

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

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

**ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ ΤΗΣ
ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ**

ΜΟΥΣΤΟΥ ΦΩΤΕΙΝΗ

2016-2017

Δήλωση

Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή αλλού. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κ.λ.π., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή και του ΤΜΧΠΠΑ.

Ημερομηνία: 25-9-2017

Όνοματεπώνυμο: ΦΩΤΕΙΝΗ ΜΟΥΣΤΟΥ

Υπογραφή:

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το αστικό τοπίο είναι ένας χώρος οικείος, δυναμικός, που έχει υποστεί χρήσεις, ρυθμίσεις και είναι αποτέλεσμα σχέσεων και αλληλεπιδράσεων με μοναδικό δράστη τον άνθρωπο. Είναι γεγονός ότι η εξέλιξη και ο μετασχηματισμός ενός αστικού τοπίου είναι συνυφασμένα με μια πληθώρα παραγόντων (οικονομικές δραστηριότητες, κοινωνικές δομές, πολιτιστικές αξίες καθώς και το φυσικό περιβάλλον κλπ). Η υποβάθμιση του αστικού τοπίου θέτει σε κίνδυνο τη συνολική συνοχή του αστικού συστήματος και οδηγεί σε απαξίωση του αστικού χώρου με αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία και την οικονομία της πόλης. Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι να μελετηθεί η ανάπτυξη και η εξέλιξη του αστικού τοπίου της πόλης της Καρδίτσας και να διαγνωστούν τα προβλήματα και οι δυνατότητες του.

ABSTRACT

Urban landscape is an intimate, dynamic space that has undergone uses, adjustments, and it is the result of relationships and interactions with a single human actor. It is a fact that the development and transformation of an urban landscape is interwoven with a multitude of factors (economic activities, social structures, cultural values as well as the natural environment, etc.). The degradation of the urban landscape endangers the overall cohesion of the urban system and leads to depreciation of the urban area with negative impacts on the operation and the economy of the city. The purpose of this research is to study the development of the urban landscape of the city of Karditsa and to explore the problems and the possibilities for further development.

Λέξεις κλειδιά: *Αστικό τοπίο, Αναπλάσεις, Καρδίτσα*

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ.....	5
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ.....	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ.....	9
2.1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ.....	9
2.2. ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ.....	11
2.3. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ 15	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ.....	20
3.1. Η ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ.....	20
3.2. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ.....	28
4.1. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑ.....	28
4.2. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ.....	29
4.3. Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ.....	30
4.4. ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ.....	38
4.5. ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ.....	53
4.6. ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ	58
4.7. ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ.....	64
4.8. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ.....	66
4.9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ.....	73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	84
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	86

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1. Υλοποιημένα σταθερότυπα σε ευρωπαϊκές χώρες.....	16
Πίνακας 2. Τα χαρακτηριστικά των αναπλάσεων στην Ελλάδα και ευρωπαϊκό χώρο.....	19
Πίνακας 3. Καταγραφή των πολεοδομικών παρεμβάσεων από το 1882-1959.....	30
Πίνακας 4. Εξέλιξη του πληθυσμού στην πόλη της Καρδίτσας.....	37
Πίνακας 5. Οι χώροι πρασίνου της πόλης.....	38
Πίνακας 6. Οι φορείς οι οποίοι προβλέπονταν να συνδεθούν με οπτική ίνα.....	54
Πίνακας 7. Κατανομή καταστημάτων σε κατηγορίες.....	64

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1. Μεταβολή εγγραφών και διαγραφών επιχειρήσεων για όλες τις δραστηριότητες.....	65
--------------------------------------------------------------------------------------------	----

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 1. Το δίκτυο πρασίνου στην πόλη Μούνστερ.....	17
Χάρτης 2. Το δίκτυο πρασίνου στην πόλη της Στοκχολμης.....	17
Χάρτης 3. Το πρόγραμμα London Rivers Action Plan.....	18
Χάρτης 4. Προτεινόμενο δίκτυο πρασίνου.....	18
Χάρτης 5. Χωροταξική διάρθρωση.....	28
Χάρτης 6. Το σχέδιο πόλης της Καρδίτσας (1959).....	32
Χάρτης 7. Υφιστάμενες χρήσεις γης	34
Χάρτης 8. Τα όρια των διαφορετικών πολεοδομικών ενοτήτων της πόλης.....	36
Χάρτης 9. Οι σημαντικότεροι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου στην πόλη της Καρδίτσας.....	39
Χάρτης 10. Υφιστάμενο οδικό δίκτυο.....	61
Χάρτης 11. Το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων στην πόλη της Καρδίτσας.....	62
Χάρτης 12. Ποσοστό κενών καταστημάτων στο ισόγειο των κτηρίων από το σύνολο των καταγεγραμμένων καταστημάτων ανά δρόμο.....	65
Χάρτες 13 - 16. Προτάσεις αναβάθμισης παιδικών χαρών.....	70
Χάρτης 17 . Πρόταση ανάπλασης στρατοπέδου Λουμάκη.....	80
Χάρτης 18 . Στρατόπεδο Λουμάκη - κέντρο πόλης.....	80

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1. Η Κεντρική Πλατεία της Καρδίτσας, γύρω στο 1927.....	40
Εικόνα 2. Η πλατεία Ελευθερίας με το συντριβάνι της.....	41
Εικόνες 3 – 6. Το πάρκο του Πανσιλύπου.....	43

Εικόνα 7. Η Δημοτική Αγορά της Καρδίτσας τα πρώτα χρόνια.....	43
Εικόνα 8. Το κτίριο της δημοτικής αγοράς πριν την αποκατάσταση.....	45
Εικόνα 9. Το εσωτερικό της δημοτικής αγοράς πριν την αποκατάσταση.....	47
Εικόνα 10. Η Δημοτική Αγορά ως χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων.....	47
Εικόνα 11. Εσωτερική όψη της αγοράς.....	48
Εικόνα 12. Εξωτερική όψη της αγοράς με εμπορικές χρήσεις.....	48
Εικόνα 13. Πλατεία Δικαστηρίων.....	49
Εικόνα 14. Πλατεία Στρατολογίας.....	50
Εικόνα 15. Δημοτικό Στάδιο Καρδίτσας.....	51
Εικόνα 16. Οδός Δημοκρατίας πριν την ανάπλαση.....	51
Εικόνα 17. Οδός Δημοκρατίας μετά την ανάπλαση.....	52
Εικόνα 18. Ευρυζωνικό Δίκτυο Οπτικών Ινών στην πόλη της Καρδίτσας.....	54
Εικόνα 19. Δίκτυο οπτικών ινών σε σπίτια στην πόλη της Καρδίτσας.....	56
Εικόνα 20. Δίκτυο κορμού και δίκτυο πρόσβασης ασύρματου δικτύου ελεύθερης πρόσβασης (WiFi) στην πόλη της Καρδίτσας.....	57
Εικόνα 21. Σταθμός αυτοματοποιημένου συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων στην πόλη της Καρδίτσα.....	63
Εικόνα 22: Χωροταξική θέση του κτηριακού συγκροτήματος της Παλιάς Ηλεκτρικής στην Πόλη της Καρδίτσας.....	66
Εικόνες 23-24. Η Παλιά Ηλεκτρική.....	68
Εικόνες 25. Νέου Δημοτικού Σταδίου στην Αγ.Παρασκευή.....	71
Χάρτης 26. Η θέση του στρατοπέδου Λουμάκη στον αστικό ιστό της πόλης.....	72
Χάρτης 27. Το Διοικητήριο Καρδίτσας.....	79
Εικόνες 28– 29. Πρόταση ανάπλασης σε χώρο Διοίκησης.....	81
Εικόνα 30. Ανάπλαση σε χαρακτηρισμένο κοινόχρηστο χώρο της πόλης.....	82
Εικόνες 31– 32. Ερειπωμένα κτίρια στο κέντρο της πόλης.....	83

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το τοπίο είναι μία πολύπλοκη συλλογή τμημάτων και διαμορφώσεων και αποτελεί το υπόβαθρο του φυσικού και ανθρωπογενούς τόπου μαζί με τις κοινωνικές και πολιτισμικές δράσεις που εκφέρονται σε αυτό. Ειδικότερα, το αστικό τοπίο είναι ένας χώρος οικείος, δυναμικός, που έχει υποστεί χρήσεις, ρυθμίσεις και είναι αποτέλεσμα σχέσεων και αλληλεπιδράσεων που μεταβάλλεται στο χρόνο με μόνο δράστη τον άνθρωπο. Μέσα στο αστικό τοπίο εμφανίζονται πολλαπλές και ποικίλες ανάγκες (οικιστικές ανάγκες, πολιτιστικής αξιοποίησης, οικονομικές, καταναλωτικές, προβλήματα κελύφους, χρήσεων γης και περιβαλλοντικής - τοπιακής παρέμβασης) οι οποίες οδηγούν σε επεμβάσεις. Η υποβάθμιση των αστικών περιοχών θέτει σε κίνδυνο τη συνολική συνοχή του αστικού συστήματος και συντελεί σε απαξίωση του διαθέσιμου αστικού χώρου με αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία και την οικονομία της πόλης.

Το αστικό τοπίο δεν μένει στάσιμο αλλά συνεχώς μεταβάλλεται και εξελίσσεται. Η εξελικτική πορεία των πόλεων έχει να επιδείξει σημαντικά παραδείγματα πολεοδομικής διάταξης (η αρχαία αθηναϊκή πόλη, οι ρωμαϊκές πόλεις, οι κλειστές πόλεις του μεσαίωνα, οι κηπουπόλεις που κυριαρχούν τα μεγάλα αστικά πάρκα, οι πυκνοδομημένες ασιατικές πόλεις κ.λ.π.). Η εξέλιξη του αστικού τοπίου συνδέεται άμεσα με τις διαφορετικές πολιτικές και τα ρεύματα του αστικού σχεδιασμού. Οι πολιτικές αστικού σχεδιασμού εξελίχθηκαν από τις ριζικές αναπλάσεις, με την κατεδάφιση και τη εξ αρχής ανοικοδόμηση κατά την μεταπολεμική περίοδο, στις μεγάλες αστικές αναπλάσεις γοήτρου και ανασυγκρότησης των πόλεων της μεταμοντέρνας περιόδου (Potsdamer Platz στο Βερολίνο, Milan Fair στο Μιλάνο, Ciudad de las Artes στη Βαλένθια, Μπιλμπάο, Docklands στο Λονδίνο κ.λ.π.) και σήμερα επανέρχεται η έννοια της «συμπαγούς» πόλης, της γειτονιάς, των ορίων, της βιώσιμης κινητικότητας, της μείωσης των δαπανών και της ορθολογικής διαχείρισης των πόλεων.

Οι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου είναι βασικό στοιχείο που δείχνει το επίπεδο ποιότητας ενός αστικού τοπίου. Οι αστικοί χώροι πρασίνου εμφανίστηκαν στα τέλη του 18ου αιώνα με αποσπασματικές πολεοδομικές παρεμβάσεις και σήμερα εισάγεται η έννοια του δικτύου ανοικτών χώρων και χώρων πρασίνου (Μούνστερ στη Γερμανία, Στοκχόλμη, Βρυξέλλες κλπ.). Στην Ελλάδα ο δημόσιος πράσινος χώρος συνήθως προκύπτει συμπτωματικά, ως περίσσειμα από την ανοικοδόμηση, κι όχι ως αποτέλεσμα συγκεκριμένων πολεοδομικών πρωτοβουλιών και κυκλοφοριακών παρεμβάσεων. Σε άλλες ευρωπαϊκές χώρες ο στόχος είναι πολύ ευρύτερος πέραν της αποκατάστασης και

αναδόμησης των πόλεων και συνεκτιμάται η συμβολή πλήθους επιστημονικών τομέων, (π.χ. ο αστικός σχεδιασμός, ο πολεοδομικός σχεδιασμός, η κοινωνιολογία, η οικονομία) και η διαχείριση εμπλέκει εκτός από τον δημόσιο τομέα και τον ιδιωτικό τομέα και την κοινωνία των πολιτών, ενεργοποιώντας διαδικασίες και μηχανισμούς διακυβέρνησης.

Στην ελληνική νομοθεσία η προστασία, η ανάπτυξη και ανάδειξη του αστικού τοπίου εμφανίζεται είτε άμεσα είτε έμμεσα με πληθώρα νομοθετημάτων. Στην πολεοδομική νομοθεσία υπάρχουν εργαλεία που μπορούν να βοηθήσουν στην αναβάθμιση του αστικού τοπίου μέσα από την διεύρυνση του δημόσιου ελεύθερου χώρου.

Η στρατηγική ανάπτυξης των αστικών κέντρων στο ΕΣΠΑ αναπτύσσεται με γνώμονα την αειφορική ανάπτυξη των πόλεων (αύξηση πρασίνου και κοινοχρήστων χώρων, ολοκληρωμένες υποδομές αστικών εξυπηρετήσεων, αστικές αναπλάσεις, δίκτυα πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, μείωση των οικιακών αποβλήτων) και οι δράσεις που αφορούν το αστικό τοπίο της πόλης θα πρέπει και να συνδυάζονται με μέτρα που προωθούν την εκπαίδευση, την επιχειρηματικότητα, την καινοτομία και την τοπική οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική ένταξη και την προστασία του περιβάλλοντος.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι η παρουσίαση της εξέλιξης του αστικού τοπίου της πόλης της Καρδίτσας και ο εντοπισμός των δυνατοτήτων αυτού. Ειδικότερα, η εργασία αυτή διαρθρώνεται σε έξι κεφάλαια:

- στο παρόν κεφάλαιο, παρουσιάστηκε συνοπτικά το υπό εξέταση αντικείμενο.
- Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται μια επιστημονική διερεύνηση της έννοιας του αστικού τοπίου και των στοιχείων που συνθέτουν αυτό.
- Στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζεται το θεσμικό πλαίσιο και οι πολιτικές για το αστικό τοπίο στην Ελλάδα.
- Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η πόλη της Καρδίτσας όπως αναπτύχθηκε μέσα στο χρόνο είτε μέσα από το ρυμοτομικό της σχέδιο είτε μέσα από την ανάπτυξη των κοινόχρηστων χώρων.
- Στο πέμπτο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι προτάσεις βελτίωσης και ανάδειξης του αστικού τοπίου της Καρδίτσας.
- Στο έκτο και τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζονται συνοπτικά τα συμπεράσματα από την συγκεκριμένη έρευνα και καθορίζονται οι μελλοντικοί στόχοι για την αξιοποίηση αυτού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΑΙ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ

2.1. ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ

Η σύγχρονη προσέγγιση του αστικού φαινομένου, θεωρεί την πόλη ως οικοσύστημα μέσα στο οποίο άνθρωπος, βλάστηση και λοιποί ζωντανοί οργανισμοί αλληλεπιδρούν με το αβιοτικό τους περιβάλλον. Η εν λόγω διαδικασία δημιουργεί τοπικά μικροπεριβάλλοντα σε διακριτές χωρικές δομές, που και αυτά με τη σειρά τους λειτουργώντας ως σύστημα, αλληλεπιδρούν συνεργικά. Κύριος ρυθμιστής, αλλά και αποδέκτης των πολύπλοκων αλληλεπιδράσεων μεταξύ κοινωνικών και φυσικών παραγόντων, είναι ο άνθρωπος (Βουσβούκη, Καλογήρου, 2010). Επομένως, το αστικό τοπίο είναι ένας χώρος οικείος, δυναμικός, που έχει υποστεί χρήσεις, ρυθμίσεις και είναι αποτέλεσμα σχέσεων και αλληλεπιδράσεων ανάμεσα σε οικονομικές δραστηριότητες, κοινωνικές δομές, πολιτιστικές αξίες καθώς και το φυσικό περιβάλλον που μεταβάλλεται στο χρόνο με μόνο δράστη τον άνθρωπο. Το αστικό τοπίο ταυτίζεται έτσι με τη φυσιολογία της πόλης, η εικόνα και η φαντασία της στο χρόνο.

Για την ορθή ερμηνεία του αστικού τοπίου είναι απαραίτητο να διακρίνουμε τις διαφορετικές επιστημονικές προσεγγίσεις (Λιονάτου, 2008):

- Η προσέγγιση των *κοινωνιολογικών-ανθρωπολογικών επιστημών* η οποία αναφέρεται στο αστικό τοπίο, ως χώρο κοινωνικής συναναστροφής, δραστηριοτήτων και ανταλλαγής ιδεών.
- Η προσέγγιση της *Αστικής Οικολογίας*, η οποία επικεντρώνεται στη σχέση των αστικών οικοσυστημάτων με τον αστικό ιστό και τη διατήρησή τους ως οάσεις φυσικών χώρων.
- Η προσέγγιση της σύγχρονης *Πολεοδομικής Σύνθεσης* που εξετάζει την αστική μορφολογία και πυκνότητα του αστικού χώρου, ταξινομεί και ερμηνεύει τις σύγχρονες χρήσεις γης και τους αστικούς μετασχηματισμούς.
- Η προσέγγιση της *Αρχιτεκτονικής Τοπίου*, η οποία περιλαμβάνει τόσο το σχεδιασμό όσο και τη διαχείριση του αστικού τοπίου.

Μία πόλη δεν μένει στάσιμη αλλά συνεχώς μεταβάλλεται και εξελίσσεται. Η εξελικτική πορεία των πόλεων έχει να επιδείξει σημαντικά παραδείγματα πολεοδομικής διάταξης, όπου το αστικό τοπίο μέσα στους υπαιθρίους αστικούς χώρους διαμορφώνει τα κύρια στοιχεία οργάνωσης της οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η αρχαία αθηναϊκή πόλη και οι διατάξεις γύρω από την αγορά, οι ρωμαϊκές πόλεις, οι κλειστές πόλεις του μεσαίωνα με κεντρικό στοιχείο την πλατεία, οι κηπουπόλεις των αμερικάνικων πόλεων που κυριαρχούν τα μεγάλα αστικά πάρκα, οι πυκνοδομημένες ασιατικές πόλεις και οι σύγχρονες πόλεις του 21 αιώνα όπου δίκτυα πρασίνου και ελεύθερων χώρων θα συνυφαίνονται με τον αστικό ιστό (Αραβαντινός και Κοσμάκη 1988, Jim & Chen, 2003, Καυκούλα, 2007, Seattle 2010, Ottawa, 2020, Λιονατου, 2008).

2.2. ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΟΙ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ

Μέσα στο αστικό τοπίο εμφανίζονται πολλαπλές και ποικίλες ανάγκες (οικιστικές ανάγκες, πολιτιστικής αξιοποίησης, οικονομικές, καταναλωτικές, προβλήματα κελύφους και χρήσεων γης) οι οποίες προκαλούν τις επεμβάσεις και την ανάπλαση στον αστικό ιστό. Ο σχεδιασμός και η εξέλιξη των πόλεων για τουλάχιστον τρεις χιλιετίδες δείχνουν εναλλαγή στις κυρίαρχες σχολές σκέψης, τις θεωρητικές προσεγγίσεις και τις μεθοδολογίες. Το τέλος του 20^{ου} αιώνα σηματοδότησε μια κρίσιμη καμπή στη σημασία, το ρόλο και την πολυπλοκότητα του Αστικού Σχεδιασμού. Αυτή σχετίζεται με τις μεγάλες αλλαγές και εξελίξεις στην οικονομία, την κοινωνία και το χώρο (Γοσποδίνη, 2016).

Η εξέλιξη του αστικού τοπίου συνδέεται άμεσα με τις διαφορετικές πολιτικές και τα ρεύματα του αστικού σχεδιασμού. Ακολούθως περιγράφονται οι διαφορετικές περίοδοι του αστικού σχεδιασμού μετά την μεταπολεμική περίοδο και της επίδρασης τους στο αστικό τοπίο (Αναστασιάδη, κ.α., 2012):

A) Μεταπολεμική Περίοδος 1945-1960: Με το τέλος του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου εμφανίστηκε η ανάγκη ανοικοδόμησης των κατεστραμμένων πόλεων. Προτεραιότητα είχε η διευθέτηση των προβλημάτων που προκλήθηκαν από τον πόλεμο και η ανακατασκευή τμημάτων ή τομέων των πόλεων. Το διάστημα 1950-1960 διακρίνεται σε δύο περιόδους. Η πρώτη αναφέρεται στη λογική της «μοντέρνας» πολεοδομίας, στηριζόμενη στις αρχές της χάρτας των Αθηνών, που είχε αρνηθεί κάθε αξία των παλιότερων τμημάτων των πόλεων και διερευνούσε τις δυνατότητες του νέου οικοδομικού υλικού, του σκυροδέματος (Le Corbusier). Η χρήση του τελευταίου επέτρεψε την κατασκευή υψηλών κτιρίων, επιτρέποντας τη δυνατότητα μικρότερης κάλυψης και απόδοσης μεγαλύτερων επιφανειών επί του εδάφους, δημιουργία ελεύθερων χώρων και πρασίνου. Σχετικά προγράμματα αναπλάσεων έγιναν ιδιαίτερα στη Γαλλία (place d' Italie) και στην Αγγλία στα πλαίσια της κρατικής οικιστικής πολιτικής από φορείς του Δημοσίου, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης ή και από κοινωφελείς επιχειρήσεις, μέσω χρηματοδοτήσεων ή επιχορηγήσεων. Η δεύτερη περίοδος (στα τέλη του '60), εστιάζεται στην εξάπλωση των πόλεων ταυτόχρονα με τη βιομηχανική ανάπτυξη και γενικότερα στην ανάπτυξη της οικονομίας και στη διάχυση του φαινομένου της αστυφιλίας. Την ίδια περίοδο αρχίζει να εμφανίζεται και η σταδιακή υποβάθμιση των ιστορικών κέντρων των πόλεων που οφείλεται κυρίως στην αύξηση του ποσοστού ιδιόκτητων αυτοκινήτων σε συνδυασμό με μια σειρά συναφών

παραμέτρων όπως η ανάγκη σε χώρους στάθμευσης, τα μη ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων ώστε να δεχτούν μεγάλους κυκλοφοριακούς φόρτους και η αυξανόμενη ατμοσφαιρική ρύπανση λόγω της αύξησης των μετακινήσεων.

Κατά την περίοδο αυτή εντοπίστηκαν τρεις μορφές επεμβάσεων (Αναστασιάδη, κ.α., 2012):

i) η ριζική ανάπλαση, δηλαδή την κατεδάφιση και τη εξ αρχής ανοικοδόμηση με πιθανή αλλαγή της κοινωνικής σύστασης (από το 1950-1970). Ένα τέτοιο παράδειγμα έχουμε στο κέντρο του Leipzig στη Γερμανία, όπου μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έγινε η ανοικοδόμησή του με κατάργηση του παραδοσιακού χαρακτήρα και του συνεχούς οικοδομικού συστήματος και αντικατάστασή του από την ελεύθερη σύνθεση. (Αραβαντινός, 1997/1998).

ii) η μερική ανάπλαση, (πρόκειται για τις επεμβάσεις αστικής ανάπλασης 1960-1980) δηλαδή τη διατήρηση του υπάρχοντος οικοδομικού όγκου και της κοινωνικής σύστασης και

iii) η ήπια ανάπλαση με κανονιστικούς όρους. Στην περίπτωση της ήπιας ανάπλασης θα μπορούσαν να αναφερθούν τα παραδείγματα του Kreuzberg στο Βερολίνο και της Alma Gare στην πόλη Roubaix της Β. Γαλλίας, όπου η έμφαση δόθηκε στις συμμετοχικές διαδικασίες των ενδιαφερομένων κατοίκων και στην κατεύθυνση της διατήρησης μεγάλου τμήματος του κτιριακού αποθέματος, της βελτίωσης του υπάρχοντος αστικού ιστού και της χωροθέτησης εκείνων των λειτουργιών που εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων (Λουκόπουλος κ.α. 1990).

Β) Περίοδος 1960-1970: Στις αρχές της δεκαετίας αυτής γίνεται για πρώτη φορά από τον Lewis Mumford κριτική στην απρόσωπη και εκτός κλίμακας αρχιτεκτονική των μεγάλων κτιριακών συγκροτημάτων. Στα τέλη της δεκαετίας του '60 αρχίζει να εφαρμόζεται στα ιστορικά κέντρα και μια σειρά παρεμβάσεων, κυρίως κυκλοφοριακών, οι οποίες είχαν σαν στόχο να συμβάλουν στην περαιτέρω ανασυγκρότησή τους (Κολωνία, Μπολόνια), μέσω και της απομάκρυνσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου από αυτά (Αναστασιάδη, κ.α., 2012):.

Γ) Περίοδος 1970-80: Πρόκειται για την περίοδο του άκρατου καπιταλισμού και για την αρχή της παγκοσμιοποίησης που χαρακτηρίζεται από την εμφάνιση των νέων τεχνολογιών και τη σταδιακή υιοθέτησή τους, ιδιαίτερα σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Στην Αγγλία ακολουθείται το κίνημα του συναινετικού σχεδιασμού (advocacy planning) καθώς και οι συμμετοχικές διαδικασίες. Στο πλαίσιο αυτό, προβλήθηκαν πιο συστηματικά οι κοινωνικοί στόχοι που υιοθετήθηκαν εν μέρει και από την πλευρά της

αντίστοιχης κρατικής πολιτικής όπως η συμμετοχή των οργανωμένων επιτροπών πολιτών καθώς και όλων των ενδιαφερομένων στα προγράμματα και στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων. Ιδιαίτερη προσοχή δόθηκε στα κοινωνικά προβλήματα των μειονοτήτων και των οικονομικά ασθενέστερων κοινωνικών ομάδων. Στις αρχές της δεκαετίας του 1970 σχεδιάζονται και κατασκευάζονται νέες πόλεις με σύγχρονα δίκτυα, ενώ αρχίζουν να δημιουργούνται και μεγάλα επιχειρηματικά κέντρα για να ανταποκριθούν στις νέες οικονομικές απαιτήσεις (Defense, 1970). Ταυτόχρονα υλοποιούνται πολύ σημαντικές και εκτεταμένες αναπλάσεις σε τμήματα πόλεων (Παρίσι-Halles, Lyon-Part-Dieu, Μιλάνο) οι οποίες έχουν υψηλούς προϋπολογισμούς και δημιουργούν χιλιάδες θέσεις εργασίας και υψηλή διεθνή ανταγωνιστικότητα. Το 1976 η κρίση του πετρελαίου περιόρισε την ανάπτυξη η οποία στη συνέχεια επαναπροσδιορίστηκε μέσα από την περιφερειακό καπιταλισμό και την αύξηση της ανταγωνιστικότητας μεταξύ των πόλεων με τη δημιουργία clusters (Αναστασιάδη, κ.α., 2012).

Δ) Περίοδος 1980-1990: Πρόκειται για την περίοδο των μεγάλων αστικών αναπλάσεων γοήτρου και ανασυγκρότησης των πόλεων (Bercy, Dockland), αλλά και την ολοκλήρωση των νέων πόλεων τρίτης γενιάς που μετεξελίσσονται σε μητροπολιτικές ενότητες. Στις σύγχρονες μεταμοντέρνες ευρωπαϊκές πόλεις αναπτύχθηκαν τέσσερις τύποι πολιτιστικών επικέντρων. Αυτοί οι τύποι είναι (Gospodini 2006):

- i. Τα επιχειρηματικά επίκεντρα που παρέχουν υψηλού επιπέδου υπηρεσίες που βασίζονται στη γνώση και τη τεχνολογία (όπως είναι το Potsdamer Platz στο Βερολίνο, η περιοχή Milan Fair στο Μιλάνο, το κέντρο Ciudad de las Artes στη Βαλένθια)
- ii. Πολιτιστικά επίκεντρα υψηλής τέχνης (όπως είναι τα μουσεία στη Βιέννη, στο Ρότερνταμ, Χάγη, Μπιλμπάο)
- iii. Επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας (όπως είναι το Temple Bar στο Δουβλίνο, το Witte de Withstraat στο Ρότερνταμ, το Westgasfabriek στο Άμστερνταμ, η περιοχή του Ψυρρή στην Αθήνα και τα Λαδάδικα στη Θεσσαλονίκη)
- iv. Παραλιακά επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής (όπως είναι η περιοχή κατά μήκος του ποταμού Nervion στο Μπιλμπάο, κάποια τμήματα των Docklands στο Λονδίνο και το Forum των πολιτισμών στη Βαρκελώνη).

Ο σχεδιασμός των νέων επικέντρων των πόλεων έχει συμβάλει στην ανάδυση νέων αστικών τοπίων που κυριαρχούνται από δύο αντιθετικά άκρα: α) την αρχιτεκτονική κληρονομιά με τοπικές αναφορές και β) τον καινοτόμο σχεδιασμό του χώρου με διεθνείς αναφορές. Με αυτή την έννοια, το κυρίαρχο τοπίο της

μεταβιομηχανικής πόλης του 21ου αιώνα μπορεί να χαρακτηριστεί ως πολυπυρηνικό και 'διεθνο-τοπικοποιημένο' ('glocalised') (Beriatos and Gospodini 2004, Gospodini 2006, Μπεριάτος και Γοσποδίνη 2006).

Ε) Περίοδος 1990-2000: Πλέον προκύπτει η ανάγκη περιορισμού της έως τότε ανάπτυξης με τη μορφή της άκρατης υποβάθμισης των αξιών του φυσικού και του αστικού περιβάλλοντος και αρχίζει να γίνεται λόγος για μια καλύτερη ποιότητα ζωής και περιβάλλοντος. Η δομή και η ποιότητα του αστικού χώρου είναι αυτά που δίνουν τις κατευθυντήριες γραμμές των νέων πολεοδομικών επεμβάσεων στα πλαίσια της κοινωνικής και πολιτισμικής εξέλιξης και οι οποίες έχουν ως στόχο να δημιουργήσουν το place branding της πόλης (Αναστασιάδη, κ.α., 2012). Το place branding ορίζεται ως η διαδικασία ανακάλυψης, δημιουργίας, ανάπτυξης και υλοποίησης ιδεών και εννοιών για την ανακατασκευή της ταυτότητας μιας πόλης, με επενδύσεις σε υλικά αγαθά (υποδομές, κτίρια) άυλα αγαθά (εκδηλώσεις), οργανωτικά θέματα αλλά και ΤΠΕ (Παπαγεωργίου, 2016). Στις πόλεις σημειώνεται πλέον έντονη αποβιομηχάνιση, η οποία έχει ως αποτέλεσμα την στροφή του παραγωγικού μοντέλου στον τριτογενή τομέα, με έμφαση στον τομέα των υπηρεσιών και της υψηλής τεχνολογίας.

ΣΤ) Περίοδος 2000-σήμερα: Σήμερα οι ευρωπαϊκές πόλεις γίνονται ολοένα και πιο αφιλόξενες, ενώ αντιμετωπίζουν ένα ευρύ φάσμα οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων. Ο βασικός στόχος της περιόδου είναι μέσα από τις αστικές αναπλάσεις να επανακτηθεί η έννοια της «συμπαγούς πόλης». Πόλεις πιο συμπαγείς, με όρια, με τοπόσημα, με κόμβους και γειτονιές, πόλεις του γνωστικού καπιταλισμού, πόλεις high-tech. Οι αναπλάσεις αυτές στοχεύουν στη βελτίωση του οικιστικού περιβάλλοντος, δίνοντας έμφαση στην ποιότητα και στην εικόνα του δημόσιου χώρου, με αύξηση της παρουσίας του φυσικού περιβάλλοντος καθώς και στην εφαρμογή των αρχών της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Προς αυτήν την κατεύθυνση βασικό ρόλο παίζει η τήρηση και εφαρμογή των αποφάσεων που ελήφθησαν στη διάσκεψη κορυφής του Γιοχάνεσμπουργκ (2002) για τη βιώσιμη ανάπτυξη και το πρωτόκολλο του Κιότο (2010) (Αναστασιάδη, κ.α., 2012).

2.3. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΚΑΙ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Στις αρχές του 20ου αιώνα δόθηκε για πρώτη φορά από τους αρχιτέκτονες Olmstead και Nolen ένας πλήρης κατάλογος με τις κατηγορίες αστικών υπαίθριων χώρων και χώρων πρασίνου (Αραβαντινός και Κοσμάκη 1988):

- ✓ δρόμοι, βουλεβάρτα και λεωφόροι– πάρκα
- ✓ πλατείες, κοινόχρηστο πράσινο, δημόσιοι κήποι
- ✓ παιδικές χαρές τριών κατηγοριών(για μικρά παιδιά, παιδιά προσχολικής ηλικίας, και για εφήβους)
- ✓ μικρά πάρκα γειτονιάς μέσα στην πόλη
- ✓ μεγάλα πάρκα έξω από την πόλη

Η διαχρονική εξέταση του αστικού τοπίου καταλήγει σε δύο κυρίαρχους τύπους αστικών υπαίθριων χώρων (Lynch 1960, Lang 1994, Turner 1996, Smith & Whitelegg 1998, Λιονάτου, 2008).

Δρόμοι και πλατείες: λειτουργούν ως συνδετικά στοιχεία των οικοδομικών τετραγώνων με προορισμό την κοινωνική ζωή.

Πάρκα και κήποι: λειτουργούν ως χώροι ανάπαυσης, ξεκούρασης και παιχνιδιού, όπου κυριαρχεί η φύτευση.

Το ποσοστό του πρασίνου σε μια πόλη εξαρτάται από μια σειρά παραγόντων (Λιονάτου, 2008):

- Έκταση της πόλης (τόσο πιο μεγάλη πόλη και μεγαλύτερες οι απαιτήσεις σε πράσινο)
- Πληθυσμιακή πυκνότητα (πυκνοδομημένες περιοχές σημαίνει και μικρό ποσοστό πράσινων χώρων)
- Ύψος και μέγεθος κτιρίων
- Χρήσεις γης
- Ισχύουσα νομοθεσία δόμησης και περιβάλλοντος
- Περιβαλλοντικές συνθήκες (έδαφος, κλίμα)

Οι ανάγκες σε πράσινο έχουν οδηγήσει στη δημιουργία των ειδικών δεικτών χωρικής κατανομής, δηλαδή τα σταθερότυπα. Στα σταθερότυπα καταγράφονται τα ανώτατα όρια πυκνοτήτων και κορεσμού, που εφαρμόζονται στα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια και στις Πολεοδομικές Μελέτες. Σύμφωνα με το άρθρο 1 του ν. 2508/1997 τα σταθερότυπα μπορεί να διαφοροποιούνται ανάλογα με το μέγεθος και τη φυσιογνωμία του αστικού κέντρου, τα ιστορικά, αρχαιολογικά και κοινωνικά χαρακτηριστικά. Ο

παρακάτω πίνακας απεικονίζει ενδεικτικά τα υλοποιημένα σταθερότυπα σε κάποιες ευρωπαϊκές χώρες (Λιονάτου, 2008).

Πίνακας 1. Υλοποιημένα σταθερότυπα σε ευρωπαϊκές χώρες

Πόλη	Υπαίθριοι χώροι στις Ευρωπαϊκές πόλεις Τ.μ./κάτοικο
Αθήνα	2,6
Θεσσαλονίκη	2,7
Λονδίνο	9
Παρίσι	8,5
Ρώμη	9
Βιέννη	20
Βαρσοβία	18
Άμστερνταμ	27

Πηγή: Λιονάτου, 2008

Τα πρώτα δημόσια πάρκα κατασκευάζονται στις αρχές του 17ου αιώνα. Στην Ευρώπη συναντάμε βικτωριανά πάρκα να ανοίγουν για το κοινό, ενώ στα τέλη του 18ου αιώνα ριζικές πολεοδομικές παρεμβάσεις οδηγούν στο σχεδιασμό αστικών δημόσιων πάρκων (Μπακιρτζή 2007). Στο τέλος του 19ου αιώνα επιτυγχάνεται ο σχεδιασμός συστημάτων πάρκων που συνδέουν τα προάστια με το κέντρο των πόλεων (Κανταρτζής και Τσαλικίδης 1981). Στην Ευρώπη κάνει την εμφάνισή του το κίνημα των κηπουπόλεων του Ebenezer Howard. Στις κηπουπόλεις διακρίνουμε πόλεις δορυφόρους-προάστια, που συνδέονται μεταξύ τους καθώς και με την κεντρική κοινότητα με διαδρομές πρασίνου (Moughtin 1996). Η έννοια του δικτύου ανοικτών χώρων και χώρων πρασίνου, υιοθετείται στις νεότερες πολεοδομικές και περιβαλλοντικές προτάσεις. Χαρακτηριστικά παραδείγματα περιοχών που υιοθέτησαν δίκτυα πάρκων είναι η Σιγκαπούρη στην Κουάλα Λαμπούρ, σε πόλεις της Κίνας δημιουργήθηκαν συστήματα διαδρομών πρασίνου, σε πόλεις της Σκανδιναβικής Χερσονήσου προτάθηκαν πράσινες υποδομές ενταγμένες στο περιβαλλοντικό σχεδιασμό των πόλεων, στις ΗΠΑ τα δίκτυα διαδρομών πρασίνου που σχεδιάζονται θέτουν τον άνθρωπο ως πρωταγωνιστή (Tan 2006, Rieley et al. 1995, Sandström 2002, Searns 1995).

Ακολούθως, περιγράφονται κάποιες περιπτώσεις δικτύων πρασίνου στην Ευρώπη. Για παράδειγμα η πόλη Μούνστερ στη Γερμανία (Οικολογικό πρόγραμμα / 1966) ήταν από τις πρώτες πόλεις που δημιούργησαν ένα ολοκληρωμένο οικολογικό πρόγραμμα το οποίο έπαιξε σημαντικό ρόλο στην αστική ανάπτυξη. Οι πολίτες μπορούν να έχουν πρόσβαση σε ένα ευρύ φάσμα από χώρους πρασίνου και αναψυχής μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων (Νταφά, 2015).



Χάρτης 1. Το δίκτυο πρασίνου στην πόλη Μούνστερ (Πηγή: <http://www.muenster.de/stadt/livcom/index244.htm>)

Στη Σουηδία το σημερινό σχέδιο για την πόλη της Στοκχόλμης προβλέπει να ενισχυθεί μια ολοκληρωμένη δομή αστικού πρασίνου τόσο στο κέντρο, αλλά και σε νέες περιοχές επέκτασης. Το πράσινο δίκτυο της Στοκχόλμης ξεκινά από το κέντρο της πόλης σχεδιάζοντας ένα εθνικό αστικό πάρκο το οποίο επεκτείνεται σε περιφερειακά επίπεδα μέσω ενός δικτύου πράσινων διαδρομών οι οποίοι ολοκληρώνουν οικολογικές, περιβαλλοντικές αξίες (Νταφά, 2015).



Χάρτης 2. Το δίκτυο πρασίνου στην πόλη της Στοκχολμης (Νταφά, 2015)

Το πρόγραμμα «London Rivers Action Plan» αναπτύχθηκε προκειμένου να παρέχει το πλαίσιο για την προώθηση της αποκατάστασης υποβαθμισμένων ποταμών και ρεμάτων της ευρύτερης περιοχής του Λονδίνου. Στόχος του προγράμματος είναι η βελτίωση της υδρολογικής λειτουργίας των υφιστάμενων ποταμών και η αποκάλυψη καλυμμένων υδάτινων διαδρομών που βρίσκονται κάτω από την επιφάνεια της γης (Νταφά, 2015).



Χάρτης 3. Το πρόγραμμα London Rivers Action Plan
(<https://ravenellison.com/portfolio/big-walk-around-london>)

Στις Βρυξέλλες το 2013 εγκρίθηκε το Περιφερειακό Σχέδιο για την Αειφόρο Ανάπτυξη της πόλης (PRDD). Το Περιφερειακό σχέδιο για τη βιώσιμη ανάπτυξη του πράσινου δικτύου σκοπεύει να βελτιώσει τη χωρική κατανομή των φυσικών χώρων, να προστατεύσει και να αναπτύξει τις συνέχειες μεταξύ τους, με στόχο να δημιουργηθεί ένα δίκτυο από πράσινους και υδάτινους χώρους που θα συνδέονται, θα επικοινωνούν και θα είναι λειτουργικοί οικολογικά και κοινωνικά (Νταφά, 2015).



Χάρτης 4. Προτεινόμενο δίκτυο πρασίνου
(<http://www.prdd.brussels/carte-interactive>, Νταφά, 2015)

Στην Ελλάδα ο δημόσιος πράσινος χώρος συνήθως προκύπτει συμπτωματικά, ως περίσσειμα από την ανοικοδόμηση, κι όχι ως αποτέλεσμα συγκεκριμένων πολεοδομικών πρωτοβουλιών και κυκλοφοριακών παρεμβάσεων (Ξενόπουλος, Φραγκούλης, 1993). Η ταυτότητά του συντίθεται από ένα μωσαϊκό χώρων, όπως πλατείες, πεζόδρομοι, καθώς και χώροι παραμελημένοι και αναξιοποίητοι. Οι αναφορές

της θεωρίας και της (πολεοδομικής) νομοθεσίας και νομολογίας στις έννοιες «δημόσιος χώρος», «ελεύθερος χώρος», «κοινόχρηστος χώρος», «κοινόχρηστοι πράσινο», «αστικό πράσινο», «αστικός υπαίθριος χώρος», χωρίς ιδιαίτερη έμφαση στις μεταξύ τους διακρίσεις αναδεικνύει τη νοηματική τους συνάφεια, που συχνά οδηγεί στην εσφαλμένη ταύτισή τους (Μέλισσας, 2010).

Ο πίνακας που ακολουθεί απεικονίζει τα χαρακτηριστικά των αναπλάσεων στην Ελλάδα σε σχέση με αυτά του ευρωπαϊκού χώρου.

Πίνακας 2. Τα χαρακτηριστικά των αναπλάσεων στην Ελλάδα και ευρωπαϊκό χώρο

Αναπλάσεις στην Ελλάδα	Αναπλάσεις στον Ευρωπαϊκό χώρο
<ul style="list-style-type: none"> - Έμφαση στο «φυσικό» σχεδιασμό, χωρίς ουσιαστική μέριμνα για συνεκτίμηση και ενσωμάτωση κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων. - Αποσπασματικότητα των παρεμβάσεων και απουσία οράματος και συνολικού προγραμματισμού - Ελλείμματα θεσμικού χαρακτήρα - Κωλυσιεργία της διοίκησης να προωθήσει τις πρόσθετες απαιτούμενες θεσμικές ρυθμίσεις - Οι αναπλάσεις συνίσταται σε πεζοδρομήσεις, κυκλοφοριακές διευθετήσεις και μορφολογικές παρεμβάσεις, όπως είναι ο ανασχεδιασμός πλατειών. 	<ul style="list-style-type: none"> - Η πρόκληση είναι πολύ ευρύτερη της αποκατάστασης και αναδόμησης του 'φυσικού' αποθέματος των πόλεων. Επεκτείνεται στην ανάγκη παροχής μιας νέας τοπικής οικονομικής βάσης, παρέχοντας ταυτόχρονα καλύτερους όρους διαβίωσης για τις κοινότητες. - Συνεκτιμάται η συμβολή πλήθους επιστημονικών τομέων, όπως ο αστικός σχεδιασμός, ο πολεοδομικός σχεδιασμός, η κοινωνιολογία, η οικονομία και τα οικονομικά, και η διαχείριση. - Η διαχείριση εμπλέκει εκτός από τον δημόσιο τομέα και τον ιδιωτικό τομέα και την κοινωνία των πολιτών, ενεργοποιώντας επομένως διαφορετικές, σε σχέση με τις συμβατικές, διαδικασίες και μηχανισμούς διακυβέρνησης. - Ενσωματώνει μηχανισμούς χρηματοδότησης, εφαρμογής και παρακολούθησης

Πηγή: Τασοπούλου, 2017

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ

3.1. Η ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η έννοια του τοπίου εμφανίζεται με την ενσωμάτωση της Ευρωπαϊκής Σύμβασης του Τοπίου στην ελληνική νομοθεσία με το νόμο 3827/2010. Στο προοίμιο της σύμβασης δηλώνεται ρητά ότι βασίζεται στα νομικά κείμενα που υφίστανται σε διεθνές επίπεδο στον τομέα της προστασίας και της διαχείρισης της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς, του περιφερειακού και χωροταξικού σχεδιασμού, της τοπικής αυτοδιοίκησης και διασυνοριακής συνεργασίας. Συνοψίζοντας, η Σύμβαση του Τοπίου αφορά αποκλειστικά στην προστασία στην διαχείριση και στο σχεδιασμό στο σύνολο του Ευρωπαϊκού Τοπίου, περιλαμβάνοντας το ανθρωπογενές περιβάλλον με το φυσικό περιβάλλον.

Πέρα από την ενσωμάτωση στην ελληνική νομοθεσία της Σύμβασης του Τοπίου η προστασία και ο σχεδιασμός του αστικού τοπίου εντοπίζεται σε διαφορά νομοθετήματα. Συνοπτικά αναφέρονται κάτωθι:

- Το Ν.Δ. 1923 εισάγει νέο τρόπο ρυμοτόμησης όλων των πόλεων και κωμοπόλεων. Διατυπώνει διατάξεις για την υποχρέωση ύπαρξης σχεδίου σε κάθε οικισμό της χώρας και δίνει τη δυνατότητα δόμησης εκτός οικισμών.
- Ο Νόμος 947/1979 Καθιερώνει τη μελέτη αναμόρφωσης και οικιστικής ανάπτυξης.
- Το Σύνταγμα όπου θεσπίστηκε ότι η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί υποχρέωση του Κράτους (άρθρο 24).
- Ο Ν. 360/1976 (ΦΕΚ 151/Α/1976) «Περί Χωροταξίας και Περιβάλλοντος» δόθηκαν οι ορισμοί των εννοιών φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον (άρθρο 1, παράγραφοι 5 και 6).
- Το Π.Δ. 594/1978 (ΦΕΚ 594/Δ/1978) «Περί χαρακτηρισμού ως Παραδοσιακών Οικισμών τινών του Κράτους και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτών».
- Ο οικιστικός νόμος 1337/83, «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις». Ο νόμος αυτός ρυθμίζει τις εντάξεις περιοχών στο σχέδιο πόλης ή επεκτάσεις του σχεδίου, καθώς επίσης σημαντικές τροποποιήσεις εντός του σχεδίου, εφόσον πρόκειται για προβληματικές περιοχές

ή πολεοδομικά συγκροτήματα της πόλης που απαιτούν αναμόρφωση. Επίσης, ο νόμος αυτός προβλέπει ζώνες επεμβάσεων, όπως οι Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης και οι Ζώνες Ειδικών Κινήτρων με στόχο την ανάπλαση των πυρήνων των πόλεων ή κτιρίων τους.

- Ο ν. 1577/85 (ΓΟΚ), ο οποίος καθιερώνει το ενεργό οικοδομικό τετράγωνο, ορίζοντας ότι: «ο χαρακτηρισμός οικοδομικού τετραγώνου ως ενεργού αποβλέπει μεταξύ άλλων, στην ανάπλαση του οικοδομικού τετραγώνου, ιδίως με την ενοποίηση των ακαλύπτων χώρων...».
- Ο Νόμος 1650/86 αποτελεί σταθμό για την προστασία του περιβάλλοντος (άρθρο 1, παρ. 3δ, άρθρο 2, παρ. 16, άρθρο 18, παρ. 3, άρθρο 19, παρ. 4).
- Το Π.Δ. της 23.2/6.3.1987 (ΦΕΚ 166Δ) που ορίζει τις κατηγορίες και το περιεχόμενο χρήσεων γης.
- Ο νόμος 2508/97 έρχεται ως συνέχεια και συμπλήρωση του Ν. 1337/83. Σκοπός του νόμου αυτού είναι ο καθορισμός των κατευθυντήριων αρχών, των όρων, των διαδικασιών και των μορφών πολεοδομικού σχεδιασμού για τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών των πόλεων και οικισμών της χώρας, που θα κατατείνει ειδικότερα στην προστασία, ανάδειξη και περιβαλλοντική αναβάθμιση των κέντρων πόλεων, των πολιτιστικών πόλων και των παραδοσιακών πυρήνων των οικισμών, των χώρων πρασίνου και λοιπών στοιχείων φυσικού, αρχαιολογικού, ιστορικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος των πόλεων, των οικισμών και του περιαστικού χώρου. Μπορεί να αποτελέσει ένα νέο ευέλικτο και αποτελεσματικό εργαλείο για την επέκταση, ανάπλαση και γενικότερα αναβάθμιση και προστασία των πόλεων και οικισμών της χώρας. Στο άρθρο 8 καθορίζονται οι περιοχές, οι προϋποθέσεις και η διαδικασία ανάπλασης (προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης, πρόγραμμα ανάπλασης και πολεοδομική μελέτη ανάπλασης).
- Ο Ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α/1999) «Χωροταξικός σχεδιασμός και αειφόρος ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» στο άρθρο 12 περιγράφεται το αντικείμενο και οι στόχοι των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (Σ.Ο.Α.Π.). Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, τα ΣΟΑΠ καταρτίζονται και εγκρίνονται για την προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε ολόκληρες πόλεις, τμήματα των πόλεων και ευρύτερες αστικές περιοχές.
- Στο Άρθρο 6 του νόμου 4067/2012 (ΦΕΚ 79/Α/9-4-2012) η αρχιτεκτονική κληρονομιά περιλαμβάνει Μνημεία, Αρχιτεκτονικά σύνολα, Τόπους και Τοπία

ως αναλύονται στο άρθρο 1 του ν. 2039/1992, (Σύμβαση για την Προστασία της Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς της Ευρώπης, Γρανάδα, 3 Οκτωβρίου 1985) και στο άρθρο 1 του ν.1126/ 1981 (Σύμβαση της UNESCO για την προστασία της παγκόσμιας πολιτιστικής και φυσικής κληρονομιάς, Παρίσι 1972).

- η Απόφαση με αρ. 10788 (ΦΕΚ 285Δ/5.3.2004) αφορά στην έγκριση πολεοδομικών σταθεροτύπων (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων που εφαρμόζονται κατά την εκπόνηση των γενικών πολεοδομικών σχεδίων, των σχεδίων χωρικής και οικιστικής οργάνωσης “ανοικτής πόλης” και των πολεοδομικών μελετών.
- Με την απόφαση Αριθμ. 18150/2012 (ΦΕΚ 1341/Β/2012) “Προδιαγραφές σύνταξης σχεδίων ολοκληρωμένης αστικής παρέμβασης” καθορίζονται προδιαγραφές εκπόνησης μελετών των Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) που σκοπεύουν στην προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε πόλεις ή τμήματά τους καθώς και σε ευρύτερες αστικές περιοχές που παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης κοινωνικής και οικονομικής συνοχής περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής.
- Ο νόμος 4269/14 όπου στην κατηγορία του ρυθμιστικού χωρικού σχεδιασμού υπάγονται τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια (άρθρο 7), τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια (άρθρο 8) και τα Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής (άρθρο 10).
- Ο Ν. 4277/2014 (ΦΕΚ 156/Α/2014) που αφορά το νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας – Αττικής.
- Με την ΚΥΑ 1397/2015 (ΦΕΚ 64/Β/2015) «Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ) για το κέντρο της Αθήνας» στο άρθρο 5, παράγραφος 9 καθορίζονται οι άξονες του ΣΟΑΠ, όπου προβλέπεται η αισθητική αναβάθμιση και ανάδειξη του αισθητικού τοπίου και των σημαντικών τοποσήμων του δημοσίου χώρου της πόλης.

Στην πολεοδομική νομοθεσία υπάρχουν εργαλεία που μπορούν να βοηθήσουν στην αναβάθμιση του αστικού τοπίου με την διεύρυνση του δημόσιου ελεύθερου χώρου. Μια συνοπτική κατάταξη της Ευαγγελίδου διέκρινε τα κλασσικά από τα πιο σύνθετα εργαλεία. Στην κατηγορία των απλών εργαλείων εντάσσονται:

- I. Η απαλλοτρίωση ιδιοκτησιών που χαρακτηρίζονται από το ρυμοτομικό σχέδιο σαν Κοινόχρηστοι Χώροι (ΚΧ, δηλαδή δρόμοι και πλατείες). Σήμερα μεγάλο μέρος των θεσμοθετημένων στα παλιά σχέδια πλατειών, που δεν έχουν

απαλλοτριωθεί, κινδυνεύει να χαθεί λόγω της δυνατότητας για δικαστική, αλλά και διοικητική άρση ρυμοτομικής απαλλοτρίωσης (ν. 4315/2014).

- II. Η αυταποζημίωση σημαίνει ότι οι ιδιοκτησίες που αποκτούν πρόσωπο σε δημόσιο χώρο (δρόμο ή πλατεία) ωφελούνται, άρα πρέπει να συμβάλλουν εν μέρει για την υλοποίησή του. Έτσι αναλαμβάνουν το κόστος 15μετρης λωρίδας για την διάνοιξη δρόμου και 20μετρης για την δημιουργία πλατείας.
- III. Η αγορά εκτάσεων για κοινωφελείς χρήσεις (Κ/Φ Χώροι όπως σχολεία, παιδικοί σταθμοί, νοσοκομεία, δημοτικά ιατρεία, αθλητικοί χώροι κλπ) είτε όταν έχουν χαρακτηριστεί από το σχέδιο είτε όχι.
- IV. Η επίσπευση της εφαρμογής του σχεδίου από ιδιοκτήτες που θέλουν να εκδώσουν οικοδομική άδεια και πρέπει να εξασφαλίσουν πρόσωπο σε ΚΧ. Ενώ όταν δεν υπάρχει ενδιαφέρον οικοδόμησης παρατηρείται ότι παραμένουν οι παλιές περιφράξεις που περιορίζουν το πλάτος του πεζοδρομίου.
- V. Οι όροι δόμησης που αποσκοπούν στην διεύρυνση του δημόσιου χώρου, χωρίς να επιβαρύνουν τον Δήμο με έξοδα απαλλοτρίωσης, είναι η στοά και η πρασιά.
- VI. Η Ενοποίηση Ακαλύπτων Χώρων και η παραχώρηση σε κοινή χρήση δικτύου πεζοδρόμων στο εσωτερικό ενός Οικοδομικού Τετραγώνου. Αυτό προβλέπεται από τον ΓΟΚ και έχει εφαρμοστεί πειραματικά σε ορισμένες περιπτώσεις.

Τα νεότερα εργαλεία που δεν εφαρμόζονται συχνά είναι:

- I. Το Δικαίωμα Προτίμησης (ΔΠ). Πρόκειται για το δικαίωμα του Δήμου να παρεμβαίνει στις αγοραπωλησίες μεταξύ ιδιωτών και να αγοράζει, κατά προτεραιότητα κάποιο ακίνητο που πωλείται, αφού έχει προσδιορίσει σε ποια περιοχή και για ποιο τύπο ακινήτων ενδιαφέρεται.
- II. Η εφαρμογή εισφορών γης σε περιοχές αναμόρφωσης του σχεδίου. Από το Σύνταγμα η ιδιοκτησία υποχρεούται να συνεισφέρει σε περίπτωση πολεοδόμησης για την εξασφάλιση των αναγκαίων ΚΧ και ΚΦ Χώρων.
- III. Το Ενεργό Οικοδομικό Τετράγωνο (ΟΤ). Πρόκειται για ένα εργαλείο που επιτρέπει την ανάπλαση ή αναμόρφωση ενός ΟΤ με ενιαία μελέτη και κίνητρα για την νέα δόμηση από τους πόρους του ΕΤΕΡΠΣ.
- IV. Η Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΣΔ) η χρήση της οποίας έχει ανασταλεί, λόγω της κακής εφαρμογής της σε μεμονωμένες περιπτώσεις και χωρίς πολεοδομικά κριτήρια.
- V. Σχέδιο ολοκληρωμένης διαχείρισης του δημόσιου χώρου (Σ.Ο.Α.Π.).

3.2. Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Η βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων εξαρτάται από ένα σύνολο δράσεων που συνδυαστικά θα πρέπει να αποσκοπούν συγχρόνως στην προστασία του περιβάλλοντος, την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική συνοχή και την συνεχή βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους (Γιαννής, 2003).

Η βιώσιμη ανάπτυξη ορίζεται ως «η ανάπτυξη η οποία καλύπτει τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να διακυβεύεται η ικανότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους ανάγκες» (Εκθεση Brundtland, UN General Assembly, 1987) και περιγράφεται ικανοποιητικά από το τρίπτυχο «Περιβάλλον - Οικονομία - Κοινωνία». Προκειμένου λοιπόν μία πόλη να είναι βιώσιμη, πρέπει να ικανοποιεί ένα φάσμα προϋποθέσεων που σχετίζονται με οικολογικούς, οικονομικούς και κοινωνικούς παράγοντες. Οι προϋποθέσεις αυτές συνοψίζονται ως εξής (Τρατσέλα, 2012):

- Προώθηση των μέσων μαζικής μεταφοράς
- Υποστήριξη εναλλακτικών μορφών ενέργειας και περιορισμό της σπατάλης τη
- Εφαρμογή βιοκλιματικών αρχών στο σχεδιασμό των κτιρίων και του υπαίθριου χώρου
- Εξασφάλιση των ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, τόσο ποσοτικά όσο και ποιοτικά, καθώς και της ισόρροπης κατανομής τους στο χώρο της πόλης
- Ανάκτηση (εάν απαιτείται) και επανασχεδιασμό υποβαθμισμένων τοπίων στον αστικό ιστό,
- Στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης της πόλης
- Ανάδειξη της πολιτισμικής διάστασης
- Συμμετοχή των πολιτών σε όλες τις αποφάσεις και τα στάδια της σχεδιαστικής διαδικασίας.

Η βιώσιμη αστική ανάπτυξη αποτελεί ένα από τα αντικείμενα της πολιτικής περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία θεσμοθετήθηκε ως κοινοτική πολιτική στην Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (1986). Τα κύρια σημεία αυτής της εξέλιξης της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης είναι (Ανδρικοπούλου, Καυκαλάς, 2015):

I. Μια ολοκληρωμένη στρατηγική για το αστικό περιβάλλον (1990)

II. Η Αστική Ατζέντα και το Πλαίσιο Δράσης για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη (1997, 1998). Οι κατευθύνσεις της Αστικής Ατζέντας στηρίζονται στην αναγνώριση του ρόλου των πόλεων ως κινητήριων μηχανισμών της περιφερειακής, εθνικής και ευρωπαϊκής οικονομικής προόδου και στο ότι οι αστικές περιοχές (και ιδίως οι συνοικίες σε παρακμή) υποφέρουν από το κοινωνικό κόστος προηγούμενων αλλαγών δηλ. βιομη-

χανικής προσαρμογής, ακατάλληλης κατοικίας, μακροχρόνιας ανεργίας, εγκληματικότητας, και κοινωνικού αποκλεισμού.

III. Η θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον (2004, 2006)

Η βασική ιδέα της θεματικής στρατηγικής για το αστικό περιβάλλον στο προσχέδιο του 2004 ήταν ότι: οι πρωτεύουσες πόλεις και τα αστικά κέντρα άνω των 100.000 κατοίκων θα πρέπει να υιοθετήσουν ένα σχέδιο διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος με στόχο να πετύχουν ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον, να εφαρμόσουν ένα κατάλληλο σύστημα περιβαλλοντικής διαχείρισης και να αναπτύξουν ένα σχέδιο βιώσιμων αστικών μεταφορών.

Το 2006 θεσπίζεται από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο στις Βρυξέλλες η 'θεματική στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον', με την οποία καθορίζονται μέτρα συνεργασίας και κατευθύνσεις για τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τις τοπικές αρχές, με στόχο τη δυνατότητα βελτίωσης της διαχείρισης του αστικού περιβάλλοντος στις πόλεις της Ευρώπης και την αειφόρο ανάπτυξη τους.

Η προσπάθεια διαμόρφωσης μιας κοινής Ευρωπαϊκής Στρατηγικής Αστικής ανάπτυξης ξεκινάει στις αρχές της δεκαετίας του '90 με την υιοθέτηση του Urban Pilot Programme (Πιλοτικές Δράσεις για την Αστική ανάπτυξη), το οποίο εξελίσσεται στην Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN (1994-99) και στη συνέχεια στην Κ.Π. URBAN II, (2000-06). Η Κοινοτική Πρωτοβουλία URBAN I στόχευε στη «βιώσιμη» αντιμετώπιση των προβλημάτων αστικών περιοχών με πληθυσμό άνω των 100.000 χιλιάδων κατοίκων, υψηλό ποσοστό ανεργίας, κακή υποδομή, κακές συνθήκες στέγασης και έλλειψη κοινωνικών παροχών και εξοπλισμών. Το URBAN II αποβλέπει στην οικονομική και την κοινωνική αναζωογόνηση πόλεων και οικισμών σε κρίση, έτσι ώστε να προωθηθεί η αειφόρος αστική ανάπτυξη με βασικούς στόχους την προώθηση της διαμόρφωσης και εφαρμογής ιδιαίτερα καινοτόμων στρατηγικών για την αειφόρο οικονομική και κοινωνική αναζωογόνηση μικρού και μεσαίου μεγέθους κωμοπόλεων και πόλεων ή μειονεκτικών αστικών περιοχών σε μεγαλύτερες πόλεις και την ενίσχυση και ανταλλαγή γνώσεων και εμπειριών σε σχέση με την αειφόρο αστική αναζωογόνηση και ανάπτυξη στην Κοινότητα. Πολύ σημαντικό για την προώθηση της αστικής αειφορίας είναι η μέσω των δικτύων και άλλων πρωτοβουλιών, ανταλλαγή εμπειριών από καινοτόμες παρεμβάσεις και η μέσω αυτών, διάδοση των ορθών, πρωτοποριακών πρακτικών παρέμβασης στις πόλεις. Οι ευρωπαϊκές πόλεις προκειμένου να αλληλοσυμπληρώνουν την δράση τους και να εξυπηρετούν κοινά συμφέροντα και επωφελούμενες την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης οργανώνονται σε δίκτυα. Τα τελευταία χρόνια πολλά από

αυτά έχουν αποκτήσει σημαντική ισχύ και σχετική αυτονομία από τις χρηματοδοτήσεις της Ε.Ε. Σε αυτόν τον ευρύτερο κύκλο δράσεων εντάσσονται η Local Agenda 21, η οποία αποτελεί εξειδίκευση της Agenda 21 για το περιβάλλον και η Habitat Agenda (Κάτσος, 2007).

Το 2006 δημιουργείται το Στρατηγικό Πλαίσιο Έρευνας 'URBAN-NET'12, το οποίο χρηματοδοτείται από το 6ο Πρόγραμμα Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα πλαίσια της πρωτοβουλίας European Research Area Network (ERA-NET) και αποσκοπεί στη διερεύνηση θεμάτων αστικής αειφορίας στην Ευρώπη. Βασικός του στόχος είναι η ενδυνάμωση της συνεργασίας και του συντονισμού μεταξύ των κρατών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των γειτονικών χωρών, μέσω δικτύωσης και σύμπραξης για κοινές ερευνητικές δραστηριότητες.

Το 2007 υιοθετούνται «η Εδαφική Ατζέντα της ΕΕ» και «η Χάρτα της Λειψίας για τις Βιώσιμες Ευρωπαϊκές Πόλεις», που επικεντρώνεται σε δύο συστάσεις: α) τη μεγαλύτερη χρήση ολοκληρωμένων αστικών προσεγγίσεων πολιτικών ανάπτυξης και β) την ιδιαίτερη προσοχή που απαιτούν οι φτωχές περιοχές των πόλεων με τη δημιουργία και την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας δημόσιων χώρων, τον εκσυγχρονισμό των δικτύων υποδομής και τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας, την καινοτομία και τις εκπαιδευτικές πολιτικές, την εφαρμογή στρατηγικών για την αναβάθμιση του φυσικού περιβάλλοντος, την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και της αγοράς εργασίας, τις δυναμικές πολιτικές εκπαίδευσης και κατάρτισης για παιδιά και νέους, την προώθηση αποδοτικών και προσιτών αστικών μεταφορών.

Το 2010 εγκρίνεται η 'Ευρώπη 2020', η αναπτυξιακή στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ορίζοντα το 2020, που ανάμεσα στους στόχους της έχει και τη βιώσιμη ανάπτυξη της. Την ίδια χρονιά, η "Διακήρυξη του Τολέδο για την Αστική Ανάπτυξη" αναφέρεται στην υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης σε σχέση με τις πολιτικές που αφορούν την ανάπτυξη του αστικού χώρου, ενώ αναγνωρίζεται η σημασία της ολοκληρωμένης αστικής ανασυγκρότησης για την επίτευξη των στόχων της Στρατηγικής Ευρώπης 2020 (Νταφά, 2015).

Στο ΕΣΠΑ, ο μακροπρόθεσμος στόχος που έχει τεθεί για την ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων είναι «η συνοχή του χώρου και η βιώσιμη κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη, που δε στερεί από τις μελλοντικές γενιές το δικαίωμα της επιλογής». Στο πλαίσιο της Πολιτικής Συνοχής και με οδηγό τον κεντρικό στόχο του αναπτυξιακού σχεδίου για την Ελλάδα του 2020, η Ολοκληρωμένη Χωρική Ανάπτυξη, καλείται να συμπληρώσει και να μεγιστοποιήσει τα οφέλη από την άσκηση των τομεακών

πολιτικών και των προγραμμάτων περιφερειακής ανάπτυξης. Εργαλεία υλοποίησης της Ολοκληρωμένης Χωρικής Ανάπτυξης είναι (ΕΕΤΑΑ,2015):

- Ολοκληρωμένη Χωρική Επένδυση
- Η Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη (Β.Α.Α.)
- Τοπική Ανάπτυξη με Πρωτοβουλία Τοπικών Κοινοτήτων

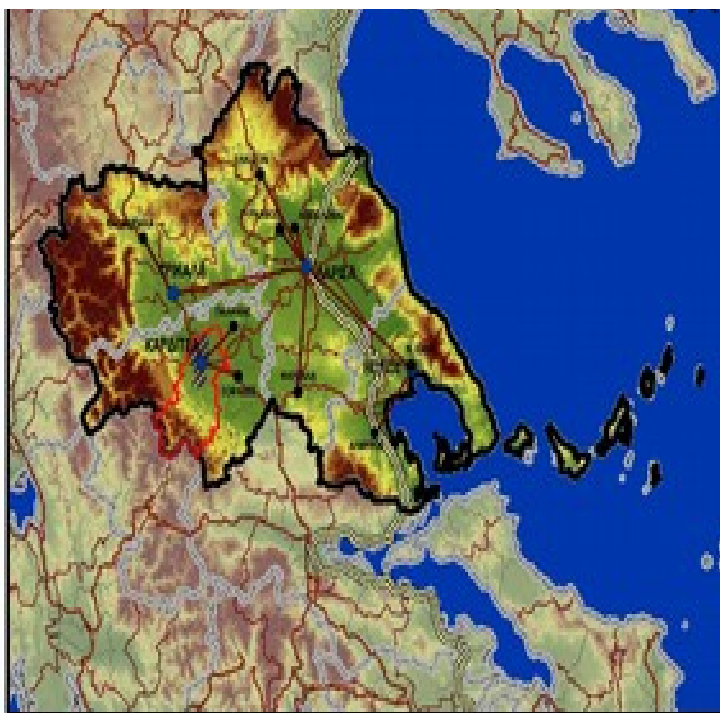
Σκοπός της Β.Α.Α. είναι τα έργα του δομημένου περιβάλλοντος να εντάσσονται σε ένα δομημένο εννοιολογικό δίκτυο που υπό προϋποθέσεις δημιουργεί κατάλληλες συνθήκες για έναρξη ή και ενδυνάμωση επιχειρηματικής δραστηριότητας. Συνεπώς, τα μέτρα που αφορούν στη φυσική ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος θα πρέπει να συνδυάζονται με μέτρα που προωθούν την εκπαίδευση, την επιχειρηματικότητα, την καινοτομία και την τοπική οικονομική ανάπτυξη,την κοινωνική ένταξη και την προστασία του περιβάλλοντος. Οι στρατηγικές Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (Β.Α.Α.) θα χρηματοδοτηθούν μέσω ΠΕΠ και συμπλήρωση πόρων από Τομεακά προγράμματα. Η χρηματοδότηση θα είναι υπό τη διαχειριστική ευθύνη της Διαχειριστικής Αρχής του ΠΕΠ. Στη Βιώσιμη Αστική Ανάπτυξη αναμένεται να αποδοθούν ενδεικτικά 6 % των πόρων των ΕΤΠΑ και ΕΚΤ. Από τους πόρους αυτούς, τουλάχιστον το 5% των πόρων του ΕΤΠΑ θα επενδυθεί στο πλαίσιο Ολοκληρωμένων Προγραμμάτων Αστικής Ανάπτυξη (Παυλέας, 2017).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΤΟΠΙΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ

4.1. ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΗ ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑ

Η Περιφερειακή Ενότητα Καρδίτσας ανήκει γεωγραφικά αλλά και διοικητικά στην Περιφέρεια της Θεσσαλίας. Εκτείνεται στη νοτιοδυτική άκρη της Θεσσαλικής πεδιάδας και συνορεύει προς βορρά με την Περιφερειακή Ενότητα Τρικάλων, προς ανατολή με τις Περιφερειακές Ενότητες Λάρισας και Φθιώτιδας, προς νότο με τις Περιφερειακές Ενότητες Αιτωλοακαρνανίας, Ευρυτανίας και Φθιώτιδας και προς δύση με την Περιφερειακή Ενότητα Άρτας.

Ο Δήμος Καρδίτσας βρίσκεται σε άμεση εξάρτηση με το διοικητικό κέντρο της Περιφερειακής Ενότητας Τρικάλων, τα Τρίκαλα, αλλά και το διοικητικό κέντρο της Περιφέρειας, την Λάρισα. Αξίζει να σημειωθεί πως η πόλη της Καρδίτσας με το διοικητικό της ρόλο προσφέρει στήριξη στα κέντρα 3ου επιπέδου (Παλαμάς, Μουζάκι και Σοφάδες) που οργανώνονται σε αναπτυξιακές ενότητες οικιστικών κέντρων και εξαρτώνται από αυτόν ως ανώτερη Ζώνη Ανάπτυξης (ΓΠΣ Καρδίτσας, 2013).



Χάρτης 5. Χωροταξική διάρθρωση (Πηγή: Γ.Π.Σ. Καρδίτσας, Α΄ φάση)

4.2. Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ

Η Καρδίτσα είναι η νεότερη από τις Θεσσαλικές πρωτεύουσες, παρόλο που ο Νομός κατοικήθηκε από την αρχή της παλαιολιθικής εποχής. Το μεγαλύτερο μέρος του Νομού καταλαμβάνει η αρχαία Θεσσαλιώτιδα στον κάμπο και η αρχαία Αθαμανία και Δολοπία στα Άγραφα.

Η δημιουργία της πόλης της Καρδίτσας τοποθετείται πιθανότατα στο διάστημα 1423 – 1445 μ.Χ.. Το 1455, η Καρδίτσα εμφανίζεται ως χωριό της επαρχίας Φαναρίου, με πληθυσμό 160 περίπου κατοίκους, εκ των οποίων 3/4 ήταν μουσουλμάνοι. Το 1506, ο πληθυσμός της Καρδίτσας ήταν μεγαλύτερος κατά 34%, με τους χριστιανούς να αποτελούν το 1/3 περίπου του συνόλου. Το 1570, ο πληθυσμός τετραπλασιάστηκε με τους Οθωμανούς και τους Χριστιανούς να διατηρούν τα ίδια περίπου ποσοστά (Πηγή: Μουσείο της πόλης).

Η διαδικασία αστικοποίησης και ανάπτυξης εντάθηκε το 17ο αιώνα, παρά την γενικότερη αρνητική συγκυρία. Ως το 1640, ο αριθμός των νοικοκυριών της Καρδίτσας διπλασιάστηκε σε σχέση με το 1570. Λίγες δεκαετίες αργότερα, μετατράπηκε σε έδρα ομώνυμης επαρχίας, υπαγόμενης στη Λάρισα, τμήμα της διοικητικής περιφέρειας των Τρικάλων.

Για την περίοδο του 18ου αιώνα δεν υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία, παρά μόνο γενικές πληροφορίες, σύμφωνα με τις οποίες ο πληθυσμός είχε μειωθεί αισθητά, με μεγαλύτερη τη συρρίκνωση του χριστιανικού στοιχείου, χωρίς όμως η κωμόπολη να χάσει την οικονομική και πληθυσμιακή υπεροχή της στη νοτιοδυτική Θεσσαλία.

Κατά την επανάσταση του 1821, στην ευρύτερη περιοχή έδρασαν σπουδαίοι αγωνιστές, όπως ο αρχιστράτηγος Γεώργιος Καραϊσκάκης (ο οποίος γεννήθηκε στο Μαυρομάτι Καρδίτσας) και ο οπλαρχηγός Κώστας Βελής. Την περίοδο αυτή, η πόλη θα ερημώσει εξ αιτίας ενός λοιμού, ενώ θα ξαναγεννηθεί και θα γίνει επίσημα δήμος το 1882, ένα χρόνο μετά την απελευθέρωσή της από τους Τούρκους (18 Αυγούστου 1881) (Πηγή Βικιπαίδεια).

Στις παραμονές της προσάρτησης της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος, η Καρδίτσα ήταν μια πόλη 4.500 κατοίκων, με το χριστιανικό στοιχείο να υπερτερεί ελαφρά του οθωμανικού. Την περίοδο εκείνη, η πόλη ήταν μοιρασμένη σε τρία τμήματα. Το ανατολικό ήταν αποκλειστικά η περιοχή των χριστιανών τεχνιτών και εμπόρων. Το νότιο, πολύ πιο αραιοκατοικημένο, καταλαμβάνονταν από αρκετές καλύβες

χριστιανών αγροτών. Το δυτικό ήταν η συνοικία των Οθωμανών (Πηγή: Μουσείο της πόλης).

Παρά τη γενικότερη δημογραφική ενίσχυση, ο πληθυσμός της πόλης στην πρώτη δεκαετία του 20ου αιώνα δεν θα αυξηθεί σημαντικά, φαινόμενο, το οποίο αν συσχετιστεί με την υψηλή γεννητικότητα υποκρύπτει τις πρώτες πληθυσμιακές διαρροές προς τα αστικά κέντρα της ανατολικής Θεσσαλίας.

4.3. Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ

Το πρώτο εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο της πόλης της Καρδίτσας χρονολογείται από το 1882. Στον πίνακα που ακολουθεί έγινε μια ενδεικτική καταγραφή των πολεοδομικών παρεμβάσεων στην πόλη από το 1882 μέχρι και το 1959 (ημερομηνία έγκρισης της αναθεώρησης του ρυμοτομικού σχεδίου) μέσα από τις εγκρίσεις στο μητρώο ρυμοτομικών πολεοδομικών σχεδίων.

Πίνακας 3. Καταγραφή των πολεοδομικών παρεμβάσεων από το 1882-1959

ΦΕΚ	ΠΕΡΙΛΗΨΗ
8/A/1882 (10-2-1882)	Περί ρυμοτομίας της πόλης της Καρδίτσας
326/A/1884 (13-8-1884)	Περί εγκρίσεων διαγράμματος ευθυγραμμίας της πόλης της Καρδίτσας
325/A/1886 (25-11-1886)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
57/A/1887 (10-3-1887)	Περί κατασκευής πεζοδρομίων και υπονόμων
36/A/1889 (10-2-1889)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
157/A/1890 (28-6-1890)	Περί εγκρίσεως επεκτάσεως της ρυμοτομίας της πόλης
217/A/1891 (3-8-1891)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
10/A/1892 (11-1-1892)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
13/A/1892 (15-1-1892)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
216/A/1900 (9-9-1900)	Περί προσδιορισμού ελαχίστων όρων του εμβαδού του προσώπου και του βάθους
224/A/1900 (20-9-1900)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
242/A/1900 (16-10-1900)	Περί εγκρίσεως επεκτάσεως της ρυμοτομίας της πόλης
139/A/1901 (3-7-1901)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
221/A/1901 (17-10-1901)	Περί εφαρμογής και εν τη πόλει Καρδίτση διατάξεων των απο 9.4. και 12.11.1836 ΒΔ
24/A/1902 (9-2-1901)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
52/A/1902 (13-3-1902)	Περί εγκρίσεως αποσπάσματος του σχεδίου πόλεως
127/A/1903 (11-6-1903)	Περί εγκρίσεως αποσπάσματος του σχεδίου πόλεως
104/A/1907 (29-5-1907)	Περί εγκρίσεως αποσπάσματος του σχεδίου πόλεως
290/A/1909 (10-12-1909)	Περί εγκρίσεως αποσπάσματος του σχεδίου πόλεως
142/A/1919 (26-6-1919)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
116/A/1920 (24-5-1920)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
191/A/1921 (7-10-1921)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
332/A/1925 (30-10-1925)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
41/A/1926 (4-2-1926)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
364/A/1926 (18-10-1926)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης
140/1927 (13-7-1927)	Περί τροποποίησης του σχεδίου πόλης

205/A/1927 (27-9-1927)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
208/A/1927 (30-9-1927)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
43/A/1928 (23-3-1928)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
89/A/1928 (24-5-1928)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
237/A/1928 (12-11-1928)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
271/A/1928 (22-12-1928)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
78/A/1929 (28-2-1929)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
209/A/1930 (19-6-1930)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
274/A/1930 (7-8-1930)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
275/A/190 (8-8-1930)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
59/A/1931 (13-3-1931)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
355/A/1931 (8-10-1931)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
4/A/1932 (8-1-1932)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
27/A/1933 (31-1-1933)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
327/A/1933 (25-10-1933)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
382/A/1933 (9-12-1933)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
269/A/1934 (29-10-1934)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
372/A/1934 (29-10-1934)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
95/A/1935 (19-3-1935)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
350/A/1935 (8-8-1935)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
23/A/1938 (26-1-1938)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
96/A/1940 (20-3-1940)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
211/A/1940 (6-7-1940)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
219/A/1948 (3-9-1948)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
155/A/1950 (15-7-1950)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
159/A/1952 (10-6-1952)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
202/A/1956 (13-9-1956)	Αναθεώρηση και επέκταση σχεδίου
172/A/1957 (9-9-1957)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
4/A/1957 (7-1-1958)	Περί τροποποιήσεως του σχεδίου πόλης
34/A/1959 (25-2-1959)	Αναθεώρηση και επέκταση σχεδίου

Πηγή: Μητρώο ρυμοτομικών και πολεοδομικών χαρτών (ιδία επεξεργασία)

Ο ανωτέρω πίνακας δείχνει ότι μέχρι το 1959 οι πολεοδομικές ανάγκες επέβαλλαν μια πληθώρα τροποποιήσεων του αρχικού σχεδίου και επεκτάσεων. Το σχέδιο αναθεώρησης και επέκτασης της πόλης της Καρδίτσας με ΦΕΚ 34/A/1959 αποτελεί το σχέδιο που συγκεντρώνει όλες αυτές τις τροποποιήσεις που έγιναν από το 1889-1959 και ταυτόχρονα αποτελεί το υπόβαθρο για την μετέπειτα εξέλιξη της πόλης της Καρδίτσας (χάρτης 6).



Χάρτης 6. Το σχέδιο πόλης της Καρδίτσας (1959)(Πηγή: Δήμος Καρδίτσας)

Το υποδάμιο σύστημα σύμφωνα με το οποίο είναι σχεδιασμένο το κέντρο της πόλης, οργανώνει το χώρο σε ένα ορθογωνικό δίκτυο από οικοδομικά τετράγωνα και δρόμους. Ένα από τα χαρακτηριστικά της πόλης είναι η επιλογή των δύο βασικών αξόνων προσανατολισμού της, δηλαδή Α-Δ (Λ. Δημοκρατίας – Ιεζεκιήλ, Φαναρίου) και Β-Ν (Καραϊσκάκη – Κ. Τερτίπη). Η τομή των δύο αυτών αξόνων αποτελεί το κέντρο της πόλης.

Η επόμενη αναθεώρηση του ρυμοτομικού σχεδίου έγινε το 1994 (ΦΕΚ 908/Δ/1994). Οι αυξανόμενες οικιστικές ανάγκες της πόλης, αλλά και η δυνατότητα επεκτάσεων που έδωσε ο ν. 1337/1983 επέβαλλαν πέραν των τοπικών παρεμβάσεων εξάπλωση της πόλης. Παρακάτω απεικονίζονται οι πολεοδομικές μελέτες επέκτασης της πόλης μετά το ν.1337/1983.

Π.Μ.Ε. Αγ. Νικολάου (ΦΕΚ 709Δ/1985)

Π.Μ.Ε. Φαναρίου (ΦΕΚ 415Δ/1987)
Π.Μ.Ε.Αγ. Παρακευής – Αγίου Μηνά (ΦΕΚ 415Δ/1987)
Π.Μ.Ε. Ζαχαριώτες (ΦΕΚ 589Δ/1988)
Π.Μ.Ε. Αγίου Παντελεήμονα (ΦΕΚ 594Δ/1990)
Π.Μ.Ε. Καμινάδων (ΦΕΚ 715/Δ/1996)
Π.Μ.Ε. Θύλακας Ζαχαριώτες (ΦΕΚ 1456/Δ/2005)
Π.Μ.Ε. Στρ. Κιούση (ΦΕΚ 553/Δ/2008)

Χρήσεις γης

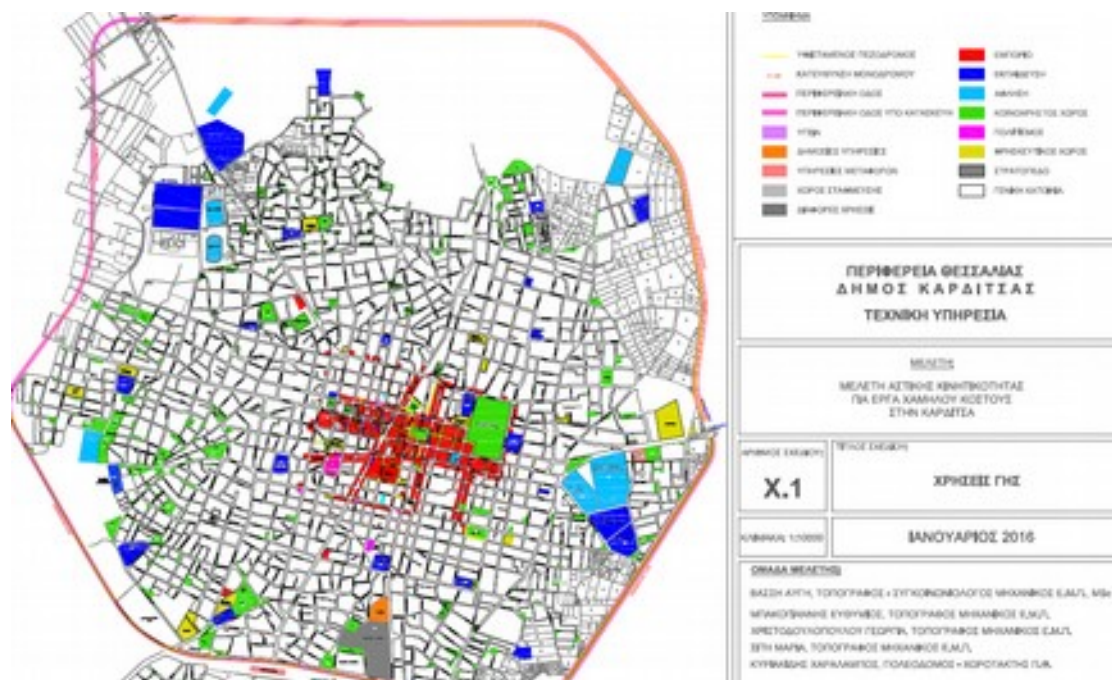
Το καθεστώς χρήσεων γης στην πόλη της Καρδίτσας έχει διαμορφωθεί από μια πληθώρα πολεοδομικών μελετών που περιλαμβάνει σχέδια αναθεώρησης και επεκτάσεων. Ειδικότερα, οι χρήσεις γης στις περιοχές Α, Β και Γ της πόλης της Καρδίτσας θεσμοθετήθηκαν το 1994 με την πολεοδομική μελέτη 2188-ΦΕΚ 908/Δ' /2-9-94 και χωρίζει τις χρήσεις γης σε τρεις τομείς:

- Κεντρικών λειτουργιών και συνοικιακών Τοπικών κέντρων: Επιτρέπονται οι χρήσεις «Πολεοδομικού κέντρου – κεντρικές λειτουργίες πόλης», όπως καθορίζονται με το άρθρο 4 του Π.Δ./23-2-87, «Κατηγορίες και περιεχόμενο χρήσεων γης» ΦΕΚ 166/Δ' /6-3-87, με εξαίρεση τα κέντρα διασκέδασης, πρατήρια βενζίνης, εγκαταστάσεις μέσων μαζικών μεταφορών, συνεργεία επισκευής – συντήρησης και βαφής οχημάτων και μοτοποδηλάτων και όλα τα επαγγελματικά εργαστήρια που αναφέρονται στον επισυναπτόμενο πίνακα Α που συνοδεύει την απόφαση (επιτρέπονται τα επαγγελματικά εργαστήρια που αναφέρονται στον επισυναπτόμενο πίνακα Β που συνοδεύει την απόφαση).
- Γενικής Κατοικίας: Επιτρέπονται οι χρήσεις «Γενικής κατοικίας», όπως καθορίζονται με το άρθρο 3 του προαναφερόμενου διατάγματος, με εξαίρεση τα πρατήρια βενζίνης, συνεργεία επισκευής - συντήρησης και βαφής οχημάτων και μοτοποδηλάτων και όλα τα επαγγελματικά εργαστήρια που αναφέρονται στον πίνακα Α που συνοδεύει την απόφαση (επιτρέπονται τα επαγγελματικά εργαστήρια που αναφέρονται στον πίνακα Β).
- Αμιγούς Κατοικίας: Επιτρέπονται οι χρήσεις του «Αμιγούς κατοικίας», όπως καθορίζονται με το άρθρο 2 του προαναφερόμενου διατάγματος.

Η πόλη διακρίνεται στο πυκνοδομημένο κέντρο και στην αραιοδομημένη κι αδιαμόρφωτη οικιστική ζώνη που το περιβάλλει. Είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα

ελληνικής πόλης, όπου στο κέντρο της συγκεντρώνονται όλες σχεδόν οι διοικητικές κι εμπορικές υπηρεσίες της και η κοινωνική της ζωή. Στο κέντρο, παράλληλα με αυτές τις χρήσεις αλλά και περιμετρικά του, αναπτύσσεται η κατοικία και εν μέρει η εκπαίδευση ενώ όσο απομακρυνόμαστε από αυτό υπάρχουν δραστηριότητες, όπως οι μεταφορές, η άθληση, η εκπαίδευση ή η υγεία.

Η κατανομή των υφιστάμενων χρήσεων γης ακολουθεί σε μεγάλο βαθμό τις θεσμοθετημένες ενώ σημειακά εμφανίζονται συγκρούσεις λόγω της γειννίασης των κατοικιών κατά τόπους με μονάδες γεωργικής εκμετάλλευσης καθώς και διάσπαρτες βιομηχανικές μονάδες πλησίον κεντρικών οδικών αξόνων. Εντοπίζονται ακόμα προβλήματα κυκλοφορίας και στάθμευσης από τη συσσώρευση χρήσεων στο πολεοδομικό κέντρο και στους βασικούς οδικούς άξονες (χάρτης 7).



Χάρτης 7. Υφιστάμενες χρήσεις γης (Πηγή Βάσσου, 2016)

Σημερινή μορφή της πόλης

Το σημερινό πολεοδομικό συγκρότημα της πόλης της Καρδίτσας περιλαμβάνει 6 συνοικίες και 13 Περιφερειακές Ενότητες, ενώ αναπτύσσεται βόρεια των γραμμών του ΟΣΕ εντός των τεχνητών ορίων της περιφερειακής αρτηρίας.

Ακολουθώς, περιγράφονται οι πολεοδομικές ενότητες (Βάσσου, κ.α. 2016):

Πολεοδομική Ενότητα I.1- Πολεοδομική Ενότητα Κέντρου αποτελεί την βασική Π.Ε. του πολεοδομικού κέντρου και αναπτύσσεται μεταξύ των οδικών αξόνων

Καποδιστρίου, Καραϊσκάκη – Α.Παπανδρέου, Δ.Λάππα και Δ.Εμμανουήλ – Μυρμιδόνων.

Η Πολεοδομική Ενότητα I.2 αναπτύσσεται μεταξύ των οδών Λάππα, Δ. Εμμανουήλ– Μυρμιδόνων, Γαρδικίου– Στουρνάρα και της περιμετρικής αρτηρίας.

Η Πολεοδομική Ενότητα II 3 οριοθετείται από τις οδούς Κουμουνδούρου, Δ.Λάππα και της περιμετρικής αρτηρίας.

Η Πολεοδομική Ενότητα II 4 οριοθετείται από τους οδικούς άξονες Καραϊσκάκη, Κουμουνδούρου, Δ.Λάππα και της περιμετρικής αρτηρίας, ενώ διασχίζεται από τη Θεσσαλιώτιδος.

Η Πολεοδομική Ενότητα III 5- Άγιος Μηνάς- Καροπλεσίτες βρίσκεται νότια της περιφερειακής αρτηρίας και της σιδηροδρομικής γραμμής και οριοθετείται βόρεια από τη σιδηροδρομική γραμμή,

Η Πολεοδομική Ενότητα III 15 – Άγιος Παντελεήμονας αναπτύσσεται νότια του περιφερειακού και των γραμμών του ΟΣΕ και διασχίζεται από την επαρχιακή Καρδίτσας- Ρεντίνας.

Η Πολεοδομική Ενότητα III 16- Εργατικές Κατοικίες Τσαπόχα αποτελεί τον υπο κατασκευή οικισμό των εργατικών κατοικιών και βρίσκεται εντός του συμπαγούς ιστού της πόλης.

Η Πολεοδομική Ενότητα IV 6 οριοθετείται από τη Δ. Λάππα έως την περιμετρική και τις γραμμές του ΟΣΕ και από την Καραϊσκάκη έως τη Σαρανταπόρου, ενώ διασχίζεται από την Ταυρωπού.

Η Πολεοδομική Ενότητα IV 7 περιβάλλεται από την περιμετρική αρτηρία, τμήμα της Ταυρωπού και από τις Σαρανταπόρου και Λαχανά- Επτανήσου

Η Πολεοδομική Ενότητα V 8 αποτελεί κέντρο της συνοικίας του Φαναρίου και έχει συγκέντρωση πλήθους υπηρεσιών διοίκησης και επαγγελματικών στεγών

Η Πολεοδομική Ενότητα V 9 οριοθετείται από τις Λαχανά- Επτανήσου, την Φαναρίου, την Σαρανταπόρου και την περιμετρική αρτηρία.

Η Πολεοδομική Ενότητα V 10 οριοθετείται από τις Τρικάλων, Φαναρίου και την περιμετρική αρτηρία.

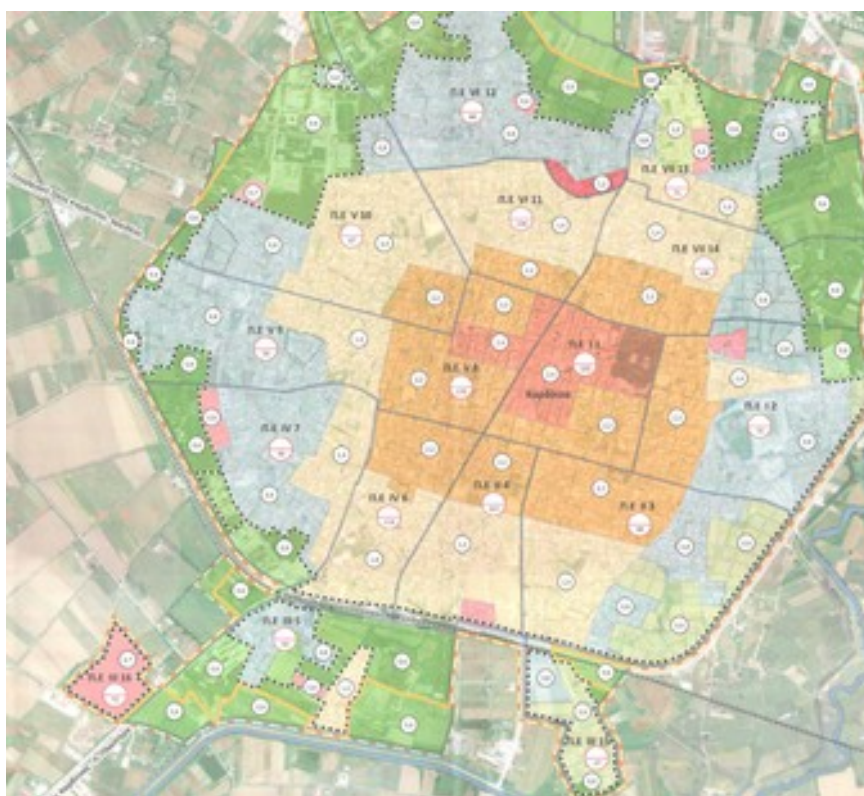
Η Πολεοδομική Ενότητα VI 11 βρίσκεται στη συνοικία Αγίου Νικολάου και βρίσκεται γειτονικά της κεντρικής πολεοδομικής ενότητας.

Η Πολεοδομική Ενότητα VI 12 αποτελεί την κεντρική γειτονιά της συνοικίας του Αγίου Νικολάου και οριοθετείται από την Τρικάλων, την Α. Παπανδρέου και την

περιμετρική αρτηρία.

Η Πολεοδομική Ενότητα VII 13 εκτείνεται από την Α.Παπανδρέου έως την περιμετρική αρτηρία και από την συλλεκτήρια της Π.Θεοδώρου έως τα βόρεια όρια του ΓΠΣ.

Η Πολεοδομική Ενότητα VII 14 εκτείνεται από την Καποδιστρίου– Γαρδικίου- Στουρνάρα έως την Π. Θεοδώρου και από την Α.Παπανδρέου έως την περιμετρική αρτηρία.



Χάρτης 8. Τα όρια των διαφορετικών πολεοδομικών ενότητων της πόλης
(Πηγή: ΓΠΣ Καρδίτσας)

Το πολεοδομικό κέντρο αναπτύσσεται χωρικά στο γεωμετρικό κέντρο της πόλης και είναι εύκολα προσβάσιμο από τις γειτονιές. Διασχίζεται από δύο βασικούς οδικούς άξονες την Καραϊσκάκη – Α. Παπανδρέου και την Υψηλάντου και διαρθρώνεται δηλαδή γύρω από τρεις βασικούς πόλους :

- Την πλατεία Πλαστήρα – Πανσίλυπο
- Την κεντρική πλατεία
- Τη δημοτική αγορά

Η πόλη διακρίνεται από έντονη μονοκεντρική δομή με την ανάπτυξη ενός ισχυρού κέντρου, το οποίο παρουσιάζει τάσεις επέκτασης στις περιοχές κατοικίας.

Παρόλα αυτά, η πόλη φημίζεται για την καλή ρυμοτομία της, τους πολλούς πεζόδρομους και το εκτενές δίκτυο ποδηλατοδρόμων.

Η πόλη της Καρδίτσας, σύμφωνα με τα στοιχεία της τελευταίας απογραφής του 2011, εμφανίζει πληθυσμιακή δυναμικότητα 36.054 κατοίκους, το οποίο αντιστοιχεί στο 65,30% του συνολικού πραγματικού πληθυσμού του Καλλικρατικού Δήμου. Με βάση τα στοιχεία της απογραφής του 2001, η πόλη της Καρδίτσας εμφάνιζε πληθυσμό 32.031 κατοίκους, το οποίο αντιστοιχούσε στο 84,81% του συνολικού πραγματικού πληθυσμού του τότε Καποδιστριακού Δήμου. Η πληθυσμιακή εξέλιξη της πόλης απεικονίζεται στον ακόλουθο πίνακα (Πηγή ΓΠΣ Καρδίτσας, Α φάση).

Πίνακας 4. Εξέλιξη του πληθυσμού στην πόλη της Καρδίτσας (Πηγή: ΓΠΣ Καρδίτσας)

Έτος	1961	1971	1981	1991	2001	2011
Κάτοικοι	23.708	25.830	27.291	30.067	32.031	36.054

4.4. ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΑΣΙΝΟΥ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ

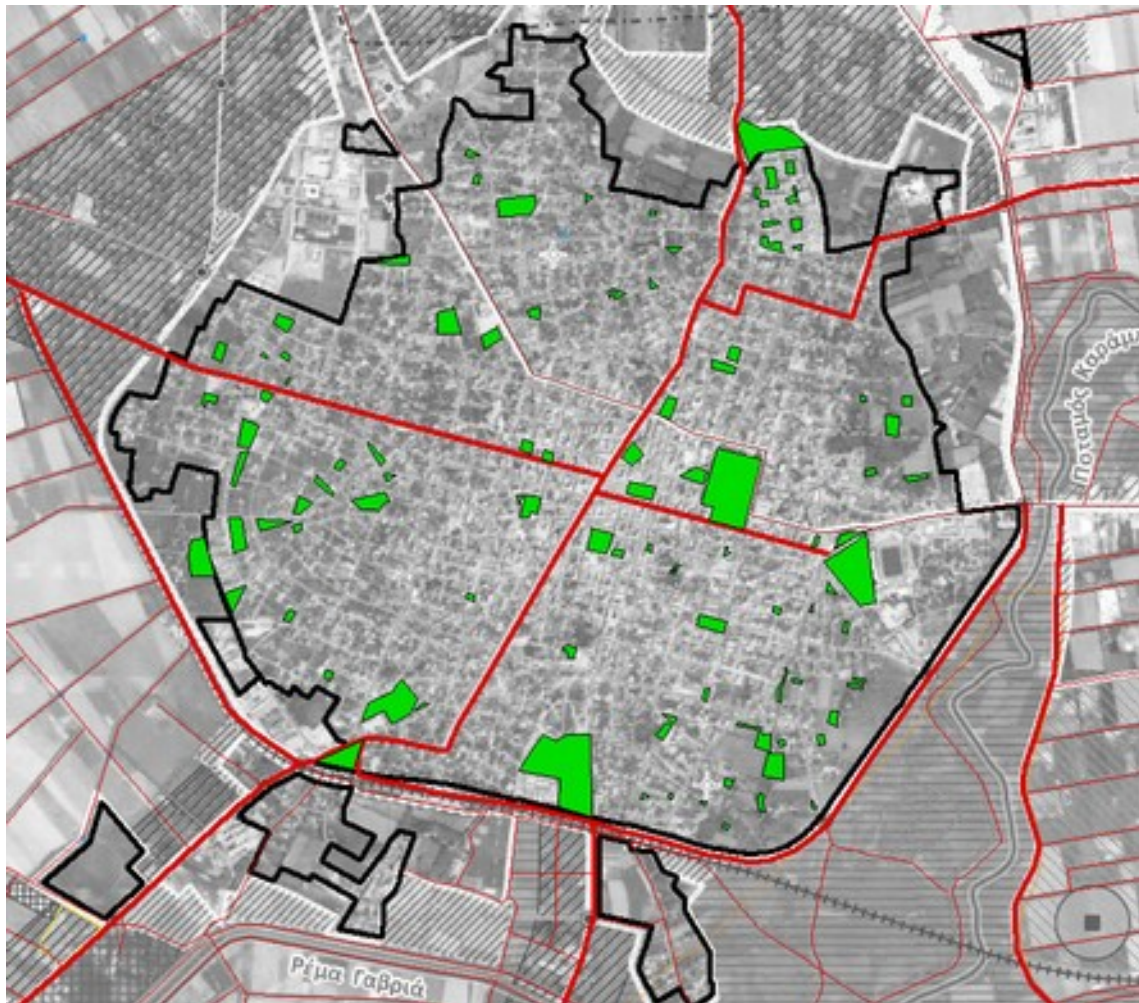
Στο Δήμο Καρδίτσας οι καταγεγραμμένοι χώροι πρασίνου είναι περίπου 400 στρ. Στον πίνακα και στον χάρτη 9 που ακολουθεί απεικονίζονται οι χώροι πρασίνου της πόλης.

Πίνακας 5. Οι χώροι πρασίνου της πόλης

Τρίγωνο Ολύμπου & Κουμουνδούρου	692,73
Τρίγωνο Εθνικής Οδού Τρικάλων-Καρδίτσας	1.215,89
Άγιος Κωνσταντίνος	139,69
Αθλητικό Πάρκο	25.343,42
Αθλητικό Πάρκο Ταυρωπού	6.540,84
Αθλητικό Πάρκο Αστέρα	7.085,56
Γραμμές ΟΣΕ	2.041,95
Γραμμές ΟΣΕ	7.259,26
Γραμμές ΟΣΕ	8.214,6
Γραμμές ΟΣΕ	6.691,79
Παλέρμιο	49.052,24
Δημοτική Αγορά	7.996,50
Εργατικά Καμινάδων	3.741,57
Κεντρική Πλατεία	3.880,01
Κυκλοφοριακό Πάρκο – Αγίου Δημητρίου	7.404,70
Νησίδα Καπποδιστρίου & Καμινάδων	33,01
Νησίδα Καραϊσκάκη	55,16
Νησίδα Κουμουνδούρου	330,98
Καρδίτσας – Τρικάλων	1.759,30
Νησίδα Α. Δημοκρατίας	887,09
Νησίδα Α. Δημοκρατίας	1.759,30
Παιδική Χαρά Αλαμανή	477,19
Παπαράντζα	66.837,79
Πάρκο Αγίου Δημητρίου	7.404,70
Πάρκο Αλαμανή & Ερμογένους	410,40
Πάρκο έναντι Αθλητικού Πάρκου	4.222,15
Πάρκο εργατικά Αγίου Δημητρίου	495,77
Πάρκο Ερμογένους & Μακρυγιάννη	811,98
Στρατοπέδου	1.907,84
Πάρκο Μ. Αλεξάνδρου & Τιτάνων	1.665,76
Πάρκο Παλαιολόγου και Ιουλιανού	494,63
Πάρκο Περικλέους & Επισκόπου	1.246,51
Παυσίλυπο	47.465,32
Πεζόδρομος Βαλταδόρου	1.052,91
Πεζόδρομος Κολοκοτρώνη	314,25
Πεζόδρομος Πλαστήρα Ν	1.034,77
Λάππα	1.222,67
Πεζόδρομος Σμύρνης	844,54
Περιβάλλοντας χώρος Κτηνιατρικής Σχολής	1.215,89
Περιβάλλοντας Χώρος ΟΣΕ	821,01
Πλατεία 5Φ	509,14
Πλατεία Αγ. Παρασκευή	782,39
Πλατεία Αγίας παρασκευής	16.065,19
Πλατεία Αγ. Νικολάου	10.025,78
Πλατεία Ακαδημίας	25.343,42
Πλατεία αναπηρικά (Κοντοζήσης)	509,14
Πλατεία Δ. Λάππα	5.903,56
Πλατεία Δημαρχείο Αρτεσιανού & Παπανδρέου	438,47
Πλατεία Εμπορικό Κέντρο	617,13
Πλατεία Εργατικά Καμινάδων	2.141,49
Πλατεία Εργατικά Τήνου	2.388,86

Πλατεία Εργατικά Φαναρίου	3.650,22
Πλατεία Ευαγγελίστριας	623,18
Πλατεία Καμινάδων	3.602,58
Πλατεία Καραγιανοπούλου	646,27
Πλατεία Καροπλεσίτικα	3.028,36
Πλατεία Κυκίς	607,53
Πλατεία Κουμουνδούρου	599,41
Ιθάκη	6.983,07
Πλατεία Πανσιλύπου	9.316,74
Πλατεία Στρατολογίας	2.438,79
Τρίγωνο Σαρανταπόρου & Ταλιαδούρου	137,07
Τρίγωνο Αγίας Παρασκευής	766,99
Τρίγωνο Εθνικής Οδού Τρικάλων Καρδίτσας	1.215,89
Τρίγωνο Λ. Δημοκρατίας	488,94

Πηγή: ΓΠΣ Καρδίτσας (ιδία επεξεργασία)



Χάρτης 9. Οι σημαντικότεροι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου στην πόλη της Καρδίτσας. (ιδία επεξεργασία)

Στο κέντρο της πόλης έχει αναπτυχθεί ένα ενιαίο δίκτυο ελεύθερων χώρων – πεζόδρομων, το οποίο αρχίζει από το Πανσιλύπο συνεχίζει προς την κεντρική πλατεία, περιλαμβάνει όλο το τμήμα του κέντρου μεταξύ Ιεζεκιήλ και Υψηλάντου και διαχέεται στην πλατεία Δικαστηρίων και στη Δημοτική Αγορά.

Οι βασικοί χώροι πρασίνου του κέντρου της πόλης είναι:

- Η κεντρική πλατεία
- Το πάρκο του Πανσιλύπου με την πλατεία Πλαστήρα αποτελεί το σημαντικότερο πνεύμονα πρασίνου της πόλης
- Η πλατεία της Δημοτικής Αγοράς
- Ο πεζόδρομος Λαρίσης με τους κάθετους προς αυτόν πεζόδρομους.
- Η πλατεία δικαστηρίων
- Η πλατεία Στρατολογία

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι ανωτέρω χώροι πρασίνου και οι ενέργειες αποκατάστασης και ανάδειξης αυτών.

Πλατεία Ελευθερίας (Κεντρική πλατεία)

Αποτελούσε πάντοτε την κεντρική πλατεία της πόλης, την οποία διέσχισε η «μεγάλη οδός», ο σημαντικότερος εμπορικός δρόμος (σημερινός πεζόδρομος Τερτίπη), στον άξονα Α-Δ, που συνέδεε το άλλοτε κέντρο της περιοχής, το Φανάρι, με την πρωτεύουσα της Θεσσαλίας, τη Λάρισα.



Εικόνα 1. Η Κεντρική Πλατεία της Καρδίτσας, γύρω στο 1927
(Πηγή: [http://blogs.sch.gr/agebi/2013/06/30/336/#prettyPhoto\[336\]/4/](http://blogs.sch.gr/agebi/2013/06/30/336/#prettyPhoto[336]/4/))

Μετονομάστηκε σε πλατεία Ελευθερίας από «πλατεία της αγοράς» όταν η Θεσσαλία προσαρτήθηκε στο ελληνικό κράτος, το 1881. Στο χώρο αυτό πραγματοποιούνταν, ακόμη και μετά την κατασκευή της Νέας Αγοράς, η εβδομαδιαία αγορά, μέχρι τη δεκαετία του 1950. Παράλληλα, η πλατεία ήταν ένας από τους ελάχιστους χώρους δημόσιων θεαμάτων και κοινωνικής συνεύρεσης στην Καρδίτσα (Πηγή: Μουσείο της πόλης).

Μέχρι και τη δεκαετία του '70 η ομοιογένεια των κτιρίων και η σύνδεσή τους με στοές, γείσα και στέγες δημιουργούσαν μία αίσθηση οικείου και συνέχειας. Τη δεκαετία του 1970 πραγματοποιήθηκε η μεταφορά και τοποθέτηση των τεσσάρων Μουσών από το Πανσίλυπο και η κατασκευή σιντριβανιού. Η μορφή αυτή σήμερα έχει σαφώς αλλοιωθεί, εξαιτίας της ασύμμετρης ανοικοδόμησης: υπάρχουν μοντέρνα κτίρια με ποικίλες χρήσεις όπως και το κτίριο Παλλάς (αρχιτεκτονική Bauhaus), το μόνο με αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον στη πλατεία (ιδιωτικό κτίριο με αρχική χρήση αυτή του κινηματογράφου, χειμερινού και θερινού, με καφενείο στο ισόγειο, που τώρα ανήκει σε τράπεζα) (Βάσση, κ.α., 2016).



Εικόνα 2. Η πλατεία Ελευθερίας με το συντριβάνι της (Πηγή: Δήμος Καρδίτσας)

Η σημερινή όψη της πλατείας είναι αποτέλεσμα πρόσφατων ήπιων παρεμβάσεων, μεταξύ των οποίων και το νέο συντριβάνι, μία σύγχρονη «πυξίδα πόλης» από ατσάλι, διακοσμημένη με σύμβολα εμπνευσμένα από το νεολιθικό πολιτισμό, έργο της Νέλλας Γκόλλαντα (Πηγή Δήμος Καρδίτσας).

Το Πάρκο του Πανσιλύπου

Το Πανσιλύπο ήταν το πρώτο αστικό κοινόχρηστο πράσινο που απέκτησε η Καρδίτσα, είκοσι μόλις χρόνια μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας στο ελληνικό κράτος. Η δημιουργία του πάρκου, αρχικής έκτασης 165 στρεμμάτων, ήταν πρωτοβουλία του δημάρχου Στέργιου Λάππα και υλοποιήθηκε σε σχέδια του μηχανικού Γ. Φώσκολου.

Ονομάστηκε *«Πανσιλύπον... διότι αληθώς και τας οδύνας και την θλίψιν διασκεδάζει και την λύπην παύει εκ του αέρος του καθαρίου και δροσερού και εκ του ζύθου του πινομένου αφθόνως και εκ των ασμάτων του πάνυ ευστόμου φωνογράφου»* (Πηγή: Μουσείο της πόλης).

Αρχικά τα δένδρα κάλυπταν το τμήμα βόρεια του σημερινού πεζοδρόμου Τερτίπη, ενώ το νότιο τμήμα (πλατεία Πλαστήρα) καταλάμβανε ο ανθόκηπος, με το κομψό λευκό καφεενεδάκι με τα δύο κιόσκια. Στο χώρο αυτό φιλοξενούνταν μέχρι το 1940 όλα τα καλλιτεχνικά γεγονότα της πόλης, καθώς και σημαντικά γεγονότα της πνευματικής και οικονομικής ζωής. Στη δεκαετία του 1930, τμήμα του πάρκου κατέλαβαν το 3ο δημοτικό σχολείο και το πολυϊατρείο, το οποίο μετά τους σεισμούς του 1954 στέγασε προσωρινά το δημαρχείο. Το σημερινό αναψυκτήριο κτίστηκε στα μέσα της δεκαετίας του 50, όταν ο ανθόκηπος μετατράπηκε σε ασφαλτοστρωμένη πλατεία. Την ίδια εποχή τοποθετήθηκαν η προτομή του πρωθυπουργού Ν. Πλαστήρα και τέσσερα αγάλματα μουσών που μεταφέρθηκαν από την πλατεία Ομονοίας των Αθηνών, τα οποία σήμερα βρίσκονται στην κεντρική πλατεία (Πηγή: Μουσείο της πόλης).

Η ανάπλαση του Πανσιλύπου, στη δεκαετία του 1990, βασίστηκε σε μελέτη βραβευμένη σε πανελλήνιο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό του 1984 και είχε στόχο τη μετατροπή του σε σύγχρονο αστικό πάρκο. Οι εργολάβοι του έργου έκαναν πολλές μετατροπές στο αρχικό σχέδιο, τόσο στο πάρκο όσο και στο κτίριο, το οποίο έχει κάποιες παραλείψεις και δυσκολεύει στη λειτουργία του. Σήμερα, το πάρκο Πανσιλύπου καταλαμβάνει περίπου 50 στρέμματα, ενώ η πλατεία Πλαστήρα άλλα 7 στρέμματα.



Εικόνες 3 – 6. Το πάρκο του Πausιλύπου (Πηγή: Δήμος Καρδίτσας)

Η λειτουργία του παραμένει αποσπασματική, αφού δεν έχει συνδεθεί με κάποιο γενικότερο δίκτυο πρασίνου.

Το Κτίριο και ο Περιβάλλον Χώρος της Δημοτικής Αγοράς

Το κτήριο της Δημοτικής Αγοράς Καρδίτσας είναι από τα πρώτα εμβληματικά κτίρια της πόλης το οποίο κατασκευάστηκε το χρονικό διάστημα 1925 - 1930. Τα σχέδια της αγοράς είναι κατά μια δεκαετία παλαιότερα, ο Δήμος Καρδίτσας για οικονομικούς λόγους αδυνατούσε να τα υλοποιήσει.



Εικόνα 7. Η Δημοτική Αγορά της Καρδίτσας τα πρώτα χρόνια (Πηγή: <http://kartitsacity.blogspot.gr/2013/03/blog-post.html>)

Το κτίριο της δημοτικής αγοράς είναι ένα κτίριο μνημειακού αλλά και συμβολικού χαρακτήρα. Ειδικότερα, ο μνημειακός χαρακτήρας προκύπτει από το γεγονός ότι αποτελεί επιβίωση ενός πανάρχαιου ιστορικού τύπου με το τετράγωνο σχήμα, την αυστηρή του συμμετρία, οργανωμένη από άξονες Β-Ν και Α-Δ και τα αρχιτεκτονικά στοιχεία της διώροφης στοάς γύρω από μια εσωτερική πλατεία. Επιπλέον ο μνημειακός χαρακτήρας του κτιρίου αυτού ενισχύεται με το γεγονός ότι αποτελεί επιπλέον ένα μοναδικό αντιπροσωπευτικό παραδειγμα αρχιτεκτονικού στυλ των πρώτων δεκαετιών του 20^{ου} αιώνα που είναι γνωστό ως μοντέρνο κίνημα με έμφαση στη χρήση νέων υλικών – σίδηρος, γυαλί, οπλισμένο σκυρόδεμα (μελέτη ανάπλασης, 1992).

Το σημερινό κτήριο είναι ένα από τα τελευταία έργα της εταιρίας Hennebique Francois του Coignet, η οποία κατασκεύασε αναρίθμητα έργα από σκυρόδεμα και γυαλί σ' ολόκληρη την Ευρώπη. Είναι εμφανέστατα γνήσιος απόγονος των έργων των μηχανικών που κατασκεύασαν κτήρια πραγματικά επαναστατικά προορισμένα για χρήσεις δημόσιες, όπως αίθουσες εκθέσεων, ταχυδρομεία, στοές περίπτερα και ημι-υπαίθρια θέατρα. Ταυτόχρονα όμως το κτήριο είναι κτισμένο στις απαρχές του μοντέρνου κινήματος που απηχεί ήδη τις βασικές αρχές του, την πιουριστική μηχανική αισθητική, που όμως παραμένει κλασική στην έκφρασή της.

Με το πέρασμα του χρόνου, το κτίριο εκτός από τη δραματική φυσική του φθορά αντιμετώπιζε και τη συρρίκνωση των χρήσεων. Το 1987 (εξήντα χρόνια περίπου μετά την κατασκευή του) το Δημοτικό Συμβούλιο της Καρδίτσας αποφάσισε την προκήρυξη πανελληνίου αρχιτεκτονικού διαγωνισμού για την αποκατάσταση του κτιρίου. Η τελευταία αποκατάσταση ήταν στις 27 Ιουλίου 1998.



Εικόνα 8. Το κτίριο της δημοτικής αγοράς πριν την αποκατάσταση (Πηγή: http://www.dimoskarditsas.gov.gr/?page_id=3258)

Η ανάπλαση του κτηρίου στη σημερινή του μορφή έγινε το 1998. Βασικοί στόχοι της ανάπλασης ήταν:

- Το κτίριο να αποκτήσει τη θέση συμβόλου, αξιοθέατου και σημείου αναφοράς για την πόλη.
- Το κτίριο να φιλοξενήσει 40 διαφορετικά εμπορικά καταστήματα ποικίλων μεγεθών και χρήσεων, με εξαιρετική ποιότητα κατασκευής στην καρδιά της εμπορικής ζωής της πόλης.
- Ο Δήμος Καρδίτσας αλλά και οι οργανωμένες ομάδες πολιτών, να μπορούν να κάνουν χρήση των ημι-υπαίθριων χώρων της Αγοράς για ποικίλες καλλιτεχνικές και κοινωνικές εκδηλώσεις, όπως εκθέσεις, συναυλίες, συγκεντρώσεις, παραστάσεις κ.λ.π.,
- Η αναμενόμενη νέα οικονομική άνθιση της περιοχής, καθώς και οι ανάγκες συντήρησης και καθαριότητας του χώρου, να δημιουργήσουν νέες πολύτιμες θέσεις εργασίας

Το χρονοδιάγραμμα της αποκατάστασης του κτιρίου ήταν ως εξής (Πηγή: Μελέτη αποκατάστασης):

- 1) Προκηρύχθηκε πανελλήνιος αρχιτεκτονικός διαγωνισμός το 1986
- 2) Ανατέθηκε η σχετική μελέτη στο γραφείο που πήρε το πρώτο βραβείο του διαγωνισμού
- 3) Εκπονήθηκε το κτιριολογικό πρόγραμμα και η προμελέτη αρχιτεκτονικών - στατικών και ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων
- 4) Εκπονήθηκαν οι οριστικές μελέτες και οι μελέτες εφαρμογής, οι οποίες θα ήταν έτοιμες μέσα στο '96
- 5) Επιτευχθεί η ένταξη του (για χρηματοδότηση) στο β' Κ.Π.Σ με το ποσό των 750 εκατ.δραχμών

Το κτίριο είναι ένα από τα 40 (σε σύνολο χιλίων προτάσεων) μνημεία που ενισχύθηκε από το Πειραματικό Σχέδιο για τη διατήρηση και την Προβολή της Ευρωπαϊκής Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς της Κοινότητας για το 1992. Η επιτροπή που απαρτιζόταν από αρχιτέκτονες όλων των κρατών - μελών συνήλθε στις Βρυξέλλες και έκρινε πως το κτίριο της Δημοτικής Αγοράς Καρδίτσας αξίζει να σωθεί και να αποτελέσει κληρονομιά για τις μελλοντικές γενιές.

Με την ΥΑ ΥΠΠΟ//26-1-1993 (ΦΕΚ 96/Β'/25.02.1993) χαρακτηρίστηκε ως ιστορικό διατηρητέο μνημείο. Αποτελεί ένα από τα αξιολογότερα δείγματα κτιρίων ειδικής χρήσης που έχουν διασωθεί στην περιοχή και είναι ένα από τα αντιπροσωπευτικότερα οικοδομήματα του μοντέρνου κινήματος που υπάρχουν στον ελληνικό χώρο.

Στα πλαίσια της προσπάθειας η Δημοτική Αγορά Καρδίτσας να αποκτήσει ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο διαχείρισης και ανάπτυξης, ο Δήμος υπέβαλλε στην Κομισιόν πρόγραμμα με τίτλο: "ΔΙΑΓΟΡΑΣ". Με βάση την γνωμοδότηση μιας ανεξάρτητης ομάδας εμπειρογνομόνων και την υιοθέτηση της γνωμοδότησης αυτής από την Επιτροπή του προγράμματος RAFAEL, η Κομισιόν αποφάσισε να συνεισφέρει οικονομικά στη υλοποίηση του προγράμματος του Δήμου Καρδίτσας (συνολικού προϋπολογισμού 96.000 ecus, σε ποσοστό 50%). Κύριος στόχος του προγράμματος ήταν η εκπόνηση και εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου σχεδίου διαχείρισης της Δημοτικής Αγοράς, βασισμένου σε μια ισόρροπη εμπορική, πολιτιστική και περιβαλλοντική ανάπτυξη (Πηγή: Δήμος Καρδίτσας).

Το κτίριο της δημοτικής αγοράς πριν την αποκατάσταση λειτουργούσε ως αγορά τροφίμων λιανικού και χονδρικού εμπορίου. Παράλληλα στη εξωτερική περίμετρο υπήρχαν ορισμένα μαγαζιά ψυχαγωγίας (ουζερί – ταβέρνες) και τα υπόλοιπα μαζί με το πατάρι λειτουργούσαν σαν αποθηκευτικοί χώροι ή ήταν κλειστά.



Εικόνα 9. Το εσωτερικό της δημοτικής αγοράς πριν την αποκατάσταση
(Πηγή: http://www.dimoskarditsas.gov.gr/?page_id=3258)

Με την αποκατάσταση βασικός στόχος ήταν η Δημοτική Αγορά να γίνει ένας πολυλειτουργικός χώρος με τρεις βασικές (Εμπόριο – Ψυχαγωγία – Πολιτιστικά) χρήσεις. Σήμερα στην εσωτερική πλατεία του κτιρίου, καθώς και στο πατάρι του ορόφου γίνονται ποικίλες δραστηριότητες (εκθέσεις, συναυλίες, κλπ).



Εικόνα 10. Η Δημοτική Αγορά ως χώρος πολιτιστικών εκδηλώσεων(Πηγή: Δήμος Καρδίτσας)

Αποτελεί κέντρο ενημέρωσης – εκπαίδευσης και επικοινωνίας με το κοινό. Τα εργαστήρια τέχνης του Δήμου χωροθετούνται στο κτίριο αυτής. Το εβδομαδιαίο παζάρι διατηρείται σε τμήμα της πλατείας και επεκτείνεται στους γύρω δρόμους. Σήμερα, η εγκατάσταση πολλών κέντρων διασκέδασης στο δρόμο αυτό, όπως και στη Δημοτική Αγορά, μεταμορφώνουν σταδιακά τον γραφικό δρόμο σε ζώνη ψυχαγωγίας.



Εικόνα 11. Εσωτερική όψη της αγοράς
(Πηγή: <http://www.karditsa24.gr/>)



Εικόνα 12. Εξωτερική όψη της αγοράς με εμπορικές χρήσεις
(Πηγή: <http://kartitsacity.blogspot.gr>)

Η πλατεία Δικαστηρίων και η πλατεία Στρατολογίας

Η πλατεία Δικαστηρίων μαζί με την πλατεία Ελευθερίας είναι συνδεδεμένες με την εξέλιξη του κέντρου της πόλης. Ειδικότερα, μέχρι τις αρχές του Μεσοπολέμου, στο χώρο αυτό πραγματοποιούνταν το ζωοπάζαρο της εβδομαδιαίας αγοράς, η οποία καταλάμβανε ολόκληρο το κέντρο της πόλης. Η αρχική εμπορική χρήση της δικαιολογεί και την ονομασία της, "Πλατεία Ερμού", από το 1891. Γύρω από την πλατεία υπήρχαν τα μεγαλοπρεπή νεοκλασικά. Η περιοχή συγκέντρωνε τις σημαντικότερες δημόσιες λειτουργίες της πόλης. Στα δυτικά - πίσω από το σημερινό δικαστικό μέγαρο - στεγάζονταν κατά καιρούς το δημαρχείο και η εισαγγελία, στην προέκταση της οδού Πλαστήρα βρίσκονταν το φρουραρχείο και οι φυλακές, στη θέση του σημερινού δημαρχείου τα δημοτικά λουτρά -τα πρώτα σε θεσσαλική πόλη- από το 1901 και δυτικότερα η χωροφυλακή. Στη δεκαετία του '20, ο εμπορικός χαρακτήρας της πλατείας είχε ατονήσει και ο χώρος μπροστά στις φυλακές, με τον βρώμικο αυλακά, μετατράπηκε σε εστία μόλυνσης. Οι επεμβάσεις που διαμόρφωσαν τον σημερινό χαρακτήρα της συνδέονται με το όνομα του μητροπολίτη Ιεζεκιήλ, μιας από τις σημαντικότερες ιστορικές φυσιογνωμίες της Καρδίτσας. Το 1924, η οικία Μαλλιόπουλου μετατράπηκε σε επισκοπικό μέγαρο, διατηρώντας τον εκλεκτικιστικό χαρακτήρα της και μια δεκαετία αργότερα, στη θέση του οικοπέδου της Λαϊκής Βιβλιοθήκης "Η Αθηνά", το οποίο εξαγόρασε το Ελληνικό Δημόσιο, θεμελιώθηκε το δικαστικό μέγαρο, ένα τυπικό δείγμα δημόσιας αρχιτεκτονικής της δεκαετίας του '30, με έντονες νεοκλασικές επιρροές. Η ονοματοθεσία της

πλατείας ακολούθησε μεταπολεμικά την πολυκύμαντη ιστορική συγκυρία: προς τιμήν των Κυπρίων ηρώων "Μ. Καραολή και Ανδρ. Δημητρίου", το 1956, "Εθνικής Αντιστάσεως" μετά τη μεταπολίτευση, για να κυριαρχήσει τελικά στη συλλογική συνείδηση, σε πείσμα των κρατικών επιλογών, η ακατανίκητη εικόνα των "Δικαστηρίων" (Λέκκα, 2009). Σήμερα η πλατεία Δικαστηρίων (πλατεία Καραολή Δημητρίου) περικλείεται από πολυκατοικίες (με κύρια χρήση τη γραφεία), στη νότια πλευρά βρίσκεται το ανακαινισμένο κτίριο της Επισκοπής και στη δυτική πλευρά βρίσκονται τα Δικαστήρια.



Εικόνα 13. Πλατεία Δικαστηρίων (Πηγή: google earth)

Η πλατεία Στρατολογίας χωροθετείται στην κεντρική ζώνη της πόλης, επί της οδού Καποδιστρίου, σε γειτνίαση με την πλατεία Δικαστηρίων καθώς και την κεντρική πλατεία της πόλης. Στην πλατεία Στρατολογίας έγινε διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου, τη δεκαετία του 1980, δημιουργώντας μια μικρή πράσινη ζώνη σε μια έντονα πυκνοδομημένη περιοχή.



Εικόνα 14. Πλατεία Στρατολογίας (Πηγή: google earth)

Το Αθλητικό Πάρκο- Δημοτικό Στάδιο Καρδίτσας

Το δημοτικό στάδιο Καρδίτσας χωροθετείται στην είσοδο της πόλης. Η ιστορία του Δημοτικού Σταδίου της Καρδίτσας είναι ταυτόσημη με την ιστορία του ποδοσφαιρικού αθλήματος στην ευρύτερη περιοχή, καθώς αποτελεί τον πιο παλιό αθλητικό χώρο σε ολόκληρη τη Θεσσαλία. Ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 1930, ο χώρος που βρίσκεται δίπλα στην οδό Λαρίσης αποκτά αθλητική ζωή. Ξύλινα δοκάρια, χαλίκι, δεμένη δερμάτινη μπάλα, είναι τα μέσα της εποχής. Στα μέσα της δεκαετίας του 1970, κατασκευάστηκε η πρώτη τσιμεντένια κερκίδα (η σημερινή ανατολική εξέδρα) χωρητικότητας τότε (χωρίς καθίσματα) 5.000 περίπου θεατών.



Εικόνα 15. Δημοτικό Στάδιο Καρδίτσας (Πηγή: google earth)



Εικόνα 16. Οδός Δημοκρατίας πριν την ανάπλαση (Πηγή: google earth)

Ωστόσο, η περιοχή αυτή παρουσίαζε προβλήματα υποβάθμισης, απομόνωσης και επηρέαζε αρνητικά την πρώτη εικόνα του επισκέπτη για την πόλη. Ειδικότερα, ο υψηλός τοίχος επί της οδού Δημοκρατίας σε συνδυασμό με την τυφλή καμπυλη μεταλλική επιφάνεια των νέων κερκίδων του αθλητικού σταδίου είχε δημιουργήσει ένα περίκλειστο κενό χώρο (κενό χώρο) χωρίς καμιά χρήση και με εμφανή τα σημάδια της εγκατάλειψης. Ο πεζόδρομος ανατολικά ήταν αδιαμόρφωτος δύσβατος και επικίνδυνος.

Επομένως, εγκρίθηκε το έργο περιβαλλοντική αποκατάσταση του Δημοτικού σταδίου Καρδίτσας το 2012 στο ΕΣΠΑ με προϋπολογισμό 1.200.000 ευρώ και περι-

λάμβανε τη διαμόρφωση του υπαίθριου δημόσιου χώρου βόρεια και ανατολικά του αθλητικού γηπέδου στην είσοδο της πόλης.

Τα σημαντικότερα στοιχεία της σχεδιαζόμενης παρέμβασης ήταν:
-Η ανάδειξη του βόρειου μετώπου της περιοχής επί της οδού Λαρίσης με την καθαίρεση του τοίχου, τον εμπλουτισμό των εικόνων του δομημένου χώρου με στοιχεία πράσινου (υψηλού και χαμηλού) ορατού σε όλο σχεδόν το μήκος και την δημιουργία ανοικτών πλατωμάτων στάσης και περιπάτου.

-Η ενοποίηση της περιοχής με το αθλητικό πάρκο δυτικά, με την καθαίρεση τμήματος του τοίχου. Η ενοποίηση ενδυναμώνεται με την ολοκλήρωση του περιπάτου γύρω από το αθλητικό στάδιο δια μέσου σύντομης και ευχάριστης διαδρομής σχεδιασμένης μέσα στις νέες περιοχές πράσινου.

- Η οριοθέτηση και παράλληλα προστασία της περιοχής παρέμβασης από τις αθλητικές δραστηριότητες του γηπέδου, με την ανέγερση νέου τοίχου που χωροθετείται στο νότιο όριο της περιοχής μελέτης, ενώ η πυκνή φύτευση των νησίδων βόρεια αποκρύπτουν σε μεγάλο βαθμό το μέγεθός του.

-Η λιτή διαμόρφωση του πεζόδρομου ανατολικά της περιοχής και ο σχεδιασμός χώρου στάθμευσης .

-Η φύτευση μεγάλων περιοχών ανατολικά (80% του συνόλου της περιοχής) με ποικιλία φυτικών ειδών αξιοποιώντας όλα τα χαρακτηριστικά γνωρίσματά τους, όπως σχήμα, μέγεθος, χρώμα, άνθιση, καρποφορία, άρωμα, σχετιζόμενα άμεσα με τις κλιματικές συνθήκες της περιοχής (Πηγή, <https://www.ypodomes.com/index.php/astiki-anaptiksi/anaplasteis>).



Εικόνα 17. Οδός Δημοκρατίας μετά την ανάπλαση (ιδία Πηγή)

4.5. ΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΩΝ

Η πόλη της Καρδίτσας έχει προγραμματίσει, σχεδιάσει και υλοποιήσει τα τελευταία χρόνια μια σειρά από ευφυείς δράσεις που επηρέασαν το αστικό τοπίο. Η υλοποίηση των δράσεων αυτών έγινε σταδιακά, πολλές φορές και αποσπασματικά, ωστόσο στην πορεία των ετών πραγματοποιήθηκε ένας σημαντικός αριθμός ευφών εφαρμογών, ιδίως στους άξονες της έξυπνης διακυβέρνησης, της έξυπνης κινητικότητας και του έξυπνου περιβάλλοντος. Ακολούθως, παρουσιάζεται η εφαρμογή δικτύου οπτικών ινών στην πόλη της Καρδίτσας.

Το Μητροπολιτικό Δίκτυο Οπτικών Ινών στον Αστικό Ιστό της Καρδίτσας

Η εξεταζόμενη δράση αφορούσε τη δημιουργία ενός ενιαίου δικτύου υψηλών ταχυτήτων, το οποίο βασίζεται κυρίως σε οπτικές ίνες και καλύπτει γεωγραφικά την πόλη των Καρδίτσας (Metropolitan Area Network – MAN Καρδίτσας). Για την περαιτέρω κάλυψη φορέων του δημοσίου, συγκρατώντας ταυτόχρονα το κόστος σε λογικά επίπεδα, το δίκτυο επεκτείνεται με ασύρματες τεχνολογίες.

Το δίκτυο παρέχει ευρυζωνική σύνδεση καταρχήν στους τομείς της Εκπαίδευσης, της Υγείας, του Πολιτισμού και της Δημόσιας Διοίκησης, με αποτέλεσμα άμεσα ωφελοούμενοι από το έργο να είναι όλες οι υπηρεσίες και οι φορείς που δραστηριοποιούνται στους παραπάνω τομείς στην πόλη της Καρδίτσας, ενώ κατ' ουσία ωφελοούμενοι είναι και όλοι οι πολίτες της ευρύτερης περιοχής της πόλης.



Εικόνα 18. Ευρυζωνικό Δίκτυο Οπτικών Ινών στην πόλη της Καρδίτσας
(Πηγή: Δήμος Καρδίτσας)

Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται συνοπτικά όλοι οι φορείς οι οποίοι προβλέπονταν να συνδεθούν με οπτική ίνα στο Μητροπολιτικό Δίκτυο του Δήμου (Πηγή: Δήμος Καρδίτσας).

Πίνακας 6. Οι φορείς οι οποίοι προβλέπονταν να συνδεθούν με οπτική ίνα

ΚΚ1	1	Δημαρχείο Καρδίτσας	Αρτεσιανού 1	ΔΗΜΟΣ
	2	Παράρτημα υπηρεσιών Δήμου Καρδίτσας (Παλαιό Δημαρχείο)	Αγίου Κωνσταντίνου & Ιεζεκιήλ	ΔΗΜΟΣ
	4	ΔΕΤΑΚ	Ηρ. Πολυτεχνείου 22	ΔΗΜΟΣ
	5	1ο Λύκειο Καρδίτσας	Λεωφ. Δημοκρατίας & Δ. Εμμανουήλ	ΔΗΜΟΣ
ΚΔ2	6	ΕΒΕ Καρδίτσας	Ηρ. Πολυτεχνείου 3	ΕΒΕ
	7	Δικαστικό Μέγαρο	Πλατεία Δικαστηρίου	ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
	8	Δ.Ο.Υ. Καρδίτσας	Α. Παπανδρέου 22	Δ.Ο.Υ.
	10	Αναπτυξιακή Καρδίτσας	Αλαμμανή & Μπλατσούκα	ΔΗΜΟΣ
	11	ΙΚΑ	Ιεζεκιήλ 38Α	ΙΚΑ
	12	ΤΕΔΚ Ν. Καρδίτσας	Μ. Αλεξάνδρου 34	ΤΕΔΚ
	13	Νομαρχία Καρδίτσας	Κουμουνοδούρου	ΝΟΜΑΡΧΙΑ
ΚΠ4	16	Γ.Ν. Νοσοκομείο Καρδίτσας	Οδός Καρδίτσα-Μητρόπολη	ΥΠ ΥΓΕΙΑΣ
	18	Δνση Περιφερειακής Διοίκησης Καρδίτσας	Σαρανταπόρου 140	ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ
ΚΠ3	19	Αθλητικό Κέντρο Δήμου Καρδίτσας	Λεωφ. Δημοκρατίας	ΔΗΜΟΣ

	21A	Σχολικό Συγκρότημα 1ου Γυμνασίου	Έναντι Κολυμβητηρίου	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	21B	Σχολικό Συγκρότημα 6ου Γυμνασίου	Έναντι Κολυμβητηρίου	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	22A	Σχολικό Συγκρότημα 2ου Γυμνασίου - Λυκείου	Τεμπονέρα 5	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	22B	Σχολικό Συγκρότημα 5ου Γυμνασίου, 5ου Λυκείου	Τεμπονέρα 5	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	22Γ	Σχολικό Συγκρότημα 1ο-2ο ΤΕΕ Καρδίτσας - ΙΕΚ	Τεμπονέρα 5	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	22Δ	Σχολικό Συγκρότημα 3ου Λυκείου	Τεμπονέρα 5	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	23	Πυροσβεστική Υπηρεσία Καρδίτσας	Οδ.Τεμπονέρα	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	25	ΤΕΙ Θεσσαλίας	Τέρμα Τρικάλων/Ν.Τεμπονέρα	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
ΚΠ6	26	Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (Κτηνιατρική)	Τέρμα Τρικάλων	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	27	ΟΑΕΔ	Τρικάλων 226	ΥΠ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
ΚΠ5	29	Δημοτική Πινακοθήκη	Βασιαρδάνη & Β.Τζέλλα	ΔΗΜΟΣ
	30	Αρχαιολογικό Μουσείο	Βασιαρδάνη & Μπιζανίου	ΥΠ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ
	32	Στρατολογία	Πλατεία Στρατολογίας	ΥΠ ΑΜΥΝΑΣ
	40	ΚΕΠ	Κολοκοτρώνη	ΔΗΜΟΣ

	42A	4ου Γυμνασίου - Λυκείου	Έναντι Κολυμβητηρίου	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	42B	9ου Δημοτικού	Έναντι Κολυμβητηρίου	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	45	6ο Δημοτικό Σχολείο	Σαρανταπόρου	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	47	Διεύθυνση Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης	Διάκου	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	48	Διεύθυνση Πρωτοβάθμιας / Υπουργείο Συγκοινωνιών	Πλαστήρα - Παλαιολόγου	
	49	Γραφείο Ανάπτυξης Δήμου	Δημοτική Αγορά	ΔΗΜΟΣ
	51	5ο Δημοτικό Σχολείο - 6ο Δημ.Σχολείο	Κουμουνούρου (κοντά στο κόρο ανέγερσης νέου διοικητηρίου)	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	58	2ο Δημοτικό Σχολείο	Πατρ. Γρηγορίου	ΥΠ ΠΑΙΔΕΙΑΣ
	62	Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση	Χώρος ανέγερσης νέου διοικητηρίου	ΝΟΜΑΡΧΙΑ
	63	Εργατικό Κέντρο	Ιεζεκήλ	
	64	Τεχνικές Υπηρεσίες Νομαρχίας	Β.Τζέλλα-Δημ. Μπλατσούκα	ΝΟΜΑΡΧΙΑ
	65	ΚΕΣΥΠ	Διάκου	
	66	Λαογραφικό Μουσείο	Λ.Σακελλαρίου	

Ο Δήμος Καρδίτσας προχώρησε τον Ιανουάριο του 2009 στην πιλοτική δράση εγκατάστασης δικτύου οπτικών ινών σε μια σειρά σπιτιών που βρίσκονταν πλησίον του Κεντρικού Δημαρχείου (Αρτεσιανού 1). Με τον τρόπο αυτό, οι κάτοικοι της περιοχής αυτής απέκτησαν πρόσβαση στο διαδίκτυο με πολύ υψηλές ταχύτητας, με αποτέλεσμα να είναι πλήρως ωφελούμενοι από την αξιοποίηση της ευρυζωνικότητας και την ανάπτυξη του δικτύου οπτικών ινών του Δήμου στην πόλη της Καρδίτσας.



Εικόνα 19. Δίκτυο οπτικών ινών σε σπίτια στην πόλη της Καρδίτσας
(Πηγή: Δήμος Καρδίτσας)

Ασύρματο Δίκτυο Ελεύθερης Πρόσβασης

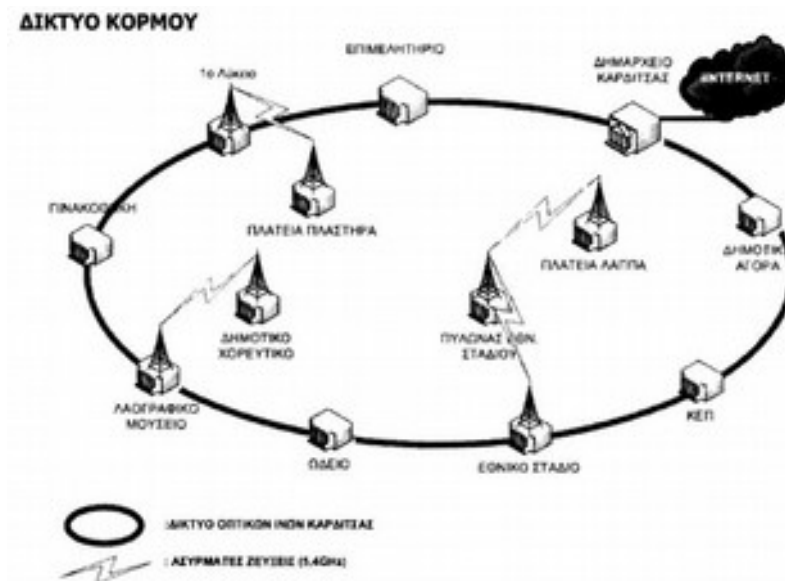
Το έργο αφορούσε την ανάπτυξη ευρυζωνικών υπηρεσιών μέσω ασύρματων σημείων πρόσβασης (hotspots) με αντίστοιχη ανάπτυξη νέων ή αναβάθμιση υφιστάμενων υποδομών (ευρυζωνικών δικτύων). Έχουν αναπτυχθεί hotspots πρόσβασης στο Διαδίκτυο σε 16 σημεία στο κέντρο της Καρδίτσας. Τα σημεία αυτά είναι τα εξής: Δημαρχείο, Επιμελητήριο, 3^ο Δημοτικό Σχολείο, 1ο Λύκειο, Δημοτικό Χορευτικό, Δημοτικό Στάδιο, Πυλώνας Δημοτικού Σταδίου, Πινακοθήκη, Δημοτική Αγορά, Πλατεία Πλαστήρα, Ωδείο, Κ.Ε.Π. Δήμου Καρδίτσας, Κεντρικός Πεζόδρομος Λάππα, Λαογραφικό Μουσείο, Κληροδότημα Βαλταδώρου, και Πλατεία Λάππα.

Μέσω των προσφερόμενων υπηρεσιών του έργου τα οφέλη προς τους πολίτες, επαγγελματίες και επισκέπτες της περιοχής είναι σημαντικά και συγκεκριμένα:

- Ιδιαίτερα ωφελημένοι είναι οι μαθητές, αλλά και ο ενήλικος πληθυσμός αφού τους παρέχεται η δυνατότητα της ασύρματης πρόσβασης στο διαδίκτυο, γνωρίζοντας τα οφέλη της ευρυζωνικότητας.
- Οι πολίτες του Δήμου, γενικότερα, έχουν τη δυνατότητα καλύτερης και αμεσότερης επικοινωνίας με τις δημοτικές αρχές.

- Οι επιχειρήσεις της περιοχής αποκτούν τη δυνατότητα αξιοποίησης των ευρυζωνικών υποδομών, ώστε να προσφέρουν καινοτόμες υπηρεσίες και περιεχόμενο στους πελάτες τους και να προσελκύσουν ικανό και υψηλής ποιότητας στελεχιακό δυναμικό.

Το εξεταζόμενο ευρυζωνικό δίκτυο αποτελείται από το δίκτυο κορμού, δηλαδή το δίκτυο διασύνδεσης των σημείων ανάπτυξης hotspot με το κεντρικό σημείο διαχείρισης, και το δίκτυο πρόσβασης, δηλαδή το δίκτυο πρόσβασης των χρηστών στο διαδίκτυο και στις εφαρμογές μέσω WiFi hotspots με χρήση τεχνολογιών 802.11b/g. Πιο αναλυτικά, το ευρυζωνικό δίκτυο παρέχει την απαραίτητη δικτυακή υποδομή για τη μεταφορά των δεδομένων από το κεντρικό σημείο διαχείρισης προς τα σημεία ασύρματης πρόσβασης, καθώς και το απαραίτητο δίκτυο πρόσβασης μέσω του οποίου οι πολίτες και οι επισκέπτες έχουν πρόσβαση στο διαδίκτυο. Σήμερα, το ασύρματο δίκτυο ελεύθερης πρόσβασης υπολειτουργεί, καθώς τα έξοδα συντήρησής του για την εύρυθμη λειτουργία είναι αρκετά υψηλά (Πηγή, Δήμος Καρδίτσας).



Εικόνα 20. Δίκτυο κορμού και δίκτυο πρόσβασης ασύρματου δικτύου ελεύθερης πρόσβασης (WiFi) στην πόλη της Καρδίτσας (Πηγή: Δήμος Καρδίτσας)

4.6. ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Το οδικό δίκτυο της Καρδίτσας διακρίνεται σε περιφερειακή οδό, πρωτεύον, δευτερεύον, συλλεκτήριοι οδοί, τοπικοί οδοί.

Στην πόλη της Καρδίτσας έχει ολοκληρωθεί η περιφερειακή οδός που λειτουργεί ως εξωτερικός δακτύλιος για τη πόλη, από τον οποίο εκκινούν εθνικές ή επαρχιακές οδοί προς Αθήνα, Λάρισα, Τρίκαλα, αλλά και προς διάφορους οικισμούς του Δήμου.

Το πρωτεύον οδικό δίκτυο αποτελείται από δρόμους που οδηγούν από και προς τις εξόδους της πόλης, την περιφερειακή οδό και από εκεί προς άλλους οικισμούς του Δήμου. Οι δρόμοι που ανήκουν στο Πρωτεύον οδικό δίκτυο είναι οι εξής (Βάσσου κ.α., 2016) :

- ➔ Τρικάλων, από την Καποδιστρίου ως την Περιφερειακή οδό, που οδηγεί προς Τρίκαλα
- ➔ Φαναρίου, από την Τρικάλων ως την Περιφερειακή οδό (υπό κατασκευή), που οδηγεί προς Αργιθέα
- ➔ Ταυρωπού, από την Σαρανταπόρου, και συνεχίζει ως Επαρχιακή οδός Καρδίτσας – Λίμνης Πλαστήρα
- ➔ Λεωφ. Δημοκρατίας, από την Αγράφων ως την Περιφερειακή οδό, που οδηγεί προς Λάρισα και Αθήνα
- ➔ Ανδρ. Παπανδρέου, από Καποδιστρίου ως την Περιφερειακή οδό, που οδηγεί προς Καρδίτσομαγούλα.

Το δευτερεύον οδικό δίκτυο αποτελούν οι δρόμοι (Βάσσου κ.α., 2016):

- ➔ Λεωφ. Δημοκρατίας, από Αγράφων ως Μυρμιδόνων
- ➔ Μυρμιδόνων, από Λεωφ. Δημοκρατίας ως Γαρδικίου
- ➔ Γαρδικίου – Καποδιστρίου, από Μυρμιδόνων ως Τρικάλων
- ➔ Τρικάλων – Κ. Καραμανλή, από Καποδιστρίου ως Αντιγόνου
- ➔ Αντιγόνου, από Κ. Καραμανλή ως Σαρανταπόρου
- ➔ Ταυρωπού, από Σαρανταπόρου, ως Καραϊσκάκη
- ➔ Λάππα, από Τρικάλων, ως Αγράφων

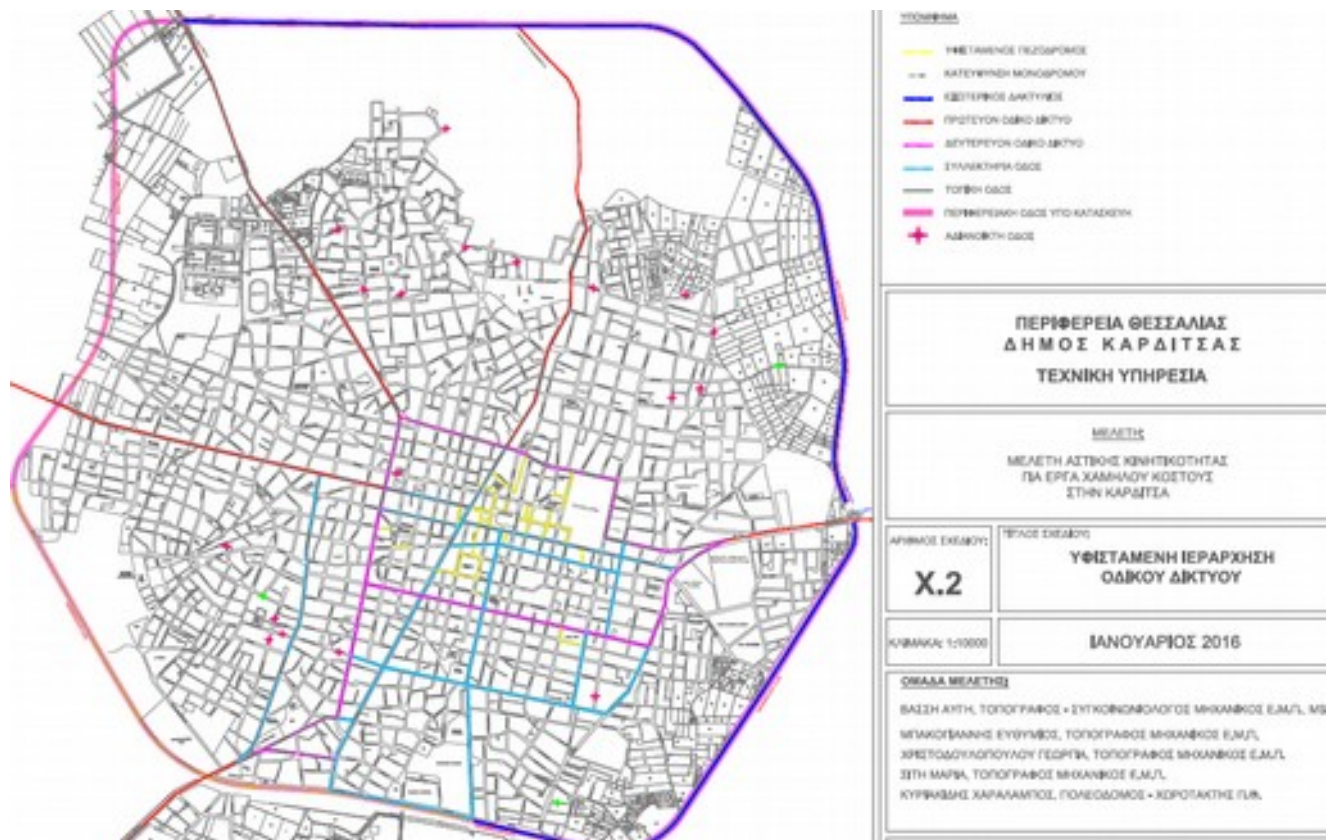
- ➔ Αγράφων, από Λάππα ως Λεωφ. Δημοκρατίας.
- Οι συλλεκτήριες οδοί είναι (Βάσσου κ.α., 2016):
- ➔ Αγράφων, από Λάππα ως Θεσσαλιώτιδος
- ➔ Θεσσαλιώτιδος, από Αγράφων ως Κ. Καραμανλή
- ➔ Καραϊσκάκη – Ανδρέα Παπανδρέου, από Ολύμπου ως Καποδιστρίου
- ➔ Ολύμπου, από Καραϊσκάκη ως Κουμουνδούρου
- ➔ Κουμουνδούρου, από Ολύμπου ως Υψηλάντου
- ➔ Δραγατσανίου, από Καραϊσκάκη ως Κ. Καραμανλή
- ➔ Εμμανουήλ, από Θεσσαλιώτιδος ως Λάππα
- ➔ Γαριβάλδη, από Λεωφ. Δημοκρατίας ως Λάππα
- ➔ Βασιαρδάνη – Νικηταρά, από Καραϊσκάκη ως Γαριβάλδη
- ➔ Ταλιανδούρου, από Τρικάλων ως Καραϊσκάκη
- ➔ Υψηλάντου, από Καραϊσκάκη ως Αγράφων
- ➔ Μπλατσούκα, από Τρικάλων ως Καραϊσκάκη
- ➔ Σαρανταπόρου, από Ταυρωπού ως Φαναρίου

Η τελευταία κατηγορία είναι οι τοπικές οδοί. Σε αυτές ανήκουν οι υπόλοιποι τριτεύουσας κυκλοφοριακής σημασίας δρόμοι, που δεν εντάσσονται στις παραπάνω κατηγορίες.

Στην κεντρική περιοχή της πόλης υπάρχουν πολλά τμήματα οδών τα οποία έχουν πεζοδρομηθεί. Οι πεζοδρομήσεις είναι (Βάσσου κ.α., 2016) :

- Περιβίου, από Κ. Καραμανλή ως Λουκιανού
- Βασιαρδάνη, από Μπιζανίου ως Τζέλλα
- Κολοκοτρώνη, από Μπλατσούκα ως Ταλιανδούρου
- Βάλβη, από Διάκου ως Στ. Λάππα
- Πλαστήρα, από Υψηλάντου ως Ιεζεκιήλ
- Κρατερού, από Βάλβη ως Πλαστήρα
- Κουμουνδούρου, από Υψηλάντου ως τη Πλ. Ελευθερίας
- Ηφαίστου, από Νικηταρά ως Υψηλάντου
- Αφον Βαλταδώρου, από Πλ. Ελευθερίας ως Ιεζεκιήλ
- Αρτεσιανού, από Βότση ως Ιεζεκιήλ

- Καζαμπάκα, από Καραϊσκάκη ως Χαρίτου
- Σκουφά, από Χαρίτου ως Καποδιστρίου
- Στ. Λάππα, από Καραϊσκάκη ως Πλαστήρα και από Ηρ. Πολυτεχνείου ως Γ. Μπότση
- Ηράκλειτου, από Στ. Λάππα ως Ιεζεκιήλ
- Σταμούλη, από Υψηλάντου και Ιεζεκιήλ
- Σμύρνης, από Υψηλάντου ως Ιεζεκιήλ
- Ζήνωνος, από Καμινάδων ως Σακελλαρίου
- Σακελλαρίου, από Γαρδικίου ως Ιεζεκιήλ
- Μπότση, από Στ. Λάππα ως Υψηλάντου
- Γαμβέτα, από Ελ. Βενιζέλου ως Λάππα
- Ελ. Βενιζέλου, από Γαμβέτα ως Εμμανουήλ
- Παλαιολόγου, από Πλαστήρα ως Κουμουνδούρου
- Αβέρωφ, από Καραϊσκάκη ως Πλαστήρα, όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία των οχημάτων
- Μ. Αλεξάνδρου, από Διάκου ως Αβέρωφ, όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία των οχημάτων
- Πλαστήρα, από Αβέρωφ ως Διάκου, όπου επιτρέπεται η κυκλοφορία των οχημάτων.



Χάρτης 10. Υφιστάμενο οδικό δίκτυο (Πηγή: Βάσσου κ.α., 2016)

Οι Ποδηλατόδρομοι στον ιστό της Πόλης της Καρδίτσας

Η Καρδίτσα έχει αναγνωριστεί ως η πόλη του ποδηλάτου. Έχει ένα δομημένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων 7.300 μέτρων στον αστικό ιστό και 10.500 μέτρων στον περιαστικό ιστό. Το αυτοματοποιημένο σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων βρίσκεται σε 6 περιοχές της πόλης, συμπληρώνοντας το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων. Ειδικότερα, τα ποδήλατα του συστήματος βρίσκονται σε σταθμούς που έχουν εγκατασταθεί στην Κεντρική Πλατεία (Ελευθερίας), στο Πανσίλυπο – πλατεία Πλαστήρα, στο Δημοτικό Στάδιο – Αθλητικό Πάρκο Καρδίτσας, στην πλατεία Λάππα, στην Κτηνιατρική Σχολή – ΟΑΕΔ, και στον ΟΣΕ (έναντι Σταθμού).

Η βασική στρατηγική της μελέτης που ακολουθήθηκε στην Καρδίτσα, ήταν αρχικά ο προσδιορισμός μιας κεντρικής περιοχής στην οποία λήφθηκαν μέτρα με σκοπό την επικράτηση διαφορετικού καθεστώτος απέναντι στο αυτοκίνητο, που δεν θα επηρέαζε την οικονομική λειτουργία της πόλης, αλλά θα την ενίσχυε, καθιστώντας το κέντρο ευκολότερα προσπελάσιμο. Έπειτα, επιδιώχθηκε η σύνδεση του κέντρου με τους σημαντικότερους περιμετρικούς πόλους, το συγκρότημα ΤΕΙ-Λυκείων στο

βορειοδυτικό τμήμα της πόλης, το Εθνικό Στάδιο, στο ανατολικά τμήμα και ο σιδηροδρομικός σταθμός στο νότιο.



Χάρτης 11. Το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων στην πόλη της Καρδίτσας (Πηγή: <http://www.dimoskarditsas.gov.gr>)

Σταθμοί ποδηλάτων

Οι σταθμοί περιλαμβάνουν 102 θέσεις κλειδώματος ποδηλάτων (17 ανά σταθμό), ενώ διαθέτουν οθόνη αφής απ' όπου μπορούν οι χρήστες να εγγραφούν απευθείας, καθώς και αναγνώστη πιστωτικής κάρτας. Οι χρήστες μπορούν να παραλαμβάνουν ποδήλατα από τους σταθμούς, αφού προηγηθεί διαδικασία ταυτοποίησής τους και χωρίς την παρέμβαση του ανθρώπινου παράγοντα, και μετά την ολοκλήρωση της χρήσης τους, να τα επιστρέφουν σε αυτούς. Με την χρήση της ηλεκτρονικής κάρτας easybike ή της πιστωτικής του κάρτας, ο πολίτης μπορεί να παραλάβει ένα ποδήλατο σε ελάχιστα δευτερόλεπτα και να το χρησιμοποιήσει για όσο

χρόνο επιθυμεί, επιστρέφοντας το στη συνέχεια σε οποιονδήποτε από τους σταθμούς μίσθωσης. Από τα 70 ποδήλατα που παρέλαβε ο Δήμος τα 60 βρίσκονται στους σταθμούς και τα 10 είναι εφεδρικά και επιστρατεύονται σε περιόδους υψηλής ζήτησης, ή αντικαθιστούν άλλα που επισκευάζονται, ή δεν μπορούν να διατεθούν για χρήση για οποιονδήποτε άλλο λόγο.

Το αυτοματοποιημένο σύστημα κοινοχρήστων ποδηλάτων χρηματοδοτήθηκε από το πρόγραμμα «Αστική Αναζωογόνηση» με πόρους του Πράσινου Ταμείου, όπου εντάχθηκε η σχετική πρόταση που υπέβαλε ο Δήμος Καρδίτσας, ενώ ο εγκεκριμένος προϋπολογισμός του ήταν 231.024,75 ευρώ.

Σήμερα, το παραπάνω σύστημα υπολειτουργεί, καθώς τα έξοδα συντήρησης του για την εύρυθμη λειτουργία είναι αρκετά υψηλά.



Εικόνα 21. Σταθμός αυτοματοποιημένου συστήματος κοινοχρήστων ποδηλάτων στην πόλη της Καρδίτσας (Πηγή: Δήμος Καρδίτσας)

4.7. ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ

Το αστικό τοπίο της Καρδίτσας επηρεάστηκε σημαντικά από την μακρόχρονη οικονομική κρίση. Ειδικότερα, κατά την έρευνα εντοπίστηκε ότι στο κέντρο της πόλης υπάρχουν πολλά εγκατελελημένα κτίρια και ταυτόχρονα εντοπίστηκε σημαντική πτώση της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Από μια επιτόπια έρευνα των κενών καταστημάτων στο κέντρο της πόλης εντοπίστηκε ότι τα κενά καταστήματα πλησιάζουν το 22% (πίνακας 7).

Πίνακας 7. Κατανομή καταστημάτων σε κατηγορίες (Ιδία Πηγή)

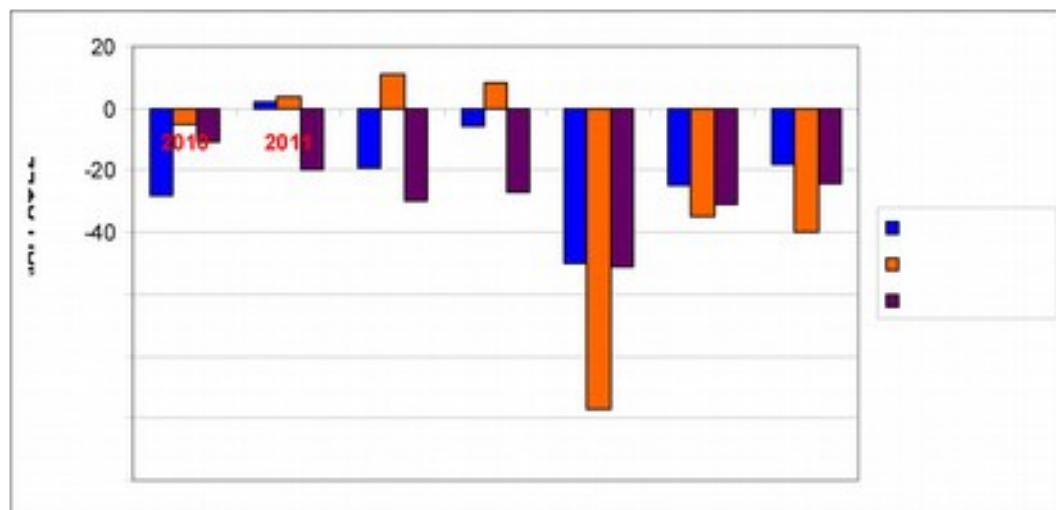
	Εμπόριο	Υπηρεσίες	Ψυχαγωγία - αναψυχή	Κενά καταστήματα	Σύνολο
Καταστήματα ανά κατηγορία	691	293	187	331	1.502
Ποσοστό	46,0%	19,5%	12,5%	22,0%	100%

Ο χάρτης 12 απεικονίζει ποσοστιαία τα κλειστά καταστήματα ανά οδό σε τρεις κατηγορίες. Η πρώτη κατηγορία 0-15% είναι η κλάση με το μικρότερο ποσοστό κλειστών καταστημάτων (κίτρινο χρώμα) που όπως είναι αναμενόμενο να συγκεντρώνεται σε αρκετές οδούς του κέντρου της πόλης και ιδίως στους οδούς που περιβάλλουν την κεντρική πλατεία. Η δεύτερη κλάση είναι οι οδοί με πορτοκαλί χρώμα, όπου συγκεντρώνουν 15-25% των κλειστών καταστημάτων και είναι διάσπαρτα αποσπασματικά τμήματα των βασικών οδών του κέντρου. Η τρίτη κλάση περιέχει τους δρόμους με τη μεγαλύτερη συγκέντρωση κλειστών καταστημάτων και είναι συγκεκριμένοι θύλακες στη βόρεια, δυτική και νοτιοανατολική πλευρά. Τα λειτουργούντα καταστήματα συγκεντρώνονται σε μια περιοχή μεταξύ των βασικών κοινοχρήστων χώρων της Κεντρικής Πλατείας του πάρκου Πανσυλίπου και της Δημοτικής Αγοράς.



Χάρτης 12. Ποσοστό κενών καταστημάτων στο ισόγειο των κτηρίων από το σύνολο των καταγεγραμμένων καταστημάτων ανά δρόμο (ιδία επεξεργασία)

Σχετικά με την οικονομική-επιχειρηματική δραστηριότητα στην πόλη της Καρδίτσας το ακόλουθο διάγραμμα επιβεβαιώνει ότι το φαινόμενο της συρρίκνωσης των επιχειρήσεων στην πόλη της Καρδίτσας παρουσιάζει στοιχεία δυναμικότητας και συνέχειας τα τελευταία επτά έτη. Το έτος 2014 είναι σημείο απότομης μεταβολής και αύξησης των διαγραφών των επιχειρήσεων έναντι των εγγραφών σε κάθε κατηγορία χρήσεων γης.



Διάγραμμα 1. Μεταβολή εγγραφών και διαγραφών επιχειρήσεων για όλες τις δραστηριότητες (ιδία επεξεργασία)

4.8. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΕΝΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Το Κτίριο της Παλιάς Ηλεκτρικής

Το κτηριακό συγκρότημα της Παλιάς Ηλεκτρικής βρίσκεται στη συμβολή των οδών Πλαστήρα και Αβέρωφ (Ο.Τ. 10), απέναντι από το κτήριο της Δημοτικής Αγοράς Καρδίτσας και αποτελείται από τρία κτήρια (Α, Β και Γ). Η ανέγερσή του ξεκίνησε το 1910 και συνδέθηκε με την καινοτομία του εξηλεκτρισμού, ενισχύοντας με μια νέα εμποροβιομηχανική δραστηριότητα ένα σημαντικό τμήμα του αστικού ιστού της πόλης της Καρδίτσας, στον αντίποδα της κεντρικής πλατείας. Αποτελεί το μοναδικό αρχιτεκτονικό δείγμα βιομηχανικής κληρονομιάς στην πόλη.



- | | | |
|----------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Παλιά Ηλεκτρική | 6. Ιερός Ναός Ευαγγελιστρίας | 11. Λαογραφικό Μουσείο |
| 2. Δημοτική Αγορά | 7. Πλατεία Ελευθερίας | 12. Ιερός Ναός Κων/νου και Ελένης |
| 3. Ιερός Ναός Αγ. Γεωργίου | 8. Δικαστήρια - Πλατεία | 13. Αηξιαρχείο |
| 4. Αρχαιολογικό Μουσείο | 9. Δημαρχείο - Δημ. Κινηματοθέατρο | 14. Πανσίλυπο |
| 5. Δημοτική Πινακοθήκη | 10. Πλατεία Στρατολογίας | 15. Πλατεία Πλαστήρα |

Εικόνα 22. Χωροταξική θέση του κτηριακού συγκροτήματος της Παλιάς Ηλεκτρικής στην Πόλη της Καρδίτσας (Βασιλόγλου, 2016)

Το εργοστάσιο υλοποιήθηκε στα πλαίσια μιας, κολοσσιαίας για την εποχή και την πόλη, επένδυσης ποσού 1,5 εκατομμυρίων δραχμών από τον γνωστό βιομήχανο του Βόλου Μελέτιο Σταματοπούλο. Ειδικότερα, μετά από διαγωνισμό παραχωρήθηκε στην εταιρία «Μ. Κ. Σταματοπούλου Υιοί, Βιομηχανική και Εμπορική Εταιρεία Ο.Ε.Ε.» το δικαίωμα αποκλειστικότητας για τον ηλεκτροφωτισμό της πόλης της Καρδίτσας για πενήντα (50) έτη. Παρόμοια σύμβαση είχε υπογράψει ο ίδιος βιομήχανος και στην γειτο-

νική πόλη των Τρικάλων τρία έτη νωρίτερα. Τόσο κατά την ίδρυσή του όσο και στα χρόνια που ακολούθησαν το εργοστάσιο απασχόλησε πολλές φορές την κοινωνία της Καρδίτσας. Χαρακτηριστικές είναι οι καταγγελίες της εποχής εναντίον του τότε Δημάρχου Τσιάμη Λάππα για «ακατανόητον και ύποπτον ηλεκτρίτιδα», καθώς και οι μαζικές αντιδράσεις πολιτών εξαιτίας της τεράστιας δαπάνης λειτουργίας του εργοστασίου σε συνδυασμό με τις ελλείψεις σε βασικές υποδομές της πόλης. Επίσης, οι παρατεταμένες διακοπές ρεύματος την περίοδο 1918 – 1920, οι απεργίες του προσωπικού το 1924, η αντίδραση για τους πένθιμα στολισμένους φανούς τα Χριστούγεννα του 1932 λόγω του θανάτου του ιδιοκτήτη της Ηλεκτρικής, καθώς και η μαζική τρίμηνη αποχή των Καρδιτσιωτών από τη χρήση ρεύματος σε ένδειξη διαμαρτυρίας για τις τιμολογιακές αυξήσεις το 1933, ήταν ορισμένες από τις εντονότερες στιγμές στην ιστορία του . Η λειτουργία του εργοστασίου τερματίστηκε το 1957, οπότε εξαγοράστηκε από τη Δ.Ε.Η., η οποία συστήθηκε το 1950 ως ένας ενιαίος φορέας διαχείρισης της ηλεκτρικής ενέργειας, προχωρώντας στην εξαγορά και κατάργηση όλων των ιδιωτικών και δημοτικών αδειών εκμετάλλευσης ηλεκτρικού ρεύματος (Σαμίου, 1998, Χριστοδούλου, 2012, Τσαγκαρική, 2007, Βασιλόγλου, 2016).

Το 1965 το κτίριο επανήλθε στην κυριότητα του Δήμου Καρδίτσας. Σήμερα, το συγκρότημα αποτελεί ιστορικό μνημείο βιομηχανικής κληρονομιάς, όπως καθορίστηκε με την απόφαση υπ' αριθμ. ΥΠΠΟ/ΔΝΣΑΚ/14942/240 ΦΕΚ107/ΑΑΠ/04.04.2012 της Διεύθυνσης Νεότερης και Σύγχρονης Αρχιτεκτονικής Κληρονομιάς: «Χαρακτηρισμός ως μνημείου, του κτηριακού συγκροτήματος της Παλιάς Ηλεκτρικής Εταιρείας Καρδίτσας, φερόμενης ιδιοκτησίας Δήμου Καρδίτσας, Περιφερειακής Ενότητας Καρδίτσας, Περιφέρειας Θεσσαλίας». Η κήρυξη αφορά όλο το κτήριο Α και το αρχικό τμήμα του κτηρίου Β.

Παρόλο που το κτηριακό συγκρότημα βρίσκεται στο κέντρο της πόλης της Καρδίτσας, απέναντι από το κτήριο της Δημοτικής Αγοράς, σε έναν χώρο όπου διεξάγεται η Λαϊκή Αγορά κάθε Τετάρτη, δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη επισκεψιμότητα, λόγω της πολύχρονης εγκατάλειψής του. Σήμερα, στους χώρους του ισόγειου του κτηρίου Α φιλοξενείται ο Εικαστικός Όμιλος Καρδίτσας, ενώ στο κτήριο Γ ο Σύλλογος Αγωνιστών Εθνικής Αντίστασης.

Τα τελευταία έτη ο Δήμος Καρδίτσας σε συνεργασία και με άλλους φορείς του Δήμου προώθησαν την άποψη για μετατροπή του συγκροτήματος της Παλιάς Ηλεκτρικής σε Πολιτιστικό Κέντρο. Στα πλαίσια αυτό έγινε αποδεκτή από το Δήμο Καρδίτσας

η πρόταση δωρεάς, των αδερφών Βασίλειου και Αθανάσιου Μπρακατσούλα, τεχνικής μελέτης ανάπλασης της Παλιάς Ηλεκτρικής.



Εικόνες 23-24. Η Παλιά Ηλεκτρική

Η ανάπλαση της Παλιάς Ηλεκτρικής εντάχθηκε στο πρόγραμμα δημοσίων επενδύσεων, με προϋπολογισμό 2.980.000€. Η ένταξη του έργου αναστήλωσης- επανάχρησης ως πνευματικό κέντρο, φέρνει την Παλιά Ηλεκτρική στο προσκήνιο του Ιστορικού Κέντρου της Καρδίτσας, όπου μαζί με το επίσης ιστορικό κτίριο της Δημοτικής Αγοράς, θα δώσει νέα πνοή και θα συμπληρώσει το νοητό πολιτιστικό τετράγωνο (Βασιλόγλου, 2016).

Ολοκλήρωση του Έργου Αναβάθμιση Παιδικών Χαρών

Σε ανοικτό ηλεκτρονικό διαγωνισμό στην πλατφόρμα του Εθνικού Συστήματος Ηλεκτρονικών Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΣΗΔΗΣ) σύμφωνα με τις διατάξεις του Ε.Κ.Π.Ο.Τ.Α. (Υπ. Αποφ. 11389/1993) προκηρύχθηκε διαγωνισμός ανάθεσης για την αναβάθμιση επιπλέον 5 παιδικών χαρών προϋπολογισμού συνολικά 139.482,00 € .

Συγκεκριμένα, στόχος της προτεινόμενης πράξης είναι η αναβάθμιση των οργάνων αλλά και του κοινόχρηστου εξοπλισμού στις παιδικές χαρές που βρίσκονται:

- I. Στην πλατεία Ακαδημίας
- II. Στην πλατεία Αγίου Νικολάου
- III. Στο πάρκο Φαναρίου με εμβαδό
- IV. Στην πλατεία Δ.Γιολδάση με εμβαδό 970 τ.μ.
- V. Στην περιοχή των εργ.κατοικιών Καμινάδων με εμβαδόν 880 τ.μ.

Οι επιλεχθείσες παιδικές χαρές βρίσκονται σε κοινόχρηστους χώρους της Καρδίτσας, κοντά σε σχολικές μονάδες και σε περιοχές της πόλης με έντονη οικιστική ανάπτυξη. Η ανάγκη για χώρους δραστηριότητας των παιδιών έχει αυξηθεί τα τελευταία χρόνια, με αποτέλεσμα οι παραπάνω χώροι να παρουσιάζουν υψηλή ζήτηση και αυξημένη επισκεψιμότητα. Όμως, όλοι οι παραπάνω χώροι, στερούνται του απαραίτητου εξοπλισμού, για να προσφέρουν συνθήκες ασφάλειας και λειτουργικότητας στους χρήστες των παιδικών χαρών, δηλαδή τα παιδιά ηλικίας 1-14 ετών. Τα όργανα παιδικής χαράς που είναι εγκατεστημένα στις παιδικές χαρές, δεν πληρούν τις σύγχρονες προδιαγραφές ασφάλειας, ενώ ο κοινόχρηστος αστικός εξοπλισμός είναι ελλιπής και δε διευκολύνει τη χρήση των παιδικών χαρών από τα παιδιά και τους συνοδούς τους. Στους χάρτες 13,14,15,16 που ακολουθούν απεικονίζονται οι προτάσεις αναβάθμισης των παιδικών χαρών (Δήμος Καρδίτσας).



Χάρτες 13 - 16. Προτάσεις αναβάθμισης παιδικών χαρών (Πηγή: Δήμος Καρδίτσας)

Ολοκλήρωση του Νέου Δημοτικού Σταδίου στην Αγ.Παρασκευή

Το έργο ήταν ενταγμένο στο Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων από το 2004 και ανήκε στην κατηγορία των Ολυμπιακών έργων. Η έλλειψη χρηματοδότησης κρατούσε απενεργοποιημένο το έργο. Η Περιφέρεια προχώρησε στην ενεργοποίηση του έργου το 2014, καλύπτοντας πλήρως τις χρηματοδοτικές του ανάγκες (7.085.578€) με στόχο την ολοκλήρωσή του μέχρι το 2018.



Εικόνες 25. Νέο Δημοτικό Στάδιο στην Αγ.Παρασκευή (Πηγή <http://www.ert.gr/perifereiakoi-stathmoi/volos/arches-tou-2018-paradidete-neo-klisto-gymnastirio-tis-karditsas/>)

Οι βασικές αρχές του σχεδιασμού, υπήρξαν (Μελέτη Νέου Δημοτικού Σταδίου Αγ.Παρασκευής):

- Η αρμονική ένταξη του κτιριακού συγκροτήματος στο τοπίο και η αρμονική γειτνίαση με τα παρακείμενα σχολικά κτίρια.
- Η άνετη προσπέλαση πεζών και οχημάτων με διακριτές και εύληπτες πορείες για κάθε κατηγορία κινήσεων.
- Η ορθολογική και εύρυθμη εσωτερική λειτουργία των χώρων.
- Η προτεινόμενη μορφολογία του κτιρίου σε συνδυασμό με τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου να καθιστά το όλο συγκρότημα πόλο αναφοράς και έλξης της πόλης.

Το έργο περιλαμβάνει:

Α) κύρια αίθουσα γυμναστηρίου αθλοπαιδιών και γυμναστικής-κερκίδες.

Β) συγκρότημα βοηθητικών χώρων της αίθουσας. Περιλαμβάνει χώρους εξυπηρέτησης αθλουμένων, προπονητών, διαιτητών και τοποθετούνται κάτω από το κλίτος των σταθερών κερκίδων.

Γ)συγκρότημα χώρων θεατών που περιλαμβάνει τους χώρους κοινού, είσοδοι ,foyers, χώροι υγιεινής, κυλικείο ,bar κλπ.

Δ)ο περιβάλλον χώρος διαμορφώνεται έτσι ώστε να υπάρχει άνετη πρόσβαση σε άτομα με ειδικές ανάγκες, καθώς και πρόσβαση τροφοδοσίας στο επίπεδο της αρένας για εκδηλώσεις, των χώρων φύλαξης αθλητικού εξοπλισμού και των Η/Μ εγκαταστάσεων (Μελέτη Νέου Δημοτικού Σταδίου Αγ.Παρασκευής).

Ολοκλήρωση του νέου Διοικητηρίου της Καρδίτσας

Σημαντικό έργο για την πόλη της Καρδίτσας είναι η ολοκλήρωση της κατασκευής του Διοικητηρίου (στο τέρμα της οδού Κουμουνδούρου). Το κτίριο του Διοικητηρίου χωροθετείται σε μια περιοχή σχετικά υποβαθμισμένη και σε γειτνίαση με το στρατόπεδο Λουμάκη. Η ολοκλήρωση του έργου αυτού θα βοηθήσει στην αναζωογόνηση της περιοχής αυτής τόσο από άποψη υποδομών, όσο και από άποψη δραστηριοτήτων. Το έργο αυτό αντιμετώπισε πολλά και ποικίλα προβλήματα. Ειδικότερα, η πτώχευση της εταιρεία που είχε αναλάβει αρχικά την κατασκευή του δημιούργησε πολλές καθυστερήσεις στην ολοκλήρωση του έργου. Το κόστος του έργου ανέρχεται σε 11.360.000 και χρηματοδοτείται κατά 68% από το ΕΑΠΝΑ και κατά 32% από τους ΚΑΠ. Το Διοικητήριο Καρδίτσας θα είναι ένα από τα ελάχιστα κτίρια στην Ελλάδα με την κτίριο με νέα μελέτη με ενεργειακή κλάση B+ γεγονός που το αναβαθμίζει σημαντικά (Πηγή: <http://www.thessalianews.gr>).



Εικόνες 26. Το Διοικητήριο Καρδίτσας (Πηγή: <http://www.karditsalive.net>)

4.9. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Στην ενότητα αυτή γίνεται ένας κριτικός σχολιασμός των μεταβολών του αστικού τοπίου της πόλης της Καρδίτσας μέσα από τον εντοπισμό των δυνατών και αδύνατων σημείων, των ευκαιριών προς εκμετάλλευση στο εξωτερικό περιβάλλον και των απειλών.

Δυνατά σημεία:

- ◆ Το κέντρο της Καρδίτσας έχει διαμορφωθεί στις αρχές του αιώνα σύμφωνα με το ιπποδάμειο σύστημα και οργανώνει το χώρο σε ένα ορθογωνικό δίκτυο από οικοδομικά τετράγωνα και δρόμους και διατηρεί έναν ενδιαφέροντα ιστό.
- ◆ Η εύκολη προσβασιμότητα στο κέντρο της πόλης λόγω των εκτεταμένων πεζοδρομήσεων που υλοποιήθηκαν τα τελευταία τριάντα χρόνια, ενώνοντας τους βασικούς πόλους του κέντρου: Πανσίλυπο, κεντρική πλατεία και Δημοτική Αγορά.
- ◆ Το εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων, το οποίο συμβάλει στην αναβάθμιση της προσβασιμότητας του κέντρου της πόλης από τις υπόλοιπες περιοχές.
- ◆ Η πληθώρα των χώρων πρασίνου σε σχέση με το μέγεθος της πόλης και οι συνεχείς ενέργειες ανάπλασης και αναβάθμισης αυτών (Κεντρική πλατεία, Πλατεία Δημοτικής Αγοράς, Πλατεία Δικαστηρίων, Στρατολογίας, Πλατεία Λαππα, Ακαδημίας, πάρκο Αγ. Παρασκευής) προσδίδουν στην πόλη το χαρακτήρα της πράσινης πόλης.
- ◆ Η δημιουργία πολλών χιλιομέτρων κοινωφελών δικτύων (ύδρευσης, αποχέτευσης, εγκαταστάσεις βιολογικού καθαρισμού) έχουν συμβάλει στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στην πόλη της Καρδίτσας.

Αδύνατα σημεία:

- ◆ Η φυσιογνωμία του κέντρου της πόλης έχει αλλοιωθεί σημαντικά από τους ισχύοντες όρους δόμησης. Το ιπποδάμειο σύστημα, ο επαναληπτικός τρόπος οικοδόμησης, αλλά και η μικρή διαφορά ανάμεσα στους συντελεστές δόμησης διαφόρων σημείων της πόλης, επιτείνουν μια ομοιομορφία. Έτσι οι ιδιαιτερότητες της πόλης που ιστορικά διαμόρφωσαν τη δομή της, τείνουν ν' ακυρωθούν.
- ◆ Η απουσία μορφολογικών περιορισμών όσων αφορά στις όψεις των νέων κτιρίων, οι συνεχείς ανεξέλεγκτες ανομοιογενείς παρεμβάσεις στα εναπομείναντα παλαιά μικρά ισόγεια ή διώροφα καταστήματα που αλλοιώνουν τη μορφολογία τους.

- ◆ Η συσσώρευση ασύμβατων χρήσεων στην περιοχή του κέντρου της πόλης, εμπόριο, διοίκηση, εκτεταμένες ζώνες αναψυχής που λειτουργούν ιδιαίτερα τα βράδια.
- ◆ Παρατηρείται έντονη κυκλοφορία, έλλειψη χώρων στάθμευσης προκαλούν σημαντική όχληση της ζώνης κατοικίας που έχει απομείνει στο κέντρο και ταυτόχρονα δυσλειτουργίες στην εμπορική ζώνη.
- ◆ Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η διάχυση της πόλης, κυρίως λόγω των συνεχιζόμενων χωροθετήσεων κοινωνικού εξοπλισμού εκτός των ορίων της περιφερειακής αρτηρίας και των γραμμών του ΟΣΕ. Ειδικότερα, προβλήματα παρατηρούνται στον επαρχιακό δρόμο Καρδίτσας – Λίμνης Πλαστήρα, όπου συγκεντρώνεται μεγάλος φόρτος οχημάτων λόγω της προσέγγισής τους στο Νοσοκομείο μέσω του κόμβου της Ταυρωπού.
- ◆ Παρατηρούνται παρεμβάσεις-αναπλάσεις τοπικού χαρακτήρα και δεν διαπιστώνεται καμιά εξέλιξη προς την κατεύθυνση ολοκληρωμένων αναπλάσεων.
- ◆ Εμφάνιση του φαινομένου της αστικής συρρίκνωσης και στο κέντρο της πόλης της Καρδίτσας λόγω της παρατεταμένης οικονομικής κρίσης.

Ευκαιρίες:

- ◆ Τα Ευρωπαϊκά αλλά και τα Εθνικά προγράμματα χρηματοδότησης αποτελούν ευκαιρία για την αντιμετώπιση των αστικών προβλημάτων.

Απειλές:

- ◆ Η έλλειψη χρηματοδότησης τόσο από ιδίους πόρους του δήμου όσο και από ευρωπαϊκούς πόρους αποτελεί απειλή για την ανάδειξη και την περαιτέρω αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της πόλης.
- ◆ Η συνεχής οικονομική κρίση και οικονομική δυσπραγία στις ιδιωτικές επενδύσεις αποτελεί απειλή για την ανάπτυξη της πόλης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Είναι γεγονός ότι τα τελευταία τριάντα χρόνια υλοποιήθηκαν αρκετές παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο του κέντρου (πεζοδρομήσεις, ποδηλατοδρόμοι, αναπλάσεις πλατειών), οι οποίες όμως δεν εντάσσονταν σε ένα ολοκληρωμένο – στρατηγικό σχέδιο αστικής ανάπλασης, αλλά πραγματοποιήθηκαν αποσπασματικά. Το γεγονός αυτό δεν επέτρεψε στην πόλη της Καρδίτσας να αποκτήσει σαφή μορφολογικά χαρακτηριστικά που να την ξεχωρίζουν από άλλες πόλεις και να αποτελούν τοπόσημα. Για το λόγο αυτό, απαιτείται η εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου σχεδίου αστικής ανάπλασης – αναγέννησης του κέντρου της πόλης, το οποίο διαθέτει κτίρια και χώρους ιδιαίτερης αξίας και συμβολισμού.

Προτάσεις ολοκληρωμένου σχεδιασμού

Η πολιτική συνοχής της Ε.Ε. 2014-2020 παρέχει το εργαλείο για τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό του αστικού χώρου της πόλης της Καρδίτσας. Ειδικότερα, προτείνεται η εφαρμογή ενός σχεδίου Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (ΒΑΑ). Με το σχέδιο βιώσιμη αστική ανάπτυξη παύει πλέον να θεωρείται ένα έργο υποδομής μια πλατεία ένας δρόμος. Σκοπός είναι τα έργα του δομημένου περιβάλλοντος να εντάσσονται σε ένα δομημένο εννοιολογικό δίκτυο που υπό προϋποθέσεις δημιουργεί κατάλληλες συνθήκες για ενδυνάμωση των δραστηριοτήτων της πόλης. Συνεπώς, τα μέτρα που αφορούν στη φυσική ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος θα πρέπει να συνδυάζονται με μέτρα που προωθούν την εκπαίδευση, την επιχειρηματικότητα, την καινοτομία και την τοπική οικονομική ανάπτυξη την κοινωνική ένταξη και την προστασία του περιβάλλοντος. Απαραίτητη προϋπόθεση για το σχέδιο Β.Α.Α. αποτελεί η ανάπτυξη ισχυρών συνεργασιών, clusters, όπου εμπλέκονται οι τοπικοί πολίτες, η κοινωνία των πολιτών, η τοπική οικονομία και η διακυβέρνηση.

Επιπλέον, η ελληνική πολεοδομική νομοθεσία παρέχει εργαλείο ολοκληρωμένου σχεδιασμού του αστικού χώρου. Ειδικότερα, το Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (Σ.Ο.Α.Π.) αποτελεί εργαλείο για την προώθηση μια ολοκληρωμένης στρατηγικής αστικού σχεδιασμού στην πόλη της Καρδίτσας. Σύμφωνα με το άρθρο 12 του ν.2508/99, ο σκοπός των ΣΟΑΠ είναι: *«η προώθηση ολοκληρωμένων στρατηγικών αστικού σχεδιασμού σε πόλεις ή τμήματά τους καθώς και σε ευρύτερες αστικές περιοχές που παρουσιάζουν κρίσιμα και σύνθετα προβλήματα αναπτυξιακής υστέρησης, κοινωνικής και οικονομικής συνοχής, περιβαλλοντικής υποβάθμισης και ποιότητας ζωής, καταρτίζονται και εγκρίνονται Σχέδια*

Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ), κατά τις διατάξεις του άρθρου αυτού. Με τα παραπάνω σχέδια επιδιώκεται ειδικότερα, εντός του πλαισίου των κατευθύνσεων του εθνικού και περιφερειακού χωροταξικού σχεδιασμού και των εγκεκριμένων ρυθμιστικών σχεδίων, η βελτίωση των υποδομών και των βασικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων, η αντιμετώπιση της ανεργίας και η δημιουργία επαρκών ευκαιριών απασχόλησης, η ενσωμάτωση των λειτουργιών και των κοινωνικών ομάδων στον αστικό ιστό και η καταπολέμηση του κοινωνικού διαχωρισμού, η αρμονική διάρθρωση των χρήσεων γης, η συνετή διαχείριση του αστικού οικοσυστήματος, η αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών, η ανάπτυξη μέσων πρόσβασης και διακίνησης ανθρώπων και αγαθών φιλικών προς το περιβάλλον, η διατήρηση και ανάδειξη της αστικής πολιτιστικής κληρονομιάς, καθώς και η γενικότερη κοινωνική, οικονομική, περιβαλλοντική και πολιτισμική αναζωογόνηση των πόλεων και των ευρύτερων αστικών περιοχών με μειονεκτικά χαρακτηριστικά. Με τα ίδια σχέδια επιδιώκεται επίσης η διευκόλυνση της συμμετοχής των πόλεων και αστικών περιοχών που παρουσιάζουν μειονεκτικά χαρακτηριστικά σε προγράμματα και δίκτυα διαπεριφερειακής και διευρωπαϊκής συνεργασίας, με τα οποία προωθείται η αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων, η ανταλλαγή της σχετικής εμπειρίας και η ανάπτυξη κοινών μεθόδων και μέσων για την αστική αναγέννηση και την αειφόρο αστική ανάπτυξη. Τα σχέδια αυτά συνοδεύονται από πρόγραμμα δράσης, στο οποίο εξειδικεύονται οι απαιτούμενες για την εφαρμογή τους κανονιστικές, χρηματοδοτικές και διαχειριστικές ρυθμίσεις, μέτρα και προγράμματα, κατά φάσεις και φορείς εκτέλεσης και χρηματοδότησης, καθώς και τυχόν συμπληρωματικές δράσεις πληροφόρησης, κατάρτισης, εκπαίδευσης και κοινωνικής και οικονομικής επανένταξης του πληθυσμού των περιοχών αυτών.» Οι προδιαγραφές εγκρίθηκαν με την απόφ. Υπουργού ΠΕΚΑ 18150 ΦΕΚ 1341Β/24.4.2013.

Σχετικά με τη διαδικασία κατάρτισης των ΣΟΑΠ, ο ν. 2742/99 περιλαμβάνει τις εξής εναλλακτικές δυνατότητες:

- Κίνηση από το Υπουργείο ΠΕΚΑ μετά από σχετική ενημέρωση της οικείας Περιφέρειας.
- Η διαδικασία κατάρτισης των ΣΟΑΠ μπορεί επίσης να κινηθεί με πρωτοβουλία του οικείου οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης ή δεύτερης βαθμίδας αντίστοιχα.

Όραμα- στόχοι

Η συγκεκριμένη έρευνα οδήγησε στη διαμόρφωση ενός οράματος με βασικό στόχο την ολική αστική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση με βασικό εργαλείο τη δημιουργία πλέγματος πράσινων χώρων. Βασικό στόχο αποτελεί άλλωστε η προστασία και ενοποίηση των χώρων πρασίνου, καθώς παρέμειναν απομονωμένοι και ανεκμετάλλευτοι στον αστικό ιστό της πόλης. Το δίκτυο αυτό θα δημιουργήσει ένα πόλο έλξης, αναψυχής και πολιτισμού ενώ θα συμβάλλει στην οργάνωση ποικίλων δραστηριοτήτων για την πόλη, με αποτέλεσμα τη βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης των πολιτών και τη συμβολή στη βιώσιμη ανάπτυξη αυτής.

Επιπρόσθετα, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι πόλη έχει στραφεί σε πολιτικές που στοχεύουν στην βιώσιμη κινητικότητα, απαιτείται να δομηθεί μια μακροχρόνια στρατηγική για τη Βιώσιμη Κινητικότητα στη πόλη της Καρδίτσας. Η στρατηγική της βιώσιμης κινητικότητας στην πόλη της Καρδίτσας θα περιλαμβάνει ένα σύνολο μέτρων και πολιτικών που θα συνιστούν ένα νέο κυκλοφοριακό προφίλ. Οι γενικοί στόχοι της στρατηγικής αυτής θα είναι:

- ο προσδιορισμός της επιθυμητής εικόνας της πόλης (πολεοδομικά, κυκλοφοριακά και περιβαλλοντικά)
- ο μακροπρόθεσμος σχεδιασμός πολεοδομικών πολιτικών ως προς τις επεκτάσεις και τις χρήσεις γης σε σχέση με την ενίσχυση των ήπιων μέσων μετακίνησης,
- ο εντοπισμός των δημόσιων χώρων που θα πρέπει να αναδειχθούν ως σημεία αναφοράς της πόλης.
- Η χάραξη στρατηγικής για τη μείωση του κόστους λειτουργίας της πόλης ειδικότερα στον τομέα των μετακινήσεων.
- Ο σχεδιασμός επέκτασης του υφιστάμενου δικτύου ποδηλατοδρόμων.

Ειδικότερες προτάσεις

Τα παραπάνω μπορούν να εξειδικευτούν. Ακολούθως, περιγράφονται οι ειδικότερες προτάσεις αστικής παρέμβασης στην Καρδίτσα.

α) Προτάσεις για την οργάνωση της στρατηγικής της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Στα πλαίσια της οργάνωσης της στρατηγικής της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην πόλη της Καρδίτσας προτείνονται τα κάτωθι:

- Προτείνεται η κυκλοφοριακή οργάνωση της πόλης με δακτυλίους. Η διαμόρφωση ενός δικτύου δακτυλίων που θα συγκρατούν στις περιμέτρους τους τις κινήσεις που

διέτρεχαν το εσωτερικό των γειτονιών, θα απελευθερώνουν το οδικό περιβάλλον τους και θα επαναφέρουν βιώσιμες συνθήκες μετακίνησης.

➤ Προτείνεται η δημιουργία πράσινων διαδρομών με την ανάπτυξη δρόμων ήπιας κυκλοφορίας. Σε επίπεδο γειτονιάς οι δρόμοι πρέπει να μετατραπούν σε ήπιας κυκλοφορίας, για να αποτελούν τόπο παραμονής, βόλτας και παιχνιδιού, έτσι ώστε να αναπτυχθούν ανθρώπινες και πολιτισμένες συνθήκες ζωής.

➤ Προτείνεται η διαμόρφωση ενιαίας πολιτικής στάθμευσης που θα περιλαμβάνει τη μείωση των προσφερομένων θέσεων παρά την οδό στο κέντρο, την απαγόρευση στάθμευσης σε αρκετά οδικά τμήματά του, τη δημιουργία χώρων στάθμευσης περιμετρικά του κέντρου και την εφαρμογή ενός μέτρου ελεγχόμενης στάθμευσης (για προσωρινή στάθμευση, για κατοίκους κ.λπ.).

➤ Τέλος, προτείνεται η επέκταση δικτύου ποδηλατοδρόμων και των κοινόχρηστων ποδηλάτων. Για την αναβάθμιση του οδικού χώρου της πόλης της Καρδίτσας και με δεδομένο το επιτυχημένο μοντέλο λειτουργίας του δικτύου ποδηλατοδρόμων είναι αναγκαία η επέκταση του δικτύου ποδηλατοδρόμων και των κοινόχρηστων ποδηλάτων.

β) Ανάπλαση στο Στρατόπεδο Λουμάκη και διασύνδεση με το πάρκο Πανσυλίου

Το πρώην Στρατ. Λουμάκη (50 στρεμμάτων) βρίσκεται στην νότια πλευρά της πόλης, σε επαφή με τον νότιο περιφερειακό και σε άμεση γειτνίαση με το σιδηροδρομικό σταθμό της πόλης, επιπλέον γειτνιάζει με ένα μεγάλο χώρο πρασίνου 20 στρεμμάτων και τις παλιές εργατικές κατοικίες της περιοχής του «Παλέρμου». Η ευρύτερη περιοχή του σιδηροδρομικού σταθμού που χωροθετείται το συγκεκριμένο στρατόπεδο είναι αρκετά απομονωμένη από το κέντρο και υστερεί τόσο περιβαλλοντικά όσο και πολεοδομικά. Συνεπώς η ανάπλαση του χώρου του πρώην στρατοπέδου Λουμάκη θα συμβάλλει στην βελτίωση της ποιότητας ζωής στην συγκεκριμένη περιοχή.

Στο πλαίσιο αυτό προτείνεται η δημιουργία αστικού κήπου. Το βασικό στοιχείο στον αστικό κήπο είναι η φύτευση. Η φύτευση έχει σημαντικό ρόλο στο βιοκλιματικό σχεδιασμό της ευρύτερης περιοχής, καθώς πέρα από την ευεργετική έκλυση οξυγόνου και την απορρόφηση διοξειδίου του άνθρακα μέσω της φωτοσύνθεσης, προσφέρει σκίαση και περιορίζει την αύξηση της θερμοκρασίας. Προτείνεται μεγάλη ποικιλία φυτικών ειδών με διαφορετικό μέγεθος, πυκνότητα φυλλώματος και σχήμα και η σωστή τους τοποθέτηση στον περιβάλλοντα χώρο. Παράλληλα, σε χώρο του πρώην στρατοπέδου Λουμάκη προτείνεται κατάλληλη διαμόρφωση, ώστε να είναι δυνατή η

υλοποίηση δράσεων αθλοπαιδιών, περιπάτου, αλλά και πολιτιστικών δράσεων, συμβάλλοντας έτσι στην ποιοτική αναβάθμιση όλης της περιοχής μελέτης (χάρτης 17).

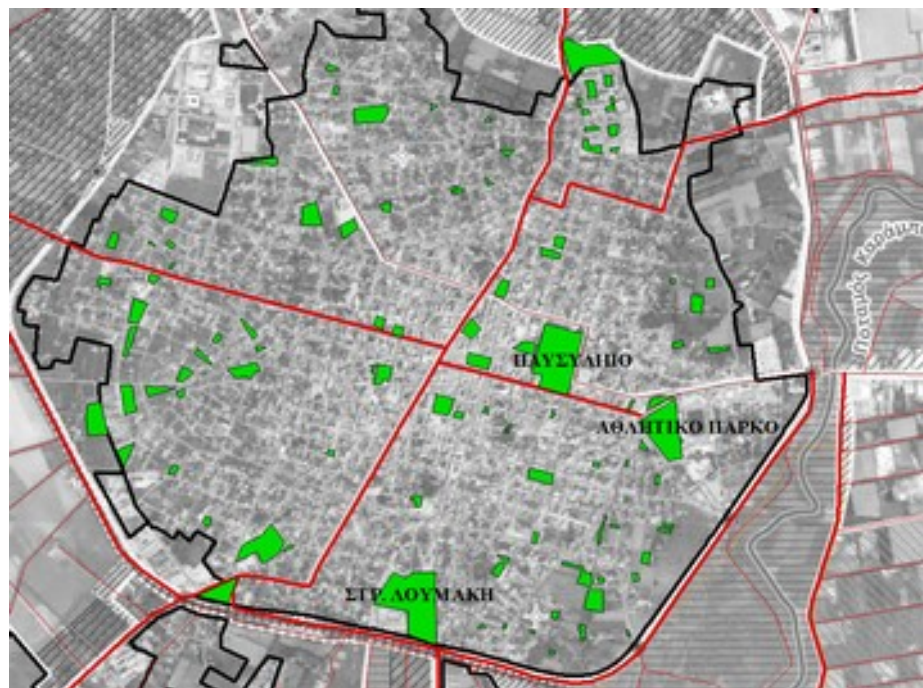


Εικόνα 27. Η θέση του στρατοπέδου Λουμάκη στον αστικό ιστό της πόλης
(Πηγή: google earth)

Ταυτόχρονα, προτείνεται να επιλεγθούν δρόμοι, οι οποίοι θα ενταχθούν μέσα σε ένα δίκτυο αξόνων, που θα περιλαμβάνει διαδρομές με ποδήλατα και πεζοπορία, και θα συνδέουν το νέο πάρκο Λουμάκη με το κέντρο της πόλης. Ειδικότερα, τα τρία μεγάλα πάρκα της πόλης το Πασίλυπο, το αθλητικό πάρκο καθώς και το πάρκο Λουμάκη μπορούν να αποτελέσουν τους τρεις πόλους που θα στοχεύουν στην ανάπτυξη πράσινων θεματικών διαδρομών ενισχύοντας την ήπια – βιώσιμη κινητικότητα στην Καρδίτσα.



Χάρτης 17 . Πρόταση ανάπλασης στρατοπέδου Λουμάκη (Πηγή: Δήμος Καρδίτσας Ερευνητικό πρόγραμμα, 2009)



Χάρτης 18 . Στρατόπεδο Λουμάκη - κέντρο πόλης (ιδία επεξεργασία)

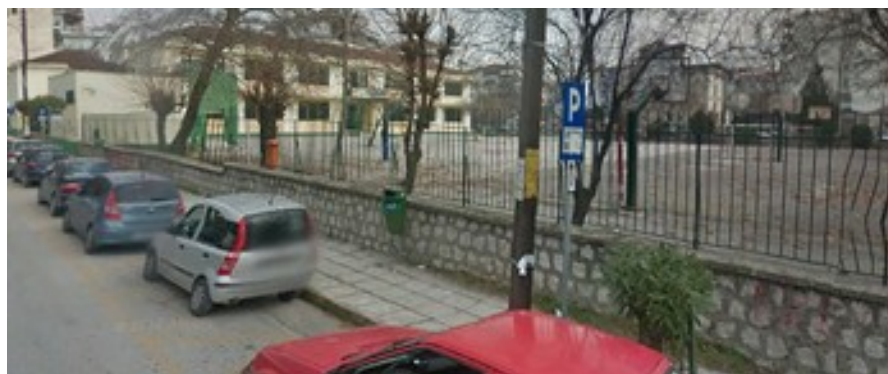
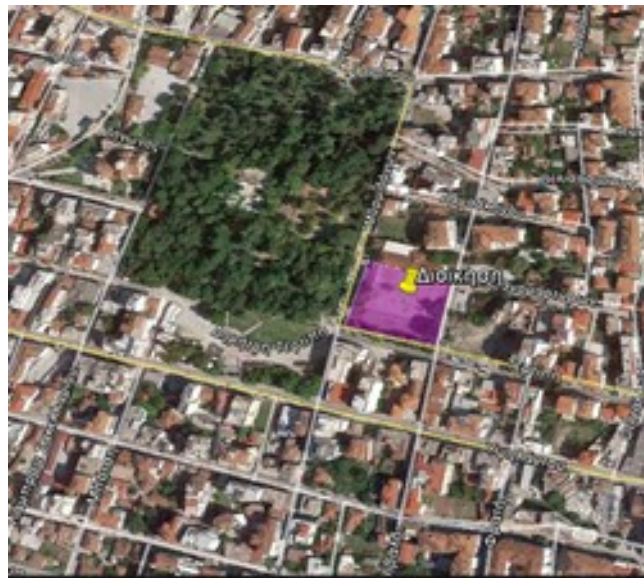
γ) Σημειακές αναπλάσεις στο κέντρο της πόλης

Ανάπλαση του πρώην Ιου Λυκείου Καρδίτσας

Απέναντι από το πάρκο Παυσιλύπου βρίσκεται το κτιριακό συγκρότημα του πρώην 1^{ου} Λυκείου Καρδίτσας. Από τη στιγμή της μετεγκατάστασης του Λυκείου το κτιριακό συγκρότημα, συνολικής επιφάνειας περίπου 2.000 m³, παραμένει αχρησιμοποίητο. Ο χώρος αυτός είναι χαρακτηρισμένος τόσο στην πολεοδομική μελέτη όσο και στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο ως χώρος διοίκησης-δημαρχείο.

Η πρόταση αφορά αφενός την αποκατάσταση της λειτουργικότητας του κτιρίου και της μετατροπής του σε Δημαρχείο – Γραφεία Υπηρεσιών του Δήμου αφετέρου την ανάπλαση του προαύλιου χώρου του πρώην Λυκείου και την αρμονική ενοποίησή αυτού με την πλατεία Πλαστήρα και το Πάρκο Παυσιλύπου.

Η προτεινόμενη παρέμβαση θα μετατοπίσει ένα σημαντικό πόλο παροχής υπηρεσιών, με συνακόλουθη τη μετατόπιση και ιδιωτικών δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις υπηρεσίες του Δήμου, λειτουργώντας πολλαπλασιαστικά στην αντιμετώπιση των προβλημάτων.



Εικόνες 28– 29. Πρόταση ανάπλασης σε χώρο Διοίκησης (Πηγή: google earth)

Προτεινόμενη σημειακή ανάπλαση στο κτιριακό συγκρότημα της Δ/σης Τεχνικών Έργων

Στην περιοχή του πολεοδομικού κέντρου μεταξύ των οδών Μπλατσούκα – Τζέλλα υπάρχει χαρακτηρισμένη έκταση από το ρυμοτομικό σχέδιο ως χώρος πλατείας. Σήμερα ο χώρος αυτός δεν αξιοποιείται για το σκοπό αυτό, αλλά λειτουργεί ως χώρος στέγασης της τεχνικής υπηρεσίας της Περιφέρειας.



Εικόνα 30. Ανάπλαση σε χαρακτηρισμένο κοινόχρηστο χώρο της πόλης (Πηγή: google earth)

Η επικείμενη ολοκλήρωση του Διοικητηρίου θα οδηγήσει στην μετεγκατάσταση των υπηρεσιών της Περιφέρειας στην οδό Κουμουνδούρου. Επομένως, με την μετεγκατάσταση των υπηρεσιών προτείνεται η υλοποίηση ενεργειών ανάπλασης – αναγέννησης του χαρακτηρισμένου κοινόχρηστου χώρου στην οδό Μπλατσούκα. Με την παρέμβαση αυτή θα αξιοποιηθεί η έκταση και μαζί με ένα σύνολο κοινοχρήστων χώρων θα συμβάλλει στην αναβάθμιση και την ποιότητα του κέντρου της πόλης.

δ) Ανάπλαση προσόψεων ιδιωτικών κτιρίων

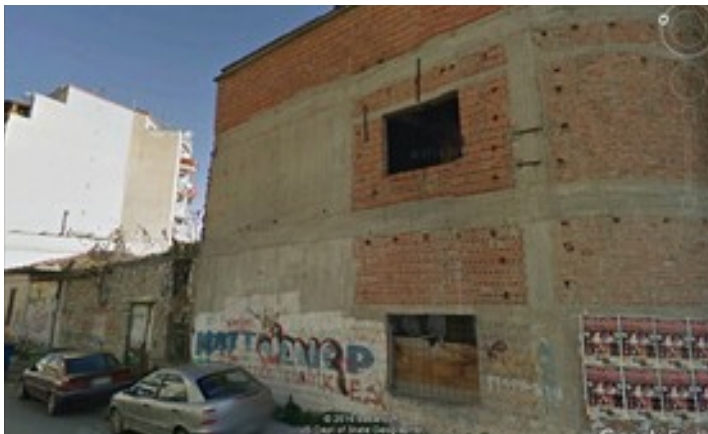
Το έργο της αισθητικής αποκατάστασης όψεων των κτιρίων μιας πόλης αποτελεί κατάκτηση για την πόλη. Πολεοδομικά όχι μόνο δεν έχει καμία αρνητική επίπτωση αλλά βοηθάει και στην αλλαγή ιδεών από τους πολίτες, καθώς και στη σύγκρουση με κατεστημένες συνήθειες για την αισθητική ρύπανση και τον σεβασμό της πόλης και της εικόνας της (Κουρκουτσάκη 2010). Η ανάπλαση των προσόψεων των κτιρίων του κέντρου της πόλης της Καρδίτσας σε όσο το δυνατό μεγαλύτερη έκταση θα πρέπει να αποτελέσει το επόμενο μεγάλο «στοίχημα» της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Στο πλαίσιο αυτό, η ένταξη της πόλης σε ένα ειδικό αρχιτεκτονικό καθεστώς, με βάση το οποίο θα αναπλαστούν οι όψεις και η θέσπιση οικονομικών και φορολογικών κινήτρων για την ανάπλαση των ιδιωτικών κτιρίων – ιδιαίτερα μέσω ευρωπαϊκών χρηματοδοτικών προγραμμάτων, μπορεί να αποτελέσει καθοριστικό βήμα για την

αναγέννηση του κέντρου της πόλης της Καρδίτσας. Επιπρόσθετα, η υλοποίηση μιας τέτοιας δράσης θα συμβάλει συνολικά στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και διαβίωσης των κατοίκων σε ένα σύγχρονο και λειτουργικό περιβάλλον.

ε) Κτιριακή αραίωση με απαλλοτρίωση ερειπωμένων κτιρίων της πόλης και ενέργειες αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος

Σχετικά με το τμήμα της αναβάθμισης του αστικού ιστού προτείνεται να εφαρμοστεί το εργαλείο της κτιριακής αραίωσης και ενοποίησης των ακαλύπτων χώρων. Η πυκνή δόμηση και η έλλειψη χώρων στάθμευσης αποτελεί βασικό πρόβλημα για την πόλη. Το γεγονός ότι κατά την έρευνα εντοπίστηκαν εγκαταλελειμμένα – ερειπωμένα ακίνητα στο κέντρο της πόλης σε συνδυασμό με τη σημαντική μείωση των εκτάσεων της δημοτικής τράπεζας γης και την πτώση των τιμών αγοράς των ιδιωτικών ακινήτων αποτελεί το έναυσμα για δράσεις απαλλοτρίωσης ακινήτων με σκοπό την αύξηση των χώρων πρασίνου και στάθμευσης.



Εικόνες 31– 32. Ερειπωμένα κτίρια στο κέντρο της πόλης (Πηγή: google earth)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι διαφορετικές τάσεις και ρεύματα αστικού σχεδιασμού έχουν προκαλέσει και προκαλούν συνεχείς μεταλλάξεις στα τοπία των πόλεων. Από τις ριζικές αναπλάσεις με την εξ αρχής ανοικοδόμηση και τις αναπλάσεις γοήτρου και ανασυγκρότησης των πόλεων, σήμερα επανέρχεται η έννοια της «συμπαγούς» πόλης, της γειτονιάς, της βιώσιμης κινητικότητας, της μείωσης των δαπανών και της ορθολογικής διαχείρισης των πόλεων.

Στόχος των σημερινών πόλεων θα πρέπει είναι ο βιώσιμος αστικός σχεδιασμός. Αυτό μπορεί να επιχειρηθεί σε 2 επίπεδα: Στο επίπεδο του ρυμοτομικού σχεδίου της πόλης μέσω περιβαλλοντικά κατάλληλου προσανατολισμού και σχεδιασμού του δικτύου των δρόμων και των υπαίθριων χώρων, αλλά και της μεγιστοποίησης της επιφάνειας πρασίνου, στοιχείων δηλαδή που συνιστούν κεντρικό, ακαθοριστικό αντικείμενο του σχεδιασμού, ορίζοντας την τοπιακή (landscape urbanism) πολεοδομία. Στο επίπεδο του αρχιτεκτονικού σχεδιασμού των κτηρίων, μέσω της οικολογικής προσαρμογής των αρχιτεκτονικών μορφών στο ανάγλυφο του εδάφους και του τοπίου και μέσω της ενσωμάτωσης των νέων τεχνολογιών στους τομείς των υλικών και των τεχνικών κατασκευής, και της εκμετάλλευσης των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας (Γοσποδίνη, 2016).

Τα τελευταία 37 χρόνια η πόλη της Καρδίτσας έχει μεταμορφωθεί τόσο ως προς την ποιότητα και επάρκεια των κοινοχρήστων χώρων της όσο και των γενικότερων υποδομών αυτής. Η μεταμόρφωση αυτή οφείλεται τόσο στις συνεχείς επεκτάσεις και εντάξεις στο σχέδιο πόλης όσο και από τις αναπλάσεις-παρεμβάσεις των βασικών κοινοχρήστων χώρων της πόλης (Κεντρική πλατεία, Πανσύλλιο, Πλατεία Δημοτικής Αγοράς, Πλατεία Δικαστηρίων, Στρατολογίας, Αθλητικό πάρκο) αλλά και μικρότερων αυτής (πλατεία Λάππα, Ακαδημίας, Αγ. Παρασκευής, αναβάθμιση παιδικών χαρών κλπ). Οι πεζοδρομήσεις σε πολλά κεντρικά σημεία της πόλης, αλλά και το εκτεταμένο δίκτυο ποδηλατοδρόμων προσδίδουν επιπλέον στην πόλη χαρακτηριστικά της βιώσιμης κινητικότητας. Σήμερα και παρόλο που η πόλη βιώνει μια συνεχή επταετή οικονομική κρίση γίνονται προσπάθειες νέων παρεμβάσεων με σκοπό την αναβάθμιση της ποιότητας του αστικού ιστού της πόλης. Ωστόσο, οι υλοποιηθείσες παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο της πόλης της Καρδίτσας δεν εντάσσονται σε ένα ολοκληρωμένο – στρατηγικό σχέδιο αστικής ανάπτυξης, αλλά πραγματοποιούνται αποσπασματικά. Η αποσπασματικότητα των επεμβάσεων δεν βοηθά στην ανάδειξη και προώθηση της ταυτότητας της πόλης και επομένως απαιτείται να δομηθεί μια ολοκληρωμένης

στρατηγικής αστικού σχεδιασμού για την πόλη της Καρδίτσας με βασικό στόχο την ολική αστική και περιβαλλοντική ανασυγκρότηση.

Η πολιτική συνοχής της Ε.Ε. 2014-2020 κατευθύνει στην υλοποίηση σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Ανάπτυξης (Β.Α.Α) με τα οποία η φυσική ανάπλαση του αστικού περιβάλλοντος θα πρέπει να συνδυάζεται με μέτρα που προωθούν την εκπαίδευση, την επιχειρηματικότητα, την καινοτομία και την τοπική οικονομική ανάπτυξη και την προστασία του περιβάλλοντος.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αναστασιάδης, Α. Ασήμος, Π. Σταθακόπουλος, Π. (2012) 'Οι Αστικές Αναπλάσεις ως Εργαλείο Ανάπτυξης στα Πλαίσια της Έννοιας της Συμπαγούς Πόλης, City Branding' (http://www.citybranding.gr/2012/12/blog-post_10.html).
2. Ανδρικοπούλου, Ε. Καυκαλάς, Γ. (2015) 'Θεωρίες Πολεοδομικού Σχεδιασμού', Α.Π.Θ.
3. Αραβαντινός, Α. Κοσμάκη, Π. (1988) *Υπαίθριοι Χώροι στην Πόλη: Θέματα Ανάλυσης και Πολεοδομικής Οργάνωσης Αστικών Ελεύθερων Χώρων και Πρασίνου*. Αθήνα
4. Αραβαντινός, Α. (1997/98) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*. Εκδ. Συμμετρία, Αθήνα,
5. Βασιλόγλου, Β. (2016) 'Η Ανάπλαση του Κτηριακού Συγκροτήματος της Παλιάς Ηλεκτρικής στην Πόλη της Καρδίτσας: Η Δημιουργία ενός Νέου Πολιτιστικού Επικέντρου', Π.Θ.
6. Βάσση, Α. Μπακογιάννης, Ε. Χριστοδουλοπούλου, Γ. Σίτη Μ. Κυριακίδης, Χ. (2016) 'Μελέτη Αστικής Κινητικότητας για Έργα Χαμηλού Κόστους στην Καρδίτσα', Δήμος Καρδίτσας
7. Βουσβούκη, Κ. Καλογήρου, Ν. (2010) 'Δικτύωση Υπαίθριων Χώρων Πρασίνου στο Αστικό Περιβάλλον'.
8. Γιαννής, Γ. (2003) 'Παράμετροι της Στρατηγικής για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη των Μεταφορών στην Ευρώπη και την Ελλάδα'. *Περιβάλλον και Δίκαιο*, 7(24) : 324 ε-332.
9. Γοσποδίνη, Α. και Μπεριάτος, Η. (2006) 'Τα Αναδυόμενα 'Διεθνο-τοπικο-πονημενα' Αστικά Τοπία: Η Περίπτωση της Αθήνας 2004', στο Γοσποδίνη και Μπεριάτος (επιμ.), *ΤΑ ΝΕΑ ΑΣΤΙΚΑ ΤΟΠΙΑ και η ελληνική πόλη*, Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική: 168-180 .
10. Γοσποδίνη, Α. (2016) 'Αστικός Σχεδιασμός: Προκλήσεις και Νέοι Ορίζοντες'.
11. Gospodini, A. (2006) 'Portraying, Classifying and Understanding the Emerging Landscapes in the Postmodern City', *Cities* 23(5): 311-331
12. Ευαγγελίδου, Μ. (2012) 'Θεσμικά Εργαλεία 'Πολιτικής Γης' για την Εξασφάλιση Κοινόχρηστων Χώρων Πρασίνου στον Αστικό Ιστό, μέσα από Προγράμματα Αστικής Ανάπλασης'.

13. ΕΕΤΑΑ, (2015) 'Ε.Σ.Π.Α.2014-2020 και Τοπική Αυτοδιοίκηση Οι Δυνατότητες Ένταξης Έργων και Δράσεων της Τ.Α. στα Επιχειρησιακά Προγράμματα'.
14. Jim, C. & Chen, S. (2003) 'Comprehensive Greenspace Planning Based on Landscape Ecology Principles in Compact Nanjing City', *China. Landscape and Urban Planning* ,65, pp.95–116.
15. Κανταρτζή, Ν. Τσαλικίδη, Ι.Α. (1981) *Αρχιτεκτονική Τοπίου και Περιβάλλον: η Συμβολή της Αρχιτεκτονικής του Τοπίου στο Χειρισμό του Φυσικού Περιβάλλοντος από τον Άνθρωπο, Ιστορική Εξέλιξη και Προοπτικές*. Θεσσαλονίκη
16. Κάτσος, Α. (2007) 'Οι Πολιτικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αειφόρο Ανάπτυξη των Πόλεων και η Habitat Agenda', ΕΜΠ.
17. Καυκούλα, Κ. (2007) *Η Περιπέτεια των Κηπουπόλεων*, University Studio Press, Θεσσαλονίκη
18. Κουρκουτσάκη, Β. (2010), 'Η Δυνατότητα Παρέμβασης του Δήμου στην Αισθητική των Όψεων των Κτιρίων της Πόλης' (<http://www.360news.gr/spiti-kai-frontida/2010-10-07-17-10-17/102-texnikh-enhmerosh/155-h-dynatothta-parembashs-tou-dhmou-sthn-aisthitikh-ton-opseon-ton-ktirion-ths-polhs.html>)
19. Λεκκα, Φ. (2009) 'Πλατεία Ελευθερίας & Πλατεία Δικαστηρίων' (<http://www.karditsalive.net/karditsa/plateia-eleftherias-plateia-dikastirion>)
20. Λιονάτου, Μ. (2008) 'Αρχιτεκτονική Τοπιού και Δίκτυα Πρασίνου στα Σύγχρονα Αστικά Κέντρα: Δυνατότητες και Προοπτικές –Μεθοδολογία και Εφαρμογή: Το Παράδειγμα της Λάρισας', Διδακτορική Διατριβή, ΑΠΘ.
21. Λουκόπουλος, Δ. Πολύζος, Ι. Πυργιώτης, Ι. Τούντα, Φ. (1990) 'Δυνατότητες και Προοπτικές των Προγραμμάτων Ανάπλασης – Προτάσεις για ένα Νέο Οργανωτικό Σχήμα', ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πόλη & Κοινωνικές πρακτικές, Γενική Γραμματεία Έρευνας & Τεχνολογίας, Ελληνική Εταιρία Τοπικής Ανάπτυξης & Αυτοδιοίκηση.
22. Lang, J.T. (1994) *Urban Design : the American Experience*. New York : Van Nostrand Reinhold.
23. Lynch, K. (1960) *The Image of a City*. Massachusetts:The MIT Press.
24. Μέλισσας, Δ. (2010) 'Το Αστικό Πράσινο και η Διαχείριση του από τους ΟΤΑ'.
25. Μούστου, Φ. (2016) 'Η Ανάπλαση του Ιστορικού Κτιρίου της Δημοτικής Αγοράς Καρδίτσας', Π.Θ.

26. Μούστου, Φ. Βασιλόγλου, Β. Κοπάνας, Α. (2017) 'Συρρικνούμενες πόλεις: Η περίπτωση της πόλης της Καρδίτσας', Π.Θ.
27. Μπακιρτζή, Ο.Χ. (2007) 'Η Συμβολή της Αρχιτεκτονικής Τοπίου στη Διαχείριση της Βλάστησης σε Αρχαιολογικούς Χώρους και Περιβάλλοντες Χώρους Μνημείων', Διδακτορική Διατριβή, ΑΠΘ
28. Moughtin, C. (1996) *Urban Design:Green Dimensions*. Oxford ; Boston : Butterworth Architecture.
29. Νταφά, Ε. (2015) 'Δίκτυο 'Πράσινων' και 'Μπλε' Διαδρομών ως Εργαλείο Μητροπολιτικού Περιβαλλοντικού Σχεδιασμού:Χωρική Ειδίκευση το Βορειανατολικό Τμήμα του Λεκανοπεδίου Αθηνών', ΕΜΠ.
30. Παπαγεωργίου, Μ. (2016) 'Ζητήματα χωρικού σχεδιασμού για την προστασία και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς', πανεπιστημιακές σημειώσεις.
31. Παυλέας, Σ. (2017) 'Η Στρατηγική Έξυπνης Εξειδίκευσης (Smart Specialization Strategy RIS3) και η χρηματοδότηση αστικών πολιτικών', Π.Θ..
32. Rieley, J.& Page, S. (1995) Survey, Mapping and Evaluation of Green Space in the Federal Territory of Kuala Lumpur, Malaysia. In: Sukopp, H., Numata, M., Huber, A.(eds.) *Urban Ecology as the Basis of Urban Planning* ,The Hague, Netherlands: SPB Academic Pub.,pp.173-183
33. Σαμίου, Δ. (1998) 'Η εξαγορά των ηλεκτρικών επιχειρήσεων από τη ΔΕΗ: Αρχαική τεκμηρίωση', Αθήνα.
34. Sandström U. (2002) 'Green infrastructure planning in Urban Sweden'. *Planning Practice & Research*, 17,no4,pp373-385
35. Searns, R.M. (1995) 'The Evolution of Greenways as an Adaptive Urban Landscape Form'. *Landscape and Urban Planning* ,33(1-3), October,pp.65-80.
36. Smith M., Whitelegg J., Williams N., (1998) *Greening the Built Environment*. London : Earthscan
37. Τασοπούλου, Α. (2017) 'Θεσμικό πλαίσιο για το χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό: Βασική νομοθεσία, έννοιες και εργαλεία'.
38. Τρατσέλα, Μ. (2012) 'Βιώσιμα αστικά τοπία και σύγχρονη ελληνική πόλη. Η συμβολή της Αρχιτεκτονικής Τοπίου'.
39. Τσαγκαράκη, Ε. (2007) 'Οδοιπορικό στα μνημεία του Νομού Καρδίτσας: Αρχαιότητες – Ναοί – Νεότερα Μνημεία', Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Καρδίτσας, Καρδίτσα.

40. Tan, K. (2006) 'A Greenway Network for Singapore'. *Landscape and Urban Planning*, 76, (1-4), April, pp.45-66.
41. Turner, T. (1996) *City as Landscape: A Post-postmodern View of Design and Planning*. London, E&FN Spon
42. Χριστοδούλου, Μ. (2012) 'Κτίριο Ηλεκτρικής στην Καρδίτσα: Από την εγκατάλειψη στην αποκατάσταση και επανάχρηση. Τεχνικές, Στόχοι και Όρια', Πτυχιακή εργασία, Τμήμα Πολιτικών Δομικών Έργων, ΤΕΙ Πειραιά.

ΠΗΓΕΣ

43. Αποκατάσταση Αναβίωση Ιστορικών Κτιρίων και Πόλεων, 18ος – 20ος Αιώνας στα Βαλκάνια, ΤΕΕ, Θεσσαλονίκη 1999, Δημ. Αγορά Καρδίτσας
44. Μελέτη διατήρησης και αξιοποίησης του κτιρίου της δημοτικής αγοράς Καρδίτσας, διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου, Δήμος Καρδίτσας, 1992.
45. Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Καρδίτσας, Α φάση, 2015.
46. Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο Καρδίτσας (ΦΕΚ 240/Α.Α.Π./2016)
47. Πολεοδομική μελέτη Καρδίτσας (ΦΕΚ 908/Δ/1994)
48. Μελέτη του νέου δημοτικού σταδίου Αγ. Παρασκευής
49. Μελέτη αναβάθμισης παιδικών χαρών
50. Ερευνητικό πρόγραμμα διερεύνησης σκοπιμότητας-εφικτότητας προγράμματος παρεμβάσεων αστικής ανάπλασης στο δημόσιο κοινόχρηστο χώρο της Καρδίτσας, 2009, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών, Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.
51. <http://www.karditsa-net.gr/2014/city/agora.htm>
52. http://www.dimoskarditsas.gov.gr/?page_id=3258
53. Ottawa 2020, Environmental Strategy for the City of Ottawa. [internet] Available from: <http://www.ottawa.ca/city_services/planningzoning/2020/enviro/pdf/env_en.pdf> .
54. <https://www.ypodomes.com/index.php/astiki-anaptiksi/anapalseis>
55. <http://www.muenster.de/stadt/livcom/index244.htm>
56. <https://ravenellison.com/portfolio/big-walk-around-london>
57. <http://www.prdd.brussels/carte-interactive>
58. <http://www.ert.gr/perifereiakoi-stathmoi/volos/arches-tou-2018-paradidete-neo-klisto-gymnastirio-tis-karditsas/>