







Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης

**ΚΕΔΕ**

## **ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΚΑΙ ΥΓΙΕΙΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΕΝΑ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ**

Άλκηστις Π. Ρόδη, Καθηγήτρια Αστικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Πανεπιστήμιο Πατρών  
Σταύρος Χρ. Τσέτσης, Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, Δρ ΕΜΠ  
Γεώργιος Α. Πανέτσος, Καθηγητής Αρχιτεκτονικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Πανεπιστήμιο Πατρών

ΑΘΗΝΑ 2023



## **ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

Χαρ. Τρικούπη 6-8-10, Στοά Atrium, 1<sup>ος</sup> όροφος  
106 79 ΑΘΗΝΑ  
Τηλ.: 210 3250300  
Fax: 210 3250007  
[www.ita.org.gr](http://www.ita.org.gr)

## **«ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΚΑΙ ΥΓΙΕΙΣ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ ΕΝΑ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ»**

*Απαγορεύεται η μερική ή ολική  
αναδημοσίευση αυτής της μελέτης  
καθώς και η αναπαραγωγή της  
με οποιοδήποτε μέσο  
χωρίς την άδεια του ΙΤΑ*

Παραγωγή:

**POLIS**  **PRINT**



# ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

## Σκοπός - Αντικείμενο δραστηριότητας

Οι προτεραιότητες και το συνεπακόλουθο πρόγραμμα δράσης του ΙΤΑ τίθενται από το Διοικητικό του Συμβούλιο, το οποίο λαμβάνει υπ' όψη του την ιεράρχηση των μεγάλων θεσμικών και οικονομικών θεμάτων, όπως αυτά προσδιορίζονται από τις αποφάσεις του Δ.Σ. και των Συνεδρίων της ΚΕΔΕ.

Τα ακόλουθα θέματα αναφέρονται ενδεικτικά:

- Η παραγωγή πολιτικών για τα θεμελιακά θέματα της Αυτοδιοίκησης
- Ο ολοκληρωμένος σχεδιασμός των προτεραιοτήτων που τίθενται και ο προσδιορισμός των αναγκαίων βημάτων για την υλοποίησή τους
- Η αξιοποίηση της γνώσης, μέσα από τις υπό εκπόνηση μελέτες, αλλά και από την πολύτιμη δουλειά που έχει γίνει -και θα συνεχίσει να γίνεται- από τους άλλους, κεντρικούς ή τοπικούς υποστηρικτικούς μηχανισμούς της Αυτοδιοίκησης
- Η διάχυση αυτής της γνώσης σε όλους τους ΟΤΑ, η ενσωμάτωση και η διαχείρισή της στην καθημερινή πρακτική της Αυτοδιοίκησης
- Ο σχεδιασμός πλαισίου εκπαίδευσης - κατάρτισης - επιμόρφωσης των αιρετών και του ανθρωπίνου δυναμικού της Αυτοδιοίκησης..

## ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

**ΠΡΟΕΔΡΟΣ** Αποστολόπουλος Ηλίας,  
Δήμαρχος Παπάγου - Χολαργού, μέλος Δ.Σ. ΚΕΔΕ

**ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ** Αμπατζόγλου Θεόδωρος,  
Δήμαρχος Αμαρουσίου

**ΜΕΛΗ** Γκουντάρας Αντώνης, Δήμαρχος Αγιάς  
Καϊτεζίδης Ιγνάτιος, Δήμαρχος Πυλαίας - Χορτιάτη, Πρόεδρος ΠΕΔ  
Κεντρικής Μακεδονίας  
Τσιρογιάννης Χρήστος, Δήμαρχος Αρταίων - μέλος Δ.Σ. ΚΕΔΕ  
Χαρκαλάκης Ευστράτιος, Δήμαρχος Κυθήρων  
Χατζηδάκης Γεώργιος, Δήμαρχος Ηλιούπολης  
Δημαρχόπουλος Χαράλαμπος, Δημοτικός Σύμβουλος Ξάνθης, Μέλος Δ.Σ. ΚΕΔΕ  
Μπίρμπας Δημήτρης, Δημοτικός Σύμβουλος Αιγάλεω, μέλος Δ.Σ. ΚΕΔΕ  
Λινάκης Κυριάκος, π. μέλος Δ.Σ. ΚΕΔΕ  
Τζανακούλης Κωνσταντίνος, π. μέλος Δ.Σ. ΚΕΔΕ

## ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

**Αγγελόπουλος Μιχάλης:** Πρόεδρος Επιστημονικού Συμβουλίου Ι.Τ.Α. / π. Δήμαρχος Σάμου

**Λέκκας Ευθύμιος:** Α΄ Αντιπρόεδρος/Καθηγητής Δυναμικής Τεκτονικής Εφαρμοσμένης Γεωλογίας & Διαχείριση Φυσικών Καταστροφών

**Ψυχάρης Γιάννης:** Β΄ Αντιπρόεδρος/Καθηγητής Περιφερειακής Ανάπτυξης Παντείου Πανεπιστημίου

**Βούγιας Σπύρος:** Συγκοινωνιολόγος, Ομότιμος Καθηγητής στο ΑΠΘ/ π. Υφυπουργός Μεταφορών

**Οικονόμου Κωνσταντίνος:** Δρ. Πανεπιστημίου Κέμπριτζ Καθηγητής-Σύμβουλος ΕΑΠ Επιστημονικός Συνεργάτης Πανεπιστημίων Δυτικής Αττικής και ΕΚΠΑ

**Καραγιάννης Άγγελος:** Χρηματοοικονομικά-MBA/Τραπεζικός-Senior RM HSBC

**Γεωργακέλλος Δημήτρης:** Καθηγητής τμ. Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Πειραιώς

**Βλαχάβας Ιωάννης:** Καθηγητής τμ. Πληροφορικής στο ΑΠΘ

**Σφακιανάκης Μιχάλης:** Κοσμήτορας Καθηγητής Εφαρμογών Πληροφορικής & Στατιστικής τμ. Οργάνωσης & Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς

**Λαζαρίδη Κωνσταντία-Αικατερίνη:** Καθηγήτρια Χαροκόπειου Πανεπιστημίου, Βιώσιμη Διαχείριση Αποβλήτων & Φυσικών Πόρων

**Δελλαδέτσιμας Παύλος-Μαρίνος:** Καθηγητής τμ. Γεωγραφίας Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο/ Πολεοδομία-Χωροταξία, Πολιτική Γης-Διαχείριση Καταστροφών

**Μακρής Γιάννης:** Διδάκτωρ Δημοσίου Δικαίου ΑΠΘ, Δικηγόρος Παρ' Αρείω Πάγω, Νομικός Σύμβουλος Δήμου Νεάπολης-Συκεών

**Τσαδήρας Θάνας:** Αναπληρωτής Καθηγητής Πληροφορικής τμ. Οικονομικών Επιστημών στο ΑΠΘ

**Κουτλιάνος Νίκος:** Επίκουρος Καθηγητής Αξιολόγησης Σωματικής Υγείας Αθλουμένων στο ΑΠΘ

**Σουλιώτης Κυριάκος:** Καθηγητής Πολιτικής Υγείας, τμ. Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου

**Ρόδη Άλκησις:** Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Αστικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Πανεπιστήμιο Πατρών

**Τραγάκη Αλεξάνδρα:** Καθηγήτρια τμ. Γεωγραφίας, Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο

**Συρακούλης Κλεάνθης:** Αναπληρωτής Καθηγητής με γνωστικό αντικείμενο "Ποσοτικές Μέθοδοι στη Διαχείριση Αναπτυξιακών Έργων" τμ. Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

**Τσέτσος Σταύρος:** Αρχιτέκτονας με Διδακτορικό στο Πολεοδομικό Σχεδιασμό/Πολιτικός Μηχανικός

**Χαραλαμπίδης Ιωάννης:** Καθηγητής Ψηφιακής Διακυβέρνησης στο Τμήμα Μηχανικών Πληροφοριακών και Επικοινωνιακών Συστημάτων στο Πανεπιστήμιο Αιγαίου

**Γαλανός Γιώργος:** Επίκουρος Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς

**Πολίτης Κωνσταντίνος:** Οικονομικά / Μεταπτυχιακές Σπουδές στην Παιδαγωγική, (MEd) και στη Διοίκηση Επιχειρήσεων, (MBA)/ π. Καθηγητής Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής

**Ματσίνος Γιάννης:** Καθηγητής Τμήματος Περιβάλλοντος Πανεπιστημίου Αιγαίου/ Α΄ Αντιπρόεδρος ΔΟΑΤΑΠ

**Ελισάβετ Ι. Πρέζα:** Περιφερειολόγος-Οικονομολόγος, Διδάκτωρ Πανεπιστημίου Θεσσαλίας

## ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΟΥ

**Άλκηστις Π. Ρόδη,**

Καθηγήτρια Αστικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Πανεπιστήμιο Πατρών

**Σταύρος Χρ. Τσέτσης,**

Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, Δρ ΕΜΠ

**Γεώργιος Α. Πανέτσος,**

Καθηγητής Αρχιτεκτονικού και Πολεοδομικού Σχεδιασμού, Πανεπιστήμιο Πατρών

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΠΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΔΗΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (Κ.Ε.Δ.Ε.), ΛΑΖΑΡΟΥ ΚΥΡΙΖΟΓΛΟΥ</b>	<b>10</b>
<b>ΠΡΟΛΟΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΤΟΠΙΚΗΣ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ (ΙΤΑ), ΗΛΙΑ ΑΠΟΣΤΟΛΟΠΟΥΛΟΥ</b>	<b>11</b>
<b>Εισαγωγή (Α. Ρόδη)</b>	<b>13</b>
<b>Κεφάλαιο 1 Πόλη και συνθήκες υγιεινής διαβίωσης (Στ. Τσέτσος)</b>	<b>19</b>
1.1 Κριτική θεώρηση μιας αδιάρρηκτης σχέσης	
1.2 Ο σχεδιασμός του Αστικού Φαινομένου και δημόσια υγεία. Ιστορική Σύνθεση	
<b>Κεφάλαιο 2 Η κλίμακα της πόλης (Στ. Τσέτσος)</b>	<b>51</b>
Σύγχρονο Urbs και παράμετροι εξυγίανσης του ανθρωπογενούς χώρου	
Προβλήματα, ανοικτά ζητήματα και προοπτικές	
<b>Κεφάλαιο 3 Καλές πρακτικές, αρχές και κατευθύνσεις (Στ. Τσέτσος)</b>	<b>65</b>
3.1. Ο ρόλος της ΕΕ για τη δημόσια υγεία στο αστικό περιβάλλον	
3.2 Αντλώντας από την εγχώρια και τη διεθνή εμπειρία. Παραδείγματα αξιόλογων πρακτικών	
I. Βαρκελώνη	
II. Η Ακαδημία Πλάτωνος και η ευρύτερη περιοχή της	
III. Το Στρατηγικό Σχέδιο του Ελσίνκι με ορίζοντα 2050	
3.3 Πολεοδομική Πολιτική για συνθήκες Δημόσιας Υγείας στα αστικά κέντρα	
<b>Κεφάλαιο 4 Από το θεωρητικό υπόβαθρο στην επιχειρησιακή πράξη (Στ. Τσέτσος)</b>	<b>133</b>
4.1 Πλαίσιο – Οδηγός για την Τοπική Αυτοδιοίκηση	
4.2 Η Τοπική Αυτοδιοίκηση σε νέο ρόλο	
<b>Κεφάλαιο 5 Η κλίμακα της γειτονιάς και η σημασία της συνέργειας των «πράσινων» και «υγιών» αστικών στρατηγικών (Α. Ρόδη)</b>	<b>139</b>
5.1 Η έννοια της γειτονιάς ως μέσο χωρικού σχεδιασμού	
5.2 Η σημασία της γειτονιάς για την υγεία	
5.3 Στοιχεία της γειτονιάς που επηρεάζουν την υγεία	
5.4 Στοιχεία της γειτονιάς που επηρεάζουν την αειφορία	
5.5 Πράσινες γειτονιές και Υγιείς γειτονιές. Μια συνδυαστική προσέγγιση	
<b>Κεφάλαιο 6 Σχεδιασμός και Υγεία (Α. Ρόδη)</b>	<b>153</b>
Εξελιξεί στη δημόσια υγεία και στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό. Οι πόλεις των Χ Λεπτών	
Η πόλη των Δέκα Λεπτών	
Η θεωρία των κεντρικών τόπων	

Η θεωρία της σημασίας της απόστασης  
Το μοντέλο της «Προσανατολισμένης στην Μετακίνηση Ανάπτυξη»  
Η πόλη των Πέντε Λεπτών  
Η πόλη των Δεκαπέντε Λεπτών  
Η πόλη των Είκοσι Λεπτών  
Η πόλη του Ενός Λεπτού

## **Κεφάλαιο 7 Εγχειρίδιο σχεδιασμού (Α. Ρόδη)**

**161**

- 7.1 Οδηγίες για τη χρήση του εγχειριδίου
- 7.2 Αστικός Σχεδιασμός προς μία πράσινη και υγιή γειτονιά
  - Μικτές χρήσεις γης
  - Μεταφορές και στάθμευση
  - Πεζοδρόμια
  - Φύτευση
  - Παιδικές Χαρές
  - Πλατείες
  - Πρόσβαση σε υγιεινή και θρεπτική διατροφή
  - Δίκτυα κυκλοφορίας
  - Ήπια κυκλοφορία
  - Ποδηλατόδρομοι
  - Πάρκα

7.3 Καθολικός σχεδιασμός

7.4 Κατάλογος ελέγχου παρεμβάσεων για πράσινες και υγιείς γειτονιές

## **Κεφάλαιο 8 Συμβατότητα με σύστημα αξιολόγησης «LEED» για γειτονιές (Γ. Πανέτσος)**

**213**

- 8.1 Εισαγωγικά στην «Ηγεσία στον Ενεργειακό και Περιβαλλοντικό Σχεδιασμό»
- 8.2 Το ευρύτερο πλαίσιο και η εξέλιξη του LEED
- 8.3 Το LEED για γειτονιές
- 8.4 Η βασική λογική του LEED
- 8.5 Η χρησιμότητα του LEED για γειτονιές
- 8.6 Ανάπτυξη νέων γειτονιών
- 8.7 Κατάλογος κριτηρίων του LEED για ανάπτυξη γειτονιών
- 8.8 Λόγοι και δυνατότητες εφαρμογής του LEED στην Ελλάδα

## **Συμπεράσματα 24+1 Αρχές σχεδιασμού υγιών και πράσινων γειτονιών (Α. Ρόδη)**

**231**

**Σημειώσεις**

**238**

**Βιβλιογραφία**

**241**

**Προλογικό Σημείωμα  
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ  
ΔΗΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (Κ.Ε.Δ.Ε.) και  
ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΑΜΠΕΛΟΚΗΠΩΝ -ΜΕΝΕΜΕΝΗΣ  
Λάζαρου Κυρίζογλου**



Η παρούσα Μελέτη με τίτλο «**Πράσινες και Υγιείς Γειτονίες**» του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης Ι.Τ.Α. της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας Κ.Ε.Δ.Ε., είναι ένα σημαντικό εγχειρίδιο για την Τοπική Αυτοδιοίκηση, όσον αφορά στην ανάπτυξη υφιστάμενων γειτονιών και τον σχεδιασμό νέων, βάσει των αρχών της Πράσινης και Υγιούς Πόλης.

Το συγκεκριμένο εγχειρίδιο έχει ως κύριους στόχους την κλιματική ανταπόκριση, την πολιτική για την υγεία και τη βέλτιστη προοπτική για τον αστικό σχεδιασμό.

Πιο συγκεκριμένα, μετά από ενδελεχή έρευνα, έχουν καταγραφεί οι στρατηγικές Διεθνών Πρότυπων, τα οποία αποτελούν σπουδαία παραδείγματα των Πράσινων και Υγιών Γειτονιών και στην Ελλάδα. Επιπλέον, γίνεται μία ιστορική αναδρομή Πράσινων και Υγιών μεθόδων ανοικοδόμησης ελληνικών πόλεων και οικισμών.

Η αξιολογή, επιστημονική ομάδα που υπογράφει την παρούσα Μελέτη έχει, επίσης, εντοπίσει τύπων γειτονιάς από επιλεγμένους, διαφορετικούς Δήμους της χώρας και έχει προχωρήσει στη συγκριτική ανάλυση και αξιολόγηση γειτονιών μίας Πράσινης και Υγιούς Πόλης, ενώ παράλληλα προτείνει εφαρμοσίμα πακέτα, τα οποία έχουν ως βασικά χαρακτηριστικά την τοποθεσία, τις έξυπνες υποδομές, τα κατάλληλα κτίρια και την απαραίτητη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών.

Η Κ.Ε.Δ.Ε. θεωρεί ότι η συγκεκριμένη Μελέτη του Ινστιτούτου Τοπικής Αυτοδιοίκησης Ι.Τ.Α., αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο όχι μόνο για τα Στελέχη των Δήμων της χώρας αλλά και για τους πολίτες και κατοίκους του εκάστοτε Δήμου, καθώς συμβάλλει στην ενημέρωση, αρχικά των ιδίων, καθώς και κατ' επέκταση και στην ευαισθητοποίησή τους, όσον αφορά στο φιλικό πλαίσιο μίας Πράσινης και Υγιούς Γειτονιάς, κάτι που τους αφορά άμεσα, καθώς σχετίζεται με τη βελτίωση της ποιότητας της ζωής τους.

**Προλογικό Σημείωμα  
ΠΡΟΕΔΡΟΥ ΤΟΥ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟΥ ΤΟΠΙΚΗΣ  
ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ (ΙΤΑ),  
ΜΕΛΟΥΣ Δ.Σ. Κ.Ε.Δ.Ε. και  
ΔΗΜΑΡΧΟΥ ΠΑΠΑΓΟΥ-ΧΟΛΑΡΓΟΥ  
Ηλία Αποστολόπουλου**



Με στρατηγικές ανάπτυξης και πρότυπες, σχεδιαστικές προτάσεις, όσον αφορά στην ανάπτυξη υφιστάμενων γειτονιών και στον σχεδιασμό νέων βάσει των αρχών της Πράσινης και Υγιούς Πόλης, το Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης (Ι.Τ.Α.), ο επιστημονικός βραχίονας της Κεντρικής Ένωσης Δήμων Ελλάδας (Κ.Ε.Δ.Ε.), προχώρησε στην εκπόνηση της συγκεκριμένης Μελέτης με στόχο να αποτελέσει έναν χρήσιμο οδηγό στα χέρια των Δήμων της χώρας, έχοντας ως προτεραιότητα τη βέλτιστη ανάπτυξη στην κλίμακα της γειτονιάς.

Με τη μόνιμη στήριξη του Διοικητικού, όπως, επίσης και του Επιστημονικού Συμβουλίου του Ι.Τ.Α. και έχοντας τη πολύτιμη αρωγή του Δ.Σ. της Κ.Ε.Δ.Ε. και του Προέδρου του και Δημάρχου Αμπελοκήπων-Μενεμένης, Λάζαρου Κυριζογλου, σκοπός μας είναι η παρούσα Μελέτη να δώσει σωστές οδηγίες, ώστε ο εκάστοτε Δήμος με τη χρήση έξυπνων τεχνολογιών και καινοτομιών να υλοποιήσει πιο λειτουργικές και ανθεκτικές γειτονιές, προς όφελος των πολιτών του.

**Η Μελέτη με τίτλο «Πράσινες και Υγιείς Γειτονιές», ακολουθώντας μία στρατηγική εξυγίανσης δομημένου περιβάλλοντος για την Τοπική Αυτοδιοίκηση, δίνει απαραίτητη βάση στις συνθήκες υγιεινής διαβίωσης του αστικού φαινομένου, στις αρχές και κατευθύνσεις της πολεοδομικής πολιτικής, καθώς και στο θεωρητικό υπόβαθρο, το οποίο σχετίζεται άμεσα με την επιχειρησιακή πράξη.**

Ειδικότερα, η κωδικοποίηση των εννοιών Πράσινων και Υγιών Πόλεων: όροι, αρχές, ποιότητες και εργαλεία, θα είναι στη διάθεση των αρμοδίων και υπευθύνων για τη λήψη αποφάσεων στην Τοπική Αυτοδιοίκηση (Δημάρχων, Δημοτικών Συμβουλίων, Τεχνικών Υπηρεσιών, Αρχιτεκτόνων, Πολιτικών Μηχανικών, Τοπογράφων, Πολεοδομικής Υπηρεσίας, κ.λπ.), ώστε να προχωρούν στη δημιουργία εφαρμόσιμων πακέτων Πράσινης και Υγιούς ανάπτυξης των Ελληνικών γειτονιών.

Το Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης κρίνει ότι η Μελέτη με τα παραπάνω δεδομένα είναι ένα ωφέλιμο εργαλείο, το οποίο θα δώσει έναν ουσιαστικό, νέο ρόλο στα Στελέχη, στις Υπηρεσίες και στις Διοικήσεις της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και θα ενισχύσει την εμπειρία τους στα θέματα του χωρικού σχεδιασμού, των πολεοδομικών παρεμβάσεων και της δημόσιας υγείας, στοιχεία που περιλαμβάνει μία Πράσινη και Υγιή Γειτονιά.





### ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑ

Αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι κατά τον 19ο αιώνα και στις αρχές του 2ου αιώνα συνέβαλαν στην καταπολέμηση μολυσματικών ασθενειών όπως η χολέρα και η φυματίωση βελτιώνοντας τα κτίρια, τους δρόμους, τις γειτονιές, τα συστήματα ύδρευσης και τα πάρκα. Από την έξαρση της χολέρας το 1854 στην περιοχή Soho του Λονδίνου έως την επιδημία που μετέδωσε η «Τυφοειδής Μαίρη» το 1906 στη Νέα Υόρκη, οι ασθένειες ήταν η αφορμή για σημαντικές προόδους στον αστικό και πολεοδομικό σχεδιασμό και το θεσμικό πλαίσιο που αφορούσε το κτισμένο περιβάλλον. Η προσπάθεια εξάλειψης των επιδημιών οδήγησαν σε υγιέστερα και ασφαλέστερα αστικά περιβάλλοντα εφόσον αποτέλεσαν την αιτία να εκσυγχρονιστούν τα αποχετευτικά συστήματα και οι εγκαταστάσεις επεξεργασίας νερού, να κτιστούν νοσοκομεία, να καθοριστούν και να νομοθετούν πολεοδομικές ζώνες, χρήσεις γης, και όροι δόμησης, καθώς και πολυάριθμοι κανονισμοί με στόχο τη βελτίωση της υγιεινής και την εξασφάλιση της δημόσιας υγείας.

Παρά τη σημασία τους στην ανάπτυξη του χώρου κατά τη διάρκεια της ιστορίας, τις τελευταίες δεκαετίες οι μολυσματικές ασθένειες είχαν παύσει να αποτελούν αντικείμενο έρευνας για τους εκείνους που διερευνούσαν τις συσχετίσεις του κτισμένου περιβάλλοντος με τη δημόσια υγεία.

Το ενδιαφέρον τους στρεφόταν κυρίως σε τρεις τομείς:

- **Τις χρόνιες ασθένειες.** Για τις ασθένειες που διαρκούν ένα χρόνο ή περισσότερο, το κτισμένο περιβάλλον μπορεί να προσφέρει επιλογές για υγιεινές συμπεριφορές όπως η σωματική δραστηριότητα ή η ψυχική αποκατάσταση.
- **Τους κινδύνους και τις φυσικές καταστροφές.** Για καταστροφές όπως αυτές που προκαλεί η κλιματική κρίση, ο σχεδιασμός του χώρου συμβάλει στην αντιμετώπιση των πλημμυρών, τη μείωση των επιπτώσεων από τα έντονα και συχνότερα καιρικά φαινόμενα όπως οι καύσωνες, τη στέγαση των μεταναστευτικών ροών από την ερημοποίηση περιοχών, κ.ο.κ.
- **Τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες.** Ο σχεδιασμός επιδίωκε την προσβασιμότητα και προσπελασιμότητα ατόμων με προϋπάρχουσες ασθένειες ή αναπηρίες, ηλικιωμένους και παιδιά, και άτομα με χαμηλά εισοδήματα.

Η πανδημία του Covid-19 που ξεκίνησε τον Δεκέμβριο του 2019 απέδειξε ότι τόσο οι αστικές και προαστιακές όσο και οι αγροτικές κοινότητες εξακολουθούν να είναι ευάλωτες σε αερομεταφερόμενες, μεταδοτικές ασθένειες. Η πανδημία επαναφέρει στο προσκήνιο το ζήτημα του σχεδιασμού για μολυσματικές ασθένειες και εγείρει σημαντικά ερωτήματα για μελλοντική έρευνα και στρατηγικές

## ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΚΑΙ Η ΑΝΑΓΚΗ ΕΝΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΡΑΣΙΝΗΣ ΚΑΙ ΥΓΙΟΥΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΔΗΜΩΝ

Η πανδημία του COVID-19 μας ώθησε στο να αξιολογήσουμε και να επαναπροσδιορίσουμε την ποιότητα του κτισμένου και φυσικού περιβάλλοντος της γειτονιάς μας – τις κατοικίες, τους δρόμους, τις πλατείες, τα πάρκα, το πράσινο. Με την επιβολή του εγκλεισμού και τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, παρατηρήσαμε την μείωση της ρύπανσης των πόλεων και τη φύση να ανακάμπτει έστω και προσωρινά. Η πανδημία αποτέλεσε επίσης μια ευκαιρία να επαναθέσουμε, μετά από σχεδόν έναν αιώνα, την συλλογική υγεία και την αστική υγιεινή ως προτεραιότητα του αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Με αφορμή την πανδημία, οι στρατηγικές για την δημιουργία «Πράσινων» και «Υγιών» πόλεων πολλαπλασιάστηκαν και εφαρμόστηκαν παγκοσμίως σε μικρό χρονικό διάστημα μέσω χωρικών παρεμβάσεων για την αύξηση του δημόσιου χώρου και του πρασίνου, τις προσωρινές ή μόνιμες πεζοδρομήσεις, την ενθάρρυνση του ποδηλάτου. Ενδεικτικά αναφέρεται η Λίμα που αύξησε τα χρόνια της πανδημίας το δίκτυο των ποδηλατοδρόμων κατά 240%, το Βανκούβερ κατά 72%, το Λονδίνο κατά 26%, και η Βουδαπέστη κατά 11%. Επιπλέον, λόγω της πανδημίας υιοθετήθηκαν πολιτικές που προωθούν τον ανθρωποκεντρικό ανασχεδιασμό των αστικών περιοχών μειώνοντας τις αποστάσεις που πρέπει να διανύσει ο άνθρωπος στην καθημερινότητά του. Τέτοιες είναι η «Πόλη των Δεκαπέντε-Λεπτών (15-Min City)» στο Παρίσι, και η «Πόλη του Ενός-Λεπτού (1-Min City)» στη στις πόλεις της Σουηδία.

Προβλέπεται ότι οι πόλεις και οι κάτοικοί τους θα επηρεαστούν άμεσα από την κλιματική αλλαγή. Στην Ελλάδα, όπου οι αστικές περιοχές στεγάζουν το 85% του πληθυσμού της, οι επιπτώσεις αναμένεται να επηρεάσουν αρνητικά την υγεία των κατοίκων τους όσον αφορά, π.χ., ασθένειες και θανάτους που σχετίζονται με κύματα καύσωνα, πλημμύρες, δασικές πυρκαγιές και πανδημίες εν μέρει λόγω και των αυξανόμενων επιπτώσεων των ανθρώπινων δραστηριοτήτων στο φυσικό περιβάλλον. Είναι ευρέως αποδεδειγμένο ότι ο αστικός σχεδιασμός μπορεί να διαδραματίσει κρίσιμο ρόλο στην προστασία της δημόσιας υγείας και στη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που σχετίζονται με την κλιματική αλλαγή (Nieuwenhuijsen, 2019). Οι γειτονίες των ελληνικών πόλεων και οικισμών χρειάζονται να αναπλαστούν ή να αναπτυχθούν εστιάζοντας περισσότερο σε πολιτικές που αφορούν ζητήματα αστικής αειφορίας και συλλογικής υγείας, δηλαδή σύμφωνα με τις αρχές της «Πράσινης Πόλης» και της «Υγιούς Πόλης» αντίστοιχα. Ωστόσο, λίγα μέτρα πρόληψης και μετριασμού των περιβαλλοντικών επιπτώσεων έχουν προγραμματιστεί από την δημόσια και τοπική διοίκηση και, επιπλέον, όσον αφορά την υγεία των πολιτών, οι πολιτικές εστιάζουν στο να παρέχουν οι Δήμοι ιατρικές και κοινωνικές υπηρεσίες παρά το κατάλληλο δομημένο περιβάλλον.

Η προτεινόμενη μελέτη απαντά στο ερώτημα: «Πώς μπορούν οι γειτονίες των Ελληνικών πόλεων να (επανα)σχεδιαστούν ώστε να έχουν καλύτερες επιδόσεις τόσο στην αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης όσο και την βελτίωση της υγείας των κατοίκων τους μέσω της λειτουργικής και αισθητικής αναβάθμισης του κτισμένου περιβάλλοντος;»

Οι σχεδιαστικές και χωρικές παρεμβάσεις σε υπάρχουσες ή νέες αστικές περιοχές είναι πολύπλοκες διαδικασίες όπου εμπλέκονται πολλοί ενδιαφερόμενοι (π.χ. πολίτες, υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων, σχεδιαστές, κατασκευαστές) χρησιμοποιώντας διαφορετικά μέσα και ενεργώντας σε διαφορετικά πλαίσια. Πέραν τούτων, δεν υπάρχουν τα κατάλληλα εργαλεία και μηχανισμοί που θα αντιμετωπίσουν συνδυαστικά τα περιβαλλοντικά και υγειονομικά ζητήματα (Ρόδη, 2013; 2015). Ως εκ τούτου, οι περιφέρειες και οι τοπικές αυτοδιοικήσεις, οι τεχνικές υπηρεσίες, οι αρχιτέκτονες/μηχανικοί και οι εργολάβοι δημοσίων έργων να μην έχουν πρόσβαση σε σημαντική γνώση, μεθόδους και εργαλεία ώστε να διαμορφώσουν τις πόλεις και τον δημόσιο χώρο τους κατάλληλα.

Το κενό αυτό έρχεται να καλύψει το «Εγχειρίδιο για Πράσινες και Υγιείς Γειτονίες» για την Τοπική Αυτοδιοίκηση που εισάγει σύγχρονες, συνδυαστικές προτάσεις αστικής ανάπτυξης με βάση τα κοινά οφέλη της Πράσινης και Υγιούς Πόλης (Green City, Healthy City). Η προτεινόμενη μελέτη θεωρεί τον σωστό και ολοκληρωμένο αστικό σχεδιασμό ως το εργαλείο τόσο για την ενίσχυση της περιβαλλοντικής ποιότητας όσο και της υγείας και της ευημερίας των πολιτών.

## ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η ανάγκη για το παρόν εγχειρίδιο προέκυψε βάσει τεκμηριωμένης έρευνας ότι κατά την ιστορική εξέλιξη των οικισμών και πόλεων ο κατάλληλος σχεδιασμός του κτισμένου περιβάλλοντος συνέβαλλε καθοριστικά στην δημόσια υγεία. Αυτό αποδεικνύεται εύστοχα στην ιστορία των βιομηχανικών πόλεων όπως η Νέα Υόρκη, όπου ήδη από τον 19ο αιώνα είχαν υιοθετηθεί στρατηγικές χωρικού σχεδιασμού για να καταπολεμηθούν ασθένειες όπως η φυματίωση και η χολέρα. Με την ίδια λογική ότι η αρχιτεκτονική και ο αστικός σχεδιασμός ήταν ζωτικής σημασίας για την καταπολέμηση επιδημιών στο παρελθόν, έτσι και σήμερα μπορούν να αποτελέσουν ένα ουσιαστικό εργαλείο για την καταπολέμηση σύγχρονων πανδημιών που προέρχονται κυρίως από τη διεπαφή των ανθρώπινων κοινωνιών με την άγρια φύση, ή και πιεστικών και διαδεδομένων προβλημάτων δημόσιας υγείας της εποχής μας που προέρχονται από το σύγχρονο τρόπο ζωής και διατροφής όπως η παχυσαρκία και οι καρδιοπάθειες.

Λαμβάνοντας υπόψιν,

- τις καταστροφικές συνέπειες της κλιματικής κρίσης από τα ακραία φαινόμενα (πυρκαγιές, πλημμύρες, χιονοπτώσεις, καύσωνες) των τελευταίων δεκαετιών,
- τις συνέπειες από την πανδημία και τα προβλήματα που αυτή ανέδειξε στον αστικό δημόσιο χώρο, τη συσχέτιση αυτών των συνεπειών με τον ρόλο της τοπικής αυτοδιοίκησης και τον αστικό σχεδιασμό, και
- την ποικιλία ανά τον κόσμο στρατηγικών και πρακτικών ανάπτυξης των δημόσιων χώρων των πόλεων την εμπειρία πόλεων που υιοθέτησαν και εφάρμοσαν αντίστοιχες στρατηγικές Πράσινων και Υγιών Πόλεων, και μέσω μιας ανθρωποκεντρικής και φιλικής προς το κλίμα προσέγγισης, ο κύριος στόχος της προτεινόμενης μελέτης είναι να παραγάγει ένα καινοτόμο και τεκμη-

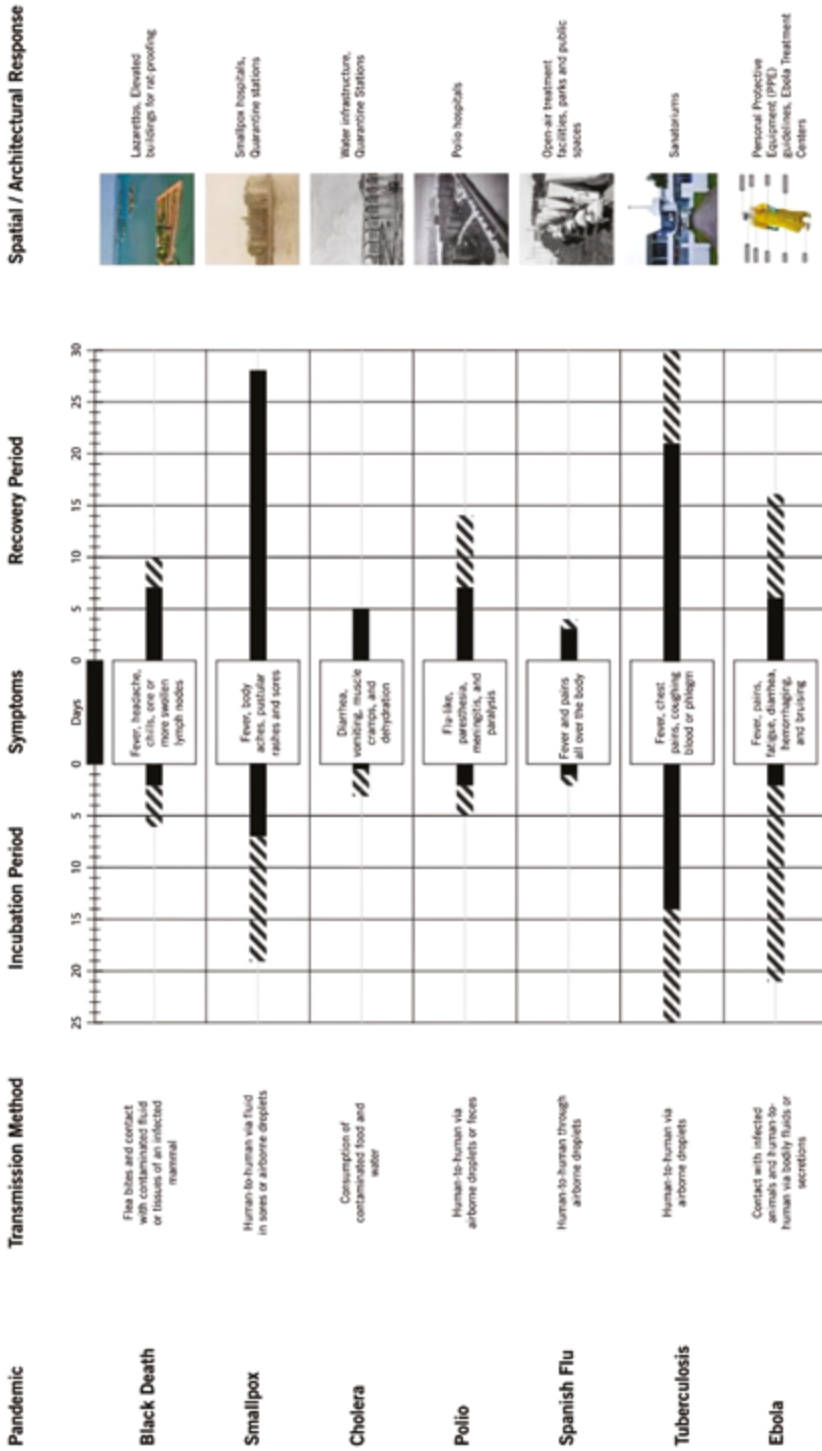
ριωμένο Εγχειρίδιο Ανάπλασης και Αστικού Σχεδιασμού Γειτονιών που καλύπτει όλο το φάσμα από την τεκμηρίωση και την ανάλυση έως τις βέλτιστες πρακτικές από διεθνή παραδείγματα και τη χάραξη πολιτικής και «Πακέτα Ανάπλασης».

Το Εγχειρίδιο θα βασίζεται σε μια σύνθετη βάση δεδομένων και θα επικεντρωθεί σε μια αντιπροσωπευτική επιλογή περιπτώσιολογικών μελετών γειτονιάς από ελληνικές πόλεις. Η έρευνα για την σύνταξη του θα εντοπίσει επιτυχημένες στρατηγικές και μέτρα, κατευθυντήριες γραμμές σχεδιασμού και εφικτές πρότυπες λύσεις, που μειώνουν τις επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής και βελτιώνουν την υγεία και την ποιότητα ζωής των πολιτών.

Μέσω των «Πακέτων Ανάπλασης» που θα συνταχθούν με βάση τις αρχές των σύγχρονων εννοιών της «Υγιούς Πόλης» και της «Πράσινης Πόλης», το Εγχειρίδιο θα βοηθήσει τους Δήμους στην αποτελεσματική λήψη αποφάσεων και τις τεχνικές υπηρεσίες και τους μηχανικούς στον δημιουργικό σχεδιασμό βιώσιμων γειτονιών που προάγουν την υγεία των κατοίκων τους. Επιπλέον, η προτεινόμενη μελέτη θα παράγει «Πακέτα» πράσινης και υγιούς χωρικής ανάπτυξης που θα συνταχθούν για αντιπροσωπευτικούς τύπους γειτονιών των ελληνικών πόλεων βάσει των μορφολογικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών χαρακτηριστικών τους. Τα ευρήματά της μελέτης θα κοινοποιηθούν σε πολιτικούς και πολίτες τόσο σε έντυπη όσο και σε ψηφιακή, ανοικτή μορφή. Το αποτέλεσμα θα συμβάλει, πρακτικά, σε ένα πιο υγιές μέλλον για τους Έλληνες σε φιλικές προς το κλίμα αστικές γειτονίες. Θα χρησιμοποιηθούν εργαλεία τρισεπίστατης απεικόνισης για τη διευκόλυνση της οπτικοποίησης των προτεινόμενων παρεμβάσεων.

Για την επίτευξη αυτού του στόχου, η μελέτη θα εκπληρώσει τους ακόλουθους **επιμέρους στόχους**:

1. να ερμηνεύσει τις Πράσινες και Υγιείς Πόλεις εντοπίζοντας, αποσαφηνίζοντας και ενσωματώνοντας τις έννοιες, τις ιδιότητες και τις στρατηγικές τους που βρίσκονται σε πρόσφατη διεθνή βιβλιογραφία και προτάσεις ανάπλασης,
2. να συγκεντρώσει γνώσεις για την κλιματική αλλαγή και να προωθήσει νέες, στοχευμένες λύσεις μετριασμού και προσαρμογής,
3. να διερευνήσει οικολογικά προηγούμενα στην ανάπτυξη και τη δομή του κτισμένου περιβάλλοντος στην Ελλάδα,
4. να προσδιορίσει τις τυπολογίες γειτονιάς και τις τυπομορφολογικές πτυχές τους στις ελληνικές αστικές περιοχές,
5. να εντοπίσει και να αξιολογήσει τα υλικά στοιχεία της γειτονιάς που επηρεάζουν τις «πράσινες» και «υγειονομικές» επιδόσεις της,
6. να αξιολογήσει τους τύπους ελληνικών γειτονιών με βάση τις αξίες των πράσινων και υγιών πόλεων, και
7. να παρουσιάσει πακέτων αστικού σχεδιασμού και ανάπλασης που αποδίδουν καλύτερα σε διαφορετικούς τύπους γειτονιών.



Ιστορική αναδρομή των πανδημιών και των καινοτομικών χωρικών και αρχιτεκτονικών επεμβάσεων



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ

## 1.1 Κριτική Θεώρηση μιας αδιάρρηκτης σχέσης

Η Υγεία θεωρήθηκε από τον άνθρωπο, από πάντα, ως το υπέρτατο Αγαθό, προϋπόθεση αναγκαία για την επίτευξη άλλων – για τον Ελληνικό πολιτισμό, του υψίστου: της «Ευδαιμονίας». Την περιέβαλε ήδη από τους Ορφικούς Ύμνους, ως «μήτερ απάντων», ο δε Φοίβος Απόλλων «εχθρέ νόσων, Υγείαν έχων σύλλεκτρον αμειψή/Φοίβου Απόλλωνος, ο εχθρός των νοσημάτων, που έχεις άμειπτον σύζυγον την Υγείαν».

Οι Έλληνες την λάτρεψαν, την δόξασαν, την ανήγαγαν θεότητα –ως προσωποποίηση της υγείας, του σώματος–, την ύμνησαν:

### «LXVIII. ΥΓΕΙΑΣ θυμίαμα, μάνναν

Συ η περιπόθητη, η αξιέραστη, που ζωογονείς τα πάντα, η βασίλισσα των πάντων άκουσέ με, ω μακαρία Υγεία, που φέρεις την ευτυχία και είσαι η μητέρα όλων, διότι από σένα από το ένα μέρος καταστρέφονται οι ασθένειαι των ανθρώπων, και από το άλλο μέρος κάθε σπίτι πάλιν εξαιτίας σου (όταν έχη υγείαν) ανθοφορεί γεμάτο από χαρά, και οι τέχναι ακμάζουν. Και σε ποθεί ο κόσμος, ω βασίλισσα, και μόνον ο Άδης σε μισεί ο πάντοτε θανατηφόρος.

Είσαι πάντοτε θαλερά, σε σένα περισσότερο από όλους απευθύνομεν τις ευχές μας εις τους ανθρώπους. Διότι ούτε ο Πλούτος, που μας δίδει τα αγαθά, Είναι γλυκός κατά τα συμπίσια,

ούτε ο ανήρ γίνεται γέρων, που εμόχθησε. Πολύ, χωρίς εσένα. διότι μόνη εσύ κυριαρχείς των πάντων και βασιλεύεις εις όλα. Αλλά, ω θεά, έλα εις τους μύστας πάντοτε βοηθός, και σώζε μας από την κακότηχη ανία των φοβερών ασθενειών».

*Τα Ορφικά, Ιωάννου Δ. Πασσά*

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας την ορίζει ως «κατάσταση πλήρους σωματικής, ψυχικής και κοινωνικής ευεξίας, και όχι μόνον ως απουσία ασθένειας ή αναπηρίας».

Ως Δημόσια Υγεία νοείται η διερεύνηση και πρακτική αντιμετώπιση των κινδύνων και απειλών για την υγεία του συνόλου ή τμήματος μιας κοινωνίας.

Η υγεία –ατομική και αυτή του συνόλου– συνδέθηκε με τον τόπο εγκατάστασης και διαβίωσης του ανθρώπου: Ο Ιπποκράτης, ο πατέρας της σύγχρονης ιατρικής, στο **Περί Αέρων και Υδάτων Τόπων** σύγγραμμά του, αποφαίνεται κατά τρόπο ρητό:

«**Συμπέρασμα:** μόλις ένας γιατρός φτάσει σε μία πόλη που του είναι άγνωστη, πρέπει να εξετάσει με προσοχή τη θέση της: πώς είναι προσανατολισμένη α) σε σχέση με τους ανέμους, β) σε σχέση με την ανατολή του ηλίου. Γιατί δεν έχει βέβαια την ίδια σημασία αν η πόλη είναι στραμμένη προς τον βορρά ή προς τον νότο, προς την ανατολή ή προς τη δύση.



[...] Αν η πόλη είναι εκτεθειμένη στους θερμούς ανέμους (αυτό θα πει: στους ανέμους που φυσούν ανάμεσα στη χειμερινή ανατολή του ηλίου και τη χειμερινή του δύση) και οι άνεμοι αυτοί είναι εκεί φαινόμενο καθημερινό, ενώ από τους βορινούς ανέμους υπάρχει πάντα προφύλαξη, τα νερά είναι στην πόλη αυτή –αναγκαστικά– άφθονα και υφάλμυρα, βρίσκονται λίγο μόνο κάτω από την επιφάνεια του εδάφους και είναι, επομένως, ζεστά το καλοκαίρι και κρύα τον χειμώνα. Οι κάτοικοι έχουν το κεφάλι τους υγρό και γεμάτο φλέγμα και το πεπτικό τους σύστημα έχει συχνές διαταραχές καθώς το φλέγμα κατεβαίνει από το κεφάλι προς τα κάτω. Το παρουσιαστικό τους, των πιο πολλών, έχει κάτι το άτονο.

[...] Στις πόλεις που έχουν αντίθετο με τις προηγούμενες προσανατολισμό και είναι εκτεθειμένες στους ψυχρούς ανέμους, αυτούς που φυσούν ανάμεσα στη θερινή δύση του ηλίου και τη θερινή του ανατολή, όπου οι ψυχροί άνεμοι είναι το κύριο χαρακτηριστικό του τόπου, ενώ από τον νοτιά και γενικά, από τους θερμούς ανέμους υπάρχει προφύλαξη, σ' αυτές τις πόλεις τα πράγματα έχουν ως εξής: Πρώτον τα νερά είναι ως επί το πλείστον σκληρά και ψυχρά. Οι κάτοικοι είναι νευρώδεις και ισχυροί (δεν θα μπορούσε να μην ήταν) στους πιο πολλούς η κάτω περιοχή του πεπτικού τους συστήματος είναι σφιχτή, είναι λοιπόν δυσκοίλιοι, ενώ η πάνω περιοχή του είναι πιο χαλαρή. Η ιδιοσυγκρασία τους δεν προσδιορίζεται τόσο από το φλέγμα όσο από τη χολή.

[...] Πόλεις που είναι προσανατολισμένες προς την ανατολή του ηλίου: οι πόλεις αυτές είναι, φυσικά, υγιεινότερες από εκείνες που βλέπουν προς τον βορρά και από όσες είναι στραμμένες προς τους θερμούς ανέμους, ακόμη και όταν η μεταξύ τους απόσταση δεν είναι μεγαλύτερη από ένα στάδιο. Πρώτα-πρώτα η ζέστη και το κρύο είναι στις πόλεις αυτές πιο μετριασμένα. Έπειτα τα νερά, στραμμένα καθώς είναι προς την ανατολή του ηλίου, δεν μπορεί παρά να είναι διαυγή, ευδιαστά, μαλακά και γλυκόπιστα σε μία τέτοια πόλη. Πράγματι, ο ήλιος ανεβαίνοντας ψηλά και σκορπίζοντας παντού που τη λάμψη του, εμποδίζει κάθε αλλοιώσή τους, τη στιγμή που σε κάθε άλλο μέρος επικρατεί συνήθως νωρίς το πρωί ομίχλη. Η όψη των ανθρώπων έχει ζωηρότερο χρώμα και είναι ανθηρότερη εδώ παρά οπουδήποτε αλλού, φτάνει να μην είναι εμπόδιο καμιά αρρώστια. Η φωνή των ανθρώπων είναι καθαρή, ο χαρακτήρας τους καλύτερος και η εξυπνάδα τους ανώτερη σε σύγκριση με τους κατοίκους των πόλεων που είναι στραμμένες προς τον βορρά: ακριβώς όπως είναι καλύτερο το καθετί που γεννιέται σ' αυτόν τον τόπο. Μία πόλη με τέτοιο προσανατολισμό μοιάζει πολύ με την άνοιξη, αφού η ζέστη και το κρύο είναι εκεί μετριασμένα. Οι αρρώστιες είναι στις πόλεις αυτές σπανιότερες και ελαφρότερες και μοιάζουν με τις αρρώστιες που είδαμε ότι παρουσιάζονται στις πόλεις που είναι εκτεθειμένες στους; Θερμούς ανέμους. Τέλος οι γυναίκες είναι εξαιρετικά γόνιμες και γεννούν με ευκολία.

### **Νερά, ιδιοσυγκρασία των ανθρώπων, αρρώστιες, όταν η πόλη βλέπει προς τη δύση**

Θέλω τώρα να συμπληρώσω την έκθεσή μου σχετικά με τα νερά, για να δείξω α) ποιά νερά είναι ανθυγιεινά και ποιά είναι πολύ υγιεινά, β) τι κακό και τι καλό πρέπει να περιμένουμε από το νερό. Γιατί, ασφαλώς, η υγεία των ανθρώπων εξαρτάται κατά ένα μεγάλο ποσοστό από το νερό».

Ιπποκράτης, «Ιατρική Θεωρία και Πράξη»!

Η αδιάρρηκτη σχέση τόπου, οικισμών, πόλης και υγείας, συνέχισε να απασχολεί –όπως θα δούμε στη συνέχεια– κορυφαίους διανοητές, ειδικότερα στον σχεδιασμό τους για την ιδανική ή άριστη πόλη: ο Πλάτων, ο Αριστοτέλης, ο Ιππόδαμος, ο Vitruvius. Ο τελευταίος, κατέγραψε τα επιτεύγματα της Αρχιτεκτονικής – και με την ευρεία έννοια, της Μηχανικής– της εποχής του και προγενέστερα, κυρίως της Ελληνιστικής, με σαφώς τεχνικούς όρους.

Στους Μέσους Χρόνους, η κλασική κληρονομιά αρχικά διασώζεται για να διαφοροποιηθεί στη συνέχεια σύμφωνα με την ιδεολογία της επικρατούσης θρησκείας. Το νομικό πλαίσιο που διέπει την οικοδομική (αναλύεται στη σχετική ενότητα), αποδίδει ιδιαίτερη σημασία στη διασφάλιση της δημόσιας υγείας.

Στους χρόνους της Αναγέννησης, το σχέδιασμα της πόλης της Ουτοπίας, ακολουθεί τους εμπνευστές της, την κλασική γραμματεία –η Σχολή των Αθηνών, του Raffaello είναι δηλωτική–, ενώ στην επιχειρησιακή πράξη δεσμεύεται από την τεχνική των οχυρώσεων. Οι ανοικτοί χώροι και η ίδια η δομή της Urbis – τα κρίσιμα στοιχεία της δημόσιας υγείας, υπηρετεί την ασφάλεια της πόλης.

Ο 17ος και, ιδίως, ο 18ος αιώνας στις κύριες ευρωπαϊκές πόλεις, χαρακτηρίζεται από κατεδαφίσεις σε κεντρικές περιοχές – εγχείρημα που αποδίδεται πρωτίστως στη βούληση για «grandeur», το κύρος και την επιβεβαίωση της πολιτικής εξουσίας και της κοινωνικής διαστρωμάτωσης.

Η Βιομηχανική Επανάσταση στη Βρετανία αρχικά, η συνεπακόλουθη (βίαιη) αστυφιλία και ως απότοκος, οι δυσμενείς συνθήκες κατοικίας και διαβίωσης, προκαλούν την ανάγκη ενός νέου αστικού προτύπου, στον αντίποδα της γεμάτης αντιθέσεις «συμπαγούς πόλης» (βιομηχανική). Όροι που εγλύονται –σε καθοριστικούς παράγοντες της– τη δημόσια υγεία είναι :Η Γραμμική Πόλη (Cerdà), η Κηπούπολη (Howard), η διάταξη των τριών ανθρώπινων εγκαταστάσεων (Le Corbusier). Ή προωθούνται και μεγάλες παρεμβάσεις «intra muros», όπως αυτές του Βαρώνου Hansmann.

Τα συνεπακόλουθα της πανδημίας περιοριστικά μέτρα έγιναν η αιτία να ιδωθεί η πόλη –το αστικό φαινόμενο– υπό μία άλλη οπτική. Δεν είναι άλλωστε η πρώτη φορά που θέματα δημόσιας υγείας σε εκτεταμένη κλίμακα αναγκάζουν το κράτος να παρέμβει με ενέργειες πολεοδομικής εξυγίανσης:

Οι έντονες τάσεις αστυφιλίας που σημειώθηκαν μετά την τρίτη δεκαετία του 19ου αιώνα στο Παρίσι και η στέγασση νέου πληθυσμού σε ανθυγιεινές συνθήκες, βρίσκονται στην αφετηρία των μεγάλων παρεμβάσεων του Ναπολέοντα ΙΙΙ, διά της «χαλύβδινης χειρός» του Βαρώνου George Eugène Haussmann, να αναδιαρθρώσει, με ευρύτατες κατεδαφίσεις και νέες λεωφόρους, τη Γαλλική πρωτεύουσα. Το Μεγάλο Νέφος («Great Smog») του Λονδίνου το 1952, οδήγησε στη στροφή από το κάρβουνο, στο αέριο (Clean Act, 1956).

Σήμερα γίνεται πια αποδεκτό ότι οι υψηλοί συντελεστές δόμησης και η πυκνή κτηριακή διάταξη εντός του σύγχρονου πολεοδομικού ιστού σε εκτεταμένη κλίμακα, ιδίως ως «αστικού continuum» παραμένουν –όπως στο παρελθόν «les îlots insalubres», στο Παρίσι–, επιβαρυντικός παράγοντας για τη δημόσια υγεία.

Όπως και για το μικροκλίμα μιας ενότητας κατοικίας: η «Le Monde» (22/2/2021), στο άρθρο της «Ηρεμία, κόστος διαβίωσης, χώρος, οι μεσαίου μεγέθους πόλεις παίρνουν τη ρεβάν τους», δίνει το μέτρο και τις τάσεις, που δείχνουν να χαρακτηρίζουν το τέλος της ελκυστικότητας των μητροπόλεων, όπως τουλάχιστον τη γνωρίζαμε. Ο σχεδιασμός των οικισμών/αστικών κέντρων/μητροπολιτικών περιοχών –του αστικού φαινομένου– αναδεικνύεται μεταπολεμικά ως κρίσιμος παράγοντας για τη δημόσια υγεία: τεχνικές και κοινωνικές υποδομές, όπως τα δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης, η ποιότητα του αέρα και των υδάτων, οι χώροι πρασίνου ανά κάτοικο, αποτελούν αντικείμενα, όπου η πολεοδομία –ο σχεδιασμός της ιστορικής εξέλιξης των δομημένων περιοχών και η συνάθροιση τους με τον περιβάλλοντά τους χώρο– αποκτά νευραλγικό ρόλο.

Στις ενότητες που ακολουθούν, επιχειρείται μία κριτική σύνθεση της σχέσης πολεοδομικού σχεδιασμού και δημόσιας υγείας, τόσο ιστορικά, όσο και στη σύγχρονη αστική πραγματικότητα, εγχώρια και ευρωπαϊκή, και με συγκεκριμένες προτάσεις, των παραμέτρων εκείνων που «τέμνονται», και όπου η Τοπική Αυτοδιοίκηση μπορεί και οφείλει να διαδραματίσει ουσιαστικό ρόλο.

Στην παρούσα μελέτη, η Δημόσια Υγεία, διερευνάται (ειδικότερα) υπό το πρίσμα συγκεκριμένων σχεδιαστικών συνισταμένων – των πλέον κρίσιμων του αστικού σχεδιασμού: **των Χρήσεων Γης και των Μετακινήσεων.**

Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στο θεωρητικό υπόβαθρο και σε πρακτικές Πολεοδομικής Εξυγίανσης ως παρεμβάσεις δηλαδή εκείνα που στοχεύουν να αποδώσουν στον αστικό ιστό τις βέλτιστες συνθήκες δημόσιας υγείας.

Τα σταθερότυπα των Χωρικών Σχεδίων, γενικά, θεωρούνται επαρκή για τη σύνταξη Σχεδίων και, ως εκ τούτου, δεν προσεγγίζονται.



Το μεγάλο νέφος «Great Smog» στο Λονδίνο, 1952

## 1.2 Ο Σχεδιασμός του Αστικού Φαινομένου και Δημόσια Υγεία. Ιστορική Σύνοψη

### Η «Πόλις», η Κορωνίδα του Ελληνικού κόσμου

«Πόλις. Οίκησις πλήθους ανθρώπων κοινοίς δόγμασιν χρωμένων» Πλάτων, *Όροι*, 415c

«[...]πόλις δε η γενών και κωμών κοινωνία ζωής τελείας και αυτάρκους, τούτο δ' εστίν ως φαμέν, το ζην ευδαιμόνως και καλώς»  
(Πόλις δε είναι η των γενών και κωμών κοινωνία, προς επίτευξην πλήρους και αυτάρκους βίου, τούτο δε είναι ως είπωμεν, το ευδαιμόνως και αξιοπρεπώς ζην) Αριστοτέλης, *Πολιτικά*, 1280b 40-1281a

Στην ελληνική πόλη των κλασσικών χρόνων, οι κατακτήσεις του Λόγου, της Αρετής, του Μέτρου, της Ισονομίας, της Δικαιοσύνης, του «Ειδέναι», η ίδια η Δημοκρατία, υπηρετούν το «ορθώς κοινωνείν», επιτεύγματα, τα οποία αντανακλώνται –με τη διαμεσολάβηση του μαθήματος της «Μουσικής των Σφαιρών»– στη φυσική της απεικόνιση: από τα σχεδιάσματα της αρίστης ή της ιδεατής πόλης, έως την πραγμάτωση της φυσική της άρθρωσης: Με τις θεωρητικές συλλήψεις και τις πολεοδομικές υλοποιήσεις του Ιππόδαμου του Μιλήσιου, «ος και την πόλεως διαίρεσιν εύρε», κατά τον Αριστοτέλη στα «Πολιτικά, 1257b», να συγκροτούν το αδιαφιλονίκητο «Αρχέτυπο», στον σχεδιασμό της πόλης.

Η ελληνική πόλη της αρχαιότητας, στη μακρά της πορεία, αναδεικνύει με τον Μιλήσιο πολεοδόμο το πληρέστερο σχεδιαστικό της παράδειγμα. Με ιδέες και πραγματοποιήσεις του, στον Πειραιά, στους Θουρίους, στη Μίλητο, να εμπνέουν και να καθορίζουν έκτοτε –πιο ευδιάκριτα στη μορφή– την πολεοδομική σκέψη.

Καθιστώντας την ανάγνωση και ερμηνεία αυτής της διαδρομής, κλειδί για την αστική ιστορία της ευρωπαϊκής πόλης και των προσεγγίσεων που αφορούν στην εξέλιξή της και του «μέλλοντος του παρελθόντος της».

Η γέννηση της πολιτικής συμβίωσης των ανθρώπων –της πόλεως– έχει κατά τον Πλάτωνα, ως αιτία, την «χρείαν», δηλαδή την ανάγκη, αφού ο άνθρωπος δεν είναι αυτάρκης, αλλά χρειάζεται πολλά πράγματα για να ζήσει. Αντίστοιχα και για τον Αριστοτέλη, πάσα πόλις εκ φύσεως υπάρχει, [«διά πάσα πόλις φύσει εστίν» Αριστοτέλης (*Πολιτικά* I 1252β, 30)]. και ο άνθρωπος είναι ον, εκ φύσεως προορισμένο, να διαβιεί σε πολιτειακώς οργανωμένη κοινωνία – εκτός δε αυτής υπεράνθρωπος ή υπάνθρωπος είναι (Αριστοτέλης, *Πολιτικά* 1253a, 25-30).

### Ποιός ο στόχος της;

Για τον Αθηναίο φιλόσοφο, η πραγμάτωση της Ιδέας του Αγαθού –της συμμετρίας και της αρ-

μονίας– είναι ο σκοπός στον οποίο τείνει η πόλη. Για τον Σταγειρίτη «τέλος μὲν οὖν πόλεως το εὖ ζῆν» [Αριστοτέλης, Πολιτικά 1280b, 39] της πολιτικής κοινωνίας δεν είναι αυτό καθ' εαυτό το συζῆν, ἀλλ' οἱ –σύμφωνες με την ἀρετή– ἐνέργειες των πολιτῶν [Αριστοτέλης, Πολιτικά, 1281a].

Θέσεις περί πόλεως, τις οποίες ο μαθητής των σοφιστῶν Αντισθένης ο Κυνικός ἀντέκρουσε, υποστηρίζοντας ὅτι το ιδεωδέστερο «κράτος» ἦταν το ἀρχέγονο – αυτό που ταυτίζεται με τη φύση. Η καταστροφή, λοιπόν, των πόλεων σήμαινε, την επιστροφή των ἀνθρώπων στην ἀνεξαρτησία και εὐδαιμονία, δίχως διακρίσεις τάξεως ἢ ἐθνικότητας.

Ποιό το κρίσιμο χαρακτηριστικό της; «Ἐστι γάρ ἅ μὲν ἁρμονία ἀρετὰ κόσμῳ, ἅ δ' εὐνομία ἀρετὰ πόλιος» ἀποφάνεται ο Ἰππόδαμος, στο «Περί Εὐδαιμονίας» σύγγραμμά του: Διότι η ἁρμονία είναι ἀρετή του σύμπαντος, η εὐνομία ἀρετή της πόλης.

Εάν δεν ὑπάρχει εὐνομία στις πόλεις, δεν θα ἦταν δυνατό να ὑπάρχει καλός ἢ εὐτυχισμένος πολίτης («[...]οὐκ ἂν δυνατό τις ἀγαθός ἢ εὐδαίμων πολίτης ἦμεν»), που προϋποθέτει την ὑπάρξη πολιτείας: «Πόλεως ἀρετὴ κατάστασις ορθῆς πολιτείας» (της δε «πόλεως ἀρετῆ», είναι η θέσπιση σωστοῦ πολιτεύματος. (Πλάτων, Ὀροι (415c).

Αλλά ἀφού η πολιτεία –η «κοινωνία πλήθους ἔνομος», (Πλάτων, Ὀροι)– και το πολίτευμα είναι ταυτόσημα (Αριστοτέλης Πολιτικά 1279a, 27-28), ποιὰ είναι η κυρίαρχος των πόλεων ἐξουσία, διερωτᾶται ο Σταγειρίτης. Ο Ἰππόδαμος, ο Πυθαγόρειος, στο σύγγραμμα του «Περί Πολιτείας», είναι σαφής: Ὀπωσδήποτε είναι ἀπαραίτητο να ὑπάρχει δημοκρατία. («Δημοκρατίαν δε ἀναγκαῖον μὲν ἡμεν πάντως»). Ποιό δηλαδή είναι το καταλληλότερο πολίτευμα για την ἐπίτευξη της εὐδαιμονίας της πόλεως-πολιτείας, διότι πρέπει ο πολίτης ως μέρος ὅλης της πολιτείας, να κερδίζει κάποια τιμὴ ἀπ' αὐτή. ὅμως πρέπει η δημοκρατία να είναι ἀρκετὰ συγκρατημένη. διότι ο πολὺς κόσμος ἔχει χαρακτηριστικά του, τη θρασύτητα και την προπέτεια».

Πῶς θεμελιώνεται η Δημοκρατία, ποιὰ τα συστατικά της; Για τον Αριστοτέλη, «[...] η πόλις ἐξ ἴσων είναι και ὁμοίων ὅτι μάλιστα, τούτο δ' ὑπάρχει μάλιστα τοῖς μέσοις. ὥστ' ἀναγκαῖον ἀρίστα πολιτεύσθαι ταύτην τη πόλιν ἐστίν [...]» Αριστοτέλης, Πολιτικά (1295b, 26-28), (η ὑπάρξις της πόλεως κατ' ἐξοχὴν ἀπαιτεῖ την ἐξ ἴσων και ὁμοίων σύστασιν, τούτο σε συναντᾶται κατ' ἐξοχὴν εἰς την μέσσην τάξιν). Η συμμετοχὴ προϋποθέτει πολίτη, που συνιστᾶ το θεμέλιο της πόλης-πολιτείας.

Ποιός είναι ο πολίτης; «Κοινωνεῖν του συμφέροντος» κατὰ τον Αριστοτέλη στα «Πολιτικά» – να ενδιαφέρεσαι, δηλαδή, να μετέχεις στα κοινὰ ἐνεργά, για το κοινὸ συμφέρον. Είναι αυτό ἀρκετό; Ο ἄνθρωπος, κατὰ τον Ἰππόδαμο, «εἶναι μέρος της κοινωνίας και σύμφωνα με αυτό τον λόγο ολοκληρώνεται. ὄχι μόνον με την ἀπλή συμμετοχὴ του στην κοινωνία σε μείζονες κλίμακες, ἀλλὰ με την καλὴ συμμετοχὴ σ' αὐτήν» (Περί εὐδαιμονίας).

Ο Πλάτων και ο Αριστοτέλης, προχωροῦν και σε ἐιδικευμένες ἐπισημάνσεις.

## Περί Πόλεως μεγέθους

Ο Πλάτων διαπιστώνοντας ότι: «...Μία πολιτεία αν εξ αρχής πάρει μία καλή ώθηση, εξακολουθεί να αυξάνει σαν ένας κύκλος...» [*Πολιτεία* (424a)].

Θέτει, ως συνεπακόλουθο, το ερώτημα ... και ποιό είναι αυτό το όριο (μεγέθυνσης); Αποφαιίνεται ότι το ακόλουθο κατά την ιδέα μου: να την κάνουν να μεγαλώνει ως εκεί που μεγαλώνοντας να θέλει να μένει μία, παρά πέρα όμως όχι...» [423a]. [*Πλάτωνος, Πολιτεία*].

Στην ίδια λογική κινείται και ο Αριστοτέλης, ο οποίος διαπιστώνοντας ότι «κατά πολύ μεγαλύτεροι των αρχικών έγιναν οι πόλεις», θεωρεί ότι, «και για τις πόλεις υπάρχει μέτρο μεγέθους [132a 34-35]» [*Αριστοτέλης, Πολιτικά* (1293a, 3-4)].

«Διά γάρ το μείζους γεγονέναι πολύ τας πόλεις» Αριστοτέλης, *Πολιτικά* IV-VIII<sup>2</sup>

Ο Πλάτων στους «Νόμους», το έργο της ύστερης ωριμότητάς της σκέψης του, θεωρεί ότι πρέπει να οριστεί ποιός θα είναι ο συνολικός αριθμός των κατοίκων. Στη συνέχεια να χωριστούν σε τάξεις, αφού συμφωνηθεί ο αριθμός και το μέγεθος των αναγκαίων υποδιαίρέσεων. Στο τέλος, να μοιραστούν, όσο γίνεται πιο δίκαια, η γη και οι οικίες, μεταξύ τους.

Ο καθορισμός των κατοίκων της πλατωνικής πόλης, βασίζεται στην έκταση της και στις παρακείμενες πόλεις, ο δε αριθμός τους προσεγγίζεται, ώστε να μπορούν να υπερασπίζονται τον εαυτό τους σε περίπτωση επίθεσης από τους γείτονές τους ή να βοηθούν τις γειτονικές τους πόλεις, αν αυτές δεχτούν επίθεση από τρίτους.

## Το «άστυ», ως απεικόνιση της «πόλεως αρετής»

Η πόλη των Νόμων είναι νέα, την ορίζει ως «νέαν καὶ ἀοίκητον».

Για τον Αθηναίο στοχαστή «όλοι οι ναοί πρέπει να χτίζονται σε υπερυψωμένο έδαφος κυκλικά γύρω απ' την αγορά και την πόλη, για λόγους ασφάλειας και καθαριότητας. Κοντά τους θα κατασκευάζονται τα δημόσια κτήρια και τα δικαστήρια όπου θα απονέμεται η δικαιοσύνη. Οι χώροι αυτοί είναι ιεροί τόσο επειδή οι νομικές υποθέσεις περιλαμβάνουν σοβαρά θρησκευτικά θέματα, όσο και επειδή αποτελούν κατοικίες των θεών. Ανάμεσά τους θα βρίσκονται και τα δικαστήρια». Τα δε τείχη της πόλης «πρέπει να είναι φτιαγμένα από χαλκό και σίδηρο, όχι από πέτρα». **Οι υποδομές αποτελούν μέρος του σχεδίου του: «Οι ίδιοι είναι υποχρεωμένοι να φροντίζουν για την καλή αποχέτευση των νερών της βροχής και, γενικά, για όλα τα θέματα που προκύπτουν μέσα και έξω απ' την πόλη».**

## Η μορφή της πόλεως-Πολιτείας

Η πόλη στους Νόμους οικοδομείται –ως εικόνα του κόσμου– επί κυκλικού σχεδίου, όπως

υποδηλώνεται στα χωρία «ἐπί δεξιᾷ κύκλω» (760d) και όλοι οι ναοί θα πρέπει να χτίζονται σε υπερυψωμένο έδαφος κυκλικά, γύρω από την αγορά και την πόλη [788c6]. Κυκλικός είναι και ο κεντρικός οικισμός της Ατλαντίδας «...ο κύκλος που έζωνε το κεντρικό νησί είχε ένα στάδιο πλάτος, ενώ η διάμετρος του νησίου, στο οποίο βρισκόταν το παλάτι ήταν πέντε στάδια» Πλάτωνας, *Κριτίας* [116a].

Το χωρικό λοιπόν υπόβαθρο της πλατωνικής πόλης είναι κυκλικό – σύμφωνα με τις αντιλήψεις του περί τελειότητας του κυκλικού σχήματος:

«Στον ζωντανό κόσμο που είχε σχεδιαστεί για να κλείσει μέσα του κάθε πλάσμα, καταλληλότερο ήταν το σχήμα που θα μπορούσε να περιλάβει όλα τα σχήματα που υπάρχουν. Γι' αυτό τον λόγο τον έκανε κυκλικό και σφαιρικό, με το κέντρο του σε ίση απόσταση απ' όλα τα σημεία της περιφέρειας του... ένα σχήμα που είναι περισσότερο απ' όλα τα άλλα και περισσότερο όμοιο με τον εαυτό του, πιστεύοντας ότι το όμοιο είναι απείρως ωραιότερο από το ανόμοιο. Τιμαίος [33b]: «κυκλοτερές αυτό έτορνεύσατο πάντων τελειώτατον...».

Αντίθετα, η «Ιπποδάμου νέμησις», το αστικό «υπόδειγμα» του Μιλήσιου πολεοδομού, είναι σχεδιασμένο επί ορθογωνίου κανάβου. Η δε κατά τον «Ιπποδάμειον τρόπον» ρυμοτομία, θεωρείται η πλέον κατάλληλη και λειτουργική οικιστικά για περιόδους ειρήνης. [Για την ασφάλεια αντίθετα, εν καιρώ πολέμου θεωρείται αποτελεσματικότερο το παλαιό σύστημα, η άνευ συγκεκριμένης τάξεως δόμησις]. [Αριστοτέλης, *Πολιτικά* II 1330b, 21].

Στα «Πολιτικά», αναφέρεται εκτενώς στη χωροθέτηση των πόλεων και στη σχέση της με τη δημόσια υγεία. Ενδεικτικά αναφέρεται (1330a, 34):

«Η στρατηγική θέση και οι οικιστικοί όροι της άριστης πόλης. Έχει ήδη αναφερθεί ότι είναι καλό η πόλη να επικοινωνεί με τη στεριά, με τη θάλασσα και με όλη την ενδοχώρα το ίδιο, ανάλογα με τις περιστάσεις. Αξίζει να ευχόμαστε η θέση της πόλης να είναι απέναντι στα τέσσερα σημεία του ορίζοντα, αποβλέποντας σε τέσσερα πράγματα: Πρώτα στην υγεία, επειδή έχει απόλυτη προτεραιότητα (γιατί οι πόλεις με προσανατολισμό προς την ανατολή και τους ανατολικούς ανέμους είναι καλύτερες για την υγεία δεύτερο όσες δεν τις πιάνουν οι βόρειοι άνεμοι, γιατί έχουν πιο ήπιο χειμώνα). Από τα υπόλοιπα η θέση αυτή ενδείκνυται για τις πολιτικές και τις πολεμικές πράξεις».

## Ιππόδαμος ο Πυθαγόριος

Διότι η αρμονία είναι αρετή του σύμπαντος, η ευνομία αρετή της πόλης.  
«Έστι γάρ ἂ μὲν ἀρμονία ἀρετὰ κόσμῳ, ἂ δ' εὐνομία ἀρετὰ πόλιος»

Ο Αριστοτέλης, ακολουθώντας το μάθημα του Ιπποκράτη και του δασκάλου του, στα υλοποιημένα σχέδια του Ιπποδάμιου συστήματος, στον Πειραιά, στη Ρόδο, στους Θουρίους, στη Μίλητο, ως προς τις χαράξεις των ρυμοτομήσεων, είναι σε συστοιχία με τις αντιλήψεις του περί αρμονίας [*ἀρμονία μὲν γὰρ καὶ συμφωνία καὶ ἀριθμὸς ἐν πλείσιν ἐγγίγνεσθαι πέφυκεν*] και της

συμφωνίας των μερών της πόλης «ποιεῖν τὰν πόλιν, ὅπως ὁμόλογος ἦ καὶ σύμφωνος τοῖς αὐτᾶς μέρεσιν».<sup>3</sup>

Για τον Μιλήσιο πολεοδόμο, αν δεν υπήρχε αρμονία και θεϊκή εποπτεία σχετικά με την αρμονική διάταξη του σύμπαντος, δε θα ήταν δυνατό να βρίσκονται σε καλή κατάσταση όσα έχουν μπει σε αρμονική τάξη· και αν δεν υπάρχει ευνομία στις πόλεις, δε θα ήταν δυνατό να υπάρχει καλός ή ευτυχισμένος πολίτης.

Στο πλούσιο έργο του κορυφαίου πολεοδόμου του αρχαίου κόσμου και με τη μεγαλύτερη επιρροή, –θεωρητικό και επιχειρησιακό– επίκεντρο παραμένει ο άνθρωπος, η πολιτική κοινωνία και η πόλη, ως φυσικός οργανισμός σε συμφωνία με την κοσμική αρμονία.

Η θεότητα για τον Πυθαγόρειο Ιππόδαμο, έβαλε τον άνθρωπο το πιο επινοητικό ον, να κατοικήσει μέσα στην αρμονική διάταξη του σύμπαντος σαν ομοίωμα της δικής της φύσης και σαν ένα μάτι της διακόσμησης των όντων μιμήθηκε τη διακόσμηση του σύμπαντος συγκροτώντας πολιτική κοινωνία με τη δικαιοσύνη και τους νόμους. Διότι δεν έχει δημιουργηθεί από τους ανθρώπους κανένα έργο τόσο ταιριαστό με την αρμονική τάξη του σύμπαντος και αντάξιο των θεών, όσο η συγκρότηση ευνομούμενης πολιτείας και η διακόσμηση νόμων και πολιτεύματος.

Οι πολλές και αξιόλογες αντιλήψεις του Ιππόδαμου προκάλεσαν το εγκώμιο του Σταγειρίτη: «Τὰ μὲν οὖν πλείεστα καὶ τὰ μάλιστα ἀξιόλογα τῆς Ἰπποδάμου τάξεως ταῦτ' ἐστίν».

Είναι δε ορατές οι αντιστοιχίες με αυτές της Πλατωνικής Πολιτείας. Σε αποσπάσματα του Ιωάννη Στοβίου, θεωρεί ότι με τρία στοιχεία γίνεται αξιόλογος ο άνθρωπος, δηλαδή με τα ήθη, τους νόμους και τον λόγο.

«Διότι η ζωή του ανθρώπου είναι μια εικόνα λύρας ακριβολογημένης και τέλειαν σ' όλα· διότι κάθε νέα λύρα χρειάζεται να έχει αυτά τα τρία· εξάρτυση, συναρμογή και κάποια μουσική επαφή. Έτσι λοιπόν και η ανθρώπινη ζωή χρειάζεται να έχει αυτά τα τρία: εξάρτυση είναι η συμπλήρωση των μερών της ζωής· μέρος της ζωής είναι τα αγαθά του σώματος και των υλικών στοιχείων, τα αγαθά της φήμης και των φίλων. Συναρμογή είναι η σύνταξη αυτών σύμφωνα με την αρετή και με τους νόμους. Μουσική επαφή είναι η σύγκρασή του σύμφωνα με την αρετή και με τους νόμους».

Ο Ιππόδαμος ο Πυθαγόρειος στο «Περί Πολιτείας» του έργο, υποστηρίζει ότι το πολίτευμα συνολικά χωρίζεται σε τρία τμήματα· «το ένα είναι εκείνων που με την ικανότητά τους κυβερνούν τα κοινά, το δεύτερο όσων έχουν ένοπλη δύναμη και το τρίτο που εξασφαλίζει και χορηγεί τα αναγκαία».

Για να αποφανθεί ότι και τα τρία αυτά «να έχουν συνταχθεί προς το ωραίο, το συμφέρον και το δίκαιο και στην καθεμιά περίπτωση, αν και είναι δυνατό, να στοχεύουν σε όλα, αν όχι, σε δύο ή σε ένα, ώστε ο λόγος, τα ήθη και οι νόμοι να είναι ωραία και δίκαια και συμφέροντα και να υπάρχει προτίμηση πρώτα στο ωραίο, δεύτερο στο δίκαιο και τρίτο στο συμφέρον».

Γενικά θεωρεί ότι οφείλουμε να προσπαθούμε με αυτά όσο γίνεται περισσότερο, για να κάνουμε την πόλη «να ομονοεί και να βρίσκονται σε συμφωνία τα μέρη της, να μην χωρίζονται και να μην πολεμούν μεταξύ τους».

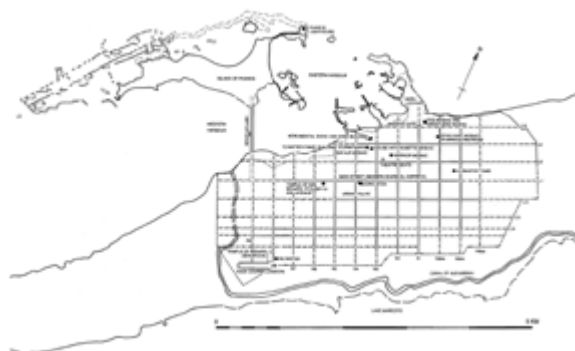




Πειραιάς, σχέδιο Ιππόδμου



Μίλητος, Ιπποδάμεια «Νέμεσις»



Δεινοκράτης ο Ρόδιος, σχέδιο Αλεξάνδρειας

## Αλεξάνδρεια: Από την Πόλη-κράτος στη μητρόπολη της Οικουμένης

Ο σχεδιασμός της Αλεξάνδρειας «μητρόπολιν ούσαν ὅλης τῆς οἰκουμένης» από τον Δεινοκράτη τον Ρόδιο, φέρει όλα εκείνα τα στοιχεία που κατέστησαν τον Αλέξανδρο αξεπέραστο ως προς τις ηγετικές και στρατηγικές ικανότητές του, έναν μύθο, ανέπαφο από τον χρόνο.

Αλλά και τις ιδιοφυείς δεξιότητες –ιδιοσυστασία, τεχνική και τολμηρή φαντασία– του πολεοδόμου δημιουργού της, του αρχιτέκτονα πολεοδόμου Δεινοκράτη, που σχεδίασε και τον τύμβο του Ηφαιστίωνα. Είναι αυτός, που σύμφωνα με τον Πλούταρχο (αλλά και τον Βιτρούβιο) είχε συναντήσει νωρίτερα τον Μακεδόνα στρατηλάτη προτείνοντας του ένα μοναδικό για τα ελληνικά δεδομένα εγχείρημα και λέγοντάς του ότι «από τα βουνά, ο Άθως της Θράκης προσφερόταν για διάπλαση και διαμόρφωση, ώστε να πάρει όψη ανθρώπου· αν λοιπόν του δώσει εντολή, θα μεταπλάσει τον Άθω στο πιο μόνιμο και περήφανο άγαλμά του, με το αριστερό του χέρι να κρατά πόλη κατοικούμενη από δεκάδες χιλιάδες ανθρώπους και με το δεξί να κάνει σπουδή από μεγάλο ρεύμα ποταμού που θα χύνεται στη θάλασσα. Αυτά όμως δεν τα ενέκρινε, αλλά έκανε συζητήσεις με τους τεχνίτες σοφισζόμενος και αναζητώντας μαζί τους δράσεις πολύ πιο παράξενες και πολύ πιο δαπανηρές από αυτές». [Πλούταρχος].

Η διασταύρωση των φιλοδοξιών τους – και μια μοναδική συγκυρία διορατικότητας, ανυποχώρητης πολιτικής βούλησης και τεχνικής, έδωσαν νέα όρια –οικουμενικά– στις αντιλήψεις του χρυσού αιώνα περί πολιτείας-πολιτεύματος-πόλης.

Η οικοδόμησή της αξίζει ιδιαίτερης προσοχής, αφού η Αλεξάνδρεια, αποτέλεσε το αρχέτυπο κατασκευής των πόλεων του Ελληνιστικού κόσμου

Σύμφωνα με τον Πλούταρχο λένε δηλαδή «ότι (ο Αλέξανδρος) αφού κυριάρχησε στην Αίγυπτο ήθελε να κάνει μεγάλη και πολυάνθρωπη Ελληνική πόλη και να βάλει το όνομά του, και μετρούσε κάποιον τόπο με τη σύμφωνη γνώμη των αρχιτεκτόνων και χάραζε τα τείχη της, μεγάλα όσο πουθενά (για πόλη)».

«Λέγουσι γὰρ ὅτι τῆς Αἰγύπτου κρατήσας ἐβούλετο πόλιν μεγάλην καὶ πολυάνθρωπον Ἑλληνίδα συνοικίας ἐπώνυμον ἑαυτοῦ καταλιπεῖν, καὶ τινα τόπον γνώμη τῶν ἀρχιτεκτόνων ὅσον οὐδέπω διεμετρεῖτο καὶ περιέβαλλεν».

Ο Ψευδοκαλλισθένης μεταφέρει τα γεγονότα όπως τα διέδωσε η παράδοση: «Όμως οι αρχιτέκτονες Κλεομένης ο Ναυκρατίτης και Δεινοκράτης ο Ρόδιος τον συμβούλευσαν να μην κτίσει μια τόσο μεγάλη πόλη. Γιατί κατ' αρχάς θα ήταν δύσκολο να κατοικηθεί ολόκληρη. Αλλά κι αν ακόμα κατοικείτο, θα ήταν δύσκολο οι διάφοροι έμποροι να παράσχουν σ' αυτήν τις απαιτούμενες υπηρεσίες. Η έλλειψη συνοχής απ' το υπερβολικό κι άπειρο μέγεθός της θα κάνει τους κατοίκους να πολεμούν μεταξύ τους. Αντίθετα οι μικρές πόλεις είναι πιο εύκολο να διοικηθούν κατά το συμφέρον τους».

Όντως, «Πεισθείς δὲ ὁ Ἀλέξανδρος ἐπέτρεψε τοῖς ἀρχιτέκτοσιν οἷς βούλονται μέτροις τὴν πόλιν κτίζειν». Ο Αλέξανδρος δηλαδή πείσθηκε κι άφησε τους αρχιτέκτονες να δομήσουν την πόλη όπως ήθελαν εκείνοι.

Κατά τον ίδιο συγγραφέα, ο Αλέξανδρος συμβουλευθήκε επίσης κι άλλους αρχιτέκτονες, «μεταξύ των οποίων συμπεριλαμβανόταν ο Ήρωνας ο Λιβυκός (υδατικός) λατόμος, ο μηχανικός Κλεομένης ο Ναυκρατίτης κι ο Κρατερός απ' την Όλυνθο. Μάλιστα ο Ήρωνας είχε έναν αδελφό ονόματι Υπόνομο, ο οποίος συμβούλευσε τον Αλέξανδρο, εφόσον κτιζεί εξ αρχής την πόλη, να προνοήσει για υδραγωγούς και αγωγούς οχετών που θα καταλήγουν στη θάλασσα. Για τις υποδείξεις του αυτές ονομάστηκε Υπόνομος».

Έχει ενδιαφέρον ο τρόπος χρηματοδότησης ενός τέτοιου γιγαντιαίου για την εποχή του, ακόμη και για τα ελληνικά μέτρα, εγχειρήματος. Σύμφωνα με τον Ψευδοκαλλισθένη ο Αλέξανδρος μόλις έφθασε στη Μέμφιδα ζήτησε [από τους Αιγυπτίους] να του καταβάλουν τους φόρους που πλήρωναν στον Δαρείο με το εξής επικείμερο: «Δώστε μου φόρους, όχι για να τους βάλω στο ταμείο μου, αλλά για να τους ξοδέψω στην Αλεξάνδρεια, την πόλη σας που είναι η μητρόπολη της οικουμένης». Ακούγοντας αυτά οι Αιγύπτιοι, του έδωσαν με ευχαρίστηση πολλά χρήματα και με τιμές...» (Ψευδοκαλλισθένης, *Αλεξάνδρου Βίος*).<sup>4</sup>

## Η Ρωμαϊκή πρόσληψη

Η ελληνιστική κληρονομικά αντανακλάται στη *Forma Urbis* της σχεδιασμένης πόλης των ρωμαϊκών χρόνων. Η ορθογώνια διάταξη των πόλεων που ιδρύθηκαν επί Ρωμαϊκής εποχής, βασισμένης επί δύο βασικών τεμνόμενων αξόνων –τον *cardo maximus* (Βορράς – Νότος) και το *decumanus maximus* (Ανατολή – Δύση), που «συναντώνται» στο κέντρο, το *Forum*– αποτελεί το πιο διαδεδομένο σχήμα. Ο Ρωμαίος μηχανικός Vitruvius, στο σύγγραμμά του «Περί Αρχιτεκτονικής» το μοναδικό έργο οικοδομικής που διασώθηκε από την αρχαιότητα, –όπου παραθέτει τα επιτεύγματα ελληνιστικής κυρίως περιόδου–, αναπτύσσει με τεχνικούς όρους τη θέση της πόλης και τη συνάφεια της με την υγεία:

### **Η θέση μιας πόλης και οι περιβαλλοντικές συνθήκες (Βιβλίο: Πρώτο, Κεφάλαιο IV)**

Για τις οχυρωμένες πόλεις θα πρέπει να τηρούνται οι παρακάτω γενικές αρχές: κατ' αρχάς επιλέγεται μία υγιεινή τοποθεσία. Ως τέτοια θεωρείται εκείνη που θα είναι ψηλά, χωρίς όμως να καλύπτεται από ομίχλη και χωρίς να είναι εκτεθειμένη στην παγωνιά, σ' ένα κλίμα ούτε κρύο, ούτε ζεστό, αλλά εύκρατο. Επίσης, δεν πρέπει να υπάρχουν γειτονικά έλη. Διότι, όταν με την ανατολή του ηλίου τα πρωινά αεράκια φυσούν προς την πόλη, φέρνοντας μαζί τους ομίχλη από τα έλη και αναμειγμένη με την ομίχλη τη δηλητηριώδη αναπνοή των όντων του έλους, θα εισχωρήσουν στα σώματα των κατοίκων και θα κάνουν την τοποθεσία ανθυγιεινή. Αν πάλι η πόλη βρίσκεται σε ακτή με νότιο ή δυτικό προσανατολισμό, δεν θα είναι υγιεινή, επειδή το καλοκαίρι ο νότιος ουρανός είναι πολύ ζεστός κατά την ανατολή και φλογερός το μεσημέρι. Επίσης, η δυτική πλευρά ζεσταίνεται αμέσως μετά την ανατολή, έχει πολύ υψηλή θερμοκρασία το μεσημέρι και το απόγευμα όλα είναι φλογερά.

Επομένως, οι μεταβολές της ζέσης και του κρύου είναι επιβλαβείς για τους ανθρώπους που μένουν σε τέτοιες τοποθεσίες [...].

[...] Φαίνεται, λοιπόν, ότι πρέπει να προσέχουμε, ώστε οι πόλεις που θεμελιώνουμε να είναι προστατευμένες από περιοχές από τις οποίες πνέουν θερμοί άνεμοι, οι οποίοι μπορούν να εξαπλωθούν πάνω στους κατοίκους. Αυτό συμβαίνει, επειδή όλα τα σώματα αποτελούνται από τα τέσσερα «στοιχεία», (έτσι τα ονομάζουν οι Έλληνες), δηλαδή από την θερμότητα, την υγρασία, τη γη και τον αέρα, τα οποία είναι διαφορετικά αναμειγμένα στα διάφορα ζώα σύμφωνα με την ιδιοσυγκρασία του κάθε είδους από τη φύση του [...].

### **Οι κατευθύνσεις των δρόμων και βιοκλιματικές παρατηρήσεις πάνω στους ανέμους (Βιβλίο: Πρώτο, Κεφάλαιο VI)**

Το επόμενο βήμα μετά την οχύρωση της πόλης είναι η διανομή των σπιτιών και των δρόμων στο εσωτερικό του τείχους σε σχέση με τις επικρατούσες κλιματικές συνθήκες. Θα είναι σωστά χαραγμένοι οι δρόμοι, αν γίνει πρόβλεψη να αποκλειστούν οι άνεμοι από τα δρομάκια. Οι κρύοι άνεμοι είναι δυσάρεστοι, οι ζεστοί αποκαυνώνουν και οι υγροί είναι ανθυγιεινοί. Επομένως, πρέπει να αποφύγουμε τέτοιου είδους λάθη και να προσέξουμε τις κοινές εμπειρίες πολλών κοινοτήτων. Για παράδειγμα, η Μυτιλήνη στο νησί της Λέσβου, είναι μία πόλη χτισμένη με μεγαλοπρέπεια και καλαισθησία, αλλά η θέση της δείχνει έλλειψη πρόβλεψης. Στην κοινότητα αυτή, όταν φυσάει νότιος άνεμος, οι κάτοικοι αρρωσταίνουν. Όταν φυσάει βορειοδυτικός, τους κάνει να βήχουν. Μ' ένα βόρειο άνεμο αναρρώνουν, αλλά δεν μπορούν να σταθούν στα δρομάκια λόγω του κρύου.

Ο άνεμος είναι ένα κύμα αέρα που ρέει, κινούμενο εδώ και εκεί ακανόνιστα. Παράγεται, όταν η ζέστη συναντάται με την υγρασία, οπότε η ορμή της ζέστης παράγει ένα δυνατό ρεύμα. Το ότι αυτό είναι γεγονός, μπορούμε να το μάθουμε από τους ορεικάκινους αιόλους κι έτσι μέσω μιας επιστημονικής εφεύρεσης ανακαλύψαμε μία θεϊκή αλήθεια που κρυβόταν στους ουρανούς [...].

[...] Με το να αποκλείσουμε τους ανέμους από τα κτίσματά μας, όχι μόνο θα κάνουμε το μέρος υγιεινό για τους υγιείς ανθρώπους, αλλά ακόμη και στην περίπτωση νοσημάτων, ίσως λόγω ανεπιθύμητων καταστάσεων κάπου αλλού, οι ασθενείς, οι οποίοι σε άλλα υγιεινά μέρη μπορεί να θεραπεύονταν μ' ένα διαφορετικό τρόπο θεραπείας, θα θεραπευτούν πιο γρήγορα εδώ με την ηπιότητα που προέρχεται από τον αποκλεισμό των ανέμων. Τα νοσήματα, τα οποία είναι δύσκολο να θεραπευτούν σε γειτονίες σαν αυτές που προανέφερα, είναι το συνάχι, η βραχνάδα, ο βήχας, η πλευρίτιδα, η φυματίωση, η αιμόπτυση και όλα τα άλλα που θεραπεύονται όχι με καθάρσεις του ανθρώπινου οργανισμού αλλά με δυναμωτικές θεραπείες. Είναι δύσκολο να θεραπευτούν, πρώτον επειδή οφείλονται σε κρυώματα, δεύτερον επειδή ο οργανισμός του ασθενή είναι ήδη εξαντλημένος από την αρρώστια. Επιπλέον ο αέρας εκεί, ο οποίος βρίσκεται σε συνεχή κίνηση λόγω των ανέμων και επομένως είναι χειρότερος, παίρνει όλο τον χυμό της ζωής από τα αρρωστημένα τους σώματα και τους αφήνει ακόμα πιο αδύναμους κάθε μέρα. Αντίθετα, ένας ήπιος, πυκνός αέρας, χωρίς ρεύματα που δεν φυσά συνεχώς πίσω και εμπρός,

ανασκευάζει τον σκελετό τους με τη σταθερότητά του κι έτσι δυναμώνει και αποκαθιστά ανθρώπους που βασανίζονται απ' αυτές τις αρρώστιες.

### **Ανεμολόγιο στο κέντρο της Πόλης**

[...] Ο Ανδρόνικος ο Κύρρηστος, ο οποίος για απόδειξη έκτισε το μαρμάρινο οκταγωνικό πύργο στην Αθήνα. Στις διάφορες πλευρές του οκταγώνου τοποθέτησε ανάγλυφα αναπαριστώντας τους διάφορους ανέμους, ο καθένας να κοιτά προς το σημείο από το οποίο φυσάει. Και στην κορυφή του πύργου τοποθέτησε ένα κωνικό κομμάτι μαρμάρου και πάνω σ' αυτό έναν μπρούντζινο Τρίτωνα με μία ράβδο τεντωμένη στο δεξί του χέρι. Ήταν κατασκευασμένο έτσι ώστε να περιστρέφεται με τον άνεμο και να σταματά, όταν κοιτούσε ο Τρίτωνα την αύρα με τη ράβδο σαν ένα δείκτη ακριβώς πάνω από τον άνεμο, ο οποίος φυσούσε.

Προχωρεί δε και σε συγκεκριμένες προτάσεις χαράξεων. Με βάση αυτή την αρχή διανομής η ανεπιθύμητη ένταση των ανέμων θα αποκλειστεί από κτίρια και συστοιχίες σπιτιών. Διότι, αν οι δρόμοι διασχίζονται κατά πρόσωπο από ανέμους, οι συνεχείς ριπές τους που έρχονται από την εξοχή και μετά περιορίζονται από στενά δρομάκια, θα σαρώνουν με μεγάλη δύναμη. Οι συστοιχίες των σπιτιών θα πρέπει, επομένως, να τοποθετούνται μακριά από τα τεταρτημόρια από τα οποία φυσούν οι άνεμοι, έτσι ώστε η έντασή τους να διασπαστεί, επειδή διαμοιράζεται πάνω στις γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων.

Αυτοί που γνωρίζουν ονόματα για πάρα πολλούς ανέμους, ίσως εκπλαγούν που υποστηρίξαμε την ύπαρξη μόνον οκτώ. Αν θυμηθούμε όμως ότι ο Ερατοσθένης ο Κυρηναίος χρησιμοποιώντας μαθηματικές θεωρίες και γεωμετρικές μεθόδους, ανακάλυψε από την πορεία του ήλιου, τις σκιές από ένα γνώμονα με ισημερινή στήριξη και την κλίση του ουράνιου θόλου ότι η περιφέρεια της γης είναι διακόσιες πενήντα δύο χιλιάδες στάδια, δηλαδή τριανταένα εκατομμύρια πεντακόσιες χιλιάδες βήματα και παρατηρώντας ότι το ένα όγδοο αυτής της απόστασης είναι τρία εκατομμύρια εννιακόσιες τριανταεπτά χιλιάδες πεντακόσια βήματα, δεν είναι να απορεί κανείς ότι κάποιος μεμονωμένος άνεμος προερχόμενος από τόσο ευρύ πεδίο υπόκειται σε διακυμάνσεις δημιουργώντας μία μεγάλη ποικιλία αυρών.

[...] Υπάρχουν και οι πρωινές αύρες, διότι ο ήλιος καθώς αναδύεται κάτω από τη γη, χτυπά τον υγρό αέρα και ανεβαίνοντας στον ουρανό τον διασκορπιά μπροστά του βγάζοντας αύρες από τον ατμό, ο οποίος υπήρχε πριν την αυγή. Αυτοί οι άνεμοι που φυσούν και μετά την ανατολή, συντάσσονται με τον Eurus και απ' αυτές τις αύρες προήλθε και το όνομα Εύρος (φαίνεται ότι ονομάστηκε έτσι από τους Έλληνες ως το τέκνον των αυρών και η λέξη «αύριον» (η επόμενη μέρα, θεωρείται ότι πήρε αυτή την ονομασία) από τις πρωινές αύρες. Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι ο Ερατοσθένης δεν θα μπορούσε να εννοεί τις πραγματικές διαστάσεις της γης. Είτε αυτό είναι αλήθεια, είτε δεν είναι, δεν μπορεί να επηρεάσει την εγκυρότητα αυτών, που έγγραφα σχετικά με τα τεταρτημόρια απ' όπου φυσούν οι διαφορετικοί άνεμοι.



Ρωμαϊκή Πόλη: Παβία, Ιστορικό Κέντρο. Διακρίνονται οι δύο κύριοι άξονες:  
*cardo maximus, decumanus maximus*

Εάν έκανε λάθος, το μόνο αποτέλεσμα θα ήταν ότι οι επιμέρους άνεμοι θα έπνεαν, όχι μέσα στις δυνατότητες που αναμένονται από τις μετρήσεις του, αλλά με ισχύ περισσότερο ή λιγότερο εκτεταμένη. Για την καλύτερη κατανόηση αυτών των θεμάτων, επειδή ασχοληθήκαμε με συντομία, μου φάνηκε καλύτερο να δώσω δύο εικόνες ή, όπως οι Έλληνες λένε, «σχήματα», στο τέλος του βιβλίου. Το ένα με προορισμό να δείξει τα ακριβή τεταρτημόρια από τα οποία προέρχονται άνεμοι και το άλλο σχήμα να δείχνει πως περιστρέφοντας τις διευθύνσεις των σειρών των σπιτιών και των δρόμων και απομακρύνοντάς τα από τη μέγιστη δύναμη του ανέμου, μπορούμε να αποφύγουμε ανθυγιεινές ριπές. Έστω Α το κέντρο μιας επίπεδης επιφάνειας και Β το σημείο στο οποίο η σκιά του γνώμονα φθάνει το πρωί. Παίρνοντας το Α σαν κέντρο, ανοίγουμε τον διαβήτη μέχρι το σημείο Β, που δείχνει τη σκιά και περιγράφουμε τον κύκλο. Τοποθετούμε τον γνώμονα εκεί που ήταν πριν και περιμένουμε να μικρύνει η σκιά και να ξαναμεγαλώσει, μέχρις ότου το απόγευμα το μήκος της γίνει ίσο με το πρωινό ακουμπώντας την περιφέρεια στο σημείο C. Τότε με κέντρα το Β και το C, χαράσσουμε μία ευθεία γραμμή από το σημείο τομής διαμέσου του κέντρου του κύκλου προς την περιφέρεια και την ονομάζουμε EF. Αυτή η γραμμή δείχνει που βρίσκεται η γραμμή βορράς-νότος».

Το σύγγραμμα του Βιτρούβιου (π. 80-70 π.Χ. – 15 π.Χ.), άσκησε αποφασιστική επιρροή στη θεωρία και πρακτική της Αρχιτεκτονικής, ιδίως στους χρόνους της Αναγέννησης και μετέπειτα.

## Η κληρονομιά του Βυζαντίου

«Πόλις λέγεται δίχως, τότε οικητήριον κατά το εκ των εννοικούντων συν τοις πολίταις σύστημα», είναι ο ορισμός που δίνει ο Ευσέβιος Καισαρείας για την πόλη των πρώτων χριστιανικών χρόνων, επαναλαμβάνοντας τη στωϊκή αντίληψη για την πόλη, διά «στόματος» Κλεάνθη: «Πόλις μεν εστίν οικητήριον κατασκευάσμα εις δ καταφεύγοντας έστι δίκην δούναι και λαβείν (Στοβαίου, Ανθολογία, 2.7.11 i.63-64). Αποδίδονται έτσι τα κρίσιμα χαρακτηριστικά της ύστερης ελληνιστικής πόλης, από την οποία αναδύθηκε –ως αναπόσπαστη συνέχειά της– η Βυζαντινή πόλη (Ν. Μουτσόπουλος).

Ο Α.-Φ. Λαγόπουλος θεωρεί ότι η «πραγματοποίηση της Ιερουσαλήμ αποτέλεσε σκοπό και πόθο όλου του Χριστιανισμού, σε οποιαδήποτε έκφρασή του, σε χωρικές κλίμακες που δεν περιορίζονταν στην αρχιτεκτονική». Για τον εμβριθή μελετητή του θρησκευτικού συμβολισμού της Βυζαντινής πόλης, το πρότυπο της επίγειας Ιερουσαλήμ, αποτελεί η ουράνια πόλη, η οποία αποτέλεσε το αρχέτυπο του βυζαντινού οικισμού.

Με εφαρμογή, την πρώτη νεόδμητη πόλη του χριστιανικού κόσμου, την Κωνσταντινούπολη, –Νέα Ρώμη– ως εικόνα του καινούργιου κόσμου: Βασιλεύουσα πόλη, πρωτεύουσα, έδρα της αυλής της κυβέρνησης, της πολιτειακής και εκκλησιαστικής και διοικητικής αρχής, –«...ο οφθαλμός της Οικουμένης... εστί τις μεσαιάτος τόπος της γης... εστί δε και μίμημα του παντός», κατά τον Μιχαήλ Ψελλό– έκανε πραγματικότητα την έννοια πόλης οικουμένη.



Ποιές είναι οι κρίσιμες παράμετροι ενός «κωροταξικού παραδείγματος» στο Βυζάντιο ή ακριβέστερα είναι αυτό προσδιορισίμο;

Τη θεία έμπνευση επικαλέστηκε ο Μέγας Κωνσταντίνος, για να κωροθετήσει τη νέα πρωτεύουσα της αυτοκρατορίας, την Κωνσταντινούπολη, αποικία των Μεγαραιών, το Βυζάντιο, η οποία έμελε να γίνει θεία παρέμβαση, κατά τον ίδιο υπέδειξε και τα όρια της «οφθαλμός της Οικουμένης... έστι τις μεσαίτατος τόπος της γης... έστι δε και μίμημα του παντός» (Μ. Ψελλός).

Το αρχέτυπο οικοδόμησης της Πόλης, της Αρχιτεκτονικής δημιουργίας, της Τέχνης, ο φιλοσοφικός στοχασμός, οι πνευματικές εν γένει ενέργειες υπαγορεύονται, πλέον, από την αδιαπραγμάτευτη πρόθεση «να επιδείξουν το αλάνθαστο των πατερικών και τις πράξεις που εδραιώνουν την εξουσία στην κάθε της μορφή, των πατέρων της εκκλησίας» (Αρβελέρ, 1992).

Πόλη και εκκλησιαστικά οικοδομήματα –ο Ναός– εδράζεται στην ιερή επιταγή της γήινης απόδοσης του Χριστιανικού Ιδεώδους.

Το χωρικό υπόδειγμα ωστόσο στη Βυζαντινή αντίληψη σε όλες τις κλίμακες, Urbs, οικισμός, ναός –άμεσα συνδεδεμένο με τα κοσμολογικά της πρότυπα– συλλαμβάνεται ως η γήινη ομοίωση της ουράνιας Ιερουσαλήμ.

Οι συμβολισμοί της τελετουργίας: μελωδίες των ύμνων, το Ιερό Ευαγγέλιο, κάθοδος αρχιερέα από τον θρόνο, δοξολογία, του νοητού και αισθητού κόσμου –ο Διονύσιος Αρεοπαγίτης και ο Μάξιμος Ομολογητής, το καταδεικνύουν με ενάρχεια– υπηρετούν ακριβώς αυτή τη «θεία επιταγή».

Ο Διονύσιος θεωρεί τα σύμβολα ως ορατές εικόνες των σοράτων ιδεών, γεννήματα των θείων ιδιοτήτων και, συνεπώς, μετέχοντα της θείας φύσεως. Το σύμβολο δεν είναι μια ανθρώπινη επινόηση, αλλά δοσμένο άνωθεν για να αποκαταστήσει μία κοινωνία θείου και ανθρώπινου στοιχείου. «Ως τα άνω και τα κάτω»: το αρχαίο ερμητικό αυτό ρητό διέπει την αντίληψη της μυστικής Θεολογίας και επαναλαμβάνεται συνεχώς στη δομή κάθε ερμηνείας του συμβολισμού της Εκκλησίας, από τον Άγιο Μάξιμο στη «Μυσταγωγία».

Στο έργο αυτό αναπτύσσεται η αρχή της ενότητας και της αναλογίας μεταξύ του σύμπαντος και Εκκλησίας, Κόσμου και Ναού. Όλα τα μέρη του ναού θεωρούνται, με συστηματική ανάπτυξη, ως εκφράσεις μυστικών ιδεών.

Ο Ναός ανάγεται σε *imago* του νοητού (ουρανός/γήινο) και του αισθητού κόσμου.

Η «Μυσταγωγία» του Μαξίμου του Ομολογητή –μία συστηματική διδασκαλία περί μυστικισμού–, όπου η εκκλησία και η λειτουργία έχουν κεντρικό ρόλο, φανερώνει τους συμβολισμούς της εκκλησίας – «τύπος και εικόνα πρώτα του Θεού»: Τόπος και του νοητού και του αισθητού κόσμου· σύμβολο του νοητού κόσμου έχει το ιερό βήμα, του αισθητού ο Ναός.

Είναι ακόμα εικόνα του ανθρώπου, γιατί με το ιερό βήμα μιμείται την ψυχή και με τον ναό προβάλλει το σώμα. Αλλά και της ψυχής, όταν νοηθεί καθ' εαυτή, είναι τύπος και εικόνα, γιατί με το ιερό βήμα παρουσιάζει τη λαμπρότητα της Θεωρίας και με τον ναό τη σεμνότητα της πράξης. (Μάξιμος ο Ομολογητής: Μυσταγωγία).<sup>5</sup>



Ο Σταυρός συνιστά το αρχετυπικό «Ουράνιο Παράδειγμα» εκφρασμένος στην εδαφική προβολή των πρωταρχικών οδικών στοιχείων του Urbis – προσαρμοσμένο στην τοπογραφία. Στη θεμελιώδη εργασία του «ο κοσμολογικός Συμβολισμός στην Αρχιτεκτονική του Βυζαντινού Ναού», (1981) ο Γεώργιος Αγγέλου Προκοπίου συνοψίζει: «ο Σταυρός στην κάτοψη είχε μεγάλη διάδοση και η χρήσης του για λόγους συμβολικούς ήταν συνειδητή και ηθελημένη, ούτως ώστε να αποδίδουν το σταυρικό και συμβολικό σχήμα ακόμη και σε κτήρια οκταγωνικά ή άλλα, που αμυδρά μόνο συνδέονται με αυτό. Η εικονογραφική χρήσης του Σταυρού αποκαλύπτει ακόμη τις ουράνιες και κοσμολογικές συνεμφάσεις που του απέδιδαν. Ο συνδυασμός των σταυροσχημάτων και περικέντρων κατόψεων με τον τρούλο στο κέντρο τους, καθώς και η εικονογραφία του τρούλου και της ασπίδος, που είναι ημιτρούλιο και των θολωτών μορφών (κιβώριο, ουρανόσκος κλπ.) με θέματα ουράνια και θεοφάνειες έδωσε αναντίρρητα τεκμήρια για την εδραίωση της θέσεως ότι οι τρουλόμορφες κατασκευές ήσαν πάντοτε εικόνες του ουρανού, σύμβολα του Θεού Κόσμου, της Ουράνιας Ιερουσαλήμ. Συνεπώς, ο Βυζαντινός Ναός, του οποίου η αρχιτεκτονική δομή συνδέθηκε πάντοτε με το σχήμα του τρούλου και του Σταυρού (παρά τις πολλές παραλλαγές με τους μορφολογικούς πειραματισμούς στην ιστορία του) πρέπει να θεωρείται Imago Mundi – Εικών του Κόσμου και στο σύνολο και στα μέρη του».

Εικόνα της Ουράνιας Ιερουσαλήμ με τον Ναό –ως κέντρο της γης– να συμβολίζει ταυτόχρονα τον κόσμο και τη γη και τα μέρη του να συμβολίζουν τα κοσμικά επίπεδα: το κατώτερο τη γη, ο δε τρούλος τον ουράνιο κόσμο.

Ο Αλέξανδρος Φαίδων Λαγόπουλος, στο άρθρο του «Ο θρησκευτικός Συμβολισμός της Βυζαντινής πόλης» –*Αρχαιολογία* Ιούλιος-Σεπτέμβριος 1997– επιχειρεί μια ανάλυση του χωρικού συμβολισμού της Κωνσταντινούπολης:

«Η ανάλυση του χωρικού συμβολισμού της Κωνσταντινούπολης αποκαλύπτει μια νέα διάσταση της διαμόρφωσης του χώρου της. Παράλληλα οδηγεί σε έναν απρόοπτο παραλληλισμό, αυτόν μεταξύ πόλης και ναού. Θυμίζουμε τα στοιχεία που τον συνθέτουν.

Ναός: σταυρός ως σκελετός, προσανατολισμένος στα κύρια σημεία του ορίζοντα –ομφαλός/κέντρο του κόσμου (πρβλ. και τα πορφυρά ομφάλια) στην τομή των δύο σκελών του σταυρού–νοητός κατακόρυφος κοσμικός άξονας, που ενώνει τον ομφαλό με την κορυφή, την κλείδα του (κατασκευασμένου) τρούλου/ουρανού – ιερό, το ιερότερο τμήμα της κάτοψης από την άποψη της θείας παρουσίας, στο ανατολικό άκρο.

Κωνσταντινούπολη: οι δύο Μέσες ως σταυροειδής σκελετός με εμφανή τον προσανατολισμό προς την ανατολή –ομφαλός/κέντρο του κόσμου (τα δύο fora), σε (έμμεση) σχέση με την τομή των δύο κύριων οδικών αξόνων– υλική πραγματοποίηση, με την παρουσία πορφυρού χρώματος, του κοσμικού άξονα, που, μαζί με τη νοητή επέκτασή του προς τα πάνω, ενώνει τον ομφαλό με τον (ορατό) ουράνιο θόλο – ιερή κατοικία του μεσολαβητή του Θεού στο ανατολικό άκρο. Η παραπάνω περιγραφή των κύριων συμβολικών στοιχείων του χώρου της πόλης



Η πόλη στο Βυζάντιο: Κωνσταντινούπολη, Cristoforo Buondelmonti, 3η δεκαετία του 15ου αιώνα

δείχνει ότι η τελευταία εκπροσωπεί μια γιγαντιαία, την πρώτη, πραγματοποίηση, στο συμβολικό επίπεδο, της μορφής που είναι «εγγεγραμμένη σταυροειδή με τρούλο». Η χρήση του προτύπου της ουράνιας Ιερουσαλήμ δείχνει ότι ο Κωνσταντίνος δεν οικειοποιήθηκε απλά τον ρωμαϊκό οδικό σταυρό, εκχριστιανίζοντάς τον».

Με εφαρμογή την πρώτη νεόδμητη πόλη του χριστιανικού κόσμου, την Κωνσταντινούπολη, τη νέα Ρώμη, ως εικόνα του καινούργιου κόσμου. Η Βασιλεύουσα Πόλη, πρωτεύουσα της κυβέρνησης, έδρα της πολιτικής και εκκλησιαστικής αρχής και διοίκησης -«οφθαλμός... της Οικουμενικής... εστί τις μεσαίτατος τόπος της γης... εστί δε και «μίμημα του παντός» κατά τον Μιχαήλ Ψελλό – έκανε πραγματικότητα την έννοια «Πόλις-Οικουμένη». «Επί και πόλις εστί βασιλεύουσα του τε κόσμου παντός υπερέχουσα» όπως τη χαρακτηρίζει ο Κωνσταντίνος Πορφυρογέννητος [Βλ. Γλύκατζη Αρβελέρ].

Οικοδομημένη με γενικό προσανατολισμό αυτόν της χερσονήσου επί ενός άξονα Ανατολή-Δύση. Ο ιδρυτής της, ακολουθώντας την παράδοση που εγκαινίασε ο Μέγας Αλέξανδρος την ονόμασε Κωνσταντινούπολη. Διατήρησε τόσο το χριστιανικό συμβολισμό της ίδρυσης μιας πόλης όσο και τη Ρωμαϊκή *Forma Urbis*, που συγκροτείται από την *Decumanus* (Α-Δ), τη Μέση Λεωφόρο στην αντίστοιχη Βυζαντινή ορολογία, και την *Cardo* (Β-Ν).

Ο «Φόρος» (*forum*) αποτελεί το κέντρο της πόλης, με ελλειπτική μορφολογία που παραπέμπει, κατά τον Α.-Φ. Λαγόπουλο στον «κοσμικό ωκεανό γύρω από τη γη». Η κύρια αρτηρία της των πόλεων Βασιλίδας είχε στο ανατολικό και κύριο τμήμα της Ανατολικό-Δυτικό προσανατολισμό και ταυτιζονταν με την εκατέρωθεν επέκταση του κύριου άξονα του φόρου».

Αναλύοντας την αστική της δομή ο Α.-Φ. Λαγόπουλος γράφει: «Η κύρια αρτηρία της πόλης η Λεωφόρος Μέση, διχαζόταν βορειοδυτικά του *Forum* του Θεοδοσίου σε δύο κλάδους: Έναν νοτιοδυτικό που διέσχιζε δύο *fora* και κατέληγε στη Χρυσή Πύλη του τείχους του Θεοδοσίου κι έναν βορειοδυτικό. Ανατολικά, η Μέση έληγε σε μια μεγάλη, περίπου τετράγωνη πλατεία που περιβάλλονταν από κολόνες σε διπλή σειρά, τον «Αυγουστέωνα», γύρω από τον οποίο υπήρχαν το «Μέγα Παλάτιον», η Αγία Σοφία και το Ιπποδρόμιον, κτήρια που σχεδιάζονταν αντίστοιχα με τον Αυτοκράτορα, τον θεό και τον Λαό.

Ο Κωνσταντίνος κατά τον Λαγόπουλο, εφάρμοσε το Αρχέτυπο της Ουράνιας Ιερουσαλήμ στη νέα και παλαιά Ρώμη. Σε αυτό το πλαίσιο, χωροθέτησε το Παλάτι και την Αγία Σοφία, στο ανατολικό άκρο της *decumanus*.

Το χριστιανικό αρχέτυπο εφαρμόστηκε σε άλλες σημαντικές πόλεις της αυτοκρατορίας, όπως στην «κλεινή Θεσσαλονίκη» –το πιο σπουδαίο οικονομικό κέντρο της, μετά την Κωνσταντινούπολη– στη Μονεμβάσια, στον Μυστρά.

Το αστικό αρχέτυπο του Χριστιανικού *Urbis*, στο μέτρο που υλοποιήθηκε ή διασώθηκε στις πολεοδομικές χάραξης, πλαισιώθηκε από νομικές διατάξεις που με σημερινούς όρους θα μπο-

ρούσε να λεχθεί ότι αφορούν στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και τους φυσικούς πόρους, το δομημένο χώρο, και τους οικοδομικούς κανονισμούς.

## Περί οικοδομής πόλεως

«Δεῖ δὲ μέλλοντος πόλεις κτίζειν πρῶτον μὲν κατασκοπήσαι τὸ χωρίον, εἰ τὸ μέλλον ἐπ’ αὐτὸ κτίζεσθαι τεῖχος ἀνεπιβούλευτον ἔσται ποτὲ τοῖς πολιορκουῖσι διὰ τὴν τοῦ χωρίου θέσιν.

Δεύτερον δὲ πειράσαι τὸ ὕδωρ καὶ γνῶναι εἰ πρὸς πόσιν ἀκίνδυνον καὶ εἰ ἀρκούντως ἔχει πρὸς τὴν τῆς πόλεως χορηγίαν καὶ τῶν ἄλλων ὅσοι καταφεύγειν εἰς αὐτὴν μέλλοιεν ἐν καιρῷ περιστάσεως... Τρίτον δὲ καὶ εἰ λίθον ἔχει τέμνεσθαι δυνάμενον ἢ τετμημένον ἤδη, ἀλλὰ μὴ πόρρωθεν μετὰ πολλῶν συναγόμενον τῶν κινδύνων, ὡσαύτως καὶ εἰ τὸ ξύλον μὴ λίαν μακρόθεν μηδὲ διὰ δυσβάτων τόπων ἀποφέρεται ὥστε ἀδυναμῶς ἔχειν. πρὸς τὴν τῶν οἰκοδομημάτων συντέλειαν. Καὶ τέταρτον, εἰ σιτοφόρος ἡ χώρα καθέστηκεν ἢ καὶ ἄλλοθεν σιτοδοτεῖσθαι δύναται, χωρία τοῖνον ἐπιτήδεια ἔστιν εἰς κτίσιν πόλεως, καὶ μάλιστα εἰ μέλλοι πλησιαίτερα κεῖσθαι τῶν ὄρων, ὅσα κατὰ λόφων κεῖται, κρημνοὶ δὲ κύκλω τὴν ἀνοδὸν ἀποφράττουσιν, ἔτι δὲ καὶ ὅσα ὑπὸ μεγίστων ποταμῶν κυκλοῦται ἢ κυκλοῦσθαι δύναται οὐ δυναμένων ἄλλοθι μεταφέρεσθαι διὰ τὴν τοῦ χωρίου φύσιν ἔτι δὲ καὶ ὅσα ἐπὶ θαλάττης ἢ μεγίστων ποταμῶν κείμενα ἰσθμῶν ἔχει θέσιν ὀλίγων παντελῶς μέρει τῆ ἡπίρω συναπτόμενα. Δεῖ τοῖνον τὸ μὲν πάχος τῶν τειχῶν οὐκ ἔλαττον πέντε πηχῶν ἔχειν, τὸ δὲ ὕψος πηχῶν εἴκοσι».<sup>6</sup>

Στον Πανδέκτη ανευρίσκονται διατάξεις σχετικά με τις δεσμεύσεις στο ύψος και τις κτηριακές αποστάσεις και τις δουλείες μεταξύ ὁμορων ακινήτων, τις εξασφαλίσεις φωτισμού και απρόσκοπτης θέας, οι οποίες αντιστοιχούν στους σημερινούς οικοδομικούς κανονισμούς.

Οι διατάξεις του Ζήγνωνος, προβλέπουν αποστάσεις μεταξύ γειτονικών οικοδομημάτων τουλάχιστον 12 ποδών, ὡστε «μη τους οικοδομοῦντες αφαιρείσθαι φῶτα ἢ ἀποψιν των γειτόνων γενικώς (C.8.10.12.1)» και για να διασφαλίσει σε παραθαλάσσιες περιοχές απρόσκοπτη θέα [Σπύρος Ν. Τρωϊάνος].

«Μηδαμῶς ἐκ τούτου τοῦ διαστήματος συγχωρεῖσθαι ἀφαιρεῖν τοῦ γείτονος ἄποψιν θαλάσσης εὐθειᾶν καὶ οὐ βεβιασμένην ἐξ οἴουδήποτε πλευροῦ τῆς οἰκίας, ἦν ὁ γείτων ἐστὼς ἔνδον ἐν τοῖς ἰδίοις ἢ καὶ καθήμενος ἔχει, μὴ παρατρέπων ἑαυτὸν ἐν τῷ παρακύπτειν εἰς το πλάγιον και βιαζόμενος, ὡσπερ ἰδεῖν θάλασσαν (C.8.10.12.2.a)».

Στο ἴδιο πνεῦμα των διατάξεων του Ζήγνωνος και της Ιουστινιάνειας Νεαρᾶς 63 βρίσκεται και η Νεαρᾶ 113 του Λέοντος του Σοφού, η οποία επιβάλλει οικοδομικούς περιορισμούς «δια το μη κατοπτεῖν ἀλλήλους τα γειτονεύοντα μέρη» [Σπύρος Ν. Τρωϊάνος].

Ο Γ.Π. Λάββας στη συμβολή του «Βυζαντινὸ οἰκοδομικὸ δίκαιο και παραδοσιακὴ ἑλληνικὴ ἀρχιτεκτονικὴ» [Βυζαντιναὶ Μελέται 4, 1992], αναγνωρίζει ὡς παράδειγμα της εφαρμογῆς του οἰκοδομικοῦ δικαίου των Βυζαντινῶν χρόνων τον οἰκισμό του Μυστρά.

Ο Σπύρος Ν. Τρωϊάνος φέρνει επίσης στο φως τη διάταξη του αυτοκράτορος Ζήνωνος (474/475 και 476/491), η οποία «μνημονεύεται ρητώς μὲν στις Νεαρές 63 και 165 του Ιουστινιανού, εμμέσως δε στη Νεαρά 113 του Λέοντος του Σοφού», οι οποίες προάγουν την αισθητική των κτηρίων: Καλλωπίζεσθαι τὰ τοιαῦτα οἰκήματα ἤτοι ἐργαστήρια μαρμάρους ἕξωθεν, ὥστε κάλλος μὲν διδόναι τῇ πόλει, ψυχαγωγὴν δὲ τοῖς βαδίζουσι (C. 8.10.12.6.b).

Αφορά στις όψεις κεντρικών καταστημάτων στην Κωνσταντινούπολη, η οποία μετέπειτα, συμπεριλαμβάνεται και σε άλλα νομοθετήματα, καταδεικνύοντας «τη σημασία της και στους επόμενους αιώνες».

Ειδικές λεπτομερείς διατάξεις αφορούν στην προστασία παλαιότερων οικοδομημάτων με μορφολογικό ενδιαφέρον:

*B.58.11.2.: Πραγματείας χάριν οὐκ ὤφελον τὰ οἰκήματα καταστρέφεσθαι καὶ τὰ μάρμαρα ἀποσπᾶσθαι. Ἀπὸ οἴκου μέντοι εἰς ἕτερον οἶκον μεταφέρειν ἔξεστιν, ἐν ᾧ μὴ σώός ἐστιν· ἐπεὶ κεκώλυται διὰ τὴν εὐκοσμίαν τῆς πόλεως καὶ τὴν πρόσοψιν»*

*B.58.11.3.: Εἰ ἄρα ἔξεστιν οἰκίαν καταβάλλειν καὶ εἰς τὸ ἀρχαῖον μετατιθέναι ἢ καὶ κῆπον ποιεῖν καὶ τοῦτο οἱ στρατηγοὶ οὐκ ἐκώλυσαν οὐδὲ γείτονες, ὁ ἀρχων σκοπεῖτω καὶ τὸ σύνθηδες ἐν τῇ πόλει φυλαξάτω.*

*B.58.11.6.: Μηδεὶς ἀποκοσμεῖτω οἶκον ἐν πόλει καὶ εἰς ἀγρόν μεταφερέτω· ἐπεὶ στερεῖται τῆς κτήσεως. Εἰ μέντοι ἀπὸ οἰκημάτων σαθρῶν εἰς ἕτερα μετὰγειν θέλει, τοῦτο ποιεῖτω, ἢ ἀπὸ ἀγροῦ εἰς ἀγρόν, εἰ καὶ τὰ μάλιστα διὰ τῆς πόλεως καὶ τῶν τειχῶν κομίζονται· ταῦτα περὶ τῶν εἰσενεχθέντων μόνων.*

*B.58.11.7.: Μηδεὶς κίονας ἢ ἀνδριάντας ἢ ἐξ ἄλλης ἐπαρχίας ἢ ἐκ τῆς αὐτῆς ἀποσπάτω καὶ μετακινεῖτω ἀλλαχοῦ.*

Τίτλος II του βιβλίου 58 των Βασιλικών, περί Οικοδομημάτων<sup>7</sup>

Ο ίδιος μελετητής τεκμηριώνει ότι για παλαιότερα κτίσματα τα οποία χαρακτηρίζονταν ως «ευγενή έργα» (opera nobilia) και τα οποία τύχχαναν ειδικής προστασίας, όχι μόνο για λόγους αισθητικής, αλλά και εξαιτίας της πολιτισμικής τους σημασίας, η επισκευή ή αναστήλωση παλαιών μνημείων είχε προτεραιότητα έναντι της ανέγερσης νέων.<sup>9</sup>

Στο δυτικό κομμάτι του χάρτη της Ευρώπης, στους Μέσους Χρόνους, οι οικισμοί και τα αστικά κέντρα που αναπτύχθηκαν, αρθρώνονται γύρω από ένα ναό – με χαρακτηριστικά τους στενοούς δρόμους, οι οποίοι λειτουργούν και ως αγορά και την έλλειψη ελεύθερων χώρων. Δημιουργούνται για λόγους πολιτικούς, στρατιωτικούς και οικονομικούς και νέες πόλεις. Τα σχέδια αυτών των πόλεων βασίστηκαν σε μεγάλο βαθμό στο ορθογώνιο σύστημα, αλλά εμφανίζουν μεγάλες διαφοροποιήσεις.

## Η περίοδος της Αναγέννησης

### ***De re aedificatoria* και προσφυγή στις πηγές: Ιδανική Πόλη και *Forma Urbis* στην Αναγέννηση**

«Θα είναι καλό να ακολουθείται το παράδειγμα του Πλάτωνα, που ερωτηθείς για το πού θα μπορούσε να βρει τη φημισμένη πόλη, την οποία θεωρητικά επινόησε, είπε: Δεν την αναζητώ, αλλά διερωτώμαι ποιά από όλες τις πόλεις συμφέρει να θεωρήσουμε ως την καλύτερη: Να βρεθεί ένας τρόπος να προτιμηθεί εκείνη που απ' όλες μοιάζει σ' αυτή.

Έτσι και εμείς, ακολουθώντας, το ίδιο παράδειγμα, να περιγράψουμε μια πόλη που οι ειδικοί θα θεωρήσουν βολική (*comoda*) σε κάθε μέρος της, προσαρμοσμένη για τις εναπομείνουσες πτυχές, στις συνθήκες των καιρών και των αναγκών. Θα έχουμε στο νου μας τη φημισμένη ρήση του Σωκράτη, σύμφωνα με την οποία, κρίνεται ως τέλειο πράγμα, που συγκροτείται με τέτοιο τρόπο, που τίποτε δεν μπορεί να αλλάξει παρά μόνο προς το χειρότερο».

Leon Battista Alberti, *De re aedificatoria*

«Ο Αριστοτέλης θεωρούσε ότι ο αριθμός δέκα είναι ο τελειότερος όλων, ίσως γιατί –όπως το σκέφτεται κανείς– το τετράγωνο του, σχηματίζεται από τον κύκλο τεσσάρων διαδοχικών αριθμών (δηλ.  $13 + 23 + 33 + 43 = 102$ ). Οι αρχιτέκτονες συχνά χρησιμοποίησαν αυτούς τους αριθμούς. Αλλά εκείνοι οι ζυγοί (αριθμοί), προορισμένοι για τα ανοίγματα, να μην ξεπερνούν ποτέ το δέκα και εκείνοι οι μονοί το εννέα, ειδικά στους ναούς».<sup>9</sup>

Leon Battista Alberti, *De re aedificatoria, L'ornamento degli edifici privati*

Ο 15ος αιώνας και μετέπειτα, σε σχέση με τη μεσαιωνική πόλη, όπου στο Δυτικό κομμάτι του Χάρτη της Ευρώπης κυριαρχούσαν στενά πρακτικές θεωρήσεις, εγκαινιάζει μία νέα περίοδο για την οικοδόμηση της πόλης: η αισθητική αντίληψη επανέρχεται ως κεντρικός άξονας της πολεοδομίας της Αναγέννησης. Οι παρεμβάσεις σε υφιστάμενους ιστούς, η αναμόρφωση *intra muros* ή η δημιουργία νέων πόλεων, ακολουθούν αρχές αισθητικής.

Η νέα *Urbs* υπόκειται σε κανόνες συμμετρίας – η προοπτική αποτελεί σχεδιαστικό κριτήριο. Ο σχεδιασμός της πόλης συνιστά (ξανά) τέχνη, εδράζεται σε θεωρητικές περί αισθητικής προσεγγίσεις. Το ιδανικό πρότυπο της απασχολεί αρχιτέκτονες, στρατιωτικούς μηχανικούς –οι οχυρώσεις αποτελούν πρωταρχικό μέλημα– ακόμη και σχεδιαστές κήπων και τοπίων. Κατ' εξοχήν πεδίο εφαρμογής πέραν των επεκτάσεων, αποτελεί η ίδρυση νέων πόλεων, η οποία από τον 16ο έως τον 18ο αιώνα πραγματοποιείται για λόγους στρατιωτικούς (οχυρώσεις κατοικίας ηγεμόνων, ιδίως στον 18ο αιώνα), οικονομικούς, εμπορικούς, αποικιοκρατικούς, θρησκευτικούς, κατοικίας ηγεμόνων ή είναι απόρροια της νέας εποχής της βιομηχανίας.



Η ιδανική πόλη της Αναγέννησης, επηρεασμένη από τους Trattatisti, με όρους περισσότερο μορφολογικούς και λιγότερο στενά τεχνικούς ή φιλοσοφικούς και πολιτικούς με ισχυρά ερείσματα στον Vitruvius –και στη διαμεσολάβησή του– αντλεί τις καταβολές στον ιδεαλισμό του Πλάτωνα και στην προσέγγιση περί αρίστου του Αριστοτέλη: «(εάν) η πόλη, λέει ο Alberti –σύμφωνα με τις αντιλήψεις των φιλοσόφων– είναι ένα μεγάλο σπίτι, αντίστοιχα το σπίτι είναι όπως μια μικρή πόλη».

Ο Leon Battista Alberti, στις μελέτες του για την πόλη δεν αρκείται στον Βιτρούβιο με τον οποίο επιδιώκει να «συνομιλήσει» κριτικά και στον Πλίνιο – «αυτά τα πράγματα για τα οποία μιλήσαμε θα μάθαμε από τον Πλίνιο και κυρίως από τον Βιτρούβιο»–, γράφει στο τρίτο βιβλίο του, με την ειλικρίνεια ενός πραγματικά πνευματικού ανθρώπου.

Προσφεύγει στις άμεσες πηγές τους με έμφαση στον Πλάτωνα και στον Αριστοτέλη. Από την ελληνική γραμματεία αντλεί διδάγματα για την οικοδόμηση της ιδεατής πόλης που επαγγέλλεται. «Λέγεται», γράφει ο Alberti, «ότι και ο Ιππόδαμος είχε διαιρέσει τον πληθυσμό σε τρεις τάξεις: τεχνίτες, αγρότες και στρατιώτες, αναπαράγοντας τις αναφορές των «Πολιτικών» του Αριστοτέλη.

Καταγράφει τις αντιλήψεις τους για τη χωροθέτηση, τη δομή, τη φυσιογνωμία και ειδικά χαρακτηριστικά των πόλεων, ως άριστη ή ιδανική σύνθεση «οι Αρχαίοι, ιδίως ο Πλάτωνας, συμβουλεύουν οι πόλεις να απέχουν 10 μίλια από τη θάλασσα [...] στη περίπτωση που δεν είναι δυνατόν, να χωροθετείται σε μια περιοχή, όπου οι θαλάσσιοι άνεμοι να φθάνουν εξαγνισμένοι. Δεν είναι τυχαίο ότι ο Αριστοτέλης θεωρεί πιο υγιεινές τις περιοχές που είναι συνεχώς εκτεθειμένες στους ανέμους». L.B. Alberti, *De re aedificatoria*.

Σε άλλη ενότητα γίνεται πιο λεπτομερής:

«Σύμφωνα με τον Πλάτωνα, μια περιοχή θα πρέπει να διαιρεθεί σε δώδεκα ζώνες και σε κάθε μία να ανεγερθεί ένας ναός ή ένα παρεκκλήσι. Εμείς θα προσθέσουμε και βωμούς στις γωνίες των δρόμων, τις έδρες των εναλλασσόμενων δικαστών, στις θέσεις άμυνας, τους δρόμους για τρέξιμο, τους χώρους για ανάπτυξη αθλητικών δραστηριοτήτων».

Ανατρέχει στη μυθολογία και στα τεχνολογικά επιτεύγματα των μακρινών εκείνων εποχών: «ο Δαίδαλος είχε ιδρύσει την πόλη του Ακράγαντα πάνω σε ένα βράχο με δύσκολη πρόσβαση»· μεταφέρει ότι «ο Πλούταρχος, αφηγείται ότι ο Αρχιμήδης τράβηξε με τα χέρια και με το χαλινό ένα πλοίο...».

Εισέρχεται και σε πιο τεχνικές πτυχές: «ο Πλάτωνας προτιμάει τις συνοικίες να μην είναι μόνο ενωμένες, αλλά και ο τοίχος των κατοικιών να είναι συνδεδεμένος προσποιούμενοι με αυτόν τον τρόπο, τα τείχη της πόλης».

Αλλού αναφέρει: «Ο Πλάτωνας θεωρούσε ότι η καλύτερη τοποθεσία για το θέατρο είναι μέσα στην πόλη».

Πραγματεύεται σε εδραία αναφορά τη γνώση «των Αρχαίων», πέραν των χωροθετήσεων το πληθυσμιακό μέγεθος της ιδανικής πόλης «Ο Αλέξανδρος, απέφευγε να ιδρύσει μια πόλη στο νησί του Φάρου, τέλεια προστατευμένη και σε στρατηγική θέση, αφού αντελήφθη ότι σε εκείνο

το μέρος, δεν θα είχε αρκετό χώρο για επεκτάσεις. Είναι καθήκον μου να υπενθυμίσω ότι για μια πόλη οφείλει να έχει πολλούς κατοίκους».

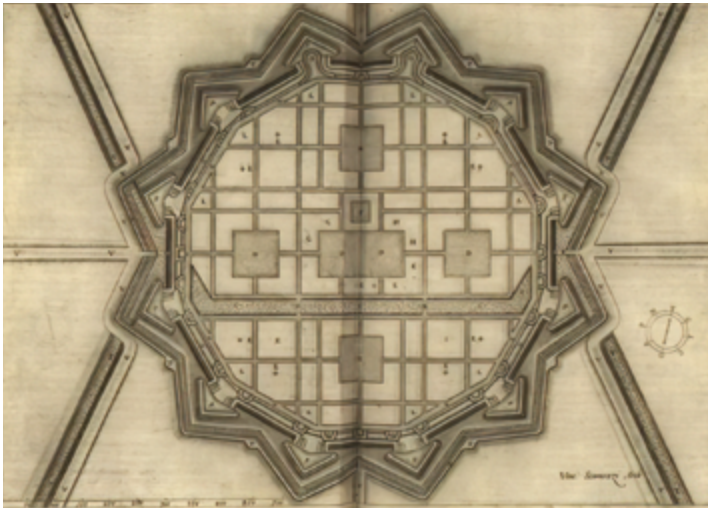
Εστιάζει επίσης στην κρίσιμη σχέση μεταξύ τέχνης και δημόσιου χώρου «ο πρώτος από τους Έλληνες που αφιέρωσε τα αγάλματα των θεών στους ναούς υπήρξε ο Κάδμος, γιός του Αγήνορα. Διαβάσαμε στα έργα του Αριστοτέλη ότι τα πρώτα αγάλματα που τοποθετήθηκαν στην αγορά της Αθήνας, υπήρξαν έργα του Αρμόδιου και του Αριστογείτονα, οι πρώτοι που δίωξαν την τυραννία. Ο ιστορικός Αρριανός, θυμίζει ότι αυτά, αρπαγμένα από τον Ξέρση, επαναφέρθηκαν στην Αθήνα με διαταγή του Αλέξανδρου».

Οι αναφορές του, επεκτείνονται και στην ύδρευση: «Σύμφωνα με τον Ιπποκράτη τα καλύτερα [νερά] είναι εκείνα που αναπηδούν από τα πρανή των λόφων».

Η πραγματεία «διυλίζεται» με κριτική διάθεση: «Σ' αυτό το σημείο δεν θα ακολουθήσω τις συνταγές του Βιτρούβιου, βασισμένος στα μουσικά διαστήματα, παράλα ταύτα δεν θα αρνηθώ μια θεωρία για την οποία ήταν πεπεισμένος, ακόμη και ο Αριστοτέλης. Οιασδήποτε τύπος άδειου δοχείου, ακόμη και τρυπημένου, συμβάλει στον να αντηχήσει η φωνή».

Το ανοικτό σε ερμηνείες μάθημα του Vitruvius, η ανάγνωση του Alberti, η προσφυγή στις πηγές των αναφορών τους, θεμελίωσαν τις αντιλήψεις των Trattatisti στην αναζήτηση της ιδανικής πόλης.

Από τον Filarete, έως τον Palladio και τον Scamozzi αυτοί βρήκαν επιχειρησιακό πεδίο στην ανέγερση ή (και) την επέκταση των οχυρωματικών έργων στις πόλεις της Αναγέννησης, υφιστάμενες, επεκτάσεις ή εξαρχής, ή τη διαμόρφωση τη μορφή και λειτουργία τους – με εδραία παρουσία της κλασικής σκέψης και του Παραδείγματος της Αρχαιότητας.



Vinzenzo Scamozzi: *Ιδανική Πόλη*



Το σχεδιάσμα του «Αστικού Αρχετύπου» –της ιδανικής πόλης– την περίοδο της Αναγέννησης και στο παρατεταμένο φθινόπωρο της κλασικής αναβίωσης στους σχετικούς κύκλους της Γαληνοτάτης, καθορίστηκε από την ερμηνεία του Vitruvius και στον βαθμό γνώσης, κατανόησης και αφομοίωσης του διδάγματος των «κύριων συνομιλητών» που αυτός, συστηματικά, επίμονα και εκτεταμένα αναφέρεται: στη φιλοσοφική σκέψη, στα μαθηματικά, στη μουσική, στην αστρονομία, στις πολιτειακές δομές, στις τέχνες, στην τεχνολογία, στην ιστορία στις πολεμικές, πολιορκητικές και συναφείς τεχνικές και ασφαλώς στην οικοδομική. Στην πρωτότυπη κυρίως μορφή και μελέτη, καθώς και στην απόδοση της διαμεσολάβησης των Ρωμαϊκών χρόνων.

Αναντίρρητα, για τους πρωταγωνιστές του Ουμανισμού, η άμεση μετάδοση του πανάρχαιου μαθήματος του «Εϊδέναι» από τους βυζαντινούς λόγιους, υπήρξε καθοριστικός για τη δημιουργική πρόσληψη του και για τη διαμόρφωση του νέου ιδιώματος.

Η κατανόηση του διδάγματος του κλασικού, η «συνομιλία» με τους μεγάλους εισηγητές της από την Κωνσταντινούπολη και η ένταξή του σε μια καινούργια δημιουργική γλώσσα, προσδιορίζει το διαμέτρημα του σχεδιασματος της ιδεατής «Forma Urbis Venetiae» ακόμη και στις περιπτώσεις της υπαγωγής στους αναγκαίους κανόνες οχυρωματικής ασφάλειας.

Τα πλέον ολοκληρωμένα σχεδιάσματα της Ενετικής Σχολής, ανήκουν, πέραν κάθε αμφισβήτησης, στους μεγάλους μύστες του «Απολλώνιου Φωτός». Πέραν του πρωτοπόρου και θεμελιωτή Lean Battista Alberti και του ευρυμαθούς Francesco di Zorzi, που επεδίωξε να εμπλουτίσει τις νεοπλατωνικές ροπές σε πεδία που άνοιξε ο Pico della Mirandola, του Andrea di Pietro della Gondola και του ιδιοφυούς ανακαινιστή μέντορα του Giangorgio Trissino, που τον μεταμόρφωσε σε Palladio, του Daniele Barbaro, ο οποίος με το εδραίο θεωρητικό του τάπητα, απέδωσε και αυτός την τεχνική του έκφανση.

Άξιο ιδιαίτερης μελέτης είναι η μορφή του Vincenzo Scamozzi στην εποχή των μεγάλων χρόνων της αναβίωσης του κλασικού – «μια τελευταία ουμανιστική σύνθεση» με την πραγματεία του «L' Idea dell' Architettura Universale», όπως εύστοχα την αποκαλεί ο Vincenzo Fontana.

## Η Βιομηχανική Πόλη

Οι απαρχές της μετεξέλιξης του στατικού άστεως, σε ένα μεταβαλλόμενο πολεοδομικό συγκρότημα και μετέπειτα σε ένα δυναμικό πολυπολικό αστικό συνεχές, θα πρέπει να αναζητηθούν στις συνέπειες της βιομηχανικής επανάστασης, στην εμφάνιση του πρώτου σιδηρόδρομου (1804) και στα πρώτα αυτοκίνητα, που τέθηκαν σε λειτουργία στα τέλη του 19ου αιώνα. Γεγονότα που καθόρισαν τη νέα μορφή και λειτουργία της (τότε) ευρωπαϊκής μητρόπολης.

Η πόλη αυτή, συμπαγής, βιομηχανική και εμπορική, είναι ακόμη μία πόλη που μπορεί να τη διασχίζουν οι πεζοί ή οι συρόμενες άμαξες. Από το πρόσφατο παρελθόν της, διαφοροποιείται

με τη δημιουργία των μεγάλων αστικών δρόμων (boulevards, avenues, viali, corsi), οι οποίοι σχεδιάστηκαν έχοντας στραμμένο το βλέμμα στις δημόσιες τελετές και που χρησιμεύουν για την κυκλοφορία ατόμων και αγαθών.

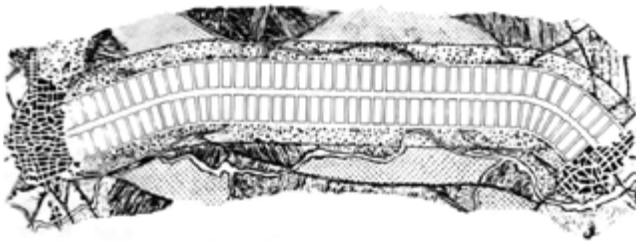
Η αυξανόμενη υπεροχή του ατόμου έναντι του περιβάλλοντος δομημένου ιστού του, σε επίπεδο τεχνολογικής επάρκειας, επιτρέπει την αντίδραση στη λεγόμενη συμπαγή αυτή πόλη, η οποία εκδηλώνεται με την αναζήτηση μιας νέας χωρικής δομής –ήδη από τα τέλη του 19ου αιώνα– βασισμένης στη λογική διάχυσης της: η γραμμική ανάπτυξη της πόλης που συνέλαβε ο Arturo Soria y Mata και διετύπωσε λεπτομερώς το 1893, με την «Ciudad Lineal», η «Garden City» του Ebenezer Howard, που στόχευε στην αποσυγκέντρωση του προτύπου της συμπαγούς αστικής συνάθροισης.

Η Ιστορική Πόλη, τόσο τον 19ο όσο και στον 20ό αιώνα, θεωρήθηκε, όχι δίχως αιτιολογία, ως ο χώρος/μήτρα ανθυγιεινών πρακτικών ή συνθηκών.

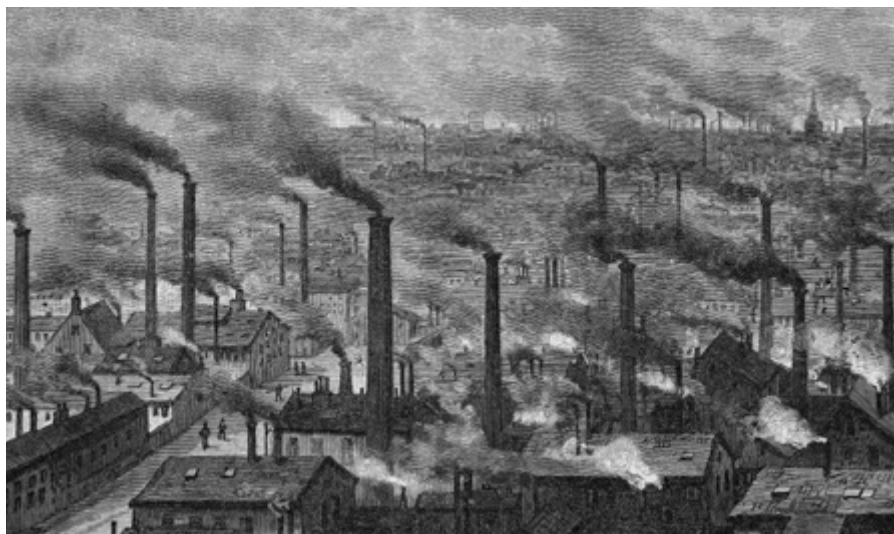
Η Πολεοδομία υπήρξε το μέσο εξυγίανσης της ιστορικής πόλης.

Οι πραγματοποιήσεις αστικής ανανέωσης του 19ου αιώνα –του Βαρώνου Haussmann στο Παρίσι, οι παρεμβάσεις στο Ring της Βιέννης, την Cinquantenaire και της Avenue Louise στις Βρυξέλλες, οι κατεδαφίσεις στα κέντρα της Ρώμης και της Φλωρεντίας– αποτελούν τα παράγωγα μιας θεώρησης για την πολεοδομία, που στοχεύει να ακολουθήσει τους τρέχοντες μετασχηματισμούς και να τους ρυθμίσει με τόλμη, αντί να τους υποστεί παθητικά.

Παράλληλα με την κατεδάφιση των οχυρώσεων τη δυναμική διάχυση των έως τότε στατικών πόλεων «extra muros», αναπτύσσεται και η έννοια της επέκτασης, που απ' εδώ και στο εξής θα



Αριστερά: Γραμμική Πόλη («La Ciudad Lineal»), Arturo Soria Y Mata, 1882  
Δεξιά: Ebenezer Howard: Garden Cities, Διάγραμμα άρθρωσης 1898



Η Βιομηχανική Πόλη, ξυλογραφία



Οι παρεμβάσεις του Haussmann στο Παρίσι

χαρακτηρίσει την πολεοδομική κουλτούρα έως τις μέρες μας, Πολεοδομική θεωρία και πρακτική, θα έχουν έκτοτε ως θέμα την αστική εξάπλωση και οι προσπάθειες οργάνωσης του αστικού χώρου θα βασιστεί στη «φυσική» επέκταση των ήδη αστικοποιημένων περιοχών.

Το σχέδιο του Ildefons Cerdà για τη Βαρκελώνη το 1859, του Lindhagen για τη Στοκκόλμη το 1866, αντικατοπτρίζουν αυτή την αντίληψη, χάρη στην οποία, ο ιστός της παραδοσιακής πόλης δεν υφίσταται, σε μεγάλο μέρος, σημαντικές αλλοιώσεις.

Την ίδια εποχή, η αρχιτεκτονική σκέψη κυριαρχείται από την έννοια της πόλης, ως οντότητας, αποτελούμενης από μεμονωμένα έργα αρχιτεκτονικής, σημαντικά ως προς τα ίδια, αναδυόμενα σ' ένα ιστό που συνδέει ανώνυμα κτίρια, αδιάφορα και χωρίς αξία.

Στο Παρίσι, ενώ οι παρεμβάσεις του Haussmann ισοπεδώνουν ολόκληρες συνοικίες, ο Viollet-le-Duc (1814-1879) αναστηλώνει με επιμονή τον καθεδρικό ναό της Nôtre Dame· αντιμετωπίζει το πρόβλημα της σχέσης των ραγδαίων μετασχηματισμών της εποχής του με τα αντικείμενα της ιστορίας, θέτοντας έτσι τις βάσεις της σύγχρονης θεωρίας της διατήρησης. Αναστήλωση, υποστηρίζει, ως «λέξη και πράξη είναι σύγχρονη. Να αναστηλώσεις, ένα κτίριο δεν είναι να το διατηρήσεις, να το επιδιορθώσεις ή να το ξανακάνεις, είναι να το αποκαταστήσεις σε μία ολοκληρωμένη κατάσταση που μπορεί να μην υπήρχε ποτέ σε κάποια δεδομένη στιγμή...».

Ο William Morris (1834-1896), κοντά στο πνεύμα του Ruskin, θα αποδειχθεί, τριάντα χρόνια αργότερα, συνεχιστής της θεωρίας του: «...όλοι εμείς προειδοποιούμε ότι αυτή (η όψη ενός παλαιού κτηρίου), δεν μπορεί να αναπαραχθεί στις μέρες μας – και ότι η προσπάθεια αναπαραγωγής, όχι μόνο μας στερεί από ένα ιστορικό μνημείο, αλλά και από ένα έργο τέχνης».

Η «querelle des anciens at des modernes» (Fontenelle), τον 19ο αιώνα αντιμετωπίστηκε με δύο αποκλίνουσες προσεγγίσεις:

Η πρώτη είχε σαν επίκεντρο την παρέμβαση σε ιστορικό κτίριο/μνημείο και η πορεία της χαρακτηρίστηκε από μία εξελικτική διαδρομή. Οι πρώτες αντιλήψεις για την αναστήλωση μνημείων της αρχαιότητας ή κλασικών κτηρίων, (στις μέρες μας θα μπορούσε να χαρακτηριστεί «αρχαιολογική»), έδωσαν τη θέση τους στην αποκατάσταση ως απόδοση των μορφολογικών και ιστορικών στοιχείων και στην αντιδιαμετρική «φιλολογική στάση» που αρνείται κάθε παρέμβαση σε έργα του παρελθόντος. και στη λεγόμενη «ιστορική αναστήλωση» (restaurò storico), σύμφωνα με την οποία οι παρεμβάσεις θα πρέπει να βασίζονται σε αδιάφευστες μαρτυρίες.

Η δεύτερη –όπου αντικατοπτρίζονται οι αντιπαράθεσεις μεταξύ της ιστορικής πόλης και των νέων πραγματοποιήσεων– βρίσκει στις επιχειρήσεις του Haussmann, ένα αποδεκτό πρότυπο, που ενσωματώνει τις τεχνικές και τις οικονομικές απαιτήσεις της κοινωνίας του XIX αιώνα, με τις χωρικές δομές του παρελθόντος.

Η πολεοδομική θεωρία και η επιστήμη της αναστήλωσης, που μέχρι τώρα συγκλίνουν ως προς την αντιμετώπιση των μνημείων με μορφολογική αποκατάσταση και απομόνωση, βλέπουν στις αρχές του 20ού αιώνα την εισαγωγή της έννοιας του «ευρύτερου χώρου» γύρω από το ίδιο το μνημείο.

Στην Ιταλία ο Gustavo Giovannoni (1873-1947), αντιμετωπίζει το μνημείο σε σχέση ολοκλήρωσης με το φυσικό περιβάλλον που το περιστοιχίζει. Αλλά ο Morris και ο Giovannoni δεν εκφράζουν παρά ένα μόνο μέρος αυτών που το παρελθόν αποτελεί μία αξία. Οι τάσεις για καινοτομία, αλλαγή, απόσπαση από παρελθόν για μετασχηματισμούς όχι πάντα συγκεκριμένους, οι οποίες χαρακτήρισαν το ξεκίνημα του 20ού αιώνα, βρίσκουν, στον τομέα της δημιουργίας, στους φουτουριστές τους εκφραστές τους, οι οποίοι σε маниφέστο τους το 1914 διακηρύσσουν: «...Αυτή η αρχιτεκτονική (φουτουριστική) δεν μπορεί να είναι αντικείμενο κανενός νόμου ιστορικής συνέχειας, Πρέπει να είναι νέα, όπως η διάθεση και οι συγκυρίες της ιστορικής μας στιγμής...».

Στον αιώνα που θα ακολουθήσει, ανάλογη και η αντιμετώπιση από τον Le Corbusier στο Plan Voisin (1925), που κατεδαφίζει ολόκληρες συνοικίες στο Παρίσι και τις αντικαθιστά με ομοιόμορφους ουρανοξύστες.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2**

### **Η ΚΛΙΜΑΚΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**

## Σύγχρονο Urbs και παράμετροι του ανθρωπογενούς χώρου Προβλήματα, ανοιχτά ζητήματα και προοπτικές

Στις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα, που μεταξύ άλλων χαρακτηρίζεται από τη μαζική εισαγωγή του αυτοκινήτου και νέες αντιλήψεις περί δημόσιας υγείας στις πόλεις, οι εκπρόσωποι του μοντέρνου κινήματος στην Αρχιτεκτονική, με επικεφαλής τους Le Corbusier και Ludwig Hilbersmayer, προτείνουν μία νέα εκδοχή για την –αδιατάραχτη έως τότε– σχέση πολεοδομικού ιστού και δρόμου, ως δημόσιου χώρου.

Ο Le Corbusier στη Ville Radieuse, προτείνει την ανατροπή της έννοιας δρόμου -διαδρόμου, ως δημόσιου χώρου, την αποδέσμευση της κύριας κυκλοφορίας από το οικοδομικό τετράγωνο/πολεοδομικό ιστό, –μία διάρρηξη της σχέσης δρόμος/οικοδομικό τετράγωνο, όπως αυτή διαμορφώθηκε από την αυγή της ευρωπαϊκής πόλης, έως τη συμπαγή πόλη του 1800– εισάγοντας μία νέα ιεράρχηση του δικτύου οδικών μεταφορών.

Οι αντιδράσεις στην κατάργηση της rue-compteur, άρχισαν να εκδηλώνονται πολύ αργότερα, με διατύπωση συγκεκριμένων εναλλακτικών στη δεκαετία του '80, του περασμένου αιώνα.

Σε πολεοδομική κλίμακα, στην οξεία κριτική που ασκήθηκε στο μοντέρνο κίνημα, για την αντιμετώπιση/ανατροπή του «δρόμου –διαδρόμου», προστίθενται φωνές κατά της άλογης αστικής διάχυσης (sprawl), η οποία δημιουργεί εκτεταμένα αστικά μορφώματα.

Προσεγγίσεις που επανερμηνεύουν το οικοδομικό τετράγωνο, αξιοποιώντας το δρόμο και τα γεινιάζοντα κτίρια ως κυρίαρχα στοιχεία της «νέας πολεοδομίας» ή αστικοί πυρήνες, που οργανώνονται γύρω από τους σταθμούς ενός Μέσου Μαζικών Μεταφορών σταθερής τροχιάς.

Μία άλλη τάση, με εκπρόσωπους όπως ο L. Krier –σε μία αρχιτεκτονική, περισσότερο προσέγγιση– υποστήριξε ότι, η διάχυση μπορεί να καταπολεμηθεί με την επιστροφή σε μορφές του παρελθόντος, σε μία κλίμακα της πόλης της προβιομηχανικής περιόδου.

Στον αντίποδα των παραπάνω θέσεων, ο R. Koolhaas υποστήριξε ότι: «είμαστε ακόμη εγκλωβισμένοι από την ιδέα του δρόμου και της πλατείας ως δημόσιου χώρου. Είναι πλέον όλα τόσο εκτεταμένα, ώστε δεν χρειάζεται πλέον μία φυσική άρθρωση».

Άλλο ρεύμα anti-sprawl, ή new typologism, αποστασιοποιείται από κάθε επίκληση στην παραδοσιακή ευρωπαϊκή πόλη, προτείνοντας μία εκ νέου ανάγνωση της σύγχρονης πολεοδομίας, με όρους τυπολογίας.

Τον Ιούνιο του 1998 –σε ένα περισσότερο πολιτικό, παρά πολεοδομικό υπόβαθρο, σύμφωνα με τον P. Hall (2002)-επαναδιατυπώνεται από τον Richard Rogers, μία ενιαία πρόταση, κατάλληλη για κάθε πόλη, βασισμένη στην ιδέα της «αστικής αναγέννησης»: προτείνεται μία συμπαγής πόλη υψηλής πυκνότητας, γύρω από δικό της δημόσιο χώρο.



Επανεφευρίσκεται το αρχέτυπο της πόλης με υψηλή πυκνότητα, διαφοροποιημένης κοινωνικά, βασισμένης στη γειτονιά, τον ποιοτικό δημόσιο χώρο, το φυσικό τοπίο. Προτείνονται μείωση των συγκοινωνιακών υποδομών, αύξηση των χώρων πρασίνου, περιορισμός των κυκλοφοριακών μετακινήσεων, βελτίωση των χώρων αστικού πρασίνου και πύκνωση των αστικών οικισμών, η οποία και θα μειώσει δραστικά τα κόστη των υποδομών.

Στις αρχές της νέας χιλιετηρίδας και ειδικότερα στο νότιο και στο μεσογειακό της κομμάτι, σημειώνεται μία έκρηξη των πολεοδομικών συναθροίσεων, που αποτελεί χαρακτηριστικό εκτεταμένο (και) σε όλη την Ευρώπη, ακόμη και σε οικιστικές αναπτύξεις, που δεν είχαν χαρακτηριστικά μητροπολιτικής περιοχής. Πρόκειται για την ανάδυση ενός νέου φαινομένου -του μητροπολιτισμού ή της μητροπολιτικής άρθρωσης του χώρου- της τάσης δηλαδή ολοκλήρωσης διαφόρων αστικών αθροίσεων και χωρικών ενοτήτων κλίμακας, που χαρακτηρίζεται από εκτεταμένη αστικοποίηση οιασδήποτε μορφής (F. Indovina).

Η προαστιοποίηση και πολύ περισσότερο η περιαστικοποίηση, στερεί από αστική διάταξη μία συγκεκριμένη μορφή, όπως τουλάχιστον τη γνωρίζαμε στο παρελθόν.

Σύμφωνα με τον F. Indovina, αυτό που ονομάζεται μητροπολιτισμός (metropolizzazione) ή μητροπολιτική άρθρωση του χώρου, έχει κατά κάποιο τρόπο την εξουσία να αναπαράγει τη πόλη (ή σε ακραία έκφραση να τη σώσει), δηλαδή να διατηρήσει σε μία νέα κατάσταση ένα πλαίσιο ανταλλαγών, όχι μόνο οικονομικών, έναν τόπο όπου δημιουργούνται πολιτισμικοί «μέτοικοι» και ανανεώνεται το οικολογικό αποτύπωμα.

Η πολυκεντρική αστική συν-άρθρωση αποτελεί το σύγχρονο αστικό χώρο, που συντίθεται/συναπαρτίζεται από ενότητες διαφοροποιημένων σχεδιαστικών αρχών ή και αυθόρμητων.

Τα δυναμικά της στοιχεία, δεν επικεντρώνονται στους κεντρικούς πυρήνες, αλλά βρίσκονται αποκεντρωμένα στους κόλπους της. Αναδύεται ένα αστικό φαινόμενο μητροπολιτικής χωροταξικής διάρθρωσης, η οποία θα μπορούσε να εκληφθεί ως μία έκφραση σύγχρονης πολιτικής, με δυνατότητες απόδοσης –μιας μετάλλαξης– με όρους αειφορίας, μέσα από κατάλληλη αστική πολιτική.

Πρόκειται για μια σύγχρονη πρόκληση (για μια) νέα αστική δομή.

Ασφαλώς σε ορισμένες περιπτώσεις, (ενδεχομένως σε αρκετές, σε κάποιες χώρες ή περιφέρειες), η υφισταμένη κατάσταση αφορά αστικές κηλίδες με παθογενή χαρακτηριστικά, τα οποία θα πρέπει να μεταπλαστούν/μετεξελιχτούν σε βιώσιμα οικιστικά σύνολα.

Γράφει ο Francesco Indovina: «...οι χωρικές ενότητες, οι οποίες χαρακτηρίζονται από διαφορετικούς τρόπους οργάνωσης των ανθρωπίνων εγκαταστάσεων, να λειτουργήσουν για να υλοποιηθούν στόχοι αποτελεσματικότητας, για να προωθηθούν στρατηγικές ανάπτυξης, για να διασφαλιστούν καλύτερες συνθήκες διάρθρωσης.



Στην πραγματικότητα προωθείται η σχεδιαστική υπόθεση, σύμφωνα με την οποία «...η διαδικασία χωρικής διάχυσης της κατοικίας, των δραστηριοτήτων, των υπηρεσιών, αποτελεί έναν διαφορετικό τρόπο (για να)... να οικοδομηθούν σχέσεις και αλληλοεξαρτήσεις. Ένα διαφορετικός τρόπος να παράγεις «πόλη», μια νέα πόλη...».

Με τη λήξη του πολέμου, η Ευρώπη βλέπει ένα σημαντικό μέρος της αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής της κληρονομιάς κατεστραμμένο. Το πρόβλημα της ανοικοδόμησης αντιμετωπίζεται σε γενικές γραμμές, σύμφωνα με δύο προσεγγίσεις: κατεδαφίσεις και αναδόμηση με νέες κατασκευές, όπως στην περίπτωση του Λονδίνου, του Βερολίνου, του Ρότερνταμ, ή με πιστή αναστήλωση: Στις καταστροφές που προκάλεσε ο πόλεμος, η Βαρσοβία απαντά ανοικοδομώντας πιστά το κέντρο της «όπως ήταν και όπου ήταν», δείχνοντας τη θέληση ενός λαού να ξεπεράσει τις θηριωδίες.

Μετά το 1945 απορρίπτεται κάθε μορφή «κριτικής αναστήλωσης» και κάθε διάθεση φιλολογικής προσέγγισης. Η αναστήλωση στοχεύει στην τεκμηριωμένη αξία του κτηρίου, η του συνόλου, σαν μαρτυρία-μνήμη, καθώς και στις αισθητικές ή μορφολογικές αξίες. Ενώ η Ευρώπη έχει την προσοχή της στην ανοικοδόμηση και την οικονομική ανόρθωση, στα τέλη της δεκαετίας του '50 επανεμφανίζεται η θεματική για την προστασία και τη διατήρηση μνημείων, ως απόρροια του εξειδικευμένου ενδιαφέροντος μιας αστικής κοινωνίας για θέματα πολιτιστικού, ιστορικού και καλλιτεχνικού χαρακτήρα.

Η οικονομική έκρηξη που χαρακτηρίζει τις Ευρωπαϊκές χώρες τη δεκαετία του '60 και οι συνέπειές της όταν χώρο, προσανατολίζουν τις διεθνείς τάσεις για χωρική οργάνωση, σε θέματα σχετικά με την ισόρροπη ανάπτυξη περιφερειών και αποκέντρωση.

Οι συντάκτες των ρυθμιστικών σχεδίων, μη έχοντας αποτελεσματικά μέσα παρέμβασης, καθόριζαν την περιοχή του ιστορικού κέντρου σαν «ζώνη προστασίας», της οποίας η χρήση θα προσδιοριζόταν μέσω των επιμέρους πολεοδομικών σχεδίων. Αλλά τα επιμέρους πολεοδομικά σχέδια, εκτός του ότι αποτελούσαν μη αποτελεσματικά εργαλεία παρέμβασης, απαιτούσαν μία πολύπλοκη διαδικασία υιοθέτησης, που δεν τα καθιστούσαν επιχειρησιακά.

Οι περιορισμοί στη δόμηση, όσο και αν ήταν αυστηροί, δεν μπόρεσαν να εμποδίσουν την αλλοίωση και υποβάθμιση της παραδοσιακής πόλης, προερχόμενες από κερδοσκοπία ή φυσική φθορά. Οι αρχές διατήρησης σε μεμονωμένα κτίρια ή αστικές ζώνες, στις οποίες βασίστηκε η πρακτική προστασίας στον Ευρωπαϊκό χώρο, αποδείχτηκαν αδύναμες να προστατεύσουν τον ιστορικό ιστό από αλλοίωση.

Η ιστορική πόλη έδωσε τη θέση της σε νέα αστικά σχήματα, κρατώντας μόνο λίγα κτίρια ή σύνολα, απομονωμένα, πλαισιωμένα από μία καινούργια πολεοδομική πραγματικότητα. Τα στοιχεία της νέας πόλης δεν εντάσσονται αρμονικά με την παλιά. Γράφει ο Leonardo Benevolo

στην Ιστορία Αρχιτεκτονικής: «...η πόλη στερείται τον ενιαίο χαρακτήρα της, διηρημένη σε αποκομμένα επεισόδια, ξένα μεταξύ τους...».

Σε πολλές περιπτώσεις αναβίωσης Ι.Κ. έχει παρατηρηθεί το φαινόμενο της κερδοσκοπίας, σε σημείο που οι μέχρι τότε τάσεις στην αγορά κατοικίας να ανατρέπονται και το κόστος απόκτησής της εντός του ιστορικού πυρήνα, να είναι μεγαλύτερο σε σχέση με άλλες ζώνες, συμπεριλαμβανομένων και των νέων συνοικιών.

Η λύση για τη διασφάλιση της κοινωνικής διατήρησης και ελαχιστοποίηση της κερδοσκοπίας, προσανατολίστηκε στον έλεγχο από τις αρμόδιες υπηρεσίες του δημοσίου και την παράλληλη συμμετοχή και επαγρύπνηση των φορέων των ενδιαφερομένων κατοίκων.

Στις περιπτώσεις της αναβίωσης του Ι.Κ. της Βologna και πολλών Ολλανδικών πόλεων, θα πρέπει να αναζητηθούν τα πιο ενδιαφέροντα ίσως παραδείγματα προς την κατεύθυνση αυτή.

Στις δεκαετίες 1950 και 1960, κυριάρχησε η λογική αντικατάστασης των κτηριακών δομών του περασμένου αιώνα από σύγχρονες κατασκευές. Αργότερα οι τάσεις κινήθηκαν στην οικιστική βελτίωση με «ελαφρές» παρεμβάσεις αποκατάστασης, προσφέροντας μεγαλύτερες δυνατότητες στον ιδιωτικό τομέα.

Στη δεκαετία του '70 τα προβλήματα κοινωνικής χρήσης, λειτουργίας και επανεξέτασης της ίδιας της έννοιας και μορφής του ιστορικού κέντρου, αποτέλεσαν ένα από τα κεντρικά σημεία της πολεοδομικής πράξης στον Ευρωπαϊκό χώρο. Η θεματική του ιστορικού κέντρου από χώρο των αρχιτεκτόνων και των ιστορικών τέχνης, διευρύνεται και εντάσσεται στα ενδιαφέροντα νομικών, οικονομολόγων, διοικητικών υπαλλήλων και αποτελεί συχνά αντικείμενο κοινωνικών συγκρούσεων. Τα προβλήματα που το συνοδεύουν εξετάζονται από τις κοινωνικές δυνάμεις, ευαισθητοποιούν και ενεργοποιούν τους ίδιους τους χρήστες.

Στα πολεοδομικά σχέδια η περίμετρος των ζωνών προστασίας διευρύνεται. Αντί να περιοριστεί σε κτίρια ή σύνολο μιας κάποιας ιδιαίτερης αξίας, σιγά σιγά επεκτείνεται για να περιλάβει όλη την πόλη, ακόμη και κομμάτια της χτισμένα σχετικά πρόσφατα.

Εξάλλου η επαναχρησιμοποίηση προβάλλεται ευρύτατα και στους ακαδημαϊκούς κύκλους, σαν εναλλακτική λύση στην αστική εξάπλωση. Αυτό το νέο ενδιαφέρον για ανάκτηση του υποβαθμισμένου, όχι απαραίτητα ιστορικού αστικού περιβάλλοντος, δημιουργεί μία στροφή και στις τοπικές πολεοδομικές στρατηγικές: μία στροφή όχι χωρίς αντιφάσεις, αμφιβολίες και αβεβαιότητες, κυρίως μεθοδολογικού χαρακτήρα: αστική ανάκτηση και επαναχρησιμοποίηση των ιστορικών κέντρων: Ναι, αλλά πώς;

Στη διάρκεια του 20ού αιώνα, ως προς τα πιο ολοκληρωμένα παραδείγματα ανάκτησης ιστο-

ρικού αστικού κέντρου, κυριαρχούν δύο τάσεις. Δύο αντιμετωπίσεις διατήρησης που αντανakλούν δύο διαφορετικούς τρόπους χρήσεως της ιστορικής πόλης. Οι προσεγγίσεις αυτές, η διάκριση των οποίων δεν είναι πάντα σαφής, συμφωνούν στην ιδέα εφαρμογής ενός προγράμματος διατήρησης για τον ιστορικό πυρήνα.

Η πρώτη αφορά ένα πρόγραμμα διατήρησης, που στοχεύει αποκλειστικά στην εξύμνηση των μαρτυριών του παρελθόντος, στη νοσταλγία, στην αναβίωση της μνήμη. Η ιστορική πόλη θεωρείται ένα μνημείο, ένα σπάνιο κομμάτι που θα πρέπει να τυγχάνει σεβασμού για τις αξίες που αντιπροσώπευε κάποτε. Φροντίδα της πολιτείας η προστασία από τις διαβρώσεις του χρόνου και τις φυσικές φθορές.

Η άλλη τάση, αντιμετωπίζει το ιστορικό κέντρο σαν ολοκληρωμένο και αναπόσπαστο μέρος της σύγχρονης πόλης, στοχεύοντας στην επαναχρησιμοποίηση, μέσω εξυγίανσης και αναδιάρθρωσης του κτηριακού πλούτου.

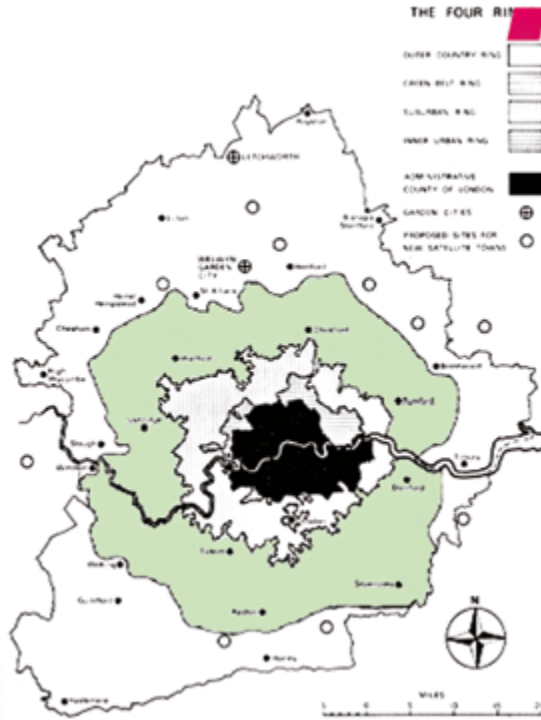
Η πρώτη μεθοδολογία αντιμετωπίζει την ιστορική πόλη σαν μουσολείο (μνημείο), επιδεικνύοντας τον ανάλογο σεβασμό. Η άλλη εντάσσει τον παραδοσιακό ιστό στους ευρύτερους μηχανισμούς αστικής οργάνωσης. Οι μεν αρνούνται κάθε μορφή νέας παρέμβασης θεωρώντας ότι η προβιομηχανική πόλη αποτελεί το πιο αληθινό παράδειγμα της modernité. Από την άλλη πλευρά, η εμπειρία έδειξε, ότι τα ιστορικά κέντρα σώζονται, ακριβώς εφόσον οι προϋποθέσεις κοινωνικής διατήρησης εκπληρούνται.

Είναι αλήθεια, ότι και στην ίδια τη φιλοσοφία του «εκουγχρονισμού» «ευαίσθητων αστικών ιστών», δεν λείπουν οι αμφισβητήσεις. Στο όνομά της, πραγματοποιήθηκαν απαράδεκτες παρεμβάσεις που θα δικαιολογούσαν τις αντιλήψεις του J. Ruskin: «οι αναστηλώσεις δεν είναι τίποτε άλλο παρά υποβαθμίσεις αδέξιες ή τυφλές».

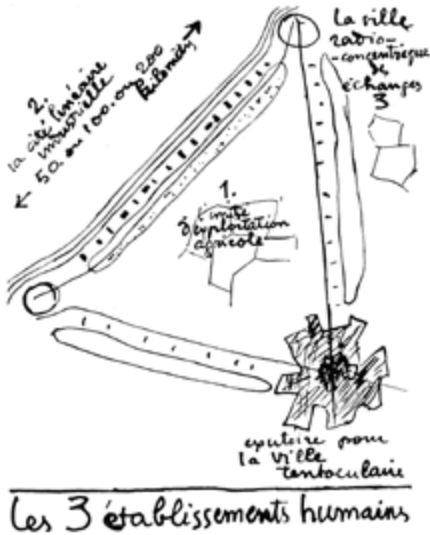
Τα προβλήματα του αστικού χώρου όπως έχει διαμορφωθεί σήμερα, δεν επιλύονται αναβιώνοντας ανέφικτες ισορροπίες του παρελθόντος, ούτε είναι δυνατόν να πιστέψει κανείς ότι τα κελύφη μιας άλλης εποχής, μπορούν να ικανοποιήσουν τις ανάγκες του σημερινού ανθρώπου.

Αλλά και η μουσειοποίηση του ιστορικού κέντρου δεν εμπόδισε καταστροφές, αλλοιώσεις και φθορές των κέντρων αυτών. Μεγάλο μέρος των μετασχηματισμών σε αστικούς ιστορικούς ιστούς, αδιάκριτα, αποδείχτηκαν ανεπίτρεπτα, από πλευράς αρχιτεκτονικής ποιότητας και λειτουργίας.

Τα επιτεύγματα, παρ' όλες τις αντιφάσεις, αδυναμίες αλλά και ήττες, στο πεδίο της αναβίωσης των ιστορικών κέντρων, οδήγησαν τους ειδικούς σε θέματα διατήρησης –μετά μια σχετική κάμψη του ενδιαφέροντος για την προβληματική– σε νέα πεδία δράσης: την ανάκτηση των ιστορικών κήπων, τη βιομηχανική αρχαιολογία ή ακολουθώντας την εξέλιξη των αρχών αναστήλωσης σε γενικές θέσεις, περί «ανάκτησης της ολότητας του περιβάλλοντος» αστικού και μη.



Μείζονα Περιοχή Λονδίνου. Σχέδιο Patrick Abercrombie, 1944



Le Corbusier: Οι τρεις ανθρώπινες εγκαταστάσεις (αριστερά) και Σχέδιο ριζικής παρέμβασης, στις ανθυγιεινές συνοικίες, Παρίσι, 1937 (δεξιά)

Από την άλλη πλευρά της, η πολεοδομική θεωρία, διερευνά τις προσεγγίσεις εξυγίανσης του Ι.Κ. που συμβαδίζουν με χωροταξικούς στόχους για μείωση ευρύτερων περιφερειακών ανισοτήτων.

Στους δύο «τρόπους» -ρητά αντιθετικούς ως προς την αντιμετώπιση ιστών του παρελθόντος,; όχι αναγκαστικά μακρινού, μπροστά σε μία καλπάζουσα αστυφιλία- εκφράζονται οι κυρίαρχες σχεδιαστικές τάσεις, ήδη από της απαρχές διαμόρφωσης της έννοιας της προστασίας.

Αυτή που διατυπώνει ο Antonio Sant Elia (1880-1916), ο εμβληματικότερος εκπρόσωπος του κινήματος του φουτουρισμού, αναφορικά με την αρχιτεκτονική αυτής της τάσης και της σχέσης της με το παρελθόν: «...Τα πράγματα θα διαρκέσουν λιγότερο από εμάς... κάθε γενιά θα πρέπει να χτίσει την πόλη της. Αυτή η διαρκής ανανέωση του αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος, θα συνεισφέρει στη νίκη του φουτουρισμού. Ήδη επιβεβαιώνεται με τις λέξεις της ελευθερίας, τον πλαστικό δυναμισμό, τη μουσική χωρίς πλαίσιο για την τέχνη των θορύβων, για την οποία αγωνιζόμαστε χωρίς ανακωχή κατά της ανόητης παρελθοντολογίας...».

Με τον Le Corbusier αντίστοιχα στο Plan Voisin (1925), ως άλλος Haussmann, να κατεδαφίζει ολόκληρες συνοικίες στο Παρίσι και τις αντικαθιστά με ομοιόμορφους ουρανοξύστες.

Στον αντίποδα αυτής της τάσης, εμφανίζεται εκείνη που εκφράζεται με τη «Χάρτα των Αθηνών», όπου συνοψίζονται τα συμπεράσματα του συνεδρίου του CIAM, που έλαβε χώρα στην Αθήνα το 1933, όπου αναγνωρίζεται ότι: «οι αρχιτεκτονικές αξίες πρέπει να διασωθούν, είτε πρόκειται για μεμονωμένα κτίρια ή ολόκληροι αστικοί πυρήνες [...], αρκεί η διατήρηση να μην αναγκάζει τους κατοίκους, να διαβιώνουν σε ανθυγιεινές συνθήκες».

Και ενώ στη Χάρτα –όπως και σε αυτές που ακολούθησαν– εκφέρεται σαφώς η αντίθεση για νέες κατασκευές σε ιστορικές περιοχές με μορφολογικά στοιχεία του παρελθόντος, η Ville Radieuse του Le Corbusier, γίνεται πρότυπο αναφοράς για τους αρχιτέκτονες της Ευρωπαϊκής πρωτοπορίας. και οι θεωρίες του, ακολουθούνται και εφαρμόζονται κατά την ανοικοδόμηση, χωρίς εξαίρεση τύπου και ειδικών συνθηκών.

Ειδικότερα, στη δεκαετία του '60, εν μέσω ιδιαίτερα εντόνων εξωαστικών πιέσεων για νέες επεκτάσεις και οικιστικές παρεμβάσεις ευρείας κλίμακας, αλλά και μιας ισχυρής «intra muros» ζήτησης επί υφισταμένων ιστών για αναπτύξεις –με αντικαταστάσεις παλαιότερων κτηρίων από νέα, με αυξημένο συνήθως συντελεστή, αναμόρφωσης υπαρχόντων χωρίς ιδιαίτερη ευαισθησία, δόμηση σε κενούς χώρους– σημειώθηκε μια σταδιακή αλλαγή προσέγγισης, στην πολεοδομική αντιμετώπιση του ιστορικού πυρήνα της πόλης.

Θα μπορούσαν **να κατηγοριοποιηθούν σε δύο σχολές πολεοδομικής σκέψης** –με εδραίο ενδιαφέρον για τους άξιους λόγους ιστούς του παρελθόντος και το σχεδιασμό τους, σε ένα ευρύτερο χωρικό πλαίσιο.

Η πρώτη εκπροσωπείται από τους Giovanni Astengo και Giancarlo de Carlo, η άλλη από τον Κωνσταντίνο Δοξιάδη (στους δύο τελευταίους απονεμήθηκε το βραβείο Abercrombie για την πολεοδομία).

Στον ορισμό του Giovanni Astengo για την πολεοδομία, εμπεριέχεται και η σχεδιαστική του λογική, για την εξεταζόμενη θεματική: «Πολεοδομία είναι η επιστήμη που μελετά τα αστικά φαινόμενα από όλες τις πλευρές, έχοντας ως στόχο το σχεδιασμό της ιστορικής τους εξέλιξης, είτε (μέσω) της ερμηνείας, της επανοργάνωσης, της εξυγίανσης, της λειτουργικής προσαρμογής των ήδη υπάρχοντων αστικών περιοχών και του διακανονισμού της ανάπτυξης των είτε μέσω πιθανού σχεδιασμού νέων συνόλων, είτε τελικά μέσω μεταρρύθμισης και οργάνωσης ex-novo των συστημάτων σύνδεσης των αστικών συναθροίσεων μεταξύ των και με το φυσικό περιβάλλον».

Κύρια στόχευση της πολεοδομίας, ο σχεδιασμός μιας πόλης/αστικού κέντρου συναθροίσεων/μητροπόλεις ή/και του πλέγματος τους, που συγκροτούν το/τα αστικό/ά φαινόμενο/α. Η ιστορική πόλη των προγενέστερων της σύγχρονης περιόδου, αντιμετωπίζεται στερεοτυπικά: καθορισμός ορίων, προστασία, αναβάθμιση/εξυγίανση σε αναφορά με το σύνολο της κάθε Urbis πραγματικότητας. Η δυναμική της, προσεγγίζεται σε εθνικά πλαίσια.

Μία ανάλογη προσέγγιση προωθήθηκε από τον De Carlo στο Ρυθμιστικό Σχέδιο του Urbino, στην Ιταλία. Το Urbino υπήρξε από τις πρώτες Ευρωπαϊκές πόλεις που επεξεργάστηκε το 1965 ένα οργανικό σχέδιο, βασισμένο στην υπόθεση ότι η αρχιτεκτονική/πολεοδομική κληρονομιά είναι δυνατόν να διατηρηθεί, μόνον εάν ενταχθεί στους δυναμικούς μηχανισμούς του πλέγματος των σύγχρονων δραστηριοτήτων.

Στο Ρυθμιστικό Σχέδιο, το ιστορικό κέντρο θεωρήθηκε κεντρικό σημείο της αστικής προβληματικής. Επανασχεδιάστηκε στο σύνολό του και λεπτομερώς σε ορισμένα μέρη-κλειδιά.

Οι κατευθύνσεις του σχεδίου, ήταν αποτέλεσμα συγκεκριμένης επιλογής για ριζική αναδόμηση, με σκοπό την ανάδειξη μορφών και δομών, έτσι ώστε να μπορούν να εξασφαλίζουν τη συνέχεια μεταξύ προϋπαρχόντων και νέων κτηρίων. Οι προτεινόμενες παρεμβάσεις του σχεδίου για το ιστορικό κέντρο, συντονίζονται με εκείνες για την ευρύτερη περιοχή, σε ένα συγκεκριμένο χώρο αλληλεξαρτημένων στόχων.

Ο επιφανέστερος εκπρόσωπος της δεύτερης τάσης, ο Κ.Α. Δοξιάδης, ο ιδρυτής της «Οικιστικής», της διεπιστημονικής μελέτης των ανθρωπίνων εγκαταστάσεων, προσανατολίζει της ερευνητικές του προτεραιότητες, σε έναν κόσμο που διέβλεψε οικουμενοποιημένο. Οι οικισμοί του μέλλοντος, αναπτύσσονται αρμονικά ως συνεχώς επεκτεινόμενα «μικρο-οικιστικά στοιχεία», αυστηρά ιεραρχημένα που καταλήγουν να δημιουργούν δυναμικά αστικά δίκτυα: (σχηματικά) πόλη-μητρόπολη-μεγαλόπολη-ευρώπολη-οικουμενόπολη, διακριτά και σε ορθολογική συναρμογή με το φυσικό περιβάλλον, δίχως τα σύνορα να αποτελούν όριο ή δέσμευση.



Οι αστικές συναθροίσεις του μέλλοντος, υπό το κράτος μιας προβλεπόμενης έκρηξης (πληθυσμιακής, αναπτυξιακής, εδαφικής), αρθρώνονται, ως ένα διαρκές continuum, προγραμματισμένου επί ορθογωνίου κανάβου, εξαιρετικά μελετημένου. σε σαφή αναφορά με τους παραδοσιακούς ιστούς:

Στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Ιωαννίνων ο επαναλαμβανόμενος ως modulo οικιστικός πυρήνας/συνοικία, «εγγράφει» ως μέγεθος, την ιστορική του Πόλη. Οι δε πυκνότητες τους δεν διαφέρουν. Το δε σχεδιαστικό του σύστημα, ακολουθεί σε όλες τις περιπτώσεις, το Ιπποδάμειο, ανεξάρτητα από το genius loci, το οποίο διασώζει εναρμόνιες χαράξεις, στο πνεύμα του Πλατωνικού «Τιμαίου».

Ένας, αναντίρρητα, ιδιαίτερος τρόπος να ερμηνεύσεις την τοπικότητα και την ιστορικότητα τους, εντάσσοντας τες σε μελλοντικές προβολές.

Στην πρώτη προσέγγιση, οι παρεμβάσεις στο Ιστορικό Κέντρο, θεωρούνται ως μία τακτική στιγμή μιας πιο γενικής στρατηγικής, που στοχεύει στην αστική επανοργάνωση. Στη δεύτερη, χωρίς αυτό να αγνοείται, επιχειρείται να αντληθούν ειδικότερα διδάγματα από τα παραδοσιακά χαρακτηριστικά του τόπου – αλλά πρωτίστως, από παραμέτρους ενός παρελθόντος των κλασικών χρόνων, που δεν έπαψε να εκπέμπει αοίδεις αξίες (και) για τους σύγχρονους οικισμούς.

Και οι δύο αναγνωρίζουν τη σφαιρικότητα του χώρου και την αδυναμία να δοθούν μερικές λύσεις, θεωρούμενες ως πιθανά υποσύνολα. αφού, όπως αποφαίνεται ο Giancarlo de Carlo, αυτές δεν αντιμετωπίζουν συγχρόνως και στα πλαίσια μιας σφαιρικής προοπτικής ολόκληρο το παιχνίδι συσχετισμών, που αποτελεί την πραγματική δομή της υπόθεσης.

Με τη θεωρία της «Οικιστικής» να εξετάζει ενδελεχώς, με μοναδική διεισδυτικότητα, τους αλληλοσυσχετισμούς και αλληλεπιδράσεις.

Δύο προσεγγίσεις με διαφορετική χωροχρονική οπτική, αντλούν από το μάθημα της Ιστορίας. Η πρώτη βλέπει στην τοπικότητα –όπως αυτή εκφέρεται στα Ιστορικά Κέντρα και στην ερμηνεία του νήματος της εξέλιξης και σε στενή συνάρτηση με αυτή– τη διαχρονία των αξιών της αστικότητας. Η άλλη, με εδραίο άξονα αναφοράς το πανάρχαιο μάθημα των Πυθαγορείων και Πλατωνικών αντιλήψεων, την υπερβαίνει δημιουργικά –την εμπεριέχει, παρά την υφίσταται- σε έναν ενιαίο οικουμενικό χώρο, χρονικά «αμετακίνητο» στον «εφήμερο» δυναμισμό.

## Η Πανδημία ως καταλύτης αναζήτησης μιας νέας Αστικής Δομής

Η πανδημία Covid19, επέφερε σημαντικές αλλαγές στο σύστημα μετακινήσεων. Ειδικότερα το αναγκαίο εγχείρημα προώθησης μιας πολιτικής βιώσιμης κινητικότητας, η οποία άρχισε –σταδιακά με χρονική υστέρηση και αποσπασματικά– να κερδίζει έδαφος, υπέστη μία (σχετική οπισθοδρόμηση).

Μία στρατηγική «Πράσινων Μετακινήσεων», βασίζεται πρωτίστως στην (Τσέτσος, 1995, 2001, 2003, 2017, 2022):

- Προώθηση Μαζικών Μέσων Μεταφοράς, συμβατών με τις απαιτήσεις προστασίας του περιβάλλοντος, άμεσα συνδεδεμένων με:
  - συστήματα συλλογικής μεταφοράς υψηλής ποιότητας υπηρεσιών,
  - σχήματα διαχείρισης αστικών μεταφορών που ευνοούν την χρήση Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (MMM), σε συνδυασμό με δέσμη ελκυστικών μέτρων/κινήτρων που ωθούν τους μετακινούμενους στις δημόσιες συγκοινωνίες
- Αποθάρρυνση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου, αλλά και λοιπών μη Μαζικών Μεταφορικών Μέσων.

Η πανδημία αποθάρρυνε εμφανώς τη χρήση MMM, ενώ το ποδήλατο αποκτά ένα διακριτό πλέον μερίδιο στις αστικές μεταφορές.

Από πλευράς λειτουργιών, λόγω πανδημίας, ένας αυξανόμενος αριθμός Δήμων, σε διεθνές επίπεδο –προωθεί την «Πόλη των 15´ λεπτών», όπου προσπελασιμότητα/πρόσβαση είναι η κατοικία, την καθημερινότητα, την εργασία, την αναψυχή, δεν υπερβαίνει τα 15´ με τα πόδια. Εξάλλου οι υψηλές πυκνότητες, ως λύση στις αστικές επεκτάσεις, τέθηκαν ευθέως υπό αμφισβήτηση –όσο και η λεγόμενη «συμπαγής πόλη», παραπέμποντας στην βιομηχανική compact metropolis του δεύτερου μισού του 18ου αιώνα.

Η αστική δομή, (επαν)έρχεται ως κεντρικός προβληματισμός, ανατρέποντας κατεστημένες λογικές. Ανέδειξε παράλληλα την αδήριτη ανάγκη προώθησης πρωτίστως «intra muros» των «Πράσινων» και «Γαλάζινων» Διαδρόμων.

### **Αστικές καινοτομίες: Δρόμος στο μέλλον ή υπεκφυγή**

Παράλληλα σε «πράσινο τάπητα» αναδείχθηκαν νέες έννοιες στον σχεδιασμό: «Ευφυής Πόλη», «Αστική Κυκλική Οικονομία». Θα πρέπει να καταστεί σαφές: Ευρωπαϊκές ή Διεθνείς πρωτοβουλίες –«Green Cities», Αειφόρες Πόλεις, Αστική Κυκλική Οικονομία, Περιβαλλοντικοί Αστικοί Διάδρομοι– αποκτούν ουσία, όταν παρεμβαίνουν στο θεμελιώδες για την Πόλη, δίνωμο: Χρήσεις Γης και Ροές/Συνολικές μετακινήσεις, σε φιλοπεριβαντολλοντική βάση, παράλληλα με την καινοτομία, την προστασία και ανάδειξη του «Genius Loci», ως απαραίτητες συμπληρωματικές ενέργειες. Το «Green Deal» αποτελεί από την ΕΕ, κεντρικό άξονα της, κατεύθυνση του G7 και κύριων Διεθνών Οργανισμών.

Είναι η αστική τυπολογία στην τρέχουσα περίοδο αυτή η οποία επιτρέπει το νέο Urbs, συνθήκες σύγχρονης υγιεινής διαβίωσης – τα Χωρικά Σχέδια καλούνται να δώσουν την προγραμματική λύση.

<b>ΚΥΡΙΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ</b>	
<b>I. Ποιότητα του αέρα</b>	
<b>Κύριοι συντελεστές υποβάθμισης</b>	<b>Σχεδιασμός</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αστικές μεταφορές/μετακινήσεις</li> <li>• Ενέργεια (οικιακή/βιομηχανική/παραγωγική)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Προώθηση βιώσιμης κινητικότητας</li> <li>• Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας</li> </ul>
<b>II. Ποιότητα των υδάτων</b>	
<b>Κύριοι συντελεστές υποβάθμισης</b>	<b>Σχεδιασμός</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Θαλάσσιο, λιμναίο περιβάλλον</li> <li>• Βιώσιμη διαχείριση αποβλήτων</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Θαλάσσια χωροταξία</li> </ul>
<b>III. Δομημένο περιβάλλον</b>	
<b>Κύριοι συντελεστές υποβάθμισης</b>	<b>Σχεδιασμός</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βίαια αστικοποίηση</li> <li>• Υψηλές πυκνότητες</li> <li>• Υστέρηση βασικών συνιστωσών πολεοδομίας σε σχέση με σταθερότυπα</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Χρήσεις Γης/Αστικός Σχεδιασμός σε όλα τα επίπεδα: Εθνικό/Περιφερειακό/Τοπικό</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Υποβαθμισμένα εδάφη</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Σχεδιασμός/ad hoc ειδικές χωρικές παρεμβάσεις</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πυκνοδομημένοι ιστοί</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ανάδειξη εδαφών «σφουγγάρια» (sponges)/Σχεδιασμός</li> </ul>
<b>V. Κατασκευαστικές πρακτικές</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Βιώσιμες πρακτικές</li> <li>• Επανάχρηση (κτηριακή)</li> </ul>	
<b>IV. Επίλυση Κυκλοφοριακών Συμφορήσεων πρακτικές</b>	
<b>Πολιτική βιώσιμων Μετακινήσεων επί μέρους Στρατηγικές</b>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Αστική πολιτική/χωροταξικός σχεδιασμός,</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολιτική υποδομών.</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολιτική διαχείρισης ζήτησης μετακινήσεων.</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολιτική διαχείρισης κυκλοφοριακών ροών.</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολιτική Διαχείρισης διαμπερών ροών.</li> </ul>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Καθαρές τεχνολογίας,</li> </ul>
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολιτική κινήτρων.</li> </ul>
8	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Πολιτική προώθησης εναλλακτικών μορφών μετακίνησης και ενημέρωσης των πολιτών.</li> </ul>

Κρίσιμα προβλήματα χωρικής φύσεως που σχετίζονται με τον τομέα, αφορούν:

- την κτηριακή πυκνότητα,
- την έλλειψη ικανών χώρων πρασίνου,
- την ανάγκη αναβάθμισης του δημόσιου χώρου,
- τις συγκρούσεις χρήσεων γης, και
- τις δραματικές συγκοινωνίες.

Παράλληλα, ορισμένες περιοχές υψηλής επισκεψιμότητας δραστηριοτήτων «Ελεύθερου χρόνου» και αναψυχής ή «υπερτουρισμός» –νησιά, Ιστορικά Κέντρα ή τμήμα πόλης– αποτελούν μία νέα πρόκληση προς αντιμετώπιση. Από κοινού με τις επιπτώσεις του Airbnb, υποδομές φιλοξενίας, οι οποίες μετασχηματίζουν ολόκληρα κομμάτια πόλης, οδηγώντας σε κοινωνικές εξώσεις: «gentrification».

Η πράσινη κινητικότητα, συνιστά ένα άλλο στοίχημα για τη δημόσια υγεία στους οικισμούς και στα αστικά κέντρα. Είναι αρκούντως τεκμηριωμένο, ότι πυκνοδομημένες περιοχές, με υστέρηση χώρων πρασίνου σε σχέση με τα σταθεροτύπα ιδίως όταν κυριαρχεί η άσφαλτος στο οδόστρωμα, δημιουργούν νησίδες υψηλής θερμικής έντασης –αλλαγή στο μικροκλίμα– και συνθήκες «θερμοκηπίου» σε μικροκλίματα με εμφανείς συνέπειες στη δημόσια υγεία των κατοίκων.

Το ζήτημα της τυπολογικής δομής –άρθρωση, συναρμογή των δραστηριοτήτων και η ορθολογική εδαφική προβολή, σύστημα, μετακίνηση, ορθολογική συμπλοκή χρήσεων της τήρησης των χωρικών σταθεροτύπων, παραμένει το κεντρικό ζητούμενο της πολεοδομίας.

Είναι ο χωρικός σχεδιασμός με όρους αειφορίας η λύση – η βιώσιμη προοπτική.

Είναι πρόδηλο ότι το όλο σύστημα Σχεδιασμού Προγραμματισμού του εδάφους της Επικράτειας, καθορίζει τις πολεοδομικές εξελίξεις (και) τοπικά. Για το λόγο αυτό, η κριτική αναφορά στις διαδικασίες παραγωγής πολεοδομίσμου χώρου/εξυγίανσης υφιστάμενου –όπως παρατίθεται στο επόμενο κεφάλαιο– θεωρείται αναγκαία.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

**ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ, ΑΡΧΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ**

### 3.1. Ο ρόλος της ΕΕ για τη δημόσια υγεία στο αστικό περιβάλλον

Θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι την ευθύνη της οργάνωσης και παροχής υγειονομικής περίθαλψης, έχουν οι εθνικές κυβερνήσεις των 27. Ρόλος της ΕΕ είναι να συμπληρώνει τις εθνικές πολιτικές συνεισφέροντας στην επίτευξη των κοινών στόχων «δημιουργώντας οικονομίες κλίμακας, αξιοποιώντας από κοινού τους πόρους και βοηθώντας τις χώρες να αντιμετωπίζουν κοινές προκλήσεις – π.χ. πανδημίες, χρόνιες ασθένειες και συνέπειες της αύξησης του προσδόκιμου ζωής στα συστήματα υγειονομικής περίθαλψης» (Επιτροπή της ΕΕ).

Ωστόσο, τομεακές Ενωσιακές Πολιτικές συμβάλλουν σε σημαντικό βαθμό στην επίτευξη κύριων στόχων, που επηρεάζουν καθοριστικά τη δημόσια υγεία.

#### Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις νέες προκλήσεις

Παράλληλα τα ευρωπαϊκά αστικά κέντρα –σύγχρονα και ιστορικά– αντιμετωπίζουν μία σειρά νέων προκλήσεων που σχετίζονται με την φιλικότερη κινητικότητα, το βιώσιμο περιβάλλον, την κλιματική αλλαγή, το μεταναστευτικό/προσφυγικό κύμα, την ιδιαίτερα μαζική επίσκεψη τουριστών, που επιτείνεται από τις, απρογραμμάτιστες, επιπτώσεις της άρσης προνομίου ακτοπλοΐας και της κρουαζιέρας, τις υποδομές διευρωπαϊκών/πανευρωπαϊκών δικτύων, την εισαγωγή νέων τεχνολογιών, τα οποία, έχοντας όπως το περιβάλλον διεθνικό χαρακτήρα, αντιμετωπίζονται αποτελεσματικότερα, στα πλαίσια της ΕΕ και τομεακών της πολιτικών.

Κύριες τομεακές πολιτικές της ΕΕ –για τη διαμόρφωση των οποίων, οι χώρες συμμετέχουν ισότιμα στους κόλπους των κοινοτικών οργάνων– επηρεάζουν άμεσα ή έμμεσα ζωτικές παραμέτρους μιας στρατηγικής βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος που αφορούν στη δημόσια υγεία και προστασίας/ανάδειξης της ιστορικής πόλης και της αρχιτεκτονικής και πολιτιστικής κληρονομιάς.

Εξάλλου η εισαγωγή της έννοιας της Αειφορίας στις Ευρωπαϊκές Συνθήκες, όπως και αυτής της προστασίας της Ευρωπαϊκής Πολιτιστικής Κληρονομιάς και το σταδιακό κοινοτικό ενδιαφέρον για θέσπιση ειδικών μέτρων, έναντι στρεβλών πρακτικών, βρίσκουν –για την επίτευξη των πάγιων τοπικών στοχεύσεων για την συντήρηση και αξιοποίηση του Αρχιτεκτονικού και Αρχαιολογικού Πλούτου–, στα θεσμικά όργανα των Βρυξελλών, ισχυρό σύμμαχο. Ειδικότερα:

- Η Ευρωπαϊκή Πολιτική Συνοχής για την περίοδο 2021-2027, στις επιλέξιμες περιοχές της κοινότητας, συν-χρηματοδοτεί/ενισχύει μέτρα, δράσεις και ενέργειες που αφορούν στη δημιουργία/βελτίωση τεχνικών και κοινωνικών υποδομών, καθώς και χωρικές παρεμβάσεις αναβάθμισης, συμπεριλαμβανομένων των Ιστορικών Κέντρων.
- Η Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών και ειδικότερα οι δράσεις της για την βιώσιμη κινητικότητα στα αστικά κέντρα, είναι ευεργετικές για τον εξεταζόμενο τομέα. Ωστόσο, αναφορικά

με τις συγκοινωνιακές υποδομές κλίμακας, όπως τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών ή και μικρότερες, θα πρέπει να τηρούνται απαρέγκλιτα οι διατάξεις περί προστασίας της πολιτιστικής κληρονομιάς, αειφόρου ανάπτυξης και περιβαλλοντικής προστασίας. Εξάλλου, η άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων αναψυχής στην τρέχουσα συγκυρία, όσο και οι αυξημένες κατά τις προβλέψεις, προοπτικές ανάπτυξης της τελευταίας, θέτουν για τα παράκτια Ιστορικά Κέντρα, κρίσιμα ζητήματα προσέγγισης των μεγάλων κρουαζιερόπλοιων.

- Η πολιτιστική δράση των Βρυξελλών, ιδίως σε επίπεδο αρχών, προωθεί πιλοτικά σχέδια, ανταλλαγής τεχνογνωσίας και καλών πρακτικών. Ο τομέας ωστόσο στερείται συγκροτημένης πολιτικής.
- Η περιβαλλοντική πολιτική της ΕΕ, συνιστά θεμέλιο στην αναβάθμιση των αστικών κέντρων, συμπεριλαμβανομένων των παραδοσιακών της κομματιών.
- Η Ενεργειακή Ευρωπαϊκή Πολιτική, η οποία προωθεί καθαρές μορφές ενέργειας, συνιστά μία θετική εξέλιξη, εφόσον αξιοποιηθεί από τους οικείους ΟΤΑ.
- Οι ενέργειες για την Κλιματική Αλλαγή, στους κόλπους της αντίστοιχης κοινής ευρωπαϊκής πρωτοβουλίας –αντί των μεμονωμένων κρατών– αποτελούν ένα ουσιαστικό βήμα και μείζονα πρόκληση για την ΕΕ, στους κόλπους των διεθνών θεσμών.

Παράλληλα, οι προσανατολισμοί των Βρυξελλών για τον Τουρισμό, παρότι απέχουν από το να χαρακτηριστούν ως πολιτική, θα μπορούσαν να συνδιαμορφώσουν μία μορφή πρότασης –προφανώς παραπληρωματικά με τους ενδιαφερόμενους ΟΤΑ– στο ισχυρό πρόβλημα της μαζικής προσέλευσης τουριστικών ροών στα Ιστορικά Κέντρα, ένα φαινόμενο με ανησυχητικές διαστάσεις σε ευαίσθητους ιστορικούς ιστούς.

Ένα άλλο μείζον πρόβλημα – το βιώνουν οι ανατολικές και μεθωριακές περιοχές/παραδοσιακά κέντρα της νησιωτικής Ελλάδας και η Νότιος Ιταλία, συνιστούν οι ανεξέλεγκτες μεταναστευτικές ροές και το προσφυγικό. Ζητήματα, κατ' εξοχήν (πιο) επιλύσιμα σε ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο.

Είναι πρόδηλο ότι, είναι το κράτος μέλος και οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης, οι υπεύθυνοι του μέλλοντος του χώρου τους – ιστορικού και μη.

Παρόλα ταύτα, δεδομένου του διεθνούς και ευρωπαϊκού χαρακτήρα των ανοικτών ζητημάτων, προβλημάτων και νέων προκλήσεων, μία εγχώρια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενισχυτική στις εγχώριες πολιτικές και προσπάθειες προστασίας/αναβάθμισης της ευρωπαϊκής Ιστορικής πόλης, των μνημείων και τόπων, θα λειτουργούσε ευεργετικά και πολύπλευρα στη βασική στόχευση.

Εξ άλλου από τα πρώτα στάδια διεργασιών οι «Χάρτες», τα Μανιφέστα και οι πρωτοβουλίες «Περί Προστασίας» και οι Διεθνείς Οργανισμοί, λειτούργησαν ως καταλύτης και οδηγός στα τοπικά σχεδιαστικά εγχειρήματα.

## Αναφερόμενοι παράμετροι, καινούργιες προκλήσεις

Σημειώνεται ότι οι Τεχνολογίες Πληροφόρησης, επέτρεψαν ήδη από τριακονταετίας και πλέον την σταδιακή αποδέσμευση των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, από τον παραδοσιακό «στατικό τόπο» και την ανάδυση ενός (διαδικτυακού) «χώρου επικοινωνίας». Πέρα από τις καθοριστικές επιπτώσεις στη χωροταξική δομή και πολεοδομική άρθρωση του αστικού φαινομένου, η νέα πραγματικότητα επιτρέπει σε δραστηριότητες και στελέχη –τους λεγόμενους «urban nomads»–, να δραστηριοποιούνται ανεξάρτητα από την έδρα, σε ελκυστικούς τόπους που επιθυμούν.

Στις ανωτέρω εξελίξεις θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και να συμπεριληφθούν στον σχεδιασμό, οι παράμετροι εκείνοι, που συνδέονται με διεθνείς και κοινοτικές (ΕΕ) δεσμεύσεις:

- Η ψηφιακή μετάβαση στις πόλεις, στα πλαίσια της «Ψηφιακής Στρατηγικής της Ενιαίας Αγοράς».
- Η διαμόρφωση ενός νέου χωρικού αρχετύπου, βασισμένη στις αρχές της κυκλικής οικονομίας, ενός «Αειφόρου Αστικού Υποδείγματος» (World Economic Forum: Circular Economy in Cities, 2018).
  - Η υλοποίηση των αρχών της «κλιματικής ουδετερότητας», π.χ. στη Μητροπολιτική συνάθροιση της πρωτεύουσας.
  - Η εφαρμογή των δεσμεύσεων των Ευρωπαϊκών στοχεύσεων για τη Θαλάσσια Χωροταξία, τομέας ιδιαίτερου ενδιαφέροντος, για την Αττική, δεδομένου του εύρους του παραλιακού της μετώπου.
  - Η πολιτική των «γαλάζιων και πράσινων διαδρομών» – συνιστά επίσης προτεραιότητα, σε θεσμικό και επιχειρησιακό επίπεδο.
  - Η ενεργή συμμετοχή με πρωτοποριακό ρόλο σε διεθνικές, κοινοτικές ή συλλογικές πρωτοβουλίες και δράσεις, φιλοπεριβαλλοντικού χαρακτήρα και στα δίκτυα του «Green City Accord».

Ως εκ τούτου η επανεξέταση της σύγχρονης δομής της σύγχρονης Urbis, θεωρείται επιβεβλημένη.

Στο κείμενο που ακολουθεί (Σ. Τσέτσης και Π. Τσέτση, 2018), καταγράφεται η πορεία της σχέσης ΕΕ και βελτίωση του Αστικού Περιβάλλοντος.

## Ευρωπαϊκή Ένωση και Αστικό Περιβάλλον

### ***Η κοινοτική αρμοδιότητα για χωρικές ρυθμίσεις στις Ευρωπαϊκές Συνθήκες: Από τη Ρώμη στη Λισσαβόνα***

Οι ιδρυτικές συνθήκες της ΕΟΚ (1957), δεν προέβλεψαν καμιά διάταξη που θα μπορούσε να



αποτελέσει τη θεσμική βάση για κοινοτικές ενέργειες αναβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Αυτό όμως δεν εμπόδισε την Ευρωπαϊκή Κοινότητα να παρεμβαίνει σε βασικές συνιστώσες που στοιχειοθετούν μια πολεοδομική και χωροταξική στρατηγική, στο πλαίσιο των διαφόρων πολιτικών και δράσεων της. Οι παράμετροι μιας τέτοιας πολιτικής που επιδέχονται παρέμβαση σε κοινοτικό επίπεδο γνώρισαν, τις τελευταίες κυρίως δεκαετίες, σημαντική διεύρυνση: οι αρχικές, περιορισμένης κλίμακας, χρηματοδοτικές ενισχύσεις για την ανάδειξη/διατήρηση της ευρωπαϊκής αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, έδωσαν τη θέση τους σε επεμβάσεις χρηματοδότησης μεγάλων έργων αστικών υποδομών και ολοκληρωμένων σχεδίων αστικής ανάπτυξης.

Η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (ΕΕΠ) του 1986, εισήγαγε τον θεμελιακό στόχο της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Κατέστη έκτοτε σαφές ότι τα φαινόμενα παρακμής που εμφανίζονται στο αστικό περιβάλλον της Γηραιάς Ηπείρου –όπου κατοικεί το 80% του πληθυσμού της– αποτελούν νέα μορφή περιβαλλοντικού και περιφερειακού προβλήματος, με έντονη διεθνική διάσταση, που δεν μπορούσε να ιδωθεί, ανεξάρτητα από την επικείμενη ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Στη δεκαετία του '90, αυξάνει το κοινοτικό ενδιαφέρον για τον εξεταζόμενο τομέα και προωθούνται κοινοτικές ενέργειες, με στόχο τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και τον συντονισμό των εθνικών χωροταξικών στρατηγικών, στη βάση ενός κοινοτικού σχεδίου ανάπτυξης του ευρωπαϊκού χώρου. Οι ενισχυμένες μετά την ΕΕΠ και την επόμενη Συνθήκη, για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ) του 1992, τομεακές πολιτικές –περιφερειακή πολιτική, κοινή πολιτική μεταφορών και διευρωπαϊκά δίκτυα, περιβαλλοντική δράση, αλλά και κοινοτικές ενέργειες, όπως η Ε&Τ, η απασχόληση και ο πολιτισμός– βρίσκονται στην κορυφή των κοινοτικών παρεμβάσεων για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και τη συνοχή του ευρωπαϊκού χώρου.

Όμως, οι επεμβάσεις – συχνά σοβαρές ως προς την έκταση και τις επιπτώσεις, κυρίως για τις περιοχές που ευεργετούνται από τη διαρθρωτική πολιτική παραμένουν μεμονωμένες και αποσπασματικές, χωρίς πολλαπλασιαστικά οφέλη, προβάλλοντας την ανάγκη συντονισμού και ένταξής τους σε ένα συνολικό σχέδιο. Η Συνθήκη του Άμστερνταμ (1996), εισήγαγε μεταξύ των βασικών αρχών της Ένωσης, τον στόχο της αειφόρου ανάπτυξης. Επίσης οι απαιτήσεις της περιβαλλοντικής προστασίας, με νέο εδάφιο (3δ), εντάσσονται στον καθορισμό και την εφαρμογή των τομεακών κοινοτικών πολιτικών και δραστηριοτήτων, προκειμένου να επιτευχθεί η αειφόρος ανάπτυξη.

Η προώθηση της εδαφικής συνοχής προκύπτει ως κοινοτική αρμοδιότητα, στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής της συνθήκης (άρθρο 7δ, υπηρεσίες γενικού οικονομικού ενδιαφέροντος). Η προσθήκη ενίσχυσε τη διάταξη του τίτλου XVI άρθρο 130Σ της ΣΕΕ, σύμφωνα με την οποία το αρμόδιο Συμβούλιο των Υπουργών Περιβάλλοντος της ΕΕ, το κοινοτικό όργανο λήψης αποφάσεων, δύναται, αποφασίζοντας ομόφωνα, να θεσπίσει μέτρα που αφορούν τη χωροταξία και τις χρήσεις γης. Μετά τη Νίκαια (2001), η οποία επιβεβαίωσε τα κεκτημένα, η Συνθήκη της Λισσαβόνας, η οποία εγκρίθηκε από τους αρχηγούς κρατών και κυβερνήσεων στις 28 Οκτωβρίου

2007 και υπεγράφη στις 13 Δεκεμβρίου 2007, εμπεριέχει την εδαφική συνοχή, ως έναν από τους θεμελιώδεις στόχους της Ένωσης, παράλληλα με την οικονομική και κοινωνική συνοχή.

Οι τροποποιήσεις και κυρίως οι τελευταίες, παρέχουν ένα θεσμικό υπόβαθρο για την προώθηση της αναγκαίας ευρωπαϊκής χωροταξικής πολιτικής, η οποία συνιστά καθοριστικό μέσο για την επίτευξη των πρωταρχικών στόχων της ΕΕ: της συνοχής, της προστασίας του περιβάλλοντος, της αιεφόρου ανάπτυξης. Αλλά η πρόκληση και το κρίσιμο σημείο της διαμόρφωσης μιας ευρωπαϊκής χωροταξικής πολιτικής παραμένει πρωτίστως πολιτική, που σχετίζεται άμεσα με την πολιτική βούληση των χωρών-μελών να μεταβιβάσουν εθνικές αρμοδιότητες –σε τομείς που στοιχειοθετούν τη χωροταξική στρατηγική– από τις κεντρικές κατά κύριο λόγο διοικήσεις στα κοινοτικά όργανα, για θέματα που επιδέχονται αποτελεσματικότερη λύση σε κοινοτικό επίπεδο. Και σ' αυτήν θα πρέπει να αναζητηθεί και το έλλειμμα συγκεκριμένης στρατηγικής, στο πλαίσιο των κειμένων της Επιτροπής, ιδίως μετά τις αξιολογούμενες πρωτοβουλίες της «Πράσινης Βίβλου για το αστικό περιβάλλον» (1990), «Ευρώπη 2000. Οι προοπτικές ανάπτυξης του κοινοτικού εδάφους» (1991), της συνέχειας της «Ευρώπη 2000+» (1995) του Σχεδίου Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου που υιοθετήθηκε στο Πότνταμ τον Μάιο του 1999, από το άτυπο Συμβούλιο των αρμοδίων για τη χωροταξία υπουργών της ΕΕ, αλλά και του «Χάρτη της Λειψίας» του 2007, ένα καταστατικό κείμενο που συνέταξε το άτυπο όργανο λήψεως κοινοτικών αποφάσεων, στη Λειψία.

Ασφαλώς η Ένωση συνεχίζει να παρεμβαίνει με καθοριστικό ρόλο –και σε ορισμένες πολιτικές, όπως αυτή της συνοχής και των μεταφορών με αυξανόμενο βαθμό– στην αναβάθμιση του δομημένου χώρου και στην ορθολογικότερη διάρθρωσή του εντός του εδάφους της, χωρίς όμως στρατηγική και ειδίκευση των στόχων, όπως σε άλλους τομείς αρμοδιότητάς της. Όμως η στροφή του ενδιαφέροντος της Ένωσης για τον αστικό χώρο, το εύρος των ανισορροπιών και η χωροταξική της διάρθρωση, παραμένει σε αναντιστοιχία με τις πραγματικές ανάγκες. Είναι γεγονός ότι οι παρεμβάσεις της Κοινότητας για τη βελτίωση του αστικού της χώρου έχουν σταδιακά αυξηθεί. Όμως υπολείπονται της προόδου που χαρακτήρισαν άλλες ευρωπαϊκές πολιτικές, που επηρεάζουν την εξέλιξη και την ποιότητα των ευρωπαϊκών αστικών κέντρων. Και παρ' όλη την ανοδική πορεία δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως ευρωπαϊκή πολιτική, όπως η ΚΑΠ ή η ΚΠΜ. Μια ευρωπαϊκή αστική πολιτική ακόμη περιμένει την έκφρασή της. Παρά το γεγονός ότι το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, ήδη από τη δεκαετία του '80, με ψηφοφορία του, έδωσε σαφή ερείσματα για τη συγκρότηση μιας ευρωπαϊκής χωροταξικής πολιτικής.

## **Μεταξύ τοπικού και κοινοτικού**

Από τις δύο κλίμακες που κινήθηκε η Ένωση, τη χωροταξική και την αστική, η πρώτη έχει να επιδείξει κείμενα πολιτικής, μέρος των οποίων ενσωματώνονται σε τομεακές πολιτικές όπως η διαρθρωτική· η δεύτερη –χωρίς να παραγνωρίζεται η συμβολή ειδικών προγραμμάτων, Urban, telematics, κ.ά.– δεν ξεφεύγει από τον «πειρασμό» των γενικών αρχών, αφήνοντας το πεδίο παρέμβασης στους εταίρους και σε κλίμακα εφαρμογής.

Είναι πρόδηλο ότι ο αστικός χώρος παραμένει αντικείμενο τοπικού ενδιαφέροντος. Όμως δεν μπορούν να μη λαμβάνονται σοβαρά υπόψη οι επιπτώσεις πολιτικών της ΕΕ σε κρίσιμες συνισταμένες μιας πολεοδομικής στρατηγικής, σε όποια σχεδιαστική κλίμακα: χρηματοδότηση αστικών υποδομών, μετακινήσεις, ατμοσφαιρική ρύπανση, αστική επιχειρηματικότητα, φυσικό περιβάλλον, καινοτομίες/νέες τεχνολογίες, περιαστικοποίηση, πολιτισμός.

Τόσο «εσωτερικά» προβλήματα του αστικού χώρου, όσο η α-μορφία/η ομοιογενοποίηση/η παθολογία extra muros, η πολεοδομική διάχυση, επιδέχονται ειδικές λύσεις, συνδεδεμένες με τις εγχώριες εξελίξεις.

Εξάλλου, πολεοδομικές αρχές που υιοθετούνται από ορισμένα από τα κράτη-μέλη, όπως η λεγόμενη «συμπαγής» πόλη –μια από τις μορφές απάντησης στην παθογένεια της άλογης και απρογραμμάτιστης περιαστικής δόμησης και η όποια αναφέρεται σε κοινοτικά κείμενα– δεν μπορεί να γενικευτούν: αφενός ερμηνεύονται κατά τρόπο διαφορετικό στα διάφορα κράτη/περιφέρειες/ΟΤΑ και αφετέρου σε συγκεκριμένα πολεοδομικά προβλήματα δεν επιδέχονται ανάλογες λύσεις σε όλα τα αστικά κέντρα, με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα την πολεοδομική πυκνότητα.

Όμως η συγκρότηση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής για το χώρο –υπό μορφή συνεκτικών θεσμικών κοινοτικών μέτρων και ειδικών ενεργειών και πόρων–, η οποία σεβόμενη την ποικιλομορφία του και τα ειδικά χαρακτηριστικά, θέτει κανόνες για τις κοινοτικές δράσεις που αφορούν στην άρθρωση του εδάφους και στην ποιότητα της ζωής στις πόλεις, είναι απολύτως αναγκαία. Είναι δε τεκμηριωμένη σε πλειάδα ψηφισμάτων του Ευρωκοινοβουλίου, ήδη από τη δεκαετία του '80,1 ενώ αναφέρονται νέες προκλήσεις, όπως η ερημοποίηση και οι κλιματικές αλλαγές, για ανάληψη δράσεων ενδεχομένως στο πλαίσιο μιας αυτόνομης ειδικής υπηρεσίας της Επιτροπής.

Το Σώμα των Ευρωπαίων εκλεγμένων, σε ψήφισμα του (21/2/08) σχετικά με την τρίτη έκθεση για την οικονομική και κοινωνική συνοχή (2007/2148 (INI), αναγνωρίζοντας ότι η ανεξέλεγκτη αστικοποίηση δύναται να προκαλέσει ανισορροπίες, καλεί την Επιτροπή για μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της εδαφικής συνοχής, η οποία αφορά:

- στον ίδιο τον ορισμό της «εδαφικής συνοχής», και
- στην καλύτερη ενσωμάτωση της εδαφικής διάστασης σε όλες τις δημόσιες πολιτικές σε κοινοτικό, εθνικό και τοπικό επίπεδο.

Προτείνει να δοθεί προτεραιότητα στις πολιτικές που εξυπηρετούν μια ουσιαστική χωρική ανάπτυξη σε πολυκεντρικό πρότυπο, ώστε «να μοιραστούν οι πιέσεις που ασκούνται στις πρωτεύουσες και να προαχθεί η ανάπτυξη δευτερευόντων πόλων» και να μην «παραμεληθεί η υποστήριξη της υπαίθρου και ο σημαντικός ρόλος των μικρών και μεσαίων μεγέθους πόλεων». Παράλληλα, τάχθηκε υπέρ της καλύτερης διασύνδεσης αστικών και αγροτικών ζητημάτων και της καταπολέμησης «χωρικού διαχωρισμού».

Εξάλλου το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σε άλλο ψήφισμά του, σχετικά με τη διακυβέρνηση και την εταιρική σχέση στον τομέα της περιφερειακής πολιτικής (Α6-0356/2008, 21/10/2008), τονίζει ότι η αποτελεσματική διακυβέρνηση, μπορεί να διευκολυνθεί μέσω της χρήσης του κατάλληλου χωροταξικού σχεδιασμού. Σύμφωνα με το ίδιο ψήφισμα, ζητήματα ομαλής λειτουργίας δημοσίων υπηρεσιών όπως η χωροταξία, οι δημόσιες μεταφορές, η στέγαση, οι πρωταρχικές υποδομές, προϋποθέτουν την ορθή διακυβέρνηση, σε επίπεδο δύο συμπληρωματικών συστημάτων: ενός θεσμικού συστήματος που προβλέπει κατανομή αρμοδιοτήτων και πόρων μεταξύ κράτους και περιφερειακών και τοπικών αρχών και ενός συστήματος, εταιρικών σχέσεων, μεταξύ διαφόρων δημοσίων και ιδιωτικών φορέων που εμπλέκονται. που καθιστά προφανή την αμφίδρομη τους σχέση.

Σ' αυτό το πλαίσιο εντάσσεται η εξεταζόμενη Ανακοίνωση της Επιτροπής, για την εδαφική συνοχή (6/10/2008). Κεντρικό σημείο του προβληματισμού της, αποτελεί η εδαφική συνοχή ως έννοια, παραπέμποντας σε δημόσια διαβούλευση τον ορισμό της, χωρίς περαιτέρω επεξεργασία ή πρόταση. Γεγονός που οδήγησε το Σώμα σε σχετικό ψήφισμά του να αποφανθεί ότι το κείμενο στερείται φιλοδοξιών και στόχων.

### **Η εδαφική συνοχή: Μια πρώτη προσέγγιση ορισμού**

Ως εδαφική συνοχή, θα μπορούσε να οριστεί η χωρική κατάσταση ή ο επιθυμητός στόχος μίας γεωγραφικής ενότητας, που χαρακτηρίζεται από συνεκτικότητα των συναρτηζόμενων εσωτερικών στοιχείων –ανθρωπογενούς και φυσικού περιβάλλοντος– και η σχετική ισορροπία μεταξύ δομημένου χώρου/πλέγματος οικιστικών/αστικών/μητροπολιτικών κέντρων και εξωαστικού περιβάλλοντος και υπαίθρου (Τσέτσης 2009, 2010, 2016).

Μια υφιστάμενη κατάσταση/επιδίωξη εδαφικής συνοχής, χαρακτηρίζεται από επαρκή προσπελασιμότητα, επικοινωνιακή κάλυψη, ισότιμη ευκαιρία στην εκπαίδευση και στη γνώση, στην απασχόληση, στην επιχειρηματικότητα και απουσία ή άρση φυσικών και τεχνητών κατακερματισμών. Διακρίνεται επίσης για την αποδοχή σε κοινές αξίες και από συλλογική συναίσθηση των καταβολών, ανεκτικότητα στη διαφορετικότητα και αντιμετώπιση φαινομένων κοινωνικού αποκλεισμού και επιθυμία για κοινή πορεία.

Κύριο χαρακτηριστικό της επίσης, είναι η συναποδοχή σε ένα ενιαίο σύστημα διακυβέρνησης σε διαφοροποιημένο κοινοτικό, εθνικό, περιφερειακό, ευρύτερων ενοτήτων και τοπικά στη βάση των κύριων σκοπών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως αυτές που καταγράφονται στις Συνθήκες της.

Η χωροταξική συνοχή μιας εδαφικής ενότητας, σχετίζεται άμεσα από τον βαθμό ανάπτυξης και ανταγωνιστικότητας της. Είναι ως εκ τούτου άρρηκτα συνδεδεμένη με το όλο σύστημα της περιφερειακής της πολιτικής, αφού ο χώρος αποτελεί την άλλη όψη του (οικονομικού) «νομίσματος» μιας περιφέρειας, της αναπτυξιακής της στρατηγικής και των παραγόντων που τη

στοιχειοθετούν, τόσο εσωτερικά όσο και με τον ευρύτερο ιστό/περιοχές. Η ανταγωνιστικότητα μιας περιφέρειας συναρτάται άμεσα από τους συντελεστές που την καθορίζουν: η ύπαρξη ειδικευμένου εργατικού και στελεχειακού δυναμικού, η επάρκεια υποδομών μεταφορών, αλλά και άλλων τεχνικών και κοινωνικών, οι δομές στήριξης ΜΜΕ, καινοτομίας και διάχυσης της στον ευρύτερο οικονομικό ιστό, η πρόσβαση στις τεχνολογίες πληροφόρησης και επικοινωνιακού, ύπαρξη πολιτισμικού ενδιαφέροντος, το ελκυστικό αστικό και φυσικό περιβάλλον, καθώς και τη δημοσιονομική και πιστωτική πολιτική.

Η ανάδειξη/δημιουργία/αναβάθμιση και η ισόρροπη άρθρωση των ανωτέρω και των επιπτώσεών τους στον χώρο αποτελεί τον πυρήνα των κοινοτικών ενεργειών για εδαφική συνοχή. Αυτή η συνοχή διασφαλίζεται με τον φυσικό σχεδιασμό και τη διάθεση σχετικών πόρων, όπου η ΕΕ σε επίπεδο αρχών/κατευθύνσεων στρατηγικής/τομεακών παρεμβάσεων/συνχρηματοδοτήσεων/εγγυήσεων/θεσμικών επεμβάσεων, έχει ευθύνη, αρμοδιότητες και ρόλο. Και εδώ έγκειται η αναγκαιότητα ειδικής πολιτικής για τον χώρο.

### **Προσανατολισμοί πολιτικής**

Η χωρική συνοχή θα μπορούσε να επιτευχθεί στη βάση ενός Σχεδίου Δομικής Οργάνωσης, φέροντα οργανισμό του οποίου καλείται να «οικοδομήσει» ένα ευρωπαϊκό αστικό σύστημα, μέσω αστικών δικτύων διαφοροποιημένης κλίμακας και γεωγραφικών ενοτήτων. Τον σκελετό/κύριο πλέγμα άρθρωσης των τελευταίων, θα πρέπει να δημιουργήσουν/αποτελέσουν:

- τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, εντός της ΕΕ, και
- τα Πανευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών με τις γεινιάζουσες και τρίτες χώρες, τα οποία συνδέουν τις μεγαλύτερες αστικές συναθροίσεις σε συναρμογή με άλλες και με τα μεσαία και μικρότερα αστικά κέντρα.

Τα κράτη-μέλη, μεμονωμένα ή σε συνεργασία, προτείνουν ένα (προ)σχέδιο Εθνικού αστικού συστήματος, στη βάση ενός Ευρωπαϊκού Πλαισίου Διάρθρωσης του Κοινοτικού Χώρου, το οποίο:

- θέτει τους κύριους και επιμέρους τομεακούς στόχους και την ακολουθητέα στρατηγική,
- ενθυλακώνει τις τομεακές δράσεις και πολιτικές -προσδιορίζει το πλαίσιο μέτρων ενεργειών, δράσεων και μέτρων χωροταξικού χαρακτήρα, και
- προσανατολίζει τις τελευταίες σε στόχους αστικής βιωσιμότητας, με το Ευρωπαϊκό Χωροταξικό Πλαίσιο σε πρωτεύοντα ρόλο για την επίτευξη της συνοχής –οικονομικής, χωρικής– της προσβασιμότητας, της διάχυσης της καινοτομίας, της περιβαλλοντικής αιφρορίας.

### **Η αναβάθμιση του αστικού χώρου στην Πολιτική Συνοχής**

Η πολιτική συνοχής, προσφέρει για τις επιλέξιμες περιοχές, νέες δυνατότητες πολεοδομικής

αναβάθμισης, σε βασικές παραμέτρους που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα. Με τη Συνθήκη της Λισσαβόνας, η εδαφική Συνοχή καθίσταται πλέον, ένας νέος και σημαντικός στόχος της ΕΕ. Εξέλιξη η οποία αντανακλάται και στις κατευθύνσεις και τους κανονισμούς της νέας πολιτικής της για τη Συνοχή 2014-2020.

Η τελευταία, ευθυγραμμίζεται πλήρως με τους στόχους «Ευρώπη 2020 – Στρατηγική για ευφυή, βιώσιμη και συνεκτική ανάπτυξη» [COM (2010)2020], η οποία ενισχύει την:

- «ευφυή» ανάπτυξη, με προτεραιότητα στην καινοτομία και τη γνώση,
- αειφόρο ανάπτυξη, με περισσότερη επάρκεια πηγών πιο πράσινη, πιο αποτελεσματική,
- συνεκτική ανάπτυξη, με υψηλή απασχόληση που διασφαλίζει την οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή.

Προτεραιότητες οι οποίες εξυπηρετούνται και από τη θεματική συγκέντρωση στις προωθούμενες επενδύσεις στη βιώσιμη κινητικότητα, στην προστασία του περιβάλλοντος, στη στροφή στην οικονομία χαμηλού άνθρακα.

Η Ένωση, λαμβάνοντας υπόψη το ρόλο και τη βαρύτητα των αστικών κέντρων στην επίτευξη των επιδιώξεών της για την ευρωπαϊκή οικονομική, κοινωνική ευημερία και πρόοδό της, –όπως αυτές αποτυπώνονται στην προαναφερθείσα στρατηγική «Ευρώπη 2020»– ενδυνάμωσε τις σχετικές δράσεις της για την αστική ανάπτυξη. Έως τουλάχιστον 5% των πόρων του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης, θα κατευθυνθεί για κάθε χώρα-μέλος για δράσεις ολοκληρωμένης και βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, βάσει ειδικών Επιχειρησιακών Προγραμμάτων. Η προβλεπόμενη από το ΕΤΠΑ συνολική αστική στρατηγική –για την αντιμετώπιση των προκλήσεων οικονομικού, κοινωνικού, περιβαλλοντικού, κλιματικού χαρακτήρα στις αστικές περιοχές– προϋποθέτει την επικέντρωση των πόρων, σε συνεκτικούς στόχους πολεοδομικής αναβάθμισης.

Οι συνολικές παρεμβάσεις μέσω των ολοκληρωμένων εδαφικών επενδύσεων, οι αστικές καινοτομίες, ο «διάλογος» μεταξύ ευρωπαϊκών πόλεων, η εμφάνιση επιτελικό επίπεδο της αστικής ανάπτυξης, η ενίσχυση των δικτύων πόλεων, η εκτεταμένη χρήση των νέων χρηματοοικονομικών εργαλείων, η διαχείριση, αποτελούν τους άξονες της νέας προσέγγισης για τον αστικό χώρο, της Πολιτικής Συνοχής 2014-2020.

## **Οι καινοτομίες τις τρέχουσας περιόδου**

Οι αστικές παρεμβάσεις της προγραμματικής περιόδου 2007-2013, προέβλεπαν την επιλογή μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης. Στην διαρθρωτική πολιτική 2014-2020, όπως και στην τρέχουσα 2021-2027, σύμφωνα με την Επιτροπή, η αστική πολιτική πραγματοποιείται με κατάλληλες στρατηγικές, που συγκροτούν συνολικές ενέργειες. Το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, συμμετέχει σ' αυτές τις στρατηγικές.

Η εισαγωγή του θεσμού της Ολοκληρωμένης Εδαφικής Επένδυσης (ΟΕΕ), επιτρέπει –με ένα «ορθό μείγμα» επενδύσεων– την υλοποίηση Επιχειρησιακών Προγραμμάτων με εγκάρσιο τρόπο. Σύμφωνα με τους κανονισμούς, δίδεται η δυνατότητα στις ευρωπαϊκές πόλεις να υλοποιήσουν πλήρως, ολοκληρωμένες στρατηγικές, που συνδυάζουν πόρους διαφορετικών αξόνων προτεραιοτήτων και Επιχειρησιακών Προγραμμάτων. Συνδυασμού δηλαδή ενεργειών πολεοδομικού χαρακτήρα (συν)χρηματοδοτούμενων από τα ΕΤΠΑ, ΕΚΤ και ΤΑ, σε επίπεδο προγράμματος ή λειτουργίας.

Τα κράτη-μέλη καθορίζουν τις αστικές περιοχές –από την κλίμακα της γειτονιάς, έως αυτή της μητροπολιτικής περιοχής και του περιαστικού χώρου– επιλέξιμες για χρηματοδότηση με ολοκληρωμένες δράσεις.

Οι χώρες-μέλη, διαμορφώνουν τις εταιρικές σχέσεις μεταξύ αρμοδίων περιφερειακών/τοπικών αρχών, ορίζουν τις πόλεις παρέμβασης μέσω ολοκληρωμένης βιώσιμης αστικής ανάπτυξης – με 5% τουλάχιστον των διατιθέμενων πόρων ΕΤΠΑ για αυτές.

### **Ανάπτυξη με πρωτοβουλία τοπικών κοινοτήτων**

Ενισχύεται επίσης, ως επιμέρους εργαλείο, η ανάπτυξη με πρωτοβουλία τοπικών κοινοτήτων, συμπληρωματικά με τα άλλα αναπτυξιακά μέσα. Κινητοποιούνται κατ' αυτόν τον τρόπο και εμπλέκονται τοπικές κοινότητες και οργανώσεις, για την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020».

Ακολουθείται, κατά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, ενιαία μεθοδολογία, η οποία:

- επικεντρώνεται σε επιμέρους υπό-περιφερειακές περιοχές,
- αναπτύσσεται με πρωτοβουλία κοινοτήτων, από ομάδες τοπικής δράσης,
- υλοποιείται μέσω ολοκληρωμένων και πολυτομεακών στρατηγικών τοπικής ανάπτυξης ανά περιοχή, βάσει τοπικών αναγκών, και
- περιλαμβάνει καινοτόμα χαρακτηριστικά σε τοπικό πλαίσιο, δικτύωση και συνεργασία.

### **Η μεθοδολογία επιτρέπει συνεκτική και ολοκληρωμένη χρήση όλων των Ταμείων**

#### *Τα Ταμεία*

Η συνεισφορά κάθε Ταμείου στην αστική ανάπτυξη, είναι πολύπλευρη – όπως άλλωστε και οι συνιστώσες που στοιχειοθετούν το αστικό φαινόμενο. Θα μπορούσε ωστόσο να αναφερθούν τα παρακάτω:

Το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ), μεταξύ των άλλων δράσεων/ενερ-

γειών/μέτρων/έργων, που αφορούν άμεσα στην αναβάθμιση του αστικού χώρου, συγχρηματοδοτεί την/τις:

- ενίσχυση έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και καινοτομίας, Ειδικότερα για δομές στήριξης E&T&A και επιχειρηματικών επενδύσεων έρευνας και καινοτομίας,
- προστασία, προαγωγή και ανάπτυξη της πολιτιστικής κληρονομιάς,
- προστασία της βιοποικιλότητας, εδαφική προστασία και προαγωγή υπηρεσιών σχετικών με το οικοσύστημα, συμπεριλαμβανομένων του δικτύου NATURA 2000 και των «πράσινων» υποδομών, δράσεις,
- για την προστασία του αστικού περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένων της αναζωογόνησης υποβαθμισμένων βιομηχανικών εκτάσεων και της μείωσης της ατμοσφαιρικής ρύπανσης,
- προαγωγή βιώσιμων μεταφορών και άρση εμποδίων σε βασικές υποδομές δικτύων, ειδικότερα: τη στήριξη ενός πολυτροπικού ενιαίου χώρου μεταφορών, ενίσχυση της περιφερειακής κινητικότητας μέσω της σύνδεσης δευτερευόντων και πρωτευόντων κόμβων στην υποδομή ΔΕΔ-Μ, τις αειφόρες μετακινήσεις, και
- τοπικές πρωτοβουλίες ανάπτυξης και ενίσχυσης μηχανισμού που παρέχουν υπηρεσίες σε επίπεδο γειτονιάς, για τη δημιουργία νέων θέσεων απασχόλησης.

Στο πλαίσιο του στόχου της ευρωπαϊκής εδαφικής συνεργασίας, το ΕΤΠΑ υποστηρίζει τη δια-περιφερειακή συνεργασία και ειδικότερα την ανταλλαγή συνεργασιών όσον αφορά στον εντοπισμό, στη μεταφορά και στη διάδοση ορθών πρακτικών για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη.

Το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο (ΕΚΤ), στο πλαίσιο των προτεραιοτήτων του για προώθηση της κοινωνικής ένταξης και καταπολέμησης της φτώχειας, ενισχύει στρατηγικές τοπικής ανάπτυξης, καθοδηγούμενες από κοινότητες.

Το Ταμείο Συνοχής συνεχίζει να στηρίζει και στην καινούργια περίοδο, επενδύσεις για το περιβάλλον –συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν στη βιώσιμη ανάπτυξη, στην ενέργεια και παρουσιάζουν περιβαλλοντικά οφέλη– και τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, βασικών παραμέτρων μιας πολιτικής για τον αστικό χώρο.

Ειδικότερα, ενισχύει προτεραιότητες επενδύσεων και στρατηγικών:

- για χαμηλές εκπομπές άνθρακα στις αστικές περιοχές,
- για την προστασία και αποκατάσταση της βιοποικιλότητας (και) μέσω πράσινων υποδομών,
- για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, μεταξύ άλλων με την αναζωογόνηση των βιομηχανικών περιοχών και τη μείωση της ρύπανσης του αέρα,
- για την ανάπτυξη ενός πολυτροπικού ενιαίου χώρου μεταφορών, επενδύοντας στα ΔΔΜ,
- για την ανάπτυξη φιλικών προς το περιβάλλον συστημάτων, μεταφορών με χαμηλές εκπομπές άνθρακα, με την προαγωγή της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, και



- για την ανάπτυξη ολοκληρωμένων υψηλής ποιότητας και διαλειτουργικών σιδηροδρομικών συστημάτων.

Η αστική διάσταση της τρέχουσας διαρθρωτικής πολιτικής 2014-2020, ενισχύει τη θεματική συγκέντρωση σε έναν περιορισμένο αριθμό στόχων, προωθώντας στρατηγικές χαμηλού άνθρακα σε αστικές περιοχές, βελτιώνοντας το αστικό περιβάλλον, προωθώντας τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, αναζωογονώντας υποβαθμισμένες αστικές περιοχές.

Προσφέρει σημαντικές δυνατότητες ενίσχυσης μιας συγκροτημένης πολεοδομικής στρατηγικής, στα επιλεγέντα αστικά κέντρα. Με τρόπο, σαφώς πιο συνεκτικό και ολοκληρωμένο –εκ των πραγμάτων– με μεγαλύτερες προοπτικές αποδοτικότητας.

Ασφαλώς η δύναμη της πρωτοβουλίας και η ευθύνη ανάληψης των σχεδίων, περνάει από τις Βρυξέλλες, στις χώρες/περιφέρειες/τοπικές αυτοδιοικήσεις, αλλά και στις κοινωνικές ομάδες σε τοπικό επίπεδο. Η ιστορική πόλη, αντιμετωπίζεται στο πλαίσιο των προαναφερθέντων μέτρων/ενεργειών/δράσεων για το αστικό περιβάλλον. Είναι γεγονός ότι στα Αναπτυξιακά Προγράμματα, μέσω της πολιτικής συνοχής, ειδικά η προστασία του αρχιτεκτονικού πλούτου και των μνημείων συνεχίζει να αποτελεί διακριτή προτεραιότητα, πέραν αυτών που την επηρεάζουν άμεσα, τεχνικές και κοινωνικές υποδομές, ή έμμεσα όπως ρύπανση, κινητικότητα, περιβάλλον, ενέργεια.

Μια άλλη μορφή παρέμβασης της ΕΕ στην Ιστορική πόλη, πραγματοποιείται, στο πλαίσιο της πολιτισμικής της πολιτικής.

### **Ευρωπαϊκές δράσεις για τον πολιτισμό και ιστορικοί ιστοί, μνημεία και τόποι** **Σε αναζήτηση πολιτικής**

Η Συνθήκη της Λισαβόνας ενισχύει τη θέση του πολιτισμού, όπως καταγράφεται ρητά στο προοίμιο της ΣΕΕ: «εμπνεόμενοι από την πολιτιστική, τη θρησκευτική και την ανθρωπιστική κληρονομιά της Ευρώπης».

Στους κύριους στόχους της ΕΕ, σύμφωνα με τη Συνθήκη, περιλαμβάνεται, ο σεβασμός του πλούτου της πολιτιστικής και γλωσσικής της πολυμορφίας και η μέριμνα για την προστασία και την ανάπτυξη της ευρωπαϊκής πολιτιστικής κληρονομιάς (άρθρο 3 της ΣΕΕ). Σύμφωνα με το άρθρο 6 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), αναφέρεται ότι η Ένωση έχει αρμοδιότητα να αναλαμβάνει δράσεις για να υποστηρίξει, να συντονίζει ή να συμπληρώνει τη δράση των κρατών-μελών στον τομέα του πολιτισμού.

Το άρθρο 167 της ΣΛΕΕ ορίζει τις αρμοδιότητες της ΕΕ στον τομέα του πολιτισμού: η Ευρωπαϊκή Ένωση πρέπει να συμβάλλει στην ανάπτυξη των πολιτισμών των χωρών-μελών, σεβόμενη συγχρόνως την εθνική και περιφερειακή πολυμορφία τους, και προβάλλοντας την κοινή πολι-

τιστική κληρονομιά. Η δράση της Ένωσης θα πρέπει να ενθαρρύνει τη συνεργασία μεταξύ των χωρών μελών και να υποστηρίξει και συμπληρώνει τη δράση τους στη βελτίωση της γνώσης και τη διάδοση του πολιτισμού και της ιστορίας των ευρωπαϊκών λαών, τη διατήρηση και προστασία της πολιτιστικής κληρονομιάς ευρωπαϊκής σημασίας, με επίκεντρο τις μη εμπορικές πολιτιστικές ανταλλαγές και την καλλιτεχνική και λογοτεχνική δημιουργία, μεταξύ άλλων, στον οπτικοακουστικό τομέα. Η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη-μέλη έχουν επίσης τη δυνατότητα να ενισχύουν τη συνεργασία με τρίτες χώρες και αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς. Ο σεβασμός και η προώθηση της πολυμορφίας των ευρωπαϊκών πολιτισμών, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όταν αναλαμβάνεται δράση δυνάμει άλλων διατάξεων της Συνθήκης.

Το άρθρο 167, το οποίο αποκλείει ρητώς την εναρμόνιση, οι αποφάσεις για τα πολιτιστικά θέματα –κυρίως προγράμματα χρηματοδότησης– λαμβάνονται πλέον στο Συμβούλιο των Υπουργών –το όργανο λήψης ενωσιακών αποφάσεων– με ειδική πλειοψηφία και όχι ομόφωνα όπως παλαιότερα. Παράλληλα δύναται να εγκρίνει συστάσεις με βάση τις προτάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Υπολογίζεται ότι το άρθρο 13 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ ορίζει ότι «η τέχνη και η επιστημονική έρευνα είναι ελεύθερες». Το άρθρο 22 του Χάρτη ορίζει ότι «η Ένωση σέβεται την πολιτιστική, θρησκευτική και γλωσσική πολυμορφία».

Οι κύριοι άξονες αρθρώνονται:

### **Χάραξη πολιτικής**

Από το 2007, η ευρωπαϊκή ατζέντα για τον πολιτισμό είναι το στρατηγικό πλαίσιο της κοινοτικής δράσης στον τομέα του πολιτισμού. Βασίζεται στην προώθηση τριών στρατηγικών στόχων: (1) την πολιτιστική πολυμορφία και τον διαπολιτισμικό διάλογο· (2) τον πολιτισμό ως καταλύτη της δημιουργικότητας· και (3) τον πολιτισμό ως απαραίτητο στοιχείο των διεθνών σχέσεων. Η ατζέντα επικεντρώνεται στις μεθόδους του διαλόγου με αρμόδιους φορείς του πολιτιστικού τομέα και της ανοικτής μεθόδου συντονισμού. Το πρόγραμμα εργασίας για τον πολιτισμό 2015-2018 συγκεκριμενοποιεί περαιτέρω την ατζέντα και ορίζει τέσσερις προτεραιότητες: (1) προσιτός πολιτισμός για όλους· (2) πολιτιστική κληρονομιά· (3) πολιτιστικός και δημιουργικός τομέας: δημιουργική οικονομία και καινοτομία· και (4) προώθηση της πολιτιστικής πολυμορφίας. Οι προτεραιότητες υλοποιούνται με 20 συγκεκριμένες δράσεις.

### **Προγράμματα δράσης και παράγωγο δίκαιο**

*Δημιουργική Ευρώπη — πολιτιστικό πρόγραμμα της ΕΕ για την περίοδο 2014-2020.* Το πρόγραμμα «Δημιουργική Ευρώπη» (2014-2020) έχει προϋπολογισμό 1,46 δισ. ευρώ για την περίοδο προγραμματισμού (9% περισσότερο από τα προηγούμενα επίπεδα). Σε αυτό το πλαίσιο, συγκεντρώνονται προηγούμενα προγράμματα της Ένωσης: τα προγράμματα MEDIA (1991-2013), το πρόγραμμα MEDIA Mundus (2011-2013), καθώς και τα προγράμματα «Πολιτισμός» (2000-2013). Περιλαμβάνεται επίσης ένα διατομεακό υποπρόγραμμα που αποτελείται από (1) μία οικονομική εγγύηση, την οποία θα διαχειρίζεται το Ευρωπαϊκό Ταμείο Επενδύσεων, ώστε να κα-

ταστεί ευκολότερο για τις μικρές επιχειρήσεις να έχουν πρόσβαση σε τραπεζικά δάνεια (2) και χρηματοδότηση για την υποστήριξη μελετών, αναλύσεων και την καλύτερη συλλογή δεδομένων με σκοπό τη βελτίωση της βάσης τεκμηρίωσης για τη χάραξη πολιτικής.

#### *Πολιτιστικές Πρωτεύουσες της Ευρώπης (ΠΠΕ)*

Οι Πολιτιστικές Πρωτεύουσες της Ευρώπης είναι μια από τις πιο επιτυχημένες και πιο γνωστές πολιτιστικές πρωτοβουλίες της ΕΕ. Από το 2011 και εφεξής, δύο πόλεις –σε δύο διαφορετικές χώρες της ΕΕ– ορίζονται ως πολιτιστικές πρωτεύουσες. Οι πόλεις έχουν επιλεγεί από μια ανεξάρτητη επιτροπή εμπειρογνομόνων, με βάση ένα πολιτιστικό πρόγραμμα που θα πρέπει να καταδεικνύει μια ισχυρή ευρωπαϊκή διάσταση, τη συμμετοχή του τοπικού πληθυσμού όλων των ηλικιών και τη συμβολή στη μακροπρόθεσμη ανάπτυξη της πόλης.

#### *Ευρωπαϊκό Έτος Πολιτιστικής Κληρονομιάς 2018*

*Παράνομα απομακρυνθέντα πολιτιστικά αγαθά.* Με την οδηγία 2014/60/ΕΕ, η οποία αποτελεί αναδιατύπωση της οδηγίας 93/7/ΕΟΚ, η ΕΕ αποσκοπεί στην προστασία των εθνικών θησαυρών και τον συνδυασμό αυτής της προστασίας με την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας αγαθών. Προβλέπει την υλική επαναφορά των πολιτιστικών αγαθών που έχουν απομακρυνθεί παράνομα από το έδαφος των χωρών της ΕΕ.

#### *Βραβεία*

Η πολιτική της ΕΕ στον τομέα του πολιτισμού στηρίζει την απονομή βραβείων στους τομείς της πολιτιστικής κληρονομιάς, της αρχιτεκτονικής, της λογοτεχνίας και της μουσικής.

### **Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου**

Παρ' ότι από την Ανακοίνωση της «Γράσινης Βίβλου για το αστικό περιβάλλον» της Επιτροπής το 1990, έως αυτής για την «Εδαφική Συνοχή» (2008) και την τρέχουσα περίοδο μεσολαβούν τρεις περίπου δεκαετίες –και πολλές συγκεκριμένες Ευρωπαϊκές Πρωτοβουλίες και δράσεις, άμεσα ή έμμεσα συναρτώμενες με μια Πολεοδομική Πολιτική – προωθήθηκαν όπως η βιώσιμη κινητικότητα, η ατμοσφαιρική ρύπανση και το περιβάλλον γενικότερα, η άμβλυνση των εδαφικών ανισοροπιών–, συγκροτημένη ευρωπαϊκή πολιτική για τον εξεταζόμενο τομέα δεν υπήρξε.

Το έλλειμμα αυτό θα πρέπει να αναζητηθεί στην απροθυμία χωρών-μελών, κυρίως αυτών με τη μεγαλύτερη συνεισφορά στον κοινοτικό προϋπολογισμό, να εκχωρήσουν πόρους και αρμοδιότητες στις Βρυξέλλες.

Ωστόσο, νέες σημαντικές προκλήσεις αναφύονται για την ιστορική πόλη της Γηραιάς Ηπείρου - αντιμετωπίσιμες σε κρίσιμες πιυχές σε ευρωπαϊκό επίπεδο: κλιματική αλλαγή, μεταναστευτικές/προσφυγικές ροές, οξυύτατες τουριστικές πιέσεις σε ευαίσθητους ιστορικούς ιστούς, όπως τα μεγάλα σκάφη αναψυχής, πληθυσμιακή συμφόρηση, για να αναφερθούν οι σημαντικότερες.

Η (όποια) εξέλιξή της, συναρτάται με αυτή της «Ευρωπαϊκής Αρχιτεκτονικής» – της μελλοντικής πολιτικής, θεσμικής, γεωγραφικής και διοικητικής της άρθρωσης.

Η πόλη, ωστόσο, της Ιστορίας έχει ξεχωριστό ρόλο, από τις υπόλοιπες της δράσεις.

Είναι αυτή η πόλη που γέννησε και ανέπτυξε αξίες και αρχές αν και ουδόλως γραμμικά, πάνω στις οποίες οικοδομήθηκε η Ευρώπη της Δημιουργίας, της Τέχνης, του Λόγου, της Ευημερίας, του Ανθρωπισμού· αλλά και της πιο σκοτεινής της όψης. *Οι ιστοί της ιστορίας ως ο πιο ορατός συμβολισμός* – τις αποπνέουν. Είναι η σημειολογία της, αυτή της Ευρώπης, που η ίδια η Ευρώπη οφείλει να προστατέψει και να αναδειξει, μέσω μιας ευρωπαϊκής πολιτικής που θα στηρίξει τις εθνικές και τοπικές προσπάθειες.

Θα μπορούσε να στηριχτεί πάνω σε δύο βασικές πολιτικές: της συνοχής και του πολιτισμού. Είναι κυρίως στο πλαίσιο της διαρθρωτικής της πολιτικής, όπου η Ένωση παρεμβαίνει στις επιλέξιμες περιοχές, σε κρίσιμες παραμέτρους που στοιχειοθετούν μια πολιτική ανάκτησης της ιστορικής πόλης: χρηματοδότηση αποκαταστάσεων/αναστηλώσεων, τεχνικές και κοινωνικές υποδομές, περιβάλλον, ενέργεια, μεταφορές, E&T, για να αναφερθούν οι χαρακτηριστικότερες.

Παράλληλα, ενισχυμένος από τη Συνθήκη της Λισαβόνας, ο τομέας του πολιτισμού διαθέτει επίσης σαφή θεσμική βάση για παρεμβάσεις που αφορούν στην Ιστορική Πόλη, στο πλαίσιο της δραστηριότητας στον πολιτισμικό τομέα.

## Προσανατολισμοί πολιτικής

Μια κατάλληλη στρατηγική, θα μπορούσε να έχει ως κύριους άξονες την/τον:

- ανάδειξη της βαρύτητας του πολιτισμού και της συντήρησης/ανάδειξης των ιστορικών ιστών στην οικονομική ανάπτυξη και καινοτομία. Θα πρέπει να τονιστεί ο ρόλος της προστασίας στη συντήρηση των αξιών του παρελθόντος μας και ενέχει πολλές δυνατότητες όσον αφορά την έρευνα, τη δημιουργία θέσεων εργασίας και την οικονομική ανάπτυξη (Ευρωπαϊκή Επιτροπή).

Η σχετική Έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου (PE546.783 v01-00) τονίζει ότι παρότι «πολιτισμός» και «οικονομία» μπορεί φαινομενικά να είναι ασυμβίβαστοι, στην πραγματικότητα όμως, ο τομέας της πολιτιστικής κληρονομιάς, έχει τεράστιο οικονομικό δυναμικό.

Εντούτοις, κατά την Επιτροπή, «φαίνεται ότι αυτό δεν αποτελεί προτεραιότητα στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής δημόσιας πολιτικής, δεδομένου ότι ούτε στη στρατηγική «Ευρώπη 2020», ούτε στο πρόσφατο επενδυτικό σχέδιο Juncker για την Ευρώπη, γίνεται σαφής αναφορά στον πολιτισμό, πολύ δε περισσότερο στην πολιτιστική κληρονομιά. Είναι καιρός να αναβαθμιστεί η θέση που κατέχει ο πολιτισμός στο πολιτικό θεματολόγιο και να εκτιμήσουμε την πραγματική αξία του όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση. Εκτός αυτού, είναι αναγκαία η

εκπόνηση στατιστικών ερευνών οι οποίες θα καλύπτουν το ευρύ φάσμα δεξιοτήτων και θέσεων εργασίας στον τομέα του πολιτισμού, εν γένει, και της πολιτιστικής κληρονομιάς, ειδικότερα. Αυτό, επί του παρόντος, δεν συμβαίνει, καθώς τα παραδοσιακά συστήματα συλλογής πληροφοριών λαμβάνουν υπόψη μόνο ένα μέρος των δεξιοτήτων και των θέσεων εργασίας που σχετίζονται με τον εν λόγω τομέα. Για αυτόν τον λόγο, η έκθεση ζητεί την εφαρμογή ενός ευρύτερου πλαισίου κατά τη διεξαγωγή στατιστικών σχετικών με τον πολιτισμό».

- Προαγωγή της «ευφυούς» διαχείρισης της κτηριακής πολιτιστικής κληρονομιάς. Τη σύνδεση των αξιών της αρχιτεκτονικής πολιτιστικής κληρονομιάς, με τα επιτεύγματα της ψηφιακής εποχής.
- Ενίσχυση της συνεργασίας με διεθνείς και εθνικούς οργανισμούς προστασίας της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς: UNESCO.
- Προώθηση ικανού αριθμού «Πιλοτικών Σχεδίων» και διάχυση των καλών πρακτικών.
- Προώθηση μάθησης στους εμπλεκόμενους τεχνίτες και τεχνικούς του τομέα της κτηριακής αναστήλωσης/αποκατάστασης/ανάκτησης, ενδυνάμωση υπαρχόντων εθνικών σχολών προσανατολισμένων στη σχετική πρακτική και διερεύνηση δημιουργίας ευρωπαϊκών σχολών.
- Ενδυνάμωση της επιστημονικής έρευνας στον τομέα.
- Προώθηση νέων τεχνολογιών (και) μέσω της Ενωσιακής δράσης Έρευνας και Τεχνολογίας, στους παραδοσιακούς ιστούς, την ευαισθητοποίηση των τοπικών κοινωνιών των επισκεπτών και της κοινής γνώμης ειδικότερα, σχετικά με τα οφέλη της προστασίας της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς και της επιπρόσθετης αξίας που αυτή επιφέρει στην αναπτυξιακή προοπτική.
- Συντονισμός των κοινοτικών δράσεων/ενεργειών/μέτρων των επιμέρους πολιτικών της, που επηρεάζουν μια τοπική στρατηγική προστασίας/ανάκτησης/αποκατάστασης οικιστικών ιστών του παρελθόντος –συνοχής, μεταφορών, E&T&A, περιβάλλοντος, ΚΑΠ, ενέργεια, πολιτισμού, τουρισμού, απασχόληση, διεθνής συνεργασία/Τρίτες χώρες, ΕΤΕΠ, και άλλων– με στόχο: την ανάδειξη της πολλαπλότητας των αξιών της κληρονομιάς.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υπογραμμίζει ότι η κληρονομιά έχει πολλές διαστάσεις: πολιτισμική, φυσική, ψηφιακή, περιβαλλοντική, ανθρώπινη και κοινωνική. Η αξία της –τόσο η εγγενής όσο και η οικονομική– εξάλλου είναι συνάρτηση των εν λόγω διαφορετικών διαστάσεων και της ροής των συναφών υπηρεσιών.

- Διαμόρφωση κατάλληλων χρηματοπιστωτικών εργαλείων:

Βασική απάντηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σύμφωνα με σχετική της έκθεση για «μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της πολιτιστικής κληρονομιάς της Ευρώπης» (22/7/2014, COM/2014 – 477fm), είναι η ανάπτυξη νομικών μέσων για εναλλακτικά πρότυπα διακυβέρνησης –με διευκόλυνση της συμμετοχής των τοπικών κοινοτήτων, της κοινωνίας των πολιτών, του ιδιωτικού τομέα–, σε δραστηριότητες, συντήρησης και προώθησης δράσεων πολιτιστικής κληρονομιάς: στήριξη και διεύρυνση στα κράτη-μέλη της Ένωσης των συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού, υπό την αίρεση της εφαρμογής σε όλα τα επίπεδα μηχανισμού ποιοτικού ελέγχου.

Σε περιπτώσεις αναστηλώσεων/αποκαταστάσεων, για έργα που συγχρηματοδοτούνται από την πολιτική συνοχής/διαρθρωτικών ταμείων, ή άλλων κοινοτικών ταμείων, και διαπιστωθούν αστοχίες, μπορεί να αποτελέσουν αντικείμενο εποπτείας και ελέγχου.

Όπως υπογραμμίζεται στην αιτιολογική έκθεση ψηφίσματος του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την «Ολοκληρωμένη προσέγγιση στην πολιτιστική κληρονομιά για την Ευρώπη [2014/2149 (INI)]»: «Πολλά προβλήματα συνδέονται, ως συνήθως, με τη χρηματοδότηση και ιδίως με χρηματοδότηση από διαρθρωτικά ταμεία, που προορίζεται για έργα περιφερειακής ανάπτυξης τα οποία περιλαμβάνουν μνημεία πολιτιστικής κληρονομιάς. Σε ορισμένες από αυτές τις περιπτώσεις δεν δόθηκε αρκετή προσοχή στην ποιότητα των εργασιών αποκατάστασης, γεγονός που οδήγησε στη μείωση της πολιτιστικής αξίας του μνημείου. Για αυτόν τον λόγο, θα πρέπει να δοθεί πολύ περισσότερη έμφαση στη διασφάλιση της ποιότητας του έργου αποκατάστασης, στη στρατολόγηση ειδικά καταρτισμένου προσωπικού για τέτοιου είδους έργα καθώς και στην ανάγκη ύπαρξης ενός γενικευμένου μηχανισμού ποιοτικού ελέγχου προκειμένου να αποφευχθούν ανεπανόρθωτες απώλειες. Τα παραπάνω θα πρέπει να συνάδουν με τα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα όσον αφορά τις εργασίες αποκατάστασης, όπως αυτά περιγράφονται στον Χάρτη της Βενετίας και στη Σύμβαση της Γρανάδας για την προστασία της αρχιτεκτονικής κληρονομιάς της Ευρώπης». Η έκθεση καλεί, επίσης, την Επιτροπή να επανεξετάσει το ανώτατο όριο των 5 εκατομμυρίων ευρώ που προβλέπεται για έργα πολιτιστικών υποδομών «μικρής κλίμακας», με βάση τα αιτήματα που υπέβαλαν κράτη-μέλη και συνεκτιμώντας τις αναμενόμενες δαπάνες που συνδέονται με την ορθή διεξαγωγή ενός έργου αποκατάστασης.



Από τα μέσα της δεκαετίας του '60, σε εντεινόμενο βαθμό, η άλογη χρήση του ΙΧ, καθίσταται κύρια πηγή περιβαλλοντικού προβλήματος για τα αστικά κέντρα της Ευρώπης

Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στο θέμα της ψηφιοποίησης της πολιτιστικής κληρονομιάς.

- Κωδικοποίηση τους και την πληροφόρηση άμεσα προσβάσιμη και εύληπτη από τους ενδιαφερόμενους ΟΤΑ, Φορείς,
- Στήριξη της ανταλλαγής εμπειριών, μεταξύ «Παραδειγμάτων», τεχνικών χρηματοδοτήσεων και συμπράξεων δημοσίου/ιδιωτικού.
- Εισαγωγή καινοτομίας –μέσων, μεθοδολογιών, πρακτικών– στα ευρωπαϊκά αστικά κέντρα.
- Μία Task Force, για τη στήριξη των ανωτέρω, θα προσδώσει πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα στην όλη θεματική.

Εν κατακλείδι, θα μπορούσε να λεχθεί ότι:

- Κύριες Τομεακές Ενωσιακές Πολιτικές, όπως προαναφέρθηκαν, συνεχίζουν να επηρεάζουν την ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού αστικού φαινομένου, στην τρέχουσα προγραμματική περίοδο (2021-2027), παρέχοντας ουσιαστικές προϋποθέσεις αναβάθμισης του και βασικών συντελεστών δημόσιας Υγείας, παρότι η ΕΕ στερείται μίας ουσιαστικής στρατηγικής για το χώρο.
- Επιμέρους πρωτοβουλίες, ενισχύουν τις ανωτέρω πρακτικές και δράσεις των Βρυξελλών.
- Εναπόκειται στις Τοπικές Αυτοδιοικήσεις να ενδυναμώσουν τις ενέργειές τους για την καλύτερη γνώση με τις ευρωπαϊκές δράσεις στον τομέα. η ΚΕΔΕ και ο ΙΤΑ ειδικότερα έχουν κρίσιμο ρόλο, – συγκεκριμένες προτάσεις διατυπώνονται στο παρόν κείμενο.

### **Καθαρότερος αέρας, καθαρότερο νερό**

Η χαμηλή ποιότητα του αέρα αποτελεί την υπ' αριθμόν ένα αιτία πρόωρου θανάτου στην Ευρώπη. Από τις αρχές της δεκαετίας του 1970, η ΕΕ έχει λάβει μέτρα για τον έλεγχο των εκπομπών επιβλαβών ουσιών. Το 2016, οι ευρωβουλευτές ψήφισαν υπέρ της μείωσης των εθνικών εκπομπών ορισμένων ατμοσφαιρικών ρύπων, όπως είναι τα οξειδία του αζώτου, με στόχο τη βελτίωση της ανθρώπινης υγείας.

Η οδηγία πλαίσιο για τα ύδατα προστατεύει τα ύδατα της ΕΕ και αφορά όλες τις μορφές υδάτων, συμπεριλαμβανομένων των ποταμών, των λιμνών και των παράκτιων υδάτων.

Από την πλευρά της, η οδηγία για τα ύδατα κολύμβησης, έχει ως στόχο τα ύδατα κολύμβησης να ανταποκρίνονται σε ελάχιστα ποιοτικά κριτήρια καθιερώνοντας δέσμη αυστηρών προτύπων της ΕΕ για σειρά καθοριστικής σημασίας παραμέτρων, συμπεριλαμβανομένων των δεικτών της παρουσίας βακτηρίων.

Η ΕΕ ενημερώνει, επίσης, την οδηγία της για το πόσιμο νερό που βελτιώνει ακόμα περισσότερο την ποιότητα και την πρόσβαση σε πόσιμο νερό για όλους τους Ευρωπαίους, ενώ ταυτόχρονα μειώνει τα πλαστικά απόβλητα.

Πηγή: Ευρωπαϊκή

## Η νέα Προγραμματική Περίοδος 2021-2027

Στην νέα περίοδο 2021-2027, η «Αειφορία» καθίσταται κεντρικός άξονας της ΕΕ και των επιμέρους πολιτικών της.

Οι τομεακές πολιτικές που αναφέρθηκαν, συνεχίζουν να εισφέρουν στην αναβάθμιση του δομημένου χώρου της «Γηραιάς Ηπείρου».

Αξίζει ιδιαίτερα να σημειωθεί η πρωτοβουλία «European Bauhaus» της Επιτροπής.

## Η Ευρωπαϊκή Πολιτική στον τομέα της Υγείας

Η κρίση που προέκυψε από την πανδημία Covid-19, ανέδειξε την ασυμμετρία μεταξύ στόχων και ενεργειών της Ένωσης και της δυσκολίας ή και αδυναμίας επίτευξης της δημόσιας Υγείας των Ευρωπαίων Πολιτών. Η ΕΕ τέθηκε μπροστά στις ευθύνες της και προώθησε μια σειρά στιβαρών μέτρων (Ταμείο Ανάκαμψης) και ειδικότερων ενεργειών.

Το νέο πρόγραμμα της ΕΕ –«EU4Health, 2021-2027–, επιδιώκει να συνεισφέρει σε ικανό βαθμό «στην ανάκαμψη από την Covid-19, καθιστώντας τον πληθυσμό της ΕΕ υγιέστερο, βελτιώνοντας την ανθεκτικότητα των συστημάτων υγείας και προωθώντας την καινοτομία στον τομέα της υγείας». Καλείται να «καλύψει τα κενά που αποκάλυψε η κρίση της νόσου Covid-19 και θα διασφαλίσει ότι τα συστήματα υγείας της ΕΕ είναι αρκετά ανθεκτικά ώστε να αντιμετωπίσουν νέες και μελλοντικές απειλές για την υγεία».

### Οι στόχοι του προγράμματος «Η ΕΕ για την Υγεία»

1. προστασία των πολιτών της ΕΕ από σοβαρές διασυννοριακές απειλές κατά της υγείας και βελτίωση της ικανότητας διαχείρισης κρίσεων,
2. εξασφάλιση της διαθεσιμότητας και της οικονομικής προσιτότητας των φαρμάκων, των ιατροτεχνολογικών προϊόντων και άλλων αναγκαίων για την αντιμετώπιση κρίσεων προϊόντων και υποστήριξη της καινοτομίας, και
3. ενίσχυση των συστημάτων υγείας και του εργατικού δυναμικού του τομέα της υγείας, μεταξύ άλλων με επενδύσεις στον τομέα της δημόσιας υγείας, για παράδειγμα μέσω προγραμμάτων για την προαγωγή της υγείας και την πρόληψη των νόσων και με τη βελτίωση της πρόσβασης στην υγειονομική περίθαλψη.

Η δράση «**Η ΕΕ για την υγεία**», **αντιμετωπίζει και άλλες σημαντικές μακροπρόθεσμες προκλήσεις για τα συστήματα υγείας** και ειδικότερα:

– τις ανισότητες μεταξύ ομάδων πληθυσμού, χωρών και περιφερειών όσον αφορά την κατάσταση



ση της υγείας και την πρόσβαση σε οικονομικά προσιτή, προληπτική και θεραπευτική υγειονομική περίθαλψη καλής ποιότητας,

- την επιβάρυνση από μη μεταδοτικές νόσους και ιδίως από τον καρκίνο, τις ψυχικές νόσους, τις σπάνιες νόσους και τους κινδύνους από καθοριστικούς για την υγεία παράγοντες,
- τα εμπόδια τα οποία παρακωλύουν την ευρεία υιοθέτηση και τη βέλτιστη χρήση των ψηφιακών καινοτομικών, καθώς και την κλιμάκωσή τους, και
- την αυξανόμενη επιβάρυνση της υγείας από την υποβάθμιση του περιβάλλοντος και τη ρύπανση, ιδίως όσον αφορά την ποιότητα του αέρα, των υδάτων και του εδάφους, καθώς και από δημογραφικές αλλαγές.

Αναγνωρίζεται ότι η ΕΕ, χρειάζεται:

- το μεγαλύτερο συντονισμό μεταξύ των κρατών μελών κατά την διάρκεια κρίσεων στον τομέα της υγείας,
- μεγαλύτερη ικανότητα, σε ενωσιακό επίπεδο, να προετοιμάζεται για κρίσεις στον τομέα της υγείας και να τις αντιμετωπίζει, και
- περισσότερες επενδύσεις στα συστήματα υγείας, ώστε να διασφαλιστεί ότι είναι έτοιμα για τις προκλήσεις του αύριο.

Το Πρόγραμμα επιδιώκει:

- να επενδύσει στη δημιουργία αποθεμάτων ιατρικών εφοδίων για περιπτώσεις κρίσεων,
- να δημιουργήσει αποθεματικό προσωπικού υγειονομικής περίθαλψης και εμπειρογνομόνων που θα μπορούν να κινητοποιούνται για την πρόληψη ή την αντιμετώπιση κρίσεων στον τομέα της υγείας σε ολόκληρη της ΕΕ,
- να καταρτίζει επαγγελματίες του τομέα της υγειονομικής περίθαλψης που θα μπορούν να αναλάβουν καθήκοντα σε ολόκληρη την ΕΕ,
- να ενισχύσει την επιτήρηση των απειλών κατά της υγείας, και
- να βελτιώσει την ανθεκτικότητα των συστημάτων υγείας, ώστε να διασφαλίζονται καλύτερα αποτελέσματα στον τομέα της υγείας για όλους.

Με τον τρόπο αυτόν, η ΕΕ θα διαθέτει περισσότερα και ισχυρότερα εργαλεία για την ανάληψη ταχείας, αποφασιστικής και συντονισμένης δράσης από κοινού με τα κράτη μέλη τόσο για την προετοιμασία για την αντιμετώπιση κρίσεων όσο και για τη διαχείρισή τους, καθώς και για τη βελτίωση της λειτουργίας και των επιδόσεων των συστημάτων υγείας της ΕΕ συνολικά.

Η αρμόδια Επίτροπος κα. Στέλλα Κυριακίδου, αναλύει τις επικείμενες δράσεις της: «οι προτάσεις της Επιτροπής της ΕΕ επικεντρώνονται στην αναμόρφωση του υπάρχοντος νομικού πλαισίου που διέπει τις σοβαρές διασυνοριακές απειλές, κατά της υγείας, καθώς και στην ενδυνάμωση του ρόλου κύριων οργάνων της ΕΕ όσον αφορά την ετοιμότητα και την αντιμετώπιση κρίσεων,

συγκεκριμένα του Ευρωπαϊκού Κέντρου Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC) και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Φαρμάκων (EMA). Η ετοιμότητα θα ενισχυθεί μέσω ενός σχεδίου που θα αφορά τις κρίσεις στον τομέα της υγείας και των πανδημιών, καθώς και μέσα από τις συστάσεις για την έγκριση σχεδίων σε εθνικό επίπεδο. Η εκπόνηση των εθνικών σχεδίων θα υποστηρίζεται από το Ευρωπαϊκό Κέντρο Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων και άλλους οργανισμούς της ΕΕ. Τα σχέδια θα υποβάλλονται σε έλεγχο και σε «δοκιμή αντοχής» από την Επιτροπή και τα όργανα της ΕΕ. Θα δημιουργηθεί ένα ενισχυμένο, ολοκληρωμένο σύστημα επιτήρησης σε επίπεδο ΕΕ, με τη χρήση της τεχνητής νοημοσύνης και άλλων προηγμένων τεχνολογικών μέσων. Ταυτόχρονα τα κράτη μέλη θα κληθούν να αναβαθμίσουν την υποβολή εκθέσεων σχετικά με τους δείκτες των συστημάτων υγείας (π.χ. διαθεσιμότητα νοσοκομειακών κλινών, δυναμικότητα εξειδικευμένης θεραπείας και εντατικής θεραπείας, αριθμός ιατρικώς καταρτισμένου προσωπικού κ.λπ.). Η κήρυξη έκτακτης ανάγκης σε επίπεδο ΕΕ θα οδηγήσει στην ενίσχυση του συντονισμού και θα επιτρέπει την ανάπτυξη, την αποθήκευση και την προμήθεια προϊόντων σχετικών με την κρίση. Τέλος έχουμε ανακοινώσει τα κύρια χαρακτηριστικά της μελλοντικής αρχής για την αντίδραση σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης στον τομέα της δημόσιας υγείας (HERA), για την οποία πρόκειται να υποβληθεί πρόταση έως το τέλος του 2021. Μια τέτοια δομή θα είναι ένα σημαντικό, νέο, στοιχείο για την υποστήριξη της καλύτερης αντίδρασης σε διασυνοριακές απειλές κατά της υγείας, σε επίπεδο ΕΕ». (Συνέντευξη στην Δρ Μάρθα Θεοδώρου).

Ο ευρωπαϊκός χώρος δεδομένων για την υγεία συνιστά κρίσιμη παράμετρο μιας Ευρωπαϊκής Ένωσης Υγείας. Τα δεδομένα σώζουν ζωές. Ο ευρωπαϊκός χώρος δεδομένων για την υγεία θα καταστήσει δυνατή την πρόσβαση σε δεδομένα Υγείας στο πλαίσιο μιας αξιόπιστης διακυβέρνησης και ρητών κανόνων και θα στηρίξει την ελεύθερη κυκλοφορία των ψηφιακών υπηρεσιών υγείας. Σύμφωνα με την επιτροπή έως το 2025, οι ασθενείς από όλα τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να κοινοποιούν τα δεδομένα τους σε επαγγελματίες υγείας, της επιλογής τους, όταν ταξιδεύουν στο εξωτερικό. Οι πολίτες της ΕΕ θα αυξήσουν ψηφιακά την πρόσβασή τους στην υγειονομική περίθαλψη. Η δέσμη προτάσεων που ενέκρινε η Επιτροπή για την ενίσχυση της ετοιμότητας και της ικανότητας αντίδρασης της ΕΕ σε κρίσεις, με την οποία πραγματοποιούνται τα πρώτα βήματα προς μια Ευρωπαϊκή Ένωση Υγείας, προετοιμάζει επίσης το έδαφος για τη συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Φαρμάκων (EMA) και του Ευρωπαϊκού Κέντρου Πρόληψης και Ελέγχου Νόσων (ECDC) στις μελλοντικές υποδομές του ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων για την υγεία, μαζί με ερευνητικά ιδρύματα, φορείς δημόσιας υγείας και αρχές αδειοδότησης για τη χρήση δεδομένων στα κράτη μέλη.

### **3.2 Αντλώντας από την εγχώρια και διεθνή εμπειρία Παραδείγματα αξιόλογων πρακτικών**

Ως παραδείγματα πολεοδομικών παρεμβάσεων, που συμβάλλουν στη Δημόσια Υγεία, παρατίθενται:

- Η πολιτική εξυγίανσης των Οικοδομικών Τετραγώνων του Σχεδίου Ildelfonso Cerda της Βαρκελώνης (αξιολόγηση, Jaume Barnada).
- Η εξυγίανση της ευρύτερης περιοχής Ακαδημίας του Πλάτωνα & σύνδεσης με το Λύκειο του Αριστοτέλη και συναφείς παρεμβάσεις (Πρόταση: Σταύρος Χρ. Τσέτσης, σε συνεργασία με Πένυ Κρίκου και Αδαμαντία Χελιώτη).
- Το Ρυθμιστικό Σχέδιο του Ελσίνκι.

Οι επιλογές των παραδειγμάτων αστικών επεμβάσεων, με σαφής επιπτώσεις στη διασφάλιση της δημόσιας υγείας –στον βαθμό που η πολεοδομία μπορεί να ικανοποιηθεί– έγιναν με βάσει τα παρακάτω κριτήρια:

- Παρέμβαση σε υφιστάμενο πυκνοδομημένο Ιστό (Βαρκελώνη-Αστική Δομή, όπως προκύπτει από το Ρυθμιστικό Σχέδιο και διασφαλίζει τη συντονία χρήσεων/κινητικότητας/με όρους αειφορίας.
- Παρέμβαση στην υποβαθμισμένη/περιμετρική περιοχή της Ακαδημίας Πλάτωνος, με ισχυρά ιστορικά τεκμήρια, όπου οι προτεινόμενοι πεζόδρομοι και οι γενικότερες παρεμβάσεις, νοούνται (και) ως διαδρομές συναρμογής Ιστορικής Μνήμης – Δικτύου Πράσινων Χώρων – Βιώσιμης Κινητικότητας, σε υπόστρωμα στρατηγικής βελτίωσης του συνολικού ιστού.
- Επέμβαση μέσω του Ρυθμιστικού Σχεδίου του Ελσίνκι, το οποίο χωροθετεί υποδειγματικά διαφορετικές χρήσεις:

Επίσης:

- Πραγματοποιημένο/υπό υλοποίηση (Βαρκελώνη)
- Θεσμοθετημένο, που προσδιορίζει τις μελλοντικές εξελίξεις (Ελσίνκι)
- Πρόταση (Εξυγίανση περιμετρικών περιοχών Ακαδημίας Πλάτωνα, Αθήνα), απόλυτα υλοποιήσιμη.

## **I. ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ: ΠΑΛΙΕΣ ΠΟΛΕΙΣ... ΜΕΡΙΚΑ ΑΠΟ ΤΑ ΕΡΓΑ ΤΟΥΣ**

Jaume Barnada\*

Η Βαρκελώνη είναι μια πόλη των πόλεων. Αποτελείται από μια σειρά αστικών κέντρων που αντιστοιχούν σε ιστορικούς δήμους, οι οποίοι από τις αρχές του 20ού αιώνα και μετά ενώθηκαν για να αποτελέσουν μια μικρή μητρόπολη. Γύρω από αυτές, έχει αναπτυχθεί μια συμπαγής σύγχρονη πόλη. Οι ιστορικοί πυρήνες της Βαρκελώνης διαθέτουν ισχυρή ταυτότητα, που προέρχεται από τα χαρακτηριστικά καθενός από αυτούς. Στο διαμέρισμα Sant Martv de Provençals, ο βιομηχανικός χαρακτήρας εξακολουθεί να διατηρείται.

\* Το κείμενο του Jaume Barnada είναι αναδημοσίευση από το συλλογικό βιβλίο Τσέτσης Στ. επιμ. (2018). *Μνήμη και Αστικό Φαινόμενο*. Αθήνα: Εκδόσεις Μίλητος.

Στην συνοικία Gracia, υπάρχει πνεύμα μετασχηματισμού. Στη γειτονιά Sants, μπορούμε να βρούμε αστικές και κοινωνικές δομές που διατηρούν την παράδοση της εργατικής τάξης. Στις περιοχές Sant Andreu de Palomar και Horta, μπορεί να βρει κανείς μια γεωργική πόλη. Στις περιοχές Sant Gervasi de Cassoles, Les Corts de Sarrià και Sarrià παραμένει το αποτύπωμα της μπουρζουαζίας και στο διαμέρισμα Vallvidrera, μπορούμε να δούμε την πόλη ενσωματωμένη στη φύση.

Όλες αυτές οι συνοικίες, δημιουργούν μια σειρά από περιγράμματα, που σχηματίζουν μια τροχιά γύρω από την περιοχή Eixample και καθορίζουν έναν αστικό και κοινωνικό χαρακτήρα. Η Βαρκελώνη είναι μια πολυσύχναστη πόλη, οργανωμένη διοικητικά σε εβδομήντα τρεις γειτονίες και δέκα τομείς/συνοικίες.

Η αστική/πολεοδομική μέθοδος, που χρησιμοποιείται για τη βελτίωση των συνθηκών στα ιστορικά αστικά οικοδομήματα και ως εκ τούτου ο τρόπος με τον οποίο ζουν οι άνθρωποι, έχει λάβει τη μορφή σχεδίων εσωτερικών μεταρρυθμίσεων, που έχουν καταρτιστεί, προσδιορίζοντας στρατηγικά χωροθετημένα αστικά έργα, ώστε να επανεργοποιηθούν οι συνθήκες (κάθε) γειτονιάς. Οι τελευταίες δεκαετίες, έχουν αποβεί ουσιαστικές για την αναγέννηση της πόλης, δίνοντας ιδιαίτερη έμφαση στα παλιά κέντρα και με ιδιαίτερη προσοχή στην ποιότητα του δημόσιου χώρου, των κατοικιών και των εγκαταστάσεων, βάσει κριτηρίων που αποσκοπούν στην ενίσχυση της τοπικής ταυτότητας και στην ποιότητα της αρχιτεκτονικής. Αυτή η τελευταία παρατήρηση πρέπει να αποσαφηνιστεί, δεδομένου ότι η οικονομική κρίση έχει επηρεάσει πολλές οικογένειες και ιδιαίτερα, όσον αφορά στις συνθήκες διαμονής τους.

Για τον λόγο αυτό, στη Βαρκελώνη υπάρχει σήμερα μια κρίση κατοικίας, η οποία αντιμετωπίζεται μέσω νέων ενεργών πολιτικών στέγασης. Ένα θετικό ζήτημα, σχετικά με τη βελτίωση της Βαρκελώνης, αφορά επίσης στη διατήρηση του μικρού τοπικού λιανικού εμπορίου, ως ενεργού στοιχείου των ιστορικών συνοικιών και αντιθετικού στα μεγάλα εμπορικά κέντρα. Η εμπορική ρύθμιση, μέσω των σχεδίων χρήσεων γης, έχει εγγραφεί η στρατηγική θέση των καταστημάτων και έχει ως εκ τούτου έχει προωθήσει μια (επαν)εξισορρόπηση. Οι κύριοι δρόμοι και οι πλατείες, που υπάρχουν σε όλες σχεδόν τις γειτονίες, αποδεικνύουν το γεγονός ότι το μείγμα χρήσεων και εμπορικής δραστηριότητας, παρέχει χαρακτήρα στην πόλη και τις γειτονίες της. Ένα εξαιρετικό παράδειγμα, είναι και οι αγορές της πόλης, οι οποίες έχουν την ικανότητα να ανανεώνονται, τόσο από πλευράς αρχιτεκτονικής όσο και από εμπορική άποψη, αντιπροσωπεύουν δε αυθεντικά κέντρα, καθώς και οι ίδιες οι δραστηριότητες της αγοράς και πολλές άλλες, που συνδέονται με το περιβάλλον τους, δημιουργούν ευρύτερες περιοχές αστικής κεντρικότητας.

Στα τελευταία αυτά χρόνια, έχουν πραγματοποιηθεί εργασίες αποκατάστασης των αγορών: *Sants, Guineueta ή Ninot και Sant Antoni στο διαμέρισμα I' Eixample.*

### **Το Σχέδιο Χρήσεων στη Gràcia**

Το Ειδικό Σχέδιο για τις «Εγκαταστάσεις Δημόσιας (Public Confluence) Συρροής και Άλλες

Δραστηριότητες» της Περιφέρειας Gracia, είναι ένα πρόσφατο και καλό παράδειγμα για το πώς θα διατηρηθεί η ισορροπία των οικιστικών, εμπορικών και τουριστικών χρήσεων, μέσω της ρύθμισης των δραστηριοτήτων δημόσιας συρροής και άλλων χρήσεων, λαμβάνοντας πάντοτε υπόψη τις επιπτώσεις που μπορούν να έχουν στον δημόσιο χώρο και στο αστικό τοπίο. Το Σχέδιο αποσκοπεί στη διατήρηση της οικιστικής χρήσης και της ισορροπημένης συνύπαρξης μεταξύ των διαφόρων αστικών χρήσεων και των γειτόνων. Ο αριθμός των εμπορικών εγκαταστάσεων στο δημοτικό διαμέρισμα Gracia, είναι πολύ υψηλότερος από τις εγγενείς ανάγκες των κατοίκων του, με μια ορισμένη υπεροχή των δραστηριοτήτων εστιατορίου· κάτι που δημιουργεί προβλήματα συνύπαρξης μεταξύ των γειτόνων και μείωση της περιβαλλοντικής ποιότητας των αστικών χώρων της περιοχής. Η μελλοντική πρόβλεψη του νέου Σχεδίου προτείνει τη συγκράτηση αυτών των δραστηριοτήτων του κέντρου Gracia, που είναι ήδη κορεσμένο, ώστε να αυξηθεί η αστική περιβαλλοντική ποιότητα και να επιτευχθεί μια ισορροπημένη ανακατανομή των δραστηριοτήτων στην υπόλοιπη περιοχή.

## Η Στέγαση

Η στέγαση αποτελεί ένα βασικό στοιχείο-κλειδί, όσον αφορά στην επανεξέταση της πόλης. Η Βαρκελώνη βυθίζεται, όπως και πολλές άλλες παρόμοιες πόλεις, σε μια κρίση στέγασης. Ένα μεγάλο μέρος των δημοτών έχουν σοβαρά προβλήματα να διαμείνουν σε αξιοπρεπείς συνθήκες στα σπίτια τους, είτε λόγω προβλημάτων που οφείλονται στην έλλειψη στέγης είτε λόγω οικονομικών δυσχερειών που απορρέουν από την κοινωνική τους κατάσταση.

Από πλευράς Δημοτικού Συμβουλίου, αντιμετωπίζουμε την ανάγκη αναθεώρησης των προβλεπόμενων ενεργειών πολεοδομικού σχεδιασμού, λαμβάνοντας υπόψη ότι η στέγαση βρίσκεται στο επίκεντρο των έργων. Για τον λόγο αυτό, η νέα δημοτική κυβέρνηση, δημιούργησε το Γραφείο Στέγασης, το οποίο εκπονεί ένα Σχέδιο Στέγασης για την περίοδο 2016-2026· και το οποίο έχει ως βασικές γραμμές εργασίας: την αναστροφή της κοινωνικής έκτακτης ανάγκης, την προώθηση της κοινωνικής λειτουργίας της γης και της κατοικίας, την οικοδόμηση ενός κοινωνικού στεγαστικού αποθέματος, την αποκατάσταση των κατοικιών και την ολοκληρωμένη αποκατάσταση των γειτονιών.

Μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις των πόλεων αποτελεί η διατήρηση της χρήσης κατοικίας στις παλιές συνοικίες, δεδομένου ότι εδώ «κατοικεί» η αστική ποιότητα και η ίδια η εγκυρότητα της πόλης, ως κοινωνικού χώρου. Αυτός είναι ο λόγος που θεωρείται απαραίτητο να διασφαλιστεί, ως πρώτο μέτρο, η χρήση της κατοικίας, ώστε να αποφευχθεί η μετάβασή της σε άλλες χρήσεις, όπως ο τριτογενής τομέας ή η τουριστική κατοικία.

## Ciutat Vella, Η παλιά πόλη της Βαρκελώνης

Το Διαμέρισμα της Ciutat Vella της Βαρκελώνης, καταλαμβάνει έκταση 4,37 εκταρίων και έχει

πληθυσμό σχεδόν 100.000 κατοίκων, με υψηλό ποσοστό μετανάστευσης, το οποίο σε ορισμένες γειτονιές της μπορεί να φτάσει το 30%. Αντιπροσωπεύει τον παλαιότερο ιστορικό πυρήνα του Σχεδίου της πόλης και οι τέσσερις γειτονιές του, *Raval*, *Gotic*, *Casc Antic* και *Barceloneta*, εξακολουθούν να αποτελούν κεντρικούς χώρους διαβίωσης, με μεγάλη πυκνότητα, μεγάλη ποικιλία δραστηριοτήτων και διαφοροποίηση ποιότητας.

Οι διαδικασίες εσωτερικής μεταρρύθμισης και βελτιώσεων, που προωθήθηκαν από το Δημοτικό Συμβούλιο, ήδη από τις δεκαετίες του 1980 και περαιτέρω, οδήγησαν σε ένα πολύ θετικό αποτέλεσμα· και πέτυχαν το γεγονός, ότι η παλιά συνοικία, υπήρξε ενεργός χώρος διαμονής, παρά τις τυπικές δυσλειτουργίες, οι οποίες είναι πιθανόν να υπάρχουν σε έναν αστικό ιστό αυτών των χαρακτηριστικών, όπου τα κτίρια είναι πολύ παλιά και ο δημόσιος χώρος πρέπει συχνά να ασκεί υπερβολική δραστηριότητα και έντονη χρήση. Σήμερα, αντιμετωπίζουν διάφορες προκλήσεις, οι οποίες πηγάζουν από γενικότερα ζητήματα έως και από συγκεκριμένα έργα. Ο αντίκτυπος του τουρισμού στις πιο κεντρικές περιοχές έχει γεμίσει τον δημόσιο χώρο και εξειδικεύει το εμπόριο· γι' αυτό είναι απαραίτητο να εργαστούμε περισσότερο για τη βελτίωση της διαχείρισης του τουρισμού και της εμπορικής δραστηριότητας.

Ταυτόχρονα, έχουν εκπονηθεί στρατηγικά Σχέδια τα οποία στοχεύουν στην επίτευξη μιας γενικής βελτίωσης των χώρων αναφοράς, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της *Rambla*, ενισχύοντας ταυτόχρονα τον εγκάρσιο χαρακτήρα των διαφόρων πλευρών, που συναντώνται εκεί.

Επιπλέον, υπάρχουν έργα όπως το *Raval Cultural*, που προβλέπουν δράσεις όπως η δημιουργία νέων δρομολογίων για την ανακάλυψη ξανά της γειτονιάς και την από κοινού προώθηση των χώρων, με στόχο, αυτοί να μην περιορίζονται στην αναψυχή, αλλά να καταστούν και χώροι μεικτής χρήσης, όπου υπάρχει μια ισορροπία μεταξύ της κατοικίας και της εργασίας. Καθ' όλη τη διάρκεια των τελευταίων ετών, υλοποιήθηκαν επίσης έργα που συνέβαλαν στην αστική αναγέννηση. Η ανάκτηση της αρχαίας αγοράς του *Born* ως πολιτιστικού κέντρου, ήταν πολύ εντυπωσιακή, τόσο λόγω της μνημειακής του αρχιτεκτονικής, όσο και λόγω των δραστηριοτήτων που πραγματοποιήθηκαν στο εσωτερικό της και σε άμεσο περιβάλλον· και αυτό έχει καθορίσει έναν νέο τρόπο για την ανακαίνιση του δημόσιου χώρου της πόλης, δίνοντας σαφώς προτεραιότητα στους δημότες.

Η πιο πρόσφατη δράση στην πλατεία *Gardunya* έχει οδηγήσει σε πλήρη αλλαγή στην περιοχή, πίσω από την αγορά *Boqueria*, μετατρέποντάς την, σε ένα νέο χώρο, που θα αναλάβει σημαντικές δυνατότητες «κεντρικότητας», με την κατασκευή της νέας Δημοτικής Σχολής Τέχνης και Σχεδιασμού: *la Massana*

## **H Rambla**

Η *Rambla* είναι ο άξονας αναφοράς για τους ντόπιους, ενώ ταυτόχρονα είναι ένας από τους





Η αγορά Ninot στη συνοικία l' Eixample



Η Rambla



Πλατεία Gandunya



Πλατεία Ramon Berenguer και τα τείχη



Born



Castells Colony

χώρους που υποφέρει από τη μεγαλύτερη τουριστική πίεση, γεγονός που έχει προκαλέσει διάφορες συγκρούσεις και συζητήσεις. Σήμερα, σχεδιάζουμε μια συνολική βελτίωση, με την πρόκληση να μεταμορφώσουμε αυτόν τον υποδειγματικό και ταυτόχρονα ευαίσθητο χώρο, μέσα από την αντιμετώπιση της αναγέννησής του, από τρεις διαφορετικές προοπτικές. Ο κομοπολίτης, ο οποίος τοποθετεί τη Rambla στο ίδιο επίπεδο με άλλους εμβληματικούς δρόμους διαφορετικών περιοχών στον κόσμο, από την άποψη της πόλης ως διαρθρωτικού άξονα· αλλά και από την άποψη των κατοίκων, ως χώρου καθημερινής συνύπαρξης, με τη δέσμευση για την ανάκτησή του για τους πολίτες που ζουν εκεί ή που ζουν κοντά. Εάν συγκρίνουμε τους κατοίκους, οι οποίοι είναι εγγεγραμμένοι στη Rambla, με άλλους δρόμους της πόλης παρόμοιου μήκους, θα διαπιστώσουμε ότι πρόκειται για έναν δρόμο ελάχιστα κατοικημένο, με εγγεγραμμένους μόνο χίλιους κατοίκους.

Παρά τον τόσο χαμηλό αριθμό κατοίκων, οι δραστηριότητες που πραγματοποιούνται εκεί και η καθημερινή ροή των ανθρώπων είναι εξαιρετικά υψηλές και κάθε ενέργεια που θα υλοποιηθεί, οφείλει να το λάβει υπόψη.

Οι κύριοι στόχοι, είναι η επανεξισορρόπηση των χρήσεων, η προστασία της απτής και άυλης κληρονομιάς της, η απλούστευση και η αναδιάρθρωση του αστικού χώρου, η βελτίωση του πολεοδομικού σχεδιασμού, ο εξορθολογισμός της χρήσης της διαμετακόμισης, με σαφή προτεραιότητα στους πεζούς και, τέλος, η αναζωογόνηση της Rambla, ενός μοναδικού πολιτιστικού χώρου, ο οποίος είναι σαφώς ριζωμένος στην πόλη.

## Η πλατεία Gardunya

Το έργο αυτό, περιλαμβάνει τον συνολικό μετασχηματισμό της πλατείας, συμπεριλαμβανομένου του υπόγειου χώρου και των κτηρίων που την περιβάλλουν: τη διεύρυνση της αγοράς *Boqueria*, τη νέα Σχολή Τέχνης και Σχεδιασμού *La Massana* και ένα κτίριο κοινωνικής κατοικίας. Η διάταξη και η ογκομετρική διαμόρφωση αυτών των κτηρίων, στοχεύει, αφενός στην αποφυγή της «μετωπικής τους επίδρασης» και αφετέρου, στην αναζήτηση μιας συστοιχίας μεταξύ των διαφόρων οπτικών αποτελεσμάτων.

Η σχεδιαστική επεξεργασία της πλατείας στοχεύει στην περαιτέρω υιοθέτηση της ίδιας αρχής: στις περιοχές που βρίσκονται πλησιέστερα στην κατοικία, θα καθοριστεί μια έκταση που φυτεύεται με δέντρα, ενώ ο χώρος μπροστά από το σχολείο θα μείνει κενός, έτσι ώστε να δώσει στην πλατεία έναν συγκροτημένο χώρο. Μια σειρά μεγάλων δέντρων, πέρα από το όριο του χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων, θα απαλύνει την όψη της πλαϊνής πρόσοψης του παλιού νοσοκομείου *De la Santa Creu i Sant Pau*. Το σχέδιο της αγοράς, συνίσταται στο να δοθεί στην αγορά *Boqueria* μια νέα πρόσοψη, η οποία θα αντικαταστήσει την παρούσα, υποτιμημένη μέχρι σήμερα, λόγω του ότι είναι το σημείο φόρτωσης και εκφόρτωσης των αγαθών και των αποβλήτων που παράγει η αγορά. Το Σχέδιο μεταφέρει αυτές τις χρήσεις στον υπόγειο χώρο στάθμευσης,



επιτρέποντας έτσι τη συνέχιση των διαδρόμων της αγοράς προς τη νέα πλατεία. Η νέα στέγη της αγοράς, θα είναι χαμηλότερη και θα επικαλύψει τις υπάρχουσες έτσι ώστε να επιλυθούν τα προβλήματα των ανέμων και των υδάτων στις βροχερές μέρες.

## **Το Σχέδιο Bàrcino, το Τείχος της Βαρκελώνης και η πλατεία Ramon Berenguer el Gran**

Τα ερείπια της *Colonia Iulia Augusta Faventia Paterna Barcino*, έχουν έρθει στο φως κατά τη διάρκεια διαφόρων αρχαιολογικών ανασκαφών τα τελευταία ογδόντα χρόνια. Οι γνώσεις που συγκεντρώθηκαν σχετικά με το *Barcino*, είναι πολύ εκτεταμένες, αλλά μόνο ένα μέρος αυτής της γνώσης, έχει μεταβιβαστεί στην τοπική κοινωνία. Κάποια από τα μέρη αυτά έχουν γίνει μουσειακοί χώροι και μπορούν να είναι επισκέψιμα σήμερα· άλλα περιμένουν να αποκαλυφθεί η στιγμή τους και μερικά έχουν μελετηθεί και καταγραφεί, για άλλα ποτέ δεν θα είναι εφικτή η επισκεψιμότητά τους.

Το σχέδιο *Barcino*, που προωθείται από την Αρχαιολογική Υπηρεσία της Βαρκελώνης, έχει σχεδιαστεί για να μετατρέψει σε απτά αποτελέσματα, το πολιτιστικό δυναμικό της ρωμαϊκής Βαρκελώνης. Ο κύριος στόχος του Σχεδίου *Barcino* είναι να ενισχύσει τη δημιουργική διαχείριση της ρωμαϊκής αρχαιολογικής κληρονομιάς, ώστε να μπορέσει να συμβάλει στην ικανοποίηση των σημερινών αναγκών της κοινωνίας. Το Σχέδιο, περιλαμβάνει τρεις κύριους άξονες δράσης: την έρευνα και την τεκμηρίωση, την «μουσειοποίηση» (*museamisation*) των χώρων και την πραγματοποίηση νέων ανασκαφών.

### **Πλατεία Ramon Berenguer και τα τείχη**

Η ανάδειξη της αξίας των υπολειμμάτων του Ρωμαϊκού Τείχους της πόλης, αποτελεί πρόταση μείζονος πολεοδομικού ενδιαφέροντος, η οποία βασίζεται στην αναγνώριση τριών στοιχείων:

- το Τείχος ως πρόσοψη κατασκευών που χρησιμοποιείται από το εσωτερικό του,
- το Τείχος ως εποικοδομητική μονάδα, και
- η τάφρος του Τείχους ως στοιχείο διαμεσολάβησης μεταξύ του τείχους και του δημόσιου χώρου.

Είναι εδώ, σε αυτό το τρίτο στοιχείο, στο οποίο πραγματοποιείται μια εννοιολογική προσέγγιση, με την κατασκευή μιας γενικής τομής, που μετατρέπει την τάφρο σε ένα είδος κερκίδων, με μεταβλητό ύψος, προσαρμοσμένο στις ιδιαίτερες κλίσεις, μεταξύ του δρόμου και της βάσης του τοίχου.

Η πλατεία *Ramon Berenguer el Gran*, είναι ένα Σχέδιο που ενσωματώνει τους διάφορους κατακερματισμένους χώρους, οι οποίοι αποτελούν τη σημερινή πλατεία, σε έναν μόνον συνεχή και ενιαίο χώρο. Ο στόχος είναι να επιτευχθεί ένας ανοιχτός και νηφάλιος χώρος, ο οποίος θα τονίζει το ιστορικό του αστικό περιβάλλον και που θα ενσωματώνει όλες τις διαδρομές για τους

πεζούς. Προτείνεται να αυξηθεί το πεδίο της πλατείας και να περιληφθεί εκεί ο χώρος, μπροστά στον τοίχο, έτσι ώστε να υπογραμμιστεί η αξία του.

## Η αγορά Born

Σήμερα είναι μια πολιτιστική εγκατάσταση που έχει διανοικτεί μέσα στη δομή της παλιάς μεταρρυθμισμένης αγοράς Born, ένα εμβληματικό έργο αρχιτεκτονικής με σίδηρο. Στον μετασηματισμό που πραγματοποιήθηκε, ο αρχαιολογικός χώρος της μεσαιωνικής πόλης –ο οποίος κατεδαφίστηκε ως αποτέλεσμα της πολιορκίας που έλαβε χώρα το 1714, στο πλαίσιο του Πόλεμου Διαδοχής–, αναδύεται σε ολόκληρο τον υπόγειο χώρο, ο οποίος έχει αποκατασταθεί και έχει αφεθεί ακάλυπτος και ορατός. Το εσωτερικό της παλιάς αγοράς έχει προσαρμοστεί, για να φιλοξενήσει εκεί τους χώρους δημόσιας χρήσης του νέου πολιτιστικού κέντρου.

Και οι δύο παρεμβάσεις έγιναν με σεβασμό στη μορφολογία, το κατασκευαστικό σύστημα και τα πρωτότυπα υλικά αυτής της μεγάλης, μοναδικής και μνημειακής κατασκευής. Η γύρω κίνηση έχει εξαιρεθεί, καθιστώντας έναν χώρο για τους πεζούς, σε συνέχεια με την υπόλοιπη γειτονιά, φτάνοντας μέχρι το Πάρκο *Ciudadella*, ενισχύοντας έτσι τη συνδεσιμότητα και τη διαπερατότητα της περιοχής. Ο κενός χώρος που δημιουργείται γύρω από το κτίριο, ανταποκρίνεται στον μνημειώδη χαρακτήρα του: το δε δάπεδο χρησιμοποιήθηκε ως στοιχείο σύνδεσης με την ιστορία και ως μνήμη του τόπου: τα ίχνη του περιγράμματος της μεσαιωνικής πόλης, μπορούν να φανούν στη νέα λιθόστρωση.

Με την έναρξη λειτουργίας του Πολιτιστικού Κέντρου Born, οι υπάρχουσες χρήσεις έγιναν πιο έντονες και εμφανίστηκαν νέες, με τέτοιο τρόπο ώστε ο ανοιχτός χώρος, η μοναδική πλατφόρμα και ο χαρακτήρας της πλατείας, να συμβάλλουν στην ενίσχυση αυτής της ποικιλομορφίας.

Ο δημόσιος χώρος του Born δείχνει ότι οι συλλογικοί χώροι, επιτρέπουν την προσαρμογή της κοινωνικής δραστηριότητας, χωρίς την ανάγκη αναφοράς σε κλασικά πρότυπα. Έχουν γίνει πολλές κριτικές, σχετικά με τον τόπο και τις αξίες των σύγχρονων ιδεών και προσεγγίσεων. Το κτίριο του Born και των γύρω χώρων του, δημιούργησε έναν περίπλοκο δημόσιο χώρο, σε μια πλακόστρωτη πλατφόρμα, η οποία ακυρώνει τους υπάρχοντες δρόμους.

Μια εικόνα δημιουργείται, στην οποία το κενό επιβάλλεται, κάτι που πρέπει να εκτιμήσουμε θετικά σε μια πυκνή πόλη. Η ποιότητα του χώρου, έγκειται στην ικανότητά του να δημιουργεί αστικές ευκαιρίες και συγκρούσεις. Ταυτόχρονα, βρίσκουμε νέα αστικά θέματα όπως:

- μείωση της κυκλοφορίας και προτεραιότητα στους πεζούς,
- πολυλειτουργική ικανότητα,
- αστικά κενά,

- δημιουργία ενός πολύπλοκου συστήματος δημόσιων χώρων, και
- επανεξέταση της αστικής μορφολογίας, ως την ουσία της πόλης.

## Ο τουρισμός

Ο πληθυσμός της Βαρκελώνης παρέμεινε σταθερός από τη δεκαετία του 1970 και βρίσκεται γύρω στα 1,6 εκατομμύρια κατοίκους. Ωστόσο, κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, σημειώθηκε σημαντική αύξηση του αριθμού των τουριστών στην πόλη. Το 2014, αυτό έφτασε σχεδόν 8 εκατομμύρια επισκέπτες και περισσότερες από 17 εκατομμύρια διανυκτερεύσεις. Αυτή η υπερβολική χρήση της πόλης, προκάλεσε ισχυρή πίεση στον δημόσιο χώρο, το εμπόριο και τη στέγαση, τροποποιώντας τις παραδοσιακές τους χρήσεις και δημιουργώντας αστικές και κοινωνικές εντάσεις. Η παρουσία του τουρισμού απαιτεί ρύθμιση, ιδίως στους ιστορικούς πυρήνες της Βαρκελώνης· με την εφαρμογή μιας καλύτερης διαχείρισης, που εγγυάται το κοινωνικό δικαίωμα στη στέγαση, σε σύγκριση με την αξία του ακινήτου και την αναδιάρθρωση των χρήσεων της πόλης, μέσω ειδικών πολεοδομικών κανονισμών, προσαρμοσμένων σε πραγματικές καταστάσεις.

## Οι άλλες παλιές πόλεις της Βαρκελώνης

Το Ειδικό Σχέδιο για τη Βελτίωση, Προστασία και Εσωτερική Μεταρρύθμιση της συνοικίας Gracia, που γράφτηκε πριν από περισσότερα από 30 χρόνια, σηματοδότησε μια σημαντική αλλαγή στην ποιότητα ζωής της γειτονιάς, δεδομένου ότι οι διατάξεις επικαιροποιήθηκαν μέσω Σχεδίων δημόσιας προώθησης, εκπονημένων βάσει μιας ευρείας στρατηγικής. Από τη στιγμή της έγκρισής του, όμως και από τις πρώτες ενέργειες –στα τετράγωνα Sol ή Virreina– η κατάσταση έχει αλλάξει σημαντικά.

Η Gracia είναι μια γειτονιά με σημαντική πυκνότητα κατοικιών, δραστηριοτήτων και εμπορίου, καθώς και μια περιοχή δραστηριοτήτων νυχτερινής αναψυχής για πολλούς κατοίκους της πόλης. Απαιτείται νέος τρόπος προσέγγισης των πραγμάτων, όταν αντιμετωπίζουμε τις προκλήσεις και ανανεώνουμε τους χώρους, βασιζόμενοι σε ιδέες που σχεδιάζονται ειδικά για κάθε παλιό κέντρο, ενισχυμένες με τη συμμετοχή των πολιτών,

ώστε να επιλυθούν με ικανοποιητικό τρόπο τα προβλήματα των ανθρώπων· και οδηγώντας κατ' αυτόν τον τρόπο σε έργα κοινού ενδιαφέροντος, που αναπαράγουν την πόλη και περιλαμβάνουν τη στέγαση, ενισχύοντας την τοπική παραγωγή και εισάγοντας τη φύση στα οικοδομήματα της πόλης.

Ο σχεδιασμός των εσωτερικών μετασχηματισμών, επεκτάθηκε σε όλους σχεδόν τους παραδοσιακούς πυρήνες της Βαρκελώνης· σημειώθηκε δε αξιοσημείωτη αύξηση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, που συνδέεται με τη δημιουργία εγκαταστάσεων και υποδομών, τη βελτίωση του δημόσιου χώρου και τις διαδικασίες αστικής αποκατάστασης.

Η κατανόηση της Βαρκελώνης ως πολυκεντρικής πόλης Δημοτικών Διαμερισμάτων, συνοικιών και γειτονιών, είναι πολύ σημαντική, για να μπορέσουμε να αντιμετωπίσουμε τις διαδικασίες αναζωογόνησης οι οποίες μας φέρνουν πιο κοντά στην πραγματικότητα· με βάση δε τα ίδια τα χαρακτηριστικά, δημιουργούνται ειδικά προγράμματα βελτίωσης και παρέμβασης, που συμπληρώνονται με έργα μετασχηματισμού των γύρω περιοχών.

Αυτό συνέβη, για παράδειγμα, μεταξύ της γειτονιάς Poblenou και της περιοχής 22@ του βιομηχανικού μετασχηματισμού, όπου η ανακαίνιση της βιομηχανικής γειτονιάς και η ανάκαμψη του παλιού κέντρου γύρω από τη Rambla, οδήγησαν στη δημιουργία μιας νέας γειτονιάς, η οποία διατηρεί χαρακτηριστικά που την καθιστούν μοναδική· ενώ συγχρόνως λειτουργεί ως εκκολλητήριο για νέες δραστηριότητες και γίνεται το επίκεντρο των πιο ενεργών, δημιουργικών και καινοτόμων πρωτοβουλιών στη Βαρκελώνη.

Ωστόσο, δεν πρέπει να λησμονούμε, ότι αυτοί οι αστικοί μετασχηματισμοί, έχουν προκαλέσει έντονες συζητήσεις με τους πολίτες, δεδομένου ότι συχνά δημιουργήθηκαν κατά τη διάρκεια μιας διαδικασίας «αναγέννησης», η οποία ήταν υπερβολικά γρήγορη και, ορισμένες φορές, ερήμην της βούλησης των ντόπιων.

Τα τελευταία χρόνια, έχει ξεκινήσει έρευνα για την ανάκτηση των ιστορικών χώρων σε μικρή κλίμακα, οι οποίοι δεν καταγράφονται, αλλά είναι τα «θραύσματα» μιας Βαρκελώνης, από άλλη εποχή. Έχουμε γειτονιές, αστικές περιοχές, περάσματα, ομάδες εργοστασίων ή κτηρίων, τα οποία πολλές φορές είναι καταδικασμένα να εξαφανιστούν, λόγω των πολεοδομικών απαιτήσεων του Γενικού Μητροπολιτικού Σχεδίου, που εγκρίθηκε από το 1976. Ένα όραμα πιο κοντά στην πραγματικότητα και με σεβασμό στην πόλη, προτείνει τη διατήρηση ορισμένων μικρότερων –διαφοροποιημένων– στοιχείων, εντός της μεγάλης δομής της πόλης.

Μόνο με εργαλείο την ακριβή γνώση και με την πρόταση νέων αξιών για την πόλη, θα μπορέσουμε να προχωρήσουμε σε μια συνολική διαδικασία αναγέννησης των πόλεων της Βαρκελώνης· ανακτώντας στοιχεία της πολιτιστικής και κοινωνικής τους κληρονομιάς, ως ορισμένες αξίες του μέλλοντος και ενεργώντας σε διάφορες γειτονιές όπως: Sarría, Sant Gervasi, Hostafrancs, el Poble-sec, les Corts, Vallvidrera, Horta, La Clota, Maria Labernia, Vilapiscina, la Satalia, la Colònia Castells ώστε να εγγυηθούν την ανάπτυξη, με την ισχυρή συμμετοχή των κατοίκων.

## **Η τροποποίηση του Ειδικού Σχεδίου Εσωτερικών Μεταρρυθμίσεων της Barceloneta**

Στο πλαίσιο των διαδικασιών αναθεώρησης του σχεδιασμού των συνοικιών της Βαρκελώνης, η τροποποίηση του Ειδικού Σχεδίου Εσωτερικών Μεταρρυθμίσεων, καλύπτει ολόκληρη τη γειτονιά της Barceloneta, εκτός από το μέτωπο της θάλασσας. Αφενός, παρέχει στη γειτονιά ένα μοναδικό νέο εργαλείο σχεδιασμού και κάνει πιο αποτελεσματική τη ρύθμιση ενός ενοποιημένου αστικού ιστού· περιλαμβάνει επίσης μια αναθεωρημένη έκθεση των σημερινών πολεο-

δομικών τεκμηρίων ανάλυσης και επικαιροποιεί και εξορθολογίζει τους κανονισμούς. Από την άλλη, υπογραμμίζει τις αξίες της πολιτιστικής κληρονομιάς και τον διαφορετικό χαρακτήρα του αστικού ιστού, καθορίζοντας το όριο στην ειδική περιοχή της Barceloneta, η οποία διατηρείται στο σύνολό της, στο πλαίσιο των οποίων, στοιχεία ιστορικού ενδιαφέροντος, παραμένουν αταυτοποίητα.

Η τροποποίηση του Γενικού Μητροπολιτικού Σχεδίου, στην περιοχή του παλιού κέντρου του Sant Andreu, στοχεύει στη διατήρηση και την αναζωογόνηση του ιστορικού και παραδοσιακού κέντρου της γειτονιάς.

Η συνοικία Sant Andreu, ένα από τα μεγαλύτερα παλιά κέντρα, προστατευόμενα σήμερα από ένα Σχέδιο προστασίας, το οποίο εγγυάται τη διατήρηση και τις βασικές αξίες της γειτονιάς. Η στέγαση έχει μετακινηθεί, καθιστώντας διαθέσιμα αποθεματικά γης για μελλοντικές εγκαταστάσεις, στον τομέα της κοινωνικής προαγωγής και των ενώσεων και της φροντίδας και της κοινωνικής ένταξης, στο σύμπλεγμα του παλιού εργοστασίου Fabra i Coats κλπ.

Ο ρόλος του δρόμου Gran de Sant Andreu, έχει επίσης ενισχυθεί και βελτιωθεί, ως άξονας πολιτισμού και κέντρου της γειτονιάς και έχει προταθεί η ένταξη στον κατάλογο και η προστασία της κληρονομιάς του ίδιου δρόμου των κτηρίων του Δημοτικού Συμβουλίου, των πολυάριθμων κτηρίων στον δρόμο Gran και των διαφόρων περιουσιών, έτσι ώστε να διατηρηθεί η μνήμη ολόκληρης της παλιάς πόλης Sant Andreu. Τέλος, το σχέδιο θεσπίζει ένα ειδικό διάταγμα για την προώθηση της συντήρησης και αποκατάστασης της γειτονιάς, και εγκαθιδρύει κανόνες για τη διατήρηση και την αποκατάσταση των προσώπων, για τις περιπτώσεις αντικατάστασης.

Ο μετασχηματισμός του εργοστασίου Fabra i Coats, αποτελεί πολύ ενδιαφέρον παράδειγμα ανάκτησης και μετασχηματισμού της βιομηχανικής κληρονομιάς, σε χώρους νέων δραστηριοτήτων, που έχουν διττή σχέση κλίμακας, μεταξύ χρήσεων εγγύτητας ή γειτονιάς ή σε κλίμακα πόλης. Η στρατηγική αυτή θα έχει συνέχεια, με άλλα εργοστάσια της Poblenou, όπως η *Ca l'Alie*, η *Oliva Artes* ή η *La Escocesa*.

## **Ta superblocs**

Η Βαρκελώνη ανανεώθηκε μέσω μιας σειράς προτάσεων, που εφαρμόστηκαν για μια χρονική περίοδο, η οποία επικαλύπτει δράσεις και οι οποίες μετατρέπουν τις γειτονιές σιγά σιγά. Η κινητικότητα επανεξετάζεται σε όλες τις πόλεις· η μείωση των ιδιωτικών μεταφορών υπέρ των δημόσιων επιλογών, αποτελεί τη λύση πάνω στην οποία εργαζόμαστε. Το Σχέδιο Κινητικότητας της Βαρκελώνης, προβλέπει σημαντική μείωση του αριθμού των οχημάτων που κυκλοφορούν, έτσι ώστε να ωφελούνται οι περιοχές που δίνουν προτεραιότητα στους πεζούς. Το πρόγραμμα για την εισαγωγή των superblocs, το οποίο έχει ήδη ξεκινήσει στην Ciutat Vella και Gracia και έχει λάβει θετικά σχόλια, έχει ως στόχο να εξαχθεί μέσω πιλοτικών σχεδίων και σε άλλες συνοι-

κίες και γειτονιές της πόλης, όπως συμβαίνει με τα Les Corts, l'Eixample, την πλατεία les glziies ή το Poblenou, δίνοντας μια ώθηση στο πρόγραμμα σε διαφορετικές γειτονιές και με στόχο να επεκταθεί σε όλη την αστική συνάθροιση.

Η Βαρκελώνη είναι μια μεσογειακή πόλη, συμπαγής και σύνθετη, στην οποία ο δημόσιος χώρος είναι τόπος συνάντησης. Στην πραγματικότητα, οι δρόμοι, τα πάρκα και οι πλατείες, αποτελούν προνομιακούς χώρους ανταλλαγών και σχέσεων για παραγωγικότητα, για την πρόσληψη της γνώσης ή για αναψυχή. Τα «superblocks», είναι ένα Σχέδιο που αποσκοπεί στη βελτίωση της ζωής των ανθρώπων, με βάση τον ορισμό μιας νέας αστικής μονάδας/ενότητας, η οποία επιτρέπει νέες λειτουργίες στον δημόσιο χώρο. Νέοι χώροι συνύπαρξης, σε ένα καινούργιο οργανωτικό πρότυπο του αστικού ιστού, επινοημένο για τους ανθρώπους.

Μια ευκαιρία για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, της παραγωγικότητας, των χώρων πράσινου και της βιοποικιλότητας ή των χώρων για τον πεζό. Η πρόκληση είναι η βελτίωση της καθημερινής ζωής των γειτονιών.

Ένα «superblock» είναι μια αστική μονάδα, μεγαλύτερη από ένα ενιαίο συγκρότημα κατοικιών, αλλά μικρότερη από μια γειτονιά, με «ήρεμους» δρόμους. Τα «superblocks» μας δίνουν την ευκαιρία να επανεξετάσουμε και να αναγεννήσουμε τη Βαρκελώνη, εφαρμόζοντας καινοτόμες πρωτοβουλίες, οι οποίες μπορούν να εφαρμοστούν σε ολόκληρη την πόλη. Οι «ήρεμοι» δρόμοι ή δρόμοι «ήπιας κυκλοφορίας» μας οδηγούν στο να φανταστούμε έναν διαφορετικό δημόσιο χώρο, με λιγότερο θόρυβο, πιο πράσινο, προσβάσιμο και ευχάριστο για μια βόλτα ή



Το σχέδιο «superblocks»

για μια βόλτα με ποδήλατο· για το παιχνίδι ή την άθληση, με νέους χώρους συνάντησης και επιλογές να οργανωθούν υπαίθριες δραστηριότητες.

## Τα Σχέδια Γειτονιάς

Η Βαρκελώνη, όπως πολλές ευρωπαϊκές πόλεις, είναι μια εδραιωμένη περιοχή, στην οποία οι διαδικασίες εσωτερικής ανακαίνισης αποτελούν προτεραιότητα, σε σχέση με τις αστικές επεκτάσεις. Με αυτήν την έννοια, μια ολόκληρη πόλη που οικοδομήθηκε στα τέλη του περασμένου αιώνα, θα μπορούσε να θεωρηθεί ως ένα ιστορικό κέντρο, στο οποίο οι γειτονιές από διαφορετικές περιόδους θα μπορούσαν να διαφοροποιηθούν με διαφορετικές αξίες. Η πρόκληση που πρέπει να αντιμετωπίσουμε με άμεσο τρόπο και η μελλοντική επιτυχία θα καθοριστεί από την ικανότητα συνδυασμού των κλιμάκων δράσης:

- το πραγματικό, το οποίο είναι η Μεσόγειος,
- η πόλη που ζούμε, η οποία είναι η γειτονιά.

Η καταπολέμηση των ανισοτήτων είναι ένα από τα βασικά ζητήματα που θα πρέπει να αντιμετωπίσουμε συλλογικά ως πόλη και ως κοινωνία. Οι γειτονιές που υποφέρουν από μεγαλύτερες επισφάλειες, απαιτούν επείγουσα παρέμβαση για τις δομικές αιτίες, που έχουν αντίκτυπο στις συνθήκες διαβίωσης του εγχώριου πληθυσμού.

Το Σχέδιο Γειτονιών, έχει σχεδιαστεί ως πρόγραμμα ολοκληρωμένης δράσης, το οποίο θα πρέπει να είναι ικανό να το καθιστά συμβατό στην αντιμετώπιση των κοινωνικών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και στην υλοποίηση στρατηγικών σχεδίων και δράσεων, που θα προσφέρουν επιπλέον προσωπικό, υλικούς και δημοσιονομικούς πόρους· καθώς και ειδικά εργαλεία συντονισμού, διαχείρισης, αξιολόγησης και συμπαραγωγής δημόσιων πολιτικών και ενεργειών, που προτείνονται από τους γείτονες· οι οποίες θα επιτρέψουν την πραγματοποίηση παρεμβάσεων στα επόμενα χρόνια, σε δεκαπέντε γειτονιές της πόλης και σε τέσσερις εδαφικούς τομείς:

- τις γειτονιές του ποταμού Besos,
- τις γειτονιές της Muntanya ή
- τις γειτονιές που έρχονται σε επαφή με τους λόφους Collserola και Turons, και
- τις γειτονιές της Μαρίνας και της Ciutat Vella.

Οι στόχοι του Σχεδίου Γειτονιάς αξιοποιούν τις ευκαιρίες κάθε περιοχής και είναι:

- Η ανάκτηση και ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας στις γειτονιές, μέσω της επανεργοποίησης και ενθάρρυνσης του τοπικού εμπορίου, της εδραίωσης και ενίσχυσης της τοπικής βιομηχανικής δραστηριότητας, της ενεργοποίησης των πρωτοβουλιών της κοινωνικής και συνεργατικής οικονομίας και μέσω των κοινοτικών προγραμμάτων απασχόλησης.

- Η αντιμετώπιση των ελλειμμάτων του πολεοδομικού σχεδιασμού, η άρση της υποβάθμισης του δημόσιου χώρου, η βελτίωση της προσβασιμότητας, η αύξηση των χώρων πρασίνου κ.λπ., η βελτίωση της χαμηλής ποιότητας στέγασης και η έλλειψη εγκαταστάσεων που μπορούν να επηρεάσουν μερικές από τις γειτονίες της πόλης, με ιδιαίτερη ένταση· καθώς και η ενίσχυση της προσβασιμότητας και της ανάδειξης κεντρικότητων.

Θα πρέπει να γίνουν επίσης εργασίες, για τη μείωση της έλλειψης κινητικότητας και της σύνδεσης μεταξύ των γειτονιών.

- Η δημιουργία δράσεων «εγρήγορσης» και φροντίδας και η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των ανθρώπων που ζουν σε αυτές τις γειτονίες, δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή σε όσους το χρειάζονται περισσότερο, όπως για παράδειγμα οι ηλικιωμένοι, οι άνεργοι, οι νέοι, οι μετανάστες κ.λπ.
- Η απόδοση ρόλων και αρμοδιοτήτων στις γειτονίες, ώστε να μπορούν να οργανώσουν και να καθορίσουν στόχους και δράσεις για τη βελτίωση της συλλογικής ζωής των γειτονιών τους, ενισχύοντας τις πρακτικές κοινωνικής καινοτομίας και συμπαραγωγής πολιτικών.
- Η ανανέωση και η τροποποίηση του τρόπου λειτουργίας της δημόσιας διοίκησης, δημιουργώντας χώρους συνεργασίας και εγκάρσιας εμπέλειας για τα Σχέδια, αλλάζοντας τον τρόπο αλληλεπίδρασης με τους ντόπιους.

Το Σχέδιο Γειτονιών αποσκοπεί, παράλληλα, στο να αποτελέσει παράδειγμα συν-εκπόνησης δημόσιων πολιτικών: να αποφασίσει για τους στόχους και τις δράσεις που πρέπει να πραγματοποιηθούν· για την παρακολούθηση και την υλοποίησή τους ώστε να μετατραπούν σε κοινά καθήκοντα μεταξύ του Δημοτικού Συμβουλίου και των κατοίκων κάθε συνοικίας, όπως περιλαμβάνονται στο πρόγραμμα, μέσω των κοινωνικών και ατομικών οντοτήτων και των ενώσεών τους.

## **II. Η ΑΚΑΔΗΜΙΑ ΠΛΑΤΩΝΟΣ ΚΑΙ Η ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ: ΑΠΟ ΤΗΝ «ΥΒΡΙΝ» ΤΗΣ ΚΑΚΟΠΟΙΗΣΗΣ ΣΤΟ ΟΙΚΟΥΜΕΝΙΚΟ ΧΡΕΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑΔΕΙΞΗΣ ΤΗΣ**

...«Οι Αθηναίοι έχουν επίσης έξω από την πόλη, στους δήμους και κατά μήκος των οδών, ιερά θεών και ηρώων και τάφους ανδρών. Πολύ κοντά επίσης βρίσκεται η Ακαδημία, τόπος που κάποτε ανήκε σε ιδιώτη, ενώ στην εποχή μου είναι γυμνάσιο. Κατεβαίνοντας προς αυτήν συναντάς τον περίβολο της Άρτεμης και τα ξόανα της Αρίστης και της Καλλίστης, που όπως εγώ νομίζω συμφωνεί και το ποίημα του Πάμφω...

...Μπροστά στην είσοδο της Ακαδημίας υπάρχει βωμός του Έρωτα με επιγραφή που λέει ότι ο πρώτος Αθηναίος που πρόσφερε αφιέρωμα στον Έρωτα ήταν ο Χάρμος...

...Στην Ακαδημία υπάρχει και βωμός του Προμηθέα, από τον οποίο ξεκινούν τρέχοντας με αναμμένες λαμπάδες προς την πόλη...

...Κοντά στην Ακαδημία βρίσκεται ο τάφος του Πλάτωνα. Ο θεός του φανέρωσε από νωρίς πως θα γινόταν ο μεγαλύτερος φιλόσοφος...



...Εδώ υπάρχει ένα μέρος που λέγεται Ίππιος Κολωνός και που είναι το πρώτο μέρος της Αττικής, όπου λένε ότι ήρθε ο Οιδίποδας –διαφέρουν από την ποίηση του Ομήρου, όσα λέγονται– και βωμός του Ιππίου Ποσειδώνα και της Ιππίας Αθηνάς και ηρώο του Πειρίθου, του Θησέα, του Οιδίποδα και του Αδράστου»...

Παυσανίας, *Αττικά*

Ορισμένοι «Τόποι» –προορισμένοι από την ιστορική συγκυρία να τους «αγγίξουν» ή και να «βιώσουν» στον χώρο τους κρίσιμα γεγονότα, που υπερβαίνουν τα στενά όρια του χρόνου– είναι φορτισμένοι, με εγχάρακτες «Μνήμες».

Αποτελώντας, ως χωρικά τεκμήρια, θεματοφύλακες της «φυλακτική της εν αυτή υπάρχουσας αληθείας» (Πλάτων, *Όροι*).

Από τους πλέον συμβολικούς αυτούς «Τόπους» της Ιστορίας, μέρη στα οποία ο ανθρώπινος στοχασμός κατέκτησε τις πλέον υψηλές αναβαθμίδες, θεμελιώνοντας και αναπτύσσοντας τους βασικότερους τομείς του πνεύματος – αποτελούν η Ακαδημία του Πλάτωνα και το Λύκειο του Αριστοτέλη.

Πρόκειται για φυσικούς χώρους, υπάρχοντες, απτούς, παρόντες στην συλλογική Μνήμη της Επιστήμης, των Γραμμάτων και της Τέχνης, διαχρονικά τεκμηριωμένους από την Ελληνική (κυρίως) Γραμματεία. Αλλά και στις απεικονίσεις των περιηγητών, γεωγράφων της εποχής του Νεοκλασικισμού και καλλιτεχνών της νεοσύστατης Αθήνας του 19ου αιώνα.

## Η διαχρονία ενός μοναδικού «Τόπου»

Η διαδρομή –αν όχι η περιπέτεια– του «γενέθλιου» χώρου της Ακαδημίας, είναι συνυφασμένη με την ακολουθία του φιλοσοφικού στοχασμού και των τάσεων του:

«Σπορά», ανάπτυξη, αντίθεση, όσμωση ή σύνθεση, αμφισβήτηση, καταστολή, αντιμαχία, μακρά σιωπή, λήθη, επανεκκίνηση ενδιαφέροντος, αναβίωση. Και σε βάθος χρόνου, «μεταφορά» της: Κωνσταντινούπολη, Μυστράς, Φλωρεντία, Βενετία, για να αναφερθούν ορισμένα από τα χαρακτηριστικότερα κέντρα μαθητείας και διάχυσης των Πλατωνικών σπουδών.

Ωστόσο από πάντα, στάθηκε το εδραίο μέτρο αναφοράς:

- «**Ακαδήμεια**: τρία υπήρχαν γυμνάσια, Λύκειον, Κυνόσαργες, Ακαδήμεια. εκλήθη δε από του καθιερώσαντος αυτό Ακαδήμου», σύμφωνα με τον Αρποκρατίωνα (2ος μ.Χ. αιώνας), στο «Λέξεις των Δέκα Ρητόρων».

- Το «Λεξικόν» του Ηούχιου (5ος μ.Χ. αιώνας) την περιγράφει ως εξής: **Ακαδημία**: λουτρόν, ή πόλις, λέγεται δε γυμνάσιον Αθήνησιν, από Ακαδήμου αναθέντος και τόπος, καλείται γαρ ούτως

<ο> Κεραμεικός». Ηούχιος, «Λεξικόν Συναγωγή πασών λέξεων κατά στοιχείον», Εκδόσεις Κάκτος, 2001.

- Ο Στέφανος Βυζάντιος (6ος μ.Χ. αιώνας), στο «Εθνικά», στο αντίστοιχο λήμμα, γράφει: «**Ακαδήμεια**, γυμνάσιον, Αθήνησιν ου οι Ακαδημαϊκοί, φιλόσοφοι, κέκληται από του Ακαδήμου, γράφεται και διά του σε Εκαδήμεια, περί ου εν των ε λέξομεν... διό και η πλείων χρήσις ούτως». Κάκτος, 2004.
- Ο Φώτιος (9ος μ.Χ. αιώνας), στο «Λέξεων Συναγωγή», μεταφέρει προγενέστερες γραπτές μαρτυρίες: «**Ακαδημία**: τρία υπήρχον γυμνάσια, Λύκειον, Κυνόσαργες, Ακαδημία. εκλήθη δε από του καθιερώσαντος αυτό Ακαδήμου». Φώτιος, «Λέξεων Συναγωγή κατά Στοιχείον», 1η έκδοση, Κάκτος, 2004.
- Στο «Μέγα Ετυμολογικόν» (10-11ος μ.Χ. αιώνας), περιγράφεται ως «**Ακαδήμιον**: Γυμνάσιον. Τόπος εστί προ του άστεος, από Ακαδήμου ωνομασμένος, διό και Ακαδημία τότε εκαλείτο. Διττή δε η αρχή του ονόματος. Οι μεν, από του α τον Ακάδημον. οι δε, από του ε, τον Εκάδημον. Ούτως Ωρίων». «Μέγα Ετυμολογικόν κατά αλφάβητον», Κάκτος, 2004.

**Ακαδήμεια**. γυμνάσιον ήν εν Αθήναις, προάστειον αλσώδες, εν ω διέτριβε Πλάτων, από Εκαδήμου τινός ήρωος ονομασθέν. πρότερον δε διά του ε Εκαδήμεια εκαλείτο. Αριστοφάνης Νεφέλαις {1005} «αλλ' εις Εκαδήμειαν κατιών υπό ταις μορίαις αποθρέξεις, στεφανωσάμενος καλάμω λευκώ μετά σώφρονος ηλικιώτου, μίλακος όζων και απραγματοσύνης και λεύκης φυλλοβολούσης ήρος εν ώρα χαίρων, υπόταν πλάτανος πετέα ψιθυρίζη.

**Ακαδήμεια**. τρία υπήρχον γυμνάσια, Λύκειον Κυνόσαργες Ακαδήμεια, εκλήθη δε από του καθιερώσαντος αυτήν Ακαδήμου. και ουδετέρως Ακαδήμιον· λέγεται δε Ακαδήμεια η των φιλοσόφων διατριβή.

Σουίδα, 10ος αιώνας, Λεξικόν Σούδα

Ο χώρος της Ακαδημίας και το Πλατωνικό έργο, διαχρονικά, ζωντανεύουν στις απεικονίσεις της εικαστικής δημιουργίας: Από τα ψηφιδωτά της Πομπηίας (villa T. Siminus Stephanus, φωτ. 1), στα χαρακτηριστικά και στη ζωγραφική του Salvator Rosa (φωτ. 2) και στην δημιουργία των αναρίθμητων έργων εμπνευσμένων από το έργο του, πρωτίστως την Ιταλική Αναγέννηση και μετέπειτα (φωτ. 3).

«...Παρθενώνα! Φώναξα, καμάρι του κόσμου! Στα πόδια σου είναι απλωμένο το βασίλειο του Ποσειδώνα σαν νικημένο λιοντάρι και σας παιδιά είναι συγκεντρωμένοι γύρω σου οι άλλοι ναοί και η εύγλωττη αγορά και το άλσος του Ακαδήμου...»

Φρήντριξ Χάιντερλιν, Υπερίων ή ο ερημίτης στην Ελλάδα



1



2



3

Συμπόσιο του Πλάτωνα, Pietro Testa, 1648



4



5



6

Η άνθηση του Νεοκλασικισμού, καθιστά την Αθήνα –και σ' ένα βαθμό την Ακαδημία- επίκεντρο του ευρωπαϊκού πολιτιστικού, κατ' αρχάς, ενδιαφέροντος, που αντανακλάται (και) στην Τέχνη;

Στο έργο χαρακτηριστικής του Jean Denis Barbie du Bocage (1782), απεικονίζεται η Ακαδημία (φωτ. 4) – ως οργανωμένος Αρχαιολογικός χώρος. Και βρίσκει τη θέση της, μεταξύ των εμβληματικών Μνημείων του Αθηναϊκού Άστεως (φωτ. 5) ή ακριβέστερα των υπολειμμάτων του (1784).

Ο «Ιερός» χώρος είναι παρών (και) στην αναπαράσταση της Ακαδημίας του Francois Pouqueville (περί 1835), (φωτ. 6).

### Η «σαρωτική» αστικοποίηση.

Η βίαιη αστικοποίηση της πρωτεύουσας, και οι ιδιαίτερα δυσμενείς για το Αθηναϊκό Τοπίο επιπτώσεις της, πρωτίστως (αλλά όχι μόνον) στις δεκαετίες που ακολούθησαν μεταπολεμικά –'60, '70– δεν έκανε εξαίρεση για την εξεταζόμενη περιοχή. Για να καταλήξει ωστόσο, η ευρύτερη περιοχή, να χαρακτηρίζεται από χωρική υπερεκμετάλευση, υψηλούς κυκλοφοριακούς φόρτους και διαμερείς ροές, βεβαρυσμένες και αναχρονιστικές υποδομές μεταφορών/κατακερματισμένο ιστό, χρήσεις και λειτουργίες, που απάδουν με τον σημαίνοντα χώρο, μορφολογική απαξίωση.

Οι επιφορτισμένες με την προστασία του πολιτιστικού πλούτου της χώρας –οι αμύντορες της «Μνήμης», ακόμη και «ενάντια στο ρεύμα»– διέσωσαν ένα μέρος της, από έναν καλπάζοντα και ανεξέλεγκτο οικοδομικό οργασμό.



Κ. Μπίρης, Σχέδιο προέκτασης της οδού Φιλελλήνων



Ωστόσο η Πολιτεία –με την κήρυξη του, ως Αρχαιολογικού Άλσους/Πάρκου– σ' έναν κάποιο βαθμό, έκανε το χρέος της. Το γεγονός ότι ο Αρχαιολογικός Χώρος της Ακαδημίας ωστόσο, δεν έχει συμπεριληφθεί στον κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Κληρονομιάς της UNESCO, ενώ συντρέχουν –πέραν του Ηθικού Χρέους– όλες οι τυπικές και ουσιαστικές προϋποθέσεις, είναι δηλωτικό, του «τρόπου» με τον οποίο η Πολιτεία αντιμετώπισε τον εμβληματικό αυτό «Τόπο» για την Παγκόσμια Ιστορία.

### **Παρεμβάσεις πολεοδομικής εξυγίανσης: Ο κρίσιμος ρόλος του σχεδιασμού**

Εάν ο ρόλος της πολεοδομίας έγκειται στο να σχεδιάσει την εξέλιξη του αστικού φαινομένου (G. Astengo), για το «κλεινόν άστυ» και ειδικότερα για την περίπτωση εξυγίανσης και ανάδειξης της ευρύτερης περιοχής της Ακαδημίας, καλείται σήμερα να αναλάβει μία «επιπρόσθετη ευθύνη»:

Να αποτελέσει –προτείνοντας– τη θεσμική ασπίδα, ενάντια σε πρακτικές οικοδομικής «εισβολής», κερδοσκοπικού ή άλλου χαρακτήρα, που αλλοιώνουν/υποβαθμίζουν τον ευρύτερο αστικό ιστό. Να τον εξυγιάνει και να τον αναβαθμίσει, καθιστώντας τον μέσο/μακροχρόνια ένα χώρο, σύστοιχο με το διαμέτρημα του «Ιερού» αυτού «Τόπου». Οδηγώντας παράλληλα τις χωρικές εξελίξεις της περιοχής, σε διαρκή «διάλογο» με την σύγχρονη κτηριακή παραγωγή, – ως εδραία αστική αναφορά του Αθηναϊκού «Genius Loci».

Η πολεοδομική εξυγίανση της, βάσει των διεθνώς αναγνωρισμένων αρχών βιωσιμότητας και ενεργούς προστασίας, αποτελεί τη μόνη εναλλακτική, στην αδράνεια(!).

Ο Αρχαιολογικός Χώρος, οφείλει να «αναπνεύσει» και αναντίρρητα, να διευρυνθεί. Να αποτελέσει «το νέο αστικό παράδειγμα», συμβίωσης τεκμηρίων του παρελθόντος και σύγχρονης αστικής πραγματικότητας.

Νέες παρεμβάσεις στους κόλπους του και οποιαδήποτε νέα κτηριακή δομή με οιονδήποτε (πρό) σχημα «δίκην επιχειρήματος», είναι ανεπίτρεπτη. Όπως στην άμεσα περιμετρική του περιοχή.

Ενέργειες, μέτρα και έργα στον γειτνιάζοντα, αλλά και στον ευρύτερο χώρο της θεσμοθετημένης Αρχαιολογικής περιοχής –οι οποίες υποβαθμίζουν αντί να προστατεύουν ή δεν προάγουν τον «Τόπο» που ανέδειξε τον φιλοσοφικό στοχασμό– συνιστούν «Υβριον».

### **«Διάδρομος της Ιστορίας, της Μνήμης και του Πολιτισμού»**

Κεντρικός άξονας της όλης παρέμβασης, αποτελεί ο διάδρομος από τον χώρο Ιππίου Κολωνού/Ακαδημίας/(οδός) Μοναστηρίου/Σαλαμίνας/Κεραμεικός, (προδήλως) κατάλληλα διαμορφωμένος ως πεζόδρομος. Στο ύψος του Κεραμεικού, αρθρώνεται έως το Λύκειο του Αριστο-

τέλη, υπό μορφή οδού ήπιας κυκλοφορίας. Τα τετράγωνα που «αγγίζουν» τον «Διάδρομο», τουλάχιστον έως τον Κεραμεικό, υπόκεινται σε καθεστώς μορφολογικής εναρμόνισης.

### **Οι άξονες των παρεμβάσεων**

Η προσαρμογή των χρήσεων στην ευρύτερη περιοχή που περιβάλλει την Ακαδημία/τον χώρο Ιππίου Κολωνού και αυτού που γειτνιάζει με τον άξονα: ΚΤΕΛ – Ακαδημία/Ιππίου Κολωνού – (οδός) Μοναστηρίου – Σαλαμίνας, θεωρείται αναγκαία. Η οποία θα αναδείξει τους θεσμοθετημένους Αρχαιολογικούς Χώρους. Αναβαθμίζοντας παράλληλα τους πολεοδομικούς ιστούς. Οι παρεμβάσεις, είναι εξαιρετικά πιθανόν ότι θα έχουν (και) κοινωνικές προεκτάσεις: κερδοσκοπικές τάσεις, φαινόμενα κοινωνικής έξωσης. Προβάλλοντας την ανάγκη «ex ante» ελέγχου των χρήσεων.

Παραπληρωματικά, η αναμόρφωση του ανορθολογικού και βεβαρημένου κυκλοφοριακού περιβάλλοντος, που διαρρηγγύει την ενότητα του χώρου, βάσει των αρχών της αειφόρου κινητικότητας, αποτελεί condition sine qua non.

### **Η αστοχία του Ρυθμιστικού Σχεδίου**

Όπως ελέχθη, η εγκαθίδρυση νέων κτηριακών εγκαταστάσεων –εκ των πραγμάτων εκτός της κλίμακας της περιοχής– ή στις παρυφές του Αρχαιολογικού Πάρκου της Ακαδημίας, όπως προβλέπεται από το ισχύον Ρυθμιστικό Σχέδιο της πρωτεύουσας, για το Μουσείο, συνιστά μείζονα σχεδιαστική αστοχία.

Η χωροθέτηση μιας νέας δομής, που υπερβαίνει τις τοπικές λειτουργίες, θα επισύρει σειρά ρών και χρήσεων, οι οποίες δεν συνάδουν απαραίτητα –αν όχι αντιστρατεύονται– με την στρατηγική προστασίας και ανάδειξης του Αρχαιολογικού Χώρου (ΑΧ) και των πέριξ αυτού χώρων, συμπεριλαμβανομένων αυτών της «Διαδρομής της Ιστορίας, της Μνήμης και του Πολιτισμού».

Η επανάχρηση υπαρχόντων δομών, στα πλαίσια της αξιοποίησης του υφιστάμενου κτηριακού δυναμικού, στον ευρύτερο πολεοδομικό ιστό της εξεταζόμενης περιοχής, συνιστά τη βιώσιμη λύση: Σ' αυτή τη βάση, οι εναλλακτικές χωροθέτησης του Μουσείου εφόσον αποφασιστεί, θα μπορούσαν να κατηγοριοποιηθούν:

- Στην περιμετρική περιοχή και σε ικανή απόσταση από τον ΑΧ, δεδομένου ότι υπάρχει μεγάλος αριθμός σχολαζόντων κτηρίων.
- Στον άξονα Ακαδημίας – Λυκείου, σε υφιστάμενες κτηριακές δομές, που μπορούν να αναμορφωθούν/ex novo.
- Στους χώρους των ΚΤΕΛ.

Θα πρέπει να υπογραμμιστεί μία νέα κρίσιμη για τη θεματική παράμετρος, που αφορά στην μεταφορά του Σταθμού των Λεωφορείων των ΚΤΕΛ στον Κηφισό.

### **Ανάδειξη με όρους βιωσιμότητας versus κερδοσκοπικών πρακτικών**

Αναφύονται δύο κυρίως εναλλακτικές: μία μορφή ανάπτυξης (τυπικού) οικιστικού χαρακτήρα, ή η απόδοση του χώρου των ΚΤΕΛ, στην ευρύτερη περιοχή του Πάρκου της Ακαδημίας, συνοδευόμενη από λειτουργίες πολιτισμού, δίχως να αποκλείονται οι ήπιες εμπορικές χρήσεις. Θα πρέπει να διατηρηθεί η περιορισμένη δόμηση, που σήμερα χαρακτηρίζει τον Σταθμό ΚΤΕΛ.

Ο καθορισμός και η θεσμοθέτηση κρίσιμων παραμέτρων των προτεινόμενων σχεδιαστικών κατευθύνσεων –χρήσεις, κινητικότητα, σημειακές παρεμβάσεις– αποτελεί προαπαιτούμενο για ένα «διεθνές άνοιγμα Ιδεών», για επιμέρους/τομεακές επεμβάσεις.

Ο ατελέσφορος ως προς την υλοποίηση διαγωνισμός της πεζοδρόμησης της οδού Πανεπιστημίου (2014), δίνει το μέτρο των δυσχερειών της ανωτέρω προσέγγισης. Αλλά κυρίως οι εκ των προτέρων παρεμβάσεις καθορισμού κατάλληλων χρήσεων, πριν την εκδήλωση ενός διεθνούς ενδιαφέροντος, αποτελεί προμαχώνα για την αποφυγή (έντονων) τάσεων κερδοσκοπίας και κοινωνικής αναταραχής.

Τα οφέλη μιας πολεοδομικής επέμβασης αυτής της κλίμακας όπως διατυπώθηκε στο παρόν κείμενο, –πέραν του ανεκπλήρωτου χρέους στην Παγκόσμια Ιστορία– σχετίζονται με :

- Τη δραστική βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων της εξεταζόμενης περιοχής και τη δημόσια υγεία.
- Τη σαφή ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας της πρωτεύουσας και την –δραματική– ελκυστικότητα του τουριστικού προϊόντος.

Η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών και Ιστορικών Χώρων της Αθήνας –παρότι ανολοκλήρωτη σ' αυτήν κατεύθυνση– δίνει το μέτρο των ιδιαίτερα θετικών επιπτώσεων της αποκατάστασης ενός ιστού, πλούσιου σε μνήμες του παρελθόντος, πλην πολεοδομικά και μορφολογικά αλλοιωμένου, λειτουργικά ανορθολογικού και συγκοινωνιακά διαρρηγμένου.

Εξάλλου, η ανάγκη εξισορρόπησης της οικιστικής δυναμικής και του επενδυτικού ενδιαφέροντος, που εμφανίζει πρωτίστως το νότιο παραλιακό μέτωπο της Αττικής, αποτελεί έναν επιπρόσθετο λόγο, για ουσιαστικές πολεοδομικές παρεμβάσεις στον περίμετρο του πυρήνα της αστικής συνάθροισης της πρωτεύουσας. Η προτεινόμενη επέμβαση, συνιστά έναν κρίσιμο πυλώνα, μιας τέτοιας σχεδιαστικής λογικής.

### **Η ευνοϊκή χρηματοδοτική συγκυρία. Αναγκαία, αλλά όχι ικανή προϋπόθεση**

Η επέμβαση ενός τέτοιου εγχειρήματος αστικής (επαν)οργάνωσης/αναδιάρθρωσης, στην τρέ-



χουσα περίοδο, συμπίπτει με μία ευνοϊκή συγκυρία από πλευράς άντλησης πόρων για Υποδομές/Αναπλάσεις/Προστασία της Ευρωπαϊκής Πολιτιστικής Κληρονομιάς/Πράσινες Μετακινήσεις και Μείωσης ρυπογόνων εκπομπών: Η Διαρθρωτική Δέσμη της ΕΕ (2021-2027), το Ευρωπαϊκό Ταμείο Ανάκαμψης, η επιλεξιμότητα τέτοιων έργων και από άλλους Διεθνείς Οργανισμούς, το ιδιαίτερο ενδιαφέρον για υλοποίηση έργων πολιτισμού υπό μορφή ευποιίας.

Είναι ωστόσο σαφές, ότι ένα τέτοιο Σχέδιο, προκαλεί/είναι εξαιρετικά πιθανόν να επισύρει ισχυρές κερδοσκοπικές πιέσεις –ιδιαίτερα έντονες κατά περίπτωση– οι οποίες ελλοχεύουν την εκτροπή από τους θεθέντες στόχους: δυσχέρειες απαλλοτριώσεων, αυξημένες πυκνότητες, οικοδόμηση σε «γκρίζες» θεσμικά περιοχές και φαινόμενα κοινωνικής έξωσης.

Εδώ έγκειται ο ρόλος της Πολιτείας: να σχεδιάσει, να υλοποιήσει, να προβλέψει και να συγκρατήσει/αποτρέψει τις δυσμενείς επιπτώσεις.

### **Ευρύτερη Περιοχή Ακαδημίας Πλάτωνος. Αρχές και μελλοντικοί προσανατολισμοί της πολεοδομικής εξυγίανσης των ιστορικών χωρικών συν-αρθρώσεων, της «επανόδου»**

Το κρίσιμο βήμα, αποτελεί η θεσμοθέτηση ως Ζώνη Ανάπλασης –χωροταξικής αναδιάρθρωσης είναι η πρόθεση– του περιμετρικού και ευρύτερου χώρου της Ακαδημίας, βάσει του ισχύοντος νομικού πλαισίου, στο πνεύμα των κατευθύνσεων του Νέου Ρυθμιστικού της πρωτεύουσας: έλεγχος και αποφυγή συγκρούσεων χρήσεων γης, συμβατότητα με τον χαρακτήρα του τόπου και σε κάθε περίπτωση η απομάκρυνση λειτουργιών, που απάδουν με αυτόν (βιοτεχνικών/βιομηχανικών/μηχανουργείων), αποφόρτιση συντελεστών δόμησης: ό,τι δηλαδή συνηθιστά «ύβριν».

Η πρόταση ολοκληρωμένης αστικής ανάπλασης στην περιοχή περιμετρικά του Αρχαιολογικού Άλλους, βάσει της κείμενης νομοθεσίας, περιλαμβάνει δύο φάσεις. Αρχικά πραγματοποιούνται ταυτόχρονα, η Προκαταρκτική Πρόταση Ανάπλασης και το Πρόγραμμα Ανάπλασης. Το επόμενο στάδιο αφορά στην Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης ή σχετικές/ειδικές μελέτες.

### **Σχεδιαστικές φάσεις**

– Σύνδεση του Αρχαιολογικού Χώρου Ακαδημίας Πλάτωνος με τον Κεραμεικό, μέσω της πεζοδρόμησης των οδών Μοναστηρίου και Σαλαμίνας και λειτουργική ένταξή τους στον αστικό ιστό (ένταξη στη διαδρομή και των ανασκαφών του Δημοσίου Σήματος).

Η ενσωμάτωση των αρχαιολογικών χώρων στην αστική καθημερινότητα, ως φυσικό στοιχείο του αστικού ιστού, καλεί ταυτόχρονα τους κατοίκους και τους επισκέπτες να εξερευνήσουν και να ανακαλύψουν τα επάλληλα στρώματα ιστορίας που καταλαμβάνουν τον αστικό χώρο ενώ αποκαλύπτει τους διαδοχικούς μετασχηματισμούς της πόλης και των κοινωνιών και ενεργοποιεί τη συλλογική μνήμη.

Επιπλέον, προτείνεται ο σχεδιασμός ενός περιπάτου στα ίχνη της αρχαίας διαδρομής και εν συνεχεία της διαδρομής του «Μεγάλου Περιπάτου», ο οποίος περιλαμβάνει όχι μόνο την ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων, αλλά και την εισαγωγή στο δίκτυο αυτό και αστικών υπαίθριων παρακείμενων χώρων (πεζοδρόμους, πλατείες, περιοχές πρασίνου, εκτεταμένους μη δομημένους χώρους με πολλαπλά χαρακτηριστικά).

Συγκεκριμένα, αυτή η διαδρομή ραχοκοκαλιά (η οποία εμπεριέχει και το «πέρασμα» μέσα από το Δημόσιο Σήμα), περιλαμβάνει την ενοποίηση του αρχαιολογικού χώρου του Κεραμεικού, με την Ακαδημία Πλάτωνος, μέσα από τον αρχαίο δρόμο των ταφών. Ενδιάμεση στάση σε αυτό το δίκτυο είναι ο αρχαιολογικός χώρος του Δημοσίου Σήματος.

Η διαδρομή επεκτείνεται, ώστε να συμπεριλάβει γεινιάζουσες πλατείες και χώρους πρασίνου. Κατ' αυτόν τον τρόπο, δημιουργείται μια ανεμπόδιστη πορεία εντός του σύγχρονου πυκνοδομημένου αστικού ιστού, με γνώμονα τη δημιουργία μιας μοναδικής χωρικής εμπειρίας για τους πεζούς. Η χωρική αυτή εμπειρία, θα εμπεριέχει τόσο τα ιζήματα του παρελθόντος και τα ιστορικά στοιχεία της περιοχής, όσο και τα στοιχεία της σύγχρονης αστικής ζωής και του αστικού πρασίνου.

Ο περίπατος αυτός έχει ως βασικό συστατικό την έννοια του χρόνου και τη σύσταση χωροχρονικής εμπειρίας. Με λίγα λόγια προτείνεται μια ενοποιητική διαδρομή μεταξύ αρχαιολογικών χώρων, συνέχειας του «μεγάλου περιπάτου» και αστικών πράσινων χώρων.



Πρόταση παρέμβασης

Συμπληρωματικά σε αυτήν τη διαδρομή των πεζών, προτείνεται η σύνδεση με ένα ευρύτερο δίκτυο ποδηλατοδρόμων. Η πρόταση αυτή συνάδει με το κοινωνικό αίτημα των κατοίκων όπως έχει εκφραστεί πολλαπλές φορές δημόσια, για αναβίωση της γειτονίας.

– Ανάπλαση του χώρου περιμετρικά του Αρχαιολογικού πάρκου (περιοχή Βιοτεχνικού Πάρκου) και δημιουργία ελεύθερων ανοικτών χώρων και χώρων πρασίνου, στοιχείο αναγκαίο για την αναβάθμιση της κεντρικής Αθήνας. Συμπληρωματικά προτείνεται και η δημιουργία ενός ευρύτερου δικτύου χώρων πρασίνου στο οποίο θα ενταχθούν οι υφιστάμενες πλατείες και οι ελεύθεροι χώροι της περιοχής της Ακαδημίας Πλάτωνος.

– Αναμόρφωση του οδικού δικτύου εντός της περιοχής ανάπλασης και δημιουργίας ενός πλέγματος βιώσιμων μετακινήσεων – πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων.

Οι ανωτέρω επεμβάσεις, εμπεριέχονται σε ένα πρόγραμμα ολοκληρωμένης αστικής ανάπλασης, το οποίο περιλαμβάνει και ειδικές παρεμβάσεις, όπως:

- Διάνοιξη – αποκατάσταση της αρχαίας χάραξης, σε ορισμένα σημεία, στα οποία η παλιά διαδρομή δεν έχει διατηρηθεί.
- Εναλλακτικά, όπου αυτό είναι δυνατόν, συμπλήρωση της συνέχειας της αρχαίας διαδρομής, μέσω ήπιας προσβασιμότητας.
- Διαμόρφωση του συνόλου του δικτύου αρχαίων διαδρομών, με τρόπο που να παραπέμπει στην ιστορία τους και ταυτόχρονα να τις διαφοροποιεί από τον υπόλοιπο ιστό.
- Η επιλογή των αρχαίων διαδρομών που αποκαθίστανται, καθορίζεται από τον γενικότερο στόχο της δυνατότητας κίνησης πεζού, στο σύνολο της περιοχής της ενοποίησης, και
- Η εγκατάσταση ηλεκτρονικού συστήματος αρχαιολογικών – ιστορικών – πολιτιστικών – τουριστικών πληροφοριών, μέσω δικτύου (hot spots,) τοποθετημένων σε διάφορα σημεία της Ζώνης Ενοποίησης.

Όλες αυτές οι κατευθύνσεις σχεδιασμού στοχεύουν στην οργανωμένη εκτόνωση των κεντρικών και πολιτιστικών λειτουργιών προς τα δυτικά.

## Μέσα Επέμβασης

*Τα μέσα παρέμβασης, αρθρώνονται στην:*

- Αγορά (ιδιωτικός τομέας – δημόσιος – ευρύτερος δημόσιος τομέας) κτηρίων – οικοπέδων εντός της περιοχής παρέμβασης και απόδοσής τους ως ελεύθερους χώρους, σε άμεση σύνδεση με αυτό.
- Μετεγκατάσταση των υποδομών μεταφορών (Σταθμός Υπεραστικός Λεωφορείων Κηφισού) και απόδοσης των χώρων στο ΑΑ.
- Η ενεργοποίηση άλλων μηχανισμών όπως του Αστικού Αναδασμού ή και της «απόσυρσης» (Ν. Σηφουνάκης), εφόσον θεσμοθετηθούν, ενισχύουν το όλο εγχείρημα.

Μεταξύ των πλέον κρίσιμων αξόνων σχεδιασμού συνιστούν:

- Η επαν-ιεράρχηση του οδικού δικτύου και η δραστική τροποποίησή του, στη βάση των αειφορικών μετακινήσεων στις πόλεις.
- Η εξυγίανση – απομάκρυνση χρήσεων μέσης-υψηλής όχλησης.
- Τροποποίηση των χρήσεων γης –της περιβάλλουσας του ΑΑ περιοχής–, προς φιλικότερες περιβαλλοντικά και συμβατές με τον Αρχαιολογικό Χώρο.

### **Σχεδιαστικό όραμα versus αγκυλώσεων ή οι πολίτες ενεργοποιούν την πολιτική ευθύνη**

Οι προτάσεις, διαφοροποιούνται δομικά, από γενικές ή ειδικότερες προτάσεις που διατυπώθηκαν κατά καιρούς και συγκεκριμένα αφορούν:

Παρεμβάσεις κλίμακας, στην περιμετρική του Άλσους περιοχή, συμπεριλαμβανομένου του χώρου του –υπό μεταφορά– ΚΤΕΛ, στη βάση της αρχής: (ΕΞ) αγοράς/κατεδάφισης ή καθαρισμού/ απόδοσης, (ΑΚΑ) στο corpus του υφιστάμενου Αρχαιολογικού Πάρκου. Διεύρυνση αυτού.

- Τροποποίηση χρήσεων γης σε ευρύτερες περιοχές του Άλσους και μείωσης ΣΔ, με παράλληλη εφαρμογή της αρχής ΑΚΑ.
- Στην εφαρμογή του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου Αναπλάσεων, που θα αποτρέψει, ρητά, ενέργειες κερδοσκοπικού χαρακτήρα, ιδίως μετά την πιλοτική εφαρμογή ΑΚΑ.
- Η οριοθέτηση, ως Ζώνη Ανάπλασης, δεν περιορίζεται μόνον στα τετράγωνα των αξόνων πεζοδρόμησης, αλλά ευρύτερα, αποθαρρύνοντας μεταστάσεις παθογενών πολεοδομικών φαινομένων σε γειτνιάζουσες Ζώνες. Αυτή αρθρώνεται σε δύο Ζώνες άμεσης παρέμβασης (εφαπτόμενες στους διαδρόμους) και μεσο/μακρο-χρονικές
- Τα παρακείμενα των διαδρομών κτίρια, υπόκεινται σε καθεστώς μορφολογικής εναρμόνισης (εφόσον δεν είναι διατηρητέα).
- Η ανέγερση του Αρχαιολογικού Μουσείου Αθηνών στον Αρχαιολογικό Χώρο –αντί επανάχρησης υφιστάμενης δομής στην ευρύτερη περιοχή– συνιστά ατόπημα. Ο θεσμοθετημένος χώρος και οι άμεσα γειτνιάζουσες περιοχές, χρήζουν ελάφρυνσης οικοδομών, πόσο μάλλον νέων και σε καμία περίπτωση επιβάρυνση.
- Σταδιακή μετεγκατάσταση κτηριακών δομών του Δημοσίου και απόδοσής τους στον Αρχαιολογικό Χώρο.

Η επανασύσταση –υπό μορφή συμπράξεων ιδιωτικού-δημοσίου– ενός ειδικού για τον σκοπό φορέα, με κεντρική στόχευση τη συνέχιση των δράσεων – μέτρων – ενεργειών – έργων του ΕΕΑΧΑ, προς την κατεύθυνση που προαναφέρθηκε, συνιστά condition sine qua non.

Αντιρρήσεις (ενδεχόμενες) των «εποπτευόντων θεσμών», δεν μπορούν να υπάρξουν αφού

(θα) βασίζεται στον ιδιωτικό τομέα, ως προς τη χρηματοδοτική συμμετοχή και δεν επιβαρύνει τους εθνικούς πόρους – πλην (πιθανόν) μιας εμπλοκής σε συγχρηματοδοτούμενες επεμβάσεις.

Ενδεχόμενη τροποποίηση του υφιστάμενου «σισύφειου» θεσμικού πλαισίου αστικού σχεδιασμού –προγραμματισμού και ειδικότερα των μέτρων για τα διατηρητέα κτίρια, μνημεία, προστατευόμενες– προστατευτέες περιοχές – όπως η μεταφορά συντελεστή δόμησης, ο αστικός αναδασμός, οι ανταλλαγές ιδιωτικών ακινήτων εντός αυτών, με άλλες του δημοσίου, ή και καινοτόμες, όπως η «απόσυρση» (Ν. Σηφουνάκης), πρακτικές απόλυτα εφικτές σε ευρωπαϊκές χώρες, πλην αφορισμένες, στην Ελλάδα– θα μπορούσε να είναι ευεργετική εξέλιξη για τον εξεταζόμενο τομέα.

Ο χρονικός ορίζοντας του Σχεδίου, θα μπορούσε να είναι 15ετίας και περαιτέρω

Ένας διεθνής αρχιτεκτονικός και πολεοδομικός σχεδιασμός για τη διαμόρφωση των «διαδρομών και της αστικής εξυγίανσης», –συμπληρωματικός στην όλη σύλληψη– εμπλουτίζει τη σύλληψη του Σχεδίου, διασφαλίζει τη διακίνηση ιδεών και προτάσεων, εγγυάται τη συμμετοχή όλων όσοι επιθυμούν να δώσουν βελτιωτικές απαντήσεις, σε έναν αντιφατικό, όσο και γοητευτικό ιστό· όπου αντιμάχεται η ιστορία, με τη δυναμική, πλην επιθετική, παρουσία του σήμερα. Η οποία δεν διεκδικεί απλά το χωρικό της αποτύπωμα, αλλά το επιβάλλει, προβάλλοντας κυρίως τις παθολογίες του.

### **Ευποία, συμπράξεις και διαρθρωτικές παρεμβάσεις: ή η (απόλυτη) εφικτότητα ανάκτησης ενός «ιερού τόπου»**

Η πορεία της Ενοποίησης των Αρχαιολογικών και Ιστορικών Χώρων της Αθήνας, –παρά την «ανιερή» κάμψη του όλου εγχειρήματος– κατέδειξε επαρκώς, ότι το όραμα υλοποίησης ενός Σχεδίου κλίμακας, κατισχύει των αγκυλώσεων που χαρακτηρίζουν κατά κανό- να μια πολεοδομική στρατηγική.

Αντί η παρατεταμένη ύφεση, να καταστεί εφιαλτήριο δημιουργίας νέων υποδομών, εστιασμένες στον ιδιωτικό τομέα. Η δε αρχή Αγορά/Κατεδάφιση-εξυγίανση/Απόδοση (ΑΚΑ), προβάλλει, από κοινού με έναν μεικτό Φορέα Σύμπραξης, ως βιώσιμη εναλλακτική.

Σημειώνεται ότι τα μεγαλύτερα έργα πολιτισμικών δομών στην πρωτεύουσα, πραγματοποιήθηκαν (και) πρόσφατα, από πρωτοβουλίες ευποίας.

Ο δημόσιος τομέας εστιάζει στη μεταφορά των δημοσίων δομών/ακινήτων, που βρίσκονται εντός των ορίων παρέμβασης, σε άλλο χώρο εκτός αυτού.

Καθώς και στην αναδιάρθρωση δικτύου οδικών μεταφορών, σε σαφώς αειφορική βάση. Δίκτυα

πεζοδρόμων – ποδηλατοδρόμων, διάδρομοι ήπιας κυκλοφορίας, με μείωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών και κατάργηση μέρους του οδικού δικτύου.

### **III. «HELSINKI VISION 2050». ΤΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΤΟΥ ΕΛΣΙΝΚΙ ΜΕ ΟΡΙΖΟΝΤΑ 2050: ΕΧ ΑΝΤΕ ΠΡΟΒΛΕΨΗ, VERSUS ΕΧ POST ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ**

Οι σχεδιαστικές κατευθύνσεις του Στρατηγικού Σχεδίου του Ελσίνκι «Helsinki Vision 2050», με ορίζοντα το 2050, αρθρώνονται:

#### *1. Πύκνωση του Κέντρου*

Το Σχέδιο, επιτρέπει μία πιο πυκνή αστική δομή, όπως και νέες επενδύσεις στο κέντρο της πόλης.

#### *2. Το Κέντρο της Πόλης, επεκτείνεται βόρεια δημιουργώντας περισσότερες θέσεις εργασίας*

Το Κέντρο επεκτείνεται 3 χλμ. βορειότερο του υπάρχοντος. Ένας νέος οικουμενικός άξονας κατά μήκος των περιοχών της Pasila-Vallila-Kalasadama, αναδεικνύονται σε σημαντικό Επιχειρηματικό Κέντρο.

#### *3. Νέες αναπτύξεις κατοικίας στο κεντρικό Ελσίνκι*

Σύμφωνα με το Σχέδιο, θα οικοδομηθεί ένα δυναμικό 45.000 νέων κατοικιών στο κεντρικό Ελσίνκι.

#### *4. Νέες σιδηροδρομικές συνδέσεις διαμετακόμισης*

Το Ελσίνκι διαθέτει ένα επαρκές ακτινικό σύστημα αστικών μεταφορών: Τραμ, Μετρό, Τραίνα και λεωφορεία μετακινήσεις από την εργασία στο σπίτι (commuter).

Το όλο σύστημα βασίζεται σε ένα δίκτυο «ελαφρύ» (light) σιδηροδρόμου.

#### *5. Αστικοί λεωφόροι*

Το Σχέδιο προβλέπει τροποποίηση των υπάρχοντων λεωφορείων, σε άξονες πεζοδρόμους/ήπιας κυκλοφορίας/ποδηλατοδρόμους, με μικτές, από πλευράς χρήσεων, συνοικίες γύρω από αυτές.

#### *6. Δίκτυο χώρων πρασίνου*

Οι περιοχές ελεύθερου χρόνου και αναψυχής και πρασίνου, δημιουργούν ένα αλληλοσυνδεόμενο δίκτυο. Οι εγκάρσιοι πράσινοι διάδρομοι, ενώνουν τις κύριες περιοχές πρασίνου, τα «green fingers».

#### *7. Τα Κέντρα Συνοικιών*

Το Σχέδιο αποσκοπεί στο να δημιουργήσει «ζωντανά» περιφερειακά συνοικιακά κέντρα: Malmi, Itakeskus, Herttoniemi και Kannelmäki.

### 8. Το Παραλιακό Μέτωπο

Παράλληλος στόχος αποτελεί η έμφαση στην εικόνα του Παραλιακού Μετώπου – με τη δημιουργία, υψηλού στάνταρ, χώρων αναψυχής. Νέες νησίδες προσφέρονται για χρήση αναψυχής, επιτρέποντας σε κατοίκους και επισκέπτες, τη γνωριμία με το αρχιπέλαγος Φιλανδικής πρωτεύουσας.

### 9. Ανάπτυξη της περιοχής *Malmi* πλησίον του *Αερολιμένα*

Έχει προβλεφθεί η ανάπτυξη κατοικίας, υπό μορφή συνοικίας, με μακροχρόνια πρόβλεψη 25.000 κατοίκων

### 10. Χωροθέτηση περιοχών για βιομηχανία και Γραφεία

Οι εμπορικές χρήσεις, ενισχύονται στο πλαίσιο της αστικής δομής.

Το Στρατηγικό Σχέδιο του Ελσίνκι, έχει την αξία του για την εξεταζόμενη θεματική και ειδικότερα, ως προς:

- Την ισόρροπη συν-πλοκή των λειτουργιών – επεκφρασμένων με κατάλληλες Χρήσεις Γης,
- Τους ευρύτατους χώρους πρασίνου, υπό μορφή δικτύου, αρθρωμένου στο σύνολο του αστικού συγκροτήματος,
- Τις γενικά χαμηλές πυκνότητες κατοικίας,
- Το πυκνό δίκτυο Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, –σε φιλοπεριβαντολογική βάση– κατανεμημένο ισόρροπα στα επιμέρους μέσα σταθερής τροχιάς και λεωφορεία.

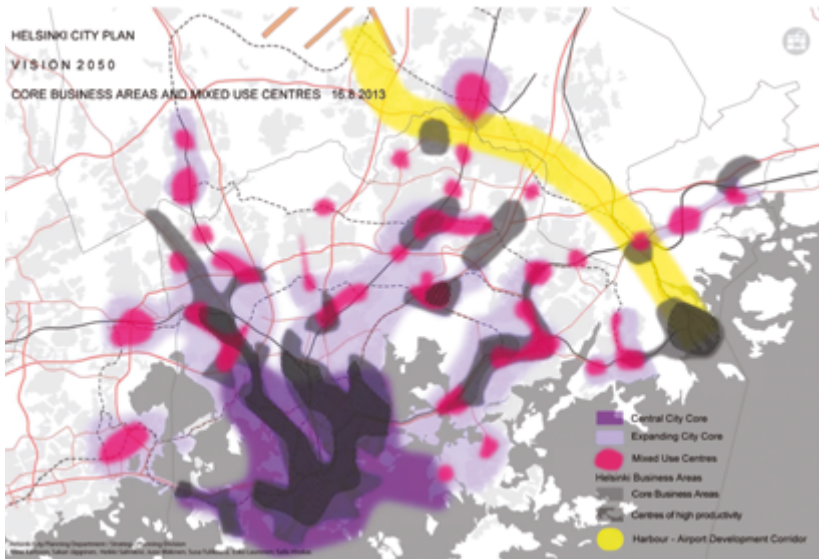
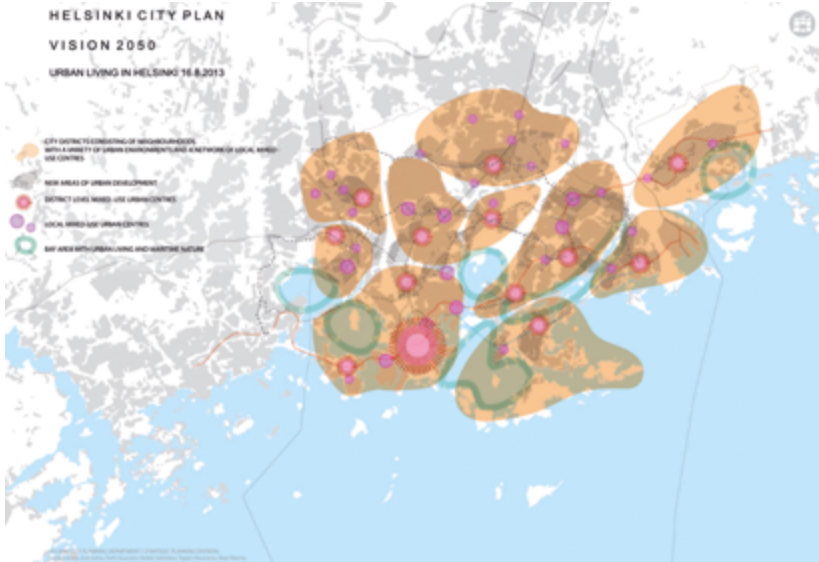
**Θα μπορούσε να λεχθεί ότι ο σχεδιασμός του Ελσίνκι προβλέπει ex ante τομείς «κλειδί», που διασφαλίζουν –όσο αναλογεί στην Πολεοδομία– όρους δημόσιας υγείας.**

## 3.3 Πολεοδομική Πολιτική για συνθήκες Δημόσιας Υγείας στα αστικά κέντρα

Στις προηγούμενες ενότητες, επιχειρήθηκε η κριτική καταγραφή της οργανικής σχέσης του δομημένου περιβάλλοντος –στις διαφοροποιημένες κλίμακες διάταξης της δομής του: του οικισμού/αστικού κέντρου/μητροπολιτικής συνάθροισης/άρθρωσης μεταξύ των– και της δημόσιας υγείας.

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός στη χώρα, ωστόσο, χαρακτηρίζεται από αγκυλώσεις, δυσλειτουργίες, παραλείψεις, θεσμικής ασάφειας και αλληλοεπικαλύψεις και ισχυρές εκδηλώσεις αναποτελεσματικότητας.

Η «νέα σελίδα» είναι επιβεβλημένη!



Ελσίνκι: Όραμα 2050





Ελσίνκι: Όραμα 2050

Επιδιώκοντας να μεταφερθεί η εμπειρία για τη βελτίωση του όλου συστήματος, επιχειρήθηκε μία έκθεση πρασίνου επί των βασικών παραγόντων που το συνδιαμορφώνουν και το καθορίζουν.

Στα δύο κείμενα που ακολουθούν (Σεπ. 2019, Φεβ. 2021)<sup>†</sup>, καταγράφονται προσωπικές απόψεις για την μεταρρύθμιση-ουσιαστική και ουδόλως λεκτική- του όλου συστήματος σχεδιασμού προγραμματισμού, του εδάφους της επικράτειας.

Ως συμβολή, στον δημόσιο διάλογο για την αναβάθμιση/ισόρροπη/κατανομή και αστική ανάπτυξη σε αειφόρο βάση, του χώρου στην Ελλάδα.

### **3.3.1 Η ΑΝΑΘΕΜΕΛΙΩΣΗ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΩΣ ΠΡΟΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ Η «ΑΠΟΣΟΒΙΕΤΟΠΟΙΗΣΗ», ΩΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ**

Το λεγόμενο σύστημα αστικού σχεδιασμού της χώρας, στα τελευταία κυρίως χρόνια της κρίσης, κινήθηκε μεταξύ μιας παθητικής αδράνειας και ορίων κατάρρευσης. Η «κυλιόμενη» –πολιτικά– πρακτική των «τακτοποιήσεων» και των λεκτικών παραλλαγών τους, ως «χωροταξικής σταθεράς», ήδη από τις αρχές της δεκαετίας, δεν αφήνει αμφιβολίες. Πιστοποιείται και από το γεγονός ότι οι υφιστάμενες διαδικασίες του, αντιστρατεύονται περισσότερο, παρά διευκολύνουν κάθε εγχείρημα αναβάθμισης/ρύθμισης του δημόσιου και οργανωμένου ιδιωτικού χώρου και γενικότερα της απόδοσης όρων βιωσιμότητας στο έδαφος της επικράτειας και ποιότητας διαβίωσης των κατοίκων της.

Το καταδεικνύουν επίσης, περισσότερο ή λιγότερο δραματικά, οι αδυναμίες στο να ανταπεξέλθουν οι πολεοδομικοί ιστοί –εμφανέστερα στις περιμετρικές ημιαστικές ιδίως περιοχές– σε ακραία φυσικά φαινόμενα. Καθώς και ο «περίπλους», συχνά δίχως Ιθάκη, ακόμη και εμβληματικών αναπτυξιακών/επενδυτικών σχεδίων, όπου οι εξαιρετικά σχοινοτενείς χωροταξικού χαρακτήρα διαδικασίες, τα «καθλώνου», λόγω υπαρκτών θεσμικών αδυναμιών, κενών ή ασαφειών και αναχρονισμών. αλλά και του γεγονότος ότι, ενίοτε χρησιμοποιούνται ακόμη και ως άλλοθι διοικητικών κωλυσιεργιών.

Σε μία χώρα, όπου κρίσιμο διακύβευμα παραμένει η προστασία και ανάδειξη ενός μοναδικού φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος, από τάσεις άλογης αστικοποίησης ή και άλλων διαβρωτικών πρακτικών, η συναρμογή του αστικού σχεδιασμού –με αναπτυξιακές στοχεύσεις με όρους αειφορίας– και η αναθεμελίωση του συστήματος σε υγιείς βάσεις, προβάλλει επιβεβλημένη. ώστε η χωροταξία, από μέρος του προβλήματος, να καταστεί ζωτικό κομμάτι της λύσης, για αναδημιουργία.

Αλλά ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή.

Ποιό είναι το κρίσιμο ζητούμενο του αστικού σχεδιασμού, από το οποίο απορρέει ο κύριος ρόλος της πολεοδομίας;

### **Πολεοδομία: ανάγκη ανάκτησης του ρόλου της**

Η πολεοδομία, ως επιτελικό προγραμματικό εργαλείο, αποσκοπεί στον σχεδιασμό της ιστορικής εξέλιξης του αστικού φαινομένου, στις βασικές του παραμέτρους (G. Astengo): ανάκτηση και εξυγίανση υφιστάμενων δομημένων ιστών, νέες οικιστικές επεκτάσεις, συναρμογή με το περιμετρικό/περιαστικό περιβάλλον, συνάρθρωση με το πλέγμα των άλλων αστικών και ημιαστικών κέντρων της χώρας και ευρύτερα. Η χωροταξία, αφορά ιδίως στην ευρύτερη εδαφική της διάσταση, σε διαφοροποιημένη κλίμακα: υπερτοπική, περιφερειακή, επικράτειας, διεθνούς ή (και) τομιακή.

Τα κύρια αστικά κέντρα της χώρας και ορισμένοι οικισμοί μεταπολεμικά, ιδίως από την δεκαετία του '60, εφοδιάστηκαν με θεσμικά σχεδιαστικά μέσα –τα οποία μερικώς μόνον κάλυψαν την «intramuros» επικράτεια– αναπτυσσόμενα, στις περιόδους οικοδομικού οργασμού, σε μεγάλο βαθμό, οργανικά.

Ειδικότερα ο περιαστικός και εξωαστικός της χώρας, από την μεταπολεμική πρακτική του «laisser-faire», πέρασε, από τις αρχές της προηγούμενης δεκαετίας, σ' ένα νομικό πλαίσιο, με αυξανόμενο ρυθμιστικό χαρακτήρα.

Οι δεσμεύσεις της ΕΕ, διαρθρωτικού, περιβαλλοντικού και αναπτυξιακού κυρίως χαρακτήρα και η νομολογία του ΣτΕ –η τελευταία τουλάχιστον ως τα μέσα της τρέχουσας δεκαετίας– δι-αδραμάτισαν ένα καθοριστικό παράγοντα διαμόρφωσης ενός πλαισίου εθνικής χωροταξικής στρατηγικής, σε διαφοροποιημένα επίπεδα και νευραλγικούς τομείς. Ωστόσο, παρόλη την ανα-ντίρρητα πολυεπίπεδη προσπάθεια, κατέληξε ως ένα σύστημα, αντιπαραγωγικό, λαβυρινθώδες, ανελαστικό, ιδιαίτερα δυσκίνητο, με αντικρουόμενες και αμφίσημες ερμηνείες διατάξεων. εν πολλοίς ατελέσφορο, σε «σοβιετικού τύπου» υπόστρωμα συγκεντρωτισμού.

Το όλο θεσμικό οικοδόμημα – δίχως να παραγνωρίζονται τα θετικά του στοιχεία, στο να «θέσει χωρική τάξη» σε ένα γενικότερο «ανυπότακτο» κοινωνικοπολιτικό τοπίο, έδωσε έμφαση σε μία αφηρημένη έννοια προστασίας, με διάθεση «ζηλωτή». Και μ' ένα σύνολο δεσμεύσεων, που αν όχι αφορίζουν, πάντως δεν υποστηρίζουν επαρκώς την αναπτυξιακή διάσταση. Και με χρόνιες δυσλειτουργίες, οι οποίες αφενός δεν αποτρέπουν και αφετέρου αφήνουν αθωράκιστο τον χώρο, από ακραία φυσικά φαινόμενα.

Για να οδηγηθεί ως σύστημα, ουσιαστικά σ' ένα περιβάλλον οξύτατης δυσλειτουργίας, σε αδρά-νεια ή ακόμη στα όρια της κατάρρευσης, συμπαρασύροντας αφ' ενός (και) κρίσιμες αναπτυξιακές πρωτοβουλίες ή αποτρέποντας άλλες.

## Πλασματικά διλήμματα μεταξύ ιδεοληψίας και αναχρονισμών

Σ' αυτό συνέτεινε το θεωρητικό υπόστρωμα –βάση κάθε αρχετυπικής θεσμικής και επιχειρησιακής παρέμβασης– το οποίο εγκλωβίστηκε σε μία σειρά πλασματικών διλημάτων, που δεν υφίστανται ιδεοληψιών, στην κορυφή των οποίων βρίσκονται:

- ανάκτηση/εξυγίανση υπαρχόντων πολεοδομικών ιστών ή νέες οικιστικές επεκτάσεις- αντί των παράλληλων επεμβάσεων, στο μέτρο που αυτές απαιτούνται,
  - ανάπτυξη ή περιβαλλοντική προστασία, ενώ η αειφορία αποτελεί καταστατική αρχή της ΕΕ, που βρίθει αξιόλογων παραδειγμάτων «ευτυχούς συνύπαρξης», και
  - γενική κατάργηση, αδιάκριτα, της εκτός σχεδίου δόμησης, αντί της ρύθμισης του περιαστικού και εξωαστικού χώρου κατά περίπτωση (ad hoc), σύμφωνα με τα χωρικά σχέδια κάθε περιοχής, τα πλέον κατάλληλα, να αξιολογήσουν τα εγχώρια δεδομένα.
  - Παράλληλα, μία σειρά ανοικτών ζητημάτων, παραλείψεων και vacuum, περιέπλεξαν ένα ήδη «Σιούφειο» σχεδιαστικό σχήμα:
  - Οι Ευρωπαϊκές πολιτικές, παράλλες τις καθοριστικές επιπτώσεις στον χώρο –Διαρθρωτική, Μεταφορών, ΚΑΠ, Ενέργειας, Πολιτισμική, Περιβάλλοντος– ουσιαστικά δεν «άγγιξαν» τον χωρικό σχεδιασμό, για να ληφθούν υπόψη σε κάποιες μόνον πτυχές και όχι πάντα, όπως η περιβαλλοντική, στο πνεύμα της αειφορίας· δίκως, ως όφειλε, να τις ενσωματώσει, με άξονα μία Εθνική Χωροταξική Πολιτική.
  - Οι βαθμίδες σχεδιασμού, με κρίσιμους παραμέτρους μη ποσοτικοποιημένους και τα Περιφερειακά Σχέδια, ενίοτε μετέωρα με ρόλο προς αναζήτηση, δεν διασφαλίζουν την απαραίτητη ευελιξία στο πεδίο του τοπικού προγραμματισμού και εφαρμογής.
  - Η προώθηση ως ενιαίας τυπολογίας της «Συμπαγούς Πόλης» ως γενικευμένου αντίδοτου, στην αναγκαία άρση της παθογένειας των περιαστικών οικιστικών «κηλίδων» και ημιαστικών μορφωμάτων «extra muros». Σημειώνεται, ότι ο όρος ανάγεται στον 19ο αιώνα για να χαρακτηρίσει ευρωπαϊκές μητροπόλεις, ενιαίας τυπολογίας. Η Ευρωπαϊκή Πόλη, έκτοτε, αναπτύχθηκε βάση προτύπων αποσυγκέντρωσης, σε αντιδιαστολή με αυτή τη λογική της «compactcity»: Garden Cities (British New Town Policy/Villes Nouvelles), γραμμική (Ciudadlineal), εκτεταμένες (Plano Cerda, Barcelona), ή καθ' ύψος, για να αναφερθούν οι χαρακτηριστικότερες.
- Η συνεκτικότητα του αστικού κέντρου/της μητρόπολης/της ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής, συνεχίζει να αποτελεί κεντρικό ζητούμενο για μία πολεοδομική διάταξη – και όχι ο εγκλωβισμός τους σ' έναν μόνο «τύπο» πολεοδομικής άρθρωσης.
- Οι αειφόρες μετακινήσεις, προτεραιότητα της ΕΕ πλέον της εικοσαετίας, αγνοήθηκαν συστηματικά στα Χωρικά σχέδια, για να καταλήξουν σήμερα με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), σε ουσιαστικά παράλληλα με αυτά σχεδιαστικά εργαλεία.

## Το μάθημα της εμπειρίας ως σχεδιαστικός οδηγός

Η εγχώρια και διεθνής εμπειρία, κατέδειξε επαρκώς ότι:

Η αστική δυναμική, δεν συγκρατείται, ούτε αναχαιτίζεται με αφορισμούς και –διάτρητες στην πράξη– γενικευμένες απαγορεύσεις, παρά μόνον διοχετεύεται σε στόχους αστικής βιωσιμότητας, με παράλληλη υλοποίηση μιας χωροταξικής πολιτικής σε εθνικό επίπεδο, που παρεμβαίνει στα αίτια της αστικοποίησης. Σε συνάρθρωση με καινοτόμους στόχους αστικής ανανέωσης του υφιστάμενου δομημένου περιβάλλοντος.

Αυτή είναι μία κύρια πρόκληση και στόχος της πολεοδομίας.

Διαφορετικά εκτρέπεται ή προσανατολίζεται σε περιοχές, έντονης ιδίως και με διάρκεια ζήτησης α' και β' κατοικίας, αποτελώντας μήτρα των εξωαστικών κυρίως άμορφων «κηλίδων» και της «τακτοποιημένης» δόμησης.

Τα ανωτέρω, αποτελούν επισημάνσεις, ευρύτερης της απλής διαπίστωσης: Ενέχουν για τη διεθνή πραγματικότητα, με διαφορετικές εκφάνσεις (κτηριακού ύψους, πυκνοτήτων, εκτατικότητας «abusivismo»), χαρακτήρα αξιωματικής ισχύος.

Από τα θετικά της έως πρόσφατης εμπειρίας, θα μπορούσαν να αναφερθούν (η/οι):

- Ανοικτή πρόσβαση για όλους στις παραλίες.
- Διατήρηση των σχετικά χαμηλών συντελεστών δόμησης και του ύψους των κτηρίων. Οι δείκτες πληθυσμού/έκτασης, συνηγορούν γι' αυτό, δίνοντας σαφές ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη χώρα, έναντι άλλων, ιδίως στους τομείς του ελεύθερου χρόνου και αναψυχής.
- Δυνατότητα δόμησης εκτεταμένα «extramuros», η οποία οφείλει να συνεχιστεί –με προϋποθέσεις και αυστηρές δεσμεύσεις περιβαλλοντικού χαρακτήρα– σε περιοχές όπου η φέρουσα ικανότητα, το τοπίο και η γεωμορφολογία το επιτρέπουν. Η προσέγγιση της «Οικιστικής» του Κ.Α. Δοξιάδη ως προς τις επεκτάσεις, 50 και πλέον χρόνια από τη διατύπωση της, επιβεβαιώνεται από τις αστικές εξελίξεις.

## **Η Πολιτεία προάγει τις αξίες της αστικότητας, δεν εκμαυλίζει**

Τα παραπάνω, δεν αναιρούν ασφαλώς το (ευρύ) σχεδιαστικό προϊόν, μιας εργώδους πολυετούς προσπάθειας, πλειάδας εμπλεκομένων, σε συνθήκες άνυδρες.

Αντίθετα, για να αξιοποιηθεί –με τις όποιες επικαιροποιήσεις ή προσαρμογές– και να φθάσει στη δυσδιάκριτη σήμερα Ιθάκη της Εφαρμογής, σε χρόνους ορατούς και ουδόλως παρωχημένο και να ενεργοποιηθεί, με δημιουργική στόχευση, ένα σημαντικό ανθρώπινο δυναμικό, απαιτείται η εκπονο θεμελίωση, των δομών του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Το «2004» απέδειξε –παρόλες τις ενστάσεις ακόμη και σε σημαντικές πτυχές του εγχειρήματος– ότι η Ελληνική Πόλη μπορεί να αναβαθμιστεί, εφόσον συντρέχουν βασικές προϋποθέσεις: επιμονή και επικέντρωση σε σαφή στόχο, εδραία πολιτική βούληση, διοικητική δομή που εμπνέ-

εται, σχεδιαστικό όραμα, ευρύτερο κοινωνικό consensus και συμμετοχή των ενεργών πολιτών-αρκεί να πεισθούν για τις προθέσεις. Η διαρθρωτική πολιτική της ΕΕ, ο ιδιωτικός τομέας και οι τεχνικές αυτοχρηματοδοτήσεων και συμπράξεων ιδιωτικού/δημοσίου, μπορούν σε ένα βαθμό, να αντισταθμίσουν τους τρέχοντες και προβλεπόμενους στο άμεσο μέλλον δημοσιονομικούς περιορισμούς του δημοσίου.

Αυτό προϋποθέτει την ανάληψη του προσήκοντος ρόλου από πλευράς Πολιτείας, που έχει τη δύναμη της πρωτοβουλίας, ως εγγυητή των αρχών της βιωσιμότητας, σύστοιχων αυτές τις ΕΕ και όχι εκμαυλιστή, με το ένδυμα –ή ακριβέστερα με το «φύλλο συκής»– μιας «γκρίζας» πραγματικότητας, που η ίδια εκτρέφει.

### **Ανάγκη αναθεμελίωσης σε περιβάλλον οικουμενοποίησης**

Δεν είναι μόνον η αδήριτη ανάγκη αποκατάστασης των παραλείψεων και της άρσης των χρόνιων παθογενειών που ταλανίζουν την πολεοδομία και την οδηγούν στον εκμαυλισμό των «τακτοποιήσεων», ως βασική και αμετακίνητη «λογική», που επιβάλλουν την αναθεμελίωσή της.

Σε ένα απόλυτο διεθνοποιημένο αναπτυξιακό τοπίο –με σεισμικές εξελίξεις στους τομείς των μέσων μεταφορών, E&T&A εφαρμογών και την εισαγωγή της Τεχνικής Νοημοσύνης σε όλα τα πεδία της καθημερινότητας, τις σαφείς προεκτάσεις στον χώρο και τη μελλοντική του δομή και η παγίωση οικουμενοποιημένων πρακτικών όπως Airbnb, Uber, e-scooter, αλλά και οι αυξανόμενες τάσεις υπερτουρισμού σε ήδη βεβαρημένες περιοχές, αποτελούν επιπρόσθετους λόγους: Τα κρίσιμα αυτά δεδομένα και οι παράμετροι που καθορίζουν μία μελλοντική πολεοδομική συνθήρηση, αλλάζουν δραματικά, ο δε σχεδιασμός οφείλει να τις προκαταλάβει.

### **Χωροταξική Πολιτική vs παρωχημένων Πλαισίων**

Θα πρέπει να καταστεί σαφές ότι η αναπτυξιακή πορεία της χώρας, συναρτάται άμεσα από την χάραξη και εγκαθίδρυση μίας Χωροταξικής Πολιτικής –μιας ρήξης με το παρελθόν– και αναθεμελίωσης του όλου συστήματος, ερείσματα για διάλογο δίνονται στη συνέχεια:

- Οι επιμέρους αναπτυξιακές στοχεύσεις, θα πρέπει να είναι σε συστοιχία με τις ενθυλακωμένες (πλέον) στο Εθνικό Σχέδιο, τομεακές ευρωπαϊκές πολιτικές, για τη διαμόρφωση των οποίων, η χώρα συμμετέχει ισότιμα, στους κόλπους των κοινοτικών οργάνων.
- Είναι αναγκαίες συνταγματικές ρυθμίσεις που θα επιτρέψουν στις τρεις βαθμίδες σχεδιασμού/προγραμματισμού –επικράτεια, περιφέρεια, ΟΤΑ– ώστε να γίνουν κύριοι των επιλογών τους, σύστοιχες με την αρχή της επικουρικότητας (ΕΕ), σύμφωνα με την οποία, καμία αρμοδιότητα δεν δίνεται σε ανώτερο επίπεδο, εφόσον μπορεί να ασκηθεί αποτελεσματικότερα σε χαμηλότερο. Το ηθικό όνειδος των «νομιμοποιήσεων» ως πάγια διαδικασία, καταδεικνύει σαφέστατα, ότι δεν προστατεύεται η βιωσιμότητα του χώρου, κεντρικά.

- Το περιβάλλον αποτελεί σύμμαχο της αειφόρου ανάπτυξης, όχι άλλοθι ανασυγχρονισμών: ύψη, πυκνότητες, συντελεστές, μορφές κινητικότητας, ενεργειακό αποτύπωμα, θωράκιση από τις απρόβλεπτες επιπτώσεις της κλιματικής αλλαγής, είναι τα εργαλεία.
  - Η εκτατικότητα της (νέας) αστικής μορφολογία, θα πρέπει να ιδωθεί υπό το πρίσμα της «συνεκτικότητας» της πολεοδομικής άρθρωσης», που αποτελεί το ζητούμενο μιας νέας «αστικής ποιότητας» και ουδόλως επινοήσεις και ιδεολογήματα, άλλων εποχών.
  - Επιμέρους ζητήματα (ιδιωτικές πολεοδομήσεις, Τεχνολογικές Δομές, Επιχειρηματικά Πάρκα) χωρίς να αποδεσμευτούν από τις επιταγές του Τοπικού Σχεδιασμού, καθίστανται πιο ευέλικτα. Είναι η συμβατότητα των επιμέρους επιλογών το κλειδί της λύσης, όχι η ενσωμάτωση της μιας στην άλλη. Στην ίδια λογική θα πρέπει να ενταχθούν οι χώροι υποδοχής Μεταφοράς Συντελεστή Δόμησης, προαπαιτούμενο για κάθε σχετική ρύθμιση.
  - Η ανασύσταση της «Ιστορικής Αστικής Μνήμης», αποτελεί καθήκον και πεμπουσία της Πολεοδομίας. Η «κύφανση» διαρρηγμένων ή κατακερματισμένων τεκμηρίων/ίζημάτων/ιστών αλλοτινών εποχών, ακόμη και μακρινών –θα μπορούσε να αποτελέσει αφετηρία χωρικής επανοργάνωσης και ανατροπής του αδιάφορου της σύγχρονης πόλης– αναδεικνύοντας την «χαμένη» ταυτότητα του σημερινού Urbis:
- Η εξυγίανση της ευρύτερης περιοχής της Ακαδημίας του Πλάτωνα και η σύνδεση της με το Λύκειο του Αριστοτέλη, ως συνέχεια των παρεμβάσεων της «Ενοποίησης των Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας» (Τσέτσης 1992, 1995, 2013, 2018) και η ενοποίηση των Αρχαιολογικών και Ιστορικών χώρων της πόλης της Ρόδου (Τσέτσης 2009) –σχέδια απολύτως εφικτά και επιβεβλημένα– συνιστούν παρεμβάσεις, που θα αλλάξουν τα αστικά τους συγκροτήματα, αποτελώντας παράλληλα ένα νέο «υπόδειγμα» για τις ελληνικές πόλεις.
- Η δραστική σύντμηση των διαδικασιών σχεδιασμού/εφαρμογής, θα επιτευχθεί όχι μόνον με θεσμοθετημένες «παραινέσεις», αλλά με ειδικές επεμβάσεις, όπως την προγραμματική ενσωμάτωση των επιμέρους υποχρεώσεων σε ένα μόνον, Ενιαίο Σχεδιαστικό Εργαλείο, με έναν υπεύθυνο (μελέτες περιβαλλοντικές, γεωλογικές, βιώσιμη κινητικότητα, χρηματοδοτήσεις).
  - Τόσο οι (επόμενες) συνταγματικές ρυθμίσεις, όσο και το θεσμικό πλαίσιο –η συστοιχία των οποίων συνιστά «conditionsinequa non»– δεν θα πρέπει να αφήνουν περιθώρια ex post ερμηνειών, που δύνανται να ανατρέψουν την πολεοδομική πολιτική και ήδη δρομολογημένες σχεδιαστικές διαδικασίες.

## Η πολεοδομική πολιτική ως «τέχνη του εφικτού»

Η πολεοδομική πολιτική, ως πολιτική, παραμένει η «τέχνη του εφικτού». Το μέτρο του εφικτού ωστόσο, το δίνει η διορατικότητα αυτών που λαμβάνουν αποφάσεις –εμπνεόμενοι, με γόνιμο διάλογο ή υπό το κράτος της βούλησης των ενεργών πολιτών– και ουδόλως οι «τακτοποιήσεις», που δεν είναι παρά τα «υποπροϊόντα» μιας προδιαγεγραμμένης υποβάθμισης.

Η αλλαγή σελίδας, είναι μονόδρομος.

Παραμένει ασφαλώς το κρίσιμο και κεντρικό ερώτημα, πολιτικο-διοικητικής φύσεως: θα ισχύσει η ομηρική ρήση «ο τρώσας και ιάσεται», δηλαδή οι φέροντες την ευθύνη της δυσλειτουργίας, αυτοί θα εξυγιάνουν το σύστημα.

Το «δράμα» της πολεοδομίας στην Ελλάδα, όπως κάθε δράμα, ενέχει την «κάθαρση», και απουσία αυτής, δεδομένης της μη προσβλεψιμότητας του Deusexmachina, το «Δεινόν» –η (ζοφερή) πραγματικότητα– θα παραμείνει.

Πρέπει να γίνει σαφές, ότι οι προδιαγραφές των χωρικών σχεδίων, διατυπώνουν, γενικά, επαρκείς κατευθύνσεις για τη διασφάλιση κύριων ορίων δημόσιας υγείας.

Ωστόσο οι ιδιαίτερα σκιοτενείς χρόνοι υιοθέτησης –στο μέτρο που εγκριθούν, εξέλιξη όχι ιδιαίτερη πιθανή, έως σήμερα – τα καθιστούν συχνότατα ανεπίκαιρα.

Η δε εφαρμογή (Πολεοδόμηση/Κτηματογράφηση/Πράξη Εφαρμογής), καθίσταται εξαιρετικά δυσχερής. Παράλληλα, η –«πολεοδομική σταθερά (πλέον)»– νομιμοποίηση/τακτοποίηση/δι-ατήρηση/μη κατεδάφιση-, αντιστρατεύεται την όλη προσπάθεια. Ενώ ουδόλως διασφαλίζει το αρχικό σχεδιαστικό εγχείρημα, από τους θύλακες αναπτυξιακού χαρακτήρα (ύψη κυρίως και πυκνότητα) – όπως και οι διαρκείς θεσμικές αλλαγές του όλου συστήματος.

### **3.3.2 ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΤΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΩΝ ΑΝΑΧΡΟΝΙΣΜΩΝ, ΩΣ ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ. ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ 2021-2027: ΜΙΤΟΣ ΤΗΣ ΑΡΙΑΔΝΗΣ Ή ΓΟΡΔΙΟΣ ΔΕΣΜΟΣ**

#### **Σχέδιο Ανάπτυξης Οικονομίας και Πολεοδομία**

Το γεγονός ότι το Σχέδιο Ανάπτυξης για την Ελληνική Οικονομία, ομάδας ειδικών με επικεφαλής τον κ. Πισσαρίδη, κάνει μία πολύ περιορισμένη αναφορά σε θέματα Πολεοδομίας και Χωροταξίας, δεν αποτελεί έκπληξη: Ο χωρικός σχεδιασμός στη χώρα, σε όλες του τις κλίμακες –οικισμού, αστικών κέντρων και συγκροτημάτων, μητροπόλεων, τομεακά ή ευρύτερα– ουδέποτε βρέθηκε στην κορυφή των προτεραιοτήτων από πλευράς της Πολιτείας, ακόμη και από φορείς Αυτοδιοίκησης, (ενίοτε δε) και από εισηγητές μέσο/μακροχρόνιων Προγραμμάτων.

Η προαναφερθείσα έκθεση (Νοέμβριος 2020) δεν αποτελεί εξαίρεση, παρ' ότι ακροθιγώς και έμμεσα, αναγνωρίζει τον ρόλο τους, στην ανταγωνιστικότητα. Ειδικότερα, το Σχέδιο προτείνει «τον καθορισμό χρήσεων γης, με εκτεταμένη συμμετοχή των ΟΤΑ και περιορισμός της εκτός σχεδίου δόμησης», μέτρο που συνιστά ψηφίδα επίλυσης και με προϋποθέσεις, του εκτεταμένου μωσαϊκού της χρόνιας πολεοδομικής παθογένειας της χώρας. Η οποία σαφώς αντιστρατεύεται στο κάθε αναπτυξιακό εγχείρημα – συνολικό τομεακό ή ad hoc. με τις χωρικές στρεβλώσεις να μειώνουν δραματικά τη χωρική ελκυστικότητα, εμφανέστερα στις εξωαστικές περιοχές, προστατευτές ή μη, ακόμη και ιδιαίτερου φυσικού κάλλους.



Μέτρα και ενέργειες συγκρότησης ενός ορθολογικού σχεδιαστικού συστήματος, τόσο επιμέρους, αλλά (σπανιότερα) και συνολικά, ασφαλώς και προωθήθηκαν.

### **Σχεδιαστικά εγχειρήματα κλίμακας, μετέωρες φιλοδοξίες**

Παρά τις κατά περιόδους φιλόδοξες διακηρύξεις που ακολούθησαν την ανάληψη σημαντικών πρωτοβουλιών πολεοδομικής ανασυγκρότησης της χώρας ('80), της απόδοσης κρίσιμων εργαλείων χωροταξικής βιωσιμότητας, τις κατά περιόδους προσπάθειες μεταρρυθμίσεων και μιας **αδιαμφισβήτητα εργώδους προσπάθειας των άμεσα εμπλεκομένων**, τα αποτελέσματα, είναι σαφώς αναντίστοιχα των τεθέντων στόχων, σε δε επίπεδο εφαρμογής, σε δραματική υστέρηση.

Ο τρόπος με την οποία αντιμετωπίστηκε στην πράξη η καλπάζουσα οικιστική δυναμική, τις δεκαετίες πριν την κρίση –με μάλλον αδιάφορη ενδοαστική ανάπτυξη και όχι σπάνια στρεβλή και ανορθολογικά στον περιμετρικό και στην «extra muros» χώρο– δεν αφήνει περιθώρια για την φύση και αναποτελεσματικότητα του συστήματος. Ούτε οι τραγωδίες στην Μάνδρα, στη Μάκρη, στη Χαλκιδική – φαινόμενα τα οποία δεν θα πρέπει να ιδωθούν ως περιστασιακά ή μεμονωμένα φαινόμενα.

Τα «laissez-faire» των δεκαετιών μετά το '60, σταδιακά αντικαταστάθηκε από διαδικασίες ολοένα πιο σύνθετες, έως λαβυρινθώδεις, οδηγώντας σε ευρεία «τακτοποιημένη δόμηση»: οι 1.642.470 δηλώσεις αυθαιρειών (Αύγουστος 2020, ΤΕΕ), εκ των οποίων 557.470 παντελώς αυθαίρετα κτίσματα, πιστοποιούν την προβληματικότητα της όλης «προγραμματικής λογικής». Καταδεικνύουν παράλληλα, το μέγεθος της χωρικής υποβάθμισης. Με πολύπλευρο και ανυπολόγιστο κόστος και δυσμενέστερες επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα του εδάφους της Επικράτειας. Δεν θα πρέπει να υποτιμηθεί ωστόσο, ότι η χώρα απέκτησε υψηλό δείκτη ιδιοκατοίκησης, ενώ οι ανοιχτές παραλίες, οι ρυθμίσεις του αιγιαλού, οι γενικά χαμηλές/μεσαίες πυκνότητες, αποτελούν κατακτήσεις του τομέα.

### **Ο ρόλος των Ευρωπαϊκών πολιτικών στις αστικές υποδομές**

Ο στόχος της απόδοσης ποιότητας ζωής στο ανθρωπογενές περιβάλλον –όσον αφορά στις τεχνικές και κοινωνικές υποδομές– πρωτίστως χάρη στις κοινοτικές πολιτικές, μερικά προσεγγίστηκε: από την ένταξη της χώρας στην (τότε) ΕΟΚ, σταδιακά σημειώθηκε (πιο) ισόρροπη κατανομή ατόμων, δραστηριοτήτων και πόρων στο έδαφος της Ελληνικής Επικράτειας· η οποία θα πρέπει να «πιστωθεί» στη διαρθρωτική πολιτική της Ένωσης, στην απελευθέρωση του Ευρωπαϊκού Πλαισίου Μεταφορών, στις ενισχύσεις της Κοινής Αγροτικής Πολιτικής στον πρωτογενή τομέα, στην Περιβαλλοντική Πολιτική της ΕΕ, καθώς και στον τομέα της Ενέργειας (ΑΠΕ) και στην Ερευνητική και Τεχνολογική της δράση (Ε&Τ).

Ωστόσο, η κεντρική επιδίωξη της πολεοδομίας, ο σχεδιασμός του αστικού φαινομένου στη

χώρα και στις καθοριστικές παραμέτρους που τον συγκροτούν –μέσω εξυγιάνσεων/αναπλάσεων υφιστάμενων ιστών, νέων οικιστικών επεκτάσεων, αειφόρου κινητικότητας, συναρμογής των αστικών κέντρων σε (πιο) σύγχρονη βάση– περιμένει ακόμη μετέωρη.

## **Η αντίφαση: Ευρωπαϊκές Πολιτικές και Εθνική Αστική Στρατηγική Από ασύμπτωτες πορείες, στην ανάγκη σύγκλισης**

Το θετικό πρόσημο της ΕΕ στη δημιουργία υποδομών, δεν συνοδεύτηκε από αντίστοιχη πρόοδο στον Εθνικό Χωροταξικό Σχεδιασμό: οι πορείες των τομεακών πολιτικών που αναφέρθηκαν, οι οποίες άπτονται των πρωταρχικών χωροταξικών στόχων της χώρας, περιστασιακά μόνον συναντήθηκαν, δίκως να ληφθούν ιδιαίτερα υπόψη και σε εδραία βάση.

Για να δοθεί το μέτρο: μπορεί να νοηθεί σχεδιαστικό εγχείρημα σε παράκτιες ή νησιωτικές περιοχές, δίκως να ληφθούν υπόψη και να αποδοθούν/προβληθούν χωρικά οι επιπτώσεις ευρωπαϊκών στρατηγικών;

Για παράδειγμα: οι συνέπειες της άρσης των ρυθμίσεων στην ακτοπλοΐα, της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, της φιλελευθεροποίησης των αερομεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των υδροπλάνων και των αεροταξί): ή οι εσωτερικές και προς τρίτους βιώσιμες μετακινήσεις και οι σχετικές υποδομές: ακόμη η ΚΑΠ, επιβάλλει χωρικό καθορισμό αγροτικής γης. Εξάλλου η «παράκαμψη» της Ευρωπαϊκής Πολιτικής για την Έρευνα και Τεχνολογία –την κατ’ εξοχήν εποχή της καινοτομίας– στερεί περιοχές με δυναμικό, από τη δημιουργία/ή δρομολόγηση δομών Ε&Τ: κόμβων καινοτομίας, Θερμοκοιτίδες/Τεχνολογικά Πάρκα. ωθώντας τους ενδιαφερόμενους/ή δυνάμει επενδυτές, να χωροθετηθούν πρωτίστως εξωαστικά, ενδεχομένως σε Βιομηχανικές περιοχές ή σε Επιχειρηματικά Πάρκα. τα οποία αναμένεται –εφόσον τελεσφορήσουν–, να επιβραίωνουν τον ρόλο τους.

## **Οι «αναπτυξιακές νησίδες» δεν αρκούν. Η εδαφική συνοχή ως κύριος στόχος**

Η ανάγκη υπέρβασης των επίμονων αγκυλώσεων του εξεταζόμενου τομέα για επενδυτικά κυρίως σχέδια, οδήγησε στη θεσμοθέτηση και προώθηση των «αναπτυξιακών θυλάκων»: οι οποίοι διατελούν σε πιο ευέλικτη σχέση, με τις τοπικές πολεοδομικές ρυθμίσεις.

Αποσυνδέονται ωστόσο, αυτού του είδους αναπτυξιακά ιδιωτικά (πρωτίστως) προγράμματα, από τις ευρύτερες εξελίξεις του χώρου που τα περιβάλλει. Τέτοιες πρακτικές ειδικής μεταχείρισης, μπορούν να προκαλέσουν τόσο ενδοαστικές, όσο και ευρύτερες χωροταξικές ανισορροπίες. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εδαφική συνοχή, αποτελεί κύριο άξονα των παρεμβάσεων (και) ως επιταγή των Ευρωπαϊκών Συνθηκών: κατά συνέπεια, ο σχεδιασμός οφείλει να αποτρέψει «διακεκριμένους πόλους», «επενδυτικές οάσεις» σε μία «αναπτυξιακή έρημο» και ειδικότερα φαινόμενα «κοινωνικής έξωσης»: διαφαινόμενη εξέλιξη, μετά τη δεκαετή τεκτονική κρίση και την τρέχουσα πανδημία.

## Πολεοδομία: εσωστρεφής ή ανοιχτή στις εξελίξεις: Δύο σχολές σκέψης

Η πολεοδομία, σε όλες τις βαθμίδες, ως δημόσια πολιτική, περιορίστηκε στο στενό χωρικό της «per se». Εστιάστηκε αρχικά στην μικρο-πολεοδομική ή την (στενά) αστική κλίμακα και την ρυμοτομία, περισσότερο ή λιγότερο ασύνδετα με τις αναπτυξιακές εξελίξεις. Είναι και ο λόγος που ο τομέας δεν ενθυλάκωσε τις Ενωσιακές Στρατηγικές. Για να διευρύνει, ιδίως την τελευταία εικοσαετία, το αντικείμενο της στις χρήσεις γης –ευρύτερα εξωαστικά, όχι μόνον «intra muros»– ως όφειλε· δίκως ωστόσο αν αφομοιώσει το «αναπτυξιακό μάθημα».

Η άλλη θεώρηση, η οποία θέλει τον Χωροταξικό σχεδιασμό ως τον «επισηπεύοντα» της ανάπτυξης, με την συντονιστική πρωτοβουλία, συσσωματώνει τις κύριες παραμέτρους που τη στοιχειοθετούν, προσανατολίζοντας τες σε κατάλληλες χωροθετήσεις. Η σχολή αυτή σκέψης, βρίσκει στον Κ.Α. Δοξιάδη, τον Ιδρυτή της «Οικιστικής», τον ιδανικό εκπρόσωπο.

Σε ένα διεθνές περιβάλλον ισχυρών αλληλεξαρτήσεων –οι διακυμάνσεις των σχέσεων μεταξύ των «κύριων συνομιλητών», δεν αλλάζουν ουσιαστικά την κατισχύουσα τάση– η ανταγωνιστικότητα, ακόμη και η επιβίωση κάθε αστικής περιοχής/περιφέρειας/χωρικών ενοτήτων κλίμακας, συναρτάται άμεσα, από την ικανότητα της να αντλήσει οφέλη από τις ροές των δικτύων που συγκροτεί το πλέγμα των κυριότερων πόλων ανάπτυξης:

Οικουμενικών πόλεων/μητροπόλεων/αστικών συναθροίσεων και κέντρων, «poles d' excellence». Ροές οικονομικές, τεχνολογικές, πολιτιστικές ή με έννοια της συμμετοχής στη λήψη (διεθνών) αποφάσεων, (και) πολιτικές.

Συγκεκριμένα: ο ρόλος του λιμένα στον Πειραιά στην παγκόσμια ναυτιλία, του παρέχει σαφώς συγκριτικό πλεονέκτημα, εντάσσοντας τον, στο παγκόσμιο δίκτυο θαλάσσιων και (πιθανώς) ευρωπαϊκών συνδυασμένων μεταφορών. Είναι παράλληλα (και προδηλώς) η δημιουργία/βελτίωση των υποδομών, των πολιτιστικών δομών, της αναβάθμισης του κτηριακού αποθέματος, των αιφόρων μετακινήσεων, των οικονομικών υποδοχέων, που θα τον καταστήσουν ελκυστικό για τους κατοίκους, επιχειρήσεις, επισκέπτες, και θα ενισχύσουν το επενδυτικό ενδιαφέρον.

## Η δυναμική των χωρικών δικτύων και προσέγγιση της «Γεωστρατηγικής Χωροταξίας»

Ο στατικός «τόπος στέγασης» ανήκοντας από δεκαετίες στον παρελθόν, έχει μεταλλαχθεί σε ένα δυναμικό «χώρο δικτύων επικοινωνίας». Μία αστική πολιτική με αξιώσεις για ένα βιώσιμο μέλλον, θα πρέπει όχι μόνον να προσαρμοστεί, αλλά να προκαταλάβει τις εξελίξεις.

Η ενθάρρυνση σύστασης αστικών δικτύων, όχι μόνον σε επίπεδο επικράτειας καί Ένωσης, αλλά και διεθνικών –με ουσιαστικά χαρακτηριστικά– είναι προσ απαιτούμενο ενδυνάμωσης της χωρικής ανταγωνιστικότητας. Ενέργεια η οποία θα πρέπει να ενσωματωθεί σε όλες τις σχεδιαστικές

βαθμίδες της Εθνικής Χωροταξικής Πολιτικής, Η οποία δεν δύναται πλέον να παραμένει μετέωρη.

Κατάλληλη μεθοδολογία θα μπορούσε να αποτελέσει ή σχεδιαστική προσέγγιση της «Γεωστρατηγικής Χωροταξίας» -η οποία αποσκοπεί στο να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των νέων και αναδυόμενων μορφών εδαφικότητας: αυτών που προκύπτουν από την οικουμενοποίηση των όρων ανταλλαγών κεφαλαίου, τεχνολογίας, υπηρεσιών στελέχωσης, τεχνολογίας, όπως και από τις κοινοτικές και εγχώριες πολιτικές και τη διάχυση της καινοτομίας στον χώρο. (Τσέσης, 2001).

Κεντρικό της σημείο και στρατηγική επιδίωξη, αποτελεί η άρθρωση της τοπικής, με την ευρεία έννοια πραγματικότητας –αστικής, συστήματος αστικών κέντρων, περιφερειακής– με τις διεθνείς, και η αξιοποίηση/προώθηση/ανάδειξη των γεωστρατηγικού χαρακτήρα των παραμέτρων εκείνων, που διαμορφώνουν τη χωρική και αναπτυξιακή της διάρθρωση.

### **Άρση του συγκεντρωτισμού: Αρχή της Επικουρικότητας και Συνταγματικές ρυθμίσεις ως προσπειτούμενο**

Το όλο σύστημα ρύθμισης χώρου στην Ελλάδα, όσον αφορά στη λήψη αποφάσεων, ενέχει μία αντίφαση. Η αρχή της επικουρικότητας, βάσει της οποίας δεν ανατίθενται σε ανώτερη διοικητική βαθμίδα αρμοδιότητες, που μπορούν να ασκηθούν καλύτερα –και πιο κοντά στον πολίτη– σε κατώτερο, δεν βρήκε εφαρμογή στον αστικό σχεδιασμό.

Η Πολιτεία δεν έπραξε το αυτονόητο: να προβεί σε τροποποίηση του ισχύοντος Συντάγματος –σύμφωνα με το οποίο η πολεοδομία ασκείται αποκλειστικά από το κράτος, την κεντρική διοίκηση- επιτρέποντας τη λήψη σχετικών πρωτοβουλιών και θεσμικών αποφάσεων, από την Τοπική Αυτοδιοίκηση, για μία υπόθεση που την αφορά άμεσα.

Η αποκατάσταση μιας παράλειψης, συνιστά προσπειτούμενο για την άρση των πολεοδομικών αγκυλώσεων, με παράλληλα μέτρα ενδυνάμωσης της διοικητικής ικανότητας των ΟΤΑ στο αντικείμενο.

### **Ο ρυθμιστικός ρόλος του Συμβουλίου της Επικρατείας**

Αποφάσεις Ανώτατων Δικαστηρίων, έχουν διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο στην εξελικτική πορεία (σχετικών) τομεακών πολιτικών: Η Απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου της 22ας Μαΐου του 1985 –μετά από προσφυγή του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου– καταδίκασε το αρμόδιο Συμβούλιο Υπουργών Μεταφορών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, διότι παρέλειψε να προωθήσει μία Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών, όπως ρητά είχε προβλεφθεί, από τις Ιδρυτικές Συνθήκες, αποτελώντας θρυαλλίδα στην μετέπειτα πρόοδο που σημείωσε ο τομέας. Είχε γίνει

παράλληλα, ευρέως αποδεκτό στους κοινοτικούς κόλπους, ότι είναι τα επιφορτισμένα αρμόδια όργανα, αυτά τα οποία θα πρέπει να προωθούν -και να έχουν την ευθύνη- την στρατηγική του τομέα.

Το Συμβούλιο της Επικρατείας, αναντίρρητα με ευεργετική συμβολή στην προστασία του Περιβάλλοντος, συμπεριλαμβανομένου του ανθρωπογενούς, συγκράτησε φαινόμενα πολεοδομικών στρεβλώσεων και αυθαιρεσιών. Το σκεπτικό της Απόφασης του Φθινοπώρου του 2015 ωστόσο, σύμφωνα με την οποία η πρακτική των νομιμοποιήσεων αυθαιρέτων –με οποία λεκτική επιπόνηση ακολούθησε– συνάδει με τις επιταγές του Συντάγματος περί Προστασίας του Περιβάλλοντος, δεν είναι εύκολα κατανοητό· εγείροντας ερωτήματα συμβατότητας με το ευρωπαϊκό κεκτημένο· επιφέροντας αλυσιδωτές αντιδράσεις στις πρακτικές δόμησης, μια ποσοτικοποιημένη αποτίμηση των οποίων, θα έδειχνε την εικόνα των τάσεων.

Η εμπειρία καταδεικνύει ότι το κύμα αυθαιρεσίας, δεν ανακόπτεται από το σκεπτικό του «δώσε και σώσε».

Στην επικείμενη Συνταγματική Αναθεώρηση, η διασαφήνιση ότι η όποια μορφή «τακτοποίησης», αντιβαίνει στην προστασία του Περιβάλλοντος, θα έδινε την απαιτούμενη αξιοπιστία στον σχεδιασμό. Κενά, παραλείψεις και αντιφάσεις στον τομέα του σχεδιασμού, διαχρονικά, δεν λείπουν· αντίθετα· θα ήταν ευεργετικό για το μέλλον του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία του περιμετρικού των πολεοδομικών ιστών χώρων, τις εξωαστικές περιοχές, τον δημόσιο χώρο –το μέλλον του αστικού φαινομένου της χώρας δηλαδή– το ΣτΕ, επιτελικά, στο πρότυπο της προαναφερθείσης Απόφασης του Ευρωπαϊκού

Δικαστηρίου του '85, να δώσει λύσεις. Εξέλιξη, που προϋποθέτει την κοινωνία των πολιτών, συναισθανόμενη το χρέος της, να προσφύγει vs γενικών κανόνων.

### **Εδραίες επιδιώξεις, αναδυόμενες προκλήσεις**

Η πρόσφατη πολιτική απόφαση σχεδιασμού του συνόλου του εδάφους της Επικρατείας – ένα πάγιο αίτημα με πρωτοβουλία του ΥΠΕΚΑ και Ευρωπαϊκή στήριξη- συνιστά, αδιαμφισβήτητα στροφή και θετική εξέλιξη.

Νέες προκλήσεις και προϋπόθεση «εκ των ω ουκ άνευ» για την επιτυχία του όλου εγχειρήματος αποτελεί/ούν: ο καθορισμός σαφών κατευθύνσεων με ποσοτικοποιημένους στόχους και ευρωπαϊκούς, προσανατολισμούς για τη διαμόρφωση των οποίων η χώρα συμμετέχει ισότιμα στους κόλπους των οργάνων της Ένωσης. Οι ευρύτερες γεωστρατηγικές στοχεύσεις, πέραν των Ενωσιακών υποχρεώσεων, συνιστούν λογική πλέον εξέλιξη.

Εγχώρια εμπειρία και διεθνής πρακτική κατέδειξαν επαρκώς, ότι **Πολεοδομικά Σχέδια, ανεξαρ-**

**τήτου κλίμακας και (ευρηματικής) ονοματολογίας, αποδίδουν –όταν τελεσφορούν– εφόσον εντάσσονται σε μία εθνική χωροταξική πολιτική:** αποτελώντας θεσμικό άξονα κατευθύνσεων, προσανατολισμών, υποστηρικτικό υπόβαθρο Σχεδίων/δράσεων/μέτρων· διασφαλίζοντας φορείς, μέσα και εργαλεία εφαρμογής. Ενέργειες, οι οποίες απαιτούν τομές.

Στρατηγικές, μέτρα και ενέργειες μετάβασης σε καθαρή ενέργεια, θαλάσσιες ρυθμίσεις χωρικού χαρακτήρα, γαλάζια ανάπτυξη, πράσινοι διάδρομοι, ευφυείς μετακινήσεις, κυκλική αστική οικονομία, συνιστούν πεδία που οφείλουν να ενσωματωθούν –και ως κοινοτική δέσμευση– στη σχεδιαστική διαδικασία, σε όλες τις κλίμακες, και να διερευνηθεί η χωρική τους προβολή, ως χωρικό αναπτυξιακό υπόστρωμα.

Στη βάση αυτών των δεδομένων, είναι η Forma Urbis –ο σχεδιασμός της αστικής δομής σε όλες τις διαστάσεις– το κεντρικό ζητούμενο: Πολεοδομική άρθρωση/(και) αστικά δίκτυα. Δίκως πλασματικά διλήμματα, όπως αναμόρφωση υφιστάμενων δομημένων ιστών ή νέες επεκτάσεις, ή ακόμη εμμονική προσκόλληση σε μία μόνον τυπολογία, της λεγόμενης «συμπαγούς πόλης» – τυπολογίας ήδη ξεπερασμένης, ως μιας και μοναδικής πολεοδομικής δομής, από τις ίδιες τις εξελίξεις.

Η ανάγκη «συνεκτικότητας», πεμπουσία της πολεοδομίας, διασφαλίζεται στις κύριες αστικές τυπολογικές αρθρώσεις.

## **Η «Πολεοδομική Μνήμη», ως πυρήνας της νέας αστικότητας**

Η συνταγματική υποχρέωση προστασίας/διατήρησης/ανάδειξης –της αδιάλειπτης από χιλιετίες στη χώρα– «Πολεοδομικής Μνήμης», συχνά αλλοιωμένης και κατακερματισμένης, βρήκε στον αρμόδιο για την φύλαξη φορέα, αυθεντικό κυματοθραύστη στις βίαιες τάσεις αστικοποίησης.

Ως νέο στοίχημα προβάλλει η σύνδεση/ενοποίηση συνόλων, μνημείων, «σπαραγμάτων» αλλοτινών εποχών και η θεσμοθέτηση της «συνομιλίας» (στους περιμετρικούς τους χώρους), με τη σύγχρονη αρχιτεκτονική δημιουργία.

Αναδεικνύοντας, ερείσματα ταυτότητας του τόπου -τον πυρήνα μιας νέας αστικότητας-, που συνδιαλέγεται με το «Genius Loci», χαμένο στο «αδιάφορο της αστικής μορφολογίας» του σήμερα.

## **Αναθεμελίωση πώς; «Ο τρώσας και ιάσεται;»**

Το καίριο ερώτημα που εγείρουν τα παραπάνω, παραπέμπει στο χρησμό του Ομηρικού Τήλεφου, όταν ο Απόλλωνας ρωτήθηκε πώς θα επουλωθούν τα τραύματα που προξένησε ο Αχιλλέας στο Τήλεφο, για να λάβει την απάντηση: «Ο τρώσας και ιάσεται»: αυτός που τα προ-

κάλεσε, αυτός θα τα θεραπεύσει. Ή με άλλους όρους: η απολύτως αναγκαία επανεκκίνηση ενός συστήματος προς αναθεμελίωση, μπορεί εκ των πραγμάτων να βασιστεί σε άνευρες πρακτικές και «δοκιμασμένες» πολιτικές συνταγές του παρελθόντος. ή με άτολμους πειραματισμούς με ακαδημαϊκό χρώμα; ή με αναθεμελίωση του όλου συστήματος;

### **Η ώρα της πολιτικής: Μίτος της Αριάδνης ή Γόρδιος Δεσμός;**

Η απάντηση είναι, σαφώς, πολιτική.

Η «διέξοδος» του Μίτου της Αριάδνης, από ένα Λαβυρινθώδες σύστημα –που παραπέμπει σε «ανάπτυξη με διαρκή πανωσηκώματα», αντί της αναθεμελίωσης τους– έχει δείξει, τα όρια και το εξαιρετικά υψηλό κόστος διατήρησης του: το Μάτι, η επιπόνηση των «τακτοποιήσεων, ως πολεοδομικής «σταθεράς», οι ματαιώσεις ή οι ιδιαίτερα σχοινοτενείς χρόνοι υλοποίησης αναπτυξιακών Σχεδίων/Προγραμμάτων, μας το υπενθυμίζουν με τον πιο δραματικό τρόπο. Η αλληγορία του Σίσυφου ακόμη και για εμβληματικά επενδυτικά/αναπτυξιακά Σχέδια ή η εμπειρία πρότερων ευρείας κλίμακας Πολεοδομικών Σχεδίων Προγραμμάτων, δεν αφήνουν πολλά περιθώρια για αισιόδοξες εκτιμήσεις, και ασφαλώς αδικούν τις καταβληθείσες προσπάθειες.

Το παράδειγμα της Αθήνας 2004 ωστόσο – παρ' όλες τις ενστάσεις, ακόμη και σοβαρές, για πιυχές του εγχειρήματος, έδειξε ότι η Ελληνική Πόλη, μπορεί να αναβαθμιστεί και να συμπλεύσει με το ισχυρό «αναπτυξιακό ρεύμα» του δικτύου των ευρωπαϊκών και διεθνών αστικών κέντρων. αντλώντας πολύπλευρα οφέλη.

Παράλληλα, δεδομένης της νέας Αναπτυξιακής Περιόδου 2021-2027 και των Ευρωπαϊκών Πρασίων Πρωτοβουλιών, η πολεοδομία δεν μπορεί να παραμένει ισχυρό αναπτυξιακό αντικίνητρο και αποτρεπτικός παράγοντας ανταγωνιστικότητας της χώρας.

Ο Γόρδιος Δεσμός, προβάλλει ως μονόδρομος.





## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

**ΑΠΟ ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ ΣΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΠΡΑΞΗ**

## 4.1 Πλαίσιο – Οδηγός για την Τοπική Αυτοδιοίκηση

### Η ΚΕΔΕ και η μεταρρυθμιστική ατζέντα στην Πολεοδομία

Για τη διασφάλιση όρων βιωσιμότητας στον σχεδιασμό, με άμεση εμπλοκή των ΟΤΑ, θεωρείται απολύτως αναγκαίο για την πολεοδομία, να ληφθούν μεταρρυθμιστικά μέτρα, στην κορυφή των οποίων βρίσκεται η Συνταγματική Αναθεώρηση.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι:

- Η Τοπική Αυτοδιοίκηση είναι η άμεσα ενδιαφερόμενη για το σχεδιασμό του χώρου της και ο φορέας πιο κοντά στις ανάγκες και τις προοπτικές του πολίτη.
- Η συναίνεση αποτελεί κρίσιμο στοιχείο του πολεοδομικού σχεδιασμού. Αυτή διασφαλίζεται (περισσότερο και ευρύτερα) όταν οι διαδικασίες σχεδιασμού/παρακολούθηση/διαβούλευση, κοινωνική συμμετοχή, απόφαση «αγγίζει» ουσιαστικά τους πολίτες και ουδόλως *ex calledra* και άνωθεν επιβαλλόμενες λύσεις.
- Η αρχή της επικουρικότητάς των Ευρωπαϊκών Συνθηκών, σύμφωνα με την οποία δεν ανατίθεται αρμοδιότητα σε ανώτερο πολιτικο-διοικητικό επίπεδο/βαθμίδα, παρά μόνον όταν δεν μπορεί να ασκηθεί επαρκώς στο κατώτερο.
- Η έως σήμερα εμπειρία προώθησης από την αρμόδια κεντρική διοίκηση μαζικών Σχεδίων Πολεοδομικού χαρακτήρα, της δεκαετίας του '80, του '90 αλλά και του 2000, ουδόλως προσέγγισε τους σχεδιαστικούς στόχους.
- Οι ΟΤΑ δεν μπορεί να είναι, ουσιαστικά, απόντες στον σχεδιασμό του εδάφους της, η δε ανάληψη πρωτοβουλιών ουσιαστική/συμμετοχής στην Πολεοδομία, θεωρείται «εκ των ων ουκ άνευ».

Θεωρείται απολύτως απαραίτητο, η ΚΕΔΕ να αναλάβει πρωτοβουλία, με στόχο την αναθεώρηση του Συντάγματος, σύμφωνα με τα παρακάτω:

- Αποτελεί υποχρέωση της Πολιτείας να προσδιορίσει/θεσμοθετήσει ένα πλαίσιο χωρικών κατευθύνσεων και ρυθμίσεων σε επίπεδο Επικράτειας και Περιφερειών που θα ενθυλακώνει τους αποφασιστικούς εκείνους παράγοντες που καθορίζουν την ανάπτυξη του εδάφους: Περιφερειακή πολιτική, Μεταφορές, ΚΑΠ, Περιβάλλον, Ε&Τ, Βιομηχανία, Τουρισμός, Ανταγωνιστικότητα, Ενέργεια, Πολιτισμός, γεωδημογραφική δυναμική, για να αναφερθούν οι σημαντικότερες.
- Αποτελεί υποχρέωση των ΟΤΑ να καθορίσουν τις Χρήσεις Γης και Εφαρμογής εντός ορίων τους, η δε Πολιτεία να παρέχει τη στήριξή της. Η υλοποίηση είναι αρμοδιότητα των ΟΤΑ.
- Ο χρόνος θεσμοθέτησης των Χωρικών Πλαισίων/Σχεδίων είναι εύλογος, η δε σχεδιαστική διαδικασία συνεχής, προσαρμοζόμενη στα εκάστοτε δεδομένα.
- Η αρμοδιότητα του Χωροταξικού/Αστικού/Πολεοδομικού Σχεδιασμού ασκείται σε Εθνικό, Περιφερειακό, Υπερτοπικό, Τοπικό επίπεδο –στο πνεύμα της αρχής της επικουρικότητας– για τις αντίστοιχες κλίμακες Προγραμματισμού/Σχεδιασμού. Θα πρέπει να υπάρχει συστοιχία στα διάφορα επίπεδα.

- Η ρητή αναφορά για απαγόρευση των περαιτέρω νομιμοποιήσεων στην επικείμενη αναθεώρηση του Συντάγματος, θα αποτελούσε ένα ιδιαίτερα σημαντικό βήμα για τη βελτίωση/ανάβαθμιση του δομημένου και περισπαστικού/εξωσπαστικού χώρου και ενέργεια συμμόρφωσης με το κοινοτικό δίκαιο, όπως αυτό απορρέει από τις Συνθήκες της ΕΕ, πρωτίστως για την προστασία του περιβάλλοντος.

### **Θέματα Δημόσιας Υγείας υπό Ευρωπαϊκή οπτική και οι πρωτοβουλίες των ΟΤΑ**

Η Ευρωπαϊκή Ένωση δύναται να αναλαμβάνει δράσεις και ενέργειες μόνο στους τομείς στους οποίους την έχουν εξουσιοδοτήσει τα κράτη μέλη της, βάσει των Συνθηκών της ΕΕ, οι οποίες καθορίζουν ποιός μπορεί να νομοθετεί σε ποιούς τομείς: η ΕΕ, οι κυβερνήσεις των κρατών μελών ή και οι δύο.

Οι κάτωθι τρεις αρχές καθορίζουν το πώς και σε ποιούς τομείς μπορεί να αναλαμβάνει δράσεις η ΕΕ:

- **δοτή αρμοδιότητα** — η ΕΕ διαθέτει μόνο την εξουσία που της παρέχουν οι Συνθήκες της ΕΕ, οι οποίες έχουν κυρωθεί από όλα τα κράτη μέλη,
- **αναλογικότητα** — η δράση της ΕΕ δεν μπορεί να υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη των στόχων των Συνθηκών, και
- **επικουρικότητα** — σε τομείς που μπορούν να αναλάβουν δράση είτε η ΕΕ είτε οι εθνικές κυβερνήσεις, η ΕΕ μπορεί να παρεμβαίνει μόνο αν η δράση της μπορεί να είναι αποτελεσματικότερη.

### **Ευρωπαϊκή Ένωση/αποκλειστικές αρμοδιότητες**

Η ΕΕ μπορεί να νομοθετεί σε ορισμένους μόνο τομείς. Ο ρόλος των χωρών μελών περιορίζεται στην εφαρμογή της νομοθεσίας, εκτός αν η ΕΕ τα εξουσιοδοτεί να θεσπίζουν τα ίδια ορισμένες νομοθετικές πράξεις. Στους παρακάτω τομείς, η ΕΕ έχει αυτό που οι Συνθήκες ονομάζουν «**αποκλειστικές αρμοδιότητες**»:

- **τελωνιακή ένωση,**
- **κανόνες ανταγωνισμού για την ενιαία αγορά,**
- **νομισματική πολιτική για τις χώρες της Ευρωζώνης,**
- **εμπόριο και διεθνείς συμφωνίες (υπό ορισμένες συνθήκες), και**
- **θαλάσσια φυτά και ζώα που διέπονται από την κοινή αλιευτική πολιτική.**

### **Μπορούν να θεσμοθετούν τόσο η ΕΕ, όσο και οι κυβερνήσεις των εταίρων.**

Σε ορισμένους τομείς, μπορούν να νομοθετούν τόσο η ΕΕ, όσο και τα κράτη μέλη. Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να νομοθετούν μόνο εφόσον η ΕΕ δεν έχει ήδη παρουσιάσει νομοθετικές

προτάσεις ή έχει αποφασίσει ότι δεν θα το πράξει. Στους παρακάτω τομείς, η ΕΕ διαθέτει αυτό που οι Συνθήκες προσδιορίζουν «**συντρέχουσες αρμοδιότητες**»:

- ενιαία αγορά.
- απασχόληση και κοινωνικές υποθέσεις,
- οικονομική, κοινωνική και εδαφική συνοχή,
- γεωργία,
- αλιεία.
- περιβάλλον,
- προστασία των καταναλωτών,
- μεταφορές,
- διευρωπαϊκά δίκτυα,
- ενέργεια,
- δικαιοσύνη και θεμελιώδη δικαιώματα,
- μετανάστευση και εσωτερικές υποθέσεις,
- δημόσια υγεία (για τις πτυχές που ορίζονται στο άρθρο 168 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης),
- έρευνα και διάστημα, και
- αναπτυξιακή συνεργασία και ανθρωπιστική βοήθεια.

### **Τα κράτη μέλη νομοθετούν, η ΕΕ συμβάλλει**

Σε ορισμένους τομείς, η ΕΕ μπορεί μόνο να στηρίζει, να συντονίζει ή να συμπληρώνει τη δράση των κρατών μελών. Δεν έχει την εξουσία να νομοθετεί και δεν μπορεί να παρεμβαίνει στην ικανότητα των κρατών μελών να το κάνουν. Στους παρακάτω τομείς, η ΕΕ διαθέτει αυτό που οι Συνθήκες ονομάζουν «**συμπληρωματικές αρμοδιότητες**»:

- δημόσια υγεία,
- βιομηχανία,
- πολιτισμός,
- τουρισμός,
- εκπαίδευση και κατάρτιση, νεολαία και αθλητισμός,
- πολιτική προστασία, και
- διοικητική συνεργασία.

### **Η ΕΕ παίζει ιδιαίτερο ρόλο**

Σε ορισμένους τομείς, οι «**ειδικές αρμοδιότητες**» επιτρέπουν στην ΕΕ να διαδραματίσει ιδιαίτερο ρόλο ή να υπερβεί το όριο που συνήθως τις παρέχουν οι Συνθήκες:

- συντονισμός των οικονομικών πολιτικών και των πολιτικών απασχόλησης,
- ορισμός και εφαρμογή της Κοινής Εξωτερικής Πολιτικής και Πολιτικής Ασφαλείας, και
- «ρήτρα ευελιξίας», η οποία υπό αυστηρές προϋποθέσεις επιτρέπει στην ΕΕ να αναλαμβάνει δράση πέραν των συνήθων τομέων αρμοδιότητάς της.

Η ΕΕ στα πλαίσια του Προγράμματος EU4Health, έχει δεσμεύσει το ποσό των 5,3€δισ, για την περίοδο 2021-2027. Προβλέπεται η εμπλοκή τόσο των ΟΤΑ, όσο και μη Κυβερνητικών Οργανισμών.

Η ΚΕΔΕ θα πρέπει να αναλάβει τη διεξαγωγή Συνεδρίου με θέμα: «EU4Health» και ΟΤΑ, με στόχο τη μεγαλύτερη συμμετοχή των Δήμων, αποσκοπώντας παράλληλα προσδιορισμό των (νέων) πεδίων άμεσης συνεργασίας.

## 4.2 Η Τοπική Αυτοδιοίκηση σε νέο ρόλο

Στις προηγούμενες ενότητες επιχειρήθηκε μία κριτική σύνθεση του θεωρητικού υπόβαθρου και των πρακτικών του πολεοδομικού σχεδιασμού, στη διασφάλιση της δημόσιας υγείας, τόσο ιστορικά, όσο και στο σύγχρονο αστικό φαινόμενο, καθώς στη μελλοντική του άρθρωση σύμφωνα με καινοτόμες λύσεις αστικής βιωσιμότητας.

Η μελέτη έδωσε έμφαση στις κύριες συνιστώσες του σχεδιασμού:

- Χρήσεις Γης/Όρους, συντελεστές δόμησης.
- Κινητικότητα: Δίκτυα, Υποδομές/Πολιτική Βιώσιμων Μετακινήσεων/Μέσα, καθώς και αυτές του Περιβάλλοντος, της Καινοτομίας, Χρηματοδότησης.

Η μελέτη εστίασε στα ανοιχτά ζητήματα του σχεδιασμού/προγραμματισμού του χώρου, τα προβλήματα, τις προοπτικές και διατύπωσε συγκεκριμένες προτάσεις, στα κάτωθι πεδία.

- Διαδικασίες Πολεοδομικού Σχεδιασμού.
- Αρμοδιότητες ΟΤΑ στο πλαίσιο των εδαφικών τους ορίων.
- Τεχνικά ζητήματα Χωρικού Σχεδιασμού σε κλίμακα ΟΤΑ: Προβλήματα και προοπτικές
- Χωροταξική διάταξη/άρθρωση και συναρμογή οικισμών/αστικών κέντρων, μητροπολιτικών περιοχών/ημιαστικού-ημιαγοτικού χώρου – υπαίθρου σε επίπεδο επικράτειας.
- Σχεδιασμός/αναδιάρθρωση αστικής δομής και Δημόσια Υγεία.
- Αστικές υποδομές που επηρεάζουν την Πολεοδομική εξυγίανση στους Δήμους. Αρμοδιότητες, σχεδιασμός, χρηματοδότηση.
- Ευρωπαϊκές στρατηγικές που επηρεάζουν/άπτονται του πολεοδομικού σχεδιασμού και της δημόσιας υγείας.
- Ενδυνάμωση/αύξηση διοικητικής ικανότητας Τεχνικών Υπηρεσιών και αυτών Πολεοδομικών Εφαρμογών (ή συγκρότηση νέων).

- Πολεοδομικός/Χωροταξικός Σχεδιασμός και ΟΤΑ. Κατευθύνσεις Συνταγματικής Αναθεώρησης.

Κύριος στόχος αποτελεί ο προσδιορισμός, η ανάδειξη, η διασαφήνιση και η ενδυνάμωση του ρόλου των Πρωτοβάθμιων ΟΤΑ στον σχεδιασμό του χώρου εντός των ορίων τους – ο οποίος, στα πλαίσια των δυνατοτήτων τους, διασφαλίζει τη δημόσια υγεία: πυκνότητες, όροι δόμησης, πρωταρχικές υποδομές, αστικές καινοτομίες, Ε&Τ.

Λαμβάνοντας υπόψη:

- Το νέο Ευρωπαϊκό Τοπίο «Πράσινης Ανάπτυξης» και Ενεργειακής αυτονομίας,
- Το αυξημένο επενδυτικό ενδιαφέρον, πρωτίστως στους τομείς Ελεύθερου Χώρου και Αναψυχής, Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας, Καινοτομίας, Πρωτογενή/Μεταποίηση, η υλοποίηση των οποίων απαιτεί σαφείς χρήσεις γης και στο πεδίο της εφαρμογής,
- Τα έντονα έως τώρα φαινόμενα που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι ΟΤΑ, ως συνέπεια της Κλιματικής Αλλαγής με έμφαση στις νέες χωρικές ενότητες και στον σχεδιασμό των κύριων τεχνικών υποδομών,
- Στο κεντρικό ρόλο που καλούνται να διαδραματίσουν οι Δήμοι, στη νέα Προγραμματική Περίοδο 2021-2027,

θεωρείται αναγκαίο:

- Να ληφθούν υπόψη οι προτάσεις/επισημάνσεις που διατυπώθηκαν στις επί μέρους ενότητες & να συζητηθούν στο πλαίσιο ειδικής συνάντησης του ΙΤΑ, καθώς και να προωθηθεί από το Ινστιτούτο η διεξαγωγή Διεθνούς Συνεδρίου με αντικείμενο:«Αστικός και Χωροταξικός Σχεδιασμός και διασφάλιση όρων δημόσιας υγείας στους ΟΤΑ».

Στις θεσμικές αλλαγές –απαραίτητες όπως προκύπτουν από την εγχώρια, ευρωπαϊκή και διεθνή εμπειρία και το κοινοτικό κεκτημένο– έγκειται ή ακριβέστερα εναπόκειται η δυνατότητα των ΟΤΑ να διαδραματίσουν τον (νέο) ρόλο που τους αρμόζει. Προσανατολισμοί θεσμικού, προτείνονται (και) στην επόμενη ενότητα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

**Η ΚΛΙΜΑΚΑ ΤΗΣ ΓΕΙΤΟΝΙΑΣ ΚΑΙ Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΣΥΝΕΡΓΕΙΑΣ  
ΤΩΝ «ΠΡΑΣΙΝΩΝ» ΚΑΙ «ΥΓΙΩΝ» ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ**

## 5.1 Η έννοια της γειτονιάς ως μέσο χωρικού σχεδιασμού

Ο όρος γειτονιά χρησιμοποιείται όχι μόνο για να περιγράψει μια χωρική υποδιαίρεση πόλεων και οικισμών αλλά και τη γειτνίαση ανθρώπων. Η έννοια της γειτονιάς ως μονάδα χωρικής και κοινωνικής οργάνωσης και σχεδιασμού της πόλης («neighborhood unit») διατυπώθηκε το 1927 από τον κοινωνιολόγο Clarence Arthur Perry. Προέκυψε ως αναγκαιότητα να ισοκαταμεμηθούν οι παιδότοποι στη Νέα Υόρκη και να μειωθεί η πιθανότητα ατυχημάτων από τα τροχοφόρα.

Οι βασικές αρχές της «μονάδας της γειτονιάς» ήταν:

- Το δημοτικό σχολείο να βρίσκεται σε κεντρική θέση μέσα στη γειτονιά ώστε η απόσταση που χρειάζεται να διανύσει το παιδί από το σπίτι έως το σχολείο χωρίς να διασχίσει μεγάλες αρτηρίες να είναι περίπου 400 μέτρα (ένα τέταρτο του μιλίου) και να μην υπερβαίνει τα 800 μέτρα (μισό μίλι). Η συνθήκη αυτή δημιουργούσε ένα σχήμα γειτονιάς όπου η περίμετρος της θα ήταν σε ίση απόσταση από το κέντρο. Ο πληθυσμός της γειτονιάς για την επαρκή υποστήριξη ενός σχολείου καθοριζόταν μεταξύ 5.000-9.000 κατοίκων, και το μέγεθός της περίπου 160 εκτάρια. Οι σχολικές εγκαταστάσεις θα χρησιμοποιούνταν για συναντήσεις και δραστηριότητες όλης της κοινότητας.
- Οι οδικές αρτηρίες τοποθετούνται κατά μήκος της περιμέτρου της γειτονιάς, ορίζοντας και ταυτόχρονα καθιστώντας διακριτό τον «τόπο» της γειτονιάς. Με αυτόν τον τρόπο, οι κύριες αρτηρίες δεν διχοτομούν τη γειτονιά και αποφεύγεται η ανεπιθύμητη διαμπερή κυκλοφορία.
- Ιεράρχηση των εσωτερικών δρόμων της γειτονιάς και διαφοροποίησή τους από τις πετρινεμένες αρτηρίες, και χρήση καμπυλωτών οδούσεων τόσο για λόγους ασφάλειας όσο και για αισθητικής.
- Περιορισμός των εμπορικών χρήσεων στην περίμετρο ή την κύρια είσοδο της γειτονιάς ώστε να μειώνονται οι μετακινήσεις που διεισδύουν στη γειτονιά.
- Τουλάχιστον το 10% της έκτασης της γειτονιάς να καταλαμβάνεται από πάρκα και ανοιχτό χώρο δημιουργώντας χώρους για παιχνίδι και κοινωνικής αλληλεπίδραση.

Η μονάδα της γειτονιάς, θα επηρεάσει τον σχεδιασμό νέων ή την ανάπλαση υφιστάμενων αστικών περιοχών τον 20ό αιώνα ιδίως μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο όταν οι χρήσεις γης διαχωρίζονται, και κυριαρχεί το αυτοκίνητο και η προαστιοποίηση. Προσεγγίσεις βασισμένες στο μοντέλο της γειτονιάς είναι η «New Urbanism (Νέα Πολεοδομία)», το «Neo-traditional (Νέο-παραδοσιακή)» και το «Traditional Neighborhood Development (Παραδοσιακή Ανάπτυξη Γειτονιάς)» (TND). Οι γενικές αρχές που προβάλλονται σε αυτές είναι:

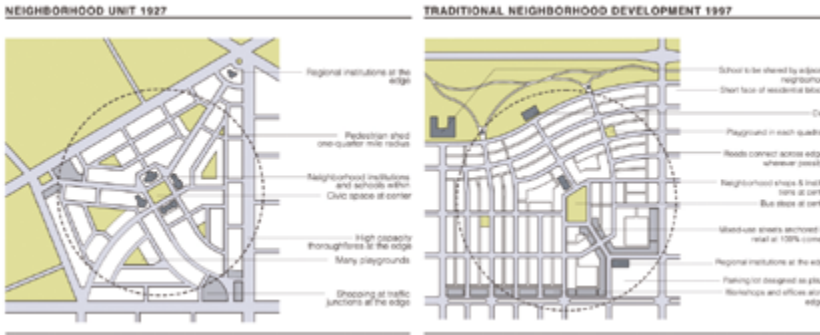
- η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και η διατήρηση της αγροτικής γης από την ανεξέλεγκτη αστική διάχυση,
- η κατανομή των πόρων μεταξύ Δήμων με πνεύμα συνεργασίας και όχι ανταγωνισμού,
- η οργάνωση της ανάπτυξης σε συμπαγείς, κοινωνικά πολυσυλλεκτικές και πολυλειτουργικές γειτονιές με στόχο να δημιουργηθούν δεσμοί «μιας αυθεντικής κοινότητας», και



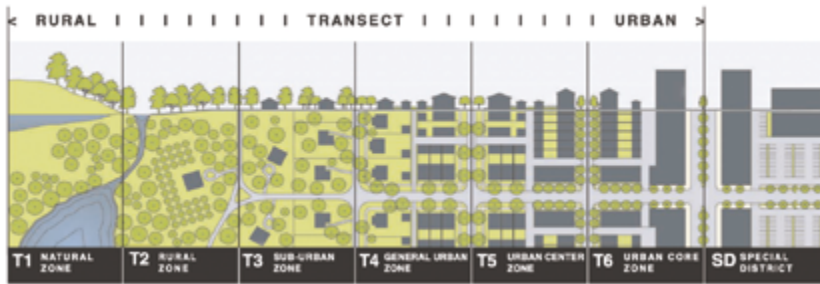
• η εξασφάλιση της κινητικότητας σε όλα τα επίπεδα, με έμφαση στην κίνηση των πεζών και την εξυπηρέτησή τους από τα MMM.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τον Andres Duany και την Elizabeth Plater-Zyberk και τους υπόλοιπους ιδρυτές της «Νέας Πολεοδομίας», η γειτονιά θα αποτελεί πυρήνα σχεδιασμού βάσει των παρακάτω αρχών:

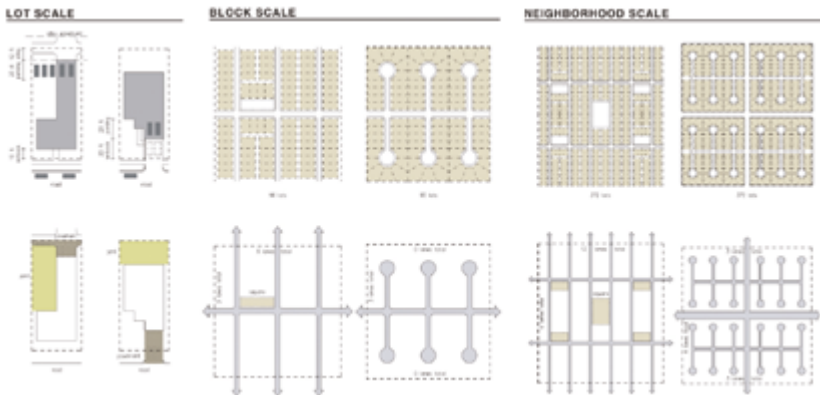
- Να υπάρχει ένα ευδιάκριτο κέντρο γειτονιάς. Αυτό μπορεί να είναι μία πλατεία ή ένας δημόσιος χώρος πρασίνου ή ακόμα και μια πολυσύχναστη ή αξιομνημόνευτη γωνία δρόμου. Σε αυτόν το κέντρο θα πρέπει να υπάρχει μία στάση MMM.
- Οι περισσότερες από τις κατοικίες να βρίσκονται σε απόσταση πέντε λεπτών με τα πόδια από το κέντρο, δηλαδή περίπου 400 μ. (0,25 μίλια).
- Να υπάρχουν διαφορετικοί τύποι κατοικιών (μονοκατοικίες, κατοικίες σε σειρά και διαμερίσματα) ώστε οι νέοι και οι ηλικιωμένοι, οι εργένηδες και οι οικογένειες, οι φτωχοί και οι πλούσιοι να μπορούν να επιλέξουν την κατάλληλη κατοικία.
- Στο όριο της γειτονιάς να υπάρχει επάρκεια και ποικιλία καταστημάτων και υπηρεσιών ώστε να καλύπτονται οι εβδομαδιαίες ανάγκες ενός νοικοκυριού.
- Ένας μικρός βοηθητικός χώρος ή χώρος γκαράζ επιτρέπεται στην πίσω αυλή κάθε κατοικίας. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως χώρος προς ενοικίαση ή ως χώρος εργασίας.
- Το δημοτικό σχολείο να βρίσκεται αρκετά κοντά ώστε τα περισσότερα παιδιά να μπορούν να πηγαίνουν με τα πόδια από το σπίτι τους.
- Να υπάρχουν μικρές παιδικές χαρές προσβάσιμες από κάθε κατοικία- σε μικρότερη απόσταση από 150 μέτρα (0,1 μίλι).
- Οι δρόμοι εντός της γειτονιάς να δημιουργούν ένα καλά συνδεδεμένο δίκτυο κυκλοφορίας, το οποίο να διανέμει την κυκλοφορία μέσω ποικίλων πεζοδρομών και δρόμων και προς όλες τις κατευθύνσεις.
- Οι δρόμοι να είναι σχετικά στενοί και σκιάζονται από δεντροστοιχίες. Αυτό επιβραδύνει την κυκλοφορία των οχημάτων δημιουργώντας ένα περιβάλλον φιλικό για τους πεζούς και τους ποδηλάτες.
- Τα κτήρια στο κέντρο της γειτονιάς να βρίσκονται κοντά στον δρόμο (η οικοδομική γραμμή να είναι κοντά στη ρυμοτομική) και να δημιουργούν έναν καλά ορισμένο εξωτερικό χώρο.
- Οι χώροι στάθμευσης και οι γκαραζόπορτες σπάνια να βρίσκονται στην κύρια όψη του κτηρίου προς τον δρόμο. Ο χώρος στάθμευσης να τοποθετείται στο πίσω μέρος των κτηρίων και είναι προσβάσιμος συνήθως από τον κήπο και δευτερεύουσες διόδους.
- Ορισμένα σημαντικά κτήρια στο τέρμα του δρόμου ή στο κέντρο της γειτονιάς να διατηρούνται ως δημόσια κτήρια. Σε αυτά περιλαμβάνονται κτήρια για συγκεντρώσεις της κοινότητας, εκπαιδευτικούς σκοπούς και θρησκευτικούς ή πολιτιστικές δραστηριότητες.
- Ορισμένα εξέχοντα σημεία που βρίσκονται στην οπτική φυγή δρόμων ή στο κέντρο της γειτονιάς να προορίζονται για δημόσια κτήρια. Και αυτά επίσης να χρησιμοποιούνται για συναντήσεις της κοινότητας, καθώς και εκπαιδευτικές, θρησκευτικές ή πολιτιστικές δραστηριότητες.



Η «μονάδα της γειτονιάς» (1927) και ο επαναπροσδιορισμός της ως «Παραδοσιακή ανάπτυξη Γειτονιάς» (1997)



Σε ευρύτερο χωρικό πλαίσιο, ο σχεδιασμός βασίζεται στη μέθοδο της Αστικής Διατομής («The Urban transect»), που απευθύνεται σε υψηλότερες πυκνότητες στο κέντρο της πόλης και σταδιακά μεταβαίνει σε αραιότερες προς τη διεπαφή της με τη φύση. Η μέθοδος αυτή εφαρμόζεται σε διάφορα μεγέθη πόλεων



Η οργάνωση στις κλίμακες του οικοπέδου, των τετραγώνων και της γειτονιάς σύμφωνα με τη Νέα Πολεοδομία. Πηγή: The Lexicon of the New Urbanism (2002), Robert Davis, Andres Duany, and Elizabeth Plater-Zyberk. Εκδόσεις: Duany Plater-Zyberk & Company

- Η γειτονιά είναι αυτοδιοικούμενη. Μια επίσημη Ένωση Κατοίκων να συζητάει και να αποφασίζει τα θέματα συντήρησης, ασφάλειας και αλλαγών. Η φορολόγηση της γειτονιάς να αποτελεί ευθύνη της ευρύτερης κοινότητας.

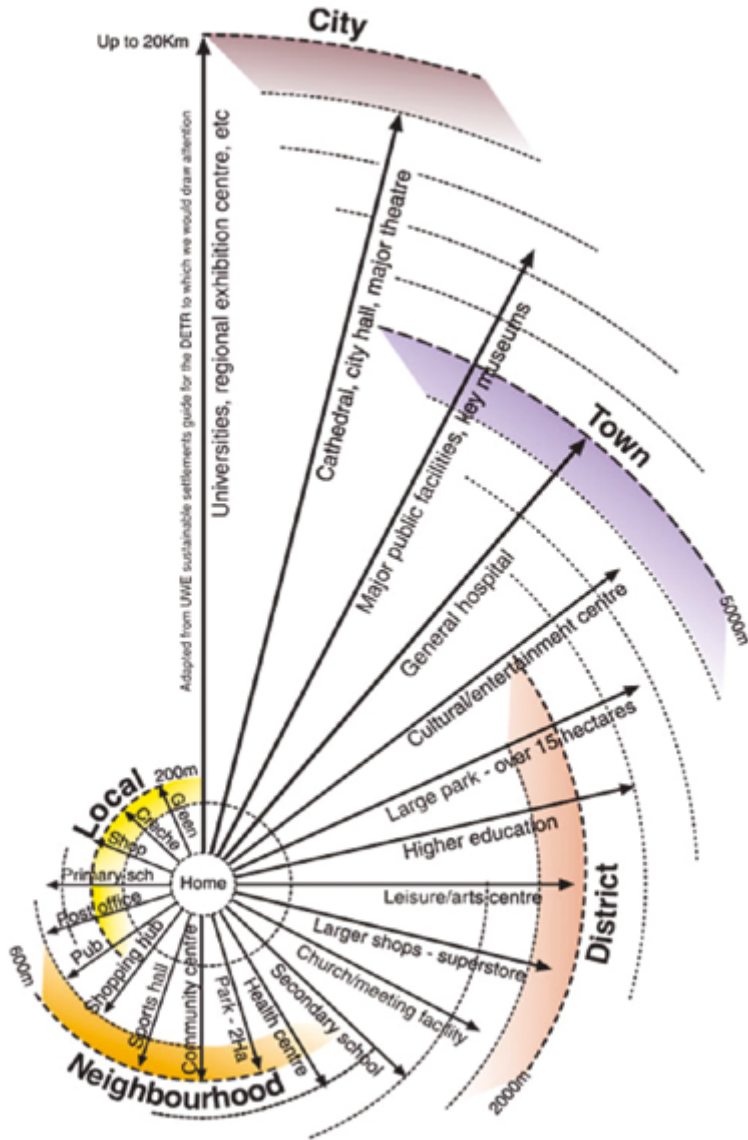
## 5.2 Η σημασία της γειτονιάς για την υγεία

Ο χώρος της γειτονιάς υπήρξε ένα σημαντικό πεδίο έρευνας για τη δημόσια υγιεινή, δεδομένου ότι η επιστήμη της επιδημιολογίας επικεντρώθηκε σε μεγάλο βαθμό σε αυτή τη συγκεκριμένη χωρική κλίμακα (Cummins et al, 2007).

Η γνώση ότι η γειτονιά επηρεάζει την υγεία ήταν γνωστή από την αρχαιότητα. Ο Ιπποκράτης στο *περί αέρων, υδάτων, τόπων*<sup>10</sup> είχε διαπιστώσει τη χωρική συγκέντρωση των ασθενειών και είχε τονίσει τη σημασία του τοπικού μικροκλίματος και των φυσικών χαρακτηριστικών της περιοχής.<sup>11</sup> Ο John Snow, χωρίς να είναι ακόμα γνωστή η μικροβιακή θεωρία, εντόπισε την γειτονιά του Λονδίνου από την οποία μεταδιδόταν η χολέρα.

Ωστόσο, η οικολογική προσέγγιση στα τέλη του 20ού αιώνα ήταν αυτή που επανάφερε τη σημασία της υγείας των ανθρώπων με το άμεσο περιβάλλον τους.<sup>12</sup> Το οικολογικό μοντέλο υποστηρίζει ότι το συγκεκριμένο περιβάλλον μέσα στο οποίο ζει το άτομο του επιτρέπει να ανταποκρίνεται στις περιβαλλοντικές προκλήσεις και να προσαρμόζεται στις περιβαλλοντικές αλλαγές, διασφαλίζοντας έτσι την αρμονική σχέση με το περιβάλλον του. Όταν η αρμονική σχέση ατόμου και περιβάλλοντος διαταράσσεται, προκαλούνται αρρώστιες οι οποίες εκδηλώνονται με διαφορετικούς τρόπους και σε διάφορα επίπεδα (κυτταρικό, οργανικό, συμπεριφορολογικό, κοινωνικό).<sup>13</sup> Επιπλέον, περιβαλλοντικές παράμετροι σχετικές με την υγεία, όπως ο βαθμός της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η εξασφάλιση της δημόσιας ασφάλειας, οι δυνατότητες βελτίωσης της φυσικής κατάστασης μέσω της άσκησης, η βελτίωση των συνθηκών κοινωνικής στέγασης ή η πρόσβαση στην εκπαίδευση, ξεπερνούν την ικανότητα ελέγχου οποιουδήποτε, μεμονωμένου ατόμου.<sup>14</sup> Έκτοτε, πολλές οικολογικές μελέτες που εξετάζουν τις επιπτώσεις στην υγεία επικεντρώνονται στην κλίμακα της γειτονιάς.<sup>15</sup> Οι πρώτες έρευνες εστίαζαν στη συγκριτική αξιολόγηση γειτονιών με διαφορετικά χαρακτηριστικά, διευρύνοντας την έως τότε έρευνα από τους ατομικούς παράγοντες που καθορίζουν την υγεία στους περιβαλλοντικούς παράγοντες που επηρεάζουν την ατομική υγεία. Στη συνέχεια, οι έρευνες επικεντρώθηκαν στις επιπτώσεων συγκεκριμένων χαρακτηριστικών της γειτονιάς διακρίνοντάς τα σε δύο κατηγορίες: τα υλικά και τα κοινωνικά.<sup>16</sup>

Τα μεν υλικά χαρακτηριστικά που αποτελούν και αντικείμενο της παρούσας μελέτης, περιλαμβάνουν εκτός από περιβαλλοντικά δεδομένα και αναφορές, τις πτυχές του ανθρωπογενούς, κτισμένου περιβάλλοντος. Σύμφωνα με τους Diez Roux και Mair (2010) αυτές είναι οι χρήσεις γης, οι μετακινήσεις, οι οδικές διατάξεις, η μορφή των υπαίθριων χώρων και των κτηρίων, η ύπαρξη ή απουσία χώρων αναψυχής, η εγγύτητα και η προσβασιμότητα σε πόρους όπως το νερό και η καλής ποιότητας τροφή.



Χρήσεις γης σε τοπικό έως υπερτοπικό επίπεδο σε συνάρτηση με την απόσταση από την κατοικία.  
Πηγή: Rogers Stirk Harbour+Partners et al., 2009

Τα δε κοινωνικά χαρακτηριστικά της γειτονιάς περιλαμβάνουν «τον βαθμό και τη φύση των κοινωνικών σχέσεων μεταξύ των γειτόνων, την ύπαρξη κοινωνικών κανόνων, τα επίπεδα ασφάλειας και βίας και διάφορα άλλα χαρακτηριστικά της κοινωνικής οργάνωσης των περιοχών». Σε αυτά περιλαμβάνονται και τα οικονομικά χαρακτηριστικά μιας γειτονιάς όπως η τοπική ευημερία ή οι συνθήκες φτώχειας και υλικής στέρησης, τα πολιτισμικά χαρακτηριστικά όπως η σύνθεση των εθνικοτήτων της κοινότητας που κατοικεί σε μια γειτονιά κ.ο.κ.

### 5.3 Στοιχεία της γειτονιάς που επηρεάζουν την υγεία

Τα τυπο-μορφολογικά χαρακτηριστικά των γειτονιών αναγνωρίζονται ως σημαντικές παράμετροι που προάγουν την υγεία και την ποιότητα ζωής των ανθρώπων. Ωστόσο, ποιά από τα διαφορετικά στοιχεία του αστικού περιβάλλοντος και σε ποιό βαθμό επηρεάζουν την ανθρώπινη υγεία δεν είναι πάντα γνωστό ή κατανοητό σε αυτούς που σχεδιάζουν τον χώρο ή λαμβάνουν αποφάσεις. Για παράδειγμα, κάποιος ίσως να θεωρεί ευνόητο ότι η ύπαρξη πάρκου σε μία γειτονιά αυξάνει τη σωματική άσκηση και μειώνει την παχυσαρκία αλλά είναι δύσκολο να αντιληφθεί και να τεκμηριώσει πως και σε ποιό βαθμό οι διαφορετικές διατάξεις δρόμων στις γειτονίες (π.χ. ορθογώνια διάταξη, λαβυρινθώδη) και τα διαφορετικά μεγέθη οικοδομικών τετραγώνων ενθαρρύνουν ή αποθαρρύνουν το περπάτημα.

Οι πρόσφατες έρευνες αναφέρονται σε λεπτομερείς λίστες στοιχείων και χαρακτηριστικών του δομημένου περιβάλλοντος που σχετίζονται με τη δημόσια υγεία.<sup>17</sup> Αυτά είναι οι χρήσεις γης, η πληθυσμιακή και κτηριακή πυκνότητα, η διάταξη των δρόμων, τα οικοδομικά τετράγωνα, τα μέσα μαζικής μεταφοράς, οι υποδομές για τους πεζούς και τους ποδηλαστές (π.χ. ύπαρξη, κατάσταση και συντήρηση πεζοδρομίων και πεζοδρόμων, ποδηλατοδρόμων, διασταυρώσεων, φωτεινών σηματοδοτών, πινακίδων), η πρόσβαση στη φύση, σε πάρκα, παιδικές χαρές, χώρους πρασίνου και αναψυχής, σε αστικές καλλιέργειες και καταστήματα υγιεινών τροφίμων, οι μπλε υποδομές, η αρχιτεκτονική των κτηρίων και η συντήρησή τους, κ.ο.κ. Επιπλέον, οι δημοτικές αρχές που επιλέγουν να εφαρμόσουν δυναμικά προγράμματα αναπλάσεων του δημόσιου χώρου έχουν υγιέστερους πληθυσμούς (Nieuwenhuijsen and Khreis, 2019).

Πιο συγκεκριμένα, στοιχεία της γειτονιάς που επηρεάζουν την υγεία είναι τα μεγέθη και τα σχήματα των οικοδομικών τετραγώνων, η αρχιτεκτονική τυπολογία, ο φωτισμός και τα πεζοδρόμια. Αυτά σχετίζονται τόσο με την ασφάλεια όσο και την προσπελασιμότητα στη γειτονιά (Rodi, 2013).

Οι χρήσεις γης και η κτηριακή και πληθυσμιακή πυκνότητα έχουν επίσης σημαντική επίπτωση στη δημόσια υγεία. Σχετικές έρευνες αποδεικνύουν ότι όταν ελέγχονται οι μεταβλητές σε ατομικό επίπεδο, όπως η ηλικία, η φυλή και το φύλο, οι κάτοικοι αραιοκατοικημένων γειτονιών με καλή συνδεσιμότητα δρόμων (πυκνό δίκτυο δρόμων και καλές υπερτοπικές συνδέσεις), σημειώνουν υψηλότερα επίπεδα σωματικής δραστηριότητας σε σύγκριση με αυτά των κατοίκων πιο συμπαγών γειτονιών αλλά με λιγότερο καλό δίκτυο κυκλοφορίας.<sup>18,19</sup> Εκτός από τη συνδεσιμότητα

τητα, άλλοι παράγοντες του κτισμένου περιβάλλοντος που επηρεάζουν τη δημόσια υγεία είναι η διαθεσιμότητα δημόσιων μέσων μεταφοράς, η ύπαρξη πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων καθώς και η κατάσταση και η συντήρησή τους, οι σωστά σχεδιασμένες διασταυρώσεις, η επάρκεια φωτισμού και φωτεινών σηματοδοτών κ.ο.κ.

Όσον αφορά τον αστικό ιστό, έχει αποδειχθεί ότι η ορθογωνική διάταξη δρόμων μειώνει τη χρήση του αυτοκινήτου και αυξάνει το περπάτημα.<sup>20</sup> Έχει παρατηρηθεί ότι οι κάτοικοι σε γειτονίες με ορθογωνική οδική διάταξη κοινωνικοποιούνται περισσότερο από άλλες διατάξεις όπως η δαιδαλώδης οργανική. Ωστόσο, οι άνθρωποι συνεχίζουν να προτιμούν τις γειτονίες με «culs-de-sac» (σχεδιασμένα αδιέξοδα).<sup>21</sup> Επίσης, η μείωση των διαστάσεων του τυπικού οικοδομικού τετραγώνου καθώς και η αύξηση του μήκους των πεζοδρόμων βελτιώνουν τη δυνατότητα περπατήματος στη γειτονιά (Moudon et al., 2006)

Η περιορισμένη πρόσβαση στη φύση θεωρείται βασική αιτία των δυσμενών επιπτώσεων στην υγεία.<sup>22, 23</sup> Ακόμη και η οπτική επαφή με το πράσινο μπορεί να βελτιώνει την υγεία.<sup>24</sup>

Η ύπαρξη κήπων και πάρκων σε μια γειτονιά έχει αδιαρρήκτως συσχετιστεί τόσο με την ψυχική όσο και με τη σωματική υγεία, ανεξάρτητα από την ηλικία, το φύλο ή την κοινωνικοοικονομική κατάσταση του ατόμου.<sup>25, 26, 27</sup> Η ύπαρξη πράσινων υπαίθριων χώρων ενθαρρύνει τη σωματική δραστηριότητα,<sup>28</sup> βελτιώνει τη γνωστική λειτουργία,<sup>29</sup> ενισχύει την κοινωνικοποίηση,<sup>30</sup> συντελεί στη ψυχολογική ανθεκτικότητα στο άγχος της καθημερινότητας<sup>31</sup> και στη μείωση της ενδοοικογενειακής βίας.<sup>32</sup>

Οι γειτονίες που δεν διαθέτουν ανοιχτούς δημόσιους χώρους για κοινωνική επαφή είναι δυνατόν να παρατηρηθεί χαμηλό βάρος γέννησης, αυξημένος κίνδυνος βρεφικού θανάτου, βραδεία γνωστική ανάπτυξη, υπερκινητικότητα, παχυσαρκία και καρδιακές παθήσεις.<sup>33</sup>

Η γεωμετρία των κτηρίων επίσης επηρεάζουν τη δημόσια υγεία. Σε γειτονίες με υψηλά κτήρια παρατηρείται λιγότερη σωματική δραστηριότητα στους κατοίκους, αναπνευστικές ασθένειες στα παιδιά, προβλήματα συμπεριφοράς, νευρωτισμός, και κοινωνική απομόνωση. Άλλα στοιχεία του κτισμένου περιβάλλοντος της γειτονιάς που επηρεάζουν τη φυσική δραστηριότητα, είναι η αναλογία μεταξύ του ύψους του κτιρίου και του πλάτους του δρόμου, και οι αποστάσεις των κτηρίων από τον δρόμο.<sup>34</sup>

## 5.4 Στοιχεία της γειτονιάς που επηρεάζουν την αειφορία

Οι σχεδιαστικές αλλαγές στη γειτονιά που κυμαίνονται από παρεμβάσεις μικρής κλίμακας σε κτήρια όπως η προσθήκη μόνωσης και σε αστικό εξοπλισμό όπως τα πράσινα στέγαστρα έως και αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας σε επίπεδο περιοχής αναγνωρίζονται όλο και περισσότερο ως μια ενδεδειγμένη προσέγγιση για την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης. Οι παρεμβάσεις αυτές στο αστικό περιβάλλον επηρεάζουν το μικροκλίμα, την ποιότητα του αέρα, την υδρολογία, την αποθήκευση άνθρακα καθώς και τους κοινωνικούς, ψυχολογικούς και οικονομικούς παράγοντες. Για παράδειγμα, ένα δίκτυο χώρων πρασίνου μπορεί να μειώσει τις πλημμύρες, να

βελτιώσει την ποιότητα του αέρα, να βελτιώσει τη θερμική άνεση και να ενισχύσει την οικολογική ανθεκτικότητα (Iuorio and Harbich, 2019). Για παράδειγμα, Το ερευνητικό έργο ASCCUE (Adaptation Strategies for Climate Change in the Urban Environment, 2006) που εκπονήθηκε από Πανεπιστήμια της Μεγάλης Βρετανίας, διαπίστωσε ότι μια αύξηση των περιοχών πρασίνου κατά 10% στις πόλεις της είναι ικανή να διατηρήσει την υπάρχουσα θερμοκρασία τους ή να τη μειώσει έως τη δεκαετία του 2080. Άλλοι ερευνητές εκτιμούν ότι ο συνδυασμός πράσινων στρατηγικών μειώνει τις αστικές θερμοκρασίες κατά 0,5-4,0°C (Qiu et al., 2017).

Οι αστικές πυκνότητες συσχετίζονται με την ενεργειακή απόδοση (Xingjian et al., 2020) ενώ οι διατάξεις των δρόμων και η θέση των κτηρίων επηρεάζουν τη θερμική άνεση των κατοίκων. Η κτηριακή πυκνότητα των πόλεων σχετίζεται επίσης άμεσα με τις οικιακές εκπομπές CO<sup>2</sup> ενώ η πολυκεντρικότητα των αστικών συγκεντρώσεων συσχετίζεται με λιγότερες εκπομπές. Επιπλέον οι συρρικνούμενες πόλεις (shrinking cities) τείνουν να είναι λιγότερο ενεργειακά αποδοτικές από τις πόλεις που αναπτύσσονται (Rodi 2015, Xingjian et al. 2020). Οι κατάλληλες οδικές διατάξεις και προσανατολισμοί των δρόμων, οι θέσεις των κτηρίων στο οικοδομικό τετράγωνο και οι αποστάσεις μεταξύ τους μειώνουν την απώλεια θερμότητας τους ψυχρούς μήνες και αυξάνουν τη θερμική άνεση τους θερμούς. Στρατηγικές που συμβάλλουν στη μείωση των επιπτώσεων των πλημμυρών σχετίζονται με τον την έκταση και τον αριθμό των μαλακών επιφανειών που επιτρέπουν την απορρόφηση της βροχοπτώσης όπως είναι οι δημόσιοι χώροι πρασίνου και οι ιδιωτικοί κήποι. Στατιστικές δείχνουν ότι το ποσοστό κάλυψης και η κτηριακή πυκνότητα μιας περιοχής σχετίζονται με την ανθεκτικότητα σε πυρκαγιά. (Rodi, 2015).

## 5.5 Πράσινες και Υγιείς γειτονιές. Μια συνδυαστική προσέγγιση

Οι υπεύθυνοι λήψης αποφάσεων αντιλαμβάνονται ότι για την επίτευξη μιας πραγματικά πράσινης και υγιούς πόλη χρειάζεται η συμμετοχή όλων των εμπλεκόμενων φορέων και κυρίως των πολιτών, καθώς και ο σχεδιασμός των επιμέρους περιοχών αλλά και του συνόλου του Δήμου. Ωστόσο, Στην Ελλάδα, οι δημόσιες και δημοτικές υπηρεσίες που είναι υπεύθυνες για θέματα που σχετίζονται με τις πράσινες και υγιείς πόλεις όπως το περιβάλλον, την ενέργεια, την κινητικότητα, τη στέγαση, την υγεία κοκ τείνουν να βασίζονται –σε μεγάλο βαθμό– σε μεμονωμένες αρμοδιότητες. Το γεγονός αυτό καθιστά δύσκολη την από κοινού επίτευξη των στόχων του αστικού σχεδιασμού. Ως εκ τούτου, είναι σημαντική η απόκτηση και ανταλλαγή γνώσης για τον σχεδιασμό τόσο της στρατηγικής όσο και του κτισμένου περιβάλλοντος. Φιλόδοξες αλλά και ανταγωνιστικές πόλεις δημιουργούν δίκτυα σχεδιασμού δράσεων «Πράσινων Πόλεων» και «Υγιών Πόλεων» προκειμένου να διδαχθεί η μία από την άλλη και να συνεργαστούν. Τέτοια δίκτυα είναι για παράδειγμα, το Urbact Healthy Cities και το European Green Capitals της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτή η παγκόσμια τάση μαρτυρά την πολλαπλότητα και διαφορετικότητα των εναλλακτικών προσεγγίσεων.

Η δημιουργία ενός Εγχειριδίου για τον αστικό (επανα)σχεδιασμό της Ελληνικής γειτονιάς όπως



αυτό που διαπραγματεύεται η παρούσα μελέτη που από κοινού αντιμετωπίζει της πράσινες και υγιείς αστικές πολιτικές είναι απαραίτητη για τους παρακάτω λόγους:

**Πρώτον**, η πολιτική για την υγεία αποτελεί κύριο αντικείμενο του αστικού σχεδιασμού. Από την αρχαιότητα, η υγεία ήταν προτεραιότητα για την οικοδόμηση των πόλεων όπως επιβεβαιώνουν τα περιεχόμενα στην Πολιτική του Αριστοτέλη και στο De Architectura του Vitruvius. Ο σύγχρονος πολεοδομικός σχεδιασμός εμφανίζεται εξαιτίας της ρυπαίνουσας και ανθυγιεινούς βιομηχανικής πόλης του 19ου αιώνα. Καινοτόμες προτάσεις και οράματα πόλεων όπως οι Κηπουπόλεις, πολεοδομικοί και οικοδομικοί κανονισμοί όπως αυτοί στη Νέα Υόρκη μετά την επιδημία φυματίωσης, έργα αναπλάσεων όπως στο το Παρίσι από τον Georges-Eugène Haussmann, και επεκτάσεις πόλεων όπως αυτή στη Βαρκελώνη από τον Ildefons Cerdà, αποφασίστηκαν, σχεδιάστηκαν και πραγματοποιήθηκαν ως απάντηση σε υγειονομικές κρίσεις.

Σήμερα, η βελτίωση της δημόσιας υγείας μέσω και του κτισμένου περιβάλλοντος προωθείται από τα Ηνωμένα Έθνη και τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας. Παράλληλα ερευνητές σε όλο τον κόσμο εκπονούν και δημοσιεύουν μελέτες που αποδεικνύουν ότι η μορφή της γειτονιάς και τα στοιχεία που τη συγκροτούν (π.χ. τα σχήματα και τα μεγέθη οικοδομικών τετραγώνων, τα ύψη και η τυπολογία των κτηρίων, τα πάρκα, τα πεζοδρόμια, ο φωτισμός, τα ποσοστά πρασίνου κ.λπ.) συνδέονται άμεσα με θέματα υγείας όπως για παράδειγμα τα τροχαία δυστυχήματα, την παχυσαρκία, την υπέρταση, τη γνωστική ανάπτυξη και λειτουργία, τις ψυχικές ασθένειες κ.κ. (Ρόδη, 2013). Έχει αποδειχθεί ότι και μόνο η θέαση ενός πράσινου χώρου χωρίς κάποιος να τον επισκέπτεται όπως γίνεται σε περιπτώσεις ανθρώπων με κινητικά προβλήματα ή ασθενείς σε νοσοκομεία συμβάλει στη βελτίωση της υγείας τους (Lemes de Oliveira και Mell, 2018).

Παρά τις έρευνες που τονίζουν τις επιπτώσεις που έχει η αστική μορφολογία στην ανθρώπινη υγεία, η υγεία δεν έχει ακόμη καθιερωθεί ως ρητή συνιστώσα της λήψης αποφάσεων του αστικού σχεδιασμού και η προσοχή της πολιτείας εξακολουθεί να εστιάζει σε μεγάλο βαθμό σε κοινωνικούς και οργανωτικούς παράγοντες παρά σε στοιχεία και χαρακτηριστικά του κτισμένου περιβάλλοντος

Επιπλέον, οι πολιτικοί και οι αρμόδιες υπηρεσίες δεν διαθέτουν ειδικά εργαλεία και μεθόδους για να αποφασίσουν με κριτήριο την ενίσχυση της συλλογικής υγείας τις αναπλάσεις υφιστάμενων περιοχών και τη δημιουργία νέων.<sup>35</sup> Στην Ελλάδα γίνονται σοβαρές προσπάθειες μέσω του Ελληνικού Διαδημοτικού Δικτύου Υγιών Πόλεων πιστοποιημένο από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ). Ωστόσο, τα προγράμματα και οι δράσεις των Δήμων συνεχίζουν να επικεντρώνονται στις ιατρικές και κοινωνικές υπηρεσίες για τη βελτίωση της δημόσιας υγείας και όχι στον τρόπο σχεδιασμού του κτισμένου περιβάλλοντος.

**Δεύτερον**, ο «πράσινος» σχεδιασμός των ελληνικών πόλεων είναι μια επιτακτική στρατηγική για τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής. Πέρα από την υπερθέρμανση του πλανήτη όπου αναμένεται να έχει δραματικές επιπτώσεις στην ποιότητα της ζωής και τους περιβάλλοντος των πόλεων, η Ελλάδα κατέχει την τρίτη θέση στην Ευρώπη όσον αφορά τη δυσaréσκεια των κατοί-



των της για το αστικό περιβάλλον και τις παθογένειές του όπως είναι η ανεπάρκεια των δημόσιων χώρων, η έλλειψη πρασίνου, η κατάσταση των δρόμων και των πεζοδρομίων καθώς και των κτηρίων στις γειτονιές στις οποίες κατοικούν (Ευρωβαρόμετρο,<sup>36</sup> 2015, 2016, 2018). Επιπλέον τα περιβαλλοντικά προβλήματα αναμένεται να επιδεινωθούν περαιτέρω εφόσον, μέχρι το 2050, οι θερμοκρασίες στην Ελλάδα προβλέπεται να αυξηθούν κατά 2,5 βαθμούς Κελσίου, να αυξηθεί η συχνότητα και η διάρκεια των καυσώνων και να μειωθούν οι βροχοπτώσεις και οι χιονοπτώσεις. Στόχος της Συμφωνίας του Παρισιού –η οποία υπογράφηκε και από την Ελλάδα– είναι, μέχρι το τέλος του 21ου αιώνα, να περιοριστεί η μέση αύξηση της θερμοκρασίας στους 2°C. Όπως επισημαίνουν ειδικοί επιστήμονες, η Ελλάδα είναι επιτακτικό να συμπεριλάβει δράσεις για την κλιματική αλλαγή στον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό (Καρτάλης, Κοκκώσης, Οικονόμου, Σανταμούρης κ.ά., 2017). Έως τώρα, οι στρατηγικές για την προσαρμογή του κτισμένου περιβάλλοντος των Ελληνικών πόλεων στην κλιματική αλλαγή επικεντρώνονται κυρίως σε «πράσινα» κτήρια (π.χ. πρόγραμμα εξοικονομώ κατ' οίκον) και όχι σε «πράσινες» γειτονιές, όπου σκοπεύει να επεκταθεί η προτεινόμενη μελέτη.

**Τρίτον**, η κοινή αντιμετώπιση θεμάτων υγείας και οικολογίας θα αποτελέσει σημαντικό στόχος για τα νέα σχέδια πόλεως και τα έργα αστικής ανάπλασης παγκοσμίως. Ο ΟΗΕ τονίζει ότι οι στρατηγικές για την ανάκαμψη από την πανδημία του κορωνοϊού παρείχαν μια σημαντική ευκαιρία για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, την προστασία του περιβάλλοντος, την αναστροφή της απώλειας βιοποικιλότητας και τη διασφάλιση της μακροπρόθεσμης υγείας και ασφάλειας της ανθρωπότητας. Ωστόσο, η πρόβλεψη για την κλιματική αλλαγή τείνει να επικεντρώνεται στις υποδομές όπως για παράδειγμα αυτές για την αναμενόμενη άνοδο της στάθμης της θάλασσας, με ελάχιστο ή καθόλου σχεδιασμό για την προσαρμογή της υγείας για τους κατοίκους της πόλης. (Burton, 2015).

Η προτεινόμενη μελέτη υποστηρίζει ότι η παράβλεψη των διασυνδέσεων μεταξύ των ζητημάτων υγείας και της πράσινης ανάπτυξης μπορεί να περιορίσει τις αποφάσεις των Δήμων. Αντίθετα, η αρμονική συμβίωση των εννοιών «Υγιής Πόλη» και «Πράσινη Πόλη» μπορεί να οδηγήσει σε νέους τρόπους θωράκισης των ελληνικών πόλεων απέναντι στην κλιματική κρίση και προώθησης της υγείας και της ευημερίας των κατοίκων τους.



Ανισότητες σε όμορες γειτονιές σε Μεξικό (πάνω), Βραζιλία (μέση), (κάτω)



Τυπολογίες αστικών ιστών από το Λονδίνο, Παρίσι, και Βερολίνο και απαιτήσεις σε ενέργεια (kWh/m<sup>2</sup>/έτος)



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΥΓΕΙΑ

## Εξελίξεις στη δημόσια υγεία και στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό Οι πόλεις των Χ Λεπτών

Οι αστικές μονάδες που σχετίζονται με τον χρόνο περπατήματος –5 λεπτά για 400 μέτρα, 10 λεπτά για 800 μέτρα, 15 λεπτά για 1200 μέτρα– εμφανίστηκαν ως εργαλεία αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού για να μετριάσουν τις περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις της εποχής του αυτοκινήτου. Η πανδημία του Covid-19 και ο εγκλεισμός που πυροδότησαν μια παγκόσμια τάση υπέρ της τοπικότητας και πρόσφεραν μια «προεπισκόπηση επίδοσης» ενός πιο υγιεινού τρόπου ζωής χωρίς αυτοκίνητο στον χώρο της πόλης, με λιγότερες μετακινήσεις και περισσότερο περπάτημα, περισσότερο ελεύθερο χρόνο και «πιο πράσινες» γειτονίες. Με την εισαγωγή του « χρόνου» στη θεώρηση του αστικού χώρου, κάθε γειτονιά γίνεται μία «ισόχρονη» δομή, μια περιοχή που μπορεί να εξερευνηθεί μέσα σε ένα δεδομένο χρονικό διάστημα, δίνοντας τη δυνατότητα σε όλους τους κατοίκους της να έχουν πρόσβαση σε καθημερινά αγαθά και βασικές υπηρεσίες με μετακίνηση πεζή. Οι περισσότερες από τις ιδέες και τις αρχές που στηρίζουν τις έννοιες της Πόλης των Χ Λεπτών (X-Minute City) δεν είναι καινούριες. Στις αρχές του εικοστού αιώνα, ο αγώνας ενάντια στα δεινά της περιβαλλοντικής υποβάθμισης λόγω της εκβιομηχάνισης αντιμετωπίστηκε από μια νέα γενιά σχεδιαστών και θεωρητικών, οι οποίοι ανέπτυξαν νέα αστικά μοντέλα και θεωρίες για να επαναπροσδιορίσουν τις συνθήκες διαβίωσης σε ανθρώπινη κλίμακα, βασισμένες σε κοινωνικοχωρικές μοντέλα όπως αυτό της Κηπούπολης (Garden City) και της Συμπαγούς Πόλης (compact city).

### **Η μονάδα Γειτονιάς των Δέκα Λεπτών**

Το μοντέλο της κηπούπολης του Ebenezer Howard, εισήχθη στις ΗΠΑ και εκπονήθηκε εκ νέου για το Περιφερειακό Σχέδιο της Νέας Υόρκης. Σε αυτό το πλαίσιο, η έννοια της «Μονάδας της Γειτονιάς (The Neighborhood Unit)» εισήχθη από τον Clarence Perry (1929) ως κατάλληλο μοντέλο ανάπτυξης για την επίλυση κυκλοφοριακών ζητημάτων και την αντιμετώπιση κοινωνικών προβλημάτων μέσω της ενίσχυσης του χωρικού σχεδιασμού της κοινότητας. Αυτό το μοντέλο συνεπαγόταν όπως ήδη έχε αναφερθεί πιο πάνω ως μια μονάδα εμβέλειας 400 μέτρων για πληθυσμό περίπου 5.000 έως 9.000 ατόμων. Η επανάληψη της «μονάδας» θα μπορούσε να οργανώσει ολόκληρη την πόλη. Μέσα σε αυτό το αστικό σύνολο, κάθε μονάδα θα έχει τις δικές της ιδιαίτερες «πνευματικές», «ψυχαγωγικές» και «πολιτικές απαιτήσεις» της.

### **Η θεωρία των Κεντρικών Τόπων (Central Place Theory)**

Η θεωρία των αστικών μοντέλων που σχετίζονται με την απόσταση ως εργαλείο χωροταξικής πολιτικής για τη χωροθέτηση πληθυσμού και δραστηριοτήτων αποτελεί τη βάση για τη «Θεωρία των Κεντρικών Τόπων (CPT)» και τη Θεωρία της Προξेमικής που επηρέασαν ευρέως τον αστικό σχεδιασμό και τον σχεδιασμό μετά το 1960.

Η CPT διατυπώθηκε από τον Γερμανό γεωγράφο Walter Christaller το 1933: υποθέτει ότι ο χώρος είναι ισότροπος, η πυκνότητα του πληθυσμού και η αγοραστική δύναμη είναι σταθερές και οι άνθρωποι θεωρούνται καταναλωτές. Κατά συνέπεια, θεωρεί ότι οι άνθρωποι ενεργούν

ορθολογικά για να ελαχιστοποιήσουν το κόστος μεταφοράς επισκεπτόμενοι την πλησιέστερη τοποθεσία που προσφέρει τα επιθυμητά αγαθά ή υπηρεσίες. Βάσει αυτών, ο Christaller κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πιο αποτελεσματική χωρική διάταξη των κεντρικών θέσεων παίρνει τη μορφή ενός τριγωνικού πλέγματος έτσι ώστε κάθε κεντρικό μέρος να έχει μια εξαγωνική περιοχή αγοράς.

Το πρόγραμμα «Ανοιχτές Πόλεις» του Υπουργείου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος που υιοθετήθηκε στις αρχές της δεκαετίας του 1980 μπορεί να θεωρηθεί ότι βασίστηκε στη θεωρία των Κεντρικών Τόπων για την κατανομή των υπηρεσιών του ευρύτερου δημόσιου τομέα.

### **Η θεωρία της Σημασίας της Απόστασης (Proxemics Theory)**

Το «Proxemics Theory» αναπτύχθηκε από τον ανθρωπολόγο Edward T. Hall το 1966 και αναφέρεται στη μελέτη της εγγύτητας μεταξύ των ανθρώπων, και στις αποστάσεις μεταξύ τους. Παρατηρώντας τη διαφορετική τήρηση των αποστάσεων, Ο Hall ανέπτυξε το μοντέλο των διαπροσωπικών αποστάσεων, το οποίο περιγράφει τους 4 τύπους χώρων που οι άνθρωποι υιοθετούν στις κοινωνικές σχέσεις τους. Αυτές είναι:

- ο οικείος χώρος με ακτίνα από 0 έως 45 εκ. γύρω από τον άνθρωπο, όπου επιτρέπει να πλησιάσουν μόνο από άτομα που έχουν μια πολύ στενή και συναισθηματική σχέση με αυτόν,
- ο προσωπικός χώρος, ακτίνας από 45 έως 120 εκ. που αποτελεί την ιδανική απόσταση για τις περισσότερες αλληλεπιδράσεις (π.χ. για μια χειραψία) και όταν υπάρχει μια σχέση φιλίας και εμπιστοσύνης,
- ο κοινωνικός χώρος, από 120 έως 300 εκ. για την αλληλεπίδραση με κάποιο άλλο άτομο, και
- ο δημόσιος χώρος, ακτίνας πάνω από 3 μέτρα για δημόσιες επαφές που δεν απαιτούν αλληλεπίδραση.

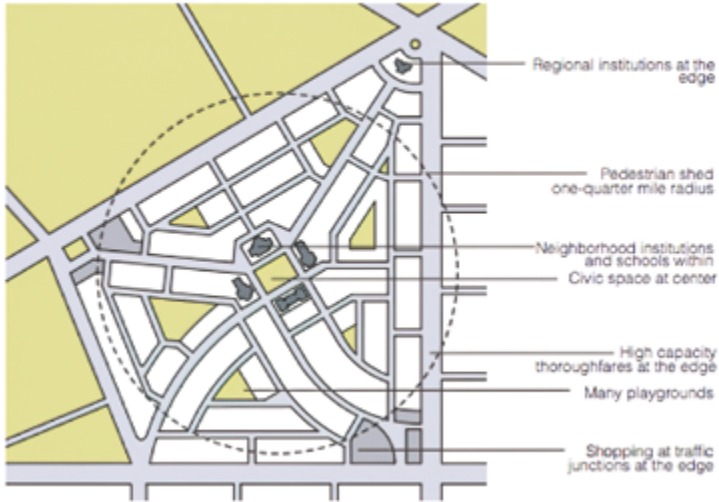
Εισάγοντας την επιστήμη της «προξημικής», ο Hall υπέδειξε πώς η χρήση του χώρου μπορεί να επηρεάσει τη συμπεριφορά, την επικοινωνία, τις προσωπικές επιχειρηματικές σχέσεις, τις διαπολιτισμικές ανταλλαγές, καθώς και επιστημονικά πεδία που αφορούν μεταξύ άλλων, την αρχιτεκτονική, τον σχεδιασμό της πόλης και την αστική ανανέωση.

### **Το μοντέλο της «Προσανατολισμένης στη Μετακίνηση Ανάπτυξης»**

Ο συνδυασμός της εγγύτητας των γειτονιών με μικτές χρήσεις γης και η βελτίωση της προσβασιμότητας που υποστηρίζεται από τα μέσα μαζικής μεταφοράς οδήγησε στη διατύπωση του μοντέλου ανάπτυξης Transit-Oriented Development (TOD) το 1993 από τον Peter Calthorpe. Βάσει των αρχών της αειφορικής ανάπτυξης, ο κύριος στόχος του ήταν ο σχεδιασμός βιώσιμων αστικών κοινοτήτων κοντά σε διαμετακομιστικό σταθμό σε περιοχή με σχετικά υψηλή πυκνότητα που μειώνεται σταδιακά όταν απομακρύνεται από το κέντρο. Οι κάτοικοι της περιοχής θα έχουν τη δυνατότητα να περπατήσουν στον σταθμό ή στην εμπορική περιοχή εντός 10 λεπτά.



### NEIGHBORHOOD UNIT 1927



### TRADITIONAL NEIGHBORHOOD DEVELOPMENT 1997



Το διάγραμμα της «Μονάδας της Γειτονιάς» ως βασικό στοιχείο πολεοδομίας της Νέας Υόρκη το 1929 (πάνω) και το διάγραμμα της «Ανάπτυξης της Παραδοσιακής Γειτονιάς» το οποίο προσαρμόζει τα μοντέλα σύγχρονης αστικοποίησης με την παραδοσιακή Μονάδα Γειτονιάς (κάτω). Πηγή: The Lexicon of New Urbanism





Αστικές παρεμβάσεις στο Παρίσι σύμφωνα με τη στρατηγική της πόλης των 15 λεπτών (15-Minute City) που διατυπώθηκε το 2016 από τον Carlos Moreno

### **Η Πόλη των Πέντε Λεπτών (5-Minute City)**

Το 2002, ο Winy Maas παρουσίασε την Πόλη των 5 λεπτών. Υποστήριξε ότι η αστική πυκνότητα απαιτεί εγγύτητα, αλλά ότι ο χρόνος μετακίνησης στη σύγχρονη μητρόπολη συνεχώς διευρύνεται.

Μια σειρά σοβαρών ερωτημάτων προκύπτουν από αυτήν την πρόκληση: «Ποιά θα είναι η μορφή μιας τέτοιας πόλης; Τι συμβαίνει εάν υποθέσουμε ότι τα αυτοκίνητα είναι ο μόνος τρόπος μεταφοράς; Η το αντίθετο, πώς θα είναι μια πόλη όπου η πρόσβαση γίνεται μόνο με μέσα μαζικής μεταφοράς; Ή με μετακίνηση πεζή;». Ο σχεδιασμός του επιχειρηματικού πάρκου 60 στο αεροδρόμιο του Eindhoven με μικρά γραφεία και αίθουσες διανομής μπορεί να θεωρηθεί ως το πεδίο δοκιμής των MVRDV για τη διαδικασία που περιγράφεται παραπάνω. Μέσω του σχεδιασμού καμπυλόγραμμων οδών με όριο ταχύτητας τα 50 km/h δημιουργείται μια ευέλικτη και γρήγορη διαδρομή χωρίς σηματοδότες, αυξάνοντας την προσβασιμότητα της τοποθεσίας. Αυτή η αρχή της ελαστικότητας μπορεί να θεωρηθεί ως εργαλείο ευέλικτου σχεδιασμού.

### **Η Πόλη των Δεκαπέντε Λεπτών (15-Minute City)**

Ένα μοντέλο αστικού και πολεοδομικού σχεδιασμού που αναδείχθηκε από την πανδημία του Covid-19 είναι αυτό της Πόλης των 15 λεπτών που διατυπώθηκε το 2016 από τον καθηγητή Carlos Moreno και υιοθετήθηκε προς εφαρμογή από τη δήμαρχο του Παρισιού, Ann Hidalgo. Αναφέρεται στην οργάνωση γειτονιών όπου οι κάτοικοι θα έχουν πρόσβαση σε όλα τα απαραίτητα αγαθά και υπηρεσίες που χρειάζονται στην καθημερινότητά τους –σχολεία, χώρους εργασίας, καταστήματα, ιατρεία, ανοικτούς και πράσινους χώρους, βιβλιοθήκες, εστιατόρια με υγιεινά τρόφιμα κ.ά.– σε απόσταση το πολύ 15 λεπτών με τα πόδια ή με το ποδήλατο από την κατοικία τους. Η στρατηγική αυτή υιοθετείται από όλο και περισσότερες πόλεις όπως η Βαρκελώνη, το Δουβλίνο, το Μιλάνο και η Λισαβόνα.

### **Η Πόλη των Είκοσι Λεπτών (20-Minute City)**

Παραλλαγή της Πόλης των 15 λεπτών είναι η Πόλη των 20 λεπτών από τους Capasso Da Silva κ.ά. που υποστηρίζουν ότι κατά τα στάδια σχεδιασμού και ανάπτυξης, η εστίαση θα πρέπει να μετατοπιστεί σε θέματα προσβασιμότητας αντί μετακινήσεων και μεταφορών που αποτελούσαν μοχλό σχεδιασμού του χώρου έως τώρα. Το 2019, η έρευνά τους παρουσιάζει τη μελέτη επανασχεδιασμού του Tempe στην Αριζόνα, μία συμβατικής προαστιακής πόλης βασισμένης στη χρήση του αυτοκινήτου, με δρόμους μεγάλου πλάτους και πανταχόθεν ελεύθερες μονοκατοικίες. Τα ευρήματά τεκμηριώνουν ότι ο σχεδιασμός βάσει βελτιώσεων του οδικού δικτύου ώστε να υπηρετείται η προσβασιμότητα σε 20 λεπτά συμβάλει σε αειφορική στρατηγική.

### **Η Πόλη του Ενός Λεπτού (One-Minute City)**

Στη Σουηδία, το Vinnova, το ArkDes, και το Εθνικό Κέντρο για την Αρχιτεκτονική και τον Σχεδιασμό εστιάζουν σε κάθε δρόμο για να καλύψουν βασικές καθημερινές ανάγκες. Υιοθετούν το 2020 μια στρατηγική για τη Στοκχόλμη σε ακόμη μικρότερη κλίμακα από αυτή της Πόλης των 15 λεπτών, την Πόλη του 1 λεπτού. Αυτό το μοντέλο λειτουργεί στο επίπεδο του δρόμου

δημιουργώντας μια «εργαλειοθήκη» επεκτάσιμων, ξύλινων εξεδρών και αστικών επίπλων που μπορούν να συναρμολογηθούν εύκολα και γρήγορα στους δρόμους της πόλης από τους περιόικους. Έχουν στόχο τη δημιουργία κοινόχρηστων εγκαταστάσεων όπως παιδικές χαρές, αστικοί κήπους, υπαίθριοι χώροι συσκέψεων και άλλων κατασκευών. Μέσω αυτής της στρατηγικής, η κυβέρνηση της Σουηδίας επιδιώκει να μετατρέψει ένα οδικό δίκτυο μήκους 40.000 χιλιομέτρων σε όλη τη χώρα σε «ζωντανούς δρόμους για τους ανθρώπους και από τους ανθρώπους».



Η πόλη του Ενός Λεπτού (1-Minute City, 2020)  
των Vinnova και ArkDes για τη Στοκχόλμη



# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

## ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟ

## 7.1 Οδηγίες για τη χρήση του εγχειρίδιου

### *Η ανάγκη για ένα εγχειρίδιο πράσινων και υγιών γειτονιών*

Η μελέτη της ιστορικής εξέλιξης των πόλεων αποδεικνύει τη συμβολή του χωρικού σχεδιασμού στην εξασφάλιση και βελτίωση της δημόσιας υγείας. Οι στρατηγικές και οδηγίες που περιλαμβάνονται στο παρόν εγχειρίδιο δημιουργούν γειτονίες και δημόσιους χώρους που μπορούν να αντιμετωπίσουν περιβαλλοντικές και υγειονομικές κρίσεις. Αντίστοιχα με τις στρατηγικές για τα πράσινα κτήρια που αποτελούν πλέον στόχο τόσο της πολιτείας όσο και του κατασκευαστικού τομέα, έτσι και στον σχεδιασμό και ανάπλαση του δημόσιου χώρου θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις στην κλιματική κρίση και τη δημόσια υγεία. Με τις σχεδιαστικές κατευθύνσεις στο παρόν σύγγραμμα, οι Δήμοι, οι υπηρεσίες και οι σχεδιαστές θα είναι δυνατό να κατανοήσουν, υιοθετήσουν και ενσωματώσουν σχετικές αρχές σχεδιασμού σε επεμβάσεις, αναπτυξιακά έργα και αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς που αφορούν την περιοχή τους.

### *Σε ποιούς απευθύνεται το Εγχειρίδιο*

Οι σχεδιαστικές οδηγίες αφορούν όλους όσους συμμετέχουν στον σχεδιασμό και την κατασκευή του δομημένου περιβάλλοντος όπως: τοπική αυτοδιοίκηση, δημόσιες υπηρεσίες και οργανισμούς, αρχιτέκτονες, αστικούς σχεδιαστές, πολεοδόμους, αρχιτέκτονες τοπίου, μηχανικούς, κατασκευαστές, εκπαιδευτικούς, χορηγούς έργων, ομάδες χρηστών, κατοίκους κ.λπ. Δεδομένης της ευρείας λίστας αποδεκτών και των διαφορετικών κτισμένων περιβαλλόντων, από πόλεις έως οικισμούς, οι σχεδιαστικές οδηγίες του Εγχειρίδιου ενσωματώνουν στρατηγικές από την αρχιτεκτονική έως την πολεοδομική κλίμακα, και από λεπτομέρειες του αστικού εξοπλισμού έως τις χρήσεις γης. Το εγχειρίδιο ενθαρρύνει τη συνεργασία μεταξύ ενδιαφερομένων για την προώθηση της δημόσιας υγείας και τον μετριασμό της κλιματικής αλλαγής.

### *Οδηγίες χρήσης του εγχειριδίου*

Η ανάγνωση του συνόλου των οδηγιών και των προτεινόμενων στρατηγικών είναι απαραίτητη για την κατανόηση των θεμάτων δημόσιας υγείας και κλιματικής αλλαγής. Περιλαμβάνει στρατηγικές για όλες τις τυπολογίες γειτονιών –αστικές, προαστιακές, περιαστικές, εξωαστικές και παραδοσιακές– καθώς και νέες ή υφιστάμενες. Η υιοθέτηση όσο των δυνατό περισσότερων οδηγιών από τους Δήμους θα αυξήσει την καθημερινή σωματική δραστηριότητα των κατοίκων και το ποσοστό πρασίνου των γειτονιών με αποτέλεσμα τη βελτίωση του δομημένου χώρου και της ποιότητας ζωής σε αυτόν. Η τοπική αυτοδιοίκηση θα είναι εκείνη που θα θέτει στόχους και θα αξιολογεί ποιές οδηγίες και στρατηγικές θα υιοθετηθούν για το εκάστοτε έργο. Τέλος, το εγχειρίδιο περιλαμβάνει λίστα με όλες τις οδηγίες για τον προσδιορισμό και τον έλεγχο των κατάλληλων δράσεων. Οι οδηγίες δεν έχουν στόχο να υποκαταστήσουν αλλά να ενισχύσουν και να επεκτείνουν τα υφιστάμενα, θεσμοθετημένα σχέδια.

Επιπλέον, η μελέτη συσχετίζει τις οδηγίες που παρουσιάζονται στο εγχειρίδιο με τις αντίστοιχες πιστώσεις του διεθνούς ολοκληρωμένου συστήματος πιστοποίησης LEED για γειτονίες (Leadership in Energy & Environmental Design for Neighbourhoods). Ελέγχοντας και αξιολογώντας τις σχεδιαστικές επεμβάσεις εκάστοτε έργου με βάση το σύστημα πιστοποίησης αειφόρων γειτονιών LEED, μεγιστοποιούνται οι θετικές και ελαχιστοποιούνται οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία, βελτιστοποιείται η χρήση των φυσικών πόρων, βελτιώνεται η λειτουργία και το μικροκλίμα των γειτονιών και επιτυγχάνεται η δημιουργία υψηλότερης αισθητικής του κτισμένου περιβάλλοντος.

Είναι σημαντικό στους διαγωνισμούς και τις αναθέσεις έργων να λαμβάνονται υπόψιν και να συμπεριλαμβάνονται οι προτεινόμενες οδηγίες σχεδιασμού στα συμφωνητικά, στις διακηρύξεις και τα ζητούμενα. Η τοπική αυτοδιοίκηση μπορεί να επιδιώξει ή να επιδείξει πιλοτικά και πρότυπα έργα που εστιάζουν στην υγεία και το περιβάλλον και ενσωματώνουν τις σχεδιαστικές κατευθυντήριες οδηγίες του εγχειριδίου. Μία τέτοια στρατηγική θα συνέβαλλε επίσης στην εκπαίδευση των πολιτών και την περαιτέρω επιθυμία για τη δημιουργία παρόμοιων, ποιοτικών έργων. Επιπλέον, για τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη γειτονιών, η τοπική αυτοδιοίκηση θα μπορούσε να επιδιώξει τη συμμετοχή υγειονομικών και περιβαλλοντολόγων για την αξιολόγηση των ωφελειών στην υγεία και το περιβάλλον.

## 7.2 Αστικός Σχεδιασμός προς μία πράσινη και υγιή γειτονιά

Το εγχειρίδιο θα παρουσιάσει κατευθυντήριες σχεδιαστικές οδηγίες σύμφωνα με στρατηγικές για το σχεδιασμό νέων ή ανάπτυξη υφιστάμενων γειτονιών, δρόμων και υπαίθριων χώρων με στόχο την προώθηση των ενεργών, πράσινων μετακινήσεων όπως το περπάτημα και τη χρήση ποδηλάτου καθώς και ταυτόχρονα την αναψυχή των πολιτών. Τα βασικά μέτρα που προτείνει περιλαμβάνουν:

- Την ανάπτυξη και διατήρηση των μικτών χρήσεων γης στις αστικές γειτονίες.
- Τη βελτίωση της προσβασιμότητας στις δημόσιες συγκοινωνίες και τις υποδομές τους.
- Την εγγύτητα και τη φυσική και οπτική επαφή με πλατείες, πάρκα, ανοιχτούς δημόσιους χώρους και εγκαταστάσεις αναψυχής, καθώς και τον κατάλληλο σχεδιασμό τους ώστε να περιλαμβάνουν ποικιλία και πληθώρα χρήσεων και δραστηριοτήτων.
- Την εύκολη πρόσβαση σε τοπικά καταστήματα και αγορές με υγιεινή, φρέσκια και ποιοτική τροφή η οποία είναι και οικονομικά προσιτή.
- Τον σχεδιασμό δικτύου πεζοδρόμων και δρόμων φιλικών προς τους πεζούς με ήπια κυκλοφορία οχημάτων, το οποίο θα διαθέτει επαρκή φωτισμό και αστικό εξοπλισμό, καθώς και πράσινα και υδάτινα στοιχεία που θα συμβάλλουν στη θερμική άνεση του χρήστη.
- Τη δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμων και στάθμευσης ποδηλάτων για τις μετακινήσεις και τη σωματική άσκηση.

Παρακάτω παρουσιάζονται αναλυτικά οι στόχοι και οι στρατηγικές των επιμέρους μέτρων που πρέπει να υιοθετηθούν για την επίτευξη πράσινων και υγιεινών γειτονιών.

## Μικτές χρήσεις γης

### ΣΤΟΧΟΣ

Στις γειτονιές θα πρέπει να επιδιώκονται μικτές χρήσεις γης όταν αυτές δεν υπάρχουν ή δεν προβλέπονται από τη νομοθεσία και να διατηρούνται και να ενισχύονται όταν αυτές υπάρχουν. Σχετικές έρευνες αποδεικνύουν ότι τα χαμηλότερα ποσοστά παχυσαρκίας στον πληθυσμό παρατηρούνται σε γειτονιές με μεγαλύτερα ποσοστά μεικτών χρήσεων γης.<sup>37, 38</sup> Αυτό το μέτρο είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την Ελλάδα στην οποία 6 στους 10 ενήλικες είναι παχύσαρκοι και 1 στα 3 παιδιά είναι υπέρβαρα.

### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

**– Ο σχεδιασμός θα πρέπει να επιδιώκει ποικιλία χρήσεων όπως για παράδειγμα τον συνδυασμό κατοικίας με γραφεία, εμπορικά καταστήματα, πολιτιστικούς και κοινωφελείς χώρους και εγκαταστάσεις αναψυχής.**

Σε αντίθεση με τις περιοχές αμιγούς κατοικίας, στις γειτονιές με πολλές και διαφορετικές χρήσεις οι κάτοικοι, ανεξαρτήτου ηλικίας, είναι πιο πιθανό να περπατήσουν περισσότερο. Ιδιαίτερα, η συνύπαρξη διαφορετικών χρήσεων γης αποτελεί σημαντικό εργαλείο για την ενθάρρυνση της μετακίνησης και της κοινωνικοποίησης των ηλικιωμένων. Από σχετικές έρευνες έχει αποδειχθεί ότι τα άτομα ηλικίας άνω των 65 ετών που κατοικούν κοντά σε καταστήματα και δημόσιες ή ιδιωτικές υπηρεσίες βγαίνουν συχνότερα από το σπίτι τους, περπατούν πιο πολύ και χρησιμοποιούν περισσότερο τα μέσα μαζικής μεταφοράς.<sup>39</sup>

**– Να υπάρχει εγγύτητα της κατοικίας και του χώρου εργασίας με χώρους πρασίνου όπως πάρκα και παραθαλάσσιες περιοχές οι οποίοι συντελούν στην αύξηση της σωματικής άσκησης και της, ψυχολογικής ευμάρειας και κοινωνικής συναναστροφής, και ταυτόχρονα βελτιώνουν την ποιότητα του αέρα και μειώνουν την ηχορύπανση της περιοχής.**

Κατά την πρόσφατη πανδημία η καθημερινή πρόσβαση σε χώρους πρασίνου αποδείχθηκε σημαντική τόσο στη μείωση της μετάδοσης όσο και την ανάπτυξη κοινωνικών δεσμών μεταξύ των περιοίκων. Στόχος είναι τέτοιου είδους χώροι να υπάρχουν σε απόσταση 10 λεπτών από κάθε κατοικία.<sup>40</sup>

**– Να υπάρχει πρόσβαση από τους χώρους κατοικίας και εργασίας σε λαϊκές αγορές και παντοπωλεία ώστε να επιτυγχάνεται μια υγιεινή διατροφή.**

Η ύπαρξη αγορών με φρέσκα και βιολογικά προϊόντα σε γειτονιές συνδέονται σύμφωνα με τη βιβλιογραφία με υγιεινότερες διατροφές και χαμηλότερο μέσο βάρος κατοίκων.<sup>41, 42</sup>

## Μεταφορές και στάθμευση

### ΣΤΟΧΟΣ

Η εύκολη πρόσβαση στα μέσα μαζικής μεταφοράς οδηγεί σε αύξηση της σωματικής δραστηριότητας καθώς η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας προϋποθέτει το περπάτημα έως τη στάση του λεωφορείου ή του μετρό.<sup>43, 44, 45</sup>





Figure 8.2  
Plan view of the 3D model of University of New South Wales Kensington campus based on 1st January 2009. The model was used for the key microclimate parameters of the thesis with 2009 heat-convective surfaces as a condition of 10°C air cells.

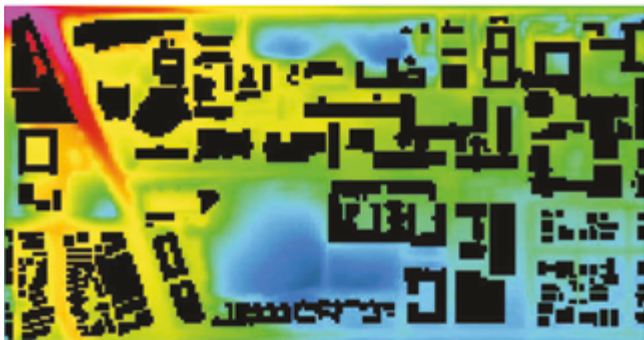


Figure 8.3  
Heat map of potential outdoor temperature for the Kensington campus based on generated by the 2009 heat-convective surfaces, with urban in August 2009. The map shows the contrast between the 'heat map' associated with a water pond and the urban, shaded campus and outdoor area, which is a different type of heat included in the model.

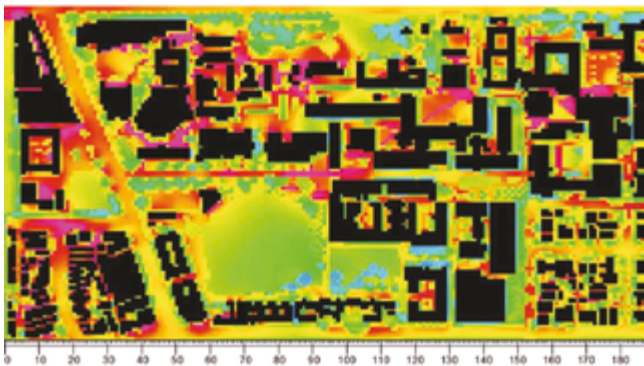


Figure 8.4  
Heat map of Potential Mean Vote (PMV) for the Kensington campus based on the 2009 heat-convective surfaces, with urban in August 2009. PMV is a measure of thermal comfort consisting of temperature, surface temperature, relative humidity, air speed, metabolic rate and clothing insulation. The relative difference shows among other things, the impact of the outer opening of larger buildings within the same region.



Figure 8.5  
Heat map of the Urban Landscape Index (ULI) for the Kensington campus, using microclimate equations data. Red boundaries indicate areas which affect urban air flow with each of the ULI to read as a comparative indicator of ecological heterogeneity in terms of photosynthesis, transpiration and energy exchange.

Ανάλυση του μικροκλίματος στην πανεπιστημιούπολη του New South Wales Kensington.  
Πηγή: Handbook of Urban Morphology

Συχνά λαμβάνονται αποφάσεις από τους Δήμους στην Ελλάδα για αύξηση των θέσεων στάθμευσης και των χώρων πάρκινγκ. Ωστόσο, θα πρέπει να εξετάζεται εάν αυτό θα επηρεάσει αρνητικά τη πεζή μετακίνηση, τη χρήση ποδηλάτου και δημόσιας συγκοινωνίας. Αντίθετα, στα άτομα με αναπηρία θα πρέπει να παρέχονται σε πολλαπλά σημεία χώροι στάθμευσης ώστε να εξασφαλίζονται ίσες ευκαιρίες προσβασιμότητας και σωματικής δραστηριότητας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η πρόσβαση σε γυμναστήρια και χώρους άθλησης είναι πιο διαδεδομένη σε συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού όπως άνδρες νεαρής ηλικίας ή υψηλότερα εισοδήματα. Η συμπερίληψη όμως του περπατήματος και του ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης μειώνει κατά πολύ τυχόν κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες στη σωματική δραστηριότητα.<sup>46</sup>

## ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

**– Να υπάρχουν συχνές και σε μικρή απόσταση στάσεις λεωφορείων και μετρό σε πυκνοκατοικημένες περιοχές και κυρίως κατά μήκος μεγάλων αξόνων.**

Έρευνες αποδεικνύουν τη σχέση της πυκνότητας στάσεων λεωφορείων και μετρό και την παχυσαρκία των κατοίκων σε γειτονίες με τα ίδια κοινωνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά.<sup>47</sup>

**– Η χωροθέτηση στάσεων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς να γίνεται σε περιοχές με καλό οδικό δίκτυο.**

Η τοποθέτηση στάσεων σε περιοχές όπου οι δρόμοι έχουν καλή συνδεσιμότητα τόσο τοπικά όσο και υπερτοπικά οδηγεί σε εντονότερη χρήση από τους κατοίκους από ότι σε περιοχές με πολλά αδιέξοδα διότι μπορούν να το συνδυάσουν με άλλα μέσα ή το ιδιωτικό αυτοκίνητο.<sup>48</sup>

**– Να υπάρχει σήμανση σε κτήρια, στάσεις και διασταυρώσεις με πινακίδες και χάρτες όπου αναγράφεται η απόσταση και ο χρόνος βαδίσματος, η κατανάλωση θερμίδων, η κλίση της διαδρομής, και η ύπαρξη ποδηλατοδρόμου. Η πληροφόρηση αυτή συμβάλει στο να επιλέγουν οι πολίτες μετακινήσεις πιο φιλικές προς το περιβάλλον και πιο υγιεινές για τους ίδιους.**

Η ενημερωτική σήμανση σε ευδιάκριτα σημεία των Δήμων καθώς και σε τοπόσημα, κτήρια πολιτισμού και ιστορικά μνημεία παροτρύνει τους δημότες και τους τουρίστες να υιοθετήσουν πράσινες μετακινήσεις και να αυξήσουν τη σωματική άσκηση. Ταυτόχρονα, μειώνει την κίνηση των ΙΧ και αυξάνει την επισκεψιμότητα σημείων και τοποθεσιών ενδιαφέροντος μέσα στην πόλη. Ως ένα τέτοιο παράδειγμα μπορεί να αναφερθεί ο Δήμος Θεσσαλονίκης ο οποίος στο πλαίσιο του προγράμματος «Εξοικονομώ στους ΟΤΑ», και με φορέα υλοποίησης το Κέντρο Ανανεώσιμων Πηγών και Εξοικονόμησης Ενέργειας (ΚΑΠΕ), τοποθέτησε ειδικές πινακίδες αναγραφής απόστασης βαδίσματος σε 100 σημεία του Δήμου. Το έργο κόστισε 36.788,39 ευρώ.

**– Οι στάσεις λεωφορείων να είναι άνετες, λειτουργικές, «έξυπνες» και «πράσινες».**

Η ενθάρρυνση των δημωτών να χρησιμοποιούν τα ΜΜΜ μπορεί να γίνει με τον σχεδιασμό και την κατασκευή στάσεων λεωφορείων, τραμ και σταθμών μετρό που προσφέρουν σκίαση και προστασία από τα καιρικά φαινόμενα, έχουν καθίσματα κατάλληλα για άτομα ηλικιωμένα και με αναπηρία, παρέχουν ψηφιακή ενημέρωση για τα δρομολόγια μέσω πινακίδας μεταβλητών μηνυμάτων, είναι ενεργειακά αυτόνομα, ενσωματώνουν φωτοβολταϊκά, διαθέτουν φωτισμό led, προσφέρουν δυνατότητα φόρτισης έξυπνων συσκευών και ασύρματης σύνδεσης στο διαδίκτυο

wi-fi. Σε χώρες με πολύ θερμά κλίματα οι στάσεις λεωφορείων παρέχουν δροσισμό ενώ σε χώρες με ψυχρά κλίματα παρέχουν θέρμανση.

Αρκετοί Δήμοι στην Ελλάδα (Αθηναίων, Καλαμάτας, Τρικάλων, Νέας Ιωνίας, Καλαμαριάς, Ρόδου, Κορδελιού-Ευόσμου, Ηγουμενίτσας κ.ά.) εγκαθιστούν έξυπνες στάσεις λεωφορείων. Στην Ευρώπη, οι στάσεις αρχίζουν να αναλαμβάνουν και οικολογικό ρόλο και να αποτελούν μέρος του οικοσυστήματος. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι τα «bee-stops». Εξαιτίας της εκτεταμένης χρήσης εντομοκτόνων, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κλιματικής αλλαγής, οι μέλισσες είναι είδος υπό εξαφάνιση στην Ευρώπη. Για το λόγο αυτό το δημοτικό συμβούλιο της Ουτρέχτης αποφάσισε να μετατρέψει περισσότερες από 300 στάσεις λεωφορείων (bus stops) της πόλης σε «στάσεις μελισσών» (bee stops). Επιπλέον, οι πράσινες στέγες των στάσεων αυξάνουν/αποκαθιστούν τη βιοποικιλότητα της πόλης, δεσμεύουν τα επιβλαβή αιωρούμενα μικροσωματίδια, αποθηκεύουν το βρόχινο νερό και παρέχουν δροσισμό στους μετακινούμενους με αστικά λεωφορεία. Το έργο είναι μέρος της μετατροπής της Ουτρέχτης σε κυκλική πόλη έως το 2050. Δήμοι της Δανίας και τη Μεγάλης Βρετανίας συμμετέχουν κι αυτοί στη συλλογική προσπάθεια για την προστασία των μελισσών. Στη Νορβηγία, το Όσλο διευρύνει την προστασία πέρα από τις στάσεις λεωφορείων δημιουργώντας μέσα στον αστικό ιστό του «εθνική οδό μελισσών». Η συγκεκριμένη διαδρομή, μήκους 15 χιλιομέτρων, διασχίζει την πόλη και περιλαμβάνει σημεία ανάπαυσης και τροφοδοσίας για τις μέλισσες κάθε 250 μέτρα. Την πολεοδομική παρέμβαση των πράσινων διαδρόμων υιοθέτησε και ο Δήμος Brent του Λονδίνου φυτεύοντας αγριολούλουδα που προσελκύουν τα έντομα επικονίασης.

#### – Πεζοδρόμια που επιτρέπουν την άνετη και ασφαλή μετακίνηση για όλους.

Το πεζοδρόμιο εάν και είναι ο χώρος αποκλειστικά των πεζών και το πιο σημαντικό στοιχείο για την επίτευξη μίας προσβάσιμης και προσπελάσιμης πόλης, ο σχεδιασμός του συχνά είτε αμελείται είτε έρχεται σε δεύτερη μοίρα σε σχέση με τα κτήρια και τους υπόλοιπους δημόσιους χώρους της πόλης. Ένα καλά σχεδιασμένο πεζοδρόμιο κάνει την πεζή μετακίνηση πιο ευχάριστη και πιο ασφαλή σε αντίθεση με ένα ελλιπώς σχεδιασμένο και συντηρημένο πεζοδρόμιο το οποίο θα ωθήσει τον κάτοικο της πόλης να προτιμήσει το αυτοκίνητό του. Για να είναι τα πεζοδρόμια ελκυστικά στους πεζούς πρέπει να είναι άνετα, με κατάλληλη σκίαση το καλοκαίρι και επαρκή ηλιασμό τον χειμώνα, με παρτέρια σωστά τοποθετημένα ώστε να μην ενοχλούν την κίνηση των πεζών, με υδατοπερατές μη ολισθηρές επιστρώσεις και κάθετα λούκια για τη γρήγορη απορροή των υδάτων από τις υδρορροές των κτηρίων είναι ελκυστικά για τους πεζούς.

Τα πεζοδρόμια απουσιάζουν σε πολλές κυρίως προαστιακές και περιαστικές γειτονίες των Ελληνικών πόλεων. Όταν υπάρχουν, θέτουν υλικά εμπόδια και συναισθηματικές δυσκολίες ιδίως στα άτομα με αναπηρία, αποκλείοντάς τα σχεδόν ολοκληρωτικά από τη δημόσια σφαίρα. Πεζοδρόμια μικρού πλάτους με διάσπαρτα ποικίλα εμπόδια, ακόμα και στα κρισιμότερα για την κίνηση σημεία τους, ελαττωματικές επιστρώσεις και έλλειψη συντήρησης, ελεύθερη απορροή υδρορροών, δυσλειτουργική ή παράνομη στάθμευση είναι, μεταξύ άλλων, αιτίες που καθιστούν τα πεζοδρόμια εχθρικούς ή και επικίνδυνους.<sup>49</sup>

#### – Η δημιουργία νέων χώρων στάθμευσης να λαμβάνει υπόψιν τυχόν επιπτώσεις στους ενεργούς τρόπους μετακίνησης.



Οικολογική στάση Λεωφορείου «Bee-stop», Κοπεγχάγη



Έξυπνη στάση λεωφορείου, Umea, Σουηδία



Πράσινος χώρος στάθμευσης, Στρασβούργο

Οι άνθρωποι τείνουν να προτιμούν τη μετακίνηση με το αυτοκίνητο όταν τους παρέχεται η δυνατότητα εύκολης στάθμευσης ΙΧ. Αυτό οδηγεί σε μειωμένη χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς και της πεζής μετακίνησης.<sup>50</sup> Οι αποφάσεις για τον αριθμό και τη θέση των χώρων στάθμευσης δε θα πρέπει να λαμβάνονται με κριτήριο την εξυπηρέτηση περιπτώσεων μετακινήσεων με το ΙΧ. Αντίθετα, θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα σε περιβαλλοντικά φιλικούς τρόπους μετακίνησης όπως το περπάτημα και η δημόσια συγκοινωνία.

### – Πρόβλεψη στάθμευσης για ΑμεΑ.

Η ύπαρξη συγκεκριμένων θέσεων στάθμευσης με ειδική σήμανση επιτρέπει στα ΑμεΑ να μπορούν αυτόνομα, με ασφάλεια και με άνεση να προσεγγίσουν και να χρησιμοποιήσουν τις υποδομές και τις υπηρεσίες που διατίθενται στο αστικό περιβάλλον και να συμμετέχουν στις κοινωνικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε αυτόν.

Σύμφωνα με την ισχύουσα Ελληνική νομοθεσία, σε ποσοστό κατ' ελάχιστον δύο τοις εκατό (2%) επί του συνόλου των προβλεπόμενων δημοσίων θέσεων στάθμευσης οχημάτων ΑμεΑ χωροθετούνται θέσεις στάθμευσης με σημεία επαναφόρτισης Η/Ο για άτομα με αναπηρία. Ωστόσο, οι Δήμοι μπορούν να εξασφαλίζουν μεγαλύτερο από το ελάχιστο ποσοστό που ισχύει.

## Πεζοδρόμια

### ΣΤΟΧΟΣ

Τα πεζοδρόμια βελτιώνουν τη δημόσια υγεία ενθαρρύνοντας την κοινωνικοποίηση και το περπάτημα. Σύμφωνα με μελέτες, οι αναπλάσεις στην κλίμακα του δρόμου και της γειτονιάς συνδέονται με αύξηση 35-161% της σωματικής άσκησης. Επίσης η φύτευση στα πεζοδρόμια βελτιώνει την ποιότητα του αέρα και του μικροκλίματος και συμβάλει στη διαχείριση των όμβριων υδάτων. Για τους λόγους αυτούς, ο αριθμός των Δήμων που υιοθετούν προγράμματα φύτευσης δέντρων για να κάνουν τις πόλεις τους πιο πράσινες και υγιείς αυξάνουν. Ένα φιλόδοξο τέτοιο πρόγραμμα είναι το One-million trees Initiative που έχουν υιοθετήσει πόλεις όπως η Νέα Υόρκη, το Λονδίνο, και η Σαγκάη με στόχο να φυτεύσουν ένα εκατομμύριο δέντρα. Τα ελκυστικά και προσπελάσιμα πεζοδρόμια συμβάλουν στην τοπική οικονομία της γειτονιάς εφόσον οι κάτοικοι και επισκέπτες μπορούν να επισκεφτούν περπατώντας τα τοπικά καταστήματα αντί τις υπεραγορές και τα εμπορικά κέντρα με το αυτοκίνητο. Με τον τρόπο αυτό δημιουργούνται ζωντανές γειτονιές και υγιείς κοινότητες. Επίσης μπορούν να φιλοξενήσουν μικροπωλητές με φορητούς πάγκους για κουλούρια, κάστανα, λουλούδια κ.ά. ή ημιμόνιμες κατασκευές όπως τα περίπτερα.

### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

– **Ο σχεδιασμός και η διαστασιολόγηση των πεζοδρομίων να εξασφαλίζει την άνετη, ασφαλή και ανεμπόδιστη κίνηση των πεζών και να επιτρέπει τις πολλαπλές χρήσεις τους.**

Η πυκνότητα, η κατεύθυνση, και η ταχύτητα της ροής των πεζών είναι καθοριστικές για τις διαστάσεις την υλικότητα και τον εξοπλισμό των πεζοδρομίων.

Η πολιτεία καθορίζει τις ελάχιστες διαστάσεις και προδιαγραφές για την κατασκευή τους, ωστό-





1. Υφιστάμενη κατάσταση δρόμου με κατοικίες και καταστήματα



2. Σε πρώτο στάδιο, η μία λωρίδα του δρόμου αποδίδεται στην κυκλοφορία των πεζών με προσωρινές κατασκευές



3. Σε δεύτερο στάδιο, στην επέκταση του πεζοδρομίου γίνονται μόνιμες κατασκευές και δημιουργείται ποδηλατόδρομος μεταξύ πεζών και οχημάτων

1-3. Σταδιακή μετατροπή δρόμου με εμπορικά καταστήματα και κατοικίες.  
Ο χώρος των αυτοκινήτων αποδίδεται στην κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων.



4. Διαμόρφωση χαμηλού κόστους



5. Διαμόρφωση μεσαίου κόστους



6. Διαμόρφωση υψηλού κόστους

3-6. Εναλλακτικές διαμορφώσεις πρώην λωρίδας αυτοκινήτων για τραπεζοκαθίσματα βάσει του κόστους και της μονιμότητας. Πηγή: Νίκος Τσάκας και Άλκηστis Ρόδη, 2020

σο, αυτές είτε δεν επαρκούν, ιδίως τις πολυσύχναστες ώρες της ημέρας, είτε δεν προσφέρουν ένα ελκυστικό χώρο περπατήματος ώστε να ενθαρρύνουν το περπάτημα.

Όπου αυτό είναι εφικτό, θα πρέπει να υπάρχουν τρεις, διακριτές ζώνες κατά το πλάτος του πεζοδρομίου. Αυτές είναι:

- **Ζώνη πεζών:** Πρόκειται για την επιφάνεια του πεζοδρομίου η οποία επιτρέπει την ελεύθερη, συνεχή και ασφαλή κίνηση όλων των χρηστών ανεξαρτήτου σωματότυπου και ικανοτήτων. Ελάχιστο πλάτος της ελεύθερης ζώνης είναι το 1.50 μ., διάσταση που επιτρέπει τη διασταύρωση πεζού με αμαξίδιο αναπηρικό, παιδικό, λαϊκής αγοράς ή μεταφορέα πακέτων. Στη ζώνη αυτή περιλαμβάνεται και η λωρίδα όδευσης ατόμων με προβλήματα στην όραση. Έχει διαφορετική υφή και χρώμα από την υπόλοιπη επιφάνεια του πεζοδρομίου και πλάτος 0.40 εκ.

- **Ζώνη επίπλωσης:** Ανάμεσα στον δρόμο και τη ζώνη όδευσης των πεζών τοποθετείται η ζώνη που φιλοξενεί τον αστικό εξοπλισμό και την επίπλωση όπως είναι τη φύτευση και τα παρτέρια, τα φωτιστικά, τα καθιστικά, τους κάλαθους άχρηστων και κάδους απορριμμάτων, τις μπάρες στάθμευσης ποδηλάτων, και τις πινακίδες εξυπηρέτησης της κυκλοφορίας του δρόμου όπως την οδική σήμανση, τους σηματοδότες διαβάσεων, τις στάσεις αστικών συγκοινωνιών, τις πινακίδες πληροφόρησης, κ.λπ. Το δάπεδο της ζώνης αυτής προτείνεται να είναι επιστρωμένο με υλικά αυξημένης υδατοπερατότητας (π.χ. υδατοπερατό τσιμέντο, κυβόλιθοι) ή με πράσινο ώστε να διευκολύνεται η φυσική απορροή των όμβριων υδάτων και να τροφοδοτούνται τα υπόγεια ύδατα.

Η ζώνη επίπλωσης δρα και ως ζώνη προστασίας του πεζού από την κίνηση του δρόμου. Εκεί τοποθετούνται επίσης και τα υπόγεια δίκτυα ώστε οι εργασίες που γίνονται σε αυτά να μην επηρεάζουν τη ζώνη όδευσης των πεζών. Τα καλύμματα φρεατίων θα πρέπει να βρίσκονται στην ίδια ακριβώς στάθμη με αυτή του πεζοδρομίου ώστε οι επιφάνειες βαδίσματος να είναι επίπεδες για να αποφεύγονται τα ατυχήματα. Στο σχεδιασμό των γωνιών των πεζοδρομίων πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή ώστε να μην παρεμποδίζεται η διέλευση των πεζών και των ΑμεΑ. Σε εμπορικούς δρόμους η προσωρινή αστική επίπλωση ή ο εξοπλισμός (π.χ. τραπεζοκαθίσματα, διαφημιστικά πάνελς/στάντς/πλαίσια μπορούν να τοποθετούνται μόνο όταν δεν εμποδίζουν την κίνηση των πεζών.

Στην ελληνική νομοθεσία το ελάχιστο πλάτος αυτής της ζώνης είναι 0.35 εκ. Ακόμα και όταν εφαρμόζεται είναι ανεπαρκής και δημιουργεί προβλήματα στη ζώνη όδευσης των πεζών (π.χ. τα παρτέρια φύτευσης εμποδίζουν την κίνηση και οι πινακίδες σηματοδότησης είναι χαμηλές και επικίνδυνες για τον πεζό). Το ελάχιστο πλάτος θα έπρεπε να είναι τουλάχιστον διπλάσιο. Συχνά στη ζώνη αυτή τοποθετούνται σειρές εμποδίων όπως κιγκλιδώματα και κολωνάκια. Αναλόγως τη μορφή και τη συχνότητά τους, τα εμπόδια έχουν ως στόχο την αποφυγή παράνομης στάθμευσης αυτοκινήτων, την ανεξέλεγκτη διέλευση των δρόμων από τους πεζούς καθώς και για την προστασία των πεζών από την κίνηση των αυτοκινήτων.

Μία στρατηγική για την εξασφάλιση μικρών δημόσιων καθιστικών, μικρών πάρκων (rocket parks) ή τραπεζοκαθισμάτων (parklets) είναι η μετατροπή θέσεων στάθμευσης στον δρόμο σε σημειακή επέκταση πεζοδρομίων μέσω της χρήσης εξεδρών.



Η εναλλακτική αυτή παρόλο που εφαρμοζόταν τα τελευταία χρόνια με προγράμματα όπως το PARK(ing) DAY εντάθηκε την περίοδο της πανδημίας. Επιτρέπει επιπλέον περισσότερες χρήσεις στο πεζοδρόμιο χωρίς να μειώνει την επιφάνεια όδευσης των πεζών και ταυτόχρονα επανακτά προς όφελος των πολιτών την επιφάνεια της πόλης που είχε καταλάβει το αυτοκίνητο. Μία τέτοια προσέγγιση θα πρέπει να συνδυάζεται με εξασφάλιση χώρων στάθμευσης σε ιδιωτικά ή οργανωμένα πάρκινγκ και την ενίσχυση της δημόσια συγκοινωνίας.

**- Ζώνη προσόψεων κτηρίων:** Πρόκειται για μια μεταβατική ζώνη μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου χώρου που βρίσκεται ανάμεσα στη ζώνη όδευσης των πεζών και τα κτήρια. Η ζώνη προσόψεων εξασφαλίζει την άνετη πρόσβαση στις εισόδους των κτηρίων, την ύπαρξη αρχιτεκτονικών προεξοχών, την κατασκευή ραμπών για ΑμεΑ, και εξυπηρετεί τις εμπορικές χρήσεις όπως η θέαση βιτρινών και τα τραπεζοκαθίσματα. Η ζώνη αυτή παρέχει μεγαλύτερη ιδιωτικότητα στον χρήστη από τις άλλες δύο, επιτρέπει τη στάση και την κοινωνική συναναστροφή και μπορεί να περιλαμβάνει καθιστικά που εξυπηρετούν τους ενοίκους των κτηρίων και φύτευση για την ηχοπροστασία και τον δροσισμό των κτηρίων. Το ελάχιστο ισχύον πλάτος στην Ελλάδα που είναι 0.20 εκατοστά θα πρέπει και αυτό τουλάχιστον να υπερδιπλασιαστεί (π.χ. 50 εκ.).

## Φύτευση

### ΣΤΟΧΟΣ

Πεζοδρόμια με δέντρα και παρτέρια πρασίνου είναι πιο ελκυστικά για περπάτημα και αυξάνουν την αξία των ακινήτων στους δρόμους αυτούς. Η ύπαρξη πρασίνου στα πεζοδρόμια βελτιώνει το μικροκλίμα του δρόμου και τις επιπτώσεις της θερμικής αστικής νησίδας μέσω της εξατμισοδιαπνοής, συμβάλλει στη θερμική άνεση του χρήστη προσφέροντας σκίαση και δροσισμό το καλοκαίρι, βελτιώνει την ποιότητα του αέρα στην πόλη, αυξάνει την υδατοπερατότητα του εδάφους, συμβάλλει στον δροσισμό και την ανεμοπροστασία των κτηρίων και μπορεί να χρησιμοποιηθεί για την παραγωγή ενέργειας από τη βιομάζα των κηραίων. Σε κεντρικές περιοχές όπου κυριαρχούν ψηλά κτήρια από οπλισμένο σκυρόδεμα και η άσφαλτος, οι δρόμοι με φύτευση προτιμώνται για περπάτημα και επιλογή κατοικίας. Όταν τα δέντρα είναι φυτεμένα σε ίσες αποστάσεις δίνουν ρυθμό και τάξη ιδίως σε κτισμένα περιβάλλοντα όπου δεν υπήρξε αστικός σχεδιασμός ή έχουν χτιστεί άναρχα. Η επιλογή του είδους φύτευσης όπως για παράδειγμα οι νεραντζιές μπορούν να προσδώσουν ιδιαίτερο χαρακτήρα, χρώμα και άρωμα σε έναν δρόμο. Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται η συνύπαρξη των δέντρων με τον εξοπλισμό του δρόμου όπως τα φωτιστικά και τις υπόγειες υποδομές (δίκτυα ύδρευσης, αποχέτευσης, οπτικών ινών κ.λπ.). Οι ρίζες ορισμένων δέντρων μπορούν να προκαλέσουν σημαντικές ζημιές τόσο στη δαπεδόστρωση όσο και στα υπόγεια δίκτυα. Επίσης οι πινακίδες σήμανσης μπορεί να είναι μη ορατές όταν γεινιάζουν με χαμηλά δέντρα δημιουργώντας προβλήματα στην κυκλοφορία ή ακόμα και ατυχήματα. Για να αποφευχθούν κακοτεχνίες ή φθορές θα πρέπει να υπάρχουν τεχνικά σχέδια όπου καταγράφονται με λεπτομέρεια οι υπόγειες σωληνώσεις, καλωδιώσεις κοκ. καθώς και τα είδη και η τοποθέτηση της φύτευσης.

## ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

### – Κατάλληλες διαστάσεις πεζοδρομίου για τη δυνατότητα δημιουργίας παρτεριών και φύτευσης ώστε να μην δημιουργούνται εμπόδια για τους πεζούς.

Η φύτευση των πεζοδρομίων μπορεί να είναι υψηλή (δένδρα), χαμηλή (θάμνοι), έρπουσα (χλοοτάπητας) ή συνδυασμός των παραπάνω. Για να μπορούν να υπάρχουν φυτεύσεις στα πεζοδρόμια αυτά πρέπει να διαθέτουν ένα ελάχιστο πλάτος 2.40 μέτρων ώστε να μην εμποδίζουν την κίνηση των πεζών.

Γενικά, το πλάτος των παρτεριών προτείνεται να είναι κατ' ελάχιστον 50-70 εκ. και να μην υπερβαίνει το ένα τρίτο (1/3) του πεζοδρομίου. Επίσης, δε θα πρέπει να μειώνει τη ζώνη όδευσης των πεζών.

### – Κατάλληλες αποστάσεις φύτευσης από άλλα στοιχεία του δρόμου.

Για να αναπτυχθούν σωστά και να δίνουν τα μέγιστα οφέλη ως προς τη σκίαση, τα μεγάλα δέντρα θα πρέπει να έχουν απόσταση μεταξύ τους τουλάχιστον 12 μέτρα, τα μεσαίου μεγέθους 8 μέτρα και τα μικρά 5 μέτρα. Τα δέντρα θα πρέπει να βρίσκονται σε εγγύτητα με ηλεκτρικά καλώδια, και να μην εμποδίζουν το φωτισμό από τα φωτιστικά του δρόμου. Θα πρέπει να φυτεύονται σε απόσταση μεγαλύτερη των 2.40 μέτρων από τις όψεις των κτηρίων ώστε το ριζικό σύστημα τους να μην προκαλεί βλάβες στα κτήρια και τις κατασκευές. Τέτοιες βλάβες είναι πιο συχνές όταν η ρυμοτομική γραμμή συμπίπτει με την οικοδομική.

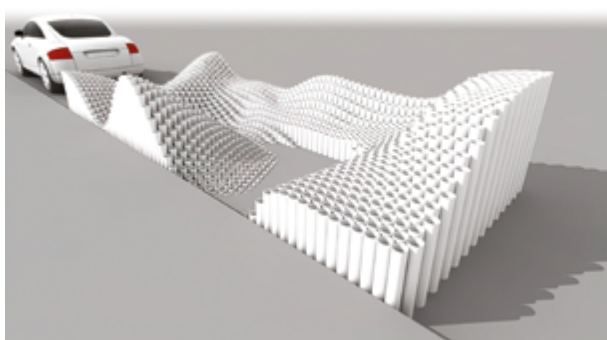
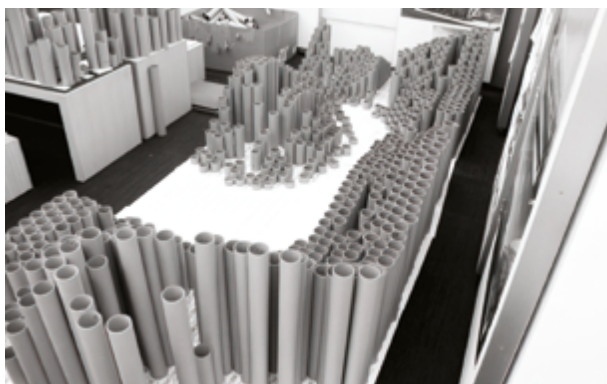
Ο κορμός των δέντρων θα πρέπει να απέχει από την άκρη των κρασπέδων του πεζοδρομίου τουλάχιστον 0,50 μ. ενώ η χαμηλή φύτευση ή ο χλοοτάπητας απόσταση 0,30 μ. Σε απόσταση 5 μέτρων από τις γωνίες του δρόμου θα πρέπει να αποφεύγεται η φύτευση δέντρων και θάμνων ώστε να μην εμποδίζεται η ορατότητα των οδηγών οχημάτων και πεζών.

Εξαιρέσεις μπορεί να γίνονται κατά περίπτωση όταν τα δέντρα του δρόμου είναι σημαντικά ή αιωνόβια και συνεισφέρουν στην ομορφιά και το κύρος του δρόμου.

### – Είδη βλάστησης που δεν καταστρέφουν τα πεζοδρόμια και τις υποδομές και δεν είναι επικίνδυνα για τους πεζούς.

Δεν είναι όλα τα είδη δέντρων κατάλληλα για τον αστικό χώρο. Η επιλογή της φύτευσης των πεζοδρομίων θα πρέπει να γίνεται με κριτήρια τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των ειδών πρασίνου ώστε να μην προκληθούν προβλήματα υγείας στους ανθρώπους όπως οι αλλεργίες καθώς και ασθένειες σε άλλη είδη φύτευσης, και να μην καταστρέφουν τα στοιχεία του πεζοδρομίου.

Θα πρέπει να προτιμώνται δέντρα με ρίζες που αναπτύσσονται κάθετα στο έδαφος και όχι οριζόντια ώστε να μην καταστρέφουν την πλακόστρωση. Επίσης τα κλαδιά τους να αναπτύσσονται ψηλότερα των 2.10 μέτρων. Φυτά καλλωπιστικά ή θάμνοι με αγκάθια θα πρέπει επίσης να αποφεύγονται. Επικίνδυνα μπορεί να θεωρηθούν για τους πεζούς και τα δέντρα με μεγάλους καρπούς όπως τα εσπεριδοειδή είτε λόγω πτώσης είτε λόγω των καρπών τους στην πλακόστρωση.





Στα πλαίσια της διεθνούς δράσης PARK(ing) DAY με στόχο την επαναπόδοση του χώρου που καταλαμβάνει το αυτοκίνητο στους κατοίκους των πόλεων, οι HMC Architects στο Λος Άντζελες «ανακυκλώνουν» τους κυλίνδρους από τα ρολά χαρτιού που χρησιμοποίησε το γραφείο τους για να δημιουργήσουν στην τυπική θέση στάθμευσης διαστάσεων 2 επί 5 μέτρα, ένα μικρό πράσινο τοπίο-καθιστικό. Στους σωλήνες τοποθετούνται φυτά σε μικρά γλαστράκια τα οποία ο κάτοικος μπορεί να τα πάρει σπίτι του. Με τον τρόπο αυτό το πράσινο «διασπείρεται» μέσα στην πόλη



Η φύτευση δεν πρέπει να αποτελεί εμπόδιο για τους πεζούς. Ωστόσο σε ορισμένες περιπτώσεις που τα δέντρα είναι σημαντικά και συνεισφέρουν στον χαρακτήρα του δρόμου όπως της οδού Αδριανού που οδηγεί στον σταθμό της Κηφισιάς μπορεί να γίνουν εξαιρέσεις εφόσον υπάρχει και η κατάλληλη σήμανση για την αποφυγή ατυχημάτων. Πηγή: Google Maps



Όταν το δέντρο αναπτύσσει οριζόντια τις ρίζες του μπορεί να καταστρέψει την πλακόστρωση του πεζοδρομίου με κίνδυνο ατυχημάτων για τον πεζό



### – Παραγωγή ενέργειας από τα εσπεριδοειδή δέντρα των πεζοδρομίων.

Η φύτευση των πεζοδρομίων πέρα από τους προφανή οφέλη μπορεί να συμβάλει στην αειφορία της πόλης και την αντιμετώπιση της κλιματικής κρίσης. Μια ευρηματική, πρωτοποριακή λύση είναι η παραγωγή ενέργειας από τις νεραντζιές, δέντρα ανεπιθύμητα από αρκετούς στην τοπική αυτοδιοίκηση λόγω της επικινδυνότητας για τους πεζούς και της δύσκολης αποκομιδής τους από τους οδοκαθαριστές.

Οι νεραντζιές είναι ιδανικό δέντρο για τα αστικά περιβάλλοντα εφόσον είναι ανθεκτικό στην ατμοσφαιρική ρύπανση, δεν χρειάζεται πότισμα και φροντίδα (εκτός από την περισυλλογή των καρπών ώστε να μη ρυπαίνουν τα πεζοδρόμια), έχει μικρό κορμό που δεν μειώνει το πλάτος του πεζοδρομίου και ευχάριστο άρωμα κατά την περίοδο της ανθοφορίας. Είναι αραβικής προέλευσης και στην Αθήνα άρχισαν να φυτεύονται πρώτα από την Αμαλία και κατόπιν συστηματικά από τον Γεώργιο Α΄ και σήμερα αριθμούν 35.000 δέντρα, το 1/3 των δέντρων της Αθήνας. Η Δημοτική Αρχή της Αθήνας υιοθετούσε αντικρουόμενες στρατηγικές ως προς τις νεραντζιές της πόλης. Την περίοδο 1979-1986 φυτεύονται συστηματικά στις γειτονιές της Αθήνας ενώ 2007-1010 ξεριζώνονται από σημαντικά σημεία της πόλης και αντικαθίστανται με τροπικά, λιγότερο ανθεκτικά και περισσότερο ακριβά, δέντρα.

Αντιμετωπίζοντας το ίδιο πρόβλημα με Αθήνα, η δημοτική αρχή της Σεβίλλης υιοθέτησε ένα πιλοτικό πρόγραμμα με σκοπό να χρησιμοποιήσει το μεθάνιο από τη ζύμωση των 5,7 εκατομμυρίων κιλών φρούτων που φέρουν/παράγουν ετησίως οι 48.000 νεραντζιές της πόλης ώστε να παράξει καθαρή ηλεκτρική ενέργεια.

Η πόλη της νότιας Ισπανίας έχει ξεκινήσει ένα πιλοτικό πρόγραμμα για τη χρήση του παραγόμενου μεθανίου ως ζυμώσεων φρούτων για την παραγωγή καθαρού ηλεκτρισμού.

Όταν ολοκληρωθεί η επένδυση η οποία θα κοστίσει στον Δήμο Σεβίλλης 250.000 ευρώ, θα ηλεκτροδοτούνται από τα νεράντζια να 73.000 κατοικίες (οι δοκιμές έδειξαν ότι 1.000 κιλά νεραντζιών παράγουν ηλεκτρική ενέργεια 50 kWh η οποία είναι επαρκής για να ηλεκτροδοτήσει πέντε σπίτια για μία ημέρα).<sup>51</sup> Η στρατηγική αυτή εφαρμόστηκε αρχικά για να καλύψει τις ανάγκες για ηλεκτρικό ρεύμα για τις εγκαταστάσεις καθαρισμού του νερού της πόλης.

### – Να προτιμώνται γηγενή φυτά ή εξωτικά φυτά που έχουν προσαρμοστεί και ελεγχθεί στο ελληνικό κλίμα.

Η υγεία των δέντρων εξαρτάται από το τοπικό κλίμα και το έδαφος. Το κλίμα μια πόλης μπορεί να μην ευνοεί ένα συγκεκριμένο είδος δέντρου ή το ίδιο είδος από άλλη περιοχή. Για παράδειγμα, το κόκκινο σκαθάρι στους φοίνικες που μεταφέρθηκαν από τη Βόρεια Αφρική για την κατασκευή των Ολυμπιακών έργων στην Αθήνα το 2004, ευθύνεται για τη μετέπειτα απόφαση να ξεριζωθούν καθώς και την ασθένεια του είδους φοίνικα που ήδη υπήρχε στην Ελλάδα.

### – Αύξηση της υδατοπερατότητας μέσω των παρόδιων παρτεριών και εκμετάλλευση των όμβριων υδάτων για άρδευση και αποφυγή πλημμυρών.

Στη φύση, το νερό της βροχής απορροφάται απευθείας από το έδαφος και τη βλάστηση. Στις πόλεις και στους οικισμούς, οι «σκληρές», μη υδατοπερατές επιφάνειες δρόμων, πεζοδρομίων και χώρων στάθμευσης καλύπτουν το έδαφος με αποτέλεσμα τα βρόχινα ύδατα να ρέουν παρাসύροντας σκόνη, πετρέλαια και άλλους ρύπους στα φυσικά υδάτινα στοιχεία. Εξαιτίας αυτού

προκαλούνται πλημμύρες και διαβρώσεις σε υποδομές και κτήρια και καταστρέφονται το οικοσύστημα και οι περιουσίες των ανθρώπων. Βασικό εργαλείο στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού για την αποτελεσματικότερη και βιωσιμότερη διαχείριση των όμβριων υδάτων μέσω φυσικών συστημάτων και του μετριασμού των κινδύνων των φυσικών φαινομένων είναι η Πράσινη Υποδομή (ΠΥ). Παρόλο που ως προσέγγιση προϋπήρχε, ως έννοια διατυπώθηκε για πρώτη φορά το 1999 στις ΗΠΑ και ορίζεται ως «το δίκτυο ελεύθερων χώρων, χώρων εγκιβωτισμού αέρα, υδροκριτών, δασών, οικοτόπων άγριας ζωής, πάρκων και άλλων φυσικών περιοχών, το οποίο παρέχει πολλές ζωτικές υπηρεσίες που υποστηρίζουν τη ζωή και εμπλουτίζουν την ποιότητα ζωής» (The President's Council on sustainable Development PCSD, 1999).

Η βλάστηση στα παρτέρια των πεζοδρομίων μπορεί να αποτελέσει μέρος της ΠΥ μειώνοντας την ποσότητα των όμβριων υδάτων που εισέρχεται στα αποχετευτικά συστήματα και χάνεται στη συνέχεια σε σκεπασμένα ρέματα και ποτάμια. Όταν τα παρτέρια συνδέονται με τα ρείθρα των δρόμων απορροφούν μέρος των όμβριων υδάτων και ποτίζονται από αυτά. Η στρατηγική αυτή οδηγεί στην εκτροπή των όμβριων υδάτων από το αποχετευτικό σύστημα και τους υπονόμους και κατά συνέπεια μειώνει την ανάγκη για εκτεταμένο δίκτυο συλλογής ομβρίων και δαπανηρές εγκαταστάσεις αγωγών. Επιπλέον μειώνει τους ρύπους που καταλήγουν στις φυσικές λεκάνες απορροής όπως τα ποτάμια και τη θάλασσα, και αποτρέπει τις πλημμύρες στο οδικό δίκτυο και στα υπόγεια των κτηρίων μειώνοντας το κόστος σε ανθρώπινες ζωές και περιουσίες.



Οδοκαθαριστές στη Βαλένθια συλλέγουν τα νεράντζια επειδή ρυπαίνουν τους δρόμους και είναι επικίνδυνα για τους πεζούς. Στη Σεβίλλη, τα νεράντζια από τα δέντρα στον δημόσιο χώρο συλλέγονται για την παραγωγή βιοενέργειας για την ηλεκτροδότηση δημοτικών εγκαταστάσεων



Τα όμβρια ύδατα από τα ρείθρα του δρόμου συλλέγονται σε παρτέρια-κήπους σε πεζοδρόμια στο Πόρτλαντ, ΗΠΑ



Κανάλια με όμβρια ύδατα χρησιμοποιούνται σε δεντροστοιχία νεραντζιών στην Κόρδοβα, Ισπανία



### – Προγράμματα φύτευσης για δίκαιη κατανομή του πρασίνου σε δρόμους με διαφορετικά εισοδήματα.

Οι δρόμοι ενός δήμου δεν έχουν πάντα την ίδια φύτευση σε ποσότητα και ποιότητα. Εάν εξαιρέσουμε το τοπικό μικροκλίμα που συμβάλει στη φυσική βλάστηση, αρκετές φορές οι κάτοικοι είναι εκείνοι που φροντίζουν για τη φύτευση του πεζοδρόμιου με αποτέλεσμα οι δρόμοι με χαμηλότερα εισοδήματα και πολυκατοικίες να διαθέτουν λιγότερα δέντρα από αυτούς με υψηλότερα εισοδήματα και μονοκατοικίες. Η έλλειψη αυτή έγινε ιδιαίτερα αισθητή την περίοδο του εγκλεισμού όπου η γειτνίαση με πράσινο ήταν απαραίτητη. Οι δήμοι θα πρέπει να φροντίζουν για την ισοκατανομή του πρασίνου στις επιμέρους γειτονιές και να μην εστιάζουν μόνο σε εμπορικούς ή δημοφιλείς δρόμους αγνοώντας τους μικρούς συνοικιακούς δημόσιους χώρους.

### – Δημιουργία ταυτότητας μέσω της φύτευσης.

Συχνά παρατηρούμε ότι κάποιοι δρόμοι διαφοροποιούνται από τους υπόλοιπους ακόμα και εάν βρίσκονται στην ίδια γειτονιά, λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα και της αισθητική από τη βλάστηση που έχουν. Στην Αθήνα για παράδειγμα, η λεωφόρος Ποσειδώνος από τους φοίνικες, η Βασιλίσσης Σοφίας από τις μουριές, η Βουκουρεστίου από τα πλατάνια κ.ο.κ. Μέσω του σχεδιασμού, διαφορετικά είδη δέντρων μπορούν να επιλέγουν για διαφορετικούς δρόμους μιας γειτονιάς. Μία τέτοια προσέγγιση κάνει την εικόνα της γειτονιάς λιγότερο μονότονη και οι δρόμοι, ακόμα και εάν τα κτήρια είναι συμβατικά ή αδιάφορα, αποκτούν τη δική τους ταυτότητα.

### – Συμμετοχή των πολιτών μέσω έξυπνων εφαρμογών.

Ο Δήμος Αθηναίων φυτεύει ετησίως περίπου 600 νέα δέντρα για να ανανεώσει τις δεντροστοιχίες του ωστόσο τους καλοκαιρινούς μήνες χάνει το 10 έως το 40% των νεοφυτεμένων δέντρων λόγω των υψηλών θερμοκρασιών. Το πιλοτικό πρόγραμμα «Adopt-A Tree» προτρέπει τους πολίτες να υιοθετήσουν δέντρα. Μέσω της εφαρμογής Nonoville στο κινητό τηλέφωνο τους μπορούν να εντοπίσουν δέντρα στον δρόμο ή τη γειτονιά που κατοικούν και να συμμετέχουν στο πότισμά τους δύο ή τρεις φορές την εβδομάδα.

## Παιδικές Χαρές

### ΣΤΟΧΟΣ

Τα παιδιά να έχουν πρόσβαση σε υπαίθριους χώρους και σε εγκαταστάσεις αναψυχής και παιχνιδιού. Έρευνες συσχετίζουν την υγεία των παιδιών με τον χρόνο που περνούν στον εξωτερικό χώρο.<sup>52</sup>

### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

#### – Σχεδιασμός ιδιωτικών και δημόσιων ανοιχτών χώρων.

Όταν δεν είναι διαθέσιμοι στη γειτονιά κατάλληλοι δημόσιοι χώροι όπως πάρκα και σχολικές αυλές, τότε μπορούν να χρησιμεύσουν ως υπαίθριοι χώροι για παιγνίδια των παιδιών οι αυλές, οι κήποι, τα δώματα κτηρίων καθώς και τα άδεια οικοπέδα των οικοδομικών τετραγώνων. Τα τελευταία μπορούν να μετατραπούν έστω και προσωρινά έως ότου οικοδομηθούν σε πάρκα τσέπης με ένα μικρό αντίτιμο από τον Δήμο.

**– Να υπάρχουν ειδικές σημάσεις στο έδαφος που υποδεικνύουν χώρους για αθλήματα και πολλαπλές χρήσεις.**

Οι παιδικές χαρές μπορούν να σχεδιαστούν με τέτοιο τρόπο ώστε να αυξάνουν τη σωματική δραστηριότητα και ταυτόχρονα να αποτρέπουν τους τραυματισμούς. Πρόσφατες μελέτες παρατήρησαν ότι οι σχολικές αυλές με χρωματικά κωδικοποιημένες ζώνες δραστηριότητας οδηγούν τους μαθητές σε πιο έντονη άσκηση και δραστηριότητα.<sup>53</sup>

**– Το φυσικό έδαφος και το χώμα είναι απαραίτητο στους χώρους παιχνιδιού.**

Παρά τη γενικευμένη άποψη ότι οι παιδικές χαρές πρέπει να καλύπτονται με τεχνητά υλικά για μείωση του κινδύνου τραυματισμού, έχει αποδειχθεί ότι τα παιδιά προσαρμόζονται στις συνθήκες του φυσικού εδάφους όταν παίζουν και ότι στο φυσικό έδαφος αποκτούν καλύτερη φυσική κατάσταση από παιδιά που παίζουν σε τυποποιημένες παιδικές χαρές.

**– Να υπάρχει καλός φωτισμός σε χώρους παιχνιδιού και αθλοπαιδιών ώστε να δίνεται η δυνατότητα σωματικής άσκησης και δραστηριοτήτων ακόμα και μετά τη δύση του ηλίου.**

Σχετικές έρευνες αποδεικνύουν ότι η αυξημένη δραστηριότητα σε εφήβους συνδέεται με χώρους αναψυχής και αθλητισμού οι οποίοι έχουν φώτα και προβολείς.

**– Οι παιδικές χαρές και τα πάρκα να παρέχουν υπαίθριους χώρους με διαφορετικό μικροκλίμα ώστε να διευκολύνουν τη δραστηριότητα σε διαφορετικές εποχές και καιρικές συνθήκες.**

Στοιχεία ανεμοπροστασίας όπως φράχτες και φύτευση θα πρέπει να εισάγονται ώστε να μπορούν τα παιδιά να παίζουν με ασφάλεια και να υπάρχουν ηλιόλουστοι χώροι το χειμώνα και σκιασμένοι με πέργκολες ή δέντρα για το καλοκαίρι.

**– Οι εγκαταστάσεις αθλοπαιδιών σε εκπαιδευτικά κτήρια να λειτουργούν εκτός των σχολικών ωρών.**

Για να ασκούνται σωματικά και να συναναστρέφονται κοινωνικά τα παιδιά οι σχολικές αυλές θα πρέπει να παρέχουν πληθώρα αθλητικού εξοπλισμού.

Σε γειτονιές με μικρή αναλογία ανοικτού χώρου ανά κάτοικο όπως συμβαίνει σε κεντρικές περιοχές της Αθήνας, οι σχολικές αυλές μπορούν να λειτουργήσουν και ως χώροι εκτόνωσης εκτός των ωρών της λειτουργίας του σχολείου καθώς και τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες.

## Πλατείες

### ΣΤΟΧΟΣ

Η πλατεία της γειτονιάς θα πρέπει να είναι προσβάσιμη, ασφαλής και καλά συντηρημένη. Σε αυτήν οι κάτοικοι θα μπορούν να συναναστρέφονται και να συμμετέχουν σε δραστηριότητες που προάγουν τη δημόσια σωματική και ψυχική υγεία.

Είναι ένας δημόσιος υπαίθριος χώρος συνάντησης, συγκέντρωσης παρατήρησης και ξεκούρασης που λειτουργεί ως «ανοικτό δωμάτιο» μέσα στον «πλήρη» αστικό ιστό και συμβάλει στην εικόνα και την ταυτότητα της γειτονιάς. Αποτελεί στοιχείο του κοινωνικού και πολιτισμικού δικτύου και τόπο προορισμού για όσους επιλέγουν να μετακινηθούν πεζή ή με ποδήλατο.

Η εισαγωγή στην πλατεία διαφορετικών προγραμμάτων και εκδηλώσεων όπως μικρό θέατρο,

παιδική χαρά, και χώρος άσκησης βελτιώνει σημαντικά την επισκεψιμότητα και τη χρήση της. Οι πλατείες θα πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμες σε πεζούς, ποδηλάτες και αμαξίδια και πέρα από τη στάση και την κίνηση να υποστηρίζονται δραστηριότητες ψυχαγωγίας και αναψυχής. Τα αυτοκίνητα όπου είναι δυνατόν να αποκλείονται ώστε να είναι ο χώρος ασφαλής για τους χρήστες της πλατείας.

## ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

– **Οι πλατείες να είναι ελκυστικοί χώροι οι οποίοι συντηρούνται σωστά.**

Ο σχεδιασμός τους να περιλαμβάνει στοιχεία που προάγουν τη δημόσια υγεία αλλά και την ευεξία όπως δέντρα, λουλούδια, κρήνες, σιντριβάνια, άπλετο φωτισμό, άνετα καθιστικά κ.λπ.

– **Κατά μήκος πολυσύχναστων οδών να υπάρχουν συχνά πλατείες ή διαπλατύνσεις για στάση των πεζών.**

Το πυκνό δίκτυο πλατειών κάνει τη μετακίνηση πεζή πιο εύκολη και τις αποστάσεις που διανύει ο πεζός να φαίνονται μικρότερες.

– **Η πλατεία να σε απόσταση περπατήματος από κάθε σπίτι της γειτονιάς.**

Ιδανικά, η πλατεία πρέπει να είναι σε απόσταση μεταξύ 5 και 10 λεπτών (400 και 800 μέτρα αντίστοιχα) από όλα τα σπίτια της περιοχής.

– **Οι πλατείες να έχουν καλή συνδεσιμότητα με τα δίκτυα μετακίνησης.**

Είναι σημαντικό οι πλατείες να συνδέονται με δίκτυα πεζοδρομίων, ποδηλατοδρόμους και διαδρομές μέσωσιν μαζικής μεταφοράς.

– **Το επίπεδο της πλατείας να είναι στην ίδια στάθμη με αυτή των πεζοδρομίων, πεζοδρομίων και διαβάσεις πεζών.**

Οι υπερυψωμένες ή βυθισμένες πλατείες δεν είναι εύκολα αντιληπτές και προσεγγίζονται ή χρησιμοποιούνται λιγότερο ιδίως από ΑμεΑ. Η βύθιση μιας πλατείας χαμηλότερα από τον δρόμο ή το πεζοδρόμιο συνήθως λειτουργεί ως αποτρεπτικός παράγοντας για τη χρήση της εφόσον οι άνθρωποι τείνουν, για ψυχολογικούς λόγους, να αποφεύγουν να σταθούν ή να καθίσουν σε δημόσιο χώρο που είναι χαμηλότερα από τη στάθμη που κινούνται οι περαστικοί. Η βύθιση οδηγεί σταδιακά και σε υποβάθμιση της πλατείας διότι οι περαστικοί τείνουν να αφήνουν ή να πετούν σκουπίδια.

Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι η πλατεία Δικαιοσύνης (Σανταρόζα) στο κέντρο της Αθήνας του αρχιτέκτονα Ιωάννη Λιάπη. Εάν και το αρχικό σχέδιο είναι υψηλής αισθητικής ποιότητας και το σημείο πολυσύχναστο, η βύθιση και η μη υλοποίηση με ακρίβεια του αρχικού σχεδίου συντέλεσε στο να χρησιμοποιείται ελάχιστα.

Όταν η βύθιση ή η υπερύψωση είναι αναπόφευκτη λόγω τοπογραφίας ή υφιστάμενων δομών, τότε η πρόσβαση μέσω ραμπών και σκαλοπατιών να είναι εύκολη και αντιληπτή σε όλους τους χρήστες.

– **Ευέλικτος σχεδιασμός της πλατείας για τη μέγιστη και βέλτιστη αξιοποίησή της από διαφορετικούς χρήστες και με διαφορετικές δραστηριότητες διαφορετικές ώρες της ημέρας, της εβδομάδας και του έτους.**

Αρχιτεκτονικές επιλογές όπως το είδος και η θέση του φωτισμού, των στεγάστρων και των πρω-

τευόντων και δευτερευόντων καθιστικών μπορεί να δώσει τη δυνατότητα πολλαπλών χρήσεων κατά τη διάρκεια της ημέρας.

Για παράδειγμα, τα πλατιά σκαλοπάτια μπορούν να χρησιμοποιηθούν και ως κερκίδες για μια μικρή παράσταση, μια πλατεία γειτονιάς μπορεί να λειτουργεί τις καθημερινές για μεσημεριανό διάλειμμα από την εργασία, τα σαββατοκύριακα για υπαίθρια αγορά και για εθνικές εορτές κατά τη διάρκεια του έτους κ.ο.κ.

**– Αστικός εξοπλισμός για δραστηριότητες που ενισχύουν τη σωματική και ψυχική υγεία.**

Εάν υπάρχει αρχικός σχεδιασμός και η κατάλληλη επίπλωση στην πλατεία μπορούν να φιλοξενηθούν σωματικές δραστηριότητες όπως γιόγκα, εναέριος χορός, παραδοσιακοί χοροί, αλλά και πνευματικές δραστηριότητες όπως το υπαίθριο σκάκι.

**– Σχεδιασμός που επιτρέπει τη χρήση της πλατείας σε διαφορετικές καιρικές συνθήκες.**

Στον χώρο της πλατείας θα πρέπει να υπάρχουν υποπεριοχές όπου προσφέρουν θερμική άνεση όπως ηλιόλουστοι χώροι προστατευμένοι από τον άνεμο τους χειμερινούς μήνες και χώροι δροσεροί και σκιασμένοι τους καλοκαιρινούς μήνες. Με αυτό τον τρόπο επιτρέπεται η χρήση της πλατείας καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.

**– Δυνατότητα προγραμμάτων για κοινωνικές δραστηριότητες που προάγουν τη κοινωνική συνοχή και τη συμμετοχή της κοινότητας σε θέματα γειτονιάς.**

Στον χώρο της πλατείας, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα διεξαγωγής κοινωνικών δραστηριοτήτων όπως ο εθελοντισμός, εκπαιδευτικά προγράμματα, εργαστήρια, συναντήσεις για θέματα που αφορούν τη γειτονιά κ.ο.κ.

Τέτοιες δραστηριότητες επιτρέπουν στα μέλη της κοινότητας να συμμετέχουν στα κοινά ζητήματα που απασχολούν τη γειτονιά και να καλλιεργείται η αίσθηση του «ανήκειν».

Παρόλο που δεν αφορούν αποκλειστικά τον χωρικό σχεδιασμό της πλατείας, τέτοιου είδους κοινωνικές και πολιτισμικές δραστηριότητες επηρεάζουν την υγιή λειτουργία μιας γειτονιάς.

## **Πρόσβαση σε υγιεινή και θρεπτική διατροφή**

### **ΣΤΟΧΟΣ**

Ιδίως σε γειτονίες χαμηλών εισοδημάτων να υπάρχει πρόσβαση σε υψηλής ποιότητας τροφή, και δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε διαφορετικές εναλλακτικές υγιεινού φαγητού.

Μια γειτονιά που προσφέρει υγιεινές επιλογές διατροφής είναι ένας από τους βασικούς παράγοντες που συντελούν στις διατροφικές συνήθειες των ανθρώπων. Η αδυναμία πρόσβασης σε φρέσκα και υγιεινά τρόφιμα οδηγεί σε ανισότητες στην υγεία των κοινοτήτων των γειτονιών καθώς και υψηλά ποσοστά χρόνιων παθήσεων όπως παχυσαρκία, υπέρταση, διαβήτης και καρδιακές ασθένειες.

Συστηματικές έρευνες στις ΗΠΑ έχουν αποδείξει ότι τόσο αστικές όσο και αγροτικές περιοχές, χαμηλού εισοδήματος και με εθνικές μειονότητες δεν έχουν πρόσβαση σε οικονομικό, υγιεινό φαγητό. Αυτές οι περιοχές χαρακτηρίζονται ως «έρημοι τροφίμων» (food deserts) διότι δεν υπάρχουν οπωροπωλεία, λαχαναγορές ή υπεραγορές με φρέσκα φρούτα και λαχανικά σε προσιτές τιμές. Αντίθετα, υπάρχει υπεραφθονία ταχυφαγείων με ανθυγιεινό φαγητό και καταστήμα-

τα ψιλικών. Επειδή οι κάτοικοι αυτών των γειτονιών λόγω χαμηλού εισοδήματος δεν διαθέτουν συνήθως δικό τους μεταφορικό μέσο, προμηθεύονται τα τρόφιμά τους από μικρά συνοικιακά καταστήματα που διαθέτουν κυρίως μη υγιεινές, συσκευασμένες τροφές με συντηρητικά. Όταν δε τα μικροκαταστήματα αυτά έχουν φρέσκα προϊόντα τα διαθέτουν σε υψηλές τιμές.

Κατά συνέπεια, στις γειτονιές χαμηλών εισοδημάτων παρατηρούνται υψηλότερα ποσοστά παχυσαρκίας, καρδιακών παθήσεων και συγκεκριμένων τύπων καρκίνου από ότι σε γειτονιές με πρόσβαση σε φρέσκα φρούτα και λαχανικά. Με αυτά τα δεδομένα, η ανισότητα στην υγεία των κατοίκων διαφορετικών γειτονιών εντείνεται και είναι δύσκολο να αντιμετωπισθεί εάν δεν ενταχθούν στις χρήσεις γης καταστήματα με υγιεινά τρόφιμα.

## ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

**– Συγκέντρωση των περισσότερων καταστημάτων υγιεινών τροφίμων σε σημεία όπου ήδη υπάρχει μεγάλη πυκνότητα πεζών, ποδηλατών και επιβατών στα μέσα μαζικής μεταφοράς.**

Η ευκολία πρόσβασης καθημερινά σε καταστήματα με προσιτά, φρέσκα τρόφιμα αποτελεί προϋπόθεση για να αλλάξουν οι άνθρωποι διατροφικές συνήθειες και να επιλέγουν υγιεινά αντί επεξεργασμένα και τυποποιημένα προϊόντα.

**– Εγκατάσταση οπωροπωλείων σε απόσταση περπατήματος σε όλες τις γειτονιές κατοικίας.**

Ιδίως σε προαστιακές ή περιαστικές περιοχές, και σε κομβικά σημεία όπου υπάρχει περίπτερο ή καφενείο, να υπάρχει κατάσταση με πλήρη σειρά φρέσκων φρούτων και λαχανικών και άλλων θρεπτικών προϊόντων. Μια υπεραγορά, εκτός από ότι διευρύνει τις επιλογές των κατοίκων για υγιεινή διατροφή μπορεί να λειτουργήσει ως προορισμός για μετακίνηση πεζή ή με ποδήλατο αυξάνοντας τη σωματική άσκηση.

**– Εκτός των παντοπωλείων, να υπάρχουν καθορισμένοι χώροι και δρόμοι για λαϊκές αγορές και αγορές με αγροτικά προϊόντα.**

Οι εβδομαδιαίες λαϊκές αγορές όπου δίνεται η δυνατότητα σε αγρότες και μικρούς παραγωγούς να διαθέτουν τα προϊόντα τους απευθείας στους καταναλωτές είναι ιδιαίτερα σημαντικές σε πυκνοδομημένες αστικές περιοχές χαμηλών εισοδημάτων. Ο αρχιτέκτονας και ο αστικός σχεδιαστής μπορούν να συμβάλουν στον σχεδιασμό κατάλληλων χώρων και επίπλων.

**– Η χωροθέτηση των καταστημάτων, αγορών και εστιατορίων με υγιεινά τρόφιμα να λαμβάνει υπόψη εκτός από την καλή προσβασιμότητα την εμπορική βιωσιμότητά τους.**

Οι τοποθεσίες λιανικής πώλησης υγιεινών τροφίμων και ο κατάλληλος σχεδιασμός που επιτρέπει μεταξύ άλλων και την εύκολη πρόσβαση στο θρεπτικό φαγητό, πρέπει να εξασφαλίζουν την οικονομική βιωσιμότητα των επιχειρήσεων.

**– Σχεδιασμός για επαρκείς και λειτουργικούς χώρους γύρω από καταστήματα και αγορές τροφίμων ώστε να είναι ασφαλής η κυκλοφορία πεζών, ποδηλατών, ΙΧ και φορτηγών.**

Επειδή συχνά συνυπάρχουν οχήματα και πεζοί καθώς και φορτηγά τροφοδοσίας ή απομάκρυνσης απορριμμάτων, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δίνεται στο σχεδιασμό της κυκλοφορίας για την ασφάλεια των καταναλωτών, το σωστό διαχωρισμό των κινήσεων και την άνετη στάθμευση.

## Δίκτυα κυκλοφορίας

### ΣΤΟΧΟΣ

Στόχος είναι η δημιουργία πυκνών δικτύων κυκλοφορίας πεζών, ποδηλάτων και επιβατών ΜΜΜ μέσω δρόμων ή άλλων διαδρομών ώστε οι κάτοικοι της γειτονιάς να έχουν πρόσβαση σε καθημερινές ή σημαντικές υπηρεσίες και να επιλέγουν την ενεργή μετακίνηση (περπάτημα, ποδηλασία). Το δε δίκτυο οχημάτων μπορεί να είναι διαφορετικό από αυτά των ενεργών τρόπων μετακίνησης.

Στον σχεδιασμό των υγιών γειτονιών ένα από τα σημαντικά προβλήματα είναι η εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης και ταυτόχρονα την ασφαλή και εύκολη μετακίνηση των πεζών και των ποδηλάτων. Η ορθογώνια διάταξη δρόμων είναι βολική για όλα τα είδη μετακίνησης αλλά προκαλεί περισσότερα ατυχήματα από άλλους τύπους διατάξεων λόγω των πολλών, γωνιακών διασταυρώσεων.

Επίσης μια γειτονιά με μικρό μέγεθος οικοδομικών τετραγώνων συμβάλει περισσότερο στην υγεία των κατοίκων διότι προσφέρει περισσότερες εναλλακτικές διαδρομές μεταξύ δύο σημείων (π.χ. από το σπίτι στο γραφείο) από ότι μια γειτονιά με μεγαλύτερα οικοδομικά τετράγωνα. Η επιλογή μεταξύ διαφορετικών διαδρομών κάνει το καθημερινό περπάτημα λιγότερο μονότονο και πιο ευχάριστο. Ωστόσο δεν πρέπει να παραβλέπουμε το μεγαλύτερο περιβαλλοντικό κόστος και τη «σπατάλη» γης σε σχέση με μια γειτονιά με μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα εφόσον μεγαλύτερη επιφάνεια της γειτονιάς ασφαλτοστρώνεται με δρόμους.

### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

**– Βασική στρατηγική για την επίτευξη μιας υγιούς και πράσινης γειτονιάς είναι η ύπαρξη συνεχούς δικτύου πεζοδρόμων και ποδηλασίας με την ταυτόχρονη επιβράδυνση των οχημάτων χωρίς όμως αυτά να αποκλείονται εντελώς.**

Μία τέτοια προσέγγιση μπορεί να είναι και η ελεύθερη μετακίνηση στους δρόμους (Shared Street) όπου ενθαρρύνεται η πεζή μετακίνηση σε όλη την επιφάνεια του δρόμου με τα οχήματα να διατηρούν ταχύτητα χαμηλότερη των 10 χλμ. την ώρα.

Σε γειτονιές με αδιέξοδα σχεδιασμένα ή μη, το δίκτυο των πεζών και των ποδηλάτων δεν πρέπει να διακόπτεται αλλά να συνεχίζει μέσα από παρκάκια και πλατείες.

**– Στην ανάπλαση υφιστάμενων γειτονιών μπορούν να ομαδοποιηθούν οικοδομικά τετράγωνα καταργώντας τους μεταξύ τους δρόμους και η κυκλοφορία των αυτοκινήτων να γίνεται γύρω από αυτά.**

Το σύστημα των superblocs που εφάρμοσε η Βαρκελώνη οργανώνει σε γειτονιές ομάδες εννέα οικοδομικών τετραγώνων στην περιοχή Eixample επιτρέποντας την κυκλοφορία των οχημάτων μόνο περιμετρικά αυτών. Οι ενδιάμεσοι των οικοδομικών τετραγώνων δρόμοι που καταλάμβανε έως τώρα το αυτοκίνητο επιστρέφουν στον κάτοικο της πόλης και μετατρέπονται σε υπαίθριους δημόσιους χώρους πρασίνου, αναψυχής, παιγνιδιού, πολιτισμικών εκδηλώσεων κ.λπ. Η στρατηγική της Βαρκελώνης μειώνει τους ατμοσφαιρικούς ρύπους και την ηχορύπανση συμβάλλοντας σημαντικά στη δημόσια υγεία και τον μετριασμό της κλιματικής κρίσης. Επιπλέον

φέρνει τον χώρο πρασίνου και αναψυχής όχι σε κοντινή απόσταση αλλά ακριβώς έξω από την πόρτα κάθε κατοικίας στην πόλη.

Παρόμοια ήταν και η πρωτοβουλία του διαγωνισμού «AthensX4» για την αξιοποίηση του σταυρού των ενδιάμεσων δρόμων τεσσάρων οικοδομικών τετραγώνων. Ο διαγωνισμός υιοθετήθηκε και από άλλες ελληνικές πόλεις ωστόσο δεν υλοποιήθηκε πουθενά καμία πρόταση.

**– Στον σχεδιασμό νέων γειτονιών να αποφεύγονται μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα που δεν επιτρέπουν αλλαγή κατεύθυνσης.**

Ο πεζός θα πρέπει να έχει την επιλογή αλλαγή κατεύθυνσης σε διασταύρωση κάθε 70-100 μέτρα. Σε περιοχές με υφιστάμενα μεγάλα οικοδομικά εάν είναι δυνατό να δημιουργούνται διαδρομές μέσω αυτών (π.χ. εγκάρσιες περάσματα).

**– Να αποφεύγονται οι υπόγειες και υπέργειες διαβάσεις και οι διαδρομές σε διαφορετικά επίπεδα.**

Σε περίπτωση που αυτό είναι απαραίτητο οι διαδρομές πρέπει να είναι ευχάριστες, ασφαλείς, με καλό φωτισμό και εάν είναι δυνατό να συνδυάζονται με άλλες δραστηριότητες. Για παράδειγμα οι υπόγειες διαβάσεις να έχουν καταστήματα ή μικροπωλητές και καλλιτέχνες του δρόμου.

## Ήπια κυκλοφορία

### ΣΤΟΧΟΣ

Βασικός στόχος για έναν ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό που προάγει την υγεία των πολιτών και την «πράσινη» πόλη είναι η προώθηση της μετακίνησης πεζή μέσω της επιβράδυνσης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων. Οι ευρωπαϊκές πόλεις που μειώνουν τα όρια ταχύτητας στον αστικό ιστό τους από 50 χλμ/ώρα σε 30 χλμ/ώρα συνεχώς αυξάνονται. Η επιβράδυνση των αυτοκινήτων θα οδηγήσει σε μείωση των θανάτων των πεζών και των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Η στρατηγική αυτή δημιουργεί ένα αστικό περιβάλλον με μεγαλύτερη ασφάλεια για τους πεζούς και τους ποδηλάτες και μία πιο φιλική και οικεία γειτονιά συμβατή με την ανθρώπινη κλίμα και τον ρυθμό περπατήματος.

Τα μέτρα εξομάλυνσης της κυκλοφορίας είναι ιδιαίτερα σημαντικά για ευάλωτες ομάδες όπως οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά και τα ΑμεΑ λόγω του βραδύτερου χρόνου αντίδρασης και των προβλημάτων κινητικότητας. Αξίζει να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα, το 2018 το 66,4 % των νεκρών πεζών σε οδικά τροχαία ατυχήματα ήταν άτομα άνω των 65 ετών παρόλο που η ηλικιακή αυτή ομάδα αποτελεί μόλις το 22% του συνολικού πληθυσμού.

### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

**– Το πλάτος της επιφάνειας για την κίνηση των αυτοκινήτων στους δρόμους να ανταποκρίνεται στις εντελώς απαραίτητες λωρίδες για τον φόρτο κυκλοφορίας που του αντιστοιχεί.**

Η ικανότητα μιας λωρίδας υπολογίζεται περίπου στα 2.000 οχήματα ανά ώρα. Λιγότερες λωρίδες σε δρόμους όπου δεν υπάρχει μεγάλη κυκλοφορία οδηγεί στη μείωση της ταχύτητας τους καθώς και της απόστασης που πρέπει να διανύσει ο πεζός για να διασχίσει τον δρόμο. Ο συντομότερος χρόνος διέλευσης είναι ιδιαίτερα σημαντικός για τους ηλικιωμένους και ΑμεΑ.

– **Μετατροπή τοπικών οδών μικρού κυκλοφοριακού φόρτου σε «woonerf» ή «living yards».**

Στον δρόμο δημιουργούνται προεξοχές για φύτευση, καθιστικά και ελεγχόμενες θέσεις παρακρίσματος, που αναγκάζουν το αυτοκίνητο σε μείωση της ταχύτητας και συχνά σε μη ευθεία κίνηση λόγω εμποδίων (woonerf). Οι προεξοχές αυτές λειτουργούν ως προκήπια (living yards) και χώροι εκτόνωσης των κατοικιών.

– **Κατάργηση της υψομετρικής διαφοράς μεταξύ πεζοδρομίου και οδοστρώματος.**

Η συνεχής κίνηση σε ένα επίπεδο για τους πεζούς αποτελεί βασικό στοιχείο σχεδιασμού δρόμων ήπιας κυκλοφορίας.

– **Σχεδιαστικές παρεμβάσεις για ενσωμάτωση στους δρόμους της γειτονιάς τεχνικών ήπιας κυκλοφορίας.**

Αναλόγως τα ιδιαίτερα μορφολογικά χαρακτηριστικά κάθε γειτονιάς και τις κυκλοφοριακές απαιτήσεις μπορεί να υπάρξει συνδυασμός τεχνικών όπως μειωτές ταχύτητας (σαμαράκια), υπερυψωμένες νησίδες, δαπεδοστρώσεις διαφορετικών υλικών, κυκλικόι κόμβοι, αποκλεισμοί ή ημιαποκλεισμοί δρόμων, προεξοχές πεζοδρομίων στις διασταυρώσεις, διευρυμένα πεζοδρόμια,

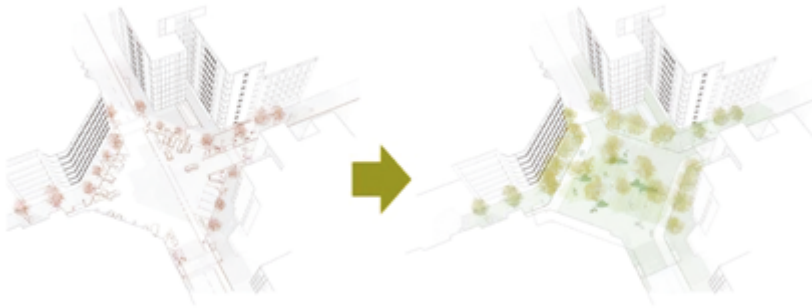
– **Συμμετοχή των κατοίκων της γειτονιάς.**

Για την επιτυχία της εφαρμογής τεχνικών ήπιας κυκλοφορίας σε μια γειτονιά είναι απαραίτητη η ενημέρωση, η συμμετοχή και αποδοχή τους από τους κατοίκους. Λόγω αυτού, πολλές αναπλάσεις όπως αυτή της Πανεπιστημίου γίνονται αρχικά με προσωρινά μέτρα και αντιστρέψιμες εγκαταστάσεις ώστε να δοκιμαστούν στην πράξη, να διορθωθούν τυχόν αστοχίες και να γίνουν αποδεκτές από το κοινό.



Το πρόγραμμα «Superblocks» στη Βαρκελώνη που ξεκίνησε το 2016, ομαδοποιεί οικοδομικά τετράγωνα στο μεγαλύτερο μέρος της κεντρικής περιοχής Eixample αποκλείοντας ή περιορίζοντας το αυτοκίνητο από τους ενδιάμεσους δρόμους για να δημιουργηθούν πεζόδρομοι, πράσινοι χώροι κλπ.





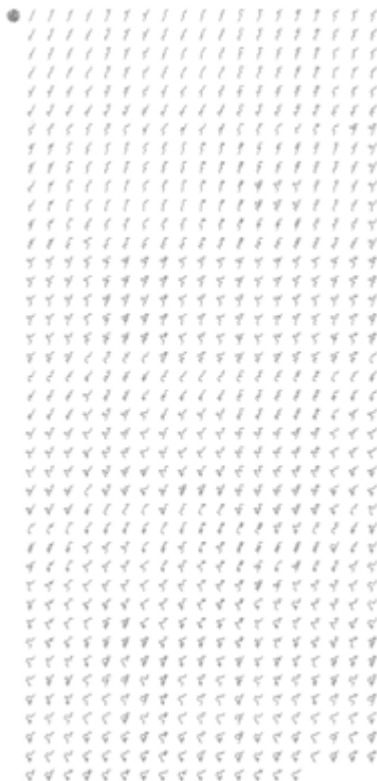


Η βραβευθείσα πρόταση NOT της Στέλλας Παντελιά και του Κωνσταντίνου Παπαδημητρακόπουλου για τον αρχιτεκτονικό διαγωνισμό ιδεών «Αθήνα Χ4» που προκήρυξε το Υπουργείο Περιβάλλοντος (ΥΠΕΚΑ) σε συνεργασία με την Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων και Αναπλάσεων (ΕΑΧΑ) και τη στήριξη της Εθνικής Τράπεζας το 2010. Οι συμμετέχοντες στον διαγωνισμό θα έπρεπε να επιλέξουν 4 τυπικά οικοδομικά τετράγωνα σε γειτονίες του Λεκανοπεδίου με υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον και να προτείνουν καινοτόμες αλλά εφαρμόσιμες προτάσεις που αξιοποιούν τον «σταυρό» των ενδιάμεσων δρόμων συνδυάζοντας τους με άδεια οικόπεδα και ακάλυπτους χώρους

Περισσαστικές γειτονιές



Αστικές γειτονιές



Εναλλακτικές διαδρομές που συνδέουν δύο αντιδιαμετρικά σημεία ενός νοητού κύκλου, διαμέτρου 400 μέτρων, σε οκτώ περισσαστικές και μία αστική περιοχή της Αττικής. Οι εναλλακτικές διαδρομές στις συγκεκριμένες περιοχές κυμαίνονται από μία έως 775. (Rodi, 2020)



## Ποδηλατόδρομοι

### ΣΤΟΧΟΣ

Ενίσχυση της χρήσης ποδηλάτου ως μέσο μετακίνησης και άσκησης μέσω συνεχών δικτύων ποδηλατοδρόμων. Το ποδήλατο είναι το ηπιότερο μηχανικό μέσο μετακίνησης, είναι φιλικό προς το περιβάλλον, αθόρυβο και με το λιγότερο κόστος στην αγορά και τη συντήρησή του. Καταλαμβάνει ελάχιστο χώρο στην πόλη τόσο κατά την κίνησή του όσο και κατά τη στάθμευσή του.

Εξασφαλίζει αυτονομία στη μετακίνηση, έχει πρόσβαση ακόμα και εκεί όπου δεν έχει άλλο όχημα όπως στοές, πάρκα, πλατείες, μεταφέρεται από άλλα οχήματα και τα ΜΜΜ. Σε κτήρια μπαίνει στον ανελκυστήρα και μεταφέρεται από τον άνθρωπο στα σκαλιά.

Όσον αφορά την υγεία, ευρήματα μελετών δείχνουν ότι οι πόλεις με καλύτερη υποδομή για ποδήλατα έχουν μικρότερα ποσοστά παχυσαρκίας.

### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

#### – Δημιουργία δικτύου ενιαίων διαδρομών.

Η ύπαρξη δικτύου και όχι αποκομμένων ποδηλατοδρόμων είναι απαραίτητη για την πράσινη κινητικότητα και τον ενεργό σχεδιασμό (active design). Οι ποδηλατόδρομοι των γειτονιών θα πρέπει να συνδέονται με ένα δίκτυο «κορμού» που οδηγεί σε κεντρικά σημεία της πόλης. Για το δίκτυο κορμού προτείνεται να επιλέγονται κύριοι δρόμοι οι οποίοι περιλαμβάνουν ποικίλες χρήσεις γης και συνδέουν σημαντικούς πόλους έλξης μέσα στην πόλη (π.χ. εκπαιδευτικά συγκροτήματα, εμπορικές περιοχές, πάρκα, χώροι αναψυχής, αρχαιολογικοί χώροι).

#### – Συνδυασμός δικτύων ποδηλατοδρόμων με δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας.

Οι ποδηλατόδρομοι είναι απαραίτητο να συνδέονται με στάσεις λεωφορείων, μετρό, τραμ και άλλων μέσων μαζικής μεταφοράς. Στα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα μεταφοράς του ποδηλάτου και οι στάσεις να παρέχουν ασφαλείς χώρους στάθμευσης των ποδηλάτων.

#### – Εντοπισμός περιοχών της γειτονιάς όπου είναι εφικτή η χρήση ποδηλάτου.

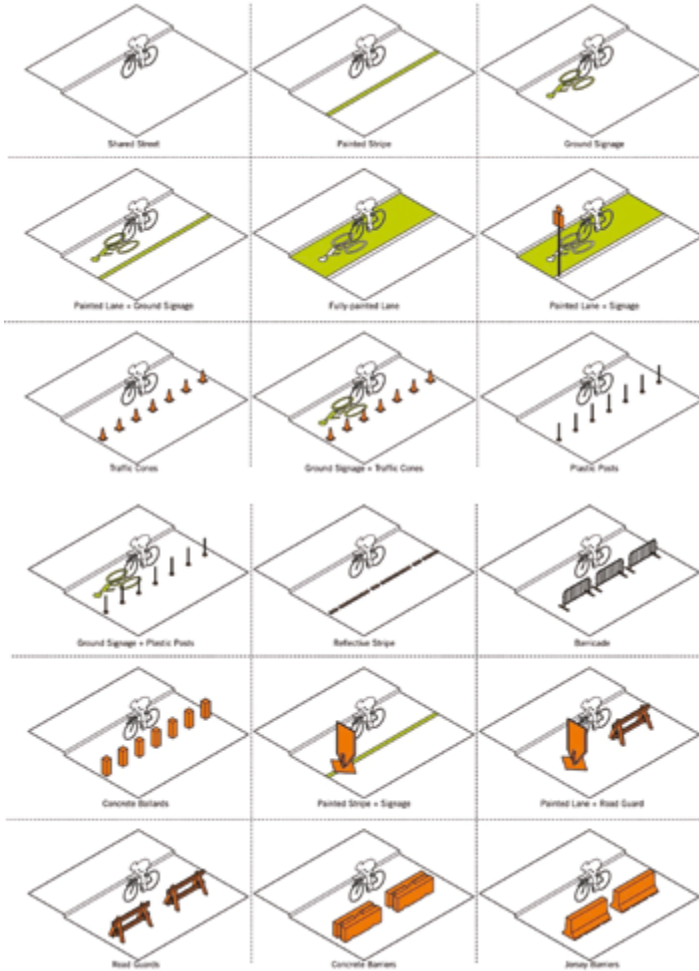
Η χρήση ποδηλάτου συσχετίζεται με την τοπογραφία. Οι ανηφορικοί δρόμοι αποτελούν ισχυρό αντικίνητρο χρήσης ποδηλάτων ιδίως όταν κάποιος διαθέτει αυτοκίνητο ή μοτοσυκλέτα. Δρόμοι με κλίση μεγαλύτερη από το 5% δεν είναι κατάλληλοι για ενσωμάτωση ποδηλατοδρόμων και πρέπει να αποκλείονται από τον σχεδιασμό και να βρίσκονται εναλλακτικές ποδηλατικές διαδρομές.

#### – Ενσωμάτωση σε υφιστάμενα πεζοδρόμια.

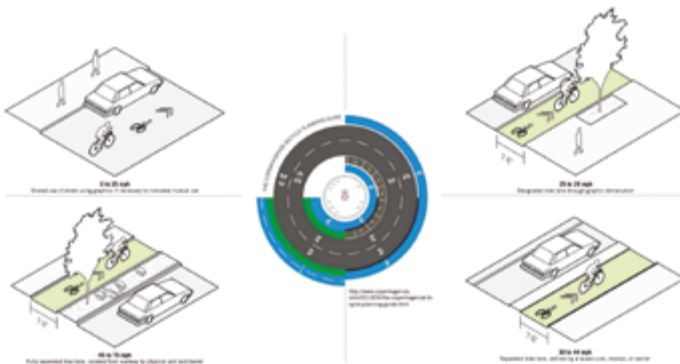
Όταν το πλάτος του πεζοδρομίου το επιτρέπει ή προβλέπεται η διαπλάτυνσή του, τότε η λωρίδα ποδηλάτου μπορεί να ενταχθεί επί του πεζοδρομίου και να επισημανθεί με διαφορετικό υλικό ή χρώμα. Επειδή η ταχύτητά του σε αυτή την περίπτωση είναι μικρή, το πλάτος του δυναμικού αποτυπώματος του ποδηλάτη είναι μικρό.

#### – Κατάλληλη επιλογή υλικών της επιφανειακής στρώσης των ποδηλατοδρόμων.

Η σύσταση, η ποιότητα, η υφή και το χρώμα της επιφάνειας του ποδηλατοδρόμου είναι σημα-



Τρόποι προφύλαξης του ποδηλάτη από τα αυτοκίνητα



Είδη ποδηλατοδρόμων βάσει του ορίου ταχύτητας των αυτοκινήτων  
Πηγή: Manual of Physical Distancing, 2020

ντικά στοιχεία τόσο για την ευκολία και την ασφάλεια του ποδηλάτη όσο και την αισθητική και λειτουργική ενσωμάτωση του.

Για την επιλογή των υλικών πρέπει να ληφθούν υπόψιν η οπτική διαφοροποίηση, η ευκολία κατασκευής και συντήρησης και η ομαλότητα της επιφάνειας. Η τραχύτητα συμβάλει στην αντλιοσθηρότητα του ποδηλάτου ωστόσο σε περίπτωση πτώσης προκαλεί τραυματισμό στον ποδηλάτη. Τα πορώδη υλικά είναι καλύτερα για το περιβάλλον αφού απορροφούν τα όμβρια ύδατα και μειώνουν τα στάσιμα νερά στο ποδηλατόδρομο.

#### **– Οι διαδρομές των ποδηλάτων να είναι ελκυστικές.**

Σε αντίθεση με τον οδηγό του αυτοκινήτου, ο ποδηλάτης βρίσκεται σε άμεση επαφή με το κτισμένο και φυσικό περιβάλλον. Εκτός της ασφάλειας, η αισθητική ποιότητα μιας διαδρομής είναι καθοριστικός παράγων για την απόφαση μετακίνησης με το ποδήλατο. Για τον λόγο αυτό, η κατασκευή ποδηλατοδρόμων θα πρέπει να συνοδεύεται από προγράμματα αισθητικής, λειτουργικής και περιβαλλοντικής αναβάθμισης του δρόμου.

#### **– Ύπαρξη πληροφοριακής σήμανσης.**

Δεδομένης της έκτασης και της πολυπλοκότητας των αστικών ιστών και του οδικού δικτύου, η ειδική σήμανση μπορεί να ενημερώνει για τη συνέχεια και το εύρος του δικτύου ποδηλατοδρόμων, τους σημαντικούς προσορισμούς που εξυπηρετούνται από κάθε δίκτυο, τις αποστάσεις και τις ώρες προς σημαντικούς προσορισμούς κ.ο.κ.

#### **– Οπτικός και λειτουργικός διαχωρισμός των λωρίδων για τα ποδήλατα ανάλογα με τα όρια ταχύτητας του δρόμου.**

Οι στρατηγικές μπορεί να περιλαμβάνουν πινακίδες σήμανσης, χρωματισμό επιφανειών, στοιχεία φύτευσης, χαμηλά εμπόδια, διαφορετική στάθμη κοκ. Η επιλογή της σωστής παρέμβασης εξαρτάται από την επιτρεπόμενη ταχύτητα στον συγκεκριμένο δρόμο. Σε χαμηλές ταχύτητες από 0 έως 30 κλμ./ώρα, μπορεί να είναι μια χρωματική σήμανση στην άσφαλτο του δρόμου. Μεταξύ 30-50 κλμ./ώρα πρέπει να χαρακτηθεί ξεχωριστή λωρίδα ποδηλάτου με χρωματισμό της ασφάλτου, μεταξύ 50-70 κλμ./ώρα πρέπει να υπάρξει μεταξύ ποδηλάτου και αυτοκινήτου διαχωρισμός με διαφορά στάθμης ή μόνιμα εμπόδια, και τέλος, σε ταχύτητες μεταξύ 70-120 κλμ./ώρα η λωρίδα ποδηλάτου πρέπει να απομονώνεται από την κίνηση του αυτοκινήτου και να προστατεύεται με νησίδα η οποία μπορεί να έχει και φύτευση.

#### **– Επαρκής χώρος μεταξύ στάθμευσης αυτοκινήτου και ποδηλατοδρόμου.**

Όταν ο ποδηλατόδρομος γεινιάζει με θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων ιδίως σε πολυσύχναστες περιοχές, θα πρέπει στο πλάτος της θέσης να υπολογίζεται και το άνοιγμα της πόρτας των αυτοκινήτων.

#### **– Συνδυασμός ποδηλατοδρόμων με πράσινες διαδρομές (greenways).**

Τα Greenways είναι διαδρομές πρασίνου για μη μηχανοκίνητη κυκλοφορία, που ενσωματώνουν υπηρεσίες και δραστηριότητες και συμβάλουν στην περιβαλλοντική αναβάθμιση και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

Ο σχεδιασμός τους εξασφαλίζει τη δυνατότητα χρήσης τους από το ευρύ κοινό και τα ΑμεΑ. Τα Greenways συχνά αναπτύσσονται σε εγκαταλελειμμένες σιδηροδρομικές γραμμές, παρόχθιες ζώνες, αρχαιολογικές διαδρομές, κ.λπ.





Στην υπερυψωμένη πρώην σιδηροδρομική γραμμή του Μανχάταν που μετατράπηκε στον πράσινο διάδρομο «High Line» μήκους 1,5 μιλίου, διατηρείται μέρος των σιδηροτροχιών και επιλέγεται φύτευση που παραπέμπει στην αυτοφυή βλάστηση που καταλάμβανε τον εγκαταλελειμμένη γραμμή πριν αυτή.



## Πάρκα

### ΣΤΟΧΟΣ

Τα πάρκα είναι οριοθετημένες περιοχές υπαίθριου χώρου που προορίζονται για δημόσια χρήση και χαρακτηριστικό των οποίων είναι η ύπαρξη βλάστησης και ενίοτε υδάτινων στοιχείων. Έως πρόσφατα τα πάρκα ήταν συνήθως μεγάλης έκτασης περιοχές σχεδιασμένες για αναψυχή, αθλοπαιδιές κ.λπ. Τα τελευταία χρόνια όμως στον όρο αυτό συμπεριλαμβάνονται και πάρκα μικρότερου μεγέθους όπως για παράδειγμα, τα «πάρκα τσέπης» (rocket parks). Αυτά δημιουργούνται κυρίως στις πυκνοδομημένες αστικές γειτονιές όπου υπάρχει έλλειψη πάρκων. Σε πάρκα τσέπης μπορούν να μετατραπούν άδεια οικοπέδα και ακάλυπτοι χώροι μέσα σε οικοδομικά τετράγωνα, καθώς και υπολειμματικοί χώροι ανάμεσα σε υποδομές όπως νησίδες στη διασταύρωση δύο δρόμων.

Τα πάρκα, οι υπαίθριοι χώροι και οι εγκαταστάσεις αναψυχής ενθαρρύνουν τη σωματική δραστηριότητα. Οι γειτονιές πρέπει να έχουν εύκολη πρόσβαση σε φυσικό ή ανθρωπογενές πράσινο. Σε όλες τις σχετικές έρευνες, η εγγύτητα σε πράσινους χώρους συνδέεται με υψηλότερα επίπεδα άσκησης και πιο υγιές σωματικό βάρος στους ενήλικες. Μία αστική περιοχή όπου το 50-90% του εδάφους της καλύπτεται από κτήρια και υποδομές, υπολογίζεται ότι χάνει σε ποσοστό 40-83% το νερό των βροχοπτώσεων.<sup>54</sup> Η απώλεια αυτή οδηγεί σε αύξηση των δαπανών για αποχετεύσεις και αντιπλημμυρικά έργα, και επίσης μειώνει τον υδροφόρο ορίζοντα της περιοχής σε μια περίοδο όπως αυτή της κλιματικής αλλαγής όταν οι υδάτινοι πόροι είναι ζωτικής σημασίας. Η ύπαρξη πρασίνου έστω και περιορισμένης έκτασης όπως στα «πάρκα τσέπης» μειώνει σημαντικά τις θερμοκρασίες του περιβάλλοντος συμβάλλοντας στη θερμική άνεση των ανθρώπων και ταυτόχρονα στην κατανάλωση λιγότερης ενέργειας από τη χρήση των κτηρίων. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι η φύτευση δύο δέντρων ύψους 7,5 μέτρων στα ανατολικά και δυτικά ενός κτηρίου, εκτιμάται ότι συμβάλλει στην εξοικονόμηση 628 kWh (McPherson, 1999).

### ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ

**– Σύνδεση των πάρκων της περιοχής με το ευρύτερο αστικό και περιαστικό πράσινο καθώς και το φυσικό περιβάλλον.**

Η ενοποίηση δημιουργεί ένα οργανωμένο δίκτυο και ταυτόχρονα επιτρέπει τη διείσδυση των φυσικών στοιχείων όπως στο αστικό τοπίο. Σε προγράμματα δεντροφύτευσης Δήμων με σκοπό τη δημιουργία πράσινου δικτύου συνδεδεμένο με περιαστικά δάση έχει παρατηρηθεί ότι είδη άγριας πανίδας όπως σκίουροι, λαγοί και αλεπούδες εισέρχονται στον αστικό ιστό μετατρέποντάς το σε οικοσύστημα.

**– Επιλογή κατάλληλων φυτών και σχεδιασμός που συμβάλλει στη διατήρηση της οικολογικής βιοποικιλότητας.**

Τα φυτά πρέπει να επιλέγονται ανάλογα με τις κλιματικές συνθήκες και το μικροκλίμα της περιοχής και να μην είναι κοστοβόρα στη συντήρησή τους ώστε το πάρκο να αυτοδύναμο και βιώσιμο. Επιπλέον η επιλογή της κατάλληλης βλάστησης μπορεί να διατηρήσει και να ενισχύσει την πανίδα της περιοχής όπως πληθυσμούς πουλιών κ.ά. Αξίζει να σημειωθεί η πρόταση Tree

City του Rem Koolhaas και του OMA για το Downsview Park στο Τορόντο όπου «το πάρκο αντιμετωπίζεται ως ενήλικας που σύντομα θα είναι ικανός να συντηρήσει μόνος του τον εαυτό του παρά ως ένα παιδί που χρειάζεται αιώνια φροντίδα».<sup>55</sup>

**– Σχεδιασμός πάρκων όπου οι χρήστες αισθάνονται ασφάλεια.**

Ο φόβος μιας ενδεχόμενης εγκληματικής ενέργειας στα πάρκα και τους χώρους αναψυχής αποτρέπει τη χρήση τους και μειώνει την επισκεψιμότητά τους. Για τον λόγο αυτό σε πολλές περιοχές τα πάρκα ή οι δημόσιοι κήποι κλείνουν με τη δύση του ηλίου. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι και ο Εθνικός Κήπος. Με τον σωστό σχεδιασμό τους και την ένταξη κατάλληλων δραστηριοτήτων και προγραμμάτων οι χώροι αυτοί μπορούν να γίνουν πιο ασφαλείς και επισκέψιμοι όλες τις ώρες. Για παράδειγμα, ο επαρκής φωτισμός, οι στάσεις ΜΜΜ, πολιτιστικές δραστηριότητες όπως ανοιχτά θέατρα και κινηματογράφοι, μικροί εκθεσιακοί χώροι και μουσεία, σημεία εστίασης και pavilions καθιστούν ένα πάρκο πιο ασφαλές.

**– Σε μια μεγάλη οικιστική ανάπτυξη, να επιδιώκεται συγκέντρωση πρασίνου κεντροβαρικό του οικισμού αντί ο κατακερματισμός του. Η περιοχή αυτή πρέπει να είναι σε απόσταση δέκα λεπτά από κάθε κατοικία.**

Η δημιουργία μιας μεγάλης περιοχής πρασίνου που φιλοξενεί ποικίλες δραστηριότητες συγκεντρώνει όλες τις ηλικιακές ομάδες. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι το Ελληνικό στην Αθήνα. Η ύπαρξη μιας μεγάλης περιοχής πρασίνου δεν πρέπει ωστόσο να αποκλείει τη δημιουργία μικρών πράσινων χώρων διάσπαρτων στη γειτονιά οι οποίοι θα λειτουργούν συμπληρωματικά.

**– Σχεδιασμός που αυξάνει τη διαπεφί του πράσινου με τον κτισμένο χώρο.**

Τα οφέλη του πρασίνου μεγιστοποιούνται όταν περισσότερα κτήρια έχουν επαφή με αυτό. Περιοχές με μεγαλύτερο ποσοστό πράσινο αποτελούν πόλο έλξης τόσο για κατοίκηση όσο και για επένδυση εφόσον αυξάνει η αξία των ακινήτων.

Ο σχεδιαστής μπορεί να μεγιστοποιήσει την επαφή κτισμένου και φυσικού περιβάλλοντος με κατάλληλες μορφές. Για παράδειγμα, η μέθοδος των «πράσινων δακτύλων», διεισδύει στον αστικό ιστό δημιουργώντας μεγαλύτερο μήκος αστικού προσώπου σε επαφή με τον πράσινο χώρο.

**– Μετατροπή υπολειμματικών/ανεκμετάλλευτων χώρων της γειτονιάς σε μικρά πάρκα.**

Άδεια οικόπεδα, κυκλοφοριακοί κόμβοι και νησίδες ή ακόμα και εσωτερικά οικοδομικών τετραγώνων μπορούν να μετατραπούν σε πάρκα τσέπης. Ο Δήμος της Νέας Υόρκης έχει 550 πάρκα τσέπης σε κτήρια ή οικόπεδα που απέκτησε είτε με αγορά είτε με αντισταθμιστικά μέτρα (επιπλέον συντελεστή δόμησης προς τους ιδιοκτήτες).

**– Βιώσιμο και Ανθεκτικό πάρκο.**

Τα επιτυχημένα πάρκα ακολουθούν περιβαλλοντικά υπεύθυνο σχεδιασμό. Δεν προσφέρουν ένα ελκυστικό περιβάλλον μόνο για τους ανθρώπους αλλά για τα πτηνά, τα έντομα, τους μικροοργανισμούς και τα υδρόβια.

**– Υψηλής αισθητικής σχεδιασμός.**

Η μορφή του πάρκου και τα στοιχεία του πρέπει να είναι όχι μόνο λειτουργικά και βιώσιμα αλλά και με υψηλή αισθητική. Παρά τις πολιτισμικές διαφορές των ανθρώπων, υπάρχει ευρεία σύγκλιση μεταξύ τους για το τι είναι «ωραίο». Τα αρχιτεκτονικά στοιχεία αξιολογούνται για τις μορφές, τα υλικά, τα χρώματα, και τις υφές. Για να δημιουργήσουν ένα όμορφο περιβάλλον τα

επιμέρους στοιχεία πρέπει να αποπέμπουν ενότητα, ισορροπία, ρυθμό, αναλογία και έμφαση. Η μορφή και η επίπλωση του πάρκου πρέπει να συνάδει με τα παραπάνω και να εμπλουτίζουν την εμπειρία του χρήστη.

**– Η στρατηγική των «επιθεμάτων της φύσης» (nature patches) για τη συντήρηση τμημάτων του πάρκου.**

Η συντήρηση των πάρκων λόγω, μεταξύ άλλων, της κλιματικής αλλαγής και της μεγάλης επισκεψιμότητάς τους θα πρέπει να γίνεται αντικείμενο συνεχούς ελέγχου ως προς τον προϋπολογισμό και τα ετήσια έξοδά του. Ζητείται όλο και περισσότερο, ιδίως σε αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς, να λαμβάνονται υπόψιν στο σχεδιασμό αποτελεσματικές και οικονομικές διαδικασίες συντήρησης. Επιπλέον, οι Δήμοι αναζητούν δωρεές ή συνεργασίες με ιδιωτικούς φορείς για τη συντήρησή τους.

Στο Πόρτλαντ εφαρμόζεται μια καινοτόμα προσέγγιση, η «Ecologically Sustainable Landscapes Initiative». Βάσει αυτής καθορίζονται τμήματα των πάρκων που απαιτούν εντατική συντήρηση και ο Δήμος τα μετατρέπει σε εγγενή, χαμηλής συντήρησης «επιθέματα της φύσης (nature patches)».

**– Προβολή μέσω σύγχρονων τεχνολογιών.**

Τα σύγχρονα πάρκα είναι υβριδικά: υπάρχουν και στον πραγματικό και τον ψηφιακό κόσμο. Έχει παρατηρηθεί ότι τα πάρκα που έχουν Instagram και facebook μέσω των οποίων παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τους χώρους, τα προγράμματα και τις δραστηριότητές τους, έχουν μεγαλύτερη επισκεψιμότητα και συγκέντρωση κοινού.

**– Ολοκληρωμένη προσέγγιση σχεδιασμού με πολλαπλά οφέλη.**

Διεθνώς, επιδιώκεται όλο και περισσότερο μια ολοκληρωμένη σχεδιαστική λύση για τα πάρκα. Επιστήμονες ποικίλων ειδικοτήτων συμμετέχουν από νωρίς στη διαδικασία σχεδιασμού για να συμβουλευθούν σχετικά με θέματα φύτευσης, design, κυκλοφορίας, περιβάλλοντος και διαχείρισης υδάτων, ψυχαγωγίας, εκπαίδευσης, συμπεριληψής, με γνώμονα πάντα τις αρχές της αειφορίας. Η ολοκληρωμένη προσέγγιση εξασφαλίζει την οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική βιωσιμότητα του πάρκου.

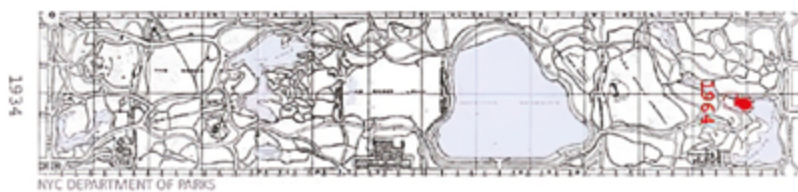
**– Σχεδιασμός που προάγει τη κοινωνική ένταξη και συνοχή.**

Η κλιματική αλλαγή και οι πολιτικές αναταραχές που προκαλούν μεταναστευτικές ροές, οι οικονομικές ανισότητες, η αλλαγή δημογραφικών στοιχείων όσον αφορά τις εθνικές μειονότητες και τους τοπικούς πληθυσμούς οδηγούν σε αυξανόμενα προβλήματα κοινωνικής ένταξης και συνοχής. Επιπλέον, η οικονομική και ενεργειακή κρίση συμβάλουν στην αύξηση των αστέγων. Ο σχεδιασμός του πάρκου πρέπει να είναι συμπεριληπτικός.

Πολλοί αρχιτέκτονες πειραματίζονται με τον σχεδιασμό χώρων και επίπλων που μπορούν να υποστηρίξουν την κοινωνική συνοχή και τη συμπεριληψη όπως παγκάκια που μετατρέπονται σε χώρους ύπνου για αστέγους και περίπτερα για διαφορετικές εθνικές, φυλετικές και πολιτιστικές εκφράσεις.

**– Ευέλικτος σχεδιασμός για να εξελίσσεται με την πάροδο του χρόνου και ταυτόχρονα διαχρονικός.**

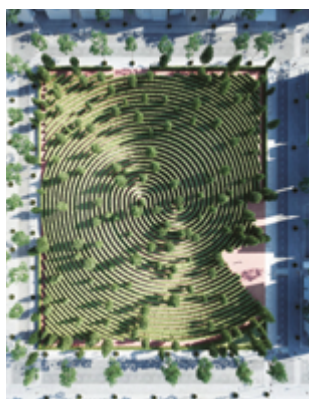
Τα πάρκα είναι αστικές υποδομές που διαρκούν ως χρήση γης. Όπως και οι δρόμοι και οι πλα-



Η έκταση του Central Park στη Νέα Υόρκη από το 1858 έως σήμερα

τείες αποτελούν «αστικούς συντελεστές» που ο χαρακτηρισμός τους ως πράσινοι χώρος και η δημόσια χρήση τους δεν αλλάζει κατά το πέρασμα των χρόνων. Ωστόσο, ο σχεδιασμός πρέπει να επιτρέπει, να προβλέπει και, πιθανόν, να προάγει αλλαγές στον τρόπο χρήση τους από τους ανθρώπους. Ένα τέτοιο παράδειγμα είναι το Central Park στη Νέα Υόρκη. Σχεδιασμένο από τους Frederick Law Olmsted and Calvert Vaux το 1857 ως «Pleasure Ground» προοριζόταν αρχικά για περιπάτους. Καθώς ο πληθυσμός της Νέας Υόρκης αυξανόταν και ο τρόπος ζωής άλλαζε, φιλοξένησε και άλλα προγράμματα όπως εγκαταστάσεις αναψυχής και αθλητισμού αποδεικνύοντας ότι είναι ανθεκτικό στον χρόνο.

Αντίστοιχα, ένα σωστά σχεδιασμένο πάρκο θα πρέπει να έχει την ευελιξία και την προσαρμοστικότητα να αντικαθιστά τις χρήσεις και δραστηριότητες που επιθυμούσαν οι προηγούμενες γενιές με αυτές που επιθυμούν οι σύγχρονες γενιές και με αυτές που θα οραματιστούν οι μελλοντικές γενιές. Στην προσαρμοστικότητά του συμβάλλει ένας αρχιτεκτονικός σχεδιασμός που είναι ταυτόχρονα σύγχρονος αλλά και διαχρονικός. Η υιοθέτηση επιφανειακών στυλιστικών τάσεων μπορεί γρήγορα να καταστήσει το πάρκο χρονικά παρωχημένο.



Στο Parc de la Distance (2020) που σχεδιάστηκε την περίοδο της πανδημίας από το Studio Precht, ο επισκέπτης μπορεί να περπατήσει για 20 λεπτά σε διαδρομές μήκους 600 μέτρων που χωρίζονται με θάμνους ώστε να διατηρείται συνεχώς μια απόσταση ασφαλείας από τους άλλους επισκέπτες

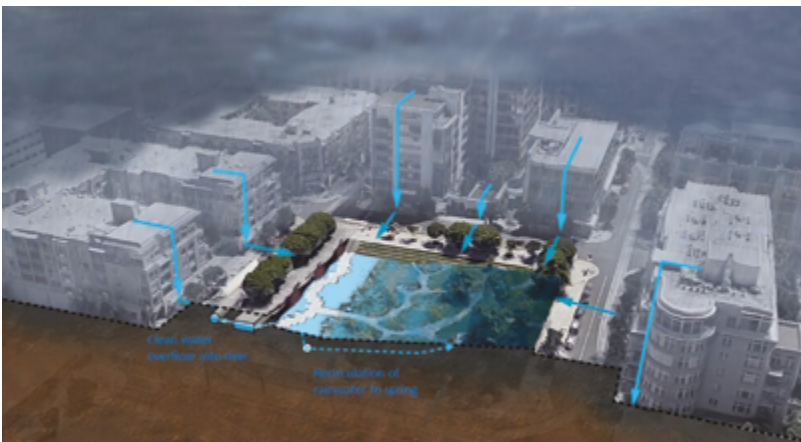
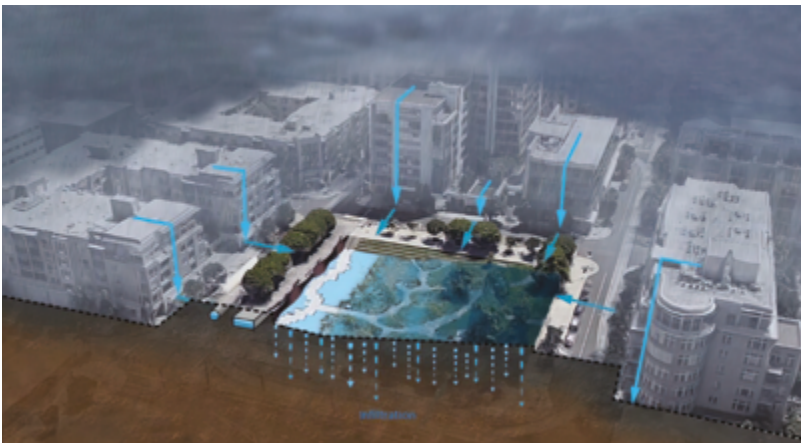
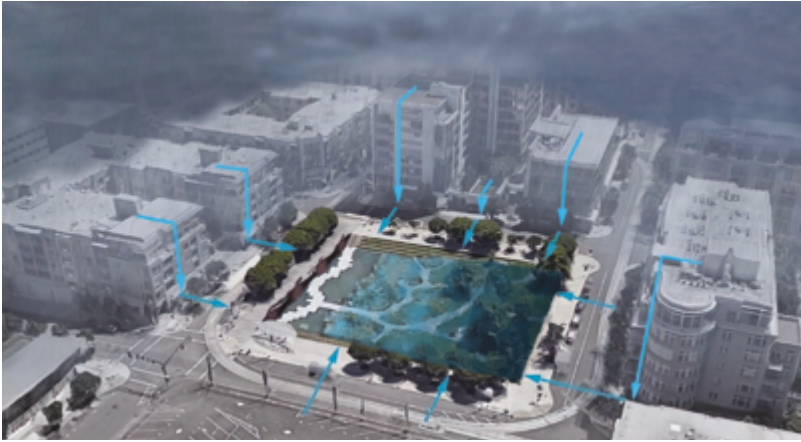




*Το Park Bench House (2002) από τους Sean Godsell Architects. Παγκάκι που μπορεί να μετατραπεί σε στεγασμένο χώρο ύπνου για τους αστέγους*



*Στάση λεωφορείου που τις νυχτερινές ώρες όταν τα λεωφορεία δεν έχουν δρομολόγια μπορεί να φιλοξενήσει αστέγους*



To Tanner Springs Park (2010) από τους GreenWorks και Atelier Dreiseitl, Πόρτλαντ, Όρεγκον



Το αρχιτεκτονικό γραφείο SWA προτείνει το σύστημα των πράσινων δακτύλων για την πόλη Changsha στην κεντρική Κίνα. Το παραποτάμιο πάρκο λειτουργεί ως συνδετήρια «ραχοκοκαλιά»



Το πάρκο τσέπης Green Acre Park (1971) στη Νέα Υόρκη, σχεδιασμένο από τον διάσημο αρχιτέκτονα τοπίου Hideo Sasaki, έχει ετησίως 200.000 επισκέπτες και αποτελεί μια «ετεροτοπία» ανάμεσα στους ουρανοξύστες

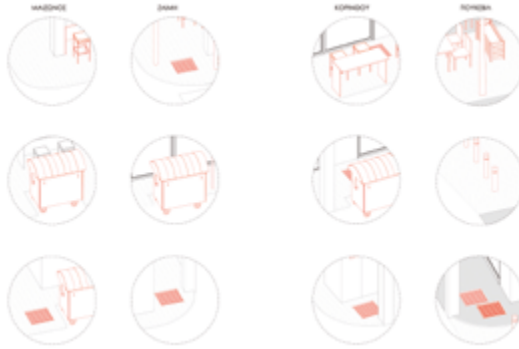


### 7.3 Καθολικός Σχεδιασμός

Καθολικός Σχεδιασμός είναι ο σχεδιασμός προϊόντων, περιβαλλόντων, προγραμμάτων και υπηρεσιών που θα μπορούν να χρησιμοποιούνται από όλους τους ανθρώπους, στο μέγιστο δυνατό βαθμό χωρίς ανάγκη προσαρμογής ή εξειδικευμένου σχεδιασμού. Εισήχθη αρχικά ως σχεδιασμός κτηρίων και αστικών χώρων με σκοπό να εξαλείψει τα αρχιτεκτονικά εμπόδια (Barrier-free Design). Στη συνέχεια εξελίχθηκε σε σχεδιασμό προϊόντων και χώρων για την ανθρώπινη ποικιλομορφία, την κοινωνική ένταξη που απαιτεί την ισότητα και τη συμμετοχή όλων των χρηστών σε κάθε στάδιο της διαδικασίας σχεδιασμού, δηλαδή τον Σχεδιασμό για Όλους (Design for All). Η έννοια του «Καθολικού Σχεδιασμού» ορίζεται στο ΦΕΚ 2998B/2020 όπου διατυπώνονται τεχνικές οδηγίες προσαρμογής υφιστάμενων κτιρίων και υποδομών για την προσβασιμότητα αυτών σε άτομα με αναπηρία και εμποδιζόμενα άτομα σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Η προσέγγιση του καθολικού σχεδιασμού συνοψίζεται σε επτά αρχές: τη διασφάλιση ισότιμης χρήση, την ευελιξία στη χρήση, την απλή και διαισθητική χρήση ανεξάρτητα τις δεξιότητες του χρήστη, την εύληπτη πληροφόρηση, την ανοχή σε σφάλματα από ακούσιες ενέργειες του χρήστη, τη μικρή σωματική προσπάθεια, και το κατάλληλο μέγεθος και ο επαρκής χώρος για προσέγγιση, χειρισμό και χρήση.

Για να συνάδουν με τις αρχές του καθολικού σχεδιασμού, οι δημόσιοι χώροι και τα πεζοδρόμια θα πρέπει:

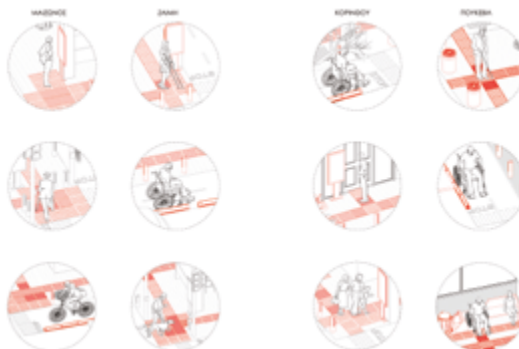
- Να προσαρμόζονται σε όλους τους σωματότυπους και τις δεξιότητες ανθρώπων και χρησιμοποιούνται από το μεγαλύτερο δυνατό εύρος χρηστών ώστε να αποφεύγεται η διάκριση και ο αποκλεισμός από τον δημόσιο χώρο. Για παράδειγμα, όπου είναι εφικτό να χρησιμοποιούνται μόνο ράμπες και όχι συνδυασμός ραμπών με σκαλοπατιών ώστε να μην γίνεται διάκριση των ΑμεΑ ή όταν κινούνται μαζί άτομα με και χωρίς αναπηρία.
- Να προσφέρουν επιλογές στον τρόπο χρήσης. Για παράδειγμα, να προσφέρονται διαδρομές με σκίαση και ηλιασμό αναλόγως τις προτιμήσεις του χρήστη.
- Η μορφή τους να μην είναι πολύπλοκη και η χρήση τους να είναι απλή και να γίνεται ενστικτωδώς ανεξάρτητα από την ικανότητα, γνώση ή τη συγκέντρωση του πεζού.
- Να μεταδίδουν αποτελεσματικά την πληροφορία ανεξάρτητα από τις συνθήκες του περιβάλλοντος και τις αισθητηριακές ικανότητες του χρήστη. Για παράδειγμα, η λωρίδα για τα άτομα με προβλήματα όρασης να είναι έντονα διακριτή οπτικά για αυτούς που έχουν μερική απώλεια όρασης ή/και απτικά μέσω των βοηθημάτων που χρησιμοποιούν από το υπόλοιπο δάπεδο.
- Να ελαχιστοποιούν τους κινδύνους από σφάλματα των χρηστών και να αποθαρρύνουν ασυνειδητες ενέργειες που μπορεί να προκαλέσουν ατυχήματα. Για παράδειγμα, η φύτευση μεταξύ της ζώνης όδευσης των πεζών και του οδοστρώματος κυκλοφορίας των οχημάτων προστατεύει τα παιδιά εάν ξεφύγουν από την προσοχή των γονέων, και αντίστροφα μπορεί να μετριάσει την πιθανότητα τραυματισμού πεζών σε ένα πεζοδρόμιο όταν κάποιο όχημα παρεκκλίνει της πορείας του.
- Να απαιτούν μικρή σωματική προσπάθεια και δεν κουράζουν τον χρήστη. Για παράδειγμα, η απόφαση να επιστρωθούν με κυβόλιθους πολυσύχναστα πεζοδρόμια σε κεντρικά αστικά περι-



Υφιστάμενα εμπόδια σε πεζοδρόμια



Σχεδιαστικές επεμβάσεις βάσει ισχύουσας νομοθεσίας

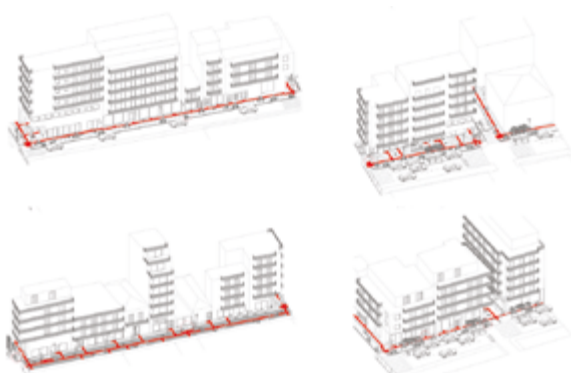


Σχεδιαστικές επεμβάσεις βάσει έρευνας Τμήματος Αρχιτεκτόνων, Πανεπιστημίου Πατρών  
Πηγή: Νίκος Τσάκας και Άλκηστis Ρόδη, 2020

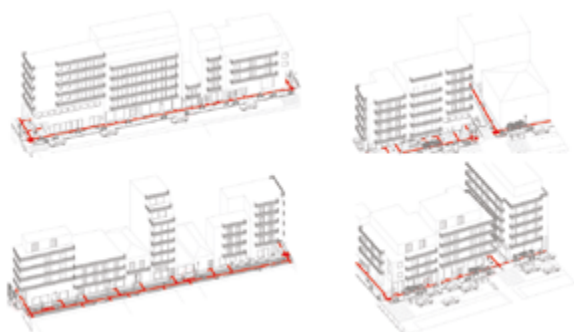
Εμπόδια στα πεζοδρόμια



Υφιστάμενη κατάσταση



Βελτιώσεις προσβασιμότητας βάσει ισχύουσας νομοθεσίας



Βελτιώσεις προσβασιμότητας βάσει έρευνας Τμήματος Αρχιτεκτόνων, Πανεπιστημίου Πατρών  
Πηγή: Νίκος Τσάκας και Άλκηστις Ρόδη, 2020

Τα πεζοδρόμια που περικλείουν ένα οικοδομικό τετράγωνο

βάλλοντα όπου δεν συντρέχουν λόγοι όπως σε ιστορικά κέντρα απαιτεί μεγάλη προσπάθεια για το περπάτημα, τη χρήση αμαξιδίου, τη μετακίνηση τροχήλατων αποσκευών από τους τουρίστες κ.ο.κ.

– Να προβλέπουν επαρκή χώρο για τη πολλαπλή χρήση του πεζοδρομίου ανεξάρτητα από το μέγεθος, τη στάση του σώματος ή την κινητικότητα των ανθρώπων καθώς και για τη χρήση βοηθητικών μέσων. Για παράδειγμα, η χαμηλή φύτευση κοντά στις γωνίες να μην εμποδίζει την ορατότητα των ατόμων που κινούνται με αμαξίδιο, το περίπτερο να έχει επαρκή χώρο για τη στάση των πελατών και ταυτόχρονα να μην εμποδίζει η θέση του ή η μορφή του τη διέλευση των πεζών.

#### 7.4 Κατάλογος ελέγχου παρεμβάσεων για πράσινες και υγιείς γειτονιές

	ΑΣΤΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ	ΝΑΙ (✓) ΟΧΙ (-)
ΜΙΚΤΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ	Εκτός της κατοικίας, υπάρχουν στη γειτονιά διαφορετικές χρήσεις γης και δραστηριότητες που απαιτούνται στην καθημερινή ζωή όπως γραφεία, σχολεία, καταστήματα, πολιτιστικούς χώρους, εγκαταστάσεις αναψυχής.	✓
	Οι χρήσεις γης είναι συμβατές μεταξύ τους οι χρήσεις γης. Εάν κάποιες προκαλούν ρύπανση ή οπτική όχληση να υπάρχουν περιμετρικές ζώνες ή στοιχεία φύτευσης που προστατεύουν τις γύρω περιοχές.	✓
	Υπάρχουν κοντά στις κατοικίες και τα γραφεία πράσινοι δημόσιοι χώροι όπως άλση, πάρκα, λόφους, και παραλίες.	✓
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ	Οι στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας είναι τοποθετημένες σε σημεία με πολλές δραστηριότητες, μεγάλες πληθυσμιακές πυκνότητες και δημόσια κτήρια.	✓
	Υπάρχουν πινακίδες και χάρτες σε πολυσύχναστα σημεία με τις διαδρομές, τις αποστάσεις και το χρόνο περπατήματος και ποδηλασίας, τις θερμίδες που καταναλώνονται κ.λπ.	✓
	Δίνεται προτεραιότητα στη δημιουργία δικτύων μεταφορών και κοινωνικών υπηρεσιών σε γειτονιές όπου κατοικούν ευαίσθητα στρώματα πληθυσμού.	✓
	Οι στάσεις της δημόσιας συγκοινωνίας βρίσκονται σε δρόμους που έχουν καλή σύνδεση με το υπόλοιπο οδικό δίκτυο.	✓
	Οι στάσεις προσφέρουν στους επιβάτες ανέσεις (καθιστικά, οθόνες κ.λπ.) και να είναι καλά προστατευμένες από τα καιρικά φαινόμενα.	✓
	Τα πλάτη των πεζοδρομίων είναι κατάλληλα για την κίνηση των πεζών συμπεριλαμβανομένων των ΑμεΑ και να αντιστοιχούν στην πυκνότητα των πεζών του συγκεκριμένου δρόμου.	✓

	Η δημιουργία επιπλέον χώρων στάθμευσης έχει λάβει υπόψιν την επίπτωση στη χρήση ενεργών τρόπων μετακίνησης, όπως το περπάτημα, το ποδήλατο και η δημόσια συγκοινωνία.	✓
	Υπάρχουν αρκετοί χώροι στάθμευσης για άτομα με αναπηρία.	✓
ΠΑΡΚΑ, ΑΝΟΙΧΤΟΙ ΧΩΡΟΙ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΨΥΧΑΓΩΓΙΑΣ	Κατανέμονται σωστά οι υπαίθριοι δημόσιοι χώροι στην περιοχή και όλοι οι κάτοικοι έχουν πρόσβαση εντός 10 λεπτών με τα πόδια.	✓
	Οι ανοιχτοί δημόσιοι χώροι συνδέονται μεταξύ τους με πεζόδρομους ή πεζοδρόμια με δεντροστοιχίες.	✓
	Οι πράσινοι χώροι της γειτονιάς αποτελούν μέρος ενός ευρύτερου πράσινου δικτύου ώστε να ευνοείται το οικοσύστημα.	✓
	Οι διαδρομές για πεζούς και ποδήλατα στα πάρκα είναι ασφαλείς και ευδιάκριτες.	✓
	Στο σχεδιασμό πάρκων ή ανοιχτών χώρων, υπάρχουν μονοπάτια για περπάτημα και τζόκινγκ, χώροι παιχνιδιού, αθλητικές εγκαταστάσεις και υδάτινα στοιχεία.	✓
	Υπάρχουν διαδρομές για περπάτημα, τζόκινγκ, ποδήλατο κοντά σε γραφεία και εμπορικές περιοχές.	✓
	Οι υπαίθριοι δημόσιοι χώροι είναι έτσι σχεδιασμένοι ώστε να μπορούν να φιλοξενήσουν όλες τις ηλικιακές ομάδες και καλύπτουν τις απαιτήσεις του πληθυσμού της συγκεκριμένης γειτονιάς.	✓
	Ο δήμος έχει αναπτύξει συνεργασίες με οργανισμούς για χορηγία και με εθελοντικές ομάδες για τη συντήρηση του πρασίνου.	✓
ΠΛΑΤΕΙΕΣ	Οι πλατείες είναι ελκυστικοί και καλά συντηρημένοι χώροι.	✓
	Υπάρχουν πλατείες κατά μήκος πολυσύχναστων πεζοδρόμων ή οδών.	✓
	Οι πλατείες συνδυάζονται με στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας.	✓
	Οι πλατείες είναι προσβάσιμες στους ποδηλάτες.	✓
	Οι πλατείες είναι στην ίδια στάθμη με τα πεζοδρόμια.	✓
	Η πλατεία δύναται να φιλοξενήσει διαφορετικές λειτουργίες και ποικίλες δραστηριότητες.	✓
	Η πλατεία εξασφαλίζει θερμική άνεση στους χρήστες της σε διαφορετικές καιρικές συνθήκες και χρησιμοποιείται όλες τις εποχές του έτους.	✓
	Επιδιώκονται συνεργασίες με την τοπική κοινότητα και διάφορους φορείς για τη συντήρηση της πλατείας και την οργάνωση δραστηριοτήτων σε αυτήν.	✓
ΠΟΔΗΛΑΤΟΔΡΟΜΟΙ	Οι διαδρομές ποδηλάτου είναι ελκυστικές, συνεχείς, ασφαλείς και βολικές για τον χρήστη.	✓
	Οι ποδηλατόδρομοι συνδέονται με στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας.	✓
	Υπάρχει ειδική σήμανση για τον οπτικό διαχωρισμό της κίνησης των ποδηλάτων και των οδηγών.	✓

	Όταν υπάρχουν υψηλά όρια ταχυτήτων στους δρόμους, να υπάρχουν σταθερά στοιχεία που διαχωρίζουν την κίνηση ποδηλάτων και αυτοκινήτων.	✓
	Τα σημεία διασταυρώσεων των ποδηλάτων με τα αυτοκίνητα έχουν σχεδιαστεί κατάλληλα ώστε να αποφεύγονται οι συγκρούσεις.	✓
	Οι θέσεις στάθμευσης στο δρόμο είναι πιο πλατιές όταν γεινιάζουν με λωρίδες ποδηλάτων.	✓
	Οι διαδρομές ποδηλάτων συνδυάζονται με δίκτυα πρασίνου (Greenways) και πολιτισμικές διαδρομές (π.χ. σύνδεση αρχαιολογικών χώρων).	✓
	Υπάρχουν επαρκείς και ασφαλείς χώροι στάθμευσης ποδηλάτων.	✓
	Υπάρχουν ειδικές πινακίδες και πληροφοριακές σημάνσεις για ποδηλάτες.	✓
	Υπάρχουν ράμπες για μεταφορά ποδηλάτου σε δημόσιες σκάλες και σκαλοπάτια.	✓
	Οι κάτοικοι ενημερώνονται και συμμετέχουν από τον σχεδιασμό ως την υλοποίηση των ποδηλατοδρόμων.	✓
	Οι αποφάσεις σχεδιασμού ποδηλατοδρόμων λαμβάνονται κατόπιν διαβουλεύσεως με τις ομάδες χρηστών.	✓
	Οι χωρικές παρεμβάσεις για το ποδήλατο είναι μέρος δικτύου και όχι αποσπασματικές.	✓
	Ο σχεδιασμός του δικτύου ποδηλατοδρόμων συνάδει με τα πιο πρόσφατα διεθνή πρότυπα.	✓
	Η στρατηγική για το ποδήλατο έχει σαφείς στόχους και χρονικό ορίζοντα.	✓
	Εφαρμόζεται παράλληλη πολιτική μείωσης χρήσης του αυτοκινήτου.	✓
ΧΩΡΟΙ ΓΙΑ ΠΑΙΧΝΙΔΙ	Εκτός από τις παιδικές χαρές, υπάρχουν και άλλοι υπαίθριοι χώροι στη γειτονιά όπου θα μπορούσαν να παίζουν τα παιδιά.	✓
	Στις παιδικές χαρές υπάρχουν σημάνσεις που οριοθετούν ειδικούς χώρους για αθλοπαιδιές και πολλαπλές χρήσεις.	✓
	Υπάρχει φυσικό έδαφος στους χώρους παιχνιδιού των παιδιών όπως οι παιδικές χαρές και οι σχολικές αυλές.	✓
	Ο φωτισμός είναι επαρκής ώστε να χρησιμοποιούνται οι χώροι για σωματική άσκηση και παιχνίδι και μετά τη δύση του ηλίου.	✓
	Μέσα στις παιδικές χαρές υπάρχουν υποπεριοχές που επιτρέπουν τη δραστηριότητα του παιχνιδιού όλες τις εποχές και σε διαφορετικές καιρικές συνθήκες.	✓
	Οι εγκαταστάσεις σωματικής άσκησης των σχολικών αυλών μπορούν να χρησιμοποιηθούν και εκτός των σχολικών ωρών.	✓
ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΕ ΥΠΕΙΝΑ ΤΡΟΦΙΜΑ	Υπάρχουν καταστήματα υγιεινών τροφίμων κοντά σε χώρους εργασίας και κατοικίας.	✓

	Η πρόσβαση σε καταστήματα υγιεινών τροφίμων είναι ασφαλής.	✓
	Υπάρχουν χώροι στάθμευσης οχημάτων και ποδηλάτων στα καταστήματα με φρέσκα τρόφιμα.	✓
	Υπάρχουν σχεδιασμένοι χώροι για λαϊκές αγορές ή για αγορές με τοπικά αγροτικά προϊόντα.	✓
	Υπάρχουν χώροι (αστικά κενά, άδεια οικοπέδα, δώματα) για αστικές καλλιέργειες.	✓
ΣΥΝΔΕΣΙΜΟΤΗΤΑ ΔΡΟΜΩΝ	Το δίκτυο των δρόμων είναι ιεραρχημένο και μέρος ευρύτερων δικτύων.	✓
	Τα μεγέθη των οικοδομικών τετράγωνων δεν είναι πολύ μεγάλα.	✓
	Όταν τα οικοδομικά τετράγωνα είναι μεγάλα να δημιουργούνται διαδρομές που τα διασχίζουν.	✓
	Δεν υπάρχουν επικίνδυνα ή μη λειτουργικά αδιέξοδα σε περιοχές μικτών χρήσεων γης.	✓
	Δεν υπάρχουν σκοτεινές, χωρίς συμπληρωματικές χρήσεις υπογείες διαβάσεις.	✓
ΗΠΙΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ	Μείωση του ορίου της ταχύτητας των αυτοκινήτων μέσα στη γειτονιά.	✓
	Ο αριθμός λωρίδων των αυτοκινήτων να είναι ο εντελώς απαραίτητος.	✓
	Δημιουργία «woonerf» ή «living yards».	✓
	Δεν υπάρχει υψομετρική διαφορά μεταξύ πεζοδρομίου και οδοστρώματος.	✓
	Υιοθέτηση τεχνικών ήπιας κυκλοφορίας όπως σαμαράκια, υπερυψωμένες νησίδες, κυκλικό κόμβοι, ημιαποκλεισμοί δρόμων, διευρυμένα πεζοδρόμια, κ.ο.κ.	✓
	Συμμετοχή των κατοίκων της γειτονιάς.	✓





## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8**

**ΣΥΜΒΑΤΟΤΗΤΑ ΜΕ ΣΥΣΤΗΜΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ «LEED»  
ΓΙΑ ΓΕΙΤΟΝΙΕΣ**

## 8.1 Εισαγωγικά στην «Ηγεσία στον Ενεργειακό και Περιβαλλοντικό Σχεδιασμό»

Το LEED, αρκτικόλεξο που προέρχεται από την ονομασία Leadership in Energy and Environmental Design (Ηγεσία στον Ενεργειακό και Περιβαλλοντικό Σχεδιασμό) είναι σήμερα το πιο διαδεδομένο και αποδοτικό σύστημα αξιολόγησης περιβαλλοντικής επίδοσης και βιωσιμότητας των κτηρίων, αλλά και των πάσης φύσεως δομικών κατασκευών, στον κόσμο. Πιστοποιεί, μεταξύ άλλων, την προσπάθεια εξοικονόμησης χρημάτων και φυσικών πόρων, το επίπεδο της τεχνικής-περιβαλλοντικής επίδοσης, τον βαθμό μείωσης των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και, επίσης, την υγιεινολογική κατάσταση του περιβάλλοντος διαβίωσης και εργασίας. Αποτελεί κρίσιμο εργαλείο για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής και για την επίτευξη των στόχων που σχετίζονται με το περιβάλλον, την κοινωνία και τη διακυβέρνηση (ESG Goals / Environment, Society, Governance), καθώς και την ανθεκτικότητα-ανάκαμψη. Επίσης, προωθεί την ισότητα των πολιτών μέσα στην κοινότητα, σε σχέση με τα προηγούμενα πεδία πολιτικής, καθώς συμβάλλει στην ευζωία των χρηστών και την προστασία του περιβάλλοντος.

Παλιά και νέα κτήρια, δημόσια ή ιδιωτικά, μεμονωμένες κατοικίες και ολόκληρες γειτονιές μπορούν να αξιοποιήσουν το σύστημα LEED, καθένα με το δικό του προσαρμοσμένο σύστημα αξιολόγησης που συσχετίζει τα κριτήρια με είδος ακινήτου που υποβάλλεται σε πιστοποίηση. Επιπλέον, μπορούν να κερδίσουν μόρια μέσω της βιώσιμης καινοτομίας και της υποδειγματικής απόδοσης. Η βιώσιμη καινοτομία αφορά νέες μεθόδους που δεν αναφέρονται συγκεκριμένα στο σύστημα αξιολόγησης, αλλά πρέπει να έχουν σχετικώς ευρείας αποδοχή και επιρροή ως καλές πρακτικές και, επίσης, να προσφέρουν κάποια μετρήσιμα αποτελέσματα. Υποδειγματική απόδοση έχουμε όταν ένα έργο μπορεί να κερδίσει μόρια για απόδοση που υπερβαίνει τις βασικές απαιτήσεις που ορίζονται από το LEED.

Το LEED δημιουργήθηκε στις ΗΠΑ στα τέλη της δεκαετίας του 1990 με βάση την κοινή διαπίστωση ότι τα κτήρια καταναλίσκουν εξαιρετικά μεγάλες ποσότητες ενέργειας και ευθύνονται για αδικαιολόγητα μεγάλο μέρος των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, τόσο για να κατασκευαστούν, όσο και για να λειτουργήσουν. Είχε προηγηθεί το βρετανικό BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method / Μέθοδος Περιβαλλοντικής Αξιολόγησης του Ιδρύματος Οικοδομικής Έρευνας, <https://www.bretrust.org.uk>) ήδη από το 1990.

Ιδρυτικός φορέας του LEED ήταν το United States Green Building Council (USGBC / Αμερικανικό Συμβούλιο Πράσινης Δόμησης, <https://www.usgbc.org>), μια μη-κερδοσκοπική οργάνωση που δημιουργήθηκε τον Απρίλιο 1993 με αντικείμενο εκείνο το είδος δόμησης που –κατά τον ορισμό του United States Office of Federal Environmental Executive/Γραφείο Ομοσπονδιακής Περιβαλλοντικής Εκτελεστικής Υπηρεσίας των ΗΠΑ– 1) αυξάνει την αποτελεσματικότητα ενός κτηρίου ή μιας τοποθεσίας όσον αφορά τη χρήση της ενέργειας, του νερού και των υλικών, και 2) μειώνει τις επιπτώσεις της δόμησης στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον. Το USGBC δημιουργήθηκε από τον Rick Fedrizzi, ειδικό στο μάρκετινγκ και την εταιρική επικοινωνία, τον David Gottfried, διαχειριστή κατασκευής και επαγγελματία ανάπτυξης ακινήτων, και τον Mike

Italiano, νομικό ειδικευμένο σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος. Αυτοί συγκάλεσαν σε κοινή σύσκεψη υπό την αιγίδα του American Institute of Architects (AIA, Αμερικανικό Ινστιτούτο Αρχιτεκτόνων, το Αρχιτεκτονικό Επιμελητήριο των ΗΠΑ) εκπροσώπους εξήντα μεγάλων εταιρειών παραγωγής οικοδομικών υλικών και αρκετών μη κερδοσκοπικών οργανισμών με στόχο τη δημιουργία από τη μια πλευρά ενός συνασπισμού παραγωγικών φορέων που θα καλύπτει ολόκληρη την οικοδομική βιομηχανία και από την άλλη ενός συστήματος περιβαλλοντικής αξιολόγησης κτηρίων, αυτού που εξελίχθηκε στο LEED.

## 8.2 Το ευρύτερο πλαίσιο και η εξέλιξη του LEED

Οι πρόσθετες αναφορές που ακολουθούν, θα βοηθήσουν στην ακριβέστερη τοποθέτηση του LEED μέσα σε ένα ευρύτερο πλαίσιο και, ιδίως, στον εννοιολογικό συσχετισμό του με γενικότερα ζητήματα. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για να αντιληφθούμε το LEED όχι σαν ένα τεχνικό εργαλείο που περιορίζεται σε ποσοτικά στοιχεία, αλλά ως μια συστηματική κωδικοποίηση – παραμετροποίηση ποιοτικών απαιτήσεων και κριτηρίων, εφαρμόσιμων τόσο στον εξαρχής σχεδιασμό, όσο και στον προγραμματισμό και σχεδιασμό εγχειρημάτων αναβάθμισης υπαρχουσών δομών. Θα επιτρέψει επίσης την ανίχνευση ευρύτερων πεδίων μελλοντικής αξιοποίησής του.

Η καταγωγή του LEED ανάγεται στο περιβαλλοντικό κίνημα της δεκαετίας του 1960 και την παγκόσμια ενεργειακή κρίση του 1973-74 που ξέσπασε όταν οι πετρελαιοπαραγωγές χώρες αποφάσισαν να αναστείλουν τις παραδόσεις πετρελαίου σε χώρες που είχαν ταχθεί στο πλευρό του Ισραήλ κατά τον Πόλεμο των Έξι Ημερών το 1967, με αποτέλεσμα να τετραπλασιαστούν οι τιμές του πετρελαίου και του φυσικού αερίου. Μέσα σε ένα γενικότερο κλίμα αμφισβήτησης, αναπτύχθηκε σταδιακά τα χρόνια αυτά στην Αμερική ο προβληματισμός για την αυξημένη εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα στους τομείς των μεταφορών και της οικοδομής. Ακολούθησαν πολλά εθνικά και διεθνή συνέδρια και συζητήσεις με αντικείμενο τους ενεργειακούς, περιβαλλοντικούς και οικοδομικούς κανονισμούς, που συνέτειναν στο κίνημα της Πράσινης Δόμησης.

Λίγο μετά την ίδρυσή του, το 1995, το USGBC άρχισε να συνεργάζεται με το Natural Resources Defense Council (NRDC, Συμβούλιο Άμυνας Φυσικών Πόρων), με στόχο ακριβώς τη δημιουργία ενός συστήματος αξιολόγησης, του LEED. Η πρώτη έκδοση του LEED, το LEED 1.0 ή LEED v 1.0, τέθηκε σε πιλοτική εφαρμογή τον Αύγουστο του 1998. Εφαρμόσθηκε σε 19 περιπτώσεις έργων και οδήγησε στην επίσημη δημοσιοποίηση του LEED for New Construction (LEED για νέες κατασκευές) τον Μάρτιο του 2000. Ακριβώς ένα χρόνο μετά παρουσιάστηκε το LEED 2.0 και το 2002 LEED 2.1. Τον Απρίλιο του 2003 άρχισε η πιλοτική εφαρμογή του LEED for Existing Buildings (LEED για υπάρχοντα κτήρια) και του LEED for Commercial Interiors (LEED για εμπορικά εσωτερικά, δηλ. γραφεία, καταστήματα, εμπορικά κέντρα κ.λπ.) και τον Οκτώβριο παρουσιάστηκε επίσημα το LEED for Core and Shell (LEED για πυρήνες και κελύφη). Το 2009, η εμφάνιση του LEED v2009 έθεσε σε νέες, επιστημονικά αυστηρότερες βάσεις, το όλο σύστημα. Ήδη, 20.000 επιχειρήσεις ήταν μέλη του USGBC και συνεργάζονταν σε νέες ιδέες και

νέα έργα, με στόχο την οικονομική ανάπτυξη και το υγιές περιβάλλον, αλλά και την επίλυση αμφισβητήσεων και διαφορών σχετικών με κάθε πλευρά της οικοδομικής βιομηχανίας. Το 2010, 5.000 κτήρια από όλο τον κόσμο είχαν ήδη πιστοποιηθεί κατά LEED. Το 2015 το LEED v4 εισήγαγε με έμφαση το ζήτημα των υλικών δόμησης και των φυσικών πόρων, μεταξύ των οποίων και του νερού, καθώς και μια μέθοδο συστηματικότερης τεκμηρίωσης. Αυτό οδήγησε με τη σειρά του στο LEED v4.1, το οποίο βελτίωσε περισσότερο τη μεθοδική καταγραφή των επιδόσεων και, ταυτόχρονα, στάθηκε προς μια συστηματικότερη θεώρηση των υπάρχουσών κατασκευών, των κτηρίων κατοικίας και των πόλεων, ώστε να αναπτυχθούν λύσεις για επί μέρους πεδία. Ταυτόχρονα αναπτύχθηκε η συνείδηση ότι δεν μπορούμε πια να επιλέγουμε μεταξύ βιωσιμότητας, υγείας και οικονομικής επέκτασης. Και τα τρία πρέπει να αναπτύσσονται συγχρόνως. Η διευρυνόμενη συνείδηση για το θέμα επιβεβαιώνεται από το γεγονός ότι σήμερα περισσότερα από 100.000 κτήρια παγκοσμίως είναι πιστοποιημένα κατά LEED, ενώ το 2010 αυτά δεν ξεπερνούσαν τα 5.000. Ήδη το 2016 περισσότερο από το μισό της οικοδομικής δραστηριότητας στις ΗΠΑ αφορούσε πιστοποιημένα έργα.

Σήμερα, σε όλο τον κόσμο, η πιστοποίηση κατά LEED θεωρείται πλέον αναγκαία για οποιοδήποτε σοβαρό έργο, τουλάχιστον του ιδιωτικού τομέα, ως ένδειξη ευθύνης και σεβασμού απέναντι στους χρήστες και την κοινωνία. Το USGBC, με έδρα την Ουάσινγκτον, έχει πλέον ως κύρια αντικείμενα την εκπαίδευση και την προώθηση της πράσινης δόμησης και της νομοθεσίας που απαιτεί συγκριτική αξιολόγηση, καθώς και τον μετασχηματισμό της αγοράς και του ιδιωτικού τομέα με παροχή κινήτρων για πράσινη δόμηση.

### 8.3 Το LEED για γειτονιές

Το 2009 είναι μια χρονιά ιδιαίτερα σημαντική για το αντικείμενο αυτού του βιβλίου: παρουσιάστηκε το LEED 2009 for Neighborhood Development Rating System (Σύστημα αξιολόγησης LEED 2009 για την ανάπτυξη γειτονιών). Στη σύνταξή του συμμετείχε, εκτός από το USGBC και τον πάγιο συνεργάτη του, το NRDC, το Congress for New Urbanism (CNU, Συνέδριο για τη Νέα Πολεοδομία, <https://www.cnu.org>). Το κίνημα του New Urbanism (Νέα Πολεοδομία) εμφανίστηκε συγκροτημένο το 1993, ακριβώς 60 χρόνια μετά τη Χάρτα των Αθηνών (Charte d'Athènes), το καταστατικό κείμενο της Μοντερνιστικής πολεοδομίας που έθεσε τις αρχές της μάλλον αποτυχημένης μεταπολεμικής ανοικοδόμησης με συνέπεια την υποβάθμιση των κεντρικών συνοικιών και την καταστροφή της φυσιογνωμίας των πόλεων, και σε αντίθεση προς αυτήν.

Η βασική πεποίθηση της Νέας Πολεοδομίας είναι ότι το υλικό περιβάλλον, μέσα στο οποίο ζούμε, επηρεάζει ευθέως τις πιθανότητες μιας ευτυχισμένης, ευημερούσας ζωής. Οι οπαδοί της, οι New Urbanists, πιστεύουν ότι οι πόλεις, οι οικισμοί, οι γειτονιές και οι δημόσιοι χώροι, όταν είναι καλά σχεδιασμένοι, συμβάλλουν στη δημιουργία κοινοτήτων, δηλαδή υγιών χώρων όπου

οι άνθρωποι θα ευημερούν και οι δραστηριότητές τους, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών, θα αναπτύσσονται. Στον καλό σχεδιασμό συμπεριλαμβάνεται η προσεκτική κατασκευή, που αποφεύγει τη σπατάλη υλικών και μέσων και μεριμνά για την εύκολη συντήρηση και την καλή γήρανση των κατασκευών, ζήτημα που η μοντέρνα ανοικοδόμηση είχε πλήρως αγνοήσει. Στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και στις αρχές της δεκαετίας του 1990 στις χώρες της Δύσης ένας όλο και μεγαλύτερος αριθμός αρχιτεκτόνων, πολεοδόμων, χωροτακτών και μηχανικών αντιλαμβάνονταν το αδιέξοδο του κυρίαρχου προτύπου οικιστικής ανάπτυξης, που λίγο αργότερα εισήχθη και στην Ελλάδα: την επέκταση των πόλεων στην περιφέρειά τους και τη διάχυση των οικισμών πέρα από τα όριά τους, μακριά από τα παραδοσιακά κέντρα και τις οργανωμένες παλιότερες συνοικίες. Ταυτόχρονα, μέσα στις ίδιες πόλεις, η ανοικοδόμηση και τα προγράμματα αστικής ανανέωσης κατέστρεφαν τον ιστό των ιστορικών γειτονιών, διέλυαν τον χαρακτήρα τους και αποσάθρωναν άλλοτε σταθερές κοινότητες.

Καθώς οι πόλεις συνέχιζαν να παρακμάζουν πολλοί από τους παραπάνω δημιούργησαν το New Urbanism, ένα κίνημα που επανέφερε την έμφαση στον σχεδιασμό με μέριμνα για την κοινότητα και τον τόπο, δηλαδή τους αποδέκτες του σχεδιασμού και τα ιδιαίτερα φυσικά και πολιτισμικά χαρακτηριστικά της περιοχής, όπου αυτός εντάσσεται.

Οι αξίες τους, και οι βασικές αρχές του έργου τους, διατυπώνονται στο Charter of the New Urbanism (Χάρτα του Νέας Πολεοδομίας, <https://www.cnu.org/who-we-are/charter-new-urbanism>):

*Υποστηρίζουμε την αποκατάσταση των υφιστάμενων αστικών κέντρων και πόλεων εντός συνεκτικών μητροπολιτικών περιοχών, την αναδιαμόρφωση των εκτεταμένων προαστίων σε κοινότητες πραγματικών γειτονιών και διαφορετικών συνοικιών, τη διατήρηση του κατά τόπους φυσικού περιβάλλοντος και τη διατήρηση της κτισμένης κληρονομιάς.*

Τα τελευταία 25 περίπου χρόνια, η Νέα Πολεοδομία μετέφερε τη συζήτηση από τις εναλλακτικές μορφές ανάπτυξης στην αναζήτηση καλύτερων τρόπων διατήρησης, σχεδίασης, ανάπτυξης και αποκατάστασης των περιοχών, των πόλεων και των γειτονιών μας. Σε αυτήν οφείλεται η δημιουργία και η διάδοση πολλών, κοινών πια, αντιλήψεων, προτύπων και στρατηγικών ανάπτυξης, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης μικτής χρήσης, της ανάπτυξης με γνώμονα τη συγκοινωνία, του παραδοσιακού σχεδιασμού γειτονιών, της ενσωμάτωσης προτύπων σχεδιασμού σε οικονομικά προσιτή στέγαση και του σχεδιασμού ολοκληρωμένων και όμορφων δρόμων.

Σε θεωρητικό επίπεδο οι αντιλήψεις αυτές, ειδικά η αρχή της συμπαγούς πόλης, διέπουν την κρατική πολιτική στην Ελλάδα. Ωστόσο, η κληρονομιά της εκτός σχεδίου δόμησης εξακολουθεί να μάχεται την ανάταξη των αστικών κέντρων και να διαλύει τις Ελληνικές πόλεις καταστρέφοντας παράλληλα κρίσιμους πόρους, όπως τα φυσικά τοπία, οι αγροτικές εκτάσεις και οι ακτές. Για τη σύνταξη του LEED για γειτονίες εργάστηκαν περισσότεροι από 120 εμπειρογνώμονες, προερχόμενοι από τον επαγγελματικό και τον ακαδημαϊκό χώρο, αλλά και από φορείς τοπικών διοικήσεων, οργανωμένοι στις εξής ειδικές ομάδες εργασίας

1. Ενέργεια και ατμόσφαιρα
2. Χωροθέτηση και πολεοδομικός σχεδιασμός
3. Υλικά και πόροι
4. Βιώσιμες τοποθεσίες
5. Επάρκεια υδάτων

## 8.4 Η βασική λογική του LEED

Η λογική του LEED ως συστήματος προαιρετικής επιδίωξης της αριστείας περιλαμβάνει τον καθορισμό πεδίων ενδιαφέροντος, την απαρίθμηση των αναλογούντων κριτηρίων και τη συμμόρφωση προς αυτά. Με άλλα λόγια την αξιολόγηση και τη συγκέντρωση βαθμών με βάση τον βαθμό συμμόρφωσης του σχεδιασμού και της κατασκευής των διάφορων έργων προς συγκεκριμένες προκαθορισμένες απαιτήσεις-προδιαγραφές.

Αυτές αφορούν γενικούς τομείς, όπως η εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα, η κατανάλωση ενέργειας, η παραγωγή αποβλήτων, οι μεταφορές και οι επιπτώσεις τους, τα υλικά, η υγεία και την περιβαλλοντική ποιότητα του χώρου, αλλά και άλλους, ειδικούς, ανάλογα με το πεδίο του LEED. Ορισμένα από τα κριτήρια αυτά, σχετικώς λίγα, είναι υποχρεωτικά, δηλαδή η μη ικανοποίησή τους συνεπάγεται εξαρχής αποκλεισμό από την πιστοποίηση.

Τα περισσότερα είναι υποχρεωτικά κατ' επιλογήν και η συμμόρφωση προς αυτά προσφέρει βαθμούς.

Ανάλογα με το άθροισμα, είναι δυνατή η απόρριψη ή η επιτυχής πιστοποίηση.

Η επιτυχής βαθμολογία κλιμακώνεται ανάλογα με την αξιολόγηση και αντιστοιχεί σε 4 επίπεδα πιστοποίησης:

1. Πιστοποίηση
2. Αργυρή πιστοποίηση
3. Χρυσή πιστοποίηση
4. Πλατινένια πιστοποίηση

Έχουμε ένα ανώτατο σύνολο 110 βαθμών, ενώ για μικρότερες βαθμολογίες έχουμε τις εξής αντιστοιχίες:

- 40-49 μόρια: Πιστοποίηση
- 50-59 μόρια: Αργυρή πιστοποίηση
- 60-79 μόρια: Χρυσή πιστοποίηση
- 80 μόρια και άνω: Πλατινένια πιστοποίηση

## 8.5 Η χρησιμότητα του LEED για γειτονιές

Το LEED για Γειτονιές σχεδιάστηκε με βάση τη δομή και τις ιδιομορφίες του οικιστικού δικτύου, καθώς και τους περιβαλλοντικούς προβληματισμούς και την επιχειρηματική πρακτική ανάπτυξης ακινήτων στις ΗΠΑ, για να πιστοποιεί έργα που χαρακτηρίζονται από ευφυή προσέγγιση, σωστή πολεοδομική συμπεριφορά και πράσινη δόμηση. Ωστόσο η εξέλιξη του τομέα της ανάπτυξης ακινήτων και η διάχυση των καλών πρακτικών, καθώς και μικρές προσαρμογές των κριτηρίων, επιτρέπουν πια την αξιοποίηση του LEED σε όλο τον κόσμο.

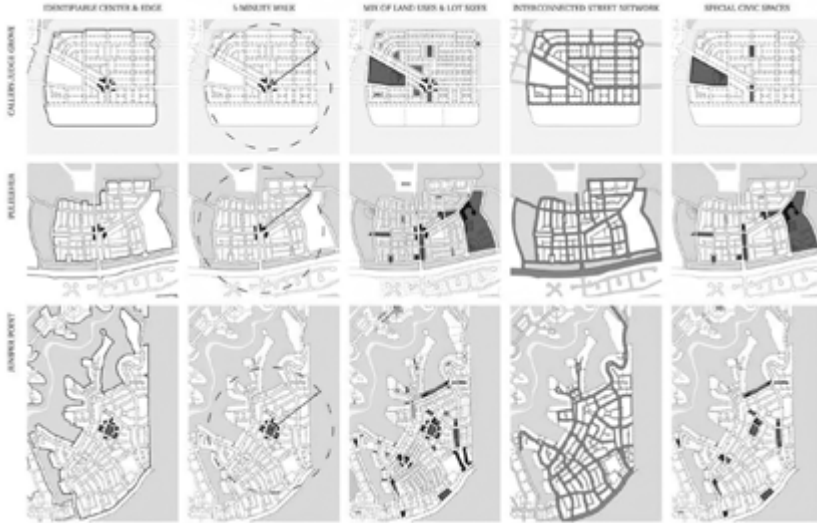
Το LEED για Γειτονιές δεν είναι απλώς ένα τεχνικό πρότυπο-σταθερότυπο που αντικαθιστά τους τοπικούς κανονισμούς ή τα τοπικά πολεοδομικά σχέδια, ούτε έχει σχεδιαστεί για την πιστοποίηση τομιακών σχεδίων ή άλλων εργαλείων πολιτικής. Τα πρότυπα και τα επίπεδα απόδοσης ποικίλλουν σημαντικά ακόμα και μεταξύ κοντινών περιοχών. Άλλωστε, η ρύθμιση της γης και η αξιοποίησή της ελέγχεται, επίσημα, αλλά συχνά και ανεπίσημα, από πολλές δημόσιες αρχές και ομάδες ενδιαφερομένων. Συνεπώς, το LEED δεν πρέπει να θεωρείται ένα εργαλείο πολιτικής για όλους. Είναι ένα εθελοντικό τοπικό πρότυπο αριστείας και διάκρισης σε θέματα περιβάλλοντος και αειφορίας.

Οι κεντρικές και οι τοπικές αρχές, από κοινού ή χωριστά, πρέπει να το αξιολογήσουν και να προωθήσουν τη χρήση του από τον επιχειρηματικό κόσμο και ειδικά τις συμπράξεις δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Επιπλέον, το LEED για Γειτονιές μπορεί να χρησιμοποιηθεί για να διερευνηθεί εάν οι υπάρχοντες κανονισμοί δόμησης, όπως οι χρήσεις γης, τα πρότυπα και η ένταση της ανάπτυξης, οι συντελεστές δόμησης, οι απαιτήσεις σε αδόμητους χώρους, οι οικοδομικοί κανονισμοί, κ.λπ. είναι «φιλικοί» προς τη βιώσιμη ανάπτυξη.

Τα έργα που αξιολογούνται από το LEED για Γειτονιές μπορεί να συνιστούν ακέραιες γειτονιές, τμήματα γειτονιών ή και πολλές γειτονιές μαζί.

Δεν υπάρχει ελάχιστο ή μέγιστο αποδεκτό ή επιτρεπτό μέγεθος για ένα έργο LEED για Γειτονιές. Ωστόσο, ένα λογικό ελάχιστο μέγεθος είναι τα δύο κατοικήσιμα κτήρια, ενώ η μέγιστη έκταση που μπορεί να θεωρηθεί ως γειτονιά είναι της τάξεως των 320 στρεμμάτων (για τον τρόπο προσδιορισμού αυτής της έκτασης βλέπε παρακάτω). Έργα έκτασης μεγαλύτερης από 320 στρέμματα είναι επιλέξιμα, αλλά μπορεί να αντιμετωπίσουν δυσκολίες στην τεκμηρίωση ορισμένων πλευρών τους. Κατά συνέπεια, συνιστάται η υποδιαίρεση των εκτεταμένων περιοχών σε ξεχωριστές ενότητες έκτασης μικρότερης από 320 στρέμματα, με ενδεχόμενη διατήρηση κάποιων γενικών θεωρήσεων. Τα έργα μπορεί να περιέχουν μία χρήση γης, συνήθως όμως περιέχεται ένας συνδυασμός χρήσεων, που προσφέρει περισσότερες ανέσεις στους κατοίκους και τους εργαζόμενους και επιτρέπει μείωση των αποστάσεων μεταξύ εργασίας και κατοικίας, άρα μειωμένο χρόνο οδήγησης και μεταφορών, καλύτερη και ασφαλέστερη πεζοπορία και ποδηλασία είτε για πρακτικούς λόγους, είτε για αναψυχή. Επίσης, ιδιαίτερη σημασία έχουν έργα με μια μόνο χρήση γης που έρχονται να καλύψουν ελλείψεις χρήσεων και, γενικά, να αμβλύνουν προβλήματα σε μίγματα χρήσεων, όπως η έλλειψη χώρων εκπαίδευσης και εργασίας σε



Παράδειγματα μορφολογίας γειτονιάς. Πηγή: Douglas Farr, Sustainable Urbanism



Ολόκληρο το κείμενο του LEED για γειτονίες υπάρχει στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [https://www.usgbc.org/sites/default/files/LEED%202009%20RS\\_ND\\_07.01.14\\_current%20version.pdf](https://www.usgbc.org/sites/default/files/LEED%202009%20RS_ND_07.01.14_current%20version.pdf)



ήδη οργανωμένες περιοχές κατοικίας, η ανεπάρκεια των συγκοινωνιακών υποδομών ειδικά σε πυκνοδομημένες εκτάσεις, η ένταξη κατοικίας σε περιοχές με κυρίαρχες λιανικές και εμπορικές χρήσεις κ.ά.

Το συγκεκριμένο σύστημα αξιολόγησης έχει φτιαχτεί πάντως με κύριο προσανατολισμό τον σχεδιασμό και την ανάπτυξη νέων πράσινων γειτονιών, είτε σε υπάρχοντα κενά, είτε εξ αρχής, κοντά σε διαφορετικές χρήσεις ή σε γειτνιάζουσες, ήδη συγκοινωνιακά συνδεδεμένες και ήδη, μερικώς έστω, αξιοποιημένες περιοχές. Έργα που συμπληρώνουν αστικά κενά (αχρησιμοποίητους ή εγκαταλελειμμένους χώρους μέσα στον αστικό ιστό) ή έργα που βρίσκονται κοντά σε υποδομές μεταφορών ή άλλες προϋπάρχουσες υποδομές και παροχές, αποκτούν προτεραιότητα. Το LEED για Γειτονιές προωθεί επίσης την ανάπλαση των γηρασμένων ή απαξιωμένων βιομηχανικών περιοχών σε νέες ζωντανές γειτονιές αξιολογώντας θετικά τις συνδέσεις με άλλες περιοχές, τους δρόμους που ενθαρρύνουν την πεζοπορία στο εσωτερικό τους, και την ενσωμάτωση τυχόν ιστορικών κτηρίων και κατασκευών που θα προσδώσουν στη νέα γειτονιά μια ιδιαίτερη αίσθηση και ταυτότητα.

Η εφαρμογή του LEED μπορεί να είναι ιδιαίτερα επωφελής τόσο για τις τυπικές αστικές συνοικίες, όσο και για τους ιστορικούς ή παραδοσιακούς πυρήνες. Στις περιπτώσεις αυτές η ιδιοκτησία είναι συνήθως κατατεμαχισμένη και έχει ιδιαίτερη σημασία το ενδιαφέρον για πιστοποίηση να αφορά ένα σημαντικό μέρος της όλης έκτασης, τόσο από πλευράς αριθμού ιδιοκτητών, όσο και από πλευράς αριθμού και έκτασης ιδιοκτησιών. Στην περίπτωση ενός νέου έργου ή ενός έργου ανάπλασης, αυτό καλό είναι να καλύπτει ανάλογο τμήμα μέσα στην όλη έκταση. Σημειώνεται ότι ένα νέο έργο θα μπορούσε να πραγματοποιηθεί σε κενή γη εντός των ορίων μιας ιστορικής περιοχής και είναι επιθυμητό ειδικά αν πρόκειται να καλύψει τυχόν ελλείψεις ή υστερήσεις. Οι ανακαινίσεις στο πλαίσιο ενός τέτοιου έργου θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν υπάρχοντα κτήρια, πρόσφατα ή ιστορικά.

Πέρα από τα νέα έργα, το LEED για Γειτονιές έχει αξία ως εργαλείο για ομάδες ιδιοκτητών που θέλουν να ανακαινίσουν τα σπίτια, τα γραφεία ή τα καταστήματά τους προς μια αειφορική κατεύθυνση. Ακόμη έχει σημασία για τη δημιουργία νέων υποδομών πρασίνου, και τη διαμόρφωση πεζοδρόμων, πεζοδρομίων και δημόσιων χώρων εν γένει.

Το LEED για Γειτονιές μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί για τον περιβαλλοντικό επαναπροσανατολισμό των περιφερειακών αστικών συνοικιών και των προαστίων. Υπάρχουν πραγματικά τεράστιες ευκαιρίες για την αναβάθμιση των προαστίων, από την αναβίωση παλαιών εμπορικών πυρήνων και των γύρω χώρων τους ως την προσθήκη νέων χρήσεων, μονάδων και κέντρων σχεδιασμένων ειδικά για τον πεζό. Όλο και περισσότερα προάστια εξυπηρετούνται καλά μέσω των δημόσιων συγκοινωνιών και ως εκ τούτου θεωρούνται καλοί δυναμικοί προορισμοί για τη δημιουργία οικισμών μικτής χρήσης καλά προσβάσιμων, χωρίς ιδιαίτερη εξάρτηση κατοίκων και εργαζομένων από το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

Από την άλλη πλευρά, το LEED για Γειτονιές δεν σχεδιάστηκε ως σύστημα αξιολόγησης μεγάλων συγκροτημάτων, όπως πανεπιστημιούπολεων, χώρων εκθέσεων, στρατοπέδων ή άλλων

ανάλογων συνόλων ειδικών απαιτήσεων. Πολλές από αυτές τις δομές χαρακτηρίζονται από συστήματα κυκλοφορίας και κτήρια που αποκλίνουν από τις στρατηγικές που προκρίνει το LEED. Ωστόσο, ακόμα και σε τέτοιες περιπτώσεις, τα LEED θα μπορούσε να εφαρμοστεί μερικώς. Για παράδειγμα, θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σε περιπτώσεις που τα κενά των εγκαταστάσεων αυτών συμπληρώνονται με νέα κτήρια και διαμορφώσεις ή εγκαταστάσεις που δημιουργούνται σε γειτνίαση ή και διαπλοκή με τις υφιστάμενες. Επιπλέον, εγκαταστάσεις που, βάσει της σύγχρονης περιβαλλοντικής νομοθεσίας, πρέπει να καταργηθούν, θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν το LEED για Γειτονίες στη διαδικασία ανάπλασης και αναβάθμισης.

Ειδικά για τις πανεπιστημιούπολεις, το LEED για Γειτονίες θα μπορούσε να είναι ένα καλό πλαίσιο και εργαλείο πιστοποίησης όταν αυτές επεκτείνονται, αναδιατάσσονται ή εμπλουτίζονται με έργα μικτής χρήσης σε συνεργασία με εξωτερικούς εταίρους, που θα λειτουργήσουν ως τοπικοί πόλοι και καταλύτες. Κάποια πανεπιστήμια αναζητούν ευκαιρίες αξιοποίησης των ιδιοκτησιών τους, ιδιαίτερα για τον σκοπό της στέγασης του διδακτικού και λοιπού προσωπικού και βέβαια των φοιτητών τους μέσα στην πανεπιστημιούπολη, αλλά και τον προσπορισμό εσόδων. Και για τέτοια έργα, που μετατρέπουν τις αμιγείς περιοχές εκπαίδευσης και έρευνας σε περιοχές μικτών χρήσεων, το LEED για Γειτονίες μπορεί να είναι χρήσιμο.

Συγκρίνοντας τις παλαιότερες και τις πιο πρόσφατες πρακτικές δόμησης με βάση του LEED, κάθε αρμόδιος ή ενδιαφερόμενος μπορεί να εντοπίσει τα θεσμικά εμπόδια που καθιστούν επαχθή, δαπανηρή ή ακόμα και αδύνατη την αειφόρο ανάπτυξη. Επίσης είναι ιδιαίτερα σημαντικά τα έργα του δημόσιου τομέα, όπως έργα λαϊκής στέγης, έργα ανάπλασης, έργα υποδομής κ.λπ. να ενσωματώσουν τις προβλέψεις του συγκεκριμένου συστήματος αξιολόγησης.

## 8.6 Ανάπτυξη νέων γειτονιών

Η γνώση της ιστορίας της πόλης και της πολεοδομίας, η έρευνα των αρχών και των μεθόδων σχεδιασμού γειτονιών και η εξοικείωση με τις βέλτιστες πρακτικές χωροθέτησης και ανάπτυξης τους είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την ευφυή, υγιή και πράσινη ανάπτυξη των οικισμών μας. Αναλόγως, η κατανόηση του τρόπου ανάπτυξης και εξέλιξης των υπαρχόντων οικισμών είναι απαραίτητη για κάθε εγχείρημα περαιτέρω ανάπτυξης και/ή αναβίωσής τους.

Το LEED για Γειτονίες δεν ορίζει αυστηρά τί αποτελεί και τί χαρακτηρίζει μια γειτονιά. Οι προβλέψεις του, είτε πρόκειται για απαιτήσεις, είτε για συστάσεις, έχουν ως στόχο να ενθαρρύνουν έναν τύπο ανάπτυξης που θυμίζει τη χωροθέτηση, τη γενική διάταξη και τον ειδικότερο σχεδιασμό των παραδοσιακών οικισμών και γειτονιών. Σε αυτά αναγνωρίζονται πρακτικές αστικής ανάπτυξης που με σημερινά κριτήρια μπορούν να θεωρούνται ενδεδειγμένες.

Από την αρχαιότητα οι πόλεις χωρίζονταν σε συνοικίες ή γειτονίες, και σε αυτές συγκεντρώνονταν άνθρωποι, που συχνά συνδέονταν με βιολογικούς και άλλους δεσμούς, καθώς και με κοινές αντιλήψεις. Οι μόνιμες εστίες τους, καθώς και οι συλλογικές λειτουργίες της πόλης κατα-

νέμονταν «φυσικά», δηλαδή χωρίς θεωρητική μέριμνα ή πολιτική κατεύθυνση. Βασικά, γειτονιά είναι μια περιοχική κατοικιών, χώρων εργασίας και εμπορίου, καθώς και δημόσιων χώρων και κτηρίων, με τα οποία κάτοικοι και εργαζόμενοι νιώθουν ένα βαθμό ταύτισης υπό όρους κοινωνικών και οικονομικών αντιλήψεων, τρόπου ζωής και θεσμικής οργάνωσης.

Η γειτονιά είναι, τρόπον τινά, η συστατική μονάδα της πόλης. Η χάρτα του Συνεδρίου για της Νέας Πολεοδομίας χαρακτηρίζει αυτή τη μονάδα ως «συμπαγή, φιλική προς τους πεζούς και χαρακτηριζόμενη από μικτές χρήσεις». Αυτοτελώς θεωρούμενη η γειτονιά είναι ένα χωριό, που σε συνδυασμό με άλλες γειτονίες φτιάχνει μια κωμόπολη και, με αρκετές άλλες ακόμη, μια πόλη. Αναλόγως, τα κέντρα μερικών γειτονιών που είναι χωροθετημένα πάνω σε ένα άξονα κίνησης μπορούν να συναποτελέσουν έναν κεντρικό άξονα, ενώ όταν είναι χωροθετημένα κοντά στις στάσεις ενός μέσου μαζικής μεταφοράς μπορούν να συναποτελέσουν ένα διάδρομο διέλευσης.

Η γειτονιά, όπως ορίζεται στο LEED για Γειτονίες, βρίσκεται σε αντίθεση με τη διάχυτη ανάπτυξη, η οποία είναι κατ' ουσίαν ανεξάρτητη και αδιάφορη προς ό,τι την περιβάλλει ή τη δέχεται. Οι υπάρχουσες και οι νέες παραδοσιακού τύπου γειτονίες παρέχουν ακριβώς μια ποιοτική, αιφορική και, ακόμη, κερδοφόρα εναλλακτική λύση στη διάχυση. Οι παραδοσιακές γειτονίες ικανοποιούν ταυτόχρονα τις ανάγκες για στέγαση, εργασία, αγορές, δημόσιες εξυπηρετήσεις και λειτουργίες κλπ., σε συμπαγή, πυκνή διάταξη και με επαρκείς συνδέσεις, που τις καθιστούν πιο βιώσιμες και ποικίλες.

Οι γειτονίες ποικίλλουν ως προς τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά του φυσικού τους υποδοχέα, το κλίμα, την πυκνότητα, τον πληθυσμό, το μείγμα των χρήσεων και των τύπων οικοδομών και, επίσης ως προς το πολιτισμικό προσανατολισμό του πληθυσμού, τις συνήθειες, την οικονομική του δραστηριότητα κλπ. Σε γενικές γραμμές, έχουν αντιληπτό μέγεθος και όρια, αναγνωρίσιμα κέντρα, σύνδεση με το περιβάλλον, δρόμους κατάλληλους για τον πεζό και περιοχές για δημόσιες χρήσεις και κοινωνική αλληλεπίδραση.

Το μέγεθος είναι ένα καθοριστικό χαρακτηριστικό μιας γειτονιάς. Η απόσταση από το κέντρο μέχρι την άκρη της πρέπει να μπορεί να διανυθεί με άνεση και σε εύλογο χρόνο από την πλειοψηφία. Αυτό αντιστοιχεί σε μια έκταση 16 έως 65 εκταρίων. Ο πολεοδόμος Clarence Perry, ελάχιστα γνωστός στην Ελλάδα, σε μια μελέτη του για τη Νέα Υόρκη το 1929 όρισε ότι το κέντρο μιας γειτονιάς πρέπει να περιλαμβάνει δημόσιες χρήσεις, πάρκα, κατοικίες, σχολείο και καταστήματα μέσα σε μια απόσταση το πολύ 400 μέτρων που αντιστοιχεί σε περίπου 5 λεπτά περπάτημα. Για μεγαλύτερες αποστάσεις ο χρήστης θα αναζητήσει κάποιο μέσον μεταφοράς, ποδήλατο ή αυτοκίνητο. Η πρόταση του Perry, πάντως, δεν αντιμετωπίζει πολλά από τα βιώσιμα χαρακτηριστικά του LEED για Γειτονίες, όπως η πρόσβαση σε κόμβους με τουλάχιστον δύο είδη μέσων μεταφοράς, η θέση των υποδομών και οι μορφές των κτηρίων. Ωστόσο παραμένει η βασική αναφορά για το θέμα της ανάμιξης των χρήσεων και του κατάλληλου για πεζή προσπέλαση μεγέθους των γειτονιών. Αυτά ενθαρρύνονται ρητά από το σύστημα αξιολόγησης.

Πέρα από την απόσταση των 400 μέτρων ή το περπάτημα 5 λεπτών για τις καθημερινές ανάγκες, οι περισσότεροι άνθρωποι είναι διατεθειμένοι να περπατήσουν έως και το διπλάσιο, 800 μέτρα, για να φτάσουν σε ένα σταθμό μετρό ή προαστιακού σιδηροδρόμου, ειδικά καταστήματα ή ιδιαίτερες δημόσιες χρήσεις. Η απόσταση των 800 μέτρων αντιστοιχεί σε οποιοδήποτε σημείο μιας έκτασης 300-320 στρεμμάτων. Αυτή η έκταση αποφασίστηκε να οριστεί σαν ανώτατο όριο μεγέθους ενός έργου LEED για Γειτονίες.

Μια γειτονιά πρέπει να έχει κτήρια και χώρους, όπου το κοινό ενθαρρύνεται να συγκεντρώνεται και όπου νιώθει ευπρόσδεκτο. Αυτά είναι τα κέντρα της γειτονιάς. Ένα κατάλληλα σχεδιασμένο κέντρο διαθέτει τουλάχιστον έναν υπαίθριο δημόσιο χώρο συνάντησης και συναναστροφής, σχεδιασμένο με γνώμονα τις συνήθειες και τις ανάγκες του πεζού, ένα καλά ορισμένο υπαίθριο «δωμάτιο» μέσα στη γειτονιά.

Τα ορθώς χωροθετημένα κέντρα βρίσκονται σε μικρή απόσταση από τις περιοχές κατοικίας και συνήθως έχουν κάποια συγκριτικά αυξημένη πυκνότητα σε σχέση με τα απόκεντρα σημεία. Το πολεοδομικό αυτό κέντρο μιας γειτονιάς δεν χρειάζεται να βρίσκεται στο γεωμετρικό της κέντρο. Μπορεί να είναι κατά μήκος του ορίου της, κοντά σε ένα φυσικό όριο, όπως η ακτή, ή σε ένα τεχνητό όριο, όπως μια σημαντική αρτηρία ή συγκοινωνιακή γραμμή. Είναι σημαντικό να έχει μια γειτονιά αντιληπτά όρια, καθώς και καθορισμένο κέντρο.

Όταν μια γειτονιά έχει ένα ισχυρό δίκτυο εσωτερικών δρόμων και καλές συνδέσεις με το περιβάλλον, οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι οδηγοί μπορούν να κινούνται πιο αποτελεσματικά και με μεγαλύτερη ασφάλεια.

Οι πολλαπλές διασταυρώσεις και τα μικρού μεγέθους οικοδομικά τετράγωνα προσφέρουν επίσης στους πεζούς ένα πιο ενδιαφέρον περιβάλλον. Η μέγιστη περίμετρος ενός οικοδομικού τετραγώνου για την επίτευξη ενός ολοκληρωμένου δικτύου θεωρείται ότι δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 150-155 μέτρα, με μέγιστη συνεχή πλευρά όχι μεγαλύτερη από 135 μέτρα. Αναλόγως, οι διασταυρώσεις πρέπει να τοποθετούνται σε διαστήματα μικρότερα των 180-250 μέτρων.

Η μορφολογία μιας βιώσιμης γειτονιάς, ο σχεδιασμός των οικοπέδων, των δρόμων και των κτηρίων της, μπορεί να χρησιμεύσει ως αφετηρία για ένα προσβάσιμο περιβάλλον. Οι πεζόδρομοι πρέπει να έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά και αυτά ενθαρρύνονται και ελέγχονται από το Σύστημα Αξιολόγησης LEED για Γειτονίες. Τέτοια είναι:

- τα κτήρια σε ανθρώπινη κλίμακα
- τα κατάλληλα πλάτη δρόμων
- τα φαρδιά πεζοδρόμια,
- τα κτήρια που αναπτύσσονται ακριβώς στο όριο του πεζοδρομίου, επί της οικοδομικής γραμμής και χωρίς πρασιές, για να δημιουργήσουν ένα σαφές αντιληπτό όριο, ενδεχομένως με βιτρίνες,
- ο ενδιαφέρων αστικός εξοπλισμός
- οι φυτεύσεις και οι δενδροστοιχίες που δημιουργούν έναν ασφαλή, ελκυστικό και εύχρηστο δημόσιο χώρο με οπτικό ενδιαφέρον.

Βασικό μέρος του LEED για Γειτονίες αποτελούν οι οδηγίες για την απομάκρυνση των σημείων

φόρτωσης – εκφόρτωσης, των εισόδων των κλειστών χώρων στάθμευσης και άλλων ανάλογων «πληγών» από το πεδίο εποπτείας του πεζού. Ομοίως, των εγκαταστάσεων των επιχειρήσεων κοινής ωφελείας που απομακρύνονται από τα πεζοδρόμια, σε γειτονικές παρόδους, υποτονισμένες ή κρυμμένες και, άρα, σχεδόν μη αντιληπτές, ώστε να δημιουργείται ένας φιλόξενος, ασφαλής, εύχρηστος, σαφής και οπτικά ενδιαφέρων δημόσιος χώρος.

Ο συνδυασμός χρήσεων είναι σημαντικό στοιχείο της ζωτικότητας μιας γειτονιάς. Το μείγμα μπορεί να περιλαμβάνει όχι μόνο κατοικίες και καταστήματα, αλλά και ένα φάσμα από εμπορικές χρήσεις, υπηρεσίες και κοινόχρηστες εγκαταστάσεις, που συμπληρώνεται από «ποικίλες χρήσεις», διαθέσιμες μέσα στη γειτονιά είτε σε γειτονικές περιοχές.

Ο Ray Oldenburg, τονίζει την ανάγκη αυτών που ονομάζει «Τρίτους Τόπους/Third Places» – μικρά συνοικιακά παντοπωλεία, κυλικεία, καφενεία, καταστήματα ψιλικών, κ.ά.– οι οποίοι επιτρέπουν στους κατοίκους και τους εργαζομένους να συναναστρέφονται και να αλληλοεπιδρούν κοινωνικά. Ένας συνδυασμός διαφορετικών εμπορικών χρήσεων κατά μήκος ενός δρόμου εύχρηστου για πεζούς μπορεί να δημιουργήσει έναν τόπο ζωντανό κατά το μεγαλύτερο μέρος του εικοσιτετράωρου.

Οι παλιές γειτονιές έχουν το πρόσθετο πλεονέκτημα των ιστορικών κτηρίων, που οι νέες πρέπει να αποκτήσουν μέσω της καλής αρχιτεκτονικής. Αυτή θα δημιουργήσει οπτικό ενδιαφέρον και χωρική εμπειρία, καθώς και αφορμές για γεγονότα, που θα εμπλουτίσουν την καθημερινή ζωή και εμπειρία. Η Jane Jacobs υποστήριξε ότι κάθε γειτονιά χρειαζόταν ένα μείγμα νεότερων και παλαιότερων κτηρίων για να διαθέτει ποικιλία χρήσεων, εισοδημάτων, ακόμη και ιδεών. Τα σημαντικά δημόσια κτήρια, επίσης, εκκλησίες, βιβλιοθήκες, σχολεία, κτήρια τοπικής αυτοδιοίκησης κ.λπ. σε κατάλληλες θέσεις του ιστού παρέχουν ενδιαφέρουσες εικόνες για τον πεζό και διευκολύνουν την αντίληψη και τον προσανατολισμό. Μπορούν ακόμη να συμβάλουν στη δημιουργία μιας συνείδησης κοινότητας, που τροφοδοτεί την «υπερηφάνεια του πολίτη» και την κοινωνική συνοχή και αλληλεγγύη.

Το LEED για Γειτονιές δίνει έμφαση στη δημιουργία συμπαγών, προσβάσιμων, ζωντανών, γειτονιών μικτής χρήσης με καλές συνδέσεις με τις κοντινές κοινότητες. Σε αυτά συμβάλλουν αποτελεσματικά η μορφολογία της γειτονιάς, η προσαρμογή της κλίμακάς της στον πεζό και ο συνδυασμός των χρήσεων γης. Το σύστημα αξιολόγησης δίνει έμφαση στη θέση της γειτονιάς, τη γενική της διάταξη και κατανομή και στην αποτελεσματικότητα (επίδοση) των υποδομών και των κτηρίων της. Τα οφέλη από μια αειφορικά οργανωμένη και λειτουργούσα γειτονιά αυξάνονται όταν αυτή προσφέρει καλές συγκοινωνιακές συνδέσεις και όταν οι κάτοικοι και οι εργαζόμενοι μπορούν να πηγαίνουν με ασφάλεια με τα πόδια ή με το ποδήλατο στη δουλειά, στο σπίτι και σε άλλους βασικούς προορισμούς. Αυτά μπορούν να δημιουργήσουν γειτονιές με υψηλή ποιότητα ζωής και υγιείς κατοίκους. Ομοίως, τα πράσινα κτήρια μπορούν να μειώσουν την κατανάλωση ενέργειας και νερού, ενώ οι πράσινες υποδομές, όπως οι φυτεύσεις, οι διαμορφώσεις υπαίθριων χώρων και η υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών για τη συγκράτηση των ομβρίων, μπορούν να αξιοποιήσουν φυσικούς πόρους καλά χωροθετημένες και οι καλά σχεδιασμένες πράσινες γειτονιές θα διαδραματίσουν σημαντικότατο ρόλο στη μείωση του φαινομένου του θερμοκηπίου και των εκπομπών αερίων και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής.

## 8.7 Κατάλογος κριτηρίων του LEED για ανάπτυξη γειτονιών

<b>ΕΥΦΥΗΣ ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ</b>		Έως 27 μόρια
Απαραίτητη προϋπόθεση 1	Ευφυής τοποθεσία	Απαιτείται
Απαραίτητη προϋπόθεση 2	Απειλούμενα Είδη και Οικολογικές Κοινότητες	Απαιτείται
Απαραίτητη προϋπόθεση 3	Διατήρηση υγροτόπων και υδάτινων σωμάτων	Απαιτείται
Απαραίτητη προϋπόθεση 4	Διατήρηση αγροτικής γης	Απαιτείται
Απαραίτητη προϋπόθεση 5	Αποφυγή εδαφών που πλημμυρίζουν	Απαιτείται
Πλεονέκτημα 1	Προτιμώμενες τοποθεσίες	10 μόρια
Πλεονέκτημα 2	Ανάπλαση πρώην βιομηχανικών περιοχών	2 μόρια
Πλεονέκτημα 3	Τοποθεσίες με μειωμένη εξάρτηση από το αυτοκίνητο	7 μόρια
Πλεονέκτημα 4	Δίκτυο και αποθήκευση ποδηλάτων	1 μόριο
Πλεονέκτημα 5	Εγγύτητα περιοχών κατοικίας και εργασίας	3 μόρια
Πλεονέκτημα 6	Προστασία από απότομη κλίση εδάφους	1 μόριο
Πλεονέκτημα 7	Σχεδιασμός για διατήρηση βιοτόπων ή υγροτόπων και υδάτινων σωμάτων	1 μόριο
Πλεονέκτημα 8	Αποκατάσταση βιοτόπων ή υγροτόπων και υδάτινων σωμάτων	1 μόριο
Πλεονέκτημα 9	Μακροπρόθεσμη διαχείριση της διατήρησης των βιοτόπων ή των υγροτόπων και των υδάτινων σωμάτων	1 μόριο
<b>ΡΥΜΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ</b>		
		Έως 44 μόρια
Απαραίτητη προϋπόθεση 1	Δρόμοι κατάλληλοι για βάδισμα	Απαιτείται
Απαραίτητη προϋπόθεση 2	Συμπαγής ανάπτυξη	Απαιτείται
Απαραίτητη προϋπόθεση 3	Διασυνδεδεμένη και ανοικτή κοινότητα	Απαιτείται
Πλεονέκτημα 1	Δρόμοι κατάλληλοι για βάδισμα	12 μόρια
Πλεονέκτημα 2	Συμπαγής ανάπτυξη	6 μόρια
Πλεονέκτημα 3	Κέντρα γειτονιάς μικτής χρήσης	4 μόρια
Πλεονέκτημα 4	Ανάμιξη εισοδηματικών ομάδων	7 μόρια
Πλεονέκτημα 5	Μειωμένο αποτύπωμα στάθμευσης	1 μόριο
Πλεονέκτημα 6	Οδικό δίκτυο	2 μόρια

Πλεονέκτημα 7	Υποδομές μεταφορών και μετεπιβίβασης	1 μόριο
Πλεονέκτημα 8	Διαχείριση ζήτησης μεταφορών-συγκοινωνιών	2 μόρια
Πλεονέκτημα 9	Πρόσβαση σε επίσημους και δημόσιους χώρους	1 μόριο
Πλεονέκτημα 10	Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις αναψυχής	1 μόριο
Πλεονέκτημα 11	Επισκεψιμότητα και οικουμενικός σχεδιασμός	1 μόριο
Πλεονέκτημα 12	Κοινωνική προσέγγιση και συμμετοχή	2 μόρια
Πλεονέκτημα 13	Τοπική παραγωγή τροφίμων	1 μόριο
Πλεονέκτημα 14	Δρόμοι με δενδροστοιχίες και σκίαση	2 μόρια
Πλεονέκτημα 15	Σχολεία στη γειτονιά	1 μόριο
<b>ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΚΑΙ ΚΤΗΡΙΑ</b>		Έως 29 μόρια
Απαραίτητη προϋπόθεση 1	Πιστοποιημένη πράσινη δόμηση	Απαιτείται
Απαραίτητη προϋπόθεση 2	Ελάχιστη ενεργειακή επάρκεια κτηρίων	Απαιτείται
Απαραίτητη προϋπόθεση 3	Ελάχιστη υδατική επάρκεια κτηρίων	Απαιτείται
Απαραίτητη προϋπόθεση 4	Πρόληψη ρύπανσης από οικοδομική δραστηριότητα	Απαιτείται
Πλεονέκτημα 1	Πιστοποιημένα πράσινα κτήρια	5 μόρια
Πλεονέκτημα 2	Ενεργειακή επάρκεια κτηρίων	2 μόρια
Πλεονέκτημα 3	Υδατική επάρκεια κτηρίων	1 μόριο
Πλεονέκτημα 4	Υδατική επάρκεια υπαίθριων χώρων και κήπων	1 μόριο
Πλεονέκτημα 5	Επαναχρησιμοποίηση υπαρκτών κτηρίων	1 μόριο
Πλεονέκτημα 6	Διατήρηση κληρονομιάς και προσαρμοσμένη χρήση	1 μόριο
Πλεονέκτημα 7	Ελαχιστοποίηση της διαταραχής των τοποθεσιών κατά τον σχεδιασμό και την κατασκευή	1 μόριο
Πλεονέκτημα 8	Διαχείριση ομβρίων υδάτων	4 μόρια
Πλεονέκτημα 9	Μείωση των θερμικών νησίδων	1 μόριο
Πλεονέκτημα 10	Καλός προσανατολισμός	1 μόριο
Πλεονέκτημα 11	Επί τόπου Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας	3 μόρια
Πλεονέκτημα 12	Τηλεθέρμανση και τηλεψύξη	2 μόρια
Πλεονέκτημα 13	Ενεργειακή επάρκεια των υποδομών	1 μόριο
Πλεονέκτημα 14	Διαχείριση λυμάτων	2 μόρια
Πλεονέκτημα 15	Χρήση ανακυκλωμένων υλικών στις υποδομές	1 μόριο
Πλεονέκτημα 15	Υποδομή διαχείρισης στερεών αποβλήτων	1 μόριο
Πλεονέκτημα 17	Μείωση φωτορύπανσης	1 μόριο

<b>ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΚΑΙ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ</b>		Έως 6 μόρια
Πλεονέκτημα 1	Πιστωτική 1 καινοτομία και υποδειγματική απόδοση	1-5 μόρια
Πλεονέκτημα 2	Πίστωση 2 LEED® Διαπιστευμένος επαγγελματίας	1 μόριο
<b>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑ</b>		Έως 4 μόρια
Πλεονέκτημα 1	Περιφερειακή προτεραιότητα	1-4 μόρια
<b>ΕΠΙΠΕΔΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ LEED 2009 ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ</b>		
100 μόρια βάσης συν 6 μόρια από ενδεχόμενες διαδικασίες καινοτομίας και σχεδιασμού και συν 4 από ενδεχόμενη περιφερειακή προτεραιότητα		
Πιστοποίηση		40-49 μόρια
Αργυρή πιστοποίηση		50-59 μόρια
Χρυσή πιστοποίηση		60-79 μόρια
Πλατινένια πιστοποίηση		80 μόρια και άνω

Ακολουθεί ο κατάλογος κριτηρίων του LEED 2009 για Γειτονίες και η αντίστοιχη βαθμολογία. Επισημαίνεται η διαφοροποίηση απαραίτητων προϋποθέσεων/προσ απαιτούμενων και επιλογών, αλλά και η συνάφειά τους. Η βαθμολογία αντιστοιχεί στην επίδοση που επιτυγχάνει η κάθε γειτονιά.

## 8.8 Λόγοι και δυνατότητες εφαρμογής του LEED στην Ελλάδα

Το πλαίσιο άσκησης και εφαρμογής του σχεδιασμού τόσο των μεμονωμένων κτηρίων, όσο και των συνόλων, γειτονιών ή οικισμών, στην Ελλάδα, αποτελείται από ένα ετερογενές σχήμα που περιλαμβάνει οικοδομικούς, τεχνικούς και περιβαλλοντικούς κανονισμούς, καθώς και κανονισμούς ασφαλείας.

Με τη μερική εξαίρεση των περιβαλλοντικών, οι οποίοι ενέχουν μια κλιμάκωση απαιτήσεων προς επιλογή με αντίστοιχη παροχή κινήτρων, αυτοί είναι γενικά περιοριστικοί και υποχρεωτικοί. Με άλλα λόγια επιδιώκουν την εξασφάλιση ενός κατώτατου ανεκτού επιπέδου χωρικών διατάξεων και επιδόσεων, το οποίο στην πράξη καταλήγει να συνιστά τον (πολύ χαμηλό) τελικό στόχο, τον διάχυτο κανόνα στην συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων.

Συχνά οι κανονισμοί ενέχουν ατελέσφορες προβλέψεις, όπως π.χ. η εφαρμογή του ιδεατού στερεού ανεξάρτητα από τον προσανατολισμό, ή επιφάσεις ελευθερίας, όπως π.χ. η ελεύθερη τοποθέτηση του κτηρίου στο οικοπέδο που εισήγαγε ο ΓΟΚ 85 και υπήρξε καταστροφική για την εικόνα των οικισμών που διαμορφώθηκαν έκτοτε, αλλά και για τα σημεία όπου παραβιάσθηκε το διαμορφωμένο μέτωπο των όψεων και η συνολική ογκοπλασία των οικοδομικών τετραγώνων. Άλλοι κανονισμοί επιβάλουν ελάχιστα επίπεδα επιδόσεων χωρίς να αξιοποιούν τη γνώση και την ευφυΐα του μηχανικού είτε για λόγους ασφαλείας (π.χ. ελάχιστες διαστάσεις υποστλωμά-





*Business Garden Warsaw, Warszawa, Poland, Certification level: Platinum 2017*



*Warszawa Business Garden, Warszawa, Poland, Certification level: Gold 2014*



*BG Wrocław, Wrocław, Poland, Certification level: Platinum 2017*

των και ελάχιστο ποσοστό οπλισμού) και, το χειρότερο, αγνοώντας νεότερες, πιο συνολικές προσεγγίσεις κρίσιμες για τη βιώσιμη ανάπτυξη και την αειφορική συμπεριφορά των κτηρίων και των πόλεων (π.χ. ο υποχρεωτικός υπολογισμός του κλιματισμού ειδικών κτηρίων χωρίς την πρόβλεψη φυσικού αερισμού ή τις θερμοχωρητικότητας και της θερμικής αδράνειας των δομικών στοιχείων).

Ήδη ακόμα και σχετικά πρόσφατοι κανονισμοί είναι σε μεγάλο βαθμό ασύνδετοι μεταξύ τους. Επιτρέπουν, όταν δεν επιβάλλουν, δυσλειτουργικές και αντιαισθητικές λύσεις. Παράδειγμα αποτελούν τα εναέρια δίκτυα καλωδίων, τα επίγεια δίκτυα ύδρευσης, οι εμφανείς ή και υποχρεωτικά προβαλλόμενες σωληνώσεις αποχέτευσης και παροχής αερίου, οι εμφανείς μετρητές κ.ά. Ακόμη, η πλήρης έλλειψη μέριμνας για την επιτρεπόμενη μέγιστη έκταση εισόδων χώρων στάθμευσης επί της προσόψεως, τις χρήσεις και την εικόνα των ισογείων, κ.α. που, όπως προαναφέρθηκε το LEED για Γειτονίες σαφώς αποκλείει.

Ταυτόχρονα υπάρχει τεράστια υστέρηση στη σύνταξη ελληνικών προτύπων (ΕΛΟΤ), με αποτέλεσμα την αδυναμία εξασφάλισης ενός ανεκτού επιπέδου στον τομέα των κατασκευών.

Πέραν αυτών, άλλα αντικειμενικά δεδομένα δεν διευκολύνουν καμιά από τις προβλέψεις του LEED, ειδικά αν ληφθεί υπόψη η έκταση και η διαρκής δικαίωση της αυθαίρετης δόμησης δια των τακτοποιήσεων, η διασπορά αρμοδιοτήτων και η ποικιλία των προσώπων που εμπλέκονται στα πεδία της σύνταξης κανονισμών, της μελέτης, της αδειοδότησης και της επίβλεψης έργων, αλλά και η απόλυτα ανορθολογική κατανομή επαγγελματικών δικαιωμάτων που δεν ανέχεται απλώς αλλά ορίζει, σε βάρος της κοινωνίας και του περιβάλλοντος την άσκηση αρμοδιοτήτων, για τις οποίες τα εμπλεκόμενα πρόσωπα δεν έχουν όχι επαρκή γνώση, αλλά ούτε καν επαρκή ενημέρωση.

Κατά συνέπεια, μπορούμε εύκολα να διαπιστώσουμε ότι το ελληνικό θεσμικό πλαίσιο και η συνήθης επαγγελματική πρακτική βρίσκεται στον αντίποδα της λογικής του LEED.

Ωστόσο, οι κορυφαίοι παράγοντες του ιδιωτικού τομέα, κυρίως στους τομείς της ανάπτυξης επαγγελματικών ακινήτων και του τουρισμού, τελευταία και στις οικιστικές αναπτύξεις, με κορυφαίο παράδειγμα την ανάπτυξη του Ελληνικού, έχουν υιοθετήσει το LEED, ως πιστοποίηση καλών ή και άριστων επιδόσεων έναντι τόσο του κοινωνικού συνόλου, όσο και πιθανών πελατών.

Η εφαρμογή του LEED ή, εν πάση περιπτώσει, ενός ανάλογου συστήματος που θα παρακινεί προς την αριστεία, σε μια χώρα σαν την Ελλάδα, που δυσφορεί με την επιδίωξη της καλής επίδοσης, αποθαρρύνει τη συνέπεια και υστερεί πολλαπλά στην ποιότητα του σχεδιασμού, της κατασκευής και της συντήρησης των έργων, και συγχρόνως εξαρτάται καίρια από την ποιότητα του περιβάλλοντος οφείλει να ξεκινήσει το ταχύτερο με πρωτοβουλία των κατά περίπτωση κυρίων των έργων, συμπεριλαμβανομένων τα δημόσιων και των δημοτικών, ώστε να συμβάλει στη δημιουργία μιας νέας κουλτούρας μεταξύ των επαγγελματιών που θα διαπνεύσει σταδιακά τις βασικές παραγωγικές ομάδες αλλά και την ίδια την κοινωνία που καταναλώνει τα έργα αυτά

## **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

**24+1 ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΥΓΙΩΝ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΓΕΙΤΟΝΙΩΝ**

Η υγιής πράσινη γειτονιά είναι εκείνη όπου προάγει τη σωματική, πνευματική και ψυχική υγεία των κατοίκων και μειώνει το περιβαλλοντικό αποτύπωμα των ανθρώπινων δραστηριοτήτων μετριάζοντας την κλιματική κρίση. Για να επιτευχθεί μια τέτοια γειτονιά πρέπει:

**1. Να επιδιώκεται η δημιουργία ακόμη περισσότερων δημόσιων και πράσινων χώρων όπου ακόμη περισσότεροι άνθρωποι θα παραμένουν για ακόμη περισσότερη ώρα.** Η ζωή στον δημόσιο χώρο δεν είναι μόνο τα τραπεζοκαθίσματα και οι τουρίστες. Η αστική ζωή λαμβάνει χώρα όλο το εικοσιτετράωρο σε πλατείες, δρόμους, πάρκα, χώρους αναψυχής και παιχνιδιού όπου οι άνθρωποι περπατούν, στέκονται, διασκεδάζουν, παρατηρούν και έρχονται σε επαφή με άλλους ανθρώπους. Οι αναπλάσεις πέρα από τις βελτιώσεις των υποδομών αισθητικές και λειτουργικές θα πρέπει να προάγουν δραστηριότητες που επιτρέπουν τη χρήση του δημόσιου χώρου όλες τις ώρες.

**2. Να ενθαρρύνεται η χρήση των δημόσιων και κοινόχρηστων χώρων της γειτονιάς από ανθρώπους όλων των ηλικιών.** Διαφορετικές και ποικίλες δραστηριότητες για παιδιά, έως και ηλικιωμένους μέσω της χρήσης κατάλληλου εξοπλισμού και της οργάνωσης κατάλληλων προγραμμάτων, κάνουν τη γειτονιά πιο ζωντανή, πιο ασφαλή και πιο ελκυστική.

**3. Ενθάρρυνση της μετακίνησης πεζή και με ποδήλατο μέσω της δημιουργίας κατάλληλων υποδομών και δικτύων.** Η ύπαρξη ή απουσία πεζοδρομών και ποδηλατοδρόμων επηρεάζει την επιθυμία των ανθρώπων να μετακινηθούν με τα πόδια ή το ποδήλατο.

Ιδίως το περπάτημα αποτελεί την πιο βασική μορφή κίνησης. Είναι μια φυσική, απλή και υγιεινή δραστηριότητα που δεν ρυπαίνει το περιβάλλον και δεν κοστίζει τίποτα. Ακόμα και όταν χρησιμοποιούνται άλλοι τρόποι μετακίνησης όπως το αυτοκίνητο ή τα ΜΜΜ, απαιτείται πάντα, από πόρτα σε πόρτα και στο αρχικό και το τελικό στάδιο μιας μετακίνησης, το περπάτημα.

Οι πολιτικές της βιώσιμης κινητικότητας θέτουν τη μετακίνηση πεζή ή με ποδήλατο ως κυρίαρχες επιδιώξεις. Ενισχύουν τη φυσική και νοητική υγεία του ατόμου και η ευρεία χρήση τους τη δημόσια υγεία λόγω της μείωσης των εκπομπών βλαβερών ρύπων και αερίων του θερμοκηπίου καθώς και της κατανάλωσης ενεργειακών πόρων. Επιπλέον, η πεζή μετακίνηση και η χρήση ποδηλάτου ενισχύει την αίσθηση της ασφάλειας σε μια γειτονιά και οι σχετικές υποδομές μπορούν εύκολα και οικονομικά να ενταχθούν στο υπάρχον οδικό δίκτυο.

**4. Συνύπαρξη διαφορετικών δραστηριοτήτων και κατάλληλων χρήσεων γης στη γειτονιά ή την περιοχή.** Οι υγιείς γειτονιές προσφέρουν τα πλεονεκτήματα της γειννίαςσης διαφορετικών χρήσεων γης, ωστόσο πρέπει ο σχεδιασμός να καθορίζει τον κατάλληλο συνδυασμό δραστηριοτήτων ώστε η μία να μην είναι ασύμβατη και επικίνδυνη για την άλλη. Επιπλέον πρέπει να διασφαλίζεται ότι οι κάτοικοι της γειτονιάς έχουν πρόσβαση στις ανάγκες και υπηρεσίες που απαιτούνται στην καθημερινή ζωή όπως τα ψώνια, η εκπαίδευση, η αναψυχή, κοινοτικά κέντρα κ.λπ.

**5. Σχεδιασμός για Όλους.** Τόσο ο δημόσιος όσο και ο ιδιωτικός χώρος να συμπεριλαμβάνει

αντί να αποκλείει. Είναι σημαντικό να μην υπάρχουν αρχιτεκτονικά εμπόδια και να μπορούν τα άτομα με αναπηρικά αμαξίδια και λευκά μπαστούνια, οι ηλικιωμένοι, τα παιδιά και οι γονείς με παιδικά καροτσάκια να κυκλοφορούν ανεμπόδιστα.

**6. Ύπαρξη διαφορετικών τύπων κατοικίας με υψηλές συνθήκες υγιεινής για διαφορετικά εισοδήματα και ηλικίες.** Σε μια γειτονιά ή περιοχή θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα εγκατάστασης σε διαμερίσματα πολυκατοικιών, μονοκατοικίες και συγκροτήματα κατοικιών. Οι επιλογές αυτές πρέπει να συνάδουν με τις αρχές του καθολικού σχεδιασμού που ελαχιστοποιούν τα εμπόδια μέσα στον χώρο της κατοικίας. Η κατοικία θα πρέπει να είναι στατικά ασφαλής, χωρίς επικίνδυνα για την υγεία υλικά κατασκευής, με καλό αερισμό και φωτισμό καθώς και σε καλή κατάσταση συντήρησης και να μην γεινιάζει με εγκαταλελειμμένους, επικίνδυνους και θορυβώδεις χώρους.

Οι στεγαστικές πολιτικές θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι υπάρχουν κατοικίες προς ενοικίαση ή αγορά προσιτές στα χαμηλά εισοδήματα.

**7. Οι χώροι της γειτονιάς να έχουν επαρκή φυσικό φωτισμό την ημέρα και τεχνητό φωτισμό το βράδυ.** Ο ηλιασμός συμβάλει την ημέρα στην ψυχική και σωματική υγεία των κατοίκων και, το βράδυ, ο τεχνητός φωτισμός παρατείνει την ασφαλή χρήση των δημόσιων χώρων και επιτρέπει το περπάτημα και τη χρήση ποδηλάτου.

**8. Να γίνεται σωστή διαχείριση και συντήρηση των ανοιχτών χώρων ώστε να είναι καθαροί και ασφαλείς.** Εκτός από ότι τους κάνει πιο ελκυστικούς, η συνεπής και συνεχής συντήρηση αποτρέπει βίαιες και παραβατικές συμπεριφορές όπως η καταστροφή της αστικής επίπλωσης κ.λπ. Ωστόσο, η ευθύνη είναι κοινή όλων και οι κάτοικοι, οι επισκέπτες, οι καταστηματαρχές και οι διοργανωτές εκδηλώσεων πρέπει να συμβάλουν στο να διατηρείται η πόλη καθαρή και να συντηρείται η αστική επίπλωση. Ο καθαρισμός από τους ίδιους τους χρήστες μπορεί να μην απαιτεί μεγάλη ατομική προσπάθεια, συλλογικά όμως έχει τεράστια επίπτωση στην εικόνα και στην υγιεινή της πόλης.

**9. Σχεδιασμός και αστικός εξοπλισμός φιλικός για τα κατοικίδια (pet friendly), και τα πουλιά (bird friendly).** Ο δημόσιος χώρος να είναι προσβάσιμος σε ζώα συντροφιάς (π.χ. χώροι παιχνιδιού) και ο αστικός εξοπλισμός να είναι φιλόξενος για τα πουλιά (φώτα που διαχέουν το φως προς τα κάτω μόνο, κρήνες για πουλιά). Η δημιουργία χώρων για τα κατοικίδια συμβάλει στην υγεία και των ίδιων και των ιδιοκτητών τους.

**10. Να παρέχεται προστασία από την εγκληματικότητα.** Ιδιαίτερα στις κεντρικές αστικές γειτονιές η εγκληματικότητα και οι βανδαλισμοί είναι γενικευμένο πρόβλημα που οδηγεί σε σωματικές βλάβες. Ο επαρκής φωτισμός και ο σωστός χωρικός σχεδιασμός που δεν δημιουργεί στενά και ανενεργά αδιέξοδα, δημιουργούν το αίσθημα της ασφάλειας. Επιπλέον, μια ζωντανή γειτονιά με διαφορετικές χρήσεις γης και δραστηριότητες ελκύει ανθρώπους όλο το εικοσιτε-

τράωρο με αποτέλεσμα να υπάρχει φυσική επιτήρηση του χώρου χωρίς απαραίτητα την ύπαρξη αστυνόμευσης.

**11. Να υπάρχει ασφάλεια από την κίνηση των τροχοφόρων. Στις ελληνικές γειτονίες ο κάτοικος δεν αισθάνεται ασφαλής ούτε στο πεζοδρόμιο.** Ο σχεδιασμός του δρόμου και του πεζοδρομίου πρέπει αφενός να προστατεύει από τον στατιστικό κίνδυνο ατυχήματος αλλά και να δημιουργεί το αίσθημα της ασφάλειας στον πεζό ώστε οι ηλικιωμένοι να μη φοβούνται να διασχίσουν τον δρόμο και τα παιδιά να μην είναι υποχρεωμένα να κρατούν πάντα το χέρι των ενηλίκων.

**12. Μείωση του θορύβου από ηχητικές πηγές που προκαλούν όχληση όπως τα τροχοφόρα.**

Οι άνθρωποι προτιμούν τους ήχους της φύσης οι οποίοι προσφέρουν το αίσθημα της υγείας και της ευζωίας. Τέτοιοι είναι το θρόισμα των φύλων ή ο ήχος από πίδακες νερού. Οι ήχοι των αυτοκινήτων και των κατασκευαστικών έργων θεωρούνται ως οι πιο ενοχλητικοί, ενώ αυτοί των ανθρώπινων δραστηριοτήτων θεωρούνται συνήθως ουδέτεροι.

Ο περιορισμός του θορύβου μπορεί να επιτευχθεί με τη βλάστηση που λειτουργεί παράλληλα και για τη σκίαση ή προστασία από τον άνεμο. Σε περιπτώσεις γειτνίασης με δρόμο υψηλής κυκλοφορίας μπορούν να χρησιμοποιηθούν και ηχοπετάσματα.

**13. Μείωση των λωρίδων κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και διαπλάτυνση της επιφάνειας για τους πεζούς και τους ποδηλάτες.** Στη διάρκεια της πανδημίας πολλές πόλεις στον κόσμο μετέτρεψαν λωρίδες κυκλοφορίας αυτοκινήτων σε χώρους κίνησης πεζών και ποδηλάτων. Η αλλαγή αυτή διατηρήθηκε και επαυξήθηκε σε πόλεις όπως η Βαρκελώνη και μετά την άρση των περιορισμών. Οι δρόμοι έγιναν λιγότερο επικίνδυνοι και πιο ευχάριστοι για τους πολίτες. Επιπλέον, μειώθηκε η εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα και η ρύπανση του αέρα. Για παράδειγμα, η Ισπανία είχε καταδικαστεί από το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο εξαιτίας της Βαρκελώνης και της Μαδρίτης γιατί υπερέβαιναν τα όρια διοξειδίου του αζώτου, το οποίο οδηγούσε σε σχεδόν 9.000 πρόωροι θάνατοι ετησίως. Για πρώτη φορά το 2019, και οι δύο πόλεις κατέγραψαν επίπεδα ρύπανσης κάτω από το όριο της ΕΕ. Η μείωση αυτή υπολογίζεται ότι απέτρεψε περίπου 600 θανάτους και μείωσε τις νέες περιπτώσεις άσθματος και καρκίνου του πνεύμονα.

Αυτές οι πρωτοβουλίες σε συνδυασμό με ένα ευρύτερο δίκτυο κίνησης πεζών, είναι χαρακτηριστικά για να αντιληφθούμε τα οφέλη από την εφαρμογή των Ζωνών Χαμηλών Εκπομπών (Low Emission Zones)

**14. Να υπάρχουν υδάτινα στοιχεία με διαφορετικές μορφές και ήχους.** Εφόσον μπορεί να εξασφαλιστεί το νερό για τη λειτουργία τους από υδάτινους πόρους ή όμβρια ύδατα και η συνεχής λειτουργία τους και συντήρησή τους, τα σιντριβάνια, κρήνες, οι υδάτινοι πίδακες παιχνιδιού κ.λπ. δημιουργούν χώρους συγκέντρωσης και κοινωνικοποίησης και αίσθημα ευεξίας στους κατοίκους και επισκέπτες. Επιπλέον, η εξάτμιση του νερού των υδάτινων επιφανειών είναι κρίσιμος παράγοντας για τη μείωση της θερμοκρασίας του αέρα (εξατμιστικός δροσισμός) και

κατά συνέπεια για τη θερμική άνεση των ανθρώπων ιδίως κατά τους θερινούς μήνες. Οι υδάτινες επιφάνειες σε υπαίθριους χώρους μπορούν να προκαλέσουν πτώση της θερμοκρασίας του περιβάλλοντος έως και 3°C και μάλιστα σε απόσταση που μπορεί να φθάσει τα 35 μέτρα. Ο δροσισμός αυξάνεται όταν τα υδάτινα σώματα έχουν μεγαλύτερο όγκο και επιφάνεια και είναι τρεχούμενα αντί στάσιμα. Ιδιαίτερα οι πίδακες, οι κρήνες, και οι μικροί καταρράκτες, λόγω των σταγονιδίων νερού που διασκορπίζονται με υψηλή συχνότητα, αποτελούν την πιο αποτελεσματική μέθοδο δροσισμού του αστικού υπαίθριου χώρου και επιδρούν αποφασιστικά στο μικροκλίμα.

**15. Στον σχεδιασμό των δημόσιων να χρησιμοποιούνται φυσικά και κατά προτίμηση τοπικά υλικά.** Η χρήση φυσικών υλικών όπως το ξύλο και η πέτρα στον αστικό εξοπλισμό και στη δαπεδόστρωση δημιουργεί ένα πιο ελκυστικό και οικείο περιβάλλον για τον χρήστη. Επιπλέον όταν αυτά είναι τοπικά υλικά, αναδεικνύεται ο χαρακτήρας της περιοχής, ενισχύεται η τοπική οικονομία και μειώνεται οι εκπομπές ρύπων λόγω της μεταφοράς τους από άλλες περιοχές.

**16. Να προτιμώνται ράμπες αντί για σκαλοπάτια.** Οι ράμπες με μικρή κλίση είναι προτιμότερες και πιο εύχρηστες από τα σκαλοπάτια στον δημόσιο χώρο. Επιτρέπουν την πρόσβαση στα ΑμεΑ, στους ηλικιωμένους και στα παιδικά καροτσάκια και σε αυτά για τα ψώνια στη λαϊκή αγορά. Οι υψομετρικές διαφορές επιπέδων στον δημόσιο χώρο να γίνονται μόνο όταν είναι εντελώς απαραίτητες και όχι απλά για αισθητικούς λόγους. Όταν αυτές είναι αναπόφευκτες τότε η άνοδοι/κάθοδοι για να μην είναι κουραστικές και επικίνδυνες θα πρέπει να είναι σταδιακές και σύντομες και όχι απότομες και μακριές.

**17. Δυνατότητα χρήσης του δημόσιου χώρου σε διαφορετικές εποχές και καιρικές συνθήκες.** Ο σωστός σχεδιασμός από την πολεοδομική έως την αρχιτεκτονική κλίμακα μπορεί να διευρύνει τη διάρκεια της ημέρας και της εποχής που περνούμε στο δημόσιο χώρο προστατεύοντας από τις ακραίες καιρικές συνθήκες και δημιουργώντας χώρους που προσφέρουν θερμική άνεση.

Το πλέον διαδεδομένο και αποτελεσματικό μέσο σκίασης προκειμένου να παραμένουν δροσεροί οι υπαίθριοι χώροι είναι τα οριζόντια σκίαστρα. Εκτός της σκίασης, προσφέρουν μερική ή ολική προστασία από τη βροχή. Τα οριζόντια σκίαστρα μπορούν να λειτουργήσουν ως φορείς φωτοβολταϊκών στοιχείων και ευφυών ηλιακών εγκαταστάσεων.

Η ισόγεια στοά, εγκάρσιες ή διαμπερείς αποτελεί στοιχείο σκίασμού και προσφέρει τη δυνατότητα μέσω της γραμμικής συνέχειας ή της επανάληψης να επεκταθεί σε μεγάλα τμήματα του αστικού ιστού πολλαπλασιάζοντας τα οφέλη για τον πεζό.

Εμπλουτίζει την εμπειρία του μικροκλίματος στο αστικό περιβάλλον και ταυτόχρονα μπορεί να τόνωσε δραστηριότητες, όπως το εμπόριο. Η στοά πλεονεκτεί επίσης ως προς τη θερμική αδράνεια των στοιχείων που την ορίζουν, έναντι ενός ελαφρού προστεγάσματος.

Οι εγκάρσιες στοές δημιουργούν συνθήκες χώρους με μικροκλίμα ακόμα πιο δροσερό από τις παρόδιες στοές και διόδους διαμπερούς αερισμού.

Κατάλληλοι υπολογισμοί και προσομοιώσεις καθορίζουν τη σωστή αναλογία ύψους και πλάτους της παρόδιας στοάς. Η ελληνική νομοθεσία (ΓΟΚ 85) καθορίζει ως αναλογία ελεύθερου ύψους προς πλάτος παρόδιας στοάς τη σχέση 3:4, χωρίς ωστόσο να λαμβάνει υπόψη τον προσανατολισμό.

**18. Να επιδιώκονται χώροι με αισθητική ποιότητα και χαρακτήρα.** Τα ιδιαίτερα αρχιτεκτονικά και αστικά χαρακτηριστικά μιας περιοχής την καθιστούν μοναδική και αναγνωρίσιμη και συντελούν στο αίσθημα της σωματικής, ψυχολογικής και κοινωνικής ευεξίας. Απτά και μη απτά στοιχεία μιας γειτονιάς όπως ένα τοπόσημο, μια θέα, ένας δρόμος με αξιόλογα κτήρια, μία καλά σχεδιασμένη πλατεία λειτουργούν συνεργατικά και είναι ικανά να δημιουργήσουν μια ευχάριστη συνολική εντύπωση και να θέλουμε να την ξαναεπισκεφτούμε ή να κατοικήσουμε εκεί.

**19. Να υπάρχουν καθιστικά διαφόρων τύπων.** Οι ευκαιρίες για να καθίσει ο άνθρωπος σε πρωτεύοντα ή δευτερεύοντα καθιστικά οδηγεί σε παραμονές στο δημόσιο χώρο με διάρκεια και συμμετοχή του σε διάφορες δραστηριότητες. Πρωτεύοντα είναι τα καθιστικά που είναι σχεδιασμένα για αυτή τη χρήση όπως τα παγκάκια και οι καρέκλες και δευτερεύοντα είναι αυτά που έχουν άλλη χρήση όπως σκαλοπάτια, βάθρα, χαμηλοί τοίχοι τα οποία λειτουργούν συμπληρωματικά για να κάθεται κάποιος. Ιδίως τα σκαλοπάτια είναι ιδιαίτερα ελκυστικά γιατί συνήθως προσφέρουν θέα. Η τοποθέτηση των καθιστικών πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα λειτουργικά και ποιοτικά χωρικά χαρακτηριστικά κάθε συγκεκριμένου σημείου όπως για παράδειγμα, το μικροκλίμα, τη θέα, την αίσθηση ασφάλειας ή οικειότητας. Εκτός από την αναψυχή, τα καθιστικά καλύπτουν την ανάγκη ξεκούρασης ιδίως για ηλικιωμένους και πρέπει να βρίσκονται σε τακτά διαστήματα απόστασης περίπου 100 μέτρων.

**20. Να εντάσσονται έργα τέχνης στον δημόσιο χώρο.** Η δημόσια τέχνη μπορεί να έχει πολλές μορφές από graffiti έως εμβληματικό μνημείο και να τοποθετείται σε διάφορα σημεία, από μεσοτοιχίες έως περίοπτη θέση σε πλατείες και πάρκα.

Έχει ως στόχο την αισθητική αναβάθμιση του δημόσιου χώρου, τη δημιουργία συλλογικής μνήμης και την ανάδειξη της ιστορίας μιας περιοχής, την πολιτισμική εκπαίδευση και τη δημιουργία προτύπων δημόσιου βίου, την αίσθηση οικειότητας. Τα δημόσια έργα τέχνης αποτελούν τοπόσημα και χώροι έλξης και συνάντησης.

Η προσθήκη τέχνης στον δημόσιο χώρο λειτουργεί καταλυτικά στην αισθητική και πνευματική καλλιέργεια των πολιτών και κάνει την έντονη καθημερινότητα πιο ενδιαφέρουσα και ευχάριστη εφόσον το άτομο μπορεί να βγει για λίγα λεπτά από τη ρουτίνα για να το παρατηρήσει, θαυμάσει και να το σκεφτεί. Επιπλέον, για την κοινότητα είναι ένας τρόπος ανάδειξης στους επισκέπτες αλλά και στις γενιές που θα ακολουθήσουν της ιστορίας, του πολιτισμού και της αισθητικής της.

**21. Εισαγωγή διαδραστικών στοιχείων.** Εικαστικά έργα που προσκαλούν να αλληλεπιδράσει ο άνθρωπος με αυτά όπως οι μεγεθυμένες σκιές σε τοίχους κτηρίων ή παιχνίδια με υδάτινους



πίδακες που αντιδρούν στην ανθρώπινη παρουσία κάνουν τους δημόσιους χώρους πιο ευχάριστους και δημιουργούν αίσθηση ευεξίας.

**22. Ενίσχυση της υπαίθριας άσκησης με όργανα γυμναστικής σε πλατείες, άλση, πάρκα, παραλίες, αθλητικούς χώρους.** Κατά τη διάρκεια της πανδημίας που έπρεπε να τηρηθούν οι αποστάσεις και τα μέτρα προστασίας η γυμναστική σε δημόσιους χώρους υπήρξε έντονη ανάγκη άθλησης σε δημόσιους χώρους η οποία έχει γίνει πλέον τάση. Η ύπαρξη μικρού μεγέθους εξοπλισμού για γυμναστική για όλους, συμπεριλαμβανομένων των ηλικιωμένων και των ΑμεΑ καθιστά μια γειτονιά πιο ελκυστική και τους κατοίκους της πιο υγιείς.

**23. Δημιουργία έξυπνης γειτονιάς.** Σημεία ελεύθερης πρόσβασης στο διαδίκτυο-Wi-Fi (free WiFi zone), εγκαταστάσεις όπως τα περίπτερα πληροφόρησης (info kiosks) ή τα QR codes, καταγραφή ποιότητας του αέρα και των επίπεδων ηχορύπανσης, οθόνη προβολής πολυμεσικού περιεχομένου, έξυπνος φωτισμός και «έξυπνα» ενεργειακά παγκάκια υποστήριξης ΑμεΑ είναι μερικές από τις πολλές επιλογές που προσφέρει η σύγχρονη τεχνολογία για τον δημόσιο χώρο ώστε να γίνει πιο ελκυστικός στις μικρές ηλικίες και πιο εύκολα προσβάσιμος στις μεγαλύτερες. Επιπλέον, η σύγχρονη τεχνολογία μπορεί να εμπλουτίσει τη γνώση για την περιοχή και να συμβάλουν σε μεγαλύτερη επισκεψιμότητα, κοινωνικοποίηση και βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη.

**24. Πρόσβαση σε υψηλής ποιότητας υγιεινά τρόφιμα.** Οι διατροφικές συνήθειες εξαρτώνται από πολλούς παράγοντες όπως οι προσωπικές και πολιτισμικές προτιμήσεις, το εισόδημα, την παιδεία, την εποχιακή διαθεσιμότητα των τροφών, την προσβασιμότητα σε αγορές και το κόστος της τροφής. Ο αστικός και πολεοδομικός σχεδιασμός μπορεί να εξασφαλίσει την πρόσβαση και την έκθεση σε υγιεινά προϊόντα ώστε να υπάρχει δυνατότητα επιλογής ιδίως σε περιοχές χαμηλού εισοδήματος.

Ολοκληρώνοντας,

**25. Εντοπισμός δράσεων και πολιτικών πέρα από τον χωρικό σχεδιασμό που μπορούν να βοηθήσουν στην προώθηση μιας πιο υγιούς γειτονιάς.** Ο σχεδιασμός δεν είναι το μόνο εργαλείο για τη βελτίωση της ατομικής και δημόσιας υγείας στο επίπεδο της γειτονιάς. Στρατηγικές και προγράμματα που προάγουν πιο υγιείς και περιβαλλοντικά προσαρμοσμένους τρόπους ζωής είναι ανάγκη να υιοθετηθούν για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της κλιματικής κρίσης, την αντιστροφή της περιβαλλοντικής υποβάθμισης και τη διασφάλιση της μελλοντικής ευημερίας.

## Σημειώσεις

- <sup>1</sup> Τόμος Α΄. Εισαγωγή, μετάφραση, σχόλια: Δημήτριος Λυπουρλής, Εκδόσεις Ζήτρος, 2001.
- <sup>2</sup> Εισαγωγή, μετάφραση, σχόλια Παναγή Λεκατσά, Εκδόσεις Ι. Ζαχαρόπουλος, Αθήνα.
- <sup>3</sup> Ιππόδαμου Θουρίου εκ του περί ευδαιμονίας και Ιπποδάμου Πυθαγορείου εκ του Περί Πολιτείας: Από τον Ι. Στοβαίο *Εκλογαί, Αποφθέγματα, Υποθήκαι*, Αθήνα 1995.
- <sup>4</sup> Εισαγωγή-απόδοση Αλέξανδρος Ασωνίτης, 2008.
- <sup>5</sup> Εισαγωγή σχόλια: πρωτοπρεσβύτερος Δημήτριος Στανιλοάε. Μετάφραση: Ιγνάτιος Σακαλής, Εκδόσεις Αποστολικής Διακονίας της εκκλησίας της Ελλάδος, Αθήνα 1997.
- <sup>6</sup> Μουτσόπουλος Ν.Κ. (1997). «Η Πρώιμη Βυζαντινή και η Μεσοβυζαντινή Πόλη». *Περιοδικό Αρχαιολογία*.
- <sup>7</sup> Τρωϊάνος Σ.Ν., Πιτσάκης Κ.Γ. (1998). *Φυσικό και Δομημένο Περιβάλλον στις Βυζαντινές Νομικές Πηγές*. Αθήνα: Ίδρυμα Γουλανδρή-Χορν.
- <sup>8</sup> Ό.π.
- <sup>9</sup> Μετάφραση Σ. Τσέτσος.
- <sup>10</sup> Ιπποκράτους *Το περί αέρων, υδάτων, τόπων*, δεύτερον εκδοθέν μετά της γαλλικής μεταφράσεως ω προσετέθη εκ του αυτού Ιπποκράτους και ο Νόμος, μετά της γαλλικής μεταφράσεως και το του Γαληνού ότι άριστος ιατρός, και φιλόσοφος. Φιλοτίμω δαπάνη των ομογενών Χίων. (<https://anemi.lib.uoc.gr/metadata/8/f/f/metadata-145-0000086.tkl>)
- <sup>11</sup> Koch T. (2011). *Disease maps: Epidemics on the ground*. Chicago: University of Chicago Press.
- <sup>12</sup> Macintyre S, Ellaway A. (2000). «Ecological approaches: rediscovering the role of the physical and social environments». Στο: Berkman L.F., Kawachi I, (επιμ.). *Social Epidemiology*. New York: Oxford University Press,
- <sup>13</sup> Παπαδάτου Δ., Αναγνωστόπουλος Φ. (1995). *Η ψυχολογία στο χώρο της υγείας*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- <sup>14</sup> Leibowitz A.A. (2004).«The demand for health and health concerns after 30 years». *Journal of Health Economics*, vol. 23, no. 4, 663-671.
- <sup>15</sup> Diez Roux A.V., Mair C. (2010). «Neighborhoods and health». *Annals of the New York Academy of Sciences*, 1186, 125-145
- <sup>16</sup> Ό.π.
- <sup>17</sup> Βλ. Rollings K.A, Wells N.M. and Evans G.W. (2015). «Measuring Physical Neighborhood Quality Related to Health». *Behavioral Sciences*, vol. 5, no. 2, 190-202. <https://doi.org/10.3390/bs5020190>.
- <sup>18</sup> Βλ. Kelly-Schwartz A.C., Stockard J., Doyle S. and Schlossberg M. (2004). «Is sprawl unhealthy? A multilevel analysis of the relationship of metropolitan sprawl to the health of individuals». *Journal of Planning Education and Research*, no. 24, 184-196.
- <sup>19</sup> Βλ. Wineman J.D., Marans R.W., Schulz A.J., Van der Westhuizen D., Mentz G., Max P. (2012). «Neighborhood design and health: Characteristics of the built environment and health-related outcomes for residents of Detroit neighborhoods» in proceedings: *Eighth International Space Syntax Symposium*, Proceedings, Greene M., Reyes J. and Castro A. (eds.), Santiago, CL: PUC.
- <sup>20</sup> Βλ. Kitamura R, Mokhtarian P.L., Laidet L. (1997). «A micro-analysis of land use and travel in five neighborhoods in the San Francisco Bay Area». *Transportation*, vol. 24, 125-158.
- <sup>21</sup> Βλ. Berman M.A. (1996). «The transportation effects of neo-traditional developments». *Journal of Planning Literature*, vol. 10, no. 4, 347-363.
- <sup>22</sup> Βλ. Lindheim R., Syme S.L. (1983). «Environments, people, and health». *Annual Review of Public Health*, vol. 4, 335-359.
- <sup>23</sup> Βλ. Evans G.W., Well, N.M, Chan H.E., Saltzman,H. (2000). «Housing quality and mental health». *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, vol. 68, no. 3, 526-530.
- <sup>24</sup> Βλ. Lemes de Oliveira F. and Mell I.C. (2018). *Planning Cities with Nature Theories, Strategies and Methods*. Cham, Switzerland: Springer.

- <sup>25</sup> Bl. Kaplan, R. (1973). «Some psychological benefits of gardening». *Environment and Behavior*, vol. 5, 145-152.
- <sup>26</sup> Bl. Hill K. (2002). «Design and planning as healing arts: the broader context of health and environment» in Johnson B.R., Hill K. (eds.), *Ecology and Design: Frameworks for Learning*. Washington, DC: Island Press, 203-214.
- <sup>27</sup> Bl. Grahn P., Stigsdotter U. (2003). «Landscape planning and stress». *Urban Forestry & Urban Greening*, vol. 2, 1-18.
- <sup>28</sup> Bl. McDonald E. (2007). «Urban waterfront promenades and physical activity by older adults: The case of Vancouver». *Journal of Architectural and Planning Research*, vol. 24, no. 3, 181-198.
- <sup>29</sup> Bl. Kaplan S. (1995). *The Restorative Benefits of Nature: A Psychological Perspective*. New York: Cambridge University Press.
- <sup>30</sup> Bl. Coley R.L., Kuo F.E., Sullivan W.C. (1997). «Where does community grow? The social context created by nature in urban public housing». *Environment and Behavior*, vol. 29, 468-494.
- <sup>31</sup> Bl. Wells N.M., Evans G.W. and Yang Y. (2010). «Environment and health: Planning decisions as public health decisions». *Journal of Architectural and Planning Research*, vol. 27, no. 2, 124-143.
- <sup>32</sup> Bl. Sullivan W.C. and Kuo F.E. (1996). «Do Trees Strengthen Urban Communities, Reduce Domestic Violence?». *Forestry Report R8-FR (USA)*, no. 56.
- <sup>33</sup> Bl. Corburn J. (2009). *Toward the Healthy City*. Cambridge, MA: The MIT Press.
- <sup>34</sup> Bl. Handy S.L., Boarnet M.G., Ewing, R., Killingsworth M.P.H. (2002). «How the Built Environment Affects Physical Activity Views from Urban Planning». *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 23, no. 2, 64-73.
- <sup>35</sup> Bl. Brownson R., Hoehner C., Day K., Forsyth A. and Sallis, J. (2009). «Measuring the built environment for physical activity». *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 36, no. 4, S99-S123.e112.
- <sup>36</sup> Eurobarometer. Public Opinion in the European Union (<https://europa.eu/eurobarometer/screen/home>).
- <sup>37</sup> Rundle A., Roux A.V., Free L.M., Miller D., Neckerman K.M., Weiss C.C. (2007). «The urban built environment and obesity in New York City: a multilevel analysis». *American Journal of Health Promotion*, vol. 21, no. 4, 326-334.
- <sup>38</sup> Sallis J.F. and Glanz K. (2009). «Physical activity and food environments: solutions to the obesity epidemic». *Milbank Quarterly*, vol. 87, no. 1, 123-154.
- <sup>39</sup> Lynott J. et al. (2009). *Planning Complete Streets for an Aging America*. Washington, DC: AARP Public Policy Institute.
- <sup>40</sup> City of New York. PlaNYC: A Greener, Greater New York. 2007. <http://www.nyc.gov/html/planyc2030>.
- <sup>41</sup> Larson N.I., Story M.T. and Nelson M.C. (2009). «Neighborhood environments: disparities in access to healthy foods in the U.S.». *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 36, no. 1, 74-81.
- <sup>42</sup> Moudon A.V. et al. (2006). «Operational definitions of walkable neighborhood: theoretical and empirical insights». *Journal of Physical Activity and Health*, vol. 3, no. 1, S99-S117.
- <sup>43</sup> Ewing R. (2009). *Pedestrian and Transit-Friendly Design*. Washington, DC: Urban Land Institute/American Planning Association.
- <sup>44</sup> DeBourdeaudhuij I.D., Sallis J.F., Saelens B. (2003). «Environmental correlates of physical activity in a sample of Belgian adults». *American Journal of Health Promotion*, vol. 18, no. 1, 83-92.
- <sup>45</sup> Wener R.E. and Evans G.W. (2007). «A morning stroll: levels of physical activity in car and mass transit commuting». *Environment and Behavior*, no. 39, 1-13.
- <sup>46</sup> Berrigan D., Troiano R.P., McNeel T., DiSogra C., Ballard-Barbash R. (2006). «Active transportation increases adherence to activity recommendations». *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 31, no. 3, 210-216.
- <sup>47</sup> Rundle A., Roux A.V., Free L.M., Miller D., Neckerman K.M., Weiss C.C., ό.π.
- <sup>48</sup> Lund H., Wilson R.W., Cervero R. (2006). «A re-evaluation of travel behavior in California TODs. *Journal of Architectural and Planning Research*, vol. 23, no. 3, 247-263.

<sup>49</sup> Ρόδη Ά.Π. «Η προσβασιμότητα ως προϋπόθεση αξιοπρεπούς βιοτής», Ινστιτούτο Τοπικής Αυτοδιοίκησης, 07 Σεπτέμβριος 2021.

<sup>50</sup> Lund H., Wilson R.W., Cervero R., ό.π.

<sup>51</sup> <https://www.theguardian.com/environment/2021/feb/23/how-seville-is-turning-leftover-oranges-into-electricity>

<sup>52</sup> Βλέπε τις έρευνες των:

- Bower J.K., Hales D.P., Tate D.F., Rubin D.A., Benjamin S.E., Ward D.S. (2008). «The childcare environment and children's physical activity». *American Journal of Preventive Medicine*, vol. 34, no. 1, 23-29.

- Saliis J., Prochaska J., Taylor W. (2000). «A review of correlates of physical activity of children and adolescents». *Medicine and Science in Sports and Exercise*, vol. 32, no. 5, 963-75.

- Burdette H.L., Whitaker R.C., Daniels S.R. (2004). «Parental report of outdoor playtime as a measure of physical activity in preschool- aged children». *Archives of Pediatric and Adolescent Medicine*, no. 158, 353-357.

<sup>53</sup> Ridgers N.D., Stratton G., Fairclough S.J., Twisk J.W.R. (2007). «Long-term effects of playground markings and physical structures on children's recess physical activity levels». *Preventive Medicine*, vol. 44, 393-397.

<sup>54</sup> Sadeghian M.M. and Vardanyan Z. (2013). «The Benefits of Urban Parks, a Review of Urban Research».

<sup>55</sup> Βλ. περιγραφή του έργου στην ιστοσελίδα του γραφείου OMA (<https://www.oma.com/projects/downsview-park>)

## Βιβλιογραφία

Appleyard D. (1981). *Livable Streets*. Berkeley: University of California Press.

Αραβαντινός Α. (2007). *Πολοδομικός Σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία.

Bamada J. (2018). «Βαρκελώνη. Παλιές Πόλεις, Μερικά από τα έργα τους». Στο Τσέτσης Στ. (επιμ.) *Μνήμη και Αστικό Φαινόμενο. Πολοδομικές πολιτικές για την προστασία και ανάδειξη ιστορικών/ιστών/μνημείων και τόπων*. Η Ευρωπαϊκή εμπειρία και προοπτικές. Αθήνα: Μίλητος.

Barton H., Grant M., Mitcham C. and Tsourou, C. (2009). «Healthy urban planning in European cities». *Health Promotion International*, vol. 24, no 1, i91-i99.

Barton H., Grant M., Guise R. (2013). *Shaping Neighbourhoods: For Local Health and Global Sustainability*. Oxford: Routledge.

Barton H., Mitcham C., Tsourou C. (επιμ.) (2003). *Healthy Urban Planning in Practice: Experience of European Cities*. Copenhagen: World Health Organisation.

Barton H., Thompson S., Burgess S. and Grant M. (2015). *The Routledge handbook of planning for health and well-being*. London, New York: Routledge, Taylor & Francis Group.

Βλαστός Θ., Μπαρμπούπουλος Ν., Μηλάκης Δ. (2007). *Ποδήλατο. Οδηγός σχεδιασμού και αξιολόγησης δικτύων*. Αθήνα: ΤΕΕ.

Corburn J. (2009). *Toward the healthy city: People, places and the politics of planning*. Cambridge, MA: MIT Press.

Croucher K., Myers L., Jones R., Ellaway A. (2007). *Health and the Physical Characteristics of Neighbourhoods: A Critical Literature Review*. Glasgow: Glasgow Centre for Population Health.

de Leeuw E., Green G., Spanswick L., Palmer N. (2015). «Policy making in European Healthy Cities». *Health Promotion International*, vol 30, no 1, i18-i31.

de Leeuw, E. (2011). «Do healthy cities work? A logic of method for assessing impact and outcomes of healthy cities», *Journal of Urban Health*, vol. 89, no 2, 217-231.

de Leeuw E., J. Simos (επιμ.) (2010). *Healthy cities. The theory, policy, and practice of value-based urban planning*. New York: Springer.

Diez Roux A.V., Mair C. (2010). «Neighborhoods and health». *Annals of the New York Academy of Sciences*, vol. 1186, no 1, 125-145.

D'Onofrio R. and Trusiani, E. (2018). «Urban Planning for Healthy European Cities». *Springer briefs in geography*. Cham: Springer International Publishing AG.

European Commission (2022). *Towards a new EU Global Health Strategy*.

European Commission (2022). *EU4Health programme 2021-2027 – a vision for a healthier European Union*.

Forsyth A., Salomon E., and Smead L. (2017). *Creating healthy neighborhoods: evidence-based planning and design strategies*. London: Routledge.

Grant M., Barton H. (2013). «No weighting for healthy sustainable local planning: evaluation of a participatory appraisal tool for rationality and inclusivity». *Journal of Environmental Planning and Management*, no 56, 1267-1289.

Καρτάλης Κ., Κοκκώσης Χ., Οικονόμου Δ., Μάνθος Σανταμούρης Μ., Αγαθαγγελίδης Η. και Πολύδωρος Α. (2017). *Οι Επιπτώσεις της Κλιματικής Αλλαγής στην Ανάπτυξη*, διαθέσιμο στο: [https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/06/climate\\_changel0.pdf](https://www.dianeosis.org/wp-content/uploads/2017/06/climate_changel0.pdf)

Lemes de Oliveira F., Mell I. (επιμ.) (2019). *Planning Cities with Nature Theories, Strategies and Methods*. Cham, Switzerland: Springer.

Loukaitou-Sideris A, Ehrenfeucht R. (2009). *Sidewalks: Conflict and Negotiation over Public Space*. Cambridge, Mass: MIT Press.

Lynch K., Hack G. (1984). *Site Planning*. Cambridge, Mass.: MIT Press.

McHarg I.L. (1963). «Man and environment». Στο Duhl L.J., (επιμ.) *The urban condition; people and policy in the metropolis*. New York: Basic Books, 44-58.

McHarg, I.L. (x.x.). «Open space from Natural Processes». Στο Steiner Fr.R. (επιμ.) (1998). *The Ecological Design and Planning Reader*. Washington, DC: Island Press/Center for Resource Economics, 181-190.

Nieuwenhuijsen M. and H. Khreis (επιμ.) (2018). *Integrating human health into urban and transport planning*. Cham: Springer International Publishing.

Palazzo D., Steiner Fr. (2011). *Urban Ecological Design: A Process for Regenerative Places*. United States: Island Press.

Steinitz C. (2002). «On Teaching Ecological Principles to Designers». *Ecology and Design: Frameworks for Learning*, Washington, DC: Island Press/Center for Resource Economics, 390-395.

Pilkington P., Grant M., Orme J. (2008). «Promoting integration of the health and built environment agendas through a workforce development initiative». *Public Health*, vol. 122, no 6, 54-551.

Renalds A., Smith T.H., Hale P. J. (2010). «A systematic review of built environment and health». *Family and Community Health*, vol. 33, no 1, 68-78.

Rodi A., (2013). «Creating the Sustainable Healthy Neighbourhood. The case of Athens». Στα Πρακτικά του *1st International Conference of the CIB Middle East and North Africa Research Network on Smart, Sustainable and Healthy Cities*, Abu Dhabi University, Abu Dhabi, 14-16 Δεκεμβρίου.

Rodi A., (2020). «(De)Signs for Dignity: Towards an Enabling Environment in Athens». *Transactions of the Association of European Schools of Planning (AESOP)*, διαθέσιμο στο <https://transactions-journal.aesop-planning.eu/index.php/TrAESOP/issue/view/5>

Rodi A., (2017) «Urban Fabrics for Urban Happiness». *Urbanistica Informazioni Special Issue: X Giornata Studio INU, Crisi e rinascita delle città*, no 272, 584-589.

Ρόδη Α., (υπό έκδοση). *Κλιματική Ανταπόκριση και Αστικός Σχεδιασμός. Περιβάλλον, Αειφορία και Ανθεκτικότητα στην Πόλη*. Αθήνα: Κάλλιπος.

Rosenzweig C., Solecki W.D., Hammer S.A. and Mehrotra S. (επιμ.) (2011). *Climate change and cities: First assessment report of the urban climate change research network*. Cambridge: Cambridge University Press.

Spim A.W. (2014). «Ecological Urbanism: A Framework for the Design of Resilient Cities». *The Ecological Design and Planning Reader*. Washington, DC: Island Press/Center for Resource Economics, 557-571.

Τσέτσος Στ., Τσέτση Β. (επιμ.) (2013). *Πράσινες Μετακινήσεις στις Πόλεις. Πολιτικές για μια βιώσιμη κινητικότητα στα αστικά κέντρα. Μια Ευρωπαϊκή θεώρηση*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Τσέτση Π. και Τσέτσος Στ. (2018). «Ρόλος και Πολιτικές της ΕΕ για τη διατήρηση της Ευρωπαϊκής Κληρονομιάς». Στο *Μνήμη και Αστικό Φαινόμενο. Πολεοδομικές πολιτικές για την προστασία και ανάδειξη ιστορικών/ιστών/μνημείων και τόπων. Η Ευρωπαϊκή εμπειρία και προοπτικές*. Αθήνα: Μίλητος.

Τσέτσος Στ. (2018). Εισαγωγή στο Τσέτσος Στ. (επιμ.) *Μνήμη και Αστικό Φαινόμενο. Πολεοδομικές πολιτικές για την προστασία και ανάδειξη ιστορικών/ιστών/μνημείων και τόπων. Η Ευρωπαϊκή εμπειρία και προοπτικές*. Αθήνα: Μίλητος.

Τσέτσος, Στ. και Συνεργάτες (2021). *Σχέδιο Εξυγίανσης και Ανάδειξης της ευρύτερης, περιοχής της Ακαδημίας Πλάτωνος και Σύνδεσης με το Λύκειο του Αριστοτέλη*, Αθήνα.

Τσέτσος Στ. (2022). *Αναπτυξιακά Αρχέτυπα και Γεωχωροταξία, σε μία Ευρώπη σε Μεταλλαγή*. Αθήνα: Άμμων.

Τσέτσος, Στ. (υπό έκδοση). *Η «Ιδιοσυστασία του Τόπου» και Αστικές Μεταμορφώσεις. Οικουμενοποίηση και «Genius Loci»*.

Τσέτσος Στ. (υπό έκδοση). *Σχετικά με την έννοια και πρόσληψη του κλασσικού στην Αρχιτεκτονική. Από τη διαμόρφωση, στην «De re aedificatoria» και στην ύστερη Ενετική Αναγέννηση*.

Tsouros A.D. (2015). «Twenty-seven years of the WHO European healthy cities movement: A sustainable movement for change and innovation at the local level». *Health Promotion International*, vol. 30, no 1, i3-i7.

Ubalde M., Daher C., Gascon Mireia, Rivas I., Sunyer J. and Nieuwenhuijsen M. (2021). «How Does Urban Planning Affect Human Health? Our Health and the Health of Our Planet Depend on the Design of Our Cities», διαθέσιμο στο <https://www.isglobal.org/en/healthisglobal/-/custom-blog-portal/-como-impacta-la-planificacion-urbana-en-nuestra-salud-nuestra-salud-y-la-del-planeta-dependen-del-diseno-de-las-ciudades/7305043/0>

UN Habitat for a better Urban Future & World Health Organisation (2020). *Integrating health in urban and territorial planning. A sourcebook*.

U.S. Green Building Council (2009). *Green Neighborhood Development: LEED Reference Guide for Neighborhood Development*. Washington, DC: U.S. Green Building Council.

Vitruvius, *De architectura*. Μεταφράσεις στα ελληνικά: Ζερεφός Στ. (μετάφραση) (1998), Αθήνα: Παρατηρητής και Λέφας Π. (μετάφραση, οσόλια) (2000), Αθήνα: Πλέθρον.

World Health Organization (2016). *Health as the pulse of the new urban agenda. United Nations Conference on Housing and Sustainable Urban Development*, Quito.

World Health Organization and UN-Habitat. (2016). *Global report on urban health: equitable healthier cities for sustainable development*. World Health Organization.

World Health Organization (2015). *National Health Cities Networks in the Who European Region. Promoting health and well-being throughout Europe*. Janss Lafond L. (επιμ.), World Health Organization.









