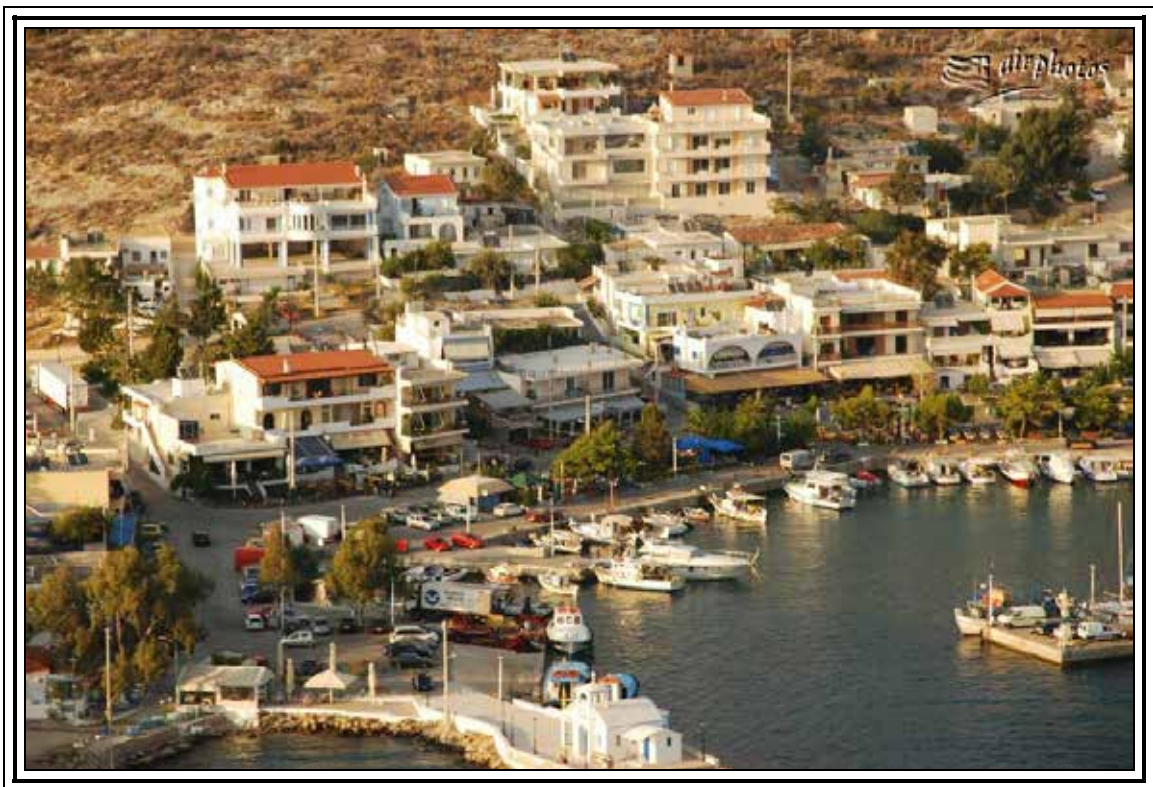


ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΔΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ Α΄

**ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ
ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.**



ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ : ΠΑΠΑΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ : 33609

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΠΑΠΑΣΤΑΜΟΠΟΥΛΟΣ ΔΗΜΟΣΘΕΝΗΣ
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΠΑΠΙΑΣ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ

ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2009

Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Α

™ ΕΙΣΑΓΩΓΗ	σελ. 4
------------	--------

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

™ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ (ΠΑΧΗ)	
1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	σελ. 6
1.2 ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ & ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΡΩΝ	σελ. 7
1.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	σελ. 7
1.4 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	σελ. 8
1.5 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ	σελ. 9
1.6 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ & ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ	σελ. 10

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

™ Η ΡΑΓΔΑΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ&ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ	σελ. 14
2.1 ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ	σελ. 15
2.2 ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	σελ. 17
2.3 ΟΡΑΜΑ & ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ	σελ. 19
- Κύριοι στόχοι – άξονες	σελ. 19
- Πρόγραμμα στρατηγικών & μέτρων	σελ. 21
- Συμπεράσματα	σελ. 21

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.1 ΣΧΕΣΕΙΣ ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ – ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	σελ. 24
3.2 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ	σελ. 25
3.3 ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	σελ. 28
3.4 ΤΟ «ΠΡΑΣΙΝΟ» ΣΤΗ ΖΩΗ ΜΑΣ	σελ. 29

3.4.1	Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	σελ. 30
3.4.2	Η «ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΙΑ» ΠΟΛΗ	σελ. 32
3.4.3	Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ & Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΕΤΟΙΩΝ ΧΩΡΩΝ	σελ. 33
3.4.4	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ	σελ. 35
3.5	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΟΡΟΥ ΑΝΑΠΛΑΣΗ	σελ. 37
3.6	Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ	σελ. 39

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.1	ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	σελ. 42
4.2	ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ	σελ. 43
4.3	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ	σελ. 44
4.3.1	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ	σελ. 44
4.3.2	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	σελ. 46
4.3.3	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ	σελ. 49
4.3.4	ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	σελ. 51
Υ	Χώροι πράσινου - Φύτευση	σελ. 53
Υ	Παιδική Χαρά	σελ. 55
Υ	Δημοτικό Αναψυκτήριο	σελ. 56
Υ	Μεταλλική Εξέδρα	σελ. 57
Υ	Καθιστικά σε σκιερά σημεία - Πέργκολες	σελ. 58
•	Διάδρομος κίνησης	σελ. 59
•	Ποδηλατόδρομος	σελ. 60
Υ	Περιμετρικός τοίχος	σελ. 60
Υ	Επιστρώσεις του χώρου της πλατείας	σελ. 60
Υ	Σκαλοπάτια	σελ. 62
Υ	Φωτισμός	σελ. 63
-	Στοιχεία εξοπλισμού πλατείας	
³	Τηλεφωνικοί Θάλαμοι	σελ. 64
³	Κάδοι απορριμμάτων	σελ. 65
³	Βρύσες	σελ. 65
4.3.5	ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ	σελ. 65

4.3.6 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΑ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ	σελ. 68
4.3.7 ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	σελ. 68
™ ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	σελ. 71
™ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	σελ. 74
™ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	σελ. 75

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι δρόμοι, οι πλατείες και οι κοινόχρηστοι υπαίθριοι χώροι δεν είναι το κενό υπόλοιπο ανάμεσα στα κτήρια, ούτε το περίσσειμα ανάμεσα στα οικοδομικά τετράγωνα. Ο ελεύθερος, ανάμεσα στα κτήρια, χώρος κίνησης, συνάντησης, συνάθροισης και επικοινωνίας είναι η αρχιτεκτονική έκφραση της κοινότητας και της συλλογικής ταυτότητας, του δημοσίου.

Ο σχεδιασμός λοιπόν για τη πόλη δεν είναι μόνο σχεδιασμός των κτηρίων. Είναι κατεξοχήν και σχεδιασμός του δημόσιου χώρου και του φυσικού τοπίου. Η γεωμετρία, η σύνταξη, η διαμόρφωση και ο εξοπλισμός των δρόμων, των πλατειών και των κοινοχρήστων υπαίθριων χώρων συγκροτούν ταυτόχρονα ένα ξεχωριστό αντικείμενο συνθετικής επέμβασης, αλλά και το πλαίσιο μέσα στο οποίο γεννιέται, οργανώνεται και συντονίζεται η αρχιτεκτονική επιμέρους οικοδομών. Με το πέρασμα του χρόνου οι ελεύθεροι χώροι γίνονται φορείς όχι μόνο της παρούσας κοινότητας ανθρώπων και κτισμάτων αλλά και σημείο αναφοράς της συλλογικής μνήμης. Γίνονται έτσι αλληλένδετοι με την συνείδηση της πόλης.

Καλούμαστε, επομένως να διαμορφώσουμε τον δημόσιο χώρο έτσι ώστε να επιτρέπει ένα μεταβαλλόμενο και ανοικτό συνδυασμό χρήσεων. Επιλέξαμε την περιοχή της Πάχης για δυο λόγους. Αφενός για την ιδιαίτερη θέση που κατέχει δίπλα στη θάλασσα, αφετέρου για την παραμέληση της περιοχής από τους τοπικούς φορείς. Στην παρούσα εργασία σκοπός είναι να αναδειχτούν τα προβλήματα της περιοχής και να προταθούν λύσεις για αυτά. Για το λόγο αυτό την χωρίζουμε σε τέσσερις ενότητες.

Η πρώτη αναφέρεται στην περιοχή μελέτης ξεκινώντας από μια σύντομη ιστορική αναδρομή και συνεχίζει καταγράφοντας τα χαρακτηριστικά της, τις χρήσεις γης, τη θέση της και τη σύνδεσή της με την ευρύτερη περιοχή των Μεγάρων.

Στη δεύτερη ενότητα δίνεται έμφαση στις μετακινήσεις και στη ραγδαία αύξησή τους, παράλληλα με τους ρυθμούς εξέλιξης της πόλης. Μαζί με την αύξηση των μετακινήσεων, δημιουργήθηκαν και οι ανάλογες συμπεριφορές κίνησης με αποτέλεσμα τη δημιουργία έντονων κυκλοφοριακών προβλημάτων, ιδίως στις μεγάλες πόλεις. Για τη λύση αυτού του προβλήματος προτείνονται μέτρα διαχείρισης κινητικότητας

Η τρίτη ενότητα, τώρα, αφορά τις σχέσεις του ιδιωτικού με το δημόσιο χώρο, αλλά και το σχεδιασμό βιώσιμων δημόσιων υπαίθριων χώρων. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στους χώρους «πράσινου», στη συμβολή τους στην ποιότητα ζωής των κατοίκων της πόλης, στο σχεδιασμό τέτοιων χώρων αλλά και σε προτάσεις για την προστασία και τη σωστή διαχείρισή τους. Λόγος γίνεται και για τις αναπλάσεις αλλά και για τους πεζόδρομους, προτείνοντας παράλληλα και κάποιο σχέδιο ανάπλασης.

Στην τέταρτη και τελευταία ενότητα, η ανάλυση επικεντρώνεται στην κατάσταση της υφιστάμενης περιοχής αλλά και σε προτάσεις πολεοδομικής παρέμβασης όσο αναφορά το σχεδιασμό για την κίνηση των πεζών, των αυτοκινήτων, των ποδηλάτων και του παραθαλάσσιου χώρου. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον δείχνει ο ανεκμετάλλευτος παραθαλάσσιος δημόσιος χώρος, μεγάλης έκτασης, και η διαμόρφωσή του σε χώρο πράσινου - πλατεία.

Κλείνοντας, παραθέτουμε κάποια συμπεράσματα για τις προτάσεις της περιοχής μελέτης - οι οποίες μπορούν να εφαρμοστούν και σε άλλες περιοχές της Ελλάδας με ανάλογα προβλήματα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο

ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ (ΠΑΧΗ)



Άποψη οικισμού Πάχης από το λιμάνι (Πηγή : airphotos)

1.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Το λιμάνι των Μεγάρων, η **ΠΑΧΗ**, ή αλλιώς Μινώα, όπως αναφέρουν οι πηγές, πήρε το όνομα του από το στόλο του βασιλιά Μίνωα που πιστεύονταν πως είχε προσορμιστεί εκεί σε μια μυθική εκστρατεία κατά των Μεγάρων. Κατά τη Μυκηναϊκή εποχή, μαζί με το λιμάνι Νισαία (που το όνομα του οφείλεται στο βασιλιά των Μεγάρων Νίσο), συνέβαλλαν στην οικονομική ανάπτυξη των Μεγάρων που ήδη κατοικούνταν εκείνη την εποχή. (Ιάκωβος Πηλίλης, 1960).

1.2 ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ & ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΡΩΝ

Στα μέσα περίπου της διαδρομής Αθηνών – Κορίνθου βρίσκεται η αρχαία και ιστορική πόλη των Μεγάρων. Απέχει 42 χλμ. περίπου από την Αθήνα και είναι κτισμένη αμφιθεατρικά επάνω στους δύο λόφους Αλκάθους δυτικά και Καρία ανατολικά. Τα σύνορα της πόλης αρχίζουν ανατολικά από το κτήμα του Ευταξία-Ελευσίνας, βόρεια από την οροσειρά του όρους Πατέρας που καταλήγει στο Αλεποχώρι του Κορινθιακού κόλπου, δυτικά από το όρος Γεράνεια μέχρι τους Αγίους Θεοδώρους Κορινθίας και νότια βρέχεται από το Σαρωνικό κόλπο.

Στα νοτιοανατολικά των Μεγάρων και απέναντι από τη Σαλαμίνα βρίσκεται το λιμάνι της **Πάχης**. Εκεί υπάρχει ο χαμηλός λόφος Παλιόκαστρο ύψους 40 μέτρων με το μεσαιωνικό κάστρο 700-800 μέτρων και ανατολικά ο λόφος του Αγίου Γεωργίου όπου υπάρχει το αρχαίο τείχος. Λόγω του ότι η πόλη των Μεγάρων ήταν πολύ ευπρόσβλητη από το λόφο του Αγίου Γεωργίου, εκείνη την εποχή ήταν αναγκαίο στην οχύρωση της πόλης να οχυρωθεί και ο λόφος αυτός. Έτσι εξηγείται η ύπαρξη του τείχους, λείψανα του οποίου σώζονται ακόμα.

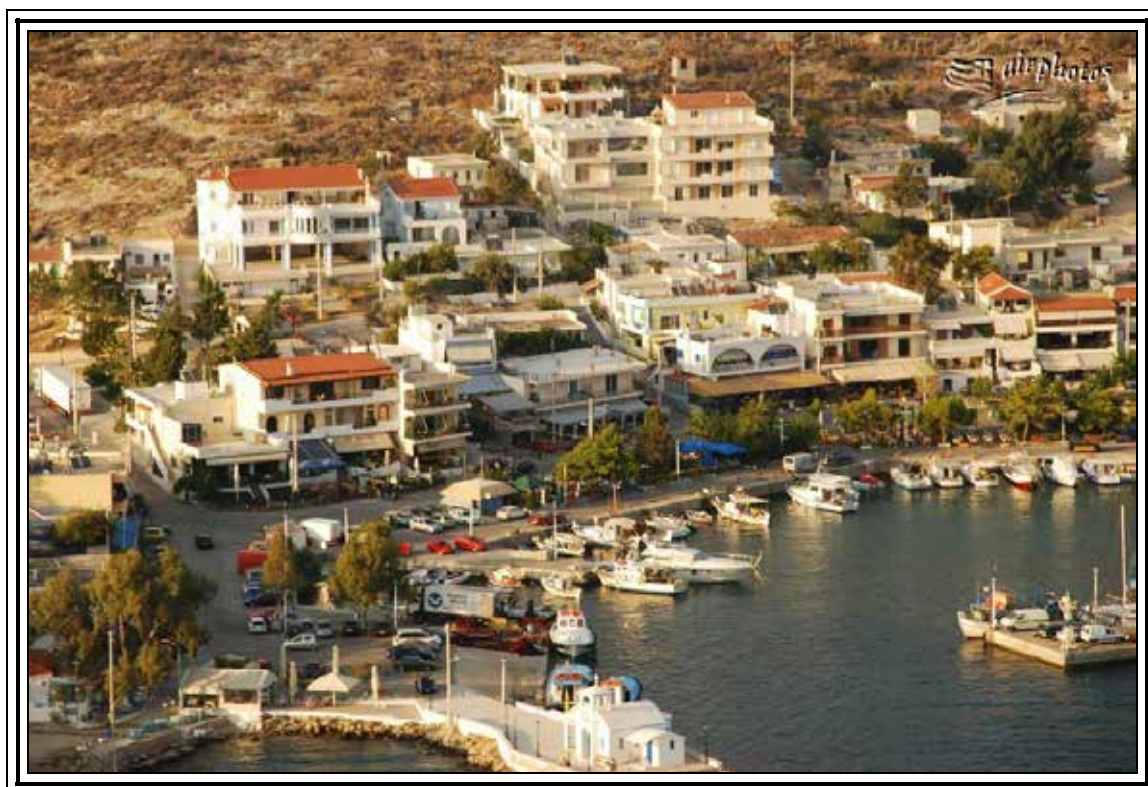
1.3 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η Πάχη είναι ένας μικρός οικισμός 250 περίπου κατοίκων με κύριες ασχολίες τους την αλιεία και τις επιχειρήσεις αναψυχής (αναψυκτήρια, οικογενειακές ταβέρνες).

Η τοποθέτηση του οικισμού είναι σε μία πλαγιά του λόφου και σε τέτοιο σημείο που προσφέρει πολλαπλές οπτικές φυγές και εξαιρετική θέα προς τη θάλασσα. Λόγω του κεκλιμένου εδάφους της η περιοχή προσφέρεται για αμφιθεατρική διάταξη. Η δομή του θέτει ως επίκεντρο την εκκλησία του Αγίου Γεωργίου, η οποία τοποθετείται σε υπερυψωμένο κομβικό σημείο. Μ' αυτό τον τρόπο, το οικοδόμημα της εκκλησίας λειτουργεί ως ένα τοπόσημο που εντοπίζεται από κάθε σημείο του οικισμού.

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ ΑΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.

Ο οικισμός χαρακτηρίζεται από μια σχετική συνεκτικότητα δόμησης. Αποτελείται τόσο από παλιά όσο και από καινούρια κτίσματα που τείνουν να έχουν δείγματα παραδοσιακού χαρακτήρα. Οι πιο κύριες χρήσεις εμφανίζονται στον κεντρικό άξονα που διασχίζει τον οικισμό. Σ' ένα επίπεδο αμέσως πιο μέσα, εντοπίζονται οι κατοικίες με όλο και πιο αραιή μεταξύ τους δόμηση καθώς προσεγγίζει το όριο του οικισμού.



Άποψη οικισμού Πάχης (Πηγή : air photos)

1.4 ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η ευρύτερη περιοχή έχει χαρακτήρα οικιστικό με προεξάρχουσα την κατοικία αλλά φιλοξενεί και άλλες χρήσεις που επηρεάζουν το χαρακτήρα του οικισμού της Πάχης.

Τέτοιες είναι δημόσιες υπηρεσίες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην περιοχή, τα κτίρια στον εκπαιδευτικό τομέα (σχολεία, φροντιστήρια), τον τραπεζικό τομέα, τον τομέα της περιθάλψης (Κέντρο Υγείας, ΙΚΑ), τον πολιτιστικό τομέα (θέατρο, αίθουσες πολιτιστικών εκδηλώσεων) αλλά και μερικοί χώροι αναψυχής.

Διακρίνονται επίσης, κάποιοι δεσμευμένοι χώροι πράσινου, ενώ υπάρχουν και κάποιες πλατείες, μερικές απ' αυτές κακώς αξιοποιημένες, κάνοντας επιτακτική την ανάγκη αύξησης σε ποσότητα και ποιότητα, τέτοιων χώρων.

Οι αθλητικές εγκαταστάσεις μεγάλης κλίμακας είναι εντυπωσιακές καθώς έχουν καταγραφεί δυο γήπεδα, το γήπεδο ποδοσφαίρου του Βύζα και το Δημοτικό Στάδιο Μεγάρων, ενώ δε μπορεί να παραλειφθεί το κλειστό γήπεδο μπάσκετ που κατασκευάζεται τώρα.

Η εξυπηρέτηση της περιοχής με τις αστικές συγκοινωνίες γίνεται κυρίως με τοπικές αλλά και υπερτοπικές γραμμές (Κτελ), οι οποίες συνδέουν την περιοχή των Μεγάρων με την Αθήνα αλλά και τις υπόλοιπες γειτονικές. Οι τοπικές συγκοινωνίες όμως, περιορίζονται σε ελάχιστα δρομολόγια την ημέρα και αυτά καλύπτουν μόνο τις πρωινές ώρες, σε αντίθεση με τις υπερτοπικές που πραγματοποιούν δρομολόγια καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας. Έτσι οι κάτοικοι της περιοχής καταφεύγουν στην χρήση του ιδιωτικού μέσου (αυτοκινήτου) αλλά και πεζή, για να καλύψουν τις ανάγκες της μετακίνησης μέσα στην πόλη.

Ο οικισμός της Πάχης, θα μπορούσε κανείς να πει ότι, είναι ένα ιστορικό μνημείο για την πόλη των Μεγάρων. Το λιμάνι της περιοχής βοήθησε σημαντικά στην αναβάθμιση του οικισμού αλλά και της ευρύτερης περιοχής των Μεγάρων. Από τα πολύ παλιά χρόνια με την οχύρωση της πόλης και το εμπόριο μέσω της θάλασσας, μέχρι και σήμερα με τους χώρους αναψυχής που διαθέτει, κατάφερε να γίνει πόλος έλξης πολλών επισκεπτών, ειδικά τα Σαββατοκύριακα.

1.5 ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η θέση της περιοχής μελέτης στον αστικό ιστό των Μεγάρων καθόρισε σε μεγάλο βαθμό την οργάνωση και τις λειτουργίες στο εσωτερικό της. Κύριο ρόλο σ' αυτό έπαιξε το λιμάνι. Σ' αυτό οφείλεται άλλωστε και η δημιουργία του οικισμού.

Προσφέροντας εργασία σε ανθρώπους με το εμπόριο και την αλιεία, εγκαταστάθηκαν οι πρώτοι κάτοικοι στην περιοχή. Λόγω του

κεκλιμένου και βραχώδους εδάφους της, τα σπίτια κτίστηκαν αμφιθεατρικά του λόφου, δημιουργώντας σιγά-σιγά και τους πρώτους δρόμους. Ακανόνιστοι, στενοί και από τσιμέντο, κάθε άλλο παρά έδιναν την εντύπωση δικτύου. Λόγω της στενότητας τους οι δρόμοι αυτοί παρέμειναν μέχρι σήμερα τσιμεντόδρομοι, με τους περισσότερους πλέον να καταλήγουν σε αδιέξοδο. Κύριος οδικός άξονας καθιερώθηκε αυτός που εκτείνεται κατά μήκος του λιμανιού, γιατί συνδέει τον οικισμό με την πόλη των Μεγάρων και τις γύρω περιοχές.

Πάνω σ' αυτό τον άξονα άρχισαν να δημιουργούνται δειλά-δειλά και οι πρώτες οικογενειακές επιχειρήσεις. Αργότερα με την ασφαλτοδρόμηση του, η περιοχή αναβαθμίστηκε. Νέα νοικοκυριά εγκαταστάθηκαν και οι επιχειρήσεις άρχισαν να πολλαπλασιάζονται. Τα τελευταία 10 χρόνια δημιουργήθηκε και ένας πλακόστρωτος πεζόδρομος δίπλα σε αυτόν, με αποτέλεσμα όλα σχεδόν τα κτίρια που βρίσκονται σ' αυτόν τον άξονα να στεγάζουν στο ισόγειό τους επιχειρήσεις αναψυχής (οικογενειακές ταβέρνες, καφετέριες).

1.6 ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ & ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Μαζί με την ανάπτυξη του οικισμού μεγαλώνουν και τα προβλήματα οργάνωσης του χώρου. Ανάλογα, δηλαδή, με την κατανομή των διάφορων χρήσεων γης αλλά και ανάλογα με την κοινωνική οργάνωση και την καθημερινή ζωή της πόλης, η κίνηση των ανθρώπων αναπτύσσεται στο χώρο. Οι λειτουργίες πολλαπλασιάζονται και αρχίζουν να αλληλοσυγκρούονται στον πεπερασμένο χώρο.

Χρήσεις γης και μεταφορές είναι επομένως, δυο συστήματα που αλληλοεπηρεάζονται. Για να είναι το σύστημα μεταφορών αποτελεσματικό και αποδοτικό πρέπει να σχεδιάζονται οι χρήσεις γης σε συνάρτηση με αυτό. Και αντίστροφα, για να είναι αποτελεσματική η λειτουργία της πόλης, πρέπει το σύστημα των μεταφορών να προσαρμόζεται σε αυτήν με κατάλληλη χωροθέτηση των δικτύων. (Βλαστός Θ. & Μηλάκης Δ. 2006)

Έτσι, λοιπόν, και σ' αυτόν το μικρό οικισμό οι χρήσεις γης είναι αυτές που καθόρισαν τις κυκλοφοριακές ροές. Ο οικισμός χαρακτηρίζεται ως περιοχή γενικής κατοικίας, με την κατοικία να καταλαμβάνει το 65% της συνολική δόμησης, ενώ οι επιχειρήσεις αναψυχής το υπόλοιπο 30% της νομοθετημένης επιφάνειας.

Όσον αφορά τους ελεύθερους χώρους, διαμορφωμένους ή αδιαμόρφωτους, είναι περιορισμένοι. Η παιδική χαρά και ο πλακόστρωτος πεζόδρομος, που εκτείνεται κατά μήκος του λιμανιού, λόγω μεγέθους και κακής χρήσης, δεν προσφέρονται για χώρους κοινωνικής συνάθροισης.

Σημαντικό δυναμικό από την άποψη των ελεύθερων χώρων, αποτελεί ο ακάλυπτος χώρος έκτασης 11.600 τμ. εκτός σχεδίου, ο οποίος χρησιμοποιείται σαν δημοτικός χώρος στάθμευσής αυτοκινήτων. Με κατάλληλη διαμόρφωση, το κομμάτι αυτό αστικής γης, θα μπορούσε να αντισταθμίσει την έλλειψη ελεύθερων χώρων μέσα στο δομημένο περιβάλλον.

Δυο μικρά εκκλησάκια σηματοδοτούν την περιοχή, ενώ 1χλμ. περίπου έξω από τον οικισμό είναι εγκατεστημένο το στρατόπεδο αεροπορίας στρατού «Δελαπόρτα» και το αυτοκινητοδρόμιο Μεγάρων.

Όσον αφορά τους τομείς της εκπαίδευσης, της περίθαλψης, του εμπορίου, των δημόσιων επιχειρήσεων, και τον τραπεζικό τομέα, οι ανάγκες καλύπτονται από τους γειτονικούς Δήμους και κυρίως από το Δήμο των Μεγάρων.

Λόγω του ότι η περιοχή δεν είναι εξοπλισμένη με τις απαραίτητες χρήσεις γης -περιλαμβανομένης και της εργασίας- και λόγω του ότι η δημόσια συγκοινωνία δεν είναι αρκετά εξυπηρετική, οι κάτοικοι μεταξύ των ηλικιών 25-50 είναι αναγκασμένοι να μετακινούνται καθημερινά εκτός της περιοχής. Το ίδιο ισχύει και για τα παιδιά τους εφόσον δεν υπάρχουν εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις στον οικισμό. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα το συνολικό μήκος των μετακινήσεων τους να μεγαλώνει.

Οι επισκέπτες της περιοχής καταφεύγουν και αυτοί με τη σειρά τους, στη χρήση του αυτοκινήτου, βρίσκοντας τους αντιμέτωπους σ' ένα

κυκλοφοριακό «παιχνίδι». Ένα παιχνίδι όπου, η αναζήτηση μιας θέσης στάθμευσης, είτε αυτή είναι σε ειδικό ομαδικό χώρο στάθμευσης είτε είναι στον πολύτιμο χώρο του δρόμου, αποτελεί σημείο έλξης του αυτοκινήτου.

Οι κτιριακές υποδομές για τις χρήσεις είναι αναβαθμισμένες στην περίπτωση των χώρων αναψυχής καθώς και στις κατοικίες που κτίστηκαν μετά το 1980. Γενικά, τα περισσότερα κτίρια στην περιοχική μελέτης βρίσκονται σε καλή κατάσταση με εξαίρεση κάποια που χτίστηκαν πριν το 1960 που βρίσκονται σε μέτρια κατάσταση, ενώ ελάχιστα πλέον κατατάσσονται στα ερείπια.

Στις κατοικίες επικρατούν οι χαμηλοί όροφοι. Τα ισόγεια και διώροφα κυριαρχούν με ποσοστό σχεδόν 80%, ενώ υπάρχουν και ορισμένα κτίρια με περισσότερους των δύο ορόφων. Τα ισόγεια των κτιρίων, στον κεντρικό άξονα της περιοχής, στεγάζουν συνήθως τους χώρους αναψυχής, όπως ταβέρνες και καφετέριες, ενώ στους από πάνω ορόφους γίνεται χρήση κατοικίας. Προχωρώντας πιο μέσα έχουμε αποκλειστικά χρήση κατοικίας.

Η κυκλοφορία των αυτοκινήτων θα έλεγε κανείς ότι είναι προβληματική, λόγω του μικρού πλάτους των δρόμων, που γίνεται αισθητά μικρότερο από τα σταθμευμένα αυτοκίνητα στις δυο πλευρές. Έντονο είναι και το πρόβλημα της στάθμευσης, λόγω της κακής αξιοποίησης των ακάλυπτων εσωτερικών χώρων πολλών ιδιοκτησιών, με αποτέλεσμα την στάθμευση των οχημάτων τους κατά μήκος των δρόμων.

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ ΑΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.

Χρήσεις γης

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

Η ΡΑΓΔΑΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ & ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ

Η πόλη είναι ένα συμπαγές τοπίο έντονων ανταλλαγών, δραστηριοτήτων και επικοινωνίας. Όσο πιο έντονες είναι αυτές οι δράσεις, τόσο πιο έντονες είναι και οι μετακινήσεις, πεζές και μηχανοκίνητες που πραγματοποιούνται στους ανοιχτούς δημόσιους χώρους. Οι μετακινήσεις αυξάνονται σύμφωνα με τον ρυθμό εξέλιξης της πόλης, ενώ είναι αναγκαία η προσαρμογή του κυκλοφοριακού δικτύου στις ανάγκες κάθε εποχής.

Παλαιότερα ο δρόμος αποτελούσε το όριο των οικοπέδων με συνέπεια τον περιορισμό της κίνησης των πεζών, των ποδηλάτων, των χώρων στάθμευσης κτλ. Ωστόσο, ο δείκτης ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων ήταν μικρός και οι μηχανικές μετακινήσεις ταυτίζονταν σχεδόν με τις μετακινήσεις δημοσίας συγκοινωνίας. Αυτές συγκροτούσαν ένα σαφές δίκτυο στο χώρο της πόλης και ακολουθούσαν συγκεκριμένες διαδρομές. Οι υπόλοιπες μετακινήσεις γίνονταν πεζή και διαχέονταν αρμονικά στους δρόμους. Φυσικά η πυκνότητά τους ήταν εντονότερη εκεί που οι δραστηριότητες της πόλης ήταν πιο πυκνές, δηλαδή στο κέντρο και τα αστικά τοπικά κέντρα.

Ωστόσο, η αλματώδη ανάπτυξη των πόλεων σε συνδυασμό με τον εύκολο και γρήγορο τρόπο μετακίνησης οδήγησαν στην αύξηση των ροών κίνησης. Η πόλη άλλαξε μορφή και λειτουργία, προκειμένου να καλύψει τις νέες ανάγκες μετακίνησης. Οι ελεύθεροι αστικοί χώροι λειτουργούν σαν χώροι μηχανικής ή πεζής κίνησης, δημιουργώντας νέες συνθήκες διαβίωσης. Από τα μέσα του 20^{ου} αιώνα καθιερώθηκε η χρήση του ιδιωτικού οχήματος για μικρές και μεγαλύτερες μετακινήσεις. Πεζοδρόμια, δίκτυα πεζοδρόμων και άλλοι χώροι κίνησης των πεζών καλύφθηκαν από ιδιωτικά οχήματα, περιορίζοντας στο ελάχιστο την πεζή κίνηση. Η χρήση της δημοσίας συγκοινωνίας μειώθηκε, ενώ τα Ι.Χ. αυτοκίνητα κάλυψαν όλους τους προσπελάσιμους ελεύθερους χώρους της πόλης. (Κοκολάκη Χ.,2007)

Η αύξηση των ροών δημιούργησε το έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα ειδικότερα στις ώρες αιχμής, ενώ το φαινόμενο γίνεται εντονότερο στα κέντρα των πόλεων και σε τοπικά κέντρα. Επίσης, η αύξηση του θορύβου και το αυξανόμενο ποσοστό ρυπογόνων ουσιών σε περιοχές με μεγάλη κυκλοφοριακή ροή οδήγησαν στην αναθεώρηση των υφιστάμενων πολεοδομικών σχεδίων και στην υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του κέντρου.

2.1 ΤΟ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ

Πιο αναλυτικά, όταν λέμε κυκλοφοριακό, εννοούμε το θέμα της σωστής, άρτιας, ομαλής, γρήγορης, άνετης, ασφαλούς και ακίνδυνης κίνησης των κάθε είδους μεταφορικών μέσων είτε μέσα στις πόλεις είτε έξω απ' αυτές.

Το ζήτημα της κυκλοφορίας ή καλύτερα της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης στις επαρχίες δεν παρουσιάζει τις διαστάσεις που έχει λάβει στα μεγάλα αστικά κέντρα. Οι λόγοι, όμως, που προκαλούν αυτό το πρόβλημα είναι ίδιοι για όλες τις πόλεις, με μικρές παραλλαγές που οφείλονται φυσικά στη ραγδαία αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων και στη σχεδίαση των πόλεων (ρυμοτομία).

Οι αιτίες που είναι υπεύθυνες για τη δημιουργία του μεγάλου αυτού προβλήματος είναι, οι στενοί δρόμοι που δεν μπορούν να εξυπηρετήσουν την κυκλοφορία τόσων αυτοκινήτων- η λύση βέβαια αυτού του προβλήματος δεν είναι καθόλου εύκολη μιας και είναι αδύνατη η διαπλάτυνση αυτών των δρόμων εξαιτίας του μεγάλου κόστους, της ύπαρξης κατοικιών, αρχαιολογικών χώρων και άλλων εμποδίων.

Επιπλέον, η μεγάλη αύξηση του αριθμού αυτοκινήτων- ένα είδος καταναλωτικού αγαθού που όσο περνάνε τα χρόνια και ο πληθυσμός αυξάνεται, γίνεται όλο και πιο αναγκαίο- συμβάλει έντονα στη δημιουργία του κυκλοφοριακού προβλήματος.

Τέλος, η έλλειψη χώρων στάθμευσης, στο κέντρο της πόλης αλλά και περιφερειακά, και η παράνομη στάθμευση είναι ένας σημαντικός

παράγοντας που έχει σχέση με το κυκλοφοριακό. Πάρα πολλοί άνθρωποι αναγκάζονται να πάνε στις δουλειές τους με το αυτοκίνητο για διάφορους λόγους. Μη μπορώντας να βρουν χώρο να σταθμεύσουν το αυτοκίνητο τους είναι αναγκασμένοι να γυρίζουν τα οικοδομικά τετράγωνα επιβαρύνοντας ακόμη περισσότερο τον κυκλοφοριακό φόρτο και δημιουργώντας τεράστια προβλήματα σταθμεύοντας παράνομα σε βασικές οδικές αρτηρίες, εμποδίζοντας την ελεύθερη κυκλοφορία των μέσων μαζικής μεταφοράς και των υπολοίπων οχημάτων, ακόμη και πάνω στα πεζοδρόμια δυσκολεύοντας και την κίνηση των πεζών.

Εάν δε ληφθεί κανένα μέτρο, με δεδομένη και την αύξηση του αριθμού των κυκλοφορούντων οχημάτων και της κινητικότητας, μέχρι το 2010 εκτιμάται ότι το 90% περίπου των κυρίων αξόνων θα βρίσκεται κατά τις ώρες αιχμής σε κορεσμό. Η πόλη δηλαδή θα είναι πρακτικά ακίνητη βιώνοντας (κατά το οξύμωρο σχήμα) μια «αβίωτη» κινητικότητα.

Η σημερινή κατάσταση του συστήματος μεταφορών αποτελεί μόνο την απαρχή μιας συνεχώς επιδεινούμενης κυκλοφοριακής ασφυξίας της πόλης και αυτό οφείλεται αφενός στην από έτη αγνόηση των οφθαλμοφανών δυνατών βελτιώσεων στη διαχείριση της κυκλοφορίας και ζήτησης, με έργα και μέτρα χαμηλού κόστους και άμεσης απόδοσης, αφετέρου στην έλλειψη πρωτοβουλίας για διερεύνηση και εφαρμογή νέων δραστικών μέτρων, ενταγμένα στα πλαίσια μιας πολιτικής ανάπτυξης, λειτουργίας και διαχείρισης του συγκοινωνιακού συστήματος.

Πρέπει επομένως, και πριν «παραλύσει» τελείως το σύστημα μεταφορών, να ορισθούν και να υιοθετηθούν ξεκάθαροι στόχοι για τη βελτίωση του, να τεθούν όλα τα πιθανά μέτρα επίτευξης των στόχων αυτών αλλά κυρίως να αποφασισθεί η ιεράρχηση των μέτρων αυτών.

Σ' αυτό το πλαίσιο προφανώς πρέπει να αρχίσει άμεσα η μελέτη και η εφαρμογή των επί έτη προτεινόμενων έργων και μέτρων χαμηλού κόστους και άμεσης απόδοσης, για τη βελτίωση της απαράδεκτης

στάθμης διαχείρισης της κυκλοφορίας (πχ. συστηματική αστυνόμευση της παράνομης στάθμευσης σε κρίσιμα σημεία του οδικού δικτύου).

Πρέπει, όμως, να μελετηθούν και μέτρα που έχουν γίνει αποδεκτά από το ευρύ κοινό, όπως η περαιτέρω ανάπτυξη και ενίσχυση των αστικών συγκοινωνιών και εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς ή κατασκευή νέων –συμπληρωματικών στα υφιστάμενα- οδικών έργων. Ως αυτονόητη ενέργεια προβάλλει η περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών των ΜΜΜ, καθώς και η ανάγκη για την αποτελεσματική διαχείρισή τους με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας, της ταχύτητας και της ασφάλειας που παρέχουν στους μετακινούμενους, στοιχεία που θα τα καταστήσουν πρώτη επιλογή για την πραγματοποίηση μιας μετακίνησης.

Μπορεί τα προαναφερόμενα να τα χαρακτηρίσουμε αυτονόητα, χρειάζεται, όμως, μια νέα ώθηση που θα στοχεύσει σε αλλαγή συμπεριφοράς των χρηστών του συστήματος μεταφορών. Χρειάζονται λοιπόν, μέτρα που θα συμβάλλουν στον περιορισμό, ή θα έλεγε κανείς στην εκλογίκευση, της χρήσης του Ι.Χ., η οποία φαίνεται να αποτελεί μονόδρομο για την βιώσιμη ανάπτυξη της πόλης. Μέτρα που θα βοηθήσουν στην αλλαγή της νοοτροπίας του πολίτη ως προς την επιλογή του μέσου που θα επιλέξει για την μετακίνησή του. Και τα μέτρα αυτά μπορεί και πρέπει να είναι τολμηρά, στο πλαίσιο ενός νέου «μοντέλου» πολιτικής μεταφορών, το οποίο να δίνει προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των αναγκών μετακίνησης με τρόπους οι οποίοι δεν επιβαρύνουν (ή θα επιβαρύνουν λιγότερο) τη βιώσιμη ανάπτυξη.

2.2 ΜΕΤΡΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Είναι επομένως απαραίτητη η λήψη μέτρων Διαχείρισης Κινητικότητας, που αφορά ουσιαστικά την επιρροή της επιλογής του τρόπου μεταφοράς των χρηστών του συστήματος μεταφορών και περιλαμβάνει μέτρα που χωρίζονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες, ξεκινώντας από «ήπιας» μορφής και καταλήγουν σε πιο «αυστηρά».

- ✓ *Μέτρα ευαισθητοποίησης* : είναι μέτρα που στοχεύουν στην ευαισθητοποίηση του κοινού και την αλλαγή των κοινωνικών

συμπεριφορών και συνεπώς στην αλλαγή συνηθειών μεταφοράς. Βασίζονται κυρίως, αλλά όχι αποκλειστικά, στην πληροφόρηση, την υπόδειξη και την ευαισθητοποίηση - συνειδητοποίηση του κοινού.

- ✓ *Μέτρα προώθησης / προσέλκυσης* : είναι διαχειριστικά μέτρα που «έλκουν» τους χρήστες του συστήματος μεταφορών από το Ι.Χ. στα ΜΜΜ και τις ήπιες μορφές μετακίνησης, αυξάνοντας την ελκυστικότητα των τελευταίων. Τέτοια μέτρα περιλαμβάνουν, για παράδειγμα, την ουσιαστική προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς, την βελτίωση της προσβασιμότητας μέσω Σταθμών Μειεπιβίβασης αλλά και «έξυπνων» μηχανισμών ελέγχου της κυκλοφορίας, την πληροφόρηση των μετακινουμένων, τη βελτίωση της υποδομής για τους πεζούς και τα ποδήλατα, τη μείωση του κόστους εναλλακτικής μεταφοράς σε σχέση με τη χρήση του Ι.Χ., τη βελτίωση του χρόνου ανά προορισμό σε σύγκριση με το Ι.Χ. μέσω καλύτερης οργάνωσης και συντονισμού των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς κ.α.
- ✓ *Τιμολογήσεις και Απαγορεύσεις* : αυτού του είδους τα μέτρα είναι πιο αυστηρά από τα προηγούμενα και περιλαμβάνουν περιορισμούς κυκλοφορίας και στάθμευσης, ανακατανομή του οδικού χώρου, χρεώσεις στάθμευσης, τέλη χρήσης οδικής υποδομής, τιμολόγηση της συμφόρησης καθώς και περιβαλλοντικές τιμολογήσεις.

Αναλύοντας τα παραπάνω μέτρα παρατηρούμε ότι, τα μέτρα ευαισθητοποίησης είναι τα πιο «ήπια» και η επιτυχία τους εξαρτάται από το συνδυασμό τους με τα μέτρα των υπολοίπων κατηγοριών. Τα μέτρα προώθησης στοχεύουν ξεκάθαρα και άμεσα στη μόνη αποτελεσματική πολιτική διαχείρισης της κυκλοφορίας, εκείνη που προωθεί και υποστηρίζει συστηματικά τις μαζικές μετακινήσεις εις βάρος της κυκλοφορίας των Ι.Χ.. Τέλος, η τιμολόγηση υπό οποιαδήποτε μορφή (είτε στάθμευσης, είτε χρήσης της υποδομής, είτε της συμφόρησης ή της

συμβολής στην περιβαλλοντική επιβάρυνση της πόλης), είναι μια λύση ριζοσπαστική και πολλές φορές «έσχατη», μπορεί όμως να αποτελέσει μια λύση με σημαντικά πλεονεκτήματα αρκεί να έχει ξεκάθαρο στόχο.

Η Διαχείριση Κινητικότητας για να είναι αποτελεσματική, πρέπει να χρησιμοποιήσει ένα ιεραρχημένο συνδυασμό των παραπάνω μέτρων, για να επιτύχει αλλαγές στις μεταφορικές συνήθειες και στροφή των μετακινούμενων από τα Ι.Χ. στα ΜΜΜ και τις ήπιες μορφές μετακίνησης. Η όποια καθυστέρηση θα δημιουργήσει πολύ σύντομα μη αναστρέψιμες συνθήκες. (Σ.Ε.Σ.)

2.3 ΟΡΑΜΑ & ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΑΕΙΦΟΡΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ & ΤΗΣ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η πόλη, επομένως, χρειάζεται ένα όραμα-στόχο. Αυτό της αειφόρου ανάπτυξης και της βιώσιμης κινητικότητας, που θα στοχεύει τη σταδιακή άρση των σημερινών συγκοινωνιακών και κυκλοφοριακών αδιεξόδων σε σχέση με την ανάπτυξη χρήσεων γης, που θα την αναδείξει και θα τη μετατρέψει σε ένα συναρπαστικό μέρος για να ζει κανείς.

Πρώτη και βασική προτεραιότητα μιας πολιτικής ανάπτυξης, λειτουργίας και διαχείρισης του συγκοινωνιακού συστήματος αποτελεί ο καθορισμός συγκεκριμένων αξόνων ανάπτυξης, δηλαδή στόχων. Ο καθορισμός συγκεκριμένων στόχων αποτελεί απαραίτητο εργαλείο υποστήριξης διότι αφενός αποτελεί μια ορθολογική βάση για τον προσδιορισμό και την εφαρμογή των απαραίτητων στρατηγικών, μέτρων και δράσεων και αφετέρου επιτρέπει την αξιολόγηση της επιτυχίας τόσο της συνολικής πολιτικής όσο και των επιμέρους μέτρων.

Κύριοι στόχοι – άξονες :

Θ Περιορισμός / εκλογίκευση της χρήσης του Ι.Χ.

Μέτρα που μπορούν να πετύχουν την εκλογίκευση χρήσης του Ι.Χ. είναι οι περιορισμοί της κυκλοφορίας και τα συστήματα τιμολόγησης, αρκεί να βελτιωθεί παράλληλα και η υποδομή των ΜΜΜ.

Θ Η προνομακή αντιμετώπιση των ΜΜΜ και η προώθηση της χρήσης τους.

Αλληλένδετος στόχος με την εκλογίκευση της χρήσης του Ι.Χ. είναι και η βελτίωση των ΜΜΜ από κάθε άποψη (υποδομής και λειτουργίας) για την εξυπηρέτηση όλων των περιοχών. Το μερίδιο των ΜΜΜ θα αυξηθεί και οι συνθήκες λειτουργίας τους θα βελτιωθούν και μέσω της εκλογίκευσης χρήσης του Ι.Χ.. Ταυτόχρονα, όμως με την βελτίωση των ΜΜΜ θα υπάρχει διαθέσιμη μια πολύ καλή εναλλακτική λύση μετακίνησης σε σχέση με το Ι.Χ. Άλλωστε η προώθηση των ΜΜΜ ουσιαστικά προωθεί την κινητικότητα σε μαζικό και όχι σε ατομικό επίπεδο, όπως τα Ι.Χ., και επιπλέον τα ΜΜΜ είναι μέσα φιλικά προς το περιβάλλον.

Θ Η απόδοση χώρου στις ήπιες μορφές μετακίνησης.

Η δημιουργία χώρων πράσινου, η αναβάθμιση των πεζοδρομίων και η δημιουργία πεζοδρόμων, δρόμων ήπιας κυκλοφορίας και ποδηλατοδρόμων θα δώσουν μια πιο ανθρώπινη «νότα» στην πόλη συμβάλλοντας επίσης και σε μια πιο περιβαλλοντική ισορροπία του συγκοινωνιακού συστήματος.

Θ Η ενίσχυση της διατροπικότητας (συνδυασμένη μετακίνηση).

Η αντικατάσταση του ιδιωτικού αυτοκινήτου με τα μέσα μαζικής μεταφοράς, το βάδισμα ή το ποδήλατο δεν θα είναι «βιώσιμη» αν δεν ενισχυθεί η διατροπικότητα. Η κοινωνία αλλάζει, και επιθυμεί μεταφορές ευέλικτες, άνετες, ασφαλείς και προσιτές (χωρικά και οικονομικά). Περισσότεροι και λειτουργικοί σταθμοί μετεπιβίβασης και ενιαία τιμολογιακή πολιτική στα ΜΜΜ μπορεί να συμβάλει σε αυτό.

Θ Η καλύτερη πληροφόρηση των μετακινούμενων.

Οι επιβάτες θα πρέπει να ενημερώνονται και να είναι σε θέση να γνωρίζουν το καλύτερο μέσο μεταφοράς, τη διάρκεια και το κόστος των μετακινήσεων τόσο πριν από τη μετακίνηση όσο και κατά τη διάρκεια της μετακίνησης, λαμβάνοντας υπόψη την κατάσταση στο δίκτυο μεταφορών.

Θ *Η ενίσχυση της ασφάλειας στις αστικές μετακινήσεις.*

Πρέπει να εξασφαλισθεί ασφαλέστερη συμπεριφορά, ασφαλέστερα οχήματα και ασφαλέστερη υποδομή. Πρέπει να διασφαλιστεί η τήρηση του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας και να βελτιωθεί η αστυνόμευση και η παιδεία των οδηγών.

Πρόγραμμα Στρατηγικών και Μέτρων :

Το επόμενο βήμα μιας πολιτική ανάπτυξης και διαχείρισης του συγκοινωνιακού συστήματος είναι ο καθορισμός ενός Προγράμματος Στρατηγικών και Μέτρων, όπου θα καθορίζονται οι απαραίτητες κατευθύνσεις και ενέργειες και η κλιμάκωση τους στο χρόνο.

Θ *Διαχείριση της ζήτησης*, κυρίως μέσω συνδυασμού ρυθμιστικών μέτρων, μέτρων τιμολόγησης και περιορισμών και δευτερευόντως με έξυπνες επιλογές και προώθηση τεχνολογίας, ώστε να αξιοποιείται σωστά η συγκοινωνιακή υποδομή της πόλης.

Η σωστή διαχείριση των μεταφορικών συστημάτων είναι εξίσου σημαντική με την ίδια την ανάπτυξή τους.

Θ *Αύξηση της ικανότητας των υποδομών* (με έμφαση στην ανάπτυξη υποδομών ΜΜΜ και υποδομών πεζών και ποδηλάτων αλλά και με ανάπτυξη υποδομών Ι.Χ.) σε συνδυασμό με έλεγχο των χρήσεων γης που αναπτύσσονται ή αλλάζουν.

Η πολιτική στις χρήσεις γης επηρεάζει τη μορφή και τις ανάγκες της πόλης, άρα πρέπει να συμβαδίζει με την ανάπτυξη των δικτύων μεταφορών. Κατά συνέπεια ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη των έργων συγκοινωνιακής υποδομής πρέπει να βρίσκονται σε συνεχή συμφωνία και αλληλεξάρτηση με τις χωροταξικές και πολεοδομικές προβλέψεις και αντιστρόφως οι προβλέψεις αυτές να συσχετίζονται κατάλληλα με την ήδη υφιστάμενη συγκοινωνιακή υποδομή.

Συμπεράσματα :

Είναι επομένως, γεγονός ότι η διαδικασία εφαρμογής της Πολιτικής για την Αειφορία και τη Βιώσιμη Κινητικότητα, και κατ' επέκταση του Προγράμματος Στρατηγικών και Μέτρων, δεδομένου ότι περιλαμβάνει και μέτρα ριζοσπαστικά όπως η τιμολόγηση, αποτελεί μια σύνθετη και πολύπλευρα διαρθρωμένη υπόθεση η οποία θα συναντήσει και αντιδράσεις και ενδεχομένως θα έχει πολιτικό κόστος. Η εφαρμογή του απαιτεί πολιτικό σθένος, όραμα και επιθυμία ανάλυσης, αλλά μπορεί να επιτευχθεί.

Ένας σωστός και έγκαιρος σχεδιασμός σε συνδυασμό με μια ανοικτή διαδικασία όμως, που θα εξασφαλίζει τη συμμετοχή των άμεσα εμπλεκόμενων, μπορεί να οδηγήσει στη νομιμοποίηση και κοινωνική αποδοχή όλων των μέτρων.

Πρέπει όμως, οι ιθύνοντες να αντιλαμβάνονται την αναγκαιότητα της όλης πολιτικής, και να τεθεί η σωστή πληροφόρηση και τα κατάλληλα ερωτήματα στους πολιτικούς άρχοντες της πόλης. Η κοινωνία πρέπει και αυτή με τη σειρά της να αντιλαμβάνεται την αναγκαιότητα μιας τέτοιας πολιτικής ώστε να εξασφαλισθεί και η κοινωνική συναίνεση. Είναι απαραίτητη επομένως, α) η ενημέρωση του πολίτη για τις πραγματικές συνέπειες από τη χρήση του αυτοκινήτου αλλά και τις θετικές επιπτώσεις χρήσης των ΜΜΜ. Η πληροφόρηση είναι αυτή που θα φέρει τις δράσεις και οι δράσεις με τη σειρά τους είναι αυτές που θα φέρουν τις λύσεις. β) η συστηματική ενημέρωση του κοινού και των Μ.Μ.Ε. , για τα πιθανά οφέλη της πολιτικής με τεκμηρίωση των όποιων προτάσεων.

Προαπαιτούμενο της επιτυχίας των μέτρων και της πολιτικής στο σύνολό της είναι η υιοθέτηση ξεκάθαρων στόχων, ο προσδιορισμός χρονοδιαγράμματος για την μελέτη και εφαρμογή των μέτρων αλλά και η ιεράρχηση τους. Εν συνεχεία, πρέπει να εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση για την υλοποίηση των μέτρων. Σε αυτό το πλαίσιο μέτρα με έσοδα (πχ. τιμολογήσεις) μπορούν να συμβάλλουν θετικά στην επιτυχία και άλλων μέτρων, με επανεπένδυση των εσόδων τους. Απαιτείται όμως και ο προσδιορισμός της (μάκρο / μικρο) κλίμακας εφαρμογής του κάθε

μέτρου, ώστε να μπορούν να δράσουν συμπληρωματικά μεταξύ τους καθώς και η διερεύνηση της σκοπιμότητας του καθ' ενός απ' αυτά, ανάλογα με την κλίμακά του, με εκπόνηση μελετών κόστους-οφέλους.

Παράλληλα, απαιτείται ένα ξεκάθαρο, ισχυρό και νομικό πλαίσιο, που θα πλαισιώνει την εφαρμογή ειδικών μέτρων, όπως πχ. αυτό της τιμολόγησης ή του ελέγχου με κάμερες κυκλοφορίας. Απαιτείται επίσης, πολύ καλή διαχείριση και διοικητική κάλυψη της εφαρμογής των μέτρων και συστηματική επιτήρηση / έλεγχος και παρακολούθηση της εφαρμογής, τόσο των επιμέρους μέτρων όσο και της στρατηγικής στο σύνολό της.

Τέλος, θα ήταν σκόπιμο να εξετασθεί μια πιλοτική εφαρμογή τους που θα ακολουθείται από δημοσίευση αποτελεσμάτων, ανοικτή κρίση και διαβούλευση για να ενισχύσει την υλοποιησιμότητα τους. (ΣΕΣ, ΤΕΕ)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3.1 ΣΧΕΣΕΙΣ ΔΗΜΟΣΙΟΥ – ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Όταν μιλάμε για ιδιωτικό και δημόσιο χώρο, θα μπορούσαμε να τους αντιληφθούμε μέσω διαφόρων συσχετισμών και αντιθέσεων, όπως το ιδιόκτητο και το κοινό, το προστατευόμενο και το εκτεθειμένο, την εργασία και την αναψυχή, το ατομικό και το συλλογικό, το παραδοσιακό και το πρωτοποριακό.

Ιδανικά αντιλαμβανόμαστε τον ιδιωτικό χώρο, όπου και όταν αισθανόμαστε προστασία, ασφάλεια, ιδιωτικότητα, δυνατότητα απομόνωσης και περισυλλογής, ενώ το δημόσιο, κατά στερεότυπο εν μέρει τρόπο, σε ότι αντιτίθεται σε αυτά. Στην έκθεση, την προβολή, στην αντιπαράθεση, στο ριψοκίνδυνο.

Τι είναι αυτό που κάθε φορά τα κάνει να ξεχωρίζουν χωρικά το ένα από το άλλο;

Ο καθένας μας οριοθετεί με τον δικό του τρόπο αυτό που αισθάνεται ως χώρο του. Είναι πιο εύκολο να αναγνωρίσεις ή να ορίσεις τα όρια ως εμπόδια. Γενικότερα, όταν το όριο αποτελεί εμπόδιο μπορεί να αποκλείσει μια χρήση και να υποδείξει ή να επιβάλλει μίαν άλλη (κάγκελα, πεζοδρόμια, λεωφόροι, σκαλοπάτια, παρκαρισμένα αυτοκίνητα, τοίχοι, στοές, διαβάσεις, γέφυρες...). Ένα όριο μπορεί να εννοηθεί ή να υπονοηθεί. Αλλά για να τα θέσουμε ή να τα διακρίνουμε ως τέτοια, πρέπει να έχουμε αντιληφθεί το χώρο σαν μια αυστηρά προσωπική εμπειρία.

Μέσα στα όρια του δημόσιου και ιδιωτικού υπάρχουν και λεπτότερα όρια του ημι-δημόσιου και ημι-ιδιωτικού. Ο χώρος αναπτύσσεται σύμφωνα με το πόσο συμμετέχουμε μέσα σε αυτόν και τότε είναι που τα όρια δημοσίου ή λιγότερα δημοσίου ή κοινού χώρου γίνονται περισσότερο ή λιγότερο ελαστικά. Από τη στιγμή που αφήνουμε το κατώφλι του σπιτιού μας και κατεβαίνουμε στο δρόμο της γειτονιάς μας, στους μικρούς δρόμους της πόλης, στους εσωτερικούς ή εξωτερικούς δημόσιους χώρους της πόλης μας, διαπραγματευόμαστε

όρια που κατά βάθος χαρακτηρίζονται από την δραστηριότητα και μετακίνηση όλων μας. (Βιδάλη Μ., 2006)

Ø Ο δημόσιος χώρος είναι προσβάσιμος σε όλους, είναι ο χώρος στον οποίο οι πολίτες συνευρίσκονται για να πάρουν μια δημόσια απόφαση.

Ø Πρόκειται για ένα συμβολικό χώρο, που για να σχηματιστεί χρειάζεται χρόνος, κοινές αξίες και κοινό ιδίωμα, μια αμοιβαία αναγνώριση νομιμότητας.

Ø Δεν διακηρύσσεται η ύπαρξή του, αλλά την αντιλαμβάνεσαι. Προέρχεται από το μέγεθος της συνολικής βούλησης.

Αν ο δημόσιος χώρος είναι το πεδίο γένεσης του πολίτη και ο τομέας του δημοσίου και του πολιτικού χώρου είναι συνώνυμος με την αρχιτεκτονική, τότε, η αρχιτεκτονική καλείται να σχηματίσει χώρους ανθρώπινης κλίμακας όπου θα αναπτύσσουν δράση πολίτες με συμμετοχική συνείδηση, όπου ο ιδιωτικός μας χώρος να μπορεί να συνυπάρξει με τον άλλο «ιδιωτικό χώρο» που τον περιβάλλει, με μια περιέργεια για αυτό που συμβαίνει έξω από μας, δημιουργώντας διαφορετικά επίπεδα και κατευθύνσεις διάδρασης με το περιβάλλον και με τους άλλους σε ισότιμη βάση, χωρίς οποιοσδήποτε είδους διακρίσεις. (Ταγκαλίδου Τζ., 2006)

3.2 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΒΙΩΣΙΜΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

Κάθε πόλη περικλείει ένα δυναμικό σε δημόσιους υπαίθριους χώρους που ενεργοποιείται και αυξάνει κατά καιρούς. Συνήθως όμως, η αύξησή τους υπολείπεται της αύξησης του πληθυσμού και των επεκτάσεων της πόλης.

Οι υφιστάμενοι υπαίθριοι χώροι μιας περιοχής αποτελούν δείκτη ποιότητας του περιβάλλοντός της. Είναι όμως, άνισα κατανομημένοι στα σύγχρονα πολεοδομικά συγκροτήματα. Η ποσότητα και η ποιότητα τους δεν είναι σταθερή αλλά επηρεάζεται από τις αλλαγές και την τύχη της περιοχής στην οποία ανήκουν. Οι υπαίθριοι χώροι δέχονται συχνά κραδασμούς από τις μεγάλης κλίμακας αλλαγές και ανακατατάξεις που

διέπουν την ιστορία των σύγχρονων αστικών συγκροτημάτων. Αναβαθμίζονται και αυξάνουν ή υποβαθμίζονται και περιορίζονται, ανάλογα με το ρόλο και τη θέση που κατέχει η περιοχή τους στους διάφορους μετασχηματισμούς της πόλης. Βασικά χαρακτηριστικά τους όπως ο χαρακτήρας, η χρήση, η εικόνα, αλλάζουν ανάλογα.

Σήμερα οι Ελληνικές πόλεις διέρχονται μια περίοδο διόγκωσης του τριτογενούς τομέα και ανάπτυξης των τομέων του τουρισμού και της αναψυχής, με αποτέλεσμα την αύξηση της ζήτησης για χώρο κίνησης πεζών. Παράλληλα διέρχονται μια περίοδο σημαντικής αύξησης των ιδιωτικών αυτοκινήτων, όπως ειπώθηκε και προηγουμένως, με αποτέλεσμα τη μείωση του ζωτικού υπαίθριου χώρου και της ποιότητάς του. Το πρόγραμμα πεζοδρομήσεων και αναδιαμόρφωσης χαρακτηριστικών υπαίθριων χώρων των κέντρων των πόλεων, που συνδυάζονται με περιορισμό της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων είναι επακόλουθο της ανάπτυξης των προαναφερόμενων τομέων. Στα κέντρα επαρχιακών πόλεων καθώς και σε τμήματα των κέντρων πόλης και συνοικιών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, έχει ήδη αυξηθεί και βελτιωθεί το δυναμικό των δημόσιων υπαίθριων χώρων.

Δεν συμβαίνει όμως το ίδιο και για τις υπόλοιπες περιοχές των πόλεων. Η παρατήρηση δεν αφορά μόνο περιοχές που υφίστανται άμεσα τις επιπτώσεις της αναβάθμισης των κέντρων, όπως επιπτώσεις από την αύξηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και την μετεγκατάσταση χρήσεων και δραστηριοτήτων που εκδιώκονται από τα κέντρα των πόλεων, ή τις περιοχές που συρρικνώνονται οικονομικά και εγκαταλείπονται στην τύχη τους. Αφορά τις περισσότερες περιοχές της πόλης. Η εικόνα της ασυνέχειας, μείωσης, υποβάθμισης, εγκατάλειψης και παρακμής των δημοσίων υπαίθριων χώρων είναι γενική.

Από τη στιγμή που ο κάτοικος εισέρχεται από τον ιδιωτικό χώρο στην πόλη, έρχεται πρόσωπο με πρόσωπο με ένα θραυσμένο, συμπιεσμένο, κακής ποιότητας υπαίθριο χώρο. Πεζοδρόμια ελάχιστων διαστάσεων, αδιάβατα, κατεστραμμένα ή κατασκευασμένα προχειρώς. Πεζοδρόμια και πρασιές που μετατρέπονται σε χώρους στάθμευσης.

Ανύπαρκτη ή υποτυπώδης βλάστηση. Πάσης φύσεως ρύπανση, ατμοσφαιρική, ηχητική, αισθητική. Διαμορφωμένοι υπαίθριοι χώροι που έχουν εγκαταλειφθεί στη τύχη τους. Στη δε περίπτωση των περιοχών των πρόσφατων εκτάσεων, οι διαμορφωμένοι υπαίθριοι χώροι λείπουν ενώ οι φυσικοί υποβαθμίζονται ή καταστρέφονται.

Είναι γεγονός ότι σήμερα ο δημόσιος ή κοινόχρηστος χώρος δεν παίζει το ρόλο που έπαιζε άλλοτε. Είναι λιγότερο χώρος συλλογικής δραστηριότητας και ζωής και περισσότερο χώρος όπου τα μεμονωμένα άτομα δρουν. Ένας εξίσου σημαντικός ρόλος του υπαίθριου χώρου είναι ότι συνιστά, το εκτός των κτιρίων, περιβάλλον των κατοικιών στις πόλεις. Καταρχήν ρυθμίζει τους παράγοντες του φυσικού περιβάλλοντος : επιτρέπει την κίνηση του αέρα, τον ηλιασμό, τον δροσισμό, την ανάδειξη ή ανάπτυξη των φυσικών στοιχείων, βλάστησης, νερού κ.α. Παράλληλα διαμορφώνει τους όρους και τις προϋποθέσεις για τη χρήση του από τις διαφορετικές κοινωνικές ομάδες που ζούν και κινούνται στις πόλεις. Ανάλογα με την οργάνωση και τη διαμόρφωση του δημιουργεί αισθήματα ασφάλειας ή ανασφάλειας, ευχαρίστησης ή δυσαρέσκειας, κινεί το ενδιαφέρον, έλκει ή απωθεί ανάλογα με τη θέση του και τις σχέσεις του με τους άλλους χώρους, είναι προσβάσιμος ή όχι, συμμετέχει ή όχι στο σύστημα τόπων και σημείων που έχουν ανάγκη να θυμούνται οι άνθρωποι.

Οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι μιας περιοχής, μπορούν εν δυνάμει, μεμονωμένα ή σε σύνδεση μεταξύ τους να αποτελέσουν διακεκριμένες περιβαλλοντικές ενότητες που να αναφέρονται σε διαφορετικές κλίμακες του αστικού χώρου. Η έννοια της περιβαλλοντικής ενότητας είναι προφανής για τους φυσικούς χώρους, ρέματα, λίμνες, ακτές, δάση κ.α.. είναι πολύ λίγες όμως, ο περιπτώσεις που αυτοί διατηρούνται στο σύνολό τους. Ως περιβαλλοντικές ενότητες θα μπορούσαν να λειτουργήσουν και διαμορφωμένοι χώροι, όπως κανάλια, τεχνικές λίμνες, κήποι, πάρκα, εφόσον προσομοιάζουν στους φυσικούς πόρους. Συμπληρωματικά όμως με τους φυσικούς πόρους, μπορούν να λειτουργήσουν ως περιβαλλοντικές ενότητες και οι οριζόμενοι από αρχιτεκτονικά και

κατασκευαστικά στοιχεία, υπαίθριοι χώροι, δρόμοι, πλατώματα, πλατείες, παραλίες κ.α., εφόσον φυσικά στοιχεία, όπως βλάστηση, νερό, φυσικό έδαφος περιλαμβάνονται και χαρακτηρίζουν την αρχιτεκτονική τους διαμόρφωση.

Σε κάθε πόλη υπάρχει κρυμμένο δυναμικό φυσικών στοιχείων. Ποτάμια ή ρέματα που σκεπάστηκαν για να κατασκευαστούν κτίρια και δρόμοι, υδροβιότοποι ή λίμνες που αποστραγγίστηκαν, ακτές που μετατράπηκαν σε ζώνες κέντρων αναψυχής. Στις λίγες περιπτώσεις που τα φυσικά στοιχεία παρέμειναν, λειτούργησαν διπλά, προσθέτοντας και στο περιβάλλον και στη ζωή της πόλη.

Η έννοια της βιωσιμότητας του δημοσίου χώρου είναι διπλή. Αφενός μεν αναφέρεται στη δυνατότητα χρήσης και οικειοποίησης του από τους κατοίκους τη δυνατότητα να συμπεριλάβει την κοινωνική ζωή, αφετέρου στη βελτίωση των συνθηκών του περιβάλλοντος. Η βιωσιμότητα του καθημερινού υπαίθριου χώρου μπορεί να εξασφαλιστεί με απλά μέσα : διαμόρφωση ενιαίου δαπέδου, προστασία από τα κινούμενα οχήματα, φύτευση και δημιουργία πλατωμάτων.

Απαιτεί βέβαια ρυθμίσεις στην κυκλοφορία και στη στάθμευση των οχημάτων. Οι λίγες μέχρι σήμερα εφαρμογές δρόμων ήπιας κυκλοφορίας, ανεξάρτητα από τις όποιες αντιρρήσεις για την κατασκευή και τη διαμόρφωσή τους, δείχνουν ότι υπάρχουν δυνατότητες επανασχεδιασμού, σύνδεσης και οργάνων περιβαλλοντικών ενοτήτων στον ιστό της πόλης και συνδέσεων τους με τους υπαίθριους χώρους μεγαλύτερης κλίμακας. Ο σχεδιασμός των τελευταίων, πολλές φορές διέπεται από σασιμότητα που άλλοτε οφείλεται στην αδιαφορία κι άλλοτε στα κατάλοιπα της αντίληψης της μοντέρνας αρχιτεκτονικής και πολεοδομίας.

3.3 ΑΠΟΜΑΚΡΥΝΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΦΥΣΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Οι άνθρωποι της πόλης, εθισμένοι στην πολύβουη καθημερινότητα, συντονισμένοι στο γρήγορο ρυθμό, στριμωγμένοι ανάμεσα σε πολυώροφα κτίρια, μάρτυρες αλλά και θύματα ενός

κυκλοφοριακού δράματος, απομακρύνονται ολοένα και περισσότερο από το φυσικό περιβάλλον .

Αυτή η ξεχασμένη, μα τόσο αναγκαία επαφή με τη φύση, τον καθαρό αέρα, μας κάνει να αναπολούμε με νοσταλγία τις λιγοστές μέρες των καλοκαιρινών αποδράσεων. Το φυσικό τοπίο περιλαμβάνει μια ατέρμονη αλληλουχία διαφορετικών μορφών και καταστάσεων που ποτέ δεν είναι σταθερή, αμετάβλητη και βαρετή. Η αινιγματική σιωπή του μαζί με την καταλυτική παρουσία ή απουσία του φωτός κάνουν την αίσθηση του χρόνου να αποκτά μια άλλη διάσταση.

Βιώνουμε όμως μια άλλη πραγματικότητα, όπου το σώμα της πόλης αναπνέει ελάχιστα, πνίγεται μέσα στην ίδια του τη συμπιεσμένη υπόσταση. Το μέτωπο των δρόμων είναι συνεχές, αδιάσπαστο, χωρίς παύσεις, κενά και ασυνέχειες. Η πόλη επεκτείνεται βίαια κατατρώγοντας με ακόρεστη βουλιμία κάθε σπιθαμή φυσικού εδάφους, συρρικνώνοντας τον ελεύθερο χώρο που έχει μετατραπεί απλώς σε χώρο συνεχών ροών ανθρώπων και τροχο-φόρων. Ζούμε στο αδιάρρηκτο τοπίο που εμείς δημιουργήσαμε, μέσα σε ασφυκτικές αστικές πυκνώσεις, στην προοπτική των δρόμων δίχως τέλος, σε παράθυρα που αντικρίζουν παράθυρα. (Παπαϊώαννου Τ., 2006)

Η πόλη όμως σχεδιάζεται. Το ίδιο και τα επί μέρους στοιχεία της: οι κατοικίες, τα συγκροτήματα για τις οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες, οι δρόμοι, τα τεχνικά έργα.

3.4 ΤΟ «ΠΡΑΣΙΝΟ» ΣΤΗ ΖΩΗ ΜΑΣ

Για τη διαμόρφωση μιας καλύτερης ποιότητας ζωής πρωταρχικό ρόλο παίζει η ποιότητα του περιβάλλοντος. Και όταν αναφερόμαστε σε αυτήν εννοούμε το **πράσινο**. Τα διάφορα, δηλαδή, φυτικά είδη με τους διάφορους χρωματισμούς, πυκνότητες, σχήματα, μυρωδιές και ανθοφορία, που αποτελούν το σημαντικότερο στοιχείο που έχουν ανάγκη οι πόλεις.

Η έννοια **πράσινο** αναφέρεται στον ελεύθερο χώρο ανεξάρτητα από το εμβαδόν του, δομημένο με κριτήρια οικολογικά, λειτουργικά και αισθητικά από τεχνητά και κυρίως φυσικά υλικά (χώμα, φυτά, βράχια, ξύλο, νερό, χρώματα) συνδεδεμένα αρμονικά μεταξύ τους και συντηρούμενα σε ένα σύστημα που δεν συγκρούεται με άλλες λειτουργίες. Εξασφαλίζει καταφυγή και αναψυχή των πολιτών συμβάλλοντας στην ενίσχυση των αισθητικών αξιών και την σταθεροποίηση του αστικού οικοσυστήματος. Πιο συγκεκριμένα, το πράσινο είναι το στοιχείο που αλλάζει την εικόνα μιας πόλης και τη διάθεση των κατοίκων. Με τις επιδράσεις του μπορεί, αν όχι να λύσει, να αμβλύνει τα προβλήματα ρύπανσης που υπάρχουν. Είναι αναπόσπαστο κομμάτι της δομής της πόλης.

Οι κοινόχρηστοι χώροι πράσινου είναι ανεκτίμητος πλούτος για τα αστικά κέντρα της χώρας. Με δεδομένο ότι σε κάθε κάτοικο της Αθήνας αντιστοιχούν μόνο 2-3m² πράσινου , το χαμηλότερο ποσοστό στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης , η ανάγκη προστασίας των λίγων κοινόχρηστων χώρων πράσινου που έχουν απομείνει θα έπρεπε να αντιμετωπίζονται από τη Πολιτεία ως επείγουσα προτεραιότητα. Δυστυχώς, όμως, αυτές οι πράσινες γωνίες όλων των μεγάλων πόλεων της Ελλάδας αντιμετωπίζονται μάλλον σαν υποψήφιοι χώροι φιλοξενίας μικρών και μεγάλων κατασκευών , εμπορικών δραστηριοτήτων, αθλητικών και κοινωνικών εγκαταστάσεων ή σαν σκουπιδότοποι, παρά ως αναντικατάστατοι περιβαλλοντικοί πόροι και τόποι αναψυχής και ξεκούρασης των πολιτών. (Νομική Ομάδα WWF, 2004)

3.4.1 Η ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Οι κοινόχρηστοι χώροι πράσινου είναι η ανάσα της μεγαλούπολης. Είναι μία σιωπηλή πηγή περιτριγυρισμένη από ένα συνήθως πυκνοδομημένο πολεοδομικό ιστό. Κοινόχρηστοι χώροι πράσινου είναι τα αστικά πάρκα, τα άλση, καθώς και τα περιαστικά βουνά, δάση, παραλίες.

Αυτές οι σπάνιες πλέον αστικές γωνιές της πόλης προσφέρουν ανεκτίμητες υπηρεσίες στην ποιότητα ζωής του κατοίκου της πόλης , καθώς :

Û Βελτιώνουν την ποιότητα του αέρα, καθώς τα δέντρα παράγουν οξυγόνο και φιλτράρουν τους αέριους ρυπαντές.

Û Συμβάλλουν στη μείωση της θερμοκρασίας, γεγονός σημαντικό για τις μεσογειακές πόλεις ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες.

Û Μειώνουν το θόρυβο, καθώς οι φυλλωσιές των δέντρων λειτουργούν ως ανακλαστικές επιφάνειες του ήχου.

Û Αποτελούν μια καλαισθητή διακοπή του δομημένου περιβάλλοντος, που ξεκουράζει και ηρεμεί το μάτι του πολίτη. Η «οπτική» αυτή συμβάλλει στη βελτίωση της ψυχολογίας και της διάθεσής του.

Û Είναι τα τελευταία καταφύγια βιοποικιλότητας στα αστικά κέντρα.

Û Μειώνουν τον κίνδυνο πλημμύρων , καθώς απορροφούν σαν σφουγγάρια το νερό της βροχής εμπλουτίζοντας ταυτόχρονα τον υδροφόρο ορίζοντα.

Û Είναι καταφύγια αναψυχής, χαλάρωσης ή γυμναστικής και κοινωνικής συναναστροφής για τον κάτοικο της μεγαλούπολης.

Δυστυχώς, όμως, οι ελεύθεροι χώροι, ειδικά στα μεγάλα αστικά κέντρα, βρίσκονται στο στόχαστρο της κακώς εννοούμενης «αξιοποίησης» και του εκσυγχρονισμού. Οι περιπτώσεις υποβάθμισης τους είναι πλέον τόσες ώστε τείνουν να γίνουν κανόνας, εθίζοντας παράλληλα τους κατοίκους της πόλης στην ιδέα πως τίποτα δε μπορεί να ανακόψει την πορεία εξαθλίωσης της ποιότητας ζωής στις ελληνικές μεγαλουπόλεις. (Νομική Ομάδα WWF, 2004)

Γι' αυτό και πολύς λόγος γίνεται τελευταία για τις αναπλάσεις των υπαίθριων χώρων, τις πεζοδρομήσεις και ότι αφορά τις αποκαλούμενες πολεοδομικές παρεμβάσεις για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των πόλεων.

Ο σύγχρονος κόσμος κατασκευάζει μαζί με τις νέες πόλεις, το πεδίο που τον αντιπροσωπεύει ενώ ταυτόχρονα εκφράζει στο χώρο, στην καθαρή γλώσσα της οργάνωσης της καθημερινής ζωής, τη βασική αρχή της αλλοτριώσης και της καταπίεσης. Η απογοητευτική έλλειψη ιδεών που εμφανίζεται σε όλους τους τομείς της κουλτούρας, της πολιτικής, της οργάνωσης της ζωής, αντικατοπτρίζεται στη σύγχρονη αρχιτεκτονική και πολεοδομία που κάνουν την αποξένωση χειροπιαστή. Ο αστικός χώρος, ένας χώρος μαζικός, συγκεντρωτικός, θα μπορούσε να ευνοεί την κοινοτική, την ομαδική, τη συλλογική ζωή.

Η ανάγκη για αλλαγή της ζωής στην πόλη και βελτίωσης του αστικού περιβάλλοντος μέσα στο οποίο αναπτυσσόμαστε και δρούμε, και η ανάπτυξη ενός καλύτερου επιπέδου ζωής μέσα από μια αναβαθμισμένη περιβαλλοντικά «γειτονιά», επιβάλλει την πολιτική μιας ισόρροπης αστικής ανάπτυξης, μιας πολιτικής που θα αξιοποιεί τον περιβάλλοντα χώρο και θα βοηθά στη δημιουργία οργανωμένων χώρων πρασίνου (φύτευση δένδρων, θάμνων, εγκατάσταση χλωροτάπητα, δημιουργία αλυσλλίων, πάρκων και δενδροστοιχιών κλπ.) για να δρουν σαν καταλύτες της ρύπανσης (αισθητική υποβάθμιση, θόρυβος, σκόνη κλπ.) και του άγχους και να λειτουργούν σαν χώροι αναψυχής των κατοίκων κάθε ηλικίας.

3.4.2 Η «ΤΣΙΜΕΝΤΕΝΙΑ» ΠΟΛΗ

Οι εκάστοτε δημοτικές ή άλλες αρχές δεν προέβλεψαν την ύπαρξη χώρων πράσινου στις πόλεις, αντιθέτως θυσίασαν αβασάνιστα τους ήδη υπάρχοντες χώρους πράσινου για να κατασκευάσουν ακαλαιίσθητα κτίρια (στάδια, δημόσια κτίρια κλπ) τα οποία όσο απαραίτητα και αν είναι έχουν άλλη προτεραιότητα. Πίστευαν ότι μπορούσαν να μειώσουν τους ρύπους από τις πηγές ρύπανσης χωρίς να λάβουν υπόψη τους το φυσικό περιβάλλον.

Σήμερα, παρατηρώντας κανείς τα πάρκα, τις πλατείες και γενικότερα τους κοινόχρηστους υπαίθριους χώρους δεν είναι δύσκολο να συνειδητοποιήσει τι εκφράζουν και που οδηγούν οι αναπλάσεις των

χώρων αυτών. Επικρατεί σιγά-σιγά η τσιμεντένια αισθητική, αισθητική του αποκλεισμού των ανθρώπων. Οι πλατείες γεμίζουν από μαρμαρίνες ή άλλες τσιμεντένιες πλάκες, παραδίδονται προς εκμετάλλευση, συχνά χωρίς όρους, στην ιδιωτική πρωτοβουλία, το χώμα καλύπτεται, το πράσινο περιορίζεται, τα δέντρα ελαττώνονται ή δεν υπάρχουν καν. Τα κάγκελα ανάγονται σε βασικό εργαλείο. Τα πάντα περιχαρακώνονται εξοικειώνοντας τους κατοίκους με απαγορεύσεις που σχετίζονται με την ελευθερία των ατόμων στους δημόσιους χώρους. Τα πάντα απορρέουν από τη θέληση κανονικοποίησης και ελέγχου της ζωής των ανθρώπων από την εξουσία.

Σε μια εποχή που τα προβλήματα μόλυνσης, κυκλοφορίας, στάθμευσης, ανοικοδόμησης κυριαρχούν στην καθημερινή ζωή, δεν μπορεί να αγνοείται το γεγονός ότι η ύπαρξη ελεύθερων χώρων και ειδικότερα πρασίνου βελτιώνουν σημαντικά την ποιότητα ζωής.

Χιλιάδες τόνοι τσιμέντου μας έχουν κυκλώσει. Τα πλακόστρωτα των πεζοδρομίων, των πλατειών και των οδοστρωμάτων λειτουργούν σαν θερμοσυσσωρευτές, "βράζουν". Ξένη λογική για το ελληνικό κλίμα. Τα δέντρα και τα παγκάκια ανύπαρκτα. Η δημιουργία πλατειών ενώ θα έπρεπε να έχει ως προορισμό την υπαίθρια κοινωνική ζωή και ανταλλαγή, την αναψυχή και την ανάπαυση, όπως στην αρχαία Αγορά, αντίθετα προωθεί την αποξένωση, την αλλοτρίωση. Δημιουργούνται χώροι που χάνεσαι, που επιβάλλουν τη σιωπή. Η εικόνα των κοινόχρηστων χώρων αντικατοπτρίζει το χαρακτήρα των πόλεων. Τα δίκτυα των αστικών υπαίθριων χώρων, η πλοκή τους στο δομημένο ιστό των πόλεων και η ένταξη τους στο φυσικό περιβάλλον εκφράζουν και προσδιορίζουν ταυτόχρονα την ταυτότητα των πόλεων.

3.4.3 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΠΡΑΣΙΝΟΥ & Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΕΤΟΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

Αν συνεχιστεί αυτή η κατάσταση διώχνοντας οποιοδήποτε φυσικό στοιχείο από την πόλη, το αστικό περιβάλλον θα γίνει αφόρητο. Ο άνθρωπος θα γίνεται πιο νευρικός και επιθετικός μέρα με τη μέρα. Οι

χώροι πράσινου, όπως έχει μελετηθεί, ασκούν θετική επίδραση στην ψυχοσωματική κατάσταση του ανθρώπου. Τα τοπία με πλούσια βλάστηση, προκαλούν ευφορία. Η δροσιά, η ήσυχη ατμόσφαιρα, το χρώμα της βλάστησης, μειώνουν τις εντάσεις και ηρεμούν το νευρικό σύστημα.

Πρέπει να γίνει, επομένως, αντιληπτό το μέγεθος της συμβολής του πράσινου στην ποιότητα ζωής του πολίτη και ότι το πράσινο είναι πολύτιμο κοινωνικό αγαθό για το σημερινό κάτοικο αλλά και για τις επόμενες γενεές και για αυτό πρέπει να διαφυλαχτεί αλώβητο και ακέραιο.

Η μη επαρκής διασφάλιση διαμορφωμένων και λειτουργικών δημόσιων χώρων πρασίνου και αναψυχής, μεταξύ άλλων σε παραλιακές περιοχές, υποβαθμίζει τις ανέσεις ζωής, εργασίας και αναψυχής του τοπικού πληθυσμού και των επισκεπτών. Σημαντικά προβλήματα διαπιστώνονται και όσον αφορά την αναγκαία φροντίδα και αποτελεσματική συντήρηση και διαχείριση των ήδη περιορισμένων χώρων πρασίνου που υπάρχουν σήμερα.

Από τα πάρκα λείπει η νέα αντίληψη στο σχεδιασμό των δημόσιων υπαίθριων χώρων με γνώμονα τις ανάγκες του ανθρώπου της πόλης του 21ου αιώνα. Μας λείπουν πάρκα που προωθούν την ικανοποίηση όλων των αισθήσεων (ξαπλώνω κάτω από τα δέντρα, αφήνομαι στον ήλιο, μυρίζω το χώμα και τα λουλούδια, ονειρεύομαι, ακούω τα πουλιά, ηρεμώ κλπ). Λείπει η υψηλή αρχιτεκτονική ποιότητα στο σχεδιασμό των αστικών πάρκων, τόσο όσον αφορά την κλίμακα και την οργανική διαμόρφωση τους όσο και στην ευφάνταστη και προσαρμοσμένη στα κλιματικά και άλλα δεδομένα επιλογής της φύτευσης, των υλικών, του φωτισμού και γενικά του εξοπλισμού της.

Η δημιουργία τέτοιων χώρων και η συντήρησή τους από ομάδες πολιτών (π.χ. κατοίκους μιας γειτονιάς, συνταξιούχους κλπ.) σε συνεργασία με τις επιτροπές περιβάλλοντος των Δήμων, θα ήταν μια λύση που θα πρόσφερε και μια δημιουργική απασχόληση και στην κοινωνική συνοχή και στήριξη της έννοιας της «γειτονιάς».

3.4.4 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΧΩΡΟΥΣ ΠΡΑΣΙΝΟΥ

Η θεσμική και ουσιαστική θωράκιση των κοινόχρηστων χώρων πράσινου, είναι κρίσιμο θέμα για την ποιότητα ζωής των ανθρώπων. Επειδή η απώλεια αυτών των «πνευμόνων» πράσινου της πόλης είναι παντοινή και δεν αναπληρώνεται, παρατίθενται μια σειρά προτάσεων παρακάτω για την προστασία και την σωστή διαχείριση των πρασίνων και των ελεύθερων χώρων των πόλεων.

Θ Καταγραφή όλων των ελεύθερων χώρων πράσινου ανά Δήμο

Η καταγραφή όλων των ελεύθερων χώρων πράσινου εντός οικισμών είναι το πρώτο βήμα για την κατοχύρωση του κοινωφελούς χαρακτήρα τους και για την προστασία τους. Κατά το παρελθόν έχουν γίνει κάποιες προσπάθειες καταγραφής τους αλλά καμία δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως ολοκληρωμένη. Προτείνεται, λοιπόν, η συγκέντρωση της διαθέσιμης πληροφορίας και η άμεση απογραφή όλων των ελεύθερων χώρων σε γεωγραφικό σύστημα πληροφοριών. Παράλληλα, προτείνεται η έκδοση πράξεων χαρακτηρισμού για κάθε κοινόχρηστο χώρο πράσινου που δεν έχει ενταχθεί σε συγκεκριμένο σχέδιο πόλης.

Θ Σύνταξη διαχειριστικού σχεδίου για κάθε πάρκο, άλσος και προστατευόμενο χώρο πράσινου

Τα διαχειριστικά σχέδια θα πρέπει να περιλαμβάνουν σαφή οριοθέτηση του προστατευόμενου χώρου (με παραπομπή σε τοπογραφικό διάγραμμα), περιγραφή της τοπογραφίας και των περιβαλλοντικών στοιχείων που χαρακτηρίζουν την περιοχή (βιοτικά και αβιοτικά χαρακτηριστικά) με ιδιαίτερη έμφαση στην υπάρχουσα βλάστηση και στα είδη πανίδας. Επιπλέον, θα αποτυπώνουν τις υπάρχουσες υποδομές (περίφραξη, κτίρια, δρόμους, πλατείες, μονοπάτια, αρδευτικό δίκτυο, σύστημα πυρόσβεσης, φωτισμό, κ.α.). Τα διαχειριστικά σχέδια θα καταλήγουν σε διατύπωση προτάσεων για την προστασία και διαχείριση των χώρων αυτών (φύλαξη, διοίκηση, έργα διαμόρφωσης, απαραίτητες κτιριακές εγκαταστάσεις κ.α.). Κάθε διαχειριστικό σχέδιο θα εγκρίνεται από την Δασική Υπηρεσία. Οι προδιαγραφές για τα διαχειριστικά σχέδια

αστικών πάρκων και αλσών χρήζουν έγκρισης με Κοινή Υπουργική Απόφαση.

Θ Δημιουργία διαχειριστικών φορέων ανά πάρκο και προστατευόμενο χώρο πράσινου (εφόσον δεν υπάρχει)

Η διαχείριση των ελεύθερων χώρων κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η κοινωνική συμμετοχή είναι το κλειδί για την προστασία τους και την παρακολούθηση της νομοθεσίας της προστασία τους. Καθώς όμως κάθε παρέμβαση που υποβαθμίζει έναν ελεύθερο χώρο κατά κανόνα προβάλλεται ως απαραίτητη για τη διαχείριση του, προτείνεται η θεσμοθέτηση διαχειριστικού φορέα ανά πάρκο και προστατευόμενο χώρο πράσινου. Καθώς βέβαια αυτό δεν είναι εφικτό για τους κοινόχρηστους χώρους μικρής έκτασης, προτείνεται κατ' αρχήν η θεσμοθέτηση τέτοιων φορέων για τα διαδημοτικά πάρκα και χώρους πράσινου και στη συνέχεια η δια νόμου θεσμοθέτηση ελάχιστης έκτασης. Σε κάθε διαχειριστική αρχή θα πρέπει να διασφαλίζεται η συμμετοχή των κατοίκων της περιοχής, ενώ επιθυμητή είναι και η συμμετοχή κάποιας περιβαλλοντικής και μη-κυβερνητικής οργάνωσης.

Θ Δημιουργία χώρων πράσινου

Οι υφιστάμενοι ελεύθεροι χώροι πράσινου, εκτός από τις συνεχείς πιέσεις και την υποβάθμιση που υφίστανται, είναι πολύ λίγοι. Προτείνεται η απαλλοτρίωση ιδιωτικών αδόμητων εκτάσεων, και η φύτευσή τους με στόχο τη δημιουργία νέων πνευμόνων αστικού πράσινου.

Θ Συντονισμός των ενεργειών των ΟΤΑ των μεγάλων αστικών κέντρων

Έχοντας υπ' όψιν ότι το ζήτημα των κοινόχρηστων χώρων πράσινου είναι υπερτοπικής σημασίας, υπό την έννοια ότι αφορά και διαφέρει τους κατοίκους των ευρύτερων αυτών πολεοδομικών συγκροτημάτων, και όχι μόνο των κατά τόπων αρμόδιων Δήμων, προτείνουμε την ανάληψη πρωτοβουλίας από τους Δήμους Αθήνας και Θεσσαλονίκης για τον καλύτερο συντονισμό των ενεργειών των όμορων ΟΤΑ επάνω στο θέμα.

- ✓ Να αναγνωρισθεί το δεδομένο της υπερτοπικής σημασίας των κοινόχρηστων χώρων πράσινου που ευρίσκονται εντός των ορίων αρμοδιότητας των Δήμων που θα συμμετέχουν
- ✓ Να αναληφθούν δεσμεύσεις για τη διατήρηση του κοινόχρηστου χαρακτήρα των χώρων αυτών, καθώς και για τη συνέχιση του καθεστώτος δωρεάν πρόσβασης του κοινού σε αυτούς
- ✓ Να γίνουν ρεαλιστικές εκτιμήσεις σχετικά με το κόστος συντήρησης των χώρων αυτών, και να διατυπωθούν προτάσεις για την εξεύρεση πόρων για το σκοπό αυτό
- ✓ Να ληφθεί μέριμνα για την υπερτοπική διασύνδεση των χώρων αυτών με τα δίκτυα μέσων μαζική μεταφοράς, υπάρχοντα και υπό δημιουργία, καθώς και για την ευχερή πρόσβαση του κοινού
- ✓ Να προταθούν πιθανοί τρόποι αξιοποίησης των χώρων που θα ελευθερωθούν
- ✓ Να εξεταστούν διεξοδικά οι δυνατότητες δημιουργίας και άλλων χώρων πράσινου. (Νομική Ομάδα WWF, 2004)

3.5 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΟΡΟΥ ΑΝΑΠΛΑΣΗ

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

Από τους ορισμούς που μέχρι σήμερα έχουν προταθεί, και για τους σκοπούς της παρούσας έρευνας, υιοθετήθηκε αυτός που διευκρινίζει ότι η ανάπλαση αφορά το σύνολο εκείνων των επεμβάσεων που εφαρμόζονται στο χτισμένο περιβάλλον και σε υποβαθμισμένες περιοχές, με σκοπό την αντικατάσταση ή βελτίωση του οικιστικού αποθέματος, την αξιοποίηση του περιβάλλοντος χώρου, τη δημιουργία

τεχνικής και κοινωνικής υποδομής, καθώς και την ενίσχυση άλλων λειτουργιών που συμβάλλουν στην αναβάθμιση των περιοχών αυτών.

Είναι σκόπιμο, επίσης, να αναφερθεί ο διαχωρισμός που γίνεται μεταξύ «ριζικής ανάπλασης» και «ήπιας μορφής ανάπλασης», γιατί αφορά δύο τελείως διαφορετικές μορφές επεμβάσεων στο χτισμένο περιβάλλον.

∅ Η «ριζική ανάπλαση» προϋποθέτει κατεδάφιση των υπαρχόντων κτισμάτων και δημιουργία καινούργιων, με αλλαγές στον πληθυσμό και στις λειτουργίες, και συνήθως γίνεται με οργανωμένη δόμηση.

∅ Η «ήπιας μορφής ανάπλαση» ή «προσεκτική ανάπλαση», από την άλλη πλευρά, σημαίνει το σύνολο ήπιων επεμβάσεων, δηλαδή διατήρηση και βελτίωση σε μεγάλο βαθμό του οικιστικού αποθέματος και παράλληλη αξιοποίηση του υπάρχοντος αστικού ιστού. (Λουκόπουλος κ.α., 1990).

Η μορφή του αστικού ιστού και κτιρίων μιας περιοχής, τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των κατοίκων, το πολιτιστικό και κοινωνικό πλαίσιο, οι κατευθύνσεις οικονομικής ανάπτυξης, αλλά και η οργάνωση των φορέων σχεδιασμού και ελέγχου, είναι στοιχεία που το καθένα χωριστά και όλα μαζί καθορίζουν το σχεδιασμό και τη μορφή της ανάπλασης.

Η κεντρική ιδέα στο σχεδιασμό των αναπλάσεων συνίσταται στη διατήρηση των στοιχείων ιστορικής μνήμης και την ένταξη νέων στο υφιστάμενο δομημένο περιβάλλον.

Το προτεινόμενο σχέδιο ανάπλασης θέτει τους εξής πολεοδομικούς στόχους:

Διατήρηση της ιστορικής δομής οικοδομικών τετραγώνων και κτιρίων.

Εξασφάλιση κοντινών στις κατοικίες χώρων πράσινου με διατήρηση της ιστορικής δομής και αισθητικής του χώρου.

Βελτίωση των κατοικιών και του περιβάλλοντος χώρου τους με τήρηση οικολογικών αρχών.

Ελάττωση της κυκλοφορίας οχημάτων στο ελάχιστο δυνατό που απαιτείται για την εξυπηρέτηση των τοπικών αναγκών.

- Οργάνωση της στάθμευσης των οχημάτων στους γύρω δρόμους με δικαίωμα χρήσης αυτών των θέσεων μόνο για κατοίκους της περιοχής.
- Αποκατάσταση του οδικού χώρου των δευτερευόντων δρόμων με χρήση φυσικών λίθων.
- Βελτίωση του κύριου οδικού άξονα της περιοχής και δημιουργία δικτύου πεζοδρόμησης.
- Δημιουργία νέου κοινόχρηστου χώρου «πράσινου» με ελαφρές κατασκευές.
- Δημιουργία δικτύου ποδηλατοδρόμου.

3.6 Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΠΕΖΟΔΡΟΜΩΝ

Με τον όρο πεζόδρομος εννοούμε την οδό που στο σύνολο, ή σχεδόν στο σύνολο του πλάτους της, χρησιμοποιείται κυρίως για την κίνηση των πεζών.¹ Έτσι, οι πεζόδρομοι αντιδιαστέλλονται από τα πεζοδρόμια, που γενικά είναι στενές λωρίδες κίνησης των πεζών στις παρυφές και κατά μήκος κάποιου δρόμου τροχοφόρων. (Χ. Πανουργιάς & Δ. Ζαβαντής, 2004)

Ακόμη και ο πιο φανατικός χρήστης του αυτοκινήτου κάποιες μετακινήσεις θα τις κάνει περπατώντας. Οι πεζοί είναι οι κύριοι παράγοντες της ζωντανίας μιας πόλης. Ο σχεδιασμός κατά τρόπο ώστε το μέγιστο δυνατό ποσοστό των μετακινήσεων να γίνεται με τα πόδια είναι ένας από τους μεγάλους στόχους για βιωσιμότητα της πόλης. Το περπάτημα είναι ανεξάρτητος τρόπος μετακίνησης, δωρεάν, άσκηση του κορμιού και προϋπόθεση υγείας.

Η προσφορά ενός ευχάριστου περιβάλλοντος για περπάτημα στους δρόμους γειτονιάς, αλλά και στους κεντρικούς δρόμους, είναι αναγκαία συνθήκη για να είναι η πόλη φιλική απέναντι στους κατοίκους της, στους ξένους επισκέπτες, στα παιδιά και στα άτομα με ειδικές ανάγκες. Η πόλη πρέπει να είναι προσπελάσιμη από όλους και με ίσους όρους.

¹Στις σύγχρονες πολεοδομικές αντιλήψεις δεν αποκλείεται και η συνύπαρξη του αυτοκινήτου, υπό όρους φυσικά.

Η διαμόρφωση χώρων για τη στάση και κίνηση του πεζού είναι ταυτόχρονα και εξωραϊσμός της πόλης. Ο πεζός δε διέρχεται αδιάφορα από το χώρο. Οι συνθήκες της κίνησής του, του δίνουν την ευκαιρία να προσέξει τη λεπτομέρεια, να σταθεί, να ζήσει το περιβάλλον της διαδρομής. Γι' αυτό και ο σχεδιασμός της κίνησης του πεζού δεν περιορίζεται μόνο στη διασφάλιση ενός ελεύθερου διαδρόμου κίνησης, αλλά ταυτίζεται με την κατασκευή ενός κατάλληλου χώρου μέσω της σωστής επιλογής των υλικών και συνοδευτικού εξοπλισμού (έργα τέχνης, πινακίδες σήμανσης και πληροφόρησης, καθιστικά, στέγαστρα, φωτιστικά, πράσινο). Ο σχεδιασμός της κίνησης του πεζού είναι ένα πρόβλημα αρχιτεκτονικής, πρόβλημα κατασκευής και πρόβλημα οργάνωσης των ευρύτερων δικτύων της πόλης.

Οι πεζόδρομοι διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες, ανάλογα με το βαθμό ανάμιξης του πεζού με τα τροχοφόρα:

1. Αμιγείς πεζόδρομοι

Οι πεζόδρομοι αυτής της κατηγορίας χωρίζονται σε δυο ομάδες: Στην πρώτη ομάδα οι συνθήκες ή η διαμόρφωση ή και τα δυο μαζί αποκλείουν ολοκληρωτικά κάθε τροχοφόρο. Στη δεύτερη ομάδα ανήκουν όλοι οι συνήθεις «αμιγείς» πεζόδρομοι, όπου για λόγους κυρίως ασφαλείας επιτρέπουν την έκτακτη διάβαση οχημάτων σε περίπτωση ανάγκης (ασθενοφόρα, πυροσβεστικά κλπ.).

2. Πεζόδρομοι με πρόσβαση τροχοφόρων για ορισμένες ώρες

Πρόκειται για περιπτώσεις πεζόδρομων, συνήθως με καταστήματα ή άλλες χρήσεις, που απαιτούν ανεφοδιασμό. Η τροφοδοσία τους με αυτοκίνητα επιτρέπεται ορισμένες ώρες του 24ωρου, συνήθως «νεκρές» για την εμπορική κίνηση.

3. Πεζόδρομοι με πρόσβαση για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων

Η κίνηση στον πεζόδρομο επιτρέπεται μόνο για τα αυτοκίνητα των κατοίκων της περιοχής για να σταθμεύουν είτε σε ιδιωτικό χώρο είτε σε καθορισμένο κοινόχρηστο. Ισχύουν και οι εξαιρέσεις των περιπτώσεων ανάγκης.

4. «Πεζόδρομοι» με «ήπια» κυκλοφορία τροχοφόρων-δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας

Επιτρέπουν την αρμονική συνύπαρξη πεζών και αυτοκινήτων. Η χαμηλή ροή των οχημάτων εξυπηρετείται με τη διαμόρφωση ενός διαδρόμου στο εσωτερικό του πεζόδρομου, που λόγω περιορισμένου πλάτους υποχρεώνει τα αυτοκίνητα να κινούνται αργά. Και στις δυο αυτές περιπτώσεις ο πεζός σ' όλο το πλάτος του πεζόδρομου έχει το προβάδισμα. Συνήθως το όριο ταχύτητας στους δρόμους ήπιας κυκλοφορίας είναι 30χλμ./ώρα. (Α. Αραβαντινός, 2007)

Ø Με τη δημιουργία δικτύων πεζοδρόμησης γίνεται αυτομάτως και αναβάθμιση της περιοχής. Από μελέτες που έχουν γίνει έχει διαπιστωθεί τόνωση των γειτονικών λειτουργιών. Η αγοραστική κίνηση των γύρω καταστημάτων και κέντρων αναψυχής αυξάνεται, ενώ συχνές είναι και οι πολιτιστικές εκδηλώσεις πάνω σ' αυτόν.

Ωστόσο, η δημιουργία ενός πεζόδρομου έχει σαν αποτέλεσμα την αλλαγή χρήσης ενός υφιστάμενου άξονα κυκλοφορίας. Έτσι η τροποποίηση αυτή αποτελεί μια παρέμβαση που δεν επηρεάζει μόνο τις ροές των τροχοφόρων, αλλά κυρίως την κατανομή των δραστηριοτήτων πάνω στο συγκεκριμένο άξονα της πόλης. Οι χρήσεις γης επηρεάζονται συχνά από τη παρουσία πεζόδρομου, αφού περιορίζουν την κίνηση του αυτοκινήτου και προωθούν την κίνηση των πεζών. Επιπλέον η πεζοδρόμηση ενός οδικού άξονα, συχνά δημιουργεί αύξηση της κίνησης των γύρω οδών και είναι αναγκαία η σωστή λειτουργία του γύρω κυκλοφοριακού δικτύου προκειμένου να αποφευχθούν προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Ο οικισμός της Πάχης την τελευταία τετραετία έχει αναβαθμιστεί πολύ, ειδικά μετά την εγκατάσταση νέων χώρων αναψυχής, με αποτέλεσμα να αυξάνονται συνεχώς οι επισκέπτες του.

Όσον αφορά την κυκλοφορία θα έλεγε κανείς ότι είναι προβληματική. Το οδικό δίκτυο εδώ και αρκετά χρόνια δεν έχει υποστεί καμία αλλαγή προς διευκόλυνση της κυκλοφορίας με αποτέλεσμα να κυριαρχεί η παράνομη στάθμευση και σε συνδυασμό με τη μεγάλη κίνηση, τις ώρες αιχμής, να επέρχεται ο συνωστισμός στον κεντρικό άξονα του οικισμού.

Ένα από τα βασικά αίτια των προβλημάτων της κυκλοφορίας στο εσωτερικό του οικισμού είναι ότι υπάρχει μόνο ένας κεντρικός άξονας κυκλοφορίας για να πραγματοποιούνται οι μετακινήσεις των πολιτών. Οι δευτερεύοντες δρόμοι είναι πολύ στενοί και συνήθως καταλήγουν σε αδιέξοδο, μη μπορώντας να διευκολύνουν την κατάσταση της κυκλοφορίας. Ανύπαρκτα είναι τα πεζοδρόμια τα οποία καταλαμβάνονται από παράνομη στάθμευση. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη δυσκολία κίνησης των οχημάτων, των πεζών και γενικά την παρεμπόδιση της κυκλοφορίας.

Το πρόβλημα της στάθμευσης είναι εντονότατο σε όλο τον κεντρικό άξονα της περιοχής καθώς πάνω σε αυτόν συγκεντρώνονται όλοι οι χώροι αναψυχής (ταβέρνες, καφετέριες). Η ιδιαίτερα αυξημένη ζήτηση σε συνδυασμό με την περιορισμένη προσφορά, οδηγεί σε παράνομη στάθμευση.

Η κυκλοφορία των οχημάτων δυσχεραίνεται επιπρόσθετα και από το δυσανάλογο πλάτος της οδού του κεντρικού δικτύου, όπου σε κάποια σημεία στενεύει ενώ κάπου αλλού φαρδαίνει απότομα.

Η συγκοινωνιακή εξυπηρέτηση του οικισμού γίνεται αποκλειστικά με λεωφορεία. Τα δρομολόγια όμως της συγκοινωνίας δεν είναι αρκετά «ελκυστικά». Ο λόγος είναι ότι περιορίζονται μόνο σε 6 ημερησίως και με

επιλεγμένες διαδρομές κίνησης. Αυτό έχει ως συνέπεια, να μην εξυπηρετεί τους κατοίκους αλλά και τους επισκέπτες του οικισμού, οι οποίοι μετακινούνται με ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα και κυρίως με το αυτοκίνητο, διαμορφώνοντας έτσι τις ανάλογες συμπεριφορές κίνησης.

Εντυφώντας περισσότερο στον οικισμό, ανακαλύψαμε αρκετούς ακάλυπτους χώρους στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων, με σχήμα που προκύπτει όπως είναι σύνηθες με μια τυχαιότητα ως χώρος-περίσσειμα κάθε κτιρίου. Λόγω του ότι είναι περιορισμένες οι θέσεις στάθμευσης στο δημόσιο χώρο του οικισμού, θα μπορούσαν με κατάλληλές παρεμβάσεις αυτοί οι ιδιωτικοί χώροι να αξιοποιηθούν, έστω και με τη μορφή που παρουσιάζουν σήμερα, ως χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων για τους κατοίκους της περιοχής.

Τέλος, όσον αφορά τους χώρους πράσινου του οικισμού, η κατάσταση δεν είναι ικανοποιητική-ούτε σε ποσότητα αλλά ούτε και σε ποιότητα. Περιορίζονται σε ένα μόνο πεζόδρομο με ψηλό πράσινο, ο οποίος λόγω της κακής εκμετάλλευσής του από την παράνομη στάθμευση των αυτοκινήτων αλλά και της κακής συντήρησής του, δεν προσφέρεται για χώρο κοινωνικής συνάθροισης και αναψυχής μέσα στην κατοικημένη περιοχή.

4.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

Αρχικά, προτείνεται μια νέα εκδοχή για ενοποίηση των ακάλυπτων χώρων στα εσωτερικά των οικοδομικών τετραγώνων στους οποίους να μπορεί να εισέλθει και το αυτοκίνητο. Στόχος είναι να αξιοποιηθούν αυτοί οι χώροι όσο το δυνατό καλύτερα γίνεται, ώστε να μπορεί ο χρήστης να οικειοποιηθεί πιο εύκολα σε αυτούς αλλά και να βοηθήσει με τη σειρά του στο πρόβλημα των θέσεων στάθμευσης.

Εν συνεχεία, προτείνεται να δημιουργηθούν διαμπερείς - άνετες κινήσεις για τον πεζό στο εσωτερικό της περιοχής. Αυτές οι διαμπερείς κινήσεις ταυτόχρονα θα ενοποιήσουν τους χώρους πράσινου της περιοχής. Προτείνεται, δηλαδή, η πεζοδρόμηση των δευτερευόντων οδών,

και θα επιτρέπεται μόνο η πρόσβαση των οχημάτων των κατοίκων της περιοχής για να σταθμεύσουν.

Παράλληλα με τις πεζοδρομήσεις αυτές προτείνεται η κατασκευή ενός δικτύου πεζοδρόμων κατά μήκος της κεντρικής οδού και σύνδεση του με τον υπάρχον πεζόδρομο, ο οποίος με τη σειρά του θα υποστεί κάποιες αλλαγές για την αναβάθμισή του.

Δεν θα μπορούσαμε να μη λάβουμε υπ' όψιν το σχεδιασμό για την κίνηση των αυτοκινήτων. Για το λόγω αυτό προτείνουμε τη διαπλάτυνση της κεντρικής οδού και το χαρακτηρισμό της ως δρόμος «ήπιας» κυκλοφορίας, ώστε να μπορούν να συνυπάρχουν δυο λωρίδες για το αυτοκίνητο -εφόσον μόνο αυτός ο δρόμος θα εξυπηρετεί τη περιοχή- , ένα δίκτυο πεζοδρόμων αλλά και μια λωρίδα για τους ποδηλάτες ώστε να μπορεί πλέον το ποδήλατο να κυκλοφορήσει ξανά.

Όσον αφορά τη στάθμευση των οχημάτων, θα απαγορευτεί από τον κεντρικό άξονα. Για τους κατοίκους της περιοχής θα γίνεται στον ιδιωτικό τους χώρο ή στους δρόμους που θα έχουν πρόσβαση μόνο αυτοί, ενώ για τους επισκέπτες της περιοχής θα δημιουργηθεί κάποιος δημόσιος χώρος στάθμευσης προς την έξοδο του οικισμού.

Σημαντικό μέρος των προτάσεων για την αναβάθμιση της περιοχής είναι μια έκταση 11.600 τμ., η οποία προτείνεται να γίνει χώρος πράσινου, χώρος ξεκούρασης και παιχνιδιού, χώρος αναψυχής και περιπάτου για τους κατοίκους αλλά και τους επισκέπτες της περιοχής κάθε ηλικίας.

4.3 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Στόχος μας είναι η αναβάθμιση της περιοχής αλλά και η εξυπηρέτηση όσο το δυνατό καλύτερα γίνεται, των κατοίκων και των επισκεπτών της.

4.3.1 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ

o Πεζοδρόμηση δευτερευόντων οδών

Η έννοια της «γειτονίας» που όσο περνάει ο χρόνος τείνει να εξαφανιστεί, μπορεί να αναπτυχθεί και πάλι με την πεζοδρόμηση όλων των οδών πλην της υπερτοπικής. Λόγω του ότι η περιοχή έχει αμφιθεατρική διάταξη, οι δρόμοι όσο προχωράς προς τα πάνω στενεύουν και μαζί με την παράνομη στάθμευση των αυτοκινήτων προκαλείται συχνά κυκλοφοριακή συμφόρηση.

Δημιουργώντας, επομένως, ένα δίκτυο πεζοδρόμησης που θα έχουν πρόσβαση μόνο τα αυτοκίνητα των κατοίκων της περιοχής για να σταθμεύσουν (σε δημόσιο ή ιδιωτικό χώρο), και με τον κατάλληλο εξοπλισμό και τα υλικά επίστρωσης αναδεικνύεται αμέσως η αισθητική του δρόμου. Οι κάτοικοι της περιοχής θα αισθανθούν και πάλι ανετίτερα και πιο φιλικά. Τα παιδιά θα μπορούν να παίζουν και να κάνουν ποδήλατο ανενόχλητα, ενώ οι πιο μεγάλοι σε ηλικία θα μπορούν να κάθονται ξέγνοιαστοι στο δρόμο όπως παλιά...

o Πεζοδρόμηση κατά μήκος του λιμανιού

Τώρα, όσο αφορά τον ήδη υπάρχον πεζόδρομο που εκτείνεται κατά μήκος του λιμανιού, θα μπορούσε και αυτός με τη σειρά του να διαμορφωθεί έτσι, ώστε να βελτιώσει τη λειτουργία και την αισθητική του δρόμου.

Πρέπει να σημειωθεί ότι η άνεση του πεζού δεν είναι του ίδιου χαρακτήρα με την άνεση όπως την αντιλαμβάνεται ο οδηγός του αυτοκινήτου. Για τον πεζό, η παρουσία κοντά του και άλλων του ενισχύει το αίσθημα της ασφάλειας και το ενδιαφέρον του για το περιβάλλον από το οποίο διέρχεται. Η ψυχολογία του πεζού είναι ένας παράγοντας επίσης πολύ σημαντικός.

Ο πεζόδρομος που ήδη υπάρχει στην περιοχή αντιμετωπίζει μεγάλο πρόβλημα αισθητικής. Τη λύση όμως έρχεται να δώσει ο τομέας της αρχιτεκτονικής.

Πρώτο βήμα, είναι να απομακρυνθούν τα αυτοκίνητα που είναι παράνομα σταθμευμένα πάνω στον πεζόδρομο. Με πάσσαλους ή άλλης μορφής σημειακά εμπόδια ελάχιστου ύψους 20εκ. από πέτρα,

σκυρόδεμα, μέταλλο, ή ακόμα καλύτερα με φράγματα χαμηλού πράσινου, ώστε να έχουμε και καλύτερα αισθητικά αποτελέσματα, τα αυτοκίνητα πλέον δε θα μπορούν να σταθμεύσουν στον πεζόδρομο.

Στη συνέχεια, θα πρέπει το χρώμα και η υφή των υλικών να διαφοροποιηθεί από την άσφαλτο. Θα πρέπει, επομένως, να γίνει πλακόστρωση του πεζόδρομου σε ορισμένα σημεία όπου δεν υπάρχει.

Η τοποθέτηση εξοπλισμού καθιστικά-παγκάκια είναι απαραίτητη, όπως επίσης απαραίτητη είναι και η φύτευση χαμηλού πράσινου.

Τέλος, θα πρέπει να τοποθετηθεί η απαραίτητη σήμανση ώστε οι οδηγοί να προειδοποιούνται εγκαίρως για την ύπαρξη περιοχής πεζόδρομου.

4.3.2 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Όπως αναφέραμε και προηγουμένως, λόγω της στενότητας των δευτερευόντων δρόμων της περιοχής θα προχωρήσουμε σε πεζοδρόμηση τους, με την υπερτοπική οδό να συνεχίζει να δίνει τη λύση στο πρόβλημα της κυκλοφορίας. Αυτή τη φορά, όμως, με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, εξυπηρετώντας εξίσου οδηγούς, πεζούς αλλά και ποδηλάτες.

Αρχικά, θα δώσουμε ιδιαίτερη σημασία στις προέχουσες χρήσεις της περιοχής για να διαμορφώσουμε το δίκτυο της συγκοινωνιακής εξυπηρέτησής της. Λόγω ότι σ' αυτό τον κύριο δρόμο είναι εγκατεστημένοι αρκετοί χώροι αναψυχής (οικογενειακές ταβέρνες, καφετέριες), οι οποίοι το καλοκαίρι κάνουν και χρήση του πεζόδρομου που βρίσκεται παράλληλα σ' αυτόν, θα πρέπει να δώσουμε μεγάλη προσοχή στη αισθητική του δρόμου και φυσικά στην καλύτερη εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων.

Ο δρόμος αυτός που χαρακτηρίζεται ως κύριος οδικός άξονας της περιοχής δεν έχει σε όλο του το μήκος το ίδιο πλάτος. Σε κάποια σημεία στενεύει, ενώ σε κάποια άλλα γίνεται αρκετά φαρδύς. Η παράνομη στάθμευση αυτοκινήτων πάνω στον οδικό άξονα δημιουργεί έντονο κυκλοφοριακό πρόβλημα, ενώ το δίκτυο πεζοδρόμων είναι ανύπαρκτο, όπως επίσης και η φωταγώγηση του δρόμου αυτού.

Η λύση όλων αυτών των προβλημάτων επέρχεται με τη διαπλάτυνση αρχικά αυτού του δρόμου, προς τη μεριά του προϋπάρχοντος πεζόδρομου, ο οποίος θα υποστεί και αυτός με τη σειρά του κάποιου είδους διαμόρφωση. Ο δρόμος αυτός θα πρέπει επομένως, να διαμορφωθεί έτσι ώστε να υπάρχουν δυο λωρίδες κυκλοφορίας για τον αυτοκινητιστή πλάτους 2,50μ., μια λωρίδα κυκλοφορίας τουλάχιστον 1,00μ. για τον ποδηλάτη υπερυψωμένη από το δρόμο –για την ασφαλέστερη κίνησή του- και ένα δίκτυο πεζοδρόμων πλάτους 2,00μ. από τη μεριά των καταστημάτων.

Στη συνέχεια, ο χαρακτηρισμός του ως δρόμος «ήπιας κυκλοφορίας», ώστε να επιτρέπεται η συνύπαρξη όλων των χρηστών του δρόμου δηλ. του πεζού, του ποδηλάτη, του αυτοκινητιστή, είναι το επόμενο βήμα. Κρίνεται σκόπιμο, επομένως, για λόγους που συμβάλλουν στη μείωση της ταχύτητας και στην αυξημένη προσοχή των οδηγών, στην αρχή και στο τέλος του διαδρόμου κίνησης των οχημάτων να κατασκευάζονται μικρές βαθμίδες, εξογκώματα του καταστρώματος βατά στα τροχοφόρα μέσα, όπως επίσης και να τοποθετείται χαρακτηριστική και σε ευδιάκριτα σημεία ενδεικτική οδοσήμανση.

Το χρώμα επηρεάζει σημαντικά την αισθητική του δρόμου, είτε θετικά είτε αρνητικά. Με το χρώμα ο δρόμος μπορεί να αποκτήσει την εικόνα ενός φυσικού ή τεχνητού τοπίου. Για το λόγο αυτό, τα υλικά που θα τοποθετηθούν στο οδόστρωμα θα διαφέρουν ανάλογα με τη χρήση των μέσων. Για το αυτοκίνητο θα τοποθετηθεί ασφαλτο, για το ποδήλατο κάποιου είδους τάπητας με διαφορετικό χρώμα από την ασφαλτο, ενώ για την πεζή κίνηση θα τοποθετηθούν πλάκες πεζοδρομίου.

Η τοποθέτηση αναγκαίου εξοπλισμού στα πεζοδρόμια όπως κολώνες φωτισμού και μερικά δέντρα, χωρίς βέβαια να εμποδίζεται η κυκλοφορία των πεζών, έρχονται να δώσουν την τελευταία πινελιά στη διαμόρφωση του κεντρικού δικτύου κυκλοφορίας.

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ ΑΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.

Εικόνα με προτεινόμενες λύσεις

4.3.3 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΟΔΗΛΑΤΩΝ

Το ποδήλατο είναι και αυτό ένα μέσο μετακίνησης το οποίο το έχουμε αφήσει στο περιθώριο. Είναι, όμως, και παιχνίδι. Το οποίο καταργήθηκε, γιατί είναι ένα παιχνίδι του δρόμου. Αν για τον ενήλικα είναι ιδιαίτερα επικίνδυνη η χρήση του ποδηλάτου κάτω από τις συνθήκες που επικρατούν στους δρόμους της ελληνικής πόλης, είναι φανερό ότι για τα παιδιά είναι απαγορευτικό. Το πρόβλημα δεν είναι μόνο ότι τα παιδιά στερούνται αυτό το κλασικό παιχνίδι τους, το παιχνίδι που τους επέτρεπε να μάθουν τη γειτονιά τους, τους χώρους και τους ανθρώπους της. Το πρόβλημα κυρίως είναι ότι τα παιδιά δεν εκπαιδεύονται πια στο ποδήλατο και μεγαλώνοντας αγνοούν τις δυνατότητες που αυτό θα μπορούσε να προσφέρει στην καθημερινή τους ζωή.

Η πραγματική λύση για να κυκλοφορήσει ξανά το ποδήλατο από μικρούς και μεγάλους, είναι να τους προσφερθεί ασφάλεια στο δρόμο. Προϋπόθεση είναι να επικρατούν σ' αυτόν συνθήκες ήπιας κυκλοφορίας με χαμηλές ταχύτητες.

Πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η ασφάλεια δεν είναι το μοναδικό κριτήριο για να επιλέξει ο κάτοικος τη χρήση του ποδηλάτου. Ποδήλατο σημαίνει σωματική άσκηση, βαθιές αναπνοές, αμεσότερη επαφή με το περιβάλλον. Ο ποδηλάτης χρειάζεται πιο πολύ τον καθαρό αέρα απ' ότι τον χρειάζεται αυτός που θωρακίζεται στο αυτοκίνητο. Ο ποδηλάτης προσβάλλεται αμεσότερα από το θόρυβο της κυκλοφορίας. Ο ποδηλάτης βλέπει από πιο κοντά το περιβάλλον από το οποίο διέρχεται, η ποιότητα του οδοστρώματος επηρεάζει καθοριστικά τις συνθήκες της μετακίνησής του.

Η ιεράρχηση του οδικού δικτύου πρέπει να διασφαλίζει περιοχές ήπιας κυκλοφορίας, προστατευμένες από διαμπερείς ροές, όπου εκεί το ποδήλατο θα συνυπάρχει με το αυτοκίνητο. Ο διαχωρισμός, επομένως, μεταξύ ποδηλάτου και αυτοκινήτου είναι απαραίτητος και επιτυγχάνεται με την κατασκευή αποκλειστικών λωρίδων ή διαδρόμων.

Βασικό χαρακτηριστικό του δικτύου για το ποδήλατο, για να είναι ασφαλές, πρέπει να είναι η απλότητά του. Οι κανόνες που διέπουν το σχεδιασμό του πρέπει να είναι λίγοι και κατανοητοί. Να επαναλαμβάνονται χωρίς παραλλαγές με συστηματικό τρόπο και να είναι εφικτό να γίνονται σεβαστοί ακόμη και από άπειρους ποδηλάτες, ξένους επισκέπτες ή ακόμα άτομα που δεν έχουν εμπειρία ως οδηγοί αυτοκινήτου. Το ποδήλατο θεωρείται ένα απλό όχημα στη οδήγησή του και θα πρέπει να είναι ανάλογα απλή η τήρηση των κυκλοφοριακών κανόνων κίνησής του στην πόλη. Αυτό σ' ένα βαθμό υποχρεώνει και σ' ένα ανάλογο απλό κυκλοφοριακό σχεδιασμό.

Πρέπει πάντα να λαμβάνεται υπόψη ότι ο ποδηλάτης, είναι ένας ευάλωτος χρήστης του δρόμου. Η ελάχιστη επαφή του με το αυτοκίνητο, ακόμη και με πολύ μικρές ταχύτητες, μπορεί να οδηγήσει σε σοβαρό τραυματισμό. Η απλότητα των ρυθμίσεων δεν είναι μόνο ζήτημα άνεσης ή αισθητικής, είναι ζήτημα ασφάλειας.

Στόχος μας είναι να εντάξουμε στην υπό μελέτη περιοχή το ποδήλατο, ως μέσο μεταφοράς αλλά και ως παιχνίδι. Με την διαπλάτυνση του κύριου οδικού δικτύου της περιοχής και το χαρακτηρισμό του ως δρόμου «ήπιας κυκλοφορίας», μπορούμε να εντάξουμε μια λωρίδα κίνησης για τον ποδηλάτη.

Λόγω του ότι δεν έχουμε πολλά περιθώρια επέκτασης του δρόμου, η λωρίδα θα είναι προτιμώμενου πλάτους 1,00μ. και θα είναι υπερυψωμένη από το δρόμο για ασφαλέστερη μετακίνηση των ποδηλάτων και κατασκευασμένη από έγχρωμα ασφαλτικά. Η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση με άφθονη χρήση του τυπικού γραφήματος ενός μικρού άσπρου ποδηλάτου επί του τάπητα, είναι απαραίτητη γιατί έχει μια πολύ σημαντική συμβολή στην αναγνωσιμότητα του δικτύου απ' όλους τους χρήστες του δρόμου. Οι δευτερεύοντες, τώρα, δρόμοι της περιοχής εφόσον θα έχουν πεζοδρομηθεί και δεν θα επιτρέπεται η διέλευση όλων των οχημάτων, εξασφαλίζουν την άνετη και με ασφάλεια χρήση του ποδηλάτου.

Μ' αυτούς τους τρόπους το ποδήλατο θα μπορέσει να συνυπάρξει με τα άλλα μέσα μεταφοράς χωρίς προβλήματα. Ένα μέσο που οι περισσότεροι το έχουν αφήσει στο περιθώριο θα μπορέσει και πάλι να χρησιμοποιηθεί χωρίς φόβο και ανασφάλεια

4.3.4 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Περπατώντας στη σύγχρονη πόλη, συναντάμε συχνά σε ορισμένες περιοχές της, χώρους δίχως συγκεκριμένη ταυτότητα, χώρους αστικά διαθέσιμους. Ο λόγος γίνεται για αυτά τα αστικά κενά, εκείνα τα μικροτοπία που σε αντίθεση με τις πλατείες, τους δρόμους και τα πάρκα, περιοχές που συνήθως προκύπτουν βάση μελέτης, είναι α-σχεδίαστα, εσωκλείουν και διαχέουν ταυτόχρονα το αίσθημα της έκπληξης και της αμηχανίας. Είναι δηλαδή εκείνοι οι χώροι που προκύπτουν ύστερα από εγκατάλειψη ή κατεδάφιση κάποιου κτιρίου.

Για πολλούς από εμάς αποτελούν τα σκάρτα κομμάτια της πόλης, τους νεκρούς χώρους της που φιλοξενούν κάποια χρήση, όποια και αν είναι αυτή...Η πρώτη εντύπωση είναι να αφήσει μια γεύση απογοήτευσης ή ακόμη και αποστροφής αλλά εντυφώνοντας κανείς περισσότερο, διαπιστώνει ότι σε αυτό το υβριδικό τοπίο της πόλης που μας περιβάλλει, αυτές οι μικρές στιγμές ανάπαυσης και ασυνέχειας κρύβουν μια πολυσημία, μια δυναμική, ένα «εγώ» που αναζητά την κατάλληλη στιγμή της ανάδειξής και του επαναπροσδιορισμού του. Αυτός ο σύνθετος χαρακτήρας τους, έγκειται στη μορφολογική ποικιλία που παρουσιάζουν, στον τρόπο που εμφανίζονται μέσα στον αστικό ιστό και συνδιαλέγονται με τα γύρω τους και στα ίχνη που φέρουν από το παρελθόν.

Κατά την περιήγησή μας στην Πάχη, η ματιά μας σταμάτησε σε ένα χώρο μεγάλης έκτασης ο οποίος χρήζει άμεσης αξιοποίησης και παράλληλα μπορεί να αποτελέσει μια απρόσμενη ανάσα μέσα στη βοή της πόλης. Ο χώρος αυτός χρησιμοποιείται ως δημόσιος χώρος στάθμευσής αυτοκινήτων, για να εξυπηρετεί τις αυξημένες ανάγκες στάθμευσης στο κέντρο του οικισμού. Έχει ένα πλεονέκτημα το οποίο,

όμως, έχει παραμείνει ανεκμετάλλευτο τόσα χρόνια. Ο λόγος γίνεται για το ότι η περιοχή είναι παράκτια, και έτσι από μόνη της έχει μια ιδιαίτερη παρουσία στο Ελληνικό τοπίο.



Άποψη της υπό μελέτης περιοχής (Πηγή: Προσωπικό αρχείο)

Βασική επιδίωξή μας είναι η διαμόρφωση αυτής της παραθαλάσσιας περιοχής με τις απαραίτητες προϋποθέσεις, ώστε να έρθει ο άνθρωπος σε επαφή με το φυσικό περιβάλλον και το υγρό στοιχείο και κατά συνέπεια επιβάλλεται η απομάκρυνση, όσο το δυνατό γίνεται, της παρουσίας αυτοκινήτου και των θορύβων που δημιουργεί.

Με την αποκατάσταση και ανάπλαση της επιφάνειας σε πλατεία-πάρκο έκτασης 11.600 τμ. δημιουργείται αυτομάτως ένας πνεύμονας Πράσινου και ξεκούρασης, ένα ζωτικό περιβάλλον για παιχνίδι, περίπατο, ποδήλατο και αναψυχή, το οποίο απευθύνεται στους κατοίκους αλλά και σε επισκέπτες όλων των ηλικιών.

Στο πάρκο αυτό θα αναπτυχθούν:

- Ø Εκτεταμένοι χώροι πράσινου
- Ø Παιδική χαρά
- Ø Καθιστικά σε σκιερά σημεία
- Ø Αναψυκτήριο

- Ø Ελαφρές μεταλλικές κατασκευές (εξέδρα)
- Ø Ποδηλατόδρομος
- Ø Διάδρομος κίνησης

Ειδική μέριμνα θα ληφθεί στη δημιουργία των εσόδων-εξόδων που θα κωροθετηθούν σε θέσεις στάθμευσης που δεν προκαλούν προβλήματα στην κυκλοφορία ενώ παρεμβάσεις θα γίνουν και στους δρόμους περιμετρικά της πλατείας με ιδιαίτερη αισθητική και υλικά φιλικά προς το περιβάλλον.

1) Χώροι Πράσινου - Φύτευση

Το στοιχείο του πράσινου είναι απαραίτητο για τη δημιουργία ποιοτικού περιβάλλοντος στους πεζόδρομους και στις πλατείες για λόγους λειτουργικούς και αισθητικούς.

Προσφέρει σκιά, οξυγόνο και χρώμα στην πόλη. Ακόμη, λειτουργεί σαν ισοσταθμιστής θερμότητας, καθώς οι θερμοκρασίες που αναπτύσσονται είναι χαμηλότερες από αυτή του περιβάλλοντος.

Μπορούμε να διακρίνουμε τη φύτευση των πεζοδρόμων σε δύο κατηγορίες :

- Σταθερή φύτευση, όπου προεπιλέγονται οι θέσεις των φυτών και συμβάλλουν στην συνθετική άποψη του χώρου.
- Φύτευση σε κινητά στοιχεία, όπως ζαρντιέρες. Η λύση αυτή περιορίζει τις επιλογές στα φυτά, καθώς σε ζαρντιέρες δε δύναται ευρεία ανάπτυξη ριζών.

Το είδος της φύτευσης είναι πολύ σημαντικό να επιλεγεί σύμφωνα με :

1. το κλίμα
2. το μικροκλίμα
3. το έδαφος
4. τις συνθήκες ηλιασμού
5. το ύψος της βροχής
6. το ετήσιο θερμοκρασιακό εύρος
7. τους επικρατούντες ανέμους

(Πανουργιάς Χ. & Ζαβαντής Δ., 2004)

Τα δέντρα μέσα στην πόλη συνεισφέρουν σημαντικά στην ανύψωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Επηρεάζουν θετικά την ψυχική και φυσική κατάσταση τους. Δίνουν ένα αίσθημα ασφάλειας και προσεγγίζουν τον άνθρωπο με τη φύση. Συμβάλλουν στη μείωση των θορύβων, φιλτράρουν τη σκόνη και άλλα αιωρούμενα σωματίδια, καθαρίζοντας τον αέρα και δροσιζουν, στις ζεστές μέρες του καλοκαιριού, με τη διαπνοή τους και τη σκιά τους, τον ατμοσφαιρικό αέρα.

Η επιλογή των κατάλληλων φυτικών στοιχείων, επομένως, είναι η πιο σημαντική διαδικασία την οποία πρέπει να τηρήσουμε προκειμένου να έχουμε ένα καλό αποτέλεσμα και μια επιτυχή φυτεία. Τα δέντρα θέλουν αρκετά χρόνια για να αναπτυχθούν και να εκπληρώσουν (στο μέγιστο) το σκοπό για τον οποίο φυτεύτηκαν. Ένα λάθος στην επιλογή, μπορεί να εμφανιστεί μετά από 10-20 χρόνια και να μας απογοητεύσει.

Κάθε είδος βλάστησης αναπτύσσεται και αποδίδει σε συγκεκριμένο έδαφος, κλίμα, υψόμετρο και υγρασία. Για το λόγω αυτό έγινε μελέτη, για την σωστή επιλογή των ειδών φύτευσης.

Αρχικά, έγινε έλεγχος καταλληλότητας του είδους φύτευσης σε ότι αφορά την αντοχή του στις τοπικές κλιματικές συνθήκες, στην ταχύτητα ανάπτυξης του φυτού, στη δυνατότητα προσαρμογής του στη συγκεκριμένη ποιότητα εδάφους και στην εύκολη προσαρμογή του στην έντονη ηλιοφάνεια και ανάγκη για σκιασμό. Τέλος, η διεποχική παρουσία του φυλλώματος-αιθαλή ή φυλλοβόλα δέντρα- συμβάλει αισθητά στον έλεγχο των περιβαλλοντικών συνθηκών σε κάθε εποχή.

Μετά το πέρας των ελέγχων καταλήξαμε στους χώρους πράσινου, μεταξύ του δρόμου και τις πλατείας, να τοποθετήσουμε έτοιμο χλοοτάπητα - «Ποικιλία Βερμούδα». Επιλέξαμε το συγκεκριμένο μίγμα γιατί έχει λεπτό, φίνο φύλλο, πολύ καλή αντοχή στην ξηρασία, μικρές απαιτήσεις συντήρησης και άρδευσης και αντοχή σε πολύ υψηλές θερμοκρασίες. Επιπλέον, έχει εξαιρετική αντοχή στο πάτημα και προτιμάται σε ξηρά και θερμά κλίματα, σε πάρκα και αθλητικούς χώρους. (Κήπος, 2008).

Πάνω σε αυτόν το χλοοτάπητα θα φυτευτεί χαμηλή θαμνοειδή βλάστηση, περιμετρικά του δρόμου, ώστε να μπορεί να ξεχωρίζει ο χώρος της πλατείας, απομακρύνοντας τον από τα αυτοκίνητα.

Στο διάδρομο κίνησης πλάτους 2,50μ., που τέμνει τη χάραξη της πλατείας, θα τοποθετηθούν από τη νότια πλευρά φυλλοβόλα δέντρα για να προσφέρουν τη σκιά τους το καλοκαίρι και τον ήλιο το χειμώνα, ενώ από την απέναντι πλευρά θα τοποθετηθούν αειθαλή δέντρα για να προστατεύουν από τον άνεμο τους επισκέπτες της πλατείας.

Με το ίδιο σκεπτικό τοποθετούνται και τα δέντρα στην παιδική χαρά, ενώ άλλη μια σειρά από φυλλοβόλα τοποθετείται στο δημόσιο χώρο στάθμευσης των αυτοκινήτων μαζί με μια μικρή έκταση χαμηλού πράσινου.

2) Παιδική χαρά

Η παιδική χαρά είναι τρόπος έκφρασης. Δίνει στα παιδιά τη δυνατότητα να γνωρίσουν τον εαυτό τους αναπτύσσοντας τις ικανότητες τους, καθώς περιλαμβάνει ποικίλες φυσικές δραστηριότητες όπως τρέξιμο, πήδημα, αναρρίχηση, αιώρηση.

Λόγω της ιδιαίτερης θέσης που κατέχει δίπλα στη θάλασσα, εστιάζουμε στην ιδέα: μια κατασκευή της παιδικής χαράς να έχει τη μορφή караβιού. Έτσι θα ελκύει περισσότερο τα παιδιά και θα διεγείρουν τη φαντασία τους για παιχνίδι. Το «καράβι» θα αποτελείται από τέσσερις τσουλήθρες, μία καμπύλη αναρρίχησης, τρεις σκάλες και τρεις πύργους με σκέπαστρο, ενώ ξύλινες γεφυρούλες με προστατευτικό φράκτη θα ενώνουν τα μέρη του караβιού.

Εκτός από την κατασκευή αυτή, στο χώρο της παιδικής χαράς θα υπάρχει μια κούνια δυο θέσεων, δυο διπλές τραμπάλες, ενώ για τα πιο μικρά παιδάκια ένας μύλος νηπιών με καθίσματα και κούνιες ζώακια θα καλύπτει και τις δικές τους ανάγκες. Τέλος, παγκάκια κάτω από τη σκιά των δέντρων αλλά και της πέργκολας θα ξεκουράζουν τους γονείς.

Η παιδική χαρά θα είναι διαστάσεων 32,20*18,20 τμ.. Ο χώρος που θα είναι τοποθετημένα τα καθιστικά με τις πέργκολες θα είναι

επιστρωμένος με διακοσμητικό βότσαλο (κροκάλα ποταμιά μπορντό), λόγω του ότι δεν είναι αιχμηρό όπως το χαλίκι, ενώ η κατασκευή του «καραβιού» αλλά και τα υπόλοιπα παιχνίδια θα βρίσκονται μέσα σε αμμοδόχο γεμισμένη με άμμο ποταμού μεγέθους ρυζιού. Ο υπόλοιπος χώρος θα είναι κατασκευασμένες από σταμπωτό δάπεδο σκυροδέματος.

Τα υλικά των κατασκευών θα επιλεγθούν με αυστηρότητα κριτήρια για μακρόχρονη αντοχή σε όλες τις καιρικές συνθήκες και φυσικά θα είναι σχεδιασμένα για την ασφάλεια των παιδιών, έτσι ώστε να απολαμβάνουν το παιχνίδι χωρίς να διατρέχουν κινδύνους.

Το ξύλο θα είναι πεύκη, πρεσαρισμένο με ιδιαίτερα μεγάλη αντοχή και εμποτισμένο με ειδικά μη τοξικά υλικά για την αντοχή του στο χρόνο και στις καιρικές συνθήκες και θα έχει κατεργαστεί κατάλληλα ώστε να μην αφήνει ακίδες στην επιφάνειά του. Τα μεταλλικά μέρη που θα χρησιμοποιηθούν θα είναι γαλβανισμένα, ώστε να μην σκουριάζουν. Τα πλαστικά καλύμματα περιέχουν πολυαμίδιο με προστασία UV ενάντια στις υπεριώδεις ακτίνες του ήλιου για την αντοχή τους στο χρόνο. Για τις τσουλήθρες χρησιμοποιείται ενισχυμένος πολυεστέρας διπλής όψης. Τα βερνίκια και τα χρώματα με τα οποία προστατεύονται τα ξύλινα μέρη θα είναι αφενός απολύτως ακίνδυνα για τους χρήστες και αφετέρου θα δίνουν μεγάλη αντοχή στις καιρικές συνθήκες. (Super Sport)

3) Δημοτικό Αναψυκτήριο

Ένας χώρος 115 τμ. που βρίσκεται στο κέντρο περίπου της πλατείας κοντά στην παιδική χαρά και προσφέρεται για ξεκούραση και ηρεμία μετά από μια βόλτα στην πλατεία. Σχεδιασμένο έτσι ώστε να δέχεται τους επισκέπτες του όλο το χρόνο, από νωρίς το πρωί μέχρι αργά το βράδυ, προσφέροντας τους ένα σνακ, έναν καφέ και απολαμβάνοντας τη μαγευτική θέα της θάλασσας.

Ο εσωτερικός του χώρος θα είναι διαμορφωμένος κατάλληλα με τραπέζια και πασάκια, ενώ ένα τζάκι στο κέντρο του αναψυκτηρίου θα δημιουργεί ένα κλίμα ζεστό και φιλόξενο, για τους επισκέπτες κατά τους

χειμερινούς μήνες. Ακόμα, θα υπάρχει και ένας εξωτερικός πάγκος ταχείας εξυπηρέτησης του κοινού, για όσους θέλουν να απολαύσουν τον καφέ τους στο χώρο της πλατείας.

Ο εξωτερικός του χώρος θα περιβάλλεται από 3 ξύλινες πέργκολες στηριζόμενες σε πέτρινες κολώνες, δημιουργώντας σχήμα T. Αναρριχώμενα φυτά σε ζαρντινιέρες γύρω από τις κολώνες, απαλύνουν την όψη της πέργκολας, προσφέρουν κάποια απομόνωση και ενώ στη διάρκεια του καλοκαιριού ρίχνουν την απαλή τους σκιά, τους χειμερινούς μήνες επιτρέπουν στο φως να περάσει. Τέλος, τραπεζάκια θα είναι τοποθετημένα κάτω από τις πέργκολες με όλα να έχουν θέα τη θάλασσα.

4) Μεταλλική Εξέδρα

Στη νότια πλευρά της πλατείας, εκμεταλλευόμενοι την ευκαιρία που μας δίνει, αυτό το κομμάτι αστικής γης, να βρίσκεται δίπλα στη θάλασσα, τοποθετήσαμε μια μεταλλική εξέδρα διαστάσεων 19,50*13,80μ. .

Τα υλικά από τα οποία θα είναι κατασκευασμένα τα επιμέρους στοιχεία της είναι τα εξής :

- ο Πλαίσιο : γαλβανισμένος κάλυβας
- ο Κατάστρωμα : ξύλο

Τα τμήματα των στοιχείων από γαλβανισμένο κάλυβα θα είναι γαλβανισμένα «εν θερμώ». Κατευθυντήριες οδηγίες για επιλογή και χρήση, δεν θα υφίστανται οξείδωση ή οποιαδήποτε άλλη αλλοίωση στο θαλάσσιο περιβάλλον, δεν θα απαιτούν προστασία με βαφή ή άλλη τεχνική προστασίας ή/ και συντήρησης. (www.iok.gr)

Το κατάστρωμα της εξέδρας θα είναι από κατασκευή τύπου decking. Για την κατασκευή αυτή επιλέγονται ξύλα τροπικά όπως Massaranduba, Teak κ.α. ιδιαίτερα υψηλής αντοχής στη χρήση και ανθεκτικά στις καιρικές μεταβολές και την υγρασία. Η επάνω επιφάνειά τους είναι ριγωτή (anti-slip), ενώ η κάτω πλευρά είναι λεία, δίνοντας την δυνατότητα επιλογής της τελικής αισθητικής εμφάνισης. Πέρα όμως από

το ξύλο, σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία αυτού του δαπέδου είναι ο τρόπος και τα υλικά τοποθέτησης.

Αυτό το σύστημα κατασκευής βασίζεται σε εξαρτήματα ανοξειδωτου χάλυβα γνωστά ως Κλιπ ΡΜ, των οποίων η εγκάρσια τομή έχει σχήμα ωμέγα, του οποίου τα πτερύγια όταν είναι ανοιχτά και οριζόντια, εισάγονται μέσα στις πλευρικές εγκοπές των ξύλινων σανίδων, αφήνοντας άθικτη την επιφάνεια. Στερεώνονται στις δοκούς με βίδες, επίσης ανοξειδωτου χάλυβα, κάτι που παρατείνει τη διάρκεια ζωής της εγκατάστασης και εμποδίζει το σκούριασμα. (www.baunet.gr).

Ο χώρος της εξέδρας θα είναι κατασκευασμένος 60cm πιο χαμηλά από τον χώρο της πλατείας και η πρόσβαση του θα γίνεται με τέσσερα σκαλοπάτια κατασκευής τύπου decking και αυτά, τα οποία θα έχουν διακριτικό φωτισμό σε εσοχές στο ρίχτυ τους. Περιμετρικά της εξέδρας θα υπάρχουν μεταλλικά κάγκελα για ασφάλεια, ενώ ξύλινα καθιστικά (παγκάκια) θα είναι τοποθετημένα στο χώρο. Εννέα φωτιστικά σώματα 4,00 μ. ύψους, θα τοποθετηθούν στο χώρο της εξέδρας σε κάναβο 5,60*9,10μ. .

5) Καθιστικά σε σκιερά σημεία-πέργκολες

Οι πέργκολες αποτελούν ένα ενδιαφέρον αρχιτεκτονικό και λειτουργικό στοιχείο στις διαμορφώσεις των ελεύθερων χώρων και των πεζοδρόμων.

Κατά κανόνα συνδυάζονται με καθιστικά, γιατί προσφέρουν τη σκιά τους, ιδίως κατά τους ζεστούς μήνες του καλοκαιριού.

Εντοπίζουμε τις εξής κατηγορίες σε σχέση με τα υλικά κατασκευής:

- Κατασκευές από ξύλο
- Από μέταλλο
- Από μπετόν
- Σύνθετες, με συνδυασμό διάφορων υλικών

Στην περιοχή μελέτης θα χρησιμοποιήσουμε πέργκολες από ξύλο, λόγω του ότι μπορούν να πάρουν ενδιαφέρουσες μορφές, ανάλογα με το

χώρο στον οποίο τοποθετούνται και εναρμονίζονται ευκολότερα με το φυσικό περιβάλλον. Από ξύλο θα είναι, επίσης, και τα καθιστικά κάτω από τις πέργκολες. Πέργκολες θα τοποθετηθούν στο χώρο της παιδικής χαράς αλλά και περιμετρικά του αναψυκτηρίου, όπως και στο διάδρομο κίνησης.

Απαιτούν τακτική συντήρηση, για να μη φθαρεί το ξύλο, και απαιτείται μεγάλη προσοχή στην εκλογή του είδους και της ποιότητας του ξύλου.

Για το λόγω αυτό, επιλέγουμε σκληρό ξύλο πολύ καλά φουρνιασμένο και με σωστή αντιδιαβρωτική προστασία. Για να προστατευθεί το ξύλο από τις βροχές και την υγρασία επαλείφεται με καλής ποιότητας βερνίκι θαλάσσης σε επάλληλες σουρώσεις. Το βερνίκωμα θα πρέπει να επαναλαμβάνεται κάθε ένα ή δύο χρόνια, ανάλογα με τις κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν για να διατηρηθεί η προστασία του ξύλου.

Η θεμελίωση των ξύλινων υποστυλωμάτων πρέπει να γίνει με προσοχή. Το ξύλο δεν πρέπει να βρίσκεται στο έδαφος (θεμελίωση) για να μη σαπίσει. Η στήριξη του θα γίνει πάνω σ' ένα μεταλλικό πέλμα από ορείχαλκο ή σίδηρο βαμμένο με διπλή βαφή φούρνου, το οποίο θεμελιώνεται σε πέδιλο από σκυρόδεμα.

Οι συνδέσεις των ξύλων γίνονται με ανοξείδωτα μπουλόνια σε συνδυασμό με ροδέλες, επίσης ανοξείδωτες. Για λόγους ασφάλειας, προκειμένου να μη ξεσφίγγουν τα μπουλόνια, γίνεται μια «πονταρισιά» στην ένωση του παξιμαδιού με το μπουλόνι. Ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται στη μελέτη των περγκόλων, ώστε να εξασφαλίζεται η ακαμψία όλης της κατασκευής.

6) Διάδρομος κίνησης

Στο χώρο της πλατείας δημιουργήσαμε έναν διάδρομο κίνησης πλάτους 2,50μ. και μήκους περίπου 94,00μ., κατασκευασμένο από τεχνητούς κυβόλιθους ορθογωνικής διατομής από σκυρόδεμα, όπου η έδρασή τους γίνεται σε υπόστρωμα από χαλίκι 3 Α, επάνω σε πολύ καλά

συμπιεσμένο χώμα. Στα πλαϊνά του διαδρόμου κίνησης υπάρχουν διάδρομοι πράσινου πλάτος 0,50μ., στους οποίους έχουν φυτευτεί αειθαλή και φυλλοβόλα δέντρα, ενώ ξύλινες πέργκολες επαναλαμβάνονται κατά διαστήματα.

7) Ποδηλατόδρομος

Δεν θα μπορούσαμε να αφήσουμε τους ποδηλάτες έξω από το χώρο της πλατείας. Για το λόγω αυτό συνεχίσαμε τη λωρίδα κίνησης του οδικού δικτύου για το ποδήλατο, στο χώρο της πλατείας, συνδέοντας τη με μια ράμπα κλίσης 6%. Έτσι οι κάτοικοι, οι επισκέπτες, τα μικρά παιδιά, θα μπορούν να κάνουν ανενόχλητα ποδήλατο, χωρίς το φόβο της ύπαρξης δίπλα τους κάποιου αυτοκινήτου.

Περιμετρικός τοίχος

Ο τοίχος περιμετρικά της πλατείας που θα την διαχωρίζει από το δρόμο, θα έχει ύψος 70cm και θα είναι κατασκευασμένος από μπετό και επενδυμένος με ακανόνιστη πέτρα. Θα χρησιμοποιηθεί επίσης ως χώρος χαμηλού πράσινου με θαμνοειδή βλάστηση.

Επιστρώσεις του χώρου της πλατείας

Η πλατεία προσφέρεται για αναψυχή, συνάθροιση, παιχνίδι, εφήμερες - αυτοσχέδιες ή προσχεδιασμένες - εκδηλώσεις υπαιθρίου χώρου, ενώ περιλαμβάνει ταυτόχρονα θέσεις θέας και καθιστικά.

Με δεδομένο το σχεδιασμό του υπαιθρίου χώρου, ο σχεδιασμός του δαπέδου του επικεντρώνεται ουσιαστικά στη χάραξη και στην επιλογή των διάφορων επιστρώσεων, με στόχο την εξυπηρέτηση των διαφόρων χρηστών και απαιτήσεων τους σε σχέση με το σχεδιασμό του χώρου. Η επίστρωση και κατ' επέκταση το δάπεδο σχεδιάζεται με βάση τη χρήση και τους χρήστες και ακολουθώντας κάποιες παραμέτρους.

Οι πιθανές χρήσεις ενός αστικού υπαιθρίου χώρου δεν είναι εύκολο να προσδιοριστούν. Ο κοινόχρηστος χαρακτήρας του καθιστά δύσκολο έως αδύνατο τον έλεγχο της χρήσης. Οι κυρίαρχες χρήσεις

γενικά ορίζονται από δυο πεδία ανθρώπινων δραστηριοτήτων, την κίνηση και τη στάση. Η κίνηση μπορεί να αναφέρεται σε περίπατο, διέλευση, αλλαγή θέσης, ενώ η στάση συνήθως συνοδεύεται από ανάπαυση, αναπυχή θέα – παρατήρηση, αναμονή.

Στους εν δυνάμει χρήστες ενός αστικού υπαιθρίου χώρου περιλαμβάνεται οποιοσδήποτε είναι δυνατό να βρεθεί στο χώρο αυτόν. Κάτοικοι της περιοχής, επισκέπτες, διερχόμενοι οποιασδήποτε ηλικίας, φυσικής κατάστασης, παιδείας, καλλιέργειας, χρησιμοποιούν το χώρο, με διαφορετικό τρόπο ο καθένας και διαφορετική συμπεριφορά.

Κατά συνέπεια η επίστρωση του δαπέδου οφείλει να εξασφαλίζει τις συνθήκες άνετης και ασφαλούς χρήσης του από όλους, οριοθετώντας παράλληλα τους θεμιτούς κάθε φορά τρόπους χρήσης και συμπεριφορές.

Ο σχεδιασμός της είναι δυνατό να αποτρέψει τη χρήση του από ορισμένες ομάδες χρηστών, να προσελκύσει ή να απομακρύνει πιθανούς χρήστες, να αμβλύνει ή να αποτρέψει μη αποδεκτές κοινωνικά συμπεριφορές. Ως βασικοί παράμετροι του σχεδιασμού αναφέρονται η αισθητική, η σήμανση, η καθοδήγηση των χρηστών, το μέγεθος του χώρου και η γεωμετρία του. (Κτίριο 03/2006, σ.86-88)

Τα διάφορα σχήματα, μεγέθη και υλικά διαφορετικών επιστρώσεων μπορούν να συνδυαστούν μεταξύ τους σε μία επιτυχημένη δημιουργία διάταξης και δομής σχεδίου πλατείας. Εμείς περιοριζόμαστε σε δύο είδη πλακοστρώσεων (ανοικτού τύπου) οι οποίες ενώνονται μεταξύ τους με διαδρόμους 30cm από χαλίκι, έτσι ώστε να μην δημιουργηθεί σύγχυση και αποσπούν την προσοχή της κεντρικής ιδέας του σχεδιασμού. Στους διαδρόμους αυτούς είναι τοποθετημένος λεπτομερειακός φωτισμός όπου φωτίζει διακριτικά τη δομή της πλατείας.

Σημαντικό ρόλο παίζει η κατασκευή του δαπέδου. Αποτελείται από σειρά συγκεκριμένων διαδοχικών εργασιών, που αποσκοπούν στην εξασφάλιση άνετης και ασφαλούς χρήσης, προσπελασιμότητας και αισθητικού ενδιαφέροντος στο χώρο. Με τα κατάλληλα μηχανήματα και

εργαλεία διαμορφώνεται η επιφάνεια που πρόκειται να δεχθεί τις επεμβάσεις σύμφωνα με το σχεδιασμό.

Οι πλάκες ανοικτού τύπου είναι κατασκευασμένες από σκυρόδεμα με κενά διαφόρων σχημάτων και διαστάσεων. Έχουν συνήθως πλάτος 40εκ., μήκος 60εκ. και πάχος 6-12εκ.. Τα κενά συμπληρώνονται κατά κανόνα με κηπευτικό χώμα που επιτρέπει την ανάπτυξη γρασιδιού.

Η έδραση των πλακών γίνεται εν ξηρώ πάνω σε μια στρώση άμμου πάχους 5εκ. σε έδαφος το οποίο έχει προηγουμένως καθαριστεί, εξομαλυνθεί και συμπιεστεί καλά. Πριν από την κατασκευή του τελικού δαπέδου, εκτελούνται όλες οι εργασίες που προβλέπει η μηχανολογική μελέτη (εγκατάσταση ύδρευσης, φωτισμού, απορροής ομβρίων κλπ.).

Σκαλοπάτια

Μια σειρά σκαλοπατιών εύκολα μπορεί να αποτελέσει το επίκεντρο της προσοχής, ή να προσελκύσει προς ένα ψηλότερο επίπεδο.

Θέλοντας να ξεχωρίσουμε τον χώρο της πλατείας από τον δρόμο τον υπερυψώσαμε κατά 60cm από την αρχική στάθμη εδάφους με τέσσερα σκαλοπάτια. Προκειμένου, να αποκτήσουν ενδιαφέρον τα σκαλοπάτια, στην είσοδο της πλατείας από την Πάχη τοποθετήσαμε δυο γωνιακές ζαρντινιέρες στην άκρη των σκαλοπατιών και μια κυκλική στην μέση με χαμηλό πράσινο και διακριτικό φωτισμό, οι οποίες χρησιμεύουν και ως πρόχειρο καθιστικό. Από την άλλη πάλι είσοδο της πλατείας, στο χώρο του δημοτικού χώρου στάθμευσης των αυτοκινήτων, υπάρχουν πάλι τέσσερα σκαλοπάτια τα οποία εκτείνονται και κατά μήκος της θάλασσας, σαν μικρή συνέχεια της πλατείας, με διαδρόμους κίνησης των δυο σκαλοπατιών πλάτους 1,50μ.-ανά 8,70μ. απόσταση μεταξύ τους- ώστε να μην χάνει κανείς την ευκαιρία να απολαμβάνει την μαγευτική θέα της. Χρησιμεύουν και ως καθιστικό για τους επισκέπτες τις πλατείας.

Κατασκευασμένα από μπετό και χαμηλά σε ύψος, εφόσον ζητούμενο είναι η ξεκούραση. Επενδυμένα με λευκό χτυπητό μάρμαρο, και λεπτομερειακό φωτισμό σε εσοχές στο ρίχτυ τους, δίνουν μια αίσθηση μεγαλοπρέπειας.

Φωτισμός

Το φως είναι το πιο ελαφρύ, ευμετάβλητο και ευπροσάρμοστο περιβαλλοντικό υλικό και γι' αυτό το πιο αποτελεσματικό στην αλλαγή της αντίληψής μας για τους χώρους και τις εμπειρίες που ζούμε.

Στόχος της μελέτης φωτισμού, είναι η δημιουργία ενός φωτισμού που θα προάγει την ανθρώπινη κλίμακα και θα προάγει μια αίσθηση ασφάλειας, ευχαρίστησης, χαλάρωσης και άνεσης κατά τις νυχτερινές ώρες. Ακόμα, στόχος είναι η ανάδειξη των φυσικών στοιχείων στο χώρο αλλά και των κατασκευών, δημιουργώντας ένα περιβάλλον που επηρεάζει θετικά την ψυχολογία των ανθρώπων.

Στον σχεδιασμό του φωτισμού αυτού του χώρου λάβαμε υπόψη τις παραμέτρους της θάμβωσης, της ορατότητας, του χρώματος του φωτισμού, της φωτεινότητας και της λαμπρότητας του χώρου. Η κατεύθυνση των φωτιστικών πηγών, η ποιότητα και η ποσότητα του φωτισμού, η σχέση του φωτιζόμενου σημείου με το γενικότερο περιβάλλοντα χώρο μελετήθηκαν προσεκτικά, ώστε το αποτέλεσμα να μη δημιουργεί λειτουργικά προβλήματα στο κοινό. Για το λόγο αυτό η μελέτη του φωτισμού διαχώρισε το φωτισμό σε 5 μέρη: το γενικό, της σηματοδότησης / επισήμανσης, το φωτισμό που δημιουργεί ατμόσφαιρα, το φωτισμό του νερού της θάλασσας, το λεπτομερειακό φωτισμό.

I. Ο *γενικός φωτισμός* διαμορφώνει ένα ομοιόμορφα κατανεμημένο φωτιστικό αποτέλεσμα σε όλο το εύρος της πλατείας, προβάλλοντας ένα άνετο, ευχάριστο και ασφαλές περιβάλλον. Τα φωτιστικά σώματα που θα χρησιμοποιηθούν θα είναι στυλοι 4 μέτρων ύψους, σε κάναβο 20*21.

II. Ο *φωτισμός σηματοδότησης* περιλαμβάνει χαμηλά φωτιστικά 0,70 μέτρων ύψους, που θα παρεμβάλλονται στον κάναβο του γενικού φωτισμού στοχεύοντας στον τονισμό συγκεκριμένων κατευθύνσεων μέσα στη νυχτερινή ατμόσφαιρα της πλατείας.

III. Ο *ατμοσφαιρικός φωτισμός* περιλαμβάνει ελεγχόμενες δέσμες φωτός από προβολείς για την ανάδειξη της βλάστησης, των κατασκευών επί της πλατείας, καθώς και επιλεκτικών σημείων, όπως το εκκλησάκι

του Αγίου Γεωργίου και ορισμένα λείψανα του τοίχους ,που λειτουργούν ως φόντο της πλατείας.

IV. Ο φωτισμός του νερού της θάλασσας περιλαμβάνει φωτιστικά σώματα με χρώμα, διότι εντείνει το αποτέλεσμα της νυχτερινής εικόνας, τα οποία θα τοποθετηθούν σε σημεία γύρω από την εξέδρα, και σε θέση τέτοια ώστε ο παρατηρητής να μην τα διακρίνει.

V. Ο φωτισμός περιγράμματος-λεπτομερειακός φωτισμός, είναι χαμηλού βολτάζ και θα τοποθετηθεί στους διαδρόμους από χαλίκι που διαχωρίζουν τις διαφορετικές πλακοστρώσεις της πλατείας αλλά, και περιμετρικά του διαδρόμου κίνησης, στις λωρίδες πράσινου. Επίσης, τέτοιου είδους φωτισμός θα τοποθετηθεί στις εσοχές που θα έχει το παγκάκι από μπετόν -που θα περιγράφει το όριο της πλατείας γύρω από τη θάλασσα ενώ ταυτόχρονα θα χρησιμεύει ως καθιστικό. Τέλος, στα σκαλοπάτια της μεταλλικής εξέδρας αλλά και περιμετρικά της κάτω από τα κάγκελα, η τοποθέτηση αυτού του είδους φωτισμού θα δημιουργεί ένα μαγευτικό τοπίο.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

1.Τηλεφωνικοί θάλαμοι

Ένα απαραίτητο στοιχείο εξοπλισμού και λειτουργικότητας των πολυσύχναστων χώρων, άρα και πεζοδρόμων, είναι και οι τηλεφωνικοί θάλαμοι.

Αποτελούνται από τρία ουσιαστικά μέρη :

- Τον ιστό
- Το κουβούκλιο προστασίας
- Την τηλεφωνική συσκευή.

Μπορούμε να τους κατατάξουμε σε δύο κατηγορίες :

- Μεμονωμένος τηλεφωνικός θάλαμος
- Συγκρότημα από δύο ή περισσότερους τηλεφωνικούς θαλάμους.

Εμείς θα προτιμήσουμε να τοποθετήσουμε μεμονωμένους τηλεφωνικούς θαλάμους στην περιοχική μελέτης, ώστε να είναι εύκολη η πρόσβαση σε οποιοδήποτε σημείο της πλατείας και αν βρίσκεται κανείς.

2. Κάδοι απορριμμάτων

Ένα βασικό στοιχείο των πεζοδρόμων είναι η καθαριότητα. Σε κάθε πεζόδρομο πρέπει να υπάρχουν, ανάλογα και σε αριθμό αλλά και σε μέγεθος, δοχεία απορριμμάτων.

Μπορούμε να διακρίνουμε δύο κατηγορίες δοχείων απορριμμάτων:

- Μικρής χωρητικότητας
- Μεγάλης χωρητικότητας των οποίων το άδειασμα γίνεται από απορριμματοφόρα του δήμου (κάδοι).

Εκτός από τα συνεργεία του δήμου τα οποία σε ώρες χαμηλών κυκλοφοριακών φόρτων φροντίζουν για το άδειασμα των κάδων, μεγάλη ευθύνη φέρει και ο χρήστης του πεζοδρόμου, οποίος έχοντας την απαραίτητη παιδεία και το σεβασμό στο αστικό περιβάλλον, οφείλει να τοποθετεί τα απορρίμματα εντός των κάδων.

Στο χώρο της πλατείας θα τοποθετηθούν σε κάναβο 8*8 μέτρων, χαλύβδινοι οκτάγωνοι κάδοι ύψους 90cm και χωρητικότητας 80 λίτρων.

3. Βρύσες

Άλλο ένα βασικό στοιχείο της πλατείας είναι η βρύση. Στο χώρο της πλατείας θα τοποθετηθούν βρύσες τύπου Alsace, διαστάσεων 50*90 cm, βάρους 120 κιλών κατασκευασμένες από γκρι γρανίτη χτυπητό στο χέρι.

4.3.5 ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ ΓΙΑ ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΕΙΔΙΚΕΣ ΑΝΑΓΚΕΣ

Στις σύγχρονες κοινωνίες, παρά την αλματώδη πρόοδο των τεχνολογιών και την προώθηση της γνώσης, υπάρχει μια μεγάλη κατηγορία πολιτών που αντιμετωπίζει δυσχέρειες στην αυτόνομη διαβίωση και διακίνηση, εξαιτίας του προχωρημένου ή λανθασμένου σχεδιασμού των κτιρίων, των μέσων μαζικής μεταφοράς, της εργονομίας των εγκαταστάσεων και της διαμόρφωσης των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται τα αποκαλούμενα

«εμποδιζόμενα άτομα». Ο όρος αυτός συμπεριλαμβάνει Άτομα με Αναπηρίες καθώς και ομάδες ατόμων που δυσκολεύονται να χρησιμοποιήσουν τον παρεχόμενο εξοπλισμό, όπως για παράδειγμα έγκυες γυναίκες, προεφηβικά και ηλικιωμένα άτομα κλπ.

Το γεγονός αυτό γίνεται ιδιαίτερα ανησυχητικό, αν σκεφτεί κανείς ότι το 10% - 15% του πληθυσμού των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούν τα ΑμεΑ (Άτομα με Αναπηρίες), ενώ το ποσοστό αυτό ανέρχεται σε 50% όταν με αυτά συνυπολογίζονται και τα εμποδιζόμενα άτομα. Αυτό συνεπάγεται ότι ένας στους δυο πολίτες δε μπορεί να χρησιμοποιήσει την υπάρχουσα αστική υποδομή, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται ομάδες πληθυσμού διαφορετικών «ταχυτήτων» και να προκύπτουν σοβαρά προβλήματα περιθωριοποίησης των ατόμων αυτών. Ως εκτούτου, μια μεγάλη μερίδα του πληθυσμού αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα στην αυτόνομη διακίνηση και διαβίωση και κατ' επέκταση, νοικοκυριά που έχουν στους κόλπους τους άτομα με αναπηρίες, αντιμετωπίζουν δυσβάσταχτα οικονομικά προβλήματα. Η άρση της ανισότητας αυτής επιτυγχάνεται όταν στο σχεδιασμό του δομημένου περιβάλλοντος και στην πληροφόρηση προβλέπεται η ενσωμάτωση της πρόσβασης. (Γεωργάκα Μ., Δούκα Α., 2008)

Η πρόσβαση αποτελεί θεμελιώδες χαρακτηριστικό του δομημένου περιβάλλοντος. Χάρη στην ιδιότητα αυτή, οι άνθρωποι μπορούν να χρησιμοποιούν κτήρια και χώρους και τους δίνεται η δυνατότητα να συμμετέχουν στις κοινωνικές και οικονομικές δραστηριότητες για τις οποίες ορίζει το δομημένο περιβάλλον.

Με βάση τις παρακάτω προδιαγραφές σχεδιάσαμε δυο ράμπες ανόδου από τη στάθμη του δρόμου μέχρι το ύψος της πλατείας (60 cm), ώστε να γίνεται ευκολότερα η πρόσβαση αυτών των ατόμων στο χώρο της πλατείας. Η μια βρίσκεται στην είσοδο της πλατείας από τη μεριά του οικισμού της Πάχης, ενώ η άλλη βρίσκεται στο χώρο των θέσεων στάθμευσης. Έχουν σχεδιαστεί με κλίση 6% και πλάτους 5,50*2,50μ. με χειρολισθήρα και από τις δυο πλευρές, κατασκευασμένες από χτυπητό μάρμαρο για να μη γλιστράνε, Επίσης δεσμεύτηκαν και δυο θέσεις

στάθμευσης αυτοκινήτων διαστάσεων 3,30*5,00 μ. στο δημοτικό χώρο στάθμευσης.

Προδιαγραφές για την κίνηση των Α.Μ.Κ. στους κοινόχρηστους χώρους :

- Να υπάρχουν ράμπες ανόδου από τη στάθμη του δρόμου μέχρι την α' στάση του ανελκυστήρα και μέχρι τους χώρους αναψυχής και εστίασης και γενικά τους χώρους συνάθροισης κοινού.
- Ράμπες :
 - a) Ελάχιστο πλάτος 1,20 μ.
 - b) Απαιτείται πάντοτε χειρολισθήρας και στις δυο πλευρές τις ράμπας
 - c) Γενικά η κλίση των ραμπών δε πρέπει να υπερβαίνει το 6%. Σε περίπτωση όμως που το μήκος της ράμπας είναι μεγαλύτερο των 5,00 μ. μπορεί να φθάσει το 8%. Σε περίπτωση που η ράμπα έχει κλίση μεγαλύτερη του 6% (σε περίπτωση μετατροπής) επιβάλλεται να προβλέπονται πλατύσκαλα τουλάχιστον 1,40 για κάθε 15 μέτρα μήκους ράμπας.
 - d) Πλατύσκαλα, επίσης, πρέπει να προβλέπονται στις γωνίες αλλαγής κατεύθυνσης και μπροστά στις εισόδους-εξόδους, όπου στο ελάχιστο ορθογώνιο του πλατύσκαλου 1,20*1,40 μ. δε θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται το τόξο του ανοίγματος της θύρας.
- Διάδρομοι κυκλοφορίας στους κύριους χώρους με ελάχιστο πλάτος 1,20-1,40 μ.

Σε όλους τους κοινόχρηστους χώρους πρέπει να προβλέπεται κατάλληλη διαδρομή ελάχιστου πλάτους 1,50μ., ελεύθερη εμποδίων και με οδηγό τυφλών. Μικρές αλλαγές στάθμης να καλύπτονται, εκτός από σκαλοπάτια, από κεκλιμένα επίπεδα μέγιστης κλίσης 5% , ελάχιστου πλάτους 1,50μ. που θα διαθέτουν τους απαραίτητους χειρολισθήρες, πλατύσκαλα και αντιολισθητικό δάπεδο. Εναλλακτικά μπορούν να χρησιμοποιηθούν αναβατόρια.

4.3.6 ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΔΡΟΜΟΥ ΠΕΡΙΜΕΤΡΙΚΑ ΤΗΣ ΠΛΑΤΕΙΑΣ

Πριν τη διαμόρφωση αυτού του παραθαλάσσιου χώρου, έκτασης 11,600 τμ., σε πλατεία, ο δρόμος δεν ήταν καθορισμένος. Απλά ακολουθούσε σαν συνέχεια του κεντρικού άξονα που διέσχιζε τον οικισμό. Με το σκεπτικό ότι ο χώρος αυτός βρίσκεται δίπλα στη θάλασσα, ο δρόμος σχεδιάστηκε με κυματοειδή μορφή, σαν να αποτελεί «τα κύματα της θάλασσας». Είναι αμφίδρομης κατεύθυνσης και έχει πλάτος 5,00μ.. Ο δρόμος αυτός χαρακτηρίζεται ως δρόμος «ήπιας» κυκλοφορίας και είναι επιστρωμένος με άσφαλτο.

4.3.7 ΧΩΡΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Ο έλεγχος της στάθμευσης ισοδυναμεί με έλεγχο της κυκλοφορίας. Η πολιτική του κυκλοφοριακού σχεδιασμού δίνει την ίδια σημασία στο αυτοκίνητο είτε αυτό κινείται είτε είναι σταθμευμένο. Οι μεμονωμένες ή ομαδικές θέσεις στάθμευσης είναι σημεία έλξης του αυτοκινήτου.

Ένας σταθμός στάθμευσης, μη αυτοπονημένος, είναι ένα σύνθετο έργο που περιλαμβάνει δυο βασικά κατηγορίες χώρων : Τις θέσεις στάθμευσης και τους διαδρόμους κίνησης των αυτοκινήτων.

Εφ' όσον τα αυτοκίνητα σταθμεύουν και παραλαμβάνονται από τους ίδιους τους οδηγούς, στο εσωτερικό του σταθμού υπάρχουν εκτός από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και οι κινήσεις των πεζών.

Σ' αυτό το χώρο με τόσο στενή επαφή ανθρώπων και αυτοκινήτων, όπου σταθμεύσεις και εκκινήσεις είναι συνεχείς, απαιτείται να τηρούνται αυστηροί κανόνες ασφαλείας.

Ο πρώτος κανόνας είναι να υπάρχει όσο γίνεται μεγαλύτερη σαφήνεια και τάξη στην οργάνωση του χώρου. Ο κανόνας αυτός είναι επίσης κανόνας για την οικονομικότητα του έργου : οικονομικότητα στη λειτουργία, σε συνδυασμό με τη μέγιστη εκμετάλλευση του διατιθέμενου χώρου. Σημαντικός επίσης κανόνας ασφαλείας είναι η σήμανση στο

εσωτερικό του σταθμού αλλά και η αυτόματη πληροφόρηση των εισερχόμενων οδηγών για το που βρίσκονται οι άδειες θέσεις.

Το πλάτος των διαδρόμων κίνησης εξαρτάται από τη γωνία στάθμευσης των θέσεων που εφάπτονται σε αυτούς. Στη δική μας περίπτωση η γωνία στάθμευσης θα είναι 30° και οι διαστάσεις της κάθε θέσης θα είναι 2.30×5.00 μ., ενώ το πλάτος του διαδρόμου κίνησης θα είναι $3,50$ μ.. Προβλέπονται 44 θέσεις στάθμευσης, εκ των οποίων οι δυο είναι για άτομα με ειδικές ανάγκες, το πλάτος αυτών ορίζεται σε 3.30 μ.. Τέλος, δε θα μπορούσαμε να αφήσουμε απ' έξω τους ποδηλάτες, γι' αυτό σχεδιάσαμε 18 θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων με γωνία κλίσης 45° διαστάσεων $0,85 \times 1,35$ μ. οι οποίες, όμως, τοποθετούνται στην άλλη είσοδο της πλατείας από τη μεριά της Πάχης.

Όσον αφορά τη σήμανση για τα οχήματα, έχουμε δυο κατηγορίες, την οριζόντια και την κατακόρυφη. Πιο αναλυτικά, στην οριζόντια σήμανση, το οδόστρωμα θα καλυφθεί με ειδικό ανεξίτηλο χρώμα σήμανσης οδοστρώματος, λευκής απόχρωσης, με το οποίο θα σημειωθούν τα όρια της κάθε θέσης στάθμευσης και θα καθοριστούν με ευμεγεθή βέλη οι κατευθύνσεις κυκλοφορίας σ' όλους τους διαδρόμους και στα σημεία διασταύρωσης των διαδρόμων μεταξύ τους. Επίσης, με το ίδιο χρώμα θα καθοριστούν τα σημεία υποχρεωτικής διακοπής πορείας (stop) των οχημάτων και θα σημειωθούν με κατάλληλες αναγραφές, οι ειδικές θέσεις στάθμευσης π.χ. των ατόμων με ειδικές ανάγκες.

Η κατακόρυφη σήμανση τώρα, απαιτεί πινακίδες ισχυουσών προδιαγραφών για την οδική σήμανση (π.χ. απαγορεύσεις εισόδων, υποχρεωτικές πορείες, υποχρεωτική διακοπή πορείας, κλπ.), οι οποίες θα τοποθετηθούν σε ορατά σημεία και σε όλες τις απαραίτητες θέσεις όπως π.χ. στις διασταυρώσεις διαδρόμων μεταξύ τους. Τέλος, στις εισόδους του σταθμού θα τοποθετηθούν φωτεινές πινακίδες για την ένδειξη της πληρότητας του σταθμού.

Ο φωτισμός του χώρου στάθμευσης γίνεται με 3 στύλους ύψους 6.00 μ. και με 5 στύλους των $4,00$ μ., ώστε να επιτυγχάνεται ο πλήρης

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ ΑΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.

φωτισμός της περιοχής. Επίσης στα σκαλοπάτια που περιβάλλουν το χώρο στάθμευσης έχει τοποθετηθεί λεπτομερειακός φωτισμός.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σήμερα που βιώνουμε την υποβάθμιση της ζωής στις σύγχρονες πόλεις, αλλά και στον μικρό οικισμό της Πάχης, αναζητούμε απαντήσεις για την επίλυση του προβλήματος. Μέσα σ' ένα γενικότερο κλίμα για βιωσιμότερες πόλεις συνειδητοποιούμε την σημασία των κοινόχρηστων ελεύθερων χώρων και του πράσινου στην αναβάθμιση του αστικού ιστού και της ζωής κατοίκων και επισκεπτών. Το ζητούμενο είναι η επαναφορά μιας επιθυμητής ισορροπίας μεταξύ δομημένου περιβάλλοντος και δημόσιου ελεύθερου χώρου με στόχο την προσέγγιση όρων όπως είναι η κοινωνικότητα, ο σεβασμός στο περιβάλλον και η ταυτότητα της πόλης.

Επειδή είναι εξαιρετικά δύσκολο να επανακτηθούν ελεύθεροι χώροι που έχουν χαθεί, ίσως πρέπει να προσανατολιστούμε στην επανένταξη στον αστικό ιστό, εκείνων των αδόμητων εκτάσεων, που αφενός θα τις προφυλάξουμε από το να δομηθούν, αφετέρου θα συμβάλλουν στην κάλυψη των αναγκών για δημόσιες δραστηριότητες και πράσινο. Στην κατηγορία αυτών των χώρων ανήκει και ο ανεκμετάλλετος παραθαλάσσιος χώρος στον οικισμό της Πάχης, η ευκαιρία για τη βελτίωση της εικόνας της πόλης μας και των περιβαλλοντικών συνθηκών της. Είναι λοιπόν ώρα αυτοί οι χώροι να πάψουν να προσφέρουν υπηρεσίες στα άψυχα αυτοκίνητα και να αποδοθούν στον κάτοικο αυτής της περιοχής με τον κατάλληλο επανασχεδιασμό.

Επίσης, η απόδοση στους κατοίκους μικρών εκτάσεων γης προς εκμετάλλευση, αναμένεται να αποτελέσει κίνητρο για τη συντήρηση των χώρων αυτών, αφού οι ίδιοι θα έχουν ένα λόγο ώστε να αναλάβουν την ευθύνη για την προστασία και την φροντίδα τους. Δίνεται έτσι ένας πιο ιδιωτικός χαρακτήρας στον, κατά τα άλλα, δημόσιο υπαίθριο χώρο των κατοικιών.

Ωστόσο, οι χώροι που δημιουργούνται στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων, δεν απομονώνονται μεταξύ τους αλλά λειτουργούν ως ένα ενιαίο σύνολο, με χαράξεις κίνησης που ευνοούν την

επικοινωνία τους. Στην ενοποίησή τους εξάλλου συμβάλλει και η κυκλοφοριακή αποφόρτιση των οδών στο εσωτερικό της περιοχής της οργανωμένης δόμησης.

Σε μια πόλη που ο δημόσιος χώρος ασφυκτιά και συχνά δεν είναι ευχάριστα προσπελάσιμος, θεωρούμε ότι το τελικό αποτέλεσμα της πλατείας αλλά και οι διαμορφώσεις στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων, μπορούν να συμβάλλουν θετικά στην περιβαλλοντική και αισθητική αναβάθμιση της περιοχής. Θα πρέπει να υπάρξει ιδιαίτερη μέριμνα για το σχεδιασμό και την κατασκευή του έργου, ώστε να αποκτήσει ο δημόσιος χώρος ποιότητα που θα αναβαθμίσει συμβολικά αλλά και πρακτικά τη λειτουργία του.

Η κυκλοφορία, τώρα, είναι το υπ' αριθμόν ένα πρόβλημα των σημερινών πόλεων και ως εκ τούτου σημαντικός ρυθμιστής των πιθανών λύσεων. Με την αλματώδη αύξηση της κυκλοφορίας, οι συνθήκες μετακινήσεως των πεζών, κυρίως στα κέντρα των μεγάλων πόλεων, έχουν γίνει προβληματικές και χειροτερεύουν συνεχώς. Παράλληλα, στους δρόμους των συνοικιών είναι εξίσου αδύνατο να κυκλοφορήσουν οι κάτοικοί τους, γιατί τα σταθμευμένα αυτοκίνητα καταλαμβάνουν τα καταστρώματα των δρόμων και πολλές φορές τα πεζοδρόμια, που και αυτά συνήθως έχουν ελάχιστο πλάτος, ενώ η συνεχής κυκλοφοριακή κίνηση όσο μικρή και αν είναι, δεν ενθαρρύνει τους περιπάτους ή τα παιχνίδια των μικρών παιδιών έξω από τα σπίτια.

Ο μικρός αυτός οικισμός αποτελεί ένα αντιπροσωπευτικό παράδειγμα της κατάστασης όπως διαμορφώνεται, καθώς συμπυκνώνει στα περιορισμένα του όρια πολλά από τα επί μέρους προβλήματα. Ο κάτοικος της σημερινής πόλης υποχρεώνεται για να κυκλοφορήσει, να συγκεντρώνει πληροφορίες, να πειθαρχεί, να πληρώνει και να διακινδυνεύει. Ο σχεδιασμός της κυκλοφορίας πεζών μέσω της δημιουργίας δικτύων για την διευκόλυνση της καθημερινής ζωής θα πρέπει να αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο του πολεοδομικού σχεδιασμού για την διαμόρφωση των πόλεων του 21^{ου} αιώνα. Η ύπαρξή τους θα συμβάλλει στην βιωσιμότητα της πόλης, την αναβάθμιση των κοινωνικών

σχέσεων και την αύξηση του βαθμού οικειοποίησης του δημοσίου χώρου σε επίπεδο γειτονιάς.

Ο αντικειμενικός σκοπός δημιουργίας πεζοδρόμων, ή αξόνων ήπιας κυκλοφορίας, είναι η προστατευμένη και άνετη κίνηση των πεζών, η μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, η δυνατότητα ανάπλασης του περιβάλλοντος με αισθητικά κριτήρια κ.α.. Είδαμε πως είναι δυνατόν να διαφοροποιήσουμε τις κινήσεις τροχοφόρων από τις ανάγκες των πεζών και των ποδηλάτων, ώστε αυτές να μη διασταυρώνονται και να υπάρχει ασφάλεια μετακινήσεως για όλους. Έτσι τα παιδιά θα μπορούν να κάνουν ποδήλατο και να παίζουν ανενόχλητα στους δρόμους, και οι μεγάλοι να χαίρονται τον περίπατό τους χωρίς τον εφιάλη του αυτοκινήτου.

Υπάρχουν πολλοί τρόποι για τον περιορισμό της κυκλοφορίας, όπως η καλή λειτουργία των μέσων μαζικής μεταφοράς, η απαγόρευση της στάθμευσης, η μετατροπή ορισμένων δρόμων σε πεζόδρομους.

Η ανάπλαση δεν είναι μια πρόταση εξωραϊσμού της πόλης, ούτε επιχειρεί να χωρέσει μια άποψη για τη τέλεια πόλη στο μικρό κομμάτι της Πάχης. Είναι μια ήπια παρέμβαση σ' ένα συγκεκριμένο τόπο, με πραγματικούς κατοίκους και προβλήματα στα πλαίσια μιας πόλης εξίσου αληθινής που δίνει συγκεκριμένα δεδομένα. Στόχος είναι να αναβαθμιστεί η ζωή του κατοίκου και να βελτιωθεί ποιοτικά ο χώρος γύρω του, η κίνηση του, οι επιλογές του. Προτεραιότητα δίνεται στον κάτοικο, στον πεζό και έπειτα στον επισκέπτη. Μετά την ανάπλαση η Πάχη θέλουμε να έχει λιγότερα προβλήματα, αλλά τους ίδιους κατοίκους αποφεύγοντας αλλαγές στη σύσταση του πληθυσμού.

Δεν είναι πάντα δεδομένη η επιτυχία μιας ανάπλασης. Το παράκτιο αστικό μέτωπο κάθε πόλης, όμως, οφείλει να σέβεται την ιδιαιτερότητά του και να μην υπόκειται σε συνεχείς μεταβολές της φυσιογνωμίας του αρχικού φυσικού χαρακτήρα του.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αραβαντινός Αθανάσιος, 2007, *Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη*, Συμμετρία, Αθήνα
- Πανουργιάς Χρήστος & Ζαβαντής Δημήτριος, 2004, *Πολεοδομική ανάπλαση περιοχών - Μικροπολεοδομικά στοιχεία*, Σταμούλη, Αθήνα
- Βλαστός Θάνος & Μηλάκης Δημήτρης, 2006, *Πολεοδομία us μεταφορές από την απόκλιση στη σύγκλιση*, Ε.Μ.Π., Αθήνα
- Λουκόπουλος Δημήτρης, Πολύζος Γιάννης, Πυρπώτης Γιάννης, Τούντα Φωτεινή, 1990, *Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπλασης. Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα*, Τομέας, Αθήνα
- Φραντζεσκάκης Ι., Γιαννόπουλος Γ.Α., 1986, *Σχεδιασμός των μεταφορών και κυκλοφοριακή τεχνική*, τ.1, Αθήνα
- Σκαρλάτος Παναγιώτης, 2006, *Αφιέρωμα: «Επιστρώσεις υπαίθριων χώρων»*, *Κτίριο*, Μάρτιος, σελ. 86-88
- Κοκολάκη Χρυσούλα, 2007, Μεταπτυχιακή εργασία : *«Προσεγγίσεις του σχεδιασμού στην Ελλάδα»*, Ε.Μ.Π.
- Γεωργάκα Μαριέττα, Δούκα Άλκιστη, 2008, Μεταπτυχιακή εργασία : *«Προσβασιμότητα εμποδιζόμενων ατόμων σε χώρους πολιτιστικού και τουριστικού ενδιαφέροντος»*, Ε.Μ.Π.
- Ταγκαλίδου Τζέλα, 2006, Εισήγηση : *«Τα λεπτά όρια του ιδιωτικού και του δημόσιου»* , <http://www.reconstruction.gr>, τελευταία επίσκεψη: 07 Οκτωβρίου 2009
- Παπαϊωάννου Τάσος, 2006, *«Το ασφυκτικό τοπίο της πόλης»*, Ελευθεροτυπία, www.enet.gr, 27 Σεπτεμβρίου 2006
- Κυρίλης Η. & Υιοί, *Super Sport – Sport is our underground- Εξοπλισμοί παιδότοπων*, www.super-sport.gr
- Λαμπρόπουλος Δημήτριος, 2008, *Κήπος 4 Εποχές*, Αθήνα
- www.iok.gr/petep/09-15-01-00, www.baunet.gr

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ ΑΣΤΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.



Άποψη δευτερευόντων δρόμων του οικισμού.



Άποψη σταθμευμένων οχημάτων στους δευτερεύοντες δρόμους του οικισμού.

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.



Άποψη κεντρικού άξονα κίνησης του οικισμού.



Άποψη κεντρικού άξονα κίνησης του οικισμού.

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.



Άποψη πεζόδρομου με υψηλό πράσινο.



Άποψη πεζόδρομου & η σημερινή χρήση του.

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.



Άποψη παιδικής χαράς.



Άποψη παραθαλάσσιου ελεύθερου χώρου έκτασης 11,600 τμ.

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.



Άποψη παραθαλάσσιου ελεύθερου χώρου έκτασης 11,600 τμ.



Άποψη παραθαλάσσιου ελεύθερου χώρου έκτασης 11,600 τμ.

ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ ΑΣΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ : ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΤΥΠΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΟΝ ΠΑΡΕΜΒΑΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ : ΠΑΡΑΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΟΙΚΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΓΑΡΩΝ.