

ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ

Περιοδικό του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ ■ τεύχος 20 - περίοδος Β ■ Μάρτιος/Απρίλιος 2000

ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΣΥΛΛΟΓΟΥ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
ΔΙΠΛΩΜΑΤΟΥΧΩΝ ΑΝΩΤΑΤΩΝ ΣΧΟΛΩΝ
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ
Βρυσακίου 15 & Κλαδού, 105 65 Αθήνα
τηλ.: 3215 146/fax: 3215 147
e-mail: sadas-pea@tee.gr

'ARCHITEKTONES'
JOURNAL OF THE ASSOCIATION OF GREEK ARCHITECTS
Issue 20, Cycle B, March/April 2000
Vrysakiou 15 & Kladou, 105 65 Athens
tel.: 3215 146/fax: 3215 147

ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ
Πρόεδρος: Άγγελος Γαβαλάς
Αντιπρόεδρος: Δημήτρης Μαραβέας
Γεν. Γραμματέας: Νίκος Μπαλαμπάνης
Ταμίας: Αργύρης Δημητρίδης
Ειδ. Γραμματέας: Ειρήνη Κουφέλη
Μέλη: Μηνάς Αγγελίδης
Μαργαρίτα Ακριτίδη
Νίκος Δεσποτίδης
Άσπα Καταστρέλη
Απόστολος Καταράρος
Βίβή Μπάτσου
Γιάννης Πάνου
Μιχάλης Παντελάκης
Σπύρος Παπαδόπουλος
Σουλη Σαλίφογλου

ΙΔΙΟΚΤΗΤΗΣ-ΥΠΕΥΘΥΝΟΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΟΜΟ
Άγγελος Γαβαλάς

Τα ενυπόγραφα άρθρα εκφράζουν
τις απόψεις των συντακτών τους.
Οι επίσημες θέσεις του ΣΑΔΑΣ και των άλλων
Συλλόγων Αρχιτεκτόνων δημοσιεύονται στη στήλη
Δραστηριότητες του συλλόγου.

Τιμή τεύχους Δρχ. 1

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

«Σημείωμα της σύνταξης» (σελ. 18)

ΕΠΙΚΑΙΡΑ

Κ. Λαλιώτης, Υπουργός ΠΕΧΩΔΕ «Τεχνικές προδιαγραφές εκπόνησης πολεοδομικών μελετών και αιμοβέβης μηχανικών για την εκπόνηση αυτών» (σελ. 19)

Ν. Καλογήρου, «Η ένταξη της νέας αρχιτεκτονικής στους ιστορικούς τόπους» (σελ. 34)

Θ. Βλαστός, «Οι μετακινήσεις στην αμερικανική και την ευρωπαϊκή πόλη - Οι προοπτικές για τον 21ο αιώνα» (σελ. 38)

A. Βουζα, «Η επανατοποθέτηση του "Καποδιάστρια"» (σελ. 48)

Θ. Ζαμενόπουλος-Κ. Αλεξίου, «Η μορφογένηση των ορίων στην πόλη» (σελ. 54)

ΕΙΔΗΣΕΙΣ-ΒΙΒΛΙΟΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ (σελ. 62)

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ (σελ. 66)

ΕΚΔΟΤΗΣ
Σωτήρης Δημακόπουλος
ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΕΚΔΟΣΗΣ-ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ
ΕΚΔΟΤΙΚΗ-ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΗ ΕΠΕ
Αθήνα: Βουλιαγμένης 49, 116 36 Αθήνα
τηλ.: 9235 487-9/fax: 9222 743
Θεσ/κη: Βασ. Όλγας 181
ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ
Όλγα Ερμανουηλίδης
ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ
Γιώργος Καλομηνίδης
ΔΙΟΡΘΩΣΗ ΚΕΙΜΕΝΩΝ
Αχιλλέας Κυριακίδης
ΔΙΑΦΗΜΙΣΕΙΣ

Αθήνα: Λάμπης Δορλής, Βάνα Διαμαντοπούλου
Αρετή Κατή, Τάσος Σπανούδης, Ντίνος Δογορίτης
Θεσ/κη: Τέτα Μάη, Μαρία Θεοχαροπούλου
ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
Νίκη Δανιηλίδην
ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ
Γιώργος Βρεττάκος
DTP SERVICE
Extension, Γ. ΒΑΡΑΛΑΚΗΣ & ΣΙΑ ΟΕ
Φίλωνος 64 Δάφνη, τηλ.: 9735 563
ΕΚΤΥΠΩΣΗ-ΒΙΒΛΙΟΔΕΣΙΑ
Περαντινός-Κανάκης ΟΕ
Φίλωνος 64 Χαρανή, τηλ.: 9716 847
ΑΠΟΣΤΟΛΗ: Ευάγγελος Μοσχόφης

Στο εξώφυλλο: Φωτογραφία από το βιβλίο των
Θ. Βλαστού-Τ. Μπρομπίλη, Διαμορφώσεις και πολιτικές
για την ένταξη του ποδηλάτου στην ελληνική πόλη, μια
εκδοση του περιοδικού MBike

Επιθυμία του Συλλόγου είναι, να αξιοποιήσει τις απόψεις όλων των συναδέλφων μέσα από τις σελίδες του περιοδικού. Είναι δυνατόν, όλες οι συνεργασίες που θα αποστέλλονται στο περιοδικό, είτε υπό μορφή παρουσιάσεων έργων, θέσεων και επιστολών να καταχωρούνται στις σελίδες του.
ΤΑ ΑΡΘΡΑ ΠΟΥ ΘΑ ΑΠΟΣΤΕΛΛΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ, ΠΡΕΠΕΙ ΩΠΩΣΔΗΠΟΤΕ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΣΕ ΔΙΣΚΕΤΑ ΚΑΙ ΝΑ ΣΥΝΟΔΕΥΟΝΤΑΙ ΜΕ PRINT-OUT ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ ΚΑΙ ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ
Θα είναι πολύ χρήσιμο για όλους το περιοδικό να ΔΙΑΒΑΖΕΤΑΙ και να ασκείται κριτική για το περιεχόμενο και την εμφάνισή του από όλους τους συναδέλφους.

ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βασίλης Γκανιάτσας
Γιάννης Ζερβός
Κώστας Ηλιάκης
Διούνσης Καννάς
Ειρήνη Κουφέλη
Νίκος Μπαλαμπάνης
Δημήτρης Μαραβέας
Γιάννης Πολύζος
Γιώργος Σημαιοφορίδης
Λίνα Στεργίου
Βάσω Τροφά
Σάββας Τσιλένης
Ξένια Φωτοπούλου

Τεχνικές προδιαγραφές εκπόνησης πολεοδομικών μελετών και αμοιβές μηχανικών για την εκπόνηση αυτών*

ΑΠΟΦΑΣΗ

Έχοντας υπόψη:

- Τις διατάξεις των παρ. 7 και 8 του άρθρου 1 του ν. 2508/97 «Βιώσιμη οικοιστική ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (Α' 124).
- Τις διατάξεις του άρθρου 29Α του ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α' 137), όπως αυτό προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/1992 (Α' 154) και τροποποιήθηκε με το άρθρο 1 παρ. 2α του ν. 2469/1997 (Α' 38).
- Το γεγονός ότι από τις κανονιστικές διατάξεις αυτής της απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.
- Αποφασίζουμε**
- I. Καθορίζονται αμοιβές μηχανικών για την εκπόνηση πολεοδομικών μελετών, ως εξής:**
 - 1. Καθορισμός Τιμολογίου Σταδίων της Πολεοδομικής Μελέτης**

A. Ορίζεται τιμολόγιο για τις εργασίες Α και Β σταδίου της πολεοδομικής μελέτης που ανατίθενται από την ημερομηνία έκδοσης του παρόντος και στο εξής όπως παρακάτω:

 - Αμοιβή εκπόνησης γενικής πολεοδομικής μελέτης επέκτασης και έγκρισης πολεοδομικού και ρυμοτομικού σχεδίου Α' και Β' κατοικίας οικισμών με πληθυσμό >2.000 κατοίκους, ειδικών παραγωγικών χρήσεων καθώς και οικισμών με πληθυσμό <2.000 κατοίκους, σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές σε 1.400 δρχ. ανά ένα (1) στρέμμα πολεοδομικής μελέτης. Η τιμή αυτή αναφέρεται σε μελέτη που γίνεται σε υπόβαθρο κλίμακας 1:1000 ψηφιακό. Επίσης επιμερίζεται σε 50% στο 1ο στάδιο και 50% στο 2ο στάδιο. Ειδικότερα στάδιο Β1 30% και Β2 20%. Η προκαταβολή αποσβένεται εξ ολοκλήρου στο Α' στάδιο.
 - Αμοιβή εκπόνησης γενικής πολεοδομικής μελέτης ανάπτησης, τροποποίησης ή αναθεώρησης ή αναμόρφωσης, εγκεκριμένου πολεοδομικού και (ή) ρυμοτομικού σχεδίου Α' και Β' κατοικίας οικισμών με πληθυσμό >2.000 κατοίκους, ειδικών παραγωγικών χρήσεων καθώς και οικισμών με τις κατευθύνσεις της Διευθύνουσας υπηρεσίας σε 600 δρχ. ανά κτίριο.
 - Εφόσον απαιτείται, για εγγραφή (καρτέλα) αρχείου για την αναγνώριση κτιρίου ή άλλων στοιχείων του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος σύμφωνα με τις κατευθύνσεις της Διευθύνουσας υπηρεσίας σε 100 δρχ.

Δύο ιδιαίτερα σημαντικά γεγονότα χαρακτήρισαν την τελευταία περίοδο δραστηριότητας του Διοικητικού Συμβουλίου του ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων.

Το πρώτο αφορά τη διεξαγωγή του 10ου Πανελλήνιου Αρχιτεκτονικού Συνεδρίου που έγινε στην Αθήνα, δήρκεσε 5 ημέρες, το παρακολούθησαν πάνω από 1500 συνάδελφοι, συμμετείχαν με εισηγήσεις, παρεμβάσεις ή ομιλίες πάνω από 300 συνάδελφοι, ενώ παράλληλα έγιναν σημαντικές εκθέσεις από όλη τη χώρα στον ίδιο χώρο.

Είχαν προηγηθεί σημαντικές προσυνεδριακές εκδηλώσεις σε 4 πόλεις της Ελλάδας (Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Καβάλα και Λάρισα).

Η μεγάλη συμμετοχή των συναδέλφων, η ποικιλία της προέλευσης τους από όλους τους χώρους επαγγελματικής δραστηριότητας απ' όλη την Ελλάδα, συνέθεσαν ένα δημοκρατικό και ζωντανό συνέδριο που μπόρεσε να εκφράσει σε μεγάλο βαθμό τις θέσεις και τις επιθυμίες του κλάδου, παρά το ότι για πολλά χρόνια δεν είχε πραγματοποιηθεί συνέδριο, γεγονός που είχε δημιουργήσει τεράστια κενά, αμφιβολίες, αμφισβητήσεις και μικρή συσπείρωση του κλάδου, προσθέτοντας ένα ακόμα γεγονός στην ιστορία των 9 προηγηθέντων αρχιτεκτονικών συνεδρίων.

Θα κλείναμε το σημαντικό αυτό γεγονός, λέγοντας ότι κανένα από τα χρήσιμα και απαραίτητα συνέδρια που οργανώνονται από διάφορους φορείς, δεν μπορεί να αντικαταστήσει τα συνέδρια του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ που έχουν, και μπορούν να έχουν ακόμα, όπως αποδείχτηκε, την ποικιλία, δημοκρατικότητα, μαχητικότητα και μοναδικότητα του κλάδου, ανάλογα βέβαια και με τις κοινωνικές συνθήκες που επικρατούν.

Η εμπειρία από τις δυσκολίες της οργάνωσης δεν πρέπει να πάει χαμένη. Το νέο Δ.Σ. πρέπει να την εκμεταλλευτεί και να την αξιοποιήσει ακόμα καλύτερα ελπίζουμε. Οι υποχρεώσεις του εκάστοτε Δ.Σ. είναι να δημιουργεί τις προϋποθέσεις πραγματοποίησης τετοιων συνεδρίων.

Στο παρόν τεύχος του περιοδικού, που θα κυκλοφορήσει στις εκλογές του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ, παρουσιάζονται οι επίσημοι χαιρετισμοί στο Συνέδριο και τα κείμενα των συμπερασμάτων των 6 θεματικών ενοτήτων – σύντομα, θ' ακολουθήσει μια επιμελημένη έκδοση με όλες τις εισήγησεις και τις συζητήσεις του 10ου Συνεδρίου.

ανά κτίριο. Η απογραφή των ανωτέρω χρήσεων αποδίδεται σε ψηφιοποιημένο υπόβαθρο από τοπογραφική αποτύπωση ή φωτογραμμετρική ενημερωμένη απόδοση υποβάθρου. Παραδίδονται ψηφιακοί χάρτες και βάση δεδομένων σε DBF αρχεία.

10. Εφόσον απαιτείται, για καταγραφή και οργάνωση αρχείου όψεων κτιριακών συνόλων ή άλλων συνόλων του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος (ειδικά οικιστικά σύνολα, οικούς άξονες, φυσικά σύνολα) με γενικές μεθόδους (φωτογραμμετρική ή φωτογραφική απόδοση) και έκθεση αξιολόγησης/ανάδειξης/προστασίας σε 15.000 δρχ. ανά στρέμμα ανεπτυγμένης όψης.

11. Εφόσον απαιτείται, για επιχειρησιακό πρόγραμμα σε περιοχές ανάπλασης συνοδευόμενο από τεχνικά δελτία έργου σε 1,5 % επί του προϋπολογισμού των έργων του προγράμματος ανάπλασης.

12. Αμοιβή για μελέτη καθορισμού ή τροποποίησης χρήσης γης σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές σε 30% της αμοιβής της παρ. 1 ανά (1) στρέμμα περιοχής μελέτης και για μελέτη καθορισμού ή τροποποίησης πολεοδομικού κανονισμού, σύμφωνα με τις σχετικές προδιαγραφές σε 30% της αμοιβής της παρ. 1 ανά ένα (1) στρέμμα περιοχής μελέτης. Ελάχιστη αμοιβή για την εκπόνηση πολεοδομικής μελέτης οιασδήποτε έκτασης ορίζεται σε 100.000 *λ.

2. Καθορισμός Αμοιβής Εργασιών Σταδίου Γ' της Πολεοδομικής Μελέτης (Π.Μ.)

1. Για την εκτέλεση των εργασιών του άρθρου 258 παρ. Α, η τιμή ορίζεται ως εξής:

α. Για κάθε ιδιοκτησία που περιλαμβάνεται στον πίνακα της πράξης εφαρμογής (Π.Ε.) δρχ. 200 (Διακόσιες).

β. Για κάθε μία από τις παραπάνω ιδιοκτησίες που μεταβάλλονται τα όριά της (πλην της ρυμοτόμησης) ή μετακινείται για την αξιοπόίηση της εισφοράς, δρχ. 100 (Εκατό).

γ. Για κάθε ιδιοκτησία που συμμετέχει στον πίνακα επικειμένων δρχ. 50 (πενήντα).

Για την εκτέλεση των εργασιών του άρθρου 258 παρ. Β, τιμή ορίζεται ως εξής:

α. Για κάθε ιδιοκτησία που περιλαμβάνεται στον πίνακα της πράξης αναλογισμού, δρχ. 300 (Τριακόσιες).

β. Για τις λοιπές ιδιοκτησίες που περιλαμβάνονται στον πίνακα της Π.Ε., δρχ. 130 (Εκατόν τριάντα).

γ. Για κάθε μία από τις παραπάνω ιδιοκτησίες που μεταβάλλονται τα

όριά της (πλην της ρυμοτόμησης) ή μετακινείται για την αξιοπόίηση της εισφοράς, δρχ. 100 (Εκατό).

δ. Για κάθε ιδιοκτησία που συμμετέχει στον Πίνακα Επικειμένων δρχ. 50 (Πενήντα).

Για την εκτέλεση των εργασιών του άρθρου 258 παρ. Γ,

α. η τιμή ορίζεται σε δρχ. 15 (δέκα πέντε) για κάθε στρέμμα συνολικής έκτασης περιοχής μελέτης.

Για την εκτέλεση των εργασιών του άρθρου 258 παρ. Δ,

α. η τιμή ορίζεται σε δρχ. (30) (τριάντα) για κάθε στρέμμα συνολικής έκτασης περιοχής μελέτης.

Για την εκτέλεση των εργασιών του άρθρου 258 παρ. Ε,

α. η τιμή ορίζεται σε δρχ. 40 (σαράντα) ανά στρέμμα.

Εφόσον μετά την κρίση των ενστάσεων ανασυντάσσεται εν όλω ή εν μέρει η μελέτη, για κάθε οικόπεδο που τα στοιχεία του μεταβάλλονται στον Πίνακα Πράξης Εφαρμογής ή στο διάγραμμα ή και στα δύο, ορίζεται τιμή δρχ. 200 (διακόσιες).

Για την εργασία του άρθρου 258 παρ. Ζ, ορίζεται τιμή 15 (δεκαπέντε) δρχ. ανά εγγραφή εφόσον το πρόγραμμα διατίθεται από την υπηρεσία.

Για τις εργασίες του άρθρου 258 παρ. Η, εγγραφής και παράδοσής τους σε δύο αντίγραφα δισκετών Η/Υ η τιμή ορίζεται σε 25 (είκοσι πέντε) δρχ. ανά τελική ιδιοκτησία.

2. Ο υπολογισμός των παραπάνω αμοιβών Α προκύπτει από τον τύπο Α=λ.τ. όπου:

τ=Οι τιμές μονάδος αμοιβής του καθορίζονται από τις τιμές των παραπάνω παραγράφων λ=συντελεστής καθοριζόμενος από το άρθρο 4 παρ. 2 του Π.Δ/γματος 696/74 όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 515/89 ΦΕΚ 219/A'/89) που αντιστοιχεί στη χρονική περίοδο έγκρισης του τελευταίου σταδίου της μελέτης ή της εργασίας που έχει ανατεθεί.

3. Τυχόν ειδικές μελέτες που απαιτούνται παράλληλα με την εκπόνηση των πολεοδομικών μελετών ανατίθενται σύμφωνα με το άρθρο 16 του Ν. 716/1977 και εκτελούνται και αμείβονται με τις οικείες προδιαγραφές και αμοιβές τους (άρθρο 8 και 11 του Ν. 2508/1997).

II. Καθορίζονται τεχνικές προδιαγραφές εκπόνησης πολεοδομικών μελετών, ως εξής:

1. Αντικείμενο

1. Οι προδιαγραφές αυτές καθορίζουν τους γενικούς τεχνικούς όρους

εκπονήσεων μελετών για την έγκριση ή τροποποίηση ή αναθεώρηση πολεοδομικού σχεδίου και (ή) ρυμοτομικού σχεδίου καθώς και την εφαρμογή και το προγραμματισμό της υλοποίησής τους:

– στις προς πολεοδόμηση περιοχές των πόλεων και οικισμών της χώρας ή των περιοχών εντός ορίων των οικισμών μέχρι 2.000 κατοίκους χωρίς εγκεκριμένο σχέδιο, για κύρια ή δεύτερη κατοικία ή αναπτυξιακές δραστηριότητες (παραγωγικά πάρκα, τουριστικές ζώνες κ.λπ.),

– στις πολεοδόμημένες περιοχές των ιδίων ως πόλεων και οικισμών της χώρας ή των περιοχών εντός ορίου οικισμών πριν το 1923 που χρήζουν ανάπλασης ή αναμόρφωσης,

– στις οιεσδήποτε άλλες προς πολεοδόμηση περιοχές εκτός των ανωτέρω αναφερομένων που επιτρέπεται να πολεοδομηθούν σύμφωνα με την νομοθεσία.

Οι προδιαγραφές επίσης περιγράφουν τις υποχρεώσεις των μελετητών και τη σχέση τους με τους εργοδότες.

2. Οι πολεοδομικές μελέτες είναι γενικές μελέτες και συνδυάζονται ή εκπονούνται παράλληλα με ειδικές τεχνικές μελέτες ή άλλες ειδικές μελέτες σύμφωνα με τα οριζόμενα στη νομοθεσία και τις οικείες προδιαγραφές του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ.

Οι μελέτες αυτές είναι προτείνονται εξ αρχής από τα υπερκείμενα στάδια του πολεοδομικού σχεδιασμού είτε προτείνονται κατά τη διάρκεια της Πολεοδομικής Μελέτης.

3. Ειδικώτεροι όροι εκπονήσεως των παραπάνω μελετών, όπως ισχύουν εκάστοτε, εξειδικεύονται πάντα τους γενικούς όρους αυτών των προδιαγραφών και δεν περιλαμβάνουν εργασίες που δεν περιέχουν αυτές.

2. Πλαίσιο – Σκοπός

Η πολεοδομική μελέτη αποτελεί εξειδίκευση και εφαρμογή υπερκείμενων βαθμίδων σχεδιασμού του χώρου σύμφωνα με την εκάστοτε πολεοδομική νομοθεσία και σκοπεύει στη διερεύνηση και εκλογή των προσφορότερων τρόπων λειτουργίας, παραγωγής, οργάνωσης και διαχείρισης του δομημένου περιβάλλοντος και την εξασφάλιση έγκαιρα προστασίας για την βιώσιμη ανάπτυξη των περιοχών στις οποίες αναφέρεται.

Η πολεοδομική μελέτη εκπονείται ανά οργανικές πολεοδομικές ενότητες (μία ή περισσότερες), πλην περιπτώσεων ανάπλασης ή αναμόρφωσης που μπορεί να αναφέρεται σε τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων και περιπτώσεων πολεοδομικών ρυθμίσεων σε οικισμούς μέχρι 2000 κατ. χωρίς εγκεκριμένο σχέδιο.

Η διερεύνηση και υποστήριξη των προσφορότερων τρόπων λειτουργίας, οργάνωσης και διαχείρισης των περιοχών για πολεοδόμηση/ανασυγκρότηση/ανάπλαση όλων των χρήσεων, συμπεριλαμβανομένων και των παραγωγικών, ο αρχιτεκτονικός σχεδιασμός του δημόσιου χώρου σε ογκομετρική ή πιο επεξεργασμένη μορφή ανάλογα με τον τρόπο πολεοδόμησης και η έγκριση και εφαρμογή της ρυμοτομίας, της υψομετρίας και των όρων δόμησης που θα εξασφαλίσουν την υλοποίηση του ως άνω σχεδιασμού.

3. Ισχύοντες Κανονισμοί

Πρότυπα Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Υ.Χ.Ο.Π.).
Κανονισμοί Υπουργείου Δημοσίων Έργων για τεχνικά έργα.
Γενικός Οικοδομικός και Κτιριοδομικός Κανονισμός.
Κανονισμοί υγιεινής και ασφάλειας, πυροπροστασίας και αντισεισμικής προστασίας.
Κανονισμοί κοινωφελών δικτύων (ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΕΥΔΑΠ, ΔΕΥΑ, ΕΡΤ).
Χρήσεις γης.
Άλλοι κανονισμοί.

4. Κατηγορίες και Στάδια Μελέτης

Κατηγορίες μελέτης
Οι Πολεοδομικές μελέτης διακρίνονται ανάλογα με το μηχανισμό ενεργοποίησης του σχεδιασμού σε:
Πολεοδομικές μελέτες περιοχών που θα αναπτυχθούν με κανονιστικούς όρους δόμησης. Οι μελέτες αυτές ορίζονται ως γενικές πολεοδομικές μελέτες.
Πολεοδομικές μελέτες περιο

δεύεται από διατιθέμενο Ισοζύγιο Κοινωνικής Γης (αναλυτικός υπολογισμός ρυμοτομίας, υποχρεώσεων ιδιοκτησίας σε εισφορές γης, κοινοχρήστων και κοινωφελών στην ενότητα σύμφωνα με την νομοθεσία) και σύγκριση του ισοζυγίου με τις ανάγκες σε γη για κοινόχρηστους χώρους και κοινωφελείς χρήσεις.

Στις ειδικές μελέτες η πρόταση συνοδεύεται από προκαταρκτική πρόταση επιχειρησιακού προγράμματος.

Συντάσσονται επίσης τεχνικές εκθέσεις για τις συμμετοχικές διαδικασίες και οριστικοί προτάσεις από τις πολεοδομικούς και ρυμοτομικούς σχεδίους καθώς και το πρόγραμμα διαχείρισης του πολεοδομικού σχεδίου.

Ενίστε τόσο στη γενική πολεοδομική μελέτη, εφόσον προκύπτει από τις κατευθύνσεις της προμελέτης, όσο και στις ειδικές μελέτες, ανάλογα με τον τύπο τους, ενσωματώνονται στο στάδιο αυτό διαγράμματα κάλυψης και όγκων των προβλεπομένων κατασκευών.

Στάδιο Γ: Στις γενικές μελέτες συντάσσεται η Πράξη Εφαρμογής της εγκεκριμένης ρυμοτομίας και των κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων του σχεδίου ήτοι ο οριστικός πίνακας και διάγραμμα εφαρμογής.

Στις ειδικές μελέτες συντάσσεται η ανωτέρω Πράξη Εφαρμογής αν απαιτείται από τη νομοθεσία και επιπλέον οριστικό επιχειρησιακό πρόγραμμα εφαρμογής.

5. Περιεχόμενα και Εργασίες Α' Σταδίου Ανάλυσης – Προμελέτης/ Προκαταρκτικής Πρότασης

1. Αναγνώριση περιοχής-Πολεοδομική Οργάνωση - (χάρτες κλιμ. 1: 2.000 ή 1: 5.000).

1.1. Ανασκόπηση κατευθύνσεων και προγραμμάτων των υπερκείμενων βαθμίδων σχεδιασμού στα θέματα ζήτησης και προσφοράς και των λειτουργικών απαιτήσεων της εκάστοτε χρήσης καθώς και στα θέματα του δομημένου και φυσικού περιβάλλοντος. Διοικητικά δεδομένα περιοχής (Ορια, σχετικοί φορείς σχεδιασμού κ.λπ.) - Εξειδίκευση δημογραφικών, κοινωνικοοικονομικών και παραγωγικών δεδομένων - Διερεύνηση συνδέσεων με την ευρύτερη περιοχή - Θεσμικό πλαίσιο χωροταξικών και πολεοδομικών κατευθύνσεων.

1.2. Ιδιοκτησιακό καθεστώς, κατάτμηση, αξίες γης, θεσμικό πλαίσιο δόμησης, ρυθμίσεις και περιορισμοί.

1.3. Κατάσταση οικοδομημένου χώρου (δομή, μορφολογία συνόλων, κατάσταση δημόσιων-διωτικών ελεύθερων χώρων, υλοποιημένος Σ.Δ.).

1.4. Οδικό δίκτυο και λοιπά δίκτυα μεταφορών (κατάσταση-δομή-ροές).

1.5. Δίκτυο ελεύθερων κοινοχρήστων χώρων και κοινωφελών εγκαταστάσε-

ων και δίκτυο πεζοδρόμων (κατάσταση-δομή-ροές).

1.6. Πολεοδομικές υποενότητες.

2. Χρήσεις γης (χάρτες κλιμ. 1:2000 ή 1:1000).

2.1. Γενικές Χρήσεις γης σε επίπεδο οικοδομικού ή κτηματογραφικού τετραγώνου και κοινωφελείς χρήσεις σε επίπεδο οικοπέδου.

2.2. Ανάλυση ειδικών χρήσεων οριζοντίων επιφανειών σε επίπεδο κτιρίου, εφόσον απαιτούνται στις γενικές μελέτες ή στις ειδικές μελέτες ανάπλασης.

3. Δομή κατάσταση δικτύων κοινής ωφέλειας (χάρτες κλιμ. 1:2000)

(ΔΕΗ, ΟΤΕ, ΥΔΡ, ΑΠΟΧ, ΦΩΤΑΕΡΙΟ) σε επίπεδο πρωτευόντων αξόνων και στοιχείων και προγραμματιζόμενα έργα.

4. Ειδική καταγραφή αξιόλογων πολεοδομικών στοιχείων (ιστός). Κτιριακό απόθεμα ή άλλα στοιχεία του δομημένου περιβάλλοντος ή στοιχεία του φυσικού περιβάλλοντος, σε παραδοσιακούς οικισμούς και σε περιοχές αναπλάσεων ή σε αξιόλογα τμήματα των πολεοδομικών ενοτήτων των γενικών μελετών, εφόσον απαιτούνται.

5. Ειδική καταγραφή κατάστασης κατοικίας ή και παραγωγικής δραστηριότητας, εφόσον απαιτείται.

Έρευνα αναγκών-έρευνα τυπολογίας-ποιότητα κατοικίας ή παραγωγικής δραστηριότητας-διαίτερα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά κατοίκων/χρηστών κ.λπ.

6. Προμελέτη οργάνωσης-λειτουργίας πολεοδομικής ενότητας ή συνόλου (κλιμ. 1:5000 ή 1:2000)

6.1. Σύστημα ανάπτυξης-εξέλιξης του δομημένου χώρου. Δηλαδή, πρόταση για την οργάνωση των οικοδομήσιμων χώρων (σχέση δομημένου-αδόμητου χώρου), οδικό δίκτυο (ιεράρχηση και οργάνωση κυκλοφοριακών ροών), γενική πρόταση χρήσεων γης και όρων και περιορισμών κατάτμησης και δόμησης, δίκτυο κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων και δίκτυο πεζοδρόμων (ιεράρχηση και οργάνωση λειτουργιών).

6.2. Στις μελέτες παραδοσιακών οικισμών ή τμημάτων ή περιοχών ανάπλασης με ειδικές πολεοδομικές ρυθμίσεις ή εδικών περιοχών των λοιπών μελετών που χρήζουν προστασίας, πρόταση για προστασία ειδικών συνόλων και ανάδειξη του φυσικού περιβάλλοντος και της ιστορικής κληρονομίας (αξιόλογα στοιχεία πολεοδομικού ιστού, φυσικού περιβάλλοντος, και κτιριακού αποθέματος), ή πρόταση για άλλες ειδικές ρυθμίσεις, σύμφωνα με την εκάστοτε πολεοδομική νομοθεσία.

6.3. Κατάσταση οικοδομημένου χώρου (δομή, μορφολογία συνόλων, κατάσταση δημόσιων-διωτικών ελεύθερων χώρων, υλοποιημένος Σ.Δ.).

6.4. Οδικό δίκτυο και λοιπά δίκτυα μεταφορών (κατάσταση-δομή-ροές).

6.5. Δίκτυο ελεύθερων κοινοχρήστων χώρων και κοινωφελών εγκαταστάσε-

ων και δίκτυο πεζοδρόμων (κατάσταση-δομή-ροές).

6.6. Πολεοδομικές υποενότητες.

6.7. Χρήσεις γης (χάρτες κλιμ. 1:2000 ή 1:1000).

6.8. Κατευθυντήριες υποενότητες.

6.9. Επιπλέον προτάσεις.

6.10. Επιπλέον προτάσεις.

6.11. Επιπλέον προτάσεις.

6.12. Επιπλέον προτάσεις.

6.13. Επιπλέον προτάσεις.

6.14. Επιπλέον προτάσεις.

6.15. Επιπλέον προτάσεις.

6.16. Επιπλέον προτάσεις.

6.17. Επιπλέον προτάσεις.

6.18. Επιπλέον προτάσεις.

6.19. Επιπλέον προτάσεις.

6.20. Επιπλέον προτάσεις.

6.21. Επιπλέον προτάσεις.

6.22. Επιπλέον προτάσεις.

6.23. Επιπλέον προτάσεις.

6.24. Επιπλέον προτάσεις.

6.25. Επιπλέον προτάσεις.

6.26. Επιπλέον προτάσεις.

6.27. Επιπλέον προτάσεις.

6.28. Επιπλέον προτάσεις.

6.29. Επιπλέον προτάσεις.

6.30. Επιπλέον προτάσεις.

6.31. Επιπλέον προτάσεις.

6.32. Επιπλέον προτάσεις.

6.33. Επιπλέον προτάσεις.

6.34. Επιπλέον προτάσεις.

6.35. Επιπλέον προτάσεις.

6.36. Επιπλέον προτάσεις.

6.37. Επιπλέον προτάσεις.

6.38. Επιπλέον προτάσεις.

6.39. Επιπλέον προτάσεις.

6.40. Επιπλέον προτάσεις.

6.41. Επιπλέον προτάσεις.

6.42. Επιπλέον προτάσεις.

6.43. Επιπλέον προτάσεις.

6.44. Επιπλέον προτάσεις.

6.45. Επιπλέον προτάσεις.

6.46. Επιπλέον προτάσεις.

6.47. Επιπλέον προτάσεις.

6.48. Επιπλέον προτάσεις.

6.49. Επιπλέον προτάσεις.

6.50. Επιπλέον προτάσεις.

6.51. Επιπλέον προτάσεις.

6.52. Επιπλέον προτάσεις.

γιστού όριο μεγέθους οικοδομών, τρόπο διαμόρφωσης και χρήστης των ακάλυπτων χώρων των οικοπέδων και κάθε άλλη ρύθμιση που επιβάλλεται από πολεοδομικούς και αισθητικούς λόγους).

8. Υποστηρικτική Έκθεση των συμμετοχικών διαδικασιών/Επανάρτηση.

9. Το Β' στάδιο υποδιαιρείται σε δύο υποστάδια, Β1 με την παράδοση του σταδίου και Β2 μετά την οριστική πρόταση της Π.Μ., όπως αυτή διαμορφώνεται μετά τις συμμετοχικές διαδικασίες.

7. Σύνταξη και Περιεχόμενα Αρχείων των Κτηματολογικών-Πολεοδομικών Μελετών κ.λπ.

A. Ψηφιακά Αρχεία

Τα ψηφιακά αρχεία θα περιλαμβάνουν τα μεταφερόμενα δεδομένα που θα παραδοθούν σε μαγνητικό μέσο για να εισαχθούν στο σύστημα της διευθύνουσας υπηρεσίας. Δεν περιλαμβάνονται τα αρχεία που θα χρησιμοποιηθούν για την απεικόνιση-αναπαραγωγή των πινακίδων (plot-files) στις διαδικασίες ελέγχου της μελέτης στους επιβλέποντες και θα αναρτηθούν για την υποβολή εντάσεων των ενδιαφερομένων.

Τα δεδομένα που θα παραδοθούν θα αναφέρονται στο σύνολο της περιοχής ανάθεσης (δεν θα είναι τεμαχισμένα σε πινακίδες). Η διάκριση της πληροφορίας που περιέχουν δεν θα γίνεται με το συμβολισμό που απαιτούν οι προδιαγραφές για τις πινακίδες, αλλά με τη λογική οργάνωση των αρχείων σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Η χρήση της ψηφιακής τεχνολογίας για την εισαγωγή των πινακίδων που απαιτούνται στα ενδιάμεσα στάδια των μελετών αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια των μελετητών, ώστε ανάλογα με τα συστήματα που διαθέτουν να χρησιμοποιούν είτε ψηφιακούς συμβολισμούς (σημειακά, γραμμικά και επιφανειακά σύμβολα των προδιαγραφών), είτε τα συμβατικά raster που χρησιμοποιήθηκαν για τις μελέτες ΕΠΑ.

B. Γενικές αρχές οργάνωσης των μεταφερόμενων δεδομένων

Τα δεδομένα που μεταφέρονται είναι:

1. Γεωμετρικά (σημεία, γραμμές, πολύγωνα σε αρχεία τύπου DXF).

Η έννοια της γραμμής αναφέρεται σε σύνολο ευθυγράμμων τμημάτων. Τα σημεία αρχής και τέλους κάθε γραμμής καλούνται κόμβοι. Τόξα κύκλων ή

άλλων καμπύλων γραμμών αποδίδονται με τεθλασμένες γραμμές. Η έννοια του πολυγώνου αναφέρεται σε ένα σύνολο γραμμών, στο οποίο μπορεί να ορισθεί η εσωτερική και η εξωτερική επιφάνεια.

Δεν θα χρησιμοποιούνται σύνθετες δομές γεωμετρικών στοιχείων (BLOCK κ.λπ.).

2. Περιγραφικά αναφέρονται σε χαρακτηριστικά των γεωμετρικών δεδομένων (π.χ. χρήσεις, ιδιοκτήτες, αριθμός ορόφων κτιρίων, κατάσταση κτιρίων, κ.λπ.). Τα περιγραφικά δεδομένα θα αποδίδονται σε αρχεία τύπου DXF και DBF με τις παρακάτω μορφές:

α) σε γραφική μορφή (αρχεία τύπου DXF) με διαχωρισμό της γεωμετρικής πληροφορίας με βάση το όνομα του επιπέδου (LAYER).

β) σε γραφική μορφή ως λεκτικό (text) σε αρχεία τύπου DXF. Τα δεδομένα αυτά αποτελούνται από 1. Το λεκτικό περιεχόμενο του κειμένου, 2. Το σημείο εισαγωγής (εκκίνησης) και

3. Το επίπεδο LAYER.
γ) σε βάση δεδομένων (αρχεία DBF).

G. Λογικός σχεδιασμός της πληροφορίας

Οι κατηγορίες των δεδομένων που περιγράφηκαν προηγούμενα θα συγκροτήσουν τη διαχειρίσιμη πληροφορία των μελετών από μηχανογραφικά συστήματα. Προκειμένου τα μεταφερόμενα δεδομένα να μπορούν να εισαχθούν σε συστήματα που διαχειρίζονται είτε το γεωμετρικό μέρος αυτής της πληροφορίας (σχεδιαστικά προγράμματα), είτε το περιγραφικό μέρος (προγράμματα βάσεων δεδομένων), είτε ως σύνολο (γεωγραφικά συστήματα πληροφοριών), απαιτείται συγκεκριμένος τρόπος οργάνωσής τους:

1. Ορισμός λογικών οντοτήτων Σύνολα γεωμετρικών και περιγραφικών δεδομένων συγκροτούν λογικές οντότητες – κατηγορίες. Οι οντότητες αυτές ονομάζονται αντικείμενα και αντιστοιχούν σε καθορισμένες έννοιες φυσικής, θεματικής ή θεσμικής υπόστασης που πραγματεύονται οι μελέτες (π.χ. γεωτεμάχιο, κτίριο, οικοδομικό τετράγωνο, ζώνη πυκνοδομημένων, ζώνες ειδικών χρήσεων κ.λπ.).

2. Περιεχόμενο αντικείμενων Κάθε αντικείμενο ορίζεται από τα παρακάτω στοιχεία:

α. Η ταυτότητά του.

β. Τα γεωμετρικά και περιγραφικά δεδομένα.

γ. Η βάση δεδομένων.

δ. Η τοπολογία του.

ε. Η μεθόδος σύνδεσης της βάσης δεδομένων με τα γεωμετρικά στοιχεία.

στ. Συνθήκες συσχέτισης με άλλα αντικείμενα.

ζ. Περιέχοντα και παράγωγα αντικείμενα.

Ο λογικός σχεδιασμός της πληροφορίας δεν αφορά άμεσα τους μελετητές γιατί δεν θα παραδώσουν δομημένη πληροφορία αλλά δεδομένα τα οποία θα έχουν τις προϋποθέσεις να μετασχηματιστούν και να δομηθούν από τη διευθύνουσα υπηρεσία. Η παράδοση των δεδομένων που προβλέπουν οι συμβάσεις δεσμεύει τους μελετητές να ακολουθήσουν μόνον την κωδικοποίηση και δεν αφορά τη μεθοδολογία που θα ακολουθήσουν για την εργασία τους.

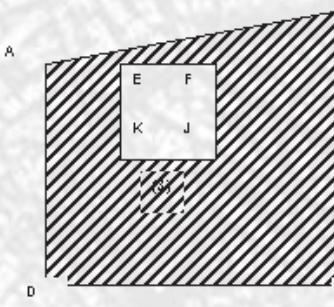
3. Επισημάνσεις:

α. Η ταυτότητα του αντικειμένου αποτελεί το εργαλείο-κλειδί μέσω του οποίου αναγνωρίζεται και ανακτάται η πληροφορία που εμπεριέχει. Επίσης, η ταυτότητα μπορεί να προσδιορίζεται την ιεραρχική οργάνωση των αντικειμένων (π.χ. η δομή του κτηματολογικού αριθμού).

β. Η τοπολογία είναι απαραίτητη γιατί περιγράφει σχέσεις γειτνίασης, επικάλυψης και σχέσεις περιεχόντος και περιεχομένου ανάμεσα σε αντικείμενα. Επίσης, χρήση της τοπολογίας έχει ως αποτέλεσμα ο συμβολισμός των χαρακτηριστικών να μεταφέρεται ως περιγραφικό στοιχείο (ιδιότητα). Η τοπολογία διακρίνεται σε τρεις κατηγορίες: α) πολυγωνική, β) γραμμική και γ) σημειακή.

γ. Η σύνδεση των γεωμετρικών δεδομένων πολυγωνικής τοπολογίας με τις βάσεις δεδομένων γίνεται μέσω της ταυτότητας (ενός μοναδικού κωδικού) για κάθε πολύγωνο. Η ταυτότητα αυτή θα είναι πεδίο στις βάσεις δεδομένων. Επίσης, θα αποδίδεται ξεχωριστά με σημειακή τοπολογία σε μορφή λεκτικού (text) γραφικά σε αρχείο DXF με την προϋπόθεση ότι το σημείο εκκίνησης του κειμένου θα είναι εσωτερικό σημείο του πολυγώνου στο οποίο θα αποδίδεται η ταυτότητα αυτή.

Παράδειγμα:



Πολύγωνο (1): ABCD
Πολύγωνο (2): EFJK
Πολύγωνο (3): ABCDEFJK

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΗ: Το πολύγωνο (3) το οποίο είναι κλειστό πολύγωνο σύμφωνα με τον ορισμό (και μπορεί να αντιστοιχεί σε μια πραγματική κατάσταση π.χ. γεωτεμάχιο με πυλώνα της ΔΕΗ ή κτίριο με αιθριό) δεν είναι απαραίτητο να μπορεί να διαχειριστεί σαν πολύγωνο από το λογισμικό που χρησιμοποιούν οι μελετητές. Απλώς θα πρέπει να σχηματιστεί γεωμετρικά όπως φαίνεται στο παραπάνω σχήμα από δύο ξεχωριστά πολύγωνα και να αποδοθεί η ταυτότητά του με μορφή text για τη διαγραμμισμένη περιοχή.

Δ. Γενικές οδηγίες για την εισαγωγή και παραγωγή των ψηφιακών δεδομένων.

Οι συντεταγμένες (X,Y) για τα γεωμετρικά δεδομένα που αναφέρονται σε ευθείες, πολύγωνα και σημεία θα δίδονται με ακρίβεια δύο (2) δεκαδικών ψηφίων, ενώ τα εμβαδά θα δίδονται με ακρίβεια ενός (1) δεκαδικού ψηφίου, εκτός συγκεκριμένων περιπτώσεων που ορίζεται μεγαλύτερη ακρίβεια από τις προδιαγραφές. Η κωδικοποίηση του ελληνικού αλφαριθμού (character set) θα είναι 928 πρότυπο ΕΛΟΤ.

Για διευκόλυνση των μελετητών καλό θα ήταν να γίνει ο διαχωρισμός σε LAYERS κατά την εισαγωγή της γεωμετρικής πληροφορίας από την πρώτη φάση της δημιουργίας των τοπογραφικών – κτηματολογικών υποβάθρων και όχι στη φάση στην οποία θα τους ζητηθεί η παράδοση των ηλεκτρονικών αρχείων. Η γενική αρχή με την οποία θα πρέπει να γίνει αυτή η εργασία είναι η δημιουργία μιας αμφιμονοσήμαντης αντιστοιχίας ανάμεσα στα LAYERS που ταξινομούνται τα γεωμετρικά δεδομένα με το συμβολισμό που απαιτούν οι προδιαγραφές για την παράδοση των πινακίδων.

Η χαρτογραφική πληροφορία θα παραδοθεί ταξινομημένη σε διαφορετικά LAYERS (όρια, υψομετρικές, ρέματα, διαμορφώσεις υπαιθρίων χώρων, δίκτυα υποδομής κ.λπ.), σύμφωνα με τις προδιαγραφές των μελετών. Τα διαμορφωμένα οικοδομικά τετράγωνα, οι οδοί, οι χείμαροι, τα ρέματα και γενικώς οι γρα

E. Δευκρινίσεις για τα αρχεία της πολεοδομικής πρότασης

1. Όλα τα layers (DXF αρχεία) της πολεοδομικής μελέτης αντιστοιχούν στις κύριες ιδιότητες αντικειμένων που είναι ασυσχέτιστες κατά την απεικόνιση. Οι συσχετισμοί αυτών των ιδιοτήτων –που προφανώς υπάρχουν– αποτελούν στοιχεία του περιεχομένου της πολεοδομικής μελέτης και θα μπορούν να αναδειχθούν κατά τη διαχείριση της πληροφορίας.

2. Η πρόσθετη περιγραφική πληροφορία που αναφέρεται στα αντικείμενα που ορίζονται γεωμετρικά στα layers που περιγράφονται στον πίνακα (2), αποθηκεύεται σε αρχεία τύπου DBF. Ο κωδικός αριθμός που αναγράφεται στη στήλη του περιεχομένου των layers χρησιμοποιείται για πεδίο - κλειδί αυτού του περιεχομένου.

3. Η αναφορά TEXT (n) σε layers με πολυγωνική τοπολογία σημαίνει ότι: Τα layers αυτά περιέχουν μόνο κλειστά πολύγωνα.

Πίνακας περιεχομένου και ονοματολογίας των layers πολεοδομικής μελέτης

A/A	ΚΩΔΙΚΟΣ - ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ	Η ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΤΟΠΟΛΟΓΙΑ	LAYER
(a)	ΓΡΑΜΜΙΚΑ ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΣΤΟΧΕΙΑ - ΘΕΣΜΟΦΕΥΤΗΜΕΝΑ	(P ρια)		
01	DOT Όρια δρυμών εκδόσεων	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	D DSS
02	Doti Όρια αγρού - παραλίας	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	D PRL
03	Doti Όρια ρεμάτων	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	D RMM
04	Doti Όρια απολλοτρίωσης Κ.Χ., ΔΕΦΑ, ΔΕΗ, ΟΣΕ κ.λπ.	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	D AXX
05	Doti Όρια Ε.Π.Σ.	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	D GPS
06	Doti Όρια Ζ.Ο.Ε.	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	D ZOE
07	Doti Όρια οικαρμάν προ του 1923	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	D P23
08	Doti Όρια εγκαρκινέου σχεδίου	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	D SxD
09	Doti Όρια λαπιών ζωνών (επορεύεται κέντρο, τοπο θυσιού καλλίους, κηρυγμένα ως διατηρητέα ιτερά κ.λπ.)	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	D KLP
(b)	ΓΡΑΜΜΙΚΑ ΓΕΩΜΕΤΡΙΚΑ ΣΤΟΧΕΙΑ - ΠΡΟΤΑΞΗ άρια πλεοδεψικών ενεργητικών	(P ρια)		
10	Ρ01 Όριο Πολεοδομικής ένεργητης - γενικός	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P ENT
11	Ρ02 Όριο πλυντοριμηνής περιοχής ο.γ. - ρημοτοποίες & ακεραιότητες γεωργίας	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	(P R ρια)
12	R01 Ρυμοτοπική γραμμή	•	Γραμμική	P R RMT
13	R02 Ακεραιότητα γραμμή	•	Γραμμική	P R QRD
14	R03 Ρυμοτοπική & οικοδομική γραμμή	•	Γραμμική	P R RKO
15	R04 Μητρική γραμμή (διαχωρισμός Ο.Τ. που δεν δικαιούεται με δρόμο)	•	Γραμμική	P R BLE
16	R05 Οικοδομικά τετράγωνα	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P R OTT
	άρια πλεοδεψικών πρεβολών	(P ρια)		
17	R06 Στοά	•	Γραμμική	P STP
18	R07 Ακάλυπτης χώρου σε κοινή χρήση	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P AXK
19	R08 Καταστρούμενη ρυμοτοπική γραμμή	•	Γραμμική	P KER
20	R09 Καταστρούμενη οικοδομική γραμμή	•	Γραμμική	P KGO
21	R10 Όριο περιοχής συνθήσισης	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P ANP
	καταρρεύσια κίρια	(P D ρια)		
22	R11 Όριο προσταντομένων γης κήμετη	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P D SNL
	συστημάτων συνδιέλων			
23	R12 Όριο προσταντομένη γη κήμετη	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P D PFK
	ιδιοπέρου φυσικού κάλλους			
24	R13 Προτεινόμενη γη κήμετη	• + TEXT(n)	Σημειωτή	P D STX
	συστημάτου κάλλους			
25	R14 Προτεινόμενα γη κήμετα	• + TEXT(n)	Σημειωτή	P D KTA
	τομέως συντελεστή δύνης	(P T ρια)		
26	S01 Όριο τομέα συντελεστή δύνης	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P T EDM
27	S02 Όριο τομέα λαπιών δύνης	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P T LDD
28	S03 Όριο τομέα ελεύθεων περιορεύοντων δύνης	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P T EPO
	προτεινόμενες γηφάσεις	(ΦΕΚ 16η 5/3/87 ή 23/2/87 και τροποποιήσεις τυχαία/90, 11/84/93 κ.λπ.)		
	A. Σύμφωνα με τη γενική πολεοδομική λεπτομερούς	(P ρια n)		
29	G01 Αιγαίνη κατοικία	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P GX 1
30	G02 Γενική κατοικία	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P GX 2
31	G03 Πολεοδομικά κέντρα	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P GX 3
32	G04 Μη αγροτικά διαμερισμάτα - βιοτεχνία, ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P GX 4
33	G05 ΒΙΠΑ - ΒΙΟΠΑ προς εξαγόνωση	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P GX 5
34	G06 Ογκόστα, βιομηχανία - βιοτεχνία	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P GX 6
35	G07 Χαντρεμπόριο	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P GX 7
36	G08 Τουρισμός - Αναψυχή	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P GX 8
37	G09 Ελεύθεροι χώροι - Αστική πρόστινο	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P GX 9
38	G10 Κοινωνικές εξιπτευτήσεις	• + TEXT(n)	Πολυγωνική	P GX 10

Περιέχουν, επίσης, με μορφή TEXT ένα μοναδικό φυσικό αριθμό (1, 2, 3, ...) που προσδιορίζει την ταυτότητα αντικειμένων με ίδιο κωδικό αριθμό. Η ταυτότητα αυτή αποδίδεται προφανώς μόνο στα αντικείμενα για τα οποία υπάρχει επιπλέον περιγραφική πληροφορία που περιέχεται σε αρχεία τύπου DBF και ASCII.

4. Η αναφορά P-xxx-n στην ονοματολογία των layers των λοιπών ζωνών (ZEE, ZEK, κ.λπ.) σημαίνει ότι κάθε

ζώνη απεικονίζεται σε ξεχωριστά layers που ονομάζεται αντίστοιχα P-xxx-1, P-xxx-2, P-xxx-3, ...

5. Για τα αρχεία τύπου DBF που αναφέρονται στην πολεοδομική μελέτη: Τα πεδία CODE και ID πρέπει να μην είναι κενά. Το πεδίο PLOT - NAME περιέχει -εφόσον υπάρχει- το λεκτικό που σημειώνεται στις πινακίδες και αφορά το συγκεκριμένο αντικείμενο (π.χ. K.X, A, II, κ.λπ.).

B. Σύμφωνα με την επίπεδη πολεοδομική λεπτομερούς	(P X n)
39 E01 Καποια	• + TEXT(n)
40 E02 Επινέκτεις μερικών δυναμικού	• + TEXT(n)
41 E03 Εμπορικά καταστήματα - Προσανατολισμένες	• + TEXT(n)
42 E04 Γραφεία, Τράπεζες, Αστρατείας, Κοινωνικές Οργανώσεις	• + TEXT(n)
43 E05 Δικηγορία	• + TEXT(n)
44 E06 Εσπεριδία	• + TEXT(n)
45 E07 Άνωματηριά	• + TEXT(n)
46 E08 Κέντρα διασκέδασης, αναψυχής	• + TEXT(n)
47 E09 Ξενοδοχεία & λοιπές τουριστικές εγκαταστάσεις	• + TEXT(n)
48 E10 Χάρκη συνέδρισης κοινού	• + TEXT(n)
49 E11 Πολιτικά κτίρια κ.λπ.	• + TEXT(n)
50 E12 Κτίρια εκπαίδευσης	• + TEXT(n)
51 E13 Θρησκευτικά χώρων	• + TEXT(n)
52 E14 Κτίρια κοινωνικής πρόνοιας	• + TEXT(n)
53 E15 Κτίρια περιβάλλοντος	• + TEXT(n)
54 E16 Βιομηχανίες εγκαταστάσεις	• + TEXT(n)
55 E17 Βιοτεχνικές εγκαταστάσεις	• + TEXT(n)
56 E18 Επαγγελματικά εγκαταστάσεις	• + TEXT(n)
57 E19 Κτίρια, γήπεδα αθλητισμούς	• + TEXT(n)
58 E20 Κτίρια, γήπεδα στρέμματος	• + TEXT(n)
59 E21 Προπονητικές μερικών	• + TEXT(n)
60 E22 Εγκαταστάσεις χονδρικού μεταρρυθμ.	• + TEXT(n)
61 E23 Εγκαταστάσεις γεωργικής κτηνοτροφίας κ.λπ. εγκαταστάσεων	• + TEXT(n)
62 E24 Εγκαταστάσεις εμπορικών εκθέσεων	• + TEXT(n)
63 E25 Αθλητικές εγκαταστάσεις	• + TEXT(n)
64 E26 Επιβάθμια κοινωνικοτροπικά χώρων (K.X.)	• + TEXT(n)
65 E27 Εγκαταστάσεις μέσων μαρκών μεταφορών	• + TEXT(n)
66 E28 Άλλες ειδικές χρήσεις (μετροπολεμική, στρατικής κλπ.)	• + TEXT(n)
67 E29 Συνεργατικό κέντρο	• + TEXT(n)
68 E30 Εικονορύθμο	• + TEXT(n)
69 E31 Κοδίνο	• + TEXT(n)
70 E32 Γηπέδο γκαλό	• + TEXT(n)
71 E33 Επιβάθμια Κ.Χ.	• + TEXT(n)
72 E34 Τουριστικοί λιμένες	• + TEXT(n)
	(P K ρια)
73 K01 Ελεύθερη λειτουργίας	• + TEXT(n)
74 K02 Αεροπλάνα	• + TEXT(n)
75 K03 Συλλεκτήρια	• + TEXT(n)
76 K04 Τοποιού	• + TEXT(n)
77 K05 Στρατιωτική Γραμμή	• + TEXT(n)
78 K06 Πεδινόρυθμος	• + TEXT(n)

Το πεδίο FILE περιλαμβάνει το όνομα του αρχείου τύπου ASCII (character set 928 ΕΛΟΤ) στο οποίο αναφέρεται με μορφή κειμένου η επιπλέον πληροφορία που αφορά το συγκεκριμένο αντικείμενο.

ΣΤ. Πνευματικά δικαιώματα

Τα πνευματικά δικαιώματα για το περιεχόμενο των ψηφιακών αρχείων που θα παραδοθούν ανήκουν στο Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.

Ζ. Φυσικά μέσα και ταξινόμηση αρχείων

a. Τα αρχεία θα παραδοθούν σε δισκέτες 3.5" 1.4MB ή 5" 1.2MB που θα μπορούν να αναγνωριστούν από λειτουργικό σύστημα MS-DOS (3.xx ή μεταγενέστερο) και θα φέρουν επιγραφή στην οποία θα αναγράφεται:

1. Περιοχή μελέτης.
2. Επωνυμία μελετητικού γραφείου.
3. Επιγραφή με μορφή κλάσματος, του οποίου ο αριθμητής θα είναι ο α/α δισκέτας και ο παρονομαστής ο αριθμός του συνόλου των δισκετών (π.χ. 3/15).

b. Επίσης, θα παραδοθεί κείμενο σε χαρτί A4 με αριστερό περιθώριο 2.5 cm στο οποίο θα αναγράφονται τα παρακάτω στοιχεία:

1. Περιοχή μελέτης.
 2. Επωνυμία μελετητικού γραφείου.
 3. Πίνακας (I) για αρχεία ASC II με 5 στήλες:
- /a/a/όνομα αρχείου/αριθμός δισκέτας/περιεχόμενο/ημερομηνία σύνταξης/

4. Πίνακας (II) για αρχεία DBF με 5 στήλες:

/a/a/όνομα αρχείου/αριθμός δισκέτας/παρατηρήσεις/ημερομηνία σύνταξης/

6. Αφήνεται στη διακριτική ευχέρεια των μελετητών να παραδώσουν την πληροφορία που είναι κωδικοποιημένη σε layers σε ένα ή περισσότερα αρχεία. Για το λόγο αυτό θα πρέπει για κάθε αρχείο DXF να υπάρχει ξεχωριστή παράγραφος που θα συνάσσεται με την παρακάτω μορφή:

i πρώτη γραμμή επικεφαλίδα υπογραμμισμένη με το όνομα του αρχείου.

ii θα ακολουθούν γραμμές με δύο στήλες:

/a/a/όνομα layers που περιλαμβάνεται στο αρχείο/

iii επιπλέον διευκρινήσεις που πιθανόν να θεωρεί απαραίτητες ο μελετητής.

γ. Επισημαίνεται ότι τα αρχεία DXF θα περιλαμβάνουν μόνον τα στοιχεία που απαιτούνται να παραδοθούν σύμφωνα με τις κατευθύνσεις που δίδονται με τις διατάξεις αυτές και δεν θα περιλαμβάνεται η επιπλέον πρωτογενής ή δευτερογενής πληροφορία που πιθανόν έχει ενσωματωθεί στα συστήματα των μελετητών για τις ανάγκες της εκπόνησης μελέτης. Ιδιαίτερα πρακτικό θα ήταν να μην περιλαμβάνεται πληροφορία που αφορά την πα-

ραγωγή πινακίδων (διαγραμμίσεις, συμβολισμοί, blocks κ.λπ.), η οποία καθιστά τα προς παράδοση αρχεία υπερμεγέθη και δύσχρηστα.

δ. Εφόσον χρησιμοποιούνται συμπιεσμένα αρχεία, θα πρέπει να παραδίδονται εντός της δισκέτας που περιλαμβάνει αρχεία αυτής της μορφής και το ανάλογο πρόγραμμα για την αποσυμπίεση τους.

8. Προδιαγραφές, Περιεχόμενα, Εργασίες Γ' Σταδίου στις Μελέτες με Πράξη Εφαρμογής

A. Σύνταξη του Πίνακα Πράξης Εφαρμογής για περιοχές με εισφορές σύμφωνα με τη νομοθεσία-Συμπλήρωση πινάκων επικειμένων

Δηλαδή:

1. Συμπλήρωση στοιχείων αρχικών ιδιοκτησιών και σχέση τους με Π.Μ./Οριστικό Ισοζύγιο Εισφορών Κοινωνικής Γης.

a. Βάσει των κτηματογραφικών στοιχείων, καταρτίζεται ανά Ο.Τ. ο οριστικός Πίνακας της Πράξης Εφαρμογής, και συμπληρώνεται με τα στοιχεία των αρχικών ιδιοκτησιών καθώς και με αυτά που αφορούν τη σχέση των αρχικών ιδιοκτησιών με την οριστική Πολεοδομική Μελέτη (ρυμοτομούμενο ή δεσμευόμενο για κοινωφελείς χώρους).

β. Βάσει του συνολικού εμβαδού κάθε ιδιοκτησίας στην περιοχή ένταξης, με αναφορά στο ιδιοκτησιακό καθεστώς που ορίζει η νομοθεσία, υπολογίζεται

το θεωρητικά οφειλόμενο εμβαδόν λόγω εισφοράς γης (Ε), συγκρίνεται με το εμβαδόν της ιδιοκτησίας που έχει ρυμοτομηθεί ή έχει δεσμευθεί για κοινωφελείς χώρους (Ρ) και αναγράφεται η διαφορά των δύο εμβαδών σαν οφειλή από (ΕΡ) ή προς (ΕΡ) την ιδιοκτησία.

γ. Αθροίζονται οι παραπάνω οφειλές για το σύνολο των ιδιοκτησιών και συγκρίνονται τα δύο αθροίσματα ώστε να διαπιστωθεί αν υφίσταται θεωρητικά ισοζύγιο εισφορών κοινωνικής γης. Από τον έλεγχο αυτό ο μελετητής, σε συνεργασία με την Επιβλέπουσα Υπηρεσία και τον Ο.Τ.Α., διαμορφώνει τη γενική εικόνα για τις θεωρητικές δυνατότητες της περιοχής και τις γενικές αρχές που πρέπει να ακολουθήσει για την επιτυχέστερη και κοινωνικά αποδεκτή συνολική τακτοποίηση των ιδιοκτησιών.

2. Τακτοποίηση ιδιοκτησιών, προσδιορισμός τελικής ιδιοκτησίας και οικονομικών υποχρεώσεων.

α. Στη συνέχεια συμπληρώνονται οι υπόλοιπες στήλες του πίνακα της Πράξης Εφαρμογής. Αξιοποιώντας τα προηγούμενα συμπεράσματα προτείνεται για κάθε ιδιοκτησία ο τρόπος διευθέτησης των οφειλών της (δέσμευση τμήματος εισφοράς γης μετατροπή εισφοράς γης σε χρήμα μετακίνηση της κ.λπ.) και των οφειλών προς αυτή (απόδοση γης σε νέα θέση, αποζημίωση κ.λπ.).

Στόχος της τακτοποίησης είναι η εξασφάλιση, στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό και πάντοτε σύμφωνα με τις προτεραιότητες διάθεσης των εισφο-

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ - ΘΕΣΜΟΘΕΤΗΜΕΝΑ: Αρχές Δ POLDBF

Α/Α	ΟΝ. ΠΕΔΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΔΕΚΑΔΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	CODE	Character	3		Κωδικός αριθμός (layer)
2	ID	Numeric	4		Ταυτότητα
3	PLOT NAME	Character	20		Λεκτικό που σημαίνεται στον χάρτη
3	ΑΡΧΗ	Character	80		Υπηρεσία από την οποία εκδόθηκε ΦΕΚ (εφόσον υπάρχει)
4	FEK	Character	10		
5	DATE	Character	10		Ημερομηνία έκδοσης xx/xx/xxxx
6	TITLES	Character	255		Σύντομη περιλήψη - τίτλος
6	FILE	Character	11		Όνομα αρχείου περιγραφής πληροφορίας τύπου ASCII (text)

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ - ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΟΜΗΣΗΣ: Αρχές Δ POLDBF

Α/Α	ΟΝ. ΠΕΔΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΔΕΚΑΔΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	CODE	Character	3		Κωδικός αριθμός (layer)
2	ID	Numeric	4		Ταυτότητα
3	PLOT NAME	Character	20		Λεκτικό που σημαίνεται στον χάρτη (Α, Β, Γ...)
4	SD	Numeric	4	2	Προτεινόμενη κάλυψη (%)
5	ARTIO	Numeric	4		Προτεινόμενη αρτίπτωση (μ2)
5	MY	Numeric	2		Προτεινόμενο μέγιστο ύψος (μ)
5	OROFOI	Numeric	2		Προτεινόμενος μέγιστος αριθμός αρόφων
5	FILE	Character	11		Όνομα αρχείου περιγραφής πληροφορίας τύπου ASCII (text)

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ - ΛΟΓΙΚΟΙ ΟΡΟΙ ΔΟΜΗΣΗΣ: Αρχές Δ POLDBF

Α/Α	ΟΝ. ΠΕΔΙΟΥ	ΤΥΠΟΣ	ΠΛΑΤΟΣ	ΔΕΚΑΔΑ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	CODE	Character	3		Κωδικός αριθμός (layer)
2	ID	Numeric	4		Ταυτότητα
3	PLOT NAME	Character	20		Λεκτικό που σημαίνεται στον χάρτη
5	FILE	Character	11		Όνομα αρχείου περιγραφής πληροφορίας τύπου ASCII (text)

ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΜΕΛΕΤΗ - ΥΠΟΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ: Αρχές Δ POLDBF

Α/Α	ΟΝ. ΠΕΔΙΟΥ	ΤΥΠ

ρών που προβλέπει η νομοθεσία, της γης των κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων, που προβλέπονται από την εγκεκριμένη πολεοδομική μελέτη, η ελαχιστοποίηση των απαλλοτριώσεων και η αποκατάσταση των δεσμευόμενων ιδιοκτησιών, στα πλαίσια της γενικότερης οικονομίας και της κοινωνικής συναίνεσης.

β. Παράλληλα γίνονται οι απαραίτητες τακτοποιήσεις των οικοπέδων, καθώς και των νέων οικοπέδων που δημιουργούνται από τις εισφορές σύμφωνα με το ΓΟΚ και το Δ/γμα της Π.Μ. Επίσης, σύμφωνα με τις ίδιες διατάξεις, γίνονται και οι προσκυρώσεις των τμημάτων που δε μπορούν να οικοδομηθούν.

γ. Η έτσι τακτοποιημένη ιδιοκτησία, περιγράφεται στην τελική της μορφή και θέση, με τις συντεταγμένες των κορυφών της, το εμβαδόν της με το νέο της αριθμό και τον αριθμό του Ο.Τ. όπου τακτοποιήθηκε.

- Ο υπολογισμός των προσκυρουμένων τμημάτων των ιδιοκτησιών γίνεται αναλυτικά αφού πρώτα αναλυτικά υπολογισθούν οι συντεταγμένες των σημείων τομής των νέων ορίων των ιδιοκτησιών με την Ρ.Γ. Για κάθε Ο.Τ. ελέγχεται αν το εμβαδόν που προκύπτει αναλυτικά από τις συν-νες των κορυφών του συμπίπτει με το άθροισμα των τελικών των ιδιοκτησιών παλαιού σχεδίου
- Επίσης περιγράφονται οι τελικές υποχρεώσεις σε χρήμα, εκφρασμένες σε τ.μ. εμβαδού γης, από και προς την ιδιοκτησία και προσδιορίζεται ανά περίπτωση ο υπόχρεος ή δικαιούχος φορέας ή τρίτος.

δ. Μετά τις αρχικές ιδιοκτησίες κάθε Ο.Τ. αναγράφονται και περιγράφονται τα νέα οικόπεδα που δημιουργήθηκαν στο Ο.Τ. με το νέο τους αριθμό, τα στοιχεία του νέου ιδιοκτήτη, το εμβαδόν και τις τελικές υποχρεώσεις τους.

ε. Ελέγχονται τα ισοζύγια γης που επιτυγχάνονται με την Πράξη Εφαρμογής (αποκατάσταση σε γη από εισφορές δεσμευόμενων ιδιοκτησιών) και τα οικονομικά ισοζύγια καθώς και η δυνατότητα εξασφάλισης των πόρων για τις τυχόν απαιτούμενες επιπλέον απαλλοτριώσεις από τις μετατροπές εισφορών γης σε χρηματικές και γίνεται επανέλεγχος και προσαρμογή της Πράξης, όπου απαιτείται.

3. Σύνταξη των πινάκων επικειμένων. Σύμφωνα με τα στοιχεία της επίγειας εφαρμογής του σχεδίου και των πινάκων της πράξης εφαρμογής, υπολογίζονται τα επικείμενα (κτίρια μαντροτοιχοί, κατασκευές, δένδρα κ.λπ.) κατά είδος, αριθμό και όγκο-που εμπί-

πτουν σε τμήματα ιδιοκτησίας που αποξενώνται από τον αρχικό ιδιοκτήτη λόγω ρυμοτομίας, δέσμευσης εδαφικού τμήματος για εισφορά γης, μετακίνησης της ιδιοκτησίας σε νέα θέση κ.λπ. Για την εκτέλεση των εργασιών αυτών διενεργείται αυτοψία για τον επί τόπου έλεγχο και συμπληρώνονται οι πίνακες που χορηγεί υπόδειγμα η υπηρεσία.

Θα παραδίδονται τα πρωτότυπα των Πινάκων της Πράξης Εφαρμογής και των πινάκων επικειμένων και έξι (6) αντίγραφα.

B. Συμπλήρωση Πίνακα Πράξης Εφαρμογής για περιοχές με πράξεις αναλογισμού (a) πυκνοδομημένα χωρίς εισφορές - πυκνοδομημένο τμήμα οικισμού προ 23 - Εφαπτόμενες ιδιοκτησίες παλαιού σχεδίου

Συμπλήρωση πινάκων αναλογισμού. Συμπλήρωση πινάκων επικειμένων.

a. Συμπλήρωση στοιχείων αρχικών ιδιοκτησιών και ρυμοτομούμενων. Συντάσσονται όπως στο προηγούμενο άρθρο.

β. Συμπλήρωση λοιπών στοιχείων πινάκα πράξης εφαρμογής.

1. Για τις ιδιοκτησίες των κατηγοριών αυτών γίνεται τακτοποίηση και αναλογισμός σύμφωνα με τις διατάξεις του Ν.Δ. από 17.7.23, Ν.Δ. 690-48, Α.Ν. 625-68, Ν.Δ. 7.5.1936 και ΓΟΚ/85.

2. Η αναλυτική περιγραφή των υποχρεώσεων και δικαιωμάτων των ιδιοκτησιών γίνεται στον ιδιαίτερο πίνακα πράξης αναλογισμού, που υπόδειγμα του χορηγεί η υπηρεσία, σε αντίστοιχα με τη μεγέθυνση (ως προς την αναγραφή των στοιχείων) του διαγράμματος του άρθρου 10 παρ. β. Για τις περιοχές της κατηγορίας (α) του άρθρου αυτού τα συμπεράσματα του πίνακα πράξης προσκύρωσης και αναλογισμού υποχρεώσων συνοψίζονται στη συνέχεια στις αντίστοιχες στήλες του γενικού πίνακα της πράξης εφαρμογής και περιγράφεται η τελική ιδιοκτησία, οι υποχρεώσεις της και οι οφειλές προς αυτήν λόγω προσκυρώσεως ή αναλογισμού. Επί πλέον, εφόσον πρόκειται για ιδιοκτησίες με εμβαδόν Ε 500 Τ.Μ. στις νεοσυντασσόμενες με το Ν. 1337/1983 περιοχές του άρθρου αυτού (πυκνοδομημένες), γίνεται και ο έλεγχος που προβλέπεται από τις διατάξεις του άρθ. 8 παρ. 2 του Ν. 1337/1983, προτίνεται τρόπος αξιοποίησης της τυχόν επί πλέον οφειλής γης και συμπληρώνονται οι αντίστοιχες στήλες του πίνακα της Π.Ε., σύμφωνα με το προηγούμενο άρθρο 7.

3. Σύνταξη των πινάκων επικειμένων. Σύμφωνα με τα στοιχεία της επίγειας εφαρμογής του σχεδίου και των πινάκων της πράξης εφαρμογής, υπολογίζονται τα επικείμενα (κτίρια μαντροτοιχοί, κατασκευές, δένδρα κ.λπ.) κατά είδος, αριθμό και όγκο-που εμπί-

πτουν σε τμήματα ιδιοκτησίας που αποξενώνται από τον αρχικό ιδιοκτήτη λόγω ρυμοτομίας, δέσμευσης εδαφικού τμήματος για εισφορά γης, μετακίνησης της ιδιοκτησίας σε νέα θέση κ.λπ. Για την εκτέλεση των εργασιών αυτών διενεργείται αυτοψία για τον επί τόπου έλεγχο και συμπληρώνονται οι πίνακες που χορηγεί υπόδειγμα η υπηρεσία.

γ. Σύνταξη πινάκων επικειμένων. Όπως στο προηγούμενο άρθρο θα παραδίδονται τα πρωτότυπα των πινάκων της Π.Ε., των πινάκων αναλογισμού και των πινάκων επικειμένων και έξι (6) αντίγραφα.

Γ. Σχεδίαση διαγράμματος Πράξης Εφαρμογής σε περιοχές με εισφορές της παρ. A

Το διάγραμμα της Πράξης Εφαρμογής συντάσσεται με υπόβαθρο το κτηματογραφικό διάγραμμα εφαρμογής της Π.Μ.

• Το υπόβαθρο πρέπει επίσης να περιλαμβάνει:

- Τα όρια της πολεοδομικής ενότητας.
- Τα όρια της πυκνοδομημένης περιοχής αυθαιρέτων ή οικισμού προ του 23.
- Τα όρια του παλαιού εγκεκριμένου σχεδίου ή οικισμού προ του 23.

Στο παραπάνω υπόβαθρο συμπληρώνονται τα εξής:

- α. Τα νέα όρια των οικοπέδων
- β. Τα όρια των ρυμοτομούμενων ή δεσμευόμενων για κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους τμημάτων των ιδιοκτησιών, τα οποία δεν εξασφαίζονται από εισφορές αλλά αποτελούν αντικείμενο απαλλοτρίωσης από μέρους του αντίστοιχου φορέα.

γ. Οι κορυφές των ορίων των οικοπέδων, όπως διαμορφώνονται τελικά ανά Ο.Τ. με αρίθμηση 1,2,3...

δ. Γίνεται νέα αρίθμηση όλων των ιδιοκτησιών, ανά Ο.Τ., μετά την τελική τους τακτοποίηση με αριθμούς 01, 02, 03... Όπου δημιουργείται νέο οικόπεδο από τις εισφορές, σημειώνεται επιπλέον με την ένδειξη N.

Θα παραδίδεται:

1) το πρωτότυπο κτηματογραφικό διάγραμμα Π.Ε. σε πλαστικό αδιάσταλτο διαφανές, μία διαφανής φωτοτυπία και τρεις κοινές.

2) πίνακες ανά Ο.Τ. και οικόπεδο με τις συντεταγμένες των κορυφών όλων των οικοπέδων και τα εμβαδά των οικοπέδων που προκύπτουν απ' αυτές όπως διαμορφώνονται με την Π.Ε. καθώς και οι συντεταγμένες και το εμβαδόν των τμημάτων που περιγράφονται στην παρ. (β) του άρθρου αυτού.

Δ. Σχεδίαση διαγράμματος πράξης Εφαρμογής σε περιοχές με πράξεις αναλογισμού

α) Η σχεδίαση του διαγράμματος πράξης εφαρμογής, γίνεται ακριβώς όπως στο προηγούμενο άρθρο.

β) Επίσης, για τις ιδιοκτησίες που μετέχουν στον αναλογισμό, περιγράφονται, σε τυχαία μεγέθυνση του διαγράμματος πράξης εφαρμογής, με πάχος γραμμής 0,1, οι υποχρεώσεις τους λόγω αναλογισμού με αρίθμηση των κορυφών των αντίστοιχων εδαφικών τμημάτων, σε αντιστοιχία με τους πίνακες αναλογισμού.

Θα παραδίδεται:

1) Το πρωτότυπο διάγραμμα της πράξης εφαρμογής σε πλαστικό αδιάσταλτο διαφανές, μία διαφανής φωτοτυπία και τρεις κοινές φωτοτυπίες.

2) Το πρωτότυπο των μεγεθυσμένων διαγραμμάτων και έξι (6) αντίγραφα.

3) Πίνακες ανά Ο.Τ. και οικόπεδο.

E. Συμμετοχή στις διαδικασίες κύρωσης-επεξεργασία ενστάσεων κ.λπ. Σύνταξη γενικής έκθεσης

Ο μελετητής συμμετέχει στις διαδικασίες ανάρτησης της πράξης εφαρμογής και ενημέρωσης των ενδιαφερομένων.

Παραλαμβάνει από τον Δήμο ή την επιβλέπουσα υπηρεσία αντίγραφα όλων των ενστάσεων που υποβλήθηκαν κατά της πράξης εφαρμογής, τις ταξινομεί ανά Ο.Τ. και προβαίνει σε συνεργασία με την υπηρεσία στη

3. Συνολικές απαιτούμενες επιπλέον απαλλοτριώσεις για κοινωφελείς χώρους.
4. Σύνολο εσόδων Ο.Τ.Α. από μετατροπές εισφορών γης σε χρήμα.
5. Πρόταση για διατιθέμενο ποσό από το (4) για απαλλοτριώσεις κοινοχρήστων (2).
6. Πρόταση για διατιθέμενο ποσό από το (4) για απαλλοτριώσεις κοινωφελών ανά φορέα (3).
7. Υπόλοιπο απαλλοτριώσεων, σύμφωνα με την πρόταση για κοινόχρηστα (πρόβλεψη επιβάρυνσης Δήμου).
8. Υπόλοιπο απαλλοτριώσεων, σύμφωνα με την πρόταση για κοινωφελή (πρόβλεψη επιβάρυνσης ανά φορέα).
9. Υπόλοιπο εσόδων Ο.Τ.Α. από μετατροπές εισφορών γης σε χρήμα (4.5.6).
10. Σύνολο εσόδων Ο.Τ.Α. από εισφορά σε χρήμα.
11. Έσοδα Δήμου από προσκυρώσεις καταργουμένων κοινόχρηστων χώρων.

Θα παραδίδονται το σύνολο των πινάκων και διαγραμμάτων (πρωτότυπα και αντίγραφα) των προηγούμενων άρθρων, όπως τυχόν διορθώθηκαν κατά την κύρωση της πράξης εφαρμογής από τον Νομάρχη, καθώς και το πρωτότυπο και έξι (6) αντίγραφα της συνολικής συνοπτικής έκθεσης

Z. Σύνταξη πράξεων επιβολής εισφοράς, και των εντύπων που τις συνδεύουν

Μετά τον καθορισμό της αξίας γης σύμφωνα με τη νομοθεσία ο μελετήτης συντάσσει και παραδίδει στην υπηρεσία τις πράξεις επιβολής εισφοράς και τα έντυπα που τις συνδέουν σύμφωνα με τις αποφάσεις ΥΠΕΧΩΔΕ.

H. Αρχειοθέτηση στοιχείων για χρήση H/Y

Ο μελετήτης παραδίδει μηχανογραφημένα σε δισκέτες τα παρακάτω σειριακά αρχεία αναγνώσιμα από πρωπικούς υπολογιστές τύπων IMB RCXI/AT και συμβατών.

1. Αρχεία με προέκταμα IRI, ROL, HOR που περιέχουν τα στοιχεία του πολυγ/κού και χωροσ/κού δικτύου δηλ. όνομα X,Y,H.

2. Αρχείο με προέκταμα KOT που περιέχει τις συντεταγμένες των κορυφών των Ο.Τ. δηλ. όνομα, X,Y και αρχείο με προέκταμα DIA που περιέχει τις συντεταγμένες των αξ/σεων δηλ. όνομα, X,Y,H.

3. Αρχείο με προέκταμα ARX που περιέχει τις συντεταγμένες των ορίων των αρχικών ιδιοκτησιών δηλ. όνομα X,Y.

4. Αρχείο με προέκταμα TEL που πε-

ριέχει τις συντεταγμένες των ορίων των τελικών ιδιοκτησιών όπως αυτές προκύπτουν από την Π.Ε. δηλ. όνομα X,Y.

5. Αρχείο με προέκταμα KTH που περιέχει τους αλφαριθμητικούς και αριθμητικούς πίνακες.

6. Αρχείο με προέκταμα EFA που περιέχει τα στοιχεία του πίνακα εφαρμογής.

Περιεχόμενα, Εργασίες Γ' Σταδίου στις Ειδικές Μελέτες

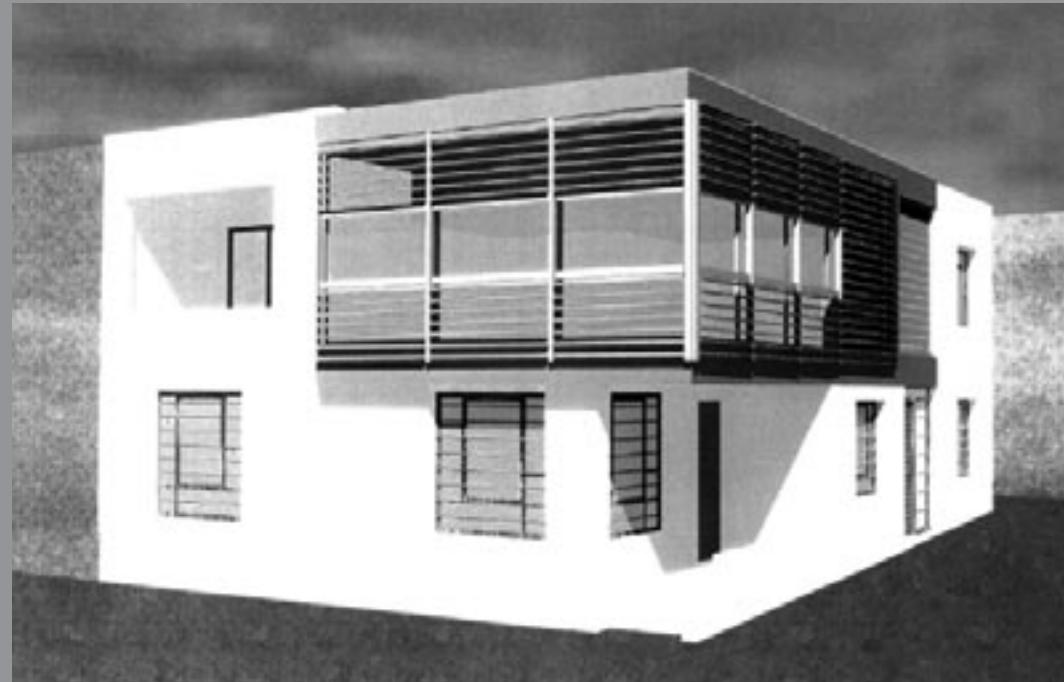
Περιλαμβάνονται εργασίες εφαρμογής, του άρθρου 258 ή άλλες, που απαιτούνται κατά περίπτωση και επιπροσθέτως η διατύπωση του Οριστικού Επιχειρησιακού Προγράμματος Εφαρμογής, μετά τις σχετικές διαδικασίες (συμμετοχικές ή άλλες), συνοδευόμενο από προεκτίμηση κόστους, βάσει προϋπολογισμού προμελέτης, των βασικών κατασκευών ή ενεργειών των παρεμβάσεων, και τεχνικά δελτία έργων».

III. Η ισχύς της παρούσας απόφασης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

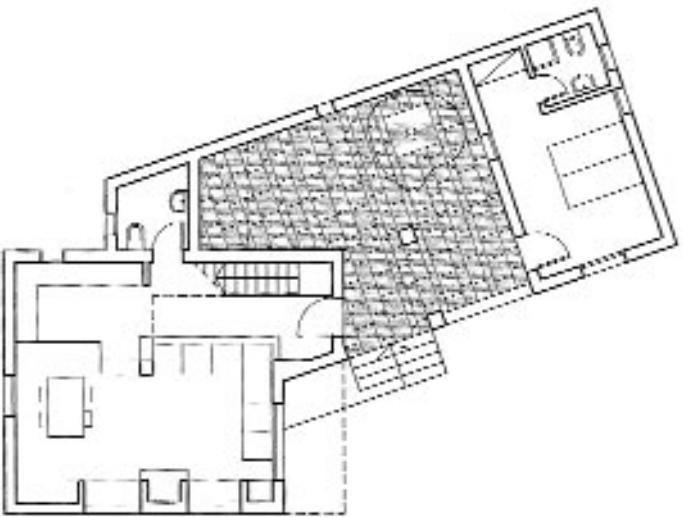
Αθήνα 2000

Ο Υπουργός Περιβάλλοντος,
Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων
K. Λαλιώτης

* Οι τεχνικές προδιαγραφές εκπόνησης πολεοδομικών μελετών και αμοιβές μηχανικών για την εκπόνηση αυτών, δημοσιεύτηκαν στο ΦΕΚ 329/Β/15.3.2000



Διπλοκατοικία στην οδό Ακροπόλεως (αρχιτέκτονες Ν. Καλογήρου, Φ. Μαυρογορδάτος, 1999)



ΚΑΤΩΝΗ ΙΣΟΙΔΙΟΥ

Η ένταξη της νέας αρχιτεκτονικής στους ιστορικούς τόπους

• Νίκος Καλογήρου • αρχιτέκτων, καθηγητής ΕΜΠ

Εμπειρίες από τους ιστορικούς οικισμούς της Κεντρικής Μακεδονίας

Το πρόβλημα της δόμησης μέσα σε ιστορικά οικιστικά σύνολα παραμένει ένα από τα περισσότερο αμφιλεγόμενα ζητήματα αρχιτεκτονικής σύνθεσης. Οι εμπειρίες από την περιοχή της Μακεδονίας αναδεικνύουν αντιστοιχίες που πηγάζουν από την κοινή αρχιτεκτονική παράδοση ενός ευρύτερου γεωγραφικού χώρου που εκτείνεται προς τα Βαλκάνια και τα παράλια της Μικράς Ασίας. Δεν πρέπει φυσικά να παραγνωρίζονται οι συχνά έντονες τοπικές διαφοροποιήσεις που σχετίζονται με τις ιδιαίτερες γεωγραφικές, κλιματικές και πολιτισμικές συνθήκες: αυτές προσδίουν τη μοναδικότητα σε αστικά σύνολα όπως την Κυριώτισσα και την Εβραϊκή συνοικία Μπαρμπούτα της Βέροιας, το Βαρόσι της Έδεσσας, τις γειτονιές της Καστοριάς και της Σιάτιστας και φυσικά την Άνω Πόλη της Θεσσαλονίκης. Διαφορετικά χαρακτηριστικά εμφανίζονται στους ορεινούς οικισμούς της ευρύτερης ενδοχώρας που αποτέλεσαν για αιώνες το καταφύγιο των ελληνικών πληθυσμών στα χρόνια της οθωμανικής κυριαρχίας: στο Νυμφαίο, τον Παλιό Παντελεήμονα του Ολύμπου, τη Νικήτη και τον Παρθενώνα της Χαλκιδικής ο χαλαρός πολεοδομικός ιστός, το έντονο ανάγλυφο του εδάφους και η σχετική αυτονομία των κελυφών οδηγούν σε μια δυναμική κλιμάκωση των όγκων που συνδυάζεται με τη λιτότητα της έκφρασης και το μινιμαλισμό των υλικών που προκύπτει από τις οριακές συνθήκες διαβίωσης σε μικρές κοινωνίες αυτοκατανάλωσης.¹

Η αξιοποίηση της Άνω Πόλης στηρίχτηκε –πέρα από τα προφανή πλεονεκτήματα της περιοχής, δηλαδή τη γειτνίαση με το κέντρο της Θεσσαλονίκης, την παρουσία πολυάριθμων μνημείων και τη μοναδική θέα– στη δημοφιλή ιδεολογική χρήση της παράδοσης. Αυτή προκύπτει από τη σκηνογραφική διακόσμηση των προσόψεων των πολυκατοικιών με μεταμοντέρνες απομιμήσεις ιστορικών μορφών, επιλεγμένων από ένα δειγματολόγιο τυπικών διακοσμητικών στοιχείων, που υιοθέτησαν οι αρμόδιες υπηρεσίες. Είναι μια γραφειοκρατική αντιμετώπιση της παράδοσης που αναπαράγεται με τη συνεχίζομενη δραστηριότητα των επιτροπών άσκησης αρχιτεκτονικού ελέγχου (ΕΠΑΕ) οι οποίες ανέλαβαν ουσιαστικά ένα ρόλο αστυνομίας μορφών. Αυτό το γεγονός πέρα από τα αμφιλεγόμενα αρχιτεκτονικά αποτελέσματα συγκαλύπτει τα ουσιαστικά προβλήματα των ιστορικών οικιστικών συνόλων.

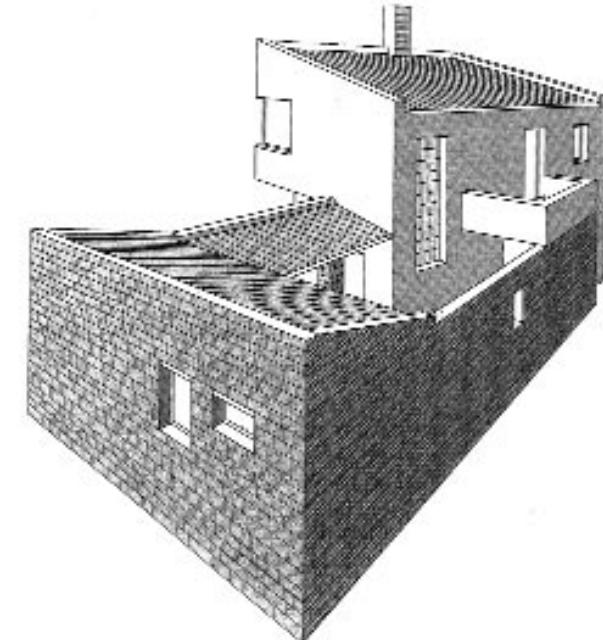
Το πρωταρχικό ερώτημα, εφόσον δεχτούμε την αναγκαιότητα διατήρησης και αναβίωσης των ιστορικών οικιστικών συνόλων αφορά τη σημερινή χρήση και αξιοποίηση

των κελυφών και του αστικού χώρου. Η κυριόρχη τάση στην ελληνική πραγματικότητα εμφανίζει έναν αντιφατικό δυσμό όπου η μουσειακή αντιμετώπιση ελαχίστων αξιόλογων κτισμάτων συνδυάζεται με την εντατική αξιοποίηση του συνόλου με βάση τους αδήριτους νόμους της αγοράς. Η «λύση» αυτή εμφανίζεται ως μοναδική διέξοδος για να σταματήσει η περιθωριοποίηση και η αδράνεια μιας περιοχής και υποκρύπτεται συνήθως κάτω από διάφορα εύηχα αλλά συνήθως φευδεπίγραφα προγράμματα «ανάπλασης πιλοτικού χαρακτήρα». Μετά από μια σύντομη ή μεγαλύτερη αρχική περίοδο ευφορίας ανακύπτουν οι πραγματικές διαστάσεις του προβλήματος που δεν είχαν αντιμετωπιστεί.

Η γρήγορη άνοδος και η αντίστοιχη παρακμή των Λαδάδικων² κοντά στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: σε ελάχιστα χρόνια η αγορά του λιμανιού μεταβλήθηκε σε ένα γκέτο φτηνής διασκέδασης με τα παλιά καταστήματα και τις αποθήκες κατάφορτα από κιτς διακοσμήσεις με γυμνά και αποφλοιωμένα από τα αρχικά επιχρίσματα κελύφη. Το έργο συμπληρώθηκε από άστοχες παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού με πολύχρωμες πλακοστρώσεις, διαμορφώσεις και φωτισμό αμφιβόλης αυθητικής.

Σε κάθε περίπτωση η αναπόφευκτη κατανάλωση του τόπου και των κελυφών θέτει προβλήματα προτεραιοτήτων κοινωνικού και πολεοδομικού χαρακτήρα. Ο εποικισμός της Άνω Πόλης της Θεσσαλονίκης από ρομαντικούς μικροαστούς και διανούμενους οδηγεί σε μια κοινωνική «άλωση» της περιοχής στην οποία συμμετέχουν ενεργά βέβαια και οι απόγονοι των παλαιοτέρων προσφύγων κατοίκων. Αντίστοιχα η μεταβολή του Παλαιού Παντελεήμονα του Ολύμπου σε τόπο παραθεριστικής κατοικίας ανατρέπει οριστικά την παραδοσιακή αγροτική οικονομική και κοινωνική δομή. Αυτό είναι ως ένα βαθμό αναπόφευκτο καθώς είναι ουτοπία να αναζητείται για παράδειγμα το παλιό καθεστώς μιας αυλής των θαυμάτων τύπου Καμπανέλλη στην Άνω Πόλη: όπου μάλιστα αυτό επιχειρείται καταντά γραφικό, όπως στο Μέτσοβο με την υιοθέτηση της τοπικής στολής των βλάχων για τουριστική attraction.

Με δεδομένο λοιπόν τον αναπόφευκτο εκσυγχρονισμό των ιστορικών οικισμών το πρόβλημα της ρύθμισης του χώρου σε κλίμακα αστικού σχεδιασμού καθίσταται κρίσιμο. Η επιλογή και ο έλεγχος των συμβατών χρήσεων, η επιτρεπόμενη πυκνότητα της δόμησης, η κυκλοφορία, η υποδομή, το ποσοστό των κοινοχρήστων και κοινωφελών χώρων είναι παράμετροι που πρέπει να μελετώνται προσεκτικά σε κάθε συνολική πρόταση αναβίωσης. Κάτι αντίστοιχο βέβαια πρέπει να ισχύει για κάθε βιώσιμη οικιστική ενότητα, ωστόσο παρατηρείται συχνά το παράδοξο αντί να εφαρμόζονται αυστηρότερες προδιαγραφές στα ιστορικά σύνολα να μην ισχύουν ούτε τα ελάχιστα πολεοδομικά σταθερότυπα.



Το κρίσιμο ερώτημα εφόσον τηρηθούν οι ελάχιστες προδιαγραφές πολεοδομικού προγραμματισμού, εντοπίζεται στον αρχιτεκτονικό χαρακτήρα των επεμβάσεων είτε αυτές αφορούν στην ένταξη των νέων κατασκευών είτε στην αποκατάσταση και ανακαίνιση των υφισταμένων. Μέχρι στιγμής αυτό γίνεται με την επιβολή ειδικών όρων δόμησης οι οποίοι αποτελούν μιαν αναγκαίτητα αλλά εφαρμόζονται συνήθως σε λανθασμένη κατεύθυνση. Η φιλοσοφία των ειδικών πολεοδομικών κανονισμών στηρίζεται στην άποψη προαναφέρθηκε στην αναπαραγωγή της παράδοσης. Η προσέγγιση αυτή έχει τις ρίζες της στο ρομαντικό εκλεκτικισμό του 19ου αιώνα, όταν συμπλήρωναν με υπερβολικό τρόπο και χωρίς δισταγμό ακόμη και τα σημαντικά μνημεία.

Η μήμηση όμως δεν είναι απλή και αυτονότητη διαδικασία. Για να χρησιμοποιηθεί εκφραστικά μια γλώσσα του παρελθόντος ο αρχιτέκτων ως δημιουργός βρίσκεται εμπρός σ' ένα αδιέξοδο. Εκτός κι αν διαθέτει την αθωότητα ενός Παπαδιαμάντη ή

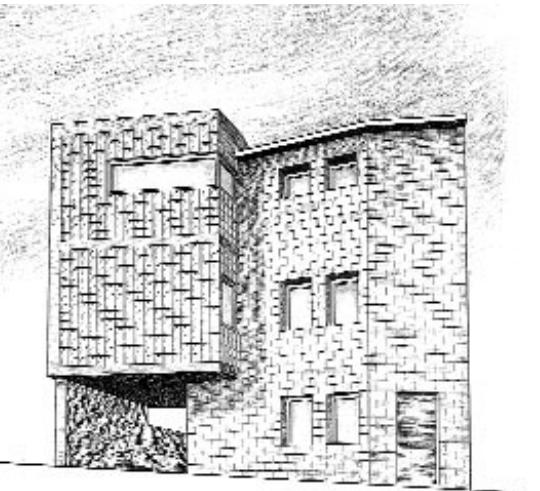
ΜΟΝΟΚΑΤΟΙΚΑ ΣΤΗΝ ΠΑΛΑΙΑ ΝΙΚΗΤΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ
(αρχιτέκτονες Ν. Καλογήρου, Κ. Μανωλίδης, 1996)
Πρόκειται για την πρώτη από δύο γειτονιές εξοχικές κατοικίες που επρόκειτο να ανεγερθούν σε δεσπόζουσα θέση στην κορυφή ενός λόφου, πάνω από τον παραδοσιακό οικισμό της Νικήτης. Βασική κατεύθυνση των συνθέσεων ήταν η προσαρμογή μιας σύγχρονης αρχιτεκτονικής προσέγγισης στα δεδομένα του τόπου και του ιστορικού οικιστικού συνόλου.

Η πρώτη κατοικία είναι ένα μικρό κτίσμα που οργανώνεται γύρω από ένα κεντρικό αίθριο το οποίο ανοίγεται με στοά προς τη θάλασσα και προφυλάσσεται με φηλή μάντρα από τους βόρειους ανέμους που φυσούν από την κατεύθυνση του βουνού. Οι κύριοι χώροι διαμονής εντάσσονται σε ένα συμπαγή όγκο, ενώ ο ξενώνας και η στοά διαφοροποιούνται αποκλίνοντας από αυτόν.

1.1 Κάτοψη της κύριας ισόγειας στάθμης

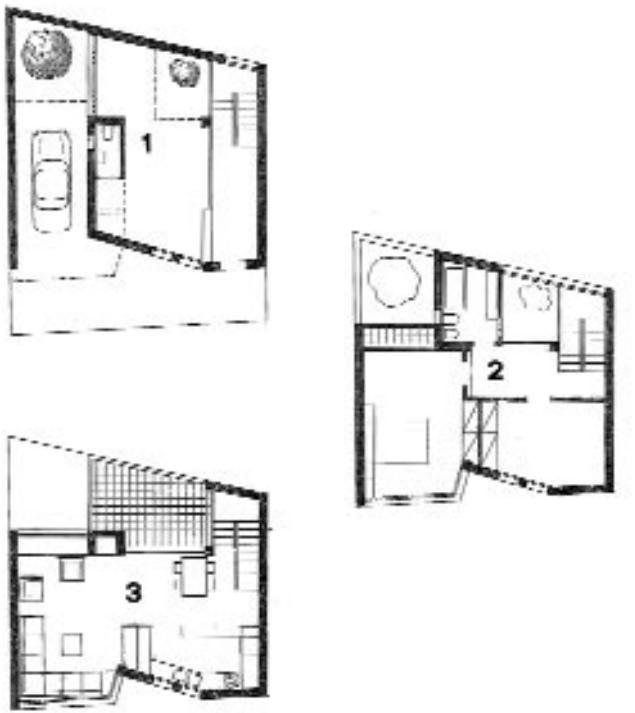
1.2 Προσποτικό από το βορρά

1.3 Προσποτικό από το νότο



προσαρμογή, η καθαρότητα των γεωμετρικών χειρισμών, η σαφήνεια της τυπολογίας είναι αρετές που πρέπει να χαρακτηρίζουν τη νέα αρχιτεκτονική σ' ένα φορτισμένο με μνήμες ιστορικό περιβάλλον.

Η παρουσία του παρελθόντος στην αρχιτεκτονική του παρόντος δεν συνεπάγεται την υποχρεωτική αντιγραφή. Υπάρχουν –λίγα είναι αλήθεια– φωτεινά παραδείγματα γνωστά περισσότερο σε ένα στενό κύκλο κριτικών παρά στο ευρύ κοινό. Θα μπορούσα ν' αναφέρω χαρακτηριστικά την προσωπική κατοικία του αρχιτέκτονα Κλέωνα Κραντονέλλη στην Πλάκα⁴ και την κατοικία που μελέτησε ο αρχιτέκτονας Δημήτρης Φατούρος στην Άνω Πόλη⁵ ως παραδείγματα ένταξης νέας αρχιτεκτονικής σε ιστορικά σύνολα τη μικρή συμπαγή παραθαλάσσια κατοικία στην περιοχή της Αναβύσσου του Αρη Κωνσταντινίδη⁶ και την ανοιχτή μοντέρνα σύνθεση της οικία Λαναρά του Νίκου Βαλσαμάκη⁷ στην ίδια περιοχή, ως δύο εντελώς διαφορετικές αλλά εξίσου επιτυχείς περιπτώσεις απόλυτης ενσωμάτωσης κτισμάτων στο ελληνικό τοπίο.



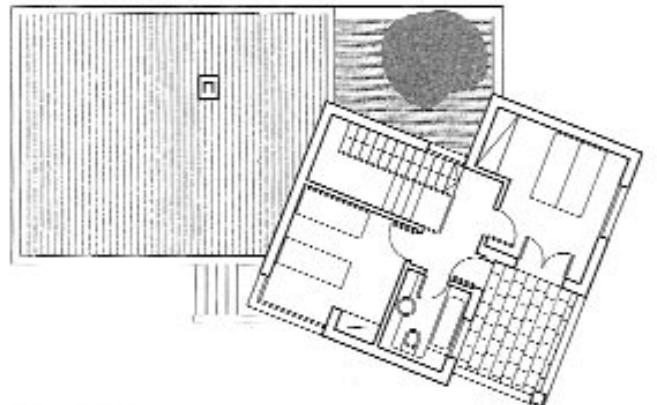
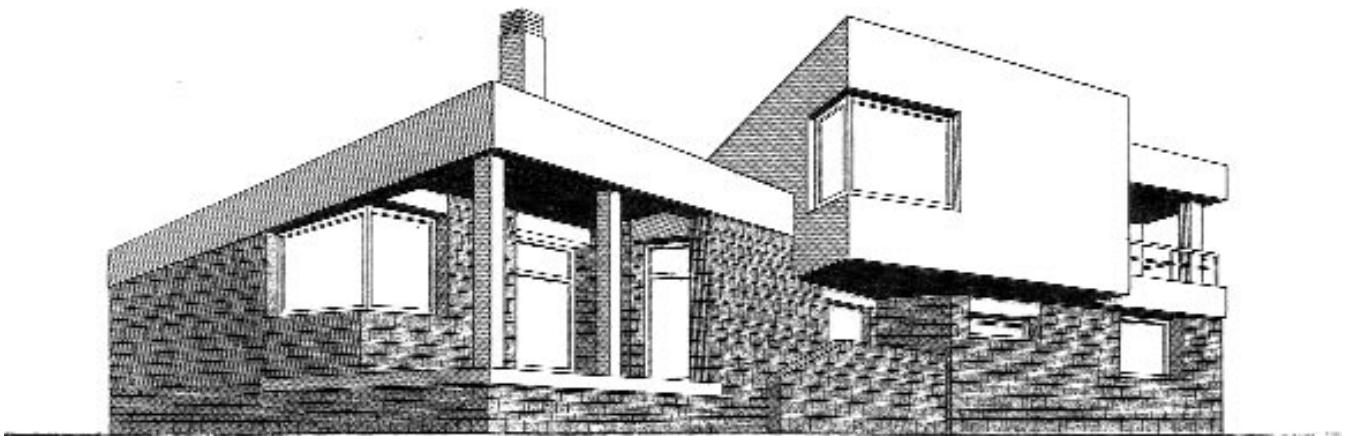
3. ΜΟΝΟΚΑΤΟΙΚΙΑ ΣΤΟ ΕΠΤΑΠΥΡΓΙΟ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
(αρχιτέκτονες Ν. Καλογήρου, Κ. Μανωλίδης, Φ. Μαυρογόρδας, 1997-98)

Η μελέτη συγχρόνων κατοικιών στην Άνω Πόλη της Θεσσαλονίκης, κοντά στα Βυζαντινά τείχη, απαιτεί ιδιαίτερη συνθετική επεξεργασία, για τη σωστή προσαρμογή στον ιστορικό τόπο, χωρίς την «εύκολη» σκηνογραφική προσέγγιση που κυριαρχεί στην περιοχή. Αν και οι αναφορές στην παράδοση είναι εμφανείς, στο πλαίσιο βέβαιως μιας σύγχρονης αρχιτεκτονικής έκφρασης, ο δύο προτάσεις που παρουσιάζονται συνάντησαν σημαντικές δυσκολίες για την έγκριση τους από την Εφορεία Βυζαντινών Αρχαίων και την ΕΠΑΕ που έχουν εθιστεί στην τυπική αναπαραγωγή των στερεότυπων που κυριαρχούν στη δόμηση της περιοχής.

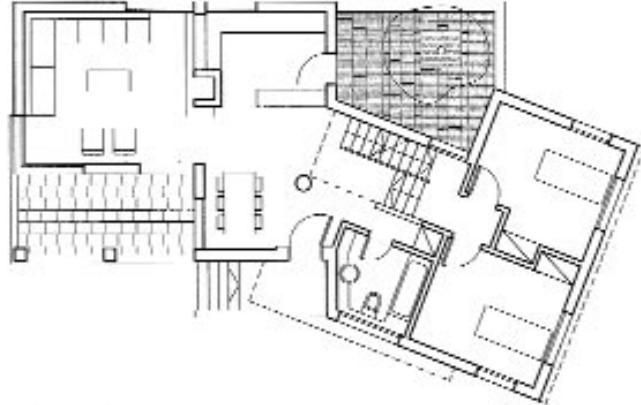
Η μονοκατοικία σ' ένα στενό δρόμο του Επταπυργίου συντίθεται από ένα συμπαγή όγκο που «αντιπαρατίθεται» στο γειτονικό τείχος και μια ελαφρά υπερψωμένη υαλόφρακτη αρχιτεκτονική προέξοχη που επιτρέπει μια πλάγια οπτική φυγή προς αυτό.

3.1 Προσπικό της αρχικής μελέτης με υαλότουβλα στην προσαρχή και έγχρωμους ταμεντάλιθους

3.2 Κατόψεις: 1. Ισόγειο, 2. πρώτος όροφος, 3. δεύτερος όροφος



ΚΑΤΟΥΧΗ ΟΡΦΟΥ



ΚΑΤΟΥΧΗ ΙΕΩΓΟΥΣ

ΔΙΠΡΟΦΗ ΚΑΤΟΙΚΑ ΣΤΗΝ ΠΑΛΑΙΑ ΝΙΚΗΤΗ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗΣ

(αρχιτέκτονες Ν. Καλογήρου, Ν. Δήμτας, 1996)

Η δευτέρη κατοικία είναι ένα μεγαλύτερο κτίσμα προσφερόμενο για μια πολυμελή οικογένεια. Σ' αυτήν επίσης ακολουθείται η κατανομή των λειτουργικών ενοτήτων σε δύο αποκλίνοντες όγκους. Και εδώ επιδώθηκε η αξιοπήση οριμένων τυπολογικών στοιχείων που χαρακτηρίζουν διαχρονικά την αρχιτεκτονική της περιοχής (στεγασμένοι ημιυπαίθριοι χώροι, αίθρια, κεκλιμένες επιστεγάσεις, αναλογίες ανοιγμάτων κ.λπ.)

Οι οριστικές μελέτες απορρίφθηκαν κατ' επανάληψη από την πρωτοβάθμια και δευτεροβάθμια ΕΠΑΕ που εκτίμησαν ότι πρόκειται για μελέτες με άποψη οι οποίες όμως δεν προσαρμόζονται στο περιβάλλον του ιστορικού οικισμού της Νικήτης. Όταν τελικά, μετά από αρκετές περιπέτειες και ορισμένες επουσιώδεις τροποποιήσεις έγιναν αποδεκτές η συγκυρία είχε μεταβληθεί και η υλοποίηση ματαιώθηκε.

2.1 Προσπικό από το νότο

2.2 Κάτοψη ορόφου

2.3 Κάτοψη της κύριας ισόγειας στάθμης

την κριτική δύναμη ενός Εμπειρίου. Πέρα όμως από τα προβλήματα αυθεντικότητας, η επίπλαση και επιπόλαια μορφολογική απομίμηση βασίζεται συχνά σε μια εσφαλμένη αναγνώριση των αρχιτεκτονικών ποιοτήτων ενός ιστορικού τόπου. Τα σημαντικότερα οργανωτικά συστήματα ενός οικιστικού συνόλου προκύπτουν από την πυκνότητα και την άρθρωση των όγκων, την προσαρμογή στο έδαφος, τη σχέση των κτισμάτων με τον ιστό και την επιανάληψη της βασικής τυπολογίας των χώρων με άπειρες παραλλαγές. Η αναγνώριση αυτών των στοιχείων είναι προϋπόθεση για το σωστό σχεδιασμό της επανάχρησης και της ένταξης νέων κτισμάτων.³

Για να υπάρξει μια σημειωνή αρχιτεκτονικής «εντός των τειχών» απαιτείται η ταυτόχρονη εγκατάλειψη των στερεοτύπων της παράδοσης αλλά και του συρμού. Παρά-

δοση δεν είναι τα παράτατα σαχνισιά, οι στέγες πάνω στο μπετόν, οι ψευτικές επενδύσεις με ξύλα και πέτρες, η περιφορά των μορφών έξω από τον τόπο που τις γέννησε. Η εμφάνιση του δομικού σκελετού από εμφανές σκυρόδεμα σε δοκούς και στύλους είναι τιμιότερη από τα διακοσμητικά κολονάκια από ξύλο, οι ταπεινοί τοιμεντόλιθοι και τα τούβλα είναι συγγενέστερα στη λογική της παραδοσιακής εμφανούς τοιχοποιίας από τις τρέχουσες επικαλύψεις με πλάκες Ελευθερούπολης –μιας αποχούς επιφανειακής επένδυσης passe-partout σε τοίχους και δρόμους.

Το πρόβλημα της αρχιτεκτονικής σύνθεσης παραμένει κυρίαρχο και είναι δυσκολότερο στην περίπτωση της ένταξης του καινούργιου μέσα στο παλιό. Η ταπεινότητα, η άνεση, η έλλειψη δογματισμού, η τιμιότητα της κατασκευής, η κλιματική

Σημειώσεις

Μια πρώτη μορφή του άρθρου παρουσιάστηκε στην ημερίδα «Ο Παλαιός Παντελεήμων στον Κάτω Όλυμπο: εμπειρίες, προβληματική και θεσμικό πλαίσιο για τη διατήρηση των παραδοσιακών οικισμών στην Ελλάδα» που οργανώθηκε από την Ελληνική Εταιρεία για την Προστασία του Περιβάλλοντος και της Πολιτιστικής Κληρονομίας στις 25 Σεπτεμβρίου 1999. Στην παρύσα μορφή προστέθηκαν αντιστοικά τα συγκεκριμένα παραδείγματα σχολιασμένων προτάσεων ένταξης νέων κατοικιών σε ιστορικά οικιστικά σύνολα της Κεντρικής Μακεδονίας.

1. Για τον ειδικό κανονισμό και τις μορφολογικές οδηγίες για την Άνω Πόλη βλ: Ν. Μουσόπουλος, Άνω Πόλη Θεσσαλονίκης, ΥΔΕ, 1979.

2. Για μια πλήρη περιγραφή των προτάσεων

του ΥΠΕΧΩΔΕ στα Λαδάδικα βλ: Μ. Μαυρομάτης (επ), «Λαδάδικα», από την εγκατάλειψη στην διάσωση, ΥΠΕΧΩΔΕ, Θεσσαλονίκη, 1996.

3. N. Καλογήρου, M. Νομικός, G. Παλάσκας, N. Παπαμίχος, Ο σχεδιασμός της επανάχρησης, Η μεθοδολογία των επεμβάσεων στα ιστορικά οικιστικά σύνολα της Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη, ΤΕΕ/ΤΚΜ, 1990.

4. Δ. Φλιππίδης, «Η φευγαλέα μορφή του Κλέωνα Κραντονέλλη», Αρχιτεκτονικά Θέματα, 31/1997 σ. 50-68. Για την κατοικία στην Πλάκα (1963-4) βλ. και δημοσίευση στο: Ζυγός, 3/1965, σ. 64-71.

5. Βλ. αναλυτική παρουσίαση: Δ. Α. Φατούρος, «Κατοικία στην Άνω Πόλη Θεσσαλονίκη», στο: N. Καλογήρου (επ) Σύγχρονη Ελληνική Αρχιτεκτονική: 2. Αστικές Μονοκατοικίες, σ. 204-211, Μαλλιάρης-Παιδεία, Θεσσαλονίκη, 1996.

6. A. Κωνσταντινίδης, Σπίτι για διακοπές / Ανάβυσσος (1962) στο: Μελέτες + Κατασκευές, Άγρα, Αθήνα, 1981.

7. N. Βαλσαμάκης, «Οικία Λαναρά, Ανάβυσσος», (1961) στο: Αρχιτεκτονικά Θέματα, 26/1992 σ. 77-79.

ΟΙ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΙΕΣ ΣΤΗΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ Πόλη ΟΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ για τον 21ο αιώνα

• Θάνος Βλαστός • αρχιτέκτων, επίκ. καθηγητής ΕΜΠ

1. Ευρωπαϊκή και αμερικανική πόλη. Δύο διαφορετικές πορείες ανάπτυξης κι οι επιπτώσεις τους σε θέματα κοινωνίας και πολιτισμού

Οι πόλεις, μικρές και μεγάλες, συγκεντρώνουν όλο και μεγαλύτερα ποσοστά πληθυσμού και δραστηριοτήτων. Μετατρέπονται εκτός από δυναμικού τόπου οικονομικής ανάπτυξης σε κατεξοχήν τόπους παραγωγής πολιτισμού. Από τη δική τους ευρωπαϊκή θα εξαρτηθεί η τύχη της αστικής κοινωνίας και των κοινωνικών της δεσμών. Οι τόσο μεγάλες συγκεντρώσεις ανθρώπων, συχνά διαφορετικών προελεύσεων και πολιτισμών, κάτι που δεν χαρακτηρίζει πια μόνο τις αμερικανικές πόλεις αλλά και τις μεγάλες ευρωπαϊκές, αντιπροσωπεύουν μια μεγάλη ευκαιρία. Ευκαιρία οικονομικής ανάπτυξης αλλά και ευκαιρία πολιτισμού. Αυτή η ευκαιρία που ακόμη ελάχιστα έχει αξιοποιηθεί λόγω των ισχυρών στεγανών μεταξύ των διαφόρων εθνοτήτων που συγκεντρώνονται στις πόλεις. Οικονομική ανάπτυξη και πολιτισμός: Πρόκειται για αλληλένδετες έννοιες αφού η οικονομική ανάπτυξη, εφόσον γίνεται με όρους αλληλεγγύης και ισοτιμίας, εγγυάται την απάλυνση των τριβών, την κοινωνική ειρήνη, τη δικαιοσύνη και τη δημοκρατία.

Οι όροι της πολιτιστικής δύσμασης πολυπολιτισμικών κοινωνιών είναι ένα μεγάλο ζητούμενο για την Ευρώπη που οικοδομείται. Ισως θα μπορούσε κάποια πράγματα να διδαχτεί η Ευρώπη από το παράδειγμα των Ηνωμένων Πολιτειών. Είναι σε γενικές γραμμές ένα θετικό παράδειγμα αν και υπάρχουν περιπτώσεις που οι πολιτιστικές ιδιαιτερότητες προστατεύτηκαν μόνο επειδή υπήρξαν κοινωνικές περιχαρακώσεις. Αυτό που έχει εγκατασταθεί στις Ηνωμένες Πολιτείες δεν είναι ακριβώς σύνθεση αλλά το πλαίσιο ενός νέου πολιτισμού στηριγμένου στην οικογενειακή μονοκατοικία, στο αυτοκίνητο, στην τηλεόραση και στην κατανάλωση του πλαστικού.

Αυτός ο κόσμος που οικοδομείται σε Ευρώπη και Αμερική, ο κόσμος των μεγάλων μεγεθών, θα μπορούσε να είναι λιγότερο στεγανός, πιο δυναμικός, ευκολότερα προσπελάσιμος και να προσφέρει περισσότερες διεξόδους. Είναι ένας κόσμος με διευρυμένες αγορές που φέρνουν κοντύτερα τις διαφορετικές παραδόσεις και εμπειρίες. Η ποσότητα φέρει εν δυνάμει στο εσωτερικό της ποιοτικά χαρακτηριστικά. Ωστόσο δεν έχουν όλοι τις ίδιες ευκαιρίες ούτε τις ίδιες δυνάμεις απέναντι στα προβλήματα του περιβάλλοντος. Άλλοι είναι περισσότερο και άλλοι λιγότερο ευάλωτοι στη ρύπανση του αέρα, στο θόρυβο, στα απυχήματα. Οι ασθενέστεροι οικονομικά, τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με ειδικές ανάγκες, οι ασθενείς, είναι οι πιο ζημιωμένοι. Μειονεκτούν απέναντι σε αυτούς

που μπορούν να διαλέγουν το πού θα κατοικούν, πώς και το πότε θα μετακινούνται. Η περιπτώση των πόλεων είναι χαρακτηριστική. Οι πόλεις δεν είναι ενιαίοι οργανισμοί. Είναι επικίνδυνα άνισοι τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Αμερική. Οι πρόσφατες κοινωνικές εκρήξεις στα απρόσωπα και υποβαθμισμένα προάστεια, κάποιων από τις πιο προηγμένες ευρωπαϊκές χώρες, αποτελούν παραδείγματα ανησυχητικά τάσεων που θα

νική και πολιτική έννοια του όρου. Κάποια στιγμή με την εισαγωγή των νέων τεχνολογιών ίσω οι πόλεις γίνουν λειτουργικά βιώσιμες. Ίσως ο πλανήτης «σωθεί». Στοχεύουμε σε βιώσιμες αλλά θωρακισμένες πόλεις που θα τις «απολαμβάνει» μόνο ένα ποσοστό προνομιούχων κατοίκων;

Ποιο είναι το μέλλον των σημερινών κοινωνιών; Υπάρχουν πολλά ερωτηματικά ως προς την κοινωνική βιώσιμότητα. Φυσικά πολλά αλλάζουν και θα πρέπει να αλλάξουν σε σχέση με το σήμερα. Είναι άραγε οι σημερινές αλλαγές προς τη σωστή κατεύθυνση;

Πώς θα μετατραπούν οι πόλεις σε ολοκληρωμένα βιώσιμους οργανισμούς και στο λειτουργικό και στο κοινωνικό επίπεδο, όταν αντίθετα διογκώνονται ασταμάτητα όλα τα

σει να οργανωθεί, να κινητοποιήσει, να εκπαιδεύσει και να ευαισθητοποιήσει τους κατοίκους της, να πάρει μέτρα που για απόδώσουν θα πρέπει να εφαρμοστούν συλλογικά. Αντίθετα η αμερικανική πόλη έχει τα περιθώρια να συνεχίσει την ίδια αναπτυξιακή πορεία που ακολούθησε μέχρι σήμερα: επέκταση προαστίων και αυτοκινητοδρόμων. Πρόκειται για ένα μοντέλο πόλης χωρίς κοινωνική συνοχή. Δεν θα υπάρχουν στο ορατό μέλλον σοβαρά προβλήματα κορεσμού που θα την υποχρέωναν να εμπνευστεί ανάλογες λύσεις με αυτές που θα προωθηθούν στην Ευρώπη. Αυτή θα είναι μια ριζική διαφορά των προτάσεων πολιτισμού που προβλέπεται ότι θα προβληθούν από την ευρωπαϊκή και την αμερικανική πόλη. Για την ευρωπαϊκή πρόταση υπάρχουν οι προϋποθέσεις, και έχουν ήδη φανεί κάποια δείγματα γραφής,



γίνονται όλοι και πιο έντονες όσο οι κινητικότητες των πληθυσμών αυξάνονται, όσο οι πολιτισμικές αναμίξεις, λόγω της ξενοφοβίας, αποτυγχάνουν να οικοδομήσουν συνθέσεις πολιτισμού. Η βία στις μητροπόλεις εξαπλώνεται και αυτές όσο πιο πολύ εξοπλίζονται τεχνολογικά τόσο πιο εύθραυστες και ευάλωτες καταλήγουν. Οι σχέσεις των ανθρώπων στις σύγχρονες άμφοτες οικοδομικές συσσωρεύσεις, είναι τελείως διαφορετικές από τις σχέσεις που αναπτύσσονται σε αυτό που ήταν άλλοτε η πόλη, με την κοινωνία

μεγέθη τους και παράλληλα συρρικνώνται ο συλλογικός τους χαρακτήρας; Η έμφαση δίνεται στον τεχνολογικό τους εξοπλισμό όμως η κρισιμότερη παράμετρος είναι η κοινωνική και πολιτική τους φυσιογνωμία. Αν η παράμετρος βιώσιμότητα υποβαθμίζεται στην ευρωπαϊκή πόλη, το πρόβλημα στην αμερικανική είναι ακόμη πιο σοβαρό. Η πυκνή δομή της πρώτης ενώνειναί η βασική αιτία των προβλημάτων κυκλοφορίας και περιβάλλοντος αποτελεί συγχρόνως και τη βασική της ευκαιρία διότι ίσως θα την υποχρεώ-

ότι θα οδηγήσει σε μια πιο συλλογική και πιο συνεκτική κοινωνία. Το πιο πιθανό ως προς την αμερικανική πρόταση είναι ότι θα συνεχίσει να ευνοεί τις ίδιες ατομικιστικές συμπεριφορές.

2. Ο μεσαιωνικός πυρήνας σε αντιδιαστολή με τον κάνναβο. Η άνιση αντοχή των δύο πολεοδομικών μορφών απέναντι στο αυτοκίνητο

2.1 Η έκρηξη των πολεοδομικών επεκτάσεων. Η σημασία της μορφής τους

μέση: Διαμόρφωση διασταύρωσης στο Εδιμβούργο με θύλακα για τα ποδήλατα μπροστά από τη γραμμή στάσης των αυτοκινήτων

Στη συζήτηση για την αντιμετώπιση των προβλημάτων του περιβάλλοντος και ιδιαίτερα της υπερθέρμανσης του πλανήτη, στη συζήτηση για την ποιότητα ζωής στις πόλεις και για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική τους ανάπτυξη, το ζήτημα της μορφής τους είναι κρισιμότατης σημασίας. Ο αριθμός και το μήκος των μετακινήσεων, τα μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούνται, τα χαρακτηριστικά των κυκλοφοριακών ροών που είναι αλληλένδετα με τα επίπεδα ρύπανσης και θορύβου, η ευκολία ή η δυσκολία διάχυσης της ρύπανσης, όλες οι παραπάνω παραμέτροι της λειτουργίας της πόλης εξαρτώνται από τη μορφή της. Οι μεγάλες διαφορές ανάμεσα στην ευρωπαϊκή και την αμερικανική πόλη πηγάζουν από τη διαφορά στη μορφή.

Η μορφή των πόλεων δεν έχει παγιωθεί. Μέσα στο δεύτερο μισό του εικοστού αιώνα πολλαπλασιάσαν το μέγεθός τους πολλές φορές, παρόλο που αυτό, ως εκείνη τη στιγμή, είχε προκύψει μέσα από μια ιστορία αιώνων. Σήμερα η πολεοδομική ανάπτυξη συνεχίζεται με επιταχυνόμενους ρυθμούς διότι διευκολύνεται και υποστηρίζεται από νέα μεγάλης κλίμακας συγκοινωνιακά έργα και άλλα δίκτυα υποδομής (αυτοκινητοδρόμους, σήραγγες, κοιλαδογέφυρες, δίκτυα επικοινωνίας, αποχέτευσης κ.λπ). Τα νέα συγκοινωνιακά έργα είτε μορφής ακτινικής, για τη σύνδεση της πόλης με την περιφέρειά της, είτε αναπτυσσόμενα στην περιφέρεια για την ένταξή της στον αστικό ιστό, χάρη στην εξέλιξη των τεχνολογιών κατασκευής, υλοποιούνται γρήγορα και φτηνά. Τα διάφορα τεχνικά προβλήματα που άλλοτε περιόριζαν την επέκταση της πόλης αντιμετωπίζονται τώρα ευκολότερα.

Δεδομένου ότι, όπως είναι αναπότρεπτο, τις επόμενες δεκαετίες οι πόλεις θα αυξήσουν

εντυπωσιακά την επιφάνειά τους, το ερώτημα προς ποιά μορφή θα πρέπει να οδηγηθούν γίνεται επομένως ιδιαίτερα κρίσιμο. Η απάντηση που θα δοθεί είναι φυσικό ότι θα είναι διαφορετική σε κάθε πόλη. Θα είναι ανάλογη της υφιστάμενης εικόνας της και των χαρακτηριστικών της, της ιστορίας της και της νοοτροπίας των κατοίκων της. Όμως οι βασικές αρχές σχεδιασμού θα είναι κοινές. Σε κάθε γωνιά του πλανήτη παρόμοιες εικόνες συναντώνται στους δρόμους, τα ίδια προβλήματα προκαλούνται από το αυτοκίνητο. Στο πλαίσιο της παγκοσμιοποίησης η μορφολογία των πόλεων συγκλίνει. Αυτή η πορεία μορφολογικής ισοπέδωσης των πόλεων, ακόμη και μέσω της εφαρμογής κάποιων κοινών αρχών σχεδιασμού, ισοπεδώνει τους πολιτισμούς τους καθαρά πριν την θάρπηση.

Οι ευρωπαϊκές και οι αμερικανικές πόλεις ξεκινούν από διαφορετική ιστορική αφετηρία, η νοοτροπία των κατοίκων τους δεν συμπίπτει, όμως έχουν πολλά κοινά χαρακτηριστικά:

Οι πολεοδομικές εμπειρίες που αντιπροσεύουν είναι πολύτιμες. Θα μπορούσαν να προκύψουν συμπεράσματα και κάποια διδάγματα που οι πόλεις αξίζει να ανταλλάξουν, στο πλαίσιο της συνεργασίας απέναντι σε προβλήματα που αφορούν την τύχη του πλανήτη.

2.2. Οι επιπτώσεις της μεσαιωνικής κληρονομιάς στην ευρωπαϊκή πόλη

Η ευρωπαϊκή πόλη έχει ένα μεγάλο ιστορικό βάθος. Εκτός εξαιρέσεων, αρχικά περικλείστηκε από τείχη, γιατί το πρωταρχικό της μέλημα ήταν η θωράκιση απέναντι στον εχθρό. Κατά τον μεσαίωνα συρρικνώθηκε

πληθυσμιακά, και η δόμηση έγινε απόλυτα συμπαγής. Το οδικό της δίκτυο πειριορίστηκε σε ένα περίπλοκο σύμπλεγμα από σοκάκια. Η μεσαιωνική πόλη ταυτίζεται σήμερα με τους προστατευόμενους ιστορικούς πυρήνες που συμπίπτουν κατά κανόνα με τα κέντρα των σημερινών πόλεων.

Η ευρωπαϊκή πόλη, με αφετηρία το εσωτερικό μεσαιωνικό δίκτυο επεκτάθηκε δύσκολα. Ο ρυθμός της ανάπτυξής της επιταχύνθηκε με τη βιομηχανική επανάσταση, και έγινε εκρηκτικός μετά τον τελευταίο πόλεμο. Από το σημείο αυτό και μετά η δόμηση των προαστίων έγινε κατά κανόνα οργανωμένα με τη μορφή αραιών συγκροτημάτων πολυκατοικιών ή μονοκατοικιών, που συνδέονταν με τα κέντρα με μέσα σταθερής τροχιάς (προαστιακό σιδηρόδρομο, μετρό, τραμ). Συνοδεύτηκε από τη χάραξη ακτινικών αρτηριών που η χωρητικότητά τους αποδεικνύεται ανεπαρκής σήμερα. Το εσωτερικό τους σχέδιο είναι ακανόνιστο κατά κανόνα για την προστασία τους από διαμπερείς ροές. Οι μεσαιωνικοί πυρήνες είναι ένα εμπόδιο στις σημερινές κυκλοφοριακές ροές και γι' αυτό ασκούνται συστηματικά πολιτικές προστασίας-παράκαμψής του από την κυκλοφορία με τη δημιουργία περιμετρικών δακτυλίων και με πεζοδρομίσεις. Σε κάποιες περιπτώσεις οι δακτύλιοι αυτοί μπόρεσαν να κατασκευαστούν εύκολα στη θέση των παλαιών τειχών.

2.3. Ο ρόλος του καννάβου στην αμερικανική πόλη

Η αμερικανική πόλη οικοδομήθηκε εξ' αρχής με βάση τον ορθογωνικό κάνναβο, που χαράσσεται γρήγορα στα παρθένα τοπία. Γι' αυτό και επελέγη συστηματικά στις περιπτώσεις εποικισμών, στην κλασική περίοδο, στη ρωμαϊκή, στην κατάκτηση της Αμερικής.

Ο κάνναβος δεν έχει ώρια. Επεκτείνεται επ' απέιρον και προς τις δύο κύριες κατευθύνσεις του. Ο κάνναβος είναι ένα πρακτικό σχέδιο που βοηθάει στην αποτελεσματική λειτουργία της πόλης. Με την εναλλασσόμενη φορά κίνησης στους διαδοχικούς παράλληλους δρόμους επιτυγχάνεται μια ισόρροπη κατανομή της κυκλοφορίας. Με δρόμους μόνο παράλληλους ή μόνο κάθετους μεταξύ τους αποφεύγονται στις διασταυρώσεις οι τομές υπό μικρή γωνία, οι οποίες είναι γνωστό στην ευρωπαϊκή πόλη το πόσα προβλήματα προκαλούν. Με τον κάνναβο προκύπτουν μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα. Για παράδειγμα ενάντια στην οικοδόμηση της Νέας Υόρκη είναι 65 μ. κατά τη μία έννοια και 245 μ. κατά την άλλη, στην Αθήνα η μέση απόσταση είναι 55 μ., με εξαίρεση το Π. Ψυχικό που είναι της τάξης των 150 μ. (Σχήματα 1, 4). Συγχρόνως, αντί της ονοματοθεσίας, η αριθμηση των δρόμων, αφαιρεί μεν από την αμερικανική πόλη την ιστορική συμβολική και γοητεία που χαρακτηρίζει τον ευρωπαϊκό αστικό χώρο, τη μετατρέπει όμως σε ένα μηχανισμό πιο αναγνωρισμό, πιο εύκολο και πιο οικείο στον επισκέπτη.

Ο κάνναβος εγκαθιστά ένα λειτουργικό σύστημα που εξασφαλίζει απόλυτη ελευθερία

μετακίνησης. Γι' αυτό και χάρη στη μη ύπαρξη σοβαρών εμπλοκών στα κέντρα των αμερικανικών πόλεων δεν προέκυψε και η ανάγκη άσκησης πειριοριστικών πολιτικών κυκλοφορίας (π.χ. πεζοδρομήσεων κ.λπ), όπως έγινε συστηματικά στην ευρωπαϊκή πόλη.

Ενώ ο κοινωνικός καμβάς που ερμηνεύει τη δομή της ευρωπαϊκής πόλης είναι η ανάγκη της ουλλογικής άμυνας, η ουλλογικότητα και η συνοχή, η λογική της δομής της αμερικανικής πόλης είναι απομικύ χαρακτήρα: η διάχυση στο χώρο για την κατάκτηση του και για την ανεμπόδιστη επιχειρηματική δράση. Η μορφή της αμερικανικής πόλης αντιπροσωπεύει τον απόλυτο σχεδιασμό. Η γεωμετρία του καννάβου είναι απόλυτη και άκαμπη. Αποτελεί την ακραία έκφραση της λογικής της ευθείας και της ορθής γωνίας. Αντίστοιχα απόλυτη είναι και η μορφή των αχανών προαστίων, εκτός καννάβου, στην περιφέρεια των αμερικανικών πόλεων, που προκύπτει ως απέριμη επανάληψη μικρών κλειστών εσωστρεφών ενοτήτων από μονοκατοικίες, προστατευόμενων από τις διαμπερείς ροές, μικρογραφών της μορφής της πόλης – κήπου που αναδειχθήκε στην Ευρώπη. Προάστια με μοναδική χρήση την κατοικία, τόσο αραιά που δεν εξυπηρετούνται επαρκώς από τη δημόσια συγκοινωνία, πρόστια που οι κάτοικοι τους είναι και δέσμοι του αυτοκινήτου και είναι υποχρεωμένοι να διανύουν μεγάλες αποστάσεις για εργασία, εκπαίδευση, αγορές, διασκέδαση. Προάστια αποκομένα από την πόλη, χωρίς ζωή. Υπωντήρια για οικογένειες που συγκεντρώνονται το βράδυ. Αντίθετα, τα άτομα που ζουν μόνα τους και που αυξάνουν δραματικά σε αριθμό συγκεντρώνονται στις πυκνότερες κεντρικές περιοχές.

2.4 Η κυριαρχηθέση του αυτοκινήτου

Τα προβλήματα πειριβάλλοντος, λειτουργίας και ποιότητας ζωής στην πόλη είναι συνδεδεμένα σε μεγάλο βαθμό με το αυτοκίνητο. Ο κάνναβος του προσέφερε ελεύθερο πεδίο κίνησης. Γενικότερα η παράμετρος μεταφορές είναι αυτή που ερμηνεύει καλύτερα από κάθε άλλη τη μορφή της αμερικανικής πόλης. Δεν ισχύει το ίδιο για την ευρωπαϊκή. Ως προς την πολεοδομική μορφή τα ερωτήματα που τίθενται είναι δύο:

- ποιά μορφή πολεοδομικής ανάπτυξης είναι εκείνη που αμβλύνει την ανάγκη χρήσης του αυτοκινήτου, προσφέροντας συγχρόνως εναλλακτικές λύσεις μετακίνησης που κάνουν την πόλη πιο ζωντανή, πιο ευχάριστη και πιο συνεκτική κοινωνικά;
- είναι δυνατόν να μετασχηματιστούν πόλεις φτιαγμένες για το αυτοκίνητο, σε πόλεις που ποιο περιορίζουν;

Ο κάνναβος είναι το ιδανικό σχέδιο για την ελεύθερη κίνηση του αυτοκινήτου. Γι' αυτό και οι αμερικανικές πόλεις δεν υφίστανται τα μεγάλα προβλήμ

μων αντιοτοχεί στο 25% του κόστους τους στην Ευρώπη και δεύτερον, η χρήση του αυτοκινήτου εκεί είναι απαραίτητη. Οι πλούσιες και άνετες μεταφορές αποτελούν προϋπόθεση για τη σύνδεση αυτού του μεγάλου αριθμού πολιτειών σε ένα ενιαίο πολιτικό σώμα. Αποτελούν προϋπόθεση για την ύπαρξη της Αμερικής και στον τομέα του πολιτισμού. Πράγματι μέσω των πυκνών δικτύων αυτοκινητοδρόμων και αεροπορικών μεταφορών επετεύχθη η μορφολογική ενοποίηση του συνόλου αυτής της αχανούς επιφάνειας και η μετατροπή της σε ένα ομοιόμορφο πλαίσιο στο οποίο, ανεξάρτητα πολιτιστικής προέλευσης, εντάχθηκαν όλες οι κοινότητες.

Το αμερικανικό μοντέλο επαναλαμβάνεται σήμερα στην Ευρώπη. Η πολιτική και οικονομική ενοποίησή της θα στηριχτεί στις μεταφορές και ειδικότερα στο αυτοκίνητο. Γι' αυτό και προωθείται ταχύτατα η υλοποίηση των διευρωπαϊκών δικτύων με έμφαση στα δίκτυα αυτοκινητοδρόμων. Υπάρχει ο κίνδυνος η ενωμένη Ευρώπη να μεταβληθεί σε ένα ομοιόμορφο τοπίο ανάλογο του αμερικανικού; Στον τομέα των πόλεων ο κίνδυνος είναι μικρός διότι η δομή τους και η φυσιογνωμία τους προβάλλουν αντιστάσεις. Συγχρόνως έχει γίνει κατανοητό ότι το αυτοκίνητο υποσκάπτει την ανταγωνιστικότητά τους. Τα μέτρα προστασίας από το αυτοκίνητο αποτελούν πλέον καθημερινό εργαλείο του σχεδιασμού. Πρόκειται για μια σημαντική διαφορά της ευρωπαϊκής από την αμερικανική πόλη.

Η οικονομία της Αμερικής στηρίζεται εκτός από τις μεταφορές και σε μια έντονη κινητικότητα στην αγορά εργασίας. Αυτή προϋποθέτει άνετες μετακινήσεις και ευελιξία στην πολεοδόμηση περιοχών για την υποδοχή νέων κατοίκων. Η Αμερική, χωρίς επαρκή δίκτυα συγκοινωνίας, δεν θα μπορούσε να υπάρχει.

Η πρόσβαση και η ελεύθερη στάθμευση αποτελούν σημαντικό κριτήριο για την επιλογή μιας θέσης εργασίας. Η προσφορά είναι μεγάλη, η ανεργία ελάχιστη και αυτά αναγκάζουν τους εργοδότες σε ένα μεταξύ τους ανταγωνισμό για την προσφορά των καλύτερων συνθηκών πρόσβασης και στάθμευσης. Η νομοθεσία τους βοηθάει. Το κόστος παροχής χώρων στάθμευσης εκπίπτει από τα φορολογούμενα κέρδη των επιχειρήσεων, επομένως τις συμφέρει να παρέχουν δωρεάν θέσεις. Έτοιμη μεταξύ της εργαζομένων που πήγαιναν στην εργασία τους με ιδιωτικό αυτοκίνητο, ακόμη και στα κέντρα των πόλεων, σταθμεύουν δωρεάν. Μόλις το 1977 το Tax Relief Act κατήργησε αυτή την φοροαπαλλαγή. Την αντικατέστησε με κάτι διαφορετικό στη φιλοσοφία. Έδωσε τη δυνατότητα στους εργοδότες να δίνουν στους εργαζομένους μηνιαία σε χρήμα ένα ποσό για τα έξοδά τους για στάθμευση. Αν ο εργαζόμενος δεν ξιδεύει αυτά τα χρήματα χρησιμοποιώντας τη δημόσια συγκοινωνία, έχει ένα σημαντικό κέρδος που ελπίζεται να λειτουργήσει ως κίνητρο για μείωση της χρήσης του αυτοκίνητου.

Αντίθετα με ότι συμβαίνει στις ΗΠΑ, η ευρω-

παϊκή πόλη λόγω της στενότητας χώρου, δεν διστάζει στον τομέα της στάθμευσης να ασκεί περιοριστικές πολιτικές. Στα κέντρα πολλών μεγάλων πόλεων περιορίζεται συστηματικά ο αριθμός των διατιθεμένων θέσεων στο δρόμο και υπάρχουν όρια στην κατασκευή θέσεων σταθμευσης στα νέα κτίρια.

Η τεχνολογία του αυτοκινήτου εξελίσσεται με γρήγορους ρυθμούς. Γίνεται πιο άνετο, πιο γρήγορο, πιο δυνατό, πιο ελκυστικό. Οι φαρδείς δρόμοι της αμερικανικής πόλης θα είναι για πολλά ακόμη χρόνια φιλόδεσμοι για το αυτοκίνητο. Δεν αποθαρρύνουν τη χρήση του. Αντίθετα τα μεγάλα περιθώρια στη χωρητικότητά τους έδωσαν τη δυνατότητα σε πάρα πολλούς να στραφούν προς τα πολύ μεγάλα και ψηλά αυτοκίνητα. Συνδυάζουν ασφάλεια, καλύτερη ορατότητα, υψηλές επιδόσεις και μεγάλη άνεση. Αν συνεχιστούν οι σημερινοί ρυθμοί σε μερικά χρόνια τα Sport Utility Vehicles (S.U.V.) θα έχουν αντικαταστήσει τα, ήδη μεγάλα, συμβατικά αυτοκίνητα. Το πρόσθιτο κόστος στην κατανάλωση ενέργειας και στη ρύπανση θα είναι σημαντικό. Η Ευρώπη επεχειρήσει αντίθετα να προωθήσει την αγορά μικρών αυτοκινήτων και απέτυχε. Ακόμη και στην κορεσμένη Αθήνα υπάρχει στροφή προς τα μεγαλύτερα αυτοκίνητα. Ωστόσο το μέσο ευρωπαϊκό αυτοκίνητο εξακολουθεί να είναι πολύ μικρότερο του αμερικανικού.

2.5 Εφαρμοζόμενες πολιτικές

2.5.1 Διαφορές μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ στη γεωγραφία του κορεσμού και στις πολιτικές αντιμετώπισής του. Τιμολόγηση του κορεσμού (congestion pricing)

Στα θέματα της υγείας ο αμερικανός πολίτης είναι ιδιαίτερα ευαίσθητος. Δεν είναι τυχαίο ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες προηγούνται της Ευρώπης στα θέματα διαμορφώσεων του δρόμου για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Αν πραγματικά είχε πειστεί (όπως και με το κάπιτωμα) ότι το αυτοκίνητο ζημιάωνε την υγεία του, θα είχαν παρθεί μέτρα περιοριστικά, όπως εκείνα που πάρθηκαν στην Καλιφόρνια στην περίοδο της μεγάλης κρίσης της ρύπανσης.

Σήμερα στις Ηνωμένες Πολιτείες η κρατούσα άποψη είναι ότι, χάρη στη βελτίωση της τεχνολογίας του αυτοκινήτου, το πρόβλημα της ρύπανσης αντιμετωπίστηκε. Πράγματι τα επίπεδα ρύπανσης μειώνονται, παρά την αύξηση της κυκλοφορίας. Αυτό οφείλεται στις μεγάλες διαφορές μεταξύ Αμερικής και Ευρώπης στη γεωγραφία του κορεσμού, διαφορές που μεταφράζονται και σε διαφορές στην κατανομή των πρωτογενών ρύπων. Στην ευρωπαϊκή πόλη, ο κορεσμός επιβαρύνει τις πυκνές κεντρικές περιοχές και δευτερευόντως τους ακτινικούς αυτοκινητοδρόμους τους. Ένα σημαντικό ποσοστό των κατοίκων των προαστίων χρησιμοποιούν για τις καθημερινές τους μετακινήσεις προς το κέντρο το μετρό και τον προαστιακό σιδηρόδρομο.

Αντίθετα στην αμερικανική πόλη ο κορεσμός αφορά αποκλειστικά τους αυτοκινητοδρόμους εισόδου/εξόδου από τις πόλεις. Το



2.5.2 Προώθηση της δημόσιας συγκοινωνίας και του ποδηλάτου

Στην Ευρώπη υπάρχει λίγος χώρος για νέα έργα. Ο κορεσμός υποχρεώνει σε αναζήτηση εναλλακτικών λύσεων μετακίνησης: της δημόσιας συγκοινωνίας, του ποδηλάτου και του περπατήματος.

Ως προς τη δημόσια συγκοινωνία η Ευρώπη την έχει αναγάγει σε βασικό στοιχείο της λειτουργίας της (στο Helsinki το 70% των μετακίνησεων τις ώρες αιχμής γίνεται με δημόσια συγκοινωνία). Στην αμερικανική πόλη τα αντίστοιχα ποσοστά είναι πολύ μικρά.

Με τη δημόσια συγκοινωνία, το ποδήλατο και το περπάτημα είναι φανερό ότι δεν αντιμετωπίζεται μόνο το πρόβλημα της ρύπανσης. Η ρύπανση είναι μόνο μια από τις επιπτώσεις του αυτοκινήτου. Ο θόρυβος, τα ατυχήματα, η κατανάλωση ενέργειας, η κάλυψη από το αυτοκίνητο του πολύτιμου χώρου των κεντρικών δρόμων, που πρέπει κατά τη προτεραιότητα να δίνεται στον πεζό και τον ποδηλάτη, ο τεμαχισμός του ιστού από τις μεγάλες διοικέσις αρτηρίες, αποτελούν επίσης πολύ σοβαρά προβλήματα που δεν πρέπει να παραβλέπονται. Στην Αμερική από το σύνολο των επιπτώσεων απομονώνεται το πρόβλημα της ρύπανσης. Διότι είναι από αυτά που η τεχνολογία, μπορεί να αντιμετωπίσει χωρίς να χρειαστεί να θίγουν οι υφιστάμενες πολεοδομικές δομές να αλλάξουν νοοτροπίες.

Οι αιχμές της κυκλοφορίας περιορίζονται, όμως οι φόρτοι μεταφέρονται στα ενδιάμεσα διαστήματα και ανάλογα αυξάνουν κατά τη διάρκεια τους οι ρύποι. Όμως το κριτήριο της οικονομίας μέτρησης δεν λαμβάνεται υπόψη όπως δεν συζητείται και το θέμα της παραγωγής CO₂ και της υπερθέρμανσης του πλανήτη για την οποία οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν μεγάλο μερίδιο ευθύνης. Απέναντι στο πρόβλημα της υπερθέρμανσης, όπως και απέναντι σε άλλα προβλήματα που προκαλούνται από δευτερογενείς ρύπους, δεν υπάρχουν διαφορές μεταξύ κέντρου και περιφέρειας, διαφορές μεταξύ πόλης και υπαίθρου ή διαφορετικών κρατών. Η ρύπανση από τη μια πολιτεία επηρεάζει τις άλλες. Πρόκειται για ένα τυπικό πρόβλημα όπου απαιτείται η συνεργασία μεταξύ των πολιτειών. Το ομοσπονδιακό επίπεδο νομιμοποιείται να παίξει ένα σημαντικό ρόλο.

Ως προς το ποδήλατο οι Ηνωμένες Πολιτείες, με λίγες εξαιρέσεις όπως το Davis, μια μικρή πόλη της California, και το Portland, Oregon, η υστέρηση είναι εντυπωσιακή σε σχέση με την Ευρώπη. Διότι το ποδήλατο και γενικότερα το μηχανοκίνητο δίκυκλο χρησι-

πάνω: Αυτοκινητόδρομος I-405 στο Los Angeles. Στη μέση υπάρχουν 1+1 ειδικές λωρίδες για οχήματα υψηλής πλοτότητας (High occupancy vehicles lanes)



μοποιούνται εκεί όπου οι αποστάσεις είναι μικρές, εκεί όπου υπάρχει μια σχετική ασφάλεια, εκεί όπου υπάρχει στενότητα χώρου. Δεν είναι η περίπτωση των δρόμων της αμερικανικής πόλης. Το δίκυκλο δεν είναι συμβατό με την άνεση, όπως γίνεται αντιληπτή στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Το ποδήλατο είναι συμβατό με την νοοτροπία εκείνου του αμερικανού που δίνει προβάδισμα στην υγιεινή ζωή, στη σωματική άσκηση και στο φυσικό περιβάλλον. Μερικοί ποδηλάτες αυτής της κατηγορίας συναντώνται στους δρόμους της Νέας Υόρκης (στις λίγες αποκλειστικές λωρίδες και έξω από αυτές) όπως επίσης συναντώνται και ερασιτέχνες δρομείς στα πεζοδρόμια.

Για να κινηθεί το ποδήλατο είτε χρειάζονται ειδικές λωρίδες και διάδρομοι, είτε δρόμοι διαμορφωμένοι σε ήπιας κυκλοφορίας. Τετοιοι δρόμοι είναι σπάνιοι στις Ηνωμένες Πολιτείες γιατί είναι πολύ ακριβό να διαμορφωθούν διαφορετικά δρόμοι τόσο φαρδείς όσο αυτοί των αμερικανικών πόλεων.

Ένα μέτρο για το οποίο φαίνεται ότι δεν υπάρχουν πια αντιδράσεις είναι η ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας. Σήμερα της αναλογεί ένα ποσοστό 20% των συνολικών ομοσπονδιακών χρηματοδοτήσεων για τη συγκοινωνιακή υποδομή. Το ποσοστό αυτό είναι σημαντικό. Πριν να ψηφιστεί το 1998 το Transportation Equity Act – 21 (TEA-21) ήταν πολύ πιο μικρό και σχεδόν ανύπαρκτο πριν το 1980. Το TEA-21 αποτελεί συνέχεια του Intermodal Surface Transportation Efficiency Act – ISTEA, το οποίο από το 1991 αναμόρφωσε ριζικά το πρόγραμμα χρηματοδότησης της συγκοινωνιακής υποδομής. Ήταν ένα πρόγραμμα εστιασμένο αποκλειστικά στους αυτοκινητοδρόμους. Τώρα πρωθεί κατά ένα πιο ισόρροπο τρόπο όλα τα μέσα με στόχο μια πιο συνετή ως προς το περιβάλλον ανάπτυξη. Πρέπει βέβαια να σημειώθει ότι η πρωθητηση της δημόσιας συγκοινωνίας αποφασίστηκε πολύ καθυστερημένα, όταν πια είχε ολοκληρωθεί ένα πλούσιο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, αστικό και υπεραστικό. Στις ΗΠΑ δηλαδή η δημόσια συγκοινωνία αντιμετωπίζεται ως ένας πρόσθθετος εξοπλισμός της πόλης. Αντίθετα στην Ευρώπη είναι σαφές ότι πρόκειται για μια εξέλιξη

ανταγωνιστική του αυτοκινήτου. Πράγματι στους μικρού πλάτους ευρωπαϊκούς δρόμους η ένταξη αποκλειστικών λωρίδων για τα λεωφορεία ή η κατασκευή τραμ είναι ένας σοβαρός περιορισμός για το αυτοκίνητο που εφαρμόζεται πολύ συχνά.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες μια ανάλογη αντιπαράθεση μεταξύ αυτοκινήτου και δημόσιας συγκοινωνίας εκδηλώνεται γύρω από τις αποκλειστικές λωρίδες για οχήματα υψηλής πληρότητας (HOV lanes). Οι λωρίδες αυτές, οι οποίες κατασκευάζονται στους αστικά κέντρα με την ευρεία περιφέρειά τους, και απευθύνονται κυρίως στα ιδιωτικά αυτοκίνητα, είναι ιδιαίτερα χρήσιμες και στα οχήματα δημόσιας συγκοινωνίας. Αποτελούν ένα από τα πιο σημαντικά κίνητρα για την αύξηση της πληρότητας των ιδιωτικών αυτοκινήτων (car pooling). Όμως, ενώ η αρχική πρόθεση ήταν να προσφέρονται σε οχήματα με τουλάχιστον 3 επιβάτες, το μέτρο εφαρμόζεται ακόμη και σε οχήματα 2 επιβατών (HOV2). Τελευταία οι χρήστες του αυτοκινήτου εκφράζουν μια έντονη αντίθεση σε αυτές τις λωρίδες και πράγματι επέτυχαν σε πολλές περιπτώσεις να υποχρεώσουν τις αρχές να τις αποδόσουν στην ελεύθερη χρήση με μοναδικό περιορισμό ως προς τα οχήματα ενός επιβάτη την πληρωμή διοδίων. Τα διόδια είναι γενικά αποδεκτά διότι στην Αμερική αναγνωρίζεται στο χρόνο μεγάλη αξία. Η αμφισβήτηση των HOV λωρίδων είναι μια κακή εξέλιξη διότι ουσιαστικά ακυρώνει ένα σημαντικό κίνητρο για εκτέλεση ομαδικών μετακινήσεων (ίσως είναι μια από τις αιτίες που το ποσοστό των car poolers μειώνεται τα τελευταία χρόνια) και αφαιρεί ένα σημαντικό πρόνομιο από τη δημόσια συγκοινωνία που έτσι θα κινείται σε λωρίδα πολύ πιο φορτισμένη κυκλοφοριακά.

Θα πρέπει να σημειωθούν κάποια καλά παραδείγματα δημόσιας συγκοινωνίας στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπως το μετρό της Washington, ο προαστιακός σιδηρόδρομος BART της San Francisco, το light rail (τραμ) και τα λεωφορεία φυσικού αερίου (75% του συνόλου) του Sacramento, το τραμ και οι λεωφορειόδρομοι του Portland, Oregon. Η υλοποίηση τους συνοδεύτηκε από μια πολύ θεαματική ανάπλαση με περιορισμό του αυτοκινήτου στους κεντρικούς δρόμους.

Η πιο σημαντική πολιτική για την ενίσχυση της δημόσιας συγκοινωνίας είναι η αύξηση της πυκνότητας της πόλης και ο σχεδιασμός των νέων προαστίων υπό τη μορφή γραμμών αναπτύξεων κατά μήκος των διαδρομών της ή υπό τη μορφή συγκεντρώσεων γύρω από τους σταθμούς. Αυτό προϋποθέτει τη συστηματική άσκηση μιας πολεοδομικής πολιτικής, κάτι που έγινε σε κάποιες περιπτώσεις στην Ευρώπη (νέες πόλεις, δορυφόροι πόλεις κ.λπ.).

2.5.3 Πρωθητηση της ομαδικής χρήσης του αυτοκινήτου (car pooling/van pooling)

Εκείνο το σύστημα που έχει ένα έντονα συλλογικό χαρακτήρα και προϋποθέτει μια καλά οργανωμένη κοινωνία και πολίτες με υπευ-

θυμότητα, όπως και το car sharing, είναι το car pooling/van pooling. Πρόκειται για την ομαδική μετακίνηση των εργαζομένων, προς και από τη δουλειά τους, με χρήση του αυτοκινήτου ενός από αυτούς. Αυτό το σύστημα, αντίθετα με ότι συμβαίνει στην Ευρώπη, έχει ήδη μια μεγάλη ιστορία στις Ηνωμένες Πολιτείες. Αφετηρία της είναι η νομοθεσία που ίσχυσε στην California κατά την περίοδο της μεγάλης κρίσης ρύπανσης (τέλη της δεκαετίας του 80). Η νομοθεσία αυτή υποχρέωνε τους υπευθύνους επιχειρήσεων με περισσότερους από 50 εργαζομένους να παίρνουν μέτρα για τη μείωση της προσέλευσης των εργαζομένων στους εργασιακούς χώρους με ιδιωτικό αυτοκίνητο. Ανάμεσα σε αυτά τα μέτρα είναι και το car pooling/van pooling, με τη λογιστική υποστήριξη της επιχείρησης. Σήμερα αυτό το σύστημα εφαρμόζεται για τις επιχειρήσεις σε εθελοντική βάση (commuter incentive programs) και πρωθείται από δημόσιους φορείς όπως το Metropolitan Washington Council of Governments (commuter connections programs). Αυτός ο φορέας, για παράδειγμα, εκτός από τη συνεχή επικαιροποίηση μιας βάσης δεδομένων με όλα τα απαραίτητα στοιχεία για την ομαδοποίηση των μετακινήσεων, εγγυάται και την εκτέλεση με δικά του έξοδα των απρόβλεπτων μετακινήσεων (π.χ. επιστροφή με ταξί λόγω καθυστερημένης αποχώρησης από την εργασία) όσων συμμετέχουν στο σύστημα (guaranteed ride home – GRH programs).

Ενώ οι Ηνωμένες Πολιτείες στρέφονται σήμερα προς τις εθελοντικές λύσεις, η Ευρώπη τα τελευταία χρόνια πήρε τη σκυτάλη της εμπειρίας της California και νομοθετεί ανάλογες υποχρεώσεις για τους εργοδότες (Ιταλία, Βέλγιο, Μ. Βρετανία κλπ). Πρόκειται για μια πολιτική μείωσης της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου για τις καθημερινές μετακινήσεις σπίτι – δουλειά (mobility management) και περιλαμβάνει μια σειρά από μέτρα. Όμως το car pooling δεν βρίσκεται στην αιχμή διότι η ευρωπαϊκή πόλη είναι πολύ πιο περιορισμένη σε έκταση από την αμερικανική και το μήκος μετακίνησης μεταξύ προαστίων και κέντρων είναι μικρό σε σχέση με το μήκος διαδρομής στο εσωτερικό του προαστίου, που απαιτείται για να συγκεντρωθούν όλοι οι επιβάτες.

3. Προς μια «Νέα Πολεοδομία» («new urbanism»);

To zoning σε αντιδιαστολή με τη συμπαγή πόλη – Liveable communities, car sharing, teleworking

Η λειτουργική και αισθητική επίπτωση από τον τεμαχισμό που προκαλούν οι αυτοκινητόδρομοι στα αστικά και στα μη αστικό τοπίο συζητήται ελάχιστα στις Ηνωμένες Πολιτείες. Η ασταμάτητη επέκταση των πόλεων με τη μορφή αραιών προαστίων μονοκατοικών θεωρείται δεδομένη. Η μοναδική προσπάθεια επιβολής ορίων στην πολεοδομική ανάπτυξη καταγράφεται στο Portland, όμως και εκεί, μόλις εξαντλήθηκαν τα αποθέματα γης στο εσωτερικό των ορίων, όπως αυτά είχαν αρχικά τεθεί, ασκήθηκαν τόσες πιέσεις που τα ακύρωσαν. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός

στις ΗΠΑ ανήκει στη δικαιοδοσία των τοπικών κυβερνήσεων κι είναι δύσκολο να ασκηθεί μια ομοσπονδιακή πολιτική για το περιβάλλον αν και αυτή η πρόθεση υπάρχει σε κάποιες πλευρές της διοίκησης. Πράγματι κάποιοι υποστηρίζουν την προοπτική μιας χωροταξικής και πολεοδομικής ανάπτυξης που θα λαμβάνει υπόψη της τις αντοχές του περιβάλλοντος, είναι όμως αβέβαιο ποια μέτρα συγκεκριμένα θα πρωθείται



ναι εύκολο να επιτευχθεί στην περίπτωση της αμερικανικής πόλης, που τα προάστια της διαθέτουν πυκνά δίκτυα τέτοιων αξόνων.

Στις Ηνωμένες Πολιτείες λοιπόν, η τοπική κυκλοφορία του αυτοκινήτου θεωρείται ότι εγγυάται την εσωτερική συνοχή μιας περιοχής κατοικίας. Η συγκράτηση του αυτοκινήτου στην Ευρώπη και παράλληλα στον καλό εξοπλισμό των πόλεων με δημόσια συγκοινωνία. Στις Ηνωμένες Πολιτείες υπάρχει μια πρώτη εφαρμογή στο Portland όμως, δεδομένης της οργάνωσης των πόλεων και της νοοτροπίας, δεν αναμένεται ότι θα υπάρξει εκεί άλλη χρήση του συστήματος παρά ως λύσης υποκαταστάσης του δεύτερου αυτοκινήτου. Αντίθετα στην Ευρώπη εκτιμάται ότι η αφετηρία των προβλημάτων κυκλοφορίας είναι η ίδια η ιδιοκτησία αυτοκινήτου. Για τη μείωση της κυκλοφορίας εκτιμάται ότι υπάρχει δυνατότητα συγκράτησης του ρυθμού αύξησης του στόλου των αυτοκινήτων. Προς αυτή την κατεύθυνση ασκούνται δύο κυρίως πολιτικές κινήτρων: πολεοδομική και κυκλοφοριακή.

- Η πρώτη προωθεί την υλοποίηση με οργανωμένη δόμηση περιοχών κατοικίας στις περιφέρειες που οι κάτοικοι τους θα δεσμεύνωνται στο συμβόλαιο αγοράς να μη αποκτήσουν αυτοκίνητο (car free housing). Το κίνητρο για τους κατοίκους είναι η μείωση του κόστους κατοικίας λόγω της μη ύπαρξης χώρων στάθμευσης και η πολύ καλή εξυπηρέτηση της περιοχής από τη δημόσια συγκοινωνία.
- Η δεύτερη προωθεί τη «συλλογική ιδιοκτησία» αυτοκινήτου (car sharing) που είναι μια μορφή ευέλικτης ενοικίασης αυτοκινήτου από οργανώσεις μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα.

Ένα μέτρο που μακροπρόθεσμα θα επηρεάσει την ανάπτυξη των πόλεων είναι η τηλεργασία (teleworking). Θα επιφέρει αλλαγές στο εσωτερικό τους και είναι πολύ πιθανόν ότι θα συμβάλει και στην επιβράδυνση του ρυθμού επέκτασής τους.

Οι εποχές όπου αυτό που υπολογίζονταν πάνω από όλα ήταν η παρουσία του εργαζόμενου στον χώρο εργασίας παρήλθαν οριστικά και αυτό είναι μια μεγάλη κατάκτηση της ανθρωπότητας. Τώρα από τον εργαζόμενο δεν είναι τα χέρια του που μετράνε, αλλά, η πνευματική εργασία, η δημιουργικότητα, η φαντασία, οι πρωτοβουλίες του. Αυτές δεν ελέγχονται με την παρουσία στον συμβατικό χώρο δουλειάς. Επομένων ενώ η τηλεργασία έχει ως προϋπόθεση την τεχνολογική υποδομή η βάση της θα είναι πολιτικού χαρακτήρα. Απελευθερώνεται ο εργαζόμενος, αναδεικνύεται το προσωπικό του έργο.

Οι μεγάλες συγκεντρώσεις εργασιακών χώρων στα κέντρα ή και στις περιφέρειες δεν θα έχουν πια νόημα αφού ο εργαζόμενος θα μπορεί να συνδέεται τηλεπικοινωνιακά από όπου κι αν βρίσκεται. Θα μπορεί να εκπαιδεύεται από απόσταση, να συνεργάζεται από απόσταση, να δουλεύει από απόσταση και θα είναι σαν να βρίσκεται στο κέντρο του κόσμου.

Αποκτά έτσι, με κριτήριο την απόσταση, ευελιξία στην επιλογή του χώρου και του χρόνου εργασίας του. Φυσικά ο χώρος που προηγείται σε προτίμηση ως εναλλακτικός χώρος δουλειάς είναι το σπίτι. Γι' αυτό με την τηλεργασία αναμένεται να αναβιώσει η γειτονιά, που είναι ο πυρήνας της ζωής της πόλης. Χάρη στην ενδυνάμωση των γειτονιών θα ξαναβρύουν τα αστικά κέντρα τις χαμένες τους ισορροπίες, ως πόλοι ισότιμα αναψυχής, πολιτισμού, εμπορίου, κατοικίας και εργασίας. Ωστόσο δεν θάπτετε να υποτιμηθεί ο κίνδυνος της απομόνωσης του εργαζόμενου και της απώλειας κάποιων συναδελφικών σχέσεων που έπαιξαν σημαντικό ρόλο στην κοινωνία του εικοστού αιώνα.

Κέντρα τηλεργασίας (telecommuting centers), δηλαδή χώροι εργασίας εξοπλισμένοι με τις απαραίτητες τηλεπικοινωνιακές συνδέσεις, έχουν δημιουργηθεί αρκετά στις Ηνωμένες Πολιτείες, είτε από δημόσιους φορείς είτε από ιδιωτικούς.



Γενικότερα για τη μείωση των μετακινήσεων ή για την απάλυτην των αιχμών τους στον τομέα της εργασίας δοκιμάζονται σε Ευρώπη και Αμερική πολλές αλλαγές. Τα μέτρα που εφαρμόστηκαν πιο συχνά είναι το κλιμακωτό ωράριο (staggered work hours) και η μείωση των εργάσιμων ημερών με αντίστοιχη αύξηση των ωρών εργασίας (π.χ. 4 μέρες την εβδομάδα με ωράριο 10 ωρών-flextime).

4. Η πολιτική διάσταση του προβλήματος

Η ευρωπαϊκή πόλη, λόγω της ιστορίας της και της πυκνότητάς της, έχει ποιότητες απέναντι στις οποίες η αμερικανική εκ κατασκευής αδιαφόρησε. Θα απαιτηθεί μια μεγάλη προσπάθεια ευαισθητοποίησης και πολιτισμού για να πειστεί ο κάτοικος της τελευταίας να αλλάξει τρόπο ζωής για να απαλλαγεί από το αυτοκίνητο, να βελτιώσει την ποιότητα ζωής του και να αναδείξει την πόλη του σε ένα τόπο πιο συλλογικό, πιο συνεκτικό και πιο οργανωμένο.

Τους κάτοικους της ευρωπαϊκής πόλης τους βαραίνει η ιστορία της, τόσο στις συμπεριφορές τους όσο και στον τρόπο που τη ζουν. Αντίθετα αμερικανική πόλη έχει πολλούς νέους κάτοικους με προελεύσεις και κουλτούρες διαφορετικές. Αυτό το συνονθύλευμα πολιτισμών θα ήταν ουτοπία να προταθεί να συμπιεζεται σε πυκνές πόλεις. Ο νέος κάτοικος της Αμερικής προσέφυγε σε αυτήν για να απολαύσει άνεση και αυτονομία. Δεν είναι απολύτως ασύμβατα αυτά τα ζητούμενα με μια πόλη πιο συνεκτική και πιο ζωντανή, μια πόλη που στηρίζεται περισσότερο στη δημόσια συγκοινωνία. Η δημόσια συγκοινωνία του 21ου αιώνα δεν θα είναι μαζική. Αντίθετα θα είναι καλύτερα προσαρμοσμένη στις ανάγκες του κάτοικου. Ένα ολοκληρωμένο σύστημα συνδυασμένων μετακινήσεων θα μπορεί να εξυπηρετεί τις μετακινήσεις από πόρτα σε πόρτα. Το ποδήλατο, που τόσο αποσύζει από τη σημερινή αμερικανική πόλη, είναι εύκολο να ενταχθεί σε αυτήν με ειδικές λωρίδες διότι το πάλο των δρόμων υπερπαρκεί. Θα μπορούσε να υποστηριχεί ότι η αμερικανική πόλη λόγω της μεγάλης άνεσης χώρου που διαθέτει, ακόμη και στα κέντρα της, θα μπορούσε να αντιμετωπίσει ευκολότερα και καλύτερα τις ανάγκες του 21ου αιώνα από ότι η ευρωπαϊκή πόλη. Η τελευταία λόγω έλλειψης χώρου δεν θα μπορέσει να εντάξει στην έκταση που οι ανάγκες απαιτούν αποκλειστικές λωρίδες για τη δημόσια συγκοινωνία και το ποδήλατο. Θα υποχρεωθεί γι' αυτό να επιβάλει περιορισμούς στους οποίους ήδη είναι εθισμένοι οι κάτοικοι της που έχουν μάθει να ζουν πιο οργανωμένα.

Θα πρέπει να θεωρείται δεδομένο ότι δεν θα δεχτεί ο κάτοικος των Ηνωμένων Πολιτειών νομοθετικούς περιορισμούς που θα του επιβάλουν αλλαγές στην καθημερινή ζωή του. Οι μόνες πολιτικές που θα μπορούσαν να είναι αποτελεσματικές είναι οι πολιτικές κινήτρων. Οι πολιτικές διαχείρισης της κυκλοφορίας και της ζήτησης στις Ηνωμένες έχουν δόσει μεγάλο βάρος στην εφαρμογή των νόμων της αγοράς (τιμολόγηση του κορεσμού, διόδια κλπ). Ωστόσο έχει φανεί ότι δεν συναντινεί εύκολα ο πολίτης σε τιμολογήσεις

Βιβλιογραφία

1. U.S. Department of Transportation, Federal Transit Administration, «Design for Efficient Suburban Activity Centers» – Phase I report.
3. TEA – 21 Users Guide, «Surface Transportation Policy Project», 1998.
4. Transportation Research Board, Land Use and Transportation Planning and Programming Applications, No 1617, 1998.
5. Transportation Research Board, Transit Cooperative Research Program, Report 22, «The role of Transit in Creating Livable Metropolitan Communities», 1997.
6. Transportation Research Board, TCRP Report 40, «Strategies to Attract Auto Users to Public Transportation», 1998.
7. Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., «Προς μια νέα οικονομική Πολιτική για τη Βιώσιμη Κινητικότητα», Πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου του ΤΕΕ, «Τεχνολογία και Περιβάλλον»-HELECO '99, Θεσσαλονίκη, Ιούνιος 1999, τόμος II, σελ. 499-504.
8. Βλαστός, Θ., Μπιρμπίλη, Τ., «Ο ρόλος της Τοπικής Δημοκρατίας προς μια Ευρωπαϊκή Πολιτική Ενημέρωσης και Ευαισθητοποίησης για το Περιβάλλον», «Γεωπολιτική», τεύχος 19, Ιανουάριος – Ιούνιος 1999, σελ. 4-7.
9. Allan B. Jacobs, «Great Streets», The MIT Press 1995.

Η ΕΠΑΝΟΤΟΠΟΘΕΤΗΣΗ ΤΟΥ «ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑ»

• ΑΙΚΑΤΕΡΙΝΗ ΒΟΥΖΑ • πολ. μηχανικός, Δρ πολεοδόμος

1.Η «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ» ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ ΤΩΝ ΟΙΚΙΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ ΚΑΙ Ο ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ

Είναι γνωστό, ότι κατά την πολεοδομική ή χωροταξική διαδικασία, επιδιώκεται πάντοτε η μέγιστη αυτονομία κάθε οικιστικής περιοχής, ώστε όλοι οι πολίτες να ικανοποιούν άμεσα, γρήγορα και άνετα τις ανάγκες τους.

Το πλήθος και η ποικιλία των υπηρεσιών ενός οικισμού για λόγους «οικονομίας» είναι συνάρτηση του εξυπηρετούμενου πληθυσμού (βιωσιμότητα χρήσεων).

Απ' αυτή την άποψη οι κάτοικοι των αστικών κέντρων είναι ευνοημένοι.

Αντίθετα, οι πολίτες μικρών οικισμών ή και οικισμών σχετικά απομονωμένων είναι καταδικασμένοι ή να μην ικανοποιούν τετοιες ανάγκες (πολλές φορές επείγουσας μορφής), ή να ξεδύσουν χρόνο και χρήμα για τις απαιτούμενες μετακινήσεις.

Αφού, λοιπόν, οι μικροί οικισμοί δεν έχουν τη δυνατότητα να απαιτήσουν ορισμένες λειτουργίες από μόνο τους, τότε οφείλουν να το κάνουν μαζί με άλλους, γειτονικούς οικισμούς, με βάση το σύνολο πλέον του πληθυσμού τους, κι όχι καθενός ξεχωριστά.

«ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑς»

Μια προσπάθεια οργάνωσης των οικισμών σε διοικητικές ομάδες (-διευρυμένους Δήμους), έγινε με τη θέσπιση του νόμου «Καποδίστρια», ο οποίος έπειται διαφόρων προγενεστέρων προσπαθειών (π.χ. «Ανοιχτές Πόλεις» δεκαετίας 1980), που, εν τούτοις, προκάλεσε πάμπολλες και ποικίλες κοινωνικές αντιδράσεις.

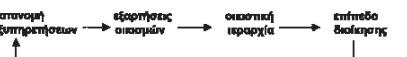
Αυτές οι αντιδράσεις ήταν αποτέλεσμα:

- της προχειρότητας των (ανεδαφικών επιστημονικά) διοικητικών συνενώσεων δεδομένου, ότι τα χωροταξικά πρότυπα, που υιοθετήθηκαν κατά την παραπάνω διαδικασία, συνοψίζοντο σε 2-3 γενικόλογες κατευθύνσεις
- της ελλιπούς ενημέρωσης του κοινού σε τέσσαρα ζητήματα δεδομένου, ότι το κοινό ταύτιζε την αναγνώριση ή μη της αξίας της πόλης του (επομένως και της δικής του) με το αν αυτή προτεινόταν ως έδρα Δήμου ή όχι (αντιδράσεις τοπικιστικού χαρακτήρα)

Η αναποτελεσματικότητα της όλης διαδικασίας, λοιπόν, δεν άλλαξε την υπάρχουσα (προβληματική) κατανομή των εξυπηρετήσεων στους οικισμούς της χώρας, η οποία, σε τελική ανάλυση, απορρέει από «ενστικτώδεις» κοινωνικές απαιτήσεις και από αποσπασματικές αποφάσεις, και όχι από κάποιον σοβαρό σχεδιασμό.

Ένας τέτοιος σχεδιασμός θα στόχευε στο ότι κάθε πολίτης οφείλει να έχει τη δυνατότητα να κάνει χρήση των υπηρεσιών αυτών με το μικρότερο δυνατό κόστος, σε χρόνο, κόπτο και χρήμα, ενώ μεθοδολογικά θα υιοθετούσε την αρχή του ότι:

- το επίπεδο διοίκησης (το ζητούμενο) οφείλει να προκύπτει απ' το πλέγμα της ιεραρχίας των οικισμών
- η ιεραρχία των οικισμών να είναι απόρροια του πλέγματος των εξαρτήσεων μεταξύ τους
- οι εξαρτήσεις, με τη σειρά τους, να προκύπτουν απ' την κατανομή των (τουλάχιστον αναγκαίων) αστικών εξυπηρετήσεων
- το δίκτυο των οποίων να υποστηρίζεται από το επίπεδο διοίκησης



Έτσι, θα είχε επιτευχθεί αντιστοιχία της πραγματικής κατανομής των εξυπηρετήσεων και των επιπέδων διοίκησης.

2.ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΚΗ ΥΠΟΘΕΣΗ: ΝΟΜΟΣ = ΠΟΛΗ

Ένας σχεδιασμός αυτής της λογικής οφείλει να θεμελιώνεται σε συγκεκριμένα Πρότυπα, προϊόν επί μέρους πολεοδομικών και χωροταξικών ερευνών.

Τέτοια πρότυπα, όμως, για τη χωροταξία (πλην ορισμένων «δεικτών») δεν υφίστανται.

Αντίθετα, σε πολεοδομική κλίμακα αντίστοιχα Πρότυπα είναι εξαιρετικά οικεία στην αναζήτηση των απαιτήσεων ενός οικισμού σε εξυπηρετήσεις.

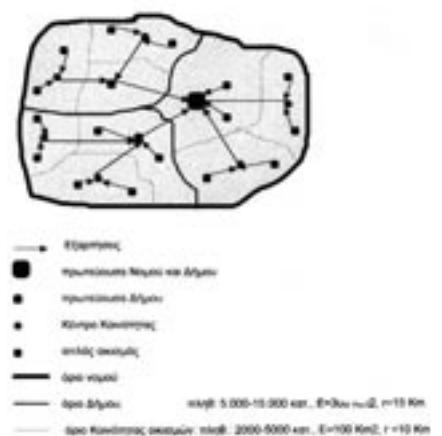
Γνωρίζοντας την κλίμακα της έκτασης των νομών της Ελλάδας, καθώς και τη μέση πληθυσμιακή της πυκνότητα (της τάξης των 50 κατ./Km²), αντιλαμβανόμαστε, ότι οι χρονοαποστάσεις των οικισμών τους από την πρωτεύουσα των νομών είναι της τάξης των χρονοαποστάσεων ενός προαστίου μεγαλούπολης (Αθήνας ή Θεσσαλονίκης) από το πολεοδομικό της κέντρο.

Επομένως, για να έχουμε τη δυνατότητα χρήσης των πολεοδομικών προτύπων, και καθαρά για μεθοδολογικούς λόγους:

- αυτίζουμε το νομό με ισομεγέθη πληθυσμιακά «πόλης»
- ταυτίζουμε την πρωτεύουσά του με το πολεοδομικό κέντρο αυτής της ιδιάζουσας «πόλης»
- ταυτίζουμε τους επί μέρους Δήμους με τις συνοικίες της, και τις πρωτεύουσες των Δήμων με το πολεοδομικό κέντρο της συνοικίας

- ταυτίζουμε συστάδες (Κοινότητες) οικισμών με τις γειτονιές της παραπάνω «πόλης», και τον οικισμό, που αποτελεί κέντρο της Κοινότητας με το πολεοδομικό κέντρο γειτονιάς.

Προκύπτει λοιπόν, το παρακάτω πρότυπο σχήμα ενός «ιδεατού» νομού:



Παρατηρήσεις:

1. Οι παραπάνω «πολεοδομικοί τομείς» θα έχουν εξυπηρετήσεις, οι οποίες θα προκύπτουν απ' τη ισχύοντα στις πολεοδομικές μελέτες πολεοδομικά πρότυπα, αλλά συγχρόνως θα είναι:

- εμπλουτισμένες
- τροποποιημένες
- εξειδικευμένες

με βάση κάθε φορά τις ιδιαιτερότητες της χωροταξικής κλίμακας, όπως:

- κατανομή πληθυσμού
- δίκτυα (οδικά κ.λπ.)
- φυσιογνωμία Γεωγραφικού Τοπίου, κ.λπ.

2. Αναφερόμαστε στην ηπειρωτική Ελλάδα ή και σε μεγάλα νησιά (π.χ. Κρήτη), αλλά όχι στις περιπτώσεις ομάδας μικρών νησιών (π.χ. Κυκλαδες), οι νομοί σαν της Θεσσαλονίκης και της Αττικής, που χρήζουν ειδικής αντιμετώπισης.

3.ΟΙΚΙΣΜΟΙ - ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΙΣ - ΕΠΙΠΕΔΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Οι αστικές εξυπηρετήσεις σε κάθε περίπτωση παρουσιάζουν διαφορές:

- τύπου
- έντασης
- ποικιλίας
- μορφής

ανάλογα με το χαρακτήρα των αναγκών που τις απαιτούν:

- συγνότητα εμφάνισης
- επειγόντας ή μη μορφής

Έτσι, ένα νηπιαγωγείο απαντά σε μια ανάγκη υψηλής συχνότητας εμφάνισης, ενώ μια σχολή θεάτρου σε μια χαμηλής αντίστοιχης συχνότητας.

Ένα Κέντρα Υγείας απαντά σε ανάγκες επειγόντας μορφής πράγμα, που δεν

συμβαίνει με ένα νοσοκομείο Χρονίων Παθήσεων.

Αναφερόμαστε στις ελάχιστες απαιτούμενες εξυπηρετήσεις δεδομένου, ότι για κάθε οικισμό απαιτούνται πρόσθετες εξυπηρετήσεις ανάλογα με τις ιδιαιτερότητές του:

- τάσεις και μορφές ανάπτυξης
- γεωγραφική θέση μέσα στο οικιστικό δίκτυο
- κοινωνικές ιδιαιτερότητες, κ.λπ.

Με βάση το παραπάνω πρότυπο και τη βιωσιμότητα των εξυπηρετήσεων σε σχέση με το πληθυσμιακό μέγεθος, οι οικισμοί ενός νομού ομαδοποιούνται σε :

- απλούς: ελάχ. πληθυσμό 500 κατ. και επιθυμητές ελάχιστες χρήσεις;
- εκπαίδευσης: νηπιαγωγείο, και αν είναι δυνατόν Δημοτικό (τουλάχιστον τις πρώτες τάξεις),
- εμπορίου: ένα κατάστημα διαφόρων προϊόντων και δη τροφίμων,
- πολιτιστικές: μια αίθουσα πολλαπλών χρήσεων,
- αθλητικές: ένα μικρό αθλητικό χώρο για παιδιά και εφήβους
- αναψυχής: καφενείο
- ελεύθεροι χώροι: μια πλατεία και πιθανά ένα αλούλιο
- ιεροί χώροι: ένας ναός, ένα κοιμητήριο

β.Κέντρα Κοινότητας: ελάχ. πληθυσμός: 2.000 κατ.

Διοικητικά διαθέτουν ένα Κοινοτικ

- του Δήμου είναι απαγορευτική για την άνετη εξυπηρέτηση των κατοίκων, ή/και
- υπάρχουν οικισμοί, πλην της «πρωτεύουσας», που βρίσκονται στην ίδια τάξη μεγέθους από πληθυσμιακή άποψη με αυτή, κι επομένως μπορούν να αναλάβουν, για τον περιορισμό των μετακινήσεων των πολιτών, εξυπηρετήσεις μεγαλύτερης ακτίνας από εκείνη της δικής τους οικιστικής περιοχής
 - υπάρχουν οικισμοί ισοβαρείς από οποιαδήποτε άποψη, που έχουν να κάνουν με την ανάπτυξη της όλης περιοχής του Δήμου (π.χ. τουριστικοί), κι επομένως οφείλουν να αναλάβουν χρήσεις ευρύτερης εμβέλειας
 - υπάρχουν οικισμοί με ιδιαιτερότητες σημαντικές για την ανάπτυξη της περιοχής (π.χ. συσσώρευση πηγών πλούτου) έτσι, ώστε απαιτούν συγκεκριμένες χρήσεις μεγάλης εμβέλειας, που πρέπει να χωριστηθούν εκεί, ανεξάρτητα απ' το αν και η πρωτεύουσα του νομού τις διαθέτει ή όχι
 - είναι ιστορικά αξιόλογοι οικισμοί

γ.Πρωτεύουσες Δήμων

Εξυπηρετούν μια ομάδα οικισμών συνολικού πληθυσμού αντίστοιχου της «συνοικίας» μιας μεγάλης πόλης, δηλαδή 5.000-15.000 κατ.

Η επιφάνειά του είναι της τάξης των 300 Km2. Δηλαδή η ακτίνα εξυπηρέτησης της πρωτεύουσας του Δήμου είναι της τάξης των 10 Km., ώστε σε 15 λεπτά το πολύ όλοι οι κάτοικοι του Δήμου να εξυπηρετούνται ως προς τις βασικές τους ανάγκες (Κέντρο υγείας, Γυμνάσιο, Λύκειο, ΟΤΕ κ.λπ.)

Τα παραπάνω πληθυσμιακά μεγέθη προκύπτουν με βάση τις ελάχιστες απαιτούμενες χρονοαποστάσεις για ταχεία εξυπηρέτηση και του ότι ο Μέσος Όρος πληθυσμιακής κατανομής στην Ελλάδα είναι 48,1 κατ./τετρ.χιλ.

Οφείλουν να έχουν τον μεγαλύτερο πληθυσμό απ' τους υπόλοιπους, ή/και να βρίσκονται στο κέντρο βάρος μιας ομάδας των εξυπηρετούμενων οικισμών ή/και να έχουν ήδη ικανή σχετική υποδομή.

δ.Πρωτεύουσες Δήμων και ταυτόχρονα πρωτεύουσες νομών

Οι πρωτεύουσες των νομών οφείλουν να μην απέχουν χρονικά απ' τους οικισμούς πέραν της 1H περίπου, για την πρόσβαση σε εξυπηρετήσεις που δεν παρουσιάζονται συχνά και συγχρόνως αντιστοιχούν σε πληθυσμό της τάξης των 50.000 κατ. (θέστιρο) ή των 100.000 κατ. (νοσοκομείο).

Κι αν υπάρχει περίπτωση μεγαλύτερων απ' τη 1H χρονοαποστάσεων, τότε μερικές απ' τις εξυπηρετήσεις επαναλαμβάνονται και στις απομακρυσμένες πρωτεύουσες Δήμων.

Επίσης, όταν η ίδια η πόλη είναι απομακρυσμένη από το κέντρο της περιφέρειας, τότε μπορεί να διαθέτει και υπηρεσίες

επιπέδου περιφέρειας εκείνες, που την αφορούν το περισσότερο. Η πρωτεύουσα του νομού οφείλει, μεταξύ των άλλων, να οργανώνει την όλη ανάπτυξη της περιοχής επιρροής της, και να συντονίζει τις σχετικές ενέργειες των επί μέρους Δήμων.

Είναι επιθυμητό η επικοινωνία με τους Δήμους να έχει ηλεκτρονική μορφή.

Οι εκεί αστικές εξυπηρετήσεις παρουσιάζουν μεγαλύτερη ποικιλία και η ένταση των χρήσεων είναι αρκετά υψηλή, ώστε οι απαιτούμενοι δημόσιοι χώροι είναι μεγάλης κλίμακας.

Η πρωτεύουσα του νομού, σε περίπτωση που ο πληθυσμός της είναι κατά πολύ μεγαλύτερος των 100.000 κατ., είναι φρόνιμο να αποτελείται από 2 και περισσότερους Δήμους (δημοτικά διαμερίσματα) για την ευκρινέστερη εικόνα της πόλης από την πλευρά των δημοτικών συμβούλων και των δημοτικών υπηρεσιών. Συχρόνως στην πρωτεύουσα του νομού οφείλει να λειτουργεί ένα επιτελικό δραγανό προγραμματισμού και συντονισμού, που θα ασχολείται με γενικότερα ζητήματα της πόλης και όλου του νομού.

ε.Πρωτεύουσες περιφέρειας

Είναι πόλεις, των οποίων η ακτίνα επιρροής ξεπερνά τα διοικητικά όρια του νομού, όπου ανήκουν, και καλύπτουν μια ολόκληρη περιφέρεια.

Εδώ η ποικιλία και οι εντάσεις των απαιτουμένων χρήσεων αυξάνονται, όπως αυξάνονται και οι απαιτούμενοι χώροι που τις φιλοξενούν.

Εν τούτοις, όπως και στα διοικητικά όρια ενός Δήμου, έτσι και μέσα στην έκταση μιας περιφέρειας υπάρχουν οικισμοί (συνήθως οι πρωτεύουσες των υπολοίπων νομών), που μπορούν να αναλάβουν χρήσεις επιπέδου «περιφέρειας», λόγω:

- της κατανομής των οικισμών,
- της ύπαρξης δυσκολιών στις μετακινήσεις,
- του ιδιαίτερου ρόλου της πρωτεύουσας του νομού κ.λπ.

σ.Μεγαλουπόλεις

Στην Ελλάδα, σ' αυτή την ομάδα ανήκουν μόνον οι μεγαλουπόλεις, όπως είναι οι οικισμοί Αθήνας και Θεσσαλονίκης και οι αντίστοιχοι νομοί χρήζουν ειδικής αντιμετώπισης.

4.ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗΣ ΔΙΑΙΡΕΣΗΣ ΝΟΜΟΥ ΣΕ ΔΗΜΟΥΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΗΤΕΣ

4.1.Πόσοι Δήμοι σε έναν νομό;

Ο αριθμός των Δήμων προκύπτει με βάση τις εξής παραδοχές:

- η μέση πληθυσμιακή πυκνότητα της χώρας είναι 50 κατ./Km2
- η μέγιστη χρονοαπόσταση απ' την πρωτεύουσα του Δήμου οφείλει να είναι της τάξης των 10 - 15, για τη γρήγορη και

πληροφόρηση των πολιτών, κι επομένως προκύπτει ένα κυκλικό σχήμα ακτίνας 10 Km, επιφάνειας 300 Km2, και πληθυσμού 15.000 κατ.

Έτσι, η τάξη μεγέθους του αριθμού των Δήμων που οφείλει να έχει ένας νομός ανέρχεται σε:

- [πληθ.] Νομού- πληθ. Πρωτεύουσας]: $15.000 + 1 = \alpha$
ή και
- Έκταση νομού : $300 \text{ Km}^2 = \beta$

Π.χ. ο ν. Καρδίτσας, έκτασης 2636 Km2, πληθ. 126.000 κατ. και πληθ.πρωτεύουσας της τάξης των 40.000 κατ. οφείλει να έχει 7-8 Δήμους. Με τον «Καποδίστρια» δημιουργήθηκαν 20 Δήμοι, εκ των οποίων μόνον τρεις έχουν την «υπόσταση» Δήμου. Μεταξύ των υπολοίπων υπάρχει και ο Δήμος Ρεντίνας (με έναν μόνο οικισμό), πληθ. 500 κατ. με μοναδική αιτιολογία, ότι πρόκειται για ιστορικό οικισμό. Είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα δημιουργίας Δήμου, όπου δεν ελήφθησαν υπ' όψιν ούτε οι εξαρτήσεις, ούτε η κατανομή των εξυπηρετήσεων.

4.2.Διαφοροποιήσεις

Εν τούτοις στην πραγματικότητα θα υπάρξουν διαφοροποιήσεις και στο σχήμα, και στον αριθμό αλλά και στον πληθυσμό του εκάστοτε Δήμου, οι οποίες προκύπτουν από:

- τα υπάρχοντα φυσικά και τεχνητά φράγματα (π.χ. κρημνός, λίμνη)
- το υπάρχον δίκτυο υποδομής και οι δυνατότητες επέμβασης σε αυτό
- την πραγματική πληθυσμιακή κατανομή και τις πιθανές εποχιακές αυξομειώσεις του πληθυσμού
- την υπάρχουσα υποδομή των οικισμών
- το οικιστικό δίκτυο και ειδικότερα τη γεωγραφική θέση των υπαρχόντων αστικών κέντρων
- το σύστημα του Γεωγραφικού Τοπίου
- το ρόλο των διαφόρων περιοχών και τη δυναμική τους

Έτσι τελικά δημιουργούνται Δήμοι που συγκλίνουν προς τον προτεινόμενο «διεστό», αλλά και Δήμοι που αποκλίνουν από αυτό, για τους παραπάνω λόγους.

Γενικά, όμως, πρέπει να υπάρχει πρόνοια για τη σύσταση Δήμων:

- ισχυρών από πληθυσμιακή άποψη
- ομοιογενών από γεωγραφική άποψη

καθώς και να υπάρχει προσαρμογή των πολεοδομικών προτύπων, προκειμένου να καθορίσθων οι τύποι, οι μορφές και τα μεγέθη των εξυπηρετήσεων, ανάλογα με:

- τις ιδιαιτερότητές τους
- τη χωρική τους σχέση με άλλους Δήμους
- τις υπάρχουσες τάσεις ανάπτυξης
- τα ειδικά προβλήματα που πιθανά παρουσιάζουν
- τον κυριαρχούσα ρόλο τους στην ευρύτερη περιοχή

4.3.Ηλεκτρονική διασύνδεση οικισμών - Περιορισμός των φυσικών μετακινήσεων

Οι παραπάνω ομάδες οικισμών οφείλουν να επικοινωνούν μεταξύ τους. Συγκεκριμένα, σ' αυτό το στάδιο που βρίσκεται η τεχνολογία, είναι πολλές οι εξυπηρετήσεις που μπορούν να γίνουν χωρίς τη φυσική μετακίνηση των ατόμων προς ή και από τα αστικά κέντρα, επομένως περιορίζονται εξαιρετικά και οι εντάσεις των εξαρτήσεων των οικισμών μεταξύ τους.

Υπάρχουν διασυνδέσεις που απαιτούνται μεταξύ οικισμών διαδοχικών βαθμίδων (π.χ. πρωτεύουσα Δήμου/πρωτεύουσα Νομού), αλλά και διασυνδέσεις που πρέπει να υπάρχουν μεταξύ μη-διαδοχικών βαθμίδων οικισμών (π.χ. πρωτεύουσα Δήμου/Αθήνας).

Κάθε πρωτεύουσα Δήμου οφείλει να διαθέτει μια Τράπεζα Πληροφοριών, για να διευκολύνει τη σύνδεση μεταξύ διαφόρων μονάδων που καλύπτουν διαφορετικούς τομείς στην αντίστοιχη διοικητική περιοχή.

</

ή και αν υπάρχουν κλιματολογικές συνθήκες που εμποδίζουν την άνεση των μετακινήσεων

Αλλά επίσης το κέντρο Υγείας του Δήμου, με τη σειρά του, οφείλει να συνδέεται με μονάδες υγείας μεγαλύτερων αστικών κέντρων, που είναι ειδικές σε παθήσεις που χρήζουν άμεσης αντιμετώπισης (π.χ. με ένα καρδιολογικό κέντρο), αλλά και να λειτουργεί επιτυχώς και στον τομέα της πρόληψης.

Στον τομέα της εκπαίδευσης τα αστικά κέντρα Δήμων («κέντρα Κοινότητας», πρωτεύουσες Δήμων), που βρίσκονται απομονωμένοι από μεγάλα εκπαιδευτικά κέντρα, οφείλουν να διαθέτουν ηλεκτρονική σύνδεση με βιβλιοθήκες, πανεπιστήμια κ.λπ., και να έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν οι μαθητές τους σε ηλεκτρονική μορφή λεξικά, μεθόδους εκμάθησης ξένων γλωσσών, εγκυκλοπαίδειες κ.λπ., ώστε η απόσταση από τα αντίστοιχα κέντρα να μην αποτελεί αναστατωκό παράγοντα στην εξέλιξη των κατοίκων τους.

Επί πλέον είναι επιθυμητό ο πολίτης να

συνδιαλέγεται οικονομικά με Εφορία, ΔΟΥ, ΙΚΑ, τράπεζες (ΕΤΕ, ΑΤΕ ή και άλλες), ΟΑΕΔ κ.λπ. χρησιμοποιώντας ηλεκτρονική μορφή επικοινωνίας και (οικονομικής ή άλλης) συνδιαλαγής, πιθανά με τη βοήθεια μιας σχετικής υπηρεσίας στο Δημοτικό Γραφείο του «κέντρου κοινότητας» ή του Δημαρχείου.

Και, όπως ήδη ελέχθη, κάθε διοικητική μονάδα των ΟΤΑ να είναι σε θέση να πληροφορεί τους κατοίκους για τις δυνατότητες τέτοιων ηλεκτρονικών επαφών, πολύ περισσότερο να έχει τη δυνατότητα να συμμετέχει στον προγραμματισμό τους.

5. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

5.1. Ήδη πέρασε αρκετό χρονικό διάστημα από τότε που εφαρμόστηκε ο νόμος «Καποδίστριας», ώστε οι πολίτες, αλλά και οι υπεύθυνοι (μέσα απ' την αρνητική τους εμπειρία) να έχουν αντιληφθεί τη μεγάλη σπουδαιότητα της διοικητικής εκείνης οργάνωσης, που θεμελιώνεται σε πραγματικά χωροταξικά δεδομένα και σε στόχους που προκύπτουν απ' την επιθυμία υψηλού βαθμού αυτονομίας των οικιστικών περιοχών (στα πλαίσια πάντα της βιωσιμότητάς τους), όσον αφορά τις εξυπηρετήσεις.

Θεωρούμε ότι είναι η κατάλληλη στιγμή αλλαγής των υπαρχόντων διοικητικών ορίων, και ελπίζουμε ότι αυτή η αλλαγή θα προκύψει από ένα σχεδιασμό, με πρότυπα τέτοια, που θα επιτρέψουν ένα σοβαρό υπολογισμό της κατανομής, του μεγέθους, των εντάσεων και των μορφών των αστικών εξυπηρετήσεων στους οικισμούς των νομών.

5.2. Στο παρόν άρθρο μιλούμε για τους ελληνικούς νομούς, (όπως είπαμε πλην όχι όμως για ομάδες μικρών νησιών και όχι για τους νομούς Αττικής και Θεσσαλονίκης), χωρίς να έχουμε θίξει το ζήτημα των σημερινών τους ορίων.

- Εν τούτοις σε πολλούς νομούς υπάρχουν οικισμοί, που θα μπορούσαν να εξυπηρετηθούν ευκολότερα και καλύτερα από γειτονικούς νομούς.
- Ή υπάρχουν νομοί προβληματικοί που θα ενδυνάμωναν αν συγχωνεύοταν με άλλους, όμορους, αναπτυσσόμενους.
- Ή τέλος, υπάρχουν νομοί, των οποίων η φυσιογνωμία και οι δυνατότητες ανάπτυξης φέρουν τέτοια κοινά χαρακτηριστικά, που θα ήταν πιο σωστό να αντιμετωπίζονται ως σύνολο.

Που σημαίνει, ότι πριν από τη διοικητική διαίρεσή τους σε Δήμους, ίσως είναι οικόπιμη η διερεύνηση της διοικητικής διαίρεσης σε επίπεδο χώρας, δηλαδή η επανεξέταση των ορίων των περιφερειών και των νομών.

Ηδη υπάρχουν προτάσεις (π.χ. στο Χωροταξικό σχέδιο Πρεβιφέρειας Θεσσαλίας της ομάδας των μελετητών Δασκαλάκη και Τσακίρη, 1999), που επισημαίνουν τη σκοπιμότητα ενοποίησης ορισμέ-

νων νομών (Λαρίσης/Μαγνησίας και Τρικάλων/Καρδίτσας).

Γνώμη μας είναι, λοιπόν, η εκ νέου ομαδοποίηση των οικισμών της χώρας σε περιφέρειες και νομούς, και κατόπιν σε Δήμους και Κοινότητες, όπως ορίστηκαν πάρα πάνω.

5.3. Ένα σημαντικό κεφάλαιο, που οφείλεται συμπληρώσει τις κανονές των εξυπηρετήσεων στους οικισμούς και το διοικητικό τους χαρακτήρα, είναι η φυσιογνωμία τους, αλλά και η φυσιογνωμία της ευρύτερης περιοχής (η Φυσιογνωμία του Γεωγραφικού Τοπίου του εκάστοτε νομού).

Για παράδειγμα οι μορφές τουρισμού και οι μορφές των στοιχείων της τουριστικής υποδομής εξαρτώνται (μεταξύ των άλλων) και απ' τα φυσιογνωμικά χαρακτηριστικά.

- των σημείων έλξης
 - των τουριστικών εποχών
 - της κοινωνικής ζωής των μόνιμων κατοίκων
 - της αρχιτεκτονικής φυσιογνωμίας
 - του αναγλύφου, κ.λπ.

Κατά συνέπεια τα χωροταξικά και πολεισθητικά πρότυπα οφείλουν να συμπληρώνονται και να διαφοροποιούνται ανάλογα με τις απαιτήσεις της φυσιογνωμίας των τόπων.

5.4. Τέλος, το πλήθος, η ποικιλία και μορφή των εξυπηρετήσεων εξαρτώνται απ' τις αναπτυξιακές δυνατότητες των οικισμών και της ευρύτερης περιοχής τους. Για παράδειγμα άλλες μορφές εκπαίδευσης ενηλίκων απαιτεί ένας αγροτικός οικισμός, κι άλλες ένας τουριστικός ή βιομηχανικός.

5.5. Από τα παραπάνω θεωρούμε, ότι γίνεται σαφές, πως κάθε διοικητική διαίρεση περιοχής, οφείλει να θεμελιώνεται σε πραγματικά χωροταξικά δεδουλμένα.

Ούτως ή άλλως, οφείλει εκεί να συμμετέχει ενεργά και ο τεχνικός κόσμος της χώρας, ενώ αρμόδια υπουργεία, όπως τα ΥΠΕΧΩΔΕ, να θέτουν συγκεκριμένες προδιαγραφές και πρότυπα και να ασκούν ενεργητικό έλεγχο, ώστε ο σχεδιασμός να γίνει αποτελεσματικός και να αφορά σε ένα ικανό βάθος χρόνου.

6.ΟΙ ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΑΝΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΟΙΚΙΣΜΟΥ*

(δεν συμπεριλαμβάνονται οι απλοί οικισμοί πληθυσμού < 500 κατ.)

- Η ένδειξη H/Y σημαίνει επικοινωνία ηλεκτρονικής μορφής με κεντρικές μονάδες
- Η ένδειξη «πιθανά» σημαίνει, ότι η εμφάνιση τους εξαρτάται από συγκεκριμένα χαρακτηριστικά του κέντρου κοινότητας (απόσταση από μεγαλύτερα αστικά κέντρα, απασχόληση πληθυσμού κ.λπ.)

ΕΡΓΑ				
πεισμάτων παραδόσεων ΕΠΙ Λέσβου Παροχής καταργίας	παραδόσεων επί την υφαντή			
ΔΗΜΟΣΙΑ ΤΑΞΗ - ΔΙΦΑΛΕΙΑ				
πίστα στοίχιος επικοινωνίας/ πίστα παραπλεύτη	παραδόσεων επί την υφαντής/ παραπλεύτη	πίστα στρατού παραδόσεων/ υποθέματα	στρατός	
ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ				
παραδόσεων παραπλεύτη ορού Εφορία/ διοίκηση/ ΕΛΤΑ/ΔΕΗΝΟΤΕ	ΟΦΕΛ πίστα Τελωνείο/ κηματοπή παραστάση			
ΔΙΚΑΙΟΕΥΝΗ				
Εγγραφήσεων/ παραπλεύτη	παραδόσεων/ πληρεύσισης / πρωτότοκη/ παραμοτούσιο πίστα παραπλεύτη καθοπήριο επιλίλιων	εργασία ρυθμίσεων	εργασία ρυθμίσεων	Άρθρο Πλήρης
ΓΕΩΡΓΙΑ				
πίστα γεωργίου/ πίστα επικόπτρος	απρόστατη κατίνα ρεύμα/ πίστα εγκαταλόγου/ Σφραγίδα/ Εκπαίδευση απρόστατη/ πίστα εβραϊκής απαρτερητικής	Δίνεται Υπ. Γεωργία/ επίσημη αναστορίαν		
ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ				
Εγκατ. Αναρρίζοντα/ πίστα γεωργίας/ Έργωνας	ξενοδοχείο	Εγκατάσταση επισκεψίας	Εγκατάσταση παρακράτηση	
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ				
πίστα ελαστόριο	ελαστόριο πίστα αεροδρόμιο	πίστα αεροδρόμιο	αεροδρόμιο	
ΜΕΤΑΠΟΙΗΣΗ (μέσα για την επικαταστάση)				
πίστα μικρό εργοστόριο	πίστα μικρού εργοστατή επικαταστάσης	μικρού εργοστατή επικαταστάσης		
ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ (εκστρατηγική παραμορφών)				
σύνδεση με πρωτότοκη και με αποκρίτη και κανονικής	σύνδεση με πρωτότοκη παραπλεύτη, και χώρας	σύνδεση με παραπλεύτη και πίστα με εξωτερική	σύνδεση με παραπλεύτη και πίστα με εξωτερικό	
ΤΡΑΠΕΖΕΣ				
ΑΤΕ, ΕΤΕ, ΕΥΠΥ,	ΑΤΕ, ΑΥΝΕ	ΕΤΕ,		Κέντρα Επιχειρησιακής

Η μορφογένηση των ορίων στην πόλη

• Θεοδωρής Ζαμενόπουλος, Κατερίνα Αλεξίου • αρχιτέκτονες

Το παράδειγμα της οδού Πειραιώς

INCIPIT, Η ανοικτή συστηματική έρευνα και θεωρία.

«Θα ήθελα να μπορούσα να γράψω ένα βιβλίο που θα ήταν μονάχα éna incipit, που θα διατηρούσε σε όλη την διάρκεια του την δύναμη της αρχής, εκείνη την χωρίς αντικείμενο αναμονή». (σελ. 184, Italo Calvino, «Άν μια νύχτα του χειμώνα ένας ταξιδιώτης...», εκδ. Αστάρη, 1982)

«Η επιστήμη λοιπόν δεν είναι ποτέ μια ολοκληρωμένη διαδικασία και συνεπώς βρίσκεται πάντα «πριν» από το γεγονός. Έτοις η απλότητα η κομψότητα ή η συνέπεια δεν είναι ποτέ αναγκαίες συνθήκες της επιστημονικής πρακτικής». (σελ. 55, Paul K. Feyerabend, «Ενάντια Στη Μέθοδο. Για μια αναρχική θεωρία της γνώσης», εκδ. Σύγχρονα θέματα)

Σκοπός της έρευνας είναι η ανάπτυξη μιας ανοικτής συστηματικής θεωρίας και πρακτικής, για την πραγμάτωση μιας κατασκευής που έχει ως στόχο την καταγραφή, τον σχεδιασμό και κυρίως τον έλεγχο του μετασχηματισμού του χώρου. Αν δεχτούμε αρχικά πως το σύνολο των δράσεων που υιοθετούνται για τον μετασχηματισμό του χώρου, προσδιορίζουν ένα «όποιο αρχιτεκτονικής παρουσίας», τότε αυτός ο τόπος θεωρούμε πως συνιστά μια «κατασκευή». Εκείνο που μας ενδιαφέρει, είναι η συμπεριφορά της κατασκευής απέναντι στις ιδιότητες του χρόνου και της κίνησης, της ασάφειας και της πλειοτυμίας, της πολυτλόκητης και της μη γραμμικότητας, αλλά επίσης η σχετική της αυτονομία, σε σχέση με τον αρχιτέκτονα και την πόλη και το είδος της πληροφορίας που καταγράφει. Οι ποιότητες αυτές προσδιορίζουν την «όψη της κατασκευής».

Η διάρθρωση και η εξέλιξη της έρευνας, στηρίζεται σε μια συνεχή πορεία σχηματισμού κομβικών προγραμμάτων και δράσεων, που στοχεύουν περισσότερο στην διασύνδεση διαφορετικών περιοχών του επιστητού και το άνοιγμα σε νέους στόχους και τεχνικές, παρά στην παγίωση μιας προβληματικής. Η πορεία αυτή, είναι που προσδιορίσαμε ως ανοικτή συστηματική έρευνα και στοχεύει ουσιαστικά σε «ένα πείραμα ανοικτό στο χρόνο για μια συστηματική της αποσπασματικής και διασπασμένης ολότητας».¹

ΕΝΝΟΙΕΣ ΚΑΙ ΘΕΩΡΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Η έρευνα λοιπόν ξεκινάει με μια σειρά από μεροληπτικές υποθέσεις ή καλύτερα

από εμμονές, οι οποίες επαναλαμβάνονται σαν επωδή προσδιορίζοντας την βαρύτητα κάποιων όρων και την διεισδυτική ικανότητα κάποιων θεωριών. Θεωρούμε λοιπόν πως η ανάπτυξη του αρχιτεκτονικού περιβάλλοντος σχηματίζεται μέσα από ένα ανοικτό σύνολο μετασχηματισμών, κάτι που αφορά τόσο τη διαδικασία σχεδιασμού όσο και την ίδια την πραγματικότητα της πόλης. Με την έννοια του μετασχηματισμού, προσδιορίζουμε την κίνηση, την μεταβολή, σαν τρόπο ύπαρξης της ύλης, αλλά και τη διασυνδέουμε με τη νόηση.² Η εργασία του μετασχηματισμού ωστόσο, είναι και το αντικείμενο της αρχιτεκτονικής πρακτικής. Σύμφωνα με τον Althusser³ η πρακτική, και ας δεχτούμε αρχικά αυτή την θέση, ορίζεται ως η διαδικασία μετασχηματισμού μιας δεδομένης πρώτης ύλης σε ένα καθορισμένο προϊόν. Η πληροφορία που μας ενδιαφέρει, δεν είναι ούτε η αρχική θέση, ούτε το τελικό προϊόν, αλλά «η ίδια η εργασία του μετασχηματισμού», ως κίνηση με την ευρύτερη φιλοσοφική σημασία.

Οι μετασχηματισμοί αυτοί παράγονται από την στιγμή που ο αρχιτέκτονας σχεδιάζει σε ένα χαρτί, σε ένα ηλεκτρονικό υπολογιστή ή σε ένα οποιοδήποτε άλλο μέσο, προβάλλοντας, με βάση τους νόμους και τις ιδιότητες αυτής της προβολής, έναν ολόκληρο κόδιμο στοχασμών, συγκρούσεων και δράσεων. Έτοις μπορούμε να ισχυριστούμε, πως κάθε συλλογισμός, κάθε αρχιτεκτονική επιλογή και κάθε δράση, σε πραγματικό ή σε φανταστικό χρόνο, προσδιορίζεται μέσα από μετασχηματισμούς στοιχείων, μέσα από ουνάψεις, από ουνθέσεις, που σχηματίζουν κατά κάποιο τρόπο μια μορφή. Η μορφή αυτή είναι εξ' ορισμού μια οντότητα, αλλά και μια μετασχηματιστική διαδικασία. Η κάθε δράση έχει λοιπόν, μια ατέρμονα διτροπική συμπεριφορά ως μετασχηματισμός και ως το προϊόν του μετασχηματισμού.

Η αξία της κίνησης και του μετασχηματισμού, ιδιαίτερα για την περιγραφή και τον σχεδιασμό της Πειραιώς, επιβεβαιώνεται από τις έντονες χωρικές αλλά και χρονικές της διακυμάνσεις. Στον Ελαιώνα για παράδειγμα, οι λειτουργικές εναλλαγές κατά την διάρκεια της μέρας, ανατρέπουν την ευρύτερη λειτουργία και οργάνωση του χώρου. Από μια «βιομηχανική» περιοχή, με αποθήκες και χονδρικό εμπόριο, μετασχηματίζεται σε μια περιοχή έροημη αλλά και «συνωμοτική» που δίνει τελικά την εικόνα μιας κρυφής πλατείας. Η προσπελασμότητά της αλλάζει ριζικά, όπως και ο βαθμός αυτονομίας της. Μπορούμε να πούμε πως η Πειραιώς στο σύνολό της δομείται από ένα πλήθος μονάδων –όπως αυτή του Ελαιώνα– που διαμορφώνονται

βάσει οργανωτικών, λειτουργικών, ιστορικών ή και αντιληπτικών παραγόντων και μετασχηματισμών. Ο βαθμός αυτονόμησης ή αντίθετα συντονισμού και αλληλεπικάλυψης αυτών των μονάδων, είναι λοιπόν ένα γενικότερο ερώτημα για τον προσδιορισμό της Πειραιώς.

Κάθε σύνολο μετασχηματισμών που διαμορφώνει μια παρατήρηση και μια αρχιτεκτονική οντότητα στην Πειραιώς, επιβεβαιώνει και σταθεροποιεί, πάντοτε σε κάποιο βαθμό, μια ιδιότητα του χώρου. Για αυτά τα σύνολα χρησιμοποιούμε τον όρο ασαφής ομάδα ή ασαφής συμμετρία. Πρόκειται για μια υβριδική έννοια που προκύπτει από την συνδυαστική της θεωρίας των ομάδων και της ασαφούς λογικής και μας παρέχει ένα ελάχιστο υπόβαθρο θεωρίας, με στόχο κυρίως την οργάνωση του λόγου και της σκέψης. Μία δεύτερη έννοια, που συνδέει τα ασαφή σύνολα με τις πιθανότητες και έχει αναπτυχθεί από τον Bart Kosko, ορίζει πως η πιθανότητα για ένα γεγονός, είναι ο βαθμός που το όλο, δηλαδή το σύνολο των δυνατών αποτελεσμάτων, μετέχει στο μερικό, δηλαδή στο συγκεκριμένο γεγονός. Ο λόγος αυτός είναι ο βαθμός περιεκτικότητας του όλου στο μερικό. Οι έννοιες της ασαφούς ομάδας και του βαθμού περιεκτικότητας δίνουν ένα μέτρο συμπλήρωσης και ανταγωνισμού μεταξύ των συμμετριών και των ρήξεων συμμετρίας που εμφανίζονται σε μια μετασχηματιστική διαδικασία.⁴

Η ΕΝΝΟΙΑ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Η ιστορία των διαδικασιών μετασχηματισμού του χώρου, η ομάδα των συμμετριών και των ρήξεων, προσδιορίζει την κατασκευή με την οποία μετέχει ο αρχιτέκτονας στον πραγματικό χρόνο. Η κατασκευή αυτή, είναι το πεδίο ανάπτυξης της γνώσης και της νόησης, αλλά και ο τόπος προβολής του πραγματικού χώρου. Είναι λοιπόν κάτι που δεν ταυτίζεται «ούτε με την σκέψη ούτε με τον κόσμο»⁵ αλλά αποτελεί ένα ενδιάμεσο που τα περιέχει και τα δύο αλλά και περιέχεται σ' αυτά, πάντοτε σε ένα βαθμό.

Οι ενδιάμεσοι, η κατασκευή έχει ένα βαθμό αυτονομίας. Κατά κάποιο τρόπο είναι ένα αυτόματο, αλλά με διαφορετικό βαθμό σχετικής ανεξαρτησίας (ανάλογα με τον τρόπο που πραγματώνεται), με διαφορετική ποιότητα και «βαθμό νόησης». Δυο στενά συμπληρωματικοί δρόμοι ορίζουν την νόηση μιας κατασκευής: η κυριαρχία πάνω στον χρόνο και ο έλεγχος της κίνησης.⁶

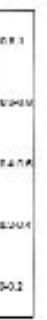
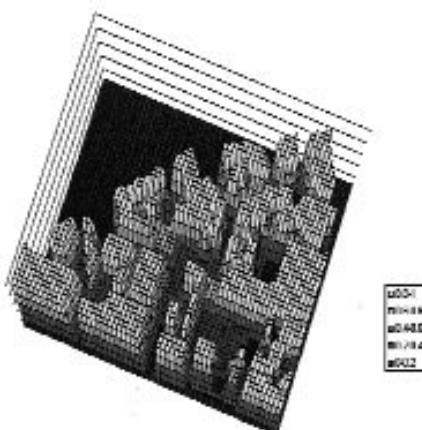
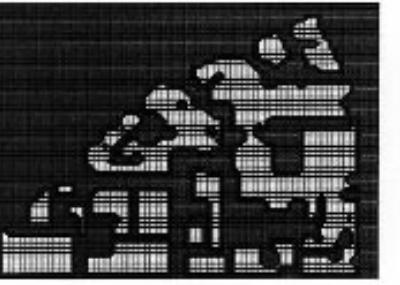
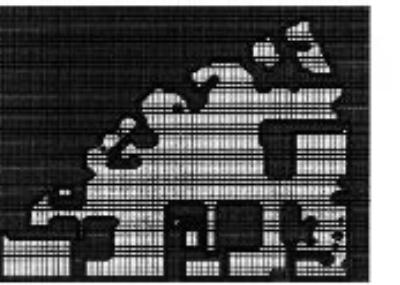
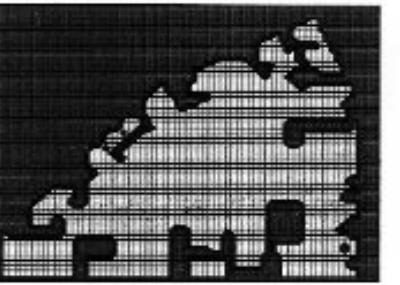
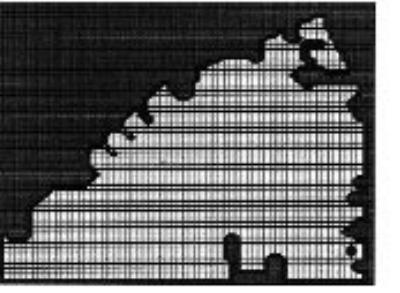
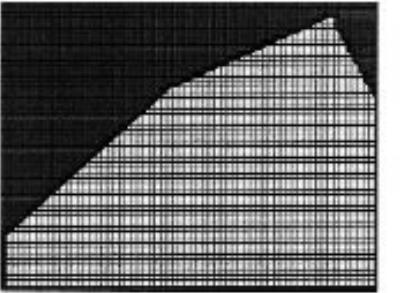
Η κατασκευή, από την στιγμή που είναι ενεργό τμήμα ενός ευρύτερου συνόλου μετασχηματισμών, διακρίνεται από την ικανότητα της να απορροφά και να επεξεργάζεται καθορισμένες μορφές πληροφορίας (δηλαδή μετασχηματισμών). Η συμπεριφορά της σε αυτούς τους μετασχηματισμούς όπως επίσης και η μορφή της πληροφορίας που καταγράφεται, προσδιορίζει το είδος και την φύση του ελέγχου.

ΜΙΑ ΚΡΙΤΙΚΗ ΣΕ «ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΕΣ»

ΜΟΡΦΕΣ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΟΥ ΜΕΤΑΣΧΗΜΑΤΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΧΩΡΟΥ

Προκειμένου να αιτιολογήσουμε αλλά και να περιγράψουμε τις συμμετρίες και τις ρήξεις συμμετριών της κατασκευής που υλοποιούμε, θα επιχειρήσουμε ένα αδρομέρη διαχωρισμό βασικών κατευθύνσεων ή εναλλακτικών που θα μπορούσαμε να ακολουθήσουμε για τον έλεγχο του χώρου.

Η καθιέρωση της αρχιτεκτονικής πρακτικής ως μια ολοκληρωμένη διαδικασία που αναπτύσσεται σε πρωθυπότερο χρόνο και ως προ-απαιτούμενο για την παραγωγή του χώρου έχει βαθιές ιδεολογικές, κοινωνικές αλλά και επιχειρησιακές ρίζες.⁷ Το αποτέλεσμα πάντως της διάκρισης της φυσικής διαδικασίας μετασχηματισμού, από τον τεχνικό σχεδιασμό της, είναι ο αποκλεισμός της δεύτερης από τον πραγματικό χρόνη. Αυτό σημαίνει πως από τους απλούς συλλογισμούς (παραδείγματος χάριν της μορφής Αν... τότε) και την τετριμένη διαδικασία της προβολικής γεωμετρίας (τις προβολές δηλαδή νοητικών ή πραγματικών εικόνων σε ένα καρτεσιανό σύστημα), μέχρι τους αλγόριθμους (οι οποίοι καταγρά



να συλλάβουμε «διαμιάς» μια κατασκευή, ένα μοντέλο που θα παραμένει αναλλοίωτο στο πραγματικό χώρο. Προϋποθέτει την λήψη και την επεξεργασία άπειρης πληροφορίας, τόσο σε επίπεδο ποιότητας όσο και σε επίπεδο ακρίβειας (δηλαδή «καθαρότητα» πληροφορίας από «θορύβους»). Στην πραγματικότητα όμως αυτό είναι ακατόρθωτο. Όχι μόνο δεν μπορούμε να συλλάβουμε το χώρο διαμιάς αλλά απαιτείται άπειρος ή έστω συνεχής χρόνος για τον προσδιορισμό μιας συνολικής εικόνας για την επέμβαση.

Θα ήταν αρκετά χρήσιμο να συνδέσουμε το πρόβλημα αυτό, με ένα σχεδόν αδιέξοδο, αλλά πάντα ανοικτό ερώτημα, για το ποιος, πώς και σε τι βαθμό μετασχηματίζει το χώρο. Και η συσχέτιση αυτή είναι χρήσιμη όχι μόνο γιατί μας φέρνει αντιμετωπους με ένα μεγάλο υπαρξιακό, για τους αρχιτέκτονες, ερώτημα (σε τι βαθμό μπορεί να υπάρξει αρχιτεκτονική χωρίς αρχιτέκτονες), αλλά κυρίως γιατί αποτελεί τελικά ένα από τη σκοτεινότερα συνθετικά προβλήματα του σχεδιασμού. Στην περίπτωση της Πειραιώς, στην Αθήνα, έχουμε ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα μιας ιστορικής περιοχής στην οποία το ερώτημα αυτό, εκ των πραγμάτων είναι ανοικτό. Με την διαμόρφωση του χώρου σχετίζονται όχι μόνο διαφορετικές βαθμίδες εξουσίας (γειτονιές, δήμοι, ΥΠΕΧΩΔΕ) αλλά και διαφορετικά κέντρα εξουσίας: υπουργεία (πολιτισμού, περιβάλλοντος και βιομηχανίας), δημόσιοι και ιδιωτικοί φορείς, οργανισμοί, υπηρεσίες (Οργανισμός Αθήνας, Μετρό, Αρχαιολογική Υπηρεσία, Σύλλογος Αρχιτεκτόνων), αλλά και οργανωμένες μειονότητες (όπως μουσουλμάνοι και ταιγγάνοι).

Η Πειραιώς τόσο ιστορικά όσο και συγχρονικά προσδιορίζεται, αναδιαμορφώνεται και συντίθεται από πολλούς και πολλαπλώς αλληλοεπηρεαζόμενους φορείς και παράγοντες. Ακόμα και σε επίπεδο οικοδομικού τετραγώνου είναι έκδηλη η παρουσία αντιφατικών γεγονότων που ουσιαστικά πρεσβεύουν μια πολυδιάστατη παρουσία. Είναι φυσικό λοιπόν κάθε απόπειρα προσδιορισμού του προβλήματος Πειραιώς να μοιάζει αδύνατη ή έστω εξαιρετικά πολυδιάστατη. Ο αρχιτέκτονας κινδυνεύει να εγκλωβιστεί σε μία πολύπλοκη πραγματικότητα, στην οποία ή λειτουργική και αισθητική ισχύς κάποιων μεμονωμένων αποφάσεων αντιπροσωπεύει –στην καλύτερη περίπτωση– την μόνη διαπραγματευτική τονδυνάτητα. Άλλωστε στην περίπτωση της Πειραιώς, ο αρχιτέκτονας πολεοδόμος αποκομμένος από την συζήτηση των διενέξεων, που έχει απομονωθεί στο στενό πολιτικό επίπεδο, τείνει να πραγματοποιεί σενάρια και προτάσεις, τα οποία νομιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο από την εσωτερική τους λογική. Αν και αυτό από μόνο του δεν εκφράζει ένα αρχιτεκτονικό και κοινωνικό αποκλεισμό, η ελκυστικά εύκολη εκμετάλλευση του, διακιβεύει την δυναμική της αρχιτεκτονικής παρουσίας. Από την μία ο πολιτικές δυνάμεις βρίσκουν ένα αδιάβλητο άλλοθι και από την άλλη οι αρχιτέκτονες εφησύχαζονται στη διεισδυτική ικανότητα της

ανάλυσής τους, λαμβάνοντας μάλιστα έναν εικονικό, αλλά και κάποτε υπαρκτό, χώρο «άκαμπτης» εξουσίας.⁸ Για τον M. Bookchin αυτό σηματοδοτεί το πέρασμα από την πόλη στο Αστο. «Στην αστικότητα», όπως παραπτερεί ο ίδιος, «το αντίστοιχο αυτού του αφηρημένου εμείς (το οποίο και εκφράζει την ιδέα της πόλης) είναι το αφηρημένο σχέδιο: το αρχιτεκτονικό σχεδιάγραμμα που θα επιλύσει τα σοβαρότερα προβλήματα της πόλης με την πιο εξελιγμένη τεχνογνωσία». Όλα αυτά συμπλήρωνται, περιέχοντας κάποιες «μεροληπτικές προϋποθέσεις». «Η πιο σημαντική απ' αυτές είναι ότι μία ορθολογική πόλη είναι προπάντων πριούν ενός καλού σχεδιασμού».⁹ Ο εγκλωβισμός του αρχιτέκτονα στην ίδια την δυναμική που περιγράφει και αναλύει, είναι υπαρκτός: «Το να μπορείσει να γίνει κάτι», συνεχίζει ο Bookchin, «ουσιαστικά σημαίνει να κάνεις πολεοδομικά σχέδια μέσα στις παραμέτρους που καθιερώθηκαν από το κοινωνικό σύστημα. Άλλα κατ' αρχήν το σύστημα είναι έμφυτα ανορθολογικό και έτοις ο πολεοδομικός σχεδιασμός βρίσκεται στην απίθανη θέση να προσπαθεί να καταστήσει ορθολογικό έναν κοινωνικό οργανισμό του οποία η ίδια η ουσία είναι η ανορθολογικότητα – παραγωγή για την παραγωγή και η υποταγή των ανθρώπινων σκοπών σε οικονομικούς στόχους».¹⁰ Η θέση αυτή, αν παρερμηνευτεί, είναι ελκυστικά εύκολη στην κριτική ή αντίθετα στην αποδοχή της. Η κυριαρχία των οικονομικών παραγόντων, οι αξίες και οι σταθερές που αναδύονται στο χρόνο μιας κοινωνίας, είναι ικανές να παράγουν μια χαοτική και ντετερμινιστικά ανορθολογική εικόνα. Μια διτική απάντηση του τύπου αναπαραγωγή και αποδοχή ή αντιδιαστολή και ρήξη δεν είναι το ζητούμενο. Ο αρχιτέκτονας που θέτουμε για την εαυτό μας και την εργασία μας, δημιουργεί αντίθετα ένα πλειοτυπικό περιβάλλον αποφάσεων στο οποίο οι συμμετρίες και οι ρήξεις συνυπάρχουν διαλεκτικά.¹¹ Θέτουμε ένα πολεοδομικό ή αρχιτεκτονικό σχεδιασμό που στοχεύει στο πείραμα ως μία «συνεχή διαδικασία λήψης αποφάσεων»¹² στον πραγματικό χρόνο της πόλης. Συνοψίζοντας θα λέγαμε πως το πρόβλημα των παραδοσιακών μορφών σχεδιασμού και ελέγχου, είναι ο διαχωρισμός, της διαδικασίας υπό έλεγχο, από τον αρχιτέκτονα και την κατασκευή του. Ο «ιστορικός» αυτός διαχωρισμός παράγει «αφρομένα σχέδια» τα οποία με το χρόνο πολλαπλασιάζουν την απόκλιση τους από το πραγματικό αντικείμενο. Όσο το «σχέδιο» παράγεται σε ένα «νεκρό χρόνο», δηλαδή έξω και πριν από τον χρόνο της παραγωγής του χώρου, τόσο περισσότερο θα μετασχηματίζεται σε ένα ανεξάρτητο και ουδέτερο τόπο¹³ στον οποίο η προβολή των σκέψεων και των ιδεών, μένει μακριά από την δυναμική της περιοχής επέμβασης. Ο Henri Lefebvre γράφει χαρακτηριστικά για την «εξαφάνιση του τόπου» από τον χώρο του σχεδιασμού, σημειώνοντας πως «η εξαφάνιση αυτή, επιτρέπει να πιστεύουμε ότι ο άγραφος και ο

ομοιογενής χώρος του χαρτιού, πάνω στο οποίο το χέρι του σχεδιαστή καταγράφει την «κάτοψη», κατόπιν την τομή και την όψη, αντιστοιχεί επαρκώς στον αντικειμενικό και πραγματικό χώρο».¹⁴ Αν και ο Lefebvre αναφέρεται αποκλειστικά στα χαρακτηριστικά του Ευκλείδειου, προβολικού ή και ψευδό-ευκλείδειου¹⁵ χώρου, σε κάθε περίπτωση αυτό που αξίζει να κρατήσουμε, είναι η σπουδαιότητα της ένταξης, στη συνθετική εργασία, ομάδων μετασχηματισμού που προσδιορίζουν ένα χώρο ανάπτυξης της αρχιτεκτονικής πρακτικής, ανίστοιχο και παράλληλο, με τον πραγματικό χρόνο της περιοχής μελέτης. Αν το σχέδιο είναι εξοκμένο από τους μετασχηματισμούς της πόλης, τότε και ο ρόλος του αρχιτέκτονα και η σημασία της τοπικότητας του, μένει ένα κενό ερώτημα με περιορισμένη διαπραγματευτική ισχύ. Το ερώτημα για το ποιος μετασχηματίζει τον χώρο, μένει διαρκώς έξω από την σχεδιαστική πρακτική, αν και ουσιαστικά μεταφέρει τον προβληματισμό για μια βαθιά, και ιστορική για την αρχιτεκτονική, σχέση, αυτή του τμήματος με το όλο. Οι μορφές, είτε εκφράζουν μια φυσική παρουσία, είτε προσδιορίζονται περισσότερο αφαιρετικά (όπως έγινε στην αρχή του κειμένου ως σύναψη μετασχηματισμών), αντιστοιχούν σε σχέσεις τοπικών και ολικών δομών. «Η μορφολογία, ταλαντεύεται μεταξύ των δύο πόλων που προαναφέρθηκαν (του ολικού και του τοπικού), σύμφωνα με τις συγκυρίες... αλλά μπορεί επίσης να συμβεί να πλησιάσουν τα δύο άκρα με τρόπο ώστε ο κατακερματισμός και η ομοιομορφία να συναντηθούν αλληλοενισχύομενα».¹⁶ Η θέση αυτή επιβεβαιώνει την ασαφή και πλειοτυπική σχέση του τμήματος με το όλο, ως ένα ανοικτό ερώτημα, το οποίο οφείλει να διαπραγματεύεται η κατασκευή που σχεδιάζουμε (αντίθετα με αυτό που συμβαίνει στις παραδοσιακές μορφές σχεδιασμού).

ΤΑ ΟΡΙΑ. Η ΒΑΣΙΚΗ ΠΡΑΞΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Η κατασκευή λοιπόν την οποία πραγματώνουμε, ο χώρος δηλαδή της σχεδιαστικής πρακτικής, επιδώκουμε να είναι ένα ενεργό πεδίο, ένα πεδίο με μνήμη και με αναδυόμενη συμπεριφορά. Η συμπεριφορά αυτή γενικά καταγράφει και αναπαράγει σε πραγματικό χρόνο, μια συνεχή διαδικασία διαλεκτικού ή ιεραρχικού¹⁷ αναπροσδιορισμού και αμφισβήτησης της χωρικής κατανομής κάποιων οντοτήτων.¹⁸ Η ομάδα των μετασχηματισμών με βάση τους οποίους αναζητάμε την υπόσταση και την μορφή μιας πρότασης, είναι όλοι εκείνοι που «μετράνε» τον αναπροσδιορισμό και την αμφισβήτηση των αρχιτεκτονικών επιλογών, ως βαθμό συμμετοχής του συνόλου των επιλογών στην τομή τους. (βαθμός περιεκτικότητας). Η μετασχηματιστική διαδικασία που περιγράφουμε αντιστοιχεί σε αυτό που ονομάζουμε όρια.

Προσπαθούμε λοιπόν να χειριστούμε την έννοια του ορίου περισσότερο σαν μια «τάση προς» (σαν έναν ελκυστή), παρά

σαν ένα φράγμα ή ένα στατικό αντικείμενο. Το όριο, γίνεται μια διαδικασία προσέγγισης της μορφής και όχι η μορφή η ίδια: κάθε γεωμετρική του έκφραση στο παρόν, είναι ταυτόχρονα και το άνοιγμα απεύρων δυνατοτήτων για το μέλλον. Αποτελεί ουσιαστικά το λόγο, του είναι με το γίγνεσθαι, του όλου με το τμήμα, του εν δυνάμει με το εν ενεργείᾳ. Είναι, σε τελική ανάλυση, ένα κλασματοποιημένο¹⁹ ερώτημα για το χώρο, που μένει πάντοτε ανοικτό και υπό διαρκή αμφισβήτηση.

Η ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΑ ΤΩΝ ΟΡΙΩΝ

Η συμπεριφορά των ορίων είναι ανοικτή και ακαθόριστη, όπως και η ίδια η εικόνα τους. Μπορούμε να παρακολουθήσουμε τη συμπεριφορά των ορίων μέσα από το παράδειγμα της Πειραιώς. Μέσα στην πολύπλοκη πραγματικότητα της πόλης, η Πειραιώς τείνει να αναδύεται σαν μια αυτόνομη, σταθερή οντότητα. Τείνει να διατηρεί την αξιονότητα και τη «μονή» της διάσταση, μέσα από ένα σύνολο μετασχηματισμών που υπαγορεύει η λειτουργία της σαν κεντρική αρτηρία, που συνδέει το κέντρο της Αθήνας με τον Πειραιά, διασχίζοντας τους δήμους της περιφέρειας. Όμως υπάρχουν και μετασχηματισμοί που καταστρέφουν την συνέχεια της και τείνουν να της προσδώσουν μια πλεγματική πολυδιάστατη εικόνα. Είναι μετασχηματισμοί που αφορούν την διακλάδωση και διασύνδεση της με άλλες σημαντικές για την πόλη αρτηρίες, αλλά και μετασχηματισμοί που κλασματοποιούν αυτή την αρχική αυτόνομη οντότητα, σε άλλες οντότητες που σχηματίζονται από την αλληλεπίδραση της Πειραιώς με τους γύρω δήμους – αλληλεπίδραση οργανωτική, λειτουργική ή και οπτική.

Ο προσδιορισμός της συμπεριφοράς των ορίων προεξοφλεί στην ουσία και τον τρόπο μελέτης τους. Η αρχική παρατήρηση κάπιων ορίων σε ισορροπία είναι ουσιαστικά η εναρκτήριος δύναμη, οι αρχικές συνθήκες ενός «πειράματος» για την πόλη, πάνω στις οποίες δομείται ένα σύνολο ερωτημάτων για το μετασχηματισμό της, για τη δυναμική της πορεία. Εδώ τέθηκαν τα ερωτήματα για το βαθμό που η Πειραιώς αποτελεί μια μονοδιάστατη οντότητα, το βαθμό που διασπάται ή διαχέεται, το βαθμό που διατηρεί μια ενιαία ταυτότητα και αποτελεί σημείο αναφοράς για την πόλη. Οι διαρκείς –αμφισβήτησεις– ρήξεις συμμετρίας (ποιο δομού μια ασφή ομάδα) επαναποθετούν διαρκώς αυτά τα ερωτήματα και οδηγούν άλλοτε στην έκφραση χαστικών καταστάσεων και άλλοτε στη δημιουργία νέων μορφών τάξης και την ανάδυση νέων οντοτήτων.

ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΛΕΓΧΟΥ. Η ΝΟΗΣΗ ΤΗΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ

Η μορφή του ελέγχου είναι άμεσα συνδεδεμένη με την τεχνική πραγμάτωσης του πλάνου. Η γνωριμία με τον υλικό φορέα και την τεχνική της κατασκευής, είναι εξ' ορισμού πειραματική, πάντα συνεχής και αδιαχώριστη από το σύνολο της έρευνας.

Η τεχνική²⁰ λοιπόν, δεν είναι ένα ανεξάρτητο και άχρωμο υπόβαθρο (ή επιστέγασμα) για την κατασκευή, αλλά ένας πόλος διασύνδεσης της εργασίας, με περιοχές και μετασχηματισμούς ξένους προς το κυρίως σώμα της, αλλά και απαραίτητους για την ανάπτυξή της. Είναι ο χώρος που έχει την ικανότητα να συσσωρεύει ένα μεγάλο πλήθος μετασχηματισμών, και να χειρίζεται τους συνδυασμούς τους, πράγμα που μένει «αδιανότο» και ακατόρθωτο για τον αρχιτέκτονα.

Η «υλοποίηση» της κατασκευής είναι αποτέλεσμα του σχεδιασμού Τεχνητών Νευρωνικών Δικτύων (Τ.Ν.Δ.) και ελεγκτών που αναπτύχθηκαν με βάση τη θεωρία της Ασφούς Λογικής. Οι τεχνικές αυτές ανήκουν στην περιοχή της Υπολογιστικής Νοημοσύνης –η οποία είναι κλάδος της εύκαμπτης πληροφορικής– και πραγματοποιήθηκαν σε κλασικό ψηφιακό λογισμικό. Η βασική λειτουργία των νευρωνικών δικτύων είναι η δημιουργία συνάψεων μεταξύ των νευρώνων, που αποτελούν κόμβους εισροής και μετάδοσης πληροφοριών. Ένα νευρωνικό δίκτυο δηλαδή, δρα ως συνειρμική μνήμη που αποθηκεύει συνδέσεις ανάμεσα σε εισόδους και εξόδους, ερεθίσματα και αποκρίσεις.

Ένα σημαντικό χαρακτηριστικό των νευρωνικών δικτύων είναι ότι εκπαιδεύονται μέσω παραδειγμάτων. Μαθαίνουν δηλαδή από την εμπειρία και όχι μέσα από μια διαδικασία προτυποποίησης ή προγραμματισμού. Έτσι, μια από τις βασικές δυσκολίες του σχεδιασμού, η «ολοκλήρωση της γνώσης» πριν την παραγωγή χώρου, και η ακρίβεια στις εκτιμήσεις για τα χαρακτηριστικά και τις ιδιότητες της φυσικής διαδικασίας, τοποθετούνται σε νέα βάση. Ο πραγματικός χρόνος γίνεται δομικό χαρακτηριστικό της επέμβασης. Η ικανότητα εκμάθησης εντός γραμμής, δηλαδή «κατά τη διάρκεια» της επέμβασης και της παραγωγής, βασίζεται στην συνεχόμενη ανατροφοδότηση γεγονότων, δημιουργώντας έτσι ένα «διαρκή σχεδιασμό». Ο συνεχής και εύκαμπτος σχεδιασμός επαναποθετεί το ερώτημα για την σχετική αυτονομία της κατασκευής, και την επιρροή της στην παραγωγή του χώρου.

Επίσης τα Τ.Ν.Δ., έχουν την ικανότητα απορρόφησης νέας γνώσης χωρίς να αλλοιώνεται η υπάρχουσα, αλλά κυρίως έχουν την ικανότητα να αναγνωρίζουν και να αναπαράγουν αυθαίρετες μη γραμμικές σχέσεις. Η ικανότητα αυτή ανταποκρίνεται στην περιγραφή που κάναμε για τον μετασχηματισμό του χώρου και οπωσδήποτε είναι ιδιαίτερα χρήσιμη στην χαρτογράφησή του.

Τα νευρωνικά δίκτυα χρησιμοποιούνται σε συνδυασμό με ασαφή συστήματα προκειμένου να «μάθουν» ασαφείς κανόνες και να τους συντονίσουν, προσαρμόζοντας τη δυναμική τους δομή. Όσο μιλάμε για κανόνες –στη συγκεκριμένη μελέτη– θα πρέπει να φανταζόμαστε την ασαφή χωρική έκφραση μιας ιδέας, ενός ερωτημάτου για το χώρο, ή καλύτερα το βαθμό περιεκτικότητας του συνόλου των εκδοχών για την μορφή και την εξέλιξη της Πειραιώς,

στην τοπική επιλογή που επιβεβαιώνεται από την ιστορία του συστήματος. Θα πρέπει επίσης να επισημάνουμε πως τα Τ.Ν.Δ. έχουν υψηλό βαθμό πλαστικότητας στην αποδοχή και επεξεργασία μεγάλου πλήθους πληροφοριών που είναι συχνά αντιφατικές μεταξύ τους. Το χαρακτηριστικό αυτό μας δίνει την δυνατότητα να επεξεργαζόμαστε πληροφορία που δεν έχουμε προ-υπολογίσει, όπως και την δυνατότητα επέκτασης των κανόνων. Με τον τρόπο αυτό ανοίγεται και πάλι το ερώτημα για το ποιος και πώς μετασχηματίζει το χώρο. Θα κλείσουμε αυτή την συζήτηση, για την αναγκαιότητα τέτοιων ιδιοτήτων στην κατασκευή που πραγματώνουμε, χρησιμοποιώντας πάλι τα λόγια του Ilya Prigogine: «είτε πρόκειται για βιολογική εξέλιξη είτε για οικολογική εξέλιξη, δεν μπορούμε να πάρουμε σαν δεδομένα ούτε ένα οριστικό σύνολο αλληλεπιρρεαζομένων μονάδων, ούτε ένα οριστικό σύνολο μετασχηματισμών αυτών των μονάδων. Ωστε ο αριθμός του συστήματος επιδέχεται μετατροπή από την ίδια του την εξέλιξη».²¹

ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΛΑΝΟΥ

Για την συγκεκριμένη εφαρμογή στην οδό Πειραιώς, τοποθετήθηκαν ως αρχικές συνθήκες, τρία ερωτήματα που αφορούν δύο διαφορετικά επίπεδα παρατήρησης της πόλης. Το ένα επίπεδο αναφέρεται στο ευρύτερο σώμα της πόλης και περιλαμβάνει το σύνολο του άξονα της οδού Πειραιώς και το άλλο αναφέρεται σε ένα οικοδομικό τετράγωνο που εφάπτεται στον άξονα.

Τα ερωτήματα αυτά, όπως έχουμε ήδη περιγράψει, ορίζουν μια πράξη αναπροσδιορισμού και επαναποθετήσεων, που δίνει κάθε φορά μια στιγματική απάντηση. Τα όρια που παράγονται μέσα από αυτή την πράξη λειτουργούν ως κανόνες ή ως «ανταγωνιστές» για τις τοπικές επιλογές που προκύπτουν από την ιστορία της πόλης. Σε τελική ανάλυση προσδιορίζουν αυτό που ονομάζουμε εσωτερική αναπαράσταση (ή προ-εικόνες) του συστήματος και η οποία αποτελεί το χώρο ανάπτυξης των παραδειγμάτων στα οποία στηρίζεται η επέμβαση. Αξίζει να σημειώσουμε εδώ πως σε κάθε επίπεδο μετασχηματισμών που συνθέτουν μια προ-εικόνα, μπορούμε να αντιστοιχίσουμε έναν «εσωτερικό» ή φανταστικό χρόνο, που ρέει σε κάποιο βαθμό ανεξάρτητα από τον «πραγματικό» και μας δίνει τη δυνατότητα να εξελίξουμε μια διαφορετική ποιότητα χρονικής περιγραφής.²²

Η προβληματική λοιπόν που αναπτύσσουμε, καταγράφεται ως βαθμός αστικής απόκλισης, βαθμός δικτύωσης και βαθμός κεντρικότητας. Λόγω της έλλειψης επαρκούς και συγκεκριμένης πληροφορίας, τόσο ο προσδιορισμός του «προβληματος» της Πειραιώς όσο και η διατύπωση των ερωτημάτων, έγινε μέσα από καθαρά εμπειρικές παρατηρήσεις. Αυτό δηλαδή που είχαμε στην διάθεσή μας, ήταν τοπικά παραδείγματα (σε χρονική

αλλά και σε χωρική κλίμακα) με τα οποία επιχειρήσαμε να κατανοήσουμε και να περιγράψουμε την εξέλιξη του χώρου. Η δυνατότητα των Τ.Ν.Δ να εκπαιδεύονται με τέτοιες τοπικές παρατηρήσεις –και όχι με την γνώση ενός προτύπου– κατασκεύαζοντας συσχετίσεις μεταξύ των δειγμάτων, είναι η βασική λειτουργία που επιχειρούμε να εκμεταλλευτούμε, προκειμένου να αντιμετωπίσουμε το πρόβλημα της «κρυμμένης» πληροφορίας στην Πειραιώς.

Γενικά τα ερωτήματα περιγράφονται ως εξής: Η αστική απόκλιση, αναφέρεται στο βαθμό που ο χώρος της Πειραιώς ανοίγεται στο σύνολο της πόλης ή έχει

νων. Η ανάπτυξη της αντήχησης δεν επηρεάζει με τον ίδιο τρόπο το σύνολο των προ-εικόνων. Για κάθε αλλαγή στο χώρο χρειάζεται να βάλουμε μια παράμετρο, που προσδιορίζει το βαθμό που οι εσωτερικοί κανόνες του συστήματος θα είναι ελαστικοί και γενικεύσιμοι, ή άκαμπτοι και αδιαπραγμάτευτοι στις τοπικές επιλογές. Η επαγρύπνηση είναι ένα μεταβλητό μέτρο για την απόκλιση των ατομικών επιλογών από την εσωτερική αναπαράσταση του πλάνου επέμβασης. Προσδιορίζει τον βαθμό που θεωρούμε πως πρέπει να μετέχει (ως υποσύνολο) η κάθε νέα είσοδος στην εκάστοτε προ-εικόνα. Στο παραδειγματικό που αναπτύσσουμε η τιμή της παραμέτρου αυτής, επιλέγεται εμπειρικά μέσα από διαρκείς δοκιμές.

Η γενική αυτή περιγραφή προσδιορίζει την πρώτη βαθμίδα ενός υβριδικού ασαφούς ελεγκτή, που υλοποιήσαμε με την μορφή λογισμικού. Η δεύτερη βαθμίδα έχει ως στόχο την αποσαφοποίηση των ασαφών προτάσεων, δηλαδή την μετατροπή τους σε σαφείς προτάσεις επέμβασης. Σε αυτή την βαθμίδα, καθορίζονται η θέση και η υπόσταση (ποιότητα και σημασία) των ορίων. Η μετρική αυτής της διαδικασίας, δεν μπορεί να είναι ομοιογενής και γι' αυτό απαιτείται ένας εύκαμπτος μηχανισμός, που να μπορεί να συσχετίζει το βαθμό περιεκτικότητας του ορίου, με την τελική του έκφραση.

Στα «σχέδια», ως δείγμα της εργασίας, παρουσιάζονται μερικές περιπτώσεις σχηματισμού προ-εικόνων, αλλά και αποτελέσματα από το σύνολο της διαδικασίας.

Σημειώσεις

1. Αξελός Κώστας, «Ανοικτή συστηματική», εκδ. Εστία, 1989, σελ. 7.
2. Στο βαθμό που νομιμοποιούμαστε να προσδιορίσουμε την ύλη ως μια μετασχηματιστική κατασκευή, μπορούμε να την κατανοήσουμε ως κίνηση και συνεπάση και ως μια συνθήκη για την ανάπτυξη της νόησης. Ο Ένγκελς για την σχέση ύλης και κίνησης έγραφε «η κίνηση είναι τρόπος ύπαρξης της ύλης» (σελ. 90, *Anti-duhing, ed sociales*, 1971) αλλά και την προσδιορίζει ως αλλαγή: «η κίνηση, με την πιο γενική έννοια, θεωρούμενη σαν τρόπος ύπαρξης της ύλης, σαν εσωτερική ιδιότητά της, αγκαλιάζει όλες τις αλλαγές και όλες της διαδικασίες που πραγματοποιούνται στο σύμπαν, από την απλή μετατόπιση, ως τη νόηση.» (σελ. 75, *Dialectique de la nature, ed sociales*, 1971). Σύμφωνα με τις θεσισές του διαλεκτικού υλισμού «η αισθαντικότητα, η νόηση, η συνείδηση, είναι τα ανώτερα προϊόντα της ύλης» Lenine: «Materialisme et Empiriccriticisme», Œuvres, t.14, ed. Sociales, 1962.
3. Althusser L., «Για τον Μαρξ» Αθήνα, Γράμματα, 1978, πρβλ επίσης K-B.A Σπυριδωνίδης «Ζητήματα θεωρίας και μεθόδου στον σχεδιασμό του αστικού χώρου» Α.Π.Θ τμήμα αρχιτεκτόνων 1991-1992 (σελ. 2, παραπομπή 3).
4. «κάθε επικάλυψη περιορίζει τη σαφήνεια των αρχιτεκτονικών μορφών». Ένας εξώστης που βρίσκεται πίσω από στύλους και κολώνες είναι οπωδήποτε λιγότερο σαφής από ότι αν προσφερόταν ακάλυπτος στα μάτια του θεατή.

Όταν ο θεατής- για παράδειγμα στη βιβλιοθήκη Hofbibliothek της Βιέννης ή στο ναό της μονής Andechs στο Ammersee, αισθάνεται την ανάγκη να αλλάξει συχνά οπτική γωνία, δεν πρόκειται για την ανάγκη της αποκάλυψης μιας κρυμμένης μορφής καθώς οι μορφές είναι εύγλωττες και δεν έχουν λογικά κενά, αλλά για τη χαρά της ανακάλυψης διαρκώς νέων εικόνων, κάτι που γίνεται δυνατό χάρη στην πλούσια χρήση των επικαλύψεων. Η πρόθεση του δημιουργού δεν ήταν να δώσει στο θεατή ένα αίνιγμα, που πρέπει να λυθεί, αλλά να τον προκαλέσει να εξερευνήσει τις ανεξάντλητες όψεις που μπορεί να έχει το αρχιτεκτονικό έργο». (Heinrich Wölfflin, «Βασικές έννοιες της ιστορίας της τέχνης», εκδ. Παραπομπής, 1992, σελ 264).

5. Αξελός Κώστας, «Ανοικτή συστηματική», εκδ. Εστία, 1989.

6. «Η ιστορία των τεχνικών αυτοματισμού... θα ακολουθήσει δυο δρόμους στενά συμπληρωματικούς. Ο πρώτος οδηγεί στην έννοια της κυριαρχίας πάνω στον χρόνο, ο δεύτερος σε αυτήν της κυριαρχίας πάνω στο φαινόμενα και στην κίνηση». (σελ 31, Breton Philippe, «Ιστορία της πληροφορικής», εκδ. Δίαιυλος, 1991). Η κατασκευή λοιπόν στοχεύει στον έλεγχο του χρόνου και την κίνησης και συνεπώς στον προσδιορισμό της συμπεριφοράς, και στον καθορισμό της φύσης και του είδους του υλικού φορέα της κατασκευής.

7. «ο σχεδιασμός του χώρου είναι προϊόν της ανάδυσης της ορθολογικής σκέψης, η οποία συνοδεύει τη μετάβαση από την φεουδαρχία στον καπιταλισμό. Την περίοδο αυτή, δύο βασικοί παράγοντες φαίνεται να παίζουν χαρακτηριστικό ρόλο στην εμφάνιση και καθίερωση της σχεδιαστικής πρακτικής... Ο πρώτος είναι ο μετασχηματισμός του τρόπου με τον οποίο συλλαμβάνεται ο χώρος. Ο δεύτερος παράγων είναι οι νέες αιτιατήσεις και αρχές για τη μορφή, την οργάνωση και την κατασκευή του χώρου, οι οποίες απορρέουν από την κυριαρχία της νέας εμπορικής τάξης και της μοναρχίας». Σελ..3, K-B.A Σπυριδωνίδης, «Ζητήματα θεωρίας και μεθόδου στον σχεδιασμό του αστικού χώρου», A.Π.Θ τμήμα αρχιτεκτόνων, 1991-1992. Σχετική βιβλιογραφία: Costof, S. «The architect. Chapter in history of profession», New York: Oxford University Press, 1977.και Savignat J.M. «Dessin et architecture. Du moyen-age au XVIII siècle», Paris :École nationale supérieure des beaux-art, 1980.

8. Αν πράγματι οι σχεδιασμός του χώρου επικαλύπτεται από την δυναμική της πόλης και εν τέλει αυτοπεριορίζεται από αυτήν, τότε θα πρέπει να θυμηθούμε τις παραπηρίσεις του Benenolo για την επιρροή της Μαρξιστικής ιδεολογίας στο σχεδιασμό, μετά την επανάσταση του 1848 στην Ευρώπη: «Από τότε και μετά η πολιτική θεωρία, σχεδόν πάντα, είχε την τάση να υποτιμά την εξειδικευμένη έρευνα και το πείραμα και προσπαθούσε να αφομοίωσει τις προτάσεις για τημηματικές μεταρρυθμίσεις μέσα στην μεταρρύθμιση της κοινωνίας γενικά. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός, από την άλλη μεριά, αποκομμένος από την πολιτική αντιπαράθεση έτεινε να γίνεται όλο και περισσότερο, ένα καθαρά τεχνικό ζήτημα στην υπηρεσία των καταστημάτων εξουσιών. Αυτό δημιουργείται, εντούτοις, ότι έγινε πολιτικά ουδέτερος, αντιθέτως βρέθηκε στην σφαίρα επιρροής της νέας συντηρητικής ιδεολογίας η οποία εμφανίζονταν κατά τη διάρκεια εκείνων των χρόνων...» Leonardo Benenolo, «The origins

- of town planning», M.I.T. Press, 1971, σελ. 11.
9. Σελ.127-128, Murray Bookchin, «Τα όρια της πόλης», εκδ. Παραπομπής, 1996.
10. Ibid, σελ. 133.
11. «... ένα κομμάτι της ύπαρξης είναι το Γόνιμο. Το άλλο το Καταστροφικό: ο καταστροφέας νομίζει πως έχει αλισσοδέσει τον γονιμοποιό, αλλά δεν είναι έτοι, πάινει μόνο κομμάτια της ύπαρξης και το φαντάζεται σαν σύνολο της. Άλλα το Γόνιμο θα έπαινε να είναι Γόνιμο αν ο Καταστροφέας, σαν Θάλασσα, δεν δεχθάντα το περίσσευμα των ηδονών του». (σελ. 69, William Blake, «Οι γάμοι του Ουρανού και της Κόλασης»).
12. Mel Scott, «American City Planning», Μπέρκλεϋ: University of California Press, 1971, σελ. 1
13. Η έννοια του τόπου είναι προφανές πως αντιστοιχεί στο «μέσο» ή στο «εργαλείο» που χρησιμοποιεί ο αρχιτέκτονας ως ενδιάμεσο της διανοητικής εργασίας και του πραγματικού χώρου. Ο Αριστοτέλης στο έργο του «Φυσική Ακρόασις» (211a), ορίζει ως τόπο ενός πράγματος την επιφάνεια του περιεχόντος, που εφάπτεται σε όλα τα μέρη του πράγματος. Ο χώρος όπως αποδεικνύει («Οργανών») είναι μια συνεχής ποσότητα που ορίζεται ως το άθροισμα όλων των τόπων. «Ο χώρος λοιπόν για τον Αριστοτέλη είναι ομογενής αλλά και ανισότροπος. Ο τόπος επισήσης ενός πράγματος είναι κάτιο το διαφορετικό από το περιεχόμενο, το οποίο μπορεί να αλλάξει, ενώ ο τόπος να μένει ο ίδιος» (σελ 227, Θεόδωρος Μ. Χρηστίδης, «Χάος και πιθανολογική αιτιότητα: μεταξύ προκαθορισμού και τύχης», εκδ. Βάνιας, 1997. Η αναφορά στην Αριστοτέλεια έννοια του τόπου και του χώρου, αν και κατά κάποιο τρόπο την επεκτείνουμε, εκφράζει την προσπάθεια μας να θέσουμε το πρόβλημα του χώρου ανάπτυξης της σχεδιαστικής διαδικασίας σε συνάρτηση με την ίδια την διαδικασία του σχεδιασμού.
14. Henri Lefebvre, «Espace architectural, espace urbain», Architecture en France, Mondernité/ Post-Mondernité, CCI, Centre Georges Pompidou, Institut Français d' Architecture, Paris, 1981 πρβλ. «Επι πόλεως», συλλογή κειμένων, εκδ. Σύγχρονα θέματα, σελ. 23.
15. Ο ευκλείδειος χώρος βασίζεται στην χρήση ενός καρτεσιανού συστήματος συντεταγμένων. Με βάση αυτό το σύστημα αξόνων προσδιορίζονται οι συντεταγμένες, οι αποστάσεις και οι διαστάσεις των αντικειμένων και των σχέσεων τους. Ο χώρος αυτός είναι ομογενής και ισότροπος: σε όλα τα σημεία έχει τις ίδιες ιδιότητες, ενώ δεν έχει προνομιούχα κατεύθυνση (έχει δηλ. τις ίδιες ιδιότητες προς κάθε κατεύθυνση). Ο ψευδό-ευκλείδειος χώρος είναι ουσιαστικά ένας ευκλείδειος χώρος τεσσάρων διαστάσεων (τρεις διαστάσεις του χώρου και μια του χρόνου).
16. Henri Lefebvre, «Espace architectural, espace urbain», Architecture en France, Mondernité/ Post- Mondernité, CCI, Centre Georges Pompidou, Institut Français d' Architecture, Paris 1981 πρβλ. «Επι πόλεως», συλλογή κειμένων, εκδ. Σύγχρονα θέματα, σελ. 28.
17. «Οι αρθρώσεις έχουν ιεραρχική και διαλεκτική μορφή. Ιεραρχική μορφή σημαίνει πως η σχέση δεν είναι ισοδύναμη κατά τις δύο κατεύθυνσεις. Μία υποπερίπτωση της είναι όταν υπάρχει σχέση παραγωγής ανάμεσα σε δύο στοιχεία. Διαλεκτική μορφή σημαίνει αντιφατική μορφή, δηλαδή οι σχέσεις δεν είναι απλές σχέσεις αλληλεπιρροής που λαμβάνουν χώρα σε

ένα πλαίσιο αρμονίας, αλλά σχέσεις σύγκρουσης, μέσα από τις οποίες η ύπαρξη του ενός στοιχείου αιρεί την ύπαρξη του άλλου» Α. Κ. Λαγόπουλος: «Έγχειρι

ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΟΣ-ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Στα πλαίσια του προγράμματος της ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης, η πόλη του *Santiago de Compostela* (Ισπανία) διοργανώνει έναν διαγωνισμό Αρχιτεκτονικής και Πολεοδομίας, ανοικτό στους επαγγελματίες των Ιβηρο-αμερικανικών χώρων και της Ευρώπης, με θέμα: *European City as a Pattern: History, Validity and Future Scope/Differences in Iberoamerica*. Ο διαγωνισμός αφορά σε 7 τοποθεσίες (*Santiago de Compostela* στην Ισπανία, *Lagos de Moreno*, *Santiago de Quetétaro*, Μέξικο D.F. στο Μεξικό, *Santiago de Cuba* στην Κούβα, *Santo Domingo* στον Άγιο Δομίνικο, *Rio de Janeiro* στην Βραζιλία, *Montevideo* στην Ουρουγουάη, *Buenos Aires* στην Αργεντινή) και θα διεξαχθεί σε δύο φάσεις: στην πρώτη (ανοικτή και ανώνυμη), τοπικές κριτικές επιτροπές θα προ-επιλέξουν τρεις μελέτες, από τις συμμετέχουσες στην κάθε τοποθεσία, στις οποίες θα δοθεί ξεχωριστά μια τεχνική αποζημίωση 1.500 Euro για την επόμενη φάση στη δεύτερη, μια διεθνής επιτροπή θα εξετάσει τις 21 προ-επιλεγμένες μελέτες και θα απονέμει 3 ισοτίμα βραβεία (24.000 Euro) και μεριχού 5 ισοτίμους επαίνους (4.500 Euro).

Εγγραφές –100 Euros (δικαιώμα συμμετοχής σε μία τοποθεσία)– μέχρι **28 Απριλίου 2000**.
Για περισσότερες πληροφορίες: Γενικός Συντονισμός Antonio Vélez Catrén, architect Post-Office Box № 9111, 28080 Madrid (Spain) fax 34-91-7810737 e-mail: c2000@ctv.es http://www.concursosantiago2000.com

**ΟΙ ΕΚΛΟΓΕΣ ΤΟΥ ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ ΣΤΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑ**

Πραγματοποιήθηκαν την Κυριακή 20-02-2000 οι εκλογές για την ανάδειξη της αντιπροσωπείας στο ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ (Σύλλογο Αρχιτεκτόνων Διπλωματούχων Αρχιτεκτονών Σχολών-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων). Η προσέλευση στην Κέρκυρα ήταν μηδαμινή. Σε σύνολο 119 αρχιτέκτονες ψήφισαν μόνο 20. Νικητής η αποχή με ποσοστό 83%. Η περιφέρεια I. N. (Κέρκυρα - Ζάκυνθος - Κεφαλονία - Λευκάδα) εκλέγει 4 μέλη στην αντιπροσωπεία του ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ. Η Κέρκυρα με το μεγαλύτερο αριθμό αρχιτεκτόνων στα Ιόνια κινδύνευε να μην έχει αντιπρόσωπο στον Πανελλήνιο Σύλλογο.

Στην Κέρκυρα τα αποτελέσματα είναι τα εξής:

Ψήφισαν 20

Καταμετρήθηκαν 20

Ελαβαν:

- Αρχιτέκτονες Κέρκυρας: 14, 70%
- Πανελ. Αγωνιστική Κίνηση Αρχ/νων (ΠΑΣΚ-Α): 5, 25%
- Δημοκρατική Αρχ/κή κίνηση (ΔΑΚ): 5%

Το φαινόμενο της αποχής στον Πανελλήνιο Σύλλογο Αρχιτεκτόνων ήταν εμφανές στις περισσότερες εκλογικές περιφέρειες της Ελλάδας.

Γιατί τότε διαμαρτυρόμαστε ότι δεν έχουμε δυναμική εκπροσώπηση στο Τ.Ε.Ε. και λόγο στα κοινά προβλήματα του τόπου ούτε θέση απόψη στις πολιτικές-μαζικές αποφάσεις που αφορούν τον κλάδο μας είτε τα Τεχνικά έργα, είτε γενικότερα την πορεία του τόπου, όταν εμείς οι ίδιοι έιμαστε αδιάφοροι παθητικοί και αμέτοχοι;

Μιλάμε για «καπέλωμα» από τούς συναδέλφους μηχανικούς άλλων ειδικοτήτων όταν εμείς είμαστε συνειδητά αδιάφοροι για τα κοινώς κείμενα και μοιραία παγερά αδιάφοροι από τούς άλλους.

Στην εποχή μας απαιτείται συνεργασία ειδοκοτήτων για να πάει μπροστά, η χώρα, η επιστήμη... Τι κάνουμε εμείς γι' αυτό;

Επησίως το Τ.Ε.Ε. έχει έσοδα από τις εισφορές των Αρχιτεκτόνων

2.000.000.000 και η Πανελλήνια Ένωση λαμβάνει περίπου το 1,15. (αναλυτικά '97 0,75%, '98 1,3%, '99 1,4%) Για να πρωτησήσει την αρχιτεκτονική σκέψη – επιστήμη στην Ελλάδα...!

Κατηγορούμε τους άλλους για την οπική, αισθητική ρύπανση της χώρας για την καταστροφή, εγκατάλειψη της παραδοσιακής αρχιτεκτονικής για την άναρχη δύνητη, τον χωρίς χωροταξικό και πολεοδομικό σχεδιασμό των νέων οικισμών και τών επεκτάσεων, χωρίς

να υλοποιηθεί η οδηγία 92/85 της Ε.Ε. που αφορά στο θεματικό πλαίσιο των επαγγελματικών δικαιωμάτων των αρχιτεκτόνων... στην εποχή μας η πλειονότητα των αρχιτεκτόνων (και όχι μόνο) έχει καλύψει τις πρωταρχικές ανάγκες (ΠΡΟΣ ΤΟ ΖΗΝ) και ίσως και τις προσωπικές δευτερεύουσες ανάγκες (ΕΥ ΖΗΝ) μήπως θα ήταν καρός να σκεφτεί και να συμπράξει για το ΕΥ ΖΗΝ του συνόλου και το ΦΙΛΟΣΦΗΝ (πολιτιστική κληρονομιά, προστασία περιβάλλοντος, αισθητική ρύπανση, βελτίωση βιοτικού επιπέδου σε επιπλέον πόλης-χώρας...)

Ευχαριστούμε όλους όσους υποστήριξαν τη ψηφοδέλτιων των αρχιτεκτόνων Κέρκυρας και όλους όσους ψήφισαν κόντρα στα συμφέροντα των μεγάλων αθηνοκεντρικών παρατάξεων. Πρέπει κάποτε να καταλάβουμε ότι Ελλάδα δεν είναι μόνο η Αθήνα.

Μάρα Πεβεράτου, αρχιτέκτων απερχόμενο μέλος αντιπροσωπείας ΣΑΔΑΣ-ΠΕΑ

Ο Πράσινος Βιτρούβιος. Κριτική επάνω στα θετικά στοιχεία και τις ελλείψεις του

Στο άρθρο αυτό γίνεται μία πολύ συνοπτική παρουσίαση του «Πράσινου Βιτρούβιου» της τρίτης μπορούμενα πούμεν Βίβλου (μετά την Πράσινη και τη Λευκή) που το Συμβούλιο των Ευρωπαίων Αρχιτεκτόνων προτείνει ως ένα είδος ειδικούμενες αντιμετωπίσεις που αναφέρονται στο θεματικό ισοζύγιο, στη σχέση πεζού-αυτοκινήτου, στη διαχείριση των φυσικών πόρων και τη χαμηλή κατανάλωση ενέργειας, στη διαχείριση των απορριμάτων, στην ανακύλωση των υλικών και την αντοχή και τη διάρκεια των κατασκευών μέσα στο χρόνο.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΘΕΩΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΖΗΤΗΜΑΤΟΣ

Στις γραμμές του «Πράσινου Βιτρούβιου» [1], αναφέρεται ότι στο πρωταρχικό στάδιο για την κατασκευή ενός κτιρίου, αυτό πρέπει να μελετάται σε σχέση με την κλίμακα του συνόλου της πόλης και σε σχέση με την κλίμακα του τετραγώνου. Παρατηρούμε ότι η πόλη αντιμετωπίζεται ως οργανισμός μόλις στο οποίο αυτό το κατοικείται λαμβάνει χώρα. Περιβάλλον φυσικό και ανθρωποποίητο, πολιτιστικό και κοινωνικό, υλικό, συναισθηματικό και ιδεολογικό. Παράλληλα όμως ο «Πράσινος Βιτρούβιος» αναλύεται συνοπτικά και αντιμετωπίζεται ως ένα θετικό βήμα στην κατεύθυνση του «οικολογικού».

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η μέχρι σήμερα αλόγιστη κατασπαταλητής των φυσικών πόρων, τα κοινωνικά, πολιτικά, οικονομικά και άλλα προβλήματα, που δημιουργήθηκαν από τη μαζικοποίηση των ανθρώπων στο περιβάλλον των πόλεων της Ε.Ε., έχαν ως αποτέλεσμα την αλλαγή της ιδεολογίας στη διεύθυνση του χώρου, με αποτέλεσμα να οδηγηθούμε στην ανα-χήτηση των ποιοτήτων του κατάλ-

ληλων αποφάσεων σχετικά με την ένταξη ενός νέου κτιρίου στην κλίμακα ενός δεδομένου τετραγώνου ή μιας πόλης.

Το βιβλίο θίγει το θέμα των παγκόσμιων και τοπικών επιδράσεων και δίνει βάρος στην ανάγκη χρησιμοποίησης τοπικών υλικών και τεχνικών. Αναφέρεται στον γενικό σχεδιασμό της πόλης τον οποίο θα έχει την προώθηση από τους ευρωπαίους αρχιτέκτονες, της έρευνας, ανάλυσης, και μελέτης του σχεδιασμού της πόλης, στην ουσία έμμεσα μελετάται και η φυσιογνωμία της συγκεκριμένης πόλης που θα ενταχθεί το κτίριο.

ΘΕΜΑΤΑ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

Δεν πρέπει να ξεχνούμε πως η Ευρώπη είναι μία γηραιά ήπειρος με κοινωνική ζωή χιλιετρών. Οι πόλεις της φέρουν μια μακρανων ιστορία και η φυσιογνωμία τους έχει αποκρυσταλλωθεί στη διάρκεια αυτής της ιστορικής πορείας. Η μεγάλη ηλικία των ευρωπαϊκών πόλεων είναι πλέον εμφανής και δεν είναι λίγοι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι η περαιτέρω ανάπτυξη τους είναι οριακή. Γίνεται, λοιπόν, κατανοτόπως αναγκαστικά πολλά από τα κοινωνικές έργα των πόλεων της Ευρώπης, καθώς επίσης και τις κατασκευής τους στο κέντρο τους, είναι γηραισμένα. Το παρελθόν, λοιπόν, μας έχει κληροδοτήσει μεγάλο αριθμό κελυφών, τα οποία με την κατάλληλη ανανέωση - ανακαίνιση, μπορούν να μετατραπούν σε οικολογικά κτίρια ή οικολογικές περιοχές, όπως αναφερόμαστε σε ευρύτερη κλίμακα.[3]

Στον «Πράσινο Βιτρούβιο» αναφέρεται, ότι μπορούν να γίνουν εκ των υστέρων μελέτες σε προϋπαρχούσα κτίρια, αλλά δεν πρέπει να προσπαθήσει τη θερμοκρασία, αν πρέπει να διατηρήσει αναμμένα φώτα στην προσψή ότην ημέρα, αλλά αυτό μπορεί να αντιμετωπισθεί με τεχνητή ψύξη και εξαιρισμό.

Στο πνεύμα αυτό βρίσκονται λοιπόν όλες οι μέχρι σημερινής περιπομπής επενδύσεις τους.

Σ' ότι αφορά τον σχεδιασμό της πόλης,

η προσέγγιση είναι πολύ γενικότερη σε σχέση με την ημέρα του κτιρίου, είναι πολύ μεγαλύτερη από αυτή που χρησιμοποιείται σε επιπλέον πόλης μελετών.

• Οι απλές λύσεις είναι προτιμότερες για πολύτοκες κατασκευές.

έννοια του τόπου, του χαρακτήρα και της φυσιognomίας του. [6]

Πράγματι, όταν μιλούμε για οικολογία, θα πρέπει να σκεπτόμαστε ότι μιλούμε για την επιστήμη που ενδιαφέρεται για τα οικο-συστήματα και τις οικολογικές αλυσίδες. Άλλα, ένα οικο-σύστημα –η λεξη μιλά από μόνη της– αναφέρεται κατ' αρχήν στο ανθρώπινο κατοικείν, είναι ένα σύστημα που αφορά την ανθρώπινη κατοίκηση σ'ένα τόπο. Αναφέρεται δηλαδή στον τόπο με τα σπίτια, τα κτίρια, τα φυσικά και ανθρωποποιητικά στοιχεία του και τις καθημερινές ή περιστασιακές πρακτικές του. Κάθε οικο-λογική λοιπόν θα πρέπει να λαμβάνει υπόψιν της αυτή την αλήθεια: είναι οικο-λογικό κάθε τι που εξυπηρετεί τη θετική σχέση ανθρώπου περιβάλλοντος. Όμως και εδώ θα πρέπει να το τονίσουμε: το περιβάλλον δεν είναι μόνο φυσικό. Είναι και ανθρωποποίητο, πολιτισμικό και κοινωνικό. [7]

Το ανθρώπινο οικο-σύστημα έχει μία σημαντικότατη διαφορά από τα άλλα οικοσυστήματα. Γιατί ο τόπος του ανθρώπου είναι μία πραγματική «χώρα» με την καθαρή πλατωνική έννοια του όρου [8], δηλ. αυτή της «μήτρας», του χώρου μέσα στον οποίο αναπτύσσεται κάθε δημιουργία. Είναι ο τόπος μέσα στον οποίο διατυπώνεται ο λόγος και πλέθεται ο μύθος μας κοινωνίας. Αυτός ο τόπος, αυτή η χώρα είναι η πόλη. Η πόλη μέσα στην οποία βρίσκεται έδαφος να αναπτυχθεί και να εκφρασθεί η «συλλογική συνείδηση», μία συνείδηση που δεν είναι απλά το άθροισμα των αποικιών συνείδησεων που τη συγκροτούν αλλά και το ίδιο το κλίμα μέσα στο οποίο αυτές διαμορφώνονται. Ο πολιτισμός δεν είναι τίποτε άλλο από την έκφραση μέσα από διάφορες μορφές, θρησκεία, επιστήμη, τέχνη, κοινωνική ζωή κ.λπ. αυτής της κοινωνικής συνείδησης της κοινωνίας μας πόλης. Η πόλη είναι «χώρα» ακριβώς γιατί μόνο μέσα σ' αυτή γεννιέται ο Πολιτισμός. [9]

Είναι πιθανόν το πνεύμα του μοντέρνου κινήματος που κυριάρχησε στον 20ό αιώνα να απομάκρυνε τη συλλογική συνείδηση από αρχές και ιδέες οι οποίες επέτρεπαν επί αιώνες και αιώνες την ισορροπία ανάμεσα στις βασικές ανθρώπινες ανάγκες και στην ικανότητα προσφοράς της φύσης για την καλύψη τους, ανάμεσα στη δυνατότητα παραγωγής των φυσικών πόρων και στην χρησιμοποίησή τους. Οι μεγάλοι διανοούμενοι και οι κοινωνιολόγοι των μεσών του αιώνα, είχαν ήδη θίξει τη διαφορά ανάμεσα στη χρήση και την κατανάλωση των φυσικών αγαθών. Ομοίως, ο «μοντέρνος» ανθρώπος περιφρόνησε την πολιτιστική του κληρονομιά, τις ρίζες και τη συνέχεια του πολιτισμού του. Όμως σήμερα ξανα-

ντιλαμβανόμαστε τις υποχρεώσεις μας απέναντι στους επιγόνους και τους προγόνους απέναντι σ'εμάς τους ίδιους. Αυτή η συνειδητοποίηση μας οδηγεί σε επανεξέταση των θέσεων και των δράσεών μας απέναντι στο περιβάλλον τόσο το φυσικό, όσο και το ανθρωποποίητο.

Η σύγχρονη οικολογία λοιπόν, ενδιαφέρεται εξίσου για τα φυσικά και για τα πολιτιστικά αγαθά. [10] Πρέπει να επανανθρωπίσουμε τους τόπους.

Σ' αυτό το σημείο ο «Πράσινος Βιτρούβιος» υποτερεί. Παραμένει οπωσδήποτε πράσινος, ξεχνά όμως ολωσιδόλου τον Βιτρούβιο. Το μεγάλο στοχαστής της αρχιτεκτονικής που τα 19 βιβλία του καθόρισαν επί αιώνες την αρχιτεκτονική σκέψη. Ο «Πράσινος Βιτρούβιος» ξεχνά τις μεγάλες αρχές της αρχιτεκτονικής. Ενδιαφέρεται για την οικονομία στην ενέργεια και στους φυσικούς πόρους, δεν λέει όμως τίποτε για την οικο-νομία των πολιτιστικών αγαθών, εκείνων του χώρου, του χρόνου και των ανθρωπίνων συμπεριφορών που ανέδειξαν τον ευρωπαϊκό πολιτισμό, κυριαρχού μέσα στους αιώνες της υπάρχουσας ανθρωπότητας.

Εάν οι Ευρωπαίοι Αρχιτέκτονες ακολούθησαν τις οδηγίες αυτής της «οικολογικής συνταγής», θα επιτύχουν αναμφισβήτητα κάποια οικονομία ίσως καθόλου ευκαταφόρτη. Θα μπορέσουν όμως να φέρουν στο να δημιουργήσουν Αρχιτεκτονική; Θα μπορέσουν άραγε μέσα από αυτές τις αυστηρά τεχνοκρατικές οδηγίες να δημιουργήσουν μία αρχιτεκτονική αντάξια των οραμάτων μας Ενωμένης Ευρώπης, μία αρχιτεκτονική που σαν απαραίτητο υπόβαθρο κάθε πολιτισμού θα μπορούσε να διατυπώσει τον χωρικό λόγο του Ευρωπαϊκού Πολιτισμού της τρίτης χιλιετίας;

Βιβλιογραφία:

1. Architect's Council of Europe, «The Green Vitruvius», πρώτη παρουσίαση, Βαρκελώνη 27-29 Φεβρουαρίου 1998
2. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «Πράσινη Βίβλος για το Αστικό Περιβάλλον», Βρυξέλλες-Λουξεμβούργο 1999
3. Μητούλα Ρ., Στεφάνου Ι., «Ο Πράσινος Βιτρούβιος», Σημειώσεις μαθήματος «Περιβάλλον και Αστικός Σχεδιασμός» Ε.Μ.Π. Τομέας Πολεοδομίας Χωροταξίας, Αθήνα 1999
4. «Βιώσιμη Ανάπτυξη και Χωροταξική Οργάνωση του Ευρωπαϊκού Χώρου» προσποτέκς για τον 21ο αιώνα στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το κράτη-μέλη και τις βαλκανικές και παραεξίνεις χώρες, Διεθνές Συνέδριο Ε.Μ.Π., Εργαστήριο Χωροταξίας και Οικιστικής Ανάπτυξης, Αθήνα 13-16 Μαΐου 1999
5. George P., «L'environnement» ed.

Presses Universitaires de France coll. *Que sais je?*, Paris 1971

6. Stefanou J., «Ves une Anthropologie des lieux, Contribution de l'approche anthropologique à la formation d'une théorie de conception urbaine», METROPOLIS urbanisme-plannification régionale environment No 101/102, Paris 1994

7. Στεφάνου Ι., «Ψυχολογία των τόπων από τον πραγματικό χώρο στον φανταστικό τόπο», Πρακτικά του Colloque, «La terre L'espace, L'homme», Institut Francais d'Athènes I.F.A., 1-2 Ιουνίου 1994

8. Εργαστήριο Πολεοδομικής Σύνθεσης, «Η φυσιognomía της ελληνικής πόλης», Έρευνα για ΥΠΕΧΩΔΕ, Ε.Μ.Π., Αθήνα 1998

9. Στεφάνου Ι., «Πόλη, Πολίτης, Πολιτισμός», Σημειώσεις μεταπυχακού μαθήματος «Ανθρωπολογική Προσέγγιση της Πόλης», Ε.Μ.Π., Αθήνα 1998-1999

10. Guattari F., «Οι τρεις οικολογίες», εκδ. Αλεξανδρεία, Αθήνα 1991

Ιωσήφ Στεφάνου
Ράισω Μητούλα



Ποδήλατο στις Ελληνικές Πόλεις – Πολιτικές – Ενταξης –, εκδ. M-Bike, Αθήνα 10/1999, σελ. 33, και «Διαμορφώσεις και Πολιτικές για την ένταξη του Ποδηλάτου στην Ελληνική Πόλη – Διερεύνηση γεωμετρικών Προδιαγραφών με βάση την ευρωπαϊκή εμπειρία», εκδ. M-Bike, Αθήνα 1/2000, σελ. 154, των Θ. Βλαστού, αρχιτέκτονα-συγκονιωνιολόγου, Επίκ. Καθηγητή Ε.Μ.Π. και Τ. Μπερμπίλη, Δρ Περιβαλλοντολόγου

Η οικονομική ανάπτυξη στην Ελλάδα δημιουργεί ευκαρίες αλλά και πολλούς κινδύνους, ίδιως στον τομέα του περιβάλλοντος. Μπανόντας στον 21ο αιώνα οι ελληνικές πόλεις απειλούνται από τις επιπτώσεις προγραμμάτων μεγάλων έργων οδοποιίας και εντυπωτικών ανέργειών που δημιουργήσουν αυξημένη παραγωγή αρχιτεκτονικής που σαν απαραίτητο υπόβαθρο κάθε πολιτισμού θα μπορούσε να διατυπώσει τον χωρικό λόγο του Ευρωπαϊκού Πολιτισμού της τρίτης χιλιετίας.

Είναι εκείνος ο τρόπος που εγγυάται αυτονομία στη μετακίνηση. Αυτή η αυτονομία ήταν πάντα ένα αίτημα ελευθερίας που εξυπηρετήθηκε αρχικά από το ιδιωτικό αυτοκίνητο. Σήμερα όμως το αυτοκίνητο για τον χρήστη του είναι ένα μεγάλο πρόβλημα στις πόλεις. Αφαίρεσε τις ελευθερίες που είχε υποχρεωθεί.

Είναι αισιόδοξο που ο Οργανισμός Αθήνας πήρε την πρωτοβουλία για την σύνταξη και έκδοση των δύο βιβλίων. Συνέβαλαν επίσης στη χρηματοδότηση της έκδοσης το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο ΟΑΣΑ, η Ευρωπαϊκή Ένωση (ΓΔ XI), το δημητριακό ποδηλάτου MBike και (για τη πρώτη) η Ελληνική Βιομηχανία Ποδηλάτων.

Το πρώτο βιβλίο που επεισθύνεται στην Τοπική Αυτοδιοίκηση και σε όσους αποφασίζουν για την τύχη της ελληνικής πόλης. Παρουσιάζει κατά ένα γενικό τρόπο τα ζητήματα κυκλοφοριακού υχειδισμού που βάζει η ένταξη του ποδηλάτου και τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν.

Στο δεύτερο βιβλίο, που βασίστηκε στις προδιαγραφές πολλών ευρωπαϊκών χωρών και του Καναδά, δίνονται όλες οι λεπτομέρειες για το σχεδιασμό της γεωμετρίας των απαραίτητων διαμορφώσεων σε δρόμους όπου θα κινείται το ποδηλάτο.

Η ελληνική πόλη δεν είναι η μόνη που έχει στενούς δρόμους. Τεχνικές λύσεις έχουν δοκιμαστεί με επιτυχία σε ανάλογες περιπτώσεις. Το ποδηλάτο μπορεί να κινείται με ασφάλεια. Αυτό όμως δεν αρκεί. Ο ποδηλάτης έρχεται σε άμεση επαφή με το αισθητικό και φυσικό περιβάλλον και αν το δεν είναι ελκυστικό δεν θα επιλέξει αυτό το μέσον. Η εισαγωγή του ποδηλάτου συνεπάγεται επομένως την άσκηση μας στρατηγικής αναπλάσεων του οδικού περιβάλλοντος. Η πολιτική εισαγωγής του ποδηλάτου ανήκει υποχρεωτικά σε μια γενικότερη πολιτική για μια πόλη πιο ήπια, πιο ήσυχη, πιο όμορφη προς όφελος όχι μόνο του ποδηλάτη αλλά καθε κάτοικου. Σε μια πόλη όπου το ποδηλάτης για μια πόλη πιο ήπια, πιο ήσυχη, πιο όμορφη προς όφελος όχι μόνο του ποδηλάτη αλλά καθε κάτοικου.

Με τον τόμο αυτό ολοκληρώνεται μια τριλογία που ξεκίνησε το 1974 υπό τον τίτλο «Μονή Σταυρονίκητα, Ιστορία - Εικόνες - Χρυσοκεντήματα»,

**ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ
ΤΟΥ ΣΑΔΑΣ - ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑΣ ΕΝΩΣΗΣ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΩΝ**

Προς
ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ
Ελ.Βενιζέλου 34, 73100 Χανιά
Υπόψη: κ. Οικονομάκη

**Θέμα: Ορισμός εκπροσώπων ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης
Αρχιτεκτόνων στην Επιτροπή του Ν.716/77 για την
προκήρυξη της Μελέτης του «Ερευνητικού Πανεπιστημιακού
Ινστιτούτου Τηλεπικοινωνιών Κρήτης»**

Σε απάντηση του υπ' αριθμ. 1836/18.1.2000 εγγράφου σας, σας γνωρίζουμε ότι εκπρόσωποι μας στην παραπάνω κριτική επιτροπή ορίζονται οι συνάδελφοι:

- α. Πλατσάκης Γιώργος, τακτικό μέλος
(Λεωφ.Αλεξανδρας 63, 11473 Αθήνα,
τηλ.: 6444.029, fax: 6444.039)
β. Κουλουκούρης Χρήστος, αναπληρωματικό μέλος
(Αριστοτέλους 4, 54623 Θεσσαλονίκη, τηλ. 031-458101)

Σας υπενθυμίζουμε ότι οι δαπάνες μετάβασης και διαμονής του εκπροσώπου μας βαρύνουν τον Αγωνοθέτη.
Παρακαλούμε μετά το τέλος των εργασιών της Κριτικής Επιτροπής να μας αποστέλλετε τα πρακτικά των συνεδριάσεών της, απαραίτητα για την ενημέρωση των μελών μας και του αρχείου που τηρούμε.



Προς
Τον Γενικό Γραμματέα ΥΠΕΧΩΔΕ
κ. Ηλ. Μπεριάτο
Αμαλιάδος 17, 11523 Αθήνα

**Θέμα: Συνάντηση για τις αρμοιβές πολεοδομικών μελετών
και για τον ΓΟΚ**

Κύριε Γενικέ,

Το Δ.Σ. του ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιτεκτόνων επιθυμεί το ταχύτερο δυνατόν μία συνάντηση μαζί σας προκειμένου να συζητήσουμε το σημαντικό θέμα των προδιαγραφών για τις πολεοδομικές μελέτες, γενικά πολεοδομικά σχέδια κ.λπ. που, παρά το επείγον του χαρακτήρα του, διαπιστώνουμε ότι καθυστερεί ανεπίτρεπτα, παρά τις δικές σας διαβεβαιώσεις για την ταχεία διευθέτηση του θέματος.

Στα πλαίσια αυτής της συνάντησης θα θέλαμε επίσης να μας διευκρινίσετε τους λόγους καθυστέρησης της τροποποίησης του Νόμου 1577/85, που επί σειρά ετών, παρά το γεγονός ότι έχει ολοκληρωθεί ύστερα από μακρά συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων φορέων, δεν θεσμοθετείται.



Προς
Την ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ
Διεύθυνση Δημόσων Έργων
Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου
Επτανήσου 35, 841 00 Σύρος

Θέμα: Αναθέσεις μελετών

Καθημερινά διαπιστώνεται από αναφορές αρχιτεκτόνων μελών του Συλλόγου μας ότι στις εκδηλώσεις ενδιαφέροντος περιέχονται στοιχεία που περιορίζουν την συμμετοχή τους, και καθιστούν προβληματική την λειτουργία των γραφείων τους.

Έτσι στις διακηρύξεις που είναι δημοσιευμένες στο τεύχος του ΤΕΕ 2086/31.1.2000 για τις πιο κάτω μελέτες:

- Α) «Υπόγεια δίκτυα, αναπλάσεις οικισμού Κοινότητας Ολύμπου Καρπάθου»
Β) «Υπογείωση δικτύων, ανάδειξη ιστορικού οικισμού Λίνδου v. Ρόδου»

Σητάτε να υποβληθεί υποχρεωτικά το δικαιολογητικό που αναφέρεται στην παρ. 1 α δηλαδή (ασφαλιστικής κάλυψης επαγγελματικών κινδύνων) βάσει του άρθρου 26 του Π.Δ. 346/A/12.10.98 ενώ στο ίδιο άρθρο παρέχεται η δυνατότητα να ζητήσετε εναλλακτικά ένα από τα 3 στοιχεία (επισυνάπτουμε σχετικό άρθρο).

Παρακαλούμε να ζητήσετε οποιοδήποτε στοιχείο κρίνουν πρόσφορο οι μελετητές και που δεν θα τους επιβαρύνει οικονομικά.

Συνημμένα: Άρθρο 26

1. Η χρηματοοικονομική ικανότητα του παρέχοντος υπηρεσίες αποδεικνύεται με ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα δικαιολογητικά έγγραφα:

- A. Πρόσφατα τραπεζικά έγγραφα ή πιστοποιητικό ασφαλιστικής κάλυψης επαγγελματικών κινδύνων.
B. Ισολογισμούς ή αποσπάσματα ισολογισμών, στις περιπτώσεις όπου η δημοσίευση τους είναι υποχρεωτική σύμφωνα με την περί εταιρειών νομοθεσία της χώρας όπου είναι εγκατεστημένος ο παρέχων υπηρεσίες.

Γ. Δήλωση περί του ολικού ύψους του κύκλου εργασιών και περί του κύκλου εργασιών ως προς την παροχή παρόμοιων με τις ζητούμενες υπηρεσίων κατά τη διάρκεια των τριών προηγούμενων οικονομικών ετών.

2. Οι αναθέτουσες αρχές ορίζουν στην προκήρυξη ή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών ποιο ή ποια από τα δικαιολογητικά επέλεξαν καθώς και ποια άλλα δικαιολογητικά εκτός των ανωτέρων, πρέπει να προσκομισθούν.

3. Αν ο παρέχων υπηρεσίες δεν είναι σε θέση να προσκομίσει τα απαιτούμενα δικαιολογητικά, επικαλούμενος βάσιμο λόγο, μπορεί να αποδείξει την χρηματοοικονομική ικανότητά του με οποιοδήποτε άλλο έγγραφο κρίνεται κατάλληλο από τις αναθέτουσες αρχές.

Κοινοποίηση:
Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας



Προς

1. Υπουργό Εθνική Οικονομίας κ. Γιάννο Παπαντωνίου
2. Τον Υπουργό Οικονομικών κ. Ν. Χριστοδούλη
3. Τον Γεν. Γραμματέα Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας
κ. Γ. Παπαϊωάννου
4. Τον Γεν. Γραμματέα Υπουργείου Οικονομικών κ. Χ. Αλαμάνο

Θέμα: Εθνικά Κληροδοτήματα

Σοβαρότατο θέμα πολιτικής, κοινωνικής και οικονομικής σημασίας έχει προκύψει με βάση την πραγματικότητα, όπως έχει διαμορφωθεί με αντικείμενο τα εθνικά κληροδοτήματα.

Σήμερα υπάρχουν περίπου 9.200 κληροδοτήματα εκ των οπίων περισσότερα από 7.000 βρίσκονται ακόμη στο στάδιο της εκκαθάρισης γεγονός που καταδεικνύει την προφανή αδυναμία των αρμόδιων υπηρεσιών του Υπουργείου Οικονομικών (και της διεύθυνσης δημόσιας περιουσίας και εθνικών κληροδοτημάτων που διαχειρίζεται το θέμα), να ανταποκριθούν στο πρόβλημα της κατ' αρχήν στοιχειώθησης και αποσαφήνισης του προβλήματος.

Ο έλεγχος και η εποπτεία του Κράτους είναι ανεπαρκέστατος ακόμη και με βάση τον Ν.2039/39, που διέπει το καθεστώς των Εθνικών Κληροδοτημάτων με προφανή την έλλειψη οργάνωσης και στελέχωσης της Διεύθυνσης.

Αυτές οι αδυναμίες σε συνδυασμό με την μη υποβολή προϋπολογισμού και απολογισμών (παρ' όλη και την υποχρέωσή τους, απ' το Νόμο), την άγνοια των περιουσιακών στοιχείων, την αδιαφάνεια επί της ουσίας στον τρόπο διαχείρισής τους, στοιχειώθηση την αδυναμία της Ελληνικής πολιτείας να ελέγχει το αν και κατά πόσο υλοποιείται η βούληση των δωρητών και διαθετών. Τέτοια ζητήματα έχουν εκτεταμένα δημοσιευτεί στο πρόσφατο παρελθόν στον τύπο και έχουν θιχθεί και από συναδέλφους Μηχανικούς που το αντικεί-

μενό τους στο Υπουργείο οικονομικών ήταν το θέμα των Εθνικών Κληροδοτημάτων.

Προτάσεις έχουν ήδη διατυπωθεί και από την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής, που ασχολήθηκε με το χρόνιο αυτό πρόβλημα.

Πιο συγκεκριμένα και σ' αυτό το πλαίσιο προβληματισμού, ο ΣΑΔΑΣ-Πανελλήνια Ένωση Αρχιτεκτόνων εκτιμά ότι είναι ανάγκη:

- Να εφαρμοστεί ο ισχύων νόμος 2039/39 και παράλληλα να προχωρήσει η διαδικασία αναθέρησής του προκειμένου το νομικό καθεστώς να υπηρετεί την αποτελεσματική, ουσιαστική διαχείριση των κληροδοτημάτων και την διαφάνεια και έλεγχο των πράξεων των Δ.Σ. τους,
- Να ελεγχθούν και να κριθούν όλες οι διοικήσεις των πάσης φύσεως κληροδοτημάτων, τα περιουσιακά τους στοιχεία, οι ισολογισμοί καθώς και ο τρόπος ορισμού των Δ.Σ.
- Να αποκεντρωθούν οι διοικητικές υπηρεσίες τουλάχιστον κατά περιφέρεια με αλλαγή και αναμόρφωση της σχετικής νομοθεσίας.

Με βάση τα παραπάνω εκτιμούμε ότι είναι ζήτημα σεβασμού των θεσμών, μέτρο εξυγίανσης μιας χρόνιας προβληματικής κατάστασης και θέμα ηθικής τάξης να αντιμετωπιστεί με την δέουσα προσοχή, σοβαρότητα και διαφάνεια το μεγάλο αυτό κεφάλαιο της διαχείρισης και της επωφελέστερης αξιοποίησης των Εθνικών κληροδοτημάτων.

Κοινοποίηση:

1. Το Υπουργείο Οικονομικών
Δ/νση Περιουσίας και Εθνικών Κληροδοτημάτων
Κολωνού 2, Αθήνα
2. Την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής των Ελλήνων
3. Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ
4. Ημερήσιο Τύπο



Προς
1. Το Υπουργείο Οικονομικών
Δ/νση Περιουσίας και Εθνικών Κληροδοτημάτων
Κολωνού 2, Αθήνα
2. Την Επιτροπή Θεσμών και Διαφάνειας της Βουλής των Ελλήνων

Θέμα: Εθνικά Κληροδοτήματα