

ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ Ι. ΑΡΑΒΑΝΤΙΝΟΣ

Ομότ. Καθηγούπτης Ε.Μ. Πολυτεχνείου

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΟΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΓΙΑ ΜΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ ΣΥΜΒΟΛΕΣ

Θάνος Βλαστός
Κλειτώ Γεράρδη
Παναγιώτης Γετίμης
Δημήτρης Γεωργουλής
Γεώργιος Κοντορούπης
Ελένη Κουκλέλη
Θεόδωρος Πάνζαρης
Κωνσταντίνος Σερράος
Κίμων Χατζημπίρος
Δημήτρης Χριστοφιλόπουλος

A. ARAVANTINOS, Professor Emeritus of Urban Planning at the National Technical University of Athens

URBAN PLANNING

TOWARDS A SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE BUILT ENVIRONMENT

Contributions by: Th. Vlastos, K. Gerardi, P. Getimis, D. Georgoulis, G. Kontoroupis,
E. Koukleli, T. Panzaras, K. Serraos, K. Hatdjibios, D. Christofilopoulos

SUMMARY¹

This book is addressed to the student of town planning at an undergraduate and at a postgraduate level, as well as to the researcher. Furthermore, it is of use to the professional consultant and to the functionaries of government and of authorities, whether central or local, including town planners, architects, civil engineers, lawyers, economists, sociologists, geographers, and others.

At the same time, this book is intended to make politicians and decision-makers alike, more aware of the problems and also of the possibilities of a sound urban policy, as well as of their role in the determination and the administration of such policy. Finally, there are elements included, which are indirectly addressed to the general public and specifically to those who inform the citizenry. Indeed, it is the impression of the author that this publication may well contribute in the formulation of a new awareness of urban matters.

Even though the material and the general direction of this work focuses mostly upon aspects of urban life in Greece, a substantial amount of information and of proposals relate to characteristics of urban life beyond the borders of one country.

The **introduction**, which is also the first Chapter, deals with the city and town planning in general, and includes a discussion on the historical paragons that affect the genesis and the evolution of cities, as well as an assessment of town planning in terms of its goals and in relation to other sciences and the arts.

Chapters 2 through to 5 constitute **Part A** of the book and present issues relating to the **theoretical aspects of the science of town planning** in the international scene. Specifically, Chapter 2 introduces the principles of town planning and the various methods of theoretical approach, including those of classification, description, explanation and predetermination. Chapter 3 discusses the theory and in particular the traditional principles of planning. Chapter 4 analyses the methodology of master planning. It also includes a thorough discussion on the various parts of the study, from the analysis of data to the development of alternative proposals, their assessment and the selection of the most appropriate option. The final chapter of Part A presents a critique of the above methodologies with reference to a discussion relating to alternative ways of approaching planning, including those of mixed scanning, disjointed incrementalism, urban management, corporate planning, participatory planning, advocacy planning, negotiation-meditation, and others.

Part B consists of Chapters 6 through to 13 and addresses the subject of **town planning in practice**. Chapter 6 discusses the current legislative and organisational infrastructure in Greece. The remainder of the Chapters discuss the various categories of representational plans used in planning. Master planning is presented in Chapter 7, land-use planning in Chapter 8, zoning and the building regulations in Chapter 9, while urban design is presented in Chapter 10. Chapter 11 includes the several types of plans which

1. Translation by Vasilis Triantafyllou, B.A. Hons, B.Arch, M.A.

currently control urban development in Greece, while Chapter 12 pays reference to the metropolitan plan for the greater Athens area. For the last couple of years, a number of municipalities in Greece, and particular that of Athens, has adopted an approach to town planning, whose intention it is to regenerate significant parts of cities. A number of these regeneration projects is shown in chapter 13. Reference is also made to the work carried out by the Urban Planning Research Centre of the National Technical University of Athens (N.T.U.A.) on the urban regeneration of the Commercial Triangle of Athens city-centre. The proposals of the study group have already been incorporated in a presidential decree which, in turn, has determined policies on land use, changes in building regulations, strategic interventions in parts of the whole, pedestrianisation projects, and so on.

Part C includes Chapters 14 through to 16 and deals specifically with the crucial issue of **housing in planning**. Chapter 14 lays emphasis upon the structure of housing in the built environment, and in particular of the principle of neighbourhood units, as applied in other countries during the past fifty years. The attempt to divide the built environment of Greece into neighbourhood units of various sizes is also discussed in this Chapter. Chapter 15 presents the reader with the principles and the methodology of a comprehensive housing development in relation to commonly used planning parameters. Chapter 16 deals specifically with the principles of urban regeneration, as illustrated through a number of urban projects carried out abroad, all of which, it is hoped, provide clues as to the solving of similar problems within Greece.

Part D includes Chapters 17 through to 20, and is dedicated to the issue of **traffic**, in relation to the necessity of **sustainable development**. Chapter 17 pays particular dues to the creation and the geography of patterns created by the movement of people and of vehicles within the built environment, and their expansion following the introduction of the automobile. Chapter 18 deals with the detrimental effect the automobile has had upon the cities of today. Chapter 19 discusses a number of interventions as realised through planning that are designed to counter the effect of the automobile. These include the introduction of a street hierarchy, the control of car-parking, the strengthening of public transport, and the promotion of alternative means of transport, such as the bicycle. Chapter 20 is devoted to aspects of pedestrian movement and more specifically to the implementation of small-scale and large-scale pedestrianisation projects. It is of significance to note that the various urban regeneration programmes dealing with the unification of the areas of archeological interest found throughout the city-centre of Athens are mentioned in this specific part of the book.

Part E is the last section of this book, and includes a number of essays dealing with **subjects of special interest**, such as that of **environmental awareness**. Specifically, Chapter 21 describes, in brief, the environmental problems faced by the cities of developed and of Third World countries, the principal reasons that lead to the deterioration of the urban environment, and concludes by laying particular emphasis upon the significance of urban space and environmental studies in general. Chapter 22, on the other hand, introduces the subject of the technical infrastructure that is available today, and the possibilities it offers to promote the concept of «**smart cities**», in terms of environmental and of technical and economic interests. Such devices include the management of water, electricity, natural gas, wastage disposal, and so on. Another significant aspect of the available technical infrastructure is that of information technology packages, discussed in Chapter 23, and including the Geographical Information Systems (G.I.S.), computer-aided design, data base systems, and so on.

The **epilogue**, that is also Chapter 24 of the book touches upon the concerns and **dilemmas** faced by town planners which are created by the unstable conditions that are typical of the world today. Specifically, this final Chapter pays particular reference to the socio-economic conditions of today, generated by the increased mobility of social groups that has developed following the sudden end of Socialism in the east. Tribute is also paid to the problems caused by socio-economic developments in the west, where unemployment is increasing dramatically owing to the elimination of the traditional working environment of the factory, a situation which is already having serious effects to the very fabric and the function of the city. In response to such new conditions, some European cities destroy their stock of factories and warehouses and replace them with a new typology of functions, whilst other cities protect and maintain the old workplace, by introducing new uses to it. Finally, in other cases, the remnants of the past industrial age are treated as museum artefacts, thus becoming frozen cultural icons of the memory of the twentieth century.

In conclusion the authors discuss the significance of the human factor in the development of solutions to these problems, and pinpoints the necessity of the politicians to be more aware and decisive, of the planners and the other technocrats to be more knowledgeable, and of the population to behave in a more social and less individualistic way.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|--------------------|----|
| Summary in english | 5 |
| Πρόλογος | 17 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ

| | |
|--|----|
| 1.1. Πολεοδομία, τέχνη, τεχνική και επιστήμη | 25 |
| 1.2. Πόλη και οικισμός | 28 |
| 1.3. Η γένεση της πόλης | 30 |
| 1.3.1. Οι ανάγκες κοινωνικότητας ως βασικός μοχλός | 30 |
| 1.3.2. Πρωτογενή κριτήρια χωροθέτησης | 31 |
| 1.3.3. Ισχύουν κριτήρια χωροθέτησης και σήμερα; | 34 |
| 1.4. Οι βασικές λειτουργίες της πόλης | 35 |
| 1.5. Η ανάπτυξη της πόλης | 36 |

ΜΕΡΟΣ Α: ΤΑ ΘΕΩΡΗΤΙΚΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΘΕΩΡΙΑ

| | |
|--|----|
| 2.1. Η εξέλιξη της θεωρητικής πολεοδομίας | 43 |
| 2.2. Οι θεωρίες στη σύγχρονη πολεοδομική σκέψη | 44 |
| 2.2.1. Ταξινόμηση | 45 |
| 2.2.2. Περιγραφή | 47 |
| 2.2.3. Εξήγηση | 48 |
| 2.2.4. Πρόβλεψη | 51 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΟΙ ΘΕΩΡΗΤΙΚΕΣ ΒΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

| | |
|--|----|
| 3.1. Ο σχεδιασμός ως λογική διαδικασία | 53 |
| 3.2. Τομεακός, παράλληλος και καθολικός σχεδιασμός | 56 |
| 3.3. Οι συνιστώσες του καθολικού σχεδιασμού | 57 |
| 3.3.1. Το προϊόν του καθολικού σχεδιασμού | 58 |
| 3.3.2. Το αξιολογικό πλαίσιο του καθολικού σχεδιασμού | 58 |
| 3.3.3. Το πλαίσιο δράσης του καθολικού σχεδιασμού | 59 |
| 3.4. Η «παραδοσιακή» (εμπειρική) και η θεωρητική αντίληψη για τη ρυθμιστική μελέτη | 60 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΣΤΗ ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΚΦΡΑΣΗΣ

| | |
|---|----|
| 4.1. Περιγραφή του αντικειμένου και διατύπωση του προβλήματος (Ανάλυση) | 63 |
| 4.1.1. Οικισμός και ευρύτερη περιοχή: Το αντικείμενο στο χώρο | 64 |
| 4.1.2. Πληροφορία και στοιχεία: η γνωριμία με το αντικείμενο | 64 |
| 4.1.3. Η σύνθεση της πληροφορίας: συνήθεις και σύγχρονες μεθοδολογίες | 65 |
| 4.2. Διαμόρφωση εναλλακτικών λύσεων | 67 |

| | | |
|--------|----------------------------|----|
| 4.2.1. | Συνήθεις μεθοδολογίες | 69 |
| 4.2.2. | Σύγχρονες μεθοδολογίες | 70 |
| 4.3. | Αξιολόγηση και επιλογή | 72 |
| 4.3.1. | Συνήθεις μεθοδολογίες | 72 |
| 4.3.2. | Σύγχρονες μεθοδολογίες | 73 |
| 4.4. | Εφαρμογή και παρακολούθηση | 77 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

| | | |
|---------|---|----|
| 5.1. | Κριτική του καθολικού σχεδιασμού | 83 |
| 5.1.1. | Τεχνική κριτική | 83 |
| 5.1.2. | Θεωρητική ή επιστημολογική κριτική | 84 |
| 5.1.3 | Ιδεολογική κριτική | 85 |
| 5.2. | Νεώτερες κατευθύνσεις στην πολεοδομία | 86 |
| 5.2.1. | Μικτή ανίχνευση (Mixed Scanning) | 86 |
| 5.2.2. | Η μέθοδος των αποσπασματικών μικροβελτιώσεων (Disjointed Incrementalism) | 87 |
| 5.2.3. | Αστική διαχείριση (Urban Management) | 88 |
| 5.2.4. | Εταιρικός σχεδιασμός (Corporate Planning) | 89 |
| 5.2.5. | Συμμετοχικός σχεδιασμός (Participatory Planning) | 89 |
| 5.2.6. | Συνηγορικός σχεδιασμός (Advocacy Planning) | 90 |
| 5.2.7. | Αυτοβοήθεια (Self-help) | 90 |
| 5.2.8. | Διαπραγματεύσεις και μεσολαβήσεις (Negotiation, Mediation) | 91 |
| 5.2.9. | Αστική Διακυβέρνηση (Urban Governance) – Διαβουλευτική Δημοκρατία | 91 |
| 5.2.10. | Συμπεράσματα για τις εναλλακτικές και γενικότερα τις διαφοροποιημένες κατευθύνσεις στον πολεοδομικό σχεδιασμό | 92 |

ΜΕΡΟΣ Β: Η ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΠΡΑΞΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΤΟ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΣ

| | | |
|--------|---|-----|
| 6.1. | Γενικά | 97 |
| 6.1.1. | Σύντομη ιστορική επισκόπηση του Θεσμικού Πλαισίου της Πολεοδομίας στην Ελλάδα | 97 |
| 6.1.2. | Συνταγματικές ρυθμίσεις Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιβάλλοντος | 100 |
| 6.1.3. | Φορείς άσκησης πολεοδομικής πολιτικής | 101 |
| 6.2. | Ρυθμιστικά και Πολεοδομικά Σχέδια | 100 |
| 6.2.1. | Ρυθμιστικά Σχέδια (Ν.Δ. 1262/1972) | 102 |
| 6.2.2. | Ρυθμιστικό σχέδιο Αθηνών και Θεσσαλονίκης | 103 |
| 6.2.3. | Σχέδιο Πόλεως ή Ρυμοτομικό Σχέδιο (Ν.Δ. 17.7.1923 κ.ά.) | 103 |
| 6.2.4. | Νεώτερο θεσμικό πλαίσιο για τον πολεοδομικό σχεδιασμό | 105 |
| 6.2.5. | Πολεοδομικά σχέδια ιδιαίτερων περιοχών | 108 |
| 6.2.6. | Χρηματοδότηση Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων (Ειδικό Ταμείο Εφαρμογής Ρυθμιστικών και Πολεοδομικών Σχεδίων) | 109 |
| 6.2.7. | Η θέση του Συμβουλίου της Επικρατείας (Σ.τ.Ε.) για τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό | 110 |
| 6.3. | Δόμηση | 111 |
| 6.3.1. | Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (ΓΟΚ) του 1985 | 111 |
| 6.3.2. | Δόμηση εκτός Σχεδίου Πόλεως | 111 |
| 6.3.3. | Δόμηση σε οικισμούς που υπάρχουν πριν από το έτος 1923 | 112 |
| 6.3.4. | Δόμηση σε οικισμούς που έχουν Ρυμοτομικό Σχέδιο, αλλά στερούνται όρων δόμησης | 112 |

| | |
|--|-----|
| 6.3.5. Δόμηση σε παραδοσιακούς οικισμούς και διατηρητέα σύνολα | 112 |
| 6.3.6. Συντελεστής δόμησης – Έννοια – Μεταφορά – Υπέρβαση | 112 |
| 6.3.7. Οικοδομικές άδειες | 113 |
| 6.3.8. Αυθαίρετη δόμηση | 113 |
| 6.4. Διάφοροι άλλοι πολεοδομικοί νόμοι | 114 |
| 6.5. Μέσα εξασφάλισης γης | 115 |
| 6.5.1. Αναγκαστική απαλλοτρίωση | 115 |
| 6.5.2. Δικαίωμα προτίμου | 116 |
| 6.5.3. Ελεύθερη συναλλαγή | 116 |
| 6.5.4. Μεταφορά του συντελεστή δόμησης | 116 |
| 6.5.5. Υποχρεωτική εισφορά σε γη | 116 |
| 6.6. Ωρισμένες συμπερασματικές επισημάνσεις για το θεσμικό πλαίσιο του πολεοδομικού σχεδιασμού | 117 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΤΑ ΕΜΠΕΙΡΙΚΑ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΤΩΝ ΠΟΛΕΩΝ

| | |
|---|-----|
| 7.1. Γενικά | 119 |
| 7.2. Η γενική διάρθρωση του εμπειρικού ρυθμιστικού σχεδίου της πόλης | 121 |
| 7.3. Τα μέρη της μελέτης | 123 |
| 7.3.1. Διερεύνηση ευρύτερης περιοχής | 123 |
| 7.3.2. Ανάλυση περιοχής μελέτης | 124 |
| 1η ομάδα: Φυσικά δεδομένα | 124 |
| 2η ομάδα: Πληθυσμιακά στοιχεία | 124 |
| 3η ομάδα: Κοινωνιολογική προσέγγιση | 126 |
| 4η ομάδα: Οικονομικά στοιχεία | 127 |
| 5η ομάδα: Θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο | 128 |
| 6η ομάδα: Χρήση γης: Κατανομή επιφανειών και λειτουργιών στο χώρο της πόλης | 128 |
| 7.3.3. Αξιολόγηση της Ανάλυσης | 129 |
| 7.3.4. Στόχοι | 130 |
| 7.3.5. Πρόταση | 132 |
| 7.4. Η αμφισβήτηση της συγκεκριμένης μορφής σχεδιασμού | 137 |
| 7.4.1. Ανάγκη για ανάδραση και αναθεώρηση | 137 |
| 7.4.2. Η αναποτελεσματικότητα των μελετών | 138 |
| 7.4.3. Η ανάγκη ενίσχυσης ενός διαρκούς σχεδιασμού | 138 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ – ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΣΥΣΧΕΤΙΣΕΙΣ ΤΟΥΣ

| | |
|---|-----|
| 8.1. Το σχέδιο χρήσης γης απαραίτητη συνιστώσα κάθε μορφής πολεοδομικού σχεδιασμού και κάποτε ως αυτοτελές σχέδιο | 141 |
| 8.2. Καθοριζόμενες χρήσεις στις ελληνικές πόλεις | 146 |
| 8.3. Στοιχεία συναφή με το σχεδιασμό των χρήσεων γης | 149 |
| 8.4. Οι συνήθεις κατηγορίες χρήσεων γης στην πόλη | 150 |
| 1η Κατηγορία: Περιοχές κατοικίας | 151 |
| 2η Κατηγορία: Περιοχές και θέσεις κεντρικών λειτουργιών | 151 |
| 3η Κατηγορία: Μικτές περιοχές | 152 |
| 4η Κατηγορία: Περιοχές ή θέσεις εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων | 152 |
| 5η Κατηγορία: Περιοχές ή θέσεις για εγκαταστάσεις περίθαλψης | 152 |
| 6η Κατηγορία: Περιοχές ή θέσεις για εγκαταστάσεις πρόνοιας | 152 |
| 7η Κατηγορία: Θρησκευτικές εγκαταστάσεις | 152 |
| 8η Κατηγορία: Βιομηχανικές και βιοτεχνικές ζώνες, περιοχές ή μονάδες – τεχνολογικά πάρκα και τεχνοπόλεις | 152 |

| | |
|---|-----|
| 9η Κατηγορία: Ζώνες ή εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου, αποθηκών, σφαγείων κλπ. | 153 |
| 10η Κατηγορία: Επιφάνειες πρασίνου ελεύθερων χώρων και νερού | 153 |
| 11η Κατηγορία: Αθλητικές περιοχές και εγκαταστάσεις | 154 |
| 12η Κατηγορία: Τουριστικές ζώνες και εγκαταστάσεις | 154 |
| 13η Κατηγορία: Αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία, διατηρητέα σύνολα | 154 |
| 14η Κατηγορία: Γεωργικές χρήσεις και εγκαταστάσεις του πρωτογενή τομέα | 155 |
| 15η Κατηγορία: Χώροι και εγκαταστάσεις εξόρυξης – Θέσεις απόθεσης χωμάτων | 155 |
| 16η Κατηγορία: Στρατιωτικές ζώνες και εγκαταστάσεις | 156 |
| 17η Κατηγορία: Ειδικές περιορισμένης χρήσης λειτουργίες κ.ά. | 156 |
| 18η Κατηγορία: Επιφάνειες και εγκαταστάσεις κυκλοφορίας και μεταφορών | 156 |
| 19η Κατηγορία: Δίκτυα και εγκαταστάσεις τεχνικής υποδομής (πλην μεταφορών) | 156 |
| 20η Κατηγορία: Εδάφη μη χρησιμοποιούμενα | 157 |
| 8.5. Οι συσχετίσεις των χρήσεων – Από τη Χάρτα της Αθήνας στις σημερινές τάσεις – Η περίπτωση της κατοικίας | 157 |
| 8.5.1. Γενικά | 157 |
| 8.5.2. Κατοικία και κέντρα πόλεων | 158 |
| 8.5.3. Κατοικία και βιομηχανία | 158 |
| 8.5.4. Κατοικία και άλλες αστικές λειτουργίες | 161 |
| 8.5.5. Κατοικία και ύπαιθρος | 163 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΡΥΜΟΤΟΜΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ, ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ ΚΑΙ Γ.Ο.Κ.

| | |
|---|-----|
| 9.1. Τι είναι το Ρυμοτομικό | 167 |
| 9.2. Οι όροι δόμησης | 169 |
| 9.3. Τα εφαρμοσθέντα στην Ελλάδα οικοδομικά συστήματα (έπαυσαν να ισχύουν) | 170 |
| 9.3.1 Συνυεχές οικοδομικό σύστημα | 170 |
| 9.3.2. Ασυνυεχές οικοδομικό σύστημα | 171 |
| 9.3.3. Πανταχόθεν ελεύθερο σύστημα | 171 |
| 9.3.4. Οικοδομικό σύστημα ελεύθερης δόμησης | 171 |
| 9.3.5. Οικοδομικό σύστημα ελεύθερης σύνθεσης | 172 |
| 9.3.6. Μικτό οικοδομικό σύστημα | 172 |
| 9.3.7. Σύστημα πτερύγων | 172 |
| 9.4. Η δόμηση σύμφωνα με τον Γ.Ο.Κ. του 1985 | 173 |
| 9.5. Παρατηρήσεις και προτάσεις προς υποβοήθησην μιας ριζικής αναθεώρησης του Γ.Ο.Κ. | 174 |
| 9.5.1. Γενικά | 174 |
| 9.5.2. Οι αναγκαίες νέες γενικές κατευθύνσεις | 175 |
| 9.5.3. Σχέση κτιρίου και οικοπέδου: θέση, κάλυψη και ύψος | 176 |
| 9.5.4. Μια τελική διαπίστωση: Η μεγάλη σημασία του Γ.Ο.Κ. | 180 |
| 9.6. Η εφαρμογή του θεσμού των ρυμοτομικών σχεδίων στην Ελλάδα | 180 |
| 9.7. Η ανεπάρκεια του επιστημονικού μέρους των ρυμοτομικών σχεδίων και των όρων δόμησης | 183 |
| 9.8. Τι εργασίες θα έπρεπε να είχαν γίνει στα πλαίσια της –έστω και αυτοτελούς– «ρυμοτομικής μελέτης» | 186 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗΣ – ΣΥΝΘΕΣΗ ΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ (URBAN DESIGN)

| | |
|--|-----|
| 10.1. Γενικά – Διάκριση των μελετών | 189 |
| 10.2. Επέμβαση στο δομημένο περιβάλλον για ανάπλαση και εξυγίανση | 194 |
| 10.2.1. Μορφές επεμβάσεων | 194 |
| 10.2.2. Κατηγορίες περιοχών για ανάπλαση και εξυγίανση | 196 |
| 10.3. Μελέτες για νέες αναπτύξεις αστικών τμημάτων ή συγκροτημάτων | 197 |

| | |
|---|-----|
| 10.4. Διάρθρωση μελετών πολεοδομικής διάταξης | 198 |
| 10.4.1. Ανάλυση και αξιολόγηση σπουδειών κατάστασης | 199 |
| 10.4.2. Προγραμματισμός ανάπτυξης | 201 |
| 10.4.3. Το κυρίως Σχέδιο: Η πολεοδομική σύνθεση | 202 |
| 10.4.4. Σχεδιασμός και οργάνωση εφαρμογής | 212 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΟΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

| | |
|---|-----|
| 11.1. Το ιστορικό εξέλιξης των πολεοδομικών μελετών μετά το 1979 | 213 |
| 11.1.1. Η μετάβαση από τις «αυτόνομες» μελέτες στα «δίδυμα» μελετών του νόμου 947/79 | 213 |
| 11.1.2. Ο «μεταβατικός» οικιστικός νόμος 1337/83 | 215 |
| 11.1.3. Ο νόμος 2508/97: «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» | 217 |
| 11.2. Τα προβλεπόμενα από το νόμο 2508/97 πολεοδομικά σχέδια | 219 |
| 11.2.1. Τα Ρυθμιστικά Σχέδια και Προγράμματα Προστασίας Περιβάλλοντος | 219 |
| 11.2.2. Το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο | 220 |
| 11.2.3. Οικιστική οργάνωση «Ανοικτής Πόλης» | 227 |
| 11.2.4. Η Πολεοδομική Μελέτη | 229 |
| 11.3. Πολεοδομικές Μελέτες εξειδικευμένου σκοπού και περιεχομένου | 235 |
| 11.3.1. Πολεοδομικές Μελέτες Ενεργού Πολεοδομίας | 235 |
| 11.3.2. Πολεοδομικές Μελέτες Αστικού Αναδασμού | 236 |
| 11.3.3. Μελέτες πολεοδομικών αναπλάσεων αστικών περιοχών | 239 |
| 11.4. Λοιπές μελέτες και ρυθμίσεις | 241 |
| 11.4.1. Οι μελέτες Ζωνών Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) | 241 |
| 11.4.2. Λοιπές ρυθμίσεις σχετικά με ζώνες | 242 |
| 11.4.3. Εξασφάλιση για κοινόχρονους χώρους σε παλιά σχέδια πόλης | 242 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12. Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ – Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΥΤΕΡΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

| | |
|---|-----|
| 12.1. Το ιστορικό του σχεδιασμού για την πρωτεύουσα την μεταπολεμική περίοδο. | 243 |
| Τα πρώτα Ρυθμιστικά Σχέδια | 243 |
| 12.2. Η πρόσφατη προσπάθεια Ρυθμιστικού Σχεδιασμού | 249 |
| 12.3. Το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Αθήνας (Ρ.Σ.Α.) '83 | 250 |
| 12.3.1. Γενικά | 250 |
| 12.3.2. Στόχοι – Κατευθύνσεις – Μέτρα | 250 |
| 12.3.3. Εξειδίκευση των ρυθμίσεων – Το Παράρτημα | 252 |
| 12.3.4. Οι τροποποιήσεις του Ρ.Σ.Α. | 256 |
| 12.4. Παράλληλες δράσεις σχεδιασμού για τον εξωαστικό χώρο της Αττικής | 258 |
| 12.5. Ο οργανισμός της Αθήνας | 262 |
| 12.6. Οι νεώτερες προσπάθειες για το σχεδιασμό της μητροπολιτικής περιοχής της Αθήνας | 263 |
| 12.6.1. Ο ευρύτερος προβληματισμός περί στρατηγικού σχεδιασμού | 263 |
| 12.6.2. Το «Στρατηγικό Πλαίσιο Χωρικής Ανάπτυξης για την Αθήνα – Αττική» | 266 |
| 12.6.3. Συσχετίσεις μεταξύ σχεδιασμού «στρατηγικού» και «ρυθμιστικού» επιπέδου. Ανάγκες προσαρμογής | 269 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13. ΜΕΛΕΤΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗΣ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΠΟΛΗΣ

| | |
|---|-----|
| 13.1. Σκοπομόττητα, αντικείμενο και εμπειρία από σχετικές μελέτες | 275 |
| 13.1.1. Η ανάγκη για μια νέου τύπου πολεοδομική μελέτη | 275 |
| 13.1.2. Μελέτες πολεοδομικής αναβάθμισης περιοχών Δήμου Αθηναίων | 276 |

| | | |
|---------|--|-----|
| 13.1.3. | Οι προδιαγραφές των μελετών | 278 |
| 13.1.4. | Χαρακτηριστικά σημεία των μελετών | 279 |
| 13.2. | Το ερευνητικό πρόγραμμα πολεοδομικής αναβάθμισης του Εμπορικού Τριγώνου του κέντρου της Αθήνας | 285 |
| 13.2.1. | Τα χαρακτηριστικά της περιοχής και τα προβλήματά της | 285 |
| 13.2.2. | Τομείς επιλογών – Εναλλακτικές λύσεις – Σενάρια | 286 |
| 13.2.3. | Κανονιστική πολιτική | 290 |
| 13.2.4. | Παρεμβατική πολιτική | 290 |
| 13.2.5. | Το κυκλοφοριακό – Τα δίκτυα | 295 |
| 13.2.6. | Λοιποί τομείς | 296 |
| 13.2.7. | Τα αισιόδοξα μπνύματα ως προς την εφαρμογή των προτάσεων | 296 |
| 13.3. | Πολεοδομική μελέτη αναβάθμισης αθηναϊκής γειτονιάς: Η περίπτωση Κάτω Πετραλώνων – Γκαροχωρίου | 298 |
| 13.3.1. | Το αντικείμενο της μελέτης και η μεθοδολογική προσέγγιση | 298 |
| 13.3.2. | Συγκέντρωση, ανάλυση και αξιολόγηση στοιχείων ανάλυσης. Προβλήματα και δυνατότητες ανάπτυξης | 299 |
| 13.3.3. | Στόχοι παρέμβασης | 300 |
| 13.3.4. | Διατύπωση εναλλακτικών προκαταρκτικών προτάσεων | 301 |
| 13.3.5. | Η πρόταση | 301 |
| 13.4. | Νεώτερες εξελίξεις ως προς τις μελέτες πολεοδομικής αναβάθμισης – τα αποτελέσματα | 306 |

ΜΕΡΟΣ Γ. Η ΚΑΤΟΙΚΙΑ ΣΤΟΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14. ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΣΕ ΟΙΚΙΣΤΙΚΕΣ ΕΝΟΤΗΤΕΣ

| | | |
|---------|---|-----|
| 14.1. | Το επίπεδο αναφοράς και η θεώρησή του | 311 |
| 14.1.1. | Γενικευμένες αντιμετωπίσεις ή έρευνα σε βάθος της κάθε περίπτωσης; | 311 |
| 14.1.2. | Εννοιολογικές διευκρινίσεις | 312 |
| 14.2. | Ιδέες για τη γειτονιά και την οικιστική μονάδα | 313 |
| 14.2.1. | Προπολεμικοί πειραματισμοί | 313 |
| 14.2.2. | Η συγκεκριμένοποίση της ιδέας απ' τη δεκαετία του 40 – Οι αρχές που κυριάρχησαν | 317 |
| 14.3. | Η εφαρμογή της ιδέας των οικιστικών μονάδων – Στοιχεία εξοπλισμού τους | 319 |
| 14.3.1. | Η βρετανική εμπειρία | 319 |
| 14.3.2. | Άλλες χώρες | 322 |
| 14.4. | Νεώτερες εξελίξεις και αμφισβητήσεις – Ανάγκη για αναθεώρηση των στόχων | 325 |
| 14.4.1. | Διαφοροποιημένες και εξελιγμένες ιδέες | 325 |
| 14.4.2. | Αμφισβητήσεις αλλά και πιο φιλόδοξοι στόχοι | 331 |
| 14.4.3. | Και πάλι προς λιτότερες αντιμετωπίσεις | 337 |
| 14.5. | Ελληνικά χαρακτηριστικά και ιδέες | 338 |
| 14.5.1. | Σχετικές δομές άλλοτε και τώρα | 338 |
| 14.5.2. | Μελέτες και ιδέες | 341 |
| 14.5.3. | Νεώτερη πολιτική για διαίρεση του αστικού χώρου | 343 |
| 14.6. | Οι αντιδιαμετρικές τοποθετήσεις και οι αλληλοσυγκρουόμενες τάσεις συνεχίζονται | 345 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ ΜΕ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗ ΔΟΜΗΣΗ

| | | |
|---------|--|-----|
| 15.1. | Το αντικείμενο – Η διάρθρωση της μελέτης | 349 |
| 15.2. | Αναγνώριση – Ανάλυση και αξιολόγηση στοιχείων σημερινής κατάστασης | 350 |
| 15.2.1. | Διερεύνηση της ευρύτερης περιοχής | 350 |
| 15.2.2. | Συστηματική ανάλυση και αξιολόγηση της περιοχής μελέτης (γηπέδου) | 351 |

| | | |
|----------|--|-----|
| 15.3. | Οι συνιστώσες του προγραμματισμού κατοικίας | 352 |
| 15.3.1. | Δεδομένα | 352 |
| 15.3.2. | Παράμετροι ή πρότυπο (standards) | 352 |
| 15.3.3. | Ζητούμενα | 353 |
| 15.4. | Η σημασία των προτύπων και πλαίσια τιμών τους | 354 |
| 15.4.1. | Η αναλογία της καθαρής έκτασης κατοικιών | 354 |
| 15.4.2. | Η πυκνότητα | 355 |
| 15.4.3. | Ο συντελεστής δόμησης | 356 |
| 15.4.4. | Οι στεγαστικές παράμετροι | 358 |
| 15.5. | Η χρήση των προτύπων στον προγραμματισμό κατοικίας | 360 |
| 15.5.1. | Συσχετίσεις προτύπων | 360 |
| 15.5.2. | Παράδειγμα κατάρτισης προγράμματος | 363 |
| 15.6. | Το πρόγραμμα των κοινόχρηστων και κοινωνικών εγκαταστάσεων της περιοχής μελέτης | 364 |
| 15.7. | Η μελέτη των επί μέρους στοιχείων της σύνθεσης | 364 |
| 15.8. | Μελέτη πολεοδομικής συγκρότησης της κατοικίας | 366 |
| 15.9. | Προβλήματα και τάσεις στην εξέλιξη της οργανωμένης δόμησης | 371 |
| 15.9.1. | Αδυναμίες της οργανωμένης δόμησης | 371 |
| 15.9.2. | Προοπτικές εξέλιξης της κατοικίας με οργανωμένη δόμηση | 375 |
| 15.10. | Συμβολή στην κατανόηση ορισμένων τάσεων οργανωμένης δόμησης στην Κεντρική Ευρώπη | 379 |
| 15.10.1. | Γενικά – η πολεοδομική διάσταση | 379 |
| 15.10.2. | Συγκροτήματα οργανωμένης δόμησης περιορισμένης κλίμακας | 382 |
| 15.10.3. | Συγκροτήματα οργανωμένης δόμησης μέσου μεγέθους | 387 |
| 15.10.4. | Εκτεταμένα συγκροτήματα οργανωμένης δόμησης | 393 |
| 15.11. | Ελληνικά παραδείγματα οργανωμένης δόμησης από την πρόσφατη δραστηριότητα αρμοδίων φορέων | 395 |
| 15.11.1. | Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ) | 396 |
| 15.11.2. | Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ) | 398 |
| 15.11.3. | Κτηματική Κατασκευαστική Α.Ε. «ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ» | 400 |
| 15.11.4. | Ο ρόλος του ιδιωτικού τομέα | 403 |
| 15.12. | Πώς βλέπουμε στις αρχές του 20ου αιώνα το μέλλον της οργανωμένης δόμησης | 403 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16. ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΕΠΕΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

| | | |
|---------|--|-----|
| 16.1. | Η αναγκαιότητα των αναπλάσεων | 409 |
| 16.1.1. | Επισήμανση του όλου προβλήματος | 409 |
| 16.1.2. | Τα συγκεκριμένα προβλήματα και οι αντίστοιχες επιδιώξεις | 411 |
| 16.2. | Πολεοδομικές επεμβάσεις – Στόχοι | 413 |
| 16.2.1. | Φάσμα δυνατοτήτων | 413 |
| 16.2.2. | Προϋποθέσεις για αναπλάσεις και εξειδίκευση στόχων | 417 |
| 16.2.3. | Επιλογή περιοχών και διαδικασία αναπλάσεων | 423 |
| 16.3. | Η προβληματική των πυκνοδομημένων περιοχών στην ελληνική πόλη | 424 |
| 16.4. | Οι αραιοδομημένες και εκτός Σχεδίου περιοχές – Οι μικροί οικισμοί | 425 |
| 16.4.1. | Η ποικιλία των περιπτώσεων | 425 |
| 16.4.2. | Η συμβολή του θεσμικού πλαισίου «ζωνών κανονιστικών όρων δόμησης» | 429 |
| 16.4.3. | Δυνατότητες εφαρμογής «αστικού αναδασμού» | 432 |
| 16.5. | Προς γενικέύσιμες κατευθύνσεις – Ανάγκη για συντονισμό του σχεδιασμού | 436 |
| 16.5.1. | Αξιοποίηση και εκσυγχρονισμός θεσμικού πλαισίου και μελετηποτικής υποδομής | 436 |
| 16.5.2. | Η ταυτόχρονη πολυεπίπεδη πολιτική – Προς δύο κατευθύνσεις: Κανονιστικές ρυθμίσεις και επεμβατική πολεοδομία | 439 |
| 16.6. | Προς μία Ευρωπαϊκή πολυτομεακή πολεοδομική παρέμβαση. Η περίπτωση του προγράμματος Urban | 440 |

ΜΕΡΟΣ Δ: ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΡΟΣ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 17. ΓΕΝΕΣΗ ΚΑΙ ΓΕΩΓΡΑΦΙΑ ΤΩΝ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ

| | | |
|---------|--|-----|
| 17.1. | Η γένεση της κυκλοφορίας | 445 |
| 17.1.1. | Η πόλη: απειρία σημείων που παράγουν και έλκουν μετακινήσεις | 445 |
| 17.1.2. | Η μορφή του οδικού δικτύου στην προ του αυτοκινήτου περίοδο | 447 |
| 17.1.3. | Η μορφή του οδικού δικτύου στην περίοδο του αυτοκινήτου | 450 |
| 17.2. | Η γεωγραφία των κυκλοφοριακών ροών | 452 |
| 17.2.1. | Οι μορφές των ροών, ανθρώπων και πραγμάτων | 452 |
| 17.2.2. | Ποσοτικές παράμετροι για την περιγραφή της γεωγραφίας των ροών. Τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας | 455 |
| 17.2.3. | Πρόβλεψη των μελλοντικών κυκλοφοριακών μεγεθών | 457 |

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 18. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΚΑΙ Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ.
ΟΙ ΝΕΩΤΕΡΟΙ ΣΤΟΧΟΙ**

| | | |
|---------|--|-----|
| 18.1. | Οι επιπτώσεις | 461 |
| 18.1.1. | Η αποκοπή του αστικού ιστού από τον δρόμο | 461 |
| 18.1.2. | Η ρύπανση από την κυκλοφορία | 462 |
| 18.1.3. | Ο θόρυβος από την κυκλοφορία | 464 |
| 18.1.4. | Οι κοινωνικές επιπτώσεις | 465 |
| 18.2. | Η απάντηση στις επιπτώσεις – Η ευρωπαϊκή στρατηγική προς τη βιώσιμη πόλη | 465 |
| 18.2.1. | Εισαγωγή | 465 |
| 18.2.2. | Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και η πόλη – Ο στόχος βιωσιμότητα | 467 |
| 18.2.3. | Οι τρεις στρατηγικοί άξονες της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις μεταφορές | 469 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 19. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΩΝ ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ

| | | |
|---------|---|-----|
| 19.1. | Πολιτική ιεράρχησης (κατηγοριοποίησης) του οδικού δικτύου | 477 |
| 19.1.1. | Η λογική των δακτυλίων | 477 |
| 19.1.2. | Η χωρητικότητα/ικανότητα του δρόμου | 482 |
| 19.1.3. | Τα επίπεδα εξυπηρέτησης | 482 |
| 19.1.4. | Οι κόμβοι – Φωτεινή σηματοδότηση | 483 |
| 19.2. | Πολιτική ελέγχου της στάθμευσης | 487 |
| 19.2.1. | Γενικά | 487 |
| 19.2.2. | Οι ειδικές πολιτικές στις διάφορες περιοχές της πόλης | 488 |
| 19.2.3. | Το δίκτυο των σταθμών και των μεμονωμένων θέσεων | 490 |
| 19.2.4. | Η νομοθεσία για τη στάθμευση στην Ελλάδα | 491 |
| 19.2.5. | Βασικά στοιχεία σχεδιασμού των σταθμών στάθμευσης | 492 |
| 19.2.6. | Περιεχόμενο των μελετών στάθμευσης | 493 |
| 19.2.7. | Χωροθέτηση τερματικών σταθμών υπεραστικών μεταφορών και αμαξοστασίων | 493 |
| 19.3. | Πολιτική ενίσχυσης της δημόσιας συγκοινωνίας | 494 |
| 19.3.1. | Ιστορικό | 494 |
| 19.3.2. | Το πλεονέκτημα χωρητικότητας της δημόσιας συγκοινωνίας | 494 |
| 19.3.3. | Συνδυασμένες μετακινήσεις. Ο πρωτεύων ρόλος της δημόσιας συγκοινωνίας | 495 |
| 19.3.4. | Τα πλεονεκτήματα των μέσων σταθερής τροχιάς | 496 |
| 19.3.5. | Ιεράρχηση των δικτύων | 497 |
| 19.3.6. | Νέα συστήματα δημόσιας συγκοινωνίας | 500 |
| 19.4. | Πολιτική υπέρ του ποδηλάτου | 501 |
| 19.4.1. | Τα πλεονεκτήματα του ποδηλάτου | 501 |
| 19.4.2. | Στοιχεία σχεδιασμού: ασφάλεια και συνδυασμός με άλλα μέσα | 502 |
| 19.5. | Πολιτική υπέρ εναλλακτικών χρήσεων του Ι.Χ. | 504 |

| | |
|---|-----|
| 19.5.1. To car pooling | 504 |
| 19.5.2. To car sharing | 504 |
| 19.5.3. Οι κοινές προϋποθέσεις των δύο συστημάτων | 505 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 20. ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΩΝ ΠΕΖΩΝ

| | |
|--|-----|
| 20.1. Εισαγωγικά | 507 |
| 20.2. Κατηγορίες πεζοδρόμων | 508 |
| 20.2.1. Κριτήριο: ο βαθμός ανοχής του αυτοκινήτου | 508 |
| 20.2.2. Κριτήριο: οι χρήσεις που εξυπηρετούν | 509 |
| 20.3. Στοιχεία και παραδείγματα σχεδιασμού | 509 |
| 20.3.1. Σχεδιασμός μικρής κλίμακας | 509 |
| 20.3.2. Σχεδιασμός μεγάλης κλίμακας. Δίκτυα πεζοδρόμων | 514 |

ΜΕΡΟΣ Ε: ΜΕΡΙΚΟΙ ΝΕΟΙ ΤΟΜΕΙΣ ΕΞΕΛΙΞΕΩΝ - ΟΙ ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 21. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

| | |
|--|-----|
| 21.1. Η αναγκαιότητα της αειφόρου ανάπτυξης | 527 |
| 21.2. Αειφορία και πόλεις του Τρίτου Κόσμου | 528 |
| 21.3. Αειφορία και πόλεις των βιομηχανικών χωρών | 529 |
| 21.4. Η υποβάθμιση του αστικού χώρου | 529 |
| 21.4.1. Η ατμοσφαιρική ρύπανση | 530 |
| 21.4.2. Η ρύπανση των εσωτερικών χώρων | 531 |
| 21.4.3. Η πχορύπανση | 532 |
| 21.4.4. Ρύπανση νερών | 532 |
| 21.4.5. Ρύπανση από απορρίμματα | 534 |
| 21.4.6. Θερμική ρύπανση | 535 |
| 21.5. Το περιαστικό και αστικό φυσικό περιβάλλον | 535 |
| 21.6. Οι μελέτες Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων | 536 |

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 22. ΟΙ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΕΧΝΙΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

| | |
|--|-----|
| 22.1. Γενικά – Η σημασία των δικτύων | 539 |
| 22.2. Ο σχεδιασμός δικτύων αστικής υποδομής στην «έξυπνη» πόλη | 541 |
| 22.3. Υδραυλικά δίκτυα | 541 |
| 22.3.1. Δίκτυο Ύδρευσης | 541 |
| 22.3.2. Εγκαταστάσεις καθαρισμού και επεξεργασίας του νερού | 542 |
| 22.3.3. Ποσοτικές απαιτήσεις σε νερό | 542 |
| 22.3.4. Δίκτυο πυρόσβεσης | 543 |
| 22.3.5. Συστήματα διανομής και δεξαμενές ύδρευσης | 544 |
| 22.3.6. Δίκτυο αποκέτευσης | 546 |
| 22.3.7. Εγκαταστάσεις Βιολογικού Καθαρισμού και αντλιοστάσια λυμάτων | 549 |
| 22.4. Ηλεκτρολογικά δίκτυα | 549 |
| 22.4.1. Γενικά | 549 |
| 22.4.2. Υποσταθμοί Μέσης Τάσης | 549 |
| 22.4.3. Δίκτυο Χαμηλής Τάσης | 550 |
| 22.4.4. Δίκτυο Μέσης Τάσης | 550 |
| 22.4.5. Δίκτυο Υψηλής Τάσης | 550 |
| 22.5. Δίκτυα Τηλεπικοινωνιών | 550 |
| 22.5.1. Γενικά | 550 |

| | | |
|--|--|-----|
| 22.5.2. | Θέσεις Τπλεπικοινωνιακών Κέντρων | 551 |
| 22.5.3. | Τπλεπικοινωνιακά δίκτυα εντός πόλεων | 551 |
| 22.5.4. | Στοιχεία κινητής τηλεφωνίας | 551 |
| 22.6. | Δίκτυο φυσικού αερίου | 552 |
| 22.6.1. | Γενικά | 552 |
| 22.6.2. | Συγκρότηση δικτύων διανομής φυσικού αερίου | 552 |
| 22.7. | Δίκτυο τηλεθέρμανσης | 553 |
| 22.7.1. | Γενικά | 553 |
| 22.7.2. | Συγκρότηση δικτύου | 553 |
| 22.7.3. | Πλεονεκτήματα – Μειονεκτήματα ομαδικών δικτύων θέρμανσης | 553 |
| 22.7.4. | Κριτήρια κατασκευής τηλεθέρμανσης | 554 |
| 22.7.5. | Τύποι αστικών δικτύων τηλεθέρμανσης | 554 |
| 22.8. | Δίκτυο πνευματικού ταχυδρομείου | 554 |
| 22.9. | Αποκομιδή – Διαχείριση απορριμμάτων | 555 |
| 22.10. | Χωροθέτηση δικτύων αστικής υποδομής | 555 |
| 22.10.1. | Τοποθέτηση δικτύων σε τάφρους | 556 |
| 22.10.2. | Τοποθέτηση δικτύων σε σήραγγες | 558 |
| 22.10.3. | Διαστασιολόγηση δικτύων | 558 |
| 22.11. | Η επίδραση του ενεργειακού και βιοκλιματικού σχεδιασμού των οικισμών, στη διαστασιολόγηση των δικτύων αστικής υποδομής | 560 |
| 22.12. | Ανανέωσμες πηγές ενέργειας (ΑΠΕ) και Χωροταξικός Σχεδιασμός | 560 |
| 22.12.1. | Χωροταξικός σχεδιασμός αιολικών πάρκων | 561 |
| 22.12.2. | Χωροθέτηση φωτοβολταϊκών πάρκων | 561 |
| 22.13. | Γενικές κατευθύνσεις | 562 |
| 22.13.1. | Σχεδιασμός δικτύων | 562 |
| 22.13.2. | Νέου τύπου δίκτυα | 563 |
| 22.13.3. | Ενιαίος φορέας αστικών δικτύων | 563 |
| 22.13.4. | Υπόγεια σήραγγα δικτύων | 563 |
| 22.13.5. | Διάθεση οικιακών και βιομηχανικών αποβλήτων | 564 |
| 22.13.6. | Διαχείριση απορριμμάτων | 564 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 23. Η ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ ΣΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ | | |
| 23.1. | Γενικά | 565 |
| 23.2. | Η πληροφορική και τα γεωγραφικά συστήματα πληροφοριών στο σχεδιασμό του χώρου | 565 |
| 23.3. | Ο ρόλος και η χρησιμότητα των ΓΣΠ στο σχεδιασμό του χώρου | 568 |
| 23.4. | Η τεχνολογία των Γεωγραφικών Συστημάτων Πληροφοριών | 569 |
| 23.4.1. | Ψηφιακή χαρτογραφική και σχεδιαστική πληροφορία | 569 |
| 23.5. | Ο ρόλος της βάσης δεδομένων στα συστήματα γεωγραφικών πληροφοριών | 569 |
| ΚΕΦΑΛΑΙΟ 24. ΕΠΙΛΟΓΟΣ: ΝΕΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΑΝΑΤΡΟΠΕΣ ΆΛΛΑ ΚΑΙ ΠΡΩΤΟΓΝΩΡΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ | | |
| 24.1. | Εξελίξεις, αγωνίες και διλήμματα | 575 |
| 24.2. | Η περιβαλλοντική πρόκληση στον αστικό χώρο και η ανάγκη ενδυνάμωσης μιας περιβαλλοντικής πθικής | 578 |
| 24.3. | Προς επανάκτηση του αστικού χώρου | 580 |
| 24.4. | Η αναγέννηση του κέντρου της πόλης | 590 |
| 24.5. | Οι δυναμικές αλλαγές στις πόλεις συνεχίζονται | 595 |
| 24.6. | Αντί συμπερασμάτων: «Ένας «δωδεκάλογος» θέσεων για τον πολεοδομικό σχεδιασμό | 602 |
| ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΟΣ ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ | | 607 |

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Οι πόλεις και γενικότερα οι μαγικές συγκεντρώσεις πληθυσμού σε σχετικά περιωρισμένο γεωγραφικό χώρο εξελίσσονται σε όλο και πιο δυναμικά τμήματα της υδρογείου.

Κατά τη διαδικασία ανάπτυξης και διόγκωσης της, η πόλη «κατατρώγει» την ύπαιθρο. Έτσι η ύπαιθρος, ο φυσικός χώρος στην επιφάνεια του πλανήτη συρρικνώνεται, ρυπαίνεται, κατακτάται από τις επεκτατικές αστικές δραστηριότητες.

Όμως **η πόλη σχεδιάζεται**. Το ίδιο και τα επί μέρους στοιχεία της: οι κατοικίες, τα συγκρότημα για τις οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες, οι δρόμοι, τα τεχνικά έργα. Πόσο ο σκεδιασμός αυτός ευθυγραμμίζεται προς τους στόχους της κοινής αφελείας, της βελτίωσης της ποιότητας žωής, της βιωσιμότητας ή αειφορίας; Σε ποιό βαθμό έχει αναπροσαρμοσθεί, λ.χ. ο ήδη υφιστάμενος αστικός χώρος, αλλά και αυτός που κάθε μέρα «παράγεται», προς τις νέες αυτές ανάγκες; Τί προβλέπουν γι' αυτό οι θεομοί, όπως η πολεοδομική νομοθεσία, ο ΓΟΚ, οι κανονισμοί για τις αστικές χρήσεις, οι προδιαγραφές των έργων υποδομής;

Παράλληλα ο ανθρώπινος παράγων μεταλλάσσεται και κυρίως πολλαπλασιάζεται σε παγκόσμια κλίμακα. Η όλο και μεγαλύτερη κινητικότητά του διαχέει τα προβλήματα παντού, ακόμα και εκεί που μέχρι προ ολίγου νομιζόταν πως ήταν λυμένα όπως στις αναπτυγμένες χώρες: ανεργία, φτώχεια, κοινωνικός αποκλεισμός. Ταυτόχρονα οι εξελίξεις στους τομείς της πληροφορίας διαχέουν και τα πρότυπα žωής και συμπεριφοράς στα πέρατα του κόσμου: καταναλωτισμός, ατομικισμός, βία.

Έτσι τα πολεοδομικά προβλήματα δεν είναι μόνο τεχνικά. Είναι έντονα **κοινωνικά, οικονομικά, περιβαλλοντικά**. Για τούτο ο ειδικός στην πολεοδομία επιστήμονας και τεχνικός οφείλει πρώτα να είναι ένας ευαίσθητος κοινωνικός κριτικός. Η αντικειμενική τοποθέτησή του στις εξελίξεις, αλλά και μια κοινωνικά προσανατολισμένη προσωπική, άφια και υποκειμενική, αντίληψη, θέση και ιδεολογία είναι απαραίτητη να σηματοδοτούν αποφασιστικά το έργο του.

Όλα τα παραπάνω είναι μια αναγκαία προϋπόθεση, όχι όμως και ικανή. Η επιστήμη και πολεοδομία προχωρούν αλματωδώς. Η επιδερμική ενημέρωση δεν φθάνει. Χρειάζεται κοινωνική ερευνητική εργασία και συστηματική εμβάθυνση, δηλαδή **αύξηση της εξειδικευμένης γνώσης**. Μόνο τότε είναι δυνατή μια ουσιαστική συμβολή πάνω στους τομείς που «παράγουν» και αναβαθμίζουν το δομημένο περιβάλλον, το κυρίαρχο δηλαδή πλαίσιο που επηρεάζει καίρια το κοινωνικοοικονομικό «γίγνεσθαι», αλλά και την πολιτισμική εξέλιξην του ανθρώπινου γένους και την ποιότητα žωής.

Η παρούσα Β' έκδοση πήταν απόλυτη ανάγκη να λάβει υπ' όψη τις παραπάνω αλματώδεις εξελίξεις. Έτσι ενώ παραθέτει κάποια στοιχεία από προγενέστερο σύγγραμμα «Πολεοδομικός Σχεδιασμός - Θέματα από τη θεωρία και τη Πρακτική» (Αθήνα 1984), και φυσικά βασίστηκε στην Α' έκδοση (1997) του παρόντος βιβλίου, συμπεριέλαβε μια σειρά νέων ενοτήτων σε αντικατάσταση άλλων, ενώ επιδιώκθηκε κατά το δυνατό το ενημέρωση αυτών που διατηρήθηκαν.

Η ύλη του βιβλίου συντίθεται ως εξής:

Μετά από ένα εισαγωγικό κεφάλαιο για την πόλη και την πολεοδομία (Κεφ. 1), ακολουθεί το Μέρος Α (Κεφ. 2-5) στο οποίο αναλύονται τα **θεωρητικά πλαίσια της πολεοδο-**

μίας. Εδώ μεταξύ άλλων παρουσιάζεται η προσφέρομενη από τη θεωρία «ρυθμιστική μελέτη» – όπως ονομάσθηκε στα ελληνικά απ' τα μέσα του 20ου αιώνα και για τριάντα περίπου χρόνια – καθώς και εναλλακτικές κατευθύνσεις στο σχεδιασμό.

Το Μέρος Β με τίτλο: **Η πολεοδομία στην πράξη** αρχίζει με μια παρουσιάση του νομοθετικού και οργανωτικού πλαισίου της πολεοδομίας (Κεφ. 6). Στη συνέχεια αναλύονται οι διάφορες κατηγορίες πολεοδομικών μελετών, τόσο των παραδοσιακών και παλαιότερων, όσο και των πρόσφατα θεσμοθετημένων και χρησιμοποιούμενων στην Ελλάδα (Κεφ. 7 - 13).

Τα Μέρη Γ (Κεφ. 14 - 16) και Δ (Κεφ. 17 - 20), αποτελούν σε ένα βαθμό τομεακές θεωρήσεις. Πρόκειται αντίστοιχα για την **κατοικία** και την **κυκλοφορία**. Την επιλογή αυτών των δύο λειτουργιών επηρέασε και το γεγονός ότι τούτες έχουν ανάμεσα στις «πολεοδομικές λειτουργίες» την μεγαλύτερη έκταση και διείσδυση στον πολεοδομικό ιστό – ή μάλλον είναι αυτές που κυρίως τον διαμορφώνουν. Βέβαια εκτός από τους δύο βασικούς τομείς θα μπορούσαν να ενταχθούν εδώ και στοιχεία για τις λοιπές πολεοδομικές λειτουργίες, πράγμα που έχουμε επικειρήσει στο παρελθόν¹. Εδώ όμως θα υπήρχε κίνδυνος, οι τομεακές προσεγγίσεις να μειώσουν τη σπουδαιότητα της συνολικής θεωρησης που θέλουμε ιδιαίτερα μ' αυτό το έργο να τονίσουμε.

Στο Μέρος Ε' (Κεφ. 21 - 23) παρουσιάζονται τρεις ακόμα διαστάσεις που επηρεάζουν σήμερα έντονα το σχεδιασμό στο χώρο και στον τρόπο που τούτος επικειρείται. Πρόκειται για την **περιβαλλοντική θεώρηση** (Κεφ. 21), για τις εξελίξεις στα **δίκτυα αστικής υποδομής** (Κεφ. 22) και για την χρήση της **πληροφορικής** στον πολεοδομικό σχεδιασμό (Κεφ. 23). Σε ένα τελευταίο Κεφάλαιο που αποτελεί και τον Επίλογο (Κεφ. 24) γίνεται σχηματική αναφορά στα ποι πρόσφατα προβλήματα, προκλήσεις και τάσεις με αναφορά και σε σύγχρονα παραδείγματα. Στο τέλος του επιλόγου διατυπώνεται ένας «δωδεκάλογος» θέσεων πάνω στον πολεοδομικό σχεδιασμό.

Ασφαλώς εκτός από τους τομείς που καλύπτονται στο βιβλίο, μια σειρά άλλων τομέων θα μπορούσε να υποστηριχθεί όπι και επηρεάζουν το σχεδιασμό και θά πρέπει να περιληφθούν εδώ. Η μη παρουσίασή τους οφείλεται σε περιορισμούς στην έκταση ενός βιβλίου, στην ύπαρξη άλλων συγγραμμάτων πάνω σε παρεμφερή θέματα και στην επίγνωση εκ μέρους των συντακτών του παρόντος, των δυσκολιών που ένα τέτοιο εγχείρημα παρουσιάζει.

Γενικά ένα μεγάλο μέρος των νέων στοιχείων σχετίζεται με πρόσφατες εξελίξεις και θεσμούς, περιλαμβάνει σύγχρονα παραδείγματα αλλά και αναδεικνύει νεώτερες απόψεις για τους κινδύνους που απειλούν την πόλη – και φυσικά δχι μόνο αυτήν – αν στο σχεδιασμό και στις διαδικασίες ανάπτυξης δεν ενταχθούν αρκές που θα εξασφαλίσουν την βιωσιμότητα ή αειφορία.

Από τους δύο αυτούς ελληνικούς όρους ο δεύτερος ακριβολογεί, όταν χρησιμοποιείται για τομείς φυσικού περιβάλλοντος ή πρωτογενούς παραγωγής, όπως η **δασοπονία**, απ' όπου και προέρχεται². Η γενίκευσή του πάντως αφήνει κάποια κενά, τουλάχιστο ως προς την κατάνοση. Απ' την άλλη μεριά και ο όρος **βιωσιμότητα** δεν είναι πλήρης, εκτός εάν συμφωνηθεί

1. Βλ. (α) A. Aravantinos 1961, 1963, (β) A. Αραβαντίνο 1972, Μέρη Γ, Δ και Ε, (γ) A. Αραβαντίνο και Π. Κοσμάκη 1988, καθώς και (δ) τις τομεακές «Έρευνες Πολεοδομικών Προτύπων» που έχουν συνταχθεί στο Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Έρευνών του ΕΜΠ. Γενικά η βιβλιογραφία για σχεδιασμό επί μέρους τομέων της πόλης είναι πολύ εκτεταμένη και γίνεται προσπάθεια οργάνωσής της (βιβλιοθήκες ΥΠΕΧΩΔΕ, ΤΕΕ, ΕΜΠ κ.α.).
2. Η βασική αρχή, π οποία εκφράζεται με τον όρο αειφορία (κατ' άλλους αειφορικότητα), π.χ. στη δασοπονία είναι, ότι η υλοτομία σε ποσότητα και συχνότητα δεν πρέπει να υπερβεί ένα όριο, ώστε στο μέλλον να είναι δυνατή η εξασφάλιση τουλάχιστον της ίδιας απόδοσης του δάσους και η διατήρηση του αυτού «κεφαλαίου». Η αρχή αυτή γενικεύθηκε τουλάχιστο στο θεωρητικό επίπεδο μετά από έρευνες που άρκισαν κυρίως στα τέλη της δεκαετίας του 1980 και έγινε ευρύτερα αποδεκτή μετά τη συνάντηση των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον και την Ανάπτυξη (UNCED) το 1992 στο Rio de Janeiro. Βλ. Κεφ. 21 και Ενότ. 24.2 του παρόντος καθώς και ΤΕΕ 1995 (πρακτικά «πμερίδας» και ειδικότερα εισήγηση Θ. Παπαγιάννη σελ. 27 - 30). Βλ. ακόμα K. Λάσκαρη (επμ.) 1996 σελ. 7 - 86 καθώς και στο αυτό έργο (σελ. 88 - 134) εργασία του Λ. Βασενάχοβην ειδικά για την αειφόρο αστική ανάπτυξη και τους αστικούς πόρους με εκτεταμένη σχετική βιβλιογραφία.

να του προσδοθούν «επίκτητα» τα εντασσόμενα στην αειφορία χαρακτηριστικά. Όμως ο όρος βιωσιμότητα χρησιμοποιείται ήδη από παλαιότερα για να χαρακτηρίσει την ικανότητα π.χ. οικονομικής – ή και άλλου τύπου – «επιβίωσης». Αυτό μπορεί να συνδυασθεί και με τα θέματα της πόλης. Η πόλη είναι απαραίτητο να είναι ανταγωνιστική, να διαθέτει επομένως και οικονομική και λοιπή βιωσιμότητα. Όπου γίνεται εδώ χρήση του όρου μπορεί να εννοείται και κάπι τέτοιο. Γενικά ας θεωρηθεί ο όρος αυτός ως μετάφραση του αγγλικού *sustainability* και τούτο έχει ακολουθήσει και το ΥΠΕΧΩΔΕ στο βασικό πολεοδομικό νόμο (Ν. 2508/1997) που σήμερα ισχύει. Αυτό δε σημαίνει, ότι άλλες υπηρεσίες ή ερευνητές δεν έχουν το δικαίωμα να χρησιμοποιούν τον άλλο όρο, δηλ. την αειφορία. Για τούτο στο βιβλίο αυτό συναντώνται και οι δύο όροι.

Η ευρύτητα και η πολυπλοκότητα της ύλης που θεωρήθηκε σκόπιμο να περιληφθεί στο βιβλίο οδήγησε στη συνεργασία τόσο με συναδέλφους εξειδικευμένους σε επί μέρους θέματα όσο και με επιστήμονες άλλων ειδικοτήτων.

Έτσι το Μέρος Α με αντικείμενο τα θεωρητικά πλαίσια της πολεοδομίας (Κεφ. 2-5) του οποίου η συγγραφή έγινε στις αρχές της δεκαετίας του '80 γράφτηκε σε συνεργασία με την συνάδελφο Ελένη Κουκλέλη αρχιτέκτονα πολεοδόμο, σήμερα τακτική καθηγήτρια Γεωγραφίας Πανεπιστημίου *California - Santa Barbara*.

Συντάκτης του Κεφ. 6 του σχετικού με το νομοθετικό και οργανωτικό πλαίσιο στην Ελλάδα είναι ο Δημήτρης Χριστοφιλόπουλος, δικηγόρος, καθηγητής στο Τμήμα Πολιτικής Επισήμης και Δημόσιας Διοίκησης του Πανεπιστημίου Αθηνών.

Το 11ο κεφάλαιο με αντικείμενο τις μελέτες που έχουν θεσπισθεί πρόσφατα στην Ελλάδα έχει συνταχθεί από τον Κωνσταντίνο Σερρά, Δρα Αρχιτέκτονα Πολεοδόμο - επ. καθηγητή ΕΜΠ.

Συντάκτες του 12ου κεφαλαίου του σχετικού με το σχεδιασμό μπτροπολιτικών περιοχών και ειδικότερα το ρυθμιστικό σχέδιο της ευρύτερης Αθήνας είναι η Κλειτώ Γεράρδη, αρχιτέκτονας - πολεοδόμος, αν. καθηγήτρια στον Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας στο ΕΜΠ και τ. προϊσταμένη του Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος, καθώς και ο Κωνστ. Σερράς.

Από το Κεφ. 13 π ενόπτητα 13.2 βασίζεται σε περίληψη της σχετικής έρευνας αναβάθμισης του Εμπορικού Τριγώνου του Κέντρου της Αθήνας που συντάχθηκε στο Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών του ΕΜΠ με επιστημονικό υπεύθυνο τον υπογράφοντα. Από το ίδιο κεφάλαιο π ενόπτητα 13.3 π αναφέρομενη στη μελέτη πολεοδομικής αναβάθμισης της περιοχής Πετραλώνων έχει συνταχθεί από τον Θεόδωρο Πάνγαρη, αρχιτέκτονα - πολεοδόμο, επ. καθηγητή στον τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας στο ΕΜΠ.

Από το κεφάλαιο 15 για την οργανωμένη δόμηση κατοικιών οι ενόπτητες 15.10 και 15.11 συντάχθηκαν από τον Κωνστ. Σερρά.

Το κεφάλαιο 16 το σχετικό με τις αναπλάσεις έχει στο μεγαλύτερό του μέρος συνταχθεί από κοινού με τον Παναγιώτη Γετίμη, αρχιτέκτονα - χωροτάκτη καθηγητή Παντείου Πανεπιστημίου, ενώ στα νεώτερα στοιχεία υπάρχει συμβολή και του Κωνστ. Σερράου.

Το Μέρος Δ (Κεφ. 17-20) το σχετικό με την κυκλοφορία συντάχθηκε από τον Θάνο Βλαστό αρχιτέκτονα, πολ. μπχανικό, συγκοινωνιολόγο, αν. καθηγητή στον Τομέα Έργων Υποδομής κλπ. του ΕΜΠ.

Το Κεφ. 21 που πραγματεύεται την περιβαλλοντική διάσταση έχει συντάκτη τον Κίμωνα Χατζημπίρο φωτικό, περιβαλλοντολόγο, επ. καθηγητή ΕΜΠ, στον τομέα ιδανικών πόρων και θαλασσίων έργων.

Το Κεφ. 22 το σχετικό με τα δίκτια αστικής υποδομής έχει συνταχθεί από τον Γεώργιο Κοντορούπη, Μηχανολόγο - Ηλεκτρολόγο, καθηγητή ΕΜΠ στον Τομέα Τεχνολογικής Αιχμής.

Το Κεφάλαιο 23 που αναφέρεται στη χρήση της πληροφορικής στο σχεδιασμό του χώρου συντάχθηκε από τον Δημήτρη Γεωργουλή, πολεοδόμο χωροτάκτη, καθηγητή στον Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ.

Τέλος ο επίλογος (Κεφ. 24) συντάχθηκε από τον Κωνστ. Σερρά και τον υπογράφοντα.

Εκτός από τις παραπάνω εκτεταμένες ειδικές συμβολές ζητήθηκαν για επιμέρους τομείς

απόψεις ή σκόλια από συναδέλφους και μη, που με μεγάλη προθυμία μας τις έδωσαν. Έτσι ο συνάδελφος Γιώργος Σαρηγιάννης, σχολίασε τμήματα του Κεφ. 1 (Εισαγωγή: πόλη και πολεοδομία). Για το αυτό κεφάλαιο υπήρξε ανταλλαγή απόψεων και με τις Ελένη Κουκλέλη και Λίγα Απλακίδου, αρχιτέκτονα.

Ο αείμνηστος Δημήτρης Ξηρόκωστας, καθηγητής Επικειροποιακής Έρευνας στο ΕΜΠ, έκανε αξιόλογες παραπρήσεις σε τμήματα της επιστημονικής του περιοχής ειδικότερα στο Κεφ. 4.

Οι συνάδελφοι Λουδοβίκος Βασενχόβεν και Θεόδωρος Πάνγαρπς, σχολίασαν τμήματα του Κεφ. 5, ενώ ο τελευταίος διατύπωσε το κείμενο, το αναφερόμενο στον Εταιρικό Σχεδιασμό (εδάφ. 5.2.4).

Η συνάδελφος Μαρία Μαντουμβάλου, συνέταξε το κείμενο το σχετικό με τις εργασίες κοινωνιολογικής ανάλυσης στα πλαίσια της εκπόνησης των εμπειρικών ρυθμιστικών σχεδίων (εδάφ. 7.3.2, 3η ομάδα).

Ο Ιων Σαγιάς οικονομολόγος, χωροτάκτης, λέκτωρ ΕΜΠ, είναι ο συντάκτης του κειμένου του σχετικού με τα απαραίτητα οικονομικά στοιχεία ομοίως κατά την εκπόνηση των ρυθμιστικών στοιχείων (εδάφ. 7.3.2 4η ομάδα).

Ο συνάδελφος Ιωσήφ Στεφάνου, μας έκανε αξιόλογες παραπρήσεις και συνέστησε πηγές για το εδάφιο 10.4.3 που αναφέρεται στην πολεοδομική σύνθεση.

Η Ευαγγελία Μπαλλά αγρ.-τοπογράφος μπχανικός υποψήφια διδάκτωρ ΕΜΠ συνέταξε κείμενο σχετικό με τον αστικό αναδασμό στο οποίο βασίσθηκε το εδάφ. 11.3.2.

Η Αμαλία Κουδούνη, αρχιτέκτων-πολεοδόμος στέλεχος του ΥΠΕΧΩΔΕ έκανε ενδιαφέρουσες παραπρήσεις σχετικά με πρόσφατες εξελίξεις στο θεσμικό πλαίσιο και στη διαδικασία εφαρμογής του, οι οποίες τροφοδότησαν τα Κεφάλαια 11, 13 και 16.

Ο συνάδελφος Λουδοβίκος Βασενχόβεν, είναι ο συντάκτης κείμενου, σχετικού με τον ευρύτερο προβληματισμό περί στρατηγικού σχεδιασμού (εδάφ. 12.6.1).

Ο Ευάγγελος Γαβριελάττος, Δρ. αρχιτέκτων πολεοδόμος, στέλεχος του Δήμου Αθηναίων συνεργάσθηκε στην παρουσίαση των νεωτέρων εξελίξεων ως προς τις Μελέτες Πολεοδομικής Αναβάθμισης του Δήμου (Ενότ. 13.4).

Ο συνάδελφος Δημήτρης Καρύδης, εκτός από τις δημοσιευμένες απόψεις του μας έδωσε πρόσθετα στοιχεία αναφορικά με την οργάνωση του ελληνικού οικισμού της τουρκοκρατίας σε επί μέρους ενόπτες (εδάφ. 14.5.1).

Ο Γιάννης Μιχαήλ Δρ. αρχιτέκτων-πολεοδόμος μας έδωσε κείμενο (εδάφ. 15.11.3) για τα συγκροτήματα κατοικιών της εταιρείας ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ.

Οι διορθώσεις των κειμένων έγιναν από τις Σοφία Ζουμπάκη, ιστορικό - επιγραφολόγο, ερευνήτρια ΕΙΕ και Σοφία Αραβαντινού φιλόλογο. Η περίληψη μεταφράσθηκε στα αγγλικά από τον Βασίλη Τριανταφύλλου αρχιτέκτονα.

Η πληκτρολόγηση και πλεκτρονική επεξεργασία έγιναν από την Ελένη Καρτέρη και την Αγγελική Σαλτού των εκδόσεων «Συμμετρία», όπου αναλήφθηκαν και οι λοιπές εργασίες με ιδιαίτερη φροντίδα των εκδοτών. Η μακέττα εξωφύλλου εκπονήθηκε από το γραφείο Ε. Αραβαντινού & Κ. Νικολάου.

Οι σχεδιάσεις έγιναν από την Ολυμπία Αρδαβάνη, αρχιτέκτονα, την Μένη Μπιντέρη, σχεδιάστρια καθώς και την Αναστασία Σιαλιαρίδου, σχεδιάστρια των εκδόσεων «Συμμετρία».

Ο συντονισμός της ύλης και η επιμέλεια της έκδοσης αυτής οφείλεται στον Κωνστ. Σερράρο, ο οποίος εκτός του συγγραφικού έργου που προαναφέρθηκε, έκανε και ενδιαφέρουσες υποδείξεις και για τα λοιπά κεφάλαια. Εδώ πρέπει να υπενθυμίσουμε τη σημαντικότατη συμβολή στην επιμέλεια του παλαιού συγγράμματος (1984) – που επηρέασε και την παρούσα έκδοση – και ανάλογες επιστημονικές υποδείξεις του Γιώργου Πρεβελάκη, αρχιτέκτονα γεωγράφου, σήμερα καθηγητού στο Πανεπιστήμιο Σορβώνης (Paris IV). Ο ίδιος είχε συντάξει για το παλαιό βιβλίο το κεφάλαιο «Πρόσφατες προσπάθειες για την οργάνωση του αστικού χώρου στην Ελλάδα» που περιελάμβανε λεπτομερή παρουσίαση των εξελίξεων μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του '80 και του οποίου συνιστάται η ανάγνωση (Βλ. Α. Αραβαντινό, 1984, σελ. 285 - 320).

Όλων των παραπάνω *η συμμετοχή στο έργο υπήρξε σημαντική*. Τους ευχαριστούμε πολύ.

Θα πρέπει παράλληλα να τονίσουμε ότι εκτός από τις παραπάνω συγκεκριμένες συμβολές, *η δόλη ομάδα στελεχών του Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας ΕΜΠ αποτελεί για μας μια διαφορά πηγή γνώσης και εμπειρίας, τόσο με τις δημοσιεύσεις και έρευνες που πραγματοποίησε, όσο και με το πολύ αξιόλογο διδακτικό έργο*. Οι σημειώσεις, οι εκφωνήσεις θεμάτων και ασκήσεων, οι σχολιασμοί σπουδαστικών, διπλωματικών ή διδακτορικών εργασιών, οι συντήσεις και προτάσεις πάνω στην πολεοδομική εκπαίδευση και την οργάνωσή της και *η γενικότερη συμμετοχή σε ένα πολυετές έργο υπήρξε για το καθένα μέλος της ομάδας, για σπουδαστές, μεταπτυχιακούς φοιτητές, ερευνητές και προπάντων για τον υπογράφοντα ένα ουσιαστικό «σχολείο» πολεοδομίας³*. Βέβαια μέχρι το 1998 δεν είχε πρωθηθεί μια τυπική αναγνώρισή του ως εκπαιδευτικού φορέα διακεκριμένων σπουδών. Όμως ο χώρος αυτός από τότε που ιδρύθηκε το Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών από τον αείμνηστο Καθηγούτη Αντώνιο Εμμ. Κριεζή (1964) αλλά και νωρίτερα κάτω από τις κατευθύνσεις του ίδιου έδρασε σαν ένα ισχυρό εκπαιδευτικό και ερευνητικό κέντρο που το έργο του έχει επηρεάσει καίρια τις εξελίξεις στην πολεοδομική και χωροταξική παιδεία και πράξη στον τόπο μας. Από το 1998 ο Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας έχει την ευθύνη διεξαγωγής μεταπτυχιακού κύκλου στην περιοχή πολεοδομίας-χωροταξίας. Παράλληλα διαθέτει έξι ερευνητικά εργαστήρια και αποτελεί ένα ακόμα ισχυρότερο κέντρο με σημαντικό συλλογικό έργο που ανταποκρίνεται σε ακόμα μεγαλύτερες απαιτήσεις από άλλοτε.

Ευχαριστήσουμε όλα τα στελέχη που εργάστηκαν και εργάζονται στο κέντρο αυτό.

Παράλληλα ένας μεγάλος αριθμός ξένων κρατικών και δημοτικών υπηρεσιών, καθώς και άλλοι φορείς και γραφεία (που σημειώνονται στις πηγές) μας πρόσφεραν με πολλή προθυμία αξιόλογο υλικό.

Από ελληνικής πλευράς το Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, το Υπουργείο Οικονομίας, και Οικονομικών, η ΕΣΥΕ, το ΚΕΠΕ, η ΕΑΧΑ Α.Ε., αλλά και άλλοι Δημόσιοι Φορείς, Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης και ιδιωτικά γραφεία (αναφέρονται στις επί μέρους πηγές) μας εφοδίασαν με σημαντικό υλικό. Ευχαριστούμε όλους θερμά.

Ειδικότερα οι συνεργασίες με συναδέλφους και λοιπά επιστημονικά στελέχη των σχετικών φορέων του ευρύτερου δημόσιου τομέα υπήρξαν για μας πολύ αποφασιστικής σημασίας για την διατύπωση των επιστημονικών μας θέσεων.

Ομοίως πολιτικά πρόσωπα σε αποφασιστικές θέσεις όταν αντιλαμβάνονταν την επιστημονική σκέψη και έδειχναν κρίση και πολιτική βούληση αποτελούσαν σημαντική πηγή διδασκαλίας στα θέματα της πολεοδομικής πολιτικής και της εφαρμογής. Ο υπογράφων είχε την ευκαιρία να συνεργασθεί με αξιόλογους πολιτικούς που υπηρέτησαν στην κορυφή Υπουργείων, λοιπών υπηρεσιών και Οργανισμών, ΟΤΑ κ.λπ. Κατά τις συνεργασίες αυτές διαπιστώθηκε ένα ειλικρινές ενδιαφέρον που οδηγούσε συχνά σε σημαντικό έργο δεδομένου ότι υπήρχε πολιτική βούληση για την αντιμετώπιση των σχετικών προβλημάτων. Αυτό ήταν ένα από τα πιο παρήγορα σημεία. Ελπίζουμε ότι θα διαπιστώνεται τούτο συντότερα στο σώμα της πολιτικής πνευσίας. Υπάρχει απόλυτη ανάγκη. Ας μη ξεχνάμε, ότι και η καλύτερη πολεοδομική πρόταση όταν δεν συνοδεύεται από σύμφωνη πολιτική απόφαση που να εξασφαλίζει την υλοποίηση έχει μόνο θεωρητική και αρχειακή αξία.

Παράλληλα απαιτείται όμως να προσεγγισθούν δυο ακόμη στόχοι: Ο ένας είναι *η αύξηση της εξειδικευμένης γνώσης των τεχνοκρατών και γι' αυτό έχει μια ιδιαίτερη ευθύνη η πανεπιστημιακή κοινότητα*. Ο δεύτερος στόχος είναι *η αύξηση της εναισθησίας του πληθυσμού στα*

3. Ένα μέρος του γραπτού έργου των στελεχών του Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας της Σχολής Αρχιτεκτόνων του ΕΜΠ μνημονεύεται σε επί μέρους κεφάλαια του παρόντος και στον βιβλιογραφικό κατάλογο. Το συνολικό πάντως έργο τους αλλά και προπτυχιακές, διπλωματικές και μεταπτυχιακές εργασίες που έγιναν με τις κατευθύνσεις τους ευρίσκονται καταχωριμένες στην βιβλιοθήκη και στο αρχείο του Τομέα Πολεοδομίας και Χωροταξίας ή στη βιβλιοθήκη της Σχολής Αρχιτεκτόνων ΕΜΠ και συνιστάται να αναγνωρισθούν.

σχετικά θέματα. Τούτο προϋποθέτει καλή ενημέρωση και ουσιαστική συμμετοχή. Ζητούμενο ακόμα είναι μια συμπεριφορά του πολίτη πολύ πιο φιλική προς τον συνάνθρωπο, άρα και το κοινωνικό σύνολο, την ιστορία και τον πολιτισμό του κάθε τόπου καθώς και το περιβάλλον.

Δεν θα θέλαμε να κλείσουμε τον πρόλογο αυτό με δυσάρεστες διαπιστώσεις. Ας προσπαθήσουμε όλοι – ο καθένας με τις δυνάμεις του – να μειώσουμε τα κενά αυτά.

Φθινόπωρο 2006

Αθ. Α.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Εισαγωγή: Πόλη και Πολεοδομία*

1.1. Πολεοδομία, τέχνη, τεχνική και επιστήμη

Πολεοδομία, στην απλούστερη και επυμολογικά ακριβέστερη σημασία του όρου, είναι η τέχνη που έχει σαν αντικείμενο τη δόμηση, δηλαδή το κτίσιμο, της πόλης. Και πραγματικά, έτσι ξεκίνησε ιστορικά η πολεοδομία: σα μια εφαρμογή της αρχιτεκτονικής σκέψης στην κλίμακα της πόλης, σε χώρο δηλαδή πολύ ευρύτερο απ' αυτόν του κτιρίου ή του κτιριακού συγκροτήματος. Ακόμα και στις μέρες μας το πρότυπο του πολεοδόμου-μάστορη, του εμπνευσμένου δημιουργού, που οραματίζεται και κτίζει καινούριες πολιτείες, μένει πάντα ζωντανό. Πολλοί από τους διάσπους πολεοδόμους της εποχής μας υπήρξαν ταυτόχρονα και αρχιτέκτονες και οι πιο γνωστές πολεοδομικές μελέτες τους που εφαρμόσθηκαν, (ας σκεφτούμε την Brasilia, την Chandigarh, το Islamabad) έχουν έντονα την αρχιτεκτονική σφραγίδα.

Συνεχίζοντας την πολύ δυνατή αυτήν παράδοση οι περισσότεροι νέοι πολεοδόμοι σ' ολόκληρο τον κόσμο εξακολουθούν ν' αποφοιτούν από αρχιτεκτονικές σχολές. Ωστόσο, από τα μέσα του 20ου αιώνα η πολεοδομία παρουσίασε τόσο ραγδαία εξέλιξη, που σήμερα το αρχιτεκτονικό-τεχνικό-καλλιτεχνικό στοιχείο μέσα σ' αυτήν αποτελεί μία μόνο – και όχι πολύ σημαντική – από τις πολλές διαστάσεις μιας νέας σύνθετης επιστήμης. Αυτή η νέα πολεοδομία, ή καλύτερα ο πολεοδομικός σχεδιασμός, προϋποθέτει γνώσεις και ικανότητες,

που προέρχονται από ένα μεγάλο φάσμα άλλων επιστημών, κοινωνικών και τεχνικών, θεωρητικών κι εφαρμοσμένων (Πιν. 1.1 και 1.2). Έτσι σήμερα, δύο και συχνότερα, συναντάμε πολεοδόμους που δεν πέρασαν ποτέ απ' τα θρανία της αρχιτεκτονικής, αλλά ξεκίνησαν σα γεωγράφοι, οικονομολόγοι, κοινωνιολόγοι, νομικοί κλπ., ή και σα «γνήσιοι» πολεοδόμοι, μια και υπάρχει η δυνατότητα για βασικές σπουδές στην πολεοδομία.

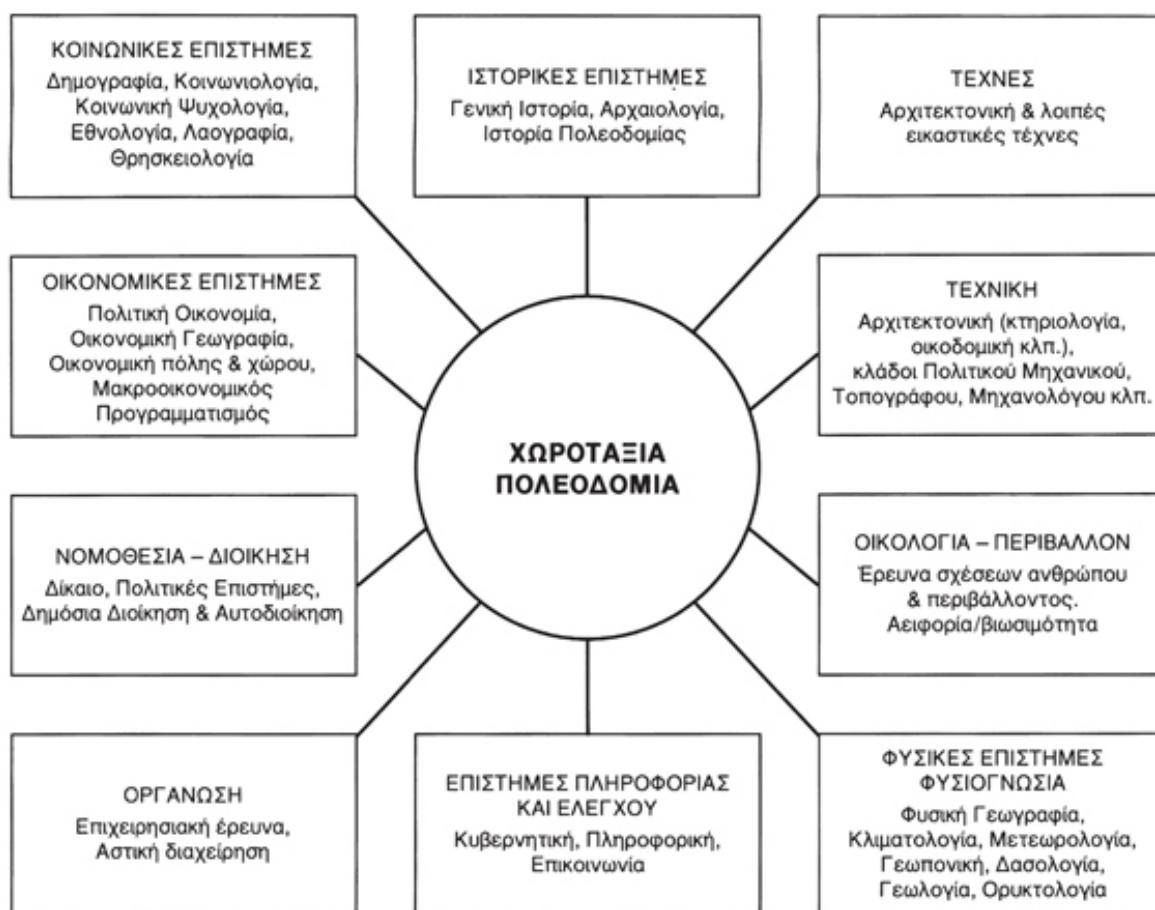
Όμως η πολεοδομία εξακολουθεί να ανήκει στις ειδικότητες που ασκολούνται με το «Φυσικό Σχεδιασμό¹». Έτσι δε χάνει τη συγγένειά της με την αρχιτεκτονική, όπως και με τη χωροταξία, που αναφέρονται αντίστοιχα σε μικρότερο ή μεγαλύτερο αντικείμενο στο χώρο (Πιν. 1.3).

Πέρα από την παραπάνω διεύρυνση του γνωσιολογικού της περιεχομένου, τη νέα πολεοδομία χαρακτηρίζει η αναζήτηση μιας ιδιαίτερης φυσιογνωμίας που θα της εξασφαλίσει μια θέση στο χώρο των επιστημών. Και τούτο γιατί ένα συνοδύλευμα γνώσεων αποσπάσμένων από ένα πλήθος διαφορετικούς τομείς, χωρίς το συνδετικό ιστό κάποιας ενιαίας προοπτικής, δε μπορεί βέβαια να αποτελέσει μια νέα επιστήμη.

Στην περίπτωση της πολεοδομίας, αντί για μια μονοσήμαντη συνθετική προοπτική βλέπουμε να έχουν διαμορφωθεί πολλές παράλληλες τάσεις και προσεγγίσεις, μερικές απ' τις οποίες θα εξετάσουμε στα παρακάτω. Κοινό πάντως γνώρισμα σε όλες αυτές τις σύγχρονες εκφράσεις του σχεδιασμού του αστικού χώρου είναι η στροφή του ενδιαφέροντος από την τεχνική-

* Το κεφάλαιο τούτο έχει συνταχθεί στις αρχές της δεκαετίας του '80 και θεωρήθηκε σκόπιμο να παρατεθεί εδώ χωρίς προσθήκη και νέες πηγές πέρα από ελάχιστες.

1. Με τον όρο «Φυσικός Σχεδιασμός», που αποτελεί μετάφραση του «Physical Planning», γίνεται αντιδιαστολή από τον Οικονομικό ή τον Κοινωνικό Σχεδιασμό. Βέβαια «Φυσικός Σχεδιασμός» δε σημαίνει το σχεδιασμό της φύσης, αλλά το σχεδιασμό οργάνωσης των ανθρωπογενών δραστηριοτήτων στο γεωγραφικό χώρο.



Πίνακας 1.1. Άλληλοσυνασπείσεις Χωροταξίας-Πολεοδομίας με άλλες ομάδες επιστημών και τεχνών. Η τοποθέτηση της Χωροταξίας και της Πολεοδομίας σε κεντρική θέση γίνεται μόνο για εποπτικούς λόγους και φυσικά δε σημαίνει ότι υπάρχει κάποια ιεράρχηση ανάμεσα σ' αυτές και τις άλλες ομάδες.

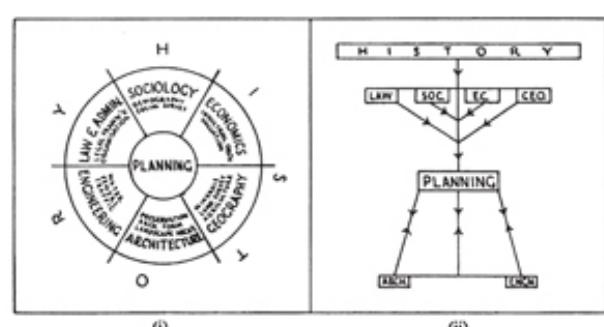
μορφολογική-στατική θεώρηση του αντικειμένου (της πόλης) σε μια αντιμετώπιση πιο δυναμική και περισσότερο «πολιτική».

Ταυτόχρονα αλλάζει και ο χαρακτήρας της πολεοδομικής επέμβασης και το άκαμπτο καθοριστικό ή το

αυθόρυμπο στήσιμο της πόλης, που χαρακτήριζε την πολεοδομία ιστορικά, δίνει τη θέση του σε μια προσπάθεια ανεύρεσης συμβιβαστικών λύσεων ανάμεσα στα αντιμαχόμενα συμφέροντα διαφόρων κοινωνικών ομάδων, στο μέτρο που τα συμφέροντα αυτά έχουν αντίκτυπο στη δομή της πόλης. Έτσι η πολεοδομία γίνεται ένα μέσο για την υποβοήθηση του έργου της πολιτικής εξουσίας στην επίλυση των κοινωνικών και οικονομικών προβλημάτων στα πλαίσια του δομημένου χώρου.

Εκτός από τα παραπάνω η πολεοδομία διατηρεί και τον παραδοσιακό της ρόλο, που είναι η συνεχής προσπάθεια για τη βελτίωση του υλικού πλαίσιου της ζωής μέσα στην πόλη. Αυτό όμως τώρα πια επιδιώκεται μέσα από το πρίσμα όχι μόνο των τεχνικών, αλλά και των οικονομικών, κοινωνικών, θεσμικών, οργανωτικών, και άλλων συνθηκών που επικρατούν στο συγκεκριμένο χώρο.

Έτσι ο άσκησης της πολεοδομίας σήμερα επηρέαζεται από ένα πλήθος παράγοντες που δεν είναι στη στενή έννοια πολεοδομικοί, αν και η σχέση τους με την πολεοδομική οργάνωση είναι άμεση.



Πίνακας 1.2. Δύο διαγραμματικές παραστάσεις των συσχετίσεων ανάμεσα στον πολεοδομικό σχεδιασμό και τους άλλους συναφείς επιστημονικούς κλάδους (Κατά L. Keeble, 1964, σελ. 23).

| ΚΛΑΔΟΣ | ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΧΩΡΟΣ | ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΣΧΕΔΙΩΝ | ΣΥΝΗΘΕΙΣ ΚΛΙΜΑΚΕΣ | ΧΡΟΝΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ |
|---|---|---|--------------------------|---|
| ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ | Κτίριο και περιορισμένος γύρω από αυτό χώρος, υπόλοιπα στοιχεία σύνθετος. | Αρχιτεκτονικά, κατασκευαστικά, σχέδια. | 1:1 ως 1:200 | Άμεσοι (παρόν) |
| | Συγκροτήματα, οικισμοί, αστικά τμήματα. | Μελέτες πολεοδομικής διάταξης, Ρυμοτομικά, σχέδια χρήσης εδάφους, Πολ. Μελέτες (Ν. 1337/83 και Ν. 2508/97). | 1:200 ως 1:2.000 | Άμεσοι ως βραχυχρόνιοι |
| ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ | Οικισμοί, πόλεις, αστικά κέντρα. | Παραδοσιακά ρυθμιστικά, σχέδια χρήσης εδάφους, Γεν. Πολεοδ. Σχέδια ΣΧΟΟΑΠ (Ν. 1337/83 και Ν. 2508/97). | 1:2.000 ως 1:20.000 | Κλιμακώνονται σε άμεσους ως βραχυχρόνιους (π.χ. 5ετία) και σε μακροχρόνιους (π.χ. 20ετία). |
| | Μητροπολιτικές περιοχές. | Ρυθμιστικά σχέδια μητροπολιτικών περιοχών. (Δομικά σχέδια (Structure Plans), σχέδια πλαίσιου. | 1:20.000 ως 1:100.000 | |
| ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ | Περιφέρειες (επαρχίες-νομοί-διαμερίσματα χώρας) | Περιφερειακός προγραμματισμός | 1:20.000 ως 1:200.000 | Κυρίως μακροχρόνιοι (10ετία ως 30ετία) περιλαμβάνονται όμως και προγράμματα βραχυχρόνια π.χ. (5ετία) ή και άμεσα. |
| | Σύνολο χώρας | Εθνικός προγραμματισμός | 1:200.000 ως 1:1.000.000 | |
| | Ομάδες κρατών | Διεθνής προγραμματισμός, διακρατικά σχέδια | ποικιλλεί | |

Πίνακας 1.3. Τοποθέτηση της πολεοδομίας απ' την άποψη του μεγέθους του αντικειμένου, ανάμεσα στις άλλες συγγενείς ειδικότητες του «φυσικού σχεδιασμού» και διάκριση των αντίστοιχων μελετών.

Με όλες αυτές τις εξελίξεις έγινε φανερή και η αδυνατία της λέξης «πολεοδομία» να εκφράσει την ουσία ενός επιστημονικού κλάδου, που περικλείει τόσα πολλά πέρα από τη «δόμηση» της πόλης. Ο όρος «πολιτική» θα ήταν ετυμολογικά πιο σωστός για την ονομασία της επιστήμης που αναφέρεται στην πόλη, αλλά από τα αρχαία κιόλας χρόνια η λέξη αυτή συνδέθηκε με την έννοια της πολιτείας, που είναι βέβαια κάτι άλλο από την πόλη. Το επίθετο «αστικός», παρόλη την κοινωνιολογική και νομική χροιά που έχει πάρει, θα μπορούσε να μας απαλλάξει από ορι-

σμένες εννοιολογικές συγχύσεις. Παρακάτω θα δούμε και μερικές άλλες προσπάθειες που έγιναν προκειμένου να διαφοροποιηθούν γλωσσικά ορισμένες βασικές έννοιες της επιστήμης των πόλεων. Οπωσδήποτε όμως, στην περίπτωση αυτή η ελληνική γλώσσα μειονεκτεί απέναντι στις περισσότερες ξένες, που χρησιμοποίησαν είτε τη λατινική λέξη «urbis» (= πόλη) είτε άλλες γλωσσολογικές ρίζες, για να σχηματίσουν το λεξιλόγιο της πολεοδομίας², ενώ συγχρόνως αφομοίωσαν και τη λέξη «πολιτική» (politics, poli-tique, Politik κλπ.) με την ελληνική της έννοια (Πίν. 1.4).

2. Για μια πρώτη προσέγγιση της πολεοδομικής ορολογίας σε ξένες γλώσσες (γαλλικά, αγγλικά, γερμανικά, ιταλικά, ισπανικά και πορτογαλικά) βλ. G. Bardet (1946). Υπάρχουν ακόμα τα τρίγλωσσα «Vocabulaires» των Calsat-Sydlar (1970), καθώς και του G. Chabot (1970), από τα οποία το πρώτο αναφέρεται σε όρους πολεοδομίας και αρχιτεκτονικής, ενώ το δεύτερο αστικής γεωγραφίας. Τέλος ο Γ. Σαρπηγιάννης (1979a, Παράρτημα I, σελ. 17-24) παραθέτει λεξιλόγιο θεμελείων όρων για την πόλη και πολεοδομία σε διάφορες γλώσσες.

| Ελληνικά | Αγγλικά | Γαλλικά | Γερμανικά |
|---|--|--|------------------------------|
| πολιτεία (κράτος) | state | état | Staat |
| δήμος (διοικητικά) | municipality | ville, municipalité | Stadt (Stadtverwaltung) |
| κοινότητα | community | commune | Gemeinde |
| πόλη | city, town | ville (cité) | Stadt |
| οικισμός | settlement | agglomération, colonie | Siedlung |
| χωριό | village | village | Dorf |
| πολεοδομία, πολεοδομικός σχεδιασμός, αστικός σχεδιασμός | { city planning, town planning, urban planning, urban development planning | { urbanisme, planification urbaine | { Städtebau, Stadtplanung |

Πίνακας 1.4. Προσεγγιστικές γλωσσικές αντιστοιχίες ορισμένων εννοιών σχετικών με την πόλη και την πολεοδομία στα αγγλικά, γαλλικά και γερμανικά.

Ένα δεύτερο σχετικό πρόβλημα που συναντάμε, είναι ότι στα ελληνικά δε μπόρεσε να αποδοθεί απόλυτα και μονολεκτικά αυτό που οι ξένοι εννοούν με τους όρους «planning», «planification», «Planung» κλπ. και που είναι κάτι ανάμεσα στον προγραμματισμό και το σχεδιασμό, ή μάλλον κάτι και από τα δύο (βλ. παρακάτω Ενότ. 2.1).

Σε όλα τα παρακάτω λοιπόν, κάθε φορά που θα μιλάμε για «πολεοδομικό σχεδιασμό» ή για «πολεοδομία», θα πρέπει να έχουμε υπόψη αυτούς τους γλωσσικούς περιορισμούς και να ξέρουμε ότι αναφερόμαστε σε έννοιες ευρύτερες απ' ό,τι δηλώνουν οι λέξεις.

1.2. Πόλη και οικισμός

Μετά από τα γενικά αυτά στοιχεία σχετικά με την έννοια και τις επιδιώξεις της πολεοδομίας, σκόπιμο είναι να στραφούμε για λίγο στο αντικείμενό της, την πόλη³. Και πρώτα-πρώτα θα πρέπει ν' αναφερθούμε σε μια έννοια συγγενή αλλά και ευρύτερη απ' αυτήν της πόλης: την έννοια του οικισμού.

Οικισμός είναι ένα σύνολο κατοικιών, που βρίσκονται σε σχετικά μικρή απόσταση μεταξύ τους, έτσι ώστε να δημιουργούνται ανάμεσά τους ορισμένες χωρικές και λειτουργικές σχέσεις. Δεν έχει σημασία αν οι κατοικίες αυτές είναι πολλές ή λίγες. Μερικοί μάλιστα υποστηρίζουν, ότι έστω και δύο κατοικίες κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις μπορούν ν' αποτελέσουν οικισμό, αλλ' αυτό είναι μια μάλλον ακραία άποψη.

Γενικά η έννοια του οικισμού συνδέεται με την έννοια των κτισμάτων, που τον αποτελούν. Σωστότερο όμως είναι να συσχετίζεται με την έννοια των οικογενειών, ή μάλλον των νοικοκυριών, που στεγάζονται στα κτίσματα αυτά. Όπως είναι γνωστό, η οικογένεια είναι η μικρότερη κοινωνική ομάδα κάτω από την ίδια στέγη, που τα μέλη της συνδέονται με σχέσεις συγγένειας. Στο νοικοκυρίο περιλαμβάνονται, εκτός από τα μέλη της οικογένειας, κι άλλα άτομα, όχι απαραίτητα συγγενικά, που συγκατοικούν μ' αυτήν, όπως μια οικιακή βοηθός κλπ. Ένα συγκρότημα κτισμάτων που δε στεγάζουν νοικοκυριά δεν αποτελεί οικισμό, π.χ. ένα αγρόκτημα, έστω κι αν περιλαμβάνει πολλά ανεξάρτητα κτίσματα. Αυτό σημαίνει ότι ο οικισμός αρχίζει ν' αποκτάει οντότητα απ' τη στιγμή που ο αριθμός των νοικοκυριών που τον απαρτίζουν είναι ικανός να δημιουργήσει μια κοινωνική ομάδα μεγαλύτερη από την οικογένεια (ή, σωστότερα, από το νοικοκυρίο).

Κάθε πόλη είναι στην πλατιά έννοια οικισμός, αλλά κάθε οικισμός δεν είναι και πόλη. Για να συγκαταλέγεται ανάμεσα στις πόλεις, ο οικισμός πρέπει να έχει ένα ελάχιστο δυναμικό και ορισμένα άλλα χαρακτηριστικά. Το δυναμικό αυτό πρέπει να είναι ποσοτικό, αλλά και ποιοτικό.

Ποσοτικά, σύμφωνα με στατιστικά κριτήρια, ένας οικισμός για να θεωρείται πόλη πρέπει να ξεπερνάει έναν αριθμό κατοίκων. Από το 1887 κιόλας, το Διεθνές Ινστιτούτο Στατιστικής θέλησε να κατατάξει στην κατηγορία των πόλεων κάθε οικισμό με περισσότερα από 2.000 άτομα. Αυτό όμως αποδείχτηκε ανεφάρμοστο, γιατί η κάθε χώρα,

3. Συστηματική ανάλυση της έννοιας και του οικισμού της πόλης καθώς και της γένεσης και της πορείας της στην ιστορία γίνεται από τον Γ. Σαρηγιάννη, 1977, σελ. 3-24, 145-157, 1979α σελ. 2-5 και 1985 σελ. 11 κ.ε.

ανάλογα με τις ειδικές συνθήκες που τη χαρακτηρίζουν, καθορίζει το όριο αυτό όπως την εξυπηρετεί καλύτερα.

Τα κριτήρια για τον καθορισμό του ορίου είναι κυρίως διοικητικά και στατιστικά αλλά και ουσιαστικά, όπως π.χ. κοινωνικά, οικονομικά ή γεωγραφικά (βλ. E. Jones 1969, σελ. 3).

Στην Ελλάδα θεωρούνται **πόλεις** οι οικισμοί, που έχουν πληθυσμό τουλάχιστον 10.000 κατοίκους. Σε ειδικές όμως περιπτώσεις μπορεί να έχουν και λιγότερους, αν πρόκειται λ.χ. για πρωτεύουσα νομού ή για σημαντική λουτρόπολη. Οικισμοί με 2.000-10.000 κατοίκους, σύμφωνα με τα κριτήρια της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας, ονομάζονται **κωμοπόλεις**. Οικισμοί με λιγότερους από 2.000 κατοίκους ονομάζονται **κώμες** (χωριά)⁴. Άλλα μόνο ο αριθμός των κατοίκων δεν μπορεί να διακρίνει την πόλη από τους υπόλοιπους οικισμούς. Υπάρχουν περιπτώσεις όπου, παρόλο που ο αριθμός των κατοίκων ενός οικισμού είναι μικρός, άλλα χαρακτηριστικά (π.χ. μεγάλη πυκνότητα ή εμπορικές, διοικητικές ή πολιτιστικές λειτουργίες πολύ αναπτυγμένες) τον «προβιβάζουν» σε πόλη. Αντίθετα, ένας αριθμητικά μεγάλος οικισμός που εξυπηρετεί μια μόνο ειδική λειτουργία (π.χ.

στρατιωτική βάση ή μεγάλο κέντρο ερευνών), δεν μπορεί γενικά να χαρακτηριστεί σαν πόλη, εφόσον λείπουν οι υπόλοιπες βασικές λειτουργίες. Το ίδιο ισχύει και για ορισμένους μεγάλους αγροτικούς οικισμούς ιδιαίτερα σε λιγότερο αναπτυγμένες χώρες, που παρόλο τον αριθμό των κατοίκων τους παραμένουν μεγάλα χωριά, γιατί τους λείπουν οι χαρακτηριστικές αστικές δραστηριότητες.

Γι' αυτούς τους λόγους, σε πολλές χώρες υιοθετείται συνδυασμός κριτηρίων για τον καθορισμό των πόλεων (βλ. Jones, 1959, σελ. 3-12). Για παράδειγμα, μια πόλη στην Ινδία πρέπει να έχει πληθυσμό τουλάχιστον 5.000 κατοίκους, αλλά ακόμα πρέπει και η πυκνότητά της να ξεπερνάει τα 1.000 άτομα ανά τετραγωνικό μίλι και το 75% των εντόλικων αρρένων ν' απασχολείται σε όχι γεωργικές εργασίες. Γενικά όμως, παρόλο που η πυκνότητα (και ειδικότερα η μέση πυκνότητα, δηλαδή ο μέσος αριθμός κατοίκων ανά μονάδα επιφάνειας στο σύνολο της πόλης) είναι χαρακτηριστικό των πόλεων, δε χρησιμοποιείται ως κριτήριο παρά σε λίγες χώρες, όπως η Ινδία. Αντίθετα, πολύ διαδεδομένο κριτήριο είναι η κάλυψη όλων των βασικών αστικών λειτουργιών.

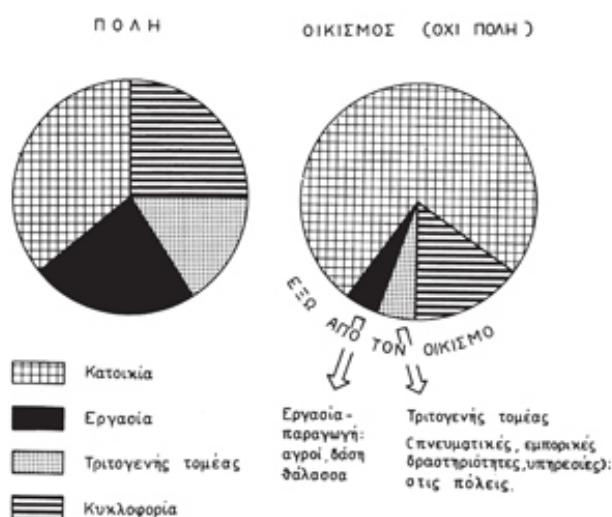
Σύμφωνα με τη «Χάρτα της Αθήνας»⁵, που έθεσε

4. Υπήρξαν και άλλα πληθυσμιακά όρια που κατά καιρούς θεσμοθετήθηκαν στην Ελλάδα. Για παράδειγμα στον παλαιό ΓΟΚ του 1973 (άρθρο 21) αναφερόταν ότι για την εφαρμογή του κανονισμού αυτού, πόλη θεωρείται κάθε οικισμός με 5.000 κατοίκους και πάνω, σύμφωνα με τ' αποτέλεσμα της τελευταίας κάθε φορά επίσημης απογραφής.
5. Πρόκειται για τη γνωστή διακήρυξη του 4ου Διεθνούς Συνεδρίου Σύγχρονης Αρχιτεκτονικής (C.I.A.M.) το 1933, με τίτλο «η οργανική πόλη». Βλ. Τεχνικά Χρονικά αρ. 44-45-46 (ενιαίο τεύχος αφιερωμένο στο Συνέδριο αυτό) 15 Οκτωβρ.-15 Νοεμβρ. 1933, σελ. 1081. κ.ε. και Le Corbusier, 1957. Από τον Δ. Φιλιππίδην (1979, σελ. 56 κ.ε.) γίνεται μια κατατοπιστική αναφορά τόσο στο 4ο C.I.A.M., όσο και στα υπόλοιπα που οργανώθηκαν πριν και μετά απ' αυτό. Βλ. ακόμα (α) Δελτίο ΣΑΔΑΣ αρ 16, Μάρτης-Απρίλιος 1983, (β) Δήμος Αθηναίων και ΣΕΠΟΧ (1994), (γ) ΥΠΕΧΩΔΕ-Δήμος Αθηναίων-ΕΕ-ΕСΤΡ-ΣΕΠΟΧ (1995). Τα κεντρικά σημεία της Χάρτας της Αθήνας όπως έχουν παρουσιασθεί στο παρόντα (β) από τον Α. Αραβαντίνο είναι διαγραμματικά:
- (1) Όχι πλουραλιστική παρουσίαση αντιδιαμετρικών θεωριών αλλά έκφραση απόψεων ενός club επηρεασμένου αποφασιστικά από τον Le Corbusier και κατακόρυφα διαφοροποιουμένου από «ακαδημαικές» προσεγγίσεις, από την παράδοση, αλλά και από κερδοσκοπικές πρακτικές.
- (2) Ανάγκη για «εθνικά» σχέδια (εννοούνται εδώ τα χωροταξικά) προς τα οποία να ευθυγραμμισθεί η ανάπτυξη των πόλεων.
- (3) Οι μελέτες περίπτωσης παρουσιασμένες με ενιαίο τρόπο και με κοινές προδιαγραφές ακόμα και ως προς τα σύμβολα, δείχνουν την αγωνία για ανταλλαγή εμπειρίας και για εξαγωγή γενικευσμάτων συμπερασμάτων αλλά και για τη διατύπωση μεθόδου σχεδιασμού.
- (4) Οι τέσσαρες βασικές ανάγκες και ανίστοιχες λειτουργίες των πόλεων (κατοικία, εργασία, αναψυχή, κυκλοφορία) και η αισιόπιτη διακεκριμένης οργάνωσης και χωροθέτησης.
- (5) Σε όλες τις λειτουργίες πρωταρχική θέση κατέχει ο άνθρωπος, άρα στόχος είναι η επίτευξη υγιεινών συνθηκών και η «χαρά της ζωής». Όμως τούτα τονίζονται κατά πατερναλιστικό τρόπο, ενώ δεν προωθούνται συμμετοχικές διαδικασίες.
- (6) Οι μορφές δεν είναι αυτοσκοπός. Όχι επομένως φορμαλισμός αλλά λειτουργικότητα. Απαιτείται πλήρης, αέρας, άνεση, αισθητική ικανοποίηση, αλλά και οικονομία της κατασκευής, δηλαδή επίτευξη του μεγίστου με την καταβολή της ελάχιστης προσπάθειας.
- (7) Το συνεχές οικοδομικό σύστημα αλλά και οι κατ' έκτασην αναπτύξεις (π.χ. προάστεια, κηπουπόλεις) δεν ανταποκρίνονται προς τις νέες ανάγκες και πρέπει να αντικατασταθούν από την ελεύθερην σύνθεση και την ανάπτυξη καθ' ύψος.
- (8) Απαιτούνται έξυπνες «δημόσιες σχέσεις», αλλά και πιεστικότητα προς την πολιτική εξουσία και τη κοινή γνώμη για να γίνουν αποδεκτές οι νέες ιδέες.
- (9) Από τα χαρακτηριστικά στοιχεία της Χάρτας: η προαγωγή -έστω και με εμπειρικά μέσα- μιας επιστημονικής διάστασης στην θέωρηση της πόλης και η οργάνωση ενός πλέγματος κατευθύνσεων και προδιαγραφών στην αντιμετώπιση της αναρχής πολεοδομικής πραγματικότητας.

Συμπερασματικά, μπορεί να τεθεί σήμερα το ερώτημα: «Ηταν πράγματι η Χάρτα της Αθήνας μια «θραυσμένης βόμβα» που εκρήγνυται σταδιακά μεταπολεμικά σημαδεύοντας γενικά προς το καλύτερο τις πολεοδομικές εξελίξεις όμως προκαλόντας και νέα προβλήματα; Η μίτιας ήταν απλά μια πρόβλεψη κάποιων βέβαιων εξελίξεων που ήδη φανιόταν ότι θα ακολουθήσουν; Ας σημειωθεί τέλος η «αποκή» της μετέπειτα ελληνικής πολεοδομικής πρακτικής από την προσπάθεια της «Χάρτας» για ρύθμιση του χώρου (σε αντίθεση με τις άλλες χώρες).

ορισμένες βάσεις για τη σύγχρονη λειτουργική πολεοδομία, η πόλη πρέπει να εξυπηρετεί τις τέσσερις βασικές ανάγκες των κατοίκων, που είναι η **κατοικία**, η **εργασία**, η **αναψυχή** και η **κυκλοφορία**. Ο μικρός οικισμός, που δεν είναι ακόμα πόλη, συνήθως καλύπτει κυρίως την πρώτη ανάγκη της κατοικίας και με τρόπο υποτυπώδη μόνο τις υπόλοιπες. Συγκεκριμένα, η εργασία των κατοίκων ενός αγροτικού οικισμού γίνεται σε μεγάλο μέρος έξω απ' αυτόν, δηλαδή στους αγρούς, ενώ οι λοιπές απασχολήσεις στον τριτογενή τομέα δεν μπορούν να βρουν θέση στο μικρό οικισμό και συγκεντρώνονται στη γειτονική πόλη. Ακόμα και για την αναψυχή και την κυκλοφορία οι επιφάνειες που διατίθενται μέσα στο μικρό οικισμό είναι ελάχιστες. Αντίθετα στην πόλη, οι υπηρεσίες που παρέχονται και οι δυνατότητες απασχόλησης είναι τόσο πολλές, που η μεγάλη πλειοψηφία των κατοίκων μπορεί και κατοικεί, εργάζεται, ψυχαγωγείται, επικοινωνεί χωρίς να βγαίνει από τα όρια της (Πιν. 1.5).

Ένα άλλο σημαντικό σημείο που ξεχωρίζει την πόλη από το μικρότερο οικισμό είναι η δημιουργία μέσα σ' αυτήν ενός έντονα τεχνητού περιβάλλοντος. Κατά κανόνα, όσο μεγαλώνει η πόλη, τόσο ο χώρος μέσα σ'



Πίνακας 1.5. Σύγκριση της ποσοστιαίας συμμετοχής των βασικών λειτουργιών στην πόλη και στο μικρό (π.χ. αγροτικό) οικισμό, που δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί ως πόλη. Η πόλη προσφέρει όχι μόνο κατοικία αλλά και εργασία, ενώ διαθέτει σε μεγάλη ποικιλία τις υπηρεσίες και γενικά δραστηριότητες του τριτογενή τομέα, που είναι απαραίτητες για την εξυπηρέτηση των κατοίκων. Αντίθετα στον οικισμό η εργασία και οι τριτογενείς δραστηριότητες -εκτός από ελάχιστες- αναζητούνται έξω από τα όρια του.

αυτήν αποξενώνεται από τα στοιχεία του φυσικού χώρου που την περιβάλλει. Γι' αυτό και ο P. Lavedan υποστήριζε ότι «μιλάμε για πόλη, όταν ο άνθρωπος κυριαρχεί στη φύση και κατοιθώνει ν' απελευθερωθεί απ' αυτήν» (βλ. P. Lavedan, 1936).

Κι όμως, αυτή η «απελευθέρωση» του ανθρώπου από τη φύση, για την οποία καυχόντουσαν πριν από μερικές δεκαετίες ξέρουμε σήμερα ότι δεν είχε μόνο ευνοϊκές επιπτώσεις. Σε όλες σχεδόν τις μεγαλουπόλεις της γης, συναντάμε όχι μόνο τη γνωστή περιβαλλοντική υποβάθμιση αλλά και όλες τις σωματικές, ψυχικές, πνευματικές διαταραχές, την αλλοτρίωση, το άγκος που προκαλεί στον άνθρωπο το έντονα τεχνικό και αποξενωμένο από τη φύση περιβάλλον.

Παράλληλα και στις μικρότερες πόλεις και τους οικισμούς πηγαρχού και προκλητική δόμηση προξενεί συχνά σοβαρές ζημιές στη γύρω φύση. Τούτα όλα τα βλέπουμε να συμβαίνουν και στη δική μας χώρα. Οι ζημιές αυτές προστέθηκαν στις μεγαλύτερες καταστροφές που προκλήθηκαν από τη ληστρική εκμετάλλευση των φυσικών πόρων και άλλες αλλογιστες δραστηριότητες του ανθρώπου για να δημιουργηθεί η «οικολογική κρίση» που μας ανησυχεί όλο και περισσότερο σήμερα. Γι' αυτό δεν είναι δυνατό να δεχτούμε αβασάνιστα τον παραπάνω ορισμό του Lavedan (που άλλωστε και γι' άλλους λόγους είναι ελλειπής, αφού δε διευκρινίζει τι νοείται «κυριαρχία» πάνω στη φύση και τι «απελευθέρωση» απ' αυτήν). Καλύτερα θα ήταν να λέγαμε ότι μιλάμε για πόλη, όταν ο άνθρωπος διαφοροποιεί το περιβάλλον του από τη φύση, αλλά και παράλληλα κατορθώνει να συμβιώσει ειρηνικά μαζί της προφυλλάσσοντάς την από την υποβάθμιση (ή τουλάχιστον συγκρατώντας τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της όπως τα βρόκε)⁶.

1.3. Η γένεση της πόλης

1.3.1. Οι ανάγκες κοινωνικότητας ως βασικός μοχλός

Στη σημερινή εποχή, που ένα πυκνό δίκτυο πόλεων και οικισμών σκεπάζει τις περισσότερες κατοικήσιμες περιοχές της γης και που οι άνθρωποι τείνουν να συσπειρώνονται σε όλο και μεγαλύτερες αστικές συγκεντρώσεις, δεν έχουμε συχνά την ευκαιρία να επιλέγουμε εξαρχής τη θέση για έναν εντελώς νέο οικισμό. Εύκολα ξεχνάμε, πως η θέση των οικισμών που ξέρουμε σήμερα, δεν είναι τυχαία, αλλά κάποτε διαλέχτηκε ανάμεσα από πολλές άλλες από τους ανθρώπους που δημιούργησαν τον πρώτο οικιστικό πυρήνα σ' εκείνη την τοποθεσία. Ωστόσο, παράγοντες σαν αυτούς που

6. Ειδική αναφορά στα περιβαλλοντικά θέματα γίνεται στο Κεφ. 21.

άλλοτε έκριναν τη θέση ενός οικισμού, εξακολουθούν και σήμερα να έχουν σημασία για την ανάπτυξη και επέκτασή του. Σε συνδυασμό μ' αυτούς τους παράγοντες, σημασία έχουν πάντα και ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά της ανθρώπινης φύσης, χαρακτηριστικά που κάνουν τον άνθρωπο «ζώνων κοινωνικόν», δηλαδή ον που επιζητεί τη συνοίκηση με τους δημοιούς του.

Η δημιουργία οικισμού είναι συνέπεια των **κοινωνικών αναγκών**, δηλ. βασικών αναγκών του ανθρώπου, για την κάλυψη των οποίων επιβάλλεται η επικοινωνία κι επιδιώκεται η συνοίκηση με άλλους ανθρώπους. Οι ανάγκες αυτές είναι:

- α. Ψυχοσωματικές ανάγκες**, όπως της αυτοσυντήρησης και αναπαραγωγής, της μαζικής άθλησης και άμιλλας, ο φόβος της μοναξιάς και γενικά οι ανάγκες για εξωτερίκευση συναισθημάτων.
- β. Οικονομικές ανάγκες** που οδηγούν στη συνένωση προσπαθειών για την επίτευξη καλύτερου οικονομικού αποτελέσματος. Από την ανάγκη αυτή προέλθει και ο καταμερισμός εργασίας, ουσιαστικός παράγοντας στην αύξηση της παραγωγικότητας, που χαρακτηρίζει τη νεώτερη οικονομική ιστορία του ανθρώπου.
- γ. Πνευματικές ανάγκες** για μετάδοση εμπειρίας, πλουτισμό γνώσεων, ανταλλαγή απόψεων. Είναι γνωστό άλλωστε ότι η μάθηση κατορθώνεται βασικά με την απευθείας επικοινωνία.
- δ. Θρησκευτικές ανάγκες** που οδηγούν στην επιδίωξη του ανθρώπου να ταυτίσει την τύχη του με άλλους απέναντι στο «υπέρτατο Όν» και να το λατρέψει μαζί με άλλους.

1.3.2. Πρωτογενή κριτήρια χωροθέτησης

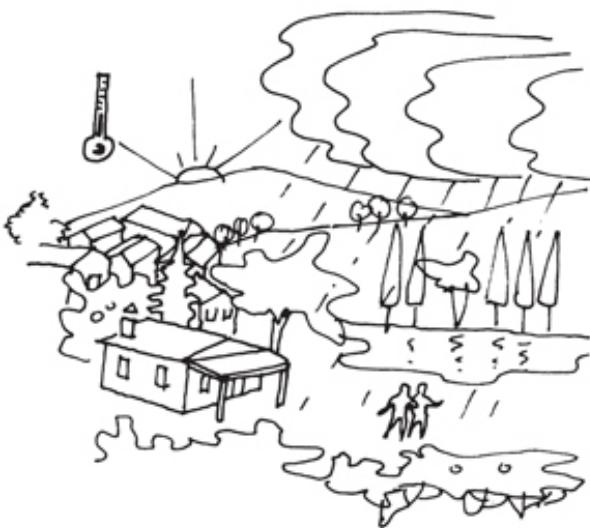
Τα αποφασιστικότερα «πρωτογενή» κριτήρια που τουλάχιστον στο παρελθόν – προϊστορικοί και ιστορικοί χρόνοι, αλλά σε ωρισμένες περιφέρειες του πλανήτη ακόμα και σήμερα – πρυτάνευσαν στη διαδικασία χωροθέτησης των οικισμών, μπορούν να ενταχθούν σε μια πρώτη προσέγγιση στις παρακάτω απλές κατηγορίες (βλ. και M.N. Ράπτη, 1940, σελ. 9).

a) Κλίμα - φυσικό περιβάλλον

Η αναζήτηση από τον άνθρωπο ενός φυσικού περιβάλλοντος, που να μην αντιστρατεύεται τη φυσιολογία του οργανισμού του και ταυτόχρονα να τον ικανοποιεί ψυχολογικά, είναι από τους πρωταρχικούς παράγοντες, που τον κάνουν ν' απορρίπτει περιοχές και να διαλέγει άλλες για κατοικία του.

Η επιλογή αυτή γίνεται με το ένστικτο στην περιπτωση του πρωτόγονου ανθρώπου, περισσότερο εγκεφαλικά και μεθοδικά στην περίπτωση του εξελιγμένου, δηλαδή με βάση μετρήσεις θερμοκρασίας, υγρασίας,

βροχοπτώσεων, ανέμων, αξιολόγηση της τοπογραφίας και της ποιότητας του εδάφους και εκτίμηση των επιπτώσεων όλων αυτών των παραγόντων στη φυσιολογία και την ψυχολογία του.



Οι κλιματολογικοί παράγοντες επέδρασαν καίρια στη γενικότερη γεωγραφική κατανομή του πληθυσμού πάνω στην υδρόγειο. Η κατανομή αυτή μόλις στη σύγχρονη εποχή πάει κάπως ν' αλλάξει με τις επεμβάσεις της τεχνολογίας στο φυσικό περιβάλλον. Άλλοτε π.χ. οι μεταναστεύσεις και μετακινήσεις πληθυσμών είχαν ως προορισμό κυρίως την εύκρατη ζώνη και ήταν αδιανότητη η κατοίκηση των αρκτικών περιοχών ή των ερήμων της διακεκαυμένης ζώνης. Σήμερα αυτό μπορεί να γίνει, αν άλλοι παράγοντες το απαιτήσουν και υφίστανται οι οικονομικές προϋποθέσεις.

β) Υλικά αγαθά άμεσης ανάγκης

Πρωταρχική απαίτηση του ανθρώπου είναι η εξασφάλιση εκείνων των υλικών αγαθών, χωρίς τα οποία δεν μπορεί να επιζήσει. Τα κυριότερα απ' αυτά είναι πρώτα η τροφή και το νερό και έπειτα τα υλικά μέσα για την προφύλαξη του από τις καιρικές συνθήκες (κυρίως τα δομικά υλικά για τη δημιουργία στέγης). Ιδιαίτερα στο παρελθόν, κάθε οικισμός κτιζόταν κοντά σε γόνιμα εδάφη ή περιοχές που εξασφάλιζαν τροφή (κατάλληλες για γεωργία, κτηνοτροφία, κυνηγί, αλιεία) και όσο ήταν δυνατό πιο κοντά στο πόσιμο νερό. Ταυτόχρονα έπαιζαν ρόλο και οι δυνατότητες εξεύρεσης δομικών υλικών στη γύρω περιοχή (ξύλο, πηλός, πέτρα κλπ.).

Σήμερα η ανάπτυξη του εμπορίου και των μεταφορών έχουν αμβλύνει σημαντικά τη σημασία του κριτηρίου αυτού για την ανάπτυξη των οικισμών. Όμως η αδιαφορία γι' αυτές τις βασικές σχέσεις του ανθρώπου με τη φύση πληρώνεται από τον κάτοικο της πόλης με

δ) Επικοινωνία



πολύ αυξημένο κόστος για τα απαραίτητα αγαθά, καμιά φορά και με τραγικές στερήσεις, όπως έχουμε δει να συμβαίνει σε περιπτώσεις αποκλεισμού πόλεων (π.χ. λόγω πολέμου).

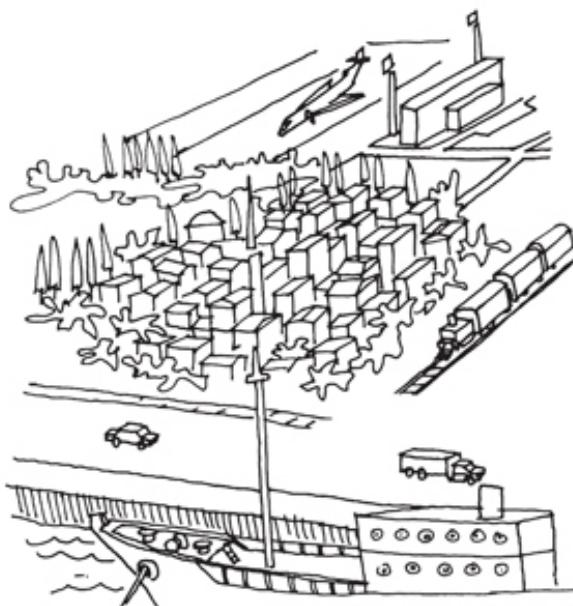
γ) Άμυνα

Η στρατηγική –ιδιαίτερα η αμυντική – γεωγραφική θέση υπήρξε στο παρελθόν σημαντικό κριτήριο για τη χωροθέτηση του οικισμού.



Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις (α) δημιουργίας οικισμών στα ορεινά, μακριά από τη θάλασσα, από φόρτο των πειρατών και των επιδρομέων (π.χ. Κέα, Σαντορίνη, Πάλιο), (β) επιλογής φυσικής έξαρσης για τη δημιουργία της λεγόμενης «Ακρόπολης» (Μυκήνες, Τίρυνθα, Άργος, Θήβα), (γ) επιλογής μιας χερσονήσου (Κωνσταντινούπολη, Μονεμβασία) ή ενός απόκρυφου και ελεγχόμενου κόλπου (Άγρα), (δ) εκμετάλλευσης των μαιάνδρων των ποταμών για την προφύλαξη της πόλης από περισσότερες από μια πλευρές (Bern, Marburg, Toledo), ή τέλος (ε) εγκατάστασης πάνω σε νησίδες (Paris: Ile de la Cité, Stockholm: Gamla Stan).

Η ανάγκη εξασφάλισης επικοινωνίας ανάμεσα στον οικισμό και άλλους τόπους πιο απομακρυσμένους (κυρίως άλλους οικισμούς) οδηγεί στην τάση χωροθέτησης του οικισμού σε όσο το δυνατόν πλεονεκτικότερη θέση σχετικά με κάποιο κυκλοφοριακό δίκτυο, χερσαίο ή θαλάσσιο ή πρόσφατα και εναέριο.



Οι φυσικές οδοί κυκλοφορίας κατεύθυναν τον πρώτογονο άνθρωπο στις μετακινήσεις του και τον διευκόλυναν στην αναζήτηση τόσο των αγαθών που χρειαζόταν, όσο και των κατάλληλων θέσεων για τη μόνιμη εγκατάστασή του. Βέβαια, στο παρελθόν ο παράγοντας «επικοινωνία» ερχόταν σε μερική αντίθεση με τον παράγοντα «άμυνα», που οπωσδήποτε εξασθενεί από την ύπαρξη εύκολων προσβάσεων σε μια περιοχή. Παρόλα αυτά παρατηρούμε, ότι ιστορικά οι περισσότεροι οικισμοί, που εξελίχθηκαν σε αξιόλογες πόλεις, βρίσκονταν πάνω σε σημαντικούς για την εποχή τους κυκλοφοριακούς άξονες.

Το ερώτημα, αν ο οικισμός δημιουργεί την οδό ή ποδός τον οικισμό, βρίσκει απάντηση μόνο κατά περιπτωση και όχι γενικά⁷. Είναι παρατηρημένο, ότι η διασταύρωση δύο οδών μεγαλώνει την πιθανότητα επιλογής της θέσης για τη δημιουργία οικισμού. Αυτό γινόταν άλλωτε (ή και τώρα αυθαίρετα ή τουλάχιστον ασυντόνιστα) πάνω στις οδούς και σήμερα (όταν εφαρμόζεται κάποιος σχεδιασμός) κοντά σ' αυτές. Οπωσδήποτε όμως από μόνη της η οδός, είτε είναι φυσική,

7. Οι πρόσφατες εξελίξεις στις μεταφορές (βλ. Μέρος Δ) οδηγούν και στην αλληλοεξουδετέρωση των δύο. Πρβλ. Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών ΕΜΠ (1997, 2000, 2001).

όπως ένας αυχένας (διάσελο) σε μια οροσειρά, ή ένας ισθμός που συνδέει μια χερσόνησο με την υπόλοιπη χώρα, είτε τεχνητή, δε φτάνει για να προκαλέσει τη δημιουργία οικισμού κοντά σ' αυτή.

Θα λέγαμε δηλαδή ότι η ύπαρξη οδού και γενικώτερα η ύπαρξη καλών συνθηκών επικοινωνίας αποτελεί αναγκαία αλλά όχι και ικανή συνθήκη για τη δημιουργία οικισμού.

ε) Προϋπάρχοντα ανθρώπινα έργα

Μια υποτυπώδης αγροτική εγκατάσταση, ένας λατρευτικός χώρος, ένα μοναστήρι, ένας τάφος, ένα φυλάκιο, ένα στοιχειώδες τεχνικό έργο, είναι πολλές φορές αρκετά, για ν' αποτελέσουν το ξεκίνημα για τη δημιουργία οικισμού.



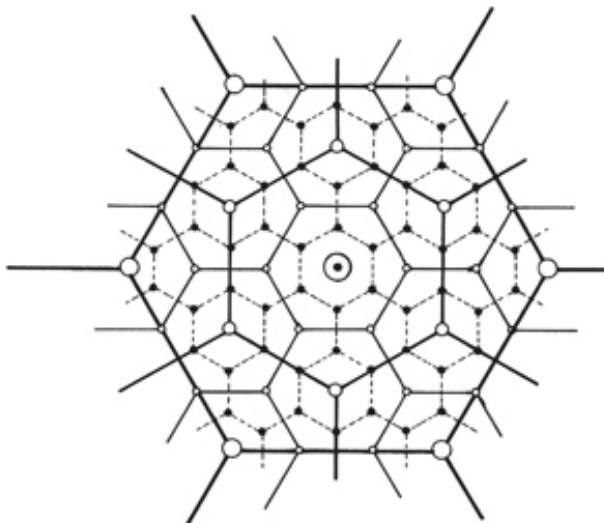
Η αρχική δημιουργία των παραπάνω ανθρώπινων έργων σε μια παρθένα τοποθεσία, μπορεί να προέκυψε από συγκεκριμένες ανάγκες, αλλά συχνά προκλήθηκε από τυχαία ή από ουσιαστικά γεγονότα, που συνέβηκαν σε μετακινούμενους πληθυσμούς (π.χ. μνήματα κάποιων που πέθαναν ή σκοτώθηκαν στη διάρκεια μετακίνησης ή σύρραξης), από δοξασίες κοινωνικών ομάδων, ή και ιδιοτροπίες ατόμων. Επομένως, υπάρχει σε ένα κάποιο βαθμό και ο παράγοντας της τύχης στην χωροθέτηση του πρώτου ανθρώπινου έργου, που αργότερα προκάλεσε την ανάπτυξη του οικισμού.

σ) Αποστάσεις από άλλους οικισμούς

Μέχρι τώρα μιλήσαμε για κριτήρια χωροθέτησης, που αναφέρονται άμεσα στα χαρακτηριστικά της συγ-

κεκριμένης θέσης που επιλέγεται για τη δημιουργία οικισμού. Συχνά όμως βλέπουμε οικισμούς να αναπτύσσονται σε θέσεις, που δε μοιάζει να έχουν κανένα ιδιαίτερο φυσικό πλεονέκτημα συγκριτικά με άλλες γειτονικές. Στις περιπτώσεις αυτές η εξήγηση της ανάπτυξης του οικισμού μπορεί να βρίσκεται στην οικιστική δομή της ευρύτερης περιοχής του και ειδικότερα στη συνδυασμένη θέση των άλλων μικρών και μεγάλων οικιστικών κέντρων της γεωγραφικής ενότητας στην οποία ανήκει.

To 1933, o Walter Christaller στην πολύ συγκριτική διατριβή του για τους «κεντρικούς τόπους» (Zentrale Orte), υποστήριζε, ότι η σχετική θέση των οικισμών στο χώρο δεν είναι τυχαία αλλά διέπεται σε γενικές γραμμές από μια απλή γεωμετρική νομοτελεία (βλ. Christaller, 1933). Σύμφωνα με τη θεωρία του Christaller οι οικισμοί σε σχετικά ομοιογενείς, κυρίως αγροτικές, περιοχές τείνουν να δημιουργούνται σε θέσεις που σχηματίζουν μεταξύ τους εξαγωνικά πλέγματα στο χώρο (Πίν. 1.6). Κάθε εξάγωνη κυψέλη του πλέγματος αυτού έχει στο κέντρο της ένα μεγαλύτερο οικισμό (κέντρο εμπορίου και υπηρεσιών), που κι αυτός με τη σειρά του είναι κορυφή εξάγωνου σε ένα ευρύτερο πλέγμα από οικισμούς της δικής του τάξης μεγέθους⁸.



• ◎ ○ ○ ○ •
Κατηγορίες οικισμών

Πίνακας 1.6. Το πλέγμα των ιεραρχημένων οικισμών και των χώρων επροσής τους κατά Christaller, 1933 (βλ. και K. Robinson, 1968, σελ. 69).

8. Η εξήγηση που δίνεται για το φαινόμενο αυτό είναι, ότι η διάταξη πάνω σε εξαγωνικό κάνναβο ελαχιστοποιεί το άθροισμα των αποστάσεων των μικρότερων οικισμών από τους πιο μεγάλους, που τους εξυπηρετούν και που βρίσκονται στα κέντρα των εξαγώνων. Βέβαια στην πράξη ποτέ δε συναντάμε τη γεωμετρική κανονικότητα, που προκύπτει απ' τη θεωρία. Ωστόσο η παρατήρηση του Cristaller έχει αρκετό ενδιαφέρον για να εξακολουθεί ν' απασχολεί τους γεωγράφους για πολλές δεκαετίες μετά τη δημοσίευση της διατριβής του.

Ανεξάρτητα από τη θεωρία ας συγκρατήσουμε εδώ τη σημασία, που έχει σαν κριτήριο χωροθέτησης οικισμού, η απόσταση μιας θέσης από τους άλλους οικισμούς της περιοχής.

1.3.3. Ισχύουν κριτήρια χωροθέτησης και σήμερα;

Όπως προαναφέρθηκε, τα «πρωτογενή» κριτήρια χωροθέτησης των οικισμών εντοπίζονται στην προϊστορία και στην ιστορία των οικισμών και ασφαλώς ισχύουν σχεδόν τα ίδια σε κάποιες κοινωνίες του Τρίτου Κόσμου που δεν έχουν ενστερνισθεί τις γνωστές μας διαδικασίες της «ανάπτυξης».

Το ερώτημα που εδώ τίθεται είναι αν τα ίδια ή άλλα κριτήρια έχουν μια γενική ισχύ στο σημερινό κόσμο.

Η διαλεύκανση του ερωτήματος επιδέχεται πολλές προσεγγίσεις αλλά και εξειδικεύσεις.

Σχηματοποιώντας κάπως τα πράγματα ας κατατάξουμε τους σχετιζόμενους με παρόμοια διλήμματα χώρους σε τρεις κατηγορίες.

Μια πρώτη κατηγορία αποτελούν χώροι στους οποίους εφαρμόζεται μια **καθολικά σχεδιασμένη ανάπτυξη** με ευθύνη του δημόσιου τομέα (ό,τι περίπου συνέβαινε στις πιο οργανωτικά πρωθυμένες περιφέρειες χωρών του υπαρκτού Σοσιαλισμού μέχρι τα τέλη της δεκατίας του '80). Εδώ τα αποφασιστικά κριτήρια που είναι αποτέλεσμα ιδεολογίας και πολιτικής εξειδικεύονται απ' αυτόν τούτο το σχεδιασμό. Έτσι στο χωροταξικό σχέδιο μιας περιφέρειας θα καθορισθεί το ειδικό βάρος του κάθε κριτήριου – για τη δημιουργία π.χ. μιας νέας πόλης ή κάποιων επεκτάσεων – ανάλογα με τους πρωταρχικούς στόχους που θα τεθούν και που θα μετεξελιχθούν και αυτοί σε παράγοντες (άρα και κριτήρια) για επιλογή ή αντίθετα αποκλεισμό περιοχών. Αυτοί μπορεί να είναι:

- 1) Οικονομικοί -αναπτυξιακοί παράγοντες, όπως π.χ. χαμπλό κόστος γης, ύπαρξη πρώτων υλών ή θέσεων απασχόλησης όχι μακριά από τον οικισμό, μη ανοικοδόμηση εύφορης γεωργικής γης.
- 2) Κοινωνικοί παράγοντες, όπως κάλυψη άμεσων στεγαστικών αναγκών και απαιτήσεων σε κοινωνική υποδομή.
- 3) Τεχνικοί/επιστημονικοί παράγοντες, όπως π.χ. μη ανοικοδόμηση σε ακατάλληλα λόγω σεισμών ή κατολισθήσεων εδάφη.
- 4) Εθνικοί/πολιτικοστρατηγικοί παράγοντες, όπως λ.χ. η ανάγκη για επικοινωνία ή ενίσχυση παραμεθορίων περιοχών παρά τα τυχόν αρνητικά λοιπά κριτήρια.
- 5) Πολιτισμικοί παράγοντες, άρα σχετιζόμενοι με την ιστορία, τον πολιτισμό και το διατηρητέο τεχνητό περιβάλλον της περιοχής.
- 6) Οικολογικοί/περιβαλλοντικοί παράγοντες, όπως διατήρηση χλωρίδας, πανίδας φυσικών περιοχών, άρα αποκλεισμός τους από τη δόμηση.

Σε μια δεύτερη κατηγορία εντάσσονται χώροι όπου ισχύει καθεστώς **ελεύθερης οικονομίας** αλλά με συγκροτημένες οργανωτικές δομές και σχετική αποτελεσματικότητα του σχεδιασμού στη βάση συμμετοχικών διαδικασιών. Και εδώ συχνά ισχύουν κάποιοι από τους παραπάνω παράγοντες. Προστίθενται όμως οπωδήποτε: (α) παράγοντες που σχετίζονται με συστήματα κινήτρων για την υλοποίηση μιας σχετικής πολιτικής και (β) αρκετοί από τους παράγοντες – αν και ενδεχόμενα ελεγχόμενοι – που χαρακτηρίζουν την τρίτη περίπτωση και που προέρχονται από την ιδιωτική επιχειρηματική δραστηριότητα.

Η τρίτη κατηγορία συντίθεται είτε από χώρους με **μη σχεδιασμένη ανάπτυξη** εκ μέρους του ευρύτερου δημόσιου τομέα (συμπεριλαμβανομένων και Ο.Τ.Α), είτε με την **μη εξασφάλιση εκ μέρους των των καταλλήλων μπλανισμών εφαρμογής και ελέγχου**, έστω και εάν «στα χαρτιά» υφίσταται και πολιτική και σχεδιασμός.

Φοβούμεθα ότι η ελληνική περίπτωση προσεγγίζει αρκετά – ή τουλάχιστο στο μεγαλύτερο μέρος της σύγχρονης ιστορίας του χώρου – σ' αυτή την ομάδα.

Εδώ τα βασικά κριτήρια ιεραρχούνται κυρίως από τον ιδιωτικό επιχειρηματικό τομέα αλλά και πλήθος «μικρομεσαίων κοινωνικών ομάδων που ενεργούν κερδοσκοπικά». Έτσι σε πρώτη προτεραιότητα τίθενται τα σχετικά με την αξία γης θέματα τόσο σε απόλυτες τιμές όσο και ως προς το ύψος της αναμενόμενης υπεραξίας. Παράλληλα η ύπαρξη μιας έντονης γητήσης για στέγη, έστω και πρωτόγονη (π.χ. με αυθαίρετα), κατευθύνει και γεωγραφικά τα σχετικά εγχειρήματα για τη δημιουργία νέων οικισμών ή επεκτάσεων.

Οι μειωμένες ή ανύπαρκτες αντιστάσεις σε αυθαίρετες ή και νομιμοφανείς οικοπεδοποιήσεις αποτελούν επίσης ένα σημαντικό κριτήριο. Η έλλειψη λ.χ. κτηματολογίου ή σαφών τίτλων κυριότητος εκ μέρους του δημόσιου καθιστά πολύ ευάλωτες τις δημόσιες εκτάσεις. Ακόμα η ανυπαρξία οικολογικών κινημάτων ή περιβαλλοντικής συνείδησης του γειτονικού πληθυσμού διευκολύνει της επιχειρηματικούς κερδοσκοπικούς στόχους (καταπατήσεις, αυθαίρετες κατατμήσεις, χωροθέτηση μη επιτρεπομένων χρήσεων κλπ.).

Αν επανέλθουμε τώρα στα «πρωτογενή» κριτήρια (εδάφ. 1.3.2) θα διαπιστώσουμε ότι όλα αυτά (με εξαίρεση ίσως την άμυνα) παίζουν το ρόλο τους και στις τρεις παραπάνω ομάδες χώρων. Όμως, όπου τούτα δρουν κατ' ουσίαν θετικά, επαυξάνουν φυσικά την **αξία γης**. Η τελευταία, που αναδεικνύεται ως κριτήριο με κυρίαρχη σημασία (είτε πρόκειται για παρεμβάσεις δημόσιου τομέα είτε για επιχειρηματικές δραστηριότητες του ιδιωτικού) είναι σε θέση να αντιστρέψει σε αρνητική την ουσιαστικά θετική επηροή του καθενός από τα «πρωτογενή» κριτήρια. Για παράδειγμα η ύπαρξη καλών κλιματικών συνθηκών (π.χ. προσανατολισμού κλπ.) σε