

ΕΡΕΥΝΗΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΚΑΚΟΛΥΡΗ ΘΑΛΕΙΑ - ΑΝΑΣΤΑΣΙΑ 7019

***“ΔΙΚΤΥΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ: ΕΝΑ ΕΡΓΑΛΕΙΟ
ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ”***

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΠΑΚΑ ΑΛΚΜΗΝΗ



Τις θερμές μου ευχαριστίες
στην καθηγήτριά μου Αλκμήνη Πάκα για την καθοδήγησή της,
στην οικογένειά μου για την υποστήριξή της
και στη μητέρα μου για την πολύτιμη βοήθειά της!

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- 1.1 Η ΠΟΛΗ
- 1.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
- 1.3 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΠΟΛΗ
- 1.4 Η ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΠΟΛΗ
 - 1.4.1 ΔΟΜΗ
 - 1.4.2 ΕΙΣΡΟΕΣ-ΕΚΡΟΕΣ
 - 1.4.3 ΔΙΚΤΥΑ
 - 1.4.4 ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ
 - 1.4.5 ΤΑ ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΑ
 - 1.4.6 ΚΕΛΥΦΗ
 - 1.4.7 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ

2. ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ

- 2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ
- 2.2 ΕΙΔΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ
 - 2.2.1 ΡΙΖΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ
 - 2.2.2 ΗΠΙΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ
 - 2.2.3 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ
 - 2.2.4 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ
- 2.3 ΑΕΙΦΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ
 - 2.3.1 Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ
 - 2.3.2 ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ
 - 2.3.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3. ΒΙΟΚΛΙΜΑΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΑΝΕΣΗΣ

- 3.1 ΦΥΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΙΚΡΟΚΛΙΜΑΤΟΣ
 - 3.1.1 ΗΛΙΑΣΜΟΣ – ΗΛΙΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ
 - 3.1.2 ΑΕΡΑΣ
 - 3.1.3 ΕΔΑΦΟΣ – ΒΛΑΣΤΗΣΗ
 - 3.1.4 ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ
 - 3.1.5 ΝΕΡΟ
- 3.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΟΥ ΣΥΝΙΣΤΑΝΤΑΙ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΜΙΚΡΟΚΛΙΜΑΤΟΣ
 - 3.2.1 ΚΕΛΥΦΗ
 - 3.2.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ
 - 3.2.3 ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

4. ΜΕΣΑ ΜΑΖΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ (ΜΜΜ)

5. Ο ΔΡΟΜΟΣ

- 5.1 Ο ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ
- 5.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΔΡΟΜΩΝ
 - 5.2.1 ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ
 - 5.2.2 ΠΛΑΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ
 - 5.2.3 ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ
 - 5.2.4 ΔΙΚΤΥΑ ΠΕΖΩΝ

6. ΑΠΟ ΤΟ ΔΡΟΜΟ ΣΤΟΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟ

- 6.1 Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

7. ΑΙΦΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΔΙΚΤΥΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

7.1 ΟΛΛΑΝΔΙΑ – DELFT

7.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ DELFT

7.1.2 ΦΑΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

7.1.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

7.2 ΑΥΣΤΡΙΑ – ΒΙΕΝΝΗ

7.2.1 ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ (Kärntner Strasse – Stock im Eisen Platz – Graben)

7.2.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

7.2.3 Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΜΕΤΑ ΤΟΝ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

7.2.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

8. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ - ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

8.1 ΑΘΗΝΑ

8.1.1 ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

8.1.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΘΗΝΑΣ

8.1.3 ΤΟ ‘ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΡΙΓΩΝΟ’ ΚΑΙ Η ΠΛΑΚΑ

8.1.3.1 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΡΙΓΩΝΟ

8.1.3.2 Η ΠΛΑΚΑ

8.1.4 ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

8.1.4.1 ΠΛΑΚΑ

8.1.5 ΠΡΟΣΦΑΤΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

8.1.6 Η ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

8.1.7 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

8.1.7.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

8.1.7.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

8.1.8 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - ‘RETHINK ATHENS’

8.2 ΛΑΡΙΣΑ

8.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΛΑΡΙΣΑΣ

8.2.2 ΦΑΣΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ

8.2.3 ΣΤΟΙΧΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

8.2.4 ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΠΕΖΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

8.2.5 ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

8.2.6 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ

8.2.7 ΝΕΑ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

8.3 ΒΕΡΟΙΑ

8.3.1 ΟΙ ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ ΤΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ

8.3.1.1 Η Κυριώτισσα

8.3.1.2 Η Μπαρμπούτα

8.3.2 ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

8.3.3 ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ ΤΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ

8.3.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

8.3.4.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΩΤΙΣΣΑΣ

8.3.4.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΠΑΡΜΠΟΥΤΑ

9. ΓΕΝΙΚΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

10. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η ερευνητική αυτή εργασία πραγματεύεται τα δίκτυα πεζοδρομήσεων ως εργαλείο των αστικών αναπλάσεων, μέσω μιας συγκριτικής αξιολόγησης των πρακτικών που εφαρμόστηκαν. Θα καταγραφούν και θα αξιολογηθούν αναπλάσεις και ειδικότερα πεζοδρομήσεις στην Ευρώπη και την Ελλάδα κατά τις τελευταίες δεκαετίες, μέσα από ενδεικτικά παραδείγματα. Από τα προβλήματα υποβάθμισης που χαρακτηρίζουν τις περιοχές ανάπλασης και τις θεωρίες και πρακτικές που εφαρμόστηκαν θα καταγραφούν, εκτός των άλλων, και τυχόν εμπόδια που παρουσιάστηκαν και κατέστησαν δύσκολη την εφαρμογή παρόμοιων προγραμμάτων στη χώρα μας.

Η ανάλυση επικεντρώνεται, ωστόσο, περισσότερο στους πεζοδρόμους και στα δίκτυα πεζοδρομήσεων, προσπαθώντας να αναδείξει τη σημασία τους ως συνθετικά στοιχεία του αστικού ιστού, ως πόρος για τη σωστή διαχείριση της ενέργειας, σχεδιάζοντας την αειφόρο πόλη και τελικά ως σημαντικά εργαλεία της ίδιας της ανάπλασης.

ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Με στόχο την ανάλυση και ανάδειξη των όσων πιο πάνω αναφέρθηκαν, η εργασία αυτή ξεκινά με την ανάλυση της σύγχρονης πόλης, όπως αυτή διαμορφώθηκε τις τελευταίες δεκαετίες, στην εποχή της αποβιομηχανοποίησης.

Αναπτύσσει κατόπιν την έννοια της 'Αειφορίας' και τις συνθήκες που πρέπει να πληροί μια αειφόρος πόλη, ως προς τη Δομή της, τις Εισροές-Εκροές, τους Ελεύθερους Χώρους και τα Κενά που δημιουργούνται στον αστικό ιστό της, καθώς και το σημαντικό ρόλο των Πολιτών στην επίτευξη των στόχων της αειφορίας.

Αναλύει τον ορισμό των 'Αστικών Αναπλάσεων', αλλά και τα είδη και τα προβλήματα που συναντώνται στις περιοχές που κρίνεται ότι χρήζουν ανάπλασης. Εστιάζεται στην ελληνική πραγματικότητα και αναφέρονται οι λόγοι που προκάλεσαν προβλήματα υποβάθμισης και πώς αυτά πρόεκυψαν στον ελλαδικό χώρο.

Οι δυο έννοιες, 'Αειφορία' και 'Ανάπλαση', έρχονται στα επόμενα κεφάλαια να συνυπάρξουν, ώστε να εξετασθεί πώς οι περιβαλλοντικές παράμετροι υπεισέρχονται στις αναπλάσεις. Εξετάζονται οι κατευθυντήριες αρχές των αναπλάσεων σε Ευρωπαϊκές χώρες που έχουν ήδη εφαρμόσει τέτοιες ενέργειες σε ευρεία κλίμακα.

Αναφέρονται επιγραμματικά τα Ευρωπαϊκά προγράμματα για ένα βιώσιμο αστικό περιβάλλον και παρατίθεται το χρονικό των Ελληνικών Νόμων στην προσπάθεια τους να θέσουν ανάλογα πλαίσια και κατευθύνσεις.

Αναλύεται ο ορισμός του αστικού μικροκλίματος μιας περιοχής και οι φυσικές παράμετροι που το επηρεάζουν (ηλιακή ακτινοβολία, αέρας, αστικό πράσινο, έδαφος - βλάστηση, και νερό), καθώς και οι παράμετροι του δομημένου περιβάλλοντος (κελύφη, χρήσεις γης και μετακινήσεις-μεταφορές).

Ως τελευταία παράμετρος, η οποία επηρεάζει το μικροκλίμα του δομημένου περιβάλλοντος, αναδεικνύεται η σημασία των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς. Το επόμενο κεφάλαιο, λοιπόν, εστιάζει στα προβλήματα των ΜΜΜ, όπου αναδεικνύονται οι βασικοί άξονες σχεδιασμού ενός δημόσιου συγκοινωνιακού δικτύου.

Στην ανάλυση της καλής λειτουργίας των ΜΜΜ διαφαίνεται καθαρά η σημασία των οδικών δικτύων. Επόμενο βήμα, έτσι, είναι η εμβάθυνση του ρυθμιστικού ρόλου του δρόμου και του πώς προέκυψε να παίζει έναν τόσο σημαντικό ρόλο στη δημόσια ζωή. Αναφέρονται κατόπιν οι σχεδιαστικές παράμετροι και τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του οδικού δικτύου.

Σήμερα, οι τάσεις της εποχής θέλουν τον πεζό να κατέχει τον πρωταγωνιστικό ρόλο έναντι του αυτοκινήτου, φτάνοντας στην έναρξη εργασιών δημιουργίας δικτύων πεζοδρόμων και στην ενότητα "Από το δρόμο στον πεζόδρομο". Αναφέρονται οι θεωρίες - προβληματισμοί που αφορούν τη δημιουργία τους και καταγράφονται οι στόχοι που καλείται ο αστικός σχεδιασμός να επιτύχει μέσω της πρότασης σχεδιασμού δικτύου πεζοδρομήσεων.

Στην επόμενη ενότητα αναφέρονται παραδείγματα Αστικών Αναπλάσεων και ειδικότερα πεζοδρομήσεων, προσδιορίζονται τα αρχικά προβλήματα των περιοχών επέμβασης, οι στόχοι, οι μέθοδοι και οι πρακτικές, καθώς και τα συμπεράσματα που εξάγονται από την εφαρμογή αυτών των αναπλάσεων και πεζοδρομήσεων.

Αρχικά αναλύονται δυο μεγάλες Ευρωπαϊκές πόλεις: το Delft στην Ολλανδία και η Βιέννη, πρωτεύουσα της Αυστρίας. Τα παραδείγματα που χρησιμοποιούνται έχουν διαφορετικό υπόβαθρο και προσέγγιση, προκειμένου να αποκτήσουμε μια σφαιρικότερη άποψη για τον τρόπο που λειτουργούν οι αστικές αναπλάσεις στην Ευρώπη.

Από την Ευρώπη περνάμε στην Ελλάδα και μέσα από τις Ελληνικές πρακτικές αναπλάσεων θα γίνει προσπάθεια, αφού παρουσιαστούν τα προβλήματα των υπό ανάπλαση περιοχών, να εντοπιστούν οι τυχόν διαφορετικοί τρόποι προσέγγισης, μεθοδολογίας και να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα.

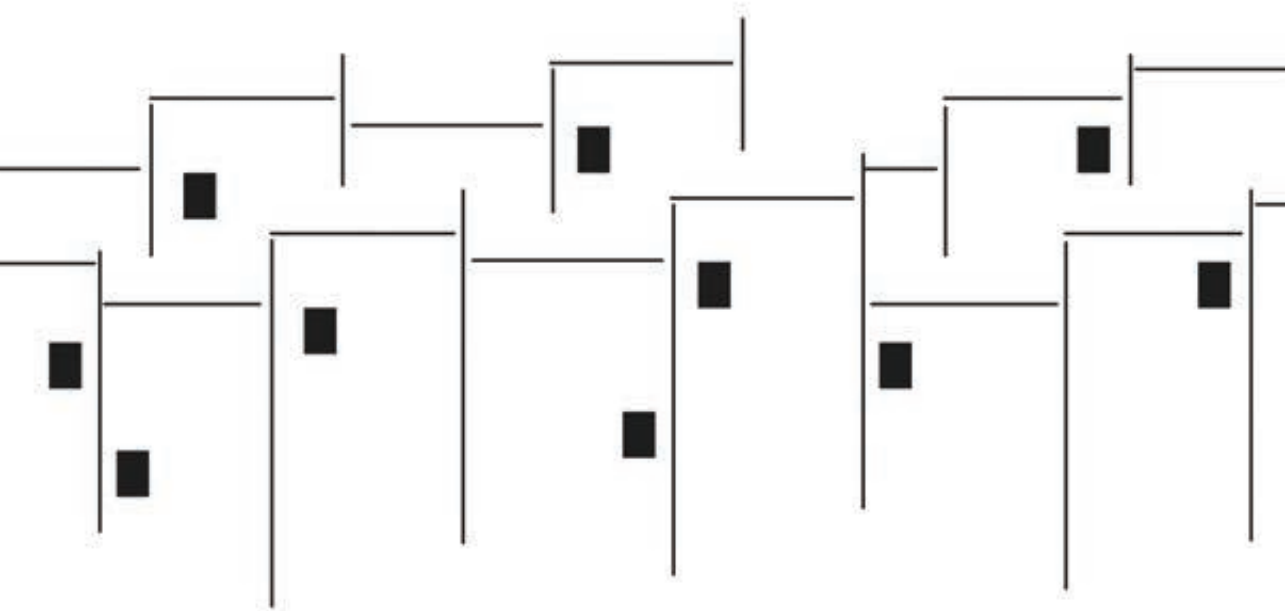
Επιλέγονται τρία διαφορετικά παραδείγματα, από άποψη κλίμακας και ιστορικής εξέλιξης του ατικού τοπίου:

- το κέντρο της Αθήνας,
- το κέντρο της Λάρισας και
- οι δύο ιστορικές συνοικίες στη Βέροια.

Οι πόλεις αυτές επιλέχθηκαν με βάση, επίσης, και σε συνάρτηση με τους στόχους, τις μεθόδους, τα εργαλεία και τις προοπτικές των ακολουθούμενων πρακτικών ανάπλασης, όπως επίσης και τα αποτελέσματα που τελικά επετεύχθησαν.

Η ερευνητική αυτή εργασία τελειώνει με την παράθεση μιας γενικότερης αποτίμησης των πεπραγμένων αναφορικά με τις Ευρωπαϊκές και Ελληνικές Αναπλάσεις. Γίνεται επίσης μια προσπάθεια σύγκρισης των διαφορετικών επεμβάσεων, με βάση την μεθοδολογία, την αποτελεσματικότητα, όπως επίσης και το κατά πόσον επιτεύχθηκαν τελικά οι αρχικοί στόχοι που είχαν τεθεί.

Η αειφόρος προσέγγιση είναι σήμερα ένα σημαντικό ζητούμενο. Έτσι, ερμηνεύοντας τα συμπεράσματα που εξαγονται κατά περίπτωση, γίνεται επίσης εμφανές αν και κατά πόσον περιβαλλοντικοί στόχοι ετέθησαν και πρωτίστως επετεύχθησαν στους χώρους επέμβασης.



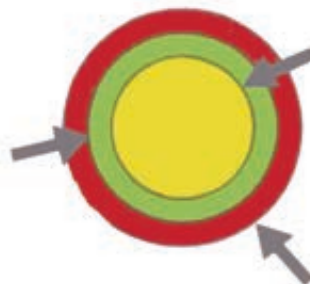
1.1 Η ΠΟΛΗ

Στη σημερινή Ευρώπη πολλά ουσιαστικά προβλήματα – κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά – εμφανίζονται στα αστικά κέντρα. Το 80% περίπου των Ευρωπαίων ζουν σε πόλεις. Αυτό καθιστά την Ευρωπαϊκή Ένωση την πλέον αστικοποιημένη περιοχή του κόσμου. Εκτός από ορισμένες μεγάλες αστικές περιοχές, η Ευρωπαϊκή Επικράτεια αποτελεί ένα πυκνότατο δίκτυο μικρών και μεσαίων πόλεων. Το 20% περίπου του πληθυσμού της ζει σε μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα άνω των 250.000 κατοίκων, ένα άλλο 20% ζει σε πόλεις μεσαίου μεγέθους 50.000 έως 250.000 κατοίκων και το 40% του πληθυσμού ζει σε μικρότερα αστικά κέντρα με 10.000 έως 50.000 κατοίκους.

Οι πόλεις συγκεντρώνουν το μεγαλύτερο και σημαντικότερο μέρος των οικονομικών, αλλά και των κοινωνικών δραστηριοτήτων του ανθρώπου. Μετά την έντονη τάση αστυφιλίας, που ξεκίνησε τον 18ο αιώνα και την βιομηχανική επανάσταση, η μεταπολεμική Ευρωπαϊκή πόλη εξακολουθεί να χαρακτηρίζεται από μια ολοένα και αυξανόμενη ένταση στη χρήση της αστικής γης.

Οι πρώτοι οικισμοί ιδρύθηκαν και διαμορφώθηκαν για να καλύψουν τις βασικές ανάγκες διαβίωσης, ασφάλειας, άνεσης και οργάνωσης. Σταδιακά οι απαιτήσεις αυξήθηκαν για να ικανοποιήσουν όλο και πιο σύνθετες ανάγκες, μερικές από τις οποίες δημιουργήθηκαν από την ύπαρξη και την μεγέθυνση της ίδιας της πόλης, όπως η δημόσια διοίκηση, η αστυνόμευση και η πρόνοια. Από την Αρχαιότητα η πόλη περιελάμβανε λειτουργίες του δευτερογενούς και του τριτογενούς τομέα. Στην σύγχρονη πόλη, με το μεγάλο αριθμό ανθρώπων, οι οποίοι είναι ταυτόχρονα και παραγωγικό δυναμικό και καταναλωτές, εγκαταστάθηκαν μεγάλης έκτασης βιομηχανικές και άλλες παραγωγικές δραστηριότητες. Αυτές οι δραστηριότητες δεν είναι πλέον εφικτό να ενταχθούν αρμονικά στην πόλη, παρόλο που έχουν την δύναμη να επιβάλλουν την παρουσία τους και τις δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις τους (εξαιτίας των θέσεων εργασίας που προσφέρουν).¹

Κατά τον 20ο αιώνα η προβολή των προτύπων της ζωής της πόλης, έχοντας ως αντίποδα τις δύσκολες συνθήκες εργασίας στην αγροτική γη και τις συνθήκες διαβίωσης στην απομονωμένη ύπαιθρο, καθώς και των λιγοστών ευκαιριών διασκέδασης και επιμόρφωσης οδήγησαν κατοίκους με αγροτική προέλευση – χωρίς αστικά βιώματα και με δυσκολίες προσαρμογής – στα αστικά κέντρα. Ειδικότερα στην Ελλάδα, όπου η κρατική μέριμνα και ο σχεδιασμός συνήθως έπονται των εξελίξεων, η αυξανόμενη ζήτηση για κατοίκηση (που εντάθηκε αρχικά με την είσοδο των Ελλήνων της Μικράς Ασίας μετά την Μικρασιατική καταστροφή), κορυφώθηκε μεταπολεμικά με την κερδοσκοπία των real estates σε συνδυασμό με νόμους όπως η αντιπαροχή και κατάφερε μέσα σε λίγες δεκαετίες να οικοπεδοποιήσει τον περιαστικό υπαίθριο χώρο και να καταπατήσει δασικές ή παράλιες εκτάσεις και πολύτιμους βιότοπους.²



Εικόνα 1.1.1 Παραστατική απεικόνιση της 'αστικοποίησης'.

¹ Α.Αθανασούλη, Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός κα, "Σχεδιασμός Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησης τους", Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.: 39

² Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός, Ε.Εμμανουήλ κα, "Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον", Τόμος Β1, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:174-175

Η πόλη επεκτείνεται προς την περιφέρεια της, εντείνοντας τις εισροές (αυτοκινητών, ανθρώπων, προϊόντων, ενέργειας, νερού, κλπ) και εκροές της (ανθρώπων και αυτοκινητών, αλλά και υποδομών με το αντίστοιχο κόστος, απορριμμάτων και αποβλήτων, επεξεργασμένων προϊόντων, κλπ). Στη Δυτική Ευρώπη, τα τελευταία χρόνια αποτελούν μια περίοδο σημαντικών οικονομικών αλλαγών, όπου κάποιοι παραγωγικοί κλάδοι υποχωρούν, δίνοντας την θέση τους σε κάποιους άλλους. Ένα από τα βασικά στοιχεία αυτής της νέας εποχής είναι η ανάπτυξη των υπηρεσιών (αποτελούν πάνω από το 50% της συνολικής απασχόλησης) και η συρρίκνωση της βιομηχανίας.

Η λεγόμενη ωστόσο “αποβιομηχάνιση” αφορά μόνο την μείωση των θέσεων εργασίας όσων απασχολούνταν στη βιομηχανία και όχι την ίδια την βιομηχανική παραγωγή, η οποία αυξήθηκε σε απόλυτα μεγέθη. Η τεχνολογική εξέλιξη και η αυτοματοποιημένες γραμμές παραγωγής ήταν ο κύριος λόγος που επήλθε η αναδιάρθρωση του όλου οικονομικού συστήματος.³

Ωστόσο, οι αλλαγές στις παραγωγικές δομές αντανακλώνται πάντα και στη χωρική δομή των πόλεων. Στην Ευρώπη η οικονομική ανάπτυξη του 20ου αιώνα συμβάδιζε με την εντεινόμενη αστικοποίηση του πληθυσμού. Στη σημερινή μεταβιομηχανική εποχή αυτή η συνεχής, επί δεκαετίες, διαδικασία αστικοποίησης φαίνεται να διαταράσσεται. Η νέα εποχή χαρακτηρίζεται πλέον από την “περιαστικοποίηση”. Όπως είναι φανερό και από την ερμηνεία του ίδιου του όρου, η περιαστικοποίηση δεν είναι άλλη από την επέκταση των παραδοσιακών αστικών κέντρων πέρα από τα αρχικά όριά τους. Οι επεκτατικές τάσεις αυτές διευκολύνθηκαν από την κατασκευή περιφερειακών δρόμων, εντείνοντας έτσι την χρήση του αυτοκινήτου και γενικότερα την συναλλαγή εισροών και εκροών από και προς το κέντρο της πόλης.³

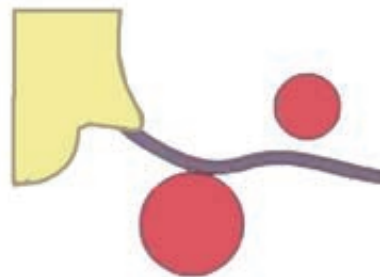
Η περιαστικοποίηση ξεκίνησε αρχικά από την δεκαετία του '60 και οι λόγοι είναι:

- Οι ρυθμοί παραγωγής, που επέφερε και επέβαλε η νέα τεχνολογία, απαιτούσαν νέους, μεγαλύτερους και διαφορετικά διαρθρωμένους χώρους παραγωγής.
- Το αυξανόμενο κόστος γης εντός των αστικών ιστών των πόλεων, χώροι που διεκδικούσαν πλέον οι υπηρεσίες και το εμπόριο.
- Η βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πολιτών που αναζητούσαν περισσότερη άνεση και ποιότητα στην διαβίωσή τους.

Οι δυναμικές αυτές, καθώς και οι ελλειπείς πολιτικές του πολεοδομικού σχεδιασμού επέφεραν μαζικές μετακινήσεις των βιομηχανικών μονάδων στην περίμετρο των πόλεων, γεγονός που επηρέασε και τη χωροθέτηση της κατοικίας, καθώς και την επέκταση του αστικού ιστού.

Οι αλλαγές στις παραγωγικές δομές αντανακλώνται πάντα και στις δομές των πόλεων, όπου αυτές λαμβάνουν χώρα. Η λεγόμενη “αστική κρίση” επήλθε έτσι, ως απόρροια της οικονομικής μεταβολής και της συνεπαγόμενης αύξησης της ανεργίας. Από την μια η εγκατάσταση Υπηρεσιών, γραφείων και εμπορικών καταστημάτων στο κέντρο των πόλεων και από την άλλη η απομάκρυνση των παραδοσιακών αστών προς τα περίχωρα επέφεραν την σταδιακή ερήμωση της πόλης, ειδικότερα μετά το τέλος του ωραρίου εργασίας. Η φυσική και κατά συνέπεια κοινωνική υποβάθμιση ορισμένων περιοχών και ειδικότερα του

Εικόνα 1.1.2 Παραστατική απεικόνιση της ‘περιαστικοποίησης’.



³ Δ.Οικονόμου, Γ.Πετράκος, “Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων - Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής”, Εκδόσεις Gutenberg, Βόλος, 1999, σελ.:13-24

κέντρου επέφερε, με την σειρά της, την αλλαγή στην κοινωνική διαστρωμάτωση. Περιθωριοποιημένες ομάδες, εθνικές μειονότητες, οικονομικοί μετανάστες, κ.ά. εγκυβιβάστηκαν στις υποβαθμισμένες πλέον περιοχές, ενώ τα περιβαλλοντικά προβλήματα οξύνθηκαν.

Όπως αναφέρεται και σε έρευνες της Ε.Ε. τα προάστια της Λυών και του Μάντσεστερ, για παράδειγμα, φαίνεται να έχουν περισσότερα κοινά στοιχεία μεταξύ τους απ' ότι το κέντρο αυτών των δύο πόλεων με την περιφέρειά τους. Οι δυσλειτουργίες που συνδέονται με τη φτώχεια είναι ο πολιτισμικός, πολιτικός και κοινωνικός αποκλεισμός, η βία, η εγκληματικότητα, τα ναρκωτικά, και τα φαινόμενα ρατσισμού. Τα προγράμματα για την κοινωνική επανένταξη των περιθωριοποιημένων ομάδων πληθυσμού θέτουν, τις περισσότερες φορές, στο επίκεντρο της προσπάθειας την ένταξη στην αγορά εργασίας. Η απασχόληση θεωρείται ως το καλύτερο μέσο για την έξοδο από τη φτώχεια και τα φαινόμενα που αυτή συνεπάγεται.³

Οι περισσότερες σημερινές πόλεις είναι διηρημένες σε διάφορους τομείς: σε εμπορικές συνοικίες και περιοχές κατοικιών, ιστορικά κέντρα και προάστια με κατοικίες – χωρίς καμία κοινωνική δραστηριότητα, ζώνες γραφείων που είναι έρημες την νύχτα, εμπορικά κέντρα, πανεπιστημιούπολεις κλπ. Πολλά περιφερειακά προάστια αποτελούν χώρους πράξεων βανδαλισμού και εγκληματικότητας, λόγω αυτής της μονοσήμαντης αστικής ανάπτυξης που τους στερεί την δυνατότητα απασχόλησης, κοινωνικής και πολιτιστικής ζωής και τα οδηγεί στην απομόνωση. Για να ανακτηθεί ο έλεγχος των αστικών χώρων, επιβάλλονται δύο επιλογές: ένας καλύτερος χωροταξικός σχεδιασμός, ώστε η έννοια της συνοικίας να αποκτήσει ξανά το νόημά της και η καλή λειτουργία των δημόσιων και ιδιωτικών μέσων μεταφοράς. Καλή λειτουργία της συνοικίας σημαίνει μία ισόρροπη και πολύμορφη ανάπτυξη η οποία επιδιώκει την ανάπτυξη οικονομικής, κοινωνικής και πολιτισμικής δραστηριότητας στο χώρο της και μέσω αυτών των δραστηριοτήτων αυξάνεται και η απασχολησιμότητα.³

Μία πόλη πρέπει να παρέχει στους κατοίκους της ένα περιβάλλον υψηλής ποιότητας, στο οποίο θα μπορεί κανείς να ζει χωρίς να ζει χωρίς να διατρέχει κίνδυνο. Για να τεθεί τέρμα στην ανεξέλεγκτη εκμετάλλευση των φυσικών πόρων της πόλης (αέρας, νερό, έδαφος, ηχητικό περιβάλλον, ζωτικός χώρος κλπ.), η διαχείριση της αστικής ανάπτυξης οφείλει σήμερα να εντάσσει τις οικονομικές και οικολογικές απαιτήσεις στη λογική της αειφόρου ανάπτυξης. Η συντήρηση και η βελτίωση του περιβάλλοντος είναι ένας τομέας που παρέχει νέες μορφές απασχόλησης.

³ Δ.Οικονόμου, Γ.Πετράκος, "Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων- Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής", Εκδόσεις Gutenberg, Βόλος, 1999, σελ.:13-24

1.2 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Ο όρος sustainability ή sustainable development εμφανίστηκε πρώτα στα αγγλικά και προσδιορίζει ταυτόχρονα μια ανάπτυξη που θα κυμαίνεται στα όρια της αντοχής των φυσικών οικοσυστημάτων, καθώς και των πόρων που θα μπορούσαν με αυτόν τον τρόπο να διατηρηθούν μακροπρόθεσμα.

Σύμφωνα με τον ορισμό των Ηνωμένων Εθνών (1987) «Αειφόρος Ανάπτυξη είναι η κάλυψη των αναγκών του παρόντος, χωρίς να διακυβεύεται η δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να καλύψουν τις δικές τους».

Πιο συγκεκριμένα, λοιπόν, συνίσταται:⁴

- Στη σώφρονα διαχείριση των πόρων.
- Στην εξοικονόμηση των αναλώσιμων πόρων και στη διασφάλιση της επανάκαμψης των ανανεώσιμων.
- Στην προσαρμογή όλων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και τη βαθμιαία μεταβολή των προτύπων ζωής.
- Στην ανάπτυξη τεχνολογιών με στόχο τον σεβασμό προς το οικοσύστημα και την εξεύρεση εναλλακτικών μορφών ενέργειας.
- Στην ανάπτυξη πολιτικών για να αμβλυνθούν οι αναμενόμενες αντιδράσεις των παραγωγικών ομάδων, αλλά και γενικώς όλων των πολιτών.

Η ένταξη της αειφορίας στον αστικό σχεδιασμό είναι ζωτικής σημασίας για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των πολιτών και εν τέλει την επιβίωση των ίδιων των πόλεων. Στις μέρες μας έχουν πλέον ενσωματωθεί οι έννοιες του περιβάλλοντος, των αποθεμάτων ενέργειας, των μεταφορών και των περιβαλλοντικών συνθηκών, καθώς και των επιπτώσεων των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων στο περιβάλλον.

Στόχος του μέλλοντος αποτελεί η δημιουργία πόλεων με επίκεντρο τον άνθρωπο. Σύμφωνα και με την άποψη του Αριστοτέλη, η πόλη θα πρέπει να σχεδιάζεται για να κάνει τους πολίτες της ασφαλείς και ευτυχισμένους.

Εικόνα 1.2.1 Η έννοια της βιωσιμότητας⁵



⁴ Α.Αθανασούλη, Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός κα, "Σχεδιασμός Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησης τους", Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:36

⁵ www.google.com

1.3 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΙΦΟΡΟ ΠΟΛΗ

Δύο κείμενα, με διαφορετική προέλευση και βαθμό αποδοχής, σηματοδοτούν την πορεία προς την υλοποίηση των Αρχών της **Αειφορίας στην Πόλη**: η Χάρτα του Aalborg (1994) και η Χάρτα των Αθηνών (1986).

Η πρώτη Χάρτα των Αθηνών συντάχθηκε και εγκρίθηκε στην Αθήνα το 1933 από μια ομάδα φωτισμένων Αρχιτεκτόνων και Πολεοδόμων, με καθοριστική την συμβολή του Le Corbusier. Η συνθήκη αυτή, καταργούσε την υπάρχουσα δομή των παραδοσιακών πόλεων και προέτρεπε τη δημιουργία νέων, με άνετα και φωτεινά κτίρια, λεωφόρους, πολλούς χώρους πρασίνου και έντονο διαχωρισμό των χρήσεων γης.

Το 1994, ογδόντα τοπικές αυτοδιοικήσεις από την Ευρώπη και 253 εκπρόσωποι διεθνών οργανισμών συμμετείχαν στην Ευρωπαϊκή συνδιάσκεψη των πόλεων και των κωμοπόλεων για την αειφορία, στο Aalborg της Δανίας. Ανέλαβαν έτσι την δέσμευση να ξεκινήσουν εργασίες σύνταξης τοπικών προγραμμάτων με εφαρμογή της αειφορίας, την ανάπτυξη μακροπρόθεσμων δράσεων, την καθιέρωση συνεχής παρακολούθησης των δράσεων αυτών και μια ευρωπαϊκή εκστρατεία για την εξάπλωση του όλου εγχειρήματος.

Το 1996 μια ομάδα Ελλήνων Πολεοδόμων, μετά από δυο χρόνια δουλειάς, παρουσίασαν τη νέα Χάρτα των Αθηνών, η οποία ήταν εκ διαμέτρου αντίθετη με την πρώτη, έχοντας ένα σαφή κοινωνικό προσανατολισμό. Εισηγείται την ανάμειξη των χρήσεων, την ορθή χρήση των πόρων, την διαφύλαξη του φυσικού και πολιτιστικού πλούτου και την άποψη ότι η πόλη δεν καθορίζεται από "ειδικούς και τεχνοκράτες", αλλά από τις κοινωνικές δυνάμεις που την αποτελούν.

Οι διακηρύξεις του Aalborg και της Χάρτας των Αθηνών μπορεί να ακούγονται κάπως θεωρητικές, αλλά μια σειρά εφαρμογών στην Ευρώπη (ανανέωση ιστορικού κέντρου San Diago della Compostella στην Ισπανία, κεντρική περιοχή του Δουβλίνου, ιστορικό κέντρο της πόλης Arhus στην Δανία, κλπ.) δείχνει ότι είναι υλοποιήσιμες, έστω και αποσπασματικά.⁶

Η διασταύρωση των θέσεων που περιλαμβάνονται στις Χάρτες του Aalborg και της Αθήνας οδηγεί στην σκιαγράφηση της αειφόρου πόλης.

⁶ Α.Αθανασούλη, Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός κα, "Σχεδιασμός Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησης τους", Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:45-46

1.4 Η ΑΕΙΦΟΡΟΣ ΠΟΛΗ

1.4.1 ΔΟΜΗ

Η αειφόρος πόλη πρέπει να είναι πολυκεντρική. Θα αποτελείται, δηλαδή, από πυρήνες που θα περιλαμβάνουν τις κεντρικές χρήσεις (διοίκηση, υπηρεσίες, εμπόριο, ψυχαγωγία, κλπ.) και γύρω τους θα αναπτύσσεται ο ιστός της πόλης σε απόσταση πεζή, ώστε να αποφεύγονται οι μηχανοκίνητες μετακινήσεις. Οι χρήσεις θα είναι ανάμεικτες. Οι πυρήνες θα συνδέονται μεταξύ τους με ένα δίκτυο για ταχεία Μέσα Μαζικής Μεταφοράς.⁶

Οι γειτονίες θα παρουσιάζουν ανάμειξη χρήσεων, ανάμειξη των τύπων των κατοικιών και συγκέντρωση ποικίλων ενδιαφερόντων, συνθέτοντας έτσι το σκηνικό μιας βιώσιμης πόλης. Άμεσο αποτέλεσμα, λοιπόν, θα είναι εκτός των άλλων και η συνύπαρξη διαφορετικών κοινωνικών στρωμάτων στην ίδια περιοχή, ώστε να σταματήσει ο κοινωνικός ρατσισμός και ο χαρακτηρισμός περιοχών ανάλογα με την κοινωνική διαστρωμάτωση. Όλες οι περιοχές θα είναι ισάξιες και στόχος του σχεδιασμού θα αποτελεί η κοινωνική ανέλιξη των κατώτερων στρωμάτων και η παροχή ενός υγιούς και ασφαλούς περιβάλλοντος για τους πολίτες.

Εικόνα 1.4.1.2 Διαμόρφωση τοπικού κέντρου αειφόρου πόλης⁸



Εικόνα 1.4.1 Πολυκεντρικές πόλεις προσιτές στον πεζό⁷



Η ανάμειξη των χρήσεων θα δίνει ζωή σε κάθε γωνιά της περιοχής μέσω των εμπορικών χρήσεων, των κατοικιών και των περαστικών στους δρόμους. Οι μικρές αποστάσεις και η δυνατότητα, έτσι, της μετάβασης πεζή, αποτελούν βασικότατο παράγοντα για τη δημιουργία ενός ασφαλούς και ταυτόχρονα ευχάριστου περιβάλλοντος, ώστε οι κάτοικοι να αποδεχτούν την πρόσκληση και τη γνωριμία με αυτό, αλλά και με κάθε εξωτερικό χώρο και δραστηριότητα.⁸

⁶ Α.Αθανασούλη, Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός κα, "Σχεδιασμός Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησής τους", Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:45-46

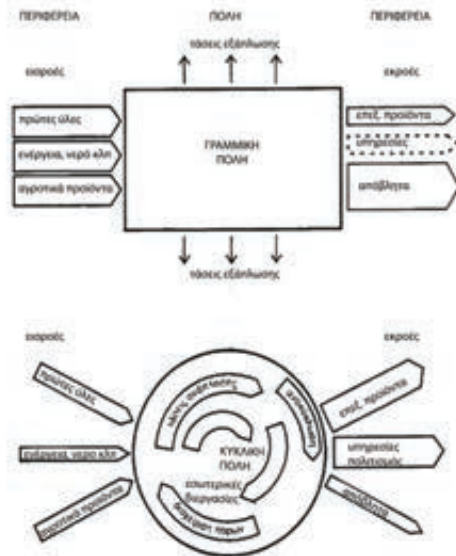
⁷ Thomas Randall, "Sustainable Urban Design", Εκδόσεις Spon Press, Great Britain, 2003, σελ.:15

⁸ Thomas Randall, "Sustainable Urban Design", Εκδόσεις Spon Press, Great Britain, 2003, σελ.:16

1.4.2 ΕΙΣΡΟΕΣ-ΕΚΡΟΕΣ

Οι εισροές-εκροές, οι οποίες μπορεί να είναι υλικές (πρώτες ύλες, εμπορεύματα, νερό, καύσιμα, απόβλητα, κλπ.), ανθρώπινες (μετακινήσεις ανθρώπων με διάφορα μέσα μετακίνησης) και άυλες (πληροφορίες, γνώσεις, ιδέες, πρότυπα, κλπ.) θα είναι κάτω από συνεχή παρακολούθηση και σχεδιασμό, ώστε η ροή να μην είναι πλέον γραμμική, αλλά κυκλική. Η νέα πόλη θα μπορεί να προσομοιαστεί με ένα κυκλικό οικοσύστημα, που θα εισάγει περιορισμένους πόρους και θα εξάγει μόνο θετικές εκροές.

Εικόνα 1.4.2.1 Η γραμμική και η κυκλική πόλη¹⁰



Εικόνα 1.4.2.2 Παράδειγμα αστικού συστήματος – Λονδίνο¹¹



Στην εικόνα 1.4.2.2 απεικονίζεται η συνοικία στην οδό Coopers στο Southwark του Λονδίνου, ως ένα ενδεικτικό παράδειγμα αστικού συστήματος με τις ροές ενέργειας και των υλικών του.

Αντίστοιχα γίνονται και οι ολοκληρωμένες μελέτες, όπου εξετάζεται ολόκληρη η πόλη, ως ένα ενιαίο σύστημα/οργανισμό, όπου η κάθε περιοχή επηρεάζει και επηρεάζεται απ' αυτήν.⁹

⁹ Thomas Randall, "Sustainable Urban Design", Εκδόσεις Spon Press, Great Britain, 2003 σελ.:3

¹⁰ Θ. Παπαγιάννης, "Σχεδιασμός Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησης τους", Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:42-44

¹¹ Thomas Randall, "Sustainable Urban Design", Εκδόσεις Spon Press, Great Britain, 2003 σελ.:8

1.4.3 ΔΙΚΤΥΑ

Ως δίκτυα εννοούμε τα δίκτυα ύδρευσης/αποχέτευσης, τα δίκτυα συλλογής απορριμμάτων, τα ενεργειακά δίκτυα (μεταφοράς ηλεκτρικής ενέργειας, φυσικού αερίου, τηλεθέρμανσης), τα δίκτυα τηλεπικοινωνιών, τηλεματικής, τα ευρυζωνικά δίκτυα, όπως και τα συγκοινωνιακά δίκτυα (τροχοφόρων και πεζών). Η αποτελεσματική και οικονομική εξυπηρέτηση των ροών απαιτεί τουλάχιστον μέρος αυτών να καλύπτεται από υπόγεια δίκτυα (τηλεπικοινωνίες και τηλεματική, αποχέτευση, απορρίμματα, όπως και μετακινήσεις-μετρό).

Στις μετακινήσεις, η αιφόρος πόλη, πρέπει να διοχετεύει την υπεραστική κυκλοφορία σε διαδρόμους/αρτηρίες και σε περιφερειακούς δακτυλίους, που εξασφαλίζουν απρόσκοπτη ροή, στοχεύοντας στην ενίσχυση των ΜΜΜ. Άρα, πρέπει να υπάρχει ιεράρχηση των δρόμων, με προτεραιότητα στην πεζή μετακίνηση και στην κίνηση των ποδηλάτων. Ειδικότερα η ιεράρχηση πρέπει να είναι σαφής αναφορικά με τα υπεραστικά δίκτυα, καθώς αυτά συνήθως συμπαρασύρουν την γεωγραφία των πόλεων. Έλκουν, δηλαδή, καθ' όλο το μήκος τους, εμπορικές δραστηριότητες, οι οποίες με την σειρά τους συμπαρασύρουν οικιστικά σύνολα, επεκτείνοντας την πόλη έξω από τα όρια της και εξασθενώντας ταυτόχρονα την συνοχή του αστικού ιστού (περιαστικοποίηση).

Τα πεζοδρόμια πρέπει να έχουν σωστή γεωμετρία, διαμόρφωση, εξοπλισμό και συχνές διαβάσεις για την ασφάλεια των πεζών. Θα πρέπει να υπάρχουν δίκτυα πεζοδρομήσεων και ποδηλατοδρόμων, όπως επίσης και δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας ή δρόμοι-αυλές.¹²

1.4.4 ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ

Οι ελεύθεροι χώροι (χώροι πρασίνου ή πλατείες) εντάσσονται στον ευρύτερο σχεδιασμό, αλλά πρέπει πρωτίστως να εντάσσονται σε ένα δίκτυο πεζών μετακινήσεων. Ο ρυθμός κίνησης ενός πεζού είναι πολύ πιο αργός απ' αυτή του αυτοκινήτου, γι' αυτό η εναλλαγή στις εικόνες του τοπίου, των χρωμάτων, των υλικών και των ενδιαφερόντων πρέπει να είναι πολύ πιο γρήγορη, ώστε να προσελκύεται το ενδιαφέρον του και να ψυχαγωγείται στον περίπατό του. Ο χρήστης του αυτοκινήτου δεν έρχεται σε άμεση επαφή με το χώρο, απλά τον προσπερνάει, με αποτέλεσμα να μην έχει ουσιαστικές αισθητικές απαιτήσεις. Αντίθετα, ο πεζός έχει λειτουργικές και αισθητικές απαιτήσεις, αφού γίνεται κομμάτι του χώρου κίνησης, γιατί τον ζει, τον αισθάνεται και τον αγγίζει.

Οι ενοποιημένοι, έτσι, ελεύθεροι χώροι επιτρέπουν το πέρασμα από το περιαστικό πράσινο ως τις πρασιές και τις εσωτερικές αυλές των οικοδομικών τετραγώνων, που απαλλαγμένες από τις περιφράξεις, αποτελούν μέρος του συνολικού ελεύθερου και προσβάσιμου χώρου της πόλης, μέσα από πάρκα, πλατείες, πεζοδρόμους, αρχαιολογικούς χώρους και περιβόλους δημοσίων κτιρίων.¹³

¹² Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός, Ε.Εμμανουήλ κα, "Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον", Τόμος Β1, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.: 157-185

¹³ www.greekarchitects.gr – Πρόδρομος Λ. Τζανατάκος, "Αρχιτεκτονικές ματιές – Ο ρυθμιστικός ρόλος του πεζοδρόμου στην κοινωνία", Greek Architects, 15/10/11

1.4.5 ΤΑ ΑΣΤΙΚΑ ΚΕΝΑ

Η πόλη παράγει χώρους, σε πείσμα οποιουδήποτε σχεδιασμού, που τείνει να τους γεμίσει με λειτουργίες και σαφή νοήματα, αλλά εμφανίζονται τελικά ως χώροι που στερούνται ενός ξεκάθਾਰου ρόλου. Αυτά είναι τα λεγόμενα "αστικά κενά". Είναι εγκαταλελειμμένα στρατόπεδα, ανενεργές παραγωγικές μονάδες, μικρά κενά αρθρωμένα στον αστικό ιστό, νησίδες ανάμεσα σε λεωφόρους, χώροι γενικά που εγκλωβίστηκαν στα όρια της πόλης. Η παρουσία τους συνήθως προκαλεί αμηχανία. Η πόλη σήμερα "γεμίζει" τα αστικά αυτά "κενά" με συγκροτήματα θεάματος, εμπορικά κέντρα, χώρους στάθμευσης ή αθλητικές εγκαταστάσεις. Στην αιεφόρο πόλη, όμως, τα "αστικά κενά" αντιμετωπίζονται ως συνεισφορά του φυσικού τοπίου στην πόλη και λειτουργούν σε συνδυασμό με τους δημόσιους υπαίθριους χώρους.¹⁴

1.4.6 ΚΕΛΥΦΗ

Στην αιεφόρο πόλη βασικός κανόνας είναι η συντήρηση, ο εκσυγχρονισμός και η επανάχρηση των οικοδομικών κελυφών. Για το λόγο αυτό πρέπει να αλλάξει το καθεστώς των υψηλών συντελεστών δόμησης, ενώ με μια σειρά από κίνητρα πρέπει να καμφθεί η κερδοσκοπία που αφορά τα ακίνητα. Η ανάπλαση του κτιριακού κελύφους συμβάλει στην ανανέωση του ιστού της πόλης, ενώ δίνει την δυνατότητα για εφαρμογή μέτρων που βελτιώνουν τους όρους διαβίωσης στον εσωτερικό, αλλά και τον εξωτερικό χώρο, όπως είναι η προσθήκη στοιχείων που βελτιώνουν τη σχέση του κλειστού και του ανοιχτού χώρου (εξώστες, βεράντες, αίθρια, κλπ) ή η χρήση συστημάτων εξοικονόμησης ενέργειας ή εναλλακτικών μορφών ενέργειας.¹⁵

1.4.7 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ

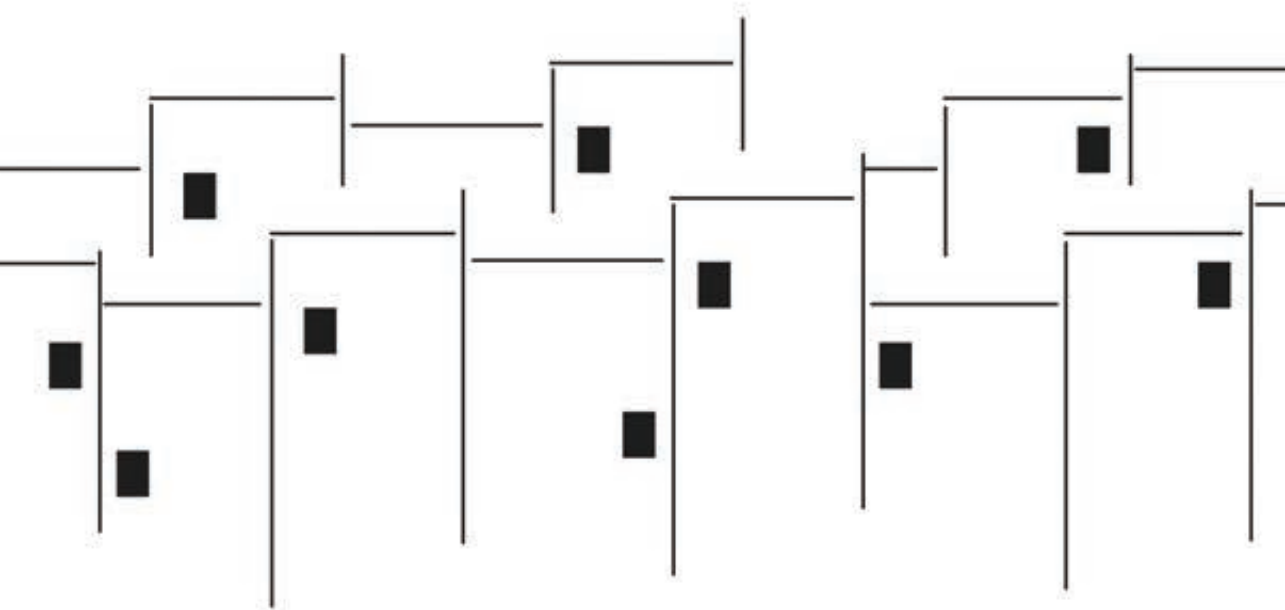
Τα μέτρα που προτείνονται στα πλαίσια ενός περιβαλλοντικού σχεδιασμού ή ανασχεδιασμού ανάπλασης επηρεάζουν σημαντικά τον μέχρι τώρα τρόπο διαβίωσης των πολιτών. Οι αλλαγές αυτές απαιτούν τουλάχιστον δυο δεκαετίες προσαρμογής και σίγουρα δεν μπορούν να επιβληθούν στους πολίτες, γιατί έτσι ποτέ δεν θα πετύχουν. Πρέπει να δρομολογηθούν συμμετοχικές διαδικασίες, ώστε οι πολίτες, με την ενεργό συμμετοχή τους, πρώτα να ενημερώνονται και κατόπιν να συμβάλλουν στο σχεδιασμό, την υλοποίηση και την εφαρμογή του εκάστοτε προγράμματος.

Στη χώρα μας έγινε προσπάθεια να εφαρμοστούν συμμετοχικές διαδικασίες το 1980 από τον τότε Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ Αντώνη Τρίτση, στο πλαίσιο της "Επιχείρησης Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης, ΕΠΑ". Τα συμβούλια της γειτονιάς, όμως, δεν απέδωσαν και η όλη προσπάθεια ναυάγησε. Τα αίτια της αποτυχίας δεν βαραινούν μόνο τη σαθρή οργάνωση της ελληνικής αστικής κοινωνίας, αλλά και τους ίδιους τους πολεοδόμους, που αντιμετώπιζαν τον αστικό σχεδιασμό ως έργο μόνο "εμπνευσμένων τεχνοκρατών", που θα διαμόρφωναν την πόλη σύμφωνα με τις δικές τους ιδέες, γιατί εκείνοι γνώριζαν καλύτερα.¹⁶

¹⁴ Δ.Πολυχρονόπουλος, "Αστικά Κενά", αφιέρωμα στο Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ «Αρχιτέκτονες», Τεύχος 55, Ιανουάριος-Φεβρουάριος 2006, σελ.: 55-58

¹⁵ 2. Α.Αθανασούλη, Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός κα, "Σχεδιασμός Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησης τους", Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.: 73

¹⁶ 2. Α.Αθανασούλη, Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός κα, "Σχεδιασμός Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησης τους", Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.: 77-78



2.1 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Η εκτεταμένη χρήση του όρου 'Ανάπλαση' σε πολλούς και διαφορετικούς τύπους πολεοδομικών και οικιστικών παρεμβάσεων έχει επιφέρει εννοιολογική ασάφεια. Η ασάφεια αυτή εντείνεται, είτε με τα διάφορα νομοθετήματα, όπου ο όρος χρησιμοποιείται για να χαρακτηρίσει επεμβάσεις οποιασδήποτε κλίμακας (π.χ. ανάπλαση κτιρίου), είτε με τις διάφορες πολεοδομικές πρακτικές που ακολουθούνται κατά καιρούς κυρίως από τους δημόσιους φορείς.

Έτσι, για παράδειγμα, ως τύποι αναπλάσεων που εφαρμόζονται από το ΥΠΕΧΩΔΕ, χαρακτηρίζονται οι διαμορφώσεις ελεύθερων χώρων και χώρων αναψυχής για αποκατάσταση και εξυγίανση του περιβάλλοντος (πεζοδρομήσεις, επεμβάσεις σε λόφους, πρώην λατομεία), καθώς και επεμβάσεις σε ιστορικά κέντρα με διαμόρφωση ελεύθερων χώρων, έλεγχο χρήσεων, ρύθμιση της κυκλοφορίας και χορήγηση δανείων για επισκευή διατηρητέων κτιρίων.¹⁷

Ένας ορισμός θεσμικού χαρακτήρα είναι ο ακόλουθος:

Ός ανάπλαση θεωρείται η επέμβαση σε μια περιοχή, η οποία περιλαμβάνει ένα σύνολο κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα με σκοπό τη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς και την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής.

(Νόμος 1337/83).¹⁸

Η έννοια της αστικής ανάπλασης έχει αποκτήσει διαφορετικά εννοιολογικά περιεχόμενα, με το πέρασμα των χρόνων και μεταξύ διαφορετικών χωρών, καθώς οι πόλεις υπόκεινται σε μια συνεχή διαδικασία εξέλιξης ανάλογα με τις υπάρχουσες συνθήκες, τις ευκαιρίες και τις απειλές που δέχονται από το εξωτερικό τους περιβάλλον.¹⁷

Στο πλαίσιο αυτό, οι επιμέρους στόχοι και το θεματικό εύρος των αναπλάσεων προσδιορίζονται από τα κατά περίπτωση πολεοδομικά προβλήματα και από ένα πλήθος άλλων παραμέτρων που σχετίζονται με τις κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες των περιοχών μελέτης καθώς και τη σχέση τους με το ευρύτερο περιβάλλον.

Τα «προγράμματα αναπλάσεων» που εφαρμόζονται από τη ΔΕΠΟΣ σε προσφυγικές περιοχές, παραδείγματος χάρη της Αθήνας (Καισαριανή, Ν. Φιλαδέλφεια, Ταύρος), είναι στην ουσία εφαρμογή στεγαστικών προγραμμάτων. Όμως, ανάπλαση δεν μπορεί να σημαίνει μόνο εφαρμογή ενός στεγαστικού προγράμματος, ούτε και είναι σκόπιμο αυτός ο όρος να αναφέρεται για μεμονωμένα έργα διαμορφώσεων ελεύθερων χώρων.

¹⁷ Δ.Λουκόπουλος, Γ.Πολύζος, Γ.Πυρπωτής, Φ.Τούντα, "Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπλασης - Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 1990, σελ.:11-18

¹⁸ Ε. Καραβία, ΔΠΜΣ "Αρχιτεκτονικός Σχεδιασμός Χώρου, Μάθημα: Δυναμική των Χωρικών Δομών και Χρήσεων Γης, Σύγχρονες Πρακτικές Σχεδιασμού", Θέμα: "Αστικές Αναπλάσεις υποβαθμισμένων Περιοχών", ΕΜΠ, Αθήνα, 2006, σελ.: 5-6

2.2 ΕΙΔΗ ΑΣΤΙΚΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ

2.2.1 ΡΙΖΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ

Πρόκειται για «τολμηρές» επεμβάσεις ανατρεπτικού, θα λέγαμε, χαρακτήρα αφού φέρουν τεράστιες αλλαγές στην περιοχή στην οποία λαμβάνουν χώρα. Οι αλλαγές αυτές μεταφράζονται σε ισοπέδωση και χτίσιμο από την αρχή. Ενδεχομένως να συνεπάγονται και αλλαγές στον πληθυσμό και στις λειτουργίες που θα στεγαστούν στη νέα πλέον περιοχή. Επομένως, αυτού του είδους η ανάπλαση αποτελεί τη δραστικότερη μορφή πολεοδομικής επέμβασης που αποσκοπεί στην ανασυγκρότηση ορισμένης δομημένης περιοχής, δηλαδή στην αναδόμηση του μεγαλύτερου τουλάχιστον τμήματος της, που κατ' αυτόν τον τρόπο μετατρέπεται σε ανάπτυξη «νέας» περιοχής. Τέτοιου είδους παρεμβάσεις γίνονται συνήθως σε περιοχές αστικών κέντρων που είναι εξαιρετικά υποβαθμισμένες. Υπάρχει περίπτωση μετά την ισοπέδωση να μην ακολουθήσει ο μηχανισμός της οργανωμένης δόμησης, αλλά να γίνει νέα κατάτμηση του γηπέδου με βάση ενός νέου ρυμοτομικού σχεδίου με νέους όρους δόμησης, οπότε και δε συντάσσεται σχέδιο πολεοδομικής διάταξης, παρά μόνο ίσως για εγκαταστάσεις που ελέγχονται από το Δημόσιο.¹⁹

Από τα παραπάνω, είναι ολοφάνερο, ότι αυτού του είδους οι επεμβάσεις συναντούν τις μεγαλύτερες δυσκολίες στο ιδιοκτησιακό καθεστώς που διέπει την περιοχή και προϋποθέτει εφαρμογή συστημάτων αναγκαστικών απαλλοτριώσεων, αστικού αναδασμού, μεταφοράς συντελεστή δόμησης κ.ά.

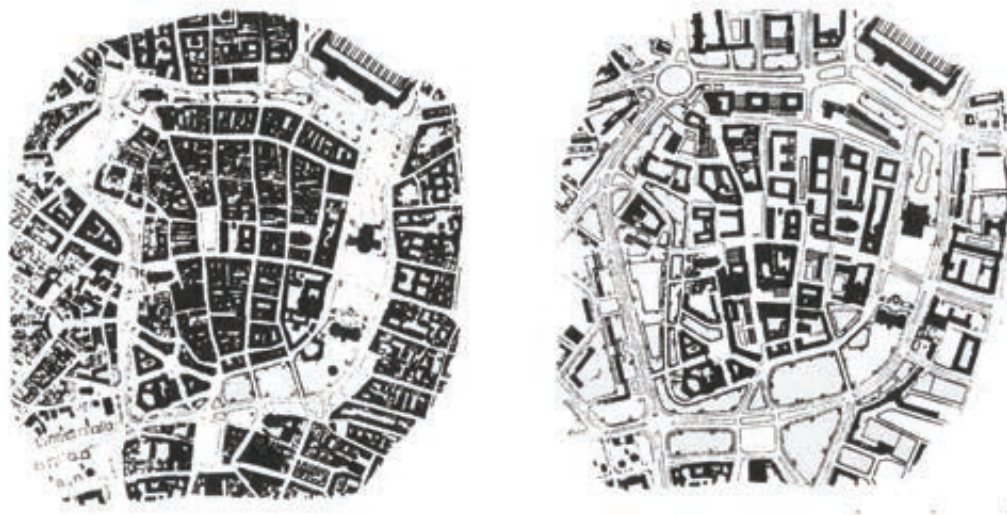
Σε χώρες ανεξέλεγκτης καπιταλιστικής οικονομίας, όπως και σε χώρες του Τρίτου Κόσμου, η ριζική επέμβαση συνοδεύεται κατά κανόνα από απομάκρυνση – εθελοντική ή υποχρεωτική, στιγμιαία ή σταδιακή – του παλιού πληθυσμού της περιοχής (προφανώς χαμηλών εισοδημάτων) και αντικατάστασή του με πληθυσμό μεγαλύτερης οικονομικής δύναμης.

Μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και σε όλη τη δεκαετία του '50, οι ριζικές αναπλάσεις - για την ακρίβεια ανοικοδομήσεις - ήταν η συνηθέστερη, αν όχι η μοναδική, μορφή επέμβασης στις δομημένες περιοχές, κυρίως στις χώρες που είχαν υποστεί καταστροφές, ανεξαρτήτως από το κοινωνικοοικονομικό τους σύστημα. Έτσι, ακόμα και κεντρικές και ιστορικές περιοχές – με επιχείρημα τις μεγάλες καταστροφές τους – ισοπεδώθηκαν και άλλαξαν τελείως μορφή, ενώ το γνωστό συνεχές οικοδομικό σύστημα σχεδόν παραγκωνίστηκε και αντικαταστάθηκε από τις ελεύθερες διατάξεις των κτιριακών όγκων. Ένα τέτοιο παράδειγμα έχουμε στο κέντρο του Leirzig στη Γερμανία, όπου μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο έγινε η ανοικοδόμησή του με την κατάργηση του συνεχούς οικοδομικού συστήματος και την αντικατάστασή του από την ελεύθερη σύνθεση (Εικόνα 2.2.1.1).

Προγράμματα ριζικών αναπλάσεων σε όλη την Ευρώπη έγιναν στα πλαίσια της κρατικής οικιστικής πολιτικής με φορείς το δημόσιο, τους Δήμους ή κοινωφελείς επιχειρήσεις και προωθήθηκαν με διάφορα κίνητρα όπως ευνοϊκή χρηματοδότηση, επιχορηγήσεις κ.ά.¹⁹

¹⁹ Α.Αραβαντινός, "Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου - Πολεοδομικός Σχεδιασμός", Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1997/98, σελ.:33-66

Εικόνα 2.2.1.1 Ριζική ανάπλαση στο κέντρο του Leibzig (Λειψία) μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (Γερμανία)²⁰



Οι ριζικές αναπλάσεις συνεχίστηκαν κάτω από την πίεση μιας προοδευτικής πολεοδομικής σκέψης σε συνδυασμό με την επιχειρηματική κερδοσκοπία, από το τέλος του Β΄ Παγκόσμιου πολέμου ως και τα μέσα της δεκαετίας του '60. Συγκεκριμένα το Μάη του 1964 γίνεται στη Βενετία το 2ο συνέδριο Αρχιτεκτόνων, στο οποίο διατυπώνεται ότι «η έννοια του ιστορικού μνημείου δεν αφορά μόνο την μεμονωμένη αρχιτεκτονική δημιουργία, αλλά και το αστικό ή αγροτικό τοπίο». Με αυτό τον τρόπο επιβεβαιώνεται η σημασία και η διατήρηση των οικιστικών συνόλων, στόχοι που ξεκινούν να υλοποιούνται από τις αρχές της επόμενης δεκαετίας.

Τα προγράμματα των ριζικών αναπλάσεων, όπως ήταν αναμενόμενο, είχαν και κάποιες αρνητικές επιπτώσεις, που προκάλεσαν την έντονη αντίδραση των πολιτών στις περιοχές όπου εφαρμόστηκαν. Οι επιπτώσεις αυτών των πολεοδομικών παρεμβάσεων είχαν να κάνουν κυρίως με το σύστημα χρηματοδότησης, που ωφελούσε τις οικοδομικές επιχειρήσεις, ενώ με την αύξηση των ενοικίων, πολλοί από τους ενοικιαστές που ανήκαν σε χαμηλά εισοδηματικά στρώματα αναγκάζονταν να εγκαταλείψουν την περιοχή.¹⁹

Η ριζική ανάπλαση, εξ'ορισμού, εννοεί την εξ'ολοκλήρου κατεδάφιση και ανακατασκευή μιας ολόκληρης περιοχής. Με τον τρόπο αυτό, όπως είναι ευκολονόητο, παραβλέπεται κάθε έννοια διάσωσης και ανάδειξης της φυσιογνωμίας, της ταυτότητας και της ιστορικής κληρονομιάς της περιοχής αυτής. Όπως στο παράδειγμα της Λειψίας, αγνοείται ακόμη και η συνολική διάθρωση του αστικού της ιστού, αλλάζοντας εξ'ολοκλήρου το σύστημα δόμησης, χαλαρώνοντας τη συνεκτικότητά του και το αποτύπωμα της ιστορικής του εξέλιξης. Ωστόσο, αυτό γινόταν όχι προς όφελος κάποιων στοχευμένων βιοκλιματικών παραγόντων (όπως θα μπορούσε να ήταν ο απρόσκοπτος ηλιασμός ή αερισμός των οικοδομικών τετραγώνων), αλλά προς όφελος μιας ελιτιστικής - θα λέγαμε - σχεδιαστικής οπτικής, η οποία δεν προσέφερε τίποτα άλλο από την αποσύνθεση και του ίδιου του κοινωνικού της ιστού, αλλάζοντας το 'status quo' των κατοίκων της.

¹⁹ Α.Αραβαντινός, "Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου - Πολεοδομικός Σχεδιασμός", Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1997/98, σελ.:33-66

²⁰ Α. Αραβαντινός-Π.Κοσμάκη, "Υπαίθριοι Χώροι στην Πόλη", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 1988, σελ. 98

2.2.2 ΗΠΙΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ

Πρόκειται για επεμβάσεις ήπιου, συντηρητικού χαρακτήρα, που αποσκοπούν όχι σε διαρθρωτικές αλλαγές, όπως στην προηγούμενη περίπτωση, αλλά σε βελτίωση των οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων. Οι επεμβάσεις αφορούν τις χρήσεις, τις όψεις ή την εσωτερική διαρρύθμιση των κτιρίων, όπως επίσης συμπληρώσεις σε αναγκαίους χώρους και δίκτυα, στα κτίρια, καθώς και τη διαμόρφωση και αναβάθμιση των ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, των ακάλυπτων χώρων των οικοδομικών τετραγώνων, τη δημιουργία ή συμπλήρωση της αναγκαίας υποδομής, κλπ.¹⁹

Η μορφή της πολεοδομικής παρέμβασης των μερικών αναπλάσεων άρχισε να εφαρμόζεται στην Ευρώπη στα μέσα της δεκαετίας του '70 σε μεμονωμένα κτίρια, οικοδομικά τετράγωνα και γειτονιές, προκειμένου να αποφευχθούν οι αρνητικές επιπτώσεις που είχαν παρουσιάσει νωρίτερα οι ριζικές αναπλάσεις. Αυτή η στροφή της πολιτικής σε προγράμματα αναπλάσεων με διατήρηση της υπάρχουσας πολεοδομικής και κτιριακής δομής, ανταποκρινόταν στη γενική πολιτική περιορισμού των δημόσιων δαπανών και στην κρίση του τομέα των κατασκευών. Παράλληλα, προβλήθηκαν πιο συστηματικά οι κοινωνικοί στόχοι που υιοθετήθηκαν από την πλευρά της κρατικής πολιτικής, όπως συμμετοχή των ήδη οργανωμένων επιτροπών πολιτών και όλων των ενδιαφερομένων στα προγράμματα και στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων, ενώ δόθηκε ιδιαίτερη προσοχή στα κοινωνικά προβλήματα των μειονοτήτων και αδύνατων οικονομικά στρωμάτων.

Στην περίπτωση της ήπιας ανάπλασης θα μπορούσαν να αναφερθούν τα παραδείγματα του Kreuzberg στο Βερολίνο και της Alma Gare στην πόλη Roubaix της Β. Γαλλίας, όπου η έμφαση δόθηκε στις συμμετοχικές διαδικασίες των ενδιαφερομένων κατοίκων και στην κατεύθυνση της διατήρησης μεγάλου τμήματος του κτιριακού αποθέματος, της βελτίωσης του υπάρχοντος αστικού ιστού και της χωροθέτησης εκείνων των λειτουργιών που εξυπηρετούν τις ανάγκες των κατοίκων.²¹

Παρά το γεγονός ότι τα προγράμματα των ήπιων αναπλάσεων ήταν πολύ πιο συντηρητικά σε σχέση με αυτά των ριζικών αναπλάσεων, είχαν και αυτά αρνητικές επιπτώσεις. Έτσι, παρουσιάστηκε και εδώ το φαινόμενο, αυτή τη φορά, της «εκούσιας» απομάκρυνσης των παλιών ενοικιαστών, που αδυνατούσαν και πάλι να αντεπεξέλθουν στο νέο υψηλό ενοίκιο.

Από τα παραπάνω γίνεται σαφές ότι η αποτελεσματικότητα των αναπλάσεων συνδέεται με πολλές παραμέτρους και ότι οι διαστάσεις που οφείλουν να καλύπτουν τα προγράμματα ανάπλασης είναι ποικίλες και δεν περιορίζονται σε αυτές που συνηθίζουμε να χαρακτηρίζουμε ως τεχνικές.¹⁹

Οι στόχοι και τα μέσα των αναπλάσεων, τόσο στην Ευρώπη, όσο και στην Ελλάδα αναλύονται στα επόμενα κεφάλαια.

¹⁹ Α.Αραβαντινός, "Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου - Πολεοδομικός Σχεδιασμός", Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1997/98, σελ.:33-66

²¹ Δ.Λουκόπουλος, Γ.Πολύζος, Γ.Πυρπωτής, Φ.Τούντα, "Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπλασης - Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 1990, σελ.:11-18

2.2.3 ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ – ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΥΠΟΒΑΘΜΙΣΜΕΝΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

Η ανάπλαση μιας περιοχής έχει πολύπλευρους στόχους και κατευθύνσεις που αφορούν τόσο την αξιοποίηση του ίδιου του χώρου, την επαναξιολόγηση των κελυφών και των χρήσεων τους όσο και την προσφορά υψηλής αισθητικής στάθμης περιβάλλοντος στους χρήστες. Επιπλέον, τα προβλήματα υποβάθμισης αστικών περιοχών, όπως και οι απαιτούμενοι τύποι αναπλάσεων, διαφέρουν σημαντικά από χώρα σε χώρα και εξαρτώνται από τα ιδιαίτερα κοινωνικά και οικιστικά χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής. Ανάλογα με τα προβλήματα και τα χαρακτηριστικά της δίνεται και ιδιαίτερη έμφαση στους επιμέρους στόχους.

Η κατηγοριοποίηση των περιοχών ανάπλασης ποικίλλει ανάλογα με το κριτήριο που εξετάζουμε κάθε φορά και επομένως θα ήταν δυνατό να γίνουν πολλών ειδών κατηγοριοποιήσεις. Παρακάτω εξετάζονται οι περιοχές ανάπλασης με βάση τα προβλήματα που αυτές παρουσιάζουν και τις καθιστούν υποβαθμισμένες περιοχές. Τα προβλήματα που συναντώνται συνήθως και μπορεί να προκαλέσουν την ανάγκη για ανάπλαση σε μια δομημένη περιοχή μπορούν να χωριστούν συνοπτικά σε τέσσερις μεγάλες κατηγορίες:

1. Προβλήματα κελύφους

Αναφέρονται στην παλαιότητα και ενδεχομένως ακαταλληλότητα για χρήση των κτιριακών όγκων μιας περιοχής. Πρόκειται λοιπόν για περιοχές που παρουσιάζουν προβληματικές στεγαστικές συνθήκες και εξοπλισμό μέσα στα κτίρια, ή ανεπαρκή τεχνική και κοινωνική υποδομή, οπότε χαρακτηρίζονται από εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και εν γένει ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος της περιοχής, καθώς και των φυσικών της στοιχείων.

2. Προβλήματα ανθρώπινου δυναμικού

Τα προβλήματα αυτής της κατηγορίας είναι οικονομικοκοινωνικής τάξης, δηλαδή αναφέρονται κατά κανόνα στις ανάγκες των κοινωνικών και οικονομικών δεδομένων που οφείλονται στην υποβάθμιση ή αναβάθμιση της περιοχής. Οι υψηλοί δείκτες ανεργίας, η ύπαρξη φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού λόγω ανομοιογένειας του πληθυσμού, οι οικονομικοί μετανάστες και το χαμηλό εκπαιδευτικό επίπεδο του πληθυσμού είναι μερικά από τα κοινωνικο – οικονομικά δεδομένα μιας περιοχής.

3. Προβλήματα χρήσεων γης

Σε αυτή την κατηγορία ανήκουν τα προβλήματα υποβάθμισης χρήσεων ή προβλήματα που προκύπτουν εξαιτίας των συγκρούσεων που αναπτύσσονται ανάμεσα σε υπάρχουσες χρήσεις, οπότε οδηγούν στην ανάγκη ανάπλασης ολόκληρης της περιοχής. Η χωροθέτηση ανθυγιεινών ή επικίνδυνων για το περιβάλλον δραστηριοτήτων, ως γνωστόν, συντελεί στην υποβάθμιση μιας περιοχής. Εδώ ανήκει και η έλλειψη κοινόχρηστων χώρων και χώρων για κοινωφελείς εγκαταστάσεις.

4. Ελλιπής προστασία και ανάδειξη των ιστορικών και πολιτιστικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής.

Πρόκειται για περιοχές με πλούσια ιστορική και πολιτιστική κληρονομιά που έχουν χάσει την ταυτότητά τους και χαρακτηρίζονται από μια εικόνα γενικής υποβάθμισης, που λειτουργεί αρνητικά για ολόκληρη την περιοχή.

²² Ι.Στεφάνου-Α.Χατζοπούλου-Σ.Νικολαΐδου: "Εννοιολογική προσέγγιση", του βιβλίου "Αστική Ανάπλαση", Κεφ. Α', Εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα, 1995, σελ 23

2.2.4 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Στην Ελλάδα γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι εμφανίζονται και οι τέσσερις παραπάνω κατηγορίες προβλημάτων. Πιο αναλυτικά, ακολουθεί μια κατηγοριοποίηση των περιοχών ανάπλασης του ελληνικού αστικού χώρου, με βάση τα στοιχεία υποβάθμισης που τις χαρακτηρίζουν.²³

1. Κεντρικές περιοχές υψηλών κτιρίων με απαράδεκτα υψηλούς επιτρεπόμενους συντελεστές δόμησης, όπου στεγάζονται προέχουσες κεντρικές λειτουργίες (διοίκηση, γραφεία, εμπόριο, πολιτιστικές, ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις) αλλά και κατοικίες σε περιορισμένο βαθμό.

2. Περιοχές «εργασίας» ή και μικτές περιοχές με προέχουσες οικονομικές λειτουργίες, του δευτερογενούς τομέα και των μεταφορών ή και άλλων σχετικών χρήσεων (βιομηχανία, βιοτεχνία, αποθήκες, χονδρεμπόριο, λειτουργίες λιμένων ή άλλων εγκαταστάσεων μεταφορών) που υφίστανται ακόμη ή οι οικονομικές τους λειτουργίες έχουν διακοπεί στα πλαίσια της αποβιομηχάνισης. Τα προβλήματα εδώ έχουν να κάνουν κυρίως με ανάμειξη αντιμαχόμενων χρήσεων που βρίσκονται σε άμεση γειτνίαση μεταξύ τους.

3. Περιοχές κατοικίας με απαράδεκτα υψηλούς συντελεστές δόμησης, μεγάλα ποσοστά κάλυψης και υψηλές πυκνότητες. Χαρακτηριστικά τέτοιων περιοχών είναι η ανεπάρκεια τεχνικής και κοινωνικής υποδομής, καθώς και ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου με συνακόλουθο αποτέλεσμα την υποβάθμιση του φυσικού και οικιστικού περιβάλλοντος (π.χ. Παγκράτι, Κυψέλη).

4. Περιοχές κατοικιών, συνοικιών ή συνοικισμών αυθαιρέτων που εντάχθηκαν αργότερα στο Σχέδιο, αλλά εξακολουθούν να παρουσιάζουν προβληματικές στεγαστικές συνθήκες.

5. Περιοχές εκτός εγκεκριμένου σχεδίου συνήθως με «αυθαίρετα» ή λυόμενα κτίσματα που επιδιώκουν να καλύψουν ανάγκες μόνιμης στέγασης. Τόσο οι υποβαθμισμένες στεγαστικές συνθήκες όσο και η τεχνικο-κοινωνική υποδομή, καθιστούν την κατοικία αυτής της μορφής και την περιοχή πολύ προβληματική.

6. Περιοχές παραθεριστικής κατοικίας με εγκεκριμένα – σήμερα – σχέδια και κτίσματα. Τα στεγαστικά και πολεοδομικά χαρακτηριστικά των περιοχών αυτών κάνουν προβληματική την αποστολή τους.

7. Χωριά στο σύνολο τους ή τμήματά τους. Εδώ μπορεί να υπάρχουν λειτουργικές, τεχνικές, στεγαστικές, πολεοδομικές και κοινωνικές αδυναμίες που καθιστούν τις περιοχές προβληματικές.

Το πρόβλημα των μεγάλων πυκνοτήτων και των υψηλών συντελεστών δόμησης, στις κεντρικές κυρίως περιοχές της Αθήνας, συναρτάται σήμερα με την τυπική πλέον αθηναϊκή πολυκατοικία. Το σύστημα της αντιπαροχής που κάποτε λειτούργησε ως μέσο στεγαστικής αποκατάστασης για κάθε κοινωνικό στρώμα της μεταπολεμικής Ελλάδας, συνετέλεσε στη ραγδαία επέκταση της δόμησης και στον περιορισμό των ελεύθερων χώρων.

²³ Δ.Λουκόπουλος, Γ.Πολύζος, Γ.Πυρπωτής, Φ.Τούντας, "Δυνατότητες και Προοπτικές των Προγραμμάτων Ανάπλασης-Προτάσεις για ένα Νέο Οργανωτικό Σχήμα", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 1990, σελ.: 18-21

2.3 ΑΕΙΦΟΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ

Αειφόρος ή βιώσιμη ανάπτυξη είναι η παρέμβαση, σύμφωνα με τους όρους της αειφορικής σχεδίασης, σε μορφολογικό επίπεδο μιας περιοχής, η οποία έχει υποστεί αλλοιώσεις, καταστροφές ή φθορές. Όλοι οι παράμετροι και τα στοιχεία σχεδιασμού έχουν γνώμονα τον καλύτερο ηλιασμό και αερισμό του αστικού χώρου, την εξοικονόμηση ενέργειας, τη βλάστηση και τη σκίαση των διαδρομών, την έντονη παρουσία του υγρού στοιχείου και τη δημιουργία ευχάριστων συνθηκών διαβίωσης για τους κατοίκους.

Είναι γεγονός ότι οι πόλεις αντιμετωπίζουν σήμερα μια σειρά από νέες προκλήσεις, αλλά και νέες ευκαιρίες, οι οποίες προέρχονται από ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, το οποίο χρειάζεται να γίνει κατανοητό, προκειμένου να τις αντιμετωπίσουν και να τις εκμεταλλευτούν με τον καλύτερο και πιο αποτελεσματικό τρόπο, ώστε να συμβάλλουν στην αναβάθμισή τους και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους.

Το κείμενο που ακολουθεί έχει ως αφετηρία το βιβλίο «Αειφόρος Ανάπτυξη των Πόλεων στην Ευρώπη και στην Ελλάδα» που επιμελήθηκε ο Αναπληρωτής Καθηγητής ΕΜΠ, Μ. Αγγελίδης.

Από τα τέλη της δεκαετίας του '80 και στις αρχές της δεκαετίας του '90, ξεκινούν οι πρώτες προσπάθειες για την αξιολόγηση των προβλημάτων των πόλεων και αρχίζουν να διατυπώνονται ιδέες και προτάσεις πολιτικής για τα θέματα της αειφόρου ανάπτυξης των πόλεων, ενώ ταυτόχρονα γίνεται επανεκτίμηση του ρόλου των μητροπόλεων, ως τόπων χωροθέτησης οικονομικών δραστηριοτήτων αιχμής και απαραίτητων συστατικών της διεθνούς ανταγωνιστικότητας. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι πολλές ευρωπαϊκές πόλεις προσχωρούν τότε σε νέας μορφής αναπλάσεις, κυκλοφοριακές εξυγιάνσεις κλπ. ή δίνουν μεγαλύτερη έμφαση στα δίκτυα «πρασίνου – ελεύθερων χώρων», στην «οικολογική διάσταση» των αστικών πολιτικών– χρηματοδοτώντας, τις περισσότερες φορές, τις αντίστοιχες παρεμβάσεις με δικούς τους πόρους και ενίοτε με Κοινοτικούς πόρους. Διαμορφώνεται, επομένως, μια δέσμη ιδεών «νέου τύπου αστικής παρέμβασης», πιο κοντινής στις κατευθύνσεις της αειφόρου ανάπτυξης.

Παρακάτω, παρατίθενται κάποιες κατευθύνσεις πολιτικής και δράσης που προέρχονται κατά βάση από την "Έκθεση εμπειρογνομώνων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής" για την «αειφόρο ανάπτυξη των πόλεων» (1996). Σύμφωνα με αυτές τις συστάσεις, η αστική ανάπτυξη πρέπει να χρησιμοποιείται για την επίτευξη των στόχων της αειφόρου ανάπτυξης σε ποικίλες κατευθύνσεις. Ενδεικτικά, μπορεί να χρησιμοποιηθεί προκειμένου:

1. Να ενισχυθεί η κοινωνική συνοχή με τη συμμετοχή, στη διαδικασία ανάπτυξης, ατόμων που κατοικούν σε υποβαθμισμένες περιοχές.
2. Να εξασφαλιστεί η αποκατάσταση των οικολογικών δεσμών και η ενίσχυση και διατήρηση των οικολογικών αξιών, ως μέρους ενός ολοκληρωμένου συστήματος.
3. Να βελτιωθεί η δυνατότητα πρόσβασης σε υπάρχουσες περιοχές. Προκειμένου να δοθούν ευκαιρίες για πλέον αειφόρες μορφές μεταφοράς, μπορεί να προβλεφθεί η κατασκευή νέων υποδομών, όπως είναι οι πεζόδρομοι και οι αυτοκινητόδρομοι, ενώ πρέπει να ενθαρρυνθεί η βελτίωση των δημόσιων μεταφορικών μέσων. Ενδεικτικά, μπορεί να χρησιμοποιηθεί η αστική ανάπτυξη εκτάσεων που βρίσκονται κοντά σε σιδηροδρομικούς σταθμούς για υψηλής πυκνότητας ανάπτυξη, η οποία συγκεντρώνει πολλές δραστηριότητες.

4. Να αναδειχθεί η αστική πολιτιστική κληρονομιά.
5. Να αναβαθμιστούν και να αξιοποιηθούν, στην κατεύθυνση της αειφορίας, οι εγκαταλελειμμένες ή μολυσμένες εκτάσεις.

Από τα παραπάνω, προκύπτει πως η ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος έχει αναδειχθεί σε θέμα πρώτης προτεραιότητας στις πολιτικές των πόλεων. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός δίνει ιδιαίτερη έμφαση στην ανάδειξη/προστασία των φυσικών και πολιτιστικών πόρων, τη βελτίωση των υποδομών και την ενίσχυση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, καθώς και την ευαισθητοποίηση των ανθρώπων για τα περιβαλλοντικά θέματα μέσα από συμμετοχικές διαδικασίες στα προγράμματα ανάπλασης. Το περιβάλλον δεν πρέπει να θεωρείται πλέον μόνο χώρος για οικιστική ανάπτυξη, αλλά ουσιαστικός παράγοντας για την κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη του αστικού χώρου και την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής. Η αναζήτηση της αειφόρου ανάπτυξης, δηλαδή της εξισορρόπησης των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών στόχων, είναι συνάρτηση των ιδιαιτεροτήτων της κάθε πόλης και επομένως μπορεί να διαφέρει από τόπο σε τόπο.

2.3.1 Η ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Εξετάζοντας κανείς τον ευρωπαϊκό χώρο θα διαπιστώσει ότι παρά τις τυχόν πολιτικές, οικονομικές ή διοικητικές διαφορές, η ανάπλαση του πολεοδομικού ιστού στο σύνολο των ευρωπαϊκών χωρών υπακούει στις ίδιες νομοτέλειες, ακολουθεί παρόμοιους στόχους και έχει παράλληλη εξέλιξη.

Είναι γνωστό ότι, μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, οι περισσότερες Ευρωπαϊκές πόλεις είχαν υποστεί τεράστιας κλίμακας καταστροφές. Εκείνες οι καταστροφές στάθηκαν η αφορμή για την ανανέωση του πολεοδομικού ιστού των πόλεων αυτών και την πολεοδομική ανάπλαση των κατεστραμμένων εκτάσεων, που εδώ είχε τη μορφή της ριζικής ανάπλασης του δομημένου περιβάλλοντος στις συγκεκριμένες θέσεις. Η συνολική όμως διαδικασία της πολεοδομικής ανάπλασης δε σταματά εδώ αλλά συνεχίζεται, ακόμη και σήμερα, κάτω από τις συνεχείς πιέσεις που αντιμετωπίζουν οι μεγάλες πόλεις να ανταποκριθούν στις μεταβολές των κοινωνικο-οικονομικών δεδομένων. Γίνεται αντιληπτό ότι, οι καταστροφές του πολέμου έδωσαν απλά το έναυσμα για τις διαδικασίες πολεοδομικής ανάπλασης των μεγάλων πόλεων των αναπτυσσόμενων βιομηχανικά Δυτικοευρωπαϊκών κρατών, που ακολούθησαν και την άσκηση μιας σύγχρονης πολεοδομικής πρακτικής. Ιδιαίτερα κάτω από τις σημερινές συνθήκες συστηματοποίησης της κρατικής παρέμβασης στην οργάνωση του χώρου, ο εκσυγχρονισμός των ίδιων αυτών πόλεων αποτελεί και όρο επιβίωσής τους.

Μετά τη ριζική ανακαίνιση των ετών '50-'70 με τις σαρωτικές και μεγάλης κλίμακας επεμβάσεις και μετά από τις οργανωμένες μεγάλες επιχειρήσεις αναπλάσεων, ανακατασκευών και επισκευών συντήρησης των ετών '70-'80, η πολιτική που ακολουθείται σήμερα είναι αυτή των «μικρών βημάτων». Μέσα στην περιορισμένη κλίμακα της γειτονιάς ή συνοικίας διαλέγεται προσεκτικά καθετί που πρέπει να διατηρηθεί, ανακαινισθεί ή ξανακτιστεί και ό,τι καινούριο χρειάζεται ο τόπος. Επιλέγονται ακόμη οι εγκαταστάσεις που επείγουν αλλά και όσες, λόγω συνθηκών, πρέπει να αρχίσουν συντομότερα. Μια ελευθερία στα προγράμματα και στα χρονοδιαγράμματα κάνει τις επιχειρήσεις πιο ευέλικτες, ενώ παράλληλα ο κρατικός παρεμβατισμός παραχωρεί τη θέση του σε νέες μορφές συνεργατικής δράσης ανάμεσα στους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς.²⁴

Η ανάπλαση υποβαθμισμένων αστικών περιοχών και ιστορικών κέντρων στην Ευρώπη διανύει σήμερα το τρίτο της στάδιο. Η ακολουθούμενη πολιτική είναι η «προσεκτική, βήμα προς βήμα αναζωογόνηση» (careful, step-by-step revitalisation). Ως αναπλάσεις τρίτης γενιάς μπορούν να θεωρηθούν οι παρεμβάσεις είτε σε κάποια ιστορικά κέντρα πόλεων, είτε σε υποβαθμισμένες αστικές περιοχές που ανέκαμψαν έπειτα από προγραμματισμό και υιοθέτηση της φιλοσοφίας της προσεκτικής παρέμβασης.²⁵

Εδώ ανήκουν τα Docklands (Λονδίνο), εν μέρει οι Halles (Παρίσι), η Merchant City (Γλασκώβη), το Chiado (Λισαβόνα), το Bickersland, το New Market και το Jordaan (Αμστερνταμ), το Temple Bar (Δουβλίνο), το Kreuzberg (Βερολίνο), η Πλάκα στην Αθήνα, η Άνω Πόλη της Θεσσαλονίκης, η Παλιά Πόλη της Ρόδου, για να αναφέρουμε μόνο μερικές από εκείνες τις περιπτώσεις που αποτελούν τμήματα πόλης και όχι ολόκληρες πόλεις, όπως η Βενετία, η Φλωρεντία, το Bath, το Winchester κλπ., οι οποίες είναι πόλεις - μουσεία και η συντήρηση και ανανέωση του κτιριακού τους αποθέματος διέπεται από αυστηρούς κανόνες λόγω του χαρακτηρισμού τους ως διατηρητέοι οικισμοί απόλυτης προστασίας.²⁵

²⁴ Ε. Καραβία, ΔΠΜΣ, "Αστικές Αναπλάσεις υποβαθμισμένων Περιοχών", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2006, σελ 18

²⁵ Ι.Στεφάνου, Α.Χατζοπούλου, Σ.Νικολαΐδου, "Αστική Ανάπλαση", Εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα, 1995, σελ.:70-121

Ενδεικτικά, σε τρεις χώρες της Ευρώπης (Γαλλία, Αγγλία, Γερμανία) συναντώνται τα εξής παραδείγματα αναπλάσεων:²⁵

Στη Γαλλία, κάθε δραστηριότητα ανάπλασης εξελίσσεται σύμφωνα με το νομοθετικό πλαίσιο των Ζωνών Συντονισμένης Διευθέτησης (ZAC), το οποίο συνοψίζεται σε ισότιμη συμμετοχή Δημόσιου και Ιδιωτικού τομέα, σεβασμό της κτισμένης παραδοσιακής και ιστορικής κληρονομιάς, επαναχρησιμοποίηση των υπαρχόντων κελυφών, πλήρωση των αστικών κενών και ευελιξία στο σχεδιασμό. Το μέσο παρέμβασης που χρησιμοποιείται είναι το «Σχέδιο Πρόγραμμα» που συνοψίζει με τις αρχές του όλη τη σύγχρονη γαλλική φιλοσοφία των αναπλάσεων και το οποίο επιτρέπει αλλαγές, βελτιώσεις και συμπληρώσεις, ανάλογα με τις συνθήκες και τις παραμέτρους, που εμφανίζονται κατά τη διάρκεια μιας επιχείρησης. Επιπλέον, οι ZAC δεν οριοθετούν αυστηρά μια ζώνη στην οποία απευθύνεται η παρέμβαση, αλλά ευνοούν συμπληρωματικές παρεμβάσεις στον περιβάλλοντα χώρο, ενώ ταυτόχρονα δίνεται σημασία και στις θετικές αναξιοποίητες δυνατότητες της περιοχής.

Στην Αγγλία, γρηγορότερα από τις άλλες Ευρωπαϊκές χώρες, έγινε αντιληπτή η αξία των μικρών παρεμβάσεων με στόχο την επανάχρηση του παλαιού κελύφους. Ήδη στα μέσα της δεκαετίας του '60 οι συνολικές ολοκληρωμένες παρεμβάσεις εγκαταλείπονται μετά από έντονη κριτική και στη θέση τους αρχίζουν οι μικρές παρεμβάσεις, κλίμακας γειτονιάς. Οι Ζώνες κινήτρων για την κατοικία "Housing Action Areas" στοχεύουν σε βελτίωση του υπάρχοντος κελύφους και αντικατάσταση μόνο των άχρηστων κτιρίων. Ενδεικτικοί της όλης αντίληψης είναι οι χρονικοί στόχοι για τη διάρκεια των ανακαινισμένων κελυφών που φτάνουν τη δεκαπενταετία και σε εξαιρετικές περιπτώσεις την τριακονταετία. Μετά από αυτή την περίοδο η ποιότητα, η ικανότητα και η χρήση των κτιρίων επανεξετάζονται. Η ίδια αντίληψη του περιορισμένου και ελεγχόμενου αντικειμένου αφορά και το χώρο. Μικροί πυρήνες ανάπλασης με μικρές φάσεις παρέμβασης. Η ρεαλιστική αυτή αντιμετώπιση δεν εμπόδισε τους Άγγλους να συλλάβουν και να πραγματοποιήσουν τη μεγαλύτερη ίσως επιχείρηση ανάπλασης του αιώνα, αυτή της επανάκτησης των DOCKS (περίπτωση που εξετάζεται και παρακάτω).

Στη Γερμανία, αν και πολύ αργότερα από τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες, γίνεται φανερό η στροφή προς την επαναχρησιμοποίηση του κελύφους των ιστορικών πόλεων. Απέναντι στην αστική ανανέωση με «βαρεία» παρέμβαση μέσω σημαντικών κατεδαφίσεων, σήμερα προβάλλεται και εδώ μια πολιτική αναζωογόνησης των υποβαθμισμένων συνοικιών, η οποία βασίζεται στα «μικρά βήματα». Παρά την επιτυχία της επιχείρησης ανάπλασης της "Διεθνούς Έκθεσης Αρχιτεκτονικής Δημόσιου Οργανισμού" στο κέντρο του Βερολίνου, αυτή συνεχίστηκε από ιδιωτική επιχείρηση. Η συνεργασία των ιδιωτικών επενδυτών θεωρείται και στη Γερμανία ως η ενδεικνυόμενη λύση για τα προβλήματα της ανάπλασης, στο πλαίσιο βέβαια των στόχων της ανάπλασης.

Διαπιστώνεται, λοιπόν, και έχει γίνει πια κοινή πεποίθηση ότι η ανάπλαση, ανεξάρτητα από τους στόχους της, δεν είναι δυνατόν να αναλαμβάνεται αποκλειστικά από το Δημόσιο. Έτσι, ένα μέρος των επιχειρήσεων της εκχωρείται στους δήμους, οι οποίοι συνεργάζονται με τον ιδιωτικό τομέα ή αναθέτουν σε αυτόν τα έργα.

Ωστόσο, ακόμη και οι ήπιες παρεμβάσεις τρίτης γενιάς, και μάλιστα αυτές που είχαν το προνόμιο να προγραμματιστούν σε σχετικά ελεύθερο έδαφος, υστερούν σημαντικά στο επίπεδο του φυσικού αστικού σχεδιασμού, δηλαδή αφ' ενός στον τρόπο που το πλέγμα των δημοσίων χώρων της περιοχής αρθρώνεται με το ευρύτερο πλέγμα των ανοικτών δημοσίων χώρων και αφ' ετέρου στον τρόπο συγκρότησης του ίδιου του πλέγματος μέσα στο περίγραμμα της περιοχής παρέμβασης (αστική μορφολογία). Συνήθως το προτεινόμενο νέο πλέγμα στερείται άρθρωσης με τον ευρύτερο δημόσιο χώρο, με αποτέλεσμα την απομόνωση της περιοχής, τη δημιουργία του αρνητικού φαινομένου της «πόλης μέσα στην πόλη» ή «του χωριού μέσα στην πόλη», την εμφάνιση τεχνητών ορίων, την απώλεια της ιστορικής και πολιτιστικής ταυτότητας, την ασυνέχεια. Στο εσωτερικό της περιοχής παρέμβασης παρατηρείται απώλεια προσανατολισμού, έλλειψη κεντρικότητας και ασάφεια, απουσία προϋποθέσεων αστικότητας.²⁵

Παραδείγματος χάρι, η περίπτωση των Docklands της Αγγλίας βασίσθηκε στην επέκταση του 'city', του οικονομικού δηλαδή κέντρου του Λονδίνου. Παρόλο που κυριάρχησε η φιλοσοφία της ανάμειξης των χρήσεων γης, οι τραπεζικές-οικονομικές υπηρεσίες, που τέθηκαν εξ'αρχής ως οι κυρίαρχες καθώς και η αύξηση των τιμών γης, εκδίωξαν κυριολεκτικά τους κατοίκους χαμηλότερου εισοδήματος. Στη μίξη των χρήσεων στις περιοχές ανάπτυξης υπάρχει σαφώς ορισμένη η κυρίαρχη χρήση, η οποία καθορίζει το χαρακτήρα της παρέμβασης. Έτσι, πέρα από τις κατοικίες και το κέντρο κωπηλασίας των Docklands η ηγεμονεύουσα χρήση είναι η οικονομική και εμπορική δραστηριότητα.

Αν υπήρχε μια δυνατότητα άμβλυνσης αυτής της εκδίωξης του πληθυσμού, θα ήταν μέσω της εμπλοκής των κατοίκων στη διαδικασία προγραμματισμού, σχεδιασμού και υλοποίησης και η δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης, ζητήματα στα οποία η ανάπτυξη καθ' όλη τη δεκαετία του 80 δε σημείωσε ιδιαίτερα θεαματικά αποτελέσματα.

Επίσης, η αρχιτεκτονική κληρονομιά των Docklands, σε μεγάλο βαθμό, αγνοήθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του '60 και του '70 και ένας μεγάλος αριθμός σημαντικών κτιρίων δε γλίτωσε την κατεδάφιση.²⁶

Εικόνα 2.3.1.1 Το Uel University στα Docklands²⁷



Εικόνα 2.3.1.3 Τα Canary Wharf από τη νότια πλευρά του Τάμεση²⁹



Αγνοείται, έτσι, πλήρως η κοινωνική συνοχή, ενώ ένα μεγάλο κομμάτι της πολιτιστικής κληρονομιάς χάνεται. Δύο, δηλαδή, βασικές συνιστώσες της αιφόρου ανάπτυξης.

²⁵ Ι.Στεφάνου, Α.Χατζοπούλου, Σ.Νικολαΐδου, "Αστική Ανάπλαση", Εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα, 1995, σελ.:70-121

²⁶ www.en.wikipedia.org/wiki/London_Docklands

²⁷ www.uelunion.org

²⁸ www.google.com

²⁹ www.jollygreenjustin.deviantart.com

2.3.2 ΕΥΡΩΠΑΙΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Η πρώτη προσέγγιση της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα προβλήματα του αστικού χώρου στα πλαίσια της περιβαλλοντικής πολιτικής ξεκίνησε το 1973-1976, με το Πρώτο Πρόγραμμα για το Περιβάλλον. Ακολούθησαν και άλλα προγράμματα ώσπου το 1990, στα πλαίσια του Τέταρτου Προγράμματος δράσης παρουσιάζεται "Η Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον", που προσδιορίζει τις βασικές κατευθύνσεις για τον αστικό χώρο.



Αργότερα με τη Συνθήκη του Μάαστριχτ, ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης διευρύνθηκε σημαντικά στο να παρεμβαίνει στα θέματα περιβάλλοντος με σκοπό τη διατήρηση και προστασία της ποιότητάς του, την προστασία της ανθρώπινης υγείας, τη συνετή και ορθολογική χρήση των πόρων και την προώθηση των μέτρων για τα παγκόσμια περιβαλλοντικά προβλήματα. Το Πέμπτο Πρόγραμμα Δράσης με τίτλο "προς την Αειφορία" (1993-2000) αναγνωρίζει επίσημα, πλέον, την ανάγκη να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στα προβλήματα των πόλεων.

Μέχρι σήμερα η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει εκδώσει ένα μεγάλο εύρος νομοθετικών πράξεων που αφορούν την καταπολέμηση της ηχητικής ρύπανσης, την ατμοσφαιρική ρύπανση, την προστασία των υδάτινων πόρων, τη διαχείριση των αποβλήτων κ.

Επίσης, μέσα από μια σειρά από πρωτοβουλίες και προγράμματα επιδιώκονται περισσότερο εξειδικευμένοι στόχοι. Τέτοια προγράμματα είναι το URBAN και το URBAN PILOT PROJECT για το αστικό περιβάλλον και την οικονομική και κοινωνική συνοχή στις πόλεις, το πρόγραμμα LIFE, SAVE II, ALTENER, THERMIE και EFFECT στα πλαίσια της Ενεργειακής πολιτικής, όπως επίσης τη χρηματοδότηση 59 προγραμμάτων που αποσκοπούν στην πληροφόρηση και ευαισθητοποίηση του κοινού. Ακόμη, η Ε.Ε. στηρίζει τη συνεργασία μεταξύ των Ευρωπαϊκών αστικών κέντρων και προωθεί τη δημιουργία Δικτύων Πόλεων.³⁰

³⁰ Δ.Οικονόμου, Γ.Πετράκος, "Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων - Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής", Εκδόσεις Gutenberg, Βόλος, 1999, σελ.:554-576

2.3.3 ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΠΛΑΣΕΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Στην πολεοδομική νομοθεσία ο όρος «ανάπλαση» αναφέρεται για πρώτη φορά στη δεκαετία του 1970, εποχή κατά την οποία τέθηκαν οι βάσεις της θεσμοθέτησης του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού και έγιναν προσπάθειες για την αναβάθμιση της οικιστικής πολιτικής.³¹

Η νομοθεσία της εποχής εκείνης προσαρμόζεται κυρίως με την μεθοδολογία των αναπλάσεων που είχαν εφαρμοστεί στις Δυτικοευρωπαϊκές χώρες, μετά τις καταστροφές του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Τα χαρακτηριστικά αυτών των ρυθμίσεων είναι η μεγάλη κλίμακα παρεμβάσεων, η ενεργός συμμετοχή του δημόσιου τομέα στο σχεδιασμό και την εκτέλεση των προγραμμάτων και η ίδρυση, για το σκοπό αυτό, δημοσίων επιχειρήσεων.

Η ανάπλαση καθιερώνεται ως έννοια με νομικό περιεχόμενο για πρώτη φορά από το ν.δ. 1003/71 «περί ενεργού πολεοδομίας» όπου ορίζεται ως πολεοδομική εξυγίανση και εκσυγχρονισμός συνόλου ή μέρους ενός οικισμού. Στο πνεύμα του κρατικού παρεμβατισμού, το 1973 ιδρύθηκε από την Εθνική Κτηματική Τράπεζα η «ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ Εταιρεία Ενεργούς Πολεοδομίας ΑΕ» και το 1976 ιδρύθηκε η Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ). Οι φορείς αυτοί λειτουργούσαν με τους κανόνες ιδιωτικής οικονομίας, αλλά ανήκαν εξ' ολοκλήρου στο Δημόσιο ή σε Κρατικές Τράπεζες.

Μετά τη ψήφιση του Συντάγματος του 1975, καταργείται αυτό το ν.δ. και αντικαθίσταται από το Ν. 947/1979 "περί οικιστικών περιοχών". Παράλληλα, ο νόμος αυτός εισάγει και τις Ζώνες Αστικού Αναδασμού (ως εισφορά των ιδιοκτησιών για τη δημιουργία κοινόχρηστων χώρων και αναδιανομή γης στους ιδιοκτήτες, ίσης αξίας, μετά την αφαίρεση των εισφορών γης). Ο νόμος αυτός παρέμεινε ανενεργός για πάνω από 10 χρόνια.

Το 1978 δημοσιεύεται το π.δ. 4/19/1978, το οποίο αναφέρεται, στην εφαρμογή μελετών ανάπλασης, ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων, οικισμών ή περιοχών και στον καθορισμό των υποχρεώσεων των παρόδιων ιδιοκτητών. Η ανάπλαση στο διάταγμα αυτό αποβλέπει κυρίως σε διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων για πολεοδομικούς σκοπούς, με ενδεχόμενη και την περιορισμένη επέμβαση στα κτίρια.

Το 1983 ψηφίζεται ο νέος οικιστικός νόμος 1337/83, «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις». Ο νόμος αυτός ρυθμίζει τις εντάξεις περιοχών στο σχέδιο πόλης ή επεκτάσεις του σχεδίου, καθώς επίσης σημαντικές τροποποιήσεις εντός του σχεδίου, εφόσον πρόκειται για προβληματικές περιοχές ή πολεοδομικά συγκροτήματα της πόλης που απαιτούν αναμόρφωση. Επίσης, ο νόμος αυτός προβλέπει ζώνες επεμβάσεων, όπως οι Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης και οι Ζώνες Ειδικών Κινήτρων με στόχο την ανάπλαση των πυρήνων των πόλεων ή κτιρίων τους.

Το 1985 ψηφίζεται ο Ν. 1577/85 (ΓΟΚ), ο οποίος καθιερώνει το ενεργό οικοδομικό τετράγωνο, ορίζοντας ότι: «ο χαρακτηρισμός οικοδομικού τετραγώνου ως ενεργού αποβλέπει, μεταξύ άλλων, στην ανάπλαση του οικοδομικού τετραγώνου, ιδίως με την ενοποίηση των ακαλύπτων χώρων...».³¹

³¹ Ι.Στεφάνου, Α.Χατζοπούλου, Σ.Νικολαΐδου, «Αστική Ανάπλαση», Εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα, 1995, σελ.:151-155

Παράλληλα, επιδιώκεται η συναίνεση των ενδιαφερομένων κατοίκων της περιοχής με τη θεσμοθέτηση μηχανισμών συμμετοχής τους στις διαδικασίες για τη λήψη των αποφάσεων, όπως η Πολεοδομική Επιτροπή Γειτονιάς και η Γενική Συνέλευση του Ενεργού Οικοδομικού Τετραγώνου.

Στην πράξη φάνηκε ότι δεν υπήρχε πρόθεση εφαρμογής των διατάξεων που προέβλεπαν παρεμβατικές αναπλάσεις, ακόμη και σε μικρή κλίμακα. Αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι οι μελέτες που συντάχθηκαν, αγνόησαν εντελώς τη φιλοσοφία των αναπλάσεων και περιορίστηκαν στις συμβατικές χαράξεις των ρυμοτομικών γραμμών, τακτοποιήσεις, προσκυρώσεις και καθορισμό κοινοχρήστων, κοινωφελών και ιδιόκτητων χώρων εφαρμόζοντας μόνο τις νέες ρυθμίσεις για την εισφορά σε γη και χρήμα.³¹

Το ισχύον θεσμικό πλαίσιο³²

Ο νέος οικιστικός νόμος 2508/97 με τίτλο «Βιώσιμη Οικιστική Ανάπτυξη των Πόλεων και Οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις», έρχεται ως συνέχεια και συμπλήρωση του Ν. 1337/83 με την φιλοδοξία να αποτελέσει ένα νέο ευέλικτο και αποτελεσματικό εργαλείο για την επέκταση, ανάπλαση και γενικότερα αναβάθμιση και προστασία των πόλεων και οικισμών της χώρας.

Σύμφωνα με το άρθρο 8 του κεφαλαίου Β' του Νόμου 2508: περιοχές ανάπλασης είναι εκείνες οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων δόμησης. Η περιοχή ανάπλασης μπορεί να περιλαμβάνει μία ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων.

Οι περιοχές ανάπλασης ορίζονται στα αντίστοιχα ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ή Ρυθμιστικά Σχέδια, ή καθορίζονται με απόφαση του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ, όταν συντρέχουν σε αυτές ιδιαίτερα προβλήματα οικιστικής υποβάθμισης που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν με τα συνήθη πολεοδομικά μέσα. Τα σχέδια αυτά όμως χαρακτηρίζονται από την απουσία ρυθμίσεων σχετικά με την οικονομική και κοινωνική βιωσιμότητα των παρεμβάσεων.

Η διαδικασία ανάπλασης της περιοχής γίνεται με πρωτοβουλία:

- Του οικείου οργανισμού τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης βαθμίδας
- Του οικείου συμβουλίου της περιοχής, αν αυτή εμπίπτει στα όρια δύο ή περισσότερων οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτης βαθμίδας
- Της οικείας νομαρχιακής αυτοδιοίκησης
- Του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
- Της Δ.Ε.Π.Ο.Σ
- Του οικοδομικού συνεταιρισμού, για την έκτασή του.

³¹ Ι.Στεφάνου, Α.Χατζοπούλου, Σ.Νικολαΐδου, «Αστική Ανάπλαση», Εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα, 1995, σελ.:151-1556.

³² Δ.Οικονόμου, Γ.Πετράκος, «Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων- Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής», Εκδόσεις Gutenberg, Βόλος, 1999

Η καινοτομία του νόμου αυτού είναι η δημιουργία του πρώτου στην Ελλάδα θεσμικού πλαισίου για αναπλάσεις και αναμορφώσεις εντός σχεδίου υποβαθμισμένων περιοχών. Επίσης για πρώτη φορά η κύρια έμφαση σε έναν οικιστικό νόμο μετατοπίζεται από τις επεκτάσεις σχεδίων πόλεως, προς τη διαχείριση του σχεδιασμού στις περιοχές εντός σχεδίου με στόχο και κατεύθυνση την πολεοδομική και περιβαλλοντική τους αναβάθμιση, όπως είναι η περίπτωση της πλατείας Αναλήψεως στα Βριλήσσια.

Εικόνα 2.3.3.2 Όψη της πλατείας Αναλήψεως μετά την περιβαλλοντική αναβάθμιση³³



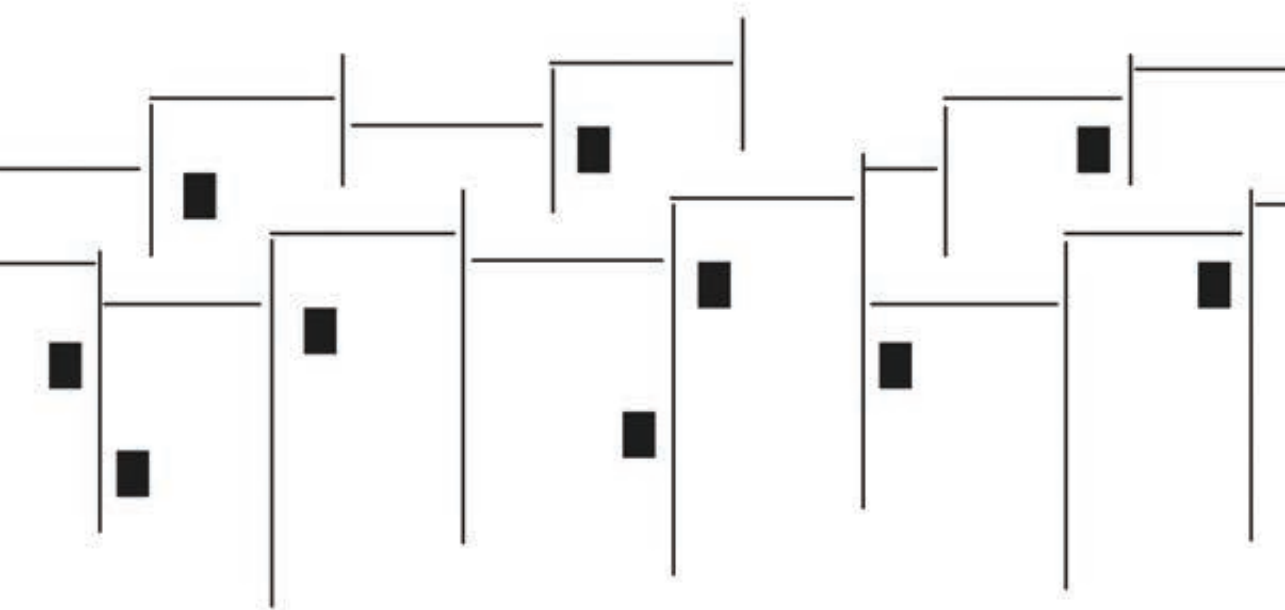
Εικόνα 2.3.3.1 Παλιότερη όψη της πλατείας Αναλήψεως³³



Εικόνα 2.3.3.3 Όψη της πλατείας Αναλήψεως μετά την περιβαλλοντική αναβάθμιση³³



Διαπιστώνεται, έτσι, πως για ακόμη μια φορά η Ελλάδα αναλώνεται στη σύνταξη νόμων και τη διασπορά αρμοδιοτήτων, όπου τελικά το αργό και γραφειοκρατικό Δημόσιο παίζει τον κυρίαρχο ρόλο, εγκλωβίζοντας και αναστέλλοντας οποιαδήποτε δραστηριότητα.



Οι πόλεις είναι οι χώροι όπου γίνεται η μεγαλύτερη κατανάλωση ενέργειας και παραγωγής απορριμμάτων και ρύπων. Η εντεινόμενη αστικοποίηση, όπως και η περιαστικοποίηση, προκαλούν σημαντικές αλλαγές στο κλίμα (αστικό μικροκλίμα) μιας περιοχής. Η διαφορά θερμοκρασίας πόλης-υπαίθρου κυμαίνεται από 5 έως και 8 βαθμούς Κελσίου στις μεγάλες πόλεις.

Η διαφοροποίηση του αστικού μικροκλίματος, καθώς και οι συνθήκες άνεσης (θερμικής, ακουστικής, οπτικής) που αυτό επηρεάζει, εξαρτώνται από μορφολογικές-φυσικές παραμέτρους, αλλά και από εκείνες του δομημένου περιβάλλοντος.

Ο βιοκλιματικός σχεδιασμός υπαίθριων αστικών χώρων στοχεύει στην ανάλυση και αξιοποίηση των ιδιαίτερων παραμέτρων της ευρύτερης πόλης ή και μιας επιμέρους περιοχής. Σκοπός είναι να ενθαρρύνεται μέσω του σχεδιασμού η χρήση του χώρου σε όλες τις εποχές του έτους, αξιοποιώντας τα θετικά κλιματικά στοιχεία και ταυτόχρονα περιορίζοντας τις όποιες δυσμενείς μικροκλιματικές ιδιαιτερότητες. Σε κλίματα όπως της Ελλάδας διακρίνονται δύο εποχές με έντονα κλιματικά στοιχεία: το καλοκαίρι, που χαρακτηρίζεται από μεγάλη ηλιοφάνεια και υψηλές θερμοκρασίες, και το χειμώνα, με χαμηλές θερμοκρασίες και περιοδικά έντονους ανέμους.

ΜΙΚΡΟΚΛΙΜΑ

Το μικροκλίμα είναι η χαρακτηριστική διαμόρφωση των κλιματικών παραγόντων σε μια μικρή περιοχή και οφείλεται στα κτίρια, στα φυσικά ή τεχνητά εμπόδια, στη συνολική διαμόρφωση της περιοχής, καθώς και στη φύτευση και το σκιασμό της.³⁴

Τα φυσικά στοιχεία του μικροκλίματος είναι η ηλιακή ακτινοβολία, η θερμοκρασία, η κίνηση του αέρα και η υγρασία. Πέρα όμως από τις φυσικές παραμέτρους που επηρεάζουν το μικροκλίμα και τις συνθήκες άνεσης μιας περιοχής, σημαντικός παράγοντας είναι και τα στοιχεία του δομημένου περιβάλλοντος, όπως είναι τα κελύφη, οι χρήσεις γης, και οι μεταφορές – μετακινήσεις.

³⁴ Κ.Αξαρηλή, Σ.Γιάννα, Ε.Ευαγγελινός κα, "Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Κτιρίων και Περιβάλλοντος Χώρου", Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.34

3.1 ΦΥΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΙΚΡΟΚΛΙΜΑΤΟΣ

3.1.1 ΗΛΙΑΣΜΟΣ – ΗΛΙΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

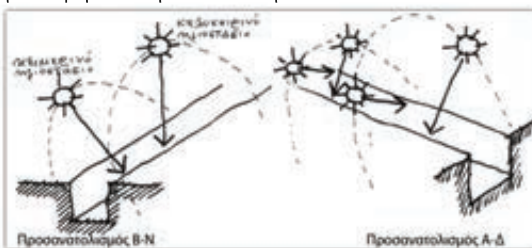
Με τον όρο ηλιασμός εννοούμε την επιλεκτική έκθεση χώρων στην ηλιακή ακτινοβολία, ενώ με τον όρο ηλιοπροστασία την ηθελημένη αποφυγή της. Το πότε ή κατά πόσο προτιμάται ο ένας χειρισμός ή ο άλλος εξαρτάται από τη χρήση του χώρου, την εποχή του έτους, τον προσανατολισμό και τις μικροκλιματικές συνθήκες της περιοχής.³⁵

Στην ελληνική πόλη ο ρόλος του ήλιου είναι τελείως διαφορετικός απ' αυτόν στη βορειοευρωπαϊκή πόλη. Η ανάγκη μας για επαφή με το ηλιακό φως είναι έκδηλη στον κτιριακό, αλλά και τον αστικό μας σχεδιασμό. Τα κτίρια είναι γεμάτα μεγάλα μπαλκόνια και στους υπαίθριους χώρους πολλά κομμάτια μένουν ακάλυπτα, ώστε να μπορεί να φτάνει η ζεστασιά και το φως του ήλιου στο επίπεδο του ανθρώπου. Κατά τους ανοιξιότικους και καλοκαιρινούς μήνες, όμως, αναζητούμε σκιασμένες περιοχές, για να προστατευτούμε από την έντονη ηλιακή ακτινοβολία και να απολαύσουμε τη δροσιά.

Οι πολεοδομικές παράμετροι που επηρεάζουν τον ηλιασμό ενός υπαίθριου χώρου είναι ο προσανατολισμός, η κλίση του εδάφους και η αλληλοσκίαση των επιφανειών που τον περιβάλλουν. Με δεδομένα το γεωγραφικό πλάτος και τις ατμοσφαιρικές συνθήκες, ο προσανατολισμός των δρόμων της πόλης και η διατομή τους είναι οι κύριοι ρυθμιστικοί παράγοντες του ηλιασμού. (Εικόνα 3.1.1.1)

Ένας δρόμος με κατεύθυνση από ανατολή προς δύση έχει συμμετρική πρόσβαση στον ήλιο, ενώ σε δρόμο με κατεύθυνση από βορρά προς νότο ο ηλιασμός είναι ασύμμετρος, γιατί ο ήλιος βλέπει μόνο το νότιο τμήμα του δρόμου. Ωστόσο και στις δυο περιπτώσεις η θέα του ήλιου από τον δρόμο είναι συνάρτηση της σχέσης ύψους και πλάτους του.

Εικόνα 3.1.1.1 Διαφορές πρόσβασης του ήλιου σε δρόμους με διαφορετικό προσανατολισμό.³⁷



Μεταξύ των διάφορων μεθοδολογιών που εφαρμόζονται για τη βελτίωση του μικροκλίματος των αστικών οδών η επικρατέστερη είναι αυτή που χρησιμοποίησε, σε σχετική έρευνα, η Ali-Toudert Fazia, όπου η θερμική άνεση επηρεάζεται από τους διάφορους πιθανούς συνδυασμούς της αναλογίας ύψους κτιρίων – πλάτους οδών, τον προσανατολισμό των οδών και τη βλάστηση (Εικόνες 3.1.1.2, 3.1.1.3, 3.1.1.4).³⁶

³⁵ Σ.Γιάνας, «Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοικτών Χώρων», Τόμος Β, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ. 187-196

³⁶ Fazia, Ali-Toudert, «Dependence of outdoor thermal comfort on street design in hot and dry climate», Dissertation Berichte des Meteorologischen Institutes der Universität Freiburg, Freiburg, 2005, σελ.180-182

³⁷ Σ. Αμούργης, Σ. Γιάνας κα., «Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοικτών Χώρων», Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999

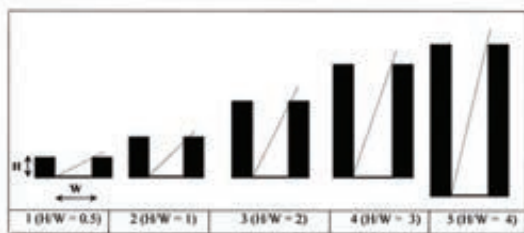
Σύμφωνα λοιπόν με τη μεθοδολογία αυτή, γίνεται η απεικόνιση αστικών οδών διαφορετικού πλάτους,

(α) με διαφορετικά ύψη των προσκείμενων κτιρίων (Εικόνα 3.1.1.2),

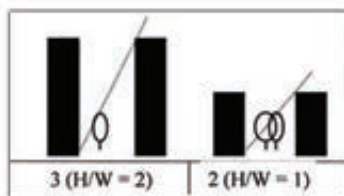
(β) με διαφορετικούς προσανατολισμούς δρόμων (Εικόνα 3.1.1.3),

(γ) με συνδυασμό του ύψους των κτιρίων και της χρήσης ή όχι βλάστησης (Εικόνα 3.1.1.4).³⁸

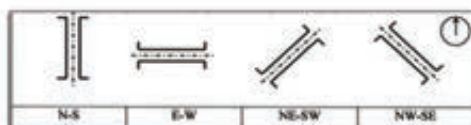
Εικόνα 3.1.1.2 Αναλογία ύψους κτιρίων/πλάτους οδών(H/W) σε δρόμους με προσανατολισμό Ανατολή-Δύση.³⁸



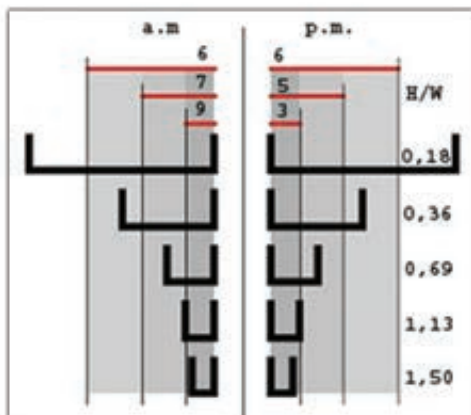
Εικόνα 3.1.1.4 Αναλογία H/W με χρήση βλάστησης.³⁸



Εικόνα 3.1.1.3 Προσανατολισμός οικοδομικών τετραγώνων.³⁸



Εικόνα 3.1.1.5 Διάγραμμα σκιάς σε τομή δρόμου προσανατολισμού Β-N.³⁹



Από τα σχήματα αυτά προκύπτουν οι εξής παρατηρήσεις:³⁸

1. Στενοί δρόμοι με προσανατολισμό Α-Δ, οι οποίοι παρεμβάλλονται από ψηλά κτίρια, παρουσιάζουν καλύτερες συνθήκες άνεσης από πλατείς δρόμους, με χαμηλά κτίρια και προς τις δύο κατευθύνσεις Α-Δ και Β-Ν (Βόριο-Νότιο).

2. Πλατείς δρόμοι με χαμηλά κτίρια είναι πιο δροσεροί κατά την διάρκεια της καλοκαιρινής νύχτας, επειδή ο ήλιος κατά το καλοκαιρινό ηλιοστάσιο βρίσκεται ψηλότερα.

3. Η χρήση βλάστησης είναι πιο αποτελεσματική (προστατεύει πολύ περισσότερο) όσο πιο χαμηλά είναι τα κτίρια στις οδούς.

4. Οι οδοί με προσανατολισμό Β-Ν είναι προτιμότεροι κατά την διάρκεια του καλοκαιριού, από τις οδούς με προσανατο-

λισμό Α-Δ, οι οποίοι είναι εξαιρετικά δυσάρεστοι κατά τις πρώτες απογευματινές ώρες 2-6.

5. Κατά την διάρκεια του καλοκαιριού σε πλατείς δρόμους με χαμηλά κτίρια, ο άνεμος κινείται ψηλότερα, συνεπώς είναι πιο δροσερός.

³⁸ Τζούλια Ν. Τζώρτζη, Σοφία Σαρίκου, Εργασία: "Ενοποίηση και Σχεδιασμός Μικρών Αστικών Χώρων με Βιοκλιματικές Συνθήκες", σελ.3

³⁹ ΚΑΠΕ, "Σχεδιασμός Υπαίθριων Αστικών Χώρων με Βιοκλιματικά Κριτήρια", σελ. 12

Η ανάγκη για ήλιο το χειμώνα και σκιά το καλοκαίρι είναι ακόμα εντονότερη στις μεγάλες πόλεις, γι' αυτό και οι δυνατότητες σκίασης θα πρέπει να μεταβάλλονται. Φυλλοβόλα δέντρα και κινητά σκίαστρα αποτελούν ιδανικές λύσεις για το κλίμα της Ελλάδας (Εικόνες 3.1.1.6, 3.1.1.7, 3.1.1.8). Ταυτόχρονα τα υλικά των κτιριακών όγκων και του αστικού εξοπλισμού όπως και το χρώμα τους θα πρέπει να εξετάζονται προσεκτικά, ώστε να μην απορροφούν μεγάλες ποσότητες θερμότητας, συμβάλλοντας και αυτά στη βελτίωση του αστικού μικροκλίματος.⁴⁰

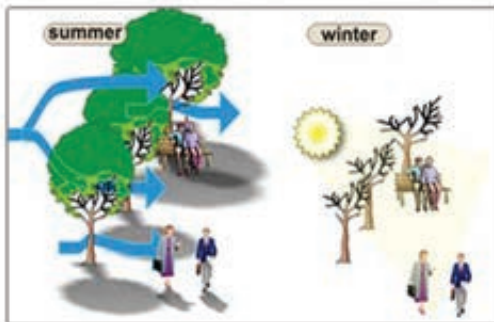
Εικόνα 3.1.1.6 Φυλλοβόλα δέντρα-χειμώνας.⁴¹



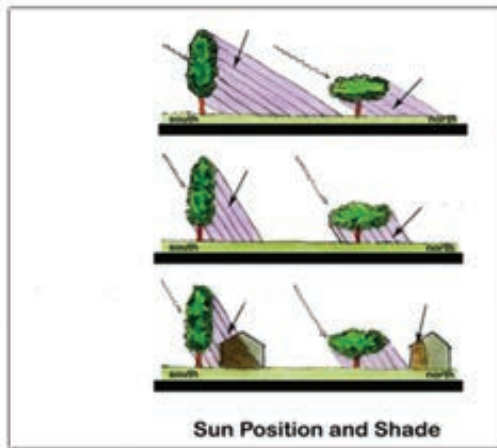
Εικόνα 3.1.1.7 Φυλλοβόλα δέντρα-καλοκαίρι.²⁸



Εικόνα 3.1.1.8 Επιρροή φυλλοβόλων δέντρων στη βελτίωση του μικροκλίματος.⁴⁰



Εικόνα 3.1.1.9 Σκίαση από φυλλοβόλο δέντρο.⁴²



Ένα φυλλοβόλο δέντρο θα αρχίσει να σκιάζει τα παράθυρα ενός σπιτιού από τότε που θα αποκτήσει ύψος 2-2,5 μέτρα και διάμετρο κόμης 2 μέτρα. (Εικόνα 3.1.1.9)

- Ανάλογα με το είδος του και την κατοικία, θα σκιάσει την οροφή σε 5-10 χρόνια.
- Αν υπάρχει κλιματιστικό μηχάνημα η σκίαση της συσκευής μπορεί να αυξήσει την αποτελεσματικότητά της κατά 10%.⁴⁰

⁴⁰ ΚΑΠΕ, "Σχεδιασμός Υπαίθριων Αστικών Χώρων με Βιοκλιματικά Κριτήρια", σελ. 37

⁴¹ Α.Παιπαή, "Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Αστικών Υπαίθριων Χώρων", περιοδικό "ΚΤΙΠΙΟ", τεύχος 10, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2010, σελ:121

²⁸ www.google.com

⁴² www.library.tee.gr/ Τ.Τζώρτζη,"Η Συμβολή του πρασίνου στη βελτίωση του μικροκλίματος", σελ . 126

3.1.2 ΑΕΡΑΣ

Παρακάτω παρατίθεται απόσπασμα από το κείμενο του Σ. Γιάννα «Αερισμός και Ανεμοπροστασία» (κεφ.4, σελ. 197), του βιβλίου “Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοιχτών Χώρων”, ΕΑΠ, Πάτρα 2001:

“Τα κτίρια λειτουργούν ως εμπόδια στον άνεμο. Έτσι οι ταχύτητες των ανέμων στις πόλεις είναι μικρότερες από εκείνες στην ύπαιθρο. Το γεγονός αυτό μειώνει την διάχυση του θερμικού πλεονάσματος, εντείνοντας την αστική θερμική νησίδα. Έχει επίσης επιπτώσεις και στην διασπορά των ρύπων και κατά συνέπεια στην ποιότητα του αέρα.

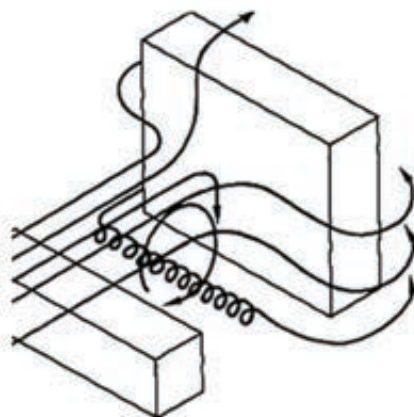
Αντικείμενο του περιβαλλοντικού αστικού σχεδιασμού είναι η διευκόλυνση των κινήσεων του ανέμου μέσα στην πόλη. Αφορά τον προσανατολισμό και τη λειτουργία των δρόμων, το ύψος, τη μορφή και τη διάταξη των κτιρίων, όπως και τα ανοίγματα προς τους εσωτερικούς υπαίθριους χώρους των Ο.Τ.

Όπου οι δρόμοι είναι παράλληλοι ή με μικρές αποκλίσεις με την κατεύθυνση του ανέμου, η κίνηση του αέρα είναι πιο ελεύθερη. Όταν η κατεύθυνση του ανέμου σχηματίζει οξεία γωνία με το δρόμο, η κίνηση του μοιράζεται στα δυο, εκ των οποίων η μία μόνο ακολουθεί την κατεύθυνση του δρόμου.”

Στις πυκνοδομημένες περιοχές των αστικών κέντρων ο κακός αερισμός, τα μεγάλα ποσοστά κάλυψης και η ένταση των δραστηριοτήτων οδηγούν στη μείωση της ταχύτητας του αέρα και σε αξιοσημείωτες θερμοκρασιακές διαφορές σε σχέση με τα προάστια, διαφορές που φτάνουν και τους 7 - 8 βαθμούς (“αστική θερμική νησίδα”). Το πέρασμα του ανέμου μέσα από τα ψηλά κτίρια και τα στενά φαράγγια των δρόμων δημιουργεί πολύπλοκες κινήσεις με δίνες και στροβίλους (Εικόνα 3.1.2.1). Δίνεται, έτσι, ακόμα μεγαλύτερη βαρύτητα στα κενά των Ο.Τ., που διευκολύνουν την κυκλοφορία του αέρα, προσφέροντας δυνατότητες σύνδεσης των εσωτερικών υπαίθριων χώρων με τους δρόμους.

Ιδιαίτερα στις παραθαλάσσιες πόλεις έχουμε την κίνηση της θαλάσσιας αύρας. Η απογευματινή αύξηση της θερμοκρασίας προκαλεί την ανοδική πορεία του θερμότερου αέρα, έλκοντας έτσι τη θαλάσσια αύρα προς το κέντρο, όπου εμφανίζεται σαν “νησίδα δροσιάς”, προκαλώντας την πτώση της θερμοκρασίας του περιβάλλοντος και την εξισορρόπηση του μικροκλίματος. Σύμφωνα με μετρήσεις, η νησίδα δροσιάς εμφανίζεται κυρίως μετά το μεσημέρι κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Εικόνα 3.1.2.1 Ροή ανέμου γύρω από ένα ψηλό και ένα χαμηλό κτίριο.⁴³



⁴³ ΚΑΠΕ, “Σχεδιασμός υπαίθριων Αστικών Χώρων”, σελ. 11

Η βλάστηση μπορεί να κατευθύνει ή να περιορίσει τις κινήσεις του ανέμου στον επιθυμητό βαθμό. Η παγίδευση του από τα δέντρα κάνει τους χώρους πρασίνου πιο δροσερούς (Εικόνα 3.1.2.2, 3.1.2.3, 3.1.2.4).⁴³

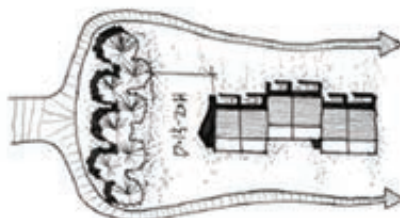
Εικόνα 3.1.2.3 Αλλαγή κατεύθυνσης ανέμου λόγω ψηλής βλάστησης μεγάλου μήκους.⁴⁴



Εικόνα 3.1.2.2 Η βλάστηση ως ανεμοφράκτης.⁴³



Εικόνα 3.1.2.4 Αλλαγή κατεύθυνσης ανέμου λόγω ψηλής βλάστησης μικρού μήκους.⁴⁴



Εικόνα 3.1.2.5 Συνοπτικός πίνακας ανάλυσης του στοιχείου του αέρα στο αστικό περιβάλλον.⁴⁵

Το φαινόμενο της αστικής θερμικής νήσου και ο τρόπος που διαφοροποιείται η θερμοκρασία του αέρα από τις αστικές στις περιαστικές περιοχές.

Μοντέλα ροής του ανέμου γύρω από τα κτίρια.

Η ανεμοπροστασία ή η ανεμοπερατότητα μπορούν να επιτευχθούν με την κατάλληλη επιλογή βλάστησης.

Η θερμοκρασία και η υγρασία είναι επίσης στοιχεία σημαντικά στη διαμόρφωση του μικροκλίματος μιας περιοχής και στις συνθήκες άνεσης ή μη που προσφέρουν. Για τη διαμόρφωση της θερμοκρασίας και της υγρασίας ουσιαστικό ρόλο παίζουν η παρουσία πρασίνου και η παρουσία νερού.

⁴³ ΚΑΠΕ, "Σχεδιασμός υπαίθριων Αστικών Χώρων", σελ. 11

⁴⁴ www.library.tee.gr/ Τ. Τζώρτζη, "Η Συμβολή του πρασίνου στη βελτίωση του μικροκλίματος", σελ. 16

⁴⁵ Α.Παιπαή, "Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Αστικών Υπαίθριων Χώρων", περιοδικό "ΚΤΙΡΙΟ", τεύχος 10, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2010, σελ:120

3.1.3 ΕΔΑΦΟΣ – ΒΛΑΣΤΗΣΗ

Στις μέρες μας, το φυσικό έδαφος είναι περιορισμένο, με τις περισσότερες επιφάνειες να είναι σκληρές, αδιάβροχες και τυχαία διαμορφωμένες, ενώ τα είδη φύτευσης, συννηθέστερα, επιλέγονται με κριτήριο τη διακοσμητική και όχι τη λειτουργική τους αξία. Ο εξοπλισμός σπάνια διακρίνεται για την αισθητική του ενότητα και ποιότητα. Με την αναδιοργάνωση του αστικού τοπίου δίνονται δυνατότητες για επαύξηση και ανασχεδιασμό των φυσικών στοιχείων στους δημόσιους υπαίθριους χώρους.

Η διατήρηση ή αποκατάσταση του φυσικού εδάφους αφορά τις κλίσεις του, τη διαμόρφωση της επιφάνειας του και τα στοιχεία φύτευσης. Η εξασφάλιση της βιοποικιλότητας αφορά τη διαμόρφωση και προστασία των φυσικών υπαίθριων χώρων και στοιχείων που μπορούν να αυτοσυντηρηθούν και να συντηρήσουν ζωικούς οργανισμούς. Ένα τμήμα της επιφάνειας τους μπορεί να παραμείνει φυσικό έδαφος, ενώ οι επιστρώσεις τους να επιτρέπουν τη διαβροχή του εδάφους και την ανάπτυξη επιφανειακής βλάστησης στα κενά (Εικόνα 3.1.3.3). Εμπλουτίζεται έτσι ο υδροφόρος ορίζοντας, ενώ αποφεύγονται οι άσκοπες απορροές και ο κίνδυνος για πλημμύρες. Οι δρόμοι και οι πεζόδρομοι μπορούν να φέρουν δένδροστοιχίες ή επιφάνειες με βλάστηση και νερό, που θα συνδέονται με καθιστικά ή στοιχεία παιχνιδιού, προσφέροντας ένα γαλήνιο και ευχάριστο περιβάλλον στους χρήστες (Εικόνες 3.1.3.1, 3.1.3.2).⁴⁵

Εικόνα 3.1.3.1⁴⁵



Εικόνα 3.1.3.2²⁸



Η φύτευση σε δοχεία δεν μπορεί να υποκαταστήσει τη φύτευση στο έδαφος. Γι' αυτό θεωρείται σκόπιμο να χρησιμοποιείται μόνο σε ειδικές περιπτώσεις, όπως για παράδειγμα, κατά την παρεμπόδιση φύτευσης δέντρων λόγω των υπόγειων δικτύων παροχών ή αποχέτευσης ή για τον αποκλεισμό δρόμων από τα αυτοκίνητα σε συνδυασμό με καθίσματα ίδιας μορφολογίας (για σκίαση).

Εικόνα 3.1.3.3 Σύνθεση φυσικού και τεχνητού εδάφους.⁴⁶



⁴⁵ Α.Παιπαή, "Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Αστικών Υπαίθριων Χώρων", περιοδικό "ΚΤΙΡΙΟ", τεύχος 10, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2010, σελ:124

⁴⁶ Προσωπική φωτογραφία

²⁸ www.google.com

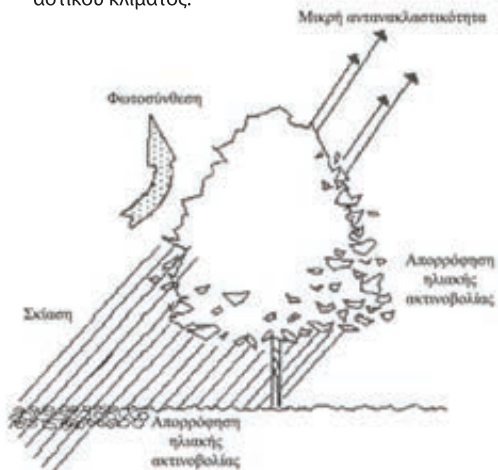
Η κύρια και σημαντική συνεισφορά της βλάστησης είναι η βελτίωση των μικροκλιματικών συνθηκών της πόλης και κατ'επέκταση η βελτίωση του κλίματος. Η συμβολή της βλάστησης στο βιοκλιματικό σχεδιασμό εντοπίζεται στις εξής παραμέτρους:⁴⁷

- ρύθμιση της ηλιακής ακτινοβολίας. Η κατάλληλη χρήση φύτευσης μπορεί να πετύχει ιδανικές συνθήκες σκιασμού με μείωση της ηλιακής ακτινοβολίας κατά 40-80%. Μετρήσεις της θερμοκρασίας έχουν δείξει μέχρι και 2,8°C διαφορά μεταξύ του εδάφους στο δομημένο κέντρο και τον υπαίθριο χώρο.
- μείωση της θερμοκρασίας του αέρα κατά τη θερινή περίοδο. Είναι αποτέλεσμα όχι μόνο του σκιασμού της περιοχής, αλλά και της απώλειας θερμότητας μέσω των λειτουργιών των φυτών (φωτοσύνθεση, διαπνοή και εξάτμιση).
- μείωση του ψυκτικού φορτίου κτιρίων που βρίσκονται σε επαφή με βλάστηση. Με την αύξηση του πρασίνου στην πόλη, επιτυγχάνεται σημαντική εξοικονόμηση ενέργειας για ψύξη στο αστικό περιβάλλον.
- μείωση της ταχύτητας του ανέμου κοντά στο έδαφος. Η αποτελεσματικότητα της φύτευσης εξαρτάται από το είδος του φυτού και τα χαρακτηριστικά του. Η βλάστηση μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε για την παρεμπόδιση του ανέμου είτε για την επιτάχυνσή του για αερισμό και δροσισμό.
- μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης με κατακράτηση σκόνης και ρυπογόνων ουσιών από τον περιβάλλοντα χώρο.
- ηχοπροστασία. Η απορρόφηση, ανάκλαση και διάθλαση του ήχου από το φύλλωμα μειώνει τα επίπεδα θορύβου μέχρι και 10dB.

Ειδικότερα η βλάστηση βελτιώνει το αστικό κλίμα ως εξής:⁴⁸

- Με την διαπνοή τα φυτά δημιουργούν αυξημένες συνθήκες υγρασίας στην ατμόσφαιρα, ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες μπορεί να φτάσει ποσοστό της τάξης του 5-8%, δημιουργώντας ένα ευχάριστο δροσερό περιβάλλον.
- Λόγω της διάχυσης της ηλιακής ακτινοβολίας από το φύλλωμα των δένδρων έχουμε βελτίωση του φωτεινού καθεστώτος της περιοχής.
- Ανανεώνει συνεχώς το οξυγόνο της ατμόσφαιρας
- Προστατεύει από τον άνεμο και μειώνει τους κινδύνους παγετού σε μια περιοχή. Τα φυτά μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να εμποδίσουν, να φιλτράρουν και να οδηγήσουν τη ροή του αέρα, επηρεάζοντας έτσι τον αερισμό.
- Έχει χαμηλή θερμοχωρητικότητα και θερμική αγωγιμότητα και απορροφά πολύ μικρότερη θερμότητα κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών .
- Με τη σκίαση αυξάνει τη θερμική άνεση μέσα στις πόλεις.
- Συγκρατεί το έδαφος
- Καταπολεμά τη σκόνη
- Συντηρεί τον υδροφόρο ορίζοντα

Εικόνα 3.1.3.3 Λειτουργία βλάστησης- βελτίωση αστικού κλίματος.⁴⁹



⁴⁷ Α.Παιπαή, "Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Αστικών Υπαίθριων Χώρων", περιοδικό "ΚΤΙΡΙΟ", τεύχος 10, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2010, σελ:125

⁴⁸ Α. Αραβαντινός, Π.Κοσμάκη, «Υπαίθριοι Χώροι στην Πόλη», Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 1988, σελ. 14-18

⁴⁹ www.library.tee.gr/ Τ. Τζώρτζη, "Η Συμβολή του πρασίνου στη βελτίωση του μικροκλίματος", σελ . 20

3.1.4 ΑΣΤΙΚΟ ΠΡΑΣΙΝΟ

Η παράδοση των δικτύων πρασίνου ξεκινά από πολύ παλιά από τις αρχές του 20ου αιώνα όταν ο Schmidt το 1912 πρότεινε το χωροταξικό σχεδιασμό των πόλεων, αναγνωρίζοντας την αξία των δικτύων μέσα στις πόλεις.

Το πράσινο πρέπει να διεισδύει μέσα στις πόλεις σαν πράσινα δάχτυλα (Green fingers) και να κατακλύζει τους ελεύθερους χώρους και τις ανοιχτές επιφάνειες και όχι να λειτουργεί αποκομμένα και αποσπασματικά.

Οι δενδροστοιχίες, τα ρέματα, τα ποτάμια, τα πάρκα και οι κήποι πρέπει να ενοποιούνται και να λειτουργούν ως ένα ολοκληρωμένο δίκτυο με το περιαστικό πράσινο και το περιβάλλον φυσικό οικοσύστημα.⁵⁰

Η δημιουργία δικτύων πρασίνου συνοπτικά μπορεί να προσφέρει:

1. Σύνδεση των διαφορετικών λειτουργιών των πόλεων
2. Ευκαιρίες αναψυχής
3. Δυνατότητα σχεδιασμού περιπατητικών διαδρομών και προτροπή των κατοίκων να μετακινηθούν πεζοί
4. Δυνατότητα εμπλουτισμού της βιοποικιλότητας των πόλεων και διευκόλυνση του αποικισμού εγκατάστασης νέων ενδιαιτημάτων (Habitats)
5. Βελτίωση της θερμικής άνεσης και του αστικού μικροκλίματος.



Εικόνα 3.1.4.2 Αειφόρος παρέμβαση - Δημιουργία περιβαλλοντικού/πολιτιστικού πάρκου στην Ανάβρα (Μαγνησία).⁵²

Τα “αστικά κενά” που οι πόλεις εγκλωβίζουν στο εσωτερικό τους κατά την επέκτασή τους, γίνονται συνήθως σκουπιδότοποι ή χώροι παραβατικών δραστηριοτήτων. Η φύση, με ή χωρίς την επέμβαση του ανθρώπου, λειτουργεί και εγκαθίσταται στον υποβαθμισμένο αυτόν χώρο.

Εικόνα 3.1.4.1 “Green Fingers”.⁵⁰



⁵⁰ www.library.tee.gr/ Τ. Τζώρτζη, “Η Συμβολή του πρασίνου στη βελτίωση του μικροκλίματος”, σελ.:10

⁵¹ www.library.tee.gr/ Τ. Τζώρτζη, “Η Συμβολή του πρασίνου στη βελτίωση του μικροκλίματος”, σελ.:11

⁵² www.artist.gr

Στις μεγαλύτερες εκτάσεις, όπως οι περιαστικές μέχρι πρότινος εκτάσεις, που εγκλώβισε η Αττική Οδός στην ανάπτυξη της, προσελκύεται η εγκατάσταση περισσότερο απαιτητικών ειδών, όπως θαμνώνες και δένδρα. Το έδαφος, το προερχόμενο από εγκατάλειψη ή από κατεδάφιση σπιτιών, και οι εγκαταλελειμμένες περιοχές, τις οποίες η πόλη αγνοεί, είναι οι χώροι που μπορούν να αποτελέσουν έμπνευση για δημιουργικό σχεδιασμό.

Τόσο οι χώροι αυτοί όσο και τα πάρκα, οι πλατείες και οι ακάλυπτοι χώροι των πολυκατοικιών σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες οδικές αρτηρίες και τα πεζοδρόμια μπορούν να αποτελέσουν χώρους ενοποίησης πρασίνου. Απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η κατάλληλη επιλογή των ειδών φύτευσης. Ανάλογα με την περίπτωση, η φύτευση στο αστικό περιβάλλον προϋποθέτει φυτά λιτοδίαιτα, ανθεκτικά στην ξηρασία, στην έντονη ηλιοφάνεια, με καλή και γρήγορη προσαρμοστικότητα, με ελάχιστες απαιτήσεις διαχείρισης και συντήρησης. Η άρδευση, ακόμα και των ξηροφυτικών φυτών, στη χώρα μας είναι αναγκαία, τουλάχιστον για τα δύο πρώτα χρόνια ζωής των φυτών. Εν συνεχεία ανάλογα με τη μέση ετήσια βροχόπτωση, την ύπαρξη νερού και το βάθος του υδροφόρου ορίζοντα, καθορίζεται η ανάπτυξη και η θρέψη των φυτών. Ο σχεδιασμός διαχείρισης του αστικού πρασίνου, προϋποθέτει έλεγχο της εξάπλωσης και περιορισμό των πλέον ανταγωνιστικών φυτών, ώστε να είναι δυνατή η αποφυγή επικράτησης μονομερών πληθυσμών. Επιπρόσθετα απαιτούνται τεχνικές εμπλουτισμού του υπάρχοντος πρασίνου και διατήρηση της βιοποικιλότητας. Τέλος για την ενοποίηση των ανοικτών χώρων θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα κριτήρια και οι αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού, ώστε να επιτυγχάνεται η βελτίωση του μικροκλίματος.⁵³

Ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός των υπαίθριων χώρων στοχεύει στη μείωση της κατανάλωσης των φυσικών πόρων και την ενίσχυση της λειτουργίας της φύσης (ροή ενέργειας, ανακύκλωση) μέσα στην πόλη. Οι άνεμοι, το έδαφος, τα επιφανειακά και τα υπόγεια νερά, ο ήλιος, η βλάστηση και η πανίδα δεν είναι μεμονωμένες παράμετροι, αλλά βασικά στοιχεία ενός ευρύτερου φυσικού οικοσυστήματος, το οποίο θα πρέπει να αποκατασταθεί και να λειτουργήσει.

3.1.5 ΝΕΡΟ

Η ύπαρξη υδάτινου στοιχείου σε οποιαδήποτε κλίμακα επηρεάζει το αστικό μικροκλίμα, ιδιαίτερα σε σχέση με την απορρόφηση της ηλιακής ακτινοβολίας και τη διατήρηση της ενέργειας. Το νερό διαθέτει πολύ μεγάλη θερμοχωρητικότητα, συνεπώς απορροφά όλη την προσπίπτουσα ακτινοβολία και λειτουργεί ηλιοπροστατευτικά στην ευρύτερη περιοχή επίδρασής του. Το βράδυ η αποθηκευμένη θερμότητα διαχέεται στην ατμόσφαιρα, ενισχύοντας το φαινόμενο του εξατμιστικού δροσισμού.⁵⁴

Στις σύγχρονες αναπλάσεις δίνεται ιδιαίτερη σημασία στη διαμόρφωση φυσικών χώρων με έμφαση στο υγρό στοιχείο. Κανάλια, τεχνητές λίμνες ή και φυσικές κοιλότητες που συγκεντρώνουν νερό εξομαλύνουν το μικροκλίμα της περιοχής, δίνουν δυνατότητες για δημιουργία βλάστησης, ενώ παράλληλα διευκολύνουν την απορροή των όμβριων υδάτων.⁵⁵

Οι ίδιες οι διαμορφώσεις στο δρόμο και τον πεζόδρομο για τη ροή του νερού αποτελούν στοιχείο εμπλουτισμού. Συναντώνται τόσο στο παραδοσιακό λιθόστρωτο όσο και στις μοντέρνες διαμορφώσεις (Εικόνα 3.1.5.1, 3.1.5.2). Τα ρείθρα απορροής όπως και τα ίδια τα στόμια είναι στοιχεία που αξίζει να συμμετέχουν στη συνολική μορφή των πεζοδρομήσεων. Σε συνδυασμό με τις κρήνες και τη φύτευση προσδίδουν μια διαφορετική διάσταση στο περιβάλλον και την αισθητική του τοπίου.

Το νερό αποτελεί στοιχείο το οποίο ρυθμίζει το μικροκλίμα και βελτιώνει τις συνθήκες θερμικής άνεσης, που επικρατούν στους υπαίθριους αστικούς χώρους κατά τη διάρκεια της θερμής, καλοκαιρινής περιόδου. Το γεγονός αυτό οφείλεται κυρίως στη διαδικασία της εξάτμισης, η οποία για να πραγματοποιηθεί απορροφά θερμότητα από το περιβάλλον και έτσι συμβάλλει στη μείωση της θερμοκρασίας του αέρα (δροσισμός με εξάτμιση / evaporative cooling).

Εικόνα 3.1.5.1 Πίδακες σε επιφάνειες νερού (σιντριβάνια). Πλατεία Ελευθερίας (Κουμουνδούρου), Αθήνα.⁵⁶



Εικόνα 3.1.5.2 Ρείθρα απορροής νερού σε σύγχρονες πεζοδρομήσεις.²⁸



⁵⁴ Α.Παιπαή, "Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Αστικών Υπαίθριων Χώρων", περιοδικό "ΚΤΙΡΙΟ", τεύχος 10, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2010, σελ.:126

⁵⁵ Α.Αμούργης, Σ.Γιάνας, Ε.Ευαγγελίνος κα, «Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοιχτών Χώρων», Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:206

⁵⁶ Α.Οικονόμου, Φ. Μπουγιατιώτη, Άρθρο:«Το νερό στην πόλη: Μια περιβαλλοντική και βιοκλιματική προσέγγιση», Περιοδικό "Monumenta", Τεύχος 02: "Η Δύναμη του Νερού"

²⁸ www.google.com

Η ένταξη στοιχείων νερού στους υπαίθριους χώρους περιλαμβάνει:⁵⁶

- *Ελεύθερες επιφάνειες νερού
- *Επιφάνειες νερού με πίδακες (σιντριβάνια)
- *Μικροψεκαστήρες σε στοιχεία βλάστησης
- *Ελεύθερα συστήματα τεχνητής ομίχλης
- * Ψυκτικοί πύργοι (Passive Dwindraught Evaporative Cooling / PDEC Towers)
- *Κατακόρυφες επιφάνειες νερού
- * Πίδακες ενσωματωμένοι σε αστικά δάπεδα.

Σύμφωνα με μελέτες, μια μαύρη αδιαπέραστη επιφάνεια δεν απορροφά σχεδόν καθόλου την προσπίπτουσα βροχή, δημιουργώντας λιμνάζοντα νερά και επικίνδυνες, για πλημμύρες, απορροές, δυσκολεύοντας τη διέλευση των πεζών, ενώ απορροφά περίπου το 90% της ηλιακής ακτινοβολίας. Αντίθετα, ένας πεζόδρομος με έντονη φύτευση, όπως και ένα πάρκο, απορροφούν τόσο σχεδόν όλη την ποσότητα της βροχής όσο και της ηλιακής ακτινοβολίας. Για παράδειγμα, σε ένα πάρκο το μεγαλύτερο μέρος του νερού της βροχής απορροφάται από τα φυτά και καταλήγει στην ατμόσφαιρα, δροσίζοντας την περιοχή και δημιουργώντας μια αίσθηση άνεσης και ευφορίας στους περαστικούς. Το ίδιο συμβαίνει και με το νερό στις μικρότερες ή μεγαλύτερες λίμνες όπως και στις βρύσες/κρήνες (Εικόνα 3.1.5.4, 3.1.5.5).⁵⁷

Εικόνα 3.1.5.5 Κατακόρυφη επιφάνεια νερού (νερότοιχος) από μάρμαρο. Πλατεία Συντάγματος, Αθήνα⁵⁶



Εικόνα 3.1.5.4 Κρήνη-παρουσία νερού στο αστικό τοπίο.⁵⁸



⁵⁶ Α.Οικονόμου, Φ. Μπουγιατιώτη, Άρθρο:«Το νερό στην πόλη: Μια περιβαλλοντική και βιοκλιματική προσέγγιση», Περιοδικό "Μονumenta", Τεύχος 02: "Η Δύναμη του Νερού"

⁵⁷ Thomas Randall, «Sustainable Urban Design», Εκδόσεις Spon Press, Great Britain, 2003, σελ.:96

⁵⁸ www.minenv.gr/5/53/bikes/kef1.pdf

3.2 ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΔΟΜΗΜΕΝΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΠΟΥ ΣΥΝΙΣΤΑΝΤΑΙ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΜΙΚΡΟΚΛΙΜΑΤΟΣ

3.2.1 ΚΕΛΥΦΗ

Ο χτισμένος χώρος χαρακτηρίζεται από την πυκνότητα και τη γεωμετρία του. Παράγοντες που επηρεάζουν τον ηλιασμό, την πρόσπτωση και απορρόφηση της ηλιακής ακτινοβολίας, την ορατότητα του ουράνιου θόλου, την κίνηση του αέρα, την κατεύθυνση και την ταχύτητα του ανέμου, την αύξηση των ρύπων και τις ανταλλαγές θερμότητας μεταξύ εσωτερικού και υπαίθριου χώρου. Είναι φανερό, λοιπόν, πως το δομημένο περιβάλλον επηρεάζει και καθορίζει όλους τους φυσικούς παράγοντες του μικροκλίματος.⁵⁸

Η αραιότερη δόμηση επιτρέπει καλύτερες συνθήκες ηλιασμού και αερισμού και περισσότερο χώρο για πράσινο. Η αραιή δόμηση, από την άλλη, έχει και αρνητικές πλευρές, όπως είναι η αύξηση των εκτεθειμένων επιφανειών ενός κτιρίου, άρα και η αντίστοιχη αύξηση των θερμικών του απωλειών ή και η αύξηση των αποστάσεων ανάμεσα στις χρήσεις γης, άρα και η μεγαλύτερη χρονική διάρκεια και το λειτουργικό κόστος των μετακινήσεων στην πόλη.

Οι κτιριολογικές αρχές που έχουν να κάνουν με τη διαμόρφωση του μικροκλίματος και τις

- Η γεωμετρική μορφή των κτιρίων, με κλιμακωτές προσόψεις για τον καλύτερο ηλιασμό και *riilotis* στο ισόγειο για τον καλύτερο αερισμό.

- Οι ενδιάμεσοι και μεταβατικοί χώροι, με τη δημιουργία μπαλκονιών, βεραντών και ημιυπαίθριων με στοές ισόγειων, στους εμπορικούς δρόμους για την ηλιοπροστασία.

- Το άνοιγμα των ακάλυπτων χώρων, οι οποίοι προσφέρουν καλύτερες συνθήκες αερισμού, ηλιασμού και δροσισμού, αλλά και την εγκαθίδρυση λειτουργικών χρήσεων και αναψυχής.

- Τις σωστές ιδιότητες των δομικών υλικών, για τη θερμική αντίσταση στις ανταλλαγές θερμότητας των εξωτερικών τοίχων, των ανοιγμάτων και των δωματίων, τα ανοιχτά χρώματα και την προσθήκη πρασίνου.

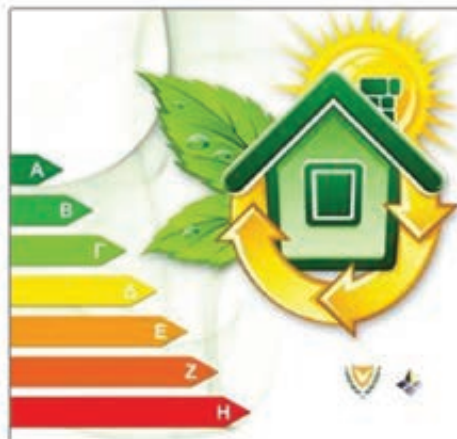
Ωστόσο, έχοντας ήδη διαμορφωμένα τα κτιριακά κελύφη, οι προσπάθειες περιορίζονται στην τελευταία κατηγορία, προσπαθώντας να επιτύχουμε την καλύτερη θερμομόνωση των κτιρίων, με εσωτερικές ή εξωτερικές εκ των υστέρων θερμομονώσεις, με τη χρήση υλικών που επιτυγχάνουν μικρή ανακλαστικότητα των εξωτερικών επιφανειών, τη φύτευση των δωματίων και την ταυτόχρονη χρήση εναλλακτικών μορφών ενέργειας (ηλιακοί θερμοσίφωνες, φωτοβολταϊκά, κλπ).

⁵⁸ Α.Αμούργης, Σ.Γιάννας, Ε.Ευαγγελινός κα, «Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοιχτών Χώρων», Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:212-216

⁵⁹ http://portal.tee.gr/portal/page/portal/SCIENTIFIC_WORK/GR_ENERGEIAS/kenak

Το ελληνικό κράτος μετά από καθυστέρηση ετών θέσπισε τον ΚΕΝΑΚ (μελέτη ενεργειακής απόδοσης κτιρίου) και όρισε προαπαιτούμενο το Πιστοποιητικό Ενεργειακής απόδοσης (ΠΕΑ), όπως επίσης με χρηματοδότηση από κονδύλια της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιδοτεί προγράμματα εξοικονόμησης ενέργειας που, μεταξύ των άλλων, προβλέπουν και βελτιώσεις στο κτιριακό κέλυφος, όπως το πρόγραμμα 'Εξοικονόμηση κατ' Οίκον'.⁵⁹

Εικόνα 3.2.1.1 Ενεργειακή απόδοση κτιρίου.⁵⁸



3.2.2 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

Μετά την βιομηχανική επανάσταση ανεδείχθησαν κάποιες δυναμικές, για την εποχή τους, χρήσεις, όπως η βιομηχανία, το εμπόριο, αλλά και υπηρεσίες, οι οποίες διεκδίκησαν και κατέλαβαν σημαντικό χώρο στα μεγάλα κυρίως αστικά κέντρα. Η ανάμειξη όλων αυτών των χρήσεων μαζί με τους χώρους στέγασης έκανε τις πόλεις μη λειτουργικές και με συνθήκες ελάχιστα υποφερτές.

Από τις αρχές του 20ου αιώνα σχεδόν όλες οι προσπάθειες οργάνωσης του χώρου είχαν στόχο τον διαχωρισμό των χρήσεων. Ωστόσο, από τις αρχές των προσπαθειών αυτών έχει γίνει αντικείμενο συζητήσεων και διαφωνιών, μεταξύ των τεχνοκρατών και των πολιτικών, το δίλημμα του διαχωρισμού ή της ανάμειξης των χρήσεων γης.

Η ανάμειξη ή μη των χρήσεων έχει να κάνει με τις ιδιαιτερότητες κάθε τόπου, με την οικονομία, την πολιτική και το κοινωνικό γίνεσθαι των κατοίκων. Ο σχεδιασμός του χώρου χρησιμοποιεί κάποια μελετητικά "εργαλεία", προκειμένου να μελετήσουν, να θεσμοθετήσουν και τελικά να εφαρμόσουν το πρόγραμμα τους.⁶⁰

Στην Ελλάδα τα εργαλεία αυτά είναι:

- Τα Ρυθμιστικά Σχέδια μητροπολιτικών περιοχών.
- Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο, που αφορά την μελέτη επί μέρους πόλεων.
- Οι Πολεοδομικές Μελέτες, για επί μέρους τμήματα των πόλεων.

Τα πρώτα Ρυθμιστικά Σχέδια (ΡΣ) θεσπίστηκαν για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη και αργότερα για την Πάτρα, τη Λάρισα, το Βόλο, την Καβάλα, το Ηράκλειο και τα Ιωάννινα, επί υπουργίας του Αντώνη Τρίτση.

Οι προτάσεις που οριστικοποιήθηκαν ήταν:⁶⁰

- Ανάσχεση της οικιστικής εξάπλωσης.
- Εξυγίανση των δομημένων περιοχών και ανασυγκρότηση των γειτονιών.
- Αναβάθμιση του κέντρου των πόλεων και δημιουργία πολυκεντρικής δομής.
- Έλεγχος χρήσεων και πυκνοτήτων.
- Οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών και έμφαση στα ΜΜΜ.
- Ποιοτικές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας.

Τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ) συντάχθηκαν για πλήθος οικισμών και πόλεων και αναφέρονται:⁶⁰

- Στις χρήσεις γης.
- Στις περιοχές παραγωγικών δραστηριοτήτων.
- Στα πολεοδομικά κέντρα, στην πυκνότητα και τους συντελεστές δόμησης.
- Στο δίκτυο κυκλοφορίας.
- Σε απαγορεύσεις δόμησης και χρήσεων στις περιοχές ειδικής προστασίας.
- Σε τυχόν ζώνες που χρήζουν ανάπλασης και σε ζώνες ειδικής ενίσχυσης.

Ο σύγχρονος οικιστικός νόμος που ισχύει από το 1977 απαιτεί πλήθος αναλυτικών στοιχείων, όπως φυσικά δεδομένα, στοιχεία πληθυσμού, οικονομίας, υφιστάμενες χρήσεις, δίκτυα υποδομών, κυκλοφορία, κλπ.

⁶⁰ Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός, Δ.Εμμανουήλ κα, "Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον", Τόμος Β1, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:139-148

Οι Πολεοδομικές Μελέτες πρέπει να εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις των σχεδίων των ανώτερων βαθμίδων (ΓΠΣ και ΡΣ).

Τα κυριότερα στοιχεία που παρουσιάζονται στις μελέτες αυτές είναι:⁶⁰

- Πεζοδρομήσεις
- Χρήσεις γης και σχετικοί περιορισμοί, απαγορεύσεις, υποχρεώσεις.
- Διάγραμμα δικτύων υποδομής.
- Προβλεπόμενοι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι.
- Οικοδομήσιμοι χώροι, σύστημα δόμησης, όροι και περιορισμοί δόμησης.

Η εφαρμογή της Πολεοδομικής μελέτης στο έδαφος γίνεται με την εκπόνηση της Πράξης Εφαρμογής.

Άλλα “εργαλεία” είναι οι Πολεοδομικές Μελέτες Ενεργούς Πολεοδομίας, που εφαρμόζει τη μαζική οργανωμένη δόμηση. Επίσης ο Αστικός Αναδασμός, που αφορά τη συνένωση ιδιοκτησιών προκειμένου να δημιουργηθούν οι απαραίτητοι κοινόχρηστοι χώροι, παραχωρώντας στους ιδιοκτήτες γη, ίσης αξίας με αυτή που προσέφεραν. Καθώς επίσης και οι ΖΟΕ (Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου) που αποσκοπούν στη διαφύλαξη των περιαστικών και ευαίσθητων περιοχών από την απρογραμματίστη οικοδόμηση.

Πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι για μη αστικό χώρο υπάρχει το ΣΧΟΑΠ (Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης), που αναφέρεται σε οικισμούς με πληθυσμό μέχρι 2.000 κατοίκους. Αυτό με βάση την εξέλιξη της περιοχής εκπονεί ένα σχέδιο οργάνωσης των χρήσεων γης και εξειδικεύει ένα σύνολο μέτρων, στόχων, κατευθύνσεων και προγραμμάτων.⁶⁰

⁶⁰ Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός, Δ.Εμμανουήλ κα, “Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον”, Τόμος Β1, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:139-148

3.2.3 ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ - ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι μεταφορές στην Ευρώπη παράγουν το 60% του CO₂ και το 25% του CO₂ που συμβάλλει και στο φαινόμενο του θερμοκηπίου. Επίσης παράγουν το 50% του NOX που σχετίζεται με το φωτοχημικό νέφος και την όξινη βροχή, ενώ εκπέμπουν και ένα μεγάλο ποσοστό υδρογονανθράκων που χαρακτηρίζονται από τις καρκινογόνες ιδιότητές τους. Είναι επίσης η μεγαλύτερη πηγή θορύβου μέσα στις πόλεις.

Η κατανάλωση ενέργειας στον τομέα των μεταφορών αντιστοιχεί στο 39% της συνολικής κατανάλωσης ή στο 59% της κατανάλωσης των υγρών καυσίμων. Ο ρυθμός αύξησης στην κατανάλωση ενέργειας από τις μεταφορές είναι πολύ μεγαλύτερος από οποιονδήποτε τομέα της οικονομίας, όπως τη βιομηχανία, το εμπόριο ή τις οικιακές καταναλώσεις.⁶¹

Η Ελλάδα παρόλο που διαθέτει ένα από τα λιγότερο αναπτυγμένα οδικά δίκτυα σε σχέση με τον Ευρωπαϊκό μέσο όρο, έχει το μεγαλύτερο ποσοστό οδικών μεταφορών εμπορευμάτων από όλες τις Ευρωπαϊκές πόλεις. Το παράδοξο αυτό συμβαίνει καθώς οι οδικές μεταφορές στηρίζονται στις ιδιωτικές πρωτοβουλίες και επενδύσεις (ιδιωτικές εταιρείες μεταφορών, ΚΤΕΛ, κλπ), καθώς ο κρατικός προγραμματισμός, η μέριμνα και οι κρατικοί πόροι για τις δημόσιες μεταφορές, ιδιαίτερα σταθερής τροχιάς (τραίνα) που εξυπηρετούν σχεδόν το σύνολο των εμπορικών μεταφορών σε όλη την Ευρώπη, είναι απύσες.

Οι παράγοντες που συμβάλλουν σε αυξημένες εκπομπές ρύπων από οχήματα είναι:

- Η μικρή ταχύτητα κίνησης των οχημάτων
- Η διακοπτόμενη πορεία και
- Η κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Τα οχήματα διακρίνονται σε κατηγορίες ανάλογα με το καύσιμο που χρησιμοποιούν, τον κυβισμό και τη χρήση τους. Στην Ελλάδα η πολυπληθέστερη κατηγορία οχημάτων είναι των επιβατικών αυτοκινήτων. Οι διάφορες κατηγορίες των οχημάτων δεν εκπέμπουν τους ίδιους ρύπους, ούτε και τις ίδιες ποσότητες ρύπων. Γίνονται μεγάλες προσπάθειες εύρεσης και προώθησης νέων τεχνολογιών καυσίμων και οχημάτων φιλικών προς το περιβάλλον και την υγεία του ανθρώπου.



Εικόνα 3.2.3.1 Parking ποδηλάτων του Πανεπιστημίου του Groningen.²⁸

⁶¹ Α.Ανδρεαδάκης, Α.Ζ.Βάρφη, Γ.Γιαννακούρου κα, "Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον", Τόμος Β2, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:27-33

²⁸ www.google.com

Οι προσπάθειες που γίνονται σε παγκόσμια κλίμακα, ώστε να μειωθούν οι ρύποι εστιάζονται: ⁶¹

- Στην βελτίωση των καυσίμων,
- Στην προώθηση νέων τεχνολογιών στην παραγωγή οχημάτων
- Στον εντεινόμενο έλεγχο των εκπομπών ρύπων
- Στην επέκταση, τον εκσυγχρονισμό και την προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
- Στην ανάπτυξη πολιτικών για χρήση του ποδηλάτου και της πεζοπορίας, με την δημιουργία αντίστοιχων υποδομών (ποδηλατοδρόμοι, χαμηλή μίσθωση ποδηλάτων από τον Δήμο, δίκτυα πεζοδρομήσεων, κα), ώστε να υπάρχει το κίνητρο, αλλά πρωτίστως η εύκολη και ασφαλής μετακίνηση των πολιτών.

⁶¹ Α.Ανδρεαδάκης, Α.Ζ.Βάρφη, Γ.Γιαννακούρου κα, "Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον", Τόμος Β2, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:27-33

Χρονικά η αφετηρία της δημόσιας συγκοινωνίας στις μεγάλες πόλεις είναι ο 18ος αιώνας, με άμαξες και ιππήλατους τροχιόδρομους. Στην συνέχεια ήλθε η εποχή του τραμ και μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, το τραμ αντικαταστάθηκε από το λεωφορείο.

Τα λεωφορεία προσαρμόζονται εύκολα σε κάθε αλλαγή διαδρομής, γι' αυτό και είναι το πιο συγκροτημένο και αναπτυγμένο δίκτυο. Παρόλα αυτά, ως δημόσια συγκοινωνία εννοούμε εκτός των λεωφορείων και των τραμ, τα τρόλεϊ, τον προαστιακό και το μετρό. Η μεταφορική ικανότητα του κάθε μέσου διαφέρει σημαντικά, πρέπει όμως να αρθρώνονται μεταξύ τους ώστε οι μετακινήσεις να έχουν ροή και συνέχεια.⁶²

Προβλήματα αντιμετωπίζουν οι υπέργειες μεταφορές εξαιτίας του μεγάλου κυκλοφοριακού φόρτου, που παρεμποδίζει την κίνησή τους και καθιστά χρονοβόρα την κάθε μετακίνηση. Ωστόσο, όσο παρακλύεται η απρόσκοπτη ροή των ΜΜΜ από τα ιδιωτικά αυτοκίνητα, τόσο προτιμάται το ιδιωτικό αυτοκίνητο ως ταχύτερο μέσο, δεικνύοντας με τον τρόπο αυτό, τη χαοτική κατάσταση στο κέντρο των πόλεων. Η ανεξέλεγκτη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων (που μερικώς έγινε προσπάθεια να αντιμετωπισθεί με την εφαρμογή του δακτυλίου στην Αθήνα) έχει τη μεγαλύτερη συνεισφορά σε ρύπους και θόρυβο, από οποιαδήποτε άλλη αστική χρήση. Στις μεγάλες πόλεις του εξωτερικού τα ΜΜΜ είναι πολύ ανεπτυγμένα και άριστα αρθρωμένα, ώστε η συμφόρηση στους δρόμους είναι περιορισμένη.

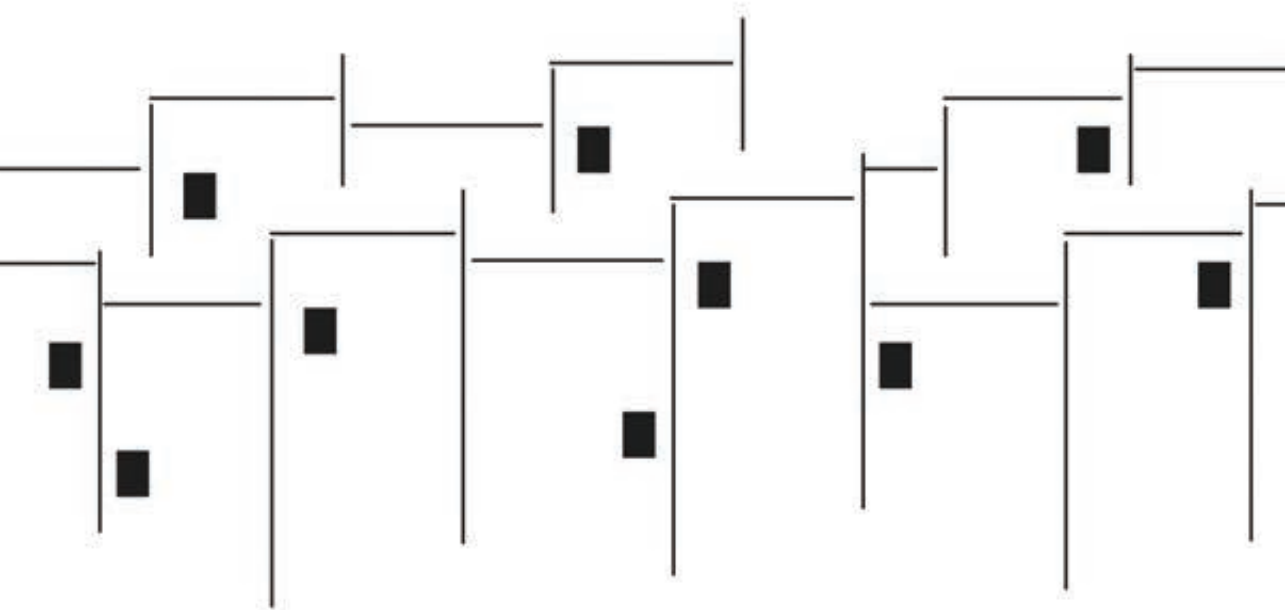
Στην Αθήνα, τα τελευταία χρόνια, έχει γίνει μια σημαντική βελτίωση με την δημιουργία και τις επεκτάσεις του μετρό, ενώ αναμένεται να έχει εξίσου θεαματικά αποτελέσματα, όταν λειτουργήσει, και στη Θεσσαλονίκη. Πέρα όμως του αυτονόητου ότι πρέπει, δηλαδή, να διασφαλίζεται η απρόσκοπτη κίνηση των δημόσιων μέσων μαζικής μεταφοράς, ένα επίσης σημαντικό ζητούμενο είναι ότι ως μέσο μεταφοράς πρέπει να γίνει η μόνη δειλεαστική επιλογή και να προτιμάται τελικά από τους πολίτες.

Οι βασικοί άξονες ενός ολοκληρωμένου συγκοινωνιακού σχεδιασμού είναι:⁶³

- Ιεράρχηση των δρόμων και της κυκλοφορίας, δίνοντας προτεραιότητα στην πεζή μετακίνηση και την προστασία από τις επιπτώσεις του αυτοκινήτου, παρά στην διεκπεραίωση της ροής του.
- Συνδυασμός μετακινήσεων, που θα αξιοποιεί όλα τα ΜΜΜ.
- Συχνές στάσεις, ώστε να αποφεύγονται οι μεγάλες αποστάσεις περπατήματος.
- Εύκολη πρόσβαση από τα ΑΜΕΑ και τους ανήμπορους, με μείωση του ύψους του δαπέδου των λεωφορείων ή υπερύψωση της στάθμης του εδάφους στο σημείο των στάσεων.
- Συχνά δρομολόγια.
- Χρήση τηλεματικής για την ενημέρωση των πολιτών.
- Χρήση νέων τεχνολογιών, όπως τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ή χρήση νέων καυσίμων, λιγότερο ρυπογόνων.
- Μέτρα που θα αποτρέπουν τη χρήση των Ι.Χ αυτοκινήτων, όπως αστικά διόδια και τιμολόγηση της στάθμευσης.
- Ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των πολιτών για αλλαγή της νοοτροπίας τους.
- Δημιουργία ασφαλών και ολοκληρωμένων δικτύων ποδηλατοδρόμων.
- Δημιουργία ελκυστικών και ασφαλών διαδρομών πεζή.

⁶² Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός, Δ.Εμμανουήλ κα, "Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον", Τόμος Β1, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:72 και σελ.:177

⁶³ Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός, Δ.Εμμανουήλ κα, "Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον", Τόμος Β1, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:235-250



5.1 Ο ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟΝ ΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

Η διαμόρφωση της παγκοσμιοποιημένης πόλης ξεκινά από το 19ο αιώνα και τη Βιομηχανική Επανάσταση, όπου οι δρόμοι απέκτησαν ρόλο κλειδί στα πλαίσια της εκβιομηχάνισης. Δρόμοι, που ήταν περισσότερο προσαρμοσμένοι στις ανάγκες των πεζών, μετατρέπονται σε δρόμους για ταχεία κίνηση μηχανοκίνητων οχημάτων. Ωστόσο, παράλληλα, αναπτύχθηκε και το σύστημα μεταφοράς των μέσων σταθερής τροχιάς, το οποίο βοήθησε στη συνοχή της πόλης μειώνοντας τις αποστάσεις, συνέβαλε στη διατήρηση της κοινωνικής διάδρασης – επειδή οι επιβάτες ταξιδεύουν «μαζικά» - και τέλος διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό τον αστικό σχεδιασμό μέσα από τη δημιουργία σταθμών.⁶⁴



Τον 20ο αιώνα το αυτοκίνητο εκτοπίζει τους πεζούς στα πεζοδρόμια -όπου αυτά υπάρχουν - και γίνεται σύμβολο της ατομικής ελευθερίας στις μετακινήσεις. Η ικανότητα του ανθρώπου να καλύπτει μεγάλες αποστάσεις, τις ώρες και στα σημεία που αυτός επιλέγει, τον οδήγησε σταδιακά να αποβάλει την ανάγκη του να μένει κοντά στο κέντρο, με αποτέλεσμα να προκύψει η έντονη αστική εξάπλωση, η συχνά ανεξέλεγκτη επέκταση των ορίων της πόλης και η διαμόρφωση του κέντρου προς όφελος των αυτοκινήτων και εις βάρος των πεζών.

Στην πόλη του 20ου και του 21ου αιώνα αναπτύσσονται λειτουργίες, όπως σχολεία, πάρκα, νοσοκομεία κλπ. Οι δρόμοι εξυπηρετούν πλέον αφενός την ανάπτυξη της ιδιωτικής επιχειρηματικότητας και αφετέρου την άμεση πρόσβαση όλων των πολιτών σε βασικά αγαθά όπως η υγεία, η εκπαίδευση και η αναψυχή. Με τη διόγκωση όμως των πόλεων περιορίζεται η προσβασιμότητα των κατοίκων προς τις δημόσιες – κοινωφελείς υπηρεσίες, όπως και προς τα αγαθά. Κατά συνέπεια η χάραξη και η διαμόρφωση των δρόμων προκαλεί έναν ανταγωνισμό ανάμεσα στις διαφορετικές κοινωνικές ομάδες (κάτοικοι, ιδιώτες επιχειρηματίες) διότι ο ιδιωτικός τομέας, προκειμένου να μειώσει τα κόστη μεταφοράς και να μεγιστοποιήσει τα κέρδη, καταλαμβάνει όλο και περισσότερο δημόσιο χώρο (π.χ. παραρτήματα). Επομένως ο δρόμος εντάσσεται στη λογική της «κυκλοφορίας», η οποία σαν όρος παραπέμπει στην κυκλοφορία του αίματος και σημαίνει ότι είναι απαραίτητη για τη ζωή στην πόλη και μάλιστα σε μια πόλη που διαρκώς διογκώνεται.

Η τακτική όμως αυτή αποδεικνύεται ότι οδηγεί στην κατάτμηση και καταπάτηση των χώρων των κατώτερων μαζών, όχι μόνο λόγω της σύγκρουσης ιδιωτικού συμφέροντος και δημοσίου χώρου – όπως αναφέρεται παραπάνω – αλλά και από το γεγονός ότι ο δρόμος από δημόσιος χώρος μετατράπηκε σε ρυθμιστή της δημόσιας ζωής, επιβάλλοντας ένα είδος τάξης στην πόλη. Η τάξη όμως αυτή από την μια περιορίζει τις όποιες χαοτικές συνθήκες, αλλά από την άλλη προσβλέπει στο γεωμετρικό εξορθολογισμό των δρόμων, προς όφελος της αστικής τάξης, όπου τα πάντα οικοπεδοποιούνται, πωλούνται και αγοράζονται. Τα πάντα μετρώνται σε χρηματική και όχι κοινωνική αξία.⁶⁵

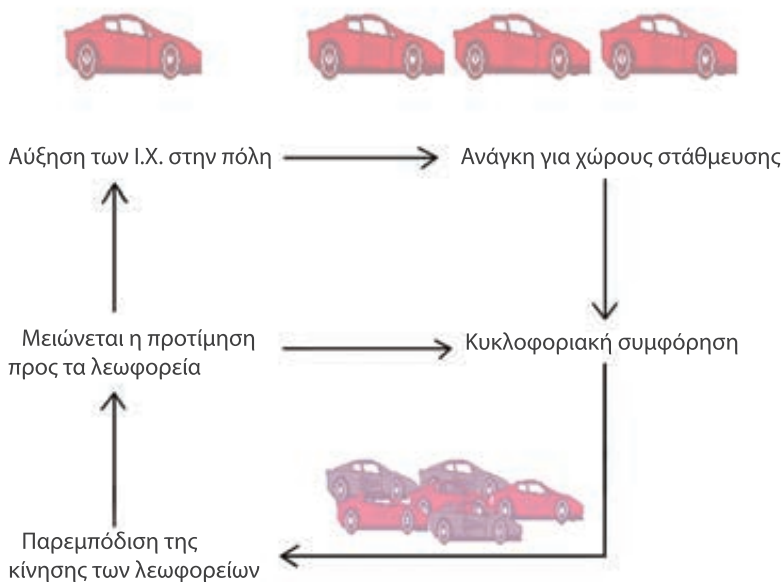
⁶⁴ www.greekarchitects.gr – Πρόδρομος Λ. Τζανετάκος, “Αρχιτεκτονικές ματιές – “Ο ρυθμιστικός ρόλος του πεζοδρόμου στην κοινωνία”, Greek Architects, 15/10/11

⁶⁵ www.lyk-n-chalk.thess.sch.gr/material.doc

Κατά συνέπεια προκαλείται μια διαφοροποίηση στη δυνατότητα πρόσβασης των γειτονιών σε αγαθά, εξαιτίας του αυξανόμενου κόστους, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται χωρικές και ταξικές διαφορές. Αυτός ακριβώς ο εξορθολογισμός που ενέχει την κατάτμηση των χώρων των κατώτερων μαζών και την κυριαρχία από τους ισχυρούς ιδιώτες αλλάζει και τη φυσιογνωμία της ιστορικότητας των πόλεων.

Ο ρόλος του δρόμου «ρυθμιστή» της δημόσιας ζωής προέκυψε σε συνάρτηση με την εμφάνιση και την ανάπτυξη του αυτοκινήτου. Παρόλο που η χρήση του είναι κυρίαρχη στις μέρες μας, η ύπαρξη κοινωνικών ανισοτήτων καταδεικνύεται και μέσα από αυτό, από τη στιγμή που το 30% των κατοίκων των πόλεων (φτωχοί, ηλικιωμένοι, μετανάστες, κάτοικοι κέντρου) δε διαθέτουν μηχανοκίνητο όχημα.

Ο ΦΑΥΛΟΣ ΚΥΚΛΟΣ ΤΟΥ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΥ⁶⁵



5.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΔΡΟΜΩΝ

Οι σχεδιαστικές-τυπολογικές παράμετροι των αστικών δρόμων, όπως και του ίδιου του κανάβου διάθρωσης του αστικού ιστού, καθορίζουν ουσιαστικά την αποτελεσματικότητα των αστικών οδικών δικτύων στο έργο που επιτελούν, δηλαδή την ασφαλή μετακίνηση οχημάτων και πεζών. Οι παράμετροι αυτοί είναι: το οικοδομικό τετράγωνο, το πλάτος του δρόμου, οι διασταυρώσεις και τα δίκτυα των πεζών.⁶⁶

5.2.1 ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ

Οι αποστάσεις μεταξύ των διαδοχικών διασταυρώσεων ορίζουν το μήκος των οικοδομικών τετραγώνων. Όταν οι αποστάσεις είναι μεγάλες αναπτύσσονται μεγαλύτερες ταχύτητες των τροχοφόρων, η ροή εξελίσσεται πιο ομαλά και έτσι παράγεται λιγότερη ρύπανση. Επίσης σε συνθήκες κορεσμού της κυκλοφορίας η ουρά των αυτοκινήτων στις διασταυρώσεις δε φτάνει την προηγούμενη της, αποφεύγοντας έτσι την κυκλοφοριακή παράλυση. Ωστόσο, μεγάλες αποστάσεις προκαλούν και μεγάλες περιπορίες, δηλαδή άσκοπη βόλτα του αυτοκινήτου μέχρι το σημείο που θα στρίψει.

5.2.2 ΠΛΑΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ

Το πλάτος των δρόμων επηρεάζει καθοριστικά τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Αυτοί που δικαιούνται μέρος του δρόμου για να κινούνται και μάλιστα με ασφάλεια είναι πρωτίστως η δημόσια συγκοινωνία, και ύστερα όλα τα υπόλοιπα αυτοκίνητα και τροχοφόρα, τα ποδήλατα καθώς και ο πεζός (στα πεζοδρόμια).

5.2.3 ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΕΙΣ

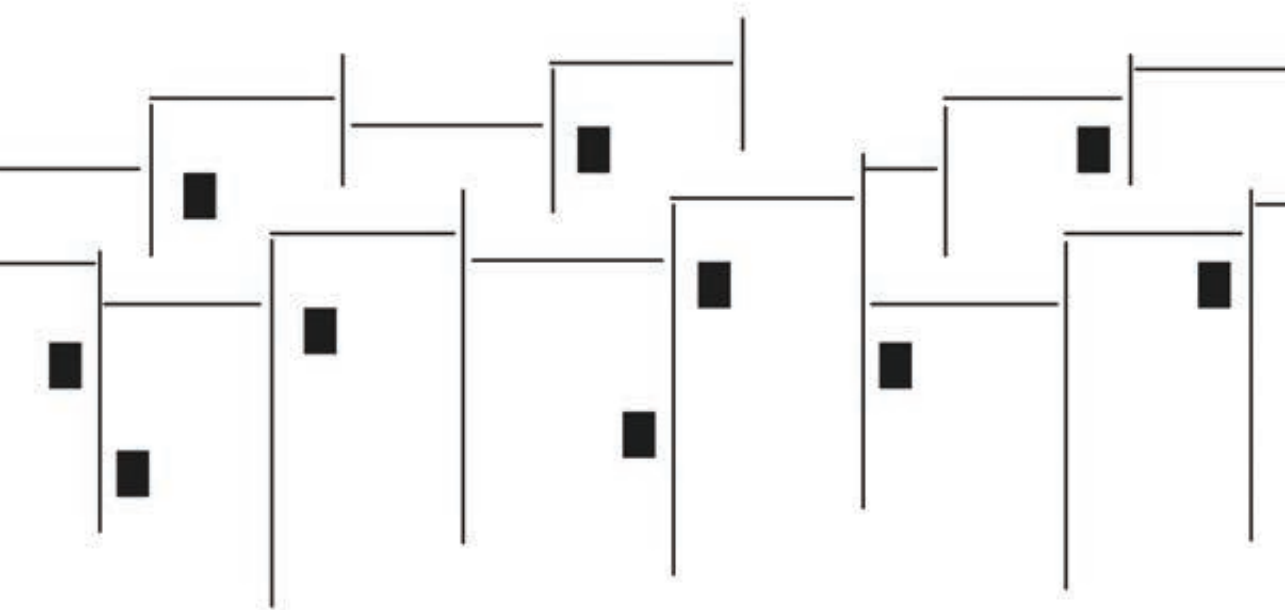
Τα πλάτη των δρόμων καθορίζουν και τα μεγέθη των διασταυρώσεων. Για μέτρια μεγέθη ροών, οι κυκλικόι κόμβοι προσφέρουν απαλλαγή από τη χρήση φωτεινών σηματοδοτών, άρα και των συνεπαγόμενων καθυστερήσεων, συνεχή ροή με χαμηλές ταχύτητες, όπως επίσης και έναν επιπλέον χώρο πρασίνου ή και την παρουσία νερού. Για μεγάλες ροές και συναντήσεις βασικών οδικών αξόνων, όπως αρτηρίες και αυτοκινητόδρομοι ή περιφερειακοί δακτύλιοι, και μόνο εξωτερικά του αστικού ιστού, κατασκευάζονται ανισόπεδοι κόμβοι.

5.2.4 ΔΙΚΤΥΑ ΠΕΖΩΝ

Στην προσπάθεια προσέλκυσης της πεζής μετακίνησης, η στρατηγική αφορά βελτιώσεις στα πεζοδρόμια, διαπλατύνσεις, κατασκευές διαβάσεων σε μικρές μεταξύ τους αποστάσεις, σωστό εξοπλισμό και υλικά επιστρώσεων και εύκολη προσβασιμότητα σε άτομα ειδικών αναγκών.

Η συρρίκνωση των πεζών και ιδίως των παιδιών από τα πεζοδρόμια είναι δείγμα της επικινδυνότητας τους, ενώ ταυτόχρονα υποδηλώνουν και υποβάθμιση της ποιότητας ζωής. Τα πεζοδρόμια δεν μπορεί να είναι αποσπασματικά, αλλά να δημιουργούν ένα δίκτυο, σε συνδυασμό με ένα επίσης στρατηγικής σημασίας δίκτυο πεζοδρομήσεων, όπου θα προσελκύουν την μετάβαση πεζή μέσα από ενδιαφέρουσες, ασφαλείς και άνετες διαδρομές.

⁶⁶ Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός, Δ.Εμμανουήλ κα, "Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον", Τόμος Β1, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:168-184



Το αυτοκίνητο, μέχρι και σήμερα, αποτελεί ένα γρήγορο και άνετο μέσο μεταφοράς και κάλυψης μεγάλων αποστάσεων. Η πρόοδος της τεχνολογίας που δημιουργούσε (και δημιουργεί) όλο και πιο άνετα και γρήγορα αυτοκίνητα, οι πολιτικές που ακολουθήθηκαν (χαμηλότοκα δάνεια για την αγορά του, επιδοτήσεις, προσφορές, κλπ.) και ο πολεοδομικός σχεδιασμός που προσπαθούσε ματαίως να καλύπτει τις ανάγκες του αυξανόμενου αριθμού τους και της εύκολης ροής τους, μετέτρεψε τα δημόσια αστικά (και όχι μόνο) δίκτυα σε αφιλόξενο και επικίνδυνο δημόσιο χώρο, ειδικά για τα παιδιά και τους ηλικιωμένους, αλλάζοντας βίαια την αντίληψη για τον αστικό χώρο.

Τις τελευταίες δεκαετίες, ωστόσο, εκφράζεται πλέον όλο και πιο έντονα μια δυναμική ανάστροφη προς τη συμφιλίωση με την μετάβαση πεζή. Πεζόδρομοι και πλατείες ήλθαν επιτέλους στο προσκήνιο, προτάσσοντας την ανάγκη εξεύρεσης τέτοιων χώρων και ανάπτυξής τους σε συνεχείς περιπατητικές διαδρομές (δίκτυα). Τα δύο αυτά στοιχεία έρχονται να αντισταθμίσουν την πυκνή δόμηση στην πόλη και να δώσουν μια ανάσα και μια πιο ανθρώπινη διάσταση στους όγκους από beton του δομημένου περιβάλλοντος.

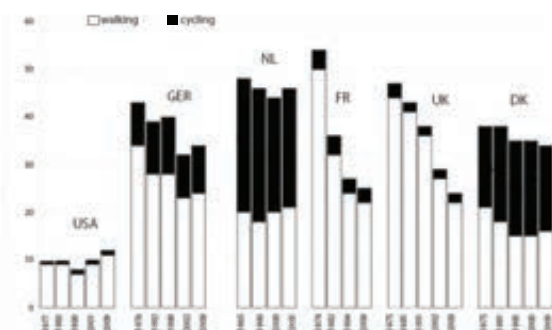
Ο πεζόδρομος συνήθως δημιουργείται με την πεζοδρόμηση ενός πρώην δρόμου. Αντίθετα η πλατεία αποτελεί έναν «μη επιμήκη υπαίθριο δημόσιο χώρο», η ύπαρξη του οποίου προϋπήρχε. Η πλατεία είναι περισσότερο ένας χώρος παραμονής, αναψυχής, ανάπτυξης δραστηριοτήτων και βοηθά στην κοινωνικοποίηση των κατοίκων. Ο πεζόδρομος είναι περισσότερο ένας χώρος διέλευσης, συνήθως με την ταυτόχρονη ανάπτυξη εμπορικών δραστηριοτήτων στα σημεία ή τις περιοχές από όπου περνά. Αναλόγως, ωστόσο, του σχεδιασμού και του εξοπλισμού του, μπορεί να αποκτήσει και αυτός τις ιδιότητες της πλατείας (παραμονή, αναψυχή, δρώμενα, κλπ).

Η παγκόσμια τάση αστικής αναζωογόνησης (regeneration) εστιάζει σε ένα αστικό τοπίο ωφέλιμο για τους πεζούς και τους ποδηλατιστές, οι οποίοι καλούνται να αποκτήσουν σημαντική θέση στην αστική κινητικότητα (urban mobility). Τα παραδείγματα της Ν. Υόρκης, του Λονδίνου και του Βερολίνου δείχνουν τον τρόπο εφαρμογής και τα αποτελέσματα των πολιτικών αυτών:

Ν. Υόρκη: Από το 1990 ως το 2003 μειώθηκε η ιδιοκτησία αυτοκινήτων περίπου 13%,
Λονδίνο: Από το 2001 έως σήμερα μειώθηκε η χρήση του αυτοκινήτου στο κέντρο κατά 20% και τα λεωφορεία αυξήθηκαν κατά 40%,
Βερολίνο: το 1/3 των μετακινήσεων γίνεται πλέον πεζή ή με ποδήλατο.

Στην εικόνα 6.1 παρουσιάζεται η εξέλιξη των ποσοστών στους πεζούς (άσπρο χρώμα) και τους ποδηλατιστές (μαύρο χρώμα), από τη δεκαετία του '70 μέχρι σήμερα, στις Ηνωμένες Πολιτείες, τη Γερμανία, την Ολλανδία, τη Γαλλία, την Αγγλία και τη Δανία αντίστοιχα.

Εικόνα 6.1 Ποσοστά μετακινήσεων πεζά και με ποδήλατο.⁶⁷



Κάθε υπαίθριος χώρος συνάθροισης πολιτών, όπως είναι οι πλατείες ή οι πεζόδρομοι, είναι χώροι όπου διαφορετικοί άνθρωποι, διαφορετικοί “κόσμοι”, έρχονται σε επαφή. Καθένας από αυτούς όμως έχει διαφορετικές δυνατότητες οικειοποίησης, στο ίδιο περιβάλλον. Αυτό είναι μια από τις αιτίες που συναντώνται περιπτώσεις βανδαλισμού και εγκατάλειψης. Ωστόσο, έχουν γίνει έρευνες σε χώρους που αρχικά ήταν υποβαθμισμένοι, απεριποίητοι, αφώτιστοι και ‘γκετοποιημένοι’, οι οποίοι αργότερα καθαρίστηκαν, φωτίστηκαν και εξωραϊστήκαν γενικότερα. Οι χώροι αυτοί δημιούργησαν έτσι το δικό τους “περιβάλλον”, έγιναν χώροι διέλευσης και περιπάτου, ώστε ανέπτυξαν και εμπορικές χρήσεις. Η λογική του αστικού εξευγενισμού και των πεζοδρομήσεων θέτει τη διαφορετικότητα υπό την ομπρέλα της κοινότητας και αυτή προβάλλεται ως ομοιογενής.⁶⁸

Η πεζοδρόμηση δεν είναι όμως πάντα η λύση όλων των προβλημάτων και μια “συνταγή” αστικής επέμβασης για κάθε πρόβλημα του χώρου. Είναι δύσκολο κάποιες φορές να αποφασιστεί αν είναι τελικά μια καλή ή μια κακή αστική παρέμβαση. Επίσης δεν έχουν όλες οι πεζοδρομήσεις την ίδια βαρύτητα και αντίκτυπο. Είναι διαφορετικό να πεζοδρομείται ένας κεντρικός οδικός άξονας και διαφορετικό ένας κεντρικός συνοικιακός δρόμος. Επιπτώσεις υπάρχουν και στις δύο περιπτώσεις, αλλά σίγουρα διαφορετικού τύπου. Η πεζοδρόμηση ενός μικρού δρόμου μπορεί να έχει ευεργετικές επιπτώσεις για τους κατοίκους περιοχών χωρίς ελεύθερους χώρους, γιατί ενισχύει τη σύνθεση της γειτονιάς. Ενώ, ενός σημαντικού δρόμου του κέντρου, έχει επιπτώσεις μεγαλύτερης κλίμακας, όπως στις τιμές των ακινήτων, στην αλλαγή του συγκοινωνιακού χάρτη κα.

Για τις κοινωνικές συνιστώσες της δημιουργίας μιας πεζοδρόμησης έχουν αναπτυχθεί οι δυο παρακάτω θεωρίες – προβληματισμοί.⁶⁸

- Η πρώτη εστιάζει στο γεγονός της μεταβολής του κοινωνικού χάρτη και στη διαμόρφωση μιας στρατηγικής επεκτατισμού, απόρροια της οποίας είναι η αυτόματη αύξηση των τιμών των ακινήτων και των ενοικίων στις περιοχές πεζοδρομήσεων, απομακρύνοντας τα κατώτερα εισοδηματικά στρώματα και προσελκύοντας τους οικονομικά εύπορους. Με αυτόν τον τρόπο αλλάζει η οικονομική και κοινωνική υπόσταση της περιοχής. Ενδεικτικό παράδειγμα θα μπορούσε να είναι το μέλλον στα Εξάρχεια. Η γειτνίαση τους με το Κολωνάκι, στο οποίο ζει κυρίως μια υψηλή εισοδηματικά αστική τάξη κι επίσης με τις οδούς Πανεπιστημίου (μελλοντική πεζοδρόμηση) και Πατησίων (τμήμα της το οποίο επίσης θα πεζοδρομηθεί), αυτομάτως σημαίνει άνοδο των τιμών των ακινήτων με εισροή ανώτερων εισοδηματικά στρωμάτων και τη δημιουργία μιας νέας αγοράς στην περιοχή.

- Η άλλη θεωρία εστιάζει περισσότερο στα περιβαλλοντικά οφέλη και στο δείκτη βιωσιμότητας της πόλης συνολικότερα. Ο σχεδιασμός αυτός προσπαθεί να ανασυντάξει τον κυκλοφοριακό χάρτη προς όφελος των κατοίκων και του περιβάλλοντος με την ενεργοποίηση δραστηριοτήτων, οι οποίες βοηθούν κοινωνικές ομάδες να έρθουν πιο κοντά και να αναπτύξουν το αίσθημα της συνοχής.

Εκτός, όμως, των όσων αναφέρθηκαν παραπάνω είναι γεγονός ότι οι πεζοδρομήσεις, με τον τρόπο που στον Ελλαδικό χώρο τουλάχιστον μελετώνται και κατασκευάζονται, προκαλούν και άμεσα αντιληπτά προβλήματα, γιατί :

- σχεδιάζονται αποσπασματικά, χωρίς να ενσωματώνονται σε ένα ευρύτερο δίκτυο μετακίνησης πεζή και
- δεν προηγείται μια κυκλοφοριακή μελέτη της διοχέτευσης της κυκλοφορίας που πριν εξυπηρετούσαν, με αποτέλεσμα να επιβαρύνονται οι γειτονικοί δρόμοι.

⁶⁸ www.greekarchitects.gr – Πρόδρομος Λ. Τζανετάκος, “Αρχιτεκτονικές ματιές – Ο ρυθμιστικός ρόλος του πεζοδρόμου στην κοινωνία”, Greek Architects, 15/10/11

Συμπερασματικά, ανεξάρτητα από το ποια θέση παίρνει τελικά ο καθένας, θα πρέπει να γνωρίζουμε ότι ένα αστικό τοπίο βιώνεται και γίνεται πιο αποτελεσματικά επεξεργάσιμο όταν περπατείται ή έστω όταν οι αποστάσεις του διανύονται με ήπιες ταχύτητες. Κάθε κάτοικος και επισκέπτης μιας οποιασδήποτε πόλης έχει το δικαίωμα να μπορεί να περπατήσει σε αυτήν άφοβα και μέσω της παρατήρησης να μπορέσει να την αγαπήσει. Το αστικό περιβάλλον και το αστικό τοπίο πρέπει κάποια στιγμή να πάψει να είναι συνώνυμο του στρες, του «τρεξίματος» και της καταναγκαστικής διαβίωσης σε αυτό.

Όλοι αυτοί οι προβληματισμοί που υπάρχουν διαμορφώνουν έναν επικοινωνιακό διάλογο, ο οποίος είναι δυνατόν να συνδυάσει απόψεις, να αναπτύξει επιχειρηματολογία, να επιστήσει την προσοχή των πολιτικών και των αρχιτεκτόνων, ώστε κάθε αστικός σχεδιασμός να γίνεται με βάση τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περιοχής.

6.1 Η ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΟΥ ΠΕΖΟΔΡΟΜΟΥ

Στόχος της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης αποτελεί η ύπαρξη άμεσης επαφής των πολιτών με τη φύση, ακόμα και στα πιο πυκνοδομημένα αστικά κέντρα.⁶⁹

Σύμφωνα με τον Kevin Lynch στο έργο του "A Theory of Good City Form", αν θεωρήσουμε την πόλη σαν έναν οργανισμό, οι ροές/διαδρομές αποτελούν τις αρτηρίες του, ενώ αν την παρομοιάσουμε με μια μηχανή τότε αποτελούν τα καλώδια και τις ίνες της. Και στις δύο περιπτώσεις η ύπαρξη αλλά και η σωστή λειτουργία τους είναι απαραίτητη για να έχει υπόσταση μια πόλη.⁷⁰

Ιδιαίτερη σημασία έχει επίσης, η μορφή και ο τρόπος που οι ελεύθεροι χώροι αξιοποιούνται. Η μορφοποίηση τους, λοιπόν, άρχισε να αποκτά ιδιαίτερη βαρύτητα με το Le Corbusier και το λεγόμενο "deep pattern". Έτσι, οι εξωτερικοί χώροι άρχισαν να σχεδιάζονται και να εμπλουτίζονται με αλλαγές επιπέδων, πλατώματα και συνολικούς χειρισμούς του τοπίου, δημιουργώντας μία "πέμπτη όψη".⁷¹

Στόχος του σχεδιασμού (αστικού και τοπίου) είναι ο πολίτης, ο οποίος επιζητά το περπάτημα, το τρέξιμο, το ποδήλατο και τις εξωτερικές δραστηριότητες, μη θέλοντας να εγκλωβίζεται μέσα στο σπίτι ή το αυτοκίνητό του. Επιζητά την επαφή με τη φύση, μακριά από το θόρυβο της πόλης, γεγονός που πιστοποιούν και έρευνες όπου φαίνεται κάτοικοι πόλεων να πληρώνουν ως και 24% παραπάνω για να αποκτήσουν ένα σπίτι κοντά σε κάποιο πάρκο ή μια φυσική περιοχή. Γι' αυτό και οι φυσικές διαδρομές είναι τρεις φορές πιο δημοφιλείς από αυτές που δεν περιλαμβάνουν φυσικά στοιχεία. Τα ψηλά δέντρα προσφέρουν σκιά, μειώνοντας τις αυξημένες θερμοκρασίες το καλοκαίρι και δημιουργώντας ένα ευχάριστο περιβάλλον για τους πεζούς.⁷²

Στους δρόμους και τους πεζοδρόμους (ή ακόμα και των διαδρόμων των εμπορικών καταστημάτων) εντοπίζεται η γραμμική παράθεση εξοπλισμού (καταστήματα, αστικός εξοπλισμός, σχεδίαση, αλλαγές υλικών κα.), η οποία καθορίζει τη ροή στο χώρο, όπου ο πεζός βιώνει διαφορετικές, διαδοχικές εμπειρίες. Όλες αυτές οι γραμμικές πορείες μέσα σε μια πόλη, ενώνουν στοιχεία της και πόλους έλξης ενδιαφέροντος, τα οποία 'τραβούν' τους πολίτες στη μία τοποθεσία ή στην άλλη. Η εικόνα της πόλης διαμορφώνεται από έναν απλό γραμμικό κώδικα που σχηματοποιεί τα αλληπάλληλα γεγονότα με τα οποία έρχεται σε επαφή ένας πεζός. Επιπρόσθετα στοιχεία όπως είναι οι στοές προσφέρουν προστασία από τον ήλιο και φυσικό αερισμό, ενώ άλλα στοιχεία όπως βρύσες, κρήνες κτλ. δημιουργούν αφενός μια αίσθηση χαλάρωσης και ηρεμίας και αφετέρου ένα πιο ευχάριστο περιβάλλον για τους διερχόμενους πεζούς.⁷³

Παράλληλα, η μορφή και η οργάνωση των ίδιων των δικτύων των πεζοδρόμων και των δρόμων διευκολύνει την κίνηση των πεζών, μειώνοντας τις απαιτούμενες διανυθείσες αποστάσεις για την προσέγγιση των σημείων ενδιαφέροντος. Τα διαμορφωμένα οικοδομικά τετράγωνα μειώνονται σε μέγεθος καθώς πλησιάζει κανείς προς το κέντρο της πόλης, προκειμένου να γίνεται πιο εύκολα η πεζή αλλαγή κατεύθυνσης.

⁶⁹ Α.Αμούργης, Σ.Γάνας, Ε.Ευαγγελινός κα, "Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοιχτών Χώρων", Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999, σελ.:204-205

⁷⁰ David Grahame Shane, "Recombinant urbanism", Εκδόσεις Wiley-Academy, Great Britain, 2005, σελ.:43-47

⁷¹ David Grahame Shane, "Recombinant urbanism", Εκδόσεις Wiley-Academy, Great Britain, 2005, σελ.:160

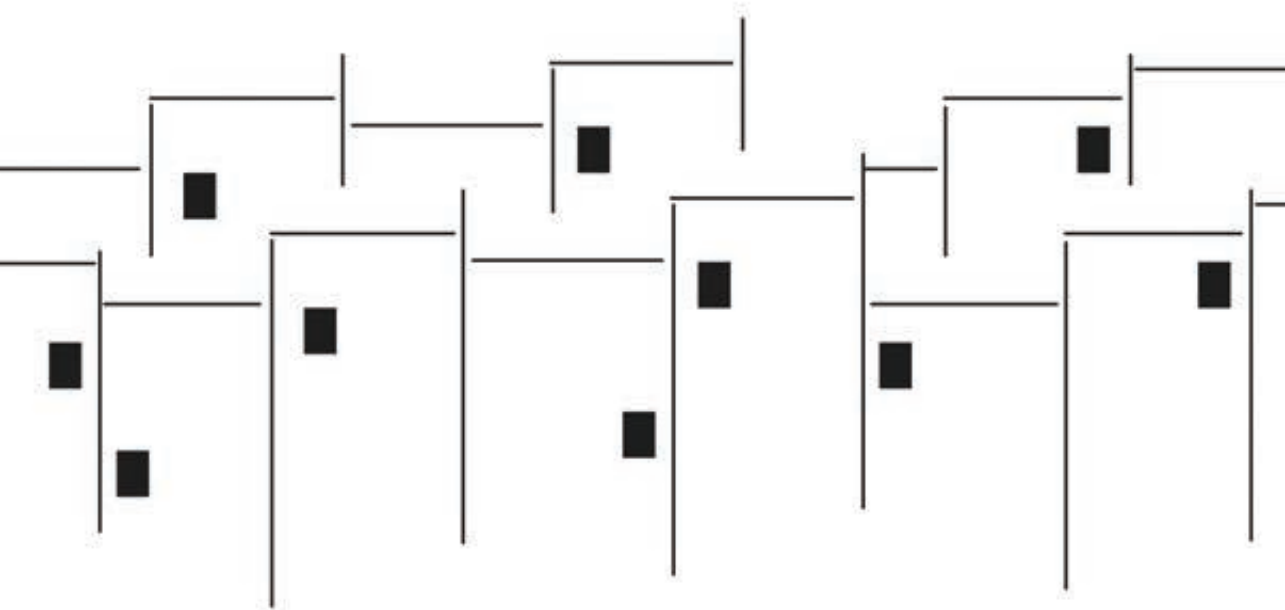
⁷² Douglas Farr, "Sustainable Urbanism: Urban design with nature", Εκδόσεις John Wiley and sons, New Jersey, 2008, σελ.:49

⁷³ David Grahame Shane, "Recombinant urbanism", Εκδόσεις Wiley-Academy, Great Britain, 2005, σελ.:198-201

Η πεζοδρόμηση έτσι καλείται να επιτύχει και να διασφαλίσει τους εξής βασικούς στόχους:⁷⁴

- Την απόλυτη ασφάλεια των πεζών – ιδιαίτερα στη χώρα μας έχουμε ανάγκη τις πεζοδρομήσεις, αφού περίπου το 30% των νεκρών από οδικά ατυχήματα είναι πεζοί, ενώ το 25% του συνόλου των θανατηφόρων ατυχημάτων έχουν θύμα πεζό.
- Την άνετη και ευχάριστη μετακίνησή τους – η προσφορά ενός ευχάριστου περιβάλλοντος για περίπατο κάνει πιο ελκυστικό τον πεζόδρομο με αποτέλεσμα να έχουμε αύξηση του αριθμού των πεζών (π.χ. στην οδό Βουκουρεστίου παρατηρήθηκε αύξηση 40%)
- Τη μείωση της μόλυνσης της ατμόσφαιρας – η μείωση/απαγόρευση της κίνησης των οχημάτων σε μία οδό μειώνει και το επίπεδο της ατμοσφαιρικής μόλυνσης στην περιοχή αυτή (π.χ. στη Βιέννη η μόλυνση μειώθηκε κατά 70% στις περιοχές όπου δημιουργήθηκαν πεζόδρομοι).
- Την προστασία του ακουστικού περιβάλλοντος – η μείωση/απαγόρευση κίνησης των οχημάτων μειώνει τα επίπεδα θορύβου (π.χ. στην οδό Βουκουρεστίου μειώθηκαν οι θόρυβοι κατά 10db(a) περίπου).
- Την αισθητική βελτίωση της πόλης – ο χώρος κίνησης του πεζού είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την αρχιτεκτονική έκφραση των παρακείμενων κτιρίων και τη μορφολογία του εδάφους.
- Την οικονομική ανάπτυξη και ευημερία της περιοχής – σε περιοχές κέντρου παρατηρείται οικονομική ανάπτυξη, ενώ σε περιοχές κατοικίας αύξηση της κοινωνικής ζωής και του πολιτισμού.

⁷⁴ Thomas Randall, «Sustainable Urban Design», Εκδόσεις Spon Press, Great Britain, 2003, σελ.:18



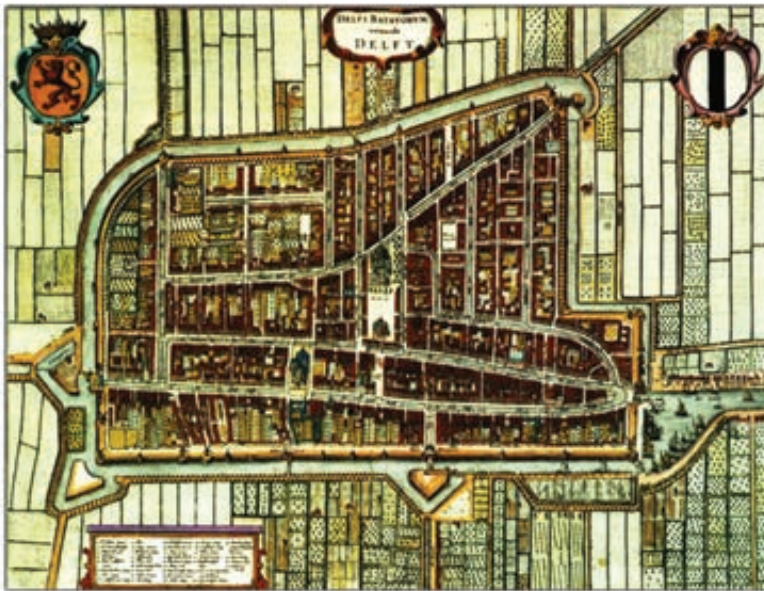
Η ανάλυση και αξιολόγηση ορισμένων παραδειγμάτων αστικών αναπλάσεων και πεζοδρομήσεων σε μεγάλες Ευρωπαϊκές πόλεις κρίνεται απαραίτητη σ' αυτό το σημείο για την καλύτερη κατανόηση του τρόπου εφαρμογής όλων των θεωρητικών αρχών που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Η αναφορά γίνεται σε δύο ανεπτυγμένες Ευρωπαϊκές χώρες, καθώς όλες οι νέες τεχνοτροπίες και νεοτερικότητες εισάγονται πρωτίστως στην Ευρώπη και ύστερα περνούν στον ελλαδικό χώρο. Έτσι θα γίνει πιο εύκολα αντιληπτή και η μετάβαση από την Ευρώπη στην Ελλάδα και στις συνθήκες και τα παραδείγματα εφαρμογής που συναντούμε στη χώρα μας.

Επιλέγεται η αναφορά στην πόλη του Delft της Ολλανδίας και της Βιέννης στην Αυστρία. Δύο πόλεις ιδιαίτερα ανεπτυγμένες που όμως αντιμετώπισαν την έννοια της 'πεζοδρόμησης' με διαφορετικό τρόπο. Στην πρώτη περίπτωση, το Delft ξεκίνησε να απομακρύνει τα αυτοκίνητα από το κέντρο του το 2000 και έκτοτε δραστηριοποιήθηκε στην οργάνωση και κατασκευή ενός συνολικού δικτύου πεζοδρόμων. Μέχρι το 2010 πεζοδρομείται σταδιακά (σε 5 φάσεις) το μεγαλύτερο κομμάτι του κέντρου της πόλης και οι πολίτες μετακινούνται πεζά ή με ποδήλατο, χωρίς να εκτίθενται σε κινδύνους. Από την άλλη μεριά, η Βιέννη έχει ήδη πεζοδρομημένο κέντρο τα τελευταία 35 χρόνια, το οποίο όμως βρίσκεται πλέον σε άσχημη κατάσταση λόγω της παραμέλησης της συντήρησής του και της επιδιόρθωσης μικρών καταστροφών με πρόχειρες λύσεις που δεν ταιριάζουν στο τοπίο. Έτσι, το 2008 αποφασίζεται ο ανασχεδιασμός της πεζοδρομημένης περιοχής και η αντικατάσταση του κατεστραμμένου εξοπλισμού. Οι εργασίες ολοκληρώνονται μέχρι το τέλος του 2009 με την πόλη να αποκτά ξανά τον ιστορικό της χαρακτήρα και την εικόνα ενός απόλυτα εναρμονισμένου τοπίου.

7.1 ΟΛΜΑΝΔΙΑ – DELFT

7.1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ DELFT

Το ιστορικό κέντρο του Delft είναι ένας ιδανικός τόπος για να μείνει κανείς, να διασκεδάσει και να απολαύσει τα αξιοθέατα και την κουλτούρα των Ολλανδών. Τον Ιούνιο του 2000 ψηφίστηκε η απομάκρυνση των οχημάτων και η πεζοδρόμησή του, με τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και της συνολικότερης εικόνας του τοπίου. Έκτοτε πρόσβαση μπορούσαν να έχουν μόνο τα ποδήλατα και σε ορισμένους μόνο πεζοδρόμους τα αστικά λεωφορεία.



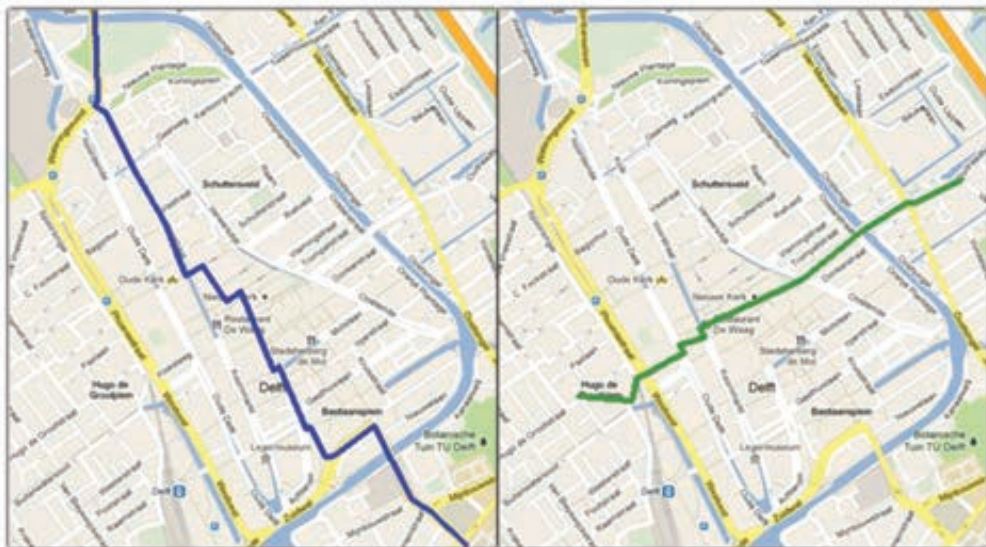
Εικόνα 7.1.1.1
 Το ιστορικό κέντρο
 του Delft²⁸

Μέχρι το 1970 το κέντρο της πόλης ήταν ασφυκτικά γεμάτο με αυτοκίνητα, προκαλώντας μπουτιλιάρισμα στους δρόμους, αύξηση των ατμοσφαιρικών ρύπων και υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Οι κινητοποιήσεις βελτίωσης της εικόνας αυτής, αρχικά, αφορούσαν μετατροπές στο οδικό δίκτυο που οδήγησαν στη δημιουργία ενός χαστικού δικτύου μονόδρομων γεμάτο φωτεινούς σηματοδότες. Η κίνηση των αυτοκινήτων, έτσι, γίνεται χρονοβόρα και γι' αυτό προτιμούνται οι διαδρομές εκτός κέντρου (Εικόνες 7.1.1.2, 7.1.1.3). Αργότερα υιοθετήθηκε η πολιτική της πεζοδρόμησης, η οποία ξεκίνησε από μια μικρή γειτονιά και, σταδιακά, μέχρι το 2010 έφτασε να επεκτείνεται σε ολόκληρο το ιστορικό κέντρο (Εικόνα 7.1.2.1).⁷⁵

⁷⁵ wiki.coe.neu.edu/groups/nl2011transpo/wiki/a6d23/5__Pedestrian_Zones_and_Restricted_Access_Areas_in_the_Historic_Center.html - Keith Hall, Alex Fagnand, "Pedestrian zones and restricted access in the Historic Center", 9/9/2011

²⁸ www.google.com

Εικόνα 7.1.1.2 Διαδρομές κίνησης στο εσωτερικό του ιστορικού κέντρου **πριν** την επέμβαση.⁷⁵Εικόνα 7.1.1.3 Διαδρομές κίνησης στο εσωτερικό του ιστορικού κέντρου **μετά** την επέμβαση.⁷⁵

⁷⁵ wiki.coe.neu.edu/groups/nl2011transpo/wiki/a6d23/5__Pedestrian_Zones_and_Restricted_Access_Areas_in_the_Historic_Center.html - Keith Hall, Alex Fagnand, "Pedestrian zones and restricted access in the Historic Center", 9/9/2011

7.1.2 ΦΑΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

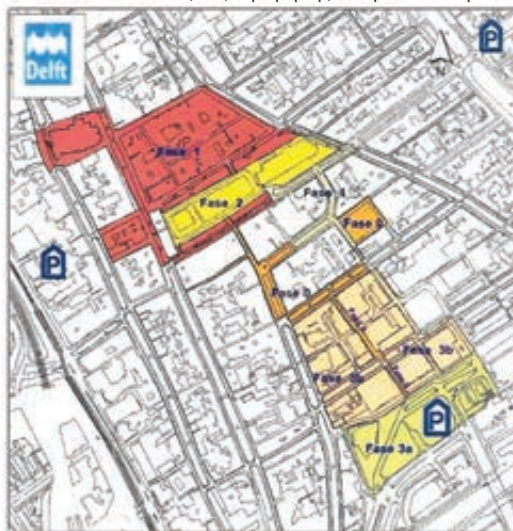
Η επέκταση των πεζοδρομήσεων στο κέντρο του Delft ακολούθησε την εξής πορεία:⁷⁵

Φάση 0:

Στις αρχές του 21ου αιώνα η πεζοδρόμηση στο κέντρο του Delft ήταν περιορισμένη σε έκταση, περιλαμβάνοντας την πλατεία Beestenmarkt καθώς και το σημείο σύνδεσης των οδών Molslaann, Brabantse Turfmarkt, όπως και των οδών Kromstraat και Paradijsroort. Οι πεζόδρομοι αυτοί δημιουργούσαν ασφαλείς ζώνες για τους πεζούς, αλλά δεν αποτελούσαν ένα ενιαίο δίκτυο, αναγκάζοντάς τους να διασχίζουν αυτοκινητοδρόμους και να έρχονται σε επαφή με οχήματα, κάνοντας τη μετακίνησή τους από τη μια περιοχή στην άλλη επικίνδυνη, ιδιαίτερα για τα παιδιά και τους ηλικιωμένους.

Η αρμονική συνύπαρξη των ποδηλατιστών και των πεζών συντέλεσε στην κοινή εξυπηρέτηση και των δύο από το δίκτυο των πεζοδρόμων. Δεν υπάρχει αλλαγή υλικού ή κάποια διαγράμμιση, αλλά δίνεται προτεραιότητα πάντα στον πεζό, ενώ όπου υπάρχει συνωστισμός οι ποδηλατιστές αφήνουν τα ποδήλατά τους στις ειδικά διαμορφωμένες θέσεις στάθμευσης ή τα οδηγούν πεζοί (Εικόνα 7.1.2.2).

Εικόνα 7.1.2.1 Φάσεις πεζοδρόμησης ιστορικού κέντρου.⁷⁵



Εικόνα 7.1.2.2 Πεζή κίνηση ποδηλατιστών.⁷⁵



Τα αποτελέσματα της πρώτης προσπάθειας πεζοδρόμησης τμημάτων του ιστορικού κέντρου είναι:

- Η αύξηση κυκλοφορίας των πεζών στο κέντρο
- Ο ευχάριστος περίπατος στα μαγαζιά
- Η παραμονή των πολιτών για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα στο κέντρο και την αγορά της
- Η οικονομική ανάπτυξη περιοχής

⁷⁵ wiki.coe.neu.edu/groups/nl2011transpo/wiki/a6d23/5_Pedestrian_Zones_and_Restricted_Access_Areas_in_the_Historic_Center.html - Keith Hall, Alex Fagnand, "Pedestrian zones and restricted access in the Historic Center", 9/9/2011

Έτσι, εγκρίνεται η επέκταση του σχεδίου πεζοδρόμησης (Εικόνα 7.1.2.1):⁷⁵

Φάση 1 (2001-2002): Σ' αυτή τη φάση πεζοδρομείται όλη η βόρεια περιοχή της αγοράς του ιστορικού κέντρου. Μηχανοκίνητα κολωνάκια χρησιμοποιούνται σε όλες τις εισόδους της πεζοδρομημένης ζώνης, επιτρέποντας την είσοδο μόνο στα αστικά λεωφορεία και τα οχήματα τροφοδοσίας των καταστημάτων.

Φάση 2 (2003-2004): Υλοποιείται ανασχεδιασμός της ίδιας της κεντρικής αγοράς του Delft, με πεζοδρόμηση του ελεύθερου χώρου που λειτουργούσε, μέχρι τότε, ως χώρος στάθμευσης. Πάνω από 1400 υπόγειοι χώροι στάθμευσης οικοδομούνται περιμετρικά του ιστορικού κέντρου για την εξυπηρέτηση των πολιτών και των τουριστών.

Φάση 3α (2004-2005): Πεζοδρομείται η περιοχή Zuidpoort και η αγορά Bastiaansplein, συμπεριλαμβανομένων και των οδών Vesteplein, Vestepoort, Bastiaanpoort, Zuidpoort και Zuiderstraat.

Φάση 3β (2004-2006): Αναβαθμίζεται και πεζοδρομείται η περιοχή Veste, η οποία αποτελεί επέκταση των πεζοδρόμων της Φάσης 0, ώστε να δημιουργηθεί ένα ενιαίο δίκτυο.

Φάση 4 (2006-2010): Ολοκληρώνεται η δημιουργία του δικτύου με την πεζοδρόμηση επιπλέον συνδετικών δρόμων. Δημιουργείται επιπλέον πεζή διαδρομή στο ανατολικό όριο της πόλης.

⁷⁵ wiki.coe.neu.edu/groups/nl2011transpo/wiki/a6d23/5__Pedestrian_Zones_and_Restricted_Access_Areas_in_the_Historic_Center.html - Keith Hall, Alex Fagnand, "Pedestrian zones and restricted access in the Historic Center", 9/9/2011

7.1.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΟΥ DELFT

Το δίκτυο πεζοδρόμησης στο ιστορικό κέντρο της πόλης του Delft άλλαξε τη νοοτροπία και κατά συνέπεια τις συνθήκες διαβίωσης των πολιτών. Η πολιτική του Ολλανδικού κράτους στην προώθηση της αστικής βιωσιμότητας με τον κατευνασμό της κυκλοφορίας των οχημάτων, μέσω των εκτεταμένων πεζοδρομήσεων είχε απόλυτη επιτυχία και χρησιμοποιείται ως παράδειγμα διεθνώς.

Υιοθετήθηκαν σταδιακά νέες συνήθειες πιο φιλικές προς το περιβάλλον και τον άνθρωπο. Μάλιστα σύμφωνα με έρευνες υπολογίστηκε η άποψη των πολιτών ως εξής :

- 70% των πολιτών βρίσκουν πιο άνετη την κυκλοφορία τους στο κέντρο της πόλης
- Πάνω από τα 2/3 του πληθυσμού υποστηρίζει τη βελτίωση των συνθηκών του περιβάλλοντος
- 69% των κατοίκων υποστηρίζουν την περαιτέρω εξάπλωση της πολιτικής της πεζοδρόμησης

Το Delft κατάφερε μέσα από ένα δίκτυο πεζοδρομήσεων – αλλά ουσιαστικά μέσα από καλά οργανωμένες και συντονισμένες πολιτικές – να συμβιβάσει χρήσεις που αρχικά φαίνονται ασυμβίβαστες.

Μπόρεσε έτσι να δημιουργήσει:

- * ένα βιώσιμο οικιστικό περιβάλλον με την ταυτόχρονη λειτουργία επικερδών εμπορικών χρήσεων και κατοικίας,
- * να διασώσει την πολιτιστική κληρονομιά ενώ ταυτόχρονα παρέχονται σύγχρονες υπηρεσίες,
- * να διασφαλίζει την ελκυστικότητα της περιοχής,
- * να παρέχει εύκολη κινητικότητα και προσβασιμότητα,
- * να υπάρχει η ευαισθητοποίηση και η συγκατάθεση των πολιτών, ώστε στη διαρκή έρευνα βελτίωσης και αναπροσαρμογής των στόχων, η αρωγή τους να είναι σημαντικότερη.

Αυτό που ουσιαστικά ονομάζουμε «αστική βιωσιμότητα».

Εικόνα 7.1.3.1 Κυκλοφορία πεζών και ποδηλατιστών.⁷⁵



Εικόνα 7.1.3.2 Κυκλοφορία πεζών και ποδηλατιστών.⁷⁵



⁷⁵ wiki.coe.neu.edu/groups/nl2011transpo/wiki/a6d23/5_Pedestrian_Zones_and_Restricted_Access_Areas_in_the_Historic_Center.html - Keith Hall, Alex Fagnand, "Pedestrian zones and restricted access in the Historic Center", 9/9/2011

7.2 ΑΥΣΤΡΙΑ – ΒΙΕΝΝΗ

7.2.1 ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΖΩΝΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ ΣΤΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ (Kärntner Strasse – Stock im Eisen Platz – Graben)

Το κέντρο της πόλης της Βιέννης με τους εκτεταμένους πεζοδρόμους, τα ακριβά μαγαζιά και τα ιστορικά κτίρια αποτελεί ένα πολιτιστικό θησαυρό και μια ιστορική κληρονομιά. Οι δύο κεντρικοί πεζόδρομοι της περιοχής (Kärntner, Graben) κατασκευάστηκαν πριν 35 χρόνια, διευκολύνοντας την κυκλοφορία των πεζών και την οικονομική ανάπτυξη των μαγαζιών. Μέχρι το 2008, όμως, όλη η κατασκευή και τα υλικά που χρησιμοποιήθηκαν είχαν υποστεί αλλοιώσεις και καταστροφές από την αυξανόμενη κυκλοφορία των πεζών και των οχημάτων τροφοδοσίας, με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν πολλά 'μπαλώματα', διαφορετικού συνήθως υλικού, για την κάλυψη των κατεστραμμένων πλακών και του οδοστρώματος. Η αισθητική του τοπίου αλλοιώθηκε σε μεγάλο βαθμό και ο ιστορικός χαρακτήρας της περιοχής και των κτιρίων δεν άρμοζε, πλέον, με τις πρόχειρες κατασκευές του οδοστρώματος (Εικόνα 7.2.1.1).⁷⁶

Παράλληλα, οι γραμμές παροχής ηλεκτρισμού και οι σωληνώσεις αερίου έρχονταν αντικατάσταση λόγω βλαβών, όπως και ο αστικός εξοπλισμός των πεζοδρόμων (καθιστικά, φωτιστικά, κα.), ο οποίος ήταν αρκετά παλιός και ελλιπής.

Ο αρχιτεκτονικός επανασχεδιασμός έγινε από τον αρχιτέκτονα Clemens Kirsch, ο οποίος κέρδισε τον πανευρωπαϊκό διαγωνισμό ανάπλασης του πεζοδρόμου στο κέντρο της πόλης της Βιέννης.

Εικόνα 7.2.1.1 Υπάρχουσα κατάσταση πεζοδρομήσεων.⁷⁶



⁷⁶ <http://www.wien.gv.at/english/transportation/road-construction/kaerntnerstrasse/index.html>

7.2.2 ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Υφιστάμενη κατάσταση:⁷⁶

- Δυσάρεστο το περπάτημα στον πεζόδρομο, λόγω του ανώμαλου πλακόστρωτου δαπέδου
- Δεν υπάρχει συνοχή στην αισθητική του τοπίου
- Χρήση 'μπαλωμάτων', διαφορετικού συνήθως υλικού, για την επιδιόρθωση του δαπέδου (Εικόνα 7.2.2.1)
- Υψηλά κόστη συντήρησης
- Έλλειψη καθισμάτων για τους πεζούς και ενός συνολικού αστικού εξοπλισμού
- Υπάρχοντα καθίσματα και φωτιστικά παλιομοδίτικου σχεδιασμού.

Εικόνα 7.2.2.1 Χρήση 'μπαλωμάτων' για την επιδιόρθωση του οδοστρώματος.⁷⁶



Ανασχεδιασμός πεζοδρόμου:⁷⁶

- Πεζοδρόμηση με μεγάλες πλάκες και λίγους αρμούς διαστολής, για πιο άνετο περπάτημα
- Ομαδοποίηση των τεχνικών υποδομών, ώστε να μη χρειάζεται εκσκαφή σε περιπτώσεις επιδιορθώσεων
- Χαμηλότερα κόστη συντήρησης
- Εκσυγχρονισμός του αστικού εξοπλισμού
- Αναδιοργάνωση των περιοχών καθισμάτων των καφετεριών και εστιατορίων
- Βελτιωμένη πρόσβαση οχημάτων έκτακτης ανάγκης.

Αναλυτικά:

- Οι διαμορφώσεις της πλακόστρωσης του δαπέδου σχηματοποιούνται από έναν κάναβο μεγάλων μαρμαρίνων πλακών σε συνδυασμό με έναν μικρότερου μεγέθους, δημιουργώντας μια σύνθεση αποχρώσεων του λευκού, του γκρι και του μαύρου.
- Οι πλάκες επιλέχθηκαν να είναι μεγάλων διαστάσεων, ώστε το περπάτημα να είναι ευκολότερο.
- Υπάρχουν πολλά σημεία στάσης και ανάπαυσης με ξύλινα καθιστικά και ανθοφόρα δένδρα για τη σκίαση.
- Ο φωτισμός σχεδιάστηκε σύμφωνα με μια σύγχρονη αντίληψη για την ανάδειξη του τοπίου.
- Τα καταστήματα και οι καφετέριες κατά μήκος του πεζοδρόμου ανακατασκευάζονται σύμφωνα με τη συνολικότερη αισθητική του κέντρου της Βιέννης.
- Έχουν βελτιωθεί τα σημεία πρόσβασης των οχημάτων έκτακτης ανάγκης.⁷⁶

Εικόνα 7.2.3.1 Διαμορφώσεις στάσεων.⁷⁶

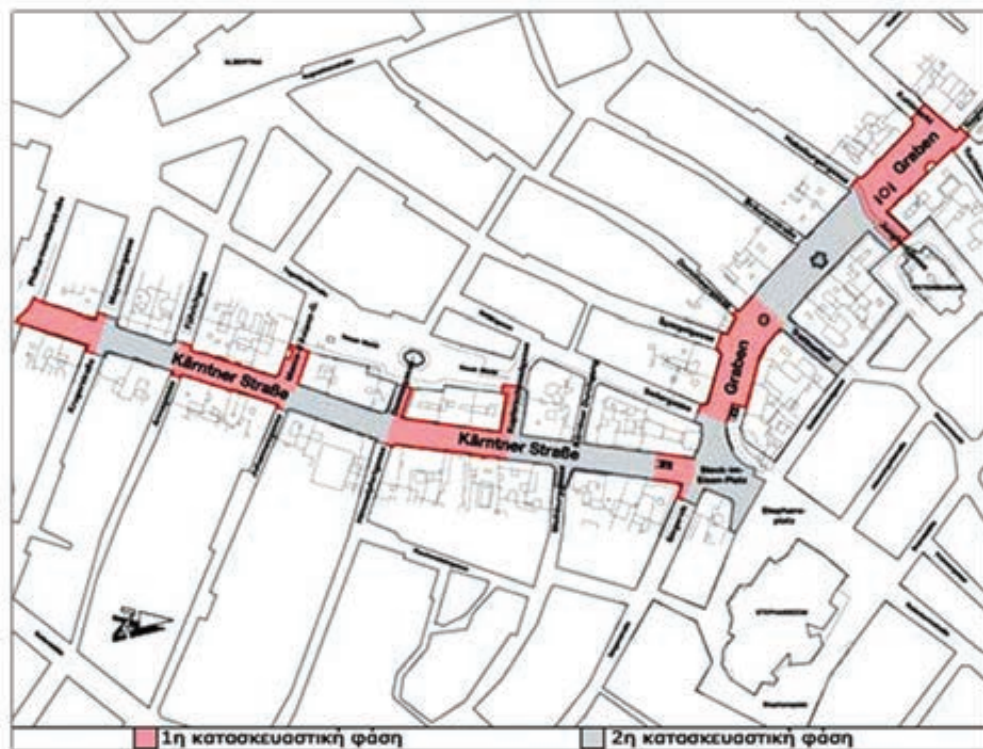
⁷⁶ <http://www.wien.gv.at/english/transportation/road-construction/kaerntnerstrasse/index.html>

Ο εκσυγχρονισμός των σωληνώσεων του αερίου και των παροχών ηλεκτρισμού αποπερατώθηκε το 2008, πριν την έναρξη των εργασιών ανακατασκευής του πεζοδρόμου.

Προκειμένου να αποφευχθεί οποιαδήποτε ενόχληση στους περαστικούς και στα καταστήματα, οι εργασίες πραγματοποιήθηκαν σε δύο φάσεις.

Η πρώτη φάση περιλάμβανε εργασίες στην οδό Kärntner με χρόνο αποπεράτωσης από το Φεβρουάριο μέχρι τον Ιούνιο του 2009, ενώ η δεύτερη στην οδό Graben και την πλατεία Stock-im-Eisen ως το Νοέμβριο του 2009 (Εικόνα 7.2.3.2). Για την ολοκλήρωση της σύνθεσης και την κάλυψη των 20.000τ.μ. πεζοδρόμησης, χρειάστηκε να μεταφερθούν τεράστιες ποσότητες υλικών στην καρδιά της Βιέννης.⁷⁶

Εικόνα 7.2.3.2 Κατασκευαστικές φάσεις ανασχεδιασμού πεζοδρόμου.⁷⁶



7.2.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο Αρχιτέκτονας Clemens Kirsch που κέρδισε τον διαγωνισμό ανανέωσης των πεζοδρομήσεων του ιστορικού κέντρου της Βιέννης είχε να συνδυάσει διαφορετικές συνιστώσες: από την μια τις κοινωνικές- οικονομικές- περιβαλλοντικές και από την άλλη τις νέες τεχνολογίες και τις νέες τάσεις στο σύγχρονο σχεδιασμό των αστικών υπαίθριων χώρων, χωρίς ωστόσο να χαθεί η επιβλητική φυσιογνωμία της Βιέννης ως μητροπολιτικού κέντρου διεθνούς εμβέλειας και τεράστιας ιστορικής και πολιτισμικής αξίας.

Η επιλογή των υλικών πλακόστρωσης επιλέχθηκε ακριβώς ώστε να συνάδει με την ιστορικότητα των κτιρίων, χωρίς να επισκιάζονται τα ίδια τα κτίρια. Ωστόσο, η χρωματική εναλλαγή και η εναλλαγή διαστάσεων αποτυπώνει ευκρινώς τη σύγχρονη εποχή που τοποθετήθηκαν, χωρίς να αφήνει περιθώρια παρερμηνείας.

Παρόλο που στη Βιέννη δεν αναπτύσσονται θερμοκρασίες Αθήνας, η μεγάλη θερμοχωρητικότητα των υλικών αυτών αμβλύνεται από την ύπαρξη των φυτεύσεων. Τα δένδρα επιλέχθηκαν να είναι ανθοφόρα λες για να απαλύνουν τις γραμμές των επιβλητικών κτιρίων της εποχής Μπαρόκ ή και εκείνων του 19ου αιώνα.

Η σύγχρονη οπτική του σχεδιασμού ολοκληρώνεται με το φωτισμό από απλές στήλες, όπου το φως διαχέεται έτσι ώστε να αφήνει εκείνο των κτιριακών ιστορικών θησαυρών να επιβάλλεται.

Η Βιέννη, εδώ και 30 χρόνια έχει πετύχει αυτό που άλλες πόλεις ακόμη προσπαθούν. Να εξοστρακίσει τα αυτοκίνητα - με ότι αυτό συνεπάγεται - από το ιστορικό της κέντρο. Ο ανασχεδιασμός αυτού του δικτύου πεζοδρομήσεων έρχεται σήμερα να επιτύχει ένα ακόμη ζητούμενο: μια συνειδητή επαναδιαπραγμάτευση της σχέσης του σύγχρονου με την ιστορία, μέσω μιας σχεδιαστικής προσέγγισης, όπου «μόνο η άμεση σχέση με την Ιστορία μπορεί να επιτρέψει την αληθινή πρόοδο» σύμφωνα με την άποψη του ελβετού ζωγράφου Γιόχαν Χάινριχ Φέσιλι.

Οι εικόνες 7.2.3.3 και 7.2.3.4 απεικονίζουν την αίσθηση του χώρου μετά την ολοκλήρωση των εργασιών ανασχεδιασμού.

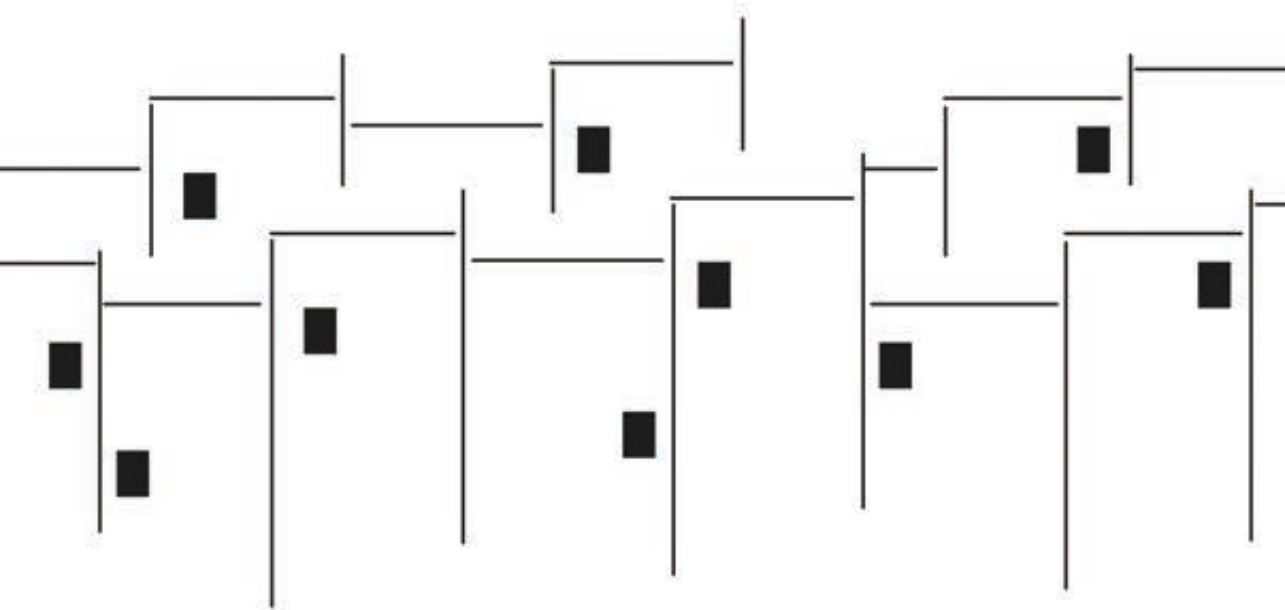
Εικόνα 7.2.3.3 Πλατεία Stock-im-Eisen.⁷⁶



Εικόνα 7.2.3.4 Οδός Graben.⁷⁶



⁷⁶ <http://www.wien.gv.at/english/transportation/road-construction/kaerntnerstrasse/index.html>



Στην Ελλάδα, όπως θα γίνει περισσότερο κατανοητό από τα παραδείγματα που θα αναλυθούν στη συνέχεια, η ανάπλαση βρίσκεται ακόμα σε αρχικό στάδιο και η έλλειψη εμπειρίας είναι προφανής στις ελλιπείς υποδομές αστικού σχεδιασμού, αλλά και στις τυχόν προσπάθειες που γίνονται κατά περιόδους. Οι πρώτες προσπάθειες έγιναν στην Αθήνα και αργότερα στην κεντρική και τη βόρεια Ελλάδα και μάλιστα με ιδιαίτερη επιτυχία στη Λάρισα. Ο πρώτος οργανωμένος πεζόδρομος πανελληνίως είναι η οδός Βουκουρεστίου.

Η ανάπλαση στην Αθήνα αφορά το λεγόμενο Εμπορικό της Τρίγωνο. Αν και ακόμη και σήμερα είναι ελλιπής, προσβλέπει στην εξυγίανση και αναβάθμιση της περιοχής, η οποία έχει σοβαρά προβλήματα και στην ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, μέσω ενός δικτύου πεζοδρομήσεων και την ταυτόχρονη ρύθμιση των κυκλοφοριακών προβλημάτων και εκείνων της στάθμευσης των αυτοκινήτων.

Η Λάρισα, μια από τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδας, έχει σήμερα το μεγαλύτερο και πιο οργανωμένο δίκτυο πεζοδρομήσεων και ποδηλατοδρόμων, το οποίο ενοποιεί όλο το κέντρο, κάνοντάς το εύκολα προσβάσιμο και άνετο στην πεζή κίνηση. Η ανάπλαση εδώ στοχεύει στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος και στην ανάδειξη της ταυτότητας της πόλης, μέσω της ανάδειξης μιας «βιώσιμης κινητικότητας».

Τελευταία αναλύεται η πόλη της Βέροιας και πιο συγκεκριμένα δύο ιστορικές συνοικίες της (Κυριώτισσα, Μπαρμπούτα). Η προστασία, διατήρηση και ανάδειξη του ιδιαίτερου παραδοσιακού χαρακτήρα των περιοχών είναι, σ' αυτήν την περίπτωση, το βασικό μέλημα των αναπλάσεων.

Προσεγγίζονται έτσι τρεις διαφορετικές οπτικές γύρω από την αστική ανάπλαση, οι οποίες – αν και έχουν διαφορετική κλίμακα, διαφορετικά προβλήματα και στόχους – χρησιμοποιούν τις πεζοδρομήσεις – εκτός των άλλων – ως εργαλείο, προκειμένου να επιτύχουν μια αειφόρο διαχείριση του χώρου και του ευρύτερου περιβάλλοντος.

8.1 ΑΘΗΝΑ

8.1.1 ΤΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ



Εικόνα 8.1.1.1 Η Αθήνα τη δεκαετία 80'-90'.⁷⁷

Ο Δήμος Αθηναίων χωρίζεται σε επτά διοικητικά διαμερίσματα. Το επονομαζόμενο και «Ιστορικό Κέντρο» των Αθηνών αποτελεί ουσιαστικά το πρώτο διαμέρισμα του Δήμου και τον «πυρήνα» της πρωτεύουσας. Περιλαμβάνει την Πλάκα και το λεγόμενο «Εμπορικό Τρίγωνο», τα οποία εφάπτονται σε τεράστιας σημασίας αρχαιολογικούς χώρους, όπως η Ακρόπολη και το Θησείο, σε κεντρικές περιοχές κατοικίας, αναψυχής και εμπορίου όπως το Κολωνάκι και το Ψυρρή, σε περιοχές κατοικίας και εκπαίδευσης με έντονη φοιτητική και καλλιτεχνική ζωή όπως τα Εξάρχεια, καθώς και σε άλλες ιστορικές περιοχές κατοικίας με έντονο λαϊκό χαρακτήρα και ανάγκη αναβάθμισης, όπως το Μεταξουργείο και ο Κεραμεικός.

Σύμφωνα με το ΦΕΚ 567Δ/79 τα όρια του Ιστορικού Κέντρου ορίζονται στο χάρτη της εικόνας 8.1.1.1, συμπεριλαμβανόμενης και της περιοχής των Εξαρχείων.

8.1.2 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΑΘΗΝΑΣ

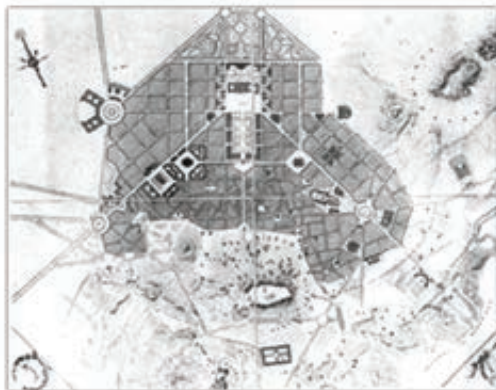
Ο πολεοδομικός ιστός του Ιστορικού Κέντρου χαρακτηρίζεται από μια ιστορική συνέχεια τριών χιλιετιών. Η Αθήνα των αρχών του 20ου αιώνα ήταν σαφώς περιορισμένη σε έκταση. Δομημένη βάσει του σχεδίου Κλεάνθη-Σάουμπερτ (1833), όπως τροποποιήθηκε από τον Leo Von Klenze (1834), ήταν μια πόλη που ακολουθούσε τα δυτικά πολεοδομικά πρότυπα, διατηρώντας όμως και τον ελληνικό της χαρακτήρα. Στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας δόθηκε ο χαρακτήρας του «κυρίαρχου κέντρου», που συνεπάγεται τη συγκέντρωση σε αυτό κυρίαρχων και έντονων δραστηριοτήτων. Το μεγαλύτερο δομημένο σύνολο διαμορφώθηκε κατά τον 19ο αιώνα, με την ανέγερση κτιρίων «νεοκλασικού» ρυθμού.⁷⁸

Ιστορικά η Αθήνα δέχθηκε ισχυρές οικιστικές πιέσεις σε δύο περιόδους:

- αμέσως μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή, και
- τις δεκαετίες του '50 και του '60 με την έκρηξη της εσωτερικής μετανάστευσης.

Στην πρώτη περίπτωση υπήρξε συγκροτημένη αντίδραση, στη δεύτερη όχι. Η οργάνωση των προσφυγικών οικισμών εξαντλείται συνήθως σε πολεοδομικές χαράξεις με ταπεινά σπίτια στοιχειωδών ανέσεων, αλλά όσο προχωράμε στη δεκαετία του '30, η ανέγερση κτιρίων συμπίπτει με την άνθηση της 'πολυκατοικίας' και του Μοντέρνου Κινήματος, η οποία συνεχίζεται και μεταπολεμικά, προσδίδοντας σταδιακά στο κέντρο της Αθήνας την εικόνα που παρουσίαζε στα τέλη της δεκαετίας του '70.⁷⁸

Εικόνα 8.1.2.1 Το σχέδιο των Αθηνών από τον Κλεάνθη και το Schaubert (1833).⁷⁹



Εικόνα 8.1.2.2 Το σχέδιο των Αθηνών ύστερα από τις τροποποιήσεις του Klenze (1834).⁷⁹



⁷⁸ Κ.Κουρκάκης, ΔΠΜΣ, "Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2008/09, σελ.:160-163

⁷⁹ Ι.Τραυλός, "Πολεοδομική εξέλιξη των Αθηνών". Β' έκδοση, Αθήνα, 1993, σελ.:

8.1.3 ΤΟ 'ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΡΙΓΩΝΟ' ΚΑΙ Η ΠΛΑΚΑ

Οι δυο πιο σημαντικές περιοχές της Αθήνας είναι το λεγόμενο Εμπορικό Τρίγωνο και η Πλάκα.

Και οι δυο αποτελούν την «καρδιά» της Ελληνικής πρωτεύουσας, ενώ χαρακτηρίζονται από την ιδιαίτερη ιστορική τους αξία με πολλά και σημαντικά ιστορικά μνημεία, τη μεγάλη επισκεψιμότητα Ελλήνων και τουριστών (ιδιαίτερα στο Εμπορικό Τρίγωνο) και τη σπουδαιότητα του στην εμπορική-οικονομική κίνηση των Αθηνών.

8.1.3.1 ΤΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΤΡΙΓΩΝΟ

Το Εμπορικό Τρίγωνο, συνολικής έκτασης 3,7 εκταρίων, αποτελεί την «καρδιά» του Ιστορικού Κέντρου της Αθήνας. Καθορίζεται από τρεις άξονες (Αθηνάς – Μητροπόλεως – Σταδίου), και εντάσσεται στο μεγάλο τρίγωνο του κέντρου (Ερμού – Σταδίου – Πειραιώς). Τις τρεις κορυφές του αποτελούν οι πλατείες Μοναστηρακίου, Συντάγματος και Ομόνοιας. Περιτριγυρισμένο από την Ακρόπολη, το Θησείο, τον Κεραμεικό, την αρχαία Ρωμαϊκή Αγορά με ένα μεγάλο αριθμό βυζαντινών και μεταβυζαντινών μνημείων και νεοκλασικών κτιρίων, έχει έναν ιδιαίτερο πολιτιστικό και ιστορικό ρόλο και μια ξεχωριστή αρχιτεκτονική φυσιογνωμία.

Το Εμπορικό Τρίγωνο έχει μια ιδιαίτερη ιστορική αξία για την Αθήνα, καθώς αποτελεί το μεταβατικό κρίκο μεταξύ των αρχαιολογικών χώρων και του σύγχρονου κέντρου της πόλης. Στο εσωτερικό και στην περίμετρό του συναντώνται βυζαντινές εκκλησίες μεγάλης αρχιτεκτονικής αξίας και νεότερα κτίρια νεοκλασικού χαρακτήρα που αποτελούν σημεία αναφοράς για την περιοχή. Οι ανοιχτοί χώροι του σχηματίζουν δίκτυα κίνησης πολύ γραφικά και χώρους στάσης, μορφής και κλίμακας ιδιαίτερα ελκυστικές για τον επισκέπτη.⁷⁸



Ωστόσο, καθώς μόνο στην Πλάκα έχει εφαρμοστεί ολοκληρωμένο πρόγραμμα ανάπλασης, πεζοδρομήσεων, κυκλοφοριακών ρυθμίσεων και χρήσεων γης, η όλη ανάλυση σταδιακά θα περιοριστεί στην ευρύτερη περιοχή της Πλάκας, όπου και το πρόγραμμα ανάπλασης έχει ολοκληρωθεί και συνεπώς μπορεί να αξιολογηθεί και να εξαχθούν συμπεράσματα.

Εικόνα 8.1.3.1.1 Οριοθέτηση περιοχής "Εμπορικού Τριγώνου".⁸⁰

⁷⁸ Κ.Κουρκάκης, ΔΠΜΣ, "Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2008/09, σελ.:160-163

⁸⁰ Θ.Βλαστός, Έρευνα ΕΜΠ, "Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 1998

8.1.3.2 Η ΠΛΑΚΑ

Τα αρχιτεκτονικά μνημεία που σώζονται στην Πλάκα προέρχονται από διάφορες ιστορικές περιόδους των τριών τελευταίων χιλιετιών, αλλά το μεγαλύτερο δομημένο σύνολο διαμορφώθηκε κατά τον 19ο αιώνα.

Η Πλάκα χωρίζεται σε τρεις περιοχές: την Άνω Πλάκα (64 οικοδομικά τετράγωνα), την Κάτω Πλάκα (42 οικοδομικά τετράγωνα) και τα Αναφιώτικα, τα οποία αντιμετωπίζονται ως πλήρως αυθαίρετος και υποβαθμισμένος οικισμός. Ξεκινά από τη βορειοανατολική πλευρά του βράχου της Ακρόπολης και αναπτύσσεται ημικυκλικά γύρω από αυτόν.

Το μεγαλύτερο υψόμετρο της περιοχής είναι 100 μέτρα (65 μέτρα στο Μοναστηράκι και 80 μέτρα στην Πλατεία Συντάγματος).⁷⁸

Εικόνα 8.1.3.2.1 Απεικόνιση συνοικίας της Πλάκας.²⁸



⁷⁸ Κ.Κουρκάκης, ΔΠΜΣ, "Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2008/09, σελ.:160-163

²⁸ www.google.com

8.1.4 ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Το ιστορικό κέντρο της Αθήνας, που αποτελεί την καρδιά της πόλης, έχει πλέον υποβαθμιστεί, με συνέπεια την απομάκρυνση της κατοικίας, τη μείωση του μόνιμου πληθυσμού και την αποδυνάμωση του σε επίπεδο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτιστικό, ενισχύοντας έτσι σε πολλές περιπτώσεις την εικόνα της εγκατάλειψης. Η σημερινή εικόνα της Αθήνας οφείλεται κατά κύριο λόγο στην υπερσυγκέντρωση πληθυσμού, που είχε ως επακόλουθο την απρογραμμάτιστη ανάπτυξη και εξάπλωση της πόλης, καθώς και τη μετέπειτα πολιτική ατολμία όσο αφορά την πραγματοποίηση καθοριστικών τομών.

Μερικά μόνο από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η πόλη είναι αυτά της αυξημένης δόμησης, της υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος, της αλλοίωσης ή και εγκατάλειψης των κτιρίων, της καταστροφής του παραδοσιακού πολυεδομικού ιστού, της ανεπάρκειας κοινωνικής υποδομής, των κυκλοφοριακών δυσχερειών που εμφανίζει (προσπέλασης, στάθμευσης, διέλευσης, τροφοδοσίας), της ρύπανσης, του θορύβου, καθώς και της υπολειπουργίας πολλών επιχειρήσεων.⁷⁸

Τα τελευταία χρόνια προστέθηκε και ένα μείζον πρόβλημα: αυτό της ανεξέλεγκτης εισροής παράνομων οικονομικών μεταναστών, που η ανύπαρκτη κρατική μέριμνα και πολιτική για έλεγχο και ενσωμάτωση, στέγαση και οικονομική αρωγή αυτών των ανθρώπων έφερε την επίσης ανεξέλεγκτη εγκληματικότητα. Εκτός των άλλων η εγκατάσταση τους σε παλαιά, σχεδόν ερειπωμένα κτίρια του κέντρου, τα οποία δεν πληρούν ακόμη και τις ελάχιστες συνθήκες υγιεινής, απωθούν τους κατοίκους, οι οποίοι αναζητούν νέες περιοχές στέγασης, μακριά από το κέντρο.

Ένα άλλο σημαντικότερο πρόβλημα στο κέντρο της Αθήνας, είναι τόσο το κυκλοφοριακό, όσο και το πρόβλημα στάθμευσης, που προκαλείται από τις οχλούσες χρήσεις γης και σε καμία περίπτωση δεν έχει επιλυθεί με την εφαρμογή των μέτρων του δακτυλίου και της ελεγχόμενης στάθμευσης. Η κυκλοφοριακή ροή διακόπτεται και η κίνηση των πεζών δυσχεραίνεται τόσο από τις παράνομες στάσεις και σταθμεύσεις, όσο και από την τροφοδοσία των καταστημάτων, που πραγματοποιείται χωρίς να τηρούνται τα επιτρεπόμενα ωράρια. Το κόστος στάθμευσης σε ιδιωτικά garage κρίνεται πολύ υψηλό, ενώ και οι συγκοινωνίες που εξυπηρετούν την πόλη είναι ανεπαρκείς και προβληματικές.

Η οικοδομική αυθαιρεσία και οι παρανομίες στις χρήσεις γης οδήγησαν στη δημιουργία οικιστικών ασυνεχειών και αυτές με τη σειρά τους στη δημιουργία κοινωνικών ασυνεχειών.

⁷⁸ Κ.Κουρκάκης, ΔΠΜΣ, "Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2008/09, σελ.:160-163

8.1.4.1 ΠΛΑΚΑ

Το βασικότερο πρόβλημα που έρχεται να αντιμετωπίσει η Πλάκα είναι τα υποβαθμισμένα παραδοσιακά κτίρια, τόσο από άποψη παροχής ανέσεων, όσο και εξαιτίας των αλλοιώσεων που είχαν υποστεί από τις νέες χρήσεις (κέντρα διασκέδασης, αποθήκες, καταστήματα, κλπ).

Τα κτίρια αυτά καταστρέφονταν μέρα με την μέρα, αφού πρακτικά δεν μπορούσαν να αντικατασταθούν από νέα, λόγω των χαμηλών υψών, αλλά και των απαλλοτριώσεων της Αρχαιολογικής Υπηρεσίας. Από την άλλη πλευρά, η εισβολή των πολυκατοικιών στις παρυφές της περιοχής είχε δημιουργήσει έναν κλοιό γύρω από το βράχο της Ακρόπολης εμποδίζοντας τη θέα προς αυτόν και η τυχόν συνέχιση του φαινομένου θα είχε ως άμεσο αποτέλεσμα να χαθεί η πολεοδομική συγκρότηση, η κλίμακα και ο χαρακτήρας της περιοχής. Η υποβάθμιση, όμως, αυτή συνδυαζόταν και με τις νέες χρήσεις που είχαν κυριολεκτικά εισβάλλει στην περιοχή φτάνοντας στο σημείο να έχουν παραμορφώσει την παραδοσιακή αυτή Αθηναϊκή συνοικία.

Η κυκλοφορία και η στάθμευση των οχημάτων στους στενούς της δρόμους επιδείνωναν ακόμα περισσότερο την άσχημη κατάσταση. Παρ'όλα, όμως, τα προβλήματα η Πλάκα εξακολουθούσε να είναι αρκετά συμπαγής και να διατηρεί τον παραδοσιακό της χαρακτήρα (57% των κτιρίων της ήταν λαϊκά και νεοκλασικά και 31% ήταν αξιόλογα).⁷⁸

⁷⁸ Κ.Κουρκάκης, ΔΠΜΣ, "Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2008/09, σελ.:160-163

8.1.5 ΠΡΟΣΦΑΤΟΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

Μέχρι το Σεπτέμβριο του 1978, οι πιο γνωστές πεζοδρομήσεις στην Ελλάδα ήταν εκείνες των οδών Τσοίτσα και Γρηγορίου Ε'Α στην Αθήνα και της οδού Δ. Γούναρη στη Θεσσαλονίκη. Οι δρόμοι αυτοί είχαν μικρή αρχικά κυκλοφορία, δεν ήταν εμπορικοί και η θέση τους, ή η ανακάλυψη αρχαιολογικών ευρημάτων στην περίπτωση της Δ. Γούναρη, έκανε την πεζοποίησή τους μια αρκετά εύκολη και λογική συνέπεια των παραπάνω παραγόντων.

Ο πρώτος καθαρά εμπορικός πεζόδρομος στο κέντρο αστικής περιοχής ήταν της οδού Βουκουρεστίου στην Αθήνα.⁸¹

Οι μελέτες του Προγράμματος Ανάπλασης ξεκίνησαν το 1978. Προκειμένου να εφαρμοστεί το πρόγραμμα έγινε χρήση των υφιστάμενων θεσμικών εργαλείων, αλλά εκδόθηκε και μια σειρά Προεδρικών διαταγμάτων. Το ΥΠΕΧΩΔΕ στο πλαίσιο του Προγράμματος Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων στο κέντρο της Αθήνας, ξεκίνησε ένα μεγάλο Πρόγραμμα που περιελάμβανε έργα, παρεμβάσεις, θεσμικές και κυκλοφοριακές ρυθμίσεις, με στόχο την ανάδειξη της ταυτότητας, την αισθητική αναβάθμιση και τη βελτίωση της λειτουργίας του Εμπορικού Κέντρου της Πρωτεύουσας.

Στο ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας του 1983/85 για το κέντρο της πρωτεύουσας εντάσσονται οι προτάσεις για ενοποίηση των χώρων πρασίνου με τους ελεύθερους και τους αρχαιολογικούς χώρους μέσω αντίστοιχων παρεμβάσεων, πεζοδρομήσεων κτλ. Οι μελέτες αυτές συντάχθηκαν από την ειδική υπηρεσία που δημιούργησε το ΥΠΕΧΩΔΕ (**Ειδική Υπηρεσία Ανάπλασης Ελεύθερων Κοινόχρηστων Χώρων Αστικών Περιοχών** (ΕΥΔΕ-ΑΕΚΧΑΠ)).

Αρχικά προωθήθηκαν σε μελέτη ή υλοποίηση τα εξής:⁸²

- η πεζοδρόμηση του Σταυρού Βουκουρεστίου/Βαλαωρίτου (1977/78),
- οι πεζοδρομήσεις στην Πλάκα (ΑΑ Φάση, 1978/80),
- η πεζοδρόμηση της Ερμού και των παρόδων της (1979/80), που δεν υλοποιήθηκε τότε λόγω ανώριμων για την εποχή συνθηκών,
- οι διαμορφώσεις των πλατειών Αγ. Γεωργίου Καρύτση, Αγ. Θεοδώρων, Πλατείας Κλαυθμώνος, Αγ. Ειρήνης (1980/81),
- οι πεζοδρομήσεις στο Παλιό Εμπορικό Κέντρο της Πόλης (Αγ. Μάρκου, Καλαμιώτου, Ευαγγελιστρίας κτλ.) (1983-85),
- η διαμόρφωση και πεζοδρόμηση της Πλατείας Μητροπόλεως, ως συνδυαστικού κρίκου μεταξύ των πεζοδρόμων του Παλιού Εμπορικού Κέντρου και της Πλάκας
- οι πεζοδρομήσεις σε άλλες παλιές συνοικίες του κέντρου όπως Θησείο, Μεταξουργείο, Ψυρρή (ΑΑ Φάση, 1985/90).

Τον Απρίλιο του 1995 άρχισε να πραγματοποιείται το έργο για την πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου, με στόχο τη βελτίωση του μικροπεριβάλλοντος, ως προς τον αέρα και το θόρυβο, και τη διαμόρφωση χώρων φιλικών προς τους πεζούς. Με Προεδρικό Διάταγμα (ΦΕΚ 704/Δ/13.7.94) καθορίστηκαν οι χρήσεις και ορίστηκαν νέοι όροι δόμησης, οι οποίοι περιλαμβάνουν:⁸¹

⁸¹ Α.Ρεμούνδου Τριανταφύλλη, "Ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας – Στόχοι σχεδιασμού/μεθοδολογία", Περιοδικό 'ΚΤΙΡΙΟ', τεύχος 124, Αθήνα, 2001, σελ.:31-45

- α) Μείωση των συντελεστών δόμησης (από 4,2 σε 3,4)
- β) Μείωση του ύψους των οικοδομών (από 32 σε 21 μέτρα)
- γ) Καθορισμό ειδικών χρήσεων γης με στόχο την τόνωση της κατοικίας
- δ) Απομάκρυνση των χρήσεων που επιβαρύνουν την περιοχή
- ε) Απαγόρευση δημιουργίας νέων υπαίθριων χώρων στάθμευσης
- ζ) Αμεσότερη σύνδεση του Εμπορικού Τριγώνου με την Πλάκα και το Θησείο, με σκοπό τη δημιουργία μιας ευρύτερης πεζοδρομημένης περιοχής, η οποία θα περιβάλλεται από αρχαιολογικούς χώρους, καθιστώντας την έτσι έναν ελκυστικό χώρο στην καρδιά της πρωτεύουσας.

Μετά την ολοκλήρωση των έργων των παρεμβάσεων και των θεσμικών ρυθμίσεων που έχουν προγραμματιστεί για την περιοχή, στόχος είναι η Αθήνα, ως Μητροπολιτικό Κέντρο, να μπορέσει να διατηρήσει την ταυτότητα του Ιστορικού της Κέντρου και παράλληλα να αποκτήσει μια Εμπορική Ζώνη σε έναν αναβαθμισμένο αισθητικά και περιβαλλοντικά χώρο, ανακτώντας παράλληλα ένα μέρος της αίγλης του παρελθόντος.

Σήμερα, όπως φαίνεται και στο χάρτη 8.1.5.1, χαρακτηριστική είναι η απουσία «δικτύου» πεζοδρόμων. Οι διάφορες πεζοδρομημένες περιοχές του Ιστορικού Κέντρου παραμένουν αποκομμένες.

Εικόνα 8.1.5.1 Απεικόνιση πεζοδρομήσεων στο κέντρο της Αθήνας.⁸²



Ενώ, λοιπόν, οι αναπλάσεις στην ευρύτερη περιοχή του Κέντρου είναι ακόμη αποσπασματικές και 'εν εξελίξει, η μόνη ολοκληρωμένη παρέμβαση είναι εκείνη της Πλάκας, με την οποία – όπως αναφέρθηκε εισαγωγικά – θα εμβαθύνει η συγκεκριμένη μελέτη.

⁸¹ Α.Ρεμούνδου Τριανταφύλλη, "Ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας – Στόχοι σχεδιασμού/μεθοδολογία", Περιοδικό 'ΚΤΙΡΙΟ', τεύχος 124, Αθήνα, 2001, σελ.:31-45

⁸² Κ.Κουρκάκης, ΔΠΜΣ, "Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2008/09, σελ.:166-167

8.1.6 ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΠΛΑΚΑΣ

Το Πρόγραμμα Ανάπλασης της Πλάκας αποτελεί όχι μόνο την πρώτη παρέμβαση μιας εκτεταμένης πεζοδρόμησης στην Ελλάδα, αλλά και την πρώτη εφαρμογή καθορισμού χρήσεων γης και διατήρησης του παραδοσιακού κέντρου της πόλης.

Επίσης, προκειμένου να εφαρμοστεί το πρόγραμμα, εκτός των υφιστάμενων θεσμικών εργαλείων, εκδόθηκαν μια σειρά Προεδρικών διαταγμάτων ειδικά για την συγκεκριμένη περιοχή. Το πρώτο Π.Δ με ΦΕΚ 467/Δ/7-9-1979 ρύθμιζε τις κινήσεις πεζών και οχημάτων μειώνοντας την ανεξέλεγκτη μέχρι τότε κυκλοφορία και στάθμευση των οχημάτων, καθώς η περιοχή της Πλάκας αποτελούσε καθημερινά χώρο στάθμευσης για περίπου 2.000 αυτοκίνητα των κατοίκων και των εργαζομένων στην περιοχή. Οι δρόμοι κίνησης τους μελετήθηκαν έτσι, ώστε όλα τα σημεία να απέχουν απόσταση μικρότερη από 90 μ. από τους δρόμους κυκλοφορίας οχημάτων, ενώ για ορισμένες ώρες της ημέρας και προκειμένου να εξυπηρετείται η τροφοδοσία των καταστημάτων, επιτρέπεται η διέλευση και των τροχοφόρων. Τα οχήματα των κατοίκων, αμέσως μετά την έναρξη των πεζοδρομήσεων, εφοδιάστηκαν με ειδική κάρτα προκειμένου να κυκλοφορούν ελεύθερα, αλλά να σταθμεύουν μόνο σε ιδιωτικούς χώρους στάθμευσης. Το επόμενο Π.Δ με ΦΕΚ 561/Δ/23-11-1983 ήταν το πρώτο Π.Δ για τον καθορισμό Χρήσεων Γης στην Ελλάδα. Ακολούθησαν άλλα δύο (ΦΕΚ 875/Δ/25-9-1986 και ΦΕΚ 1329/Δ/7-10-1993) με στόχο την αναβίωση και την τόνωση της κατοικίας, την δημιουργία της απαραίτητης κοινωνικής υποδομής και την οργάνωση της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής.

Το δίκτυο πεζοδρομήσεων θα καταλάμβανε το 56% της συνολικής έκτασης (106 οικοδομικά τετράγωνα).

Οι στόχοι της πεζοδρόμησης της Πλάκας είναι:

- Διαμόρφωση ενός εκτεταμένου δικτύου πεζοδρόμων και ελεύθερων χώρων για τους πεζούς.
- Κατάργηση της μηχανοκίνητης διέλευσης.
- Επανασχεδιασμό του κυκλοφοριακού χάρτη της περιοχής, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορετικές λειτουργίες (κατοικία, εμπόριο, ψυχαγωγία).
- Εξυπηρέτηση της κατοικίας και της τροφοδοσίας των λειτουργιών υπό όρους.
- Εξυπηρέτηση όλων των έκτατων περιπτώσεων και της αποκομιδής απορριμμάτων.
- Κατασκευή στεγασμένων χώρων στάθμευσης.

Το όλο εγχείρημα αποφασίστηκε να υλοποιηθεί τμηματικά, χωρίς όμως να υπάρχει ένα συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα.⁸¹

⁸¹ Α.Ρεμούνδου Τριανταφύλλη, "Ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας – Στόχοι σχεδιασμού/μεθοδολογία", Περιοδικό 'ΚΤΙΡΙΟ', τεύχος 124, Αθήνα, 2001, σελ.:31-45

8.1.7 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗ ΤΗΣ ΠΛΑΚΑΣ

(Οι παρακάτω αναφορές των κεφαλαίων 8.1.7.1 και 8.1.7.2 βασίζονται στη μελέτη «Επιπτώσεις από την Πεζοδρόμηση της Πλάκας» άρθρο των Α. Μπετούρα – Φ. Λουκίσσα – Α. Οικονόμου, που δημοσιεύτηκε στα Τεχνικά Χρονικά, τεύχος 1-4, 1997)

Προκειμένου να διεξαχθούν όσο το δυνατόν ασφαλή συμπεράσματα, αλλά και λόγω έλλειψης στοιχείων όσον αφορά τις υπάρχουσες χρήσεις γης και τα κυκλοφοριακά, οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά στοιχεία, οι μελετητές αποφάσισαν:

- Την διεξαγωγή έρευνας στην Άνω Πλάκα, καθώς σε σχέση με την Κάτω Πλάκα, διατηρεί σε μεγαλύτερο βαθμό τον παραδοσιακό της χαρακτήρα και γιατί θα πεζοδρομηθεί το μεγαλύτερο μέρος του οδικού της δικτύου.

- Την επιτόπια καταγραφή των χρήσεων των ισογείων της Άνω Πλάκας.

- Την κατάρτιση ερωτηματολογίου απευθυνόμενη σε κατοίκους και επιχειρηματίες.

8.1.7.1 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΕΥΝΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ

- Από το 1974 ως το 1994 η κατοικία έχει μειωθεί κατά 19%, έχοντας παραμείνει ωστόσο στο ίδιο ποσοστό του 41% επί του συνόλου, παρά τους στόχους του Προγράμματος που ήταν η κυριάρχηση της επί των άλλων χρήσεων. Αυτό συμβαίνει γιατί τα εμπορικά καταστήματα και κέντρα διασκέδασης κυριαρχούν, καθώς επίσης και ένα μεγάλο μέρος ιδιοκτησιών κατέχει το Υπουργείο Πολιτισμού, τα οποία αναπαλαίωσε και εγκατέστησε δικές του χρήσεις ή τα παραχώρησε για άλλου είδους υπηρεσίες.

- Η χρήση του εμπορίου, παρόλο που πλασματικά φαίνεται ότι έχει μειωθεί, εξαιτίας της συγχωνεύσεως μικρών μονάδων σε μεγαλύτερες, έχει παραμείνει καθοριστική.

- Η βιοτεχνία έχει εξαφανιστεί.

- Η ψυχαγωγία παραμένει στο ίδιο ποσοστό του 13%, αλλά οι επιχειρηματίες σεβόμενοι την ανάδειξη του παραδοσιακού χαρακτήρα της περιοχής, αναβάθμισαν εξωτερικά αλλά και ουσιαστικά, τις επιχειρήσεις τους.

- Η εκπαίδευση παραμένει στο 1% επί του συνόλου.

- Αυξήθηκαν τα εγκαταλελειμμένα κτίρια, αλλά ταυτόχρονα παρατηρείται αύξηση της οικοδομικής δραστηριότητας, που στο μεγαλύτερο μέρος της αφορά την αναπαλαίωση υφισταμένων κτηρίων.

8.1.7.2 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟΥ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Τα ερωτηματολόγια, που διανεμήθηκαν από τους μελετητές, είχαν στόχο να αξιολογήσουν την αλλαγή της κατάστασης από κυκλοφοριακής, οικονομικής, κοινωνικής και περιβαλλοντικής άποψης, όπως επίσης να δώσουν την ευκαιρία στους κατοίκους να επισημάνουν τυχόν προβλήματα που δεν είχαν επιλυθεί ή δημιουργήθηκαν εκ των υστέρων, ως αποτέλεσμα των πεζοδρομήσεων. Οι διαπιστώσεις που εξήχθησαν από τα ερωτηματολόγια, οι οποίες χρησιμεύουν και ως γενικά συμπεράσματα, ήταν: [2]

- Αύξηση της κίνησης των πεζών, περαστικών και τουριστών.
- Αύξηση των ενοικίων και της αξίας γης γενικότερα.
- Η κατοικία παραμένει στα ίδια ποσοστά, ενώ έχουν ελαττωθεί οι μικρές μονάδες εμπορίου, με αποτέλεσμα να υπάρχει πρόβλημα στην εξυπηρέτηση των κατοικιών.
- Οι τουριστικές χρήσεις είναι κυρίαρχες και σε υπερβολικό βαθμό.
- Αύξηση του θορύβου
- Η παράνομη στάθμευση εξακολουθεί να υφίσταται, με αποτέλεσμα να παρεμποδίζεται η αποκομιδή των απορριμμάτων, οι μεταφορές επειγόντων περιστατικών ή πυροσβεστικών, κλπ, όπως και η τροφοδοσία των καταστημάτων.
- Η συντήρηση και ο καθαρισμός των κοινοχρήστων χώρων είναι ανεπαρκής.
- Ανεπαρκής είναι και η αστυνόμευση της περιοχής, ενώ σε αντίθετη περίπτωση, θα μπορούσαν να είχαν βελτιωθεί ή και λυθεί πολλά προβλήματα από όσα αναφέρονται παραπάνω, όπως πχ της παράνομης στάθμευσης.
- Οι πολίτες εξακολουθούν να μην είναι ενημερωμένοι για τους στόχους του προγράμματος, παρόλο που είναι ευαισθητοποιημένοι για την εικόνα της Πλάκας.

Παρόλο που ο σχεδιασμός του όλου προγράμματος έγινε σε εποχή που – ιδιαίτερα στην Ελλάδα – δεν υπήρχαν ακόμη οι έννοιες της αειφόρου ανάπτυξης ή ανάπλασης, εν τούτοις οι στόχοι που τέθηκαν θα μπορούσαν να είναι μέρος ενός τέτοιου είδους παρέμβασης. Ωστόσο, από τα συμπεράσματα που εξήχθησαν από τα ερωτηματολόγια βλέπουμε ότι αυτοί οι βασικοί στόχοι του προγράμματος (ρύθμιση κίνησης και στάθμευσης οχημάτων, έλεγχος χρήσεων γης, τόνωση κατοικίας, αναβάθμιση της κοινωνικής και πολιτιστικής υποδομής, κλπ) δεν επετεύχθησαν.

Ακόμη, παρόλο που από το 1974 ως το 1994 είχαν διατεθεί 1500 μ² ιδιόκτητων χώρων προκειμένου να αυξηθούν οι κοινόχρηστοι χώροι και να δημιουργηθούν δυο πλατώματα και ένα γήπεδο μπάσκετ, εν τούτοις η Πλάκα εξακολουθεί να αποπνέει μια αίσθηση ‘ασφυξίας’, εξαιτίας των πολλών τραπεζοκαθισμάτων, των σταθερών και ακαλαίσθητων σταθερών στοιχείων σκίασης, διαχωριστικών ζαρντινιέρων, κλπ

Ο εξοπλισμός, όπως κάδοι απορριμμάτων, πάγκοι-καθιστικά, φωτιστικά, τυχόν υπαίθριες βιτρίνες έκθεσης προϊόντων με κάποια ομοιομορφία, συνοχή και καλαισθησία, πινακίδες ενημέρωσης κοινού, τηλεφωνικοί θάλαμοι, κλπ, είναι ελλιπής έως και ανύπαρκτος.

Τα υλικά επίστρωσης των οδοστρωμάτων που έχουν χρησιμοποιηθεί είναι σκληρά και θερμοαπορροφητικά (ορθογώνιες πλάκες μαρμάρου ή έχει ακόμη παραμείνει η άσφαλτος), με αποτέλεσμα να μην υπάρχει περιθώριο απορρόφησης των όμβριων και εμπλουτισμός του υδροφόρου ορίζοντα (υπάρχουν σχάρες απορροής), ενώ ταυτόχρονα δεν αποφεύγεται η εκπομπή θερμότητας καθ’ όλη την διάρκεια της ημέρας.

Στοιχεία πρασίνου και νερού δεν έχουν ενταχθεί στο σχεδιασμό, παράγοντες που θα μπορούσαν να βελτιώσουν το μικροκλίμα της περιοχής και τις συνθήκες άνεσης των κατοίκων και των περαστικών.

Η εισβολή των Εμπορικών-Τουριστικών χρήσεων, καθώς και με την πολιτική που εφάρμοσε το Υπουργείο Πολιτισμού αγοράζοντας πολλά ακίνητα και διαθέτοντας για χρήση Υπηρεσιών, όχι μόνο απομάκρυναν τους μόνιμους κατοίκους, αλλά συνέβαλαν στην μη διαφύλαξη και συνεπώς μη ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής φυσιογνωμίας της Πλάκας.

Μια ακόμη βασική προϋπόθεση μιας αειφόρου ανάπλασης που είναι οι συμμετοχικές διαδικασίες των πολιτών, έχει επίσης αγνοηθεί παντελώς έως και σήμερα, δίνοντας ένα ακόμη αίτιο στην μη επιτυχία του προγράμματος.

Συμπερασματικά, λοιπόν, μπορούμε να καταλήξουμε ότι η ανάπλαση μιας περιοχής δεν πρέπει να περιορίζεται μόνο σε πολεοδομικές παρεμβάσεις, όπως είναι οι πεζοδρομήσεις – και μάλιστα όταν αυτές είναι αποσπασματικές, χωρίς να υπάρχει ο σχεδιασμός ενός ολοκληρωμένου δικτύου. Χρειάζεται ένα πρόγραμμα που να περιλαμβάνει πρωτίστως την ενημέρωση και την συναίνεση των κατοίκων. Να συμπεριλαμβάνει μέτρα κοινωνικά, οικονομικά και οργανωτικά. Να υπάρχει στενή συνεργασία των συναρμόδιων φορέων όχι μόνο κατά την κατασκευή, αλλά και για την παρακολούθηση κατά τη λειτουργία κάθε τέτοιου έργου. Γιατί ο χώρος δεν είναι κάτι στατικό, αλλά μια δυναμική που αλλάζει μέσα στον χρόνο.

Εικόνα 8.1.7.2.1 Ο πεζόδρομος της Ερμού.²⁸



Εικόνα 8.1.7.2.2 Η Πλάκα.²⁸



8.1.8 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ - 'RETHINK ATHENS'

Σήμερα, προσδοκώντας ότι η εμπειρία και τα λάθη του παρελθόντος έχουν ωριμάσει τις προοπτικές για μια ολοκληρωμένη παρέμβαση, ξεκινά το έργο μιας ευρύτερης ανασυγκρότησης του κέντρου της Αθήνας, που στοχεύει στην ανταγωνιστικότητα της πόλης. Η παρέμβαση αυτή θα συμβάλλει στην ενίσχυση των εμπορικών και οικονομικών λειτουργιών, στην περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, στην ανάδειξη της ιστορικής και πολιτιστικής φυσιογνωμίας της πόλης και στην ευκολότερη πρόσβαση και απόλαυση του κέντρου για όλους τους πολίτες.

Το πρόγραμμα "Re-think-Athens/Ξανά-σκέψου την Αθήνα" αφορά σε πολύπλευρη παρέμβαση στο κέντρο της Αθήνας, που εκτείνεται από τη λεωφόρο Αμαλίας ως το τέλος της οδού Πατησίων, έχει ως άξονα τη λεωφόρο Πανεπιστημίου και κορυφώνεται σε μια νέα πλατεία Ομόνοιας. Έχει στόχο να αναιρέσει την εντεινόμενη υποβάθμιση και να αναβιώσει το κέντρο της Αθήνας με ποικίλες λειτουργίες: επιχειρηματικές, υπηρεσιών, κατοικίας, αναψυχής και πολιτισμού, ενθαρρύνοντας παράλληλα πολλαπλές δράσεις. Η συνέχεια της παρέμβασης προς τη λεωφόρο Αμαλίας, την Ομόνοια και την οδό Πατησίων, θα διαμορφώσει ένα δακτύλιο που θα συνδέσει τον πεζόδρομο της Διονυσίου Αρεοπαγίτου και το νέο Μουσείο της Ακρόπολης με το Αρχαιολογικό Μουσείο, και την πλατεία της Ομόνοιας με το Μοναστηράκι και το Θησείο, φέρνοντας σε άμεση επαφή τη ζωντάνια της σύγχρονης πόλης με τους αρχαιολογικούς χώρους και τον τουρισμό.⁸²

Προκηρύσσεται έτσι ευρωπαϊκός διαγωνισμός, με στόχο οι προτάσεις του να αφυπνίσουν, να εμπνεύσουν και να αποκαλύψουν προοπτικές που θα αντανακλούν τα χαρακτηριστικά του τόπου και θα προβάλλουν μια υγιή εικόνα από το μέλλον μιας ζωντανής μητρόπολης που εξελίσσεται. Το κοινό θα έχει επίσης την ευκαιρία να εκφράσει την άποψή του για την καλύτερη πρόταση ψηφίζοντας ανάμεσα σε αυτές που θα προκύψουν κατά τον διαγωνισμό.

Για την προετοιμασία του έργου συνεργάζονται ήδη τα συναρμόδια Υπουργεία, όπως και το Ίδρυμα Ωνάση συνάπτει, ως χορηγός, σύμβαση με το ΥΠΕΚΑ, το ΥΠΥΜΕΔΙ, την Αττικό Μετρό, την Περιφέρεια Αττικής και το Δήμο Αθηναίων.⁸²

Η παρέμβαση με άξονα την Πανεπιστημίου θα είναι η ραχοκοκαλιά με την οποία θα συνδεθούν άλλες μελλοντικές μικρότερες, μεμονωμένες ή συλλογικές δημιουργικές παρεμβάσεις και πρωτοβουλίες για το κέντρο της πόλης.

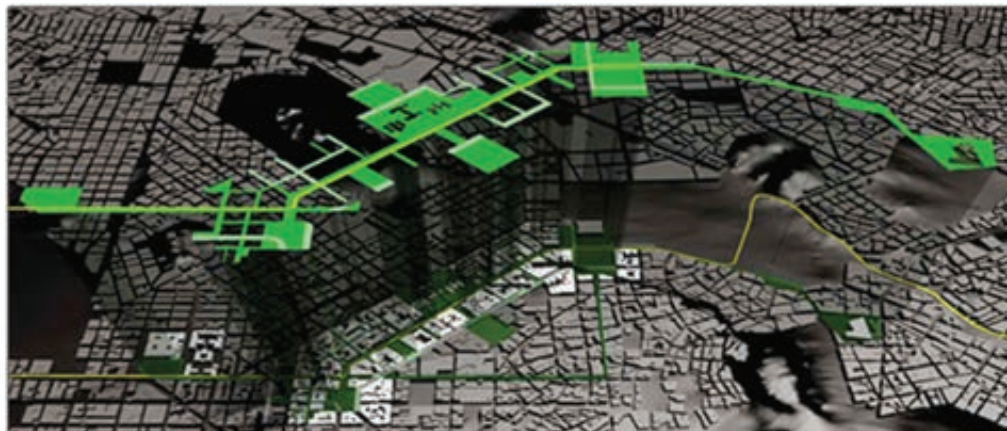
Χρησιμοποιώντας το μότο "Ας ξανά-σκεφτούμε την Αθήνα, γιατί δεν υπάρχει καλύτερος τρόπος να προβλέψεις το μέλλον από το να το σχεδιάσεις!", σηματοδοτείται η αλλαγή αντίληψης για τις μετακινήσεις στο κέντρο της πόλης εστιάζοντας στην αποτροπή των διαμπερών κινήσεων. Ανθρώπινο κέντρο πόλης σημαίνει δικαίωμα στην απόλαυσή του και επίτευξη μιας ανάπτυξης που επίσης αντιλαμβάνεται τα αδιέξοδα και τα δεδομένα. Η Αθήνα μεταμορφώνεται σε ζωντανή πόλη όλο το 24ωρο.⁸²

'RETHINK ATHENS'

Εικόνα 8.1.7.3⁸²



Εικόνα 8.1.7.4⁸²



⁸² <http://athensville.blogspot.gr/2012/03/rethink-athens.html>

8.2 ΛΑΡΙΣΣΑ

8.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΛΑΡΙΣΣΑΣ

Το εγχείρημα της Αστικής Ανάπλασης στη Λάρισα σχεδιαστικά ξεκίνησε το 1988 και οφείλεται στο όραμα ενός Δημάρχου, που πίστεψε στην αναγκαιότητα και στην προοπτική ενός κοινωνικού οράματος.

Η Λάρισα είναι πλέον ενταγμένη στο Ευρωπαϊκό Δίκτυο «Πόλεις Χωρίς Αυτοκίνητα» (Car free Cities Club – ACCESS) και αποτελεί ιδρυτικό μέλος του Δικτύου Πόλεων για τη βιώσιμη κινητικότητα και το ποδήλατο. Μάλιστα οι οροθετημένοι, με ειδική σήμανση, ποδηλατοδρόμοι, συνολικού μήκους 12 χιλιομέτρων, σχεδιάζεται να αυξηθούν περαιτέρω τα επόμενα χρόνια, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα δίκτυο ποδηλατικών διαδρομών 54 χιλιομέτρων. Ο ίδιος ο δήμος παρέχει καθημερινά δωρεάν ποδήλατα σε κατοίκους και επισκέπτες για τις μετακινήσεις τους στην πόλη, ύστερα από την παράδοση της αστυνομικής τους ταυτότητας. Η Λάρισα είναι ίσως η πιο προσιτή ελληνική πόλη για τον πεζό και τον ποδηλάτη, με το πιο ολοκληρωμένο και οργανωμένο δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων. Νέος στόχος αποτελεί η ανακήρυξη της σε «Οικολογική Πρωτεύουσα της Ευρώπης 2013».

Οι πεζόδρομοι του κέντρου της Λάρισσας συνιστούν ένα από τα εκτενέστερα Ευρωπαϊκά δίκτυα πεζοδρόμων και πλατειών, με συνοχή και συνέχεια, βελτιώνοντας αναμφίβολα τις συνθήκες μετακίνησης και γενικότερα διαβίωσης στο κέντρο της πόλης. Ο «λόφος του Φρουρίου» είναι μία χαρακτηριστική τοποθεσία της πόλης, όπου μέσα από το δίκτυο των πεζοδρόμων και των ανοικτών δημόσιων χώρων αναδεικνύεται το Αρχαίο Θέατρο καθώς και κτίρια-ιστορικά μνημεία που ανήκουν στο παρελθόν της πόλης (παλαιά εμπορικά, σιδηρουργεία - τενεκετζίδικα κ.α.). Η διατήρηση του δικτύου πεζοδρόμων στο κέντρο θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική για την ποιότητα των αστικών λειτουργιών, άρα και αναγκαία.⁸³



Εικόνα 8.2.1.1 Πεζόδρομοι-ποδηλατόδρομοι Λάρισσας.⁸³

ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η έντονη για την περίοδο '70 και '80 άναρχη αστική ανάπτυξη είχε ως αποτέλεσμα την τροποποίηση, τη μορφή και τον χαρακτήρα των Ελληνικών πόλεων και, κατ' επέκταση, της πόλης της Λάρισας. Βασικό αίτιο αυτών των προβλημάτων ήταν η ραγδαία και η συνεχής πληθυσμιακή αύξηση, καθώς και η έλλειψη οποιασδήποτε πολεοδομικής και κυκλοφοριακής προετοιμασίας για να αντιμετωπίσει η πόλη τα νέα δεδομένα της δεκαετίας του '80 και του '90. Σήμερα, διαπιστώνουμε το πόσο η ανάπτυξη αυτή είναι μονόπλευρη σε βάρος των κοινωνικών, οικονομικών και πολιτισμικών αξιών και ιδιαίτερα σε βάρος του δημότη, του δομημένου περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής. Ο Δήμος στα πλαίσια της υποβάθμισης της ποιότητας ζωής και περιβάλλοντος, της αξιοποίησης και ένταξης πιο οργανικά και λειτουργικά του ιστορικού τομέα, αλλά και γενικότερα προς την κατεύθυνση της εξυγίανσης και αναβάθμισης του κέντρου και της προσαρμογής της πόλης στο 2000, αποφάσισε να επέμβει με την πολεοδομική ανασυγκρότηση – αναβάθμιση του ιστορικού τομέα της πόλης.

Η περιοχή του Φρουρίου ή του Αγίου Αχιλλείου, όπως αλλιώς λέγεται, που περιλαμβάνει και το ευρύτερο ιστορικό κέντρο, συνδύαζε:⁸⁴

- Αντιμαχόμενες χρήσεις γης.
- Έλλειψη προστασίας και ανάδειξη ιστορικών χώρων.
- Υποβάθμιση
- Επέκταση της αντιπαροχής σε ένα προνομιούχο χώρο.

Η επέμβασή έθετε τα ζητήματα της αστικής εξυγίανσης και αναβάθμισης και μέσα από τους στόχους:⁸⁴

1. της πολιτισμικής δημιουργίας του χώρου,
2. της κοινωνικής ανάπτυξης και συνοχής,
3. της αισθητικής ανάδειξης του Δημοσίου χώρου (κοινόχρηστου και κοινω-φελούς),
4. της εικόνας ενός νέου αστικού διακόσμου
5. και τέλος την αντίληψη για την ίδια την πόλη, μια πόλη με ανθρώπινο πρόσωπο και ποιότητα ζωής και περιβάλλοντος χώρου.

Το εγχείρημα εστιάζονταν πάνω σε τρεις άξονες:⁸⁴

i) Στη δημιουργία ενός Πολεοδομικού Σχεδίου Ανασυγκρότησης του Κέντρου και στην οργάνωση βασικών χρήσεων γης, με την δημιουργία ενός νέου διοικητικού κέντρου με στόχο την απομάκρυνση από το Κέντρο των χρήσεων του τριτογενή τομέα και την επαναφορά της κατοικίας.

ii) Στην απομάκρυνση από το κέντρο των βασικών χρήσεων, όπως: α) του χονδρεμπορίου, β) των βαρέων οχημάτων και γ) του θορύβου, της ρύπανσης και της υποβάθμισης της ποιότητας ζωής, προστασία οικιστικού αποθέματος, στοιχεία που αναφέρει ο ν. 2508/2009.

iii) Στη δημιουργία ενός master plan που στόχο θα έχει την ανάδειξη του αρχαίου θεάτρου με την προϋπόθεση της κατεδάφισης «πολυκατοικιών» στο χώρο του Θεάτρου/Κέντρου και τη δημιουργία ενός πλέγματος πεζοδρόμων που θα έχει αφετηρία/απόληξη το αρχαίο Θέατρο, καθώς και τη σύνδεσή του με τις βασικές δραστηριότητες και χρήσεις του Κέντρου της πόλης. Παράλληλα, με το master plan έγινε η κυκλοφοριακή μελέτη και η μελέτη ένταξης του Πηνειού στην πόλη.

Το 2008, για την επέμβαση στο κέντρο της Λάρισας, απονεμήθηκε το πρώτο βραβείο από τον Σύλλογο Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (Σ.Ε.ΠΟ.Χ.).

⁸⁴ www.nomosphysis.org/articles.php?artid=4323&lang=1&catid=1

Η ανάλυση εστιάζεται παρακάτω στο κομμάτι εκείνο των επεμβάσεων που έχει να κάνει με το δίκτυο πεζοδρομήσεων, καθώς, αφ' ενός είναι το θέμα στο οποίο εμβαθύνει η παρούσα ερευνητική εργασία, αλλά και αφετέρου, ως σημαντικό εργαλείο ανάπτυξης αναδεικνύει στην Λάρισα τον πραγματικό του ρόλο ενώνοντας πλατείες, εμπορικά κέντρα και δημόσιες Υπηρεσίες .

Στόχος του δικτύου των πεζοδρομήσεων ήταν η ανάδειξη των κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων, ενώ μέσα σε αυτό εντάσσονται διάφορες κοινωνικές, πολιτισμικές και ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Το δίκτυο αυτό συνδέει την πόλη με τον ιστορικό τομέα, το ποτάμι με το σημερινό εμπορικό κέντρο, τους αρχαιολογικούς χώρους και με τις βασικές λειτουργίες της πόλης. Το πλέγμα των δημόσιων υπαίθριων χώρων αυξήθηκε και ενοποιήθηκε ως εργαλείο αναβάθμισης της ποιότητας ζωής, για την αποκατάσταση του κατακερματισμένου αστικού χώρου, την ενδυνάμωση της κοινωνικότητας και παραγωγικής συνοχής και την αναζωογόνηση της πολιτισμικής δημιουργίας.

8.2.2 ΦΑΣΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΗΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΚΕΝΤΡΟΥ

Για να φτάσουμε, όμως, στη σημερινή μορφή της πόλης, πραγματοποιήθηκαν τρεις φάσεις έργων πεζοδρόμησης του ιστορικού κέντρου της Λάρισας, από το 1985 μέχρι και το 2006. Η ολοκλήρωση των έργων έγινε με την πεζοδρόμηση των οδών Βενιζέλου, Παπαναστασίου & Ηφαίστου και την ανάδειξη του περιβάλλοντος χώρου του Αρχαίου Θεάτρου.

Πιο συγκεκριμένα,

- η πρώτη φάση χαρακτηρίζεται από την πεζοδρόμηση των οδών Κούμα, Αντύπα, Λέσβου, Ανδρούτσου, καθώς και ένα τμήμα της Ασκληπιού, οπότε και δημιουργείται το πρώτο πλέγμα πεζοδρόμων, μήκους 2,2χλμ. Η φάση ολοκληρώνεται με τη διαμόρφωση της οδού Πανού το 1992.
- Η δεύτερη φάση ξεκινά το 1994 και διαρκεί τέσσερα χρόνια, μέχρι και την ολοκλήρωση των πεζοδρομήσεων της περιοχής του “Λόφου Φρουρίου” και της ανάπλασης των κεντρικών πλατειών της πόλης.
- Η τρίτη και τελευταία φάση διαρκεί 8 χρόνια, ώσπου να τελειοποιηθεί η περιοχή του Αρχαίου Θεάτρου.

Με την ολοκλήρωση των τριών φάσεων, 460 στρέμματα στο κέντρο της Λάρισας έχουν αναπλαστεί, 9,9χλμ δρόμων έχουν πεζοδρομηθεί και 4 κεντρικές πλατείες βρίσκονται πλέον στην καρδιά της Λάρισας.⁸³

8.2.3 ΣΤΟΧΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ

Οι τρεις φάσεις πεζοδρόμησης του κέντρου της Λάρισας διέπονται από κοινούς στόχους και κατευθύνσεις, ως κομμάτια ενός ενιαίου στρατηγικού σχεδίου. Έτσι, εντοπίζεται η πρόθεση για:⁸⁵

- Αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και του περιβάλλοντος
- Λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής
- Ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας και της φυσιογνωμίας της πόλης.

Για την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος, υιοθετούνται οι **αρχές της βιώσιμης κινητικότητας** και στις τρεις φάσεις εξέλιξης, ώστε να επιτευχθεί:⁸⁵

- Περιορισμός μετακινήσεων με Ι.Χ. (Εικόνα 8.2.3.1)
- Ιεράρχηση οδικού δικτύου
- Ήπια τροπή κυκλοφορίας
- Βελτίωση συνθηκών για πεζούς και Α.Μ.Ε.Α.
- Διαπλάτυνση πεζοδρομίων
- Δίκτυο ποδηλατοδρόμων (Εικόνα 8.2.3.2)
- Διαχείριση στάθμευσης
- Βελτίωση λειτουργικότητας κόμβων
- Αναβάθμιση αστικών συγκοινωνιών

Εικόνα 8.2.3.1 Οδός Βενιζέλου.⁸⁶



Εικόνα 8.2.3.2 Οδός Παπαναστασίου.⁸⁶



⁸⁵ www.larissa-dimos.gr/n_ew/index.asp

⁸⁶ http://culture.larissa-dimos.gr/popup.php?photo_id=1271&lang=gr

8.2.4 ΒΑΣΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΠΕΖΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Οι βασικοί άξονες κίνησης πεζών στη Λάρισα είναι οι παρακάτω έξι:⁸³

- «Δι-αστικός» άξονας που περιλαμβάνει τις οδούς Ιάσονος, Οικονόμου εξ Οικονόμων, Ασκληπιού, Ανδρούτσου, Παπαφλέσσα, και ενώνει τις βόρειες και νότιες συνοικίες με το κέντρο της πόλης.
- «Διοικητικός» Άξονας που περιλαμβάνει την οδό Παπαναστασίου και ενώνει τις σημαντικότερες διοικητικές υπηρεσίες.
- Άξονας οδού Κούμα που αποτελεί τον εμπορικό άξονα της πόλης σε διεύθυνση ανατολικά/δυτικά.
- Άξονας οδού Βενιζέλου που εκτείνεται ανατολικά στην οδό Ολύμπου και δυτικά στην οδό Μελετίου και αποτελεί τον παλιό εμπορικό άξονα της πόλης, ενώ σήμερα συγκεντρώνει ένα αξιοσημείωτο σύνολο ιστορικών και αρχαιολογικών μνημείων.
- Άξονας οδών Ογλ και Γαριβάλδη και δεύτερη προέκταση του άξονα Ασκληπιού που συνδέει τις μεγάλες πλατείες της πόλης
- Άξονας οδών Κουμουνδούρου, Μ. Αλεξάνδρου και Πατρόκλου, που συνδέει τον χώρο στάθμευσης του ΟΥΗΛ με το υπόλοιπο δίκτυο πεζοδρόμων.



Εικόνα 8.2.4.2
 Ανάπλαση Δήμου
 Λαρισαίων (2008).⁸⁶

⁸³ www.larissa-dimos.gr

⁸⁶ www.courses.arch.ntua.gr/fsr/140132/skrimizea_eirini.pdf (Ε.Σκριμιζέα, ΔΠΜΣ, Αρχιτεκτονική Σχεδιασμός Χώρου: "Από το χειρότερο παράδειγμα πόλης στη Λάρισα", 2012)

8.2.5 ΣΗΜΕΙΑ ΣΤΑΣΗΣ ΚΑΙ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ

1.Κεντρική πλατεία

Η διατήρηση του ιστορικού χαρακτήρα της Κεντρικής πλατείας της πόλης και των βασικών δομών της λειτουργίας και της δυναμικής της, σε συνδυασμό με την θέση της στον άξονα Φρούριο- αρχαίο θέατρο – Πλατεία Ταχυδρομείου αποτέλεσαν τις βασικές επιλογές για την μελέτη.

Βασικά συνθετικά στοιχεία στον χώρο περιλαμβάνουν: Γλυπτό σιντριβάνι-ποταμό ως συνέχεια από την Πλατεία Ταχυδρομείου, υπόμνηση κάτοψης αρχαίου ναού με αλούλλιο πυκνής βλάστησης, γλυπτή εξέδρα εκδηλώσεων με τον χώρο για τις παλαιές προτομές, διαδρομές πεζών διαγώνιες και κάθετες με έμφαση στην πορεία προς το Αρχαίο Θέατρο.

Το σχέδιο των επιστρώσεων παραπέμπει σε οργωμένα χωράφια της Θεσσαλικής πεδιάδας. Διατηρήθηκε ο μεγάλος ελεύθερος χώρος για εκδηλώσεις συγκεντρώσεις, και διαμορφώθηκαν ειδικοί χώροι για τραπεζοκαθίσματα και δενδροστοιχίες με καθιστικά.⁸⁷

Εικόνα 8.2.5.1 Κεντρική πλατεία Λάρισας.⁸⁷



2.Πλατεία Ταχυδρομείου

Η πλατεία περιβάλλεται από τρεις πεζοδρόμους και αναδιαμορφώθηκε λαμβάνοντας υπόψη την ύπαρξη του κτιρίου της νέας Ιατρικής Σχολής που είναι σημαντική λειτουργία για την πόλη.

Ένα τμήμα της βυθίστηκε σε αμφιθεατρική διάταξη και λειτουργεί ως 'ιδιαίτερος' χώρος εκδηλώσεων. Βασικό στοιχείο αποτελεί η κατασκευή του «Γλυπτού ποταμού», των δύο μεγάλων γλυπτών σιντριβανιών που παραπέμπουν στους ορεινούς όγκους των πηγών του Πηνειού ποταμού.

Η πλατεία είναι βυθισμένη στο πράσινο με πολλά ψηλά δέντρα και καθιστικά με αντίγραφα βυζαντινών ψηφιδωτών. Είναι η πλέον ζωντανή και πολυσύχναστη πλατεία της πόλης και καθιερώθηκε ως ο πλέον σημαντικός πόλος ψυχαγωγίας και ποικίλων εκδηλώσεων.⁸⁷

Εικόνα 8.2.5.2 Πλατεία Ταχυδρομείου.⁸⁷



3. Πλατεία Δημάρχου Α. Μπλάνα

Στον χώρο της πλατείας αποκαλύφθηκαν τμήματα του τείχους της πόλης παλαιοχριστιανικής περιόδου (5ος - 6ος αιώνας), καθώς και τμήμα υπολειμμάτων λουτρών (πιθανώς 4ου αιώνα μ.Χ.). Στο υπέδαφος της διαμορφώθηκε υπόγειος χώρος στάθμευσης (300 θέσεων περίπου), ενώ τα βυζαντινά ευρήματα επανατοποθετήθηκαν στην τελική διαμορφωμένη επιφάνεια της πλατείας η οποία ανασχεδιάστηκε ώστε να τα αναδείξει και να τα εντάξει στον ιστό της πόλης.⁸⁷

Εικόνα 8.2.5.3 Πλατεία Δημάρχου Α.Μπλάνα.⁸⁷



4. Αρχαίο Θέατρο - Ανάδειξη περιβάλλοντος χώρου. Πεζόδρομοι: Παπαναστασίου, Βενιζέλου, Ηφαιστού

Το 1996 άρχισε η αποκάλυψη και αναστήλωση του Αρχαίου Θεάτρου, ενός από τα σημαντικότερα μνημεία του 3ου αιώνα π. Χ., στην καρδιά της πόλης από το ΥΠΠΟ. Το έργο της διαμόρφωσης των πεζοδρόμων Παπαναστασίου, Βενιζέλου και Ηφαιστού είναι το τελευταίο με το οποίο ολοκληρώθηκε το 2006 το σύνολο του δικτύου του ιστορικού κέντρου και αποτελεί τη σημαντικότερη παρέμβαση στην κατεύθυνση της ανάπλασης και ανάδειξης του περιβάλλοντος χώρου του Αρχαίου Θεάτρου. Μεγάλο τμήμα της οδού Βενιζέλου ανασκάφηκε και αποτελεί ήδη τμήμα της σκηνής του Θεάτρου. Το σχέδιο των επιστρώσεων παραπέμπει σε κατόψεις αρχαίων κατοικιών.⁸⁷

Εικόνα 8.2.5.4 Αρχαίο Θέατρο Λάρισας.⁸⁷



5. Φρούριο. Πλατεία δημάρχου Α. Λαμπρούλη-Μπεζεστένι

Στα πλαίσια της ενοποίησης των αρχαιολογικών χώρων και ένταξή τους στον ιστό της πόλης διαμορφώθηκε η πλατεία Δημάρχου Α. Λαμπρούλη, στον χώρο της πρώην μεγάλης υπαίθριας αγοράς που απομακρύνθηκε. Ο σχεδιασμός της πλατείας και η επιλογή των επιστρώσεων έγιναν, με σκοπό να αναδειχθούν το Μπεζεστένι (οθωμανική αγορά) καθώς και οι χώροι του βυζαντινού ναού και του παλαιοχριστιανικού λουτρού που αποκαλύφθηκαν και βρίσκονται εντός της πλατείας.

Εικόνα 8.2.5.5 Φρούριο.⁸⁷



Ανατέθηκε μελέτη για αποκατάσταση του κτιρίου της οθωμανικής αγοράς στην αρχική του μορφή με στόχο την αναβίωση του πνεύματος της παλαιάς παραδοσιακής αγοράς, σε συνδυασμό με τη σημερινή δυναμική της πόλης και τη δημιουργία ενός πόλου έλξης πολιτιστικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων.⁸⁷

⁸⁷ www.teelar.gr/site/files/deltiotee/2009%2069.pdf, σελ.:28-32

8.2.6 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ

Με το εκτεταμένο δίκτυο πεζοδρόμων η εικόνα της πόλης έχει αναμφισβήτητα αλλάξει και η ποιότητα ζωής έχει βελτιωθεί. Οι αρχές μιας αειφόρου ανάπτυξης που ετέθησαν εξ'αρχής, η ενημέρωση και η συμμετοχή των πολιτών στο όλο εγχείρημα, η διάθρωση του έργου σε φάσεις, η αρτιότητα των μελετών που είχε και ως αποτέλεσμα την σωστή και έγκαιρη χρηματοδότηση, είχαν σημαντικά αποτελέσματα, όπως:⁸³

- Την αναβάθμιση του δομημένου περιβάλλοντος και των κοινόχρηστων χώρων με τη δημιουργία εμπορικών, ψυχαγωγικών και πολιτιστικών αξόνων.

- Την δημιουργία ταυτότητας και την ανάκτηση της φυσιογνωμίας και του χαρακτήρα του "κέντρου της πόλης".

- Την καλλιέργεια κοινωνικής αντίληψης με τη δημιουργία στοιχείων επαφής, επικοινωνίας και ψυχαγωγίας των κατοίκων.

- Την μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της περιβαλλοντικής ρύπανσης και των θορύβων, με την αποθάρρυνση της χρήσης του αυτοκινήτου στο κέντρο και τον αποκλεισμό της διερχόμενης κυκλοφορίας.

- Ο περίπατος των κατοίκων και των επισκεπτών στην αγορά της Λάρισας αποτελεί μια ευχάριστη ενασχόληση.

- Την αύξηση των κερδών των εμπορικών καταστημάτων και η βελτίωση των συνθηκών εργασίας.

- Την διοχέτευση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων σε λιγότερες αρτηρίες. Η συμπεριφορά των οδηγών σταδιακά αλλάζει και επιλέγουν εναλλακτικές διαδρομές, ενώ πολλοί δημότες επιλέγουν να μετακινούνται πεζοί για μικρές αποστάσεις.

Εκτός, όμως, από τα ευεργετικά αποτελέσματα των πεζοδρομήσεων, η ελλιπής μέριμνα για χώρους στάθμευσης και ρυθμιστικών κανονισμών για τα καταστήματα, έχει αρνητικές συνέπειες για την περιοχή. Πιο συγκεκριμένα, αντιμετωπίζεται: [9]

- Μη ομαλή ροή κυκλοφορίας τις ώρες αιχμής, λόγω αύξησης του αριθμού των οχημάτων και της παράνομης στάθμευσης

- Ανεπαρκής κάλυψη της ζήτησης στάθμευσης εκτός οδού

- Κατακόρυφη αύξηση αξίας γης και ενοικίων

- Υπερβολική εξάπλωση καταστημάτων αναψυχής, υπερεκμετάλλευσης παρεχόμενης επιφάνειας τραπεζοκαθισμάτων και ενόχληση κατοίκων από χρήση μουσικής σε ακατάλληλες ώρες.

8.2.7 ΝΕΑ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΙΣΤΟΡΙΚΟΥ ΚΕΝΤΡΟΥ ΤΗΣ ΛΑΡΙΣΑΣ

Στην παρούσα φάση υλοποιείται ήδη το σχέδιο για τη λειτουργική και αισθητική αναβάθμιση όλων των κοινοχρήστων χώρων της πόλης, προκειμένου να διορθωθούν οι στρεβλώσεις που προέκυψαν από την κατάχρηση των διατεθέντων χώρων, η οποία είχε δυσμενείς επιπτώσεις στη συνολική λειτουργία και εξυπηρέτηση των δημοτών και την εικόνα της πόλης.

Έτσι, η πόλη της Λάρισας αποκτά νέα εικόνα με βασικά χαρακτηριστικά:⁸³

- Το ενιαίο δίκτυο πεζοδρόμων που συνδέει το εμπορικό κέντρο με τον ιστορικό Λόφο του Φρουρίου, το Αρχαίο Θέατρο, τις τέσσερις πλατείες του κέντρου, τον Πηνεϊό, το πάρκο Αλκαζάρ, το Σιδηροδρομικό σταθμό και το ΚΤΕΛ, όπως και τις πολιτιστικές, διοικητικές και κοινωνικές δραστηριότητες της πόλης.

- Την αντιμετώπιση του κυκλοφοριακού προβλήματος σύμφωνα με τις αρχές της βιώσιμης κινητικότητας, δηλαδή με τον περιορισμό των μετακινήσεων με Ι.Χ. προς το κέντρο, την ήπια τροπή της κυκλοφορίας, την βελτίωση των συνθηκών για πεζούς, ΑΜΕΑ και ευάλωτους χρήστες. Δημιουργούνται συνεχές δίκτυο πεζοδρόμων γύρω από το κυρίως εμπορικό - ιστορικό κέντρο, διαπλατώνονται τα πεζοδρόμια και οι διαβάσεις πεζών, διαμορφώνεται δίκτυο ποδηλατόδρομων, δημιουργούνται χώροι στάθμευσης στις παρυφές της κεντρικής περιοχής, υπάρχει αυστηρή αστυνόμευση των βασικών αρτηριών της πόλης μετά από συστηματική ενημέρωση του κοινού, και αναβαθμίζονται οι Αστικές συγκοινωνίες.

- Την ανάδειξη της ιστορικής ταυτότητας της πόλης μέσα από την αναβάθμιση του κεντρικού τομέα, την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων του Φρουρίου, με το εμπορικό κέντρο και την ανάπλαση και ανάδειξη αξιόλογων μνημείων και μνημειακών συνόλων όπως το Αρχαίο Θέατρο, τα βυζαντινά μνημεία το Μπεζεστένι και το Μύλο του Παππά, παράλληλα με την αισθητική και λειτουργική ανάπλαση όλων των κεντρικών πλατειών.

- Την αποκατάσταση της σχέσης του φυσικού τοπίου με τον αστικό χώρο, με την αναβάθμιση του περιβάλλοντος της κοίτης του Πηνεϊού ποταμού και την ένταξή του στη ζωή της πόλης καθώς και τη συνολικότερη αναβάθμιση του αστικού πρασίνου.

Εικόνα 8.2.7.1 Οδός Κούμα και 28ης Οκτωβρίου.⁸⁶



Εικόνα 8.2.7.2 Οδός Κούμα και Μεγ. Αλεξάνδρου.⁸⁶



⁸³ www.larissa-dimos.gr

⁸⁶ http://culture.larissa-dimos.gr/popup.php?photo_id=1271&lang=gr

Εκπονηθείσες Μελέτες

Τα επιμέρους έργα πραγματοποιήθηκαν βάση των παρακάτω μελετών:⁸⁸

1. «Μελέτη Ρυθμιστικού και Ρυμοτομικού Σχεδίου Λάρισας», Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος, 1973
2. «ΚΕΠΑ Βόλου-Λάρισας / Οργάνωση ευρύτερης περιοχής Διπόλου», Γρ. Θ. Παπαγιάννης & Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος, 1979
3. «Αναθεώρηση Ρυθμιστικού Σχεδίου Λάρισας», Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος, 1980
4. «Μελέτη Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Λάρισας, ΕΠΑ 1982-1984», Εταιρεία Μελετών Περιβάλλοντος και Συνεργάτες, 1985
5. «Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης Αναθεώρησης», Υπεύθυνος Θ. Μπομπότης, 1988-1989
6. «Αναβάθμιση και εξυγίανση του Ιστορικού Κέντρου της πόλης και της ευρύτερης περιοχής του ποταμού Πηνειού», Ερευνητικό Πρόγραμμα Αριστοτέλειου Πανεπιστημίου, Υπεύθυνος: Π. Σταθακόπουλος, 1989
7. «Γενική μελέτη κυκλοφορίας και μεταφορών», DENCO ΕΠΕ- Σύμβουλοι Μηχανικοί, Υπεύθυνος: Ι. Φραντζεσκάκης, 1990
8. «Αξιολόγηση των δομικών και λειτουργικών στοιχείων του Συγκοινωνιακού Συστήματος της Λάρισας και Πρόγραμμα Προτύπων βραχυπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων παρεμβάσεων», Α.Π.Θ. Τμήμα Αγρονόμων Τοπογράφων, Υπεύθυνος: Χ. Ταξιλάρης, 1996
9. «Μελέτη υδραυλικού έργου παλαιάς και νέας κοίτης ποταμού Πηνειού Λάρισας- Χωροταξικές και πολεοδομικές ρυθμίσεις και αρχιτεκτονικές επεμβάσεις στην παλαιά κοίτη και παραποτάμιο περιοχή» Ομάδα Μελετητών- Θ. Γκόφας & Συνεργάτες Α.Ε., Πέτρα Συνεργατική Ε.Π.Ε., Γ. Καφετζόπουλος-Δ. Μπενάκης- Ελληνική Μελετητική Ε.Π.Ε. Ι. Πριντά-τκο Ε.Ε., Δ. Κουτσουδάκης, 1996
10. «Διερεύνηση χρήσεων γης στην ευρύτερη κεντρική περιοχή και προτάσεις Πολεοδομικής αναβάθμισης», Ομάδα Μελετητών, Υπεύθυνη: Χρ. Μπεζαντέ, 1998
11. «Μαζικά Συστήματα Ήπιας Μεταφοράς Στην Λάρισα», ΑΠΘ, Υπεύθυνος: Χ. Ταξιλάρης- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Υπεύθυνος: Α. Κότιος, 2001-2002
12. «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Της Λάρισας», Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Υπεύθυνος: Γ. Πετράκος, 2001-2002
13. «Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος οικιστικού Συγκροτήματος Λάρισας» Σύμπραξη Μελετητών- Σ. Τσακίρης-Χωροδυναμική Περιβάλλον Ανάπτυξη- Ε. Καραθανάση & Συνεργάτες Ε.Ε., 2007

8.3 ΒΕΡΟΙΑ

Η Βέροια είναι η πρωτεύουσα του Νομού Ημαθίας, βρίσκεται στους πρόποδες του όρους Βερμίου και είναι γνωστή για την παραδοσιακή αρχιτεκτονική της. Αποτελεί μια σχετικά μικρή πόλη, η οποία όμως έχει προβλέψει και υλοποιήσει, επιτυχώς ως ένα βαθμό, ένα σύστημα πεζοδρόμων στις δύο ιστορικές συνοικίες της, αυτές της 'Κυριώτισσας' και της 'Μπαρμπούτας'. Οι δύο συνοικίες έχουν τελείως διαφορετικό χαρακτήρα, μιας που η πρώτη είναι βυζαντινή και η δεύτερη εβραϊκή, αλλά αντιμετωπίστηκαν ισάξια από το "Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Περιβάλλον" κατά την πρόταση ανάπλασης τους το 1995. Θέλοντας να αξιοποιηθεί ο ιδιαίτερος ιστορικός χαρακτήρας των περιοχών και να αναδειχτεί η ξεχωριστή ομορφιά του τοπίου τους προτάθηκε η πεζοδρόμηση των συνοικιών με τον ανασχεδιασμό των ήδη υπαρχόντων πεζόδρομων, ενέργεια που υλοποιήθηκε σχεδόν ταυτόχρονα και στις δύο συνοικίες, μέχρι το 2001.⁸⁹

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΦΟΡΑ

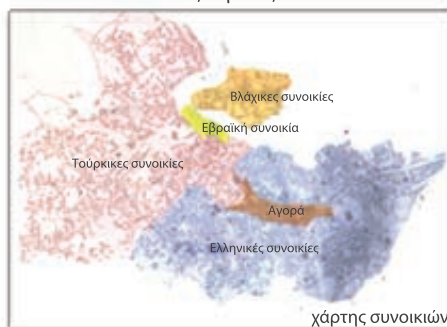
Η Βέροια στα ρωμαϊκά χρόνια εξελίχθηκε σε αστικό υπερτοπικό κέντρο, με εμπορικές, διοικητικές και θρησκευτικές λειτουργίες. Στα Βυζαντινά χρόνια παραμένει σπουδαία και πολυάριθμη, ενώ είναι κέντρο διοικητικού και στρατιωτικού ενδιαφέροντος. Μετά την οθωμανική κατάκτηση, η Βέροια αποκτά βαθμιαία την γνώριμη μορφή της, που θα την διατηρήσει με ορισμένες μεταβολές ως τα μέσα του 20ου αιώνα, όπου και αρχίζει να κυριαρχεί η βιοτεχνική δραστηριότητα - κυρίως η κλωστοϋφαντουργία.

Στην μεσαιωνική οθωμανική πόλη οι κάτοικοι οργανώνονταν σε κοινότητες ανάλογα με το θρήσκευμα τους, δημιουργώντας έτσι αυτοδιοικούμενες ενότητες με πλήρη κοινωνική οργάνωση και με ιδιαίτερα θρησκευτικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά. Ιδιαίτερη σημασία για την διευθέτηση της κάθε γειτονιάς είχαν τα γεωγραφικά στοιχεία - όπως η παρουσία του υδάτινου στοιχείου - και το ανάγλυφο του τόπου.

Στις μετέπειτα χριστιανικές συνοικίες της Βέροιας - από τις οποίες η Κυριώτισσα αποτελεί το καλύτερο σωζόμενο παράδειγμα - οι κατοικίες οργανώνονταν γύρω από συλλογικούς πυρήνες με περίκλειστους υπαίθριους χώρους και με τις εκκλησίες στη θέση του κοινωνικού κέντρου. Οι διατάξεις ακολουθούν συχνά τον τύπο της «κλειστής οικοδομικής νησίδας», όπου η εκκλησία είναι το κοινωνικό σημείο αναφοράς.

Η εβραϊκή συνοικία της Μπαρμπούτας, που διασώζεται σχεδόν ακέραια, έχει ανάλογες αρχές οικοδομικής ανάπτυξης. Οι κατοικίες, χτισμένες σε συνεχές σύστημα, σχηματίζουν ένα κλειστό και οχυρό τρίγωνο προς το εξωτερικό υπαίθριο, ενώ είναι ανοιχτές προς το εσωτερικό και με στοές προς την οδό Μεραρχίας. Οι αυλές επικοινωνούν ή εντάσσονται στον εσωτερικό πεζόδρομο, ενώ εδώ το κοινωνικό κέντρο είναι η συναγωγή.⁹⁰

Εικόνα 8.3.1 Συνοικίες Βέροιας.⁹¹



⁸⁹ Κ. Παπαδοπούλου, Συνέδριο: "Συγκοινωνιολογικές Παρεμβάσεις σε Ιστορικά Κέντρα Πόλεων" - Θέμα εισήγησης: "Οι πεζοδρομήσεις στις ιστορικές συνοικίες της Βέροιας και οι επιπτώσεις τους", Δημοτική Αναπτυξιακή Επιχείρηση Καβάλας, Καβάλα, Φεβρουάριος 2006

⁹⁰ Σ. Αμούργης, Σ. Γιάννας, Ε. Ευαγγελάτος κ.α., "Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοιχτών Χώρων", Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 2001, σελ.: 140-157

⁹¹ <http://medusa.libver.gr/bitstream>

8.3.1 ΟΙ ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ ΤΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ

8.3.1.1 Η Κυριώτισσα

Η συνοικία της Κυριώτισσας βρίσκεται στο κέντρο της Βέροιας και σε άμεση επαφή με τους κύριους άξονες κυκλοφορίας της πόλης. Αποτελεί τη συνοικία που έμεναν οι χριστιανοί κατά την περίοδο της Τουρκοκρατίας και για λόγους προστασίας αναπτύσσεται σε ελικοειδείς λιθόστρωτα και καλντερίμια. Η αρχιτεκτονική με τα κλειστά οικοδομικά ετράγωνα και τις ελεγχόμενες εισόδους προ τα πετρόκτιστα σπίτια διατηρείται μέχρι και σήμερα.⁸⁹

Εικόνα 8.3.1.1.1 Περιοχή Κυριώτισσας, Κτηματολόγιο Α.Ε.



8.3.1.2 Η Μπαρμπούτα

Η συνοικία της Μπαρμπούτας βρίσκεται στο βορειοδυτικό τμήμα της Βέροιας, πλάι στον Τριπόταμο ποταμό. Αποτελεί μια κλειστή και σε τριγωνικό σχήμα περιοχή όπου έμεναν οι Εβραίοι της πόλης πριν τους διωγμούς (μοναδικό δείγμα στον ευρωπαϊκό χώρο). Ιστορικός τόπος χαρακτηρίζεται και η ευρύτερη περιοχή του τριγώνου σύμφωνα με υπουργική απόφαση του 1983. Η αρχιτεκτονική της περιοχής χαρακτηρίζεται από τα εξαιρετικά αρχοντικά του 19ου αιώνα και το κτίριο της Εβραϊκής Συναγωγής, το οποίο και έχει αποκατασταθεί.

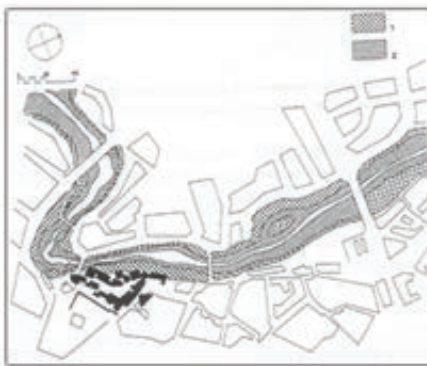
Εικόνα 8.3.1.1.2 Περιοχή Μπαρμπούτας, Κτηματολόγιο Α.Ε.



Τέλος, χαρακτηριστικό της Μπαρμπούτας είναι η πλούσια βλάστηση και το φυσικό της τοπίο.⁸⁹

Η περικλειστη οικοδομική νησίδα αναπτύσσεται έχοντας ως φυσικό όριο την αλλαγή στάθμης του εδάφους και τις απόκρημνες όχθες του ποταμού Τριπόταμου.⁹⁰

Εικόνα 8.3.1.1.3 Περιοχή Μπαρμπούτας⁹⁰



⁸⁹ Κ. Παπαδοπούλου, Συνέδριο: "Συγκοινωνιολογικές Παρεμβάσεις σε Ιστορικά Κέντρα Πόλεων" – Θέμα εισήγησης: "Οι πεζοδρομήσεις στις ιστορικές συνοικίες της Βέροιας και οι επιπτώσεις τους", Δημοτική Αναπτυξιακή Επιχείρηση Καβάλας, Καβάλα, Φεβρουάριος 2006

⁹⁰ Σ. Αμούργης, Σ. Γιάννας, Ε. Ευαγγελάτος κα, "Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοιχτών Χώρων", Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 2001, σελ.: 140-157

8.3.2 ΤΑ ΚΥΡΙΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Με την αντιπαραβολή τριών διαδοχικών χαρτών που απεικονίζουν τον πολεοδομικό ιστό της Βέροιας γίνεται αντιληπτό το πόσο προβληματική είναι η μετάβαση που έγινε από την παραδοσιακή στη σύγχρονη πόλη.⁹²

Στον χάρτη των αρχών του 20ού αιώνα φαίνεται ο ιστός των διαδρομών που εντάσσεται απόλυτα με το περιβάλλον.

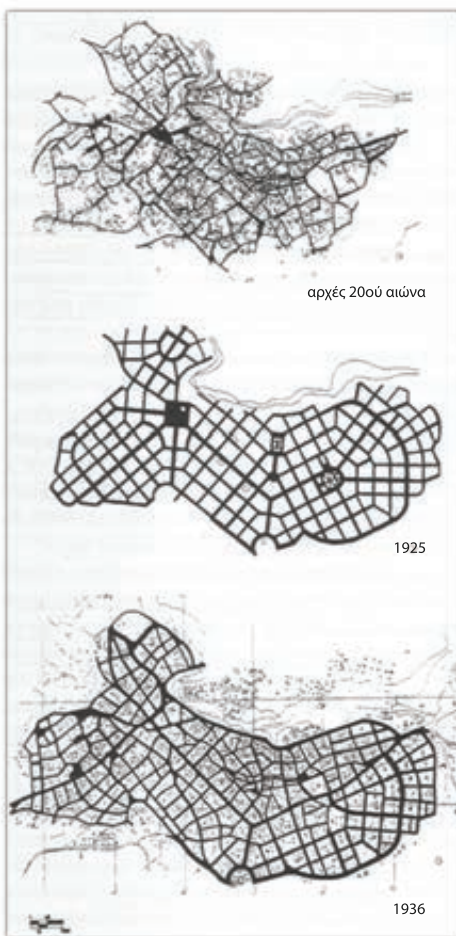
Το σχέδιο του 1925 με την καθαρή γεωμετρία, έρχεται σε πλήρη αντίθεση με την υφιστάμενη κατάσταση. Η ενδεχόμενη υλοποίηση του θα σήμαινε την πλήρη καταστροφή του παραδοσιακού ιστού και της μακράιωνης ιστορίας του.

Η αδυναμία εφαρμογής του οδηγεί στο σχέδιο του 1936, που ουσιαστικά είναι μια συμβιβαστική λύση ανάμεσα στον εκσυγχρονισμό και την ιστορία του τόπου. Σχέδιο που αποδείχθηκε ιδιαίτερα προβληματικό στην εφαρμογή του, καθώς:

- Αυξήθηκε η δόμηση
- Έγινε μαζική καταστροφή παραδοσιακών κτισμάτων και ανέγερση των τυπικών εργολαβικών πολυκατοικιών
- Δημιουργήθηκαν προβλήματα με τις διανοίξεις νέων δρόμων και
- Υπήρξαν προβλήματα με την τακτοποίηση των οικοπέδων που απέτρεψαν σε ορισμένα σημεία την εφαρμογή του σχεδίου.

Η επιβίωση κάποιων ενοτήτων και κτισμάτων αξιοποιήθηκε κατά την αναθεώρηση της πολεοδομικής μελέτης της Βέροιας στη δεκαετία του '80, η οποία και επαναφέρει όπου είναι δυνατόν τις αρχικές χαράξεις του πολεοδομικού ιστού επιδιώκοντας την ολοκληρωμένη προστασία των οικιστικών συνόλων και την αποκατάσταση της περιβαλλοντικής ισορροπίας.⁹²

Την ίδια δεκαετία αναγνωρίστηκαν οι δύο συνοικίες ως ιστορικοί διατηρητέοι τόποι σύμφωνα με απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού και Επιστημών. Ακολούθησε μια σειρά από διατάγματα για τον καθορισμό των νέων πλέον αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών όρων δόμησης και το χαρακτηρισμό 129 κτισμάτων ως διατηρητέα. Η δυσκολία στην αποκατάσταση των ιστορικών κτιρίων, λόγω του απαιτούμενου μεγάλου κόστους, και οι ισχύοντες κανονισμοί προκάλεσαν τα εξής βασικότερα προβλήματα που είχαν να αντιμετωπίσουν οι κάτοικοι των περιοχών:



Εικόνα 8.3.2.1 Η εξέλιξη του πολεοδομικού ιστού της Βέροιας.⁹²

⁹² Σ. Αμούργης, Σ. Πάννας, Ε. Ευαγγελάτος κ.α., "Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοιχτών Χώρων", Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 2001, σελ.: 167-168

- Εγκατάλειψη αξιόλογων κτιρίων
- Αναζήτηση νέας κατοικίας, με λιγότερα απαιτούμενα έξοδα
- Ερήμωση συνοικιών
- Κατοικούν, πλέον, τα χαμηλότερα εισοδηματικά στρώματα
- Ακατάλληλες συνθήκες διαβίωσης σε εγκαταλελειμμένα σπίτια
- Κατακλυσμός δημόσιου χώρου από τα αυτοκίνητα
- Προβληματική πεζή κίνηση
- Υποβάθμιση της ύπαρξης του νερού – με εξαίρεση τα μεγαλύτερα ποτάμια - όπου τα μικρότερα επιχωματώθηκαν και έγιναν δρόμοι.⁸⁹

⁸⁹ Κ. Παπαδοπούλου, Συνέδριο: “Συγκοινωνιολογικές Παρεμβάσεις σε Ιστορικά Κέντρα Πόλεων” – Θέμα εισήγησης: “Οι πεζοδρομήσεις στις ιστορικές συνοικίες της Βέροιας και οι επιπτώσεις τους”, Δημοτική Αναπτυξιακή Επιχείρηση Καβάλας, Καβάλα, Φεβρουάριος 2006

8.3.3 ΟΙ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΟΙΚΙΕΣ ΤΗΣ ΒΕΡΟΙΑΣ

Η ανάπλαση των περιοχών της Κυριώτισσας και της Μπαρμπούτας ξεκινά το 1995 με το έργο «Προστασία – Ανάδειξη Διατηρητέων Περιοχών Μπαρμπούτας – Κυριώτισσας», το οποίο περιλαμβάνει:

- Αποκατάσταση των εξωτερικών όψεων των τειχών των σπιτιών
- Διαμόρφωση πεζόδρομων
- Παροχή επαρκούς αστικού εξοπλισμού
- Διαμόρφωση κοινόχρηστων χώρων
- Απαγόρευση προσπέλασης των αυτοκινήτων – εξαίρεση αποτελούν οι κάτοικοι και οι επιχειρηματίες, οι οποίοι προμηθεύονται ειδικές κάρτες.

Δεν πραγματοποιείται ωστόσο σχετική κυκλοφοριακή μελέτη για τις συνοικίες αλλά και την ευρύτερη περιοχή.

Το 1996 αρχίζει η κατασκευή των πεζόδρομων στην Κυριώτισσα που ολοκληρώνονται το 1998, ενώ στην Μπαρμπούτα ξεκινούν με μικρή καθυστέρηση και ολοκληρώνονται το 2001.

Στόχος του έργου αυτού είναι η αποκατάσταση των καλντεριμιών της βυζαντινής και εβραϊκής συνοικίας, η διατήρηση των ιχνών των παλιών οικοδομικών νησίδων και η ανάδειξη των μνημείων και των αξιόλογων κτιρίων, με τη χρήση των κατάλληλων υλικών. Έτσι επιτυγχάνεται η προσέλκυση των κατοίκων πίσω στην αξιοποίηση των ιδιοκτησιών τους, αλλά και των πεζών προκειμένου να μπορέσουν να αναπτυχθούν και άλλες χρήσεις, όπως το εμπόριο, η ψυχαγωγία κτλ. Παράλληλα οι πεζόδρομοι εξοπλίζονται κατάλληλα ώστε να είναι λειτουργικοί για τους πεζούς, βελτιώνονται ορισμένα δίκτυα κοινής ωφελείας και τοποθετείται η απαραίτητη σήμανση ώστε πρόσβαση να έχουν μόνο ορισμένες κατηγορίες αυτοκινήτων, ύστερα από την αγορά της ειδικής κάρτας εισόδου. Η τροφοδοσία των καταστημάτων γίνεται μόνο τις προβλεπόμενες ώρες.⁸⁹

⁸⁹ Κ. Παπαδοπούλου, Συνέδριο: "Συγκοινωνιολογικές Παρεμβάσεις σε Ιστορικά Κέντρα Πόλεων" – Θέμα εισήγησης: "Οι πεζοδρομήσεις στις ιστορικές συνοικίες της Βέροιας και οι επιπτώσεις τους", Δημοτική Αναπτυξιακή Επιχείρηση Καβάλας, Καβάλα, Φεβρουάριος 2006

8.3.4 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΕΩΝ

Η έλλειψη καταγεγραμμένων στοιχείων ανάγκασε τους μελετητές να δημιουργήσουν ερωτηματολόγια, να συζητήσουν με τους περαστικούς, τους κατοίκους και τους επιχειρηματίες των περιοχών και να επισκεφτούν τις τοποθεσίες για να προβούν σε προσωπικές μαρτυρίες και παρατηρήσεις για τα αποτελέσματα των πεζοδρομήσεων των συνοικιών της Κυριώτισσας και της Μπαρμπούτας. Γι' αυτό και τα συμπεράσματα που προέκυψαν θεωρούνται ενδείξεις και όχι αποδείξεις των επιπτώσεων που επέφεραν οι πεζοδρομήσεις. Τα αποτελέσματα δεν ήταν ίδια και για τις δύο περιοχές παρ' όλη την κοινή αντιμετώπιση στο πρόγραμμα ανάπλάσής τους, και αυτό γιατί ακολουθήθηκε διαφορετική πολιτική προστασίας στην κάθε περίπτωση.⁸⁹

Το εγχείρημα στη Βέροια θα μπορούσε να ήταν σε ένα μεγάλο ποσοστό επιτυχές, παρόλο που ουσιαστικοί περιβαλλοντικοί στόχοι δεν τέθηκαν ξεκάθαρα, εξαιτίας της πρώιμης, για παρόμοιες έννοιες, εποχής που εκπονήθηκε η μελέτη και υλοποιήθηκαν οι παρεμβάσεις.

Τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν εστιάζονται περισσότερο στην έλλειψη ενός γενικότερου master plan, βασισμένου πλέον στις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης, που θα μελετούσε το σύνολο της πόλης της Βέροιας.

Ένα τέτοιο Γενικό Ρυθμιστικό Σχέδιο, θα προέβλεπε μια συνολική κυκλοφοριακή μελέτη που θα ρύθμιζε τους φόρτους που 'παρέλαβαν' οι παράπλευροι δρόμοι των πεζοδρόμων. Θα καθόριζε τις χρήσεις γης, ώστε να μην εμφανισθούν προβλήματα από την κυριαρχία μιας χρήσης – συνήθως της μη επιθυμητής – έναντι μιας άλλης. Θα προέβλεπε πολιτικές, ώστε να μην παρατηρηθεί το φαινόμενο της υπέρογκης και αδικαιολόγητης αύξησης της αξίας γης, η οποία αλλάζει τον κοινωνικό ιστό της περιοχής εις βάρος των χαμηλότερων εισοδηματικά στρωμάτων.

Θα έκανε εμφανέστερη την παρουσία του κυρίαρχου στοιχείου της Βέροιας, του νερού, αλλά και φυτεύσεων, ως ένα αναπόσπαστο κομμάτι του τοπίου της, συνυφασμένο με την ίδια τη φυσιογνωμία και την εξέλιξη του πολεοδομικού της ιστού, αλλά και προς όφελος των συνθηκών άνεσης πολύ συνεκτικών και πυκνοδομημένων τμημάτων.

Παράγοντες, όμως, όπως η ελλιπής αστυνόμευση, αλλά και ενημέρωση των πολιτών για τους στόχους και τις προσδοκίες αυτού του εγχειρήματος συντέλεσαν ώστε να παρατηρούνται σήμερα παραβατικές συμπεριφορές, που δυσχεραίνουν την εφαρμογή του προγράμματος και τα επιθυμητά αποτελέσματα.

Στην Μπαρμπούτα, εν αντιθέσει με ότι έγινε στην Κυριώτισσα, η πολιτική διάσωσης των χρήσεων κατοικίας με την εξαγορά κτιρίων από τον Δήμο και την επανάχρηση παλαιών αρχοντικών, περιόρισε την εμφάνιση των παραπάνω προβλημάτων.

Γενικά, όμως, η μη παρακολούθηση της πορείας εξέλιξης και βιωσιμότητας του εγχειρήματος, ώστε ανά πάσα χρονική στιγμή να διεξάγονται σαφή συμπεράσματα και όχι φαινομενικές ενδείξεις, δεν βοηθά για να υπάρξει στο μέλλον ένας σύγχρονος περιβαλλοντικός σχεδιασμός, ώστε μια πολιτική επανάχρησης των παραδοσιακών συνόλων να στοχεύει όχι μόνο στη διάσωση της πολιτιστικής κληρονομιάς, αλλά και στην οικολογική τους ένταξη μέσα στον γεωγραφικό χώρο.⁹³

⁸⁹ Κ.Παπαδοπούλου, Συνέδριο: "Συγκοινωνιολογικές Παρεμβάσεις σε Ιστορικά Κέντρα Πόλεων" – Θέμα εισήγησης: "Οι πεζοδρομήσεις στις ιστορικές συνοικίες της Βέροιας και οι επιπτώσεις τους", Δημοτική Αναπτυξιακή Επιχείρηση Καβάλας, Καβάλα, Φεβρουάριος 2006

⁹³ Σ.Αμούργης, Σ.Γιάνας, Ε.Ευαγγελάτος κα, "Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοιχτών Χώρων", Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 2001, σελ.:170

8.3.4.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΚΥΡΙΩΤΙΣΣΑΣ

Η απαγόρευση εισόδου στα αυτοκίνητα στη συνοικία της Κυριώτισσας έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση της κυκλοφορίας στους γύρω δρόμους και τη δυσκολία στην εύρεση θέσεων στάθμευσης. Πολλά όμως είναι τα οχήματα που, παραβιάζοντας τις απαγορεύσεις, εισέρχονται και σταθμεύουν στην πεζοδρομημένη περιοχή, χωρίς να διαθέτουν την ειδική κάρτα, δυσχεραίνοντας έτσι την κίνηση των πεζών και αλλοιώνοντας το τοπίο.

Η πεζή κίνηση αυξήθηκε κατακόρυφα μετά την υλοποίηση των πεζοδρομήσεων, καθώς η περιοχή είναι πλέον πιο ασφαλής, ακόμα και τις βραδινές ώρες, και η αισθητική του τοπίου έχει αναβαθμιστεί μετά την αποκατάσταση αρκετών διατηρητέων κτιρίων και των όψεων των σπιτιών. Οι ίδιοι οι διερχόμενοι πεζοί δηλώνουν πως έχουν αυξησει τη συχνότητα με την οποία επισκέπτονται την περιοχή.⁸⁹

Φυσικό επακόλουθο της αύξησης της επισκεψιμότητας της περιοχής είναι και η κινητοποίηση του ιδιωτικού κεφαλαίου. Η αποκατάσταση της περιοχής σε συνδυασμό με τα χαμηλά, ως τότε, ενοίκια αποτέλεσαν ιδανικό έδαφος για την δημιουργία καταστημάτων ψυχαγωγίας. Άλλες εμπορικές χρήσεις, όμως, και κατοικίες είναι δύσκολο να εγκατασταθούν λόγω των αυστηρών περιοριστικών όρων δόμησης και του υψηλού κόστους αποκατάστασης των κτισμάτων.

Έτσι δημιουργείται το φαινόμενο της ‘γκετοποίησης’ των νυχτερινών κέντρων διασκέδασης με το ποσοστό της χρήσης γης για ψυχαγωγία να αυξάνεται από 36% σε 82%. Κατά αυτόν τον τρόπο αυξάνονται και τα επίπεδα θορύβου στην περιοχή, δημιουργώντας δυσάρεστες συνθήκες για τους παλιούς κατοίκους (Εικόνα 8.3.4.1.1). Τέλος, η συγκέντρωση νέων επιχειρήσεων και η βελτίωση του δημόσιου χώρου της περιοχής συνέβαλε στην αύξηση της ζήτησης για ενοίκιαση κατοικιών ώστε σταδιακά να αυξηθεί και η αξία γης, στα πλαίσια της ελεύθερης αγοράς.

Εικόνα 8.3.4.1.1 Ποσοστά χρήσεων γης στην Κυριώτισσα πριν και μετά την ανάπλαση.⁸⁹



Εικόνα 8.3.4.1.2 Η Κυριώτισσα μετά την ανάπλαση.⁹⁴



⁸⁹ Κ.Παπαδοπούλου, Συνέδριο: “Συγκοινωνιολογικές Παρεμβάσεις σε Ιστορικά Κέντρα Πόλεων” – Θέμα εισήγησης: “Οι πεζοδρομήσεις στις ιστορικές συνοικίες της Βέροιας και οι επιπτώσεις τους”, Δημοτική Αναπτυξιακή Επιχείρηση Καβάλας, Καβάλα, Φεβρουάριος 2006

⁹⁴ www.panoramio.com

8.3.4.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΠΕΖΟΔΡΟΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΜΠΑΡΜΠΟΥΤΑ

Η ολοκλήρωση των έργων στην Μπαρμπούτα καθυστέρησε συγκριτικά με της Κυριώτισσας, καθώς σε συνδυασμό με τα έργα αυτά πεζοδρομήθηκαν και άλλοι οδοί της γύρω περιοχής μέσω χρηματοδότησης από το Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΕΤΕΡΠΣ).

Οι πεζοδρομήσεις που πραγματοποιήθηκαν ήταν ανάλογες με αυτές της Κυριώτισσας και ελήφθησαν όμοια μέτρα κυκλοφοριακών ρυθμίσεων. Ωστόσο, τα αποτελέσματα των πεζοδρομήσεων διαφέρουν σημαντικά στις δυο περιοχές.

Βασικός στόχος της ανάπλασης της Μπαρμπούτας ήταν η πολιτιστική αξιοποίηση της περιοχής και η επαναφορά της κατοίκησης σε εγκαταλελειμμένα και σε αποσύνθεση παλιά σπίτια. Γι' αυτό και αρκετά κτίσματα περιήλθαν στην ιδιοκτησία του Δήμου Βέροιας και αποτράπηκε η λειτουργία καταστημάτων ψυχαγωγίας, παρά το ενδιαφέρον που εκδήλωσαν πολλοί επιχειρηματίες της περιοχής.

Ο πολιτιστικός χαρακτήρας της περιοχής ενισχύεται και από την αποκατάσταση τουλάχιστον τεσσάρων αρχοντικών, τα οποία φιλοξενούν σήμερα το Διεθνές Ινστιτούτο Παραδοσιακής Αρχιτεκτονικής, τα Γενικά Αρχεία του Κράτους Νομού Ημαθίας, το Αίθριο Πολιτισμού, τη Δημοτική Επιχείρηση Τουρισμού και το Σύλλογο Βλάχων. Την ίδια στιγμή, παράλληλα με την πεζοδρόμηση των οδών διαμορφώνεται και ένας μικρής έκτασης υπαίθριος χώρος, για τη φιλοξενία πολιτιστικών εκδηλώσεων.

Παρ' όλα αυτά η επαναφορά της κατοίκησης στα παλιά σπίτια της περιοχής δεν επιτυγχάνεται σε μεγάλο βαθμό. Οι περιοριστικοί όροι δόμησης (μικρά οικόπεδα, χαμηλός συντελεστής δόμησης, μικρό επιτρεπόμενο ύψος) και το υψηλό κόστος αποκατάστασης των κτισμάτων (αν και η αγορά τους ήταν πολύ οικονομική) λειτουργούν ως εμπόδιο για την εγκατάσταση των κατοίκων.⁸⁹

Όπως στην Κυριώτισσα έτσι και στην Μπαρμπούτα αυξήθηκε η κυκλοφορία των πεζών με την αισθητική αναβάθμιση της περιοχής και την αποκατάσταση του αισθήματος ασφάλειας για τους πεζούς. Καθώς η περιοχή συνδυάζει αξιόλογα από ιστορικής και αρχιτεκτονικής άποψης κτίσματα με πλούσιο φυσικό περιβάλλον, οι πεζοδρομήσεις ενίσχυσαν ουσιαστικά και την τουριστική κίνηση της περιοχής. Το γεγονός αυτό πραγματοποιεί και έναν από τους βασικούς στόχους του έργου, την προσπελασιμότητα δηλαδή της Μπαρμπούτας και το άνοιγμά της στην ευρύτερη περιοχή.

Αντίθετα με την Κυριώτισσα, δε συναντάται ιδιαίτερο πρόβλημα στην παράνομη στάθμευση, λόγω της έλλειψης εμπορικών και άλλων επιχειρήσεων μέσα στην περιοχή και της απουσίας αυξημένης κυκλοφορίας στην ευρύτερη γειτονιά. Παρατηρείται όμως παράνομη διέλευση από τα δίκυκλα, καθώς διευκολύνεται η κίνηση τους λόγω του αποκατεστημένου οδοστρώματος και της έλλειψης αστυνόμευσης.⁸⁹

Εικόνα 8.3.4.2.1 Η Μπαρμπούτα μετά την ανάπλαση.²⁸



⁸⁹ Κ. Παπαδοπούλου, Συνέδριο: "Συγκοινωνιολογικές Παρεμβάσεις σε Ιστορικά Κέντρα Πόλεων" – Θέμα εισήγησης: "Οι πεζοδρομήσεις στις ιστορικές συνοικίες της Βέροιας και οι επιπτώσεις τους", Δημοτική Αναπτυξιακή Επιχείρηση Καβάλας, Καβάλα, Φεβρουάριος 2006

²⁸ www.google.com

Όπως αναφέρθηκε στα προηγούμενα κεφάλαια οι αστικές αναπλάσεις διεθνώς στοχεύουν στην βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης μέσω της αναβάθμισης του περιβάλλοντος, δομημένου και αδόμητου. Δηλαδή, προσβλέποντας στις αρχές της αειφορίας, αυτό επιτυγχάνεται με την δημιουργία ενός περιβάλλοντος φιλικού προς τον άνθρωπο. Ένας τέτοιος σχεδιασμός οπωσδήποτε προσβλέπει στην προώθηση της μετακίνησης πεζή και τον ταυτόχρονο περιορισμό και ρύθμιση της κυκλοφορίας των τροχοφόρων, την προώθηση των ΜΜΜ, την ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και της ταυτότητας μιας περιοχής κ.ά., εν γένει όλων όσα τελικά αποτελούν μια βιώσιμη, αειφόρο διαχείριση του χώρου και του περιβάλλοντος. Όλα αυτά βεβαίως μέσα από την κινητοποίηση και συμμετοχή των πολιτών.

Σε κάθε περίπτωση ο χειρισμός του σχεδιασμού και των εννοιών της αειφορικής ανάπτυξης προσαρμόζεται στις απαιτήσεις και τις κατευθύνσεις που ορίζονται για την κάθε περιοχή μελέτης. Ωστόσο, κατά το σχεδιασμό υπάρχουν ορισμένοι παράγοντες που θα πρέπει να αξιολογούνται κατάλληλα, καθώς βοηθούν στον καθορισμό περιορισμών ή και στόχων, όπως επίσης και στην καλύτερη αξιοποίηση της συγκεκριμένης περιοχής μελέτης.

Επιγραμματικά, οι παράγοντες αυτοί είναι:⁸⁹

- Το θεσμικό πλαίσιο προστασίας της περιοχής, καθώς αυτό καθορίζει και το κόστος αλλαγής των χρήσεων γης
- Η τοποθεσία της περιοχής σε σχέση με το κέντρο δραστηριοτήτων της πόλης.
- Οι τάσεις της ελεύθερης αγοράς.
- Η κυκλοφοριακή πολιτική που θα ακολουθηθεί, σε σχέση με την υπάρχουσα κατάσταση (δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης, διαχείριση κυκλοφοριακού φόρτου, πεζοδρομήσεις, κ.ά.).
- Ο κοινωνικός ιστός.
- Οι προσδοκίες των αρμόδιων φορέων.

Στην Ευρώπη ο σχεδιασμός μιας αστικής ανάπλασης περιλαμβάνει συνολική έρευνα, μελέτη και διεξαγωγή συμπερασμάτων για ολόκληρη την ευρύτερη περιοχή και όχι μόνο για το σημείο ή τις οδούς ενδιαφέροντος. Οι παράμετροι της αειφορικής σχεδίασης σε συνδυασμό με πρόσθετες μελέτες, όπως είναι η κυκλοφοριακή μελέτη, η μελέτη των δρομολογίων των ΜΜΜ, του υφιστάμενου μικροκλίματος κ.ά., αποτελούν στοιχεία επιρροής της αστικής σύνθεσης. Έτσι, για παράδειγμα, μια συνολική κυκλοφοριακή μελέτη είναι απαραίτητη για να προβλεφθούν και να αντιμετωπιστούν οι κυκλοφοριακοί φόρτοι που θα επωμισθούν οι γειτονικοί δρόμοι, από τις πεζοδρομήσεις της περιοχής επέμβασης.

Όπως φαίνεται και από τα παραδείγματα που αναλύθηκαν προηγουμένως, στις ευρωπαϊκές πόλεις δημιουργείται ένα συνεχές και οργανωμένο δίκτυο πεζοδρόμων, το οποίο έχει πρωτίστως αποσαφηνίσει τους στόχους που καλείται να επιτύχει μετά από συνεννόηση και συμμετοχή των πολιτών. Έχει σαφές χρονοδιάγραμμα υλοποίησης ακόμη κι όταν δεν κατασκευάζεται με μιας, καθορίζει ξεκάθαρες αρμοδιότητες των φορέων υλοποίησης, επιτηρείται κατά το στάδιο κατασκευής ώστε να αναθεωρούνται τυχόν αστοχίες της μελέτης και στη συνέχεια επιτηρείται και συντηρείται, στη διάρκεια της ζωής του, ώστε να μην υπάρχει κίνδυνος υποβάθμισης του, αλλά και να καθιστάται δυνατή η επεξεργασία των νέων τάσεων, καθώς και των πιέσεων ή εξελίξεων που θα γεννηθούν με τα χρόνια.

⁸⁹ Κ. Παπαδοπούλου, Συνέδριο: "Συγκοινωνιολογικές Παρεμβάσεις σε Ιστορικά Κέντρα Πόλεων" – Θέμα εισήγησης: "Οι πεζοδρομήσεις στις ιστορικές συνοικίες της Βέροιας και οι επιπτώσεις τους", Δημοτική Αναπτυξιακή Επιχείρηση Καβάλας, Καβάλα, Φεβρουάριος 2006

Στην Ελλάδα οι προσπάθειες αναπλάσεων δεν επέφεραν πάντα τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Οι αποσπασματικές μελέτες, η αλληλοεπικάλυψη αρμοδιοτήτων των φορέων μελέτης, επίβλεψης ή και κατασκευής, η γραφειοκρατία, η ελλιπής χρηματοδότηση, η μη συμμετοχή των πολιτών, η ελλιπής καθαριότητα, συνολική συντήρηση και αστυνόμευση, η απουσία μελετών στη διάρκεια ζωής του έργου προλαβαίνοντας εξελίξεις όπως η απρόβλεπτη αύξηση της αξίας γης ή αντίθετα η 'γκετοποίηση' ή ακόμη και η εγκατάσταση μη αναμενόμενων χρήσεων γης, δεν αποτελούν ιδανικό υπόβαθρο για αποτελεσματικές αστικές αναπλάσεις.

Η Λάρισα, το καλύτερο παράδειγμα από την άποψη αποτελεσμάτων στον ελλαδικό χώρο, αποτελεί ίσως την απόδειξη των όσων παραπάνω αναφέρθηκαν, καθώς είναι η μόνη περίπτωση όπου υπάρχει συνοχή και συνέχεια, η υλοποίηση του σχεδίου είχε καθορισθεί σε φάσεις, υπάρχει σαφής μελλοντικός στόχος σε συνέχεια και βελτίωση των προηγούμενων, ενώ το έργο επικουρείται από πολιτικές όπως η δωρεάν παροχή ποδηλάτων.

Στην Ελλάδα παραβλέπεται, επίσης, ο πολύ σημαντικός ρόλος των ίδιων των πολιτών. Κατά τη διάρκεια μελέτης η γνώμη τους αγνοείται, καθώς οι μελετητές θεωρούνται οι μόνοι ειδήμονες για να πάρουν τις ουσιαστικές αποφάσεις για το πώς τελικά θα διαμορφωθεί η ζωή των κατοίκων, τους οποίους και απαξιούν να ρωτήσουν. Στη διάρκεια της ζωής του έργου, όταν – εκτός των άλλων – οι πολίτες, ξένοι προς την λογική και τη φιλοσοφία της επέμβασης, αυθαιρετούν (παράνομη στάθμευση, διέλευση τροχοφόρων από πεζόδρομους, παράνομες χρήσεις γης, πολεοδομικές παραβάσεις, αισθητικές αυθαιρεσίες, κλπ), ακόμη και τότε δεν υπάρχει μηχανισμός ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης τους. Δεν υπάρχει καν μηχανισμός καταγραφής και αξιοποίησης των συνολικών αποτελεσμάτων. (π.χ. Πλάκα, Βέροια).

Η αντιδιαστολή μεταξύ των ευρωπαϊκών και των ελληνικών πρακτικών και αποτελεσμάτων στις αστικές αναπλάσεις και πεζοδρομήσεις, μοναδικό στόχο έχει τον εντοπισμό των ελληνικών παθογενειών και την αξιοποίηση των εμπειριών αυτών για καλύτερα μελλοντικά αποτελέσματα.

Καταλήγουμε έτσι πως το βασικότερο στοιχείο κάθε αστικού (ή άλλου) σχεδιασμού είναι οι πολιτικές που εφαρμόζει το Κράτος ή οι αντίστοιχοι αρμόδιοι φορείς, ώστε να προστατευτεί και να αναδειχθεί η εκάστοτε περιοχή. Στην Ελλάδα το βασικότερο πρόβλημα είναι ακριβώς αυτή η έλλειψη ξεκάθαρων πολιτικών με σαφείς στόχους και κατευθύνσεις. Ήδη, όμως, έχουν παρουσιαστεί δείγματα μιας πιο οργανωμένης και ξεκάθαρης πολιτικής (Αθήνα, Λάρισα) στις αστικές αναπλάσεις και αναμένεται αυτή να υιοθετηθεί σε όλες τις μελλοντικές περιπτώσεις.

Α.Αθανασούλη, Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός κα, "Σχεδιασμός Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησης τους", Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999

Α.Αμούργης, Σ.Γιάννας, Ε.Ευαγγελινός κα, «Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοιχτών Χώρων», Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999

Α.Ανδρεαδάκης, Α.Ζ.Βάρφη, Γ.Γιαννακούρου κα, "Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον", Τόμος Β2, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999

Α.Οικονόμου, Φ. Μπουγιατιώτη, Άρθρο:«Το νερό στην πόλη: Μια περιβαλλοντική και βιοκλιματική προσέγγιση», Περιοδικό "Μονumenta", Τεύχος 02: "Η Δύναμη του Νερού"

Α.Αραβαντινός, Θ.Βλαστός, Ε.Εμμανουήλ κα, "Εισαγωγή στο Φυσικό και Ανθρωπογενές Περιβάλλον", Τόμος Β1, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999

Α.Αραβαντινός, "Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου - Πολεοδομικός Σχεδιασμός", Εκδόσεις Συμμετρία, Αθήνα, 1997/98

Α. Αραβαντινός, Π.Κοσμάκη, "Υπαίθριοι Χώροι στην Πόλη", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 1988

Α.Παιπαή, "Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Αστικών Υπαίθριων Χώρων", περιοδικό "ΚΤΙΡΙΟ", τεύχος 10, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 2010

Α.Ρεμούνδου Τριανταφύλλη, "Ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων στο Ιστορικό Κέντρο της Αθήνας – Στόχοι σχεδιασμού/μεθοδολογία", Περιοδικό 'ΚΤΙΡΙΟ', τεύχος 124, Αθήνα, 2001

Δ.Λουκόπουλος, Γ.Πολύζος, Γ.Πυρπωτής, Φ.Τούντα, "Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπλασης - Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 1990

Δ.Οικονόμου, Γ.Πετράκος, "Η ανάπτυξη των Ελληνικών πόλεων- Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής", Εκδόσεις Gutenberg, Βόλος, 1999

Δ.Πολυχρονόπουλος, "Αστικά Κενά", αφιέρωμα στο Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ «Αρχιτέκτονες», Τεύχος 55, Ιανουάριος-Φεβρουάριος 2006

Ε. Καραβία, ΔΠΜΣ, "Αστικές Αναπλάσεις υποβαθμισμένων Περιοχών", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2006

Ε. Καραβία, ΔΠΜΣ "Αρχιτεκτονικός Σχεδιασμός Χώρου, Μάθημα: Δυναμική των Χωρικών Δομών και Χρήσεων Γης, Σύγχρονες Πρακτικές Σχεδιασμού", Θέμα: "Αστικές Αναπλάσεις υποβαθμισμένων Περιοχών", ΕΜΠ, Αθήνα, 2006

Θ.Βλαστός, Έρευνα ΕΜΠ, "Η πεζοδρόμηση του Εμπορικού Τριγώνου", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 1998

Θ. Παπαγιάννης, "Σχεδιασμός Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις και Μέθοδοι Εκτίμησης τους", Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999

Ι.Στεφάνου, Α.Χατζοπούλου, Σ.Νικολαΐδου, "Αστική Ανάπλαση", Εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα, 1995

Ι.Στεφάνου, Α.Χατζοπούλου, Σ.Νικολαΐδου: "Εννοιολογική προσέγγιση", του βιβλίου "Αστική Ανάπλαση", Κεφ. Α', Εκδόσεις ΤΕΕ, Αθήνα, 1995

Ι.Τραυλός, "Πολεοδομική εξέλιξη των Αθηνών", Β' έκδοση, Αθήνα, 1993

Κ.Αξαρή, Σ.Γιάννα, Ε.Ευαγγελινός κα, "Βιοκλιματικός Σχεδιασμός Κτιρίων και Περιβάλλοντος Χώρου", Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999

ΚΑΠΕ, "Σχεδιασμός Υπαιθριων Αστικών Χώρων με Βιοκλιματικά Κριτήρια"

Κ.Κουρκάκης, ΔΠΜΣ, "Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα", Εκδόσεις ΕΜΠ, Αθήνα, 2008/09

Κ.Παπαδοπούλου, Συνέδριο: "Συγκοινωνιολογικές Παρεμβάσεις σε Ιστορικά Κέντρα Πόλεων" – Θέμα εισήγησης: "Οι πεζοδρομήσεις στις ιστορικές συνοικίες της Βέροιας και οι επιπτώσεις τους", Δημοτική Αναπτυξιακή Επιχείρηση Καβάλας, Καβάλα, Φεβρουάριος 2006

Σ. Αμούργης, Σ. Γιάννας κα., "Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοικτών Χώρων", Τόμος Α, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999

Σ.Αμούργης, Σ.Γιάννας, Ε.Ευαγγελάτος κα, "Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοικτών Χώρων", Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 2001

Σ.Γιάννας, "Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός Πόλεων και Ανοικτών Χώρων", Τόμος Β, Εκδόσεις ΕΑΠ, Πάτρα, 1999

Τζούλια Ν. Τζώρτζη, Σοφία Σαρίκου, Εργασία: "Ενοποίηση και Σχεδιασμός Μικρών Αστικών Χώρων με Βιοκλιματικές Συνθήκες"

David Grahame Shane, "Recombinant urbanism", Εκδόσεις Wiley-Academy, Great Britain, 2005

Douglas Farr, "Sustainable Urbanism: Urban design with nature", Εκδόσεις John Wiley and sons, New Jersey, 2008

Fazia, Ali-Toudert, «Dependence of outdoor thermal comfort on street design in hot and dry climate», Dissertation Berichte des Meteorologischen Institutes der Universität Freiburg, Freiburg, 2005

Thomas Randall, "Sustainable Urban Design", Εκδόσεις Spon Press, Great Britain, 2003

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

<http://athensville.blogspot.gr/2012/03/rethink-athens.html><http://muenchenierung.blogspot.com>

http://culture.larissa-dimos.gr/popup.php?photo_id=1271&lang=gr

<http://medusa.libver.gr/bitstream>

http://portal.tee.gr/portal/page/portal/SCIENTIFIC_WORK/GR_ENERGEIAS/kenak

wiki.coe.neu.edu/groups/nl2011transpo/wiki/a6d23/5__Pedestrian_Zones_and_Restricted_Access_Areas_in_the_Historic_Center.html - Keith Hall, Alex Fagnand, "Pedestrian zones and restricted access in the Historic Center", 9/9/2011

www.artistv.gr

www.courses.arch.ntua.gr/fsr/140132/skrimizea_eirini.pdf (Ε.Σκριμιζέα, ΔΠΜΣ, Αρχιτεκτονική Σχεδιασμός Χώρου: "Από το χειρότερο παράδειγμα πόλης στη Λάρισα", 2012)

www.en.wikipedia.org/wiki/London_Docklands

www.google.com

www.greekarchitects.gr – Πρόδρομος Λ. Τζανετάκος, "Αρχιτεκτονικές ματιές – "Ο ρυθμιστικός ρόλος του πεζοδρόμου στην κοινωνία", Greek Architects, 15/10/11

www.jollygreenjustin.deviantart.com

www.larissa-dimos.gr

www.larissa-dimos.gr/new/index.asp

www.library.tee.gr/ Τ. Τζώρτζη, "Η Συμβολή του πρασίνου στη βελτίωση του μικροκλίματος"

www.lyk-n-chalk.thess.sch.gr/material.doc

www.minenv.gr/5/53/bikes/kef1.pdf

www.nomosphysics.org.gr/articles.php?artid=4323&lang=1&catid=1

www.panoramio.com

www.teelar.gr/site/files/deltiotee/2009%2069.pdf

www.uelunion.org

www.vrilissia.gr

www.wien.gv.at/english/transportation/road-construction/kaerntnerstrasse/index.html