

ΤΕΙ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**«Ποιότητα ζωής κι εύρυθμης λειτουργίας των πόλεων και των
οικισμών»**

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ: ΠΑΠΠΑΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ, ΑΜ: 2010019

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΑ

Καλαμάτα, 2017

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο όρος ποιότητα ζωής είναι ευρύς και περιλαμβάνει μια ποικιλία παραγόντων που κατέχουν διαφορετική σπουδαιότητα για το κάθε άτομο. Σε γενικές γραμμές, όμως, η έννοια αυτή αναφέρεται σε όλα εκείνα τα στοιχεία που εξασφαλίζουν στα άτομα ένα αξιοπρεπές βιοτικό επίπεδο, σε ένα υγιές και ασφαλές περιβάλλον, όπου υπάρχουν δυνατότητες για εργασία και αναψυχή. Η ποιότητα ζωής περιλαμβάνει όλους τους παράγοντες που συμβάλλουν στη βελτίωση της ζωής του ανθρώπου και, αντίστοιχα, επηρεάζεται από αυτούς. Η ποιότητα ζωής μπορεί να μελετηθεί με βάση διάφορες καταστάσεις και περιβάλλοντα στη ζωή του ανθρώπου κι έτσι είναι δυνατό να γίνεται λόγος και για ποιότητα ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς. Η ύπαρξη ενός υψηλού επιπέδου ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς εξασφαλίζει και την εύρυθμη λειτουργία τους. Στη παρούσα εργασία εντοπίζονται οι κύριοι παράγοντες επιρροής της ποιότητας ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς, καθώς και ερευνάται το ζήτημα αυτό στο δήμο Αιγάλεω του νομού Αττικής.

Λέξεις κλειδιά: Ποιότητα ζωής, Αντικειμενικοί και Υποκειμενικοί Παράγοντες, Δήμος Αιγάλεω.

ABSTRACT

The term quality of life is broad and includes a variety of factors that have a different significance for each person. In general, however, this concept refers to all those elements that ensure people a decent standard of living, a healthy and safe environment, where there are opportunities for work and leisure time. Quality of life includes all factors that contribute to the improvement of human life and, respectively, influenced by them. Quality of life can be studied under different conditions and environments in human life, so it is possible to speak for quality of life in cities and settlements. Having a high quality of life in cities and settlements ensures their proper functioning. In this study there are identified the main factors influencing the quality of life in towns and settlements, and this issue is investigated in the municipality of Egaleo.

Key Words: Quality of life, Objective and Subjective factors, Municipality of Aigaleo.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	i
ABSTRACT.....	ii
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	iii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	v
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	vii
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο. Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ.....	3
1.1 Εννοιολογική προσέγγιση της ποιότητας ζωής.....	3
1.2 Αντικειμενικοί και υποκειμενικοί παράγοντες της ποιότητας ζωής.....	5
1.3 Θεωρητικά μοντέλα για τη ποιότητα ζωής.....	7
1.4 Ποιότητα ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς.....	8
1.5 Η ποιότητα ζωής στις ευρωπαϊκές πόλεις και την Ελλάδα.....	11
1.6 Οι πόλεις με τα υψηλότερα και χαμηλότερα επίπεδα ποιότητας ζωής.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο. Η ΕΥΡΥΘΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ.....	17
2.1 Η οργάνωση των πόλεων και των οικισμών.....	17
2.2 Παράγοντες εύρυθμης λειτουργίας των πόλεων και των οικισμών.....	20
2.2.1 Τεχνικές υποδομές: Ύδρευση, οδικό δίκτυο, ηλεκτροφωτισμός κοινόχρηστων χώρων.....	20
2.2.2 Υγειονομική φροντίδα.....	22
2.2.3 Δομές εκπαίδευσης.....	24

2.2.4	Αστική συγκοινωνία.....	25
2.2.5	Χώροι στάθμευσης.....	27
2.2.6	Αστυνόμευση.....	27
2.2.7	Διαχείριση απορριμμάτων.....	28
2.2.8	Χώροι πρασίνου.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ – ΕΡΕΥΝΑ		32
3.1	Ο Δήμος Αιγάλεω	32
3.2	Μεθοδολογία έρευνας	33
3.3	Παρουσίαση αποτελεσμάτων	33
3.3.1	Δημογραφικά στοιχεία	33
3.3.2	Η ποιότητα ζωής στο δήμο Αιγάλεω	37
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....		63
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ		65
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....		73

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1 Αντικειμενικοί και υποκειμενικοί κοινωνικοί παράγοντες ποιότητας ζωής.....	6
Πίνακας 3.1 Φύλο	33
Πίνακας 3.2 Ηλικία	34
Πίνακας 3.3 Μορφωτικό επίπεδο.....	35
Πίνακας 3.4 Οικογενειακή κατάσταση	36
Πίνακας 3.5 Λήψη μέτρων και πρωτοβουλιών αύξησης του αισθήματος ασφάλειας των πολιτών για την αντιμετώπιση κάθε μορφής παραβατικότητας	38
Πίνακας 3.6 Μέτρα για την αντιμετώπιση κάθε μορφής παραβατικότητας	39
Πίνακας 3.7 Ασφάλεια της κίνησης των πεζών στο δήμο.....	40
Πίνακας 3.8 Λόγοι μη ασφαλούς κίνησης των πεζών στο δήμο	41
Πίνακας 3.9 Μέτρα για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πεζών	43
Πίνακας 3.10 Δημιουργία προβλημάτων από τα διαφημιστικά πλαίσια στα πεζοδρόμια ή σε άλλους χώρους.....	44
Πίνακας 3.11 Επάρκεια χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων	45
Πίνακας 3.12 Ύπαρξη εγκαταλελειμμένων αυτοκινήτων στα πεζοδρόμια του δήμου	46
Πίνακας 3.13 Προσβασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες στις υποδομές κοινής ωφέλειας και στα δημόσια κτίρια	47
Πίνακας 3.14 Λειτουργία μεγάλου αριθμού καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος στο δήμο.....	48

Πίνακας 3.15 Ύπαρξη προβλημάτων από τη λειτουργία καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος	49
Πίνακας 3.16 Λειτουργικότητα συγκοινωνιακού δικτύου του δήμου	50
Πίνακας 3.17 Ασφάλεια χρήσης ποδηλάτου στο δήμο	51
Πίνακας 3.18 Λόγοι μη ασφαλούς χρήσης ποδηλάτου στο δήμο.....	52
Πίνακας 3.19 Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας	53
Πίνακας 3.20 Ύπαρξη χώρων ψυχαγωγίας για την εξυπηρέτηση των κατοίκων.....	54
Πίνακας 3.21 Αναβάθμιση των αθλητικών εγκαταστάσεων και δημιουργία νέων υποδομών για την εξυπηρέτηση των αθλούμενων στον δήμο.....	55
Πίνακας 3.22 Επάρκεια κοινωνικών δομών για κάθε ηλικία	56
Πίνακας 3.23 Διάθεση ιατρείων για τον έλεγχο της υγείας παιδιών ή και ενήλικων δημοτών	57
Πίνακας 3.24 Ύπαρξη αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην περιοχή του δήμου	58
Πίνακας 3.25 Επιβλαβείς περιβαλλοντικοί παράγοντες.....	59
Πίνακας 3.26 Συλλογή απορριμμάτων.....	60
Πίνακας 3.27 Διευκόλυνση χώρων λειτουργίας λαϊκών αγορών από τους οδηγούς..	61
Πίνακας 3.28 Η ποιότητα ζωής στο δήμο Αιγάλεω	62

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 3.1 Φύλο	34
Διάγραμμα 3.2 Ηλικία	35
Διάγραμμα 3.3 Μορφωτικό επίπεδο	36
Διάγραμμα 3.4 Οικογενειακή κατάσταση	37
Διάγραμμα 3.5 Λήψη μέτρων και πρωτοβουλιών αύξησης του αισθήματος ασφάλειας των πολιτών για την αντιμετώπιση κάθε μορφής παραβατικότητας	38
Διάγραμμα 3.6 Μέτρα για την αντιμετώπιση κάθε μορφής παραβατικότητας	39
Διάγραμμα 3.7 Ασφάλεια της κίνησης των πεζών στο δήμο	40
Διάγραμμα 3.8 Λόγοι μη ασφαλούς κίνησης των πεζών στο δήμο	42
Διάγραμμα 3.9 Μέτρα για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πεζών	43
Διάγραμμα 3.10 Δημιουργία προβλημάτων από τα διαφημιστικά πλαίσια στα πεζοδρόμια ή σε άλλους χώρους.....	44
Διάγραμμα 3.11 Επάρκεια χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων	45
Διάγραμμα 3.12 Ύπαρξη εγκαταλελειμμένων αυτοκινήτων στα πεζοδρόμια του δήμου.....	46
Διάγραμμα 3.13 Προσβασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες στις υποδομές κοινής ωφέλειας και στα δημόσια κτίρια	47
Διάγραμμα 3.14 Λειτουργία μεγάλου αριθμού καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος στο δήμο.....	48
Διάγραμμα 3.15 Ύπαρξη προβλημάτων από τη λειτουργία καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος	49
Διάγραμμα 3.16 Λειτουργικότητα συγκοινωνιακού δικτύου του δήμου	50

Διάγραμμα 3.17 Ασφάλεια χρήσης ποδηλάτου στο δήμο.....	51
Διάγραμμα 3.18 Λόγοι μη ασφαλούς χρήσης ποδηλάτου στο δήμο	52
Διάγραμμα 3.19 Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας.....	53
Διάγραμμα 3.20 Ύπαρξη χώρων ψυχαγωγίας για την εξυπηρέτηση των κατοίκων ..	54
Διάγραμμα 3.21 Αναβάθμιση των αθλητικών εγκαταστάσεων και δημιουργία νέων υποδομών για την εξυπηρέτηση των αθλούμενων στον δήμο.....	55
Διάγραμμα 3.22 Επάρκεια κοινωνικών δομών για κάθε ηλικία	56
Διάγραμμα 3.23 Διάθεση ιατρείων για τον έλεγχο της υγείας παιδιών ή και ενήλικων δημοτών	57
Διάγραμμα 3.24 Ύπαρξη αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην περιοχή του δήμου.....	58
Διάγραμμα 3.25 Επιβλαβείς περιβαλλοντικοί παράγοντες	59
Διάγραμμα 3.26 Σύλλογή απορριμμάτων.....	60
Διάγραμμα 3.27 Διευκόλυνση χώρων λειτουργίας λαϊκών αγορών από τους οδηγούς	61
Διάγραμμα 3.28 Η ποιότητα ζωής στο δήμο Αιγάλεω.....	62

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ποιότητα ζωής των ανθρώπων διαμορφώνεται από μια σειρά παραγόντων που για το καθένα έχει διαφορετική βαρύτητα, αλλά και νόημα. Για το λόγο αυτό, ο ακριβής ορισμός της έννοιας είναι δυσχερής και δεν εντοπίζεται κάποιος που έχει καθολικό χαρακτήρα. Πάντως, η ποιότητα ζωής για όλους, άσχετα από την ένταση της σημασίας, διαμορφώνεται τόσο από στοιχεία που έχουν υλικό ή οικονομικό χαρακτήρα, όσο και από στοιχεία που έχουν ψυχολογική ή συναισθηματική χροιά.

Έτσι η ποιότητα ζωής σχετίζεται με την υγεία, την ασφάλεια, τη μόρφωση, την εργασία, την οικογενειακή κατάσταση, το εισόδημα, τη κοινωνική θέση, την αναγνώριση, τη φιλία και οτιδήποτε άλλο κρίνεται καθοριστικό για την εξέλιξη και τη πρόοδο του ανθρώπου.

Επειδή όλα τα παραπάνω μπορούν να εντοπίζονται και να εξαρτώνται από τη διαβίωση σε ένα αστικό ή σε ένα οικιστικό περιβάλλον, πολύ συχνά σήμερα, γίνεται λόγος για ποιότητα ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς.

Με τη παρούσα εργασία επιδιώκεται να προσδιοριστεί η διαμόρφωση της ποιότητας ζωής στα αστικά και οικιστικά περιβάλλοντα που συμβάλλει και στην εύρυθμη λειτουργία τους. Επιπλέον, μελετάται το επίπεδο της ποιότητας ζωής στο δήμο Αιγιάλεω.

Αναλυτικότερα, η εργασία αποτελείται από 2 μέρη. Το πρώτο και θεωρητικό μέρος απαρτίζεται από 2 κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο προσδιορίζεται εννοιολογικά η ποιότητα ζωής και οι αντικειμενικοί και υποκειμενικοί παράγοντες διαμόρφωσής της. Επιπλέον, αναφέρονται και τα βασικά θεωρητικά μοντέλα ανάλυσης της ποιότητας ζωής και η μορφή που λαμβάνει στο αστικό περιβάλλον. Για πληρέστερη κατανόηση του ζητήματος, αναφέρονται και υπαρκτά στοιχεία για το επίπεδο ζωής σε ευρωπαϊκές χώρες και την Ελλάδα. Στο δεύτερο κεφάλαιο, αναλύονται λεπτομερώς συγκεκριμένοι παράγοντες που διαμορφώνουν τη ποιότητα ζωής στις πόλεις, όπως η αστυνόμευση, ο επαρκής φωτισμός, η ύδρευση, οι χώροι στάθμευσης και πρασίνου, οι υποδομές υγείας και εκπαίδευσης και η διαχείριση απορριμμάτων.

Το δεύτερο μέρος της εργασίας είναι ερευνητικό. Με τη χρήση ερωτηματολογίου ερευνήθηκε το επίπεδο της ποιότητας ζωής των δημοτών στο δήμο Αιγάλεω και στο τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας σχολιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο. Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

1.1 Εννοιολογική προσέγγιση της ποιότητας ζωής

Ο όρος ποιότητα ζωής χαρακτηρίζεται από δυσκολία στον ακριβή προσδιορισμό του, καθώς για κάθε άνθρωπο σημαίνει διαφορετικά πράγματα. Συχνά, ο όρος συγγέεται με αυτόν της υγείας, αλλά και της ευτυχίας και της ικανοποίησης (Fayers & Machin, 2000). Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (1948, αναφέρεται στους Fayers & Machin, 2000) διαμόρφωσε μια ευρεία προσέγγιση στην έννοια της ποιότητας ζωής η οποία συνίσταται στην, ταυτόχρονη, σωματική, ψυχική και κοινωνική ευεξία και δεν περιορίζεται στην απουσία της ασθένειας.

Πιο συγκεκριμένα, (Παναγιωτάκη- Δαυίδ, 2014):

- Η σωματική ευεξία σχετίζεται με την εκτίμηση του ατόμου για την υγεία του και αναφέρεται στη νοσηρότητα, το πόνο και το επίπεδο σωματικής λειτουργίας.
- Η ψυχική ευεξία σχετίζεται με τη ψυχοσυναισθηματική προσαρμοστικότητα του ατόμου και πιο συγκεκριμένα με την αυτοεκτίμηση, τη συνολική ικανοποίηση, αλλά και το άγχος, την κατάθλιψη και την ικανότητα προσαρμογής.
- Η κοινωνική ευεξία αντανακλά, το βαθμό γενικής ικανοποίησης του ατόμου από τη ζωή του, τη συμμετοχή του σε κοινωνικές δραστηριότητες, την άσκηση κοινωνικών ρόλων, τις διαπροσωπικές σχέσεις και την κοινωνική στήριξη από το στενό του περιβάλλον.

Η χρήση του όρου ποιότητας ζωής εντοπίζεται χρονικά, για πρώτη φορά, μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και, συνήθως, αναφέρεται στην ευεξία η οποία γίνεται αντιληπτή είτε ως οι αντικειμενικοί παράγοντες στη ζωή ενός ατόμου είτε ως η προσωπική εμπειρία ενός ατόμου είτε ως ο συνδυασμός και των δύο παραπάνω (Σαρρής, Σούλης & Υφαντόπουλος, 2001).

Καθώς η ζωή του κάθε ανθρώπου είναι ιδιαίτερη και προσδιορίζεται από παράγοντες που σχετίζονται με τα γονίδια, την οικογένεια, τη κοινωνία, το τόπο

γέννησης, καθώς και από τις ευκαιρίες που παρέχονται γίνεται κατανοητή η υποκειμενική διάσταση που μπορεί να χαρακτηρίζει την ποιότητα ζωής για τον καθένα. Οι προσωπικές αντιλήψεις, ακόμα, οι εμπειρίες και οι μνήμες καθορίζουν σημαντικά το περιεχόμενο της ποιότητας ζωής σε ατομικό επίπεδο. Αυτό, όμως, που είναι κοινά παραδεκτό είναι ότι η ποιότητα ζωής υποδηλώνει κάτι πολύ πιο ευρύ και σημαντικό από μια οντότητα που μπορεί να παραχθεί, να διανεμηθεί και να καταναλωθεί (Massam, 2002).

Η ποιότητα ζωής αποτελεί ένα σύνθετο πλέγμα που δεν περιλαμβάνει μόνο τις υλικές και οικονομικές πτυχές της ζωής όπως το βιοτικό επίπεδο ή η διάθεση τεχνικών υποδομών, αλλά επεκτείνεται και στο επίπεδο της υγείας και των ευκαιριών για δημιουργία. Μάλιστα, αρκετοί μελετητές υποστηρίζουν ότι η ποιότητα ζωής περιέχει και στοιχεία που σχετίζονται με τα ανθρώπινα δικαιώματα, τα προνόμια και το ρόλο του ανθρώπου στη λήψη των κοινωνικών αποφάσεων (Yuan, Yuen & Low, 1999).

Δομικά στοιχεία της ποιότητας ζωής είναι η δημόσια ασφάλεια, οι ψυχαγωγικές και πολιτιστικές ευκαιρίες, το κόστος της στέγασης, η ποιότητα και το κόστος της υγειονομικής περίθαλψης και παρόμοια στοιχεία που μπορούν να επηρεαστούν από τις δράσεις του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, καθώς και το κλίμα και τα άλλα φυσικά χαρακτηριστικά της εκάστοτε γεωγραφικής περιοχής (Luger, 1996).

Η ποιότητα ζωής αναφέρεται στις ανάγκες και τις ελπίδες του ατόμου μεμονωμένα, αλλά και ομάδων ατόμων. Σχετίζεται με το ατομικό περιβάλλον και το συλλογικό περιβάλλον που μοιράζονται όλοι και, πιο συγκεκριμένα, αφορά στις συνδέσεις μεταξύ αυτών. Οι προσπάθειες ενός μεμονωμένου ατόμου για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής του, επηρεάζει όλους. Ακόμα, η ποιότητα ζωής είναι άμεσα συνδεδεμένη με τις αναδυόμενες, σύγχρονες αξίες της κοινωνίας που εντοπίζονται στις ατομικές και συλλογικές προσπάθειες για βελτίωση (Seed & Lloyd, 1997).

1.2 Αντικειμενικοί και υποκειμενικοί παράγοντες της ποιότητας ζωής

Σύμφωνα με τον Lehman (1997, αναφέρεται στους Οικονόμου, Κοκκώση, Τριανταφύλλου, Χριστοδούλου, 2001) η ποιότητα ζωής περιλαμβάνει 3 βασικές διαστάσεις:

- ❖ Τις ικανότητες του ατόμου.
- ❖ Τη πρόσβαση του ατόμου σε πόρους κι ευκαιρίες ώστε να μπορεί να χρησιμοποιήσει τους πόρους αυτούς για την επίτευξη των ενδιαφερόντων του.
- ❖ Το αίσθημα της ψυχικής ευεξίας που βιώνει το άτομο.

Οι δύο πρώτες διαστάσεις θεωρούνται ως αντικειμενικές, ενώ η τρίτη ως υποκειμενική διάσταση της ποιότητας ζωής.

Όπως υποστηρίζει ο Cummins (1999) οι αντικειμενικοί παράγοντες περιλαμβάνουν τα πολιτισμικά μέτρα της αντικειμενικής ευεξίας, ενώ οι υποκειμενικοί σχετίζονται με την εκτίμηση της ικανοποίησης. Σύμφωνα με τον ίδιο, οι παράγοντες που διαμορφώνουν συνολικά τη ποιότητα ζωής είναι επτά και είναι αναλυτικά:

- Το βιοτικό επίπεδο.
- Η υγεία.
- Η παραγωγικότητα.
- Η συντροφικότητα.
- Η ασφάλεια.
- Η κοινωνία
- Η συναισθηματική ευεξία.

Λεπτομερέστερα, ο Rapley (2003) αναφέρει τον παρακάτω διαχωρισμό, αναφορικά με τους κοινωνικούς αντικειμενικούς και υποκειμενικούς παράγοντες που θεωρούνται ως καταλυτικοί σε σχέση με τη ποιότητα ζωής.

Πίνακας 1.1 Αντικειμενικοί και υποκειμενικοί κοινωνικοί παράγοντες ποιότητας ζωής

Αντικειμενικοί κοινωνικοί παράγοντες ποιότητας ζωής	Υποκειμενικοί κοινωνικοί παράγοντες ποιότητας ζωής
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Προσδόκιμο ζωής ▪ Επίπεδο εγκληματικότητας ▪ Επίπεδο ανεργίας ▪ Επίπεδο φτώχειας ▪ Σχολική συμμετοχή ▪ Ώρες εργασίας ▪ Βρεφική θνησιμότητα ▪ Επίπεδο αυτοκτονιών 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Αίσθηση ανήκειν στο σύνολο ▪ Κατοχή υλικών αγαθών ▪ Αίσθηση ασφάλειας ▪ Ευτυχία ▪ Ικανοποίηση από τη ζωή ως σύνολο ▪ Σχέσεις με την οικογένεια ▪ Εργασιακή ικανοποίηση ▪ Σεξουαλική ζωή ▪ Δικαιοσύνη ▪ Κοινωνική καταξίωση ▪ Ενδιαφέροντα

Πηγή: Rapley, 2003.

Οι Ventegodt, Merrick & Andersen (2003) αναφέρουν ότι πέρα από την αντικειμενική και υποκειμενική διάσταση με την οποία μπορεί να μελετάται η ποιότητα ζωής, υφίσταται και η υπαρξιακή διάσταση. Η υπαρξιακή διάσταση συνίσταται στη ποιότητα σε μια βαθύτερη βαθμίδα και σχετίζεται με τη φύση του ατόμου που αξίζει ένα συγκεκριμένο επίπεδο σεβασμού από το περιβάλλον του, ώστε να ζει αρμονικά.

Σύμφωνα με τον Βακαλιό (1984) ανεξάρτητα από το βαθμό με τον οποίο εμπλέκονται τόσο οι αντικειμενικοί όσο και οι υποκειμενικοί παράγοντες στη διαμόρφωση της ποιότητας ζωής, το αίτημα για την αναβάθμισή της είναι βασικό, διαρκές και καθολικό σε όλες τις σύγχρονες κοινωνίες. Σαφώς, τόσο η έννοια της ποιότητας ζωής όσο και οι προσδιοριστικοί της παράγοντες, διαφέρουν και μεταλλάσσονται διαχρονικά από κοινωνία σε κοινωνία. Η ποιότητα ζωής αποτελεί μια δυναμική συνάρτηση των οικονομικοκοινωνικών συνθηκών που επικρατούν κάθε φορά, των κυρίαρχων αξιών και του δυναμισμού των κοινωνικών δυνάμεων που μοχθούν για καλύτερους όρους ζωής.

1.3 Θεωρητικά μοντέλα για τη ποιότητα ζωής

Καθώς η ποιότητα ζωής αποτελεί ένα μόνιμο ζητούμενο του ανθρώπου, κατά καιρούς, διαμορφώνονται διάφορες αντιλήψεις, θεωρίες και μοντέλα που αποσκοπούν στην ερμηνεία του όρου και την ευκολότερη προσέγγισή του ως κατάσταση στη καθημερινότητα. Κάθε άποψη αποδίδει μεγαλύτερο βάρος σε έναν τομέα ή μια ομάδα τομέων που κρίνονται ως καθοριστικοί σε σχέση με τη ποιότητα ζωής. Στη συνέχεια αναφέρονται, ενδεικτικά, μερικές από τις βασικές θεωρίες που έχουν εκφραστεί με τη πάροδο του χρόνου.

Τα παραδοσιακά θεωρητικά μοντέλα ποιότητας ζωής βασίζονται, κυρίως, σε αντικειμενικούς και υποκειμενικούς δείκτες, αλλά και στο συνδυασμό ανάμεσά τους (Οικονόμου, Κοκκώση, Τριανταφύλλου, Χριστοδούλου, 2001).

Ο Flanagan (1978) επιμέρισε τους παράγοντες που καθορίζουν τα επίπεδα της ποιότητας ζωής σε πέντε γενικές κατηγορίες:

- **Σωματική και υλική ευημερία:** συνίσταται στην υλική ευημερία, την οικονομική ασφάλεια, την υγεία και τη προσωπική ασφάλεια.
- **Σχέσεις με άλλους ανθρώπους:** αναφέρεται στις σχέσεις με το σύντροφο, την απόκτηση και ανατροφή παιδιών, τις σχέσεις με τους γονείς και τους λοιπούς συγγενείς και τις σχέσεις με τους φίλους.
- **Κοινωνικές και κοινοτικές δραστηριότητες:** περιλαμβάνει τις σχετικές δράσεις για τη βοήθεια ή την ενθάρρυνση άλλων ανθρώπων, καθώς και τις δράσεις που σχετίζονται με τη τοπική αυτοδιοίκηση και τις εθνικές κυβερνήσεις.
- **Προσωπική ανάπτυξη και ολοκλήρωση:** αναφέρεται στην διανοητική ανάπτυξη, τη προσωπική κατανόηση, το ρόλο του επαγγέλματος και τη προσωπική έκφραση μέσω της δημιουργίας.
- **Αναψυχή:** περιλαμβάνει τη κοινωνικοποίηση και τις ενεργητικές, τις παθητικές και τις συμμετοχικές δραστηριότητες αναψυχής.

Η Fallowfield (1993) υποστήριξε ότι η ποιότητα ζωής βασίζεται σε τέσσερις βασικούς τομείς που διαθέτουν επιμέρους στοιχεία και που αναλυτικότερα έχουν ως εξής:

- **Σωματικός τομέας:** πόνος, κινητικότητα, ύπνος, όρεξη και ναυτία, σεξουαλική λειτουργία.
- **Ψυχολογικός τομέας:** κατάθλιψη, άγχος, προσαρμοστικότητα στην αρρώστια.
- **Κοινωνικός τομέας:** προσωπικές και σεξουαλικές σχέσεις, συμμετοχή σε κοινωνικές δράσεις κι ενδιαφέροντα.
- **Επαγγελματικός τομέας:** ικανότητα κι επιθυμία ολοκλήρωσης μισθωτής εργασίας, ικανότητα ολοκλήρωσης οικιακών εργασιών.

Ο Rogerson (1997, αναφέρεται στους Παπάνη & Ρουμελιώτου, 2007) διέκρινε ανάμεσα τον υλικό και προσωπικό τομέα της ζωής των ατόμων, οι οποίοι πλαισιώνονται από το περιβάλλον στο οποίο διαβιώνουν. Σύμφωνα με αυτόν, οι διαθέσιμοι περιβαλλοντικοί πόροι και τα χαρακτηριστικά τους διαμορφώνουν, αντίστοιχα, και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ατόμων που τους αξιοποιούν και επηρεάζουν σημαντικά τα επίπεδα ικανοποίησης των ατόμων από τη ζωή τους. Ουσιαστικά, ο Rogerson επεχείρησε να συμφιλιώσει την υποκειμενική αξιολόγηση της ποιότητας ζωής με τις αντικειμενικές συνθήκες διαβίωσης των ατόμων, λαμβάνοντας υπόψη την επιρροή της κοινότητας στην ποιότητα ζωής των μελών της.

Οι παραπάνω θεωρίες είναι ενδεικτικές και υπάρχουν ποικίλες που ομοιάζουν με αυτές. Οι συγκεκριμένες αναφέρθηκαν ως δείγμα για πληρέστερη πληροφόρηση.

1.4 Ποιότητα ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς

Η ποιότητα της ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς αποτελεί βασική έννοια ενός γενικότερου πλαισίου, αυτού της βιωσιμότητας. Το πλαίσιο αυτό, ακόμα, περιλαμβάνει τομείς όπως η αειφορία, το επίπεδο της υγείας μιας κοινωνίας, αλλά και ο γενικότερος χαρακτήρας της (National Research Council, 2002).

Η βιωσιμότητα αποτελεί το σύνολο των παραγόντων που συνθέτουν τη ποιότητα ζωής μιας κοινότητας. Παραδείγματα τέτοιων παραγόντων είναι το φυσικό και τεχνητό περιβάλλον, η οικονομική ευημερία, η κοινωνική σταθερότητα και ισότητα, οι εκπαιδευτικές ευκαιρίες, καθώς και πολιτισμικές, εκπαιδευτικές και ψυχαγωγικές δυνατότητες που παρέχονται (Partners for Livable Communities, 2016).

Όπως αναφέρουν οι Johnston, Everard, Santillo & Robert (2007) «η αειφορία απαιτεί τρόπους διαβίωσης κι εργασίας που επιτρέπουν σε όλους τους ανθρώπους του κόσμου να ζουν υγιώς, με ασφάλεια και οικονομικά, χωρίς να βλάπτεται το περιβάλλον και χωρίς να τίθεται σε κίνδυνο η μελλοντική ευημερία των επόμενων γενεών, αλλά και της υπαίθρου». Σύμφωνα με τον Βουτυράκη (2008) η αειφορία σε σχέση με τις πόλεις συνίσταται στην χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, τη χρήση εναλλακτικών καυσίμων στις μεταφορές, την εξοικονόμηση ενέργειας και γενικότερα τους σύγχρονους τρόπους οργάνωσης των δραστηριοτήτων μιας πόλης. Επιπλέον, κρίνεται επιβεβλημένη η άμεση προώθηση της ανακύκλωσης υλικών και απορριμμάτων, του βιολογικού καθαρισμού και απορριμμάτων και του βιολογικού καθαρισμού λυμάτων.

Οι έννοιες της αειφορίας και της βιωσιμότητας βοηθούν στη μελέτη του επιπέδου για την ποιότητα της ζωής για όλα τα μέλη μιας κοινότητας ή των κατοίκων ενός τόπου, καθώς και στο πώς οι δραστηριότητες και οι επιλογές των ατόμων αυτών θα έχουν αντίκτυπο στις ζωές των μελλοντικών γενεών. Μια βιώσιμη κοινότητα δεν θα πρέπει να βασίζεται σε καταναλωτική πρακτικές που δεν μπορούν να διατηρηθούν για πάνω από δύο γενιές, ενώ, ταυτόχρονα, μια βιώσιμη κοινότητα δεν μπορεί να λειτουργεί σε βάρος των γειτονικών της περιοχών (National Research Council, 2002).

Οι σύγχρονες πόλεις βρίσκονται αντιμέτωπες με τη πρόκληση της διαχείρισης της μεγάλης εξάρτησής τους από το οικοσύστημα που προκαλεί φθορά στους φυσικούς πόρους και τη βιοποικιλότητα, καθώς και της προσαρμογής στη κλιματική αλλαγή. Επιπλέον, χρειάζεται να δοθεί προτεραιότητα στη δημόσια υγεία και τη ποιότητα ζωής των πολιτών. Λόγου χάρι, η οικονομική παραγωγικότητα εξαρτάται από την υγεία και την ευτυχία των πολιτών, την εύκολη πρόσβαση στην εκπαίδευση, την υγειονομική φροντίδα, την ασφάλεια, τη τροφή, τη μεταφορά, το καθαρό αέρα και την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας, δηλαδή, παράγοντες που εμπεριέχονται στους πυλώνες της ποιότητας ζωής. Αυτό, όμως, μπορεί να επιτευχθεί όταν οι πόλεις διαθέτουν κατάλληλα συστήματα διαχείρισης απορριμμάτων, χώρους πρασίνου,

δημόσια μεταφορά και παραγωγή προϊόντων από τοπικούς πόρους που τους διαχειρίζεται εργατικό δυναμικό από το τόπο προέλευσή τους. Επιπρόσθετα, χρειάζεται να μειωθεί η κατανάλωση των φυσικών πόρων- όπως του νερού και των ορυκτών- ενώ οι ιθύνοντες επιβάλλεται να μελετούν τους τρόπους με τους οποίους οι πόροι αυτοί φθάνουν στα αστικά κέντρα και τους οικισμούς. Σημαντικό, επίσης, είναι η μελέτη των κυβερνόντων να επεκτείνεται και πέρα των ορίων των πόλεων και των οικισμών κατά την ανάπτυξη της αειφόρου αλληλεπίδρασης ανάμεσα στον άνθρωπο και το περιβάλλον, διαφυλάσσοντας τη προώθηση της ποιότητας ζωής σε μακροχρόνια βάση (European Commission, 2015).

Η εφαρμογή αειφόρων και βιώσιμων πρακτικών στα πλαίσια μιας πόλης ή ενός οικισμού με υψηλά επίπεδα ποιότητας ζωής μπορεί να καταστήσει τις περιοχές αυτές ελκυστικές στους πλέον ικανούς και καταρτισμένους εργαζομένους που θα μπορέσουν να στηρίξουν και τη καινοτομία και την οικονομική ανάπτυξη. Η επίτευξη της βιωσιμότητας στις κατοικήσιμες περιοχές απαιτεί από τους κυβερνόντες μια ενιαία αντιμετώπιση των τεχνολογικών, περιβαλλοντικών και πολιτικών προοπτικών ώστε να διαμορφώνονται και αντίστοιχες λύσεις (Siemens, 2010).

Οι αναζητήσεις για μια καλύτερη ποιότητα ζωής, όπως ένα καλύτερο οικιακό περιβάλλον διαβίωσης, οδήγησαν στις αστικές μεταναστεύσεις και την άναρχη αστικής εξάπλωσης. Αυτό έχει παράπλευρες αρνητικές επιπτώσεις για την κοινωνία ως σύνολο. Η αυξανόμενη κατανάλωση υποβάλλει το περιβάλλον σε εντεινόμενη πίεση με συνέπειες για την ποιότητα ζωής. Η εκτενής κατανάλωση ενέργειας επιφέρει επιβλαβείς κλιματικές αλλαγές. Έτσι, διαπιστώνεται ότι υπάρχει μια αξιοσημείωτη σύγκρουση μεταξύ των ατομικών βραχυπρόθεσμων παροχών και των συλλογικών μακροπρόθεσμων, στα πλαίσια της αναζήτησης ενός καλύτερου επιπέδου ζωής (European Environment Agency, 2009).

Όπως αναφέρει και ο Harel (1997) η ποιότητα ζωής στις αναπτυσσόμενες χώρες, κατά τις πρώτες δεκαετίες μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, βρισκόταν σε υψηλότερα επίπεδα στις αστικές περιοχές, παρά στις μικρές πόλεις και τα χωριά. Παρόλα αυτά, η υπεροχή των κατοίκων των πόλεων έχει περιοριστεί από τη δεκαετία του 1970 κι έπειτα, ενώ η μείωση αυτή εντοπίζεται με μεγαλύτερη ένταση στις πόλεις που διαθέτουν υψηλά επίπεδα ανάπτυξης. Η παιδική θνησιμότητα, για παράδειγμα, στη Λατινική Αμερική και την υποσαχάρια Αφρική κατά τη δεκαετία του 1990 ήταν

τόσο υψηλή στις πόλεις, όσο και στις μικρές περιοχές και τα χωριά. Σε περισσότερο ανεπτυγμένες περιοχές, οι κάτοικοι των μεγάλων πόλεων πλήττονται συνεχώς κι έτσι οι ερευνητές και οι ιθύνοντες είναι επιφυλακτικοί απέναντι στον ισχυρισμό ότι οι αστικές περιοχές προσφέρουν καλύτερη ποιότητα ζωής σε σχέση με τις αγροτικές.

1.5 Η ποιότητα ζωής στις ευρωπαϊκές πόλεις και την Ελλάδα

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κάθε 3 χρόνια δημοσιεύει έκθεση που αναφέρεται στη ποιότητα ζωής των ευρωπαϊκών πόλεων. Η μελέτη επιμερίζεται σε 4 βασικούς τομείς παραγόντων της ποιότητας ζωής που έχουν ως εξής (European Commission, 2016):

- *Ικανοποίηση από τη ζωή στην πόλη:* δημόσιες μεταφορές, υπηρεσίες υγείας, αθλητικές εγκαταστάσεις, πολιτιστικές υποδομές, υποδομές εκπαίδευσης, οδοί και κτίρια, δημόσιοι χώροι, καταστήματα.
- *Αντίληψη σε σχέση με την πόλη:* δυνατότητες απασχόλησης, στέγαση, ύπαρξη και ενσωμάτωση μεταναστών, ασφάλεια κι εμπιστοσύνη, κρατικές υπηρεσίες.
- *Ικανοποίηση από τη σχέση πόλης- περιβάλλοντος:* ποιότητα αέρα, θόρυβος, καθαριότητα, χώροι πρασίνου, προσαρμογή στη κλιματική αλλαγή.
- *Ικανοποίηση σε σχέση με την ατομική κατάσταση:* κατάσταση ζωής γενικά, τόπος διαμονής, οικονομική κατάσταση, προσωπική εργασία.

Τα βασικά συμπεράσματα από την έρευνα που ολοκληρώθηκε το 2015 και δημοσιεύθηκε το 2016 είναι τα ακόλουθα (European Commission, 2016):

- Εκτός 6 πόλεων, τουλάχιστον το 80% των συμμετεχόντων στην έρευνα δήλωσαν ικανοποίηση σε σχέση με τη πόλη διαμονής τους.
- Τα υψηλότερα επίπεδα ικανοποίησης εντοπίστηκαν στο Όσλο και τη Ζυρίχη, με 99%, και με 98% στο Άαλμποργκ, Βίλνιους και το Μπέλφαστ της Ιρλανδίας. Η ικανοποίηση στην Τουρκία δηλώθηκε κατά 65%, στο Παλέρμιο και την Αθήνα κατά 67% και στη Νάπολι κατά 75%, μεταξύ άλλων.
- Σε σύγκριση με την προηγούμενη μελέτη που αφορούσε το 2012, φαίνεται ότι το επίπεδο ικανοποίησης κυμάνθηκε στα ίδια επίπεδα στις περισσότερες πόλεις. Στην Αθήνα, μάλιστα, εντοπίστηκε η μεγαλύτερη αύξηση σε σχέση με

την ικανοποίηση από την διαμονή στη πόλη αυτή, ενώ στη Τουρκία αναφέρθηκε η μεγαλύτερη πτώση στα ποσοστά ικανοποίησης.

Κρίνεται χρήσιμο πληροφοριακά να αναφερθεί ότι οι κάτοικοι των ευρωπαϊκών πόλεων έχουν οπτικές για τη ποιότητα ζωής που διαφέρουν ελάχιστα μεταξύ τους. Όταν τους ζητείται να προσδιορίσουν τη προσωπική τους ποιότητα ζωής, εκτός από το εισόδημα, οι περισσότεροι εστιάζουν στις δημόσιες υπηρεσίες, την απασχόληση, τη μεταφορά, τους χώρους πρασίνου, τις πολιτισμικές και αθλητικές εγκαταστάσεις, καθώς και στη στέγαση. Όταν ζητείται να προταθούν λύσεις σχετικά με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, συνήθως, τα βασικά ζητήματα σχετίζονται με το κυκλοφοριακό πρόβλημα, το θόρυβο και την μόλυνση του αέρα. Η προστασία του περιβάλλοντος αναφέρεται ελάχιστα, καθώς η υποβάθμισή του θεωρείται ως φυσική εξέλιξη της ζωής στη πόλη (European Environment Agency, 2009).

Όσον αφορά συγκεκριμένα την Ελλάδα, το 2008 πραγματοποιήθηκε έρευνα για τη ποιότητα ζωής στις μεγάλες πόλεις της. Στην έρευνα συμμετείχαν 10 από τις μεγαλύτερες ελληνικές πόλεις οι οποίες επελέγησαν με βάση το πληθυσμιακό μέγεθος. Η κατάταξη των πόλεων διαμορφώθηκε σύμφωνα με έναν δείκτη που περιελάμβανε μεταβλητές όπως οι συνθήκες κατοικίας και διαμονής, η απασχόληση, η μετακίνηση, το κόστος διαβίωσης, οι δυνατότητες μόρφωσης, η επάρκεια των υπηρεσιών υγείας, η κατάσταση του περιβάλλοντος, ο βαθμός κοινωνικής συνοχής και η αναψυχή. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της έρευνας ο 2008, οι πιο ικανοποιημένοι με την ποιότητα ζωής που διαθέτουν εντοπίστηκαν στα Χανιά στη Λάρισα και στα Γιάννενα. Αντίθετα, οι κάτοικοι του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης και της Πάτρας διαμόρφωσαν τα υψηλότερα ποσοστά δυσαρέσκειας από την ποιότητα ζωής τους. Οι περισσότερες ελληνικές πόλεις, γενικά, παρουσιάζουν χαμηλά ποσοστά ικανοποίησης από την ποιότητα ζωής. Ένα βασικό, ακόμα, συμπέρασμα που εξήχθη ήταν ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, το μέγεθος της πόλης και η ποιότητα της ζωής φαίνεται να συνδέονται αντίστροφα (Μαυρής, 2008).

Βέβαια, έκτοτε στη χώρα έχουν διαμορφωθεί νέες συνθήκες, κυρίως δυσμενείς, καθώς από το 2008 κι έπειτα η Ελλάδα πλήττεται από ύφεση, παράγοντας καθοριστικός για τα επίπεδα της ποιότητας ζωής. Σε σχέση με το μείζον ζήτημα της υγείας, για παράδειγμα, εντοπίζεται επιδείνωση της κατάστασης υγείας, κυρίως της

ψυχικής, λήψη μειωμένης ιατρικής περίθαλψης, ειδικά για τους ανέργους και τους συνταξιούχους, προβληματική πρόσβαση στο φάρμακο, καθώς και πολύ υψηλές ιδιωτικές δαπάνες υγείας. Γενικότερα, σύμφωνα με πρόσφατη έρευνα (Netnews, 2016).

- Το 68% των ερωτηθέντων απάντησε ότι χειροτέρευσε γενικά η ποιότητα ζωής του.
- Το 56% δήλωσε ότι χειροτέρευσε η ψυχική του υγεία 56%.
- Το 29% απάντησε ότι αναγκάστηκε να αποστερηθεί είδη πρώτης ανάγκης.
- Το 26% δήλωσε ότι περιορίστηκε η πρόσβασή του στις υπηρεσίες υγείας.
- Το 23% απάντησε ότι περιορίστηκε η πρόσβασή του στη φαρμακευτική περίθαλψη.

Όπως εύστοχα σχολιάζουν οι Γαλάνης & Χαραλαμπίδου (2000) η επιδείνωση της ποιότητας ζωής στις μητροπολιτικές περιοχές δεν είναι ελληνικό φαινόμενο και παρατηρείται σε παγκόσμια κλίμακα, κυρίως, στον αναπτυσσόμενο κόσμο. Οι ειδικοί σχολιάζουν σήμερα την κρίση που μαστίζει τα αστικά κέντρα, την εμφάνιση μεγαλουπόλεων οι οποίες γίνονται παγίδες θανάτου σε περίπτωση φυσικών καταστροφών, για την ανεξέλεγκτη εξάπλωση παραγκουπόλεων στις παρυφές μεγάλων αστικών κέντρων και επισημαίνουν ότι στο μέλλον τα προβλήματα αυτά θα ενταθούν ακόμη περισσότερο. Μεγάλες ανησυχίες προκαλεί, επίσης, η διαπίστωση ότι τα μεγάλα περιβαλλοντικά προβλήματα, όπως το φαινόμενο του θερμοκηπίου, η όξινη βροχή και η τρύπα του όζοντος, έχουν άμεση σχέση και ενισχύονται από τις ρυπογόνες δραστηριότητες στις ευρύτερες περιοχές των μεγάλων πόλεων.

1.6 Οι πόλεις με τα υψηλότερα και χαμηλότερα επίπεδα ποιότητας ζωής

Η μελέτη του επιπέδου της ποιότητας ζωής εντείνεται τα τελευταία χρόνια, καθώς εντείνονται, μεταξύ άλλων, οι οικονομικές πιέσεις και οι περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις στα αστικά κέντρα και τους οικισμούς.

Στα πλαίσια αυτά εκπονούνται έρευνες όπως η προαναφερόμενη και σε παγκόσμια κλίμακα, όχι μόνο σε επίπεδο Ευρώπης. Για την εξαγωγή σχετικών αποτελεσμάτων παγκόσμιας έρευνας σε 450 πόλεις που πραγματοποιήθηκε το 2015, λήφθηκαν υπόψη οι παρακάτω συνιστώσες (Brinded, 2016):

- ❖ Πολιτικό και κοινωνικό περιβάλλον.
- ❖ Οικονομικό περιβάλλον.
- ❖ Πολιτισμικό περιβάλλον.
- ❖ Μεταβλητές υγείας.
- ❖ Εκπαίδευση και μόρφωση.
- ❖ Δημόσιες μεταφορές και υπηρεσίες.
- ❖ Αναψυχή.
- ❖ Καταναλωτικά αγαθά.
- ❖ Στέγαση.
- ❖ Φυσικό περιβάλλον.

Λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία που συλλέχθηκαν σε σχέση με την κατάσταση στους παραπάνω τομείς, διαμορφώθηκε μια κατάταξη 27 πόλεων που θεωρούνται ότι διαθέτουν τα υψηλότερα επίπεδα ποιότητας ζωής στο κόσμο.

Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η Βιέννη της Αυστρίας θεωρείται ότι είναι η πόλη που προσφέρει την υψηλότερη ποιότητα ζωής στους κατοίκους της. Η πόλη, μάλιστα, βρίσκεται στην κορυφή της κατάταξης για έβδομη συνεχόμενη φορά. Τη δεύτερη θέση κατέχει η Ζυρίχη της Ελβετίας η οποία αποτελεί οικονομικό και πολιτισμικό κέντρο, ενώ σε σχετικές έρευνες πάντα καταλαμβάνει υψηλές θέσεις. Στη τρίτη θέση τοποθετείται το Όκλαντ της Νέας Ζηλανδίας, καθώς διαθέτει ισορροπημένη οικονομία, φυσικό κάλος και παρέχει υψηλά επίπεδα ασφάλειας στους κατοίκους. Την ένατη θέση καταλαμβάνει η Κοπεγχάγη της Δανίας με υψηλά επίπεδα απασχόλησης και την δέκατη τρίτη θέση η Βέρνη της Ελβετίας που, επίσης, έχει μικρά επίπεδα ανεργίας, ενώ η ανάπτυξη του τομέα της τεχνολογίας προσελκύει άρτια καταρτισμένο εργατικό δυναμικό. Την εικοστή θέση κατέλαβε η Στοκχόλμη της Σουηδίας που θεωρείται από τις πλέον ιδανικές πόλεις διαβίωσης καθώς προσφέρει ισορροπία σε ζητήματα εργασίας, ζωής, ασφάλειας και περιβάλλοντος. Το Μόντρεαλ του Καναδά που σήμερα αποτελεί εμπορικό, χρηματοοικονομικό και τεχνολογικό κέντρο, κατέλαβε την εικοστή τρίτη θέση. Η κατάταξη των 27

καλύτερων πόλεων από τη σκοπιά της ποιότητας ζωής ολοκληρώνεται με την Αδελαΐδα της Αυστραλίας. Η πόλη αποτελεί σημαντικό διοικητικό κι εμπορικό κέντρο, ενώ παρέχει πολλές δυνατότητες για δραστηριότητες αθλητισμού και αναψυχής, παρέχοντας ισορροπία στη διαβίωση (Brinded, 2016).

Η συνολική αξιολόγηση των 450 πόλεων που συμμετείχαν στην έρευνα έγινε με βάση τις σχέσεις κάθε πόλης με άλλες χώρες, την εσωτερική σταθερότητα, την εγκληματικότητα και την επιβολή του νόμου. Έτσι πέρα από τις καλύτερες περιπτώσεις, εντοπίστηκαν και οι πόλεις που θεωρούνται ότι διαθέτουν χαμηλά επίπεδα ποιότητας ζωής.

Στη σχετική κατάταξη τη πρώτη θέση καταλαμβάνει το Κίεβο τους Ουκρανίας. Το Κίεβο καταγράφει υψηλά ποσοστά κλοπών, βανδαλισμών και βίαιων διαμαρτυριών που έχουν ως αποτέλεσμα τον θάνατο ή τον τραυματισμό εκατοντάδων ανθρώπων που έχουν προκληθεί, κυρίως, από τις πρόσφατες διαμάχες με τη Ρωσία. Το Βελιγράδι της Σερβίας τοποθετείται στη δεύτερη θέση και χαρακτηρίζεται από την εκτεταμένη διαφθορά και τη δωροδοκία, καθώς και από τις κλοπές και τους βανδαλισμούς. Η Αθήνα βρίσκεται στη τρίτη θέση, καθώς η οικονομική κρίση, η κοινωνική αναταραχή και η αθρόα εισροή μεταναστών τα τελευταία έτη, έχουν διαταράξει την ισορροπία στη ζωή των Ελλήνων. Η Βουδαπέστη της Ουγγαρίας καταλαμβάνει τη πέμπτη θέση όπου έκρηξη του προσφυγικού ζητήματος δημιούργησε κοινωνική αναταραχή στην πόλη. Το χάος στους σταθμούς των τρένων και οι διαδηλώσεις στους δρόμους είναι συχνό φαινόμενο πλέον. Τη δέκατη θέση κατέχει το Βουκουρέστι της Ρουμανίας όπου εντοπίζεται έντονη διαφθορά κι εγκλήματα περιορισμένης, όμως, σοβαρότητας. Το Παρίσι, μετά τη σωρεία των τρομοκρατικών επιθέσεων, τοποθετείται στη δωδέκατη θέση με τις πόλεις που διαθέτουν περιορισμένη ποιότητα ζωής, αφού έχει κλονιστεί το ζήτημα της ασφάλειας στη πόλη (Fortune Greece, 2016).

Όπως έχει καταστεί αντιληπτό από την ανάλυση που προηγήθηκε, το πλαίσιο της ποιότητας ζωής είναι ευρύ και δεν μπορεί να περιοριστεί σε ένα μόνο πεδίο. Επιπλέον, βασίζεται σε μια σειρά παραγόντων, αρκετοί από τους οποίους διαθέτουν υποκειμενικό χαρακτήρα. Ως εκ τούτου, η μελέτη της ποιότητας ζωής και ο προσδιορισμός του επιπέδου της σε μια δεδομένη περιοχή δεν μπορεί να είναι απόλυτα ακριβής και να εκφραστεί σε απόλυτους αριθμούς. Παρόλα αυτά, υπάρχουν

κάποιες βασικές συνιστώσες που είναι απόλυτα αντικειμενικές και βοηθούν στη κατανόηση της έννοιας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο. Η ΕΥΡΥΘΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΟΙΚΙΣΜΟΥΣ

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναλύθηκε η μια συνιστώσα που αφορά το κεντρικό θέμα της παρούσας εργασίας, δηλαδή, η έννοια της ποιότητας ζωής στα πλαίσια των οικισμών και των πόλεων. Στο παρόν κεφάλαιο μελετάται ο δεύτερος παράγοντας και συγκεκριμένα στα στοιχεία εκείνα που καθιστούν ευνοϊκή και πρακτική τη διαβίωση στις πόλεις και τους οικισμούς. Πιο αναλυτικά σχολιάζεται η βασική οργάνωση, καθώς και η συνεισφορά των τεχνικών υποδομών, των υποδομών υγείας κι εκπαίδευσης, της αστικής συγκοινωνίας, των χώρων στάθμευσης, της αστυνόμευσης, της διαχείρισης απορριμμάτων, της ύπαρξης χώρων πρασίνου και των μέσω ρύθμισης της κυκλοφορίας ως παραγόντων που συμβάλλουν στην εύρυθμη λειτουργία των πόλεων και των οικισμών.

2.1 Η οργάνωση των πόλεων και των οικισμών

Η χωροταξία, δηλαδή η δημόσια πολιτική που έχει ως αντικείμενο την οργάνωση και τον σχεδιασμό των εδαφικών ενότητων μεγάλης κλίμακας, πάνω από το επίπεδο των πόλεων και των οικισμών, εμφανίστηκε διεθνώς στα μέσα του 20ού αιώνα, κατά την περίοδο που ακολούθησε το τέλος του 2ου Παγκοσμίου Πολέμου. Κατά τη περίοδο αυτή ζητήματα όπως η ανάπτυξη των μεγάλων αστικών κέντρων σε βάρος των αγροτικών περιοχών, οι μεταβολές στη γεωγραφική κατανομή του πληθυσμού και των οικονομικών δραστηριοτήτων, η επέκταση των μεγάλων μεταφορικών αξόνων και των άλλων δικτύων υποδομών, αλλά και η ανάγκη ορθολογικής χρήσης των φυσικών πόρων, άρχισαν να προσελκύουν το ενδιαφέρον και να απαιτούν τη ρυθμιστική παρέμβαση του κράτους σε τοπικό, περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο. Για την αντιμετώπισή τους διαμορφώθηκαν σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες νέες πολιτικές για τον σχεδιασμό του χώρου που αφορούσαν, είτε το σύνολο μιας εθνικής επικράτειας, είτε τις διοικητικές της περιφέρειες, είτε περιοχές που ορίζονταν με βάση τα φυσικά τους χαρακτηριστικά (Γιαννακούρου & Καυκαλάς, 2014).

Όπως υποστηρίζουν οι Θεοδωρά & Λουκάκης (2011), λόγω των πολιτικών και κοινωνικοοικονομικών ανακατατάξεων των 2 τελευταίων, κυρίως, δεκαετιών σε διεθνές επίπεδο, έχουν πραγματοποιηθεί σημαντικές αλλαγές στην οργάνωση του αστικού χώρου και στις σχετικές με αυτόν αντιλήψεις και πρακτικές σχεδιασμού. Οι σύγχρονες τάσεις καταδεικνύουν ότι όταν γίνεται λόγος για αστικό σχεδιασμό, υποδηλώνεται ο σχεδιασμός και η οργάνωση μιας ευρύτερης περιοχής από εκείνης τα πόλης, λαμβάνοντας υπόψη τις κοινωνικές, οικονομικές και πολιτιστικές διαστάσεις του αστικού χώρου.

Οι Klapka, Frantal, Halas & Kunc (2010) αναφέρουν ότι η συγκρότηση πόλεων και οικισμών εξαρτάται και προσδιορίζεται από τους εξής 3 παράγοντες:

- Το πληθυσμό, υπό την έννοια της διασποράς του και της αλληλεπίδρασης των ατόμων.
- Τη χρήση της γης μέσω των υποδομών.
- Το περιβάλλον- φυσικό, οικονομικό, πολιτιστικό, πολιτικό και κοινωνικό.

Σύμφωνα με τον Bertaud (2003) οι αστικές και οικιστικές δομές διαμορφώνονται με βάση την αλληλεπίδραση των δυνάμεων αγορών, τις νομοθετικές διατάξεις, τις επενδύσεις σε υποδομές και τους φόρους. Ουσιαστικά, αποτελούν την απόρροια των τομεακών πολιτικών που έχουν σχεδιαστεί χωρίς συγκεκριμένη χωρική μέριμνα. Διαφορετικές αστικές χωροταξικές οργανώσεις έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά και πορεία εξέλιξης που, συχνά, επηρεάζουν τις μελλοντικές επιλογές της αστικής πολιτικής. Σαφέστατα, όμως, δεν είναι δυνατός ο απόλυτος προσδιορισμός μιας ιδανικής αστικής και οικιστικής οργάνωσης, καθώς οι επιδιώξεις της ανάπτυξης διαφοροποιούνται με τη πάροδο του χρόνου. Αλλά είναι δυνατός ο προσδιορισμός μιας συγκεκριμένης οργάνωσης, που αφορά την επίτευξη συγκεκριμένου στόχου. Στη πράξη, βέβαια, οι τοπικές αρχές και οι δήμαρχοι καλούνται να συνδυάζουν την ολοκλήρωση ποικίλων στόχων ταυτόχρονα και η επιλογή των κατάλληλων συμβιβασμών μεταξύ διαφόρων, συχνά, αντικρουόμενων στόχων αποτελεί πολιτική απόφαση και όχι τεχνική. Ενώ η απόφαση επαφίεται στους εκλεγμένους αξιωματούχους, οι πολεοδόμοι, θα πρέπει να παρακολουθούν συνεχώς τις επιπτώσεις που μπορεί να έχουν συγκεκριμένες πολιτικές σχετικά με την οργάνωση της πόλης. Θα πρέπει να είναι ενήμεροι σχετικά με την επιρροή των

βασικών σχεδιαστικών εργαλείων, όπως η νομοθεσία σχετικά με τη χρήση γης, η φορολόγηση και λοιπά, που συνδέονται άμεσα με τη χωροταξική οργάνωση μιας πόλης ή ενός οικισμού. Οι δράσεις των πολεοδόμων θα πρέπει να συνάδουν με τους επιδιωκόμενους στόχους των τοπικών αρχών. Η χωροταξική δομή μιας πόλης ή ενός οικισμού εξελίσσεται με πολύ αργούς ρυθμούς και μόνο προς συγκεκριμένες κατευθύνσεις. Επιπλέον, είναι αδύνατον να ανακτηθεί προς χρήση, μέρος γης που έχει ήδη αξιοποιηθεί. Επομένως, οι ιθύνοντες θα πρέπει να διαθέτουν επαρκή κατανόηση των δυνατοτήτων και των υποχρεώσεων που είναι σύμφυτα με την τρέχουσα χωρική οργάνωση της πόλης ή του οικισμού.

Όπως αναφέρει ο Χιώλος (2012), στην Ελλάδα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 24 παρ. 1 και 2 του Συντάγματος έχει αναχθεί σε συνταγματικά προστατευόμενη αξία το οικιστικό, φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον, από το οποίο εξαρτάται η ποιότητα ζωής και η υγεία των κατοίκων των πόλεων και των οικισμών. Οι συνταγματικές αυτές διατάξεις, καθορίζουν την χωροταξική ανάπτυξη και πολεοδομική διαμόρφωση της χώρας με βάση τον ορθολογικό σχεδιασμό, που υπαγορεύεται από πολεοδομικά κριτήρια, σύμφωνα με τη φυσιογνωμία, τις ιδιαιτερότητες και τις ανάγκες κάθε περιοχής. Κριτήρια για την χωροταξική αναδιάρθρωση και την πολεοδομική ανάπτυξη των πόλεων και των οικιστικών εν γένει περιοχών, είναι η εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας των οικισμών και η εξασφάλιση των καλύτερων δυνατών όρων διαβίωσης των κατοίκων.

Οι ελληνικοί οικισμοί αναπτύχθηκαν ακολουθώντας λογικές, ανάλογα με τον εκάστοτε μελετητή και το ισχύον θεσμικό πλαίσιο παρουσιάζοντας σήμερα, όπως και οι περισσότεροι ευρωπαϊκοί οικισμοί ανάλογα με το μέγεθός τους, την εικόνα μωσαϊκού. Στα κέντρα των παλαιότερων ελληνικών οικισμών διατηρείται ο παραδοσιακός ιστός, ενώ η εξάπλωσή τους συνεχίζεται με ποικίλες μορφές, διάχυτη προς όλες τις κατευθύνσεις του οδικού δικτύου, το οποίο αποτελεί τους άξονες διάχυσης της δόμησης, δημιουργώντας σύνθετα αστικά κέντρα (Θεοδωράκη- Πάτση, 2003).

2.2 Παράγοντες εύρυθμης λειτουργίας των πόλεων και των οικισμών

Οι τομείς που αναφέρονται στη συνέχεια σχετίζονται με την εξυπηρέτηση άμεσων αναγκών διαβίωσης των πολιτών, όπως η ύδρευση και ο ηλεκτρισμός, αλλά και άλλων συνιστωσών που συμβάλλουν στην εύρυθμη και ικανοποιητική καθημερινότητα στις πόλεις και τους οικισμούς, όπως οι χώροι στάθμευσης, εκπαίδευσης και πρασίνου, μεταξύ άλλων. Οι παράγοντες αυτοί αν και λειτουργούν θετικά, όταν είναι δομημένοι σωστά, περιπλέκουν την διαμονή και τη μετακίνηση στις πόλεις και τους οικισμούς όταν η χρήση τους δεν έχει τα επιθυμητά αποτελέσματα.

2.2.1 Τεχνικές υποδομές: Ύδρευση, οδικό δίκτυο, ηλεκτροφωτισμός κοινόχρηστων χώρων

Η ύδρευση στους οικισμούς και τις πόλεις εξυπηρετεί τις οικιακές ανάγκες για πόσιμο νερό, καθώς και τη παροχή ύδατος για βιομηχανικούς σκοπούς. Τα σχετικά χωροταξικά στοιχεία ύδρευσης περιλαμβάνουν τις εγκαταστάσεις για την ροή του νερού και την εξόρυξη των υπόγειων υδάτων σε συνδυασμό με ζώνες προστασίας των υδάτων, τα φράγματα του πόσιμου νερού, τις εγκαταστάσεις επεξεργασίας νερού καθώς και τις εγκαταστάσεις αποθήκευσης. Στο σχεδιασμό των υποδομών αυτών, θα πρέπει να λαμβάνονται και σχετικά μέτρα υγιεινής, ενώ κρίνεται επιθυμητό τα συστήματα ύδρευσης να κατασκευάζονται με τέτοιο τρόπο ώστε να μειώνεται η σπατάλη του πόσιμου νερού (Tietz, 2008).

Ανεξάρτητα από την πηγή του νερού, χρειάζονται να κατασκευάζονται σωλήνες και αντλίες για να καλύψουν την αναμενόμενη ζήτηση από τους πολίτες. Τα δημοτικά συστήματα ύδρευσης χρησιμοποιούν δεξαμενές υψηλής χωρητικότητας, ισχυρές αντλίες και μεγάλους σωλήνες, καθώς και μια πηγή ενέργειας, όπως ηλεκτρική, για τη λειτουργία των αντλιών. Ακόμα, απαιτούνται ογκώδεις αγωγοί για να μεταφέρουν τις μεγάλες ποσότητες του νερού που χρειάζεται για την δημόσια παροχή νερού. Οι μηχανικοί καθορίζουν τα μεγέθη των σωλήνων που απαιτούνται με

βάση την αναμενόμενη ανάγκη υδροδότησης του πληθυσμού που πρέπει να εξυπηρετηθεί (Water Encyclopedia, 2016).

Όλα τα συστήματα ύδρευσης περιλαμβάνουν τη δημιουργία μεγάλων υποδομών οι οποίες απαιτούν υψηλές επενδύσεις παγίου κεφαλαίου, αλλά, ταυτόχρονα, παρέχουν την δυνατότητα για ανάπτυξη σε συγκεκριμένους τομείς, όπως φράγματα και έργα επεξεργασίας νερού, δεξαμενές, αντλιοστάσια, εγκαταστάσεις επεξεργασίας λυμάτων, υποσταθμούς ρεύματος, κεραιές κινητής τηλεφωνίας και καλώδια οπτικών ινών (Todes, 2009).

Οι πόλεις, ιδίως, είναι περιοχές με υψηλό επίπεδο συσσώρευσης και συγκέντρωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων και είναι σύνθετες χωρικές δομές που υποστηρίζονται από συστήματα μεταφορών, μέσω των οδικών δικτύων. Όσο μεγαλύτερη είναι η πόλη, τόσο μεγαλύτερη είναι η πολυπλοκότητά της και η πιθανότητα πρόκλησης διαταραχών στη κυκλοφορία, ειδικά όταν αυτή η πολυπλοκότητα δεν υπόκειται σε αποτελεσματική διαχείριση. Τα σημαντικότερα προβλήματα των μεταφορών, συχνά, σχετίζονται με τις αστικές περιοχές και λαμβάνουν χώρα όταν τα συστήματα μεταφορών, για διάφορους λόγους, δεν μπορούν να ικανοποιήσουν τις πολυάριθμες απαιτήσεις της αστικής κινητικότητας (Rodrigue, Comtois & Slack, 2013).

Από τη δεκαετία του 1940 κι έπειτα, η ραγδαία αύξηση της οδικής κυκλοφορίας, που οφείλεται τόσο στην προώθηση του ιδιωτικού αυτοκινήτου όσο και στη μεγέθυνση της κοινωνικο-οικονομικής δραστηριότητας στα αστικά κέντρα, σε συνδυασμό με την περιορισμένη δυνατότητα ανάπτυξης νέων οδικών υποδομών, οδήγησε σε σημαντικά προβλήματα τόσο ως προς την αποτελεσματικότητα της καθημερινής αστικής μετακίνησης όσο και ως προς την ποιότητα του αστικού και φυσικού περιβάλλοντος. Η συμφόρηση των βασικών οδικών αξόνων σε περιοχές έλξης μεγάλου αριθμού μετακινήσεων υποβαθμίζει τις συνθήκες μετακίνησης και προκαλεί σοβαρές επιπτώσεις στο περιβάλλον και στην ποιότητα ζωής. Για το λόγο αυτό, δίδεται, σταδιακά, βαρύτητα στον συγκοινωνιακό σχεδιασμό που προωθεί τα δίκτυα μετακίνησης τα οποία λειτουργούν εναλλακτικά ή συμπληρωματικά του οδικού δικτύου, όπως τα δίκτυα αστικών μέσων σταθερής τροχιάς, ποδηλάτων και πεζών. Παράλληλα, δόθηκε βαρύτητα στις καινοτόμες τεχνικές διαχείρισης της οδικής κυκλοφορίας ώστε να βελτιωθούν οι κυκλοφοριακές συνθήκες, κυρίως κατά

τις περιόδους αιχμής (Γαβανάς, Παπαϊωάννου, Πιτσιάβα- Λατινοπούλου & Πολίτης, 2015).

Η πολυπλοκότητα και η δυσκολία που χαρακτηρίζει τα οδικά δίκτυα στις κατοικημένες περιοχές οφείλεται και στο γεγονός ότι η ανάπτυξη των δικτύων αυτών ολοκληρώνεται μετά τη πάροδο αρκετών ετών που, όμως, έχουν διαμορφώσει νέες πολιτισμικές και κοινωνικές συνθήκες και ανάγκες. Η ανάπτυξη των αστικών δικτύων μεταφορών απαιτεί το συγκερασμό ανάμεσα στις παραδοσιακές προσδοκίες της εκάστοτε κοινότητας και στις ανάγκες ενός σύγχρονου συστήματος μεταφορών. Επιπλέον, δε πρέπει να λησμονείται ότι στις περιοχές με αυξημένο πληθυσμό εντοπίζεται και το φαινόμενο της κυκλοφοριακής συμφόρησης το οποίο χρειάζεται επισταμένη μελέτη διότι το όφελος δεν θα αφορά μόνο το περιβάλλον, αλλά και την ποιότητα της ζωής για εκείνους που ζουν ή εργάζονται στην πόλη. Όλα αυτά οδήγησαν πολλές αστικές περιοχές να επικεντρωθούν στην ανάπτυξης συστημάτων μαζικής μεταφοράς (KPMG, 2012).

Όσον αφορά τον ηλεκτροφωτισμό των δημοσίων χώρων, αυτός συνιστά έναν καθοριστικό ρόλο στην εύρυθμη λειτουργία των πόλεων και των οικισμών, καθώς μέσω του τεχνητού φωτός καθορίζεται η μορφή, αλλά και η λειτουργία του δημόσιου χώρου. Ο φωτισμός καθοδηγεί τα αυτοκίνητα και τα ποδήλατα κατά μήκος των δρόμων και επηρεάζει την ταχύτητα κίνησής τους. επιπρόσθετα, φωτίζει τις σκοτεινές γωνιές και διευκολύνει την ασφαλή διέλευση των πεζών. Το φως χρησιμεύει ως εργαλείο προσανατολισμού, τονίζοντας τα όρια της εκάστοτε γειτονιάς κι επηρεάζει τον τρόπο με τον οποίο γίνεται αντιληπτός ο χώρος τη νύχτα. Επιπλέον, μέσω του φωτός τονίζονται οι αρχιτεκτονικά σημαντικές δομές (Paskovic, 2012).

2.2.2 Υγειονομική φροντίδα

Οι πόλεις και οι οικισμοί κατοικούνται από ανθρώπους για την ομαλή συμβίωση των οποίων απαιτείται, πρωτίστως, η εξασφάλιση της υγείας τους.

Η δημόσια υγεία αποτελεί ένα κοινωνικό και πολιτικό αντικείμενο με στόχο την βελτίωση της υγείας, παρατείνοντας τη ζωή και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής μεταξύ ολόκληρων πληθυσμών μέσω της προαγωγής της υγείας, της πρόληψης της νόσου και άλλες μορφές παρέμβασης για την υγεία (WHO, 1998).

Οι τοπικές υποδομές δημόσιας υγείας περιλαμβάνουν τα συστήματα, τις ικανότητες, τα πλαίσια, τις σχέσεις και τους πόρους που επιτρέπουν στις υπηρεσίες δημόσιας υγείας την εκτέλεση βασικών λειτουργιών τους και των βασικών υπηρεσιών. Οι υποδομές αυτές εμπεριέχουν ανθρώπινους, οργανωτικούς, νομικούς, πολιτικούς και δημοσιονομικούς πόρους (National Association of County and City Health Officials, 2016).

Τα νοσοκομεία διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην προώθηση της υγείας, την πρόληψη των ασθενειών και την παροχή υπηρεσιών αποκατάστασης. Επιπλέον, ο αντίκτυπος των νοσοκομείων σε σχέση με την υγεία των πολιτών, δεν περιορίζεται μόνο στη παροχή της πρόληψης, της θεραπείας και των υπηρεσιών αποκατάστασης υψηλής ποιότητας, αλλά και μέσω της επιρροής τους στο τοπικό περιβάλλον (WHO, 2004).

Τα νοσοκομεία, όμως, δεν είναι οι μόνες υποδομές που μπορούν να παράσχουν υπηρεσίες υγείας. Καθώς πολλοί πολίτες αντιμετωπίζουν ποικίλα προβλήματα, κινητικά και μη, πολύ συχνά, η μετάβασή τους σε κάποιο νοσοκομείο ή άλλο φορέα υγείας είναι έως και αδύνατη. Για τις περιπτώσεις αυτές, έχουν διαμορφωθεί δομές που υποστηρίζουν άτομα στο οικιακό τους περιβάλλον, που έχουν και προβλήματα υγείας. Η σχετική πρωτοβουλία στην Ελλάδα αναφέρεται ως «Βοήθεια στο Σπίτι». Πρόκειται για ένα πρόγραμμα κοινωνικής προστασίας που έχει στόχο την παροχή οργανωμένης και συστηματικής φροντίδας σε ηλικιωμένους και άτομα με αναπηρίες, δηλαδή, άτομα με αισθησιοκινητικές αναπηρίες, ψυχική νόσο, νοητική υστέρηση. Εξασφαλίζει την αξιοπρεπή και αυτόνομη διαβίωση, την παραμονή στο φυσικό οικογενειακό και κοινωνικό περιβάλλον και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής τους και υλοποιείται με ευθύνη των δήμων και κοινοτήτων. Οι υπηρεσίες παρέχονται δωρεάν στο σπίτι των πολιτών και περιλαμβάνουν συμβουλευτική και ψυχοσυναισθηματική στήριξη, νοσηλευτική μέριμνα, φροντίδα του νοικοκυριού, συντροφιά, πληρωμή λογαριασμών, βοήθεια στην ατομική υγιεινή και άλλες υπηρεσίες που κρίνονται αναγκαίες. Σήμερα, λειτουργούν περισσότερες από 1.000 μονάδες «Βοήθεια στο Σπίτι» σε όλη την Ελληνική Επικράτεια (Special Education, 2012).

2.2.3 Δομές εκπαίδευσης

Τα δημόσια σχολεία αποτελούν ιδιαίτερες δομές, τόσο από κατασκευαστική όσο και από κοινωνική σκοπιά. Καταλαμβάνουν σημαντικό ποσοστό εδαφικών εκτάσεων και κτιρίων σε μια πόλη ή έναν οικισμό. Η ποιότητα των πόλεων εξαρτάται, εν μέρει, από τη ποιότητα των σχολείων που διαθέτουν. Αντίστοιχα, η ποιότητα των σχολείων βασίζεται στη ποιότητα των πόλεων (Vincent, 2006).

Οι Reeve, Cartwright & Edwards (2002) υποστηρίζουν ότι οι πόλεις χρειάζεται να επενδύουν σε δομές εκπαίδευσης, καθώς η έκταση των δυνατοτήτων εκπαίδευσης, που καθιστούν το άτομο άμεσο συνδεδεμένο και αντιλαμβανόμενο το περιβάλλον στο οποίο διαβιώνει, αποτελεί προϋπόθεση για προσωπική και κοινωνική ανάπτυξη. Μια άμεση απόρροια των επενδύσεων στην εκπαίδευση είναι η εκτεταμένη πρόσβαση σε αυτήν, είτε με τη δυνατότητα μεγαλύτερου αριθμού ατόμων να συμμετέχουν, είτε με τη διευκόλυνση εισόδου σε δομές που αναπτύσσουν τις δεξιότητες, είτε με συνδυασμό και των παραπάνω δύο παραγόντων (Ionescu, Ionescu & Jaba, 2013).

Δε πρέπει να λησμονείται ότι η εκπαίδευση αναφέρεται σε οποιαδήποτε πράξη ή εμπειρία που έχει διαμορφωτική επίδραση στο μυαλό, το χαρακτήρα ή τη φυσική ικανότητα ενός ατόμου. Τυπικά, η εκπαίδευση είναι η επίσημη διαδικασία με την οποία η κοινωνία, μέσα από τα σχολεία, τα κολέγια, τα πανεπιστήμια και άλλα ιδρύματα, μεταδίδει σκόπιμα την πολιτιστική κληρονομιά και τη συσσωρευμένη γνώση, τις αξίες και τις δεξιότητες στις επόμενες γενεές. Στις οικονομίες που βασίζονται στη γνώση, η εκπαίδευση στηρίζει την οικονομική ανάπτυξη, καθώς είναι η βασική κινητήρια δύναμη της τεχνολογικής καινοτομίας και της υψηλής παραγωγικότητας. Επιπλέον, ως μέσο για τη μετάδοση της γνώσης από γενιά σε γενιά, η εκπαίδευση είναι η βάση του ανθρώπινου πολιτισμού (Eurostat, 2014).

Τα θετικά αποτελέσματα της εκπαίδευσης και της μόρφωσης για τα ίδια τα άτομα, αλλά και για τη κοινωνία ως σύνολο είναι πολλά και διαφόρων μορφών. Τα άτομα που λαμβάνουν υψηλά επίπεδα εκπαίδευσης, τυπικά, έχουν και καλύτερα επίπεδα υγείας, αυξημένη απασχόληση, περισσότερες κοινωνικές σχέσεις και μεγαλύτερη εμπλοκή στη πολιτική και κοινωνική ζωή. Σε επίπεδο κοινωνίας, οι επενδύσεις στην εκπαίδευση συμβάλλουν στην συγκρότηση και την ανάπτυξη του ανθρώπινου κεφαλαίου ως πόρου που ενισχύει την ευημερία των μελλοντικών γενεών

που αποτελεί προϋπόθεση ώστε να αυξηθεί η συνολική παραγωγικότητα, η ευημερία και η κοινωνική συνοχή, στοιχεία που συνδέονται άμεσα με τη ποιότητα ζωής (Ionescu, Ionescu & Jaba, 2013).

2.2.4 Αστική συγκοινωνία

Η δημόσια αστική συγκοινωνία, ενώ στις αρχές του 20^{ου} αιώνα αποτελούσε το βασικό μηχανικό μέσο μετακίνησης, τα επόμενα χρόνια παραγκωνίστηκε από τη χρήση του αυτοκινήτου. Όμως η δημόσια αστική συγκοινωνία είναι σε θέση να καταπολεμήσει προβλήματα που δυσκολεύουν τη καθημερινότητα των πολιτών, όπως ο κυκλοφοριακός κορεσμός, η ρύπανση του περιβάλλοντος και η χρήση υψηλών ποσοστών ενέργειας. Η έκταση των πόλεων μεγαλώνει συνεχώς και οι τρόποι και τα μέσα που χρησιμοποιούν οι κάτοικοι για τις μετακινήσεις τους ποικίλουν. Ένα σύστημα μεταφορών πρέπει να βασίζεται σε φιλικά προς το περιβάλλον μέσα, όπως η δημόσια συγκοινωνία, μεταξύ άλλων. Επιπλέον, πρέπει να εστιάζει στη διευκόλυνση της μετακίνησης των πολιτών που θα προάγει τη ποιότητα ζωής στο τόπο διαμονής τους. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με το σχεδιασμό των κάτωθι (Σιόλας, Βάσση, Βλαστός, Κυριακίδης, Μπακογιάννης & Σίτη, 2015):

- Ωράριο: ο συγχρονισμός των μέσων είναι καθοριστικός, αν και δύσκολος όταν ο φορέας διαχείρισης δεν είναι ενιαίος.
- Κοινό εισιτήριο: εφαρμόζοντας το συνδυασμένο εισιτήριο, διευκολύνονται οι πολίτες και βελτιώνεται η εικόνα του συστήματος.
- Κόμβοι μετεπιβίβασης: η ευκολία μετεπιβίβασης από το ένα μέσο στο άλλο αποτελεί κλειδί για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος.
- Ευκολία ανταπόκρισης με χωροθέτηση των κόμβων: η χωροθέτηση σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας, έτσι ώστε να γίνεται εύκολα η μετεπιβίβαση από το αυτοκίνητο, συμβάλλει πολύ στη προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.
- Πληροφόρηση επιβατών: η σωστή και άμεση πληροφόρηση των επιβατών είναι καθοριστικής σημασίας για ένα λειτουργικό σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων.

Η διαθεσιμότητα μέσω αστικής συγκοινωνίας προάγει τη διαβίωση μέσω ποικίλων τρόπων, σημαντικότεροι εκ των οποίων θεωρούνται οι εξής (Mickey, 2013):

- Τα άτομα που χρησιμοποιούν τα μέσα της αστικής συγκοινωνίας είναι περισσότερο ενεργά και πραγματοποιούν πάνω από 3 φορές περισσότερη σωματική δραστηριότητα, σε σχέση με τους λοιπούς, μέσω του βαδίσματος ανάμεσα στις στάσεις και το τελικό προορισμό.
- Τα λεωφορεία είναι περισσότερο ασφαλή από τα αυτοκίνητα. Τα ατυχήματα που σχετίζονται με τα λεωφορεία έχουν μόνο το ένα εικοστό των ποσοστών θνησιμότητας σε σχέση με αυτά των επιβατών που μετακινούνται με αυτοκίνητο. Η μετακίνηση με τις δημόσιες συγκοινωνίες μειώνει σημαντικά την απειλή θανάτου από τροχαίο. Επιπλέον, οι περιοχές με υψηλή κίνηση μέσω μαζικής μεταφοράς τείνουν να έχουν καλύτερη συνολική ασφάλεια και μείωση των ποσοστών εγκληματικότητας.
- Η μετακίνηση με δημόσια μέσα μειώνει τα επίπεδα άγχους. Τα δημόσια μέσα μεταφοράς βελτιώνουν την πρόσβαση στην εκπαίδευση και την απασχόληση, η οποία με τη σειρά της οδηγεί σε καλύτερες μακροπρόθεσμα οικονομικές ευκαιρίες. Στην πραγματικότητα, το 12% των επιβατών αφορά τη μετάβαση σε δομές εκπαίδευσης και το 60% τη μετακίνηση εργαζομένων. Επιπλέον, η δημόσια συγκοινωνία ωφελεί τη συνοχή της κοινότητας με την προώθηση θετικών αλληλεπιδράσεων μεταξύ των διαφόρων περιοχών.
- Τα λεωφορεία συμβάλλουν στο περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Τα λεωφορεία παράγουν λιγότερη ρύπανση από τα αυτοκίνητα ανά χιλιόμετρο επιβατών με τη χρήση προηγμένων τεχνολογιών και υψηλότερων προτύπων.
- Η μετακίνηση μέσω δημοσίων μέσων συμβάλλει στην εξοικονόμηση χρημάτων, από το περιορισμό κατανάλωσης καυσίμων ή δαπανών σε χώρους στάθμευσης.
- Τα δημόσια μέσα μεταφοράς παρέχουν τη δυνατότητα πρόσβασης σε άτομα που δεν οδηγούν σε βασικές υπηρεσίες όπως νοσοκομεία, δημόσιους οργανισμούς, τράπεζες, εμπορικά καταστήματα και χώρους κοινωνικών εκδηλώσεων.

2.2.5 Χώροι στάθμευσης

Σύμφωνα με τους Σιόλα, Βάσση, Βλαστό, Κυριακίδη, Μπακογιάννη & Σίτη, (2015) ο έλεγχος της στάθμευσης είναι αυτός που καθορίζει και τη κυκλοφορία σε μια πόλη. Αυξάνοντας τις θέσεις στάθμευσης σε μια περιοχή, αντίστοιχα, αυξάνεται και η κυκλοφορία και το αντίστροφο. Μια πολιτική στάθμευσης είναι άμεσα συνυφασμένη με τη χρήση γης. Οι χρήσεις της γης έλκουν μετακινήσεις κι, επομένως, απαιτούν χώρο στάθμευσης ανάλογο με τη δυναμική τους.

Οι σύγχρονες πόλεις βρίσκονται αντιμέτωπες με τη πρόκληση διατήρησης της αναλογίας των χώρων στάθμευσης σε σχέση με το πληθυσμό. Καθώς η αστική ανάπτυξη επεκτείνεται, οι χώροι στάθμευσης, επίσης, πρέπει να αυξηθούν, αλλά εδώ ανακύπτει και η πρόκληση καθώς χρειάζεται να μελετηθεί προσεκτικά ο χώρος που θα διατεθεί, αφού υπάρχει κίνδυνος να παραχωρηθεί γη που θα μπορούσε να αξιοποιηθεί για οικονομικούς σκοπούς που θα συνέβαλλαν περισσότερο στην οικονομική ανάπτυξη μιας πόλης (Long, 2013).

2.2.6 Αστυνόμευση

Η παροχή δημόσιας ασφάλειας αποτελεί μια από τις βασικότερες υποχρεώσεις των κρατικών αρχών απέναντι στους πολίτες. Η ασφάλεια του ατόμου και η διασφάλιση της περιουσίας του λογίζονται ως βασικά ανθρώπινα δικαιώματα και συντελούν στη συνολική ποιότητα ζωής μιας κοινότητας. Όταν ένας πολίτης δεν είναι και δεν νιώθει ασφαλής, είναι δύσκολο να επιτελεστούν και άλλες λειτουργίες όπως η οικονομική ανάπτυξη, η δημόσια εκπαίδευση και, γενικά, είναι δύσκολη η παροχή δημόσιων υπηρεσιών. Μπορεί, μάλιστα, να υποστηριχθεί ότι η αντίληψη που υπάρχει σχετικά με το επίπεδο της ασφάλειας σε μια περιοχή επηρεάζει και την ελκυστικότητά της για την δημιουργία οικογένειας ή επιχειρηματικής δραστηριότητας. Οι εκλεγόμενοι και διοριζόμενοι αξιωματούχοι της τοπικής αυτοδιοίκησης, οι οποίοι είναι υπόλογοι για τη δημόσια ασφάλεια, πρέπει να κατανοήσουν πώς η τοπική αυτοδιοίκηση μπορεί να ελέγξει αποτελεσματικά και να αποτρέψει τα προβλήματα της δημόσιας ασφάλειας, μέσω της επαρκούς αστυνόμευσης που δύναται να παρέχει τα κάτωθι (Plant & Scott, 2009):

- Τη πρόληψη και τον έλεγχο απειλών κατά ζωής και περιουσίας, περιλαμβανομένων με σοβαρών εγκλημάτων.
- Την βοήθεια σε θύματα εγκλημάτων και τη προστασία ατόμων που βρίσκονται σε κίνδυνο σωματικής βλάβης.
- Τη προστασία των συνταγματικών δικαιωμάτων, όπως το δικαίωμα του λόγου και του συνέρχεσθαι.
- Τη διευκόλυνση της μετακίνησης των ατόμων και των οχημάτων.
- Τη βοήθεια ατόμων που δεν μπορούν να φροντίσουν τον εαυτό τους, όπως άτομα σε κατάσταση μέθης ή υπό την επήρεια ναρκωτικών ουσιών, άτομα με ψυχικές ασθένειες, άτομα με αναπηρία και νέους.
- Την επίλυση διαφωνιών ανάμεσα σε άτομα ή ομάδες ή ανάμεσα σε πολίτες και τη κυβέρνηση.
- Τον εντοπισμό προβλημάτων που έχουν τη δυναμική να διογκωθούν για τα άτομα, τη κοινωνία ή τη κυβέρνηση.
- Τη δημιουργία και διατήρηση ενός αισθήματος ασφάλειας σε επίπεδο κοινότητας.

2.2.7 Διαχείριση απορριμμάτων

Για πολλές πόλεις, ιδίως όσον αφορά τη διαχείριση των στερεών αποβλήτων, το ζήτημα των απορριμμάτων απορροφά το μεγαλύτερο μέρος του προϋπολογισμού και συνιστά τον ευρύτερο τομέα απασχόλησης. Πρόκειται για ζήτημα δημόσιας υγείας, περιβαλλοντικής ποιότητας, ποιότητας ζωής και οικονομικής ανάπτυξης. Μια πόλη που δεν είναι σε θέση να διαχειριστεί ορθά τα παραγόμενα απορρίμματα σπανίως είναι θέση να διαχειριστεί περισσότερο περίπλοκες λειτουργίες όπως η υγεία, η εκπαίδευση και οι μεταφορές. Καθώς οι αστικοί πληθυσμοί αυξάνονται, αντίστοιχα, οξύνεται και το πρόβλημα της διαχείρισης των απορριμμάτων (The World Bank, 2013).

Η διαχείριση των απορριμμάτων συνίσταται στο σύνολο των διεργασιών που ακολουθεί ένας οργανισμός τοπικής αυτοδιοίκησης, υπό την επίβλεψη κρατικών φορέων, στην προσπάθειά του να διαχειριστεί όλα εκείνα τα υλικά που κρίνονται ως άχρηστα από τους πολίτες. Τα απορρίμματα είναι απόλυτα ανθρωπογενής, ως έννοια. Σε περιοχές όπου δεν είναι υπάρχει πρόσβαση από τον άνθρωπο, όπως τα άγρια δάση,

δεν υπάρχουν και απορρίμματα. Από την άλλη, είναι δύσκολο να νοηθεί μια σύγχρονη κοινωνία χωρίς την ύπαρξη απορριμμάτων (Γαβριλάκης, 2000).

Το αυξανόμενο επίπεδο της ποιότητας ζωής και τα υψηλά ποσοστά κατανάλωσης πόρων έχουν οδηγήσει σε μη ηθελημένη και αρνητική επιρροή στο αστικό περιβάλλον, όπου παράγοντα απορρίμματα σε όγκους που είναι δύσκολα ελεγχόμενοι από τις υπηρεσίες και το κράτος. Οι σύγχρονες πόλεις είναι αντιμέτωπες με προβλήματα όπως η υψηλή παραγωγή απορριμμάτων, τα υψηλά κόστη που δημιουργούν, την αναγκαία τεχνολογία που απαιτείται για τη διαχείρισή τους, αλλά και της επιρροής τους στο περιβάλλον, τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Αυτές, όμως, οι προκλήσεις, για αρκετές πόλεις, έχουν ειδοωθεί ως ευκαιρίες για εξεύρεση λύσεων με τη συμμετοχή του δημόσιου, αλλά και του ιδιωτικού τομέα (United Nations Environment Programme, 2003).

Σχετικό παράδειγμα αποτελεί η Βιέννη όπου έχει δημιουργηθεί ένα Δίκτυο Επισκευής της πόλης, το οποίο απαρτίζεται από 60 μικρές επιχειρήσεις. Το Δίκτυο βοηθά την κοινότητα να επισκευάζει, αντί να αγοράζει νέα προϊόντα, συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στη μείωση της παραγωγής απορριμμάτων. Παρέχει πολύ καλές και φτηνές επιλογές επισκευής ακόμα και για ηλεκτρικές ή ηλεκτρονικές συσκευές και άλλα υλικά. Το Δίκτυο βοηθά στην καταπολέμηση της ανεργίας και στην επανένταξη στην εργασία ατόμων που δύσκολα θα έβρισκαν αλλιώς δουλειά. Βοηθά, επίσης, φτωχές οικογένειες να αποκτήσουν πρόσβαση σε καλής ποιότητας μεταχειρισμένα ηλεκτρονικά προϊόντα. Ήδη, εξυπηρετούνται περισσότεροι από 14.000 άνθρωποι κάθε χρόνο. Από το 1998 που ξεκίνησε, πάνω από 10.000 τόνοι αποβλήτων ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών συσκευών επαναχρησιμοποιήθηκαν και δεν κατέληξαν στους χώρους ταφής απορριμμάτων. Εκτιμάται, επίσης, πως η μέση περίοδος ζωής των συσκευών που επισκευάστηκαν επεκτάθηκε κατά 25%, ενώ το κάθε νοικοκυριό που συμμετείχε είχε όφελος 75 ευρώ. Στη Δανία, ακόμα, λειτουργεί η Byttemarket, η αγορά ανταλλαγής, όπου κανένα μη αναλώσιμο προϊόν δεν έχει ημερομηνία λήξης (Ελαφρός, 2016).

2.2.8 Χώροι πρασίνου

Οι χώροι πρασίνου στις πόλεις, όπως τα πάρκα και τα άλση, οι δημόσιοι κήποι και τα δάση επιτελούν μια σειρά από λειτουργίες και δραστηριότητες, που κυμαίνονται από την ικανοποίηση των οικολογικών αξιών μέχρι την διασκέδαση και την αναψυχή. Επίσης, παρέχουν αισθητική αξία και διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην προώθηση της δημόσιας υγείας, ενώ συμβάλλουν και σε μια καλύτερη ποιότητα ζωής για τους κατοίκους (Καραουλάνης, 2016).

Πολλές διατάξεις από την Ευρωπαϊκή Ένωση υποστηρίζουν την ορθολογική χρήση γης στις πόλεις, όπου χρειάζεται, μεταξύ άλλων, να υπάρχουν και χώροι πρασίνου. Η ευρωπαϊκή προώθηση και προστασία των χώρων πρασίνου, βοηθά στο περιορισμό της αστικής επέκτασης η οποία, εάν καταστεί ανεξέλεγκτη, μπορεί να οδηγήσει σε απόλυτη εξάρτηση από τη χρήση ιδιωτικών μεταφορικών μέσων, αυξημένη χρήση γης και ζήτησης πόρων, αλλά και σε επιβλαβείς επιπτώσεις σε σχέση με ότι μπορεί να παράσχει η φύση στον άνθρωπο (European Union, 2010).

Η έλλειψη χώρων πρασίνου αποτελεί πλέον ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα των αστικών κέντρων, αλλά και των οικισμών γενικότερα. Η υψηλή δόμηση, η εκπομπή ρύπων και αερίων επιδρούν δυσμενώς στην κοινωνική και ψυχική ευεξία των κατοίκων. Οι υπάρχοντες χώροι πρασίνου στις μεγάλες πόλεις είναι αναλογικά, ανά κάτοικο, ελάχιστοι (Ηλιάδου, Παπαχατζής & Κοτρώτσιου, 2012).

Όπως υποστηρίζουν οι Σιόλας, Βάσσης, Βλαστός, Κυριακίδης, Μπακογιάννης & Σίτη (2015) οι χώροι πρασίνου καθίστανται αναγκαίοι για τη ζωή στη σύγχρονη πόλη που τείνει να χάνει τα φυσικά της χαρακτηριστικά και να μετατρέπεται σε ένα αφιλόξενο ενδιαίτημα για τον άνθρωπο ο οποίος δεν μπορεί να απολαύσει απόλυτα τις θετικές επιδράσεις των στοιχείων της, όπως το πράσινο.

Η διαβίωση σε ένα φυσικό περιβάλλον και, γενικότερα, η στενή επαφή με τη φύση έχουν πολλαπλά ευεργετικά αποτελέσματα, καθώς κάνουν τους ανθρώπους να νιώθουν καλύτερα με τον εαυτό τους, βελτιώνουν την αυθεντικότητά τους και, παράλληλα, τους ωθούν να συνεισφέρουν στη βελτίωση της κοινωνίας (Dannenmaier, 1995, αναφέρεται στους Ηλιάδου, Παπαχατζή & Κοτρώτσιου, 2012).

Οι παράγοντες που προαναφέρθηκαν είναι οι βασικότεροι που χρειάζεται να εντοπίζονται στις πόλεις και τους οικισμούς προκειμένου να προσφέρεται εύρυθμη και ποιοτική διαβίωση. Σαφέστατα, η κάλυψη όλων των παραγόντων σε υψηλά επίπεδα είναι δύσκολη και γι' αυτό, συνήθως, κάθε κατοικήσιμη περιοχή υπερέχει σε κάποιον ή σε κάποιους τομείς, συγκριτικά με κάποια άλλη δημιουργώντας έτσι ένα συγκριτικό πλεονέκτημα. Όποιες, όμως, και αν είναι οι όποιες αδυναμίες ή οι περιορισμοί, είναι ευθύνη των ιθυνόντων να καταβάλλουν κάθε δυνατή προσπάθεια να παρέχουν στους πολίτες τις, όσο το δυνατό, καλύτερες υποδομές και υπηρεσίες που συντελούν στην αναβάθμιση της ποιότητας της ζωής τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ – ΕΡΕΥΝΑ

Το παρόν κεφάλαιο συνιστά το ερευνητικό μέρος της παρούσας εργασίας. Αφού, αρχικά, παρατίθενται κάποιες βασικές πληροφορίες για το δήμο Αιγάλεω, στη συνέχεια σχολιάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας που διενεργήθηκε σχετικά με τις αντιλήψεις των δημοτών για τους παράγοντες της ποιότητας ζωής που εντοπίζονται στο δήμο.

3.1 Ο Δήμος Αιγάλεω

Ο δήμος Αιγάλεω βρίσκεται στην δυτική περιοχή του Πολεοδομικού Συγκροτήματος των Αθηνών και έχει αναπτυχθεί εκατέρωθεν της αρχαίας Ιεράς Οδού. Η πόλη έχει πάρει το όνομά της από το Όρος Αιγάλεω, απ' όπου ο βασιλιάς των Περσών Ξέρξης παρακολούθησε την καταστροφή του στόλου του από τους Έλληνες, στην ιστορική ναυμαχία της Σαλαμίνας.

Η πόλη του Αιγάλεω κατοικήθηκε μαζικά για πρώτη φορά, μετά το 1924 από πρόσφυγες της Μικράς Ασίας και το 1934, με διάταγμα, οι γύρω οικισμοί αποτέλεσαν την κοινότητα των "Νέων Κυδωνιών" μέχρι το 1941 οπότε και έγινε Δήμος.

Το Αιγάλεω, καταλαμβάνει 650 εκτάρια και ο πληθυσμός του, σύμφωνα με την απογραφή του 2011, είναι 69.940 κάτοικοι, στην πραγματικότητα όμως, στην πόλη ζουν και εργάζονται τουλάχιστον 100.000 άνθρωποι, μισθωτοί, κυρίως, και επαγγελματίες. Αποτελεί συγκοινωνιακό κόμβο, μια και το τέμνουν οδικοί άξονες διεθνούς και εθνικής εμβέλειας, και φιλοξενεί 3 σταθμούς Μετρό.

Ο δήμος, επιδεικνύει αξιόλογη δράση στην κοινωνική προστασία και αλληλεγγύη με δομές και προγράμματα, αλλά και δράσεις στον αθλητισμό και τον πολιτισμό. Η πόλη φιλοξενεί τα δύο μεγαλύτερα Α-ΤΕΙ της χώρας, Αθήνα και Πειραιά, ενώ στο κέντρο της δεσπόζει το Άλσος "Μπαρουτάδικο", με χώρους εκπαίδευσης και άθλησης. Το δημαρχείο βρίσκεται επί της Ιεράς Οδού 364 (Δήμος Αιγάλεω, χ.η.).

Το Αιγάλεω είναι αναμφισβήτητα μια πόλη με ιστορική διαδρομή και μέλλον. Τον 21ο αιώνα αναζητάμε ισορροπία ανάμεσα στον άνθρωπο και το περιβάλλον, την κοινωνία και την ανάπτυξη, τη σύγχρονη κουλτούρα και την ιστορία του.

3.2 Μεθοδολογία έρευνας

Η έρευνα διενεργήθηκε με τη χρήση ερωτηματολογίου στο οποίο απάντησαν δημότες του δήμου Αιγάλεω, με τυχαία επιλογή. Οι ερωτήσεις αναφέρονταν σε ζητήματα που σχετίζονται με τη ποιότητα ζωής στις πόλεις και στο πως αυτά εντοπίζονται στο δήμο.

3.3 Παρουσίαση αποτελεσμάτων

3.3.1 Δημογραφικά στοιχεία

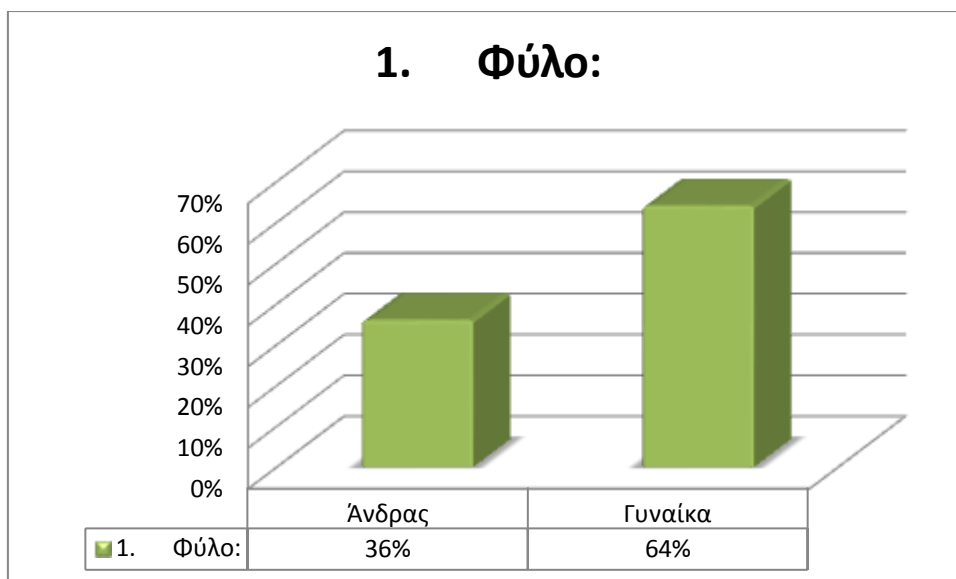
Όπως συνηθίζεται σε κάθε έρευνα, το δείγμα επιμερίζεται, αρχικώς, με βάση τα δημογραφικά στοιχεία.

Έτσι, όσον αφορά το φύλο, οι συμμετέχοντες διαμόρφωσαν τη παρακάτω αναλογία:

Πίνακας 3.1 Φύλο

1. Φύλο:		
Άνδρας	36	36%
Γυναίκα	64	64%
	100	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 3.1 Φύλο

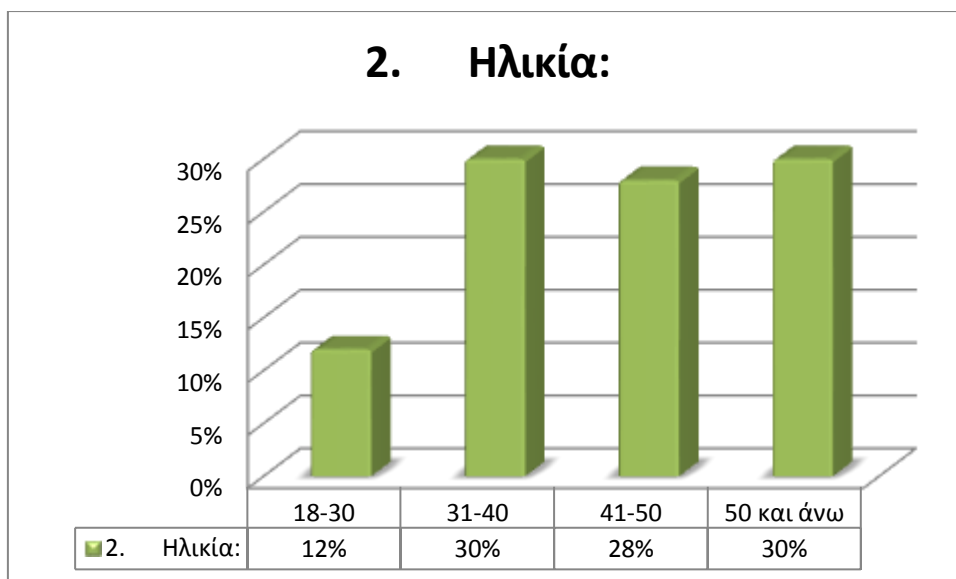
Όπως καταδεικνύεται, η πλειοψηφία όσων συμμετείχαν στην έρευνα αποτελούνταν από γυναίκες, με ποσοστό 64%, ενώ οι λοιποί ήταν άνδρες.

Με βάση την ηλικία, διαμορφώθηκε ο παρακάτω διαχωρισμός:

Πίνακας 3.2 Ηλικία

2. Ηλικία:		
18-30	12	12%
31-40	30	30%
41-50	28	28%
50 και άνω	30	30%
	100	100%

Το παρακάτω διάγραμμα, αναπαριστά τα δεδομένα του πίνακα.



Διάγραμμα 3.2 Ηλικία

Ο διαχωρισμός με βάση την ηλικία, ομαδοποίησε το δείγμα σε 4 ηλικιακά διαστήματα. Έτσι, το 12% αποτελούνταν από άτομα 18-30 ετών, το 30% αποτελούνταν από άτομα 31-40 ετών, το 28% από άτομα ηλικίας μεταξύ 41 και 50 ετών, ενώ, επίσης, 30% συγκέντρωσε η κατηγορία των ατόμων με ηλικία άνω των 50 ετών.

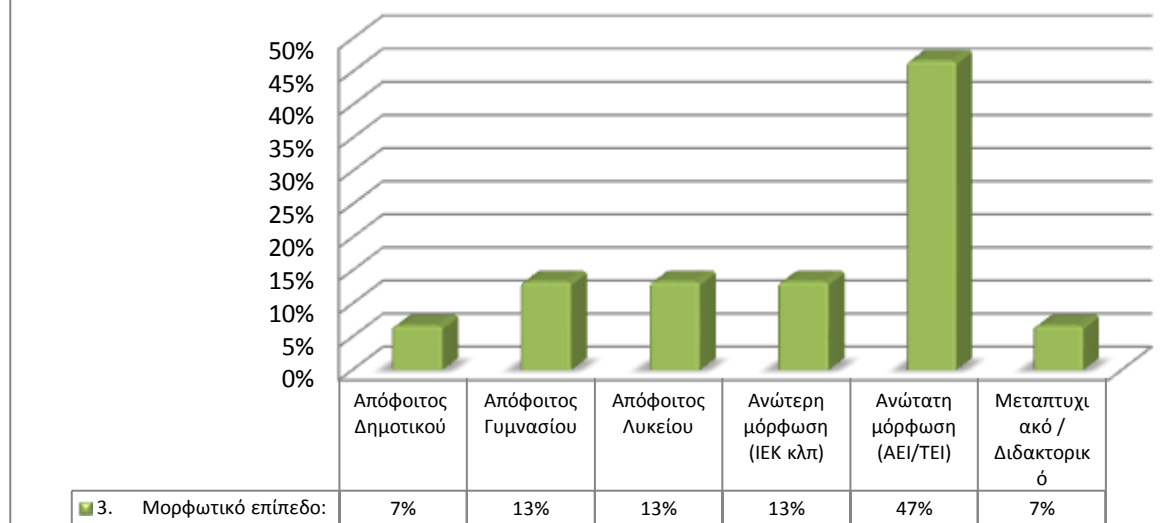
Ως επόμενο κριτήριο διαχωρισμού καθορίστηκε το μορφωτικό επίπεδο και τα σχετικά αποτελέσματα περιλαμβάνονται στο πιο κάτω πίνακα.

Πίνακας 3.3 Μορφωτικό επίπεδο

3. Μορφωτικό επίπεδο:		
Απόφοιτος Δημοτικού	2	7%
Απόφοιτος Γυμνασίου	4	13%
Απόφοιτος Λυκείου	4	13%
Ανώτερη μόρφωση (ΙΕΚ κλπ)	4	13%
Ανώτατη μόρφωση (ΑΕΙ/ΤΕΙ)	14	47%
Μεταπτυχιακό / Διδακτορικό	2	7%
	30	100%

Το σχετικό διάγραμμα είναι αυτό που ακολουθεί:

3. Μορφωτικό επίπεδο:



Διάγραμμα 3.3 Μορφωτικό επίπεδο

Οι κατηγορία των ατόμων που έχουν λάβει ανώτατη μόρφωση αποτέλεσε τη πλειοψηφία, με ποσοστό 47%, με σημαντική απόκλιση συγκριτικά με τις λοιπές κατηγορίες. Μόνο 7% συγκέντρωσαν οι κατηγορίες των αποφοίτων δημοτικού και των κατόχων μεταπτυχιακού ή διδακτορικού τίτλου, αντίστοιχα. Επίσης, οι κατηγορίες των αποφοίτων γυμνασίου, των αποφοίτων λυκείου και όσων έχουν λάβει ανώτερη μόρφωση συγκέντρωσαν από 13% έκαστη.

Με κριτήριο την οικογενειακή κατάσταση, οι συμμετέχοντες διαχωρίστηκαν ως κάτωθι:

Πίνακας 3.4 Οικογενειακή κατάσταση

4. Οικογενειακή κατάσταση:		
Άγαμος/η	28	28%
Έγγαμος/η	68	68%
Διαζευγμένος/η	4	4%
Χήρος/α	0	0%
	100	100%

Τα δεδομένα του πίνακα, αναπαριστώνται στο πιο κάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 3.4 Οικογενειακή κατάσταση

Το 68% των συμμετεχόντων αποτελούνταν από έγγαμους κι έγγαμες, το 28% από άγαμους, το 4% από διαζευγμένους, ενώ κανείς δεν βρισκόταν σε κατάσταση χηρείας.

3.3.2 Η ποιότητα ζωής στο δήμο Αιγάλεω

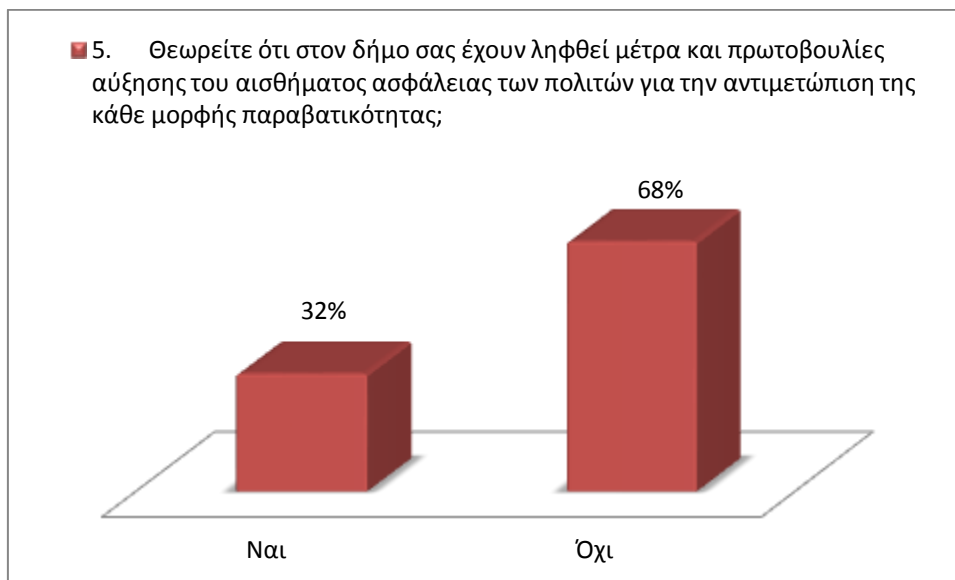
Μετά τον εντοπισμό των δημογραφικών χαρακτηριστικών, η έρευνα εστίασε σε ζητήματα αναφορικά με τη ποιότητα ζωής στο δήμο Αιγάλεω.

Το πρώτο ζήτημα που διερευνήθηκε σχετιζόταν με το αν οι δημότες θεωρούσαν ότι έχουν ληφθεί επαρκή μέτρα για την αύξηση του αισθήματος ασφάλειας στα πλαίσια αντιμετώπισης κάθε μορφής παραβατικότητας. Τα σχετικά αποτελέσματα, διαμόρφωσαν το παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3.5 Λήψη μέτρων και πρωτοβουλιών αύξησης του αισθήματος ασφάλειας των πολιτών για την αντιμετώπιση κάθε μορφής παραβατικότητας

5. Θεωρείτε ότι στον δήμο σας έχουν ληφθεί μέτρα και πρωτοβουλίες αύξησης του αισθήματος ασφάλειας των πολιτών για την αντιμετώπιση της κάθε μορφής παραβατικότητας;			
Ναι	32	32%	
Όχι	68	68%	
	100	100%	

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 3.5 Λήψη μέτρων και πρωτοβουλιών αύξησης του αισθήματος ασφάλειας των πολιτών για την αντιμετώπιση κάθε μορφής παραβατικότητας

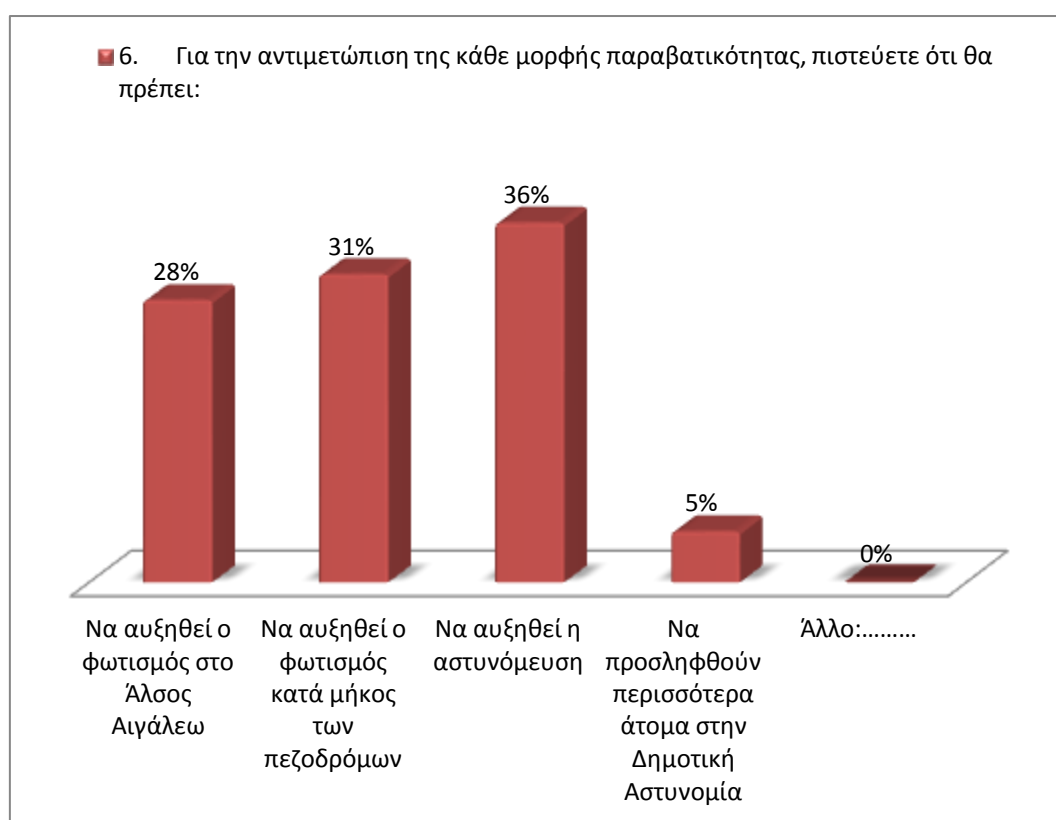
Όπως είναι εμφανές, η πλειοψηφία των δημοτών- ποσοστού 68%- θεωρεί ότι ο δήμος Αιγάλεω δεν έχει λάβει επαρκή μέτρα για την αύξηση του αισθήματος της ασφάλειας σε σχέση με την υπάρχουσα παραβατικότητα, ενώ το λοιπό 32% δήλωσε ικανοποιημένο από τις σχετικές πρωτοβουλίες.

Στη συνέχεια, ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να προτείνουν συγκεκριμένα μέτρα που θα μπορούσαν να περιορίσουν κάθε μορφή παραβατικότητας στο δήμο. Οι απαντήσεις που δόθηκαν, ήταν οι παρακάτω.

Πίνακας 3.6 Μέτρα για την αντιμετώπιση κάθε μορφής παραβατικότητας

6. Για την αντιμετώπιση της κάθε μορφής παραβατικότητας, πιστεύετε ότι θα πρέπει:		
Να αυξηθεί ο φωτισμός στο Άλσος Αιγάλεω	44	28%
Να αυξηθεί ο φωτισμός κατά μήκος των πεζοδρόμων	48	31%
Να αυξηθεί η αστυνόμευση (Υπάρχουν δύο Αστυνομικά Τμήματα στην περιοχή, αλλά δεν περιπολείται επαρκώς ο δήμος)	56	36%
Να προσληφθούν περισσότερα άτομα στην Δημοτική Αστυνομία	8	5%
Άλλο:.....	0	0%
	156	100%

Τα μέτρα που προτάθηκαν, με τα αντίστοιχα ποσοστά στις απαντήσεις, αναπαριστώνται και στο πιο κάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 3.6 Μέτρα για την αντιμετώπιση κάθε μορφής παραβατικότητας

Όπως καταδείχθηκε, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων θεωρεί ότι χρειάζεται να αυξηθεί η αστυνόμευση στο δήμο Αιγάλεω. Επιπλέον, κρίσιμη θεωρείται και η

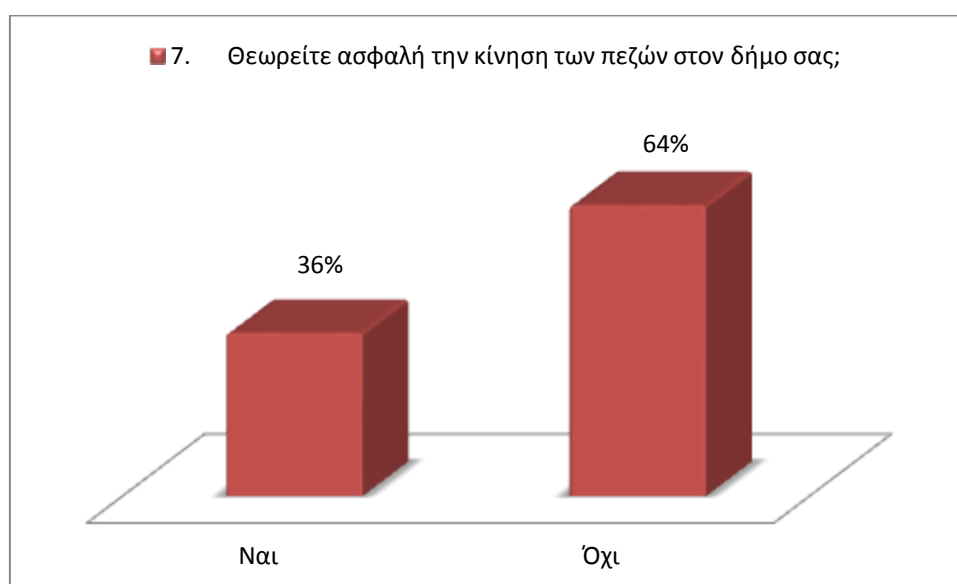
αύξηση του φωτισμού κατά μήκος των πεζοδρομίων, που συγκέντρωσε το 31% των απαντήσεων. Το 28% απάντησε ότι θα επιθυμούσε να αυξηθεί ο φωτισμός και στο Άλσος Αιγάλεω, ενώ μόνο το 5% απάντησε ότι θα ήθελε να αυξηθεί το προσωπικό της δημοτικής αστυνομίας. Αυτά ήταν και τα μόνο μέτρα που προτάθηκαν.

Στη συνέχεια, οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν εάν θεωρούν ότι η κίνηση των πεζών στο δήμο είναι ασφαλής. Τα σχετικά αποτελέσματα είναι τα παρακάτω:

Πίνακας 3.7 Ασφάλεια της κίνησης των πεζών στο δήμο

7. Θεωρείτε ασφαλή την κίνηση των πεζών στον δήμο σας;			
Ναι	36	36%	
Όχι	64	64%	
	100	100%	

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 3.7 Ασφάλεια της κίνησης των πεζών στο δήμο

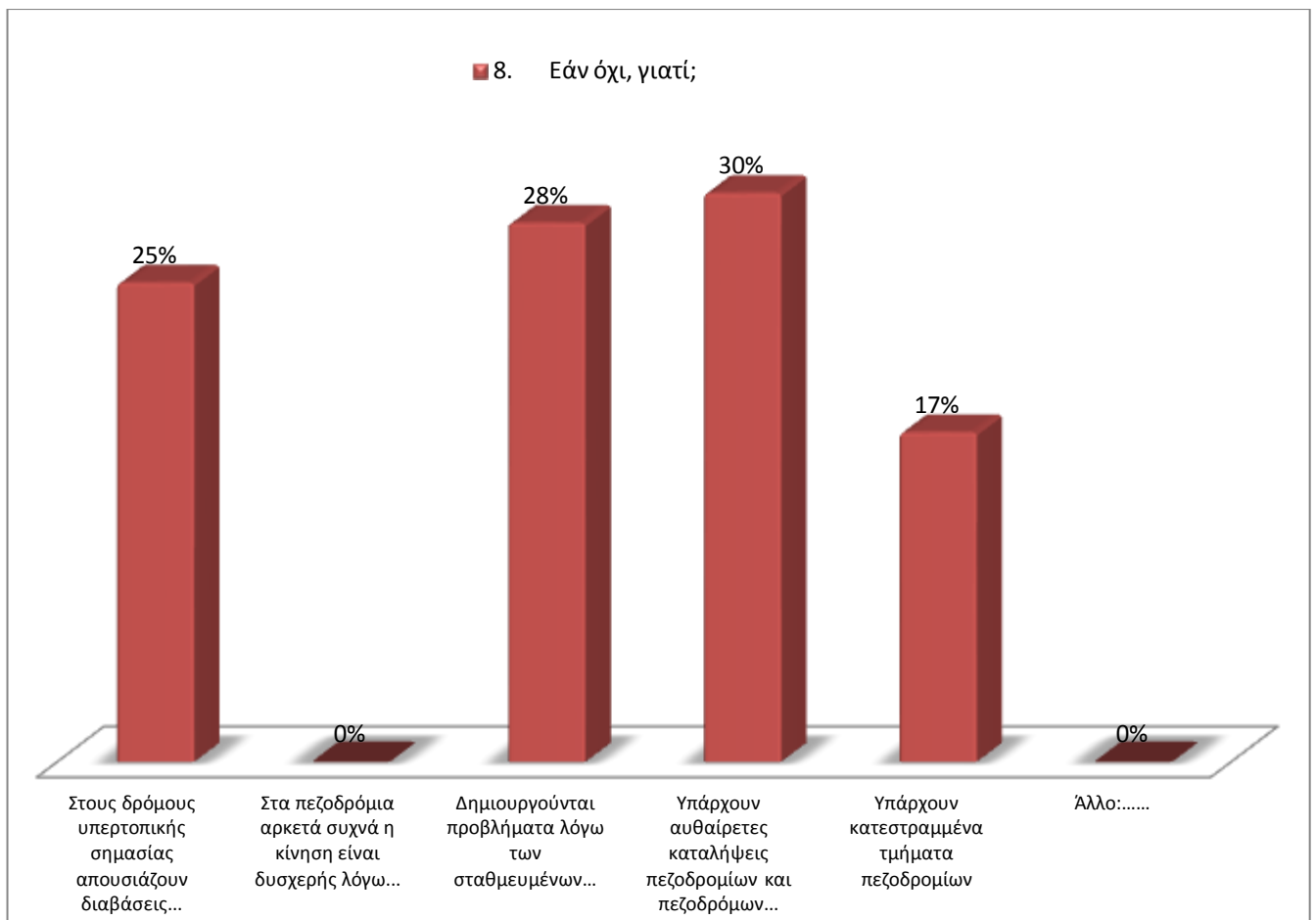
Η πλειοψηφία, το 64%, πιστεύει ότι η κίνηση των πεζών στο δήμο δεν είναι ασφαλής, ενώ το 36% υποστηρίζει το αντίθετο.

Αναφορικά με τους λόγους που περιορίζουν την ασφάλεια των πεζών, αναφέρθηκαν οι κάτωθι:

Πίνακας 3.8 Λόγοι μη ασφαλούς κίνησης των πεζών στο δήμο

8. Εάν όχι, γιατί;		
Στους δρόμους υπερτοπικής σημασίας απουσιάζουν διαβάσεις και τα οχήματα κινούνται με μεγάλη ταχύτητα	32	25%
Στα πεζοδρόμια αρκετά συχνά η κίνηση είναι δυσχερής λόγω των δεντροφυτεύσεων	0	0%
Δημιουργούνται προβλήματα λόγω των σταθμευμένων, επί των πεζοδρομίων, οχημάτων	36	28%
Υπάρχουν αυθαίρετες καταλήψεις πεζοδρομίων και πεζοδρόμων από επιχειρήσεις	38	30%
Υπάρχουν κατεστραμμένα τμήματα πεζοδρομίων	22	17%
Άλλο:.....	0	0%
	128	100%

Οι πιο πάνω απαντήσεις αναπαριστώνται και στο πιο κάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 3.8 Λόγοι μη ασφαλούς κίνησης των πεζών στο δήμο

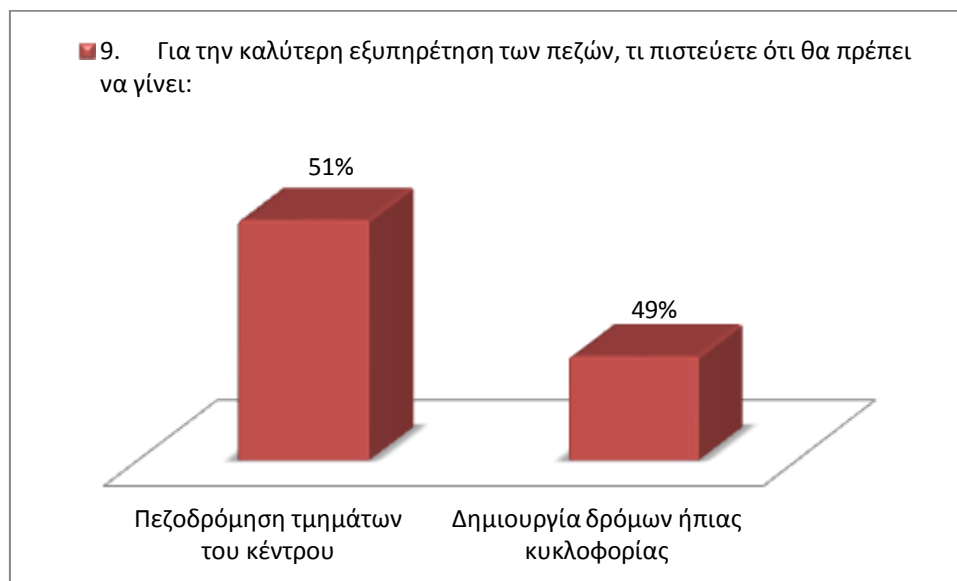
Ως σημαντικότερο πρόβλημα, με ποσοστό 30%, αναφέρθηκε η αυθαίρετη κατάληψη πεζοδρομίων και πεζοδρόμων από επιχειρήσεις. Περίπου στο ίδιο ποσοστό, ύψους 28%, τοποθετήθηκε και η περίπτωση της παράνομης στάθμευσης των οχημάτων στα πεζοδρόμια. Το 25% εντόπισε ως πρόβλημα την απουσία διαβάσεων στους δρόμους υπερτοπικής σημασίας, όπου τα οχήματα κινούνται με μεγάλη ταχύτητα, ενώ το 17% ανέφερε τα κατεστραμμένα τμήματα των πεζοδρομίων. Κανείς δεν ανέφερε ότι η κίνηση στα πεζοδρόμια είναι δυσχερής λόγω των δεντροφυτεύσεων, αλλά ούτε και κάποιο άλλο πρόβλημα.

Σε σχέση με την επιλογή μέτρων για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πεζών, δόθηκαν 2 κατηγορίες απαντήσεων κι έλαβαν τα ποσοστά που περιλαμβάνονται στο πιο κάτω πίνακα.

Πίνακας 3.9 Μέτρα για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πεζών

9. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πεζών, τι πιστεύετε ότι θα πρέπει να γίνει:		
Πεζοδρόμηση τμημάτων του κέντρου	64	51%
Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας	62	49%
	126	100%

Οι 2 κατηγορίες των απαντήσεων, αναπαριστώνται και στο πιο κάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 3.9 Μέτρα για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πεζών

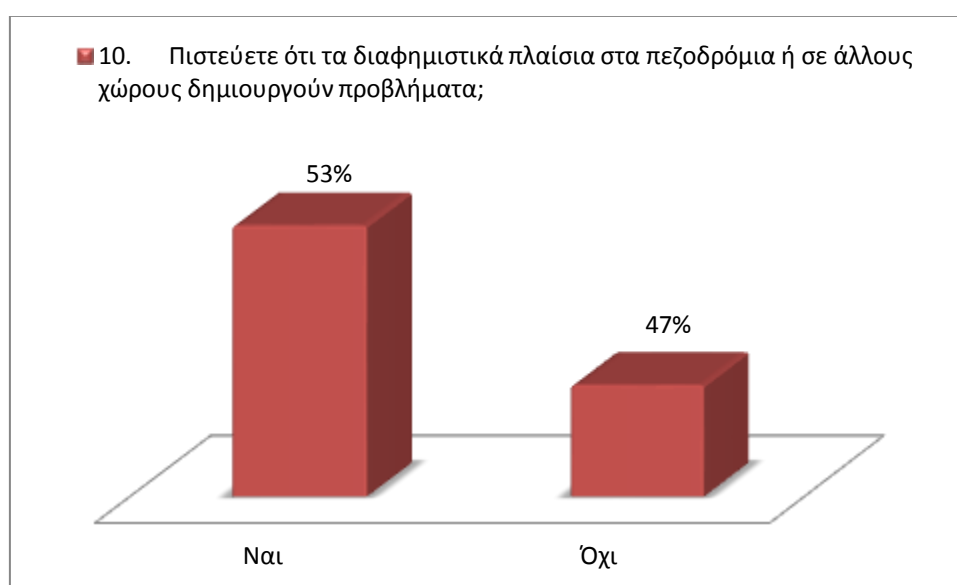
Το 51% θεωρεί ότι χρειάζεται να πεζοδρομηθούν τμήματα του κέντρου του δήμου, ενώ το 49% υποστήριξε ότι χρειάζεται η δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας.

Εν συνεχεία, οι συμμετέχοντες στην έρευνα ρωτήθηκαν εάν θεωρούν ότι τα διαφημιστικά πλαίσια δημιουργούν προβλήματα στα πεζοδρόμια ή σε άλλους χώρους του δήμου. Οι σχετικές απαντήσεις, περιλαμβάνονται στο πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 3.10 Δημιουργία προβλημάτων από τα διαφημιστικά πλαίσια στα πεζοδρόμια ή σε άλλους χώρους

10. Πιστεύετε ότι τα διαφημιστικά πλαίσια στα πεζοδρόμια ή σε άλλους χώρους δημιουργούν προβλήματα;		
Ναι	48	53%
Όχι	42	47%
	90	100%

Το αντίστοιχο διάγραμμα, είναι το κάτωθι:



Διάγραμμα 3.10 Δημιουργία προβλημάτων από τα διαφημιστικά πλαίσια στα πεζοδρόμια ή σε άλλους χώρους

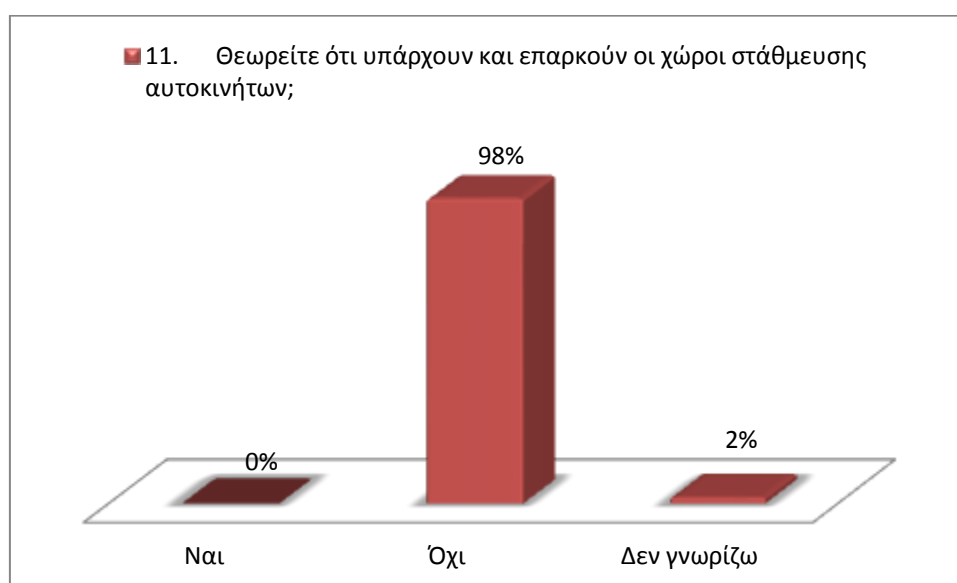
Όπως είναι εμφανές, το 53% του δείγματος έκρινε ότι τα διαφημιστικά πλαίσια δημιουργούν προβλήματα στα πεζοδρόμια και σε άλλους χώρους του δήμου, ενώ το 47% πιστεύει πως όχι.

Αναφορικά με την επάρκεια των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων στο δήμο Αιγάλεω, δόθηκαν οι παρακάτω απαντήσεις.

Πίνακας 3.11 Επάρκεια χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων

11. Θεωρείτε ότι υπάρχουν και επαρκούν οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων;		
Ναι	0	0%
Όχι	98	98%
Δεν γνωρίζω	2	2%
	100	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 3.11 Επάρκεια χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων

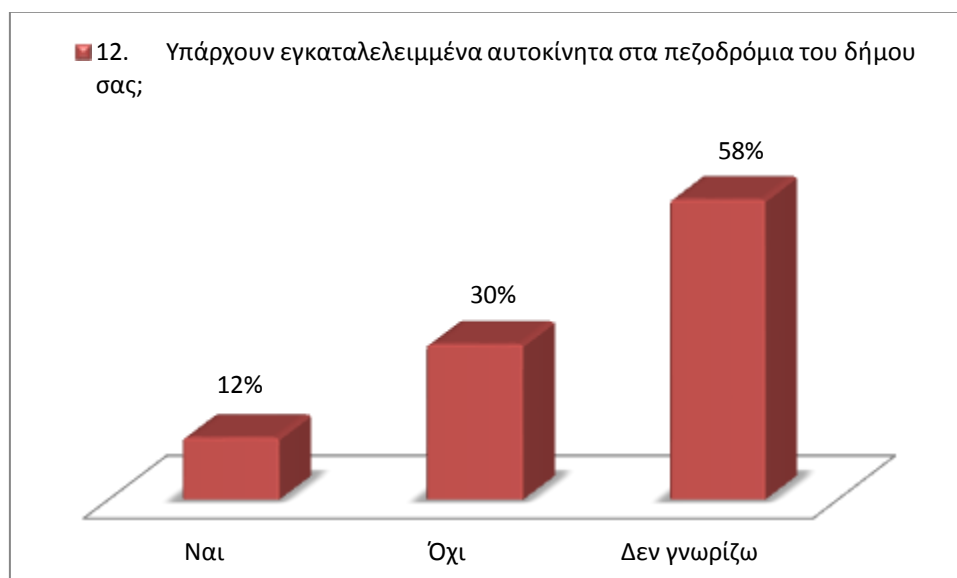
Η συντριπτική πλειοψηφία, το 98%, πιστεύει ότι ο δήμος Αιγάλεω δεν διαθέτει επαρκείς χώρους στάθμευσης αυτοκινήτων, ενώ μόνο το 2% δήλωσε ικανοποίηση αναφορικά με το μελετώμενο ερώτημα.

Στη συνέχεια, οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να απαντήσουν στο αν υπάρχουν εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα στα πεζοδρόμια του δήμου Αιγάλεω. Οι σχετικές απαντήσεις που συγκεντρώθηκαν, είχαν ως εξής:

Πίνακας 3.12 Έγπαρξη εγκαταλελειμμένων αυτοκινήτων στα πεζοδρόμια του δήμου

12. Έγπαρχουν εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα στα πεζοδρόμια του δήμου σας;		
Ναι	12	12%
Όχι	30	30%
Δεν γνωρίζω	58	58%
	100	100%

Οι παραπάνω απαντήσεις, διαμόρφωσαν το διάγραμμα που ακολουθεί:



Διάγραμμα 3.12 Έγπαρξη εγκαταλελειμμένων αυτοκινήτων στα πεζοδρόμια του δήμου

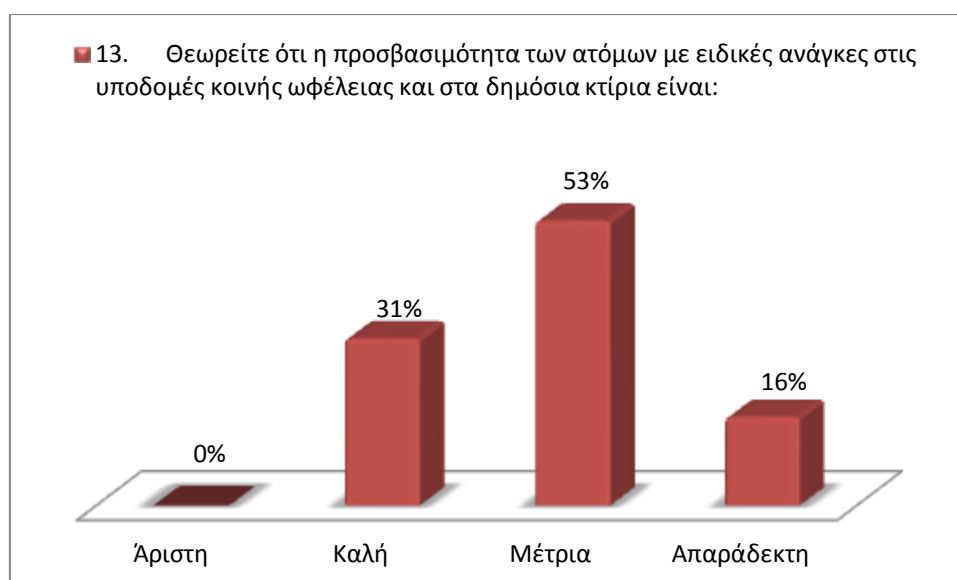
Όπως καταδεικνύεται η πλειοψηφία των συμμετεχόντων, το 58%, δεν φαίνεται να γνωρίζει αν υπάρχουν εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα στα πεζοδρόμια του δήμου, το 30% απάντησε ότι δεν υπάρχουν και το 12% απάντησε ότι υπάρχουν.

Επόμενο ζήτημα που διερευνήθηκε ήταν κατά πόσο είναι εύκολη η πρόσβαση των ατόμων με ειδικές ανάγκες στις υποδομές κοινής ωφέλειας και στα δημόσια κτίρια του δήμου Αιγάλεω. Οι ερωτηθέντες απάντησαν ως κάτωθι:

Πίνακας 3.13 Προσβασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες στις υποδομές κοινής ωφέλειας και στα δημόσια κτίρια

13. Θεωρείτε ότι η προσβασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες στις υποδομές κοινής ωφέλειας και στα δημόσια κτίρια είναι:		
Άριστη	0	0%
Καλή	34	31%
Μέτρια	58	53%
Απαράδεκτη	18	16%
	110	100%

Το διάγραμμα 3.13 αναπαριστά τις πιο πάνω απαντήσεις:



Διάγραμμα 3.13 Προσβασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες στις υποδομές κοινής ωφέλειας και στα δημόσια κτίρια

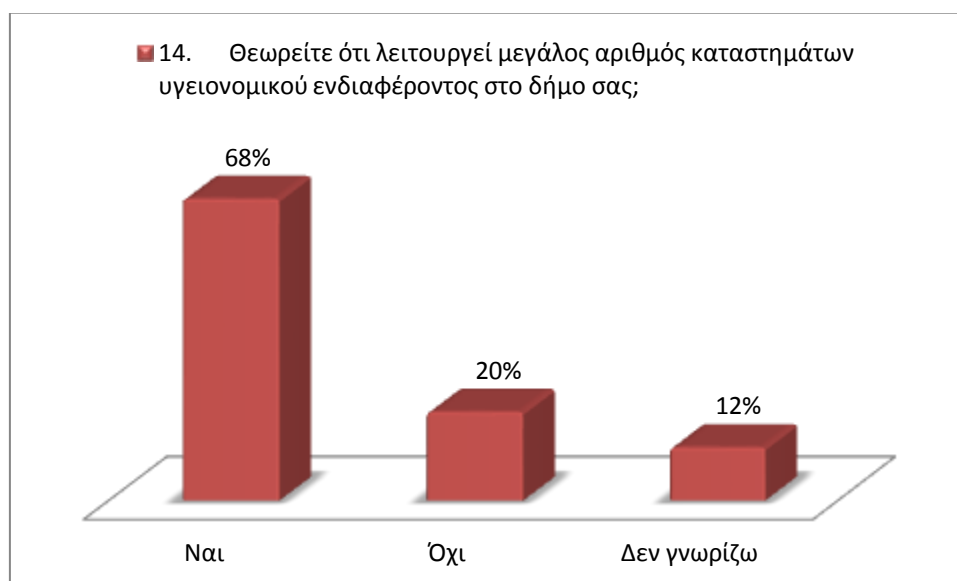
Το 53% απάντησε ότι η προσβασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες στις υποδομές κοινής ωφέλειας και στα δημόσια κτίρια είναι μέτρια, το 31% την καλή, ενώ το 16% τη κρίνει ως απαράδεκτη. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι κανείς δεν απάντησε ότι η προσβασιμότητα είναι άριστη.

Στη συνέχεια μελετήθηκε το αν υπάρχει μεγάλος αριθμός καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος στο δήμο Αιγιάλεω. Οι απαντήσεις που συγκεντρώθηκαν, περιλαμβάνονται στο πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 3.14 Λειτουργία μεγάλου αριθμού καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος στο δήμο

14. Θεωρείτε ότι λειτουργεί μεγάλος αριθμός καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος στο δήμο σας;		
Ναι	68	68%
Όχι	20	20%
Δεν γνωρίζω	12	12%
	100	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 3.14 Λειτουργία μεγάλου αριθμού καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος στο δήμο

Όπως εύκολα γίνεται ορατό, το 68% κρίνει ότι ο δήμος διαθέτει έναν μεγάλο αριθμό υποδομών υγειονομικού ενδιαφέροντος, ενώ το 20% έχει αντίθετη γνώμη. Ένα 12% απάντησε ότι δεν γνωρίζει τι να απαντήσει επί του θέματος.

Εν συνεχεία, οι ερωτώμενοι κλήθηκαν να απαντήσουν στο αν η λειτουργία των καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος δημιουργούν προβλήματα στη καθημερινότητα των δημοτών. Οι συμμετέχοντες απάντησαν ως κάτωθι:

Πίνακας 3.15 Ύπαρξη προβλημάτων από τη λειτουργία καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος

15. Πιστεύετε ότι υπάρχουν προβλήματα από τη λειτουργία καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος (π.χ. τραπεζοκαθίσματα σε πεζοδρόμια ή σε άλλους χώρους όπου δεν επιτρέπεται);		
Ναι	44	44%
Όχι	53	53%
Δεν γνωρίζω	3	3%
	100	100%

Οι 3 κατηγορίες απαντήσεων, αναπαριστώνται και στο παρακάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 3.15 Ύπαρξη προβλημάτων από τη λειτουργία καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος

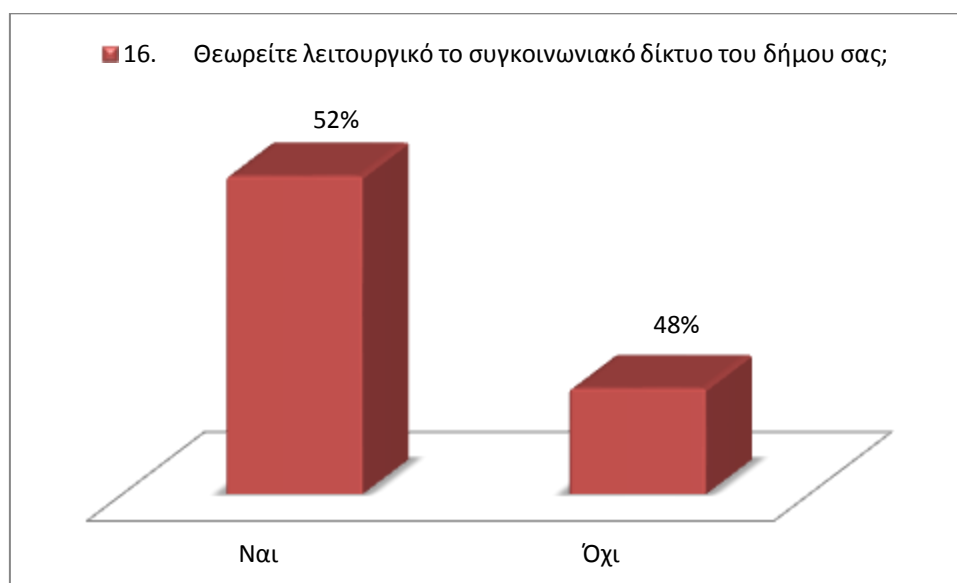
Το 53% κρίνει ότι τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος, κατά τη λειτουργία τους, δεν δημιουργούν προβλήματα στη καθημερινότητα των δημοτών, ενώ το 44% υποστήριξε ότι δημιουργούν. Μόνο το 3% δεν ήταν σε θέση να απαντήσει στο εν λόγω ερώτημα.

Επόμενος παράγοντας που μελετήθηκε αναφορικά με τη ποιότητα ζωής στο δήμο Αιγάλεω ήταν η λειτουργικότητα του συγκοινωνιακού δικτύου του δήμου. Τα ποσοστά που συγκέντρωσαν οι 2 κατηγορίες απαντήσεων παρατίθενται στο πιο κάτω πίνακα.

Πίνακας 3.16 Λειτουργικότητα συγκοινωνιακού δικτύου του δήμου

16. Θεωρείτε λειτουργικό το συγκοινωνιακό δίκτυο του δήμου σας;		
Ναι	52	52%
Όχι	48	48%
	100	100%

Το σχετικό διάγραμμα είναι το παρακάτω:



Διάγραμμα 3.16 Λειτουργικότητα συγκοινωνιακού δικτύου του δήμου

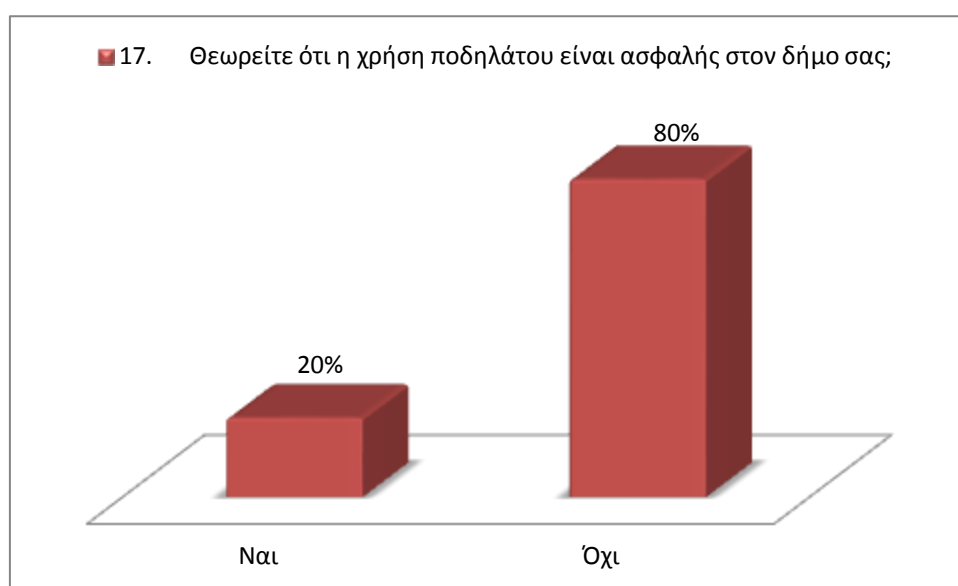
Η πλειοψηφία κρίνει ότι το συγκοινωνιακό δίκτυο του δήμου είναι επαρκώς λειτουργικό, ενώ το 48% δείχνει να πιστεύει το αντίθετο.

Και το επόμενο ερώτημα σχετιζόταν με την μετακίνηση των δημοτών και πιο συγκεκριμένα αναφερόταν στην ασφάλεια χρήσης ποδηλάτου στα όρια του δήμου Αιγάλεω. Ο πίνακας που ακολουθεί, περιλαμβάνει τις απαντήσεις που δόθηκαν.

Πίνακας 3.17 Ασφάλεια χρήσης ποδηλάτου στο δήμο

17. Θεωρείτε ότι η χρήση ποδηλάτου είναι ασφαλής στον δήμο σας;		
Ναι	20	20%
Όχι	80	80%
	100	100%

Το σχετικό με τις παραπάνω απαντήσεις διάγραμμα, διαμορφώθηκε ως εξής:



Διάγραμμα 3.17 Ασφάλεια χρήσης ποδηλάτου στο δήμο

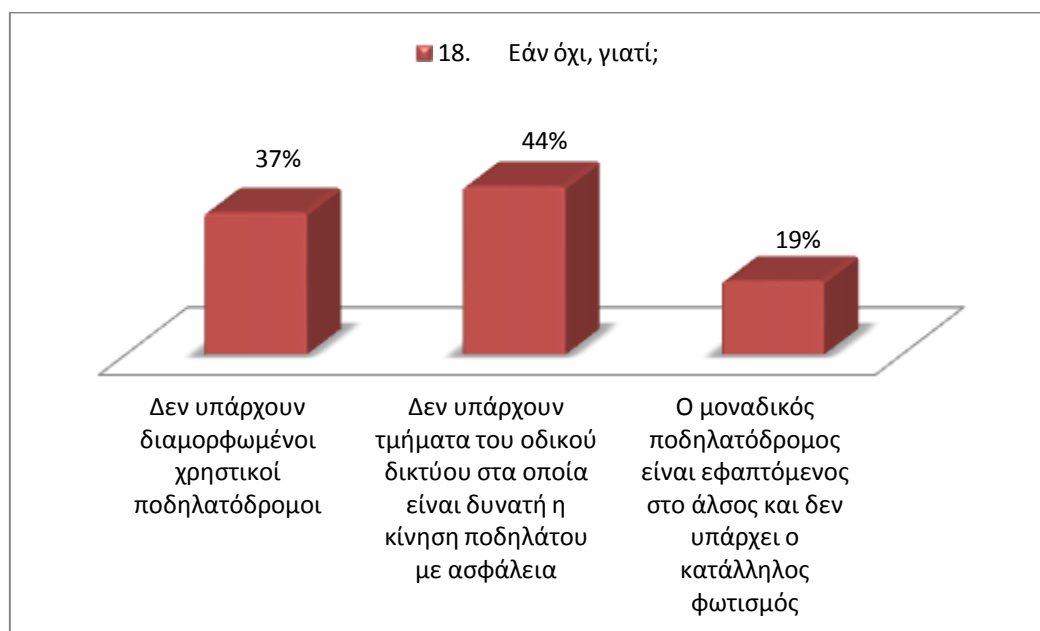
Ένα υψηλό ποσοστό, 80%, θεωρεί ότι η χρήση ποδηλάτου δεν είναι ασφαλή λύση μετακίνησης στο δήμο, ενώ μόνο το 20% πιστεύει το αντίθετο.

Καθώς ένα μεγάλο ποσοστό έκρινε ότι η χρήση ποδηλάτου δεν είναι ασφαλής στο δήμο, ζητήθηκε να προσδιοριστούν οι λόγοι που διαμορφώνουν μια τέτοια άποψη. Οι απαντήσεις που δόθηκαν, περιλαμβάνονται στον πιο κάτω πίνακα.

Πίνακας 3.18 Λόγοι μη ασφαλούς χρήσης ποδηλάτου στο δήμο

18. Εάν όχι, γιατί;		
Δεν υπάρχουν διαμορφωμένοι χρηστικοί ποδηλατόδρομοι	54	37%
Δεν υπάρχουν τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία είναι δυνατή η κίνηση ποδηλάτου με ασφάλεια	64	44%
Ο μοναδικός ποδηλατόδρομος είναι επαπτόμενος στο άλσος και δεν υπάρχει ο κατάλληλος φωτισμός	28	19%
	146	100%

Οι 3 παράγοντες που εντοπίστηκαν, αναπαριστώνται στο πιο κάτω διάγραμμα, με τα αντίστοιχα ποσοστά τους.



Διάγραμμα 3.18 Λόγοι μη ασφαλούς χρήσης ποδηλάτου στο δήμο

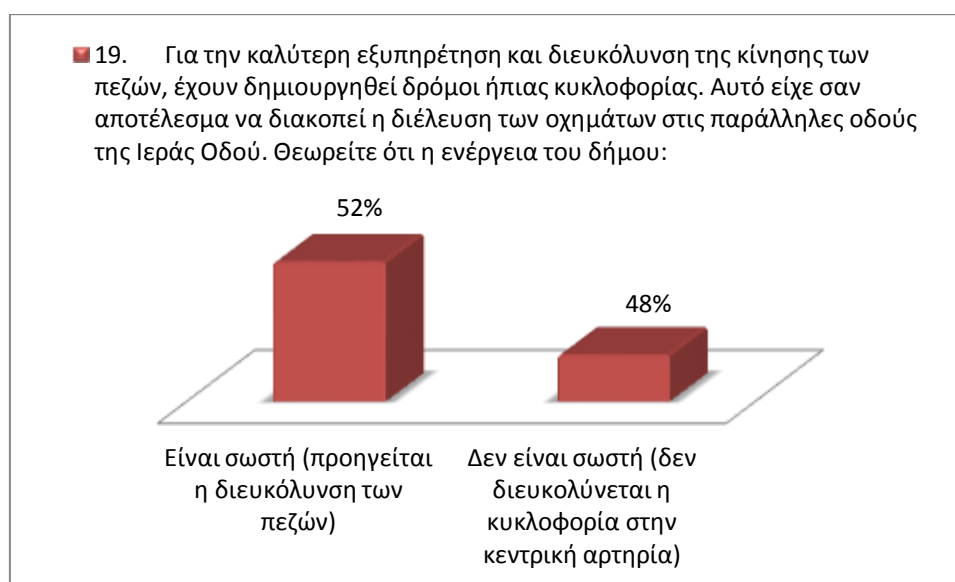
Το 44% δήλωσε ότι υπάρχει έλλειψη τμημάτων στο οδικό δίκτυο του δήμου όπου μπορεί να γίνει η μετακίνηση μέσω ποδηλάτου, το 37% ανέφερε ότι δεν υπάρχουν διαμορφωμένοι χρηστικοί ποδηλατόδρομοι, ενώ το 19% ανέφερε ότι ο μοναδικός ποδηλατόδρομος που υπάρχει στο δήμο είναι επαπτόμενος στο άλσος, αλλά, όπως σχολιάστηκε σε προηγούμενο σημείο της έρευνας, κρίνεται ως επικίνδυνος διότι δεν υπάρχει επαρκής φωτισμός.

Προκειμένου να διευκολυνθούν οι δημότες του Αιγάλεω, δημιουργήθηκαν δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας που, όμως, διέκοψαν τη διέλευση των οχημάτων στις παράλληλες οδούς της Ιεράς Οδού και δημιούργησαν προβλήματα στην κυκλοφορία και την στάθμευση των οχημάτων. Αναφορικά με το πώς κρίνεται η πρωτοβουλία αυτοί, οι δημότες απάντησαν σύμφωνα με τα δεδομένα του πίνακα 3.19.

Πίνακας 3.19 Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας

19. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση και διευκόλυνση της κίνησης των πεζών, έχουν δημιουργηθεί δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να διακοπεί η διέλευση των οχημάτων στις παράλληλες οδούς της Ιεράς Οδού και να δημιουργηθούν προβλήματα στην κυκλοφορία και την στάθμευση των οχημάτων. Θεωρείτε ότι η ενέργεια του δήμου:		
Είναι σωστή (προηγείται η διευκόλυνση των πεζών)	52	52%
Δεν είναι σωστή (δεν διευκολύνεται η κυκλοφορία στην κεντρική αρτηρία)	48	48%
	100	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 3.19 Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας

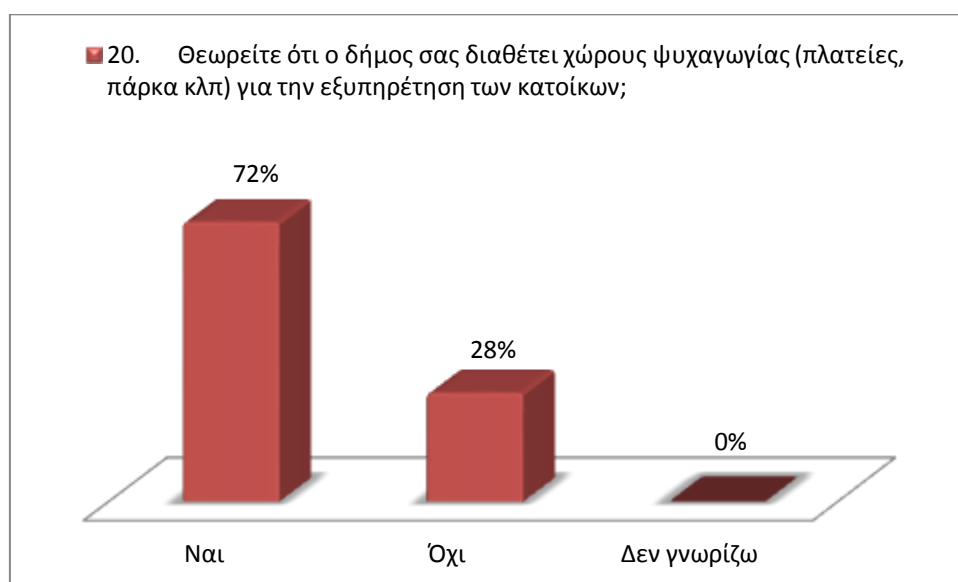
Όπως φαίνεται, το 52% θεωρεί τη προαναφερόμενη ενέργεια ως σωστή, ενώ το 48% όχι. Ουσιαστικά, μπορεί να ειπωθεί ότι οι απόψεις επιμερίζονται στα ίδια επίπεδα.

Στη συνέχεια, οι συμμετέχοντες στην έρευνα ρωτήθηκαν εάν θεωρούν ότι ο δήμος διαθέτει χώρους ψυχαγωγίας και ελήφθησαν οι πιο κάτω απαντήσεις.

Πίνακας 3.20 Έπαρξη χώρων ψυχαγωγίας για την εξυπηρέτηση των κατοίκων

20. Θεωρείτε ότι ο δήμος σας διαθέτει χώρους ψυχαγωγίας (πλατείες, πάρκα κλπ) για την εξυπηρέτηση των κατοίκων;		
Ναι	72	72%
Όχι	28	28%
Δεν γνωρίζω	0	0%
	100	100%

Το αντίστοιχο διάγραμμα είναι αυτό που ακολουθεί:



Διάγραμμα 3.20 Έπαρξη χώρων ψυχαγωγίας για την εξυπηρέτηση των κατοίκων

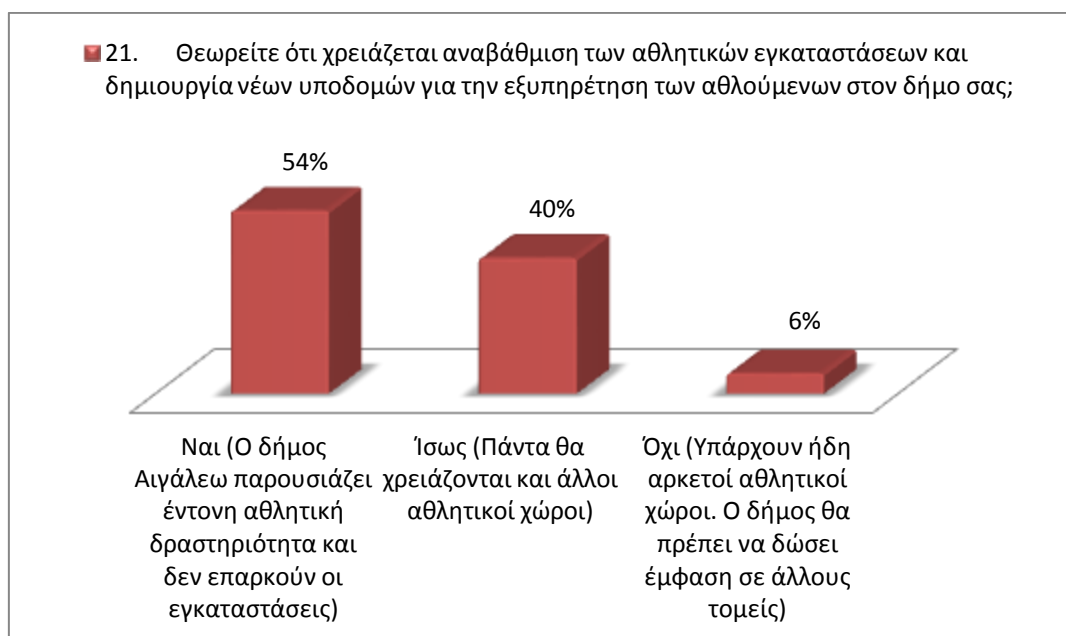
Με βάση τα αποτελέσματα, εντοπίζεται ότι το 72% κρίνει ότι ο δήμος Αιγάλεω διαθέτει χώρους ψυχαγωγίας και το 28% κρίνει το αντίθετο.

Αναφορικά με τον αν οι υπάρχουσες αθλητικές εγκαταστάσεις χρειάζονται αναβάθμιση, αλλά με τον κρίνεται σκόπιμη η δημιουργία νέων αθλητικών υποδομών, οι ερωτηθέντες διαμόρφωσαν τα δεδομένα του πιο κάτω πίνακα.

Πίνακας 3.21 Αναβάθμιση των αθλητικών εγκαταστάσεων και δημιουργία νέων υποδομών για την εξυπηρέτηση των αθλούμενων στον δήμο

21. Θεωρείτε ότι χρειάζεται αναβάθμιση των αθλητικών εγκαταστάσεων και δημιουργία νέων υποδομών για την εξυπηρέτηση των αθλούμενων στον δήμο Αας;		
Ναι (Ο δήμος Αιγάλεω παρουσιάζει έντονη αθλητική δραστηριότητα και δεν επαρκούν οι εγκαταστάσεις)	54	54%
Ίσως (Πάντα θα χρειάζονται και άλλοι αθλητικοί χώροι)	40	40%
Όχι (Υπάρχουν ήδη αρκετοί αθλητικοί χώροι. Ο δήμος θα πρέπει να δώσει έμφαση σε άλλους τομείς)	6	6%
	100	100%

Το διάγραμμα που ακολουθεί, διαμορφώθηκε με βάση τις πιο κάτω απαντήσεις:



Διάγραμμα 3.21 Αναβάθμιση των αθλητικών εγκαταστάσεων και δημιουργία νέων υποδομών για την εξυπηρέτηση των αθλούμενων στον δήμο

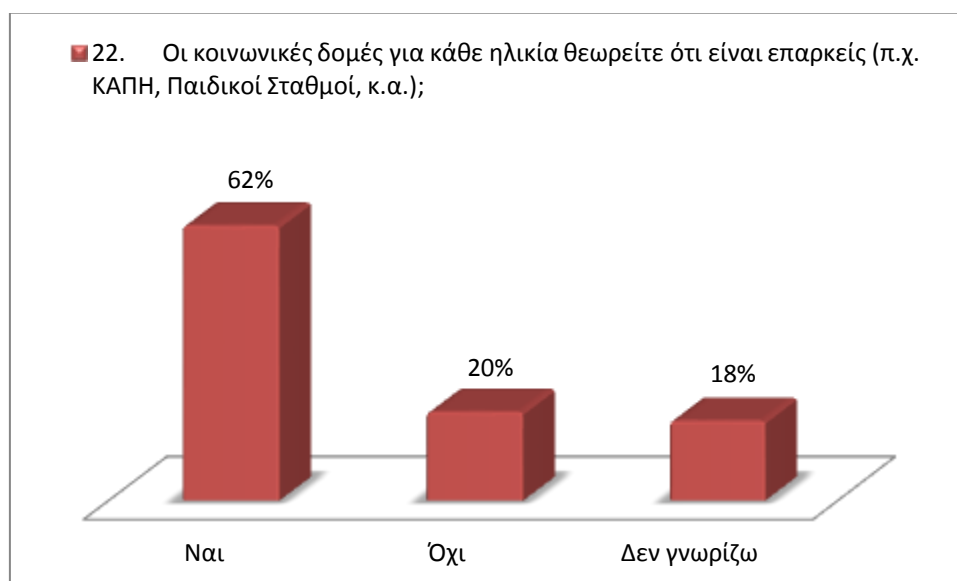
Το 54%, όπως είναι εμφανές, θεωρεί ότι ο δήμος χρειάζεται να αναβαθμίσει τις υπάρχουσες αθλητικές εγκαταστάσεις του, αλλά να δημιουργήσει και νέες. Το 40%, μάλλον, κρίνει ότι πάντα χρειάζονται και άλλοι αθλητικοί χώροι, ενώ το 6% κρίνει ότι η βαρύτητα του δήμου πρέπει να δοθεί σε άλλους τομείς, καθώς ο αθλητισμός είναι καλυμμένος.

Σε σχέση με τις υποδομές, μελετήθηκε και η επάρκεια των κοινωνικών δομών για κάθε ηλικία. Οι απαντήσεις που δόθηκαν από τους ερωτηθέντες, περιλαμβάνονται στο πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 3.22 Επάρκεια κοινωνικών δομών για κάθε ηλικία

22. Οι κοινωνικές δομές για κάθε ηλικία θεωρείτε ότι είναι επαρκείς (π.χ. ΚΑΠΗ, Παιδικοί Σταθμοί, κ.α.);		
Ναι	62	62%
Όχι	20	20%
Δεν γνωρίζω	18	18%
	100	100%

Το διάγραμμα που ακολουθεί, αναφέρεται και αυτό στο πιο πάνω μελετώμενο ερώτημα:



Διάγραμμα 3.22 Επάρκεια κοινωνικών δομών για κάθε ηλικία

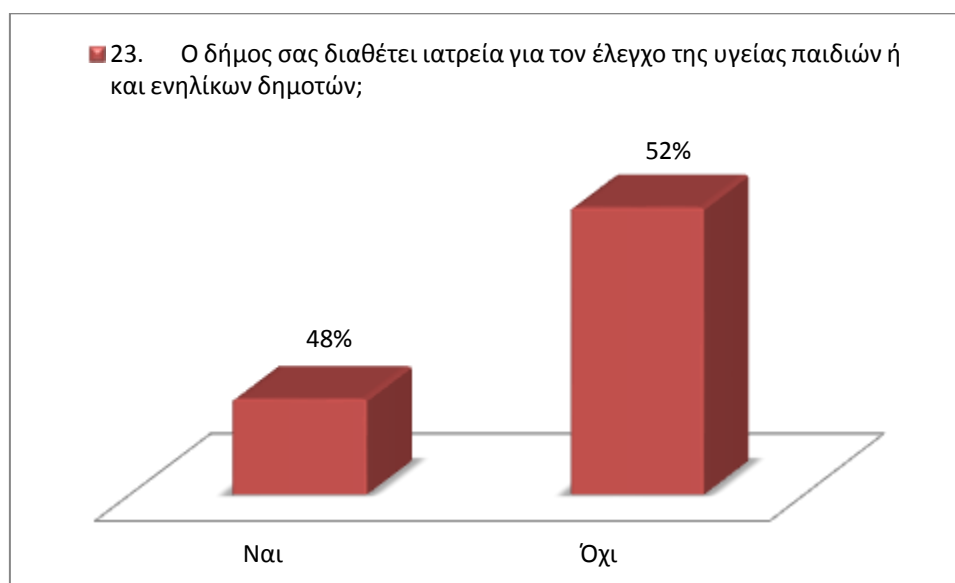
Με βάση το 62% του δείγματος, ο δήμος Αιγάλεω διαθέτει επαρκείς κοινωνικές δομές για κάθε ηλικία, ενώ ένα 20% πιστεύει το ακριβώς αντίθετο. Ένα 18%, επίσης, δήλωσε ότι δεν ήταν σε θέση να απαντήσει.

Στη συνέχεια, προσεγγίστηκε ο τομέας της υγείας και, συγκεκριμένα, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν στο αν θεωρούν ότι ο δήμος Αιγάλεω διαθέτει ιατρεία για τον έλεγχο της υγείας παιδιών ή και ενηλίκων δημοτών. Στο πιο κάτω πίνακα, περιλαμβάνονται στα ποσοστά των απαντήσεων που συγκεντρώθηκαν.

Πίνακας 3.23 Διάθεση ιατρείων για τον έλεγχο της υγείας παιδιών ή και ενηλίκων δημοτών

23. Ο δήμος σας διαθέτει ιατρεία για τον έλεγχο της υγείας παιδιών ή και ενηλίκων δημοτών;		
Ναι	48	48%
Όχι	52	52%
	100	100%

Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 3.23 Διάθεση ιατρείων για τον έλεγχο της υγείας παιδιών ή και ενηλίκων δημοτών

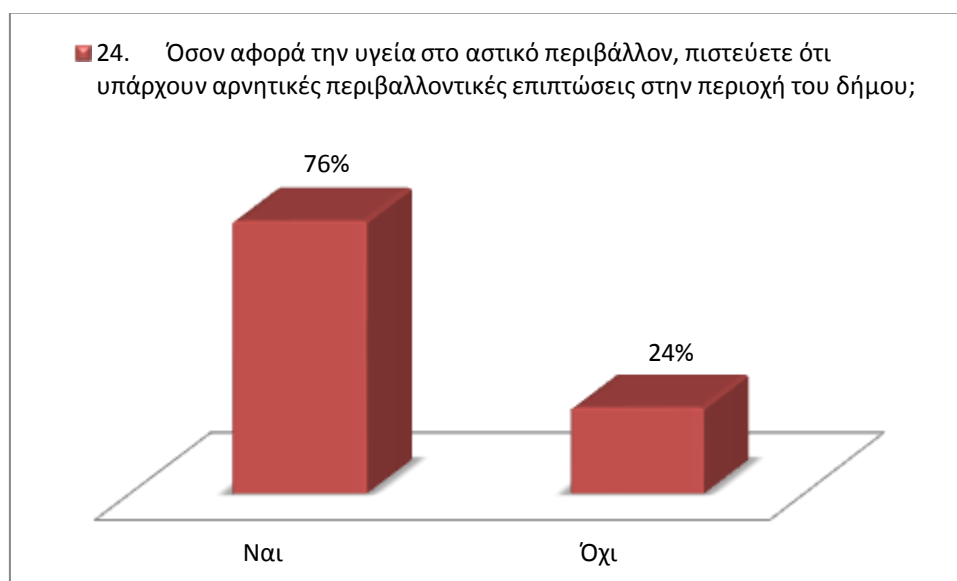
Και σε αυτή τη περίπτωση φαίνεται ότι και οι 2 απόψεις βρίσκονται, περίπου, στο ίδιο επίπεδο αφού όσοι απάντησαν θετικά αναφορικά με τη διάθεση ιατρείων για τον έλεγχο της υγείας παιδιών ή και ενηλίκων δημοτών συγκέντρωσαν το 48%, ενώ οι υπόλοιποι το 52%.

Το επόμενο ερώτημα σχετιζόταν με την ύπαρξη αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην περιοχή του δήμου Αιγάλεω και οι ερωτηθέντες απάντησαν ως κάτωθι:

Πίνακας 3.24 Ύπαρξη αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην περιοχή του δήμου

24. Όσον αφορά την υγεία στο αστικό περιβάλλον, πιστεύετε ότι υπάρχουν αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην περιοχή του δήμου;		
Ναι	76	76%
Όχι	24	24%
	100	100%

Τα ποσοστά των 2 κατηγοριών των απαντήσεων αναπαριστώνται ως εξής:



Διάγραμμα 3.24 Ύπαρξη αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων στην περιοχή του δήμου

Το 76% των δημοτών του Αιγάλεω κρίνει ότι, αναφορικά με την υγεία στο αστικό περιβάλλον, υπάρχουν αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στα όρια του δήμου, ενώ το 24% πιστεύει πως όχι.

Αναλυτικότερα, οι ερωτώμενοι εντόπισαν του παρακάτω επιβλαβείς περιβαλλοντικούς παράγοντες στα όρια του δήμου Αιγάλεω:

Πίνακας 3.25 Επιβλαβείς περιβαλλοντικοί παράγοντες

25. Εάν ναι, ποιοι περιβαλλοντικοί παράγοντες είναι πιο επιβλαβείς;		
Ατμοσφαιρική ρύπανση (επιβαρυσμένο περιβάλλον από την αυξημένη οδική κυκλοφορία και τις βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες)	44	33%
Ηχορύπανση (από την κυκλοφορία των οχημάτων και τη βιομηχανική – βιοτεχνική δραστηριότητα στη περιοχή)	36	27%
Ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία (λόγω της ύπαρξης των πυλώνων της ΔΕΗ εντός του οικιστικού ιστού και από την ανεξέλεγκτη εγκατάσταση κεραιών κινητής τηλεφωνίας)	54	40%
	134	100%

Οι παράγοντες που περιλαμβάνονται στο πίνακα, αναπαριστώνται, με τα αντίστοιχα ποσοστά τους, στο διάγραμμα που ακολουθεί:



Διάγραμμα 3.25 Επιβλαβείς περιβαλλοντικοί παράγοντες

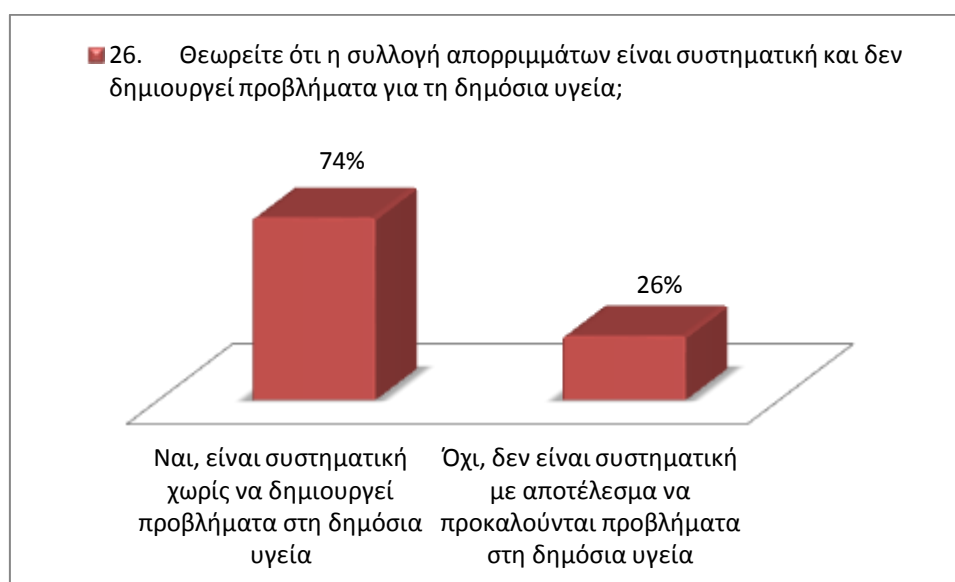
Με βάση τις απαντήσεις, φαίνεται ότι ως σημαντικότερη αρνητική περιβαλλοντική επιρροή στο δήμο προσδιορίζεται η ηλεκτρομαγνητικής ακτινοβολία, λόγω των πυλώνων της ΔΕΗ, αλλά και της ανεξέλεγκτης εγκατάστασης κεραιών κινητής τηλεφωνίας. Με ποσοστό 30% εντοπίζεται το ζήτημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, κυρίως, λόγω της οδικής κυκλοφορίας και των παραγωγικών μονάδων στη περιοχή, ενώ με ποσοστό 27% εμφανίζεται το φαινόμενο της ηχορύπανσης.

Αναφορικά με τη συστηματικότητα της συλλογής των απορριμμάτων, οι ερωτώμενοι απάντησαν ως κάτωθι:

Πίνακας 3.26 Συλλογή απορριμμάτων

26. Θεωρείτε ότι η συλλογή απορριμμάτων είναι συστηματική και δεν δημιουργεί προβλήματα για τη δημόσια υγεία;		
Ναι, είναι συστηματική χωρίς να δημιουργεί προβλήματα στη δημόσια υγεία	74	74%
Όχι, δεν είναι συστηματική με αποτέλεσμα να προκαλούνται προβλήματα στη δημόσια υγεία	26	26%
	100	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 3.26 Συλλογή απορριμμάτων

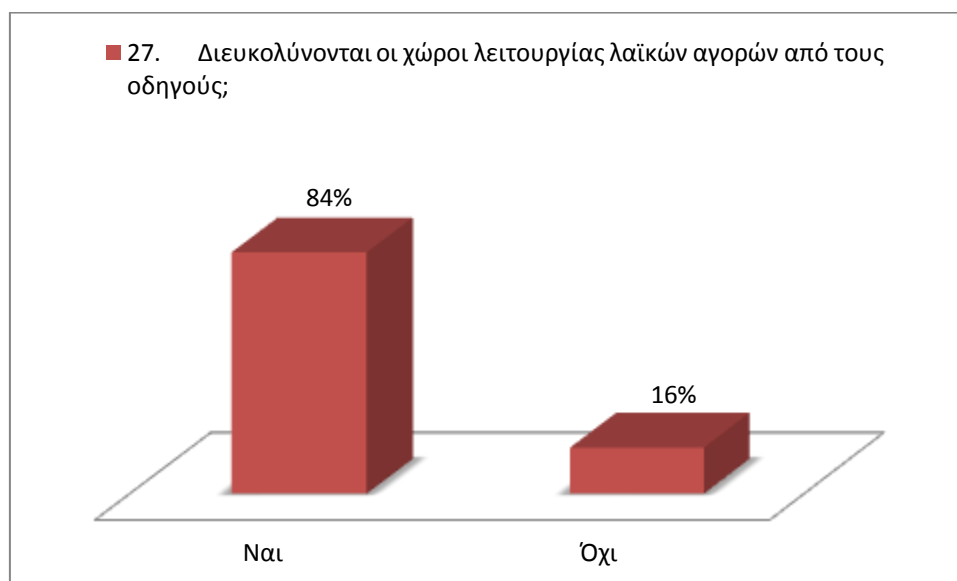
Το 74% των ερωτώμενων δημοτών κρίνει ότι ο δήμος συλλέγει συστηματικά τα απορρίμματα κι έτσι αποφεύγονται απειλές για τη δημόσια υγεία, ενώ το 26% πιστεύει ότι, μάλλον, η συλλογή θα έπρεπε να πραγματοποιείται ακόμα πιο συστηματικά.

Σε σχέση με το αν η λειτουργία των λαϊκών αγορών στο δήμο διευκολύνεται από τους οδηγούς, οι ερωτώμενοι διαμόρφωσαν τα δεδομένα του πίνακα 3.27:

Πίνακας 3.27 Διευκόλυνση χώρων λειτουργίας λαϊκών αγορών από τους οδηγούς

27. Διευκολύνονται οι χώροι λειτουργίας λαϊκών αγορών από τους οδηγούς;		
Ναι	84	84%
Όχι	16	16%
	100	100%

Το διάγραμμα που ακολουθεί, δημιουργήθηκε με βάση τα πιο πάνω δεδομένα:



Διάγραμμα 3.27 Διευκόλυνση χώρων λειτουργίας λαϊκών αγορών από τους οδηγούς

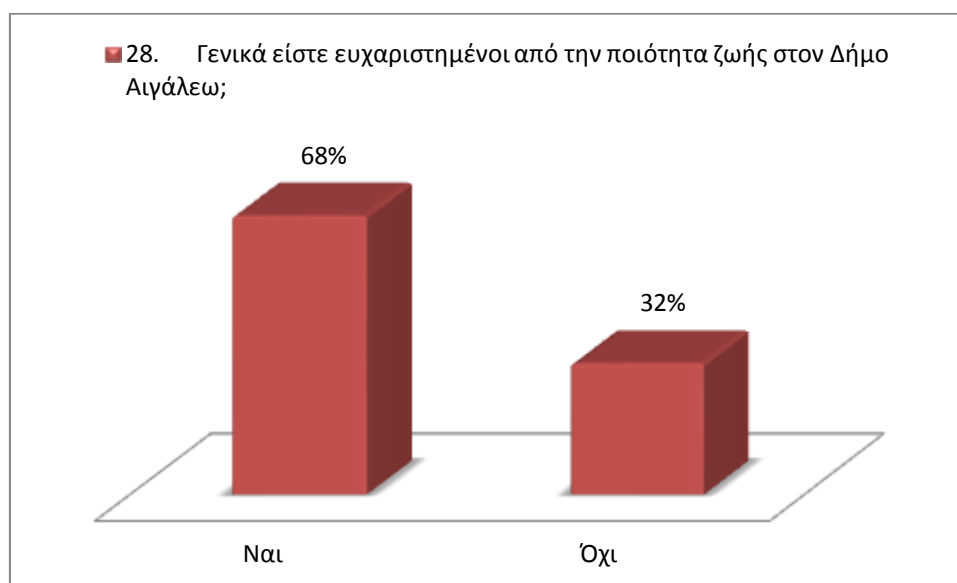
Όπως είναι ορατό, το 84% θεωρεί ότι όντως οι οδηγοί διευκολύνουν τη λειτουργία των λαϊκών αγορών στο δήμο Αιγάλεω, ενώ μόνο το 16% έχει αντίθετη άποψη.

Το τελευταίο ερώτημα της έρευνας αφορούσε στη γενική θεώρηση των ερωτηθέντων αναφορικά με την αντίληψη που έχουν για το επίπεδο της ποιότητας ζωής στο δήμο Αιγάλεω. Οι απαντήσεις περιλαμβάνονται στο πιο κάτω πίνακα:

Πίνακας 3.28 Η ποιότητα ζωής στο δήμο Αιγάλεω

28. Γενικά είστε ευχαριστημένοι από την ποιότητα ζωής στον Δήμο Αιγάλεω;		
Ναι	68	68%
Όχι	32	32%
	100	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 3.28 Η ποιότητα ζωής στο δήμο Αιγάλεω

Από ότι καταδεικνύεται, μάλλον, ο δήμος Αιγάλεω καλύπτει επαρκώς αρκετές συνιστώσες της ποιότητας ζωής, αφού το 68% δηλώνει ευχαριστημένο, σε αντίθεση με το 32% που δήλωσε δυσαρέσκεια.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως η ποιότητα ζωής γενικά είναι ένας σύνθετος όρος, ανάλογα περιπλέκεται στη μελέτη της αναφορικά με τη διαβίωση σε μια πόλη ή σε έναν οικισμό.

Μια πόλη ή ένας οικισμός χαρακτηρίζεται από τη συνύπαρξη πολλών και διαφόρων τύπων συστήματα που αλληλεπιδρούν μεταξύ τους και διαμορφώνουν το βιοτικό επίπεδο και τη ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Αν και, όπως αναφέρθηκε και στην ανάλυση της εργασίας, η ποιότητα ζωής είναι έννοια υποκειμενική, υπάρχουν κάποια κοινώς παραδεκτά στοιχεία από τα οποία εξαρτάται η ποιότητα ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς.

Η ύδρευση, αρχικά, εξασφαλίζει τη κάλυψη βασικών βιοτικών αναγκών και υγιεινής των κατοίκων. Οι υποδομές υγείας κι εκπαίδευσης είναι πρωταρχικής σημασίας για την υγιή διαβίωση και την ανάπτυξη των ανθρώπων. Επιπλέον, η επαρκής αστυνόμευση παρέχει ασφάλεια, όπως και ο κατάλληλος φωτισμός στους δημόσιους χώρους. Η ορθή διαχείριση των απορριμμάτων, εξασφαλίζει τη δημόσια υγεία. Οι επαρκείς χώροι στάθμευσης, υποβοηθούν τη λειτουργικότητα των οδών, όπως και η δημόσια συγκοινωνία. Σημαντική κρίνεται και η διάθεση χώρων πρασίνου για αναψυχή.

Όσον αφορά το δήμο Αιγάλεω, φαίνεται ότι σε, γενικές γραμμές, η ποιότητα ζωής κρίνεται ως ικανοποιητική από τους δημότες, αφού στη σχετική έρευνα η πλειοψηφία εξέφρασε θετική στάση. Ο δήμος διαθέτει εγκαταστάσεις αθλητισμού, κοινωνικές δομές για όλες τις ηλικίες και πληθώρα καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, ενώ η συλλογή των απορριμμάτων είναι συστηματική. Όμως, οι διαθέσιμοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων κρίνονται ανεπαρκής, όπως και η αστυνόμευση και ο φωτισμός σε δημόσιους χώρους. Επιπλέον, δεν κρίνεται ασφαλής η μετακίνηση με ποδήλατο, εντοπίζονται και στοιχεία περιβαλλοντικής επιβάρυνσης, λόγω της αυξημένης κυκλοφορίας των οχημάτων, αλλά και της παραγωγικής διαδικασίας από πληθώρα επιχειρήσεων που εδρεύουν στη περιοχή.

Αναλυτικότερα, στο δήμο Αιγάλεω, εντοπίζεται πρόβλημα στον φωτισμό των πεζοδρομίων και του άλσους του δήμου, γεγονός που μπορεί να ευθύνεται και στο

υψηλό ποσοστό παραβατικότητας που ανέφεραν οι δημότες. Ο φωτισμός και η συστηματική αστυνόμευση μπορούν να περιορίσουν το δυσμενές αυτό ποσοστό. Επιπλέον, η έλλειψη χώρων στάθμευσης, λογικά, επηρεάζει την διαχείριση του χρόνου των πολιτών και την ικανότητα πρόσβασης στην εργασία. Οι παράγοντες αυτοί είναι κρίσιμοι στη καθημερινότητα και επιφέρουν αρνητική επιρροή στη συνολική ποιότητα ζωής των ατόμων. Βέβαια, πρέπει να αναφερθεί ότι ο δήμος επιδεικνύει, σύμφωνα με τις δηλώσεις των δημοτών, θετική στάση όσον αφορά τη διαχείριση των απορριμμάτων διασφαλίζοντας, έτσι, τη δημόσια υγεία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Βακαλιός, Θ., (1984), *Ποιότητα ζωής: Προβληματισμοί- κατευθύνσεις*, Αθήνα: Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών.

Βουτυράκης, Μ., (2008), «Αειφορία & πόλεις του μέλλοντος», *Ecocrete*, διαθέσιμο στο: <http://www.ecocrete.gr/index.php?option=content&task=view&id=4779>, ανακτήθηκε την 14/9/2016.

Γαβανάς, Ν., Παπαϊωάννου, Π., Πιτσιάβα- Λατινοπούλου, Μ. & Πολίτης, Ι., (2015), *Αστικά δίκτυα μεταφορών και διαχείριση κινητικότητας*, Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών.

Γαβριλάκης, Κ., (2000), *Απορρίμματα: προβλήματα και η αντιμετώπισή τους (Οδηγός Εκπαιδευτικών)*, Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων.

Γαλάνης, Δ. & Χαραλαμπίδου, Β., (2000), «Η αύξηση του πληθυσμού, η μόλυνση του περιβάλλοντος και οι παγίδες θανάτου», *Το Βήμα*, 2 Απριλίου.

Γιαννακούρου, Γ. & Καυκαλάς, Γ., *Επανεξετάζοντας τη χωροταξία σε περίοδο κρίσης: αναγκαιότητα, περιεχόμενο και προϋποθέσεις της μεταρρύθμισης*. Στο Μασουράκης, Μ. & Γκόρτσος, Β., Χ., (2014), *Ανταγωνιστικότητα για ανάπτυξη: Προτάσεις πολιτικής*, Συλλογικός Τόμος, Αθήνα: Ελληνική Ένωση Τραπεζών.

Ελαφρός, Γ., (2016), «Οι σύγχρονες πόλεις εξοικονομούν πόρους», *Η Καθημερινή*, 9 Ιανουαρίου.

Ηλιάδου, Ε., Παπαχατζής, Α. & Κοτρώτσιου, Σ., (2012), Η επίδραση του αστικού περιβάλλοντος στην υγεία του ανθρώπου, *Διεπιστημονική Φροντίδα Υγείας*, 4(2).

Θεοδωρά, Γ. & Λουκάκης, Π., (2011), Τάσεις εξέλιξης στο δίκτυο των αστικών κέντρων της Ελλάδας, *Αειχώρος*, Τεύχος 15.

Θεοδωράκη- Πάτση, Τ., (2003), «Νεο-παραδοσιακό Σχέδιο» Οικισμού: Μετά τις «Ανοικτές Πόλεις», *Τεχνικά. Χρονικά*, II (1-2), Επιστημονικές Εκδόσεις ΤΕΕ.

Καραουλάνης, Θ., (2016), «Πόσο εύκολη είναι η πρόσβαση στο «πράσινο» ελληνικών και ευρωπαϊκών πόλεων;», Green Agents, διαθέσιμο στο: <http://greenagenda.gr/21851/>, ανακτήθηκε την 20/10/2016.

Μαυρή, Γ., (2008), «Δοκιμάζεται η ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα», *Η Καθημερινή*, 24 Μαΐου.

Οικονόμου, Μ., Κοκκώση, Μ., Τριανταφύλλου, Ε. & Χριστοδούλου, Γ., (2001), Ποιότητα ζωής και ψυχική υγεία, *Αρχεία Ελληνικής Ιατρικής*, 18(3).

Παναγιωτάκη- Δαυίδ, Κ., (2014), «Τι είναι η ποιότητα ζωής;», *Be Strong*, διαθέσιμο στο: http://www.bestrong.org.gr/el/living_with_cancer/qualitylife/whatisqualitylife/, ανακτήθηκε την 10/9/2016.

Παπάνης, Ε. & Ρουμελιώτου, Μ., (2007), «Ποιότητα Ζωής», *Ελληνική Κοινωνική Έρευνα*, διαθέσιμο στο: http://epapanis.blogspot.gr/2007/09/blog-post_5311.html, ανακτήθηκε την 11/9/2016.

Σαρρή, Μ., Σούλης, Σ. & Υφαντόπουλος, Γ., (2001), Η θεωρία της κοινωνικής παραγωγής λειτουργιών, *Αρχεία Ελληνικής Ιατρικής*, 18(3).

Σιώλας, Α., Βάσση, Α., Βλαστός, Θ., Κυριακίδης, Χ., Μπακογιάννης, Ε. & Σίτη, Μ., (2015), *Μέθοδοι, εφαρμογές και εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού*, Αθήνα: Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών.

Χιώλος, Β., Κ., (2012), «Η Χωροταξική και Πολεοδομική Οργάνωση της Χώρας», *Πρωινός Τύπος*, 22 Νοεμβρίου.

Ξενόγλωσση

Bertaud, A., (2003), *The Spatial Organization of Cities: Deliberate Outcome or Unforeseen Consequence?*, World Development Report 2003: Dynamic Development in a Sustainable World, Background Paper, World Bank.

Brinded, L., (2016), “The 27 cities with the best quality of life in the world”, *Business Insider*, διαθέσιμο στο: <http://uk.businessinsider.com/mercer-2016-quality-of-living-worldwide-city-rankings-2016-5/#20-joint-stockholm-sweden--the-capital-is-considered-one-of-the-best-places-in-the-world-for-a-good-quality-of-living-due-to-its-balance-of-work-life-safety-and-environmental-issues-8>, ανακτήθηκε την 15/9/2016.

Cummins, A., R., A Psychometric Evaluation of the Comprehensive Quality of Life Scale- 5th Edition. In Yuan, L., L., Yuen, B. & Low, C., (1999), *Urban Quality of Life: Critical Issues and Options*, National University of Singapore, School of Building and Real Estate.

European Commission, (2016), *Quality of Life in European Cities 2015*.

European Environment Agency, (2009), *Ensuring quality of life in Europe's cities and towns*.

European Commission, (2015), *IN-DEPTH REPORT: Indicators for Sustainable Cities*, Science for Environment Policy.

European Union, (2010), *Making our cities attractive and sustainable: How the EU contributes to improving the urban environment*.

Fallowfield, L., (1993), *The Quality of Life: The missing measurement in health care*, London: Souvenir Press Ltd.

Fayers, M., P. & Machin, D., (2000), *Quality of Life - Assessment, Analysis & Interpretation*, England: John Wiley & Sons Ltd.

Flanagan, J., (1978), A research approach to improving our quality of life, *American Psychologist*, 33(2).

Harel, K., (1997), Quality of life declines in big and growing cities. Poverty in cities, *Population Briefs*, 3(3).

Ionescu, D., D., Ionescu, M., A & Jaba, E., (2013), The Investments in Education and Quality of Life, *Journal of Knowledge Management, Economics and Information Technology*, Special Issue.

Johnston, P., Everard, M., Santillo, D. & Robèrt, H., K., (2007), Reclaiming the Definition of Sustainability, *Environmental Science and Pollution Research*, 14(1).

Klapka, P., Frantal, B., Halas, M. & Kunc, J., (2010), Spatial Organisation: Development, Structure and Approximation of Geographical Systems, *Moravian Geographical Reports*, 18(3).

KPMG, (2012), *Cities Infrastructure: a report on sustainability*.

Long, R., A., (2013), “Urban Parking As Economic Solution”, International Parking Institute, διαθέσιμο στο: <http://www.parking.org/2016/01/19/tpp-2013-12-urban-parking-as-economic-solution/>, ανακτήθηκε την 10/10/2016.

Luger, I., M., (1996), Quality-of-Life Differences and Urban and Regional Outcomes: A Review, *Housing Policy Debate*, 7(4).

Massam, H., B. (2002), Quality of life: public planning and private living, *Progress in Planning*, 58.

Mickey, J., (2013), “6 Health Benefits Of Public Transportation”, TransLoc, διαθέσιμο στο: <http://transloc.com/6-health-benefits-of-public-transportation/>, ανακτήθηκε την 7/10/2016.

National Research Council, (2002), *Community and Quality of Life: Data Needs for Informed Decision Making*, The National Academies Press.

Paskovic, A., (2012), “Urban Lighting: Planning for Public Spaces”, *Spacing*, διαθέσιμο στο: <http://spacing.ca/vancouver/2012/10/22/urban-lighting-planning-for-public-spaces/>, ανακτήθηκε την 25/9/2016.

Plant, B., J. & Scott, S., M., (2009), *Effective Policing and Crime Prevention: A Problem-Oriented Guide for Mayors, City Managers, and County Executives*, U.S. Department of Justice.

Rapley, M., (2003), *Quality of Life Research: A Critical Introduction*, SAGE Publications Ltd.

Reeve, F., Cartwright, M. & Edwards, R., (2002), *Supporting Lifelong Learning: Organising learning*, UK: Routledge.

Rodrigue, P., J., Comtois, C. & Slack, B., (2013), *The Geography of Transport Systems*, 3rd Edition, New York: Routledge.

Seed, P. & Lloyd, G., (1997), *Quality of Life*, Jessica Kingsley Publishers.

Siemens, (2010), *Sustainable Cities: Sustainable Development for Urban Infrastructures*.

Tietz, P. H., (2008), Functions and Spatial Structures of Local Utility Systems, *German Journal of Urban Studies*, 47(2).

Todes, A., (2009), *Planning, Spatial Structure of Cities and Provision of Infrastructure*, Global Report on Human Settlements 2009: Revisiting Urban Planning, World Bank.

United Nations Environment Programme, (2003), *Urban Waste Management Strategy*.

Ventegodt, S., Merrick, J. & Andersen, J., N., (2003), Quality of Life Theory I. The IQOL Theory: An Integrative Theory of the Global Quality of Life Concept, *The Scientific World JOURNAL*, 3.

Vincent, M., J., (2006), Public Schools as Public Infrastructure: Roles for Planning Researchers, *Journal of Planning Education and Research*, 25.

WHO, (1998), *Health Promotion Glossary*.

WHO, (2004), *Standards for Health Promotion in Hospitals*.

Yuan, L., L., Yuen, B. & Low, C., Quality of Life in Cities- Definition, Approaches and Research. In Yuan, L., L., Yuen, B. & Low, C., (1999), *Urban Quality of Life: Critical Issues and Options*, National University of Singapore, School of Building and Real Estate.

Διαδικτυακές πηγές

“What is Livability?”, (2016), Partners for Livable Communities, διαθέσιμο στο: <http://www.livable.org/about-us/what-is-livability>, ανακτήθηκε την 14/9/2016.

«Η κρίση έβλαψε σοβαρά την ποιότητα ζωής των Ελλήνων», (2016), Netnews, διαθέσιμο στο: <http://netnews.eu/%CE%BA%CF%81%CE%AF%CF%83%CE%B7-%CE%BA%CE%B1%CE%B9-%CF%80%CE%BF%CE%B9%CF%8C%CF%84%CE%B7%CF%84%CE%B1-%CE%B6%CF%89%CE%AE%CF%82-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%AE%CE%BD%CF%89%CE%BD/>, ανακτήθηκε την 15/9/2016.

«Αυτές είναι οι λιγότερο ασφαλείς πόλεις στην Ευρώπη», (2016), Fortune Greece, διαθέσιμο στο: <http://www.fortunegreece.com/photo-gallery/aftes-ine-i-ligotero-asfalis-polis-stin-evropi/#16>, ανακτήθηκε την 16/9/2016.

“Infrastructure, Water-Supply”, (2016), Water Encyclopedia, διαθέσιμο στο: <http://www.waterencyclopedia.com/Hy-La/Infrastructure-Water-Supply.html>, ανακτήθηκε την 25/9/2016.

“Public Health Infrastructure and Systems”, (2016), National Association of County and City Health Officials, διαθέσιμο στο: <http://www.naccho.org/programs/public-health-infrastructure>, ανακτήθηκε την 30/9/2016.

«Βοήθεια στο Σπίτι (Πρόγραμμα Κοινωνικής Φροντίδας)», (2012), Special Education, διαθέσιμο στο: <http://www.specialeducation.gr/frontend/article.php?aid=263&cid=130>, ανακτήθηκε την 30/9/2016.

“Quality of life indicators – education”, (2014), Eurostat, διαθέσιμο στο: http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Quality_of_life_indicators_-_education, ανακτήθηκε την 5/10/2016.

“Solid Waste Management”, (2013), The World Bank, διαθέσιμο στο: <http://www.worldbank.org/en/topic/urbandevelopment/brief/solid-waste-management>, ανακτήθηκε την 15/10/2016.

«Παρουσίαση δήμου», (χ.η.), Δήμος Αιγάλεω, διαθέσιμο στο:
<http://www.aigaleo.gr/Default.aspx?tabid=231&language=el-GR>, ανακτήθηκε στις
30/11/2016.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

1. Φύλο:

- Άνδρας
- Γυναίκα

2. Ηλικία:

- 18-30
- 31-40
- 41-50
- 50 και άνω

3. Μορφωτικό επίπεδο:

- Απόφοιτος Δημοτικού
- Απόφοιτος Γυμνασίου
- Απόφοιτος Λυκείου
- Ανώτερη μόρφωση (ΙΕΚ κλπ)
- Ανώτατη μόρφωση (ΑΕΙ/ΤΕΙ)
- Μεταπτυχιακό / Διδακτορικό

4. Οικογενειακή κατάσταση:

- Άγαμος/η
- Έγγαμος/η
- Διαζευγμένος/η
- Χήρος/α

5. Θεωρείτε ότι στον δήμο σας έχουν ληφθεί μέτρα και πρωτοβουλίες αύξησης του αισθήματος ασφάλειας των πολιτών για την αντιμετώπιση της κάθε μορφής παραβατικότητας;

- Ναι
- Όχι

6. Για την αντιμετώπιση της κάθε μορφής παραβατικότητας, πιστεύετε ότι θα πρέπει:

- Να αυξηθεί ο φωτισμός στο Άλσος Αιγάλεω
- Να αυξηθεί ο φωτισμός κατά μήκος των πεζοδρόμων
- Να αυξηθεί η αστυνόμευση (Υπάρχουν δύο Αστυνομικά Τμήματα στην περιοχή, αλλά δεν περιπολείται επαρκώς ο δήμος)
- Να προσληφθούν περισσότερα άτομα στην Δημοτική Αστυνομία
- Άλλο:.....

7. Θεωρείτε ασφαλή την κίνηση των πεζών στον δήμο σας;

- Ναι
- Όχι

8. Εάν όχι, γιατί;

- Στους δρόμους υπερτοπικής σημασίας (Λεωφόρος Θηβών, Ιερά οδός, Λεωφόρος Αθηνών, Π. Ράλλη) απουσιάζουν διαβάσεις και τα οχήματα κινούνται με μεγάλη ταχύτητα
- Στα πεζοδρόμια αρκετά συχνά η κίνηση είναι δυσχερής λόγω των δεντροφυτεύσεων
- Δημιουργούνται προβλήματα λόγω των σταθμευμένων, επί των πεζοδρομίων, οχημάτων
- Υπάρχουν αυθαίρετες καταλήψεις πεζοδρομίων και πεζοδρόμων από επιχειρήσεις
- Υπάρχουν κατεστραμμένα τμήματα πεζοδρομίων
- Άλλο:.....

9. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πεζών, τι πιστεύετε ότι θα πρέπει να γίνει:

- Πεζοδρόμηση τμημάτων του κέντρου
- Δημιουργία δρόμων ήπιας κυκλοφορίας
- Άλλο:.....

10. Πιστεύετε ότι τα διαφημιστικά πλαίσια στα πεζοδρόμια ή σε άλλους χώρους δημιουργούν προβλήματα;

- Ναι
- Όχι

11. Θεωρείτε ότι υπάρχουν και επαρκούν οι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων;

- Ναι
- Όχι
- Δεν γνωρίζω

12. Υπάρχουν εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα στα πεζοδρόμια του δήμου σας;

- Ναι
- Όχι
- Δεν γνωρίζω

13. Θεωρείτε ότι η προσβασιμότητα των ατόμων με ειδικές ανάγκες στις υποδομές κοινής ωφέλειας και στα δημόσια κτίρια είναι:

- Άριστη
- Καλή
- Μέτρια
- Απαράδεκτη

14. Θεωρείτε ότι λειτουργεί μεγάλος αριθμός καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος στο δήμο σας;

- Ναι

- Όχι
- Δεν γνωρίζω

15. Πιστεύετε ότι υπάρχουν προβλήματα από τη λειτουργία καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος (π.χ. τραπεζοκαθίσματα σε πεζοδρόμια ή σε άλλους χώρους όπου δεν επιτρέπεται);

- Ναι
- Όχι
- Δεν γνωρίζω

16. Θεωρείτε λειτουργικό το συγκοινωνιακό δίκτυο του δήμου σας;

- Ναι
- Όχι

17. Θεωρείτε ότι η χρήση ποδηλάτου είναι ασφαλής στον δήμο σας;

- Ναι
- Όχι

18. Εάν όχι, γιατί;

- Δεν υπάρχουν διαμορφωμένοι χρηστικοί ποδηλατόδρομοι
- Δεν υπάρχουν τμήματα του οδικού δικτύου στα οποία είναι δυνατή η κίνηση ποδηλάτου με ασφάλεια
- Ο μοναδικός ποδηλατόδρομος είναι εφραπτόμενος στο άλσος και δεν υπάρχει ο κατάλληλος φωτισμός

19. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση και διευκόλυνση της κίνησης των πεζών, έχουν δημιουργηθεί δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να διακοπεί η διέλευση των οχημάτων στις παράλληλες οδούς της Ιεράς Οδού και να δημιουργηθούν προβλήματα στην κυκλοφορία και την στάθμευση των οχημάτων. Θεωρείτε ότι η ενέργεια του δήμου:

- Είναι σωστή (προηγείται η διευκόλυνση των πεζών)
- Δεν είναι σωστή (δεν διευκολύνεται η κυκλοφορία στην κεντρική αρτηρία)

20. Θεωρείτε ότι ο δήμος σας διαθέτει χώρους ψυχαγωγίας (πλατείες, πάρκα κλπ) για την εξυπηρέτηση των κατοίκων;

- Ναι
- Όχι
- Δεν γνωρίζω

21. Θεωρείτε ότι χρειάζεται αναβάθμιση των αθλητικών εγκαταστάσεων και δημιουργία νέων υποδομών για την εξυπηρέτηση των αθλούμενων στον δήμο σας;

- Ναι (Ο δήμος Αιγάλεω παρουσιάζει έντονη αθλητική δραστηριότητα και δεν επαρκούν οι εγκαταστάσεις)
- Ίσως (Πάντα θα χρειάζονται και άλλοι αθλητικοί χώροι)
- Όχι (Υπάρχουν ήδη αρκετοί αθλητικοί χώροι. Ο δήμος θα πρέπει να δώσει έμφαση σε άλλους τομείς)

22. Οι κοινωνικές δομές για κάθε ηλικία θεωρείτε ότι είναι επαρκείς (π.χ. ΚΑΠΗ, Παιδικοί Σταθμοί, κ.α.);

- Ναι
- Όχι
- Δεν γνωρίζω

23. Ο δήμος σας διαθέτει ιατρεία για τον έλεγχο της υγείας παιδιών ή και ενηλίκων δημοτών;

- Ναι
- Όχι

24. Όσον αφορά την υγεία στο αστικό περιβάλλον, πιστεύετε ότι υπάρχουν αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στην περιοχή του δήμου;

- Ναι
- Όχι

25. Εάν ναι, ποιοι περιβαλλοντικοί παράγοντες είναι πιο επιβλαβείς;

- Ατμοσφαιρική ρύπανση (επιβαρυνόμενο περιβάλλον από την αυξημένη οδική κυκλοφορία και τις βιομηχανικές και βιοτεχνικές μονάδες)
- Ηχορύπανση (από την κυκλοφορία των οχημάτων και τη βιομηχανική – βιοτεχνική δραστηριότητα στη περιοχή)
- Ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία (λόγω της ύπαρξης των πυλώνων της ΔΕΗ εντός του οικιστικού ιστού και από την ανεξέλεγκτη εγκατάσταση κεραιών κινητής τηλεφωνίας)

26. Θεωρείτε ότι η συλλογή απορριμμάτων είναι συστηματική και δεν δημιουργεί προβλήματα για τη δημόσια υγεία;

- Ναι, είναι συστηματική χωρίς να δημιουργεί προβλήματα στη δημόσια υγεία
- Όχι, δεν είναι συστηματική με αποτέλεσμα να προκαλούνται προβλήματα στη δημόσια υγεία

27. Διευκολύνονται οι χώροι λειτουργίας λαϊκών αγορών από τους οδηγούς;

- Ναι
- Όχι

28. Γενικά είστε ευχαριστημένοι από την ποιότητα ζωής στον Δήμο Αιγάλεω;

- Ναι
- Όχι