# Μέθοδοι, Εφαρμογές και Εργαλεία Πολεοδομικού Σχεδιασμού


**Άγγελος Σιόλας**
Αυγή Βάσση
Θάνος Βλαστός
Χαράλαμπος Κυριακίδης
Ευθύμιος Μπακογιάννης
Μαρία Σίτη


Σ Α
Τ Μ



Μέθοδοι Εφαρμογές και Εργαλεία Πολεοδομικού Σχεδιασμού


Ελληνικά Ακαδημαϊκά Ηλεκτρονικά Συγγράμματα και Βοηθήματα
www.kallipos.gr
HEALLINK
Κίνδυνος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ
ΕΣΠΑ 2007-2013

# Μέθοδοι, εφαρμογές και εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού


**Συγγραφή**

ΑΓΓΕΛΟΣ ΣΙΟΛΑΣ

Αρχιτέκτων-Πολεοδόμος, Καθηγητής ΕΜΠ

ΑΥΓΗ ΒΑΣΣΗ
Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός, MSc Πολεοδόμος
Ερευνήτρια ΕΜΠ

ΘΑΝΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ
Πολεοδόμος-Συγκοινωνιολόγος, Καθηγητής ΕΜΠ

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΚΥΡΙΑΚΙΔΗΣ
Πολεοδόμος-Χωροτάκτης Μηχανικός, MSc
in Urban Regeneration, UCL, Ερευνητής ΕΜΠ

ΕΥΘΥΜΙΟΣ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗΣ
Δρ. Πολεοδόμος-Συγκοινωνιολόγος, ΕΜΠ

ΜΑΡΙΑ ΣΙΤΗ
Αγρ. Τοπογράφος Μηχανικός, MSc Πολεοδόμος
Ερευνήτρια ΕΜΠ

**Κριτικός αναγνώστης**

Καλλιόπη Σαπουντζάκη

**Συντελεστές έκδοσης**

Γλωσσική επιμέλεια: Φωτεινή Ξιφαρά

Γραφιστική επιμέλεια, τεχνική επεξεργασία: Σοφία Λουκέρη



Copyright © ΣΕΑΒ, 2015

Το παρόν έργο αδειοδοτείται υπό τους όρους της άδειας Creative Commons Αναφορά Δημιουργού - Μη Εμπορική Χρήση - Όχι Παράγωγα Έργα 3.0.



Σύνδεσμος Ελληνικών Ακαδημαϊκών Βιβλιοθηκών

Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο
Ηρώων Πολυτεχνείου 9, 15780 Ζωγράφου

www.kallipos.gr
ISBN: 978-960-603-075-8

Περιεχόμενα

**Περιεχόμενα** ... 3

**Κατάλογος ακρωνυμίων/συντομογραφιών** ... 8

**Εισαγωγή** ... 13

**Κεφάλαιο 1**
**Βασικές έννοιες και ορισμοί** ... 18

**1.1 Εισαγωγή** ... 18

**1.2 Θεωρητικές έννοιες** ... 19

**1.2.1 Οικιστικές περιοχές και τύποι πόλεων** ... 19

**1.2.2 Μεταξύ κτιρίου και πόλης: Αρχιτεκτονική και πολεοδομία** ... 22

**1.2.3 Μοντέλα πόλεων: Αστική διάχυση και υψηλή πυκνότητα** ... 24

**1.2.4 Οι αστικοί συντελεστές** ... 26

**Βιβλιογραφικές αναφορές** ... 29

**Κεφάλαιο 2**
**Παραδείγματα αστικού σχεδιασμού από την ιστορία** ... 31

**2.1 Εισαγωγή** ... 31

**2.2 Οι αστικοί συντελεστές στην αρχαιότητα** ... 31

**2.3 Η μεσαιωνική και αναγεννησιακή πρακτική** ... 39

**2.4 Η βιομηχανική πόλη και οι ουτοπικές προτάσεις αστικού σχεδιασμού** ... 44

**2.4.1 Αγγλία** ... 45

**2.4.2 Γαλλία** ... 47

**2.4.3 Γερμανία** ... 48

**2.4.4 Ουτοπικός ιδεαλισμός** ... 50

**2.5 Το μοντέρνο κίνημα και η επιρροή του στον αστικό σχεδιασμό** ... 54

**2.5.1 Πρώιμα φονξιοναλιστικά μοντέλα πόλης** ... 54

**2.5.2 Οι σχεδιαστικές προτάσεις του Le Corbusier** ... 56

**2.5.3 Η φονξιοναλιστική πρακτική** ... 58

**2.6 Μεταμοντέρνες προσεγγίσεις του αστικού χώρου** ... 58

**2.6.1 Στοιχεία της υστερομοντέρνας πόλης** ... 59

**2.6.2 Η πόλη μέσα από ιστορικές και τυπολογικές προσεγγίσεις** ... 60

**2.6.3 Προσεγγίζοντας τη σύγχρονη πόλη** ... 61

**2.6.4 Οργανώνοντας τον σύγχρονο αστικό χώρο μέσα από τη νεομοντέρνα προσέγγιση** ... 64

**2.6.5 Νέα αστικοποίηση** ... 64

**Βιβλιογραφικές αναφορές** ... 66

**Κεφάλαιο 3**
**Επίπεδα και κλίμακες σχεδιασμού στην Ελλάδα ..... 69**
3.1 Εισαγωγή ..... 69
3.2 Σχεδιαστική διαδικασία: Τύποι και επίπεδα σχεδιασμού ..... 69
3.3 Εργαλεία και πρακτικές ανά επίπεδο σχεδιασμού στην Ελλάδα ..... 72
3.4 Κλίμακες σχεδιασμού ..... 75
3.5 Κλίμακες πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα ..... 75
3.5.1 Πρώτο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού: ΡΣ-ΠΠΠ και ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ ..... 76
3.5.2 Δεύτερο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού: ΠΜ και ΠΕ ..... 78
Βιβλιογραφικές αναφορές ..... 81

**Κεφάλαιο 4**
**Εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα ..... 82**
4.1 Εισαγωγή ..... 82
4.2 Μηχανισμοί για τους υφιστάμενους οικισμούς ..... 82
4.3 Πολεοδόμηση νέων περιοχών ..... 86
4.4 Πολεοδόμηση με ιδιωτική πρωτοβουλία ..... 89
4.5 Δόμηση εκτός εγκεκριμένων σχεδίων ..... 90
4.6 Συμπεράσματα ..... 91
Βιβλιογραφικές αναφορές ..... 92

**Κεφάλαιο 5**
**Διαδικασίες, φορείς και αρμοδιότητες σε κάθε επίπεδο σχεδιασμού στην Ελλάδα ..... 93**
5.1 Εισαγωγή ..... 93
5.2 Λίγα λόγια για τον χωροταξικό σχεδιασμό ..... 95
5.3 Το πρώτο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού ..... 97
5.4 Το δεύτερο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού ..... 98
5.5 Συμπεράσματα ..... 100
Βιβλιογραφικές αναφορές ..... 101

**Κεφάλαιο 6 ..... 102**
6.1 Εισαγωγή ..... 102
6.2 Διαδικασία πολεοδομικού σχεδιασμού ..... 103
6.3 Μέθοδοι ρύθμισης του χώρου στο ελληνικό περιβάλλον ..... 110
6.3.1 Οι χρήσεις γης ..... 110
6.3.2 Επίπεδο πόλης - Ρυθμιστικά και Πολεοδομικά Σχέδια ..... 123
6.3.3 Η Πολεοδομική Μελέτη και η Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης ..... 130
6.3.4 Εκτός σχεδίου πόλεως ..... 133
6.4 Υλοποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού ..... 133

**6.4.1 Πράξη Εφαρμογής ΠΜ ..... 133**
**6.4.2 Τακτοποιήσεις – Προσκυρώσεις – Αναλογισμός ..... 137**
**Βιβλιογραφικές αναφορές ..... 139**

## Κεφάλαιο 7
## Πολεοδομικός σχεδιασμός και μεταφορές ..... 140

**7.1 Εισαγωγή ..... 140**
**7.2 Συνδυασμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός ..... 141**
**7.2.1 Ολοκληρωμένη πολιτική χρήσεων γης-μεταφορών ..... 141**
**7.2.2 Από τον παραδοσιακό κυκλοφοριακό σχεδιασμό στη Βιώσιμη Κινητικότητα ..... 143**
**7.2.3 «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας» ..... 144**
**7.3 Εφαρμογή πολιτικών στη μακροκλίμακα – Πολεοδομικά σταθερότυπα ..... 146**
**7.3.1 Μοντέλο ανάπτυξης ..... 146**
**7.3.2 Σχέδια χαράξεων οδικού δικτύου ..... 147**
**7.3.3 Ιεράρχηση ..... 148**
**7.3.4 Η λογική των δακτυλίων ..... 149**
**7.3.5 Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας ..... 150**
**7.4 Εφαρμογή πολιτικών μικροκλίμακας – Πολεοδομικά σταθερότυπα ..... 151**
**7.4.1 Διατομές οδικού δικτύου (δρόμοι πρόσβασης και παραμονής οχημάτων) ..... 151**
**7.4.2 Διαμόρφωση κόμβων ..... 154**
**7.4.3 Εφαρμογή δακτυλίων – Διαμόρφωση δρόμων γειτονιάς (ήπιας κυκλοφορίας) ..... 157**
**7.4.4 Στάθμευση ..... 159**
**7.4.5 Περπάτημα ..... 160**
**7.4.6 Ποδήλατο ..... 166**
**Βιβλιογραφικές αναφορές ..... 192**

## Κεφάλαιο 8
## Πολεοδομικός σχεδιασμός και περιβάλλον ..... 193

**8.1 Εισαγωγή ..... 193**
**8.2 Η έννοια του περιβαλλοντικού σχεδιασμού στην πολεοδομία ..... 195**
**8.3 Το δίλημμα μεταξύ συμπαγούς και ανοικτής πόλης ..... 196**
**8.4 Πολεοδομικός σχεδιασμός και αστικό πράσινο ..... 197**
**8.5 Πολεοδομικός σχεδιασμός και νερά ..... 200**
**8.6 Πόλη και συγκοινωνίες: Στρατηγικές προς τις βιώσιμες αστικές μεταφορές ..... 203**
**8.7 Διερευνώντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις ..... 205**
**8.7.1 Θεωρητικές και θεσμικές προβλέψεις ..... 205**
**8.7.2 Το περιεχόμενο των ΣΜΠΕ ..... 206**
**8.7.3 Η περιβαλλοντική εκτίμηση στην πράξη ..... 207**
**8.8 Μελετώντας τη διεθνή εμπειρία: Μελέτες περίπτωσης αστικού περιβαλλοντικού σχεδιασμού ..... 208**

8.8.1 Παρκ ντελ Κλοτ, Βαρκελώνη ..... 209
8.8.2 Γραμμικό Πάρκο Cheonggyecheon, Σεούλ ..... 210
8.8.3 Μάντισον Σκουέαρ, Νέα Υόρκη ..... 212
8.8.4 Προτάσεις περιβαλλοντικού πολεοδομικού σχεδιασμού ..... 213
8.9. Συμπεράσματα ..... 215
Βιβλιογραφικές αναφορές ..... 217

**Κεφάλαιο 9**
**Συμμετοχικός σχεδιασμός και άλλες μορφές εναλλακτικών προσεγγίσεων του καθολικού σχεδιασμού ..... 220**

9.1 Εισαγωγή ..... 220
9.2 Κατευθύνσεις εναλλακτικών προσεγγίσεων σχεδιασμού ..... 221
9.2.1 Μεικτή ανίχνευση ..... 221
9.2.2 Μέθοδος αποσπασματικών μικροβελτιώσεων ..... 221
9.2.3 Αστική διαχείριση ..... 222
9.2.4 Εταιρικός σχεδιασμός ..... 222
9.2.5 Συνηγορικός σχεδιασμός ..... 223
9.2.6 Αυτοβοήθεια ..... 223
9.2.7 Διαπραγματεύσεις και μεσολαβήσεις ..... 224
9.2.8 Σχεδιασμός σε κλίμακα γειτονιάς ..... 224
9.2.9 Ανθεκτικός ή προσαρμοστικός σχεδιασμός ..... 225
9.3 Διαδικασίες διαβούλευσης-συμμετοχικότητας στην Ελλάδα ..... 226
9.3.1 Θεσμοθέτηση συμμετοχικών διαδικασιών ..... 226
9.3.2 Οι συμμετοχικές διαδικασίες στον πολεοδομικό σχεδιασμό ..... 227
9.4 Μορφές συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό ..... 228
9.4.1 Σχεδιασμός της πραγματικότητας ..... 228
9.4.2 Ηλεκτρονικός χάρτης ..... 230
9.4.3 Ηλεκτρονική ψηφοφορία ..... 230
9.4.4 Σύνοδος Πόλης 21ου αι. ..... 231
9.4.5 Επιτροπή κρίσης πολιτών ..... 232
9.4.6 Διαδικτυακές αναφορές ..... 232
9.4.7 Συναντήσεις σχεδιασμού ..... 233
9.4.8 Διαβουλευτική δημοσκόπηση ..... 235
9.4.9 Ανοικτή διακυβέρνηση − Δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση ..... 235
9.5 Η εξέλιξη της συμμετοχής του κοινού ..... 237

**Βιβλιογραφικές αναφορές ..... 240**

**Ευρετήριο ..... 243**

# Κατάλογος ακρωνυμίων/συντομογραφιών

| | |
|---|---|
| (Ι)ΚΤΕΟ | (Ιδιωτικό) Κέντρο Τεχνικού ελέγχου οχημάτων |
| ΑΑ | Αστικός Αναδασμός |
| ΑΑ | Αειφόρος Ανάπτυξη |
| ΑΔ | Άδεια Δόμησης |
| ΑΠΕ | Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας |
| ΑΥ | Εγκαταστάσεις Αστικών Υποδομών Κοινής Ωφέλειας |
| Α/Φ | Αεροφωτογραφία |
| ΒΑΚ | Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα |
| ΒΕ | Παραγωγικές δραστηριότητες πολεοδομικής εξυγίανσης |
| ΒΕΠΕ | Βιομηχανική Επιχειρηματική Περιοχή |
| ΒΙΠΑ | Βιομηχανικό Πάρκο |
| ΒΙΟΠΑ | Βιοτεχνικό Πάρκο |
| ΒΙΠΕ | Βιομηχανική Περιοχή |
| ΒΚ | Βιώσιμη Κινητικότητα |
| ΓΓ | Γενική Γραμματεία |
| ΓΜ | Γενική Μελέτη |
| ΓΟΚ | Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός |
| ΓΠΣ | Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο |
| ΓΠΧΣΑΑ | Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης |
| ΓΣΠ | Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών, βλ. επίσης GIS |
| ΔΕ | Δημοτική Ενότητα |
| ΔΕΚΟ | Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί |
| ΔΕΠΟΣ | Δημόσια Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης |
| ΔΠΣ | Διεύθυνση Πολεοδομικού Σχεδιασμού |
| ΔΣ | Δημοτικό Συμβούλιο |
| ΕΓΣΑ 87 | Εθνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς 1987 |
| ΕΕ | Ευρωπαϊκή Ένωση |
| ΕΚ | Εμπορευματικό Κέντρο |
| ΕΚΔΔΑ | Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης |
| ΕΜΠ | Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο |
| ΕΟΚ | Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα |
| ΕΟΤ | Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού |
| ΕΠ | Επιχειρηματικό Πάρκο |
| ΕΠΕ | Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων |
| ΕΠΕΒΟ | Επιχειρηματικό Πάρκο Ενδιάμεσου Βαθμού Οργάνωσης |

| | |
|---|---|
| ΕΠΧΣΑΑ | Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης |
| ΕΣΚΠΧΣΑΑ | Επιτροπή Συντονισμού Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης |
| ΕΣΥΕ | Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος |
| ΕΣΧΑΔΑ | Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων |
| ΕΣΧΑΣΕ | Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων |
| ΕΤΑΔ | Εταιρεία Ακινήτων Δημοσίου |
| ΕΥΠΕ | Ειδική Υπηρεσία Περιβάλλοντος |
| ΕΧΣ | Ειδικό Χωρικό Σχέδιο |
| ΖΑΑ | Ζώνη Αστικού Αναδασμού |
| ΖΕΕ | Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης |
| ΖΕΚ | Ζώνη Ειδικών Κινήτρων |
| ΖΕΠ | Ζώνη Ειδικής Προστασίας \| Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας |
| ΖΗΜ | Ζώνη Ημερήσιων Μετακινήσεων |
| ΖΟΕ | Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου |
| Η/Υ | Ηλεκτρονικός Υπολογιστής |
| ΙΧ | Ιδιαίτερες Χρήσεις |
| Κ1 | Κατοικία |
| Κ2 | Κατοικία επιπέδου γειτονιάς |
| ΚΑΝ | Κέντρο Αποτέφρωσης Νεκρών |
| ΚΒΠΝ | Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας |
| ΚΕΣΥΠΟΘΑ | Κεντρικό Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων |
| ΚΟΔ | Κύριο Οδικό Δίκτυο |
| ΚΣΧΟΠ | Κεντρικό Συμβούλιο Χωροταξίας, Οικισμών και Περιβάλλοντος |
| ΚΥΑ | Κοινή Υπουργική Απόφαση |
| ΚΦ | Κοινωφελής Χώρος \| Κοινωφελείς Εγκαταστάσεις |
| ΚΧ | Κοινόχρηστος Χώρος |
| ΚΩ | Εγκαταστάσεις Κοινής Ωφέλειας |
| ΜΚ | Κατοικία Ενδιάμεσου Επιπέδου |
| ΜΜΜ | Μέσα Μαζικής Μεταφοράς |
| ΜΟ | Μέση Όχληση |
| ΜΠΕ | Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων |
| ΜΡΣ | Μητροπολιτικό Ρυθμιστικό Σχέδιο |
| ΜΣΔ | Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης |
| ΝΑ | Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση |
| ΝΔ | Νομοθετικό Διάταγμα |
| ΝΟΚ | Νέος Οικοδομικός Κανονισμός |

| | |
|---|---|
| ΝΠΔΔ | Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου |
| ΝΠΙΔ | Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου |
| ΟΑΣΑ | Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας, βλ. επίσης ΣΑ |
| ΟΓ | Οικοδομική Γραμμή |
| ΟΕΚ | Οργανισμός Εργατικής Κατοικίας |
| ΟΗΕ | Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών |
| ΟΟ | Οριοθετημένοι Οικισμοί |
| ΟΟΣΑ | Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης |
| ΟΡΣ | Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου |
| ΟΡΣΑ | Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου Αθήνας |
| ΟΤ | Οικοδομικό Τετράγωνο |
| ΟΤΑ | Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης |
| ΠΔ | Προεδρικό Διάταγμα |
| ΠΔΕ | Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων |
| ΠΕ | Πράξη Εφαρμογής |
| ΠΕΠ | Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα |
| ΠΕΡΠΟ | Περιοχή Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης |
| ΠΕΧΚ | Περιοχές Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων |
| ΠΚ | Πολεοδομικό Κέντρο |
| ΠΜ | Πολεοδομική Μελέτη |
| ΠΜΑ | Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης \| Ανάπλασης |
| ΠΜΕ | Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης |
| ΠΜΕΑ | Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης Αναθεώρησης |
| ΠΟΑΔΠ | Περιοχή Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων |
| ΠΟΤΑ | Περιοχή Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης |
| ΠΠΑΙΠ | Περιοχή Περιβαλλοντικής Αναβάθμισης και Ιδιωτικής Πολεοδόμησης |
| ΠΠΠ | Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος |
| ΠΠΣ | Περιβαλλοντικός Πολεοδομικός Σχεδιασμός |
| ΠΠΧΣ-ΑΑ | Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης |
| ΠΡ | Ελεύθεροι χώροι-Αστικό Πράσινο |
| ΡΣ | Ρυθμιστικό Σχέδιο \| και σε περιπτώσεις Ρυμοτομικό Σχέδιο |
| ΡΣΑ | Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας |
| ΡΣΒ | Ρυθμιστικό Σχέδιο Βόλου |
| ΡΣΕ | Ρυμοτομικό Σχέδιο Εφαρμογής |
| ΡΣΗ | Ρυμοτομικό Σχέδιο Ηρακλείου |
| ΡΣΘ | Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης |
| ΣΑΚΧ | Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου |

| | |
|---|---|
| ΣΒΑΚ | Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας |
| ΣΔ | Συντελεστής Δόμησης |
| ΣΕΑ | Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών |
| ΣΕΠΟΧ | Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών |
| ΣΜΠΕ | Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων |
| ΣΟΑΠ | Σχέδιο Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων |
| ΣΠ | Σχέδιο Πόλης |
| ΣΠΑ | Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης |
| ΣΠΕ | Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση |
| ΣτΕ | Συμβούλιο της Επικρατείας |
| ΣΥΠΟΘΑ | Συμβούλια Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων |
| ΣΧΑΠ | Σχέδιο Ανάπτυξης Περιοχών Δεύτερης Κατοικίας |
| ΣΧΟΟΑΠ | Σχέδιο Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης |
| ΤΑ | Τουρισμός- αναψυχή- παραθεριστική (β΄) κατοικία |
| ΤΑΙΠΕΔ | Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου |
| ΤΕΕ | Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας |
| ΤΖ | Τιμή Ζώνης |
| ΤΟ | Τεχνολογικό Πάρκο-Τεχνόπολις |
| ΤΡΣ | Τοπικό Ρυμοτομικό Σχέδιο |
| ΤΧΣ | Τοπικό Χωρικό Σχέδιο |
| ΥΑ | Υπουργική Απόφαση |
| ΥΟ | Υψηλή Όχληση |
| ΥΠΑΝ | Υπουργείο Ανάπτυξης |
| ΥΠΕΚΑ | Υπουργείο Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής |
| ΥΠΕΧΩΔΕ | Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων |
| ΥΠΟΙΟ | Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών |
| ΥΠΠΟ | Υπουργείο Πολιτισμού |
| ΥΧΟΠ | Υπουργείο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος |
| ΦΕΚ | Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως |
| ΧΕ | Χονδρικό Εμπόριο |
| ΧΜΟ | Παραγωγικές δραστηριότητες Χαμηλής και Μέσης Όχλησης |
| ΧΟ | Χαμηλή Όχληση |
| Dir | Direktive (Οδηγία Ευρωπαϊκής Ένωσης) |
| LTP | Local Transport Plans |
| NCGIA | National Centre for Geographic Information and Analysis (Εθνικό Κέντρο Γεωγραφικών Πληροφοριών και Ανάλυσης των ΗΠΑ) |
| NIF | Neighbourhood Investment Fund (Ίδρυμα Πρωτοβουλιών Γειτονιάς) |
| PDU | Plans de Deplacements Urbains (Σχέδια Αστικών Μετακινήσεων) |

| | |
|---|---|
| PFR | Planning for Real (Σχεδιασμός της Πραγματικότητας) |
| PPGIS | Public Participation Geographical Information Systems (Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών για τη διευκόλυνση Συμμετοχικών Διαδικασιών) |
| PRT | Personal Rapid Transit |
| RENFE | Red Nacional de Ferrocarriles Españoles |

# Εισαγωγή

Είναι γεγονός ότι σήμερα συντελούνται κοσμογονικές αλλαγές στην Ελλάδα. Αλλαγές στους θεσμούς, εθνικούς, πολιτικούς, πολιτιστικούς, στην οικονομία, στην κοινωνία. Ιδιαίτερα εμφανείς είναι οι αλλαγές στις συνθήκες δουλειάς και στους κανόνες του παιχνιδιού στο επάγγελμα του μηχανικού. Η θέσπιση ενός νέου νόμου για την πολεοδομία και τις μελλοντικές μελέτες που θα προκύψουν για να υλοποιήσουν τις ρυθμίσεις του νόμου σε όλους τους δήμους της χώρας έχει προσελκύσει το ενδιαφέρον των πολεοδόμων.

Το βιβλίο αυτό απευθύνεται πρωτίστως σε προπτυχιακούς και μεταπτυχιακούς φοιτητές της Σχολής Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ, που διδάσκονται το σχεδιασμό της πόλης. Στόχος του είναι η περιγραφή, με τρόπο πλήρη και διαδραστικό, των μεθόδων και των εργαλείων που απαιτούνται για το σχεδιασμό της πόλης στο ελληνικό περιβάλλον. Αποτελεί ένα εγχειρίδιο το οποίο ο αναγνώστης θα χρησιμοποιεί για να κατανοεί το σχεδιασμό του χώρου, τα διάφορα επίπεδα του σχεδιασμού, τις διαδικασίες και τα στάδια εκπόνησης πολεοδομικών σχεδίων, τους εκάστοτε εμπλεκόμενους φορείς, καθώς και τις αρμοδιότητές τους. Σε αυτό επισημαίνονται τα προβλήματα (θεωρητικά, μεθοδολογικά, πρακτικά) από μια βιαστική και άκριτη υιοθέτησή τους, διευκρινίζοντας τις διαφορετικές ποιότητες στο χαρακτήρα τους, αλλά συγκρίνοντας και αντιπαραθέτοντάς τα με τα στοιχεία της ελληνικής πραγματικότητας. Επίσης, περιλαμβάνεται πλήθος βιβλιογραφικών αναφορών, στις οποίες ο αναγνώστης μπορεί να συμπληρώσει την παρεχόμενη γνώση, ενώ παρουσιάζεται επίσης το διαρκώς μεταβαλλόμενο θεσμικό πλαίσιο που καλύπτει το σχεδιασμό στην Ελλάδα και τον τρόπο με τον οποίο ο φοιτητής μπορεί να ακολουθήσει τη διά βίου ενημέρωσή του σε σχετικά ζητήματα.

Η δυσκολία προσδιορισμού και κατανόησης της έννοιας του πολεοδομικού σχεδιασμού, σε συνδυασμό με την αδυναμία κατανόησης των αστικών φαινομένων, οδηγεί πρακτικά στη μη εμβάθυνση του προβλήματος της πόλης, με συνέπεια ο πολεοδομικός σχεδιασμός να γίνεται είτε ουτοπικός είτε απόλυτα ορθολογιστικός σε όλες τις βαθμίδες του, από την κατοικία μέχρι το πολεοδομικό συγκρότημα, με κύριο χαρακτηριστικό τη μη αναγνώριση των αστικών, γεωγραφικών οικονομικών ή κοινωνικών δεδομένων που έχουν σχέση με το χώρο. Ως επί το πλείστον, υπάρχει πολύ μικρή θεωρητική και ουσιαστική επεξεργασία σε σχέση με τον πραγματικό σχεδιασμό, γεγονός που απορρέει από το περιορισμένο ενδιαφέρον της διοίκησης για τα προβλήματα της πολεοδομίας.

Το πρόβλημα της μεθοδολογικής προσέγγισης του πολεοδομικού σχεδιασμού γίνεται ακόμα πιο σημαντικό και επίκαιρο, γιατί σήμερα το ζητούμενο δεν είναι μόνο να σχεδιάσουμε το χώρο, αλλά και να τον «κατακτήσουμε». Με αυτή την προοπτική, οι καθημερινοί δημόσιοι χώροι της ανθρώπινης δραστηριότητας είναι το πρώτο αντικείμενο του σχεδιασμού στην κλίμακα της πόλης. Ο κοινωνικός χώρος, ο φυσικός χώρος, ο κοινωνικογεωγραφικός χώρος ανασυντίθεται με νέο τρόπο. Στον αστικό χώρο, δεν υπάρχει τελικά ένας χώρος, αλλά πολλοί, διαφοροποιημένοι μεταξύ τους, όπως ο γεωμετρικός, ο γεωγραφικός, ο οικονομικός, ο πολιτικός ή ο φανταστικός, και άλλοι, που ίσως σήμερα δεν γνωρίζουμε καν το όνομά τους και υποτιμάμε τη σημασία τους.

Στο βιβλίο παρουσιάζονται οι βασικές έννοιες που χρειάζονται ώστε η φοιτήτρια ή ο φοιτητής να κατανοήσει σε θεωρητικό επίπεδο τι είναι χώρος, τόπος, πολεοδομία και σχεδιασμός, αστική συγκέντρωση και πλήθος άλλων. Γίνεται μια συνοπτική περιγραφή της πολεοδομικής και αρχιτεκτονικής ιστορίας των πόλεων, ξεκινώντας από τις πρώτες συγκεντρώσεις και την αρχιτεκτονική των κλασικών χρόνων, και καταλήγοντας στην αστικοποίηση, τις νέες πόλεις και τις σύγχρονες μητροπόλεις, με ειδική αναφορά στην ιστορία των ελληνικών πόλεων. Αναλύονται τα διάφορα επίπεδα του ελληνικού συστήματος σχεδιασμού και τα αντίστοιχα εργαλεία, όπως το εθνικό χωροταξικό, τα ειδικά χωροταξικά, τα ρυθμιστικά σχέδια, τα γενικά πολεοδομικά σχέδια, τα σχέδια χωρικής οικιστικής οργάνωσης ανοικτής πόλης και άλλα, ενώ γίνεται ειδική αναφορά στο νομικό πλαίσιο που διαμόρφωσε το σχεδιασμό στην Ελλάδα. Σημαντική μνεία γίνεται επίσης στα διάφορα εργαλεία του πολεοδομικού σχεδιασμού, τόσο στα θεσμικά όσο και στα σχεδιαστικά, και ιδιαίτερα στα ειδικά εργαλεία για την απόκτηση δημόσιας γης. Περιγράφονται τα διάφορα θεωρητικά μοντέλα σχεδιασμού, οι διάφορες μορφές οργάνωσης και διάταξης του αστικού χώρου, τα στοιχεία τυπολογίας και οι ιδεατές αναλογίες και κλίμακες του σχεδιασμού.

Διεξοδικά αναλύονται επίσης οι αρμοδιότητες του κάθε φορέα ανάλογα με το επίπεδο σχεδιασμού. Εξηγείται λεπτομερώς ποιος αναθέτει, ποιος εγκρίνει, ποιος θεσμοθετεί και, τελικά, ποιος υλοποιεί τα επιμέρους σχέδια, ενώ παρουσιάζονται επίσης οι ποικίλες επιστημονικές ειδικότητες που εμπλέκονται στο σχεδιασμό. Ακόμα, περιγράφονται τα διαδικαστικά βήματα για τη σύνταξη σχεδίων στον αστικό χώρο, τη μορφή και τη γεωμετρία μελλοντικών χωρικών ενοτήτων (ανάλυση, στρατηγική και σχέδιο δράσης, πολεοδομικός σχεδιασμός, εφαρμογή). Γίνεται αναφορά στην τυπολογική διάκριση της διαδικασίας του πολεοδομικού σχεδιασμού, σε παράλληλο, καθολικό και στρατηγικό, ενώ παρουσιάζονται οι εναλλακτικές προσεγγίσεις του στα διάφορα επίπεδα.

Γίνεται ανάλυση των αρχών του περιβαλλοντικού σχεδιασμού, ενώ εισάγονται διεθνείς όροι, όπως eco-planning, climate action programming κ.ά. Παράλληλα, εντοπίζονται οι επιπτώσεις συγκεκριμένων πολιτικών

και σχεδιασμών στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον, για παραμέτρους σχετικές με την ποιότητα του αέρα, τα επίπεδα θορύβου κτλ. Αναλύεται ο ρόλος του αστικού πρασίνου στον πολεοδομικό σχεδιασμό, ενώ ορίζεται η σημασία του βιοκλιματικού σχεδιασμού στον αστικό χώρο και η επιλογή των κατάλληλων υλικών του δομημένου περιβάλλοντος για τη βελτίωση του μικροκλίματος. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη σχέση πολεοδομίας και μεταφορών, στο πλαίσιο του σχεδιασμού προς τη βιώσιμη πόλη. Ο σχεδιασμός αυτός δίνει σαφές προβάδισμα στη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Είναι γνωστό ότι η οργάνωση του αστικού χώρου (κατανομή των χρήσεων γης, πυκνότητες κτλ.) επιδρά άμεσα στη μορφή των μετακινήσεων και στις επιλογές μέσου μετακίνησης.

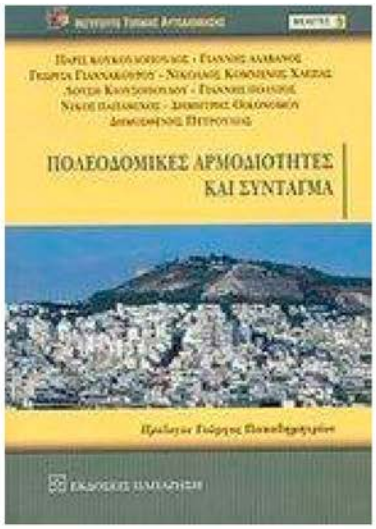
Οι καλές πρακτικές συμμετοχικού σχεδιασμού που ακολουθούνται στον διεθνή και στον ευρωπαϊκό χώρο παρουσιάζονται εκτενώς και προσεγγίζουν το νέο ρόλο τον οποίο καλείται να παίξει ο πολεοδόμος, αλλά και τους τρόπους που συμβάλλουν στην ενδυνάμωση του χρήστη, ώστε να οδηγήσουν σε έναν πραγματικό συμμετοχικό σχεδιασμό, ο οποίος θα μπορέσει να αποτελέσει μέρος μιας απάντησης στην επίλυση των όλο και διογκούμενων κοινωνικοπολιτικών ζητημάτων.

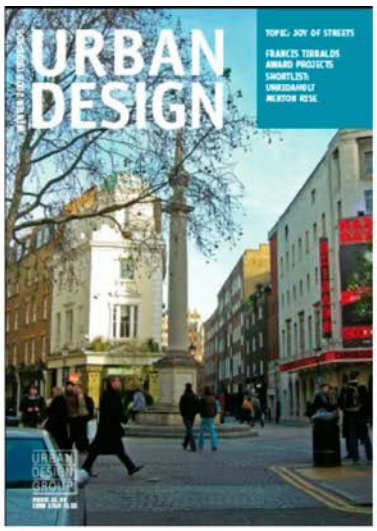
Το υλικό που παρατίθεται στο βιβλίο είναι αποτέλεσμα της προσπάθειας συγκέντρωσης-κωδικοποίησης της πολεοδομικής νομοθεσίας. Επειδή περιλαμβάνει τα βασικά εργαλεία του πολεοδομικού σχεδιασμού, μπορεί να αποτελέσει ένα χρήσιμο βοήθημα για όποιον θέλει να αποκτήσει τις βασικές γνώσεις όσον αφορά το επάγγελμα του τοπογράφου μηχανικού σε σχέση με το σχεδιασμό του χώρου.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί ότι το Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής αναμόρφωσε πρόσφατα το θεσμικό πλαίσιο που διέπει τον πολεοδομικό σχεδιασμό για τη βιώσιμη ανάπτυξη των πόλεων. Επειδή ο σχεδιασμός τους αποτελεί χωρική έκφραση των προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξής τους, το κράτος πρέπει, με βάση τις αρχές και τα πορίσματα της επιστήμης της πολεοδομίας, να λαμβάνει τα αναγκαία θεσμικά μέτρα, προκειμένου να διασφαλίζεται η προστασία του περιβάλλοντος, να πληρούνται οι κατά το δυνατόν βέλτιστοι όροι διαβίωσης του πληθυσμού και να ενισχύεται η οικονομική ανάπτυξη των πόλεων, σύμφωνα με την αρχή της αειφορίας. Η πολεοδομική μεταρρύθμιση αποτελεί μόνιμη υποχρέωση της πολιτείας, προκειμένου να υφίσταται ένα πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού που να απαντά στις σημερινές ανάγκες και να θεραπεύει ζητήματα του προηγούμενου κανονιστικού πλαισίου.

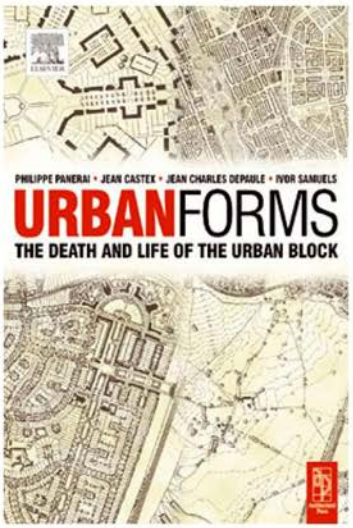
Το βιβλίο αυτό αποτελεί ένα χρήσιμο εργαλείο, καθώς παρουσιάζει το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο τη χρονική στιγμή της συγγραφής του. Ωστόσο, για τη διευκόλυνση του αναγνώστη, καθώς και κάθε ενδιαφερόμενου, θα βελτιώνεται και θα επικαιροποιείται διαρκώς, όσον αφορά τις νέες κάθε φορά συναφείς νομοθετικές ρυθμίσεις, προκειμένου να ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες που αφορούν αυτόν τον τόσο σημαντικό τομέα του σχεδιασμού.


πολεοδομικός
σχεδιασμός

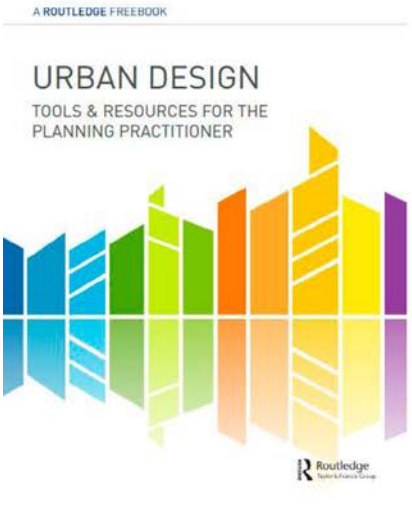

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ
ΚΑΙ ΣΥΝΤΑΓΜΑ

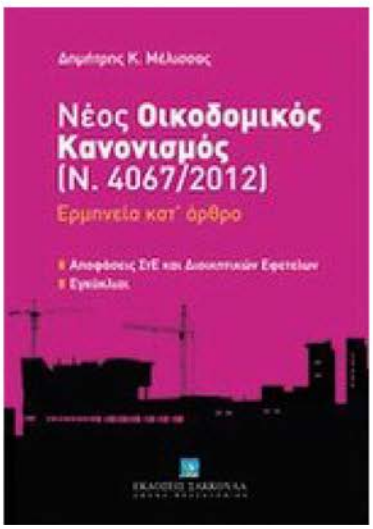

URBAN
DESIGN

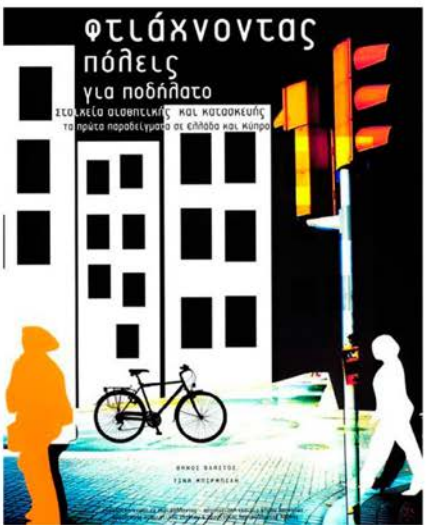

Πολεοδομία vs Μεταφορές
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ VS ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ
ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΚΑΘΗΣΗ ΣΤΗ ΣΥΓΚΑΙΣΗ
ΘΑΝΟΣ ΒΛΑΣΤΟΣ | ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΜΗΛΑΚΗΣ


PHILIPPE PANERAI • JEAN CASTEX • JEAN CHARLES DEPAULE • IVOR SAMUELS
URBANFORMS
THE DEATH AND LIFE OF THE URBAN BLOCK


τα
ΕΠΤΑ ΒΙΒΛΙΑ
της
ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ


A ROUTLEDGE FREEBOOK
URBAN DESIGN
TOOLS & RESOURCES FOR THE
PLANNING PRACTITIONER
Routledge


Δημήτρης Κ. Μέλισσας
Νέος Οικοδομικός Κανονισμός
(Ν. 4067/2012)
Ερμηνεία κατ' άρθρο


φτιάχνοντας
πόλεις
για ποδήλατο


ΓΕΩΡΓΙΟΥ Μ. ΣΑΡΗΓΙΑΝΝΗ
ΑΘΗΝΑ 1830 – 2000
ΕΞΕΛΙΞΗ – ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑ – ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

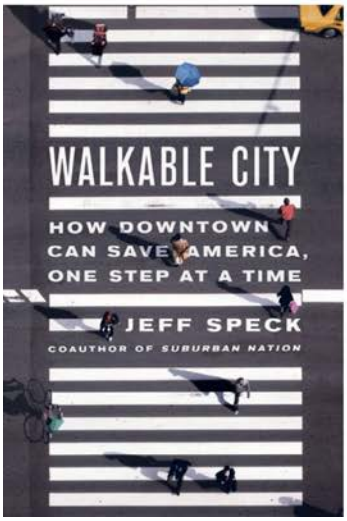

ΕΛΕΝΗ ΑΝΔΡΙΚΟΠΟΥΛΟΥ, ΑΘΗΝΑ ΓΙΑΝΝΑΚΟΥ,
ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΚΑΥΚΑΛΑΣ, ΜΑΓΔΑ ΠΙΤΣΙΑΒΑ-ΛΑΤΙΝΟΠΟΥΛΟΥ
ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ
ΓΙΑ ΤΗ ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ
2Η ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΗ ΕΚΔΟΣΗ
ΚΡΙΤΙΚΗ

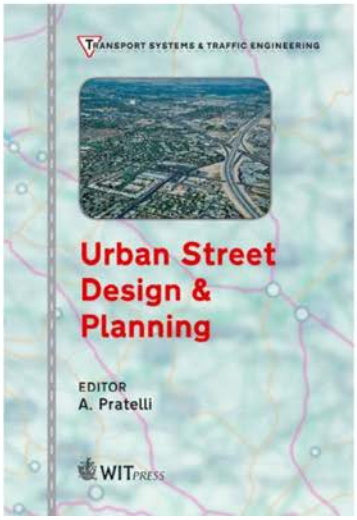

Ένα μέλλον για την ελληνική πόλη
Προς μια ανατροπή της παθογένειας του αστικού φαινομένου στον ελλαδικό χώρο

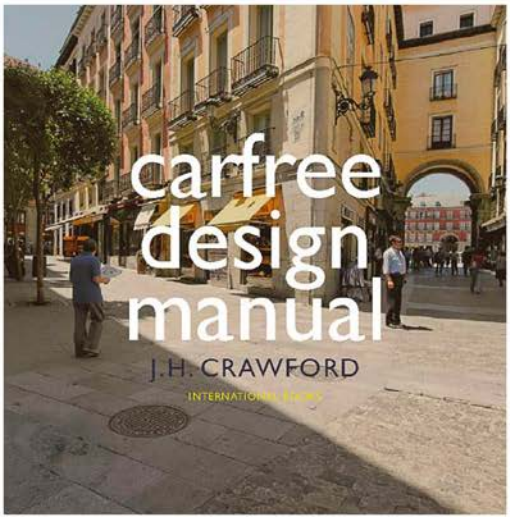

ΠΡΑΣΙΝΕΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΠΟΛΕΙΣ

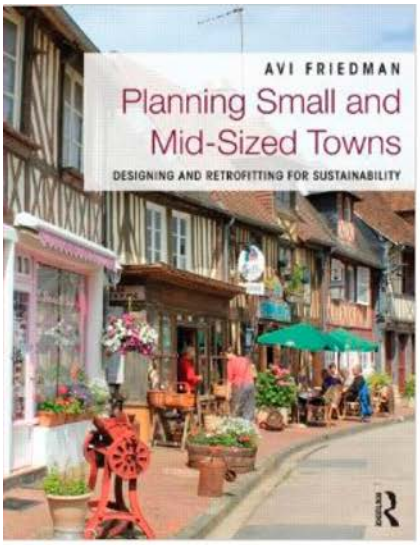

ΟΙ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ, ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ & Η ΖΩΝΗ ΟΙΚΙΣΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

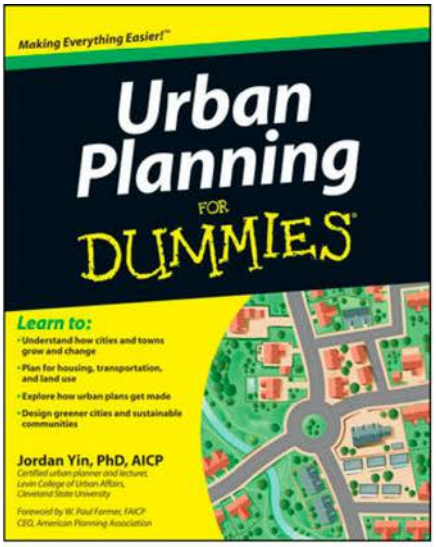

ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΗΣ ΣΤΟ ΚΥΡΙΩΣ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

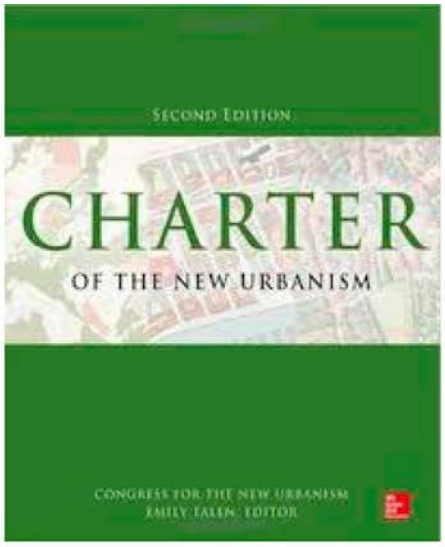

WALKABLE CITY
HOW DOWNTOWN CAN SAVE AMERICA, ONE STEP AT A TIME
JEFF SPECK
COAUTHOR OF SUBURBAN NATION

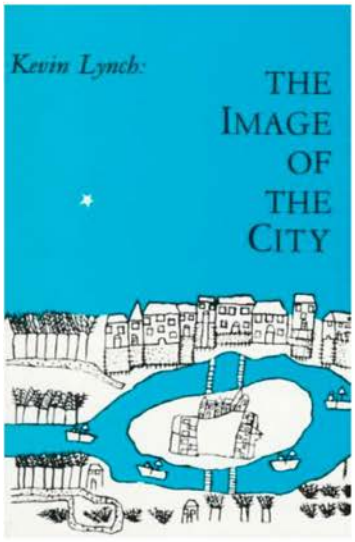

TRANSPORT SYSTEMS & TRAFFIC ENGINEERING
Urban Street Design & Planning
EDITOR
A. Pratelli
WITPRESS


carfree design manual
J.H. CRAWFORD

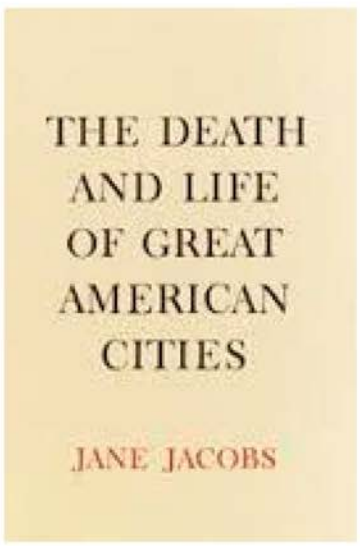

AVI FRIEDMAN
Planning Small and Mid-Sized Towns
DESIGNING AND RETROFITTING FOR SUSTAINABILITY

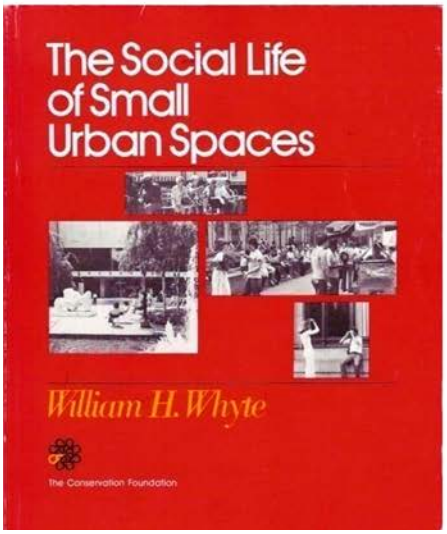

Making Everything Easier!™
Urban Planning
FOR
DUMMIES
Learn to:
• Understand how cities and towns grow and change
• Plan for housing, transportation, and land use
• Explore how urban plans get made
• Design greener cities and sustainable communities
Jordan Yin, PhD, AICP

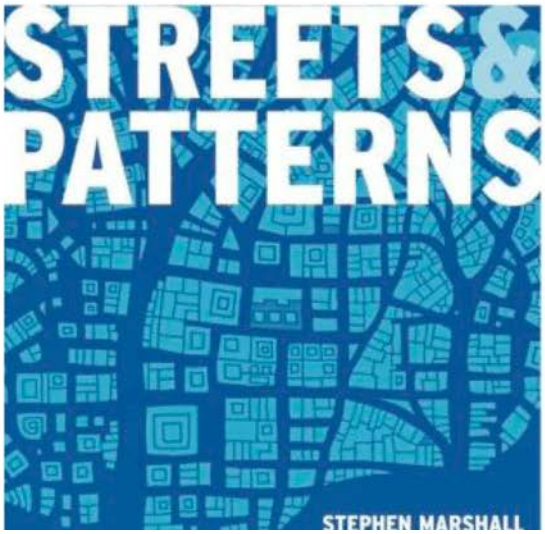

SECOND EDITION
CHARTER
OF THE NEW URBANISM
CONGRESS FOR THE NEW URBANISM
EMILY TALEN, EDITOR

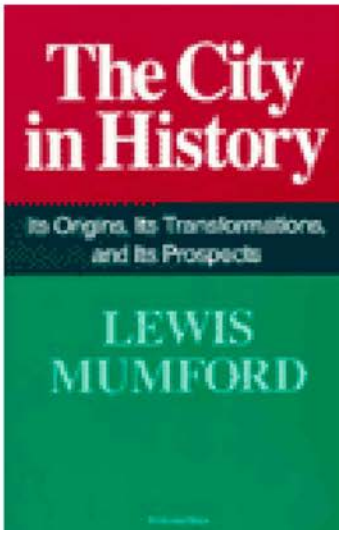

Kevin Lynch:
THE IMAGE OF THE CITY


Jan Gehl Cities for people


THE DEATH AND LIFE OF GREAT AMERICAN CITIES
JANE JACOBS


The Social Life of Small Urban Spaces
William H. Whyte
The Conservation Foundation


STREETS & PATTERNS
STEPHEN MARSHALL


The City in History
Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects
LEWIS MUMFORD

# Κεφάλαιο 1
## Βασικές έννοιες και ορισμοί

**Σύνοψη**

*Στο κεφάλαιο αυτό παρατίθενται βασικά θεωρητικά ζητήματα και ορισμοί που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην αντίληψη του χώρου και την πρακτική εφαρμογή του σχεδιασμού, εν γένει. Αρχικά, παρουσιάζονται θεμελιώδεις θεωρητικές προσεγγίσεις της έννοιας του χώρου, ενώ, στη συνέχεια, σημειώνονται και επεξηγούνται έννοιες που αφορούν τον οικιστικό χώρο, όπως ο οικισμός, η πόλη, η μητρόπολη, η μεγαλόπολη και η παγκοσμιούπολη. Επίσης, γίνεται αναφορά σε θεμελιώδη επιστημονικά ζητήματα των χωρικών επιστημών, μέσα από τη συνοπτική παρουσίαση των τριών επιστημονικών περιοχών που αφορούν το σχεδιασμό του χώρου στην κλίμακα του οικισμού και της πόλης: την αρχιτεκτονική, τον αστικό σχεδιασμό και την πολεοδομία, με έμφαση στη διαφοροποίηση των παραπάνω περιοχών, αλλά και στην αλληλεπίδραση που παρουσιάζουν στην καθημερινή πρακτική. Τέλος, μελετώνται τα «μέρη» της πόλης ή αστικοί συντελεστές, όπως ονομάζονται από τον Rossi. Έτσι, προσφέρεται στον αναγνώστη η πόλη ως ολότητα, αλλά και ως ξεχωριστά μέρη, τα οποία μπορούν να μελετηθούν και να σχεδιαστούν μεμονωμένα, αλλά και σε αλληλεπίδραση με το περιβάλλον του συστήματος της ίδιας της πόλης.*

**Προαπαιτούμενη γνώση**

*Ο αναγνώστης δεν απαιτείται να έχει ειδικές γνώσεις ή να γνωρίζει συγκεκριμένες έννοιες. Ωστόσο, χρήσιμο θα ήταν να διαβάσει, συνδυαστικά, το βιβλίο του Α. Αραβαντινού,* Πολεοδομικός σχεδιασμός *(2007).*

## 1.1 Εισαγωγή

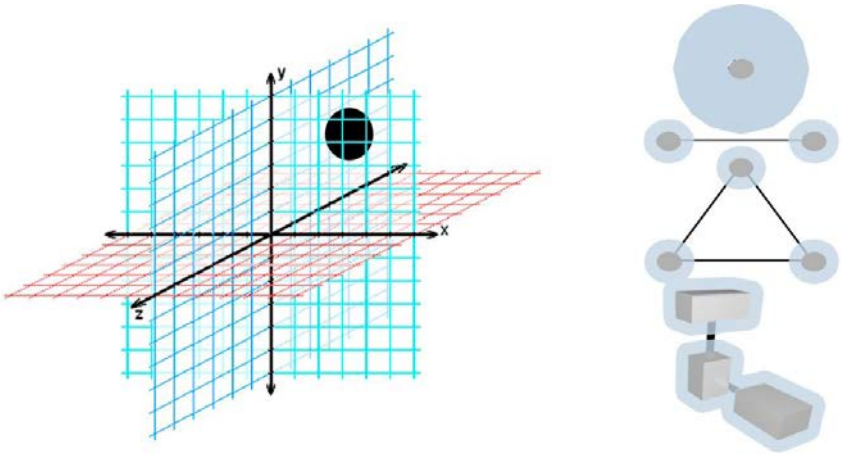
Κυκλοφορώντας στην πόλη, αποκτάμε την εμπειρία του χρόνου και του χώρου. Η ανάγνωση αυτών των δύο παραμέτρων, που εισπράττονται εντελώς διαφορετικά, με βάση τη σχέση μας με την πόλη, τη γνώση μας για αυτήν, την ιστορία, αλλά και την ψυχολογία μας, είναι μια σύνθετη διαδικασία, με πολλές προσεγγίσεις. Οι πιο συχνές προσεγγίσεις στην έννοια του χώρου είναι δύο (Arnheim, 2003· Jammier, 2011). Συγκεκριμένα:

(α) η πλατωνική προσέγγιση, σύμφωνα με την οποία ο χώρος είναι μια αυτοτελής κενή οντότητα, άπειρη ή πεπερασμένη, που λειτουργεί ως οικουμενική φύση, η οποία δέχεται τα διάφορα αντικείμενα-σώματα, και

(β) η σύγχρονη προσέγγιση των φυσικών επιστημών και της ψυχολογίας, σύμφωνα με την οποία ο χώρος είναι μια ποιότητα θέσης που προκύπτει μέσα από την ύπαρξη υλικών αντικειμένων.

**Χώρος**

Η διαφορά των δύο παραπάνω προσεγγίσεων έχει διαφοροποιημένες συνέπειες στον τρόπο αντίληψης και βίωσης του χώρου. Η πρώτη αντίληψη αντικατοπτρίζει τη νευτώνεια υπόθεση, η οποία αποτυπώνεται παραστατικά μέσω ενός συστήματος καρτεσιανών συντεταγμένων, το οποίο αποτελεί και τη βάση οριοθέτησης των όποιων αντικειμένων. Έτσι, για παράδειγμα, εάν τοποθετηθεί μια σφαίρα εντός του χώρου, τότε αυτή έχει μια συγκεκριμένη και απολύτως ορισμένη θέση, βάση του συστήματος αναφοράς. Στην αντίθετη περίπτωση, όταν ο χώρος υφίσταται μόνο μέσα από την ύπαρξη φυσικών αντικειμένων, τότε αυτός ορίζεται με κέντρο τη σφαίρα και αποτελεί μια άπειρη και συμμετρικά κενή έκταση, χωρίς διαστάσεις. Αν υποθέσουμε πως τα φυσικά αντικείμενα είναι δύο, τότε ο χώρος γίνεται μονοδιάστατος, ενώ εάν είναι τρία, δισδιάστατος, γεγονός που ερμηνεύεται από την αρχή της απλότητας, για την οποία γίνεται αναφορά στην Ψυχολογία Gestalt. Όπως παρουσιάζεται στην Εικόνα 1.1, οι χωρικές σχέσεις που αναπτύσσονται στο χώρο, αναλόγως της προσέγγισης, διαφέρουν σημαντικά (Arnheim, 2003), όπως διαφέρει και η ίδια η μορφή του χώρου.




**Εικόνα 1.1:** *Αναπαράσταση της πλατωνικής και της φυσικής-ψυχολογικής προσέγγισης του χώρου.*
**Πηγή:** *http://commons.wikimedia.org*, *http://en.wikipedia.org* *και ιδία επεξεργασία.*

Ασχέτως της όποιας αυθόρμητης αντίληψης ή, καλύτερα, της αντίληψης που επιθυμούμε να υιοθετήσουμε για τον άνθρωπο-μηχανικό, ο χώρος ή, ορθότερα, ο αρχιτεκτονικός-αστικός (πολεοδομικός) χώρος, δημιουργείται από ένα σύμπλεγμα αντικειμένων, στα οποίο ο ίδιος καλείται να παρέμβει. Ο ***χώρος*** ορίζεται από το σταυρόνημα των οριζόντιων και κατακόρυφων οπτικών και νοητικών αξόνων, και κατανοείται από τους πνευματικούς και ψυχικούς αισθητήρες μας. Η κατανόησή του μέσα από μια τέτοια διαδικασία μετατρέπει τον περιπατητή σε αναγνώστη και το χώρο σε πληροφορία (Λιάπη κ.ά., 2002, σ. 22). Έτσι, ως πληροφορία, ο χώρος δεν είναι στατικός, υλικός στο σύνολό του και κενός, όπως συχνά προσδιορίζεται στις θετικές επιστήμες. Είναι τεχνητός, ως αποτύπωμα στο χώρο, και κοινωνικός, ως πεδίο της ανθρώπινης ζωής,[1] απόλυτος ή αφηρημένος (Lefebvre, 1991), κτισμένος ή όχι, φυσικός ή τεχνητός, ακόμα και φανταστικός, μερικές φορές. Με όποια οπτική και αν θεωρηθεί ο χώρος, είναι αυτός που δίνει νόημα και περιεχόμενο στην κοινωνία, χαρακτηρίζοντάς την (Rossi, 1982), κάτι που διαπιστώνεται μέσα από το παράδειγμα της τραπεζαρίας του Paul Henri Chombart de Lauwe, όπου ο χώρος του φαγητού χαρακτηρίζεται ως ο βασικός συλλογικός χώρος.

Ο κάθε χώρος, όπως αυτός της τραπεζαρίας, λόγω των διαφόρων ενεργημάτων που επιτελεί ο άνθρωπος, με τον καιρό γίνεται αντιληπτός από το κάθε άτομο βάσει της βιωματικής του εμπειρίας. Αυτός ο βιωμένος χώρος, η εικόνα του οποίου μορφοποιείται βάσει των προσωπικών μας βιωμάτων, τείνει να παρουσιάζει πλέον έναν ιδιαίτερο χαρακτήρα. Έχει κατακτηθεί ως συγκεκριμένος **τόπος**. Πράγματι, ο τόπος δεν δημιουργείται, αλλά κατακτάται, αναγνωρίζεται και αποκτά συνοχή χάρη σε κάποια τοποθεσία, όπως σημειώνει ο Heidegger (2009). Η **τοποθεσία** αποτελεί το μέσο απόκτησης οντότητας στους διαφόρους χώρους, καθώς η ταύτιση του ανθρώπου με συγκεκριμένη τοποθεσία καθιστά τον άνθρωπο «κάτοικό» της, δηλαδή άτομο που δραστηριοποιείται σε αυτήν και βιώνει το χαρακτήρα του τόπου.

Εδώ θα επικεντρωθούμε στην έννοια του χώρου, παρουσιάζοντας συνοπτικά βασικές έννοιες της πολεοδομίας (βλ. Βίντεο, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/), ως επιστημονικής περιοχής και πρακτικής. Οι επιλεγμένες βασικές έννοιες αναλύουν και σκιαγραφούν το χώρο, διερευνούν τις πρακτικές, περιγράφουν τα ενεργήματα και παρουσιάζουν το τελικό προϊόν των πολεοδομικών παρεμβάσεων, που είναι ένας νέος μη ιεραρχημένος, ρευστός, πολυπροοπτικός, διαδραστικός και άνευ ορίων «χώρος ροών» (Λιάπη κ.ά., 2002, σ. 22), ο οποίος φιλοδοξεί όχι να επιτύχει μια κατάλληλη και ιδανική αστική μορφή, αλλά να ικανοποιεί τις ποικίλες ανάγκες των χρηστών του.

## 1.2 Θεωρητικές έννοιες

### 1.2.1 Οικιστικές περιοχές και τύποι πόλεων

#### *Οικισμός*

Τη μετάβαση από την τροφοσυλλεκτική επιβίωση στη γεωργική διαβίωση συνόδευσε η εμφάνιση των πρώτων οικιστικών συνόλων. Πριν από περίπου 10.000 χρόνια, οι **οικισμοί** (settlement) διευκόλυναν την εγκατάσταση, συγκέντρωση και συλλογική διαμονή. Δημιούργησαν το υπόβαθρο για τις πρώτες κοινωνίες (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2007· βλ. επίσης, Βίντεο, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/). Η κοινωνική αλληλεπίδραση φέρεται να είναι η κύρια αιτία οργάνωσης της μονάδας του οικισμού, ενός συνόλου κατοικιών που γειτνιάζουν χωρικά. Αν και,

[1] Ο Lefebvre αναπτύσσει πολύ χαρακτηριστικά το ζήτημα της κοινωνικής παραγωγής χώρου. Ερωτήματα που αφορούν τη σχέση μεταξύ πνευματικού και κοινωνικού χώρου, και την έκθεση του χώρου μέσω της κοινωνικοοικονομικής, πολιτικής και αστικής πρακτικής αναλύονται στο έργο του. Για περισσότερα, πρβ. Lefebvre, 1991.

συχνά, ο καθορισμός του οικισμού σχετίζεται με τον αριθμό των κτισμάτων, ωστόσο είναι πιο ορθό να συνδέεται με τον αριθμό των νοικοκυριών, δηλαδή με τις ομάδες που κατοικούν υπό την ίδια στέγη, ώστε να δημιουργούνται κοινωνικές σχέσεις σε επίπεδο μεγαλύτερο από αυτό της οικογένειας (Αραβαντινός, 1997).

### *Πόλη*

Για να θεωρείται ***πόλη*** (city/town)[2] ένας οικισμός, απαιτείται να έχει ένα ελάχιστο ποσοτικό και ποιοτικό δυναμικό. Αυτό το δυναμικό, που στην πρώιμη μορφή της πόλης συνοψιζόταν στα εξής: (α) ικανό πληθυσμιακό μέγεθος, (β) όρια, φυσικά ή/και συμβολικά, (γ) δημόσιες λειτουργίες, που αποτυπώνονταν στο αρχιτεκτονικό έργο, και (δ) εμπορική λειτουργία, αποτελεί, κατά τον Mumford (1961), το εφαλτήριο για το μετασχηματισμό των πρώτων οικισμών σε πόλεις. Στη σύγχρονη ελληνική πρακτική, πόλεις θεωρούνται οι οικισμοί των οποίων ο πληθυσμός ξεπερνά τους 10.000 κατοίκους ή οικισμοί που πληρούν ειδικές προϋποθέσεις, όπως οι πρωτεύουσες περιφερειακών ενοτήτων, ενώ οι μικρότεροι και λοιποί οικισμοί νοούνται κωμοπόλεις και κώμες (χωριά) (Αραβαντινός, 1997). Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στο πληθυσμιακό μέγεθος, γιατί (Μηλάκης, 2006):

(α) θεωρείται δεδομένη η ικανοποίηση των βασικών ανθρώπινων αναγκών, στο πλαίσιο της σύγχρονης αστικής ζωής, και
(β) η πληθυσμιακή ανάπτυξη των πόλεων, που είναι ο λόγος και της εκτατικής ανάπτυξής τους, αποδίδεται σε οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και πολιτισμικές δυναμικές.

### *Μητρόπολη*

Η σημαντική πληθυσμιακή αύξηση σε μια πόλη οδηγεί στη δημιουργία μητροπόλεων. Η ***μητρόπολη*** (metropolis) είναι μια διευρυμένη, χωρικά, πόλη, που αριθμεί, συνήθως, τουλάχιστον ένα εκατομμύριο κατοίκους. Παρότι ο όρος προϋπήρχε από την αρχαιότητα, κατά την οποία η μητρόπολη αποτελούσε μια πόλη-κράτος, με αποικίες σε περιοχές εκτός της επικράτειάς της, ωστόσο οι ρίζες της σημερινής μητρόπολης βρίσκονται στον 19ο αι., στον οποίο το φαινόμενο της αστικοποίησης συνδυάστηκε με τη βιομηχανική επανάσταση, την κατεδάφιση των τειχών και τις αυξημένες μαζικές πληθυσμιακές μετακινήσεις. Φημισμένες μητροπόλεις από την αρχαιότητα ήταν η Αθήνα, η Αλεξάνδρεια και η Κωνσταντινούπολη, ενώ αργότερα αναδείχθηκαν και άλλες, όπως το Παρίσι και το Λονδίνο, λειτουργώντας ως κέντρα μιας ευρύτερης περιοχής για μία ή περισσότερες δραστηριότητες. Οι σύγχρονες μητροπολιτικές περιοχές αποτελούν, συνήθως, σημαντικά οικονομικά, πολιτικά και πολιτιστικά κέντρα για μεγάλες χωρικές ενότητες, επιπέδου περιφέρειας, χώρας ή και διεθνούς εμβέλειας, γεγονός το οποίο σημειώνει ιδιαίτερα η Sassen (2008), η οποία θεωρεί πως τα μεγάλα αστικά κέντρα οφείλουν να επιτελούν μια σειρά λειτουργιών σε υπερεθνικό επίπεδο. Ωστόσο, συχνά παρατηρείται η επικράτηση ενός τομέα εκ των παραπάνω και έτσι, με βάση την «ειδίκευση» της κάθε μητρόπολης, είναι δυνατή η κατηγοριοποίησή τους σε μητροπόλεις:

(α) με βαρύνουσα σημασία στην παγκόσμια πολιτική,
(β) οικονομικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας, και
(γ) πολιτισμού.

Ανεξαρτήτως της κατηγορίας στην οποία εντάσσονται, οι μητροπόλεις παρουσιάζουν τα εξής βασικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα:

(α) πληθυσμιακή δυναμική,
(β) απουσία σαφών γεωγραφικών ορίων,
(γ) κεντρικότητα,
(δ) κομβικότητα ως προς τις μεταφορές και
(ε) οικονομική ανάπτυξη.

### *Μεγαλόπολη*

Η γειτνίαση μητροπολιτικών περιοχών, καθώς δεν παρουσιάζουν σαφή οριοθέτηση, οδηγεί συχνά στη δημιουργία μιας μεγαλόπολης. Η ***μεγαλόπολη*** (megalopolis ή megaregion) αποτελεί τη συνέχεια παρακείμενων μητροπολιτικών περιοχών. Ο όρος εμφανίστηκε στο βιβλίο *Cities in Evolution* (1915) του Geddes (Short, 2007), ενώ χρησιμοποιήθηκε μεταγενέστερα και από άλλους συγγραφείς, όπως ο Spengler (1991) και ο Mumford (1938). Ωστόσο, έγινε ευρέως γνωστός όταν ο Gottmann (1954) βασίστηκε σε αυτόν για να περιγράψει

[2] Ο διαχωρισμός μεταξύ city και town, στην αγγλόφωνη ορολογία, αντιστοιχεί στη διάκριση μεταξύ πόλης και κωμόπολης, στην ελληνική. Βασικό στοιχείο διαφοροποίησης είναι το πληθυσμιακό μέγεθος, το οποίο καθορίζεται με ποικίλα κριτήρια στα διάφορα κράτη του πλανήτη. Ωστόσο, εδώ επικεντρωνόμαστε στη θεωρητική οριοθέτηση του όρου και όχι στην καθημερινή χρήση του.

τον ιδιόμορφο τύπο ανάπτυξης και αστικής λειτουργίας στη βορειοανατολική ακτή των ΗΠΑ, όπου αναπτύχθηκε ένα μεγάλο αστικό κέντρο, μεταξύ της Βοστώνης και του Νόρφολκ, το οποίο προσομοίαζε με συνδεόμενες οικιστικές περιοχές (Chaudhuri, 2001) μητροπολιτικού χαρακτήρα.[3] Αντίστοιχα μοντέλα είναι οι πόλεις της άκρης ή ακροπόλεις (edgecities) και η μετάπολη (metapolis), που περιγράφουν φαινόμενα αστικοποίησης σε επίπεδα χωρικής κλίμακας μεγαλύτερα της μητρόπολης (όπως η μεγαλόπολη) και με ανάλογα πληθυσμιακά μεγέθη (Αίσωπος, 2006). Τα πληθυσμιακά μεγέθη των ομαδοποιημένων αυτών μητροπολιτικών περιοχών ποικίλλουν, όπως επίσης οι υπολογισμοί και οι σχετικές θεωρητικές διατυπώσεις. Κατά τον Δοξιάδη, οι κάτοικοι μιας μικρής μεγαλόπολης ή ***οικουμενόπολης***, βάσει του ορισμού που ο ίδιος προτείνει (Σιόλας, 2005), υπολογίζονται στα 10 εκατομμύρια, ενώ ο Gottmann ορίζει πως οι κάτοικοι μιας μέσης μεγαλόπολης πρέπει να υπολογίζονται στα 25 εκατομμύρια. Λόγω της συνύπαρξης και της άμεσης αλληλεπίδρασης πολλών μητροπολιτικών περιοχών, η μεγαλόπολη αποτελεί ενδιαίτημα και χώρο δραστηριοποίησης διαφόρων κοινωνικών ομάδων, με συνέπεια να μην έχει αισθητική ομοιομορφία, αλλά να παρουσιάζει μια ποικιλία αστικών τοπίων (urban landscapes) (Anon, 2014).




**Εικόνα 1.2:** *Ο οικισμός αποτέλεσε την πρώτη μορφή οικιστικού συνόλου, ως η μικρότερη συγκέντρωση κατοικιών και βασικών χρήσεων. Στη μορφή αυτή προσομοιάζουν τα σημερινά χωριά. Οι πόλεις αποτελούν το αμέσως μεγαλύτερο επίπεδο, ενώ οι μητροπόλεις και οι μεγαλοπόλεις τα αμέσως επόμενα.*
**Πηγή:** *https://5a.arch.ntua.gr*, *http://www.geograph.org.uk*, *https://www.travelblog.org*, *http://commons.wikimedia.org*, *https://www.flickr.com*, *https://www.flickr.com*, *http://wakeandwander.com*, *http://www.npr.org*, , *https://www.flickr.com*, *http://en.wikipedia.org*, *http://pl.wikipedia.org*, *http://pixabay.com*, *https://www.flickr.com*, *https://www.flickr.com*, *https://www.flickr.com*, *http://commons.wikimedia.org*, *http://krzysztofnapora.piszecomysle.pl*, *http://en.wikipedia.org*, *http://en.wikipedia.org/*

Στις μέρες μας, οι μεγαλοπολιτικές περιοχές γίνονται αντιληπτές ως ένας τύπος οικιστικής ανάπτυξης που μπορεί να λειτουργήσει θετικά για τους κατοίκους του, παρέχοντάς τους μια σειρά από ευκαιρίες στον τομέα της εκπαίδευσης, της επαγγελματικής πορείας, της οικονομίας και της αναψυχής. Η προσέγγιση αυτή έρχεται

[3] Ο όρος megalopolis συγχέεται συχνά με τον όρο megapolis, που χρησιμοποίησε ο γεωγράφος Rochefort (1995). Χαρακτηριστικό των μεγαπόλεων είναι η υπερμεγέθης ανάπτυξη, χωρίς, ωστόσο, να γίνεται αναφορά σε συνέχεια μητροπολιτικών περιοχών. Στην πράξη, ο όρος τείνει να συμπίπτει με τις μεγάλες, πληθυσμιακά, μητροπόλεις.

σε αντίθεση με τις πρώιμες των Geddes και Mumford, οι οποίοι χρησιμοποίησαν τον όρο με αρνητικό περιεχόμενο, βλέποντας τις μεγαλοπόλεις ως έκφυλους σχηματισμούς αστικής ανάπτυξης, σε κλίμακα μεταξύ της μητρόπολης και της τυραννούπολης (tyrannopolis) (Short, 2007), που αποτελούσε το προτελευταίο στάδιο ιεράρχησης των οικισμών του Mumford, πριν από τη νεκρόπολη (nikropolis) (Chaudhuri, 2001).

Συχνά, στις μεγαλοπολιτικές περιοχές παρατηρείται η ύπαρξη παγκοσμιουπόλεων. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση της Νέας Υόρκης, που εντάσσεται στο παράδειγμα το οποίο ανέλυσε ο Gottmann.

### *Παγκοσμιούπολη*

Οι ***παγκοσμιουπόλεις*** ή παγκόσμιες πόλεις (globalcities) χαρακτηρίζονται από το σημαντικό πληθυσμιακό δυναμικό τους, αλλά κυρίως από την τριτογενοποίηση της οικονομίας τους, αφού η οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη αποτελεί την αιτία αστικοποίησης. Αυτή είναι η ειδοποιός διαφορά από κάθε άλλο μεγάλο αστικό σχηματισμό που λειτουργεί ως παραγωγική μηχανή και με πληθώρα κοινωνικοοικονομικών προβλημάτων (Μάρτος, 2011). Οι παγκόσμιες πόλεις λειτουργούν με βάση τέσσερις τρόπους, ως (Sassen, 2001):

(α) ιδιαίτερα σημεία, για την οργάνωση της οικονομίας σε παγκόσμια κλίμακα,
(β) θέσεις-κλειδιά της δημόσιας οικονομίας και των εταιρειών εξειδικευμένων υπηρεσιών,
(γ) περιοχές παραγωγής και
(δ) αγορές των παραχθέντων προϊόντων, υπηρεσιών και καινοτομιών.

Αυτές οι κατηγορίες πόλεων δείχνουν τη μετεξέλιξη της έννοιας και της αντίληψης των σύγχρονων ανθρώπων για την πόλη, τη σχέση της με την ύπαιθρο, τα όριά της και τη λειτουργία της. Στην Εικόνα 1.2 παρουσιάζονται όψεις των προαναφερθέντων οικιστικών συνόλων, ενώ στο Βίντεο (διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/) αποτυπώνεται η εξέλιξη του Λονδίνου, μιας από τις σημαντικότερες μητροπόλεις στο παγκόσμιο σκηνικό. Στην Ενότητα 1.2.2, το ενδιαφέρον στρέφεται σε έννοιες που αφορούν τρόπους παρέμβασης στα αστικά μορφώματα και μεθόδους διαχείρισης του αστικού χώρου.

## 1.2.2 Μεταξύ κτιρίου και πόλης: Αρχιτεκτονική και πολεοδομία

Στην ιστορία των πόλεων, ο σχεδιασμός του χώρου διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο. Ήδη από τις αρχαίες πόλεις, όπου ο άνθρωπος-γεωργός αποφάσισε να εγκατασταθεί μόνιμα σε έναν τόπο τον οποίο προσάρμοσε, κατά το δυνατόν, στις ανάγκες του, αλλά, πολύ περισσότερο, όταν ο άνθρωπος-μηχανικός επενέβη στις πυκνοδομημένες πόλεις του ευρωπαϊκού Μεσαίωνα, η πολεοδομία παίρνει σάρκα και οστά, με τρόπο καθολικό, στα χέρια του αρχιτέκτονα-πολεοδόμου. Κατά τον 20ό αι., όμως, η αυξανόμενη τάση για εξειδίκευση και κατακερματισμό της εργασίας συντελεί στο διαχωρισμό των δύο ειδικοτήτων, και έτσι ο μεν αρχιτέκτονας ασχολείται με την αρχιτεκτονική, ο δε πολεοδόμος επιφορτίζεται με τις αρμοδιότητες της πολεοδομίας, διαχωρίζοντας, ταυτόχρονα, τις θεωρίες, τα εργαλεία και τις τεχνικές τους με μοναδικό συνδετικό κρίκο τον αστικό σχεδιασμό, ο οποίος, σε μικρό βαθμό, έρχεται να υποκαταστήσει την πολεοαρχιτεκτονική, που έσβησε στην καπιταλιστική εποχή (Γερολύμπου κ.ά., 1983).

Προτού προχωρήσουμε στη σκιαγράφηση των δύο αυτών επιστημονικών περιοχών, είναι χρήσιμο να αποσαφηνίσουμε το αντικείμενό τους.

### *Πολεοδομία*

Η ***πολεοδομία*** (urban planning ή city planning ή town planning) έχει αντικείμενο τη ρύθμιση και το σχεδιασμό της πόλης. Είναι η επιστημονική τέχνη[4] που ασχολείται με τη φιλοσοφική θεώρηση, μελέτη και ανάλυση, το σχεδιασμό και το χτίσιμο της πόλης (Αραβαντινός, 1997). Λόγω του εύρους του αντικειμένου, κατά καιρούς, έχουν προταθεί διάφοροι εναλλακτικοί όροι, όπως η «οικιστική» του Δοξιάδη (1968), η «πολεολογία» του Λαγόπουλου (1977) και η «αστεοταξία». Ωστόσο, ο όρος «αναλυτική πολεοδομία» ή, απλούστερα, «πολεοδομία», που πρωτοεμφανίστηκε το 1968 από τον Ισπανό μηχανικό Cerda (Δημητριάδης, 1987), είναι ο επικρατέστερος και, γενικά, ο πιο αποδεκτός. Η πολεοδομία, στη βάση της παρέμβασης για την παραγωγή τεχνητού χώρου, καθιερώθηκε προσφάτως, το 1933, μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, με διατύπωση του περιεχομένου της, δηλαδή την οργάνωση των πόλεων, στη Χάρτα των Αθηνών (Charte d'Athènes) (Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως, 2015). Η σημερινή αντίληψη του όρου σχετίζεται, άμεσα, με το σχεδιασμό και προγραμματισμό των πόλεων και των οικιστικών σχηματισμών, γενικότερα (πρβ. Ενότητα 1.2.1), μέσα από ένα σύνολο πολιτικών που ασκούνται με την εφαρμογή τεχνικών, οικονομικών, κοινωνικών, διοικητικών και σχεδιαστικών

[4] Η χρήση του ορισμού αυτού προκύπτει από τον ορισμό του Wright περί αρχιτεκτονικής, στον οποίο γίνεται μνεία σε επόμενη σελίδα. Ειδικότερα, η πολεοδομία παρουσιάζεται ως επιστημονική τέχνη, όπως ακριβώς θεωρεί την αρχιτεκτονική ο Wright, παρότι, για καμία από τις δύο, η επιστημονική κοινότητα δεν έχει καταλήξει ομόφωνα αν ανήκουν σε κάποια από τις κατηγορίες αυτές, αυστηρά. Πρβ. Αραβαντινός, 1997.

μέτρων και πρακτικών. Τα παραπάνω εργαλεία αποτελούν μέσα υλοποίησης του πολεοδομικού σχεδιασμού, που λειτουργεί προς ρύθμιση του αστικού, περιαστικού και εξωαστικού χώρου στην κλίμακα της πόλης, όπως αυτή ορίζεται στο πλαίσιο των κοινωνικών ροών και της διοικητικής λειτουργίας. Αξίζει, πάντως, να σημειωθεί πως ο πολεοδομικός σχεδιασμός οφείλει να συμβαδίζει με το σχεδιασμό και με τον προγραμματισμό που υλοποιείται σε υπερκείμενα επίπεδα (πρβ. Κεφάλαιο 3).

### *Αρχιτεκτονική*

Αντίστοιχα με την πολεοδομία, η ***αρχιτεκτονική*** νοείται ως η επιστημονική τέχνη της έκφρασης ιδεών με δομές ή σχέσεις.[5] Ο ορισμός αυτός, που συγκλίνει στην αντίληψη των Eidlitz και Tschumi, φωτίζει μια ιδιαίτερα σημαντική πτυχή του αρχιτέκτονα και του αρχιτεκτονικού έργου, που είναι η νοηματοδοσία του χώρου και η μετάδοση ιδεών, πέραν της ικανοποίησης των ανθρώπινων αναγκών,[6] μέσω του έργου τους. Η αρχιτεκτονική φαίνεται, λοιπόν, να λειτουργεί ως γλώσσα μέσα από το τρίπτυχο «σύνθεση-έκφραση-επικοινωνία». Αυτό το γνώρισμα της αποτυπώνεται διαχρονικά μέσω της πραγμάτωσής της και από μη αρχιτέκτονες (φιλοσόφους, γεωμέτρες, ξυλουργούς, στρατιωτικούς μηχανικούς, θεολόγους και τοπικούς άρχοντες), ενώ σήμερα υλοποιείται μέσω της συνεργασίας και της ειδίκευσης. Αυτή η αντίληψη της αρχιτεκτονικής συγκλίνει και με τη βαθύτερη ανάλυση μιας εκδοχής σχετικά με την ετυμολογία της (αρχιτεκτονική < αρχή + τέχνη ή **αρχή + τίκτω**), σύμφωνα με την οποία εκφράζεται το αρχιτεκτονικό έργο ως «ποίηση», δηλαδή ως δημιουργία στο χώρο και δι' αυτής προβάλλεται η αποκάλυψη της αλήθειας (Τσίγκας, 2009). Κατ' αναλογία της πολεοδομίας, η αρχιτεκτονική δεν αποτελεί έναν κλάδο που λειτουργεί μεμονωμένα, αλλά αλληλεπιδρά με άλλες τέχνες και επιστήμες, όπως η μηχανική, η φυσική, η ψυχολογία και οι καλές τέχνες. Η αρχιτεκτονική θεωρία ποικίλλει, ανάλογα με τις επιρροές ανά χρονική περίοδο. Ωστόσο, βάσεις της θεωρούνται οι αρχές της ομορφιάς, της σταθερότητας και της χρηστικότητας. Οι αρχές αυτές φαίνεται πως αποτελούν τις ακμές ενός τριγώνου, με κέντρο βάρους το αρχιτεκτονικό έργο, το οποίο οφείλει, κατά τον Arnheim (2003), να επιτελεί δύο σκοπούς:

(α) την προστασία του ανθρώπου από το εξωτερικό περιβάλλον και
(β) τη δημιουργία κατάλληλου εξωτερικού περιβάλλοντος, από οπτική άποψη.

Ωστόσο, πού τελειώνει η αρχιτεκτονική και πού ξεκινά η πολεοδομία; Υπάρχει κάτι που να καταξιώνει μία από τις δύο περιοχές ή λειτουργούν και οι δύο ως όλον; Όπως συμβαίνει και με τους ορισμούς των δύο επιστημονικών πεδίων, οι απαντήσεις ποικίλλουν. Σύμφωνα όμως με την επικρατέστερη θεωρητική άποψη, γίνεται αναφορά σε μια ρευστή κατάσταση, στην οποία αρχιτεκτονική και πόλη παρουσιάζουν αντίρροπες δυνάμεις (Vidler, 1994). Σε αυτήν την κατάσταση, η επιτυχία κάθε παρέμβασης είναι απόρροια των ισορροπιών που έχουν συντηρήσει οι χειριστές τους (αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι). Όταν η αρχιτεκτονική δεν συμμορφώνεται με τις πολεοδομικές δεσμεύσεις, παρατηρείται εξάρθρωση του χώρου, ενώ, όταν η πόλη είναι αυτή που κυριαρχεί, τότε οι «τόποι» εξαφανίζονται (Lefebvre, 1983).

### *Αστικός σχεδιασμός*

Στο ενδιάμεσο της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομίας προβάλλει ο ***αστικός σχεδιασμός*** (urban design), ο οποίος, παρότι ιδιαίτερα σημαντικός, αποτελεί μια παραμελημένη πτυχή του σχεδιασμού, στην οποία δεν δίνεται η πρέπουσα σημασία, ούτε στην εκπαιδευτική διαδικασία, ούτε στην επαγγελματική πρακτική (Moughtin, 1992). Σύμφωνα με σχετική έκθεση του Royal Institute of British Architects (1970) (Κομνηνός, 1986), ο αστικός σχεδιασμός, που αποτελεί τμήμα του αστικού και περιφερειακού προγραμματισμού, είναι, πρωταρχικά, ένας σχεδιασμός στο επίπεδο του τρισδιάστατου χώρου, ο οποίος διαπραγματεύεται, ταυτόχρονα, μια σειρά από μη εικονικές παραμέτρους του περιβάλλοντος, όπως ο θόρυβος, το αίσθημα ασφάλειας, η ρύπανση και η απάντηση στις όποιες οικονομικές και κοινωνικές απαιτήσεις. Αντίστοιχα, ο Moughtin (1992) ορίζει τον αστικό σχεδιασμό ως την τεχνική δημιουργίας κτισμένου περιβάλλοντος, προς ικανοποίηση των φιλοδοξιών του ανθρώπου και προβολή των αξιών της εκάστοτε κοινωνίας. Εστιάζοντας περισσότερο στον τρόπο εφαρμογής του, οι Gosling και Maitland (Κομνηνός, 1986) ορίζουν τον αστικό σχεδιασμό ως το μέσο διαχείρισης του δημόσιου χώρου, παρεμβαίνοντας στη φυσική μορφή τόσο κτιριακών συνόλων, όσο και αστικών περιοχών. Σε αντίστοιχη λογική, κατά τον Νέο Οικοδομικό Κανονισμό (ΝΟΚ) (Ν. 4067/2012), αστικός σχεδιασμός νοείται η «ρύθμιση του φυσικού (χερσαίου και θαλάσσιου) και δομημένου χώρου μέσα από τον έλεγχο των αντιθέσεων/ανταγωνισμού στην κατασκευή του οικιστικού ιστού, όπως προκύπτει από την πολεοδομική μελέτη». Την κλίμακα του πεδίου δράσης του αστικού σχεδιασμού όρισε το 1976 ο Banham σε μισό τετραγωνικό μίλι, δί-

[5] Ο ορισμός αυτός αποδίδεται στον FrankLloydWright. Για περαιτέρω πληροφορίες, πρβ. Λάββας, 2008.
[6] http://www.psdmh-chania.gr/attachments/005_p.d_696_74.pdf· ΠΔ 696/74 (ΦΕΚ 301 Α΄): Κεφάλαιο Β: «Προδιαγραφές Αρχιτεκτονικών Μελετών», άρθ. 224, παρ. 2: Αντικείμενον-Σκοπός.

νοντας μια τάξη μεγέθους, ενώ ο Moughtin (1992) προτίμησε να την ορίσει γενικότερα, ως το επίπεδο μεταξύ αρχιτεκτονικής και πολεοδομικής κλίμακας.




**Εικόνα 1.3:** *Η αρχιτεκτονική και η αστική μορφή βρίσκονται παράλληλα στον αστικό σχεδιασμό, στον οποίο η σημασία τόσο της πόλης όσο και του μεμονωμένου κτιρίου είναι ιδιαίτερη.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*, *http://imgarcade.com*, *http://www.lizsteel.com*, *http://www.coroflot.com*, *http://www.migcom.com*, *http://web.mit.edu*, *http://densityatlas.org*, *https://hotcharchipotch.wordpress.com*

Το αποτέλεσμα των προαναφερθέντων περιοχών σχεδιασμού, δηλαδή της αρχιτεκτονικής, του αστικού σχεδιασμού και της πολεοδομίας, αποτυπώνεται μέσα από τη μορφή που γίνεται αντιληπτή υλικά και νοητικά. Στην κλίμακα της αρχιτεκτονικής, το αρχιτεκτονικό αντικείμενο οριοθετείται από την αρχιτεκτονική μορφή, ενώ το πολεοδομικό έργο ανταποκρίνεται στην αστική μορφή. Ειδικότερα:

- Η ***αρχιτεκτονική μορφή*** είναι φορέας της κοσμοαντίληψης, της ιδεολογίας και του συστήματος αξιών τόσο του αρχιτέκτονα-δημιουργού, όσο και της ίδιας της κοινωνίας. Η κάθε κατασκευή μεταφέρει νοήματα (Σφάελλος, 1991) και τον απώτερο λόγο ύπαρξής της, τα οποία εξωτερικεύει, συμβάλλοντας στην αλληλεπίδρασή της με το περιβάλλον της, που είναι είτε η φύση είτε η πόλη.
- Η ***αστική μορφή*** περιλαμβάνει τη φυσική υπόσταση και τη δομή της πόλης, μέσα από την οποία εντοπίζονται οι ιεραρχίες, οι σχέσεις, οι εξαρτίσεις και οι διαδικασίες που λαμβάνουν χώρα εκεί. Έτσι, όσο πιο ευανάγνωστη είναι η αστική μορφή, τόσο πιο εύκολα οι χρήστες μπορούν να αντιληφθούν τα μηνύματα και την κοσμοαντίληψη που μεταφέρει. Γίνεται αντιληπτό, λοιπόν, πως η αστική μορφή αποτελεί παράγοντα σαφήνειας του αστικού περιβάλλοντος.

Στην περίπτωση του αστικού σχεδιασμού, το παραγόμενο αντικείμενο εμπεριέχει έντονα χαρακτηριστικά της αστικής, αλλά και της αρχιτεκτονικής μορφής, αναλόγως της κλίμακας παρέμβασης, κατά περίπτωση.

### 1.2.3 Μοντέλα πόλεων: Αστική διάχυση και υψηλή πυκνότητα

Όπως σημειώθηκε στην Ενότητα 1.2.2, η πολεοδομία στη σύγχρονη εκδοχή της σχετίζεται τόσο με τον

φυσικό και κοινωνικό σχεδιασμό του χώρου της πόλης, όσο και με τον προγραμματισμό, αλλά και το μάρκετινγκ, καθώς χρησιμοποιείται, συχνά αθροιστικά, στο γενικότερο πλαίσιο αναπτυξιακής πολιτικής. Στο μεσοδιάστημα από την οικονομία, την κοινωνική ευημερία και την περιβαλλοντική προστασία, η πολεοδομία καλείται να διαδραματίσει ρυθμιστικό ρόλο και να προτείνει το βέλτιστο μοντέλο πόλης. Οι θεωρητικές προσεγγίσεις που βρίσκονται στο προσκήνιο έγκεινται σε δύο αντιδιαμετρικές οπτικές, εκ των οποίων η πρώτη έρχεται σε σύγκρουση με την ελεύθερη ανάπτυξη και διάχυση της δραστηριότητας της πόλης, ενώ η δεύτερη υποστηρίζει συστηματικά την πολιτική των επεκτάσεων και τη συνδεσιμότητά τους με το κέντρο της πόλης, μέσω ικανού μηχανοκίνητου κυκλοφοριακού συστήματος (Ρόδη, 2012). Οι δύο αυτές προσεγγίσεις, αν και φαίνονται να έχουν διαστάσεις καθαρά σχεδιαστικές, στηρίζονται σε φιλοσοφικές απόψεις και προσεγγίσεις σχετικά με την ανάπτυξη των πόλεων. Η μεν προσέγγιση της ανοικτής πόλης, όπως είναι γνωστή η «διάχυτη» πόλη, στηρίζεται στην άποψη της μη παρεμβατικότητας, υιοθετώντας ένα σύστημα *laissez faire*[7] και υποστηρίζοντας το σύστημα της ελεύθερης αγοράς (Ρόδη, 2012). Η ιδεολογική αυτή προέλευση οδηγεί στη μορφοποίηση του συγκεκριμένου τύπου πόλης, που χαρακτηρίζεται από μια «αδιάφορη» και «ομοιόμορφη μορφή», χαμηλής αστικότητας και ανύπαρκτης κοινωνικότητας, της οποίας τα γεωγραφικά όρια είναι απροσδιόριστα και εκτείνονται στο πεδίο της τοπικής ανθρώπινης δραστηριότητας (Αίσωπος, 2006). Η δε προσέγγιση της «συμπαγούς» πόλης διαφοροποιείται ως προς την ένταση της ελεύθερης ανάπτυξης και στηρίζεται, έως ένα βαθμό, στην αντίληψη της παρεμβατικότητας, υιοθετώντας ένα πρότυπο πλήρους αξιοποίησης του αστικοποιημένου εδάφους, προωθώντας, κατά τον Lock, τη συνεκτικότητα στον οικιστικό ιστό (Πορτοκαλίδης και Ζυγούρη, 2011).

Σήμερα, οι έρευνες τείνουν στην προώθηση της συνεκτικότητας και τη δημιουργία υψηλής πυκνότητας αστικών διατάξεων, ως μοντέλου που προσεγγίζει σε ικανοποιητικό βαθμό τη βιώσιμη πόλη (Μπαρμπόπουλος κ.ά., 2005). Η Ευρωπαϊκή Ένωση στηρίζει και προωθεί το συγκεκριμένο μοντέλο, τόσο μέσω του «Πράσινου Βιβλίου για το Αστικό Περιβάλλον» (CEC, 1990), όσο και μέσω του ντοκουμέντου «Προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον» (CEC, 2004), που αποτελούν ορισμένα βασικά κείμενα για τη χάραξη της πολιτικής της. Πράγματι, η συμπαγής πόλη θεωρείται λιγότερο ενεργοβόρα, δεδομένου τόσο του κατάλληλου μικροκλίματος που δημιουργείται, όσο και της βιώσιμης κινητικότητας που ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί (Βλαστός και Μηλάκης, 2006), των μικρών αποστάσεων, της ενσωμάτωσης και του εύρους του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας που συνήθως παρουσιάζεται σε αυτήν, όπως σημειώνει η Burton (Πορτοκαλίδης και Ζυγούρη, 2011). Προς υπεράσπιση της συμπαγούς πόλης, παρουσιάζονται επιπλέον επιχειρήματα σχετικά με την προστασία του φυσικού τοπίου και τη διατήρηση μη αστικοποιημένων εκτάσεων, όπως σημειώνει η Αρχή του Περιβαλλοντικού Κεκτημένου (Παπαγρηγορίου, 2007), και την καλύτερη αντίληψη του δημόσιου χώρου (Αίσωπος, 2006).

Ωστόσο, και η προσέγγιση της αστικής διάχυσης βρίσκει υποστηρικτές, οι οποίοι διατείνονται πως το «κάδρο πρασίνου» της διάχυτης πόλης μπορεί να συμβάλει με έναν διαφορετικό τρόπο στη βιώσιμη πόλη. Χαρακτηριστικά της διάχυτης πόλης, που παρουσιάζονται σε μοντέλα ουτοπικών πόλεων, όπως αυτό της «πόλης της υγείας» του Richardson (1875) (Χατζηκοκόλη, 2009), στην οποία η ικανοποιητική κατανομή του πρασίνου, οι ευεργετικές επιδράσεις του «φυσικού» μικροκλίματος και η ικανότητα των κατοικιών να επιτυγχάνουν καλό ηλιασμό, φωτισμό και αερισμό συνηγορούν στην ιδέα μιας «υγιούς πόλης», που δεν σχεδιάστηκε, ωστόσο, αλλά αναπτύχθηκε κατά μήκος κυκλοφοριακών δικτύων (Αίσωπος, 2006), επιτρέπουν σε όσους κρατούν κριτική στάση απέναντι στη συμπαγή πόλη να παρουσιάζουν κατάλληλα επιχειρήματα. Σύμφωνα με άλλο βασικό επιχείρημα υπέρ της διάχυτης πόλης, αμφισβητείται ότι η συμπαγής πόλη επιτυγχάνει μείωση της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων μέσων (Μπαρμπόπουλος κ.ά., 2005). Σε όσα προαναφέρθηκαν προστίθεται ένα ακόμα βασικό επιχείρημα, το οποίο αφορά το αίσθημα ικανοποίησης των κατοίκων, που είναι αντιστρόφως ανάλογο της πυκνότητας δόμησης (Βλαστός και Μηλάκης, 2006).

[7] Με τον όρο *laissez faire* νοείται συνήθως η άνευ παρέμβασης πολεοδόμηση. Η φράση είναι γαλλικής προέλευσης και σημαίνει «άφησε το ελεύθερο». Παρότι αναφέρεται κυρίως σε οικονομικό σύστημα συναλλαγών μεταξύ ιδιωτών που δεν επηρεάζονται από την κρατική παρέμβαση, βρίσκει ιδιαίτερη εφαρμογή και στις επιστήμες του χώρου.



**Εικόνα 1.4:** *Η διάχυτη πόλη (πάνω), σε αντίθεση με τη συμπαγή πόλη (κάτω).*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*, *https://www.flickr.com*, *https://www.flickr.com*, *http://www.trivago.gr*

Συμπερασματικά, διαφαίνεται πως το δίβατο μεταξύ διάχυσης και πυκνότητας εξακολουθεί να αποτελεί ερωτηματικό. Η εφαρμογή του εκάστοτε μοντέλου σχετίζεται με την επιθυμητή αστική μορφή (πρβ. Ενότητα 1.2.2) και με τις επιμέρους αρχιτεκτονικές μορφές που αναπτύσσονται, ως απόρροια της πολεοδομικής πολιτικής και των στοιχείων πολιτισμού της περιοχής αναφοράς. Λαμβάνοντας υπόψη αυτές τις παραμέτρους, σε συνδυασμό με τις χρήσεις και τον προσδοκώμενο χαρακτήρα, ο μελετητής αποφασίζει είτε το μοντέλο οργάνωσης νέων αστικών περιοχών, εφόσον πρόκειται για περιοχές επέκτασης ή, στην ακραία περίπτωση, για νέες πόλεις, είτε το μοντέλο ανάπλασης περιοχών, εφόσον πρόκειται για περιοχές εντός του πολεοδομικού ιστού. Οι όροι αυτοί βρίσκονται στο μεταίχμιο μεταξύ θεωρίας και πολεοδομικής πρακτικής, και αναλύονται εκτενέστερα στα Κεφάλαια 4 και 6, συνδυαστικά με την κωδικοποίηση της πολεοδομικής νομοθεσίας.

### 1.2.4 Οι αστικοί συντελεστές

Στην Ενότητα 1.2.2 έγινε λόγος για την πολεοαρχιτεκτονική ή αρχιτεκτονική της πόλης, που αποτελεί και σημείο έναρξης της πραγματείας του Rossi, ο οποίος ερμηνεύει τον όρο μέσα από δύο διαφορετικές απόψεις (Rossi, 1982):

(α) την αρχιτεκτονική της πόλης ως συνόλου, καθώς η πόλη αποτελεί ανθρώπινο έργο το οποίο εξελίσσεται στο πέρασμα του χρόνου, και
(β) την αρχιτεκτονική τμημάτων του αστικού συνόλου, τα οποία χαρακτηρίζει αστικούς συντελεστές.

Σύμφωνα με τον Rossi, τέτοια περιορισμένης έκτασης τμήματα είναι τα κτίρια, οι δρόμοι και τα οικοδομικά τετράγωνα μιας πόλης. Παρότι οι πλατείες δεν παρουσιάζονται ως διακριτοί αστικοί συντελεστές και εντάσσονται στην κατηγορία των οικοδομικών τετραγώνων, εντούτοις αποτελούν κομβικό σημείο για την πόλη, την αστική ζωή, αλλά και τον πολεοδόμο. Για το λόγο αυτό, στη συνέχεια θα γίνει ιδιαίτερη αναφορά στα τρία αυτά καίρια στοιχεία: το κτίριο, το δρόμο και την πλατεία.




**Εικόνα 1.5:** *Σχεδιαστική απεικόνιση των αστικών συντελεστών: κτίριο, δρόμος και πλατεία.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*, *https://www.flickr.com*, *http://jessicahogarth.com*, *http://ecobiotic.deviantart.com*, *http://www.urbansketchers.org*, *http://shihonakaza.blogspot.gr*

***Κτίριο***

Το ***κτίριο*** αποτελεί έναν από τους βασικούς αστικούς συντελεστές. Κτίριο θεωρείται η ανεξάρτητη κατασκευή που προορίζεται για: (α) κατοίκηση, (β) άσκηση κάποιου επαγγέλματος ή εκτέλεση κάποιας εργασίας, (γ) αποθήκευση και (δ) λειτουργία μηχανημάτων. Τα περισσότερα κτίρια χαρακτηρίζονται από ιδιωτικότητα, εκτός αυτών που προορίζονται για δημόσια χρήση (Κοινωφελείς Χώροι/ΚΦ) και στα οποία έχουν πρόσβαση (σχεδόν) όλοι κάποια χρονική στιγμή ή μόνιμα. Επίσης, τα κτίρια χαρακτηρίζονται με βάση τη μορφή τους (μονοκατοικία, πολυκατοικία, συγκεκριμένου ρυθμού κτλ.) και τη χρήση τους (κατοικία, αθλητικές και πολιτιστικές δραστηριότητες κτλ.).

***Κατοικία***

Η ***κατοικία*** αποτελεί βασικό στοιχείο της πόλης και, κατ' επέκταση, του αστικού σχεδιασμού. Αφορά τόσο τη φυσική υπόσταση του κτιρίου που στεγάζει τη χρήση, όσο και στην ίδια τη χρήση, εν γένει. Έτσι, κατοικία μπορεί να θεωρείται:

(α) ένας ανεξάρτητος χώρος, που κατασκευάστηκε ή μετατράπηκε για την κάλυψη των στεγαστικών αναγκών μεμονωμένων ανθρώπων ή ομάδων ανθρώπων,
(β) η χρήση που προβλέπει την ανάπτυξη κτισμάτων κατοικίας, αυτούσια (αμιγής) ή σε μείξη με άλλες χρήσεις σχετικές με την κατοικία (γενική),
(γ) ο νομικός δεσμός ενός προσώπου με τον τόπο μόνιμης και κύριας εγκατάστασής του, δηλαδή μια συγκεκριμένη πόλη.

Συνήθως, το δεύτερο σκέλος του ορισμού προκύπτει από το πρώτο, ενώ το τρίτο δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη συχνότητα στην επιστήμη της πολεοδομίας, και για το λόγο αυτό, οι περισσότεροι ορισμοί που αφορούν τον πολεοδόμο εστιάζονται στην πρώτη έννοια. Για παράδειγμα, η Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (ΕΣΥΕ), όταν αναφέρεται στην κατοικία, αποτυπώνει χώρους (όχι κτίριο, κατ' ανάγκη) που προορίζονται για την κάλυψη της στεγαστικής ανάγκης του χρήστη τους, μόνιμα ή κατά το χρόνο της απογραφής. Σε άλλους ορισμούς, η κατοίκηση δεν περιορίζεται σε μόνιμη, ενώ σε κάποιους άλλους δίνεται έμφαση στην αναγκαία διαμόρφωση του χώρου, ώστε να μπορεί να ικανοποιήσει κατάλληλα τις ανθρώπινες ανάγκες.

Το περίβλημα των κατοικιών είναι το όριο που διαφοροποιεί τον ιδιωτικό από τον δημόσιο χώρο, το οποίο περιλαμβάνει δύο βασικούς αστικούς συντελεστές: τους δρόμους και τις αστικές πλατείες.

### *Δρόμος*

Ο ***δρόμος*** αποτελεί την κοινόχρηστη έκταση που λειτουργεί, κυρίως, για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας. Λόγω αυτής της κυρίαρχης λειτουργίας του,[8] η αρχιτεκτονική του γίνεται αντιληπτή διά του βαδίσματος ή της μετακίνησης με μηχανοκίνητα μέσα. Ωστόσο, σχετίζεται και με τις λοιπές λειτουργίες του, οι οποίες, πέραν της σύνδεσης των σημείων εντός ή εκτός πόλης, είναι οι εξής: (α) πολιτικές, που αφορούν πορείες, διαδηλώσεις, παρελάσεις (σε κάποιες χώρες ή και σε κάποιες χρονικές περιόδους), (β) πολιτισμικές-θρησκευτικές, που αφορούν τελετουργίες προς ιερά και λατανίες, (γ) συμβολικές αναπαραστάσεις, που σχετίζονται με την επίδειξη ισχύος και τη μεταφορά μηνύματος (Αραβαντινός και Κοσμάκη, 1988).

### *Πλατεία*

Η ***πλατεία*** (όπως συνηθίζεται να αποκαλείται η «αστική πλατεία») αποτελεί τη χωρική δομή του ελεύθερου χώρου που προκύπτει από την παράθεση κτιρίων γύρω από αυτόν, δημιουργώντας την «αίσθηση του περίκλειστου» (sense of enclosure), και αποτελεί το βασικό πλαίσιο της ανθρώπινης δραστηριότητας στον δημόσιο χώρο. Ετυμολογικά, ο όρος προέρχεται από την «πλατεία οδό», δηλαδή την επίπεδη έκταση που μπορεί να αποτελέσει το κέντρο ενός οικισμού ή μιας πόλης. Έτσι, παρατηρείται συχνά στα κέντρα των οικισμών να εγγράφεται στα εκεί κτίρια πλατεία, λόγω της σημαντικής για τους κατοίκους δραστηριότητας που αναπτύσσεται σε αυτήν. Κατά τον Webb (1990), οι πλατείες είναι ο μικρόκοσμος της αστικής ζωής, αφού αποτελούν χώρο ξεκούρασης, αναψυχής, διασκέδασης, ανταλλαγής απόψεων, ιδεών και εμπορευμάτων, πολιτικής έκφρασης, θρησκευτικών τελετουργιών και παρατήρησης λοιπών ανθρώπων. Πάντως, αξίζει να σημειωθεί πως η κεντρικότητα των πλατειών δεν αφορά τη γεωμετρική κεντρικότητα (κέντρο οικισμού), αλλά τη λειτουργική κεντρικότητα.

Τα σύνολο των δρόμων και των πλατειών, σε συνδυασμό με τα πάρκα, αποτελείτο σύνολο του ***δημόσιου χώρου*** μιας πόλης, στον οποίο καλείται να παρέμβει ο αστικός σχεδιαστής. Η νέα μορφή του αστικού χώρου, του περιβάλλοντος των κτιρίων, προσδίδει στα τελευταία νέα οπτική και νέα αντίληψη στους χρήστες τους, και για το λόγο αυτό, ο αστικός σχεδιασμός σχετίζεται σε υψηλό βαθμό με την ποιότητα ζωής και την ανάπτυξη.

[8] Κατά τον Sitte, ο δρόμος, μεμονωμένα, ως τοπικό σημείο αναφοράς, μπορεί να έχει και άλλες λειτουργίες, εντάσσοντας σε αυτό που ερμηνεύει ο Rossi ως έργο τέχνης. Αντιθετικά, το οδικό δίκτυο δεν λειτουργεί διαφορετικά, παρά μόνο ως κανάλι κυκλοφορίας. Η μονοσήμαντη αυτή άποψη έρχεται σε συμφωνία με τη λογική των μοντερνιστών, οι οποίοι, προβάλλοντας τη λειτουργία των αστικών συντελεστών, πρότειναν τον απόλυτο διαχωρισμό χρήσεων και λειτουργιών. Για περισσότερα, πρβ. Κεφάλαιο 3.

# Βιβλιογραφικές αναφορές


Αίσωπος, Ι. (2006). Η διάχυτη πόλη. Στο: Ά. Γοσποδίνη και Η. Μπεριάτος (επιμ.).*Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη.* Αθήνα: Κριτική, 104-120.

Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννακού, Α., Καυκαλάς, Γ. και Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ. (2007). *Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές.* Αθήνα: Κριτική.

Αραβαντινός, Α. και Κοσμάκη, Π. (1988). *Υπαίθριοι χώροι στην πόλη: Θέματα ανάλυσης και πολεοδομικής οργάνωσης αστικών ελεύθερων χώρων και πρασίνου.* Αθήνα: Συμεών.

Αραβαντινός, Α. (1997). *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου.* Αθήνα: Συμμετρία.

Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου.* Αθήνα: Συμμετρία.

Arnheim, R. (2003). *Η δυναμική της αρχιτεκτονικής μορφής.* Θεσσαλονίκη, University Studio Press.

Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ. (2006). *Πολεοδομία VS μεταφορές: Από την απόκλιση στη σύγκλιση.* Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Γερολύμπου, Α. κ.ά. (1983). Περί πολεοαρχιτεκτονικής, ή το παλιό και το νέο στην πολεοδομία. Στο: Α. Γερολύμπου κ.ά. (επιμ.), *Επί πόλεως: Συλλογή κειμένων.* Θεσσαλονίκη: Σύγχρονα Θέματα.

Δημητριάδης, Ε. (1987). *Ιστορία της πόλης και της πολεοδομίας: Από την πρώιμη πόλη ως την εμφάνιση της σύγχρονης πολεοδομίας.* Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Heidegger, M. (2009). *Κτίζειν, Κατοικείν, Σκέπτεσθαι,* Αθήνα: Πλέθρον.

Jammier, M. (2011). *Έννοιες του χώρου.* Ηράκλειο: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Κρήτης. διαθέσιμο στο http://www.cup.gr/Previews/978-960-524-095-0-Preview.pdf [πρόσβαση: 28 Απριλίου 2015].

Καραμπέτσος, Π. (2006). *Η μητροπολιτική πολιτική. Ανάλυση και περίπτωση μελέτης από το γαλλικό μοντέλο πολιτικής. Πτυχιακή εργασία,* Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο Αθηνών. Αθήνα.

Κομνηνός, Ν. (1986). *Θεωρία της αστικότητας ΙΙΙ: Αστικός σχεδιασμός και κατασκευή της πόλης.* Αθήνα: Σύγχρονα Θέματα.

Κυριακίδης, Χ. (2010). *Ετερότητες: Προς έναν καινοτόμο σχεδιασμό, προωθώντας την ανάπτυξη. Διπλωματική εργασία.* ΤΜΧΠΠΑ. Βόλος.

Λάββας, Γ. (2008). *Επίτομη ιστορία της αρχιτεκτονικής.* Αθήνα: University Studio Press.

Lefebvre, H. (1983). Χώρος αρχιτεκτονικός, χώρος αστικός. Στο: *Επί πόλεως.* Θεσσαλονίκη: Σύγχρονα Θέματα.

Λιάπη, Μ., Τάταρη, Μ. και Χρυσός, Κ. (2002). Osmosis-An urban stability process: Συμμετοχή 2. Στο: Σ. Λαδά και Σ. Βεργόπουλος (επιμ.), *Αρχιτεκτονική εκπαίδευση και ψηφιακές τεχνολογίες 1.* Θεσσαλονίκη: Τομέας Αρχιτεκτονικού Σχεδιασμού και Εικαστικών Τεχνών/Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Μάρτος, Δ. (2011). *Άρδην-Ρήξη.* διαθέσιμο στο http://ardin-rixi.gr/archives/2254 [πρόσβαση: 2 Μαρτίου 2015].

Μηλάκης, Δ. (2006). *Χρήσεις γης και μεταφορές: Διερεύνηση της επίδρασης των πολεοδομικών χαρακτηριστικών μακρο- και μικρο- κλίμακας στις επιλογές μετακίνησης. Διδακτορική διατριβή.* ΕΜΠ. Αθήνα.

Μπαρμπόπουλος, Ν., Μηλάκης, Δ. και Βλαστός, Θ. (2005). Αναζητώντας τη μορφή της βιώσιμης πόλης: Κριτική προσέγγιση του συμπαγούς πολεοδομικού μοντέλου. *Αειχώρος 4.* 1:20-45.

N. 4067/2012. Υπουργείο Περιβάλλοντος και Κλιματικής Αλλαγής. διαθέσιμο στο http://www.ypeka.gr/ [πρόσβαση: 2 Μαρτίου 2015].

Παπαγρηγορίου, Β. (2007). *Πολεοδομία: Εισαγωγή, θεσμοί, πολιτική.* Αθήνα: Σάκκουλας.

Πορτοκαλίδης, Κ. και Ζυγούρη, Φ. (2011). Η ιδιότυπη «συμπαγής διάχυση» των ελληνικών πόλεων. Στο: *Πρακτικά 9ου Εθνικού Συνεδρίου του Ελληνικού Τμήματος της Ευρωπαϊκής Εταιρίας Περιφερειακής Επιστήμης με θέμα: «Περιφερειακή Ανάπτυξη και Οικονομική Κρίση: Διεθνής Εμπειρία και Ελλάδα».* Αθήνα.

Ρόδη, Α. (2012). Αστική διάχυση ή συμπαγής πόλη; Η υπέρβαση του διλήμματος μέσω του αστικού σχεδιασμού. Στο: *Πρακτικά 3ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Μέρος Ι.* Βόλος, 679-680.

Rossi, A. (1982). *Η αρχιτεκτονική της πόλης.* Θεσσαλονίκη: Σύγχρονα Θέματα.

Σιόλας, Ά. (2005). *Άνθρωπος και χώρος.* Αθήνα: Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού/Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Σφάελλος, Χ. (1991). *Αρχιτεκτονική: Η μορφή της σκέψης στο φυσικό χώρο.* Αθήνα: Γνώση.

Τμήμα Πολεοδομίας και Οικήσεως/Κυπριακή Δημοκρατία (2015). Παγκόσμια Ημέρα Πολεοδομίας-Χωροταξίας. διαθέσιμο στο http://www.moi.gov.cy/[πρόσβαση: 28 Απριλίου 2015].

Τσίγκας, Α. (2009). *Η σημασία της φαινομενολογίας στην αρχιτεκτονική της κατοικίας και της πόλης σήμερα και στο μέλλον.* Πάτρα: Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών/Πανεπιστήμιο Πατρών.

Χατζηκοκόλη, Σ. (2009). «Υγιείς» πόλεις: Μια διαχρονικά επίκαιρη πρόκληση. Στο: *Πρακτικά 2ου Πανελλη-νίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης-Τόμος ΙΙ.* Βόλος: Πανεπιστη-μιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, 603-610.

Anon (2014). Murray D. Rice. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας Available at: http://www.murrayrice.com/ [accessed: March 2, 2015].

CEC (1990). *Green Book on the urban Environment.* Luxemburg: Commision of the European Commities.

CEC (2004). *Thematic strategy on the urban environment.* Available at: http://eur-lex.europa.eu/[accessed: ...]

Chaudhuri, J. (2001). *An Introduction to Development and Regional Planning, with Special Reference to India.* Kolkata: Orient Longman Limited.

Lefebvre, H. (1991). *The Production of Space.* Oxford: Blackwell Publishing.

Moughtin, C. (1992). *Urban Design: Street and Square.* London: Butterworth Architecture.

Mumford, L. (1938). *The Culture of Cities.* New York: Harcourt, Brace and Co.

Mumford, L. (1961). *The City in History: Its Origins, its Transformations, and its Prospects.* San Diego: A Harvest/HJB Book.

Rochefort, M. (1995). *Dynamique de l'espace francais et amenagement du territoire.* Paris: L'Harmattan.

Sassen, S. (2001). *The Global City.* New Jersey: Princeton University Press.

Sassen, S. (2008). Research Gate. Available at: http://www.researchgate.net/profile/Saskia_Sassen/publication/228007266_The_Global_City/links/54bb512a0cf29e0cb04bd91a.pdf [accessed: October 22, 2015].

Short, J. (2007). *Liquid City: Megalopolis and Contemporary Northwest.* Washington: Resources for the Future.

Spengler, O. (1991). *The Decline of the West.* Oxford: Oxford University Press.

Vidler, A. (1994). *The Architectural Uncanny.* Cambridge (Mass): The MIT Press.

Webb, M. (1990). *The City Square.* London: Thames and Hudson.

# Κεφάλαιο 2
## Παραδείγματα αστικού σχεδιασμού από την ιστορία

**Σύνοψη**

*Το κεφάλαιο αυτό ξεκινά με μια σύντομη αναδρομή στην ιστορία της πόλης, με έμφαση στη δομή, την οργάνωση και τη λειτουργία των αστικών συντελεστών. Ο δρόμος, το οικοδομικό τετράγωνο, η πλατεία και τα κτίρια μελετώνται σε διάφορες χρονικές περιόδους, με βάση όχι μόνο κοινωνικοοικονομικές παραμέτρους, αλλά και την αισθητική της εκάστοτε εποχής. Με σημείο εκκίνησης τους πρώιμους πολιτισμούς, εξετάζονται οι αστικοί συντελεστές, κυρίως στην αρχαία Ελλάδα και Ρώμη, η ανάπτυξη των οποίων διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στη μετέπειτα οργάνωση των ευρωπαϊκών πόλεων, έως και σήμερα. Επόμενοι σταθμοί, ο Μεσαίωνας και η Βιομηχανική Επανάσταση, ιστορικές περίοδοι στις οποίες οι συνθήκες στις πόλεις ήταν ιδιαίτερα δύσκολες και έδωσαν το έρεισμα για την ανάπτυξη της σύγχρονης πολεοδομίας, μέσα από την εμφάνιση ουτοπικών πολεοδομικών προτάσεων. Ο ουτοπικός ιδεαλισμός οδήγησε, σύντομα, στο μοντέρνο κίνημα, το οποίο εκφράστηκε στον πολεοδομικό σχεδιασμό ως λειτουργικός διαχωρισμός. Οι πολεοδομικές πρακτικές της περιόδου αποκήρυξαν τα έως τότε ισχύοντα και δημιούργησαν χώρους που επικρίθηκαν από τους μεταμοντέρνους σχεδιαστές. Το κεφάλαιο κλείνει με την αποτύπωση των σύγχρονων πολεοδομικών πρακτικών, όπως αυτές υιοθετήθηκαν με βάση τις υστερομοντέρνες και μεταμοντέρνες αντιλήψεις.*

**Προαπαιτούμενη γνώση**

*Επειδή η παρουσίαση της ιστορικής συνέχειας των οικιστικών συνόλων και των πόλεων αποτελεί τη βάση για την ανάπτυξη σχεδιαστικών προσεγγίσεων, ο αναγνώστης δεν απαιτείται να έχει ειδικές γνώσεις. Ωστόσο, θα ήταν χρήσιμο να έχει αντίληψη θεωρητικών ζητημάτων σχετικά με το χώρο και τις έννοιες του οικισμού και της πόλης, καθώς και βασικών οργανωτικών στοιχείων τους. Προς την ίδια κατεύθυνση μπορεί να συμβάλουν οι γνώσεις κοινωνιολογικών και οικονομικών θεωριών (πρβ. τα μαθήματα «Αστική γεωγραφία» και «Εισαγωγή στην πολεοδομία και τα οικιστικά δίκτυα»). Επιπλέον, χρήσιμο θα ήταν να διαβάσει, συνδυαστικά, το βιβλίο του Α. Αραβαντινού,* Πολεοδομικός σχεδιασμός *(2007).*

## 2.1 Εισαγωγή

Πολλές φορές, ο σύγχρονος πολεοδόμος καλείται να παρέμβει σε υφιστάμενες περιοχές με συγκεκριμένο χαρακτήρα και συγκεκριμένη αισθητική, απόρροια συγκεκριμένων τάσεων αρχιτεκτονικού σχεδιασμού που επικρατούσαν σε διαφορετικές χρονικές συγκυρίες. Πώς αντιμετωπίζονται τέτοιοι οικιστικοί πυρήνες, που έχουν συχνά μακραίωνη ιστορία; Η απάντηση είναι περίπλοκη και διαφορετική, αναλόγως της προσέγγισης που αποδέχεται ο κάθε πολεοδόμος. Για να καταφέρει, όμως, κάποιος να προχωρήσει σε επιλογή, πρέπει να προηγηθεί μια διαδικασία αξιολόγησης. Αυτό συνεπάγεται γνώση των ιστορικών συγκυριών που οδήγησαν στη διαμόρφωση συγκεκριμένων μορφών.

Στόχος του παρόντος κεφαλαίου, στο οποίο παρουσιάζονται συνοπτικά η ιστορική εξέλιξη των πόλεων από την αρχαιότητα έως σήμερα, καθώς και διάφορα σχεδιαστικά ρεύματα που διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη των σημερινών οικιστικών κέντρων.

## 2.2 Οι αστικοί συντελεστές στην αρχαιότητα

Όπως σημειώθηκε στο Κεφάλαιο 1, οι πρώτες πόλεις και οι πρώτοι πολιτισμοί αναπτύχθηκαν χάρη στην ενασχόληση του ανθρώπου με την καλλιέργεια της γης σε εύφορες περιοχές, όπως ήταν η Μεσοποταμία και η Αίγυπτος. Οι δύο αυτοί αστικοί πολιτισμοί διέφεραν σημαντικά μεταξύ τους και το χωρικό αποτύπωμα των διαφορών τους φαινόταν στις πόλεις τους (Tellier, 2009).

**Μεσοποταμία**

Η περιοχή της ***Μεσοποταμίας*** αποτέλεσε πεδίο δράσης για διάφορους λαούς (Σουμέριους, Ασύριους, Βαβυλώνιους, Χεττίτες, Μήδους, Πέρσες), που αξιοποίησαν ως πρώτη ύλη παράγωγα του πηλού και κονιάματα, για την ανάπτυξη πολιτισμών που επικεντρώνονταν ιδεολογικά στην απόλαυση της επίγειας ζωής, την κατάκτηση και το μεγαλείο (Λάββας, 2008). Η αντίληψη αυτή αποτυπώθηκε στην περιτείχιση των πόλεων της Μεσοποταμίας, τόσο για συμβολικούς (Nemet-Nejat, 1998), όσο και για πρακτικούς λόγους, δηλαδή αμυντικούς,

αντιπλημμυρικούς (McIntosh, 2005), και αντιστήριξης της υπερυψωμένης πλατφόρμας (tell), επί της οποίας οικοδομήθηκε η πόλη (Γοσποδίνη, 1995). Γνωστή πόλη της Μεσοποταμίας είναι η Βαβυλώνα, όμως και οι Ουρ (Ur) και Τελ Ασμάρ (Tell Asmar) αποτελούν επίσης τυπικά παραδείγματα αρχαίων πόλεων της περιοχής (Nishimura, 2008). Η Ουρ είχε αναπτυχθεί τόσο εντός όσο και εκτός των τειχών, ενώ είχε και δύο τεχνητούς λιμένες. Οι κατοικίες της, που ήταν διώροφες, με 14-15 δωμάτια, κατά το πλείστον, οργανωμένες γύρω από αίθριο, είχαν αναπτυχθεί οργανικά (Morris, 1994) και άνευ γεωμετρικής κανονικότητας.[1,2] Βασικό στοιχείο της Ουρ ήταν το τέμενος, ο μοναδικός δημόσιος υπαίθριος χώρος στην πόλη, ενώ η πλατεία, η μόνη, πιθανότατα, σε όλη την πόλη, λειτουργούσε καθαρά ως υπαίθρια αγορά (bazaar) (Γοσποδίνη, 1995).



**Εικόνα 2.1:** *Η υπερυψωμένη πλατφόρμα (tell) επί της οποίας είχε οικοδομηθεί η πόλη της Μεσοποταμίας.*
**Πηγή:** *http://onceagreenberet.com*, *http://www.assyrianvoice.net*, *http://vietbao.vn*

Η Βαβυλώνα, επίσης περιτειχισμένη, αναπτύχθηκε σε μια έκταση 90 στρεμμάτων και παρουσίαζε σχετική κανονικότητα, καθώς οργανώθηκε σε μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα (supergrids) (Morris, 2013), τα οποία δεν εμφάνιζαν, ωστόσο, κάποια κανονικότητα στο εσωτερικό τους (Gwendolyn, 2003). Η πόλη διαιρούνταν σε δύο μέρη, λόγω του Ευφράτη, και διέθετε δύο φρούρια, στο ένα εκ των οποίων βρίσκονταν τα ανάκτορα και στο άλλο ο οκταεπίπεδος ναός (ziggurat) του θεού Μπέλους (Δία). Σημειώνεται πως η ανάπτυξη των πολυώροφων (τριώροφων ή τετραώροφων) κατοικιών, που οργανώνονταν γύρω από αίθριο, επίσης δεν μαρτυρούσε συγκεκριμένη κοινωνική διαστρωμάτωση (Charpin, 2014).

[1] Η απουσία γεωμετρικής κανονικότητας μπορεί να ήταν αποτέλεσμα των κλιματολογικών συνθηκών, αλλά μπορεί να οφείλεται στην ανασκαφική έρευνα, που έχει φέρει στο προσκήνιο ευρήματα διαφορετικών χρονικών περιόδων. Δεδομένης, βέβαια, της ιδιαίτερης σημασίας των δημόσιων κτισμάτων (για περισσότερα, πρβ. Δημητριάδης, 1987, ενδέχεται η συγκεκριμένη οργάνωση να σχετίζεται και με την αποτύπωση της κοσμοθεωρίας αυτού του πολιτισμού).

[2] Αξίζει να σημειωθεί πως μια σχετικά πρώιμη ιεράρχηση του οδικού δικτύου παρουσιάστηκε μόνο στον ασσυριακό πολιτισμό. Πρβ. Σιόλας, 2005.



**Εικόνα 2.2:** *Η Βαβυλώνα, η πιο φημισμένη πόλη της Μεσοποταμίας, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα της πολεοδομίας της εποχής.*
**Πηγή:** *http://archittention.blogspot.gr*, *https://ferrelljenkins.wordpress.com*, *http://brianmoranhdr.blogspot.gr*, *https://gilgameshakkad.wordpress.com*

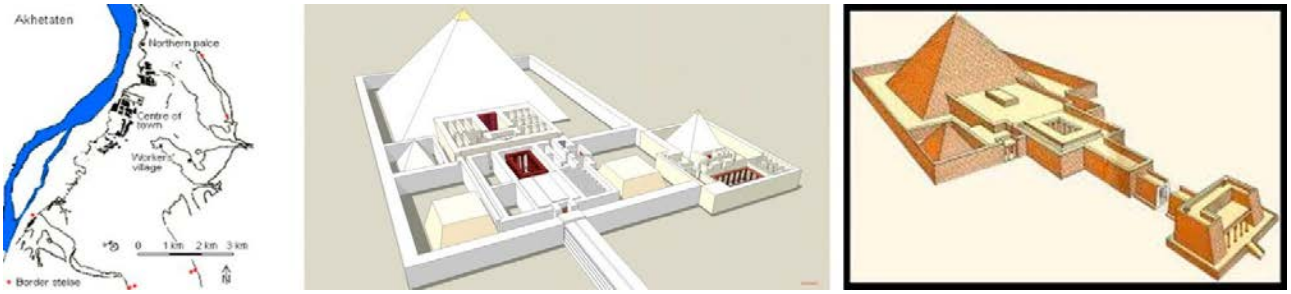
### Αίγυπτος

Οι πόλεις στην ***Αίγυπτο*** παρουσίαζαν σημαντικές διαφοροποιήσεις, λόγω των κλιματολογικών συνθηκών και του θρησκευτικού και πολιτικού προσανατολισμού. Σε αντίθεση με τις πόλεις-κράτη της Μεσοποταμίας, δεν ήταν περιτειχισμένες (Boone and Modarres, 2006), καθώς από το 3100 π.Χ. είχε δημιουργηθεί το ενιαίο κράτος της Αιγύπτου (Overfield and Andrea, 2012). Η «ζωή» τους ήταν σύντομη, δεδομένης της σύνδεσής τους με το νεκρικό μνημείο (πυραμίδα) του εκάστοτε φαραώ και της νεκρόπολης. Κατά τον Kemp (1997), η οργάνωση των αιγυπτιακών πόλεων βασιζόταν σε δύο μοντέλα:

(α) τις πόλεις με εξαρτημένη οικονομία, που σχετίζονταν άμεσα με την ίδρυση και λειτουργία του νεκρικού ναού (temple-towns), στις οποίες η οικονομική και διοικητική ζωή στηριζόταν στο ιερατείο, και
(β) τις πόλεις με ανεξάρτητη οικονομία, στις οποίες η οικονομία στηριζόταν σε τομείς ανεξάρτητους από τη θρησκεία (πχ. εμπόριο, γεωργία).

Στην πρώτη περίπτωση, η πόλη, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την Καχούν (Kahun), αναπτυσσόταν με ορθοκανονικό τρόπο, υπό τη μορφή ενός πρώιμου ιπποδάμειου συστήματος (Morris, 2013) και ενός συστήματος ζωνών (zoning),που μαρτυρούσε έντονες κοινωνικές διακρίσεις (Soyo-Mekansal and Çıkarımlar), οι οποίες αποτυπώνονταν τόσο στην οικιστική δομή, όσο και στο μέγεθος των κατοικιών (έως ογδόντα δωμάτια και ένα ή περισσότερα αίθρια, στην περίπτωση των εύπορων κατοικιών, και τρία δωμάτια και μικρό αίθριο, στην περίπτωση των τυπικών κατοικιών). Στη δεύτερη περίπτωση, με χαρακτηριστικό παράδειγμα την Ελ Αμάρνα (El-Amarna), η κεντρική περιοχή της πόλης περιλάμβανε δημόσια κτίρια, ενώ ευθύγραμμοι δρόμοι δημιουργούσαν έναν προσχεδιασμένο, καθώς φαίνεται, οργανωμένο οικιστικό ιστό, ο οποίος ερχόταν σε αντιδιαστολή με την άναρχη ανάπτυξη των κατοικιών

(Kemp, 2010). Η ανάπτυξη των περιοχών κατοικιών πραγματοποιούνταν σταδιακά και ιεραρχικά, με τους οικονομικά ασθενέστερους να επιλέγουν τελευταίοι το χώρο κατοίκησής τους. Για το λόγο αυτό, η μορφολογία του ιστού, συνολικά, δεν παρουσίαζε συγκεκριμένη κανονικότητα, ενώ δεν υπήρχε κοινωνική διαστρωμάτωση. Αντίθετα, το προάστιο της πόλης παρουσίαζε αυστηρή γεωμετρία, όπως ακριβώς συνέβαινε και στην περίπτωση των νεκροπόλεων, οι οποίες οργανώνονταν με οδούς και σταυροδρόμια. Το γεγονός αυτό αποτελεί ένα ακόμα τεκμήριο, πέραν της διάκρισης όσον αφορά τα υλικά κατασκευής,[3] της ιδιαίτερης σημασίας της μεταθανάτιας ζωής για τον κάτοικο της αρχαίας Αιγύπτου (Segal, 2010).




**Εικόνα 2.3:** *Πόλεις όπως η Καχούν στηρίζονταν οικονομικά από τον Νεκρικό Ναό (Πυραμίδα) (κέντρο-δεξιά), ενώ πόλεις όπως η Ελ Αμάρνα (αριστερά) είχαν ανεξάρτητη οικονομία.*
**Πηγή:** *http://www.keywordpicture.com*, *http://en.wikipedia.org*, *http://www.slideshare.net*

### Ινδία

Εξίσου σημαντικός ήταν ο πολιτισμός που αναπτύχθηκε στην ***Κοιλάδα του Ινδού***, ο οποίος ονομάστηκε Χαραπάν, από την ομώνυμη πόλη.[4] Κοινό μορφολογικό στοιχείο σε όλες τις πόλεις του πολιτισμού αυτού ήταν η ακρόπολη (citadel), χωροθετημένη στα δυτικά. Επίσης, αυτές είχαν και μια απόλυτη γεωμετρική κανονικότητα, με δρόμους ορθοκανονικούς και κεντρικές λειτουργίες που προσομοίαζαν στις ελληνικές πόλεις της ίδιας περιόδου, όπως η αγορά, το βουλευτήριο, το γυμνάσιο, το θέατρο και οι ναοί. Τα λουτρά αποτελούσαν ένα ακόμα σημαντικό και πολυτελές κτίριο, οργανωμένο σε δύο ορόφους, με πολλά δωμάτια γύρω από μια κεντρική πισίνα, το οποίο απαντούσε στην πόλη Μοχένιο Ντάρο (Mohenjo Daro). Τα οικοδομικά τετράγωνα ήταν μεγάλου μεγέθους (Γοσποδίνη, 1995), τα οποία σχεδιάζονταν έτσι ώστε να αποτυπώνεται η ισχύς της πολιτικής ή και της θεοκρατικής εξουσίας, που καθοδηγούσε το σχεδιασμό με βάση γεωμετρικές αρχές (Δημητριάδης, 1987).



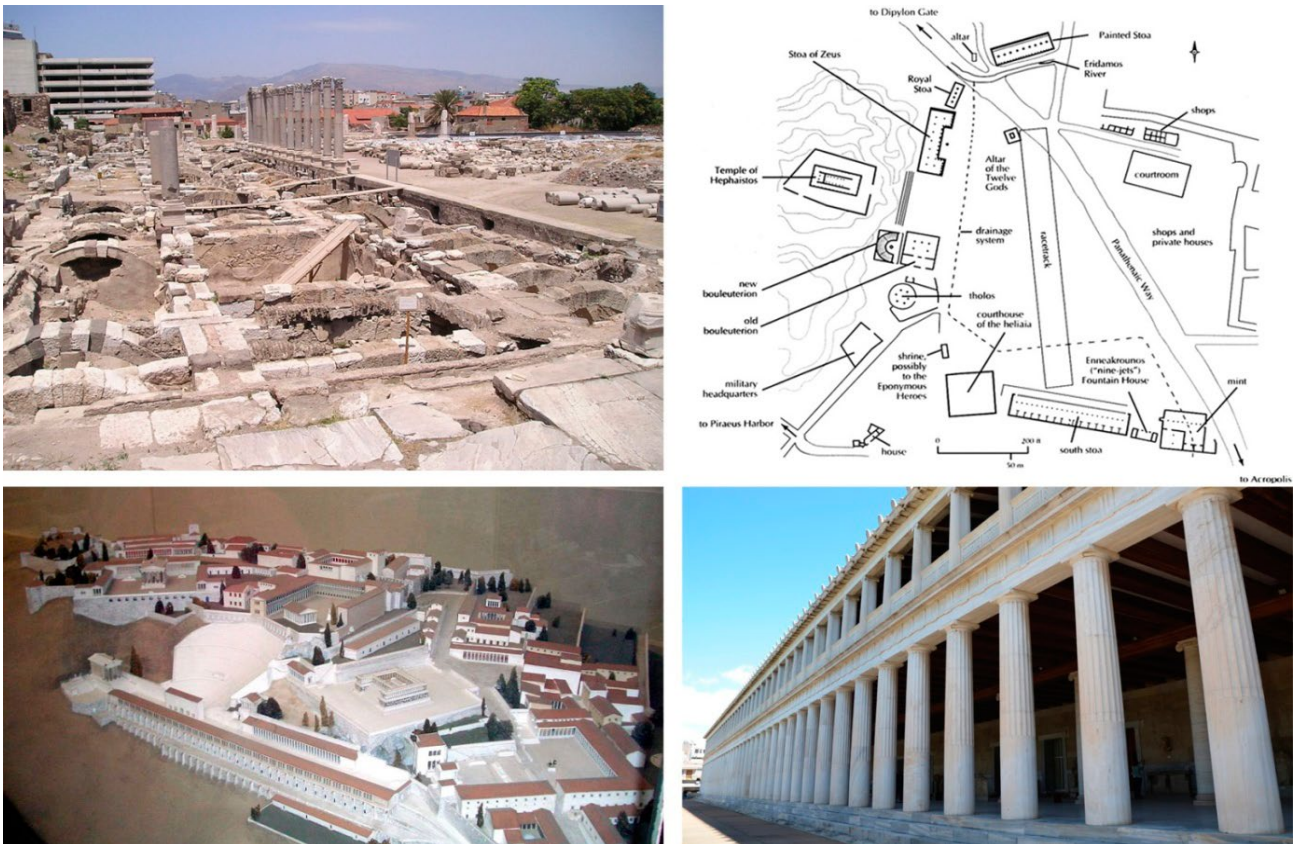
**Εικόνα 2.4:** *Αρχαιολογικά ευρήματα από τη Μοχένιο Ντάρο.*
**Πηγή:** *https://commons.wikimedia.org*, *https://commons.wikimedia.org*

### Ελλάδα

Στον ***ελλαδικό χώρο***, η εμφάνιση του αστικού πολιτισμού σηματοδοτήθηκε κατά τη δεύτερη χιλιετηρίδα με την ανάπτυξη νησιωτικών πολιτισμών (αιγιακού και μινωικού), αλλά και του μυκηναϊκού πολιτισμού. Μετά την παρακμή των πολιτισμών αυτών, ο αστικός πολιτισμός παρουσίασε σημάδια ανάπτυξης κατά την αρχαϊκή εποχή (8ος-6ος αι. π.Χ.), ενώ κατά την κλασική εποχή (5ος-4ος αι. π.Χ.) έφτασε σε ιδιαίτερα υψηλό επίπεδο, χάρη στην ανάπτυξη των τεχνών (Λεοντίδου, 2005), μεταξύ των οποίων της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομίας, αλλά και της πολιτικής.

[3] Οι κατοικίες των αρχαίων Αιγυπτίων ήταν κατασκευασμένες από τούβλα άψητης ιλύος, σε αντίθεση με τα ταφικά μνημεία (mastabas) τους, τα οποία ήταν κατασκευασμένα από λαξευτή πέτρα.
[4] Για πληροφορίες σχετικά με την πόλη Χαράπα και άλλες πόλεις του πολιτισμού αυτού, πρβ. Pruthi, 2004.

Το βασικό νεωτεριστικό στοιχείο της ελληνικής πόλης ήταν η *αγορά*, που παρουσίαζε μορφολογική συσχέτιση με την κεντρική αυλή των ανακτόρων στις μινωικές πόλεις. Η ονομασία της αγοράς προήλθε από την ομώνυμη λέξη της ομηρικής περιόδου, που σήμαινε «συγκέντρωση πολιτών» (Thompson, 1954), ενώ, με την πάροδο των ετών, απέκτησε χωρική διάσταση, δηλώνοντας τον τόπο συγκέντρωσης πολιτών για τους παραπάνω λόγους. Ήδη από τις μυκηναϊκές πόλεις, η αγορά αντιπροσώπευε τον πυρήνα του αστικού ιστού, ενώ, για τις ελληνικές πόλεις, ήταν ο κεντρικός δημόσιος υπαίθριος χώρος, που είχε πολιτικό, θρησκευτικό, εμπορικό, πολιτιστικό και ψυχαγωγικό χαρακτήρα (Donati, 2015). Έτσι, στην αγορά βρίσκονταν βωμοί και ναοί διαφόρων θεών, ενώ λάμβαναν χώρα καθημερινές πολιτικές συζητήσεις, αλλά και διάφορες συνελεύσεις[5,6] και ομιλίες πολιτικών, όπως επίσης φιλοσοφικές συζητήσεις, βασικό συστατικό της ψυχαγωγίας των Ελλήνων, θεατρικές παραστάσεις[7] και εμπορικές συναλλαγές στις στοές. Μάλιστα, η εμπορική δραστηριότητα εντάθηκε μετά τον 6ο αι. π.Χ., οπότε και άρχισε να επεκτείνεται. Αυτό έφερε αντιμέτωπους τους πολίτες σε ορισμένες πόλεις, όπως στην Αθήνα[8] και τη Μίλητο, στις οποίες έγιναν προσπάθειες περιορισμού της εμπορικής δραστηριότητας σε συγκεκριμένα σημεία. Αξίζει, βέβαια, να σημειωθεί πως η αγορά αποτελούσε ένα χώρο ανδροκρατούμενο, καθώς, σύμφωνα με τα έθιμα της εποχής, οι νέες γυναίκες (έως 50 ετών) συμμετείχαν μόνο σε τελετές, και σε ειδικές περιστάσεις, ενώ έβγαιναν από το σπίτι για άλλη αιτία μόνο με την έγκριση του συζύγου και με τη συνοδεία ενός ηλικιωμένου ατόμου ή μιας δούλας. Παρότι σε αρκετές πόλεις προγενέστερες του 5ου αι. δεν υπήρχε συγκεκριμένη οργάνωση της αγοράς, μετέπειτα επικράτησε η σύνθεση των στοών σε σχήμα Π,[9] που ακολουθούσαν τις χαράξεις των δρόμων, οι οποίοι οργανώνονταν με αυστηρή γεωμετρικότητα. Μάλιστα, οι μεγαλύτεροι σε μήκος δρόμοι, εγκάρσιοι μεταξύ τους, διέσχιζαν τον υπαίθριο χώρο της αγοράς (Γοσποδίνη, 1995).

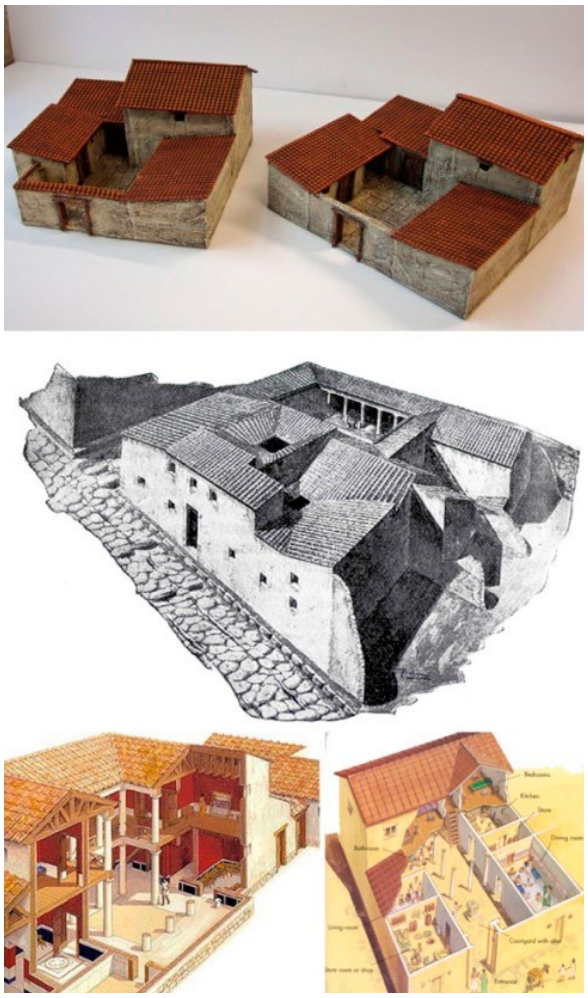



**Εικόνα 2.5:** *Η αγορά αποτελούσε το επίκεντρο της αστικής ζωής. Είχε κεντρικούς δρόμους, που τη διέσχιζαν κατά μήκος, όπως επίσης στοές και κτίρια, που περιέβαλαν τον υπαίθριο χώρο της.*
**Πηγή:** *http://commons.wikimedia.org*, *http://en.wikipedia.org*, *http://commons.wikimedia.org*, *https://www.utexas.edu*

Το περίφημο *ιπποδάμειο σύστημα* υπήρξε ο λόγος για την ανάπτυξη ενός κανονικού πλέγματος οριζόντιων και κάθετων αξόνων, συνήθως ενιαίου πλάτους, στις ελληνικές πόλεις. Η κατάτμηση του ιστού οδήγησε στο σχηματι-

[5] Εξαίρεση αποτελούσαν ορισμένες πόλεις, όπως η Δήλος, στις οποίες οι καιρικές συνθήκες δεν επέτρεπαν κάτι τέτοιο και οι συνελεύσεις πραγματοποιούνταν σε ειδικό κλειστό χώρο, το εκκλησιαστήριο.
[6] Στην αρχαία Αθήνα, οι συνελεύσεις πραγματοποιούνταν στην αγορά έως και τον 5ο αι. Έκτοτε, μεταφέρθηκαν στην Πνύκα και αργότερα στο θέατρο του Διονύσου.
[7] Κάτι τέτοιο συνέβαινε πριν από την κλασική περίοδο, οπότε και χώρος δραματουργίας αποτελούσε το θέατρο.
[8] Για περισσότερα σχετικά με την αγορά της αρχαίας Αθήνας, πρβ. Camp, n.d.· Αντωνόπουλος, 2014.
[9] Ο μορφικός αυτός τύπος επικράτησε στις πόλεις της Ιωνίας, μένοντας έτσι γνωστός ως «Ιώνιος αγορά».

σμό *οικοδομικών τετραγώνων*, σχήματος κανονικού ορθογωνίου, σε παραλληλία με τους μεγαλύτερου μήκους δρόμους. Εντός των οικοδομικών τετραγώνων οργανώνονταν οι κατοικίες και τα δημόσια κτίρια. Αυτά τα τελευταία καταλάμβαναν, συχνά, ένα ολόκληρο οικοδομικό τετράγωνο και ήταν διάσπαρτα στην πόλη. Εξαίρεση αποτελούσε το θέατρο, το οποίο προσαρμοζόταν στους πρόποδες λόφων. Πυρήνας του ήταν το «κοίλο» (cavea) (Λάββας, 2008), περιμετρικά του οποίου αναπτύσσονταν τα καθίσματα των θεατών (στις τρεις πλευρές) και η σκηνή (στην τέταρτη πλευρά). Περίφημα είναι τα θέατρα της Επιδαύρου και των Δελφών, καθώς και το Α΄ αρχαίο θέατρο Λάρισας.

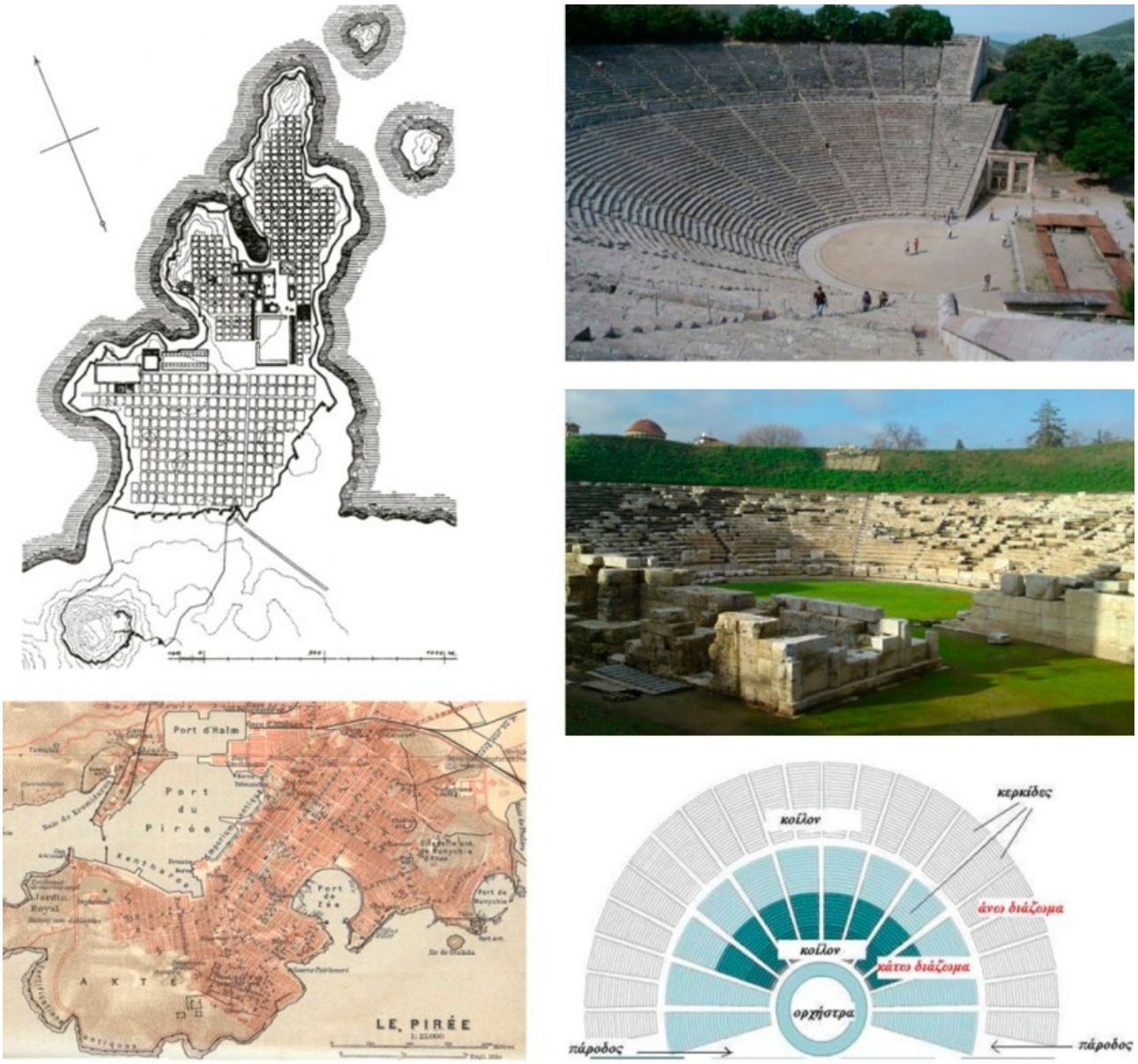


**Εικόνα 2.6:** *Αριστερά: Η οργάνωση της ελληνικής κατοικίας στην αρχαιότητα. Κέντρο: Η οργάνωση της πόλης με βάση το ιπποδάμειο σύστημα. Δεξιά: Τα αρχαία θέατρα: Επίδαυρος – Λάρισα – Σχέδιο Διάταξης Αρχαίου Θεάτρου*
**Πηγή:** *https://www.pinterest.com*, *https://www.pinterest.com*, *http://en.wikipedia.org*, *http://en.wikipedia.org*, *https://commons.wikimedia.org*, *http://users.sch.gr* , *http://en.wikipedia.org*

## Ρώμη

Σε αντίθεση με την Ελλάδα, στη ***Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία***, οι πόλεις δεν αποτελούσαν αυτόνομες δημοκρατικές κοινότητες. Η πόλη (για περισσότερα σχετικά με την αστική ανάπτυξη στη Ρώμη, πρβ. Βίντεο, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/) αποτελούσε μια κοινωνία με έντονη ιεράρχηση, ενώ η οικονομία της ήταν μεικτή και στηριζόταν στο εμπόριο και την παροχή υπηρεσιών. Η μορφή της προσομοίαζε με αυτήν των ρωμαϊκών στρατοπέδων (castra), δεδομένου ότι πολλές ιδρύθηκαν για την εξυπηρέτηση πολιτικών, στρατιωτικών και οικονομικών σκοπών. Το σχήμα τους ήταν κανονικό και οριζόταν από τη γραμμή των τειχών, με αποτέλεσμα την απότομη μετάβαση από το φυσικό στο αστικό περιβάλλον. Η κανονικότητα του περιγράμματος επεκτεινόταν και στο εσωτερικό των πόλεων, με δρόμους που σχημάτιζαν έναν γεωμετρικό κάνναβο, προσανατολισμένο και ιεραρχημένο. Οι δύο κεντρικοί δρόμοι, ο *Cardo Maximus* (Via Praetoria), που διέσχιζε την πόλη με κατεύθυνση από τα βόρεια προς τα νότια, και ο *Decumanus Maximus* (Via Principalis), που έτεμνε τον προηγούμενο δρόμο εγκάρσια, με κατεύθυνση από τα ανατολικά προς τα δυτικά, δημιουργούσαν ένα σημείο συνάντησης για τους αρχαίους Ρωμαίους, το κέντρο, όπου ήταν το *φόρουμ* (Forum Romanum) (Λάββας, 2008). Το φόρουμ, διάδοχος της ελληνικής αγοράς, αποτελούσε τον μεγαλύτερο δημόσιο υπαίθριο χώρο της πόλης. Ο χαρακτήρας του ήταν

πολυδιάστατος (πολιτικός, διοικητικός, οικονομικός, θρησκευτικός και ψυχαγωγικός) (Aldrete, 2004). Σε μεγάλες πόλεις, συχνά απαντούσαν περισσότερα του ενός φόρα, οι λειτουργίες των οποίων ήταν εξειδικευμένες.[10] Μορφολογικά, εντάσσονταν στην κανονικότητα του καννάβου, στην οποία ήταν προσαρμοσμένα και τα λοιπά οικοδομικά τετράγωνα (insulae).[11] Ωστόσο, απέκτησαν έντονες γεωμετρικές ιδιότητες μόνο μετά την εγκαθίδρυση της Αυτοκρατορίας.[12] Έκτοτε, ο τύπος αυτός, ο οποίος ονομάστηκε republican type ή republican forum, απέκτησε πολύ συγκεκριμένη δομή, με ορισμένη χωροθέτηση της Βασιλικής και του κεντρικού ναού, και με περιμετρική στοά, με αψιδωτές πύλες, που επέτρεπαν την είσοδο σε αυτό. Το imperial forum αποτελούσε μετεξέλιξη των αρχαίων ελληνικών ναών της Ιωνίας και παρέπεμπε στην οργάνωση της οικίας γύρω του αιθρίου, με την πόλη να λειτουργεί ως οικία και το φόρουμ ως αίθριο.




**Εικόνα 2.7:** *Η ρωμαϊκή πόλη (δεξιά) παρουσιάζει εγγενή συγγένεια με τα ρωμαϊκά στρατόπεδα (αριστερά), δεδομένης της βασικής πολιτικής, στρατιωτικής και οικονομικής σημασίας τους.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*, *http://hiltibold.blogspot.gr.*

[10] Τα foracivilian είχαν πολιτικό και θρησκευτικό ρόλο. Αυτό αποτυπωνόταν χωρικά από τα δημόσια κτίρια και τους ναούς που τα περιβάλλαν. Προορίζονταν αποκλειστικά για οικονομικές και εμπορικές δραστηριότητες, και για το λόγο αυτό περιβάλλονταν, συχνά, από στοές.

[11] Τα οικοδομικά τετράγωνα αναπτύχθηκαν με βάση δύο συστήματα: (α) το σύστημα perstigas, βάσει του οποίου τα οικοδομικά τετράγωνα ήταν διατεταγμένα με τη μικρότερη πλευρά τους παράλληλα στη μεγαλύτερη διάσταση της πόλης, και (β) το σύστημα perscamna, βάσει του οποίου τα οικοδομικά τετράγωνα ήταν διατεταγμένα με τη μεγαλύτερη πλευρά τους παράλληλα στη μεγαλύτερη διάσταση της πόλης. Καθώς η επιλογή των συστημάτων δεν ήταν απόλυτη, απαντούσαν σε πόλεις στις οποίες η ανάπτυξή τους γινόταν με βάση και τα δύο συστήματα, ενώ σε αρκετές πόλεις είχαν δημιουργηθεί οικοδομικά τετράγωνα τετράγωνου σχήματος (Γοσποδίνη, 1995).

[12] Κατά την Εποχή της Δημοκρατίας, η ρωμαϊκή πόλη αναπτύχθηκε άνευ κανονικότητας και το φόρουμ αποτελούσε τον υπαίθριο κεντρικό χώρο, όμως χωρίς τις γεωμετρικές του ιδιότητες για τις οποίες γίνεται λόγος παραπάνω. Τέλος, να σημειωθεί πως στην περίοδο αυτή και τα δημόσια κτίρια τοποθετούνταν άναρχα γύρω του φόρουμ.



**Εικόνα 2.8:** *Η λογική του κανάβου κυριαρχούσε στη ρωμαϊκή πόλη. Οι κεντρικοί δρόμοι (Cardo Maximus και Decumanus Maximus) τέμνονταν εγκάρσια στο σημείο όπου αναπτύχθηκε το Forum Romano. Την ορθοκανονικότητα της πόλης διασπούσε το θέατρο, (ημι)κυκλικού ή ελλειψοειδούς σχηματισμού.*
**Πηγή:** *http://www.citiesgallery.com*, *http://www.luccamust.it*, *http://commons.wikimedia.org*, *http://commons.wikimedia.org*, *https://www.flickr.com*, *http://en.wikipedia.org*, *http://en.wikipedia.org*, *http://woices.com*, *http://lewebpedagogique.com*

Η μορφολογική εξέλιξη του φόρουμ στις δύο αυτές περιόδους σχετίζεται με την αλλαγή του πολιτικού καθεστώτος. Έτσι, η απουσία ελεύθερης διακίνησης ιδεών και η τάση ελέγχου της κοινωνίας αποτυπώνονταν χωρικά μέσα από τον απόλυτο έλεγχο των κτισμάτων και των αστικών συντελεστών.

Τέλος, αναφορικά με τη ρωμαϊκή κατοικία, υπήρχαν δύο τύποι (Γοσποδίνη, 1995):

(α) η πολυτελής κατοικία (domus), που χαρακτηριζόταν από εσωστρέφεια, και
(β) τα διαμερίσματα κτιρίων (cenacula), που αναπτύσσονταν περιμετρικά, σε ένα ολόκληρο οικοδομικό τετράγωνο.

Ο τύπος κατοικίας αποτελούσε τον μόνο κοινωνικό διαχωρισμό, καθώς δεν υπήρχε διαχωρισμός ως προς τη χωροθέτηση των δύο τύπων εντός του ιστού της πόλης. Έτσι, σε μια περιοχή της Ρώμης, επί παραδείγματι, συνυπήρχαν τόσο πολυτελείς κατοικίες, όσο και διαμερίσματα κτιρίων.




**Εικόνα 2.9:** *Οι δύο τύποι ρωμαϊκής κατοικίας: domus (πάνω) και cenacula (κάτω).*
**Πηγή:** *http://it.wikipedia.org*, *http://www.bloganavazquez.com*, *http://commons.wikimedia.org*, *http://en.wikipedia.org*, *http://www.tibursuperbum.it*

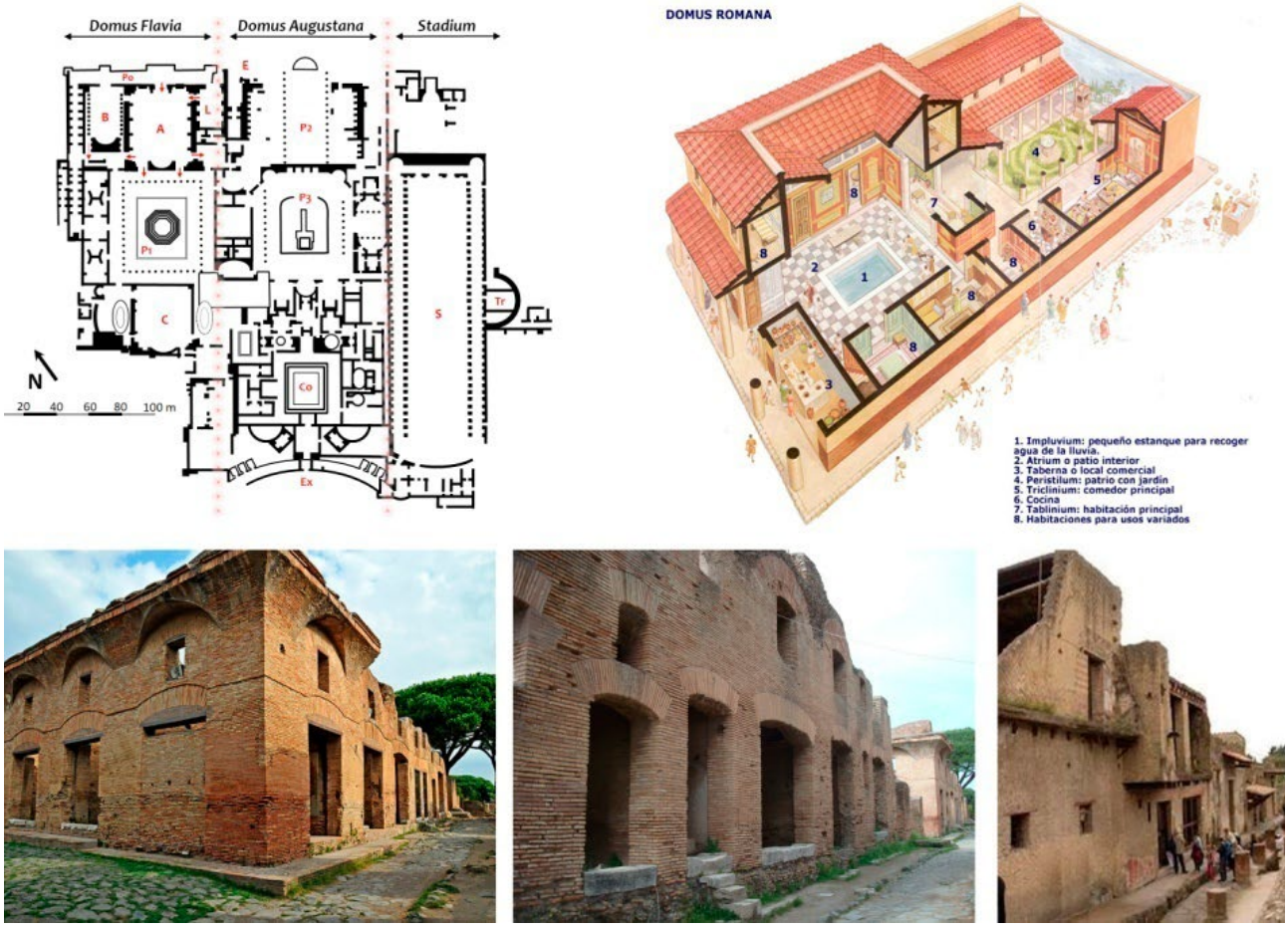
## 2.3 Η μεσαιωνική και αναγεννησιακή πρακτική

### Μεσαίωνας

Μετά τον 11ο αι. μ.Χ., η φεουδαρχία αποτελούσε το κυρίαρχο πολιτικοοικονομικό σύστημα, που εγκαινίασε μια νέα σχέση πόλης-υπαίθρου, η οποία είχε χαθεί κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους (Σιόλας, 2005). Στην περίοδο αυτή, οι πόλεις ήταν απόρροια της μετακίνησης χειροτεχνών, τεχνιτών και εμπόρων από αγροτικούς οικισμούς, με κίνητρο την ελπίδα για καλύτερες οικονομικές συνθήκες.

Ως προς την καταγωγή των μεσαιωνικών πόλεων, μπορεί να γίνει η εξής κατηγοριοποίηση (Γοσποδίνη, 1995), σε:

(α) πόλεις με ρωμαϊκή καταγωγή,
(β) πόλεις που προέκυψαν από τη σταδιακή ανάπτυξη χωριών,
(γ) πόλεις-φρούρια και
(δ) νέες πόλεις.




**Εικόνα 2.10:** *Η μεσαιωνική πόλη.*
**Πηγή:** *http://simple.wikipedia.org*, *https://www.walksofitaly.com*, *http://pixabay.com*, *http://commons.wikimedia.org*, *https://www.flickr.com*, *http://en.wikipedia.org*, *http://blog.schulfahrt.de*, *http://pixabay.com*, *http://www.panoramio.com*, *http://en.wikipedia.org*

Μορφολογικά, ο ιστός της ***μεσαιωνικής πόλης*** παρουσίαζε οργανικό χαρακτήρα.[13] Οι μελετητές δεν έχουν καταλήξει στην ύπαρξη συγκεκριμένης μορφολογίας στις πόλεις της περιόδου αυτής. Ωστόσο, υπήρχαν ορισμένα στοιχεία κοινά μεταξύ των πόλεων αυτών, όπως οι πλατείες της αγοράς και του καθεδρικού ναού, οι στενοί δρόμοι, τα τείχη και η αίσθηση της γειτονιάς. Ειδικότερα:

- Τα *τείχη* πρόσφεραν μια αίσθηση ασφάλειας (Teige, 2002), αναγκαία σε μια περίοδο πολιτικής αστά-

[13] Οι πόλεις του Μεσαίωνα άλλοτε παρουσίαζαν σχεδιασμό και άλλοτε αναπτύσσονταν οργανικά. Ο Mumford θεωρεί πως οι δύο αυτοί τύποι πόλεων στον Μεσαίωνα δεν διέφεραν, αφού επιτελούσαν τους ίδιους σκοπούς. Για περισσότερα, πρβ. Mumford, 1961.

θειας στην ευρύτερη περιοχή της Ευρώπης. Ταυτόχρονα, λειτουργούσαν ως φυσικό όριο για την πόλη, αλλά πρόσφεραν και ψυχαγωγία στους κατοίκους της (Lawrence, 2006), καθώς ο περίπατος σε αυτά ήταν πολύ δημοφιλής εκείνη την περίοδο.

- Η *πλατεία της αγοράς* (market square) ήταν ο μεγαλύτερος δημόσιος υπαίθριος χώρος της πόλης. Φιλοξενούσε εμπορικές, κατά κύριο λόγο, δραστηριότητες, αλλά μπορούσε επίσης να αποτελέσει τόπο πραγματοποίησης πολιτικών ομιλιών, τιμωριών καταδίκων και θεατρικών παραστάσεων. Στην πλατεία της αγοράς ορισμένων πόλεων βρισκόταν και ο καθεδρικός ναός, συνήθως, όμως, σε άλλο σημείο, έμπροσθεν του οποίου αναπτυσσόταν η *πλατεία του* (church square). Συνήθως, η πλατεία του καθεδρικού ναού ήταν μεγάλη και λειτουργούσε ως χώρος συνάθροισης των εκκλησιαζομένων πριν από και μετά τις διάφορες ακολουθίες και τελετές, χώρος υπαίθριων κηρυγμάτων και χώρος τέλεσης θρησκευτικών εκδηλώσεων (Morris, 1994), πανηγύρεων, θρησκευτικών παραστάσεων κτλ. Βέβαια, σημειώνεται πως όλες οι εκκλησίες της μεσαιωνικής πόλης συνοδεύονταν από μικρό υπαίθριο χώρο (parvis), ωστόσο, η πλατεία του καθεδρικού ναού ήταν ιδιαίτερη και ξεχωριστή.



**Εικόνα 2.11:** *Η δόμηση στο Μεσαίωνα ήταν ιδιαίτερα πυκνή, με τα κτίρια συχνά να ενώνονται και να δημιουργούν ζεύξεις, ενώ ορισμένες φορές το αποτύπωμα του ουρανού ήταν πολύ μικρό.*
**Πηγή:** *http://pixabay.com*, *http://mikestravelguide.com*, *http://en.wikipedia.org*

Οι *δρόμοι* αποτελούσαν τα βασικά κανάλια επικοινωνίας και κυκλοφορίας ανθρώπων, αλλά και διακίνησης

εμπορευμάτων. Οριζόμενοι από τον πυκνό και συμπαγή ιστό της μεσαιωνικής πόλης, οι δρόμοι αποτελούσαν χώρο εμπορικής δραστηριότητας. Λόγω της εκτεταμένης εμπορικής δραστηριότητας και της αδυναμίας της πλατείας της αγοράς και του κτιρίου της κεντρικής αγοράς (market hill) να ικανοποιήσουν τις εμπορικές συναλλαγές, οι δρόμοι έπρεπε να λειτουργούν εμπορικά. Μορφολογικά, οι δρόμοι ήταν μικρού πλάτους και ορίζονταν από τα ισόγεια των κτιρίων, που ήταν κατασκευασμένα με συνεχή δόμηση. Ωστόσο, επειδή οι όροφοι των κτιρίων προεξείχαν, συνήθως, προς τον δημόσιο χώρο, οι δρόμοι πρόσφεραν περιορισμένη, ή δεν πρόσφεραν καθόλου, ορατότητα στον ουρανό, κυρίως σε σημεία στα οποία τα κτίρια ήταν ενωμένα με ζεύξεις, όπως αποτυπώνεται στις Εικόνες 2.10 και 2.11.

Τα δημόσια κτίρια χωροθετούνταν διάσπαρτα εντός του αστικού χώρου, για να μη δημιουργείται συνωστισμός. Με εξαίρεση τον καθεδρικό ναό, ούτε ήταν ελεύθερα κατασκευασμένα, ούτε περίοπτα, αλλά ενσωματωμένα στα οικοδομικά τετράγωνα (Σιόλας, 2005). Η διαφοροποίησή τους σε σχέση με τα ιδιωτικά εξασφαλιζόταν από την ιδιαίτερη πλαστικότητα της αρχιτεκτονικής τους μορφής και όχι από την περίοπτη θέση τους.

Οι κατοικίες της εποχής ήταν διώροφες ή τριώροφες και χαρακτηρίζονταν από το χαμηλό ελεύθερο ύψος των ορόφων, την απουσία ιδιωτικότητας και λειτουργικής διάκρισης του χώρου. Συχνά, λειτουργούσαν και ως εργαστήρια, γεγονός που σχετίζεται και με την ανάπτυξη συντεχνιών. Σε αδρές γραμμές, η μεσαιωνική κατοικία δεν χαρακτηριζόταν από ανέσεις (απουσία πόσιμου νερού, συστήματος αποχέτευσης, χώρων υγιεινής κτλ.), γεγονός που σχετίζεται με τις κακές συνθήκες υγιεινής στη μεσαιωνική πόλη (Spielvogel, 2012).

**Αναγέννηση**

Η ανάπτυξη του επιστημονικού ουμανισμού μετά τον 12ο αι., σε συνδυασμό με τη μετατόπιση των κοινωνικών αξιών από την αιωνιότητα στην επίγεια ζωή, οδήγησαν στην Αναγέννηση (1500-1900). Στη νέα αυτή περίοδο, η γοτθική αρχιτεκτονική εγκαταλείφθηκε, μαζί με την αρχιτεκτονική μονοκρατορία των ναών, και στο προσκήνιο ήρθε η αρχή της συμμετρίας και της αναλογίας, με στόχο την παραγωγή αρχιτεκτονικής για μια σειρά από κτίρια (Λάββας, 2008). Το νέο τοπίο της ***αναγεννησιακής πόλης*** χαρακτηριζόταν από τρία βασικά συστατικά (Γοσποδίνη, 1995):

(α) τον ευθύγραμμο δρόμο,
(β) το ορθογωνικό πλέγμα δρόμων και
(γ) την πλατεία, γεωμετρικής μορφής.

Ο χαρακτήρας των δημόσιων χώρων της Αναγέννησης ήταν ανάλογος του εσωτερικού των κτιρίων. Έτσι, κυρίαρχες ήταν σε αυτούς οι γεωμετρικές χαράξεις και οι αρμονικές αναλογίες, όπως και οι περιορισμένες διαστάσεις τους, βάσει της ανθρώπινης κλίμακας (Morris, 1994). Η οριοθέτηση τους ήταν σαφής και επιτυγχανόταν με την αίσθηση του περίκλειστου.

Η *αστική πλατεία* δεν νοούνταν, πλέον, ως αυτόνομο στοιχείο και κυρίαρχο στοιχείο αστικής οργάνωσης, αλλά λειτουργούσε σε συνδυασμό με τις άλλες πλατείες, ως σημείο στάσης, στο πλαίσιο μιας γραμμικής πορείας. Η παρουσία κεντρικών στοιχείων γλυπτικής (οβελίσκοι και γλυπτά) ενίσχυε την έννοια της στάσης (Αραβαντινός και Κοσμάκη, 1988). Τις πλατείες συνέδεαν οι *δρόμοι*, οι οποίοι λειτουργούσαν ως μέσο σύνδεσης τόπων και όχι ως αγορές. Η ομοιομορφία στις όψεις των κτιρίων που όριζαν το δρόμο εξασφάλιζε την αξονική συνέχεια της πόλης, αλλά ταυτόχρονα την κατακερμάτιζε, «κρύβοντας» το συνωστισμό του πληθυσμού, που ζούσε σε δύσκολες συνθήκες, εξαιτίας της εξάπλωσης επιδημιών (Αραβαντινός και Κοσμάκη, 1988).

Ο *άξονας* (avenue) αποτελούσε έναν τύπο δρόμου. Τυπολογικά, ήταν εξέλιξη του δρόμου allee, ενός ευθύγραμμου, δενδροφυτεμένου μονοπατιού, για περίπατο σε κήπους της Ιταλίας κατά τον16ο αι. Αντιπροσώπευε έναν ειδικό τύπο δενδροφυτεμένου αγροτικού δρόμου, που συνέδεε τις εξοχικές επαύλεις (chateaux) με την πόλη ή τις παρυφές της πόλης με επιλεγμένα σημεία της εξοχής. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η Λεωφόρος των Ηλυσίων Πεδίων ή Σαν Ελιζέ (Avenue des Champs Elysées) στο Παρίσι και η Ούντερ ντεν Λίντεν (Unter den Linden) στο Βερολίνο (Morris, 2013).

Τέλος, ένας ακόμα τύπος δρόμου ήταν το *βουλεβάρτο* (boulevard). Τα βουλεβάρτα αποτελούσαν αστικούς δρόμους που δημιουργήθηκαν, κατά κύριο λόγο,[14] στο ανάχωμα του τείχους, κατά μήκος των θεμελίων του. Ωστόσο, αναπτύχθηκαν και μετά την κατεδάφιση των τειχών, αντικαθιστώντας τα με δενδρόφυτες διαδρομές περιπάτου, που, λόγω του υπερυψωμένου επιπέδου τους, παρείχαν θέα στην ύπαιθρο. Για το λόγο αυτό, περιβάλλονταν από καταστήματα και χώρους αναψυχής.

[14] Η ιστορία των βουλεβάρτων ξεκινά από την κατεδάφιση τμημάτων της μεσαιωνικής πόλης στο Παρίσι (Γοσποδίνη, 1995).



**Εικόνα 2.12:** *Αρμονία και συμμετρία, βασικές συνιστώσες του σχεδιασμού κατά την Αναγέννηση.*
**Πηγή:** *http://www.azionecattolica.trento.it*

Το νεωτεριστικό αστικό στοιχείο της Αναγέννησης ήταν το *πάρκο*. Ο επαναπροσδιορισμός της έννοιας της «φύσης» έφερε στο προσκήνιο το ζήτημα της σχέσης μεταξύ πόλης και φύσης. Έτσι, το μέσο για τον επαναπροσδιορισμό αυτής της σχέσης ήταν το πάρκο (Αραβαντινός και Κοσμάκη, 1998). Οι Βερσαλλίες, λίγα χιλιόμετρα ΝΔ του Παρισιού, αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση τέτοιας σχεδιαστικής πρακτικής. Οι κήποι της έπαυλης του Λουδοβίκου XIII αντικαταστάθηκαν από το τεράστιας έκτασης πάρκο του επόμενου αυτοκράτορα, André Le Nôtre. Με απεριόριστη προοπτική και συμμετρία ως προς τον κάθετο άξονα, προς την πίσω πλευρά της έπαυλης, το πάρκο μπορούσε να φιλοξενήσει περισσοτέρους από 3.000 προσκεκλημένους του αυτοκράτορα, που απολάμβαναν τη μεγαλοπρέπειά του (Church, Hall and Laurie, 1983).

Για την απόκτηση δημόσιου χώρου με τα παραπάνω χαρακτηριστικά, άλλοτε κατασκευάζονταν νέες πόλεις και άλλοτε αναπλάθονταν σημεία του μεσαιωνικού ιστού. Χαρακτηριστικά παραδείγματα πόλεων της πρώτης κατηγορίας είναι η Πάλμα Νόβα (Palma Nova), σε σχήμα εννιάπλευρου και ακτινωτό σύστημα, στην Ιταλία, και η παρόμοιας μορφής Φιλιπβίλ (Philippeville), στη Γαλλία.

Χαρακτηριστικά στοιχεία συγκεντρωτισμού μαρτυρούσαν ο κεντρικός άξονας και η σύγκλιση των αξόνων,[15] με αντιπροσωπευτικό δείγμα πόλης τις Βερσαλλίες, ο ιστός των οποίων στηρίχθηκε σε τρεις συγκλειόμενους άξονες, τονίζοντας την ακτινοβολία του ανακτόρου. Οι συνθετικές αρχές των Βερσαλλιών βρήκαν εφαρμογή σε άλλες πόλεις (Αγία Πετρούπολη, Λονδίνο), αλλά και σε κεντρικές πλατείες πόλεων. Στη δεύτερη κατηγορία πόλεων εντάσσονται η Ρώμη και η Μαδρίτη, με την Πιάτσα Ναβόνα (Piazza Navona) του Bernini και την Πλάζα Μαγιόρ (Plaza Mayore) του de Mora, να αντικαθιστούν το ρωμαϊκό στάδιο του Δομιτιανού και την παλαιά κεντρική πλατεία, αντίστοιχα. Το Παρίσι αποτελεί μια

[15] Αξίζει να σημειωθεί πως οι ιδέες/πρακτικές αυτές είχαν εφαρμοστεί προηγουμένως στο θέατρο και την κηποτεχνία (Δημητριάδης, 1987).

ακόμα τέτοια περίπτωση, με τις λεωφόρους του Χάουσμαν (Haussmann) να κατεδαφίζουν ένα τμήμα του μεσαιωνικού ιστού, για την ανάπτυξη ενός τοπίου αίγλης. Αξίζει, βέβαια, να σημειωθεί πως η ανάπλαση των μεσαιωνικών πόλεων δεν σήμαινε την ευρείας κλίμακας παρέμβαση, αλλά συνήθως αφορούσε σημειακές παρεμβάσεις.



**Εικόνα 2.13:** *Η πλατεία λειτουργούσε σε συνδυασμό με τις λοιπές πλατείες ως σημείο στάσης, στο πλαίσιο της γραμμικής πορείας που διέγραφαν οι δρόμοι. Ο αστικός χώρος οριζόταν από μεγαλόπρεπα οικοδομήματα, όπως μεγαλόπρεπα ήταν και τα παλάτια της εποχής.*
**Πηγή:** *http://commons.wikimedia.org*, *http://en.wikipedia.org*, *http://commons.wikimedia.org*, *http://en.wikipedia.org*, *http://en.wikipedia.org*

Ωστόσο, πολλές ήταν και οι πόλεις που επεκτάθηκαν την περίοδο της Αναγέννησης (17ο-18ο αι.), λόγω της πληθυσμιακής αύξησης στην Ευρώπη. Χαρακτηριστικές τέτοιες περιπτώσεις είναι το Μανχάιμ (Mannheim), που αναπτύχθηκε σταδιακά βάσει ορθογωνικού καννάβου, και το Λονδίνο, που ανοικοδομήθηκε με πυρήνα τον αστικό συντελεστή της πλατείας (residential square) κατά ιδιοκτησίες (estates), με επίκεντρο τον οποίο αναπτύχθηκε το οδικό δίκτυο και οι περιοχές κατοικίας. Τέλος, χαρακτηριστικό είναι το σχέδιο για την επέκταση του Άμστερνταμ, το οποίο συνδύασε την απόλυτη γεωμετρία του σχεδιασμού με το προϋφιστάμενο υδάτινο τοπίο (βλ. Βίντεο, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/).



**Εικόνα 2.14:** *Η μνημειακότητα και η συμβολικότητα αποτελούσαν σχεδιαστικές αρχές σε πλατείες, πάρκα και παλάτια.*
**Πηγή:** *ttps://www.flickr.com*, *http://en.wikipedia.org*, *http://en.wikipedia.org*, *https://www.flickr.com*, *http://en.wikipedia.org*, *http://commons.wikimedia.org*, *http://en.wikipedia.org*, *http://en.wikipedia.org* , *http://en.wikipedia.org*

## 2.4 Η βιομηχανική πόλη και οι ουτοπικές προτάσεις αστικού σχεδιασμού

Ο 19ος αι. χαρακτηρίστηκε από ραγδαίες αλλαγές στον τρόπο σκέψης και ζωής, λόγω των σημαντικών καινοτομιών και της βιομηχανικής επανάστασης (Σιόλας, 2005). Στον ευρωπαϊκό Βορρά, η δομική αλλαγή στην οικονομία είχε αποτέλεσμα τη μεταστροφή πλήθους αγροτών-μικροϊδιοκτητών γης προς την ενοικίαση γης ή την εργασία στη βιομηχανική παραγωγή. Συνέπεια αυτού ήταν η ένταση της αστικοποίησης, η οποία ήταν άναρχη, εξαιτίας της ταχύτητας με την οποία πραγματοποιήθηκε. Ειδικότερα, βασικές συνέπειες αυτού του τρόπου αστικοποίησης ήταν (Γοσποδίνη, 1995):

(α) η πυκνή δόμηση του κέντρου των πόλεων, επειδή οι βιομηχανίες βρίσκονταν, αρχικά, στο κέντρο της πόλης,
(β) η επέκταση των πόλεων και η δημιουργία περιοχών κατοικίας εκτός κέντρου (στα προάστια), και
(γ) η ίδρυση νέων πόλεων, κοντά σε βιομηχανικές μονάδες.




**Εικόνα 2.15:** *Η απόπειρα για βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης στην Αγγλία, όπως παρουσιάζεται μέσα από δύο συγκριτικές απεικονίσεις.*
**Πηγή:** *http://invisibel.net*, *https://www.flickr.com*

Σε αντίθεση με τις προηγούμενες περιόδους, οι οποίες είχαν κοινά χαρακτηριστικά όσον αφορά την αρχιτεκτονική και την πολεοδομία, ο 19ος αι. χαρακτηρίστηκε από μια ιδιομορφία μορφών (τεχνοτροπία),[16] ευνοώντας την εξέταση των πόλεων ανά γεωγραφική ενότητα (Λάββας, 2008). Έτσι, αρχικά, θα εξεταστεί η ευρωπαϊκή πόλη (Αγγλία, Γαλλία, Γερμανία) και στη συνέχεια η αμερικανική πόλη.

### 2.4.1 Αγγλία

Στις αρχές του 19ου αι., οι συνθήκες διαβίωσης στις αγγλικές πόλεις ήταν δύσκολες (απουσία ελεύθερων χώρων, ανεπαρκής φωτισμός και ηλιασμός, κοινοί χώροι υγιεινής, επιδημίες) (Morgan, 2013). Αυτό ώθησε στη συγκρότηση μιας σειράς ειδικών ιδρυμάτων και εταιρειών, που, σε συνεργασία με τις τοπικές Αρχές, προσπαθούσαν να επιλύσουν τα ζητήματα τα οποία προέκυπταν.

Οι πρώτες προτάσεις αφορούσαν την οργάνωση εργατικών κατοικιών, που συχνά παρουσίαζαν τα περισσότερα προβλήματα. Τα νέα σχέδια αξιοποίησαν βελτιωμένα πρότυπα, με χαρακτηριστική την πρόταση του Roberts (1851). Όμως, ο κρατικός μηχανισμός δεν συνέβαλε ιδιαίτερα, με συνέπεια να ακολουθηθεί μια πολεοδομική ανάπτυξη τύπου *laissez faire*[17] και στα κέντρα των πόλεων να παρατηρηθεί συνωστισμός. Μετά το 1840 ξεκίνησε η επέκταση των πόλεων από τους μεγάλους δρόμους, στους οποίους υπήρχαν εμπορικά καταστήματα. Οι οικιστικές πιέσεις επέκτειναν τα οικιστικά σύνολα και νέες περιοχές κατοικίας, προοριζόμενες κυρίως για εργατικές οικογένειες, δημιουργήθηκαν. Οι συνθήκες ήταν εξίσου άσχημες, λόγω: (α) των φτηνών κατασκευών, απόρροια της ενοικίασης της γης για ορισμένο χρονικό διάστημα από τους εργολάβους, (β) της

[16] Η έννοια της τεχνοτροπίας είναι συνώνυμη της έννοιας του «στιλ» και χρησιμοποιείται για την κατηγοριοποίηση των αρχιτεκτονικών μορφών, αλλά με ευρύτερη έννοια σε λοιπούς τομείς (Λάββας, 2008).

[17] Με τον όρο *laissez faire* νοείται συνήθως η άνευ παρέμβασης πολεοδόμηση. Η φράση είναι γαλλικής προέλευσης και σημαίνει «άφησέ το ελεύθερο». Παρότι αναφέρεται κυρίως σε οικονομικό σύστημα συναλλαγών μεταξύ ιδιωτών που δεν επηρεάζονται από την κρατική παρέμβαση, βρίσκει ιδιαίτερη εφαρμογή και στις επιστήμες του χώρου.

μικρής επιφάνειας των κατοικιών, με λίγα δωμάτια. Έτσι, ο μέσος όρος ζωής στην Αγγλία ήταν ιδιαίτερα χαμηλός: 37 έτη στο Λονδίνο, 26 στο Λίβερπουλ, 21 στο Λιντς (Woodward and Blakely, 2009).



**Εικόνα 2.16:** *Αρχιτεκτονικοί τύποι.*
**Πηγή:** *http://www.geograph.org.uk*, *http://commons.wikimedia.org*, *http://www.geograph.org.uk*, *http://www.geograph.org.uk*, *https://commons.wikimedia.org*, *https://portfolio.du.edu/dsaitta/page/24217*

Τα *οικοδομικά τετράγωνα* ήταν επιμήκη, οργανωμένα συνήθως, σε δύο σειρές[18] όμοιων κτιρίων κατοικίας, τα οποία ενώνονταν στο πίσω τμήμα τους [κτιριακός τύπος *back-to-back* (πλάτη με πλάτη)] (Cooper, 2005). Ωστόσο, υπήρχαν και οικοδομικά τετράγωνα σε τρεις σειρές, με διαφοροποιημένους κτιριακούς τύπους κατοικίας και ύψος ενοικίου.

Η παραπάνω οργάνωση του οικοδομικού τετραγώνου των εργατικών περιοχών δεν απαντούσε στα πιο απομακρυσμένα προάστια, όπου κατοικούσαν οι περισσότερο εύπορες κοινωνικές ομάδες. Έτσι, στα προάστια, όπου κατοικούσαν μεσαίες τάξεις, κυριαρχούσε η οργάνωση του οικοδομικού τετραγώνου με δύο σειρές διώροφων κατοικιών. Στην κάθε σειρά, οι κατοικίες ήταν συμμετρικές ανά δύο, με μικρή αυλή προς τη μεριά του δρόμου και μεγαλύτερη αυλή προς το εσωτερικό του οικοδομικού τετραγώνου (semi-detached house) (Mace, 2013).

Σε αντίθεση με τα προάστια, τα οικοδομικά τετράγωνα σε κεντρικές περιοχές μεσαίων και σχετικά εύπορων νοικοκυριών ήταν οργανωμένα σε τριώροφα κτίρια, βάσει του συνεχούς συστήματος δόμησης, πανομοιότυπα μεταξύ τους, τα οποία περιλάμβαναν σοφίτα και υπόγειο, για τη διαμονή του προσωπικού (terraced-house) (Γοσποδίνη, 1995).

Στην Αγγλία του 19ου αι. ήταν χαρακτηριστική η απαξίωση του θεσμού της *πλατείας*. Η πλατεία είχε χάσει πλέον το χαρακτήρα του υπαίθριου δημόσιου χώρου, που λειτουργούσε ποικιλοτρόπως. Κατά την περίοδο αυτή, περιφράχθηκε, δενδροφυτεύθηκε, κλειδώθηκε και αποτέλεσε αστικό κήπο περιπάτου για τους περίοικους.

Τέλος, αναφορικά με τους δρόμους, αξίζει να σημειωθεί πως ήταν πρόδηλη η ιεραρχία, καθώς ο κεντρικός δρόμος ανάπτυξης των οικισμών (high-street) φαίνεται να λειτουργούσε ως κομβικό σημείο, όπως η πλατεία μέχρι τότε (Dawson, 2002). Ωστόσο, δεν παρουσίαζε ιδιαίτερη αρχιτεκτονική, με εξαίρεση σημαντικές οδούς, όπως η Ρέτζεντ (Regent Street) στο Λονδίνο, που σχεδιάστηκε με μεγαλοπρέπεια, για να συνδέσει το Γουέστ Εντ (West End) και το Γουεστμίνστερ (Westminster) με το Πάρκο Ρέτζεντ (Regent's Park), το 1815 από τον αρχιτέκτονα Nash (Jenkins, 2008).[19]

[18] Ορισμένες φορές η οργάνωση γινόταν και σε κυκλική διάταξη. Πρβ. Marshall, 2010.
[19] Για περισσότερα, επίσης, πρβ. Jones, 2005.



**Εικόνα 2.17:** *Η αστική πλατεία λειτουργούσε ως ιδιωτική αυλή, ενώ τα πάρκα μετέφεραν τον αστό στην ύπαιθρο. Τα δύο συγκεκριμένα στοιχεία ήταν σημαντικά και για το λόγο αυτό συνδυάστηκαν με μνημειακούς άξονες, όπως η οδός Ρέτζεντ στο Λονδίνο.*
**Πηγή:** *http://en.wikipedia.org*, *http://pl.wikipedia.org*, *http://commons.wikimedia.org*, *http://en.wikipedia.org*, *http://dmlivefromlondon.com*, *https://www.flickr.com*, *http://en.wikipedia.org*

### 2.4.2 Γαλλία

Η βιομηχανική επανάσταση συνοδεύτηκε και στη Γαλλία από τάσεις αστικοποίησης, όμως σημαντικά πιο ήπιες από αυτές που επικράτησαν στην Αγγλία. Η αγροτική μεταρρύθμιση του 1793 και η Επανάσταση του 1789 διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στη διατήρηση της αγροτικής οικονομίας. Στον αστικό χώρο, η κατάσταση στις μεγάλες πόλεις ήταν παρόμοια με αυτήν στην Αγγλία.

Η δόμηση των πόλεων ήταν πολύ πυκνή, ενώ συντηρούνταν τμήμα του μεσαιωνικού ιστού. Για τον καλύτερο πολιτικό έλεγχο και την αποφυγή επαναστατικών κινημάτων (Offord, 2005· Marcinkiewicz, 2009), σε συνδυασμό με την επιβεβλημένη μνημειακότητα των βασιλείων της εποχής (Smith, 1998· Rowell, 2012), παρεμβάσεις ανάλογες με αυτήν του βαρόνου Haussmann είχαν ξεκινήσει ήδη από την εποχή του Λουδοβίκου

Φιλίππου Ι και του Ναπολέοντα Ι, με τη διάνοιξη της οδού Ραμπουτού (Rue Rambuteau) και της οδού Ριβολί (Rue Rivoli), αντίστοιχα. Το θεωρητικό πλαίσιο υλοποίησης των παρεμβάσεων αποσκοπούσε στη βελτίωση της ποιότητας της ζωής των οικονομικά ασθενών (clearing of the slum), ωστόσο η κατασκευή πολυτελών κατοικιών στους νέους μεγάλους δρόμους του κέντρου και τα υψηλά τους ενοίκια δεν επέτρεπαν στους εργαζομένους στη βιομηχανία να κατοικήσουν εκεί, αλλά να διαβιούν σε μικρά, παλιά κτίρια, σε ανάλογες συνθήκες με τις προηγούμενες. Η ομοιομορφία που επιβλήθηκε στις όψεις των κτιρίων (facade ordinances) είχε, επίσης, στόχο την ωραιοποίηση των μίζερων συνθηκών διαβίωσης και την ανάπτυξη ενός τοπίου αίγλης και ισχύος.



**Εικόνα 2.18:** *Η διάνοιξη μεγάλων αξόνων και η μνημειακότητα αποτέλεσαν χαρακτηριστικά της γαλλικής περίπτωσης.*
**Πηγή:** *http://commons.wikimedia.org*, *http://commons.wikimedia.org*, *http://en.wikipedia.org*, *http://www.venere.com*, *http://commons.wikimedia.org*

Η παραπάνω άποψη τεκμηριώνεται από την ένταση του φαινομένου της «εσωτερικής πολυκατοικίας», που αποτέλεσε το ενδιαίτημα των ασθενέστερων οικονομικά ομάδων πληθυσμού στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων που ορίζονταν από μεσαίων εισοδημάτων κατοικίες, με πρόσωπο στο δρόμο (Γοσποδίνη, 1995).

### 2.4.3 Γερμανία

Στο δεύτερο μισό του 19ου αι., σημαντικές βιομηχανικές πόλεις της Γερμανίας, όπως το Βερολίνο, η Δρέσδη, το Μόναχο και το Αμβούργο, παρουσίασαν σημαντική αύξηση του πληθυσμού τους. Η αστικοποίηση αυτή άσκησε οικιστικές πιέσεις, που έπρεπε να αντιμετωπιστούν.

Στην περίπτωση του Βερολίνου, η επέκταση της πόλης πραγματοποιήθηκε περιμετρικά του παλαιού κέντρου. Σε αντίθεση με την Αγγλία, το κέντρο αποτέλεσε χώρο κατοίκησης των πιο εύπορων, ενώ στις νέες περιοχές εγκαταστάθηκαν τα εργατικά νοικοκυριά (Γοσποδίνη, 1995).

Ο συγκεντρωτισμός του γερμανικού μοντέλου αποτυπώθηκε στο σχεδιασμό της πόλης με λογικές ανάλογες αυτές του βαρόνου Haussmann (Frishby, 2008). Έτσι, το Βερολίνο διαμορφώθηκε με δρόμους μεγάλου πλάτους

(22-38 μ.), που αναπτύσσονταν ακτινωτά από το παλαιό κέντρο προς τις νέες περιοχές κατοικίας. Ταυτόχρονα, οργανώθηκαν και δρόμοι με τη μορφή δακτυλίου (ring roads). Στα σημεία σύγκλισης των διαφόρων δρόμων χωροθετούνταν πλατείες.



**Εικόνα 2.19:** *Μια χαρακτηριστική περίπτωση tenement house στο Βερολίνο. Η εικόνα των tenements είναι εξίσου χαρακτηριστική στην αμερικανική επικράτεια.*
**Πηγή:** *http://en.wikipedia.org*

Τα *οικοδομικά τετράγωνα* που δημιουργούνταν ήταν γεωμετρικά και μεγάλου μεγέθους, και οι ιδιοκτησίες που προέκυπταν ήταν μικρής προσόψεως και μεγάλου βάθους (100-400 μ.). Για τη μεγιστοποίηση του κέρδους, οι ιδιοκτήτες γης πίεζαν προς μεγαλύτερη δυνατή εκμετάλλευση της γης. Συνέπεια ήταν η επέκταση της πόλης με χαμηλούς ρυθμούς και η ανέγερση πολυώροφων κτιρίων κατοικίας προς ενοικίαση (tenement house) (Forsell, 2006). Λόγω του επιμήκους σχήματος των οικοπέδων, ορισμένα διαμερίσματα είχαν πρόσοψη σε δρόμους ή κοινόχρηστους χώρους, ενώ άλλα σε ακάλυπτους χώρους ή φωταγωγούς. Αξίζει να σημειωθεί πως μοναδικός περιορισμός για το μέγεθος του ακάλυπτου χώρου ήταν ο Κανονισμός της Πυροσβεστικής Υπηρεσίας, που όριζε ως ελάχιστο εμβαδόν τα 28,09 τ.μ. (δηλαδή, διαστάσεις 5,3 x 5,3 μ.).

Το πλεονέκτημα του γερμανικού μοντέλου έναντι του αγγλικού αφορούσε την κοινωνική μείξη, καθώς στην ίδια περιοχή (οικοδομικό τετράγωνο ή κτίριο) κατοικούσαν τόσο εύποροι, όσο και εργατικές οικογένειες, γεγονός που επέτρεπε την καθημερινή κοινωνική επαφή και συναναστροφή μεταξύ τους, και την αποφυγή φαινομένων γκετοποίησης (Lanz, 2014).

### 2.4.4 Ουτοπικός ιδεαλισμός

Ο 19ος αι. ήταν μια περίοδος με χαμηλή ποιότητα δομημένου αστικού περιβάλλοντος, αποτέλεσμα πολλών και διαφόρων ζητημάτων, τα οποία επιδέχονταν ποικίλες ερμηνείες και απαντήσεις. Για το λόγο αυτό, δόθηκε ώθηση στην ανάπτυξη μιας σειράς οικοδομικών παρεμβάσεων και θεωριών αστικής οργάνωσης, τόσο από αρχιτέκτονες, όσο και από μη μηχανικούς (Λάββας, 2008).

Ως κίνημα πολεοδομικής και κοινωνικής παρέμβασης, ο ουτοπικός ιδεαλισμός (utopian idealism) «εντάσσεται στο γενικότερο φιλοσοφικό ρεύμα του ουτοπικού σοσιαλισμού, που αναπτύχθηκε στις αρχές του 19ου αι. και έχει τις ρίζες του στον Διαφωτισμό και στις θεμελιώδεις κοινωνικές αρχές της Γαλλικής Επανάστασης. Στόχος του ήταν η βελτιστοποίηση των συνθηκών διαβίωσης της εργατικής τάξης και η αρμονική συνύπαρξη των κοινωνικών τάξεων, υπό το κράτος του δικαίου (Γοσποδίνη, 1995).

Το οικοδόμημα των ουτοπιών της εποχής στηρίχτηκε στην αλληλοσυσχέτιση μεταξύ της φυσικής μορφής του κτισμένου περιβάλλοντος και της κοινωνικής ευημερίας. Βασικοί εκφραστές του κινήματος υπήρξαν οι Fourier και Owen, ενώ σημαντικές ήταν και οι προτάσεις των Soria Y Mata και Howard.

#### Fourier

Η πρόταση του Fourier ήταν άκρως ριζοσπαστική και αφορούσε μια πόλη ιδιαίτερα μικρού μεγέθους, με ιδανικό αριθμό κατοίκων τους 1.620 (Barthes, 1976), την οποία ονόμασε «φάλαγγα» ή «φαλανστήριο» (phalansteries). Περίκλειστοι χώροι, που είχαν τυπολογία σχετική με αυτήν του ανακτόρου των Βερσαλλιών (Leupen, 2006), χωροθετημένοι στην εξοχή, με οικονομία αγροτική, σε μεγάλο βαθμό, τα φαλανστήρια προτάθηκε να λειτουργήσουν ως μια μορφή κοινοβίου, με τις κοινές λειτουργίες του στην κεντρική πτέρυγα, ώστε να αναπτυχθούν κοινωνική μείξη και συναναστροφή. Χαρακτηριστικό τέτοιο παράδειγμα υπήρξε το συγκρότημα Familistere του Γκιζ (Guise) στη Γαλλία, καθώς και αρκετά συγκροτήματα στις ΗΠΑ, όπου βρήκε σχετική απήχηση η συγκεκριμένη πρακτική.[20]



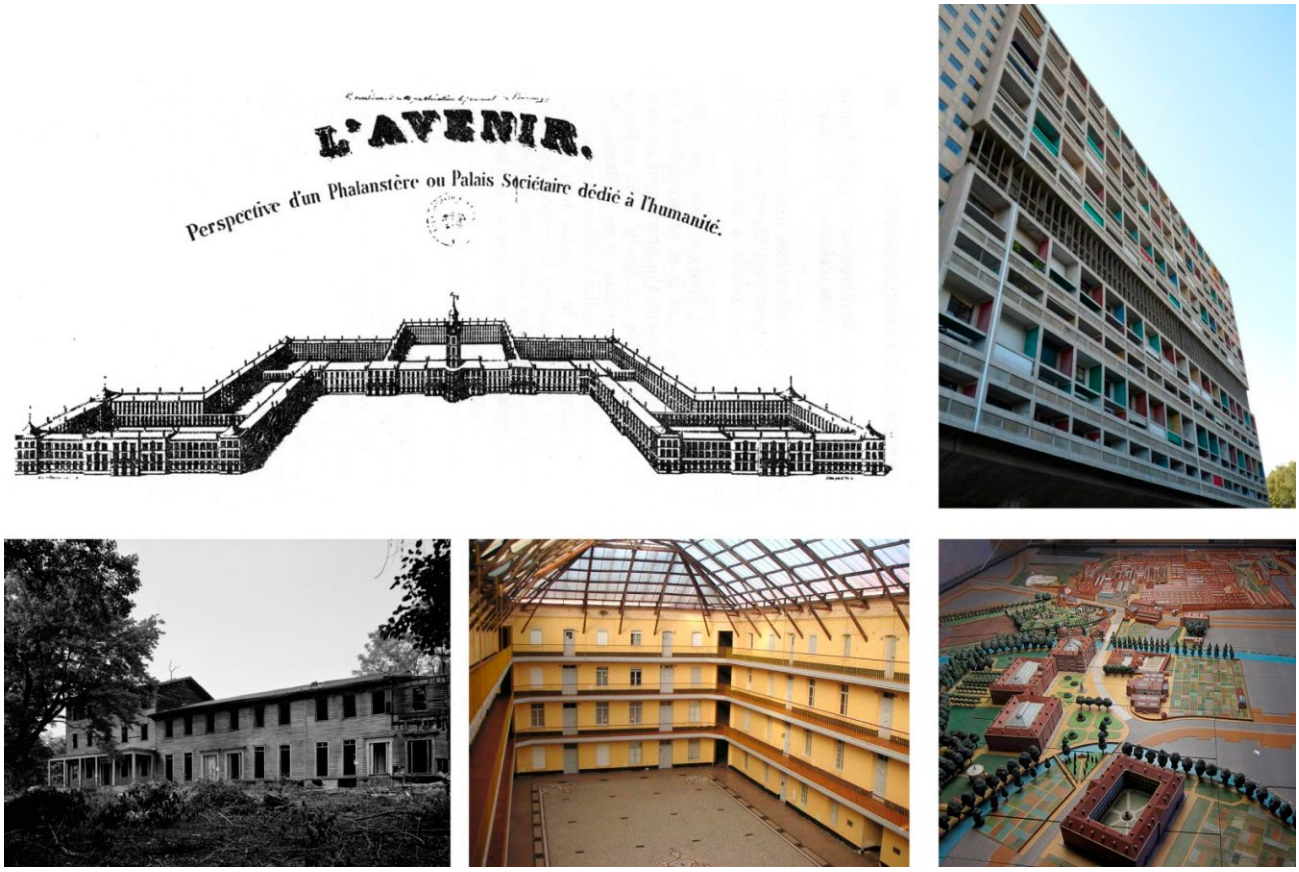
**Εικόνα 2.20:** *Το φαλανστήριο του Fourier, όπως διατυπώθηκε σχεδιαστικά και πρακτικά.*
**Πηγή:** *http://en.wikipedia.org*, *http://commons.wikimedia.org*, *http://en.wikipedia.org/*

#### Owen

Όραμα του Owen ήταν ένα νέο μοντέλο πόλης, ο «συνεταιρισμός» (cooperative) (Gourevitch, 2015), δηλαδή μια πόλη περικεντρικής δομής, τετράγωνου σχήματος, στον πυρήνα της οποίας θα βρίσκονται τα δημόσια κτίρια και οι κοινόχρηστες εγκαταστάσεις, ενώ στις τέσσερις περιμετρικές πλευρές της τα κτίρια

[20] Στις ΗΠΑ, η θεωρία του Fourier ερμηνεύτηκε από τον Brisbane και με δόγμα την κοινωνική μεταρρύθμιση άνευ βίας και κρατικής παρέμβασης. Κατασκευάστηκαν 45 τέτοιες κοινότητες, από τις οποίες καμία δεν κατάφερε να επιβιώσει για πολλά χρόνια λόγω: (α) της απομονωμένης χωροθέτησης των μονάδων, (β) της αντίθεσης μεταξύ κοινοβιακού και οικογενειακού προτύπου διαβίωσης και (γ) της ανυπαρξίας αρχής.

κατοικίας: τρεις πτέρυγες για οικογένειες με παιδιά έως 3 ετών και μία πτέρυγα για οικογένειες με παιδιά μεγαλύτερα των 3 ετών. Η οικονομία του μοντέλου στηριζόταν, όπως και στην περίπτωση των φαλανστηρίων, στην καλλιέργεια της γης και την ελαφρά βιομηχανία (Γοσποδίνη, 1995). Ο βιομηχανικός οικισμός Νιού Λάναρκ (New Lanark) στη Σκωτία είναι κλασικό τέτοιο παράδειγμα, ενώ αντίστοιχοι οικισμοί αναπτύχθηκαν στην Αγγλία και τις ΗΠΑ.

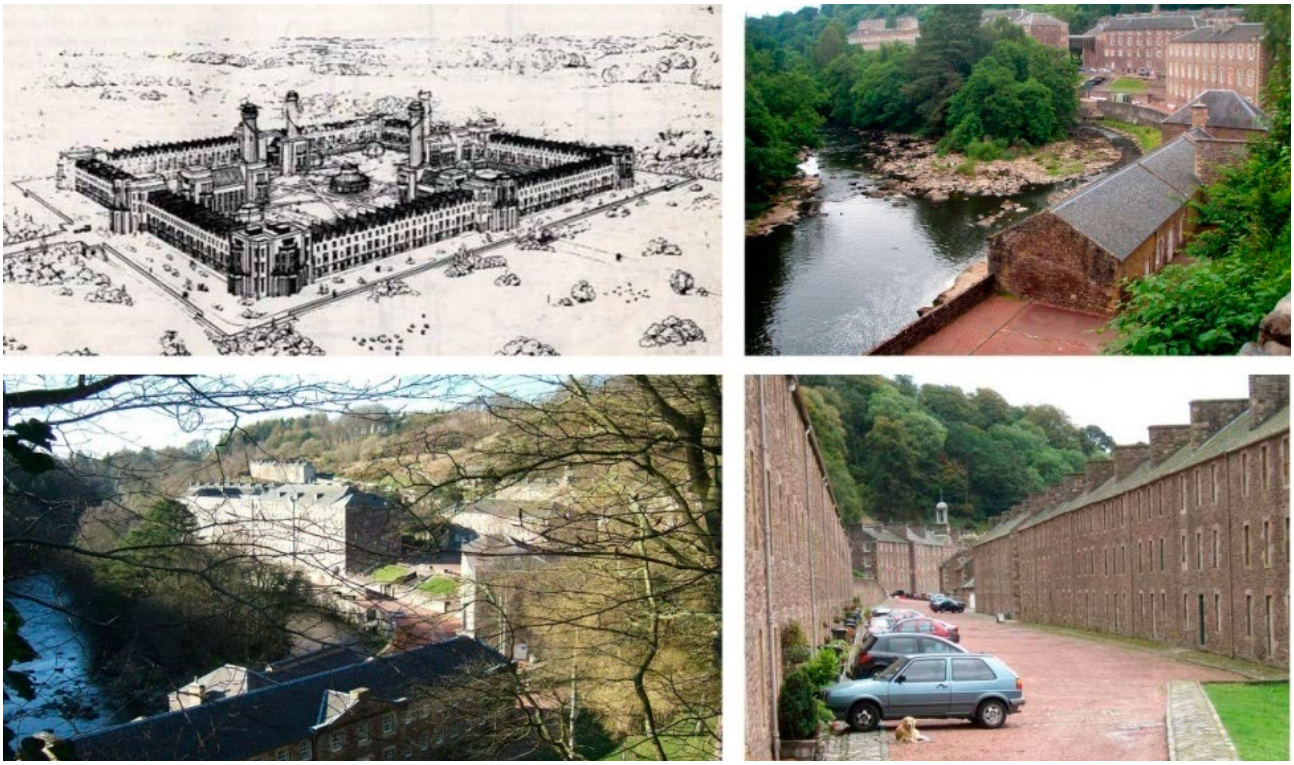



**Εικόνα 2.21:** *Ο Συνεταιρισμός του Owen, όπως οραματίστηκε και υλοποιήθηκε στο Νιου Λάναρκ.*
**Πηγή:** *http://madrid2008-09.blogspot.gr*, *http://en.wikipedia.org*

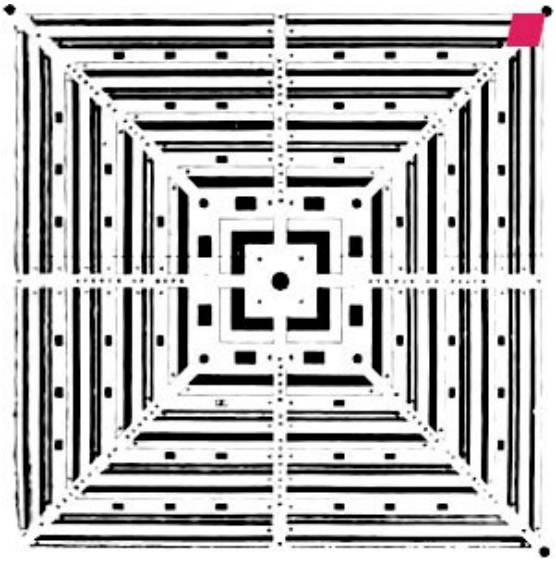
### Buckingham

Αντίστοιχες με του Owen ήταν οι προτάσεις του Buckingham, ο οποίος πρότεινε την οργάνωση της ιδεατής πόλης Victoria, χωροθετημένης στην επαρχεία, για την κατοίκηση 10.000 ατόμων. Τετράγωνου σχήματος και με σαφή ιεραρχία, τόσο ως προς το ύψος των κτιρίων, όσο και ως προς την κοινωνική δομή, από το κέντρο προς την περιφέρεια, η πόλη είχε επίκεντρο τα δημόσια κτίρια και περιμετρικά τις φάρμες και τις βιομηχανικές μονάδες.

Σε διαφορετικό μήκος κύματος κινούνταν οι ιδέες περί «κηπουπόλεων» (garden cities), που αναπτύχθηκαν στο δεύτερο μισό του 19ου αι. Με έντονες επιρροές από την αρχιτεκτονική κήπων, οι κηπουπόλεις, που αποτέλεσαν τους προδρόμους του κινήματος City Beautiful στην πολεοδομία και του κινήματος Picturesque στην αρχιτεκτονική, φάνηκε να αποτελούν, αρχικά, έναν ιδανικό τρόπο σχεδιασμού προαστίων, όπως οι οικισμοί Γκλέντεϊλ (Glendale) στο Οχάιο και Ριβερσάιντ (Riverside) στο Σικάγο (Γοσποδίνη, 1995). Η λογική σχεδιασμού τους στηρίχτηκε στην οργάνωση της πόλης με καμπύλους δρόμους, που να δημιουργούν οικοδομικά τετράγωνα χωρίς αυστηρές γεωμετρικές γραμμές, μοναχικές κατοικίες, με μεγάλους υπαίθρους χώρους και πολύ πράσινο. Σε αρχικό στάδιο, οι κηπουπόλεις παρείχαν στέγη σε εύπορα νοικοκυριά και αρκετά αργότερα σε εργατικά νοικοκυριά, με χαρακτηριστική την περίπτωση του οικισμού Radburn στο Νιου Τζέρσεϊ.



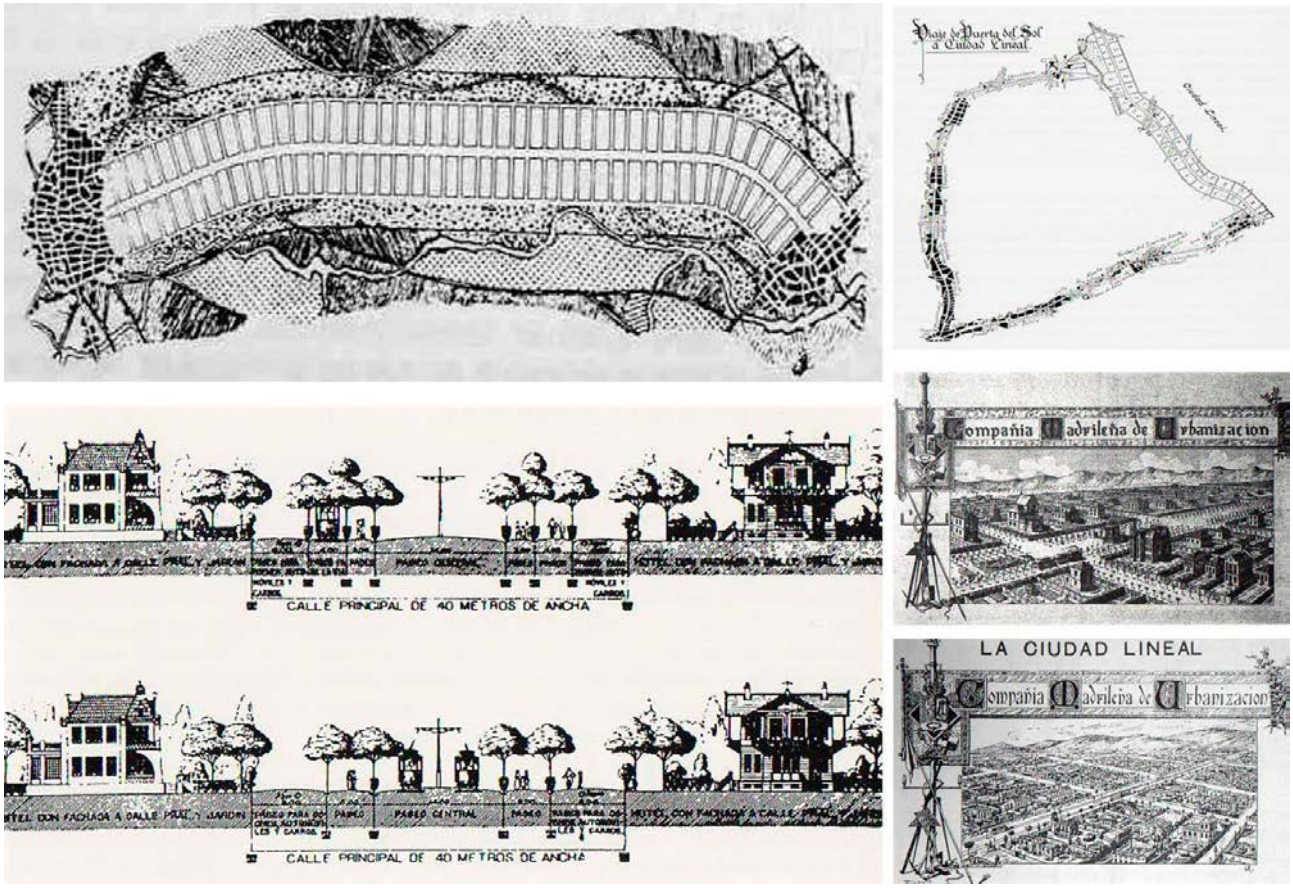
**Εικόνα 2.22:** *Η κάτοψη της τετράγωνης πόλης Victoria, όπως την οραματίστηκε ο Buckingham.*
**Πηγή:** *http://www.mediaarchitecture.at*



**Εικόνα 2.23:** *Το μοντέλο της κηπούπολης του Howard, διαγραμματικά και υλοποιημένο.*
**Πηγή:** *http://en.wikipedia.org*, *http://www.geograph.org.uk*

### Soria Y Mata

Στην Ευρώπη, η κηπούπολη εκφράστηκε, κυρίως, μέσα από τα μοντέλα των Soria Y Mata (1880) και Howard (1898). Με το μοντέλο του Soria Y Mata προτεινόταν η ανάπτυξη γραμμικών οικιστικών συνόλων γύρω από μεγάλες πόλεις και κοντά σε βιομηχανικές περιοχές. Το μοντέλο είχε καθαρά αξονική δομή και περιλάμβανε έναν μόνο δρόμο, πλάτους 500 μ. και μήκους διαφορετικού ανά περίπτωση. Γραμμικές κηπουπόλεις μπορούσαν να αναπτυχθούν ως δακτύλιοι γύρω από μεγάλα κέντρα και να παρέχουν κατοικίες στους εργαζομένους στο κέντρο ή και στις όμορες βιομηχανικές ομάδες. Το συγκεκριμένο μοντέλο έμεινε πρακτικά ανεφάρμοστο, αφού η μόνη απόπειρα υλοποίησής του στη Μαδρίτη διακόπηκε, έχοντας χτιστεί μόνο 22 χλμ. από τα συνολικά 55 χλμ. (Γοσποδίνη, 1995).




**Εικόνα 2.24:** *Το μοντέλο της γραμμικής πόλης του Soria Y Mata.*
**Πηγή:** *http://madrid2008-09.blogspot.gr*, *http://it.wikipedia.org*

### Howard

Το μοντέλο του Howard, γνωστό ως «περικεντρική κηπούπολη» (rurisville), σε αντίθεση με το μοντέλο του Soria Y Mata, δεν αφορούσε προάστια ή εξαρτώμενα οικιστικά σύνολα, αλλά αυτάρκεις αστικούς σχηματισμούς, που θα συνδύαζαν τα πλεονεκτήματα των μεγάλων αστικών κέντρων και των αγροτικών οικισμών. Η πόλη, ιδανικού μεγέθους 30.000 κατοίκων (MacFayden, 1970), προτάθηκε να έχει περίκεντρη δομή, με πυρήνα το μεγάλο πάρκο της, το οποίο θα περιέβαλλαν δημόσια κτίρια. Γύρω από το πάρκο, έξι κυκλικές λεωφόροι θα διαιρούσαν τον αστικό ιστό σε πέντε ομόκεντρους δακτυλίους, ενώ εξίσου κυκλική θα ήταν και η χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής (circle railway line), που θα βρισκόταν στην περιφέρεια της πόλης. Κεντρική λεωφόρος (grand avenue) χαρακτηριζόταν ο πρώτος δακτύλιος από το κεντρικό πάρκο, πλάτους 128 μ., που όριζε τις περιοχές κατοικίας από την εμπορική δραστηριότητα στον στεγασμένο εμπορικό δρόμο (crystal palace) γύρω από το πάρκο (Fishman, 1982).

Το μοντέλο αυτό δεν εστιαζόταν, όμως, μόνο στη λειτουργία μιας μεμονωμένης πόλης, αλλά και ενός δικτύου κηπουπόλεων (cluster of garden cities), το οποίο θα μπορούσε, κατά τον Howard, να εξασφαλίσει άμεση επικοινωνία εργασίας-κατοικίας και υψηλής ποιότητας ζωής, επιβραδύνοντας, ταυτόχρονα, τη συνεχή εξάπλωση των βιομηχανικών κέντρων. Αυτό αποτέλεσε και την κινητήρια δύναμη για την προώθηση των κηπουπόλεων σε χώρες όπως η Αγγλία (Ροδολάκης, 1977). Χαρακτηριστικές περιπτώσεις οικιστικών περιοχών που κατασκευάστηκαν με βάση το πρότυπο της κηπούπολης ήταν το Χάμστεντ (Hamstead) στο Λονδίνο, το Λέτσγουορθ (Letchworth) και το Γουέλγουιν (Welwyn).

Αξίζει να σημειωθεί, πάντως, πως οι ουτοπικές προτάσεις της περιόδου παρουσιάζονταν συνήθως μέσα από διατυπώσεις και απλά σκαριφήματα ή οργανωτικά σχέδια διάταξης, και όχι μέσα από λεπτομερείς απεικονίσεις και αναπαραστάσεις. Το γεγονός αυτό μπορεί να οφείλεται τόσο στην ιδιαίτερη ιδεολογική βάση των προτάσεων, όσο, κυρίως, στο γεγονός πως οι εισηγητές των μοντέλων αυτών δεν ήταν, στην πλειονότητά τους, αρχιτέκτονες (Γοσποδίνη, 1995).

## 2.5 Το μοντέρνο κίνημα και η επιρροή του στον αστικό σχεδιασμό

Στις πρώτες δεκαετίες του 20ού αι., έρχεται στο αρχιτεκτονικό προσκήνιο το μοντέρνο κίνημα, που βασίζεται στον επαναπροσδιορισμό του στόχου του αρχιτεκτονικού έργου, προς τη βέλτιστη λειτουργία του, για την ικανοποίηση των ανθρώπων (Lang, 1994). Το κίνημα αυτό, που στηρίζεται (Λάββας, 2008): (α) στην αποστροφή προς τον ιστορισμό των μορφών, (β) στη στροφή προς τη μηχανή, (γ) στον ορθολογισμό στην οργάνωση των χρήσεων και (δ) στο ενδιαφέρον για το δυναμισμό και την κίνηση της μορφής, επηρεάζει και τις ιδέες για την οργάνωση της πόλης, μέσα από το ρεύμα του λειτουργισμού, ή όπως είναι γνωστό, του φονξιοναλισμού (functionalism).

Ο νέος για την εποχή πολεοδομικός τρόπος σκέψης, αλλά και η εξελικτική πορεία που ακολούθησαν οι ιδέες των πολεοδόμων την περίοδο1920-1960 αποτυπώθηκαν καθαρά στις διακηρύξεις των δέκα διεθνών Συνεδρίων Μοντέρνας Αρχιτεκτονικής (Congrès International d'Architecture Moderne/CIAM).[21] Σημείο ορόσημο, όμως, αποτέλεσε το 4ο CIAM, που πραγματοποιήθηκε το 1933 στο ελληνικό ατμόπλοιο Πατρίς, κατά τη διαδρομή Αθήνα-Μασσαλία. Η σημασία του εν λόγω συνεδρίου οφείλεται (Γοσποδίνη, 1995): (α) στην παραδοχή πολέμιας κριτικής προς την «παραδοσιακή» ευρωπαϊκή πόλη, (β) στη διατύπωση της Χάρτας των Αθηνών και (γ) στη διάκριση του Le Corbusier και των πρωτοπόρων προτάσεών του.

Με επίκεντρο σκέψης την άποψη του Sullivan: «η μορφή ακολουθεί τη λειτουργία» (form follows function) (Willis, 1995), η μοντέρνα πόλη οργανώνεται με έναν ιδιαίτερο τρόπο. Οι τρεις βασικοί αστικοί συντελεστές (δρόμος, πλατεία και οικοδομικό τετράγωνο) διαφοροποιούνται και αποτελούν αντικείμενο κριτικής, βάσει της Χάρτας των Αθηνών. Σύμφωνα με τους Gouverneur (2005) και Γοσποδίνη (1995):

- Οι *δρόμοι* των πόλεων θεωρήθηκαν ανεπαρκείς, επειδή ήταν σχεδιασμένοι για την κίνηση πεζών και αμαξών. Κατ' επέκταση οι διαστάσεις τους και οι επάλληλες διασταυρώσεις δρόμων μικρού πλάτους, ισότιμων μεταξύ τους, δεν ήταν κατάλληλες για την άνετη κυκλοφορία των αυτοκινήτων, τα οποία αναμενόταν να κυριαρχήσουν.
- Το *αστικό οικοδομικό τετράγωνο*, αποτέλεσμα του παραπάνω συστήματος δρόμων, αποτελούνταν από κτίρια με όψεις σε υπαίθριους χώρους μικρού πλάτους (δρόμους, πλατείες, ακάλυπτοι χώροι, αυλές), με συνέπεια ο ηλιασμός, ο φωτισμός και ο αερισμός τους να μην είναι εύκολος και πάντα δεδομένος. Συν τοις άλλοις, σύμφωνα με τη λογική του εν λόγω οικοδομικού τετραγώνου, η διάκριση μεταξύ κύριας και πίσω όψης ήταν δεδομένη.
- Οι *πλατείες* ήταν ανεπαρκείς, τόσο σε αριθμό, όσο και σε έκταση. Απόρροια της ανισοκατανομής των πλατειών ήταν η κοινωνική διάκριση σε προνομιούχους κατοίκους και μη, με βάση την απόσταση της κατοικίας τους από την πλησιέστερη πλατεία ή τον πλησιέστερο κοινόχρηστο χώρο.

Η μορφή και η λειτουργία των αστικών συντελεστών δεν μπορούσαν να ικανοποιήσουν την πόλη, που προσδιορίστηκε μονοδιάστατα, για πρώτη φορά στην ιστορία της, με γνώμονα τη λειτουργία του αστικού χώρου. Είναι χαρακτηριστικός ο ορισμός της πόλης, βάσει της Χάρτας των Αθηνών: «η λειτουργική συνένωση τεσσάρων τομέων δραστηριότητας: κατοικίας, εργασίας, αναψυχής και μεταφορών». Η νέα πόλη έπρεπε να δομείται μέσα από νέους αστικούς συντελεστές και οι χρήσεις τους να είναι αμιγώς διαχωρισμένες (σαν ζώνες)ανά λειτουργικό τομέα (zoning). Ειδικότερα (Taylor, 2005· Γοσποδίνη, 1995):

- Οι *δρόμοι* ορίζονται ως «κανάλια κυκλοφορίας» και η μορφή τους σχετίζεται με τη λειτουργία τους. Διαφοροποιούνται οι δρόμοι για την κίνηση των τροχοφόρων και των πεζών, και ιεραρχούνται σε φθίνουσα πρόοδο ως εξής: (α) οδικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας οχημάτων, (β) συλλεκτήριες οδοί αυτοκινήτων, (γ) δρόμοι τοπικής σημασίας, για κίνηση πεζών και αυτοκινήτων, (δ) πεζοδρόμοι εντός της ίδιας πολεοδομικής ενότητας, (ε) μονοπάτια περιπάτου και επικοινωνίας πεζών μεταξύ των κτιρίων ενός συνόλου (π.χ. οικοδομικό τετράγωνο) και (στ) ανοικτοί ή κλειστοί διάδρομοι επικοινωνίας μεταξύ διαμερισμάτων του ίδιου κτιριακού συνόλου.
- Το *οικοδομικό τετράγωνο* χάνει την υπόστασή του. Δεν αποτελεί αστικό συντελεστή στη φονξιοναλιστική πόλη, παρά μόνο πεδίο χωροθέτησης των κτιριακών συνόλων. Η έκτασή του είναι μεγάλη και η κάλυψή του προσδιορίζεται ως χώρος πρασίνου, με τη διάκριση μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου να είναι δύσκολη. Τα κτίρια, μεγάλου ύψους και σχετικά μικρής κάλυψης, τοποθετούνται ελεύθερα στο χώρο, ως περίοπτα αντικείμενα, ώστε να επιτυγχάνονται καλύτερες συνθήκες ηλιασμού, φωτισμού και αερισμού. Έτσι, απορρίπτεται η ιδέα του κτιρίου ως μονάδας σύνθεσης και συγκρότησης του περιμετρικού οικοδομικού τετραγώνου.
- Η *πλατεία* χάνει τη λειτουργία της ως κοινωνικός κόμβος και δεν συνυπολογίζεται στο σχεδιασμό των φονξιοναλιστών.

[21] Για περισσότερα, πρβ. Dombardt, 2014.

### 2.5.1 Πρώιμα φονξιοναλιστικά μοντέλα πόλης

Η ιδέα της μοντέρνας πόλης ήρθε στο προσκήνιο πριν από τη διακήρυξη της Χάρτας των Αθηνών, με το διαχωρισμό των βασικών λειτουργιών της πόλης. Οι προτάσεις του Howard (1898), για την «περικεντρική κηπούπολη» (πρβ. Ενότητα 2.4.4), και του Garnier, για την «πρότυπη βιομηχανική πόλη», αποτέλεσαν πρώιμες αποτυπώσεις του φονξιοναλιστικού προτύπου σχεδιασμού.

Και τα δύο μοντέλα στηρίζονταν στο διαχωρισμό των λειτουργιών. Σε αντίθεση με την περίκεντρη δομή της κηπούπολης του Howard, το μοντέλο του Garnier στηρίχθηκε σε μια τριγωνική διάταξη, με τρεις ζώνες λειτουργίας: (α) τη βιομηχανική περιοχή, (β) την περιοχή κατοικίας και (γ) την περιοχή με κτίρια υγείας και μεταφορών. Στο κέντρο βάρους των τριών αυτών ενοτήτων, προτάθηκε η χωροθέτηση του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού, ως συμβόλου της νέας εποχής. Ωστόσο, η λειτουργική διάκριση φαίνεται να μην ήταν απόλυτη, αφού το εμπόριο, η διοίκηση και η εκπαίδευση χωροθετούνταν εντός της περιοχής κατοικίας, που αναπτυσσόταν γραμμικά.

#### Garnier

Εκφάνσεις μοντερνισμού ήταν εμφανείς και στην αρχιτεκτονική της πόλης του Garnier, ο οποίος πρότεινε τεχνικές καινοτομίες, όπως το σύστημα της «πιλοτής» (pilotis) (Κομνηνός, 1986), την επίπεδη στέγη και τα μεγάλα ανοίγματα, προς επίτευξη απλότητας και χαμηλού κόστους κατασκευής.



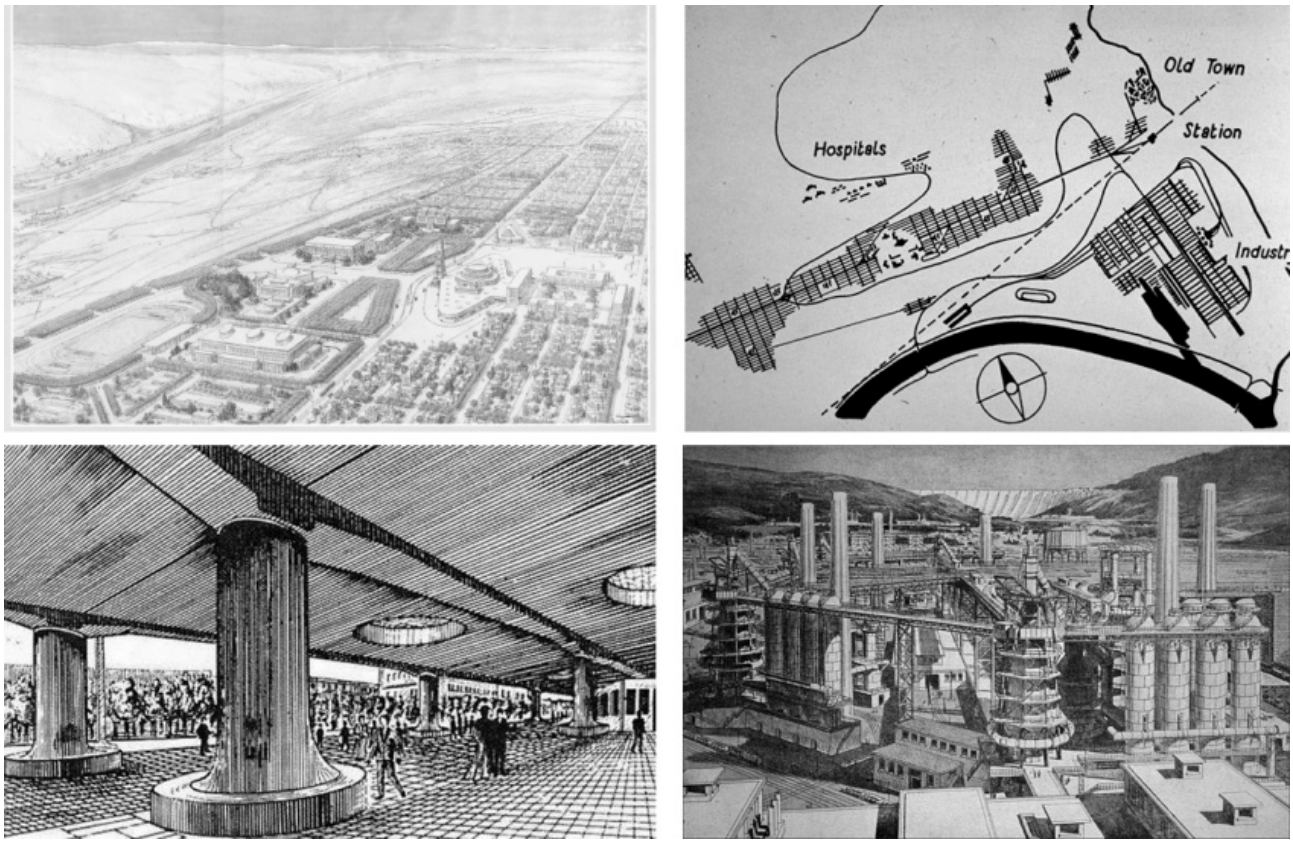
**Εικόνα 2.25:** *Η βιομηχανική πόλη, όπως την οραματίστηκε ο Tony Garnier.*
**Πηγή:** *https://birdseyevieweu.wordpress.com*, *https://www.pinterest.com*, *https://www.studyblue.com*, *http://utopies.skynetblogs.be*

Σημαντική τομή στον αστικό σχεδιασμό της περιόδου αποτέλεσε, επίσης, το σχέδιο για την επέκταση του Άμστερνταμ από τον Beltage. Βασική οργανωτική μονάδα ήταν το περιμετρικό οικοδομικό τετράγωνο (urban block), με μεγάλες εσωτερικές αυλές και διαμορφωμένους ελεύθερους χώρους. Οι δρόμοι παρουσίαζαν ιεραρχία, ενώ η κατοικία οργανωνόταν μαζικά, με επαναλαμβανόμενες και τυποποιημένες μονάδες, αντικαθιστώντας την ατομική και ελεύθερη δόμηση.

#### Σχολή του Σικάγο

Παράλληλα, στην Αμερική αναπτύχθηκε η Σχολή του Σικάγο, προτάσσοντας την οικονομία και την κερδοφορία, ως βασικές αρχές οργάνωσης της πόλης, απορρίπτοντας τις ιδιαίτερα σημαντικές σημειολογίες της πρότερης περιόδου. Ταυτόχρονα, το «Σχέδιο του Σικάγο» (για περισσότερα, πρβ., ενδεικτικά, Βίντεο, διαθέσιμο στο

https://www.youtube.com/) στράφηκε προς τη μηχανή, γεγονός που αποτυπώθηκε και στο παραγόμενο κτιριακό απόθεμα, το οποίο άρχισε να δομείται πλέον από μεταλλικό σκελετό (χάλυβας-χυτοσίδηρος), με λεπτούς τοίχους και μεγάλα ανοίγματα, ώστε να επιτυγχάνονται καλός ηλιασμός και αερισμός. Η αρχιτεκτονική μορφή της περιόδου ήταν απόρροια της κατασκευαστικής διαδικασίας και της απουσίας ιδιαίτερης εξωτερικής διακόσμησης, προσδίδοντας μια σχετικά αυστηρή εξωτερική έκφραση (Λάββας, 2008). Το σχέδιο του Burnham, όπως έγινε γνωστό το σχέδιο του 1909 για την πόλη του Σικάγο, «απάντησε» σε όλα τα τότε σύγχρονα ζητήματα της οργάνωσης της πόλης, όπως ήταν οι άσχημες συνθήκες υγιεινής και αταξίας στον αστικό χώρο. Το σχέδιο μετέβαλε την αστική μορφή, με χαρακτηριστικό στοιχείο την ωραιοποίηση του αστικού χώρου, μέσα από μια πομπώδη κανονικότητα, που σχετίστηκε με την κανονικότητα της «κοινωνικής τάξης» (social order).




**Εικόνα 2.26:** *Σχολή της αρχιτεκτονικής του Σικάγο.*
**Πηγή:** *http://en.wikipedia.org*

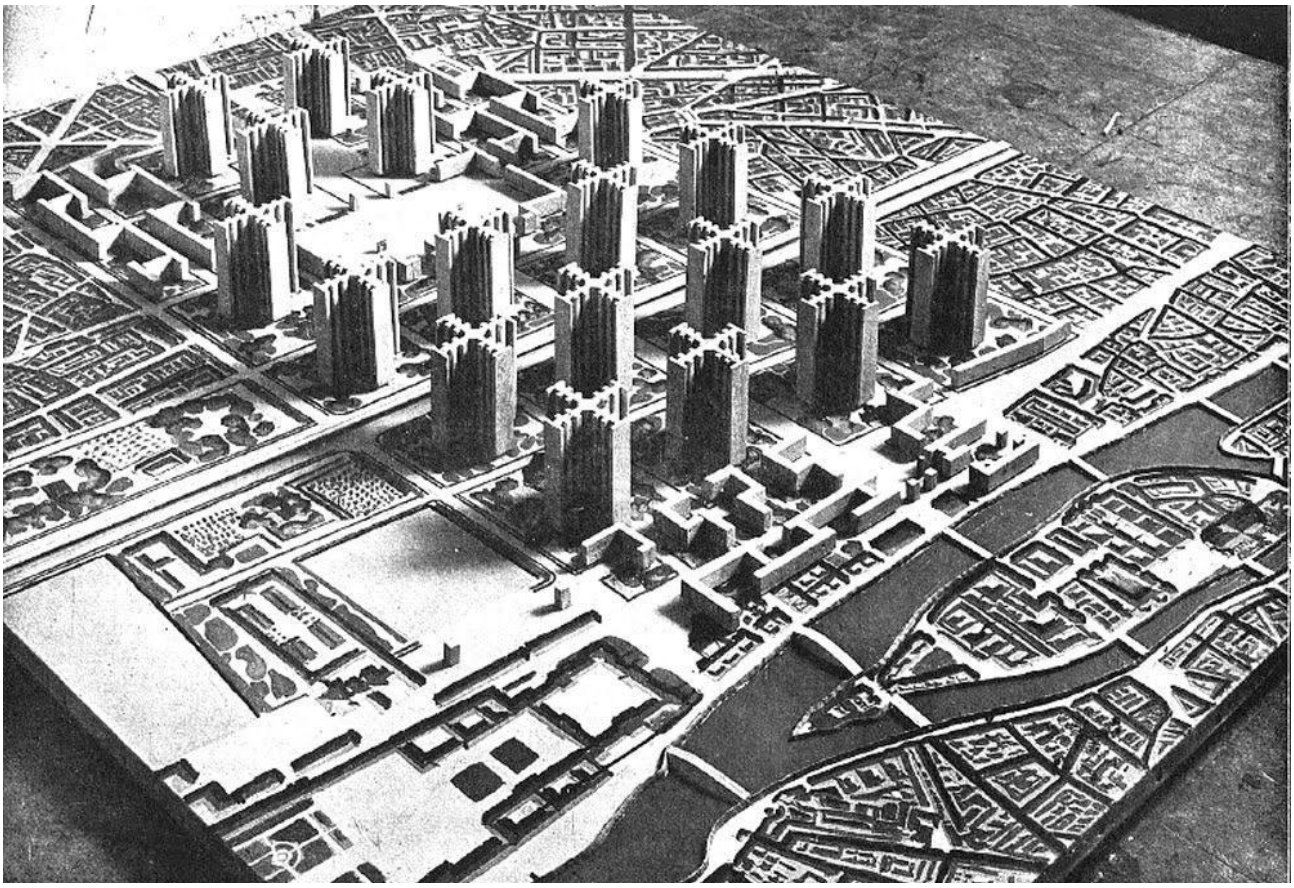
### 2.5.2 Οι σχεδιαστικές προτάσεις του Le Corbusier

Κυριότερος οραματιστής των ιδεών του φονξιοναλισμού ήταν ο Le Corbusier. Το πρώτο μοντέλο του, το Ville Contemporaine, εμπνευσμένο, σε μεγάλο βαθμό, από το Παρίσι, αποτελούσε ένα πρότυπο σύγχρονης πόλης, κλίμακας 3.000.000 κατοίκων. Σε αντίθεση με τις χαμηλές πυκνότητες των κηπουπόλεων, ο Le Corbusier πρότεινε διάσπαρτες υψηλές συγκεντρώσεις (Von Moss, 2009), σε μια πόλη που σχεδιάστηκε στο οργανωτικό πλαίσιο ορθογωνικού καννάβου και ήταν ανοικτή σε επεκτάσεις, όμως βάσει των γραμμών του καννάβου. Περιμετρικά της πόλης (1η ζώνη), υπήρχε πρόβλεψη για χώρους πρασίνου (2η ζώνη) και, σε μεγαλύτερη απόσταση, ο χώρος για τη βιομηχανική δραστηριότητα (3η ζώνη) (Gold, 2013). Στο οδικό δίκτυο, υπήρχε ιεράρχηση σε: (α) οδικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας, (β) δρόμους τοπικής σημασίας, (γ) πεζόδρομους και μονοπάτια περιπάτου, εντός των μεγάλων οικοδομικών τετραγώνων (superblocks). Παρότι τα οικοδομικά τετράγωνα παρουσίαζαν μια ομοιομορφία, παρατηρούνταν μια σχετική διαφοροποίησή τους προς το κέντρο της πόλης, εξαιτίας της πύκνωσής τους (Γοσποδίνη, 1995).

Τα κτίρια της πόλης κατασκευάζονταν με βάση το σύστημα της πιλοτής, επιτρέποντας έτσι το σχηματισμό μεγάλων χώρων πρασίνου και αναψυχής γύρω από αυτά. Για τις περιοχές κατοικίας, είχαν προταθεί δύο κτιριακοί τύποι: (α) ο τύπος «set-backs», που συντασσόταν από επιμήκη και μεσαίου ύψους κτίρια, για παροχή κατοικίας σε όσους εργάζονταν στο διοικητικό και εμπορικό κέντρο, τα οποία δεν ακολουθούσαν τις γραμμές του καννάβου, αλλά οπισθοχωρούσαν ή προέβαλαν, δημιουργώντας υπαίθριους χώρους, με σχετική την αίσθηση του περίκλειστου, (β) ο τύπος «cellular»,που συντασσόταν από εξαώροφα κτίρια, τα οποία μιμούνταν

τη λογική του περιμετρικού οικοδομικού τετραγώνου και εμπεριείχαν τρεις ζώνες κατοικιών εργατικών νοικοκυριών. Η κάθε μονάδα κατοικίας, που προσομοίαζε με το σχεδιασμό της μηχανής (citroen), εκτεινόταν σε δύο ορόφους (maisonettes) και δεν περιλάμβανε τίποτε περιττό. Στις πιο κεντρικές περιοχές, όπου βρίσκονταν οι χώροι διοίκησης και εμπορίου, το κτιριακό δυναμικό αποτελούνταν από ουρανοξύστες σταυροειδούς μορφής (pointtower).

Η ιδέα της Ville Contemporaine βρήκε εφαρμογή στην πρόταση του Le Corbusier, για την ανάπλαση τμήματος στο κέντρο του Παρισιού (Καρβέλης και Παπαδέα, 2005), όμορα στο Ιλ ντε λα Σιτέ (Ile de la Cité). Η εν λόγω πρόταση, γνωστή ως Plan Voisin (1925) (πρβ. Βίντεο, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/), στηριζόταν στη ριζική αναδιάταξη του ιστού, με τη δημιουργία μεγάλων οικοδομικών τετραγώνων και την εφαρμογή των κτιριακών τύπων pointtowers και set-backs, για τη στέγαση της διοίκησης και του εμπορίου-υπηρεσιών, αντίστοιχα. Παρότι, υπήρχε οικονομική υποστήριξη για την κατασκευή του έργου, το σχέδιο δεν υλοποιήθηκε, γιατί θεωρήθηκε πολιτικά και οικονομικά ανέφικτο.



**Εικόνα 2.27:** *Το Plan Voisin σε τρισδιάστατη απεικόνιση.*
**Πηγή:** *https://www.studyblue.com*

Το πιο αντιπροσωπευτικό φονξιοναλιστικό μοντέλο του Le Corbusier ήταν η Ville Radieuse (1931) (πρβ. Βίντεο, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/), στην οποία ο λειτουργικός διαχωρισμός ήταν αμιγής και η ζωνοποίηση διακριτή. Το συγκεκριμένο πολεοδομικό πρότυπο αποτέλεσε την αιτία ανάδειξης και καθιέρωσης του Le Corbusier ως αρχιτεκτονικής προσωπικότητας του 4ου CIAM (1933) και πρωτοπόρο του φονξιοναλιστικού κινήματος.

Κατ' αναλογία του Ville Contemporaine, η Ville Radieus ήταν σχεδιασμένη σε κάνναβο και με παράλληλες ζώνες δραστηριοτήτων, καθεμία εκ των οποίων μπορούσε να επεκταθεί, εν παραλλήλω, απεριόριστα. Αυτό το σημείο ήταν και το κυρίαρχο χαρακτηριστικό του μοντέλου: η απουσία περιφερειακού ορίου (banlieu) (Teige, 2002). Το νέο μοντέλο διέφερε ιδεολογικά σε σχέση με τον πρόδρομό του, γεγονός που αποτυπώθηκε στην πλέον ελεύθερη ανάπτυξη και την ανοιχτή πόλη, από την προηγούμενη συγκεντρωτική και καπιταλιστική δομή. Οι εννέα προτεινόμενες ζώνες δραστηριοτήτων (1. εκπαίδευση, 2. επιχειρήσεις, 3. μεταφορές, πολιτισμός-εμπόριο-ξενοδοχεία, 4. κατοικία, 5. αστικό πράσινο, 6. ελαφρά βιομηχανία, 8. αποθήκες και 9. βαριά βιομηχανία) είχαν οργανωθεί βάσει της λογικής χωροθέτησης των οργάνων του ανθρώπινου σώματος (William and Hale, 2007). Στο ανθρωπομορφικό αυτό μοντέλο (Γοσποδίνη, 1995), η εκπαίδευση

και η διοίκηση αντιστοιχούσαν στο κεφάλι, ο πολιτισμός και το εμπόριο στην καρδιά, η κατοικία στους πνεύμονες και η βιομηχανία στα πόδια, που στήριζαν όλο το οικοδόμημα της πόλης.

Το οδικό σύστημα ήταν σαφώς ιεραρχημένο, με παράλληλες οδικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας να διαχωρίζουν την κάθε λειτουργική ζώνη. Οι ζώνες πολιτισμού και εμπορίου συνδέονταν και κατακόρυφα. Τα οικοδομικά τετράγωνα ήταν μεγάλου μεγέθους (super grids) και τα κτίρια δομούνταν ελεύθερα σε αυτά, με δύο τύπους: ουρανοξύστες σταυροειδούς μορφής, για τη στέγαση της διοίκησης, και κτίρια κατοικίας, οργανωμένα κατά το σύστημα «redant».[22]

Τα δύο προηγούμενα μοντέλα συσχετίζονταν ως προς την παράλληλη χωροθέτηση λειτουργικών ζωνών, ενώ, η Ville Radieuse και το νέο μοντέλο, το Plan Obus (1932), συσχετίζονταν ως προς τη δυνατότητα απεριόριστης επέκτασης. Το Plan Obus αποτελούσε μια πρόταση για την πρωτεύουσα της Αλγερίας, το Αλγέρι, όπου ένας πυρήνας καμπυλόμορφων κτιρίων θα χρησιμοποιούνταν για χώρους διοίκησης, ενώ ένα γραμμικό επίμηκες κτιριακό συγκρότημα (Jencks, 1973), το οποίο σχεδιάστηκε με βάση τις καμπύλες της παραλίας, προτάθηκε να χρησιμοποιηθεί για την κατοίκηση 180.000 ατόμων. Τα διάφορα επίπεδα αυτής της «πόλης-οδογέφυρας» θα αποτελούσαν τις κατοικίες που θα οργανώνονταν σε περισσότερα του ενός επίπεδα, ενώ η τελευταία επιφάνεια θα λειτουργούσε σαν οδική αρτηρία ταχείας κυκλοφορίας.

Σχετικό με το Plan Obus ήταν και το Σχέδιο Επέκτασης του Ρίο ντε Τζανέιρο στη Βραζιλία (1936), όπου τα κτίρια διοίκησης και επιχειρήσεων ήταν χωροθετημένα σε ουρανοξύστες της μορφής Υ, ενώ οι κατοικίες αποτελούσαν τη βάση μιας δεκαπενταώροφης μεγακατασκευής (mega structure), σε σύστημα πιλοτής (120 ft),στην επιστέγαση της οποίας υπήρχε μια οδική αρτηρία ταχείας κυκλοφορίας (Bacon, 2001), υπερυψωμένη στα 300 ft. Κανένα από τα δύο γραμμικά οράματα του Le Corbusier δεν υλοποιήθηκε. Ωστόσο, μια διώροφη παραλλαγή κατασκευάστηκε στην Μπάρα ντα Τιχούκα (Barra da Tijuca), την πόλη-δορυφόρο του Ρίο ντε Τζανέιρο (Γοσποδίνη, 1995).

Οι επόμενες σχεδιαστικές απόπειρες του Le Corbusier χαρακτηρίστηκαν από τάσεις ρεαλισμού, χωρίς, ωστόσο, να αποκηρύσσουν τις βασικές φονξιοναλιστικές αρχές. Τέτοια μοντέλα ήταν η γραμμική βιομηχανική πόλη (1944), το σχέδιο για το κέντρο της πόλης Σαιν Ντι (*Saint-Dié,* 1945) και το συγκρότημα του κυβερνητικού μεγάρου και του κοινοβουλίου της πόλης Σαντιγκάρ (Chandigarh, 1953). (Βλ. Βίντεο διαθέσιμα στα https://www.youtube.com/ και https://www.youtube.com/, στα οποία παρουσιάζονται, συνοπτικά, το έργο του Le Corbusier και οι βασικές αρχές του μοντέρνου κινήματος.)

### 2.5.3 Η φονξιοναλιστική πρακτική

Ο φονξιοναλισμός άνθησε την περίοδο1940-1960. Η εφαρμογή των φονξιοναλιστικών μοντέλων εστιάστηκε κυρίως:

(α) στην ανάπλαση κατεστραμμένων αστικών συνόλων από τους βομβαρδισμούς του πολέμου, με χαρακτηριστικές περιπτώσεις τις μικρής έκτασης παρεμβάσεις στο Λονδίνο και, συγκεκριμένα, στις Loughborough Road Estate στο Μπρίξτον (Brixton) και στο Churcill Gardens στο Πίμλικο (Pimlico),

(β) στην επέκταση των πόλεων και στη δημιουργία νέων περιοχών, όπως στη Νότια Γαλλία, με χαρακτηριστικές περιπτώσεις τις Λα Βιστ (La Viste) και Μπανιόλσοθρ Σεζ (Bagnolssur Cezé), στην Ολλανδία, με χαρακτηριστικές τις επεκτάσεις στη Στοκχόλμη, αλλά και την πόλη Χένγκελο (Hangelo),

(γ) στη δημιουργία νέων πόλεων όμορα σε περιοχές οικονομικής δραστηριότητας (βιομηχανικές μονάδες) ή/και σε μεγάλες πόλεις, με σημαντικά παραδείγματα τόσο στο Ηνωμένο Βασίλειο, όπως το Χάρλοου (Harlow), το Κρόουλι (Crawley) στην Αγγλία και το Καμπερνόλντ (Cumbernauld) στη Σκοτία, όσο και στη Σοβιετική Ένωση, με γνωστή περίπτωση την πόλη Πούστσινο κοντά στη Μόσχα, και στη Βραζιλία, με το περίφημο σχέδιο της πόλης Μπραζίλια (Brazilia).

## 2.6 Μεταμοντέρνες προσεγγίσεις του αστικού χώρου

Ο όρος «μεταμοντέρνο» (post-modern), παρότι εμφανίστηκε το 1945, όσο ακόμα το μοντέρνο κίνημα ήταν στην ακμή του, διαδόθηκε μετά το 1977 από τον Jenks (Ellin, 1999), για να περιγράψει τις διαφορετικές τάσεις στην αρχιτεκτονική και τον αστικό σχεδιασμό που δημιουργήθηκαν μετά το μοντέρνο κίνημα. Κοινός παρονομαστής σε όλες τις τάσεις ήταν η κριτική στάση στις αρχές του μοντερνισμού (για περισσότερα, πρβ., ενδεικτικά, στο έργο της Jacobs, τα Βίντεο, διαθέσιμα στα https://www.youtube.com/ και https://www.youtube.com/) και του φονξιοναλισμού, και η επιστροφή στις προμοντέρνες χωρικές μορφές, όχι όμως μέσα από την απλή αναπαραγωγή τους, αλλά από την επανερμηνεία τους με διαφορε-

[22] Ο συγκεκριμένος τύπος αποτελεί μετεξέλιξη του κτιριακού τύπου «set-backs», που προτάθηκε από τον Le Corbusier στο πολεοδομικό μοντέλο Ville Contemporain (Γοσποδίνη, 1995).

τικές προσεγγίσεις (Γοσποδίνη, χ.χ.). Ιδιαίτερα συνοπτικά θα παρουσιαστούν τρεις τάσεις που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στη σύγχρονη αντίληψη για τον αστικό σχεδιασμό: (α) ο υστερομοντερνισμός, (β) ο μεταμοντερνισμός και (γ) το κίνημα της αποδόμησης.

### 2.6.1 Στοιχεία της υστερομοντέρνας πόλης

#### TEAM-X

Ο υστερομοντερνισμός (late-modernism) εμφανίστηκε ήδη από τη δεκαετία του 1950, όταν επικράτησε μια τάση αμφισβήτησης στη μοντέρνα πόλη (9ο και 10ο CIAM). Ο σχηματισμός της αυτοαποκαλούμενης TEAM-X (Ομάδας των 10) κατά το 10ο CIAM, υπό την καθοδήγηση των Peter και Alison Smithsons, σχετίστηκε με την υστερομοντέρνα πόλη. Η κριτική τους αφορούσε την απουσία χώρων έκφρασης των θεμελιωδών ανθρώπινων σχέσεων, μέσα από τη σαφή λειτουργική διάκριση. Το έργο τους βασίστηκε στη λογική έκφρασης των ανθρώπινων σχέσεων στο χώρο και, συγκεκριμένα, των κοινωνικών ιεραρχιών, μέσα από τις ιεραρχίες των στοιχείων του χώρου, δηλαδή της κατοικίας, του δρόμου, της γειτονιάς και της πόλης.

Καθήκον του πολεοδόμου ήταν η παραγωγή χώρων που να αντανακλούν την υφιστάμενη κοινωνική πραγματικότητα. Για το λόγο αυτό, η αναπαραγωγή των παλαιότερων χωρικών στοιχείων δεν ήταν ιδανική λύση, καθώς ανταποκρινόταν σε παλαιότερη κοινωνική λειτουργία. Η αίσθηση της ιεράρχησης στην αντίληψη της ομάδας εκφράστηκε μέσα από την έννοια του «συνόλου» (cluster) (Smithsons and Smithsons, 1970) η οποία διατυπώθηκε, πρακτικά, με το μοντέλο «clustercity», που αποτέλεσε θεωρητική επεξεργασία του σχεδίου Golden Lane Estate στο Cripplegate.

#### Cullen

Παράλληλα με τον κοινωνικό ντετερμινισμό της TEAM-X, αναπτύχθηκαν και ιδέες που συνδέονταν με τον ψυχολογικό ντετερμινισμό των Cullen και Lynch. Ο αστικός χώρος μελετήθηκε από τον Cullen με βάση τη συναισθηματική επίδρασή του στο χρήστη, που τον αντιλαμβάνεται μέσα από την οπτική αντίληψη (optics), την αίσθηση του χώρου (place) και το περιεχόμενό του (content). Έτσι, ο αστικός χώρος οριοθετήθηκε μέσα από την αλληλουχία εικόνων (serial vision), αισθαντηκοποιήθηκε μέσα από την αίσθηση που δημιουργούν οι «πιέσεις» (pressures/sense of enclosure) και τα «κενά» του (vacuums/sense of exclosure) και έγινε αντιληπτός μέσα από τις ιδιότητες των αντικειμένων που τον δομούν, όπως η τοπογραφία και η αρχιτεκτονική τεχνοτροπία του (Cullen, 1961).

#### Lynch

Στην προσπάθειά του να παραγάγει κατάλληλους αστικούς χώρους, ο Lynch προσέγγισε τον αστικό χώρο μέσα από την περιβαλλοντική ψυχολογία. Η θεωρία του βασίστηκε στη λογική πως το περιβάλλον δημιουργεί μια αίσθηση στο χρήστη, την περιβαλλοντική εικόνα (environmental image), η οποία ποικίλλει από χρήστη σε χρήστη. Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές εικόνες τείνουν να είναι παρόμοιες ανά ομάδες πληθυσμού. Με γνώμονα αυτές τις περιβαλλοντικές εικόνες, τα φυσικά στοιχεία δύναται να ταξινομούνται στις εξής πέντε κατηγορίες (Lynch, 1960):

(α) Διαδρομές (paths): χώροι κίνησης των ατόμων, όπως οι δρόμοι, τα μονοπάτια και οι ποδηλατόδρομοι.
(β) Όρια (edges): γραμμικά στοιχεία, που διαχωρίζουν τον ενιαίο χαρακτήρα του χώρου, όπως είναι τα τείχη, η γραμμή της παραλίας, οι μεγάλοι αυτοκινητόδρομοι, οι σιδηροδρομικές χαράξεις.
(γ) Περιοχές (districts): περιοχές της πόλης που γίνονται αντιληπτές ως ενότητες, όπως το ιστορικό κέντρο, η βιομηχανική περιοχή, η γειτονιά, η ενορία.
(δ) Κόμβοι (nodes): τα στρατηγικά σημεία συνάντησης στην πόλη, όπως μια πλατεία και ένας σταθμός του μετρό.
(ε) Τοπόσημα (landmarks): ευδιάκριτα στοιχεία του χώρου, που λειτουργούν ως αντικείμενα προσανατολισμού, όπως ένα βουνό (εξωγενές), ο τρούλος ενός ναού, το ρολόι της πόλης, ένα μοναδικό μνημείο (Πύργος του Άιφελ, Άγαλμα της Ελευθερίας) ή ακόμα και ένα ιδιαίτερο φυσικό στοιχείο (ψηλό δέντρο).

Η πρακτική εφαρμογή των παραπάνω γίνεται μέσα από την επανερμηνεία παραδοσιακών αστικών μορφών, που δεν κρίνονται ως απόλυτα επιτυχημένες, αλλά ως βάση για την αναζήτηση νέων, με τη βοήθεια της *κοινωνιολογίας* και της *περιβαλλοντικής ψυχολογίας*. Στην υστερομοντέρνα πόλη (Γοσποδίνη, χ.χ.):

- οι δρόμοι περιλάμβαναν πεζόδρομους σε διάφορες υψομετρικές στάθμες, τοπικούς δρόμους, για αυτοκίνητα που διέρχονταν κάτω από τα κτίρια κατοικίας εντός κτιριακών συγκροτημάτων, και κλειστούς δρόμους, σε συγκρότημα κατοικιών και εμπορικά κέντρα,

- οι πλατείες αποτελούσαν περίκλειστους υπαίθριους χώρους διαφόρων μορφικών σχηματισμών, με (ημι)δημόσιο χαρακτήρα,
- το ύψος των κτιρίων κατοικίας μειώθηκε.

Η επιρροή της θεωρητικής βάσης του Lynh είναι εμφανής σήμερα σε πόλεις του αμερικανικού Βορρά, όπου η έμφαση στη σχεδιαστική διαδικασία δίνεται στο αισθητικό περιβάλλον και την αίσθηση που δημιουργεί. Χαρακτηριστική είναι η περίπτωση του Μίσινγκαν, όπου η πολεοδομική στρατηγική που ακολουθείται εστιάζεται στην προώθηση της κίνησης των πεζών, με σκοπό την αναζωογόνηση της πόλης μέσα από την ανάπτυξη γραμμικών διαδρομών και κόμβων σε κεντρικά σημεία, τοποσήμων, που να διευκολύνουν το προσανατολισμό και τη μείξη χρήσεων γης, σε συνδυασμό με μέτρα κυκλοφοριακής πολιτικής (για περισσότερα, πρβ. Βίντεο, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/).

### 2.6.2 Η πόλη μέσα από ιστορικές και τυπολογικές προσεγγίσεις

Η επικριτική στάση των μεταμοντέρνων προς το φονξιοναλισμό συνεχίστηκε και τη δεκαετία του 1970, οπότε και οι περισσότερες προσεγγίσεις στον αστικό σχεδιασμό είχαν δύο ακόμα κοινές βάσεις:

(α) την αυτονομία του αντικειμένου (κτίριο, οικισμός, πόλη) και τη μελέτη και ανάλυση με τη χρήση της αρχιτεκτονικής-πολεοδομικής επιστήμης και όχι άλλων επιστημονικών περιοχών,

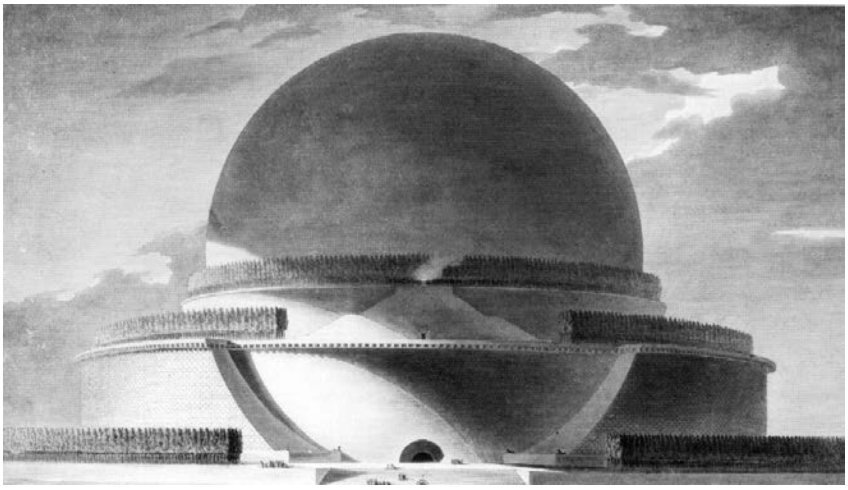
(β) την απόρριψη του λειτουργικού προκαθορισμού της μορφής και την εφαρμογή της έννοιας του «τύπου» (type) στη σχεδιαστική διαδικασία.

Στην παραπάνω λογική οργανώθηκε το κίνημα των «ρασιοναλιστών» (rasionalists), με κύριους εκφραστές του τους Jencks, Rob και Krier, Rossi, Moneo και Vidler. Με επίκεντρο την «αναβίωση» του δημόσιου υπαίθριου χώρου, τα χαρακτηριστικά του κινήματος συνοψίζονται:

(α) στην αναδιοργάνωση των πόλεων με βάση τα τρία συνθετικά στοιχεία της προβιομηχανικής ευρωπαϊκής πόλης (δρόμος, πλατεία, γειτονιά),

(β) στην αναζήτηση της γνώσης διά της «ιστοριογραφίας»,

(γ) στην εφαρμογή τυπολογιών χώρου, με τον «τύπο» να προσεγγίζεται ως σχεδιαστικό εργαλείο, απαλλαγμένο από κάθε λειτουργική φόρτιση.



**Εικόνα 2.28:** *Το σχέδιο του Boullee για το Μνημείο του Νεύτωνα, χαρακτηριστικό δείγμα ρασιοναλιστικής σκέψης.*
**Πηγή:** *http://en.wikipedia.org*

Οι παραπάνω θεωρητικές αντιλήψεις δημιούργησαν αρχιτεκτονικές μορφές με έντονο φορμαλισμό και ιστορικό εκλεκτικισμό, και αστικές μορφές στηριγμένες στην προμοντέρνα ευρωπαϊκή πόλη. Ειδικότερα:

- Το *οικοδομικό τετράγωνο* επανήλθε ως βασικό στοιχείο οργάνωσης του αστικού χώρου. Η δομή του ήταν περικεντρική και το σχήμα του γεωμετρικά κανονικό.
- Η *αστική πλατεία*, κατ' αναλογία των οικοδομικών τετραγώνων, χαρακτηρίστηκε από γεωμετρική κανονικότητα και συμμετρία.
- Οι *δρόμοι* χαρακτηρίστηκαν από αξονικές συμμετρικές συνθέσεις, μνημειακότητα και νεοκλασική μορφολογία.
- Η *στοά* βρέθηκε στο μεταίχμιο ιδιωτικού-δημόσιου χώρου, στο ισόγειο κτιρίων που έχουν πρόσοψη σε δημόσιο υπαίθριο χώρο.

Σε αντίθεση με το μοντέρνο κίνημα, που χαρακτηρίστηκε από μια μαζικότητα ως προς την παραγωγή χώρων, η μεταμοντέρνα περίοδος εφαρμόστηκε, κυρίως, μέσα από (Γοσποδίνη, χ.χ.):

(α) επεκτάσεις πόλεων, περιορισμένης έκτασης, με χαρακτηριστικές τέτοιες παρεμβάσεις στη Βιέννη και στο Άμστερνταμ,
(β) σημειακές αναπλάσεις και παρεμβάσεις εντός πόλεων, των οποίων η κλίμακα μπορεί να ποικίλλε από την έκταση ενός οικοδομικού τετραγώνου έως και το σύνολο μικρού αριθμού αυτών, με χαρακτηριστικές τέτοιες αναπλάσεις στο Λονδίνο και στο Βερολίνο,
(γ) αναπλάσεις και επανασχεδιασμός μεγάλων εκτάσεων, που σχετίζονταν άμεσα με τις ιδέες του μεταμοντερνισμού της περιόδου του 1980, αλλά βρήκαν εφαρμογή σε περιοχές όπως οι Κάναρι Γουόρφ (Canary Wharf) του Λονδίνου, Λα Βιλέτ (La Villete) του Παρισιού και Νόρντμπανχοφ (Nordbahnhof) της Βιέννης. Η πρακτική αυτή άρχισε να εφαρμόζεται περισσότερο μετά τη δεκαετία του 1990 και την εφαρμογή των αστικών «θυλάκων» ή, όπως αλλιώς είναι γνωστοί, «επιλεκτικές χωρικές συγκεντρώσεις (cluster).

### 2.6.3 Προσεγγίζοντας τη σύγχρονη πόλη

Η επιστροφή στην παράδοση τη δεκαετία του 1980 είχε αποτέλεσμα την επαναφορά της μείξης χρήσεων γης εντός του οικιστικού ιστού. Οι αναπλάσεις και οι επεκτάσεις της εποχής πραγματοποιούνταν με την παραπάνω θεώρηση, που είχε τη θέση κεντρικού δόγματος. Η αντίληψη αυτή τροποποιήθηκε τη δεκαετία του 1990, με την ανάπτυξη νέων αστικών οικονομιών, [23] και εμφανίστηκε ένας νέος τύπος χωρικής οργάνωσης των χρήσεων, οι «επιλεκτικές χωρικές συγκεντρώσεις» (clusters) ή «σημαίνοντες θύλακες» (signifying precincts), κατά τον Hutton (Gospodini, 2007). Η νέα προσέγγιση δεν παρουσιάστηκε ως επαναστατική, αλλά ως εφαρμογή των τάσεων που παρατηρούνταν στην ιστορία της πόλης, όπου οικονομικές δραστηριότητες συχνά συγκεντρώνονταν χωρικά, όπως συνέβαινε στην περίπτωση των συντεχνιών στον Μεσαίωνα. Ο σχεδιασμός με βάση τις τάσεις της παραγωγικής δραστηριότητας, σε ένα καπιταλιστικό πλέον περιβάλλον, φαίνεται πως μπορούσε να λειτουργήσει ικανοποιητικά. Άλλωστε, η ίδια η προσέγγιση του σχεδιασμού μέσα από θύλακες δημιουργούσε μια αναλογία μεταξύ οικιστικού ιστού και παραγωγικής δραστηριότητας, δεδομένου ότι η θεωρία των clusters (cluster theory) διατυπώθηκε από τον Porter (Boufaden et al., 2010), με βάση την παρατήρηση του Marshall για τη συγκέντρωση της βιομηχανικής δραστηριότητας τη δεκαετία του 1890 (Martin and Sunley, 2003).

Το αναδυόμενο πρότυπο, έως σήμερα, περιλαμβάνει την ανάπτυξη δύο γενικών κατηγοριών θυλάκων (Γοσποδίνη, 2006), που είναι: (α) τα επιχειρηματικά επίκεντρα και (β) τα επίκεντρα αναψυχής και πολιτιστικής βιομηχανίας.

#### *Επιχειρηματικά επίκεντρα*

Πρώιμο παράδειγμα επίκεντρου τέτοιας κατηγορίας ήταν η ολοκληρωμένη ανάπλαση της περιοχής των Ντόκλαντς (Docklands) στο Λονδίνο. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις της περιοχής ήταν ιδιαίτερα επικερδείς έως και τη δεκαετία του 1960, οπότε και εγκαταλείφτηκαν. Κατά τη δεκαετία του 1970 συζητήθηκε η ανασυγκρότηση της περιοχής, στην οποία η ανεργία ήταν έντονη και οι κοινωνικές ανάγκες και οι ανεπάρκειες σημαντικές. Παρά ταύτα, η δημόσια χρηματοδότηση φάνηκε ανεπαρκής και η εισροή ιδιωτικών κεφαλαίων τροποποίησε το σχέδιο προς τη δημιουργία ενός επίκεντρου επιχειρήσεων, με πολυτελείς κατοικίες και φιλικό στον τουρίστα. Ο νέος πόλος είχε οικονομικό χαρακτήρα, που σηματοδοτήθηκε από την αρχιτεκτονική των τραπεζικών πύργων του Κάναρι Γουόρφ και το διεθνές χρηματιστηριακό περιβάλλον, με τον πίνακα των μετοχών και την πλατεία των ρολογιών στην ίδια περιοχή. Ταυτόχρονα, ενυπήρχε η ιστορική μνήμη, μέσα από μνημειακά στοιχεία, όπως οι γερανοί στις αποβάθρες, η τυπολογική και ιστορική προσέγγιση σειράς κτιρίων[24] και το Μουσείο των Ντόκλαντς.

[23] Τέτοιες οικονομίες θεωρούνται οι οικονομίες ελεύθερου χρόνου, πληροφορίας της γνώσης κτλ.

[24] Η περίπτωση των Ντόκλαντς, παρότι φαίνεται να ταιριάζει περισσότερο στις πολεοδομικές πρακτικές του 1990, ωστόσο, εξαιτίας της χρησιμοποίησης προσεγγίσεων, τυπολογικών και ιστορικών, τόσο στα κτίρια όσο και σε ορισμένα στοιχεία του αστικού χώρου, θεωρείται πως εντάσσεται και στην προηγούμενη περίοδο. Εν πάση περιπτώσει, αποτελεί εφαρμογή στη μεταμοντέρνα περίοδο, που συνεχίζεται έως και σήμερα.



**Εικόνα 2.29:** *Η περιοχή του Κάναρι Γουόρφ στο Λονδίνο αποτελεί χαρακτηριστική περίπτωση επιχειρηματικού επικέντρου.*
**Πηγή:** *http://en.wikipedia.org*, *http://spacepublic.com*, *http://www.regus.co.uk*, *https://www.flickr.com*

Μια άλλη χαρακτηριστική περίπτωση είναι αυτή της Ποτσντάμερ Πλατς (Potsdamer Platz) στο Βερολίνο. Εκεί αναπτύχθηκε ένα επίκεντρο εταιρειών οικονομικών υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, το οποίο ήρθε σε αντίθεση με την παλαιά εικόνα της πόλης, με το τείχος να τη διαιρεί. Η ανάπλαση της εν λόγω περιοχής αποτέλεσε μέρος της ανάπτυξης προγραμμάτων αναδόμησης και ανάπλασης των υποβαθμισμένων περιοχών, με σκοπό την αλλαγή της εικόνας της πόλης και την ανάδειξη της ως οικονομικού κέντρου.

### Επίκεντρα αναψυχής και πολιτιστικής βιομηχανίας

Τόσο ο πολιτισμός όσο και η ψυχαγωγία έχουν αποτελέσει βασικά εργαλεία για την προώθηση του στόχου της αστικής ανάπτυξης (Montgomery, 2003). Για το λόγο αυτό, έχουν βρει εφαρμογή σε πληθώρα παρηκμασμένων περιοχών, ως μέσο για την ομαλή μετάβαση από τις οικονομίες της βιομηχανικής περιόδου σε αυτές της μεταβιομηχανικής περιόδου (Hall, 2000).

Προσεγγίζοντας αυτές τις συγκεντρώσεις με γνώμονα το αστικό τοπίο τους, μπορεί να υποδιαιρεθούν στις εξής τρεις επιμέρους κατηγορίες (Γοσποδίνη, 2006):

(α) Πολιτιστικά επίκεντρα υψηλής τέχνης, τα οποία βρίσκονται, συνήθως, στο κέντρο της πόλης, ενώ οι κυρίαρχες χρήσεις γης σχετίζονται με μουσεία διαφόρων θεματικών, γκαλερί, θέατρα, μουσικές σκηνές, όπερες και συνεδριακά κέντρα. Για τη βέλτιστη λειτουργία αυτών των περιοχών, συμπληρωματικά αναπτύσσονται χρήσεις υποστηρικτικές, όπως χώροι εστίασης και αναψυχής (εστιατόρια και καφέ), βιβλιοπωλεία κτλ. Δεδομένης της χωροθέτησής τους σε κεντρικές περιοχές της πόλης, ύστερα από την εφαρμογή αναπλάσεων, η αστική μορφολογία χαρακτηρίζεται από μείξη, καθώς διατηρημένοι ιστορικοί πυρήνες συνδυάζονται με νέα μορφολογικά στοιχεία, με διεθνοποιημένη ταυτότητα. Τέτοια χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι συνοικίες μουσείων στη Βιέννη και στο Ρότερνταμ.

(β) Επίκεντρα δημοφιλούς ψυχαγωγίας, τα οποία αναπτύσσονται σε κεντρικές περιοχές, κατά κύριο λόγο, ενώ οι βασικές χρήσεις γης σχετίζονται με την αναψυχή σε όλη τη διάρκεια της ημέρας (νυχτερινά κλαμπ, μουσικές σκηνές, εστιατόρια με εξειδικευμένη και εναλλακτική κουζίνα, καφέ). Συμπληρωματικά, στο γενικότερο κλίμα αναψυχής, αναπτύσσονται εμπορικά καταστήματα με πολιτιστικό χρώμα, όπως αντικερί, παλαιοπωλεία, δισκοπωλεία, έθνικ καταστήματα ρούχων, καθώς και μικροί πολιτιστικοί χώροι. Όπως και στην προηγούμενη περίπτωση, αποτελούν αποτέλεσμα αναπλάσεων, ενώ, συνήθως, φαίνεται να προτιμάται η διατήρηση της πρότερης αστικής μορφής και ταυτότητας του χώρου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων περιοχών αποτελούν η Μπρικ Λέιν (Brick Lane) στο Λονδίνο, το Τεμπλ Μπαρ (Temple Bar) στο Δουβλίνο, η Βιτ ντε Βιτστράατ (Witte de Withstraat) στο Ρότερνταμ, τα Λαδάδικα στη Θεσσαλονίκη και του Ψυρρή και το Γκάζι στην Αθήνα.

(γ) Επίκεντρα πολιτισμού και αναψυχής σε παραθαλάσσια μέτωπα, τα οποία, αναλόγως της μορφολογίας και της δομής της πόλης, μπορεί να βρίσκονται είτε σε κεντρικές είτε σε περιφερειακές περιοχές της. Οι χρήσεις που αναπτύσσονται ποικίλλουν, συνήθως, από μουσεία, γκαλερί και χώρους αναψυχής έως κατοικίες και γραφεία. Όπως στην πρώτη περίπτωση, οι συγκεκριμένοι χώροι, που προκύπτουν από αστικές παρεμβάσεις, χαρακτηρίζονται από μεικτή μορφολογία, ενώ η αρχιτεκτονική τους είναι περισσότερο ιδιαίτερη, διεθνοποιημένη και, σε αρκετές περιπτώσεις, συνδυάζει τη λογική της παράδοσης με αυτήν της αποδόμησης (deconstruction). Τα υδάτινα μέτωπα του Μπιλμπάο και της Βαρκελώνης αποτελούν ορισμένες τέτοιες περιπτώσεις επίκεντρων πολιτισμού και αναψυχής.




**Εικόνα 2.30:** *Η Ποτσντάμερ Πλατς αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα επιχειρηματικού επικέντρου στη Γερμανία.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*, *http://en.wikipedia.org*

Πέραν των αναπλάσεων, η μεταμοντέρνα πόλη δομείται και με νέες αναπτύξεις, που παρατηρούνται είτε σε περιοχές με έντονη αστικοποίηση είτε σε περίπτωση εφαρμογής πολιτικών οργάνωσης ανοικτών πόλεων. Αφορούν εξωαστικές κεντρικότητες για εμπόριο και αναψυχή, γνωστές ως «εμπορικά κέντρα» (mall), και εξωαστική διάσπαρτη κατοικία, όπου μικρά συγκροτήματα κατοικιών συμβατικής μορφολογίας λειτουργούν ως ενδιαίτημα ανθρώπων σε οργανωμένα προάστια. Περιπτώσεις τέτοιων αναπτύξεων είναι χαρακτηριστικές στην Αμερική. Και στην Ευρώπη, όμως, παρατηρούνται τέτοιες, ειδικά της πρώτης κατηγορίας, όπως το εμπορικό κέντρο Bluewater στο Λονδίνο και τα θεματικά πάρκα Disneyland και Parc Astérix (Χωριό του Αστερίξ) στο Παρίσι και η Ciudad de las Artes y las Ciencias (Πόλη των Τεχνών και των Επιστημών) στη Βαλένθια.




**Εικόνα 2.31:** *Το Μπρικ Λέιν στο Λονδίνο και το Τεμπλ Μπαρ στο Δουβλίνο αποτελούν γνωστές περιοχές ψυχαγωγίας. Το ίδιο και τα Λαδάδικα στη Θεσσαλονίκη.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*, *https://www.flickr.com*, *https://www.flickr.com*



**Εικόνα 2.32:** *Τα παραθαλάσσια μέτωπα της Βαρκελώνης (πάνω) και του Μπιλμπάο (κάτω) αποτελούν χαρακτηριστικές περιπτώσεις παραθαλάσσιων επικέντρων πολιτισμού και αναψυχής.*
**Πηγή:** *http://en.wikipedia.org*, *https://www.flickr.com*, *http://en.wikipedia.org*, *http://www.ivan-herman.net*

### 2.6.4 Οργανώνοντας τον σύγχρονο αστικό χώρο μέσα από τη νεομοντέρνα προσέγγιση

Ο σχεδιασμός των στοιχείων της πόλης (δρόμων, πλατειών, κτιρίων) μέσα από τις τυπολογικές προσεγγίσεις της δεκαετίας του 1980 δημιούργησε έναν έντονο φορμαλισμό και ιστορικισμό, στο πλαίσιο των οποίων η γεωμετρία λειτουργούσε ως απόλυτος ρυθμιστής του σχεδιασμού και η ανακύκλωση μεταξύ παρελθοντικών φορμών ήταν αναπόφευκτη. Στο πλαίσιο αυτό, αναπτύχθηκε το κίνημα της «αποδόμησης» (deconstruction),το οποίο ήρθε στο προσκήνιο ως αντίδραση στο κίνημα της «αναδόμησης» (reconstruction), που χαρακτήρισε την προηγούμενη δεκαετία. Οι ρίζες του κινήματος βρίσκονται στη φιλοσοφική Σχολή του Ντεριντά (Currie, 2013) και στη Ρωσική Πρωτοπορία (Papadakis, 1988), που εκφράστηκε μέσα από τον σουπρεματισμό και τον κονστρουκτιβισμό. Στόχος του κινήματος είναι να φέρει στην επιφάνεια τις ατέλειες και τις αντιφάσεις, και να διαταράξει την ισορροπία και τη σταθερότητα των γεωμετρικών μορφών. Με αντίβαρο την ιστορία, το κίνημα της «αποδόμησης» επικεντρώθηκε στις έννοιες της επικαιρότητας και της συγχρονικότητας, που σχετίζονται με την ιδιότητα των αρχιτεκτονικών και πολεοδομικών έργων να μπορούν να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες και να μεταφέρουν την κοσμοαντίληψη της εποχής.

Η αποκανονικοποίηση των μορφών και η «ενόχληση» (disturbance) αποτέλεσαν μέσα για την επίτευξη του στόχου του κινήματος. Στον αστικό σχεδιασμό, παρατηρούνται, ειδικότερα, τα εξής (Γοσποδίνη, χ.χ.):

- Απόρριψη της κεντρικότητας, της συμμετρίας και της μνημειακότητας. Η κεντρικότητα των πλατειών, των δρόμων, μέσα από συμμετρικές διατάξεις και μνημειακές μορφές, απορρίπτεται και εφαρμόζεται μια σχετική ομοιογένεια και κανονικότητα, η οποία διαταράσσεται μέσα από διάσπαρτα σημεία έντασης.
- Εγκατάλειψη της προσαρμογής στην υφιστάμενη κατάσταση. Οι σχεδιαστές του ρεύματος αυτού δεν ενδιαφέρονται ούτε για την προϋπάρχουσα αστική μορφολογία, ούτε για τη γεωμορφολογία, ως σχεδιαστικές παραμέτρους.
- Ατονία του ορίου μεταξύ αστικού και αρχιτεκτονικού χώρου. Τα όρια στα κτίρια και τα στοιχεία των αστικών συντελεστών είναι διάφανα, σε μεγάλη έκταση, ώστε να δημιουργείται η αίσθηση του ανοικτού και του περίκλειστου, ταυτόχρονα. Επίσης, δεν παρουσιάζεται ρυθμική χωροθέτηση ανοιγμάτων επικοινωνίας μεταξύ εσωτερικών και εξωτερικών χώρων, αλλά εφαρμόζονται ανοίγματα, που μοιάζουν με ρωγμές, στα εξωτερικά κελύφη.

Η εφαρμογή των ιδεών της «αποδόμησης» στον αστικό χώρο δεν είναι τόσο ευρεία. Τα περισσότερα παραδείγματα αποτυπώνονται στο αρχιτεκτονικό έργο, το οποίο, όμως, ορίζει τον αστικό χώρο. Πάντως, σε αρκετές περιπτώσεις clusters, η αισθητική της αποδόμησης διαδραματίζει καίριο ρόλο στην ανάπτυξη τοπίου αίγλης και δύναμης, πράγμα ιδιαίτερα σημαντικό για τις πόλεις, στο σύγχρονο ανταγωνιστικό διεθνοποιημένο και καπιταλιστικό περιβάλλον.

### 2.6.5 Νέα αστικοποίηση

Από τα κυρίαρχα κινήματα της σύγχρονης πολεοδομίας είναι το αμερικάνικο πολεοδομικό κίνημα της «νέας αστικοποίησης» (new urbanism), το οποίο εμφανίστηκε τη δεκαετία του 1980. Στηρίχθηκε στη λογική της προαστιοποίησης, όμως μέσα από την ανάπτυξη οργανωμένων προαστίων-γειτονιών, με ισορροπημένη μείξη χρήσεων γης. Επίκεντρο είθισται να είναι ο κοινόχρηστος χώρος πρασίνου, που συνδυάζεται με έναν κόμβο δημόσιων μετακινήσεων. Η έμφαση στις δημόσιες μετακινήσεις, σε συνδυασμό με τη μικρή απόσταση των προς ανάπτυξη κτιρίων από τα σημεία αυτά, συμβάλλει στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Ο γενικότερος σχεδιασμός που προβάλλει το κίνημα αυτό είναι σύμφωνος με βιοκλιματικές προσεγγίσεις, ενώ η λογική της αυτοδιοικούμενης κοινότητας προτείνεται για την οργάνωση της γειτονιάς.



**Εικόνα 2.33:** *Υλοποιημένες περιοχές με τις αρχές του κινήματος της νέας αστικοποίησης.*
**Πηγή:** *http://en.wikipedia.org*, *http://www.34747.com*

Μια σαφέστατη εικόνα για το εν λόγω κίνημα παρουσιάζεται από τον Duany σε σχετική σειρά διαλέξεων. Για περισσότερα, πρβ. Βίντεο, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/.

# Βιβλιογραφικές αναφορές


Αντωνόπουλος, Θ. (2014). Οι θησαυροί της αρχαίας Αθήνας. διαθέσιμο στοhttp://www.lifo.gr/mag/features/4447 [πρόσβαση: 2 Μαρτίου 2015].

Αραβαντινός, Α. και Κοσμάκη, Π. (1988). *Υπαίθριοι χώροι στην πόλη: Θέματα ανάλυσης και πολεοδομικής οργάνωσης αστικών ελεύθερων χώρων και πρασίνου*. Αθήνα: Συμεών.

Γοσποδίνη, Ά. (1995). *Σημειώσεις μαθήματος «Ιστορία πόλης και πολεοδομίας»*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Γοσποδίνη, Ά. (2006). Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα αστικά τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης. Στο Ά. Γοσποδίνη, και Η. Μπεριάτος, *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. Αθήνα: Κριτική, 26-51.

Γοσποδίνη, Ά. (χ.χ.). *Σημειώσεις αστικής σύνθεσης*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Δημητριάδης, Ε. (1987). *Ιστορία της πόλης και της πολεοδομίας: Από την πρώιμη πόλη ως την εμφάνιση της σύγχρονης πολεοδομίας*. Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής.

Καρβέλης, Σ. και Παπαδέα, Σ. (επιμ.) (2005). *Αρχιτεκτονική θεωρία. Από την Αναγέννηση μέχρι σήμερα*. Αθήνα: Taschen/Γνώση.

Κομνηνός, Ν. (1986). *Θεωρία της αστικότητας ΙΙΙ: Αστικός σχεδιασμός και κατασκευή της πόλης*. Αθήνα: Σύγχρονα Θέματα.

Λάββας, Γ. (2008). *Επίτομη ιστορία της αρχιτεκτονικής*. Αθήνα: University Studio Press.

Λεοντίδου, Λ. (2005). *Αγεωγράφητος χώρα: Ελληνικά είδωλα στις επιστημολογικές διαδρομές της ευρωπαϊκής γεωγραφίας*. Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.

Ροδολάκης, Ν. (1977). *Ειδικά μαθήματα πολεοδομίας: Πληροφορία – Κριτική – Προβληματισμός*. Θεσσαλονίκη: Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης.

Σιόλας, Ά. (2005). *Άνθρωπος και χώρος*. Αθήνα: Τομέας Γεωγραφίας και Περιφερειακού Σχεδιασμού/Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο.

Aldrete, G. (2004). *Daily Life in the Roman City: Rome, Pompeii and Ostia*. Santa Barbara, CA: Greenwood Press.

Bacon, M. (2001). *Le Corbusier in America: Travels in the Land of the Timid*. The MIT Press.

Barthes, R. (1976). *Sade-Fourier-Loyola*. Berkley and Los Angeles: University of California Press.

Boone, C. and Modarres, A. (2006). *City and Environment* (1st edition). Philadelphia, PA: Temple University Press.

Boufaden, N., Lourimni, S. and Torre, A. (2010). The Institutional Design of Clusters in the Greater Paris Region. Στο Belussi, and A. Sammarra (Eds.), *Business Networks in Clusters and Industrial Districts. The Governance of the Global Value Chain*. London and New York: Routledge.

Camp, J. (n.d.). *Athenian Agora Excavations*. Available at: http://www.agathe.gr/ Icons/pdfs/AgoraPicBk-16.EL.pdf (accessed: March 2, 2015).

Charpin, D. (2014). The Historian and the Old Babylonian Archives. In B. Heather and M. Jursa (Eds), Documentary Sources in Ancient Near Eastern and Greco-Roman Economic History, Oxford and Havertown, PA: Oxbow Books, 7-23.

Church, T., Hall, G. and Laurie, M. (1983). *Gardens are for people*. London: University of California Press.

Cooper, M. (2005). Exploring Mrs. Gaskell's Legacy: Competing Constructions of the Industrial Historic Environment in England's Northwest. In E. Casella and J. Symonds (Eds.), *Contributions to Global Historical Archaeology: Industrial Archaeology-Future Directions*. New York: Springer Science and Business Media Inc.

Cullen, G. (1961). *Townscape*. London: The Architectural Press.

Currie, M. (2013). *The Invention of Deconstruction*. New York: Palgrave McMillan.

Dawson, J. (2002). The Changing High Street. Στο A. Dindlay, and L. Sparks (Eds.), *Retailing: Critical Concepts*. London: Routledge, 375-391.

Dombardt, K. (2014). Towards the Humanization of Urban Life: CIAM Planners as Advocate of the Neighbourhood Unit Concept in the 1930s and 1940s. In K. Gulliver and H. Toth (Eds.), *Cityscapes in History: Creating the Urban Experience*. Farnham: Ashagte Publishing Company, 35-38.

Donati, J. (2015). The City in the Greek and Roman World. In C. Marconi (Ed.), *The Oxford Handbook of Greek and Roman Art and Architecture*. New York: Oxford University Press, 269-293.

Ellin, N. (1999). *Postmodern Urbanism*. New York: Princeton Architectural Press.

Fishman, R. (1982). *Urban Utopias in the 20th Century: Ebenezer Howard-Frank Lloyd Wright-Le Corbusier*. Cambridge, Mass: MIT Press.

Forsell, H. (2006). *Property, Tenancy and Urban Growth in Stockholm and Berlin 1860-1920*. Alderhot and Burlington: Ashgate.

Frishby, D. (2008). Streets, Imaginaries and Modernity: Vienna is not Berlin. In G. Prakash, and K. Kruse (Eds.), *The Spaces of the Modern City: Imaginaries, Politics and Everyday Life*. Woodstock: Princeton University Press, 21-57.
Gold, J. (2013). *The Experience of Modernism: Modern Architects and the Future City, 1928-1953.* Oxon and New York: E and FN Spon.
Gospodini, A. (2007). The Post-Industrial City: New Economies, Spatial Transformations and New Landscapes. *Αειχώρος*, 6(1):4-9.
Gourevitch, A. (2015). *From Slavery to the Cooperative Commonwealth: Labor and Republican Liberty in the 19th Century.* New York: Cambridge University Press.
Gouverneur, D. (2005). *Planning and Design for Future Informal Settlements: Shaping the Self-Constructed City.* Oxon: Routledge.
Gwendolyn, L. (2003). *The Babylonians: An Introduction.* London and New York: Routledge.
Hall, P. (2000). Creative Cities and Economic Development. *Urban Studies*, 37(4):639-649.
Jencks, C. (1973). *Le Corbusier and the Tragic View of Architecture.* London: Penguin Books Ltd.
Jenkins, E. (2008). *To Scale.* New York: Routledge.
Jones, N. (2005). *Architecture of England, Scotland and Wales.* Westport: Greenwood Publishing Group.
Kemp, B. (1977). The Early Development of Towns in Egypt. *Antiquity*, 51:185-200.
Kemp, B. (2010). The City of el-Amarna as a Source for the Study of Urban Society in Ancient Egypt. *World Archaeology*, 9(2):121-139.
Lang, J. (1994). *Urban Design: The American Experience.* New York: John Wilery and Sons.
Lanz, S. (2014). Inclusion and Segregation in Berlin, the "Social City". In J. Diefendorf, and J. Ward, *Transnationalism and the German City*. New York: Palgrave Macmillan, 55-72.
Lawrence, H. (2006). *City Trees: A Historical Geography from the Renaissance through the 19th Century* (1st edition). Santa Fe: University of Virginia Press.
Leupen, B. (2006). *Frame and Generic Space.* Rotterdam: 010 Publishers.
Lynch, K. (1960). *The Image of the City.* Cambridge, Mass: The MIT Press.
Mace, A. (2013). *City Suburbs: Placing Suburbia in a Post-suburban World.* New York: Routledge.
MacFayden, D. (1970). *Sir Ebenezer Howard and the Town Planning Movement.* Manchester: Manchester University Press.
Marcinkiewicz, P. (2009). *The Rhetoric of the City: Robinson Jeffers and A.R. Ammons.* Frankfurt: Peter Lang.
Marshall, D. (2010). *Industrial England: 1776-1851.* Oxon: Routledge.
Martin, R., and Sunley, P. (2003). Deconstructing Clusters: Chaotic Concept or Policy Panacea. *Journal of Economic Geography*, 3:5-35.
McIntosh, J. (2005). *Ancient Mesopotamia: New Perspectives.* Santa Barbara-CA: ABC-CLIO, Inc.
Montgomery, J. (2003). Cultural Quarters as Mechanisms for Urban Regeneration. Part 1: Conceptualising Cultural Quarters. *Planning, Practice and Research*, 18(4):293-306.
Morgan, K. (2013). *The Birth of Industrial Britain (1750-1850).* Oxon and New York: Routledge.
Morris, A. (1994). *History of Urban Form: Before the Industrial Revolution* (3rd Edition). New York: Routledge.
Morris, A. (2013). *History of Urban Form Before the Industrial Revolution.* Oxon; New York: Routledge.
Mumford, L. (1961). *The City in History: Its Origins, Its Transformations and Its Prospects.* San Diego: A. Harvest/HJB Book.
Nemet-Nejat, K. R. (1998). *Daily Life in Ancient Mesopotamia* (1st Edition). Westport: Greenwood Press.
Nishimura, Y. (2008). *North Mesopotamian Urban Space: A Reconstruction of Household Activities and City Layout at Tirtis Hoyuk in the Third Millennium BC-PhD Thesis.* Los Angeles, CA.
Offord, D. (2005). *Journeys to a Graveyard: Perceptions of Europe in Classical Russian Travel Writing.* Dordrecht: Springer.
Overfield, J., and Andrea, A. (2012). *The Human Record: Sources of Global History- Volume I (to 1700).* Boston: Wadswarth.
Papadakis, A. (1988). *Deconstruction in Architecture.* New York: St Martin's Press.
Pruthi, R. (2004). *Periphery and Harappan Civilization.* Delhi: Deep Printers.
Rowell, D. (2012). *Paris: The 'New Rome' of napoleon I.* London and New York: Bloomsbury Publishing Plc.
Segal, A. (2010). *Life After Death: A History of the Afterlife in the Religions of the West.* New York-London-Toronto-Sydney-Auckland: Doubleday.

Smith, E. (1998). Baron Haussmann and the Topographical Transformation of Paris under Napoleon III-Part III. In E. hlfelder (Ed.), *The Origins of Modern Architecture: Selected Essays from "Architectural Record"*. Toronto: General Publishing Company, 176-192.

Smithsons, A., and Smithsons, P. (1970). *Ordinariness and Light: Urban Theories 1952-1960 and Their Application in a Building Project 1963-1970.* London: Faber and Faber.

Soyo-Mekansal, K., and Çıkarımlar, A. (2013). Implications of Socio-spatial Segregation in Urban Theories. *Planlama*, 23(3):153-161.

Spielvogel, J. (2012). *Western Civilization.* Boston: Wadsworth.

Taylor, N. (2005). *Urban Planning Theory since 1945.* London; Thousand Oaks, CA: New Delhi: Athenaum Press Limited.

Teige, K. (2002). *The Minimum Dwelling.* MIT Press.

Tellier, L. N. (2009). *Urban World History: An Economic and Geographical Perspective* (1st edition). Quebec: Presses de l'Universite du Quebec.

Thompson, H. (1954). The Agora: An Ancient Greek Sports Center. *Journal of the Society of Architectural Historians*, 13(4):9-14.

Von Moss, S. (2009). *Le Corbusier: Elements of a Synthesis.* Rotterdam: 010 Publishers.

William, B., and Hale, J. (2007). *Rething Technology: A Reader in Architectural Technology.* New York: Routledge.

Willis, C. (1995). *Form Follows Finance: Skyscrapers and Skylines in New York and Chicago.* New York: Princeton University Press.

Woodward, A. and Blakely, T. (2009). *The Healthy Country? A History of Life and Death in New Zealand.* AuklandUniversityPress.

# Κεφάλαιο 3
## Επίπεδα και κλίμακες σχεδιασμού στην Ελλάδα

**Σύνοψη**

*Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζεται το ζήτημα της κλίμακας. Παρουσιάζονται συνοπτικά τα επίπεδα σχεδιασμού και τα βασικά εργαλεία παρέμβασης, και παρουσιάζονται οι κλίμακες αναφοράς που αντιστοιχούν στα διάφορα αυτά επίπεδα. Αξίζει να σημειωθεί πως εδώ ο όρος «κλίμακα» χρησιμοποιείται για να εκφράσει τη χωρική ενότητα παρέμβασης των διαφόρων σχεδίων και εργαλείων σχεδιασμού.*

**Προαπαιτούμενη γνώση**

*Ο αναγνώστης απαιτείται να γνωρίζει και να έχει εμπεδώσει την έννοια του σχεδιασμού (πρβ. τα μαθήματα «Εισαγωγή στην πολεοδομία και τα οικιστικά δίκτυα» και «Πολεοδομία»). Επιπλέον, χρήσιμο θα ήταν να διαβάσει, συνδυαστικά, το βιβλίο του Α. Αραβαντινού,* Πολεοδομικός σχεδιασμός *(2007).*

## 3.1 Εισαγωγή

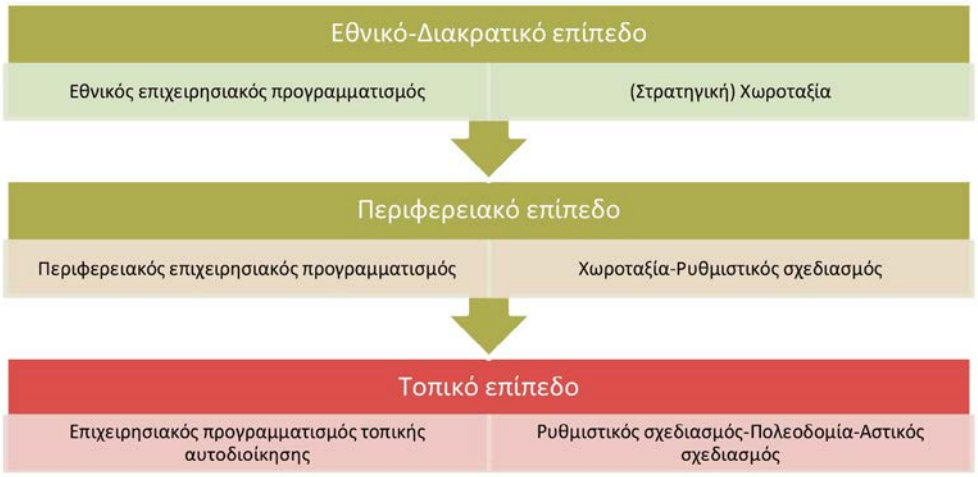
Ο χωρικός σχεδιασμός αποτελεί μια κοινωνική πρακτική που αποσκοπεί στην ισόρροπη ανάπτυξη του χώρου. Η έννοια του «σχεδιασμού», όπως και του «προγραμματισμού», παραπέμπουν στην παρέμβαση σε κάποιο πεδίο της ανθρώπινης πραγματικότητας, με σκοπό τη βελτίωσή της (Οικονόμου, 2008), διά της οργάνωσης και εφαρμογής ενός προγράμματος ενεργειών. Παρά τη συγγένεια των δύο προαναφερθέντων όρων, η διαφοροποίησή τους έγκειται στο πεδίο αναφοράς της επιστημονικής μεθοδολογίας και εργασίας. Σύμφωνα με τον Οικονόμου (2008), ο όρος «προγραμματισμός» είθισται να αναφέρεται στην οικονομία, την οικονομική και αναπτυξιακή πολιτική, ενώ ο όρος «σχεδιασμός» συνδυάζεται με την παρέμβαση στο χώρο.

Αναφορικά με τη λογική του χωρικού σχεδιασμού, αξίζει να ειπωθεί πως δεν υπάρχει σαφής, αποκρυσταλλωμένη και κοινά αποδεκτή άποψη περί ιδανικής μεθόδου σχεδιασμού. Οι παλαιότερες προσεγγίσεις κάνουν λόγο για μια εκ των άνω λογική (Ανδρικοπούλου κ.ά., 2007), σε αντίθεση με τις πιο πρόσφατες, που, στο πλαίσιο ενός ευρύτερου δημοκρατικού προγραμματισμού, προτείνουν ένα σχεδιασμό εκ των κάτω, δηλαδή από τους χρήστες του χώρου, τους κατοίκους της εκάστοτε χωρικής ενότητας αναφοράς. Έτσι, ενώ οι μέχρι πρόσφατα αποδεκτές αντιλήψεις επέτρεπαν την ανάπτυξη ενός σχεδιασμού, τουλάχιστον στην Ελλάδα, μέσα από τη λογική των μικρών παρεμβάσεων, το σημερινό πλαίσιο φέρνει στο προσκήνιο μια προσέγγιση γενικότερου σχεδιασμού, από τις μεγαλύτερες χωρικές ενότητες αναφοράς προς τις μικρότερες, ενώ επιτρέπει την αμφίδρομη υλοποίηση του σχεδιασμού, ώστε να συνεκτιμώνται οι παράμετροι τόσο της μικρής, όσο και της μεγάλης κλίμακας.

## 3.2 Σχεδιαστική διαδικασία: Τύποι και επίπεδα σχεδιασμού

Η σχεδιαστική διαδικασία, όπως σημειώθηκε στην Ενότητα 3.1, αποτελεί παρέμβαση στην πραγματικότητα, για την άμβλυνση τυχόν προβληματικών περιοχών, και πραγματοποιείται μέσα από το φυσικό σχεδιασμό (physical planning) και την οικονομική περιφερειακή πολιτική (regional economic policy). Οι δύο αυτοί τύποι σχεδιασμού παρουσιάζουν συσχετίσεις οριζόντιου τύπου, πέραν των κάθετων, που αποτυπώνονται στο εσωτερικό της κάθε διαδικασίας.

Τα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού, βάσει των Ανδρικοπούλου κ.ά. (2007) και Οικονόμου (2008), είναι τρία: το *εθνικό*, το *περιφερειακό* και το *τοπικό*. Ωστόσο, λόγω της τάσης διακρατικών συνεργασιών και της εντεινόμενης διεθνοποίησης, πιστεύεται πως το ανώτερο επίπεδο μπορεί να διευρυνθεί σε «εθνικό-διακρατικό». Προτείνεται η διεύρυνση του επιπέδου αυτού και όχι η παρουσίαση ενός τετάρτου, υπερκείμενου, του «πλανητικού» (Μπεριάτος, 2000), γιατί δεν υπάρχουν εργαλεία παρέμβασης σε αυτήν την κλίμακα, παρά μόνο πολιτικές, που εγκρίνονται μέσω διασκέψεων, όπως στην περίπτωση της αντιμετώπισης των σημαντικών ζητημάτων κατά την τελευταία εικοσαετία (Binde, 2003). Μάλιστα, οι πολιτικές αυτές εντάσσονται περισσότερο στη λογική του προγραμματισμού και πολύ λιγότερο σε αυτήν του χωρικού σχεδιασμού. Έτσι, το τέταρτο αυτό επίπεδο φαίνεται να αποτελεί ένα πεδίο γεωγραφικής έρευνας το οποίο συνεπάγεται μελέτη και κατανόηση της γεωπολιτικής και γεωοικονομικής δράσης (Μπεριάτος, 2000), και όχι πεδίο πραγματικής παρέμβασης. Επίσης, από τα παραπάνω επίπεδα απουσιάζει το *σημειακό*, που υλοποιείται από την αρχιτεκτονική. Δεν περιλαμβάνεται στην κατηγοριοποίηση αυτή, γιατί η σχεδιαστική παρέμβαση γίνεται, στην περίπτωση αυτή, από ιδιωτική πρωτοβουλία, κατά κύριο λόγο, και η επιρροή στην κοινωνία είναι αμελητέα, εκτός της περίπτωσης στην οποία το αρχιτεκτονικό έργο παράγει τυπολογίες και αποκτά μαζικό χαρακτήρα.




**Σχήμα 3.1:** *Τύποι και επίπεδα σχεδιασμού: Οριζόντιες και κάθετες σχέσεις μεταξύ του αναπτυξιακού προγραμματισμού (αριστερά) και του χωρικού σχεδιασμού (δεξιά).*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*

Τα παραπάνω τρία επίπεδα σχεδιασμού είναι κοινά τόσο στον χωρικό σχεδιασμό, όσο και στον αναπτυξιακό σχεδιασμό. Οι εξαρτήσεις που αναπτύσσονται μεταξύ των επιπέδων των δύο τύπων σχεδιασμού αποτυπώνονται, γραφικά, στο Σχήμα 3.1. Όπως φαίνεται, όσον αφορά τον χωρικό σχεδιασμό, το ανώτερο επίπεδο είναι η «χωροταξία», η οποία, λόγω της «νεότητάς» της, δεν είναι αποσαφηνισμένη και επαρκώς προσδιορισμένη ως αντικείμενο, σε αντίθεση με την πολεοδομία, που έχει εγκαθιδρυθεί εδώ και χιλιετίες (Οικονόμου, 2008). Το γεγονός αυτό διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο, ώστε να μην επιτραπεί η ύπαρξη κοινών γραμμών χωροταξικού σχεδιασμού μεταξύ των επιμέρους χωρών, αλλά να ενυπάρχουν σημαντικές διαφοροποιήσεις στα χαρακτηριστικά του πολιτικού συστήματος, της νομικής βάσης και παράδοσης των εκάστοτε χωρών, καθώς και της φύσης των ειδικών προβλημάτων που παρατηρούνταν κατά τόπους (Οικονόμου, 2008). Ειδικότερα, αξίζει να παρουσιαστούν επιγραμματικά ορισμένα ζητήματα σχετικά με το σύστημα χωροταξικού σχεδιασμού χωρών όπως η Αγγλία, η Γαλλία και η Γερμανία, τα οποία λειτουργούν καθοριστικά για τις τάσεις στο σχεδιασμό του ευρωπαϊκού χώρου (Οικονόμου, 2001, 2008· Γουργιώτης, 2012).

- Στην *Αγγλία*, ο διαχωρισμός φυσικού και οικονομικού σχεδιασμού στόχευε στην αντιμετώπιση της χωρικά διαφοροποιημένης ανεργίας, λόγω της βιομηχανικής παρακμής και των επακόλουθων οικιστικών πιέσεων προς την ύπαιθρο. Η καθιέρωση της χωροταξίας πραγματοποιήθηκε με γνώμονα τον ήδη αναπτυγμένο πολεοδομικό σχεδιασμό (town planning) και οριοθετήθηκε μέσα από έναν γενικευμένο τέτοιου τύπου σχεδιασμό (country and town planning), που καθόριζε χρήσεις γης και έλεγχε την οικιστική επέκταση (development control). Παράλληλα, ο περιφερειακός σχεδιασμός (regional planning) εντάχθηκε στη λογική ενός κεντρικού οικονομικού προγραμματισμού, με έντονο τομεακό χαρακτήρα. Η υλοποίησή του μπορεί να στηρίχτηκε στη χωρική διάσταση των ομοιογενών «αναπτυξιακών περιοχών» (development areas), αλλά με τη διαφορά πως τα μέσα παρέμβασης ήταν οικονομικού τύπου και η χωρική διάσταση, σαφώς, περιορισμένη και επικουρική.
- Στη *Γαλλία*, η χωροταξία συνδυάστηκε με την οικονομική πολιτική, τόσο σε επίπεδο στόχων, όσο και σε επίπεδο μέσων υλοποίησης, σε αντίθεση με την Αγγλία. Κύριο πρόβλημα που κλήθηκε να αντιμετωπίσει ο συνδυασμένος σχεδιασμός, επονομαζόμενος και σχεδιασμός «διευθέτησης της επικράτειας/χώρου» (aménagement du territoire), ήταν το ιδιαίτερο βάρος του Παρισιού, που δημιουργούσε έντονες διαφοροποιήσεις στη χωρική οργάνωση της χώρας. Το πρόβλημα αυτό προτάθηκε να αντιμετωπιστεί μέσω της δημιουργίας λοιπών «πόλων ανάπτυξης». Η γαλλική σχολή φαίνεται να ερμηνεύει την ομώνυμη θεωρία του Perroux (1955) σε σχέση με μια γεωγραφική διάσταση, όπως και ο Boudeville (1966) (Λαμπριανίδης, 2000), και σχεδιάζει την πολιτική της μέσα από: (α) την κατάρτιση χωροταξικών σχεδίων εθνικού και περιφερειακού επιπέδου, τα οποία διακρίνονται για το στρατηγικό χαρακτήρα τους, και (β) την καθιέρωση της έννοιας της «περιφέρειας προγραμματισμού», καθορίζοντας το πεδίο παρέμβασης. Το σύστημα φαίνεται να λειτουργεί ικανοποιητικά, καθώς ο στρατηγικός χαρακτήρας της χωροταξίας συνδυάζεται με τον σχεδιαστικό χαρακτήρα της πολεοδομίας (πρβ. Ενότητα 3.5.1).

- Στη *Γερμανία*, η χωροταξία (raumordnung) αναπτύχθηκε στις αρχές του 20ού αι., για την αντιμετώπιση των αυξημένων ανισοτήτων στις συνθήκες διαβίωσης μεταξύ των (κυρίως μεγάλων) πόλεων και της υπαίθρου. Το οικοδόμημα της γερμανικής χωροταξίας στηρίχτηκε στη θεωρία των «κεντρικών τόπων» του Christaller. Η προσοχή εστιάστηκε στις μικρές πόλεις και τις αγροτικές περιοχές, μέσα από τομεακές πολιτικές που χωρικά αφορούσαν το τοπικό επίπεδο, σε αντίθεση με τη γαλλική σχολή. Έτσι, παρότι εφαρμόστηκε ένας επιτελικός κεντρικός σχεδιασμός, ο λεπτομερής τοπικός τρόπος εφαρμογής συντελέστηκε σε μικρότερη χωρική ενότητα, στο ομοσπονδιακό κράτος (länder). Η χωρική αναφορά των όποιων πολιτικών γίνεται εμφανής, κυρίως, μέσα από την καθιέρωση μιας κανονιστικής πολιτικής χρήσεων γης, με κύριο εργαλείο τα χωροταξικά σχέδια, που εστιάστηκαν στην ανάπτυξη οργανωμένων εξειδικευμένων υποδοχέων, για τον τριτογενή τομέα, και την καθιέρωση ενός αριθμού «ζωνών προτεραιότητας», μικρού μεγέθους σχετικά, για την αναβάθμιση των αγροτικών περιοχών.
- Στην *Ελλάδα*, η χωροταξία εμφανίστηκε ως περιοχή σχεδιασμού, ουσιαστικά, κατά τις τελευταίες δεκαετίες και κλήθηκε να αντιμετωπίσει μια σειρά ζητημάτων που σχετίζονταν τόσο με το ιδιαίτερο βάρος της Αθήνας, όσο και με τον παραγωγικό πρότυπο και την οργάνωση της οικονομίας. Από το 1976, με την εφαρμογή του Ν. 360/76, έως και το 2014, η χωροταξία πραγματοποιείται σε τρία χωρικά επίπεδα: (α) εθνικό, (β) περιφερειακό, (γ) κατώτερο της περιφέρειας, με εργαλεία το γενικό, τα ειδικά και τα περιφερειακά σχέδια χωρικού σχεδιασμού και αειφόρου ανάπτυξης, αλλά και τις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) και τις Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ). Είναι οξύμωρο, βέβαια, το γεγονός πως ο νομοθέτης δεν κρίνει αναγκαία τη χωροταξική ρύθμιση σε επίπεδο περιφερειακής ενότητας, ενώ προβλέπεται ταυτόχρονα η θεσμοθέτηση εργαλείων ιδιαίτερα τοπικής κλίμακας, όπως η ΖΟΕ και η ΠΕΡΠΟ.

Παρά τις διαφοροποιήσεις που παρουσιάζονται στα παραπάνω μοντέλα πολιτικής, στο σύνολό τους, χαρακτηρίζονται από τρεις γενικούς στόχους: (α) τη χωρική συνοχή και ισορροπία, (β) τη μεγιστοποίηση της οικονομικής αποδοτικότητας και (γ) την περιβαλλοντική προστασία. Οι τρεις αυτοί στόχοι-άξονες πολιτικής φαίνεται πως συνδέονται με τα προβλήματα που κλήθηκε να αντιμετωπίσει η χωροταξία, δυναμικά, καθώς ο χώρος αποτελεί προϊόν αλληλοσυσχετίσεων (Massey, 2005), τα οποία αδυνατούσε να αμβλύνει ο σχεδιασμός τοπικού επιπέδου (Γιαννακούρου και Καυκαλάς, 2014). Έτσι, η χωροταξία αναλαμβάνει τον συνολικό και επιτελικό σχεδιασμό, σε αντίθεση με την πολεοδομία, που αναφέρεται στο σχεδιασμό του αστικού χώρου, με αποτέλεσμα η πρώτη να υπερκαλύπτει τους επιμέρους ειδικότερους σχεδιασμούς (Γουργιώτης, 2012).

Όπως διαπιστώθηκε από τα παραπάνω, στο διεθνές-εθνικό επίπεδο σχεδιασμού, η χωροταξία ενέχει διακεκριμένη θέση, όπως και η πολεοδομία στο τοπικό επίπεδο. Όμως, στο περιφερειακό επίπεδο παρατηρείται μια σύγχυση. Έτσι, στην περίπτωση της Αγγλίας και της Γερμανίας, τα χαμηλότερου επιπέδου σχέδια παρουσιάζουν περισσότερο χωροταξικό χαρακτήρα, σε σύγκριση με τα αντίστοιχα στην περίπτωση της Γαλλίας. Συγχύσεις εντοπίζονται και στην περίπτωση της Ελλάδας, στο (υπο)περιφερειακό επίπεδο της οποίας παρέχεται θεσμικά η δυνατότητα αξιοποίησης εργαλείων τόσο χωροταξικού όσο και πολεοδομικού χαρακτήρα. Στο επίπεδο αυτό, οι συνιστώσες είναι κοινές στη χωροταξική και στην πολεοδομική πολιτική (Οικονόμου, 2008). Η πολιτική του επίπεδου αυτού θα μπορούσε, γενικά, να ονομαστεί άλλοτε ρυθμιστικός και άλλοτε μητροπολιτικός σχεδιασμός, αναλόγως την περίπτωση αναφοράς. Έτσι, από τα παραπάνω, μπορεί να προκύψει η αντιστοιχία που αποτυπώνεται στο Σχήμα 3.2.

Όπως φαίνεται στο Σχήμα 3.2, η πολεοδομία ασχολείται αμιγώς με ζητήματα που παρουσιάζουν χωρικές εκφάνσεις σε τοπικό επίπεδο. Ο ενιαίος σχεδιασμός των αστικών και αγροτικών περιοχών, μέσα από τον καθορισμό των χρήσεων γης, αποτελεί, συνήθως, το κύριο στοιχείο της «πολεοδομίας». Τόσο στη Γαλλία, ο όρος *urbanisme*, όσο και στην Αγγλία, ο όρος *town and country planning*, παραπέμπουν στον λεπτομερή φυσικό σχεδιασμό εντός και εκτός του αστικού χώρου (Οικονόμου, 2001). Στην Ελλάδα, δεν συνέβαινε κάτι τέτοιο έως σχετικά πρόσφατα, καθώς η πολεοδομία εστιαζόταν στην οργάνωση της εντός σχεδίου περιοχής, της μόνης που φαινομενικά είχε ανάγκη για ρύθμιση. Παρότι κατά τα τελευταία είκοσι χρόνια η κατάσταση έχει αλλάξει και πλέον η πολεοδομία έχει επεκτείνει το πεδίο δραστηριότητάς της και στην εκτός σχεδίου περιοχή, η «κληρονομιά» της αρχικής διάκρισης αποτελεί, πιθανώς, την αιτία σύγχυσης μεταξύ πολεοδομίας και χωροταξίας στη χώρα μας. Στο επίπεδο αυτό, εντάσσεται και ο ρυθμιστικός σχεδιασμός, με συνέπεια να εγείρονται, συχνά, προβληματισμοί για το εάν ο σχεδιασμός αυτός μπορεί να θεωρηθεί ανεξάρτητος ή όχι, και εάν όχι, τότε που δύναται να ενταχθεί (στη χωροταξία ή στην πολεοδομία). Οι προσεγγίσεις διαφέρουν ανάλογα με την επιστημονική ματιά και την παράδοση της εκάστοτε χώρας. Έτσι, σε χώρες όπως η Μεγάλη Βρετανία, η Γαλλία, το Βέλγιο, η Ολλανδία, η Ιταλία και η Σουηδία, ο ρυθμιστικός σχεδιασμός αποτελεί οντότητα σχεδιασμού για τις μητροπολιτικές περιοχές. Στην Ελλάδα, συνηθίζεται να θεωρείται τμήμα της πολεοδομίας, μια που, όπως και άλλα εργαλεία, το Γενικό

Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) και το Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης «Ανοιχτής Πόλης» (ΣΧΟΟΑΠ) (πρβ. Ενότητα), κινείται μεταξύ πόλης και υπαίθρου (Οικονόμου, 2001).




**Σχήμα 3.2:** *Επίπεδα σχεδιασμού και επιστημονική περιοχή που θεραπεύει τα προβλήματα ανά επίπεδο σχεδιασμού.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*

Ανεξαρτήτως χαρακτηρισμού, τα επίπεδα σχεδιασμού οριοθετούνται από την κλίμακα, ζήτημα το οποίο είναι καίριο για τον χωρικό σχεδιασμό και αναλύεται στην Ενότητα 3.3.

## 3.3 Εργαλεία και πρακτικές ανά επίπεδο σχεδιασμού στην Ελλάδα

Τα εργαλεία που αξιοποιούνται για το σχεδιασμό της εκάστοτε περιοχής σχετίζονται σημαντικά με το επίπεδο σχεδιασμού. Δεδομένου ότι οι ανάγκες ανά επίπεδο διαφέρουν, η στοχοθεσία διαφοροποιείται επίσης, όπως και τα μέσα.

### Εθνικό επίπεδο

Το Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) αποτελεί το βασικό εργαλείο ***εθνικού χωροταξικού σχεδιασμού***, σε συνδυασμό με τα ειδικά πλαίσια, τα οποία εστιάζονται σε συγκεκριμένες θεματικές ανά τομέα παρέμβασης. Αποτελεί κατευθυντήριο, στρατηγικού χαρακτήρα σχέδιο, που αποτελείται από σύνολο κειμένων και διαγραμμάτων-χαρτών, με στόχο τη μακροπρόθεσμη χωρική ανάπτυξη και διάρθρωση του οικιστικού δικτύου της χώρας και βάση τις διεθνείς και ευρωπαϊκές πολιτικές, για την προώθηση της ολοκληρωμένης ανάπτυξης.

Τα Ειδικά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑ) αποτελούν σχεδιαστικές πρακτικές προς συμπλήρωση των γενικών κατευθύνσεων του ΓΠΧΣΑΑ, που αφορούν: (α) τη χωρική οργάνωση των παραγωγικών τομέων και κλάδων δραστηριοτήτων εθνικής σημασίας, (β) των δικτύων και υπηρεσιών τεχνικής, κοινωνικής και διοικητικής υποδομής, καθώς και (γ) τις ειδικές περιοχές που υπάγονται σε συμβάσεις για την περιβαλλοντική προστασία και τις περιοχές με κρίσιμα αναπτυξιακά και κοινωνικά προβλήματα (ΥΠΕΚΑα, 2009-2014).

Τα ισχύοντα ειδικά πλαίσια είναι τα εξής:

(α) ΕΠΧΣΑΑ για τις Υδατοκαλλιέργειες,
(β) ΕΠΧΣΑΑ για τον Τουρισμό,
(γ) ΕΠΧΣΑΑ για τη Βιομηχανία,
(δ) ΕΠΧΣΑΑ για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας,
(ε) ΕΠΧΣΑΑ των Καταστημάτων Κράτησης.

Τα παραπάνω σχέδια/πλαίσια εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Χωρικού Σχεδιασμού (European Observation Network/ESPON), το οποίο δημιουργήθηκε για να υποστηρίξει τη διαμόρφωση πολιτικής σε ευρωπαϊκό επίπεδο, μέσα από την ανάπτυξη μιας ευρωπαϊκής επιστημονικής κοινότητας στο επιστημονικό αυτό πεδίο.

### Περιφερειακό επίπεδο

Σε ***περιφερειακό επίπεδο***, ο χωροταξικός σχεδιασμός πραγματοποιείται μέσα από τα Περιφερειακά Πλαίσια Χωροταξικού Σχεδιασμού (ΠΠΧΣ), τα οποία στοχεύουν στην αξιολόγηση της θέσης της κάθε περιφέρειας σε σχέση με τον εθνικό και διεθνή χώρο, μέσα από τη σφαιρική καταγραφή της υφιστάμενης κατάστασης και την αποτίμηση των χωρικών επιπτώσεων των διαφόρων πολιτικών (ΥΠΕΚΑβ, 2009-2014).

### Τοπικό επίπεδο

Σε ***τοπικό επίπεδο***, η κατάσταση διαφοροποιείται, αναλόγως της χωρικής περιοχής αναφοράς. Έτσι, σε υποπεριφερειακό επίπεδο (1ο υποεπίπεδο), περιφερειακής ενότητας, ο σχεδιασμός πραγματοποιείται τόσο με χωροταξικά εργαλεία, σε ειδικά ρυθμιζόμενες περιοχές, όπως οι ΖΟΕ και οι ΠΕΡΠΟ,[1] όσο και με εργαλεία πολεοδομικής φύσεως, όπως το Ρυθμιστικό Σχέδιο (ΡΣ). Σε επίπεδο δήμου (2ο υποεπίπεδο), τα εργαλεία είναι καθαρά πολεοδομικά, με το ΓΠΣ και το ΣΧΟΟΑΠ να αποτελούν τα σχεδιαστικά εργαλεία στην κλίμακα αυτή. Σε ενδοαστικό επίπεδο, η Πολεοδομική Μελέτη (ΠΜ) αποτελεί τη σχεδιαστική πρακτική μέσα από την οποία πραγματοποιούνται οριοθετήσεις οικισμών, αναπλάσεις, επεκτάσεις πόλεων, ανάπτυξη παραγωγικών πάρκων και πράξεις εφαρμογής.

### Σημειακές παρεμβάσεις

Τέλος, σε ***σημειακό επίπεδο*** και για μεμονωμένα έργα, η Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (ΣΠΕ), η Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΕΠΟ) και η αρχιτεκτονική μελέτη με την έκδοση Άδειας Δόμησης (ΑΔ) αποτελούν τα βασικά εργαλεία σχεδιασμού.

Στο Σχήμα 3.3 απεικονίζεται γραφική η ιεραρχία και των παραπάνω σχεδιαστικών εργαλείων στα επίπεδα σχεδιασμού, ενώ, ταυτόχρονα σκιαγραφείται η σχέση μεταξύ αυτών και των αντίστοιχων εργαλείων αναπτυξιακού προγραμματισμού.

Τα παραπάνω επίπεδα και εργαλεία ίσχυαν έως το 2014, οπότε και θεσμοθετήθηκε ο Ν. 4269/2014, περί χωροταξικής και πολεοδομικής μεταρρύθμισης και βιώσιμης ανάπτυξης, ο οποίος τροποποίησε σημαντικά τη λογική του χωρικού σχεδιασμού στην Ελλάδα. Έτσι, παρότι διατηρούνται τρία επίπεδα χωρικού σχεδιασμού (εθνικό, περιφερειακό και τοπικό), οι όροι «χωροταξία» και «πολεοδομία» τροποποιούνται και, αντί του όρου «χωροταξικός σχεδιασμός», προτείνεται ο όρος «στρατηγικός σχεδιασμός» και, αντί του όρου «πολεοδομικός σχεδιασμός», προτείνεται ο όρος «ρυθμιστικός σχεδιασμός» (Ν. 4269/2014, άρθ. 1).

Ο **στρατηγικός χωρικός σχεδιασμός** είναι ο σχεδιασμός με τον οποίο τίθενται, με βάση την ανάλυση των δεδομένων και την πρόγνωση των μελλοντικών εξελίξεων, οι μεσοπρόθεσμοι ή και μακροπρόθεσμοι στόχοι της ανάπτυξης και οργάνωσης του χώρου, καθώς και οι γενικές κατευθύνσεις, για τη διαμόρφωση των οικιστικών περιοχών, των περιοχών άσκησης παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων και των περιοχών προστασίας, σε εθνική ή περιφερειακή κλίμακα. Αντίστοιχα, ο **ρυθμιστικός χωρικός σχεδιασμός** αναφέρεται στο σχεδιασμό με τον οποίο καθορίζονται οι κανόνες για τη χρήση, τη δόμηση και την εν γένει εκμετάλλευση του εδάφους σε εντός ή εκτός σχεδίου πόλης περιοχές.

Τα εργαλεία εφαρμογής των δύο επιπέδων σχεδιασμού είναι τα Εθνικά Χωροταξικά Σχέδια και τα Περιφερειακά Χωροταξικά Σχέδια, αναφορικά με τον στρατηγικό σχεδιασμό, και τα Τοπικά Χωρικά Σχέδια (ΤΧΣ) και τα Ειδικά Χωρικά Σχέδια (ΕΧΣ), καθώς και τα Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής (ΡΣΕ), αναφορικά με τον ρυθμιστικό σχεδιασμό (Ν. 4269/2014, άρθ. 2).

[1] Να σημειωθεί ότι, με βάση το νέο Ν. 4269/2014 (ΦΕΚ 142/Α΄/28.06.2014), περί χωροταξικής και πολεοδομικής μεταρρύθμισης και βιώσιμης ανάπτυξης, η χωροταξική πολιτική αλλάζει σε σημαντικό βαθμό, όπως φαίνεται παρακάτω.




**Σχήμα 3.3:** *Σχέση αναπτυξιακού και χωρικού σχεδιασμού.*
**Πηγή:** *Παρουσίαση στο πλαίσιο του μαθήματος «Στούντιο ανάπτυξης», Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης/Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Μάρτιος 2009. Διδάσκων: Ι. Σαράτσης.*

| **Κλάδος** | **Αντικείμενο-Χώρος** | **Κατηγορίες σχεδίων** | **Συνήθεις κλίμακες** | **Χρονικοί στόχοι** |
|---|---|---|---|---|
| **Αρχιτεκτονική** | Κτίριο και περιορισμένος γύρω από αυτό χώρος, υπόλοιπα στοιχεία σύνθεσης | Αρχιτεκτονικά, κατασκευαστικά, σχέδια | 1:1 έως 1:200 | Άμεσοι (παρόν) |
| **Πολεοδομία** | Συγκροτήματα, οικισμοί, αστικά τμήματα | Μελέτες πολεοδομικής διάταξης, ρυμοτομικά, σχέδια χρήσης εδάφους Πολεοδομικές Μελέτες (Ν.1337/83 και Ν. 2508/97) | 1:200 έως 1:2.000 | Άμεσοι ως βραχυχρόνιοι |
| | Οικισμοί, πόλεις, αστικά κέντρα | Παραδοσιακά ρυθμιστικά, σχέδια χρήσης εδάφους Γ.Π.Σ. (Ν.1337/83 και Ν. 2508/97) | 1:2.000 έως 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 πλαίσια | 1:20.000 έως 1:100.000 | |
| **Χωροταξία Περιφερειακός προγραμματισμός** | Περιφέρειες (επαρχίες-νομοί- διαμερίσματα) | Περιφερειακός προγραμματισμός | 1:20.000 έως 1:200.000 | Κυρίως μακροχρόνιοι (10ετία ως 30ετία) περιλαμβάνουν όμως και προγράμματα βραχυχρόνια π.χ. (5ετία)ή και άμεσα |
| | Σύνολο χώρας | Εθνικός προγραμματισμός | 1:200.000 έως 1:1.000.000 | |
| | Ομάδες κρατών | Διεθνής προγραμματισμός, διακρατικά σχέδια | Ποικίλλει | |

**Πίνακας 3.1:** *Οι συγγενείς ειδικότητες χωρικού σχεδιασμού και οι αντίστοιχες μελέτες.*
**Πηγή:** *Αραβαντινός, 2007.*

## 3.4 Κλίμακες σχεδιασμού

Το ζήτημα της κλίμακας αποτελεί καίριο ζήτημα για τον χωρικό σχεδιασμό. Η κλίμακα προβάλλει τις εκάστοτε χωρικές μονάδες, που συντελούν στην ολοκλήρωση του χωρικού συστήματος. Η θέση και η σημασία των χωρικών μονάδων ή των χωρικών υποσυστημάτων σε κάποιο χωρικό σύστημα παρουσιάζουν διαφοροποιήσεις, αναλόγως της χρησιμοποιούμενης κλίμακας. Έτσι, παρότι παρατηρούνται σημαντικές διαφορές κατά κλίμακα, δεν παρουσιάζονται φυσικές διαφορές μεταξύ των χωρικών συστημάτων, τα οποία παρουσιάζουν αντίστοιχη δομή, τηρουμένων των αναλογιών. Αυτό συνηγορεί στην αντίληψη του κάθε συστήματος ως κέντρου ενός δικτύου επικοινωνιών με πεδίο εξυπηρέτησης διαφορετικών χωροεδαφικών ενοτήτων (territories) (Γούσιος, 2005), που, σε αδρές γραμμές, αντιστοιχούν στα παραπάνω επίπεδα.

Για παράδειγμα, η μονάδα της μιας κατοικίας έχει νόημα στον αρχιτεκτονικό και αστικό σχεδιασμό μικρού βεληνεκούς, δηλαδή στη μεγάλη κλίμακα. Η ίδια κατοικία δεν έχει το ίδιο ιδιαίτερο νόημα στη μελέτη και το σχεδιασμό ολόκληρου του οικισμού ή της πόλης όπου είναι κτισμένη, καθώς αυτό που φαίνεται να επηρεάζει περισσότερο είναι η χωρική μονάδα μιας συνοικίας ή, γενικότερα, μιας «αστικής μονάδας». Ακόμα, όμως, μικρότερη είναι η σημασία της όταν μελετάται το ευρύτερο οικιστικό δίκτυο της περιοχής και είναι εντελώς άνευ σημασίας όταν γίνεται σχεδιασμός σε επίπεδο χώρας ή διακρατικό. Έτσι, το επίκεντρο αναφοράς, ανά είδος σχεδιασμού, διαφέρει σημαντικά από την κλίμακα αναφοράς. Όπως φαίνεται στο Σχήμα 3.3, η κλίμακα ακολουθεί αντίστροφη λογική με τη ροή του σχεδιασμού: στα ανώτερα επίπεδα σχεδιασμού γίνεται λόγος για μικρές κλίμακες, ενώ στα κατώτερα επίπεδα γίνεται λόγος για μεγάλες κλίμακες. Ωστόσο, έχει επικρατήσει οι μικρές κλίμακες να ερμηνεύονται ως μικροί αριθμητικοί λόγοι (π.χ. 1:50 ή 1:100) ή μικρές χωρικές περιοχές αναφοράς και οι μεγάλες κλίμακες ως μεγάλοι αριθμητικοί λόγοι ή μεγάλες χωρικές περιοχές αναφοράς.




**Σχήμα 3.4:** *Σχέση επιπέδων σχεδιασμού και εύρους κλίμακας.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*

## 3.5 Κλίμακες πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα

Όπως έχει ήδη σημειωθεί, ο χωρικός σχεδιασμός στην Ελλάδα πραγματοποιείται σε δύο διακριτά επίπεδα: τον στρατηγικό και τον ρυθμιστικό σχεδιασμό (Ν. 4269/2014). Με βάση την τελευταία νομοθετική ρύθμιση του Ν. 4269/2014, για τη χωροταξική και πολεοδομική αναδιάρθρωση, η κλίμακα της πολεοδομικής παρέμβασης αναφέρεται στον ρυθμιστικό σχεδιασμό, ενώ ο στρατηγικός σχεδιασμός αφορά τη χωροταξία.

Τα εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού που παρέχει ο εν λόγω νόμος είναι τα ΤΧΣ (άρθ. 7), τα ΕΧΣ (άρθ. 8) και τα ΡΣΕ (άρθ. 10). Τα παραπάνω εργαλεία παρουσιάζουν μια συσχέτιση, παρότι όχι απόλυτη, ως προς τα προϋπάρχοντα πολεοδομικά εργαλεία του Ν. 2508/1997: το Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος (ΡΣ-ΠΠΠ), όπου προβλεπόταν, το ΓΠΣ, το ΣΧΟΟΑΠ, την ΠΜ και την Πράξη Εφαρμογής (ΠΕ).

Αυτή η συνέργεια, σε συνδυασμό με: (α) τη μη πρακτική εφαρμογή των διατάξεων του Ν. 4269/2014 έως σήμερα, (β) τη μη έκδοση των αναγκαίων διευκρινιστικών και ερμηνευτικών κειμένων, και (γ) την εκπόνηση μελετών (των οποίων η εκπόνηση είχε αποφασιστεί με το προϊσχύον καθεστώς, αλλά δεν είχαν υλοποιηθεί ή δεν είχαν ολοκληρωθεί), καθιστούν τα πολεοδομικά εργαλεία του Ν. 2508/1997 ιδιαίτερα σημαντικά, ακόμα και σήμερα. Για το λόγο αυτό, η Ενότητα 3.5 θα επικεντρωθεί στην παρουσίαση των συγκεκριμένων εργαλείων.

### 3.5.1 Πρώτο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού: ΡΣ-ΠΠΠ και ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο και Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος (ΡΣ-ΠΠΠ) και το ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ αποτελούν τις δύο βαθμίδες του πρώτου επιπέδου του πολεοδομικού σχεδιασμού, βάσει του Ν. 2508/1997 (Οικονόμου, 2007). Η καθιέρωση του πολεοδομικού σχεδιασμού σε δύο επίπεδα πραγματοποιήθηκε στη χώρα μας με γνώμονα τη διεθνή εμπειρία (π.χ. από τη Βρετανία, Γερμανία και Γαλλία), βάσει του Ν. 949/1979, που προέβλεπε την εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού μέσω δύο εργαλείων, τα οποία θα αποτελούσαν ένα «δίδυμο» μελετών και θα συνδέονταν με κάθετη σχέση: (α) τη Γενική Μελέτη Οικιστικής Ανάπτυξης/Αναμόρφωσης και (β) την ΠΜ. Ο νόμος αυτός, όπως σημειώνει ο Αραβαντινός (2007), αποτέλεσε μια ιδιαίτερα καινοτόμα ρύθμιση, καθώς έως τότε οι μελέτες πολεοδομικής φύσεως δεν παρουσίαζαν οργανική ή τυπική συσχέτιση με άλλα επίπεδα σχεδιασμού.

Η παραπάνω πρόβλεψη για πολεοδομικό σχεδιασμό σε δύο επίπεδα εκφράστηκε και μέσα από το νόμο που ακολούθησε, το Ν. 1337/1983, ο οποίος αντικατέστησε τον ανεφάρμοστο Ν. 949/1979 (Οικονόμου, 2007), με σκοπό την άμεση αντιμετώπιση των προβλημάτων της αυθαίρετης δόμησης και την εξασφάλιση της απαραίτητης τεχνικής και κοινωνικής υποδομής. Τα νέα σχέδια που προέβλεπε ο Ν. 1337/1983 ήταν το ΓΠΣ, το ΣΧΟΟΑΠ, η ΠΜ και η ΠΕ. Ο νόμος του 1983 δεν περιορίστηκε στον ορισμό εννοιών και τη διατύπωση δεσμεύσεων και υποχρεώσεων (Αραβαντινός, 2007), αλλά, με έμφαση στην ελληνική πολεοδομική παράδοση, δηλαδή στην τοπική κλίμακα, εισήγαγε εργαλεία μέσα από τα οποία επιχειρούνταν η ρύθμιση της αστικής ανάπτυξης με σχετικά ευρείες παρεμβάσεις (Γιαννακού κ.ά., 2005), καλύπτοντας τα κενά σε σχέδια υπερτοπικού και κατευθυντήριου χαρακτήρα, ανοίγοντας έτσι ένα δίαυλο επικοινωνίας μεταξύ των μελετητών διαφόρων σχεδίων ανά ορισμένη γεωγραφική ενότητα (Αραβαντινός, 2007). Προς την ίδια κατεύθυνση λειτούργησε η καθιέρωση του ΡΣ, ως μια επιπλέον υπερκείμενη βαθμίδα πολεοδομικού σχεδιασμού, το οποίο προέκυψε μέσα από την έγκριση των δύο *ad hoc* νόμων, του 1515/1984 και του 1561/1985 (Οικονόμου, 2007), με σκοπό την εκπόνηση ΡΣ για την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, αντίστοιχα. Το σύνολο των παραπάνω αποτέλεσαν τα δύο επίπεδα πολεοδομικού σχεδιασμού, διακρινόμενα στις δύο βαθμίδες σχεδιασμού ανά επίπεδο.

Τα επίπεδα και οι βαθμίδες του πολεοδομικού σχεδιασμού κληρονομήθηκαν από το μεταβατικό στον επόμενο νόμο, το Ν. 2508/1997, ο οποίος δεν οδήγησε σε ανατρεπτική διαφοροποίηση του πολεοδομικού προτύπου της χώρας, αλλά έδρασε συμπληρωματικά (Γιαννακού κ.ά., 2005), μετασχηματίζοντας και εξελίσσοντας το τότε υφιστάμενο σύστημα.

Όπως σημειώθηκε, το κάθε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού περιλαμβάνει δύο επιμέρους βαθμίδες. Ειδικότερα:

- ***ΡΣ-ΠΠΠ***: Το ΡΣ αποτελεί ένα σύνολο στόχων, κατευθύνσεων, προγραμμάτων και μέτρων για τη χάραξη χωροταξικής και πολεοδομικής πολιτικής μιας περιοχής (Αραβαντινός, 2007). Η περιοχή εφαρμογής ταυτοποιείται ως η έκταση με προφανή μητροπολιτικό χαρακτήρα πόλης. Τέτοιος χαρακτήρας είναι αναγνωρίσιμος σε πόλεις και πολεοδομικά συγκροτήματα όπως η Αθήνα, η Θεσσαλονίκη, η Πάτρα, το Ηράκλειο, η Λάρισα, ο Βόλος-Νέα Ιωνία, η Καβάλα και τα Ιωάννινα. Τα όρια αυτών των περιοχών εφαρμογής εντοπίζονται στην ευρύτερη περιοχή της πόλης ή του συνεκτικού αστικού ιστού όπου γίνεται η μελέτη. Η περιοχή μελέτης του ΡΣ διαφοροποιείται ανάλογα με το αστικό κέντρο που εξετάζεται κάθε φορά και την αντίστοιχη ζώνη επιρροής του. Τα «κατ' αρχήν» όρια της περιοχής του καθορίζονται με απόφαση του υπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΠΕΧΩΔΕ), ενώ, κατά την εκπόνηση της μελέτης, είναι δυνατόν αυτά να τροποποιηθούν. Τα παραπάνω όρια οριστικοποιούνται με την έγκριση του ΡΣ.
- Οι βασικοί στόχοι του ΡΣ επιτυγχάνονται κυρίως με τον προσδιορισμό της επιθυμητής δομής, οργάνωσης και ανάπτυξης της κάθε κρίσιμης αστικής περιοχής, και με τον καθορισμό κατευθύνσεων, μέτρων πολιτικής και συστημάτων δομικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας και στρατηγικής σημασίας για τον αστικό, περιαστικό και εξωαστικό χώρο αυτής της περιοχής. «Κρίσιμη αστική περιοχή» είναι, κατά κανόνα, σύμφωνα με τους καθορισμούς των μέχρι σήμερα περιοχών εφαρμογής, τα μητροπολιτικά κέντρα, που περιλαμβάνουν πόλους διεθνούς ή εθνικής ακτινοβολίας, δευτερεύοντα ιεραρχικά κέντρα, με ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη μιας ευρύτερης περιοχής, καθώς και τοπικά κέντρα, που αναπτύσσουν ιδιαίτερους βαθμούς εξάρτησης από τη βασική πόλη για την οποία εκπονείται το ΡΣ. Άρα, είναι αυτή που αποτελεί το κέντρο βάρους σε ζητήματα αναπτυξιακού σχεδιασμού και προσδιορισμού του χωροταξικού ρόλου της στην αντίστοιχη περιφέρεια όπου ανήκει, στο εθνικό δίκτυο και στον ευρωπαϊκό χώρο, και δίνει έμφαση στις παραγωγικές δραστηριότητες και στην εξέλιξή τους. Με άλλα λόγια, ο τρόπος προσδιορισμού (τεχνικές, συγκεκριμένα κριτήρια κτλ.) μιας προγραμματικής περιφέρειας εξαρτάται από τους στόχους του προγραμματισμού (Κουσιδώνης, 2007).
- Ένα από τα βασικά κριτήρια που αποτέλεσαν στοιχείο καθορισμού της περιοχής ανάλυσης ενός ΡΣ σε περιοχές εκτός Αττικής, ώστε να προσδιορίζεται γεωγραφικά η *κρίσιμη αστική περιοχή*, είναι η

Ζώνη Ημερήσιων Μετακινήσεων (ΖΗΜ), η οποία χρησιμοποιήθηκε ως κριτήριο, για να προσδιοριστεί η περιοχή μελέτης τόσο στο Ρυθμιστικό Σχέδιο του Βόλου (ΡΣΒ) όσο και στο Ρυθμιστικό Σχέδιο του Ηρακλείου (ΡΣΗ), η οποία περιλάμβανε, ωστόσο, ζώνες επιρροής πολύ μεγαλύτερες σε σχέση με τις αναμενόμενες αν εφαρμοζόταν αυστηρά ο όρος της ΖΗΜ.

- Γενικά, ένα ΡΣ περιλαμβάνει αστικό και περιαστικό χώρο, όπου πραγματοποιείται ικανός αριθμός ημερήσιων μετακινήσεων και παρατηρείται μεγάλος βαθμός εξάρτησης της πόλης από τον περιαστικό χώρο της ΠΜ, λόγω των υπηρεσιών που προσφέρει και της σχετικά μικρής χρονοαπόστασης. Επιπλέον, στην ΠΜ περιλαμβάνεται ο χώρος «έξω» από τα όρια της πόλης, η οποία κινδυνεύει από τις οικιστικές πιέσεις, που οδηγούν στην άναρχη αστικοποίησή του. Για την προστασία αυτού του χώρου, προτείνονται κατάλληλα μέτρα. Στην περίπτωση της Αθήνας, για παράδειγμα, τα όρια του ΡΣ περιλαμβάνουν όλο το νομό Αττικής με τη Μακρόνησο (πρβ. Χάρτη του ΡΣΑ), εκτός από τα Κύθηρα, ενώ στην περίπτωση του Ηρακλείου (πρβ. Χάρτη του ΡΣΗ), τα όρια του ΡΣ προσεγγίζουν τα όρια της Περιφερειακής Ενότητας Ηρακλείου.
- Γενικά, οι αρμόδιοι για τον καθορισμό της ΠΜ ενός ΡΣ (υπουργείο, περιφέρεια, μελετητής), πέραν των παραπάνω, καλούνται να προσδιορίσουν την κλίμακα ανάλυσης του σχεδίου, να συμπεριλάβουν και περιοχές εφαρμογής των επίσημων προγραμμάτων αστικής και περιφερειακής ανάπτυξης ή, αλλιώς, να εντοπίσουν τον βασικό πόλο ανάπτυξης με τους γειτονικούς πόλους-οικισμούς, που λειτουργούν ως ενιαίο κέντρο για την ανάπτυξη της περιφέρειάς τους. Άλλωστε, εντός των στόχων ενός ΡΣ είναι και η ενσωμάτωση, μέσω των κατευθύνσεών του, των μεσοπρόθεσμων και μακροπρόθεσμων προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής στην οποία αναφέρεται, ήτοι η περιοχή οφείλει να συμπεριλάβει τις περιοχές εφαρμογής αυτών. Το ΡΣ υλοποιείται για μια εικοσαετία και η κλίμακα απεικόνισης που χρησιμοποιείται είναι από 1:20.000 έως 1:100.000. Γενικά, θεωρείται ότι τα ΡΣ βρίσκονται μεταξύ χωροταξίας και «αμιγούς» πολεοδομίας, και χαρακτηρίζονται τοπικά χωροταξικά σχέδια.
- ***ΓΠΣ*** και ***ΣΧΟΟΑΠ:*** Η εδαφική επικράτεια αναφοράς των σχεδίων αυτών συμπίπτει με την εδαφική περιφέρεια τουλάχιστον ενός πρωτοβάθμιου Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ-Καλλικρατικός Δήμος) ή τμήμα αυτού, εάν οι δυσμενείς γεωμορφολογικές ή συγκοινωνιακές συνθήκες το υπαγορεύουν.
- Το ΓΠΣ περιλαμβάνει ολόκληρη την εδαφική περιφέρειά του, κατά το άρθ. 48 του Ν. 2215/1994, συμβουλίου της περιοχής, στην οποία περιλαμβάνεται ένας τουλάχιστον οικισμός άνω των 2.000 κατοίκων, σύμφωνα με την εκάστοτε τελευταία απογραφή, ενώ, *γενικά*, στην περίπτωση που όλοι οι οικισμοί του ΟΤΑ έχουν λιγότερους από 2.000 κατοίκους, συντάσσεται ΣΧΟΟΑΠ. Η εξαίρεση που ορίζεται από το νομοθέτη, κατά την οποία συντάσσονται ένα ή περισσότερα ΓΠΣ για τους οικισμούς, αφορά την περίπτωση στην οποία το σύνολο των αστικών και περιαστικών χώρων ενός ή περισσότερων οικισμών άνω των 2.000 κατοίκων δεν καλύπτει ολόκληρη την εδαφική περιφέρεια του συμβουλίου περιοχής, λόγω του μεγάλου μεγέθους των ΟΤΑ, της μεγάλης απόστασης μεταξύ τους και των δυσμενών συγκοινωνιακών συνθηκών. Και οι δύο μελέτες (ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ) συντάσσονται με κοινές κατευθύνσεις και μεθοδολογίες, έχουν κοινές τεχνικές προδιαγραφές, σταθερότυπα, διαδικασίες γνωμοδότησης και έγκρισης. Η βασική τους διαφορά έγκειται στην κλίμακα ανάλυσης και τεκμηρίωσης των χαρακτηριστικών του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της περιοχής, στην καταγραφή των υφισταμένων χρήσεων και στον εντοπισμό των συγκρούσεών τους, στην καταγραφή των δικτύων υποδομής, στον εντοπισμό και στην ερμηνεία των τοπικών προβλημάτων, καθώς και στη διερεύνηση των αναπτυξιακών τάσεων των περιοχών μελέτης και, πολλές φορές, στην έκταση της εδαφικής περιφέρειας.
- Πιο συγκεκριμένα, ΓΠΣ εκπονείται για περιοχή εφαρμογής-δήμο με 5.000 κατοίκους ή με 150.000 κατοίκους, ανεξάρτητα από την έκτασή του, αρκεί να ανήκουν στην εδαφική περιφέρεια του συμβουλίου της περιοχής. Αντίστοιχα, ΣΧΟΟΑΠ εκπονείται για το δίκτυο οικισμών που ανήκει σε έναν ΟΤΑ με 5.000 κατοίκους, οι οποίοι δεν συγκεντρώνονται όμως πάνω από 2.000 σε έναν οικισμό. Σημειώνεται ότι σημαντικές αλλαγές για τον καθορισμό των ορίων εφαρμογής ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ επήλθαν με το Ν. 3852/2010 («Νέα αρχιτεκτονική της αυτοδιοίκησης και της αποκεντρωμένης διοίκησης − Πρόγραμμα Καλλικράτης»), όπου υπήρξε πλήθος συνενώσεων μικρότερων δήμων (καποδιστριακών) σε νέους καλλικρατικούς. Δηλαδή, το ΣΧΟΟΑΠ δεν διαφέρει από το ΓΠΣ σε σχέση με την εδαφική περιφέρεια που δύναται να καλύπτει (σε έκταση), αφορά ωστόσο σχεδιασμό σε αστικό χώρο με μικρή αστικότητα, στον οποίο βασικό κριτήριο είναι ο καθένας από τους οικισμούς που περιλαμβάνει η περιοχή μελέτης να έχει, κατά την τελευταία εκάστοτε απογραφή, έως 2.000 κατοίκους.

- Παρακάτω παρουσιάζεται το παράδειγμα του ΣΧΟΟΑΠ (πρώην) δήμου Ιτάνου (πρβ. σχετικό Χάρτη) στην ΠΕ Λασιθίου στην Κρήτη, που εκπονήθηκε το 2009.Ο δήμος είχε 2.514 κατοίκους (Απογραφή 2001) και έκταση 197,406 τ.χλμ., ενώ περιλάμβανε τέσσερα δημοτικά διαμερίσματα (Παλαίκαστρο, Ζάκρος, Καρύδι, Μητάτο), σε κανένα εκ των οποίων δεν ήταν συγκεντρωμένοι περισσότεροι των 2.000 κατοίκων. Επιπλέον, παρουσιάζεται το ΓΠΣ του δήμου Σητείας (πρβ. σχετικό Χάρτη), πριν από το συνένωση, λόγω Καλλικράτη, στην ΠΕ Λασιθίου στην Κρήτη, που εκπονήθηκε το 2006. Ο δήμος είχε 14.338 κατοίκους (Απογραφή 2001) και έκταση 277,382 τ.χλμ., ενώ περιλάμβανε την πόλη της Σητείας, με 8.748 κατοίκους, και πλήθος άλλων οικισμών με πληθυσμό μικρότερο των 2.000 κατοίκων.
- Παρατηρείται, δηλαδή, ότι σε δύο γειτονικούς δήμους, με έκταση σχετικά παρεμφερή εκπονούνται διαφορετικές κατηγορίες σχεδίων (ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ), λόγω της διαφοροποίησης της συγκέντρωσης του πληθυσμού σε αυτούς.
- Οι τεχνικές προδιαγραφές εκπόνησης ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ προσδιορίζονται από την Απόφ. 9572/1845/00 (ΦΕΚ Δ΄ 209/07.04.2000, Κεφ. ΑΙ) και ο κύριος λόγος διαφοροποίησής τους είναι η δυνατότητα παροχής ρυθμίσεων προστασίας των μικρών οικισμών (μέχρι 2.000 κατοίκων), των οποίων η ρύθμιση γινόταν μέχρι σήμερα μεμονωμένα, χωρίς να είναι απόρροια γενικότερου σχεδιασμού. Πλέον, εντάσσονται σε ευρύτερα οικιστικά σύνολα, είτε μιας μεγαλύτερης πόλης είτε ενός πλέγματος μικρών οικισμών, και έτσι η οικιστική τους οργάνωση εναρμονίζεται με τους γενικότερους στόχους του χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού, και με τις αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης.
- Τα ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ υλοποιούνται για περίοδο μιας πενταετίας και η κλίμακα απεικόνισης που χρησιμοποιείται σε αυτά είναι από 1:5.000 έως 1:25.000. Γενικά, θεωρείται ότι αποτελούν τον αμιγή πολεοδομικό σχεδιασμό και χαρακτηρίζονται επίσης τοπικά χωροταξικά σχέδια. Σύμφωνα με τον νέο Ν. 4269/2014, τη θέση τους παίρνουν πλέον τα ΤΧΣ.
- Αξίζει να σημειωθεί ότι η κλίμακα ανάλυσης της υπάρχουσας κατάστασης και διάγνωσης των προβλημάτων για αστικό-περιαστικό (ΓΠΣ) και για μη αστικό (ΣΧΟΟΑΠ) περιβάλλον, σύμφωνα με την παραπάνω απόφαση, είναι *ενιαία*. Ωστόσο, η κλίμακα εμβάθυνσης στην ανάλυση των δεδομένων σε αστικό-περιαστικό και σε μη αστικό περιβάλλον μπορεί να διαφέρει σχετικά με τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου σχεδιασμού.

### 3.5.2 Δεύτερο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού: ΠΜ και ΠΕ

Το δεύτερο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού αποτελείται από δύο, επίσης, βαθμίδες: την πολεοδομική μελέτη (ΠΜ) και την πράξη εφαρμογής (ΠΕ). Ο χαρακτήρας αυτών των μελετών δεν είναι στρατηγικός ή κατευθυντήριος, όπως στην περίπτωση του πρώτου επιπέδου, αλλά λεπτομερής, και για το λόγο αυτό, η περιοχή παρέμβασης είναι σημαντικά μικρότερη (Οικονόμου, 2007). Ειδικότερα:

- ***ΠΜ:*** Είναι το βασικό εργαλείο που απαιτείται για την πολεοδόμηση, ανασυγκρότηση ή/και ανάπλαση μιας περιοχής. Ιστορικά, αποτελεί μια από τις παλαιότερες πολεοδομικές ρυθμίσεις, καθώς έρχεται στο προσκήνιο με το Ν. 947/1979, ο οποίος, όπως αναφέρθηκε ήδη, προτάθηκε σε μια προσπάθεια εκσυγχρονισμού της έως τότε υφιστάμενης νομοθεσίας (ΝΔ 17.07.1923), κατ' επιταγή του άρθρου 24 του Συντάγματος του 1975 (ΙΤΑ, 2006). Η ΠΜ του 1979 έρχεται να αποδυναμώσει την κυριαρχία του ρυμοτομικού σχεδίου ή σχεδίου πόλεως, όπως είναι γνωστό, και του Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (ΓΟΚ), που ρύθμιζαν, κατ' αποκλειστικότητα, την πολεοδομική οργάνωση του χώρου έως τότε. Στόχος ήταν ο έλεγχος των χρήσεων του εδάφους και η οργάνωση των κοινόχρηστων και κοινωφελών εγκαταστάσεων σε (εν δυνάμει) αστικές περιοχές. Δεδομένου του εύρους της εφαρμογής του εν λόγω εργαλείου, οι ΠΜ κατηγοριοποιούνταν, αναλόγως του τρόπου ανάπτυξης και των σκοπών τους οποίους εξυπηρετούσαν, σε: ΠΜ Ενεργού Πολεοδομίας, ΠΜ Αστικού Αναδασμού και ΠΜ Κανονιστικών Όρων Δόμησης (Αραβαντινός, 2007).
- Η ΠΜ διατηρήθηκε ως εργαλείο και στο Ν. 1337/1983, σε βαθμίδα ιεραρχικά κατώτερη από το ΓΠΣ. Έχοντας ορισμένες ομοιότητες με το παλαιότερο ρυμοτομικό σχέδιο, ωστόσο δεν παρουσίαζε αναλογίες ως προς τις περιοχές αναφοράς και τις μετρικές κλίμακας που αξιοποιούσε. Ελάχιστα τροποποιημένη εμφανίζεται ξανά το 1997, με τη θέσπιση του Ν. 2508/1997 (Οικονόμου, 2007). Σε αυτήν τη μορφή εφαρμόζεται έως και σήμερα και, όπως αναφέρθηκε ήδη, αποτελεί κατώτερη βαθμίδα του ΡΣ και των ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ. Για το λόγο αυτό, αποτελεί αναγκαιότητα να προβλέπεται η υλοποίησή της είτε από εγκεκριμένο ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ είτε, τουλάχιστον, από ΡΣ, ΖΟΕ ή Ειδικό Χωροταξικό Σχέδιο (Αραβαντινός, 2007).
- Η ΠΜ οφείλει, βάσει του Ν. 2508/1997, να εναρμονίζεται με το ισχύον στην περιοχή ΓΠΣ ή ΣΧΟ-

ΟΑΠ. Ζητήματα που άπτονται της ΠΜ είναι τα εξής:[2]

- οριστικοποίηση των ορίων των περιοχών προς πολεοδόμηση, οι οποίες έχουν προκαθοριστεί από το ισχύον ΓΠΣ,
- χρήσεις γης και περιορισμοί, απαγορεύσεις ή υποχρεώσεις,
- διαγράμματα δικτύων υποδομής,
- προβλεπόμενοι κοινόχρηστοι (ΚΧ) και κοινωφελείς (ΚΦ) χώροι, με βάση τις εκτιμήσεις για μελλοντικές ανάγκες στην περιοχή αναφοράς,
- οικοδομήσιμοι χώροι,
- συστήματα, όροι και περιορισμοί δόμησης,
- όροι που σχετίζονται με τα δομικά υλικά, τον τρόπο κατασκευής, την αισθητική των κτιρίων, τον τρόπο διαμόρφωσης, χρήσης και σύνδεσης των ακάλυπτων χώρων με τους ΚΧ της πόλης,
- έκταση γης (κατά προσέγγιση), που προκύπτει από εισφορά σε γη και πρόταση της κατανομής της σε ΚΧ και ΚΦ,
- οικονομικά και οργανωτικά μέτρα, κόστος και χρηματοδότηση των έργων, αλλά και χρονική προτεραιότητα εκτέλεσής τους,
- ιεράρχηση εφαρμογής κατά φάσεις,
- φορείς και τρόποι παρέμβασης,
- ειδικά μέτρα που απαιτούνται, ενδεχομένως, για την αντιμετώπιση ιδιαίτερων πολεοδομικών ή κοινωνικών προβλημάτων,
- κάθε άλλη ρύθμιση επιβαλλόμενη από πολεοδομικούς λόγους.

Ειδικά, οι πολεοδομικές μελέτες που υλοποιούνται σε περιοχές με αριθμό κατοίκων έως 2.000 θα πρέπει να εναρμονίζονται με το ισχύον ΣΧΟΟΑΠ και να περιέχουν τα παρακάτω στοιχεία:[3]

- εκτίμηση πληθυσμιακών μεγεθών, καθώς και περιβαλλοντικών δυνατοτήτων, βάσει των χρήσεων γης και του ισχύοντος θεσμικού πλαισίου, κατ' αρχήν οριοθέτηση των περιοχών προς πολεοδόμηση και εκτίμηση των επιπτώσεων που θα έχει η ανάπτυξη στο ευρύτερο φυσικό και δομημένο περιβάλλον,
- οριστικοποίηση των ορίων των περιοχών προς πολεοδόμηση, καθώς και του οικισμού,
- οριοθέτηση των συνεκτικών τμημάτων των οικισμών,
- γενική πρόταση οργάνωσης σε τυχόν γειτονιές, εκτίμηση των αναγκών ως προς τους ΚΧ και ΦΩ, τρόπος ανάπτυξης ή αναμόρφωσης του οικισμού και έκταση γης (κατά προσέγγιση) που προκύπτει από τις εισφορές σε γη,
- ζώνες χρήσεων γης του οικισμού και περιορισμοί, απαγορεύσεις ή υποχρεώσεις,
- διαγράμματα βασικών δικτύων υποδομής,
- όροι δόμησης.

Ο Αραβαντινός (2007) έχει κατηγοριοποιεί τους τύπους ΠΜ σε: (α) ΠΜ επεκτάσεων, (β) ΠΜ αναθεωρήσεων, (γ) ΠΜ ενεργού πολεοδομίας, (δ) ΠΜ αστικού αναδασμού, (ε) ΠΜ αναπλάσεων, (στ) ΠΜ παραγωγικών πάρκων, (ζ) λοιπές ειδικές ΠΜ, για τις οποίες εφαρμόζονται οι διατάξεις του Ν. 1337/1983. Ανεξαρτήτως του τύπου της ΠΜ, το ίδιο το εργαλείο αποτελεί έναν ουσιαστικό μηχανισμό με επιστημονικό περιεχόμενο, που συμβάλλει στην αναβάθμιση και ανάπτυξη των οικιστικών περιοχών στις οποίες εφαρμόζεται. Μέσα από την εξακρίβωση της υφιστάμενης κατάστασης, προτείνει ρυθμίσεις που εναρμονίζονται με τον υπερκείμενο σχεδιασμό και αναδεικνύουν το χαρακτήρα της περιοχής προς τον επιδιωκόμενο στόχο (Δούμας, 2009).

Ως προς την υλοποίησή της, η ΠΜ πραγματοποιείται σε τρία στάδια, ανάλυση, πρόταση, σύνταξη πινάκων εφαρμογής και κτηματογραφικών διαγραμμάτων εφαρμογής, και περιλαμβάνει:

(α) το πολεοδομικό σχέδιο,
(β) τον πολεοδομικό κανονισμό και
(γ) την έκθεση, στην οποία περιγράφονται και αιτιολογούνται οι ρυθμίσεις που προτείνονται.

Ταυτόχρονα με την ΠΜ, εκπονούνται και η Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ),η Γεωλογική Μελέτη, η Μελέτη Οριοθέτησης Ρεμάτων, η Υδρολογική Μελέτη και η Μελέτη Έργων Υποδομής.

Η κλίμακα της ΠΜ ορίζεται σε περίπτωση ΠΜΕ ή περιοχών προς πολεοδόμηση, από το ΓΠΣ και το ΣΧΟΟΑΠ. Η οριοθέτηση, παρότι μη απόλυτη, οφείλει να γίνεται σεβαστή σε σημαντικό βαθμό, καθώς μόνο μικρές παρεκκλίσεις γίνονται δεκτές, χάριν τεχνικών λόγων (π.χ. προβλήματα ακρίβειας ή προσαρμογής στα χαρτογραφικά υπόβαθρα). Επίσης, ορίζεται σε περίπτωση Πολεοδομικής Μελέτης Ανάπλασης (ΠΜΑ), από τον ΟΤΑ ή το ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ ή το ΡΣ ή την απόφαση του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ.

[2] Ο Ν. 2508/1997 παραπέμπει στο άρθ. 6, παρ. 4 του Ν. 1337/1983, το οποίο ορίζει τα ανωτέρω, ως περιεχόμενα της ΠΜ.
[3] Ο Ν. 2508/1997 παραπέμπει στο άρθ. 3 του ΠΔ 20/30.08.1985 (ΦΕΚ 414 Β΄), το οποίο ορίζει τα ανωτέρω.

Αξίζει να σημειωθεί πως, μετά την έγκριση της ΠΜ, απαγορεύονται η τροποποίησή της για μία πενταετία, όπως και η τροποποίησή της μέχρι την κύρωση της πράξης εφαρμογής της, πέραν εξαιρετικών περιπτώσεων.

***ΠΕ:*** Είναι η διοικητική πράξη με την οποία η ΠΜ εφαρμόζεται και οι ιδιοκτησίες της περιοχής αναφοράς καθίστανται άρτιες και οικοδομήσιμες. Περιλαμβάνει και τις πράξεις αναλογισμού, οι οποίες αφορούν τον προσδιορισμό του ποσοστού συμμετοχής των ιδιοκτησιών για εισφορά σε γη και χρήμα.

Η ΠΕ περιλαμβάνει το σύνολο ή τμήμα της έκτασης της ΠΜ και καθορίζει:

- τις εκτάσεις γης που αφαιρούνται από τις ιδιοκτησίες, με σκοπό την εισφορά σε γη,
- τις εκτάσεις που μετατρέπονται σε χρηματική εισφορά,
- τις εκτάσεις που ρυμοτομούνται για ΚΧ ή ΚΦ.

Η ΠΕ συνοδεύεται από κτηματογραφικό διάγραμμα εφαρμογής και από κτηματογραφικό πίνακα εφαρμογής, όπου αποτυπώνεται το ποσοστό της κάθε ιδιοκτησίας, τα στοιχεία των ιδιοκτητών, το ποσοστό συμμετοχής της κάθε ιδιοκτησίας, το ρυμοτομούμενο τμήμα και το εμβαδόν των ιδιοκτησιών που απομένει. Επίσης, σημειώνονται οι προσκυρώσεις, τακτοποιήσεις, συνενώσεις και υποχρεωτικές ανταλλαγές ακινήτων, με σκοπό την επίτευξη της αρτιότητας και της οικοδομησιμότητας, αλλά και της διατήρησης του κεφαλαίου και της αξίας των ιδιοκτησιών.

Η κίνηση της διαδικασίας πραγματοποιείται από τον οικείο ΟΤΑ ή το ΥΠΕΚΑ και η σύνταξή της γίνεται σε παράλληλο χρόνο με την ΠΜ. Η κύρωσή της γίνεται με απόφαση του οικείου περιφερειάρχη και μεταγράφεται στο οικείο υποθηκοφυλακείο, ως τίτλος ιδιωτικών δικαιωμάτων (Γώγος, 2008), ή στο Εθνικό Κτηματολόγιο, εφόσον έχει συνταχθεί για την περιοχή αναφοράς, και καταχωρείται στο κτηματολογικό γραφείο της περιοχής (Χατζηδόρου-Νικολοπούλου και Φαρμάκη, 2012). Επειδή τα δικαιώματα που διαμορφώνει είναι ιδιωτικού δικαίου, η ΠΕ κατατάσσεται, ως διοικητική πράξη, σε πράξεις με διαπλαστικό χαρακτήρα. Άλλωστε, η φύση της διαδικασίας αφορά τη συσσώρευση πολλών ατομικών διοικητικών πράξεων, οι οποίες ισούνται σε αριθμό με τον αριθμό των ιδιοκτησιών που εντάσσονται στην περιοχή αναφοράς. Για το λόγο αυτό, η ΠΕ υπόκειται στους κανόνες του ουσιαστικού διοικητικού δικαίου, οι οποίοι διέπουν τις ατομικές διοικητικές πράξεις (Γώγος, 2008).

# Βιβλιογραφικές αναφορές


Ανδρικοπούλου, Ε., Γιαννακού, Α., Καυκαλάς, Γ. και Πιτσιαβά-Λατινοπούλου, Μ. (2007). *Πόλη και πολεοδομικές πρακτικές.* Αθήνα: Κριτική.

Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου.* Αθήνα: Συμμετρία.

Binde, J. (2003). Πόλεις και περιβάλλον στον 21ο αι.: Μια προσανατολισμένη στο μέλλον σύνθεση μετά το Habitat I. Στο: Π. Λέφας (επιμ.). *Αύριο: Οι πόλεις.* Αθήνα: Πλέθρον, 111-176.

Γιαννακού, Α., Έππας, Δ., Ζέκα, Δ. και Τασοπούλου, Α. (2005). *Ψηφιακή Βιβλιοθήκη Θεόφραστος.* διαθέσιμο στο http://geolib.geo.auth.gr/ [πρόσβαση: 22 Ιουνίου 2015].

Γιαννακούρου, Γ. και Καυκαλάς, Γ. (2014). Επανεξετάζοντας τη χωροταξία σε περίοδο κρίσης: Αναγκαιότητα, περιεχόμενο και προϋποθέσεις της μεταρρύθμισης. Στο: Χ. Μασουράκης και Μ. Γκόρτσος (επιμ.). *Ανταγωνιστικότητα για ανάπτυξη: Προτάσεις πολιτικής.* Αθήνα: Ελληνική Ένωση Τραπεζών, 511-522.

Γουργιώτης, Λ. (2012). *Χωροταξικός Σχεδιασμός και βιομηχανικές δραστηριότητες στην Ευρωπαϊκή Ένωση και ειδικότερα στην Ελλάδα: Πολιτικές και προοπτικές βιομηχανικής ανάπτυξης.* Διδακτορική διατριβή. ΑΠΘ. Θεσσαλονίκη.

Γούσιος, Δ. (2005). *Σημειώσεις για το μάθημα «Γεωγραφία».* Βόλος: χ.ο.

Γώγος, Κ. (2008). *Νόμος και φύση.* διαθέσιμο στο http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=3610&catpid=1 [πρόσβαση: 24 Ιουνίου 2015].

Δούμας, Δ. (2009). Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος. διαθέσιμο στο http://portal.tee.gr/ [πρόσβαση:19 Ιουνίου 2015].

ΙΤΑ (2006). *Πολεοδομικός Σχεδιασμός: Προβλήματα εφαρμογής και προτάσεις μεταρρύθμισης. Έκθεση επιστημονικής επιτροπής.* χ.ο., l.

Κουσιδώνης, Χ. (2007). *Η οργάνωση του χώρου και ο προγραμματισμός: Μια εισαγωγή.* Θεσσαλονίκη: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

Λαμπριανίδης, Λ. (2000). *Οικονομική Γεωγραφία: Στοιχεία θεωρίας και εμπειρικά παραδείγματα.* Αθήνα: Πατάκης.

Μπεριάτος, Η. (2000). *Σημειώσεις μαθήματος «Ανθρωπογεωγραφία. Ανάλυση περιφερειακού χώρου».* Βόλος: χ.ο.

Ν. 4269/2014: «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση - Βιώσιμη ανάπτυξη».

Οικονόμου, Δ. (2001). *Σημειώσεις για το μάθημα «Χωροταξία ΙΙ».* Βόλος: χ.ο.

Οικονόμου, Δ. (2007). *Η σχέση των επιπέδων και των βαθμίδων του πολεοδομικού σχεδιασμού.* διαθέσιμο στο http://www.nomosphysis.org.gr/ [πρόσβαση: 22 Ιουνίου 2015].

Οικονόμου, Δ. (2008). *Σημειώσεις για το μάθημα «Πολεοδομική Πολιτική».* Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

ΥΠΕΚΑα (2009-2014). Χωροταξικός σχεδιασμός εθνικού επιπέδου. διαθέσιμο στο http://www.ypeka.gr/?tabid=513 [πρόσβαση: 6 Μαρτίου 2015].

ΥΠΕΚΑβ (2009-2014). Χωροταξικός σχεδιασμός περιφερειακού επιπέδου. διαθέσιμο στο http://www.ypeka.gr/ [πρόσβαση: 6 Μαρτίου 2015].

Χατζηρόδου-Νικολοπούλου, Κ. και Φαρμάκη, Π. (2012). Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας. διαθέσιμο στο http://portal.tee.gr/ [πρόσβαση: 24 Ιουνίου 2015].

Massey, D. (2005). *For Space.* London: Sage Publications.

Boudeville, J. (1966). *Problems of regional economic planning.* University Press, Edinburgh In: A.D

Papadaskalopoulos (1995). *Methods of Regional Analysis*. Athens: Papazisi Publications.

Perroux, F. (1955): Note sur la notion de poles croissance. *Economic Appliquee*, 1(2):307-320.

# Κεφάλαιο 4
## Εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα

**Σύνοψη**

*Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζονται τα επιμέρους εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού, ανάλογα με το επίπεδο σχεδιασμού και το χώρο εφαρμογής τους (ενότητα ρυθμιστικού σχεδίου, πόλης, οικισμού κτλ.). Αρχικά, γίνεται αναφορά στα πολεοδομικά εργαλεία που εφαρμόζονται σε υφιστάμενους οικισμούς, όπως η αναγκαστική απαλλοτρίωση, η αστική ανάπλαση, οι Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης και οι Ζώνες Ειδικών Κινήτρων, και άλλα. Στη συνέχεια, αναλύονται τα εργαλεία για την πολεοδόμηση νέων περιοχών ή/και την επέκταση υφιστάμενων οικισμών, όπως η εισφορά σε γη και χρήμα, ο μηχανισμός της ενεργού πολεοδομίας, ο αναδασμός και πλήθος άλλων. Ακολούθως, παρουσιάζονται τα παλαιότερα και νεότερα εργαλεία για την ανάπτυξη της ιδιωτικής πολεοδόμησης σε περιοχές εντός και εκτός σχεδίου, και τέλος τα εργαλεία για την εκτός σχεδίου ανάπτυξη, όπως ο θεσμός των Περιοχών Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης, των Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων, καθώς επίσης τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημόσιων Ακινήτων και Στρατηγικών Επενδύσεων.*

**Προαπαιτούμενη γνώση**

*Επειδή στο κεφάλαιο αυτό γίνεται αναφορά σε εξειδικευμένα εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού, ο αναγνώστης απαιτείται να έχει μελετήσει το Κεφάλαιο 3 του παρόντος, στο οποίο εξετάζονται τα επίπεδα σχεδιασμού. Επίσης, μπορεί να συμπληρώσει τις γνώσεις του μελετώντας το Κεφάλαιο 6 του παρόντος, στο οποίο αναλύονται οι μέθοδοι πολεοδομικού σχεδιασμού στο ελληνικό περιβάλλον. Επιπλέον, θα του χρειαστούν οι γνώσεις που απέκτησε στο πλαίσιο του υποχρεωτικού μαθήματος «Πολεοδομία και Κτηματολόγιο» της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ. Για καλύτερο αποτέλεσμα, μπορεί επίσης να διαβάσει συνδυαστικά τις παρατιθέμενες βιβλιογραφικές πηγές και, συγκεκριμένα, το νομοθετικό καθεστώς που παρουσιάζεται στο παρόν κεφάλαιο.*

## 4.1 Εισαγωγή

Το ποίημα του James Thomson με τίτλο «The City of Dreadful Night» δεν αποτελεί τίποτα περισσότερο από μια λυρική εκδοχή περιήγησης στη βικτωριανή πόλη. Παρ' όλα αυτά, παραπέμπει σε μια περιήγηση στην Κόλαση, κατά το δαντικό πρότυπο της *Θείας Κωμωδίας*.[1] Ο ασχεδίαστος χώρος αποτυπώνεται ως κολαστήριο, ενώ ο σχεδιασμός εξυψώνεται σε μια διαδικασία ουσίας, που στοχεύει στη βελτίωση της ανθρώπινης διαβίωσης (Οικονόμου, 2008).

Στο Κεφάλαιο 3 παρουσιάστηκαν εκτενώς τα επίπεδα χωρικού σχεδιασμού, όπως, μεταξύ άλλων, τα επίπεδα πολεοδομικού σχεδιασμού. Η έννοια των επιπέδων πολεοδομικού σχεδιασμού εισηγήθηκε στην Ελλάδα σχετικά πρόσφατα, με το Ν. 947/1979, ο οποίος κατήργησε την άσκηση πολεοδομίας σε ένα και μοναδικό επίπεδο (Οικονόμου, 2007). Παρατηρώντας προσεκτικά τα επίπεδα πολεοδομικού σχεδιασμού στο Κεφάλαιο 3, διαπιστώνουμε πως αυτά ορίζονται με βάση τα χρησιμοποιούμενα εργαλεία σχεδιασμού σε επίπεδο ρυθμιστικού σχεδιασμού, επίπεδο γενικού πολεοδομικού σχεδίου και επίπεδο Πολεοδομικής Μελέτης (ΠΜ). Ωστόσο, πέραν των βασικών εργαλείων (Ρυθμιστικό Σχέδιο/ΡΣ, Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο/ΓΠΣ, Σχέδιο Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης/ΣΧΟΟΑΠ, Πολεοδομική Μελέτη/ΠΜ), υπάρχουν επιμέρους εργαλεία και μηχανισμοί που μπορεί ο εκάστοτε πολεοδόμος να αξιοποιήσει αναλόγως της περίπτωσης (υφιστάμενοι οικισμοί, νέες περιοχές, εκτός σχεδίου περιοχές κτλ.).

Στη βάση της περιπτωσιολογικής εφαρμογής των εργαλείων αυτών δομείται το παρόν κεφάλαιο, στο οποίο παρουσιάζεται το κάθε εργαλείο συνοπτικά. Περαιτέρω διερεύνηση των μηχανισμών αυτών μπορεί να γίνει μέσα από την κωδικοποιημένη πολεοδομική νομοθεσία. Η μέθοδος με την οποία εφαρμόζεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός εξετάζεται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 6 του παρόντος, στο οποίο συνδυάζονται τα αναφερόμενα εργαλεία με τους μηχανισμούς άσκησης πολεοδομικής πολιτικής και σχεδιασμού.

## 4.2 Μηχανισμοί για τους υφιστάμενους οικισμούς

Στους υφιστάμενους οικισμούς, οι μηχανισμοί και τα πολεοδομικά εργαλεία εστιάζονται στη βελτίωση της αστικής μορφής και της ποιότητας ζωής των κατοίκων τους. Από τους σημαντικότερους νομικούς θεσμούς παρέμβασης εντός υφιστάμενων οικιστικών συνόλων αποτελεί η **αναγκαστική απαλλοτρίωση**, με την οποία είναι δυνατή η ακούσια στέρηση της ιδιοκτησίας ενός φυσικού ή νομικού προσώπου, με στόχο την κοινωνική ευημερία ή, όπως συνταγματικά ορίζεται, τη «δημόσια ωφέλεια». Ο θεσμός της απαλλοτρίωσης ρυθμίζεται από το ΝΔ 17.07.1923 («Περί σχεδίων πόλεων κτλ.») και το ΝΔ 797/1971 («Περί αναγκαστικών απαλλοτριώσεων και

[1] https://urbanintrostudio.files.wordpress.com/2010/11/4_poli-poleodomia.pdf

των μεταγενέστερων τροποποιήσεών τους») και αφορά τη στέρηση της ιδιοκτησίας υπέρ του δημοσίου. Ωστόσο, υπάρχουν και περιπτώσεις απαλλοτρίωσης υπέρ ιδιωτικών φορέων, για έργο που πρόκειται να εκτελεστεί, με την προϋπόθεση πως αυτό αναμένεται να συμβάλει στην ικανοποίηση του δημόσιου συμφέροντος.

Για την ανάπτυξη Κοινόχρηστων Χώρων (ΚΧ), η απαλλοτρίωση κηρύσσεται με τη διοικητική πράξη έγκρισης του σχεδίου. Όμως, για την ανάπτυξη Κοινωφελών Χώρων (ΚΦ), η διαδικασία είναι διαφορετική, καθώς ο προσδιορισμός τους μέσω του σχεδίου μπορεί να δημιουργεί δικαίωμα απαλλοτρίωσης, αλλά η κτήση τους πραγματοποιείται με ξεχωριστή διοικητική πράξη ή αγοραπωλησία γης, η αξία της οποίας καθορίζεται δικαστικά, και καταβάλλεται η αντίστοιχη αποζημίωση (Κομνηνός, 1986). Πριν από την έκδοση της πράξης κήρυξης αναγκαστικής απαλλοτρίωσης πρέπει να εκδοθεί απόφαση έγκρισης των περιβαλλοντικών όρων για το έργο που προβλέπεται να υλοποιηθεί, βάσει του Ν. 1650/1986.

Ο θεσμός της απαλλοτρίωσης προσφέρει σημαντικές δυνατότητες για την απόκτηση γης σε υφιστάμενα οικιστικά σύνολα και μπορεί να συμβάλει ιδιαίτερα στη βελτίωση της αστικής μορφής και της ποιότητας ζωής των κατοίκων. Ωστόσο, η άσκησή της παρουσιάζει μειονεκτήματα, που σχετίζονται με την άνιση μεταχείριση των ιδιοκτητών γης, την αποζημίωση με τιμές χαμηλότερης κλίμακας από τις διαμορφωθείσες στην αγορά ακινήτων και τη μετατροπή των αντιδικιών μεταξύ ιδιωτών σε αντιδικίες μεταξύ ιδιώτη και κράτους. Μειονέκτημα, όμως, αποτελεί και η συχνή απουσία πόρων στο ελληνικό Δημόσιο, γεγονός που συνετέλεσε στη μη ολοκλήρωση του προγραμματιζόμενου σχεδιασμού σε αρκετές περιπτώσεις (Κομνηνός, 1986). Σημειώνεται, επίσης, ότι η αναγκαστική απαλλοτρίωση αποτελεί μια συνήθη πρακτική, γνωστή διεθνώς ως compulsory acquisition ofland ή compulsory purchase of land, και θεωρείται από τα σημαντικότερα εργαλεία απόκτησης δημόσιου χώρου, προς εξυπηρέτηση των αναγκών του συνόλου των πολιτών και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής τους.



**Εικόνα 4.1:** *Ο αυτοκινητόδρομος Bundesautobahn 8 στη Γερμανία (εφαρμογή αναγκαστικής απαλλοτρίωσης).*
**Πηγή:** *Creative Commons® Hochgeladen von Joe MiGo (https://de.wikipedia.org).*

Από τα βασικότερα και αποτελεσματικότερα πολεοδομικά εργαλεία είναι η **αστική ανάπλαση**, καθώς μπορεί, όπως έγινε εμφανές μέσα από τη μελέτη της διεθνούς εμπειρίας (Γοσποδίνη, 2006), να αποδειχθεί ιδιαίτερα επωφελής για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής των κατοίκων της και την προσέλκυση κεφαλαίου (Τυρολόγος και Ντάσιου, χ.χ.).

Παρότι στην ευρωπαϊκή ενδοχώρα η αστική ανάπλαση αποτέλεσε έναν οργανωμένο μηχανισμό για την αναμόρφωση υφιστάμενων οικιστικών περιοχών, στην Ευρώπη δεν υπήρχε θεσμικό πλαίσιο έως την ψήφιση του Ν. 1337/1983. Σύμφωνα με το άρθ. 8 του παρόντος θεσμικού κειμένου, ανάπλαση θεωρείται η επέμβαση σε μια περιοχή η οποία περιλαμβάνει σύνολο κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, με σκοπό τη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων της, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς και την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής. Η αντίληψη του όρου της ανάπλασης, όπως εφαρμόστηκε στην πράξη, αφορούσε μικρές παρεμβάσεις τοπικής κλίμακας.

Θεσμικά, πάντως, η έννοια μετεξελίχθηκε με την πάροδο των ετών και διευρύνθηκε, ώστε να περιλαμβάνει πολεοδομικές και αρχιτεκτονικές παρεμβάσεις ριζικού και ήπιου χαρακτήρα, που εξυπηρετούν πλήθος στόχων, ανάλογα με την περίπτωση. Οι δύο βασικές μορφές αστικής ανάπλασης είναι:

(α) οι διαμορφώσεις στον ελεύθερο δημόσιο (κοινόχρηστο) χώρο και

(β) η ανασυγκρότηση και βελτίωση περιοχών της πόλης (Κεφ. Β΄ του Ν. 2508/1997), με παρεμβάσεις τόσο στον δημόσιο, όσο και στον ιδιωτικό δομημένο και αδόμητο χώρο.

Πράγματι, όπως αποτυπώθηκε στο N. 2508/1997, ως ανάπλαση περιοχής έγινε αντιληπτό το σύνολο των κατευθύνσεων, των μέτρων, των παρεμβάσεων και των διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα που προκύπτουν από σχετική μελέτη και αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής. Οι αναπλάσεις τις οποίες ορίζει το συγκεκριμένο πλαίσιο αναφέρονται σε έργα εκτεταμένης κλίμακας και όχι ευρύτερης και εκτεταμένης έκτασης, ώστε να εξισωθούν με την έννοια που έχει ο όρος στο εξωτερικό.



**Εικόνα 4.2:** *Αστική ανάπλαση στο Dikmen Vadisi στην Άγκυρα.*
**Πηγή:** *Creative Commons ® Jorge Franganillo.*

Ανάλογα, περιοχές ανάπλασης ορίστηκαν εκείνες οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος, που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης. Η περιοχή ανάπλασης μπορεί να περιλαμβάνει μία ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων.

Πριν από την ανάπλαση, ο N. 2508/1997 προβλέπει την υλοποίηση προκαταρκτικής πρότασης ανάπλασης. Σύμφωνα με το άρθ. 9 του νόμου, η προκαταρκτική μελέτη ανάπλασης οφείλει να περιέχει, κατ' ελάχιστο, τα εξής:

(α) τοπογραφικό διάγραμμα υπό κατάλληλη κλίμακα, με τα όρια της προτεινόμενης προς ανάπλαση περιοχής,
(β) στοιχεία από τα οποία να προκύπτει ότι συντρέχουν για τη συγκεκριμένη περιοχή οι προϋποθέσεις της παρ. 3 του άρθ. 8 (βλ. μεγάλες κτιριακές πυκνότητες, ελλείψεις ΚΧ-ΚΦ, συγκρούσεις χρήσεων, έλλειψη προστασίας και ανάδειξης ιστορικών, αρχαιολογικών και λοιπών στοιχείων, εντεινόμενη υποβάθμιση της αισθητικής και της ποιότητας του δομημένου περιβάλλοντος, σοβαρά προβλήματα στο απόθεμα κατοικιών),
(γ) εναλλακτικά προτεινόμενους τρόπους ανάπλασης και πρόβλεψη για τις συνέπειές της,
(δ) στοιχεία ή προκαταρκτικό σχέδιο του προγράμματος ανάπλασης, που να περιλαμβάνει τουλάχιστον εκτίμηση του συνολικού κόστους της, πρόταση για τον τρόπο χρηματοδότησής της, υποχρεώσεις των ιδιοκτητών ακινήτων της περιοχής και τυχόν άλλων ενδιαφερόμενων ιδιωτών, δημόσιων υπηρεσιών και οργανισμών δημόσιου ή ιδιωτικού δικαίου και χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης του προγράμματος ανάπλασης.

Έτσι, καθίσταται δυνατός ο έλεγχος των προτεινόμενων παρεμβάσεων για την εφαρμογή της βέλτιστης

πρακτικής. Η μεθοδολογία για την εκπόνηση Πολεοδομικής Μελέτης Ανάπλασης (ΠΜΑ), η διαδικασία και τα στάδια υλοποίησής της εξετάζονται στο Κεφάλαιο 6 του παρόντος.

Μια ηπιότερη πρακτική για τα υφιστάμενα οικιστικά σύνολα συνιστά η εφαρμογή Ζωνών Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ). Οι ΖΕΕ μπορούν να περιλαμβάνουν προβληματικές περιοχές εντός σχεδίων πόλεων ή οικισμών προ του 1923, ενώ η εκτέλεση προγραμμάτων οικιστικής ανάπτυξης σε αυτές ή σε τμήματά τους αποτελεί δημόσια ωφέλεια και, για το λόγο αυτό, επιτρέπεται η αναγκαστική απαλλοτρίωση ακινήτων. Εντός των πολεοδομικών ενοτήτων, με έκδοση ΠΔ, μπορούν να αναπτυχθούν Ζώνες Ειδικών Κινήτρων (ΖΕΚ), με τις οποίες παρέχονται ειδικά κίνητρα, είτε χρηματοδοτικής είτε πολεοδομικής φύσης, για τη διαμόρφωση ή κατασκευή κτιρίων ή τμημάτων τους, τα οποία είναι αναγκαία για τα κέντρα των πολεοδομικών ενοτήτων. Τέτοια κτίρια, αναγκαία για τα κέντρα πολεοδομικών ενοτήτων, νοούνται κτίρια αναψυχής, πολιτιστικών δραστηριοτήτων, στάθμευσης αυτοκινήτων κτλ. Το περιεχόμενο των κινήτρων ποικίλλει και ανά περίπτωση ρυθμίζεται με ΠΔ.

Η αξιοποίηση κάποιου από τα παραπάνω εργαλεία δεν αποτελεί παράγοντα αποκλεισμού για τη χρήσης κάποιου άλλου εξ αυτών. Σύμφωνα με τα οριζόμενα στο άρθ. 12 του Ν. 2508/1997, στις περιοχές ανάπλασης υπάρχει η δυνατότητα καθορισμού ζωνών αποκατάστασης και ανανέωσης του κτιριακού πλούτου, αλλά και ανάδειξης, αναβάθμισης και ενοποίησης των ελεύθερων χώρων. Στις ζώνες αυτές μπορεί να επιτραπεί η παραχώρηση ενισχύσεων που προβλέπονται σε ΖΕΕ και ΖΕΚ. Τα κίνητρα σε αυτήν την περίπτωση ενδέχεται να σχετίζονται με αύξηση ή δυνατότητα μεταφοράς του Συντελεστή Δόμησης (ΣΔ).

Ένα βασικό εργαλείο, το οποίο δεν έχει, δυστυχώς, βρει πρακτική εφαρμογή στην Ελλάδα, είναι η **παραχώρηση σε κοινή χρήση ακάλυπτων χώρων**, κατά το άρθ. 12 του Ν. 1577/1985 περί Γενικού Οικοδομικού Κανονισμού (ΓΟΚ). Στη βιβλιογραφία συναντάται και με τον όρο «ενοποίηση ακάλυπτων χώρων και ενεργό Οικοδομικό Τετράγωνο (ΟΤ)». Ο μηχανισμός αυτός προβλέπει την ενοποίηση των υποχρεωτικών ακάλυπτων χώρων των οικοπέδων ενός ΟΤ, με σκοπό τη θέση τους σε κοινή χρήση για όλους τους ενοίκους του ΟΤ, χωρίς, ωστόσο, να θίγονται τα δικαιώματα κυριότητας των ιδιοκτητών. Η υλοποίηση του συγκεκριμένου μέτρου απαιτεί τη σύμφωνη γνώμη των ιδιοκτητών, μέσα από τη συνέλευση των ιδιοκτητών των ακινήτων του ΟΤ. Η διαδικασία ενοποίησης μπορεί εναλλακτικά να γίνει στο πλαίσιο έγκρισης, επέκτασης, αναθεώρησης ή τροποποίησης του ρυμοτομικού σχεδίου. Στην περίπτωση αυτή, η ενοποίηση πραγματοποιείται βάσει των όρων του ρυμοτομικού σχεδίου, ενώ παρέχεται η δυνατότητα δημιουργίας δευτερεύοντος δικτύου ελεύθερων κοινόχρηστων χώρων αποκλειστικά για πεζούς, με ανταποδοτική παραχώρηση προς τους ιδιοκτήτες, για αύξηση της δυνατότητας δόμησης κατά 50%. Η εφαρμογή του συγκεκριμένου μέτρου μπορεί να φανεί επωφελής για τους κατοίκους των πυκνοδομημένων αστικών κέντρων, για την προώθηση χώρων ημιδημόσιου (private και semi-privatespaces) καθεστώτος, που είναι ιδιαίτερα δημοφιλείς στη διεθνή πρακτική, καθώς και στην ελληνική αρχιτεκτονική και πολεοδομική σκέψη.

Μια χαρακτηριστική εφαρμογή του συγκεκριμένου εργαλείου αποτελεί η ανάπτυξη δικτύου αστικού πρασίνου στη Μόσχα. Η παρέμβαση βρήκε εφαρμογή, εν μέρει, χάρη στην εκμετάλλευση ενοποιημένων ακάλυπτων χώρων και αστικών κενών, με αποτέλεσμα τη βελτίωση των κλιματικών συνθηκών και την αισθητική της πόλης. Μικρότερες παρεμβάσεις έχουν παρατηρηθεί ανά την Ευρώπη και παραπέμπουν στη λογική σχεδιασμού της «αυλής της γειτονιάς», που συχνά παρατηρείται σε πόλεις του αμερικανικού Νότου, ή του «πάρκου της γειτονιάς», κατ' αναλογία της παλιάς βρετανικής συνήθειας κατά την οποία τα πάρκα είχαν ιδιοκτήτες και η πρόσβαση επιτρεπόταν σε αυτούς αποκλειστικά.

Επιπλέον εργαλεία για την πολεοδόμηση υφιστάμενων οικισμών είναι η **Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ) και ο κοινωνικός ΣΔ**. Το εργαλείο αυτό έχει θεσμοθετηθεί σε διάφορες χώρες, με αποζημιωτικό σκοπό, προς εξυπηρέτηση της περιβαλλοντικής προστασίας των περιοχών φυσικού κάλους και επίλυση ζητημάτων που άπτονται σε μια σειρά πολεοδομικών παρεμβάσεων, όπως στην περίπτωση των αναπλάσεων (Τριανταφυλλόπουλος και Αλεξανδροπούλου, 2010). Η ΜΣΔ, κατά το Ν. 2300/1995, είναι η υλοποίηση πρόσθετου ΣΔ σε ωφελούμενο ακίνητο λόγω ΜΣΔ. Δηλαδή, είναι η αφαίρεση ΣΔ από βαρυνόμενο ακίνητο και η προσθήκη του σε ωφελούμενο ακίνητο. *Ωφελούμενο* είναι το ακίνητο στο οποίο πραγματοποιείται η μεταφορά πρόσθετου ΣΔ από βαρυνόμενο ακίνητο. *Βαρυνόμενο* είναι το ακίνητο για το οποίο μπορεί να χορηγηθεί «τίτλος δικαιώματος ΜΣΔ», σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθ. 195 του Ν. 2300/1995,. Οι περιοχές που έχουν το δικαίωμα υποδοχής ΣΔ, γνωστές ως «περιοχές υποδοχής ΣΔ», απαιτείται να είναι εντός σχεδίου, εκτός ιστορικών χώρων, αρχαιολογικών χώρων, παραδοσιακών οικισμών κτλ.

Αντίστοιχα, ο κοινωνικός ΣΔ προοριζόταν ήδη από το Ν. 1337/1983 για να εφαρμόζεται σε ωφελούμενα ακίνητα που ανήκουν σε περιοχές πολεοδόμησης στεγαστικών προγραμμάτων ή προγραμμάτων κοινής ωφέλειας και δεν μπορούσε να υπερβαίνει τον αριθμό 2.00. Ωστόσο, δεν έχει εκδοθεί το εκτελεστικό ΠΔ και έκτοτε δεν έχει εφαρμοστεί στην πράξη, παρ' όλο που προβλέπεται και στο άρθ. 18, παρ. 4 του Ν. 2508/1997.

Σε παρόμοια λογική κινείται και ένα ακόμη πολεοδομικό εργαλείο, η **τράπεζα γης**, που έχει βρει εφαρμογή τόσο στις ΗΠΑ ήδη από το 1930, όσο και σε πολλές χώρες της Ευρώπης από τη δεκαετία του 1970. Η τράπεζα

γης αποτελεί ένα θεσμό με τον οποίο επιτρέπεται η αποταμίευση των άυλων δικαιωμάτων ιδιοκτησίας. Διά του ταμείου αυτού θα είναι δυνατή η αγοραπωλησία τους με ανταλλάγματα ή άλλα δικαιώματα ή χρηματικά ποσά. Έτσι, εάν ένας ιδιοκτήτης δεν επιθυμεί να εξαντλήσει τα δικαιώματα που προκύπτουν από την ιδιοκτησία συγκεκριμένης ιδιοκτησίας (π.χ. ΣΔ), μπορεί να αξιοποιήσει μέρος του και να μεταβιβάσει το υπόλοιπο στην τράπεζα γης. Το εργαλείο αυτό, δεδομένης, μάλιστα, της σχετικής αδράνειας που έχει τύχει η ΜΣΔ, μπορεί να φανεί ιδιαίτερα χρήσιμο για την προώθηση πολεοδομικών παρεμβάσεων μεγάλης έκτασης και για την αντιμετώπιση του εκτεταμένου φαινομένου της αυθαίρετης δόμησης.

## 4.3 Πολεοδόμηση νέων περιοχών

Η πολεοδόμηση νέων περιοχών αφορά είτε περιοχές προς τις οποίες επεκτείνεται το σχέδιο πόλης, με πρόβλεψη του οικείου ΓΠΣ ή του ΣΧΟΑΑΠ, είτε περιοχές που, παρότι εκτός σχεδίου, αποφασίζεται να θεωρούνται, πλέον, εντός σχεδίου. Η ανάπτυξη οικιστικών πυρήνων αποτελεί απόρροια της αύξησης του πληθυσμού μιας περιοχής και στοχεύει στην κάλυψη των στεγαστικών αναγκών του ή στην κάλυψη των αναγκών παραθερισμού και τουρισμού, με την ανάπτυξη περιοχών β΄ κατοικίας.

Βασικοί μηχανισμοί για την πολεοδόμηση σε τέτοιες περιοχές είναι η **εισφορά σε γη και χρήμα**. Στόχος αυτών των μηχανισμών είναι η ανάπτυξη των αναγκαίων για την ορθή πολεοδομική οργάνωση ΚΧ και ΚΦ (βλ. άρθ. 20 του N. 2508/1997). Ο μηχανισμός της εισφοράς σε γη και χρήμα ενεργοποιείται μετά την ένταξη των νέων περιοχών στο ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ και αφού έχει ολοκληρωθεί η ΠΜ και η Πράξη Εφαρμογής (ΠΕ) (βλ. Κεφάλαιο 6).

Ο υπολογισμός των υποχρεώσεων εισφοράς σε γη και χρήμα είναι μια σημαντική διαδικασία, την οποία πρέπει να γνωρίζει τόσο ο μελετητής της ΠΕ (βλ. Κεφάλαιο 6), όσο και μεμονωμένοι τοπογράφοι-μελετητές της περιοχής μελέτης, καθώς καθορίζει τη μελλοντική αξιοποίηση των ακινήτων. Οι ιδιοκτησίες που περιλαμβάνονται σε περιοχές οι οποίες πολεοδομούνται για πρώτη φορά υποχρεούνται να συμμετάσχουν με εισφορά σε γη, για τη δημιουργία των απαραίτητων ΚΧ και, γενικά, για την ικανοποίηση κοινωφελών χρήσεων και σκοπών (βλ. άρθ. 20 του N. 2508/1997). Σημειώνεται ότι ιδιοκτησία επί της οποίας υπολογίζεται το ποσοστό εισφοράς σε γη θεωρείται το σύνολο των ιδιοκτησιών (οικοπέδων) του ίδιου ιδιοκτήτη (πολυϊδιοκτήτη) στην εντασσόμενη περιοχή, ανά πολεοδομική ενότητα και ανά διάταγμα ένταξης. Για τον υπολογισμό της υποχρέωσης συμμετοχής σε γη, λαμβάνονται τα εμβαδά που είχαν οι ιδιοκτησίες ή τα ιδανικά μερίδια του κάθε ιδιοκτήτη στις 10.03.1982 (ή στις 28.05.2014, σε περίπτωση που παραμείνει σε ισχύ ο νέος νόμος).

Εάν, μετά την 10η.03.1982 (ή την 28η.05.2014, σε περίπτωση που παραμείνει σε ισχύ ο νέος νόμος) έγινε ολική η μερική μεταβίβαση της ιδιοκτησίας σε νέο ιδιοκτήτη, τότε του κατανέμεται αναλογικά και η εισφορά που όφειλε η ιδιοκτησία, όπως ήταν διαμορφωμένη στις 10.03.1982 (ή, αντίστοιχα, στις 28.05.2014). Για τον υπολογισμό της πραγματικής εισφοράς γης που οφείλει ο νέος ιδιοκτήτης στην παραπάνω αναλογικά κατανεμημένη εισφορά, συνεκτιμώνται οι δεσμεύσεις για κοινόχρηστα ή κοινωφελή που τυχόν έχει υποστεί η νέα ιδιοκτησία.

Η εισφορά σε γη και χρήμα υπολογίζεται με βάση το N. 1337/1983, όπως αυτός αναθεωρήθηκε από το N. 4315/2014 (ΦΕΚ Α΄ 269/24.12.2014). Με τον νέο νόμο άλλαξε ο τρόπος υπολογισμού (νέα κλίμακα ποσοστού εισφοράς, νέα ημερομηνία ελέγχου κ.ά.), αλλά και ο τρόπος καταβολής των εισφορών σε χρήμα.

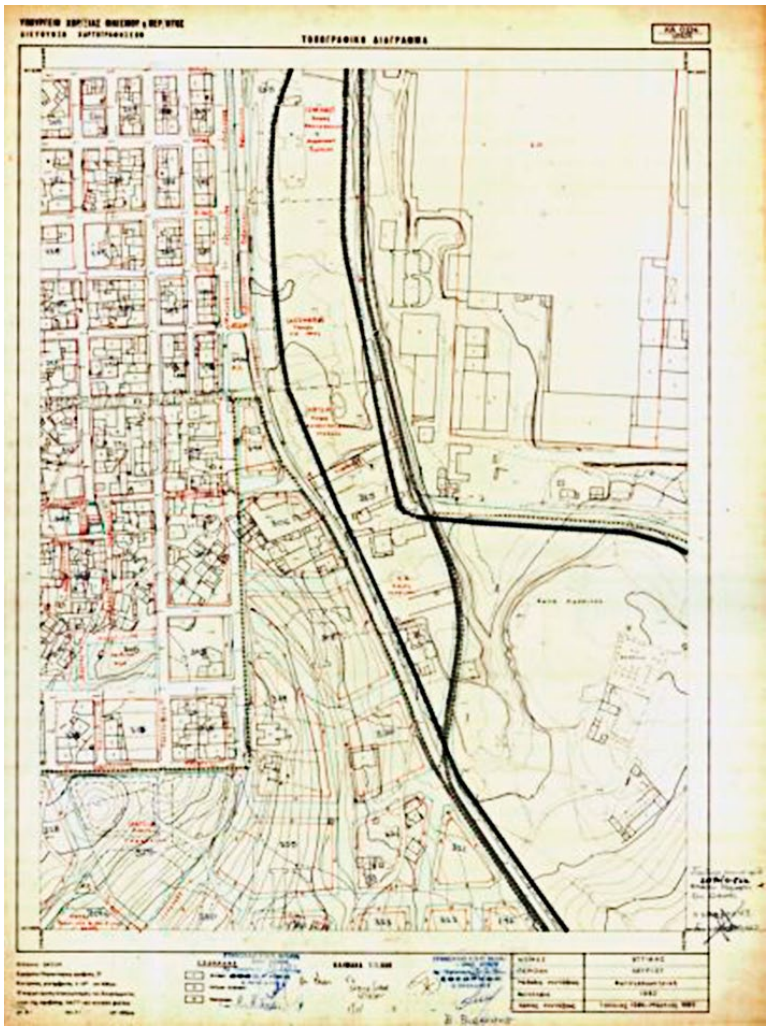
Η εισφορά σε γη υπολογίζεται με βάση το εμβαδόν των ιδιοκτησιών στις 28.05.2014 ως εξής (άρθ. 1 του N. 4315/2014):

(α) Για τμήμα ιδιοκτησίας μέχρι 500 τ.μ., ποσοστό 10%.
(β) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 500 τ.μ. και μέχρι 1.000 τ.μ., ποσοστό 20%.
(γ) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 1.000 τ.μ. και μέχρι 2.000 τ.μ., ποσοστό 30%.
(δ) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 2.000 τ.μ. και μέχρι 10.000 τ.μ., ποσοστό 40%.
(ε) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 10.000 τ.μ., ποσοστό 50%.
(στ) Εάν, κατά την εκπόνηση της μελέτης, οι υπολογιζόμενες εισφορές σε γη, συμπεριλαμβανομένων των υφιστάμενων ΚΧ, δεν καλύπτουν την ελάχιστη έκταση ΚΧ και ΚΦ, κατά τα πολεοδομικά σταθερότυπα ή τις προβλέψεις των ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, Ειδικού Χωρικού Σχεδίου (ΕΧΣ) ή Τοπικού Χωρικού Σχεδίου (ΤΧΣ), τότε, υποχρεωτικά, τα ποσοστά των περιπτώσεων (α), (β), (γ) και (δ) αυξάνονται αναλογικά και κατά ίσο αριθμό ποσοστιαίων μονάδων, με σκοπό να συμπληρωθεί η απαιτούμενη εισφορά σε γη, χωρίς να απαιτείται επιπρόσθετη απόφαση έγκρισης της προσαύξησης αυτής. Σε κάθε περίπτωση, τα ποσοστά των περιπτώσεων (α) και (β) δεν υπερβαίνουν το 30%, το ποσοστό της περίπτωσης (γ) δεν υπερβαίνει το 40% και το ποσοστό της περίπτωσης (δ) δεν υπερβαίνει το 50%. Επίσης, απαγορεύεται η μείωση των απαραίτητων ΚΧ και ΚΦ. Οι προκύπτοντες ΚΧ και ΚΦ πρέπει να καλύπτουν την ελάχιστη έκταση, κατά τα πολεοδομικά σταθερότυπα ή τις

προβλέψεις των ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ΕΧΣ ή ΤΧΣ. Με προεδρικό διάταγμα, που εκδίδεται ύστερα από πρόταση του αρμόδιου υπουργού Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΠΕΚΑ), δύναται να τροποποιηθεί ο καταμερισμός των ποσοστών εισφοράς σε γη των περιπτώσεων α έως ε.

ζ) Εφόσον δεν ορίζεται διαφορετικά από ειδικότερες διατάξεις, που διέπουν ειδικά σχέδια, όπως οι Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ) του Ν. 4458/1965, οι Βιομηχανικές Επιχειρηματικές Περιοχές (ΒΕΠΕ) του Ν. 2545/1997 και τα Επιχειρηματικά Πάρκα (ΕΠ) του Ν. 3982/2011, η εισφορά σε γη, ειδικά για τις χρήσεις που αναφέρονται στα άρθ. 5, 6 και 7 του από 23.2.1987 ΠΔ (Δ΄ 166) και στα άρθ. 22, 25 και 29 του Ν. 4269/ 2014, όπως ισχύουν, ορίζεται:
   (α) Για τμήμα ιδιοκτησίας μέχρι 1.000 τ.μ., ποσοστό 20%.
   (β) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 1.000 τ.μ. και μέχρι 4.000 τ.μ., ποσοστό 30%.
   (γ) Για τμήμα ιδιοκτησίας πάνω από 4.000 τ.μ., ποσοστό 40%.

Η **εισφορά σε χρήμα** υπολογίζεται (άρθ. 2 του Ν. 4315/2014) με βάση το εμβαδόν της ιδιοκτησίας, όπως αυτή διαμορφώνεται με την ΠΕ και την Τιμή Ζώνης (ΤΖ) του οικοπέδου κατά το χρόνο κύρωσης της ΠΕ. Το ποσό της εισφοράς σε χρήμα που καταβάλλει ο ιδιοκτήτης διατίθεται από τους οικείους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ), για την κατασκευή, εντός της περιοχής μελέτης, των βασικών κοινόχρηστων έργων υποδομής, όπως οδικό δίκτυο και δίκτυα ύδρευσης και αποχέτευσης, είτε από τον ιδιοκτήτη είτε από φορέα που ο ίδιος έχει εξουσιοδοτήσει, καθώς και για την εκπόνηση μελετών πολεοδόμησης, πράξεων εφαρμογής και ρυμοτομικών σχεδίων εφαρμογής.



**Εικόνα 4.3:** *Πινακίδα ρυμοτομικού μετά την ΠΕ στο Λαύριο.*
**Πηγή:** *Υλικό Δ. Λαυρεωτικής*

Κατά την εφαρμογή της ΠΕ και την κατάρτιση του Ρυμοτομικού Σχεδίου (ΡΣ), προκύπτουν τμήματα ιδιοκτησιών που βρίσκονται εντός εγκεκριμένων ΚΧ του (δρόμοι, πλατείες κτλ.). Τα τμήματα αυτά καλούνται **ρυμοτομούμενα**, καθορίζονται από τις ΠΕ και περιγράφονται στον κτηματολογικό πίνακα εφαρμογής, ενώ φαίνονται και στα κτηματολογικά διαγράμματα.

Ένας ακόμα χρήσιμος μηχανισμός, που αξιοποιείται στις περιπτώσεις ανάπτυξης νέων περιοχών, είναι η

*ενεργός πολεοδομία*. Στην Ελλάδα θεσμοθετήθηκε με το ΝΔ1003/1971 («Περί ενεργού πολεοδομίας»),έμεινε ανεφάρμοστη στην πράξη και καταργήθηκε μετά την ψήφιση του Συντάγματος του 1975, καθώς αντικαταστάθηκε από το Ν. 947/1979 («Περί οικιστικών περιοχών»).

Στο πλαίσιο της μεταρρύθμισης που αποπειράθηκε να πραγματοποιηθεί στα γαλλογερμανικά πρότυπα, η ενεργός πολεοδομία φάνηκε να προτείνεται ως ένα σύγχρονο εργαλείο, για την ανάπτυξη μιας οικιστικής περιοχής. Για το λόγο αυτό, παρέμεινε και στα θεσμικά κείμενα που ακολούθησαν (Ν. 1337/1983 και Ν. 2508/1997). Σύμφωνα με τα ισχύοντα στη σημερινή πολεοδομική νομοθεσία, η ενεργός πολεοδομία αποβλέπει στη δημιουργία νέων πολεοδομικών συγκροτημάτων, αλλά δεν αποκλείεται να σχετίζεται με την αναμόρφωση υφιστάμενων οικιστικών τμημάτων, τα οποία αναμένεται να εξυπηρετούν λειτουργικές ανάγκες της οργανωμένης διαβίωσης ή απασχόλησης των κατοίκων της περιοχής, ανταποκρινόμενες στα φυσικά, οικονομικά και αισθητικά δεδομένα του χώρου. Κατά τον Αραβαντινό (2007), ο όρος «ενεργός πολεοδομία» αναφέρεται στην επέμβαση για την ανάπτυξη, με οργανωμένη δόμηση, κατά κύριο λόγο, μιας νέας περιοχής ή για την ανάπλαση μιας υφιστάμενης, με ανάλογη δυναμική παρέμβαση. Η περιοχή αυτή ονομάζεται Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ) και η οργανωμένη δόμηση που εντάσσεται εντός αυτής αποτελεί έργο δημόσιας ωφέλειας.

Ο καθορισμός μιας περιοχής ως ΖΕΠ γίνεται είτε με πρωτοβουλία του υπουργού ΠΕΚΑ είτε με πρόταση των οικείων ΟΤΑ, αλλά η έγκρισή τους γίνεται από τα ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑ, που καταρτίζονται για τις εν λόγω περιοχές. Για το λόγο αυτό, οφείλουν να περιλαμβάνονται εντός των ορίων των συγκεκριμένων σχεδίων. Σε διαφορετική περίπτωση, υπάρχει η δυνατότητα καθορισμού μας περιοχής ως ΖΕΠ με ΠΔ που εκδίδεται από τον υπουργό ΠΕΚΑ έπειτα από σύμφωνη γνώμη των οικείων ΟΤΑ ή με ΠΔ έγκρισης της ΠΜ. Έτσι, η διαδικασία καθορισμού μιας ΖΕΠ μπορεί να ξεκινήσει σε παράλληλο χρόνο, με την κατάρτιση του ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ ή και μεταγενέστερα.

Ένας εξίσου σημαντικός θεσμός που δημιουργήθηκε για την ανάπτυξη περιοχών β΄ κατοικίας, εκτός των Περιοχών Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης/ΠΕΡΠΟ (πρβ. Ενότητα 4.4), είναι το **Σχέδιο Ανάπτυξης Περιοχών Δεύτερης Κατοικίας (ΣΧΑΠ)**. Η εκπόνηση και η έγκριση των ΣΧΑΠ στοχεύουν στον καθορισμό των επιθυμητών προγραμματικών μεγεθών, για την ανάπτυξη της εκάστοτε περιοχής. Μέσω των ΣΧΑΠ καθορίζονται το επιθυμητό μέγεθος των προς πολεοδόμηση περιοχών, το οποίο και οριοθετείται μέσα από λοιπούς κανονιστικούς όρους, οι ΚΧ και οι ΚΦ, αλλά και οι δομήσιμοι χώροι. Για το λόγο αυτό, τα ΣΧΑΠ δεν αποτελούν μελέτες αποσπασματικές, αλλά πλήρεις και τεκμηριωμένες, που αναλύουν και κατανοούν σε βάθος την περιοχή αναφοράς, καλύπτοντας, τουλάχιστον, την περιφέρεια του εκάστοτε ΟΤΑ, όπου βρίσκεται η περιοχή β΄ κατοικίας, και των ΟΤΑ που βρίσκονται σε λειτουργική εξάρτηση με αυτόν.

Για την ανάπτυξη βιώσιμων οικιστικών συνόλων, χρήσιμος είναι επίσης ο **αστικός αναδασμός**, ο οποίος εισάγεται συνταγματικά ως μηχανισμός για την προώθηση της ενεργού πολεοδομίας. Στόχος του είναι η πολεοδομική ενεργοποίηση μιας περιοχής μέσω της δημιουργίας δημόσιων ΚΧ, διά της παραχώρησης, άνευ αποζημίωσης, ιδιωτικών ιδιοκτησιών. Αποτελεί, στην πράξη, ένα εργαλείο που ρυθμίζει το αμετάθετο της ιδιοκτησίας, όταν αυτό καθίσταται εμπόδιο στην ορθολογική ανάπτυξη μιας περιοχής (Κομνηνός, 1986). Για την ενεργοποίηση του μηχανισμού αυτού, ορίζονται Ζώνες Αστικού Αναδασμού (ΖΑΑ), εντός των οποίων ο ανάδοχος προχωρεί στην πολεοδομική διευθέτηση και την αναδιανομή του οικοδομήσιμης περιοχής ύστερα από συνένωση των οικοπέδων (Ιωαννίδης, 2008).Έτσι, τα γεωτεμάχια που εντάσσονται σε ΖΑΑ δύναται να αντικατασταθούν από άλλα αντίστοιχης αξίας, κατά το δυνατόν όμορα, με σκοπό την απόκτηση ΚΧ ή ΚΦ.

Ο μηχανισμός αυτός μπορεί να εκτελείται είτε από το κράτος είτε από ειδικό φορέα, που έχει συσταθεί για τον συγκεκριμένο σκοπό. Η διαδικασία εφαρμογής του περιλαμβάνει τέσσερα στάδια: (α) την κτηματογράφηση της περιοχής, (β) τον καθορισμό της αξίας των ακινήτων της, (γ) τη σύνταξη, έγκριση και εφαρμογή της πολεοδομικής μελέτης και τη νέα παραχώρηση οικοδομήσιμων εκτάσεων, και (δ) τον καθορισμό και τη ρύθμιση των εμπράγματων σχέσεων. Αναλυτικά, η διαδικασία του αστικού αναδασμού περιγράφεται στο Ν. 947/1979.

Το **δικαίωμα προτίμησης** αποτελεί έναν ακόμα μηχανισμό για την ανάπτυξη νέων περιοχών. Θεσμικά, καθιερώθηκε με το ΝΔ 1003/1971 («Περί ενεργού πολεοδομίας») και εφαρμόζεται σε περιοχές ένταξης, επέκτασης και αναθεώρησης του σχεδίου πόλης, σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ) και παραδοσιακούς οικισμούς, κατά τα οριζόμενα στο Ν. 1337/1983. Αναφέρεται στο δικαίωμα προτίμησης του Δημοσίου σε σχέση με τον όποιο τρίτο αγοραστή, με την ίδια προσφορά τιμήματος κατά τη διαδικασία μεταβίβασης ακινήτου. Σκοπός του δικαιώματος αυτού είναι η απόκτηση γης από δημόσιους ή αυτοδιοικητικούς φορείς, με σκοπό τη δημιουργία ΚΧ, την ανέγερση ΚΦ, τη διάθεση γης και κτιρίων σε πρόσωπα που έχουν ανάγκη ιδιαίτερης φροντίδας και μέριμνας (Κομνηνός, 1986).

Οι θεσμοί των **οργανωμένων υποδοχέων** μπορούν να λειτουργήσουν προς την ίδια κατεύθυνση. Βάσει του νέου Ν. 4269/2014 (άρθ. 1), οργανωμένοι υποδοχείς είναι οι περιοχές που αναπτύσσονται βάσει ενιαίου σχεδιασμού, προκειμένου να λειτουργήσουν κατά κύρια ή αποκλειστική χρήση ως οργανωμένοι χώροι ανάπτυξης

παραγωγικών δραστηριοτήτων. Τέτοιες είναι οι Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ) του άρθ. 29 του Ν. 2545/1997, οι Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΔΠ) του άρθ. 24 του Ν. 1650/1986, τα ΕΠ του Ν. 3982/2011, τα Εμπορευματικά Κέντρα (ΕΚ) του Ν. 3333/2005, τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ) του άρθ. 12 του Ν. 3986/2011 και τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ) του άρθ. 24 του Ν. 3894/2010.

## 4.4 Πολεοδόμηση με ιδιωτική πρωτοβουλία

Βασικό εργαλείο για την ανάπτυξη νέων περιοχών, κυρίως, εκτός σχεδίου αποτελεί η **ιδιωτική πολεοδόμηση**, γνωστή ως Περιοχή Περιβαλλοντικής Αναβάθμισης και Ιδιωτικής Πολεοδόμησης (ΠΠΑΙΠ). Σύμφωνα με το άρθ. 1 του Ν. 4280/2014 (ΦΕΚ Α΄ 159/08.08.2014), παρέχεται η δυνατότητα σε ιδιώτες (φυσικά και σε νομικά πρόσωπα) να πολεοδομήσουν συγκεκριμένες εκτάσεις. Ο νόμος ορίζει πως ΠΠΑΙΠ μπορούν να καθοριστούν εδαφικές εκτάσεις που βρίσκονται εκτός σχεδίου πόλεως, εκτός οικισμών προ του 1923, καθώς και εκτός οικισμών που έχουν μέχρι 2.000 κατοίκους, οι οποίες είτε ανήκουν κατά κυριότητα σε ένα ή, εξ αδιαιρέτου, σε περισσότερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού ή δημόσιου δικαίου είτε ανήκουν κατά διαιρετά τμήματα σε ένα ή, εξ αδιαιρέτου, σε περισσότερα φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού ή δημόσιου δικαίου ή/και σε φορείς αστικού αναδασμού ή οικοδομικούς συνεταιρισμούς. Στην περίπτωση αυτή, η πολεοδόμηση πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διατάξεις του συγκεκριμένου νόμου, όμως με βάση τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) Να προβλέπεται ως:
  (i) περιοχή κατάλληλη για την εφαρμογή του μηχανισμού των ΠΠΑΙΠ ή ΠΕΡΠΟ, στα όρια εγκεκριμένων ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ, κατά τις διατάξεις του άρθ. 4 του Ν. 2508/1997, ή εντός περιοχών ΠΕΡΠΟ, σύμφωνα με τις γενικές κατευθύνσεις της παρ. 3 του άρθ. 24 του Ν. 2508/1997, ή
  (ii) περιοχή κατάλληλη για την εφαρμογή του μηχανισμού των ΠΠΑΙΠ, στα όρια εγκεκριμένων ΤΧΣ, σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν. 4269/2014 (Α΄142), ή
  (iii) περιοχή-πολεοδομική ενότητα-επέκτασης, στα όρια εγκεκριμένων ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ ή ΤΧΣ, μη συμπεριλαμβανομένων των περιοχών επέκτασης οικισμών χωρίς ρυμοτομικό σχέδιο.

(β) Να μην αποτελεί περιοχή ειδικού θεσμικού καθεστώτος, όπως είναι οι δασικές ή αναδασωτέες εκτάσεις, οι αρχαιολογικοί χώροι, τα δημόσια κτήματα, οι κοινόχρηστοι χώροι, ο αιγιαλός, η παραλία, οι όχθες και η παρόχθια ζώνη, η γη υψηλής παραγωγικότητας και οι περιοχές προστασίας της φύσης, όπου απαγορεύεται η δόμηση, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις.

(γ) Η έκταση που αναμένεται να πολεοδομηθεί θα πρέπει να είναι ενιαία και να έχει επιφάνεια, κατ' ελάχιστο, πενήντα στρέμματα. Ενιαία θεωρείται η έκταση που είτε δεν διακόπτεται από εγκεκριμένες εθνικές, επαρχιακές, δημοτικές ή κοινοτικές οδούς είτε δεν διατρέχεται από υδατορέματα, όπως αυτά ορίζονται στο Ν. 4258/2014, τα οποία, λόγω του μεγέθους και της λειτουργίας τους, προκύπτει ότι διασπούν το ενιαίο της έκτασης.

Όπως ο θεσμός της ιδιωτικής πολεοδόμησης, έτσι και ο θεσμός των **Περιοχών Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ)** σηματοδοτεί την ανατοποθέτηση μεταξύ των σχέσεων δημόσιου και ιδιωτικού δικαίου, ως προς τη διαδικασία πολεοδόμησης, καθώς δίνει την ευκαιρία στις τοπικές κοινωνίες να αναλάβουν πρωτοβουλίες για την ανάπτυξη και τη διαχείριση του οικείου τους χώρου και περιβάλλοντος. Οι ΠΕΡΠΟ είναι οι εδαφικές εκτάσεις που βρίσκονται εκτός σχεδίου πόλεως και εκτός οικισμών προ του 1923, καθώς και εκτός οικισμών μέχρι 2.000 κατοίκων, κατά το άρθ. 19 του Ν. 2508/1997. Ανήκουν κατά κυριότητα σε ένα ή περισσότερα, εξ αδιαιρέτου, φυσικά ή νομικά πρόσωπα ιδιωτικού ή δημόσιου δικαίου και περιλαμβάνονται στα όρια ΓΠΣ εγκεκριμένου με βάση το άρθ. 4 του Ν. 2508/1997 ή ΣΧΟΟΑΠ. Μια περιοχή μπορεί να χαρακτηριστεί ΠΕΡΠΟ, προς εξυπηρέτηση μιας ή περισσότερων κατηγοριών χρήσεων γης, όπως αυτές καθορίζονται από το ΠΔ 23.02.1987, με εξαίρεση τις χρήσεις του άρθ. 6 του ΠΔ, ή προς εξυπηρέτηση της β΄ κατοικίας του ΠΔ 16.08.1985, όπως τροποποιήθηκε και συμπληρώθηκε με το Ν. 2242/1994, και να πολεοδομείται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθ. 24 του Ν. 2508/1997. Σύμφωνα με τα ισχύοντα στο Ν. 2508/1997, μια ΠΕΡΠΟ μπορεί να ενεργοποιηθεί όταν συντρέχουν οι εξής προϋποθέσεις:

(α) διαθεσιμότητα κατάλληλης έκτασης 100 στρεμμάτων, τουλάχιστον,

(β) εκδήλωση ενδιαφέροντος από τους ιδιοκτήτες και ύπαρξη δυνατότητας χρηματοδότησης των αναγκαίων μελετών και των έργων υποδομής.

Ο καθορισμός των ΠΕΡΠΟ μπορεί να γίνει με δύο τρόπους, δεδομένου του χωρικού επιπέδου αναφοράς. Έτσι:

(α) Σε περίπτωση νομαρχιακού επιπέδου, μέσω απόφασης γενικών κατευθύνσεων, καθορίζονται οι κατ' αρχήν κατάλληλες περιοχές.

(β) Σε περίπτωση δημοτικού επιπέδου, μέσω του ΓΠΣ, καθορίζονται οι περιοχές ιδιωτικής πολεοδόμησης.

Οι όροι δόμησης που καθορίζονται από μια ΠΕΡΠΟ βασίζονται στο σεβασμό του τοπίου και του περιβάλλοντος. Έτσι, χρησιμοποιούνται, συχνά, για την ανάπτυξη περιοχών β΄ κατοικίας. Η σημασία των ΠΕΡΠΟ αναγνωρίστηκε στην πορεία και, με την ψήφιση του Ν. 3044/2002, επεκτάθηκε η δυνατότητα καθορισμού τους και εντός ΖΟΕ.

## 4.5 Δόμηση εκτός εγκεκριμένων σχεδίων

Η δόμηση εκτός σχεδίου αποτελεί ένα είδος ελληνικής πραγματικότητας, συχνό και σύνηθες στον περιαστικό σχεδιασμό. Συνδυαστικά με την αυθαίρετη δόμηση, έχει οδηγήσει σε σημαντική υποβάθμιση του περιαστικού χώρου, του τοπίου και περιβάλλοντος, των προστατευόμενων περιοχών, ενώ στοιχίζει σημαντικά σε υποδομές και δίκτυα.

Η μεμονωμένη εκτός σχεδίου δόμηση περιγράφεται στο ΠΔ 24.04.1985 (ΦΕΚ Δ΄ 270/31.05.1985). Παράλληλα, ισχύουν και οι διατάξεις που αναγράφονται σε επόμενη ενότητα (βλ. Κεφάλαιο 6.3.4). Για την εκτός σχεδίου δόμηση, καθορίζεται η κατά κανόνα αρτιότητα και οικοδομησιμότητα γεωτεμαχίων για κατοικία βάσει εμβαδού (συνήθως 4-10 στρεμμάτων) και προσώπου (συνήθως 25-45 μ.), με αποτέλεσμα να θεωρείται όλη η επικράτεια εν δυνάμει δομήσιμη, σύμφωνα με τις οριζόμενες εξαιρέσεις (αρχαιολογικοί, δασικοί και λοιποί χώροι). Οι ειδικοί αυτοί περιορισμοί αποσκοπούσαν στην παρεμπόδιση δημιουργίας συνοικισμών χωρίς να έχει προηγουμένως εγκριθεί το σχέδιό τους και απορρέει από το ΝΔ 17.07.1923 («Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών»).

Συμπληρωματικά του ισχύοντος πλαισίου δημιουργήθηκε η ανάγκη για καθορισμό, σύσταση και οριοθέτηση ειδικών περιοχών ή ζωνών σε χωρικές ενότητες που βρίσκονταν εκτός σχεδίου, με στόχο την περαιτέρω κάλυψη οικιστικών αναγκών, κοινωφελών σκοπών και παραγωγικών δραστηριοτήτων με οργανωμένο τρόπο. Έτσι, καθορίστηκαν περιοχές στις οποίες επιτρεπόταν η **οργανωμένη εκτός σχεδίου δόμηση**, συνήθως για την ανέγερση κτιρίων δημόσιων και δημοτικών σκοπών, και γενικά κοινής ωφέλειας, ή για την εκτέλεση επειγόντων στεγαστικών προγραμμάτων του κράτους, του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ), της Δημόσιας Επιχείρηση Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ) και της Εταιρείας Ενεργού Πολεοδομίας ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ ΑΕ, ή για την πολεοδόμηση ιδιοκτησιών που ανήκουν στο Οικουμενικό Πατριαρχείο και για τη μεταφορά οικισμών που επλήγησαν από σεισμούς ή κατολισθήσεις ή μεταφέρονται από αρχαιολογικούς χώρους.

Επιπλέον, με το Ν. 1650/1986 καθορίστηκε η δυνατότητα διαμόρφωσης **Περιοχών Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΠΔ)**, οι οποίες μπορούν να υλοποιούνται σε εκτός σχεδίου χερσαίες και θαλάσσιες εκτάσεις, που είναι πρόσφορες, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του χωροταξικού σχεδιασμού τον οποίο προϋποθέτουν, για την ανάπτυξη παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του πρωτογενούς, δευτερογενούς ή τριτογενούς τομέα, καθώς και δραστηριοτήτων ή επιχειρηματικών πρωτοβουλιών πειραματικού χαρακτήρα. Οι περιοχές αυτές μπορούν να πολεοδομούνται μετά την έγκριση πολεοδομικής μελέτης (Σίνης, 2009).

Στη συνέχεια, με το Ν. 2545/1997 καθορίστηκε και η δυνατότητα οργανωμένης εκτός σχεδίου δόμησης για βιομηχανικές και επιχειρηματικές δραστηριότητες (ΒΕΠΕ) σε περιοχές που λειτουργούν ως χώροι υποδοχής είτε κάθε βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας (ΒΙΠΕ) είτε κάθε βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας μέσης και χαμηλής όχλησης (Βιομηχανικό Πάρκο/ΒΙΠΑ), είτε κάθε βιομηχανικής ή βιοτεχνικής δραστηριότητας χαμηλής όχλησης και επαγγελματικών εργαστηρίων (Βιοτεχνικό Πάρκο/ΒΙΟΠΑ), είτε νέων και υψηλής τεχνολογίας, ερευνητικών και εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων, καθώς και επιχειρήσεων παροχής υπηρεσιών (τεχνόπολης). Όμοια με τις ΠΟΑΠΔ, και αυτές οι περιοχές πολεοδομούνται μετά την έγκριση ΠΜ. Επιπλέον, στην ίδια νομοθεσία καθορίστηκε και το πλαίσιο οργανωμένων τουριστικών αναπτύξεων σε εκτός σχεδίου περιοχές με το εργαλείο των **Περιοχών Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ)**. Με βάση το άρθ. 29 του Ν. 2545/1997, οι ΠΟΤΑ μπορούν να υλοποιούνται σε δημόσιες ή ιδιωτικές εκτάσεις, εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλης και εκτός των ορίων των οικισμών προ του έτους 1923, καθώς και ορίων οικισμών με λιγότερους από 2.000 κατοίκους, για τη δημιουργία συνόλων τουριστικών εγκαταστάσεων, καθώς και συμπληρωματικών εγκαταστάσεων αναψυχής, άθλησης και υπηρεσιών διάθεσης του ελεύθερου χρόνου των τουριστών. Συστήνονται κατ' εφαρμογή είτε εγκεκριμένου χωροταξικού σχεδίου, εθνικού ή περιφερειακού επιπέδου ή τομεακής αναπτυξιακής-χωροταξικής μελέτης είτε κατ' εξαίρεση, εφόσον έχουν συνταχθεί από τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (ΕΟΤ) και έχουν εγκριθεί, με απόφαση των υπουργών Ανάπτυξης και ΠΕΧΩΔΕ, γενικές κατευθύνσεις τουριστικής πολιτικής για τη δημιουργία τους σε εθνικό ή σε περιφερειακό επίπεδο.

Αντίστοιχα, στα εργαλεία της οργανωμένης εκτός σχεδίου δόμησης ενδέχεται να περιλαμβάνεται και η έγκριση **ΠΕΡΠΟ**, καθώς μπορούν να υλοποιούνται σε εντός ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ περιοχές, αλλά και σε εκτός σχεδίου περιοχές, που πολεοδομούνται με ιδιωτική πρωτοβουλία, κατόπιν έγκρισης από τη διοίκηση των γενικών κατευθύνσεών τους και της πολεοδομικής μελέτης που τις αφορούν.

Συμπληρωματικά των παραπάνω, ο N. 4269/2014, για τη **χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση και βιώσιμη ανάπτυξη**, καθώς και σε προηγούμενο χρόνο, ο N. 3894/2010, για την **επιτάχυνση και τη διαφάνεια υλοποίησης στρατηγικών επενδύσεων**, αλλά και ο N. 3986/2011 δημιούργησαν τις προϋποθέσεις για περαιτέρω οργανωμένη δόμηση σε περιοχές εκτός σχεδίου ή και σε περιοχές εντός με άλλο νομικό καθεστώς.

Εργαλεία όπως τα **Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημόσιων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ)** και τα **Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ)**, που αφορούν δημόσια ή ιδιωτικά ακίνητα, μπορούν να ενεργοποιούνται σε εκτός σχεδίου περιοχές και σε ζώνες ειδικού καθεστώτος, με καθορισμό ειδικών όρων και περιορισμών δόμησης, ενώ πολεοδομούνται σύμφωνα με το καθεστώς των ΕΧΣ, κατά την παρ. 11 του άρθ. 8 του N. 4269/2014. Για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τα ΕΣΧΑΔΑ και ΕΣΧΑΣΕ. καθώς και για το καθεστώς των ΤΧΣ και των ΕΧΣ, βλ. σχετική ανάλυση στο Κεφάλαιο 6 του παρόντος και στην κείμενη νομοθεσία.

## 4.6 Συμπεράσματα

Τα εξεταζόμενα εργαλεία χρησιμοποιούνται για την υλοποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού και αποτελούν ουσιαστικά το απαραίτητο συμπλήρωμα των θεσμικών διαδικασιών/μεθόδων σχεδιασμού, εξυπηρετώντας τόσο τη διαδικασία του προγραμματισμού, όσο και τη διαδικασία του σχεδιασμού, όπως αυτές αναλύονται στο παρόν βιβλίο.

Η εφαρμογή πολλών από όσα αναφέρθηκαν έχει στόχο να αναβαθμίσει το σχεδιασμό και να επιλύσει ζητήματα που σχετίζονται με ειδικού τύπου εφαρμογές (π.χ. ΠΕΡΠΟ), όπως η ανάσχεση της εκτός σχεδίου δόμησης, η προώθηση στρατηγικών επενδύσεων (π.χ. ΕΣΧΑΣΕ), και η προαγωγή του συνδυασμού της πολιτικής εφαρμογής με επιμέρους στρατηγικούς στόχους. Τα συνήθως εφαρμοζόμενα ή και παραδοσιακά, καθώς και τα νέα ευέλικτα εργαλεία καθορίζουν την αστική μορφή και συμβάλλουν στην εξασφάλιση κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων, άρουν τις περιπτώσεις της σχεδιαστικής ανεπάρκειας, ενώ χρησιμοποιούνται συχνά για την επίσπευση διαδικασιών που θα παρεμποδίζονταν κατά τον τυπικό σχεδιασμό.

# Βιβλιογραφικές αναφορές


Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία.

Γοσποδίνη, Ά. (2006). Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα αστικά τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης. Στο Ά. Γοσποδίνη και Η. Μπεριάτος (επιμ.), *Τα νέα αστικά τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης*. Αθήνα: Κριτική, 26-51.

Ιωαννίδης, Χ. (2008). Σεμινάριο Σχολή Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών. διαθέσιμο στο http://portal.survey.ntua.gr/ [πρόσβαση: 26 Οκτωβρίου 2015].

Κομνηνός, Ν. (1986). *Θεωρία της αστικότητας ΙΙ. Αστικός προγραμματισμός και κοινωνική ρύθμιση*. Αθήνα: Σύγχρονα Θέματα.

Ν. 1650/1986 (ΦΕΚ 160/Α΄/16.10.1986): «Για την προστασία του περιβάλλοντος».

Ν. 4269/2014 (ΦΕΚ 142/Α΄/13.07.2014): «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση και βιώσιμη ανάπτυξη».

Ν. 947/1979: «Περί οικιστικών περιοχών».

Ν. 1337/1983 (ΦΕΚ 33/Α΄/14.03.1983): «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις».

Ν. 1577/1985 (ΦΕΚ 210/Α΄/18.12.1985): «Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός».

Ν. 2300/1995 (ΦΕΚ 69/Α΄/12.04.95): «Μεταφορά συντελεστή δόμησης και ρυθμίσεις άλλων θεμάτων αρμοδιότητας ΥΠΕΧΩΔΕ».

Ν. 2508/1997 (ΦΕΚ 124/Α΄/1997): «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις».

Ν. 2545/1997 (ΦΕΚ 254/Α΄/15.12.1997): «Βιομηχανικές και Επιχειρηματικές Περιοχές και άλλες διατάξεις».

Ν. 3894/2010 (ΦΕΚ 204/Α΄/02.12.2010): «Επιτάχυνση και διαφάνεια υλοποίησης Στρατηγικών Επενδύσεων».

Ν. 3986/2011 (ΦΕΚ 152/Α΄/01.07.2011): «Επείγοντα μέτρα εφαρμογής μεσοπρόθεσμου πλαισίου δημοσιονομικής στρατηγικής 2012-2015».

Ν. 4315/2014 (ΦΕΚ 269/Α΄/24.12.2014): «Πράξεις εισφοράς σε γη και σε χρήμα- Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις και άλλες διατάξεις».

ΝΔ 1003/1971: «Περί ενεργού πολεοδομίας».

Οικονόμου, Δ. (2007). Νόμος και φύση. διαθέσιμο στο http://www.nomosphysis.org.gr/ [πρόσβαση: 26 Αυγούστου 2015].

Οικονόμου, Δ. (2008). *Σημειώσεις για το μάθημα «Πολεοδομική πολιτική»*. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Σίνης, Α. (2009). «Η δόμηση στις εκτός σχεδίου περιοχές και η προστασία του περιβάλλοντος στην ελληνική έννομη τάξη. Νόμος και Φύση, 2009». διαθέσιμο στο http://www.nomosphysis.org.gr/ [πρόσβαση: 12 Αυγούστου 2015].

Τριανταφυλλόπουλος, Ν. και Αλεξανδροπούλου, Ι. (2010). Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης: Το πολεοδομικό εργαλείο και η αγορά ακινήτων. *Σειρά Ερευνητικών Εργασιών*, 16(7):157-182.

Τυρολόγος, Κ. και Ντάσιου, Φ. (χ.χ.).Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος. διαθέσιμο στο http://library.tee.gr/ [πρόσβαση: 27 Αυγούστου 2015].

# Κεφάλαιο 5
## Διαδικασίες, φορείς και αρμοδιότητες σε κάθε επίπεδο σχεδιασμού στην Ελλάδα

**Σύνοψη**

*Δεδομένης της πολυπλοκότητας της ελληνικής νομοθεσίας αναφορικά με το πολεοδομικό περιβάλλον, σε αυτό το κεφάλαιο επιχειρείται η εξειδίκευση των αρμοδιοτήτων των επιμέρους φορέων κατά τις κύριες διαδικασίες σχεδιασμού. Αναλύονται ο διοικητικός χαρακτήρας του πολεοδομικού σχεδιασμού και οι αρμοδιότητες ρύθμισης των ζητημάτων των εμπλεκόμενων φορέων, όπως του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, των διοικητικών υπηρεσιών, των σχετικών οργανισμών και άλλων. Ειδικότερα, παρουσιάζονται οι κύριες διαδικασίες εγκρίσεων που απαιτούνται για την ολοκλήρωση των σχεδίων ανά επίπεδο σχεδιασμού, οι φορείς που τις εκτελούν, καθώς και το νομοθετικό πλαίσιο που τις καθορίζει.*

**Προαπαιτούμενη γνώση**

*Ο αναγνώστης απαιτείται να έχει κατανοήσει επαρκώς τα επίπεδα σχεδιασμού και τον βασικό κορμό της πολεοδομικής νομοθεσίας, όπως επίσης να έχει μελετήσει όλα τα κεφάλαια του παρόντος βιβλίου και να ανατρέχει σε αυτό για την απόκτηση ολοκληρωμένης εικόνας της πολύπλοκης διαδικασίας. Σε κάθε περίπτωση, η παρακολούθηση της νομοθεσίας και του πολεοδομικού περιβάλλοντος μπορεί να βοηθήσει στην αποσαφήνιση των εννοιών και της ιδιότητας των φορέων άσκησης πολεοδομικής πολιτικής στο ελληνικό περιβάλλον.*

## 5.1 Εισαγωγή

Η πολεοδομία αποτελεί ένα μακρύ κεφάλαιο των επιστημών του χώρου (Παπαγρηγορίου, 2007). Αντικείμενο της επιστημονικής αυτής περιοχής (πρβ. Κεφάλαιο 1) είναι η μελέτη και η οργάνωση της πόλης, η οποία γίνεται σήμερα αντιληπτή από τους περισσότερους ανθρώπους ως οικοδομική οντότητα που αποτελεί πεδίο κοινωνικής και οικονομικής δραστηριότητας, σε αντίθεση με την αρχαία Ελλάδα, στην οποία η πόλη χαρακτηριζόταν από ιδεολογικό περιεχόμενο και αποτελούσε μια σύνθεση συνεπιδρώντων κοινωνικών παραγόντων (Despotopoulos, 1997). Αποτέλεσμα αυτής της αντίληψης είναι η ταύτιση της πόλης με τη δομημένη επιφάνεια. Για το λόγο αυτό, η οικοδόμηση αποτελεί το βασικό αντικείμενο μελέτης της πολεοδομίας.

Στην Ελλάδα, η οικοδόμηση διέπεται από μια σειρά κανόνων τόσο χωροταξικής-πολεοδομικής, όσο και αρχιτεκτονικής-αστικής κλίμακας, πλάθοντας την εικόνα της πόλης, όπως αυτή μπορεί να γίνει αναγνωρίσιμη, είτε μέσα από την καθημερινή βόλτα στα σοκάκια είτε μέσα από την εμπειρία μιας πτήσης. Παρ' όλα αυτά, σε αντίθεση με άλλες χώρες του εξωτερικού, οι συγκεκριμένοι κανόνες, λόγω της προχειρότητας και της απουσίας προηγούμενης εμπειρίας κατά τη θεσμοθέτησή τους, χαρακτηρίζονται από περιπλοκότητα και μαρτυρούν απουσία συντονισμού και ανεπάρκεια σύγχρονης θεσμοθετημένης συντονισμένης πολεοδομικής πολιτικής.

Πράγματι, διερευνώντας την πολεοδομική ιστορία του ελληνικού κράτους γίνεται αντιληπτό πως τα πρώτα ρυμοτομικά σχέδια των πόλεων του νεοσύστατου ελληνικού κράτους (1828-1923) δεν εκπονήθηκαν/καταρτίστηκαν βάσει θεσμοθετημένων κανόνων δικαίου, οπότε η πολεοδομία ταυτίστηκε με τη δόμηση. Η πρώτη προσπάθεια κρατικής παρέμβασης στον τομέα του πολεοδομικού σχεδιασμού πραγματοποιήθηκε το 1923, με την έκδοση του ΝΔ 17.07.1923, «Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών» (ΦΕΚ Α΄ 228/16.08.1923), το οποίο αποτέλεσε τον οδηγό για την ανοικοδόμηση του μεγαλύτερου μέρους της Ελλάδας και το εργαλείο για το διαχωρισμό του ελληνικού χώρου σε τρεις κατηγορίες: (α) τις περιοχές εντός σχεδίου πόλεως, με εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο, (β) τους οικισμούς χωρίς ρυμοτομικό σχέδιο, προϋπάρχοντες του 1923, και (γ) τις περιοχές εκτός σχεδίου πόλεως, δηλαδή εκτός των ορίων των παραπάνω δύο τύπων περιοχών.

Το συγκεκριμένο ΝΔ αποτέλεσε για μεγάλο χρονικό διάστημα το μοναδικό θεσμικό κείμενο σε εφαρμογή στη χώρα, έως το 1979, οπότε και θεσπίστηκε ο Ν. 947/1979, «Περί οικιστικών περιοχών» (ΦΕΚ Α΄ 169/28.07.1979), γεγονός που σήμανε τον περιορισμό της ισχύος του 1923, όπως ισχύει και σήμερα. Ο νόμος αυτός δεν έμεινε ενεργός για μεγάλο χρονικό διάστημα, μια που αντικαταστάθηκε από το Ν. 1337/1983, για την «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, την οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις» (ΦΕΚ Α΄ 33/ 14.03.1983), που μέχρι και σήμερα αποτελεί το βασικό θεσμικό κείμενο πολεοδομικού σχεδιασμού στην Ελλάδα.

Ο νέος νόμος εισάγει ένα νέο θεσμό, αυτόν του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) ή Σχεδίου Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), για μικρότερες πληθυσμιακές ενότητες, με λιγότερη αστικότητα (σύμφωνα με το Ν. 2508/1997), ο οποίος έμελλε να αποτελέσει θεμέλιο της ελληνικής πολεοδο-

μικής πρακτικής και παράλληλα να καθιερώσει σημαντικά πολεοδομικά εργαλεία και μηχανισμούς, όπως της εισφοράς σε γη και χρήμα. Εκτός όμως από πολεοδομικούς μηχανισμούς, ο νέος νόμος αποπειράθηκε να τροποποιήσει την πολεοδομική σκέψη, μεταστρέφοντας την αντίληψη πως η πολεοδομία ασχολείται κατ' αποκλειστικότητα με τη δομημένη επιφάνεια, προς την αντίληψη πως ασχολείται με το σύνολο μιας ευρύτερης οντότητας, που εμπεριέχει αστικές και περαστικές περιοχές και ρυθμίζεται από το ΓΠΣ. Ο ρόλος του ΓΠΣ είναι δεσμευτικός, και έναντι αυτού δεσμεύεται το επόμενο επίπεδο σχεδιασμού, αυτό της Πολεοδομικής Μελέτης (ΠΜ).

Παρά το δεσμευτικό χαρακτήρα τους, τα ΓΠΣ οφείλουν να συμπορεύονται με έναν υπερκείμενο τύπο σχεδίων, το Ρυθμιστικό Σχέδιο (ΡΣ), το οποίο, αν και ήρθε στο προσκήνιο με το ΝΔ 1262/1972 («Περί ρυθμιστικών σχεδίων αστικών περιοχών»), εφαρμόστηκε πρακτικά με τη θέσπιση του Ν. 1337/1983. Οι μηχανισμοί αυτοί ιεραρχήθηκαν καλύτερα με τη θέσπιση του Ν. 2508/1997, στον οποίο προβλεπόταν η άσκηση πολεοδομικού σχεδιασμού σε βαθμίδες δύο επιπέδων στην επικράτεια της χώρας, κατ' αναλογία του ευρωπαϊκού Βορρά(Βρετανία, Γερμανία, Γαλλία) (πρβ. Κεφάλαιο 3).

Τα παραπάνω θεσμικά εργαλεία σκιαγραφούν τον βασικό κορμό του συστήματος πολεοδομικού σχεδιασμού της χώρας μας, το οποίο, όπως σημειώθηκε, συγκλίνει στα πρότυπα άλλων ευρωπαϊκών κρατών. Ωστόσο, έχουν θεσμοθετηθεί και άλλα εργαλεία, δημιουργώντας παράλληλα ένα επιπλέον σύστημα επιμέρους διατάξεων, ρυθμίσεων και εργαλείων (Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, χ.χ.), ώστε να τίθενται σε ισχύ ειδικότερες ρυθμίσεις για επιμέρους πολεοδομικά ζητήματα όσον αφορά ορισμένες κατηγορίες χώρου, για τις οποίες έγινε λόγος παραπάνω. Ειδικότερα:

1. Για τον έλεγχο της δόμησης στις εκτός σχεδίου πόλεως περιοχές, κατευθύνσεις δίνονται από το ΠΔ 6/17.10.1978, «Περί καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των γηπέδων των κειμένων εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων των πόλεων και εκτός των ορίων των νομίμως υφισταμένων προ του έτους 1923 οικισμών» (ΦΕΚ Δ΄ 538/17.10.1978), και από το ΠΔ 5/13.12.1979, «Περί τροποποιήσεως των όρων δομήσεως των γηπέδων των κειμένων εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων πόλεων και εκτός των ορίων των νομίμως υφισταμένων προ του έτους 1923 οικισμών, του Νομού Αττικής» (ΦΕΚ Δ΄ 707/13.12.1979). Ωστόσο, μια τέτοια ρύθμιση δεν αποτελεί τίποτε παραπάνω από θεωρητικές προβλέψεις, καθώς στην πράξη η ανεξέλεγκτη δόμηση στον εκτός σχεδίου χώρο αποτελεί το δεδομένο.
2. Για τον έλεγχο και το σχεδιασμό σε οικισμούς προϋφιστάμενους του 1923,το ισχύον καθεστώς περιλαμβάνει το ΠΔ 19/28.08.1981, «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως του από 02.03.1981 Π.Δ/τος περί των ληπτέων υπ' όψιν στοιχείων και του τρόπου καθορισμού των προ της 16.8.1923 υφισταμένων οικισμών κτλ.» (ΦΕΚ Δ΄ 459/28.08.1981), και το ΠΔ 30.3/14.04.1983, «Περί συμπλήρωσης του από 02.03.1981 Π.Δ/τος περί των ληπτέων υπ' όψιν στοιχείων και του τρόπου καθορισμού των ορίων των προ της 16.08.1923 υφισταμένων οικισμών των στερουμένων εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου ως και καθορισμού των όρων και περί ορισμών δομήσεων των οικοπέδων αυτών» (ΦΕΚ Α΄ 33/ 14.03.1983), τα οποία ήρθαν να τροποποιήσουν και να συμπληρώσουν το ΠΔ 2/13.03.1981, «Περί των ληπτέων υπ' όψιν στοιχείων και του τρόπου καθορισμού των ορίων των προ της 16.08.1923 υφισταμένων οικισμών των στερουμένων εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου, ως και καθορισμού των όρων και περιορισμών δομήσεως των οικοπέδων αυτών» (ΦΕΚ Δ΄ 138/13.03.1981).
3. Για την πολεοδόμηση των περιοχών: β΄ κατοικίας και παραθερισμού, αλλά και οικιστικών περιοχών των οποίων ο πληθυσμός δεν υπερβαίνει τους 2.000 κατοίκους, ισχύουν οι εξής θεσμικές διατάξεις:
   (α) το ΠΔ 16/30.8.1985,για την «Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας μέσα στις ΖΟΕ και σχετικές ρυθμίσεις» (ΦΕΚ Δ΄ 416/ 30.08.1985),και το Ν. 2242/1994, για την «Πολεοδόμηση περιοχών δεύτερης κατοικίας σε Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου, προστασία φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α΄ 162/03.10.1994), και
   (β) το ΠΔ 24.04/31.05.1985, για την «Τροποποίηση των όρων και περιορισμών δόμησης των γηπέδων των κειμένων εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων των πόλεων και εκτός των ορίων των νομίμως υφισταμένων προ τους έτους 1923 οικισμών» (ΦΕΚ Δ΄ 270/31.05.1985), και το ΠΔ 20/30.08.1985, για την «Πολεοδόμηση και επέκταση οικισμών της χώρας μέχρι 2.000 κατοίκους και τροποποίηση του από 24.04.1985 Π.Δ/τος» (ΦΕΚ Δ΄ 414/30.08.1985), αντίστοιχα.

Οι συγκεκριμένες ρυθμίσεις δεν αποτελούν τις μοναδικές δευτερεύουσες προβλέψεις του ισχύοντος πολεοδομικού καθεστώτος της Ελλάδας. Ειδικότερες ρυθμίσεις αφορούν την ανάπτυξη των παραδοσιακών οικισμών και διατηρητέων συνόλων, στους οποίους εφαρμόζονται ειδικοί όροι ανά περίπτωση, με την έκδοση ΠΔ, καθώς και τους οικοδομικούς συνεταιρισμούς [πρβ. ΠΔ 93/1987, για την «Αναμόρφωση και ενοποίηση της νομοθεσίας για τους οικοδομικούς συνεταιρισμούς, τρόπος οργάνωσης διοίκησης και λειτουργίας αυτών και πο-

λεοδόμηση εκτάσεων οικοδομικών συνεταιρισμών και οικοδομικών οργανισμών» (ΦΕΚ Α΄ 52/16.04.1987)], και το χειρισμό της υφιστάμενης αυθαίρετης δόμησης (πρβ. Ν. 1337/1983, Ν. 651/1977, Ν. 720/1977, Ν. 4014/2011 και Ν. 4178/2013).

Επίσης, λόγω της συνέργειας μεταξύ πολεοδομίας και περιβαλλοντικού σχεδιασμού, πολλοί πολεοδομικοί μηχανισμοί σχετίζονται με την περιβαλλοντική πολιτική. Για το λόγο αυτό, διατυπώνονται χωρικές πολιτικές μέσω των Ν. 2742/1999, για τον «Χωροταξικό σχεδιασμό και την αειφόρο ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α΄ 207/07.10.1999), και τον Ν. 2508/1997, για τη «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ Α΄ 124/13.06.1997), που αξιοποιούνται ιδιαίτερα συχνά για την επίλυση χωρικών προβλημάτων.

Όλα τα παραπάνω, σε συνδυασμό με επιμέρους θεσμικά ζητήματα που επιβάλλεται, ανά περίπτωση, να διερευνώνται, δημιουργούν ένα δεύτερο σκέλος της πολεοδομικής νομοθεσίας, το οποίο αφενός συμπληρώνει την άσκηση πολεοδομικής πολιτικής στο σύνολο της ελλαδικής επικράτειας, ανταποκρινόμενη σε μια ευρεία γκάμα δεδομένων και περιπτώσεων, στις οποίες ο επίδοξος πολεοδόμος καλείται να δώσει απάντηση, και αφετέρου δυσχεραίνει την εφαρμογή του συνόλου των ρυθμίσεων, καθώς καθίσταται συχνά, εξαιτίας του δαιδαλώδους χαρακτήρα της, δυσνόητη ή δυσερμήνευτη και, κατ' επέκταση, αναποτελεσματική στην άσκηση πολεοδομικών λύσεων και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Πέραν όμως της δυσχέρειας που αφορά τους εν δυνάμει πολεοδομικούς μηχανισμούς και εργαλεία, οι δυσκολίες στην κατανόηση του πολεοδομικού δικαίου αφορούν και τη διαδικασία εφαρμογής των παραπάνω μηχανισμών, μια που συγχέονται πολλές φορές, όπως και οι υπεύθυνοι φορείς, με τις ανάλογες αρμοδιότητες.

Στο κεφάλαιο αυτό, η μελέτη εστιάζεται στη διερεύνηση αυτής της άχαρης και, ταυτόχρονα, ιδιαίτερα αναγκαίας πτυχής του σχεδιασμού, μια που κατανόηση των διαδικασιών και αρμοδιοτήτων συνεπάγεται και κατανόηση του σχεδιασμού ως τεχνοκρατικής διαδικασίας. Ο «κόσμος» τον οποίο καλείται να αναγνωρίσει ο αναγνώστης του κεφαλαίου αυτού έχει διοικητικό χαρακτήρα, αποτελεί τμήμα του κρατικού μηχανισμού, καθώς το κράτος αποτελεί τον κύριο και θεμελιώδη φορέα άσκησης χωρικής πολιτικής και οι εκφάνσεις του κυμαίνονται από:

(α) τον υπουργικό θώκο του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ), που είναι υπεύθυνο για την άσκηση της οικιστικής πολιτικής,

(β) την τοπική αυτοδιοίκηση (α΄ και β΄ βαθμού), κυρίως για το σχεδιασμό και τη ρύθμιση ζητημάτων τοπικής κλίμακας,[1]

(γ) τις διοικητικές υπηρεσίες, τους οργανισμούς και τους φορείς που θίγονται ή/και ωφελούνται από τις όποιες παρεμβάσεις, και

(δ) το Συμβούλιο της Επικρατείας (ΣτΕ), το οποίο αξιολογεί τις όποιες ενέργειες και θέτει φραγμούς στις αυθαιρεσίες της εκτελεστικής εξουσίας.

## 5.2 Λίγα λόγια για τον χωροταξικό σχεδιασμό

Το Γενικό Πλαίσιο, όπως ορίζει ο Ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α΄/07.10.1999), στο άρθ. 6, διαμορφώνεται από το ΥΠΕΚΑ, σε συνεργασία με άλλα υπουργεία και άλλους οργανισμούς του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Για τη θεσμοθέτησή του, λαμβάνονται υπόψη διεθνείς, ευρωπαϊκές, διακρατικές και διασυνοριακές δράσεις, σε εναρμόνιση με το Εθνικό Πρόγραμμα Δημοσίων Επενδύσεων (ΠΔΕ), τον προγραμματισμό για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας και άλλα γενικά ή ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα εθνικής κλίμακας (άρθ. 6, παρ. 2, εδάφ. 1), έπειτα από εισήγηση της Διεύθυνσης Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος (ΥΧΟΠ) του ΥΠΕΚΑ. Υποχρεωτικό γνωμοδοτικό όργανο σχετικά με το Γενικό Πλαίσιο είναι η ΕΣΧΣ και ΑΑ, που οφείλουν να κινήσουν, μαζί και με την Ολομέλεια της Βουλής, τη διαδικασία δημοσιοποίησής του ή άλλες συμμετοχικές διαδικασίες, ενώ, προαιρετικά, οι χωρικά ή τομεακά εμπλεκόμενοι φορείς του δημόσιου τομέα. Το γενικό σχέδιο εγκρίνεται από την Ολομέλεια της Βουλής ύστερα από έγκριση της Επιτροπής Συντονισμού Κυβερνητικής Πολιτικής στον τομέα του Χωροταξικού Σχεδιασμού και της Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΣΚΠΧΣΑΑ), η οποία έχει και την ευθύνη της εφαρμογής και της παρακολούθησής του, με τη διατύπωση νόμου. Άλλοι εμπλεκόμενοι στο γενικό σχέδιο φορείς είναι όλοι οι καθ' ύλην αρμόδιοι φορείς του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα, καθώς και της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης, σύμφωνα με το αντικείμενο αρμοδιότητάς τους. Τέλος, θα πρέπει να συνυπολογιστεί το γεγονός ότι δεν έχει ενεργοποιηθεί η ΕΣΚΠΧΣΑΑ, και η γραμματεία τους. Απαιτείται έκδοση αποφάσεων της Επιτροπής για θέματα κατάρτισης του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ) (άρθ. 6, παρ. 2.2) και η Υπουργική Απόφαση (ΥΑ) του ΠΕΧΩΔΕ, για θέματα παρακολούθησης και αξιολόγησής του (άρθ. 6, παρ. 5),

[1] Η σημερινή μορφή των περιφερειών και ΟΤΑ είναι αποτέλεσμα του προγράμματος «Καλλικράτης», ο οποίος θεσμοθετήθηκε με το Ν. 3852/2010, για τη «Νέα αρχιτεκτονική της αυτοδιοίκησης και της αποκεντρωμένης διοίκησης» (ΦΕΚ Α΄ 87/07.06.2010).

Τα Ειδικά Πλαίσια, όπως ορίζεται από τον Ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α΄/07.10.1999),στο άρθ. 7, διαμορφώνονται από το ΥΠΕΚΑ, σε συνεργασία με τα κατά περίπτωση αρμόδια υπουργεία και λοιπούς αρμόδιους οργανισμούς. Υποχρεωτικό γνωμοδοτικό όργανο σχετικά με τα Ειδικά Πλαίσια είναι η ΕΠΧΣΑΑ, που οφείλουν να κινήσουν, μαζί και με την Ολομέλεια της Βουλής, τη διαδικασία δημοσιοποίησής τους ή άλλες συμμετοχικές διαδικασίες, ενώ προαιρετικό γνωμοδοτικό όργανο είναι οι χωρικά ή τομεακά εμπλεκόμενοι φορείς του δημόσιου τομέα. Τα Ειδικά Πλαίσια εγκρίνονται με απόφαση της ΕΣΚΠΧΣΑΑ, η οποία είναι αρμόδια για την παρακολούθηση και εφαρμογή τους ύστερα από γνωμοδότηση του ΕΣΧΣΑΑ, και εισήγηση του ΥΠΕΚΑ. Άλλοι εμπλεκόμενοι στο γενικό σχέδιο φορείς είναι όλοι οι καθ' ύλην αρμόδιοι φορείς του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα, καθώς και της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης, σύμφωνα με το αντικείμενο αρμοδιότητάς τους. Τέλος, σημειώνεται ότι απαιτείται έκδοση των αποφάσεων της Επιτροπής για σχέδια κατάρτισης των ΕΠΧΣΑΑ (άρθ. 7, παρ. 3) και ΥΑ ΥΠΕΚΑ, για θέματα παρακολούθησης/αξιολόγησής τους (άρθ. 7, παρ. 6, εδάφ. 2).

Τη διαδικασία για τη διαμόρφωση των περιφερειακών πλαισίων, σύμφωνα με το Ν. 2742/1999 (ΦΕΚ 207/Α΄/07.10.1999), στο άρθ. 8, κινεί το ΥΠΕΚΑ, έπειτα από σχετική ενημέρωση της περιφέρειας ή, δυνητικά, με πρωτοβουλία της περιφέρειας, ύστερα από προηγούμενη ενημέρωση του ΥΠΕΚΑ. Αυτά εναρμονίζονται, εξειδικεύονται και συμπληρώνουν τις κατευθύνσεις του γενικού και των ειδικών πλαισίων, ενώ λαμβάνεται υπόψη και το περιφερειακό ΠΔΕ, τα Σχέδια Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΠΑ) και άλλα ειδικά αναπτυξιακά προγράμματα (άρθ. 8, παρ. 2). Για τη θεσμοθέτησή του, εισηγείται η ΥΧΟΠ του ΥΠΕΚΑ. Είναι υποχρεωτική η γνωμοδότηση από τα περιφερειακά συμβούλια, που κινούν και τις διαδικασίες δημοσιοποίησης και διαβούλευσης σχετικά με αυτά, ενώ προαιρετική είναι η γνωμοδότηση από τους χωρικά ή τομεακά εμπλεκόμενους φορείς του δημόσιου τομέα. Τα περιφερειακά πλαίσια εγκρίνονται από το ΥΠΕΚΑ, με δυνατότητα μεταβίβασης της αρμοδιότητας στον γενικό γραμματέα της περιφέρειας, έπειτα από απόφαση του υπουργού ή του γενικού γραμματέα ΠΕΚΑ. Τα ίδια όργανα είναι υπεύθυνα και για την εφαρμογή και παρακολούθησή τους. Τέλος, στην εφαρμογή τους εμπλέκονται όλοι οι καθ' ύλην αρμόδιοι φορείς του δημόσιου και ευρύτερου δημόσιου τομέα, καθώς και της τοπικής και περιφερειακής αυτοδιοίκησης, σύμφωνα με το αντικείμενο αρμοδιότητάς τους. Οφείλουμε επίσης να παρατηρήσουμε ότι απαιτείται έκδοση ΥΑ ΠΕΚΑ, για προδιαγραφές των περιφερειακών σχεδίων (άρθ. 8, παρ. 1, εδάφ. 5) και για θέματα παρακολούθησης/αξιολόγησής τους (άρθ. 8, παρ. 6, εδάφ. 2). Για τη δεύτερη εφαρμογή του νόμου, απαιτείται εγκεκριμένο ΓΠΧΣΑΑ.

Ο χαρακτηρισμός των προστατευτέων και διατηρητέων περιοχών, ο καθορισμός ορίων και ζωνών προστασίας, με τη σύνταξη ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης, όπως επίσης διαχειριστικά μέτρα και πενταετή σχέδια διαχείρισης προβλέπουν διαδικασίες που ορίζονται στο Ν. 1650/1986,συγκεκριμένα στα άρθ. 18, 19 και 21, στο άρθ. 5 του Ν. 1515/1985 και του Ν. 1561/1985. Υπεύθυνος για την κίνηση της διαδικασίας αυτής είναι οποιοσδήποτε φορέας του ευρύτερου δημόσιου τομέα ή οποιοδήποτε Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου (ΝΠΙΔ), με επιστημονική και τεχνική υποδομή, υπό την εποπτεία του ΥΠΕΚΑ. Για τη διαμόρφωσή τους, λαμβάνονται υπόψη οι κατευθύνσεις των Περιφερειών ή των Ειδικών Χωρικών Σχεδίων (ΕΧΣ) ή των ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ και της ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης. Η θεσμοθέτησή τους γίνεται από το ΥΠΕΚΑ και το συναρμόδιο σε κάθε περίπτωση υπουργείο, ή από την αρμόδια υπηρεσία της περιφέρειας, έπειτα από σύμφωνη γνώμη της Ειδικής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος (ΕΥΠΕ), για την αξιολόγηση της ειδικής περιβαλλοντικής μελέτης. Υποχρεωτική είναι η γνωμοδότηση από το περιφερειακό συμβούλιο, και το κεντρικό Συμβούλιο Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων (ΣΥΠΟΘΑ). Η δημοσιοποίηση γίνεται μέσω ανακοίνωσης των σχεδίων Προεδρικού Διατάγματος (ΠΔ) στους ενδιαφερομένους. Εγκρίνεται από τους υπουργούς Αγροτικής Ανάπτυξης, ΠΕΚΑ, Ανάπτυξης και άλλους συναρμόδιους, εκτός και αν πρόκειται για θεσμοθέτηση σε Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ), οπότε εγκρίνεται μόνο από τον υπουργό ΠΕΚΑ. Η θεσμοθέτηση γίνεται μέσω ΠΔ, Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΚΥΑ), ΥΠΕΚΑ και συναρμόδιων, για την έγκριση πενταετών σχεδίων διαχείρισης για την εξειδίκευση γενικών όρων ΠΔ και περιορισμών άσκησης δραστηριοτήτων και εκτέλεσης έργων. Η εφαρμογή του ανατίθεται σε φορείς διαχείρισης συσταθέντες με το άρθ. 25 του Ν. 2742/1999 ή σε φορέα ευρύτερου δημόσιου φορέα ή ΝΠΙΔ, που ορίζεται στο πρόγραμμα δράσης του σχεδίου διαχείρισης. Η έκθεση αξιολόγησης του φορέα διαχείρισης κοινοποιείται στους οργανισμούς του ευρύτερου δημόσιου τομέα, στην περιφέρεια και του τους Οργανισμούς Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ). Σημειώνεται ότι οι Φορείς Διαχείρισης υποβάλλουν ετήσια έκθεση αξιολόγησης στο ΥΠΕΚΑ. Επίσης, με απόφαση του υπουργού ΠΕΚΑ καθορίζονται όροι και διαδικασίες ανακοίνωσης στους ενδιαφερομένους. Έγκριση δίνεται και από τον περιφερειάρχη (με ΠΔ του υπουργού Εσωτερικών, Αγροτικής Ανάπτυξης, ΠΕΚΑ και του συναρμόδιου για τη μεταβίβαση αρμοδιοτήτων). Εκκρεμεί ΚΥΑ (ΠΕΚΑ και συναρμόδιων υπουργείων, για την κατάρτιση καταλόγων προστατευόμενων ειδών), καθώς και ΚΥΑ για όρους και προϋποθέσεις άσκησης γεωργίας-δασοπονίας κτλ.

Η διαδικασία χαρακτηρισμού περιοχών ως Ζωνών Ειδικών Περιβαλλοντικών Ενισχύσεων (ΖΕΠΕ), η οριοθέτηση και οι περιορισμοί άσκησης δραστηριοτήτων κινείται από το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών

(ΥΠΟΙΟ) και το ΥΠΕΚΑ, με βάση το άρθ. 23 του Ν. 1650/1986. Απαιτείται εναρμόνιση με το χωροταξικό σχέδιο και το ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ, ενώ η ειδική μελέτη του άρθ. 23 μπορεί να τροποποιήσει χωροταξικά σχέδια, ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ. Αρμόδια υπηρεσία για τη θεσμοθέτησή του είναι η περιφέρεια ή οι ΟΤΑ ή το ΥΠΕΚΑ. Θεσπίζεται ΠΔ, έπειτα από έγκριση του ΥΠΕΚΑ και του ΥΠΟΙΟ. Υπεύθυνοι για την εφαρμογή του ΠΔ είναι το ΥΠΕΚΑ Τέλος, τονίζεται ότι εκκρεμεί έκδοση κανονιστικού ΠΔ.

## 5.3 Το πρώτο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού

Το ΡΣΑ εγκρίνεται από την ολομέλεια της Βουλής. Στο Ν. 4277/2014 περιλαμβάνεται το στρατηγικό σχέδιο χωρικής ανάπτυξης και προστασίας περιβάλλοντος περιφέρειας Αττικής μέχρι το 2021. Ταυτόχρονα, γίνεται καταγραφή γενικών και ειδικών στόχων, καθώς και κατευθύνσεων. Συνοδεύεται από παράρτημα μέτρων και διαγράμματα, εκ των οποίων αυτά που αφορούν τα κέντρα Αθήνας και Πειραιά είναι αρκετά εξειδικευμένα. Τέλος, ο συγκεκριμένος νόμος ρυθμίζει σύστημα μεταφορών και ορισμένα θέματα χρήσεων γης (π.χ. ΒΙΠΕ).

Γενικότερα, αναφορικά με τα ΡΣΑ και ΡΣΘ, ακολουθούν τις διαδικασίες που περιγράφονται στους Ν. 1515/1985 και Ν. 1561/1985, για τις οποίες υπεύθυνοι φορείς είναι το ΥΠΕΚΑ. Προαιρετική είναι η γνωμοδότηση από τομεακά υπουργεία, τα οποία συνυπογράφουν την απόφαση (για το ΡΣ/85, είχε γίνει ευρεία διαδικασία διαβούλευσης με φορείς). Για τη δημοσιοποίησή του, απαιτείται συζήτηση στη Βουλή, η οποία θεσπίζει και τον αντίστοιχο νόμο. Την εφαρμογή του νόμου αναλαμβάνει το ΥΠΕΚΑ, που υποχρεούται να δημοσιοποιήσει ετήσια έκθεση/πρόγραμμα. Στην εφαρμογή του νόμου εμπλέκονται επίσης η περιφέρεια, μέσω του Περιφερειακού Επιχειρησιακού Προγράμματος (ΠΕΠ), το ΥΠΕΚΑ, μέσω των ΓΠΣ και της Πολεοδομικής Μελέτης Επέκτασης Αναθεώρησης (ΠΜΕΑ) και η Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση (ΠΑ). Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει σαφής πρόβλεψη επανάληψης της ίδιας διαδικασίας, γιατί η έγκριση έγινε άπαξ με το νόμο, ενώ στον αρχικό Ν. 1515, προβλεπόταν Συμβούλιο ΡΣ ευρείας σύνθεσης, που καταργήθηκε όταν συστάθηκαν οι περιφέρειες και τα περιφερειακά συμβούλια (ΠΣ) (1994).

Στη δεύτερη βαθμίδα του πρώτου επιπέδου πολεοδομικού σχεδιασμού έχει τοποθετηθεί από το νομοθέτη το ΓΠΣ και το ισοδύναμο ΣΧΟΟΑΠ. Οι διαδικασίες για τη θεσμοθέτηση των εν λόγω σχεδίων περιγράφεται εκτενώς στο Ν. 2508/1997 (άρθ. 3), σε ευθυγράμμιση με τις κατευθύνσεις του ΡΣ από τον ΟΡΣ, η ΕΕ του οποίου συνιστά το υποχρεωτικό γνωμοδοτικό όργανο, μαζί με τις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες ΥΠΟΙΟ, Γεωργίας, Πολιτισμού, Ενέργειας, Φυσικών Πόρων, τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού (ΕΟΤ), τις Δημόσιες Επιχειρήσεις και Οργανισμοί (ΔΕΚΟ), τα δημοτικά συμβούλια και τη γνώμη των ενδιαφερόμενων φορέων. Για τη δημοσιοποίηση και τις συμμετοχικές διαδικασίες που σχετίζονται με αυτό, είναι υπεύθυνος ο ΟΤΑ, ο οποίος οφείλει να κάνει ανοικτές συγκεντρώσεις ή να προχωρά σε ενημέρωση προς τον Τύπο. Το ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ (Αττικής, Θεσσαλονίκης) εγκρίνεται από το ΥΠΕΚΑ, μέσω ΥΑ, ενώ, για την εφαρμογή του, προβλέπεται ίδρυση Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ), με σκοπό την παρακολούθηση εφαρμογής των ΓΠΣ των ΣΧΟΟΑΠ και των ΖΟΕ του νομού ή 5μελής Επιτροπή ΠΣ, καθώς και υποβολή ετήσιας έκθεσης στον υπουργό ΠΕΚΑ, ΠΑ, ΔΣ, ΟΤΑ, ΝΕΧΟΠ, Γεωργίας, περιφερειακές υπηρεσίες ΥΠΠΟ και ΥΠΑΝ. Τέλος, οφείλουμε να παρατηρήσουμε ότι δεν είθισται να εξετάζεται αν έχουν ακολουθηθεί διαδικασίες ενημέρωσης του κοινού, λόγω μη ίδρυσης φορέων εφαρμογής, ρόλο τον οποίο αναλαμβάνει ο ΟΤΑ. Επίσης, προβλέπεται έκδοση ΠΔ, για τον καθορισμό των αρμοδιοτήτων των ΝΠΔΔ και των επιτροπών. Υπεύθυνοι για την κίνηση της διαδικασίας θεσμοθέτησής του είναι ένας ή περισσότεροι ΟΤΑ ή η ΠΕΧΩ, έπειτα από ενημέρωση ΟΤΑ η οποία είναι και αρμόδια για τη θεσμοθέτησή του. Υποχρεωτική είναι η γνωμοδότηση από ΣΥΠΟΘΑ, τις αρμόδιες περιφερειακές υπηρεσίες ΥΠΟΙΟ, Γεωργίας, Πολιτισμού, Φυσικών Πόρων, ΕΟΤ, ΔΕΚΟ, τα ΔΣ και τη γνώμη των ενδιαφερόμενων πολιτών. Η έγκρισή του γίνεται από τον γενικό γραμματέα της περιφέρειας, με απόφασή του. Όσον αφορά τη δημοσιοποίηση και τις συμμετοχικές διαδικασίες, την εφαρμογή και τους φορείς που εμπλέκονται στο συγκεκριμένο ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ, καθώς και ειδικά θέματα, ισχύουν αυτά που αναφέρθηκαν για την περίπτωση της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Αξίζει να σημειωθεί πως, για τον καθορισμό ορίων οικισμού με λιγότερους από 2.000 κατοίκους (άρθ. 3, 4 του ΠΔ 24.04.1985, ΦΕΚ 181 Δ΄), επιβάλλεται έγκριση του υπουργού ή του περιφερειάρχη. Στην απόφαση περιγράφονται με λεπτομέρεια τα όρια του οικισμού σε διάγραμμα κλίμακας1:5.000 ή 1:2.000 ή αεροφωτογραφία (Α/Φ) σχετικής κλίμακας ή τοπογραφικό σκαρίφημα κλίμακας 1:5.000 ή 1:2.000, βάσει ειδικών κριτηρίων ανά κατηγορία οικισμού.

Ο καθορισμός ορίων οικισμών με περισσότερους από 2.000 κατοίκους για περιπτώσεις πλην των παραπάνω προβλέπεται από το άρθ. 3 του ΠΔ 24.04.1985 (ΦΕΚ 181 Δ΄) ή από το άρθ. 83 του Κώδικα Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας (ΚΒΠΝ) και από το άρθ. 10 του Ν. 3044/2002, και κινείται ως διαδικασία από το δήμο, τον περιφερειάρχη, τον υπουργό ΠΕΚΑ και το γενικό γραμματέα της περιφέρειας. Αρμόδια για τη θέσπισή του είναι η Διεύθυνση ΠΕΧΩ της περιφέρειας. Η γνωμοδότηση από το ΔΣ και το Περιφερειακό ΣΥΠΟΘΑ είναι υποχρεωτική. Δημοσιοποιείται με απόφαση ΔΣ για 30 ημέρες, με τοιχοκόλληση γε-

νικής πρόσκλησης, με ανάρτηση σχεδιαγράμματος ή αεροφωτογραφία, και όσοι έχουν έννομο συμφέρον μπορεί να υποβάλουν ενστάσεις μέσα σε 15 ημέρες από την ημέρα της τοιχοκόλλησης. Η έγκρισή του γίνεται από τον γενικό γραμματέα της περιφέρειας, με απόφασή του, και η εφαρμογή του διασφαλίζεται από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία. Από αυτήν εξαιρούνται οικισμοί περιαστικοί, που αποτελούν ενιαίο οικιστικό σύνολο, με αστικά ή ημιαστικά κέντρα, και περιέχονται σε συγκεκριμένα όρια ΓΠΣ, καθώς και οικισμοί που υπάγονται σε παραθεριστικές παραλιακές περιοχές, σε ΖΟΕ των νομών Αττικής, Ευβοίας, Κορινθίας, Θεσσαλονίκης, Πιερίας και Χαλκιδικής. Η διαδικασία για τον καθορισμό όρων και περιορισμών δόμησης εντός των ορίων οικισμών με λιγότερους από 2.000 κατοίκους, για περιπτώσεις πλην των παραπάνω, περιγράφονται από τα άρθ. 5, 6, 8 του ΠΔ 24/04/1985 (ΦΕΚ 181 Δ΄) ή τα άρθ. 85, 86, 88 του ΚΒΠΝ και από το άρθ. 10 του Ν. 3044/2002. Υπεύθυνη να κινήσουν τη διαδικασία για τη θέσπισή του είναι ο δήμος και ο γενικός γραμματέας της περιφέρειας, ενώ η διεύθυνση ΠΕΧΩ της περιφέρειας είναι αρμόδια για τη θεσμοθέτησή του. Υποχρεωτική είναι η γνωμοδότηση από ΔΣ (για τις περιπτώσεις των παρ. 4 και 7 του άρθ. 6 του ΠΔ 24.04.1985 και το περιφερειακό ΣΥΠΟΘΑ). Οι όροι και περιορισμοί αυτοί εγκρίνονται από τον γενικό γραμματέα της περιφέρειας, με απόφασή του, ενώ η αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία εξασφαλίζει την εφαρμογή τους. Τέλος, διαπιστώνεται ασάφεια της διάταξης του Ν. 3044/2002 σε σχέση με την εγκύκλιο 18/03 (στην οποία αναφέρονται ειδικά μόνο οι παρ. 3 και 6γ του άρθ. 6 του ΠΔ 24.04.1985).

Συνοψίζοντας, σε επίπεδο δήμου-πόλης ή οικιστικού συνόλου, ισχύουν οι εξής πράξεις:

Το ΡΣ λοιπών μεσαίων πόλεων. Εγκρίνεται με ΠΔ. Σχετικές διατάξεις περιλαμβάνονται στο άρθ. 3 του Ν. 2508.

Το ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ (πλην Αττικής και Θεσσαλονίκης). Σε αυτό περιλαμβάνονται περιοχές Natura, παραδοσιακοί οικισμοί, περιοχές με άλλα ειδικά καθεστώτα και υπόλοιπα. Καθορίζεται με απόφαση του περιφερειάρχη, ενώ το ΓΠΣ/ΣΟΟΑΠ περιοχών ΡΣ Αττικής και Θεσσαλονίκης καθορίζεται με ΥΑ. Οι σχετικές διατάξεις και για τα δύο περιλαμβάνονται στο άρθ. 4-5 του Ν. 2508/1997.

Με το νόμο αυτό καθορίζονται:

1. Οι περιοχές ειδικής προστασίας που δεν πρόκειται να πολεοδομηθούν.
2. Οι περιοχές γύρω από πόλεις ή οικισμούς για τις οποίες απαιτείται έλεγχος και περιορισμός της οικιστικής εξάπλωσης. (Για τις δυο παραπάνω περιπτώσεις, μπορεί να ορίζονται οι επιτρεπόμενες χρήσεις γης, το όριο εμβαδού κάτω από το οποίο δεν επιτρέπεται η κατάτμηση των ιδιοκτησιών και να επιβάλλονται και άλλα μέτρα προστασίας.)
3. Οι περιοχές εγκατάστασης παραγωγικών δραστηριοτήτων. (Για τις περιοχές αυτές, μπορεί να ορίζεται με το σχέδιο και συντελεστής δόμησης για την ανέγερση κτιρίων.)
4. Οι Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ).
5. Οι Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ).
6. Οι κατευθύνσεις πολεοδομικής οργάνωσης των θεσμοθετημένων και προς πολεοδόμηση οικιστικών υποδοχέων (προσδιορίζοντας και περιοχές που έχουν ανάγκη ανάπλασης ή αναμόρφωσης). Προκειμένου για τις προς πολεοδόμηση περιοχές, καθορίζονται τα όρια κάθε πολεοδομικής ενότητας, η γενική εκτίμηση των αναγκών των πολεοδομικών ενοτήτων σε κοινόχρηστους χώρους, κοινωφελείς εξυπηρετήσεις και δημόσιες παρεμβάσεις ή ενισχύσεις στον τομέα της στέγης και η γενική πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης, ανάπτυξης, ανάπλασης ή αναμόρφωσης των πολεοδομικών ενοτήτων και των ζωνών αναπτυξιακών δραστηριοτήτων, σε συνάρτηση προς τις παραπάνω ανάγκες.
7. Η πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης, η οποία αναφέρεται στις χρήσεις γης, στα πολεοδομικά κέντρα, στο κύριο δίκτυο κυκλοφορίας, στην πυκνότητα και στον μέσο Συντελεστή Δόμησης (ΣΔ), κατά πολεοδομική ενότητα ή τμήμα της, σε απαγορεύσεις δόμησης και χρήσης, στις γενικές κατευθύνεις και στο γενικό πλαίσιο προστασίας των περιοχών ειδικής προστασίας.

## 5.4 Το δεύτερο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού

Σε επίπεδο συνοικίας ή γειτονίας, προβλέπονται οι εξής πράξεις:

Η Πολεοδομική Μελέτης Επέκτασης (ΠΜΕ) α΄ κατοικίας και περιοχών παραγωγικών δραστηριοτήτων των άρθ. 567 του ΠΔ 23.02.1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄). Καθορίζεται από το άρθ. 6 του Ν. 1337/1983, έπειτα από απόφαση του υπουργού ή του περιφερειάρχη.

Ο νόμος περιλαμβάνει:

1. οριστικοποίηση των ορίων των προς πολεοδόμηση ζωνών του ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ,
2. χρήσεις γης και σχετικούς περιορισμούς, απαγορεύσεις ή υποχρεώσεις,
3. διαγράμματα δικτύων υποδομής,

4. προβλεπόμενους κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους,
5. οικοδομήσιμους χώρους,
6. όρους και περιορισμούς δόμησης,
7. ενδεχόμενους όρους που αφορούν τα δομικά υλικά, τον τρόπο κατασκευής και την αισθητική εμφάνιση των κτιρίων, τον τρόπο διαμόρφωσης, χρήσης και σύνδεσης των ακάλυπτων χώρων με τους κοινόχρηστους,
8. εκτίμηση (κατά προσέγγιση) της έκτασης γης που προκύπτει από τις εισφορές σε γη, υπολογισμένη με τις ενδείξεις του κτηματογραφικού διαγράμματος, και πρόταση κατανομής της σε κοινόχρηστα και κοινωφελή,
9. ενδεχόμενη λήψη οικονομικών και οργανωτικών μέτρων, εκτίμηση εκτελεστέων έργων, κόστους και χρηματοδότησής τους, προτεραιότητας εκτέλεσής τους,
10. ιεράρχηση εφαρμογής της ΠΜ κατά φάσεις,
11. φορείς και τρόπους παρέμβασης,
12. ενδεχόμενα ειδικά μέτρα, προς αντιμετώπιση ιδιαίτερων πολεοδομικών ή κοινωνικών προβλημάτων,
13. κάθε άλλη ρύθμιση επιβαλλόμενη από πολεοδομικούς λόγους.

Οι ΠΜΕ α΄ κατοικίας και περιοχών παραγωγικών δραστηριοτήτων σε ευαίσθητες περιοχές και σε περιοχές που εμπίπτουν σε ζώνη 500 μ. από την ακτή ακολουθούν τις διαδικασίες που περιγράφονται στους Ν. 1337/1983 (άρθ. 6 και 7) ή ΚΒΠΝ (άρθ. 43 και 44), Ν. 2508/1997 (άρθ. 7) και Ν. 3044/2002 (άρθ. 10), για τις οποίες υπεύθυνοι φορείς είναι οι δήμοι και ο υπουργός ΠΕΚΑ. Διαμορφώνεται με βάση το ΓΠΣ Ν. 1337/1983 και το ΓΠΣ/ΣΧΟΟΑΠ, και θεσμοθετείται από τη ΔΠΣ ΠΕΚΑ. Υποχρεωτικό γνωμοδοτικό όργανο είναι τα ΔΣ, ενώ μετά τη θεσμοθέτησή του, κοινοποιείται με ανάρτηση του άρθ. 3 του ΝΔ 17.07.1923. Εγκρίνεται από τον υπουργό ΠΕΚΑ, με απόφασή του. Την εφαρμογή της απόφασης αναλαμβάνει η περιφέρεια με την Πράξη Εφαρμογής (ΠΕ), ενώ εμπλέκεται και ο ΟΤΑ, για τη μελέτη της ΠΕ. Ως ευαίσθητες προσδιορίζονται οι περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους, κηρυγμένων αρχαιολογικών χώρων, δασών ή δασικών εκτάσεων και αυτές που προστατεύονται σύμφωνα με τα άρθ. 18 και 19, του Ν. 1650/1986 ή διεθνείς συνθήκες. Σε ζώνες παραγωγικών δραστηριοτήτων είθισται να εφαρμόζεται για βιομηχανία-βιοτεχνία, χονδρεμπόριο, αλλά όχι για τουρισμό.

Η Πολεοδομική Μελέτη Αναθεώρησης (ΠΜΑ) εγκεκριμένου ρυμοτομικού σχεδίου ή/και όρων και περιορισμών δόμησης εγκρίνεται από τον υπουργό ή τον περιφερειάρχη, με βάση τα άρθ. 2, 9 και 70 του ΝΔ 17.07.1923. Προβλέπεται η επανεξέταση του περιεχομένου των εγκεκριμένων σχεδίων και των ΠΜΕ, βάσει νέων δεδομένων και κατευθύνσεων του ευρύτερου σχεδιασμού.

Οι διαδικασίες για την ΠΜΑ σε περιπτώσεις πλην των παραπάνω περιγράφονται στα άρθ. 3, 9, 10, 11 και 12 του ΝΔ 17.07.1923 ή στα άρθ. 154, 160 και 161 του ΚΒΠΝ και στο άρθ. 10 του Ν. 3044/2002. Υπεύθυνοι για την κίνηση της διαδικασίας είναι ο δήμος και ο περιφερειάρχης. Η θεσμοθέτησή του προϋποθέτει ΓΠΣ και ΓΠΣ ΣΧΟΟΑΠ, ενώ αρμόδια υπηρεσία είναι η πολεοδομία της περιφέρειας. Υποχρεωτικά γνωμοδοτικά όργανα θεωρούνται τα ΔΣ, το ΣΥΠΟΘΑ νομού (για την ΠΜΑ ρυμοτομικού σχεδίου) και προαιρετικά το ΔΣ, το ΣΥΠΟΘΑ νομού (για ΠΜΑ όρων/περιορισμών δόμησης και χρήσεων γης). Δημοσιοποιείται με την ανάρτηση του άρθ. 3 του ΝΔ 17.07.1923 (για την ΠΜΑ ρυμοτομικού σχεδίου). Εγκρίνεται από τον περιφερειάρχη, με απόφασή του. Την εφαρμογή της απόφασης αναλαμβάνει η πολεοδομική υπηρεσία της περιφέρειας ή του δήμου (με τις ΠΕ, τις πράξεις αναλογισμού και με τις άδειες δόμησης). Τέλος, η αναθεώρηση περιλαμβάνει και εντοπισμένες τροποποιήσεις ρυμοτομικού σχεδίου ή/και όρων δόμησης.

Η ΠΜ εντός ορίων παραδοσιακού οικισμού με λιγότερους από 2.000 κατοίκους και η ΠΜΑ παραδοσιακού τμήματος εγκεκριμένου σχεδίου με βάση τα άρθ. 3 και 4 του ΠΔ 24.04.1985 (ΦΕΚ 414 Δ΄) ή τα άρθ. 90 και 91 του ΚΒΠΝ, το άρθ. 19 του Ν. 2508/1997 (ΦΕΚ 124 Α΄) και το άρθ. 4 του Ν. 1577/1985 (ΦΕΚ 210 Α΄), αναλαμβάνονται από την αρμόδια υπηρεσία υπουργείων ΠΕΚΑ ή Αιγαίου ή Μακεδονίας-Θράκης. Η θεσμοθέτησή τους γίνεται από τη ΔΠΣ του ΥΠΕΚΑ, τη Διεύθυνση Περιβάλλοντος του Υπουργείου Αιγαίου και το Υπουργείο Μακεδονίας-Θράκης, αφού γνωμοδοτήσει υποχρεωτικά το δημοτικό συμβούλιο, το κεντρικό ΣΥΠΟΘΑ ή τα αντίστοιχα συμβούλια των δύο άλλων υπουργείων. Η διαδικασία της ανάρτησης των μελετών περιγράφεται στο άρθ. 3 του ΝΔ 17.07.1923. Εγκρίνεται από τον υπουργό ΠΕΚΑ, τον υπουργό Αιγαίου και τον υπουργό Μακεδονίας-Θράκης, μέσω ΠΔ. Υπεύθυνοι για την εφαρμογή και παρακολούθησή τους είναι η αρμόδια υπηρεσία δόμησης. Σημειώνεται ότι ο καθορισμός ορίων οικισμού έπεται της οριοθέτησης των αρχαιολογικών χώρων, η οποία γίνεται προσωρινά με τοπογραφικό κλίμακας 1:2.000.

Η ΠΕ εγκρίνεται από τον εκάστοτε περιφερειάρχη, με βάση το άρθ. 12 του Ν. 1337/1983. Με αυτήν γίνεται ο προσδιορισμός, σε κτηματογραφικό διάγραμμα και πίνακα, όλης της έκτασης της ΠΜ και για κάθε ιδιοκτη-

σία. Τα στοιχεία που παρουσιάζονται στον πίνακα είναι το εμβαδόν ιδιοκτησίας, τα στοιχεία ιδιοκτητών και τα ποσοστά συμμετοχής τους, το ρυμοτομούμενο τμήμα και το απομένον εμβαδόν, ο όγκος των κτισμάτων ή άλλα συστατικά των ρυμοτομούμενων τμημάτων, τα στοιχεία του τμήματος που οφείλεται ως εισφορά σε γη, ο συμψηφισμός ρυμοτομούμενων και εισφοράς γης, και τέλος, ο υπολογισμός εισφοράς σε χρήμα στο απομένον οικόπεδο.

Οι σχετικές διαδικασίες για τη κύρωση της ΠΕ περιλαμβάνονται στο άρθ. 12 του Ν. 1337/1983 ή στο άρθ. 48 του ΚΒΠΝ, στην ΥΑ 7988/3445/1984, στην ΥΑ 93027/7188/1994 και στην εγκύκλιο 73166/2596/34/1992, σύμφωνα με τα οποία υπεύθυνοι είναι ο δήμος, ο περιφερειάρχης και οι ενδιαφερόμενοι. Διαμορφώνεται σύμφωνα με την εγκεκριμένη ΠΜ, μετά την ισχύ του Ν. 1337/1983 η σύνταξη κτηματογραφικού διαγράμματος (εφόσον αυτό δεν έχει γίνει στο πλαίσιο της παραπάνω ΠΜ). Αρμόδια υπηρεσία για τη θεσμοθέτησή της είναι η Υπηρεσία Δόμησης της Περιφέρειας ή του ΟΤΑ. Η δημοσιοποίησή της γίνεται με σύνταξη πράξης και δημοσίευση σε εφημερίδες πρόσκλησης για υποβολή ενστάσεων εντός 15 ημερών, με κρίση του νομάρχη επ' αυτών και κύρωση της πράξης. Την κύρωση της ΠΕ εγκρίνει ο περιφερειάρχης, με απόφασή του, που μεταγράφεται στο οικείο υποθηκοφυλακείο και κοινοποιείται στους ενδιαφερόμενους πρόσκληση από την αρμόδια υπηρεσία. Αρμόδιοι για την εφαρμογή της είναι ο δήμος και ενδιαφερόμενοι, ενώ συχνά εμπλέκεται στην εφαρμογή και το Δημόσιο, μέσω της Εταιρείας Ακινήτων Δημοσίου (ΕΤΑΔ).

Οι αποφάσεις του ΣτΕ (Ολ. 3661-3663/2005) για την κατανομή αρμοδιοτήτων στον πολεοδομικό σχεδιασμό δημιουργούν δεδικασμένο για το γεγονός ότι οι πολεοδομικές ρυθμίσεις δεν αποτελούν τοπική υπόθεση. Όμως, η συσσώρευση ΠΜ και ΠΕ που πρέπει να τροποποιούνται ανάλογα με τις τοπικές απαιτήσεις και εξελίξεις, αλλά και να επικαιροποιούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα καθιστά πρακτικά αδύνατη τη διεκπεραίωσή τους αποκλειστικά ή, έστω, κυρίως από την κεντρική διοίκηση. Η πρακτική αδυναμία να συμβεί κάτι τέτοιο είναι μια από τις αιτίες των γνωστών εξαιρετικά μεγάλων καθυστερήσεων στην έγκριση των διαφόρων πολεοδομικών σχεδίων, που συχνά ακυρώνουν κάθε ορθολογισμό των όποιων επιλογών τους, παρεμποδίζουν τη χωρική ανάπτυξη και νομιμοποιούν την αυθαιρεσία. Σχετικά με την αντιμετώπιση των ζητημάτων που έχουν δημιουργηθεί από την απόφαση του ΣτΕ, αυτό έχει δύο επιμέρους πλευρές: αφενός, την αντιμετώπιση της ανασφάλειας δικαίου που έχει δημιουργηθεί για πλήθος πολιτών, λόγω της έκδοσης πράξεων από όργανα της διοίκησης που κρίθηκαν συνταγματικά αναρμόδια από το ΣτΕ (δηλαδή όσες πολεοδομικές πράξεις είχαν θεσμοθετηθεί με βάση τη διάταξη του άρθ. 10, παρ. 1 του Ν. 3044/2002, και είτε έχουν ήδη ακυρωθεί, λόγω αναρμοδιότητας, είτε έχουν προσβληθεί με αιτήσεις ακυρώσεως και αναμένεται να ακυρωθούν για τον ίδιο λόγο), και, αφετέρου, τον απεγκλωβισμό και την αποσυμφόρηση της κεντρικής διοίκησης (ΥΠΕΚΑ) από τις συσσωρευμένες εκκρεμότητες και την προώθηση προς θεσμοθέτηση των σχετικών μελετών.

## 5.5 Συμπεράσματα

Όπως προκύπτει από την παραπάνω σύντομη περιγραφή των διαδικασιών και των εμπλεκομένων φορέων στη διαδικασία χωρικού και, ειδικότερα, πολεοδομικού σχεδιασμού, η δαιδαλώδης νομοθεσία συνδυάζεται με το δαιδαλώδες πλέγμα διαδικασιών και φορέων, των οποίων η συμμετοχή απαιτείται για την υλοποίηση του σχεδιασμού και την άσκηση πολεοδομικής πολιτικής. Η ικανοποιητική κωδικοποίηση και η απλούστευση της πολεοδομικής νομοθεσίας αποτελούν ευχολόγιο για την καλύτερη λειτουργία των δύο επιπέδων πολεοδομικού σχεδιασμού.

Ωστόσο, πιστεύεται πως η συνοπτική και κωδικοποιημένη αποτύπωση των διαδικαστικών ζητημάτων δύναται να διευκολύνει την κατανόηση του τρόπου εφαρμογής της πολεοδομίας στην Ελλάδα και να αποτελέσει ένα χρήσιμο εργαλείο στα χέρια του εν δυνάμει μελετητή πολεοδομικών μελετών, στο πλαίσιο της ισχύουσας έννομης πολεοδομικής πραγματικότητας.

# Βιβλιογραφικές αναφορές

Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου.* Αθήνα: Συμμετρία.

Παπαγρηγορίου, Β. (2007). *Πολεοδομία: Εισαγωγή, θεσμοί, πολιτική.* Αθήνα-Θεσσαλονίκη: Σάκκουλας.

Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας (χ.χ.). Πολεοδομία. διαθέσιμο στο http://www.ypeka.gr/ [πρόσβαση: 30 Αυγούστου 2015].

Despotopoulos, J. (1997). *La structure idologique des cités*, Athens: NTUA Press.

# Κεφάλαιο 6

## Μέθοδοι πολεοδομικού σχεδιασμού στο ελληνικό περιβάλλον

**Σύνοψη**

*Στο παρόν κεφάλαιο περιγράφεται συνοπτικά η μεθοδολογία του πολεοδομικού σχεδιασμού στο ελληνικό περιβάλλον, αναφορικά με τις βασικές του διαστάσεις, δηλαδή τον προγραμματισμό και το σχεδιασμό. Αρχικά, αναλύονται τα κύρια βήματα του προγραμματισμού (ανάλυση, στρατηγική, πρόγραμμα δράσης κτλ.) και του σχεδιασμού (οριοθέτηση, περιοχή ένταξης, λειτουργικό πρόγραμμα κτλ.). Στη συνέχεια, γίνεται αναφορά στη μεθοδολογία υλοποίησης του σχεδιασμού κατά τα πρότυπα σχεδιασμού (π.χ. μοντέλα, γεωμετρικά μοτίβα) και παρουσιάζονται οι μέθοδοι ρύθμισης του χώρου, με έμφαση στο σχεδιασμό των χρήσεων γης, τα ρυθμιστικά και πολεοδομικά σχέδια, τα διάφορα μεθοδολογικά εργαλεία σχεδιασμού, η πολεοδομική μελέτη κτλ. Επιπλέον, εξετάζονται οι θεσμοθετημένες διαδικασίες για την τελική υλοποίηση των σχεδίων, δηλαδή τα σχέδια εφαρμογής (π.χ. πράξη εφαρμογής) και τα στάδια σύνταξής τους. Τέλος, παρουσιάζονται ειδικές κατηγορίες μεμονωμένων πράξεων εφαρμογής, καθώς και πράξεις που συντελούνται σε μικρότερη κλίμακα εφαρμογής (π.χ. τακτοποίηση, προσκύρωση).*

**Προαπαιτούμενη γνώση**

*Ο αναγνώστης απαιτείται να έχει κατανοήσει επαρκώς τα επίπεδα σχεδιασμού και τον βασικό κορμό της πολεοδομικής νομοθεσίας, που περιγράφονται στο παρόν βιβλίο. Επίσης, θα πρέπει να έχει παρακολουθήσει τα σχετικά μαθήματα της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών (ΣΑΤΜ) του ΕΜΠ. Σε κάθε περίπτωση, απαραίτητη είναι η παρακολούθηση της βασικής πολεοδομικής νομοθεσίας, για διευκρινίσεις και επιμέρους περιπτώσεις. Για καλύτερο αποτέλεσμα, μπορεί επίσης να διαβάσει συνδυαστικά το βιβλίο του Α. Αραβαντινού,* Πολεοδομικός σχεδιασμός *(2007).*

## 6.1 Εισαγωγή

Η μεθοδολογία για την ανάπτυξη των οικισμών και, μετέπειτα, των πόλεων ξεκινά ήδη από το 6000 π.Χ. (βλ. Κεφάλαιο2), με πιθανή πρώτη την πόλη Ουρ (Ur) της Μεσοποταμίας. Έκτοτε, οι εφαρμοζόμενες τεχνικές προσαρμόστηκαν και καθόρισαν τις σύγχρονες μορφές των πόλεων, καλύπτοντας τις ολοένα αυξανόμενες ανάγκες των κατοίκων τους. Εδώ θα εξετάσουμε τη μεθοδολογία με την οποία προσεγγίζεται ο σχεδιασμός των πόλεων στη σύγχρονη Ελλάδα, αναφέροντας την κυρίαρχη πρακτική και λογική των σχεδίων στο χώρο. Η μελέτη μας θα εστιαστεί περισσότερο στις θεσμοθετημένες μεθόδους, με στόχο να εξηγηθεί αυτό που σήμερα καλούμε «πολεοδομικές εφαρμογές στο κτισμένο περιβάλλον». Πράγματι, οι σημερινές μεγάλες πόλεις *είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό τους ίδιες με εκείνες που άρχισαν να δημιουργούνται ως μητροπόλεις στις αρχές του 19ου αι. και οι σημερινές κεντρικές λειτουργίες τους είναι, λίγο έως πολύ, ίδιες με αυτές της εποχής εκείνης, αλλά εξελιγμένες* (Παπαγεωργίου, 1986).

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός καλείται να διαχειριστεί και να εξομαλύνει τις ενδεχόμενες αρνητικές εξελίξεις από την παραπάνω επέκταση και εξέλιξη των πόλεων, τη χωροθέτηση των νέων λειτουργιών, και να καλύψει με τάξη τις αυξανόμενες ανάγκες των κατοίκων τους. Ο σχεδιασμός εφαρμόζει την πολεοδομική θεωρία προσαρμόζοντάς τη στις ιδιαιτερότητες της περιοχής μελέτης (πόλη, αστικό κέντρο, οικισμός κτλ.), μέσα από τη σύνταξη μελετών και σχεδίων που ακολουθούν θεσμοθετημένες διαδικασίες και μεθοδολογίες. Κατά τον Αραβαντινό (2007, σ. 29), οι βασικές ανάγκες και οι αντίστοιχες λειτουργίες των πόλεων που καλείται ο σχεδιασμός να ρυθμίσει είναι η κατοικία, η εργασία, η αναψυχή και η κυκλοφορία.

Σημειώνεται εδώ εισαγωγικά ότι ο πολεοδομικός σχεδιασμός έχει δύο διαστάσεις/θεματικές: τον **προγραμματισμό**, δηλαδή την οργάνωση του κοινωνικού χώρου της πόλης, με τον οποίο μελετώνται το τοπικό παραγωγικό σύστημα και, κυρίως, οι έννοιες των δραστηριοτήτων και των χρήσεων γης, και το **σχεδιασμό**, με τον οποίο εξετάζονται στοχευμένα η οργάνωση και η ρυμοτομία του κτισμένου περιβάλλοντος, εξειδικεύοντας στη γεωμετρία και τη μορφολογία του χωρικού συστήματος που αποτελεί την πόλη.

Το κεφάλαιο αυτό εξειδικεύεται στην παρουσίαση των μεθόδων του καθολικού μοντέλου σχεδιασμού όπως αυτό ακολουθείται στα πρότυπα της Ελλάδας, ενώ τα εναλλακτικά μοντέλα σχεδιασμού παρουσιάζονται αναλυτικά στο Κεφάλαιο 9 του παρόντος. Κρίνεται σκόπιμη η παράλληλη ανάγνωση του με τα Κεφάλαια 4 και 5, για την απόκτηση ολοκληρωμένης γνώσης σχετικά τόσο με τη μέθοδο όσο και με τους εκάστοτε φορείς και τις αρμοδιότητές τους στο σχεδιασμό.

## 6.2 Διαδικασία πολεοδομικού σχεδιασμού

Το αντικείμενο του πολεοδομικού σχεδιασμού περιλαμβάνει πλήθος ενοτήτων, από τα αστικά συγκροτήματα και τους οικισμούς μέχρι τις πόλεις, τα μεγάλα αστικά κέντρα και τις μητροπολιτικές περιοχές. Οι κατηγορίες των σχεδίων με τις ανάλογες κλίμακες ανάλυσης παρουσιάζονται αναλυτικά στον Πίνακα 3.4 του Κεφαλαίου 3. Συμφώνα με αυτόν, αντιλαμβανόμαστε πού τοποθετείται από άποψη μεγέθους και κλίμακας το αντικείμενο των επεμβάσεων και του προγραμματισμού στο χώρο.

Η διαδικασία του πολεοδομικού σχεδιασμού γενικά μπορεί να εξετάζεται και να αναλύεται σε τρία διακριτά επίπεδα, ως εξής:

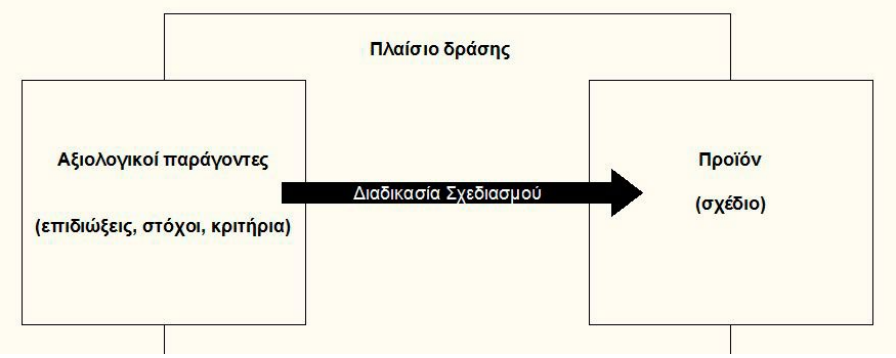
- επιλογή μορφής, για μια νέα ανάπτυξη (urban development),
- επιλογή θεσμικού εργαλείου, για την εκπόνηση ενός σχεδίου,
- προγραμματισμός των λειτουργιών μιας υφιστάμενης ή μιας νέας χωρικής ενότητας.

Επιπλέον, τμήμα της διαδικασίας για την υλοποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού θεωρείται και η διαβούλευση μεταξύ του φορέα υλοποίησης μιας απόφασης ή ενός σχεδίου με τις ενδιαφερόμενες ομάδες και το σύνολο του κοινού. Έτσι, η μεθοδολογία δεν περιορίζεται μόνο στο τεχνικό επίπεδο του σχεδιασμού της επέμβασης στο χώρο, αλλά αναζητά ενδιάμεσες λύσεις, που θα άρουν τις διαφωνίες των πολιτών και, ειδικότερα, των αντιμαχόμενων συμφερόντων συγκεκριμένων κοινωνικών ομάδων.

Αναφορικά με το πρώτο επίπεδο, η επιλογή μορφής ή μοντέλου αστικής ανάπτυξης, για μια νέα αστική ανάπτυξη, χρησιμοποιείται, κατά κανόνα, είτε σε περιπτώσεις νέων πόλεων και οικισμών είτε σε αναπλάσεις εγκαταλελειμμένων περιοχών είτε, τέλος, σε επεκτάσεις σχεδίων πόλεων. Η λογική της μορφής που θα σχεδιαστεί στο χώρο (ιπποδάμειο, ακτινοκεντρικό, πολυκεντρικό κ.ά.) βασίζεται σε πλήθος παραγόντων και σχετίζεται με τις γειτονικές αστικές ενότητες, το ιστορικό πλαίσιο του χώρου παρέμβασης, τις υφιστάμενες χρήσεις και το ανάγλυφο κτλ. Περισσότερες πληροφορίες για τα πολεοδομικά συστήματα παρέχονται στα Κεφάλαια 1 και 2 του παρόντος.

Τα δύο επόμενα επίπεδα ανάλυσης της διαδικασίας αφορούν την πλέον συνήθη πρακτική σχεδιασμού στη σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα, που αφορά την επίλυση των πολεοδομικών προβλημάτων και, άρα, την εκπόνηση των σχεδίων και τον προγραμματισμό των λειτουργιών.

Η διαδικασία του πολεοδομικού σχεδιασμού χαρακτηρίζεται από τον Αραβαντινό (2007, σ. 53) και πλήθος άλλων πολεοδόμων (White and Engelen, 1993) ως μία από τις πολυπλοκότερες μορφές σχεδιασμού, που διέπεται, ωστόσο, από ορισμένες βασικές αρχές και, άρα, χαρακτηρίζεται λογική διαδικασία. Οι τρεις βασικές συνιστώσες του σχεδιασμού είναι η αξιολογική διάσταση (επιδιώξεις, στόχοι και κριτήρια), το πλαίσιο δράσης και το προϊόν, τα οποία μπορούμε να πούμε ότι συνδέονται μέσα από τη διαδικασία του σχεδιασμού.




**Εικόνα 6.1:** *Διαγραμματική απεικόνιση διαδικασίας σχεδιασμού.*
**Πηγή:** *Ίδια επεξεργασία με δεδομένα Διαδικασίας σχεδιασμού από Αραβαντινό (2007).*

Σε κάθε περίπτωση, τα δύο κυρίαρχα βήματα της διαδικασίας του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι η **ανάλυση** και η **σύνθεση** ή, όπως είναι γνωστή, η τετραμερής διαδικασία **συλλογή στοιχείων-ανάλυση-στόχοι-πρόταση**. Η επικρατούσα άποψη για τη διαδικασία διαμορφώθηκε ήδη από το 1969, με το «λογικό πρότυπο σχεδιασμού» του Chadwick, στο οποίο οι φάσεις της περιλαμβάνουν τα παρακάτω και ισχύουν μέχρι και σήμερα:

1. περιγραφή του συστήματος και διατύπωση του προβλήματος,
2. διαμόρφωση και ανάλυση εναλλακτικών λύσεων,
3. αξιολόγηση και επιλογή,
4. εφαρμογή και παρακολούθηση.

Η παραπάνω διαδικασία σχεδιασμού αναφέρεται στη μεθοδολογία που αναγνωρίζει την πόλη ή τον υπό μελέτη οικισμό ως σύνολο, με πλήθος αλληλεξαρτήσεων (κοινωνικών, οικονομικών και θεσμικών παραγόντων), οι οποίες

θα πρέπει να εξετάζονται συνδυαστικά, και καλείται **καθολικός σχεδιασμός** (comprehensive planning).

Στον αντίποδα του καθολικού σχεδιασμού βρίσκεται ο **τομεακός σχεδιασμός**, με αντικείμενο έναν συγκεκριμένο τομέα κάθε φορά, για τον οποίο υπάρχει η ανάγκη λήψης απόφασης (π.χ. κυκλοφοριακός σχεδιασμός, βιομηχανική χωροθέτηση, masterplan κοινωφελών εγκαταστάσεων κτλ.). Ο καθολικός σχεδιασμός καλείται να συνθέσει το πλήθος των επιμέρους τομεακών σχεδιασμών σε ένα ενιαίο ολοκληρωμένο σύνολο. Στην παραπάνω λογική επικράτησε και η μεθοδολογία του **παράλληλου σχεδιασμού**, στον οποίο *επισημαίνονται οι βασικές λειτουργίες του οικισμού (κατοικία, βιομηχανία, εμπόριο, κυκλοφορία, αναψυχή κτλ.), για καθεμία από τις οποίες εφαρμόζεται η συνηθισμένη διαδικασία: περιγραφή-ανάλυση των τάσεων-αξιολόγηση-προτάσεις, σαν να πρόκειται για ισάριθμες περιπτώσεις τομεακού σχεδιασμού* (Αραβαντινός, 2007, σ. 56).

Ο καθολικός πολεοδομικός σχεδιασμός αναλύεται σε δύο βασικές διαστάσεις, όπως αναφέρεται και στην εισαγωγή: τον προγραμματισμό (Α) και το σχεδιασμό (Β).

Ο *προγραμματισμός* (Α) αφορά την οργάνωση του κοινωνικού χώρου της πόλης, με κύριο εργαλείο του το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ), για τη ρύθμιση των χωρικών ενοτήτων, τις κεντρικές λειτουργίες και δραστηριότητές του, την κατανομή των χρήσεων γης, την κυκλοφορία κ.ά. Η μεθοδολογία που ακολουθείται για τη ρύθμιση των παραπάνω περιλαμβάνει την **ανάλυση** (περιγραφή και κατανόηση της περιοχής επέμβασης, εντοπισμός των οικονομικών και θεσμικών περιορισμών, κατανόηση και παρέμβαση), τη διαμόρφωση **στρατηγικής και στόχων** (καθορισμός προτεραιοτήτων δράσης, διαμόρφωση πολλαπλών ορθολογισμών και στόχων), την οριοθέτηση **προγράμματος δράσης** (δημιουργία εναλλακτικών, καθορισμός κριτηρίων αξιολόγησης, αξιολόγηση) και, τέλος, την **εφαρμογή του προγράμματος δράσης**.

Για την **ανάλυση**:

- εξετάζονται τα όρια και η περιοχή ανάλυσης σε θεσμικό και λειτουργικό επίπεδο (περιοχή σχεδίου πόλης-περιοχή ρυθμιστικού σχεδίου κ.ά.),
- εξετάζονται τα δεδομένα (τα πρωτογενή, όπως ερωτηματολόγια και απογραφικά δελτία, και τα δευτερογενή, όπως στατιστικές, τράπεζες δεδομένων κ.ά.),
- γίνεται επεξεργασία και ποσοτική ανάλυση (τάσεων, δεικτών, μοντέλων κ.ά.),
- γίνεται σύνδεση με τις διαδικασίες αστικοποίησης και εσωτερικής οργάνωσης της πόλης.

Σε κάθε περίπτωση, μελετώνται ο πληθυσμός, το τοπικό παραγωγικό σύστημα, η απασχόληση, το φυσικό περιβάλλον και οι χρήσεις γης, η βιομηχανία, το εμπόριο, η κατοικία και ο κοινωνικός εξοπλισμός.

Για τη διαμόρφωση **στρατηγικής και στόχων**, ορίζονται οι προτεραιότητες και ο χρονικός ορίζοντας εφαρμογής της στρατηγικής, τα παραδοτέα και οι επιμέρους δράσεις της, ενώ ακόμα αποσαφηνίζεται ο στόχος της παρέμβασης και το θεσμικό και πολιτικό πλαίσιο της πολεοδομικής δράσης. Τέλος, εξειδικεύονται οι στόχοι για το σύνολο της πόλης, αλλά και για επιμέρους περιοχή και τομέα δραστηριοτήτων.

Το **πρόγραμμα δράσης** περιλαμβάνει τη διαμόρφωση εναλλακτικών λύσεων, για την επίτευξη του στόχου που έθεσε η στρατηγική, την επιλογή μοντέλου, κριτηρίων και διαδικασίας αξιολόγησης, τη βασική εργασία ανάδρασης, για τη βέλτιστη λύση, με τα ανάλογα κοινωνικά, λειτουργικά και χωρικά χαρακτηριστικά της, και τέλος, την κατάρτιση του προγράμματος δράσης, το οποίο περιλαμβάνει:

- τη δομή του προγράμματος, σε αντιστοιχία με τις προτεραιότητες στρατηγικής,
- την αναλυτική περιγραφή έργων και δράσεων,
- τις φάσεις υλοποίησης, την κοστολόγηση και τις πηγές χρηματοδότησης,
- τις μελέτες σκοπιμότητας, και
- τις όποιες πιλοτικές δράσεις.
- Το τελικό βήμα του προγραμματισμού στον πολεοδομικό σχεδιασμό αφορά την **εφαρμογή του προγράμματος δράσης**, με:
- ειδικές ζώνες ρύθμισης για χρήσεις γης, όπως Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ), κοινωφελείς χρήσεις, βιομηχανία κ.ά.,
- κατάλληλους πολεοδομικούς μηχανισμούς, ανάλογα με τη στοχοθεσία, όπως Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ), Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ), κανονισμοί δόμησης κ.ά.,
- έργα υποδομής, όπως κυκλοφορία, ύδρευση, οπτικές ίνες, δημόσιο χώροι, κοινωφελείς χώροι κ.ά.,
- προγράμματα οργανωμένης δόμησης.

Ο προγραμματισμός υλοποιείται μέσα από Ρυθμιστικά Σχέδια (ΡΣ), Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ), Σχέδια Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ) ή, όπως καλούνται με τη νέα νομοθεσία, Τοπικά Χωρικά Σχέδια (ΤΧΣ), Ειδικά Χωρικά Σχέδια (ΕΧΣ) κ.ά. (βλ. Ν. 4269/2014, ΦΕΚ 142/Α΄/28.06.2014).

Ο *σχεδιασμός* (Β) αφορά την οργάνωση του κτισμένου χώρου της πόλης και εστιάζεται περισσότερο σε επεκτάσεις και αναθεωρήσεις σχεδίων πόλης, ζητήματα ρυμοτομίας και μορφολογίας και ευρύτερα θέματα κατασκευής. Αναφέρεται στις χρήσεις γης των επιμέρους οικιστικών ενοτήτων, τις σχέσεις του όγκου και των αποστάσεων των

κτισμάτων στο χώρο της πόλης, τις μορφολογικές λεπτομέρειες, ενώ γενικά θεωρείται ότι βρίσκεται μεταξύ προγραμματισμού και αρχιτεκτονικής.

Ο σχεδιασμός υλοποιείται μέσα από Πολεοδομικές Μελέτες (ΠΜ), Πολεοδομικές Μελέτες Ανάπλασης (ΠΜΑ), Σχέδια Οργανωμένης Δόμησης, όπως Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου (ΖΕΟ), Βιομηχανικές Περιοχές (ΒΙΠΕ), Βιομηχανικές Επιχειρηματικές Περιοχές (ΒΕΠΕ), οικιστικές περιοχές, Περιοχές Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ) κτλ. ή, όπως καλούνται με τη νέα νομοθεσία (Ν. 4269/2014, ΦΕΚ 142/Α΄/28.06.2014), Ρυμοτομικά Σχέδια Εφαρμογής (ΡΣΕ).

Ο αστικός σχεδιασμός περιλαμβάνει τα βήματα/διαδοχικές φάσεις επεξεργασίας που ορίζονται στο πλαίσιο, τα οποία, ανάλογα με την κλίμακα εφαρμογής, μπορεί να διαφοροποιούνται.

Χαρακτηριστικό στοιχείο του σχεδιασμού είναι η λεπτομερής κατάρτιση του ρυμοτομικού σχεδίου, που αφορά την αναλυτική διαμόρφωση του χώρου, συνδυάζει τις θεωρίες του πολεοδομικού σχεδιασμού, για την ανάπτυξη του πολεοδομικού μοτίβου, και εξετάζει:

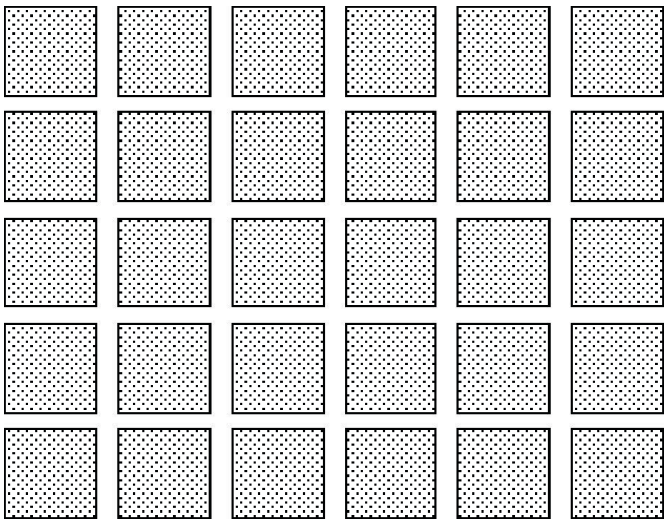
- τη διάταξη και μορφή των βασικών στοιχείων του αστικού χώρου (γραμμική, περίκεντρη, κανναβοποιημένη, ελεύθερη διάταξη Οικοδομικών Τετραγώνων/ΟΤ, ελεύθερων χώρων, κοινωφελών εγκαταστάσεων κτλ.),
- τον προσδιορισμό χώρων σύμφωνα με τα όρια και τις (α)συνέχειες που δημιουργούνται με τα συστατικά του αστικού χώρου (ιεράρχηση δικτύων και χώρων κτλ.),
- την επιλογή του ρυθμού παρουσίας των στοιχείων στο χώρο (επανάληψη μοτίβων, εναλλασσόμενα μοτίβα κτλ.),
- την επιλογή των αναλογιών και τις σχέσεις εσωτερικού και εξωτερικού χώρου.

Η μέθοδος με την οποία **υλοποιείται ο σχεδιασμός** γίνεται αντιληπτή ανάλογα με το ίδιο το μοτίβο-πρότυπο σχεδιασμού, που ακολουθεί τις σχολές σχεδιασμού και την ιστορική πολεοδομική πρακτική (εφαρμοσμένο μοτίβο) της περιοχής μελέτης.

Οι κύριες σχολές σχεδιασμού και τα σχεδιαστικά μοντέλα που εισήγαγαν αναλύονται συνοπτικά στο Κεφάλαιο 2, με κυρίαρχες στην επικρατούσα διδακτική της πολεοδομίας (τα επικαλούμενα «καθολικά μοντέλα») τις παρακάτω σχολές:

- ορθοκανονικότητα (gridsystems, ιπποδάμειο),
- city beautiful,
- garden city, αποκέντρωση,
- villeradieuse, κατανάλωση χώρου,
- προαστιοποίηση,
- Bauhaus και βιομηχανική ανάπτυξη πόλης,
- νεοκονστρουκτιβισμός.

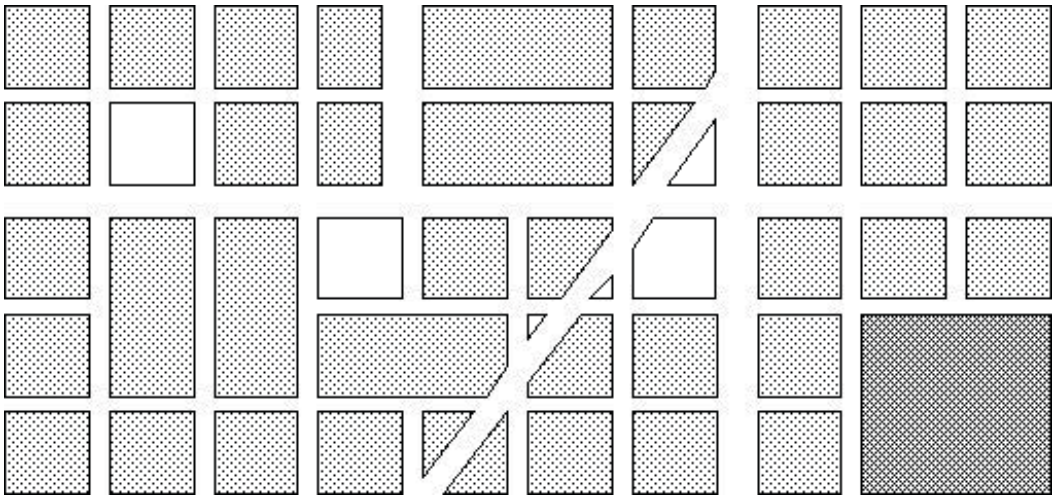
Στην πράξη, η μέθοδος σχεδιασμού σε υφιστάμενες αναπτύξεις πόλεων ή σε τμήματά τους (ρυμοτομικό σχέδιο) γίνεται αντιληπτή μέσα από την ανάλυση του ιστού της πόλης, τόσο σε γεωμετρικό, όσο και σε κοινωνικοοικονομικό επίπεδο, με τις ανάλογες επιπτώσεις του. Ένα ρυμοτομικό σχέδιο μπορεί να έχει ή να μην έχει πλήρη γεωμετρική δομή.



**Εικόνα 6.2:** *Ιπποδάμειο σύστημα.*
**Πηγή:** *Οικονόμου, 2002.*

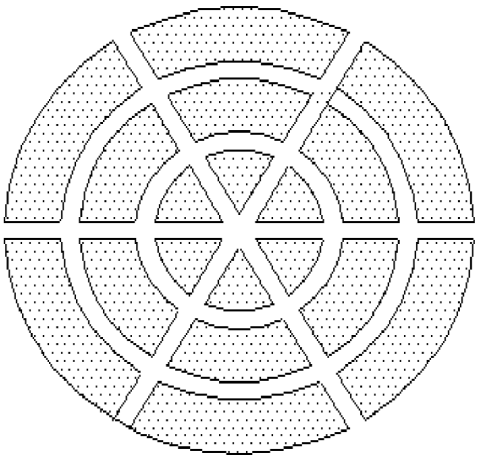
Τα περισσότερα γεωμετρικά ρυμοτομικά ακολουθούν, λιγότερο ή περισσότερο αυστηρά, έναν *κάνναβο*, δηλαδή έναν νοητό σκελετό, που προσδιορίζει τη δομή τους και αποτελείται από την επανάληψη, με κάποιο κανόνα, ομοειδών μοναδιαίων στοιχείων (Οικονόμου, 2002). Τέτοια ρυμοτομικά ονομάζονται ιπποδάμεια και χαρακτηρίζονται από σειρά πλεονεκτημάτων (ευκολία κατασκευής, αναγνωσιμότητα, συμβατότητα με σχεδίαση κτιρίων κτλ.) και μειονεκτημάτων (δυσκολία προσαρμογής στο ανάγλυφο, έλλειψη ιδιαίτερου χαρακτήρα κτλ.).

Σημειώνεται, ωστόσο, ότι η εφαρμογή του «αυστηρού-καθαρού ιπποδάμειου» είναι εξαιρετικά δύσκολη, δεδομένων των αναγκών σε κυκλοφορία, της έλλειψης ταύτισης του μεγέθους των ιδιοκτησιών, της ανάγκης ύπαρξης συγκεντρωτικών μεγάλης κλίμακας δραστηριοτήτων κτλ.



**Εικόνα 6.3:** *Ρυμοτομικό σχέδιο με σύνθετο ιπποδάμειο.*
**Πηγή:** *Οικονόμου, 2002.*

Αντίστοιχα, μια άλλη κατηγορία γεωμετρικού ρυμοτομικού σχεδίου με αρκετές εφαρμογές και συνδυασμό παραλλαγών είναι το ακτινοκεντρικό, στο οποίο, σύμφωνα με τον Οικονόμου (2002), κυριαρχούν οι ομόκεντροι δακτυλιοειδείς δρόμοι και το ακτινικό σχήμα, δηλαδή οι δρόμοι που διέρχονται από το κέντρο. Στα θετικά αυτού του τύπου των σχεδίων είναι η ευκολία προσπελασιμότητας της κεντρικής περιοχής, ενώ στα αρνητικά είναι το ακανόνιστο σχήμα των ΟΤ, που δυσχεραίνει αντίστοιχα και την ορθοκανονική τοποθέτηση των κτιρίων.

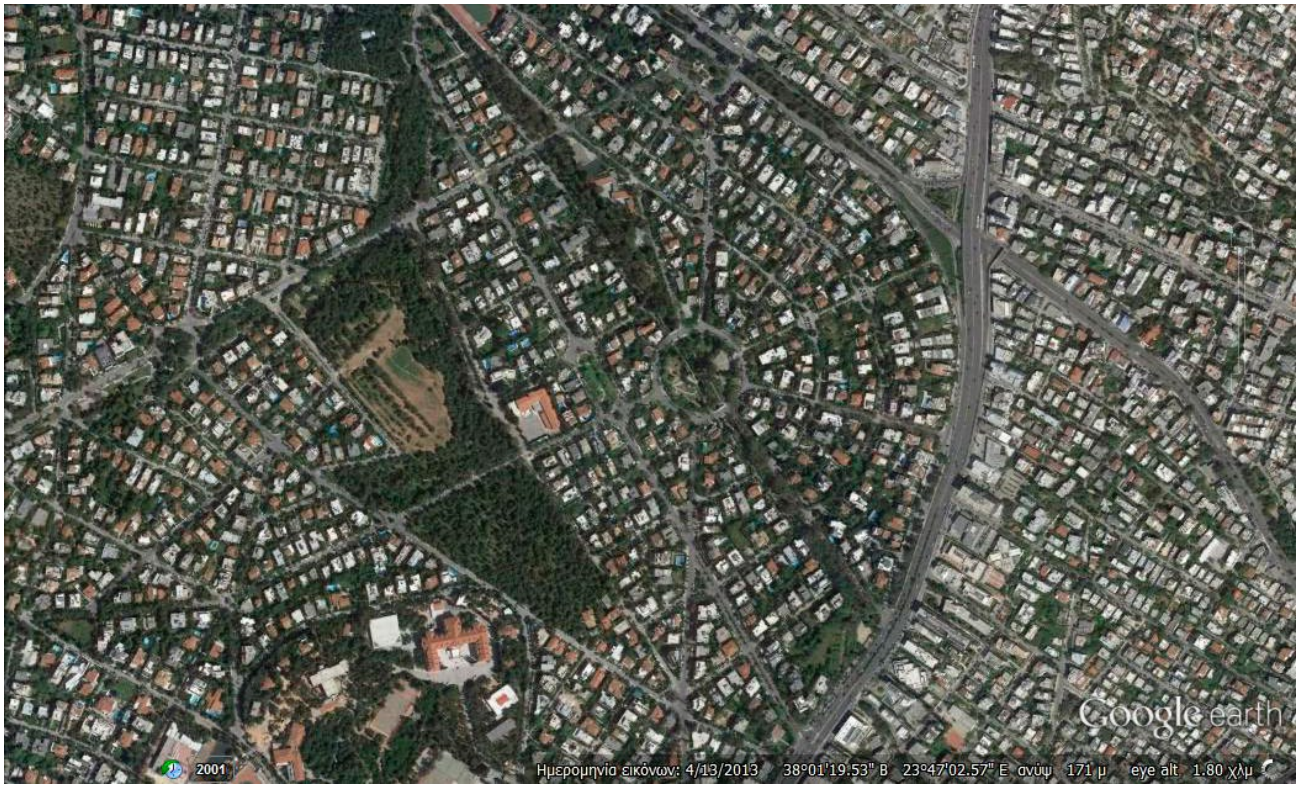


**Εικόνα 6.4:** *Ακτινοκεντρικό ρυμοτομικό σχέδιο.*
**Πηγή:** *Οικονόμου, 2002.*

Άλλα μοτίβα ρυμοτομικών σχεδίων που απαντούν σε ιστορικές και νεότερες πόλεις συνδυάζουν τις ιδιότητες των καννάβων ή άλλων ορθοκανονικών σχημάτων, ενώ παράλληλα ακολουθούν στοιχεία της μορφολογίας του ανάγλυφου, του προσανατολισμού για θέαση και ηλιασμό, και πλήθος άλλων.




**Εικόνα 6.5:** *Διαμόρφωση ιπποδάμειου συστήματος, Πάτρα, νομός Αχαΐας.*
**Πηγή:** *Image © 2015, Google Earth.*



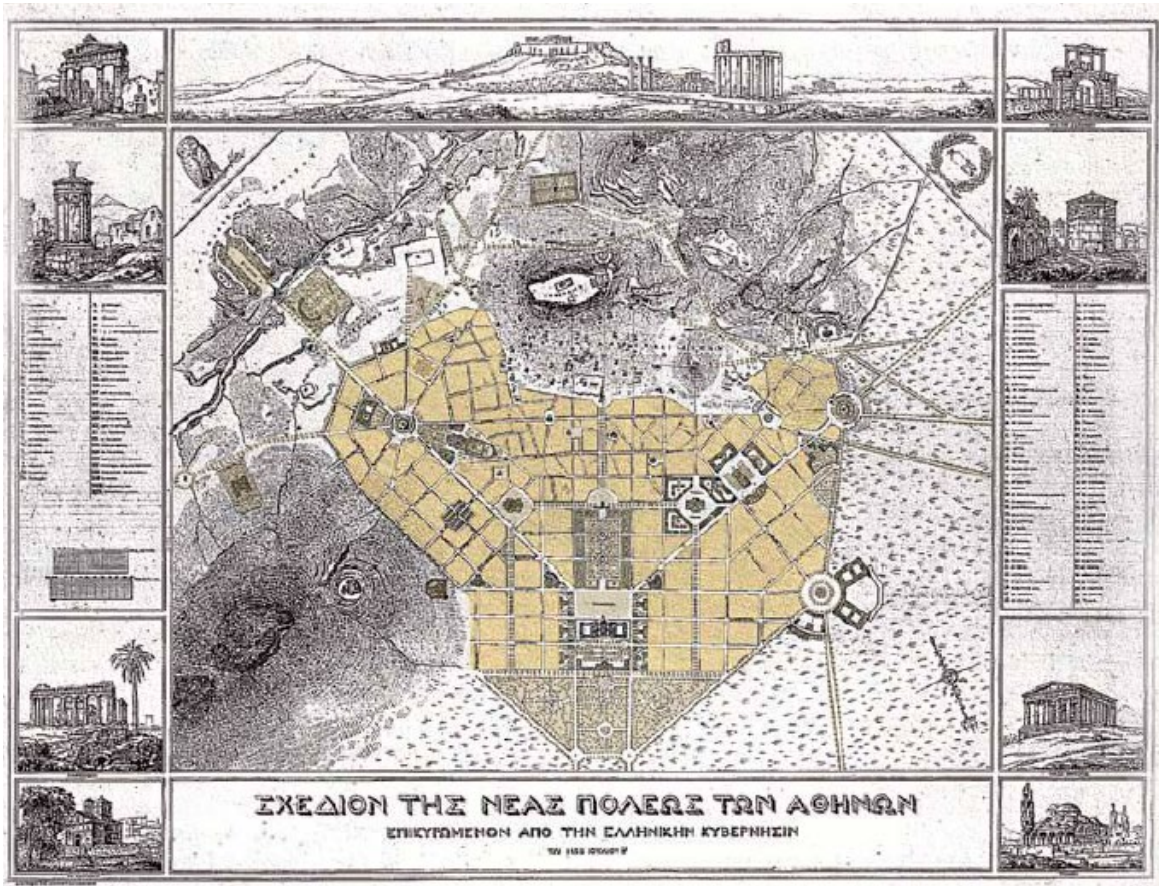

**Εικόνα 6.6:** *Διαμόρφωση ακτινοκεντρικού ρυμοτομικού σχεδίου, Φιλοθέη, νομός Αττικής.*
**Πηγή:** *Image © 2015, Google Earth.*



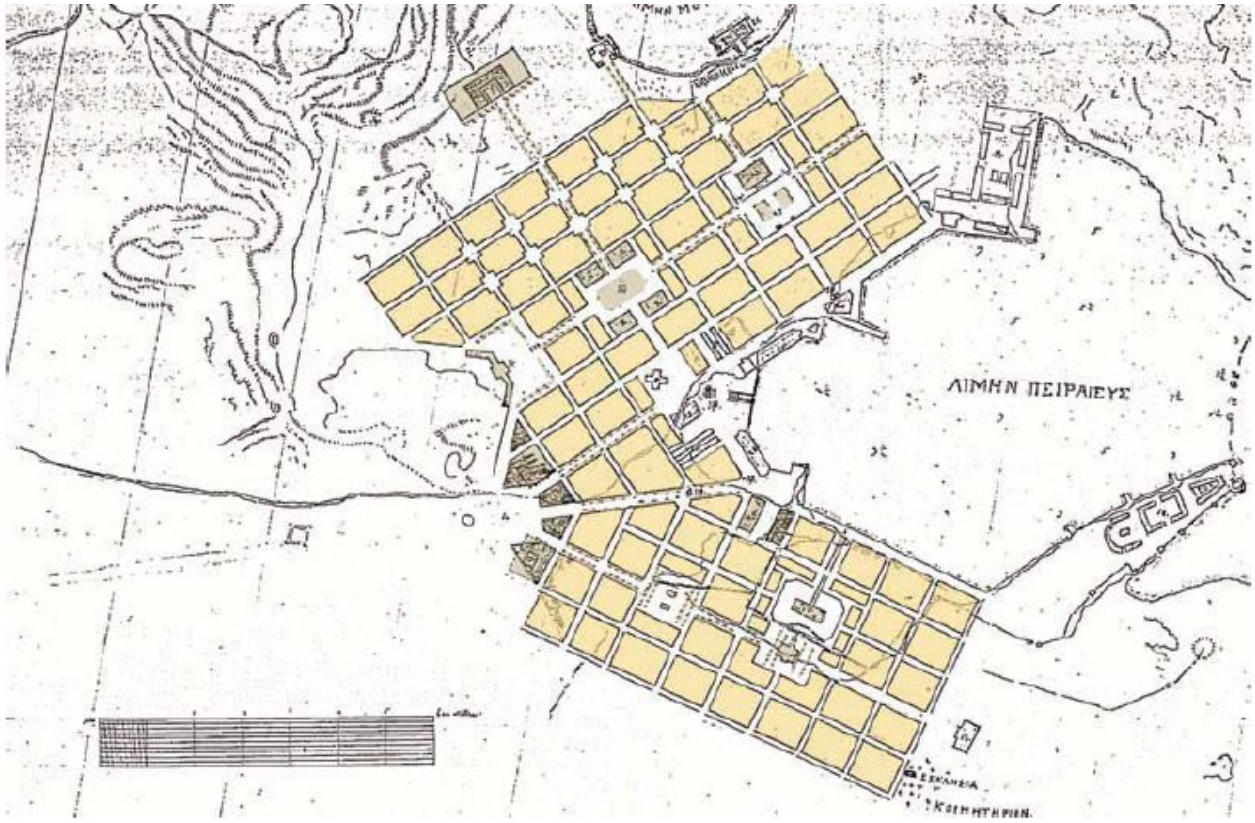

**Εικόνα 6.7:** *Διαμόρφωση μεσαιωνικού τμήματος, με μη γεωμετρικό ρυμοτομικό σχέδιο, Ρόδος.*
**Πηγή:** *Image © 2015, Google Earth.*




**Εικόνα 6.8:** *Διαμόρφωση μη γεωμετρικού ρυμοτομικού σχεδίου εντός τειχών, Ηράκλειο, Κρήτη.*
**Πηγή:** *Image © 2015, Google Earth.*




**Εικόνα 6.9:** *Σχέδιο για την πολεοδομική ανάπτυξη της Αθήνας, 1833 (Κλεάνθης-Schaubert).*
**Πηγή:** *Κλεάνθης και Schaubert, 1833.*




**Εικόνα 6.10:** *Διαμόρφωση πολεοδομικής ανάπτυξης του Πειραιά (Κλεάνθης-Schaubert).*
**Πηγή:** *Κλεάνθης και Schaubert, 1833.*

.




**Εικόνα 6.11:** *Διαμόρφωση πολεοδομικής ανάπτυξης Ερέτριας (Κλεάνθης-Schaubert).*
**Πηγή:** *Κλεάνθης και Schaubert, 1833.*

Ο τρόπος σχεδιασμού και οι πολεοδομικές αποφάσεις, σε συνδυασμό με την πολιτική της εφαρμογή τους, μπορούν να καθορίσουν την ιδιοκτησία γης και την εξέλιξή της, την κατανομή δημοσίου-ιδιωτικού στο χώρο, την αξία της γης και την εμπορευσιμότητα κτιρίων, καταστημάτων και χώρων, την προσβασιμότητα και τις μετακινήσεις. Όλα τα παραπάνω **ρυθμίζονται** με συγκεκριμένες μεθόδους σε επίπεδο πόλης, οικισμού, πολεοδομικής ενότητας και γειτονιάς, μέσα από το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο, όπως αυτό αναλύεται παρακάτω.

## 6.3 Μέθοδοι ρύθμισης του χώρου στο ελληνικό περιβάλλον

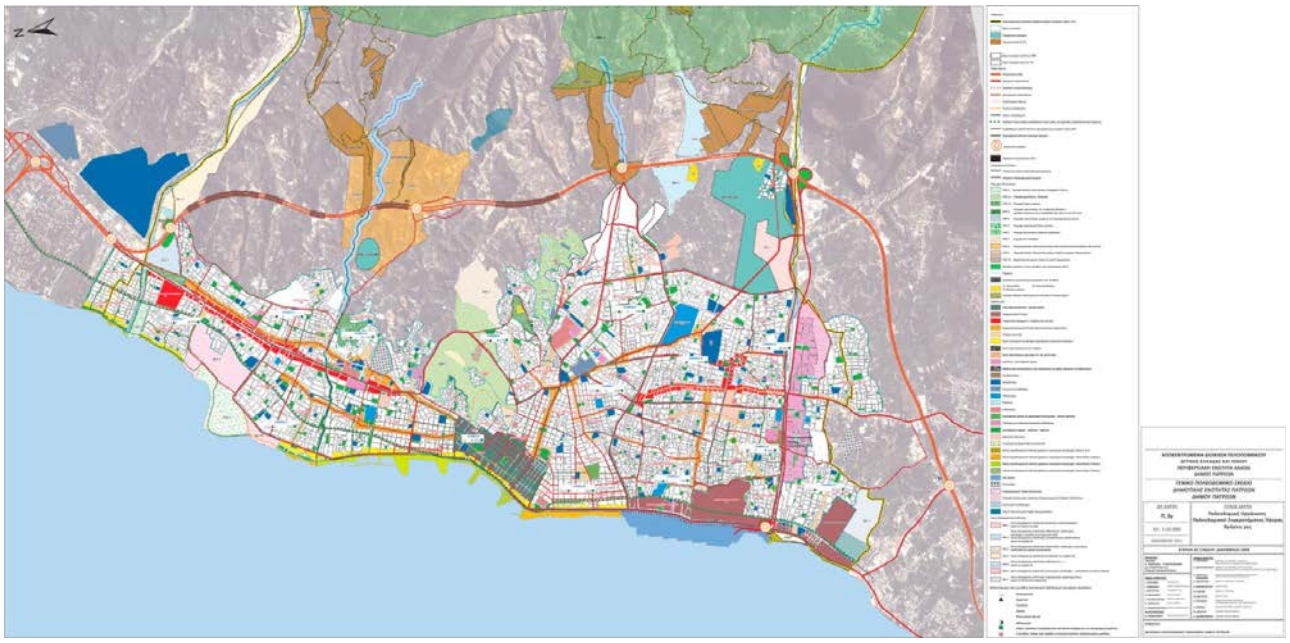
### 6.3.1 Οι χρήσεις γης

Ο προσδιορισμός των χρήσεων γης σε μια πόλη ή σε ένα τμήμα της είναι από τα πλέον καθοριστικά στοιχεία της πολεοδομικής πρακτικής και σημαντικό τμήμα του κάθε σχεδίου οποιασδήποτε κλίμακας (από τη χωροταξική έως και το επίπεδο της γειτονιάς). Στο παρελθόν, στην Ελλάδα καθώς και σε πλήθος άλλων χωρών έως και σήμερα, το σχέδιο χρήσεων γης (land use plan) αποτελούσε ή αποτελεί αυτοτελές έργο, για την πολεοδομική οργάνωση των περιοχών και τη γεωγραφική κατανομή των αστικών λειτουργιών. Συντάσσεται στις μελέτες τύπου ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ, ενώ αποτελεί συστατικό στοιχείο όλων των μελετών που οφείλουν να συνεξετάσουν την πολεοδομική λειτουργία μιας περιοχής. Για παράδειγμα, όταν ζητείται η ανάλυση της κυκλοφοριακής κατάστασης μιας περιοχής, ο μελετητής θα πρέπει να αναλύσει, μεταξύ άλλων, και τις χρήσεις γης. Όμοια, σε περιπτώσεις περιβαλλοντικών, γεωλογικών μελετών, αλλά ακόμα και στη χωροθέτηση κτιριακών εγκαταστάσεων(π.χ. πολυκατάστημα, κινηματογράφος, βιομηχανική μονάδα, φροντιστήριο κ.ά.) απαιτείται η εξέταση των χρήσεων γης. Επιπλέον, ακόμα και σε περιπτώσεις στις οποίες ζητείται η παρακολούθηση κοινωνικών φαινομένων ή προβλημάτων (π.χ. συγκέντρωση εγκληματικότητας, υποβάθμιση περιβάλλοντος-εδαφικής ή ατμοσφαιρικής ρύπανσης κ.ά.), εξετάζονται

με λεπτομέρεια οι υφιστάμενες χρήσεις γης, ώστε να μελετηθούν οι συσχετισμοί που προκύπτουν από τη χωρική εμβέλεια των φαινομένων.

Στην κλίμακα του χωροταξικού σχεδιασμού, συντάσσονται επίσης ενδεικτικά σχέδια χρήσεων γης ή σχέδια διάταξης, στα οποία, λόγω της μικρότερης κλίμακας, παρουσιάζεται αντίστοιχα και μικρότερη λεπτομέρεια.

Ενδεικτικά, στην Εικόνα 6.12 φαίνεται το σχέδιο χρήσεων γης που συντάχθηκε για το ΓΠΣ της Δημοτικής Ενότητας (ΔΕ) Πατρέων στο δήμο Πατρέων (Β2 Στάδιο, 2009, ΦΙΛΩΝ και συνεργάτες ΟΕ).



**Εικόνα 6.12:** *Σχέδιο χρήσεων γης, ΓΠΣ ΔΕ Πατρέων, δήμος Πατρέων (Β2 Στάδιο, 2009, ΦΙΛΩΝ και συνεργάτες ΟΕ).*
**Πηγή:** *Αποκεντρωμένη Διοίκηση Πελοποννήσου, Δυτικής Ελλάδας και Ιονίου (http://www.apd-depin.gov.gr/).*

Σημειώνεται ότι, κατά το στάδιο της ανάλυσης μιας περιοχής, εξετάζονται ξεχωριστά οι υφιστάμενες και οι θεσμοθετημένες χρήσεις γης από το εκάστοτε ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ, από όπου πολλές φορές εντοπίζονται διαφορές που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά το σχεδιασμό της πρότασης, για τη μελλοντική θεσμοθέτηση των χρήσεων γης της υπό μελέτη περιοχής. Σημαντικό στοιχείο είναι, επίσης, η μελέτη της διαχρονικής εξέλιξης των χρήσεων γης, που επιτρέπει τη διαδικασία ανάλυσης των μεταβολών και τη δυνατότητα πρόβλεψής τους.

Στη διεθνή πρακτική, τα σχέδια χρήσεων γης αποτελούν από τα κύρια συστατικά του πολεοδομικού σχεδιασμού, ενώ μεγάλη έμφαση δίνεται στις διαδικασίες άρσης των συγκρούσεων-οχλήσεων των χρήσεων γης (π.χ. γειτνίαση βιομηχανίας-κατοικίας), που προκύπτουν σε ήδη διαμορφωμένα τμήματα πόλεων ή οικισμών. Το ζήτημα των χρήσεων γης απασχολεί σημαντικά τη διεθνή πολεοδομική έρευνα, καθώς θεωρείται ότι καθορίζει τις κοινωνικές συνθήκες ανάπτυξης της πόλης, με τη χωροθέτηση των αστικών λειτουργιών και την αλληλεπίδρασή τους.

Γενικά, οι χρήσεις γης (Σερράος, 2015):

- συγκροτούν τη λειτουργική δομή μιας πόλης,
- συγκροτούν τα κέντρα των πόλεων,
- οργανώνουν την κοινωνική ζωή και συγκροτούν κοινωνικούς χώρους,
- επηρεάζουν την αισθητική του δομημένου χώρου,
- καθορίζουν τις ποιότητες του αστικού χώρου,
- διαμορφώνουν τις συνθήκες εκμετάλλευσης της γης,
- επηρεάζουν σημαντικά τις αξίες γης,
- επηρεάζουν την ασφάλεια στον οικιστικό ιστό,
- διαμορφώνουν το πλέγμα των αστικών μετακινήσεων,
- διαμορφώνουν τις περιβαλλοντικές συνθήκες στο χώρο.

**Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη διεθνή πρακτική στο σχεδιασμό χρήσεων**

βλ. http://einstitute.worldbank.org/,
http://www.lse.ac.uk/,
http://newrur.grenoble.cemagref.fr/newrur_cd/,
http://www.aicgs.org/,
http://papers.ssrn.com/,
https://www.justia.com/real-estate/zoning-and-land-use/

Επίσης, βλ. πλήθος άρθρων στο επιστημονικό περιοδικό Land Use Policy (Elsevier Ltd.):
http://www.sciencedirect.com/

Στο ελληνικό περιβάλλον, ο καθορισμός των χρήσεων γης, το νομοθετικό πλαίσιο που τις προσδιορίζει και τα μέσα σχεδιασμού που τις διαμορφώνουν είναι σχετικά πολύπλοκο, ενώ υπέστη σημαντικές μεταβολές στο πρόσφατο παρελθόν με το Ν. 4269/2014 (ΦΕΚ 142/Α΄/28.06.2014).

Συνοπτικά, το νομοθετικό πλαίσιο που καθόριζε στο παρελθόν τις χρήσεις γης παρουσιάζεται στο http://courses.arch.ntua.gr/106894.html, με πρώτη νομοθετική πράξη που καθόρισε και την πολεοδομική εξέλιξη του σύγχρονου ελληνικού κράτους το ΠΔ 23.02.1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄ 06.03.1987), για τις κατηγορίες και το περιεχόμενο των χρήσεων γης. Συνέχεια αυτού ήταν το ΠΔ 09.12.1990 (ΦΕΚ 706/Δ΄/19.12.1990). Σύμφωνα με το παλαιό νομοθετικό καθεστώς, οι χρήσεις γης κατηγοριοποιούνταν σύμφωνα με τη γενική πολεοδομική λειτουργία τους σε:

1. αμιγής κατοικία,
2. γενική κατοικία,
3. πολεοδομικά κέντρα, κεντρικές λειτουργίες πόλης, τοπικό κέντρο συνοικίας-γειτονιάς. Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙΠΑ), Βιοτεχνικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ) προς εξυγίανση,
5. οχλούσα βιομηχανία-βιοτεχνία (υψηλή όχληση),
6. χονδρεμπόριο,
7. τουρισμός-αναψυχή,
8. ελεύθεροι χώροι-αστικό πράσινο,
9. κοινωφελείς εξυπηρετήσεις.

Ενώ, σύμφωνα με την ειδική πολεοδομική λειτουργία τους, κατηγοριοποιούνταν σε:

1. κατοικία [κατ' εξαίρεση, συμπεριλαμβάνει τη χρήση χώρων κτιρίων κατοικίας, για άσκηση επαγγέλματος συμβιβαστού προς την κυρία χρήση του κτιρίου (ιατρεία, δικηγορικά γραφεία κτλ.)],
2. ξενώνες μικρού δυναμικού (περί τις 20 κλίνες),
3. εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών,
4. γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί,
5. διοίκηση,
6. εστιατόρια,
7. αναψυκτήρια,
8. κέντρα διασκέδασης αναψυχής,
9. ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις,
10. χώροι συνάθροισης κοινού (θέατρα, κινηματογράφοι, αίθουσες συγκέντρωσης κτλ.),
11. πολιτιστικά κτίρια και, εν γένει, πολιτιστικές εγκαταστάσεις (βιβλιοθήκες, αίθουσες εκθέσεων κτλ.),
12. κτίρια εκπαίδευσης (πρωτοβάθμιας, δευτεροβάθμιας, τριτοβάθμιας, ειδικής εκπαίδευσης),
13. θρησκευτικοί χώροι,
14. κτίρια κοινωνικής πρόνοιας (υγειονομικά κέντρα παιδικοί σταθμοί οίκοι ευγηρίας κτλ.),
15. κτίρια περίθαλψης (νοσοκομεία κλινικές),
16. βιομηχανικές εγκαταστάσεις (χαμηλής, μέσης, υψηλής όχλησης),
17. (α) βιοτεχνικές εγκαταστάσεις (χαμηλής, μέσης, υψηλής όχλησης), (β) επαγγελματικά εργαστήρια (χαμηλής και μέσης, υψηλής όχλησης),
18. κτίρια γήπεδα αποθήκευσης,
19. κτίρια γήπεδα στάθμευσης,
20. πρατήρια βενζίνης υγραερίου,
21. εγκαταστάσεις χονδρικού εμπορίου,
22. εγκαταστάσεις γεωργικών δασικών κτηνοτροφικών αλιευτικών και λοιπών αγροτικών εκμεταλλεύσεων,
23. εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων, εκθεσιακά κέντρα,

24. αθλητικές εγκαταστάσεις,
25. ελεύθεροι κοινόχρηστοι χώροι (πλατείες πάρκα άλση οδοί παιδικές χαρές κτλ.),
26. εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ),
27. άλλες ειδικές χρήσεις (στρατιωτικές εγκαταστάσεις, νεκροταφεία κτλ.).

Το 2014 θεσπίζεται ο Ν. 4269/2014 («Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση-βιώσιμη ανάπτυξη»), με στόχο, σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση, τη διάρθρωση νέου πλαισίου για τον χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό, το οποίο θα απαντά στις σύγχρονες ανάγκες και θα θεραπεύει ζητήματα και συγκρούσεις που προέκυψαν από το προηγούμενο πλαίσιο. Διαφαίνεται επιπλέον μια έμφαση του συγκεκριμένου πλαισίου στην ευέλικτη ανάπτυξη οικονομικών και επενδυτικών δραστηριοτήτων στο χώρο. Σε αυτό το πλαίσιο, ο νόμος καθορίζει τις νέες γενικές κατηγορίες χρήσεων γης, οι οποίες είναι:

1. Κατοικία (Κ1),
2. **Κατοικία επιπέδου γειτονιάς (Κ2)**,
3. **Κατοικία ενδιάμεσου επιπέδου (ΜΚ)**,
4. Πολεοδομικό Κέντρο (ΠΚ),
5. **Τουρισμός-Αναψυχή-παραθεριστική (β΄) κατοικία (ΤΑ)**,
6. εγκαταστάσεις Κοινής Ωφέλειας (ΚΩ),
7. ελεύθεροι χώροι-Αστικό Πράσινο (ΠΡ),
8. Χονδρικό Εμπόριο (ΧΕ),
9. **Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ)**,
10. **Εγκαταστάσεις Αστικών Υποδομών Κοινής Ωφέλειας (ΑΥ)**,
11. Παραγωγικές δραστηριότητες Χαμηλής και Μέσης Όχλησης (ΧΜΟ),
12. Παραγωγικές δραστηριότητες πολεοδομικής εξυγίανσης (ΒΕ),
13. **Τεχνολογικό Πάρκο (ΤΟ)**,
14. **Εμπορευματικό Κέντρο (ΕΚ)**,
15. Παραγωγικές εγκαταστάσεις Υψηλής Όχλησης (ΥΟ),
16. **Ιδιαίτερες Χρήσεις (ΙΧ)**,
17. **Οριοθετημένοι Οικισμοί (ΟΟ)**,
18. **Κύριο Οδικό Δίκτυο πόλεων (ΚΟΔ)**.

Με έντονη γραφή (**bold**) σηματοδοτούνται οι νέες κατηγορίες χρήσεων που εισήχθησαν με το Ν. 4269/2014.

**Κατοικία (Κ1)**

Σύμφωνα με το άρθ. 15 του Ν. 4269/2014:

1. Οι περιοχές κατοικίας (Κ1) αποτελούν περιοχές όπου επιτρέπεται η χρήση κατοικίας.
2. Στις περιοχές που διέπονται από ειδικά διατάγματα, τα οποία έχουν εγκριθεί πριν από τη δημοσίευση του παρόντος και με αυτά επιτρέπεται μόνο η κατοικία, πλην προσδιορισμένων χώρων στο ρυμοτομικό σχέδιο (ΟΤ ή τμήμα τους), όπου επιτρέπονται και επιπλέον χρήσεις (κοινόχρηστες και κοινωφελείς, διοίκησης, εμπορίου, αναψυχής κτλ.), κατά την αναθεώρηση των χρήσεων γης, με τις διατάξεις του παρόντος, οι χρήσεις, πλην της κατοικίας, δύναται: (α) είτε να διατηρούνται στις υπάρχουσες θέσεις, (β) είτε να προβλέπονται σε άλλη θέση, με παράλληλη κατάργηση της ισχύουσας, με τη δυνατότητα επαναπροσδιορισμού του περιεχομένου τους, προκειμένου να διασφαλίζεται η εξυπηρέτηση των αναγκών της περιοχής. Εντός των ανωτέρω προσδιορισμένων χώρων και βάσει των αναγκαιοτήτων που υποδεικνύουν οι σχετικές μελέτες, μπορούν να επιλέγονται χρήσεις και τα επιτρεπόμενα μεγέθη αυτών από την κατηγορία Πολεοδομικού Κέντρου (ΠΚ),στο άρθ. 18 του παρόντος νόμου.
3. Στις περιοχές που δεν διέπονται από ειδικά διατάγματα, σύμφωνα με την παρ. 2 του παρόντος άρθρου, κατά την αναθεώρηση των χρήσεων γης, με τις διατάξεις του παρόντος, μπορούν να χαρακτηριστούν περιοχές κατοικίας (Κ1) μόνο όπου διαπιστώνεται από τη σχετική μελέτη ότι στο πρόσωπο τμημάτων οδών μεταξύ διασταυρώσεων με άλλους οδούς: (α) το σύνολο των κτισμένων κτιρίων, πλην των γωνιακών, αποτελούν κατοικίες (μονοκατοικίες-πολυκατοικίες) και (β) τα κτισμένα οικόπεδα υπερβαίνουν το 80% του συνόλου των οικοπέδων. Για τις ανωτέρω περιπτώσεις και μόνο στο πρόσωπο των ανωτέρω οικοπέδων, και σε κάθε περίπτωση πλην των γωνιακών οικοπέδων με πρόσωπο και σε άλλη οδό, καθορίζεται η χρήση περιοχών κατοικίας (Κ1), υπό την προϋπόθεση ότι οι ανωτέρω οδοί είναι τοπικοί και δεν αποτελούν πρωτεύουσες-δευτερεύουσες αρτηρίες, λεωφόρους και βασικό οδικό δίκτυο.
4. Στις περιπτώσεις περιοχών προς πολεοδόμηση και καθορισμού σε αυτές χρήσεων γης με τις διατάξεις του παρόντος, μπορούν να χαρακτηριστούν περιοχές κατοικίας (Κ1) μόνο τμήματα προβλεπόμενων τοπικών οδών και πεζοδρόμων που δεν συγκροτούν σύνολα. Με απόφαση του υπουργού

Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΠΕΚΑ), εξειδικεύονται τα κριτήρια για το χαρακτηρισμό περιοχών κατοικίας (Κ1).

5. Σε κάθε περίπτωση, στις περιοχές προς πολεοδόμηση, τα γήπεδα που έχουν πρόσωπο επί των εθνικών, επαρχιακών και κύριων δημοτικών οδών δεν μπορούν να χαρακτηρίζονται περιοχές κατοικίας (Κ1).

**Κατοικία επιπέδου γειτονιάς (Κ2)**

Σύμφωνα με το άρθ. 16 του Ν. 4269/2014:

1. Οι περιοχές κατοικίας επιπέδου γειτονιάς (Κ2) αποτελούν περιοχές κατοικίας, οι οποίες εξυπηρετούνται στο επίπεδο της γειτονιάς από τις απαραίτητες κοινόχρηστες, κοινωφελείς, εμπορικές και άλλες χρήσεις. Στις περιοχές αυτές επιτρέπονται οι εξής χρήσεις:

1.1 Κατοικία σε ποσοστό τουλάχιστον 50% ανά κτίριο.

1.2. Κοινωνική πρόνοια:

1.2.α. Βρεφονηπιακοί σταθμοί, οίκοι ευγηρίας, κέντρα απασχόλησης παιδιών ή ηλικιωμένων.

1.2.β. Βρεφοκομεία, ορφανοτροφεία, γηροκομεία, ιδρύματα ατόμων με ειδικές ανάγκες, ιδρύματα χρόνιων πασχόντων, κοινωφελείς ξενώνες, άσυλα.

1.3. Εκπαίδευση:

1.3.α. Ειδική εκπαίδευση: ωδεία, φροντιστήρια, σχολές χορού/τεχνών, σχολές οδηγών, μόνο στο ισόγειο του κτιρίου και δυναμικότητας μέχρι 75 μαθητές ανά ώρα.

1.3. β. Δημόσια και ιδιωτική εκπαίδευση: νηπιαγωγεία, δημοτικά, γυμνάσια-λύκεια.

1.4. Άθληση:

1.4.α. Μικρές υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις, με επιφάνεια μέχρι 1 στρέμμα (γήπεδα μπάσκετ, βόλεϊ, τένις, γήπεδα 5x5, πισίνες, συμπεριλαμβανομένων των απαραίτητων χώρων υγιεινής, αποδυτηρίων και αναψυκτηρίου).

1.4.β. Αθλητικές εγκαταστάσεις πυρήνα Α (σύμφωνα με την απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ 10788/2004, όπως ισχύει· Δ΄ 285).

1.4.γ. Γυμναστήρια, αθλητικές σχολές, μόνο στο ισόγειο του κτιρίου και μέχρι 150 τ.μ. ανά οικόπεδο.

1.5 Πολιτισμός: πολιτιστικές εγκαταστάσεις (βιβλιοθήκες, αίθουσες πολιτιστικών εκδηλώσεων και εκθέσεων τέχνης) μέχρι 200 τ.μ.

1.6 Θρησκεία: θρησκευτικοί χώροι τοπικής σημασίας.

1.7 Γραφεία:

1.7.α. Ιδιωτικά γραφεία ελεύθερων επαγγελματιών.

1.7.β. Ιατρεία-οδοντιατρεία-φυσικοθεραπευτήρια: ιατρεία νοούνται αυτά που δεν διαθέτουν νοσηλευτική κλίνη, μονάδα εφαρμογής ισοτόπων, ακτινολογικό εργαστήριο και δεν συγκροτούν διαγνωστικό κέντρο.

1.8 Εμπορικά καταστήματα:

1.8. α. Ειδών διατροφής:

1.8.α.1. Γαλακτοπωλείο.

1.8.α.2. Κατεψυγμένα προϊόντα.

1.8.α.3. Κρεοπωλείο.

1.8.α.4. Οπωρολαχανοπωλείο.

1.8.α.5. Παγωτοπωλείο.

1.8.α.6. Παντοπωλείο.

1.8.α.7. Πρατήριο άρτου, γάλακτος και ειδών ζαχαροπλαστικής.

1.8.α.8. Πρατήριο ζαχαροπλαστικής.

1.8.α.9.Πτηνοπωλείο-αυγοπωλείο.

1.8.α.10. Τροφίμων και ποτών λιανικής πώλησης συσκευασμένων προϊόντων (άνευ επεξεργασίας, κοπής, συσκευασίας).

1.8.α.11. Προϊόντων αρτοποιίας.

1.8.β. Λοιπά εμπορικά καταστήματα:

1.8.β.1. Βιβλιοπωλείο.

1.8.β.2. Κατάστημα πώλησης ημερήσιου περιοδικού Τύπου.

1.8.β.3. Κατάστημα πώλησης τροφών κατοικίδιων ζώων, που δεν πωλούν ζώα και ωδικά πτηνά.

1.8.β.4. Χαρτοπωλείο.

1.8.β.5. Κατάστημα πώλησης ψιλικών ειδών.

Όλα τα παραπάνω καταστήματα της παραγράφου 1.8 πρέπει να έχουν επιφάνεια μέχρι 100 τ.μ. ανά οικόπεδο, να βρίσκονται στο ισόγειο του κτιρίου, απαγορεύεται να διαθέτουν τραπεζοκαθίσματα και να ασκούν δραστηριότητα στον εξωτερικό χώρο του κτιρίου.

1.9 Καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών:

1.9.1. Επιδιορθώσεις ενδυμάτων-υποδημάτων.

1.9.2 Κουρείο-κομμωτήριο.

1.9.3 Φαρμακείο.

Όλα τα ανωτέρω καταστήματα της παραγράφου 1.9 πρέπει να έχουν επιφάνεια μέχρι 100 τ.μ. ανά οικόπεδο και να βρίσκονται μόνο στο ισόγειο του κτιρίου.

1.10 Στάθμευση:

1.10.α. Γήπεδα στάθμευσης οχημάτων μέχρι 3,5 τόνους σε ακίνητα επιφάνειας κατ' ελάχιστον αρτίου οικοπέδου.

1.10.β. Κτίρια στάθμευσης οχημάτων μέχρι 3,5 τόνους.

1.10.δ. Ξενοδοχειακά καταλύματα-ξενώνες μέχρι 50 κλίνες.

1.10.ε. Περίθαλψη: πρωτοβάθμια περίθαλψη: Μονάδες αιμοκάθαρσης και ιδιωτικές κλινικές άνευ δυνατότητα νοσηλείας.

1.10.ζ. Αρτοποιεία μέχρι 150 τ.μ.

2. Οι χρήσεις με τα στοιχεία 1.2.β, 1.3.β, 1.4.β, 1.6, 1.10.β και 1.12 πρέπει να προβλέπονται από το ρυμοτομικό σχέδιο. Στις χρήσεις με τα στοιχεία 1.5 και 1.11 επιτρέπεται υπέρβαση της συνολικής επιτρεπόμενης επιφάνειας δόμησης, υπό την προϋπόθεση ότι προβλέπονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο συγκεκριμένοι χώροι ή ΟΤ, για την ανάπτυξη των χρήσεων αυτών. Στις χρήσεις 1.4.α και 1.10.α επιτρέπεται υπέρβαση της συνολικής εκμεταλλεύσιμης επιφάνειας οικοπέδου, υπό την προϋπόθεση ότι αυτές προβλέπονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο.
3. Οι παραπάνω χρήσεις, οι οποίες έχουν περιορισμούς (μέγιστη επιφάνεια ανά οικόπεδο, δυναμικότητα μαθητών, κλινών κτλ.) δύνανται να χωροθετούνται στο ίδιο οικόπεδο, υπό την προϋπόθεση ότι είναι διαφορετικές χρήσεις. Δεν επιτρέπεται η συνένωση διαφορετικών χρήσεων που λειτουργούν ως ενιαίο κατάστημα, εφόσον δεν πληρούνται συνολικά οι τιθέμενοι περιορισμοί.
4. Κατά τον πολεοδομικό σχεδιασμό και τον καθορισμό χρήσεων γης για τις περιπτώσεις εντός σχεδίου, τα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο σε πρωτεύουσες αρτηρίες, λεωφόρους, καθώς και στο βασικό οδικό δίκτυο, δεν μπορούν να χαρακτηρίζονται ως περιοχές κατοικίας επιπέδου γειτονιάς (Κ2). Επίσης, για τις περιπτώσεις εκτός σχεδίου, στις περιοχές προς πολεοδόμηση, τα γήπεδα που έχουν πρόσωπο επί των εθνικών, επαρχιακών και κύριων δημοτικών οδών δεν μπορούν να χαρακτηρίζονται ως περιοχές κατοικίας επιπέδου γειτονιάς (Κ2).

**Κατοικία ενδιάμεσου επιπέδου (ΜΚ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 17 του Ν. 4269/2014:

1. Στις περιοχές κατοικίας ενδιάμεσου επιπέδου (ΜΚ) επιτρέπονται όλες οι χρήσεις των περιοχών κατοικίας επιπέδου γειτονιάς (Κ2), καθώς και οι εξής επιπλέον χρήσεις:

1.1. Ειδική εκπαίδευση (1.3.α του άρθ. 16) μέχρι 1.500 τ.μ. ανά οικόπεδο.

1.2. Γυμναστήρια και οι αθλητικές σχολές (1.4.γ του άρθ. 16) μέχρι 1.500 τ.μ. ανά οικόπεδο.

1.3. Πολιτιστικές εγκαταστάσεις: βιβλιοθήκες, αίθουσες πολιτιστικών εκδηλώσεων και εκθέσεων τέχνης, μουσεία, πινακοθήκες, μέχρι 1.500 τ.μ. ανά οικόπεδο.

1.4. Χώροι συνάθροισης κοινού μέχρι 1.500 τ.μ. ανά οικόπεδο (θέατρα, κινηματογράφοι, συνεδριακά κέντρα, αίθουσες συγκέντρωσης για κοινωνικές, οικονομικές, πνευματικές εκδηλώσεις, κτίρια εκθέσεων).

1.5. Περίθαλψη (πλην νοσοκομείων) μέχρι 100 κλίνες ή μέχρι 2.000 τ.μ. ανά οικόπεδο.

1.6. Εμπορικά καταστήματα και καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών τα οποία δεν αναφέρονται ρητά στις χρήσεις των περιοχών κατοικίας επιπέδου γειτονιάς (Κ2), συμπεριλαμβανομένων των υπεραγορών, πολυκαταστημάτων και των εμπορικών εκθέσεων, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπερβαίνουν τα 1.500 τ.μ. ανά οικόπεδο.

1.7. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί.

1.8. Ξενοδοχεία (κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα, ενοικιαζόμενα δωμάτια, επιπλωμένα διαμερίσματα και ξενώνες νεότητας) μέχρι 100 κλίνες.

1.9. Εστίαση, σνακ μπαρ, καφετέριες, αναψυκτήρια και γενικά καταστήματα υγειονομικού εν-

διαφέροντος στο χώρο της εστίασης-αναψυχής, μέχρι 400 τ.μ. ανά οικόπεδο, πλην των κέντρων διασκέδασης, τα οποία απαγορεύονται.
1.10. Επαγγελματικά εργαστήρια και εγκαταστάσεις αποθήκευσης χαμηλής όχλησης μέχρι 800 τ.μ. ανά οικόπεδο.
1.11. Στάθμευση (κτίρια-γήπεδα στάθμευσης αυτοκινήτων μέχρι 3,5 τόνους).
1.12. Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας (υγρών, αερίων καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας).
1.13. Πλυντήρια-λιπαντήρια αυτοκινήτων.
1.14. Συνεργεία αυτοκινήτων συνήθων οχημάτων (εξαιρούνται τα συνεργεία επισκευής μεγάλων και βαρέων οχημάτων).
1.15. Σταθμοί μετεπιβίβασης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

2. Στις περιοχές ενδιάμεσου επιπέδου (ΜΚ) δεν τίθεται ελάχιστο όριο χρήσης κατοικίας ανά κτίριο.
3. Οι παραπάνω χρήσεις που έχουν περιορισμούς (μέγιστη επιφάνεια ανά οικόπεδο, δυναμικότητα κλινών κτλ.)δύνανται να χωροθετούνται στο ίδιο οικόπεδο, υπό την προϋπόθεση ότι είναι διαφορετικές χρήσεις. Δεν επιτρέπεται η συνένωση διαφορετικών χρήσεων που λειτουργούν ως ενιαίο κατάστημα, εφόσον δεν πληρούνται συνολικά οι τιθέμενοι περιορισμοί.
4. Στις χρήσεις με τα στοιχεία 1.3, 1.4 και 1.5 επιτρέπεται υπέρβαση της συνολικής επιτρεπόμενης επιφάνειας δόμησης, καθώς και στη χρήση με στοιχείο 1.8 επιτρέπεται υπέρβαση του αριθμού των κλινών, υπό την προϋπόθεση ότι προβλέπονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο συγκεκριμένοι χώροι ή ΟΤ, για την ανάπτυξη των χρήσεων αυτών. Η χρήση 1.15 επιβάλλεται να προβλέπεται από το ρυμοτομικό σχέδιο.
5. Με τον πολεοδομικό σχεδιασμό, για τις χρήσεις με στοιχεία 1.10 έως και 1.14, είναι δυνατόν να επιβάλλονται περιορισμοί ως προς την πυκνότητα εγκατάστασής τους ή και να απαγορεύεται πλήρως η εγκατάσταση νέων, προκειμένου να εξυγιανθούν πολεοδομικά επιβαρυμένες περιοχές. Με ΠΔ, ύστερα από πρόταση του υπουργού ΠΕΚΑ, μπορούν να διαφοροποιούνται οι ως άνω χρήσεις, για τις οποίες επιτρέπεται να επιβληθούν περιορισμοί για την πρόσθεση ή απομείωση χρήσεων και την επιβολή περιορισμών.

**Πολεοδομικό Κέντρο (ΠΚ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 18 του Ν. 4269/2014:

1. Στις περιοχές Πολεοδομικού Κέντρου (ΠΚ) επιτρέπονται οι εξής χρήσεις:
    1.1. Κατοικία.
    1.2. Κοινωνική πρόνοια.
    1.3. Εκπαίδευση.
    1.4. Αθλητικές εγκαταστάσεις, εκτός μεγάλων αθλητικών εγκαταστάσεων.
    1.5. Θρησκευτικοί χώροι.
    1.6. Πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
    1.7. Χώροι συνάθροισης κοινού, εκθεσιακά κέντρα.
    1.8. Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών, υπεραγορές, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, εμπορικές εκθέσεις.
    1.9. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί.
    1.10. Διοίκηση.
    1.11. Περίθαλψη.
    1.12. Εστίαση, σνακ μπαρ, καφετέριες, αναψυκτήρια και γενικά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος στο χώρο της εστίασης-αναψυχής.
    1.13. Κέντρα διασκέδασης-αναψυχής: μπαρ, κέντρα διασκέδασης.
    1.14. Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.
    1.15. Στάθμευση (κτίρια-γήπεδα).
    1.16. Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας (υγρών, αερίων καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας).
    1.17. Συνεργεία αυτοκινήτων συνήθων οχημάτων (εξαιρούνται τα συνεργεία επισκευής μεγάλων και βαρέων οχημάτων).
    1.18. Πλυντήρια-λιπαντήρια αυτοκινήτων.
    1.19. Επαγγελματικά εργαστήρια και εγκαταστάσεις αποθήκευσης χαμηλής όχλησης (ΧΟ).
    1.20. Σταθμοί μετεπιβίβασης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.

1.21. Σταθμοί λεωφορείων (υπεραστικών, διεθνών).
1.22. Εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων.

2. Οι χρήσεις με τα στοιχεία 1.20, 1.21 και 1.22 επιτρέπονται εφόσον προβλέπονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο συγκεκριμένοι χώροι ή ΟΤ, για την ανάπτυξή τους.
3. Με τον πολεοδομικό σχεδιασμό για τις χρήσεις με στοιχεία 1.15 έως και 1.19, είναι δυνατόν να επιβάλλονται περιορισμοί ως προς την πυκνότητα εγκατάστασής τους ή και να απαγορεύεται πλήρως η εγκατάσταση νέων, προκειμένου να εξυγιανθούν πολεοδομικά επιβαρυμένες περιοχές. Με ΠΔ, ύστερα από πρόταση του υπουργού ΠΕΚΑ, μπορούν να διαφοροποιούνται οι ως άνω χρήσεις, για τις οποίες επιτρέπεται να επιβληθούν περιορισμοί για την πρόσθεση ή απομείωση χρήσεων και την επιβολή περιορισμών.

**Τουρισμός-Αναψυχή-Παραθεριστική (β΄) κατοικία (ΤΑ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 19 του Ν. 4269/2014:

1. Στις περιοχές τουρισμού-αναψυχής (ΤΑ) επιτρέπονται οι εξής χρήσεις:
   1.1. Κατοικία.
   1.2. Κοινωνική πρόνοια.
   1.3. Αθλητικές εγκαταστάσεις, εκτός μεγάλων αθλητικών εγκαταστάσεων.
   1.4. Θρησκευτικοί χώροι.
   1.5. Πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
   1.6. Χώροι συνάθροισης κοινού.
   1.7. Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών, υπεραγορές, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, εμπορικές εκθέσεις.
   1.8. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, κοινωφελείς οργανισμοί.
   1.9. Περίθαλψη (μόνο πρωτοβάθμια, χωρίς νοσηλεία).
   1.10. Εστίαση, σνακ μπαρ, καφετέριες, αναψυκτήρια και γενικά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος στο χώρο της εστίασης-αναψυχής.
   1.11. Κέντρα διασκέδασης-αναψυχής: μπαρ, κέντρα διασκέδασης.
   1.12. Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.
   1.13. Στάθμευση (κτίρια-γήπεδα, στάθμευσης αυτοκινήτων μέχρι 3,5 τόνους) και στάθμευση τουριστικών λεωφορείων.
   1.14. Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας (υγρών, αερίων καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας).
   1.15. Συνεργεία αυτοκινήτων και συνήθων οχημάτων (εξαιρούνται τα συνεργεία επισκευής μεγάλων και βαρέων οχημάτων).
   1.16. Πλυντήρια-λιπαντήρια αυτοκινήτων.
   1.17. Σταθμοί μετεπιβίβασης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
   1.18. Σταθμοί λεωφορείων (υπεραστικών, διεθνών).
   1.19. Ελικοδρόμιο (μόνο για την εξυπηρέτηση ξενοδοχείων και λοιπών τουριστικών εγκαταστάσεων).
   1.20. Εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων.
2. Οι χρήσεις με τα στοιχεία 1.17, 1.18 και 1.20 επιτρέπονται υπό την προϋπόθεση ότι προβλέπονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο συγκεκριμένοι χώροι ή ΟΤ, για την ανάπτυξή τους.

**Εγκαταστάσεις Κοινής Ωφέλειας (ΚΩ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 20 του Ν. 4269/2014:

1. Στις εγκαταστάσεις ΚΩ επιτρέπονται οι εξής χρήσεις:
   1.1. Κοινωνική πρόνοια.
   1.2. Εκπαίδευση.
   1.3. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
   1.4. Πολιτιστικές εγκαταστάσεις.
   1.5. Περίθαλψη.
   1.6. Εγκαταστάσεις αστικών υποδομών κοινής ωφέλειας του άρθρου 24 (μικρής κλίμακας, υπό την προϋπόθεση ότι δεν αναιρούν τον προορισμό της περιοχής ως περιοχής παροχής κοινωφελών λειτουργιών).

**Ελεύθεροι Χώροι-Αστικό Πράσινο (ΠΡ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 21 του Ν. 4269/2014:

1. Οι περιοχές Ελεύθερων Χώρων-Χώρων Αστικού Πρασίνου (ΠΡ) αφορούν:

   1.1. Κοινόχρηστους χώρους που καθορίζονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο. Ως κοινόχρηστοι χώροι για την εφαρμογή του παρόντος νοούνται οι χώροι για την παραμονή, αναψυχή και μετακίνηση πεζών και τροχοφόρων, όπως οδοί, οδοί ήπιας κυκλοφορίας, πεζόδρομοι, αμιγείς πεζόδρομοι, ποδηλατόδρομοι, πλατείες, άλση, πράσινο και παιδικές χαρές. Στις πλατείες-χώρους πρασίνου επιτρέπονται τα οριζόμενα στο άρθ. 20 του Ν. 4067/2012, καθώς και επιπλέον περιορισμένης έκτασης χρήσεις εστίασης και αναψυχής, για την εξυπηρέτηση του κοινόχρηστου χώρου, υπό την προϋπόθεση ότι προβλέπονται από το εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο ή και τον πολεοδομικό κανονισμό. Στους χώρους της παραγράφου αυτής, επιτρέπεται η κατασκευή υπόγειων χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων (σταθμών αυτοκινήτων), υπό την προϋπόθεση ότι προβλέπεται από το σχεδιασμό, με μέριμνα όμως διατήρησης της τυχόν υψηλής βλάστησης που φέρουν.

   1.2. Ελεύθερους χώρους αστικού και περιαστικού πρασίνου. Οι περιοχές αυτές είναι χώροι εκτός εγκεκριμένων ρυμοτομικών σχεδίων, οι οποίοι προβλέπονται από το σχεδιασμό και νοούνται ως χώροι για τη δημιουργία πνευμόνων πρασίνου και αναψυχής, με στόχο τη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος. Στις περιοχές αυτές επιτρέπονται λειτουργίες και δραστηριότητες ήπιας αναψυχής, κοινωφελείς λειτουργίες και εγκαταστάσεις αστικών υποδομών, υπό την προϋπόθεση ότι προβλέπονται από το σχεδιασμό.

**Χονδρικό Εμπόριο (ΧΕ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 22 του Ν. 4269/2014:

1. Στις περιοχές Χονδρικού Εμπορίου (ΧΕ) επιτρέπονται οι εξής χρήσεις:

   1.1. Αποθήκευση (κτίρια-γήπεδα).
   1.2. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής (ΧΟ) και μέσης όχλησης (ΜΟ).
   1.3. Στάθμευση οχημάτων και σκαφών αναψυχής (κτίρια-γήπεδα), χωρίς περιορισμό είδους και βάρους.
   1.4. Πρατήρια υγρών καυσίμων, υγραερίου, φυσικού αερίου.
   1.5. Πλυντήρια, λιπαντήρια αυτοκινήτων.
   1.6. Σταθμοί μετεπιβίβασης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
   1.7. Ελικοδρόμιο.
   1.8. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας (ΚΩ).
   1.9. Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΙΚΤΕΟ-ΚΤΕΟ).
   1.10. Σταθμοί υπεραστικών λεωφορείων.
   1.11. Εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων.
   1.12. Εγκαταστάσεις εφοδιαστικής (logistics).
   1.13. Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων.
   1.14. Κέντρα τεχνολογικής υποστήριξης επιχειρήσεων.
   1.15. Συνεργεία επισκευής και συντήρησης συνήθων οχημάτων-αυτοκινήτων, μεγάλων και βαρέων οχημάτων, μηχανημάτων έργων, αγροτικών μηχανημάτων, σκαφών αναψυχής.
   1.16. Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, υπεραγορές, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, εμπορικές εκθέσεις, καταστήματα χονδρικού εμπορίου.
   1.17. Εστίαση, σνακ μπαρ, καφετέριες, αναψυκτήρια και γενικά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος στο χώρο της εστίασης-αναψυχής.

2. Η χρήση με το στοιχείο 1.17 επιτρέπεται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι αποτελεί τμήμα των εγκαταστάσεων χονδρικού εμπορίου ή εξυπηρετεί τις ανάγκες των εργαζομένων και των επισκεπτών σε αυτές.

**Εγκαταστάσεις Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 23 του Ν. 4269/2014:

1. Στις περιοχές εγκαταστάσεων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ) μπορεί να καθορίζεται μία ή περισσότερες από τις εξής χρήσεις:

   1.1. Αεροδρόμιο.
   1.2. Ελικοδρόμιο.

1.3. Σιδηροδρομικοί σταθμοί.
1.4. Λιμενικές ζώνες επιβατικής, εμπορικής, αλιευτικής, βιομηχανικής και τουριστικής δραστηριότητας, μαρίνες.
1.5. Σιδηροδρομικά αμαξοστάσια, επισκευαστικές μονάδες και σταθμοί διαλογής.
1.6. Διάδρομοι κατάληψης, χώροι αμαξοστασίων, επισκευαστικές μονάδες, σταθμοί διαλογής και μεταφόρτωσης λεωφορείων, τρόλεϊ, προαστιακού σιδηροδρόμου, μετρό, τραμ.
1.7. Σταθμοί αστικών, υπεραστικών, διεθνών λεωφορείων, τρόλεϊ, τραμ.
1.8. Πίστες αγώνων αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων.
1.9. Χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων, τουριστικών λεωφορείων (πούλμαν), φορτηγών και τροχόσπιτων
1.10. Συνεργεία επισκευής οχημάτων.
1.11. Πλυντήρια-λιπαντήρια αυτοκινήτων.
1.12. Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΙΚΤΕΟ-ΚΤΕΟ).
1.13. Πρατήρια ενέργειας, υγρών και αερίων καυσίμων (υγρών, αερίων καυσίμων ηλεκτρικής ενέργειας)
1.14. Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητοδρόμων (ΣΕΑ).
1.15. Σταθμός φορτηγών αυτοκινήτων για φορτοεκφόρτωση εμπορευμάτων (εμπορευματικός σταθμός αυτοκινήτων).
1.16. Συναφείς με τα μέσα μαζικών μεταφορών εγκαταστάσεις.

**Εγκαταστάσεις Αστικών Υποδομών Κοινής Ωφέλειας (ΑΥ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 24 του N. 4269/2014:

1. Στις περιοχές εγκαταστάσεων Αστικών Υποδομών Κοινής Ωφέλειας (ΑΥ) μπορεί να καθορίζεται μία ή περισσότερες από τις εξής χρήσεις:
   1.1. Σταθμοί μεταφόρτωσης απορριμμάτων.
   1.2. Εγκαταστάσεις ανακύκλωσης συσκευασιών και υλικών.
   1.3. Χώρος επεξεργασίας, αποθήκευσης και διάθεσης στερεών αποβλήτων.
   1.4. Επεξεργασία, αποθήκευση, καύση στερεών τοξικών αποβλήτων.
   1.5. Μονάδες και εγκαταστάσεις επεξεργασίας και καύσης απορριμμάτων και υπολειμμάτων αυτών.
   1.6. Χώρος επεξεργασίας και διάθεσης λυμάτων (βιολογικός καθορισμός).
   1.7. Δεξαμενές νερού-αφαλάτωσης, λιμνοδεξαμενές.
   1.8. Εγκαταστάσεις παραγωγής, μεταφοράς και διανομής ηλεκτρικής ενέργειας και τα συνοδά έργα αυτών, ύδρευσης, τηλεπικοινωνιών, φυσικού αερίου, διαχείρισης αποβλήτων, απορριμμάτων κτλ. και συναφείς εγκαταστάσεις.
   1.9. Εγκαταστάσεις Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ).
   1.10. Εγκαταστάσεις σταθμών βάσης κεραιών τηλεπικοινωνιών, ραδιοφωνικών, τηλεοπτικών σταθμών και κεραιών κινητής τηλεφωνίας.
   1.11. Σταθμοί Εξυπηρέτησης Αυτοκινητιστών (ΣΕΑ).
   1.12. Συναφείς με τις αστικές υποδομές εγκαταστάσεις.

**Παραγωγικές Δραστηριότητες Χαμηλής και Μέσης Όχλησης (ΧΜΟ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 25 του N. 4269/2014:

1. Στις περιοχές παραγωγικών εγκαταστάσεων χαμηλής και μέσης όχλησης (ΧΜΟ) επιτρέπονται:
   1.1. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής και μέσης όχλησης
   1.2. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης
   1.3. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής και μέσης όχλησης
   1.4. Εγκαταστάσεις αποθήκευσης χαμηλής και μέσης όχλησης (κτίρια, γήπεδα).
   1.5. Εγκαταστάσεις Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ)
   1.6. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας.
   1.7. Περίθαλψη-ιατρεία (μόνο πρωτοβάθμια περίθαλψη, χωρίς νοσηλεία) και μόνο σε περίπτωση που η περιοχή ελέγχεται και διοικείται από οργανωμένο φορέα.
   1.8. Στάθμευση (κτίρια-γήπεδα), χωρίς περιορισμό είδους και βάρους οχημάτων.
   1.9. Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας (υγρών, αερίων καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας).

1.10. Συνεργεία επισκευής και συντήρησης συνήθων οχημάτων-αυτοκινήτων, μεγάλων και βαρέων οχημάτων, μηχανημάτων έργων, αγροτικών μηχανημάτων, σκαφών αναψυχής.
1.11. Πλυντήρια-λιπαντήρια αυτοκινήτων.
1.12. Κέντρα Τεχνικού Ελέγχου Οχημάτων (ΙΚΤΕΟ-ΚΤΕΟ).
1.13. Σταθμοί μετεπιβίβασης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
1.14. Σταθμοί αστικών, υπεραστικών και διεθνών λεωφορείων.
1.15. Εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων.
1.16. Ελικοδρόμιο.
1.17. Κατοικία για προσωπικό ασφαλείας.
1.18. Κοινωνική πρόνοια.
1.19. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
1.20. Εστίαση, σνακ μπαρ, καφετέριες, αναψυκτήρια και γενικά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος στο χώρο της εστίασης-αναψυχής.
1.21. Χώροι συνάθροισης κοινού, εκθεσιακά κέντρα.
1.22. Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών, υπεραγορές, πολυκαταστήματα, εμπορικά κέντρα, εμπορικές εκθέσεις.
1.23. Επιχειρήσεις εφοδιαστικής (logistics).
1.24. Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων.
1.25. Κέντρα τεχνολογικής υποστήριξης επιχειρήσεων.
1.26. Διοίκηση.
1.27. Ξενοδοχεία και λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις.
1.28. Κέντρα διασκέδασης-αναψυχής.

2. Οι χρήσεις με στοιχεία 1.17, 1.18 και 1.19 επιτρέπονται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι αποτελούν τμήμα των παραπάνω δραστηριοτήτων ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων σε αυτές.
3. Στις ανωτέρω περιοχές δύναται να χωροθετούνται Επιχειρηματικά Πάρκα Β, Γ και ειδικού τύπου, καθώς και Ενδιάμεσου Βαθμού Οργάνωσης (ΕΠΕΒΟ), σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις.

**Παραγωγικές Δραστηριότητες Πολεοδομικής Εξυγίανσης (ΒΕ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 26 του Ν. 4269/2014:

1. Σε ήδη οργανωμένους υποδοχείς των Ν. 4468/1967, 2545/1997 και 3998/2011 επιτρέπεται για την πολεοδομική εξυγίανσή τους να καθορίζονται και χρήσεις που προβλέπονται στο άρθ. 27 του παρόντος νόμου.

**Τεχνολογικό Πάρκο-Τεχνόπολις (ΤΟ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 27 του Ν. 4269/2014:

1. Στις περιοχές Τεχνολογικού Πάρκου (ΤΟ) επιτρέπονται:
   1.1. Επαγγελματικά εργαστήρια χαμηλής όχλησης
   1.2. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις χαμηλής όχλησης
   1.3. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις χαμηλής όχλησης
   1.4. Εγκαταστάσεις ΑΠΕ
   1.5. Εκπαίδευση (μόνο τριτοβάθμια εκπαίδευση και ερευνητικά κέντρα).
   1.6. Διοίκηση.
   1.7. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας.
   1.8. Στάθμευση (κτίρια-γήπεδα) αυτοκινήτων μέχρι 3,5 τόνους.
   1.9. Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας (υγρών, αερίων καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας).
   1.10. Πλυντήρια-λιπαντήρια αυτοκινήτων.
   1.11. Κατοικία για εργαζομένους στο πάρκο.
   1.12. Ελικοδρόμιο.
   1.13. Εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων.
   1.14. Εγκαταστάσεις εφοδιαστικής (logistics).
   1.15. Θερμοκοιτίδες επιχειρήσεων.
   1.16. Κέντρα τεχνολογικής υποστήριξης επιχειρήσεων.
2. Οι χρήσεις 1.1, 1.2 και 1.3 αφορούν μονάδες εξαιρετικά προηγμένης τεχνολογίας (όπως βιοτεχνολογία, πληροφορική, μικροηλεκτρονική).

**Εμπορευματικό Κέντρο (ΕΚ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 28 του Ν. 4269/2014:

1. Στις περιοχές ΕΚ επιτρέπονται όλες οι χρήσεις του άρθ. 22 (ΧΕ), καθώς και ως υποστηρικτικές δραστηριότητες του εμπορευματικού κέντρου, οι εξής χρήσεις:
   1.1. Ξενοδοχεία (μόνο κύρια ξενοδοχειακά καταλύματα).
   1.2. Χώροι συνάθροισης κοινού.
   1.3. Περίθαλψη-ιατρεία (μόνο πρωτοβάθμια περίθαλψη, χωρίς νοσηλεία).
2. Κατά το σχεδιασμό, επιτρέπεται να επιλέγονται χρήσεις από τα άρθ. 22 (ΧΕ), 25 (ΧΜΟ) και 27 (ΤΠ), ανάλογα με την επιδιωκόμενη μορφή ανάπτυξης της περιοχής, υπό την προϋπόθεση ότι οι χρήσεις είναι συμβατές μεταξύ τους.

**Παραγωγικές Εγκαταστάσεις Υψηλής Όχλησης (ΥΟ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 29 του Ν. 4269/2014 ισχύουν τα εξής:

1. Στις περιοχές υψηλής όχλησης βιομηχανίας-βιοτεχνίας επιτρέπονται:
   1.1. Βιομηχανικές εγκαταστάσεις.
   1.2. Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις.
   1.3. Εγκαταστάσεις ΑΠΕ.
   1.4. Επαγγελματικά εργαστήρια.
   1.5. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας.
   1.6. Στάθμευση (κτίρια-γήπεδα), χωρίς περιορισμό είδους και βάρους οχημάτων.
   1.7. Περίθαλψη-ιατρεία (μόνο πρωτοβάθμια περίθαλψη, χωρίς νοσηλεία).
   1.8. Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας (υγρών, αερίων καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας).
   1.9. Πλυντήρια-λιπαντήρια αυτοκινήτων.
   1.10. Σταθμοί μετεπιβίβασης Μέσων Μαζικής Μεταφοράς.
   1.11. Ελικοδρόμιο.
   1.12. Συνεργεία επισκευής και συντήρησης συνήθων οχημάτων-αυτοκινήτων, μεγάλων και βαρέων οχημάτων, μηχανημάτων έργων, αγροτικών μηχανημάτων, σκαφών αναψυχής.
   1.13. Αποθήκευση (κτίρια-γήπεδα)
   1.14. Κατοικία για το προσωπικό ασφαλείας.
   1.15. Κοινωνική πρόνοια.
   1.16. Αθλητικές εγκαταστάσεις.
   1.17. Εστίαση, σνακ μπαρ, καφετέριες, αναψυκτήρια και γενικά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος στο χώρο της εστίασης-αναψυχής
   1.18. Χώροι συνάθροισης κοινού.
   1.19. Εμπορικά καταστήματα.
   1.20. Κέντρα τεχνικού ελέγχου οχημάτων (ΙΚΤΕΟ-ΚΤΕΟ).
   1.21. Σταθμοί υπεραστικών-διεθνών λεωφορείων.
   1.22. Εμπορευματικοί σταθμοί αυτοκινήτων.
   1.23. Εγκαταστάσεις εφοδιαστικής (logistics).
2. Οι ειδικές χρήσεις1.15-1.19 επιτρέπονται μόνο υπό την προϋπόθεση ότι αποτελούν τμήμα των βιομηχανικών ή βιοτεχνικών εγκαταστάσεων ή εξυπηρετούν τις ανάγκες των εργαζομένων σε αυτές.
3. Στις ανωτέρω περιοχές δύναται επίσης να χωροθετούνται επιχειρηματικά πάρκα τύπου Α, σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις.

**Οικισμοί (ΟΙ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 30 του Ν. 4269/2014:

1. Στις περιοχές εντός των ορίων οικισμών με πληθυσμό μικρότερο από 2.000 κατοίκους (ή και οικισμών προϋφιστάμενων του 1923), στους οποίους δεν έχουν καθοριστεί χρήσεις γης, επιτρέπονται οι παρακάτω χρήσεις:
   1.1. Κατοικία.
   1.2. Κοινωνική πρόνοια.
   1.3. Εκπαίδευση προσχολική, πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια.
   1.4. Μικρές αθλητικές εγκαταστάσεις (της κατηγορίας Α΄-Δ’ 285).

1.5. Θρησκευτικοί χώροι.
1.6. Πολιτιστικές εγκαταστάσεις συνολικής επιφάνειας δόμησης μέχρι 600 τ.μ. ανά γήπεδο.
1.7. Εμπορικά καταστήματα, καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών, συνολικής επιφάνειας δόμησης μέχρι 300 τ.μ. ανά γήπεδο.
1.8. Γραφεία, τράπεζες, ασφάλειες, επιχειρήσεις κοινής ωφέλειας, συνολικής επιφάνειας δόμησης μέχρι 600 τ.μ. ανά γήπεδο.
1.9. Περίθαλψη (πλην νοσοκομείων) μέχρι 40 κλίνες ή συνολικής επιφάνειας δόμησης μέχρι 600 τ.μ. ανά γήπεδο.
1.10. Εστιατόρια συνολικής επιφάνειας δόμησης μέχρι 300 τ.μ. ανά γήπεδο.
1.11. Αναψυκτήρια συνολικής επιφάνειας δόμησης μέχρι 100 τ.μ. ανά γήπεδο.
1.12. Ξενοδοχεία και τουριστικές εγκαταστάσεις (εκτός κατασκηνώσεων/camping).
1.13. Στάθμευση (αυτοκινήτων μέχρι 3,5 τόνους).
1.14. Συνεργεία συνήθων οχημάτων-αυτοκινήτων (εξαιρούνται τα συνεργεία επισκευής μεγάλων και
βαρέων οχημάτων, αγροτικών μηχανημάτων, μηχανημάτων έργων).
1.15. Επαγγελματικά εργαστήρια και εγκαταστάσεις αποθήκευσης χαμηλής όχλησης και συνολικής επιφάνειας δόμησης μέχρι 600 τ.μ. ανά γήπεδο.
1.16. Διοίκηση.
1.17. Πρατήρια παροχής καυσίμων και ενέργειας (υγρών, αερίων καυσίμων και ηλεκτρικής ενέργειας).

2. Στις χρήσεις 1.6, 1.7, 1.10, 1.11 και 1.15 δύναται να επιτρέπεται υπέρβαση της συνολικής επιτρεπόμενης επιφάνειας δόμησης, υπό την προϋπόθεση ότι πρόκειται για χρήσεις που συνδέονται με προβολή, προώθηση και επεξεργασία προϊόντων τοπικής προέλευσης, με συμβολή στην ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών ή πρόκειται για εγκατάσταση χρήσεων που αξιοποιούν τα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος των οικισμών, καθώς και με την προϋπόθεση ότι αυτές προβλέπονται από εγκεκριμένο ειδικό χωρικό σχέδιο, του άρθ. 8 του παρόντος νόμου. Σε αξιόλογους, παραλιακούς, τουριστικούς και παραδοσιακούς οικισμούς επιτρέπονται οι χρήσεις 1.13, 1.14 και 1.17, εφόσον προβλέπονται από το ως άνω ειδικό χωρικό σχέδιο. Η χρήση 1.16 της Διοίκησης επιτρέπεται αποκλειστικά και μόνο για λειτουργίες εξυπηρέτησης του δήμου ή του οικισμού.

**Περιοχές Ιδιαίτερων Χρήσεων (ΙΧ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 31 του N. 4269/2014:

1. Οι περιοχές ιδιαίτερων χρήσεων (ΙΧ) περιλαμβάνουν μία ή περισσότερες από τις παρακάτω χρήσεις, οι οποίες εξειδικεύονται κατά το σχεδιασμό ή κατά τις ειδικές διατάξεις για τη χωροθέτησή τους:
   1.1. Στρατιωτικές εγκαταστάσεις.
   1.2. Εγκαταστάσεις εκρηκτικών, εύφλεκτων υλών.
   1.3. Κοιμητήρια και Κέντρα Αποτέφρωσης Νεκρών (ΚΑΝ).
   1.4. Νεκροτομεία.
   1.5. Καταστήματα κράτησης-φυλακές
   1.6. Εγκαταστάσεις υποδοχής μεταναστών.
   1.7. Ανακύκλωση αυτοκινήτων.
   1.8. Ιππόδρομος.
   1.9. Εγκαταστάσεις εκθεσιακών χώρων.
   1.10. Πίστες αγώνων αυτοκινήτων και μοτοποδηλάτων.
2. Με απόφαση του υπουργού ΠΕΚΑ, έπειτα από γνώμη του Κεντρικού Συμβουλίου Πολεοδομικών Θεμάτων και Αμφισβητήσεων (ΚΕΣΥΠΟΘΑ), ότι συνάδουν με την παρούσα κατηγορία χρήσεων γης, δύναται να περιληφθούν επιπλέον χρήσεις στην παρούσα κατηγορία ΙΧ.

**Κύριο Οδικό Δίκτυο Πόλεων (ΚΟΔ)**

Σύμφωνα με το άρθ. 32 του N. 4269/2014:

1. Στα οικόπεδα που έχουν πρόσωπο στο ΚΟΔ των πόλεων δύνανται να καθορίζονται οι παρακάτω χρήσεις:
   1.1. Κατοικία.
   1.2. Πρεσβείες.

1.3. Κοινωνική πρόνοια.
1.4. Εκπαίδευση, πλην τριτοβάθμιας.
1.5. Άθληση, πλην μεγάλων αθλητικών εγκαταστάσεων.
1.6. Πολιτισμός.
1.7. Θρησκεία.
1.8. Γραφεία.
1.9. Εμπορικά καταστήματα.
1.10. Αρτοποιεία.
1.11. Καταστήματα παροχής προσωπικών υπηρεσιών.
1.12. Εστίαση, σνακ μπαρ, καφετέριες, αναψυκτήρια και γενικά καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος στο χώρο της εστίασης-αναψυχής, εκτός κέντρων διασκέδασης.
1.13. Στάθμευση (γήπεδα και κτίρια στάθμευσης οχημάτων μέχρι 3,5 τόνους).
1.14. Ξενοδοχεία.
1.15. Περίθαλψη: πρωτοβάθμια περίθαλψη, μονάδες αιμοκάθαρσης και ιδιωτικές κλινικές άνευ νοσηλείας.

2. Κύριοι οδικοί άξονες για την εφαρμογή του παρόντος νοούνται, για την περιοχή της Αττικής και Θεσσαλονίκης, οι πρωτεύοντες και δευτερεύοντες άξονες του ΡΣ και, για τις υπόλοιπες πόλεις, οι λεωφόροι και οι πρωτεύουσες αρτηρίες των εγκεκριμένων ΓΠΣ.

### 6.3.2 Επίπεδο πόλης - Ρυθμιστικά και Πολεοδομικά Σχέδια

Η μέθοδος με την οποία σχεδιάζεται ο αστικός χώρος στην Ελλάδα στηρίζεται σε ένα πολύπλοκο νομοθετικό περιβάλλον, με αρχή τη σχετική νομοθεσία του 1923, το ΝΔ 17.07.1923 («Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών»)και σταθμούς το Ν. 1337/1983, ΝΔ 1262/1972 («Περί Ρυθμιστικών Σχεδίων»), το Ν. 947/1979 («Περί Οικιστικών Περιοχών»)και το Ν. 2508/1997 («Για τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών»). Σε επίπεδο πόλης, ο σχεδιασμός των χρήσεων και η οργάνωση των λειτουργιών πραγματοποιούνται μέσα από τα **Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια (ΓΠΣ)** και **Σχέδια Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ)**, σε συνδυασμό με τα **Ρυθμιστικά Σχέδια (ΡΣ)**, τα οποία αντικαταστάθηκαν από τα **Τοπικά Χωρικά Σχέδια (ΤΧΣ)**, με τον πρόσφατο Ν. 4269/2014.

Τα **ΓΠΣ** αποτελούν εργαλεία σχεδιασμού που εισήχθησαν με το Ν. 1337/1983, τροποποιήθηκαν και συμπληρώθηκαν περαιτέρω με το Ν. 2508/1997. Αποτελούν κατευθυντήρια σχέδια για την ορθολογική οργάνωση και ανάπτυξη της πόλης και ανήκουν στο πρώτο επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού (μαζί με τα ΡΣ και τα ΣΧΟΟΑΠ). Το θεσμικό πλαίσιο για την εκπόνησή ενός ΓΠΣ ακολουθεί το Ν. 1337/1983 και το Ν. 2508/1997. Το ΓΠΣ περιλαμβάνει τους απαραίτητους χάρτες, όπως επίσης τα απαραίτητα σχέδια, διαγράμματα και κείμενα, ώστε να περιέχει όλα τα σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κεφαλαίου στοιχεία, ιδιαίτερα τα όρια της κάθε πολεοδομικής ενότητας, της περιοχής επέκτασης, την υποδιαίρεση της περιοχής επέκτασης σε ζώνες πυκνοδομημένες, αραιοδομημένες ή αδόμητες, τη γενική εκτίμηση των αναγκών των πολεοδομικών ενοτήτων σε κοινόχρηστους χώρους, κοινωφελείς εξυπηρετήσεις και δημόσιες παρεμβάσεις ή ενισχύσεις στον τομέα της στέγης, τη γενική πρόταση πολεοδομικής οργάνωσης των πολεοδομικών ενοτήτων, η οποία, σε συνάρτηση με τις παραπάνω ανάγκες, αναφέρεται στις χρήσεις γης, τα κέντρα, το κύριο δίκτυο κυκλοφορίας, την πυκνότητα και τον μέσο ΣΔ και περιλαμβάνει τις τυχόν απαγορεύσεις δόμησης και χρήσης, την επιλογή των τρόπων ανάπτυξης ή αναμόρφωσης, με τον καθορισμό των αντίστοιχων ζωνών και την εκτίμηση των αναμενόμενων επιπτώσεων στο περιβάλλον. Επίσης, είναι δυνατόν να προσδιορίζει και συγκεκριμένες περιοχές, στις οποίες διοχετεύονται, κατά προτεραιότητα, στεγαστικά δάνεια και ενισχύσεις, όπως Ζώνες Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ), καθώς και πόροι για την εφαρμογή της Πολεοδομικής Μελέτης (ΠΜ). Εφαρμόζεται σε πόλεις και οικισμούς άνω των 2.000 κατοίκων (άρθ. 2 του Ν. 1337/1983). Επιπλέον, μέσα στο ΓΠΣ γίνεται ο προσδιορισμός του μεγέθους και των ορίων των πολεοδομικών ενοτήτων, ο καθορισμός των πυκνοδομημένων περιοχών και συγκεκριμένα των χωροθετήσεων των χρήσεων γης. Σύμφωνα με το Ν. 1337/1983, η κίνηση της διαδικασίας του ΓΠΣ γίνεται με πρωτοβουλία είτε του οικείου δήμου ή της οικείας κοινότητας είτε περισσότερων δήμων ή κοινοτήτων από κοινού είτε, τέλος, του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής (ΥΠΕΚΑ), ύστερα από σχετική ενημέρωση του δήμου ή της κοινότητας.

Συνοπτικά, **σκοπός τους είναι να αντιμετωπίσουν ανάγκες και προβλήματα**:

- προγραμματικά,
- κοινωνικά,
- οικονομικά,
- περιβαλλοντικά,
- πολιτιστικά,

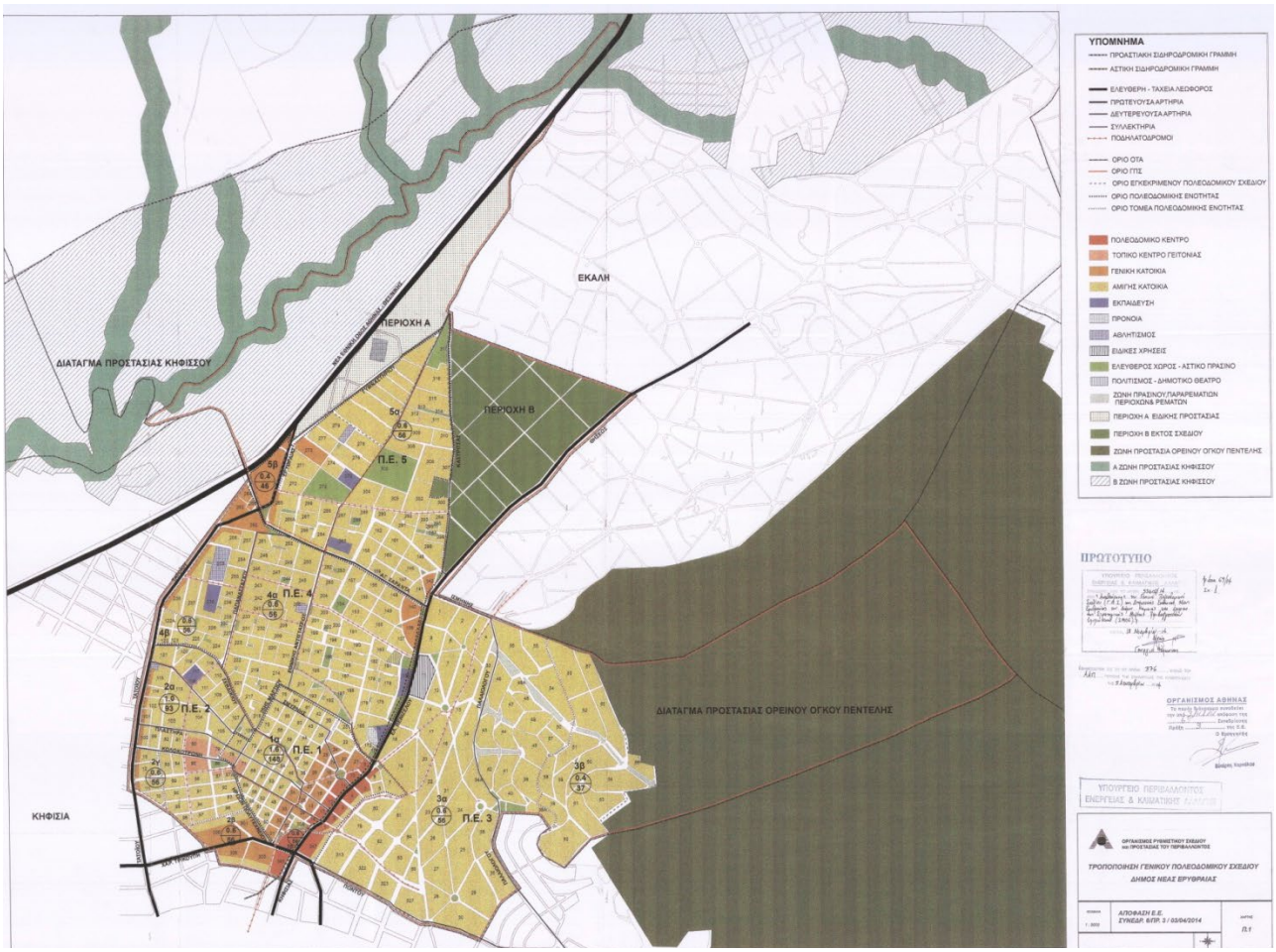
- τεχνικά.

Ενώ, **αντικείμενό τους** είναι:

- η διερεύνηση και ο προσδιορισμός των δυνατοτήτων ανάπτυξης των παραγωγικών δραστηριοτήτων και της εξέλιξης του πληθυσμού της πόλης, στο πλαίσιο των στόχων και κατευθύνσεων του υπερκείμενου επιπέδου σχεδιασμού (Περιφερειακό Πλαίσιο ή ΡΣ),
- η ανασυγκρότηση της πολεοδομικής δομής της πόλης και η οργάνωσή της σε πολεοδομικές ενότητες,
- η ορθολογική κατανομή των χρήσεων γης και ιδιαίτερα της κατοικίας, των παραγωγικών δραστηριοτήτων και του κοινωνικού εξοπλισμού,
- η προστασία και ανάδειξη του πολιτιστικού περιβάλλοντος και της ιστορικής φυσιογνωμίας της πόλης,
- ο καθορισμός περιοχών του αστικού χώρου που χρειάζονται ειδικές παρεμβάσεις,
- η οργάνωση των δικτύων μεταφορικής και τεχνικής υποδομής,
- ο καθορισμός περιοχών ειδικής προστασίας,
- ο έλεγχος των χρήσεων γης στον περιαστικό χώρο σε περιοχές που δεν πρόκειται να πολεοδομηθούν.

Χωρικά, το **ΓΠΣ περιλαμβάνει**:

- εντός σχεδίου περιοχές και οικισμούς,
- περιοχές ειδικής προστασίας,
- τυχόν περιοχές αστικής ΖΟΕ,
- αδόμητες εκτός σχεδίου περιοχές, όπου απαιτείται έλεγχος δόμησης,
- περιοχές-ζώνες αναπτυξιακών δραστηριοτήτων,
- Περιοχές Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεδόμησης (ΠΕΡΠΟ).




**Εικόνα 6.13:** *Τροποποίηση ΓΠΣ ΔΕ Νέας Ερυθραίας, δήμος Κηφισιάς.*
**Πηγή:** *ΓΠΣ ΔΕ Νέας Ερυθραίας.*

Σημειώνεται ότι αναθεώρηση ή τροποποίηση του ΓΠΣ δεν επιτρέπεται πριν παρέλθει πενταετία από

την έγκρισή του (ή την τελευταία τροποποίησή του), ενώ, κατ' εξαίρεση, είναι δυνατή η τροποποίηση μέσα στο χρονικό αυτό διάστημα (βλ. παρ. 7 του άρθ. 4 του Ν. 2508, όπως συμπληρώθηκε με το άρθ. 9 του Ν. 3044/2002), μόνο για περιπτώσεις όπως ο καθορισμός ζωνών ειδικής προστασίας, ο καθορισμός ζωνών ειδικής περιβαλλοντικής ενίσχυσης, η αντιμετώπιση αναγκών που αφορούν κοινωνικό εξοπλισμό ή εφαρμογή έργων προγραμμάτων σε κυκλοφοριακές παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας. Επιπλέον, τα ΓΠΣ, καθώς και τα ΣΧΟΟΑΠ, είχαν το ρόλο «τοπικών αναπτυξιακών» σχεδίων.

Τα **Σχεδία Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτών Πόλεων (ΣΧΟΟΑΠ)**, κατά τα άρθ. 5 καιδ του Ν. 2508/1997, είναι αντίστοιχα σχέδια με τα ΓΠΣ, με τη διαφορά ότι εκπονούνται σε δήμους με πληθυσμό μικρότερο των 2.000 κατοίκων. Ανοικτή πόλη νοείται το σύνολο γειτονικών οικισμών του μη αστικού χώρου, καθένας από τους οποίους έχει πληθυσμό μέχρι 2.000 κατοίκους, σύμφωνα με την εκάστοτε τελευταία απογραφή. Το ΣΧΟΟΑΠ εκπονείται με βάση τις προβλέψεις πληθυσμιακής και οικονομικής εξέλιξης της περιοχής και περιλαμβάνει τους χάρτες, τα σχέδια, τα διαγράμματα και τα κείμενα που απαιτούνται, ώστε να περιέχει σύνολο μέτρων, στόχων, κατευθύνσεων και προγραμμάτων. Προσδιορίζει το αναπτυξιακό προφίλ, τα οικιστικά χαρακτηριστικά και τα στοιχεία του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος κάθε Οργανισμού Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ). ΣΧΟΟΑΠ θεωρείται το «ΓΠΣ του μη αστικού χώρου».

Τα σχέδια ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ ολοκληρώνονται σε δύο στάδια. Το **Α΄ Στάδιο** περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης, τη διάγνωση των προβλημάτων, προοπτικών και τάσεων του δήμου, και τη διατύπωση της κατ' αρχήν πρότασης ή των εναλλακτικών προτάσεων ρύθμισης της περιοχής. Το **Β΄ Στάδιο** υποδιαιρείται σε δύο επιμέρους στάδια, στο Β1, όπου περιλαμβάνεται η τελική πρόταση του ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ και ακολουθείται η διαδικασία που προβλέπεται από το άρθ. 4 του Ν. 2508/1997, και στο Β2, που αποτελεί την οριστική πρόταση, όπως αυτή διαμορφώνεται μετά τις συμμετοχικές διαδικασίες και σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της διευθύνουσας υπηρεσίας.

Η πραγμάτωση των στόχων του ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ επιδιώκεται με διαδικασίες συμμετοχής και αποκέντρωσης, που, εκτός από τις πρωτοβουλίες, τη σύμπραξη και τις αρμοδιότητες της τοπικής αυτοδιοίκησης, περιλαμβάνουν, κατά το δυνατόν, την ενεργό συμμετοχή του πολίτη και των κοινωνικών φορέων στη διαμόρφωση των επιλογών, των στόχων και προτεραιοτήτων, στη διάρθρωση των επιμέρους σχεδίων και προγραμμάτων και στην παρακολούθηση της εφαρμογής τους.

Η σύνταξη του ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ προϋποθέτει τη συμμετοχή δημόσιων φορέων, όπως είναι οι νομαρχιακές και περιφερειακές ή και οι κεντρικές υπηρεσίες των υπουργείων και των οργανισμών κοινής ωφέλειας, των οποίων η δραστηριότητα επεκτείνεται στην περιοχή του.

Κατά την εκπόνηση των ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ, καθώς και των πολεοδομικών μελετών (που αναλύονται σε επόμενη ενότητα) εφαρμόζονται, σύμφωνα με την Απόφ. 10788/05.03.2004 (ΦΕΚ 285 Δ΄) πολεδομικά σταθερότυπα (standards) και ανώτατα όρια πυκνοτήτων. Τα πρότυπα είναι ποσοτικές και ποιοτικές παράμετροι που εξασφαλίζουν τις ποσοτικές και ποιοτικές απαιτήσεις αντίστοιχα, για οποιαδήποτε λειτουργία χωροθετείται κατά τη διαδικασία του πολεοδομικού σχεδιασμού.

**Τα πολεοδομικά σταθερότυπα και τα ανώτατα όρια πυκνοτήτων αναγράφονται αναλυτικά στην** Απόφ. 10788/05.03.2004 (ΦΕΚ 285 Δ΄)**.**

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενη ενότητα, ενώ μέχρι το 2014 η νομοθεσία που όριζε τον πολεοδομικό σχεδιασμό και συγκεκριμένα την εκπόνηση ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ είχε κορμό το Ν. 1337/1983 και το Ν. 2508/1997, η θέσπιση του Ν. 4269/2014 («Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση – Βιώσιμη ανάπτυξη») μετέβαλε τόσο την ονομασία, όσο και εν μέρει το περιεχόμενο των σχεδίων, με στόχο την άρση της πολυπλοκότητας και των χρόνιων παθογενειών σε διαδικαστικό και πρακτικό επίπεδο. Έτσι, τη θέση των ΓΠΣ και ΣΧΟΟΑΠ πήραν τα ΤΧΣ και τα ΕΧΣ.

Τα **ΤΧΣ**, σύμφωνα με το Ν. 4269/2014 (Μέρος Α3, άρθ. 7), αποτελούν σύνολα κειμένων και διαγραμμάτων με τα οποία καθορίζονται οι γενικές χρήσεις γης, οι γενικοί όροι και περιορισμοί δόμησης, καθώς και κάθε άλλο μέτρο, όρος ή περιορισμός που απαιτείται για την ολοκληρωμένη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση της περιοχής ενός πρωτοβάθμιου ΟΤΑ. Καλύπτουν την έκταση μιας ή και περισσότερων ΔΕ ή και το σύνολο της έκτασης του οικείου δήμου. Εκπονούνται σε διαδημοτικό επίπεδο, ενώ εναρμονίζονται με τις κατευθύνσεις του υπερκείμενου στρατηγικού χωρικού σχεδιασμού. Επιπλέον, καθορίζουν:

(α) οικιστικές περιοχές,
(β) περιοχές παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων,
(γ) περιοχές προστασίας,
(δ) περιοχές ελέγχου χρήσεων γης.

Η κίνηση της διαδικασίας για τη σύνταξη ΤΧΣ γίνεται είτε από τον οικείο δήμο είτε από το ΥΠΕΚΑ. Η έγκρισή τους γίνεται με ΠΔ που εκδίδεται με πρόταση του υπουργού ΠΕΚΑ, ύστερα από γνώμη του ΔΣ και του οικείου ΣΥΠΟΘΑ. Η αξιολόγησή τους γίνεται από την οικεία αποκεντρωμένη διοίκηση. Τα ΤΧΣ αναθε-

ωρούνται ανά πενταετία, εφόσον προκύψει τεκμηριωμένη ανάγκη από την αξιολόγηση που διενεργείται κατά την πενταετία.

**Σημείωση:** Μέχρι και τη δημοσίευση του παρόντος, δεν έχει γίνει καμία εφαρμογή τους στην Ελλάδα.

Τα **ΕΧΣ**, σύμφωνα με το Ν. 4269/2014 (Μέρος Α3, άρθ. 8),αποτελούν επίσης σύνολα κειμένων και διαγραμμάτων με τα οποία καθορίζονται χρήσεις γης, γενικοί όροι και περιορισμοί δόμησης, καθώς και κάθε άλλο μέτρο, όρος ή περιορισμός που απαιτείται, ώστε οι περιοχές εφαρμογής να καταστούν κατάλληλες, είτε για τη δημιουργία οργανωμένων υποδοχέων δραστηριοτήτων είτε για την πραγματοποίηση προγραμμάτων και παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας ή στρατηγικής σημασίας. Εντάσσονται ιεραρχικά στο ίδιο επίπεδο σχεδιασμού με τα ΤΧΣ.

Οι περιοχές εφαρμογής, όπως αναφέρεται στη νομοθεσία, ορίζονται ανεξαρτήτως διοικητικών ορίων και συνήθως μπορούν να λειτουργήσουν ως υποδοχείς σχεδίων, έργων και προγραμμάτων υπερτοπικής κλίμακας ή στρατηγικής σημασίας ή περιοχές για τις οποίες απαιτείται ειδική ρύθμιση των χρήσεων γης και των λοιπών όρων ανάπτυξής τους. Η κίνηση της διαδικασίας για τη σύνταξή τους γίνεται είτε από το ΥΠΕΚΑ είτε από τον οικείο δήμο ή την οικεία περιφέρεια είτε από τον φορέα υλοποίησης του σχεδίου, έργου ή προγράμματος. Πρέπει να σημειωθεί εδώ ότι οι προδιαγραφές των ΕΧΣ και κάθε άλλη απαραίτητη λεπτομέρεια για τη σύνταξή τους ορίζεται με απόφαση του υπουργού ΠΕΚΑ. Η έγκρισή τους γίνεται με ΠΔ, ύστερα από πρόταση του υπουργού ΠΕΚΑ και των κατά περίπτωση αρμόδιων υπουργών, ύστερα από γνώμη του ΚΕΣΥΠΟΘΑ. Τα ΕΧΣ μπορούν να τροποποιούν προγενέστερα ΤΧΣ και τυχόν ισχύουσες για την περιοχή του σχεδίου γενικές και ειδικές πολεοδομικές ρυθμίσεις, ιδίως όσον αφορά τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης και τους όρους και περιορισμούς δόμησης.

Σύμφωνα με την παρ. 11, άρθ. 8 του Ν. 4269/2014, ΕΧΣ αποτελούν και οι ΠΟΤΑ του άρθ. 29 του Ν. 2545/1997, οι Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΔΠ) του άρθ. 24 του Ν. 1650/1986, τα Επιχειρηματικά Πάρκα (ΕΠ) του Ν. 3982/2011, τα Εμπορευματικά Κέντρα του Ν. 3333/2005, τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ) του άρθ. 12 του Ν. 3986/2011, τα Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ) του άρθ. 24 του Ν. 3894/2010 και τα Τοπικά Ρυμοτομικά Σχέδια (ΤΡΣ) του άρθ. 26 του Ν. 1337/1983.

### Περιοχή Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης του άρθ. 29 του Ν. 2545/1997

Ο θεσμός των Περιοχών Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ) είναι ένα αξιόλογο εργαλείο χωροταξικού σχεδιασμού, κατωτέρου επιπέδου, με το οποίο επιδιώκεται ο καθορισμός χώρων σε δημόσιες ή ιδιωτικές εκτάσεις εκτός εγκεκριμένου σχεδίου πόλης και εκτός των ορίων των οικισμών προ του 1923. Επιδιώκεται και ο καθορισμός ορίων οικισμών κάτω των 2.000 κατοίκων, για τη δημιουργία συνόλων τουριστικών εγκαταστάσεων, αλλά και συμπληρωματικών εγκαταστάσεων αναψυχής, άθλησης και υπηρεσιών διάθεσης του ελεύθερου χρόνου των τουριστών (Δικαίος, 2010).

Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθ. 29 του Ν. 2545/1997, ΠΟΤΑ χαρακτηρίζονται δημόσιες ή ιδιωτικές εκτάσεις εκτός εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων, εκτός ορίων οικισμών προϋφιστάμενων του 1923 και εκτός ορίων οικισμών κάτω των 2.000 κατοίκων, όπου δημιουργείται ένα σύνολο τουριστικών εγκαταστάσεων αποτελούμενο από ξενοδοχεία διαφόρων λειτουργικών μορφών, εγκαταστάσεις ειδικής τουριστικής υποδομής της παρ. 3 του άρθ. 2 του Ν. 2160/1993 (ΦΕΚ Α΄ 118), καθώς και συμπληρωματικές εγκαταστάσεις αναψυχής, άθλησης και γενικά υπηρεσιών διάθεσης του ελεύθερου χρόνου των τουριστών. Για το θεσμό των ΠΟΤΑ, ισχύουν, επιπροσθέτως, πέρα από τα καθοριζόμενα στο άρθ. 29 του Ν. 2545/1997, και τα άρθ. 26 του Ν. 3156/2003 και 51 του Ν. 3105/2003.

### Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων του άρθ. 24 του Ν. 1650/1986

Σύμφωνα με το άρθ. 24 του Ν. 1650/1986, Περιοχές Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΔΠ) χαρακτηρίζονται θαλάσσιες εκτάσεις, καθώς και χερσαίες περιοχές που είναι πρόσφορες, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις του χωροταξικού σχεδιασμού, για την ανάπτυξη παραγωγικών και επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του πρωτογενούς, δευτερογενούς ή τριτογενούς τομέα, καθώς και δραστηριοτήτων ή επιχειρηματικών πρωτοβουλιών πειραματικού χαρακτήρα. Οι περιοχές αυτές μπορεί να εξειδικεύονται κατά κλάδο δραστηριότητας ή τομέα παραγωγής ή είδος και προορισμό λειτουργίας, και να διακρίνονται σε περιοχές αποκλειστικής χρήσης, στις οποίες απαγορεύεται κάθε άλλη δραστηριότητα εκτός από εκείνη στην οποία αποβλέπει ο χαρακτηρισμός τους, και σε περιοχές κύριας χρήσης, όπου επιτρέπονται και άλλες δραστηριότητες υπό όρους.

Οι ΠΟΑΔΠ χαρακτηρίζονται και οριοθετούνται με αίτηση φορέα, οποιασδήποτε νομικής μορφής, τον οποίο συνιστούν ή στον οποίο συμμετέχουν φυσικά πρόσωπα ή νομικά πρόσωπα του ιδιωτικού τομέα, νομικά πρόσωπα του ευρύτερου δημόσιου τομέα, όπως αυτός οριοθετείται με την παρ. 1 του άρθ. 14 του Ν.

2190/1994, καθώς και ενώσεις, σύνδεσμοι ή κοινοπραξίες των ανωτέρω, σύμφωνα με τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις. Ο χαρακτηρισμός και η οριοθέτηση εκτάσεων ως ΠΟΑΠΔ γίνονται με κοινή απόφαση του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ και του κατά περίπτωση αρμόδιου υπουργού, ύστερα από γνώμη του οικείου νομαρχιακού συμβουλίου και του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος (ΚΣΧΟΠ).

### Εμπορευματικά Κέντρα του άρθ. 1 του N. 3333/2005

Σύμφωνα με το άρθ. 1 του N. 3333/2005, Εμπορευματικά Κέντρα (ΕΚ) είναι ένα οργανικά ολοκληρωμένο σύνολο δομών, διαρθρωμένων υπηρεσιών και υποδομών διαφορετικών μέσων μεταφοράς, που ιδρύεται και λειτουργεί σε περιοχή στην οποία επιτρέπονται δραστηριότητες για εξυπηρέτηση συνδυασμένων μεταφορών, και υποχρεωτικά περιλαμβάνει ή συνδέεται με σιδηροδρομικό σταθμό ή λιμάνι ή αεροδρόμιο. Τα ΕΚ καταλαμβάνουν έκταση τουλάχιστον 100 στρεμμάτων, εκτός από αυτά που χωροθετούνται σε νησιά, πλην της Κρήτης, για τα οποία η ελάχιστη έκταση ορίζεται στα50 στρέμματα. Ένα ΕΚ απαιτείται να διαθέτει συγκεκριμένες μεταφορικές υποδομές ή να εξασφαλίζει πρόσβαση στο μεταφορικό δίκτυο της χώρας, σύμφωνα με την κείμενη νομοθεσία.

Τα ΕΚ ιδρύονται και εγκαθίστανται σε εκτάσεις που προσδιορίζονται, σύμφωνα με τις κατευθύνσεις εγκεκριμένων Ειδικών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑ) ή Περιφερειακών Πλαισίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΧΣΑΑ), σύμφωνα με τις διατάξεις του N. 2742/1999 (ΦΕΚ 207 Α΄), ή ρυθμιστικών σχεδίων, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθ. 2 του N. 2508/1997 (ΦΕΚ124 Α΄). Συμπληρωματικά, η νομοθεσία που τα καθορίζει περιλαμβάνεται και στο N. 4302/2014.

### Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων του άρθ. 12 του N. 3986/2011

Σύμφωνα με το άρθ. 12 του N. 3986/2011, Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημοσίων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ) εκπονούνται για τον καθορισμό του χωρικού προορισμού τους προς αξιοποίηση δημόσιων ακινήτων, τα οποία μεταβιβάζονται και περιέρχονται στο Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ). Οριοθετούνται σε χάρτη κλίμακας 1:5.000 με συντεταγμένες κορυφών, βασιζόμενες στο Εθνικό Γεωδαιτικό Σύστημα Αναφοράς (ΕΓΣΑ) ’87, όπου καθορίζονται και εγκρίνονται:

(α) Ο βασικός χωρικός προορισμός (επενδυτική ταυτότητα) του προς αξιοποίηση ακινήτου, δηλαδή η υπαγωγή σε μία εκ των γενικών κατηγοριών χρήσεων γης και όρων δόμησης που ορίζονται στο προηγούμενο άρθρο,
(β) οι ειδικότερες χρήσεις γης που επιτρέπονται στην έκταση του προς ανάπτυξη ακινήτου και οι τυχόν πρόσθετοι περιορισμοί που αποσκοπούν στον έλεγχο της έντασης κάθε χρήσης,
(γ) οι ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης του προς αξιοποίηση ακινήτου,
(δ) οι ειδικές ζώνες προστασίας και ελέγχου στα οριοθετούμενα κατά τα ανωτέρω ακίνητα, εφόσον απαιτείται, στις οποίες μπορεί να επιβάλλονται ειδικοί όροι και περιορισμοί στις χρήσεις γης, στη δόμηση και στην εγκατάσταση και άσκηση δραστηριοτήτων και λειτουργιών,
(ε) οι περιβαλλοντικοί όροι του σχεδίου, σύμφωνα με την κατά νόμο προβλεπόμενη στρατηγική μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Οι ειδικότερες χρήσεις που επιτρέπονται εντός των περιοχών που εκπονούνται τα ΕΣΧΑΔΑ, οι όροι δόμησης, καθώς και πλήθος άλλων χαρακτηριστικών αναγράφονται αναλυτικά γενικά στο N. 3986/2011 και ειδικότερα στα άρθ. 11 και 12.

### Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων του άρθ. 24 του N. 3894/2010

Σύμφωνα με το άρθ. 24 του N. 3894/2010, Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ) εκπονούνται για τον καθορισμό περιοχών στρατηγικών επενδύσεων και οριοθετούνται σε χάρτη κλίμακας 1:5.000. Καθορίζονται και εγκρίνονται, με την επιφύλαξη ειδικών καθεστώτων, που ρυθμίζουν τη χωρική ανάπτυξη και οργάνωση περιοχών ειδικών χρήσεων, και προβλέπονται από ειδικές διατάξεις νόμων. Ειδικότερα, ρυθμίζονται:

(α) οι ειδικότερες κατηγορίες στρατηγικών επενδύσεων που θα κατασκευασθούν σε κάθε περιοχή,
(β) οι περιβαλλοντικοί όροι, για κάθε επιμέρους στρατηγική επένδυση και τα ειδικότερα μέτρα προστασίας του περιβάλλοντος που απαιτούνται κατά τις κείμενες διατάξεις, για τη χρήση των επενδύσεων αυτών και των συνοδευτικών τους δραστηριοτήτων,
(γ) οι γενικοί και ειδικοί όροι και περιορισμοί δόμησης που απαιτούνται για την ανέγερση κτισμάτων τα οποία εντάσσονται στις στρατηγικές επενδύσεις και των βοηθητικών και συνοδών έργων τους,
(δ) η γενική διάταξη των προβλεπόμενων εγκαταστάσεων και των συνοδευτικών τους δραστηριοτήτων, καθώς και τα προβλεπόμενα δίκτυα υποδομής,

(ε) οι ειδικές ζώνες προστασίας και ελέγχου γύρω από τις οριοθετούμενες κατά τα ανωτέρω περιοχές, στις οποίες μπορεί να επιβάλλονται ειδικοί όροι και περιορισμοί στις χρήσεις γης, στη δόμηση και στην εγκατάσταση και άσκηση δραστηριοτήτων και λειτουργιών.

Τα ΕΣΧΑΣΕ εγκρίνονται με ΠΔ, που εκδίδονται με πρόταση των υπουργών ΠΕΚΑ, Μεταφορών και Δικτύων, ύστερα από γνώμη των οικείων πρωτοβάθμιων και δευτεροβάθμιων οργανισμών τοπικής αυτοδιοίκησης.

Σημειώνεται ότι στους όρους δόμησης των ΕΣΧΑΣΕ επιτρέπονται συγκεκριμένες και ειδικές παρεκκλίσεις από τους ισχύοντες όρους και περιορισμούς δόμησης της περιοχής, για λόγους υπέρτερου δημόσιου συμφέροντος, όπως αυτοί προσδιορίζονται και εξειδικεύονται στο άρθ. 3 παρ. 2 και μέχρι αναθεώρησης του ισχύοντος εθνικού χωροταξικού σχεδίου. Οι παραπάνω παρεκκλίσεις εγκρίνονται με ΠΔ, που εκδίδεται με πρόταση του υπουργού ΠΕΚΑ, έπειτα από γνώμη του Κεντρικού Συμβουλίου Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος (ΣΧΟΠ).

### Τοπικά Ρυμοτομικά Σχέδια (ΤΡΣ) του άρθ. 26 του N. 1337/1983

Τα ΤΡΣ εκπονούνται εκτός των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923, με στόχο τον καθορισμό χώρων, για την ανέγερση κτιρίων δημόσιων και δημοτικών σκοπών και γενικά κτιρίων κοινής ωφέλειας, καθώς και για την εκτέλεση επειγόντων στεγαστικών προγραμμάτων του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας (ΟΕΚ), της Δημόσιας Επιχείρησης Πολεοδομίας και Στέγασης (ΔΕΠΟΣ) και της Κτηματικής Κατασκευαστικής Ανώνυμης Εταιρείας ΕΚΤΕΝΕΠΟΛ ΑΕ, όπου και ορίζονται γενικώς οι όροι και οι περιορισμοί δόμησής τους. Η απόκτηση των ανωτέρω χώρων γίνεται με μέριμνα και δαπάνες των οικείων φορέων, είτε με ελεύθερη συναλλαγή είτε με αναγκαστική απαλλοτρίωση, κατά τις κείμενες διατάξεις. Περαιτέρω πληροφορίες για τα ΤΡΣ εντοπίζονται στο άρθ. 29 του N. 2224/1994, στο άρθ. 98 του N. 1892/1990 και στο άρθ. 27 του N. 1947/1991. Τα ΤΡΣ ισχύουν έως την έγκριση ΓΠΣ ή ΣΧΟΟΑΠ στην περιοχή.

Τέλος, σημαντικό ρόλο στην πολεοδομική πρακτική στην Ελλάδα έχει διαδραματίσει η εφαρμογή των **Ρυθμιστικών Σχεδίων και Προγραμμάτων Προστασίας Περιβάλλοντος (ΡΣ-ΠΠΠ)**. Τα ΡΣ περιέχουν αποφάσεις χωροταξικού, ρυθμιστικού και πολεοδομικού χαρακτήρα, καθώς περιλαμβάνουν σύνολα στόχων, κατευθύνσεων, προγραμμάτων και μέτρων που είναι αναγκαία για τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωση των περιοχών (Αραβαντινός, 2007). Η κατάρτιση και η έγκριση Ρυθμιστικών Σχεδίων έχει θεσμοθετηθεί με το N. 2508/1997 και αφορά την οικιστική οργάνωση, την προστασία του περιβάλλοντος και τη γενικότερη ανάπτυξη των ευρύτερων περιοχών των αστικών συγκροτημάτων της Πάτρας, του Ηρακλείου Κρήτης, της Λάρισας, του Βόλου, της Καβάλας και των Ιωαννίνων.

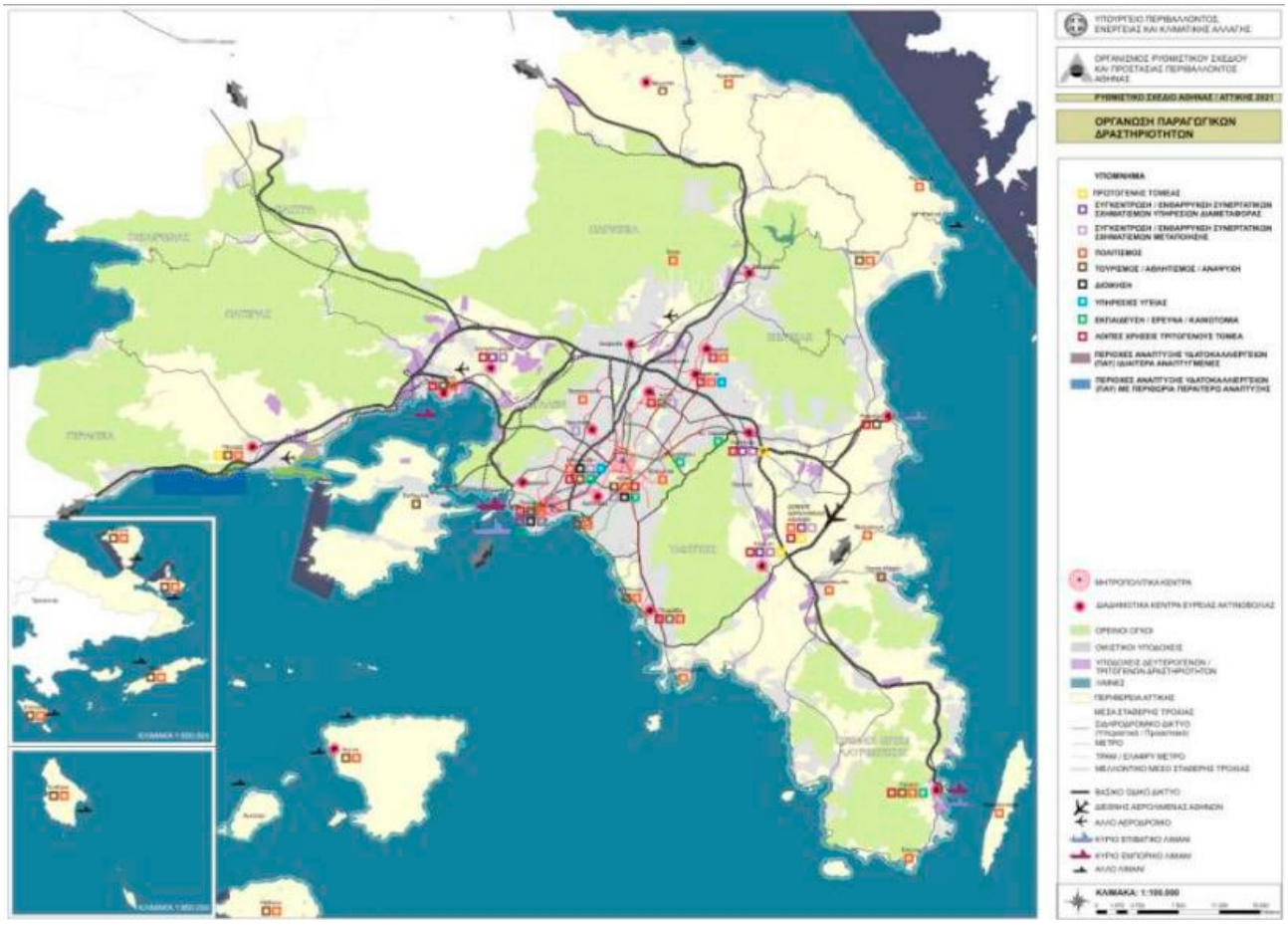
Το ΡΣ, κατά το N. 2508/1997, αποτελεί επιτελικό σχέδιο χάραξης χωρικών πολιτικών, με προσδιορισμένα κοινωνικά, οικονομικά και αναπτυξιακά πλαίσια, αλλά και μηχανισμούς στρατηγικού σχεδιασμού των σημαντικών/κρίσιμων αστικών περιοχών της χώρας. Συνιστά δε ένα ενιαίο πλαίσιο πολιτικής και δράσης, με ιεραρχημένους και σαφείς γενικούς και ειδικούς στόχους, και σχετικά προγράμματα για συγκεκριμένο χρονικό ορίζοντα υλοποίησής τους, μέσω του αρμόδιου Οργανισμού Ρυθμιστικού Σχεδίου (ΟΡΣ).Το ΡΣ-ΠΠΠ εναρμονίζεται με μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα προγράμματα οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της περιοχής στην οποία αναφέρονται, καθώς και με τα υπερκείμενα επίπεδα σχεδιασμού σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο.

Η περιοχή μελέτης του ΡΣ διαφοροποιείται ανάλογα με το αστικό κέντρο που εξετάζεται κάθε φορά και την αντίστοιχη ζώνη επιρροής του. Τα κατ' αρχήν όρια της περιοχής μελέτης του ΡΣ καθορίζονται με απόφαση του υπουργού ΠΕΧΩ, ενώ, κατά την εκπόνηση της μελέτης, δύνανται να τροποποιηθούν.

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με την Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) 44357/1502/Β/01.11.2005, το ΡΣ, μεταξύ άλλων:

- οφείλει να εναρμονίζεται, σύμφωνα με τις διατάξεις του N. 2742/1999 (άρθ. 9), προς τις κατευθύνσεις του εγκεκριμένου Περιφερειακού Πλαισίου Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΠΠΣΧΑΑ) της περιφέρειας στην οποία ανήκει η σχεδιαζόμενη περιοχή, καθώς και με νεότερη αξιολόγησή του,
- πρέπει να έχει συγκεκριμένο εύρος και βάθος προσέγγισης του επιτελικού-στρατηγικού σχεδιασμού της χωρικής ανάπτυξης, στο πλαίσιο δημιουργίας ενός δομικού σχεδίου στόχων και παρεμβάσεων στην ευρύτερη αστική περιοχή,
- έχει στόχο την επίτευξη μιας χωρικά ισόρροπης και βιώσιμης ανάπτυξης της αστικής περιοχής (στην οποία αναφέρεται), για την επίτευξη της οποίας επιδιώκονται παράλληλα η προστασία και η διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς, η οικονομική και κοινωνική συνοχή, και η εξασφάλιση υγιών συνθηκών ανταγωνιστικότητας στο χώρο,
- υποχρεούται να λαμβάνει υπόψη τα εκάστοτε ευρωπαϊκά και διεθνή δεδομένα, και τις νέες τάσεις διαμόρφωσης του χώρου,

- πρέπει να εστιάζει το κέντρο βάρους του περιεχομένου του σε ζητήματα αναπτυξιακού σχεδιασμού και προσδιορισμού του χωροταξικού ρόλου τής υπό μελέτη αστικής περιοχής στην αντίστοιχη περιφέρεια, στο εθνικό δίκτυο και στον ευρωπαϊκό χώρο, και να δίνει έμφαση στις παραγωγικές δραστηριότητες και στην εξέλιξή τους,
- πρέπει οι στόχοι και οι κατευθύνσεις που αφορούν τους τομείς παραγωγής να εξειδικεύονται σε κλάδους που αποτελούν συγκριτικά πλεονεκτήματα για την περιοχή, πρέπει να καθορίζει συγκεκριμένες κατευθύνσεις, προγραμματικά μεγέθη και προτεραιότητες, για το σχεδιασμό του αστικού, περιαστικού και εξωαστικού χώρου (που θα εμπεριέχουν τη νέα σχέση πόλης-υπαίθρου), με χρήση των μέσων σχεδιασμού του Ν. 2742/1999 (Περιοχή Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων/ΠΕΧΠ, Περιοχή Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων/ΠΟΑΔΠ, Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης/ΣΟΑΠ), της δυνατότητας ενεργοποίησης που παρέχει ο συγκεκριμένος νόμος σε άλλα μέσα (ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ) και της δημιουργίας οργανωμένων υποδοχέων δραστηριοτήτων.




**Εικόνα 6.14:** *Χάρτης ΡΣΑ, 2021. Οργάνωση παραγωγικών δραστηριοτήτων.*
**Πηγή:** *ΥΠΕΚΑ, 2015.*

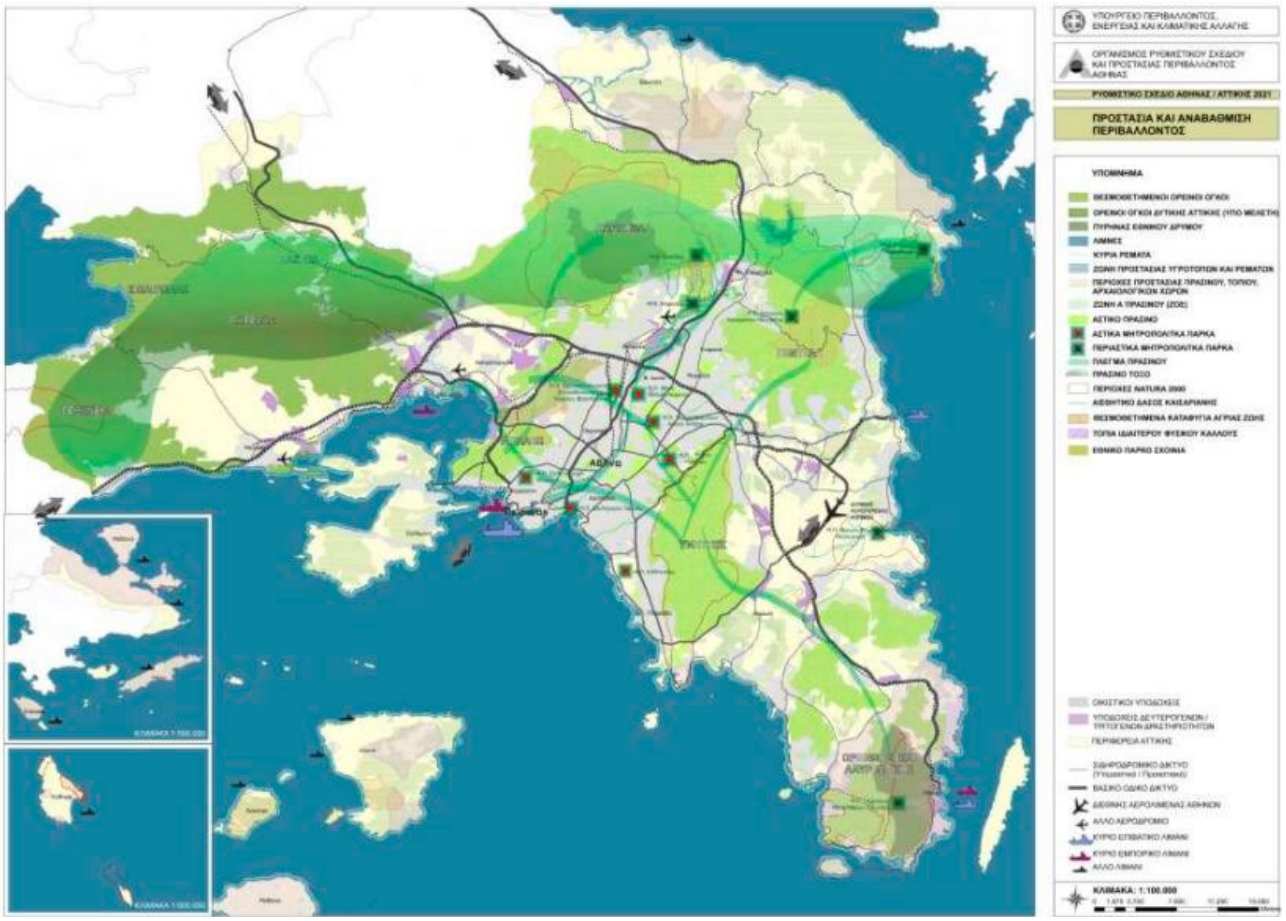
Σημειώνεται ότι το Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος που αποτελεί κύριο συστατικό τμήμα των ΡΣ, περιλαμβάνει μέτρα που αφορούν τους εξής τομείς (Αραβαντινός, 2007):

(α) οικολογική ανασυγκρότηση πόλης, προστασία της γεωργικής γης και των στοιχείων του φυσικού περιβάλλοντος (δασών, υγρότοπων κτλ.),

(β) προστασία του τοπίου, των ακτών και των ειδικών περιοχών φυσικού κάλλους,

(γ) περιορισμό της πάσης φύσεως περιβαλλοντικής ρύπανσης και

(δ) αναβάθμιση ιδιαίτερα υποβαθμισμένων περιοχών.




**Εικόνα 6.15:** *Χάρτης ΡΣΑ, 2021. Προστασία και αναβάθμιση περιβάλλοντος.*
**Πηγή:** *ΥΠΕΚΑ, 2015.*

### 6.3.3 Η Πολεοδομική Μελέτη και η Πολεοδομική Μελέτη Αναβάθμισης

Όπως αναφέρθηκε στο Κεφάλαιο 3, ο πολεοδομικός σχεδιασμός έχει, σύμφωνα με το Ν. 2508/1997, δύο επίπεδα, στο πρώτο εκ των οποίων βρίσκονται τα ΡΣ και τα ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ και στο δεύτερο οι κάθε είδους πολεοδομικές μελέτες και πράξεις εφαρμογής τους. Εδώ θα γίνει συνοπτική αναφορά των μεθοδολογιών σχεδιασμού που συνιστούν το δεύτερο επίπεδο, δηλαδή οι ΠΜ, οι μελέτες επεκτάσεων πόλεων-οικισμών, οι ΠΕΡΠΟ, οι μελέτες αναπλάσεων κτλ. Σε επόμενη ενότητα, θα αναλυθεί η διαδικασία εφαρμογής τους.

Η **Πολεοδομική Μελέτη (ΠΜ)** αποτελεί εξειδίκευση των κατευθύνσεων που ορίζονται στον υπερκείμενο σχεδιασμό (ΡΣ, ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ) και είναι ένας μηχανισμός για την αναβάθμιση ή και την ανάπτυξη τμημάτων πόλεων ή οικισμών. Το νομοθετικό πλαίσιο που την καθορίζει περιλαμβάνει το ΝΔ 17.07.1923, το Ν. 1337/1983, το ΠΔ 30.08.1985, το ΠΔ 16.08.1985, το Ν. 2242/1994, το Ν. 2508/1997 και το Ν. 2545/1997. Επιπλέον, σε ορισμένες περιπτώσεις εφαρμόζονται η Εγκύκλιος 30 και 31 («Περί εισφορών γης και χρήματος»), η Εγκύκλιος 43511/161/55/13.06.1988 («Οδηγίες και προδιαγραφές για σύνταξη μελετών), η Απόφ. 5731/1146/1000 («Προδιαγραφές εκπόνησης»), η Απόφ. 73813/6630/05.08.1994 (ΦΕΚ 606 Β΄/1994) («Προδιαγραφές εκπόνησης ΠΜ»), η Απόφ. 93021/7181 (ΦΕΚ 888 Β΄/1994) («Προδιαγραφές εκπόνησης β΄ κατοικίας εντός ΖΟΕ»), η Απόφ. 10788 (ΦΕΚ 285 Δ΄/2004) («Πολεοδομικά σταθερότυπα»), το ΠΔ 3/06.03.1987 (ΦΕΚ 166 Δ΄/1987) («Χρήσεις γης»).

Η ΠΜ **εξετάζει λεπτομερώς και παρουσιάζει σε σχέδια και χάρτες** τις χρήσεις γης, τα ιδιοκτησιακά δεδομένα, τα θεσμικά δεδομένα, τη γενική και ειδική φυσιογνωμία, τα δίκτυα υποδομών, **προτείνει** όλες τις ρυθμίσεις που ακολουθούν τον υπερκείμενο σχεδιασμό και **αναδεικνύει** τον επιδιωκόμενο χαρακτήρα της περιοχής σχετικά με τη νέα πολεοδομική της οργάνωση και το νέο θεσμικό της πλαίσιο.

Εφαρμόζεται σε περιοχές οικισμών α΄ και β΄ κατοικίας, περιοχές ιδιωτικής πολεοδόμησης και περιοχές ειδικών παραγωγικών χρήσεων.




**Εικόνα 6.16:** *Απόσπασμα ΠΜ. Υπόλοιπο Μορτερό, δήμος Νέας Ερυθραίας (Στάδιο Α, 2007).*
**Πηγή:** *Δήμος Κηφισιάς.*

Η ΠΜ συντάσσεται για μια περιοχή μελέτης που αποτελεί αυτοτελή **πολεοδομική ενότητα**, η οποία συνιστά ένα αυτοτελές πολεοδομικό σύνολο, που οριοθετείται και οργανώνεται σύμφωνα με τις αρχές της πολεοδομικής επιστήμης, συνδεόμενη οργανικά με τον τυχόν υπάρχοντα ιστό της πόλης ή του οικισμού, αλλά και με άλλες πολεοδομικές ενότητες, έτσι ώστε, εκτός από την κάλυψη των οικιστικών αναγκών, να εξασφαλίζει στους πολίτες ποιότητα ζωής και όσο το δυνατόν καλύτερη εξυπηρέτηση των λοιπών λειτουργικών αναγκών (παραγωγικών και επαγγελματικών δραστηριοτήτων).

Πραγματοποιείται σε **τρία στάδια**:

**Α΄ Στάδιο:** Περιλαμβάνει την ανάλυση της υπάρχουσας κατάστασης(ιδιοκτησιακό, κατατμήσεις, θεσμικό πλαίσιο δόμησης, κατάσταση δομημένου, οδικό δίκτυο, δίκτυα υποδομών, κτιριακό απόθεμα), σε χάρτες και κείμενα ανάλυσης και αξιολόγησης των δεδομένων, και τη σύνταξη της προμελέτης του σχεδίου πολεοδομικής οργάνωσης.

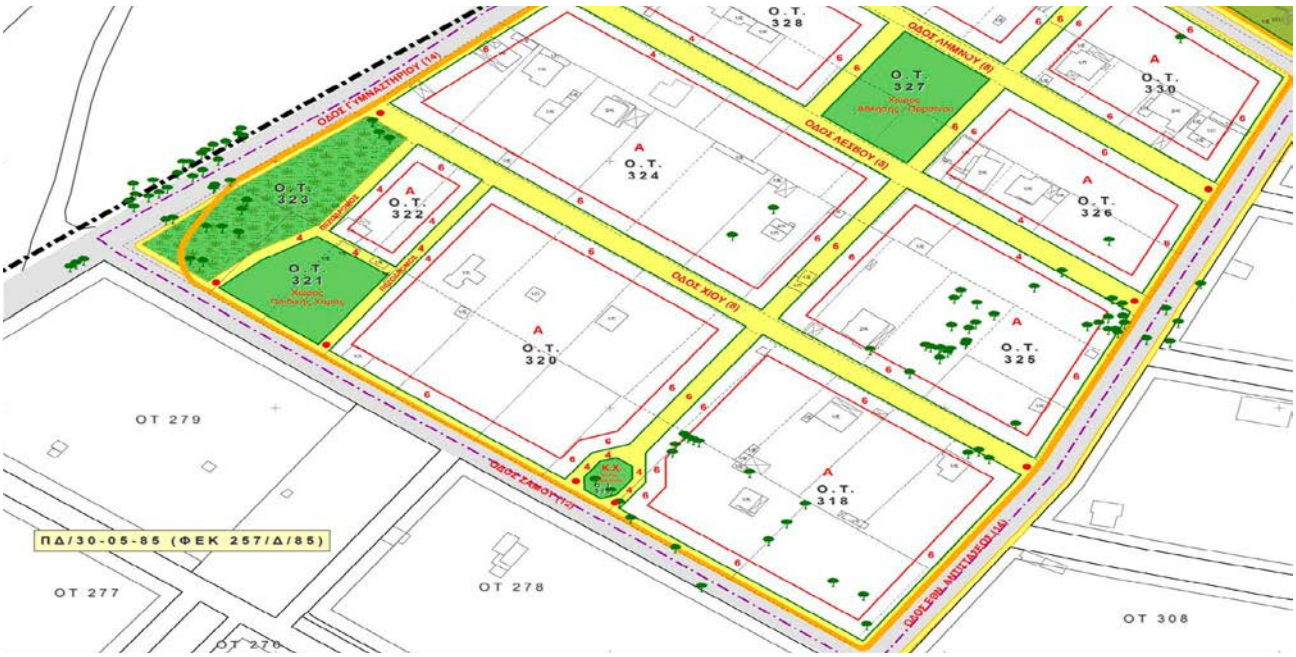
**Β΄ Στάδιο:** Περιλαμβάνει την πρόταση και χωρίζεται σε δύο στάδια, το Β1 υποστάδιο, που αποτελείται από τη σύνταξη σχεδίου πολεοδομικής οργάνωσης, τη σύνταξη του ρυμοτομικού σχεδίου και του πολεοδομικού κανονισμού, τα σχέδια γενικής οργάνωσης έργων υποδομής και τα σχέδια προστασίας και ανάδειξης φυσικού περιβάλλοντος, και το Β2 υποστάδιο, που περιλαμβάνει τη διαμόρφωση της τελικής πρότασης και τη σύνταξη των ψηφιακών αρχείων.

**Γ΄ Στάδιο:** Έχει αντικείμενο τη σύνταξη πινάκων εφαρμογής και κτηματογραφικών διαγραμμάτων εφαρμογής.

Αναλυτικά, οι προδιαγραφές εκπόνησης και τα παραδοτέα των ΠΜ αναφέρονται στην Απόφ. 5731/1146/2000 (ΦΕΚ 329/Β΄/15.03.2000).

Σημαντικό στοιχείο της ΠΜ, που αποτελεί και το τελικά θεσμοθετούμενο τμήμα στο οποίο προσδιορίζονται χωρικά όλες οι συνιστώσες της πολεοδομικής οργάνωσης, είναι το **ρυμοτομικό σχέδιο** (Δούμας, 2009). Το ρυμοτομικό σχέδιο παρέχει όλες τις απαραίτητες πληροφορίες για τα δεδομένα εφαρμογής, καθώς και για την αρχιτεκτονική και πολεοδομική φυσιογνωμία που θα έχει ο οικισμός μετά την εφαρμογή της ΠΜ. Σύμφωνα με το άρθ. 2 του ΓΟΚ Ν. 1577/1985:

Εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο οικισμού ή σχέδιο πόλης ή πολεοδομικό σχέδιο ή πολεοδομική μελέτη είναι το διάγραμμα με τον τυχόν ειδικό πολεοδομικό κανονισμό που έχει εγκριθεί σύμφωνα με τις οικείες διατάξεις και καθορίζει του ειδικούς όρους δόμησης, τους κοινόχρηστους και δομήσιμους χώρους και τις επιτρεπόμενες χρήσεις σε κάθε τμήμα ή ζώνη του οικισμού.




**Εικόνα 6.17:** *Απόσπασμα τοπικού ρυμοτομικού σχεδίου ΠΜ. Υπόλοιπο Μορτερό, δήμος Νέας Ερυθραίας.*
**Πηγή:** *Δήμος Κηφισιάς.*

Σύμφωνα με την Απόφ. 5731/1146/2000 (ΦΕΚ 329/Β΄/15.03.2000), οι ΠΜ είναι γενικές μελέτες και συνδυάζονται ή εκπονούνται παράλληλα με ειδικές τεχνικές μελέτες ή άλλες ειδικές μελέτες, κατά τα οριζόμενα στη νομοθεσία και τις οικείες προδιαγραφές του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (π.χ. ΣΜΠΕ, Γεωλογική, Μελέτη Οριοθέτησης Ρεμάτων, Υδρολογική Μελέτη, Μελέτη Έργων Υποδομής).

Οι μελέτες αυτές είτε προτείνονται εξαρχής από τα υπερκείμενα στάδια του πολεοδομικού σχεδιασμού είτε προτείνονται στη διάρκεια της ΠΜ. Σημειώνεται ότι, μετά την έγκριση της ΠΜ, απαγορεύεται η τροποποίησή της για μία πενταετία, όπως επίσης η τροποποίησή της μέχρι την κύρωση της πράξης εφαρμογής της, εκτός εξαιρετικών περιπτώσεων.

Η ΠΜ μπορεί να αφορά την **ανάπλαση μιας περιοχής** εάν διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος και όπου δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις πολεοδομικές διαδικασίες αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων και περιορισμών δόμησης. Η περιοχή ανάπλασης μπορεί να περιλαμβάνει μία ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων (Μέλισσας, χ.χ.). Οι περιοχές που είναι υπό ανάπλαση καθορίζονται, κατά κανόνα, από τα ρυθμιστικά σχέδια ή τα ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ ή με απόφαση ΥΠΕΧΩΔΕ.

Η **Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης (ΠΜΑ)** ολοκληρώνεται σε τρία στάδια:

**Α΄ Στάδιο**: Περιλαμβάνει την προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης. Σε αυτό το στάδιο γίνονται η ανάλυση και η αναγνώριση της περιοχής μελέτης, δημιουργείται λεπτομερές τοπογραφικό διάγραμμα και προτείνονται εναλλακτικοί τρόποι ανάπλασης, και γίνεται πρόβλεψη των συνεπειών για κάθε εναλλακτική. Ακόμα, συντάσσεται προκαταρκτικό σχέδιο του προγράμματος ανάπλασης, με εκτίμηση του συνολικού κόστους ανάπλασης, του χρονοδιαγράμματος υλοποίησης, και κατατίθενται προτάσεις για τη χρηματοδότησή του. Μπορεί ακόμα να περιλαμβάνει εξειδικευμένα στοιχεία, ανάλογα με το στόχο της ανάπλασης.

**Β΄ Στάδιο**: Διαμορφώνεται το πρόγραμμα ανάπλασης. Σε αυτό το στάδιο συστηματοποιείται σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα το σύνολο των προβλέψεων και ενεργειών για την υλοποίηση της ανάπλασης. Ειδικότερα, περιλαμβάνει τη χρονική και οικονομική εκτίμηση, και τους σχετικούς προϋπολογισμούς, τις ιεραρχήσεις και τις προτεραιότητες για τις εξής δραστηριότητες (Μέλισσας, χ.χ.):

(α) κτηματογράφηση της περιοχής,
(β) σύνταξη και έγκριση της ΠΜΑ της περιοχής, καθώς και τυχόν ειδικότερων μελετών,
(γ) τρόπο και μέσα πολεοδομικής επέμβασης,
(δ) σχετικά έργα κοινωνικής και τεχνικής υποδομής,
(ε) απόκτηση τυχόν απαιτούμενων ακινήτων, καθώς και διάθεση ή παραχώρηση ή πώληση από το φορέα τυχόν οικοδομήσιμων χώρων ή οικοδομών σε τρίτους,
(στ) για τις περιπτώσεις συνδυασμού του έργου ανάπλασης με κάλυψη στεγαστικών αναγκών, περιλαμβάνει και τις παροχές και ενισχύσεις που θα δοθούν, τον τρόπο διαχείρισης και χρηματοδότησης

τους και τον κανονισμό δικαιούχων, παροχών και υποχρεώσεων, για τις περιπτώσεις συνδυασμού του έργου ανάπλασης με κάλυψη στεγαστικών αναγκών.

**Γ΄ Στάδιο:** Περιλαμβάνει, ουσιαστικά, την ΠΜΑ, όπως επίσης τις τυχόν τροποποιήσεις ή την αναθεώρηση του εγκεκριμένου σχεδίου, τους ειδικούς όρους ή περιορισμούς δόμησης, τα μέσα επέμβασης, τις συγκεκριμένες τοπικές ή σημειακές επεμβάσεις, καθώς και λοιπές επιβαλλόμενες επεμβάσεις. Εγκρίνεται με απόφαση του γενικού γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης.

Μια άλλη κατηγορία ΠΜ είναι οι **ΠΜ αναμόρφωσης**, οι οποίες αποτελούν στην ουσία έναν ειδικό τύπο ανάπλασης, που αποσκοπεί κυρίως στην εξασφάλιση κοινόχρηστων χώρων, με την επιβολή εισφοράς σε γη ή και με απαλλοτριώσεις. Η πρόταση συγκεκριμένων περιοχών για την εκπόνηση ΠΜ αναμόρφωσης καθορίζεται από το ΡΣ ή και τα ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ.

Όμοια, μια άλλη κατηγορία ΠΜ είναι η **ΠΜ αστικού αναδασμού**, που πραγματοποιείται σε προκαθορισμένες Ζώνες Αστικού Αναδασμού (ΖΑΑ), οι οποίες περιλαμβάνονται μέσα σε περιοχή ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ. Με αυτού του τύπου την ΠΜ επιχειρείται η πολεοδομική ενεργοποίηση μιας περιοχής, με συνένωση των ιδιοκτησιών και διαμόρφωση νέων οικοδομήσιμων και κοινόχρηστων χώρων. Οι ιδιοκτήτες παραλαμβάνουν με το πέρας της μελέτης οικόπεδα ίσης αξίας με τα αρχικά τους, αφαιρούμενης ωστόσο της εισφοράς σε γη που θα προέκυπτε με το πέρας της εφαρμογής της ΠΜ.

Τέλος, ΠΜ πραγματοποιούνται σε όλες τις ζώνες ειδικού καθεστώτος (π.χ. ΠΕΡΠΟ), καθώς και σε περιπτώσεις επεκτάσεων πόλεων ή οικισμών.

Η εφαρμογή των ΠΜ και η εξασφάλιση του δημόσιου χώρου για την υλοποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού πραγματοποιείται με το θεσμό των πράξεων εφαρμογής, που αναλύονται στην Ενότητα 7.3.1.

### 6.3.4 Εκτός σχεδίου πόλεως

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός εκτός σχεδίου πόλεως πραγματοποιείται με συγκεκριμένα εργαλεία, που προτρέπουν την οργανωμένη δόμηση, προκειμένου να αρθούν φαινόμενα αστικής διάχυσης και να συγκρατηθεί η ατέρμονη επέκταση των σχεδίων πόλεων.

Η μεμονωμένη δόμηση εκτός σχεδίου ακολουθεί το ΠΔ 24.04.1985 (ΦΕΚ 270/Δ΄/31.05.1985), περί δόμησης εκτός σχεδίου. Παράλληλα, ισχύουν οι διατάξεις των ΠΔ 6/17.10.78 ΦΕΚ 538 Δ΄, άρθ. 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12, 13, 15, 16 και 17, ΠΔ 6/13.08.1986 ΦΕΚ 660 Δ΄, Απόφ. Γ. 88217/3752/1987, ΦΕΚ 78 Δ΄/18.02.1987, ΠΔ 20/28.01.1988, ΦΕΚ 61 Δ΄(όπως διορθώθηκε με το ΦΕΚ 173 Δ΄/01.02.1988, για τις τουριστικές εγκαταστάσεις), ΠΔ 2/14.03.1989, ΦΕΚ 157 Δ΄, ΠΔ 29.12.1989, ΦΕΚ 18 Δ΄/22.01.1990, ΠΔ 21.6/11.07.1991, ΦΕΚ 432 Δ΄, ΠΔ 11/21.01.1994, ΦΕΚ 33 Δ΄, ΠΔ 11/23.02.1995, ΦΕΚ 93 Δ΄.

Αντίθετα, η οργανωμένη εκτός σχεδίου δόμηση, τόσο για ιδιωτικές και στρατηγικές επενδύσεις, που θεσμοθετήθηκε πρόσφατα, όσο και για συγκεκριμένες ζώνες ειδικού καθεστώτος, πραγματοποιείται μέσα από συγκεκριμένα εργαλεία, τα οποία περιγράφονται στα Κεφάλαια 4 και 7.

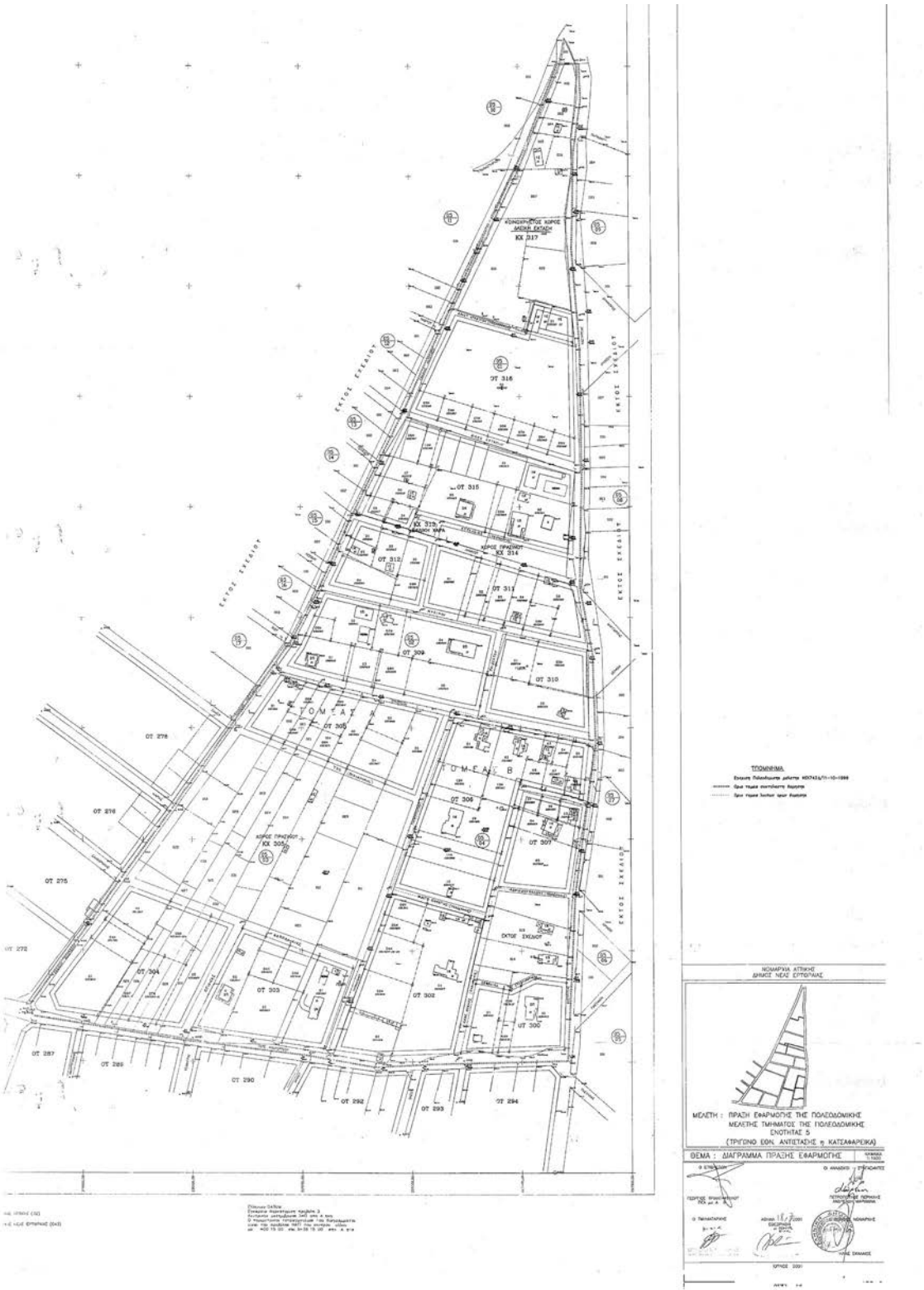
## 6.4 Υλοποίηση πολεοδομικού σχεδιασμού

### 6.4.1 Πράξη Εφαρμογής ΠΜ

Η εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού ακολουθεί τη φιλοσοφία του Ν. 1337/1983, καθώς και των μεταγενέστερων συμπληρώσεων, τροποποιήσεων αυτού. Η υλοποίηση του σχεδιασμού που έχει προκύψει από τις προαναφερθείσες μεθοδολογίες, στο επίπεδο της πόλης ή και του οικισμού, πραγματοποιείται μέσω της **Πράξης Εφαρμογής (ΠΕ)**, η οποία είναι στην ουσία η διαδικασία «εφαρμογής» της ΠΜ και ακολουθεί το Ν. 1337/1983. Σε αυτήν καθορίζονται με λεπτομέρεια τα τμήματα που ρυμοτομούνται από τις ιδιοκτησίες και οι αποζημιώσεις που αναλογούν σε αυτά, οι τακτοποιήσεις, προσκυρώσεις μεταξύ των γειτονικών ιδιοκτησιών. Επίσης, κατά το Ν. 1337/1983 (ή το Ν. 4315/2014, σε περίπτωση παραμονής της ισχύος του νέου νόμου), σε αυτήν καθορίζονται οι εισφορές σε γη, ώστε να δημιουργηθούν οι κοινόχρηστοι και κοινωφελείς χώροι. Επιπλέον, σε αυτήν τίθενται οι βάσεις για τον υπολογισμό εισφοράς σε χρήμα που βαρύνει τους ιδιοκτήτες. Συνοπτικά, η ΠΕ περιέχει όλες τις ρυθμίσεις που είναι αναγκαίες για την εφαρμογή της ΠΜ, άρα και την υλοποίηση του πολεοδομικού σχεδιασμού στο έδαφος. Η ΠΕ κυρώνεται με απόφαση του οικείου αντιπεριφερειάρχη ή και του δημοτικού συμβουλίου. Η έναρξη της διαδικασίας γίνεται με πρωτοβουλία και επιβάρυνση της διοίκησης, που συνήθως είναι ο οικείος δήμος, σε όλη την έκταση της πολεοδομικής ενότητας.

Κύριος σκοπός της ΠΕ είναι η απελευθέρωση των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων που καθορίστηκαν από το σχεδιασμό και η τακτοποίηση των ιδιοκτησιών. Επιπλέον, στοχεύει στην απελευθέρωση και διευκόλυνση συνολικά της ιδιωτικής ανοικοδόμησης, στην εισροή πόρων στους ΟΤΑ, για έργα υποδομής και αποζημιώσεις, καθώς και στην εφαρμογή των ρυμοτομικών γραμμών στο έδαφος (Παπαμικρούλη, 2008).

Γενικά, η ΠΕ περιλαμβάνει ολόκληρη την έκταση στην οποία αναφέρεται η ΠΜ. Σε ειδικές περιπτώσεις και κατόπιν σχετικής γνωμοδότησης του οικείου νομάρχη, μπορεί να περιορίζεται σε τμήμα της ΠΜ ή ακόμα και σε μεμονωμένη ιδιοκτησία, οπότε και πρόκειται για την καλούμενη μεμονωμένη ΠΕ.



**Εικόνα 6.18:** *Απόσπασμα ΠΕ σε ΠΕ του δήμου Καλλιθέας.*
**Πηγή:** *Δήμος Καλλιθέας.*

Σημειώνεται ότι με την ΠΕ τα οικόπεδα που δημιουργούνται πρέπει να είναι άρτια, ενώ τα οικόπεδα που δεν είναι άρτια κατά το εμβαδόν τους και δεν μπορούν να τακτοποιηθούν, κατά το άρθ. 3, παρ. 3 του ΝΔ 690/1948, «περί συμπληρώσεως των περί σχεδίων πόλεων διατάξεων», **προσκυρώνονται στα γειτονικά οικόπεδα ή ανταλλάσσονται υποχρεωτικά,** για τη δημιουργία ενιαίων εξ αδιαιρέτου οικοπέδων, ή ανταλλάσ-

σονται υποχρεωτικά με ίσης αξίας οικόπεδα ή ιδανικά μερίδια οικοπέδων ή τμήματα διηρημένης ιδιοκτησίας (Ν. 3741/1929 και ΝΔ 1024/1971), με την επιφύλαξη του άρθ. 25 του Ν. 1337/1983

Η ΠΕ συνοδεύεται από **κτηματογραφικό διάγραμμα εφαρμογής** και **κτηματολογικό πίνακα εφαρμογής**, στα οποία περιλαμβάνονται για κάθε ιδιοκτησία το εμβαδόν της, τα στοιχεία των ιδιοκτητών της και το ποσοστό συμμετοχής τους στην ιδιοκτησία, το ρυμοτομούμενο τμήμα και το απομένον εμβαδόν, ο όγκος κτισμάτων ή άλλων συστατικών των ρυμοτομούμενων τμημάτων, τα στοιχεία του τμήματος που αφαιρείται ως εισφορά γης και κάθε άλλο στοιχείο αναγκαίο για την εφαρμογή των διατάξεων της **υλοποίησης της ΠΕ** (ΤΕΕ/ΤΚΜ, 2009).



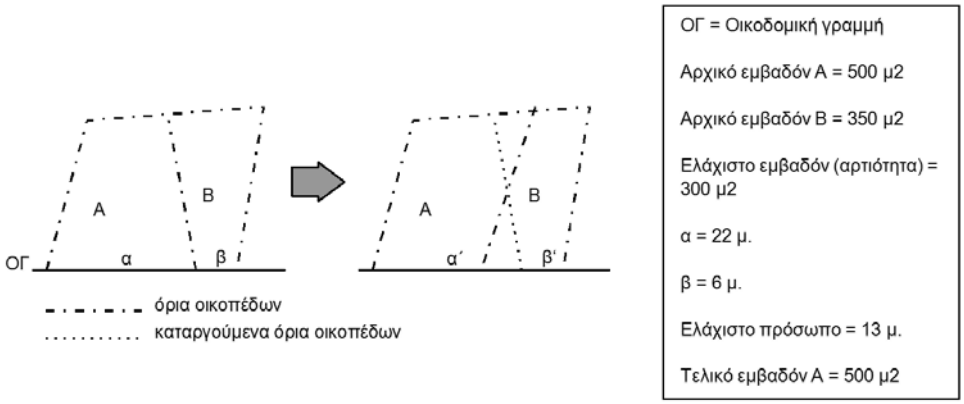

**Εικόνα 6.19:** *Κτηματολογικό διάγραμμα ΠΕ 5, Νέας Ερυθραίας (ΦΕΚ 742/Δ΄/11.10.1999).*
**Πηγή:** *Δήμος Κηφισιάς.*

Κατά τη σύνταξη του κτηματογραφικού διαγράμματος της ΠΜ, οι κύριοι ή νομείς ακινήτων είναι υποχρεωμένοι, έπειτα από πρόσκληση, να υποβάλουν δήλωση ιδιοκτησίας στον οικείο δήμο ή την οικεία κοινότητα, προσκομίζοντας συγχρόνως τίτλους κτήσης, πιστοποιητικό μεταγραφής, ιδιοκτησίας, βαρών, διεκδικήσεων, κατασχέσεων και τοπογραφικό διάγραμμα (ΤΕΕ/ΤΚΜ, 2009).

Συνοπτικά, η διαδικασία σύνταξης της ΠΕ περιλαμβάνει τα εξής:

1. Συγκέντρωση και επεξεργασία των δηλώσεων ιδιοκτησίας.
2. Διόρθωση κτηματογραφικών διαγραμμάτων και πινάκων, καταγραφή των επικειμένων.
3. Κατάρτιση πίνακα ΠΕ.
4. Εντοπισμό και προώθηση τυχόν τροποποιήσεων της ΠΜ.
5. Συγκέντρωση των οικοδομικών αδειών που έχουν εκδοθεί στην περιοχή μελέτης και των πράξεων αναλογισμού που έχουν συνταχθεί (όρια με παλιά εγκεκριμένα σχέδια, ανοιχτά ΟΤ, αναθεωρήσεις).
6. Συμπλήρωση πινάκων-διαγραμμάτων ΠΕ.
7. Σύνταξη πράξεων αναλογισμού και προσκυρώσεως.
8. Υπολογισμό ισοζυγίου γης.
9. Δημιουργία και καθορισμός νέων οικοπέδων. Συνολική τακτοποίηση.

10. Ανάρτηση της ΠΕ. Ενστάσεις.
11. Επίβλεψη της ΠΕ.




**Πίνακας 6.1:** *Απόσπασμα Κτηματολογικού Πίνακα ΠΕ 5, δήμος Νέας Ερυθραίας.*
**Πηγή:** *Δήμος Κηφισιάς.*

Ο τρόπος σύνταξης της ΠΕ περιγράφεται στην με αρ. πρωτ. 79881/3445/06.12.1984 απόφαση του υπουργού ΠΕΧΩΔΕ (ΦΕΚ 862/Β΄/11.12.1984), «περί διαδικασίας και τρόπου σύνταξης της πράξης εφαρμογής της πολεοδομικής μελέτης», και περιλαμβάνει τα παρακάτω αναλυτικά βήματα:

Α. Ανασύνταξη κτηματογραφικού υποβάθρου – Εφαρμογή ΠΜ:
1. Πύκνωση του τριγωνομετρικού δικτύου.
2. Επεξεργασία δηλώσεων.
3. Ανασύνταξη-διόρθωση κτηματογραφικού υποβάθρου και κτηματολογικών πινάκων.
4. Σύνταξη κτηματογραφικού διαγράμματος εφαρμογής.

Β. Υψομετρικές μελέτες:
5. Χωροσταθμικό δίκτυο.
6. Εφαρμογή αξόνων στο έδαφος – Υψομετρική μελέτη των δρόμων.

Γ. Σύνταξη ΠΕ:
7. Συμπλήρωση πίνακα ΠΕ, για περιοχές με εισφορές. Πίνακες επικειμένων.
8. Συμπλήρωση πίνακα ΠΕ, για περιοχές με πράξεις αναλογισμού. Πίνακες επικειμένων.
9. Σχεδίαση διαγράμματος ΠΕ, για περιοχές με εισφορές.
10. Σχεδίαση διαγράμματος ΠΕ, για περιοχές με αναλογισμούς.
11. Συμμετοχή στις διαδικασίες κύρωσης, επεξεργασία ενστάσεων κτλ. Σύνταξη γενικής έκθεσης.
12. Σύνταξη πράξεων επιβολής εισφοράς και των εντύπων που τις συνοδεύουν.
13. Αρχειοθέτηση στοιχείων, για χρήση Η/Υ.

Η διαδικασία εκτίμησης και υπολογισμού των **εισφορών σε γη και χρήμα** περιγράφεται αναλυτικά στην Ενότητα 4.3, όσον αφορά τα εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού, ενώ περαιτέρω πληροφορίες μπορούν να αναζητηθούν στη σχετική νομοθεσία.

### Διορθωτική ΠΕ

Σε περίπτωση εξαίρεσης και μόνο για λόγους νομιμότητας ή για πλάνη περί τα πράγματα, που αποδεικνύεται από στοιχεία που δεν ήταν γνωστά κατά το χρόνο κύρωσης της ΠΕ ή από τελεσίδικη δικαστική απόφαση, μπορεί να πραγματοποιηθεί διορθωτική ΠΕ, για τη διόρθωση τυχόν σφαλμάτων που εντοπίζονται. Επιπλέον, η ανάγκη σύνταξης διορθωτικής ΠΕ μπορεί να προκύψει επίσης και κατά τη σύνταξη πράξεων στις θέσεις των λεγόμενων «συρραφών» σχεδίων πόλεως, εκεί δηλαδή όπου γειτνιάζουν περιοχές με διαφορετικό σύστημα υπολογισμού των συνεισφορών των ακινήτων λόγω των δεσμεύσεων του ρυμοτομικού σχεδίου. Στις θέσεις αυτές, όπου μπορεί να έχουν ήδη συνταχθεί πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης οικοπέδων ή ΠΕ, χωρίς η μια να έχει λάβει υπόψη της την άλλη, είναι πιθανόν να εντοπιστούν σφάλματα. Για τις πράξεις αναλογισμού αποζημίωσης οικοπέδων, η αποκατάσταση πραγματοποιείται με την έκδοση ακυρωτικής απόφασης του γενικού γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης και την ανασύνταξη της σχετικής πράξης, ενώ για τις ΠΕ, η αντιμετώπιση των σφαλμάτων γίνεται με τη σύνταξη διορθωτικής ΠΕ (ΤΕΕ/ΤΚΜ, 2009).

**Μεμονωμένη ΠΕ**

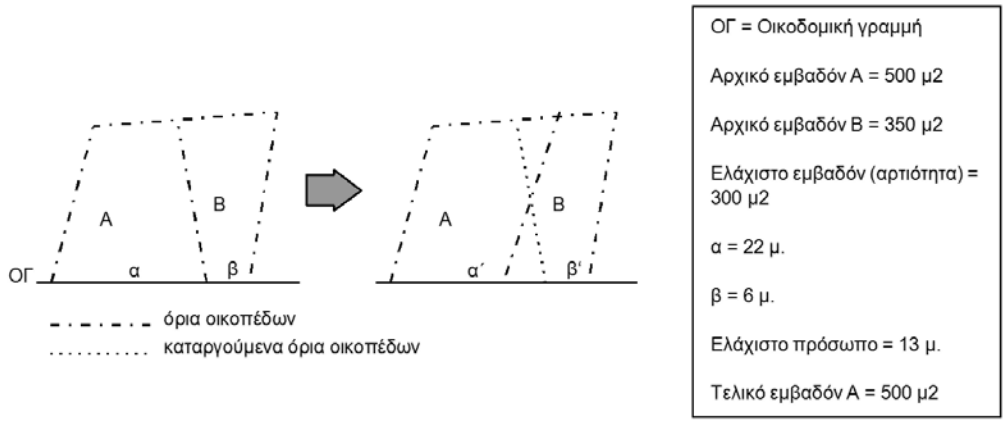
Μια ειδική κατηγορία μελετών που επιτρέπει τη δόμηση σε ακίνητο το οποίο ανήκει σε περιοχή που δεν έχει ακόμη κυρωθεί η ΠΕ είναι η μεμονωμένη ΠΕ. Σύμφωνα με την Παπαμικρούλη (2008), προκειμένου να επιτραπεί η δόμηση πριν από την ΠΕ σε περιοχές που έχουν ενταχθεί μετά την ισχύ του Ν. 2508/1997 και για εξαιρετικές περιπτώσεις, όταν η ΠΕ καθυστερεί αδικαιολόγητα, είναι δυνατή η σύνταξη μεμονωμένης ΠΕ, όπως αυτή προβλέπεται στο άρθ. 12 του Ν. 1337/1983. Αυτή συντάσσεται έπειτα από αίτηση του ενδιαφερομένου, στην οποία αναφέρονται σαφώς οι λόγοι για τους οποίους ζητείται η σύνταξή της. Με βάση τα στοιχεία του αιτούντος και λαμβάνοντας υπόψη την πορεία και το στάδιο της εκπονούμενης μελέτης ΠΕ, εφόσον αυτή έχει ανατεθεί, η πολεοδομική υπηρεσία εκτιμά τον ελάχιστο χρόνο εκπόνησης της μεμονωμένης ΠΕ και εισηγείται για την έκδοση σχετικής απόφασης του γενικού γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, η οποία θα αιτιολογεί εμπεριστατωμένα την αναγκαιότητα σύνταξής της. Εφόσον η συνολική ΠΕ εκπονείται με επίβλεψη ΟΤΑ, είναι απαραίτητο να υπάρξει συνεργασία με τον επιβλέποντα. Οι μεμονωμένες ΠΕ συντάσσονται με τις προδιαγραφές σύνταξης της συνολικής ΠΕ και το ισχύον νομικό πλαίσιο, και κατά τη σύνταξή τους πρέπει να εξετάζεται η δυνατότητα βέλτιστης αξιοποίησης των εισφορών σε ολόκληρο το ΟΤ. Στην περίπτωση που, από τις δεσμευόμενες εισφορές, προκύπτουν νέα οικόπεδα, αυτά μένουν αδιάθετα, προκειμένου να αξιοποιηθούν για τις ανάγκες της συνολικής ΠΕ. Η μεμονωμένη ΠΕ κυρώνεται με απόφαση του γενικού γραμματέα Αποκεντρωμένης Διοίκησης, μαζί με τους πίνακες επικειμένων, και μεταγράφεται στο οικείο υποθηκοφυλακείο. Υποχρέωση της επιβλέπουσας υπηρεσίας είναι να τηρεί αρχείο και να κοινοποιεί τις εγκρίσεις οικοδομησιμότητας και μεμονωμένων πράξεων στον ανάδοχο μελετητή της συνολική ΠΕ, για να τις λάβει υπόψη του κατά τη σύνταξή της.

**Σημείωση:** Με πληρότητα παρουσιάζονται οι ΠΕ, σύμφωνα με τον παλαιό υπολογισμό εισφορών σε γη και χρήμα (Ν. 1337/1983) στο ειδικό σεμινάριο του ΤΕΕ/ΤΚΜ (2009). Διαθέσιμο στο http://portal.tee.gr/ [πρόσβαση: 6 Απριλίου 2015].

### 6.4.2 Τακτοποιήσεις – Προσκυρώσεις – Αναλογισμός

Πράξεις όπως οι τακτοποιήσεις και οι προσκυρώσεις αποτελούν στη μικρότερη κλίμακα (οικοπέδου, ΟΤ) μεθοδολογίες πολεοδομικού σχεδιασμού που έχουν στόχο να αποκαταστήσουν την κανονικότητα των σχημάτων των γεωτεμαχίων, ώστε να επιτρέψουν τη μακροπρόθεσμη υλοποίηση δόμησης και πολεοδόμησης.

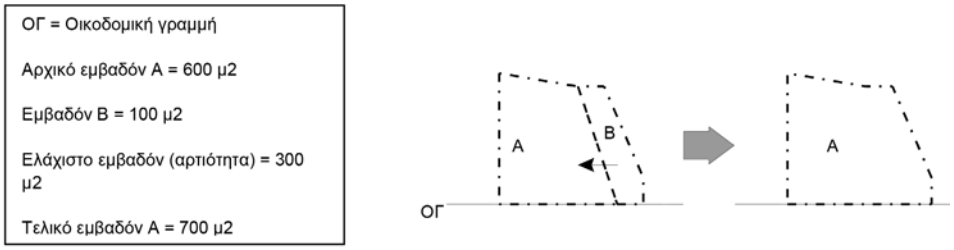
Η **τακτοποίηση** είναι η πράξη με την οποία τροποποιούνται δύο ή περισσότερα γειτονικά οικόπεδα, ένα τουλάχιστον από τα οποία δεν είναι άρτιο κατά το πρόσωπο. Η τακτοποίηση μπορεί να γίνει με ανταλλαγή τμημάτων από τα τακτοποιητέα οικόπεδα ή να είναι μονομερής (αφαίρεση τμήματος από ένα οικόπεδο και τακτοποίηση άλλου, έπειτα από αποζημίωση). Εννοείται ότι, μετά την τακτοποίηση, όλα τα οικόπεδα που συμμετέχουν θα πρέπει να παραμένουν άρτια κατά εμβαδόν (όπως και πριν) και να γίνονται και άρτια κατά πρόσωπο (όσα από αυτά δεν ήταν άρτια κατά πρόσωπο πριν από την τακτοποίηση) (Οικονόμου, 2002).




**Εικόνα 6.20:** *Διάγραμμα τακτοποίησης οικοπέδου.*
**Πηγή:** *Οικονόμου, 2002.*

Αντίστοιχα, **προσκυρωτέο** χαρακτηρίζεται ένα αγροτεμάχιο που, ενώ εντάσσεται στο σχέδιο πόλεως, δεν μπορεί να μετατραπεί σε οικόπεδο, λόγω έλλειψης αρτιότητας κατά εμβαδόν. Η έλλειψη αρτιότητας κατά εμβαδόν καθιστά το οικόπεδο *προσκυρωτέο* (με ορισμένες εξαιρέσεις).

Η **προσκύρωση** είναι η πράξη με την οποία αφαιρείται η κυριότητα από τον ιδιοκτήτη ενός μη άρτιου κατά εμβαδόν ακινήτου και απονέμεται στον ιδιοκτήτη άλλου ακινήτου (άρτιου κατά εμβαδόν), έπειτα από αποζημίωση.




**Εικόνα 6.21:** *Διάγραμμα προσκύρωσης οικοπέδου.*
**Πηγή:** *Οικονόμου, 2002.*

Ειδικότερα, σύμφωνα με το ΤΕΕ/ΤΚΜ (2012), για την απαλλοτρίωση τμημάτων οικοπέδων που ρυμοτομούνται με την εφαρμογή του ισχύοντος ΡΣ (το οποίο όμως εγκρίθηκε με τις διατάξεις του ΝΔ 17.07.1923 και όχι με το Ν. 1337/1983), είναι απαραίτητη η σύνταξη πράξης τακτοποίησης και αναλογισμού αποζημίωσης, εν συντομία, πράξη αναλογισμού. Η πράξη αναλογισμού συντάσσεται (άρθ. 24 του Ν. 1577/1985 και άρθ. 3 του Ν. 1772/1988), προκειμένου ένα οικόπεδο που δεν πληροί τους καθορισμένους από την ισχύουσα νομοθεσία όρους (αρτιότητα και οικοδομησιμότητα) να αποκτήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις για την αρτιότητα και την οικοδομησιμότητά του.

Η πράξη αυτή αλλάζει στην ουσία το σχήμα και το εμβαδόν των οικοπέδων, μέσω μεταβιβάσεων τμημάτων οικοπέδων. Η πράξη αναλογισμού αποζημίωσης οικοπέδων αποτελεί το εργαλείο που θα το εμβαδομετρήσει και θα το επιμερίσει, για να αποζημιωθεί από τους γύρω (παρόδιους) ιδιοκτήτες. Δηλαδή, αναλογισμός είναι η διαδικασία μέσα από την οποία καθορίζονται τα επιμέρους ρυμοτομούμενα τμήματα προς αποζημίωση, οι ιδιοκτήτες που θα το αποζημιώσουν και το μέτρο της επιβάρυνσης του καθενός από αυτούς. Γενικά, σημειώνεται ότι καταβάλλεται προσπάθεια ανταλλαγής εκτάσεων ίσης έκτασης, ενώ η τακτοποίηση δεν αποβλέπει στην οικονομική ενίσχυση των οικοπέδων, αλλά στην κατάλληλη διαμόρφωσή τους, για τη βέλτιστη δομική εκμετάλλευσή τους.

# Βιβλιογραφικές αναφορές


Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. Αθήνα: Συμμετρία.

Γώγος, Κ. (2008). Η Πράξη Εφαρμογής Πολεοδομικής Μελέτης από την άποψη του διοικητικού δικαίου. *Νόμος και Φύση*, Νοέμβριος 2008. διαθέσιμο στο http://www.nomosphysis.org.gr/[πρόσβαση: 3 Απριλίου 2015].

Δικαίος, Ε. (2010). Η προβληματική καθορισμού Π.Ο.Τ.Α. σε προστατευόμενες περιοχές του δικτύου NATURA 2000. *Νόμος και Φύση*, Σεπτέμβριος 2010. διαθέσιμο στο http://www.nomosphysis.org.gr/ [πρόσβαση: 10 Μαρτίου 2015].

Δούμας Δ. (2009). Η Πολεοδομική Μελέτη στη σύγχρονη ελληνική πραγματικότητα. *Σεμινάριο Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας/Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας, «Πολεοδομικές Εφαρμογές στην Ελλάδα: Από τη σύγχρονη Θεωρία στην ελληνική πραγματικότητα»*. διαθέσιμο στο http://portal.tee.gr/ [πρόσβαση: 5 Μαρτίου 2015].

Λαζαρίδη, Γ. (2007). Σχεδιαστική πρακτική σε ιστορικές πόλεις: Το παράδειγμα της Ερέτριας. *Τεχνικά Χρονικά*, Μάιος- Ιούνιος. διαθέσιμο στο http://library.tee.gr/ [πρόσβαση: 12 Μαρτίου 2015].

Μέλισσας, Δ. (χ.χ.). Διάλεξη στην Αρχιτεκτονική Σχολή ΕΜΠ. διαθέσιμο στοhttp://courses.arch.ntua.gr/fsr/129278/Melissas-2.pdf [πρόσβαση: 3 Μαρτίου 2015].

Μπίρης, Κ. ([1966] 1999). *Αι Αθήναι από του 19ου εις τον 20όν αι.*, Ανατύπωση. Αθήνα: Μέλισσα.

Ν. 4315/2014 (ΦΕΚ Α΄ 269/24.12.2014):«Πράξεις εισφοράς σε γη και χρήμα. Ρυμοτομικές απαλλοτριώσεις».

Οικονόμου, Δ. (2002). *Σημειώσεις. Πολεοδομία ΙΙ: Πολεοδομικός σχεδιασμός*. Βόλος: Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης/Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Παπαγεωργίου, Γ. (1986). *Στοιχεία πολεοδομίας*. Αθήνα: Ίδρυμα Ευγενίδου.

Παπαμικρούλη, Α.(2008). Πράξεις Εφαρμογής. *Σεμινάρια ΙΕΚΕΜ/ ΤΕΕ «Πολεοδομικός σχεδιασμός και υλοποίησή του*.

Σερράος, Κ. (2015). Οι πρόσφατες ρυθμίσεις για τη μεταρρύθμιση του συστήματος χωρικού σχεδιασμού και το σχεδιασμό των χρήσεων γης. *Πρακτικά Επιστημονικής Ημερίδας 26.6.2014 Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών ΕΜΠ-Τομέας Πολεοδομίας Χωροταξίας*. επιμ. Δ. Μέλισσας.

ΤΕΕ/ΤΚΜ (2009). Πράξεις Εφαρμογής Πολεοδομικών Μελετών. *Σεμινάρια μικρής διάρκειας Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας/Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας*. Εισ.: Κ. Χατζηρόδου-Νικολοπούλου και Π. Φαρμάκη. διαθέσιμο στο http://portal.tee.gr/ [πρόσβαση: 6 Μαρτίου 2015].

ΤΕΕ/ΤΚΜ (2012). Πράξη Αναλογισμού Αποζημίωσης Οικοπέδων. *Σεμινάρια μικρής διάρκειας Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας/Τμήμα Κεντρικής Μακεδονίας*. Εισ.: Κ. Χατζηρόδου-Νικολοπούλου και Π. Φαρμάκη. διαθέσιμο στο http://www.archa.gr/ [πρόσβαση: 2 Απριλίου 2015].

ΥΠΕΚΑ (2015). Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνα/Αττικής 2021. διαθέσιμο στο http://www.ypeka.gr/ [πρόσβαση: 30 Οκτωβρίου 2015].

White, R. and Engelen, G. (1993). Cellular-automata and fractal urban form - a cellular modeling approach to the evolution of urban land-use patterns. *Environmentand Planning A*. 25:1175-1199.

White, R., Engelen, G. and Uljee, I. (1997). The use of constrained cellular automata for high-resolution modelling of urban land use dynamics. *EnvironmentandPlanningB*. 24:323-343.

# Κεφάλαιο 7
## Πολεοδομικός σχεδιασμός και μεταφορές

**Σύνοψη**

*Στο κεφάλαιο αυτό αναλύεται η σχέση μεταξύ πολεοδομικού και κυκλοφοριακού σχεδιασμού, και δίνεται πλήθος στοιχείων για την ολοκληρωμένη πολιτική χρήσεων γης και τη βιώσιμη κινητικότητα. Στη συνέχεια, επεξηγούνται οι διάφορες πολιτικές στη μακροκλίμακα (μοντέλο ανάπτυξης δικτύων, σχέδια χαράξεων οδικού δικτύου, ιεράρχηση δικτύου, μετακινήσεις κτλ.) και τη μικροκλίμακα (διατομές δρόμων, διαμόρφωση κόμβων, περπάτημα, ποδήλατο κτλ.), μέσα από πλήθος παραδειγμάτων, για το σχεδιασμό τους και τη λογική αντιμετώπισης των επιμέρους ζητημάτων.*

**Προαπαιτούμενη γνώση**

*Ο αναγνώστης απαιτείται να έχει βασικές γνώσεις πολεοδομίας, κυκλοφοριακού σχεδιασμού και γεωγραφίας των μεταφορών, όπως διδάσκονται στα σχετικά μαθήματα της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ. Για καλύτερο αποτέλεσμα, μπορεί επίσης να διαβάσει, συνδυαστικά, το βιβλίο του Α. Αραβαντινού,* Πολεοδομικός σχεδιασμός *(2007).*

## 7.1 Εισαγωγή

Στο παρελθόν, η σχέση της πόλης με την κίνηση πεζών και ζωήλατων οχημάτων υπήρξε πολύ πιο αρμονική από τη σημερινή σχέση της με τη μηχανοκίνητη κυκλοφορία. Πράγματι, για την εξυπηρέτηση του αυτοκινήτου, καθώς και των επιφανειακών μέσων σταθερής τροχιάς, έγιναν συστηματικά διανοίξεις που παραμόρφωσαν τον ιστορικό ιστό. Αντίθετα, στα 11.000 χρόνια της ιστορίας της πόλης, που προηγήθηκε του αυτοκινήτου, το περπάτημα και η κίνηση των ζωήλατων προσαρμόζονταν στη γεωμετρία του δικτύου.

Στην **αρχαία Ελλάδα**, η κίνηση αναπτυσσόταν ελεύθερα στα ακανόνιστα δίκτυα των πόλεων. Όπως αναφέρει χαρακτηριστικά ο Scully (1962), η κίνηση αυτή περιγράφεται καλύτερα με τοπολογικούς, παρά με γεωμετρικούς όρους.

Στη **ρωμαϊκή πόλη**, τα κριτήρια για τη χάραξη του οδικού δικτύου ήταν στρατιωτικά, για αυτό και οργανώθηκε με την αυστηρή γεωμετρία του ιπποδάμειου συστήματος, που αποτελείται από παράλληλες και κάθετες μεταξύ τους ευθείες οδούς (Βλαστός και Μηλάκης, 2006).

Στον **Μεσαίωνα**, η πόλη συρρικνώθηκε σε πληθυσμό και σε έκταση, και απόκτησε συμπαγή μορφή. Η κίνηση στο εσωτερικό της γινόταν μέσω ενός περίπλοκου άναρχου συστήματος στενών δρόμων. Η μορφή αυτή εντοπίζεται στα ιστορικά κέντρα πολλών ευρωπαϊκών πόλεων.

Κατά την **Αναγέννηση**, όπου και επικράτησε η συμβολική, γεωμετρική ουτοπία, η συμμετρική και ορθολογική πόλη αντανακλούσε τόσο την εξουσία του πρίγκιπα, όσο και το μεγαλείο της πόλης. Συνήθως, το παλάτι τοποθετούνταν στο κέντρο και ήταν περιτριγυρισμένο από συμμετρικές γεωμετρικές χαράξεις. Η τοποθέτηση του πριγκιπικού μεγάρου στο κέντρο της πόλης πρόβαλλε τον συγκεντρωτισμό της εξουσίας, ενώ οι συμμετρικές χαράξεις αναδείκνυαν την παγκόσμια αρμονία και την απόλυτη τελειότητα στην οποία πίστευαν εκείνη την εποχή.

Τον **16ο αι.**, ανατράπηκε η αναγεννησιακή «τελειότητα», ισορροπία και ομοιογένεια του αστικού ιστού, με αποτέλεσμα να διανοίγονται δρόμοι στο εσωτερικό των πόλεων. Οι ευθύγραμμες διανοίξεις έκαναν τις πόλεις πιο λειτουργικές και η κίνηση απέκτησε τη δυναμικότητα που είχε κατά τους ρωμαϊκούς χρόνους.

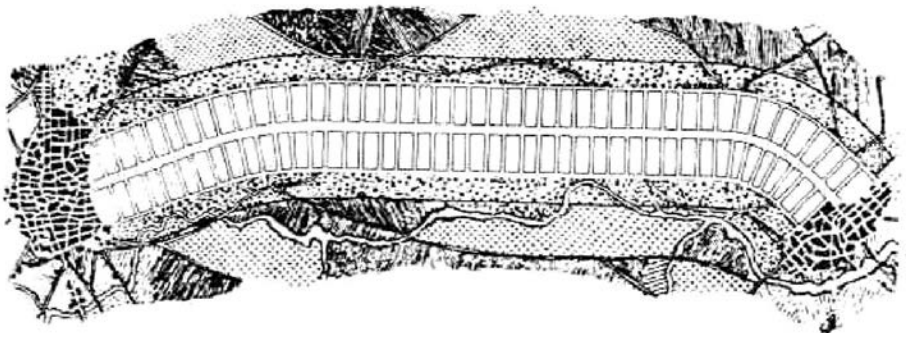
Τους επόμενους αιώνες, η κίνηση αποτέλεσε το βασικό κριτήριο σχεδιασμού των πόλεων. Χαρακτηριστικά, ο Le Corbusier (1960),αναφερόμενος στον 17ο και τον 18ο αι., γράφει πως «αρχιτεκτονική είναι η κυκλοφορία». Αποτέλεσμα αυτής της εξέλιξης είναι οι πόλεις να τεμαχίζονται από τις πολλαπλές χαράξεις και έτσι να χάνουν την ενότητά τους (Βλαστός και Μηλάκης, 2006).

Από τη Βιομηχανική Επανάσταση και μετά, ο δρόμος άλλαξε νόημα και η πόλη άλλαξε μορφή. Οι οδικοί άξονες δεν αποτελούσαν πια σύμβολα εξουσίας, αλλά χρηστικά εργαλεία διαχείρισης του χώρου. Αποτελώντας πια λειτουργικό κομμάτι της πόλης, ξεπέρασε τα εξωτερικά της όρια, παρέκαμψε το παλαιότερο εσωτερικό δίκτυο και επεκτάθηκε προς όλες τις κατευθύνσεις. Έτσι, χάθηκαν οι συμμετρίες και προοδευτικά η πόλη απέκτησε μη αναγνώσιμη μορφή.

Στον **19ο αι.**, εμφανίστηκαν και οι πρώτες συγκρούσεις μεταξύ του πολεοδομικού και του συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Με γρήγορο ρυθμό έχασαν τη σημασία τους και παρακάμφθηκαν τα τοπολογικά και φυσικά χαρακτηριστικά, τα οποία καθόριζαν την ταυτότητα της πόλης. Ο δρόμος αρχικά για το τρένο και μετά για το

αυτοκίνητο ήταν πλέον ανοικτός. Σιδηροδρομικές γραμμές και νέοι δρόμοι τεμάχισαν τον αστικό ιστό, ενώ πολλά άλλαξαν και στην οργάνωση της ζωής στην πόλη, αφού εισήχθη στην καθημερινότητά της ένας νέος χρόνος, μετρήσιμος και όχι πια ποιοτικός.

Ο Cerda (1979), ο πρώτος πολεοδόμος της σύγχρονης εποχής, υποστηρίζει πως στόχος πια της πολεοδομίας είναι η απόλυτη ικανοποίηση των ανθρώπινων αναγκών. Η ζωντάνια της πόλης ταυτίζεται με «τη ζωντάνια των μηχανικών ροών» (Βλαστός και Μηλάκης, 2006). Ο Soria Y Mata (1979) πιστεύει πως «η μορφή μιας πόλης θα είναι τέλεια όταν το άθροισμα του χρόνου που σπαταλούν οι κάτοικοι για τις μετακινήσεις τους θα είναι ελάχιστο» και προτείνει για τα περίχωρα της Μαδρίτης το μοντέλο της γραμμικής πόλης. Η γραμμική πόλη ελαχιστοποιεί τη μέση απόσταση του κάτοικου από τη μεταφορική υποδομή, όμως προτείνει μια πρωτόγνωρη μορφή για την πόλη, εξαρτημένη από τις μεταφορές. Τότε, η γραμμική μεταφορική υποδομή αφορούσε τη δημόσια συγκοινωνία (τρένο), όμως στη συνέχεια γραμμικές αναπτύξεις σχηματίστηκαν κατά μήκος οδικών αξόνων, δηλαδή ανήκουν στις προσαρμογές της πόλης για το αυτοκίνητο και το ενθαρρύνουν.



**Εικόνα 7.1:** *Υλοποιημένο τμήμα της γραμμικής πόλης στη Μαδρίτη.*
**Πηγή:** *Soria Y Mata, 1979.*

Σε όλο τον **20ό αι.** προτεραιότητα δόθηκε στη μηχανή, στην ταχύτητα και στην παραγωγικότητα. Το αυτοκίνητο έγινε σύμβολο ελευθερίας και δύναμης. Ενίσχυσε την ατομικότητα και συνέβαλε στην απομάκρυνση από τους συλλογικούς χώρους. Μπορεί να προστατεύει τον άνθρωπο από τις εχθρικές συνθήκες που επικρατούν στο δρόμο, όμως ταυτόχρονα τον απομονώνει. Σήμερα, στον πλανήτη κυκλοφορούν 1 δισ. αυτοκίνητα και το 2050, αν η ανθρωπότητα δεν κινητοποιηθεί, θα κυκλοφορούν 2,5 δισ. Είναι προφανές ότι η θέση του πεζού, του ποδηλάτη και της δημόσιας συγκοινωνίας θα επιδεινωθεί, και αυτό θα έχει τεράστιο αντίκτυπο στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής (βλ. επίσης Κεφάλαιο 2).

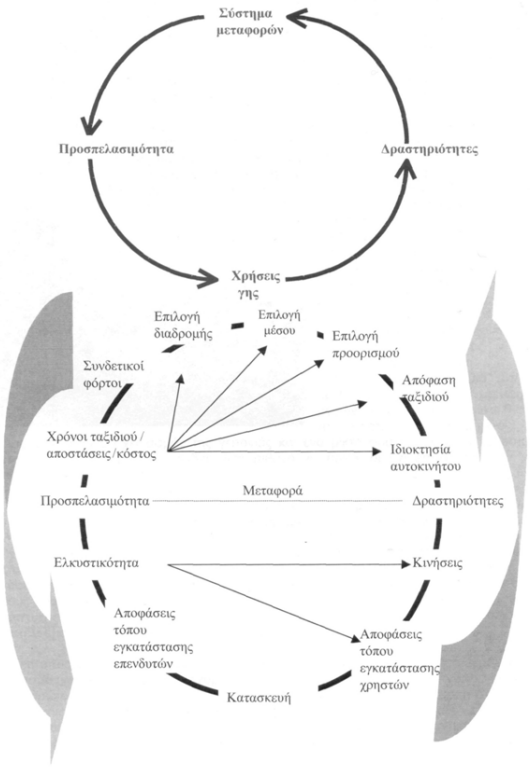
## 7.2 Συνδυασμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός

### 7.2.1 Ολοκληρωμένη πολιτική χρήσεων γης-μεταφορών

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός υπηρετεί τη λειτουργία τη πόλης, αλλά δεν νομιμοποιείται να λειτουργεί αυτόνομα, χωρίς να λαμβάνει υπόψη τη δυναμική της πόλης. Όπως αναφέρουν οι Βλαστός και Μηλάκης (2006),«αστικές μεταφορές και χώρος συνθέτουν… ένα ενιαίο περιβάλλον ζωντάνιας και έντασης».

Το ερώτημα αν ο χώρος παράγει κυκλοφορία ή αν η κυκλοφορία παράγει χώρο τίθεται για το σύνολο της ιστορίας των πόλεων. Για την πολεοδομία, τους τελευταίους αιώνες αυτό το ερώτημα επηρεάζει το σχεδιασμό. Ο Αραβαντινός (2007) αναφέρει πως κάθε λειτουργία στην πόλη «έλκει και παράγει μετακινήσεις». Ο τρόπος με τον οποίο αυτές οι λειτουργίες κατανέμονται στην επιφάνεια της πόλης καθορίζει τη γεωγραφία των μετακινήσεων. Η αλληλεπίδραση των χρήσεων γης με τις μεταφορές παρουσιάστηκε γραφικά από τους Wegener και Furst (1999)[1] (Εικόνα 7.2). Στον «κύκλο ανάδρασης» παρουσιάζεται η σχέση μεταξύ των χρήσεων γης και των ανθρώπινων δραστηριοτήτων, οι οποίες απαιτούν/προϋποθέτουν μετακινήσεις. Αυτές, με τη σειρά τους κατευθύνουν την προσπελασιμότητα (προσβασιμότητα) των χρήσεων γης.

[1] http://www.sciencedirect.com, http://www.transport-research.info/, http://www.spiekermann-wegener.de/




**Εικόνα 7.2:** *Ο κύκλος ανάδρασης μεταξύ χρήσεων γης και μεταφορών.*
**Πηγή:** *Βλαστός Θ., Μηλάκης Δ., Πολεοδομία vs Μεταφορές Από την απόκλιση στην σύγκλιση, Αθήνα 2006, εκδ. Παπασωτηρίου.*

Κάθε δραστηριότητα είναι ένας πόλος που είτε ακτινοβολεί είτε προσελκύει μετακινήσεις. Στον κύκλο ανάδρασης φαίνεται η αλληλεπίδραση του συστήματος χρήσεων γης και μεταφορών. Η κατανομή των χρήσεων γης στο χώρο της πόλης είναι προφανές πως διαμορφώνει τη γεωγραφία των μετακινήσεων, διότι εννοείται ότι κάθε μετακίνηση έχει μια προέλευση και έναν προορισμό που, στην πλειονότητα των περιπτώσεων, βρίσκονται στο εσωτερικό της πόλης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η κατανομή των χρήσεων γης δεν προσδιορίζει μόνο τη γεωγραφία των μετακινήσεων, αλλά και τους τρόπους. Αν, για παράδειγμα, οι διάφορες χρήσεις βρίσκονται κοντά στην κατοικία, τότε οι αποστάσεις είναι μικρές και, επομένως, βολεύουν το περπάτημα και το ποδήλατο. Αν οι χρήσεις είναι διάχυτες, σε μεγάλες αποστάσεις μεταξύ τους, τότε, εύλογα, προτιμάται το αυτοκίνητο. Δεδομένου ότι σήμερα είναι επείγον ζήτημα για τις πόλεις να λειτουργήσουν με λιγότερα αυτοκίνητα, η κατανομή των χρήσεων γης αναδεικνύεται σε πολύτιμο εργαλείο, για την προώθηση εναλλακτικών του αυτοκινήτου τρόπων.

Η πολιτική σύμφωνα με την οποία κατανέμονται οι χρήσεις γης επηρεάζει τη μορφή της πόλης, αλλά και τις επιλογές μετακίνησης. Οι πιο βασικές παράμετροι ως προς τη μορφή της πόλης που επιδρούν καθοριστικά στην επιλογή τρόπου μετακίνησης είναι: το μέγεθος της πόλης, η πυκνότητά της, η δομή της, η προσπελασιμότητα των χρήσεων γης, η προσανατολισμένη στη δημόσια συγκοινωνία πολεοδομία, η ποικιλία των χρήσεων γης και οι διαμορφώσεις μικροκλίμακας.

### Μέγεθος

Στη μεγάλη πόλη, σημαντικό ποσοστό των διανυόμενων αποστάσεων είναι μεγάλου μήκους, με συνέπεια να αυξάνονται πολύ οι πιθανότητες χρήσης αυτοκινήτου. Αντίθετα, σε μια μικρή πόλη, η χρήση του αυτοκινήτου θα μπορούσε να είναι περιττή.

### Πυκνότητα

Η αύξηση της πυκνότητας μιας περιοχής οδηγεί σε μικρότερες μετακινήσεις. Στη συμπαγή πόλη, όπου συγκεντρώνονται δραστηριότητες σε μικρή επιφάνεια, είναι μεγάλη η πιθανότητα οι προορισμοί που ενδιαφέρουν τον κάτοικο να βρίσκονται κοντά στην κατοικία.

**Δομή**

Βιώσιμη δομή για μια αστική περιοχή είναι αυτή που επιτυγχάνει το συνδυασμό δόμησης και χάραξης δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας, είτε προσαρμόζοντας τη δόμηση στη δημόσια συγκοινωνία (χωροθετώντας πόλους δραστηριοτήτων κοντά σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας) είτε προσαρμόζοντας τη δημόσια συγκοινωνία στην πόλη. Η συμπαγής, πολυκεντρική πόλη, η οποία χαρακτηρίζεται από υψηλές συγκεντρώσεις πληθυσμού, συνθέτει μια βιώσιμη δομή.

**Προσπελασιμότητα των χρήσεων γης**

Ο Bhat (2000) υποστηρίζει πως η «προσβασιμότητα είναι η μέτρηση της ευκολίας ενός ατόμου να ασκήσει επιθυμητές δραστηριότητες, που βρίσκονται σε μια επιθυμητή θέση, χρησιμοποιώντας επιθυμητά μέσα μεταφοράς και κατά τον επιθυμητό χρόνο». Οι Geurs και Van Eck (2001) ορίζουν ως «προσβασιμότητα το βαθμό ευκολίας στον οποίο το σύστημα χρήσεων γης-μεταφορών επιτρέπει σε πρόσωπα ή αγαθά να φτάνουν σε δραστηριότητες ή προορισμούς συνδυάζοντας μέσα μεταφοράς». Η χωροθέτηση δραστηριοτήτων, αλλά και δικτύων, κατά τον συνδυασμένο σχεδιασμό χρήσεων γης-μεταφορών, συντελείται με την αξιολόγηση του βαθμού πρόσβασης του πληθυσμού ή των επιχειρήσεων στις ευκαιρίες που τους ενδιαφέρει, όπως οι υπηρεσίες, οι θέσεις εργασίας ή οι αγορές.

**Πολεοδομία προσανατολισμένη στη δημόσια συγκοινωνία**

Η προσανατολισμένη στη δημόσια συγκοινωνία πολεοδομική ανάπτυξη[2] στοχεύει στη δημιουργία περιοχών μεικτών χρήσεων (οικιστικών και εμπορικών), ώστε να μεγιστοποιείται η πρόσβαση στα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ). Μια τέτοια περιοχή έχει, συνήθως, ένα κέντρο με στάση δημόσιας συγκοινωνίας (σιδηροδρομικό σταθμό, σταθμό μετρό, τραμ ή στάση του λεωφορείου) και περιβάλλεται από σχετικά υψηλής πυκνότητας δόμηση, με σταδιακή μείωση της πυκνότητας καθώς μεγαλώνει η απόσταση από το κέντρο. Η περιοχή απλώνεται σε μια ακτίνα 400-800 μ. από τη στάση δημόσιας συγκοινωνίας, καθώς αυτή θεωρείται η μέγιστη ανεκτή απόσταση για την προσπέλασή της με τα πόδια.

**Ποικιλία χρήσεων γης**

Η ποικιλία χρήσεων ενισχύει την πιθανότητα να βρίσκει ο κάτοικος κοντά του αυτό που χρειάζεται.

**Διαμορφώσεις μικροκλίμακας**

Αναπλάσεις σε επίπεδο μικροκλίμακας δημιουργούν κατάλληλο περιβάλλον για τους πεζούς, με αποτέλεσμα να ενισχύεται το περπάτημα, αλλά και η χρήση της δημόσιας συγκοινωνίας, αφού οι σταθμοί της γίνονται πιο εύκολα προσπελάσιμοι.

### 7.2.2 Από τον παραδοσιακό κυκλοφοριακό σχεδιασμό στη Βιώσιμη Κινητικότητα

Ο κυκλοφοριακός σχεδιασμός[3] που ευνοεί το ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητο (ΙΧ) εις βάρος των υπόλοιπων μέσων, η ραγδαία αύξηση των αυτοκινήτων, καθώς και η διαρκής επέκταση των πόλεων συνετέλεσαν στη δημιουργία του γνωστού σκηνικού στις πόλεις: έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση, μεγάλο ποσοστό χρήσης ΙΧ, μικρό ποσοστό χρήσης ΜΜΜ και ποδηλάτου, μικρό ποσοστό πεζών, ανεπάρκεια δημόσιων χώρων, σχηματισμός θυλάκων κοινωνικού αποκλεισμού, ηχορύπανση, ατμοσφαιρική ρύπανση, κακή ποιότητα αστικού περιβάλλοντος, περιορισμένη προσβασιμότητα, πτώση της αξίας της γης, απομάκρυνση κατοίκων, επισκεπτών και επενδύσεων. Όλα τα παραπάνω συντελούν στην κακή ποιότητα ζωής των κατοίκων και έχουν επιπτώσεις στην οικονομία και στην κοινωνική συνοχή.

Για να μπορέσει η πόλη να έχει μέλλον και να αντιμετωπίσει τα προβλήματα αυτά, απαιτείται να στραφεί σε διαφορετικό τρόπο σκέψης και σχεδιασμού των μεταφορών, σε άλλες προτεραιότητες: στη Βιώσιμη Κινητικότητα (ΒΚ). Το World Business Council for Sustainable Development ορίζει:

Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι αυτή που εξυπηρετεί τις ανάγκες της κοινωνίας για ελεύθερη μετακίνηση, προσβασιμότητα, επικοινωνία, δραστηριοποίηση και κοινωνική επαφή, χωρίς να βάζει σε κίνδυνο βασικές ανθρώπινες ή περιβαλλοντικές απαιτήσεις και προοπτικές σήμερα ή στο μέλλον.[4]

---

[2] Transit Oriented Development (TOD).

[3] Με τον όρο «κυκλοφοριακός σχεδιασμός» εννοούμε το σχεδιασμό λειτουργίας της πόλης σε δεδομένες υποδομές, ενώ με τον όρο «συγκοινωνιακός σχεδιασμός» εννοούμε τον βαρύ σχεδιασμό της λειτουργίας της πόλης, που περιλαμβάνει και σχεδιασμό υποδομών.

[4] World Business Council for Sustainable Development, 2004.

Η ΒΚ υπερασπίζεται τις εξής αρχές:

- προστασία φυσικού περιβάλλοντος,
- ασφάλεια και προστασία της υγείας,
- εξυπηρέτηση αναγκών όλων των ομάδων του πληθυσμού για μετακίνηση,
- υποστήριξη της υγιούς και κοινωνικά δίκαιης οικονομικής δραστηριότητας,
- μείωση του κόστους μετακίνησης,
- περιορισμός του κόστους υποδομών,
- λύσεις μικρής ενεργειακής κατανάλωσης,
- εξασφάλιση βιωσιμότητας του συστήματος μεταφορών.

Πυλώνες της ΒΚ αποτελούν η δημόσια συγκοινωνία, το περπάτημα και το ποδήλατο. Αυτά τα μέσα μετακίνησης συνεισφέρουν στην περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική βιωσιμότητα των κοινωνιών στις οποίες εντάσσονται, δείχνοντας σεβασμό στις σύγχρονες ανάγκες των πόλεων και των πολιτών.

Σχετικό βίντεο διαθέσιμο στο The Zurich traffic system: https://vimeo.com/111711267.

### 7.2.3 «Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας»

Τις τελευταίες δεκαετίες, οι προτεραιότητες έχουν αλλάξει. Σήμερα, έχοντας επίγνωση της απειλής της κλιματικής αλλαγής και συνειδητοποιώντας τις συνέπειες και των άλλων επιπτώσεων του αυτοκινήτου, το ζητούμενο για τις πόλεις είναι η δημιουργία συνθηκών ΒΚ, δηλαδή υποκατάστασης του αυτοκινήτου από δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο και περπάτημα, για όσο γίνεται περισσότερες μετακινήσεις. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, της οποίας βασικό αντικείμενο είναι, μεταξύ άλλων, η προώθηση βιώσιμων πολιτικών στις χώρες-μέλη, προσπάθησε ήδη από τη δεκαετία του 1990, με τις «Πράσινες Βίβλους», μια σειρά από κείμενα πολιτικής, να ευαισθητοποιήσει πολίτες και πολιτικούς σε θέματα-κλειδιά για τη ΒΚ. Μεταξύ αυτών των κειμένων περιλαμβάνονται τα εξής:

- «Για το Αστικό Περιβάλλον» (1990), για την ποιότητα του δημόσιου χώρου και την ταυτότητα της πόλης.
- «Δίκτυα των Πολιτών» (1995), για τη σημασία της χρήσης της δημόσιας συγκοινωνίας και τις συνδυασμένες μεταφορές.
- «Δίκαιη Κοστολόγηση στις Μεταφορές» (1995), για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους των μεταφορών και τα αστικά διόδια.
- «Αξιολόγηση και διαχείριση της ποιότητας του αέρα» (Οδηγία 9040/26.08.1996), για τη σύνταξη και την περιοδική δημοσιοποίηση από τις κυβερνήσεις σχεδίων δράσης, με στόχο την ευαισθητοποίηση των πολιτών.
- «Μελλοντική πολιτική για το θόρυβο» (1997), για τις πόλεις με λιγότερα αυτοκίνητα και με χαμηλές ταχύτητες.
- «Προς μια Αστική Πολιτική στην Ευρωπαϊκή Ένωση» (1997), για τη σημασία της συμμετοχής του πολίτη στους σχεδιασμούς.
- «Προς μια νέα παιδεία αστικής κινητικότητας» (2007), για τη διαμόρφωση μιας άλλης νοοτροπίας και άλλων σχέσεων πολιτισμού στην καθημερινότητα των μετακινήσεων.

Το 2009, το «Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα» (The Action Plan for Urban Mobility) και το 2011 η «Λευκή Βίβλος για τις Μεταφορές – Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών– Προς ένα ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών» (The Transport White Paper) ανέδειξαν το ζήτημα της βιώσιμης κινητικότητας. Τον Δεκέμβριο του 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή (ΕΕ) το εξειδίκευσε, δημοσιεύοντας [Brussels, COM (17.12.2013) 913 final] την πρόταση για Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) (A Concept for Sustainable Urban Mobility Plans),στο πλαίσιο σχετικής ανακοίνωσης προς τους ευρωπαϊκούς θεσμούς. Κύριος στόχος της είναι η στροφή στην «προσπελασιμότητα», όρος που προσδίδει ανθρωποκεντρική διάσταση στο σχεδιασμό των μετακινήσεων, του αστικού χώρου και της περιφέρειάς του. Σημειώνεται ότι ο όρος «κινητικότητα» δεν περιορίζεται μόνο στο αυτοκίνητο, αλλά περιλαμβάνει το σύνολο των τρόπων μετακίνησης στους οποίους, εκτός από τα αυτοκίνητα, ανήκουν η δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα. Στηρίζεται στη θεώρηση ότι κάθε τρόπος μετακίνησης είναι ο καταλληλότερος για κάποια κατηγορία μετακινήσεων και θα πρέπει να του δίνεται η δυνατότητα να την υπηρετεί.

Αντίθετα από τις συμβατικές προσεγγίσεις του κυκλοφοριακού σχεδιασμού, δίνουν μεγάλη έμφαση στον ενιαίο σχεδιασμό, στη συμμετοχή και στην αξιολόγηση. Ειδικότερα, αποβλέπουν:

- Στην εμπλοκή των πολιτών στον σχεδιασμό. Ο σχεδιασμός για το μέλλον της ευρωπαϊκής πόλης εστιάζεται στους πολίτες. Κάτοικοι, επισκέπτες, επιχειρηματίες και καταναλωτές αποτελούν μέρος της λύσης, γιατί ο σχεδιασμός για τη Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα είναι σχεδιασμός για τον άνθρωπο και όχι για την απρόσωπη λειτουργία της πόλης.
- Στο συντονισμό των πολιτικών μεταξύ των διαφόρων αστικών παραμέτρων, όπως πολεοδομία, με-

ταφορές, περιβάλλον, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική πολιτική, υγεία, ασφάλεια, ενεργειακή κατανάλωση κτλ.

- Στο συντονισμό μεταξύ των διαφόρων βαθμών αυτοδιοίκησης.
- Στο συντονισμό μεταξύ των γειτονικών γεωγραφικά δήμων και περιφερειών.
- Στη συνεργασία ομάδων επιστημόνων διαφορετικών ειδικοτήτων και όχι μόνο συγκοινωνιολόγων, όπως συμβαίνει στις συμβατικές κυκλοφοριακές μελέτες.

Τα ΣΒΑΚ προωθούν επίσης σχεδιασμούς με μεγάλο χρονικό ορίζοντα και λαμβάνουν υπόψη τους το κοινωνικό κόστος και οφέλη, έχοντας βασική αρχή ότι κάθε τρόπος μετακίνησης πρέπει να εσωτερικεύει το κόστος του και να μην το μεταθέτει στην κοινωνία.

Σύμφωνα με την ΕΕ, ένα ΣΒΑΚ στοχεύει σε ένα σύστημα συνδυασμένων τρόπων μετακίνησης:

1. που θα είναι προσβάσιμοι και θα καλύπτουν τις ανάγκες κινητικότητας όλων, κατοίκων και επισκεπτών,
2. θα εξισορροπεί τις ενδεχόμενα αντικρουόμενες επιθυμίες μεταξύ πολιτών, επιχειρήσεων και βιομηχανίας,
3. θα υπηρετεί παράλληλα και κατά τον βέλτιστο τρόπο την ισόρροπη και ολοκληρωμένη ανάπτυξη των διαφόρων τρόπων μετακίνησης και τους στόχους τους για βιωσιμότητα, οικονομική ανάπτυξη, κοινωνική δικαιοσύνη, υγεία και ποιότητα περιβάλλοντος,
4. θα βελτιστοποιεί τη σχέση κόστους και οφέλους των διαφόρων δικτύων,
5. θα αξιοποιεί στο μέγιστο το υφιστάμενο ρυμοτομικό και τα υπάρχοντα δίκτυα δημόσιας συγκοινωνίας,
6. θα βελτιώνει την ελκυστικότητα της πόλης, την ποιότητα ζωής και την υγεία,
7. θα συμβάλει στη δημιουργία ενός ασφαλούς αστικού περιβάλλοντος, με μικρότερη εγκληματικότητα και λιγότερα ατυχήματα,
8. θα οδηγεί σε περιορισμό της ενεργειακής κατανάλωσης, των αερίων του θερμοκηπίου και γενικότερα της ρύπανσης,
9. θα στοχεύει στην ήπια κυκλοφορία και όχι στην αύξηση της ταχύτητας,
10. θα ενισχύει τις επιδόσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Ένα ΣΒΑΚ, ενώ θα εντάσσεται στη μακροπρόθεσμη στρατηγική για την ανάπτυξη της πόλης, θα περιλαμβάνει επιχειρησιακό σχεδιασμό έργων άμεσης προτεραιότητας, με χρονοδιάγραμμα και πηγές χρηματοδότησης, καθώς και κατανομή δράσεων στις διάφορες αρμόδιες υπηρεσίες του δήμου.

Ένα ΣΒΑΚ θα συγκρίνει τις εκτιμώμενες μελλοντικές επιδόσεις του σε σχέση με τις σημερινές επιδόσεις του τομέα των μεταφορών. Ως προς το σήμερα, θα αναλύονται επίσης το θεσμικό οπλοστάσιο και η αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών στο σχεδιασμό και τις υλοποιήσεις. Θα ορίζονται, επίσης, δείκτες επιδόσεων ως προς την ποιότητα και την προσβασιμότητα των μεταφορικών υπηρεσιών, τους δείκτες πολεοδομικής οργάνωσης και χρήσεων γης, τους δείκτες ως προς την οδική ασφάλεια, την ενέργεια, το περιβάλλον, την κοινωνική ενσωμάτωση, την ισότητα των δύο φύλων, την οικονομική ανάπτυξη, την υγεία και την εκπαίδευση. Θα προσδιορίζονται, επίσης, μετρήσιμοι στόχοι, βάσει ενός καθορισμένου πλαισίου δεικτών. Θα γίνεται για αυτό τακτική παρακολούθηση, εξέταση και υποβολή εκθέσεων.

Τέλος, ένα ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι προϊόν:

(α) ολοκληρωμένης προσέγγισης, με υψηλό βαθμό συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ των διαφόρων υπηρεσιών του δήμου που θα βοηθηθούν με τη θεσμοθέτηση από τη δημοτική αρχή δομών, διαδικασιών και μηχανισμών παρακολούθησης και αξιολόγησης,

(β) δημόσιας διαβούλευσης και συμμετοχής των πολιτών στο σχεδιασμό του.

Σε διάφορες χώρες-μέλη, για τη ΒΚ, αναλήφθηκαν σημαντικές πρωτοβουλίες, όπως στο Ηνωμένο Βασίλειο τα Σχέδια Τοπικών Μεταφορών (Local Transport Plans/LTP). Ίσως ένα από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα δίνει η Γαλλία, η οποία θεσμοθέτησε τα Σχέδια Αστικών Μετακινήσεων (Plansde Déplacements Urbains/PDU) το 1982. Ο νόμος για την Αλληλεγγύη και την Αστική Ανανέωση (Solidarité et Renouvellement Urbains/SRU) του 2000 ενίσχυσε το ρόλο τους και σήμερα είναι υποχρεωτική η εκπόνησή τους σε πόλεις με περισσότερους από 100.000 κατοίκους ή σε τμήματα αυτού του μεγέθους πόλεων.

Τα PDU αποτελούν εργαλείο εφαρμογής μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής πολεοδομίας και μεταφορών, η οποία λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις στις μεταφορές των πολεοδομικών σχεδιασμών και προωθεί την ανάπτυξη αστικών περιοχών εξυπηρετούμενων κατά προτεραιότητα από τη δημόσια συγκοινωνία.

Οι στόχοι των γαλλικών PDU είναι:

- Η βελτίωση της ασφάλειας για όλους τους τρόπους μετακίνησης, περπάτημα, ποδήλατο, δημόσια συγκοινωνία, αυτοκίνητο, μηχανοκίνητο δίκυκλο.
- Η μείωση της κυκλοφορίας αυτοκινήτων.
- Η αύξηση της χρήσης δημόσιας συγκοινωνίας, ποδηλάτου και περπατήματος.
- Η αποτελεσματικότερη αξιοποίηση της υποδομής, οδικής και δημόσιας συγκοινωνίας, μέσω και της

διαμόρφωσης των δρόμων, έτσι ώστε οι διάφοροι τρόποι μετακίνησης να κατανέμονται πιο ισόρροπα.
- Η οργάνωση της στάθμευσης με όριο συγκεκριμένο αριθμό θέσεων, ώστε να μην προκαλείται υπέρμετρη κυκλοφορία αυτοκινήτων.
- Η οργάνωση της τροφοδοσίας σύμφωνα με ωράρια που δεν θα αντιστρατεύονται τη λειτουργία των πεζοδρομημένων ή ήπιας κυκλοφορίας περιοχών. Η τροφοδοσία τους θα είναι ένα από τα κριτήρια επιλογής της χωροθέτησης των διαφόρων δραστηριοτήτων και επιχειρήσεων.
- Η θεσμοθέτηση ενός ολοκληρωμένου συστήματος τιμολόγησης της δημόσιας συγκοινωνίας, της στάθμευσης και των ενδεχόμενων αστικών διοδίων.
- Η προώθηση λύσεων «διαχείρισης κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μετακινήσεων για τις οποίες δεν χρειάζεται υλοποίηση νέας υποδομής, όπως κοινόχρηστου αυτοκινήτου (car sharing), συλλογικής χρήσης του αυτοκινήτου (car και van pooling), ομαδικής μετακίνησης προς το σχολείο με περπάτημα ή ποδήλατο (walking και cycling bus) κτλ.
- Η τεχνική υποστήριξη επιχειρήσεων και δημόσιων οργανισμών, για την εκπόνηση σχεδίων μετακινήσεων προσωπικού, τα οποία θα δίνουν έμφαση στις μετακινήσεις των εργαζομένων με επιλογές ΒΚ.

Με βάση τα παραπάνω, οι βασικές διαφορές μεταξύ μιας συμβατικής κυκλοφοριακής μελέτης και ενός ΣΒΑΚ φαίνονται στον Πίνακα 7.1.

| **Συμβατικός κυκλοφοριακός σχεδιασμός** | **Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας** |
|---|---|
| Σχεδιασμός που υπηρετεί τη λογική της μηχανοκίνησης. | Ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός. |
| Πρωταρχικός στόχος η αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του δρόμου και της ταχύτητας της ροής. | Πρωταρχικοί στόχοι η βέλτιστη προσβασιμότητα, η ποιότητα ζωής, η βιωσιμότητα, η οικονομική ανάπτυξη, η κοινωνική δικαιοσύνη, η υγεία και η ποιότητα του περιβάλλοντος. |
| Σχεδιασμός εστιασμένος στο αυτοκίνητο. | Ισόρροπη ανάπτυξη όλων των φιλικών στο περιβάλλον τρόπωνμετακίνησης και στροφή σε καθαρότερα μέσα. |
| Σχεδιασμός εστιασμένος στην κατασκευή μεταφορικών υποδομών. | Σχεδιασμός εστιασμένος στις φτηνές λύσεις που στηρίζονται σε ένα πιο ευγενικό και πολιτισμένο κοινωνικό περιβάλλον. |
| Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος Σχεδιασμός. | Βραχυπρόθεσμος και μεσοπρόθεσμος σχεδιασμός, που υπάγεται σε μακροπρόθεσμα οράματα και στρατηγικές για την πόλη και τη ζωή μας. |
| Σχεδιασμός που αναφέρεται στο χώρο με διοικητικούς όρους. | Σχεδιασμός που αναφέρεται σε λειτουργικές περιοχές και βασίζεται σε ανάγκες και επιθυμίες κοινωνικοποίησης και επικοινωνίας. |
| Σχεδιασμός που αποτελεί αντικείμενο συγκοινωνιολογικών θεωρήσεων. | Διεπιστημονικός σχεδιασμός. |
| Σχεδιασμός από ειδικούς. | Συμμετοχικός σχεδιασμός με συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων. |

**Πίνακας 7.1:** *Οι βασικές διαφορές μεταξύ μιας συμβατικής κυκλοφοριακής μελέτης και ενός ΣΒΑΚ.*

### 7.3 Εφαρμογή πολιτικών στη μακροκλίμακα – Πολεοδομικά σταθερότυπα

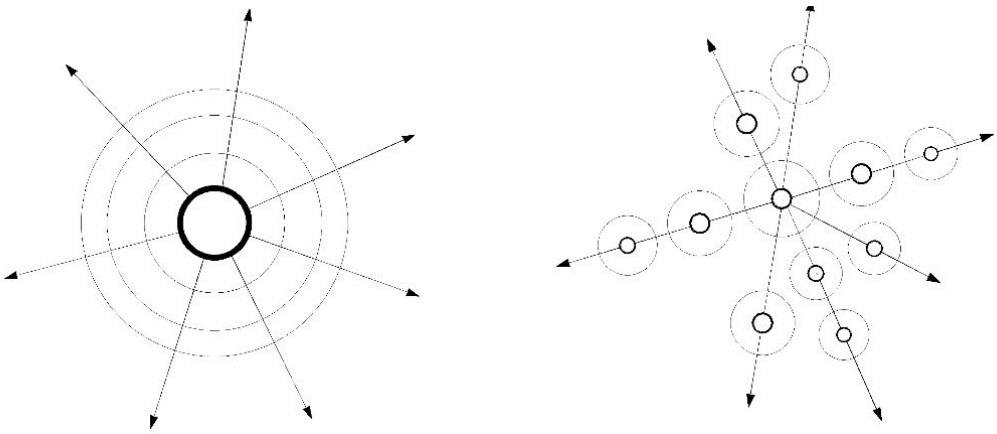
#### 7.3.1 Μοντέλο ανάπτυξης

Οι ελληνικές πόλεις αναπτύχθηκαν ως επί το πλείστον βάσει του μονοκεντρικού μοντέλου οργάνωσης: έδωσαν έμφαση στην οργάνωση γύρω από ένα κέντρο με δημόσιο χαρακτήρα (συνήθως πλατεία, με διοικητικά κτίρια και εμπορικές χρήσεις). Ακτινικές αρτηρίες με αφετηρία το κέντρο προσδιόριζαν τις κατευθύνσεις ανάπτυξης (Εικόνα 7.3).

Το **πολυκεντρικό μοντέλο** (Εικόνα 7.3) συνδυάζει χαμηλές με υψηλές πυκνότητες, μεγαλύτερα και μικρότερα κέντρα, με ένα δίκτυο αδόμητων πράσινων χώρων. Ο Frey (1999) αναφέρει πως το πολυκεντρικό μοντέλο διευκολύνει την εύκολη πρόσβαση τόσο στις κεντρικές εξυπηρετήσεις, όσο και στην ύπαιθρο, δίνει τη δυνατότητα ανάπτυξης των μεταφορικών δικτύων και προωθεί την αυτάρκεια, την αυτονομία και την ποικιλία.

Η επιλογή του μοντέλου πόλης σημαίνει ταυτόχρονη επιλογή του προσανατολισμού και της **οργάνωσης του οδικού δικτύου**. Το οδικό δίκτυο αποτελείται από τους βασικούς οδικούς άξονες που συγκροτούν το

πρωτεύον δίκτυο. Ακολουθούν το δευτερεύον δίκτυο, το τριτεύον δίκτυο κ.ο.κ. Στην Αθήνα καταγράφονται τρία βασικά είδη δομής δικτύου: η ακτινική, η ορθογωνική και η μεικτή (Αραβαντινός, 2007).



**Εικόνα 7.3:** *Πολυκεντρικό και μονοκεντρικό μοντέλο μορφής της πόλης.*

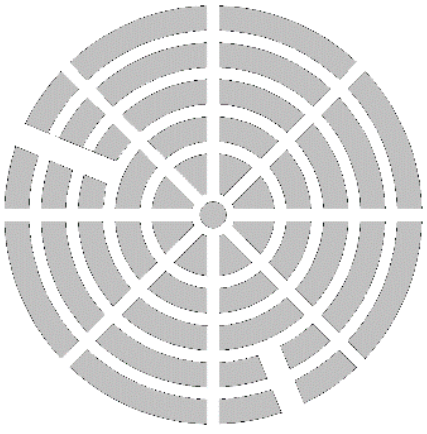
### 7.3.2 Σχέδια χαράξεων οδικού δικτύου

Στις νέες πολεοδομήσεις ακολουθούνται διάφοροι τρόποι ρυμοτόμησης. Ειδικότερα:

1. Σχεδιασμός ορθογώνιων οικοπέδων, με κάθετες συμβολές οδών (Εικόνα 7.4), που διευκολύνει τους κατοίκους να προσανατολίζονται. Ενώ αυτός ο τρόπος ρυμοτόμησης δεν περιλαμβάνει, κατά κανόνα, διαγώνιους δρόμους, με διάσημη εξαίρεση τη λεωφόρο Ντιαγκονάλ (Diagonal) στη Βαρκελώνης, συμβαίνει να ενσωματώνει προϋπάρχοντες υπερτοπικούς δρόμους, όπως στην περίπτωση της Μπροντγουέι στο Μανχάταν της Νέας Υόρκης.
2. Σχεδιασμός ακτινοκεντρικού σχεδίου (Εικόνα 7.5). Από ένα κεντρικό σημείο ξεκινούν αποκλίνουσες οδοί και οδικά τμήματα. Σε αυτό το σχέδιο κυριαρχούν οι ομόκεντροι κύκλοι. Τα ακτινοκεντρικά ρυμοτομικά έχουν κύριο πλεονέκτημα ότι διευκολύνουν την προσπέλαση προς το κέντρο.
3. Σχεδιασμός ελεύθερου σχεδίου. Το σχέδιο μπορεί να δεσμευτεί να ακολουθεί είτε το ανάγλυφο του εδάφους είτε παλαιότερο ιδιοκτησιακό καθεστώς είτε συγκεκριμένο προσανατολισμό.



**Εικόνα 7.4:** *Αριστερά: ορθογωνικός σχεδιασμός. Κέντρο: Μπροντγουέι, Μανχάταν. Δεξιά: Λεωφόρος Ντιαγκονάλ, Βαρκελώνη.*



**Εικόνα 7.5:** *Ακτινοκεντρικός σχεδιασμός.*

### 7.3.3 Ιεράρχηση

*Το σημείο στο οποίο μπορεί και πρέπει να υπάρχει απόλυτη συνεργασία μεταξύ σχεδιασμού χρήσεων γης και μεταφορών είναι η ιεράρχηση του οδικού δικτύου.* Ο Μπαρμπόπουλος (2001) τονίζει πως, μέσω της κατηγοριοποίησης αυτής, απομακρύνονται οι υπερβάλλουσες περιβαλλοντικές πιέσεις διαδοχικά από το τοπικό επίπεδο των ασθενέστερων περιβαλλοντικά δρόμων, οι οποίοι είναι κατά κανόνα οι δρόμοι με κατοικία, προς ισχυρότερους. Το οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται από την κυκλοφοριακή λειτουργία (σύνδεση και πρόσβαση) και από τις μη κυκλοφοριακές λειτουργίες (παραμονή και παρόδιες χρήσεις). Σύμφωνα με αυτά, κατατάσσεται σε πρωτεύον και δευτερεύον δίκτυο. Οι κυκλοφοριακές και μη κυκλοφοριακές λειτουργίες μιας οδού μπορούν να συνυπάρχουν με πολλαπλούς τρόπους.

| **Πρωτεύον δίκτυο** | **Δευτερεύον δίκτυο** |
|---|---|
| αυτοκινητόδρομοι | |
| πρωτεύουσες αρτηρίες | δευτερεύουσες αρτηρίες |
| πρωτεύουσες συλλεκτήριες | δευτερεύουσες συλλεκτήριες |
| | τοπικές οδοί |

**Πίνακας 7.2:** *Κατηγορίες ιεράρχησης του οδικού δικτύου.*

Ένας οδικός άξονας μπορεί να μην ανήκει σε όλο του το μήκος στην ίδια κατηγορία. Επίσης, ενδέχεται τα γεωγραφικά του χαρακτηριστικά να είναι δυσανάλογα με τις λειτουργίες που εξυπηρετεί. Σε αυτές τις περιπτώσεις, ακολουθείται ο Πίνακας7.2, που βρίσκεται στο ΦΕΚ 285 Δ΄/2004.

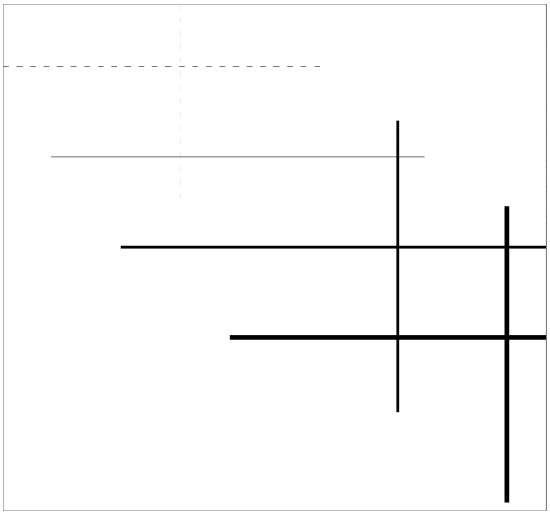
Για να υπάρχει ιεράρχηση του δικτύου, προϋπόθεση είναι να υπάρχει και ιεράρχηση των διασταυρώσεων. Η διαμόρφωσή τους εύκολα υποδεικνύει στον οδηγό ποιες είναι οι προσβάσεις με προτεραιότητα και ποιες όχι.

Στις νέες πολεοδομήσεις συνιστάται:

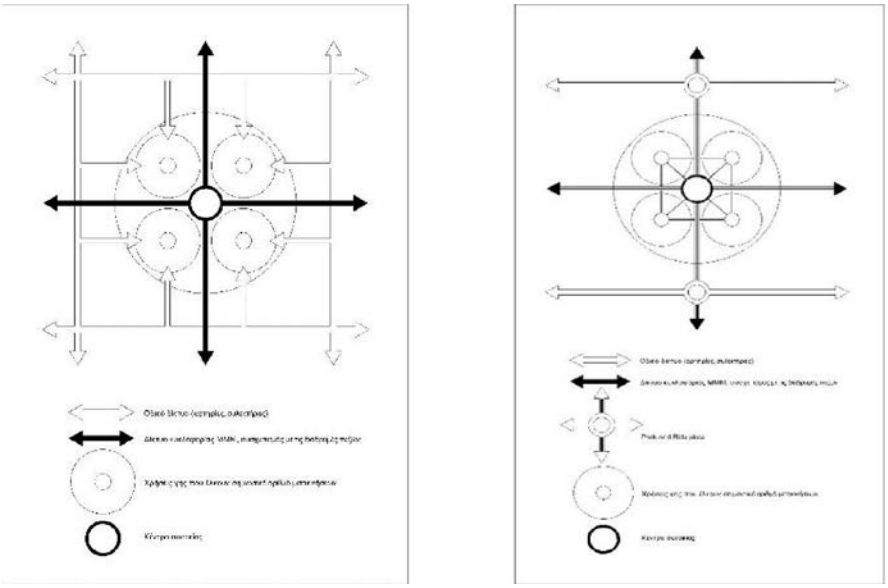
1. κάθε κατηγορίας δρόμος (θεωρητικά) να συνδέεται με τους ίδιας ή με τους αμέσως ανώτερης/κατώτερης κατηγορίας δρόμους (Εικόνα 7.6),
2. να αποφεύγεται η δημιουργία εμπορικών ή άλλων κέντρων επί του κυρίου οδικού δικτύου.

Οι δύο αυτοί κανόνες στοχεύουν στην προστασία δρόμων ή περιοχών που αποτελούν πόλους έλξης για τους πεζούς από μεγάλες ροές κυκλοφορίας. Οι περιοχές αυτές θα πρέπει όμως να καταστούν εύκολα προσβάσιμες με ΜΜΜ (Εικόνα 7.7).

Σε νέες πολεοδομήσεις επιβάλλεται να χωροθετούνται με πολλή προσοχή οι ειδικές χρήσεις (λιανικό εμπόριο, χονδρεμπόριο, υπηρεσίες-διοίκηση, βιομηχανία-βιοτεχνία), καθώς και όλες οι χρήσεις που μπορεί να αποτελέσουν πόλους έλξης οχημάτων ή πεζών.



**Εικόνα 7.6:** *Κάθε κατηγορίας δρόμος πρέπει να συνδέεται με ίδιας ή με αμέσως ανώτερης/κατώτερης κατηγορίας δρόμους.*

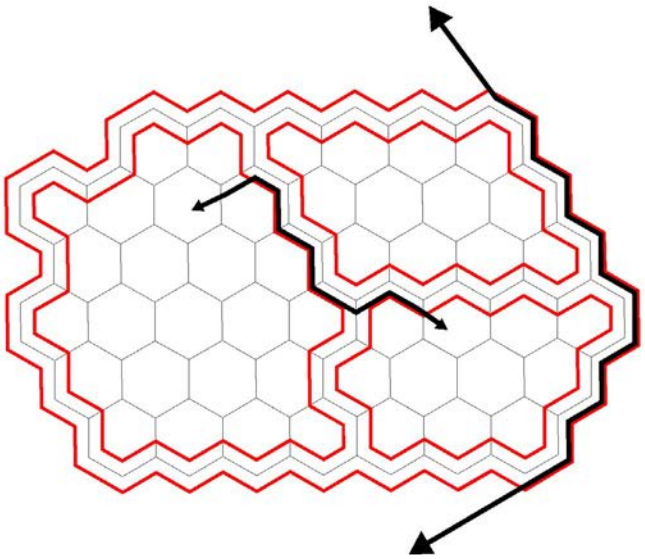


**Εικόνα 7.7:** *Διαμόρφωση οδικού δικτύου και δικτύων κυκλοφορίας ΜΜΜ και πεζών σε σχέση με τα πολεοδομικά κέντρα.*

### 7.3.4 Η λογική των δακτυλίων

Στην πόλη υπάρχουν περιοχές που αξίζει να προστατεύονται από τους κυκλοφοριακούς φόρτους. Για παράδειγμα, η γειτονιά, που αποτελεί «το κύτταρο του πολεοδομικού οργανισμού» (Αραβαντινός, 2007). Στη γειτονιά πρέπει να επικρατούν ανθρώπινες συνθήκες ζωής, να έχει προτεραιότητα ο πεζός, ενώ ο δημόσιος χώρος, είτε πρόκειται για δρόμο είτε για πλατεία, πρέπει να απευθύνεται και να χρησιμοποιείται κυρίως από τον άνθρωπο και όχι από τις μηχανές. Τα αυτοκίνητα μπορούν να εισέρχονται με μικρή ταχύτητα και να σταθμεύουν. Δεν είναι επιθυμητό οι δρόμοι της γειτονιάς να χρησιμοποιούνται από οχήματα που κατευθύνονται προς άλλες περιοχές. Η γειτονιά θωρακίζεται χάρις στον δακτύλιο που την περιβάλλει. Ομάδα γειτονιών που αποτελούν ενιαία πολεοδομική ενότητα μπορεί, ανάλογα, να προστατεύεται απέναντι στις διαμπερείς ροές χάρις σε δακτύλιο, αμέσως ανώτερο στην ιεράρχηση του δικτύου.

Η λογική του δακτυλίου εφαρμόζεται σε κάθε επίπεδο πολεοδομικής ενότητας. Με το δακτύλιο, το αυτοκίνητο κινείται περιμετρικά της πολεοδομικής ενότητας, χωρίς να την επιβαρύνει. Εάν ο προορισμός του βρίσκεται στο εσωτερικό της, θα κινηθεί περιμετρικά στο δακτύλιο, ώσπου να συναντήσει το κοντινότερο σημείο στον προορισμό του, από το οποίο και θα εισέλθει στο δακτύλιο (Εικόνα 7.8).



**Εικόνα 7.8:** *Δακτύλιοι γύρω από πολεοδομικές ενότητες.*

Στόχος αυτής της οργάνωσης είναι η κάθε πολεοδομική ενότητα να έχει κυκλοφοριακούς φόρτους και ροή, ανάλογα με τις χρήσεις που φιλοξενεί, να αποτρέπονται οι διαμπερείς ροές αυτοκινήτων και η προσπέλασή

της να γίνεται κυρίως με δημόσια συγκοινωνία, ποδήλατο και περπάτημα. Για να είναι ένα σύστημα δακτυλίων επιτυχές, θα πρέπει να υπάρχουν συνοδευτικές κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και διαμορφώσεις, που να εξασφαλίζουν την τήρηση της λειτουργίας του δακτυλίου.

### 7.3.5 Ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας

Η δημόσια συγκοινωνία, ενώ στις αρχές του 20ού αι. αποτελούσε (μαζί με το ποδήλατο σε κάποιες χώρες) το κυρίαρχο μηχανικό μέσο μετακίνησης, στη συνέχεια παραγκωνίσθηκε από το αυτοκίνητο. Το πρόβλημα του κυκλοφοριακού κορεσμού των αστικών περιοχών, σε συνδυασμό με τη χαμηλή πληρότητα των οχημάτων (1,2-1,4 επιβάτες/αυτοκίνητο), τη ρύπανση του περιβάλλοντος και την προσπάθεια εξοικονόμησης ενέργειας, οδηγούν τα τελευταία χρόνια τις κυκλοφοριακές πολιτικές να δίνουν έμφαση στη δημόσια συγκοινωνία. Τα ΜΜΜ δίνουν λύση στα προβλήματα που αναφέρθηκαν παραπάνω, αλλά αποτελούν και κοινωνική λύση, αφού προσφέρουν μέσο μετακίνησης σε αυτούς που δεν επιθυμούν να οδηγούν, καθώς και σε αυτούς που δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να διαθέτουν αυτοκίνητο, στους ηλικιωμένους, στα παιδιά και στα άτομα με κινητικά προβλήματα.

Η έκταση της πόλης όλο και μεγαλώνει και οι τρόποι με τους οποίους μετακινούνται οι κάτοικοί της σε αυτήν είναι πολλοί (τραμ, μετρό, λεωφορεία, ΙΧ, ποδήλατο, περπάτημα κ.ά.). Ζητούμενο είναι οι τρόποι και τα μέσα αυτά να επηρεάζουν θετικά την καθημερινή ζωή των κατοίκων. Στόχος είναι το σύστημα μεταφορών να βασίζεται στα φιλικά προς το περιβάλλον μέσα: δημόσια συγκοινωνία, περπάτημα και ποδήλατο. Τα υπόλοιπα μέσα συμπληρώνουν τη ραχοκοκαλιά του συστήματος της δημόσιας συγκοινωνίας σε περιοχές που αυτή δεν είναι ανεπαρκώς αναπτυγμένη, όπως είναι τα προάστια. Αυτό είναι το σύστημα βιώσιμων συνδυασμένων μετακινήσεων.

Η επιτυχία του συστήματος στηρίζεται στο συνδυασμό των εξής τεσσάρων στοιχείων:

1. Ωράριο: Ο συγχρονισμός των μέσων είναι πολύ σημαντικός, αν και δύσκολος όταν ο φορέας διαχείρισης δεν είναι ενιαίος.
2. Κοινό εισιτήριο: Εφαρμόζοντας το συνδυασμένο εισιτήριο, διευκολύνονται οι επιβάτες και βελτιώνεται η εικόνα του συστήματος. Το εισιτήριο αυτό, εκτός από τα ΜΜΜ, ισχύει και για στάθμευση, για κοινόχρηστα ποδήλατα και για carsharing.
3. Κόμβοι μετεπιβίβασης: Η ευκολία μετεπιβίβασης από το ένα μέσο στο άλλο αποτελεί κλειδί για την αποτελεσματική λειτουργία του συστήματος.
4. Ευκολία ανταπόκρισης με χωροθέτηση των κόμβων. Για παράδειγμα, η χωροθέτηση σταθμών δημόσιας συγκοινωνίας, έτσι ώστε να γίνεται εύκολα η μετεπιβίβαση από το αυτοκίνητο, συμβάλλει πολύ στην προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας.
5. Πληροφόρηση επιβατών: Η σωστή και άμεση πληροφόρηση των επιβατών είναι καθοριστικής σημασίας για ένα λειτουργικό σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων.

Σχετικό βίντεο διαθέσιμο στο Do the right mix: https://www.youtube.com/.

**Φωτογραφικά παραδείγματα συνδυασμού δημόσιας συγκοινωνίας και ποδηλάτου**



**Εικόνα 7.9:** *Μόναχο. Ποδήλατα έξω από σταθμό προαστιακού τρένου.*



**Εικόνα 7.10:** *Άμστερνταμ. Ειδικός χώρος σε συρμό μετρό, για μεταφορά ποδηλάτων.*




**Εικόνα 7.11:** *Σαν Φρανσίσκο. Σχάρα για τη μεταφορά ποδηλάτων. Λύση που δεν επιτρέπεται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, για λόγους ασφαλείας στην περίπτωση κυρίως μετωπικής σύγκρουσης του λεωφορείου με πεζό.*

Δυστυχώς, η ελληνική πόλη δεν ακολούθησε τα παραδείγματα των ευρωπαϊκών πόλεων, τα οποία εξασφάλισαν ευχάριστη και ασφαλή προσπέλαση των κέντρων των πόλεων για τον πεζό και το ποδήλατο, με συνέπεια να μην μπορεί να αναπτυχθεί οικονομική δραστηριότητα. Θετικά στοιχεία στην ανάπτυξη της ελληνικής πόλης υπήρξαν η πυκνή οικοδόμησή της μέχρι τη δεκαετία του 1970, καθώς και η ανάμειξη μικρής κλίμακας εμπορικών καταστημάτων και κατοικίας.

## 7.4 Εφαρμογή πολιτικών μικροκλίμακας – Πολεοδομικά σταθερότυπα

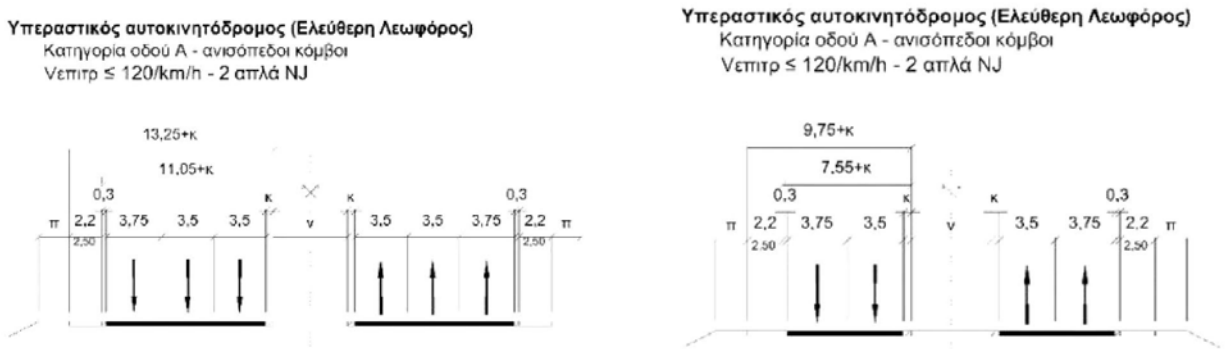
### 7.4.1 Διατομές οδικού δικτύου (δρόμοι πρόσβασης και παραμονής οχημάτων)

Οι συνήθεις διατομές ορίζονται από το ΦΕΚ 285 Δ΄/2004.

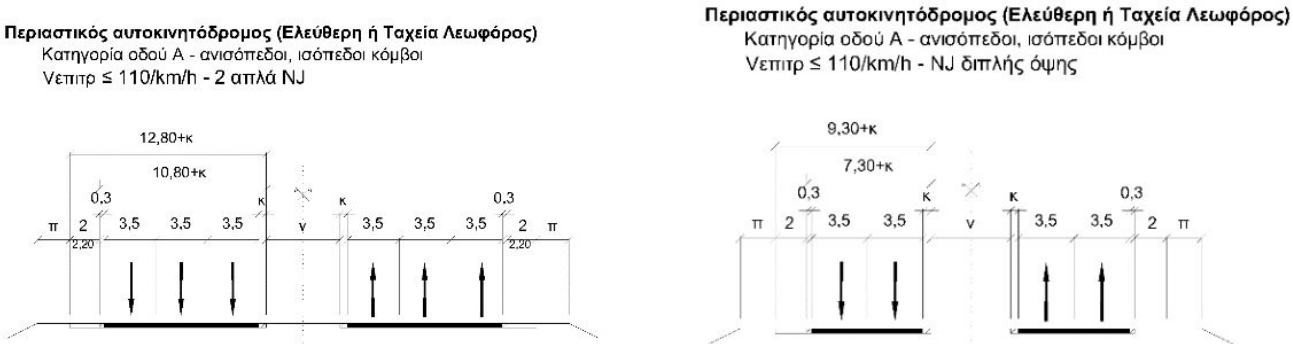
#### 7.4.1.1 Συνήθεις διατομές πρωτεύοντος υπεραστικού και περιαστικού οδικού δικτύου χωρίς παρόδια δόμηση ή παρόδια εξυπηρέτηση

**Υπόμνημα**

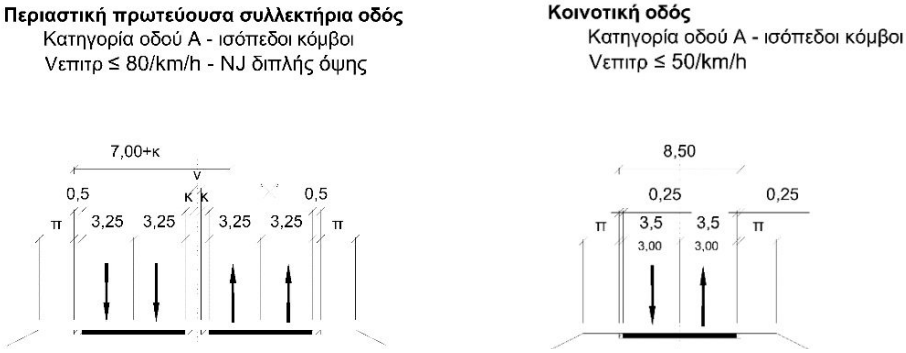
| | | | |
|---|---|---|---|
| | Λωρίδα κυκλοφορίας | π | πλάτος μη σταθεροποιημένου ερείσματος |
| | Λωρίδα καθοδήγησης | κ | πλάτος εσωτερικής λωρίδας καθοδήγησης |
| | Σταθεροποιημένο έρεισμα | ν | πλάτος κεντρικής νησίδας |



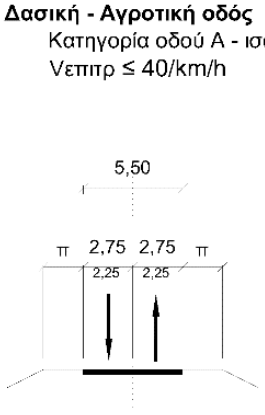

**Εικόνα 7.12:** *Διατομές υπεραστικού αυτοκινητόδρομου.*




**Εικόνα 7.13:** *Διατομές περιαστικού αυτοκινητόδρομου.*

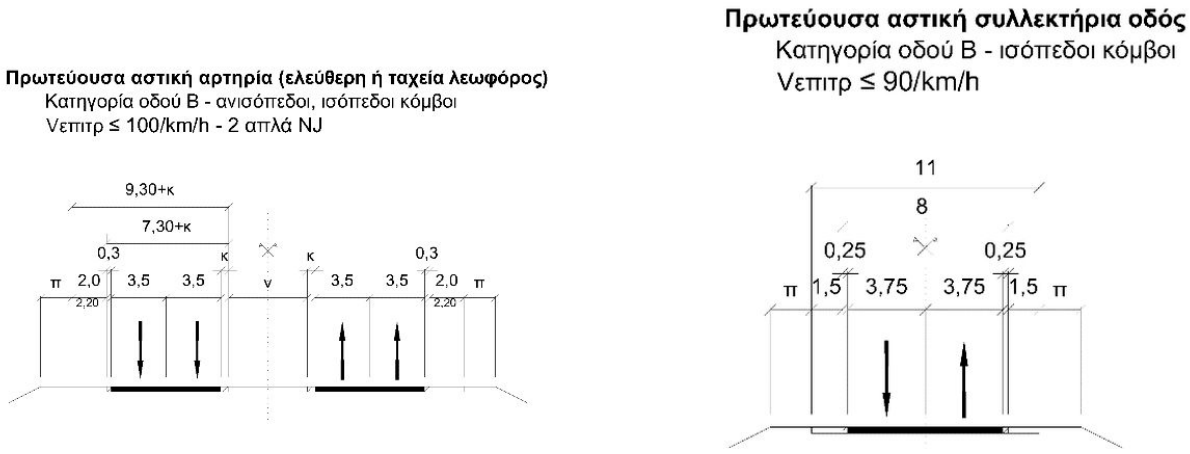



**Εικόνα 7.14:** *Διατομές περιαστικής, πρωτεύουσας συλλεκτήριας οδού και κοινοτικής οδού.*

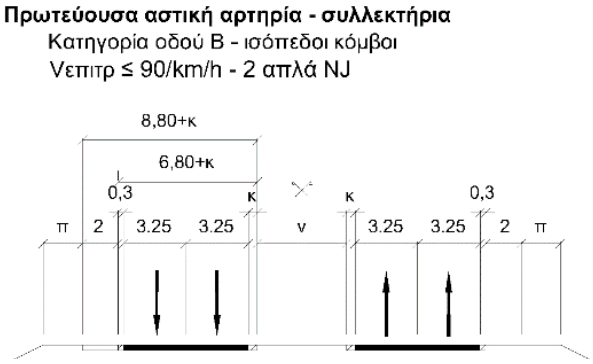



**Εικόνα 7.15:** *Διατομές δασικής-αγροτικής οδού.*

### 7.4.1.2 Συνήθεις διατομές πρωτεύοντος αστικού οδικού δικτύου με βασική λειτουργία τη σύνδεση χωρίς παρόδια εξυπηρέτηση

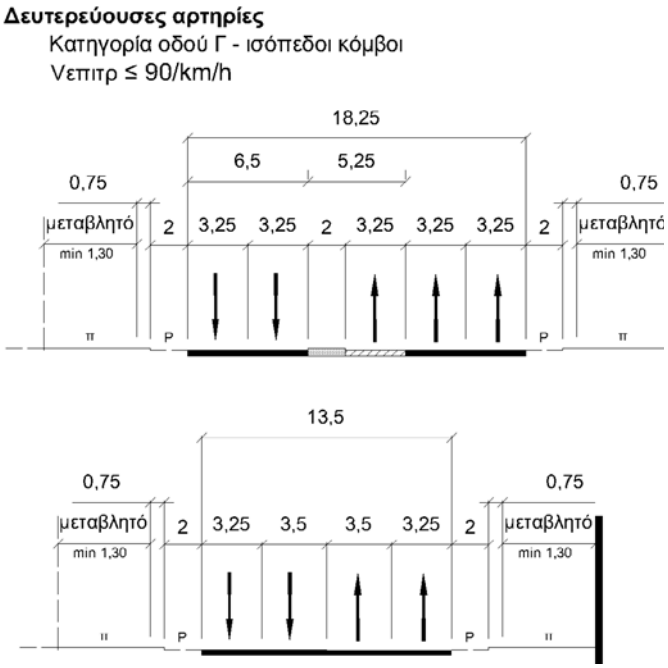



**Εικόνα 7.16:** *Διατομές πρωτεύουσας αστικής αρτηρίας και πρωτεύουσας συλλεκτήριας οδού.*

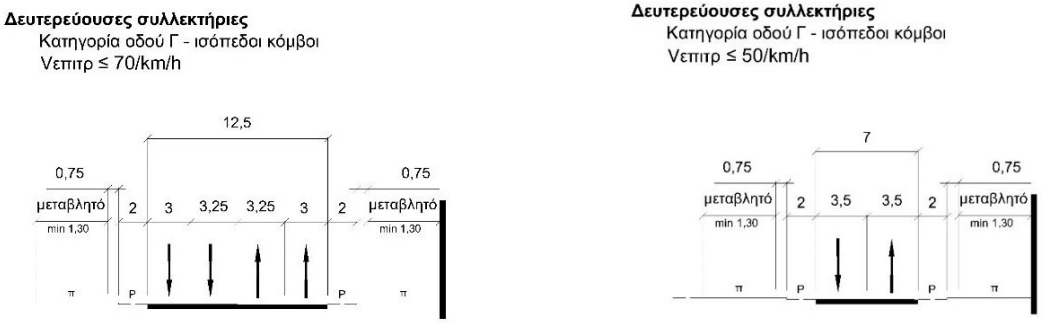



**Εικόνα 7.17:** *Διατομή πρωτεύουσας αστικής αρτηρίας-συλλεκτήριας.*

### 7.4.1.3 Συνήθεις διατομές δευτερεύοντος αστικού οδικού δικτύου με βασική λειτουργία τη σύνδεση και δυνατότητα παρόδιας εξυπηρέτησης

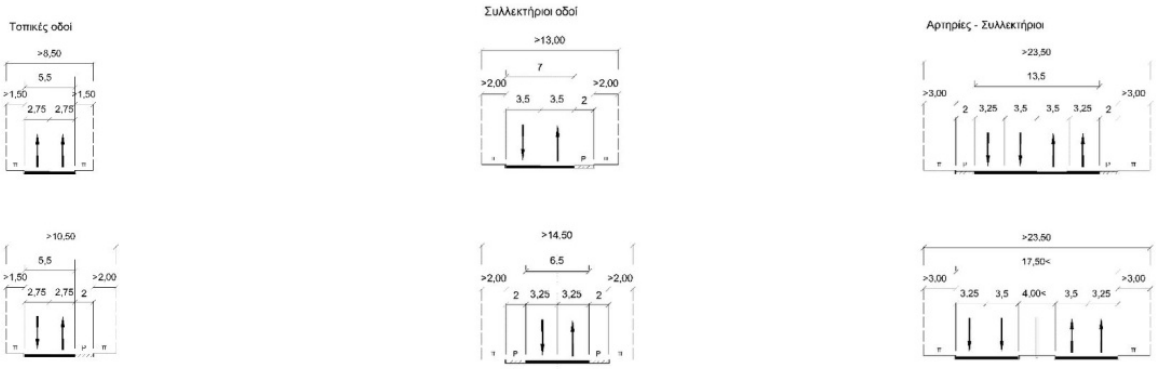



**Εικόνα 7.18:** *Διατομές δευτερευουσών αρτηριών.*




**Εικόνα 7.19:** *Διατομές δευτερευουσών συλλεκτηρίων.*

### 7.4.1.4 Συνήθεις διατομές ελληνικών αστικών οδών και ιεράρχηση




**Εικόνα 7.20:** *Διατομές τοπικών οδών, συλλεκτηρίων και αρτηριών-συλλεκτηρίων.*

## 7.4.2 Διαμόρφωση κόμβων

Οι κόμβοι είναι τα κρίσιμα σημεία στα οποία συναντώνται/συνδέονται δύο ή περισσότερες οδοί. Οι ροές κυκλοφορίας τέμνονται, αφού οι οδηγοί αλλάζουν/επιλέγουν διαδρομές. Οι κόμβοι είναι κρίσιμοι, διότι επηρεάζουν την ικανότητα, το επίπεδο εξυπηρέτησης και την ασφάλεια.

Αποτελούν τα πιο περίπλοκα σημεία του δικτύου, και γι' αυτό ο σχεδιασμός τους δεν θα πρέπει, εκ των πραγ-

μάτων, να υποτιμά ότι υπάρχουν διάφορες κατηγορίες οδηγών και ότι σε αυτές περιλαμβάνονται άτομα που δεν γνωρίζουν την περιοχή, είναι άπειρα, ηλικιωμένα κτλ. Κυρίαρχο κριτήριο στο σχεδιασμό τους είναι η ασφαλής, ταχεία και ομαλή διεκπεραίωση των διαφόρων κινήσεων. Στόχος της διαμόρφωσης των κόμβων είναι:

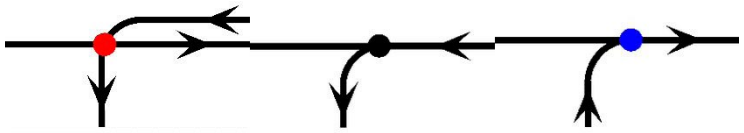
- η ασφάλεια πεζών, ποδηλατών και οχημάτων και η βέλτιστη κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση,
- ο περιορισμός των καθυστερήσεων,
- οι μικρές ουρές, ειδικά σε περιόδους εκτός αιχμής κυκλοφορίας,
- η βέλτιστη ρύθμιση των ταχυτήτων,
- η αισθητική,
- το χαμηλό κόστος.

Για να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι, πρέπει να ακολουθηθούν οι εξής τέσσερις, τουλάχιστον, τρόποι:

1. μείωση του αριθμού των τεμνόμενων κινήσεων,
2. ρύθμιση των προτεραιοτήτων με φωτεινή σηματοδότηση,
3. κατασκευή ανισόπεδων κόμβων,
4. διαμόρφωση κυκλικού κόμβου.

#### 7.4.2.1 Μείωση του αριθμού των τεμνόμενων κινήσεων

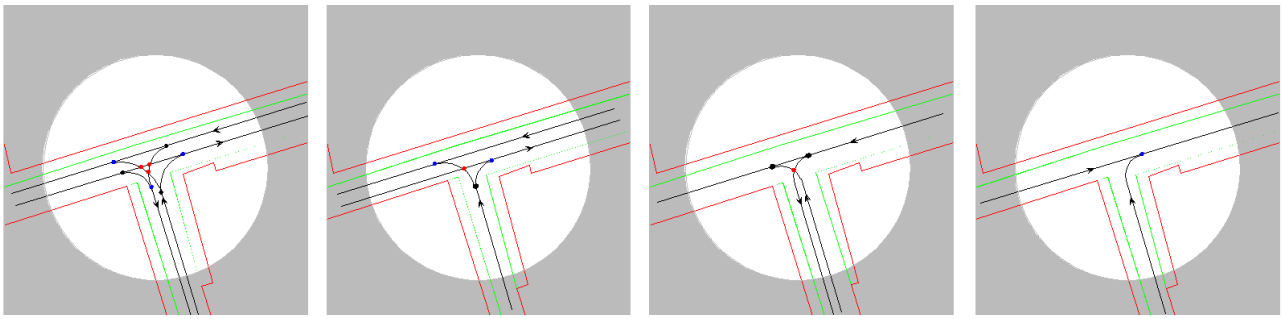
Η μείωση των τεμνόμενων κινήσεων προϋποθέτει μονοδρομήσεις ή και πεζοδρομήσεις. Η συνάντηση των κινήσεων μπορεί να γίνεται με τους εξής τρεις τρόπους, όπως φαίνεται και στην Εικόνα 7.21: τομή, συμβολή και μερισμό. Η τομή είναι η πιο επικίνδυνη συνάντηση.



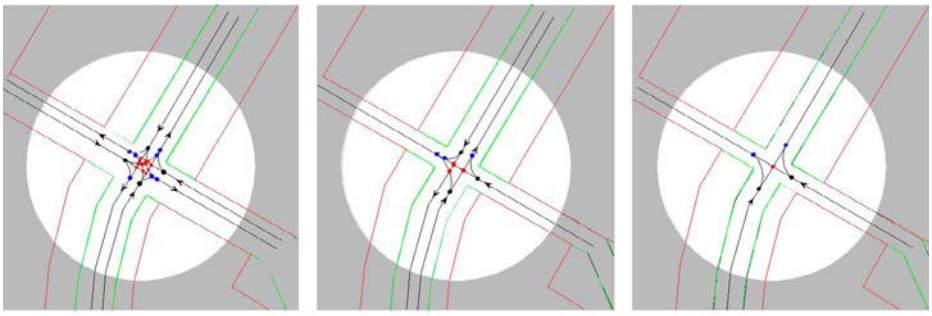
**Εικόνα 7.21:** *Τομή, συμβολή και μερισμός.*

Μονοδρομώντας κάποιες ροές στις συμβολές δρόμων μειώνονται δραστικά οι τομές, όπως επίσης οι συμβολές και οι μερισμοί. Ενδεικτικά, παρουσιάζονται διασταυρώσεις μορφής Τ (Εικόνα 7.22), Χ (Εικόνα 7.23) και Υ (Εικόνα 7.24), πριν από και μετά τις μονοδρομήσεις.

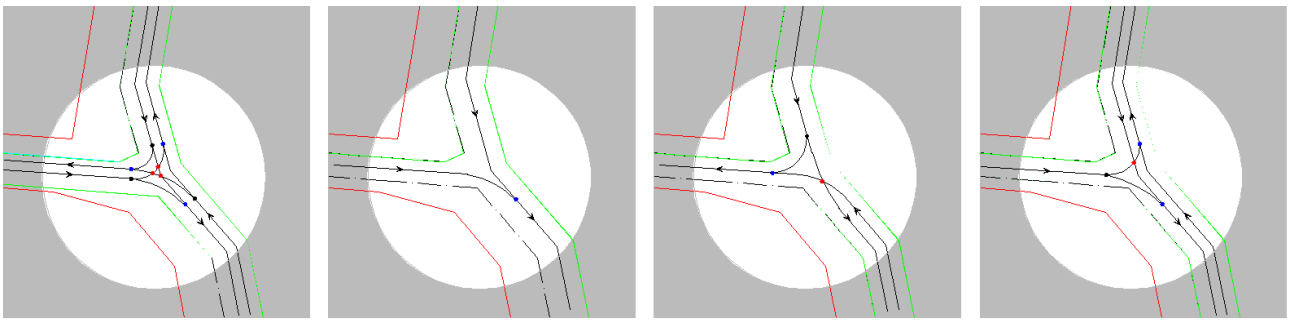
Με τις μονοδρομήσεις αυξάνεται η ασφάλεια στις διασταυρώσεις, αλλά και κατά μήκος της οδού, για τους οδηγούς και για τους πεζούς. Κρίσιμο είναι να υπάρχουν συνοδευτικά μέτρα (π.χ. μείωση πλάτους οδοστρώματος, δηλαδή διαπλατύνσεις πεζοδρομίων), ώστε να αποφεύγεται η αύξηση της ταχύτητας και να δημιουργείται ένα φιλικό περιβάλλον για τον πεζό. Αυτά τα έργα, που βελτιώνουν την αισθητική του δρόμου, κάνουν πιο εύκολα αποδεκτές τις μονοδρομήσεις από τους κατοίκους.



**Εικόνα 7.22:** *Αμφίδρομες και μονόδρομες κινήσεις σε κόμβους μορφής Τ.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*



**Εικόνα 7.23:** *Αμφίδρομες και μονόδρομες κινήσεις σε κόμβους μορφής Χ.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*



**Εικόνα 7.24:** *Αμφίδρομες και μονόδρομες κινήσεις σε κόμβους μορφής Υ.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*

#### 7.4.2.2 Ρύθμιση των προτεραιοτήτων με φωτεινή σηματοδότηση

Στους κόμβους τοποθετείται είτε σήμανση (οριζόντια ή κατακόρυφη) είτε φωτεινή σηματοδότηση.

Στις περιπτώσεις μεγάλων κυκλοφοριακών φόρτων, η φωτεινή σηματοδότηση κρίνεται απαραίτητη, καθώς «τακτοποιεί» το χρόνο αναμονής στον κόμβο για τα οχήματα, αφού διεκπεραιώνεται ταυτόχρονα ο μέγιστος αριθμός κινήσεων με τη μέγιστη ασφάλεια. Παράλληλα, μειώνεται ο χρόνος αναμονής για τους πεζούς και αυξάνεται η ασφάλειά τους.

#### 7.4.2.3 Κατασκευή ανισόπεδων κόμβων

Η τοποθέτηση κινήσεων σε διαφορετικά επίπεδα χρησιμοποιείται κυρίως για να αντιμετωπίζονται οι τομές και οι καθυστερήσεις, και φυσικά για να αποφεύγονται τα ατυχήματα. «Οι ανισόπεδοι κόμβοι έχουν νόημα όταν συνθέτουν ένα ολοκληρωμένο δίκτυο» (Αραβαντινός, 2007). Σε «κλειστό» αυτοκινητόδρομο δεν υπάρχουν ισόπεδοι κόμβοι. Λόγω των ταχυτήτων που αναπτύσσονται, θα ήταν πολύ επικίνδυνο. Στο εσωτερικό της πόλης ωστόσο, οι κλειστοί αυτοκινητόδρομοι αποτελούν ξένα σώματα, που προκαλούν αποκοπές απαράδεκτες για μια ανθρώπινη και λειτουργική πόλη. Ανάλογη ένσταση ισχύει και για αρτηρίες υψηλής ταχύτητας με ισόπεδους κόμβους. Έχουν θέση οι υψηλές ταχύτητες στο εσωτερικό της πόλης ή μήπως θα έπρεπε να αποτελούν προνόμιο μόνο της δημόσιας συγκοινωνίας;

**Παραδείγματα διαμόρφωσης διασταυρώσεων, με στόχο τη μείωση των ταχυτήτων.**



**Εικόνα 7.25:** *Υπερύψωση και χρωματισμός διασταύρωσης, για τη μείωση των ταχυτήτων, την προσέλκυση της προσοχής των οδηγών και την αισθητική.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.26:** *Γενεύη. Διαγράμμιση κυκλικού κόμβου στο οδόστρωμα, για την προσέλκυση της προσοχής των οδηγών, τη μείωση των ταχυτήτων και την αισθητική. Πρόκειται για λύση με ελάχιστο κόστος, η οποία είναι, ωστόσο, αποτελεσματική.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### 7.4.3 Εφαρμογή δακτυλίων – Διαμόρφωση δρόμων γειτονιάς (ήπιας κυκλοφορίας)

Εφαρμόζοντας δακτυλίους, οι δρόμοι στο εσωτερικό των περικλειόμενων περιοχών αλλάζουν χαρακτήρα. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, στόχος των δακτυλίων είναι να εκτρέπονται οι διαμπερείς ροές και να εγκαθίσταται στο εσωτερικό τους ήπια κυκλοφορία. Αυτό συμβαίνει:

- με τη διευκόλυνση της ροής στις οδούς που συγκροτούν τον περιμετρικό δακτύλιο και ταυτόχρονα,
- με τη διαμόρφωση των δρόμων εντός της προστατευόμενης πολεοδομικής ενότητας, με τέτοιον τρόπο ώστε να περιορίζονται υποχρεωτικά οι ταχύτητες.

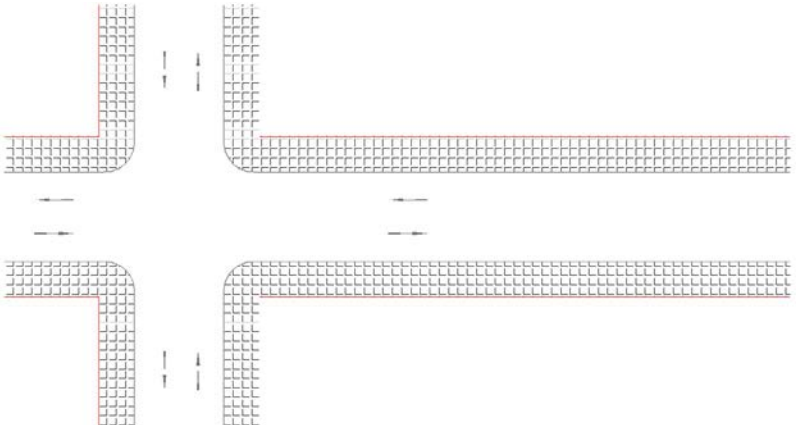
Η λογική του δακτυλίου στηρίζεται στο γεγονός ότι, για τους οδηγούς, δεν έχει μεγάλη σημασία το μήκος της διαδρομής, αλλά ο χρόνος. Ο δακτύλιος τους υποχρεώνει, λοιπόν, σε περιπορεία, αλλά τους παρέχει μεγαλύτερη άνεση κίνησης, σταθερά σε όλο το μήκος του, και επομένως δυνατότητα πιο υψηλής ταχύτητας σε σχέση με την ταχύτητα που θα είχαν αν διείσδυαν στο εσωτερικό της προστατευόμενης περιοχής.

Στα εργαλεία για τη μείωση της ταχύτητας στο εσωτερικό του δακτυλίου εντάσσονται:

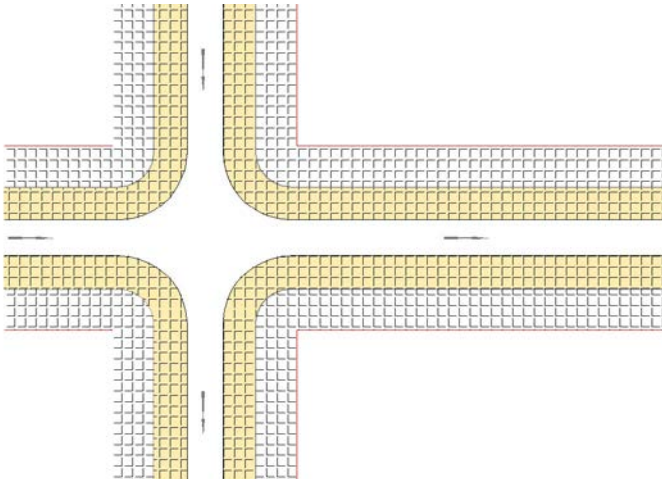
- οι μονοδρομήσεις, οι οποίες μετατρέπουν το οδικό δίκτυο σε λαβύρινθο άβολο για τους οδηγούς,
- ο ορισμός μέγιστης ταχύτητας, συνήθως 30 χλμ./ώρα (πολιτική που σπάνια εφαρμόζεται και ακολουθείται στις ελληνικές πόλεις),
- οι διαπλατύνσεις πεζοδρομίων, που μειώνουν την ταχύτητα των οχημάτων και δημιουργούν χώρο για τους πεζούς,
- η οριοθέτηση της στάθμευσης, που αναδιανέμει και «τακτοποιεί» το πλάτος του οδοστρώματος,

- η χρήση διαφόρων αδρών υλικών, για τη μείωση των ταχυτήτων και την αισθητική αναβάθμιση,
- η τεθλασμένη χάραξη των κρασπέδων, με σκοπό τη μείωση της ταχύτητας των οχημάτων,
- η οριζόντια και κατακόρυφη σήμανση,
- οι υπερυψωμένες διασταυρώσεις, που μειώνουν τις ταχύτητες των οχημάτων, δίνουν προτεραιότητα στον πεζό και διαφυλάττουν ελεύθερο δημόσιο χώρο,
- η φύτευση, που κάνει το περιβάλλον της οδού πιο φιλικό για τους κατοίκους και τους επισκέπτες,
- η ανάπλαση των δημόσιων χώρων.

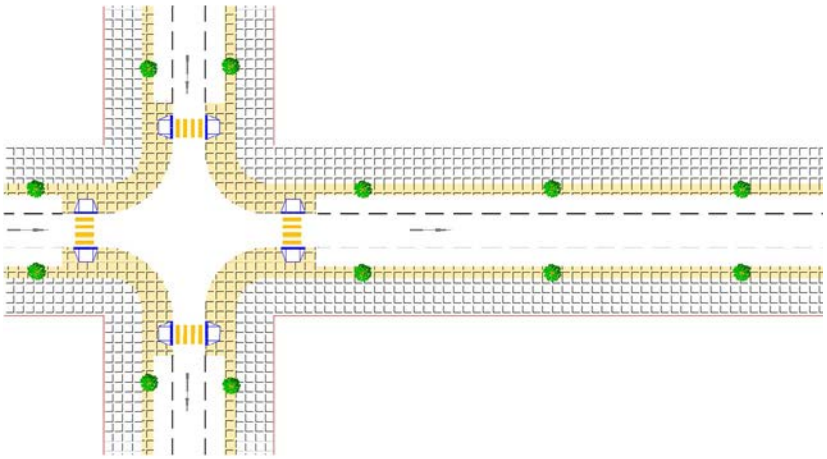
**Παραδείγματα**



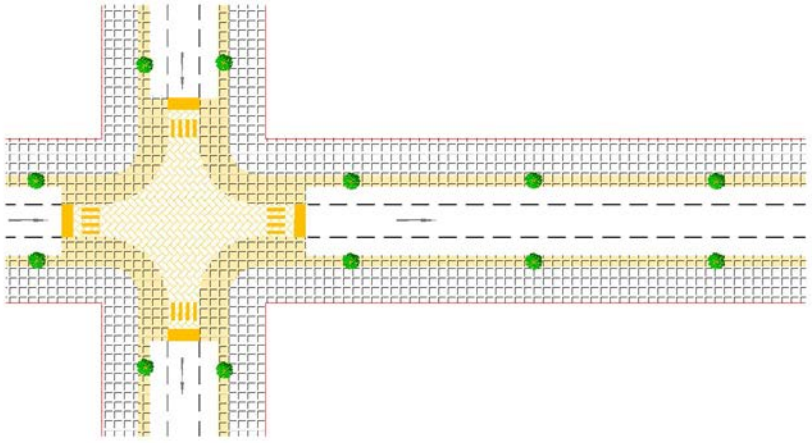
**Εικόνα 7.27:** *Υφιστάμενη κατάσταση.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*



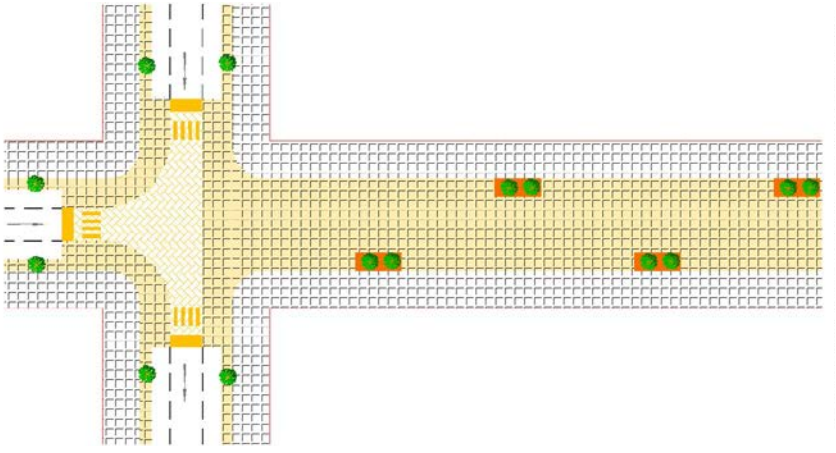
**Εικόνα 7.28:** *Μονοδρόμηση οδών με διαπλάτυνση πεζοδρομίων.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*



**Εικόνα 7.29:** *Μονοδρόμηση οδών με οριοθέτηση στάθμευσης.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*



**Εικόνα 7.30:** *Μονοδρόμηση οδών με οριοθέτηση στάθμευσης και υπερύψωση του χώρου της διασταύρωσης στο επίπεδο του πεζοδρομίου.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*



**Εικόνα 7.31:** *Πεζοδρόμηση οδού και ανάπλαση της διασταύρωσης.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*

**Φωτογραφικά παραδείγματα**

Δυστυχώς, η ελληνική πραγματικότητα δεν επιτρέπει να παρουσιαστούν παραδείγματα από σωστό σχεδιασμό περιφερειακών δακτυλίων.

Σχετικά βίντεο διαθέσιμα στα Jan Gehl on the neighborhood: https://www.youtube.com/και Neighborhood 20mph Slow zones: https://vimeo.com/

### 7.4.4 Στάθμευση

Είναι γνωστό πως, ελέγχοντας τη στάθμευση, ελέγχεται και η κυκλοφορία σε μια πόλη. Οι θέσεις στάθμευσης αποτελούν πόλους έλξης του αυτοκινήτου. Αυξάνοντας τις θέσεις στάθμευσης σε μια περιοχή, η κυκλοφορία αυξάνεται, ενώ, αντίστοιχα, μειώνεται όταν μειώνονται οι θέσεις στάθμευσης.

Η πολιτική στάθμευσης είναι άμεσα συνυφασμένη με τις χρήσεις γης. Οι χρήσεις γης έλκουν μετακινήσεις και, επομένως, απαιτούν χώρο στάθμευσης ανάλογο με τη δυναμική τους. Εφαρμόζοντας την κατάλληλη πολιτική στάθμευσης, οι ανεπιθύμητες χρήσεις απομακρύνονται ή προσαρμόζουν τη λειτουργία τους.

Για τη χάραξη μιας πολιτικής στάθμευσης, ακολουθούνται τα εξής βήματα:

1. Προσδιορισμός της περιβαλλοντικής αντοχής της περιοχής.
2. Προσδιορισμός του ανεκτού αριθμού θέσεων στάθμευσης εντός και εκτός της οδού.
3. Χωροθέτηση των θέσεων.

Η πολιτική στάθμευσης χρησιμοποιείται επίσης ως εργαλείο μείωσης των ταχυτήτων. Θέσεις που σχεδιάζονται στο εσωτερικό του δρόμου υποχρεώνουν τα αυτοκίνητα να ακολουθούν τεθλασμένες πορείες.

Για περισσότερες λεπτομέρειες όσον αφορά τη στάθμευση, βλ. Αραβαντινός, 2007· Φραντζεσκάκης κ.ά., 2002.

**Παραδείγματα για εσωτερικούς χώρους στάθμευσης**




**Εικόνα 7.32:** *Διαστάσεις εσωτερικών χώρων στάθμευσης.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

Περισσότερα σχέδια για τη στάθμευση οχημάτων στο ΦΕΚ 285 Δ΄/2004.

### 7.4.5 Περπάτημα

Όλοι οι κάτοικοι, είτε χρησιμοποιούν ΙΧ είτε ΜΜΜ, θα διανύσουν κάποιες αποστάσεις περπατώντας. Το περπάτημα αποτελεί τον πιο φυσικό, οικονομικό και ανεξάρτητο τρόπο μετακίνησης. Περπατώντας, ασκούνται και ταυτόχρονα έρχονται σε επαφή με την πόλη.

Ο βαθμός της παραπάνω επαφής εξαρτάται από τη γενικότερη κουλτούρα της πόλης. Χαρακτηριστικά, η υψομετρική διαφορά μεταξύ οδοστρώματος και πεζοδρομίου είναι ενδεικτική της κυκλοφοριακής παιδείας κάθε πόλης. Όταν το οδόστρωμα βρίσκεται σχεδόν στο ίδιο επίπεδο με το πεζοδρόμιο, τότε οι πεζοί δεν νιώθουν ανασφάλεια από την ύπαρξη οχημάτων κοντά τους. Οι οδηγοί σέβονται τα όρια ταχύτητας, που στην περίπτωση αυτή είναι χαμηλά, τους κανόνες στάθμευσης και την κίνηση των πεζών, οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις έχουν προτεραιότητα, αφού η κίνηση τους σχεδόν δεν διακόπτεται. Η ταύτιση της στάθμης οδοστρώματος-πεζοδρομίου δίνει ένα αισθητικά καλύτερο αποτέλεσμα στην πόλη.

Η δημιουργία αισθητικά και περιβαλλοντικά άρτιων, φιλόξενων και λειτουργικών δημόσιων χώρων, προσβάσιμων από όλους, είναι απαραίτητη συνθήκη για μια βιώσιμη πόλη. Μόνον όταν ο δρόμος και, γενικά, οι δημόσιοι χώροι είναι ασφαλείς και ευχάριστοι, αυξάνονται οι πεζοί.

Απαραίτητη προϋπόθεση για την ύπαρξη πεζών είναι επίσης η αποτελεσματική δημόσια συγκοινωνία. Ένα καλό δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας γεννά πεζή μετακίνηση, ιδιαίτερα εάν συνδυαστεί και με αυστηρή πολιτική στάθμευσης αυτοκινήτων γύρω από τους σταθμούς.

Σημαντικοί παράγοντες όσον αφορά το σχεδιασμό για τους πεζούς είναι:

- Η **οριοθέτηση της κίνησης του αυτοκινήτου** και η **ταχύτητά του**, όπως επίσης η πιθανότητα για ατυχήματα και το αίσθημα ανασφάλειας που προκαλούν οι απρόβλεπτες κινήσεις και οι μεγάλες ταχύτητες των οχημάτων, αποτελούν αποτρεπτικούς παράγοντες για το περπάτημα.
- Η **πολιτική στάθμευσης** που ακολουθείται σε μια περιοχή, ιδιαίτερα γύρω από σταθμούς δημόσιας συγκοινωνίας. Το περπάτημα ευνοείται όταν οι χώροι στάθμευσης βρίσκονται σε μια ανεκτή απόσταση από το σταθμό. Γνωρίζοντας πως σε μια περιοχή είναι χρονοβόρα ή ακριβή η στάθμευση, προτιμάται η προσέγγιση με τα πόδια ή με ΜΜΜ.
- Το **πλάτος του διαδρόμου κίνησης των πεζών** επηρεάζει την ομαλή κίνησή τους και το αίσθημα άνεσης και ασφάλειας. Το πλάτος του πεζοδρομίου είναι κρίσιμο θέμα για άτομα με ειδικές ανάγκες, όπως με προβλήματα όρασης, που χρειάζονται ειδική πλακόστρωση (όδευση τυφλών) ή με κινητικά προβλήματα, που χρησιμοποιούν αμαξίδιο.
- Η **πληροφοριακή σήμανση** για τον πεζό μειώνει το αίσθημα ανασφάλειας, γιατί αισθάνεται ότι η πόλη δεν τον έχει αφήσει στην τύχη του, τον αναγνωρίζει ως παράγοντα της κυκλοφορίας και τον καθοδηγεί στην επιλογή της καταλληλότερης πορείας (Εικόνα 7.33).
- Ο φωτισμός είναι κρίσιμος για την ασφάλεια κατά τις νυκτερινές ώρες.




**Εικόνα 7.33:** *Χάρτης που απευθύνεται στους πεζούς, σε διάφορα σημεία του Λονδίνου.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Σχεδιασμός του χώρου για τον πεζό

Ένας πεζός καταλαμβάνει κατά την κίνηση του 0,8-1 μ. Για την άνετη διασταύρωση δύο πεζών, το ελάχιστο πλάτος είναι 2 μ. Εάν πρέπει να τοποθετούνται και στοιχεία αστικής επίπλωσης και εξοπλισμού, το πλάτος του πεζοδρομίου πρέπει να είναι 2,5 μ. Η ελληνική νομοθεσία (ΦΕΚ 285 Δ΄/2004), δεσμευμένη από την υφιστάμενη κατάσταση, αλλά και την έλλειψη χώρου στις ελληνικές πόλεις, θέτει, δυστυχώς, ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίων το 1,5 μ.

Σε αντίθεση με τα αυτοκίνητα, για τα οποία άνεση σημαίνει χαμηλή πυκνότητα οχημάτων, οι πεζοί νιώθουν άνεση και ασφάλεια όταν υπάρχουν και άλλοι γύρω τους. Φυσικά, η υπερβολικά μεγάλη πυκνότητα πεζών προκαλεί τα αντίθετα συναισθήματα. Τα **επίπεδα εξυπηρέτησης (ή άνεσης) για τις συγκεντρώσεις πεζών** περιγράφονται από:

- την επιφάνεια που αντιστοιχεί στο μέσο άτομο (τ.μ./άτομο),
- τη μέση απόσταση μεταξύ ατόμων,
- την αισθητική του περιβάλλοντα χώρου,
- την ποιότητα του περιβάλλοντος, από πλευράς ρύπανσης και θορύβου,
- την ένταση της γειτονικής κυκλοφορίας.

### 7.4.5.1 Σχεδιασμός πεζοδρομίων κατά την ελληνική νομοθεσία

Η **ελληνική νομοθεσία**[5] θέτει τους εξής βασικούς κανόνες σχεδιασμού πεζοδρομίων:

- Τα πεζοδρόμια πρέπει να κατασκευάζονται και στις δύο πλευρές κάθε οδού.
- Όταν το όριο ταχύτητας της οδού ξεπερνά τα 40 χλμ./ώρα, η κίνηση των πεζών θα πρέπει να διαχωρίζεται από αυτή των αυτοκινήτων είτε με κιγκλιδώματα είτε με λωρίδες πρασίνου είτε με θωράκια. Το ελάχιστο πλάτος της λωρίδας προστασίας πρέπει να είναι 0,5 μ.
- Ελάχιστο πλάτος πεζοδρομίου με ροή αιχμής πεζών 10 άτομα/15 λεπτά[6] ορίζεται το 1,5 μ.

Οι ελάχιστες διαστάσεις και τα στοιχεία των εγκαταστάσεων κυκλοφορίας πεζών καταγράφονται στον Πίνακα 7.3.

| **Είδος εγκατάσταση** | **Διαστάσεις διατομής σε μέτρα** | **Επίκλιση σε %** | **Κατά μήκος κλίση σε %** | **Ιδιαίτερα στοιχεία** |
|---|---|---|---|---|
| Πεζοδρόμια | | 2 | του οδοστρώματος | Ύψος κρασπέδου 0,06- 0,12 μ. |
| Κινητά επίπεδα | 1,2 | - | Μέγιστο 80 | Ταχύτητα κύλισης 0,5-1 μ./sec |
| Πεζόδρομοι | 2,5 | 2 | Έως 8 | |
| Υπόγειες διαβάσεις | 3-6μ. ελάχιστο καθαρό ύψος 2,5 | 1-2 | 1 έως 5 | |
| Άνω διαβάσεις | 2,5 | 2 | 1 έως 2 | Αποφυγή κοπτικής κρέμασης, με κατάλληλη κατά μήκος κλίση, κύρτωμα στο μέσο ευσταθές επίστρωμα, κιγκλίδωμα ύψους 1,1 μ. |
| Ράμπες | 2,5 | 1-2 | Μέγιστο 12 | Ευσταθής επίστρωση |
| Κυκλοφορία πεζών σε σκάλες | 2,5 | - | Έως 55 | |

**Πίνακας 7.3:** *Ελάχιστες διαστάσεις και στοιχεία των εγκαταστάσεων κυκλοφορίας πεζών.*
**Πηγή:** *ΦΕΚ 285 Δ΄/2004.*

### 7.4.5.2 Σχεδιασμός πεζόδρομων

Κατά το σχεδιασμό, κρίνεται σημαντικό να είναι ξεκάθαροι για το μελετητή οι λόγοι (προστασία, ανάδειξη) που υπαγορεύουν την πεζοδρόμηση. Οι λόγοι αυτοί είναι σχετικοί με τις χρήσεις που εξυπηρετεί η πεζοδρόμηση. Ειδικότερα:

1. Περιοχή κατοικίας.
2. Αστικό κέντρο-εμπορικές χρήσεις.
3. Παραδοσιακά ή ιστορικά τμήματα οικισμού (πολιτική που σπάνια ακολουθείται στην Ελλάδα).
4. Περιοχή με χρήση ψυχαγωγίας.
5. Τουριστική περιοχή.
6. Παραλιακές διαδρομές.

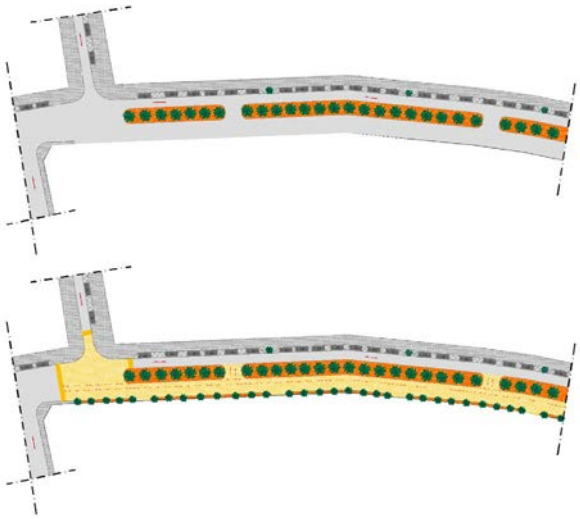
Με βάση τις παρόδιες χρήσεις, ο σχεδιασμός προσαρμόζεται ώστε να τις αναδείξει ή να τις προστατέψει, ανάλογα με το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Κατά το σχεδιασμό, είναι απαραίτητο να λαμβάνονται υπόψη τα οχήματα τροφοδοσίας και έκτακτης ανάγκης που θα εισέρχονται στον πεζόδρομο.

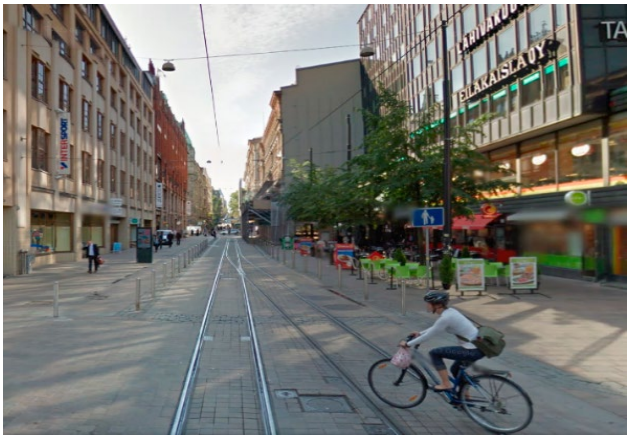
Πρόσβαση κατηγοριών οχημάτων σε πεζόδρομους:

- Σε περίπτωση που ο πεζόδρομος έχει παρόδιες κατοικίες, τα οχήματα των κατοίκων μπορούν να εισέρχονται σε αυτόν και να σταθμεύουν σε ιδιωτικό χώρο.
- Σε ορισμένες περιπτώσεις σε κέντρα πόλεων, στους πεζόδρομους επιτρέπεται η κίνηση των δημόσιων ΜΜΜ με μειωμένη ταχύτητα.
- Με ειδική άδεια, μπορούν να περνούν οχήματα που μεταφέρουν οικοδομικά υλικά.

[5] ΦΕΚ 285 Δ΄/2004.
[6] Για περισσότερα όσον αφορά τα επίπεδα εξυπηρέτησης, βλ. Αραβαντινός, 2007, 509-511.



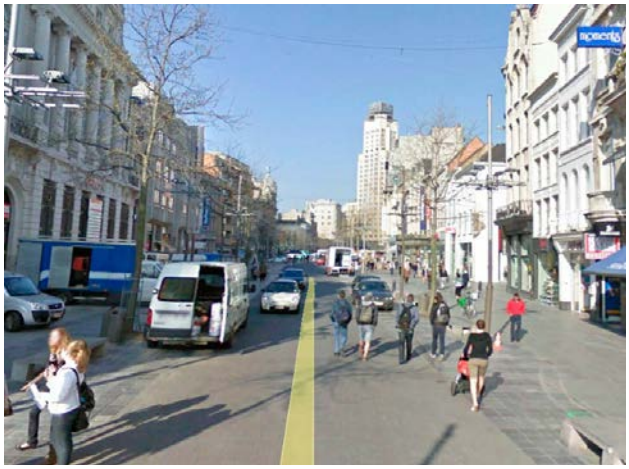
**Εικόνα 7.34:** *Πεζοδρόμηση οδού, όπου επιτρέπεται η κίνηση αυτοκινήτου για να προσεγγίζει παρόδιες κατοικίες.*
**Πηγή:** *ΣΒΑΚ στο δήμο Θρακομακεδόνων.*



**Εικόνα 7.35:** *Τραμ σε πεζόδρομο στο Ελσίνκι, Φινλανδία.*
**Πηγή:** *Google Earth.*

### Πρόσβαση οχημάτων σε πεζόδρομους συγκεκριμένες ώρες

Συχνά, οι πεζόδρομοι είναι προσβάσιμοι από οχήματα μόνο συγκεκριμένες ώρες, όταν η πεζή κίνηση δεν είναι πυκνή.



**Εικόνα 7.36:** *Τα αυτοκίνητα επιτρέπεται να μπαίνουν στον κεντρικό πεζόδρομο της Αμβέρσας νωρίς το πρωί.*
**Πηγή:** *Google Earth.*

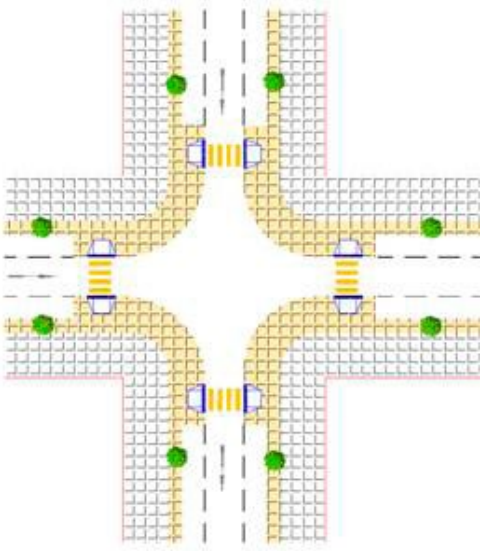
### 7.4.5.3 Σχεδιασμός διαβάσεων και διασταυρώσεων

Ο χώρος του πεζού είναι θεμιτό να έχει όσο δυνατόν λιγότερες ασυνέχειες και παρακάμψεις. Σε περίπτωση που η ροή των οχημάτων είναι χαμηλή, οι πεζοί μπορούν να περνούν από το ένα πεζοδρόμιο στο άλλο ελεύθερα. Όταν όμως η ροή το επιβάλλει, τότε οι διαβάσεις πρέπει να χωροθετούνται εκτός από τις διασταυρώσεις και σε κρίσιμα σημεία, όπως σε στάσεις δημόσιας συγκοινωνίας, και σε μεγάλη συχνότητα (πυκνά), ώστε να γίνεται η πόλη φιλική και ασφαλής για τον πεζό.

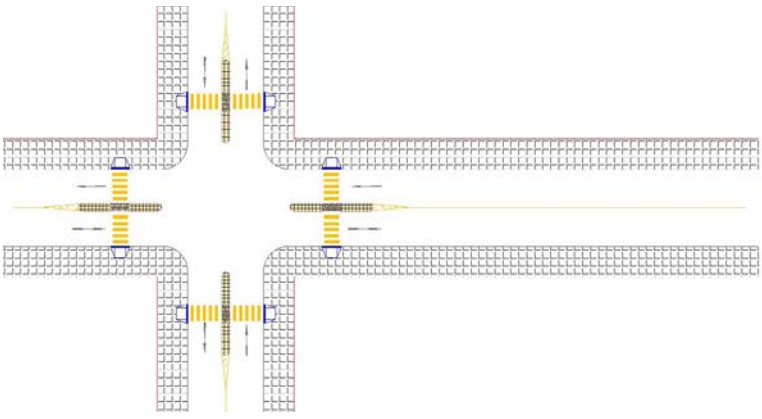
Το πλάτος των διαβάσεων είναι κατ' ελάχιστο 2,5 μ. και το μήκος τους δεν πρέπει να είναι μεγάλο, καθώς όσο μεγαλώνει το μήκος, τόσο μειώνεται η ασφάλεια των πεζών. Στις διαβάσεις πρέπει πάντα να γίνεται πρόβλεψη για τα Άτομα με Ειδικές Ανάγκες (ΑΜΕΑ), εγκαθιστώντας την κατάλληλη υποδομή: ράμπες ΑΜΕΑ, σύστημα εκπομπής ηχητικών σημάτων κτλ.

Όταν οι διαβάσεις βρίσκονται σε διασταυρώσεις, τότε καλό είναι να αντιμετωπίζονται με τους εξής δύο τρόπους:

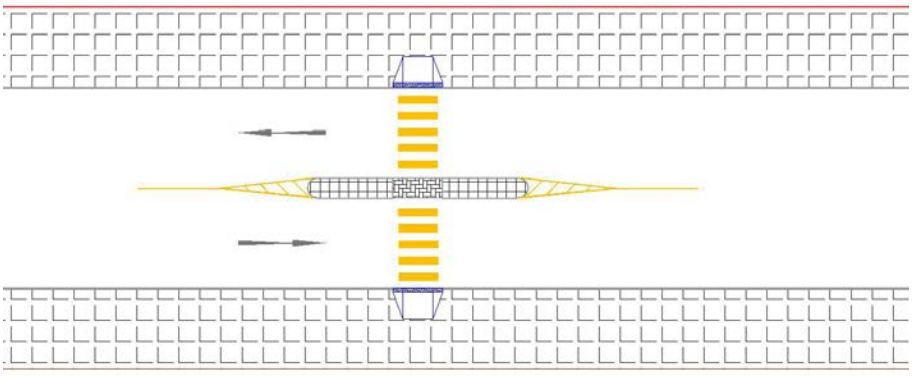
1. Με σημειακές διαπλατύνεις του πεζοδρομίου (Εικόνα 7.37), οι οποίες διευθετούν και την κίνηση των οχημάτων, καθώς μειώνουν τις ακτίνες καμπυλότητας. Με αυτές τις διαπλατύνσεις βελτιώνεται η ορατότητα του πεζού, που διαφορετικά παρεμποδίζεται από τα σταθμευμένα οχήματα.
2. Με κεντρικές νησίδες (Εικόνα 7.38), όπου βρίσκουν καταφύγιο οι πεζοί. Ικανοποιητικό για τους πεζούς πλάτος νησίδας είναι το 1,5 μ. Η λύση της νησίδας χρησιμοποιείται και σε περιπτώσεις στις οποίες οι διαβάσεις δεν βρίσκονται σε διασταυρώσεις, αλλά το πλάτος του οδοστρώματος είναι πολύ μεγάλο (Εικόνα 7.39).



**Εικόνα 7.37:** *Μονοδρόμηση οδών με οριοθέτηση στάθμευσης.*
**Πηγή:** *Προσωπκό αρχείο.*



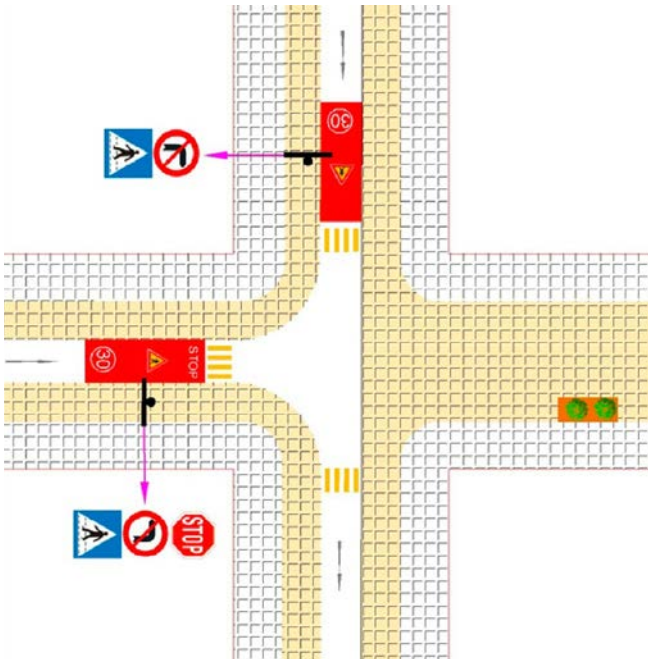
**Εικόνα 7.38:** *Διασταύρωση με κεντρική νησίδα.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.39:** *Διάβαση πεζών με δημιουργία νησίδας.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

Οι διαβάσεις πεζών σχεδιάζονται χρησιμοποιώντας λύσεις, όπως:

- Αλλαγή γεωμετρίας: σημειακές διαπλατύνσεις πεζοδρομίου, εγκατάσταση κεντρικής νησίδας, ανύψωση οδοστρώματος κ.ά.
- Κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση, καθώς οι οδηγοί των αυτοκινήτων θα πρέπει να προειδοποιούνται εγκαίρως για την παρουσία διάβασης (Εικόνα 7.40).




**Εικόνα 7.40:** *Διάβαση πεζών με κατακόρυφη και οριζόντια σήμανση.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

3. Αισθητικές παρεμβάσεις, όπως:
    - η αλλαγή υλικών (διαφορετική υφή και χρώμα), με στόχο τη διαφοροποίηση της διάβασης από την άσφαλτο και την αισθητική σύνδεσή της με το πεζοδρόμιο,
    - η δημιουργία υπερυψωμένης επιφάνειας σε όλο το μήκος και πλάτος της διασταύρωσης ή διάβασης, με αποτέλεσμα, καθώς πλησιάζει το αυτοκίνητο, να μειώνει αναγκαστικά ταχύτητα και έτσι να δίνεται προτεραιότητα στον πεζό, και οπτικά και λειτουργικά,
    - το βάψιμο της διάβασης,
    - η τοποθέτηση ακουστικών λωρίδων.

Φωτεινοί σηματοδότες είναι απαραίτητοι για τη συνεχή ροή πεζών.

Σχετικά βίντεο διαθέσιμα στα NYC Streets Metamorphosis: https://vimeo.com/83173191, Walkability: https://www.youtube.com/ και Stockholm - The walkable city: https://vimeo.com/.

**Παραδείγματα**



**Εικόνα 7.41:** *Διάβαση με κύρτωση του οδοστρώματος σε προάστιο των Βρυξελλών. Παράλληλα, μειώνεται το διαθέσιμο πλάτος διατομής για τα αυτοκίνητα.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.42:** *Βρυξέλλες. Εξοχές του πεζοδρομίου, για συντόμευση του μήκους της διάβασης, μείωση των ταχυτήτων και διακοπή της συνέχειας των ζωνών στάθμευσης. Αντί κύρτωσης, έχει τοποθετηθεί στο μέσον της διατομής μαξιλάρι (cushion), το οποίο αφήνει επαρκή ελεύθερο χώρο για απρόσκοπτη διέλευση ποδηλάτων.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

## 7.4.6 Ποδήλατο

Το ποδήλατο αποτελεί το πιο φιλικό στο περιβάλλον και οικονομικό μέσο μετακίνησης. Επίσης, μετά το περπάτημα είναι το πιο κοντινό μέσο μεταφοράς στη φυσική του ανθρώπινου κορμιού.

Στην Ευρώπη, εδώ και δεκαετίες, πολλές πόλεις ενσωματώνουν το ποδήλατο στις πολιτικές μεταφορών, αναγνωρίζοντας τα οφέλη της χρήσης του.

### 7.4.6.1 Σχεδιασμός του δικτύου κορμού

Το δίκτυο κορμού εξυπηρετεί τις βασικές διαδρομές κίνησης του ποδηλάτου. Στόχος είναι η διευκόλυνση των μετακινήσεων ανάμεσα στις περιοχές κατοικίας και στο κέντρο. Οι υπόλοιπες, με αφετηρία τις γειτονιές και κατεύθυνση τους ακτινικούς κλάδους του δικτύου κορμού, γίνονται άνετα. Οι δρόμοι των γειτονιών θα «κρεμαστούν» από το δίκτυο κορμού. Κατά κανόνα, για το δίκτυο κορμού, θα πρέπει να επιλέγονται κύριοι δρόμοι, γιατί συνήθως μόνο αυτοί συνδέουν τις περιοχές κατοικίας με τα κέντρα και έχουν προτεραιότητα, με αποτέλεσμα να τους προτιμούν οι ποδηλάτες, καθώς σε αυτούς μπορούν να αναπτύσσουν ταχύτητα.

Κατά το σχεδιασμό του δικτύου κορμού, θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη δύο βασικά κριτήρια χάραξης, που θα οδηγήσουν στη διαμόρφωση ενός ολοκληρωμένου και ελκυστικού δικτύου:

- η σύνδεση των σημαντικότερων πόλων έλξης,

- η αξιοποίηση των υφιστάμενων ποιοτικών διαδρομών.

Οι κυριότεροι πόλοι έλξης που θα πρέπει να εξυπηρετούνται από ένα δίκτυο είναι:
- τα εμπορικά και διοικητικά τοπικά κέντρα,
- οι αρχαιολογικοί χώροι,
- τα αθλητικά κέντρα,
- τα εκπαιδευτικά συγκροτήματα,
- οι σταθμοί τρένου ή μετρό,
- οι μεγάλοι χώροι πρασίνου και αναψυχής.

Ποιοτικές διαδρομές θεωρούνται οι κατά μήκος:
- παραλιακής ζώνης,
- όχθης ποταμού,
- αρχαιολογικών χώρων (αρχαίων τειχών),
- σιδηροδρομικών γραμμών,
- γραμμικού πολεοδομικού κέντρου,
- γραμμικού πρασίνου,
- πεζοδρόμων, και
- δρόμων ήπιας κυκλοφορίας.

Τα κριτήρια σχεδιασμού του δικτύου κορμού είναι τα εξής:
- Ενιαίες διαδρομές: Η συνέχεια του δικτύου είναι απαραίτητη για την αναγνωσιμότητα και την ασφάλεια. Συμβάλλουν πολύ η σήμανση, η αισθητική και η επάρκεια του εξοπλισμού για τον ποδηλάτη.
- Αμεσότητα των συνδέσεων: Για το αυτοκίνητο, η λογική των παρακάμψεων κάποιων περιοχών και των υποχρεωτικών περιπορειών, μέσω της δημιουργίας δακτυλίων, εφαρμόζεται όλο και πιο συχνά, ανάλογα με το βαθμό ευαισθητοποίησης μιας κοινωνίας απέναντι στις επιπτώσεις που προκαλεί η κίνηση ή η στάθμευσή του. Για το ποδήλατο, πρέπει να εφαρμόζεται μια τελείως αντίστροφη λογική. Το ποδήλατο δεν είναι σωστό να υποβάλλεται σε περιπορείες. Οι χαράξεις δικτύων κορμού θα πρέπει να περιλαμβάνουν τμήματα όσο γίνεται πιο ευθύγραμμα, που δεν θα παρακάμπτουν εμπόδια, αλλά θα τα διαπερνούν.
- Βασικές αρχές σχεδιασμού: Η ιδανικότερη και ασφαλέστερη λύση είναι η λωρίδα ποδηλάτου να απέχει υψομετρικά από το οδόστρωμα, να προκύπτει με διαπλάτυνση του πεζοδρομίου και να είναι αμφίδρομη, όπως αμφίδρομη είναι και η κίνηση των πεζών. Πρόκειται τότε για έναν ποδηλατόδρομο. Θεωρητικά, θα ήταν σκόπιμο να κινούνται αμφίδρομα οι ποδηλάτες και στις δυο απέναντι πλευρές του δρόμου, όμως είναι σπάνιο να βρεθεί ο αναγκαίος χώρος για αυτό.
- Ελκυστικές διαδρομές*:* Ο ποδηλάτης δεν θα περάσει από δρόμους βρόμικους, άσχημους, θορυβώδεις, όσο ασφαλείς και αν είναι. Δεδομένου ότι στις ελληνικές πόλεις δεν περισσεύουν οι όμορφες διαδρομές, τα δίκτυα του ποδηλάτου θα πρέπει να φροντίσουν να αναπτυχθούν αξιοποιώντας εκείνες τις λίγες που υπάρχουν, συνδέοντας το ποδήλατο με την ποιότητα.

**7.4.6.2 Μορφή της υποδομής του δικτύου κορμού**

Η επιλογή της μορφής της υποδομής αποτελεί, ιεραρχικά, το δεύτερο στάδιο σχεδιασμού μετά τη χάραξη του δικτύου. Είναι από τις σημαντικότερες φάσεις του σχεδιασμού, καθώς οι λύσεις που επιλέγονται προσδιορίζουν, σε μεγάλο βαθμό, τόσο το επίπεδο ασφάλειας και άνεσης, όσο και το συνολικό κόστος υλοποίησης. Τα βήματα σχεδιασμού της υποδομής για το ποδήλατο είναι τέσσερα:
1. Στο πρώτο βήμα, εντοπίζονται οι διαδρομές.
2. Στο δεύτερο βήμα, θα πρέπει να γίνουν δύο βασικές επιλογές ως προς τις κατευθύνσεις των λωρίδων ποδηλάτου (μονόδρομες ή αμφίδρομες) και ως προς τη σχέση του ποδηλάτου με το αυτοκίνητο στον οδικό χώρο (συνύπαρξη ή διαχωρισμός).
3. Στο τρίτο βήμα, θα πρέπει να γίνει η διαστασιολόγηση της υποδομής.
4. Στο τέταρτο βήμα, θα πρέπει να γίνει ο σχεδιασμός των διασταυρώσεων.

**7.4.6.3 Κατηγορίες υποδομής ποδηλάτου για τα οδικά τμήματα**

**Επιλογή μεταξύ μονόδρομων ή αμφίδρομων λωρίδων**

Το δίκτυο κορμού είναι σκόπιμο να αποτελείται από αμφίδρομες λωρίδες, όταν η κίνηση του αυτοκινήτου είναι είτε αμφίδρομη είτε μονόδρομη. Οι αμφίδρομες λωρίδες απλοποιούν το δίκτυο. Προτιμάται συχνά η λύση της αμφίδρομης λωρίδας/ποδηλατόδρομου, γιατί έχει τα εξής πλεονεκτήματα:

- μειώνεται ο αριθμός των τομών στις διασταυρώσεις,
- καταναλώνεται συνολικά λιγότερο πλάτος διατομής,
- ο ποδηλάτης έχει μεγαλύτερη άνεση, διότι χρησιμοποιεί το συνολικό πλάτος της λωρίδας, όταν δεν υπάρχει αντίθετα ερχόμενος ποδηλάτης, με αποτέλεσμα να αποφεύγεται η χάραξη διακεκομμένης ενδιάμεσης γραμμής,
- το συνολικό κόστος μειώνεται, γιατί το έργο περιορίζεται στο ένα μόνο πεζοδρόμιο,
- το δίκτυο γίνεται ευκολότερα αναγνώσιμο,
- όταν δεν υπάρχουν ποδηλάτες, οι πεζοί απολαμβάνουν ένα πολύ φαρδύ πεζοδρόμιο,
- η αμφίδρομη κίνηση των ποδηλατών υποχρεώνει τους ποδηλάτες να περιορίζουν την ταχύτητά τους, κινούμενοι με μεγαλύτερη ασφάλεια για τους ίδιους και για τους πεζούς.

Μειονέκτημα: Τα δύο απέναντι πεζοδρόμια διαφοροποιούνται λειτουργικά και αισθητικά. Αυτό προκαλεί κάποιες φορές αντιδράσεις από τους παρόδιους, για την άνιση αντιμετώπισή τους.

**Επιλογή λύσεων συνύπαρξης ή διαχωρισμού**

Η δεύτερη απόφαση που πρέπει να ληφθεί αφορά το διαχωρισμό ή τη συνύπαρξη του ποδηλάτου με το αυτοκίνητο. Το βασικό κριτήριο για την επιλογή αυτή είναι η κατηγορία του δρόμου στον οποίο εντάσσεται το ποδήλατο. Είναι προφανές ότι η ιεράρχηση ενός οδικού τμήματος (πρωτεύον, δευτερεύον, συλλεκτήριο, τοπικό) έχει προκύψει βάσει των λειτουργικών του χαρακτηριστικών (διαστάσεις διατομής, κυκλοφοριακός φόρτος, ταχύτητα).

Τα κριτήρια επιλογής του είδους του ποδηλατόδρομου εντοπίζονται και στο ΦΕΚ 285 Δ΄/2004.

**7.4.6.4 Γεωμετρικά στοιχεία σχεδιασμού δικτύων ποδηλάτου**

Τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά (κλίση, ακτίνα καμπυλότητας, διατομή κτλ.) επιλέγονται σε συνάρτηση με το ανάγλυφο και τη δυναμική της κίνησης του ποδηλάτη.

**Πλάτος διατομής**

Το πλάτος της υποδομής για το ποδήλατο προκύπτει ως η χρυσή τομή μεταξύ δύο αντικρουόμενων στόχων: (α) της ανάγκης να κινείται με άνεση και ασφάλεια και (β) της ελαχιστοποίησης της παρεμπόδισης του αυτοκινήτου από τη μείωση του χώρου κίνησής του. Τα 2 μ. είναι αρκετά για την αμφίδρομη κίνηση ποδηλάτων (προσπέραση δύο ομόρροπα κινούμενων ή συνάντηση δύο αντίθετα κινούμενων). Πλάτος μικρότερο των 2 μ. σε ποδηλατόδρομους υπεραστικούς είναι επικίνδυνο, γιατί έτσι παραβιάζεται ευκολότερα από τα αυτοκίνητα. Αν όμως υπάρχει αυξημένη ροή ποδηλάτων, λιγότερα από 150 σε ώρα αιχμής, τότε χρειάζονται 2,5 μ. και η προστασία των λωρίδων από τα αυτοκίνητα εξασφαλίζεται από τη μεγάλη πυκνότητα των ποδηλάτων. Το ελάχιστο πλάτος για την αμφίδρομη κίνηση μπορεί σε ειδικές περιπτώσεις να είναι μέχρι 1,60 μ. και όχι για μήκη μεγαλύτερα των 50 μ.

**Κλίσεις**

Ο σχεδιασμός της μηκοτομής του ποδηλατόδρομου είναι πολύ σημαντικός για δύο λόγους. Στην ανωφέρεια επηρεάζει την αντοχή του ποδηλάτη, ενώ στην κατωφέρεια την ταχύτητά του. Στην ανωφέρεια, όσο μεγαλύτερη είναι η προσπάθεια που πρέπει να καταβληθεί και όσο μεγαλύτερο το χρονικό διάστημα της προσπάθειας, τόσο μεγαλύτερη η κούραση του ποδηλάτη. Για αυτό, οι μέγιστες ανεκτές κλίσεις είναι συνάρτηση του μήκους της ανωφέρειας. Για κλίσεις σύντομες και μεγάλες, καλό είναι να προηγείται ένα μήκος επίπεδο, για να παίρνει φόρα ο ποδηλάτης. Κατά μήκος της ανωφέρειας, δεν πρέπει να υπάρχουν διασταυρώσεις με φωτεινή σηματοδότηση ή διασταυρώσεις στις οποίες το ποδήλατο παραχωρεί προτεραιότητα και αναγκάζεται να σταματήσει. Απότομες στροφές πρέπει να αποφεύγονται σε κατωφέρεια, όπως και υποχρεωτικές στάσεις με φωτεινή σηματοδότηση, διότι ο ποδηλάτης δυσκολεύεται να σταματήσει και, συγχρόνως, κινδυνεύει από τα οχήματα που τον ακολουθούν.

**Ακτίνες καμπυλότητας σε οριζοντιογραφία**

Προτείνονται οι παρακάτω τιμές/όρια για την ακτίνα καμπυλότητας:

1. Σε αστική περιοχή:
   - Ποδηλατόδρομοι διέλευσης (με ταχύτητες έως 30 χλμ./ώρα): R > 20 μ.
   - Ποδηλατόδρομοι κατανομής (με ταχύτητες έως 25 χλμ./ώρα): R > 15 μ.
   - Ποδηλατοδρόμοι πρόσβασης (με ταχύτητες έως 20 χλμ./ώρα): R >10 μ.
2. Εκτός αστικής περιοχής:
   - Ποδηλατόδρομοι με ταχύτητες έως 30 χλμ./ώρα: R > 20 μ.

Σχετικά βίντεο διαθέσιμα στα Cycle roundabout: https://www.youtube.com/, The world's best bikeway designs: https://vimeo.com/38043563, Protected intersections for bicyclists: http://www.protectedintersection.com/ και The road to a better commute: http://www.onearth.org/earthwire/bike-lanes-road-design.

**Παραδείγματα από φωτογραφίες**

**Υποδομή ποδηλάτου με διαπλάτυνση πεζοδρομίου**



**Εικόνα 7.43:** *Φρανκφούρτη. Υποχρεωτική λωρίδα σε γέφυρα, προστατευμένη από υπερυψωμένο κράσπεδο.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.44:** *Μόναχο. Μονόδρομη υποχρεωτική λωρίδα επενδεδυμένη με τους ίδιους κυβόλιθους που χρησιμοποιήθηκαν και για το υπόλοιπο πεζοδρόμιο.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.45:** *Μόναχο. Μονόδρομη υποχρεωτική λωρίδα με ζώνη πρασίνου, που την κρατά σε απόσταση από το κράσπεδο. Η ζώνη πρασίνου, διακόπτεται για την είσοδο σε χώρο στάθμευσης. Κολονάκια εμποδίζουν τα αυτοκίνητα να παρεκκλίνουν στο πεζοδρόμιο.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Διάδρομος ή ελεύθερη κίνηση ποδηλάτου σε πεζόδρομους



**Εικόνα 7.46:** *Χάγη. Στο εσωτερικό πεζόδρομου μεγάλου πλάτους, η λωρίδα κίνησης των ποδηλάτων είναι προσδιορισμένη με κόκκινο χρώμα και διακεκομμένες οριογραμμές, διότι, προφανώς, οι ποδηλάτες πρέπει να έχουν το δικαίωμα να εξέρχονται κατευθυνόμενοι στις διάφορες παρόδιες εμπορικές και άλλες χρήσεις.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.47:** *Θεσσαλονίκη. Αμφίδρομη λωρίδα στην προκυμαία.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

**Χρωματιστές υποδομές**



**Εικόνα 7.48:** *Λαμία. Προαστιακός ποδηλατόδρομος με ανακλαστικά πλαστικά κολονάκια, για την προστασία του από σταθμεύσεις. Το υλικό κατασκευής είναι χυτό, με ψηφίδες.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.49:** *Αλεξανδρούπολη. Αμφίδρομος ποδηλατόδρομος προστατευόμενος από νησίδα. Η διάβαση πεζών συνεχίζει πάνω του.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*




**Εικόνα 7.50:** *Λονδίνο. Μητροπολιτικό δίκτυο ποδηλάτου.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Παράλληλοι διάδρομοι κίνησης ποδηλάτων και πεζών

Διπλή υποδομή για ποδήλατο και περπάτημα σε διαχωρισμένους διαδρόμους



**Εικόνα 7.51:** *Παρίσι. Αμφίδρομος ποδηλατόδρομος σε πάρκο. Τα δύο ρεύματα διαχωρίζονται με συνεχή λευκή γραμμή.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.52:** *Βουκουρέστι. Ποδηλατόδρομος και πεζόδρομος σε χώρο πρασίνου.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.53:** *Παρίσι. Παράλληλος ποδηλατόδρομος-πεζόδρομος σε κεντρική νησίδα.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Συνδυασμένη διάβαση πεζών και ποδηλάτων



**Εικόνα 7.54:** *Φλωρεντία. Συνδυασμένη διάβαση πεζών και ποδηλάτων. Ουσιαστικά, η διάβαση ποδηλάτων ενσωματώνεται στη διάβαση πεζών.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.55:** *Κοπεγχάγη. Διάβαση πεζών και ποδηλάτων σε επαφή.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Εμπόδια προστασίας πεζοδρομίων και ποδηλατόδρομων



**Εικόνα 7.56:** *Εμπόδια τοποθετημένα επί της ασφάλτου, για το διαχωρισμό του οδοστρώματος από το χώρο κίνησης πεζών.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.57:** *Λιέγη. Εμπόδια για διαχωρισμό του οδοστρώματος από το χώρο κίνησης πεζών.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Ράμπες για ποδήλατα σε σκάλες



**Εικόνα 7.58:** *Μπιλμπάο. Ράμπα ανόδου σε πεζογέφυρα με ενδοδαπέδιο φωτισμό.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.59:** *Χάγη. Κλίμακα ανόδου σε πολυώροφο πάρκινγκ ποδηλάτων του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.60:** *Προφίλ μεταλλικό, μορφής ανάποδου Π, για τη διευκόλυνση μεταφοράς του ποδηλάτου σε σκάλες.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

## Σήμανση




**Εικόνα 7.61:** *Ολλανδία. Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης για ποδήλατο σε υπεραστικό ποδηλατόδρομο.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*




**Εικόνα 7.62:** *Εσθονία. Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης για ποδήλατο.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*




**Εικόνα 7.63:** *Ελβετία. Πληροφοριακές πινακίδες σήμανσης για ποδήλατο σε υπεραστικό ποδηλατόδρομο.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Αντίρροπη κίνηση σε μονόδρομους (contra flow)

Συνιστώμενη λωρίδα αντίρροπης κίνησης



**Εικόνα 7.64:** *Παρίσι. Η θέση της αντίρροπης κίνησης των ποδηλάτων υποδεικνύεται από τα πικτογράμματα. Είναι μια λύση που, σε αντίθεση με τις λωρίδες, κάνει τους ποδηλάτες να νιώθουν πιο ελεύθερα.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.65:** *Παρίσι. Λωρίδα αντίρροπης κίνησης με πλάγια διαγράμμιση προς την πλευρά της στάθμευσης, ώστε να εξασφαλίζεται ότι θα υπάρχει η ελάχιστη απόσταση ανάμεσα στη ζώνη στάθμευσης και στα ποδήλατα, για να μη προκαλούνται ατυχήματα κατά το άνοιγμα των θυρών.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.66:** *Συνιστώμενη υποδομή για contra flow κίνηση ποδηλάτου.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

## Υποχρεωτική λωρίδα αντίρροπης κίνησης



**Εικόνα 7.67:** *Υποχρεωτική λωρίδα αντίρροπης κίνησης στη στάθμη του οδοστρώματος επιστρωμένη με κόκκινους κυβόλιθους.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.68:** *Υποχρεωτική λωρίδα αντίρροπης κίνησης μεταξύ πεζοδρομίου και ζώνης στάθμευσης. Διπλή συνεχής γραμμή ορίζει ζώνη ασφαλείας μεταξύ ποδηλάτων και σταθμευμένων αυτοκινήτων.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Αντίρροπη κίνηση στο πεζοδρόμιο



**Εικόνα 7.69:** *Μαρκόπουλο Αττικής. Κεντρική πλατεία. Υποχρεωτική αντίρροπη λωρίδα. Η ομόρροπη κίνηση γίνεται σε υποχρεωτική επίσης λωρίδα επί του οδοστρώματος.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.70:** *Ν. Ψυχικό. Η αντίρροπη κίνηση γίνεται στο πεζοδρόμιο και η ομόρροπη στο οδόστρωμα αναγκαστικά με συνιστώμενη λωρίδα, γιατί το πλάτος του δρόμου είναι ανεπαρκές.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

**Χώρος αναμονής σε διασταύρωση (SAS)**



**Εικόνα 7.71:** *Παρίσι. Παρόχθιος του Σηκουάνα. Υποχρεωτική λωρίδα ποδηλάτων παρά το κράσπεδο και χώρος αναμονής μπροστά από τα υπόλοιπα οχήματα, ώστε, με το άναμμα του πράσινου σηματοδότη, τα ποδήλατα να περάσουν από τον επικίνδυνο χώρο της διασταύρωσης χωρίς να υπάρχει ανάμιξη με αυτοκίνητα. Η πορεία της λωρίδας ποδηλάτου στο εσωτερικό της διασταύρωσης χαράσσεται με πικτογράμματα.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*




**Εικόνα 7.72:** *Λονδίνο. Λωρίδα αναμονής ποδηλάτων σε αμφίδρομο.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.73:** *Παρίσι. Χώρος αναμονής ποδηλάτων. Αριστερά, υπέργεια γραμμή μετρό.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.74:** *Οριζόντια σήμανση, που, λόγω του σχεδιασμού ειδικού χώρου αναμονής, υποδεικνύει ότι τα ποδήλατα προηγούνται των οχημάτων κατά την αναμονή πριν από τη διάβαση.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Ποδηλατόδρομοι σε πεζοδρόμιο (κατά κανόνα, ύστερα από διαπλάτυνσή του)

Αμφίδρομος ποδηλατόδρομος επί του πεζοδρομίου



**Εικόνα 7.75:** *Θεσσαλονίκη. Παραλιακός αμφίδρομος υποχρεωτικός ποδηλατόδρομος στην προκυμαία της οδού Νίκης.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.76:** *Ν. Ερυθραία. Οδός Παπανδρέου. Αμφίδρομος με κεντρική νησίδα, που μονοδρομήθηκε και πεζοδρομήθηκε η μισή διατομή. Περιλαμβάνει αμφίδρομο ποδηλατόδρομο. Το προηγούμενο πεζοδρόμιο διακρίνεται με κίτρινο χρώμα.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.77:** *Ηράκλειο Κρήτης. Ο αμφίδρομος ποδηλατόδρομος περιβάλλεται από λιθόστρωτη ζώνη, που τον κρατά σε απόσταση από τους πεζούς, και ζώνη από τσιμέντο, που τον χωρίζει από το κράσπεδο.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.78:** *Καλαμάτα. Παραλιακή οδός. Ποδηλατόδρομος επί του πεζοδρομίου, παρά το κράσπεδο.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



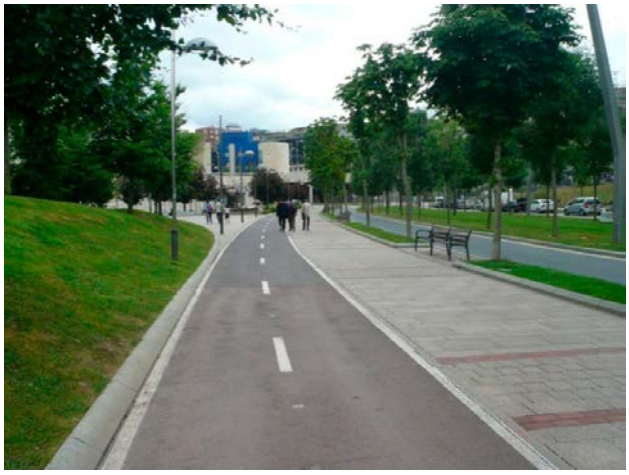
**Εικόνα 7.79:** *Λάρισα. Αμφίδρομος ποδηλατόδρομος με ενιαία κλίση με το πεζοδρόμιο. Αυτό επιτυγχάνεται όταν μαζί με τον ποδηλατόδρομο ανακατασκευάζεται και το παλιό πεζοδρόμιο.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.80:** *Καρδίτσα. Σχάρα επικάλυψης καναλιού απορροής ομβρίων υπερβολικά μεγάλου πλάτους.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*




**Εικόνα 7.81:** *Καρδίτσα. Θλάση του ποδηλατόδρομου στη διασταύρωση, για μείωση ταχύτητας από τους ποδηλάτες.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.82:** *Μπιλμπάο. Άνετος ποδηλατόδρομος δίπλα σε πεζοδρόμιο μεγάλου πλάτους. Η κατασκευή έγινε εις βάρος του οδοστρώματος, που εξυπηρετεί μόνο μία λωρίδα.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*




**Εικόνα 7.83:** *Κολονία. Πυκνή ζώνη πρασίνου χωρίζει τον αμφίδρομο ποδηλατόδρομο από το οδόστρωμα.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*




**Εικόνα 7.84:** *Κως. Τραπεζάκια ανάμεσα στον ποδηλατόδρομο και τον χώρο κίνησης των πεζών.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*




**Εικόνα 7.85:** *Καρδίτσα. Αμφίδρομη λωρίδα ποδηλάτου στη στάθμη του πεζοδρομίου.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.86:** *Παρίσι. Διέλευση αμφίδρομης λωρίδας από διασταύρωση. Χρησιμοποιούνται διαφορετικά πικτογράμματα στο πεζοδρόμιο και στο εσωτερικό της διασταύρωσης.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.87:** *Μετακίνηση λωρίδας προς το εσωτερικό του πεζοδρομίου, για δημιουργία χώρου αναμονής για τους ποδηλάτες που στρίβουν αριστερά.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.88:** *Ζυρίχη. Αμφίδρομη λωρίδα, που αναπτύσσεται παράλληλα στο κράσπεδο και απομακρύνεται προς το εσωτερικό του πεζοδρομίου, στο ύψος της διάβασης των πεζών, ώστε να αφήνεται για αυτούς ελεύθερος χώρος αναμονής του πράσινου χρόνου.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Ποδηλατόδρομοι στο οδόστρωμα

Ποδηλατόδρομοι ανάμεσα στους διαδρόμους κίνησης του αυτοκινήτου



**Εικόνα 7.89:** *Λονδίνο. Διάδρομος κίνησης ποδηλάτου μεταξύ λωρίδων αυτοκινήτου και χώρος αναμονής σε πρώτο πλάνο.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.90:** *Διάδρομος κίνησης ποδηλάτου μεταξύ λωρίδων αυτοκινήτου. Τοποθετείται αριστερά των αυτοκινήτων που στρίβουν δεξιά, ώστε να μην υπάρχουν εμπλοκές στη διασταύρωση.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Υποχρεωτικές λωρίδες με φυσικό διαχωρισμό



**Εικόνα 7.91:** *Λονδίνο. Η νησίδα προστασίας διακόπτεται, λόγω της εισόδου σε χώρο στάθμευσης.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.92:** *Καρδίτσα. Αμφίδρομη λωρίδα σε μονόδρομο με προστασία από μη βατή νησίδα ενισχυμένη με κολονάκια, για την αποθάρρυνση υπερπήδησης από μεγάλα οχήματα.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.93:** *Καρδίτσα. Αμφίδρομη λωρίδα προστατευμένη από ζώνη πρασίνου φυτεμένου κατευθείαν στο χώμα, που αποκαλύφτηκε με κοπή της ασφάλτου.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.94:** *Θεσσαλονίκη. Μονόδρομη υποχρεωτική λωρίδα προστατευμένη με πλαστικά γραμμικά στοιχεία.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

### Υποχρεωτικές λωρίδες χωρίς φυσικό διαχωρισμό



**Εικόνα 7.95:** *Λιέγη. Στο βάθος η πλατεία Saint Lambert. Αμφίδρομος. Διακοσμητική των λωρίδων κυκλοφορίας. Από τις τρεις ζώνες που απομένουν, οι δύο ακριανές χρησιμεύουν ως υποχρεωτικές λωρίδες ποδηλάτου.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.96:** *Σαν Φρανσίσκο. Υποχρεωτική λωρίδα σε δρόμο τοπικής κυκλοφορίας προαστίου της πόλης. Ορίζεται με συνεχείς γραμμές (αντίθετα από ό,τι συμβαίνει στις ευρωπαϊκές), αν και τα αυτοκίνητα που σταθμεύουν περνούν από πάνω της.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.97:** *Συνιστώμενη μονόδρομη λωρίδα ποδηλάτου επί του οδοστρώματος μετά τη ζώνη στάθμευσης.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.98:** *Βρυξέλλες. Συνιστώμενη μονόδρομη λωρίδα ποδηλάτου επί του οδοστρώματος μετά τη ζώνη στάθμευσης.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.99:** *Μονόδρομη λωρίδα ποδηλάτου επί του οδοστρώματος μπροστά από διάβαση πεζών. Η γραμμή αναμονής είναι τοποθετημένη πιο μπροστά από την αντίστοιχη των αυτοκινήτων.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*




**Εικόνα 7.100:** *Λονδίνο. Συνιστώμενη λωρίδα ποδηλάτου μεταξύ λωρίδας λεωφορείων και λωρίδων κυκλοφορίας.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

**Δρόμοι ήπιας κυκλοφορίας**



**Εικόνα 7. 101:** *Φρανκφούρτη. Είσοδος δρόμου ήπιας κυκλοφορίας επιστρωμένου με τσιμεντένιους κυβόλιθους διαφόρων πλέξεων. Τα ποδήλατα μπορούν να εισέρχονται αντίρροπα χωρίς ειδική διαμόρφωση προστασίας, γιατί οι ταχύτητες είναι πολύ χαμηλές. Σημειώνεται η χρήση του κύκλου, ο οποίος δεν είναι απλώς διακοσμητικό στοιχείο, αλλά σύμβολο στάσης, που ενισχύει την ταυτότητα του δημόσιου χώρου σε ένα δρόμο ο οποίος, πριν μετατραπεί σε ήπιας κυκλοφορίας, εξυπηρετούσε συμβατικά τη λειτουργία της κίνησης.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*




**Εικόνα 7.102:** *Ζυρίχη. Μικρές εξοχές (chicanes) κατασκευασμένες με πρόχειρα και φτηνά υλικά, για μείωση ταχύτητας στα 20 χλμ./ώρα.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*




**Εικόνα 7.103:** *Ζυρίχη. Εξοχή με διαγράμμιση, για μείωση της ταχύτητας των οχημάτων σε είσοδο Ζώνης 30.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.104:** *Άμστερνταμ. Οι εξοχές για τη στάθμευση των ποδηλάτων είναι της μορφής μεγάλων chicanes, που υποχρεώνουν τα αυτοκίνητα σε τεθλασμένη πορεία και, επομένως, σε μείωση της ταχύτητάς τους.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.105:** *Άμστερνταμ. Η διάβαση των πεζών στο ξεκίνημα του δρόμου ήπιας κυκλοφορίας επιστρώνεται με κυβόλιθους, είναι υπερυψωμένη στη στάθμη των πεζοδρομίων. Για τη ράμπα, χρησιμοποιούνται πλαστικά στοιχεία. Το μεταλλικό στηθαίο κατευθύνει τους πεζούς στη διάβαση που βρίσκεται σε οπισθοχώρηση από τη γωνία. Οι μεγάλες εξοχές στην περιοχή της διάβασης δίνουν τη δυνατότητα όχι μόνο για στάθμευση των ποδηλάτων, αλλά και για φύτευση υψηλών δένδρων, που δημιουργούν την εικόνα μιας εσωτερικής αυλής.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.106:** *Άμστερνταμ. Δρόμος ήπιας κυκλοφορίας δίπλα σε κανάλι. Οι ποδηλάτες απλώνονται στο σύνολο της διατομής του δρόμου. Τα ποδήλατα σταθμεύουν ενδιάμεσα, για να παραμένει ελεύθερος ο όμορφος διάδρομος δίπλα στο νερό.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.107:** *Πορτογαλία. Διαμόρφωση δρόμου ήπιας κυκλοφορίας με διαφόρων χρωμάτων και πλέξεων κυβόλιθους σε ενιαία στάθμη.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.108:** *Εξοχές του πεζοδρομίου, για τη διακοπή της ζώνης στάθμευσης και φύτευση δέντρων που δεν θα χωρούσαν στο στενό πεζοδρόμιο. Πολύ χαμηλό κράσπεδο οριοθετεί την πλακοστρωμένη διαφορετικά επιφάνεια των χώρων στάθμευσης από το οδόστρωμα, απομονώνοντας αισθητικά τη στάθμευση από την κυκλοφορία.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 7.109:** *Συμβολή δρόμου ήπιας κυκλοφορίας με συμβατική οδό. Μικρή θλάση του κρασπέδου υποχρεώνει τα αυτοκίνητα να στρέφουν αριστερά, ώστε να αυξάνεται η γωνία ορατότητας των οδηγών. Η ταχύτητα των οχημάτων που βγαίνουν στη συμβατική οδό μειώνεται χάρη στο «μαξιλάρι». Τα ποδήλατα, ενώ στο δρόμο ήπιας κυκλοφορίας δεν είχαν ανάγκη δικής τους λωρίδας, στη συμβατική οδό αποκτούν.*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

# Βιβλιογραφικές αναφορές


Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου.* Αθήνα: Συμμετρία.

Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ. (2006). *Πολεοδομία VS μεταφορές. Από την απόκλιση στη σύγκλιση*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Μπαρμπόπουλος, Ν. (2001). *Προς τη βιώσιμη κινητικότητα στην ευρωπαική πόλη. Αποτίμηση πολιτικών και προσέγγιση μεθοδολογίας σχεδιασμού αστικών μεταφορών*. Διδακτορική διατριβή. Αθήνα: ΣΑΤΜ.

Φραντζεσκάκης, Ι., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου, Μ., Τσαμπούλας, Δ. (2002). Στάθμευση. Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Bhat, C., Handy, S., Kockelman, K., Mahmassani, H., Chen, Q. and Weston, L. (2000). *Development of an urban accessibility index: Literature review.* Austin, TX: University of Texas: Center for Transportation Research.

Cerda, I. ([1886] 1979). *La theorie generale de l'urbanisation.* Paris: Seuil.

Corbusier, Le. (1960). *Precisions sur un etat present de l'Architecture et l'*Urbanisme.Paris: Vinscent Freal et Cie.

Frey, H. (1999). *Designing the City: Towards a More Sustainable Urban Form.* London: E & FN Spon.

Geurs, K. and Van Eck, J. (2001). *Accessibility measures: Review and applications.* Uthrecht, Netherlands: Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (National Institute of Public Health and the Environment, RIVM) and Urban Research Centre. Bilthoven/Utrecht.

Scully, V. (1962). *The Earth, the Temple and the Gods: Greek Sacred Architecture.* London New Haven.

Soria Y Mata, A. ([1886] 1979). *La ciudad lineal.* Madrid.

Wefering, F., Rupprecht, S., Buhrmann, S. and Bohler-Baedeker, S. (2013). *Guidelines- Developing and implementing a Sustainable Urban Mobility Plan.* Brussels: European Commission.

Wegener, M. and Furst, F. (1999). *TRANSLAND project.* 4th RTD framework programme of the E.C.

# Κεφάλαιο 8
## Πολεοδομικός σχεδιασμός και περιβάλλον

**Σύνοψη**

*Η έννοια του περιβαλλοντικού σχεδιασμού έχει έρθει στο προσκήνιο τα τελευταία χρόνια. Κύριοι στόχοι του είναι η προστασία και η αναβάθμιση του ιδανικού για την ανθρώπινη διαβίωση οικιστικού περιβάλλοντος. Ο σύγχρονος περιβαλλοντικός σχεδιασμός αποτελεί εξέλιξη σχεδιαστικών μοντέλων που είχαν προταθεί στη διάρκεια του 20ού αι. Όπως και τότε, έτσι και σήμερα οι προσεγγίσεις παρουσιάζουν ορισμένες διαφοροποιήσεις, οι οποίες εξετάζονται στην αρχή του κεφαλαίου. Στη συνέχεια, γίνεται λόγος για ορισμένες παραμέτρους που λαμβάνονται υπόψη κατά τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό των πόλεων, όπως το αστικό πράσινο και το νερό, που αναλύονται σε ιδιαίτερες ενότητες. Ακολούθως, γίνεται αναφορά στις στρατηγικές που συνιστάται να αξιοποιούνται για την προώθηση της βιωσιμότητας των μεταφορών, καθώς και στις πολιτικές βιώσιμης κινητικότητας. Η θεωρητική γνώση του κεφαλαίου ολοκληρώνεται με την παρουσίαση ενός ζητήματος που αφορά ιδιαίτερα την ελληνική πραγματικότητα: την εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Τέλος, η παράθεση μελετών περίπτωσης του εξωτερικού μπορεί να βοηθήσει τον αναγνώστη να υιοθετήσει καλές πρακτικές, ενώ η συνοπτική παρουσίαση ουτοπικών σχεδιαστικών προτάσεων μπορεί να συμβάλει στη διεύρυνση του σχεδιαστικού τους ορίζοντα. Έτσι, ο αναγνώστης θα βρίσκεται, πλέον, σε θέση να αξιολογήσει τα σημερινά μοντέλα με τα προγενέστερα, αλλά και να προτείνει δικές του καινοτόμες ιδέες, με σκοπό την επίτευξη της βιώσιμης πόλης.*

**Προαπαιτούμενη γνώση**

*Ο αναγνώστης απαιτείται να έχει κατανοήσει τις βασικές αρχές σχεδιασμού, τις θεωρητικές έννοιες που σχετίζονται με τη σχεδιαστική διαδικασία και το βασικό θεσμικό πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού της χώρας. Η γνώση της ιστορίας της πόλης και ειδικά στον 20ό αι. μπορεί να λειτουργήσει θετικά στη σύγκριση ανάμεσα στα σημερινά και στα προγενέστερα μοντέλα. Επίσης, κρίνεται χρήσιμη η συνδυαστική μελέτη του βιβλίου του Α. Αραβαντινού,* Πολεοδομικός σχεδιασμός *(2007).*

## 8.1 Εισαγωγή

Η πολεοδομική μεγέθυνση αποτελούσε ανέκαθεν ένα από τα κύρια προβλήματα της αστικής ζωής και της πολεοδομίας. Στην πόλη του ευρωπαϊκού Βορρά, τα σημάδια αστικοποίησης ήταν εμφανή από τον Μεσαίωνα, με συνέπεια, μεταξύ άλλων, την περιβαλλοντική υποβάθμιση και το χαρακτηρισμό της πόλης ως τόπου ακατάλληλου για την ανθρώπινη διαβίωση (Αναστασιάδης και Λαγαρίας, 2012). Με την πάροδο των αιώνων, η αστικοποίηση γενικεύθηκε και, κατά την πρόσφατη μεταπολεμική περίοδο, εντατικοποιήθηκε, με πιεστικές τάσεις προς τον περιαστικό και υπαίθριο χώρο (Μωραΐτου και Γιάλης, 2009). Κύριοι λόγοι φαίνεται να είναι η ικανοποίηση των αυξανόμενων αναγκών, στο πλαίσιο της επικρατούσας καταναλωτικής κουλτούρας (Θεολόγου, 2012), και η προώθηση ενός αισθήματος ασφάλειας, τονίζοντας τη σημασία των κοινωνικών και οικονομικών παραμέτρων στην πολεοδομία.

Οι δύο αυτές παράμετροι έρχονται στο προσκήνιο της στοχοθεσίας του πολεοδομικού σχεδιασμού κατά τους τελευταίους αιώνες, παραμερίζοντας τις παλαιότερες πεποιθήσεις για το ιδανικό αισθητικό αποτέλεσμα και την κοσμοαντίληψη που αυτό μετέφερε (Lefebvre, 1981), αλλά και για το συμβολισμό με γνώμονα το υπερβατικό (Μπεριάτος, 2009). Ακόμα όμως κι αυτές οι παράμετροι επισκιάζονται από την οικονομική ανάπτυξη, δυστυχώς όχι πάντοτε με την ευρεία έννοια,[1] αλλά συχνά με τη στενή, δηλαδή της συγκέντρωσης πλούτου.

Πράγματι, αν η πόλη του 18ου αι. και η σύγχρονη πόλη τεθούν υπό μελέτη, θα διαπιστωθεί πως η οικονομική ευμάρεια λειτούργησε και στις δύο περιπτώσεις ως κινητήριος δύναμη. Έτσι, η βιομηχανική πόλη φαίνεται να λειτουργεί υποστηρικτικά της παραγωγικής διαδικασίας, προσαρμοζόμενη στους νόμους της αγοράς και της υπάρχουσας τεχνολογίας, με σκοπό την οικονομική μεγέθυνση. Σύμφωνα με τη σύγχρονη θεωρία, οι παρεμβάσεις πραγματοποιούνται με γνώμονα την ανάδειξη της εκάστοτε πόλης στο δίκτυο συνεχούς ανταγωνισμού τους, ώστε να επιτευχθεί η προσέλκυση κεφαλαίων και επενδύσεων (Γοσποδίνη και Μπεριάτος, 2006).

Παρ' όλα αυτά, οι δύο χρονικές περίοδοι διαφοροποιούνται αισθητά. Στη μεν πρώτη περίοδο, η οικονομία αποτελούσε τον μονοδιάστατο στόχο του σχεδιασμού, με συνέπεια τη συστηματική υποβάθμιση της βιομηχανικής πόλης (Καυκούλα, 2008). Αυτό γέννησε κινηματικές δράσεις, στο πλαίσιο των θεωρητικών πεποιθήσεων της αστικής περιβαλλοντοκρατίας (Jamison, 2008). Στη δεύτερη περίοδο, το περιβάλλον έρχεται σε πρώτη μοίρα στην αναπτυξιακή ατζέντα, ως αποτέλεσμα της ωρίμανσης των παραπάνω θεωρητικών αντιλήψεων και των

[1] Για περισσότερα, βλ. Σκούντζος, 2005.

εντεινόμενων περιβαλλοντικών προβλημάτων του τελευταίου τετάρτου του 20ού αι. (Μπεριάτος, 2009).

Σταθμό στην εξέλιξη της αστικής περιβαλλοντοκρατίας αποτέλεσε ο 20ός αι. Ουτοπικές προτάσεις προσανατολισμένες στο περιβάλλον, όπως αυτές για τις κηπουπόλεις (πρβ. Κεφάλαιο 2), κέρδισαν ιδιαίτερη αποδοχή και λειτούργησαν πρακτικά ως μηχανισμοί ελέγχου της ελεύθερης αγοράς, για τη διεκδίκηση ενός κατάλληλου αστικού περιβάλλοντος, που δεν θα μετατρέπεται σε τέχνημα με την πάροδο του χρόνου (Binde, 2003), αλλά θα αποτελεί συνέχεια του φυσικού περιβάλλοντος. Παρ' όλα αυτά, η περιβαλλοντική διάσταση ως κύριο στοιχείο του χωρικού σχεδιασμού ήταν απόρροια της κρίσης που εκδηλώθηκε σε ποικίλους τομείς της ανθρώπινης ζωής, η οποία ήταν, με τη σειρά της, προϊόν της θυελλώδους δεκαετίας του 1960 (Jamison, 2008) και της πετρελαϊκής κρίσης των αρχών της δεκαετίας του 1970. Σημαντικό σταθμό για το συγκεκριμένο ζήτημα αποτέλεσε η Παγκόσμια Συνδιάσκεψη για το Περιβάλλον στη Στοκχόλμη το 1972 (Αραβαντινός, 2007), που, σε συνδυασμό με μια σειρά διασκέψεων (Πίνακας 8.1), λειτούργησε αθροιστικά για τη μετατόπιση της πολεοδομικής σκέψης προς τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό και τη βιώσιμη ανάπτυξη, στο πλαίσιο του εξανθρωπισμού της αστικής ζωής (Binde, 2003).

| | |
|---|---|
| 1962 | Συγκρότηση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τη διατήρηση της φύσης με πρωτοβουλία του Συμβουλίου της Ευρώπης. |
| 1970 | Δημιουργία ειδικού περιβαλλοντικού προγράμματος από τον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ). |
| 1972 | Παγκόσμια Συνδιάσκεψη για το Περιβάλλον στη Στοκχόλμη. |
| 1972 | Πρώτη Διάσκεψη Κορυφής της ΕΟΚ για το περιβάλλον στο Παρίσι. |
| 1976 | Παγκόσμια Διάσκεψη για τους Ανθρώπινους Οικισμούς (HABITAT I) στο Βανκούβερ. |
| 1984 | CEMAT (Torremolinos Ισπανία) European Regional - Spatial Planning Chartes. |
| 1985 | Ενιαία Πράξη ΕΟΚ, στην οποία παρουσιάζεται το περιβάλλον ως αναγκαία συνιστώσα. |
| 1987 | Επιτροπή για το περιβάλλον και την ανάπτυξη του ΟΗΕ «Brundtland». |
| 1992 | Παγκόσμια Συνδιάσκεψη για το περιβάλλον στο Ρίο. Τρεις διεθνείς συμβάσεις. |
| 1996 | Παγκόσμια Διάσκεψη για τους Ανθρώπινους Οικισμούς (HABITAT II) στην Κωνσταντινούπολη. |
| 1997 | Πρωτόκολλο του Κιότο, Ιαπωνία. |
| 1997 | Rio + 5 – New York USA. Πρώτη αξιολόγηση της πορείας. |
| 1999 | Σχέδιο Ανάπτυξης του Κοινοτικού Χώρου/ΣΑΚΧ (ESDP), ΕΕ. |
| 2000 | Hannover/CEMAT. Κατευθυντήριες αρχές για τη Βιώσιμη Ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ηπείρου. |
| 2001 | Κωνσταντινούπολη + 5 New York. |
| 2002 | Rio + 10 – Johannesburg. Δεύτερη αξιολόγηση αποτελεσμάτων. |
| 2007 | Διάσκεψη κορυφής του Μπαλί. |

**Πίνακας 8.1:** *Σταθμοί της χωρικής-περιβαλλοντικής πολιτικής σε διεθνές επίπεδο.*
**Πηγή:** *Μπεριάτος, 2009.*

Ο περιβαλλοντικός προσανατολισμός στη διαδικασία λήψης αποφάσεων σε πολλούς τομείς της ανθρώπινης ζωής επηρέασε σημαντικά τη δομή των πόλεων και τη λογική σχεδιασμού τους. Αξίζει να σημειωθεί, βέβαια, πως αυτή η αλλαγή στάσης ως προς τον πολεοδομικό σχεδιασμό υποβοηθήθηκε και από τις τάσεις αμφισβήτησης της παραδοσιακής θεωρίας καθολικού σχεδιασμού κατά το δεύτερο μισό του 20ού αι. και την έμφαση σε ορισμένες μόνο παραμέτρους, ανά περίπτωση (Αραβαντινός, 2007). Τέτοιες παράμετροι, ιδιαίτερα μετά την Παγκόσμια Συνδιάσκεψη του Ρίο (1992), ήταν συνήθως οι τομείς της οικονομίας, της κυκλοφορίας και του περιβάλλοντος (Αθανασόπουλος και Βλαστός, 2009), οι οποίες διαδραμάτισαν κύριο ρόλο σε ένα σχεδιασμό που απέβλεπε στη συμπαγή πόλη και στην ενίσχυση του ρόλου της γειτονιάς, της συνοικίας και του διαδρόμου. Τα τρία τελευταία στοιχεία αποτελούν τα οργανωτικά στοιχεία του σχεδιασμού που έγινε γνωστός ως «νέα πολεοδομία» (Αναστασιάδης και Χατζηκοκόλη, 2012). Η «νέα πολεοδομία» φαίνεται να λειτουργεί συμπληρωματικά με την αειφόρο πολεοδομία, μια και στοχεύει στην προώθηση της βιωσιμότητας (Αναστασιάδης και Χατζηκοκόλη, 2012), ενώ στην ίδια λογική κινούνται και άλλα κινήματα, όπως τα TrueUrbanism, HealthyCities και SmartGrowth, που δημιουργήθηκαν με την πεποίθηση πως η βιώσιμη ανάπτυξη οφείλει και πρέπει να είναι ο γενικός στόχος του πολεοδομικού σχεδιασμού (Παπαγρηγορίου, 2007).

Επιμέρους επιδιώξεις των περιβαλλοντικών κινημάτων του πολεοδομικού σχεδιασμού έγκεινται (Αραβαντινός, 2007· Μαλλιαρός, 2000):

(α) στην αποκατάσταση της αισθητικής του αστικού και περιαστικού περιβάλλοντος,
(β) στη δημιουργία μιας μη ρυπαίνουσας πόλης,
(γ) στη διατήρηση χαμηλών επιπέδων θορύβου,
(δ) στην επικράτηση ικανοποιητικών θερμοκρασιών και κατάλληλων μικροκλιμάτων,
(ε) στην προστασία αστικών και περιαστικών οικοσυστημάτων,
(στ) στην προστασία υδατικών πόρων,
(ζ) στην πρόληψη φυσικών και ανθρωπογενών καταστροφών,
(η) στον περιορισμό της ανάπτυξης των πόλεων και
(θ) στην αλλαγή της κοινωνικής συμπεριφοράς, μέσω της προώθησης πνεύματος κοινής ευθύνης και συνεργασίας.

Με γνώμονα τα παραπάνω, στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται ορισμένες πτυχές του περιβαλλοντικού πολεοδομικού σχεδιασμού και του τρόπου με τον οποίο αυτός υλοποιείται στην Ελλάδα.

## 8.2 Η έννοια του περιβαλλοντικού σχεδιασμού στην πολεοδομία

Όπως σημειώθηκε στην Ενότητα 8.1, ο όρος «αειφόρος ανάπτυξη» εισήχθη σχετικά πρόσφατα, στη Διάσκεψη Κορυφής του Ρίο, το 1992 (Μανωλιάδης, 2002). Έκτοτε, ο όρος αυτός έμελλε να αποτελέσει το επίκεντρο, τουλάχιστον από μέρους της στοχοθεσίας, κάθε προσπάθειας για σχεδιασμό του χώρου, ενώ συνδέθηκε άρρηκτα με τη βιωσιμότητα, που είναι μια έννοια συγγενική (Κουτούπα-Ρεγκάκου, 2007).

Πράγματι, οι κατευθύνσεις του σχεδιασμού ορίζονται με σκοπό την επίτευξη της αειφορίας/βιωσιμότητας (Παπαγρηγορίου, 2007). Για την επίτευξη αυτού του στόχου, οι σχεδιασμοί που υλοποιούνται, στο πλαίσιο της συνεργασίας πολιτείας και κοινού, λαμβάνουν σημαντικά υπόψη τις αρχές που προβάλλονται από το δίκαιο του περιβάλλοντος, οι οποίες είναι οι εξής:

- Αρχή της ενσωμάτωσης: Προϋποθέτει τη συνεκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων κατά τη φάση διαμόρφωσης πολιτικής. Από το 1986, όταν πρωτοεμφανίστηκε, στο πλαίσιο της Ενιαίας Ευρωπαϊκής Πράξης, έως το τέλος της δεκαετίας του 1990, η αρχή της ενσωμάτωσης δέχθηκε αλλαγές και σήμερα αναγνωρίζεται ως σπουδαίο έννομο αγαθό της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- Αρχή της πρόληψης: Καθιερώνεται στο άρθ. 174, παρ. 2 ΣυνθΕΚ, στο άρθ. 24, παρ. 1 Συντ., καθώς και στο διεθνές δίκαιο. Ο ρόλος της έγκειται στην πρόληψη κινδύνων των οποίων η εμφάνιση κρίνεται δεδομένη. Τότε, παρεμβαίνει ο κοινοτικός νομοθέτης για την πρόληψη του κινδύνου. Μια σημαντική ιδιαιτερότητα της αρχής αυτής είναι η συμμετοχή του κοινού, που είναι εφικτή ύστερα από επαρκή ενημέρωση των πολιτών, με την Απόφ. 85/337/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 27ης.06.1985.
- Αρχή της προφύλαξης: Καθιερώνεται στο άρθρ. 174, παρ. 2 ΣυνθΕΚ και χαρακτηρίζεται από την τάση για προληφθούν οι περιβαλλοντικοί κίνδυνοι από κάποια παρέμβαση. Στο σημείο αυτό, η αρχή της προφύλαξης συγκλίνει με την αρχή της πρόληψης. Ωστόσο, η αρχή της προφύλαξης δεν ενεργοποιείται άνευ επιστημονικής βεβαιότητας για την ύπαρξη κάποιου κινδύνου.
- Αρχή της επανόρθωσης της προσβολής του περιβάλλοντος κατά προτεραιότητα στην πηγή: Καθιερώνεται, επίσης, στο άρθρ. 174, παρ. 2 ΣυνθΕΚ και αποτελεί μια ειδικότερη έκφραση της αρχής της πρόληψης. Σύμφωνα με την αρχή αυτή, η όποια επιβλαβής ενέργεια θα πρέπει να αποκαθίσταται και στην περίπτωση αυτή η αποκατάσταση πρέπει να γίνεται απευθείας στην πηγή της.
- Αρχή «Ο ρυπαίνων πληρώνει»: Χαρακτηρίζεται από μια οικονομική διάσταση ιδιαίτερα απτή και αποτελεί έκφραση της αποζημίωσης στην οποία πρέπει να προβεί ο ρυπαίνων, στην περίπτωση που προκαλέσει οικολογική ζημιά. Μέσα από την αρχή αυτή, υπογραμμίζεται η ευθύνη για την προστασία και διαφύλαξη του περιβάλλοντος, τόσο των θεσμικών φορέων και επιχειρηματικών σχημάτων, όσο και του κάθε πολίτη μεμονωμένα.
- Με βάση αυτές τις αρχές, ο σύγχρονος πολεοδομικός σχεδιασμός κινείται παράλληλα με την προστασία του περιβάλλοντος (Μαλλιαρός, 2000). Οι κύριες επιδιώξεις του έγκεινται:

(α) στην προστασία και την αναβάθμιση του οικιστικού περιβάλλοντος,
(β) στη δημιουργία μιας μη ρυπαίνουσας πόλης, που, ταυτοχρόνως, συμβάλλει στην προστασία της υπαίθρου,
(γ) στην ανάπτυξη ανθρώπινων πόλεων, με ιδανικό μέγεθος και πληθυσμό, ώστε να διευκολύνονται οι μετακινήσεις, να ευνοείται η κοινωνικότητα και να αμβλύνεται η αστική εξάπλωση σε βάρος της υπαίθρου.

Οι τρεις παραπάνω επιδιώξεις σκιαγραφούν ένα μακροπρόθεσμο όραμα για τη σύγχρονη πολεοδομία, όπου η κοινωνική και παραγωγική συνοχή συνδυάζεται με την πολιτισμική και περιβαλλοντική ταυτότητα των πόλεων.

Προς αυτήν την κατεύθυνση κινείται το σύνολο των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), μέσα από πολεοδομικές παρεμβάσεις που στοχεύουν στη βελτίωση των ποιοτικών μεγεθών υφιστάμενων προβληματικών περιοχών και λιγότερο σε νέες οικιστικές επεκτάσεις και αναπτύξεις (ΤΕΕ, 1997). Παρότι, η συμπαγής πόλη κερδίζει έδαφος, ωστόσο υπάρχουν αντιρρήσεις σχετικά με το ιδανικότερο μοντέλο. Αυτό το ζήτημα θα παρουσιαστεί στην Ενότητα 8.3. Λοιπές παράμετροι του Περιβαλλοντικού Πολεοδομικού Σχεδιασμού (ΠΠΣ), όπως το αστικό πράσινο, το υδατικό περιβάλλον και η ποιότητα της ατμόσφαιρας των πόλεων, που είναι άμεση συνάρτηση των αστικών μεταφορών, θα παρουσιαστούν στις Ενότητες 8.4-8.6.

## 8.3 Το δίλημμα μεταξύ συμπαγούς και ανοικτής πόλης

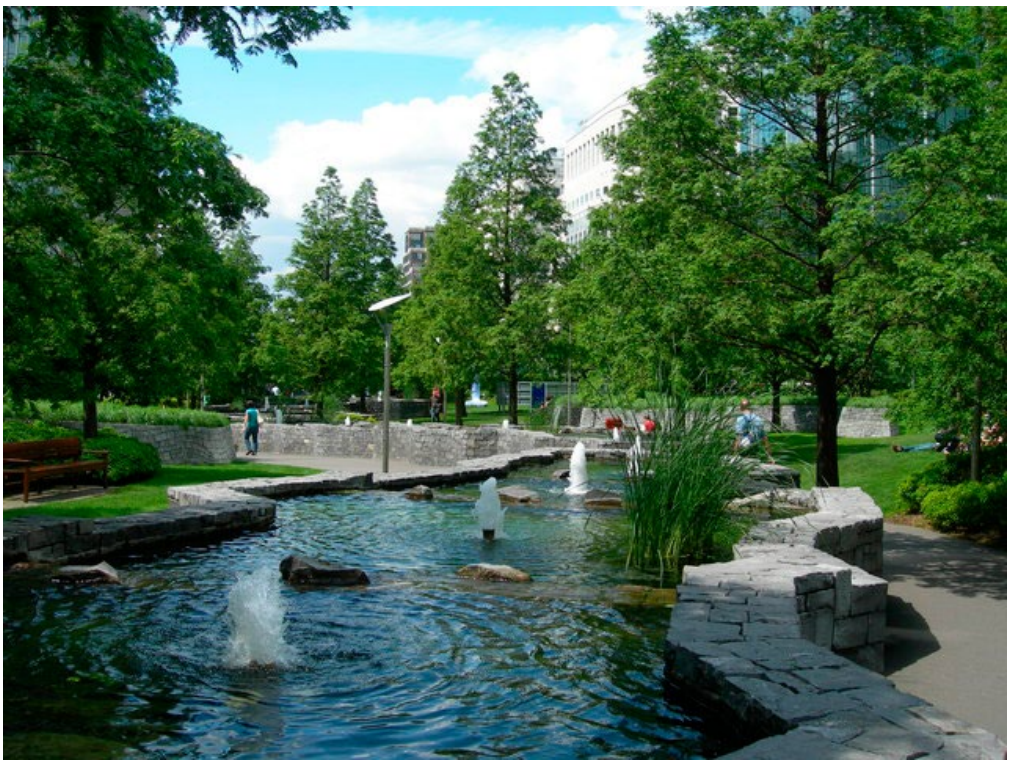
Όπως σημειώθηκε στην Ενότητα 8.2, δύο αντιδιαμετρικές προσεγγίσεις αναφορικά με την ανάπτυξη των πόλεων έχουν έρθει στο προσκήνιο με αφορμή τα ζητήματα που προκύπτουν σε επίπεδο μητροπολιτικού σχεδιασμού. Η πρώτη έρχεται σε σύγκρουση με την αστική διάχυση, ενώ η δεύτερη υποστηρίζει συστηματικά την πολιτική των επεκτάσεων και τη συνδεσιμότητά τους με το κέντρο της πόλης, μέσω ικανού συστήματος αυτοκινητοδρόμων (Ρόδη, 2012, σ. 679). Το δίλημμα αυτό δεν είναι πρωτοφανές στην ιστορία της πόλης.

Στις αρχές και τα μέσα του 20ού αι., οι πολεοδόμοι έπρεπε να επιλέξουν ανάμεσα σε μια συνεκτική πολεοδομία, στηριζόμενη στη θεωρία για την προμοντέρνα πόλη, και στην εκτεταμένη ανάπτυξη της νέας, για την εποχή, μοντέρνας πόλης, και να καταλήξουν σε ένα βιώσιμο μοντέλο. Λίγα χρόνια νωρίτερα, οι ανησυχίες και οι προτάσεις για μια ιδανική αστική μορφή μέσα από ουτοπικές προσεγγίσεις της κηπούπολης έρχονταν, ξανά, σε αντίθεση με την τότε παραδοσιακή δομή της βιομηχανικής πόλης (Γοσποδίνη, 1995), επιβεβαιώνοντας την άποψη των Μπαρμπόπουλου κ.ά. (2005) πως η αναζήτηση της «ιδανικής» αστικής μορφής έχει την ίδια ηλικία με την επιστήμη της πολεοδομίας.

Οι παραπάνω δύο προσεγγίσεις, αν και φαίνονται να έχουν διαστάσεις καθαρά σχεδιαστικές, στηρίζονται σε φιλοσοφικές απόψεις και προσεγγίσεις σχετικά με την ανάπτυξη των πόλεων. Η μεν προσέγγιση της ανοικτής πόλης, όπως είναι γνωστή η «διάχυτη» πόλη, βασίζεται στην άποψη της μη παρεμβατικότητας, υιοθετώντας ένα σύστημα *laissez faire*[2] και υποστηρίζοντας το σύστημα της ελεύθερης αγοράς (Ρόδη, 2012). Η ιδεολογική αυτή προέλευση οδηγεί στη μορφοποίηση του συγκεκριμένου τύπου πόλης, που χαρακτηρίζεται από μια «αδιάφορη» και «ομοιόμορφη μορφή», χαμηλής αστικότητας και ανύπαρκτης κοινωνικότητας, τα γεωγραφικά όρια της οποίας είναι απροσδιόριστα και εκτείνονται στο πεδίο της τοπικής ανθρώπινης δραστηριότητας (Αίσωπος, 2006). Η δε προσέγγιση της «συμπαγούς» πόλης βασίζεται στην αντίληψη της παρεμβατικότητας και υιοθετεί ένα πρότυπο πλήρους αξιοποίησης της αστικής γης, προωθώντας τη συνεκτικότητα.

Με γνώμονα το παραπάνω θεωρητικό πλαίσιο, η αστική διάχυση τίθεται υπό έλεγχο (Ρόδη, 2012) και το μοντέλο πόλης που προωθείται χαρακτηρίζεται από μια συμπαγή και ευέλικτη, ταυτοχρόνως, κατανομή μεικτών χρήσεων, με τον δημόσιο χώρο να διαδραματίζει κομβικό σημείο, παρά τη μικρότερη επιφάνειά του (Κλαμπατσέα, 2012). Σήμερα, έπειτα από αρκετά χρόνια επιστημονικών αναζητήσεων, οι έρευνες τείνουν να προωθούν τη συνεκτικότητα και τη δημιουργία υψηλής πυκνότητας αστικές διατάξεις, ως μοντέλο που προσεγγίζει σε ικανοποιητικό βαθμό τη βιώσιμη πόλη (Μπαρμπόπουλος κ.ά., 2005). Η ΕΕ, μάλιστα, στηρίζει και προωθεί το εν λόγω μοντέλο τόσο μέσω του «Πράσινου βιβλίου για το αστικό περιβάλλον» (CEC, 1990), όσο και μέσω του ντοκουμέντου «Προς μια θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον» (Βλαστός και Μηλάκης, 2006), που αποτελούν ορισμένα βασικά κείμενα χάραξης πολιτικής της ένωσης. Πράγματι, πάντως, η συμπαγής πόλη θεωρείται λιγότερο ενεργοβόρα, λόγω του κατάλληλου μικροκλίματος που δημιουργείται, αλλά και της βιώσιμης κινητικότητας που ενδέχεται να χρησιμοποιηθεί (Βλαστός και Μηλάκης, 2006) και των μικρών αποστάσεων, της ενσωμάτωσης και του εύρους του συστήματος δημόσιας συγκοινωνίας που παρουσιάζεται συνήθως στη συμπαγή πόλη. Προς υπεράσπιση της συμπαγούς πόλης, παρουσιάζονται επιπλέον επιχειρήματα για την προστασία του φυσικού τοπίου και τη διατήρηση μη αστικοποιημένων εκτάσεων, όπως σημειώνει η Αρχή του Περιβαλλοντικού Κεκτημένου (Παπαγρηγορίου, 2007), καθώς και για την καλύτερη αντίληψη του δημόσιου χώρου (Αίσωπος, 2006).

[2] Με τον όρο *laissez faire* νοείται συνήθως η άνευ παρέμβασης πολεοδόμηση. Η φράση είναι γαλλικής προέλευσης και σημαίνει «άφησέ το ελεύθερο». Παρότι αναφέρεται κυρίως σε οικονομικό σύστημα συναλλαγών μεταξύ ιδιωτών που δεν επηρεάζονται από την κρατική παρέμβαση, βρίσκει ιδιαίτερη εφαρμογή και στις επιστήμες του χώρου.



**Εικόνα 8.1:** *Αστικό πράσινο στην περιοχή του Κάναρι Γουόρφ στο Λονδίνο. Το συγκεκριμένο πάρκο, κάτω από το οποίο αναπτύσσεται ο σταθμός του μετρό, αποτελεί, σε συνδυασμό με τα κανάλια, βασικό συστατικό του σχεδιασμού της περιοχής.*
**Πηγή:** *https://commons.wikimedia.org*

Ωστόσο, και η προσέγγιση της αστικής διάχυσης βρίσκει υποστηρικτές, οι οποίοι διατείνονται πως το «κάδρο πρασίνου» της διάχυτης πόλης μπορεί να συμβάλει με έναν διαφορετικό τρόπο στη βιώσιμη πόλη. Χαρακτηριστικά της διάχυτης πόλης (η ικανοποιητική κατανομή του πρασίνου, οι ευεργετικές επιδράσεις του «φυσικού» μικροκλίματος και η ικανότητα των κατοικιών να επιτυγχάνουν καλό ηλιασμό, φωτισμό και αερισμό), που έχουν διατυπωθεί και σε μοντέλα ουτοπικών πόλεων, όπως αυτό της «Πόλης της Υγείας» του Richardson (1875) (Χατζηκοκόλη, 2009), δημιουργούν την εικόνα μιας «υγιούς πόλης», η οποία δεν σχεδιάστηκε, ωστόσο, αλλά αναπτύχθηκε κατά μήκος κυκλοφοριακών δικτύων (Αίσωπος, 2006), και επιτρέπουν σε όσους κρατούν κριτική στάση απέναντι στη συμπαγή πόλη να παρουσιάζουν κατάλληλα επιχειρήματα. Άλλο βασικό επιχείρημα υπέρ της διάχυτης πόλης αποτελεί η αμφισβήτηση του γεγονότος πως η συμπαγής πόλη επιτυγχάνει μείωση της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων μέσων (Μπαρμπόπουλος κ.ά., 2005). Στα παραπάνω, προστίθεται ένα ακόμα βασικό επιχείρημα, το οποίο αφορά το αίσθημα ικανοποίησης των κατοίκων, που είναι αντιστρόφως ανάλογο της πυκνότητας δόμησης (Βλαστός και Μηλάκης, 2006). Για το λόγο αυτό, φαίνεται η διάχυτη πόλη να αποτελεί τάση της σύγχρονης κοινωνίας. Ωστόσο, η βάση της τάσης αυτής στη λειτουργικότητα, όπως ακριβώς και στην περίπτωση του φονξιοναλισμού (Γοσποδίνη, 1995), σε συνδυασμό με την αβεβαιότητα της επιστημονικής κοινότητας αναφορικά με τον ιδανικό τύπο αστικής μορφής, εγείρουν ανησυχίες για τη βιωσιμότητα της διάχυτης πόλης και ωθούν στην υποστήριξη της συνεκτικότητας ως του πιο δημοφιλούς μοντέλου βιώσιμης πόλης (Μπαρμπόπουλος κ.ά., 2005).

Έτσι, προκύπτουν διάφορα ερωτήματα. Πώς θα μπορούσαν οι διάχυτες πόλεις να γίνουν περισσότερο συμπαγείς και με ποια μέσα, βάσει του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου της χώρας μας; Είναι εύκολο ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός, όπως υλοποιείται, να προωθήσει μια μορφή περισσότερο συμπαγή, που θα είναι τελικά βιώσιμη; Τα παραπάνω ερωτήματα αποτελούν στοιχεία προβληματισμού, που αξίζει να αξιολογηθούν, σε συνδυασμό με τα συμπεράσματα από τις επόμενες ενότητες, ώστε να μπορεί ο αναγνώστης να αντιληφθεί συνολικά τη συσχέτιση μεταξύ πολεοδομικού και περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

## 8.4 Πολεοδομικός σχεδιασμός και αστικό πράσινο

Οι χώροι πρασίνου (urban green spaces) αποτελούν σημεία τομής μεταξύ πόλης και φύσης, τεχνητού και φυσικού περιβάλλοντος (Bilgili and Gokyer, 2012). Λόγω της ισχυρής σχέσης μεταξύ φύσης και ανθρώπου, οι χώροι αυτοί καθίστανται αναγκαίοι για τη ζωή στη σύγχρονη πόλη, που, όπως προσημειώθηκε, τείνει να χάνει τα φυσικά της χαρακτηριστικά και να μετατρέπεται σε ένα αφιλόξενο ενδιαίτημα για τον άνθρωπο, ο

οποίος δεν μπορεί απόλυτα να απολαύσει τις θετικές επιδράσεις των στοιχείων της, όπως του πρασίνου. Η αξιοποίηση αυτών των ωφελειών είναι και ο κύριος λόγος για τον οποίο ο περιβαλλοντικός σχεδιασμός έρχεται στο προσκήνιο της σύγχρονης πολεοδομικής πρακτικής. Ειδικότερα, τα θέματα του πρασίνου μπορούν να συνοψιστούν στα παρακάτω σημεία (Ελευθεριάδης και Ματζίρης, 2013):

- *Περιβαλλοντικά οφέλη:* Η σύγχρονη πόλη που ξεπερνά ένα ελάχιστο μέγεθος αντιμετωπίζει μια σειρά από προβλήματα περιβαλλοντικού χαρακτήρα (Αραβαντινός, 2007), τα οποία μπορούν να αμβλυνθούν μέσα από την αύξηση του αστικού πρασίνου. Πρωταρχικό τέτοιο πρόβλημα αποτελεί η ατμοσφαιρική ρύπανση, κυρίως, από τρεις πηγές: τη βιομηχανία, τη μηχανοκίνηση και την εξασφάλιση ικανοποιητικών θερμοκρασιών στα κτίρια (Σαρηγιάννης, 2006). Το πράσινο μπορεί να συμβάλει στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (Serena, 2002). Είναι χαρακτηριστικό πως ένα εκτάριο πρασίνου έχει τη δυνατότητα δέσμευσης 900 kg $CO_2$, ενώ παράλληλα, έχει τη δυνατότητα απόδοσης 600 kg $O_2$ σε διάστημα 12 ωρών (Αραβαντινός και Κοσμάκη, 1988). Σύμφωνα με μελέτες (πρβ. Ελευθεριάδης και Ματζίρης, 2013), μεγάλες επιφάνειες πρασίνου μπορούν να μειώσουν την αέρια ρύπανση που σχετίζεται με οξείδια άνθρακα, αζώτου και θείου έως και 45%.
- Ένα ακόμα φαινόμενο που μπορεί να αντιμετωπιστεί με την αύξηση του αστικού πρασίνου είναι η αστική θερμική νησίδα, δηλαδή η αύξηση της θερμοκρασίας του αέρα στο εσωτερικό των πόλεων σε σχέση με τα περίχωρα, λόγω της πυκνότητας δόμησης. Αυτό παρατηρείται γιατί η θερμοκρασία του ατμοσφαιρικού αέρα στο επίπεδο του εδάφους μειώνεται όσο αυξάνονται οι χώροι πρασίνου, λόγω της σκίασης και της εξατμισοδιαπνοής. Φυτεύσεις και σε άλλα επίπεδα, όπως στις οροφές των κτιρίων είναι ευεργετικές. Στην περίπτωση των οροφών, τα περιβαλλοντικά οφέλη συνοψίζονται στη μείωση της θερμοκρασίας του αέρα και σε μεγαλύτερα ύψη και στην ταυτόχρονη μείωση της εσωτερικής θερμοκρασίας των κτιρίων, με αποτέλεσμα τη μείωση της δαπανώμενης ενέργειας για ψύξη (Ζησοπούλου και Κάζδαγλης, 2011).



**Εικόνα 8.2:** *Ο πεζόδρομος Ράμπλα (La Rambla) αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα δενδροφυτεμένου πεζόδρομου, όπου το πράσινο κυριαρχεί στο τοπίο της Βαρκελώνης.*
**Πηγή:** *https://commons.wikimedia.org/*

- Επιπρόσθετα, οι χώροι πρασίνου μπορούν να συμβάλουν στη δημιουργία καλύτερου κλίματος για τις πόλεις, ιδιαίτερα για τις μεγάλες, που παρουσιάζουν υψηλές θερμοκρασίες κατά τους θερινούς μήνες, λόγω εκτεταμένων επιφανειών αδρανών υλικών. Σε αυτές τις περιπτώσεις, το πράσινο μπορεί να μετριάσει τη θερμοκρασία του αέρα μέσω της εξατμισοδιαπνοής και της σκίασης, συμβάλλοντας στον περιορισμό της ηλιακής ακτινοβολίας που φτάνει στην επιφάνεια του εδάφους. Έτσι, η θερμοκρασία τους θερινούς μήνες μπορεί να μειωθεί (Roseland, 2005) κατά 2-3$^{o}$ C, ενώ τους χειμερινούς μήνες να αυξηθεί ελαφρώς (Τζώρτζη, χ.χ.).
- Ζήτημα που άπτεται του μικροκλίματος είναι και η αντιανεμική προστασία. Η σημερινή μορφή των πόλεων, με ψηλή και πυκνή δόμηση και σε διάταξη ορθογωνικού καννάβου, συντελεί, συνήθως, στην αύξηση της ταχύτητας του αέρα στο εσωτερικό τους. Το πράσινο εντός των πόλεων μπορεί να λειτουργήσει ως εμπόδιο και φίλτρο, και να οδηγήσει τη ροή του αέρα, επηρεάζοντας σημαντικά τον αερισμό (Τζώρτζη, χ.χ.). Ωστόσο, αναλόγως των ειδών που θα χρησιμοποιηθούν, όπως επίσης της μορφής και της πυκνότητας του πρασίνου μπορεί το αποτέλεσμα να διαφέρει (Ελευθεριάδης και Ματζίρης, 2013). Συνδυαστικά με την επιβράδυνση της ταχύτητας του ανέμου λόγω της βλάστησης, μειώνεται αισθητά το φαινόμενο της αιωρούμενης σκόνης, μια που επικάθεται στα φύλλα.
- Αθροιστικά με τα παραπάνω, η παρουσία βλάστησης εξασφαλίζει τη μείωση των υδάτων απορροής, ενώ συμβάλλει στη συγκράτηση από τα φύλλα μέρους των υδάτων της βροχόπτωσης. Παράλληλα, η βλάστηση μπορεί να συμβάλει στη συγκράτηση των εδαφών.
- Από τα πιο σημαντικά περιβαλλοντικά και πολεοδομικά προβλήματα είναι ο αστικός θόρυβος, δεδομένου ότι οι πηγές θορύβου πολλαπλασιάζονται με γρήγορους ρυθμούς (Αραβαντινός, 2007). Η παρουσία βλάστησης και ιδίως στη μορφή ζωνών πρασίνου μπορεί να συμβάλει στη μείωση του αστικού θορύβου και, ενδεχομένως, να απομονώσει τους χώρους με σημαντική ηχορύπανση, προστατεύοντας χρήσεις ευαίσθητες, όπως η κατοικία. Χαρακτηριστικό είναι το πόρισμα σειράς μελετών (πρβ. Ελευθεριάδης και Ματζίρης, 2013), βάσει του οποίου κάθε τετραγωνικό μέτρο πρασίνου μπορεί να μειώσει το θόρυβο κατά 0,17 ντεσιμπέλ.
- Τέλος, η χρήση πρασίνου εντός των πόλεων συμβάλλει στη βελτίωση της αισθητικής της πόλης, ενώ λειτουργεί ως ενδιαίτημα ειδών της πανίδας, με αποτέλεσμα να δίνει στον κάτοικο την αίσθηση του φυσικού περιβάλλοντος εντός του αστικού χώρου (Roseland, 2005).
- *Κοινωνικοοικονομικά οφέλη:* Το πράσινο έχει, όμως, οφέλη για την κοινωνία και τον άνθρωπο με θετικές επιδράσεις στην υγεία του (Barton and Pretty, 2010), την εκπαίδευση και την αναψυχή, αλλά και την οικονομία. Λόγω των περιβαλλοντικών επιδράσεων που περιράφηκαν παραπάνω, δημιουργείται ένα περιβάλλον κατάλληλο για τη διαβίωση του ανθρώπου. Είναι χαρακτηριστικό πως, χάρη στο πράσινο, εξασφαλίζονται οι ανάγκες του ανθρώπου σε οξυγόνο. Στατιστικά στοιχεία αναφέρουν πως 25 τ.μ. φυλλώματος μπορούν να καλύψουν τις ημερήσιες ανάγκες ενός ανθρώπου σε οξυγόνο, γεγονός που, αν ληφθεί υπόψη, σε συνδυασμό με τον αριθμό των κατοίκων των σημερινών πόλεων, μας δίνει μια ικανοποιητική επιφάνεια πρασίνου για τις πόλεις (Ελευθεριάδης και Ματζίρης, 2013).
- Το πράσινο επιδρά, όμως, στον άνθρωπο και ψυχολογικά. Για το λόγο αυτό, χρησιμοποιείται σε χώρους αναψυχής και ξεκούρασης, οι οποίοι λειτουργούν, συχνά, και ως χώροι περιβαλλοντικής εκπαίδευσης και πληροφόρησης.
- Ως προς τον τομέα της οικονομίας, το αστικό πράσινο δύναται να αποτελέσει κλάδο ανάπτυξης επιχειρήσεων και να συμβάλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας. Για το λόγο αυτό, μελετητές όπως η Gospodini (2000) και η Serena (2002) υπογραμμίζουν πως το αστικό πράσινο, συμβάλλοντας στη βελτίωση του χαρακτήρα των αστικών περιοχών και της ποιότητας του δημόσιου χώρου, μπορεί να αποτελέσει μοχλό προσέλκυσης κεφαλαίων στις σύγχρονες πόλεις μακροσκοπικά, ενώ είναι πιθανή, υπό περιπτώσεις, η παραγωγή πρώτης ύλης, όπως τρόφιμη ύλη, καύσιμα και ξυλεία, μικροσκοπικά (Ελευθεριάδης και Ματζίρης, 2013).
- Τέλος, ένα βασικό οικονομικό πλεονέκτημα που συνδέεται άμεσα με το (περι)αστικό πράσινο είναι οι αξίες γης. Η Serena (2002) σημειώνει πως το ύψος των αξιών στο εμπόριο γης προσδιορίζεται σε σημαντικό βαθμό από την ύπαρξη ή όχι αστικών δημόσιων χώρων, όπου το πράσινο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, λόγω των παραπάνω δεδομένων. Γι' αυτό, γεωτεμάχια που γειτνιάζουν με χώρους πρασίνου παρουσιάζουν μεγαλύτερη ζήτηση και, κατ' επέκταση, υψηλότερη αξία.

Όλα τα παραπάνω έχουν διαπιστωθεί μέσα από έρευνες που πραγματοποίηθηκαν σε όλο τον κόσμο, όπως στο Ηνωμένο Βασίλειο, το οποίο έχει εφαρμόσει αντίστοιχες πολιτικές σε μεγάλες επιφάνειες δημόσιων χώρων με αστικό πράσινο εντός του ιστού των πόλεων. Μάλιστα, σε ορισμένες περιπτώσεις αυτό υλοποιήθηκε σε ιδιαίτερα μεγάλες εκτάσεις, με αποτέλεσμα η περιφρούρηση της ασφάλειας εντός αυτών των χώρων να είναι δύσκολη (Hall, 1998).



**Εικόνα 8.3:** *Το Μπράιαντ Παρκ (Bryant Park) στη Νέα Υόρκη αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα πάρκου αναψυχής.*
**Πηγή:** *https://pixabay.com.*

Σε παρόμοια λογική προτάθηκε και η πολεοδομική οργάνωση του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος των Αθηνών, μέσα από το πρόσφατο Ρυμοτομικό Σχέδιο (ΡΣ) (2014), στο οποίο διαφάνηκε η περιβαλλοντική κατεύθυνση του σχεδιασμού τόσο με την καθιέρωση ζώνης περιαστικού πρασίνου, για την προστασία των ευαίσθητων χρήσεων γύρω από το αστικό κέντρο, λόγω της αστικής διάχυσης, όσο και με την προώθηση ενός δικτύου πράσινων χώρων. Η πρόταση αυτή προσομοιάζει με την Πράσινη Αλυσίδα (Green Chain Walk), που βρίσκεται στο ΝΑ Λονδίνο, σε άμεση χωρική σχέση με τον Ποταμό Τάμεση. Ωστόσο, το ΡΣ παροτρύνει τις πράσινες αλυσίδες στο σύνολο του πολεοδομικού συγκροτήματος, ώστε να δημιουργηθούν πνεύμονες πρασίνου αναλογικά εντός του οικιστικού χώρου και οι κάτοικοι να ωφελούνται συνολικά, στο πλαίσιο της κοινωνικής δικαιοσύνης.

Η σημασία του νέου ΡΣ Αττικής για τον πολεοδομικό σχεδιασμό σε σχέση με το (περι)αστικό πράσινο είναι μεγάλη, δεδομένου του κενού πολιτικής που παρατηρείται στην εθνική πολιτική για το περιβάλλον και τις πόλεις (Κοκώσης, 2005). Στο πλαίσιο αυτό, είναι αναγκαίο να λειτουργεί ο πολεοδομικός σχεδιασμός στο σύνολο του πεδίου εφαρμογής του. Ορισμένες βασικές κατευθύνσεις μπορούν να συνοψιστούν στα εξής:

- Ο αριθμός των χώρων πρασίνου πρέπει να είναι υψηλός και να τηρούνται οι προβλεπόμενες ρυθμίσεις από την κείμενη νομοθεσία, που καθορίζουν, βάσει των πολεοδομικών σταθεροτύπων, το ποσοστό πρασίνου ανάλογα με τους κατοίκους της περιοχής.
- Οι παραπάνω χώροι οφείλουν να είναι χωροθετημένοι ορθολογικά εντός του αστικού ιστού, ώστε να έχει εύκολη και άμεση πρόσβαση σε αυτά το μεγαλύτερο τμήμα του πληθυσμού των πόλεων.
- Το μέγεθός τους οφείλει να είναι εύκολα διαχειρίσιμο. Έτσι, στην πλειονότητά τους πιστεύεται πως τέτοιοι χώροι δεν πρέπει να είναι ούτε υπερβολικά μεγάλοι, αλλά ούτε και υπερβολικά μικροί, ώστε να επιτυγχάνεται η σωστή αξιοποίησή τους, μέσα από τον ενδελεχή σχεδιασμό και την οργάνωσή τους. Ταυτοχρόνως, η διερεύνηση του ικανοποιητικού μεγέθους, βάσει του τρόπου ζωής, ανά περίπτωση, θα συμβάλει στην επικράτηση ενός αισθήματος ασφάλειας σε επίπεδο πόλης.
- Οι χώροι πρασίνου κρίνεται αναγκαίο να συνδέονται μεταξύ τους είτε μέσω γραμμικών πάρκων και τοποθέτησης φυτεύσεων κατά μήκος των πεζοδρομίων, τα οποία, για το λόγο αυτό, οφείλουν να έχουν ικανές διαστάσεις, είτε μέσω αξιοποίησης των προκηπίων, ως νοητής συνέχειάς τους στο εσωτερικό του οικιστικού χώρου.

## 8.5 Πολεοδομικός σχεδιασμός και νερά

Η ρύπανση του υδροφορέα, εξαιτίας της αγροτικής και της βιομηχανικής δραστηριότητας, αλλά και μιας σειράς άλλων δραστηριοτήτων, αποτελεί κομβικό ζήτημα για τα μεγάλα αστικά κέντρα (Binde, 2003). Κύριες αιτίες αυτού του φαινομένου είναι:

(α) τα αστικά λύματα, που αποτελούν το μεγαλύτερο τμήμα των υγρών αποβλήτων των πόλεων και προέρχονται από αποχετεύσεις διαφόρων χρήσεων, και

(β) τα υγρά απόβλητα της βιομηχανικής δραστηριότητας (Αραβαντινός, 2007).

Για την αποφυγή των επιπτώσεων στο αστικό περιβάλλον, είναι αναγκαία η άσκηση συνολικής πολιτικής. Ωστόσο, στη χώρα μας κάτι τέτοιο βρίσκει εφαρμογή μέσα από πτυχές του χωρικού και αναπτυξιακού σχεδιασμού. Παρά ταύτα, οι περισσότερες περιβαλλοντικές πολιτικές στη χώρα μας δεν εστιάζονται στη χωρική κλίμακα της πόλης, αλλά σε μια χωροταξική λογική (πρβ. Κεφάλαιο 3).



**Εικόνα 8.4:** *Το σιντριβάνι στο Μιλένιουμ Παρκ (Millennium Park) αποτελεί σημείο ενδιαφέροντος, που προσελκύει μεγάλο αριθμό κατοίκων και επισκεπτών.*
**Πηγή:** *https://commons.wikimedia.org.*




**Εικόνα 8.5:** *Το σιντριβάνι στην Πλατεία της Παλιάς Αγοράς (Old Market Square) αποτελεί πόλο έλξης των κατοίκων, κυρίως κατά τους θερινούς μήνες, με σκοπό την αναψυχή.*
**Πηγή:** *Κυριακίδης, 2015.*



**Εικόνα 8.6:** *Πόλο έλξης αποτελεί και το σιντριβάνι της Πλατείας του Κράουν Σέντερ (Crown Center Square) στην πόλη του Κάνσας.*
**Πηγή:** *https://en.wikipedia.org.*

Πράγματι, τόσο ο Ν. 1739/1987, για τη διαχείριση των υδατικών πόρων, όσο και ο Ν. 3199/2003, για την προστασία και τη διαχείριση των υδάτων, προσδιορίζουν την κλίμακα της υδατικής διαχείρισης στο μακροσκοπικό επίπεδο. Έτσι, ο πρώτος, ο οποίος έμεινε σε μεγάλο βαθμό ανεφάρμοστος, αφορά τη διαχείριση σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο, με όρια που προσδιορίζονται από το ΠΔ 60/1998. Αυτό επικυρώνει και ο δεύτερος, που τον διαδέχεται, προς εναρμόνιση της Οδηγία 2000/60 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου. Μάλιστα, το νέο θεσμικό κείμενο αναφέρεται στη σχέση του σχεδιασμού και των δράσεων που οφείλουν να υλοποιηθούν και στη σχέση μεταξύ εθνικού και περιφερειακού επιπέδου, ενώ, παράλληλα, κάνει λόγο για μια διαχειριστική ενότητα των ποταμών, που είναι η λεκάνη απορροής και ανήκει στη δικαιοδοσία της περιφέρειας, χωρίς ωστόσο να αποκλείει τη διαπεριφερειακή συνεργασία. Η κίνηση αυτή συμπλήρωνε τα οριζόμενα από τη Σύμβαση Ραμσάρ, που, με το Ν.Δ. 191/1974, διατύπωνε κατευθύνσεις για την προστασία των υγροτόπων (Μπεριάτος, 2003).



**Εικόνα 8.7:** *Κυρίως, λόγω της ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής της, η Φοντάνα ντι Τρέβι (Fontana Di Trevi) συγκεντρώνει πλήθος επισκεπτών κάθε μέρα.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com.*

Αντίστοιχες παρατηρήσεις προκύπτουν και από τη μελέτη των Σχεδίων Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΣΧΣΑΑ), στα οποία διαφαίνεται η ανάγκη για ορθολογική διαχείριση των αποβλήτων και προώθηση της βιωσιμότητας, στο γεωγραφικό πεδίο αναφοράς του σχεδίου. Παρόμοιο είναι το πόρισμα και από την εξέταση επιχειρησιακών προγραμμάτων, όπως το «Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη», του οποίου ορισμένοι άξονες προτεραιότητας τείνουν να προστατεύσουν τους υδατικούς πόρους με μια σειρά δράσεων, όπως η κατασκευή δικτύων αποχέτευσης και η επεξεργασία αποβλήτων. Οι κατευθύνσεις αυτές υλοποιούνται συνολικά για την ευρωπαϊκή επικράτεια, μια που αποτελούν, στο μεγαλύτερο μέρος τους, προϊόν εναρμονισμού με ευρωπαϊκές οδηγίες, όπως η Οδηγία 2000/60, για τα νερά, και η Οδηγία 1991/271 της ΕΟΚ, για τη διαχείριση των αστικών αποβλήτων. Η σκοπιμότητά τους βασίζεται στην οικονομική χρήση του νερού, που μπορεί να επιτευχθεί με μια σειρά πολιτικών, όπως η έλλογη χρήση του, η ανακύκλωση και η επαναχρησιμοποίησή του για διάφορες χρήσεις, με αυστηρές προδιαγραφές υγιεινής στη διαχείριση των υδατικών πόρων (Binde, 2003). Οι προδιαγραφές αυτές αποτυπώνονται στην υφιστάμενη ελληνική νομοθεσία, η οποία, μέσω των Υγειονομικών Διατάξεων του 1986 και, μετέπειτα, του 2003, εναρμόνισαν τα οριζόμενα από τις Οδηγίες 1980/778, 1995/C131/03 και 1998/83 (Κούγκολος, 2005).

Οι ισχύουσες πολιτικές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην προστασία του υδατικού πλούτου. Το γεγονός της περιφερειακής και εθνικής κλίμακας διαχείρισης είναι λογικό, λόγω του μη σημειακού και τοπικού χαρακτήρα των δράσεων. Παρά ταύτα, ο σχεδιασμός δεν μπορεί να περιορίζεται μόνο σε αυτές τις κλίμακες, αλλά θα ήταν καλό να εστιαστεί στην κλίμακα των πολεοδομικών κέντρων και του αστικού χώρου, καθώς, πέραν της αειφορικής διαχείρισής του, αποτελεί, βάσει της Οδηγίας 2000/60, κοινό, οικολογικό, κοινωνικό, οικονομικό και εμπορικό αγαθό φυσικής κληρονομιάς, το οποίο επιδρά θετικά στην υγεία και την ψυχολογία των κατοίκων, αλλά και στο τοπίο και την οικονομία των πόλεων. Η θέση αυτή ενισχύεται και από το γεγονός

πως, κατά μια έννοια, δύναται να ειπωθεί ότι το νερό εκλαμβάνεται ως παράγωγο της ιδιοκτησίας, γεγονός που το καθιστά άξιο διαχείρισης σε τοπικό επίπεδο. Τα παραπάνω ενισχύουν την άποψη για το σχεδιασμό των υδάτων και σε λοιπά επίπεδα σχεδιασμού, άποψη στην οποία συγκλίνουν και οι Σιόλας και Λέκκα (2008).

Σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού, δύο ζητήματα ανακύπτουν σχετικά με το υδατικό δυναμικό:

(α) ο προγραμματισμός στη χρήση του και

(β) ο βιοκλιματικός σχεδιασμός του αστικού χώρου.

Το πρώτο ζητούμενο εμφανίζεται σε κλίμακες των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ) ή των ΡΣ, Γενικών Πολεοδομικών Σχεδίων (ΓΠΣ) ή Σχεδίων Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), ενώ το δεύτερο τίθεται στην περίπτωση του αστικού σχεδιασμού.

Ως προς τον προγραμματισμό, το ζήτημα αυτό συνδέεται άμεσα με τον χωροταξικό σχεδιασμό, μια που, ειδικά στα μεγάλα ή μητροπολιτικά αστικά κέντρα, οι ανάγκες είναι μεγάλες και η κάλυψή τους σχετικά δύσκολη. Είναι χαρακτηριστική η περίπτωση της Αττικής, που προμηθεύεται υδατικά αποθέματα από την περιοχή του Μόρνου, ζήτημα το οποίο αξίζει ευρύτερου σχεδιασμού. Ωστόσο, ο προγραμματισμός είναι αναγκαίος και σε μικρότερα αστικά κέντρα, δεδομένων των περιορισμένων υδατικών αποθεμάτων, των ποιοτικών χαρακτηριστικών τους και της χωρικής ανισοκατανομής τους. Πέραν όμως της κάλυψης των αναγκών, βασικά ζητήματα του σχεδιασμού για τα ύδατα αποτελούν η βελτίωση της εξυπηρέτησης των κατοίκων, η ελαχιστοποίηση του κόστους εγκατάστασης, σύνδεσης και συντήρησης, καθώς και η ελαχιστοποίηση των χρονικών καθυστερήσεων που σχετίζονται με τις παρεμβάσεις στο δίκτυο (Παπαδοπούλου, 2008).

Ως προς τον βιοκλιματικό σχεδιασμό της πόλης, το θέμα αυτό σχετίζεται με τον αστικό σχεδιασμό σε επίπεδο Πολεοδομικής Μελέτης (ΠΜ). Ο σχεδιασμός του αστικού χώρου σχετίζεται με τη χρήση του, δηλαδή τις ροές ανθρώπων, τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε συγκεκριμένες χρονικές στιγμές εντός αυτού. Η αξιοποίηση του χώρου κατά το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας, όλο το χρόνο, αποτελεί σημαντικό ζήτημα του αστικού σχεδιασμού, μια που, κατ' αυτόν τον τρόπο, οι αστικοί χώροι μπορούν να είναι «ζωντανοί» (Whyte, 1980). Το νερό λειτουργεί ως στοιχείο που έλκει τους χρήστες των αστικών χώρων, όπως αποτυπώνεται και στις Εικόνες 8.4-8.7, αποτελεί σημείο συνάντησης και αναψυχής, ιδιαίτερα κατά τους θερινούς μήνες, μια που, τόσο ηχητικά, όσο και αισθητικά, συμβάλλει στην ανάπτυξη ενός μη στρεσογόνου περιβάλλοντος για τους περισσότερους ανθρώπους. Ταυτοχρόνως, ένας σχεδιασμός με υδάτινες επιφάνειες είναι περιβαλλοντικά ωφέλιμος, καθώς δίνει τη δυνατότητα να δημιουργηθούν ικανές θερμοκρασιακές συνθήκες και κατάλληλο μικροκλίμα στον αστικό χώρο, ιδιαίτερα κατά το καλοκαίρι. Μάλιστα, εάν το νερό που θα χρησιμοποιηθεί μπορεί να προέρχεται από όμβρια ή επεξεργασμένα-ανακυκλώσιμα ύδατα, επιτυγχάνεται στον μέγιστο βαθμό ένας περιβαλλοντικά ορθός σχεδιασμός.

## 8.6 Πόλη και συγκοινωνίες: Στρατηγικές προς τις βιώσιμες αστικές μεταφορές

Η εισαγωγή των μηχανοκίνητων μέσων αποτέλεσε καίριο στοιχείο για την οργάνωση και το σχεδιασμό των σύγχρονων πόλεων, οι οποίες παραμέρισαν, προς όφελος των συγκοινωνιακών σχεδιασμών, την ιδεολογική και ιστορική συγκρότηση του μεσαιωνικού και νεοκλασικού παρελθόντος τους, και κατέληξαν ως ελεύθερες προς εξάπλωση περιοχές, από όπου οι οδικοί άξονες καλούσαν τα αυτοκίνητα να διεκπεραιώσουν τις ροές των ανθρώπων, σαν αγωγοί που επιλύουν ένα πρόβλημα υδραυλικής (Αραβαντινός, 2007).

Ο σχεδιασμός αυτός συνετέλεσε στη διεύρυνση των σημερινών πόλεων, ενώ, μαζί με το μέγεθος και τον αριθμό του πληθυσμού τους, αυξάνεται και ο αριθμός των μηχανοκίνητων μέσων. Μάλιστα, ο αριθμός τους αυξάνεται κατά δύο έως τρεις φορές ταχύτερα από τον πληθυσμό, γεγονός που, με τη σειρά του, λειτουργεί ως παράγοντας κυκλοφοριακής συμφόρησης και ατμοσφαιρικής όχλησης, κατ' επέκταση. Τα παραπάνω επιβεβαιώνονται από τις μετρήσεις, που καταδεικνύουν πως το 90% του CO, το οποίο αποτελεί το 50% των αερίων του θερμοκηπίου, προέρχεται από τα μηχανοκίνητα μέσα, όπως και το 75% των οξειδίων του αζώτου (Binde, 2003). Το γεγονός αυτό καθίσταται ακόμα πιο ανησυχητικό, δεδομένου ότι τα τελευταία σχετίζονται με την ανάπτυξη υδρογονανθράκων, δηλαδή δευτερογενών ρύπων μετά τη χημική αντίδραση με άλλες ενώσεις ή/και στοιχεία (Γεντεκάκης, 2003).

Για την άμβλυνση των όποιων ζητημάτων, προτάθηκε μια σειρά πολιτικών και κατευθύνσεων. Χαρακτηριστική είναι η διατύπωση Οδηγιών στο Πλαίσιο της ΕΕ, ήδη από το 1980, με τη θεσμοθέτηση της Οδηγίας 1980/779, «περί των οριακών τιμών και των ενδεικτικών τιμών της ποιότητας της ατμόσφαιρας για το διοξείδιο του θείου και τα αιωρούμενα σωματίδια», που αποτέλεσε την αρχή για μια σειρά από οδηγίες σχετικά με την ατμόσφαιρα και την αντιμετώπιση της αέριας ρύπανσης. Το 1996 υπήρξε σταθμός για μέτρα σχετικά με την αέρια ρύπανση στις πόλεις, όπως:

(α) η κύρωση της Οδηγίας 1996/62 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, «για την αξιολόγηση και τη διαχείριση του αέρα», και

(β) η διοργάνωση της Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για τους Ανθρώπινους Οικισμούς (Habitat II) στην Κωνσταντινούπολη.

Ειδικότερα:

(α) Η Οδηγία 1996/62 χάραξε βασικούς άξονες πολιτικής για την αντιμετώπιση της αέριας ρύπανσης και των προβλημάτων που μπορεί να προκαλέσει στην υγεία των κατοίκων των μεγάλων πόλεων. Η Οδηγία προωθούσε τη μείωση των ορίων ρύπανσης και τη διάρκεια παραμονής των ρύπων στην ατμόσφαιρα (Μιχαλοπούλου, 2004), την υλοποίηση Τοπικών Σχεδίων Δράσης (ΤΣΧ), για την πρόληψη επεισοδίων ρύπανσης σε περιοχές προβληματικές, την καταγραφή των περιοχών με ρύπανση που δεν υπερβαίνει τα όρια, ώστε να διατηρηθεί σε χαμηλά επίπεδα, και τη μέτρηση της αποτελεσματικότητας των όποιων παρεμβάσεων και την κοινοποίησή τους στην τοπική κοινωνία και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Χαρακτηριστική ήταν η άμεση ανταπόκριση πολλών ευρωπαϊκών κρατών, όπως η Γαλλία, που το 1996 ψήφισε νόμο για την κατάρτιση των «Σχεδίων για την Ποιότητα του Αέρα» από τις νομαρχίες της χώρας και των «Σχεδίων Αστικών Μετακινήσεων» από τους δήμους. Τα τελευταία όφειλαν να περιλαμβάνουν πολιτικές για τη μείωση της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων, την προώθηση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), την ενίσχυση του ποδηλάτου και της πεζής μετακίνησης, την ενθάρρυνση των εργαζομένων να προσέρχονται στη δουλειά με φιλικά προς το περιβάλλον μέσα και την υποχρέωση των δημόσιων φορέων να ανανεώνουν το στόλο τους με πράσινα οχήματα. Αντίστοιχα, στην Ιταλία, το 1998 αποφασίστηκε η σύνταξη «Σχεδίων Εναλλακτικών Μετακινήσεων» από τον κάθε δημόσιο και ιδιωτικό φορέα με πάνω από 300 άτομα προσωπικό, για τον περιορισμό του αυτοκινήτου. Τέλος, οι δήμοι που παρουσίαζαν υψηλά ποσοστά ρύπανσης όφειλαν να συστήσουν Συνδρομητική Ένωση Ενοικίασης Αυτοκινήτων, ενώ δεσμεύονταν για την αντικατάσταση του στόλου τους με πράσινα αυτοκίνητα (Βλαστός, 2001).
Στην Ελλάδα, η ενσωμάτωση της Οδηγίας δεν έγινε με υποδειγματικό τρόπο, παρά την καθυστέρηση των τεσσάρων ετών. Έτσι, το 2000, με τη δημοσίευση της Κοινής Υπουργικής Απόφασης (ΚΥΑ) Γ5/οικ/1267 των υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Ανάπτυξης και του υφυπουργού Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (ΠΕΧΩΔΕ) ενσωματώθηκε μερικώς η Οδηγία στο εθνικό δίκαιο, με «ανώδυνες» προδιαγραφές, χωρίς πρόβλεψη για περιοχές με οριακή ρύπανση ή για συστηματική ενημέρωση πολιτών και υποχρέωση της αυτοδιοίκησης, που να προσεγγίζουν το παράδειγμα της Γαλλίας και της Ιταλίας (Βλαστός, 2001).

(β) Στο πλαίσιο της Συνδιάσκεψης Habitat II, προτάθηκαν μια σειρά από ενδεχόμενες λύσεις για το ζήτημα. Η ιδέα για την τεχνική αποδοτικότητα των μέσων μεταφοράς φαίνεται να αποτέλεσε μια ιδέα (Binde, 2003) που, τουλάχιστον αρχικά, έμοιαζε αποτελεσματική. Μέσα από μια σειρά τεχνολογικών νεωτερισμών, τόσο τα αυτοκίνητα όσο και οι σηματοδότες και τα δημόσια μέσα θα επιτύγχαναν τη μείωση των εκπομπών αερίων ρύπων, καθιστώντας το πρόβλημα προσωρινό. Ωστόσο, στην Ευρώπη, λόγω των ιδιαίτερων πολεοδομικών χαρακτηριστικών, δεν είναι μια πρόταση που μπορεί πάντα να βρει εφαρμογή με τα βέλτιστα αποτελέσματα (Βλαστός, 2001). Ως επιπρόσθετη λύση διαφάνηκε η προώθηση των μετακινήσεων με ΜΜΜ, κυρίως στις ιδιαίτερα επιβαρυμένες κυκλοφοριακά περιοχές. Η πρόταση αυτή συνδυάστηκε με την ενθάρρυνση των μετακινήσεων με μη μηχανοκίνητα μέσα, όπως το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση (Binde, 2003). Ώθηση στις δύο τελευταίες προτάσεις έδωσε η Συνέλευση του Δικτύου των μελών του Car Free Cities στην Κοπεγχάγη της Δανίας την ίδια, σχεδόν, περίοδο (Βλαστός, 1996). Βασική επιδίωξη της ατζέντας της Συνδιάσκεψης Habitat II αποτέλεσε η προώθηση της συμπαγούς πόλης και η αναδιάρθρωση του χώρου και των χρήσεων γης, γιατί, με τον τρόπο αυτό, θα μπορούσε να επιτευχθεί προσαρμογή των αναγκών μετακίνησης εντός των πόλεων. Προς την ίδια κατεύθυνση κινήθηκε και η τελευταία κύρια πρόταση της Συνδιάσκεψης για τη βελτιστοποίηση του υπολογισμού του πραγματικού κόστους των μετακινήσεων (Binde, 2003).

Τα παραπάνω αποτέλεσαν πρόδρομο των σημερινών κατευθύνσεων, μιας πολιτικής που, πλέον, έχει όνομα: Βιώσιμη Αστική Κινητικότητα (ΒΑΚ), που μπορεί να οριστεί ως ο μαζικός ή ιδιωτικός τρόπος κίνησης και μεταφοράς στην πόλη με δημόσιο, φυσικό, μηχανοκίνητο ή/και συνδυαστικό χαρακτήρα. Δεδομένων των κοινωνικοοικονομικών εξελίξεων και της τεχνολογικής προόδου, δεν αξιολογείται στάσιμος, αλλά εν δυνάμει μεταβλητός (Σταματίου, χ.χ.). Σκοπός της βιώσιμης κινητικότητας είναι η επίτευξη των στόχων της διαχείρισης των μεταφορών σε ένα πλαίσιο αειφόρου οικονομικής ανάπτυξης. Για να γίνει κάτι τέτοιο, η ΒΑΚ πρέπει να σχετίζεται άμεσα με την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών ΜΜΜ και των ιδιωτικών μέσων μετακίνησης, όπως το ποδήλατο. Η σημασία των τομέων αυτών υπογραμμίζεται από τον ορισμό που αποδίδεται στην Πράσινη Βίβλο (2007), για τη διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας.

Στην Ελλάδα, το ενδιαφέρον για τη βιώσιμη κινητικότητα είναι πρόσφατο, σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Έτσι, δεν είναι δυνατή η σύγκριση της χώρας μας με την Ολλανδία και τη Δανία, όπου το 20-30% των αστικών

μετακινήσεων πραγματοποιείται με το ποδήλατο, αλλά ούτε και με τη Νορβηγία, όπου την περίοδο 1987-1992, η χρήση του ποδηλάτου αυξήθηκε κατά 60% (Binde, 2003). Παρά ταύτα, είναι ιδιαίτερα θετικό το γεγονός πως τα τελευταία χρόνια όλο και περισσότεροι δήμοι της χώρας επενδύουν στη βιώσιμη κινητικότητα, ιδανική στρατηγική για συμπαγείς και μικρές-μεσαίες πόλεις, καταρτίζοντας Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), τα οποία προβλέπονται από τη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές (2011), ύστερα από την προεργασία που είχε γίνει μέσα από την Πράσινη Βίβλο, με τίτλο «Διαμόρφωση Νέας Παιδείας Αστικής Κινητικότητας» (2007) και το «Σχέδιο Δράσης για την Αστική Κινητικότητα» (2009). Χαρακτηριστικές είναι οι περιπτώσεις της Καρδίτσας και της Χαλκίδας, όπου τα αποτελέσματα ήδη έχουν αρχίσει να γίνονται εμφανή. Σε παρόμοιο μήκος κύματος κινήθηκε και η πρόταση για το σχεδιασμό της οδού Πανεπιστημίου. Το σχέδιο που υλοποιήθηκε στο πλαίσιο του Διαγωνισμού «ReThink Athens» πρότεινε την πεζοδρόμηση στο σύνολο της οδού, ώστε να αποδοθεί ο χώρος στους πεζούς και να ενσωματωθεί καλύτερα η περιοχή αυτή στον αστικό ιστό, στο πλαίσιο των ήδη υλοποιημένων πεζόδρομων του κέντρου της Αθήνας (ενοποίηση αρχαιολογικών χώρων), αλλά και για να επεκταθεί το τραμ και να αναπτυχθεί ποδηλατόδρομος, παροτρύνοντας τους χρήστες του ποδηλάτου για τις καθημερινές μετακινήσεις τους.

Παρότι σε πολλούς οι πολιτικές της ΒΑΚ μπορεί να φαίνονται συμβατικές, ωστόσο δεν περιορίζονται στις προαναφερθείσες, μια που σε αυτές μπορούν να περιλαμβάνονται εναλλακτικά συστήματα μετακίνησης, όπως το Personal Rapid Transit (PRT), το οποίο έχει βρει εφαρμογές στο πλαίσιο της αστικής κλίμακας, ενώ μπορεί να γενικευτεί και σε υπερκείμενα επίπεδα (διαδημοτικό, περιφερειακό), όπως σημειώνουν οι Σταμπουλής κ.ά. (2013). Η αξιοποίηση ηλεκτροκίνησης, σε συνδυασμό με την πιθανότητα εφαρμογής τεχνολογίας Ανανεώσιμων Πηγών Ενέργειας (ΑΠΕ), καθιστούν τέτοιες μεθόδους ιδιαίτερα περιβαλλοντικές, με άμεσα αποτελέσματα στη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης (Lowson, 2005).

Τόσο το ποδήλατο και η πεζή μετακίνηση, όσο και τα ΜΜΜ φαίνεται πως σχετίζονται με τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό των πόλεων. Οι πολιτικές αστικής κινητικότητας αποτελούν τις πλέον περιβαλλοντικά φιλικές, οι οποίες είναι αναγκαίο να λαμβάνονται υπόψη και να προωθούνται κατά τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Η χρήση τους γίνεται ακόμη πιο επιτακτική, δεδομένου του ότι αποτελούν την πλέον σημαντική δράση για την αντιμετώπιση του φαινομένου του θερμοκηπίου, σε μια περίοδο κατά την οποία τα σενάρια για επερχόμενη κλιματική αλλαγή αυξάνονται σημαντικά.

## 8.7 Διερευνώντας τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις

### 8.7.1 Θεωρητικές και θεσμικές προβλέψεις

Όπως σημειώθηκε ήδη, η περιβαλλοντική διάσταση αποτελεί σημαντική συνιστώσα στη χωρική πολιτική και τις αναπτυξιακές στρατηγικές της ΕΕ. Οι διάφορες οδηγίες και πολιτικές που παρουσιάστηκαν κάνουν λόγο για την προστασία της ατμόσφαιρας, των υδάτων, του εδάφους, δηλαδή των στοιχείων του αβιοτικού φυσικού περιβάλλοντος, και συγκλίνουν με τις αντίστοιχες για τη διαφύλαξη του βιοτικού.

Συμπληρωματικά με τα παραπάνω, λειτουργούν οι προβλέψεις για την προστασία από τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις προγραμμάτων και έργων, ζήτημα το οποίο τέθηκε αρχικά με την Οδηγία 85/337 της ΕΟΚ (που τροποποιήθηκε με την Οδηγία 1997/11).

Το βήμα αυτό ήταν ιδιαίτερα σημαντικό, μια που έθεσε στο τραπέζι των συζητήσεων την εμφανή ανάγκη για ουσιαστική Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΕΠΕ) (Δημαδάμα, 2008), που δεν θα περιοριζόταν στην αξιολόγηση του τελικού προϊόντος μιας αναπτυξιακής επιλογής (Γιαννακούρου, 2007). Ο προβληματισμός αυτός ώθησε στην έγκριση της νέας Οδηγία 2001/42 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, «Σχετικά με την Εκτίμηση των Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων ορισμένων Σχεδίων και Προγραμμάτων», προς συμπλήρωση της ισχύουσας περιβαλλοντικής πολιτικής, παρέχοντας, πέραν της ΕΠΕ, μια κατηγορία στρατηγικότερου επιπέδου. Η Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (ΣΠΕ) αποτελεί τη νέα διαδικασία πρόβλεψης και αξιολόγησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων από τις προτεινόμενες πολιτικές, σχέδια και προγράμματα αναπτυξιακής φύσεως (Bragagnolo and Geneletti, 2012). Βασικός στόχος της ΣΠΕ είναι η ανάπτυξη μιας κατάλληλης στρατηγικής για την ικανοποιητική αποκατάσταση του περιβάλλοντος από την ανθρώπινη παρέμβαση, με τη διατύπωση εναλλακτικών προτάσεων ανάπτυξης, σε περίπτωση που κάτι τέτοιο κρίνεται αναγκαίο κατά τη διαδικασία σύλληψης και ωρίμανσής τους, αφαιρώντας τυχόν περιθώρια ευελιξίας, σε μικρότερη κλίμακα (Παπαγρηγορίου, 2007).

Το περιεχόμενο της Οδηγίας ΣΠΕ, όπως έγινε γνωστή η Οδηγία 2001/42 (Γιαννακούρου, 2007), εντάχθηκε στο σώμα της ελληνικής νομοθεσίας λίγα χρόνια αργότερα, με την ψήφιση της ΚΥΑ 107017/2006 (ΦΕΚ Β΄ 255). Βασικό εργαλείο της ΣΠΕ είναι η εκπόνηση Στρατηγικής Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ), η οποία δεν αποτελεί, ωστόσο, αναβάθμιση της Μελέτης Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ), αλλά μια νέα δράση προς αντιμετώπιση των νέων προκλήσεων στον τομέα του χωρικού σχεδιασμού (Δημαδάμα, 2008). Συνδυαστικά με την υλοποίηση της ΣΜΠΕ για το εκάστοτε σχέδιο ή πρόγραμμα, η ΣΠΕ

αποτελεί μια ευρεία διαδικασία, που περιλαμβάνει, επίσης, τη διεξαγωγή των αναγκαίων διαβουλεύσεων, τη συνεκτίμηση της ΣΜΠΕ, συναρτήσει των αποτελεσμάτων των διαβουλεύσεων, την έκδοση απόφασης και την ενημέρωση σχετικά με την όποια απόφαση (Έππας κ.ά., 2007).

Από τα παραπάνω γίνεται εμφανές ότι η ΣΠΕ στοχεύει στη σφαιρική διαπίστωση των επιπτώσεων ενός σχεδίου ή προγράμματος και στην, ταυτόχρονη, κατά το δυνατόν, άμβλυνση των επιπτώσεων, μέσω μιας παρεμβατικής διαδικασίας στις αποφάσεις των σχεδίων χωρικού σχεδιασμού. Παρά ταύτα, ο νομοθέτης της εν λόγω ΚΥΑ δεν επέλεξε την οδό της ενσωμάτωσης της ΣΠΕ στις υπάρχουσες διαδικασίες χωρικού σχεδιασμού, παρότι η ευρωπαϊκή Οδηγία έδινε αυτήν την ευχέρεια. Αντ' αυτού, όρισε την κατάρτισή της σε παράλληλο χρόνο με το σύστημα χωρικών μελετών (Γιαννακούρου, 2007), με σκοπό την αποφυγή επαναλήψεων στις αναλύσεις και εκτιμήσεις των μελετών περιβάλλοντος (Έππας κ.ά., 2007). Ωστόσο, το παράλληλο αυτό σύστημα δημιουργεί καθυστερήσεις και τριβές, όπως επίσης αύξηση του κοστολογίου και του απαιτούμενου χρονικού πλαισίου υλοποίησης και έγκρισης των εκάστοτε σχεδίων ή προγραμμάτων (Γιαννακούρου, 2007). Πάντως, σύμφωνα με την προβληματική που αναπτύσσεται, οι καθυστερήσεις είναι συχνά σημαντικές και το σύστημα δεν λειτουργεί παράλληλα στην πράξη, γεγονός που διαστρεβλώνει τον παρεμβατικό χαρακτήρα της ΣΜΠΕ σε μια διαδικασία τυπικού ελέγχου και αδειοδότησης. Να σημειωθεί, πάντως, πως η πολυπλοκότητα και η καθυστέρηση αναφορικά με τις περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις δεν περιορίζονται στην κατάρτιση ΣΜΠΕ, αλλά είναι εμφανείς και στην περίπτωση των ΜΠΕ. Προσπάθεια άμβλυνσης του ζητήματος αναφορικά με τις ΜΠΕ ήταν η θεσμοθέτηση του Ν. 4014/2011, ο οποίος στόχευε στην απλοποίηση της γραφειοκρατίας και στον εξορθολογισμό των διαδικασιών.

Ωστόσο, το ζήτημα του μη αποδοτικού παράλληλου σχεδιασμού δεν είναι το μοναδικό που προκύπτει από το ισχύον σύστημα περιβαλλοντικού σχεδιασμού. Μελετητές όπως οι Ψάιλα και Σταθά (2005) και Γιαννακούρου (2007) υπογραμμίζουν τέτοια θέματα αναφορικά με την εφαρμογή της διαδικασίας ΣΠΕ, που χρήζουν άμβλυνσης.

Τέτοιο πρωταρχικό ζήτημα είναι ο καθορισμός του πεδίου εφαρμογής της ΣΠΕ, το οποίο περιορίζεται σε επιχειρησιακά προγράμματα, σε χρηματοδοτούμενα σχέδια της ΕΕ, καθώς και σε σχέδια χωροταξικού και πολεοδομικού σχεδιασμού (Γιαννακούρου, 2007). Το γεγονός αυτό είναι απόρροια σύγχυσης σχετικά με τη χρησιμοποιούμενη ορολογία, όπως συμβαίνει με τους όρους «σχέδιο» και «πρόγραμμα» (Ψάιλα και Σταθά, 2005). Η συγκεχυμένη ορολογία, που συνιστά, κατά το πλείστον, μια απλή μετάφραση και μεταφορά στην ελληνική γλώσσα των όρων της κοινοτικής Οδηγίας, δημιουργεί ερμηνευτικά προβλήματα κατά την εφαρμογή της ΣΠΕ, με επιπτώσεις στην ουσιαστική αξιοπιστία του συστήματος περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

Σημαντικό είναι και το ζήτημα της διαβούλευσης, μια που ο όρος «κοινό» στην ΚΥΑ 107017/2006 συσχετίζεται περισσότερο με το «ενδιαφερόμενο κοινό» της Απόφ. 85/337/ΕΟΚ, παρά με τον ευρύ χαρακτήρα διαβούλευσης της Οδηγίας 2001/42. Τέτοιου τύπου συγχύσεις παρερμηνεύουν το πνεύμα της Οδηγίας, επειδή επιτρέπουν την τυπική «διαβούλευση» και μάλιστα πολλές φορές με την απουσία των ΟΤΑ, που είναι και άμεσα ενδιαφερόμενοι σε ζητήματα πολεοδομικού σχεδιασμού (Καββαδά, 2014).

Τα παραπάνω ζητήματα χρήζουν άμβλυνσης, μια και η επίτευξη ενός επιτυχημένου σχεδίου ΣΠΕ μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στη λύση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που προκύπτουν (Τάτσης, 2006). Ανεξαρτήτως, βέβαια, των όποιων προβλημάτων παρουσιάζονται, η καθιέρωση της περιβαλλοντικής διάστασης αποτέλεσε σημαντικό στοιχείο για την προώθηση της αειφορίας σε επίπεδο πολεοδομικού σχεδιασμού. Παρακάτω παρουσιάζονται ορισμένες μελέτες περίπτωσης που αφορούν ΣΜΠΕ για σχέδια πολεοδομικής κλίμακας. Τα συμπεράσματα που εξάγονται οδηγούν σε συζήτηση σχετικά με τα αποτελέσματα της χωρικής ανάπτυξης ως προς το φυσικό, το ανθρωπογενές και το δομημένο περιβάλλον, και την αποτελεσματικότητα του ισχύοντος συστήματος σχεδιασμού.

### 8.7.2 Το περιεχόμενο των ΣΜΠΕ

Σκοπός της ΣΠΕ ενός σχεδίου ή προγράμματος αποτελεί η απόδοση προστιθέμενης αξίας στον αναπτυξιακό προγραμματισμό, με την προστασία των φυσικών πόρων, την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών κινδύνων και τη διασφάλισή των φυσικών σχηματισμών από τις προτεινόμενες παρεμβάσεις και έργα, στο πλαίσιο των εν λόγω μελετών.

Η διαδικασία ΣΠΕ περιλαμβάνει δύο βασικά στάδια. Το πρώτο στάδιο σχετίζεται με την ανάθεση και κατάρτιση της σχετικής ΣΜΠΕ, που στοχεύει στην εκτίμηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και την παράθεση εναλλακτικών λύσεων, ώστε να προωθηθούν οι αναπτυξιακοί στόχοι χωρίς να ζημιώνεται περιβαλλοντικά από τις όποιες παρεμβάσεις. Το δεύτερο στάδιο σχετίζεται με τη διαδικασία της ΣΠΕ, δηλαδή με τη διαβούλευση μεταξύ εμπλεκομένων φορέων και την αποδοχή και έγκριση της ΣΠΕ.

Το περιεχόμενο των ΣΜΠΕ ορίζεται, ειδικά, από μια σειρά θεσμικών κειμένων, αναλόγως της φύσης του προγράμματος ή μελέτης στο οποίο αναφέρεται. Σε γενικές γραμμές, αναγκαία συστατικά της μελέτης αποτελούν τα εξής:

- *Σκοπιμότητα και στοχοθεσία του σχεδίου ή του προγράμματος:* Η παρουσίαση των σκοπών και των στόχων αποτελεί βασικό στοιχείο κατανόησης του σχεδίου ή του προγράμματος που αξιολογείται. Η αντίληψή του σε βάθος αποτελεί αναγκαία συνθήκη για την κατανόηση της λογικής των μελετητών και για την άσκηση αντικειμενικής κριτικής. Συνήθως, το τμήμα αυτό της μελέτης περιλαμβάνει ζητήματα συσχέτισης της στοχοθεσίας του εν λόγω σχεδίου ή προγράμματος με τους διεθνείς ή κοινοτικούς ή εθνικούς στόχους περιβαλλοντικής προστασίας, καθώς και με άλλα, αντίστοιχου τύπου, προγράμματα ή σχέδια. Ο τρόπος, επίσης, που λαμβάνονται υπόψη τα περιβαλλοντικά ζητήματα κατά την προετοιμασία του συγκεκριμένου σχεδίου ή προγράμματος αποτελεί επίσης αντικείμενο του συγκεκριμένου βήματος της μελέτης.
- *Περιγραφή του σχεδίου ή του προγράμματος:* Επειδή η κατανόηση της λογικής του προγράμματος ή του σχεδίου είναι αναγκαία, απαιτείται η περιγραφή του εκάστοτε σχεδίου ή προγράμματος. Έτσι, στις εισαγωγικές ενότητες των ΣΜΠΕ γίνεται περιγραφή του γεωγραφικού πεδίου εφαρμογής, όπως επίσης στο περιεχόμενο και τα έργα και τις δραστηριότητες που ενδεχομένως προκύπτουν από την εφαρμογή του (π.χ. χάραξη οδικών αξόνων, δημιουργία λοιπής μεταφορικής υποδομής, κατασκευή βιολογικών καθαρισμών, εγκατάσταση δημοσίων υπηρεσιών κτλ.).
- *Διατύπωση εναλλακτικών δυνατοτήτων:* Η περιγραφή των εύλογων εναλλακτικών δυνατοτήτων περιλαμβάνει τη μηδενική λύση, δηλαδή πώς αναμένεται να είναι το μέλλον της περιοχής αναφοράς χωρίς την εφαρμογή κανενός προγράμματος ή σχεδίου, και ορισμένες επιπλέον εναλλακτικές, για τις οποίες οι μελετητές οφείλουν να τεκμηριώνουν τις αιτίες εξέτασής τους. Μέσα από την παρουσίαση αυτή, προκύπτουν οι λόγοι επιλογής του εν λόγω σχεδίου ή προγράμματος έναντι των λοιπών εναλλακτικών επιλογών, που παρουσιάστηκαν προηγουμένως, Αυτό καθιστά την παρούσα πρόταση τη βέλτιστη περιβαλλοντικά.
- *Περιγραφή της υφιστάμενης κατάστασης του περιβάλλοντος:* Η συγκεκριμένη θεματική παρέχει πληροφορίες σχετικά με: (α) τα στοιχεία της τρέχουσας κατάστασης του περιβάλλοντος στην περιοχή μελέτης και την πιθανή εξέλιξη του στη μηδενική λύση, (β) τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά των περιοχών που, ενδεχομένως, θα επηρεαστούν σε σημαντικό βαθμό και (γ) τα υφιστάμενα περιβαλλοντικά προβλήματα που μπορεί να επηρεάσουν περιβαλλοντικά σημαντικές ή/και ευαίσθητες περιοχές όπως οι Περιοχές Natura.
- *Εκτίμηση, αξιολόγηση και αντιμετώπιση των επιπτώσεων στο περιβάλλον του σχεδίου ή του προγράμματος:* Το σημαντικότερο σκέλος της ΣΜΠΕ αφορά τον προσδιορισμό, την εκτίμηση και αξιολόγηση των αναμενόμενων σημαντικών επιπτώσεων στο περιβάλλον από τις όποιες παρεμβάσεις, βραχυπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες, από το εκάστοτε έργο ή πρόγραμμα. Οι τομείς στους οποίους εστιάζει η ΣΜΠΕ είναι η βιοποικιλότητα, ο πληθυσμός και η ανθρώπινη υγεία, η πανίδα και η χλωρίδα, οι υδάτινοι πόροι, το έδαφος, ο αέρας, οι κλιματικοί παράγοντες, η πολιτιστική κληρονομιά, τα υλικά περιουσιακά στοιχεία, το τοπίο και οι σχέσεις μεταξύ των παραπάνω παραγόντων. Η αντιμετώπιση των παραπάνω επιπτώσεων, στο μέτρο του δυνατού, και η διατύπωση ενός συστήματος παρακολούθησης των σημαντικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (monitoring) αποτελούν, επίσης, ένα βασικό αντικείμενο της παρούσας μελέτης.

Αξίζει να σημειωθεί πως η παραπάνω διαδικασία αποτελεί πρόβλεψη για την έγκριση και εφαρμογή έργων ή προγραμμάτων και όχι για την κατασκευή έργων για τα οποία απαιτείται διαδικασία περιβαλλοντικής αδειοδότησης, με τη διεξαγωγή ΜΠΕ και την έκδοση Απόφασης Έγκρισης Περιβαλλοντικών Όρων. Οι ΜΠΕ περιλαμβάνουν, αναλογικά, τις δέσμες των εναλλακτικών λύσεων, τις ειδικές μελέτες που απαιτούνται ανά κατηγορία, τα θέματα στα οποία οφείλεται να δοθεί έμφαση κατά την εξέταση των επιπτώσεων, τους φορείς που πρέπει να γνωμοδοτήσουν κατά την εξέταση των επιπτώσεων και τις ενδεχόμενες ειδικές κατευθύνσεις (πρβ. Ν. 4014/2011).

### 8.7.3 Η περιβαλλοντική εκτίμηση στην πράξη

Όπως σημειώθηκε στην Ενότητα 8.6.1, ετυμολογικά και επιστημονικά, ο προσδιορισμός που αποδίδεται στις ΣΜΠΕ σχετίζεται με την ενδελεχή μελέτη, σε στρατηγικό επίπεδο, των περιβαλλοντικών επιπτώσεων που αποτελούν απόρροια πολεοδομικών παρεμβάσεων, τόσο στο φυσικό, όσο και το δομημένο περιβάλλον, καθώς με αυτές διασφαλίζεται η περιβαλλοντική «βιωσιμότητα» των περιοχών αναφοράς. Ωστόσο, ο θεσμικός και θεωρητικός χαρακτήρας τους δεν εφαρμόστηκε απόλυτα στην ελληνική πρακτική, όπως αποδεικνύεται από τη μελέτη τέτοιων περιπτώσεων.

Βασικό σημείο κριτικής των ΣΜΠΕ αφορά το χρονικό σημείο υλοποίησής τους, μια που η παράλληλη υλοποίηση των πολεοδομικών και περιβαλλοντικών μελετών δεν σχετίζεται, πρακτικά, με τον ουσιαστικό έλεγχο

των προτάσεων, αλλά με μια, εκ των υστέρων, κριτική στην, πολεοδομικής φύσεως, μελέτη από μέρους της ΣΜΠΕ, όπως γίνεται εμφανές στην περίπτωση του προηγούμενου ΡΣΑ.

Ειδικότερα, το προϊσχύον ΡΣΑ προέβλεπε ρυθμίσεις των οποίων η εφαρμογή προωθούσε μια λογική ανοικτής πόλης (πρβ. Ενότητα 8.3). Η λογική της ανοικτής πόλης, παρότι σήμερα δεν θεωρείται περιβαλλοντικά η βέλτιστη δυνατή, θα μπορούσε να συνδυαστεί με την ανάπτυξη μεγάλων χώρων πρασίνου και με την ανάπτυξη κατάλληλου δικτύου δημόσιας μεταφοράς. Ωστόσο, δεν συνέβη κάτι τέτοιο για την απορρόφηση των μετακινήσεων που δημιουργήθηκαν, όπως αναμένεται, λόγω της διαλεκτικής σχέσης μεταξύ πολεοδομίας και μεταφορών («η πόλη γεννά μετακινήσεις και οι μετακινήσεις γεννούν πόλεις»). Το ΡΣΑ δεν πρότεινε λύσεις για τη μείωση της μηχανοκίνησης, γεγονός που δεν πραγματοποιήθηκε ούτε και στο πλαίσιο της σχετικής ΣΜΠΕ. Η διάχυση της κατοικίας (ή και της εργασίας), αλλά και ορισμένων ακόμα μαζικών χρήσεων γης, δημιούργησε αύξηση των αναγκών μετακίνησης, οι οποίες και δεν διαχειρίστηκαν με τη βελτίωση των δικτύων δημόσιας συγκοινωνίας. Η ΣΜΠΕ, στην εξέλιξη αυτή, αποδεχόμενη τις πιο πάνω επιδιώξεις του εν λόγω ΡΣΑ, επεδίωξε να αμβλύνει το πρόβλημα με την πρόταση κατασκευής μεγάλων οδικών αξόνων, οι οποίοι θα διαχειρίζονταν και θα συνέδεαν όσο το δυνατόν πιο άμεσα και γρήγορα (άρα και λιγότερο επιβλαβώς –λανθασμένα, βέβαια–, σύμφωνα με τη λογική αυτή) τις κεντρικές περιοχές της Αθήνας με τις περιφερειακές περιοχές κατοικίας μακριά από αυτό. Η παραπάνω πρόταση της ΣΜΠΕ είναι απαράδεκτη, τόσο περιβαλλοντικά όσο και πολεοδομικά, επειδή αντιβαίνει στη σύγχρονη πολεοδομική θεωρία, που επιδιώκει τη μείωση του βαθμού εξάρτησης των μετακινήσεων από την ιδιωτική μηχανοκίνηση και την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας, γεγονός που γίνεται εμφανές από τις διεθνείς και ευρωπαϊκές πολιτικές στον τομέα αυτό.

Ο χαρακτήρας της ΣΜΠΕ αυτής, λοιπόν, από καθαρά ουσιαστικός και προστατευτικός απέναντι σε παρεμβάσεις και διατάξεις οι οποίες με σαφήνεια προκαλούν οποιασδήποτε φύσης και όγκου περιβαλλοντική υποβάθμιση, εν τέλει, φαίνεται πως έχει μετατραπεί σε χαρακτήρα άμβλυνσης πολεοδομικών και περιβαλλοντικών αντιθέσεων, σε μια κατάσταση η οποία, βάσει και των επιδιώξεων της εκάστοτε μελέτης, θα έχει ήδη παγιωθεί.

Χαρακτηριστικές είναι και οι περιπτώσεις ΣΜΠΕ που αφορούν οικιστικά σύνολα της περιφέρειας του πολεοδομικού συγκροτήματος της Αθήνας. Τέτοια περίπτωση αποτελεί το ΓΠΣ Νέας Ερυθραίας (1988), η λογική του οποίου φαίνεται να κινείται στο πλαίσιο της αστικής διάχυσης. Στην προσπάθεια να αντιστραφεί η προοπτική αυτή, με βάση τις σύγχρονες πολεοδομικές αντιλήψεις, το 2005 πραγματοποιείται αναθεώρηση του εν λόγω σχεδίου. Οι νέες τάσεις σχετίζονται με τον περιορισμό της επέκτασης και τη μείξη των χρήσεων γης, με σκοπό τη βελτίωση του οικιστικού περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής και οι νέες. Ωστόσο, η κατάρτιση ΣΜΠΕ για το συγκεκριμένο ΓΠΣ καθυστερεί τέσσερα χρόνια, οπότε και επικροτεί την περιβαλλοντική ευαισθησία του σχεδίου. Ως προς τα έργα που προτείνονται από το ΓΠΣ, η ΣΜΠΕ ενσωματώνει μέτρα περιβαλλοντικής προστασίας για τη φάση κατασκευής τους, όμως σε χρόνο κατά τον οποίο πολλά έργα θα μπορούσαν να έχουν ολοκληρωθεί. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει πως για άλλη μια φορά το ΓΠΣ θεωρείται δεδομένο και η ΣΜΠΕ καλείται να βρει μια αποτελεσματική λύση για την άμβλυνση των όποιων προβλημάτων, χωρίς να παρεμβαίνει παρέχοντας εναλλακτικές προτάσεις για το σχεδιασμό του χώρου.

Αντίστοιχο θα μπορούσε επίσης να θεωρηθεί και το παράδειγμα των Ν. 4014/2011, 4178/2013, καθώς και του Πράσινου Ταμείου. Μπορεί, λοιπόν, οι ανωτέρω νόμοι με τις αντίστοιχες διατάξεις περί τακτοποίησης των πάσης φύσεως πολεοδομικών αυθαιρεσιών, να «επιβεβαιώνουν» και όχι στην ουσία να «συντελούν» περιβαλλοντική καταστροφή, όμως η αδυναμία και η ανυπαρξία ουσιαστικού μηχανισμού αντιμετώπισης, αν όχι πρόληψής τους, τις κάνουν κάπως πιο «απαραίτητες». Η κριτική που θα μπορούσε να ασκηθεί στα παραπάνω θεσμικά κείμενα ποικίλλει και μπορεί να περιλαμβάνει τόσο θετικές όσο και αρνητικές απόψεις. Η αντιπαράθεση αυτή προκύπτει από τη φύση του εξής ερωτήματος: Γιατί μια πολεοδομική αυθαιρεσία αποτελεί και περιβαλλοντική υποβάθμιση; Το ερώτημα αυτό έχει, αναγκαστικά, μια επιφανειακή απάντηση: Η απουσία τήρησης βασικών πολεοδομικών όρων, που σχετίζονται με την τήρηση βασικών περιβαλλοντικών κριτηρίων, συνιστά ενδεχόμενη καταπάτηση ειδικότερων περιβαλλοντικών διατάξεων. Αν κάτι τέτοιο γίνεται δεκτό, τότε προκύπτει το εξής ερώτημα: Γιατί οι προαναφερθέντες νόμοι νομιμοποιούν την περιβαλλοντική υποβάθμιση; Απάντηση δίνει το Πράσινο Ταμείο, η λογική δημιουργίας του οποίου βασίστηκε στη λογική της θεραπείας, αφού η πρόληψη δεν ήταν δυνατή και η ριζική παρέμβαση εντελώς αδύνατη, λόγω της κοινωνικοοικονομικοπολιτικής κατάστασης. Σκοπός του Πράσινου Ταμείου ήταν η συλλογή του ποσού των χρημάτων από τις τακτοποιήσεις αυθαιρέτων και η κατανομή σε δήμους και δημόσιους φορείς, για τη λήψη μιας σειράς μέτρων με τη βοήθεια των οποίων θα μπορούσε να αμβλυνθεί η όποια περιβαλλοντική υποβάθμιση έχει συντελεστεί τα τελευταία χρόνια από τις προαναφερθείσες καταπατήσεις. Δυστυχώς, όμως, και στην περίπτωση αυτή, το μεγαλύτερο μέρος του ποσού διατέθηκε για άλλους λόγους, βάσει της κρισιμότητας της οικονομικής συγκυρίας. Το υπόλοιπο του ποσού διατέθηκε για το σκοπό αυτό και με «αστείες» παρεμβάσεις, επιβεβαιώνοντας τη μη αποτελεσματικότητά του.

## 8.8 Μελετώντας τη διεθνή εμπειρία: Μελέτες περίπτωσης αστικού περιβαλλοντικού σχεδιασμού

Τα παραπάνω θεωρητικά ζητήματα θεμελιώνουν μια σειρά πρακτικών που αξιοποιείται, συχνά, για την παραγωγή αστικού χώρου. Το πράσινο, οι υδάτινες επιφάνειες, η προστασία από την ηχορύπανση αποτελούν βασικές επιδιώξεις των πολεοδόμων και των αστικών σχεδιαστών, σε παγκόσμια κλίμακα. Στην ενότητα αυτή παρουσιάζονται, συνοπτικά, ορισμένες περιπτώσεις αστικού σχεδιασμού που ασπάζονται τις αρχές του περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

### 8.8.1 Παρκ ντελ Κλοτ, Βαρκελώνη

Η περίοδος των αρχών της δεκαετίας του 1990 αποτέλεσε κομβικό σημείο για την ανανέωση της Βαρκελώνης, μιας πόλης με έντονη αστική κουλτούρα. Οι πρώτες κατευθύνσεις, βέβαια, είχαν ήδη εκφραστεί στο Μητροπολιτικό Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1976 για τη Βαρκελώνη. Ήδη από τότε, το πλάνο προέβλεπε την ανάπτυξη ζωνών πρασίνου, μιας πρακτικής που περιλαμβάνεται στις οικείες θεσμικές ρυθμίσεις (Tang et al., 2007), εντός της μητροπολιτικής περιοχής. Η ζώνη θα λειτουργούσε ως μεγάλος πνεύμονας πρασίνου, στον οποίο θα ήταν δυνατή η εύκολη πρόσβαση μεγάλου μέρους των κατοίκων. Στο πλαίσιο αυτό, προτάθηκε η ανάπλαση της περιοχής του σημερινού Παρκ ντελ Κλοτ (Parc del Clot), το οποίο βρίσκεται στην περιοχή του επονομαζόμενου «νέου κέντρου», στο σημείο όπου λειτουργούσαν τα παλιά κτίρια των ισπανικών σιδηροδρόμων (Red Nacional de Ferrocarriles Españoles/RENFE).



**Εικόνα 8.8:** *Άποψη του του Παρκ ντελ Κλοτ στη Βαρκελώνη.*
**Πηγή:** *https://commons.wikimedia.org*

Η μελέτη περιλάμβανε την ανάπλαση 27.000 τ.μ., με σκοπό την ανάδειξη του χώρου σε ένα σύγχρονο πάρκο, όπου θα ήταν δυνατή η κοινωνική δραστηριότητα, η αλληλεπίδραση και η περιβαλλοντική αναβάθμιση, στο πλαίσιο των αστικών αναγκών (άνεση, ασφάλεια κτλ.). Για να επιτύχουν τον συγκεκριμένο στόχο, οι αρχιτέκτονες Daniel Freixes και Vicente Miranda αποφάσισαν να σχεδιάσουν μια μεγάλη αστική πλατεία, με μικρότερους κήπους. Το όραμα αυτό οργανώθηκε στο πλαίσιο δομών των παλιών συνεργιών του RENFE, τα οποία διατηρήθηκαν και προσαρμόστηκαν στις απαιτήσεις άνεσης και ασφάλειας που τέθηκαν. Ο χαρακτήρας τους ήταν τόσο συμβολικός, για την οριοθέτηση του χώρου και τη σημειολογία σύνδεσης του παλιού και του νέου, όσο και πρακτικός, για την υποστήριξη φωτιστικών σωμάτων, φυτών και ενός καταρράκτη (Καλογήρου, 1995).



**Εικόνα 8.9:** *Άποψη του Παρκ ντελ Κλοτ στη Βαρκελώνη.*
**Πηγή:** *https://commons.wikimedia.org*



**Εικόνα 8.10:** *Άποψη του Παρκ ντελ Κλοτ στη Βαρκελώνη.*
**Πηγή:** *https://commons.wikimedia.org*

Το νέο πάρκο, παρότι δεν στηρίζεται στη λογική της αποκλειστικής κάλυψης του αστικού χώρου με πράσινο και φυτεύσεις, μια που εστιάζεται στην προώθηση ενός κοινωνικού χώρου με έντονη ζωή κατά το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας, αποτελεί μια περίπτωση στην οποία η χρήση κατάλληλων υλικών και η αξιοποίηση υδάτινων και πράσινων επιφανειών λειτουργούν συνδυαστικά για τη διαμόρφωση ενός ιδανικού μικροκλίματος, δημιουργώντας ένα χώρο ιδανικό για τον μεσογειακό χρήστη.

### 8.8.2 Γραμμικό Πάρκο Cheonggyecheon, Σεούλ

Από τις πιο φημισμένες αειφόρες αστικές παρεμβάσεις είναι η ανάπλαση του ποταμού Cheonggyecheon στη Σεούλ. της Κορέας. Ο συγκεκριμένος ποταμός, που διέσχιζε το κέντρο της πόλης έως την περίοδο του Α΄ Παγκόσμιου Πολέμου και της Ιαπωνικής Κατοχής (OECD Territorial Reviews, 2005), καλύφτηκε με την κατασκευή ενός αυτοκινητοδρόμου ταχείας κυκλοφορίας, όταν παρουσιάστηκαν έντονα πλημμυρικά φαινόμενα και προβλήματα μόλυνσης (Hee, 2015). Η μετατροπή του γνωστού ως «υπονόμου της Σεούλ» (Korean Culture and Information Service, 2013) σε αυτοκινητόδρομο μόνο βραχυπρόθεσμα ωφέλησε, μια που σύντομα η πόλη έγινε ιδιαίτερα πυκνή και η διαβίωση δυσκολότερη (OECD Territorial Reviews, 2005). Χάριν ορισμένων στατικών προβλημάτων που παρουσίασε ο αυτοκινητόδρομος το 2000 (Hee, 2015), αλλά κυρίως, λόγω της αλλαγής της στάσης των αρχών ως προς τη διαχείριση της πόλης από την οικονομική μεγέθυνση στη βιώσιμη ανάπτυξη, ο ποταμός αποφασίστηκε να επανέλθει στο τοπίο της Σεούλ. Τα έργα ξεκίνησαν άμεσα και η κατεδάφιση του υπερυψωμένου οδικού άξονα ολοκληρώθηκε το 2005 (Hee, 2015), οπότε και ξεκίνησε η κατασκευή ενός υδάτινου γραμμικού πάρκου μήκους 5,8 χλμ. Παρότι οι κριτικές δεν ήταν στο σύνολό τους καλές, παρουσιάζοντας το νέο πάρκο ως τεχνητό υδάτινο μέτωπο και όχι ως πραγματική αποκατάσταση του ποταμού (Korean Culture and Information Service, 2013).



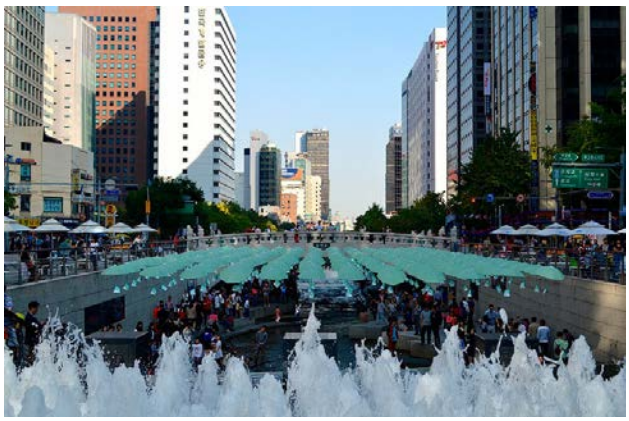
**Εικόνα 8.11:** *Άποψη του Γραμμικού Πάρκου Cheonggyecheon στη Σεούλ.*
**Πηγή:** *https://en.wikipedia.org*



**Εικόνα 8.12:** *Άποψη του Γραμμικού Πάρκου Cheonggyecheon στη Σεούλ.*
**Πηγή:** *https://en.wikipedia.org*



**Εικόνα 8.13:** *Άποψη του Γραμμικού Πάρκου Cheonggyecheon στη Σεούλ.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*



**Εικόνα 8.14:** *Άποψη του Γραμμικού Πάρκου Cheonggyecheon στη Σεούλ.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*

Παρά ταύτα, τα οφέλη από την ανάπλαση είναι πολλαπλάσια τόσο στην κοινωνία και την οικονομία, αλλά, κυρίως, στο περιβάλλον της πόλης. Σύμφωνα με δεδομένα που παρουσιάζονται στον ιστότοπο της Landscape Performance Series (2015), οι θετικές περιβαλλοντικές επιδράσεις συνοψίζονται ως εξής:

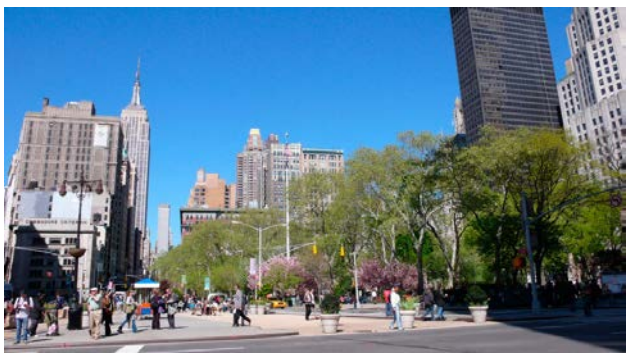
- Προστασία από πλημμυρικά φαινόμενα μέχρι 200 χρόνια και μπορεί να αντέξει ροή υδάτων έως 118 mm/ώρα.
- Αύξηση της βιοποικιλότητας κατά 639% μεταξύ της προγενέστερης (2003) και της μεταγενέστερης κατάστασης (2008), με τον αριθμό των φυτικών ειδών να αυξάνεται από 62 σε 308, αλλά και τον αριθμό των ειδών της πανίδας να αυξάνεται σημαντικά.
- Μείωση του φαινομένου της θερμικής νησίδας με τη θερμοκρασία κατά μήκος της παρέμβασης να κυμαίνεται σε 3,3-5,9$^{o}$C, χαμηλότερη από τη θερμοκρασία περιοχών που βρίσκονται σε απόσταση 4-7 οικοδομικών τετραγώνων παράλληλα του ποταμού.
- Μείωση της αέριας ρύπανσης κατά 35%, με παράλληλες θετικές επιδράσεις στην υγεία των κατοίκων.

### 8.8.3 Μάντισον Σκουέαρ, Νέα Υόρκη

Η Νέα Υόρκη, από τις πιο πολύβουες και μη βιώσιμες πόλεις ανά τον κόσμο, το 25% των επιφανειών της οποίας καλύπτεται από οδικούς άξονες, χαράζει τα τελευταία χρόνια πορεία για να καταστεί μια σύγχρονη βιώσιμη μητρόπολη (Brake et al., 2012). Χάρη στο όραμα του δημάρχου της πόλης, Michael Bloomberg, το PlaNYC 2030, από το 2008 η κατάσταση ξεκίνησε να διαφοροποιείται και, με τη διενέργεια ορισμένων παρεμβάσεων, το ποδήλατο και το περπάτημα άρχισαν να μπαίνουν στη ζωή του Νεοϋορκέζου (Naparstek, 2009).

Ήδη, μέσα στο 2008, 49 στρέμματα οδών αποδόθηκαν στο ποδήλατο και τον πεζό, με τη δημιουργία ποδηλατολωρίδων, πεζόδρομων και αστικών πλατειών. Το πρόγραμμα περιλάμβανε την αναμόρφωση ορισμένων δημόσιων χώρων, όπως της Τάιμς Σκουέαρ (Times Square), και της Χέραλντ Σκουέαρ (Herald Square). Το διάστημα 2008-2009, το πρόγραμμα επεκτάθηκε σε περιοχές του κέντρου (midtown), με παρεμβάσεις στο Μπροντγουέι και τη δημιουργία-επέκταση δημόσιων χώρων, μεταξύ των οποίων και της Μάντισον Σκουέαρ (Madison Square) (Brake et al., 2012).

Η παρέμβαση στόχευε: (α) στη δημιουργία δημόσιων χώρων, ώστε να λειτουργούν ως κοινωνικοί κόμβοι για την πόλη, (β) στη δημιουργία χώρων πρασίνου, (γ) στην προώθηση των βιώσιμων μεταφορών και (δ) στη δημιουργία ενός ασφαλούς δημόσιου περιβάλλοντος.



**Εικόνα 8.15:** *Άποψη της Μάντισον Σκουέαρ στη Νέα Υόρκη.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*



**Εικόνα 8.16:** *Άποψη της Μάντισον Σκουέαρ στη Νέα Υόρκη.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*

Παρότι ο στόχος του Department of Transportation είναι η συνολική εξυπηρέτηση του κοινού (πεζοί, ποδήλατο, ΙΧ, ΜΜΜ), ωστόσο ο στόχος του σχεδιασμού φαίνεται να είναι ο περιορισμός του ΙΧ και η προώθηση των ΜΜΜ και του ποδηλάτου, όπως είναι αντιληπτό από τις εικόνες. Με τον τρόπο αυτό, επιτυγχάνεται η απόδοση δημόσιου χώρου προς την ανάπτυξη κοινόχρηστου χώρου και η δημιουργία ασφαλούς χώρου. Ο στόχος αυτός επιτεύχθηκε στην περίπτωση της Μάντισον Σκουέαρ, μια και, σύμφωνα με τα στατιστικά, ο αριθμός των τροχαίων δυστυχημάτων είναι ο χαμηλότερος του αιώνα (Goodyear, 2010). Η βιωσιμότητα του συγκεκριμένου σχεδιασμού δεν στηρίχτηκε στις φυτεύσεις και την αύξηση των υδάτινων επιφανειών, αλλά στη μείωση των αέριων ρύπων, απόρροια της μειωμένης κίνησης ΙΧ. Ταυτόχρονα, λόγω του χώρου που αποδόθηκε στον πεζό για περπάτημα και στάση, σε συνδυασμό με τα σημεία θέας (vistas) (πρβ. Lynch, 1960), η πλατεία κατέστη χώρος με έντονη ζωή στη διάρκεια της ημέρας (Parham, 2012).

### 8.8.4 Προτάσεις περιβαλλοντικού πολεοδομικού σχεδιασμού

Οι σύγχρονοι πολεοδόμοι ανά τον κόσμο εμπνέονται, συχνά, από το όραμα-στόχο της βιώσιμης πόλης και δημιουργούν πολεοδομικά μοντέλα και αστικούς χώρους προς την κατεύθυνση αυτή. Ορισμένα από αυτά δείχνουν, συχνά, ουτοπικά, αλλά υπάρχουν και αρκετά των οποίων η κατασκευή δεν αποκλείεται στο μέλλον.

Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί η Πόλη Μαζντάρ (Masdar City), ένα έργο κόστους 22 δισ. δολαρίων, που σχεδιάστηκε από το αρχιτεκτονικό γραφείο Foster and Partners. Το συγκεκριμένο έργο αποτυπώνει την έμπρακτη πρόνοια των Αραβικών Εμιράτων για τη μεταπετρελαϊκή εποχή. Η πόλη αναμένεται να μην καταναλώνει πετρέλαιο και το ίχνος των αποβλήτων και των εκπομπών άνθρακα αναμένεται να είναι μηδενικό. Για την ανάπτυξή της έχει επιλεγεί σημείο κοντά στη θάλασσα, ενώ αποφασίστηκε η κατασκευή τείχους, ώστε να την προστατεύει από τις θερμές αέριες μάζες της ερήμου. Η συνολική επιφάνειά της ανέρχεται σε 6 εκ. τ.μ. και προγραμματίζεται να ικανοποιεί τις ανάγκες 50.000 κατοίκων και 1.500 επιχειρήσεων. Η ενεργειακή κατανάλωση υπολογίζεται πως θα στηρίζεται στο σύνολό της σε ΑΠΕ, ενώ οι μεταφορές σε ένα εξελιγμένο δίκτυο ΜΜΜ, όπου το PRT θα διαδραματίζει σημαντικό ρόλο. Τόσο ο σχεδιασμός της πόλης όσο και τα κτίρια έχουν μελετηθεί για να κατασκευαστούν με τον πλέον βιώσιμο τρόπο. Τέλος, οι υδατικές ανάγκες της πόλης προβλέπεται πως θα καλύπτονται με την αξιοποίηση τεχνολογίας αφαλάτωσης με τη χρήση ηλιακής ενέργειας.



**Εικόνα 8.17:** *Σχεδιαστικές απεικονίσεις για την Πόλη Μαζντάρ.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*



**Εικόνα 8.18:** *Σχεδιαστικές απεικονίσεις για την Πόλη Μαζντάρ.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*



**Εικόνα 8.19:** *Σχεδιαστικές απεικονίσεις για την Πόλη Μαζντάρ.*
**Πηγή:** *https://www.flickr.com*

Αντίστοιχο είναι το Lilypad Project, το οποίο στηρίζεται στη βιομίμηση, με την προτεινόμενη πόλη να μοιάζει με νούφαρο. Κατ' αντιστοιχία με την Πόλη Μαζντάρ, το συγκεκριμένο πολεοδομικό μοντέλο προβλέπει την υλοποίηση μιας πόλης με μηδενικές εκπομπές, που θα καλύπτει τις ενεργειακές της ανάγκες μέσα από την αξιοποίηση ΑΠΕ. Μάλιστα, προβλέπεται απορρόφηση του $CO_2$ από τις επιφάνειες της πόλης. Για την κάθε πλωτή πόλη έχει γίνει σχεδίαση για τη στέγαση 50.000 κατοίκων, ενώ το τοπίο, τεχνητό στο σύνολό του, διαμορφώνεται από τεχνητή λίμνη και τις τρεις κορυφογραμμές, που συμβάλλουν στην ποικιλόμορφη άποψη

της πόλης. Αντίθετα από τη Μαζντάρ, η οποία έχει ξεκινήσει να κατασκευάζεται, το έργο αυτό δεν αναμένεται να υλοποιηθεί σύντομα. Ωστόσο, πιστεύεται πως θα μπορούσε να αξιοποιηθεί μελλοντικά, συνολικά ή μερικώς, μέσα από την υιοθέτηση ορισμένων ιδεών και καλών πρακτικών (Chapa, 2008).



**Εικόνα 8.20:** *Σχεδιαστική απεικόνιση του Lilypad Project.*
**Πηγή:** *https://commons.wikimedia.org*

Πιο συγκεκριμένες βιώσιμες προτάσεις έχουν διατυπωθεί για τη Σαγκάη, της οποίας το σχέδιο δράσης (masterplan), στο πλαίσιο της Expo 2013, περιλαμβάνει τη μετατροπή του κέντρου της σε μια βιώσιμη περιοχή. Παρόμοιες είναι οι βλέψεις για το Ντουμπάι, με την πρόταση ενός νέου έργου, που αποτελεί επέκταση 60 στρεμμάτων, με σκοπό τη μείωση της κατανάλωσης νερού και την εξοικονόμηση ενέργειας. Το σχέδιο Xeritown αποτελεί ένα οργανωμένο σύμπλεγμα κτιρίων εναρμονισμένο αισθητικά με το περιβάλλον, το οποίο, με την αξιοποίηση σύγχρονων τεχνολογιών ΑΠΕ, φιλοδοξεί να επιτύχει τους παραπάνω στόχους.

Με στόχο την ευαισθητοποίηση ως προς την αγροτική ζωή, ο Βέλγος αρχιτέκτονας Callebaut (2015) έχει αναπτύξει μια ιδέα για την εισαγωγή των φυσικών οικοσυστημάτων σε καθ' ύψος αναπτυσσόμενες πόλεις που ονομάζονται farmscrapers. Η πρόταση για τις ιδιότυπες καθ' ύψος οικιστικές περιοχές που μοιάζουν να σχηματίζονται από «γυάλινα βότσαλα», τοποθετημένα το ένα πάνω στο άλλο, αφορά την περιοχή Schezhen στην Κίνα. Στόχος είναι η κάλυψη των συνεχώς αυξανόμενων στεγαστικών αναγκών. Το Asian Cairns, όπως είναι το όνομα της συγκεκριμένης αρχιτεκτονικής πρότασης, έχει στόχο την προώθηση της ζωής στην ύπαιθρο, που καταπατάται από τη συνεχόμενη αστικοποίηση, σε ένα υβριδικό μοντέλο σύμφωνα με το οποίο τα τρόφιμα θα παράγονται εντός πόλης, που θα είναι ενεργειακά αυτάρκης, χάριν της ηλιακής και αιολικής ενέργειας. Το μοντέλο περιλαμβάνει έξι βιώσιμα κτίρια, τα οποία, σε περίπτωση υλοποίησής τους, αναμένεται να λειτουργήσουν ως μικρή πόλη ή, τουλάχιστον, ως αυτόνομη πολεοδομική ενότητα (Anon, 2015). Παρότι οι παραπάνω προτάσεις μοιάζουν σε μεγάλο βαθμό ουτοπικές, ωστόσο η σημασία τους έγκειται στο γεγονός πως αποτυπώνουν το πλαίσιο του οράματος των σύγχρονων σχεδιαστών. Αξίζει να σημειωθεί πως πολλές από τις ουτοπικές ιδέες στο παρελθόν (πρβ. Κεφάλαιο 2) μελετώνται ακόμα και σήμερα, συχνά με σκοπό την καλύτερη ανάγνωση της πόλης και τη διατύπωση ικανών πολεοδομικών μοντέλων.

## 8.9. Συμπεράσματα

Η περιβαλλοντική συνιστώσα αποτελεί μια σημαντική παράμετρο για επιτυχημένες παρεμβάσεις σε επίπεδο πολεοδομικής κλίμακας. Οι σύγχρονες ανάγκες για βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης απαιτούν προτάσεις που να σχεδιάζονται και να υλοποιούνται στο πλαίσιο της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης και προστασίας. Για το λόγο αυτό, η πολεοδομική σκέψη έχει εντάξει ζητήματα σχετικά με το πράσινο, τα νερά και την ατμόσφαιρα ως καίρια θέματα σχεδιασμού και προβάλλει πρακτικές, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, ως μεθοδολογίες ανάπλασης. Πράγματι, όσο ανορθόδοξο κι αν ακούγεται κάτι τέτοιο, η σύγχρονη αντίληψη της ανάπλασης δεν έγκειται στην αισθητική αναμόρφωση και ανάδειξη του τοπίου, αλλά στην κοινωνική αναζωογόνηση των περιοχών, μέσα από τη βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων και την προώθηση της οικονομικής ευμάρειας.

Η βιώσιμη κινητικότητα προβάλλει ως μια ικανοποιητική και «φθηνή» λύση, επειδή έρχεται να προσαρμοστεί στο υφιστάμενο αστικό περιβάλλον, χωρίς σημαντικές ανακατατάξεις στον ιστό της πόλης. Οι παρεμβάσεις είναι ήπιες και περιλαμβάνουν πλακοστρώσεις, πεζοδρομήσεις, μείωση του χώρου που χρησιμοποιείται από ιδιωτικά μηχανοκίνητα μέσα και αύξηση του χώρου κίνησης φιλικών προς το περιβάλλον μέσων, αύξηση

των χώρων πρασίνου. Οι παραπάνω παρεμβάσεις φαίνεται πως συνέβαλαν στην αύξηση των δημόσιων ανοικτών χώρων, οι οποίοι, στις περιπτώσεις που αξιοποιήθηκαν κατάλληλα, έγιναν ιδιαίτερα δημοφιλείς, με σημαντική επισκεψιμότητα κατά το μεγαλύτερο μέρος της ημέρας.

Οι νέες περιβαλλοντικές αντιλήψεις φέρνουν στο προσκήνιο την αναγκαία κοινωνικότητα των πόλεων, προωθώντας στρατηγικές σύμφωνα με τις οποίες οι πόλεις γίνονται περισσότερο συμπαγείς, με μικρότερου μεγέθους κατοικίες και μικρές αποστάσεις. Οι κάτοικοι καλούνται να αξιοποιούν τη δημόσια συγκοινωνία ως δημόσιο χώρο και να τη μετατρέπουν σε κόμβο αστικής ζωής. Έτσι, παρατηρείται πως αρκετά σύγχρονα πολεοδομικά μοντέλα, ακόμα και τέτοια που αγγίζουν το όριο του ουτοπικού, προσαρμόζονται στην παραπάνω προσέγγιση. Οι πόλεις οφείλουν να είναι ανθρώπινες και όχι μητροπόλεις. Το αστικό τοπίο και η ποιότητα ζωής είναι τα σύγχρονα κίνητρα για την προσέλκυση κεφαλαίου και όχι ο μητροπολιτικός χαρακτήρας.

Πιστεύεται πως το όραμα της βιώσιμης πόλης μπορεί να βρει ικανοποιητικές εφαρμογές στο άμεσο μέλλον, βελτιώνοντας την εικόνα και των πόλεων της Ελλάδας, οι οποίες, παρά τις προσπάθειες που γίνονται, έχουν ακόμα σημαντικά περιθώρια για βελτίωση. Άλλωστε, ο ορθός πολεοδομικός σχεδιασμός που λαμβάνει σημαντικά υπόψη του το φυσικό περιβάλλον αποτελεί βασική λύση σε ένα από τα κύρια προβλήματα που ταλανίζει τις ελληνικές πόλεις, τις φυσικές καταστροφές (κυρίως πλημμυρικά και σεισμικά φαινόμενα), ακόμα κι αν αυτές είναι μικρής κλίμακας.

# Βιβλιογραφικές αναφορές


Αθανασόπουλος, Κ. και Βλαστός, Θ. (2009). Διλήμματα δημοκρατίας και η σημασία της συμμετοχής των πολιτών στο πλαίσιο ενός σύγχρονου πολεοδομικού σχεδιασμού. *Πρακτικά 2ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης-Τόμος ΙΙΙ.* Βόλος: 1569-1576.

Αίσωπος, Ι. (2006). Η διάχυτη πόλη. Στο: Ά. Γοσποδίνη και Η. Μπεριάτος (επιμ.). *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη.* Αθήνα: Κριτική, 104-120.

Αναστασιάδης, Α. και Λαγαρίας, Α. (2012). Πολεοδομικός προγραμματισμός ενταγμένος στο πλαίσιο διαχείρισης κινδύνου. *Πρακτικά 3ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης-Μέρος Ι.* Βόλος, 318-324.

Αναστασιάδης, Α. και Χατζηκοκόλη, Σ. (2012). Το ελληνικό αστικό κέντρο κάτω από το πρίσμα της Αειφόρου Νέας Πολεοδομίας. *Πρακτικά 3ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Μέρος Ι.* Βόλος, 352-357.

Αραβαντινός, Α. και Κοσμάκη, Π. (1988). *Υπαίθριοι χώροι στην πόλη.* Αθήνα: ΕΜΠ.

Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου.* Αθήνα: Συμμετρία.

Binde, J. (2003). Πόλεις και περιβάλλον τον 21ο αι.: Μια προσανατολισμένη στο μέλλον σύνθεση μετά το Habitat ΙΙ. Στο: Π. Λέφας (επιμ.). *Αύριο οι πόλεις.* Αθήνα: Πλέθρον.

Βλαστός, Θ. και Μηλάκης, Δ. (2006). *Πολεοδομία vs Μεταφορές: Από την απόκλιση στη αύγκλιση.* Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Βλαστός, Θ. (1996). Οι ευρωπαϊκές τάσεις στις αστικές μετακινήσεις: Ζητήματα φιλοσοφίας σχεδιασμού. *Ύλη και Κτίριο.* 30:62-64.

Βλαστός, Θ. (2001). Η καταπολέμηση της ρύπανσης του αέρα, Η Ευρωπαϊκή Οδηγία Πλαίσιο και η άτολμη μεταφορά της στην ελληνική νομοθεσία. *Περιβάλλον και Δίκαιο*, 15(1):66-69.

Γεντεκάκης, Ι. (2003). *Ατμοσφαιρική ρύπανση: Επιπτώσεις, έλεγχος και εναλλακτικές τεχνολογίες.* Θεσσαλονίκη: Τζιόλας.

Γιαννακούρου, Τ. (2007). *Σύλλογος Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών.* διαθέσιμο στο http://www.sepox.gr/ [πρόσβαση: 25 Αυγούστου 2014].

Γοσποδίνη, Ά. και Μπεριάτος, Η. (2006). Εισαγωγή: Μετασχηματισμοί των αστικών τοπίων στις συνθήκες της παγκοσμιοποίησης, του ανταγωνισμού των πόλεων και των μεταμοντέρνων κοινωνιών. Στο: Ά. Γοσποδίνη και Η. Μπεριάτος (επιμ.). *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη.* Αθήνα: Κριτική.

Γοσποδίνη, Ά. (1995). *Σημειώσεις Αστικής Σύνθεσης.* Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας.

Δημαδάμα, Ζ. (2008). *Οικονομία, ανάπτυξη, περιβάλλον. Θεωρητικές προσεγγίσεις και πολιτικές αειφόρου ανάπτυξης.* Αθήνα: Παπαζήσης.

Ελευθεριάδης, Α. και Ματζίρης, Ε. (2013). *City Branding.* διαθέσιμο στο http://www.citybranding.gr/ [πρόσβαση: 2 Ιουλίου 2015].

Έππας, Δ., Παρθενοπούλου, Σ. και Πούλιος, Κ. (2007). *Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος.* διαθέσιμο στο http://library.tee.gr/ [πρόσβαση: 25 Αυγούστου 2014].

Ζησοπούλου, Α. και Κάζδαγλης, Μ. (2011). Η αντιμετώπιση του φαινομένου της θερμικής νησίδας μέσω του στρατηγικού σχεδιασμού της βιώσιμης ανάπτυξης του ελληνικού αστικού περιβάλλοντος. διαθέσιμο στο http://arenep2011.conferences.gr/ [πρόσβαση: 23 Οκτωβρίου 2015].

Θεολόγου, Κ. (2012). Η ευρωπαϊκή πόλη ως τόπος κατανάλωσης: Η κουλτούρα της κυρίαρχης υπεροχής του ιδιωτικού επί του δημοσίου. *Πρακτικά 3ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Μέρος Ι.* Βόλος, 600-605.

Jamison, Α. (2008). Η δημιουργία χώρων πρασίνου στην πόλη: Η αστική περιβαλλοντοκρατία από τον Μάμφορντ στο Μάλμε. Στο: Η. Mikael και Μ. Thomas (επιμ.). *Ο τεχνολογικός χαρακτήρας της πόλης: Νεοτερικότητα και αστική ζωή στην Ευρώπη.* Αθήνα: UniversityStudioPress.

Καββαδά, Δ. (2014). *Νομικό Συμβούλιο του Κράτους.* διαθέσιμο στο www.nsk.gov.gr/webnsk/pdf.jsp?fileid=30867094 [πρόσβαση: 25 Αυγούστου 2014].

Καλογήρου, Ν. (1995). *Ευρωπαίοι αρχιτέκτονες-δημιουργοί: Αστική αρχιτεκτονική.* 1η έκδοση, επιμ., Αθήνα: Atrium/Μαλλιάρης Παιδεία.

Καυκούλα, Κ. (2008). *Η περιπέτεια των κηπουπόλεων.* Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Κλαμπατσέα, Ρ. (2012). *MEDIES.* διαθέσιμο στο http://www.medies.net/ [πρόσβαση: 2 Ιουλίου 2015].

Κοκώσης, Χ. (2005). Πολιτικές για το περιβάλλον στις πόλεις. Στο: Δ. Οικονόμου και Γ. Πετράκος (επιμ.). *Η ανάπτυξη των ελληνικών πόλεων: Διεπιστημονικές προσεγγίσεις αστικής ανάλυσης και πολιτικής.* Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg, 481-490.

Κούγκολος, Α. (2005). *Εισαγωγή στην Περιβαλλοντική Μηχανική.* Αθήνα: Τζιόλας.
Κουτούπα-Ρεγκάκου, Ε. (2007). *Δίκαιο του Περιβάλλοντος.* Αθήνα: Σάκκουλας.
Κυριακίδης, Χ. (2015). Προσεγγίζοντας τη λειτουργία του αστικού χώρου με γνώμονα τις τοπικές παραμέτρους: Συγκριτική μελέτη μεταξύ Λάρισας και Νότινγχαμ. *Πρακτικά 4ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης*. Βόλος.
Lefebvre, H. (1981). Χώρος αρχιτεκτονικός, χώρος αστικός. Στο: Α. Γερολύμπου, Ν. Καλογήρου, Ν. Παπαμίχος και Α. Τουλουβής (επιμ.). *Επί πόλεως. Συλλογή κειμένων.* Θεσσαλονίκη: Αλτιντζής.
Μαλλιαρός, Χ. (2000). *Περιβάλλον, ρύπανση και τεχνικές αντιρρύπανσης: Αέρια, υγρά και στερεά απόβλητα.* Αθήνα: Μεταίχμιο.
Μανωλιάδης, Ο. (2002). *Περιβαλλοντικός σχεδιασμός: Μελέτη και εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων.* Αθήνα: Ίων.
Μιχαλοπούλου, Χ. (2004). *Νομοθεσία για το περιβάλλον.* Θεσσαλονίκη: Ζήτης.
Μπαρμπόπουλος, Ν., Μηλάκης, Δ. και Βλαστός, Θ. (2005). Αναζητώντας τη μορφή της βιώσιμης πόλης: Κριτική προσέγγιση του συμπαγούς πολεοδομικού μοντέλου. *Αειχώρος*, 4(1):20-45.
Μπεριάτος, Η. (2003). Σχεδιασμός και διαχείριση προστατευόμενων περιοχών στην Ελλάδα: Θεσμικές εξελίξεις, προβλήματα και προοπτικές. *Αειχώρος* 2(1):58-59.
Μπεριάτος, Η. (2009). Περιβάλλον: Βασικός στόχος του χωρικού σχεδιασμού. *Πρακτικά Διεθνούς Διημέρου «Μεσαίες πόλεις και περιβαλλοντικός σχεδιασμός».* Βόλος.
Μωραΐτου, Π. και Γιάλης, Σ. (2009). Η εκτός σχεδίου δόμηση και η αδυναμία εφαρμογής βιώσιμου πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού στον ελλαδικό χώρο: Η περίπτωση του δήμου Ρόδου. *Πρακτικά 2ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Τόμος ΙΙΙ.* Βόλος, 1187-1194.
Παπαγρηγορίου, Β. (2007). *Πολεοδομία: Εισαγωγή, θεσμοί, πολιτική.* Αθήνα: Σάκκουλας.
Παπαδοπούλου, Μ. (2008). Περιβαλλοντικός σχεδιασμός υδατικού δυναμικού μεσαίων πόλεων. *Πρακτικά Συνεδρίου «Μεσαίες πόλεις και περιβαλλοντικός σχεδιασμός»*, 29-31 Μαΐου. 55-61.
Ρόδη, Α. (2012). Αστική διάχυση ή συμπαγής πόλη: Η υπέρβαση του διλήμματος μέσω του αστικού σχεδιασμού. *Πρακτικά 3ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Μέρος Ι*. 679-680.
Σαρηγιάννης, Γ. (2006). Τμήμα Αρχιτεκτόνων Μηχανικών/ΑΠΘ. διαθέσιμο στο courses.arch.ntua.gr/ [πρόσβαση: 2 Ιουλίου 2015].
Σιόλας, Ά. και Λέκκα, Α. (2008). Ο ρόλος των χρήσεων γης στον περιβαλλοντικό σχεδιασμό του αστικού χώρου. *Πρακτικά Συνεδρίου Μεσαίες Πόλεις και Περιβαλλοντικός Σχεδιασμός*, Μάιος.
Σκούντζος, Θ. (2005). *Οικονομική ανάπτυξη: Θεωρία,* προβληματισμοί.τόμ. Ι. Αθήνα: Σταμούλης.
Σταματίου, Ε. (χ.χ.). *Αστική κινητικότητα και ποδήλατο. Σχεδιασμός και πολιτικές: Ελληνική πραγματικότητα.* διαθέσιμο στο http://www.solon.org.gr/downloads/ [πρόσβαση: 8 Ιουλίου 2015].
Σταμπουλής, Γ., Κυριακίδης, Χ. και Ηλιάδης, Φ. (2013). Ελληνικό Παράρτημα ERSA. διαθέσιμο στο http://grsa.prd.uth.gr/ [πρόσβαση: 8 Ιουλίου 2015].
Τάτσης, Λ. (2006). Νόμος και φύση. διαθέσιμο στο http://www.nomosphysis.org.gr/articles.php?artid=2606&lang=1&catpid=1[πρόσβαση: 25 Αυγούστου 2014].
ΤΕΕ (1997). Το νομοσχέδιο για τη βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών: Γενικά – Στόχοι – Κατευθυντήριες αρχές. Αφιέρωμα. *Ενημερωτικό Δελτίο Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας.* διαθέσιμο στο http://teeserver.tee.gr/ [πρόσβαση: 24 Ιουνίου 2015].
Τζώρτζη, Τ. (χ.χ.). ΤΕΕ. διαθέσιμο στο http://library.tee.gr/ [πρόσβαση: 2 Ιουλίου 2015].
Χατζηκοκόλη, Σ. (2009). «Υγιείς» πόλεις. Μια διαχρονικά επίκαιρη πρόκληση. *Πρακτικά 2ου Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Τόμος ΙΙ.* Βόλος, 603-610.
Ψάιλα, Α. και Σταθά, Θ. (2005). Στρατηγική περιβαλλοντική εκτίμηση: Ένας νέος θεσμός. *Πρακτικά Συνεδρίου Heleco 2005*, 3-6 Φεβρουαρίου.

Anon (2015). Cheonggyecheon Stream Restoration Project. *Landscape Performance Series.* Available at:http://landscapeperformance.org/ [accessed: July 28, 2015].
Barton, J. and Pretty, J. (2010). Urban Eology and Urban Health and Well-Being. In B.E. Society (Ed.) *Urban Ecology.* New York: Cambridge University Press, 202-229.
Bilgili, B. and Gokyer, E. (2012). INTECH. Available at: http://cdn.intechopen.com/ [accessed: July 2, 2015].
Bragagnolo, C. and Geneletti, D. (2012). Addressing Cumulative Effects in Strategic Environmental Assesment of Spatial Planning. *Aestimum, 60.* 1:39-52.

Brake, A. et al. (2012). The Architects Newspaper. διαθέσιμοστοhttp://www.archpaper.com/news/articles.asp?id=6224#.Vbeen5SSwdU [accessed: July 28, 2015].
Callebaut, V. (2015). Asian Cairns. The Sustainable City. *Design Modern.* Available at: http://www.design-moderne.com/ [accessed: July 30, 2015].
CEC (1990). *Green Book on the urban Environment.* Luxemburg: Commision of the European Commities.
Chapa, J. (2008). *Inhabitat.* Available at: http://inhabitat.com/lilypad-floating-cities-in-the-age-of-global-warming/ [accessed: July 28, 2015].
Goodyear, S. (2010). Grist. Available at: http://grist.org/article/2010-12-21-taming-the-mean-streets-of-new-york-a-talk-with-nyc-dot/ [accessed: July 28, 2015].
Gospodini, A. (2000). Competition Between European Cities and «New» Uses of the Urban Fabric: A Challenge for the Greek Cities. In J. Psicharis, A. Gospodini and O. Christopoulou (Eds). *Seventeen Articles About Cities, Design and Development.* Volos: University of Thessaly Press.
Hall, P. (1998). *Urban Geography.* New York: Routledge.
Hee, L. (2015). Can Dense Cities Really be Liveable?. In S. Rassia and P. Pardalos (Eds). *Future City Architeture for Optimal Living.* 1:81-104.
Korean Culture and Information Service (2013). *Korean Culture, No. 12Q:K-Architecture, Tradition Meets Modernity.* s.l.: Korean Culture and Information Service.
Lowson, M. (2005). *Advane Transit.* Available at:http://www.advancedtransit.org/wp-content/uploads/2011/08/PRT-for-airport-applications-M.-Lowson.pdf [accessed: July 8, 2015].
Lynch, K. (1960). *The Image of the City.* Cambridge, MA: MIT Press.
Naparstek, A. (2009). StreetsBlog NYC.Available at: http://www.streetsblog.org/2009/01/13/new-york-city-wins-the-sustainable-transport-award/ [accessed: July 28, 2015].
OECD Territorial Reviews (2005). *Seoul, Korea.* Seoul: OECD Publishing.
Parham, D. (2012). *Urban by Design Online.* Available at: http://www.urbanbydesignonline.com/ [accessed: July 28, 2015].
Roseland, M. (2005). *Towards Sustainable Communities. Resources for Citizens and their Governments.* Canada: New Society Publishers.
Serena, M. (2002). Sustaining Urban Green Spaces: Can Public Parks Be Protected Under the Public Trust Doctrine?. *South Carolina Environmental Law Journal 10.*
Tang, B., Wong, S. and Lee, A. (2007). Green belt in a compact city: A zone for conservation or transition?. *Landscape and Urban Planning,* 79:358-373.
Whyte, W. (1980). *The Social Life of Small Urban Spaces.* Washington, DC: Conservation Foundation.

# Κεφάλαιο 9
## Συμμετοχικός σχεδιασμός και άλλες μορφές εναλλακτικών προσεγγίσεων του καθολικού σχεδιασμού

**Σύνοψη**

*Στο κεφάλαιο αυτό περιγράφονται συνοπτικά οι εναλλακτικές προσεγγίσεις του καθολικού σχεδιασμού (μεικτή ανίχνευση, αστική διαχείριση κτλ.), συμπεριλαμβανομένων των νεότερων συμπληρωματικών εναλλακτικών (σχεδιασμός γειτονιάς, ανθεκτικός σχεδιασμός κτλ.).Στη συνέχεια, παρουσιάζεται κυρίως η έννοια του συμμετοχικού σχεδιασμού στο ελληνικό περιβάλλον, αναφορικά με τη θεσμοθέτηση των διαδικασιών της διαβούλευσης. Επιπλέον, καθορίζονται οι επιμέρους διαδικασίες για τα διάφορα επίπεδα σχεδιασμού, ανάλογα με τον ειδικότερο θεσμό (Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο/ΠΣ, Πολεοδομική Μελέτη/ΠΜ κ.ά.). Τέλος, επιχειρείται η εισαγωγή του αναγνώστη στις διάφορες μορφές συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό, είτε αυτές εφαρμόζονται στην Ελλάδα είτε στο διεθνές και ευρωπαϊκό περιβάλλον.*

**Προαπαιτούμενη γνώση**

*Ο αναγνώστης απαιτείται να έχει κατανοήσει τις βασικές αρχές του σχεδιασμού και να έχει διαβάσει τα Κεφάλαια 4,5 και 6 του παρόντος, που αφορούν τους εμπλεκόμενους φορείς και τη διαδικασία γνωμοδοτήσεων. Επιπλέον, κρίνεται χρήσιμη η μελέτη του μαθήματος «Θεωρία και μέθοδοι συμμετοχικού σχεδιασμού» της Σχολής Αγρονόμων και Τοπογράφων Μηχανικών του ΕΜΠ.*

## 9.1 Εισαγωγή

Οι διαδικασίες, οι μεθοδολογίες και τα εργαλεία που αναλύθηκαν ήδη στα Κεφάλαια 3-6 του παρόντος αποτέλεσαν την κυρίαρχη λογική και πρακτική στο σχεδιασμό, και συνεχίζουν να συνιστούν το πρότυπο του «καθολικού σχεδιασμού», που κυριαρχεί στη σκέψη και την πράξη των πολεοδόμων περίπου τα τελευταία τριάντα χρόνια (Αραβαντινός, 2007). Τα ζητήματα που συντέλεσαν στη θεωρητική και πρακτική πορεία του σχεδιασμού και στη μετάβαση από το πρότυπο του «καθολικού σχεδιασμού» (comprehensive rational planning) στο πρότυπο του «στρατηγικού σχεδιασμού» (strategic planning) είναι ποικίλα και αφορούν οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτικούς, πολιτιστικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες.

Ο καθολικός σχεδιασμός, προερχόμενος από την κεντρική διοίκηση, απέτυχε να ανταποκριθεί στις κοινωνικές ανάγκες, αφού προϋποθέτει αφενός ομοιογενή, χωρίς συγκρούσεις και αντιθέσεις, κοινωνία και αφετέρου ομοφωνία σε αξίες και επιδιώξεις (Αθανασόπουλος, 2009). Ο πολεοδομικός σχεδιασμός αλλάζει, εγκαταλείποντας την προσπάθεια να αποτυπώσει στο χαρτί το σχέδιο μιας πόλης, και στρέφεται στην υιοθέτηση ενός προγράμματος που περιέχει τους πολεοδομικούς στόχους. Στη διαδικασία αυτή, απαραίτητη κρίνεται η συμβολή των πολιτών, που είναι και οι άμεσα ενδιαφερόμενοι.

Χαρακτηριστικά, ο Hall (1996) περιγράφει την εξέλιξη του πολεοδομικού σχεδιασμού προς αυτή την κατεύθυνση:

Το 1955 ο τυπικός απόφοιτος πολεοδόμος κάθεται στο σχεδιαστήριο και παράγει ένα διάγραμμα με τις επιθυμητές χρήσεις γης, το 1965 αναλύει τα αποτελέσματα του υπολογιστή για τις τάσεις κυκλοφορίας, το 1975 μιλάει μέχρι αργά τη νύχτα με κοινωνικές ομάδες, στην προσπάθειά του να τους οργανώσει εναντίον εχθρικών δυνάμεων του έξω κόσμου.

Φυσικά, ο στρατηγικός σχεδιασμός δεν υποκατέστησε ποτέ πλήρως αυτόν που νοείται ως καθολικός, αλλά οι νεότερες κατευθύνσεις/πρακτικές του ήρθαν να συμπληρώσουν την ευρύτερη θεώρηση στη συλλογιστική και εφαρμογή του πολεοδομικού σχεδιασμού, συμπεριλαμβάνοντας τους παραπάνω παράγοντες, που επηρεάζουν την πολεοδομική οργάνωση. Θα λέγαμε ότι αυτές οι κατευθύνσεις μάλλον κάλυψαν κάποιες εντοπισμένες μεθοδολογικές, αλλά και πρακτικές αδυναμίες του πρότερου τρόπου σχεδιασμού.

Τα οφέλη των συμμετοχικών προσεγγίσεων έχουν παρουσιαστεί από πολλούς συγγραφείς τα τελευταία χρόνια. Η Healey (1997) αναφέρεται στο «κοινωνικό και διανοητικό κεφάλαιο», που δημιουργεί ένας στηριζόμενος στη συναίνεση επικοινωνιακός, συμμετοχικός σχεδιασμός. Οι Βλαστός (1998) και Κασσιός (2002) εξετάζουν τη σημασία της πληροφόρησης των πολιτών. Οι Bickerstaff και Walker (2001) επικυρώνουν την ιδέα της απόκτησης κοινωνικής συνείδησης από κατοίκους που ασχολήθηκαν με συμμετοχικές διαδικασίες. Επίσης, η συμμετοχή του κοινού θεωρείται ότι συμβάλλει στην περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση (Ευρω-

παϊκό Κοινοβούλιο, 2006). Οι θετικές ψυχολογικές προεκτάσεις των διαδικασιών αυτών παρουσιάζεται από τον Allen (1999). Η συμβολή στη βελτίωση της ποιότητας των αποφάσεων αναδεικνύεται από τους Jenkins, Kirk και Smith (2001). Οι Lowndes κ.ά. (2001) αναφέρονται στον τρόπο με τον οποίο οι κάτοικοι, μετά την εμπλοκή τους σε συμμετοχικές διαδικασίες, ανανέωσαν την πίστη τους στις ικανότητες όσων λαμβάνουν αποφάσεις, αφού αντιλήφθηκαν την πολυπλοκότητα των ζητημάτων αυτών.

Τα οφέλη του συμμετοχικού σχεδιασμού συνοψίζονται από τον Αθανασόπουλο (2009) στα εξής:

- ενημέρωση των πολιτών,
- δυνατότητα κοινωνικού ελέγχου επί των αποφάσεων,
- πολιτική ενεργοποίηση, περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση, απόκτηση κοινωνικής συνείδησης από τους κατοίκους των πόλεων,
- ενίσχυση της κοινωνικότητας, αδελφοσύνης, ψυχικής υγείας των κατοίκων της γειτονιάς,
- βελτίωση της ποιότητας των αποφάσεων,
- ενίσχυση της δημοκρατίας.

Στο παρόν κεφάλαιο επιχειρείται η σύνοψη των κύριων εναλλακτικών προσεγγίσεων του καθολικού σχεδιασμού που εντοπίζονται στην ελληνική και στη διεθνή βιβλιογραφία, χρησιμοποιώντας την κατηγοριοποίηση που περιλαμβάνεται στο βιβλίο του Αραβαντινού, *Πολεοδομικός σχεδιασμός* (2007), στην οποία έχει γίνει παράλληλα προσθήκη ειδικών κατηγοριών (π.χ. neighborhood planning), που παρουσιάζονται ως οι πλέον σύγχρονες πρακτικές στο σχεδιασμό. Η παρουσίασή τους στην τελευταία ενότητα του βιβλίου έχει κύριο στόχο να ενημερώσει το φοιτητή για τις δυνατότητες εναλλακτικής αντιμετώπισης των αντίστοιχων ζητημάτων που εντοπίζονται στο σύνολο του συγγράμματος, καθώς και να συμπληρώσει γνώση προηγούμενων μαθημάτων με ανάλογη θεματολογία. Η βασική κατεύθυνση του καθολικού σχεδιασμού, όπως επίσης οι μέθοδοι και τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται αναφέρονται αναλυτικά στα Κεφάλαια 3-6 του παρόντος.

## 9.2 Κατευθύνσεις εναλλακτικών προσεγγίσεων σχεδιασμού

### 9.2.1 Μεικτή ανίχνευση

Ο όρος «μεικτή ανίχνευση» (mixed scanning), ο οποίος χρησιμοποιήθηκε αρχικά από τον Etzioni (1968), αναφέρεται στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και περιγράφεται διεξοδικά στην πρώτη δημοσίευσή του.[1] Αποτελεί μια εναλλακτική στον καθολικό σχεδιασμό και, κατά τους Αραβαντινό (2007) και Κουσιδώνη (2007), εστιάζεται σε δύο βασικά ζητήματα:

(α) τη γενική-συνοπτική επισκόπηση του συστήματος, για τη λήψη κάποιων βασικών στρατηγικών αποφάσεων (καθορισμό βασικών στόχων-κατευθύνσεων) του σχεδιασμού, και

(β) τη λεπτομερή αντιμετώπιση συγκεκριμένων θεμάτων-τομέων, σε συνάρτηση με τις διαπιστώσεις/αποφάσεις που ελήφθησαν στο προηγούμενο επίπεδο.

Ο Etzioni, θεωρώντας ότι είναι αδύνατον να εξεταστούν όλα τα στοιχεία ενός συστήματος *συνεκτικά* και *συνδυασμένα*, πρότεινε την παραπάνω προσέγγιση, που αποφεύγει τις καταρχάς διεξοδικές/λεπτομερείς αναλύσεις. Κατά τον Αραβαντινό (2007), με αυτόν τον τρόπο αποφεύγεται, αρχικά, σε μεγάλο βαθμό η επίπονη και χρονοβόρα διαδικασία συστηματικής συλλογής στοιχείων, που τόσο επιβαρύνει τις κλασικές ρυθμιστικές μελέτες, και στη συνέχεια η ανυπέρβλητη συχνά δυσκολία που παρουσιάζει η σύνθεση των επιμέρους συμπερασμάτων της ανάλυσης σε μια(τουλάχιστον) ενιαία πρόταση για το σύνολο του συστήματος. Σημειώνει ακόμα ότι η μέθοδος αυτή έχει μειονεκτήματα σχετικά με τον κίνδυνο να παραλειφθούν ορισμένες βασικές διαστάσεις της κατάστασης και να δοθεί αντίστοιχα έμφαση σε θέματα που εξαρχής φαίνονταν σημαντικά, ενώ τελικά δεν είχαν τόση σημασία στη λήψη αποφάσεων για το σχεδιασμό.

Με το μοντέλο της μεικτής ανίχνευσης γίνεται μια προσπάθεια να «εμπλακούν» τα πλεονεκτήματα του ορθολογικού μοντέλου με το λεπτομερειακό μοντέλο σχεδιασμού (incremental planning model), στοχεύοντας στην εξάλειψη των αδυναμιών.

- Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. Etzioni, 1968· Αραβαντινός, 2007· Mutenheri, 2009· Κουσιδώνης, 2007· Ijeoma, 2007.
- Για τον ορισμό του mixed scanning, βλ. επίσης Freie Universität Berlin http://www.geo.fu-berlin.de [πρόσβαση: 12 Μαρτίου 2015].

### 9.2.2 Μέθοδος αποσπασματικών μικροβελτιώσεων

Η μέθοδος αποσπασματικών μικροβελτιώσεων (disjoined incrementalism) αφορά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων στο σχεδιασμό. Αρχικά, τη χρησιμοποίησαν και υποστήριξαν σημαντικά ο Lindblom και οι συνεργάτες του από τα τέλη της δεκαετίας του 1950 μέχρι και το 1980 (Braybrooke and Lindblom, 1963). Η θεωρία

[1] Βλ. περισσότερα: http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2356273.

του Lindblom αναφέρεται σε μια κριτική του καθολικού σχεδιασμού σε όλα του τα στάδια, καθώς τον θεωρεί μη εφαρμόσιμο, προτείνοντας στην ουσία αποσπασματικές μικροβελτιώσεις, που στοχεύουν σε άμεσες εφαρμογές. Πιο συγκεκριμένα, κατά τη γνώμη του, οι μόνες ρεαλιστικές εναλλακτικές λύσεις είναι οι αποσπασματικές, περιορισμένης φιλοδοξίας προτάσεις, που δεν απομακρύνονται αισθητά από τα δεδομένα της υφιστάμενης κατάστασης (Αραβαντινός, 2007).

Ο Αραβαντινός (2007, σ. 88) συνοψίζει ουσιαστικά την κριτική του για αυτήν τη μέθοδο ως εξής:

> Γενικά, μπορούμε να πούμε ότι η μεθοδολογία αυτή επιδιώκει τη γρήγορη αντιμετώπιση των πιο επιτακτικών προβλημάτων του παρόντος, με αποσπασματικά μέτρα, που ανακουφίζουν την κατάσταση, χωρίς όμως πολλές φιλοδοξίες για οριστικές λύσεις. […] Ωστόσο, ο υπερβολικός συντηρητισμός της μεθόδου αυτής περιορίζει στο ελάχιστο τις δυνατότητες απόκλισης από τα γνωστά και αποκλείει κάθε δημιουργική καινοτομία. Γι' αυτό και κατηγορείται από πολλούς ότι εξυπηρετεί το κατεστημένο στην προσπάθειά του να αμβλύνει τις συγκρούσεις που θα μπορούσαν να το κλονίσουν.

Συμπερασματικά, θα λέγαμε ότι είναι μια μέθοδος που βρίσκεται, όντως, σε αντίθεση με τις αρχές του καθολικού σχεδιασμού, στην οποία, κατά τον Frohock (1980), δεν υπάρχει ιεραρχική διάταξη των στόχων ή των μέσων του σχεδιασμού, αλλά εντοπίζεται ατελής και περιορισμένη πληροφόρηση, ενώ δεν συμπεριλαμβάνεται ούτε η σημαντική παράμετρος του κόστους.

Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. Αραβαντινός, 2007· Marshall, 1988· Ijeoma, 2007· Hayes, 2006· Lustick, 1980.

### 9.2.3 Αστική διαχείριση

Η αστική διαχείριση (urban management ή urban programming) δίνει έμφαση στη μελέτη των μηχανισμών σχεδιασμού και εφαρμογής (Αραβαντινός, 2007), έναντι του «καθαρού»-καθολικού πολεοδομικού σχεδιασμού.

Κατά τους Seashore και McNeill (1971), εστιάζεται σε θέματα διαχείρισης (management) και προγραμματισμού (programming) του σχεδιασμού, όπως είναι:

- η διαδικασία λήψης αποφάσεων στα διάφορα οργανωτικά σχήματα,
- η δομή των δικτύων εσωτερικής επικοινωνίας και διακίνησης της πληροφορίας,
- ο τρόπος διοίκησης σε σχέση με την απόδοση των ομάδων και των οργανώσεων,
- η συμπεριφορά μικρών ομάδων και η προσωπικότητα των στελεχών τους,
- η επιλογή και η σωστή αξιοποίηση του προσωπικού.

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι Μεταξάς και Λαλένης (2006) υποστηρίζουν σημαντικά την ιδέα του στρατηγικού σχεδιασμού ως εργαλείου αστικής διαχείρισης, δεδομένων των πολιτικών και ιδεολογικών κατευθύνσεων που προβάλλει στην πράξη, υπό δύο προϋποθέσεις:

(α) τη διαφοροποίηση της έννοιας και της πρακτικής της «διοίκησης/διαχείρισης» στο περιβάλλον των πόλεων από τις αντίστοιχες στο περιβάλλον των επιχειρήσεων, και

(β) την ικανότητα όσων ασκούν αστική διαχείριση να χρησιμοποιούν τον στρατηγικό σχεδιασμό έτσι ώστε η διαχείριση που ασκούν να είναι και η πλέον αποδοτική για την ανάπτυξη τόσο της πόλης, όσο και των ομάδων που δραστηριοποιούνται στο εσωτερικό της.

Η διαχείριση των πόλεων αφορά τη διαχείριση όλων των φάσεων της αστικής ανάπτυξης και των επιδράσεών τους στο αστικό περιβάλλον. Η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ) αναφέρει ότι οι πρακτικές σχεδιασμού, οι διαδικασίες λήψης απόφασης, οι μέθοδοι εφαρμογής και τα μέσα ελέγχου των πολιτικών ανάπτυξης αποτελούν εργαλεία ενός αποτελεσματικού συστήματος αστικής διαχείρισης (European Commission, 2004).

Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. Μεταξάς και Λαλένης, 2006·Αραβαντινός, 2007.

### 9.2.4 Εταιρικός σχεδιασμός

Ο εταιρικός σχεδιασμός (corporate planning) είναι ένας τύπος μακροπρόθεσμου σχεδιασμού όλων των πολεοδομικών δραστηριοτήτων, που εκφράζεται, κατά τον Αραβαντινό (2007), με στόχους και υλοποιείται σταδιακά με επιμέρους βραχυπρόθεσμους στόχους. Έτσι, ο χαρακτήρας του στρατηγικού σχεδιασμού μετατρέπεται σε σχεδιασμό τύπου «εταιρικής διαχείρισης», με σαφείς βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους, προβλέψεις, προοπτικές, αδυναμίες, απειλές και διαμόρφωση εναλλακτικών λύσεων.

Γενικά, ο εταιρικός σχεδιασμός στην πολεοδομία προσπαθεί να προσεγγίσει το σχεδιασμό που διαμορφώνεται σε επιχειρησιακά σχέδια, με σχέδιο δράσης για τη διαφαινόμενη ανάπτυξη και τα επιδιωκόμενα κέρδη αναφορικά με την υπάρχουσα αγορά, και γι' αυτό έχει επικριθεί από πλήθος επιστημόνων.

Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. Αραβαντινός, 2007· Skitt, 1975.

### 9.2.5 Συνηγορικός σχεδιασμός

Ο συνηγορικός σχεδιασμός (advocacy planning) αποτελεί μια πρώιμη μορφή συμμετοχικού σχεδιασμού (βλ. Ενότητα 9.3), ο οποίος αναπτύχθηκε κυρίως στις ΗΠΑ, με στόχο να ενσωματώσει τα διάφορα συμφέροντα των ποικίλων κοινωνικών ομάδων που επηρεάζουν και επηρεάζονται από το σχεδιασμό. Ενδιάμεσος του κράτους και των διαφόρων αυτών ομάδων (συμπεριλαμβανομένων των όποιων φυλετικών και εθνικών μειονοτήτων),συνιστά έναν ειδικό συνήγορο, ο οποίος είναι συνήθως ένας καταρτισμένος πολεοδόμος, ο οποίος καλείται, κατά τον Αραβαντινό (2007), να προστατεύσει και να προωθήσει τα συμφέροντα συγκεκριμένων ομάδων του πληθυσμού, που δεν έχουν τις γνώσεις, τα μέσα και την οργάνωση για αυτοάμυνα.

Σημειώνεται ότι, σύμφωνα με το Υπουργείο Περιβάλλοντος της Αυστρίας, στον συνηγορικό σχεδιασμό δεν υπάρχει σαφής και συγκεκριμένη αλληλουχία βημάτων/γεγονότων. Ο ρόλος του συνηγόρου είναι να ενημερώνει τους κατοίκους για τα βασικά πολεοδομικά θέματα και να επεξεργάζεται μαζί τους λύσεις και διαδικασίες για την ομαλότερη διεξαγωγή του σχεδιασμού. Επιπλέον, θεωρείται ότι λειτουργεί καλύτερα σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Πρακτικά, ωστόσο, μέσα από τις εφαρμογές, τα βήματα που ακολουθούνται παρουσιάζονται στο διάγραμμα της Εικόνας 9.1.




**Εικόνα 9.1:** *Εντοπισμός βημάτων διαδικασίας συνηγορικού σχεδιασμού.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*

Οι επικριτές του συνηγορικού σχεδιασμού (Goodman, 1972),όπως υποστηρίζει ο Αραβαντινός (2007), αναφέρουν ότι, παρ' όλο που αυτός ξεκινά από ριζοσπαστικές ιδέες, φαίνεται απλώς να συντελεί στην άμβλυνση των κοινωνικών τριβών, στο πλαίσιο του κατεστημένου, με αποτέλεσμα να μη φτάνει η δυσαρέσκεια των καταπιεσμένων ομάδων στο κατώφλι εκείνο της έντασης πέρα από το οποίο έρχεται η πραγματική αλλαγή. Σημειώνεται, ωστόσο, ότι ο συνηγορικός σχεδιασμός αποτελεί, κατά μια έννοια, πρόδρομο αυτού που σήμερα καλούμε «συμμετοχικό σχεδιασμό», ο οποίος εξελίχθηκε μετέπειτα και απέκτησε συγκεκριμένη δομή και αλληλουχία διαδικασιών, αλλά και ειδικότερους ρόλους και σαφείς αρμοδιότητες.

Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. Αραβαντινός, 2007· Goodman, 1972· Πτέλλης, 1977· Davidoff, 1965. Χρήσιμες πληροφορίες παρουσιάζονται ακόμα στον οδηγό των Ven Klassen και Miller (2002), διαθέσιμο στο https://www.justassociates.org [πρόσβαση: 25 Αυγούστου 2015].

### 9.2.6 Αυτοβοήθεια

Η αυτοβοήθεια (self-help) είναι ένας τύπος προσωπικής ενεργητικής συμμετοχής του ανθρώπου στο περιβάλλον όπου ζει και εργάζεται. Οι κάτοικοι μιας περιοχής «κατασκευάζουν» την περιοχή τους με ίδια μέσα και μερική τεχνική και διαδικαστική βοήθεια από ειδικούς. Θεωρητικά, οι κάτοικοι καλούνται από τους αρμόδιους φορείς να υπακούσουν σε ορισμένες προδιαγραφές, αλλά, όπως σημειώνει ο Αραβαντινός (2007), η εκτροπή από τη μη τήρηση των προδιαγραφών μπορεί να οδηγήσει σε πλήθος παρανομιών (όπως η αυθαίρετη δόμηση στην Ελλάδα). Η μέθοδος της αυτοβοήθειας έχει λειτουργήσει σε μεγαλύτερο βαθμό σε χώρες του λεγόμενου Τρίτου Κόσμου (π.χ. Λατινική Αμερική, Ζάμπια, Νιγηρία, Γκάνα), σε περιοχές που υφίστανται φυσικές καταστροφές, αλλά και στις χώρες που δημιουργούνται οι διαφόρων ειδών αυθόρμητοι οικισμοί τύπου φαβέλας.

Σημειώνεται ακόμα ότι αντίστοιχες μορφές αυτοβοήθειας στο σχεδιασμό συναντάμε και σε αναπτυγμένες χώρες (όπως στη Β. Αμερική και τη Σκανδιναβία),στις οποίες, κατά τον Αραβαντινό (2007), εμφανίζονται σαν ένα χόμπι του πληθυσμού, που συναρμολογεί και συνθέτει προπαρασκευασμένα στοιχεία κτιρίων ή εξοπλισμού πόλεων, ακολουθώντας βέβαια πολεοδομικούς και οικοδομικούς κανονισμούς, και συμβάλλοντας έτσι στην κάλυψη αναγκών και στην αναβάθμιση της γειτονιάς του.

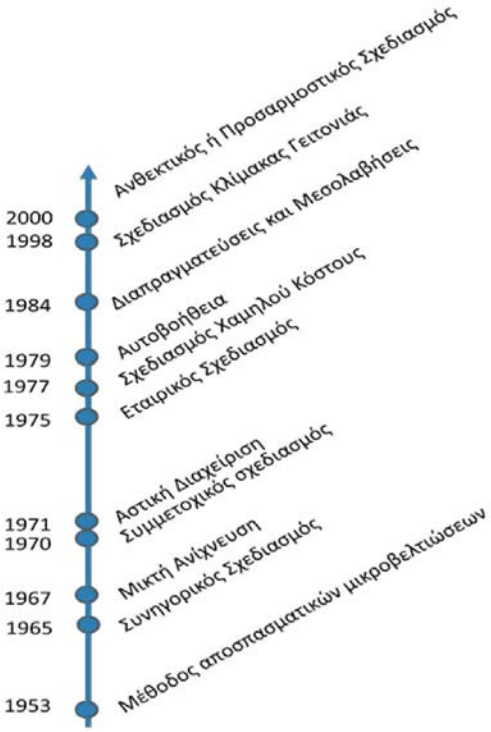
Η συγκεκριμένη μέθοδος έχει μελετηθεί περισσότερο στη σύγχρονη διεθνή βιβλιογραφία μετά τις μεγάλης κλίμακας καταστροφές, όπως αυτές που προκάλεσε ο τυφώνας Κατρίνα, κατά τις οποίες η κινητοποίηση των πληγέντων και των κατοίκων γειτονικών περιοχών στο σχεδιασμό της επόμενης μέρας ήταν καθοριστική για τη μελλοντική μορφή του αστικού χώρου.

Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. Αραβαντινός, 2007· Onyebueke and Ezeadichie, 2010· Mattingly, 2006· Janssen, 1979.

### 9.2.7 Διαπραγματεύσεις και μεσολαβήσεις

Η μέθοδος των διαπραγματεύσεων (negotiations) και μεσολαβήσεων (mediations) υιοθετήθηκε αρχικά στις ΗΠΑ, τη δεκαετία του 1980, με στόχο να επιλύσει διαφορές που εντοπίζονταν στο σχεδιασμό από τα διάφορα εμπλεκόμενα μέρη (επιχειρηματίες, ομάδες πολιτών, δημοτική αρχή κ.ά.). Αποτελούσε μια μέθοδο που ξεκινούσε από θεσμικούς παράγοντες (κράτος, δήμους), οι οποίοι όριζαν τις διαδικασίες και τους ειδικούς της διαπραγμάτευσης, ενώ παράλληλα παρέχονταν ειδικές υπηρεσίες διαμεσολαβητών. Οι τελευταίοι θεωρούνταν «αντικειμενικοί» σύμβουλοι, εκτιμητές ή κριτές των όποιων διαφορών προέκυπταν. Επιπλέον, κατά τον Αραβαντινό (2007), οι μεσολαβητές μπορούσαν να ζητήσουν πρόσθετες διευκρινίσεις, όπως σύνταξη μελετών εκτίμησης περιβαλλοντικών επιπτώσεων. Το έργο τους περιλάμβανε τη μελέτη και την πρόταση διαφανών και κοινά αποδεκτών διαδικασιών στις διαπραγματεύσεις.

Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. Αραβαντινός, 2007· Forester, 1987· Susskind and Ozawa, 1984.




**Εικόνα 9.2:** *Χρονική απεικόνιση εναλλακτικών προσεγγίσεων.*
**Πηγή:** *Ιδία επεξεργασία.*

### 9.2.8 Σχεδιασμός σε κλίμακα γειτονιάς

Ο σχεδιασμός σε κλίμακα γειτονιάς (neighborhood planning) δεν έχει καθιερωθεί στην Ελλάδα, ενώ παράλληλα λίγα είναι τα σαφώς καθορισμένα παραδείγματα εφαρμογής του και στον διεθνή χώρο. Έχει προκύψει λόγω της αναγκαιότητας του βιώσιμου πολεοδομικού σχεδιασμού και της αυξημένης σημασίας της γειτονιάς ως «πρώτου σταθμού» στο σχεδιασμό. Η έννοια της γειτονιάς εισήχθη στα ακαδημαϊκά κείμενα από τον Burgess (1929), ενώ η σημασία της χωρικής μονάδας αναφοράς της γειτονιάς (neighborhood unit) τονίστηκε από τον Perry (1998) και πολλούς άλλους μετέπειτα.

Χωρική μονάδα αναφοράς σε αυτόν το σχεδιασμό είναι η γεωγραφικά προσδιορισμένη γειτονιά, με συνέπεια σε πολλές περιπτώσεις τα όρια να είναι ασαφή. Υπάρχουν πολλές περιπτώσεις στις οποίες ως όρια διατηρούνται τα φυσικά ή τεχνητά στοιχεία του περιβάλλοντος (π.χ. ποτάμι, αυτοκινητόδρομος, συγκρότημα κτιρίων κτλ.) και άλλες στις οποίες γειτονιά θεωρείται η κάθε πολεοδομική ενότητα βάσει των δημογραφικών

στοιχείων. Βασικό στοιχείο σε αυτόν το σχεδιασμό αποτελεί η συμμετοχή των κατοίκων, αλλά και η στοχοθεσία, για την περαιτέρω ανάπτυξη της γειτονιάς. Ο σχεδιασμός σε κλίμακα γειτονιάς έχει προκαθορισμένη διαδικασία διεξαγωγής, η οποία περιλαμβάνει τη συλλογή πληροφοριών, υφιστάμενης πολεοδομικής και κυκλοφοριακής κατάστασης, τον εντοπισμό των προβλημάτων και τον καθορισμό των στόχων, σε συνδυασμό με τη συμμετοχή του κοινού, τη διαμόρφωση εναλλακτικών και την επιλογή των βέλτιστων εξ αυτών, και τελικά τον καθορισμό του τελικού σχεδίου και τον προγραμματισμό εφαρμογής.

Στη σημασία της κλίμακας γειτονιάς στο σχεδιασμό έχει αναφερθεί εκτεταμένα ο γνωστός αρχιτέκτονας Gehl, ο οποίος επιχειρεί συστηματικά να ανασημασιοδοτήσει την έννοια της γειτονιάς μέσα από πολεοδομικές πρακτικές και να αναδείξει τη σημασία της μικρής κλίμακας ανάλυσης της πληροφορίας (ενδεικτικά, βλ. Βίντεο, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/ [πρόσβαση: 12 Μαρτίου 2015]).

Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. Burgess, 1929· Patricios, 2002· Perry, 1998.

### 9.2.9 Ανθεκτικός ή προσαρμοστικός σχεδιασμός

Ο όρος *resilience* μεταφράζεται ως ανθεκτικότητα ή προσαρμοστικότητα και αναφέρεται στον πολεοδομικό σχεδιασμό και την αστική ανάπτυξη ως απαραίτητο πλέον στοιχείο για την επιρροή που μπορεί να έχει ο οποιοσδήποτε εξωγενής παράγοντας στο περιβάλλον της πόλης, αλλά και των περιαστικών ζωνών.

Ο ανθεκτικός ή προσαρμοστικός σχεδιασμός (resilient planning) αναφέρεται σε ένα πλαίσιο προγραμματισμού τέτοιο ώστε να μπορεί το εκάστοτε αστικό περιβάλλον να παραμείνει «ανθεκτικό» σε δυσμενείς εξωτερικές εκδηλώσεις (π.χ. φυσική καταστροφή, κλιματική αλλαγή-περιβαλλοντική υποβάθμιση, οικονομική κρίση, εξάρτηση από φυσικούς πόρους κτλ.). Η προσαρμοστικότητα αυτή αναφέρεται συνήθως στην ανθεκτικότητα τόσο των δομών, όσο και των δικτύων, αλλά και της ισορροπίας του πληθυσμιακών μεγεθών από τις όποιες μεταβολές.

Ενδεικτικά, για μια αναλυτική προσέγγιση της σύγχρονης έννοιας της προσαρμοστικότητας στην πόλη, βλ. Βίντεο, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/, και 9.3, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/ [πρόσβαση: 9 Μαρτίου 2015].

Σε άρθρο της γνωστής για την αναφορά της σε πολεοδομικά ζητήματα ιστοσελίδας Planetizen (De Souza et al., 2012), αναφέρεται το παράδειγμα του Τορίνο. Όταν οι εγκαταστάσεις του εργοστασίου της Fiat μεταφέρθηκαν αλλού, χάθηκαν περισσότερες από 100.000 θέσεις εργασίας, με συνέπεια σε μία δεκαετία η παραγωγή στην πόλη να παρουσιάσει σημαντική κάμψη. Παραδειγματικά όμως, το παλιό εργοστάσιο αναμορφώθηκε και σήμερα φιλοξενεί εμπορικά κέντρα, ξενοδοχεία και ελικοδρόμιο, αποτελώντας έτσι έναν νέο άξονα παραγωγικής ανάπτυξης και ένα μηχανισμό απορρόφησης του τοπικού εργατικού δυναμικού. Όμοια, στο παράδειγμα της Βιέννης έγινε προσπάθεια βελτίωσης του περιβάλλοντος της πόλης μετά τις σύγχρονες μεταβολές (αύξηση αστικού πληθυσμού, θόρυβος-ρύπανση, κυκλοφοριακό, κλιματική αλλαγή), με την ενσωμάτωση των τεχνολογικών εξελίξεων στο σχεδιασμό της και τη σημαντική ενίσχυση της παρουσίας του ποδηλάτου ως βασικού μέσου μεταφοράς.

Οι De Souza, Flanery, Alex και Park (2012) ορίζουν την ανθεκτικότητα ενός αντικειμένου ως την ικανότητά του να απορροφήσει ένα σοκ, μια έντονη εσωτερική ή εξωτερική μεταβολή, και στη συνέχεια να ανακάμψει με αποτελεσματικό και αποδοτικό τρόπο. Πρέπει, δηλαδή, να δίνεται η δυνατότητα στο σχεδιασμό να προσαρμόζεται, να αναδιοργανώνεται, ενώ οι εμπλεκόμενοι θα πρέπει να είναι σε θέση να λάβουν γρήγορα αποφάσεις για γενικές και επιμέρους λύσεις των μελετώμενων ζητημάτων.

Σημειώνεται πως αυτή η μέθοδος σχεδιασμού θεωρείται ότι είναι ακόμη υπό διαμόρφωση και έχει πολλούς υποστηρικτές, καθώς και πολλούς πολέμιους.

Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. De Souza et al., 2012· Burayidi, 2015· Jabareen, 2013.

Για τον ορισμό της ανθεκτικότητας στο σχεδιασμό, πρβ. http://brr.berkeley.edu και http://www.resilientcity.org [πρόσβαση: 9 Μαρτίου 2015].

### 9.2.10 Σχεδιασμός χαμηλού κόστους

Ο σχεδιασμός χαμηλού κόστους (low cost planning) εστιάζεται στην τοπική, δημιουργική και σχετικά αυθόρμητη ανάδειξη των δημόσιων χώρων της πόλης, μια παρέμβαση η οποία χαρακτηρίζεται πολλές φορές και ακτιβιστική. Αφορά παρεμβάσεις σε κάποιο βαθμό αποσπασματικές ή και πειραματικές, που δημιουργούνται όμως με βάση το τρίπτυχο lighter-quicker-cheaper, δηλαδή υποδομές ελαφρύτερες, γρηγορότερες και φθηνότερες. Η τακτική/προσέγγιση αυτή εφαρμόζεται σε πλατείες, δρόμους, χώρους στάθμευσης, παραλιακές ζώνες κ.α.

Θεωρείται, κατά το Project for Public Spaces,[2] ένας άμεσος τρόπος συμμετοχής/εμπλοκής του κοινού στον επίσημο σχεδιασμό, επιτρέποντάς του έτσι να δει πραγματικές, άμεσες, απλές και εύκολες μεταβολές στο χώρο.

[2] http://www.pps.org/.

Ενδεικτικά παραδείγματα της προσέγγισης αυτής εντοπίζονται στις ΗΠΑ και τη Βόρεια Ευρώπη, με εξέχουσα περίπτωση τη μετατροπή της Τάιμς Σκουέαρ (Times Square) σε πραγματική πλατεία, μόνο για πεζούς, με πρωτοβουλία της Streets Renaissance Campaign.[3] Ανάλογες πρωτοβουλίες παρουσιάζονται στο αναδυόμενο ρεύμα του Tactical Urbanism,[4] που προάγει χαμηλού κόστους, συμμετοχικές παρεμβάσεις στον δημόσιο χώρο (ενδεικτικά, βλ. Βίντεο, διαθέσιμο στο https://www.youtube.com/ [πρόσβαση: 14 Μαρτίου 2015]).

Για περισσότερες πληροφορίες, βλ. Fainstein and Fainstein, 1996· Thornley, 1977· Yukubousky, 1979.

### 9.2.11 Συμμετοχικός σχεδιασμός

Ο συμμετοχικός σχεδιασμός (participatory planning ή collaborative planning) αναφέρεται στη γνωστή και πλέον πολυσυζητημένη έννοια της «συμμετοχής του κοινού» στις διαδικασίες του. Αυτό σημαίνει πως οι ομάδες των ενδιαφερομένων πολιτών συμμετέχουν ενεργά από τα πρώτα βήματα του σχεδιασμού. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός μετατρέπεται σε ένα πλαίσιο δράσης ανοικτό, ελαστικό και ατέρμονο, δηλαδή σε μια διαδικασία ανάδρασης (Αθανασόπουλος, 2009). Ο πολεοδόμος αναλαμβάνει «να συντονίζει, να κατευθύνει, να εκφράζει, να εξειδικεύει και να υλοποιεί τις επιθυμίες του κοινού» (Αραβαντινός, 2007).

## 9.3 Διαδικασίες διαβούλευσης-συμμετοχικότητας στην Ελλάδα

### 9.3.1 Θεσμοθέτηση συμμετοχικών διαδικασιών

Στην Ελλάδα, ήδη από το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο του 1833 των Κλεάνθη και Schaubert, το κοινό ήταν ενεργό στους σχεδιασμούς, υπερασπίζοντας το προσωπικό του συμφέρον και παρουσιάζοντας αρνητική στάση στις επιλογές των πολιτικών και των μηχανικών. Στα τέλη της δεκαετίας του 1970, το (τότε) Υπουργείο Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος έθεσε το Σχέδιο-Πλαίσιο (Ρυθμιστικό Σχέδιο) «Πρωτεύουσα 2000»,για σχολιασμό από φορείς και τοπική αυτοδιοίκηση. Το 1983 έγινε μια νομοθετημένη προσπάθεια συμμετοχής του κοινού, με το Ν. 1337/1983, σε επίπεδο Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ), Πολεοδομικής Μελέτης (ΠΜ), Πολεοδομικής Μελέτης Ανάπλασης (ΠΜΑ) και Σχεδίων Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) (βλ. Ενότητα 2.2).

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολεοδόμων ενστερνίζεται την ανάγκη για συμμετοχή όλων των ενδιαφερόμενων μερών στη διαδικασία του σχεδιασμού. Σε συνέχεια/συμπλήρωση/αναθεώρηση της «Χάρτας των Αθηνών» του 1933, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Πολεοδόμων συμπλήρωσε το 1998, ως μια από τις βασικές λειτουργίες μιας πόλης, το «πολιτεύεσθαι», μαζί με αυτές της κατοικίας, της εργασίας της αναψυχής και της κυκλοφορίας. Στη Νέα Χάρτα της Αθήνας του 2003, ο σχεδιασμός του χώρου περιγράφεται ως μια συνεχής διαδικασία διαπραγμάτευσης μεταξύ πολιτών, τεχνικών και πολιτικών, με στόχο την ενεργή συμμετοχή και τον έλεγχο του πολίτη. Στη Νέα Χάρτα της Αθήνας, απαντά ο όρος «συμμετοχικές πόλεις», δηλαδή πόλεις που είναι τόποι συνάντησης και κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Στόχος τους είναι να συμβάλλουν όλες οι ομάδες του πληθυσμού στο σχεδιασμό, ώστε οι πόλεις να αντεπεξέλθουν στις οικονομικές, περιβαλλοντικές και κοινωνικές αλλαγές.

Η εμπλοκή του κοινού σε θέματα περιβάλλοντος θεσμοθετήθηκε σε ευρωπαϊκό επίπεδο με τη σύμβαση της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών (Σύμβαση του Århus), για την πρόσβαση σε πληροφορίες, τη συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα. Υπογράφηκε στο Århus της Δανίας στις 25 Ιουνίου 1998 και τέθηκε σε ισχύ στις 30 Οκτωβρίου 2001. Αφορμή για τη Σύμβαση του Århus ήταν η αποδοχή πως η καταστροφή του περιβάλλοντος μπορεί να αποτελέσει απειλή για την οικονομία των χωρών, αλλά και για την ευημερία των πολιτών. Η συμμετοχή των πολιτών στο σχεδιασμό κρίνεται απαραίτητη, για τη επιτευχθεί ένα καλύτερο περιβάλλον, αλλά και για να κατανοήσουν οι ίδιοι τις ευθύνες τους απέναντι στην κοινότητα. Το 2005 η σύμβαση αυτή κατοχυρώθηκε και από το ελληνικό κοινοβούλιο. Η υιοθέτησή της δεσμεύει τα κράτη για «συμμετοχή του κοινού κατά την προπαρασκευή σχεδίων και προγραμμάτων σχετικά με το περιβάλλον, εντός διαφανούς και δικαίου πλαισίου, κατόπιν παροχής των αναγκαίων πληροφοριών στο κοινό» (άρθ. 7). Η διαδικασία συμμετοχής του κοινού πρέπει να περιλαμβάνει τόσο την έγκαιρη δημόσια ανακοίνωσή της, όσο και την προσωπική ενημέρωση για τη διαδικασία απόφασης, με επαρκή και αποτελεσματικό τρόπο, και στόχο την προτεινόμενη δραστηριότητα και την αίτηση χορήγησης άδειας, σχετικά με τη φύση των δυνατών αποφάσεων ή το σχέδιο απόφασης, τη δημόσια αρχή που είναι υπεύθυνη για την απόφαση, τη διαδικασία αδειοδότησης. Η περιγραφή της διαδικασίας αδειοδότησης πρέπει οπωσδήποτε να περιλαμβάνει πληροφορίες για τις χρονικές προθεσμίες όσον αφορά τη συμμετοχή του κοινού. Πρέπει να υπάρχουν λογικές προθεσμίες για τις διαφορετικές φάσεις της συμμετοχής, ώστε να είναι δυνατή η επαρκής προετοιμασία του κοινού, για μια αποτελεσματική παρέμβαση. Αναφέρεται ρητά πως η διαδικα-

[3] http://www.pps.org/.
[4] http://issuu.com/.

σία συμμετοχής του κοινού πρέπει να προβλέπεται έγκαιρα, όταν όλες οι επιλογές είναι ακόμη ανοιχτές. Οι συμβαλλόμενοι εξασφαλίζουν ότι στην απόφαση θα ληφθεί υπόψη το αποτέλεσμα της δημόσιας συμμετοχής, καθώς και ότι θα ενημερωθεί το κοινό μετά τη λήψη της απόφασης για τους λόγους και τις σκέψεις που οδήγησαν στην τελική απόφαση (άρθ. 6).

### 9.3.2 Οι συμμετοχικές διαδικασίες στον πολεοδομικό σχεδιασμό

#### 9.3.2.1 Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο – Τοπικό Χωρικό Σχέδιο

Στο Στάδιο Β, υποστάδιο Β1, στο οποίο παρουσιάζεται η μελέτη, επιδιώκεται η συμμετοχή των ενδιαφερόμενων πολιτών στη σύνταξη του Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου (ΓΠΣ) με κάθε πρόσφορο τρόπο, όπως με ανοικτές συγκεντρώσεις, ενημέρωση μέσω Τύπου, ανάρτηση της σχετικής έκθεσης στο πίνακα ανακοινώσεων του δήμου ή της κοινότητας ή στην ιστοσελίδα τους κτλ. Ο τρόπος και ο τόπος συμμετοχής ορίζονται σε σχετική απόφαση του οικείου δημοτικού ή κοινοτικού συμβουλίου. Οι απόψεις των κατοίκων, μαζί με τις απόψεις των ενδιαφερόμενων φορέων (υπουργείων Εθνικής Οικονομίας, Οικονομικών, Γεωργίας, Πολιτισμού και Επιστημών, Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Βιομηχανίας Ενέργειας και Τεχνολογίας, Ελληνικού Οργανισμού Τουρισμού και άλλων δημόσιων υπηρεσιών ή οργανισμών κοινής ωφέλειας, των οποίων η δραστηριότητα επεκτείνεται στην περιοχή του ΓΠΣ), συνεκτιμώνται στο υποστάδιο Β2 (ΦΕΚ 33/Α΄/14.03.1983). Για τα ΓΠΣ, πραγματοποιείται Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (ΣΠΕ), στην οποία επιτρέπεται η δυνατότητα υποβολής σχολίων από το κοινό (ΦΕΚ 1125/Β΄/05.09.2006).

Από τον Ιούνιο του 2014, με το Ν. 4269, ΓΠΣ νοείται το Τοπικό Χωρικό Σχέδιο (ΤΧΣ). Κατά τα πρώτα χρόνια της εφαρμογής του νόμου προέκυψαν πολλά προβλήματα στην Ελλάδα, καθώς η διαδικασία ακολουθήθηκε διεκπεραιωτικά, χωρίς πραγματικά να συνεισφέρει στο σχεδιασμό. Χαρακτηριστικά, σε ημερίδα του Συλλόγου Ελλήνων Πολεοδόμων και Χωροτακτών (ΣΕΠΟΧ, 2006)[5] υπογραμμίστηκε η σημασία των συμμετοχικών διαδικασιών όχι «ως τυπική διαδικασία, αλλά ως αναγκαιότητα». Τονίσθηκε πως οι συμμετοχικές διαδικασίες συμβάλλουν στην ενημέρωση και εκπαίδευση του κοινού, των αιρετών, αλλά και των υπηρεσιών, παρ' όλη την αδιαφορία που δείχνουν οι τελευταίοι.

#### 9.3.2.2 Πολεοδομική Μελέτη

Στην Πολεοδομική Μελέτη (ΠΜ), συμμετοχικές διαδικασίες ακολουθούνται στο Στάδιο Β, υποστάδιο Β1 (ΝΔ 17.07.1923) (ΥΠΕΧΩΔΕ, 1999). Το προσχέδιο εκτίθεται με τον σχετικό τοπογραφικό χάρτη στο δημαρχείο ή το κοινοτικό κατάστημα επί δεκαπέντε ημέρες. Για το γεγονός αυτό, το κοινό ειδοποιείται από το δήμαρχο με γενική πρόσκληση, που τοιχοκολλείται στα πιο πολυσύχναστα μέρη της πόλης. Αν πρόκειται για πόλη μεγαλύτερη των 5.000 κατοίκων, δημοσιεύεται προσχέδιο δύο συνεχόμενες φορές σε δύο τοπικές εφημερίδες. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν μέσα στην προθεσμία αυτή να λάβουν γνώση των παραπάνω στοιχείων και να υποβάλουν έγγραφα στο δήμο τυχόν ενστάσεις τους. Μετά τη διαδικασία συμμετοχής του κοινού, ακολουθεί η οριστική πρόταση της ΠΜ.

Από τον Ιούνιο του 2014, με το Ν. 4269, ΠΜ νοείται το Ρυμοτομικό Σχέδιο Εφαρμογής (ΡΣΕ). Στο άρθ. 10 αναφέρεται πως τα ΡΣΕ πρέπει, πριν από την έγκρισή τους, να εκτεθούν με τον σχετικό τοπογραφικό χάρτη στον οικείο δήμο επί είκοσι εργάσιμες ημέρες. Ειδοποιείται το κοινό, με σχετική δημοσίευση σε δύο εφημερίδες, τοπικής ή εθνικής κυκλοφορίας. Κατ' εξαίρεση, η πιο πάνω προθεσμία μπορεί να παραταθεί έως και πέντε εργάσιμες ημέρες, έπειτα από αιτιολογημένη εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας του δήμου. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν μέσα στην προθεσμία αυτή να λάβουν γνώση των παραπάνω στοιχείων και να υποβάλουν εγγράφως στο δήμο τυχόν ενστάσεις τους, τις οποίες ο δήμος οφείλει να εξετάσει εντός δεκαπέντε εργάσιμων ημερών από τη λήξη της προθεσμίας. Εφόσον, μετά την εξέταση των ενστάσεων, προκύψει ανάγκη τροποποίησης των ρυμοτομικών σχεδίων, αυτά αναρτώνται εκ νέου για δέκα εργάσιμες ημέρες, προς ενημέρωση του κοινού. Μετά την άπρακτη πάροδο των ως άνω προθεσμιών, τα ρυμοτομικά σχέδια προωθούνται προς έγκριση.

#### 9.3.2.3 Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης

Για τις περιοχές ανάπλασης στις οποίες πραγματοποιείται Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης (ΠΜΑ) και υπάρχει παράλληλα η ανάγκη κάλυψης στεγαστικών αναγκών (Κοινωνικό Στεγαστικό Έργο Ανάπλασης) ή επικρατούν προβληματικές οικιστικές συνθήκες (ανασυγκρότηση υποβαθμισμένων περιοχών με αντιπαροχή), προβλέπεται από το Ν. 2508/1997 η υποχρέωση του φορέα στο στάδιο της Προκαταρκτικής Πρότασης Ανάπλασης να παρουσιάσει συστηματικά στοιχεία για τις απόψεις των οικιστών και για τα αποτελέσματα συμμετοχικών διαδικασιών, αφού προηγηθεί πλήρης ενημέρωση των ενδιαφερομένων. Στη συνέχεια, καταγράφονται οι από-

[5] http://library.tee.gr/digital/m2154_praktika.pdf (ΤΕΕ, 2006).

ψεις των οικιστών και των αντιπροσωπευτικών συλλόγων τους. Σε περιπτώσεις ανασυγκρότησης περιοχών, απαιτείται η συναίνεση των ιδιοκτητών που αποτελούν το 65% του εμβαδού των ιδιοκτησιών της περιοχής και το 50% των ξεχωριστών μονάδων οριζόντιας ιδιοκτησίας.

#### 9.3.2.4 Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων

Στα Σχέδια Ολοκληρωμένων Αστικών Παρεμβάσεων (ΣΟΑΠ) γνωμοδοτούν το περιφερειακό συμβούλιο, οι δήμοι, οι νομαρχίες, άλλοι οργανισμοί του δημόσιου τομέα, καθώς και οι οργανισμοί που έχουν συσταθεί για να παρακολουθούν τα ρυθμιστικά σχέδια των πόλεων. Οι δήμοι μεριμνούν ώστε η πρόταση να λαμβάνει την ευρύτερη δυνατή δημοσιότητα, προτείνοντας ανοικτές συγκεντρώσεις, όπως επίσης ανακοινώσεις στον έντυπο και ηλεκτρονικό Τύπο. Παράλληλα, μεριμνούν ώστε να καταγράφονται οι απόψεις με κατάλληλες απογραφές ή με άλλα πρόσφορα μέσα. Στην απόφαση του δημοτικού συμβουλίου για το ρυθμιστικό σχέδιο γίνεται μνεία των διαδικασιών δημοσιοποίησης της πρότασης που διενεργήθηκαν με πρωτοβουλία του, και γίνεται συστηματική καταγραφή και αξιολόγηση των απόψεων που διατυπώθηκαν από τους πολίτες και τις μη κυβερνητικές οργανώσεις.

Και για τα ΣΟΑΠ προβλέπεται επιπλέον διαβούλευση και συμμετοχή του κοινού στο πλαίσιο της Στρατηγικής Περιβαλλοντικής Εκτίμησης (ΣΠΕ) (ΦΕΚ 1125/Β΄/05.09.2006).

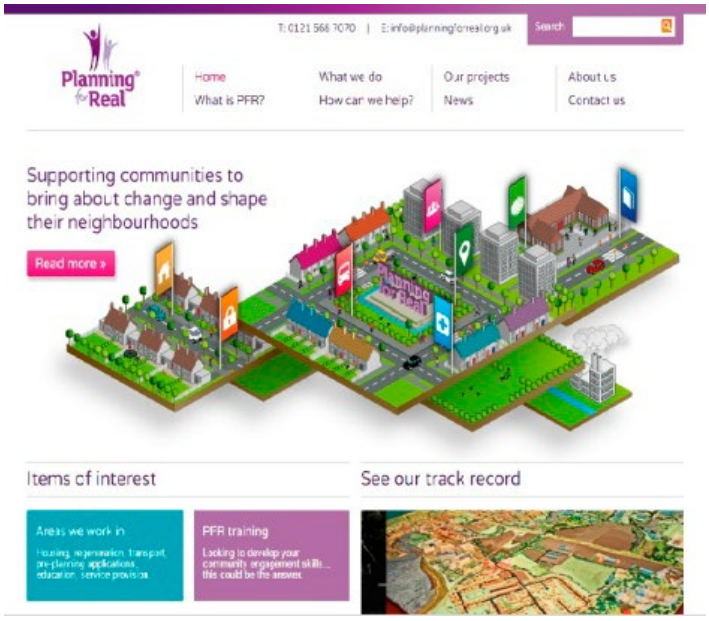
#### 9.3.2.5 Περιοχή Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης – Περιοχή Περιβαλλοντικής Αναβάθμισης και Ιδιωτικής Πολεοδόμησης

Η Περιοχή Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ) και η Περιοχή Περιβαλλοντικής Αναβάθμισης και Ιδιωτικής Πολεοδόμησης (ΠΠΑΙΠ) υπόκεινται σε διαβούλευση και συμμετοχή του κοινού, στο πλαίσιο της ΣΠΕ (ΦΕΚ 1125/Β΄/05.09.2006).

## 9.4 Μορφές συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό

### 9.4.1 Σχεδιασμός της πραγματικότητας

Ο σχεδιασμός της πραγματικότητας (Planning for Real/PFR) είναι μια ιδέα που αναπτύχθηκε και κατοχυρώθηκε με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας από το Ίδρυμα Πρωτοβουλιών Γειτονίας (Neighbourhood Investment Fund/NIF), ένα φιλανθρωπικό ίδρυμα που βασίζεται στο Telford, με στόχο τη συμμετοχή των κατοίκων στα τοπικά περιβαλλοντικά προβλήματα σχεδιασμού και λήψης αποφάσεων. Αυτό επιτυγχάνεται με την ενεργό συμμετοχή και αλληλεπίδραση με μεγάλης κλίμακας φυσικά μοντέλα της περιοχής, τα οποία κατασκευάζονται, τις περισσότερες φορές, χρησιμοποιώντας τη συμμετοχή της τοπικής κοινότητας.



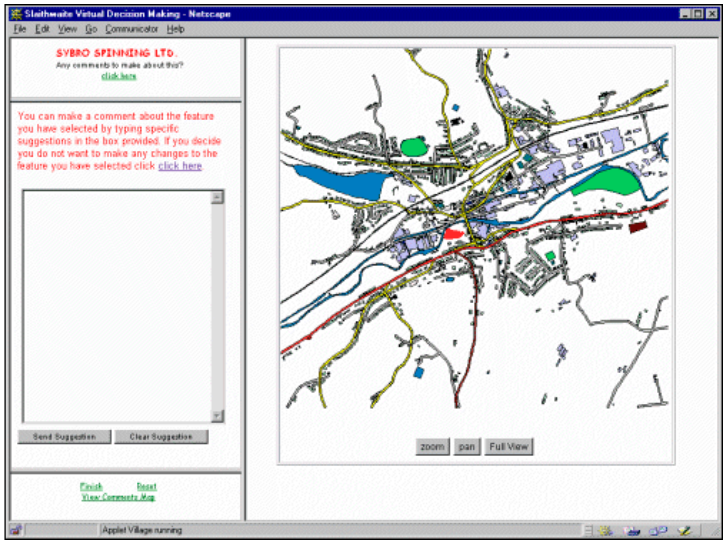

**Εικόνα 9.3:** *Απόσπασμα ιστότοπου του Project Planning for Real.*
**Πηγή:** *http://www.geog.leeds.ac.uk*

Οι συμμετέχοντες κατασκευάζουν ένα 3D μοντέλο της περιοχής τους και προσθέτουν τις προτάσεις τους για τον τρόπο με τον οποίο θα ήθελαν να δουν την κοινότητά τους να αναπτύσσεται. Ο PFR είναι γνωστός για τα εντυπωσιακά τρισδιάστατα μοντέλα, αν και αυτά αποτελούν μόνο ένα μέρος της όλης διαδικασίας. Τα μέλη

της κοινότητας συμμετέχουν από την αρχή στη λήψη αποφάσεων, για τον κατάλληλο χώρο διεξαγωγής του σχεδιασμού και τη διαδικασία. Γίνεται μια σειρά εκδηλώσεων, ανάλογα με τον αριθμό και τα χαρακτηριστικά των συμμετεχόντων. Μερικές φορές πραγματοποιούνται ξεχωριστές εκδηλώσεις για συγκεκριμένες ομάδες, όπως για νέους. Οι συμμετέχοντες, γνωρίζοντας την περιοχή, υποβάλλουν τις προτάσεις τους τοποθετώντας κάρτες πάνω στο μοντέλο. Υπάρχουν έτοιμες κάρτες με προτάσεις (περίπου 300) και κενές κάρτες, ώστε να τις συμπληρώσουν οι συμμετέχοντες. Στη συνέχεια, οι προτάσεις ομαδοποιούνται κατά προτεραιότητα και δημιουργείται ένα σχέδιο δράσης, ώστε να δοθεί στους ιθύνοντες.

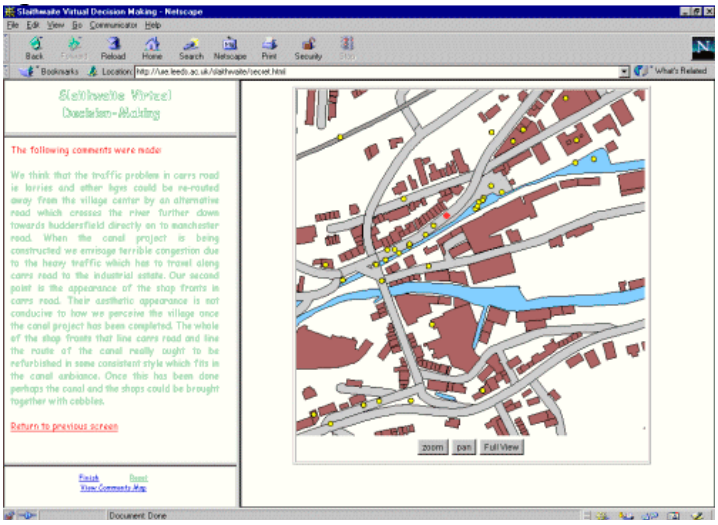
Τον Ιούνιο του 1998, το χωριό Slaithwaite στο Δυτικό Γιορκσάιρ πραγματοποίησε το PRF, για να προσδιορίσει τις απόψεις των κατοίκων της περιοχής σχετικά με το περιβάλλον στο οποίο ζούσαν και τον τρόπο με τον οποίο θα ήθελαν το χωριό τους να αναπτυχθεί στο μέλλον. Η όλη διαδικασία οργανώθηκε από το Colne Valley Trust (CVT), μια ανεξάρτητη κοινότητα, η οποία προωθεί και διευκολύνει την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανάπλαση της περιοχής. Σε κλίμακα 1:1.000 σχεδιάστηκε το τρισδιάστατο μοντέλο της περιοχής ακτίνας 2 τ.χλμ. γύρω από το χωριό, με τη βοήθεια των τοπικών σχολείων. Αυτό χρησιμοποιήθηκε ως επίκεντρο στην τοπική συζήτηση για θέματα σχεδιασμού. Οι ντόπιοι είχαν προσκληθεί να καταθέσουν εγγράφως τις απόψεις τους για συγκεκριμένα θέματα, τοποθετώντας σημαίες με γραπτά σχόλια στις κατάλληλες τοποθεσίες στο μοντέλο. Τα αποτελέσματα αυτής της άσκησης συγκεντρώθηκαν και τροφοδότησαν τη διαδικασία σχεδιασμού μέσω της τοπικής αυτοδιοίκησης.

Στην περίπτωση του Slaithwaite εξετάστηκε η δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί το World Wide Web Interface ως εργαλείο αύξησης της συμμετοχής του κοινού στη λήψη αποφάσεων για θέματα που αφορούν το περιβάλλον. Κύριος στόχος του έργου ήταν η χρήση on-line συστημάτων γεωγραφικών πληροφοριών, που επιτρέπουν την αλληλεπίδραση του κοινού με γεωγραφικά χαρακτηριστικά. Αξίζει να αναφερθεί πως το κοινό ανταποκρίθηκε στη χρήση ενός web-based συμμετοχικού εργαλείου. Οι διαβουλεύσεις με τη Μονάδα Περιβάλλοντος του Μητροπολιτικού Συμβουλίου του Kirklees βοήθησε στην αναγνώριση του PRF ως μιας ιδανικής ευκαιρίας να συγκρίνουν τις παραδοσιακές μεθόδους της συμμετοχής του κοινού στη λήψη περιβαλλοντικών αποφάσεων με νέες τεχνικές, που αναπτύσσονται στο πανεπιστήμιο. Ως μέρος ενός ευρύτερου έργου, της «Εικονικής Κοινωνίας», που χρηματοδοτείται από την κυβέρνηση, η έρευνα που διεξάγεται σε αυτήν τη μελέτη περίπτωσης έχει στόχο τη διεξαγωγή on-line περαμάτων χρησιμοποιώντας πρωτότυπα web-based συστήματα λήψης αποφάσεων. Η ανάλυση των απαντήσεων του χρήστη και η αξιολόγηση των δυνατοτήτων των συστημάτων αυτών στον εκδημοκρατισμό της διαδικασίας λήψης αποφάσεων είναι υπό συζήτηση. Αυτό θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της νέας θεωρίας στη συμμετοχική περιβαλλοντική λήψη αποφάσεων.




**Εικόνα 9.4:** *Εικονικό Slaithwaite.*
**Πηγή:** *http://www.geog.leeds.ac.uk*

Τα συστήματα υπό ανάπτυξη ήταν ουσιαστικά ένα Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών/ΓΣΠ (Geographical Information Systems/GIS). Η πολυπλοκότητα του ΓΣΠ είναι κρυμμένη από τους δημόσιους χρήστες, αλλά διατηρεί τη δυνατότητα να δημιουργεί διάφορα σενάρια ή προτάσεις με βάση επιλογές που έκανε. Αυτό παρέχει στο κοινό ένα ισχυρό εργαλείο για να βλέπουν τα αποτελέσματα του σχεδιασμού τους και να πάρουν καλύτερες αποφάσεις.




**Εικόνα 9.5:** *On-line δημόσια σχόλια.*
**Πηγή:** *http://www.ccg.leeds.ac.uk/*

Η πρωτοβουλία PFR παρέχει στην έρευνα την ιδανική ευκαιρία να δοκιμάσει νέες μεθόδους συμμετοχής του κοινού από τη λειτουργία μιας παράλληλης άσκησης πάνω στον παγκόσμιο ιστό (World Wide Web). Χρησιμοποιώντας την ίδια περιοχή 2 τ.χλμ. γύρω από Slaithwaite, το έργο ανέπτυξε ένα εικονικό μοντέλο του χωριού, στο οποίο επέτρεπε η τοπική κοινωνία να αλληλοεπιδράσει με έναν εικονικό ψηφιακό χάρτη, δίνοντάς τους σχετικά άμεση πρόσβαση σε ερωτήματα που θέτουν και στα επακόλουθα αποτελέσματα. Στην ουσία, αυτό ήταν ένα on-line ΓΣΠ. Οι εξελίξεις δείχνουν τεράστια αύξηση του αριθμού των πρακτικών εφαρμογών σε υπολογιστές που διατίθενται μέσω του παγκόσμιου ιστού και του διαδικτύου. Υπάρχουν πλέον αρκετοί ιστότοποι (sites) σε όλο τον κόσμο που προσφέρουν πληροφορίες για ΓΣΠ, δεδομένα, λογισμικό, εφαρμογές και συμβουλές. Ένας ή δύο από αυτούς προσφέρουν τώρα στο χρήστη άμεση πρόσβαση σε πακέτα ΓΣΠ προς χρήση.

Το εικονικό Slaithwaite είναι ένα on-line ΓΣΠ, αναμφισβήτητα από τα πρώτα τέτοια συστήματα διαθέσιμα στο κοινό, το οποίο επέτρεψε την αμφίδρομη ροή των πληροφοριών. Το παράθυρο του προγράμματος περιήγησης αποτελείται από τέσσερα καρέ, στο καθένα από τα οποία περιλαμβάνονται συγκεκριμένες πληροφορίες (βλ. Εικόνα 9.3). Το κοινό μπορεί να δει ένα χάρτη της Slaithwaite, να κάνει ζουμ και να θέσει διάφορες ερωτήσεις, όπως «Ποιο είναι αυτό το κτίριο;» και «Ποιος είναι αυτός ο δρόμος;», και στη συνέχεια να υποβάλει προτάσεις. Όλες οι προτάσεις του χρήστη μπορούν να αποθηκευτούν στα αρχεία καταγραφής πρόσβασης στο διαδίκτυο, το οποίο στη συνέχεια χρησιμοποιείται για τη μελλοντική ανάλυση και ανατροφοδότηση της διαδικασίας σχεδιασμού. Με αυτόν τον τρόπο, δημιουργείται μια βάση δεδομένων, που αντιπροσωπεύει το φάσμα των απόψεων για θέματα προγραμματισμού στο χωριό.

### 9.4.2 Ηλεκτρονικός χάρτης

Οι ηλεκτρονικοί χάρτες (electronic maps) επιτρέπουν στους ανθρώπους να εξερευνήσουν μια περιοχή και να κάνουν σχόλια μέσω υπολογιστών με ειδικά σχεδιασμένο λογισμικό. Επίσης, τους βοηθά να απεικονίσουν τις προτάσεις τους και να κάνουν γνωστές τις απόψεις τους. Δημιουργήθηκαν ως λογισμικό για desktop, laptop, αλλά και οθόνες αφής. Αεροφωτογράφιση, χάρτες, βίντεο κλιπ, ήχοι και τρισδιάστατες απεικονίσεις μπορούν να ενσωματωθούν σε αυτούς, για να δημιουργήσουν διάφορες εικόνες μιας περιοχής από ποικίλες οπτικές γωνίες. Οι άνθρωποι μπορούν να εξερευνήσουν το χάρτη από υπολογιστές σε βιβλιοθήκες, καφενεία και πολιτιστικά κέντρα, και να προσθέσουν τα δικά τους σχόλια. Οι χάρτες μπορούν να προσαρμόζονται συνεχώς, για την παροχή της εν εξελίξει διαδικασίας παροχής υπηρεσιών ενημέρωσης και διαβούλευσης.

### 9.4.3 Ηλεκτρονική ψηφοφορία

Η ηλεκτρονική ψηφοφορία ή ψηφοφορία στο διαδίκτυο (e-voting) καθιστά δυνατή την άμεση και ακριβή συλλογή απόψεων στη διάρκεια μιας συνάντησης, ακόμα και από ανθρώπους που βρίσκονται σε μακρινές περιοχές. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε πολλά στάδια της διαδικασίας σχεδιασμού, ιδιαίτερα όταν απαιτούνται στοιχεία για τις προτιμήσεις των ανθρώπων. Οι νέες τεχνολογίες κάνουν την ηλεκτρονική ψηφοφορία ευκολότερη. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε εκδηλώσεις με μεγάλο αριθμό συμμετεχόντων ή με ακροατήριο μέσω απευθείας σύνδεσης (live streaming). Οι συμμετέχοντες καλούνται να απαντήσουν σε ερωτήσεις πολλαπλών επιλογών, χρησιμοποιώντας μια φορητή συσκευή, όπως ένα πληκτρολόγιο, ένα έξυπνο τηλέφωνο ή

ακόμα και ένα απλό κινητό τηλέφωνο. Ειδικό λογισμικό αναλύει τα αποτελέσματα και καθιστά άμεσα διαθέσιμα τα αποτελέσματα στους διοργανωτές και τους συμμετέχοντες. Τα αποτελέσματα χρησιμοποιούνται πολλές φορές στα επόμενα στάδια της διαδικασίας, όπως με την παροχή της βάσης για συζήτηση σε μικρές ή μεγάλες ομάδες.

**Παράδειγμα**

Το ελβετικό «ημιάμεσο» δημοκρατικό σύστημα επιτρέπει στους πολίτες να ψηφίσουν για οποιοδήποτε νόμο που εγκρίθηκε από οποιαδήποτε αρχή, καθώς και να προτείνουν νέους νόμους, υπό την προϋπόθεση ότι συγκεντρώνουν τον νόμιμο αριθμό υπογραφών. Ως αποτέλεσμα, οι Ελβετοί πολίτες καλούνται στις κάλπες τέσσερις έως έξι φορές το χρόνο, για να υποστηρίξουν ή να απορρίψουν τις αποφάσεις των εκλεγμένων αντιπροσώπων τους. Επομένως, απαιτούνται προσβασιμότητα των ψηφοδελτίων και καλή εκλογική οργάνωση. Η διευκόλυνση της πρόσβασης στην ψηφοφορία έχει αυξήσει, κατά μέσο όρο, 20% τη συμμετοχή στη Γενεύη. Η επιτυχία αυτή και το γεγονός ότι η ταχυδρομική ψήφος δεν λύνει το πρόβλημα της πρόσβασης των ψηφοφόρων από το εξωτερικό και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα ή με προβλήματα όρασης άνοιξαν το δρόμο για την ψηφοφορία στο διαδίκτυο. Σήμερα, στη Γενεύη υπάρχουν τρεις τρόποι ψηφοφορίας: τα εκλογικά τμήματα, η ταχυδρομική ψήφος και η ψηφοφορία στο διαδίκτυο. Σημαντικό ήταν το αποτέλεσμα της ηλεκτρονικής ψηφοφορίας πολιτών σχετικά με τα πολύ αυστηρά μέτρα για τη στάθμευση στην πόλη. Η ψηφοφορία στο διαδίκτυο είναι ένα κοινωνιολογικό έργο, παρά την τεχνική του υπόσταση. Τα θέματα που πρέπει να επιλυθούν είναι πρώτα απ' όλα κοινωνικού χαρακτήρα: πρέπει το κοινό να αποδεχτεί και να δείξει εμπιστοσύνη σε ένα ψηφιακό κανάλι ψηφοφορίας. Έπειτα, ορίζονται διαδικασίες που ελαχιστοποιούν το ανθρώπινο λάθος και τις δυνατότητες χειραγώγησης. Η ψηφοφορία στη Γενεύη έχει αντιμετωπιστεί αναλόγως. Σύμφωνα με την αρχική απόφαση, έπρεπε να δημιουργηθεί ένα ευρέως προσβάσιμο σύστημα, που να υποχρεώνει τους ψηφοφόρους να έχουν συγκεκριμένη υποδομή, και όχι μόνο έναν υπολογιστή και μια σύνδεση στο διαδίκτυο.

### 9.4.4 Σύνοδος Πόλης 21ου αι.

Οι Σύνοδοι Πόλης 21ου αι. (21st Century Meetings) αφορούν τη συμμετοχή μεγάλου αριθμού πολιτών (από 500 έως 5.000) στη λήψη αποφάσεων για τοπικά, περιφερειακά ή εθνικά θέματα και κάνουν χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας, μέσω ασύρματων μηχανημάτων ψηφοφορίας-ηλεκτρονικών πληκτρολογίων (wireless voting pads), αλλά και φορητών υπολογιστών σε δίκτυο. Συνδυάζουν τα πλεονεκτήματα της μικρής κλίμακας συζήτησης με εκείνα των μεγάλων ομάδων λήψης αποφάσεων.

Οι Σύνοδοι Πόλης 21ου αι. χρησιμοποιήθηκαν για τη δημιουργία προτάσεων όσον αφορά μια σειρά διαφορετικών θεμάτων, όπως η αξιοποίηση του χώρου των κατεστραμμένων Δίδυμων Πύργων στη Νέα Υόρκη, ο τρόπος εκ νέου δημιουργίας της κατεστραμμένης Νέας Ορλεάνης μετά τον τυφώνα Κατρίνα κ.ά. Οι συναντήσεις είναι ιδιαίτερα χρήσιμες για τους πολίτες, με σκοπό να τους συμπεριλάβει στο σχεδιασμό, την κατανομή των πόρων και τη χάραξη πολιτικής. Πρόκειται για φόρουμ που συνδυάζουν την οικειότητα της μικρής κλίμακας «πρόσωπο με πρόσωπο» συζήτησης, αλλά και τη δύναμη της μεγάλης κλίμακας αλληλεπίδρασης και της συλλογικής λήψης αποφάσεων. Υπάρχουν δύο τρόποι εκτέλεσης της συνάντησης αυτής. Ειδικότερα:

(α) Στη διάρκεια της εκδήλωσης, οι συμμετέχοντες χωρίζονται σε μικρές ομάδες συζήτησης των10-12 ατόμων, με επικεφαλής έναν ανεξάρτητο μεσολαβητή, ο οποίος χρησιμοποιεί έναν υπολογιστή για να συγκεντρώσει άμεσα τις ιδέες και τις ψήφους τους. Οι πληροφορίες αυτές αποστέλλονται, μέσω ενός ασύρματου δικτύου, σε ένα κεντρικό σημείο, στο οποίο μια ομάδα συγκεντρώνει τις απαντήσεις και τα σχόλια, και επιλέγει ορισμένα από αυτά, για να παρουσιαστούν σε όλους.

(β) Κάθε συμμετέχων διαθέτει ένα ηλεκτρονικό πληκτρολόγιο, το οποίο του επιτρέπει να ψηφίζει ατομικά. Τα αποτελέσματα αυτών των ψηφοφοριών, συχνά με τη συμμετοχή χιλιάδων ανθρώπων, παρουσιάζονται σε πραγματικό χρόνο σε μεγάλες οθόνες βίντεο, για άμεση ανατροφοδότηση των συμμετεχόντων. Αυτό το «μπρος-πίσω» μεταξύ μικρής και μεγάλης κλίμακας διαλόγου είναι ισχυρό, δεδομένου ότι επιτρέπει στους συμμετέχοντες να συζητήσουν τα θέματα σε ένα μικρό εύχρηστο περιβάλλον, διατηρώντας συγχρόνως τη σύνδεση σε μια μεγαλύτερη ομάδα. Η αμεσότητα της ψηφοφορίας εξασφαλίζει τη διαφάνεια στη διάρκεια της συνεδρίασης. Οι υπολογιστές και τα πληκτρολόγια ψήφου δημιουργούν χρήσιμα δημογραφικά στοιχεία, τα οποία μπορούν να ταξινομηθούν. Αυτές οι πληροφορίες είναι συχνά γρήγορα επεξεργάσιμες σε μια έκθεση, η οποία τυπώνεται και δίνεται στους συμμετέχοντες, στους φορείς λήψεων αποφάσεων και σε δημοσιογράφους στο τέλος της εκδήλωσης.

### 9.4.5 Επιτροπή κρίσης πολιτών

Η επιτροπή κρίσης πολιτών (citizen's jury) είναι μια μικρή ομάδα από μη ειδικούς, σύμφωνα με το πρότυπο της δομής των ενόρκων, που έχει στόχο να εξετάσει ένα δημόσιο ζήτημα λεπτομερώς και να καταλήξει σε «ετυμηγορία». Οι πληροφορίες που παίρνουν περιλαμβάνουν ποικίλες απόψεις, σχετικά με τις απαιτούμενες για το θέμα ενέργειες, οι οποίες παρουσιάζονται από «μάρτυρες» και ακολουθείται μια διαδικασία ερωταπαντήσεων. Οι επιτροπές δεν χρειάζεται κατ' ανάγκη να συμφωνήσουν, αλλά γίνεται συνήθως προσπάθεια προς αυτή την κατεύθυνση. Η διαδικασία είναι τετραήμερη. Την πρώτη ημέρα, οι «ένορκοι» εξοικειώνονται με το θέμα, τις δύο επόμενες επικεντρώνονται στις παρουσιάσεις των «μαρτύρων» για τους διάφορους τρόπους αντιμετώπισης του θέματος και την τέταρτη μέρα αφιερώνονται κυρίως στη σύνταξη των συστάσεων της επιτροπής. Οι επιτροπές πολιτών χρησιμοποιούνται συχνά για σύγχρονα, συχνά αντιφατικά, ζητήματα δημόσιας πολιτικής και σχεδιασμού, για τα οποία οι γνώμες διίστανται και οι φορείς χάραξης πολιτικής δεν μπορούν να αποφασίσουν τι να κάνουν. Η επιτροπή δημιουργεί μια ενημερωμένη κοινή γνώμη σχετικά με τις προθέσεις των υπευθύνων χάραξης πολιτικής. Επίσης, χρησιμοποιούνται για τη λήψη συμβουλών και όχι για τη λήψη αποφάσεων. Αν και αρχικά είχαν σχεδιαστεί για τις τοπικές κοινωνίες, με στόχο την αντιμετώπιση θεμάτων τοπικού ενδιαφέροντος, σιγά σιγά αρχίζουν πια να χρησιμοποιούνται για εθνικά θέματα.

Το 2014 συστάθηκε επιτροπή κρίσης πολιτών στην Αυστραλία,[6] με θέμα την ασφαλή συνύπαρξη αυτοκινητιστών και ποδηλατών στους δρόμους. Υπήρξαν 37 «ένορκοι» και οι πληροφορίες προήλθαν από παρουσιάσεις εμπειρογνωμόνων στη διάρκεια των συνεδριών της κριτικής επιτροπής τους, αλλά και από επίσημες και ανεπίσημες συζητήσεις σε φόρουμ και μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

### 9.4.6 Διαδικτυακές αναφορές

Η υποβολή διαδικτυακών αναφορών (e-petitions) είναι το προσαρμοσμένο στην τεχνολογία δικαίωμα να διατυπώνει κάποιος τις απόψεις του στην κυβέρνηση. Οι διαδικτυακές αναφορές κάνουν χρήση λογισμικού για την ανάρτηση αναφορών στο διαδίκτυο, στις οποίες μπορούν οι άλλοι να εκφράσουν την υποστήριξή τους. Μια αποτελεσματική ηλεκτρονική αναφορά περιλαμβάνει ένα καλά μελετημένο αίτημα για αυτό που ο αναφέρων επιθυμεί να κάνει ή να σταματήσει να κάνει ο υπόλογος.

Περιλαμβάνει το όνομα του ιδιοκτήτη και απαριθμεί τους υποστηρικτές. Όσο μεγαλύτερος είναι ο αριθμός των υπογραφών, τόσο μεγαλύτερος θα είναι ο αντίκτυπος που θα έχει το αίτημα. Μόλις αναρτηθεί το αίτημα στην ιστοσελίδα, οι άνθρωποι μπορούν να δείξουν την υποστήριξή τους, προσθέτοντας στην αναφορά το όνομά τους, την ταχυδρομική και την ηλεκτρονική τους διεύθυνση (e-mail). Η εμπιστοσύνη και η συμμετοχή των πολιτών αυξάνονται με τα χρόνια, όπως φαίνεται και από την Εικόνα 9.6.




**Εικόνα 9.6:** *Αναφορές προς υπογραφή από υποστηρικτές (2012 και 2014).*
**Πηγή:** *http://www.number10.gov.uk, τελευταία είσοδος 3/2015*

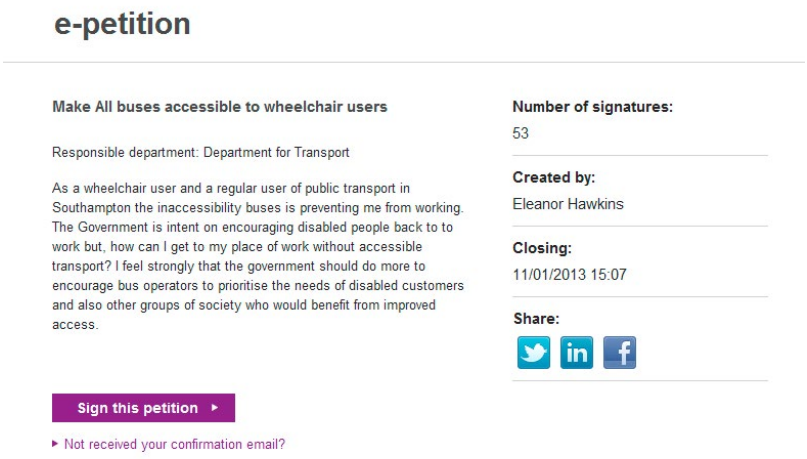
Η εφαρμογή χρησιμοποιείται για να δημιουργήσει και να φιλοξενήσει αναφορές που θα μπορούσαν να συνδέονται με on-line φόρουμ συζήτησης, ενημερώσεις μέσω e-mail και ιστοσελίδες σχολίων. Μετά το κλείσιμο κάποιας αναφοράς, συντάσσεται μια έκθεση, στην οποία αναφέρονται ο αριθμός των υπογραφών, η αξιοπιστία τους και τα θετικά και αρνητικά σχόλια που έγιναν γι' αυτήν.

[6] http://yoursay.sa.gov.au/initiatives/citizens-jury.

Επίσης, μπορεί να χρησιμοποιηθεί για:

1. να συγκεντρώσει μεγάλο αριθμό υπογραφών υπέρ ή κατά συγκεκριμένων προτάσεων,
2. να ενθαρρύνει τη μεγαλύτερη διαφάνεια στη λήψη αποφάσεων, που μπορεί να οδηγήσει σε διαρκή δέσμευση της κοινότητας,
3. να πραγματοποιηθούν συζητήσεις ενημέρωσης, αν η ηλεκτρονική αίτηση συνοδεύεται από πρόσθετες πληροφορίες.

Το γραφείο του πρωθυπουργού της Μεγάλης Βρετανίας στην Ντάουνινγκ Στριτ (Downing Street) συνεργάστηκε με τη μη κομματική φιλανθρωπική οργάνωση «mySociety», ώστε να παράσχει μια υπηρεσία σε πολίτες, σε φιλανθρωπικές οργανώσεις και, γενικότερα, σε ομάδες, για τη δημιουργία αναφορών που θα φιλοξενούνται στην ιστοσελίδα της, επιτρέποντάς τους έτσι να επικοινωνήσουν και να παραδώσουν μια αναφορά απευθείας στον πρωθυπουργό. Στην ιστοσελίδα της διατίθενται ειδικά έντυπα για ηλεκτρονικές αναφορές. Επίσης, ζητείται να παρέχονται κάποιες βασικές πληροφορίες για το άτομο και την αναφορά. Η αναφορά θα πρέπει να παραμένει στον δικτυακό τόπο πέντε εργάσιμες ημέρες. Οι αναφέροντες μπορούν ελεύθερα να διαφωνούν με την κυβέρνηση ή να κάνουν κλήση για αλλαγές στην πολιτική της. Δεν επιτρέπεται η οποιαδήποτε προσπάθεια να αποκλειστούν κριτικές και απόψεις, ενώ οι αποφάσεις για αποδοχή ή απόρριψη δεν γίνονται με κομματικά κριτήρια. Για να υπογραφεί μια αναφορά, πρέπει να δοθούν στο ειδικό έντυπο το όνομα, η ταχυδρομική και η ηλεκτρονική διεύθυνση αυτού που την έχει υποβάλει. Μόλις υπογραφεί η αναφορά, τότε αυτός που την υπέβαλε λαμβάνει ένα μήνυμα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου, στο οποίο του ζητείται να επιβεβαιώσει ότι θέλει να προσθέσει το όνομά του σε αυτήν, κάνοντας κλικ σε ένα σύνδεσμο. Αφού γίνει αυτό, το όνομά του προστίθεται στην αναφορά. Η ηλεκτρονική του διεύθυνση θα χρησιμοποιηθεί για να επιβεβαιωθεί η υπογραφή του. Στη συνέχεια θα σταλούν τουλάχιστον δύο απαντήσεις στα ζητήματα που εγείρονται στην αναφορά. Στόχος είναι να προσφερθεί σε όλους η ευκαιρία να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους στην κυβέρνηση. Η υπηρεσία επιτρέπει σε μικρότερες ομάδες, που δεν μπορούν να έχουν τα κεφάλαια να δημιουργήσουν μια ιστοσελίδα, να εκφρασθούν. Επίσης, επιτρέπει την άμεση αντίδραση σε όσους έχουν υπογράψει την on-line αίτηση μέσω e-mail.




**Εικόνα 9.7:** *Παράδειγμα διαδικτυακής αναφοράς.*
**Πηγή:** *http://www.number10.gov.uk*

### 9.4.7 Συναντήσεις σχεδιασμού

Οι συναντήσεις σχεδιασμού (charrettes) είναι εντατικά δημόσια εργαστήρια, στο πλαίσιο των οποίων άνθρωποι από διαφορετικούς επιστημονικούς κλάδους και διαφορετικές ειδικότητες έρχονται κοντά, με σκοπό να συνεργασθούν και έτσι να διερευνήσουν τις επιλογές σχεδιασμού για συγκεκριμένη περιοχή. Είναι ένας διασκεδαστικός και πρωτότυπος τρόπος να εμπλακεί το κοινό στο σχεδιασμό. Σε αυτές συμμετέχουν μέλη της κοινότητας, μηχανικοί και προσωπικό του έργου. Πραγματοποιούνται σε μία μόνο συνεδρίαση ή σε περισσότερες. Στόχος τους είναι η σύλληψη του οράματος, των αξιών και των ιδεών της κοινότητας, με τους σχεδιαστές να προτείνουν εναλλακτικές λύσεις. Οι συναντήσεις σχεδιασμού είναι ένας καλός τρόπος καλλιέργειας ενθουσιασμού και θετικής ενέργειας για το έργο. Ταυτόχρονα, ανταποκρίνονται στη δημιουργικότητα της κοινότητας, ενώ καταφέρνουν επίσης να φέρουν τους πολίτες, τους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων και τους μηχανικούς σε συνεννόηση, ώστε να δημιουργήσουν ένα νέο ή εναλλακτικό όραμα για μια περιοχή, μέσα από μια διαδικασία ομαδικότητας, συνεργασίας και ανταγωνισμού.



**Εικόνα 9.8:** *Συνάντηση σχεδιασμού στη Λισαβώνα, για τη διερεύνηση χαμηλού κόστους παρεμβάσεων σε γειτονιές του δήμου, με στόχο την ενίσχυση της Βιώσιμης Κινητικότητας (Cycle Cities Project).*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*



**Εικόνα 9.9:** *Συνάντηση σχεδιασμού στη Λειψία, για τη δημιουργία δικτύου ποδηλάτου σε περιοχές γύρω από το πανεπιστήμιο (Cycle Cities Project).*
**Πηγή:** *Προσωπικό αρχείο.*

Τα τελευταία χρόνια, περισσότεροι από δύο χιλιάδες άνθρωποι ετησίως έχουν μετακομίσει προς την Ινβερνές (Inverness) και τις γύρω περιοχές. Η Τορνεγκρέιν (Tornagrain) κρίθηκε από το τοπικό συμβούλιο των Χάιλαντς στη Σκοτία (Highlands Council), κατάλληλη για την υποδοχή νέων κατοίκων. Σκοπός του έργου ήταν η συμμετοχή των τοπικών αρχών και των επιχειρήσεων στο σχεδιασμό της Τορνεγκρέιν[7] και στον μακροπρόθεσμο σχεδιασμό κατοικιών. Η σχεδιαστική ομάδα δημιουργήθηκε από τον πολεοδόμο Plater-Zyberk, ο οποίος συγκέντρωσε ειδικούς για τον αστικό σχεδιασμό και την αρχιτεκτονική από τις ΗΠΑ, την Ευρώπη, τη Νότια Αμερική, την Ανατολική Ασία, τη Σκοτία και το Ηνωμένο Βασίλειο. Με αυτό τον τρόπο, συνδυάστηκαν η διεθνής τεχνογνωσία, η εμπειρία και οι τοπικές γνώσεις σε θέματα ευαίσθητα, ειδικά για τα Χάιλαντς. Η συνάντηση σχεδιασμού πραγματοποιήθηκε σε τρεις μεγάλες δημόσιες συνεδριάσεις. Στην πρώτη πραγματοποιήθηκε η παρουσίαση της διαδικασίας και των βασικών αρχών του παραδοσιακού αστικού σχεδιασμού. Στη δεύτερη πραγματοποιήθηκαν συζητήσεις σχετικά με συγκεκριμένα θέματα, όπως οι μεταφορές, καθώς και το σχέδιο πόλης. Σε αυτό το στάδιο, οι επιλογές για το νέο σχέδιο πόλης αποκαλύφθηκαν δημοσίως και συζητήθηκαν. Στην Τρίτη τελειοποιήθηκε το περιεχόμενο του στρατηγικού σχεδίου, το οποίο παρουσιάστηκε σε όλους στο τέλος της συνεδρίασης. Συνολικά, περίπου εξακόσια άτομα παρακολούθησαν τις διάφορες συναντήσεις.

[7] http://www.tornagrain-newtown.co.uk/.

### 9.4.8 Διαβουλευτική δημοσκόπηση

Η διαβουλευτική δημοσκόπηση καταγράφει τις σκέψεις του κοινού για ένα θέμα, όταν έχει την κατάλληλη ευκαιρία να προβληματιστεί σχετικά με αυτό. Παρατηρεί την εξέλιξη των απόψεων μιας ομάδας πολιτών, οι οποίοι μαθαίνουν παράλληλα περισσότερα για ένα θέμα. Τα μέλη του δείγματος συμμετέχουν αρχικά σε δημοσκόπηση σχετικά με τα βασικά θέματα. Έπειτα από αυτήν τη δημοσκόπηση αναφοράς, καλούνται να συγκεντρωθούν για λίγες ημέρες και να συζητήσουν τα θέματα. Ενημερωτικό υλικό αποστέλλεται στους συμμετέχοντες και διατίθεται και στο κοινό. Οι συμμετέχοντες παίρνουν μέρος στο διάλογο με εμπειρογνώμονες. Ο διάλογος βασίζεται σε ερωτήματα που οι ίδιοι οι συμμετέχοντες έχουν διατυπώσει σε μικρές ομάδες συζήτησης με εκπαιδευμένους συντονιστές. Έπειτα, ζητείται από τα μέλη του δείγματος να απαντήσουν στις αρχικές ερωτήσεις και πάλι. Οι αλλαγές που προκύπτουν στις απαντήσεις και στις απόψεις τους είναι αυτές που θα έχει το ευρύ κοινό, αν οι άνθρωποι είχαν την ευκαιρία να ενημερωθούν καλύτερα για το συγκεκριμένο θέμα.

Η διαβουλευτική δημοσκόπηση δημιουργεί στατιστικά σημαντικές αλλαγές στις απόψεις. Ωστόσο, μελέτες που ακολουθούν τείνουν να δείχνουν ότι ορισμένες από αυτές τις αλλαγές αντιστρέφονται με την πάροδο του χρόνου. Οι διαβουλευτικές δημοσκοπήσεις λειτουργούν συνήθως σε συνεργασία με τηλεοπτικά κανάλια, τα οποία μεταδίδουν στη συνέχεια τμήματα της διαδικασίας, επιτρέποντας στο ευρύ κοινό να ενημερωθεί όπως οι συμμετέχοντες. Οι συμμετέχοντες σε μια διαβουλευτική δημοσκόπηση κυμαίνονται από 200 έως 600. Είναι σημαντικό ότι οι συμμετέχοντες αποτελούν ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα της κοινωνίας. Αν μια τυχαία διαδικασία επιλογής μπορούσε να αποκλείσει τις μειονοτικές ομάδες, τότε θα υπήρχε ανάγκη για διαφορετική μέθοδο επιλογής.

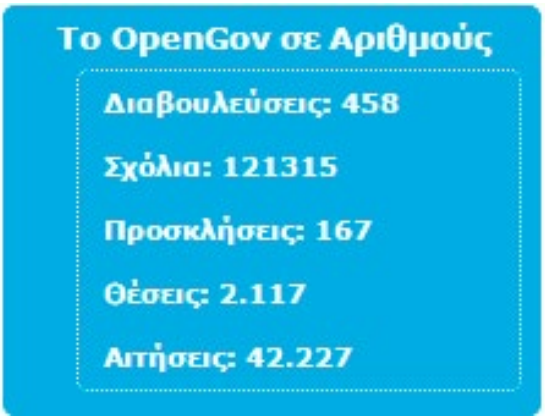
Το 2007 έγινε η πρώτη πανευρωπαϊκή διαβουλευτική δημοσκόπηση, η «Η Ευρώπη του Αύριο». Συγκεντρώθηκε ένα τυχαίο δείγμα 362 πολιτών από τα 27 κράτη-μέλη της ΕΕ στο κτίριο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις Βρυξέλλες. Εκεί πέρασαν ένα Σαββατοκύριακο συζητώντας για μια ποικιλία κοινωνικών, οικονομικών, και θεμάτων εξωτερικής πολιτικής που επηρεάζουν την ΕΕ και τα κράτη-μέλη. Η διαβουλευτική δημοσκόπηση είναι μια προσπάθεια να χρησιμοποιηθούν η τηλεόραση και η έρευνα κοινής γνώμης με νέο και εποικοδομητικό τρόπο. Η σύσκεψη έγινε σε συνολικά 23 γλώσσες, με ταυτόχρονη μετάφραση. Η συζήτηση εναλλασσόταν μεταξύ μικρών ομαδικών συζητήσεων με επικεφαλής έναν εκπαιδευμένο συντονιστή και μεταξύ συνεδριών με ερωτήσεις και απαντήσεις με κορυφαίους ειδικούς και εξέχοντες πολιτικούς.

### 9.4.9 Ανοικτή διακυβέρνησ η – Δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση

Η δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση, όπως διεξάγεται μέσω του OpenGov στην Ελλάδα, διανύει έναν κύκλο ζωής αποτελούμενο από τέσσερις διαδοχικές φάσεις. Συγκεκριμένα:

1. Προετοιμασία: Η μονάδα καινοτομίας του Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (ΕΚΔΔΑ), σε συνεργασία με τους αρμόδιους συνεργάτες του εκάστοτε υπουργείου, προετοιμάζουν αντίστοιχα την ιστοσελίδα και το υλικό της διαβούλευσης, και μεριμνούν για τη συνολική έγκριση του περιεχομένου από το γραφείο του πρωθυπουργού.
2. Δημόσιος σχολιασμός: Μόλις εγκριθεί, η διαβούλευση δημοσιεύεται και είναι ανοικτή σε σχολιασμό. Οι αρμόδιοι συνεργάτες κάθε υπουργείου διαβάζουν και εγκρίνουν τη δημοσίευση των εισερχόμενων σχολίων (moderation). Είναι σημαντικό για την επιτυχία της διαβούλευσης, οι αρμόδιοι συνεργάτες κάθε υπουργείου, σε συνεργασία με τη μονάδα καινοτομίας του ΕΚΔΔΑ, να συμμετέχουν ενεργά, απαντώντας επώνυμα σε όποια σχόλια χρειάζεται και δημοσιεύοντας απόψεις και υλικό, με στόχο τη δημιουργική ανατροφοδότηση της διαβούλευσης.
3. Επεξεργασία συμπερασμάτων: Όταν παρέλθει η χρονική προθεσμία για τη διαβούλευση, το υπουργείο στέλνει ευχαριστήριο κείμενο, στο οποίο περιλαμβάνονται και τα πρώτα συμπεράσματα. Ταυτόχρονα, επεξεργάζεται τα σχόλια των πολιτών, συντάσσοντας έκθεση για τη δημόσια διαβούλευση, η οποία προβλέπεται από το άρθ. 85 παρ. 3 του Κανονισμού της Βουλής.
4. Ολοκλήρωση: Όταν αναρτηθούν ο ψηφισμένος νόμος και η έκθεση για τα αποτελέσματα της διαβούλευσης, η διαβούλευση θεωρείται ολοκληρωμένη.

Από το τέλος του 2009, το υπουργείο Διοικητικής Μεταρρύθμισης και Ηλεκτρονικής Διακυβέρνησης ενεργοποίησε την ιστοσελίδα www.opengov.gr, στην οποία γίνονται διαβουλεύσεις, συζητήσεις, προσκλήσεις ενδιαφέροντος και σχολιασμός.




**Εικόνα 9.10:** *Το OpenGov σε αριθμούς.*
**Πηγή:** *http:// www.opengov.gr/*

Το Labs.OpenGov.greίναι μια δράση στο πλαίσιο της ανοιχτής διακυβέρνησης, που αποσκοπεί να φέρει στο προσκήνιο τις δημιουργικές ιδέες, τους ανθρώπους και τους τρόπους για να εισαχθεί η καινοτομία στις σχέσεις του πολίτη και των επιχειρήσεων με το Δημόσιο. Η διαδικτυακή πλατφόρμα Labs.OpenGov.grσυνιστά ένα βήμα διαλόγου, ώστε να αποκτήσουν νέα διάσταση, συμμετοχική και αποκεντρωμένη, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση των δημόσιων ηλεκτρονικών υπηρεσιών. Συντονίζεται από επιστημονική επιτροπή, στην οποία συμμετέχουν εμπειρογνώμονες σε θέματα ηλεκτρονικής διακυβέρνησης και συμμετοχικότητας. Η επιστημονική επιτροπή, σε συνεργασία με τη μονάδα τεκμηρίωσης και καινοτομίας του ΕΚΔΔΑ, μεριμνά για τη σύνταξη του καλέσματος κάθε νέου θεματικού κύκλου, επιλέγει τις προτάσεις που θα παρουσιαστούν δημόσια, συντονίζει τη συζήτηση στην ημερίδα που διεξάγεται στο τέλος κάθε θεματικού κύκλου και καλλιεργεί επαφές με διεθνείς φορείς και πρωτοβουλίες ομοειδούς αντικειμένου. Λειτουργεί από τον Σεπτέμβριο του 2011, με ευθύνη της Μονάδας Τεκμηρίωσης και Καινοτομιών του ΕΚΔΔΑ και έχει στόχο την αξιοποίηση της εμπειρίας και των ιδεών τόσο των στελεχών της δημόσιας διοίκησης, όσο και των συναλλασσόμενων με αυτήν, για τον ανασχεδιασμό των λειτουργιών της με χρήση και των νέων τεχνολογιών. Ο λειτουργικός ανασχεδιασμός της Διοίκησης θα επιτρέψει την ενίσχυση της επιχειρησιακής της ικανότητας και τις δυνατότητές της να παράγει καινοτόμες και χρήσιμες υπηρεσίες με βέλτιστη σχέση κόστους-ωφέλειας.

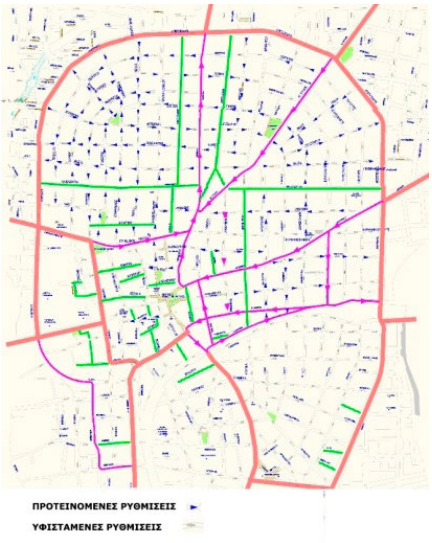
### 9.4.10 Blogs και δημόσια διαβούλευση

Ο δήμος Αχαρνών ανάρτησε τον Νοέμβριο του 2011 ιστοσελίδα στην οποία έγινε δημόσια διαβούλευση για τη βελτίωση των μετακινήσεων στην πόλη. Παρουσιάζεται η πρόταση της τεχνικής υπηρεσίας και ζητείται να κατατεθούν σχόλια. Μπορεί ο καθένας να εγγραφεί και να σχολιάσει τα θέματα. Επίσης, υπάρχει η δυνατότητα να απαντηθούν τα σχόλια των χρηστών.[8] Στα θέματα προς διαβούλευση περιλαμβάνονται τα βήματα του σχεδιασμού, οι άμεσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στο κέντρο της πόλης, οι άμεσες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στους Θρακομακεδόνες, η κίνηση των φορτηγών και των βαρέων οχημάτων, η ελεγχόμενη στάθμευση, η παράνομη στάθμευση, οι πεζοδρομήσεις, το δίκτυο λεωφορειακών γραμμών του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (ΟΑΣΑ) και το δίκτυο ποδηλατόδρομων. Σε κάθε θέμα περιγράφεται ακριβώς ό,τι προβλέπεται να γίνει. Σε μερικές περιπτώσεις, υπάρχει χρονολογική ιεράρχηση των μέτρων που προτείνονται, ενώ σε κάποιες άλλες, η περιγραφή συνοδεύεται από χάρτες, για καλύτερη κατανόηση. Μαζί με τα σχόλια των χρηστών, υπάρχουν πολλές φορές και οι προτάσεις του.




**Εικόνα 9.11:** *Αρχική σελίδα εφαρμογής δήμου Αχαρνών.*
**Πηγή:** *http://kykloforiakoacharnon.wordpress.com*

[8] http://kykloforiakoacharnon.wordpress.com/.




**Εικόνα 9.12:** *Υπάρχουσες και προτεινόμενες μονοδρομήσεις.*
**Πηγή:** *https://kykloforiakoacharnon.files.wordpress.com*

### 9.4.10 Ανάρτηση Πολεοδομικής Μελέτης δήμου Ερμούπολης

Ο δήμος Ερμούπολης Σύρου ανάρτησε στην ιστοσελίδα τον Αύγουστο του 2011 την πολεοδομική μελέτη του δήμου. Οι πολίτες είχαν δεκαπέντε ημέρες στη διάθεσή τους για την υποβολή ενστάσεων. Δημιουργήθηκε και ειδικό γραφείο στο δήμο, όπου δινόταν έντυπο απόσπασμα της μελέτης και γινόταν ενημέρωση για αυτήν σε όσους δεν είχαν πρόσβαση στο διαδίκτυο.[9]

Στην ιστοσελίδα έχει αναρτηθεί αρχείο τύπου .kml (POLEODOMIKI_2011.kml), που ανοίγει με το πρόγραμμα Google Earth, ώστε να μπορούν όλοι οι πολίτες να ενημερωθούν για την πολεοδομική μελέτη του δήμου. Επίσης, είναι αναρτημένες και ακριβείς οδηγίες.

## 9.5 Η εξέλιξη της συμμετοχής του κοινού

Η ανάγκη συμμετοχής του ενδιαφερομένου πληθυσμού στο σχεδιασμό υπαγορεύεται από «πρακτικούς, θεωρητικούς και πολιτικούς λόγους» (Αραβαντινός, 2007). Αυτό συμβαίνει επειδή η άποψη και η στήριξη του πληθυσμού, τον οποίο αφορά άμεσα ο σχεδιασμός, είναι κρίσιμες για την επιτυχία του. Παρ' όλα αυτά, τις περισσότερες φορές η εμπλοκή του κοινού είτε είναι ανεπαρκής, επειδή δεν υποστηρίζεται σωστά από τη διοίκηση, αλλά και επειδή πολλοί πιστεύουν πως «αποσκοπεί στη δημιουργία εντυπώσεων και την ευλογία αποφάσεων που έχουν ήδη ληφθεί» (Αραβαντινός, 2007), είτε προκαλεί καθυστερήσεις και άλλες δυσκολίες στο σχεδιασμό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτυχημένης προσπάθειας συμμετοχής του κοινού είναι ο θεσμός της Πολεοδομικής Επιτροπής Γειτονιάς (άρθ. 3330 του Ν. 1337/1983). Η Πολεοδομική Επιτροπή Γειτονιάς ιδρυόταν με ευθύνη του δήμου από κατοίκους μιας γειτονιάς, με σκοπό να παρακολουθεί την πολεοδομική μελέτη στην περιοχή της. Στόχος της ήταν να διατυπώνει στο δημοτικό συμβούλιο γνώμες και προτάσεις σχετικά με όλα τα πολεοδομικά και λειτουργικά προβλήματα της γειτονιάς, και με την εφαρμογή πολεοδομικών διατάξεων, τον καθορισμό χρήσεων γης, το χαρακτηρισμό πεζόδρομων, τον καθορισμό θέσεων στάθμευσης οχημάτων. Ο Ν. 2508/1997 δεν επανήλθε στο θεσμό αυτό, δεδομένου ότι σχεδόν κανένας ΟΤΑ δεν ανταποκρίθηκε.

Οι παραδοσιακές μέθοδοι της συμμετοχής του κοινού στις συνεδριάσεις σχεδιασμού συνδέονται αρκετά συχνά με μια συγκρουσιακή ατμόσφαιρα. Αυτό μπορεί να αποθαρρύνει τη συμμετοχή των περισσοτέρων, προκαλώντας δημόσιες συναντήσεις στις οποίες ενδέχεται να κυριαρχούν άτομα με ακραίες απόψεις, τα οποία μπορεί να μην αντιπροσωπεύουν απαραίτητα τον τοπικό πληθυσμό. Επειδή οι προγραμματισμένες συνεδριάσεις πραγματοποιούνται συχνά σε συγκεκριμένες χρονικές στιγμές, μπορεί να περιοριστεί ο αριθμός των ατόμων που είναι σε θέση να παρευρεθούν. Ο περιορισμένος χρόνος και η γεωγραφική θέση των δημόσιων συνεδριάσεων ίσως να περιορίσουν περαιτέρω τη δυνατότητα της ευρείας συμμετοχής. Φυσική πρόσβαση στις συνεδριάσεις αυτές μπορούν επίσης να προκαλέσουν προβλήματα σε άτομα με αναπηρία, σε ηλικιωμένους, σε αναπήρους, καθώς και σε κουφούς.

Κατά την Healey (1997), η υπερσυγκέντρωση του κράτους και ο κατακερματισμός της διοίκησης σε τμήματα εμποδίζουν το συντονισμό των φορέων, δυσκολεύοντας τις προσπάθειες συμμετοχής του κοινού στο σχεδιασμό. Κατά τον Hopes (2006), η αναποτελεσματικότητα οφείλεται στη τεχνική που επιλέγεται σε πολλές περιπτώσεις.

[9] http://www.hermoupolis.gr/NewsMain/urban_study.aspx.

Ήδη από το τέλος του 20ού αι. γίνεται αντιληπτό πως η τεχνολογία μπορεί να ενδυναμώσει το ρόλο της συμμετοχής του κοινού. Η εξέλιξη στην τεχνολογία των υπολογιστών παρέχει μια μοναδική ευκαιρία να χρησιμοποιούνται ψηφιακές τεχνικές απεικόνισης, για να αλλάξει και να βελτιωθεί ο τρόπος με τον οποίο το κοινό αλληλεπιδρά με το σχεδιασμό. Ο King (1989) υποστηρίζει πως η απεικόνιση είναι το κλειδί για την αποτελεσματική συμμετοχή του κοινού, διότι αποτελεί τη μόνη κοινή γλώσσα για όλους τους συμμετέχοντες (τεχνικούς και μη τεχνικούς). Η οπτικοποίηση παρέχει ένα συγκεκριμένο θέμα για συζήτηση και καθοδηγεί τα μέλη της κοινότητας μέσω της διαδικασίας σχεδιασμού, αυξάνει την ευαισθητοποίηση στο σχεδιασμού τους και διευκολύνει την καλύτερη επικοινωνία.

Η συνεισφορά των ΓΣΠ (GIS) στις διαδικασίες συμμετοχής του κοινού εδραιώνεται για πρώτη φορά το 1996 στη συνάντηση του Εθνικού Κέντρου Γεωγραφικών Πληροφοριών και Ανάλυσης (National Centre for Geographic Information and Analysis/NCGIA) των ΗΠΑ. Σύμφωνα με έναν ορισμό για τις συμμετοχικές διαδικασίες οι οποίες βοηθιούνται από GIS (Public Participation Geographical Information Systems/PPGIS), είναι «η προσέγγιση που κάνει τα ΓΣΠ και άλλα εργαλεία λήψης αποφάσεων σε σχέση με το χώρο, διαθέσιμα και προσιτά σε όλους όσοι έχουν συμφέρον στις επίσημες αποφάσεις» (Schroeder, 1996). Το 1998, στο Πανεπιστήμιο του Ιλινόις στο Σικάγο μηχανικοί ένωσαν τις δυνάμεις τους με τους κατοίκους και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς στη γειτονιά Πίλσεν (Pilsen), ώστε να εφαρμόσουν μια συμμετοχική διαδικασία σχεδιασμού. Χρησιμοποιήθηκαν οι εξής τρεις μέθοδοι οπτικοποίησης: ένα ΓΣΠ, ένας καλλιτέχνης που χρησιμοποιούσε ένα ηλεκτρονικό sketchboard και ένας υπολογιστής με πρόγραμμα επεξεργασίας φωτογραφιών. Στις αρχικές συναντήσεις, τα ΓΣΠ και ο καλλιτέχνης χρησιμοποιήθηκαν μαζί, ενώ σταπροχωρημένα εργαστήρια χρησιμοποιήθηκε PhotoShop, ώστε να αποτυπωθούν σε φωτογραφίες της υφιστάμενης κατάστασης οι προτάσεις που προέκυψαν. Αυτά τα εργαλεία οπτικοποίησης ενίσχυσαν σε μεγάλο βαθμό τη διαδικασία σχεδιασμού, επιτρέποντας στους συμμετέχοντες να παίρνουν μέρος άμεσα στο σχεδιασμό της γειτονιά τους. Σημαντική θεωρείται η συνεισφορά των PPGIS στους τομείς του περιβαλλοντικού σχεδιασμού (Ball, 2002· Craig et al., 2002), του σχεδιασμού χρήσεων γης (Malczewski, 2004) και του συγκοινωνιακού σχεδιασμού. Ωστόσο, όσο χρήσιμο και αν μπορεί να αποδειχθεί ένα σύστημα PPGIS, η χρήση των παραδοσιακών τεχνικών, όπως είναι οι δημόσιες συναντήσεις, δεν μπορεί να απορριφθεί εντελώς, διότι μια μερίδα του πληθυσμού μπορεί να μην έχει πρόσβαση ή να μην αισθάνεται άνετα με την τεχνολογία, και η πρόσωπο με πρόσωπο επικοινωνία μπορεί να είναι απαραίτητη για τη διαδικασία συμμετοχής.

Καθώς η χρήση των υπολογιστών ολοένα και αυξάνεται, ιδίως στα σχολεία και στο χώρο εργασίας, η δυνατότητα του κοινού να χρησιμοποιεί και να αισθάνεται άνετα με τους υπολογιστές και την τεχνολογία τονώνεται. Υπάρχουν πολλά πλεονεκτήματα για μια διαδικτυακή προσέγγιση της συμμετοχής του κοινού σε τοπικές, περιφερειακές και εθνικές δημόσιες εκδηλώσεις συμμετοχής. Οι συναντήσεις δεν περιορίζονται από τη γεωγραφική θέση ή το χρόνο. Η πρόσβαση στις πληροφορίες σχετικά με τα θέματα που συζητούνται είναι διαθέσιμες από οποιοδήποτε σημείο με πρόσβαση στο διαδίκτυο. Οι πληροφορίες είναι επίσης διαθέσιμες ανά πάσα στιγμή της ημέρας, αποφεύγοντας έτσι τα προβλήματα που συνδέονται με την πραγματοποίηση συναντήσεων σε συγκεκριμένο χρόνο. Η έννοια του «24/7», δηλαδή 24 ώρες την ημέρα, 7 ημέρες την εβδομάδα, δίνει την ευκαιρία σε περισσότερους ανθρώπους να συμμετάσχουν σε δημόσιες διαβουλεύσεις. Ένα web-based σύστημα έχει τη μοναδική ικανότητα να παρέχει «2-way flow» των πληροφοριών, δηλαδή από το κοινό στο σύστημα, και πάλι πίσω. Εικονικά περιβάλλοντα και σχέδια σε 3D μπορούν να χρησιμοποιηθούν για να αναπαραστήσουν την υφιστάμενη και τη μελλοντική κατάσταση με ένα σχεδόν ρεαλιστικό τρόπο (Pleizier et al., 2004). Στόχοι της συμμετοχικής διαδικασίας με τη βοήθεια ΓΣΠ είναι η διεύρυνση της συμμετοχής των πολιτών στη λήψη αποφάσεων και η βελτίωση της πρόσβασης σε σχετικά εργαλεία, στοιχεία και πληροφορίες. Το διαδίκτυο δημιουργεί μια νέα δημόσια σφαίρα, που υποστηρίζει την αλληλεπίδραση, τη συζήτηση και νέες μορφές δημοκρατίας (Sadagopan, 2000). On-line εφαρμογές PPGIS μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως μέσο για να ενισχύσουν τις υφιστάμενες κλασικές συμμετοχικές μεθόδους.

Την τελευταία δεκαετία, το λογισμικό των ηλεκτρονικών υπολογιστών για την επεξεργασία και το χειρισμό χαρτών έχει γίνει όλο και πιο εύκολο στην κατανόηση και τη λειτουργία του. Η χρήση του χάρτη ως κεντρικού θέματος του web-based συστήματος πρέπει να παρέχει άμεση εξοικείωση με την τοποθεσία στην οποία η διαδικασία συμμετοχής του κοινού λαμβάνει χώρα. Αρκετά τμήματα της έρευνας αμφισβήτησαν στο παρελθόν τη δυνατότητα του κοινού να κατανοήσει ένα χάρτη, που είναι ουσιαστικά μια άποψη ενός τόπου «από ψηλά». Πολλοί άνθρωποι δεν αναγνωρίζουν αμέσως μια θέση όταν τους παρουσιάζονται ως μια επιφανειακή άποψη. Μια λύση για αυτό είναι η δυνατότητα του χρήστη να κάνει κλικ σε ένα χαρακτηριστικό γνώρισμα στο χάρτη και να ενημερώνεται γι' αυτό, π.χ. δρόμος, νοσοκομείο κλπ. Αυτή η δυνατότητα στο σύστημα βοηθά το χρήστη να εξοικειωθεί με το χάρτη. Χρησιμοποιώντας έναν διαδραστικό χάρτη, ο χρήστης μαθαίνει άμεσα περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τα θέματα και τα προβλήματα του στοιχείου που επέλεξε. Αυτό το είδος

των πληροφοριών, που είναι αδύνατον να δοθούν σε έναν παραδοσιακό, τυπωμένο χάρτη, επιτρέπει ένα πολύ πλουσιότερο περιβάλλον για το χρήστη. Καθώς το διαδίκτυο αναπτύσσεται και διαδίδεται διαρκώς, η χρήση της τεχνολογίας είναι πιθανόν να αυξηθεί στη δημόσια διαβούλευση.

# Βιβλιογραφικές αναφορές


Αθανασόπουλος, Κ. (2009). *Προς μια μέθοδο ένταξης των πολιτών στο σχεδιασμό έργων αστικής βιώσιμης* κινητικότητας. Διδακτορική διατριβή. Αθήνα: ΕΜΠ.

Αραβαντινός, Α. (2007). *Πολεοδομικός σχεδιασμός: Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου.* Αθήνα: Συμμετρία.

Βλαστός, Θ. (1998). Ο ρόλος του επιφανειακού τραμ απέναντι στο μετρό ως εγγύηση για την ποιότητα ζωής στην πρωτεύουσα. *Σιδηροτροχιά*, 16:10-13.

Ευρωπαικό Κοινοβούλιο (2006). Κανονισμός του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για εφαρμογή στα όργανα και στους οργανισμούς της Κοινότητας των διατάξεων της Σύμβασης του Århus σχετικά με την πρόσβαση στις πληροφορίες, τη συμμετοχή του κοινού στη λήψη αποφάσεων και την πρόσβαση στη δικαιοσύνη για περιβαλλοντικά θέματα. διαθέσιμο στο http://www.europarl.europa.eu/sides [πρόσβαση: 8 Μαρτίου 2015].

Κασσιός, Κ. (2002). *Επιπτώσεις στο περιβάλλον από έργα και προγράμματα – Ειδικά κεφάλαια.* Αθήνα: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις ΕΜΠ.

Κουσιδώνης, Χ. (2007). Η οργάνωση του χώρου και ο προγραμματισμός: Μια εισαγωγή. διαθέσιμο στο http://portal.tee.gr/ [πρόσβαση: 12 Μαρτίου 2015].

Μεταξάς,Θ. και Λαλένης, Κ. (2006). Ο στρατηγικός σχεδιασμός ως τύπος σχεδιασμού και ως εργαλείο αποτελεσματικής αστικής διαχείρισης. *Αειχώρος*, 5:4-37.

Πτελλής, Ν. (1977). *Η συμμετοχή στην* πολεοδομία.Διδακτορική διατριβή.Αθήνα: Πολυτεχνική Σχολή.

ΤΕΕ/ΣΕΠΟΧ (2006). Χωρικός σχεδιασμός και αναπτυξιακός προγραμματισμός των ΟΤΑ: Ο ρόλος των ΓΠΣ-ΣΧΟΟΑΠ. Αθήνα: Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας.

Allen, E. (1999). *Urban Ease –Stress Free Living in the Big City.* New York: Plume: Penguin Putnam.

Ball, J. (2002). Towards a methodology for mapping “regions of sustainability”. *Progress in Planning*. 58(2):81-140.

Bickerstaff, K. and Walker, G. (2001). Participatory local governance and transport planning. *Environment and Planning A*. 33:431-451.

Burayidi, M. (2015). *City Resilience.* New York: Routledge.

Burgess, Ernest W. (1929). Urban Areas. In: T.V. Smith and L.D. White (eds), *Chicago: An Experiment in Social Science Research*. Chicago, IL: University of Chicago Press, 113-138.

Craig, W.J., Harris, T.M. and Weiner, D. (2002). *Community participation and Geographic Information* Systems.London: Taylor and Francis.

Dahl, R. and Lindblom, C.E. (1953). *Politics, Economics and Welfare.* Chicago: The University of Chicago Press.

Davidoff, P. (1965). Advocacy and Pluralism in Planning. *JAPA*, 31(4):331-338. Available at: https://www.planning.org/ [accessed: March 7, 2015].

De Souza, K., Flanery, T., Alex, J. and Park, E. (2012). *Getting Serious About Resilience in Planning*. Available at: www.planetizen.com: http://www.planetizen.com/ [accessed: March 8, 2015].

Etzioni, A. (1968). *The active society: A theory of societal and political* processes.New York: Free Press.

European Commission (2004). Working Group on Sustainable Urban Management.

Fainstein, S. and Fainstein, N. (1996). *City Planning and Political Values: an Updated View.* Oxford: Blackwell.

FHWA (1996). *Public Involvement Techniques for Transportation Decision-making.* U.S. Department of Transportation - Federal Highway Administration, Federal Transit.

Forester, J. (1987). Planning In the Face of Conflict: Negotiation and Mediation Strategies in local Land Use Regulation.Journal *of the American Planning Association*. 53(3):303-314

Freie Universität Berlin (n.d.). Mixed Scanning. Available at: http://www.geo.fu-berlin.de/en/v/geolearning/watershed_management/introduction_wm/natural_resource_management_planning/how_to_plan/planning_models/mixed_scanning/index.html [accessed: March 12, 2015].

Frohock, F. (1980). *Public Policy, Scope and Logic.* Englewood Cliffs: N.J: Prentice.

Goodman, R. (1972). *After the Planners.* harmondsworth: Penguin Books.

Hall, P. (1996). *Cities of Tomorrow.* Oxford: Blackwell.

Hayes, M. (2006). Policy Making through Disjointed Incrmentalism. In *Handbook of Decision Making*. Harrisburg, Pennsylvania: CRC Press, 39-60. Available at: http://www.crcnetbase.com/doi/abs/10.1201/9781420016918.ch3 [accessed: March 7, 2015].

Healey, P. (1997). *Collaborative Planning – Shaping Places in Fragmented Societies.* New York: Palgrave.
Hopes, C., Kramer, J. and Williams, K. (2006). Public involvement practices and perspectives of Florida's metropolitan planning organizations. *Proceedings of the 85th annual meeting of the transportation research board.* Washington, DC: National Research Council.
Howard, D. (1998). Geographic information technologies and community planning: spatial empowerment. *NCGIA, Varenius Workshop on empowerment, Marginalization and public participation GIS.*
Ijeoma, E. (2007). Rationality, disjointed incrementalism and mix scanning theories for decision-making on globalisation. *Journal of Public Administration*, 816-829. Available at: http://repository.up.ac.za/ [accessed: March 12, 2015].
Jabareen, Y. (2013). Planning the resilient city: Concepts and strategies for coping with climate change and environmental risk. *Cities*, 31:220-229. Available at: http://www.sciencedirect.com/ [accessed: March 2, 2015].
Jankowski, P. and Nyerges, T. (2001). GIS-supported collaborative decision-making: Results of an experiment. *Annals of the Association of American Geographers*, 99(1):48-70.
Janssen, R. (1979). Some ideological aspects of urban planning in Latin America: a critique of the Turner model of self-help housing, with special reference to Bogotá. *Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, 69-76. Available at: http://www.jstor.org/ [accessed: March 9, 2015].
Jenkins, P., Kirk, K. and Smith, H. (2001). *A comparative study of participation in planning in the Netherlands, Norway, Scotland and Sweden.* Edinburgh: Noord XXI Project, Interreg IIC Programme for the North Sea Region, Centre for Environment & Human Settlements Edinburgh College of Art, Heriot-Watt University.
King, S., Conley, M., Latimer, B. and Ferrari, D. (1989). *Co-Design: A Process of Design Participation.* New York: Van Nostrand Reinhold.
Lindblom, C.E. and Braybrooke, D. (1963). *A strategy of Decision.* New York: The Free Press.
Lowndes, V., Pratchett, L. and Stoker, G. (2001). Trends in Public Participation: Part 2: Citizen's Perspectives. *Public Administration*, 79(2):445-455.
Lustick, I. (1980). Explaining the Variable Utility of Disjointed Incrementalism: Four Propositions. *The American Political Science Review*, 74(2):342-353. Available at: http://www.jstor.org/stable/ [accessed: March 7, 2015].
Malczewski, J. (2004). GIS-based land-use suitability analysis: a critical overview. *Progress in Planning*.62:3-65.
Marshall, G. (1998). Disjointed Incrementalism. *A Dictionary of Sociology*. Available at: http://www.encyclopedia.com/ [accessed: March 12, 2015].
Mattingly, M. (2006). Self-help training for planning urban development: An innovation in on-the-job learning in Nigeria. *Public Administration and Development*, 28(2):3-217. Available at: http://onlinelibrary.wiley.com/ [accessed: March 9, 2015].
Mutenheri, F. (2009). Rational or Disjointed: Grappling with Philosophical Contradictions in 21st Century Economic Policy Planning and Development in Zimbabwe. *Journal of Sustainable Development in Africa*, 10(4):470-486.
Onyebueke, V. and Ezeadichie, N.H. (2010). Rural–Urban "Symbiosis", community self-help, and the new planning mandate: Evidence from Southeast Nigeria. *HabitatInternational*, 35(2):350-360. Available at: http://www.sciencedirect.com/ [accessed: March 12, 2015].
Patricios, N. (2002). Urban design principles of the original neighborhood concepts. *Urban Morphology*.6(1):21-32.
Perry, C. ([1929] 1998). *The Neighbourhood Unit (1929).* London: Reprinted: Routledge/Thoemmes.
Pleizier, I. et al. (2004). Using virtual reality as information tool in spatial planning. *ProceedingsEuro Conference on methods to support interaction in geovisualisation environments.*
Sadagopan, G. (2000). Web-based Geographic Information Systems. Public Participation in Virtual Decision Making Environments. Major Paper submitted to the Faculty of Virginia Polytechnic Institute and State University in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master in Urban and Regional Planning, Virginia. Available at: http://scholar.lib.vt.edu/ [accessed: March 22, 2015].
Schroeder, P. (1996). *CRITERIA FOR THE DESIGN OF A GIS/*2.Available at: http://www.commoncoordinates.com/ [accessed: March 12, 2015].
Seashore, S. and McNeill, R. (1971). *Management of the Urban Crisis.* New York: The Free Press.
Skitt, J. (1975). *Practical Corporate Planning in Local* Government.GB: Hill.

Susskind, L. and Ozawa, C. (1984). Mediated Negotiation in the Public Sector: The Planner as Mediator. *Journal of Planning Education and Research*, 4(1): 5-15. Avalable at: http://jpe.sagepub.com/content/ [accessed: March 12, 2015].
Thornley, A. (1977). Theoretical Perspectives on Planning and Participation. *Progress in Planning*, Elsevier, 1-57.
Ven Klassen, L. and Miller, V. (2002).A New Weave of Power, People and Politics. Washington, D.C.: World Neighbors.
Yukubousky, R. (1979). *Effective Participation: Public Search for "Democratic Efficiency".*Washington DC, USA: TRB.

# Ευρετήριο

**Α**
Αγγλία,
Αγορά κεντρική (σημείο συνάντησης Ρωμαίων), βλ. επίσης forum
αγροτεμάχιο,
αγροτική οδός,
άδεια δόμησης,
αδόμητη ζώνη,
αειφορία,
αεροφωτογραφία (Α/Φ),
Αίγυπτος,
αιχμή κυκλοφορίας,
ακτινοκεντρικό ρυμοτομικό σχέδιο,
αμερικανική πόλη,
αμιγής κατοικία,
Αναγέννηση,
αναγεννησιακή πόλη,
αναγκαστική απαλλοτρίωση, βλ. επίσης compulsory acquisition or purchase of land
αναδόμηση- αποδόμηση, βλ. επίσης reconstruction- deconstruction
αναλογία σχεδιασμού,
Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (ΑΠΕ),
ανάπλαση δημόσιου χώρου,
ανάπλαση,
ανάπτυξη πόλης,
αναπτυξιακό πλαίσιο,
ανασυγκρότηση υποβαθμισμένης περιοχής,
ανθεκτικός ή προσαρμοστικός σχεδιασμός, βλ. επίσης resilient planning
ανθρώπινη δραστηριότητα,
ανθρωποκεντρικός σχεδιασμός,
ανισόπεδος κόμβος,
ανοικτή διακυβέρνηση,
ανοικτή πόλη,
ανύψωση οδοστρώματος,
αξία γης,
άξονας, βλ. επίσης avenue
απόκτηση δημόσιας γης,
αραιοδομημένη περιοχή,
αρτιότητα,
αρχαίο θέατρο,
αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»,
αρχή της ενσωμάτωσης,
αρχή της επανόρθωσης της προσβολής του περιβάλλοντος κατά προτεραιότητα στην πηγή,
αρχή της πρόληψης,
αρχή της προφύλαξης,
αρχιτεκτονική μελέτη,
αρχιτεκτονική μορφή,
αρχιτεκτονική,
αστεοταξία,
αστικά απόβλητα,
αστικά διόδια,
αστική (α)συνέχεια,
αστική ανάπτυξη, βλ. επίσης urban development
αστική διαχείριση, βλ. επίσης urban management και urban programming
αστική εξάπλωση | διάχυση,

αστική μορφή,
αστική παρέμβαση,
αστική περιβαλλοντοκρατία,
αστική πλατεία,
αστική πολιτική,
αστική συγκέντρωση
αστικό (περιαστικό) οικοσύστημα,
αστικό κέντρο,
αστικό περιβάλλον,
αστικό πράσινο,
αστικό συγκρότημα,
αστικό φαινόμενο,
αστικοποίηση,
Αστικός Αναδασμός (ΑΑ),
αστικός εξοπλισμός,
αστικός θόρυβος,
αστικός προγραμματισμός,
αστικός συντελεστής,
αστικός σχεδιασμός,
αστικός χώρος,
αστικότητα,
Άτομα με Αναπηρία (ΑμεΑ),
αυθαίρετη δόμηση,
αυτοβοήθεια (μέθοδος), βλ. επίσης self-help
αυτοκινητόδρομος,

**Β**
Βαβυλώνα,
Βαρκελώνη, βλ. επίσης Barcelona
βαρόνος Haussmann,
βαρυνόμενο ακίνητο από ΜΣΔ,
βιοκλιματικός σχεδιασμός,
βιομηχανική επανάσταση,
Βιομηχανική Επιχειρηματική Περιοχή (ΒΕΠΕ),
Βιομηχανική Περιοχή (ΒΙΠΕ),
βιομηχανική πόλη,
Βιομηχανικό Πάρκο (ΒΙΟΠΑ),
βιώσιμες μεταφορές,
βιώσιμη (αστική) κινητικότητα,
βιώσιμη δομή (πόλης),
βιώσιμη πόλη,
βιωσιμότητα,
βουλεβάρτο, βλ. επίσης boulevard

**Γ**
Γαλλία,
γειτονιά,
γενική κατοικία,
Γενικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΓΠΧΣΑΑ),
Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ),
Γενικός Οικοδομικός Κανονισμός (ΓΟΚ),
Γερμανία,
γεωγραφία μετακινήσεων,
γεωγραφία μεταφορών,
Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (ΓΣΠ), βλ. επίσης Geographical Information System (GIS)

γεωμετρία οδικού δικτύου,
γεωμετρική κανονικότητα
γεωτεμάχιο,
γη υψηλής παραγωγικότητας,
γήπεδο,
γραμμική κηπούπολη,
γραμμικό πάρκο,
γραμμικό πολεοδομικό κέντρο,

**Δ**
δακτύλιος,
δασική οδός,
δευτερεύουσα αρτηρία οδικού δικτύου,
δευτερεύουσα συλλεκτήρια οδός,
δήμος Αχαρνών,
δημόσια ηλεκτρονική διαβούλευση,
δημόσια συγκοινωνία,
δημόσιος χώρος,
δημοτική οδός,
διαβουλευτική δημοσκόπηση,
διαδικασία αδειοδότησης,
διαδικασία κτηματογράφησης,
διαδικτυακές αναφορές, βλ. επίσης e-petitions
διαδραστικός χάρτης,
διαδρομή, βλ. επίσης path
διαμπερής ροή κυκλοφορίας,
διαπλάτυνση πεζοδρομίου,
διαπραγματεύσεις (μέθοδος), βλ. επίσης negotiations,
διασταύρωση (κόμβος) μορφής T,
διασταύρωση (κόμβος) μορφής Y,
διασταύρωση (κόμβος) μορφής X,
διάταξη αστικού χώρου,
διατηρητέα περιοχή,
διατομή οδικού δικτύου,
διάχυτη πόλη,
διαχωρισμός ποδηλάτου-ΙΧ,
διδακτική (της) πολεοδομίας,
διεπιστημονικός σχεδιασμός,
διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών,
δίκαιη κοστολόγηση μεταφορών,
δίκαιο περιβάλλοντος,
δικαίωμα προτίμησης,
δίκτυο δημόσιας συγκοινωνίας,
δίκτυο κηπουπόλεων, βλ. επίσης και cluster of garden cities,
δίκτυο κορμού ποδηλάτου,
δίκτυο μεταφορών και τεχνικής υποδομής,
δίκτυο πεζόδρομων,
δίκτυο ποδηλατόδρομων,
διορθωτική πράξη εφαρμογής,
δομημένο περιβάλλον,
δρόμος γειτονιάς,
δρόμος ήπιας κυκλοφορίας,
δρόμος,

**Ε**

εγκαταστάσεις Αστικών Υποδομών (ΑΥ),
εγκαταστάσεις Κοινής Ωφέλειας (ΚΩ),
εγκεκριμένο ρυμοτομικό σχέδιο,
έγκριση περιβαλλοντικών επιπτώσεων,
εθνικό επίπεδο σχεδιασμού,
Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (ΕΚΔΔΑ),
εθνικό χωροταξικό,
Εθνικό Κέντρο Γεωγραφικών Πληροφοριών και Ανάλυσης (NCGIA),
Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Δημόσιων Ακινήτων (ΕΣΧΑΔΑ),
Ειδικά Σχέδια Χωρικής Ανάπτυξης Στρατηγικών Επενδύσεων (ΕΣΧΑΣΕ),
Ειδικό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (ΕΠΧΣΑΑ), βλ επίσης ειδικό χωροταξικό,
Ειδικό Χωρικό Σχέδιο (ΕΧΣ),
εικονική κοινωνία,
εισφορά σε γη και χρήμα,
Εκτίμηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΕΠΕ),
εκτός σχεδίου δόμηση,
ελεγχόμενη στάθμευση,
Έλεγχος δόμησης,
ελεύθερη αγορά,
ελεύθερος χώρος-αστικό πράσινο (ΠΡ),
εμπειρογνώμονας,
Εμπορευματικό Κέντρο (ΕΚ),
εναλλακτική προσέγγιση σχεδιασμού,
ενεργειακή κατανάλωση,
ενεργός πολεοδομία,
ενιαίος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός,
ενοποίηση ακάλυπτων χώρων και ενεργό οικοδομικό τετράγωνο,
εντός σχεδίου δόμηση,
εξωαστικός χώρος,
επίκεντρο αναψυχής και πολιτιστικής βιομηχανίας,
επίκεντρο δημοφιλούς ψυχαγωγίας,
επίκεντρο πολιτισμού και αναψυχής σε παραθαλάσσιο μέτωπο,
επιλογή μέσου μετακίνησης,
επίπεδο (πολεοδομικού) σχεδιασμού,
επίπεδο εξυπηρέτησης οδού,
επίπτωση στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον,
επιτροπή κρίσης πολιτών, βλ. επίσης citizen’s jury,
επιχειρηματικό επίκεντρο,
Επιχειρηματικό Πάρκο Ενδιάμεσου Βαθμού Οργάνωσης (ΕΠΕΒΟ),
επιχειρησιακό κέντρο,
εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού,
εργατική κατοικία,
έργο υποδομής,
Ερμούπολη (Σύρου),
εσωτερική πολυκατοικία,
εταιρικός σχεδιασμός, βλ. επίσης corporate planning,
Ευρωπαϊκή Επιτροπή,
ευρωπαϊκή πόλη,
Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,
Ευρώπη του Αύριο (Η),

**Ζ**

ζώνη ανάπτυξης δραστηριοτήτων,
Ζώνη Αστικού Αναδασμού (ΖΑΑ)

Ζώνη Ειδικής Ενίσχυσης (ΖΕΕ),
Ζώνη Ειδικής Προστασίας (ΖΕΠ),
Ζώνη Ειδικών Κινήτρων (ΖΕΚ),
Ζώνη Ενεργού Πολεοδομίας (ΖΕΠ),
Ζώνη ημερήσιων μετακινήσεων (ΖΗΜ),
Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου (ΖΟΕ),
ζώνη πρασίνου,

**Η**
ηλεκτρονικός χάρτης, βλ. επίσης electronic map,
ηχορρύπανση,

**Θ**
θεωρία κεντρικών τόπων,
Θρακομακεδόνες,

**Ι**
ιδιοκτησιακό καθεστώς,
ιδιωτική ανοικοδόμηση,
ιδιωτική πολεοδόμηση,
ιεράρχηση οδικού δικτύου,
ιπποδάμειο σύστημα,
ισόπεδος κόμβος,
ιστορικό (παραδοσιακό) τμήμα οικισμού,

**Κ**
καθολικός σχεδιασμός, βλ. επίσης comprehensive planning,
κανονισμός δόμησης,
κατακόρυφη σήμανση,
κατανομή πόρων,
κατανομή χρήσεων γης,
Κατοικία (Κ1),
Κατοικία Ενδιάμεσου Επιπέδου (ΜΚ),
Κατοικία Επιπέδου Γειτονιάς (Κ2),
κατοικία,
κεντρική νησίδα οδού,
κεντρικότητα,
κηπούπολη,
Κιότο,
κλειστός αυτοκινητόδρομος,
κλίμακα σχεδιασμού,
κλιματική αλλαγή,
Κοιλάδα του Ινδού,
κοίλο,
Κοινόχρηστος Χώρος (ΚΧ),
κοινωνική συνείδηση,
κοινωνικός συντελεστής δόμησης,
κοινωνιολογία,
κοινωφελείς εξυπηρετήσεις,
Κοινωφελείς Χώρος/Εγκαταστάσεις (ΚΦ),
κόμβος, βλ. επίσης node
Κοπεγχάγη, Δανία
κόστος μετακινήσεων,
κόστος υποδομών,
κρίσιμη αστική περιοχή,
κτηματογραφικό διάγραμμα εφαρμογής,

κτηματογραφικό υπόβαθρο,
κτηματολογικός πίνακας εφαρμογής,
κτηματολόγιο,
κτιριακό απόθεμα,
κτίριο,
κυκλικός κόμβος,
κυκλοφοριακή εξυπηρέτηση,
κυκλοφοριακή ικανότητα,
κυκλοφοριακή ρύθμιση,
κυκλοφοριακή συμφόρηση,
κυκλοφοριακός δακτύλιος,
κυκλοφοριακός κόμβος,
κυκλοφοριακός σχεδιασμός,
κυκλοφοριακός φόρτος,
Κύριο Οδικό Δίκτυο (ΚΟΔ),
κύρωση πράξης εφαρμογής,
Κώδικας Βασικής Πολεοδομικής Νομοθεσίας (ΚΒΠΝ),
Κωνσταντινούπολη,

**Λ**
λεπτομερειακό μοντέλο σχεδιασμού,
Λευκή Βίβλος για τις μεταφορές,
λήψη απόφασης,
λογικό πρότυπο σχεδιασμού,

**Μ**
Μεγάλη Βρετανία,
μεγάλο οικοδομικό τετράγωνο, βλ. επίσης supergrid,
μεγαλόπολη,
μεγάπολη,
μέθοδος αποσπασματικών μικροβελτιώσεων βλ. επίσης disjoined incrementalism,
Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΜΠΕ),
μελέτη σκοπιμότητας,
μεμονωμένη πράξη εφαρμογής,
Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ),
μεσαιωνική πόλη,
μεσολαβήσεις (μέθοδος), βλ. επίσης mediations,
μέσο σταθερής τροχιάς,
Μεσοποταμία,
μετακινήσεις,
μεταμοντέρνο, βλ. επίσης post-modern,
Μεταφορά Συντελεστή Δόμησης (ΜΣΔ),
μεταφορές,
μητρόπολη,
μητροπολιτική περιοχή,
μηχανοκίνηση,
μηχανοκίνητη κυκλοφορία,
μικροκλίμακα,
μικτή ανίχνευση, βλ. επίσης mixed scanning
μνημειακότητα,
Μονάδα Καινοτομίας Εθνικού Κέντρου Δημόσιας Διοίκησης και Αυτοδιοίκησης (ΕΚΔΔΑ),
μονοδρόμηση,
μοντέρνο κίνημα,
μορφή μετακινήσεων,
η μορφή ακολουθεί τη λειτουργία, βλ. επίσης Form follows function

**Ν**
νέα αστικοποίηση | πολεοδομία, βλ. επίσης new urbanism,
Νέα Ερυθραία,
Νέα Ορλεάνη,
Νέα Υόρκη, βλ. επίσης New York
νεκρόπολη,
νέο-κονστρουκτιβισμός,
νεομοντέρνο,
Νέος Οικοδομικός Κανονισμός (ΝΟΚ),

**Ο**
ορθοκανονικότητα,
όδευση τυφλών,
οδική ασφάλεια,
οδικός άξονας,
οικισμός κάτω των 2.000 κατοίκων,
οικισμός προ του 1923,
οικισμός,
οικιστική εξάπλωση | επέκταση,
οικιστικό περιβάλλον,
οικοδομησιμότητα,
Οικοδομική Γραμμή (ΟΓ),
Οικοδομικό Τετράγωνο (ΟΤ),
οικοδομικός κανονισμός,
οικοδομικός συνεταιρισμός,
οικονομική περιφερειακή πολιτική, βλ. επίσης regional economic policy,
οικουμενόπολη,
ομαδική μετακίνηση προς το σχολείο με περπάτημα, βλ. επίσης walking bus,
ομαδική μετακίνηση προς το σχολείο με ποδήλατο, βλ. επίσης cycling bus,
οργανωμένη δόμηση,
οργανωμένη εκτός σχεδίου δόμηση,
οργανωμένος υποδοχέας (δραστηριοτήτων),
οργάνωση αστικού χώρου,
ορθολογική πόλη,
ορθολογικό μοντέλο σχεδιασμού,
οριζόντια σήμανση,
όριο οικισμού,
όριο, βλ. επίσης edges,
Οριοθετημένος Οικισμός (ΟΟ),
οριοθέτηση στάθμευσης,
όροι και περιορισμοί δόμησης,
Ουρ, Μεσοποταμία,
ουτοπικός ιδεαλισμός,
όχημα έκτακτης ανάγκης,
οχλούσα βιομηχανία,
οχλούσα βιοτεχνία,

**Π**
παγκοσμιούπολη,
Πανεπιστημίου (οδός), Αθήνα,
πανευρωπαϊκή διαβουλευτική δημοσκόπηση,
Παραγωγικές δραστηριότητες πολεοδομικής εξυγίανσης (ΒΕ),
παραγωγικές δραστηριότητες Χαμηλής και Μέσης Όχλησης (ΧΜΟ),
παραγωγικές εγκαταστάσεις Υψηλής Όχλησης (ΥΟ),
παρακολούθηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων, βλ. επίσης monitoring,

παράλληλος σχεδιασμός,
παράνομη στάθμευση,
παραχώρηση σε κοινή χρήση ακαλύπτων χώρων,
παρέμβαση στο χώρο,
πάρκο,
παρόδια δόμηση,
παρόδια εξυπηρέτηση,
παρόδια χρήση γης,
πεζοδρόμηση,
περιαστικό οδικό δίκτυο,
περιαστικός χώρος,
περιβαλλοντικές επιπτώσεις,
περιβαλλοντική διάταξη,
περιβαλλοντική διάταξη,
περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση,
περιβαλλοντική ψυχολογία,
περιβαλλοντικό κριτήριο,
Περιβαλλοντικός (Πολεοδομικός) Σχεδιασμός (ΠΠΣ),
περικεντρική κηπούπολη,
Περιοχή Natura 2000,
περιοχή α’ και β’ κατοικίας,
Περιοχή Ειδικά Ρυθμιζόμενης Πολεοδόμησης (ΠΕΡΠΟ),
Περιοχή Ειδικών Χωρικών Παρεμβάσεων (ΠΕΧΚ),
περιοχή ήπιας κυκλοφορίας,
περιοχή ιδιαίτερου φυσικού κάλλους,
Περιοχή Ολοκληρωμένης Τουριστικής Ανάπτυξης (ΠΟΤΑ),
Περιοχή Οργανωμένης Ανάπτυξης Παραγωγικών Δραστηριοτήτων (ΠΟΑΔΠ),
Περιοχή Περιβαλλοντικής Αναβάθμισης και Ιδιωτικής Πολεοδόμησης (ΠΠΑΙΠ),
περιοχή υποδοχής συντελεστή δόμησης,
περιοχή, βλ. επίσης district
περιφερειακό επίπεδο σχεδιασμού,
περιφερειακός προγραμματισμός,
περπάτημα,
πλατεία αγοράς, βλ. επίσης market square,
πλατεία της εκκλησίας,
πλέγμα μικρών οικισμών,
πληρότητα οχήματος,
πληροφόρηση πολιτών,
πληροφοριακή σήμανση,
πλωτή πόλη,
πνεύμονας πρασίνου,
ποδήλατο,
ποδηλατολωρίδα,
ποιότητα ζωής,
πολεοαρχιτεκτονική,
πολεοδομία,
πολεοδομικά σταθερότυπα,
πολεοδομική ανάπτυξη τύπου laissez faire,
πολεοδομική αυθαιρεσία,
πολεοδομική ενότητα,
πολεοδομική επιτροπή γειτονιάς,
πολεοδομική λειτουργία,
Πολεοδομική Μελέτη (ΠΜ),
Πολεοδομική Μελέτη Ανάπλασης | Αναθεώρησης (ΠΜΑ),
Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης (ΠΜΕ),
Πολεοδομική Μελέτη Επέκτασης Αναθεώρησης (ΠΜΕΑ),

πολεοδομική νομοθεσία,
Πολεοδομικό Κέντρο (ΠΚ),
πολεοδομικό συγκρότημα,
πολεοδομικό σχέδιο,
πολεοδομικός κανονισμός,
πολεοδομικός σχεδιασμός, βλ. επίσης town planning,
πολεοδόμος μηχανικός,
πολεολογία,
πόλη Masdar,
πόλη,
πολιτική στάθμευσης,
πολιτιστικό επίκεντρο υψηλής τέχνης,
πόλος έλξης μετακινήσεων,
πολύ-ιδιοκτήτης,
πολυκεντρικό μοντέλο πόλης,
πράξη αναλογισμού και αποζημίωσης,
πράξη αναλογισμού και προσκύρωσης,
Πράξη Εφαρμογής (ΠΕ),
πράσινη αλυσίδα,
Πράσινο Βιβλίο για το Αστικό Περιβάλλον,
πράσινο όχημα,
Πράσινο Ταμείο,
προμοντέρνα πόλη,
προάστιο,
προαστιοποίηση,
προέλευση-προορισμός,
προκαταρκτική πρόταση ανάπλασης,
προκήπιο,
προσβασιμότητα,
προσκύρωση,
προσκυρωτέο οικόπεδο,
προσπελασιμότητα,
πρότυπη βιομηχανική πόλη,
πρότυπο σχεδιασμού,
πρωτεύουσα αρτηρία οδικού δικτύου,
πρωτεύουσα συλλεκτήρια οδός,
πυκνοδομημένη περιοχή,
πυλωτή, βλ. επίσης pilotis,
πυραμίδα,

**Ρ**
ράμπα ΑμεΑ,
ρυθμιστική μελέτη,
Ρυθμιστικό Σχέδιο (ΡΣ),
Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας (ΡΣΑ),
ρυμοτομικό σχέδιο,
Ρυμοτομικό Σχέδιο Εφαρμογής (ΡΣΕ),
ρυμοτομούμενο τμήμα ιδιοκτησίας,
ρωμαϊκή πόλη,
Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία,
ρασιοναλιστής,

**Σ**
Σαγκάη,
σημεία θέασης, βλ. επίσης vistas,

σημειακή διαπλάτυνση πεζοδρομίου,
σημειακό επίπεδο σχεδιασμού,
σημαίνοντας θύλακας, βλ. επίσης signifying precinct,
σιδηροδρομικό δίκτυο,
Σικάγο,
στάθμευση,
στεγασμένος εμπορικός δρόμος, βλ. επίσης crystal palace,
στεγαστική ανάγκη,
στοά,
Στοκχόλμη,
Στρατηγική Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων (ΣΜΠΕ),
Στρατηγική Περιβαλλοντική Εκτίμηση (ΣΠΕ),
στρατηγική,
στρατηγικός (χωρικός) σχεδιασμός,
συγκοινωνιακός σχεδιασμός,
συγκοινωνιολόγος μηχανικός,
συλλογική χρήση αυτοκινήτου, βλ επίσης car-pooling,
συλλογική χρήση αυτοκινήτου τύπου βαν, βλ. επίσης van-pooling,
Σύμβαση Ramsar,
Σύμβαση του Aarhus,
συμμετοχή κοινού,
συμμετοχική διαδικασία,
συμμετοχικό εργαλείο web-based, βλ. επίσης web-based participatory tool
συμμετοχικός σχεδιασμός,
συμπαγής πόλη,
συναντήσεις σχεδιασμού, βλ. επίσης charrette
συνδυασμένες μεταφορές,
συνδυασμένος πολεοδομικός και κυκλοφοριακός σχεδιασμός,
Συνέδριο CIAM,
συνεκτικό (και μη) τμήμα οικισμού,
συνηγορικός σχεδιασμός, βλ. επίσης advocacy planning,
Σύνοδος Πόλης 21ου αι., βλ. επίσης 21st Century Meeting,
συνοικία,
Συντελεστής Δόμησης (ΣΔ),
συνύπαρξη πεζού-ΙΧ,
συνύπαρξη ποδηλάτου-ΙΧ,
συνύπαρξη ποδηλάτου-πεζού,
σύστημα βιώσιμων συνδυασμένων μετακινήσεων,
σύστημα δακτυλίων πολεοδομικών ενοτήτων,
σύστημα εκπομπής ηχητικών σημάτων,
σχεδιασμός κλίμακας γειτονιάς, βλ. επίσης neighborhood planning,
σχεδιασμός της πραγματικότητας, βλ. επίσης Planning for Real,
σχεδιασμός του χώρου,
σχεδιασμός χαμηλού κόστους, βλ. επίσης low cost planning,
Σχέδιο Ανάπτυξης Κοινοτικού Χώρου (ΣΑΚΧ),
Σχέδιο Αστικών Μετακινήσεων, βλ. επίσης Plans de Deplacements Urbains (PDU)
Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ), βλ. επίσης Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)
σχέδιο για την ποιότητα του αέρα,
σχέδιο δράσης,
Σχέδιο Ολοκληρωμένης Αστικής Παρέμβασης (ΣΟΑΠ),
Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΣΠΑ),
σχέδιο πόλης,
Σχέδιο Τοπικών Μεταφορών, βλ. επίσης Local Transport Plan (LTP)
Σχέδιο του Σικάγου,
σχέδιο χρήσεων γης, βλ. επίσης Land Use Plan (LPU)

Σχέδιο Χωρικής Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ),
Σχολή Αγρονόμων Τοπογράφων Μηχανικών (ΣΑΤΜ),
Σχολή του Σικάγου,

**Τ**
τακτοποίηση αυθαιρέτων,
τακτοποίηση οικοπέδου,
Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας του Δημοσίου (ΤΑΙΠΕΔ),
ταυτότητα πόλης,
τεθλασμένη χάραξη κρασπέδων,
τείχη,
Τεχνολογικό Πάρκο-Τεχνόπολις (ΤΟ),
τομεακός σχεδιασμός,
τοπική αυτοδιοίκηση,
τοπική οδός,
τοπικό επίπεδο σχεδιασμού,
Τοπικό Ρυμοτομικό Σχέδιο (ΤΡΣ),
τοπικό σχέδιο δράσης,
Τοπικό Χωρικό Σχέδιο (ΤΧΣ),
τοπογραφικό διάγραμμα,
τοπόσημο, βλ. επίσης landmark,
Τουρισμός- Αναψυχή-παραθεριστική (β΄) κατοικία (ΤΑ),
τουριστική περιοχή,
τραμ,
τυρανούπολη,

**Υ**
υγρά απόβλητα,
υδατικοί πόροι,
υδάτινη επιφάνεια,
υπαίθρια αγορά, βλ. επίσης bazaar,
υπαίθριος χώρος,
υπεραστικό οδικό δίκτυο,
υπερυψωμένη διασταύρωση,
υπόγεια διάβαση,
υστερομοντέρνο, βλ. επίσης late-modernism,

**Φ**
φαινόμενο (αστικής) θερμικής νησίδας,
φάλαγγα,
φαλανστήριο,
φονξιοναλισμός,
φυσικό περιβάλλον,
φυσικός σχεδιασμός, βλ. επίσης physical planning,
φωτεινή σηματοδότηση,

**Χ**
χάραξη οδικού δικτύου,
Χάρτα των Αθηνών, βλ. επίσης νέα Χάρτα της Αθήνας,
χονδρεμπόριο/Χονδρικό Εμπόριο (ΧΕ),
χρήσεις γης,
χωρική ενότητα,
χωρική συνοχή,
χώρος,
χωροταξία,

χωροταξική και πολεοδομική αναδιάρθρωση
χωροταξικός σχεδιασμός,

**Ω**
ωφελούμενο ακίνητο από ΜΣΔ,

**A**
advocacy planning, βλ. επίσης συνηγορικός σχεδιασμός,
Aldo Rossi,
Arturo SoriaYMata,
Asian Cairns, Κίνα
Avenue des Champs Elysees,Παρίσι
avenue, βλ. επίσης άξονας,

**B**
back-to-back,
Bali,
Barcelona,βλ. επίσης Βαρκελώνη,
Bauhaus,
blog,
boulevard, βλ. επίσης βουλεβάρτο,
Broadway Street, Μανχάταν,
Brundtland,
Buckingham,

**C**
Camillo Sitte,
Canary Wharf, Λονδίνο,
Car freecities,
car-pooling, βλ επίσης συλλογική χρήση αυτοκινήτου,
car-sharing,
Cardo Marximus,
Castra,
Catrina (τυφώνας),
Cenacula,
Cerda,
charrette, βλ. Επίσης συναντήσεις σχεδιασμού,
Cheonggyecheon, Seoul
citizen's jury, βλ. επίσης επιτροπή κρίσης πολιτών,
city beautiful,
cluster city,
cluster of Garden cities, βλ. Επίσης δίκτυο κηπουπόλεων,
cluster,
comprehensive planning, βλ. επίσης καθολικός σχεδιασμός
compulsory acquisition or purchase of land, βλ. επίσης αναγκαστική απαλλοτρίωση,
corporate planning, βλ. επίσης εταιρικός σχεδιασμός,
crystal palace, βλ. επίσης και στεγασμένος εμπορικός δρόμος,
cycling bus, βλ. επίσης και ομαδική μετακίνηση προς το σχολείο με ποδήλατο,

**D**
Decumanus Maximus,
Diagonal Street, Βαρκελώνη
disjoined incrementalism, βλ. επίσης μέθοδος αποσπασματικών μικροβελτιώσεων,

district, βλ. επίσης περιοχή,
Docklands, Λονδίνο
domus,
Downing Street,
Duany,
Dubai,

**E**
Ebenezer Howard,
edges, βλ. Επίσης όρια,
electronic map, βλ. επίσης ηλεκτρονικός χάρτης,
environmental image,
e-petitions, βλ. επίσης διαδικτυακές αναφορές,
e-Voting, βλ. επίσης ηλεκτρονική ψηφοφορία,

**F**
Facades Ordinance,
farmscrapers,
forum, βλ. επίσης κεντρική αγορά,
Fourier,
Familistere,
Form follows function, βλ. επίσης η μορφή ακολουθεί τη λειτουργία

**G**
garden city,
Garnier,
Geographical Information System (GIS), βλ. Επίσης Γεωγραφικό Σύστημα Πληροφοριών (ΓΣΠ),
Gordon Cullen,

**H**
Habitat I,II, βλ. Επίσης και Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για τους Ανθρώπινους Οικισμούς
Highlands,
High Street,
healthy cities,
Herald Square,
Harappa,
Howard,

**I**
Insulae,
Inverness,

**J**
Johannesburg,

**K**
Kahun,

**L**
La Villette, Παρίσι
Labs.OpenGov,
Land Use Plan (LPU),βλ. επίσης σχέδιο χρήσεων γης,
landmark, βλ. επίσης τοπόσημο,
late-modernism, βλ. επίσης υστερομοντέρνο,
Le Corbusier,

Lefevre,
Lilypad Project,
Local Transport Plan (LTP), βλ. επίσης Σχέδιο Τοπικών Μεταφορών,
low cost planning, βλ. επίσης σχεδιασμός χαμηλού κόστους,
Lynch, Kevin

**M**
Madison Square Plaza, New York
maisonettes,
mall, βλ. επίσης εμπορικό κέντρο,
market square, βλ. επίσης πλατεία αγοράς,
Masterplan,
mediations, βλ. επίσης μεσολαβήσεις (μέθοδος),
megalopolis,
megapolis,
megastructure,
metapolis,
mixed scanning,βλ. επίσης μεικτή ανίχνευση,
MohenjoDaro,
mySociety,
monitoring, βλ. επίσης παρακολούθηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων,

**N**
negotiations, βλ. επίσης διαπραγματεύσεις (μέθοδος),
neighborhood planning, βλ. επίσης σχεδιασμός κλίμακας γειτονιάς,
new urbanism, βλ. επίσης νέα αστικοποίηση |πολεοδομία,
New York, βλ. επίσης Νέα Υόρκη,
node, βλ. επίσης κόμβος,
Nordbahnhof, Βιέννη,

**O**
Opengov,
Online Geographical Information System,
Owen,

**P**
Parc del Clot, Barcelona
path, βλ. επίσης διαδρομή,
Personal Rapid Transit (PRT),
physical planning, βλ. επίσης φυσικός σχεδιασμός,
Picturesque,
pilotis, βλ. επίσης πυλωτή,
Plan Obus,
PlanVoisin,
Planning for Real, βλ. επίσης σχεδιασμός της πραγματικότητας,
Plans de Deplacements Urbains (PDU), βλ. επίσης Σχέδιο Αστικών Μετακινήσεων,
Plater,
Point Tower,
Post-modern, βλ. επίσης μεταμοντέρνο,
pressures/ sense of enclosure,

**R**
reconstruction-deconstruction, βλ. επίσης αναδόμηση-αποδόμηση,
Redant,
Regent Street, Λονδίνο,

Regent’s Park, Λονδίνο,
regional economic policy, βλ. επίσης οικονομική περιφερειακή πολιτική,
resilient planning, βλ. επίσης ανθεκτικός ή προσαρμοστικός σχεδιασμός,
ReThinkAthens,
Rio,
Rurisville,

**S**
self- Help, βλ. επίσης Αυτοβοήθεια
semi-detached house,
serial vision,
set-back,
Shezhen, Κίνα
Signifying precinct, βλ. επίσης σημαίνοντας θύλακας,
Slaithwaite,
smart growth,
Sorya Y Mata,
supergrid, βλ. επίσης μεγάλο οικοδομικό τετράγωνο,
Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), βλ. επίσης Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ)

**T**
tactical Urbanism,
Team-X,
Tel Asmar,
temple-town,
Tenement House,
Terraced House,
Times Square, New York
Tony Garnier,
Tornagrain,
Town planning, βλ. επίσης πολεοδομικός σχεδιασμός,
Transport White Paper,
true urbanism,

**U**
Unter den Linden, Βερολίνο
Ur, βλ. επίσηςΟυρ,
urban development, βλ. επίσης αστική ανάπτυξη,
urban management και urban programming, βλ. επίσης αστική διαχείριση,

**V**
vaccum/sense of disclosure,
van-pooling, βλ. επίσης συλλογική χρήση αυτοκινήτου τύπου βαν,
Victoria, Buckingham,
Ville Contemporaine,
VilleRadieuse,
vistas, βλ. επίσης σημεία θέασης,

**W**
walking bus, βλ. επίσης ομαδική μετακίνηση προς το σχολείο με περπάτημα,
web-based participatory tool, βλ. επίσης συμμετοχικό εργαλείο web-based,
West End, Λονδίνο
Westminster, Λονδίνο
World Wide Web Interface,
World Wide Web,

**X**
Xeritown Plan,

**Y**
Yorkshire,

**Z**
ziggurat,
zoning,
Zyberk,

**Αριθμητικά**
2-wayflow
21st Century Meeting, βλ. επίσης Σύνοδος Πόλης 21ου αι.