

Κοινόχρηστοι Χώροι του Οικισμού: Η Όσμωση των Χρήσεων και η Ευελιξία στο Σχεδιασμό

ΧΡΗΣΤΟΣ Θ. ΚΟΥΣΙΔΩΝΗΣ

Πολεοδόμος - Χωροτάκτης, Δρ Α.Π.Θ.

Περίληψη

Το άρθρο ασχολείται με τους χώρους διπλής χρήσης, ήτοι συνύπαρξης πεζών και αυτοκινήτων, και τη συμβατότητά τους με τις ελληνικές συνθήκες. Το πρότυπο των χώρων διπλής χρήσης ανασκοπείται αναγόμενο σε δύο παράγοντες, τη συγκρότηση του χώρου σε ενότητες και τη ρύθμιση της σχέσης πεζών και οχημάτων, και σχολιάζεται η συνάρτησή του με τη γεωμετρία του δικτύου των κοινοχρήστων. Επισημαίνονται δύο παράγοντες καθοριστικοί για την πολεοδομική πρακτική στην Ελλάδα: η κατανομή του χώρου σε ένα πολύπλοκο μωσαϊκό μικρών γηπέδων, και η επιδίωξη να αποδίδεται ως άρτιο οικόπεδο κάθε αρχικό γήπεδο. Παρατηρείται ότι το πρότυπο των χώρων διπλής χρήσης, δια της όσμωσης των χρήσεων και των γεωμετρικών του προδιαγραφών, εισφέρει στην οικονομία και την ευελιξία του σχεδιασμού στοιχεία που συμβάλλουν στην κοινωνική αποδοχή προτάσεων που πληρούν τις προδιαγραφές πολεοδομικής επάρκειας. Παρουσιάζονται οι μελέτες των Γιαννιτών και του Λόφου Πιερίας που χρησιμοποίησαν τους χώρους διπλής χρήσης ως βασικό εργαλείο. Με βάση την εμπειρία των μελετών, σχολιάζεται η εμβέλεια της καταλληλότητας της προσέγγισης αυτής με αναφορά στους άξονες της επιχειρησιακής επάρκειας του σχεδιασμού και της λειτουργικότητας του σχεδίου.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το δίκτυο των κοινόχρηστων χώρων¹ είναι ένας από τους κύριους παράγοντες που καθορίζουν τη φυσιογνωμία και τις επιδόσεις ενός οικισμού. Εάν τα στοιχεία και οι σχέσεις που ορίζουν τον οικισμό ως σύστημα είναι, αντίστοιχα, οι χρήσεις και οι μεταξύ τους ανταλλαγές ή ροές (με βασικές αυτές των πεζών και των οχημάτων), τότε οι κοινόχρηστοι χώροι παρέχουν τον υποδοχέα των βασικών ροών, αλλά και ορισμένων χρήσεων, κυρίως αναψυχής ανοιχτού χώρου. Στη μικρότερη κλίμακα, οι κοινόχρηστοι χώροι έχουν εν γένει σύνθετο λειτουργικό περιεχόμενο, όπως φαίνεται στην περίπτωση του τυπικού δρόμου με λωρίδες κίνησης οχημάτων και πεζοδρόμια.

Ιστορικά και λειτουργικά ο σχεδιασμός του δικτύου των κοινοχρήστων ανάγεται σε δύο αλληλένδετους παράγοντες: τη χωροθέτηση των δραστηριοτήτων και τη συγκρότηση χωρο-λειτουργικών ενότητων αφ' ενός, και τη ρύθμιση άμεσα κυκλοφοριακών ζητημάτων αφ' ετέρου. Η πρακτική των αυστηρών οριοθετήσεων και του απόλυτου διαχωρισμού

της κίνησης πεζών και αυτοκινήτων προκάλεσε μια σειρά προβλημάτων, για την αντιμετώπιση των οποίων προτάθηκε, μεταξύ άλλων, η οργάνωση «χώρων διπλής χρήσης» που επιτρέπουν τη συνύπαρξη πεζών και αυτοκινήτων.

Τα πολεοδομικά εγχειρήματα στη χώρα μας αφορούν σε περιοχές των οποίων η ιδιοκτησία κατανέμεται σε ένα πολύπλοκο μωσαϊκό μικρών γηπέδων ενώ, κατά κανόνα, η πολεοδόμηση προσπαθεί να αποδώσει κάθε αρχικό γήπεδο ως άρτιο οικόπεδο. Ο σχεδιασμός καλείται να διατυπώσει μια πρόταση που θα συμμορφώνεται με το θεσμικό πλαίσιο, θα καλύπτει τις προδιαγραφές για τις χρήσεις και τα δίκτυα, και θα οριοθετεί τους κοινόχρηστους χώρους του οικισμού σε τρόπο που θα εξασφαλίζει δύο, εκ πρώτης τουλάχιστον όψεως αντιφατικές, επιταγές. Το δίκτυο των κοινοχρήστων (α) θα είναι επαρκώς λειτουργικό για το σύνολο του οικισμού και στο επίπεδο των μικρο-συστημάτων που αναπτύσσονται ανά περιοχές, ενώ (β) θα επιφέρει περιορισμένη αναστάτωση στις ιδιοκτησίες, ώστε να εξασφαλίζεται η αναγκαία κοινωνική συναίνεση ή ανοχή.

Οι σχεδιαστικές προδιαγραφές των χώρων διπλής χρήσης παρέχουν σημαντικό βαθμό προσαρμογής στα τοπικά δεδομένα, και, εγγενώς, οικονομία στις επιφάνειες σε σχέση με τον τυπικό διαχωρισμό των δικτύων πεζών και οχημάτων. Επομένως, η παραγωγή δικτύου κοινοχρήστων μορφής κατάλληλης για τη λειτουργία χώρων διπλής χρήσης επιτρέπει μερική άρση της αντίφασης λειτουργικότητας - αποδοχής του σχεδίου, δυνατότητα που δεν έχει προσεχθεί στη σχετική βιβλιογραφία.

Η καταλληλότητα της προσέγγισης εξετάζεται στο πλαίσιο παρουσίας των μελετών των Γιαννιτών του νομού Πέλλας και του Λόφου του νομού Πιερίας.

2. ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΧΡΗΣΤΩΝ ΚΑΙ ΟΙ ΧΩΡΟΙ ΔΙΠΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

Ο λειτουργικός ρόλος των κοινοχρήστων είναι συνάρτηση της χωρικής κατανομής των χρήσεων και των μεταξύ τους ροών πεζών και οχημάτων. Η διαμόρφωση (έως το κατασκευαστικό επίπεδο), το ακριβές λειτουργικό περιεχόμενο και η αντιληπτική διάστασή τους επιδρούν αναδραστικά

στην κατανομή των χρήσεων και τη διαμόρφωση του πλέγματος των κινήσεων.

2.1. Οι αφετηρίες

2.1.1. Τα αρχικά πρότυπα οργάνωσης

Δύο πρότυπα οργάνωσης του χώρου που προτάθηκαν στο τέλος της δεκαετίας του 1920, η «γειτονιά» και το «σχέδιο του Radburn», έδωσαν ευλογοφανείς και επιχειρησιακές απαντήσεις στα ζητήματα της κατανομής των χρήσεων και των οχλήσεων που δημιουργούσε το αυτοκίνητο, βρήκαν εξαιρετική απήχηση και κατέστησαν ορόσημα της σύγχρονης πολεοδομίας. Από αναλυτική και μεθοδολογική άποψη, το μοντέλο της γειτονιάς ανοίγει το ζήτημα της κατανομής του αστικού χώρου σε χωρο-λειτουργικές οντότητες ή υποσυστήματα. Το σχέδιο του Radburn ανοίγει το ζήτημα της ρύθμισης των σημαντικότερων ροών εντός του αστικού χώρου, των μεταφορών και μετακινήσεων με μηχανοκίνητα οχήματα, και των μετακινήσεων πεζή.

Η εισαγωγή της ιδέας της πολεοδομικής ενότητας αποδίδεται στον Clarence Perry, ο οποίος, στα πλαίσια μελέτης για το Ρυθμιστικό Σχέδιο της Νέας Υόρκης, πρότεινε την οργάνωση του αστικού χώρου σε γειτονιές (neighborhood units). Οι γειτονιές προέκυπταν με βάση την ακτίνα εξυπηρέτησης του δημοτικού σχολείου και οριοθετούνταν από τους κύριους δρόμους που θα έπρεπε να μη διασχίζονται από παιδιά. Παρά την επάρκεια του λειτουργικού παράγοντα της πρότασης, ο Perry έβλεπε τις γειτονιές και ως μηχανισμό συγκρότησης διακριτών χωρο-κοινωνικών οντοτήτων, άποψη που αμφισβητήθηκε εύλογα [29], [15], [16].

Η συστηματική ιεράρχηση και διαφοροποίηση του δικτύου των κινήσεων εισάγεται με το σχέδιο των Clarence Stein και Henry Wright για τη Νέα Πόλη Radburn, στο New Jersey. Η πόλη υλοποιήθηκε σε μεγάλο βαθμό αλλά δεν ολοκληρώθηκε λόγω της κρίσης του 1929. Ο Stein, στενός συνεργάτης του Perry, ερμήνευσε σε σχεδιαστικό επίπεδο τις ιδέες περί οργάνωσης σε γειτονιές. Το σχέδιο εισάγει τον πλήρη διαχωρισμό της κίνησης πεζών και οχημάτων. Το ιεραρχημένο οδικό δίκτυο καταλήγει σε αδιέξοδα που δίνουν πρόσβαση στις κατοικίες που διατάσσονται στα λεγόμενα superblocs και στρέφονται προς το ευρύτατο δίκτυο πρασίνου μέσα στο οποίο κινούνται οι πεζοί. Ο Stein συνοψίζει την οργάνωση σε τέσσερα στοιχεία: το superblock, την εξειδίκευση της χρήσης των δρόμων, την αναδιάταξη των κατοικιών, ώστε οι κύριοι χώροι να στρέφονται προς το πάρκο, ενώ οι βοηθητικοί προς τους δρόμους, και «το πάρκο ως σπονδυλική στήλη της κοινότητας» [2], [3].

2.1.2. Η οριοθέτηση ως συνιστώσα του σχεδιασμού

Όπως σημειώθηκε, το γενικό πρότυπο της γειτονιάς αλλά και οι ειδικότερες ρυθμίσεις του Radburn, είχαν τεράστια απήχηση διεθνώς. Ειδικά στις περίφημες αγγλικές νέες πόλεις της πρώτης και δεύτερης γενιάς (1946-50 και

1961-67) η γειτονιά, έστω και με διαφορετικά ονόματα στις πόλεις της δεύτερης γενιάς, εφαρμόζεται συνήθως σε εκδοχές πολύ εσωστρεφείς σε αντιδιαστολή προς το μάλλον ανοιχτό πρότυπο του Perry [15], [16], [27]. Το αρχικό σχέδιο της Cumbernauld, το 1958, ήταν μια εξαίρεση που συγκροτούσε την πόλη σε περίπου ενιαία μονάδα χωρίς κατανομή σε γειτονιές.²

Το περίφημο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο της Νέας Πόλης Milton Keynes, επηρεασμένο από τις απόψεις του Alexander για την απαξία της άκαμπτης ιεραρχικής δομής των εξ αρχής σχεδιασμένων πόλεων, διακήρυττε την αποφυγή της μονοτονίας και τη μεγιστοποίηση της ελευθερίας επιλογής ως δύο από τους βασικούς στόχους του. Συνεπώς, ανέτρεπε συστηματικά το μέχρι τότε κυρίαρχο πρότυπο της εσωστρεφούς και μερικώς αυτόνομης γειτονιάς [26].³

Οι Νέες Πόλεις, όπως και το ίδιο το Radburn, σχεδιάστηκαν και δομήθηκαν με χαμηλές πυκνότητες. Ο διαχωρισμός των κινήσεων και η επιβολή σχετικών κανονισμών, ακόμα και για την είσοδο στα γκαράζ μονοκατοικιών, δημιουργούσαν μια σχολαστική μικρο-ζωνοποίηση και χαμήλωναν ακόμα περισσότερο τις πυκνότητες. Η πολύ χαμηλή πυκνότητα οδηγούσε σε αυξημένο κόστος αλλά και, επικουρούμενη από τη μονοτονία των σχεδίων γενικής διάταξης και την ομοιομορφία των κτιρίων, καθιστούσε άξενο το περιβάλλον της κατοικίας, ιδιαίτερα στην πλευρά της οδικής πρόσβασης. Το ζήτημα λοιπόν της μικρότερης κλίμακας, από ομάδα οικοδομικών τετραγώνων έως το άμεσο περιβάλλον της κατοικίας, συναρτάται με δύο παράγοντες: τη χαμηλή πυκνότητα και τη σύνθεση και λειτουργία των κοινόχρηστων χώρων που, με τη σειρά τους, συναρτώνται με τους κανονισμούς. Η τήρηση των κανονισμών κατέληξε να θεωρείται αόριστα καθοριστική για το αποτέλεσμα του σχεδιασμού. Το 1973, σε ειδικό τεύχος του Architectural Review οι συγγραφείς στηλιτεύουν την κατάσταση παίζοντας με τις σημασίες των λέξεων straitjacket (ρούχο που δένει τα χέρια, ζουρλομανδύας /περιοριστικά μέτρα) και sub-urban man (άνθρωπος του προαστίου ή του “προ-άστεως”).⁴

2.2. Η σχεδιασμένη όσμωση ροών και χρήσεων

2.2.1. Το βρετανικό πρότυπο (χώροι διπλής χρήσης)

Στη Βρετανία, μια κρίσιμη κίνηση κατά της ασφυκτικής κατάστασης που είχε διαμορφωθεί, συντελείται με την έκδοση από το δήμο του Essex ενός Σχεδιαστικού Οδηγού για Περιοχές Κατοικίας, το Νοέμβριο του 1973. Ο Οδηγός, μεταξύ άλλων, εισηγείται τη δημιουργία τοπικών «συνδυασμένων (combined) περιοχών πεζών και οχημάτων». Είχαν ήδη προηγηθεί ορισμένες συναφείς εφαρμογές [13]. Στο Halton Brow, στη Νέα Πόλη Runcorn, είχαν κατασκευαστεί συγκροτήματα κατοικιών οι στριφογυριστοί και αμφίδρομης κατεύθυνσης οδοί προσπέλασης στα οποία, όχι μόνο είχαν στενό οδόστρωμα, αλλά και, για πρώτη φορά, δεν διέθεταν το τυπικό πεζοδρόμιο.⁵

Οι νέες απόψεις κέρδισαν έδαφος και ήδη το 1977, στην

πρώτη έκδοση του περίφημου Σχεδιαστικού Δελτίου 32, οι χώροι συνύπαρξης πεζών και οχημάτων υιοθετούνται ως ένα καινοτόμο μέτρο. Αναπτύσσονται στο εσωτερικό μιας ενότητας κατοικιών υποκαθιστώντας το τυπικό αδιέξοδο προσπέλασης και ονομάζονται μικτές (shared) περιοχές ή επιφάνειες. Στις μικτές περιοχές δεν γίνεται διάκριση των χώρων κίνησης πεζών και οχημάτων [12].

Το λειτουργικό αντίκρισμα της κατάλυσης της άκαμπτης μικροζωνοποίησης στο εσωτερικό μιας ενότητας κατοικιών αναπτύσσεται περαιτέρω σε μια εξαιρετική μελέτη του Συμβουλίου του Μείζονος Λονδίνου, από το 1978 [14]. Οι σχετικοί χώροι της όσμωσης, ανάμιξης, ροών και χρήσεων, που καλύπτουν ταυτόχρονα τοπικές ανάγκες προσπέλασης οχημάτων αλλά και κίνησης των πεζών και παιχνιδιού των παιδιών, ονομάζονται τώρα χώροι διπλής χρήσης (dual use areas). Η μελέτη σχολιάζει τις σχεδιαστικές συνθήκες, από την ένταξη στον αστικό ιστό έως κατασκευαστικές λεπτομέρειες και στοιχεία εξοπλισμού των κοινόχρηστων χώρων. Επίσης, ανασκοπεί κτισμένα παραδείγματα στοιχειωδών τέτοιων χώρων που, σε σύγκριση με τις Νέες Πόλεις, αντιστοιχούν σε πολύ μεγαλύτερες πυκνότητες. Η ανάδειξη τέτοιων χώρων καταργεί την, κατά το πρότυπο του Radburn, ανάγκη δύο προσβάσεων σε κάθε κτίριο. Οι χώροι διπλής χρήσης σχεδιάζονται με προτεραιότητα στην κίνηση και παραμονή των πεζών αλλά, καθώς επιτρέπεται η είσοδος οχημάτων, δεν έχουν ομοιότητα με τις τυπικές πεζοδρομήσεις. Μεταξύ των κυριότερων προδιαγραφών επισημαίνουμε τον τρόπο της άρθρωσης στο δίκτυο των κοινόχρηστων χώρων του οικισμού, και το σχετικά «τετράγωνο» ή εκτατικό χαρακτήρα σε αντιδιαστολή με το γραμμικό χαρακτήρα των δρόμων.

Στο τεύχος της 29ης Ιουνίου 1983 του Architect's Journal παρουσιάζεται μια έρευνα των επιδόσεων⁶ «καινοτόμων» συγκροτημάτων κατοικίας που περιελάμβαναν μικτές επιφάνειες και κτίστηκαν με τα περιθώρια επιλογών του Δελτίου 32. Η έρευνα κατέληξε σε αρκετά ενθαρρυντική εκτίμηση και σε πρακτικές οδηγίες για τη βελτίωση των επιδόσεων [11], [20].

2.2.2. Το ολλανδικό πρότυπο (woonerf)

Το 1963 ο Nick de Boer, καθηγητής πολεοδομίας στο Emmen της Ολλανδίας, άρχισε να επιδιώκει την υπέρβαση της αντίφασης της χρήσης του δρόμου από τα παιδιά και τα αυτοκίνητα και να υποβάλλει προτάσεις για το Emmen. Πρότεινε αδιέξοδους δρόμους και πεζοδρόμους. Σχεδίασε τους αδιέξοδους δρόμους έτσι ώστε οι οδηγοί να αισθάνονται σαν να κινούνται μέσα στην ίδια τους την αυλή, και τους ονόμασε με ένα νέο όνομα, τη σύνθετη λέξη woonef (πληθ.: wooneven) που μπορεί να αποδοθεί ως χώρος διαβίωσης ή πολύ μεγάλη αυλή.⁷

Η πρόταση, εν όψει και κάποιων ευνοϊκών συνθηκών, εφαρμόστηκε με ενθουσιασμό στην αναμόρφωση υφιστάμενων δρόμων στο Delft, στην Ολλανδία, περί το 1970. Η βασική ιδέα ήταν η ενιαία επίστρωση, χωρίς διαχωρισμό οδοστρώματος και πεζοδρομίου, και η ενίσχυση της εικόνας

της αυλής με κατάλληλα στοιχεία. Η αναμόρφωση δρόμων σε woonef, μετά την Ολλανδία γνώρισε ευρεία εφαρμογή και σε άλλες χώρες. Ήδη το 1976, στην Ολλανδία το woonef είχε αποκτήσει νομική υπόσταση, ειδικό κανονισμό που, μεταξύ άλλων, προβλέπει την κίνηση των οχημάτων σε ρυθμό βηματισμού αλόγου, και ένα ειδικό σήμα της τροχαίας [17], [19]. Η ιδέα εφαρμόζεται και σε κεντρικές εμπορικές περιοχές οπότε χρησιμοποιείται, κατ' αναλογία, ο όρος winkelerf (πληθ. winkelerven).⁸ Το 1984 αναμορφώνεται ο κανονισμός του 1976 και υιοθετείται ο γενικός όρος erf που ξεπερνά το συνειρημό της κατοικίας [30].⁹

2.2.3. Εκδοχές του κατευνασμού της κυκλοφορίας

Το woonef και οι χώροι διπλής χρήσης αποβλέπουν πρωτίστως στην ποιότητα της συνολικής διαβίωσης του πεζού, ως (σχεδόν) ανεμπόδιστου περιπατητή και, κυρίως, ως χρήστη μικρολειτουργιών του ανοιχτού χώρου. Όταν η έμφαση μετατίθεται στη μείωση των οχλήσεων που προκαλεί το αυτοκίνητο, δια της ελάττωσης του όγκου και κυρίως της ταχύτητας της κυκλοφορίας, περνάμε σε πιο συμβατικές τεχνικές που δεν αρκούν για να χαρακτηριστεί ένας χώρος ως woonef ή διπλής χρήσης. Οι τεχνικές που χρησιμοποιούνται για τη μείωση της ταχύτητας στο συμβατικό πλαίσιο διαχωρισμού σε πεζοδρόμια και οδόστρωμα, καλύπτουν και την οριζοντιογραφία και τη μηκοτομή, είναι ήδη τυπικοποιημένες και συχνά δεσμεύονται από προδιαγραφές [6], [18], [19], [24]. Προφανώς, οι τεχνικές αυτές ενδιαφέρουν και το σχεδιασμό των χώρων διπλής χρήσης.

Ο σχετικά νεότευκτος όρος «κατευνασμός της κυκλοφορίας» (traffic calming) προέρχεται από τη γερμανική πρακτική. Η Hass-Klau [17], σε εκτενή ανασκόπηση του αντικειμένου, παρατηρεί ότι καλύπτει ευρύ φάσμα εκδοχών, από συνολικές, πολυδιάστατες, πολιτικές που αποβλέπουν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και στην απόδοση ίσων ευκαιριών σε όλους τους χρήστες του δρόμου (πολιτική αστικών συγκοινωνιών, χρήση ποδηλάτου, πεζοδρομήσεις, ριζικές παρεμβάσεις στο πρωτεύον οδικό δίκτυο, επιβολή διοδίων, κ.λπ.), έως απλά τοπικά μέτρα, ακόμα και μόνο μείωση του ορίου ταχύτητας. Το 1990 ο όρος είχε αρχίσει να γίνεται οικείος στο Ηνωμένο Βασίλειο και υπήρχε η σκέψη να περιληφθεί στην επόμενη έκδοση του λεξικού της Οξφόρδης.¹⁰

2.2.4. Το δίκτυο των κοινόχρηστων χώρων του οικισμού

Το ενδιαφέρον για τον τρόπο άρθρωσης των χώρων διπλής χρήσης στο συνολικό πλέγμα των κοινόχρηστων χώρων, εκτός από την καθαρά λειτουργική πλευρά, αναφέρεται και σε μια εξαιρετικά σημαντική αντιληπτική συνιστώσα.

Το ζήτημα της αντίληψης του χώρου ως δίκτυο ή σύνολο αλληλεξαρτημένων στοιχείων εξετάζεται σε σημαντικά έργα της δεκαετίας του 1960 και των αρχών της επόμενης, ήτοι μιας περιόδου που προηγείται ελαφρά της εισαγωγής των χώρων διπλής χρήσης.¹¹ Η έμφαση (α) στον ίδιο το χώρο

μάλλον παρά στα κτίρια, που η σημασία τους έγκειται κυρίως στον ορισμό του κοινόχρηστου χώρου, και (β) στη διαδρομή, ή την άρθρωση μονάδων χώρων, συγκροτούν τον πυρήνα του νέου ενδιαφέροντος για τον αστικό χώρο.¹² Σε μια εντυπωσιακή ανάκληση των αισθητικών αξιών του Camillo Sitte από το τέλος του 19ου αι., το δίκτυο των κοινόχρηστων χώρων των παραδοσιακών οικισμών επισημάνθηκε ως «η επιτομή της σειραϊκής θέασης», δηλαδή της άρθρωσης διαφορετικών χώρων που αποκαλύπτονται διαδοχικά ως στοιχεία των διαδρομών, εισφέροντας τους παράγοντες της εναλλαγής και της έκπληξης. Η πολυπλοκότητα του δικτύου των κοινόχρηστων χώρων των παραδοσιακών οικισμών, σε αντιδιαστολή με τη γεωμετρική απλότητα των σχεδίων του φονξιοναλισμού, εκτιμήθηκε ως παράγων που μπορούσε να συμβάλλει στην παραγωγή αντιληπτικά ενδιαφερουσών και, εν τέλει, περισσότερο φιλόξενων περιοχών κατοικίας. Η εναλλαγή ποιητών χώρου και η αποφυγή των επιμήκων ευθύγραμμων αξόνων μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και για την ιεράρχηση των κινήσεων, μέσω της αποθάρρυνσης των υψηλών ταχυτήτων ή ακόμη και της εισόδου των οχημάτων μέσα σε συγκεκριμένες περιοχές.

Ο σχεδιασμός περιοχών κατοικίας που προέβλεπε τη λειτουργία χώρων διπλής χρήσης στηρίχτηκε εν πολλοίς στη διαμόρφωση των βασικών γεωμετρικών χαρακτηριστικών του δικτύου των κοινοχρήστων, κυρίως δια της οριοθέτησης με τους κτιριακούς όγκους. Ο κοινόχρηστος χώρος στο εσωτερικό των περιβαλλοντικών περιοχών, μετά την άρθρωσή του με το οδικό δίκτυο υψηλότερης τάξης υφίσταται ένα είδος κατακερματισμού σε επιμέρους χώρους που εντούτοις συντίθενται σε μια προσεκτικά οργανωμένη δομή ή πλέγμα εν δυνάμει διαδρομών.¹³ Η εναλλαγή μεγεθών και σχημάτων και η αποφυγή μακρών ευθύγραμμων στη σύνθεση των χώρων, με στόχο την υποβολή εντύπωσης ιδιωτικότητας, προσέτρεχε στο πρότυπο των μη σχεδιασμένων οικισμών.

2.2.5. Σύγκριση των προτύπων

Η ειδοποιός διαφορά του woonerf και των μικτών χώρων από τους συμβατικούς δρόμους και πεζοδρόμους είναι ότι, ενώ πρόκειται για χώρο αφιερωμένο στους πεζούς (και τους ποδηλάτες), επιτρέπεται η κίνηση και στάθμευση αυτοκινήτων, και η κίνηση πεζών και αυτοκινήτων γίνεται σε ενιαία επιφάνεια χωρίς τα τυπικά κράσπεδα [18], [29].¹⁴ Προφανώς, η διαμόρφωση του κοινόχρηστου χώρου, με τα φυτά και την αστική επίπλωση (μπορεί να) δημιουργεί υπο-περιοχές απροσπέλαστες για το αυτοκίνητο, χωρίς να αίρεται ο γενικός χαρακτήρας της ενιαίας επιφάνειας.

Το woonerf και οι μικτοί χώροι έχουν ταυτόσημο λειτουργικό περιεχόμενο. Εντούτοις υπάρχουν διαφορές. Το woonerf εφαρμόστηκε στο μετασχηματισμό υφιστάμενων δρόμων, άρα συνδέεται με τη διατήρηση της συμβατικής ρυμοτομίας και με περιοχές αρκετά ή καθαρά αστικού χαρακτήρα. Αντίθετα, το βρετανικό ανάλογο εφαρμόστηκε σε περιοχές σχεδιαζόμενες εξ αρχής και, συνήθως, με πολύ χαμηλότερη πυκνότητα. Ο εξ αρχής σχεδιασμός επιτρέπει

τη δημιουργία εκτατικών χώρων, σε αντιδιαστολή με τον τυπικό δρόμο.

Συχνά ο όρος woonerf τείνει να καλύψει όλες τις εκδοχές υποσκελιζοντας τους άλλους όρους που αναφέραμε όπως και το νεότερο «οικιακή ζώνη» (home zone). Πιθανότατα η απήχηση του όρου woonerf συναρτάται με την επικαιρότητα των αναπλάσεων αστικών περιοχών κατοικίας και, ιδιαίτερα, κέντρων πόλης, την από καιρού εκπεφρασμένη, υλοποιημένη και προβλεβημένη σχετική πολιτική του Ολλανδικού κράτους, την επιτυχία των σχετικών παραδειγμάτων, την ευκολία επικοινωνίας με τη Γερμανία και τη συγκυρία του γερμανικού ενδιαφέροντος για τον κατευνασμό της κυκλοφορίας και τις εκτεταμένες πεζοδρομήσεις. Η ίδια η εισαγωγή ενός νέου μονολεκτικού όρου συγκροτεί ένα «σήμα κατατεθέν» που προβάλλει το συγκεκριμένο προϊόν αλλά καλύπτει και τα ομοειδή. Η αναζήτηση της λέξης woonerf σε τίτλους στο διαδίκτυο δίνει αναρίθμητες παραπομπές. Οι καταχωρήσεις περιλαμβάνουν και εφαρμογές σε εμπορικά κέντρα και δίνουν έμφαση στη χρήση του ποδηλάτου, άλλο ισχυρότατο παράγοντα σύνδεσης της Ολλανδίας με τον κατευνασμό της κυκλοφορίας και την αστική βιωσιμότητα.

3. ΒΑΣΙΚΕΣ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ ΤΗΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

3.1. Η ΕΠΑ ως αφετηρία της σύγχρονης περιόδου

Για την Ελλάδα, η Επιχείρηση Πολεοδομικής Ανασυγκρότησης (ΕΠΑ) μπορεί να θεωρηθεί ως η αφετηρία της τρέχουσας φάσης της πολεοδομίας. Μεταξύ των στοιχείων άμεσης χωρικής σημασίας που εισήγαγε ή ενίσχυσε συγκαταλέγονται η υποχρεωτική εισφορά, η θεσμοθέτηση των πολεοδομικών ενοτήτων και η έμφαση στις πεζοδρομήσεις.

3.1.1. Η συμμετοχή και η υποχρεωτική εισφορά

Η ΕΠΑ έδωσε έμφαση στον κοινωνικό παράγοντα του σχεδιασμού τόσο κατά τη διάσταση της συμμετοχής και του ελέγχου, όσο και κατά τη διάσταση της εξασφάλισης κοινωφελών λειτουργιών.

Το βασικό θεσμικό της εργαλείο, ο νόμος 1337 του 1983, εισήγαγε την, κλιμακούμενη κατά το μέγεθος της ιδιοκτησίας, υποχρεωτική εισφορά σε γη και χρήμα για τις ιδιοκτησίες που εντάσσονται στο σχέδιο, και τη δυνατότητα υπαγωγής στην ίδια διαδικασία και για περιοχές που ήδη ανήκαν σε σχέδιο. Επιπλέον, προέβλεψε τη διάθεση των εκτάσεων που προέκυπταν από την εισφορά και για κοινωφελείς χρήσεις, σε διαστολή με τη διαδικασία της «αυτοαποζημίωσης» του ν. δ/τος του 1923, του βασικού μέχρι τότε πολεοδομικού εργαλείου, που έδινε τη δυνατότητα εξασφάλισης μόνο κοινόχρηστων χώρων.

Όσον αφορά στη συμμετοχή, υπήρχε μια έντονη διάθεση δημοσιοποίησης της διαδικασίας και των σχεδίων που συχνά γινόταν σε εκδηλώσεις απόλυτα ανοιχτές.¹⁵ Ανεξάρτητα

των ειδικότερων θεσμικών προβλέψεων, σε κάθε φάση του σχεδιασμού ενεργοποιούνται ή αναδύονται ad hoc διάφοροι παράγοντες και ομάδες πίεσης, ενώ τα φυσικά πρόσωπα μπορεί να έχουν ταυτόχρονα διάφορες οπτικές ή ρόλους, π.χ. ως χρήστες του χώρου ή ιδιοκτήτες /επενδυτές. Εντούτοις, αξίζει να τονιστεί ότι τυπική διαδικασία ανάρτησης του σχεδίου και υποβολής ενστάσεων προβλέπεται για τα στάδια που εστιάζουν (στις επιπτώσεις του σχεδιασμού) σε κλίμακα οικοπέδου, ήτοι για τις Πολεοδομικές Μελέτες, ειδικότερα για το ρυμοτομικό σχέδιο, και τις Πράξεις Εφαρμογής. Η Πολεοδομική Μελέτη, σε σχέση με τα υπερκείμενα επίπεδα του σχεδιασμού, έχει λοιπόν ένα διαφορετικό και πολύ μεγαλύτερο, κοινό. Κινητοποιεί όλους τους ιδιοκτήτες (κάθε ιδιοκτήτη ανά γήπεδο), ουσιαστικά προκαλώντας τους να κρίνουν με ατομική οπτική.

3.1.2. Οι πολεοδομικές ενότητες και οι πεζοδρομήσεις

Σε περισσότερο σχεδιαστικό επίπεδο, η ΕΠΑ, όπως και η μέχρι σήμερα μετεξέλιξή της, διαπνεόταν από την έννοια της συγκρότησης του χώρου κατά οργανικές πολεοδομικές ενότητες (γειτονιές) (ν. 1337/83, άρθρο 1) και ενδιαφερόταν ζωηρά για τη θεσμοθέτηση πεζοδρομήσεων. Η έννοια της πολεοδομικής ενότητας /γειτονιάς, περνούσε καθαρά στις προδιαγραφές διεξαγωγής αλλά και τα «Πολεοδομικά Πρότυπα» της ΕΠΑ. Παρά τις κάποιες ασάφειες, τον πολύ σημαντικό κίνδυνο εκτροπής προς μια απλοϊκή αντίληψη της πόλης ως δομή δένδρου και, παράλληλα, τον κίνδυνο άκαμπτης ερμηνείας των προτύπων (που μάλλον αδικούσε το αρχικό πνεύμα του εγχειρήματος), η έννοια της πολεοδομικής ενότητας, και της «γειτονιάς» ως ελάχιστης ενότητας, βασιζόταν σε ρητά πρότυπα πολεοδομικών λειτουργιών και σε έναν ευρύτερα αποδεκτό πολεοδομικό-οργανωτικό ορθολογισμό.

Η έμφαση στις πεζοδρομήσεις ήταν και διατηρείται απόλυτα σαφής αλλά μάλλον ως καθοριστικό στοιχείο της περιρρέουσας ατμόσφαιρας του εγχειρήματος παρά των ιδίων των τεχνικών του προτύπων.¹⁶

3.2. Η επίδραση της κατανομής της ιδιοκτησίας

Ένα γενικό χαρακτηριστικό που διαπερνά την πολεοδομία στην Ελλάδα είναι η σχεδόν απόλυτη εξάρτησή της από την κατανομή των ιδιοκτησιών. Ο όποιος μετασχηματισμός του αστικού χώρου προκύπτει κατά τη διαδικασία παραγωγής και εφαρμογής του σχεδίου πόλης ή ρυμοτομικού σχεδίου ουσιαστικά καθορίζεται από έναν μηχανισμό που παραλαμβάνει ως εισερχόμενα τις ιδιοκτησίες ως αυτοτελείς χωρικές οντότητες και αποδίδει ως εξερχόμενα τις ίδιες ιδιοκτησίες, πάλι ως αυτοτελείς χωρικές οντότητες ενδεχομένως διαφοροποιημένες κατά το εμβαδόν και το σχήμα, ίσως και, σπανιότατα, κατά τη θέση. Οι άξιες λόγου περιπτώσεις οικισμών ή μεγάλων συγκροτημάτων που σχεδιάζονται σε ενιαίο γήπεδο, μετά τη δεκαετία του 1930 και την αποκατάσταση προσφύγων και ακτημόνων αγροτών, είναι εξαιρέσεις που

δεν αναιρούν τον κανόνα.

Νομικό πλαίσιο για την άρση της αυτοτέλειας των ιδιοκτησιών ως οικοπέδα ή δυνητικά οικοπέδα υφίσταται και λειτουργεί από την εποχή του διατάγματος του 1923. Εντούτοις, το πλήθος των περιπτώσεων άρσης της αυτοτέλειας είναι πολύ μικρό. Η σημασία της έγγραφης αστικής ιδιοκτησίας, της ιδιόκτητης κατοικίας και της αντιπαροχής επιβάλλουν την πάσει θυσία διατήρηση της οικοδομησιμότητας.¹⁷ Η έμφαση στην αυτοτελή οικοδομησιμότητα, με τη σειρά της, εδραιώνει την αντιπαροχή ως κυρίαρχο τρόπο παραγωγής κατοικίας.

Ένα περίπου πανελλαδικής ισχύος δεδομένο είναι η κατανομή του αστικού κυρίως, αλλά και του άμεσου περιβάλλοντός της) σε πολλές ιδιοκτησίες. Από άποψη εμβαδού η κατανομή των ιδιοκτησιών χαρακτηρίζεται από μικρό μέσο όρο αλλά και αρκετά μεγάλη διακύμανση. Η γεωμετρική εικόνα της κατανομής είναι εικόνα αταξίας ή υψηλότερου βαθμού πολυπλοκότητας. Προφανώς, η χωροθέτηση των κτισμάτων παρακολουθεί εκείνη των γηπέδων.

Αυτή η μορφή της κατανομής των γηπέδων και των κτισμάτων απείχε πολύ από τα τυπικά θεσμικώς ισχύοντα ρυμοτομικά σχέδια που ακολουθούσαν καθαρές γεωμετρικές μορφές. Στο δεδομένο πλαίσιο σεβασμού της ιδιοκτησίας, η ασυμβατότητα της γεωμετρίας των ρυμοτομικών με την κατανομή των ιδιοκτησιών, ιδιαίτερα στις τυπικές περιπτώσεις περιοχών με καθεστώς διαφορετικό από αυτό των επεκτάσεων του νόμου 1337/83, συνεπάγεται όχι μόνο σχοινοτενείς διαδικασίες τοπικών πράξεων τακτοποιήσεων και αναλογισμού αλλά και την ανάγκη τοπικών τροποποιήσεων του ρυμοτομικού και, εν τέλει, την απαξίωση της όλης διαδικασίας.

4. Η ΚΑΤΑΛΛΗΛΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΔΙΠΛΗΣ ΧΡΗΣΗΣ

Επισημάνθηκαν ορισμένα στοιχεία με κρίσιμη σημασία για το σχεδιασμό του πλέγματος των κοινόχρηστων και κοινωφελών χώρων: η κατανομή των ιδιοκτησιών σε ένα πολύπλοκο μωσαϊκό μικρών γηπέδων αφ' ενός, και, αφ' ετέρου, η σημασία της αυτοτέλειας των γηπέδων ως οικοπέδα με το προς τούτο συχνά ρητό θεσμικό ενδιαφέρον.

Ένας παράγων που είναι δύσκολο να υπερτιμηθεί, είναι η δυναμική σχέση του πολεοδομικού εγχειρήματος με το κοινωνικό περιβάλλον. Όπως τονίστηκε, η Πολεοδομική Μελέτη παρακολουθείται από ένα πολύ μεγάλο κοινό που έχει το τυπικό δικαίωμα (δια των προβλεπόμενων ενστάσεων) αλλά και επιθυμεί να παρέμβει στη διαδικασία με στόχο τη μεγιστοποίηση των οφελών που μπορεί να αποκομίσει από την ιδιοκτησία. Έχει μεγάλη σημασία για τους ενδιαφερόμενους να μπορούν να παρακολουθήσουν την πορεία μετασχηματισμού της ιδιοκτησίας τους στο τελικό οικόπεδο, με την καθησυχαστική αίσθηση ότι το γήπεδο δεν πρόκειται να «χαθεί» υφιστάμενο μεγάλες απώλειες εμβαδού ή δρα-

ματικές αλλαγές σχήματος και, ιδιαίτερα, θέσης. Επομένως, η κοινωνική αποδοχή του σχεδίου συναρτάται προς το βαθμό στον οποίο η πρόταση, στο επίπεδο του ρυμοτομικού σχεδίου, είναι προσαρμοσμένη στη χωρική κατανομή των γηπέδων (σε διαστολή με το απλά ποσοτικό σκέλος του ισολογισμού γης).

Άρα, είναι επιτακτικό να μπορεί να παραχθεί μια πρόταση που στο επίπεδο του ρυμοτομικού σχεδίου, πέραν των τυπικών προδιαγραφών, θα πληροί δύο αντιφατικές επιταγές: (α) Προφανώς, και σε αντιδιαστολή με το επίπεδο της απλής διοικητικής προϋπόθεσης συμβολαιογραφικών πράξεων, θα πρέπει να διαθέτει τις ουσιαστικές, συνθετικές, αρετές που υπονοεί ο όρος πολεοδομική μελέτη, και (β) θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένη στη χωρική κατανομή των γηπέδων. Το πρότυπο των χώρων διπλής χρήσης φαίνεται να προσφέρει μια θετική διέξοδο στο πρόβλημα.

4.1. Η μελέτη των Γιαννιτσών

Ήδη από το Μάιο του 1984, και για πρώτη μάλλον φορά στην Ελλάδα, στην πολεοδομική μελέτη των Γιαννιτσών που εκπονήθηκε στα πλαίσια της ΕΠΑ, είχαμε πρόταση για ανάδειξη χώρων διπλής χρήσης που, μαζί με συμβατικούς πεζοδρόμους, συμμετείχαν στη συγκρότηση ενός δικτύου χώρων αφιερωμένων στους πεζούς.¹⁸

Οι κάτοικοι των Γιαννιτσών την περίοδο της μελέτης ήταν περίπου 23.000 και η επιφάνεια της πραγματικής πόλης 3.000 στρέμματα. Υπήρχαν πυκνοδομημένες περιοχές αυθαιρέτων εκτός σχεδίου, ενώ σημαντικότερα τμήματα εντός σχεδίου δεν είχαν καμία ομοιότητα με το μέχρι τότε σε ισχύ, βασικά ιπποδάμειο, σχέδιο του 1932. Επρόκειτο για περιοχές που το δίκτυο των ανοιχτών χώρων ήταν τελείως ασαφές, δρόμοι διακόπτονταν εντελώς ξαφνικά από κτίσματα, και η πρόσβαση σε πολλές ανεξάρτητες κατοικίες ήταν ανορθόδοξη και προβληματική (μέσα από αυλές άλλων κατοικιών, μονοπάτια, κ.λπ.).

4.1.1. Η μεθοδολογική προσέγγιση

Η γενική οπτική και το μεθοδολογικό σκέλος της μελέτης είχαν σαφείς επιρροές από τη μελέτη του Milton Keynes: υιοθέτηση και οργάνωση-εξειδίκευση σκοπών, αντικειμένων, στόχων, με έμφαση στην ελευθερία επιλογής, άρα και σαφή απομάκρυνση από το πρότυπο της κλειστής γειτονιάς [21]. Η ανάπτυξη του γενικού δικτύου των χώρων προτεραιότητας των πεζών (ήτοι αποκλειστικά για πεζούς και διπλής χρήσης) σχεδιάζόταν ως απότοκος της διαδικασίας εξειδίκευσης των στόχων, με σημαντικότερο παράγοντα τη δυνατότητα επιλογής και την έμφαση στην ποιότητα της διαδρομής. Πέραν των όσων αφορούν στη συγκρότηση ενδιαφερουσών διαδρομών, η πρόταση είχε ιδιαίτερη μέριμνα για την τυπική ή άτυπη ανάπτυξη μικροχρήσεων (παιχνίδι, στάση και ανάπαυση, κοινωνικές επαφές, κ.λπ.) μέσα από την προσπάθεια εξασφάλισης τοπικών εκτατικών χώρων.

Η ειδικότερη πρόταση για τη δημιουργία χώρων διπλής

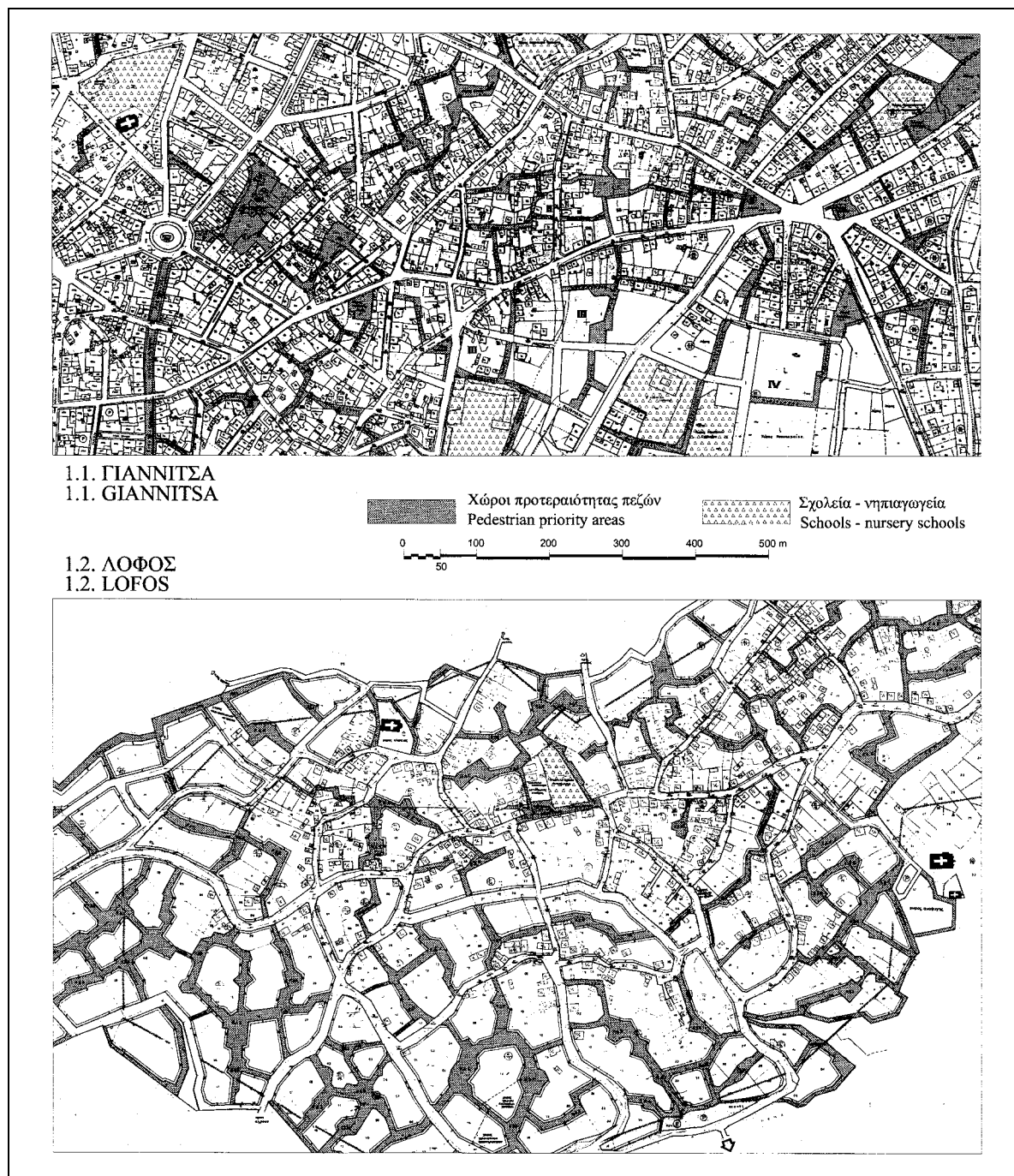
χρήσης προέκυψε για δύο λόγους: Ο πρώτος ήταν τα πλεονεκτήματα της οργανικής όσμωσης των χρήσεων, κυρίως η πολλαπλή λειτουργικότητα και η προσαρμοστικότητα στις περιοδικά μεταβαλλόμενες συνθήκες, έναντι της ακαμψίας των τυπικών πεζοδρόμων. Ο δεύτερος ήταν η εκτίμηση ότι κατά περιοχές η πρόταση ήταν η περισσότερο, ή η μόνη, συμβατή με την υφιστάμενη κατάσταση. Η μελέτη διετύπωσε ρητά τον ισχυρισμό ότι η πρόταση για τη θεσμοθέτηση χώρων διπλής χρήσης «μετασχηματίζει σε ευκαιρίες ανάπλασης μειονεκτήματα των πιο υποβαθμισμένων περιοχών, ενώ συνεπάγεται ασήμαντο κόστος εφόσον περιορίζει στο ελάχιστο τις ρυμοτομήσεις».¹⁹

Η σχεδιαστική αντίληψη για τους χώρους διπλής χρήσης καθοριζόταν από το πρότυπο της πλατείας, την επιδίωξη εναλλαγής γραμμικών και εκτατικών χώρων και την αποφυγή μακρών ευθυγραμμίων στις ρυμοτομικές γραμμές. Η μελέτη τόνιζε ότι, ενώ η χρήση πεζόδρομος σε έναν κοινόχρηστο χώρο μπορεί να εξασφαλιστεί με διοικητικά - αστυνομικά μέτρα, ο δρόμος διπλής χρήσης είναι ένα εξαιρετικά ευαίσθητο και κατ'εξοχήν πολεοδομικό εργαλείο,²⁰ επεσήμαινε τις λειτουργικές και σχεδιαστικές προϋποθέσεις επιτυχίας του, και ενέτασσε τον ειδικότερο χαρακτηρισμό των τμημάτων του δικτύου ως πεζοδρόμους ή χώρους διπλής χρήσης στη διαδικασία παρακολούθησης και ελέγχου υλοποίησης του εγχειρήματος (χάρτης 1.1).

Η δομή της πρότασης, και το νόημα της γεωμετρίας της, εντοπίζεται σε ένα επίπεδο βαθύτερο από αυτό της πρώτης ανάγνωσης. Εάν στοιχεία του αντίστοιχου (υπο-) συστήματος είναι οι επιμέρους χώροι με τις εν δυνάμει χρήσεις τους, και σχέσεις των στοιχείων οι ροές των πεζών και των οχημάτων, τότε η δομή αυτή πρέπει να αναζητηθεί στην αντιληπτική και τη λειτουργική διάσταση του πραγματικού χώρου, σε σαφή αντιδιαστολή προς την πρώτη, και επί του χάρτου εικόνα του ρυμοτομικού. Η συνήθης πρώτη ανάγνωση, σε όρους απλής γεωμετρίας (τυπικό ιπποδάμειο σχέδιο, κάρναβος άλλης μορφής κ.λπ.), είναι ακατάλληλη για το επίπεδο ανάλυσης που μας ενδιαφέρει. Η απλή γεωμετρία μιας τυπικής σχάρας δρόμων ή/και πεζοδρόμων, τόσο σαφής και εύληπτη επί του χάρτου, μπορεί να αντιστοιχεί απλώς σε μεγιστοποίηση της ομογενοποίησης του πραγματικού χώρου, σε βαθμό αποτροπής της ανάδυσης τοπικών μικροχρήσεων και σημαντικής δυσχέρειας του προσανατολισμού. Αντίθετα, υπό ορισμένες συνθήκες, ένα πλέγμα κοινόχρηστων χώρων σχετικά χαοτικό σε πρώτη ανάγνωση εκ του χάρτου μπορεί να υποστηρίξει ένα σύστημα χρήσεων και ροών με εξαιρετικές επιδόσεις. Οι βασικές προϋποθέσεις, πέραν της συσχέτισης με τη χωροθέτηση των σημαντικών χρήσεων (εκπαίδευση, λιανικό εμπόριο κ.λπ.) αναφέρονται ακριβώς στη διαφοροποίηση των επιμέρους χώρων και τη μεταξύ τους άρθρωση.

4.1.2. Η οικονομία και η απήχησή της

Η οικονομία στις ρυμοτομήσεις προέκυπε ως συνέργια δύο παραγόντων. Ο πρώτος ήταν άμεσα ποσοτικός, δηλα-



Χάρτης 1.1: Η μελέτη των Γιαννιτσών: Το δίκτυο των χώρων προτεραιότητας των πεζών (β' φάση, 1988).

Map 1.1: The plan for Giannitsa: Areas of pedestrian priority network (phase II, 1988).

Χάρτης 1.2: Η μελέτη του Λόφου: Το δίκτυο των χώρων προτεραιότητας των πεζών (β' φάση, 1994).

Map 1.2: The plan for Lofos: Areas of pedestrian priority network (phase II, 1994)

δή το γεγονός ότι πάνω στις ίδιες επιφάνειες μπορούμε να έχουμε την εξυπηρέτηση των τοπικών αναγκών κυκλοφορίας και στάθμευσης των οχημάτων αλλά και την ανάπτυξη των μικροχρήσεων που εν δυνάμει συνθέτουν τη διαβίωση των πεζών στους κοινόχρηστους χώρους. Ο δεύτερος ήταν περισσότερο χωρικός, κατά το ότι αφορούσε άμεσα στη γεωμετρία των χαράξεων. Πρόκειται για τη δυνατότητα

αφομοίωσης της αταξίας ή του συγκυριακού (αν όχι αλλοπρόσαλλου) της υφιστάμενης κατάστασης στις συνθετικές προδιαγραφές της πρότασης. Η δυνατότητα αυτή ήταν καθοριστική για την οικονομία στις ρυμοτομήσεις σε κάθε περίπτωση, ιδιαίτερα όμως στις περιοχές αναθεώρησης του ιπποδάμειας προσέγγισης σχεδίου που ίσχυε σε ζώνες δομημένες τελείως άτακτα, και συνήθως με μεγάλη κάλυψη,

όπως περιγράφηκε παραπάνω.

Ο ρητά διατυπωμένος στόχος της ελαχιστοποίησης των ρυμοτομήσεων, ιδιαίτερα κυρίων κτισμάτων, ήταν όχι μόνο συνάρτηση των αυτονόητων οικονομικών και κοινωνικών περιορισμών αλλά και σημαντικό στοιχείο της εικόνας του συνολικού εγχειρήματος της μελέτης προς το δύσπιστο κοινό της. Πράγματι, η διεξοδική έκθεση των αρχών της πρότασης και η άμεση αντιπαράθεση του προτεινόμενου ρυμοτομικού σχεδίου προς το ισχύον σχέδιο του 1932, και το επίσης υποδάμειας έμπνευσης σχέδιο που προωθείτο ως αναθεώρησή του πριν από την έναρξη της ΕΠΑ, είχε καταλυτική επίδραση στην αποκατάσταση θετικού κλίματος στη σχέση με τους ανησυχούντες και συχνά καθαρά εχθρικά διακείμενους προς το εγχείρημα κατοίκους και τοπικούς παράγοντες που προέρχονταν στις ανοιχτές συγκεντρώσεις.

4.2. Η μελέτη του Λόφου

Η πολεοδόμηση του Λόφου, ενός οικισμού στους πρόποδες του Ολύμπου, 10 χλμ. δυτικά της Κατερίνης, έδινε μεγαλύτερες δυνατότητες από την περίπτωση των Γιαννιτσών. Ο Λόφος δεν διέθετε σχέδιο, αλλά μόνο το «όριο του Νομάρχη» που καθορίστηκε το 1985. Η μελέτη έγινε το 1994-5 με τη διαδικασία για τους οικισμούς κάτω από 2.000 κατοίκους. Ο πληθυσμός ήταν περίπου 1.600 κάτοικοι και η έκταση της πολεοδομούμενης περιοχής 935 στρέμματα με σημαντικές κλίσεις κατά τόπους. Παρά την πολύ χαμηλή μέση πυκνότητα, ο πραγματικός οικισμός περιελάμβανε σχετικά πυκνοδομημένες περιοχές και δεν διέθετε πλατεία ή άλλους κοινόχρηστους χώρους πέραν του στοιχειώδους οδικού δικτύου, οι τοπικοί δρόμοι του οποίου συχνά εκφυλιζόνταν σε μονοπάτια στενότερα από 2 μέτρα. Τα εστιακά σημεία του οικισμού ήταν τρία, κατανεμημένα σε τρεις ασύνδετες και σχετικά πολύ απομακρυσμένες θέσεις: Το κέντρο της καθημερινής ζωής εντοπιζόταν στο γεωμετρικό κέντρο του οικισμού, σε μια μικρή περιοχή που περιλαμβάνει το δημοτικό σχολείο και το κοινοτικό κατάστημα (σε όμορα οικόπεδα) και αρκετά μαγαζιά λιανικού εμπορίου και αναψυχής εκατέρωθεν του κεντρικού δρόμου. Η αυλή του σχολείου και ένας ακάλυπτος χώρος 10x15 μ. μπροστά από το οικόπεδο του κοινοτικού καταστήματος λειτουργούσαν ως υποκατάστατο πλατείας. Η παλιά εκκλησία (σε λειτουργία), στα ΒΔ, και μια νέα μεγάλη εκκλησία και μερικά καταστήματα στα ΝΑ συνιστούσαν τα δύο άλλα εστιακά σημεία.

Εκτός από το βασικό οδικό δίκτυο, η μελέτη πρότεινε ένα συνεκτικό πλέγμα κοινοχρήστων που έδινε έμφαση στην κίνηση και παραμονή των πεζών σε όλη την έκταση του οικισμού (χάρτης 1.2). Η βασική πρόβλεψη για το πλέγμα αυτό αφορούσε σε χώρους διπλής χρήσης. Μικρό ποσοστό της συνολικής επιφάνειας του πλέγματος προτάθηκε για πεζοδρόμηση. Τα σχετικά κριτήρια ήταν δύο: η θέση και η ειδικότερη λειτουργία του συγκεκριμένου χώρου, και η ανεπάρκεια των γεωμετρικών χαρακτηριστικών για διπλή χρήση.

Η συνέχεια του πλέγματος των χώρων για τους πεζούς

ήταν, προφανώς, πολύ ευκολότερο να επιτευχθεί στις αραιοδομημένες περιοχές που, επιπροσθέτως, ήταν και αυτές με τις μεγαλύτερες ιδιοκτησίες. Η διαμορφωμένη κατάσταση δεν επέτρεψε ικανοποιητική άρθρωση της πλατείας στο πλέγμα των χώρων για πεζούς. Κατά τα λοιπά, η μάλλον ισότροπη σχεδίαση του πλέγματος είχε δύο θετικούς στόχους: να δοθούν κοινόχρηστοι χώροι στην τοπική κλίμακα, και να υπάρχει συμβατότητα με διάφορες πιθανές εξελίξεις στην κατανομή των χρήσεων. Σημαντικότερη πιθανή εξέλιξη φαινόταν να είναι η ανάδυση μιας ζώνης εμπορίου και αναψυχής στη ΝΑ περιοχή του οικισμού, δυτικά της νέας εκκλησίας.

4.3. Επιχειρησιακές δυνατότητες - Σύνοψη

Παρουσιάστηκαν δύο μελέτες που συντάχθηκαν μέσα στο συμβατικό θεσμικό πλαίσιο και χρησιμοποιήσαν ως βασικό εργαλείο τους χώρους διπλής χρήσης.

Σε επίπεδο αρχής, η εμπειρία επιβεβαίωσε την πρόταση για την επιχειρησιακή καταλληλότητα του εργαλείου. Ειδικά για την ελληνική πραγματικότητα, η δυνατότητα ενσωμάτωσης του συγκυριακού των κατά τόπους δεδομένων είναι η σημαντικότερη συνιστώσα της καταλληλότητας. Σημαντικό βεβαίως παραμένει και το προβλεπόμενο στη βιβλιογραφία χαρακτηριστικό της οικονομίας στις επιφάνειες σε σύγκριση με τον τυπικό διαχωρισμό των δικτύων πεζών και οχημάτων. Η ίδια η ποιότητα των χώρων της αρμονικής όσμωσης των χρήσεων είναι ένα ενδιαφέρον ποιοτικό χαρακτηριστικό και ένας βασικός παράγων της, με τη γενική έννοια, οικονομίας της μελέτης.

Φυσικά, οι όποιες επιχειρησιακές ή γενικότερες αρετές του εργαλείου έχουν πεπερασμένη εμβέλεια.

Έτσι, στα Γιαννιτσά η λύση είχε περισσότερο το χαρακτήρα της αμυντικής συμμόρφωσης προς τα δεδομένα. Δεν ήταν δυνατή η εξεύρεση αρκετών νέων μικρών εκτατικών χώρων. Μεγάλο μέρος του προταθέντος δικτύου προτεραιότητας των πεζών ήταν σχετικά στενοί και επιμήκεις χώροι που δεν θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως γνήσιοι χώροι διπλής χρήσης, άρα έπρεπε να οριστούν είτε ως τελείως τυπικοί πεζόδρομοι είτε, οριακά, ως «ήπιοι» πεζόδρομοι²¹ με μονοδρόμηση της επιτρεπόμενης κίνησης οχημάτων. Στο Λόφο, παρά τη συγκρότηση του δικτύου σε ικανοποιητικό βαθμό από την άποψη τόσο της συνέχειας όσο και της ανάπτυξης εκτατικών χώρων, δεν στάθηκε δυνατό να ξεπεραστούν όλα τα εμπόδια για την επιθυμητή σύνδεση συγκεκριμένων σημείων του χώρου.

Σε κάθε περίπτωση, και ιδιαίτερα σε περιοχές μεγάλης πυκνότητας, το ζήτημα της στάθμευσης είναι πολύ πιθανό να πρέπει να αντιμετωπιστεί κατά σημαντικό ποσοστό εκτός των ίδιων των χώρων διπλής χρήσης. Ιδιαίτερα στην περίπτωση των Γιαννιτσών είχαν προβλεφθεί και αρκετοί, συμβατικοί και μη, χώροι στάθμευσης εκτός του δικτύου προτεραιότητας των πεζών. Εν όψει της γνωστής ελληνικής πραγματικότητας δεν πρέπει να θεωρείται καθόλου υπερβολική η χρήση διαμορφώσεων που εμποδίζουν την είσοδο του

αυτοκινήτου σε συγκεκριμένες περιοχές εντός των χώρων διπλής χρήσης.

Βεβαίως, και καθώς είναι από πολλούς κοινός τόπος η εργώδης φύση του σχεδιασμού, δεν χρειάζεται να τονιστεί η ανάγκη παρακολούθησης της εφαρμογής της πρότασης με εύλογες βελτιώσεις και προσαρμογές.

Συνοψίζοντας, επισημαίνουμε τα εξής:

Στο στρατηγικό επίπεδο η χρήση των χώρων διπλής χρήσης είναι ενδιαφέρουσα λόγω της ποιότητας των χώρων, αλλά και κρίσιμης σημασίας για τη σχέση με τους ενδιαφερόμενους, ιδιαίτερα τους ιδιοκτήτες. Η χρήση των χώρων αυτών πέραν της οικονομίας με τη στενή έννοια, εισφέρει στην με την ευρεία έννοια οικονομία τόσο της πρότασης ως τέτοιας, όσο και της ευρύτερης διαδικασίας παραγωγής της πρότασης και, εν τέλει, του ίδιου του πραγματικού χώρου.

Στο τακτικό επίπεδο μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε συντηρητικά είτε περισσότερο δραστικά. Η συντηρητική χρήση κατά περιοχές μπορεί να επιτρέψει την εξοικονόμηση πόρων και την εξασφάλιση του απαιτούμενου βαθμού συναίνεσης για την ανάληψη περισσότερο δραστικών εγχειρημάτων σε συγκεκριμένα σημεία.

ΠΑΡΑΠΟΜΠΕΣ

¹ Κοινόχρηστοι χώροι του οικισμού είναι οι ελεύθεροι, μη δομήσιμοι, χώροι που διατίθενται σε κοινή χρήση (δρόμοι και πεζόδρομοι, πλατείες, άλση κλπ). Βλ. και άρθρα 2 (κυρίως παρ. 2, 4 και 5) και 19 του ΓΟΚ, όπως ισχύει.

² Η μελέτη δήλωνε ότι “η κοινωνική ζωή δεν μπορεί και δεν θα έπρεπε να ρυθμίζεται από κανένα άκαμπτο σχήμα” [10]:11.

³ βλ. την πολύ ενδιαφέρουσα ανασκόπηση στο Architectural Review, το 1971: ‘Net and infill concept’ και κατηγορίες περί laissez faire, κατά το ότι αφέρθηκε μεγάλη ελευθερία για το σχεδιασμό των περιβαλλοντικών περιοχών, επιλογή που συνδέεται με την ευελιξία ή την υιοθέτηση του μη προγραμματισμού ως στοιχείο του προγραμματισμού [5].

⁴ Βλ. [7], και τα κείμενα του εκδότη [31]. Ο όρος sub urban man είναι δανεισμένος από τον τίτλο του σχετικού βιβλίου της ίδιας εποχής: Civilia : the End of Sub Urban Man.

⁵ Ο Mike Jenks [20] θεωρούσε το σχεδιασμό του Halton Brow από το 1966 ως αφετηρία των καινοτόμων εφαρμογών αλλά και των νέων προδιαγραφών που ενσωματώθηκαν στο Δελτίο 32.

⁶ Εξετάστηκαν οι επιδόσεις σε τέσσερις τομείς: Αναβάθμιση του περιβάλλοντος, ασφάλεια πεζών, ευχέρεια χρήσης (κυρίως στην προσπέλαση), αξιοποίηση του χώρου και μειωμένα κόστη.

⁷ Η λέξη woonwerf (που δεν υπήρχε σε παλιότερα ολλανδικά λεξικά) συντέθηκε από το ρήμα wonen, woon: κατοικώ, μένω, και το ουσιαστικό erf: μεγάλη, αγροτική, αυλή (Routledge Dutch Dictionary, Wolters-Noordhoff Engels Woordenboek).

⁸ Πρώτο συνθετικό είναι τώρα το ουσιαστικό winkel: μαγαζί, κατάστημα (ή και εργαστήριο).

⁹ Βλ. τις δύο προηγούμενες υποσημειώσεις.

¹⁰ Πράγματι, περιλαμβάνεται στην έκδοση του 1995, με την εξής ερμηνεία: “η σκοπούμενη μείωση της ταχύτητας της κυκλοφορίας, ιδιαίτερα σε δρόμους περιοχών κατοικίας, κατασκευ-

άζοντας σαμαράκια, εμπόδια, κ.λπ. [μετάφραση του γερμανικού Verkehrsberuhigung]” (The Concise Oxford Dictionary, 9th ed.).

¹¹ ‘Η εικόνα της πόλης’ του Lynch [25], και η ‘Πολιμορφία’ και η ‘Η συνεκτική Πολιμορφία’ του Cullen [8], [9].

¹² Παράλληλα, και σε αξιοσημείωτη συμβατότητα με τη θεωρία των συστημάτων που εισάγεται στην πολεοδομία στα μέσα της δεκαετίας του 1960.

¹³ Κατά το βασικό πρότυπο της ιεράρχησης της κυκλοφορίας της μελέτης Buchanan [4].

¹⁴ Πάντως υπάρχουν αναφορές σε νεότερα παραδείγματα με κάπως καταχρηστική χρήση του όρου woonerf και του σήματος της τροχιάς [29].

¹⁵ Πρβλ. τη θέσπιση της Πολεοδομικής Επιτροπής Γειτονιάς (άρθρο 30, ν. 1337/83).

¹⁶ Πρβλ. την προβολή των πεζοδρομήσεων στο βασικό ενημερωτικό δεκαεξασέλιδο για την ΕΠΑ [32]: 12-13. Αντίθετα, στο λεπτομερειακό, περίπου 110 σελ., τεύχος των Προτύπων [33] η έννοια του πεζόδρομου σχεδόν χάνεται: Αναφέρεται απλώς εν παρόδω στο κεφάλαιο ‘1.4: Πράσινο -Ελεύθεροι χώροι’ (μόνο στις γενικές κατευθύνσεις ενώ απουσιάζει από τις επτά κατηγορίες χώρων και το σχετικό πίνακα προτύπων), και απουσιάζει εντελώς από το κεφάλαιο της Κυκλοφορίας. Ας σημειωθεί ότι η μετατροπή δρόμων σε πεζοδρόμους παρουσιάζεται ως θετικό και κρίσιμο στοιχείο πολεοδομικών παρεμβάσεων σε ενημερωτικά-διαφημιστικά έντυπα του Υπουργείου ΧΟΠ από το 1980-81 [34], [35].

¹⁷ Πρβλ. το άρθρο 25 του ν. 1337/83 ‘Οικοδόμηση σε μη άρτια οικόπεδα’, όπως και το άρθρο 24 του ΓΟΚ, όπως ισχύουν.

¹⁸ Μια συναφής πρόταση για την ανασυγκρότηση του δικτύου των κοινοχρήστων των οικισμών διανομής του Υπουργείου Γεωργίας που διατυπώθηκε την ίδια περίοδο, επίσης στα πλαίσια της ΕΠΑ, και αναφέρεται σε χώρους διπλής χρήσης διατηρεί την υποδομία ρυμοτομία και, από την άποψη αυτή, προσιδιάζει στην περίπτωση του woonerf [22].

¹⁹ Κείμενο α’ φάσης (β’ στάδιο): σ.19, β’ φάσης: σ.19, γ’ φάσης: σ. 22 [21]. Ο ισχυρισμός για ελαχιστοποίηση κόστους /ρυμοτομήσεων έχει ιδιαίτερη σημασία στην αναθεώρηση του σχεδίου με τη συνήθη διαδικασία του διατάγματος του 1923, καθώς οι ρυμοτομήσεις προτείνονται για λειτουργικούς λόγους και δεν προκαθορίζονται από υποχρεωτική εισφορά. Στις επεκτάσεις ο ισχυρισμός διατηρεί την αλήθειά του κατά το βαθμό που οι υποχρεωτική εισφορά μπορεί να μην καλύπτει τις ανάγκες, όπως σε προβληματικές περιοχές με μικρές ιδιοκτησίες, άρα και με δυσανάλογα μικρή υποχρεωτική εισφορά.

²⁰ Π.χ. : Κείμενο β’ φάσης σελ. 34 [21].

²¹ Ο όρος ήπιος πεζόδρομος, ή πεζόδρομος ήπιας κυκλοφορίας, κοκ, χρησιμοποιείται σχετικά ευρέως. Στην τετραμερή ταξινόμηση των πεζοδρόμων από τον Αραβαντινό ο όρος ταυτίζεται με το woonerf: “Πεζόδρομοι με ‘ήπια’ κυκλοφορία οχημάτων (woonerf).” Οι άλλοι είναι οι ‘αμιγείς’ και οι ‘πεζόδρομοι με πρόσβαση τροχοφόρων για ορισμένες ώρες’ ή ‘για ορισμένες κατηγορίες οχημάτων’ [1] : 462-3. Κατά τον γράφοντα, και από τη σκοπιά του άρθρου αυτού, είναι σκόπιμη η διάκριση μεταξύ πεζοδρόμων με ήπια κυκλοφορία οχημάτων αφ’ ενός, και woonerf ή χώρων διπλής χρήσης αφ’ ετέρου. Οι πρώτοι είναι χώροι με απλό κατευνασμό της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων χωρίς άλλη ειδική προ-

διαγραφή. Το woonerf και οι χώροι διπλής χρήσης προϋποθέτουν επιφάνειες για τους πεζούς επαρκείς για την ανάπτυξη σημαντικών μικροχρήσεων (πρβλ. και 2.2.3: Εκδοχές του κατευνασμού της κυκλοφορίας, παραπάνω).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αραβαντινός Αθ., **Πολεοδομικός σχεδιασμός. Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου**, Εκδόσεις Συμμετρία, 1998.
2. Barnett J., **An Introduction to Urban Design**, Harper & Row, 1982.
3. Broadbent G., **Emerging Concepts in Urban Space Design**, E & FN Spon, 1990.
4. Buchanan C., et al, **Traffic in Towns**. A study of the long term problems of Traffic in urban areas. Reports of the Steering Group and Working Group appointed by the Minister of Transport, HMSO, 1963.
5. Carran R., and Rowley M., "Planners' Report", **Architectural Review**, Vol. CXLIX, June 1971: 337-344.
6. County Surveyors Society, DoT, et al, **Traffic Calming in Practice**, Landor Publishing, 1994.
7. Crawford, D., "Sick Remedy F. The rule book. Straitjacket", **Architectural Review**, Vol. CXLIV, n.920, October 1973: 228-238.
8. Cullen G., **Townscape**, Architectural Press, 1961.
9. Cullen G., **The Concise Townscape**, Architectural Press, 1971.
10. Cumberland Development Corporation, **Preliminary Planning Proposals**, 1958.
11. Davison I., "Residential Road Negotiations", **Architect's Journal**, 29 June 1983: 69-73.
12. DoE and DoT, **Design Bulletin 32: Residential Roads and Footpaths - layout considerations**, HMSO, 1977 (first edition).
13. Essex County Council, Planning Office: **A Design Guide for Residential Areas**, November 1973, παρουσιάζεται ως The Breakthrough στο **Architectural Review**, Vol. CXLIV, n.920, October 1973: 243-4
14. GLC, Department of Architecture and Civic Design, **An Introduction to Housing Layout**, Architectural Press, 1978.
15. Greed C., **Introducing Town Planning**, Longman, 1996 (2nd ed.).
16. Hall P., **Urban and Regional Planning**, Routledge, 1992 (3rd ed.).
17. Hass-Klau C., **The Pedestrian and City Traffic**, Belhaven Press, 1990.
18. Hass-Klau C., "Traffic Calming as Part of a Strategy to Reduce the Dominance of the Car" in Trench S. and Oc T. (eds) **Current Issues in Planning**, Volume 2, Avebury, 1995.
19. Homburger W. S., Deakin E., Bosselman P. C., Smith D. T. and Beukers B., **Residential Street Design and Traffic Control**, Prentice Hall, 1989.
20. Jenks M., "Residential Roads Researched", **Architect's Journal**, 29 June 1983: 35-68.
21. Κουσιδώνης Χρ. (επιστ. υπεύθ.), Παπαγιάννη Μ., Παπαργύρη Π., Μπουντουρίδου Α., Πέγιος Π., Παπαϊωάννου Π., **Πολεοδομική Μελέτη Γιαννιτσών** (στα πλαίσια της Πολεοδομικής Μελέτης 13/4), β' στάδιο α' φάσης: Μάιος 1984 και Απρίλιος 1985, β' Φάση: Νοέμβριος 1986, γ' φάση: Νοέμβριος 1988.
22. Κουσιδώνης Χρ., "Η πολεοδομική φυσιογνωμία των οικισμών διανομής του υπουργείου Γεωργίας. Μια πρόταση ανασυγκρότησης μέσω αναμόρφωσης του συστήματος του ορθογωνικού καννάβου", **Τεχνικά Χρονικά, Επιστημονική Έκδοση Τ.Ε.Ε., Επ. Περιοχή Α'**, Απρίλιος-Ιούνιος 1990, τόμος 10, τεύχος 2 :167-187.
23. Κουσιδώνης Χρ. (επιστ. υπεύθ.) και Μέττας Δ., **Μελέτη Πολεοδόμησης - Επέκτασης οικισμού Λόφου**, α' φάση: Μάρτιος 1994, β' φάση: Ιούνιος 1994, γ' φάση: Σεπτέμβριος 1995.
24. Lamm R., Steyer R., Kakido S., Psarianos B., "Traffic Calming methods on Local through Roads of Villages and Small Towns in Germany" και "German and Japanese Experiences. Traffic Calming methods in Residential Areas" στο: **1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Οδοποιίας: Εισηγήσεις**, 4-7 Οκτωβρίου 1995, Τόμος ΙΙ, ΤΕΕ, Τμήμα Κεντρικής και Δυτικής Θεσσαλίας: 430-454 και 455-486, αντίστοιχα.
25. Lynch K., **The Image of the City**, M.I.T. Press, 1960.
26. Milton Keynes Development Corporation, **The plan for Milton Keynes**, 1970.
27. Osborn J. and Whittick A., **New Towns. Their Origins, Achievements and Progress**, Leonard Hill, London, 1977.
28. Perry C. (1929) **The Neighborhood Unit**, ανατυπωμένο ως Vol. VII στο: LeGates, R. and Stout, F. (eds) **Early Urban Planning**, Routledge /Thoemmes Press, 1998.
29. Pharoah T., "Current Issues in Traffic Calming Practice", in Trench, S. and Oc, T. (eds) **Current Issues in Planning**, Volume 2, Avebury, 1995: 67-77.
30. Smith G. P., "Traffic Calming: The Second Wave?" in Hayward R. and McClynn S. (eds) **Making Better Places: Urban Design Now**, Butterworth Architecture, 1993.
31. Wolfe I., de (ed.), "Sociable Housing", A special issue of **Architectural Review**, Vol. CXLIV, n. 920, October 1973.
32. ΥΧΟΠ, **Επιχείρηση Πολεοδομική Ανασυγκρότηση 1982-84**, Αθήνα 1983.
33. ΥΧΟΠ, **Πολεοδομικά Πρότυπα**, Αθήνα 1983.
34. ΥΧΟΠ, **Πρόγραμμα 1981: Καλύτερες Συνθήκες Ζωής**, 1980 (ή 81).
35. ΥΧΟΠ, **Σημειακές Πολεοδομικές Επεμβάσεις**, 1980 (ή 81)

Extended summary

Public Open Spaces: Osmosis of Activities and Flexibility in Design

CHRISTOS Th. KOUSIDONIS
Town and Regional Planner, PhD.

Abstract

This paper deals with the so-called dual-use areas or shared surfaces and their potential for town planning in Greece. The concept of the dual-use areas is analyzed with regard to the division of urban space in functional units and the accommodation of pedestrian and vehicle traffic. Emphasis is given to importance of the geometry of the pedestrian priority areas. Then, the paper focuses on two crucial factors that are characteristic of town planning in Greece: the scattering of land ownership over a highly complex mosaic of small properties, and efforts to turn each property into a plot allowing free standing development. Dual-use areas, through the osmosis of activities and their geometric requirements, allow not only the obvious savings in terms of space but also a significant degree of flexibility in design. These elements contribute to the probability of public acceptance of planning proposals. The paper reviews the plans for Giannitsa and Lofos, in Northern Greece, that embraced dual-use areas as main tool. These plans are then used to test the performance of the dual-use approach in terms of operational efficiency of the planning procedure and functionality of the plans themselves.

1. INTRODUCTION

The public open spaces network is one of the main components defining the image and the multi-faceted performance of a city. Public open spaces provide the container for the pedestrian and vehicle flows between activities, but they also contain some activities, mainly of a recreational or social interaction nature. Both historically and analytically, the design of the public open spaces network refers to two factors: the organization of urban space in smaller, and, to a certain degree, functionally coherent units; and the accommodation of vehicle traffic and pedestrian movement.

2. THE PUBLIC OPEN SPACES NETWORK

2.1. The origins

Clarence Perry's 'neighborhood unit' and Clarence Stein

and Henry Wright's plan for Radburn, a new town in New Jersey, in the late twenties, set the pattern for tackling the city as a large multi-unit organization and the accommodation of vehicle and pedestrian flows, respectively and proved to be tremendously influential.

The neighborhood principle has been applied in both the Mark I and Mark II British new towns, and in a clearly more introverted and rigid way than its original conception [15], [16], [27]. The 1958 plan for Cumbernauld was a temporary exception to the rule [10]. The plan for Milton Keynes, in 1969, embracing the views of Christopher Alexander about the failure of the rigid organization of settlements planned from scratch, clearly declares avoiding monotony and maximizing freedom of choice as two of its main goals. Therefore, it rejects the up to then prevailing neighborhood model in a systematic way [26], [5].

New towns like Radburn were of extremely low densities. Vehicle and pedestrian separation, governed by severely rigid regulations, contributed to keeping the densities low and obviously meant higher costs. Furthermore, traffic separation and the uniformity of layout plans led to a new kind of environment that was featureless on a large scale and almost totally impractical in terms of providing vehicles with access to the residences. Regulations turned out to be unbearably restrictive in terms of planning. In a 1973 special issue of *The Architectural Review*, the authors refer to the rulebook as a straitjacket [7], [31].

2.2. The osmosis of flows and activities

The turning point for the state of things in Britain might well have been the publication by Essex County of 'A Design Guide for Residential Areas' in 1973. The Design Guide advocated local 'combined vehicle and pedestrian areas'. Some similar projects had already been realized [13], most notably the access roads at Halton Brow, in Runcorn New Town, in 1966 [20]. The new trends gained ground, and in the first edition of the famous Design Bulletin 32 the 'innovative solution' of shared vehicle and pedestrian areas

was accepted as an alternative to the typical access road. In the shared areas or surfaces there is no differentiation between pedestrian and vehicular surface [12].

The dismissal of the rigid micro-zoning within residential areas had a great potential, which was further developed in an excellent study by the Greater London Council in 1978 [14]. The shared surfaces are now called dual-use areas and the study comments on the various aspects of their design, ranging from the articulation of the dual-use areas into the urban tissue to the level of urban furniture and construction details. The study includes some realized projects that were rather elementary in such areas. By comparison to the New Towns, these projects were of considerably higher densities and the new concept did not require the two ways of access to every house, as in the Radburn pattern. The dual-use areas were designed with priority to pedestrians; they allowed the cars in and catered for the local parking needs. They did not bear strong similarities to the typical pedestrian ways in that they worked on a design basis rather than on prohibition. Among the most significant conditions for the proper function of the dual-use areas were the connection to the road network and the use of rather square forms as opposed to the linear one of typical roads and footpaths.

A 1983 issue of *The Architect's Journal* reviews the history of the dual-use areas and examines the performance of 'innovative' housing projects [11], [20].

Meanwhile, in 1963 in the Netherlands, Nick de Boer began trying to overcome the contradiction between the use of the road by cars and children playing on the sidewalk. He proposed cul-de-sacs and pedestrianizations. He designed the latter with the intention to give drivers the impression of driving in one's yard, and named them *woonerven*. The *woonerf* has been first used in the rehabilitation of existing roads in Delft, around 1970. The basic idea was to use only a single road surface and to create the impression of a residential yard. The *woonerf* enjoyed wide acceptance in several countries. It is also implemented in central shopping areas, this time called *winkelerf* [17], [19], [30].

The dual-use areas and the *woonerf* give the priority to the pedestrian, allowing (almost) unhindered movement and, mainly, providing various open space activities or amenities. The explicit interest in the articulation of the dual-use areas to one another and to the total network of the public open spaces has a very important perceptual component, almost indistinguishable from the functional one. Perception of space as a meaningful set or network of related parts is addressed in influential works of the sixties and early seventies [8], [9], [25]. The emphasis on the space itself rather than the buildings and, mainly, on the succession of spaces comprising paths (serial vision) define the core of the new interest in urban space.

The *woonerf* and the dual-use areas have the same functional content, but there are some differences between them. The *woonerf*, being a redesign of conventional urban streets, retains the linear character and the typical parallel

limits (property, even building, lines) and, evidently, retains a rather strong urban character. On the other hand, dual-use areas have been realized in residential projects designed from scratch and therefore are associated with more square spaces clearly opposed to the typical linear street. As a general trend, the term *woonerf* tends to cover the whole range of the relative concepts.

3. TOWN PLANNING IN GREECE: MAIN PARAMETERS

The contemporary phase of town planning in Greece, introduced by the 'Town Restructuring Operation', initially planned for 1982-84, and its main legal tool, Law 1337/84 on 'Expansion of Town Plans, Urban Development and related regulations', might be summarized as follows: from a spatial aspect, the introduction of obligatory contributions in land and money for the properties in the expansion of the plans, the appointment of legal status urban-planning units, and the emphasis on pedestrianization. In a wider context, the Operation placed emphasis on the social element in two ways: public participation and acquisition of land for common-well facilities.

Public participation meant a strong will to publicize the process of plan preparation as well as the plans themselves. Publicizing included presentations open to the general public, allowing everyone interested to publicly express his or her opinion regarding the plans. Yet the 'Urban Plan Revision and/or Expansion' Study, culminating in the 'Urban Plan' clearly defining the geometry of urban blocks and the plots reserved for common-well facilities, as opposed to the more strategic 'General Urban Plan' Study and the regional scale plans, contains a specific phase: the interim Urban Plan is officially exposed and everyone has the right, within a certain time limit, to file a formal complaint or objection to the plan. The detailed scale of the plan makes clear, for the first time, the consequences of the planning process to each and every private property. Therefore, the landowners are, practically, called to react to the plan on a personal benefit basis, trying to maximize the profits they expect from their building rights.

This factor has a very strong impact because of two parameters. Land ownership is distributed in a complex mosaic of small properties. On the other hand, the Urban Plan is highly dependent on the initial spatial distribution of properties. Legal procedures allowing the spatial dimension of land ownership to be overcome do exist, but they are time consuming, displeasing to people and very rarely used.

The spatial distribution of land ownership was in many cases incompatible with the statutory simple geometrical Urban Plans. Given the importance of land ownership, this incompatibility, especially within the realm of the existing plans, meant not only laborious if not endless procedures, but also consequent disdain for the whole planning process.

4. THE POTENTIAL OF DUAL-USE AREAS

It is therefore of great importance to produce Urban Plans that satisfy two apparently contradictory requirements: they should meet the requirements of a proper town-plan synthesis and must take into account the given land ownership distribution. Dual-use areas seem to provide a viable solution.

4.1. The plan for Giannitsa

In May 1984, probably for the first time in Greece, the ‘Giannitsa Urban Plan Study’ proposed dual-use areas which, along with conventional pedestrianizations, would form a network of pedestrian-priority public open spaces.

The population of Giannitsa at the time was 23,000 over an area of 30 hectares. There were widespread areas of high-density illegal housing outside the limits of the then statutory Urban Plan of 1932 and large areas within the Plan bore no similarity whatsoever to the gridiron geometry of the Plan. The public spaces network within these areas was vague, to say the least. Streets were abruptly blocked by buildings and access to many houses was possible only through other houses’ yards.

The methodology of the study was influenced by the plan for Milton Keynes. The specific proposal for the dual-use areas came about as a result of two considerations: the advantages of the functional osmosis of activities over the rigidity of the conventional pedestrian streets, and the estimation that this approach was the most, if not the only one, compatible with the existing situation. The study declared that the dual-use areas approach “turns the obvious drawbacks of the most problematic areas into advantages, while it demands negligible costs in that it causes only minimum private land acquisition”. The design principles for the dual-use areas were the square and avoiding long straight lines. The study emphasized that “while the character of ‘Pedestrian Street’ is easily secured through statutory and police measures, the ‘dual-use area’ is a very delicate tool, of a par excellence urban-spatial nature”. It went on to the functional and design conditions for its success, stressing that the exact characterization of a part of the pedestrian-priority network as either dual-use or pedestrian street should be part of the monitoring process of the plan implementation [21] (map 1.1).

The saving in private land to be bought or compensated for was achieved through the synergy of two factors. The first, namely the accommodation of different uses in a single shared area, was directly quantitative. The second one was of a more spatial and qualitative nature. It was the possibility

of absorbing the random forms into the pattern of the new synthesis. This was of the utmost importance in general and especially in the irregularly built-up areas within the existing plan. The explicitly stated goal of minimum ‘damage’ to property, obligatory contribution aside, was not only the outcome of self-evident economic and social considerations, but also a very significant feature of the public image of the endeavor. Indeed, stating the working principles of the plan and allowing immediate a-b comparisons between the new proposal, the statutory plan, and the (also geometrical) plan that was being prepared as its revision, had a very positive impact on the relations with the initially very suspicious, if not openly hostile, citizens and local officials.

4.2. The plan for Lofos

The Urban Planning Study of Lofos, a small settlement on the lower slopes of Mount Olympus with a population less than 2,000, seemed to offer a better potential than Giannitsa. In spite of the very low overall density, there were some densely built-up areas and an alarming absence of the usual town square or any decent public open space network, other than the inefficient road network, the ‘local-roads’ tier of which was frequently thinned-out into very long footpaths less than two meters wide [23].

The study proposed a cohesive network of pedestrian-priority open spaces, mostly dual-use ones. Integration of the network was obviously easier to achieve in the sparsely built areas, also being the ones with the largest properties. The network was designed in a rather uniform pattern, as opposed to a heavily focused one, not only because of the constraints of the given urban structure, but also due to two positive goals: provide public spaces on the local scale and allow for various development scenarios (map 1.2).

4.3. Conclusions

In view of the experience gained by the two studies reviewed, some points may be made:

On the strategic level, employing dual-use areas contributes to the quality of the environment and to easing the relations with the interested parties, especially the landowners, thus ensuring a higher degree of efficiency of the whole process of planning.

On a tactical level, dual-use areas may be used either in a conservative or a more drastic way. Conservative use in selected areas permits the saving of land and/or money and leads to a higher degree of public acceptance, allowing efforts to be focused on drastic measures to confront the most important issues.