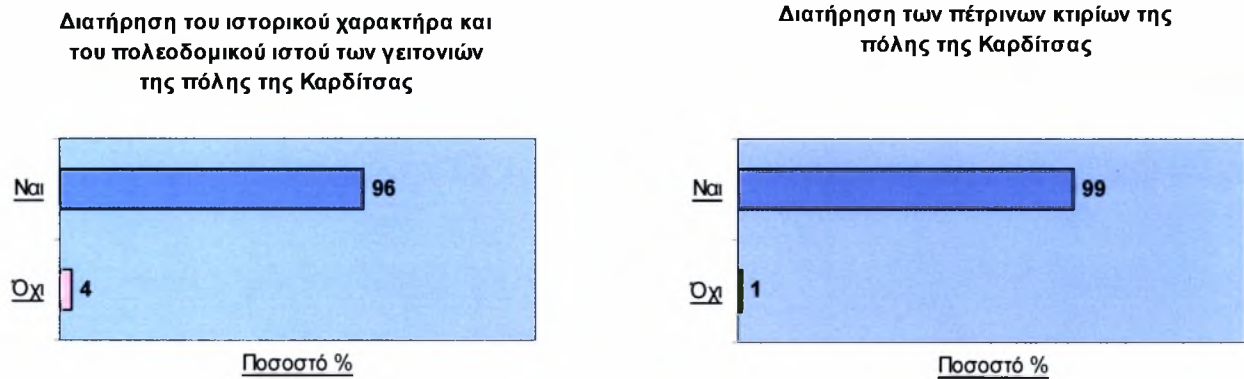
(Ίδια επεξεργασία)

3.4.3.4 Ενότητα 4: Πολιτιστική κληρονομιά

Η τελευταία αυτή ενότητα έρχεται να τονίσει τη σημασία της διατήρησης και της ανάδειξης της πολιτιστικής κληρονομιάς. Η βαρύτητα των ερωτήσεων, αρχικά, και πολύ περισσότερο των απαντήσεων που δόθηκαν, είναι μεγάλη, μιας και η πόλη της Καρδίτσας έχει πλούσια ιστορία και ένα ιδιαίτερο πολιτισμό, ενώ παράλληλα θα μπορούσε να περιγραφεί ως μια κατά βάσει συνοικιακή περιοχή με πληθώρα γειτονιών.

Στην ερώτηση λοιπόν αν θα έπρεπε να διατηρηθεί ο ιστορικός χαρακτήρας και ο πολεοδομικός ιστός των γειτονιών, όπως επίσης τα πέτρινα σπίτια της πόλης, οι ερωτώμενοι απάντησαν με ποσοστά 96% και 99% αντίστοιχα πως επιβάλλεται η πόλη της Καρδίτσας να κινηθεί προς μια τέτοια κατεύθυνση. Αξιόλογες, ωστόσο, είναι οι παρατηρήσεις που έγιναν στις δύο αυτές ερωτήσεις, στις οποίες οι περισσότεροι σχολίασαν ότι ο ιστορικός χαρακτήρας της πόλης έχει ήδη υποστεί μεγάλες αλλοιώσεις και ότι τα περισσότερα πέτρινα σπίτια της περιοχής έχουν ήδη γκρεμιστεί.

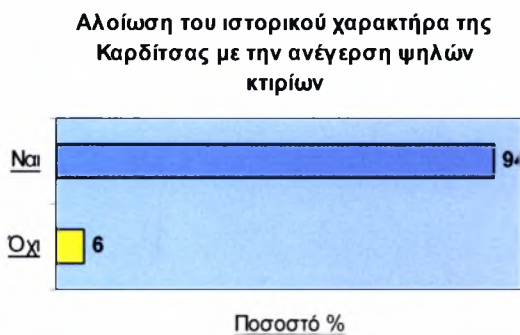
Διάγραμμα 3.24 και 3.25: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με την πυκνότητα δόμησης εντός και εκτός του κέντρου της Καρδίτσας.



(Ιδία επεξεργασία)

Τέλος η γνώμη των πολιτών σχετικά με το ζήτημα αν η ανέγερση ψηλών κτιρίων θα μπορούσε να αλλοιώσει τον ιστορικό χαρακτήρα, το 94% απάντησε θετικά, ότι δηλαδή τα κτίσματα με μεγάλα ύψη μπορεί να παραμορφώσουν την εικόνα της Καρδίτσας, μιας πόλης καμπίσιας και επαρχιακής, η οποία επί το πλείστον βασίζεται στην αγροτική της οικονομία και που έχει τη δυνατότητα να επεκταθεί περιαστικά.

Διάγραμμα 3.26: Ποσοστιαία κατανομή της γνώμης των ερωτηθέντων σχετικά με αν τα ψηλά κτίρια οδηγούν στην απομόνωση των πολιτών μιας πόλης.



(Ιδία επεξεργασία)

3.4 Συμπεράσματα της έρευνας πεδίου

Τα αποτελέσματα που προκύπτουν από την έρευνα πεδίου είναι χαρακτηριστικά της εικόνας της πόλης της Καρδίτσας και των προτιμήσεων των πολιτών έτσι ώστε να βελτιωθεί η εικόνα και η λειτουργικότητά της. Η Καρδίτσα είναι μια μεσαίου μεγέθους πόλη, που συγκεντρώνει το σύνολο των δραστηριοτήτων της στο κέντρο της πόλης. Τα τελευταία χρόνια δημιουργήθηκαν μεγάλες τάσεις ανοικοδόμησης, κυρίως πολυκατοικιών, τάσεις οι οποίες ήταν δυσανάλογες της πληθυσμιακής μεγέθυνσης της περιοχής. Έτσι παρατηρήθηκε η ύπαρξη πληθώρας ψηλών κτιρίων, κυρίως στο κέντρο της, με μεγάλους συντελεστές δόμησης και αυξημένα ποσοστά κάλυψης, που είχαν σαν συνέπεια τη δημιουργία μιας σειράς προβλημάτων πρωτόγνωρων και αδικαιολόγητων για την περιοχή. Εμφανίστηκαν, λοιπόν, δυσκολίες στην κυκλοφορία και ελλείψεις στους χώρους στάθμευσης, γεγονός που το επισημαίνει και η πλειοψηφία των πολιτών της πόλης. οι πιο πολλοί ερωτώμενοι επιθυμούν την ύπαρξη περισσότερων κοινόχρηστων χώρων και αστικού πρασίνου και πιστεύουν ότι μία πολιτική ανάδειξης των ελεύθερων αυτών χώρων είναι ο περιορισμός του συντελεστή δόμησης και του επιτρεπόμενου ύψους των κτιρίων σε συνδυασμό με άλλα πολεοδομικά μέσα, η οποία παράλληλα μπορεί να αποβεί αποδοτική και στην προσπάθεια που γίνεται έτσι ώστε να λυθεί το πρόβλημα παρκαρίσματος των οχημάτων. Αναμφισβήτητη είναι και η βούληση των πολιτών, που πήραν μέρος στην έρευνα πεδίου, να διατηρηθούν τα παραδοσιακά πέτρινα κτίρια της Καρδίτσας, όπως επίσης και ο πολεοδομικός ιστός των γειτονιών που συνθέτουν, σε σημαντικό βαθμό, τη φυσιογνωμία της πόλης, ενώ στο σημείο αυτό πιστεύουν ότι η ανέγερση ψηλών κτισμάτων στην περιοχή θα έχει τα αντίθετα από τα επιθυμητά αποτελέσματα, αλλοιώνοντας έτσι τον ιστορικό χαρακτήρα της πόλης. Η πλειονότητα των ερωτηθέντων προτιμά τα χαμηλά κτίρια έναντι των ψηλών για την πόλη της Καρδίτσας, ενώ στο σύνολό του το κοινό απάντησε πως θα ήθελε να ζει σε μονοκατοικία, μιας και πιστεύει ότι τα ψηλά κτίρια ενδείκνυνται περισσότερο για άλλες χρήσεις (υπηρεσίες, εμπόριο, αναψυχή) και όχι τόσο για κατοικία. Η παραπάνω διάθεση ενισχύεται και με την άποψη της πλειοψηφίας των ερωτώμενων ότι η ύπαρξη πολυκατοικιών οδηγεί στην αποξένωση μεταξύ των κατοίκων μιας πόλης, ενώ τέλος οι περισσότεροι ερωτηθέντες απάντησαν ότι θα ήθελαν η πόλη της Καρδίτσας να αναπτυχθεί περιιαστικά, με επέκταση σχεδίου πόλης και όχι καθ' ύψος.

Γενικά, η επιθυμητή εικόνα των κατοίκων για την Καρδίτσα, είναι μια διάχυτη, βιώσιμη πόλη, φιλική προς το φυσικό και οικιστικό περιβάλλον, που θα προσφέρει μια υψηλή ποιότητα ζωής στους κατοίκους της και που θα σέβεται την πολιτιστική κληρονομιά και την ιστορική φυσιογνωμία της.

3.5 Προτάσεις για τη διαμόρφωση του συντελεστή δόμησης στην πόλη της Καρδίτσας

3.5.1 Εισαγωγή

Για να καταλήξει κάποιος στο ποιος είναι ο κατάλληλος συντελεστής δόμησης όχι μόνο για την πόλη της Καρδίτσας, αλλά και γενικότερα για τις άλλες πόλεις της Ελλάδας, πρέπει εκτός της επιβαλλόμενης νομοθεσίας, των πολεοδομικών προτύπων και των όρων ή περιορισμών δόμησης, να εξετάσει, όπως αναφέρθηκε εκτενέστερα στα προηγούμενα κεφάλαια, όλες εκείνες τις μεταβλητές που συνθέτουν μία περιοχή, όλους τους παράγοντες που στοιχειοθετούν την ταυτότητα και την προσωπικότητα μιας πόλης (μέγεθος, κλίμα, μορφολογία εδάφους, θέση, οικονομία, πληθυσμιακά μεγέθη, ιστορία, πολιτισμός, φυσιογνωμία περιοχής, ρόλος της πόλης, ψυχολογία των πολιτών που τη συνθέτουν, ενέργεια που εκπέμπει κάθε πόλη).

Εξετάζοντας λοιπόν την πόλη της Καρδίτσας και λαμβάνοντας υπόψη τους παράγοντες της παραπάνω παραγράφου, γίνεται η διαμόρφωση της συνολικής εικόνας της πόλης αυτής. Έτσι λοιπόν, η Καρδίτσα αποτελεί ένα μεσαίου μεγέθους αστικό κέντρο της ελληνικής πραγματικότητας, εκτείνεται σε πεδινή περιοχή και σε πολλά στρέμματα κάμπου, ενώ τα βουνά που βρίσκονται από τη μία πλευρά αυτής, καθώς και το ότι βρίσκεται δίπλα από παραπόταμο του Πηνειού, συνθέτουν ένα κλίμα κυρίως ξηρό το καλοκαίρι και με υγρασία τον χειμώνα, με πολύ υψηλές και πολύ χαμηλές θερμοκρασίες αντίστοιχα. Είναι μία καθ' όλα αγροτική περιοχή και η οικονομία της στηρίζεται προπαντός στον πρωτογενή τομέα. Ο ρόλος της πόλης είναι διττός, μιας και εκτός από τους πολίτες της, εξυπηρετούνται καθημερινά και αγρότες που κατοικούν στις γύρω περιοχές (χωριά), ενώ οι πληθυσμιακές αυξήσεις της είναι μικρές και σταδιακές. Η ιστορία της πόλης μπορεί να μην είναι εξαιρετικά μεγάλη, μιας και θεωρείται, σχετικά, νεόκτιστη περιοχή, ωστόσο σε κάποια από τα χωριά που περικλείουν την Καρδίτσα, έχουν ανακαλυφθεί αρχαίοι πολιτισμοί, που εμπλουτίζουν

την κουλτούρα της περιοχής. Σημαντικό είναι, ότι επειδή η πόλη είναι σχετικά μαζεμένη και είναι αισθητή η έλλειψη του υδάτινου στοιχείου, μιας και δεν βρίσκεται σε παραθαλάσσια περιοχή, ούτε τη διαπερνά κάποιο ποτάμι, η ψυχολογία της θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι είναι «μουντή» ή καταθλιπτική και ότι η ενέργεια που, επί το πλείστον, εκπέμπει αρνητική, κάτι που επηρεάζει άμεσα και την ψυχολογία των πολιτών της.

Γίνεται, λοιπόν, κατανοητό ότι πόλη της Καρδίτσας κάθε άλλο παρά συμπαγής πρέπει να είναι. Τα κτίριά της πρέπει να είναι χαμηλά, και όχι κοντά το ένα στο άλλο, έτσι ώστε η υγρασία, το κρύο και οι μεγάλες θερμοκρασίες να μην εγκλωβίζονται μέσα στην πόλη. Επίσης, οι συντελεστές δόμησης να είναι μικρότεροι από ότι είναι τώρα, τα ποσοστά κάλυψης χαμηλά έτσι ώστε να υπάρχουν οι χαρακτηριστικές αυλές της πόλης και να επανακτήσει τον τίτλο που είχε παλιότερα και που τώρα έχει χάσει ως «Πόλη των ρόδων». Οι λειτουργίες της πρέπει να διαχθούν και προς άλλες περιοχές με σκοπό να αποσυμφορηθεί το κέντρο και η ανάπτυξή της να γίνει περιαστικά και όχι καθ' ύψος, όπως γίνεται τα τελευταία χρόνια.

3.5.2 Υπολογισμοί και υποθέσεις

Εκτός βέβαια από τους προαναφερθέντες παράγοντες, για τον υπολογισμό του «ιδανικού», για μια πόλη, συντελεστή δόμησης, πρέπει να ληφθούν υπόψη και κάποιοι πολεοδομικοί όροι, οι οποίοι θα συμβάλλουν σε μεγάλο βαθμό στην εκτίμησή του. Η χωρητικότητα της πόλης, το ποσοστό κάλυψης, τα εμβαδά των οικοδομικών τετραγώνων, η αναλογία τμ ανά κάτοικο και η ενδεχόμενη πληθυσμιακή αύξηση, είναι κάποιες από τις μεταβλητές που θα χρησιμοποιηθούν παρακάτω.

3.5.2.1 Η χωρητικότητα της πόλης της Καρδίτσας

Αρχικά υπολογίζεται η χωρητικότητα κάθε ζώνης (Α', Β', Γ') της πόλης της Καρδίτσας, χρησιμοποιώντας τον συντελεστή και τα εμβαδά των οικοδομικών τετραγώνων όπως παρακάτω:

$$\left. \begin{array}{l} \text{Α' ζώνη: } \sigma\delta = 2,4 \\ \text{Εοτ} = 180 \text{ στρ.} \end{array} \right\} 180 \cdot 2,4 = 432 \text{ στρ.}$$

$$\left. \begin{array}{l} \text{B' ζώνη: } \sigma\delta = 2,2 \\ \text{Eοτ} = 1067 \text{ στρ.} \end{array} \right\} 1067 \cdot 2,2 = 2347,4 \text{ στρ.}$$

$$\left. \begin{array}{l} \text{Γ' ζώνη: } \sigma\delta = 1,4 \\ \text{Eοτ} = 1502 \text{ στρ.} \end{array} \right\} 1502 \cdot 1,4 = 2102,8 \text{ στρ.}$$

Όπου Eοτ είναι το εμβαδόν των οικοδομικών τετραγώνων και $\sigma\delta$ ο συντελεστής δόμησης.

3.5.2.2 Υποθέσεις για τον υπολογισμό χωρητικότητας Α'-Β' -Γ' ζώνης της πόλης της Καρδίτσας

Σε αυτό το σημείο εκτιμάται η συνολική χωρητικότητα των ζωνών της πόλης σχετικά με τη δόμηση, την κατοικία και τον πληθυσμό κάθε ζώνης όπως παρακάτω:

• <u>Δόμηση (στο 70%):</u>	A' ζώνη = 302.400 τμ	} 3.417.540 τμ
	B' ζώνη = 1.634.180 τμ	
	Γ' ζώνη = 1.471.960 τμ	
• <u>Κατοικία (= 70%):</u> (υπόλοιπο άλλες χρήσεις ή pilotis)	A' ζώνη = 211.680 τμ	} 2.392.297 τμ
	B' ζώνη = 1.150.226 τμ	
	Γ' ζώνη = 1.030.372 τμ	
• <u>Κάτοικοι</u> (50 τμ / κάτοικο)	A' ζώνη = 4.234 κάτ.	} 47.847 κάτ.
	B' ζώνη = 23.005 κάτ.	
	Γ' ζώνη = 20.608 κάτ	

3.5.2.3 Υποθέσεις για τον υπολογισμό του συντελεστή δόμησης

Σε αυτό το σημείο γίνονται κάποιοι υπολογισμοί για να βρεθεί κατά προσέγγιση ο βέλτιστος συντελεστής δόμησης για την πόλη της Καρδίτσας.

1. $E_{\text{Καρδ.}} = 7.000$ στρ.
 $E_{\text{οτ}} \approx 60\% \cdot 7.000 = 48.000$ στρ. (το συνολικό εμβαδό των οικοδομικών τετραγώνων)
 Για $s\delta = 1$ και 70% κατοικία (ποσοστό κάλυψης) και 30% άλλες χρήσεις (ποσοστό κάλυψης):
 $48.000 \cdot 0,70 = 3.360$ στρ. ή 3.360.000 τμ κατοικίας
 $3.360.000 / 50$ τμ /κάτοικο = 67.200 κάτοικοι μπορούν να χωρέσουν στην υπάρχουσα έκταση της Καρδίτσας για $s\delta = 1$

Όπου $E_{\text{Καρδ.}}$ είναι το εμβαδόν της Καρδίτσας

2. Αντίστροφα:
 Για 50.000 κατοίκους $\cdot 50$ τμ /κάτοικο = 2.500.000 τμ ή 2.500 στρ. κατοικίας
 $2.500 / 3.360 = 0,74$ $s\delta$ που χρειάζεται για να καλυφθούν οι σημερινές ανάγκες για κατοικία
3. Με την παραδοχή ότι το 70% των οικοδ. τετραγώνων (οτ) δηλαδή $E_{\text{οτ}} = 48.000$ στρ και 3.360.000 τμ κατοικίας
 Αν η ενδεχόμενη πληθυσμιακή αύξηση είναι 30% (μέσα σε 10 χρόνια), ο πληθυσμός θα φτάσει στους 65.000 κατοίκους
 $65.000 \cdot 50$ τμ /κάτοικο = 3.250.000 τμ κατοικίας θα χρειαστούν συνολικά
 $3.250.000$ τμ / 3.360.000 τμ = 0,96 $s\delta$, είναι ο βέλτιστος $s\delta$ για να καλυφθούν οι ανάγκες κατοικίας σε 10 χρόνια

Από τους παραπάνω υπολογισμούς σε συνδυασμό με όλους τους παράγοντες και τις μεταβλητές που πρέπει να προσμετρώνται στην προσπάθεια ενδεχόμενης πολεοδομικής αναδιάταξης μιας πόλης, γίνεται κατανοητό ότι για την πόλη της Καρδίτσας ο βέλτιστος συντελεστής δόμησης που θα μπορούσε να προταθεί, σύμφωνα με τις ανάγκες που επιτάσσει η ίδια η περιοχή, θα πρέπει να κυμαίνεται γύρω στο 1. Σίγουρα στο κέντρο θα είναι υψηλότερος λαμβανομένης υπόψη ότι αποτελεί τον αστικό πυρήνα της πόλης και ότι συγκεντρώνει το σύνολο των δραστηριοτήτων και των υπηρεσιών. Ωστόσο, καθώς απομακρυνόμαστε από το κέντρο, στις περιοχές δηλαδή

γύρω από αυτό, ο συντελεστής δόμησης θα μειώνεται βαθμιαία. Θα μπορούσε, συνεπώς, ο συντελεστής δόμησης να διαμορφώνεται, απλά, κάπως έτσι:

- Α' ζώνη: $\sigma\delta = 2$
 - Β' ζώνη: $\sigma\delta = 1,5$
 - Γ' ζώνη: $\sigma\delta = 1$
 - Δ' ζώνη: $\sigma\delta = 0,5$
- } μέσος $\sigma\delta = 1$

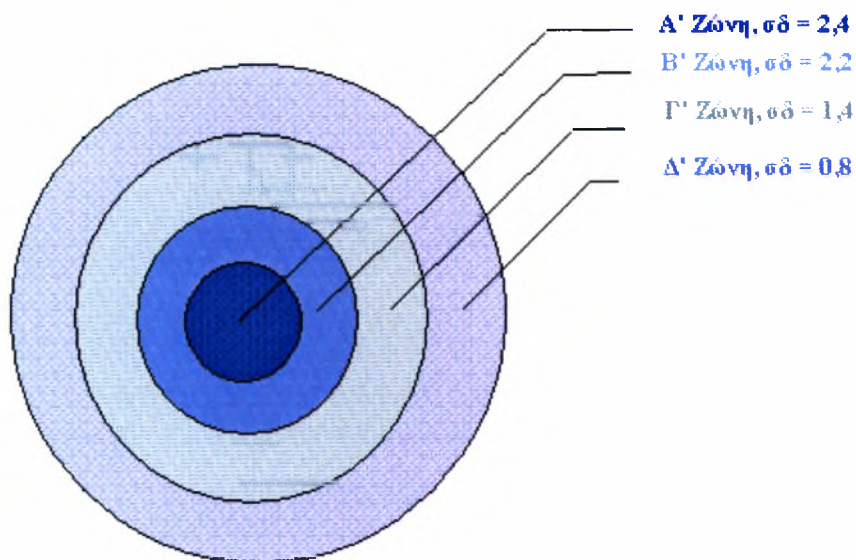
Ωστόσο, το καλύτερο θα ήταν να προταθεί συντελεστής μεγαλύτερος από αυτόν που προκύπτει ότι χρειάζεται η πόλη της Καρδίτσας, με το σκεπτικό ότι όσο αυξάνεται ο συντελεστής δόμησης, τόσο μεγαλώνει η προσφορά κατοικίας. Η προσφορά, επίσης, πρέπει να είναι κάπως μεγαλύτερη από τη ζήτηση έτσι ώστε να διατηρηθούν οι τιμές των οικοπέδων, και κατ' επέκταση της κατοικίας, σε χαμηλότερες τιμές, να υπάρχει δηλαδή μεγαλύτερο ποσοστό δόμησης από το ζητούμενο, από το ιδανικό.

Έτσι, τελικώς, η πρόταση για την καλύτερη διαμόρφωση του $\sigma\delta$ στην πόλη της Καρδίτσας, ανά ζώνη, είναι η εξής:

- Α' ζώνη: $\sigma\delta = 2$
 - Β' ζώνη: $\sigma\delta = 1,8$
 - Γ' ζώνη: $\sigma\delta = 1,2$
 - Δ' ζώνη: $\sigma\delta = 0,8$
- } μέσος $\sigma\delta = 1,45$

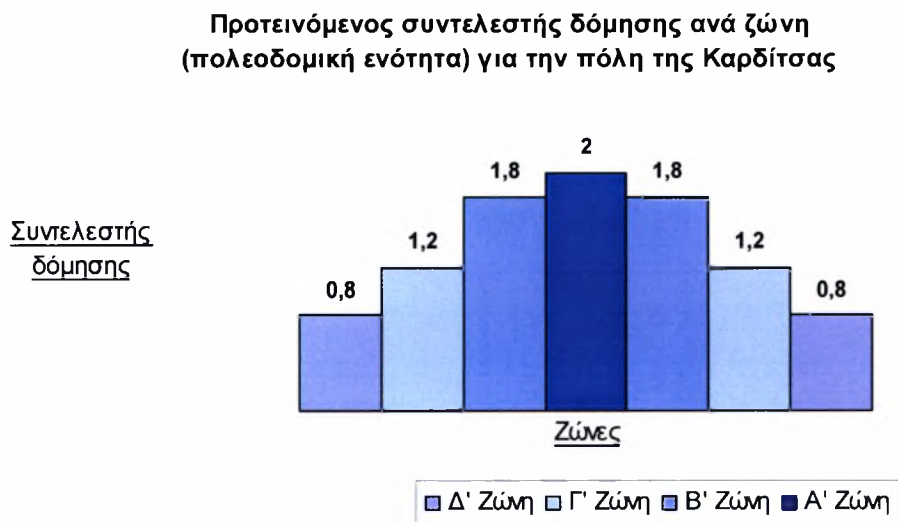
Παρακάτω ακολουθεί η σχηματική απεικόνιση του προτεινόμενου συντελεστή δόμησης ανά ζώνη στην πόλη της Καρδίτσας:

Σχήμα 3.2: Ο προτεινόμενος σδ. ανά ζώνη, στην πόλη της Καρδίτσας



(Ιδία επεξεργασία)

Διάγραμμα 3.27: Ο προτεινόμενος σδ. ανά ζώνη, στην πόλη της Καρδίτσας



(Ιδία επεξεργασία)

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

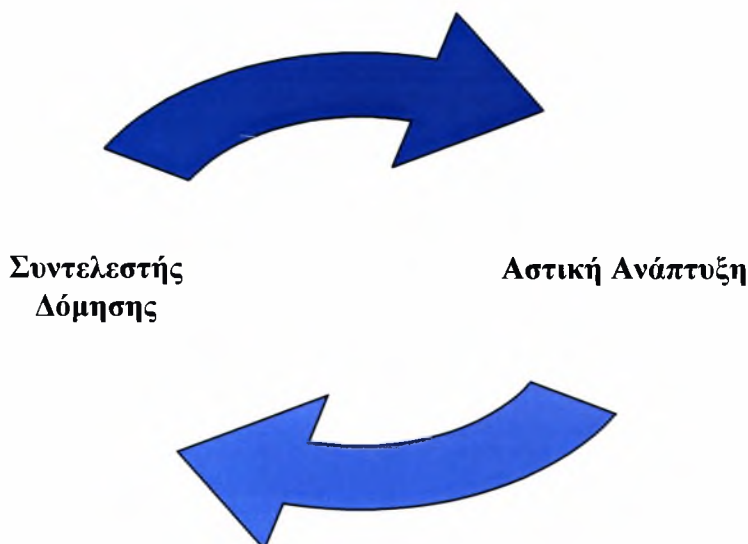
Επειδή η κάθε πόλη είναι μοναδική στο χώρο και διατηρεί ένα βαθμό αύρας, είναι περιορισμένος ο βαθμός στον οποίο μπορούμε να μιλήσουμε γενικά για αστική κουλτούρα. Η κάθε πόλη έχει τις δικές της αξίες και παραδόσεις, και οι ιδιαιτερότητές της είναι το ίδιο σημαντικές με κάθε γενικό χαρακτηριστικό που μπορεί να κατέχει (M. Savage και A. Warde, σελ. 252).

Walter Benjamin

Υπάρχει λοιπόν αλληλεξάρτηση μεταξύ του συντελεστή δόμησης και της αστικής ανάπτυξης μιας πόλης; Υφίστανται αλληλεπιδράσεις ανάμεσα στην πολεοδομική οργάνωση ή αναδιάταξη ενός αστικού κέντρου και στους όρους ή περιορισμούς δόμησης;

Η απάντηση είναι θετική. Ωστόσο, υπάρχει ένας φαύλος κύκλος ανάμεσα σε αυτούς τους δύο παράγοντες. Δεν επηρεάζει, δηλαδή, μόνο ο συντελεστής την εξέλιξη μιας περιοχής αλλά και το αντίστροφο, η πολεοδομική ανάπτυξη μιας πόλης αυξομειώνει, ανάλογα κάθε φορά, τον συντελεστή δόμησης της. Οι ανάγκες, λοιπόν, και οι επιταγές μιας πόλης και των κατοίκων της διαμορφώνουν τους όρους και τους περιορισμούς δόμησης. Έτσι, για παράδειγμα, αν η πληθυσμιακή αύξηση, συνήθως, ενός μεγάλου αστικού σύγχρονου κέντρου, είναι έντονη, τότε κατά κανόνα η πόλη επεκτείνεται καθ' ύψος, η πυκνότητα δόμησης αυξάνεται όπως επίσης τα ύψη των κτιρίων και τα ποσοστά κάλυψης, ενώ οι ελεύθεροι χώροι μειώνονται βαθμιαία.

Σχήμα 4.1: Σχέση σδ και αστικής ανάπτυξης



(Ιδία επεξεργασία)

Η σύγχρονη αστική κοινωνία, όμως, οι τάσεις παγκοσμιοποίησης, οι μεγάλες οικονομικές φιλοδοξίες και η διάθεση μιμητισμού των διεθνών μητροπόλεων (Λονδίνο, Τόκιο, Νέα Υόρκη) από τα μικρότερα αστικά κέντρα, που επικρατεί τη σημερινή εποχή, έχουν σαν αποτέλεσμα να χάνεται σταδιακά ή ακόμα και να εξαφανίζεται η διάκριση μεταξύ των πόλεων και επομένως η ιδιαιτερότητα της κάθε μιας. Η πορεία προς αυτή την κατεύθυνση, ενθαρρύνεται από την έλλειψη σχεδιασμού, η οποία δεν προλαβαίνει τους γρήγορους ρυθμούς εξέλιξης της σημερινής κοινωνίας, και η έκβαση του φαινομένου αυτού είναι η άναρχη ανάπτυξη των σύγχρονων αστικών κέντρων ανεξαρτήτου μεγέθους και τοποθεσίας. Ένας ακόμη αναπόσπαστος παράγοντας που συμβάλλει στην έξαρση αυτού φαινομένου είναι η τακτική που ακολουθούν οι μηχανικοί, οι οποίοι κινούμενοι κυρίως στα βεβιασμένα πλαίσια της κερδοφορίας λειτουργούν μηχανικά χωρίς να υπολογίζουν κατά τη διάρκεια του σχεδιασμού τους παράγοντες που τονίστηκαν και στα προηγούμενα κεφάλαια αυτή της διπλωματικής εργασίας.

Ποια είναι λοιπόν συνολικά, αυτά τα επιπλέον, στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στις μελέτες των μηχανικών; Αρχικά, ο βασικότερος παράγοντας είναι η φυσιογνωμία κάθε πόλης, όπως επίσης η ταυτότητά της και οι ιδιαιτερότητες που έχει, την κάνουν να ξεχωρίζει από τις άλλες. Η ιστορία και ο πολιτισμός των πόλεων καθορίζουν τις εκάστοτε ενέργειες του αστικού σχεδιασμού, ενώ η ενέργεια που εκπέμπουν και η ψυχολογία που δημιουργούν στους πολίτες που κατοικούν σε

αυτές ή τις επισκέπτονται συμβάλουν αισθητά στις προσπάθειες ανάπτυξης και βελτίωσής τους. Τέλος, από τις πλέον καθοριστικές μεταβλητές που, λίγο πολύ, εξετάζονται στα πλαίσια αναβάθμισης και εξέλιξης μιας περιοχής, είναι ο ρόλος της μέσα στο χώρο, το μέγεθός της, η τοποθεσία της, η γεωμορφολογία του εδάφους, το κλίμα του εδάφους, η οικονομία της, καθώς και η κατανομή και η εξέλιξη του πληθυσμού της.

Τι προκύπτει όμως όταν τα παραπάνω στοιχεία δεν υπολογίζονται συνολικά, κάτι που γίνεται στις περισσότερες των περιπτώσεων; Η εσκεμμένη ή όχι, παράλειψη των μεταβλητών αυτών αποτελεί σύνηθες φαινόμενο στις μέρες μας, θεωρείται γεγονός και όχι εξαίρεση. Ο επίλογος αυτού του χειρισμού, όχι μόνο σε επίπεδο πόλης αλλά και σε μικρότερη κλίμακα, σε επίπεδο δηλαδή κτιρίων, είναι, πλέον, η έννοια της πόλης να αποτελεί μία ενιαία κατηγορία, στην οποία είτε ανήκουν είτε όχι, ανάλογα με τον αν πληρούν τις απαραίτητες κοινές προδιαγραφές, οι περιοχές. Η σημασία της πόλης όχι μόνο δεν είναι μονοδιάστατη, όπως τείνει να γίνει στη σύγχρονη κοινωνία, αλλά από την αρχαιότητα, βλέπε Ιππόδαμο- 5^{ος} π.Χ. αι., η πόλη αντιμετωπίζεται, δικαίως, ως ένας ζωντανός οργανισμός και όχι απλά ως ο χώρος που στεγάζει ένα συγκεκριμένο αριθμό ανθρώπων. Και αν γίνει αποδεκτό ότι η πόλη, σύμφωνα με τον Lefebvre, είναι η προβολή μιας κοινωνίας, και παραλληλίσουμε την ίδια με μια ζωντανή κοινωνία, τότε αυτόματα τα κτίρια, που τη συνθέτουν, μετατρέπονται σε ανθρώπους. Όσο μαγικό και αν ακούγεται αυτό, άλλο τόσο απογοητευτικό ή τρομακτικό είναι, με το που αναλογιστεί κανείς ότι αυτή η γνώριμη και επιφανειακή τεχνική σχεδιασμού χρησιμοποιείται και στην κατασκευή των κτιρίων σήμερα, είτε αυτά προορίζονται για κατοικία ή για άλλες χρήσεις. Τα απρόσωπα κτίρια (πολυκατοικίες, ψηλά μεγαθήρια) είναι σαν ανθρώπους που φορούν επί της κεφαλής τους χαρτοσακούλες ή που δεν έχουν κεφάλι. Τότε, το μόνο σίγουρο είναι ότι θα «κινούνται» και θα υπάρχουν τυχαία στο χώρο, θα συγκρούονται, θα σπρώχνονται, θα στριμώχνονται. Κανένα δεν θα έχει έναν ολοκληρωμένο χαρακτήρα και κανένα δεν θα συμβάλει στη ενίσχυση ή ακόμα και στη διαμόρφωση της ταυτότητας της πόλης μέσα στην οποία βρίσκονται. Θα είναι τότε τα κτίρια, άνθρωποι χωρίς προσωπικότητα.

Το πόρισμα, εν τέλει, αυτής της διπλωματικής εργασίας -αρχίζοντας από ένα καθαρά θεωρητικό πλαίσιο (νομοθεσία και ορισμοί), συνεχίζοντας σε ένα καθαρά πρακτικό κομμάτι μαθηματικής εφαρμογής των εννοιών αυτών στον χώρο, με βοήθεια το παράδειγμα της πόλης της Καρδίτσας, και καταλήγοντας στο ουσιαστικότερο κομμάτι της παρούσας μελέτης, που είναι η εξερεύνηση των αποτελεσμάτων της

εφαρμογής τους στο αστικό περιβάλλον- είναι ότι σαφώς και ο συντελεστής δόμησης επηρεάζει την αστική ανάπτυξη μιας περιοχής, και αντίστροφα η αστική ανάπτυξη επιδρά τις περισσότερες φορές άμεσα στην εξέλιξη του συντελεστή δόμησης. Αυτό όμως που προκύπτει ουσιαστικά, είναι ότι δεν αρκεί να υπολογίζεται μόνο ο συντελεστής δόμησης, αλλά η αστική ανάπτυξη εξαρτάται από ένα συνονθύλευμα ξεχωριστών παραγόντων και μεταβλητών. Ο ορθός συνδυασμός όλων των παραγόντων που αφορούν την εξέλιξη μιας πόλης, θα μπορέσει τελικά να προσδώσει κύρος στις κινήσεις προς αυτή την κατεύθυνση και να βοηθήσει στην επιτυχή έκβαση του παραπάνω σκοπού, στη δημιουργία δηλαδή μιας ανθρώπινης, φιλικής και βιώσιμης πόλης.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας & Περιφερειακής Ανάπτυξης
 Διπλωματική Εργασία: «Αλληλεπιδράσεις Συντελεστή Δόμησης και Αστικής
 Ανάπτυξης. Η περίπτωση της Καρδίτσας»

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Στόχος του ερωτηματολογίου είναι η καταγραφή των στάσεων, των αντιλήψεων και των απόψεων των πολιτών που κατοικούν στον Νομό Καρδίτσας, σχετικά με την επίδραση του συντελεστή δόμησης στην αστική ανάπτυξη της πόλης και η ανάδειξη πολιτικών, δράσεων και παρεμβάσεων για την βελτίωση της εικόνας και της λειτουργικότητάς της.

Σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι το ερωτηματολόγιο συμπληρώνεται ανώνυμα.

Σας ευχαριστούμε εκ των προτέρων για τη διάθεση του χρόνου σας και τη συμβολή σας στην επιτυχή διεκπεραίωση της έρευνας.

Προσωπικά στοιχεία**1. Φύλλο:**Άρρεν: Θήλυ: **3. Τόπος κατοικίας:**

4. Απασχόληση:

5. Οικογενειακή κατάσταση:Άγαμος-η: Αριθμός παιδιών: Έγγαμος-η: **6. Μορφωτικό επίπεδο (έως που έχετε φθάσει) :**

Δημοτικό	<input type="checkbox"/>
Γυμνάσιο	<input type="checkbox"/>
Λύκειο	<input type="checkbox"/>
ΑΕΙ	<input type="checkbox"/>
ΤΕΙ	<input type="checkbox"/>
ΙΕΚ-ΚΕΚ	<input type="checkbox"/>

1. Πώς θα χαρακτηρίζατε τα ύψη των κτιρίων στην πόλη της Καρδίτσας;

Πολύ χαμηλά Χαμηλά Κατάλληλα
Υψηλά Πολύ υψηλά

2. Πιστεύετε ότι τα κτίρια πρέπει να είναι γαμηλότερα στο κέντρο της Καρδίτσας;

Ναι Όχι

3. Πιστεύετε ότι τα κτίρια, που βρίσκονται εκτός κέντρου της πόλης, πρέπει να είναι γαμηλότερα;

Ναι Όχι

4. Θεωρείτε ότι υπάρχει κυκλοφοριακό πρόβλημα στην πόλη;

Ναι Όχι

5. Θεωρείτε ότι υπάρχει πρόβλημα στάθμευσης στην πόλη;

Ναι Όχι

6. Θεωρείτε ότι οι κοινόχρηστοι χώροι στην πόλη επαρκούν;

Ναι Όχι

7. Θεωρείτε ότι το αστικό πράσινο είναι αρκετό στην πόλη της Καρδίτσας;

Ναι Όχι

8. Θεωρείτε ότι η πυκνότητα δόμησης είναι μεγάλη στο κέντρο της πόλης ;

Ναι Όχι

9. Θεωρείτε ότι η πυκνότητα δόμησης είναι μεγάλη εκτός του κέντρου της πόλης;

Ναι Όχι

10. Πιστεύετε ότι συντελεστής δόμησης αν μειωθεί, με σκοπό την απόκτηση γης, θα λύσει το πρόβλημα στάθμευσης;

Ναι Όχι

11. Πιστεύετε ότι ο περιορισμός του συντελεστή δόμησης και του επιτρεπόμενου ύψους των οικοδομών σε συνδυασμό με άλλα πολεοδομικά μέσα θα αναδείξει τη δημιουργία ελεύθερων χώρων και την αύξηση του αστικού πρασίνου;

Ναι Όχι

12. Πιστεύετε ότι πρέπει να διατηρηθεί ο ιστορικός χαρακτήρας και ο πολεοδομικός ιστός των γειτονιών;

Ναι Όχι

13. Θεωρείτε ότι πρέπει να διατηρηθούν τα πέτρινα κτίρια στην πόλη της Καρδίτσας;

Ναι Όχι

14. Σε τι κτίριο θα προτιμούσατε να ζείτε;

Πολυκατοικία Μονοκατοικία

15. Προτιμάτε την ύπαρξη υψηλών ή χαμηλών κτιρίων για την πόλη της Καρδίτσας;

Υψηλά Χαμηλά

16. Ταξινομείστε τη σειρά των χρήσεων για την οποία ενδείκνυται ένα ψηλό κτίριο:

Υπηρεσίες Εμπόριο Αναψυχή Κατοικία

17. Θεωρείτε ότι θα μπορούσε να αλλοιωθεί ο ιστορικός χαρακτήρας της Καρδίτσας με την ανέγερση ψηλών κτιρίων;

Ναι Όχι

18. Θεωρείτε ότι τα ψηλά κτίρια οδηγούν στην αποξένωση μεταξύ των πολιτών μιας πόλης;

Ναι Όχι

19. Πώς πιστεύετε ότι πρέπει να αναπτυχθεί η πόλη της Καρδίτσας;

Καθ' ύψος Με επέκταση του σχεδίου πόλης

Ευχαριστούμε για τη συμβολή σας!

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αραβαντινός Ι. Αθανάσιος (1997), Πολεοδομικός Σχεδιασμός. Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού χώρου, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.
2. Βούζα Αικατερίνη (2004), Η Ελληνικότητα των Τόπων και η έννοια της Μορφής Χρήσης, Αθήνα: Πνευματικό κέντρο Ασπρόπυργου.
3. Καραδήμου-Γερολύμπου Α, Καυκούλα-Βλάχου Κ. (1983), Πολεοδομική Επέμβαση σε Περιοχή Κατοικίας, Αθήνα: Εκδόσεις Παρατηρητής.
4. Κουσιδώνης Θ. Χρήστος (2006), Επιφάνεια σχεδίου πόλης. Χωρητικότητα πολεοδομικών ενοτήτων, διευκρινήσεις και σχόλια στον τρόπο υπολογισμού και τα σχετικά κείμενα και διαγράμματα, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Θεσσαλίας.
5. Μαλούτας Θωμάς (2000), Οι πόλεις, Κοινωνικός και Οικονομικός Άτλας της Ελλάδας, Αθήνα-Βόλος: Εθνικό κέντρο κοινωνικών ερευνών, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.
6. Νικολαΐδου Σήλια (1993), Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
7. Τζίκα – Χατζοπούλου Αλίκη (2003), Πολεοδομικό δίκαιο, Αθήνα: Πανεπιστημιακές εκδόσεις ΕΜΠ.
8. Mike Savage, Alan Warde (2005), Αστική Κοινωνιολογία, Καπιταλισμός και Νεωτερικότητα, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

ΝΟΜΟΘΕΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ

1. ΓΕΝΙΚΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΓΟΚ), Ν. 1577/85 (τροποπ. με τον Ν. 2831/00), όπως ισχύει.
2. ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΕΛΕΤΩΝ, Δομική πληροφορική, Αθήνα 1999-2002.
3. ΦΕΚ 34Α', 25/02/1959: «Περί αναθεωρήσεως και επεκτάσεως του ρυμοτομικού σχεδίου της Καρδίτσας και καθορισμού των όρων και περιορισμών δόμησης των οικοπέδων αυτού».
4. ΦΕΚ 228Δ', 14/03/1988: «Τροποποίηση των όρων δόμησης του ρυμοτομικού σχεδίου Καρδίτσας».
5. ΦΕΚ 589Δ', 10/8/1988: «Έγκριση πολεοδομικής μελέτης της περιοχής «Ζαχαριώτες» ου Δήμου Καρδίτσας (Ν. Καρδίτσας)».
6. ΦΕΚ 323Δ', 25/5/1989: «Έγκριση του γενικού πολεοδομικού σχεδίου του Δήμου Καρδίτσας και του οικισμού Καρδίτσομαγούλας».
7. ΦΕΚ 594Δ', 23/10/90: «Έγκριση του πολεοδομικού σχεδίου τμήματος της πολεοδομικής ενότητας ΙΙΙ (περιοχή Αγίου Παντελεήμονα) του Δήμου Καρδίτσας (Νομού Καρδίτσας)».
8. ΦΕΚ 498Δ', 29/05/1992: «Τροποποίηση των όρων δόμησης της συνοικίας του Αγίου Παντελεήμονα (πολεοδομική ενότητα ΙΙΙ) του Δήμου Καρδίτσας (Ν. Καρδίτσας)».
9. ΦΕΚ 132Δ', 23/10/1993: «Έγκριση του πολεοδομικού σχεδίου τμήματος της πολεοδομικής ενότητας VI12 (περιοχή Αγίου Νικολάου) του Δήμου Καρδίτσας (Ν. Καρδίτσας)».

10. ΦΕΚ 1060Δ', 13/10/1994: «Έγκριση πολεοδομικής μελέτης του ρυμοτομικού σχεδίου της πολεοδομικής ενότητας «Καμινάδων», του Δήμου Καρδίτσας (Ν. Καρδίτσας)».
11. ΦΕΚ 908Δ', 2/09/1994: «Έγκριση πολεοδομικής μελέτης αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου πόλεως της Καρδίτσας (Ν. Καρδίτσας)».
12. ΦΕΚ 1060/Δ/13-10-1994: «Έγκριση πολεοδομικής μελέτης του ρυμοτομικού σχεδίου της πολεοδομικής ενότητας «Καμινάδων», του Δήμου Καρδίτσας (Ν. Καρδίτσας)».
13. ΦΕΚ 715Δ', 5/07/1996: «Έγκριση πολεοδομικής μελέτης τμήματος των πολεοδομικών ενοτήτων Ι2, VII13, VII14 της περιοχής Καμινάδων του Δήμου Καρδίτσας, (Ν. Καρδίτσας)».
14. ΦΕΚ 868Δ', 11/8/05: «Απόφαση του Υφυπ. ΠΕΧΩΔΕ με την οποία τροποποιείται το ΓΠΣ των οικισμών Καρδίτσας-Καρδισομαγούλας του δήμου Καρδίτσας (Ν. Καρδίτσας)».

ΜΗΧΑΝΕΣ ΑΝΑΖΗΤΗΣΗΣ

1. www.google.com

ΑΡΘΡΑ

Ελληνόγλωσσα:

1. Αθανάσιος Ζούλιας, Αρχιτεκτονική-Συντελεστής δόμησης και ύψος κτιρίων. Διαχείριση περιαστικού χώρου[διαδίκτυο (online)].

2. Αλέξιος Βανδώρος (2006), Κτίζοντας ψηλά-προς μια νέα Ελλάδα [διαδίκτυο (online)].
3. Αλέξιος Βανδώρος (2008), Αφιέρωμα στα ψηλά κτίρια [διαδίκτυο (online)].
4. Αντώνης Λοίζου (2007), Αύξηση ορόφων και ποιότητα Περιβάλλοντος [διαδίκτυο (online)].
5. Γιάννης Σχίζας, King Size οράματα [διαδίκτυο (online)].
6. Γιάννης Ψυχοπαίδης (2007), Ο Ζενέ στην οδό Πανεπιστημίου, Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].
7. Γιώργος Σημαιοφορίδης (1997), Η εξαφάνιση της πολεοδομίας [διαδίκτυο (online)].
8. Γιώργος Τζιρτζιλάκης (2007), Ο Βάγκνερ στη Νερατζιώτισσα, Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].
9. Γρηγόρης Μαλούκος (2007), Ουρανοξύστες στην Αθήνα: Ένα απόλυτο νεοελληνικό ταμπού [διαδίκτυο (online)].
10. Δημήτρης Διαμαντόπουλος (2007), Θα χτίσουμε μια ανθρώπινη πόλη! Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].
11. Δημήτρης Οικονόμου (2007), Η σχέση των επιπέδων και των βαθμίδων του πολεοδομικού σχεδιασμού [διαδίκτυο (online)].
12. Δημήτρης Παπαλεξόπουλος, Η υπόλοιπη/διαθέσιμη πόλη και ο δημόσιος χώρος της [διαδίκτυο (online)].
13. Δημήτρης Παπαλεξόπουλος (2007), Η υπόλοιπη Αθήνα, Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].

14. Δημήτρης Φιλιππίδης, Η πολεοδομία στην Ελλάδα [διαδίκτυο (online)].
15. Δίκτυο Νομαδική Αρχιτεκτονική, Ύμνος στον Άπολι...στους τόπους που ζουν οι α-πόλεις [διαδίκτυο (online)].
16. Ζήσης Κοτιώνης (2007), Η εξαγωγή της Αθήνας στην τοπογραφία της Αττικής, Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].
17. Θάλεια Δραγώνα (2007), Πόλη: ο χαμένος παράδεισος; Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].
18. Καθημερινή (2007) Real Estate: Τα υπέρ και τα κατά της μονοκατοικίας [διαδίκτυο (online)].
19. Κατερίνα Νασιώκα, Globalization. Απατρία: ένα νέο γεωγραφικό όριο [διαδίκτυο (online)].
20. Κική Καυκούλα, Ο σχεδιασμός του δημόσιου χώρου. Διαφυλάγοντας τη φυσιογνωμία της πόλης [διαδίκτυο (online)].
21. Λίλα Λεοντίδου (2007), Από την αγορά στην πλατεία και στο Mall, Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].
22. Λίνα Γιαννάρου (2006), Μικρές Αθήνες έγιναν όλες οι πόλεις [διαδίκτυο (online)].
23. Λίνα Γιαννάρου (2006), Κόβοντας τις ελάχιστες ανάσες ζωής [διαδίκτυο (online)].
24. Λόης Παπαδόπουλος (2007), Ο αέρας της πόλης, Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].

25. Μανώλης Ηλιάκης, Οι μεταμορφώσεις μιας πόλης [διαδίκτυο (online)].
26. Μαρία Βιδάλη, Τα λεπτά όρια μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου [διαδίκτυο (online)].
27. Μέμος Φιλίππιδης (2007), Μπορεί να αλλάξει η σημερινή πόλη; Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].
28. Μόρφω Παπανικολάου, Η αποκατάσταση της συνέχειας στον αστικό χώρο, Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].
29. Νίκος Μέλιος (2007), Πολιτιστική κληρονομιά, Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].
30. Νίκος Χαραλαμπίδης (2007), Ονειρεύομαι μια πόλη... Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].
31. Οικολόγοι Πράσινοι (2006), Γιατί μια ομάδα για την πόλη [διαδίκτυο (online)].
32. Πάνος Σταθακόπουλος, Νέες πόλεις στη Γαλλία [διαδίκτυο (online)].
33. Πολ Μ. Σουίτζι (2003), Αυτοκίνητα και πόλεις [διαδίκτυο (online)].
34. Πρόδρομος Μάρκογλου (2007), Το τέλος μιας μικρής πόλης [διαδίκτυο (online)].
35. Ρεμ Κουλχασ (2007), Διλήμματα στην εξέλιξη μιας πόλης, Βήμα Ιδεών [διαδίκτυο (online)].
36. ΣΕΠΟΧ/Μόνιμη Επιτροπή Πολεοδομικής Χωροταξικής και Περιβαλλοντικής Πολιτικής (2007), Το αστικό περιβάλλον ως πλαίσιο άσκησης αρχιτεκτονικής: η σημερινή εικόνα, η νομοθεσία και οι πολιτικές [διαδίκτυο (online)].

37. Σωτήρης Κάττος (2007), Πολεοδομικός σχεδιαμός: η ανάδειξη του κοινωνικού μπανιστηριού [διαδίκτυο (online)].
38. Σωτήρης Μαρτσέλος (2007), Αθήνα μια σύγχρονη μεγαλούπολη [διαδίκτυο (online)].
39. Τάσης Παπαϊωάννου (2007), Οι πόλεις της ταχύτητας [διαδίκτυο (online)].
40. Τζέλα Ταγκαλίδου, Δημόσιες στιγμές. Ο δημόσιος χώρος ως ιδιωτικός [διαδίκτυο (online)].

Ξενόγλωσσα:

1. Constantinos Doxiadis (1960), The death of our cities [διαδίκτυο (online)].
2. Constantinos Doxiadis (1965), The role of small cities [διαδίκτυο (online)].
3. Constantinos Doxiadis (1967), The inhuman city [διαδίκτυο (online)].
4. Constantinos Doxiadis (1968), Man and the space around him [διαδίκτυο (online)].
5. David W. Dunlap (1989), Planners Act to Save Low-Density Areas [διαδίκτυο (online)].
6. Dimitris L. Avramopoulos(2003), Internation Implementation of Cities [διαδίκτυο (online)].
7. Edward Ng (2005), A study of the relationship between daylight performance and height difference of buildings in high density cities using computational simulation [διαδίκτυο (online)].

8. Gospodini A. (2002), European Cities and Place Identity. Discussion Papers Series, 8(2):19-36. Volos: University of Thessaly Publications.
9. Gospodini A. (2002) 'European cities in competition and the new uses of urban design'. Journal of Urban Design [διαδίκτυο (online)].
10. James D. Wolfensohn (2003), Cities and Citizens [διαδίκτυο (online)].
11. Jeffrey D. Sachs (2003), The New Urban Planning [διαδίκτυο (online)].
12. Lubomir Ficinsky Dunim (2003), Decentralization City Management: A successful Experiment [διαδίκτυο (online)].
13. Residential Dencity-Guidelines for Planning Authorities, Διαθέσιμο στο URL: www.environ.ie/en/Publications/DevelopmentandHousing/Planning/FileDownload,1611,en.pdf
14. Shahid Yusuf and Kaoru Nabeshima (2003), Urban Development needs Creativity: How Creative Industries can Affect Urban Areas [διαδίκτυο (online)].
15. Tim E. Cambell (2003), Unknown Cities: Metropolis, Identity and Coverance in Global World [διαδίκτυο (online)].
16. Understanding Density. and Floor Area Ratio. Examples of Residential, Mixed-Use, Commercial and Industrial Developments in Boulder, Διαθέσιμο στο URL: www.ci.boulder.co.us/files/PDS/planning%20and%20zoning/density_floorarearatio.pdf.
17. Van Meter William Pollack (2003), What is Floor Area Ratio (FAR) [διαδίκτυο (online)].

18. Vitor Serra (2003), Learning from the poor: Housing and Urban Land Markets [διαδίκτυο (online)].
19. Winny Maas (2002), Light urbanism [διαδίκτυο (online)].

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

Ελληνικές:

1. <http://www.nomosphysis.org.gr>
2. <http://www.minenv.gr>
3. <http://www.ecocity.gr>
4. <http://www.tee.gr/online/afieromata/2001/2168/pg042.shtml>
5. <http://www.nomotelia.gr/photos/File/3427.html>
6. <http://www.domiki.gr>
7. <http://www.estia-estate.gr/services.asp>
8. <http://www.stegh.gr/toknow.htm>
9. <http://www.e-rooster.gr>
10. <http://www.geekarchitects.gr>
11. <http://www.ecology-salonica.org>
12. <http://www.e-karditsa.gr>

13. <http://www.karditsa-net.gr>
14. <http://www.mykarditsa.gr>
15. <http://www.karditsa-city.gr>
16. <http://www.wikipedia.gr>
17. <http://www.ktimatoidea.gr/agora.asp>
18. <http://www.kathimerini.gr>
19. <http://www.ecogreens.gr>
20. <http://www.reconstruction.gr>
21. <http://www.arch.auth.gr>
22. <http://www.zoulias.com/competition2004a/competition2004a.html>

Ξέρες:

1. http://planningwiki.cyburbia.org/Floor_to_Area_Ratio
2. <http://www.earthalist.com>
3. <http://www.carfree.com/library.html>
4. <http://www.milladigital.es>
5. http://www.cambridgema.gov/~CDD/cp/zng/zguide/zguide_chap2.html

6. <http://www.housinginitiative.org/floorarearatio.html>
7. <http://www.kildare.ie/AthyTownCouncil/Development-Plan-2000/Development-Standards-2.asp>
8. <http://museum.doorsofperception.com>
9. http://www.milladigital.es/ingles/06_disenoUrb.php
10. <http://www.urbanphoto.net/blog/2006/12/16/how-should-a-city-grow>
11. <http://www.daniel-libeskind.com/projects/show-all/orestad-downtown-master-plan/>
12. <http://www1.worldbank.org/.../nov03/textonly.asp?id=230>
13. <http://www.katarxis-publications.com/katarxis02-1/id39.html>
14. <http://discoveringurbanism.blogspot.com/2007/09/book-city-global-history.html>



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000091432