

*Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ*



*ΙΟΥΛΙΑ Μ. ΠΟΥΛΑΚΗ*

*ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2005*



**Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

**ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Στη μητέρα μου, Σοφία και στον πατέρα μου, Μιχάλη.

**ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

- Πρόλογος
- Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> : Ο δημόσιος αστικός χώρος.
- Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> : Κριτήρια ποιότητας δημοσίων χώρων, προβλήματα σύγχρονων πόλεων, κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup> : Η αρχιτεκτονική του δημόσιου χώρου στην Ευρώπη.
- Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup> : Ο αστικός εξοπλισμός.
- Κεφάλαιο 5<sup>ο</sup> : Ο Πειραιάς.
- Κεφάλαιο 6<sup>ο</sup> : Στοιχεία αστικού εξοπλισμού στις πλατείες του Πειραιά. Α) Πλατεία Τερψιθέας  
Β) Πλατεία Κοραή  
Γ) Πλατεία Κανάρη  
Δ) Πλατεία Δεληγιάννη
- Κεφάλαιο 7<sup>ο</sup> : Πρόταση για επίπλωση πλατείας Δεληγιάννη.
- Βιβλιογραφία

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Αντικείμενο αυτής της μελέτης αποτελεί ο αστικός εξοπλισμός του Πειραιά, μιας μεγάλης πόλης με διαφοροποιήσεις, από περιοχή σε περιοχή, στη δόμηση αλλά και στους δημόσιους χώρους της. Αυτό συνεπάγεται ότι και τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού θα είναι ποικίλα. Αρχικά αναπτύσσεται η έννοια του δημόσιου αστικού χώρου, τα κριτήρια ποιότητάς του, η συμβολή του στη μορφολογία μιας πόλης, καθώς και οι θέσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τη σημασία του δημοσίου χώρου τόσο στη μορφολογία της πόλης όσο και στο περιβάλλον της.

Ακολουθεί αναφορά στην αρχιτεκτονική του δημοσίου χώρου στην Ευρώπη. Πως, δηλαδή, αντιλαμβάνονται οι ευρωπαίοι αρχιτέκτονες το δημόσιο χώρο ως αναπόσπαστο κομμάτι της πόλης.

Κατόπιν ορίζεται ο αστικός εξοπλισμός και μέσα από φωτογραφικό υλικό γίνεται γνωριμία με τα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού που παράγονται και χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα.

Δε θα μπορούσε, ακόμη, να παραλειφθεί μια ιστορική αναδρομή του Πειραιά εφόσον το αντικείμενο είναι ο αστικός εξοπλισμός του συγκεκριμένου δήμου.

Οι δημόσιοι χώροι του Πειραιά που μελετώνται ως προς τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού τους είναι τέσσερις πλατείες, σε κεντρικές περιοχές, όπως το Πασαλιμάνι, η Τερψιθέα και το κέντρο του Πειραιά. Μελετούμε, δηλαδή, την πλατεία Τερψιθέας, την πλατεία Κοραή, την Πλατεία Κανάρη και την πλατεία Δεληγιάννη. Τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού που επιπλώνουν τους δημόσιους χώρους αυτούς καταγράφονται, αναλύονται κατασκευαστικά και παρουσιάζονται μέσα από φωτογραφικό υλικό.

Η μελέτη ολοκληρώνεται με μια πρόταση επίπλωσης της πλατείας Δεληγιάννη που δεν έχει αναπλαστεί πρόσφατα, εν αντιθέσει με τις υπόλοιπες πλατείες που μελετήθηκαν.

1.0 ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ



## **ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ - ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ**

Ως δημόσιος αστικός χώρος ορίζεται το σύστημα που οργανώνει την πόλη: οι πλατείες, οι δρόμοι, τα οικοδομικά τετράγωνα, το σύστημα ιδιωτικών ή δημόσιων μεταφορών και το δίκτυο κυκλοφορίας των πεζών. Το σύστημα αυτό αποτελεί χώρο ελεύθερης διακίνησης, συνεχούς διαχείρισης και συντήρησης ενώ έχει μια συμβολική διάσταση.

Ο δημόσιος χώρος εξαρτάται και επηρεάζεται από τη μορφή και τη λειτουργία των κτιρίων που τον περιβάλλουν. Στην ιστορία, παρατηρούμε ότι υπάρχουν διακεκριμένες κτιριολογικές κατηγορίες σε αντιστοιχία με διαφορετικές πολιτισμικές περιόδους και διαφορετικούς τύπους, οι οποίες προσδιορίζουν τη μορφή της πόλης, δηλαδή τα δίκτυα μεταφορών, τους ελεύθερους χώρους και τα κελύφη.

Οι δημόσιοι χώροι παρέχουν την αντιληπτική δομή, το σύστημα προσανατολισμού των κατοικιών της πόλης. Οι κάτοικοι αντιλαμβάνονται την πόλη μέσω των δημοσίων χώρων ως μια συγκροτημένη οντότητα ή όχι, εάν ο δημόσιος χώρος δεν είναι σαφής.

Παράλληλα, τα δίκτυα των αστικών ελεύθερων χώρων, η πλοκή τους μέσα στο δομημένο ιστό της πόλης και η ένταξη τους στο δομημένο περιβάλλον εκφράζουν και προσδιορίζουν ταυτόχρονα την ταυτότητα της πόλης, ενώ αποτελούν τους κατ' εξοχήν χώρους δημόσιας ζωής και κοινωνικής συναναστροφής.

Οι κατηγορίες των αστικών υπαίθριων χώρων είναι:

- κήποι και πάρκα
- δρόμοι και πλατείες

## **Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ**

Ο ρόλος του μέσα στο πολεοδομικό περιβάλλον εξαρτάται από το χαρακτήρα, τη λειτουργία της πόλης, καθώς και το κοινωνικοπολιτιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο αναπτύσσεται και εξελίσσεται. Μέσα από αλληπάλληλες μεταβολές στον αστικό ιστό και ανθρώπινες παρεμβάσεις ο ρόλος του δημόσιου ανοιχτού χώρου έχει αλλάξει τελείως. Καταρχήν, ο δημόσιος χώρος σήμερα δε χρησιμοποιείται πλέον για μεγάλες δημόσιες γιορτές, όπως και στην Αρχαιότητα, το Μεσαίωνα ή την Αναγέννηση, αλλά χρησιμοποιείται όλο και περισσότερο για καθημερινή χρήση, με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί μόνο την εξασφάλιση περισσότερου αέρα και φωτός και να αποτελεί κάποια διακοπή στη μονότονη πληθώρα σπιτιών.

Έτσι η ανάγκη πρώτης προτεραιότητας αφού διαδραματίζονταν ένα μεγάλο μέρος του δημόσιου βίου στους υπαίθριους χώρους έχει αλλάξει ουσιωδώς.

Σήμερα ο δημόσιος χώρος στη πόλη έχει ήδη μεταλλαχθεί σε τόπο αναψυχής σαν αποτέλεσμα της επίδρασης της πληροφορικής και των οπτικοακουστικών μέσων στη ζωή των κατοίκων της. Έτσι ο δημόσιος χώρος συσπειρώνεται γύρω από περιορισμένες δραστηριότητες αναψυχής, επαναλαμβανόμενες σε όλη την επέκταση του μητροπολιτικού χώρου. Σαν συνέπεια περιοχές με ιδιαίτερη ταυτότητα στο παρελθόν στερούνται πια των γνώριμων χαρακτηριστικών τους. Η ομογενοποίηση του αστικού χώρου εξαλείφει τα στοιχεία τοπικότητας και περιορίζει τους δεσμούς του κατοίκου με το χώρο που τον περιβάλλει άμεσα.

Παράλληλα όλο και περισσότερο ο αστικός χώρος αποδιαρθρώνεται και «εξαφανίζεται», χωρίς όμως, ο ιδιωτικός χώρος να είναι σημαντικά καλύτερος. Οι υπαίθριοι χώροι αναψυχής και πρασίνου στη σύγχρονη πόλη είναι κατακεραματισμένοι, λόγω των συνεχών πιέσεων που ασκούνται από την ιδιωτική δόμηση. Πολύ συχνά, στις σημερινές πόλεις, ο υπαίθριος χώρος έχει καταντήσει το κενό ανάμεσα στα κτίρια, ένας χώρος κυκλοφορίας και στάθμευσης αυτοκινήτων ή, στην καλύτερη περίπτωση, ένας χώρος για εξωρραισμό με φυτά και γλυπτά. Στην ιστορική πόλη τα κτίρια σχηματίζουν μια σύνθεση όπου, σε επίπεδο μορφής, ορίζονται συγκεκριμένοι υπαίθριοι χώροι.

Αντιθέτως στη μοντέρνα πόλη τα ίδια τα κτίρια καταλαμβάνουν συγκεκριμένους χώρους, ενώ ο υπαίθριος χώρος είναι το άμορφο υπόλοιπο, γεωμετρικά μη προσδιορίσιμος ή -όπως λέει ο Krier- είναι «σαν να βγήκε από το χάος»<sup>1</sup>.

Τέλος μεγάλο ρόλο στη μεταβολή των δημοσίων χώρων έπαιξε ένα νέο στοιχείο, το αυτοκίνητο, το οποίο κυριεύσε από το 19<sup>ο</sup> αιώνα την πόλη και επέβαλε την κλίμακά του σε χώρους σχεδιασμένους στην κλίμακα του πεζού. Ο δρόμος και οι πλατείες, άλλοτε χώροι ζωής και επέκτασης της κατοικίας, γίνονται τώρα χώροι διέλευσης του αυτοκινήτου, και ο πεζός συνθλίβεται σε στενά πεζοδρόμια.

Παρόλα αυτά ο λεγόμενος «υπαίθριος χώρος» είναι εξίσου σημαντικός με τα κτίρια, αν θέλουμε να δημιουργηθεί ζωντανός αστικός ιστός. Η αρμονία, η ηρεμία και η ζωντάνια μιας πόλης εξαρτώνται από τη συνεκτικότητα και τη «θετικότητα» του υπαίθριου χώρου της, από το αν

---

<sup>1</sup> Β. Κουφοπούλου, ΔΠΜΣ: Ο σχεδιασμός του δημόσιου ελεύθερου χώρου σε κεντρικές αστικές περιοχές κατοικίας, (2000).



κάθε μικρό ή μεγάλο τμήμα του χώρου που βρίσκεται ανάμεσα στα κτίρια είναι εξίσου συγκροτημένο και συγκεκριμένο και έχει αντιμετωπιστεί εξίσου σοβαρά όσο και ένας λειτουργικός και αισθητικά άρτιος εσωτερικός χώρος.

## **ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ : Η ΠΛΑΤΕΙΑ**

Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει η εξελικτική πορεία της πλατείας σε συνάρτηση με τις ιδιαίτερες πολιτιστικές κοινωνικές και πολιτικές συνθήκες της εκάστοτε εποχής.

Η πλατεία αποτελεί τον πρώτο υπαίθριο αστικό χώρο συλλογικών δραστηριοτήτων, ένας τόπος ανταλλακτικών σχέσεων και έδρα της κοινοτικής ζωής. Εμφανίζεται δε, με τα πρώτα σημάδια της πόλης και ως τη βιομηχανική επανάσταση, να γίνεται ο χώρος όπου πραγματοποιούνται όλες εκείνες οι δραστηριότητες που θεωρούνται βασικές για την ύπαρξη και τη λειτουργία μιας κοινότητας. Έτσι, μαζί με τον εμπορικό δρόμο, αποτελεί το κορύφωμα της αστικής ζωής σε κάθε πόλη.

Στις αρχές του αιώνα μας η πλατεία αρχίζει σταδιακά να χάνει τον καθεαυτού ρόλο της, του προστατευόμενου από τις οδικές αρτηρίες κοινωνικού χώρου, όταν αρχίζουν να συγκλίνουν σε αυτή πολυάριθμοι και πολυσύχναστοι δρόμοι που την υποβαθμίζουν σε απλό κυκλοφοριακό κόμβο, μειώνοντας αισθητά τη λειτουργία της ως τόπο συνάντησης και συναλλαγής.

Σύμφωνα με την αρχιτεκτονική των αρχών του 20<sup>ου</sup> αιώνα, που αρνείται τη συνέχεια με την αρχιτεκτονική του παρελθόντος, προετοιμάζοντας κατά κάποιο τρόπο την είσοδο του μοντέρνου κινήματος, αναγνωρίζεται η ανάγκη ύπαρξης της πλατείας στην πόλη, αρνούμενο να τη συμπεριλάβει για μεγάλο διάστημα στη σχεδιαστική του θεματολογία. Η πλατεία σύμφωνα με τους εκφραστές του δεν είναι πια ένας καθορισμένος και μορφολογικά ολοκληρωμένος αστικός χώρος. Οι λειτουργίες της μεταφέρονται σε μια αφηρημένη έννοια «πρασίνου» περισσότερο ως κατά κεφαλήν ποσοστό ή κοινωνιολογικό σταθερότυπο, παρά ως τμήμα του αστικού σχεδίου. Το ίδιο συνεχίζεται ως τη μεταπολεμική περίοδο που η πλατεία εξυπηρετεί αποκλειστικά την κυκλοφορία, ως κόμβος ή χώρος για σταθμευμένα αυτοκίνητα.

Τα τελευταία χρόνια όμως παρατηρούμε μια μεταστροφή, καθώς ο σχεδιασμός του υπαίθριου αστικού χώρου μετατρέπεται και πάλι σε ένα

από τα πιο σημαντικά θέματα της σύγχρονης αρχιτεκτονικής αναζήτησης και αναγνωρίζεται ξανά ο λειτουργικός και συμβολικός χαρακτήρας της.

Έτσι ο Robert Krier θεωρεί ότι οι κατάλληλες λειτουργίες για μια πλατεία είναι οι εμπορικές δραστηριότητες όπως η λειτουργία της αγοράς αλλά κυρίως οι πνευματικές δραστηριότητες. Οι πλατείες είναι οι πλέον κατάλληλοι χώροι για την εγκατάσταση διοικητικών γραφείων του δημοσίου, κέντρων νεότητας, δημοτικών αιθουσών, βιβλιοθηκών, θεάτρων, συναυλιακών χώρων, καφετεριών, μπαρ, κτλ. Άλλωστε πρέπει η δραστηριότητα στις δημόσιες πλατείες να μη σταματά και να υπάρχει κίνηση όλο το 24ωρο, ενώ παράλληλα δε θα πρέπει να αποκλειστεί ο ρόλος για τον οικισμό (η πλατεία ως τόπος συνάντησης δύο δρόμων, ως συγκεκριμένο σημείο αναφοράς για τον προσανατολισμό, ως τόπος συνάντησης, κτλ. )

### **ΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ : Ο ΔΡΟΜΟΣ**

Ο δρόμος περικλείει δύο σημασίες της σύνδεσης και του τόπου. Το αν ένας δρόμος λειτουργεί σαν «τόπος» δεν μπορεί να προκύψει αποκλειστικά και μόνο από τη μορφή του και από τις χρήσεις γης, ακόμα και αν έχει την κατάλληλη πυκνότητα χρηστών. Εξίσου σημαντική είναι και η σχέση του δρόμου με τον άμεσο περίγυρό του.

Έτσι, στην παραδοσιακή διάταξη, όπου η τοποθέτηση των σπιτιών ήταν το ένα δίπλα στο άλλο, υπήρχαν πολλές είσοδοι στο επίπεδο του ισογείου και ο δρόμος δε χρησίμευε μόνο σα χώρος διανομής και προσανατολισμού αλλά ήταν συγχρόνως και το πεδίο οικονομικής και κοινωνικής συναλλαγής.

Στα σύγχρονα τετράγωνα, ένα εσωτερικό σύστημα διαδρόμων παραβάλλεται με την κύρια λειτουργία του δρόμου, που είναι ο τόπος όπου συναντιέται η ιδιωτική με τη δημόσια επικράτεια.

Συνήθως ο δρόμος αντιμετωπίζεται σαν κάτι που έγινε μόνο χάριν της κίνησης. Όμως ο δρόμος είναι κάτι παραπάνω όπως δηλώνει ο Le Corbusier, είναι ένα «atelier» μιας και πέραν της λειτουργίας του ως αυτοκινητόδρομος είναι αυτός που μας επιτρέπει την πρόσβαση σε όλα τα κτίρια και για όλους τους σκοπούς (εργασία, διασκέδαση, κατοικία, αστυνόμευση, πυρασφάλεια, κτλ.). Επιπλέον είναι η δημόσια «αποθήκη» στην οποία τοποθετούνται οι εγκαταστάσεις για την παροχή νερού, ηλεκτρικού στα κτίρια, με βάση τη χρησιμότητά τους, αλλά και την ανθρώπινη υγεία και ασφάλεια. Τέλος είναι ο χώρος που διασφαλίζει ή

θα έπρεπε να διασφαλίζει στα κτίρια ικανοποιητικό φωτισμό και αερισμό. Οι δρόμοι, εκτός από εν δυνάμει χώροι όπου συμβαίνουν διάφορες λειτουργίες, λειτουργούν επίσης σαν «σύνδεσμοι» προς και από διάφορες λειτουργίες του περιβάλλοντος της πόλης.

Η δομή των δρόμων στις σύγχρονες μεγαλουπόλεις έγινε στο μέγεθος του ανθρώπου, του αλόγου, της άμαξας και όχι της ροής των αυτοκινήτων.

Σήμερα ο δημόσιος χώρος του δρόμου είναι ότι απομένει από το σχεδιασμό κλειστών χώρων κατά μήκος του δρόμου. Υποταγή υπαίθριου χώρου κάτι που δε συνέβαινε πριν από τον 20<sup>ο</sup> αιώνα.

Η «αδυναμία του δρόμου» εξαρτάται από την κίνηση γύρω του ανάλογα με το πλάτος του. Σημαντικό ρόλο έχουν και οι πεζόδρομοι.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

**2. ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΧΩΡΩΝ, ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ  
ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΠΟΛΕΩΝ , ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ  
ΕΝΩΣΗΣ.**

**ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ**

## ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ

Επιχειρώντας μια σφαιρική θεώρηση των κριτηρίων που θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη για την ποιότητα των δημοσίων ελεύθερων υπαιθρίων χώρων, μπορούμε να τους κατατάξουμε σε ομάδες και σύμφωνα με το βαθμό σημασίας τους σε λειτουργικές, περιβαλλοντικές, αισθητικές και κοινωνιολογικές αξίες.

### **A) Λειτουργικά**

Στο σχεδιασμό ενός υπαιθρίου χώρου λαμβάνεται υπ' όψιν η επιφάνεια που απαιτείται για τη λειτουργία του και με κριτήριο αυτή προκύπτει και η μορφή του. Η κάλυψη των απαιτήσεων των δημοσίων ελεύθερων υπαιθρίων χώρων, η ασφάλεια (φωτισμός, σήμανση, φωτεινοί σηματοδότες) και ο επαρκής αστικός εξοπλισμός τους είναι τα βασικά κριτήρια ποιότητας που συνθέτουν τη λειτουργικότητα ενός δημοσίου χώρου.

Η κάλυψη των απαιτήσεων των δημοσίων ελεύθερων υπαιθρίων χώρων είναι ένα ποσοτικό κριτήριο ποιότητας που αναφέρεται στην απαιτούμενη κατ' άτομο επιφάνεια για υπαίθριους χώρους και πράσινο. Η επιφάνεια αυτή δεν μπορεί να είναι σταθερή αλλά θα πρέπει να αυξάνεται ανάλογα με την αύξηση της πυκνότητας και του πληθυσμού της πόλης και ανάλογα με τις περιβαλλοντικές συνθήκες που επικρατούν στο χώρο.

Η ασφάλεια είναι ένα άλλο κριτήριο ποιότητας για τη σύνθεση της λειτουργικότητας των δημοσίων ελεύθερων υπαιθρίων χώρων. Αναγκαίες συνθήκες για να αισθάνεται ασφαλής ο πολίτης μέσα στο χώρο που κινείται είναι η ύπαρξη φωτεινών σηματοδοτών, σήμανσης και φωτισμού, ανάλογα με το αν ο δημόσιος χώρος είναι δρόμος, πλατεία ή πάρκο.

Ένα σημαντικό κριτήριο ποιότητας για τη λειτουργία ενός δημοσίου ελεύθερου υπαιθρίου χώρου είναι η επάρκεια αυτού σε αστικό εξοπλισμό προκειμένου να έχει τη δυνατότητα όλους τους χρήστες που τον επισκέπτονται ή τον διασχίζουν, από τους πεζούς και τους ποδηλάτες μέχρι τους ηλικιωμένους και τα άτομα μειωμένης κινητικότητας ή ακόμα και τους ξένους επισκέπτες που θα βρεθούν σε αυτόν.

### **B) Περιβαλλοντικά**

Οι αστικές περιοχές όπου το μέγεθος του πληθυσμού αυξάνεται συνεχώς είναι συνεπώς ο χώρος όπου τα προβλήματα του περιβάλλοντος θίγουν στο μεγαλύτερο βαθμό την ποιότητα ζωής των πολιτών. Παρατηρείται

λοιπόν την τελευταία δεκαετία ότι όλο και περισσότερο υπάρχει μια Πανευρωπαϊκή, τουλάχιστον, δραστηριότητα για τη διαφύλαξη του φυσικού περιβάλλοντος αλλά και για τη βελτίωση του ήδη υποβαθμισμένου από τον άνθρωπο.

Η βιώσιμη ανάπτυξη έχει να στόχο να επιτευχθεί ένας συνδυασμός της οικονομικής ανάπτυξης και της περιβαλλοντικής προστασίας. Οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι αποτελούν το φυσικό περιβάλλον μιας πόλης και είναι ταυτόχρονα οι πνεύμονές της. Η ανάπλαση περιοχών και η δημιουργία πάρκων, πλατειών και πράσινων νησίδων γύρω από τους δρόμους συμβάλλει στην αύξηση του πρασίνου και γενικά στην αναβάθμιση του περιβάλλοντος μέσα στην πόλη. Επίσης η διατήρηση ρεμάτων ή ποταμών μέσα στην πόλη είναι ένα καλό παράδειγμα για τη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος μέσα στον αστικό ιστό της πόλης και συνάμα στη βελτίωση του μικροκλίματος της περιοχής και τελικά στο μικροκλίμα ολόκληρης της πόλης.

Τα περιβαλλοντικά κριτήρια σύμφωνα με τα οποία μπορεί κανείς να αξιολογήσει την ποιότητα ενός δημοσίου χώρου είναι η ύπαρξη οικοσυστημάτων και η συμβολή του χώρου στο ευχάριστο μικροκλίμα της γενικότερης περιοχής, η συμβολή του στη μείωση της ηχορύπανσης, τα φυσικά υλικά που αυτός περιέχει και ο τύπος και η ποιότητα της φύτευσής του.

Ένα άλλο περιβαλλοντικό κριτήριο είναι η συμβολή του δημοσίου ελεύθερου υπαιθρίου χώρου στη βελτίωση του μικροκλίματος της ευρύτερης περιοχής του. Όταν ο χώρος αυτός περιλαμβάνει επιφανειακά νερά και χλωρίδα, τότε αποτελεί ένα μέσο μείωσης της θερμοκρασίας του αέρα στην περιοχή, ενώ ταυτόχρονα αυξάνει την υγρασία του αέρα και βοηθά στην κατακράτηση υδάτων στον υπόγειο υδροφόρο ορίζοντα. Ταυτόχρονα, ο χώρος αυτός συμβάλλει στην ανανέωση του αέρα της πόλης και στη μείωση των ρύπων και των σωματιδίων της σκόνης στην ατμόσφαιρα.

Τα υλικά ενός δημοσίου ελεύθερου υπαιθρίου χώρου μπορεί να είναι και αυτά περιβαλλοντικό κριτήριο για την ποιότητα του από την άποψη ότι όταν αυτά είναι φυσικά υπάρχει η δυνατότητα ανακύκλωσής τους και επαναχρησιμοποιούνται σε μεγαλύτερο βαθμό από ότι τα μη ανακυκλώσιμα. Πιο συγκεκριμένα οι πλακοστρώσεις με φυσικούς λίθους υπερτερούν σε σχέση με την ασφαλτο διότι μπορεί κανένας να ξαναχρησιμοποιήσει τα υλικά αυτά και όχι να τα καταστρέψει και να αφήσει κατάλοιπα στο περιβάλλον. Οι φυσικοί λίθοι εξάλλου έχουν το πλεονέκτημα να αφήνουν το νερό της βροχής να διέρχεται μέσα από τους

αρμούς τους και να διηθείται στο έδαφος, οπότε με αυτόν τον τρόπο εμπλουτίζεται ο υδροφόρος ορίζοντας και αυτό αντανακλάται και στην ποιότητα της βλάστησης που βρίσκεται από πάνω. Επίσης κριτήριο για την επιλογή των υλικών ενός δημοσίου ελεύθερου υπαιθρίου χώρου είναι και η θερμική συμπεριφορά τους<sup>2</sup>.

Η φύτευση ενός δημοσίου χώρου είναι ένα από τα σπουδαιότερα περιβαλλοντικά κριτήρια και πρέπει να εξετάζεται από δύο πλευρές. Η μια πλευρά είναι ο τύπος της φύτευσης. Η επιλογή των ειδών, για να είναι επιτυχημένη πρέπει να είναι προσαρμοσμένη στις παραμέτρους του αστικού περιβάλλοντος (για παράδειγμα ένας δημόσιος χώρος που βρίσκεται σε μια περιοχή με ψυχρά χαρακτηριστικά κλίματος δεν μπορεί να έχει φοίνικες που είναι χαρακτηριστικοί των θερμών περιοχών). Η άλλη πλευρά της φύτευσης είναι η ποιότητά της (είναι προτιμότερο να φυτεύονται λίγα δέντρα σε καλές συνθήκες παρά πολλά σε ακατάλληλες). Η διαφοροποίηση των ειδών είναι αναγκαιότητα και η επιλογή τους έχει σχέση και με τη χρήση για την οποία προορίζονται.

### **Γ) Αισθητικά**

Μέσα από την αισθητική καθιερώνεται και διαφυλάσσεται η μνήμη των πόλεων και επιτυγχάνεται μια αίσθηση ταυτότητας για τις τωρινές και μελλοντικές γενεές. Ακόμα και η φύτευση που γίνεται στην πόλη μέσα από τα κριτήρια της αισθητικής της χαρίζει ιδιαίτερο χαρακτήρα και μια ενδιαφέρουσα διάσταση αναγνώρισης στο συνολικό αστικό τοπίο, χωρίς την οποία η πόλη χάνει την προσωπικότητά της. Ο καλοσχεδιασμένος και μελετημένος ανοικτός χώρος αυξάνει την γοητεία της πόλης και έτσι συνεισφέρει και στην οικονομική της ευημερία και αναζωογόνηση.

Η αισθητική στο σχεδιασμό δημοσίων χώρων είναι σημαντική διότι μπορεί να τους καταστήσει μια ευχάριστη εικόνα για τους κατοίκους. Καθώς επίσης να προσδώσει σ' αυτούς ενεργητικότητα και δημιουργικότητα. Η αρχιτεκτονική του χώρου, τα υλικά που χρησιμοποιούνται, η φύτευση, το χρώμα, ο φωτισμός, η τέχνη σε ένα δημόσιο χώρο καθώς και η ύπαρξη αξιολογών συνθέσεων των διαφόρων στοιχείων του χώρου είναι τα κριτήρια ποιότητας που χρειάζονται για να καλυφθεί το κεφάλαιο της αισθητικής των δημοσίων ελεύθερων υπαιθρίων χώρων.

Τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την ανάπλαση ενός δημοσίου ελεύθερου υπαιθρίου χώρου είναι ένα σημαντικό στοιχείο για την ποιότητα του χώρου και γίνεται αντιληπτό ότι αποτελούν κριτήριο κι αυτά για τη σύνθεση της αισθητικής ενός δημοσίου ελεύθερου υπαιθρίου

---

<sup>2</sup> Γ. Βουδούρη, ΔΠΜΣ: Ο ρόλος των αστικών αναπλάσεων για τη δημιουργία δικτύου υπαιθρίων χώρων, (2002).

χώρου. Η κατασκευή των δρόμων, των πεζοδρομίων, καθώς επίσης και των πεζοδρόμων, των ποδηλατοδρόμων με υλικά τα οποία είναι ποιοτικά επηρεάζει την αισθητική τους.

Η φύτευση είναι ένα ακόμα κριτήριο ποιότητας για κάποιο δημόσιο χώρο προκειμένου η αισθητική του χώρου να αποκτήσει σημασία. Σ' αυτό το κριτήριο αισθητικής παίζει ρόλο ο τρόπος τοποθέτησης των δέντρων ή των φυτών, ο πλουραλισμός των χρωμάτων της φύτευσης και η σύνθεση των δέντρων, των θάμνων και των επιμέρους χώρων με τους άξονες και τις προοπτικές της.

#### **Δ) Κοινωνικά**

Ο δημόσιος ελεύθερος υπαίθριος χώρος επεκτείνεται στον ευρύτερο χώρο της πόλης και είναι κοινός τόπος στον οποίο οι άνθρωποι επικοινωνούν, συγκρούονται, εξελίσσονται και εκφράζονται. Ο δημόσιος ελεύθερος υπαίθριος χώρος εξάλλου είναι ζωντανός οργανισμός μέσα από τον οποίο αντανακλάται η ίδια η ζωή των ανθρώπων που τον χρησιμοποιούν και επομένως κι αυτός μεταλλάσσεται αντίστοιχα και εξελίσσεται με την πάροδο του χρόνου. Έτσι η σύλληψη και ο σχεδιασμός του πρέπει να ακολουθούν αυτές τις μεταλλάξεις και να ανταποκρίνονται στον τρόπο ζωής και στην οργάνωση κάθε κοινωνίας, προκειμένου να μπορεί ο χρήστης να τον βιώνει καθημερινά σε όλες του τις διαστάσεις και δυνατότητες. Για το μοντέρνο κίνημα ο πολεοδομικός σχεδιασμός πρέπει να βασιστεί στην ορθολογικότητα των ανθρωπίνων αναγκών. Η όλο και μεγαλύτερη ανάγκη για την ένταξη περισσότερων λειτουργιών στις σύγχρονες πόλεις οδήγησε στην ποιοτική υποβάθμιση των δημοσίων ελεύθερων υπαιθρίων χώρων.

Τα ποιοτικά κριτήρια που θα πρέπει να αναπτύξει ο άνθρωπος προκειμένου να ξαναβρεί την ανθρώπινη διάσταση των δημοσίων ελεύθερων υπαιθρίων χώρων και τα οποία είναι αυτά που συνθέτουν την κοινωνιολογική ομάδα κριτηρίων είναι η ύπαρξη δημόσιας ζωής, ο βαθμός οικειοποίησης και ταύτισης του δημοσίου χώρου με το χρήστη, η ανάπτυξη συναισθηματικών σχέσεων του ανθρώπου με το χώρο, η δυνατότητα πολλαπλών χρήσεων στο δημόσιο χώρο και τέλος η δυνατότητα χρήσης του δημοσίου χώρου από όλες τις κατηγορίες ανθρώπων.

Ο βαθμός οικειοποίησης του δημοσίου χώρου είναι ένα κριτήριο σημαντικό προκειμένου να καταφέρει ο άνθρωπος να προσεγγίσει την κοινωνιολογική διάσταση των δημοσίων χώρων. Όσο περισσότερο καταφέρνει να οικειοποιηθεί το δημόσιο χώρο, ο άνθρωπος, τόσο



περισσότερο περιορίζει το βαθμό αποξένωσης ανάμεσα σ' αυτόν και το χώρο. Αυτό επιτυγχάνεται μέσα από τη διαρκή κατανάλωση του χώρου από το χρήστη η οποία με τη σειρά της οφείλεται στη δημιουργία δημοσίων υπαιθρίων χώρων με ιδιαιτερότητα που δεν αφήνουν αδιάφορο τον πολίτη στην ύπαρξή τους (πεζόδρομοι, ποδηλατοδρόμοι, χώροι πολιτιστικών εκδηλώσεων).

Ένα πολύ σημαντικό κριτήριο ποιότητας είναι και η δυνατότητα πολλαπλών χρήσεων στο δημόσιο ελεύθερο υπαίθριο χώρο. Ένας δημόσιος χώρος μπορεί ταυτόχρονα να είναι σημείο συνάντησης για τους κατοίκους της περιοχής, τόπος πολιτιστικών εκδηλώσεων, τόπος άθλησης και τόπος παιχνιδιού για τα παιδιά. Μια πλατεία αποτελεί ίσως τι πιο αντιπροσωπευτικό δείγμα δημοσίου χώρου που έχει δυνατότητες πολλαπλών χρήσεων.

Τέλος η δυνατότητα χρήσης ενός δημοσίου ελεύθερου υπαιθρίου χώρου από όλες τις κατηγορίες ανθρώπων είναι το τελευταίο κριτήριο ποιότητας για την κοινωνική διάσταση ενός τέτοιου χώρου. Οι κατηγορίες αυτές μπορεί να είναι παιδιά, ηλικιωμένοι, άτομα μειωμένης κινητικότητας ή άτομα που ανήκουν σε κοινωνικές μειονοτικές ομάδες. Για να μπορέσει να γίνει εφικτή η πραγματοποίηση αυτού του κριτηρίου, πρέπει στο χώρο να είναι έντονο το συναίσθημα της ασφάλειας για το χρήστη κι επίσης απαιτείται συγκεκριμένος αστικός εξοπλισμός όπως ράμπες, φανάρια, φώτα ασφαλείας κλπ.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

## **ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ-ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ-ΘΕΣΕΙΣ**

Ένα από τα βασικά προβλήματα των σημερινών πόλεων είναι η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η συνεχής και αδιάκοπη εξέλιξη της οδικής κυκλοφορίας είναι σημαντική για τη λειτουργία των πόλεων και συνδέεται με το περιβάλλον και την υγεία των κατοίκων. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ασφάλεια καθώς και κάθε δραστηριότητα σχετική με τις μεταφορές είναι άμεσα συνδεδεμένη με κοινωνικά προβλήματα.

Μια ιδανική ρύθμιση θα ήταν αυτή που βασίζεται στις μικρές διαδρομές προς τους χώρους εργασίας και την αγορά της πόλης καθώς και η ανάπτυξη και η ενδυνάμωση της επαρκούς λειτουργίας των δημοσίων μεταφορών.

Επίσης με τη δημιουργία ελεύθερων χώρων, πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων δημιουργούνται δυνατότητες εναλλακτικών μετακινήσεων μέσα στην πόλη οι οποίες αποτελούν μέτρα μιας οικολογικής πόλης. Θα έχουμε δηλαδή αποτροπή ρύπανσης του αέρα και κατανάλωσης ενέργειας, μια οικολογική, δηλαδή, συμπεριφορά των πόλεων που στοχεύει:

A) στην ελαχιστοποίηση της διακοπής των διαδικασιών των οικοσυστημάτων.

B) στη μείωση της ενεργειακής κατανάλωσης. Σήμερα, στο όνομα μιας υποτιθέμενης άνετης και γρήγορης μετακίνησης, η πόλη έχει παραδοθεί ασφυκτικά στην εξουσία του αυτοκινήτου.

Η προώθηση των εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης στην πόλη είναι αναγκαία. Για να πραγματοποιηθούν οι εναλλακτικές μετακινήσεις θα πρέπει το δίκτυο αυτό των ελεύθερων χώρων να μπορεί να λειτουργήσει ως ένα μέσο κατάλληλο για την εξυπηρέτηση των καθημερινών αναγκών μετακίνησης των κατοίκων. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να τους παρέχει τη δυνατότητα να κάνουν πλήρεις μετακινήσεις στο σύνολο της πόλης. Στις μετακινήσεις αυτές θα πρέπει να συνδυάζονται τα μέσα δημοσίων συγκοινωνιών και γι' αυτό χρειάζεται να οργανωθεί η λειτουργία τους. Ακόμη μια τέτοια υποδομή μπορεί να συνδυαστεί και με χώρους ενοικίασης, επισκευής ή φύλαξης ποδηλάτων σε κομβικά σημεία.

Βασική προϋπόθεση για την περιβαλλοντική αναβάθμιση της πόλης και την τόνωση της γειτονιάς πρέπει να είναι τόσο η δημιουργία κοινοχρήστων ελευθέρων χώρων σε σωστή αναλογία με το δομημένο χώρο πάρκα, πλατείες όσο και η δημιουργία ενός δικτύου ελευθέρων

χώρων για τον πεζό και τον ποδηλάτη σε κάθε περιοχή, γειτονιά το οποίο στο σύνολό του θα συνδέει την πόλη.

Σε συνδυασμό με δεντροφύτευση, αύξηση της βλάστησης και των φυσικών στοιχείων, το δίκτυο αυτό θα αποτελέσει μια διαδρομή ευχάριστη και αισθητικά αναβαθμισμένη. Με την κατάλληλη φύτευση επιτυγχάνεται εκτός από την αισθητική, η λειτουργική και περιβαλλοντική αναβάθμιση της πόλης (σκιασμός, προστασία από ρύπανση-ηχορύπανση). Κατ' αυτόν τον τρόπο η δημιουργία ενός άνετου ζεστού φιλικού περιβάλλοντος στο δημόσιο χώρο θα σταματήσει την έντονη και σκληρή διαφορά ανάμεσα στον ιδιωτικό και το δημόσιο χώρο.

Η κατάλληλη επιλογή των υλικών και η εφαρμογή λεπτομερειών είναι ουσιώδεις και σημαντικές. Οι αλλαγές αυτές δημιουργούν ένα ζεστό και οικείο περιβάλλον κοντά στην ανθρώπινη κλίμακα.

## **ΠΡΟΣΠΕΛΑΣΙΜΟΙ ΑΠΟ ΟΛΟΥΣ ΕΛΕΥΘΕΡΟΙ ΧΩΡΟΙ**

Άτομα μειωμένης κινητικότητας προσωρινά ή μόνιμα, υπερήλικες, έγκυες, τυφλοί και κωφάλαλοι πολλές φορές αδυνατούν να έχουν πρόσβαση στους δημόσιους ελεύθερους χώρους. Στόχος των τοπικών αυτοδιοικήσεων είναι ο εντοπισμός των προβλημάτων πρόσβασης από όλους αυτούς, η αναζήτηση λύσεων και η διατύπωση προτάσεων για βελτίωση της σημερινής κατάστασης.

Είναι θέμα αρχιτεκτονικού και πολεοδομικού σχεδιασμού. Χρειάζεται σωστή εκτίμηση και εφαρμογή της ανθρωπομετρίας του χώρου. Οι τηρούμενες ελάχιστες διαστάσεις κίνησης, η επιλογή των υλικών επίστρωσης, οι κουραστές, οι ράμπες, η σωστή σήμανση, ο επαρκής φωτισμός, η χρήση ανελκυστήρων είναι στοιχεία που καθορίζουν το βαθμό επισκεψιμότητας των ελευθέρων κοινοχρήστων χώρων μιας πόλης<sup>3</sup>.

Η δυνατότητα ένταξης των ομάδων μειωμένης κινητικότητας στην κοινωνική ζωή εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ελευθερία μετακίνησης που τους παρέχεται μέσω των δημοσίων μέσων συγκοινωνίας.

Η ελεύθερη διακίνηση των εν λόγω ατόμων θα πρέπει να εξασφαλίζεται στο σύνολο της πόλης μέσω ενός ικανού δικτύου που θα επιτρέπει μια τέτοιου είδους μετάβαση.

Οι δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας, οι πεζόδρομοι, τα επαρκή πεζοδρόμια, οι διαβάσεις, οι νησίδες, η ομαλή μετάβαση-σύνδεση της στάθμης του πεζοδρομίου με το δρόμο, η σωστή κλίση του δρόμου, η στάθμευση, κλπ.

---

3. Στ. Παπακυριάκου, ΔΠΜΣ: Ρόλος και σημασία των ελεύθερων χώρων στη φυσιογνωμία της πόλης, (2000).

Φύση που υπάρχει στους ελεύθερους χώρους είναι πολύτιμο αγαθό για τα εν λόγω άτομα και για όλους. Επηρεάζει θετικά τους ανθρώπους ψυχικά αλλά και σωματικά. Νόμοι και κανονισμοί που έχουν οριστεί προστατεύουν τη φύση μέσα στην πόλη.

## **ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΤΗΣ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**

Η σωστή εφαρμογή περιβαλλοντικών θεμάτων είναι στην ουσία μια αλληλοεπίδραση-συσχέτιση κοινωνικών και πολεοδομικών επιλογών καθώς και οικονομικών και πολιτικών.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση από το 1991 επιδιώκει να οργανώσει την προστασία του περιβάλλοντος. Στη συνθήκη του Μάαστριχτ ένας από τους βασικούς στόχους ήταν η Αειφόρος ανάπτυξη. Περιλαμβάνονται επίσης συγκεκριμένες πολιτικές δεσμεύσεις προς αυτήν την κατεύθυνση. Το 5<sup>ο</sup> πρόγραμμα και η Ατζέντα '21 επιδιώκουν να καταπολεμήσουν τα περιβαλλοντικά προβλήματα στη ρίζα τους και καθορίζουν ένα πρόγραμμα παγκόσμιας δράσης για την Αειφόρο ανάπτυξη, που μπορεί να επιτευχθεί μετά από σχεδιασμό και όχι εξαρτώμενο από της αγοράς ή άλλα μη συνειδητά και μη κατευθυνόμενα φαινόμενα.

Σύμφωνα με την Πράσινη Βίβλο, το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι άτομα που κατοικούν σε πόλεις. Συχνά, η πόλη αποτελεί στοιχείο περιγραφής των ατόμων που κατοικούν σε αυτήν, καθώς και χαρακτηριστικό δείγμα του πολιτισμού και του τρόπου κοινωνικής ζωής των Ευρωπαίων προσδιορίζει σε σημαντικό βαθμό την ταυτότητα της κοινωνίας και του λαού ενός έθνους. Η ιστορία, η παράδοση, οι λειτουργικές διαφοροποιήσεις, εκείνες των χρήσεων γης είναι σημαντικές ποιότητες που καθιστούν αναγνωρίσιμη και μοναδική κάθε πόλη. Η κοινωνική, πολιτική και οικονομική ανάπτυξη της Ευρώπης έχει βασιστεί στην πόλη εδώ και αρκετούς αιώνες. Οι αγώνες μεταξύ πόλης και περιφέρειας, εξουσίας και εξουσιαζομένων, πλουσίων και φτωχών είναι κάποια από τα γεγονότα που μαζί με άλλα στοιχεία της ιστορίας τους απέδωσαν στις Ευρωπαϊκές πόλεις κοινά χαρακτηριστικά. Απέκτησαν μια ταυτόχρονη εξέλιξη.

Τους στενούς δρόμους του Μεσαίωνα αντικατέστησαν οι φαρδιές λεωφόροι και τα σημαντικά έργα του 18<sup>ου</sup> και 19<sup>ου</sup> αιώνα, η ανάπτυξη της περιφέρειας και των προαστείων στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η άνοδος της οικονομικής δραστηριότητας της μεσαίας τάξης με την επακόλουθη ανάπτυξη των τριτογενών δραστηριοτήτων, η απότομη αύξηση των οχημάτων και των προβλημάτων κυκλοφορίας στις μέρες μας

περιγράφουν την ιστορική διαδρομή των πόλεων που παραμένουν κύρια οικονομικά, πολιτιστικά και κοινωνικά κέντρα.

Στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης πέρα από μια ιστορική προσέγγιση, έγινε προσπάθεια κατανόησης-διαπίστωσης της σημερινής πραγματικότητας του περιβάλλοντος της ευρωπαϊκής πόλης.

Η ανεργία, η φτώχεια, τα ναρκωτικά, η μονοτονία είναι σοβαρά προβλήματα της ποιότητας ζωής που μαστίζουν τις σύγχρονες ευρωπαϊκές πόλεις. Τα κέντρα των πόλεων εγκαταλείφθηκαν από τους οικονομικά ισχυρότερους κατοίκους τους και παρέχουν πλέον καταφύγιο σε μετανάστες. Στα «γκέτο» των διαφόρων εθνοτήτων η ανάμειξη των ετερογενών τρόπων διαβίωσης των μεταναστών με των κατοίκων που απέμειναν στην περιοχή δημιουργεί δύσκολες καταστάσεις συνύπαρξης.

Στην Πράσινη Βίβλο, για την ανασύσταση του ιστού της πόλης και την αναβίωση του κέντρου της πέρα από την ανάμειξη των χρήσεων γης, πρέπει να ενισχυθεί η κατοικία και να προχωρήσει η αναβάθμιση των κοινοχρήστων χώρων και των φυσικών χώρων μέσα ή γύρω από αυτήν με οργανωμένες ενέργειες ένταξης αυτών στη ζωή της πόλης. Οι κυβερνήσεις κρατών-μελών με τη στήριξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, λαμβάνουν πρακτικά μέτρα που προσανατολίζονται προς δύο κατευθύνσεις:

A) Στις πολιτικές που ασχολούνται με τη φυσική δομή της πόλης οι οποίες είναι:

- Ο πολεοδομικός σχεδιασμός
- Η μεταφορική υποδομή
- Η προστασία και η ανάδειξη της ιστορικής κληρονομιάς
- Η προστασία και η ανάδειξη των φυσικών χώρων μέσα στις πόλεις

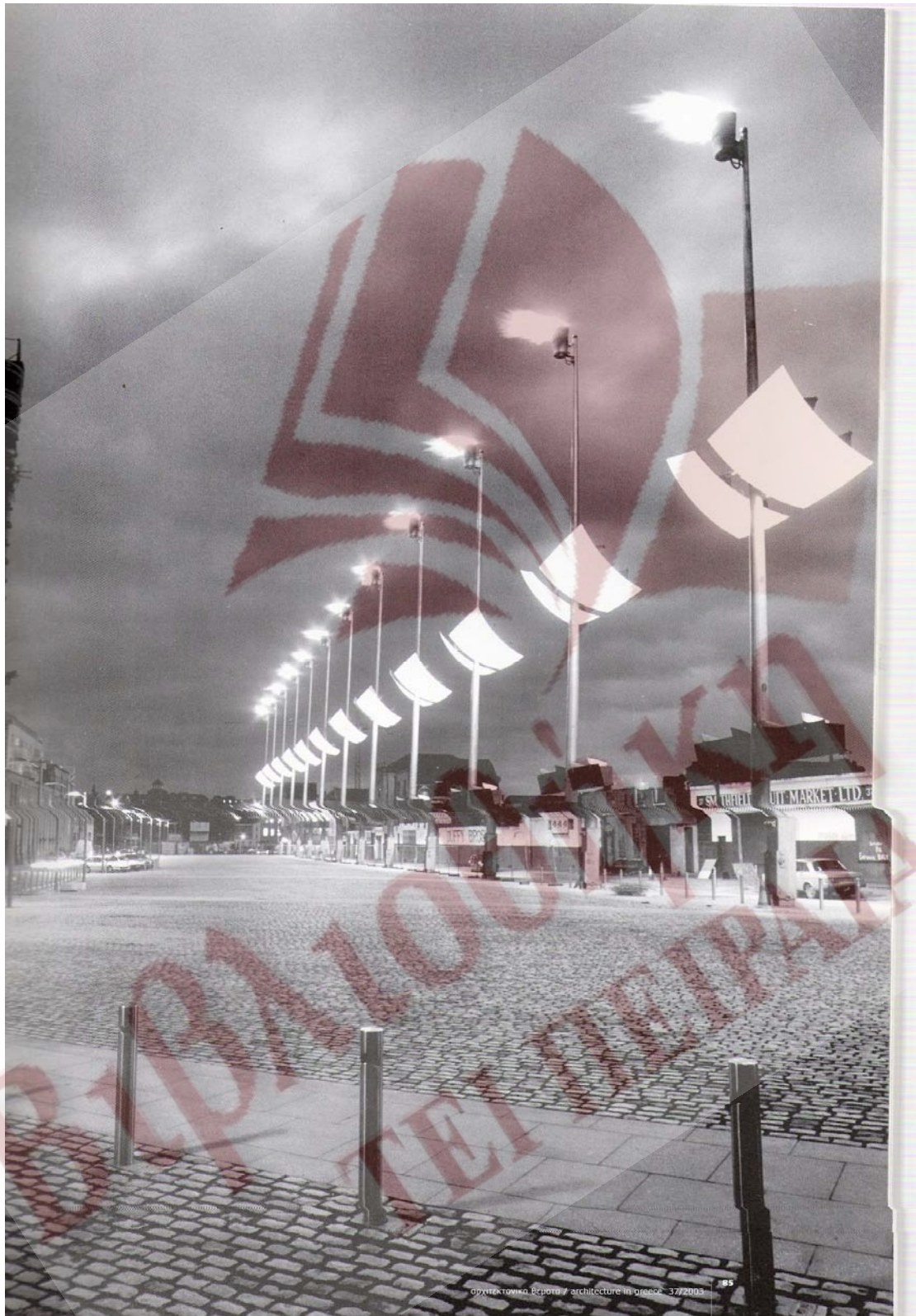
B) Στις πολιτικές που στοχεύουν στη μείωση των συνεπειών των πόλεων στο περιβάλλον και περιλαμβάνουν:

- Τη βιομηχανία στις πόλεις
- Τη διαχείριση ενέργειας στις πόλεις
- Τη διαχείριση αποθεμάτων νερού
- Τη διαχείριση απορριμμάτων των πόλεων

**3. Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.**

**ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ**

## Η ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ



Στην Ευρώπη, για περισσότερα από 20 χρόνια η πόλη βρίσκεται στο επίκεντρο του αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος. Ήδη από τα τέλη της δεκαετίας του 1970 τα τραύματα του β' παγκοσμίου πολέμου έχουν επουλωθεί και οι ρυθμοί της μετανάστευσης προς τα αστικά κέντρα έχουν κοπάσει. Η ανάγκη ταχείας ανοικοδόμησης δεν αποτελεί πια προτεραιότητα για τις ευρωπαϊκές πόλεις. Το ενδιαφέρον των αρχιτεκτόνων, των τοπικών αρχών, και όσων ασχολούνται με τα ζητήματα του αστικού χώρου στρέφεται στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στο υφιστάμενο αστικό περιβάλλον.

Οι ευρωπαϊκές πόλεις ανακαλύπτουν τις ξεχασμένες ποιότητες των δημοσίων χώρων τους. Οι πλατείες, τα πάρκα και οι δρόμοι των ιστορικών πόλεων αντιμετωπίζονται σύμφωνα με τα δεδομένα που επιβάλλει τόσο η παρουσία του αυτοκινήτου όσο και η εξέλιξη των υπολοίπων δικτύων υποδομής. Σημαντικό μέρος της ζωής της πόλης μεταφέρεται στους κόμβους των παραπάνω δικτύων, τους σταθμούς αλλά και τα εμπορικά κέντρα της σύγχρονης μεγαλούπολης.

Ταυτόχρονα εμφανίζονται νέοι τύποι χώρων αναψυχής (θεαματικά πάρκα, κινηματογραφικά multiplex κλπ) οι οποίοι οδηγούν τις σύγχρονες πόλεις σε αναπόφευκτη ομογενοποίηση.

Οι περισσότερες από τις ευρωπαϊκές πόλεις βρίσκουν την κατάλληλη αφορμή για την αναβάθμιση των δημοσίων χώρων τους με τη διοργάνωση σημαντικών διεθνών γεγονότων. Αθλητικές εκδηλώσεις όπως οι Ολυμπιακοί αγώνες, διεθνείς εκθέσεις όπως η Expro, ο θεσμός της πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης ή ακόμη και ο εορτασμός της νέας χιλιετίας αποτελούν ευκαιρίες επενδύσεων στο δημόσιο χώρο πόλεων όπως η Βαρκελώνη, η Θεσσαλονίκη, η Λυών και το Μάντσεστερ<sup>4</sup>.

Στην Ελλάδα ο ανορθόδοξος τρόπος ανάπτυξης της ελληνικής πόλης άφησε ελάχιστα περιθώρια αξιοποίησης των ανοιχτών δημόσιων χώρων της. Το σοβαρό πρόβλημα της εσωτερικής μετανάστευσης αντιμετωπίστηκε από τους αυτοσχεδιασμούς της ιδιωτικής πρωτοβουλίας με αντίτιμο την ανεπάρκεια των πόλεων τόσο σε δίκτυα υποδομής όσο και σε χώρους συνέντευξης και αναψυχής. Χρειάστηκε να φτάσουμε στο τέλος της δεκαετίας του 1990 για να στραφεί το ενδιαφέρον της πολιτείας στα καθημερινά προβλήματα των αστικών δημοσίων χώρων. Η Θεσσαλονίκη ως πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης το 1996 και η διοργάνωση των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 στην Αθήνα αποτέλεσαν τις δύο μεγάλες ευκαιρίες των πόλεων για επενδύσεις σε σύγχρονα δημόσια έργα. Η Πάτρα ως πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2006 αλλά και η πιθανότητα διοργάνωσης της Expro του 2008 στη Θεσσαλονίκη αναμένεται να διατηρήσουν το θέμα επίκαιρο τα επόμενα

---

<sup>4</sup> Αρχιτεκτονικά Θέματα, τεύχος 31, (2003).



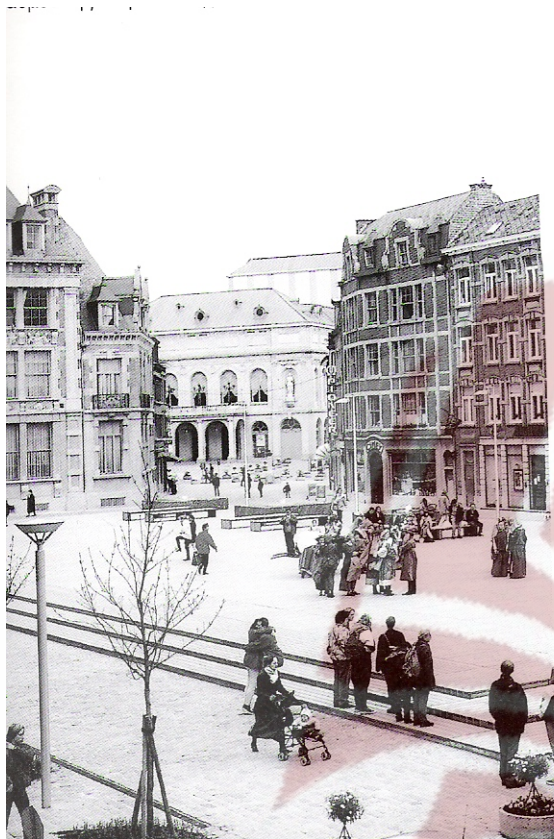
χρόνια. Παρ' όλες όμως τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται η ελληνική αρχιτεκτονική δεν έχει να επιδείξει παρά ελάχιστα αξιόλογα έργα διαμόρφωσης ανοιχτών δημοσίων χώρων. Οι ιδιαίτερες απαιτήσεις και η πολυπλοκότητα των αστικών παρεμβάσεων σπάνια γίνονται κατανοητές από τους τοπικούς φορείς. Τα προβλήματα που αντιμετωπίζονται κατά τη διάρκεια υλοποίησης των έργων μαρτυρούν την έλλειψη αστικής κουλτούρας, που δυστυχώς χαρακτηρίζει την ελληνική κοινωνία ακόμα και σήμερα.



Exchange square, Manchester.



Πλατεία Exchange, Μαντσεστερ.



Πλατεία D' ARMES, NAMUR, ΒΕΛΓΙΟ.

Οι πλατείες που κοσμούν τα ευρωπαϊκά αστικά κέντρα, σχεδιαστικά, είναι πιο σύγχρονες από αυτές που υπάρχουν στα αντίστοιχα ελληνικά. Ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός και ο αστικός εξοπλισμός τους είναι πιο εξελιγμένοι από αυτούς των ελληνικών μεγαλουπόλεων. Πληρούν τις προδιαγραφές του σύγχρονου σχεδιασμού και δημιουργούν στο χρήστη τη διάθεση να τις επισκεφθεί και να τις χρησιμοποιήσει. Ικανοποιώντας τις προδιαγραφές του 21<sup>ου</sup> αιώνα είναι αντάξιες των ευρωπαϊκών μεγαλουπόλεων και καλύπτουν τις απαιτήσεις των κατοίκων των σύγχρονων αστικών κέντρων της γηραιάς ηπείρου.

#### 4. Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

## ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ



Αστικός εξοπλισμός είναι το σύνολο των αντικειμένων-επίπλων που κοσμούν και επιπλώνουν ένα δημόσιο χώρο. Είναι ίσως το βασικότερο στοιχείο ενός δημοσίου υπαιθρίου χώρου και πολύ σημαντικό στο να καθορίσει το βαθμό χρήσης του χώρου από τους κατοίκους της περιοχής όπου βρίσκεται.

Όπως προείπαμε, ένας δημόσιος χώρος μπορεί να είναι δρόμος, πλατεία, πάρκο, πεζόδρομος και πεζοδρόμιο. Εύκολα μπορεί να γίνει κατανοητό τι ακριβώς εννοούμε με την έννοια αστικός εξοπλισμός αν σκεφτεί κανείς τι υπάρχει σ' αυτούς τους χώρους για να τους διακοσμή, για τους κάνει χρησιμοποιήσιμους και για να διευκολύνει τη ροή της κίνησης οχημάτων

και πεζών μέσα στην πόλη. Ο δημόσιος χώρος χωρίς τον εξοπλισμό του είναι απλός ένα οικόπεδο, ένα κομμάτι γης που ανήκει στο δήμο. Η λειτουργικότητα του χώρου αυτού καθορίζεται από τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού που τοποθετούνται στο χώρο αυτό.

Για παράδειγμα, ένα καθιστικό παγκάκι, ένας κάδος απορριμμάτων, ένα φωτιστικό σώμα, ένα κολωνάκι πεζοδρομίου, ακόμα και μια μεταλλική ράμπα για τα άτομα μειωμένης κινητικότητας είναι τα συνήθη στοιχεία αστικού εξοπλισμού που όλοι παρατηρούμε στους δημόσιους χώρους της περιοχής όπου κατοικούμε. Αυτά τα στοιχεία όπως και άλλα δεν είναι ίδια παντού. Υπάρχουν σε διάφορα σχέδια και είναι κατασκευασμένα από διάφορα υλικά, ακριβώς όπως συμβαίνει και με τα έπιπλα του σπιτιού. Συνοψίζοντας αν θέλουμε να ορίσουμε τη φράση αστικός εξοπλισμός λέμε ότι είναι η επίπλωση της πόλης.

Από πόλη σε πόλη κι από γειτονιά σε γειτονιά ο αστικός εξοπλισμός των δημοσίων χώρων διαφοροποιείται. Διαφορετικά σχέδια και διαφορετικά υλικά χρησιμοποιούνται ανάλογα με τη χρήση του δημοσίου χώρου στον οποίο τα συναντάμε.

Είναι πολύ σημαντικό να είναι προσεγγμένος ο αστικός εξοπλισμός μιας πόλης και καθορίζει σε σημαντικό βαθμό τη χρήση των δημοσίων χώρων της πόλης αυτής από τους κατοίκους της. Η καλαισθησία, η τοποθέτηση, η αντοχή και η άνεση είναι το σύνολο των χαρακτηριστικών που πρέπει να διαθέτει ένα στοιχείο αστικού εξοπλισμού για να επιτευχθεί η χρήση του δημοσίου χώρου.

Για παράδειγμα ο φωτισμός. Ο σχεδιασμός του αστικού φωτισμού είναι μια διαδικασία που εμπλέκει τη φανταστική τρισδιάστατη εικόνα του δημόσιου χώρου (οπτικά μοντέλα, εντυπώσεις, ατμόσφαιρα, ψυχικές διαθέσεις) με τις λειτουργικές απαιτήσεις του και τις αποδεκτές προδιαγραφές της μηχανής φωτισμού.

Το ζήτημα του σχεδιασμού του αστικού φωτισμού έχει προσεγγισθεί, κύρια ανθρωπολογικά. Έχουν διερευνηθεί ζητήματα σχετικά με την αντιληπτική εικόνα της πόλης τη νύχτα και με την ελκυστικότητά της. Επίσης έχουν διερευνηθεί τα κριτήρια, που θα μπορούσαν να εξασφαλίσουν την αίσθηση της ασφάλειας και της άνεσης στους ανθρώπους τη νύχτα. Ιδιαίτερα ενδιαφέρει δηλαδή, η ολοκλήρωση και το «ευ ζην» στους φωτιζόμενους δημόσιους χώρους<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Μ. Σταυροπούλου, ΔΠΜΣ: Ο φωτισμός της πόλης, ανθρωπολογική προσέγγιση, (2002)

Ο καλός εξωτερικός φωτισμός, μπορεί να παίζει ένα θετικό ρόλο στον τρόπο, που οι άνθρωποι αισθάνονται για το περιβάλλον τους. Μπορεί να αποκαλύψει και να αναβαθμίσει αισθητικά τα κτίρια τους, να ενισχύσει το αίσθημα της τοπικής ταυτότητας και υπερηφάνειας για την πόλη. Επίσης μπορεί να κάνει τους ανθρώπους περισσότερο πρόθυμους να χρησιμοποιούν τους δρόμους, τις πλατείες, τα πάρκα το βράδυ, προωθώντας βραδινές δραστηριότητες και εμπορική ζωτικότητα.

Τα πλεονεκτήματα όμως του εξωτερικού φωτισμού, θα πρέπει να εκτιμούνται σε σχέση και με τις αρνητικές επιπτώσεις του στο περιβάλλον.

Σε τέτοιου βαθμού ανάλυση πρέπει να επιπλώνεται ο δημόσιος χώρος. Όχι μόνο για το φωτισμό αλλά και για τα υπόλοιπα στοιχεία αστικού εξοπλισμού πρέπει να γίνεται τέτοιου είδους μελέτη ώστε ο δημόσιος χώρος να επιτυγχάνει την απόλυτη βιωσιμότητα και χρήση.

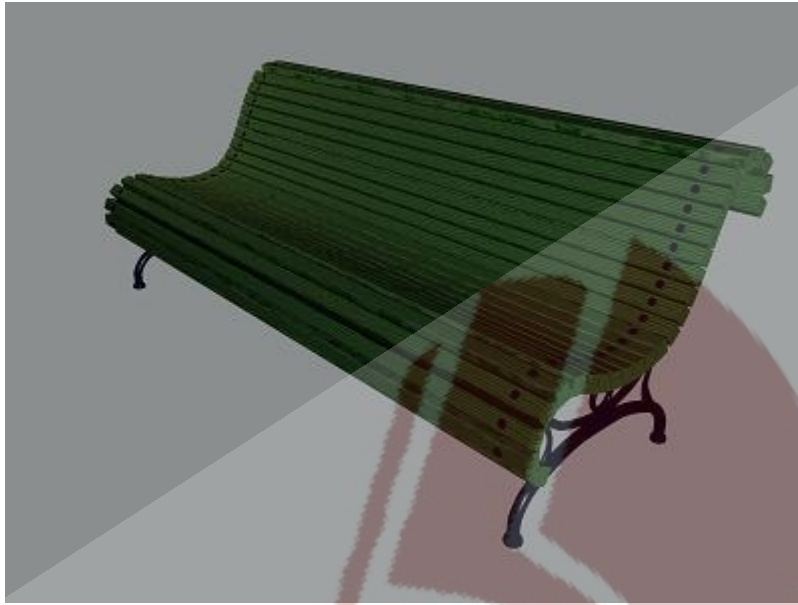
ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

## Ο ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ









seating



lighting

Τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού που εμπορεύονται οι ευρωπαϊκές εταιρείες που τα κατασκευάζουν είναι σαφέστατα πιο σύγχρονα. Δημιουργούνται για τις ανάγκες των υψηλής αισθητικής δημοσίων χώρων που κοσμούν μεγάλα και μικρά αστικά κέντρα και τις επαρχίες των ευρωπαϊκών χωρών.

Οι τάσεις αυτές δεν έχουν φτάσει ακόμη στη χώρα μας αν και τα τελευταία χρόνια γίνεται μια μεγάλη προσπάθεια επίπλωσης των δημοσίων υπαιθρίων χώρων με στοιχεία αστικού εξοπλισμού πιο προσεγμένα και καλαίσθητα με βασικό στόχο την οικειοποίηση του χώρου από το χρήστη.

Προβλέπεται δε, μετά το πέρας των διοργανώσεων που έχει αναλάβει η χώρα μας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, οι δημόσιοι χώροι, υπαίθριοι και μη, να αναβαθμιστούν και να αποκτήσουν τις προδιαγραφές που διαθέτουν ήδη οι αντίστοιχοι στις ευρωπαϊκές πόλεις. Με αυτήν την εξέλιξη είναι σαφές ότι και τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού θα πρέπει να αποκτήσουν άλλη φυσιογνωμία την οποία θα προσδώσουν με τη σειρά τους στους χώρους όπου θα τοποθετηθούν.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

## ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι εταιρείες παραγωγής στοιχείων αστικού εξοπλισμού στην Ελλάδα βρίσκονται κυρίως στο λεκανοπέδιο Αττικής, στη Θεσσαλονίκη αλλά και στην επαρχία. Είναι εταιρείες που παράγουν και εξοπλισμό παιδότοπων αλλά και όργανα γυμναστικής. Τα υλικά τους είναι εγχώρια με μικρή εισαγωγή μετάλλων από τις ευρωπαϊκές χώρες. Επεξεργάζονται τα υλικά στις εργοστασιακές μονάδες που διαθέτουν κι αφού τα προϊόντα πάρουν την τελική τους μορφή αποστέλλουν στις κατασκευαστικές εταιρείες που αναλαμβάνουν δημόσια έργα και μεγάλα ιδιωτική φυλλάδια στα οποία αναγράφονται οι διαστάσεις, τα υλικά και η τιμή των προϊόντων που υπάρχουν στα εν λόγω φυλλάδια. Μαζί αποστέλλουν ακριβές αντίγραφο πιστοποιητικού συμμόρφωσης συστήματος ποιότητας από τον ΕΛΟΤ καθώς και πιστοποιητικά άλλων οργανισμών προδιαγραφών κατά ISO.

Τα συνήθη στοιχεία αστικού εξοπλισμού, που παράγονται και χρησιμοποιούνται στην Ελλάδα, είναι αυτά που ακολουθούν και γίνονται κατανοητά μέσα από εικόνα, όψη, κάτοψη και τομή καθώς και διαστασιολόγηση. Έτσι γίνεται αντιληπτή και τεχνικά πια, η επίπλωση των δημοσίων χώρων. Μερικά από αυτά τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού υπάρχουν στους δημόσιους χώρους του δήμου Πειραιά που μελετήθηκαν.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

## ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ ΠΑΓΚΑΚΙΑ



- 1) Παγκάκι τσιμεντένιο 1,82\*0,65\*0,73
- 2) Παγκάκι αλουμινίου 1,80\*0,73\*0,55
- 3) Παγκάκι αλουμινίου 1,82\*0,65\*0,73

(Εταιρεία Atlentico, Μαγούλα Αττικής)



- 4) Παγκάκι μαντεμένιο 1,80\*0,73\*0,55
- 5) Παγκάκι μαντεμένιο 1,80\*0,73\*0,55
- 6) Παγκάκι 1,80\*0,65\*0,73



7) Παγκάκι ξύλινο 1,80\*0,50\*0,80

8) Παγκάκι δέντρου στρογγυλό 2,00\*2,00\*0,40



- 9) Παγκάκι ξύλινο απλό 1,80\*0,50\*0,73  
 10) Παγκάκι ξύλινο απλό 1,80\*0,60\*0,73  
 11) Πάγκκος χωρίς πλάτη 1,92\*0,30\*0,52





(Εταιρεία Super Sport, Βοτανικός, Αθήνα.)



ΒΙΒΛΙΟΤΗΚΗ ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

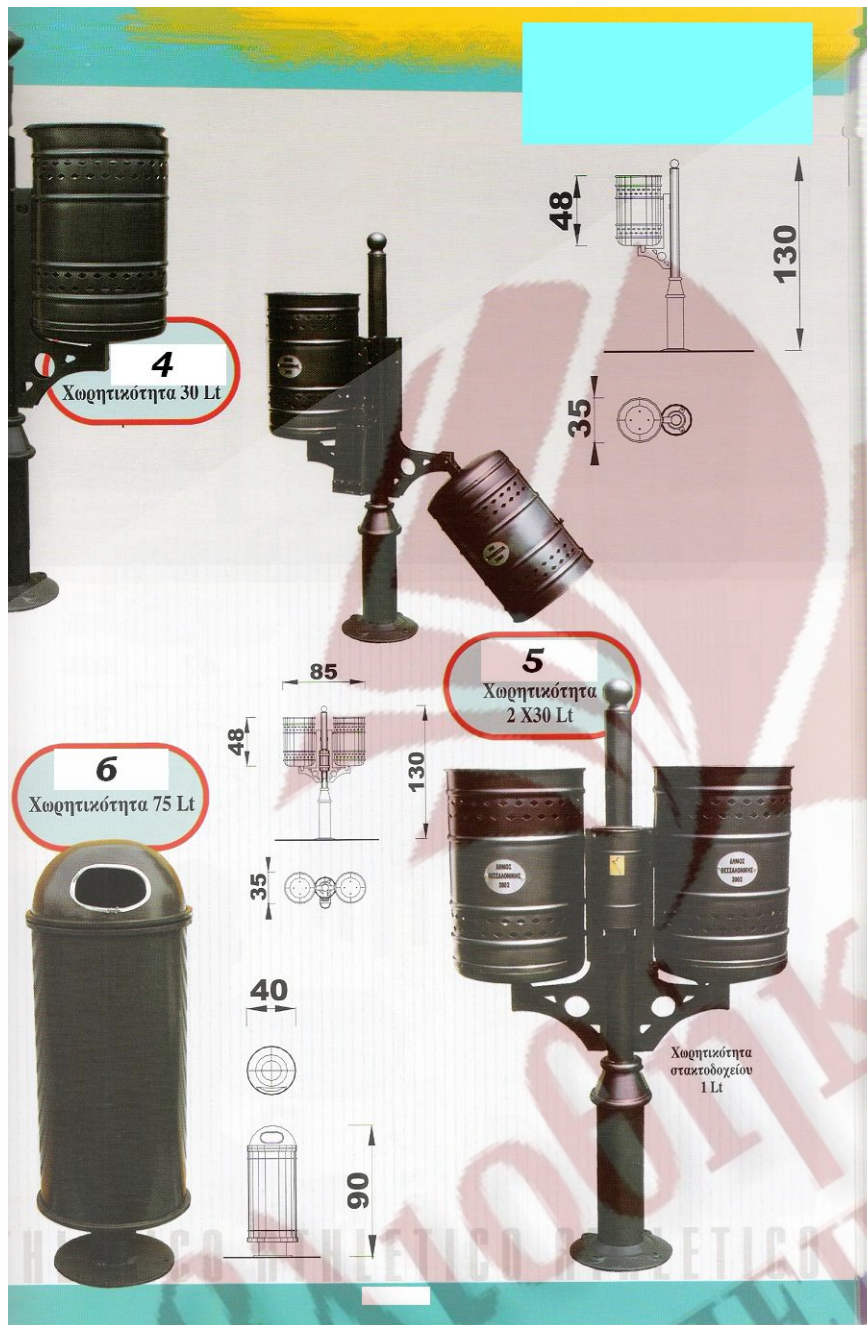


## ΚΑΔΟΙ ΑΠΟΡΡΙΜΑΤΩΝ

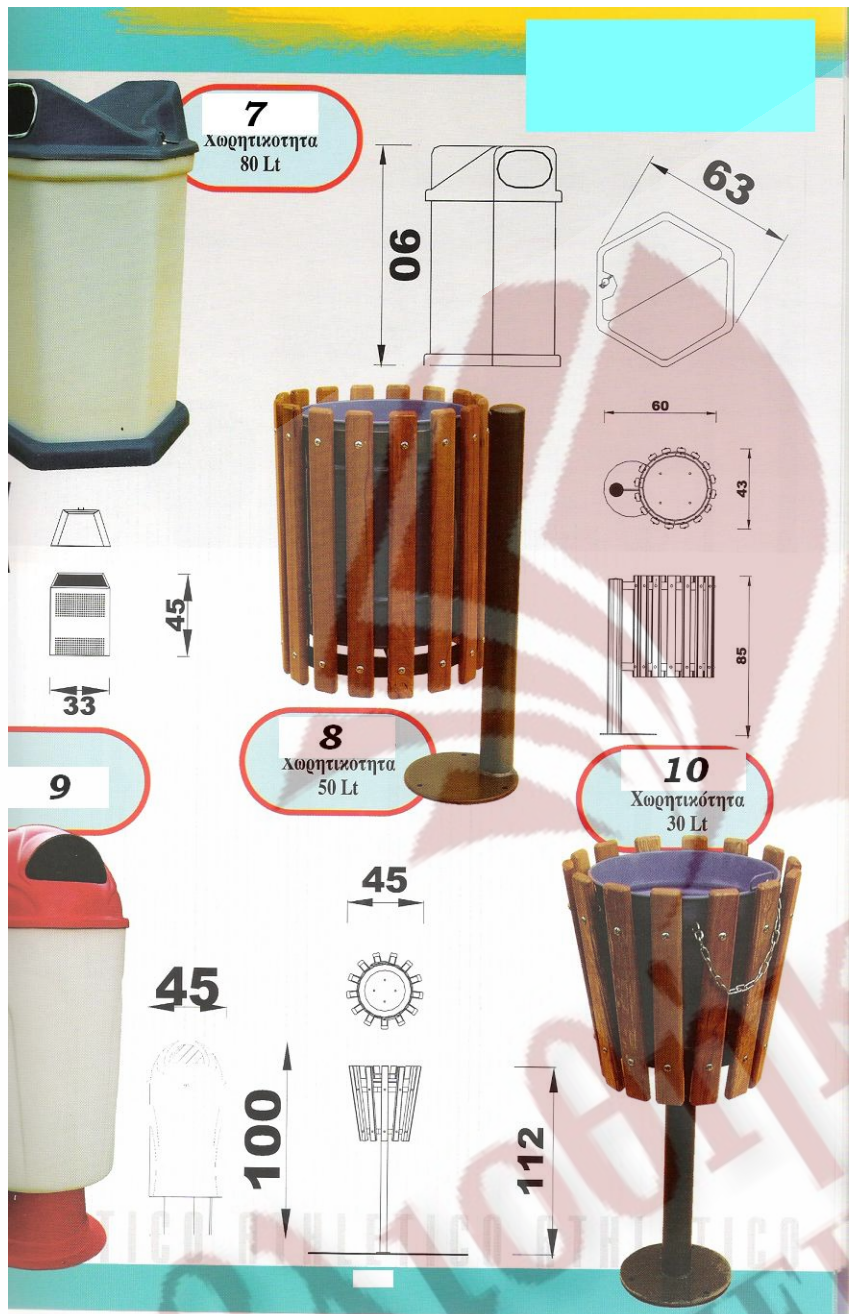


- 1) Οκτάγωνος μαντεμένιος απορριματοδέκτης 0,53\*0,53\*0,92
- 2) Οκτάγωνος μαντεμένιος απορ/δέκτης με ξύλα 0,53\*0,53\*0,92
- 3) Διάτρητος οκτάγωνος μαντεμένιος απορ/δέκτης 0,54\*0,54\*0,80

(Εταιρεία Atlentico)



- 4) Επιστήλιος μονός κάδος 0,35\*0,45\*1,30  
 5) Επιστήλιος διπλός κάδος 0,85\*0,35\*1,30  
 6) Κυλινδρικός κάδος με στρογγυλό καπάκι 0,40\*0,40\*0,90

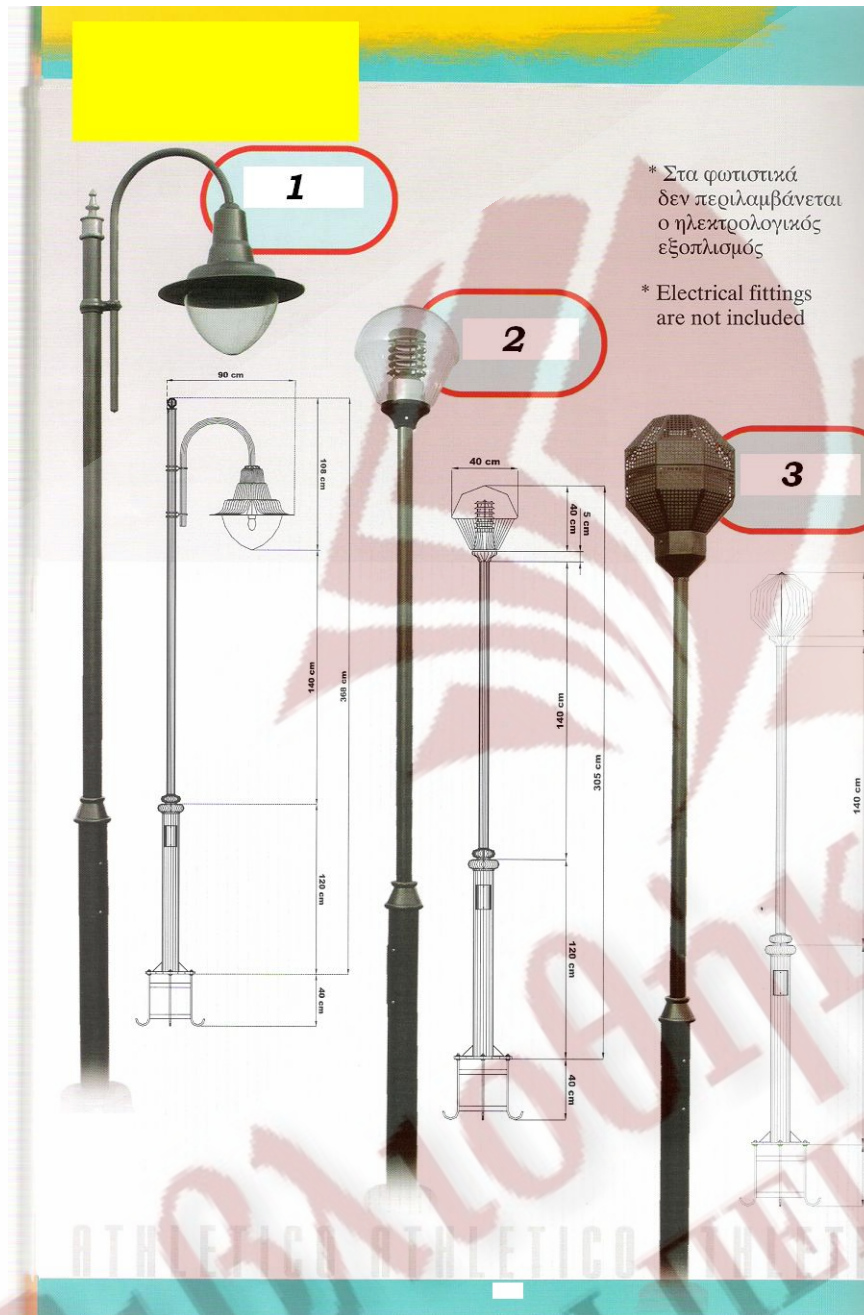


- 7) Πολυεστερικός εξάγωνος κάδος 0,63\*0,90
- 8) Ξύλινος στρογγυλός επιστήλιος κάδος 0,60\*0,43\*0,85
- 9) Κυλινδρικός πολυεστερικός κάδος με καπάκι 0,45\*0,45\*1,00
- 10) Ξύλινος κάδος επιστήλιος 0,45\*0,45\*1,12



- 11) Κάδος με μεταλλικά ελάσματα 0,58\*0,58\*0,86  
 12) Διάτρητος κυλινδρικός κάδος με σταχτοδοχείο 0,54\*0,54\*0,90  
 13) Κάδος με μεταλλικά ελάσματα και  
 διάτρητο εσωτερικό κάδο 0,47\*0,47\*0,72  
 14) Μεταλλικός διάτρητος κάδος-αναρτόμενος 0,20\*0,36\*0,43  
 15) Εξάγωνος μεταλλικός κάδος με καπάκι 0,46\*0,92

## ΦΩΤΙΣΤΙΚΑ ΣΩΜΑΤΑ



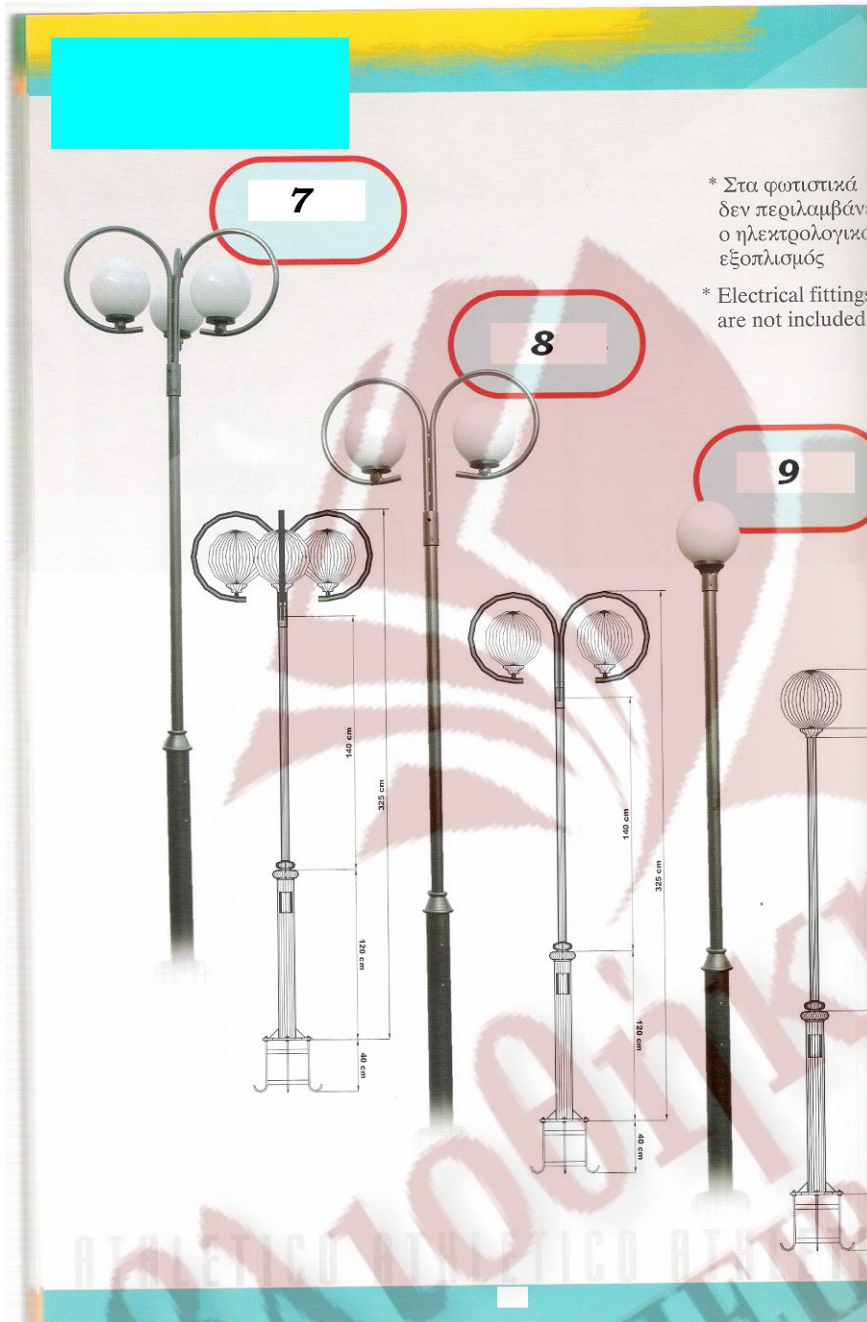
- 1) Φωτιστικό μονό κρεμαστό 0,90\*3,68
- 2) Φωτιστικό μονό με σπείρα 0,40\*3,05
- 3) Φωτιστικό πολυγωνικό με διάτρηση 0,40\*3,05

(Εταιρεία Atlentico)



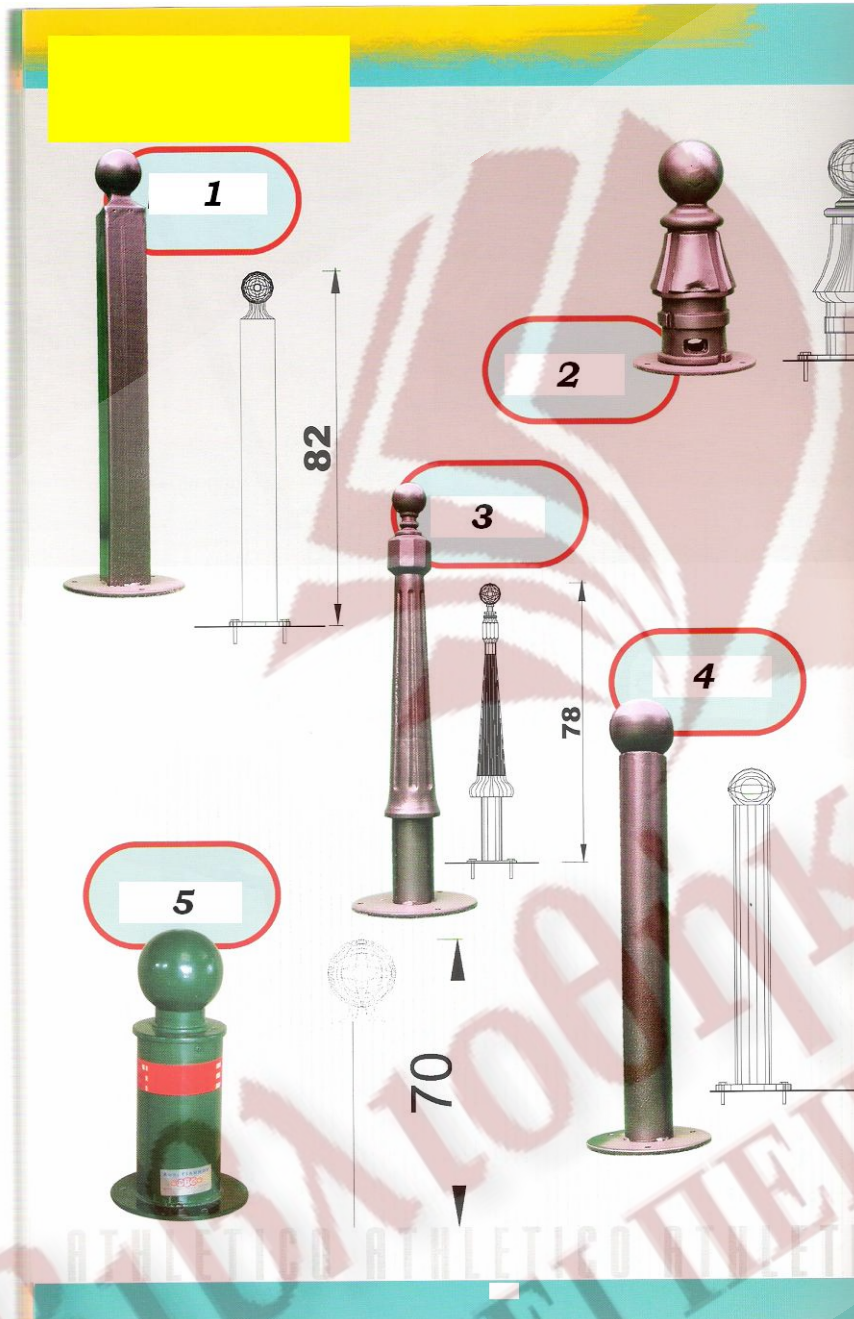


- 4) Φωτιστικό με παραδοσιακό μονό φανάρι 3,05 μ.
- 5) Φωτιστικό με παραδοσιακό διπλό φανάρι 3,40 μ.
- 6) Φωτιστικό με παραδοσιακό μονό φανάρι μαντεμένιο ή αλουμινίου 3,30 μ.



- 7) Φωτιστικό με γλόμπους Φ40 τριπλό 3,25 μ.
- 8) Φωτιστικό με γλόμπους Φ40 διπλό 3,25 μ.
- 9) Φωτιστικό με μονό γλόμπο Φ40 3,05 μ.

## ΚΟΛΩΝΑΚΙΑ ΠΕΖΟΔΡΟΜΙΟΥ



- 1) Κολωνάκι πεζοδρομίου 0,82
- 2) Κολωνάκι πεζοδρομίου 0,42
- 3) Κολωνάκι πεζοδρομίου 0,78
- 4) Κολωνάκι πεζοδρομίου 0,81
- 5) Κολωνάκι πεζοδρομίου 0,70

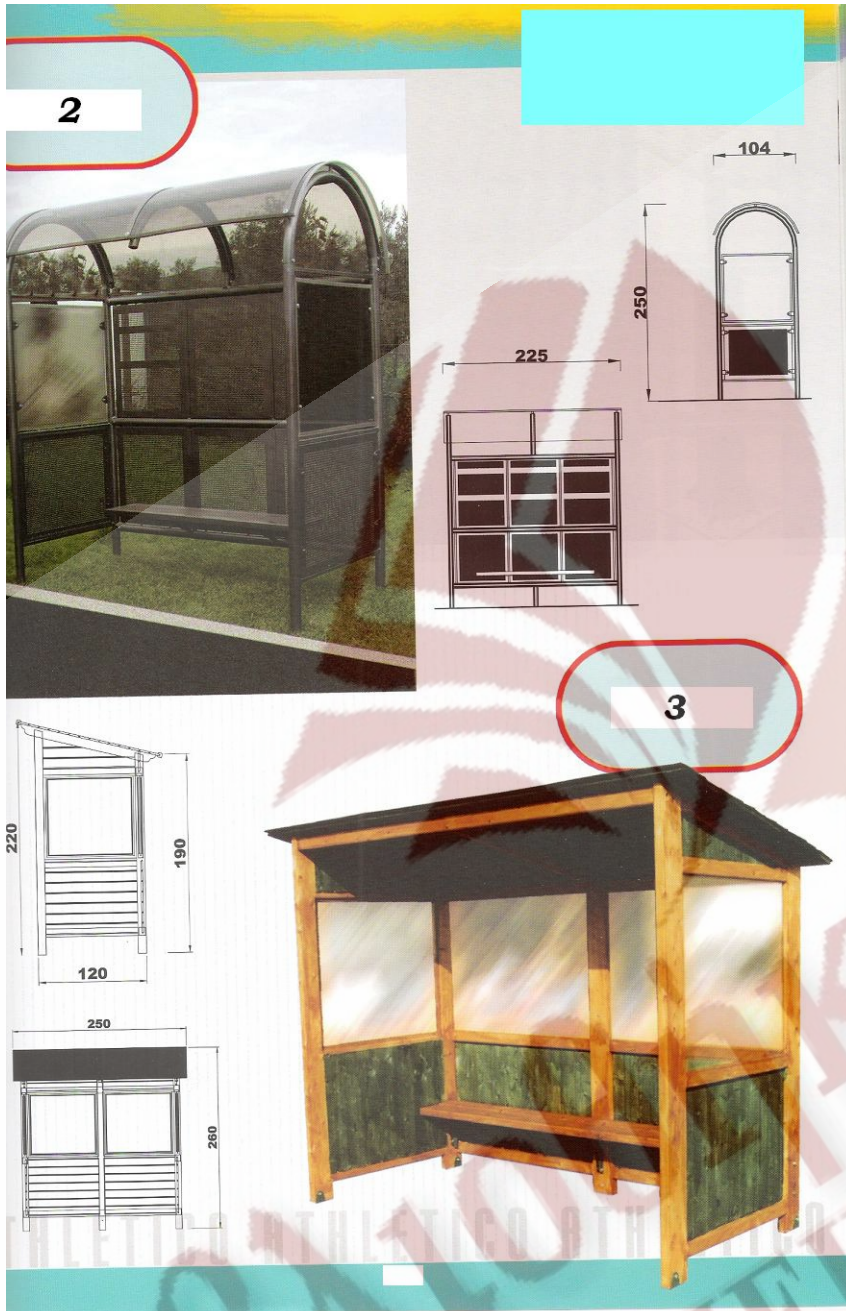
(Εταιρεία Atlentico)

## ΔΙΑΦΟΡΑ

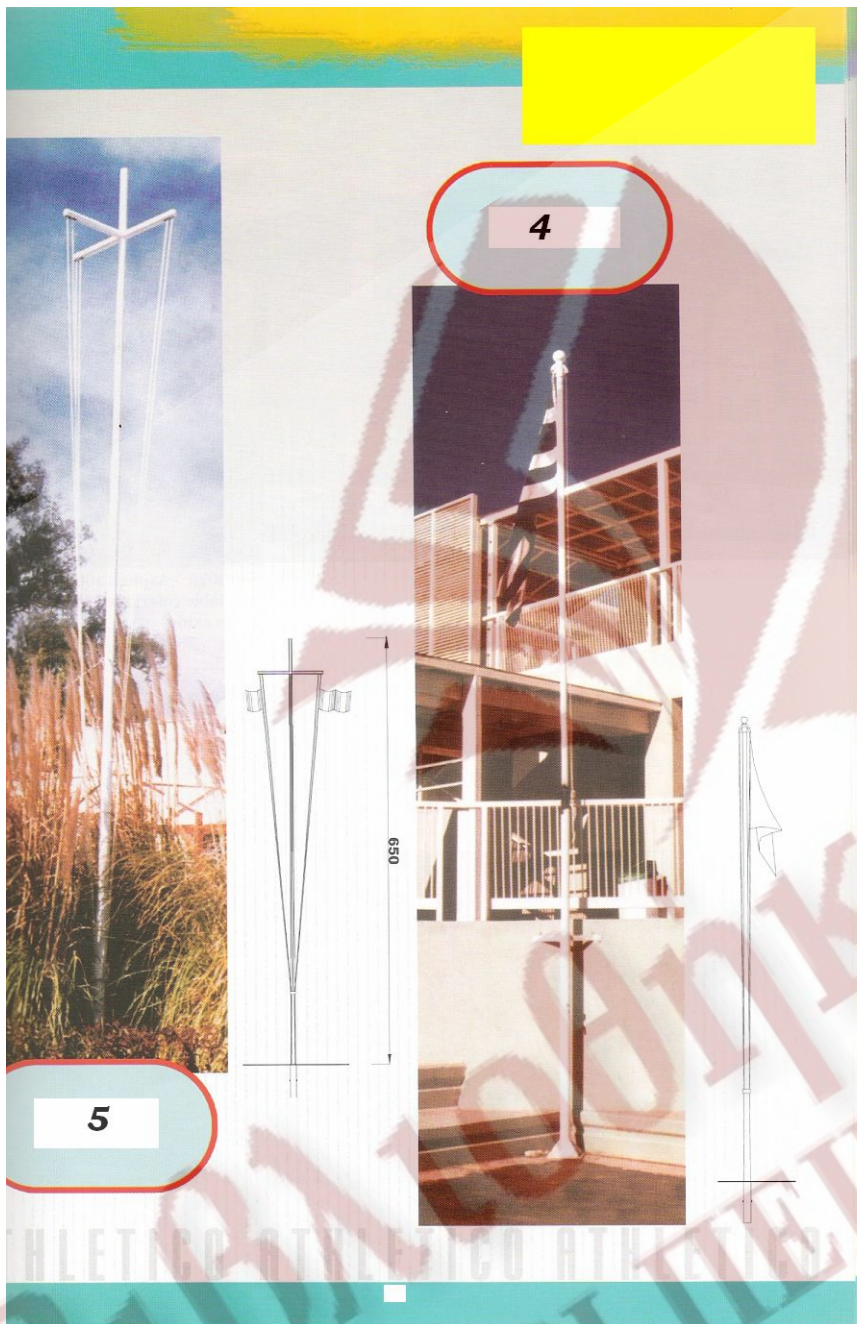


- 1) Οκτάγωνη φωτιστική κολώνα 7,00 μ.  
- με ένα μπράτσο  
- με δύο μπράτσα  
- με τέσσερα μπράτσα

( Εταιρεία Atlentico )



- 2) Μεταλλική στάση 2,25\*1,04\*2,50  
 3) Ξύλινη στάση 2,50\*1,20\*2,60



- 4) Μονός ιστός σημαίας 5,50 μ.  
5) Τριπλός ιστός σημαίας 6,50 μ.



6) Πολυσύνθετο όργανο 6,75\*6,00\*4,02

**5. Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ**



**ΒΙΒΑΠΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ**



## Ο ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Ανατρέχοντας στις σελίδες της ιστορίας του Πειραιά διαπιστώνεται ότι ο ρόλος του λιμανιού ήταν καταλυτικός στα δρώμενα της ζωής στην πόλη. Η οικοδόμηση του Πειραιά ξεκινάει και συνεχίζεται συναρτήσσει των εμπορικών δραστηριοτήτων που διαδραματίζονται σ' αυτόν, αφού παρατηρείται ότι οι κατοικίες συγκεντρώνονται γύρω από τους χώρους εμπορίου και συναλλαγών για πολλές δεκαετίες μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1870. Κατόπιν αρχίζει να παρατηρείται στο κέντρο του Πειραιά ο σχηματισμός συνοικιών και στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα εξαιτίας της έντονης εμπορικής δραστηριότητας και των οικονομικών συναλλαγών που προσέφερε το λιμάνι, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί και κυρίως η ανάπτυξη του βιομηχανικού τομέα γίνονται αιτία να απομακρυνθούν οι κατοικίες από το κέντρο της πόλης σε άλλες περιοχές του Πειραιά. Οι οικονομικά πιο αδύναμοι χτίζουν αυθαίρετες κατοικίες κοντά στις βιομηχανικές μονάδες που τους προσέφεραν δουλειά, ενώ οι έμποροι και οι οικονομικά ισχυροί κατοικούν τα προάστια της Καστέλας, της Φρεαττύδας και του Ν.Φαλήρου.

Τα πρώτα έργα οδοποιίας ξεκινούν το 1848 και συνεχίζονται με αργούς ρυθμούς μέχρι το τέλος της γαλλικής κατοχής. Κατά τη δεκαετία του 1870 η εξέλιξή τους μειώνεται αισθητά, ενώ η σύσταση της σιδηροδρομικής γραμμής το 1869 γίνεται αιτία να σημαντικές αλλαγές στη ρυμοτομία και συνεπώς για την αναθέρμανση της οδοποιίας.

Η προσπάθεια ξεκινά στο διάστημα 1848-1849, οπότε συστήνεται επιτροπή για την επίβλεψή τους. Μέχρι τότε μόνο ο δρόμος για το νεκροταφείο έχει κατασκευαστεί με ανάθεση και επιβλέπεται συστηματικά. Μέχρι την περίοδο της γαλλικής κατοχής που υπήρχαν σοβαρές οικονομικές δυσχέρειες τα έργα περιλαμβάνουν την επιχωμάτωση, την ισοπέδωση και τη λιθόστρωση κεντρικών οδών όπως της Γούναρη, της λεωφόρου Ποσειδώνος καθώς και τμήματος των λεωφόρων Εθνικής Αντίστασης, Ηρώων Πολυτεχνείου, Βασιλέως Γεωργίου Α' και Γρηγορίου Λαμπράκη.

Την τριετία 1854-1857 λιθοστρώνονται η Λεωφόρος Β' Μεραρχίας και η Ακτή Μιαούλη, κατασκευάζεται γέφυρα στην περιοχή της Λίμνης Ζέας, ενώ αποφασίζεται και η χάραξη νέων οδών.

Το 1867 χαράσσεται η οδός προς το νέο υδραγωγείο της πόλης, ολοκληρώνεται ο δρόμος προς το νεκροταφείο, ισοπεδώνονται η οδός Μπουμπουλίνας, καθώς και ένα επιπλέον τμήμα της λεωφόρου Ηρώων

Πολυτεχνείου, ενώ λιθοστρώνεται η Φίλωνος. Δύο χρόνια αργότερα διαμορφώνεται η οδός Νοταρά.

Η ισοπέδωση και η λιθόστρωση των οδών στο κέντρο της πόλης ολοκληρώνεται μετά το 1870, οπότε χαράσσονται και νέοι δρόμοι, αναγκαίοι από τις συνεχείς επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως. Οι κεντρικές λεωφόροι τελειοποιούνται μέχρι το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα. Η κατασκευή των υπολοίπων δρόμων του χιακού τμήματος και του γενικού συνοικισμού συμπληρώνεται κυρίως στο διάστημα 1870-1882.

Μέχρι τα τέλη το 19<sup>ου</sup> αιώνα συνεχίζονται τα έργα οδοποιίας και στην ευρύτερη περιοχή του Πειραιά αφού πλέον τα έργα δίνονται και σε εταιρείες αποπεράτωσης τέτοιου είδους έργων.

Ο τρόπος κατασκευής που εφαρμόζεται είναι η λιθόστρωση με μικρές σκληρές πέτρες και άμμο. Το 1892 προτείνεται η επίστρωση των δρόμων με «μελανόλιθο λάβα Βεζούβιου», που θεωρείται ανθεκτική σε κάθε ατμοσφαιρική μεταβολή. Όλοι οι κεντρικοί δρόμοι ασφαλτοστρώνονται στο διάστημα 1907-1914<sup>6</sup>.

Η ρυμοτομία του Πειραιά, φτάνοντας στις μέρες μας δεν έχει υποστεί έντονες μεταβολές εκτός από τη βελτίωση παλαιότερων έργων. Η έντονη οικοδομική δραστηριότητα που σημειώθηκε στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα δεν έχει αφήσει περιθώρια για νέα κτίρια τουλάχιστον στο κέντρο του Πειραιά. Το σχέδιο πόλης επεκτείνεται από τα προάστια προς τους άλλους δήμους που συνορεύουν με το δήμο Πειραιά. Έτσι για πολλές δεκαετίες η πόλη διατηρεί την ίδια μορφή με απειροελάχιστες διαφορές που σημειώνονται λόγω παλαιότητας ορισμένων κτιρίων.

Η προσπάθεια αποσυμφόρησης του λιμανιού με σκοπό τη σταδιακή μεταφορά του στο Λαύριο και στη Ραφήνα καθώς και το τέλος των βιομηχανικών μονάδων σημαίνει την επιθυμία να αναπτυχθούν οι υποβαθμισμένες περιοχές που βρίσκονται γύρω από το λιμάνι. Να δημιουργηθούν νέες συνοικίες που να μπορούν να ενοποιηθούν με το κέντρο της πόλης μορφολογικά και να εξαλειφθεί η άνιση οικιστική μορφή και να αναπτυχθεί τουριστικά η πόλη που φέρει τεράστια ιστορία ως το πρώτο επίσημο λιμάνι της Ελλάδας.

---

<sup>6</sup> Σταματίνα Μαλικούτη, Πειραιάς 1834-1912, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς (2004)

**6. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΣΤΙΣ ΠΛΑΤΕΙΕΣ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ**

**ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Α) ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

## ΠΛΑΤΕΙΑ ΤΕΡΨΙΘΕΑΣ

Πρόκειται για ένα σύνολο τεσσάρων οικοδομικών τετραγώνων σε απόλυτα συμμετρικές θέσεις προς τους άξονες των λεωφόρων Ηρώων Πολυτεχνείου και Β΄ Μεραρχίας. Αποτελεί χώρο στάσης, κοινωνικής συναναστροφής και ψυχαγωγίας με μεγάλη ιστορία και πολλές αλλαγές στη διαμόρφωσή της από τότε που άρχισε να κατασκευάζεται μέχρι και σήμερα.

## ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Στα πρώτα χρόνια μέρος της πλατείας χρησιμοποιείται για τις ασκήσεις των σπουδαστών της Σχολής Ευελπίδων.

Η ισοπέδωση του ανατολικού τμήματος ξεκινά κατά τη γαλλική κατοχή. Τότε κατασκευάζεται η εξέδρα για τους μουσικούς και το μικρό καφενείο, ένας οικισμός διαστάσεων 9,20μ\*7,70μ\*4,00μ με επιχρισμένη λιθοδομή που βάφεται με ώχρα στη μεγαλύτερη επιφάνειά της. Φέρει λευκές ζώνες, κουφώματα σε βαθύ γκριζο χρώμα και δίχρωμη –γαλάζια και λευκή- «ελληνικού διχρούου», κορνίζα της στέγης.

Στο υπαίθριο τμήμα, που χρησιμοποιείται από το καφενείο, κατασκευάζονται στέγαστρα με σκελετό από 24 ξύλινες κολώνες. Από το Μάιο μέχρι το Σεπτέμβριο ο χώρος φωτίζεται δια μέσου δοχείων με ρητίνη.

Από το 1870, αρχίζει να ισοπεδώνεται το αδιαμόρφωτο τμήμα της, ανατολικά της λεωφόρου Ηρώων Πολυτεχνείου. Ένα μαρμάρινο πολυγωνικό βάθρο με περιμετρικό σιδηρό κιγκλίδωμα αντικαθιστά την παλαιά ξύλινη εξέδρα για τις μουσικές εκδηλώσεις στη δεκαετία του 1880. Από το 1894, λειτουργεί και ένα αναψυκτήριο στη θέση του κατεδαφισμένου, από το 1878, δημοτικού καφενείου.

Το 1874 συντάσσεται το σχέδιο του υπολοίπου τμήματος της πλατείας, στα δυτικά της λεωφόρου, το οποίο μετασχηματίζεται σε κήπο. Οι τοίχοι αντιστήριξης των δύο μερών αποπερατώνονται δύο χρόνια αργότερα.

Τότε πραγματοποιείται και η κατασκευή της μεγάλης μαρμάρινης κλίμακας, όμοιας με εκείνης της πλατείας των Ανακτόρων, η μετάθεση της οποίας στη χαμηλότερη στάθμη έχει αποφασιστεί από το 1853. Ο εξωραϊσμός του χώρου συμπληρώνεται από ένα κυκλικό σιντριβάνι.

Οι κήποι διαμορφώνονται και περιφράσσονται το 1892, ενώ, το 1907 ένα μέρος τους διατίθεται για την ίδρυση σκοπευτηρίου<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Σταματίνα Μαλικούτη, Πειραιάς 1834-1912, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, (2004)

## ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Η πλατεία Τερψιθέας ή αλλιώς «οι κήποι της Τερψιθέας», όπως αλλιώς την καλούν οι Πειραιώτες διατηρεί την αρχική της μορφή ως προς τα τέσσερα τετράγωνα που την αποτελούν. Κατά τα άλλα έχει αλλάξει ριζικά, αφού έχει «υποστεί» κυριολεκτικά πολλές αναπλάσεις.

Κάνοντας μια βόλτα στους κήπους της Τερψιθέας παρατηρούμε ότι είναι σαν να έχουμε να κάνουμε με τέσσερις διαφορετικές πλατείες. Κι αυτό γιατί τίποτα απολύτως δε συνδέει μορφολογικά το ένα τετράγωνο με το άλλο. Θα λέγαμε ότι το καθένα παίζει το δικό του ξεχωριστό ρόλο στο χώρο που βρίσκεται αλλά και τα τέσσερα μαζί αποτελούν την τέλεια πλατεία.

Ας τα πάρουμε με τη σειρά. Η πλατεία Τερψιθέας βρίσκεται στη συνάντηση της οδού Πας Μεραρχίας με τη λεωφόρο Ηρώων Πολυτεχνείου, δύο από τους πιο πολυσύχναστους δρόμους του κέντρου του Πειραιά. Αυτές οι οδικές αρτηρίες σχηματίζουν ένα σταυρό γύρω από τον οποίο δεσπόζουν οι κήποι της Τερψιθέας.

Η συγκοινωνία που διέρχεται από την πλατεία είναι ουσιαστικά όλα τα λεωφορεία που κάνουν διαδρομές στον Πειραιά. Υπάρχουν δύο στάσεις. Στάση ανόδου έμπροσθεν του πάνω αριστερά τμήματος και στάση καθόδου έμπροσθεν του κάτω δεξιά τμήματος.

Μέχρι στιγμής καταλαβαίνουμε ότι είναι μία πλατεία κάθε άλλο παρά ερημική και άδεια, κάθε άλλο παρά ήσυχη. Υπάρχει έντονη ηχορύπανση αλλά υπάρχει και έντονη κίνηση αφού είναι μια πολύ ωραία πλατεία με όλες τις προδιαγραφές ενός λειτουργικού και αισθητικά άρτιου δημόσιου χώρου. Όλα τα απαραίτητα ενός δημόσιου χώρου η πλατεία της Τερψιθέας τα προσφέρει απλόχερα στους κατοίκους του κέντρου του Πειραιά. Και φυσικά εκείνοι την τιμούν με την παρουσία τους ολόκληρο το 24ωρο.

## ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Στην πλατεία Τερψιθέας η επίπλωση αποτελείται από κάδους απορριμμάτων με μεταλλικά ελάσματα οι οποίοι έχουν χωρητικότητα 80 lt, ύψος 0,86 μ. και εξωτερική διάμετρο 0,585 μ. Κάδους απορριμμάτων κυλινδρικούς με χωρητικότητα 75 lt, ύψος 0,90 μ. και διάμετρο 0,40 μ. καθώς και κάδους απορριμμάτων ξύλινους επιστήλιους χωρητικότητας 30 lt, ύψους 1,12 μ. και διαμέτρου 0,45 μ. Οι τελευταίοι συνδέονται με τη βάση τους με τέσσερις ηλώσεις ενώ το ξύλο με το μέταλλο του κάδου το συγκρατούν επίσης ηλωτές συνδέσεις.

Επίσης συναντάμε παγκάκια μαντεμένα, με χυτοσιδηρό, δηλαδή, μέταλλο που αποτελείται από κράμα Φερίτη (Ferite) και Σεμεντίτη (Cementite), τα οποία έχουν μήκος 1,80 μ. πλάτος 0,55 μ. και ύψος 0,73 μ. Εδώ κοχλιωτές συνδέσεις συγκρατούν το ξύλο με το μαντέμι (εξαγωνικά μπουλόνια με κεφαλή), συνήθως τέσσερα μπουλόνια στην πλάτη και τέσσερα στο κάθισμα, ενώ βιδωτές συνδέσεις ακινητοποιούν το παγκάκι στο έδαφος. Ξύλινα παγκάκια απλά μήκους 1,80 μ. πλάτους 0,60 μ. και ύψους 0,73 μ. που τα τμήματά τους συνδέονται με ηλωτές συνδέσεις άλλοτε δύο στην πλάτη και δύο στο κάθισμά κι άλλοτε τρεις στην πλάτη και τρεις στο κάθισμα, αναλόγως των αριθμό και το πάχος των ξύλινων τμημάτων του επίπλου.

Τέλος ο φωτισμός της πλατείας αποτελείται από φωτιστικά σώματα με δύο γλόμπους Φ40 ύψους 3,25 μ. τα οποία στηρίζονται με τέσσερα εξαγωνικά μπουλόνια σε βάσεις από τέσσερις ράβδους χάλυβα που γαντζώνονται στο έδαφος και συγκρατούνται από δύο χαλύβδινους συνδετήρες, καθώς και φωτιστικά σώματα μονά με σπείρα ύψους 3,05 μ. Επιπλέον προβολείς φωτός είναι τοποθετημένοι σε σημεία ώστε να τονίζονται άλλοτε ανδριάντες κι άλλοτε τμήματα φύτευσης της πλατείας. Το πεζοδρόμιο γύρω από την πλατεία έχει κολωνάκια έτσι ώστε να αποφεύγεται η στάθμευση που εμποδίζει την ομαλή διέλευση των πεζών.

ΒΟΡΕΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ  
(Είναι υπό ανάπλαση)



Κατασκευή συντριβανιού με τη μορφή ενός καικιού. Και νέα πλακόστρωση.









Εύλινα κιγκλιδώματα. Στο βάθος το άγαλμα της Ηρώς Κωνσταντοπούλου. Γλυπτό που δεσπόζει χρόνια στην πλατεία.



Φωτιστικά σώματα αλουμινίου με μονό φανάρι και σκέπαστρο ύψους 3,25 μ.



Ξύλινα παγκάκια επάνω στο τοιχείο περιφράξης του τμήματος, δίπλα στη στάση λεωφορείων μπροστά από την πλατεία. Κάδος απορριμάτων με μεταλλικά ελάσματα.



## ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ



Είναι το τμήμα που αυτή τη στιγμή έχει αμεληθεί. Η φύτευσή του είναι παραμελημένη κι ο αστικός εξοπλισμός του συγκεκριμένου τμήματος είναι παλαιός. Διακρίνουμε τον ανδριάντα του αντιπλοίαρχου Παν. Βλαχάκου





Διακρίνουμε φτώχη και αμελημένη καθώς και την παλιά επίπλωση της πλατείας. Φωτιστικό σώμα με μονό φανάρι. Κάδος απορριμάτων κυλινδρικός.



## ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ



Σε αυτό το τμήμα υπάρχει παιδική χαρά. Η φύτευση είναι πολύ πλούσια και η επίπλωση αρκετά ικανοποιητική για να απολαύσει κανείς τη βόλτα του εδώ.





Φωτιστικά με γλόμπους Φ40 διπλά. Κάδοι απορριμάτων ξύλινοι επιστήλιοι.



Καθιστικά παγκάκια ξύλινα απλά.

ΒΟΡΕΙΟΔΥΤΙΚΟ ΤΜΗΜΑ  
(Ανακαινίσθηκε το 2004)



Έντονα χρώματα, φύτευση και το υγρό στοιχείο. Φωτιστικό σώμα μονό με σπείρα ύψους 3.05 μ.







Εύλινο γεφυράκι στολίζει τη λιμνούλα της πλατείας Τερψιθέας.





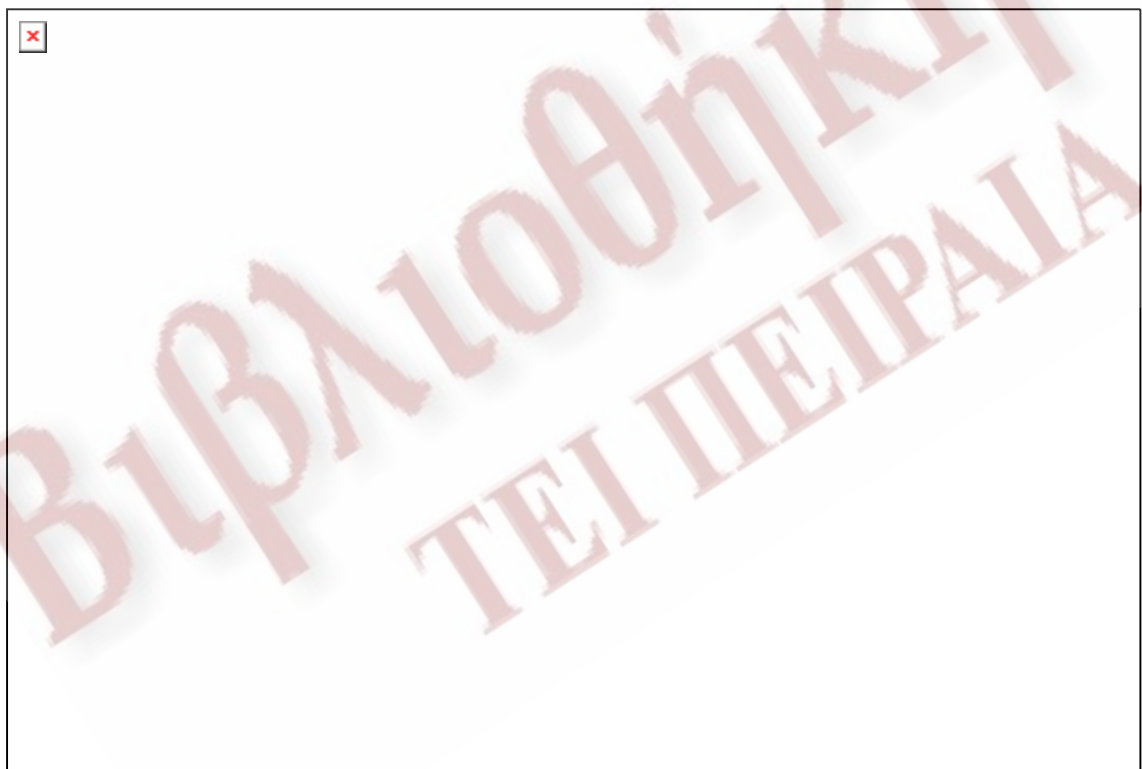
Παγκάκι μαντεμένιο. Κάδος απορριμάτων ξύλινος στρογγυλός επιστήλιος.



Ξύλινος πάγκος χωρίς πλάτη στηριζόμενος σε στήλες τσιμέντου.



Η είσοδος στο νοτιοδυτικό τμήμα. Περίφραξη με σιδερένιο κιγκλίδωμα επάνω σε τοιχείο. Πρόσβαση από την οδό Κολοκοτρώνη.



Προβολέας που προσδίδει έντονη φωτεινότητα τη νύχτα.



Η συνάντηση των οδών 2ας Μεραρχίας(κάθετα) και Ηρώων Πολυτεχνείου(οριζόντια) Διακρίνονται τα ανατολικά τμήματα της πλατείας. Περίπτερα στις γωνίες και έντονος φωτισμός.



Ο πεζόδρομος Παλαιολόγου. Βρίσκεται στα αριστερά τμήματα και κατά μήκος στεγάζει καφενεία και καφετέριες για τους φίλους της Τερψιθέας.

**Β) ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΡΑΗ**

**ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ**

## **ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΟΡΑΗ**

Η κεντρική πλατεία του Πειραιά. Πρόκειται για τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα, γι' αυτό και ονομάζεται αλλιώς «πλατεία τεσσάρων καταστημάτων»<sup>1</sup>. Βρίσκεται στη διασταύρωση των λεωφόρων Ηρώων Πολυτεχνείου και Βασιλέως Γεωργίου Α΄. Εκεί βρίσκονται το δημαρχείο του Πειραιά, η Ιωνίδιος σχολή καθώς και το Δημοτικό θέατρο. Με λίγα λόγια όλα αρχίζουν και τελειώνουν εκεί.

## **ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Η «πλατεία τεσσάρων καταστημάτων» χρησιμοποιείται για τα γυμνάσια της εθνοφυλακής τα πρώτα χρόνια. Διαμορφώνεται μετά το 1870 και εξωραϊζεται στα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα<sup>8</sup>.

## **ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

Η πλατεία Κοραή είναι το δεύτερο σπίτι των πειραιωτών. Πάντοτε φιλοξενεί αρκετούς πολίτες του δήμου Πειραιώς. Οι επισκέπτες του δημαρχείου, της αγοράς ακόμη και της ίδιας της πλατείας αφού υπάρχουν αρκετές καφετέριες εκεί, οι πολιτιστικές εκδηλώσεις που γίνονται στο δημοτικό θέατρο, οι εκκλησιασμοί στον Ι. Ναό Αγ. Κωνσταντίνου και Ελένης καθιστούν την πλατεία Κοραή το κεντρικότερο σημείο του Δήμου Πειραιά. Προσεγμένα πλακοστρωμένη, επιπλωμένη και φωτισμένη είναι για τους πολίτες του Πειραιά το δεύτερο σπίτι τους.

---

<sup>8</sup> Σταματίνα Μαλικούτη, Πειραιάς 1834-1912, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς, (2004)

## ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Ο αστικός εξοπλισμός της πλατείας Κοραή περιλαμβάνει παγκάκια ξύλινα απλά μήκους 1,80 μ. πλάτους 0,60 μ. και ύψους 0,73 μ. τα οποία συνδέονται με 2 ή 3 ηλωτές συνδέσεις για την πλάτη και 2 ή 3 για το κάθισμα, καθώς και καθιστικούς ξύλινους πάγκους χωρίς πλάτη. Και στις δύο περιπτώσεις, οι βάσεις ακινητοποιούνται στο έδαφος με τέσσερις βιδωτές συνδέσεις.

Ο φωτισμός της πλατείας αποτελείται από φωτιστικά σώματα με έξι γλόμπους Φ40 ύψους 3,05 μ. τα οποία στηρίζονται στη βάση τους με κοχλιωτές συνδέσεις. Επίσης υπάρχουν φωτιστικά σώματα με παραδοσιακό διπλό φανάρι ύψους 3,40 μ. τα οποία ακινητοποιούνται στο έδαφος με κοχλιωτές συνδέσεις ( τέσσερα εξαγωνικά μπουλόνια).

Επιπλέον την πλατεία φωτίζουν φωτιστικά σώματα περίτεχνα με τρεις γλόμπους Φ40 ύψους 3,25 μ. και φωτιστικά σώματα με μονό παραδοσιακό φανάρι ύψους 3,30 μ.

Ακόμα η πλατεία διαθέτει μεταλλικές στάσεις αστικής συγκοινωνίας για τις μετακινήσεις των πολιτών εντός του δήμου Πειραιά.

Τέλος συναντώνται κάδοι απορριμμάτων με μεταλλικά ελάσματα χωρητικότητας 80 lt. ύψους 0,86 μ. και εξωτερικής διαμέτρου 0,585 μ. διαθέτουν βιδωτές συνδέσεις στη βάση τους κι έχουν μαύρο χρώμα.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ



Φωτιστικό σώμα με έξι γλόμπους Φ40.



Εξέδρα από μάρμαρο και μέταλλο στο κέντρο της πλατείας έμπροσθεν του δημαρχείου.





Φωτιστικό σώμα με έξι γλόμπους Φ40, παγκάκια ξύλινα απλά, κάδος με μεταλλικά ελάσματα.



Η προτομή του Αδαμάντιου Κοραή κοσμεί την πλατεία. Πλακόστρωση με μάρμαρο και πλίνθους.



Τμήμα της πλακόστρωσης της πλατείας εξολοκλήρου από μάρμαρο και θυμίζει σκάκι. Αμφιθεατρική κερκίδα από πέτρα.



Κάδος απορριμμάτων με μεταλλικά ελάσματα. Φύτευση σε πιο ψηλό επίπεδο περιτοιχισμένη.



Φωτιστικό σώμα με παραδοσιακό διπλό φανάρι.



Κάδος απορριμμάτων με μεταλλικά ελάσματα, μεταλλική στάση αστικής συγκοινωνίας, φωτιστικό σώμα με παραδοσιακό διπλό φανάρι.



Το Δημοτικό θέατρο. Φωτιστικά σώματα περίτεχνα με τρεις γλόμπους Φ40.



Σιντριβάνι από μαρμάρινο τοιχείο δεξιά του Δημοτικού θεάτρου.



Φωτιστικό σώμα με ενσωματωμένα μεγάφωνα για τις ανάγκες του Δημαρχείου.



Κάδος απορριμμάτων με μεταλλικά ελάσματα. Κοντό φωτιστικό σώμα με διπλό γλόμπο Φ40. Περίφραξη με χαμηλό τοιχείο και κιγκλίδωμα.



Καθιστικός ξύλινος πάγκος χωρίς πλάτη, κάδος απορριμμάτων με μεταλλικά ελάσματα, φωτιστικό σώμα με μονό παραδοσιακό φανάρι.



Ο ανδριάντας του Ελευθερίου Βενιζέλου που κοσμεί το τμήμα της πλατείας έμπροσθεν του Ι. Ν. Αγ. Κωνσταντίνου και Ελένης. Μαρμάρινη πλακόστρωση σε αυτό το τμήμα.

Γ) ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΝΑΦΗ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

## **ΠΛΑΤΕΙΑ ΚΑΝΑΡΗ**

Βρίσκεται στο Πασαλιμάνι, στην Ακτή Μουτσοπούλου, λίγα μόλις μέτρα πριν τη μαρίνα. Μια πλατεία που συνδυάζει σημείο ξεκούρασης από τα ψώνια, αφού είναι κοντά στην οδό Σωτήρος Διός, που είναι η αγορά του Πειραιά και μια απολαυστική θέα που είναι η μαρίνα με τα αραγμένα σκάφη που την ομορφαίνουν ακόμη περισσότερο.

## **ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Περιλαμβάνει την περιοχή της σημερινής πλατείας Κανάρη. Δενδροφυτεύεται από το 1843, αλλά παραμένει αδιαμόρφωτη μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1870. έχει απλό ορθογωνικό σχήμα. Το 1878, περιτειχίζεται από την πλευρά του λιμενίσκου της Ζέας, ενώ επεκτείνεται μετά τη μεταφορά των Λουτρών στη Φρεαττύδα, μια δεκαετία αργότερα. Πλακοστρώνεται το 1892-1893. Σ' αυτή μεταφέρεται η παλαιά εξέδρα της πλατείας Τερψιθέας<sup>9</sup>.

## **ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

Σήμερα η πλατεία Κανάρη διατηρεί το ορθογωνικό σχήμα της αλλά μορφολογικά έχει αλλάξει. Η εξέδρα δεν υπάρχει πια αλλά την πλατεία κοσμεί ένα παλιό βαγόνι τρένου όπου έχει κάνει τη βάση του το σώμα Ελληνίδων Οδηγών. Επίσης έχει δοθεί από το δήμο άδεια στις καφετέριες να χρησιμοποιούν χώρο από την πλατεία για τα τραπεζάκια τους. Η φύτευση είναι αρκετή ενώ ένα στρογγυλό σιντριβάνι βρίσκεται σε κεντρικό σημείο της πλατείας. Η πλατεία σφύζει από ζωή ολόκληρο το εικοσιτετράωρο αφού η θέση στην οποία βρίσκεται προσελκύει πλήθος κόσμου μέρα και νύχτα.

---

<sup>9</sup> Σταματίνα Μαλικούτη, Πειραιάς 1834-1912, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς (2004).



## ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Στην πλατεία Κανάρη συναντώνται παγκάκια αλουμινίου μήκους 1,80 μ. πλάτους 0,55 μ. και ύψους 0,73 μ. Το ξύλο συνδέεται με το αλουμίνιο με κοχλιωτές συνδέσεις, δύο για την πλάτη και τέσσερις για το κάθισμα. Οι τέσσερις βάσεις ακινητοποιούνται στο έδαφος με βιδωτές συνδέσεις.

Ακόμη υπάρχουν κάδοι απορριμμάτων με μεταλλικά ελάσματα όμοιοι με αυτούς της πλατείας Κοραή και τέλος μια μεταλλική στάση αστικής συγκοινωνίας.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ



Παγκάκι αλουμινίου. Πλακόστρωση από πλάκες πεζοδρομίου.



Το σιντριβάνι. Τοιχείο από πέτρα γύρω του.



Κάδοι απορριμμάτων με μεταλλικά ελάσματα.



Μεταλλική στάση αστικής συγκοινωνίας.



Το ιστορικό ρολόι στο Πασαλιμάνι.



Παλιό φωτιστικό σώμα.

Δ) ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

## **ΠΛΑΤΕΙΑ ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗ**

Πρόκειται για την πλατεία που βρίσκεται επί της λεωφόρου Γρ. Λαμπράκη και βρίσκεται έμπροσθεν του, κατά άλλη εποχή, Δημοτικού σχολείου Αρρένων Πειραιώς.

### **ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Η πλατεία Δεληγιάννη σχηματίζεται σύμφωνα με τις νεοκλασικές αρχές και έχει το «Αστυκόν» Σχολείο, το οποίο κατασκευάστηκε το 1897, στον άξονα της ανατολικής πλευράς της. Η τοιχοποιία, οι πλακοστρώσεις και τα σιδηρά της κιγκλιδώματα αποπερατώνονται το 1898<sup>10</sup>.

### **ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ**

Σήμερα η πλατεία Δεληγιάννη έχει αλλάξει μορφή. Τα σιδηρά κιγκλιδώματα και η τοιχοποιία έχουν αφαιρεθεί ενώ η πλακόστρωση αποτελείται άλλοτε από πέτρα κι άλλοτε από πλάκες πεζοδρομίου ενώ τα σκαλοπάτια είναι κατασκευασμένα από οπτόπλινθους εξωτερικών χώρων. Η πλατεία βρίσκεται σε διαφορετικά επίπεδα, το πράσινο κυριαρχεί ενώ το κάθε τμήμα της πλατείας είναι περιτοιχισμένο με πέτρινο χαμηλό τοιχείο. Οφθαλμοφανές δε, είναι ότι έχει χρόνια να υποστεί ανάπλαση και ότι δε χαιρεί ιδιαίτερης φροντίδας από τους αρμόδιους φορείς. Η επίπλωσή της συμπεριλαμβανομένου και του φωτισμού είναι παλαιά και ατημέλητη. Ωστόσο η θέση της καθώς και η έντονη ύπαρξη πρασίνου κάνουν τους κατοίκους της περιοχής να την επισκέπτονται.

---

<sup>10</sup> Σταματίνα Μαλικούτη, Πειραιάς 1834-1912, Πολιτιστικό Ίδρυμα Ομίλου Πειραιώς (2004).

## ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟΣ ΑΣΤΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ

Η επίπλωση της πλατείας Δεληγιάννη αποτελείται από μαντεμένιο καθιστικό παγκάκι, από χυτοσιδηρό μέταλλο που αποτελείται από κράμα Φερίτη και Σεμεντίτη, μήκους 1,80 μ. πλάτους 0,55 μ. και ύψους 0,73 μ., καθιστικούς πάγκους χωρίς πλάτη και ξύλινα παγκάκια απλά μήκους 1,80 μ. πλάτους 0,60 μ. και ύψους 0,73 μ. τα οποία συναρμολογούνται και ακινητοποιούνται με ηλωτές συνδέσεις.

Τέλος ο φωτισμός περιλαμβάνει προβολείς φωτός στα σημεία φύτευσης και στον ανδριάντα που διακοσμεί την πλατεία.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ



Η πλατεία Δεληγιάνη όπως φαίνεται από τη λεωφόρο Γρ. Λαμπράκη.



Προβολέας που φωτίζει τον ανδριάντα του Δημοσθένη Βουτυρά που διακοσμεί την πλατεία μπροστά από το Δημοτικό σχολείο Αρρένων Πειραιώς.





Μαντεμένιο καθιστικό παγκάκι. Η πλατεία είναι κατασκευασμένη επάνω σε έδαφος με κλίση.



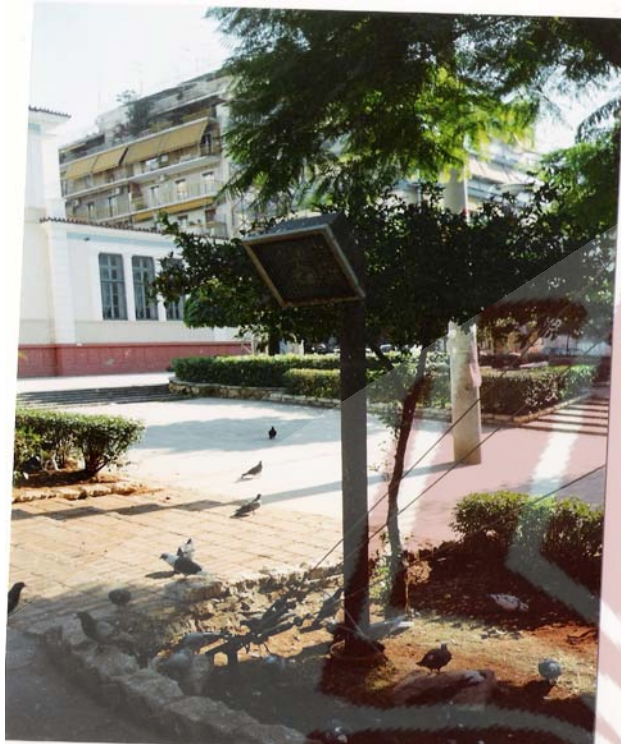
Καθιστικοί πάγκοι χωρίς πλάτη.



Σκαλοπάτια που ενώνουν τα διαφορετικά επίπεδα της πλατείας. Η φύτευση της πλατείας είναι σήμερα πόλος έλξης για τους κατοίκους της περιοχής. Στο βάθος παγκάκια ξύλινα απλά



Φωτιστικό σώμα με ενσωματωμένους μικρούς προβολείς.



Προβολέας που φωτίζει τη φύτευση της πλατείας.



**7. ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΕΠΙΠΛΩΣΗ ΠΛΑΤΕΙΑΣ ΔΕΛΗΓΙΑΝΝΗ**

**ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ**

Η θέση της πλατείας είναι τέτοια που δεν επιδέχεται σύγχρονα σχέδια αστικού εξοπλισμού αφού έχει σαν φόντο ένα νεοκλασικό οικοδόμημα του 1897. Ωστόσο η επίπλωση της έχει καιρό να ανανεωθεί και οι φθορές στα στοιχεία είναι εμφανείς.

Η πρόταση που θα ακολουθήσει αφορά σε επίπλωση παραδοσιακή, πλην όμως, προσεγμένη κι εντυπωσιακή.

Τα αριθμημένα σημεία στο σκαρίφημα της πλατείας αντιστοιχούν σε έπιπλα που θα παρατεθούν παρακάτω με αύξοντα αριθμό το σημάδι του σκαριφήματος της πλατείας.

(1)



(2)



(3)



(4)



- (1) παγκάκι μαντεμένιο
- (2) φωτιστικό σώμα με διπλό παραδοσιακό φανάρι 3,40 μ.
- (3) Οκτάγωνος μαντεμένιος απορ/δέκτης με ξύλα 0,53\*0,53\*0,92
- (4) Ξύλινος κάδος επιστήλιος 0,45\*0,45\*1,12

Πρόκειται για μια επίπλωση που ταιριάζει στο ύφος και στην ιστορία της πλατείας Δεληγιάννη καθώς και του «Αστυκού» σχολείου που είναι αναπόσπαστο κομμάτι της.



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΣΧΟΛΙΑ

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

Σε γενικές γραμμές ο Δήμος του Πειραιά έχει φροντίσει να εξασφαλίσει αξιοπρεπείς δημόσιους χώρους για τους κατοίκους της πόλης του πρώτου λιμανιού της Ελλάδος. Ωστόσο μερικοί από αυτούς επιδέχονται ανάπλαση και κάποιοι άλλοι τη χρειάζονται οπωσδήποτε. Στις τέσσερις πλατείες που παρατηρήθηκαν εδώ αυτή που χρειάζεται ανάπλαση είναι η πλατεία Δεληγιάννη για την οποία καταθέσαμε μια πρόταση που αφορά όμως μόνο στα στοιχεία αστικού εξοπλισμού κι όχι στην πλατεία αυτή καθαυτή.

Πάντα ζητείται το καλύτερο αντί του υπάρχοντος ειδικά όταν υπάρχει η δυνατότητα. Η αμέλεια πολλές φορές εμποδίζει την τελειομανία του ανθρώπινου είδους, όμως κάτω από κατάλληλες προϋποθέσεις όλα γίνονται έστω και ετεροχρονισμένα.

ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗ  
ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

- Β. Κουφοπούλου, ΔΠΜΣ: Ο σχεδιασμός του δημόσιου ελεύθερου χώρου σε κεντρικές αστικές περιοχές κατοικίας, (2000).
- Γεωργίου Βουδούρη, ΔΠΜΣ: Ο ρόλος των αστικών αναπλάσεων για τη δημιουργία δικτύου υπαίθριων χώρων, (2002).
- Στυλιανού Παπακυριάκου, ΔΠΜΣ: Ρόλος και σημασία των ελεύθερων χώρων στη φυσιογνωμία της πόλης, (2000).
- Αρχιτεκτονικά Θέματα, τεύχος 31, (2003).
- Μαργαρίτας Σταυροπούλου, ΔΠΜΣ: Ο φωτισμός της πόλης : ανθρωπολογική προσέγγιση, (2002).
- Σταματίνας Μαλικούτη, Πειραιάς 1834-1912, εκδόσεις: Πολιτιστικό ίδρυμα ομίλου Πειραιώς, Αθήνα 2004.

## **ΠΗΓΗ ΕΙΚΟΝΩΝ**

- Προσωπικό φωτογραφικό αρχείο
- Εμπορικό φυλλάδιο εταιριών ATLENTICO και SUPER SPORT
- Διαδίκτυο, μηχανή αναζήτησης GOOGLE hellas: urban furniture.
- Χάρτες από τοπογραφικό τμήμα δήμου Πειραιώς και πολεοδομία δήμου Πειραιώς.
- Αρχιτεκτονικά Θέματα, τεύχος 31, (2003).