

ΤΕΙ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

Πτυχιακή Εργασία

«Ποιότητα ζωής κι εύρυθμης λειτουργίας των πόλεων και των οικισμών: Η περίπτωση του δήμου Θεσσαλονίκης»

ΤΣΟΓΚΑ ΜΑΡΙΑ, ΑΜ: 2011023

ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΠΟΥΛΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΑ

Καλαμάτα, 2017

Ευχαριστίες

Θεωρώ υποχρέωσή μου να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτριά μου κα **Τριανταφυλλοπούλου Αθανασία** για την πολύτιμη υποστήριξη και καθοδήγησή της.

Επιπλέον, θέλω να ευχαριστήσω όλους τους δημότες που συμπλήρωσαν εθελοντικά το ερωτηματολόγιο για την ολοκλήρωση της έρευνάς μου.

Τέλος, οφείλω να αφιερώσω την πτυχιακή μου εργασία στην οικογένεια μου, για την αμέριστη συμπαράσταση που μου παρείχε σε όλα τα χρόνια της φοίτησής μου στο Τ.Ε.Ι. Πελοποννήσου.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ποιότητα ζωής συνιστά μια έννοια που περιλαμβάνει επιμέρους τομείς και έχει υποκειμενικό χαρακτήρα για τον κάθε άνθρωπο. Παρόλα αυτά, υπάρχουν συγκεκριμένοι παράγοντες που είναι κοινά παραδεκτό ότι μπορούν να προάγουν την ποιότητα ζωής των ανθρώπων, όπως η οικονομική ευχέρεια, η δυνατότητα για εργασία και οι κοινωνικές σχέσεις. Καθώς οι άνθρωποι διαβιώνουν σε πόλεις και οικισμούς, το ζήτημα της ποιότητας της ζωής μελετάται πλέον και ως προς τα στοιχεία εκείνα που είναι σε θέση να προάγουν, ή αντίστοιχα να υποβαθμίσουν, την διαβίωση στις περιοχές αυτές. Τέτοιοι παράγοντες είναι, μεταξύ άλλων, ο αστικός σχεδιασμός, η ασφάλεια, η εκπαίδευση, οι μεταφορές, η υγεία, το αστικό περιβάλλον και οι χώροι αναψυχής σε περιοχές όπου διαβιώνει ένας μεγάλος αριθμός ανθρώπων. Η παρούσα εργασία, αφορά ακριβώς στην μελέτη των παραγόντων που δύνανται να επηρεάζουν την ποιότητα ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς. Για το σκοπό αυτό, εκτός από την βιβλιογραφική ανασκόπηση, πραγματοποιήθηκε πρωτογενής έρευνα στο δήμο Θεσσαλονίκης ώστε να διαπιστωθεί το επίπεδο της ποιότητας ζωής στη πόλη.

Λέξεις Κλειδιά: Ποιότητα Ζωής, Πόλεις, Δήμος Θεσσαλονίκης.

ABSTRACT

Quality of life is a concept that includes individual domains and is subjective for every person. However, there are specific factors that are commonly accepted that they can promote people's quality of life, such as economic capacity, job opportunities and social relationships. As people live in cities and settlements, the question of quality of life is also being studied in terms of those elements that are capable of promoting or, respectively, of reducing living in these areas. Such factors include urban planning, safety, education, transport, health, the urban environment and recreation in areas where a large number of people live. This paper is about studying the factors that can affect the quality of life in cities and settlements. For this purpose, in addition to the bibliographic review, a primary survey was conducted in the municipality of Thessaloniki to determine the level of quality of life in the city.

Keywords: Quality of Life, Cities, Municipality of Thessaloniki.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Ευχαριστίες.....	ii
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	iii
ABSTRACT.....	iv
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....	v
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	vii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	ix
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο. Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ.....	3
1.1 Περιεχόμενο του όρου ποιότητα ζωής.....	3
1.2 Δείκτες της ποιότητας ζωής.....	7
1.3 Η ποιότητα ζωής στις σύγχρονες κοινωνίες και πόλεις.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο. ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ, ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΟΜΑΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ.....	13
2.1 Ο ρόλος των δημοτικών αρχών.....	13
2.2 Παράγοντες διαμόρφωσης της ποιότητας ζωής και της εύρυθμης λειτουργίας σε πόλεις και οικισμούς.....	17
2.2.1 Αστικός σχεδιασμός και ποιότητα ζωής.....	17
2.2.2 Ασφάλεια, προστασία και ποιότητα ζωής.....	20
2.2.3 Εκπαίδευση και ποιότητα ζωής.....	22
2.2.4 Μεταφορές και ποιότητα ζωής.....	23

2.2.5	Υγεία και ποιότητα ζωής	24
2.2.6	Αστικό περιβάλλον και ποιότητα ζωής.....	26
2.2.7	Χώροι αναψυχής και ποιότητα ζωής	28
2.3	Οι πόλεις με την υψηλότερη ποιότητα ζωής.....	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο. Ο ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ.....		31
3.1	Περιγραφή του δήμου Θεσσαλονίκης.....	31
3.2	Η ποιότητα ζωής στη πόλη της Θεσσαλονίκης.....	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο. ΕΡΕΥΝΑ.....		37
4.1	Μεθοδολογία έρευνας	37
4.2	Αποτελέσματα έρευνας	37
4.2.1	Δημογραφικά στοιχεία.....	37
4.2.2	Η ποιότητα ζωής στον δήμο Θεσσαλονίκης.....	41
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ		66
Βιβλιογραφία		68

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1.1 Υποκειμενικοί παράγοντες ποιότητας ζωής.....	5
Πίνακας 2.1 Παγκόσμια κατάταξη των 20 πόλεων που διαθέτουν τα υψηλότερα ποσοστά ποιότητας ζωής στους πολίτες τους.....	30
Πίνακας 4.1 Φύλο	37
Πίνακας 4.2 Ηλικία.....	38
Πίνακας 4.3 Οικογενειακή κατάσταση.....	39
Πίνακας 4.4 Μορφωτικό επίπεδο	40
Πίνακας 4.5 Βαθμός ικανοποίησης από την ζωή στην Θεσσαλονίκη.....	41
Πίνακας 4.6 Η ζωή στη Θεσσαλονίκη τα τελευταία χρόνια.....	42
Πίνακας 4.7 Η ζωή στη Θεσσαλονίκη κατά τα επόμενα χρόνια	43
Πίνακας 4.8 Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Θεσσαλονίκη.....	44
Πίνακας 4.9 Βαθμός ικανοποίησης από την καθαριότητα της πόλης	45
Πίνακας 4.10 Βαθμός ικανοποίησης από την συχνότητα αποκομιδής απορριμμάτων και ανακυκλώσιμων υλικών	46
Πίνακας 4.11 Άποψη για την επιβολή προστίμων σε όσους επιβαρύνουν ή δυσκολεύουν τη διαχείριση της καθαριότητας στη πόλη της Θεσσαλονίκης	48
Πίνακας 4.12 Βαθμός ικανοποίησης από τις δημόσιες συγκοινωνίες της πόλης.....	49
Πίνακας 4.13 Βαθμός ικανοποίησης από τα δημόσια νοσοκομεία και τους γιατρούς της πόλης.....	50
Πίνακας 4.14 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη που δεν έχει αρκετούς ελεύθερους χώρους, πάρκα και πλατείες	51

Πίνακας 4.15 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη με μεγάλη ατμοσφαιρική ρύπανση.....	52
Πίνακας 4.16 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη με πολύ θόρυβο και ηχορύπανση από κέντρα υγειονομικού ενδιαφέροντος	53
Πίνακας 4.17 Άποψη για το ότι στη Θεσσαλονίκη βρίσκεις αρκετά εύκολα να παρκάρεις το αυτοκίνητό σου	54
Πίνακας 4.18 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία ασφαλής πόλη για να ζεις	55
Πίνακας 4.19 Το μεταφορικό μέσο που είναι πιο ασφαλές για την μετακίνηση στην πόλη της Θεσσαλονίκης.....	56
Πίνακας 4.20 Το πιο σημαντικό ζήτημα το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπισθεί	57
Πίνακας 4.21 Βαθμός ικανοποίησης από τις δομές κοινωνικής πολιτικής	59
Πίνακας 4.22 Γνώση για τις υπηρεσίες του Κέντρου Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η.) του δήμου Θεσσαλονίκης	60
Πίνακας 4.23 Άποψη για τις διευρυμένες υπηρεσίες του Κ.Α.Π.Η. του δήμου Θεσσαλονίκης.....	61
Πίνακας 4.24 Επάρκεια των 18 βρεφονηπιακών και παιδικών σταθμών που διαθέτει ο δήμος Θεσσαλονίκης	62
Πίνακας 4.25 Βαθμός ικανοποίησης από τις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Παιδικών Σταθμών	64

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 4.1 Φύλο.....	38
Διάγραμμα 4.2 Ηλικία	39
Διάγραμμα 4.3 Οικογενειακή κατάσταση	40
Διάγραμμα 4.4 Μορφωτικό επίπεδο	41
Διάγραμμα 4.5 Βαθμός ικανοποίησης από την ζωή στην Θεσσαλονίκη.....	42
Διάγραμμα 4.6 Η ζωή στη Θεσσαλονίκη τα τελευταία χρόνια	43
Διάγραμμα 4.7 Η ζωή στη Θεσσαλονίκη κατά τα επόμενα χρόνια.....	44
Διάγραμμα 4.8 Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Θεσσαλονίκη	45
Διάγραμμα 4.9 Βαθμός ικανοποίησης από την καθαριότητα της πόλης.....	46
Διάγραμμα 4.10 Βαθμός ικανοποίησης από την συχνότητα αποκομιδής απορριμμάτων και ανακυκλώσιμων υλικών	47
Διάγραμμα 4.11 Άποψη για την επιβολή προστίμων σε όσους επιβαρύνουν ή δυσκολεύουν τη διαχείριση της καθαριότητας στη πόλη της Θεσσαλονίκης	48
Διάγραμμα 4.12 Βαθμός ικανοποίησης από τις δημόσιες συγκοινωνίες της πόλης....	49
Διάγραμμα 4.13 Βαθμός ικανοποίησης από τα δημόσια νοσοκομεία και τους γιατρούς της πόλης.....	50
Διάγραμμα 4.14 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη που δεν έχει αρκετούς ελεύθερους χώρους, πάρκα και πλατείες	51
Διάγραμμα 4.15 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη με μεγάλη ατμοσφαιρική ρύπανση.....	52
Διάγραμμα 4.16 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη με πολύ θόρυβο και ηχορύπανση από κέντρα υγειονομικού ενδιαφέροντος	53

Διάγραμμα 4.17 Άποψη για το ότι στη Θεσσαλονίκη βρίσκεις αρκετά εύκολα να παρκάρεις το αυτοκίνητό σου	54
Διάγραμμα 4.18 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία ασφαλής πόλη για να ζεις	55
Διάγραμμα 4.19 Το μεταφορικό μέσο που είναι πιο ασφαλές για την μετακίνηση στην πόλη της Θεσσαλονίκης.....	57
Διάγραμμα 4.20 Το πιο σημαντικό ζήτημα το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπισθεί....	58
Διάγραμμα 4.21 Βαθμός ικανοποίησης από τις δομές κοινωνικής πολιτικής.....	59
Διάγραμμα 4.22 Γνώση για τις υπηρεσίες του Κέντρου Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η.) του δήμου Θεσσαλονίκης	60
Διάγραμμα 4.23 Άποψη για τις διευρυμένες υπηρεσίες του Κ.Α.Π.Η. του δήμου Θεσσαλονίκης.....	62
Διάγραμμα 4.24 Επάρκεια των 18 βρεφονηπιακών και παιδικών σταθμών που διαθέτει ο δήμος Θεσσαλονίκης	63
Διάγραμμα 4.25 Βαθμός ικανοποίησης από τις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Παιδικών Σταθμών.....	65

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ποιότητα ζωής των ανθρώπων σχετίζεται με την ευημερία και με την άνεση με την οποία διάγουν την ζωή τους. Η κατάσταση αυτή δύναται να διαμορφώνεται και να επηρεάζεται τόσο από αντικειμενικούς παράγοντες, όπως η δυνατότητα τροφής, στέγης κι εργασίας, αλλά και από υποκειμενικούς παράγοντες, όπως οι προσωπικές αντιλήψεις, οι διαπροσωπικές σχέσεις και η ψυχαγωγία.

Καθώς κατά τις τελευταίες δεκαετίες η συγκέντρωση πληθυσμού στις πόλεις αυξάνεται, ανακύπτει το πρόβλημα της διατήρησης και της προαγωγής της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Έτσι, έχουν εντοπιστεί συγκεκριμένοι παράγοντες που διαμορφώνουν τα επίπεδα της ποιότητας ζωής των κατοίκων σε πόλεις, αλλά και γενικότερα σε οικισμούς.

Με την παρούσα εργασία επιδιώκεται ο προσδιορισμός των παραγόντων που καθορίζουν το επίπεδο της ποιότητας ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς. Στη προσπάθεια αυτή εντάσσεται η βιβλιογραφική ανασκόπηση και η πρωτογενής έρευνα στο δήμο Θεσσαλονίκης.

Η εργασία αποτελείται από, συνολικά, 4 κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο μελετάται η έννοια της ποιότητας ζωής με τα βασικά προσδιοριστικά στοιχεία της, ενώ αναφέρονται και οι βασικοί δείκτες που χρησιμοποιούνται σήμερα για την εκτίμηση του επιπέδου της ποιότητας ζωής. Ακόμα σχολιάζεται ο συσχετισμός της ποιότητας ζωής με τη διαβίωση στα σύγχρονα αστικά κέντρα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναφέρονται συγκεκριμένοι παράγοντες που αφορούν στην ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα και του οικισμούς, όπως η ασφάλεια, η υγεία, η μετακίνηση, η εκπαίδευση και οι χώροι αναψυχής, μεταξύ άλλων. Επίσης, αναφέρεται ο ρόλος των δημοτικών αρχών στην διατήρηση και προαγωγή της ποιότητας ζωής των πολιτών, ενώ παρατίθενται και πληροφορίες σχετικά με τις πόλεις που θεωρούνται ότι παρέχουν τα υψηλότερα επίπεδα ποιότητας ζωής στους κατοίκους τους.

Το τρίτο και το τέταρτο κεφάλαιο αφορούν στο ερευνητικό μέρος της παρούσας εργασίας. Στο τρίτο κεφάλαιο, συγκεκριμένα, παρέχονται πληροφορίες για την πόλη της Θεσσαλονίκης, καθώς και απόψεις για το επίπεδο της ποιότητας ζωής στη περιοχή. Στο τέταρτο κεφάλαιο σχολιάζονται τα αποτελέσματα έρευνας αναφορικά με την ποιότητα ζωής στην Θεσσαλονίκη, στην οποία συμμετείχαν 80 δημότες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο. Η ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ

Το παρόν κεφάλαιο αναφέρεται στην έννοια της ποιότητας ζωής. Αναλυτικότερα, αρχικά, αποσαφηνίζεται το περιεχόμενο του όρου. Στη συνέχεια αναφέρονται οι βασικότερες θεωρίες που έχουν αναπτυχθεί από μελετητές αναφορικά με την ποιότητα ζωής, καθώς και οι ατομικοί και οι κοινωνικοί δείκτες που σχετίζονται με το επίπεδο της ποιότητας ζωής των ατόμων και των κοινωνιών.

1.1 Περιεχόμενο του όρου ποιότητα ζωής

Η ποιότητα ζωής συνιστά έναν γενικό όρο που χρησιμοποιείται για να υποδηλώσει είτε το σε ποιο βαθμό ικανοποιούνται οι ανθρώπινες είτε το επίπεδο της ικανοποίησης ή της δυσαρέσκειας που νιώθουν τα άτομα ή οι κοινωνικές ομάδες σε σχέση με βασικούς τομείς της ζωής τους. Η κατανόηση του όρου ποιότητα ζωής χαρακτηρίζεται από υψηλή πολυπλοκότητα, καθώς η βελτίωση του επιπέδου της αποτελεί, ουσιαστικά, στόχο ζωής (Schuessler & Fisher, 1985).

Σύμφωνα με τον Phillips (2006) «η ποιότητα ζωής προϋποθέτει την ικανοποίηση των βασικών και κοινωνικών αναγκών των ανθρώπων και την αυτονομία επιλογής απόλαυσης της ζωής, της εξέλιξης και της συμμετοχής του ως πολίτες σε μια κοινωνία με υψηλά επίπεδα πολιτικής ολοκλήρωσης, κοινωνικής σύνδεσης, εμπιστοσύνης και άλλων ολοκληρωμένων συμπεριφορών που περιλαμβάνουν, τουλάχιστον, την δικαιοσύνης και την ισότητα, μέσα σε ένα βιώσιμο φυσικό και κοινωνικό παγκόσμιο περιβάλλον».

Η ποιότητα ζωής πρέπει να εκλαμβάνεται ως μια ευρύτερη έννοια και να μην περιορίζεται στην οικονομική παραγωγή ή τα πρότυπα διαβίωσης, καθώς περιλαμβάνει όλες τις συνιστώσες που διαμορφώνουν την διαβίωση των ανθρώπων, πέρα από την αυστηρά υλική θεώρηση. Μπορεί να λεχθεί ότι η ποιότητα ζωής συνιστά ένα πλαίσιο που συντίθεται από 9 παράγοντες οι οποίοι προσδιορίζουν την ικανότητα των ανθρώπων να προσεγγίζουν, με βάση τις προσωπικές τους αντιλήψεις και προτεραιότητες, το επιθυμητό επίπεδο ευεξίας, καθώς και τις προσωπικές πεποιθήσεις αναφορικά με το νόημα της ποιότητας ζωής. Οι 9 αυτοί παράγοντες

είναι: οι υλικές συνθήκες διαβίωσης, η παραγωγικότητα- συμπεριλαμβανομένης της απασχόλησης, η υγεία, η εκπαίδευση, η κοινωνική αλληλεπίδραση, η οικονομική και σωματική ασφάλεια, η διακυβέρνηση και τα βασικά δικαιώματα, το φυσικό περιβάλλον διαβίωσης και η ικανοποίηση από τη ζωή (Eurostat, 2015).

Οι συνθήκες ικανοποίησης κι ευτυχίας εξαρτώνται, κυρίως, από την ικανότητα επιβίωσης, ένα λογικό επίπεδο υγείας και τη πολλαπλότητα των στοιχείων που επιτρέπουν ή προκαλούν την επίτευξη των επιθυμιών (Henshaw, 1970).

Με βάση τα προαναφερόμενα, μπορεί να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι η ποιότητα ζωής διαθέτει τόσο αντικειμενική, όσο και υποκειμενική θεώρηση. Έτσι, υφίσταται ο διαχωρισμός ανάμεσα σε αντικειμενικούς και υποκειμενικούς παράγοντες της ποιότητας ζωής. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, στους αντικειμενικούς παράγοντες περιλαμβάνονται μετρήσιμα στοιχεία όπως η οικονομική κατάσταση, η απασχόληση, η ιδιοκτησία, το επίπεδο της εκπαίδευσης και το κοινωνικό ή φυσικό περιβάλλον. Στους υποκειμενικούς παράγοντες εντάσσονται περισσότερο εξατομικευμένα χαρακτηριστικά όπως η συναισθηματική κατάσταση, το οικογενειακό ιστορικό, οι πεποιθήσεις και οι προσδοκίες, μεταξύ άλλων (Bowling, 2005).

Στο πιο κάτω πίνακα αναφέρονται υποκειμενικοί παράγοντες που σχετίζονται με την ποιότητα ζωής, ανάλογα με την επίδραση που επιφέρουν στα άτομα ή τις ομάδες και τον τομέα που τους διαμορφώνει.

Πίνακας 1.1 Υποκειμενικοί παράγοντες ποιότητας ζωής

Θετική επιρροή	Αρνητική επιρροή	Ικανοποίηση από τη ζωή	Τομέας ικανοποίησης
Χαρά	Ενοχή και ντροπή	Επιθυμία για αλλαγή ζωής	Εργασία
Ενθουσιασμός	Θλίψη	Ικανοποίηση με την υπάρχουσα ζωή	Οικογένεια
Ευχαρίστηση	Άγχος και ανησυχία	Ικανοποίηση από το παρελθόν	Ελεύθερος χρόνος
Υπερηφάνεια	Θυμός	Ικανοποίηση για το μέλλον	Υγεία
Στοργή	Πίεση	Κρίση των άλλων για την ζωή	Οικονομική άνεση
Ευτυχία	Κατάθλιψη		Εαυτός
Ευφορία	Φθόνος		Ένταξη σε ομάδα

Πηγή: Theofilou, 2013.

Έτσι, η ποιότητα ζωής ενισχύεται όταν ένα άτομο νιώθει θετικά συναισθήματα όπως χαρά, υπερηφάνεια και ευφορία, ενώ υποσκάπτεται στη καθημερινότητα ενός ατόμου που είναι ενοχικό, διακατέχεται από άγχος ή βιώνει κατάθλιψη. Όσον αφορά την ικανοποίηση από το σύνολο της ζωής, αυτή μπορεί να προέρχεται από εμπειρίες του παρελθόντος, του παρόντος, τις προσδοκίες για το μέλλον ή τις εκτιμήσεις και τις απόψεις των άλλων για τη ζωή ενός ατόμου ή μιας ομάδας. Επιπλέον, οι υποκειμενικοί παράγοντες της ποιότητας ζωής μπορεί να εντοπίζονται σε σχέση με την εργασία, την οικογένεια, την υγεία, τον ελεύθερο χρόνο, την οικονομική άνεση, αλλά και την εκτίμηση για τον εαυτό ή τον ρόλο σε σχέση με την ένταξη σε μια ομάδα.

Σύμφωνα με τους Glatzer & Mohr (1987) υπάρχει ελάχιστη συσχέτιση ανάμεσα στους αντικειμενικούς και υποκειμενικούς παράγοντες της ποιότητας ζωής, διότι:

- Τα άτομα εκτιμούν μόνο την προσωπική τους βελτίωση έναντι του συνόλου και δεν δίνουν την απαραίτητη βαρύτητα στη βελτίωση των συνθηκών του συνόλου.

- Τα άτομα υπόκεινται σε κοινωνικές πιέσεις ώστε να καταπνίγουν συναισθήματα ή την δυσαρέσκειά τους.
- Οι προσδοκίες, συνήθως, προσαρμόζονται στην πραγματικότητα.
- Η έκφραση δυσαρέσκειας μαθαίνεται πολιτισμικά και, ως ένα βαθμό, είναι ανεξάρτητη από τις πραγματικές εμπειρίες.
- Τα άτομα που διαβιώνουν σε ευνοϊκές συνθήκες είναι πιο πιθανό να εκφράζουν δυσαρέσκεια ή κριτική, διότι είναι περισσότερο δεκτικά σε νέα πρότυπα αξιών.
- Διαφορετικά πρότυπα σύγκρισης διαμορφώνουν ποικίλα επίπεδα ικανοποίησης σε συγκρινόμενες κοινωνικές καταστάσεις.

Οι Ventegodt, Merrick & Andersen (2003) αναφέρουν ότι υπάρχει και μια τρίτη οπτική στην προσέγγιση της ποιότητας ζωής, η υπαρξιακή, που αφορά στη θετική κατάσταση της ζωής ενός ατόμου σε ένα βαθύτερο επίπεδο. Με βάση την αντίληψη αυτή, υποτίθεται ότι ο άνθρωπος διαθέτει μια βαθύτερη φύση η οποία πρέπει να λαμβάνει τον απαραίτητο σεβασμό και το άτομο μπορεί να συμβιώνει αρμονικά με αυτήν. Για παράδειγμα, μπορεί να υποστηρίζεται ότι ο άνθρωπος πρέπει να αναπτύσσεται σύμφωνα με τα θρησκευτικά ιδεώδη που χαρακτηρίζουν την ανθρώπινη φύση.

Συνοψίζοντας, εντοπίζεται οι παράγοντες που επηρεάζουν το επίπεδο της ποιότητας ζωής αφορούν στις παρακάτω κατηγορίες (Σαρρής, 2001):

Κοινωνικοοικονομική δομή και λειτουργία της κοινωνίας→ τρόπος παραγωγής, σχέσεις παραγωγής, καταμερισμός εργασίας, κοινωνική διαστρωμάτωση.

Οικονομικοπολιτικοί παράγοντες→ επίπεδο κοινωνική και οικονομικής ανάπτυξης κι ευημερίας, τύποι διανομής εισοδήματος, προγραμματισμός, αποδοτικότητα και αποτελεσματικότητα των τομέων της οικονομίας.

Κοινωνικοοικονομικοί παράγοντες→τρόπος ζωής, ποσοτικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά κατοικίας, αστική και αγροτική διάρθρωση, κοινωνικοοικονομικές ανισότητες.

Ψυχοκοινωνικοί και πολιτισμικοί παράγοντας→ ήθη κι έθιμα, επίπεδα αλφαριθμητισμού, ποιότητα εκπαιδευτικού συστήματος, συνήθειες, νοοτροπίες, τάσεις και στάσεις, κοινωνική συμπεριφορά και άσκηση κοινωνικών ρόλων.

Περιβαλλοντολογικοί παράγοντες→ επίπεδο μόλυνσης του οικολογικού περιβάλλοντος, βαθμός προστασίας των οικοσυστημάτων.

Γεωφυσικοί παράγοντες→ φυσικός πλούτος, πρώτες ύλες, παραγωγικότητα της γης, κλιματολογικές συνθήκες.

Δημογραφικοί παράγοντες→ ρυθμός εξέλιξης πληθυσμού, αστική και αγροτική πυκνότητα, εσωτερική κι εξωτερική μετανάστευση, σύνθεση του πληθυσμού ανά φύλο, ηλικία, επάγγελμα και λοιπά.

Υγειονομικοί και ιατρικοί παράγοντες→ επίπεδο κι εξέλιξη υγειονομικών, επιδημιολογικών και ιατρικών γνώσεων και πρακτικών.

1.2 Δείκτες της ποιότητας ζωής

Με βάση τον παραπάνω διαχωρισμό σε αντικειμενικούς και υποκειμενικούς παράγοντες επιρροής της ποιότητας ζωής, έχουν διαμορφωθεί, αντίστοιχα, και αντικειμενικοί και υποκειμενικοί δείκτες εκτίμησης του επιπέδου της.

Οι αντικειμενικοί ή κοινωνικοί δείκτες είναι μέθοδοι μέτρησης που αντανακλούν τις αντικειμενικές συνθήκες σε ένα δεδομένο πολιτισμικό ή γεωγραφικό σύνολο. Το ουσιώδες στοιχείο των δεικτών αυτών είναι το ότι βασίζονται σε αντικειμενικά και μετρήσιμα μεγέθη και όχι στην υποκειμενική άποψη του ατόμου. Τα πλεονεκτήματα των δεικτών αυτών είναι ποικίλα. Πρωτίστως, υπερέχει η αντικειμενικότητα που τους διέπει. Είναι εύκολο να οριστούν και να υπολογιστούν, χωρίς να βασίζονται στην ανθρώπινη οπτική και, άρα, στην υποκειμενικότητα. Έτσι είναι δυνατές οι συγκρίσεις μεταξύ τους ανάμεσα σε διαφορετικά έθνη ή τοποθεσίες. Επιπλέον, επειδή λαμβάνονται υπόψη παράγοντες από διάφορους τομείς της κοινωνικής ζωής, είναι εύκολο να διερευνώνται σημαντικές κοινωνικές πτυχές που δεν είναι σε θέση άλλες διαδικασίες να προσδιορίσουν. Οι κοινωνικοί, όμως, δείκτες

χαρακτηρίζονται και από μειονεκτήματα. Για παράδειγμα, φέρουν τη πιθανότητα σφάλματος. Έτσι, ο υπολογισμός της θνησιμότητας στα παιδιά είναι δύσκολο να προσδιοριστεί επακριβώς σε κοινωνίες όπου οι γυναίκες συνηθίζεται να γεννούν στο σπίτι. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα στις κοινωνίες αυτές να μην είναι αντιπροσωπευτικός ο υπολογισμός του προσδόκιμου ζωής, εφόσον δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία σχετικά με τις γεννήσεις. Τρωτό σημείο, επίσης, των δεικτών αυτών είναι ο αναπόφευκτος ρόλος της υποκειμενικής απόφασης στην επιλογή των παραμέτρων που επιλέγονται κάθε φορά προς υπολογισμό (Diener & Suh, 1997).

Οι υποκειμενικοί δείκτες προσμετρούν την υποκειμενική ποιότητα ζωής ενός ατόμου και αντανακλούν την εκτίμησή του σε σχέση με τις συνθήκες του περιβάλλοντος στο οποίο ζει. Η χρήση των υποκειμενικών δεικτών παρέχει επιπλέον κατανόηση της ποιότητας ζωής που μπορεί μόνο να υποτεθεί από τη χρήση των αντικειμενικών δεικτών (Slavuj, 2001).

Οι δείκτες αυτής της κατηγορίας, όπως και οι αντικειμενικοί, χαρακτηρίζονται τόσο από πλεονεκτήματα, όσο και από μειονεκτήματα. Όσον αφορά τα πλεονεκτήματα, οι υποκειμενικοί δείκτες είναι σε θέση να εντοπίζουν εμπειρίες και αντιλήψεις που είναι υψίστης σημασίας για τα άτομα. Οι δείκτες αυτοί εκφράζουν μια προσωπική άποψη για τη ποιότητα ζωής κι έτσι καθιστούν δυνατό το προσδιορισμό της ποιότητας σε διάφορες διαστάσεις της ζωής. Χωρίς τη χρήση τους, θα ήταν αδύνατο να εντοπιστεί το τι χρειάζεται επιπλέον μελέτη σε μια ανάλυση. Σε σχέση με τα μειονεκτήματα των ατομικών δεικτών, αρχικά, εντοπίζεται το ότι βασίζονται κυρίως σε προσωπικές αντιλήψεις που, όμως, μπορεί να μην αντανακλούν απαραίτητα αντικειμενικές συνθήκες. Για παράδειγμα, το επίπεδο της ικανοποίησης από το προσωπικό εισόδημα δεν είναι υποχρεωτικό να συνδέεται ευθέως με το εισόδημα αυτό κάθε αυτό, αλλά να επηρεάζεται από τις προσδοκίες του ατόμου. Επιπλέον, η δυσπιστία έναντι των ατομικών δεικτών της ποιότητας ζωής ενισχύεται και από την αμφισβήτηση της χρησιμότητάς τους. Η αντίληψη αυτή βασίζεται στο ότι οι άνθρωποι δεν είναι σε θέση να γνωρίζουν τι είναι καλό ή κακό για αυτούς και άρα δεν είναι ικανοί να εκτιμήσουν τις συνθήκες διαβίωσής τους (Slavuj, 2001).

Μερικοί από τους συνηθέστερους δείκτες που μελετώνται για την εκτίμηση του επιπέδου της ποιότητας ζωής σε ένα περιβάλλον είναι οι κάτωθι (Pettinger, 2010):

- Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Α.Ε.Π.): αφορά στο σύνολο των προϊόντων που παράγει μια οικονομία.
- Κατανομή του εισοδήματος στην κοινωνία.
- Απασχόληση και ανεργία: η ανεργία συνιστά έναν από τους βασικότερους οικονομικούς παράγοντας που επιδρούν αρνητικά στην ποιότητα ζωής, ενώ το είδος της απασχόλησης- μερική ή ορισμένης διάρκειας- καταδεικνύουν τάσεις υποαπασχόλησης.
- Προσδόκιμο ζωής: εξαρτάται από τα πρότυπα υγείας, το περιβάλλον και πολιτισμικούς παράγοντες.
- Πρότυπα εκπαίδευσης: σε σχέση με τον παράγοντα αυτό, μελετώνται τα ποσοστά αναλφαβητισμού σε μια κοινωνία.
- Στέγαση: σχετίζεται με τη ποιότητα της στέγασης και τις σχετικές ανέσεις, καθώς και με τα ποσοστά ύπαρξης αστέγων.
- Μεταφορά και κυκλοφοριακή συμφόρηση: η κυκλοφοριακή συμφόρηση προκαλεί καθυστερήσεις που, με τη σειρά της, επιφέρει δυσαρέσκεια.
- Περιβαλλοντικά πρότυπα: σχετίζεται με τη ποιότητα και τη ποσότητα χώρων πρασίνου που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για αναψυχή. Επιπλέον, σύμφωνα με την Streimikiene (2015) οι περιβαλλοντικές δείκτες που σχετίζονται με την ποιότητα ζωής μπορούν να επιμεριστούν σε 3 κατηγορίες: την περιβαλλοντική ποιότητα, την περιβαλλοντικά υπεύθυνη συμπεριφορά και τη κατανάλωση περιβαλλοντικών υπηρεσιών. Αυτές οι 3 κατηγορίες είναι άμεσα αλληλοεπηρεαζόμενες, καθώς η υπεύθυνη συμπεριφορά έχει θετικό αντίκτυπο στην περιβαλλοντική ποιότητα που, με τη σειρά της, οδηγεί σε μεγαλύτερη κατανάλωση υπηρεσιών που παρέχονται από το περιβάλλον.
- Βιοποικιλότητα: αφορά στην προστασία της άγριας ζωής και των περιοχών φυσικού κάλους.
- Πρόσβαση σε πόσιμο νερό: είναι βασική ανάγκη που θεωρείται δεδομένη στον δυτικό κόσμο, αλλά αποτελεί σημαντικό πρόβλημα στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- Κλίμα: τα έντονα κλιματικά φαινόμενα, όπως η υπερθέρμανση του πλανήτη, δημιουργούν ανισορροπίες στο φυσικό περιβάλλον.

Ενώ η εκτίμηση της οικονομικής μεγέθυνσης και ανάπτυξης του πληθυσμού μιας χώρας είναι, σχετικά, εύκολη, η εκτίμηση της ποιότητας ζωής του ίδιου πληθυσμού

είναι ιδιαίτερα δύσκολη και περίπλοκη, εξαιτίας του πολυπαραγοντικού κοινωνικού φαινομένου που συνιστά. Η ποιότητα ζωής ως ένα πολυδιάστατο φαινόμενο με αυξάνουσα δυναμική, δεν συνιστά ένα μέγεθος μόνο με ποσοτικά γνωρίσματα, καθώς η ψυχοκοινωνική ευημερία κι ευεξία του πληθυσμού χαρακτηρίζεται από ποιοτικά, κυρίως, στοιχεία με έντονο υποκειμενικό προσδιορισμό (Σαρρή, 2001).

1.3 Η ποιότητα ζωής στις σύγχρονες κοινωνίες και πόλεις

Η ποιότητα ζωής στις σύγχρονες κοινωνίες έχει βελτιωθεί σημαντικά, εάν ληφθούν υπόψη κρίσιμοι παράγοντες όπως η αδιαμφισβήτητη αύξηση του επιπέδου διαβίωσης, η αύξηση στο προσδόκιμο ζωής των ανθρώπων, η μείωση των θανάτων από επιδημίες ή ατυχήματα, καθώς από το περιορισμό της φτώχειας, των ανισοτήτων και της καταπίεσης (Veenhoven, 2006).

Τα παραπάνω, βέβαια, αποτελούν μια αισιόδοξη και θετική αντιμετώπιση των σύγχρονων συνθηκών συγκριτικά με άλλους αιώνες ή δεκαετίες. Αυτό, όμως, δε σημαίνει ότι η διαβίωση στις σύγχρονες κοινωνίες δεν φέρει σημαντικές αντιξοότητες και χαρακτηριστικά που περιορίζουν τη ποιότητα ζωής συγκεκριμένων ομάδων ανθρώπων.

Όπως εύστοχα αναφέρει ο Κουμεντάκης (2005) οι σύγχρονες κοινωνίες χαρακτηρίζονται από την διογκούμενη μόλυνση του περιβάλλοντος, την υποβάθμιση των φυσικών τροφίμων, την έξαρση των χρόνιων εκφυλιστικών ασθενειών, τον αμείλικτο ανταγωνισμό σε όλους τους τομείς της κοινωνικής ζωής και τη συνεχή υπονόμευση του ατόμου από τους ισχυρούς, την εγκληματικότητα και την παραβατικότητα που βρίσκονται σε τρομακτική έξαρση και, γενικά, τη χαμηλή ποιότητα ζωής για τους πολλούς. Επιπρόσθετα, εντοπίζεται σημαντική έλλειψη δικαιοσύνης, ενώ οι ανθρώπινες σχέσεις έχουν σε μεγάλο βαθμό υποβαθμιστεί. Επίσης, υψίστης σημασίας είναι το γεγονός ότι οι νέοι, στην πλειονότητά τους, ζουν με περισσή ανασφάλεια για το μέλλον τους και είναι έντονα προβληματισμένοι για το μέλλον της κοινωνίας που ζουν. Πολλοί νέοι ζουν και βιώνουν το φάσμα της ανεργίας ή υποαπασχόλησης ή υποφέρουν έντονα κάνοντας εργασίες που δεν τους ταιριάζουν, δεν τους ικανοποιούν στοιχειωδώς και δεν ανταποκρίνονται στα προσόντα τους, στα ταλέντα τους και στις βαθύτερες ανάγκες τους.

Η ποιότητα ζωής των ανθρώπων εξαρτάται από την κοινωνία μέσα στην οποία ζουν. Μια κοινωνία που ενισχύει τους πλούσιους και καταπιέζει τους φτωχούς, δεν μπορεί να κρίνεται ως θετική. Η κοινωνία που καθοδηγείται από τον οικονομικό ορθολογισμό κι επιδιώκει μόνο οικονομικούς στόχους δεν ενισχύει την ποιότητα ζωής των ανθρώπων, καθώς εστιάζει μόνο στον υλικό παράγοντα (Birch & Paul, 2003).

Όσον αφορά στις σύγχρονες πόλεις, αυτές αντιμετωπίζουν την ατμοσφαιρική ρύπανση, τα απορρίμματα, την ηχορύπανση, την μόλυνση των υδάτων, τις πιέσεις στη γη για αστική ανάπτυξη, με αποτέλεσμα την υποβάθμιση της ποιότητας της ζωής και του αστικού τοπίου. Τα προβλήματα των πόλεων αποτελούν προειδοποιητικό σήμα μιας βαθύτερης κρίσης που καθιστά αναγκαία την επανεξέταση των μοντέλων οργάνωσης και αστικής ανάπτυξης που ισχύουν σήμερα. Όλες οι πόλεις δεν αντιμετωπίζουν τα ίδια προβλήματα, εφόσον η γεωγραφική τους θέση, η οικονομική και κοινωνική τους ανάπτυξη και οι διαφορετικές οικονομικές τους λειτουργίες διαφέρουν. Υπάρχει, όμως, ένας αυξανόμενος ανταγωνισμός μεταξύ των πόλεων για την προσέλκυση οικονομικών δραστηριοτήτων και επενδύσεων υψηλού επιπέδου. Οι πόλεις καλούνται να προσφέρουν ελκυστικότερη ποιότητα ζωής και ανταγωνίζονται στην προσφορά καλού περιβάλλοντος, συμμορφούμενες στις απαιτήσεις συγκεκριμένων τομέων οικονομικής δραστηριότητας και προσαρμόζοντας τη μορφή τους (Αβραμόπουλος, 1997).

Πέρα από τα προαναφερόμενα ζητήματα, όμως, δεν πρέπει να λησμονείται ότι σε οποιαδήποτε χώρα του κόσμου, σε όποια οικονομική κατάσταση και αν αυτή βρίσκεται, οι σύγχρονες πόλεις προσφέρουν σημαντικές ευκαιρίες για αύξηση του εισοδήματος, τη μετακίνηση για πολιτική δράση, αλλά και την δυνατότητα απόκτησης εκπαίδευσης και λήψης κοινωνικών και υγειονομικών υπηρεσιών. Η πυκνότητα των αστικών περιοχών προσφέρεται για πιο αποτελεσματική και περιβαλλοντικά ευαισθητοποιημένη στέγαση, για συστήματα μεταφορών και άλλες φυσικές υποδομές. Πιο περισσότερο αστικοποιημένες χώρες έχουν υψηλότερα εισοδήματα, πιο σταθερές οικονομίες και ισχυρότερους θεσμούς, ενώ είναι περισσότερο ανθεκτικές στις ανισορροπίες της παγκόσμιας οικονομίας. Τόσο στις ανεπτυγμένες όσο και στις αναπτυσσόμενες χώρες, οι πόλεις δημιουργούν σημαντικά ποσοστά του Α.Ε.Π. και του εθνικού πλούτου, ενώ δημιουργού κι ευκαιρίες για την ανάπτυξη, την απασχόληση και τις επενδύσεις (WHO, 2010).

Όλα αυτά τα θετικά, όμως, εντοπίζονται σε περιόδους άνθησης και ισορροπίας στην διεθνή οικονομία. Η τρέχουσα οικονομική κρίση αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα ότι μια ύφεση υποβαθμίζει σταδιακά τα επίπεδα της ποιότητας ζωής. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, λόγω χάρη, η πρόσφατη οικονομική κρίση έπληξε σε διαφορετικό ποσοστό την εκάστοτε χώρα- μέλος με την Ελλάδα, την Πορτογαλία και την Ισπανία να εμφανίζουν υψηλά δημόσια χρέη, μειούμενο Α.Ε.Π. και αυξανόμενη ανεργία. Η συρρίκνωση της οικονομικής παραγωγής οδήγησε σε υψηλότερα ποσοστά ανεργίας σε ορισμένα κράτη- μέλη, ενώ ο αριθμός των μακροχρόνια ανέργων στην Ευρωπαϊκή Ένωση αυξήθηκε πολύ γρήγορα και αντιπροσωπεύουν περισσότερο από το 1/3 του συνολικού πληθυσμού των ανέργων. Η κρίση στην οικονομία και στην αγορά εργασίας έχει οδηγήσει και σε αλλαγές στα πρότυπα της απασχόλησης και στις συνθήκες εργασίας όπως, για παράδειγμα, μείωση των μισθών στο δημόσιο τομέα. Ορισμένες εταιρείες στον ιδιωτικό τομέα, επιπλέον, μείωσαν τις ώρες εργασίας, απέλυσαν εργαζομένους ή μείωσαν τις αποδοχές τους. Τα μέτρα λιτότητας έχουν επεκταθεί με τις μειώσεις στη χρηματοδότηση των δημοσίων υπηρεσιών και τις μεταβαλλόμενες συνθήκες για τις κοινωνικές παροχές, συμπεριλαμβανομένων των μειώσεων και των αυστηρότερων όρων δικαιώματος συμμετοχής. Η χρηματοπιστωτική και οικονομική κρίση έχει οδηγήσει σε επιδείνωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας, με αρνητικές επιπτώσεις στην καθημερινή ζωή ορισμένων πολιτών, προφανώς, περισσότερο των ανέργων. Στις συνθήκες αυτές, τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα εστιάζουν στην ανάπτυξη νέων πολιτικών και στρατηγικών για τη διατήρηση και βελτίωση της ποιότητας ζωής των πολιτών (European Union, 2012).

Ο σχολιασμός του παρόντος κεφαλαίου αποσκοπούσε στην διαμόρφωση μιας σφαιρικής αντίληψης αναφορικά με την ποιότητα ζωής και των στοιχείων που την συνθέτουν. Όπως έγινε αντιληπτό, το επίπεδο της ποιότητας ζωής των ανθρώπων διαμορφώνεται καθημερινά από μια σωρεία παραγόντων που δεν είναι ούτε άμεσα προσδιοριζόμενοι, αλλά ούτε κι ελέγξιμοι. Στη συνέχεια της εργασίας, εντοπίζονται οι παράγοντες που είναι σε θέση να επηρεάζουν τη ποιότητα ζωής σε συνάρτηση με τη διαβίωση σε αστικό ή οικιστικό περιβάλλον.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο. ΔΗΜΟΤΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ, ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ ΚΑΙ ΟΜΑΛΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΤΟΙΚΗΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Στο παρόν κεφάλαιο εντοπίζεται ο ρόλος των δημοτικών αρχών όσον αφορά την δημιουργία και διατήρηση της ποιότητας ζωής σε αστικά κέντρα και οικισμούς, ενώ σχολιάζονται οι επιμέρους βασικοί παράγοντες που χρειάζεται να τίθενται υπό έλεγχο, ώστε πέρα από την ποιοτική να διασφαλίζεται κι η εύρυθμη ζωή των πολιτών.

2.1 Ο ρόλος των δημοτικών αρχών

Οι δημοτικές αρχές είναι τοπικές αρχές που δημιουργούνται σε οριοθετημένες γεωγραφικές περιοχές ώστε να παράσχουν υπηρεσίες που, όμως, βρίσκονται υπό έλεγχο. Στους δήμους ηγείται ο δήμαρχος, υπάρχουν διοικητικά συμβούλια που ελέγχουν τις δημόσιες υπηρεσίες, ενώ προσλαμβάνεται προσωπικό προκειμένου να εκτελεί τις υπηρεσίες του δημόσιου συμφέροντος, όπως η καθαριότητα, η αστυνόμευση, η οδοποιία και άλλες παροχές (Plunkett, 2013).

Καθώς οι δήμοι και οι διοικούντες αυτών αφορούν σε συγκεκριμένες περιοχές, η ποιότητα, αλλά και ο χαρακτήρας τους καθορίζονται από μια ποικιλία παραγόντων, όπως οι εθνικές και οι τοπικές παραδόσεις, τα έθιμα, οι πολιτικές, η επιρροή των πολιτικών κομμάτων, η γραφειοκρατία, ο έλεγχος των οικονομικών πόρων και, γενικότερα, η οργάνωση της κοινωνίας και οι κοινωνικές πεποιθήσεις (Encyclopedia, 2016).

Με το νόμο 3463 του 2006 (ΦΕΚ 114,2006) προσδιορίστηκαν συγκεκριμένα οι αρμοδιότητες των δημοτικών αρχών, επιμερισμένες σε τομείς στους οποίους συμπεριλαμβάνονταν και ο τομέας Ποιότητας Ζωής και Εύρυθμης Λειτουργίας των Πόλεων και των Οικισμών. Στις υποχρεώσεις του εν λόγω τομέα εντάσσονταν:

- Η εξασφάλιση και διαρκής βελτίωση των τεχνικών και κοινωνικών υποδομών στις πόλεις και τα χωριά όπως η κατασκευή, συντήρηση και διαχείριση συστημάτων ύδρευσης, αφαλάτωσης, τηλεθέρμανσης, έργων

ηλεκτροφωτισμού των κοινόχρηστων χώρων, η δημιουργία χώρων πρασίνου, χώρων αναψυχής, πλατειών και λοιπών υπαίθριων κοινόχρηστων χώρων.

- Η συμμετοχή στο έργο της αστικής συγκοινωνίας και η διενέργεια μεταφοράς για τη μετακίνηση κατοίκων της περιοχής τους, καθώς και η μεταφορά για την εξυπηρέτηση και την αναψυχή αυτών.
- Ο καθορισμός, η κατασκευή, συντήρηση και εκμετάλλευση υπόγειων και υπέργειων χώρων στάθμευσης, καθώς και ο έλεγχος της στάθμευσης των αυτοκινήτων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.
- Η ρύθμιση της κυκλοφορίας, ο καθορισμός πεζοδρόμων, μονοδρομήσεων και κατευθύνσεων της κυκλοφορίας, η απομάκρυνση εγκαταλελειμμένων οχημάτων και γενικότερα η λήψη μέτρων για την αποφυγή δυσμενών επιδράσεων στην ασφάλεια της κυκλοφορίας, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.
- Ο καθορισμός των χώρων και των όρων λειτουργίας των λαϊκών αγορών και των εμποροπανηγύρεων, για άσκηση υπαίθριων εμπορικών δραστηριοτήτων, που διενεργούνται στην περιφέρειά τους, κατά τη σχετική νομοθεσία, καθώς και των χώρων για την προσωρινή διαμονή μετακινούμενων πληθυσμιακών ομάδων.
- Ο καθορισμός χώρων για την τοποθέτηση πλαισίων προβολής υπαίθριας διαφήμισης, καθώς και ο προσδιορισμός ειδικότερων προδιαγραφών κατασκευής και προϋποθέσεων τοποθέτησης διαφημιστικών πλαισίων, σύμφωνα με τις τοπικές ιδιαιτερότητες στο πλαίσιο της κείμενης νομοθεσίας.
- Η προστασία του καταναλωτή με τη δημιουργία Γραφείων Ενημέρωσης του καταναλωτή σχετικά με θέματα που αφορούν τα δικαιώματά του, την ποιότητα των προσφερόμενων αγαθών και υπηρεσιών και τις επιπτώσεις τους στην υγεία και το περιβάλλον, σε συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές.
- Ο προσδιορισμός ειδικότερων όρων και προϋποθέσεων της ίδρυσης και εγκατάστασης καταστημάτων, επιχειρήσεων και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων της δικαιοδοσίας τους που επηρεάζουν το φυσικό, πολιτιστικό και αρχιτεκτονικό περιβάλλον, καθώς και την αισθητική, φυσιογνωμία και τις εν γένει λειτουργίες της πόλης.

- Ο προσδιορισμός των όρων και των ωρών λειτουργίας μουσικής σε καταστήματα, τα οποία λειτουργούν στην πόλη, στο πλαίσιο των υγειονομικών και κανονιστικών διατάξεων της διοίκησης.
- Η μέριμνα και η λήψη μέτρων για την προστασία της δημόσιας υγείας, όπως ο υγειονομικός έλεγχος των δημοτικών και κοινοτικών δεξαμενών νερού, ο υγειονομικός έλεγχος των καταστημάτων και επιχειρήσεων που λειτουργούν στην περιφέρειά τους, ο έλεγχος της ηχορύπανσης, της κοινής ησυχίας και της εκπομπής ρύπων, θορύβων και άλλων επιβαρύνσεων του περιβάλλοντος από τροχοφόρα, η περισυλλογή και εν γένει η μέριμνα για τα αδέσποτα ζώα και η δημιουργία καταφυγίων, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.
- Η μέριμνα και η λήψη μέτρων για την προστασία της ζωής και της περιουσίας των κατοίκων, όπως ο έλεγχος σήμανσης των εργασιών που εκτελούνται στις οδούς και της τήρησης των υποχρεώσεων αυτών που εκτελούν έργα και εναποθέτουν υλικά και εργαλεία στις οδούς του δημοτικού ή κοινοτικού δικτύου, η λήψη μέτρων και ο έλεγχος για την προστασία από επικίνδυνες οικοδομές, από έλλειψη μέτρων ασφάλειας και υγιεινής σε εργασίες που εκτελούνται και γενικότερα από δραστηριότητες που εγκυμονούν κινδύνους για τη ζωή και την περιουσία των κατοίκων.
- Η μέριμνα και η λήψη μέτρων για την προστασία και αναβάθμιση της αισθητικής των πόλεων και των οικισμών.
- Η μέριμνα και η λήψη μέτρων για την απρόσκοπτη πρόσβαση στους κοινόχρηστους χώρους.
- Η ονομασία των οδών, πλατειών, η τοποθέτηση πινακίδων πληροφορίας και η αρίθμηση κτισμάτων.

Το 2010, με βάση το νόμο 3852 (ΦΕΚ 87, 2010) που αναφερόταν στην αναδιάρθρωση των δήμων με βάση το πρόγραμμα «Καλλικράτης» περιλήφθηκαν και πάλι συγκεκριμένες ευθύνες που αποδίδονται στις δημοτικές αρχές και, όπως θα αναλυθεί και στη συνέχεια, σχετίζονται ευθέως και ανάλογα με την ποιότητα ζωής και την εύρυθμη λειτουργία των κατοικημένων περιοχών. Οι βασικότερες από αυτές είναι:

- Το συμβούλιο της εκάστοτε δημοτικής κοινότητας εκφράζει γνώμες και διατυπώνει προτάσεις, είτε με δική του πρωτοβουλία είτε κατόπιν παραπομπής, από τα αρμόδια όργανα του δήμου, σχετικά με τη

συντήρηση των δημοτικών οδών, τη συντήρηση, καθαριότητα και λειτουργία των πλατειών, των δημοτικών αλσών, κήπων, υπαίθριων χώρων αναψυχής και, γενικά, όλων των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων της περιοχής της δημοτικής κοινότητας, την προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, την αναβάθμιση της αισθητικής περιοχών, καθώς και για την καθαριότητα αυτών.

- Οι δήμοι είναι υπεύθυνοι για τη διαχείριση στερεών αποβλήτων, σε επίπεδο προσωρινής αποθήκευσης, μεταφόρτωσης, επεξεργασίας, ανακύκλωσης και γενικώς αξιοποίησης, διάθεσης, λειτουργίας σχετικών εγκαταστάσεων, κατασκευής μονάδων επεξεργασίας και αξιοποίησης, καθώς και αποκατάστασης υφιστάμενων χώρων εναπόθεσης (Χ.Α.Δ.Α.).
- Οι δημοτικές αρχές είναι υπεύθυνες για τη μελέτη των έργων συντήρησης και βελτίωσης του οδικού δικτύου, την εκπόνηση κυκλοφοριακών μελετών, καθώς και για τη μελέτη, εκτέλεση και επίβλεψη των εργασιών σήμανσης, σηματοδότησης και ηλεκτροφωτισμού του οδικού δικτύου του δήμου.
- Οι δημοτικές αρχές απαιτείται να πληροφορούν τους δημότες για θέματα δημόσιας υγείας, τη κατάρτιση μελετών και τη σύνταξη εκλαϊκευμένων εντύπων που αφορούν δραστηριότητες θαλάσσιας αλιείας, υδατοκαλλιεργειών και προστασίας των υδάτινων οικοσυστημάτων.

Βέβαια, η ζωή και, άρα, η ποιότητα σε μια κατοικημένη περιοχή δεν ρυθμίζεται μόνο δημοτικές αρχές, αλλά και από ανώτερα κρατικά όργανα και φορείς που εποπτεύουν ποικίλες άλλες λειτουργίες όπως η εκπαίδευση. Ιδανικά, η αποδοτική συνεργασία όλων των δημόσιων λειτουργιών είναι αυτή που μπορεί και να διασφαλίζει την άριστη ποιότητα ζωής, η οποία αναφορικά με την αστική ζωή συνίσταται στα εξής (Turkoglu, 2015):

- ❖ Καθαρό και ασφαλές φυσικό περιβάλλον.
- ❖ Σταθερό οικοσύστημα στο παρόν και βιώσιμο για το μέλλον.
- ❖ Δυνατή και αλληλοστηριζόμενη κοινωνία.
- ❖ Υψηλό ποσοστό συμμετοχής του κοινού στις αποφάσεις που επηρεάζουν τη ζωή, την υγεία και την ευημερία.

- ❖ Ικανοποίηση βασικών αναγκών- νερού, τροφής, στέγης, ένδυσης- για όλους τους πολίτες.
- ❖ Πρόσβαση σε εμπειρίες και πόρους για επικοινωνία κι αλληλεπίδραση.
- ❖ Βιώσιμη και καινοτόμο οικονομία.
- ❖ Ενίσχυση της διασύνδεσης με το παρελθόν, μέσω της πολιτιστικής κληρονομιάς.
- ❖ Άριστο επίπεδο δημόσιας υγείας, πρόσβαση σε δομές υγείας για όλους και χαμηλά επίπεδα νοσηρότητας και θνησιμότητας.

2.2 Παράγοντες διαμόρφωσης της ποιότητας ζωής και της εύρυθμης λειτουργίας σε πόλεις και οικισμούς

Σύμφωνα με τους Lotfi & Solaimani (2009) η συμβατική ανάπτυξη των αστικών περιοχών, ιδίως μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, χαρακτηρίζεται από σημαντικά προβλήματα, όπως τον εκτενή χρόνο για τις μετακινήσεις, την ακαταλληλότητα των υπηρεσιών, την ποιοτική αναβάθμιση του ατμοσφαιρικού αέρα και την κατάτμηση των εδαφών. Όλα αυτά τα στοιχεία έχουν αρνητική επιρροή στην ποιότητα ζωής των πολιτών, παρόλο που αυτή είναι μια από τις βασικότερες διαστάσεις διατήρησης ενός βιώσιμου αστικού περιβάλλοντος. Έτσι, η επιδίωξη για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής στις αστικές περιοχές πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα στους υπεύθυνους για τον σχετικό προγραμματισμό.

Στη συνέχεια σχολιάζονται μερικές από τις βασικότερες συνιστώσες που διαμορφώνουν τη ποιότητα ζωής σε μια αστική περιοχή ή σε έναν οικισμό.

2.2.1 Αστικός σχεδιασμός και ποιότητα ζωής

Όπως πληροφορεί ο Κομνηνός (1986) ο αστικός σχεδιασμός είναι μια πρακτική μορφοποίησης του φυσικού χώρου με την χρήση υλικών μέσων και δομών. Ο αστικός σχεδιασμός περιλαμβάνει τις σχέσεις των ελεύθερων και των κτισμένων χώρων, όπως καθορίζονται από τη διάταξη των οδών, τη θέση των μνημείων, τη δομή των οικοδομικών τετραγώνων και των πλατειών και, γενικά, ότι αφορά στην ρυμοτομία του αστικού χώρου.

Ο σχεδιασμός των κατοικημένων περιοχών αποτελεί μια πρόκληση για τη δημιουργία ενός υγιούς και θετικού αστικού περιβάλλοντος. Η πρόκληση αυτή βασίζεται στον συνδυασμό διαφορετικών απαιτήσεων που σχετίζονται με την κοινωνία, την αρχιτεκτονική, την οικονομία και την υγιεινή. Οι κοινωνικές ανάγκες στοχεύουν στη δημιουργία δικτύων και την κατασκευή κτιρίων ώστε να δημιουργούνται ευνοϊκές συνθήκες για την εύκολη χρήση τους (Guidebook for Assessment and Regulation of the Wind Regime of Residential Areas, 1986).

Βασική αρχή του αστικού σχεδιασμού είναι η παροχή της καλύτερης ποιότητας ζωής για όλους, σε σχέση με την διαβίωση, την εργασία και την αναψυχή. Η διαδικασία ενίσχυσης της ποιότητας ζωής, μάλιστα, προσφέρει την ευκαιρία παροχής πόρων για τον αστικό σχεδιασμό. Η επιτυχής ανάπτυξη μιας πόλης ως κοινωνικά ευημερούσας χρειάζεται τη μελέτη των κοινωνικών παραγόντων. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί όταν λαμβάνονται υπόψη οι κοινωνικές ανάγκες και αναπτύσσονται δομές που εξισορροπούν τις ανάγκες αυτές, παρά όταν επεκτείνονται ήδη προβληματικά κτίρια και δομές (Dasimah, 2002, αναφέρεται στον Omar, 2006).

Όπως προαναφέρθηκε, οι πόλεις που επιθυμούν να διαμορφώνουν και να συντηρούν ένα ικανοποιητικό επίπεδο ποιότητας ζωής για τους κατοίκους, οφείλουν να καλύπτουν, πρωτίστως, βασικές ανάγκες, όπως η παροχή νερού και η στέγαση που μάλιστα, συνδέονται άμεσα με τον αστικό σχεδιασμό.

Η πρόσβαση σε ασφαλές νερό αποτελεί αναφαίρετο ανθρώπινο δικαίωμα και κορυφαία υποχρέωση κάθε κοινότητας, ενώ οι αρχές οφείλουν να προφυλάσσουν από την ρύπανση τις πηγές και το δίκτυο ύδρευσης μέχρι το τελικό στάδιο της κατανάλωσης. Το δίκτυο ύδρευσης εξυπηρετεί τις ανάγκες σε πόσιμο νερό ενός μεγάλου αριθμού ατόμων και η ποιότητα του πόσιμου νερού είναι ένας καθοριστικός παράγοντας για τη συνολική ποιότητα της ζωής των ανθρώπων. Η πρόσμιξη του πόσιμου νερού του δικτύου ύδρευσης με ουσίες και μικροοργανισμούς το καθιστά ύποπτο και, πιθανώς, επικίνδυνο για τη δημόσια υγεία (Πιτυρίγκα, 2016).

Παρά την αναγκαιότητά του, όμως, στο σύγχρονο κόσμο η διαθεσιμότητα πόσιμου νερού δεν είναι εφικτή για όλους τους κατοίκους του πλανήτη. Αναλυτικότερα (Candia News, 2014):

- Το 1/6 του παγκόσμιου πληθυσμού, δηλαδή πάνω από 1 δισεκατομμύριο άνθρωποι, δεν έχουν πρόσβαση σε υδάτινες πηγές.
- 1,1 δισεκατομμύρια άνθρωποι καταναλώνουν νερό από μη ασφαλείς πηγές.
- 2,5 δισεκατομμύρια στερούνται και των πλέον βασικών συνθηκών υγιεινής.
- 400 εκατομμύρια παιδιά, σχεδόν το 1/5 των παιδιών του κόσμου, στερούνται ακόμη και την ελάχιστη ποσότητα καθαρού νερού που χρειάζονται για να ζήσουν.
- 1.400 παιδιά κάτω των 5 ετών πεθαίνουν κάθε μέρα από διαρροϊκές ασθένειες, που συνδέονται με την έλλειψη ασφαλούς πόσιμου νερού και επαρκούς αποχέτευσης και υγιεινής
- 5 εκατομμύρια άνθρωποι πεθαίνουν κάθε χρόνο από ασθένειες που σχετίζονται με μολυσμένα ύδατα, μέγεθος που αντιστοιχεί σε 10πλασιο αριθμό θυμάτων από πολέμους ετησίως.

Η στέγαση, ακόμα, είναι ένα βασικό στοιχείο σε κάθε κοινωνία και διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο στο γενικό επίπεδο της ποιότητας υγείας. Η στέγαση ικανοποιεί την βασική ανάγκη για προστασία και συμβάλλει στην κοινωνική, οικονομική και περιβαλλοντική ευημερία της κοινωνίας και των κατοίκων, καθώς (Yin, 2012):

- Η στέγαση βοηθά στη διατήρηση της υγείας και της πρόνοιας: η στέγαση, ικανοποιώντας, την βασική ανάγκη για προστασία, συμβάλλει στη δημόσια υγεία.
- Η στέγαση προσδιορίζει τον αισθητικό χαρακτήρα μιας κοινωνίας: σε πολλές κοινωνίες, η στέγαση συνιστά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό του περιβάλλοντος που έχει διαμορφωθεί από τον άνθρωπο, αποδίδοντας έτσι έναν συγκεκριμένο χαρακτήρα στην εν λόγω κοινωνία.
- Σε πολλές κοινωνίες, η οικονομία βασίζεται στα κέρδη από τη φορολόγηση των κατοικιών: μέσω αυτής της φορολόγησης, οι αρχές χρηματοδοτούν δημόσιες υπηρεσίες, όπως η εκπαίδευση. Εάν η φορολόγηση αυτή εκλείψει, τότε θα επέλθουν αρνητικές συνέπειες στη ποιότητα των παρεχόμενων δημόσιων υπηρεσιών.

2.2.2 Ασφάλεια, προστασία και ποιότητα ζωής

Η αστική προστασία και ασφάλεια συνίσταται στην αναγνώριση και αποκατάσταση των απειλών και των τρωτών σημείων που μπορεί να εντοπίζονται κατά τη διαβίωση ενός πληθυσμού. Εδώ περιλαμβάνεται η πρόληψη της εγκληματικότητας και της βίας, αλλά και η ενίσχυση των ατομικών δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένων της φυσικής, κοινωνικής και ψυχολογικής ακεραιότητας του ατόμου. Η αστική ασφάλεια δρα συμπληρωματικά στη πρόληψη της εγκληματικότητας, καθώς ξεκινά από την παρατήρηση ότι η ανεπαρκής αστική ανάπτυξης και τοπική διακυβέρνηση, όπως και τα πρότυπα κοινωνικού και γεωγραφικού αποκλεισμού ενθαρρύνουν το έγκλημα και τη βία. Υπό αυτό το πρίσμα, η αστική ασφάλεια συνιστά μια συμμετοχική διαδικασία, σε όλο το φάσμα της κατοικημένης περιοχής, για την αντιμετώπιση των παραγόντων κινδύνου, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για την ύπαρξη μιας πιο βιώσιμης, χωρίς αποκλεισμούς, συνεκτικής και δίκαιης πόλης (Milliken, 2016).

Η διαφύλαξη της ασφάλειας σε ένα αστικό ή οικιστικό περιβάλλον προσελκύει όλο και περισσότερο το ενδιαφέρον των αρμόδιων αρχών, καθώς εντοπίζονται μια σειρά σοβαρών φαινομένων, όπως (UN Habitat, n.d.):

- Ο ελλιπής προγραμματισμός και η διαχείριση της αστικοποίησης, ιδιαίτερα στον αναπτυσσόμενο κόσμο, έχει τροφοδοτήσει αυξημένα επίπεδα εγκληματικότητας, βίας και ανομίας.
- Παγκοσμίως, 1 στα 5 άτομα έχει υπάρξει θύμα βίας ή εγκληματικής ενέργειας.
- Το 60% των κατοίκων αστικών περιοχών στις αναπτυσσόμενες χώρες έχει υπάρξει θύμα εγκληματικής ενέργειας, ενώ οι γυναίκες, τα νεαρά και τα άτομα που στερούνται ασφάλειας από τη κατοχή γης, φέρουν μεγαλύτερα ποσοστά σχετικής επικινδυνότητας.
- Οι ανισότητες, η έλλειψη θεσμικού ελέγχου και ο κοινωνικός αποκλεισμός είναι οι βασικές αιτίες για την εγκληματικότητα και τη βία σε αστικές περιοχές.
- Η επιρροή της εγκληματικότητας και της ανασφάλειας περιορίζουν την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη.

Στη περίπτωση που εντοπίζεται έλλειψη αισθήματος ασφάλειας, αυτή επηρεάζει σημαντικά τους υποκειμενικούς παράγοντες της ποιότητας ζωής και, μάλιστα, περισσότερο από τις πραγματικές επιπτώσεις μιας φυσικής απειλής. Οι ανθρωποκτονίες, για παράδειγμα, μπορεί να συνιστούν ένα μικρό μόνο ποσοστό του συνόλου των θανάτων, αλλά το φαινόμενο αυτό βάζει τον συναισθηματικό κόσμο των πολιτών πολύ περισσότερο από τους θανάτους που συνδέονται με προβλήματα υγείας. Ως συνέπεια, η επιρροή αυτών των εγκλημάτων που απειλούν τη φυσική ασφάλεια των ατόμων μεγεθύνεται κοινωνικά κι επηρεάζει όχι μόνο άτομα που έχουν εμπλακεί σε τέτοιου είδους καταστάσεις, αλλά το σύνολο της κοινωνίας που αναπτύσσει αισθήματα φόβου (Eurostat, 2015).

Τα Ηνωμένα Έθνη, το 1996 δημιούργησαν το πρόγραμμα UN-Habitat Safer Cities με βάση το οποίο ξεκίνησε μια σειρά προσεγγίσεων και στρατηγικών ώστε να μειωθεί δραστικά η βία και η εγκληματικότητα στις πόλεις. Βασική επιδίωξη του προγράμματος είναι η ενίσχυση της ατομικής ασφάλειας και της μείωσης του φόβου, βελτιώνοντας τις υπηρεσίες ασφαλείας και την διαφάνεια στις κοινωνίες. Οι κύριοι πυλώνες στήριξης του προγράμματος είναι οι εξής (UN Habitat, 2012):

Στήριξη της αστικής ασφάλειας μέσω της μείωσης των αστικών αδυναμιών: οι αδυναμίες συνίστανται στην πιθανότητα για ένα άτομο, ένα νοικοκυριό ή μια κοινωνία να υποστεί υποχώρηση, υπό του μέσου όρου, στα επίπεδα ευημερίας ή στην πιθανότητα να υποστεί φυσικές και κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις- όπως απώλεια στέγης ή σωματική βλάβη- ως αποτέλεσμα επικίνδυνων καταστάσεων ή διαδικασιών. Η επισταμένη μελέτη των παραγόντων αυτών, όπως και της βίας, είναι σε θέση να μειώσει τα επίπεδα της εγκληματικότητας και να εξασφαλίσει την παροχή ενός ασφαλούς και προστατευμένου αστικού περιβάλλοντος.

Ενίσχυση της αστικής ασφάλειας μέσω του αστικού σχεδιασμού, της διαχείρισης και της διακυβέρνησης: εδώ εντάσσεται η βιώσιμη αστικοποίηση μέσω της έμφασης στον συμμετοχικό αστικό σχεδιασμό και τις τοπικές πρακτικές ανάπτυξης, περιλαμβάνοντας τη δημιουργία πολιτικών και την ανάπτυξη στρατηγικών. Αυτά, ως αποτέλεσμα, προωθούν την θεσμική και οργανωσιακή ανάπτυξη, τον προγραμματισμό των πόρων στη διαχείριση με σκοπό την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας της διακυβέρνησης.

Βελτίωση της διακυβέρνησης της ασφάλειας: η ενίσχυση της αστικής ασφάλειας και της κοινωνικής συνοχής είναι ζητήματα που εντάσσονται στην ορθή διακυβέρνηση, καθώς στοχεύουν στη δημιουργία πόλεων όπου βελτιώνεται η ασφάλεια των πολιτών και υφίσταται ελεύθερη αλληλεπίδραση μεταξύ ατόμων και ομάδων, χωρίς την ύπαρξη φόβου. Αυτά είναι πτυχές της καλής διακυβέρνησης, που δημιουργούν ένα ευνοϊκό περιβάλλον για τους κατοίκους της πόλης, επιτρέποντας τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης.

2.2.3 Εκπαίδευση και ποιότητα ζωής

Οι πόλεις συνιστούν σημεία όπου πραγματοποιείται πολιτισμική, επιστημονική και τεχνολογική πρόοδος, καθώς διαθέτουν- στη πλειοψηφία τους- πανεπιστήμια και τεχνολογικά ιδρύματα που είναι ιδιαίτερος ελκυστικός για τη διαβίωση στα όριά τους. Υπό την έννοια αυτή δρουν καταλυτικά στην προσωπική εξέλιξη του κάθε πολίτη. Έτσι, οι πόλεις συνιστούν εκπαιδευτικό πόρο, καθώς εκτός από εκπαιδευτικά ιδρύματα, διαθέτουν, επίσης, μουσεία, μνημεία και λοιπά, που δύνανται να παράσχουν εκτός από τυπική και άτυπη εκπαίδευση στους κατοίκους. Ακόμα και οι ίδιες οι πόλεις, ως δομές, μπορούν να αποτελέσουν εκπαιδευτικό αντικείμενο, λόγω της αρχιτεκτονικής ή της ιστορίας τους (Trilla, 1997, αναφέρεται στον Paramo, 2017).

Η εκπαίδευση επηρεάζει τη ποιότητα ζωής των ατόμων με ποικίλους τρόπους. Λόγου χάρη, τα άτομα που διαθέτουν περιορισμένη εκπαίδευση ή εξειδίκευση, όπως και δεξιότητες, έχουν δυσμενέστερες επιλογές ως προς την απασχόλησή τους, ενώ αυτοί που εγκαταλείπουν το σχολείο νωρίς είναι πιθανότερο να αποκλειστούν κοινωνικά και να έχουν περιορισμένη συμμετοχή στο δημόσιο βίο. Η ενίσχυση της εκπαίδευσης των κατοίκων μιας περιοχής αυξάνει την δυνατότητα απασχόλησής τους, καθώς τους παρέχει τα απαραίτητα εφόδια. Επιπλέον, η υποστήριξη των καινοτομιών και της επιχειρηματικότητας, σε συνδυασμό με την εκπαίδευση, μπορούν να δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας και οικονομική ανάπτυξη. Άλλωστε, δεν πρέπει να λησμονείται το γεγονός ότι η εκπαίδευση συνιστά μια από τις σημαντικότερες κοινωνικές αξίες που επιτρέπει την καλύτερη κατανόηση του κόσμου στον οποίο διαβιώνει ο άνθρωπος (Eurostat, 2015).

2.2.4 Μεταφορές και ποιότητα ζωής

Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί ένα πεδίο όπου οι τοπικές αρχές- μέσω της ορθολογικής διαχείρισής του- μπορούν, ταυτόχρονα, να επιτυγχάνουν πολλαπλούς στόχους όπως η μείωση του κόστους διαβίωσης, η χαμηλότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση, η βελτίωση της ποιότητας του αέρα, καθώς και μειωμένα κόστη στις δημοτικές υπηρεσίες, μεταξύ άλλων. Από τη πλευρά της οικονομικής ανάπτυξης, η αυξημένη πληθυσμιακή πυκνότητα στις αστικές περιοχές, σε συνδυασμό με την ορθή διαχείριση των εναλλακτικών για τις μεταφορές, μπορεί να προωθήσει μια περισσότερο βιώσιμη οικονομία και να δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας που θα καλύπτονται από νεαρά και εκπαιδευμένα στελέχη. Από την οπτική της κοινωνικής ανάπτυξης, οι επιλογές μεταφοράς μπορούν να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής, καθώς και το κόστος διαβίωσης (Sustainable Cities Institute, 2013).

Είναι γεγονός ότι σήμερα η χρήση των αυτοκινήτων στις αναπτυσσόμενες πόλεις είναι προβληματική, καθώς απορροφά μεγάλο μέρος των δημοσίων επενδύσεων για τη δημιουργία δρόμων και τη συντήρηση κτιρίων, αποκλείοντας, έτσι, σημαντικά ποσά που θα μπορούσαν να επενδυθούν σε περισσότερο επείγοντες τομείς, όπως η μέριμνα των αστέγων. Επιπλέον, η εκτενής χρήση των αυτοκινήτων δημιουργεί κυκλοφοριακή συμφόρηση που παρεμποδίζει τη κυκλοφορία των αστικών μέσων συγκοινωνίας, οδηγεί σε ατυχήματα, δημιουργεί προβλήματα στους πεζούς, όπως και μόλυνση του ατμοσφαιρικού αέρα και ηχορύπανση και οδηγεί σε μια προοδευτική μείωση των χώρων για τους πεζούς, από τα σταθμευμένα οχήματα. Από τα προαναφερόμενα καθίσταται σαφές ότι η εκτενής χρήση των μηχανοκίνητων μέσων στα όρια μιας κατοικημένης περιοχής εναντιώνεται σημαντικά στα συμφέροντα των κατοίκων. Όσο περισσότερο μια πόλη καθίσταται πρόσφορη για τα μηχανοκίνητα μέσα, τόσο περισσότερο εκτιμάται η ανθρώπινη αξιοπρέπεια και τόσο περισσότερο εντείνεται η ανισότητα ανάμεσα στη ποιότητα ζωής ατόμων με υψηλά και χαμηλά εισοδήματα, αντίστοιχα. Οι φτωχοί και ευπαθείς ομάδες, που συνιστούν την πλειοψηφία στις αναπτυσσόμενες πόλεις, αποξενώνονται ακόμα περισσότερο από την μετακίνηση και τις διαδικασίες που απορρέουν από αυτήν, όπως η αναζήτηση θέσεων εργασίας. Αυτό είναι ιδιαίτερα εντονότερο στη περίπτωση των γυναικών

όπου οι μετακινήσεις τους στις αναπτυσσόμενες πόλεις είναι πιο συχνή, περισσότερο σύντομη και βασίζεται σε μη μηχανοκίνητα μέσα (Peñalosa, 2005).

Καίρια λύση στα παραπάνω προβλήματα μπορεί να παράσχει η χρήση των δημοτικών μέσων μαζικής μετακίνησης, όπως τα αστικά λεωφορεία, που μπορεί και να ικανοποιήσει οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιδιώξεις. Η καλή δημόσια συγκοινωνία είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη των αστικών, επιτρέποντας στους ανθρώπους την πρόσβαση σε εργασία και σε υπηρεσιών, την πρόσβαση των εργοδοτών στην αγορά εργασίας και διευκολύνοντας τις επιχειρήσεις να προσεγγίσουν πελατειακό κοινό για τα προϊόντα και τις υπηρεσίες τους. Η καλή δημόσια συγκοινωνία πραγματοποιεί ορθή χρήση καυσίμων, ενισχύει την ελκυστικότητα των κέντρων των πόλεων και την υγεία των πολιτών. Η οικονομικά προσιτή πρόσβαση παρέχεται με τη δημόσια συγκοινωνία σε ευκαιρίες είναι θεμελιώδους σημασίας στην προσπάθεια για τη δημιουργία μιας κοινωνίας χωρίς αποκλεισμούς. Επιπλέον, η δημόσια συγκοινωνία έχει χαμηλό οικονομικό κόστος, γεγονός που περιορίζει τα φαινόμενα κοινωνικού αποκλεισμού, ενώ δίνει τη δυνατότητα της ταυτόχρονης μετακίνησης μεγάλου αριθμού ανθρώπων. Η βελτίωση των συστημάτων των δημόσιων μεταφορών είναι ο μόνος τρόπος με τον οποίο οι μελλοντικές προκλήσεις της αστικής ανάπτυξης και της κινητικότητας, της βιώσιμης οικονομικής ανάπτυξης και της αλλαγής του κλίματος μπορεί να αντιμετωπιστεί με επιτυχία. Η καλή δημόσια συγκοινωνία, ως εκ τούτου, ενισχύει την ποιότητα ζωής στις περιοχές διαβίωσης μεγάλου αριθμού ανθρώπων (International Association of Public Transport, 2009).

2.2.5 Υγεία και ποιότητα ζωής

Η κατάσταση της υγείας των ατόμων επηρεάζεται από μια σειρά ποικίλων παραγόντων, όπως είναι οι δημογραφικοί, οι κοινωνικοί, οι οικονομικοί, οι συμπεριφορικοί, οι περιβαλλοντικοί και άλλοι. Διαμορφώνεται, δηλαδή, με βάση τόσο αντικειμενικούς όσο και υποκειμενικούς παράγοντες που εντοπίζονται στα πλαίσια μελέτης και της ποιότητας ζωής. Μέχρι κάποιες δεκαετίες πριν, η υγεία ήταν άμεσα συνδεδεμένη με την έλλειψη της ασθένειας, αλλά πλέον είναι γνωστό ότι συνδέεται και με τους προαναφερθέντες παράγοντες, ενώ σήμερα αναγνωρίζεται ο

άμεσος συσχετισμός της και με την ποιότητα ζωής. Η καθολική πρόσβαση σε ασφαλείς, υψηλής ποιότητας και αποτελεσματικές υπηρεσίες υγειονομικής περίθαλψης, όπως και η καλύτερη συνεργασία μεταξύ των κοινωνικών υπηρεσιών και των υπηρεσιών υγείας μπορούν να διατηρούν ένα υψηλό επίπεδο υγείας του πληθυσμού σε οποιοδήποτε αστικό ή οικιστικό περιβάλλον (Γενική Γραμματεία Ισότητας των Φύλων, 2013).

Στις αστικές περιοχές όπου υπάρχει μεγάλη πυκνότητα στο πληθυσμό, συχνά, εντοπίζονται ελλείψεις σε περιοχές όπου οι άνθρωποι μπορούν να δραστηριοποιούνται σε εξωτερικούς χώρους. Επιπρόσθετα, η ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα είναι υποδεέστερη στις αστικές περιοχές, γεγονός που συμβάλλει στην ανάπτυξη χρόνιων παθήσεων, όπως το άσθμα. Στον αναπτυσσόμενο κόσμο, κάτοικοι των αστικών κέντρων συχνά ζουν σε μεγάλες παραγκουπόλεις που στερούνται βασικών εγκαταστάσεων υγιεινής και επιχειρήσεων κοινής ωφελείας, όπως το νερό και το ηλεκτρικό ρεύμα. Η έλλειψη αυτή σε βασικές υποδομές, όμως, μπορεί να επιδεινώσει τα ποσοστά των μολυσματικών ασθενειών (Schwartz, Dockery, Neas, Wypij, Ware, Spengler, Koutrakis, Speizer & Ferris, 1994).

Ένα άλλο, επίσης, κρίσιμο ζήτημα που αφορά στη ποιότητα ζωής των πόλεων και των οικισμών και που σχετίζεται με το ζήτημα της υγείας είναι το γεγονός ότι πλέον στις αστικές, κυρίως, περιοχές υφίσταται ένα μεγάλο ποσοστό μειονοτήτων και μεταναστών. Τα άτομα που ανήκουν σε χαμηλές κοινωνικοοικονομικές τάξεις ή σε ομάδες μειονοτήτων, συνήθως, δεν διαθέτουν ασφάλεια υγείας. Έτσι, αντιμετωπίζουν προβλήματα όσον αφορά τη πρόσβαση στην υγεία, λαμβάνουν περιορισμένη ή καθόλου υγειονομική φροντίδα και χρησιμοποιούν δυσανάλογα τα συστήματα έκτακτης ανάγκης. Οι μετανάστες, επίσης, που δεν διαθέτουν επίσημα έγγραφα συνιστούν σήμερα ένα μεγάλο τμήμα του αστικού πληθυσμού, σε πολλές πόλεις του κόσμου. Η αύξηση των αριθμού των ατόμων χωρίς ασφάλιση υγείας δημιουργεί μια μεγαλύτερη επιβάρυνση για τα διαθέσιμα συστήματα. Αυτό συχνά οδηγεί σε τεράστιες διαφορές στα αποτελέσματα της υγειονομικής περίθαλψης, καθώς και στη δημιουργία ενός συστήματος δύο επιπέδων υγειονομικής περίθαλψης στο οποίο τα ασφαλισμένα άτομα έχουν πλήρη πρόσβαση σε υγειονομικές υπηρεσίες, ενώ οι περιθωριοποιημένοι πληθυσμοί λαμβάνουν περιορισμένη φροντίδα στα τμήματα των επειγόντων περιστατικών (Merzel, 2000). Αυτό, εύκολα συμπεραίνεται, ότι δεν

εξασφαλίζει το βέλτιστο επίπεδο υγείας για τις ομάδες αυτές, γεγονός που επηρεάζει αρνητικά το σύνολο της δημόσιας υγείας στο χώρο που διαμένουν και άρα μειώνεται και το συνολικό επίπεδο της ποιότητας ζωής.

2.2.6 Αστικό περιβάλλον και ποιότητα ζωής

Οι αστικές περιοχές, και γενικά οι περιοχές όπου υφίσταται συσσώρευση πληθυσμού, αντιμετωπίζουν μια σειρά προβλημάτων που δύνανται να μειώνουν τα επίπεδα της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Τα προβλήματα αυτά αφορούν στην αστική μόλυνση της ατμόσφαιρας, του νερού, του εδάφους, αλλά και στη διαχείριση των αποβλήτων και την ηχορύπανση. Οι αστικές περιοχές είναι εκτεθειμένες σε ευρύ φάσμα ρύπων, ορισμένοι από τους οποίους είναι καρκινογόνοι, οι οποίοι προκαλούν παθήσεις στους πληθυσμούς, αλλά και διαβρώνουν το φυσικό περιβάλλον. Οι περισσότεροι ατμοσφαιρικοί ρύποι προέρχονται από τη βιομηχανία, τα οχήματα με κινητήρα και την καύση ορυκτών καυσίμων για την παραγωγή θερμότητας ή ηλεκτρικής ενέργειας (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1990).

Εξίσου σημαντική είναι και η διαχείριση των απορριμμάτων με βάση προγράμματα που διαθέτουν πολιτική, κοινωνική και τεχνική διάσταση, διότι απαιτούν τη πολιτική βούληση, τη συμμετοχή των πολιτών και τον σχεδιασμό και την υλοποίηση μέσω της τήρησης των κατάλληλων διαδικασιών. Η ορθή διαχείριση των απορριμμάτων συνδράμει ποικιλοτρόπως στην αναβάθμιση της ποιότητας ζωής ενώ οι επιπτώσεις της μπορούν να επιμεριστούν σε 5 βασικές διαστάσεις (Καραγιαννίδης,, Ξηρογιαννοπούλου & Αδηλενίδου, 2006):

Περιβαλλοντική διάσταση: οι δημότες με τις δραστηριότητές τους δύνανται να βελτιώσουν την διαβίωσή τους, αλλά και να προκαλέσουν σοβαρές επιπτώσεις στην υγεία και στην ποιότητα ζωής του συνόλου. Η ορθολογική διαχείριση και αξιοποίηση των απορριμμάτων πρέπει να αποτελεί στόχο για κάθε πολίτη μεμονωμένα, αλλά και για τους αρμόδιους φορείς για την προστασία και βελτίωση του φυσικού περιβάλλοντος.

Οικονομική διάσταση: η διαχείριση των απορριμμάτων συνδέεται με σημαντικό οικονομικό κόστος. Βασική επιδίωξη πρέπει να είναι η εξοικονόμηση ενέργειας, η ανάκτηση υλικών και γενικότερα η προστασία του περιβάλλοντος.

Κοινωνική διάσταση: τα περιβαλλοντικά προβλήματα δημιουργούν και κοινωνικές συγκρούσεις. Η συμμετοχή των πολιτών στις αποφάσεις κρίνεται ως απαραίτητη, ώστε να μειωθούν οι αντιδράσεις και οι συγκρούσεις, καθώς και να αυξηθεί ο βαθμός συμμετοχής των πολιτών, μέσω της ενημέρωσης και της πληροφόρησης.

Πολιτιστική διάσταση: τα επαναχρησιμοποιήσιμα άχρηστα υλικά δύνανται να χρησιμοποιηθούν για τη δημιουργία έργων τέχνης.

Αειφορική διάσταση: η ορθολογική χρήση των απορριμμάτων αποτελεί παράγοντα ανάπτυξης, τοπικής και ευρύτερης, ενισχύοντας την αειφορία.

Μείζον πρόβλημα των αστικών περιοχών που βάζει τη ποιότητα ζωής των κατοίκων είναι και η ηχορύπανση. Αν και τα τελευταία 20 χρόνια ο θόρυβος που εκπέμπεται από κάθε αυτοκίνητο μειώθηκε κατά 85%, η όχληση από την οδική κυκλοφορία αυξήθηκε, αφού τα θετικά αποτελέσματα της τεχνολογικής βελτίωσης των αυτοκινήτων υπερκαλύπτονται από την επέκταση και την ανάπτυξη των οδικών δικτύων. Το 20% του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συγκεκριμένα, εκτίθεται καθημερινά σε στάθμες θορύβου μη αποδεκτές με άμεσο κίνδυνο δυσάρεστων επιπτώσεων στην υγεία του. Επιπλέον, 170 εκατομμύρια άνθρωποι κατοικούν σε περιοχές με επίπεδα θορύβου που προκαλούν έντονη όχληση σε όλη τη διάρκεια της ημέρας (Μπίστικα & Τράτσα, 2002).

Σύμφωνα με τους Berglund, Lindvall & Schwela (1999) ένα περιβάλλον το οποίο χαρακτηρίζεται από υψηλά ποσοστά ηχορύπανσης είναι σε θέση να προκαλεί:

- Άμεσες και μαζικές επιπτώσεις στην υγεία του πληθυσμού, όπως παρεκκλίσεις στη συμπεριφορά, προβλήματα ακοής, έντονο άγχος, παρεμβολές στην επικοινωνία, διαταραχές ύπνου και λοιπές.
- Αρνητικές επιπτώσεις σε σχέση με τις μελλοντικές γενεές υπό την έννοια δημιουργίας υποβαθμισμένου περιβάλλοντος διαβίωσης, κοινωνικά και μαθησιακά προβλήματα, περιορισμό της ανάπτυξης και άλλες.

→ Οικονομικές, κοινωνικές και αισθητικές επιπτώσεις με τη μορφή κοινωνικής απομόνωσης, υποβάθμισης περιοχών, απαξίωση κτιρίων και λοιπές.

2.2.7 Χώροι αναψυχής και ποιότητα ζωής

Όπως επισημαίνει ο Γκαίτλιχ (1999) ένα ακόμα μείζον πρόβλημα των σύγχρονων αστικών κέντρων είναι η έλλειψη ποιότητας και ποσότητας χώρων για αναψυχή ή κοινωνική συναναστροφή. Είναι απαραίτητο να υπάρχουν κατάλληλα διαμορφωμένοι χώροι που θα ικανοποιούν την εγγενή ανάγκη του ανθρώπου για επικοινωνία και αναψυχή. Οι ελεύθεροι υπαίθριοι χώροι, επιπλέον, αποτελούν έναυσμα για την ενεργό συμμετοχή των πολιτών στην διαχείρισή τους όπως, λόγω χάρη, μέσω της εθελοντικής εργασίας ή της συμμετοχής σε προγράμματα δράσης.

Τα πάρκα, οι κήποι και οι δενδροφυτεμένες λεωφόροι αποτελούν παραδοσιακά στοιχεία κάθε πόλης που έχουν συμβολική αξία για πολλούς κατοίκους των πόλεων, διότι τους παρέχουν έναν ψυχολογικό δεσμό με την φύση και την ύπαιθρο. Επιπρόσθετα, οι ανοικτοί χώροι και οι ημιφυσικοί βιότοποι στις παρυφές των πόλεων είναι εξίσου σημαντικοί. Πολλές πόλεις, όπως το Λουξεμβούργο, οι Βρυξέλλες και το Βερολίνο διαθέτουν μεγάλες δασικές εκτάσεις που βρίσκονται στα όριά τους και οι οποίες περιλαμβάνουν βιότοπους για την άγρια ζωή και χώρους αναψυχής, ενώ συνιστούν και πηγή εμπορικής εκμετάλλευσης των δασών (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 1990).

Η αυξημένη περιβαλλοντική υποβάθμιση επιτάσσει ακόμα περισσότερο την ύπαρξη χώρων πρασίνου που όχι μόνο μπορούν να περιορίσουν την ατμοσφαιρική ρύπανση, αλλά να παράσχουν και το πλαίσιο για εκδηλώσεις αναψυχής. Οι κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου, τα αστικά πάρκα, τα άλση, καθώς και περιαστικά βουνά, τα δάση και οι παραλίες δύνανται να παράσχουν ανεκτίμητες υπηρεσίες όσον αφορά την ποιότητα ζωής στους κατοίκους των πόλεων, καθώς (WWF, 2004):

- Βελτιώνουν την ποιότητα του αέρα, εφόσον τα δέντρα παράγουν οξυγόνο και φιλτράρουν τους αέριους ρύπους.
- Συμβάλλουν στη μείωση της θερμοκρασίας, γεγονός ιδιαίτερα σημαντικό για τις μεσογειακές πόλεις κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

- Συνιστούν τα τελευταία καταφύγια βιοποικιλότητας στα αστικά κέντρα.
- Μειώνουν τον κίνδυνο πλημμυρών, καθώς απορροφούν το νερό της βροχής, εμπλουτίζοντας, ταυτόχρονα, τον υδροφόρο ορίζοντα.
- Είναι καταφύγια αναψυχής, χαλάρωσης ή γυμναστικής και κοινωνικής συναναστροφής για τους κατοίκους.

2.3 Οι πόλεις με την υψηλότερη ποιότητα ζωής

Η εκτίμηση των παραπάνω παραγόντων βοηθά στο προσδιορισμό του επίπεδου της ποιότητας ζωής στις πόλεις και τους οικισμούς.

Κάθε χρόνο, μια από τις μεγαλύτερες εταιρείες παροχής συμβουλευτικών υπηρεσιών στον κόσμο, η Mercer, εκδίδει τον Δείκτη Ποιότητας Διαβίωσης, ο οποίος αναφέρεται στις πόλεις που προσφέρουν την καλύτερη ποιότητα ζωής. Η μελέτη αυτή είναι από τις πιο ολοκληρωμένες του είδους και διεξάγεται κάθε χρόνο για να βοηθήσει κυρίως τις πολυεθνικές και άλλους εργοδότες να αποζημιώσουν ανάλογα τους εργαζόμενους που τοποθετούνται σε διαφορές πόλεις του εξωτερικού. Πιο συγκεκριμένα, οι βασικοί τομείς που μελετώνται αναφέρονται στο πολιτικό και κοινωνικό περιβάλλον -πολιτική σταθερότητα, εγκληματικότητα, επιβολή του νόμου- το οικονομικό περιβάλλον -κανονισμοί για το συνάλλαγμα, τραπεζικές υπηρεσίες- το πολιτικοκοινωνικό περιβάλλον -λογοκρισία στα μέσα ενημέρωσης, περιορισμοί στην προσωπική ελευθερία- την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, την εκπαίδευση, τις δημόσιες υπηρεσίες και μεταφορές, την αναψυχή, την διαθεσιμότητα αγαθών, την ποιότητα των κατοικιών και το φυσικό περιβάλλον. Με βάση τα κριτήρια αυτά, για το 2016, προέκυψε η παρακάτω κατάταξη των 20 πόλεων που παγκοσμίως διαθέτουν τα υψηλότερα ποσοστά ποιότητας ζωής στους πολίτες:

Πίνακας 2.1 Παγκόσμια κατάταξη των 20 πόλεων που διαθέτουν τα υψηλότερα ποσοστά ποιότητας ζωής στους πολίτες τους

1. Βιέννη	11. Άμστερνταμ
2. Ζυρίχη	12. Ουέλλινγκτον
3. Όκλαντ	13. Βερολίνο
4. Μόναχο	14. Βέρνη
5. Βανκούβερ	15. Τορόντο
6. Ντύσσελντορφ	16. Μελβούρνη
7. Φρανκφούρτη	17. Οτάβα
8. Γενεύη	18. Αμβούργο
9. Κοπεγχάγη	19. Λουξεμβούργο
10. Σίνδεϋ	20. Στοκχόλμη

Πηγή: Geo News, 2017

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι στη παραπάνω κατάταξη χώρες, όπως η Γερμανία, η Ελβετία, η Νέα Ζηλανδία, ο Καναδάς και η Αυστραλία, διαθέτουν παραπάνω από μια πόλεις με υψηλά επίπεδα ποιότητας ζωής, κάτι που καταδεικνύει ότι στις χώρες αυτές υπάρχει επισταμένο ενδιαφέρον για την συνεχή αναβάθμιση της ποιοτικής διαβίωσης των κατοίκων.

Η ανάλυση των κεφαλαίων που προηγήθηκαν αποτελεί το θεωρητικό μέρος της παρούσας εργασίας. Στη συνέχεια εντάσσεται το ερευνητικό μέρος που αφορά στη διερεύνηση του επιπέδου της ποιότητας ζωής στη πόλη της Θεσσαλονίκης, με τη χρήση ερωτηματολογίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3ο. Ο ΔΗΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Εφόσον η έρευνα της παρούσας εργασίας αφορά στη μελέτη της ποιότητας ζωής στο δήμο Θεσσαλονίκης, κρίνεται σκόπιμη η αναφορά σε κάποια πληροφοριακά στοιχεία του δήμου, αλλά και σε σχόλια που υφίσταται αναφορικά με την ποιότητα ζωής στην περιοχή.

3.1 Περιγραφή του δήμου Θεσσαλονίκης

Η Θεσσαλονίκη είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας και πρωτεύουσα του Νομού Θεσσαλονίκης. Ιδρύθηκε το 315 π.Χ. από τον τότε βασιλιά της Μακεδονίας Κάσσανδρο και έλαβε το όνομά της από την ετεροθαλή αδερφή του Μ. Αλεξάνδρου και γυναίκα του ιδρυτή της πόλης Κασσάνδρου, Θεσσαλονίκη. Σε όλες τις ιστορικές περιόδους η Θεσσαλονίκη υπήρξε κοσμοπολίτικη και οικονομικά εύρωστη πόλη. Τη μεγαλύτερη ακμή γνώρισε κατά τους βυζαντινούς χρόνους. Ταυτόχρονα, όμως, με την υλική ευμάρεια, η πόλη χαρακτηρίστηκε από σημαντική πνευματική κίνηση φιλοσόφων, ρητόρων και λογίων, εφάμιλλη με αυτήν της Κωνσταντινούπολης. Το 1917 στη πόλη εκδηλώθηκε εκτενής πυρκαγιά που κατέστρεψε μεγάλο τμήμα της, όμως, ως το 1950 ανασχεδιάστηκε πλήρως. Στον ανασχεδιασμό της, πρωταγωνιστικό ρόλο έπαιξε μία ομάδα αρχιτεκτόνων με επικεφαλής τον Γάλλο αρχιτέκτονα Ερνέστ Εμπράρ με σκοπό την οργάνωσή της με τη μορφή μιας σύγχρονης πόλης. Κύριο χαρακτηριστικό της εξωτερικής εμφάνισης των κτιρίων που προτάθηκε ήταν η απόλυτη συμμετρία των όψεων, ο τονισμός του κεντρικού άξονα με ελαφριά υπερύψωση στο μεσαίο τμήμα των κτιρίων. Το νέο πολεοδομικό σχέδιο περιέλαβε άξονες, διαγώνιους και μνημειακά σημεία, καθώς και ένα οδικό δίκτυο με ιεραρχημένη οργάνωση της κυκλοφορίας. Τα σχέδια περιέλαβαν, επίσης, πρόβλεψη για την πληθυσμιακή έκρηξη της πόλης και πληρούσαν τις προδιαγραφές για ένα επαρκές δίκτυο που θα ίσχυε έως και σήμερα. Υποδείχθηκαν χώροι για όλα τα σημαντικά δημόσια κτίρια, αναδείχθηκαν οι βυζαντινές εκκλησίες, προστατεύθηκαν τα εναπομείναντα οθωμανικά μνημεία και ολόκληρη η Άνω Πόλη ορίστηκε ως διατηρητέα. Η ίδρυση του Πανεπιστημίου της Θεσσαλονίκης και η δημιουργία Πανεπιστημιούπολης αποτέλεσε μία πρωτοποριακή ιδέα που δεν

υλοποιήθηκε, όμως, τότε. Ενώ στα σχέδια προβλεπόταν ένα διοικητικό κέντρο που θα περιλάμβανε το δημαρχείο, το δικαστικό μέγαρο και μία σειρά δευτερευόντων κτιρίων που θα στέγαζαν τις υπόλοιπες δημόσιες υπηρεσίες, δεν υλοποιήθηκαν και η παρουσία διοικητικού κέντρου είναι κάτι που απουσιάζει από την πόλη ακόμη και σήμερα (Thessaloniki City Guide, 2017).

Σήμερα, η Θεσσαλονίκη είναι μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη, ενώ διατηρεί την θέση της ως σημαντικό εμπορικό και οικονομικό κέντρο συνδέοντας όλες τις Βαλκανικές χώρες. Το 1997 αναδείχθηκε πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης, ενώ συνιστά ένα από τα μεγαλύτερα κέντρα πανεπιστημιακής εκπαίδευσης της Νοτιοανατολικής Ευρώπης. Τα περισσότερα από τα πιο σημαντικά μνημεία της περιλαμβάνονται στην παγκόσμια λίστα πολιτισμικής κληρονομιάς της Unesco, ενώ το 2004 κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών αγώνων υπήρξε μια από τις Ελληνικές Ολυμπιακές Πόλεις φιλοξενώντας μεγάλο αριθμό αθλητικών διοργανώσεων. Το 2011, επικράτησε ανάμεσα σε πολλές υποψήφιες πόλεις ως Ευρωπαϊκή Πρωτεύουσα Νεολαίας για το έτος 2014 (In Thessaloniki, 2015).

Η περιφερειακή ενότητα Θεσσαλονίκης συγκεντρώνει το 10% του πληθυσμού της χώρας, με επίκεντρο το δήμο Θεσσαλονίκης. Στο δήμο Θεσσαλονίκης, το 2011, υπάγονταν 322.240 μόνιμοι κάτοικοι, που συνιστούσαν το 30,42% του πληθυσμού της περιφερειακής ενότητας Θεσσαλονίκης (Ανατολική Σύμπραξη, 2012).

3.2 Η ποιότητα ζωής στη πόλη της Θεσσαλονίκης

Η Θεσσαλονίκη λογίζεται ως μια από τις ελκυστικότερες πόλεις της Ελλάδος που ενώ αποτελεί ένα μεγάλο αστικό κέντρο, προσφέρει υψηλότερη ποιότητα ζωής συγκριτικά με την Αθήνα, λόγω χάρη. Με βάση την ετήσια κατάταξη που δημοσιεύθηκε το 2015 με τις πόλεις με την υψηλότερη ποιότητα ζωής, η Θεσσαλονίκη τοποθετήθηκε στην 31^η θέση, ενώ η Αθήνα στην 76^η θέση (The Best News, 2015).

Οι δημοτικές αρχές στη Θεσσαλονίκη δίνουν ιδιαίτερη βαρύτητα στο τομέα της καθαριότητας και στη διαχείριση των απορριμμάτων. Πιο συγκεκριμένα, στο δήμο Θεσσαλονίκης υλοποιείται ένα ενοποιημένο σύστημα λειτουργίας δομών

καθαριότητας και ένας προγραμματισμένος σχεδιασμός βασισμένος στις απαιτήσεις των δημοτών και στις σημερινές διαμορφούμενες συνθήκες στην πόλη. Με την αναδιοργάνωση του προγράμματος διαχείρισης των αστικών απορριμμάτων και την εφαρμογή νέων προγραμμάτων σε όλα τα ρεύματα της ανακύκλωσης - χαρτί, συσκευασίες, γυαλί- υλοποιήθηκε ο αναπροσανατολισμός στη διαχείριση των απορριμμάτων που είχε καταστεί επιτακτική ανάγκη (Δήμος Θεσσαλονίκης, 2017α).

Μάλιστα, ο δήμος έχει προχωρήσει και στην επιβολή προστίμων σε όσους επιβαρύνουν ή δυσκολεύουν τη διαχείριση της καθαριότητας στη πόλη. Συγκεκριμένα, η μετακίνηση των κάδων απορριμμάτων τιμωρείται με πρόστιμο 90 ευρώ από τους αρμόδιους ελεγκτές, ενώ η τοποθέτηση απορριμμάτων εκτός κάδου τιμωρείται με 15 ευρώ. Για τις αφίσες, τα σπρέι, τα φέιγ βολάν και τα αεροπανό, τα πρόστιμα ξεκινούν από τα 150 ευρώ και αγγίζουν ακόμη και τα 6.000 ευρώ (Iefimerida, 2014).

Όμως, στη πόλη της Θεσσαλονίκης εντοπίζεται έντονο πρόβλημα όσον αφορά την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Σήμερα, στην πόλη –κι όχι μόνο στο κέντρο- οι δρόμοι είναι συνεχώς σε κυκλοφοριακή συμφόρηση. Βασικές οδοί, που τροφοδοτούν το κέντρο με οχήματα εμφανίζουν στασιμότητα στη κυκλοφορία για πάρα πολλές ώρες, με κύρια αιτία τα παράνομα σταθμευμένα οχήματα, ενώ οι λωρίδες των αστικών λεωφορείων είναι αδύνατο να λειτουργήσουν όλες σωστά. Οι βασικές αιτίες που εντείνουν το πρόβλημα του κυκλοφοριακού στη Θεσσαλονίκη είναι η ελλιπής αστυνόμευση, καθώς υπάρχουν ελλείψεις στο προσωπικό της τροχαίας, το πρόβλημα της στάθμευσης, το γεγονός ότι τα ιδιωτικά πάρκινγκ παραμένουν ακριβά για τους πολίτες, παρότι οι ιδιοκτήτες τους είτε έχουν μειώσει τις τιμές τα τελευταία χρόνια, είτε καταφεύγουν σε προσφορές, καθώς και οι φορτοεφορτώσεις, που δεν έχουν ωράριο (Τασιούλας, 2015).

Επίσης, στη Θεσσαλονίκη, εντοπίζεται η μικρότερη αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο στην Ευρώπη -μόλις 2,27 τ.μ. πράσινο ανά κάτοικο- με ταυτόχρονη ύπαρξη υψηλών επιπέδων ρύπανσης, ιδιαίτερα σε μικροσωματίδια, η συγκέντρωση των οποίων ξεπερνάει τα όρια ασφαλείας τις μισές ημέρες του χρόνου στο δυτικό της τμήμα. Σήμερα, οι ελεύθεροι αδόμητοι χώροι, που μπορούν να δεχθούν πράσινο, και μάλιστα υψηλό, είναι ελάχιστοι με τους περισσότερους από αυτούς να είναι

στρατόπεδα, είτε κλειστά είτε σε λειτουργία, ενώ τα περισσότερα και μεγαλύτερα βρίσκονται στη Δυτική Θεσσαλονίκη (Energy Press, 2016).

Όσον αφορά στην εκπαίδευση, κρίνεται απαραίτητο να αναφερθεί το ότι στο δήμο Θεσσαλονίκης εδρεύει το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης, το οποίο συγκαταλέγεται στα καλύτερα του κόσμου, γεγονός που καθιστά το συγκεκριμένο ανώτατο εκπαιδευτικό ίδρυμα πόλο έλξης για τη πόλη, καθώς συμβάλλει στην εκπαιδευτική κι επαγγελματική εξέλιξη των ενδιαφερομένων.

Συγκεκριμένα, το Α.Π.Θ εντάσσεται στα 400 καλύτερα Πανεπιστήμια του κόσμου, σε 11 θεματικά-επιστημονικά πεδία. Στο επιστημονικό πεδίο των Πολιτικών Μηχανικών το ΑΠΘ, το 2015, τοποθετήθηκε στις θέσεις 51-100. Στις θέσεις 101-150 κατατάχθηκε στα πεδία Γεωπονίας & Δασολογίας και των Περιβαλλοντικών Επιστημών, όπου κατείχε και την 1η θέση σε σχέση με τα άλλα ΑΕΙ της Ελλάδας. Ακόμα, στις επιστήμες Γης & Θάλασσας το ΑΠΘ κατατάχθηκε στις θέσεις 151-200, ενώ στις θέσεις 201-250 κατατάχθηκε στα επιστημονικά πεδία της Αγγλικής Γλώσσας & Λογοτεχνίας, των Μηχανολόγων Μηχανικών, Αεροναυπηγών και των Ηλεκτρολόγων Μηχανικών & Ηλεκτρονικής. Στις Επιστήμες Πληροφορικής & Πληροφοριακών Συστημάτων και στην Ιατρική το ΑΠΘ κατέλαβε, στην κατάταξη, θέση μεταξύ 251-300 και τη θέση 301-350 στα επιστημονικά πεδία της Χημείας και της Φυσικής & Αστρονομίας (Τα Νέα, 2015).

Όμως, καθηγητές του Α.Π.Θ. επισημαίνουν ότι στο χώρο του Πανεπιστημίου εντοπίζεται αύξηση της χρήσης ναρκωτικών και της εγκληματικότητας, ενώ γενικά υφίσταται εγκατάλειψη του χώρου. Απορρίμματα εντοπίζονται παντού, ακόμα και στα αμφιθέατρα, ενώ οι ανεγκυστήρες και τα κλιματιστικά δεν υπόκεινται σε κανενός είδους συντήρηση (Cityportal, 2015).

Έντονο πρόβλημα αναφορικά με την εγκληματικότητα, όμως, εντοπίζεται στο σύνολο του κέντρου του δήμου Θεσσαλονίκης, καθώς ο συνωστισμός ευνοεί την ανάπτυξη έκνομων δραστηριοτήτων. Στην περιοχή από την οδό Βενιζέλου μέχρι την πλατεία Ναβαρίνου εμφανίζεται αυξημένη δράση διαρρηκτών, διακινητών ναρκωτικών, ακόμη και ληστών που εισβάλλουν σε υποκαταστήματα τραπεζών. Σημεία αιχμής είναι η πλατεία Ναβαρίνου και το εμπορικό κέντρο, ενώ ως χώροι συγκέντρωσης κακοποιών χαρακτηρίζονται η Αριστοτέλους προς την Αρχαία αγορά, στο τετράγωνο Χαλκέων, Ολύμπου, Εγνατία, και η πλατεία ΧΑΝΘ. Επιπρόσθετα,

αυξημένα είναι και τα περιστατικά κλοπών πορτοφολιών ή μικροποσών μέσα στα λεωφορεία του ΟΑΣΘ. Σύμφωνα με τα στοιχεία της αστυνομίας, τουλάχιστον, τρία άτομα καθημερινά πέφτουν θύματα κλοπής εντός των μέσων μαζικής συγκοινωνίας, ενώ στην αγορά της πόλης σημειώνονται επτά μικροκλοπές και αρπαγές τσαντών. Όπως διαπιστώνεται από τις συλλήψεις, στη Θεσσαλονίκη δρουν οργανωμένα κυκλώματα πορτοφολάδων, συνήθως βουλγαρικής ή αλβανικής προέλευσης, με αρχηγό, μεταφορείς και κλέπτες (Εφημερίδα Μακεδονία, 2014).

Ο δήμος Θεσσαλονίκης διαθέτει Κέντρο Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η.) το οποίο με τις υπηρεσίες του επιδιώκει την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των ηλικιωμένων. Αυτό πραγματοποιείται μέσω προγραμμάτων οργανωμένης ψυχαγωγίας κι επιμόρφωσης, τα οποία υλοποιούνται με το έργο εξειδικευμένου προσωπικού, όπως οι χορωδίες, οι ομάδες γυμναστικής, θεάτρου και χορού, οι ομιλίες με κοινωνικό ή ιατρικό ενδιαφέρον, τα προγράμματα προληπτικών ελέγχων, οι εκδηλώσεις επετειακού ή ψυχαγωγικού χαρακτήρα, οι εκδρομές, οι επισκέψεις σε αρχαιολογικούς χώρους, οι πολιτιστικές εκδηλώσεις, οι συνεστιάσεις, οι επισκέψεις σε λουτρά, σε κατασκηνώσεις και παρακολούθηση ταινιών και θεατρικών παραστάσεων.

Εκτός, όμως, από τη ψυχαγωγία, το Κ.Α.Π.Η του δήμου Θεσσαλονίκης επιτελεί και κοινωνικό έργο καθώς παρέχει συσσίτιο σε, τουλάχιστον, 200 άτομα. Το μαγειρεμένο φαγητό προσφέρεται από την Διεύθυνση Κοινωνικής Προστασίας και Δημόσιας Υγείας του Δήμου, από εθελοντές των δημοτικών κοινοτήτων και του Κ.Α.Π.Η., οι οποίοι κάνουν τη μεριδοποίηση και τη διανομή του φαγητού σε επιβεβαιωμένα άπορους, υπό την επίβλεψη εξουσιοδοτημένου υπαλλήλου του Κ.Α.Π.Η. Επιπρόσθετα, ειδικευμένο προσωπικό του Κ.Α.Π.Η. παρέχει βοήθεια στο σπίτι, ενώ όλα τα μέλη συμβάλλουν στη συγκέντρωση ειδών πρώτης ανάγκης για το πρόγραμμα υποστήριξης προσφύγων του Δήμου Θεσσαλονίκης (Κ.Α.Π.Η. Δήμου Θεσσαλονίκης, 2017).

Επιπρόσθετα, όπως συμβαίνει και σε κάθε δήμο, ο δήμος Θεσσαλονίκης διαθέτει βρεφονηπιακούς και παιδικούς σταθμούς που απαριθμούνται συνολικά σε 18. Οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Παιδικών Σταθμών του δήμου επικεντρώνονται στη διασφάλιση της ομαλής, ολόπλευρης, σωματικής, νοητικής, συναισθηματικής και κοινωνικής ανάπτυξης των παιδιών προσχολικής ηλικίας, καθώς και της μετάβασής

τους από το οικογενειακό στο σχολικό περιβάλλον και στην αδειοδότηση, τον έλεγχο και την εποπτεία Μονάδων Φροντίδας Προσχολικής Αγωγής και Διαπαιδαγώγησης. Αναλυτικότερα, οι βρεφονηπιακοί και παιδικοί σταθμοί του δήμου Θεσσαλονίκης προσφέρουν (Δήμος Θεσσαλονίκης, 2017β):

- Ενιαία προσχολική αγωγή σύμφωνα με τα πλέον σύγχρονα επιστημονικά δεδομένα.
- Στήριξη στα παιδιά να αναπτυχθούν ολόπλευρα, σωματικά, νοητικά, συναισθηματικά και κοινωνικά.
- Εξάλειψη των διαφορών που τυχόν προκύπτουν από το πολιτιστικό, οικονομικό και μορφωτικό επίπεδο των γονέων.
- Εξυπηρέτηση κι ευαισθητοποίηση των γονέων σε θέματα σύγχρονης παιδαγωγικής και ψυχολογίας.
- Παροχή ημερήσιας τροφής και φροντίδας στα παιδιά που φιλοξενούν, τηρώντας του κανόνες υγιεινής και ασφάλειας.

Με βάση τα προαναφερθέντα, καθίσταται σαφές ότι στο δήμο Θεσσαλονίκης εντοπίζονται κάποια σημαντικά ζητήματα που μπορεί να βάλουν τη ποιότητα ζωής των κατοίκων. Η περαιτέρω διερεύνηση των ζητημάτων αυτών πραγματοποιήθηκε με τη χρήση ερωτηματολογίων τα οποία απαντήθηκαν από δημότες του δήμου Θεσσαλονίκης και τα βασικότερα συμπεράσματα σχολιάζονται στο επόμενο κεφάλαιο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο. ΕΡΕΥΝΑ

Το παρόν κεφάλαιο συνιστά το ερευνητικό μέρος της εργασίας, όπου μελετήθηκαν βασικές συνιστώσες της ποιότητας ζωής το δήμο Θεσσαλονίκης.

4.1 Μεθοδολογία έρευνας

Το ερευνητικό εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε ήταν το ερωτηματολόγιο που περιείχε ερωτήσεις κλειστού τύπου. Το δείγμα που συμμετείχε στην έρευνα αποτελούνταν από 80 κατοίκους του δήμου Θεσσαλονίκης.

4.2 Αποτελέσματα έρευνας

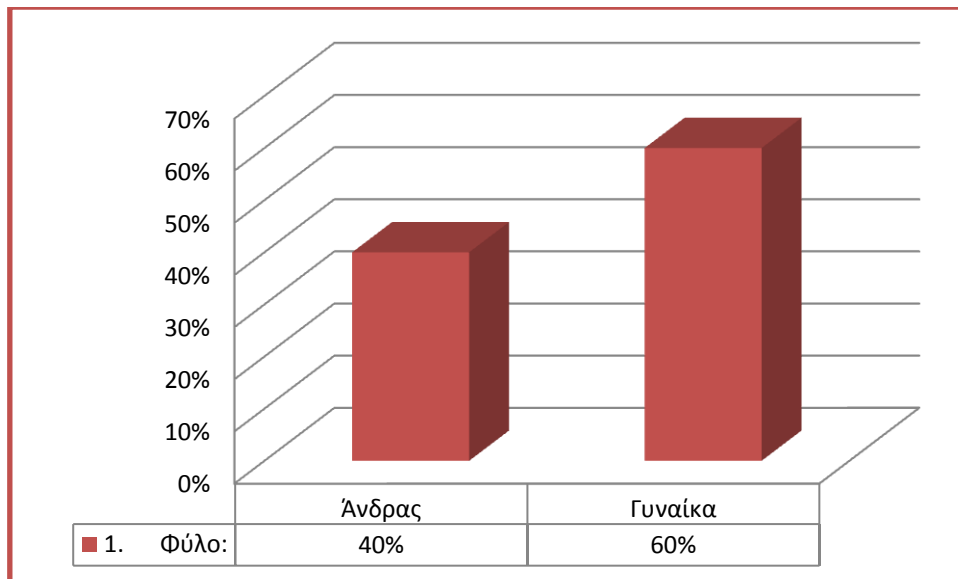
4.2.1 Δημογραφικά στοιχεία

Ο πρώτος διαχωρισμός του δείγματος έγινε με βάση το φύλο κι έχει ως κάτωθι:

Πίνακας 4.1 Φύλο

1. Φύλο:		
Άνδρας	32	40%
Γυναίκα	48	60%
	80	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 4.1 Φύλο

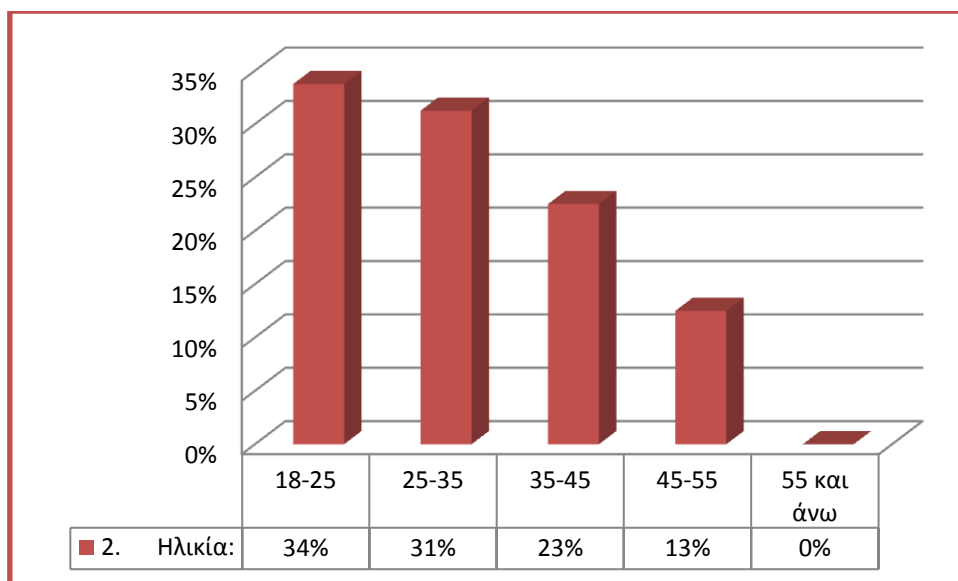
Όπως καταδεικνύεται, στην έρευνα συμμετείχαν κατά 60% γυναίκες και, άρα, κατά 40% άνδρες.

Με βάση την ηλικία, το δείγμα διαχωρίστηκε με βάση τα στοιχεία του πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4.2 Ηλικία

2. Ηλικία:		
18-25	27	34%
25-35	25	31%
35-45	18	23%
45-55	10	13%
55 και άνω	0	0%
	80	100%

Το αντίστοιχο διάγραμμα είναι το κάτωθι:



Διάγραμμα 4.2 Ηλικία

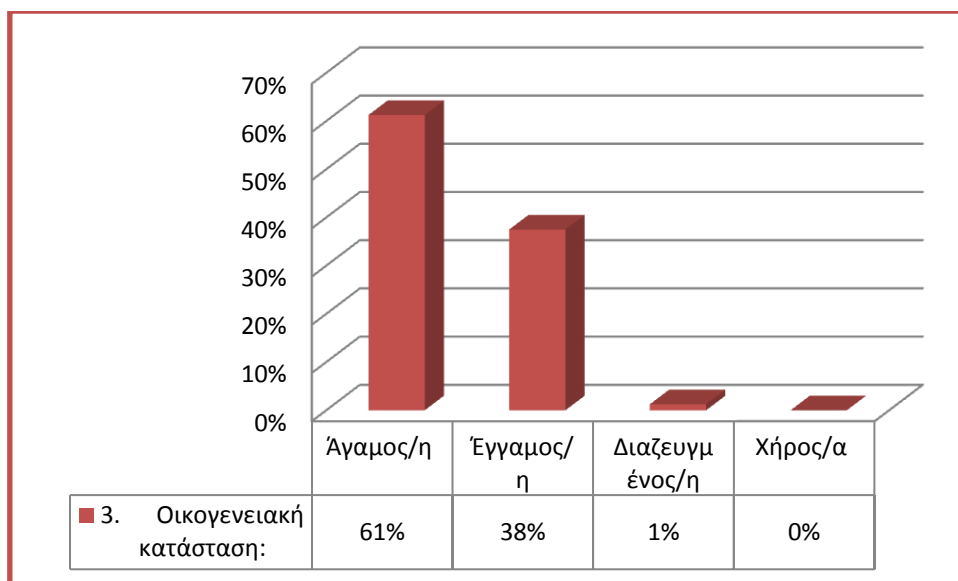
Όπως καταδεικνύεται από τα δεδομένα, η πλειοψηφία των συμμετεχόντων αφορούσε σε νέους, έως 25 ετών. Με 31% εντοπίζονται τα άτομα μεταξύ 25 και 35 ετών, ενώ το 23% αφορούσε σε άτομα μεταξύ 35 και 45 ετών. Το μικρότερο ποσοστό- 13%- περιελάμβανε άτομα μεταξύ 45 και 55 ετών, ενώ κανείς συμμετέχοντας δεν ήταν μεγαλύτερος των 55 ετών.

Όσον αφορά την οικογενειακή κατάσταση, διαπιστώθηκαν τα κάτωθι αποτελέσματα:

Πίνακας 4.3 Οικογενειακή κατάσταση

3. Οικογενειακή κατάσταση:		
Άγαμος/η	49	61%
Έγγαμος/η	30	38%
Διαζευγμένος/η	1	1%
Χήρος/α	0	0%
	80	100%

Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 4.3 Οικογενειακή κατάσταση

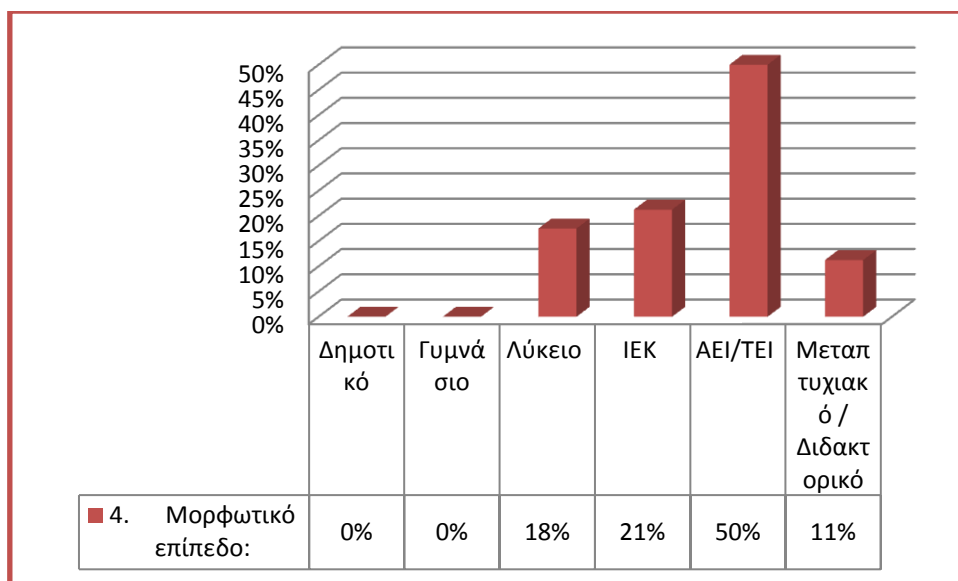
Το 61% αποτελούνταν από άγαμους πολίτες, ενώ το 38% από έγγαμους. Μόνο το 1% αφορούσε σε διαζευγμένο/η, ενώ κανείς δεν ήταν σε κατάσταση χηρείας.

Σε σχέση με το μορφωτικό επίπεδο, τα αποτελέσματα έχουν ως εξής:

Πίνακας 4.4 Μορφωτικό επίπεδο

4. Μορφωτικό επίπεδο:		
Δημοτικό	0	0%
Γυμνάσιο	0	0%
Λύκειο	14	18%
ΙΕΚ	17	21%
ΑΕΙ/ΤΕΙ	40	50%
Μεταπτυχιακό / Διδακτορικό	9	11%
	80	100%

Το αντίστοιχο διάγραμμα είναι το παρακάτω:



Διάγραμμα 4.4 Μορφωτικό επίπεδο

Οι μισοί συμμετέχοντες στο δείγμα ήταν απόφοιτοι ΑΕΙ ή ΤΕΙ, ενώ μόνο το 11% διέθετε κάποιον μεταπτυχιακό τίτλο. Το 21% αφορούσε σε αποφοίτους ΙΕΚ, ενώ το 18% σε αποφοίτους Λυκείου. Κανείς συμμετέχοντας δεν είχε περιοριστεί στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση ή στην αποφοίτηση μόνο από το Γυμνάσιο.

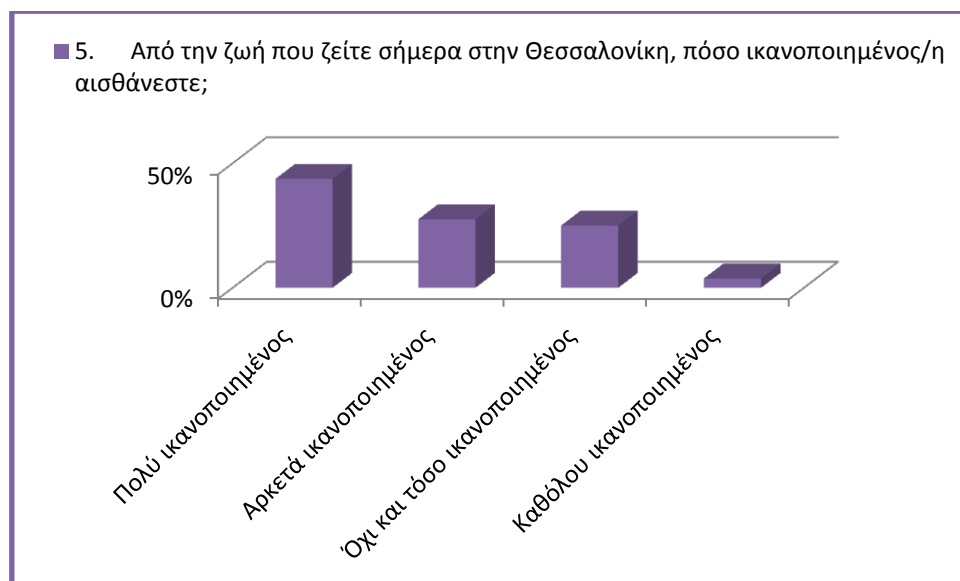
4.2.2 Η ποιότητα ζωής στον δήμο Θεσσαλονίκης

Εστιάζοντας, στη συνέχεια, στο ζήτημα της ποιότητας ζωής στο δήμο Θεσσαλονίκης, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να εκφράσουν την ικανοποίησή τους. Οι απαντήσεις, με τα αντίστοιχα ποσοστά τους, περιλαμβάνονται στον πίνακα 4.5.

Πίνακας 4.5 Βαθμός ικανοποίησης από την ζωή στην Θεσσαλονίκη

5. Από την ζωή που ζείτε σήμερα στην Θεσσαλονίκη, πόσο ικανοποιημένος/η αισθάνεστε;		
Πολύ ικανοποιημένος	35	44%
Αρκετά ικανοποιημένος	22	28%
Όχι και τόσο ικανοποιημένος	20	25%
Καθόλου ικανοποιημένος	3	4%
	80	100%

Το παρακάτω διάγραμμα, βασίζεται στα δεδομένα του πίνακα:



Διάγραμμα 4.5 Βαθμός ικανοποίησης από την ζωή στην Θεσσαλονίκη

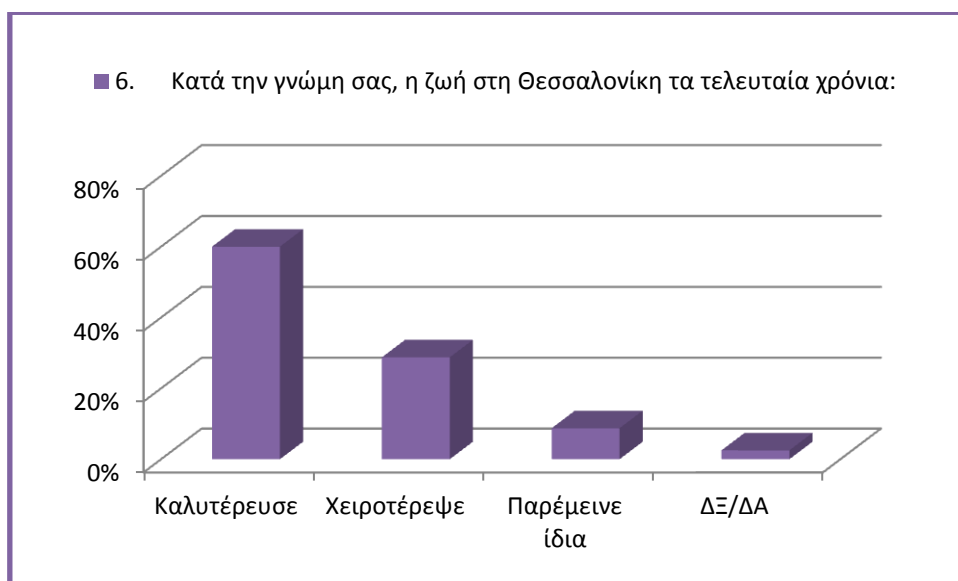
Με βάση τα στοιχεία διαπιστώνεται ότι η πλειοψηφία όσων συμμετείχαν στην έρευνα, το 35%, εμφανίζεται ως πολύ ικανοποιημένο από τη ποιότητα ζωής στη πόλη της Θεσσαλονίκης. Αντίστοιχα, το 22% εμφανίζεται ως αρκετά ικανοποιημένο. Το 20% δήλωσε σχετική δυσαρέσκεια, ενώ το 3% απόλυτη δυσαρέσκεια αναφορικά με το μελετώμενο ζήτημα.

Σε σχέση με το αν η ποιότητα ζωής στη πόλη άλλαξε κατά τα τελευταία χρόνια, οι ερωτηθέντες απάντησαν ως κάτωθι:

Πίνακας 4.6 Η ζωή στη Θεσσαλονίκη τα τελευταία χρόνια

6. Κατά την γνώμη σας, η ζωή στη Θεσσαλονίκη τα τελευταία χρόνια:		
Καλύτερευσε	48	60%
Χειροτέρευσε	23	29%
Παρέμεινε ίδια	7	9%
ΔΞ/ΔΑ	2	3%
	80	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 4.6 Η ζωή στη Θεσσαλονίκη τα τελευταία χρόνια

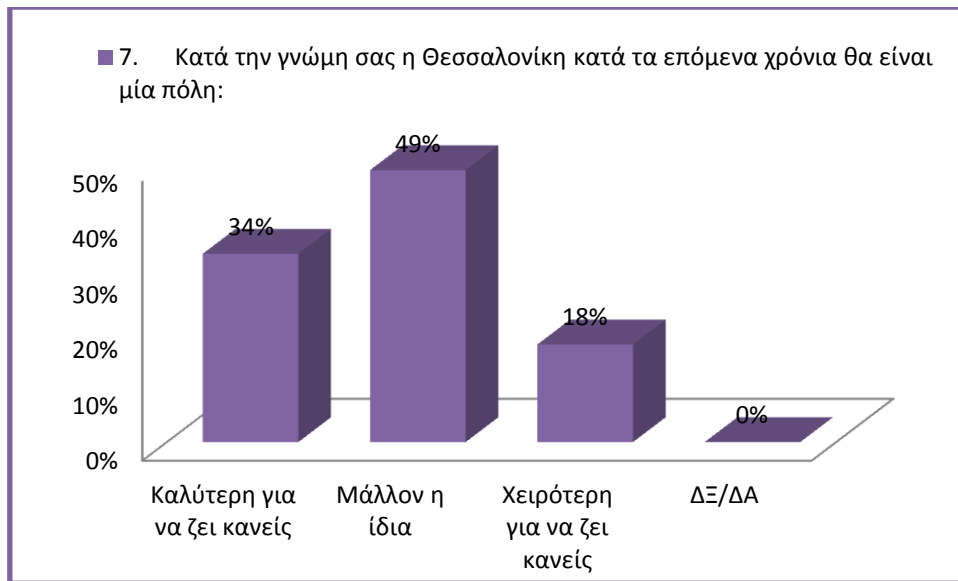
Η πλειοψηφία, το 48%, φαίνεται να θεωρεί ότι η ποιότητα ζωής στη Θεσσαλονίκη καλύπτει κατά τα τελευταία χρόνια, ενώ το 23%, αντίθετα, ότι χειροτέρευσε. Μόνο το 7% δεν εντοπίζει καμία μεταβολή, ενώ το 2% δεν είχε άποψη.

Όσον αφορά τις εκτιμήσεις τους για το μέλλον, οι ερωτηθέντες απάντησαν με βάση τα δεδομένα του πιο κάτω πίνακα:

Πίνακας 4.7 Η ζωή στη Θεσσαλονίκη κατά τα επόμενα χρόνια

7. Κατά την γνώμη σας η Θεσσαλονίκη κατά τα επόμενα χρόνια θα είναι μία πόλη:		
Καλύτερη για να ζει κανείς	27	34%
Μάλλον η ίδια	39	49%
Χειρότερη για να ζει κανείς	14	18%
ΔΞ/ΔΑ	0	0%
	80	100%

Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 4.7 Η ζωή στη Θεσσαλονίκη κατά τα επόμενα χρόνια

Όπως αναπαριστάται, το 49% δήλωσε ότι κατά τα επόμενα χρόνια, μάλλον, η ποιότητα ζωής στη πόλη της Θεσσαλονίκης θα παραμείνει στα ίδια επίπεδα. Το 34% εικάζει ότι η κατάσταση θα καλυτερέψει στη πόλη, ενώ το 18% θεωρεί ότι θα χειροτερέψει.

Σχετικά με τον προσδιορισμό του σημαντικότερου προβλήματος που αντιμετωπίζει η Θεσσαλονίκη, οι ερωτηθέντες προσδιόρισαν τα κάτωθι:

Πίνακας 4.8 Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Θεσσαλονίκη

8. Ποιο είναι κατά την γνώμη σας το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Θεσσαλονίκη;		
Κυκλοφοριακό	65	27%
Ρύπανση – Μόλυνση	48	20%
Ηχορύπανση	44	18%
Συγκοινωνίες	51	21%
Καθαριότητα – αποκομιδή απορριμμάτων	32	13%
Έλλειψη ελεύθερων χώρων	3	1%
Άλλο (διευκρινίστε): εγκληματικότητα	1	0%
	244	100%

Οι πιο πάνω απαντήσεις διαμόρφωσαν και το διάγραμμα που ακολουθεί:



Διάγραμμα 4.8 Το σημαντικότερο πρόβλημα που αντιμετωπίζει η Θεσσαλονίκη

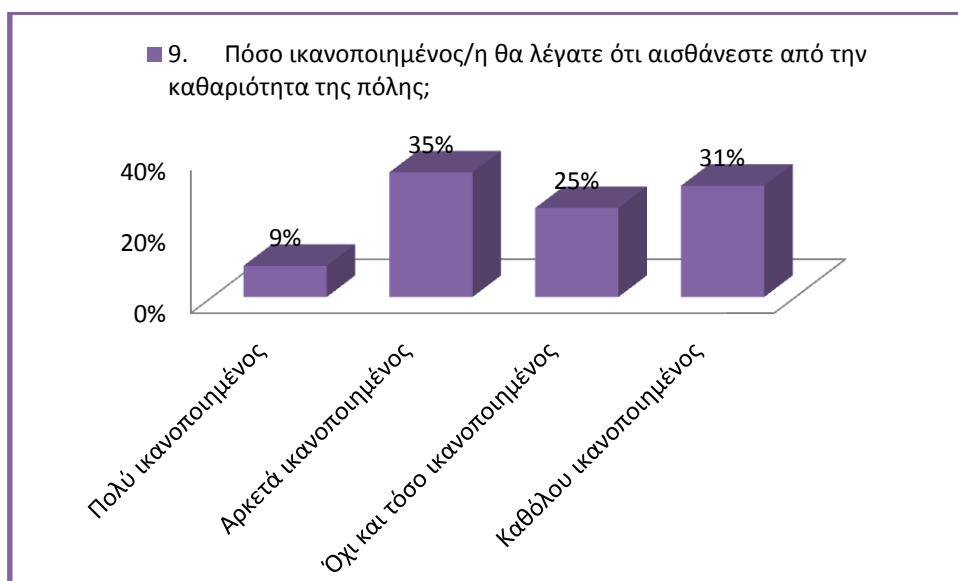
Το κυκλοφοριακό εντοπίζεται ως το σημαντικότερο πρόβλημα στη Θεσσαλονίκη, ενώ έπεται το ζήτημα της συγκοινωνίας. Με ποσοστό 20% εντοπίζεται η ρύπανση και με 18% η ηχορύπανση. Με 13% εμφανίζεται η αποκομιδή των απορριμμάτων που συμβάλλει στο επίπεδο καθαριότητας του δήμου, ενώ με μόνο 1% εντοπίζεται η έλλειψη ελεύθερων χώρων. Κανείς συμμετέχοντας δεν ανέφερε κάποιο άλλο εντοπιζόμενο πρόβλημα στη πόλη.

Αναφορικά με την ικανοποίηση από την καθαριότητα, οι δημότες της Θεσσαλονίκης που συμμετείχαν στην έρευνα, έδωσαν τις παρακάτω απαντήσεις:

Πίνακας 4.9 Βαθμός ικανοποίησης από την καθαριότητα της πόλης

9. Πόσο ικανοποιημένος/η θα λέγατε ότι αισθάνεστε από την καθαριότητα της πόλης;		
Πολύ ικανοποιημένος	7	9%
Αρκετά ικανοποιημένος	28	35%
Όχι και τόσο ικανοποιημένος	20	25%
Καθόλου ικανοποιημένος	25	31%
	80	100%

Το πιο κάτω διάγραμμα, βασίζεται στις παραπάνω απαντήσεις.



Διάγραμμα 4.9 Βαθμός ικανοποίησης από την καθαριότητα της πόλης

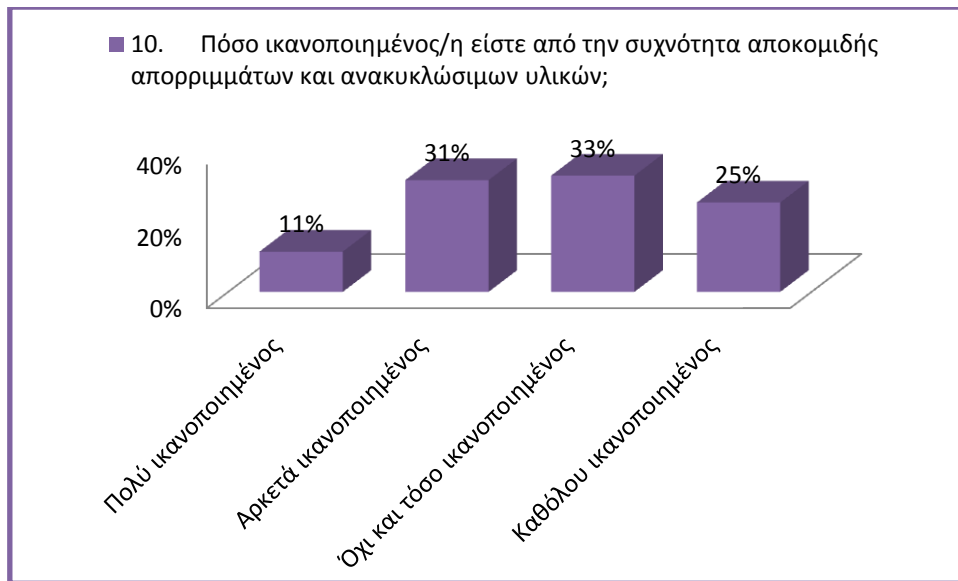
Η πλειοψηφία, το 35%, φαίνεται να είναι ικανοποιημένο από το επίπεδο της καθαριότητας, ενώ, αντίθετα, το 31% δήλωσε πλήρη απογοήτευση. Το 25% δήλωσε ότι δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιημένο, ενώ μόνο το 9% φαίνεται να θεωρεί ότι η καθαριότητα στη Θεσσαλονίκη βρίσκεται σε ιδανικά επίπεδα.

Στη συνέχεια, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν αναφορικά με το αν η συχνότητα αποκομιδής των απορριμμάτων και των ανακυκλώσιμων υλικών είναι επαρκής. Οι απαντήσεις περιλαμβάνονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4.10 Βαθμός ικανοποίησης από την συχνότητα αποκομιδής απορριμμάτων και ανακυκλώσιμων υλικών

10. Πόσο ικανοποιημένος/η είστε από την συχνότητα αποκομιδής απορριμμάτων και ανακυκλώσιμων υλικών;		
Πολύ ικανοποιημένος	9	11%
Αρκετά ικανοποιημένος	25	31%
Όχι και τόσο ικανοποιημένος	26	33%
Καθόλου ικανοποιημένος	20	25%
	80	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 4.10 Βαθμός ικανοποίησης από την συχνότητα αποκομιδής απορριμμάτων και ανακυκλώσιμων υλικών

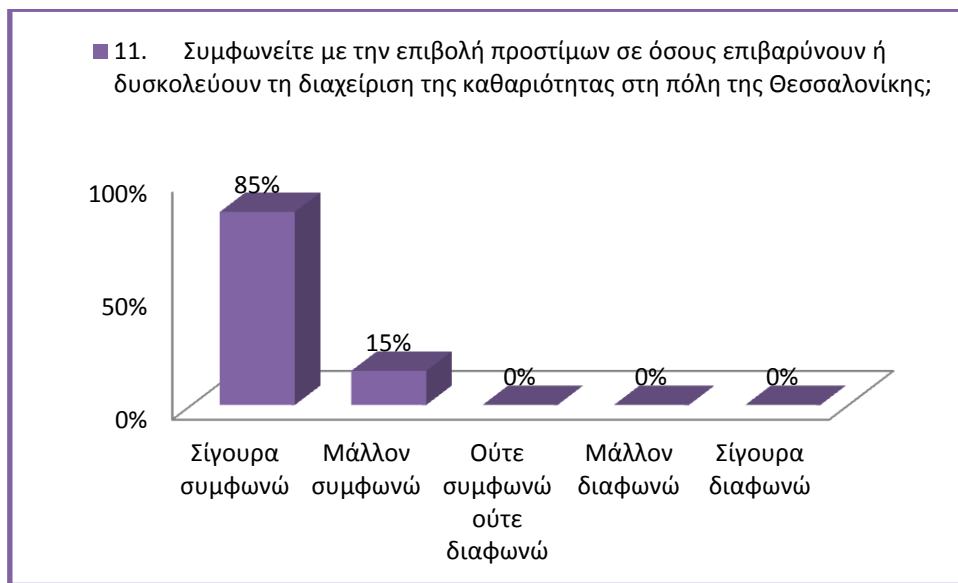
Όπως διαφαίνεται, οι περισσότεροι θεωρούν ότι η συχνότητα της αποκομιδής δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιητική, ενώ το 31% πιστεύει το αντίθετο. Το 11%, μάλιστα, δήλωσε την πλήρη ικανοποίησή του. Το 25%, από την άλλη, δήλωσε πλήρη απογοήτευση σχετικά με το μελετώμενο ερώτημα.

Λόγω της σημασίας του προβλήματος της καθαριότητας στη πόλη, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν αναφορικά με το αν η επιβολή προστίμων σε όσους επιβαρύνουν ή δυσκολεύουν τη διαχείριση της καθαριότητας είναι ορθή. Οι απαντήσεις περιλαμβάνονται στον πίνακα 4.11.

Πίνακας 4.11 Άποψη για την επιβολή προστίμων σε όσους επιβαρύνουν ή δυσκολεύουν τη διαχείριση της καθαριότητας στη πόλη της Θεσσαλονίκης

11. Συμφωνείτε με την επιβολή προστίμων σε όσους επιβαρύνουν ή δυσκολεύουν τη διαχείριση της καθαριότητας στη πόλη της Θεσσαλονίκης;		
Σίγουρα συμφωνώ	68	85%
Μάλλον συμφωνώ	12	15%
Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	0	0%
Μάλλον διαφωνώ	0	0%
Σίγουρα διαφωνώ	0	0%
	80	100%

Το σχετικό διάγραμμα είναι το ακόλουθο:



Διάγραμμα 4.11 Άποψη για την επιβολή προστίμων σε όσους επιβαρύνουν ή δυσκολεύουν τη διαχείριση της καθαριότητας στη πόλη της Θεσσαλονίκης

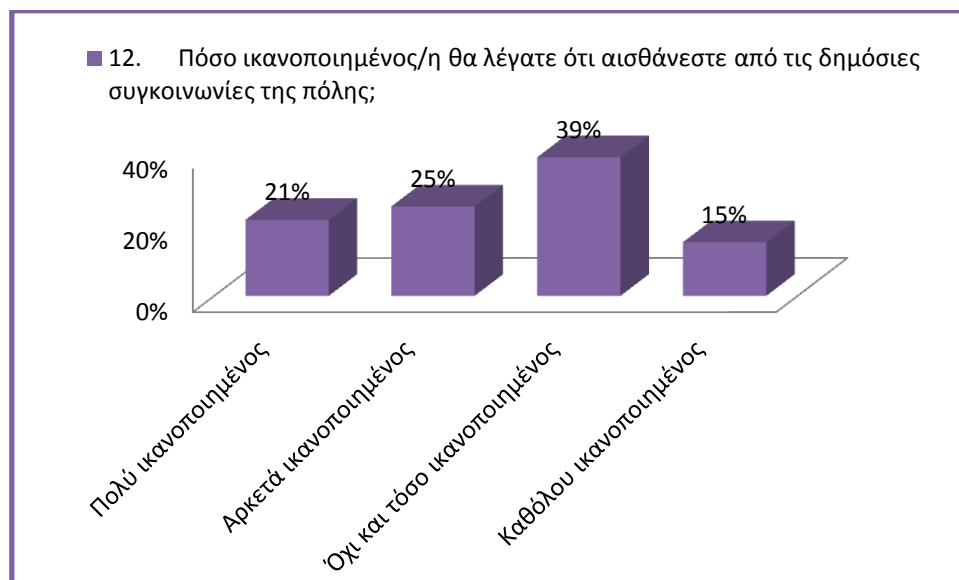
Η συντριπτική πλειοψηφία, το 85%, δήλωσε ότι συμφωνεί απόλυτα με την επιβολή προστίμων, ενώ και το λοιπό 15% απάντησε θετικά, με μικρότερη όμως ένταση. Κανείς δεν φαίνεται να διατήρησε ουδέτερη ή αρνητική στάση.

Αναφορικά με την ικανοποίηση από τις δημόσιες συγκοινωνίες, οι συμμετέχοντες δήλωσαν τις παρακάτω απόψεις:

Πίνακας 4.12 Βαθμός ικανοποίησης από τις δημόσιες συγκοινωνίες της πόλης

12. Πόσο ικανοποιημένος/η θα λέγατε ότι αισθάνεστε από τις δημόσιες συγκοινωνίες της πόλης;		
Πολύ ικανοποιημένος	17	21%
Αρκετά ικανοποιημένος	20	25%
Όχι και τόσο ικανοποιημένος	31	39%
Καθόλου ικανοποιημένος	12	15%
	80	100%

Τα παραπάνω ποσοστά των απαντήσεων, διαμόρφωσαν και το πιο κάτω διάγραμμα:



Διάγραμμα 4.12 Βαθμός ικανοποίησης από τις δημόσιες συγκοινωνίες της πόλης

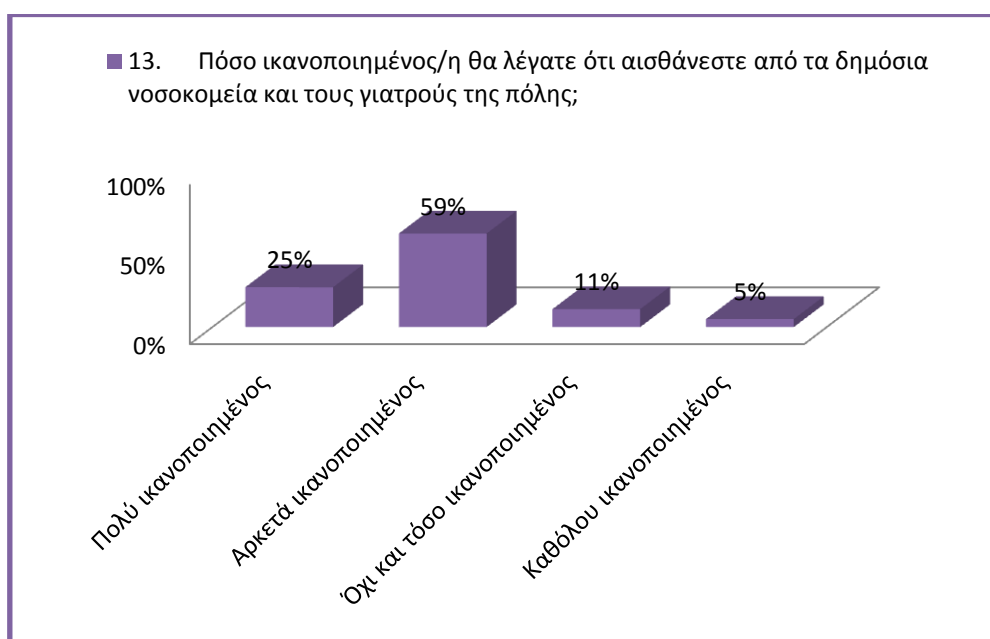
Όπως καταδεικνύεται, το 39% δεν εμφανίζεται ιδιαίτερα ικανοποιημένο από τη δημόσια συγκοινωνία στη Θεσσαλονίκη. Το 25%, από την άλλη, δήλωσε ικανοποιημένο, ενώ το 21% εξέφρασε απόλυτη ικανοποίηση. Το 15%, αντίθετα, απάντησε με πλήρη δυσαρέσκεια.

Σε σχέση με την ικανοποίηση από τα δημόσια νοσοκομεία και τους γιατρούς της Θεσσαλονίκης, οι ερωτώμενοι έδωσαν τις παρακάτω απαντήσεις:

Πίνακας 4.13 Βαθμός ικανοποίησης από τα δημόσια νοσοκομεία και τους γιατρούς της πόλης

13. Πόσο ικανοποιημένος/η θα λέγατε ότι αισθάνεστε από τα δημόσια νοσοκομεία και τους γιατρούς της πόλης;		
Πολύ ικανοποιημένος	20	25%
Αρκετά ικανοποιημένος	47	59%
Όχι και τόσο ικανοποιημένος	9	11%
Καθόλου ικανοποιημένος	4	5%
	80	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 4.13 Βαθμός ικανοποίησης από τα δημόσια νοσοκομεία και τους γιατρούς της πόλης

Η πλειοψηφία, το 59%, απάντησε ότι είναι αρκετά ικανοποιημένο από τα υπάρχοντα νοσοκομεία, αλλά και τους γιατρούς στη πόλη, με το 25% να δηλώνει, επιπρόσθετα, την πλήρη ικανοποίησή του. Το 11%, δεν φαίνεται ιδιαίτερα ικανοποιημένο, ενώ μόνο το 5% εξέφρασε πλήρη δυσαρέσκεια.

Εν συνεχεία, οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να απαντήσουν στο αν συμφωνούν με την άποψη ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη που δεν έχει αρκετούς ελεύθερους χώρους, πάρκα και πλατείες. Οι απόψεις τους περιλαμβάνονται στον πίνακα 4.14.

Πίνακας 4.14 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη που δεν έχει αρκετούς ελεύθερους χώρους, πάρκα και πλατείες

14. Η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη που δεν έχει αρκετούς ελεύθερους χώρους, πάρκα και πλατείες		
Σίγουρα συμφωνώ	23	29%
Μάλλον συμφωνώ	34	43%
Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	10	13%
Μάλλον διαφωνώ	13	16%
Σίγουρα διαφωνώ	0	0%
	80	100%

Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 4.14 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη που δεν έχει αρκετούς ελεύθερους χώρους, πάρκα και πλατείες

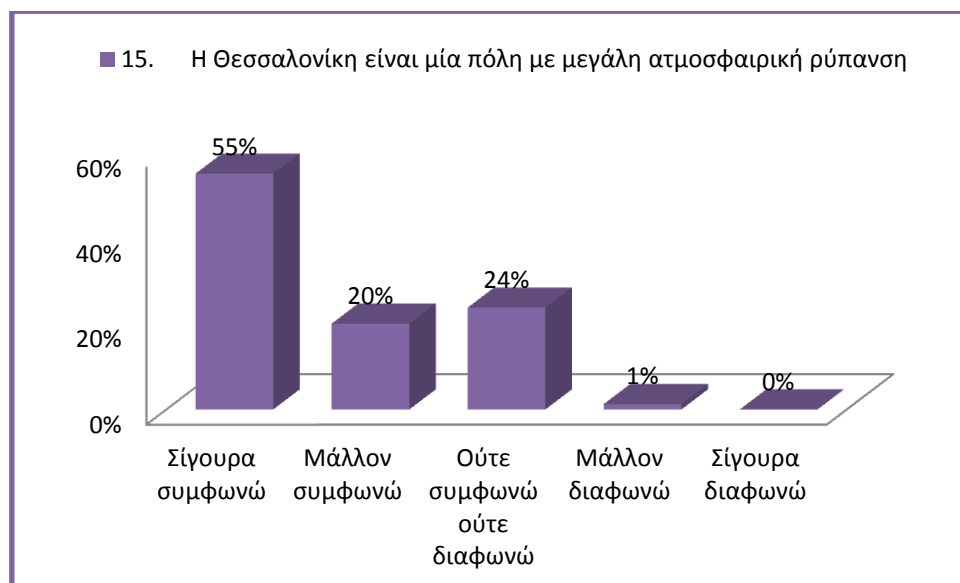
Το 43% φαίνεται να θεωρεί ότι, μάλλον, όντως η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη που δεν έχει αρκετούς ελεύθερους χώρους, πάρκα και πλατείες ενώ το 29% φαίνεται να συμφωνεί απόλυτα με την άποψη αυτή. Το 13% διατήρησε ουδέτερη στάση, ενώ το λοιπό 16% φαίνεται ότι διαφωνεί με τον παραπάνω ισχυρισμό.

Αναφορικά με το ζήτημα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, οι συμμετέχοντες εκφράστηκαν ως κάτωθι.

Πίνακας 4.15 Αποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη με μεγάλη ατμοσφαιρική ρύπανση

15. Η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη με μεγάλη ατμοσφαιρική ρύπανση		
Σίγουρα συμφωνώ	44	55%
Μάλλον συμφωνώ	16	20%
Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	19	24%
Μάλλον διαφωνώ	1	1%
Σίγουρα διαφωνώ	0	0%
	80	100%

Το σχετικό διάγραμμα είναι αυτό που ακολουθεί:



Διάγραμμα 4.15 Αποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη με μεγάλη ατμοσφαιρική ρύπανση

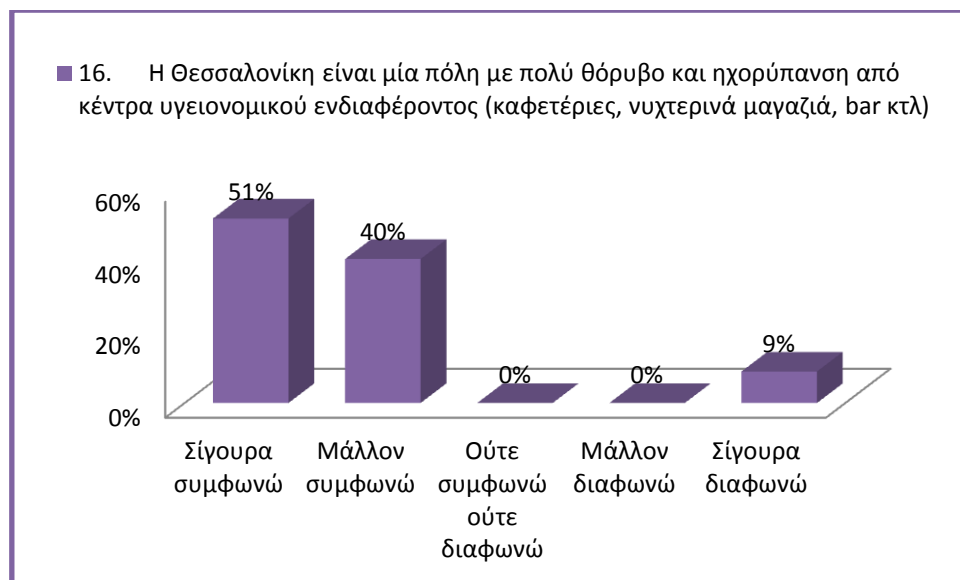
Με βάση τα στοιχεία, φαίνεται ότι το 55% κρίνει απόλυτα ότι η Θεσσαλονίκη αντιμετωπίζει μεγάλο πρόβλημα ατμοσφαιρικής ρύπανσης, με το 20%, επίσης, να συμφωνεί, αν και με μικρότερη ένταση. Το 2% δεν εξέφρασε συγκεκριμένη άποψη, ενώ μόνο το 1% διαφώνησε.

Το επόμενο ερώτημα αφορούσε στην ηχορύπανση από τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος. Οι συμμετέχοντες έδωσαν τις απαντήσεις που περιλαμβάνει ο πίνακας 4.16.

Πίνακας 4.16 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη με πολύ θόρυβο και ηχορύπανση από κέντρα υγειονομικού ενδιαφέροντος

16. Η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη με πολύ θόρυβο και ηχορύπανση από κέντρα υγειονομικού ενδιαφέροντος (καφετέριες, νυχτερινά μαγαζιά, bar κτλ)		
Σίγουρα συμφωνώ	41	51%
Μάλλον συμφωνώ	32	40%
Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	0	0%
Μάλλον διαφωνώ	0	0%
Σίγουρα διαφωνώ	7	9%
	80	100%

Το διάγραμμα που ακολουθεί, βασίστηκε στις πιο πάνω απαντήσεις.



Διάγραμμα 4.16 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία πόλη με πολύ θόρυβο και ηχορύπανση από κέντρα υγειονομικού ενδιαφέροντος

Και σε αυτή τη περίπτωση η πλειοψηφία φαίνεται να πιστεύει ότι η Θεσσαλονίκη έχει υψηλή ηχορύπανση λόγω της ύπαρξης των καταστημάτων

υγειονομικού ενδιαφέροντος και το 40%, επίσης, φαίνεται να υποστηρίζει την άποψη αυτή. Μόνο το λοιπό 9% φαίνεται να διαφωνεί με την πιο πάνω άποψη.

Αναφορικά με το ζήτημα της στάθμευσης των οχημάτων, οι ερωτηθέντες εκφράστηκαν ως κάτωθι:

Πίνακας 4.17 Άποψη για το ότι στη Θεσσαλονίκη βρίσκεις αρκετά εύκολα να παρκάρεις το αυτοκίνητό σου

17. Στη Θεσσαλονίκη βρίσκεις αρκετά εύκολα να παρκάρεις το αυτοκίνητό σου		
Σίγουρα συμφωνώ	65	81%
Μάλλον συμφωνώ	12	15%
Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	3	4%
Μάλλον διαφωνώ	0	0%
Σίγουρα διαφωνώ	0	0%
	80	100%

Οι παραπάνω απαντήσεις αναπαριστώνται και στο διάγραμμα που ακολουθεί.



Διάγραμμα 4.17 Άποψη για το ότι στη Θεσσαλονίκη βρίσκεις αρκετά εύκολα να παρκάρεις το αυτοκίνητό σου

Αν και γενικά στις μεγάλες πόλεις εντοπίζεται πρόβλημα με το ζήτημα της στάθμευσης, οι συμμετέχοντες στην έρευνα για το δήμο Θεσσαλονίκης απάντησαν

κατά πλειοψηφία ότι βρίσκουν πολύ εύκολα χώρο για να σταθμεύσουν τα οχήματά τους. Επίσης, το 15% απάντησε ότι, μάλλον, δεν αντιμετωπίζει πρόβλημα στάθμευσης, ενώ το λοιπό 4% δεν εξέφρασε κάποια συγκεκριμένη άποψη.

Σε σχέση με τη δήλωση ότι η Θεσσαλονίκη είναι μια ασφαλής πόλη, οι συμμετέχοντες στην έρευνα απάντησαν σύμφωνα με τα στοιχεία του πιο κάτω πίνακα.

Πίνακας 4.18 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία ασφαλής πόλη για να ζεις

18. Η Θεσσαλονίκη είναι μία ασφαλής πόλη για να ζεις		
Σίγουρα συμφωνώ	2	3%
Μάλλον συμφωνώ	25	31%
Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ	34	43%
Μάλλον διαφωνώ	10	13%
Σίγουρα διαφωνώ	9	11%
	80	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 4.18 Άποψη για το ότι η Θεσσαλονίκη είναι μία ασφαλής πόλη για να ζεις

Το 43%, η πλειοψηφία, διατήρησε ουδετερότητα, χωρίς να εκφράζει συγκεκριμένη άποψη. Το 31% φαίνεται, μάλλον, να συμφωνεί με τον μελετώμενο ισχυρισμό, ενώ το 3% εξέφρασε την απόλυτη συμφωνία του. Από την άλλη, το 13% φαίνεται, μάλλον, να διαφωνεί με την άποψη ότι η Θεσσαλονίκη είναι μια ασφαλής πόλη, ενώ το 11% δήλωσε την απόλυτη διαφωνία του πάνω σε αυτό.

Στη συνέχεια, ζητήθηκε από τους συμμετέχοντες να προσδιορίσουν το μεταφορικό μέσο που κρίνουν ως περισσότερο ασφαλές για τη μετακίνησή τους στη πόλη τις Θεσσαλονίκης. Οι απαντήσεις περιλαμβάνονται στον πιο κάτω πίνακα.

Πίνακας 4.19 Το μεταφορικό μέσο που είναι πιο ασφαλές για την μετακίνηση στην πόλη της Θεσσαλονίκης

19. Ποιο μεταφορικό μέσο κατά την γνώμη σας είναι πιο ασφαλές για την μετακίνηση στην πόλη της Θεσσαλονίκης;		
Λεωφορείο	34	43%
Αυτοκίνητο	30	38%
Μοτοσυκλέτα	0	0%
Ταξί	4	5%
Ποδήλατο	0	0%
Με τα πόδια	12	15%
Άλλο (διευκρινίστε):	0	0%
	80	100%

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



Διάγραμμα 4.19 Το μεταφορικό μέσο που είναι πιο ασφαλές για την μετακίνηση στην πόλη της Θεσσαλονίκης

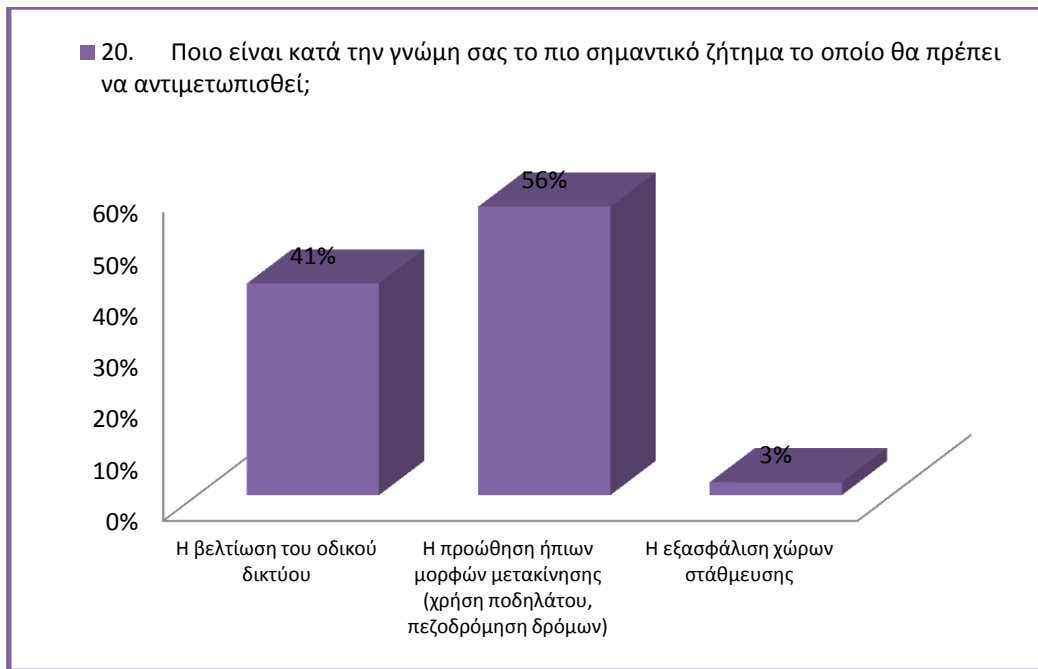
Το λεωφορείο φαίνεται να συγκέντρωσε τη πλειοψηφία των απαντήσεων, με το αυτοκίνητο να ακολουθεί με 38%. Ένα 5% προσδιόρισε το ταξί, ενώ το 15% υποστήριξε ότι η μετακίνηση με τα πόδια είναι η πλέον ασφαλής στη Θεσσαλονίκη.

Εν συνεχεία, ζητήθηκε από το δείγμα να προσδιορίσει το πιο σημαντικό ζήτημα το οποίο πρέπει να αντιμετωπιστεί στη πόλη. Οι απαντήσεις αφορούσαν 3 ζητήματα και τα σχετικά ποσοστά περιλαμβάνονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4.20 Το πιο σημαντικό ζήτημα το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπισθεί

20. Ποιο είναι κατά την γνώμη σας το πιο σημαντικό ζήτημα το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπισθεί;		
Η βελτίωση του οδικού δικτύου	33	41%
Η προώθηση ήπιων μορφών μετακίνησης (χρήση ποδηλάτου, πεζοδρόμηση δρόμων)	45	56%
Η εξασφάλιση χώρων στάθμευσης	2	3%
	80	100%

Διαγραμματικά:



Διάγραμμα 4.20 Το πιο σημαντικό ζήτημα το οποίο θα πρέπει να αντιμετωπισθεί

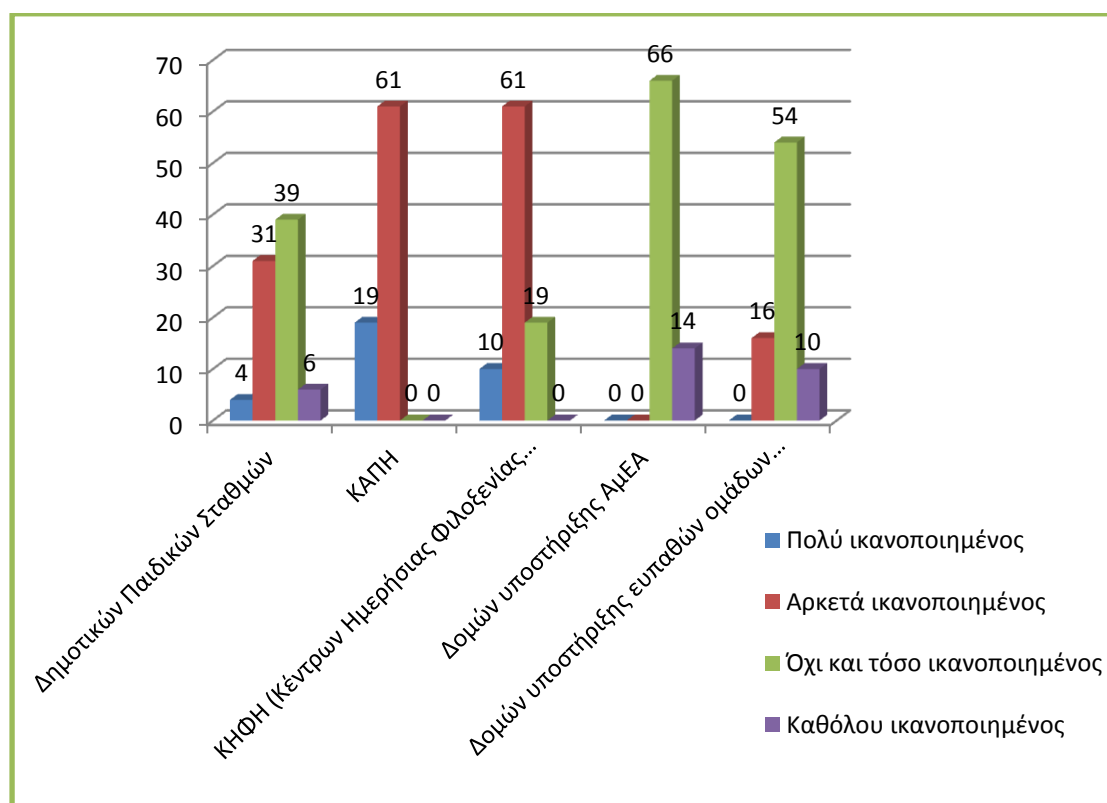
Όπως καταδεικνύεται, η προώθηση των ήπιων μορφών μετακίνησης όπως το ποδήλατο, συγκέντρωσε τη πλειοψηφία των απαντήσεων, ενώ το 41% αφορούσε τη βελτίωση του οδικού δικτύου. Μόνο το 3% ανέφερε την εξασφάλιση χώρων στάθμευσης.

Το επόμενο ζήτημα που διερευνήθηκε αφορούσε στο βαθμό ικανοποίησης από τις δομές στα πλαίσια της κοινωνικής πολιτικής στη Θεσσαλονίκη. Ο πιο κάτω πίνακας περιλαμβάνει αναλυτικά τις απαντήσεις που συγκεντρώθηκαν.

Πίνακας 4.21 Βαθμός ικανοποίησης από τις δομές κοινωνικής πολιτικής

21. Στον τομέα της κοινωνικής πολιτικής είστε ικανοποιημένος/η από την λειτουργία των:				
	Πολύ ικανοποιημένος	Αρκετά ικανοποιημένος	Όχι και τόσο ικανοποιημένος	Καθόλου ικανοποιημένος
Δημοτικών Παιδικών Σταθμών	4	31	39	6
ΚΑΠΗ	19	61	0	0
ΚΗΦΗ (Κέντρων Ημερήσιας Φιλοξενίας Ηλικιωμένων)	10	61	19	0
Δομών υποστήριξης ΑμΕΑ	0	0	66	14
Δομών υποστήριξης ευπαθών ομάδων (π.χ. κοινωνικό φαρμακείο)	0	16	54	10

Το σχετικό διάγραμμα είναι το παρακάτω:



Διάγραμμα 4.21 Βαθμός ικανοποίησης από τις δομές κοινωνικής πολιτικής

Με βάση τις απαντήσεις διαπιστώνεται ότι η μεγαλύτερη ικανοποίηση αφορά στη λειτουργία των ΚΑΠΗ και των ΚΗΦΗ, ενώ οι δομές υποστήριξης ΑμΕΑ κι

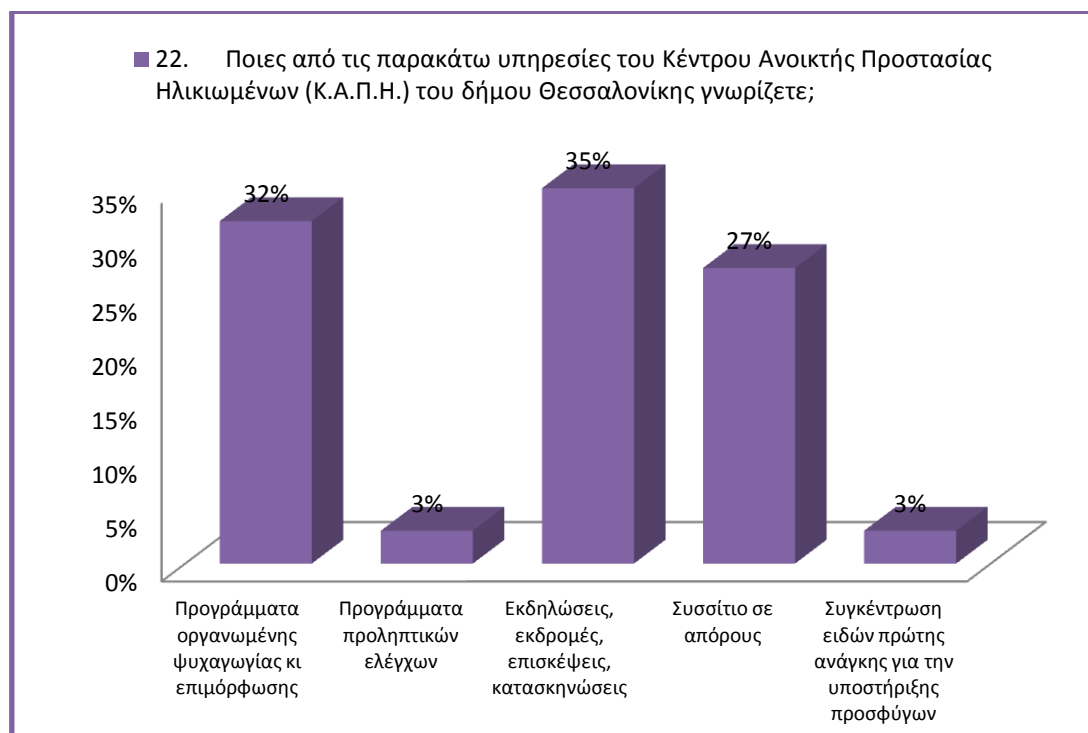
ευπαθών ομάδων, καθώς και οι δημοτικοί σταθμοί στο δήμο Θεσσαλονίκης δεν εμπνέουν μεγάλα ποσοστά ικανοποίησης.

Σχετικά με το ποιες υπηρεσίες του ΚΑΠΗ του δήμου Θεσσαλονίκης ήταν γνωστές στο δείγμα, διαπιστώθηκαν τα κάτωθι:

Πίνακας 4.22 Γνώση για τις υπηρεσίες του Κέντρου Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η.) του δήμου Θεσσαλονίκης

22. Ποιες από τις παρακάτω υπηρεσίες του Κέντρου Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η.) του δήμου Θεσσαλονίκης γνωρίζετε;		
Προγράμματα οργανωμένης ψυχαγωγίας κι επιμόρφωσης	73	32%
Προγράμματα προληπτικών ελέγχων	7	3%
Εκδηλώσεις, εκδρομές, επισκέψεις, κατασκηνώσεις	80	35%
Συσσίτιο σε απόρους	63	27%
Συγκέντρωση ειδών πρώτης ανάγκης για την υποστήριξης προσφύγων	7	3%
	230	100%

Και διαγραμματικά:



Διάγραμμα 4.22 Γνώση για τις υπηρεσίες του Κέντρου Ανοικτής Προστασίας Ηλικιωμένων (Κ.Α.Π.Η.) του δήμου Θεσσαλονίκης

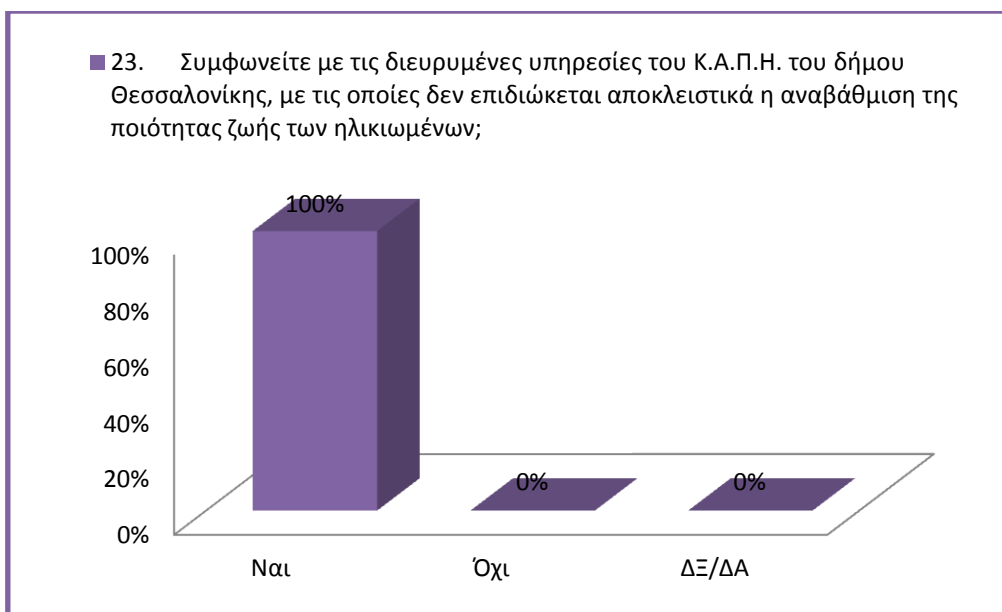
Όπως φαίνεται, οι εκδηλώσεις, οι εκδρομές, οι επισκέψεις, καθώς και τα προγράμματα οργανωμένης ψυχαγωγίας κι επιμόρφωσης συγκέντρωσαν την πλειοψηφία των απαντήσεων. Επίσης, το 27% ήταν ενήμερο για το συσσίτιο που παρέχεται σε απόρους, ενώ μόνο το 3% γνώρισε ότι το ΚΑΠΗ του δήμου Θεσσαλονίκης οργανώνει προγράμματα προληπτικών ελέγχων ή συγκεντρώνει είδη πρώτης ανάγκης για την υποστήριξη προσφύγων, αντίστοιχα.

Στη συνέχεια οι συμμετέχοντες ρωτήθηκαν εάν συμφωνούν με τις διευρυμένες υπηρεσίες του Κ.Α.Π.Η. του δήμου Θεσσαλονίκης, με τις οποίες δεν επιδιώκεται αποκλειστικά η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των ηλικιωμένων. Ο πίνακας που ακολουθεί, περιλαμβάνει τις κατηγορίες των απαντήσεων, με τα αντίστοιχα ποσοστά τους.

Πίνακας 4.23 Άποψη για τις διευρυμένες υπηρεσίες του Κ.Α.Π.Η. του δήμου Θεσσαλονίκης

23. Συμφωνείτε με τις διευρυμένες υπηρεσίες του Κ.Α.Π.Η. του δήμου Θεσσαλονίκης, με τις οποίες δεν επιδιώκεται αποκλειστικά η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των ηλικιωμένων;		
Ναι	80	100%
Όχι	0	0%
ΔΞ/ΔΑ	0	0%
	80	100%

Το σχετικό διάγραμμα είναι χαρακτηριστικό:



Διάγραμμα 4.23 Άποψη για τις διευρυμένες υπηρεσίες του Κ.Α.Π.Η. του δήμου Θεσσαλονίκης

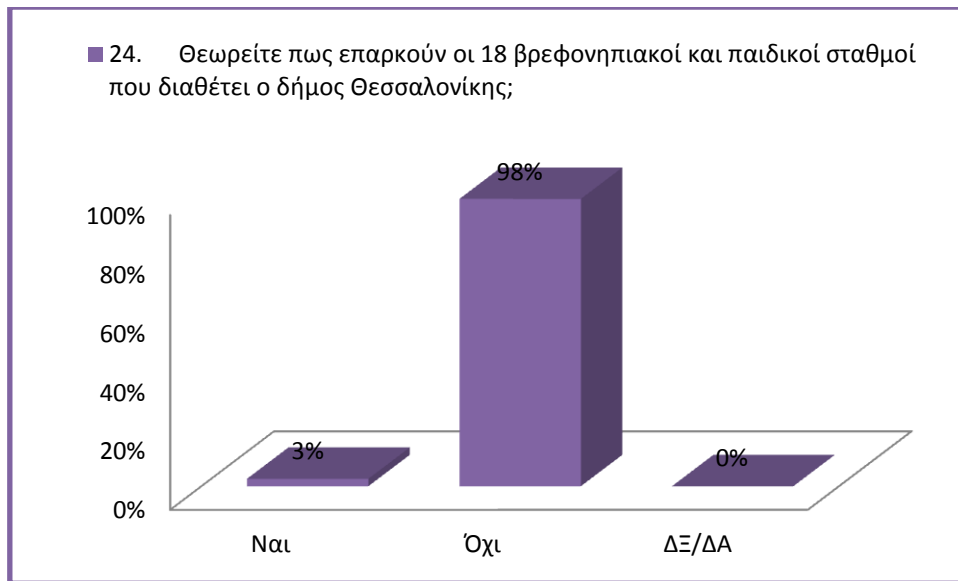
Όλοι οι συμμετέχοντες δήλωσαν ότι συμφωνούν με τις διευρυμένες υπηρεσίες του Κ.Α.Π.Η. του δήμου Θεσσαλονίκης, με τις οποίες δεν επιδιώκεται αποκλειστικά η αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των ηλικιωμένων.

Αναφορικά με την επάρκεια των 18 βρεφονηπιακών και παιδικών σταθμών που διαθέτει ο δήμος Θεσσαλονίκης, οι συμμετέχοντες απάντησαν ως κάτωθι:

Πίνακας 4.24 Επάρκεια των 18 βρεφονηπιακών και παιδικών σταθμών που διαθέτει ο δήμος Θεσσαλονίκης

24. Θεωρείτε πως επαρκούν οι 18 βρεφονηπιακοί και παιδικοί σταθμοί που διαθέτει ο δήμος Θεσσαλονίκης;		
Ναι	2	3%
Όχι	78	98%
ΔΞ/ΔΑ	0	0%
	80	100%

Το αντίστοιχο διάγραμμα είναι το κάτωθι:



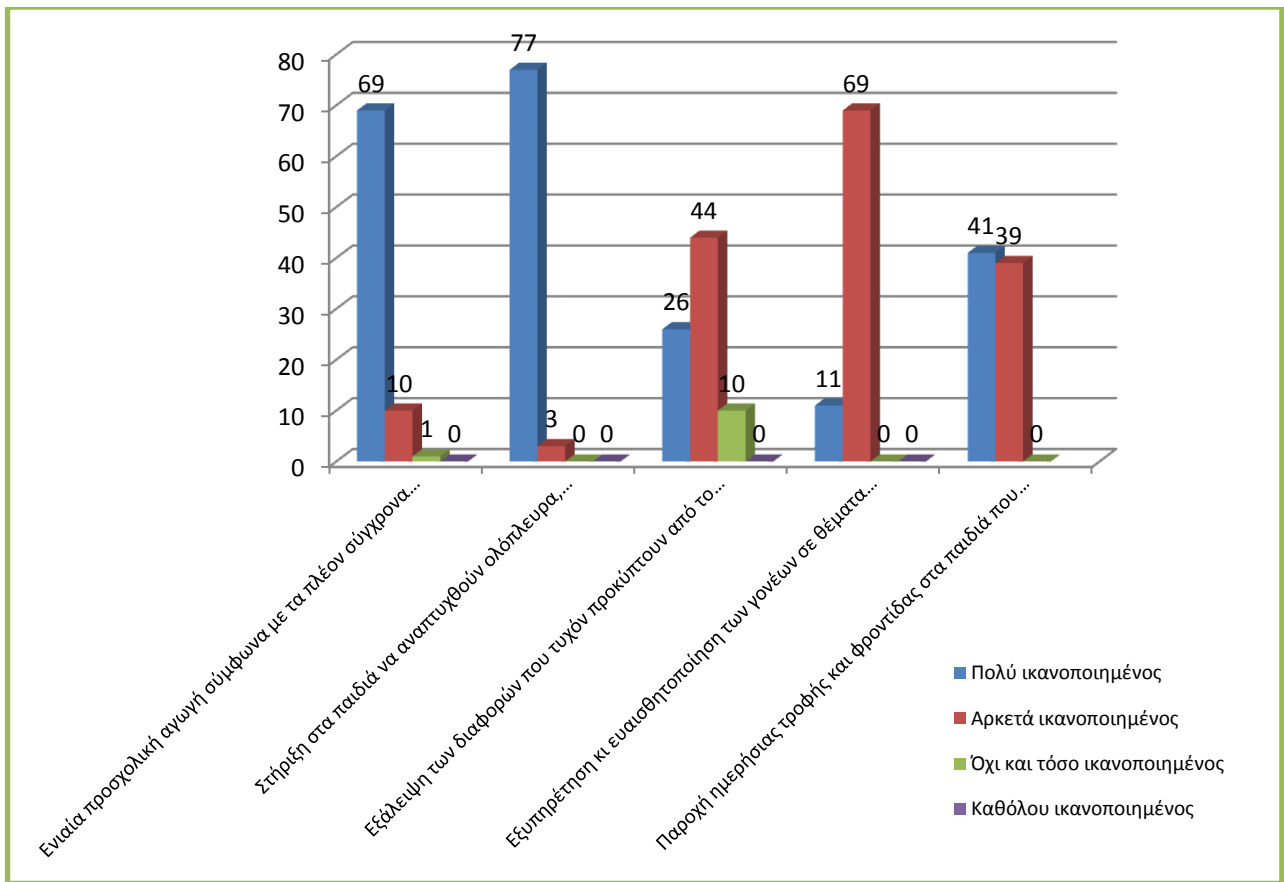
Διάγραμμα 4.24 Επάρκεια των 18 βρεφονηπιακών και παιδικών σταθμών που διαθέτει ο δήμος Θεσσαλονίκης

Όπως καταδεικνύεται, η συντριπτική πλειοψηφία, το 98%, θεωρεί ότι οι 18 βρεφονηπιακοί και παιδικοί σταθμοί που διαθέτει ο δήμος Θεσσαλονίκης δεν είναι επαρκείς, ενώ μόνο το 3% πιστεύει το αντίθετο.

Το τελευταίο ερώτημα της έρευνας αφορούσε στο βαθμό ικανοποίησης από τις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Παιδικών Σταθμών και οι σχετικές απαντήσεις περιλαμβάνονται στον πίνακα 4.25.

**Πίνακας 4.25 Βαθμός ικανοποίησης από τις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης
Παιδικών Σταθμών**

25. Αναφορικά με τις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Παιδικών Σταθμών, είστε ικανοποιημένος/η από:				
	Πολύ ικανοποιημένος	Αρκετά ικανοποιημένος	Όχι και τόσο ικανοποιημένος	Καθόλου ικανοποιημένος
Ενιαία προσχολική αγωγή σύμφωνα με τα πλέον σύγχρονα επιστημονικά δεδομένα	69	10	1	0
Στήριξη στα παιδιά να αναπτυχθούν ολόπλευρα, σωματικά, νοητικά, συναισθηματικά και κοινωνικά	77	3	0	0
Εξάλειψη των διαφορών που τυχόν προκύπτουν από το πολιτιστικό, οικονομικό και μορφωτικό επίπεδο των γονέων.	26	44	10	0
Εξυπηρέτηση κι ευαισθητοποίηση των γονέων σε θέματα σύγχρονης παιδαγωγικής και ψυχολογίας	11	69	0	0
Παροχή ημερήσιας τροφής και φροντίδας στα παιδιά που φιλοξενούν	41	39	0	



Διάγραμμα 4.25 Βαθμός ικανοποίησης από τις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Παιδικών Σταθμών

Σε γενικές γραμμές, φαίνεται ότι οι ερωτηθέντες εκφράστηκαν θετικά αναφορικά με το βαθμό ικανοποίησης από τις αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Παιδικών Σταθμών, καθώς το 77% δήλωσε ότι είναι πολύ ικανοποιητική η στήριξη στα παιδιά να αναπτυχθούν ολόπλευρα, σωματικά, νοητικά, συναισθηματικά και κοινωνικά, το 69% απάντησε ότι, επίσης, είναι πολύ ικανοποιητική η ενιαία προσχολική αγωγή σύμφωνα με τα πλέον σύγχρονα επιστημονικά δεδομένα και το 41% εμφανίζεται ως πολύ ικανοποιημένο με την παροχή ημερήσιας τροφής και φροντίδας στα παιδιά που φιλοξενούνται.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η επίτευξη ενός υψηλού επιπέδου ποιότητας ζωής συνιστά για τις δημοτικές αρχές, κάθε περιοχής, ένα δύσκολο εγχείρημα, καθώς απαιτείται η σύγκλιση και ο συντονισμός ποικίλων παραγόντων, στους οποίους εμπλέκεται ένας μεγάλος αριθμός ανθρώπων.

Η πόλη της Θεσσαλονίκης είναι η δεύτερη μεγαλύτερη πολυπληθής πόλη της Ελλάδας στην οποία, με βάση πρωτογενή έρευνα που πραγματοποιήθηκε με την συμμετοχή 80 δημοτών, διαπιστώθηκαν συγκεκριμένα συμπεράσματα αναφορικά με το επίπεδο της ποιότητας ζωής.

Αναλυτικότερα, φαίνεται ότι, σε γενικές γραμμές, οι δημότες λαμβάνουν υψηλή ικανοποίηση από την διαβίωση στη πόλη, ενώ παρά την οικονομική κρίση που έχει υποβαθμίσει πολλούς παράγοντες της καθημερινότητας, οι περισσότεροι θεωρούν ότι η ζωή σε πόλη έχει καλύτερευσει κατά τα τελευταία χρόνια, κάτι που εικάζεται ότι θα διατηρηθεί και στο μέλλον.

Παρόλα αυτά, η πόλη φαίνεται ότι αντιμετωπίζει σημαντικό κυκλοφοριακό πρόβλημα, υψηλά επίπεδα μόλυνσης και ηχορύπανσης. Επίσης, η αποκομιδή των απορριμμάτων και των ανακυκλώσιμων υλικών δεν κρίνεται ως ικανοποιητική, γεγονός που διαμορφώνει θετικές στάσεις απέναντι στην επιβολή προστίμων σε όσους επιδεινώνουν ή δυσκολεύουν την καθαριότητα στη πόλη.

Επίσης, η συγκοινωνία χαρακτηρίζεται ως προβληματική. Στα πλαίσια αυτά, μάλλον, εντάσσονται και οι συνεχείς απεργιακές κινητοποιήσεις των εργαζομένων του ΟΑΣΘ, που οφείλονται σε καθυστερήσεις στη καταβολή των αμοιβών των υπαλλήλων του οργανισμού.

Η παροχή υγειονομικής φροντίδας στη πόλη κρίνεται ως ικανοποιητική, χάρη στα νοσοκομεία και τους γιατρούς που διαθέτει η πόλη.

Όμως, η Θεσσαλονίκη δεν διαθέτει επαρκείς ελεύθερους χώρους, πάρκα και πλατείες, ενώ εντοπίζεται ατμοσφαιρική ρύπανση και αυξημένη ηχορύπανση από τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος.

Η εξεύρεση χώρων στάθμευσης κρίνεται ως εύκολη και ως ασφαλέστερο μέσο μετακίνησης προσδιορίστηκε το λεωφορείο. Παρόλα αυτά, οι δημότες επιθυμούν την διαμόρφωση δομών για τη χρήση ήπιων μορφών μετακίνησης, όπως το ποδήλατο.

Ο δήμος Θεσσαλονίκης διαθέτει ΚΑΠΗ και ΚΗΦΗ, τα οποία είναι ευρέως γνωστά για τις εκδρομές και τις οργανωμένες ψυχαγωγικές και κοινωνικές εκδηλώσεις τους.

Επίσης, στο δήμο υφίστανται 18 βρεφονηπιακοί και παιδικοί σταθμοί οι οποίοι, ενώ θεωρείται ότι παρέχουν ένα ικανοποιητικό επίπεδο υπηρεσιών, κρίνονται ως αριθμητικά ανεπαρκείς για να καλύψουν τις ανάγκες των πολιτών.

Η Θεσσαλονίκη, τέλος, τοποθετείται σε μέση κλίμακα, όσον αφορά το ζήτημα της ασφάλειας.

Η έρευνα κατέδειξε ότι ο δήμος Θεσσαλονίκης είναι σε θέση να παράσχει, σε ικανοποιητικό βαθμό, ένας αξιοπρεπές επίπεδο ζωής στους κατοίκους του. Σαφώς και χρειάζονται βελτιώσεις, αλλά αυτό είναι κάτι στο οποίο πρέπει να συνδράμουν και οι πολίτες. Η καθαριότητα, λόγου χάρη, πρέπει να τοποθετείται σε πρωταρχική θέση στις προτεραιότητες όλων, καθώς συνιστά παράγοντα διαφύλαξης της δημόσιας υγείας.

Βιβλιογραφία

Ξενόγλωσση

Berglund, B., Lindvall, T. & Schwela, H., D., (1999), *Guidelines for Community Noise*, WHO.

Birch, C. & Paul, D., (2003), *Life and Work: Challenging Economic Man*, Australia: University of New South Wales Press Ltd.

Bowling, A., (2005), *Measuring Health: A Review of Quality Life Measurement Scales, 3rd Edition*, UK: Open University Press, McGraw-Hill Education.

Diener, E. & Suh, E.,(1997), Measuring Quality of Life: Economic, Social and Subjective Indicators, *Social Indicators Research*, 40.

European Union, (2012), *Quality of life in Europe: Impacts of the crisis*, Third European Quality of Life Survey.

Eurostat, (2015), *Quality of life: Facts and views*, Statistical Book.

Glatzer, W. & Mohr, H., M., (1987), Quality of life: Concepts and measurement, *Social Indicators Research*, 19(1).

Guidebook for Assessment and Regulation of the Wind Regime of Residential Areas, (1986), Moscow: Stroyizdat Publishing.

Henshaw, P., S., The issues, factors and questions. In: Kaplan, S. & Kivy- Rosenberg, E., (1970), *Ecology and the quality of life*, Springfield: Charles. C. Thomas.

International Association of Public Transport, (2009), *Assessing the benefits of public transport*.

Lotfi, S. & Solaimani, K., (2009), An assessment of urban quality of life by using analytic hierarchy process approach, *Journal of Social Science*, 5.

Merzel, C., (2000), Gender differences in health care access indicators in an urban, low-income community, *American Journal of Public Health*, 90.

Milliken, J., (2016), *Urban safety and security: Lessons from the last two decades and emergent issues*, Geneva Peacebuilding Platform.

Omar, B., Urban planning and the quality of life in Putrajaya, Malaysia. In Broadbent, G. & Brebbia, A., C., (2006), *Eco-architecture: Harmonisation Between Architecture and Nature*, WIT Press.

Paramo, P., The City as an Environment for Urban Experiences and the Learning of Cultural Practices. In Fleury- Bahi, G., Pol, E. & Navarro, O., (2017), *Handbook of Environmental Psychology and Quality of Life Research*, Switzerland: Springer International Publishing.

Peñalosa, E., (2005), *The Role of Transport in Urban Development Policy*, Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ) GmbH.

Pettinger, P., (2010), “Quality of Life Indicators”, Economics Help, διαθέσιμο στο: <http://www.economicshelp.org/blog/2445/economics/quality-of-life-indicators/>, ανακτήθηκε την 25/1/2017.

Phillips, D., (2006), *Quality of Life: Concept, Policy and Practice*, Routledge.

Plunkett, J., (2013), “Municipal Government”, The Canadian Encyclopedia, διαθέσιμο στο: <http://www.thecanadianencyclopedia.ca/en/article/municipal-government/>, ανακτήθηκε την 30/1/2017.

Schuessler, K., F. & Fisher, G., A., (1985), Quality of life research and sociology, *Annual Review of Sociology*, 11.

Schwartz, J., Dockery, D., W., Neas, L., M., Wypij, D., Ware, J., H., Spengler, J., D., Koutrakis, P., Speizer, F., E. & Ferris, B., G., (1994), Acute effects of summer air pollution on respiratory symptom reporting in children, *American Journal of Respiratory and Critical Care Medicine*, 150(5).

Slavuj, L., (2012), *Objective and Subjective Indicators in the research of the Quality of Life Concept*, Geoadria.

Streimikiene, D., (2015), Environmental indicators for the assessment of quality of life, *Intellectual Economics*, 9(1).

Theofilou, P., (2013), Quality of life: Definition an Measurement, *Europe's Journal of Psychology*, 9(1).

Turkoglu, H., (2015), Sustainable Development and Quality of Urban Life, *Social and Behavioral Sciences*, 202.

UN Habitat, (n.d.), *Urban Safety and Security*, Fact Sheet.

Veenhoven, R., Quality of life in modern society: Measured with Happy Life Years. In: Ng, K., Y. & Ho, S., L., (2006), *Happiness and Public Policy: Theory, Case Studies and Implications*, UK: Palgrave Macmillan.

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.

WHO, (2010), *Hidden cities: unmasking and overcoming health inequities in urban settings*.

Yin, J., (2012), *Urban Planning For Dummies*, John Wiley & Sons.

Ελληνική

Αβραμόπουλος, Δ., (1997), «Για να ζούμε σε καλύτερες σύγχρονες πόλεις», *Το Βήμα*, 9 Νοεμβρίου.

Ανατολική Σύμπραξη, (2012), *Ανάλυση τοπικής αγοράς εργασίας ανατολικής Θεσσαλονίκης: Δήμοι Καλαμαριάς, Πυλαίας-Χορτιάτη, Θερμαϊκού & Θέρμης*.

Γενική Γραμματεία Ισότητας των Φύλων, (2013), *Η Υγεία των ανδρών και γυναικών στην Ελλάδα: Κατάσταση Υγείας, Χρήση Υπηρεσιών Υγείας και Προσδιοριστικοί Παράγοντες*, Επιτελική Σύνοψη.

Γκαϊτλιχ, Μ., Η φύση στις πόλεις. Στο Μοδινός, Μ. & Ευθυμιόπουλος, Η., (1999), *Η φύση στην οικολογία*, Αθήνα: Στοχαστής.

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (1990), *Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον*.

Εφημερίδα Μακεδονία, (2014), «Χάρτης εγκληματικότητας της Θεσσαλονίκης-Οι πιο επικίνδυνες περιοχές», 30 Σεπτεμβρίου.

Καραγιαννίδης, Α., Ξηρογιαννοπούλου, Α. & Αδηλενίδου, Π., (2006), *Διαχείριση Απορριμμάτων και Αστικό Περιβάλλον*, Θεσσαλονίκη: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος.

Κομνηνός, Ν., (1986), *Θεωρία της Αστικότητας III*, Αθήνα: Σύγχρονα Θέματα.

Κουμεντάκης, Π., (2005), Παθογένειες της σύγχρονης ζωής και ο τρόπος υπέρβασής τους, *Περιεκτική Δημοκρατία*, Τεύχος 10, Οκτώβριος.

Μπίστικα, Μ. & Τράτσα, Μ., (2002), «Η ηχορύπανση βλάπτει την υγεία», *Το Βήμα*, 11 Αυγούστου.

Νόμος 3463, (2006), «Κύρωση του Κώδικα Δήμων και Κοινοτήτων», ΦΕΚ 114, Τεύχος Α΄, 8 Ιουνίου.

Νόμος 3852, (2010) «Νέα Αρχιτεκτονική της Αυτοδιοίκησης και της Αποκεντρωμένης Διοίκησης- Πρόγραμμα Καλλικράτης», ΦΕΚ 87, Τεύχος Α΄, 7 Ιουνίου.

Πιτυρίγκα, Χ., Β., (2016), «Πόσιμο νερό δικτύου ύδρευσης και δημόσια υγεία», *Indeep Analysis*, διαθέσιμο στο: <http://www.indeepanalysis.gr/analyseis/arthra/posimo-nero-diktyou-ydreyshs-kai-dhmosia-ygeia>, ανακτήθηκε την 31/1/2017.

Σαρρής, Μ., (2001), *Κοινωνιολογία της Υγείας και Ποιότητα Ζωής*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.

Τα Νέα, (2015), «Στα 400 καλύτερα πανεπιστήμια του κόσμου το Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης», 4 Μαΐου.

Τασιούλας, Τ., (2015), «Η Θεσσαλονίκη βουλιάζει μέσα στο κυκλοφοριακό πρόβλημα», διαθέσιμο στο: <http://www.voria.gr/index.php/article/i-thessaloniki-vouliazi-mesa-sto-kikloforiako-provlima>, ανακτήθηκε την 4/4/2017.

WWF, (2004), *Αστικό πράσινο: η ανάσα της πόλης χάνεται*.

Διαδικτυακές πηγές

Encyclopedia, (2016), “Local Government”, διαθέσιμο στο: <http://www.encyclopedia.com/social-sciences-and-law/political-science-and-government/political-science-terms-and-concepts/local>, ανακτήθηκε την 30/1/2017.

Candia News, (2014), «Σοκαριστικό: Ένα δισεκατομμύριο άνθρωποι δεν έχουν πρόσβαση σε πόσιμο νερό», διαθέσιμο στο: <http://www.candianews.gr/2014/03/22/%CF%83%CE%BF%CE%BA%CE%B1%CF%81%CE%B9%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C-%CE%AD%CE%BD%CE%B1-%CE%B4%CE%B9%CF%83%CE%B5%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%BF%CE%BC%CE%BC%CF%8D%CF%81%CE%B9%CE%BF-%CE%AC%CE%BD%CE%B8%CF%81/>, ανακτήθηκε την 5/2/2017.

UN Habitat, (2012), “Safer Cities Programme”, διαθέσιμο στο: <https://unhabitat.org/urban-initiatives/initiatives-programmes/safer-cities/>, ανακτήθηκε την 5/2/2017.

Sustainable Cities Institute, (2013), “Transportation”, διαθέσιμο στο: <http://www.sustainablecitiesinstitute.org/topics/transportation>, ανακτήθηκε την 7/2/2017.

Geo News, (2017), «Οι πόλεις με τη καλύτερη ποιότητα ζωής για το 2016», διαθέσιμο στο: <http://geonews.gr/mercero-2016/>, ανακτήθηκε την 28/2/2017.

Thessaloniki City Guide, (2017), «Ιστορία της πόλης», διαθέσιμο στο: https://www.thessalonikicityguide.gr/index.php?MDL=pages&Branch=N_N0000000100_N0000002039_N0000002001_N0000002006, ανακτήθηκε την 1/3/2017.

In Thessaloniki, (2015), “Θεσσαλονίκη - Ιστορική Αναδρομή”, διαθέσιμο στο: <http://www.inthessaloniki.com/el/i-poli-tis-thessaloniki-istoriki-anadromi>, ανακτήθηκε την 1/3/2017.

The Best News, (2015), «No 14 η Πάτρα στη διεθνή λίστα με τις πόλεις που προσφέρουν ποιότητα ζωής-Πρώτη στην Ελλάδα», διαθέσιμο στο: <http://www.thebest.gr/news/index/viewStory/346431>, ανακτήθηκε την 3/4/2017.

Δήμος Θεσσαλονίκης, (2017α), «Καθαριότητα – Ανακύκλωση», διαθέσιμο στο: <http://www.thessaloniki.gr/portal/page/portal/EnimerosiPoliton/Recycle>, ανακτήθηκε την 3/4/2017.

Iefimerida, (2014), «Ο δήμος Θεσσαλονίκης μοιράζει τσουχτερά πρόστιμα σε όσους «λερώνουν» την πόλη», διαθέσιμο στο: <http://www.iefimerida.gr/news/174253/%CE%BF-%CE%B4%CE%AE%CE%BC%CE%BF%CF%82-%CE%B8%CE%B5%CF%83%CF%83%CE%B1%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CE%AF%CE%BA%CE%B7%CF%82-%CE%BC%CE%BF%CE%B9%CF%81%CE%AC%CE%B6%CE%B5%CE%B9-%CF%80%CF%81%CF%8C%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BC%CE%B1-%CF%83%CE%B5-%CF%8C%CE%BB%CE%BF%CF%85%CF%82-%C2%AB%CE%BB%CE%B5%CF%81%CF%8E%CE%BD%CE%BF%CF%85%CE%BD%CE%BB-%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CF%80%CF%8C%CE%BB%CE%B7-%CF%84%CE%B9%CE%BC%CE%BF%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%AC%CE%BB%CE%BF%CE%B3%CE%BF%CF%82>, ανακτήθηκε την 3/4/2017.

Energy Press, (2016), «Πρόταση να γίνουν χώροι πρασίνου όλα τα πρώην στρατόπεδα στη Θεσσαλονίκη», διαθέσιμο στο: <http://energypress.gr/news/protasi-na-ginoun-horoi-prasinoy-ola-ta-proin-stratopeda-sti-thessaloniki>, ανακτήθηκε την 5/4/2017.

Cityportal, (2015), «Ναρκωτικά και εγκληματικότητα στο ΑΠΘ καταγγέλλουν καθηγητές», διαθέσιμο στο: http://www.cityportal.gr/articles_det1.asp?article_id=51572, ανακτήθηκε την 5/4/2017.

Κ.Α.Π.Η Δήμου Θεσσαλονίκης, (2017), «Υπηρεσίες – Δράσεις», διαθέσιμο στο: <http://www.kapidthes.gr/%CF%85%CF%80%CE%B7%CF%81%CE%B5%CF%83-%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CE%B4%CF%81%CE%AC%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/>, ανακτήθηκε την 5/4/2017.

Δήμος Θεσσαλονίκης, (2017β), «Διεύθυνση παιδικών σταθμών», διαθέσιμο στο:
<http://thessaloniki.gr/%CE%B8%CE%AD%CE%BB%CF%89-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%BF%CE%BD-%CE%B4%CE%AE%CE%BC%CE%BF/%CE%BF-%CE%B4%CE%AE%CE%BC%CE%BF%CF%82/%CE%B3%CE%B5%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CF%85%CE%B8%CF%8D%CE%BD%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82/%CE%B3%CE%B5%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CF%8D%CE%B8%CF%85%CE%BD%CF%83%CE%B7-%CE%B4%CE%B9%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%B7%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD-%CE%BF%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CE%BD%CE%BF/%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CF%8D%CE%B8%CF%85%CE%BD%CF%83%CE%B7-%CF%80%CE%B1%CE%B9%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD-%CF%83%CF%84%CE%B1%CE%B8%CE%BC%CF%8E%CE%BD/>, ανακτήθηκε την 5/4/2017.