

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ  
ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**Διπλωματική Εργασία**

**ΘΕΜΑ: *Οι Μεγάλες Μητροπόλεις της Δυτικής Ευρώπης και η Αθήνα. Το Παρελθόν, το Παρόν και το Μέλλον μέσα από τα Κινήματα, τα Μεγάλα Έργα και το Σχεδιασμό***

**Φοιτήτριες: Καψαλιώτη Ασπασία  
Παπακωνσταντίνου Δέσποινα**

**Επιβλέπων Καθηγητής: Σκάγιαννης Παντολέων**



**ΒΟΛΟΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2003**

*Στους γονείς μας*



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ  
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 2402/1

Ημερ. Εισ.: 12-04-2003

Δωρεά: \_\_\_\_\_

Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ

2003

ΚΑΨ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ



004000072509

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Οι δύο αλληλεξαρτώμενες τάσεις - η όλο και πιο πολύπλοκη σύνθεση της κοινωνίας και ο επιταχυνόμενος ρυθμός των αλλαγών - παρότρυναν τόσο τα άτομα, όσο και την κοινωνία στο σύνολό της, όχι μόνο να προβλέπουν το μέλλον, αλλά και να το επηρεάζουν, στο βαθμό που αυτό είναι δυνατό και επιθυμητό. Το μέλλον δεν αποτελεί απλή σκέψη, αλλά επιδιώκεται ο προγραμματισμός και η πραγμάτωσή του. Προκειμένου λοιπόν, να προγραμματιστεί το μέλλον της αστικής κοινωνίας, πρέπει να ληφθεί υπόψη η στενή σχέση μεταξύ του παρελθόντος, του παρόντος και του μέλλοντος. Στα πλαίσια της επιθυμίας του σύγχρονου ανθρώπου να προβλέψει το μέλλον, η παρούσα εργασία επιδιώκει τον προσδιορισμό των τάσεων εξέλιξης των τριών μεγαλύτερων μητροπολιτικών κέντρων της Δυτικής Ευρώπης και της Αθήνας, μέσω της εξέτασης των πιο αντιπροσωπευτικών αστικών παρεμβάσεων του παρελθόντος και του παρόντος, σε συνδυασμό με τις προτεραιότητες του σχεδιασμού στη σημερινή εποχή.

## **ABSTRACT**

The two interdependent tendencies - the continuously more complicated composition of society and the accelerating rhythm of changes - prompted individuals and society in general, not only to forecast the future, but also to influence it, to the extent that is possible and desirable. The future does not constitute a simple thought, but its planning and materialisation are sought. Therefore, close relation among the past, the present and the future should be taken into account, so that the future of urban society can be planned. Taking into consideration the modern man's wish to forecast the future, this diploma thesis seeks to determine the development tendencies of Athens and the three biggest metropolitan centres of Western Europe, by examining the most representative urban interventions of past and present, in combination with the contemporary priorities of planning.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα θέλαμε να εκφράσουμε τις ειλικρινείς και θερμές μας ευχαριστίες στον επιβλέπων καθηγητή κ. Παντολέον Σκάγιαννη, χωρίς την πολύτιμη βοήθεια του οποίου, η ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας δεν θα ήταν εφικτή. Η συμβολή του ήταν πολύ σημαντική, διότι οι εύστοχες παρατηρήσεις και υποδείξεις υπήρξαν καθοριστικές για τη βελτίωση της ποιότητας και του περιεχομένου του κειμένου. Επίσης, εκφράζουμε την απεριόριστη εκτίμησή μας για το μεγάλο ενδιαφέρον που επέδειξε και τη διαθεσιμότητά του καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της εργασίας.

Θα θέλαμε ακόμα, να ευχαριστήσουμε θερμά τους καθηγητές μας κ. Νικολό Βογιαζίδη, κ. Κωνσταντίνο Σερράο και κ. Δημήτριο Οικονόμου, για την καθοριστική συμβολή τους στην εύρεση απαραίτητων, για την ολοκλήρωση της εργασίας, στοιχείων καθώς και για το χρόνο που μας αφιέρωσαν. Επίσης, ευχαριστούμε τους καθηγητές μας κ. Ασπα Γοσποδίνη και κ. Αλέξιο Δέφνερ για τις συμβουλές που μας παρείχαν.

Ακόμα, ευχαριστούμε όλα τα μέλη του Εργαστηρίου Υποδομών Τεχνολογικής Πολιτικής και Ανάπτυξης του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης για την ψυχολογική υποστήριξη που μας παρείχαν και τις εκτεταμένες συζητήσεις σχετικά με τη διαμόρφωση και το περιεχόμενο της εργασίας.

Ιδιαίτερα, ευχαριστούμε τους γονείς μας, για τη στήριξη και τη συμπαράσταση τους, καθ' όλη τη διάρκεια εκπόνησης της παρούσας εργασίας.

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	1
_Toc50805046	
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	2
ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ.....	3
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
<b>ΜΕΡΟΣ 1ο</b> .....	11
<b>1. Η Πόλη του Μέλλοντος ως Νέα Πόλη του Παρόντος από το 19<sup>ο</sup> αιώνα έως σήμερα</b> .....	12
1.1. Βιομηχανική Πόλη.....	12
1.2. Κηπούπολη.....	15
1.3. Φονξιοναλιστική Πόλη.....	19
1.4. Ύστερη - μοντέρνα Πόλη.....	23
1.5. Μεταμοντέρνο Κίνημα.....	24
1.6. Νεο-Μοντέρνο Κίνημα (Deconstruction).....	26
1.7. Σύγχρονη Τεχνολογική Πόλη.....	27
1.8. Βιώσιμη Πόλη.....	31
1.9. Μετάπολη.....	32
1.10. Τηλέπολη.....	33
1.11. Smart Cities.....	34
1.12. Φανταστικές Πόλεις.....	34
1.13. Διαγραμματική Απεικόνιση των Ιδεών περί Μελλοντικής Πόλης.....	38
<b>ΜΕΡΟΣ 2ο</b> .....	40
<b>Εισαγωγή</b> .....	41
<b>1. Λονδίνο</b> .....	42
1.1. Το Προφίλ της Πόλης.....	42
1.2. Σημαντικές Αστικές Παρεμβάσεις.....	44
1.2.1. Αντιπροσωπευτικά Παραδείγματα του Παρελθόντος στα Πλαίσια των Κινημάτων-Θεωριών.....	44
1.2.2. Σύγχρονα Μεγάλα Έργα.....	51
1.3. Συστήματα και Πολιτικές Χωρικού Σχεδιασμού.....	69
1.3.1. Το Σχέδιο Abercrombie.....	69
1.3.2. Ο Σχεδιασμός Σήμερα.....	72
1.4. Συμπέρασμα.....	79
<b>2. Παρίσι</b> .....	80
2.1. Το Προφίλ του Παρισιού.....	80
2.2. Σημαντικές Αστικές Παρεμβάσεις.....	82
2.2.1. Αντιπροσωπευτικά Παραδείγματα του Παρελθόντος στα Πλαίσια των Κινημάτων-Θεωριών.....	82
2.2.2. Σύγχρονα Μεγάλα Έργα.....	92
2.3. Συστήματα και Πολιτικές Χωρικού Σχεδιασμού.....	117
2.3.1. Το Έργο του Haussmann.....	117
2.3.2. Ο Σχεδιασμός Σήμερα.....	119
2.4. Συμπέρασματα.....	124

<b>3. Βερολίνο</b> .....	125
3.1. Το Προφίλ της Πόλης.....	125
3.2. Σημαντικές Αστικές Παρεμβάσεις.....	129
3.2.1. Αντιπροσωπευτικά Παραδείγματα του Παρελθόντος στα Πλαίσια των Κινημάτων-Θεωριών.....	129
3.2.2. Σύγχρονα Μεγάλα Έργα.....	133
3.3. Συστήματα και Πολιτικές Χωρικού Σχεδιασμού.....	158
3.3.1. Το Πρώτο Σχέδιο.....	158
3.3.2. Ο Σχεδιασμός Σήμερα.....	159
3.4. Συμπέρασμα.....	167
<b>4. Αθήνα</b> .....	167
4.1. Το Προφίλ της Πόλης.....	167
4.2. Σημαντικές Αστικές Παρεμβάσεις.....	169
4.2.1. Αντιπροσωπευτικά Παραδείγματα του Παρελθόντος στα Πλαίσια των Κινημάτων-Θεωριών.....	169
4.2.2. Σύγχρονα Μεγάλα Έργα.....	177
4.3. Συστήματα και Πολιτικές Χωρικού Σχεδιασμού.....	201
4.3.1. Το Πρώτο Σχέδιο.....	201
4.3.2. Ο Σχεδιασμός Σήμερα.....	204
4.4. Συμπέρασμα.....	210
<b>ΜΕΡΟΣ 3ο</b> .....	211
<b>Εισαγωγή</b> .....	212
<b>1. Λονδίνο</b> .....	212
1.1. Εξέλιξη των Τάσεων μέσα από τα Κινήματα.....	212
1.2. Αξιολόγηση των Μεγάλων Σύγχρονων Αστικών Παρεμβάσεων.....	214
1.3. Αξιολόγηση του Χωρικού Σχεδιασμού.....	217
1.4. Τάσεις - Συμπεράσματα.....	218
<b>2. Παρίσι</b> .....	219
2.1. Εξέλιξη των Τάσεων μέσα από τα Κινήματα.....	219
2.2. Αξιολόγηση των Μεγάλων Σύγχρονων Αστικών Παρεμβάσεων.....	221
2.3. Αξιολόγηση του Χωρικού Σχεδιασμού.....	225
2.4. Τάσεις - Συμπεράσματα.....	226
<b>3. Βερολίνο</b> .....	227
3.1. Εξέλιξη των Τάσεων μέσα από τα Κινήματα.....	227
3.2. Αξιολόγηση των Μεγάλων Σύγχρονων Αστικών Παρεμβάσεων.....	229
3.3. Αξιολόγηση του Χωρικού Σχεδιασμού.....	233
3.4. Τάσεις - Συμπεράσματα.....	233
<b>4. Αθήνα</b> .....	234
4.1. Εξέλιξη των Τάσεων μέσα από τα Κινήματα.....	234
4.2. Αξιολόγηση των Μεγάλων Σύγχρονων Αστικών Παρεμβάσεων.....	234
4.3. Αξιολόγηση του Χωρικού Σχεδιασμού.....	238
4.4. Τάσεις - Συμπεράσματα.....	239
<b>5. Τελικό Συμπέρασμα</b> .....	239

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 1:	Σχέδιο της πόλης Victoria .....	15
Εικόνα 2:	Το μοντέλο της γραμμικής Κηπούπολης του Sorya y Mata .....	16
Εικόνα 3:	Η Κηπούπολη του Ebenezer Howard .....	17
Εικόνα 4:	Η Κηπούπολη του Ebenezer Howard .....	18
Εικόνα 5:	Ville Radieuse .....	22
Εικόνα 6:	Παράδειγμα μίας πόλης επιστημονικής φαντασίας .....	35
Εικόνα 7:	Victory City .....	37
Εικόνα 8:	Το σχέδιο του John Claudius για το Λονδίνο .....	44
Εικόνα 9:	Η κεντρική πλατεία του Hampstead .....	46
Εικόνα 10:	Churchill Gardens .....	48
Εικόνα 11:	Το σχέδιο του Robin Hood Gardens .....	49
Εικόνα 12:	Brunswick Center .....	50
Εικόνα 13:	Docklands .....	52
Εικόνα 14:	Canary Wharf .....	54
Εικόνα 15:	British Library .....	57
Εικόνα 16:	The Millennium Experience (Dome) .....	59
Εικόνα 17:	The British Museum Great Court .....	61
Εικόνα 18:	Millennium Bridge .....	63
Εικόνα 19:	Hungerford Bridge .....	64
Εικόνα 20:	Mile End Park .....	66
Εικόνα 21:	Tate Modern .....	67
Εικόνα 22:	City Hall .....	69
Εικόνα 23:	London Plan 2002 .....	76
Εικόνα 24:	Πανοραμική θέα του Παρισιού .....	81
Εικόνα 25:	Guise, Γαλλία .....	83
Εικόνα 26:	La Tour Eiffel .....	85
Εικόνα 27:	Le Plan Voisin .....	87
Εικόνα 28:	Salvation Army Building .....	88
Εικόνα 29:	Pavillon Suisse .....	89
Εικόνα 30:	Palacio d' Abraxas .....	90
Εικόνα 31:	Musée d' Orsay .....	93
Εικόνα 32:	Musée d' Orsay .....	94
Εικόνα 33:	Το Υπουργείο Οικονομικών .....	96
Εικόνα 34:	La Villette .....	98
Εικόνα 35:	Forum des Halles .....	100
Εικόνα 36:	Το Ινστιτούτο του Αραβικού κόσμου .....	101
Εικόνα 37:	Το Ινστιτούτο του Αραβικού κόσμου .....	102
Εικόνα 38:	Le Grande Louvre .....	104
Εικόνα 39:	L' Opéra de la Bastille .....	106
Εικόνα 40:	La Tête Défense .....	108
Εικόνα 41:	Parc Citroën .....	109
Εικόνα 42:	Το Πάρκο του Bercy .....	110
Εικόνα 43:	Palais des Omnisports, Bercy .....	111
Εικόνα 44:	Η Γραμμή 14 του Μετρό του Παρισιού .....	113
Εικόνα 45:	Bibliothèque Nationale de France .....	114
Εικόνα 46:	Το Κέντρο Georges Pompidou (Beaubourg) .....	116

<b>Εικόνα 47:</b> Το Σχέδιο των διανοίξεων του Haussmann.....	118
<b>Εικόνα 48:</b> Η Κηπούπολη στο Staaken.....	129
<b>Εικόνα 49:</b> Εργοστάσιο AEG.....	131
<b>Εικόνα 50:</b> City Edge.....	132
<b>Εικόνα 51:</b> Reichstag.....	133
<b>Εικόνα 52:</b> Εβραϊκό Μουσείο του Βερολίνου.....	135
<b>Εικόνα 53:</b> The Berlin Academy of Architecture.....	137
<b>Εικόνα 54:</b> Αεροφωτογραφία της Potsdamer Platz.....	140
<b>Εικόνα 55:</b> Potsdamer Platz.....	141
<b>Εικόνα 56:</b> CityQuarter "Dom-Aquarée".....	144
<b>Εικόνα 57:</b> Media Spree.....	145
<b>Εικόνα 58:</b> Σχέδιο Πλαίσιο για την ανάπλαση και επανάχρηση της περιοχής Spreestadt Charlottenburg.....	146
<b>Εικόνα 59:</b> Η συνοικία στο Tacheles.....	148
<b>Εικόνα 60:</b> Topography of Terror.....	151
<b>Εικόνα 61:</b> Leipziger Platz Carré.....	153
<b>Εικόνα 62:</b> The new Central Railway Station.....	154
<b>Εικόνα 63:</b> Το Σχέδιο του Biesdorf-Süd.....	155
<b>Εικόνα 64:</b> Επανασχεδιασμός της Alexanderplatz.....	157
<b>Εικόνα 65:</b> Σχέδιο Χρήσεων Γης της κεντρικής περιοχής του Βερολίνου.....	164
<b>Εικόνα 66:</b> Πολεοδομικό Σχέδιο του Κέντρου του Βερολίνου.....	166
<b>Εικόνα 67:</b> Αεροφωτογραφία της Αθήνας.....	168
<b>Εικόνα 68:</b> Η Πρεσβεία των Η.Π.Α.....	170
<b>Εικόνα 69:</b> Η Εθνική Πινακοθήκη.....	171
<b>Εικόνα 70:</b> Ο Πύργος των Αθηνών.....	173
<b>Εικόνα 71:</b> Κτίριο Alpha Τράπεζας Πίστεις.....	174
<b>Εικόνα 72:</b> Συγκρότημα Κτιρίου Γραφείων.....	176
<b>Εικόνα 73:</b> Ηλιακό Χωριό.....	178
<b>Εικόνα 74:</b> «Τεχνόπολη».....	179
<b>Εικόνα 75:</b> Πολιτιστικό Κέντρο «Ελληνικός Κόσμος» του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού, Πρώην Εργοστάσιο Βιοσόλ.....	181
<b>Εικόνα 76:</b> Κτίριο Διοίκησης Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος.....	183
<b>Εικόνα 77:</b> Αττική Οδός.....	185
<b>Εικόνα 78:</b> Αττική Οδός προς Αεροδρόμιο.....	186
<b>Εικόνα 79:</b> Ολυμπιακό Χωριό.....	188
<b>Εικόνα 80:</b> Η ανάπλαση της πλατείας Ομονοίας.....	192
<b>Εικόνα 81:</b> Η ανάπλαση της πλατείας Μοναστηρακίου.....	193
<b>Εικόνα 82:</b> Το νέο Μουσείο της Ακρόπολης.....	195
<b>Εικόνα 83:</b> Οι γραμμές του Μετρό.....	197
<b>Εικόνα 84:</b> Προαστιακός Σιδηρόδρομος.....	198
<b>Εικόνα 85:</b> Η Ανάπλαση στο Δέλτα Φαλήρου.....	200
<b>Εικόνα 86:</b> Το Σχέδιο του Leo von Klenze.....	203
<b>Εικόνα 87:</b> Ρυθμιστικό Σχέδιο ευρύτερης περιοχής Αθήνας.....	208



## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

<b>Διάγραμμα 1:</b> Συνεργίες για τη νέα τεχνολογική πόλη.....	29
<b>Διάγραμμα 2:</b> Διαχρονική Εξέλιξη των Ιδεών περί Μελλοντικής Πόλης.....	39
<b>Διάγραμμα 3:</b> Η εξέλιξη των Ιδεών περί Μελλοντικής Πόλης στο Λονδίνο μέσα από Παραδείγματα του Παρελθόντος.....	213
<b>Διάγραμμα 4:</b> Η εξέλιξη των Ιδεών περί Μελλοντικής Πόλης στο Παρίσι μέσα από Παραδείγματα του Παρελθόντος.....	220
<b>Διάγραμμα 5:</b> Η εξέλιξη των Ιδεών περί Μελλοντικής Πόλης στο Βερολίνο μέσα από Παραδείγματα του Παρελθόντος.....	228

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<b>Πίνακας 1:</b> Δύο άξονες προσέγγισης της έννοιας του τύπου.....	25
<b>Πίνακας 2:</b> Κατηγοριοποίηση των μεγάλων έργων του Λονδίνου.....	215
<b>Πίνακας 3:</b> Κατηγοριοποίηση των μεγάλων έργων του Παρισιού.....	222
<b>Πίνακας 4:</b> Κατηγοριοποίηση των μεγάλων έργων του Βερολίνου.....	230
<b>Πίνακας 5:</b> Κατηγοριοποίηση των μεγάλων έργων της Αθήνας.....	236

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Παλαιότερα, το μέλλον θεωρούνταν είτε άγνωστο είτε ότι μπορούσε να επηρεαστεί μόνο με την παρέμβαση της τοπικής θεότητας. Στις βιομηχανικές κοινωνίες το μέλλον θεωρείται προέκταση του παρόντος: η αντίληψη αυτή ανακλάται σε θεσμούς, όπως τα επιτόκια, οι υποθήκες και οι ασφαλίσεις. Η μεταβιομηχανική άποψη, που υποστηρίζεται σήμερα κυρίως από τους μελλοντολόγους και τους προγραμματιστές, αλλά έχει τις ρίζες της στην ουτοπιστική σκέψη του παρελθόντος, θεωρεί ότι το μέλλον είναι δυνατό να δεχτεί επεμβάσεις και μεταβολές που είναι ικανές να το διαφοροποιήσουν ριζικά από το παρόν.

Η αυξανόμενη επέμβαση στο μέλλον είναι ένα σχετικά πρόσφατο φαινόμενο, που προκλήθηκε από μια άλλη τάση της δυτικής κοινωνίας, τον αυξανόμενο ρυθμό αλλαγών. Μέχρι πρόσφατα, το μέλλον δεν αποτελούσε ιδιαίτερο πρόβλημα, ουσιαστικά εξαιτίας της σημαντικής ομοιότητάς του με το παρελθόν και το παρόν. Αυτό συνέβαινε επειδή: «Μέχρι τον εικοστό αιώνα η κοινωνική αλλαγή ήταν διαδικασία τόσο αργή που μπορούσε θαυμάσια να περάσει απαρατήρητη στην πορεία της ζωής των ατόμων. Τα πράγματα δεν είναι πια έτσι. Ο ρυθμός αλλαγής έχει αυξηθεί τόσο, που ξεπερνάει τη φαντασία μας.» (Blowers A., Hamnett C., Sarre P., 1987).

Οι αυξανόμενοι ρυθμοί αλλαγής οδήγησαν την κοινωνία όχι μόνο στην πρόβλεψη, αλλά και στην προσπάθεια άσκησης επιρροής στο μέλλον. Προκειμένου λοιπόν, να προγραμματιστεί το μέλλον της αστικής κοινωνίας πρέπει να ληφθεί υπόψη η στενή σχέση ανάμεσα στο παρελθόν, το παρόν και το μέλλον.

Βέβαια, η πρόβλεψη του μέλλοντος δεν μπορεί να θεωρηθεί επιστημονική διαδικασία, αφού επαλήθευση των υποθέσεων που αφορούν το μέλλον δεν μπορεί να γίνει παρά μόνο όταν το μέλλον γίνει παρόν. Για το λόγο αυτό, επικρατεί η άποψη ότι οι προβλέψεις δεν είναι τίποτα άλλο από προσεκτικά διαμορφωμένες απόψεις για το μέλλον (Blowers A., Hamnett C., Sarre P., 1987).

Στην παρούσα διπλωματική θα προσπαθήσουμε, μέσω της κατανόησης του παρελθόντος και της διερεύνησης του παρόντος, να καταλήξουμε σε κάποιες τάσεις που αφορούν στην εξέλιξη των μητροπολιτικών περιοχών της Δυτικής Ευρώπης, καθώς και της Αθήνας. Οι περιοχές που εξετάζονται είναι το Λονδίνο, το Παρίσι και το Βερολίνο. Η επιλογή πραγματοποιήθηκε με βάση το μέγεθος, τη θέση στο ευρωπαϊκό προσκήνιο και τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν οι τρεις πόλεις. Συγκεκριμένα, το

Λονδίνο, το Παρίσι και το Βερολίνο είναι οι μεγαλύτερες σε πληθυσμό πόλεις της Δυτικής Ευρώπης, ενώ και οι τρεις πριν από το 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο αποτελούσαν πολύ σημαντικές δυνάμεις σε παγκόσμιο επίπεδο, με αποτέλεσμα να επηρεάζουν τα γεγονότα και τις διεθνείς εξελίξεις. Σήμερα το Λονδίνο αποτελεί μία από τις τρεις μεγαλύτερες παγκόσμιες μητροπόλεις, ενώ το Παρίσι είναι ευρωπαϊκή μητρόπολη με ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στο διεθνή χώρο. Το Βερολίνο, μετά την επανένωσή του, γνωρίζει μια ραγδαία εξέλιξη σε όλους τους τομείς και διεκδικεί πλέον μια ισάξια θέση ανάμεσα στις άλλες δύο ευρωπαϊκές μητροπόλεις. Τέλος, εξετάζεται η περίπτωση της Αθήνας, ώστε να διαπιστωθεί η δυνατότητά της να φτάσει στο επίπεδο των υπολοίπων.

Η χρονική στιγμή που επιλέξαμε για το ξεκίνημα της εργασίας, είναι η βιομηχανική επανάσταση λόγω των μεγάλων τεχνολογικών εφευρέσεων που πραγματοποιήθηκαν σε όλους τους παραγωγικούς τομείς εκείνη την περίοδο. Τότε εμφανίστηκαν σημαντικές αλλαγές στη δομή των πόλεων (μορφολογία – κοινωνία), οι οποίες οδήγησαν με τη σειρά τους σε πλήθος κοινωνικών, περιβαλλοντικών, πολεοδομικών και άλλων προβλημάτων, με αποτέλεσμα την ανάπτυξη κάποιων θεωριών για το πώς ουσιαστικά ήταν δυνατή η επίλυση τους.

Έτσι, στο 1<sup>ο</sup> Μέρος αναφέρονται οι θεωρίες – κινήματα που διατυπώθηκαν με σκοπό να εκφράσουν την επιθυμία των ανθρώπων κάθε εποχής να βελτιστοποιήσουν τις συνθήκες διαβίωσης και τις δυνατότητες εξυπηρέτησής τους μέσα στις πόλεις, και ουσιαστικά τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβάνονταν την «πόλη του μέλλοντος» ως «νέα πόλη του παρόντος».

Στο 2<sup>ο</sup> Μέρος εξετάζονται κάποιες σημειακές παρεμβάσεις και αναπλάσεις, καθώς και η διάρθρωση του χωρικού σχεδιασμού στις περιοχές μελέτης. Συγκεκριμένα, παρουσιάζονται αντιπροσωπευτικά παραδείγματα εφαρμογής των θεωριών-κινήματων κατά το παρελθόν, καθώς και σύγχρονες μεγάλες αστικές παρεμβάσεις που σηματοδοτούν την πορεία των πόλεων αυτών. Επιπλέον, αναφέρεται το πρώτο σχέδιο που διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό τον αστικό ιστό της κάθε πόλης και τα τελευταία σχέδια που ισχύουν για την καθεμία στη σημερινή εποχή.

Τέλος, στο 3<sup>ο</sup> Μέρος γίνεται αξιολόγηση των θεμάτων που πραγματεύεται το 2<sup>ο</sup> Μέρος και προκύπτουν ορισμένα συμπεράσματα για το πώς εξελίσσονται οι πόλεις, τι επιδιώκουν για το μέλλον και τι προτεραιότητες θέτουν για τον 21<sup>ο</sup> αιώνα.

# ΜΕΡΟΣ 1ο

## **1. Η ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ ΩΣ ΝΕΑ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΟ 19<sup>ο</sup> ΑΙΩΝΑ ΕΩΣ ΣΗΜΕΡΑ**

### **1.1. ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ**

Ο 19<sup>ος</sup> αιώνας σηματοδοτεί σημαντικές αλλαγές στη δομή της Ευρωπαϊκής πόλης, αφού κατά τους αιώνες που ακολουθούν την Αναγέννηση (1500-1800) παρατηρούνται σημαντικές εξελίξεις. Η βιομηχανική επανάσταση και οι τεχνολογικές εφευρέσεις οδηγούν σε κοινωνικο-οικονομικές αλλαγές, οι οποίες συμβάλλουν στον μετασχηματισμό του αστικού χώρου, ενώ επιπλέον αυτή την εποχή μετασχηματίζεται η έννοια της πόλης ως συμπαγής, περιορισμένος και σαφώς οριοθετημένος οικισμός (Γοσποδίνη Α., 1995).

Οι σημαντικότερες καινοτομίες στο χώρο της τεχνολογίας επιτεύχθηκαν στην Αγγλία προς το τέλος του 18<sup>ου</sup> αιώνα, τόσο στον τομέα της γεωργίας όσο και στη μεταλλουργία, την υφαντουργία και τις μεταφορές. Αυτή την εποχή, λοιπόν, πραγματοποιείται αντικατάσταση της χειρονακτικής εργασίας από τις μηχανές με αποτέλεσμα την εγκατάλειψη των αγροτικών περιοχών, τη μετανάστευση και τη ραγδαία αστικοποίηση των πόλεων. Βέβαια η κατάσταση αυτή ευνοήθηκε και από άλλους παράγοντες, όπως η μείωση της θνησιμότητας, η δυνατότητα της οριζόντιας, αλλά και της καθ' ύψος επέκτασης των πόλεων (Γοσποδίνη Α., 1995).

Κατά το 18<sup>ο</sup> και 19<sup>ο</sup> αιώνα, δηλαδή κατά την περίοδο της βιομηχανικής επανάστασης, εμφανίστηκαν νέες βιομηχανικές πόλεις που αναπτύχθηκαν με καταπληκτική ταχύτητα. Η ανάπτυξή τους ήταν οργανική: τα πρώτα εργοστάσια άρχισαν να συγκεντρώνονται σε τόπους όπου υπήρχαν διαθέσιμες πρώτες ύλες απαραίτητες για τη λειτουργία της βιομηχανίας και για τις μεταφορές. Τα εργοστάσια όμως χρειάζονταν επίσης και εργατικά χέρια. Σειρές πανομοιότυπων φτηνών τούβλινων σπιτιών τοποθετημένων ανά δύο πλάτη με πλάτη, επεκτείνονταν έξω από το κέντρο χωρίς καμία οργάνωση, για να μπορέσει να στεγαστεί ένας εργατικός πληθυσμός που αύξανε ολοένα και προορισμός του ήταν να υπηρετήσει έτσι την «πρόοδο», τον βιομηχανικό συναγωνισμό και το συμφέρον. Χαρακτηριστική ήταν η έλλειψη πειθαρχίας στη δόμηση, καθώς και τα μη ξεκαθαρισμένα όρια ανάμεσά στις πόλεις. Έτσι οι πόλεις επεκτείνονταν ολοένα και περισσότερο από το κέντρο προς τα έξω, με αποτέλεσμα τα πρώτα εργατικά σπίτια που είχαν χτιστεί κοντά στους αρχικούς πυρήνες αυτού του συγκροτήματος των οικισμών και τα οποία δεν είχαν σαφή όρια

μεταξύ τους, να είναι και τα πρώτα που πέρασαν στην εξαθλίωση. Τα σπίτια λοιπόν, των ευπορότερων τάξεων της ίδιας εποχής που βρίσκονταν γύρω από το κέντρο και που εγκαταλείφθηκαν με την επέκταση των πόλεων, κατάντησαν slums, δηλαδή θλιβερές πολυκατοικίες (Λαζαρίδης Π.Γ., 1968).

Στα προβλήματα που δημιούργησε η έντονη αστικοποίηση, οι άσχημες συνθήκες διαβίωσης και η χαμηλή ποιότητα του δομημένου περιβάλλοντος, με όλες τις συνέπειες που είχαν αυτά, προσπάθησαν να δώσουν λύσεις τόσο οι πατερναλιστές βιομήχανοι όσο και οι ουτοπιστές σοσιαλιστές, οι οποίοι ήταν οι υπερασπιστές της εργατικής τάξης. Από τη μια πλευρά, η άρχουσα τάξη είχε πίστη στη βιομηχανική επανάσταση και στα αγαθά που υπόσχεται αυτή, ενώ θεωρούσε ως αιτία του κοινωνικού ξεπεσμού τον αστικό χώρο και όχι το κοινωνικοοικονομικό σύστημα της τότε κοινωνίας. Προτάθηκε λοιπόν η δημιουργία ιδανικών πόλεων χωρίς να πραγματοποιείται αλλαγή του κοινωνικού πλαισίου. Από την άλλη πλευρά, προτάθηκε η δημιουργία οικισμών – προτύπων με πιο ρεαλιστικές αντιμετώπισεις του προβλήματος, ανατρέποντας το κοινωνικό σύστημα ή η δημιουργία εναλλακτικών κοινωνιών με ηπιότερη μορφή. Έτσι, στα πλαίσια του κινήματος του Ουτοπικού Ιδεαλισμού «Utopian Ideal», αναπτύχθηκαν θεωρίες για τη δημιουργία «πρότυπων» μορφών βιομηχανικών οικισμών (Δημητριάδης Ε., 1987).

Σύμφωνα με τον Engels: «...Οι ουτοπιστές ...ήταν ουτοπιστές, γιατί δεν μπορούσαν να είναι τίποτα περισσότερο, σε μία εποχή, όπου η καπιταλιστική παραγωγή ήταν τόσο λίγο αναπτυγμένη. Ήταν δηλαδή υποχρεωμένοι να βγάζουν από το κεφάλι τους τα συστατικά στοιχεία της μελλοντικής κοινωνίας, εφόσον τα στοιχεία αυτά δεν παρουσιάζονταν ακόμα ευδιάκριτα μέσα στη σύγχρονή τους κοινωνία...». Συγκεκριμένα, πολλοί ουτοπιστές προσπαθώντας να επιλύσουν τα κοινωνικά προβλήματα αναφέρονταν συνήθως στην πόλη-σαν έκφραση μιας κάποιας ιδανικής κοινωνικής δομής. Οι κοινωνικές δομές που πρότειναν ήταν πολλές φορές αποσπασματικές, λανθασμένες ή ακόμη χωρίς ολοκληρωμένη προσέγγιση της οικονομικής βάσης των προβλημάτων και χαρακτηρίστηκαν σαν «ουτοπίες» (Σαρηγιάννης Γ., 1987).

Το πολεοδομικό αυτό κίνημα εντάσσεται στο φιλοσοφικό ρεύμα του Ουτοπικού Σοσιαλισμού και έχει ως στόχο τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης της εργατικής τάξης και την αρμονική συνύπαρξη των κοινωνικών τάξεων υπό το κράτος δικαίου. Συγκεκριμένα το κίνημα αυτό είχε ως βασική του αρχή τη διαβίωση του αστικού

πληθυσμού σε υγιείς περιοχές, μακριά από το μολυσμένο περιβάλλον που υπήρχε ως τότε στις πόλεις και πρότεινε την δημιουργία μικρών βιομηχανικών οικισμών, ώστε να επιτυγχάνεται η επαφή του πληθυσμού με τη φύση. Ακόμα στις θεωρίες αυτού του κινήματος για τη δημιουργία των νέων κοινοτήτων διατυπώνεται ως προϋπόθεση «η κατάργηση της ατομικής περιουσίας, η κοινοκτημοσύνη των παραγωγικών μέσων και ο κοινοβιακός τρόπος ζωής». Οι βασικότεροι εκπρόσωποι του Ουτοπικού Ιδεαλισμού θεωρούνται ο Γάλλος Charles Fourier (1772-1837) και ο Ουαλλός Robert Owen (1771-1858) (Γοσποδίνη Α., 1995).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η θεωρία του Fourier, η οποία διατυπώθηκε στο βιβλίο του «Le Nouveau Monde Industriel». Σύμφωνα με αυτή τη θεωρία, η οποία εφαρμόστηκε στη Γαλλία, αλλά και σε άλλες χώρες, είναι εφικτή η δημιουργία ιδανικών κοινοτήτων, των «φαλαγγών», στις οποίες ο πληθυσμός κατοικεί στα «φαλανστήρια». Τα «φαλανστήρια» είναι κτιριακές ενότητες που βρίσκονται μακριά από αστικές περιοχές και καθένα στεγάζει περίπου 2.000 κατοίκους, όλων των ηλικιών και φυλών στο κεντρικό τμήμα των οποίων υπάρχει βιβλιοθήκη, εστιατόριο και άλλα. Τα «φαλανστήρια» είναι εμπνευσμένα από το ανάκτορο των Βερσαλλιών (Γοσποδίνη Α., 1995).

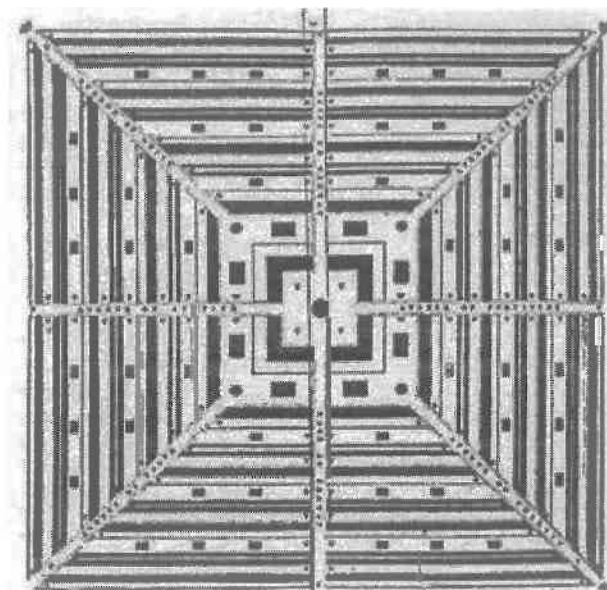
Το όνομα του Owen είναι ταυτισμένο με την ιδέα του «συνεταιρισμού» (“cooperative”). Πρότεινε λοιπόν τη δημιουργία του «συνεργατικού οικισμού», με τον οποίο πίστευε ότι θα πετύχει έναν ισότιμο χαρακτήρα στον αγροτικό και βιομηχανικό τομέα, ώστε να επαναφέρεται η ισορροπία πόλης – υπαίθρου. Ο οικισμός αυτός αποτελείται από ένα αστικό παραλληλόγραμμο με εσωτερική αυλή, χωρίς δρόμους. Στην περίμετρο του αστικού παραλληλογράμμου βρίσκεται η περιοχή κατοικίας, που διακρίνεται ανάλογα με την κοινωνική ή επαγγελματική ιδιότητα των ατόμων. Στο κέντρο του χωροθετείται συγκρότημα με την εκκλησία, τη δημόσια κουζίνα – τραπεζαρία, καθώς και αποθήκες τροφίμων. Το συγκρότημα της χειροτεχνικής παραγωγής (στάβλοι, σφαγεία κ.τ.λ.), τα πλυντήρια και οι χώροι καθαριότητας ήταν χωροθετημένα σε μικρή απόσταση από τον οικισμό. Η ιδέα του Owen απέτυχε να περάσει από τη θεωρία στην πράξη (Δημητριάδης Ε., 1987).

Επηρεασμένος από τον Owen και στοχεύοντας να επιλύσει το πρόβλημα της ανεργίας στις αγροτικές περιοχές, ο Άγγλος πολιτικός και περιηγητής James Silk Buckingham πρότεινε στο βιβλίο του “National Evils and Practical Remedies” (1849), μια πρότυπη πόλη με το όνομα “Victoria” προς τιμή της βασίλισσας. Η Victoria ήταν



χωροθετημένη στην επαρχία, μακριά από μεγάλα αστικά κέντρα και ήταν σχεδιασμένη για 10.000 κατοίκους. Η πόλη είχε τετράγωνο σχήμα, τα δημόσια κτίρια ήταν χωροθετημένα στο κέντρο ενώ οι βιομηχανικές μονάδες και οι αγροτικές φάρμες στην περιβάλλουσα ύπαιθρο. Ο ιστός των κτιρίων κατοικίας σχημάτιζε μια σειρά από

**Εικόνα 1** : Σχέδιο της πόλης Victoria



Πηγή: Γοσποδίνη Α., 1995

ομόκεντρα τετράγωνα με υψηλότερα κτίρια προς το κέντρο και χαμηλότερα προς την περιφέρεια. Επίσης για να διευκολύνεται η κίνηση των πεζών στις δύσκολες καιρικές συνθήκες, όλα τα κτίρια έπρεπε να έχουν περιμετρική στοά κατά μήκος του δρόμου. Βέβαια, πρέπει να σημειωθεί ότι σ' αυτό το πολεοδομικό μοντέλο υπήρχε διαχωρισμός των κοινωνικό-οικονομικών τάξεων, δηλαδή οι κυβερνητικοί αξιωματούχοι και οι περισσότεροι εύποροι έπρεπε να κατοικούν στο κέντρο, όπου ήταν χωροθετημένα τα δημόσια κτίρια, ενώ η εργατική τάξη στην περιφέρεια, ούτως ώστε να είναι εύκολη η πρόσβασή της στον τόπο εργασίας (Γοσποδίνη Α., 1995).

## 1.2. ΚΗΠΟΥΠΟΛΗ

Επίσης στο ρεύμα του Ουτοπικού Σοσιαλισμού μπορεί να θεωρηθεί ότι ανήκει και η ιδέα της «Κηπούπολης». Τα θεωρητικά μοντέλα κηπούπολης τα οποία διατυπώθηκαν κατά τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα ήταν το γραμμικό μοντέλο του Ισπανού

Arturo Soria y Mata (1880) και το περίκεντρο μοντέλο του Άγγλου Ebenezer Howard (1898) (Γοσποδίνη Α., 1995).

Το πρώτο από αυτά τα μοντέλα αφορά τη δημιουργία μιας πόλης, κατά μήκος ενός άξονα κυκλοφορίας, με φάρδος περίπου 50 μ. Η πόλη οργανώνεται στις δύο πλευρές του δρόμου και αποτελείται από τυποποιημένη περιοχή κατοικίας, τα βιομηχανικά και εμπορικά κτίρια και την αναψυχή. Ο άξονας ενοποιεί τις κινήσεις των διαφόρων δικτύων (π.χ. μεταφορικά μέσα, δίκτυα υποδομής), ενώ η εξοχή διατηρείται άθικτη (Δημητριάδης Ε., 1987).

**Εικόνα 2:** Το μοντέλο της γραμμικής Κηπούπολης του Sorya y Mata



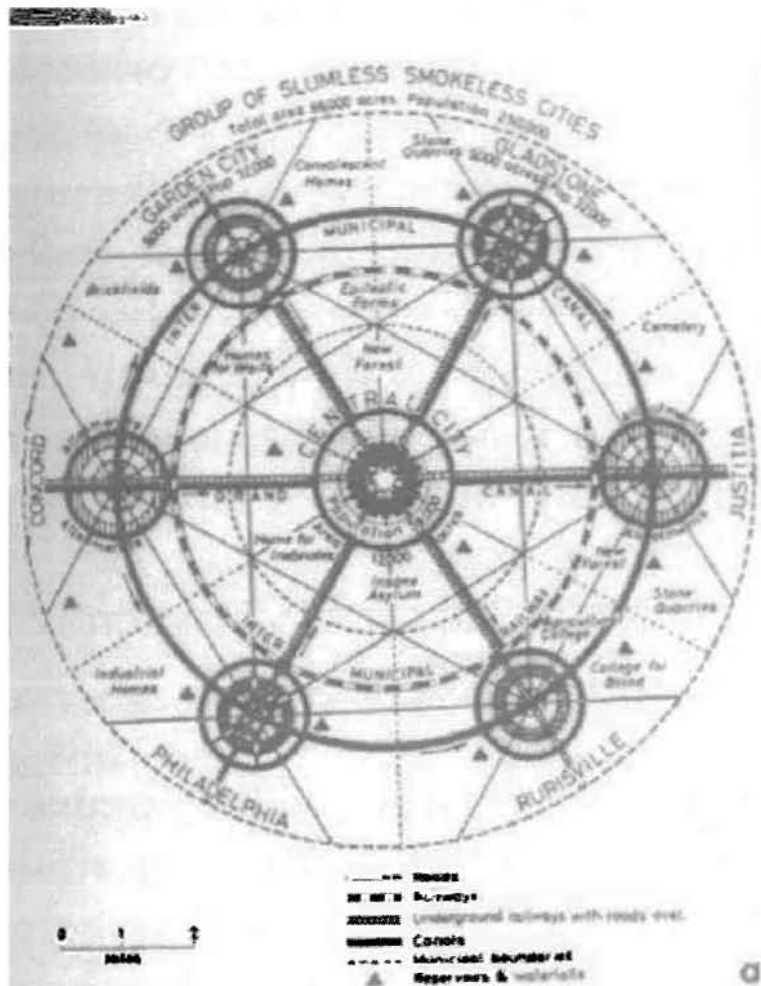
Πηγή: <http://web.tiscali.it/no-redirect-tiscali/icaria/urbanistica/utopic/soria.htm>

Το δεύτερο μοντέλο «Rurisville» περιέγραψε ο Howard στα βιβλία του με τίτλους «To-morrow: a Peaceful Path to Real Reform» (1898) και «Garden Cities of To-morrow» (1902). Πρόκειται για αυτάρκειες πόλεις, οι οποίες διαθέτουν όλες τις απαραίτητες υπηρεσίες και στις οποίες λαμβάνουν χώρα παραγωγικές δραστηριότητες του πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή τομέα (Γοσποδίνη Α., 1995).

Οι κηπουπόλεις του Howard έχουν περιορισμένο μέγεθος που φτάνει έως 32.000 κατοίκους, το οποίο εξασφαλίζεται μέσω μιας ζώνης πρασίνου που περιβάλλει την πόλη και αποτελεί το όριο της. Στόχος είναι η μικρή απόσταση μεταξύ υπαίθρου και αστικού ιστού, ώστε να εξασφαλίζεται η άμεση επαφή των κατοίκων με τη φύση και καλές συνθήκες διαβίωσης χωρίς νέφος, καταπίεση, ακρίβεια και άλλα. Η δομή της

πόλης είναι περίκεντρη με έξι κυκλικές λεωφόρους να διαιρούν τον ιστό σε πέντε ομόκεντρους κύκλους με τα πάρκα χωροθετημένα στο κέντρο και τα δημόσια κτίρια, τον εμπορικό δρόμο, δενδροστοιχίες, την περιοχή κατοικίας, την κυκλική σιδηροδρομική γραμμή και τις βιομηχανικές μονάδες και τα αγροκτήματα να ακολουθούν με φορά από το κέντρο προς την περιφέρεια (Hall P., 1996).

Εικόνα 3: Η Κηπούπολη του Ebenezer Howard



Πηγή: Hall P., 1989



υπάρχουν ζώνες πρασίνου. Επίσης το δίκτυο μεταφορών είναι ακτινωτό, ώστε να εξασφαλίζεται η εύκολη πρόσβαση σε όλες τις περιοχές (Γοσποδίνη Α., 1995).

### 1.3. ΦΟΝΞΙΟΝΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΟΛΗ

Ο φονξιοναλισμός πρωτοεμφανίστηκε στις αρχές του 20ου αιώνα και είχε ως βασικό δόγμα την προτεραιότητα της λειτουργικής διάστασης έναντι της μορφολογικής διάστασης της πόλης. Τα χαρακτηριστικά αυτού του δόγματος ήταν η κατηγοριοποίηση και ο αμιγής διαχωρισμός των κύριων λειτουργιών του αστικού χώρου καθώς και η υπέρβαση των βασικών μορφολογικών στοιχείων του πολεοδομικού ιστού (δρόμος, πλατεία, οικοδομικό τετράγωνο) (Γοσποδίνη Α., 1995).

Οι βασικές ιδέες του φονξιοναλισμού για τη σύγχρονη πόλη και τη Μοντέρνα αρχιτεκτονική καθώς και η εξελικτική πορεία τους από τη δεκαετία του '20 μέχρι τη δεκαετία του '60, αποτυπώθηκαν καθαρά στα κείμενα και τις διακηρύξεις των 10 διεθνών συνεδρίων CIAM (Congres International d' Architecture Moderne). Απ' αυτά το σημαντικότερο για την πολεοδομία ήταν το 4<sup>ο</sup> CIAM που έγινε τον Ιούλιο-Αύγουστο του 1933. Σ' αυτό το συνέδριο, τα τρία βασικά στοιχεία του πολεοδομικού ιστού (δρόμος, πλατεία, οικοδομικό τετράγωνο), τα οποία μορφοποιούσαν την Ευρωπαϊκή πόλη για αιώνες αποτέλεσαν αντικείμενο έντονης κριτικής. Έτσι η εικόνα της πόλης δεν θεωρήθηκε συμβατή με την ιδέα του σύγχρονου αστικού χώρου και έπρεπε να αλλάξει (Γοσποδίνη Α., 1995).

Αναμφισβήτητα ο κυριότερος οραματιστής των ιδεών της φονξιοναλιστικής πόλης ήταν ο Le Corbusier, ο οποίος ήταν ο κύριος διοργανωτής του 4<sup>ου</sup> CIAM και συνέταξε τη «Χάρτα των Αθηνών» (1933). Τότε διατυπώθηκαν κάποιες αρχές σχετικά με το σχεδιασμό της πόλης που αφορούσαν κατά κύριο λόγο τέσσερις τομείς: κατοικία, αναψυχή, εργασία και μεταφορές (Barnett J., 1986).

Οι παραπάνω λειτουργίες συγκροτούν την ιδέα της λειτουργικής πόλης και μπορούν να υποδιαιρούνται σε υποκατηγορίες, όπως για παράδειγμα η κυκλοφορία, η οποία διαφοροποιείται μορφολογικά ανάλογα με το σκοπό λειτουργίας της. Αξίζει να σημειωθεί ότι για πρώτη φορά θεωρήθηκε ότι το οδικό δίκτυο της πόλης θα πρέπει να προβλέπει διαχωρισμό της κίνησης πεζών και τροχοφόρων. Η εν λόγω πόλη δέχεται τη φύση, «αρνείται το δρόμο- διάδρομο» και δίνει προτεραιότητα στη λειτουργία της κατοικίας. Γι' αυτό το λόγο τα κτίρια έπρεπε να είναι τοποθετημένα ελεύθερα στο χώρο προκειμένου να έχουν όσο το δυνατόν καλύτερο ηλιασμό, φωτισμό και αερισμό.

Αναδύθηκε λοιπόν η ιδέα του κτιρίου ως «περίοπτου αντικειμένου» (Δημητριάδης Ε., 1987).

Αξίζει να σημειωθεί ότι πολύ πριν τη διακήρυξη της Χάρτας των Αθηνών και τη διατύπωση των αρχών της Μοντέρνας πόλης (1933) είχαν προϋπάρξει πολεοδομικές προτάσεις, οι οποίες αφού συμφωνούσαν κατά πολύ με το διαχωρισμό των βασικών λειτουργιών της πόλης “zoning”, θα μπορούσαν να θεωρηθούν πρόδρομοι του φονξιοναλιστικού ιδεώδους. Ως τέτοιες μπορούν να αναφερθούν το μοντέλο της κηπούπολης του Ebenezer Howard (1898), το οποίο έχει αναφερθεί παραπάνω, και η πρότυπη βιομηχανική πόλη του Tony Garnier (1917). Το δεύτερο Σχέδιο είχε τριπολική δομή και διαχώριζε την πόλη σε τρεις λειτουργικές ενότητες: τη βιομηχανική περιοχή, την περιοχή κατοικίας (παλιά πόλη και νέα περιοχή επέκτασης) και τα κτίρια υγείας και μεταφορών (Γοσποδίνη Α., 1995).

Το πρώτο πολεοδομικό μοντέλο του Le Corbusier παρουσιάστηκε το 1922 με τον τίτλο «σύγχρονη πόλη» (“ville contemporaine”) και επρόκειτο για το πρότυπο σχεδιασμό μιας καπιταλιστικής πόλης, όπου οι επιχειρηματικές συναλλαγές διεξάγονται στο κέντρο. Η πόλη ήταν σχεδιασμένη πάνω σε ορθογωνικό κάρναβο και μπορούσε να επεκταθεί σύμφωνα με τις γραμμές του καννάβου. Κύριος στόχος ήταν η βελτίωση της κυκλοφορίας και η αύξηση των ελεύθερων χώρων. Το παράδοξο ήταν ότι επιδιώκονταν η αποσυμφόρηση των κέντρων των πόλεων με την παράλληλη αύξηση της πυκνότητας τους, κάτι το οποίο ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί με την αύξηση του ύψους των κτιρίων και τη χρησιμοποίηση του συστήματος “pilotis” (υπερυψωμένα από το έδαφος κτίρια) (Hall P., 1996).

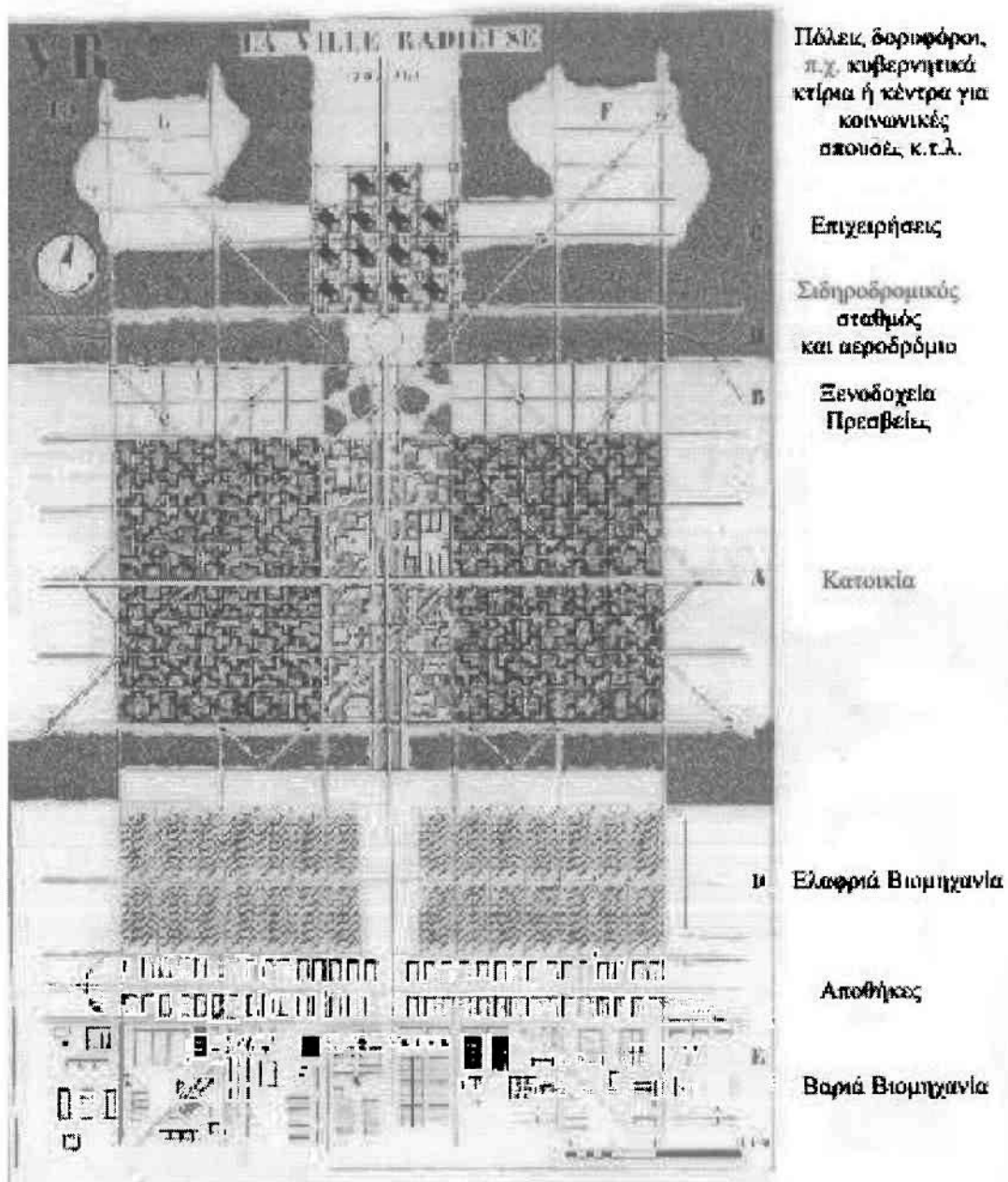
Η εν λόγω πόλη έπρεπε να χαρακτηρίζεται από διαφοροποιημένη χωρική δομή και να αντιστοιχεί σε διαχωρισμό της κοινωνικής δομής. Στο κέντρο ήταν χωροθετημένοι οι ουρανοξύστες και γύρω από αυτό δύο τύποι κατοικίας: ο τύπος “set backs” και ο τύπος “cellular”. Ο πρώτος περιλαμβάνει εξαόροφα πολυτελή διαμερίσματα τα οποία δεν ακολουθούσαν ακριβώς τον κάρναβο αλλά οπισθοχωρούσαν δημιουργώντας σχετικά περικλειστούς υπαίθριους χώρους. Ο δεύτερος τύπος απευθύνεται στην εργατική τάξη και περιλαμβάνει εξαόροφα κτίρια που ακολουθούν ακριβώς τις γραμμές του καννάβου, δημιουργώντας οικοδομικά τετράγωνα με κανονικό ορθογώνιο σχήμα. Γύρω από την πόλη υπήρχε ζώνη πρασίνου και στη συνέχεια ήταν χωροθετημένη η βιομηχανική ζώνη και οι εργατικές κηπουπόλεις (Hall P., 1996).

Από όλες τις προτάσεις του Le Corbusier, το πολεοδομικό μοντέλο “Ville Radieuse” (1931) αντιπροσωπεύει την πιο αμιγή φονξιοναλιστική πρόταση και τον πιο καθαρό λειτουργικό διαχωρισμό της πόλης σε ζώνες. Σ’ αυτό το μοντέλο λοιπόν, η πόλη ήταν σχεδιασμένη σε κάναβο με παράλληλες ζώνες δραστηριοτήτων, οι οποίες είχαν τη δυνατότητα να επεκταθούν απεριόριστα. Η εξέλιξη του μοντέλου από την Ville Contemporaine στην Ville Radieuse, εξέφραζε την αλλαγή της αντίληψης του Le Corbusier από τη συγκεντρωτική καπιταλιστική πόλη στην ανοιχτή πόλη, η οποία δεν είχε όρια και υπήρχε δυνατότητα να αναπτυχθούν ανεξάρτητα οι διάφορες αστικές λειτουργίες. Οι προτεινόμενες ζώνες δραστηριοτήτων ήταν οι εξής:

- **1<sup>η</sup> ζώνη:** πόλεις δορυφόροι με κύρια λειτουργία την εκπαίδευση
- **2<sup>η</sup> ζώνη:** επιχειρήσεις
- **3<sup>η</sup> ζώνη:** μεταφορές (αεροδρόμιο, σταθμός τραίνου)
- **4<sup>η</sup> ζώνη:** πολιτισμός, εμπόριο, πρεσβείες, ξενοδοχεία
- **5<sup>η</sup> ζώνη:** κατοικία
- **6<sup>η</sup> ζώνη:** αστικό πράσινο
- **7<sup>η</sup> ζώνη:** ελαφριά βιομηχανία
- **8<sup>η</sup> ζώνη:** αποθήκες
- **9<sup>η</sup> ζώνη:** βαριά βιομηχανία.

Αξίζει να σημειωθεί ότι το μοντέλο είχε ανθρωπομορφική δομή με τη ζώνη εκπαίδευσης και διοίκησης να αποτελεί το κεφάλι, τη ζώνη πολιτισμού και εμπορίου να αντιστοιχεί στην καρδιά, την κατοικία να αποτελεί τους πνεύμονες, ενώ η βιομηχανία αντιπροσώπευε τα πόδια όπου στηριζόταν όλο το εποίκοδόμημα. Σχετικά με το οδικό σύστημα, αυτό ήταν ιεραρχημένο. Ανάμεσα στις διαφορετικές λειτουργικές ζώνες υπήρχαν πάντα οδικές αρτηρίες ταχείας κυκλοφορίας, ενώ κατά μήκος της ζώνης πολιτισμού και εμπορίου εξασφαλιζόταν η κατακόρυφη ταχεία σύνδεση των ζωνών μεταξύ τους. Τέλος, τα οικοδομικά τετράγωνα είχαν μεγάλες διαστάσεις (supergrid) (Γοσποδίνη Α., 1995).

Εικόνα 5: Ville Radieuse



Πηγή: <http://parole.aporee.org>

Στα επόμενα χρόνια, ο Le Corbusier συνέχισε να επεξεργάζεται την ιδέα της ανοιχτής πόλης με απεριόριστη δυνατότητα επέκτασης, τη συνδύασε με διαφορετικούς κτιριακούς τύπους και δημιούργησε μορφολογικές παραλλαγές της «γραμμικής πόλης - οδογέφυρας» (Γοσποδίνη Α., 1995).



#### 1.4. ΥΣΤΕΡΗ - ΜΟΝΤΕΡΝΑ ΠΟΛΗ

Κατά τις δεκαετίες '60 και '70 επανήλθαν τα παραδοσιακά χωρικά στοιχεία στον αστικό ιστό, δηλαδή ο δρόμος, η πλατεία και η γειτονιά, τα οποία είχαν απορριφθεί στη φονξιοναλιστική πόλη. Προκειμένου στην συγκεκριμένη φάση οι πολεοδόμοι και οι αρχιτέκτονες να βρουν νέες σύγχρονες μορφές αυτών των στοιχείων προσαρμοσμένες στο πνεύμα της εποχής, επιστράτευαν την επιστήμη της κοινωνιολογίας και της περιβαλλοντικής ψυχολογίας (Γοσποδίνη Α., 1998).

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με τους Smithsons, η πιστή εφαρμογή της Χάρτας των Αθηνών είχε δημιουργήσει κοινότητες στις οποίες οι ανθρώπινες σχέσεις δεν έπαιζαν τον κύριο ρόλο. Λόγο όμως της στροφής που πραγματοποιείται αυτή την εποχή προς την κοινωνιολογική αναζήτηση των μορφών, κατά τους Smithsons, σε κάθε κοινότητα, η ιεραρχία των ανθρώπινων σχέσεων έπρεπε να στήνεται πάνω σε μια ιεραρχία χωρικών στοιχείων: κατοικία, δρόμος, περιοχή (γειτονιά), πόλη προσαρμοσμένων στις συνθήκες της εποχής. Τότε δημιουργείται η έννοια του "cluster" ως «ιεραρχημένο σύνολο αντικειμένων», καθώς και το μοντέλο του "cluster city", το οποίο αναφέρεται σε «οποιαδήποτε, μικρή ή μεγάλη, συνάθροιση κτιρίων με διακριτή δομή». Οπότε σύμφωνα και πάλι με τους Smithsons, στόχος ήταν η δημιουργία καινοτόμων μορφών "cluster" τα οποία θα ικανοποιούσαν την ιεραρχία των ανθρώπινων σχέσεων σε μία συγκεκριμένη κοινωνία (Γοσποδίνη Α., 1998).

Από την άλλη πλευρά υπό την επιρροή της περιβαλλοντικής ψυχολογίας, ο Gordon Cullen διατύπωσε την θεωρία ότι το αστικό περιβάλλον παράγει συναισθηματική αντίδραση στο χρήστη, συνειδητά ή ασυνείδητα, που δημιουργείται μέσω της οπτικής αντίληψης του χώρου (optics), της αίσθησης μέσα στο χώρο (place) και του περιεχομένου, νοήματος του χώρου (content) (Γοσποδίνη Α., 1998).

Στην ίδια βάση της περιβαλλοντικής ψυχολογίας ο Kevin Lynch διατύπωσε μια θεωρία, κεντρική έννοια της οποίας ήταν οι "περιβαλλοντικές εικόνες". Αυτές, σύμφωνα με τον Kevin Lynch, αποτελούν «προϊόν μιας αμφίδρομης σχέσης μεταξύ ατόμου και αστικού περιβάλλοντος». Επίσης η περιβαλλοντική εικόνα διαρθρώνεται από τρεις ιδιότητες των φυσικών αντικειμένων του αστικού περιβάλλοντος: την ταυτότητα που διαχωρίζει τα αντικείμενα ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, τη δομή που αφορά στις σχέσεις των αντικειμένων και το νόημα που αναφέρεται στη συνειρμική σύνδεση των αντικειμένων. Τέλος με βάση τις περιβαλλοντικές εικόνες, τα φυσικά αντικείμενα από τα οποία αποτελείται ο χώρος διακρίνονται σε 5

κατηγορίες: τις διαδρομές, τα όρια, τις περιοχές, τους τόπους σύγκλισης, συγκέντρωσης, σύνδεσης στοιχείων και τα τοπόσημα (Γοσποδίνη Α., 1998).

Από τα μοντέλα της δεκαετίας '60 και '70 μεγάλη απήχηση είχε το cluster city που εφαρμόστηκε κυρίως σε νέες πόλεις και επεκτάσεις πόλεων, όπου ο αστικός ιστός είχε τη μορφή «κλαδιών δέντρου» με μεσαίου και χαμηλού ύψους κτίρια, ενώ οι δρόμοι, αλλά και οι πλατείες παρουσίαζαν μεγάλη ποικιλομορφία γι' αυτό και χαρακτηρίστηκαν ως "generic street" και "generic-enclosure" αντίστοιχα (Γοσποδίνη Α., 1998).

### 1.5. ΜΕΤΑΜΟΝΤΕΡΝΟ ΚΙΝΗΜΑ

Ο Charles Jencks το 1977 πρωτοχρησιμοποίησε τον όρο «μεταμοντέρνο» ("post modern") προκειμένου να εκφράσει με τον ίδιο τρόπο ορισμένες διαφορετικές αναδυόμενες τάσεις στον αρχιτεκτονικό και αστικό σχεδιασμό, οι οποίες είχαν κριτική στάση στις αρχές του Μοντέρνου Κινήματος. Στο τέλος της δεκαετίας του '70, οι περισσότερες θεωρητικές και σχεδιαστικές προσεγγίσεις της αρχιτεκτονικής και του αστικού σχεδιασμού είχαν συσπειρωθεί γύρω από τρία ζητήματα:

- την κριτική στην Μοντέρνα πόλη, στα χαρακτηριστικά και την ποιότητα του αστικού χώρου που δημιούργησαν οι ιδέες του φονξιοναλισμού
- την αυτονομία του αρχιτεκτονικού και πολεοδομικού αντικειμένου (προσέγγιση των εννοιών (κτίριο, οικισμός, πόλη) στο πλαίσιο της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομίας και όχι με τη βοήθεια άλλων επιστημονικών πεδίων, όπως της κοινωνιολογίας και της περιβαλλοντικής ψυχολογίας)
- την κατάργηση του «προγράμματος» ("programme") δηλαδή την «απόρριψη του λειτουργικού προκαθορισμού της μορφής του αντικειμένου» και την αντικατάστασή του από τον «τύπο» ("type") στη διαδικασία του σχεδιασμού (Γοσποδίνη Α., 1998).

Στο πλαίσιο των παραπάνω ζητημάτων αναπτύχθηκε και κυριάρχησε στη δεκαετία του '80, το κίνημα των «Ρασιοναλιστών» ή Μεταμοντέρνο Κίνημα, με βασικούς εκπροσώπους στο σχεδιασμό κυρίως τους Rob και Leon Krier, Maurice Cullot, Aldo Rossi, Rafael Moneo, Mario Botta, ενώ στη θεωρητική προσέγγιση των εννοιών κυρίως, τους Aldo Rossi, Rob Krier, Vidler, Colquhoun και Rowe. Αξίζει να τονιστεί ότι το κεντρικό δόγμα του κινήματος περιστρεφόταν γύρω από τις ιδέες της «Αναδόμησης» του αστικού χώρου ("urban space reconstruction") και της

«Αναβίωσης» του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης (“revitalisation of public spaces”) (Γοσποδίνη Α., 1998).

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω το κύριο εργαλείο στη διαδικασία του σχεδιασμού δεν είναι πλέον το «πρόγραμμα» αλλά ο «τύπος». Στη δεκαετία του '80 αναπτύχθηκαν πολλές διαφορετικές θεωρίες περί τύπου, οι οποίες θα μπορούσαν να ταξινομηθούν σε δύο άξονες, που εμφανίζουν αναλογία προς τις δύο ομάδες τυπολογικών θεωριών του 18<sup>ου</sup> αιώνα: α) ο «τύπος» ως μορφικό μοντέλο ή μόρφωμα, β) ο «τύπος» ως βαθύτερη δομή, δηλαδή ως οργανωτικές αρχές που διέπουν τη μορφή και τη συντάσσουν (Γοσποδίνη Α., 1998).

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι δύο άξονες προσέγγισης της έννοιας του τύπου και οι βασικοί εκπρόσωποι αυτών.

**Πίνακας 1:** Δύο άξονες προσέγγισης της έννοιας του τύπου

	<b>ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ Α</b>	<b>ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ Β</b>
	<b>Ο «ΤΥΠΟΣ» ΩΣ ΜΟΡΦΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ</b>	<b>Ο «ΤΥΠΟΣ» ΩΣ ΒΑΘΥΤΕΡΗ ΔΟΜΗ</b>
<b>Ο τύπος είναι</b>		
<b>1.</b>	έννοια άμεσα συνδεδεμένη με τη μορφή του αντικειμένου	έννοια που σχετίζεται με τις αρχές που διέπουν τη μορφή και τη συντάσσουν
<b>2.</b>	μεταβλητή οντότητα	αμετάβλητη οντότητα
<b>3.</b>	ιστορικά προσδιορισμένη οντότητα	δι-ιστορική οντότητα
<b>4.</b>	οντότητα ελεγχόμενη από τη λειτουργία του αντικειμένου	οντότητα αδιάφορη προς τη λειτουργία του αντικειμένου
<b>ΒΑΣΙΚΟΙ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ</b>	<b>KRIERS, MONEO, ROWE, VIDLER, COLQUHOUN</b>	<b>ROSSI, HILLIER</b>

**Πηγή:** Γοσποδίνη Α, 1998

Από τους παραπάνω δύο άξονες, αυτός που εμφανίστηκε επικρατέστερος στη διαδικασία του σχεδιασμού, ήταν εκείνος που προσεγγίζει τον τύπο ως μορφικό μοντέλο. Αυτό ίσχυε γιατί η προσέγγιση αυτή παρουσίαζε οικείες έννοιες και εργαλεία

τόσο ανάλυσης όσο και σύνθεσης των μορφών, όπως είναι η γεωμετρία και το ιστορικό νόημα. Έτσι, στα πλαίσια του Μεταμοντέρνου Κινήματος, ο τυπολογικός σχεδιασμός της πόλης κυριαρχήθηκε από την «αναπαραγωγή γεωμετρικών αρχέτυπων του παρελθόντος» (Γοσποδίνη Α., 1998).

Ο αστικός σχεδιασμός λοιπόν, γύρισε πίσω στις εικόνες της προ-μοντέρνας Ευρωπαϊκής πόλης και 'κινήθηκε' στο πλαίσιο των βασικών μορφολογικών στοιχείων του Baroque και του νεοκλασικού πολεοδομικού ιστού. Συγκεκριμένα ο σχεδιασμός προσανατολίστηκε στα εξής:

- το περιμετρικό οικοδομικό τετράγωνο με γεωμετρικά κανονικό σχήμα
- την πλατεία με γεωμετρικά κανονικό σχήμα
- τις αξονικές συμμετρικές συνθέσεις δρόμων και πλατειών με μνημειακότητα
- τη στοά στο ισόγειο των κτιρίων που έχουν πρόσοψη σε κύριο δημόσιο υπαίθριο χώρο (Γοσποδίνη Α., 1998).

#### 1.6. NEO-MONTERNO KINHMA (DECONSTRUCTION)

Στη συνέχεια στα τέλη της δεκαετίας του '80 εμφανίζεται το «Νεο-μοντέρνο» κίνημα Deconstruction κυριότεροι εκφραστές του οποίου ήταν οι Peter Eisenman, Zaha Hadid, Rem Coolhaas, Frank O. Gehry, Bernard Tschumi, Daniel Libeskind. «Το κίνημα Deconstruction συνιστά μια ριζοσπαστικά διαφορετική θεώρηση της κατασκευής, μια θεώρηση που αποδέχεται ότι οι ατέλειες και οι αντιφάσεις είναι ενδογενείς στην κατασκευή του χώρου. Βασικό εγχείρημα της νέας σχολής σχεδιασμού είναι να φέρει στην επιφάνεια ατέλειες και αντιφάσεις, να αντιπαραθέσει μορφολογικές επιλογές και να αποτελέσει αντίλογο και πρόκληση στην αρμονία, την ενότητα και τη σταθερότητα των γεωμετρικά κανονικών και καθαρών μορφών» (Γοσποδίνη Α., 1998).

Οι έννοιες που κυριαρχούν στο κίνημα του Deconstruction είναι αυτή της «συγχρονικότητας» και της «επικαιρότητας» του αρχιτεκτονικού και του πολεοδομικού αντικειμένου. Συγκεκριμένα οι deconstructionists θεωρούν ότι η ιδιότητα του αντικειμένου να αντανακλά το πνεύμα της εποχής, δηλαδή η συγχρονικότητα δεν είναι κάτι σταθερό και βέβαιο, αλλά είναι άγνωστο κατά πόσο και για ποιο χρονικό διάστημα μια κατασκευή θα μπορεί να θεωρείται σύγχρονη (Γοσποδίνη Α., 1998).

Τα βασικά στοιχεία που παρατηρούνται στις μορφές αυτού του κινήματος είναι η περίπτωση «μια μορφή να «υποδέχεται» μέσα της μια άλλη μορφή, μια μορφή να «τρώει» τμήμα μιας άλλης καθώς και η περίπτωση και οι δύο μορφές να αλλοιώνονται

προκειμένου να παραχθεί μια τρίτη μορφή». Επίσης όσον αφορά τον αστικό ιστό, παρατηρείται η απόρριψη της έννοιας της κεντρικότητας και της μνημειακότητας που υπήρχε κατά τις προηγούμενες δεκαετίες, αλλά εφαρμόζεται ομοιογένεια και κανονικότητα η οποία διακόπτεται από διάσπαρτα σημεία έντασης. Τέλος επιδιώκεται η έντονη μορφολογική αντιπαράθεση με την υφιστάμενη κατάσταση, δηλαδή δεν επιδιώκεται η προσαρμογή του αστικού ιστού στην τοπογραφία του εδάφους και την ευρύτερη περιοχή (Γοσποδίνη Α., 1998).

Το κίνημα του Deconstruction παρουσίασε περιορισμένη εφαρμογή, κυρίως λόγω του ότι πρόκειται για μια σχετικά πρόσφατη θεωρία, δεδομένου ότι η διάδοση της πραγματοποιήθηκε κατά τη δεκαετία του '90.

### 1.7. ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΠΟΛΗ

Κατά την ίδια περίπου περίοδο με το «Νεο-μοντέρνο Κίνημα», δηλαδή στα τέλη της δεκαετίας του '80 – αρχές δεκαετίας του '90 δημιουργούνται νέες τάσεις στην ανάπτυξη των πόλεων με την έννοια της πληροφορίας να παίζει κυρίαρχο ρόλο. Η τεχνολογία της πληροφορίας έχει ενισχύσει σημαντικά την οικονομία των πόλεων, συμβάλλοντας αρκετά στην αύξηση του κέρδους, καθώς και στην ενδυνάμωση της διεθνοποίησης. Η περιφερειακή και αστική γεωγραφία που προκύπτει χαρακτηρίζεται από χωρικές διαφοροποιήσεις όσον αφορά στην εργασία, με αποκέντρωση των λειτουργιών παραγωγής, με μεγάλη ευελιξία στην τοποθεσία, αλλά με τις βιομηχανίες της πληροφορίας να παραμένουν συγκεντρωμένες στο νέο αστικό περιβάλλον που δημιουργείται. Αυτό το νέο περιβάλλον συνεχίζει να ελέγχει τις σημαντικότερες αλυσίδες παραγωγής, ενώ σύμφωνα με τον Castells παρατηρείται κυριαρχία του δικτύου των πληροφοριακών ροών, χωρίς ο άνθρωπος να μπορεί να τις ελέγξει (Hall P., 1996).

Όσον αφορά στη δομή των πόλεων, η γεωγραφική ανακατανομή των εργοστασίων, των γραφείων και των υπηρεσιών, καθώς και η αναδιάρθρωση της οικονομίας έχουν οδηγήσει στην ανάγκη για κεντρική διαχείριση και έλεγχο στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις. Σ' αυτές τις πόλεις βρίσκονται εμπορικές τράπεζες, κέντρα διοίκησης επιχειρήσεων, μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί και υπάρχουν οι δυνατότητες παραγωγής καινοτόμων υπηρεσιών. Συμπερασματικά θα λέγαμε ότι η νέα δομή περιλαμβάνει όλα τα κέντρα διοίκησης και ελέγχου, τα οποία χωροθετούνται στα κέντρα των μητροπολιτικών περιοχών και ελέγχουν τις βιομηχανίες παραγωγής, οι

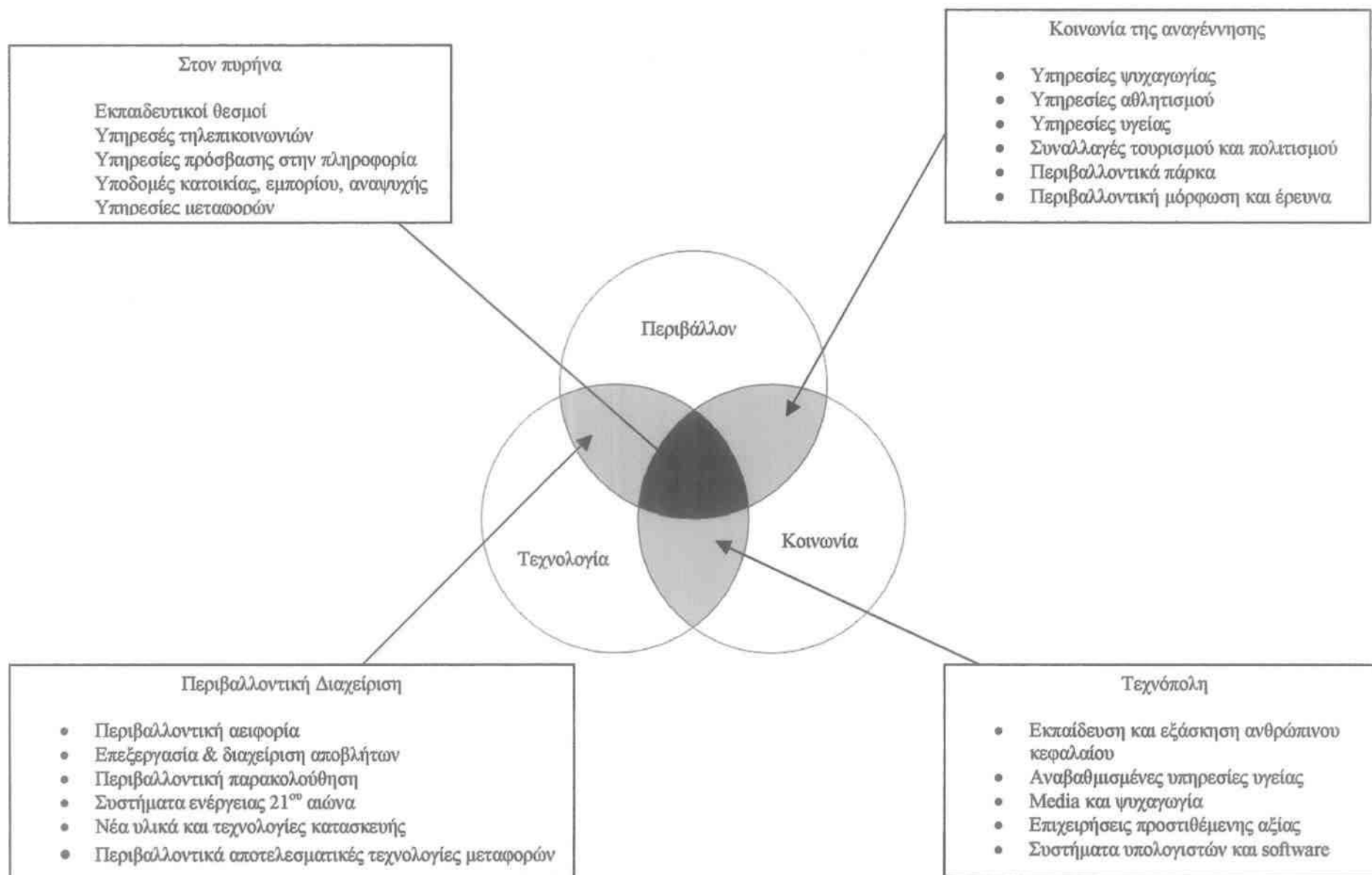
οποίες βρίσκονται στις περιοχές που διαθέτουν φθηνές πρώτες ύλες και εργατικό δυναμικό, ανεξάρτητα από την απόσταση (Hall P., 1996).

Παρ' όλ' αυτά με την εξάπλωση της τεχνολογίας, οι οικονομικές υπηρεσίες παύουν να αποτελούν την καθοριστική δύναμη. Αντίθετα, αυτό τον ρόλο θα αναλάβουν άλλοι τομείς, όπως είναι οι τέχνες, ο πολιτισμός και η αναψυχή, οι υπηρεσίες εκπαίδευσης και υγείας και ο τουρισμός. Το πιθανότερο, μάλιστα, είναι η υψηλή τεχνολογία να εφαρμοστεί και να προωθήσει τους δημιουργικούς τομείς για να δημιουργήσει νέες βιομηχανίες: πολυμέσα, νέους συνδυασμούς εκπαίδευσης και ψυχαγωγίας, εικονική πραγματικότητα, όλα φτιαγμένα από τη συνολική ψηφιοποίηση και την επακόλουθη συγχώνευση των άλλοτε διαχωρισμένων τεχνολογιών, όπως η δημοσιογραφία, οι τηλεπικοινωνίες και άλλα. Κατά τη δεκαετία του '90 εκδόθηκαν πολλά βιβλία (π.χ. *The Way Ahead* του Bill Gates's, το *City of Bits* του Bill Mitchell και το *Being Digital* του Nicholas Negroponte's), στα οποία οι συγγραφείς περιγράφουν έναν κόσμο στον οποίο η κάθε είδους ψηφιοποιημένη πληροφορία, ρέει αβίαστα και σε απεριόριστες ποσότητες, με την ταυτόχρονη μείωση του μεγέθους των μηχανημάτων, τα οποία μπορούν να λαμβάνουν, να ανταλλάσσουν και να επεξεργάζονται τις πληροφορίες (Hall P., 1996).

Το βασικό ερώτημα των σχεδιαστών αφορά την επιρροή στις πόλεις. Μία άποψη υποστηρίζει ότι η ροή της πληροφορίας θα αλλάξει τις ανάγκες των πόλεων: ο καθένας θα μπορεί να εκτελέσει οποιαδήποτε δραστηριότητα οπουδήποτε, όσο οι ψηφιακές συνδέσεις είναι διαθέσιμες. Η εκμάθηση από απόσταση θα αντικαταστήσει τα παραδοσιακά πανεπιστήμια, το εμπόριο από την οθόνη θα μπορούσε να αντικαταστήσει τη λειτουργία του χρηματιστηρίου και οι χειρουργοί θα μπορούσαν ακόμα και να εκτελούν εγχειρήσεις από το σπίτι σε ασθενείς που βρίσκονται εκατοντάδες μίλια μακριά (Hall P., 1996).

Αξίζει να σημειωθεί ότι πλέον οι υποδομές που σχετίζονται με την πληροφορία είναι αυτές που οι πόλεις προσπαθούν να αποκτήσουν και να εκσυγχρονίσουν, εφόσον ο πραγματικός αγώνας γίνεται για τον έλεγχο και όχι για τη χρησιμοποίηση της πληροφορίας. Σύμφωνα με τον Rothenberg το μεγαλύτερο κοινωνικό πρόβλημα που δημιουργείται με τις νέες τεχνολογίες τηλεπικοινωνιών είναι ότι δημιουργούμε κοινωνικο-οικονομικές τάξεις, που διακρίνονται σε αυτές που είναι πλούσιες σε τηλεπικοινωνίες και αυτές που είναι φτωχές σε τηλεπικοινωνίες.

**Διάγραμμα 1: Συνεργίες για τη νέα τεχνολογική πόλη**



**Πηγή:** Brotchie J., Batty M., Hall P., Newton P., 1991

Ό,τι ισχύει σε ατομικό επίπεδο ισχύει ακόμα περισσότερο στο επίπεδο της πόλης. Οι πόλεις που είναι πλούσιες από την άποψη των τηλεπικοινωνιών, σύμφωνα με τον Moss, γίνονται το κεντρικό νευρικό σύστημα για το διεθνές οικονομικό σύστημα (Brotchie J., Batty M., Hall P., Newton P., 1991).

Ακόμα η εκπαίδευση και το επίπεδο γνώσεων κάθε πόλης θα παίζει στρατηγικό ρόλο στην ανάπτυξή της, εφόσον τα πανεπιστήμια και γενικότερα οι σχολές, θα αποτελέσουν κέντρα πληροφόρησης και μεταφοράς γνώσης, ενώ ήδη μπορούν να συμβάλλουν στην αναζωογόνηση ορισμένων επιχειρήσεων και στην προώθηση της καινοτομίας. Επίσης, αυτό που πλέον παίζει σημαντικό ρόλο στις πόλεις δεν είναι η φυσική γεωμετρία, αλλά η ποιότητα ζωής, η οποία ανάμεσα σε άλλα, αναφέρεται στην ασφάλεια και τις υπηρεσίες πολιτισμικού περιεχομένου. Δηλαδή οι άυλες υποδομές κυριαρχούν, όπως τα δίκτυα συνεργασίας ανάμεσα σε οργανισμούς, επιστήμονες και άλλα (Brotchie J., Batty M., Hall P., Newton P., 1991).

Η νέα τεχνολογική πόλη θα είναι, λοιπόν, μια πόλη που θα διαθέτει τα προαναφερόμενα χαρακτηριστικά, όχι με μονοδιάστατο, αλλά με πολυδιάστατους τρόπους. Άλλοι ερευνητές δίνουν έμφαση στον τρόπο ζωής μέσα στη νέα τεχνολογική πόλη, ενώ άλλοι δίνουν περισσότερη έμφαση στα πανεπιστήμια και τα κέντρα έρευνας. Η δυσκολία στην δημιουργία ενός σεναρίου για την πόλη του μέλλοντος είναι να θέσουμε τις βάσεις της νέας πόλης σε ιδέες και ροές και όχι σε λειτουργίες (Brotchie J., Batty M., Hall P., Newton P., 1991).

Οι βασικές διαστάσεις της νέας τεχνολογικής πόλης περιλαμβάνουν τρία αλληλεξαρτώμενα πεδία: τεχνολογία, περιβάλλον, κοινωνία. Βέβαια αυτός ο τύπος της πόλης δεν έχει εμφανιστεί ακόμα στην Ευρώπη, παρά μόνο στην Ιαπωνία και την Αυστραλία. Τα τρία αυτά πεδία δημιουργούν ένα σύστημα το οποίο διαφοροποιεί την άποψη που έχουμε για την πόλη με τρεις διαφορετικούς τρόπους. Αρχικά, η πόλη σαν τεχνόπολη γίνεται μέρος μιας παγκόσμιας αλληλεξάρτησης. Δηλαδή η πόλη δεν εξυπηρετεί ικανοποιητικά τις ανάγκες των κατοίκων, παρά μόνο όταν αποτελεί μέρος ενός παγκόσμιου δικτύου. Μέσα στο νέο σύστημα της πόλης όλα τα συστατικά της μπορούν να εξυπηρετήσουν ανεξάρτητες λειτουργίες, χωρίς να προκαλείται αστική συμφόρηση και χωρίς την έλλειψη της ανθρώπινης αλληλεπίδρασης. Το ηλεκτρονικό



“zoning” θα αντικαταστήσει το φυσικό. Αυτό σημαίνει ότι η χωροθέτηση των λειτουργιών θα αποφασίζεται με βάση τις ροές πληροφορίας και δεδομένων και όχι με βάση το φυσικό καθορισμό του χώρου (Brotchie J., Batty M., Hall P., Newton P., 1991).

Ακόμα, για την ανάπτυξη της νέας πόλης σημαντικό ρόλο παίζει η περιβαλλοντική διαχείριση. Το περιβάλλον έχει γίνει περισσότερο θύμα, παρά στόχος της ανάπτυξης. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα, οι κοινωνίες να αποτελούν ένα «ανακάτωμα» μη συσχετιζόμενων λειτουργιών που δεν μπορούν να συνυπάρξουν αρμονικά. Η νέα πόλη σχεδιάζεται σαν αυτάρκης και αυτοσυντηρούμενη, καθώς επίσης και περιβαλλοντικά πειθαρχημένη. Τέλος, στη νέα πόλη οι τέχνες αποτελούν το κέντρο της ανάπτυξης της κοινωνίας και η παιδεία θα έχει το χαρακτηριστικό της ελεύθερης εισόδου και πρόσβασης. Ο στόχος της είναι η παροχή υπηρεσιών εκπαίδευσης, μέσα από «έξυπνα» σπίτια, «έξυπνα» γραφεία και «έξυπνες» κοινωνικές διευκολύνσεις, ενώ οι άνθρωποι μαθαίνουν πώς να συμβιώνουν και να εκμεταλλεύονται τα πλεονεκτήματα του παγκόσμιου πολιτισμού και των παγκόσμιων δυνατοτήτων (Brotchie J., Batty M., Hall P., Newton P., 1991).

### **1.8. ΒΙΩΣΙΜΗ ΠΟΛΗ**

Άλλο ένα θέμα που απασχόλησε τους σχεδιαστές στις αρχές της δεκαετίας του '90 ήταν η έρευνα για το τι δημιούργησε την έννοια της βιώσιμης αστικής ανάπτυξης. Το πρόβλημα ήταν ότι ενώ όλοι την υποστήριζαν δεν γνώριζαν τι ακριβώς σημαίνει. Συγκεκριμένα ο ορισμός της αειφορίας, που δόθηκε από την Brundtland το 1987 " η ανάπτυξη η οποία ικανοποιεί τις σημερινές ανάγκες χωρίς να εκθέτει τη δυνατότητα των μελλοντικών γενεών να ικανοποιήσουν τις δικές τους ανάγκες και φιλοδοξίες", δεν ξεκαθάριζε πως αυτό μπορεί αν εφαρμοστεί στην καθημερινή ζωή της αστικής κοινωνίας. Οι βασικοί στόχοι ήταν απλοί, δηλαδή το ότι πρέπει να αναπτύξουμε μορφές κτιρίων που εξοικονομούν ενέργεια και μειώνουν όσο το δυνατό περισσότερο τη ρύπανση. Πρέπει να ενθαρρύνουμε την ευκολία πρόσβασης χωρίς τη χρησιμοποίηση μηχανοποιημένων μέσων μεταφοράς, να προωθήσουμε τη χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς και να αναπτύξουμε νέα είδη καυσίμων που μολύνουν λιγότερο και που είναι οικονομικότερα από άποψη κατανάλωσης ενέργειας (Hall P., 1996).

## 1.9. ΜΕΤΑΠΟΛΗ

Το νέο αστικό τοπίο απασχολεί συστηματικά την κοινότητα των αρχιτεκτόνων και των πολεοδόμων, η οποία προσπαθεί να βρει εργαλεία προσέγγισης, κατανόησης και ερμηνείας, ώστε να επιτευχθούν σύγχρονες και επίκαιρες παρεμβάσεις σχεδιασμού. Η «αναδυόμενη πόλη» αποτελεί την προσπάθεια μιας ομάδας γάλλων ερευνητών που εστίασαν την προσοχή τους στην ερμηνεία των σύγχρονων αστικών μετασχηματισμών. Συγκεκριμένα επικεντρώθηκαν στις «προαστιακές αναπτύξεις, στην αύξηση της κινητικότητας και στις δυνατότητες επιλογής όσον αφορά τις μετατοπίσεις, στην ανανεωμένη έννοια της κεντρικότητας μέσα από την κατασκευή εμπορικών κέντρων και πολλαπλών αιθουσών θεάματος, σε μια νέα αντίληψη αστικότητας (γύρω από τους περιφερειακούς κόμβους, δίπλα σε υπεραγορές και κινηματογραφικές πολυαίθουσες), στις νέες μορφές κοινωνικής διαβίωσης, στον εντεινόμενο διαχωρισμό μεταξύ συμβολικών τόπων (ιστορικό κέντρο) και τόπων καθημερινής συχνότητας, στη νέα σχέση φύσης-πόλης μέσα από την «οργανωμένη φύση» ως συστατικό στοιχείο της πόλης, στη νέα σχέση πόλης-υπαίθρου, στη σημασία που αποκτούν οι έννοιες του εφήμερου και του μεταβατικού, και στην ανταπόκριση που βρίσκουν στην αρχιτεκτονική των εμπορικών κέντρων, των γραφείων, των εστιατορίων/ μπαρ και των ξενοδοχείων μέσα από σκηνογραφικές και ιστορικιστικές προσεγγίσεις, ή ακόμα, στις επιπτώσεις της πληροφορικής και των οπτικοακουστικών μέσων στο δημόσιο χώρο της πόλης». Η «αναδυόμενη πόλη» μοιάζει να προτιμά την ασυνέχεια, τη ρήξη, τις σχισμές, ως κατ'εξοχήν αστικά γνωρίσματα (ΑΓΕΤ Ηρακλής, 1998).

Πρόκειται λοιπόν για μια πόλη πολύ διαφορετική, όχι γιατί το επιπρόσθετο συμπλήρωμα της είναι αυτό της «προστιθέμενης πυκνότητας» ή της «περιφερειακής συγκέντρωσης», αλλά γιατί αποτελείται από εγκαταστάσεις προαστιακές, περι-αστικές, που μερικές φορές βρίσκονται αρκετά μακριά, σε μικρότερα υφιστάμενα αστικά κέντρα, τα οποία σχηματίζουν έναν διαχυμένο αστικό χώρο, επεκτεινόμενο, αποσπασματικό, ετερογενή, που δεν ανταποκρίνεται στην παραδοσιακή μορφή της πόλης ως «ορισμένο δομημένο σύνολο» (Περιοδικό Μετάπολις, 1997).

Σύμφωνα με τον ορισμό του François Ascher «μια μετάπολη είναι το σύνολο των χώρων όπου το σύνολο ή τμήμα των κατοίκων, των οικονομικών δραστηριοτήτων ή των

περιοχών βρίσκονται ενσωματωμένα στην καθημερινή λειτουργία μιας μητρόπολης. Μια μετάπολη αποτελεί γενικώς ένα λεκανοπέδιο εργασίας, κατοίκησης και δραστηριοτήτων. Οι χώροι που συνθέτουν μια μετάπολη, είναι κατ' ουσία ετερογενείς και όχι εξ ανάγκης συνεχείς. Μια μετάπολη περιλαμβάνει το λιγότερο μερικές εκατοντάδες χιλιάδες κατοίκους.» Η «μητροπολιτικοποίηση» και ο σχηματισμός μεταπόλεων αποτελούν προχωρημένες μορφές διαδικασιών αστικοποίησης που συνεχίζουν το ρυθμό τους, βασισμένες κυρίως, στους τρόπους και τις τεχνολογίες ανταλλαγής. Η μετάπολη αποτελεί μία ακόμα φάση – σε μια διαδικασία που δεν είναι ούτε γραμμική ούτε συνεχής- μία ακόμα μορφή αστικοποίησης αποτέλεσμα των νέων τεχνικών επικοινωνίας, συντήρησης και μετακίνησης των αγαθών, των ανθρώπων και των πληροφοριών (Περιοδικό Μετάπολις, 1997).

#### **1.10. ΤΗΛΕΠΟΛΗ**

Μία άποψη για την πόλη, όπως πρόκειται να διαμορφωθεί στο προσεχές μέλλον είναι η ιδέα της «Τηλέπολης», η οποία αποτελεί την παγκόσμια πόλη, πόλη της απόστασης και σ' αυτήν παρατηρείται μια νέα μορφή κοινωνικής αλληλεπίδρασης που αλλάζει βασικά συστατικά στοιχεία της κοινωνικής ζωής: παραγωγή, εργασία, εμπόριο, χρήμα, γράψιμο, σώμα, εικόνα, τις έννοιες του εδάφους και της μνήμης, καθώς και την πολιτική, την επιστήμη, τον πολιτισμό. Σύμφωνα με τον Ισπανό φιλόσοφο Javier Echeverría ο όρος «Τηλέπολη» αναγνωρίζει μια διαφορά μεταξύ των κλασικών μορφών κοινωνικής οργάνωσης (οικογένεια, εθνικές ομάδες, κόσμος, έθνη, κράτη κ.λ.π.) που θεμελιώνονται σε μια εδαφική βάση, στη γειτνίαση και την εγγύτητα των ανθρώπων και μιας νέας πόλης, στην οποία οι ανθρώπινες εξαρτήσεις καθορίζονται από πολίτες που βρίσκονται σε απόσταση μεταξύ τους. Η «Τηλέπολη» είναι μια μη-εδαφική ή από-εδαφικοποιημένη πόλη και η βασική δομή της είναι ένα δίκτυο ατόμων που ενώνει σημεία γεωγραφικά σκορπισμένα, αλλά συνδεδεμένα μέσω τεχνολογίας. Αυτή η νέα πόλη εναποτίθεται στα ήδη υφιστάμενα χωριά, πόλεις και μητροπόλεις δίχως να τα καταστρέφει, αλλά μεταλλάσσοντας ριζικά την οικιακή ζωή, με τη δημιουργία μιας μορφής ανοιχτής κοινωνίας που βασίζεται στους τηλεκατοίκους (ΑΓΕΤ Ηρακλής, 1998).

### 1.11. SMART CITIES

Ο όρος Smart Cities «έξυπνες πόλεις» σημαίνει Εργαλεία Αειφορικής Διαχείρισης Πόρων (Sustainable Management Action Resource Tools) στις Πόλεις (<http://www.smart-cities.net/>). Πρόκειται για ένα πολυσυζητημένο θέμα που απασχολεί κυρίως τις αμερικανικές πόλεις κατά τα τελευταία χρόνια, το οποίο όμως δεν έχει εφαρμοστεί πλήρως. Το όραμα τους είναι η επανοικοδόμηση των πόλεων μέσω της ολοκλήρωσης της επιστήμης, της τεχνολογίας, και των συστημάτων πληροφοριών, επιτυγχάνοντας ένα βέλτιστο εργασιακό περιβάλλον, το οποίο είναι καθαρό, αποδοτικό και ασφαλές. Τα συστήματα των πόλεων, όπως είναι η διαχείριση ενέργειας, η παροχή νερού, οι μεταφορές, η εργασία και η κατοικία, σχεδιάζονται, κατασκευάζονται και διατηρούνται χρησιμοποιώντας τα προηγμένα υλικά, τους αισθητήρες, την ηλεκτρονική και τα δίκτυα, τα οποία αλληλεπιδρούν με τις τεχνολογίες πληροφοριών και βελτιστοποιούνται από τους αλγορίθμους λήψης αποφάσεων (<http://www.bnl.gov/smartcities/>).

Ουσιαστικά, όταν μία πόλη ελέγχει όλες τις κρίσιμες υποδομές, δηλαδή δρόμους, γέφυρες, σήραγγες, αεροδρόμια, λιμάνια, επικοινωνίες, νερό, ενέργεια, ακόμη και σημαντικά κτίρια, μπορεί να βελτιστοποιήσει τη διαχείριση των πόρων της, να σχεδιάσει τις προληπτικές δραστηριότητες συντήρησης και να παρέχει ασφάλεια, μεγιστοποιώντας τις υπηρεσίες προς τους πολίτες της. Βέβαια βασική επιδίωξη αυτών των πόλεων είναι οι έξυπνες μετακινήσεις, δηλαδή η ελαχιστοποίηση των διαδρομών προς όφελος, τόσο της οικονομίας, όσο και του περιβάλλοντος (<http://www.carleton.ca/polecon/Smart%20Cities%20Presentations/Smart%20Cities%20-%20Myer%20Siemiatycki.htm>).

### 1.12. ΦΑΝΤΑΣΤΙΚΕΣ ΠΟΛΕΙΣ

Εκτός από τα παραπάνω μοντέλα πόλεων, τα οποία στηρίζονται σε ρεαλιστικές βάσεις και είναι δυνατή η υλοποίησή τους στο βραχυπρόθεσμο μέλλον, υπάρχουν και κάποιες ιδέες για την πόλη και τον τρόπο που αυτή θα εξελιχθεί στο μακροπρόθεσμο μέλλον. Μερικά ενδεικτικά παραδείγματα φανταστικών πόλεων είναι η «πόλη του διαστήματος» (Space City), η «πόλη επιστημονικής φαντασίας» (Science Fiction City), καθώς και η «Victory City».

Όσον αφορά στην «πόλη του διαστήματος», η άποψη που επικρατεί είναι ότι στο μακροπρόθεσμο μέλλον θα δημιουργηθούν πόλεις στο διάστημα, χωρίς όμως να μπορεί κανείς να προβλέψει τεκμηριωμένα τη δομή τους. Υποστηρίζεται λοιπόν ότι ένας λόγος που θα οδηγήσει στη διαφυγή προς το διάστημα, είναι η υπερβολική αύξηση του πληθυσμού της γης, πράγμα το οποίο σημαίνει ότι σε μερικά χρόνια είναι πιθανόν να μην υπάρχει επαρκής χώρος για όλους. Επίσης επικρατεί μία μεγάλη ανασφάλεια για το μέλλον του πλανήτη μας, γεγονός το οποίο οδηγεί στην προσπάθεια ανεύρεσης εναλλακτικών λύσεων.

**Εικόνα 6:** Παράδειγμα μίας πόλης επιστημονικής φαντασίας.



Πηγή : <http://cygo.com/gravity.html>

Σχετικά με την «πόλη επιστημονικής φαντασίας» θα λέγαμε ότι εκφράζεται περισσότερο μέσα από την λογοτεχνία και τον κινηματογράφο, παρουσιάζοντας τις ουτοπικές μελλοντικές πόλεις ως αποτέλεσμα των πιθανών κινδύνων που πρόκειται να

αντιμετωπίσει η γη, είτε λόγω των «υπερβολών», είτε λόγω της εξέλιξης της τεχνολογίας. Κατά κανόνα οι πόλεις παρουσιάζονται ως θέσεις σύγκρουσης, εγκλήματος, ρύπανσης και μεγάλου διαχωρισμού των κοινωνικών τάξεων. Μία χαρακτηριστική ταινία που βλέπει κατ' αυτόν τον τρόπο την πόλη είναι το *Blade Runner* (1982). Πρόκειται για μια ταινία, η οποία παρουσιάζει το μέλλον μιας Αμερικανικής πόλης, όπως θα εξελιχθεί μετά από 60 χρόνια. Σ' αυτήν η τεχνολογία έχει φτάσει σε τέτοιο επίπεδο, όπου δημιουργούνται robots-αντίγραφα ανθρώπων, τα οποία χρησιμοποιούνται για να κάνουν τις πιο βαρετές και επικίνδυνες δουλειές τους. Η πόλη, το μοντέλο της οποίας είναι εμπνευσμένο από το Hong Kong, αποτελείται από μία πυκνοκατοικημένη μάζα κτιρίων με ύψος που ξεπερνάει τα σύννεφα, είναι σκοτεινή, ο καιρός είναι πάντα συννεφιασμένος και βροχερός, ενώ το μόνο φωτεινό σημείο είναι κάποιες διαφημίσεις που προσφέρουν τη δυνατότητα εγκατάστασης σε άλλους παραδεισένιους κόσμους. Στα υψηλότερα σημεία των κτιρίων κατοικεί η ανώτερη τάξη, εφόσον μόνο από εκεί φαίνεται ο ήλιος (<http://www.levity.com/markdery/ESCAPE/VELOCITY/author/davis.html>).

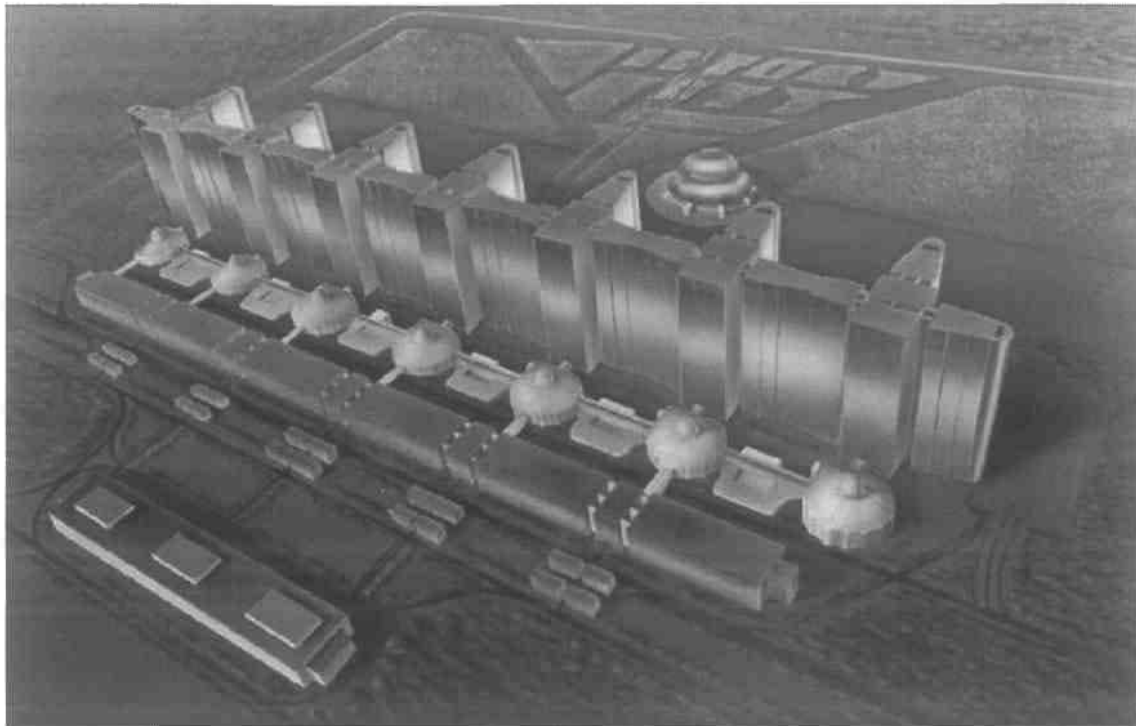
Αξίζει να σημειωθεί ότι σε μία άλλη χαρακτηριστική ταινία, το *Metropolis*, που παρουσιάζει τη μελλοντική πόλη του 2000, βλέπουμε ότι η εργατική τάξη ζει και εργάζεται σε έναν υπόγειο σκοτεινό κόσμο, ενώ η υψηλή τάξη ζει στον επίγειο παράδεισο. Λαμβάνοντας το νόημα της ταινίας μεταφορικά, θα μπορούσαμε να πούμε ότι έχει εφαρμοστεί κατά ένα βαθμό στις σημερινές μεγάλες πόλεις, οπότε δημιουργείται η ανασφάλεια, ότι μπορεί να συμβεί κάτι αντίστοιχο στις πόλεις που φανταζόμαστε σήμερα ως μελλοντικές (<http://www.levity.com/markdery/ESCAPE/VELOCITY/author/davis.html>).

Όσον αφορά στην *Victory City*, αποτελεί ιδέα του Orville Simpson II, ο οποίος ελπίζει ότι η πόλη του μέλλοντος θα χτιστεί το συντομότερο δυνατό προς όφελος της ανθρωπότητας και των μελλοντικών γενεών. Πρόκειται για μια πόλη χτισμένη από την αρχή στη φυσική επαρχία, στην οποία ο ανεφοδιασμός τροφίμων προέρχεται από τα αγροκτήματά της στην περιβάλλουσα επαρχία, από τα θερμοκήπια και τις δεξαμενές ψαριών. Είναι σε θέση να φιλοξενήσει μέχρι 332.000 κατοίκους σε έκταση μόνο 3 τετραγωνικών μιλίων. Αποτελείται από 5 κτίρια, 102 ορόφων το καθένα. Τα κτίρια

συνδέονται μεταξύ τους σε κάθε όροφο με κεκλιμένες ράμπες (<http://www.victorycities.com/tour/>).

Κάτω από μια στέγη υπάρχουν τα κατοικημένα διαμερίσματα, τα εμπορικά γραφεία, οι επιχειρήσεις, οι χώροι αναψυχής, οι καφετέριες και πλήθος άλλων εγκαταστάσεων. Επιπλέον, λόγω του συμπαγούς και αποδοτικού σχεδίου της, μειώνονται κατά 95-100% οι απαραίτητες για μία πόλη υποδομές (δρόμοι, χώροι στάθμευσης, φωτεινοί σηματοδότες, καλώδια κ.α.) και τα χρησιμοποιούμενα μεταφορικά μέσα, οπότε λόγω των παραπάνω επέρχεται μείωση και στην ατμοσφαιρική ρύπανση, τα τροχαία ατυχήματα και άλλα. Η σύνδεση της Victory City με την υπόλοιπη χώρα πραγματοποιείται με σιδηρόδρομους, προκειμένου να μειώνεται η ατμοσφαιρική ρύπανση και να εξασφαλίζεται μεγαλύτερη ασφάλεια. Επίσης, δεύτερη εναλλακτική λύση μεταφοράς των κατοίκων αποτελούν τα ελικόπτερα, εφόσον στις στέγες των κτιρίων υπάρχουν ελικοδρόμια (<http://www.victorycities.com/tour/>).

#### **Εικόνα 7 : Victory City**



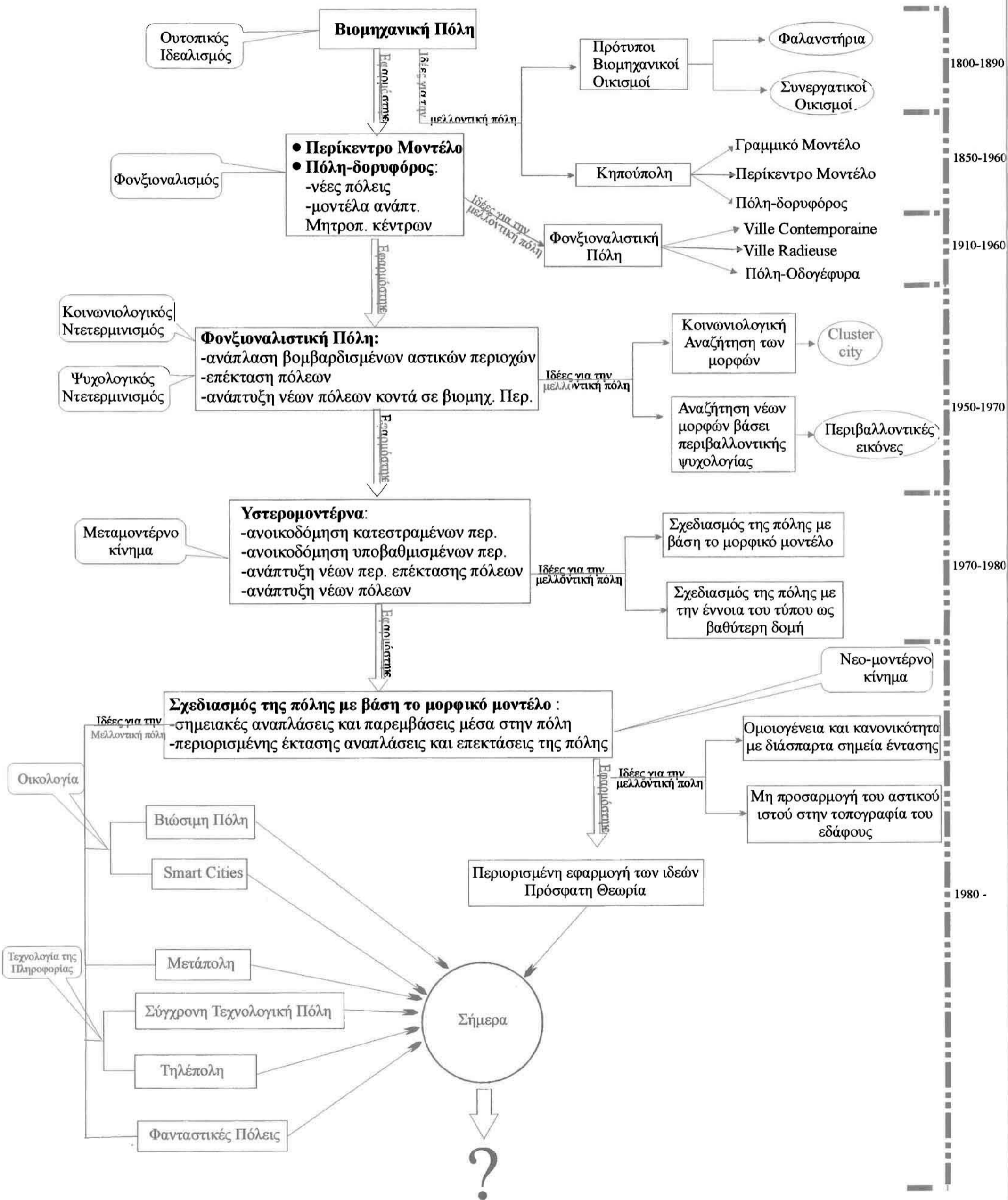
Πηγή: <http://www.victorycities.com/tour/>

### **1.13. ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ΤΩΝ ΙΔΕΩΝ ΠΕΡΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΟΛΗΣ**

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζεται διαχρονικά η εξέλιξη των ιδεών περί μελλοντικής πόλης, που αναλύθηκε στο 1<sup>ο</sup> Μέρος. Αριστερά φαίνονται οι έννοιες – κινήματα που επηρέασαν την πόλη σε κάθε εποχή, και ουσιαστικά, διαμόρφωσαν τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι έβλεπαν την μελλοντική πόλη, δίνοντας της κάθε φορά την επιθυμητή μορφή. Στον κορμό του διαγράμματος βλέπουμε τον τρόπο εφαρμογής των εν λόγω «ιδεών» και τις μορφές με τις οποίες εκφράστηκαν.



**Διάγραμμα 2: Διαχρονική Εξέλιξη των Ιδεών περί Μελλοντικής Πόλης**



# ΜΕΡΟΣ 2ο

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σ' αυτό το τμήμα της εργασίας εξετάζουμε τόσο κάποιες σημειακές παρεμβάσεις και αναπλάσεις, όσο και τη διάρθρωση του χωρικού σχεδιασμού στις τρεις σημαντικότερες μητροπολιτικές περιοχές της δυτικής Ευρώπης, δηλαδή στο Λονδίνο, στο Παρίσι και στο Βερολίνο, καθώς και στην Αθήνα. Αρχικά, παρουσιάζονται, με χρονολογική σειρά, κάποια αντιπροσωπευτικά έργα του παρελθόντος, στα πλαίσια των Κινημάτων-Θεωριών που αναφέρθηκαν στο 1<sup>ο</sup> Μέρος, ώστε να αντιληφθούμε το όραμα των ανθρώπων κάθε εποχής για τη μελλοντική πόλη, όπως αυτό προκύπτει από τις κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες που επικρατούσαν και στη συνέχεια, αναφέρονται τα σύγχρονα μεγάλα έργα που παίζουν καθοριστικό ρόλο στην εξέλιξη των εν λόγω πόλεων. Ουσιαστικά, η εξέταση των σημειακών αστικών παρεμβάσεων αναδεικνύει τα έντονα χαρακτηριστικά της εικόνας μιας πόλης, οι αναπλάσεις αποτελούν εφαρμογή πολεοδομικού σχεδιασμού σε μικρή κλίμακα και επηρεάζουν όλους τους τομείς δραστηριότητάς της, ενώ ο ρόλος του χωρικού σχεδιασμού συνίσταται στην ολοκληρωμένη παρέμβαση στο χώρο με ένα σύνολο εργαλείων που έχουν χαρακτήρα σχεδίου, πλαισίου ή οδηγίας. Μ' αυτό τον τρόπο στοχεύουμε να διαμορφώσουμε μία πλήρη άποψη το πώς εξελίσσεται η πόλη, τι επιδιώκει για το μέλλον και ποιές προτεραιότητες θέτει για τον 21<sup>ο</sup> αιώνα.

Βέβαια, πρέπει να διευκρινιστεί, ότι η πλειοψηφία των σύγχρονων αστικών παρεμβάσεων δεν μπορεί να ενταχθεί με βεβαιότητα σε κάποιο κίνημα, αφού τα περισσότερα δέχτηκαν επιρροές από το Υστερομοντέρνο και το Μεταμοντέρνο κίνημα, ενσωματώνουν όμως και πολλά νέα χαρακτηριστικά, που βασίζονται στη χρήση των νέων τεχνολογιών. Εξάλλου, οι απόψεις των ειδικών σχετικά με το ποιο από τα σύγχρονα έργα αντιπροσωπεύει το Υστερομοντέρνο ή το Μεταμοντέρνο κίνημα δίστανται, οπότε η προσπάθεια διαχωρισμού τους θα μπορούσε να οδηγήσει σε λανθασμένα συμπεράσματα. Η ένταξη λοιπόν, των έργων σε κάποιο κίνημα θα γίνει μόνο στις περιπτώσεις που αυτό είναι εμφανές.

Όσον αφορά στο σχεδιασμό, αρχικά, κρίθηκε απαραίτητο να αναφερθεί το πρώτο σημαντικό ολοκληρωμένο σχέδιο, που καθόρισε τη μορφολογία του αστικού ιστού στην κάθε πόλη και στη συνέχεια να γίνει μία σύντομη περιγραφή του σημερινού συστήματος

χωρικού σχεδιασμού σε κάθε χώρα, καταλήγοντας στα τελευταία σχέδια που έχουν συνταχθεί για την κάθε πρωτεύουσα.

Ακόμα, θα εξετασθούν οι περιπτώσεις εφαρμογής των κινήματων έως και το κίνημα Deconstruction, αφού οι πιο πρόσφατες ιδέες για τη μελλοντική πόλη δεν έχουν ολοκληρωμένη εφαρμογή έως σήμερα, ενώ τα αποτελέσματά τους θα γίνουν εμφανή σε μερικές δεκαετίες. Συγκεκριμένα, η ιδέα της βιώσιμης πόλης βρίσκει εφαρμογή σε μικρές πόλεις, που δεν αντιμετωπίζουν σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα κι έτσι είναι δυνατό να επιτευχθεί ισορροπία ανάμεσα στην προστασία του περιβάλλοντος και την οικονομική τους ανάπτυξη, ενώ μπορούν να συμμορφωθούν πιο εύκολα με τις αρχές της Local Agenda 21, σε αντίθεση με τα μητροπολιτικά κέντρα της Ευρώπης. Όσον αφορά στις Smart Cities, την Μετάπολη, την Σύγχρονη Τεχνολογική Πόλη και την Τηλεπολη, έχουν γίνει κάποια βήματα για την εφαρμογή τους, χωρίς όμως να υπάρχει ολοκληρωμένο δείγμα στις περιοχές μελέτης. Τέλος, οι φανταστικές πόλεις υφίστανται αποκλειστικά ως ιδέα, αλλά η πραγματοποίησή τους απέχει αρκετά από την σημερινή πραγματικότητα.

## **1. ΛΟΝΔΙΝΟ**

### **1.1. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**

Το Λονδίνο είναι η πρωτεύουσα του Ηνωμένου Βασιλείου και η μεγαλύτερη πόλη στην Ευρώπη. Βρίσκεται στην Νοτιο-Ανατολική Αγγλία, έχει έκταση μεγαλύτερη από 620 τετραγωνικά μίλια και πληθυσμό περίπου 7,3 εκατομμύρια, από τα οποία τα 2,7 περίπου κατοικούν στο κέντρο. Ο πληθυσμός του μιλάει περίπου 300 γλώσσες και περισσότερο από το 30% των κατοίκων είναι μετανάστες 1<sup>ης</sup>, 2<sup>ης</sup> και 3<sup>ης</sup> γενιάς. Το 24% του συνολικού πληθυσμού της πόλης αποτελείται από μειονότητες. Έχει περισσότερη ανεργία από τη Σκωτία και τη Βόρεια Ιρλανδία και διπλάσιο αριθμό αστέγων από αυτόν που είχε πριν δέκα χρόνια (<http://www.infolondon.co.uk/get-here.php>).

Η πόλη εξυπηρετείται από 3 μεγάλα αεροδρόμια, το Heathrow, το Gatwick and το Stansted, καθώς και από 2 μικρότερα, το Luton και το London City. Επιπλέον διαθέτει

πολλούς τοπικούς, περιφερειακούς, εθνικούς και διεθνείς σιδηρόδρομους καθώς και Μετρό (<http://www.infolondon.co.uk/get-here.php>).

Η πόλη περιλαμβάνει 32 δήμους και την πόλη του Λονδίνου (City of London), που αποτελεί το οικονομικό κέντρο. Είναι μία δονούμενη και κοσμοπολίτικη πρωτεύουσα, η οποία στεγάζει σημαντικές επιχειρήσεις και παρέχει πολιτιστικές ευκαιρίες. Έχει ένα τελείως διαφορετικό οικονομικό προφίλ από το υπόλοιπο Ηνωμένο Βασίλειο και κυριαρχούν σ' αυτό οι οικονομικές και επιχειρηματικές υπηρεσίες. Θεωρείται κέντρο καινοτομίας και πληροφορίας. Κατατάσσεται μαζί με τη Νέα Υόρκη και το Τόκιο στα τρία σημαντικότερα παγκόσμια οικονομικά κέντρα (<http://www.londoncf.org/aboutLondon.html>). Το γεγονός ότι η πόλη έχει κερδίσει την υπεροχή της στο παγκόσμιο οικονομικό προσκήνιο, δεν είναι ένα τυχαίο φαινόμενο, εφόσον, κατά τη διάρκεια των αιώνων, έχει αναπτυχθεί σε ένα κλίμα πολιτικής σταθερότητας και έχει συνεχίσει να προωθεί τη φήμη της για οικονομική καινοτομία, αξιοπιστία, ευελιξία, αποδοτικότητα και επαγγελματισμό. Οι διεθνείς οικονομικές συναλλαγές που πραγματοποιεί είναι αξιοπρόσεκτες, διότι επηρεάζουν τις οικονομικές εξελίξεις σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ αποτελεί το κέντρο με τη μεγαλύτερη ζήτηση για επενδύσεις στην Ευρώπη ([http://www.cityoflondon.gov.uk/business\\_city/global\\_powerhouse.htm](http://www.cityoflondon.gov.uk/business_city/global_powerhouse.htm)).

Αξίζει να σημειωθεί, ότι η πόλη δεν αποτελεί μόνο επιχειρηματικό και οικονομικό κέντρο, αλλά και κέντρο πολιτισμού, αφού διαθέτει πολλούς εκθεσιακούς και συναυλιακούς χώρους, θέατρα και μουσεία. Επίσης, διαθέτει μεγάλο εύρος αθλητικών δραστηριοτήτων. Χρηματοδοτεί σε μεγάλο βαθμό τον τομέα των τεχνών και δίνει ιδιαίτερη σημασία στη συντήρηση ενός μεγάλου αριθμού ιστορικών μνημείων ([http://www.cityoflondon.gov.uk/leisure\\_heritage/index.htm](http://www.cityoflondon.gov.uk/leisure_heritage/index.htm)).

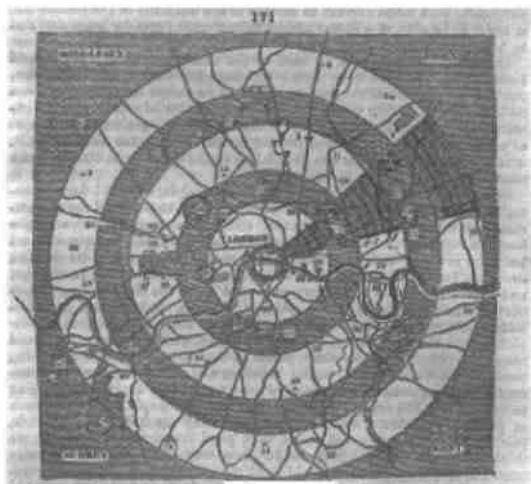
Παρόλ' αυτά πρόκειται για μία πόλη των άκρων, αφού πολλοί κάτοικοι και συνοικίες της πόλης αποκλείονται από τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από την ακμάζουσα οικονομία του. Αξίζει να σημειωθεί ότι πολλές συνοικίες υποφέρουν από στέρηση και φτώχεια (<http://www.londoncf.org/aboutLondon.html>).

## 1.2. ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

### 1.2.1. Αντιπροσωπευτικά Παραδείγματα του Παρελθόντος στα πλαίσια των Κινημάτων-Θεωριών

Το κίνημα του **Ουτοπικού Ιδεαλισμού** επηρέασε το Λονδίνο από πολεοδομική άποψη, κυρίως, με την εφαρμογή της ιδέας των Κηπουπόλεων. Χαρακτηριστικό είναι το σχέδιο του John Claudius για το Λονδίνο (1829), το οποίο δεν εφαρμόστηκε, διότι δεν ήταν δυνατό να κατεδαφιστούν οι κατοικίες υψηλών εισοδημάτων που ήταν χωροθετημένες στο κέντρο της πόλης, ώστε να δημιουργηθεί μία ζώνη με κυβερνητικά γραφεία και κεντρικά γραφεία διοίκησης και ελέγχου. Το σχέδιο προέβλεπε τη δημιουργία διαδοχικών ζωνών: Στο κέντρο υπήρχε ζώνη με κεντρικά γραφεία και υπηρεσίες, ακολουθούσε μία μικρή ζώνη πρασίνου, «οικοδομήσιμη» ζώνη πάχους 1 μιλίου και ζώνη πρασίνου πάχους 0,5 μιλίου. Το σχέδιο συνεχιζόταν με τη διαδοχική επανάληψη των δύο τελευταίων ζωνών, έως ότου μία από αυτές να φτάσει στη θάλασσα (<http://www.londonlandscape.gre.ac.uk/1829.htm>).

**Εικόνα 8 :** Το σχέδιο του John Claudius για το Λονδίνο



Πηγή : <http://www.londonlandscape.gre.ac.uk/1829.htm>

Στη συνέχεια, ο Raymond Unwin προσπάθησε να εφαρμόσει την ιδέα της «πόλης-δορυφόρου» (satellite city), που αποτελεί μοντέλο της **Κηπούπολης**, στην ευρύτερη περιοχή του Λονδίνου (Greater London Area), με το ακτινωτό διάγραμμα του

Howard. Πρότεινε, λοιπόν, την εγκατάσταση στην κεντρική πόλη των σημαντικών διοικητικών υπηρεσιών και κάποιων περιοχών κατοικίας για εκείνους που θα δουλεύουν σ' αυτές και τη δημιουργία τεσσάρων τομέων (έναν για την βιομηχανία και τρεις για την κατοικία) στις κηπουπόλεις της περιφέρειας (Γοσποδίνη Α., 1995). Παράδειγμα εφαρμογής της παραπάνω ιδέας αποτελεί το Letchworth, το οποίο βρίσκεται σε απόσταση περίπου 30 μιλίων από το Λονδίνο. Η πραγματοποίηση του σχεδίου αντιμετώπισε δυσκολίες, δεδομένου ότι οι κάτοικοι που εγκαταστάθηκαν στην πόλη, δεν προέρχονταν από την εργατική τάξη, όπως είχαν σχεδιάσει οι Howard, Unwin and Parker. Άρχισε να αναπτύσσεται ουσιαστικά, μετά το 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο, οπότε και αποτέλεσε μία από τις «νέες πόλεις» κοντά στο Λονδίνο. Τελικά, αυτό που πραγματοποιήθηκε ήταν η δημιουργία μίας «νέας πόλης» το 1902 (Letchworth), που εξελίχθηκε σε «πόλη-δορυφόρο» του Λονδίνου, και όχι η επέκταση της κηπούπολης (Λονδίνο), ώστε να δημιουργηθεί ένα σύνολο «πόλεων-δορυφόρων» ([http://www.nai.nl/regie\\_e/old/letch3\\_e.html](http://www.nai.nl/regie_e/old/letch3_e.html)).

Επίσης, ο Raymond Unwin, το 1907, επιχείρησε να συνδέσει το μοντέλο της περίκεντρης κηπούπολης με συγκεκριμένες μορφές αστικού ιστού. Σχεδίασε λοιπόν, το προάστιο Hamstead του Λονδίνου, το οποίο κατά τον Lewis Mumford αποτελεί "αριστούργημα και καλλιτεχνικό θρίαμβο". Το σχέδιο κάνει άριστη χρήση της τοπογραφίας και η κεντρική του πλατεία θεωρείται η καλύτερη του εικοστού αιώνα στο Λονδίνο (<http://www.londonlandscape.gre.ac.uk/lguide/hampst1.htm>).

Πρόκειται για μία περιοχή κατοικίας, στην οποία οι αυστηροί σχεδιαστικοί περιορισμοί έχουν διατηρήσει τον αρχιτεκτονικό χαρακτήρα της περιοχής. Στην κατασκευή των σπιτιών χρησιμοποιήθηκαν παραδοσιακά χαρακτηριστικά γνωρίσματα και υλικά, που έδωσαν σε ολόκληρη την περιοχή την αίσθηση ενός εξοχικού χωριού. Το προάστιο χαρακτηρίζεται από καμπυλόγραμμους δρόμους, αδιέξοδα μονοπάτια, οικοδομικά τετράγωνα με διάφορα σχήματα, ενότητες κατοικιών χωροθετημένες στο εσωτερικό των οικοδομικών τετραγώνων γύρω από κοινόχρηστους υπαίθριους χώρους και κτίρια κατοικίας χωροθετημένα υπό διαφορετικές γωνίες ως προς το δρόμο. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί ότι επιδιώχθηκε η ανάμειξη των κοινωνικών τάξεων, ώστε στην ίδια

περιοχή να υπάρχει ποικιλία διαφορετικών κατοικιών (<http://britishexpats.com/arch/44/2001/9/44901>).

**Εικόνα 9** : Η κεντρική πλατεία του Hampstead



Πηγή : <http://www.londonlandscape.gre.ac.uk/lguide/hampst1.htm>

Παρατηρούμε λοιπόν, την προσπάθεια διαφυγής των κατοίκων από τις μέχρι τότε άθλιες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης. Εκτός από την προσπάθεια να έρθουν πιο κοντά στη φύση, αυξάνοντας το πράσινο μέσα στην πόλη και επεκτείνοντάς την προς την ύπαιθρο (προάστια), επεδίωκαν τη δημιουργία ενός φιλικού και ανθρώπινου περιβάλλοντος, που θα ερχόταν σε πλήρη αντίθεση με τη ζωή στα slums. Ουσιαστικά,



αυτό επιτεύχθηκε με την αποφυγή των τυποποιημένων σχημάτων και την καθιέρωση του «ελεύθερου» σχεδιασμού που έδινε την αίσθηση της μεγαλύτερης ευελιξίας.

Ο **Φονξιοναλισμός** εφαρμόστηκε στο Λονδίνο, κυρίως με τη μορφή της ανάπλασης αστικών περιοχών που καταστράφηκαν στη διάρκεια του πολέμου από βομβαρδισμούς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας ανάπλασης είναι η ανάπλαση της περιοχής Churchill Gardens το 1949. Η περιοχή, η οποία βρίσκεται στο Pimlico, στο κεντρικό Λονδίνο, σχεδιάστηκε για 6.500 κατοίκους και προορίστηκε τόσο για πυρηνικές οικογένειες, όσο και για μεμονωμένα άτομα που εργάζονται σ' αυτήν. Αποτελεί ένα ωραίο σύνολο κτιρίων που σχεδιάστηκε από τους Philip Powell και Hidalgo Moya και ανήκει στο Δήμο του Westminster. Οι κήποι Churchill είναι ένα μίγμα οικοδομικών τετραγώνων με δόροφα και 10όροφα κτίρια σε συνδυασμό με προσεγμένους κήπους. Συγκεκριμένα σε μία έκταση περίπου 12 εκταρίων χωροθετούνται ένα εμπορικό κέντρο, ένα εστιατόριο, τέσσερα δημόσια κτίρια, ένας υπόγειος χώρος στάθμευσης και κατοικίες, χτισμένα σε σειρές (<http://pubs.socialistreviewindex.org.uk/sr201/gibson.htm>, [http://www.lbhf.gov.uk/external/thamesstrategy/pdf/4\\_8.pdf](http://www.lbhf.gov.uk/external/thamesstrategy/pdf/4_8.pdf)). Επιπλέον το Churchill Gardens είναι μία πυκνοδομημένη περιοχή, στο κέντρο της πόλης, στην οποία έχουν κατασκευαστεί αξιοπρεπείς κατοικίες για ανθρώπους μεσαίων και χαμηλών εισοδημάτων, όπου δεν θυσιάζεται το φως, ο αέρας και η καλή ποιότητα ζωής. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι πρόκειται για μία περιοχή σχεδιασμένη ως Μοντέρνα ουτοπική κατοικία, όπου κυριαρχεί το φως, ο αέρας και το πράσινο, εμπνευσμένη από τις ιδέες του Le Corbusier κατά τη δεκαετία του '20 (<http://www.guardian.co.uk/Print/0,3858,3981515,00.html>).

Βλέπουμε λοιπόν ότι ο σχεδιασμός της περιοχής Churchill Gardens απευθυνόταν σε κατοίκους χαμηλών εισοδημάτων, κάτι που μελλοντικά δεν μπόρεσε να εφαρμοστεί, λόγω της αύξησης της αξίας της γης. Δηλαδή ενώ σχεδιαζόταν ένα μέλλον στο οποίο οι χαμηλότερες κοινωνικές τάξεις θα είχαν τις ίδιες δυνατότητες και την ίδια ποιότητα ζωής με τις υψηλότερες, η επιδίωξη αυτή δεν μπόρεσε να υλοποιηθεί. Επιπλέον παρατηρούμε ότι συνεχίζεται η προσπάθεια στέγασης μεγάλου αριθμού κατοίκων σε μικρή έκταση, εξασφαλίζοντας ταυτόχρονα την ύπαρξη επαρκών ελεύθερων χώρων. Αυτό επιτεύχθηκε

με τη δημιουργία πολυώροφων κτιρίων, τα οποία όμως άφηναν τους απαραίτητους χώρους πρασίνου.

**Εικόνα 10 :** Churchill Gardens

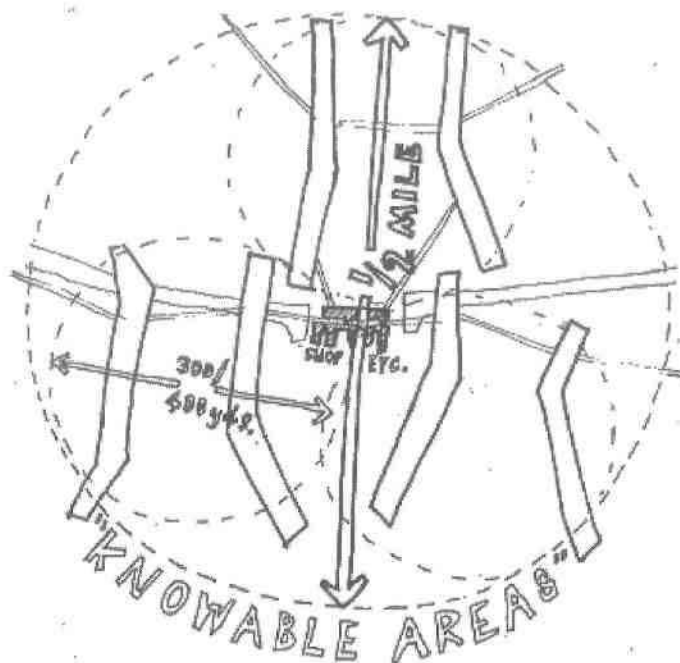


Πηγή: [http://www.lbhf.gov.uk/external/thamesstrategy/pdf/4\\_8.pdf](http://www.lbhf.gov.uk/external/thamesstrategy/pdf/4_8.pdf)

Κατά τις δεκαετίες '70 και '80 το Λονδίνο επηρεάστηκε από τις θεωρίες που αναπτύχθηκαν για την **Υστερομοντέρνα** πόλη, δηλαδή την Κοινωνιολογική Αναζήτηση των Μορφών και την Αναζήτηση Νέων Μορφών βάσει της Περιβαλλοντικής Ψυχολογίας. Συγκεκριμένα, οι επιρροές προήλθαν κατά κανόνα από τη δεύτερη θεωρία, με χαρακτηριστικά παραδείγματα τους κήπους Robin Hood και το κέντρο Brunswick (Γοσποδίνη Α., 1998).

Η συμβολή της Alison και του Peter Smithson στην εισαγωγή νέων ιδεών για την Υστερομοντέρνα πόλη, και κυρίως σε ζητήματα σχετικά με την κατοικία, ήταν ιδιαίτερα σημαντική για την ανάπτυξη της ιστορίας της βρετανικής νεωτεριστικής αρχιτεκτονικής. Χαρακτηριστικό παράδειγμα ήταν ο σχεδιασμός του Robin Hood Gardens, στο ανατολικό Λονδίνο που ολοκληρώθηκε το 1972 ([http://www.open2.net/modernity/4\\_7.htm](http://www.open2.net/modernity/4_7.htm)).

**Εικόνα 11** : Το σχέδιο του Robin Hood Gardens



Πηγή: <http://www.guardian.co.uk/Print/0,3858,4479893,00.html>

Πρόκειται για ένα συγκρότημα κατοικιών που περιλάμβανε 214 διαμερίσματα και μεζονέτες σε δύο οικοδομικά τετράγωνα κατασκευασμένα από τσιμέντο, ώστε να δημιουργούν φυσικά εμπόδια γύρω από τη ζώνη πρασίνου. Τα μεγάλα μπαλκόνια στον τρίτο όροφο των κτιρίων είχαν σαν σκοπό να καταστήσουν το σχέδιο κοινωνικά αποδεκτό και ελκυστικό. Παρά το γεγονός ότι φαινόταν πως το σχέδιο θα έχει επιτυχία, το αποτέλεσμα ήταν ακριβώς το αντίθετο. Συγκεκριμένα, παρατηρήθηκαν σημαντικά προβλήματα, όπως πλημμύρες, ληστείες και άλλα (<http://society.guardian.co.uk/urbandesign/story/0,11200,911182,00.html>). Επιπλέον, το σχέδιο καταδικάστηκε και θεωρήθηκε βάνανσο για το λόγο ότι περιλάμβανε τσιμεντένια κτίρια που έμοιαζαν με φυλακή και ο χώρος στον οποίο έγινε η παρέμβαση οδηγούσε στη σήραγγα Blackwall. (<http://www.guardian.co.uk/Print/0,3858,4479893,00.html>).

Σχετικά με το κέντρο Brunswick, το οποίο σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Patrick Hodgkinson και ολοκληρώθηκε το 1974, αποτελεί μία προσπάθεια αστικής ανάπτυξης με μικτές χρήσεις γης και περιλαμβάνει χαμηλά κτίρια υψηλής πυκνότητας,

καταστήματα, γραφεία, έναν κινηματογράφο και έναν χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων μέσα σε ένα μεγάλη κατασκευή από τσιμέντο και γυαλί. Οι κατοικίες είναι χτισμένες με το σύστημα pilotis και βρίσκονται πάνω από τεράστιους δημόσιους χώρους, δημιουργώντας αντικρουόμενα συναισθήματα (θαυμασμό ή απέχθεια) στους επισκέπτες.

**Εικόνα 12 :** Brunswick Center



Πηγή: <http://www.levittbernstein.co.uk/projects/brunswick.html>

Σήμερα το συγκρότημα αυτό αποτελεί ένα σημαντικό εμπορικό σύμπλεγμα στην περιοχή Bloomsbury. Τα 400 διαμερίσματα, δημόσια και ιδιωτικά, στεγάζουν έναν πολιτισμικά διαφοροποιημένο πληθυσμό και παρά το γεγονός ότι η συνοικία θυμίζει μία τσιμεντένια «ζούγκλα», είναι ένα αρκετά ελκυστικό μέρος για να ζήσει κανείς, λόγω της μορφολογίας της περιοχής αλλά και των εξυπηρετήσεων που προσφέρει (<http://www.thebrunswickproject.co.uk/>).

Η Υστερομοντέρνα Πόλη, όπως εκφράστηκε στο Λονδίνο, χαρακτηρίστηκε από τη μείωση του ύψους των κτιρίων στις περιοχές κατοικίας, την υιοθέτηση νέων μορφών στο σχεδιασμό των δρόμων και της πλατείας. Συγκεκριμένα, το Brunswick Center

περιλαμβάνει πεζοδρόμους κάτω από το σύστημα “pilotis” των κτιρίων, ενώ στο Robin Hood Gardens, η πλατεία αποκτά νέα μορφολογία, αφού σχηματίζεται από τους ελεύθερους χώρους ανάμεσα στους όγκους των κτιρίων και έχει διαφορετική χωρική οργάνωση και λειτουργία. Συμπερασματικά, η εφαρμογή των θεωριών της Υστερομοντέρνας πόλης στο Λονδίνο δεν εκφράζει την επιθυμία για το σχεδιασμό της μελλοντικής πόλης, αλλά αφορά σε ήπιες αναπλάσεις περιοχών, που ακολουθούν έναν διαφορετικό τρόπο σχεδιασμού και έχουν ως στόχο την μερική βελτίωση της εικόνας της πόλης και της ποιότητας ζωής των κατοίκων.

Κατά τη δεκαετία του '80 κυριάρχησε το **Μεταμοντέρνο** Κίνημα, οι ιδέες του οποίου βρήκαν εφαρμογή στο Λονδίνο, κυρίως στον επανασχεδιασμό και την ανάπλαση μεγάλων σε έκταση αστικών περιοχών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της κατηγορίας αποτελεί η περιοχή Docklands, στην οποία η μορφολογία του ιστού και της αρχιτεκτονικής των κτιρίων ακολουθεί την τυπολογική και ιστορική προσέγγιση. Δηλαδή, διατηρούνται οι προϋπάρχουσες βιομηχανικές εγκαταστάσεις και ενσωματώνονται σ' αυτές τα σύγχρονα μορφολογικά στοιχεία. Βλέπουμε, λοιπόν, ότι αυτή την εποχή το Λονδίνο προσπαθεί να διατηρήσει τα παραδοσιακά του χαρακτηριστικά αναδεικνύοντας την ιστορική τους αξία και ταυτόχρονα, χρησιμοποιώντας τη σύγχρονη τεχνολογία και τεχνογνωσία στη διαδικασία του σχεδιασμού να προωθήσει την οικονομική του ανάπτυξη. Οι παρεμβάσεις στα Docklands αναλύονται εκτενέστερα στην επόμενη ενότητα, λόγω της μεγάλης σημασίας του έργου για τη συνολική ανάπτυξη του Λονδίνου.

### **1.2.2. Σύγχρονα Μεγάλα Έργα**

#### ***Docklands***

Τα Docks αναπτύσσονται ανατολικά του πύργου του Λονδίνου στην παρόχθια ζώνη του Τάμεση σε μήκος 12 χλμ. Η κατασκευή τους άρχισε στις αρχές του 1600 και ολοκληρώθηκε το 1921. Πριν από το δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο ήταν το μεγαλύτερο λιμάνι και συγκέντρωναν αποθήκες βιομηχανίας, μεταποίησης και εταιρείες μεταφορών. Η παρακμή του, που ήδη είχε αρχίσει από τα τέλη του 19<sup>ου</sup> αιώνα, κορυφώθηκε με τις καταστροφές του πολέμου και ολοκληρώθηκε με την επικράτηση των νέων τεχνολογιών

και μεθόδων στις θαλάσσιες μεταφορές (πλοίων containers κτλ.). Έτσι, μεταξύ των ετών 1967-1981 τα Docks σταδιακά εγκαταλείφθηκαν και το λιμάνι μεταφέρθηκε ανατολικότερα στο Tilbury. Τα ήδη σημαντικά οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά προβλήματα που είχαν αρχίσει να παρουσιάζονται από τις αρχές της δεκαετίας του '20, στη δεκαετία του '70 κορυφώθηκαν τόσο, ώστε υπήρχε ανάγκη για σημαντικές και ριζικές επεμβάσεις (Γοσποδίνη Α., 1998).

Το 1969 πραγματοποιήθηκε η πρώτη ανάπλαση των St. Katherine's Dock που προέβλεπε τη διατήρηση των υδάτινων επιφανειών, καθώς και κτιρίου αποθήκης του 19<sup>ου</sup> αιώνα, που αποδόθηκε σε νέες χρήσεις. Χτίστηκαν ακόμα νέα κτίρια μικτών χρήσεων, κυρίως τουρισμού και αναψυχής που συνέβαλαν στη λειτουργικότητα και ανάπτυξη της περιοχής. Το τελικό αποτέλεσμα που υλοποιήθηκε από τον ιδιωτικό τομέα παρά τις κάποιες αστοχίες του κρίθηκε ικανοποιητικό και αποτέλεσε πιλότο για τις αμέσως επόμενες αναπλάσεις (ΕΜΠ Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

### Εικόνα 13 : Docklands



Πηγή: [www.addington3.freemove.co.uk/planmon1.html](http://www.addington3.freemove.co.uk/planmon1.html)

Το 1981, αφού είχαν δημιουργηθεί αντιπαραθέσεις μεταξύ κεντρικής αυτοδιοίκησης και κυβέρνησης σχετικά με την εμπλοκή του ιδιωτικού τομέα στη διαδικασία των αναπλάσεων, ιδρύθηκε από τη συντηρητική κυβέρνηση της Μ. Thatcher η Εταιρεία Ανάπτυξης των Docklands του Λονδίνου (London Docklands Development

Corporation, LDDC), η οποία λειτούργησε ως το 1998. Δεδομένου ότι η περιοχή ήταν αρχικά απομονωμένη από το υπόλοιπο Λονδίνο, οι δρόμοι δεν επέτρεπαν την εύκολη πρόσβαση, οι δημόσιες συγκοινωνίες ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτες και πολύ λίγοι άνθρωποι πίστευαν ότι αξίζει να την επισκεφθεί κανείς, το LDDC έθεσε ως πρωταρχικό στόχο του την αγορά της γης και την προετοιμασία των κατάλληλων έργων υποδομής, ώστε να επιτευχθεί η σύνδεση της περιοχής με το κέντρο του Λονδίνου (Ambrose P., 1986).

Η στρατηγική προγραμματισμού για την ανάπτυξη της περιοχής έπρεπε να είναι εύκαμπτη και ουσιαστική, δεδομένου ότι μία τέτοια αναγέννηση θα διαρκούσε τουλάχιστον δύο δεκαετίες, πράγμα που σημαίνει ότι θα εμφανίζονταν πολλές αλλαγές - πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές, ενώ η ραγδαία ανάπτυξη της τεχνολογίας θα ασκούσε επίδραση στην επίτευξη των στόχων. Έτσι, η προσέγγιση του LDDC ήταν να συνδυαστεί η ευελιξία, η ποικιλομορφία και η ένταση μέσα σε ένα πλαίσιο υποδομής που θα παρείχε πρόσβαση στην περιοχή και θα την καθιστούσε πρότυπο μιας μακροπρόθεσμης αναγέννησης ([www.addington3.freemove.co.uk/planmon1.html](http://www.addington3.freemove.co.uk/planmon1.html)).

Έτσι, το LDDC επεδίωξε την ανάμιξη χρήσεων γης, και συγκεκριμένα της κατοικίας, του εμπορίου και των υπηρεσιών. Μ' αυτό τον τρόπο θα μειωνόταν η απόσταση μεταξύ κατοικίας-εργασίας και θα επιτυγχάνονταν η αναζωογόνηση των καταστημάτων. Επίσης, μεγάλη βαρύτητα δόθηκε στις δημόσιες συγκοινωνίες, ώστε να είναι ευκολότερη η πρόσβαση στην περιοχή, οπότε να πραγματοποιηθούν επενδύσεις. Τα δημόσια μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιήθηκαν ήταν το λεωφορείο και το λεγόμενο «ελαφρύ τρένο» (light train), ενώ με την κατασκευή μεγάλων οδικών αξόνων ξεκίνησε το πρώτο κύμα επενδύσεων, το οποίο αποκορυφώθηκε με την ιδέα της δημιουργίας του Canary Wharf. Οι επενδύσεις γινόντουσαν σε μια επιχειρησιακή ζώνη, που ονομάστηκε Isle of Dogs και καθορίστηκε το 1982 (Ambrose P., 1986). Στη ζώνη αυτή δεν υπήρχε κανένας έλεγχος προγραμματισμού (με ορισμένες εξαιρέσεις) και οι φόροι ιδιοκτησίας πληρώνονταν από την κυβέρνηση. Οι διευκολύνσεις αυτές παρέχονταν για δέκα χρόνια. Η εγκατάσταση νέων επιχειρήσεων στην περιοχή οδήγησε στην ανάπτυξη της οικοδομικής δραστηριότητας, δεδομένου ότι η γη ήταν φθηνή και προσιτή στους ανθρώπους με μεσαίο εισόδημα ([www.addington3.freemove.co.uk/planmon1.html](http://www.addington3.freemove.co.uk/planmon1.html)).

**Εικόνα 14 :** Canary Wharf.



Πηγή: <http://www.buyimage.com.uk>

Αξίζει να σημειωθεί ότι πριν τη δημιουργία της εταιρείας κατεδαφίστηκαν πολλά αξιόλογα κτίρια στην περιοχή, αλλά το LDDC έδωσε ιδιαίτερη σημασία στη διατήρηση αρχιτεκτονικής και ιστορικής κληρονομιάς, δημιουργώντας, κατά την περίοδο 1981-1991, οκτώ νέες περιοχές συντήρησης και επεκτείνοντας πέντε προϋπάρχουσες. Στο πλαίσιο αυτό, πραγματοποιήθηκαν προγράμματα κατοικίας με επανάχρηση παλαιών κτιρίων αλλά και κατασκευή νέων, οπότε έγιναν σημαντικές αναπλάσεις κυρίως στα μέτωπα του Τάμεση αλλά και στις όχθες των Docks (Shadwell Basin, Compass Point, Cascades, China Wharf, Ancorage). Ακόμα, έμφαση δόθηκε στην βελτίωση της ποιότητας των υδάτων, καθώς και στην ανάδειξη του υδάτινου στοιχείου, το οποίο



καταλαμβάνει το 13% της συνολικής έκτασης ([www.addington3.freeserve.co.uk/planmon1.html](http://www.addington3.freeserve.co.uk/planmon1.html)).

Όσον αφορά στο τοπίο, ο στόχος του LDDC ήταν διπλός. Αφενός, να βελτιώσει την περιβαλλοντική ποιότητα των Docklands με τον εξωραϊσμό, την αποκατάσταση των βασικών κτιρίων και άλλων περιβαλλοντικών δράσεων. Αφετέρου, να δημιουργήσει νέα πάρκα, πεζόδρομους και ποδηλατοδρόμους, οι οποίοι θα παρέχουν πρόσβαση κυρίως στον ποταμό και τις αποβάθρες. Αξίζει να αναφερθεί ότι καθιερώθηκαν “ευαίσθητες υπο—ζώνες” γύρω από την περίμετρο της περιοχής, προκειμένου να προστατευτεί η ελκυστικότητα των κατοικημένων περιοχών και ακόμα προσδιορίστηκαν “ζώνες ασφαλείας για τους αυτοκινητόδρομους”, οι οποίες επιτρέπουν να προχωρήσουν τυχόν οδικές βελτιώσεις ([www.addington3.freeserve.co.uk/planmon1.html](http://www.addington3.freeserve.co.uk/planmon1.html)).

Η πιο σημαντική ανάπλαση είναι αυτή του Canary Wharf στα Wert India Docks που ακολουθεί τη μεγάλη οικονομική ανάπτυξη των μέσων της δεκαετίας του '80 και αλλάζει την κλίμακα των μέχρι τότε αναπλάσεων. Πραγματοποιήθηκε από αμερικανούς αρχιτέκτονες και επιχειρηματίες και σήμερα αποτελεί το νέο οικονομικό κέντρο της Βρετανίας. Περιλαμβάνει τον ύψους 245 μέτρων ουρανοξύστη του C. Pelli καθώς και μεγάλης κλίμακας κτίρια υπηρεσιών και ιδιωτικής διοίκησης με έντονες διαφοροποιήσεις στην αρχιτεκτονική έκταση της μορφής τους. Με την ανάπλαση αυτή ολοκληρώνεται η πρώτη φάση (1986) ανάπτυξης των Docklands που ενώ συμπεριέλαβε εκτεταμένες περιοχές κατοικίας, επικεντρώθηκε κυρίως στην ανάπτυξη ανταποδοτικών εμπορικών χρήσεων με σημαντικές κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις (ΕΜΠ Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

Στα τέλη της δεκαετίας του '80 άρχισε η δεύτερη περίοδος ανάπλασης κάτω από έντονες κοινωνικές πιέσεις. Λόγω του ότι οι κάτοικοι της περιοχής απαιτούσαν καλύτερη κοινωνική υποδομή, χαμηλό κόστος και κοινωνικές παροχές, οι στόχοι της εν λόγω ανάπλασης επαναπροσδιορίστηκαν. Έτσι, η μεγάλη ζήτηση κατοικίας σε συνδυασμό με την έλλειψη ζήτησης χώρων γραφείων, οδήγησε στη μετατροπή των τελευταίων σε κατοικίες. Όπως αναφέρθηκε το 1992 καταργήθηκαν οι φορολογικές διευκολύνσεις για τις επιχειρήσεις, οπότε μειώθηκε ακόμη περισσότερο η ζήτηση για γραφεία πριν ολοκληρωθεί η ανάπλαση. Ταυτόχρονα οι κοινωνικές αντιθέσεις που είχαν δημιουργηθεί

στην περιοχή εξαιτίας της αλλαγής της δομής του πληθυσμού οδήγησαν σε μεγάλα κοινωνικά προβλήματα. Έτσι μετά το 1992 ακολούθησε νέο κύμα επιμέρους αναπλάσεων με επίκεντρο την κατασκευή νέων κατοικιών (ΕΜΠ Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

Συμπερασματικά η ανάπλαση των Docks του Λονδίνου θεωρείται μία από τις σημαντικότερες των τελευταίων ετών με σημαντικές επιπτώσεις, θετικές και αρνητικές, στο αστικό περιβάλλον και την κοινωνική δομή της περιοχής. Εξάλλου, αυτό αποδεικνύεται, τόσο από τον διπλασιασμό του πληθυσμού και τη σημαντική αύξηση των επενδύσεων, όσο και από την αύξηση των θέσεων εργασίας.

### ***British Library***

Η Βρετανική Βιβλιοθήκη αρχικά στεγαζόταν στο Βρετανικό Μουσείο. Από το 1972 αναγνωρίστηκε η έλλειψη χώρου και η αναγκαιότητα επαναστέγασης των συλλογών της. Έτσι κατά τη δεκαετία του '60 προετοιμάστηκε το σχέδιο επέκτασης της βιβλιοθήκης σε ένα νέο κτίριο δίπλα στο μουσείο. Παρ' όλ' αυτά το 1974, εκφράστηκε η τοπική αντίθεση για την οικοδόμηση μιας κατασκευής τέτοιου μεγέθους σε μια ιστορική περιοχή του κεντρικού Λονδίνου, οπότε η κυβέρνηση εγκατέλειψε την ιδέα της στέγασης της βιβλιοθήκης στο Bloomsbury. Το κοντινότερο μέρος στο μουσείο, το οποίο ήταν ικανό να φιλοξενήσει μία τόσο μεγάλη συλλογή, ήταν μία εγκαταλελειμμένη αποθήκη στα δυτικά του σταθμού του St. Pancras. Η Βιβλιοθήκη, η οποία τελικά σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Sir Colin St John Wilson και είναι ένα μεταμοντέρνο τούβλινο κτίριο, άνοιξε επίσημα τον Ιούνιο του 1998 και από τότε έχει καθιερωθεί ως μια σημαντική προσθήκη στη διανοητική και πολιτιστική ιστορία των βιβλιοθηκών του Λονδίνου (<http://www.bl.uk/about/history.html>).

Τα κυριότερα σημεία του κτιρίου είναι:

- Το Portico, το οποίο αποτελεί την κύρια δημόσια είσοδο της βιβλιοθήκης.
- Η Πλατεία (Piazza), η οποία παρεμβάλλεται μεταξύ του δρόμου Euston και της εισόδου της βιβλιοθήκης. Πρόκειται για έναν ανοιχτό χώρο προορισμένο για τους αναγνώστες και τους επισκέπτες που περιλαμβάνει ένα μικρό αμφιθέατρο.

- Η Αίθουσα Πρόσβασης στη Βιβλιοθήκη (Entrance Hall), η οποία αποτελεί το χώρο εισόδου στα δωμάτια ανάγνωσης για τους μελετητές και τους σπουδαστές και στις στοές έκθεσης για τα μέλη του ευρύ κοινού.
- Η Βιβλιοθήκη του Βασιλιά (King' s Library), η οποία βρίσκεται στο κέντρο του κτιρίου και στεγάζεται σε έναν εξαόροφο γυάλινο πύργο.
- Οι Στοές Έκθεσης (Exhibition galleries), οι οποίες αποτελούνται από τρία τμήματα, έκτασης 1350 τ.μ.
- Το Αναγνωστήριο (Humanities Reading Room). Η Βιβλιοθήκη αποτελείται από 11 αίθουσες ανάγνωσης, οι οποίες ποικίλουν ανάλογα με το σκοπό, το μέγεθος και το χαρακτήρα με μεγαλύτερη το Γενικό Αναγνωστήριο, αποτελούμενο από τρία επίπεδα (<http://www.bl.uk/about/locations/stpancras.html>).

#### **Εικόνα 15:** British Library



**Πηγή :** <http://www.bl.uk/about/locations/stpancras.html>

Οι συλλογές της είναι ασυναγώνιστες, περιλαμβάνοντας πάνω από 18 εκατομμύρια στοιχεία από όλες τις ηπείρους του κόσμου. Είναι τόσο διαφορετικές όσο και απέραντες και περιλαμβάνουν τυπωμένα βιβλία, χειρόγραφα, μουσική, χάρτες, φωτογραφίες, εφημερίδες, γραμματόσημα καθώς και ηχογραφήσεις. Πολλά στοιχεία

αυτών των συλλογών θα μπορούσαν να θεωρηθούν θησαυροί λόγω της μοναδικότητας, της καλλιτεχνίας ή της ιστορικής σημασίας τους. Αξίζει να σημειωθεί ότι η βιβλιοθήκη προστατεύει μερικά από τα διασημότερα παγκόσμια βιβλία και χειρόγραφα (<http://www.bl.uk/about/history.html>).

### ***The Millennium Experience***

Το Millennium Experience (Dome) κατασκευάστηκε στο τέλος της χερσονήσου Blackwall, στο βόρειο Γκρήνουιτς, στην περιοχή ενός εγκαταλελειμμένου εργοστασίου παραγωγής αερίου. Βρίσκεται κοντά στο Βασιλικό Αστεροσκοπείο (Royal Observatory) και μπροστά από το Εθνικό Κέντρο Έκθεσης του Birmingham (<http://www.jbutler.org.uk/Londonpix/Greenwich/Dome.shtml>). Αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα έργα που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια του εορτασμού της αλλαγής της χιλιετίας και μάλιστα είναι η μεγαλύτερη μεμονωμένη κατασκευή στο Ηνωμένο Βασίλειο. Επρόκειτο για ένα εκθεσιακό κέντρο, το οποίο εγκαινιάστηκε το 1998, έκλεισε στις 31 Δεκεμβρίου του 2000 και στη συνέχεια προγραμματίστηκε ο μετασχηματισμός του σε επιχειρησιακό πάρκο υψηλής τεχνολογίας (<http://www.londonnet.co.uk/ln/guide/about/dome.html>).

Η χωροθέτηση του Millennium Experience στο Γκρήνουιτς οφείλεται στο γεγονός ότι η περιοχή συμβολίζει το διαχωρισμό του δυτικού από το ανατολικό ημισφαίριο καθώς και το κέντρο καθορισμού της ώρας σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ διαθέτει κτίρια σημαντικής ιστορικής κληρονομιάς. Έτσι σε αντιστοιχία, το Millennium Experience συμβολίζει την αλλαγή της χιλιετίας.

Ο θόλος σχεδιάστηκε από την ομάδα αρχιτεκτόνων του Richard Rogers, έχει διάμετρο 320m και ύψος 50m. Χαρακτηριστικό γνώρισμα της δομής του είναι οι 12 ιστοί ύψους 100 μέτρων, οι οποίοι τοποθετούνται σε ίσα διαστήματα γύρω από έναν κύκλο με ακτίνα 100m. Έχουν ίδιο μέγεθος και σχήμα με το Skylon, το οποίο αποτελεί το σύμβολο του φεστιβάλ του 1951 της Μεγάλης Βρετανίας (<http://www.netcyclo.co.uk/places/polit/nations/uk/England/london/landmark/milldome/milldome.htm>).

**Εικόνα 16 :** The Millennium Experience (Dome)



Πηγή : <http://www.obv.org.uk>

Ο θόλος αποτελείται από τις εξής ζώνες:

The Body Zone (Το Σώμα), το οποίο είναι το πιο δημοφιλές τμήμα της έκθεσης και παρουσιάζει την εξέλιξη του ανθρώπου στην ιστορία, αλλά και στο μέλλον.

- The Spirit Zone (Το Πνεύμα), το οποίο αφορά στην εξερεύνηση των ανθρώπινων θρησκευτικών πεποιθήσεων και στην ιστορική αναπαράσταση του χριστιανισμού, του ιαπωνικού Zen και των μουσουλμανικών κήπων.
- The Learning Zone (Η Μάθηση), η οποία προωθεί την ανακάλυψη του μέλλοντος της εργασίας και της εκπαίδευσης, όπως αυτό φαίνεται μέσα από τα μάτια των νέων της σημερινής εποχής.
- The Dream Zone (Το Όνειρο), το οποίο καλείται να οδηγήσει τους επισκέπτες στο όνειρο, τη φαντασία και την ανανέωση, προσφέροντας τους διαδρομές με βάρκες.
- The Play Zone (Το Παιχνίδι), το οποίο απεικονίζει το παιχνίδι ως τμήμα της προσωπικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ταυτότητάς του ανθρώπου.

- The Living Zone (Η Ζώνη Διαβίωσης), η οποία προσφέρει μία εικονική περιήγηση στα Βρετανικά νησιά, ώστε οι επισκέπτες να αντιληφθούν τη σχέση του ανθρώπου με το περιβάλλον (<http://www.londonnet.co.uk/ln/guide/about/dome.html>).

Αξίζει να σημειωθεί ότι το Γκρήνουιτς είναι μία από τις πιο υποβαθμισμένες περιοχές του Λονδίνου και εκτός από το θόλο γίνονται και άλλες παρεμβάσεις, όπως διαμόρφωση πάρκων, παρόχθιων περιπάτων, περιοχές γραφείων και κατοικίας προκειμένου να αναβαθμιστεί (<http://www.john-austin-mp.org.uk/dome.htm>).

Η κατασκευή του έργου είναι καταλύτης όχι μόνο για την αναγέννηση της χερσονήσου του Γκρήνουιτς, αλλά και του ανατολικού Λονδίνου και της πύλης του Τάμεση. Είναι ένα ορόσημο αναγνωρισμένο σε όλο τον κόσμο. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι ο θόλος εναρμονίζεται με τα πρότυπα περιβαλλοντικής αειφορίας, πληροί τις προϋποθέσεις για οικονομική αναγέννηση και διαθέτει καινοτόμα χαρακτηριστικά ([http://www.greenwichpeninsula.co.uk/latest/pr\\_00\\_04\\_07.htm](http://www.greenwichpeninsula.co.uk/latest/pr_00_04_07.htm)). Το έργο αυτό πέρα από την οικονομική και πολιτιστική του αξία εκφράζει, κυρίως λόγω της τεχνολογίας της κατασκευής, καθώς και της τήρησης των περιβαλλοντικών προτύπων του κτιρίου, την έμφαση που δίνει η πόλη, τόσο στην ανάπτυξη της τεχνολογίας, όσο και στην προώθηση της βιώσιμης ανάπτυξης.

### ***The British Museum Great Court***

Το Βρετανικό Μουσείο σχεδιάστηκε από τον Sir Robert Smirke (1780-1867), η πρώτη φάση του ολοκληρώθηκε το 1852 και ακολούθησε το Αναγνωστήριο το οποίο σχεδιάστηκε από τον αδερφό του, τον Sydney (1798-1877). Είναι χωροθέτημένο σε ένα από τα μεγαλύτερα βρετανικά αρχιτεκτονικά τοπόσημα και η συλλογή του είναι μία από τις καλύτερες του κόσμου, συγκεντρώνοντας 2 εκατομμύρια χρόνια ανθρώπινης ιστορίας. Ιδρύθηκε το 1753 με σκοπό να προωθήσει την παγκόσμια κατανόηση πολιτισμών μέσω των τεχνών, της φυσικής ιστορίας και της επιστήμης (<http://www.thebritishmuseum.ac.uk/filming/index.html>).

Το Μουσείο περιλαμβάνει πάνω από 94 μόνιμες και προσωρινές στοές έκθεσης καθώς και ένα τμήμα εκπαίδευσης που παρέχει ευρύ φάσμα υπηρεσιών σε ενήλικες και παιδιά. Άλλα τμήματά του περιλαμβάνουν νομίσματα και μετάλλια, αιγυπτιακές

αρχαιότητες, εθνογραφίες, ελληνικές και ρωμαϊκές αρχαιότητες, ιαπωνική τέχνη, μεσαιωνική και σύγχρονη τέχνη, ανατολίτικες αρχαιότητες, προϊστορικές και ρομανο-βρετανικές αρχαιότητες, τυπωμένες ύλες και σχέδια, καθώς και δυτικές ασιατικές αρχαιότητες. Τα διασημότερα εκθέματα που διαθέτει είναι τα μάρμαρα Elgin - γλυπτά από τον Παρθενώνα στην Αθήνα, οι αιγυπτιακές μούμιες και η πέτρα Rosetta. Μία άλλη σημαντική χρήση του Μουσείου είναι το γεγονός ότι αποτελεί μέρος, στο οποίο γίνονται γυρίσματα ταινιών και ντοκιμαντέρ. Η διεθνής θέση του και ο βασικός ρόλος του στην έκθεση της παγκόσμιας και εθνικής κληρονομιάς, το καθιστούν ένα από τα πιο δημοφιλή κτίρια στο Λονδίνο, συνεισφέροντας στην πολιτιστική και οικονομική του ζωή (<http://www.aboutbritain.com/BritishMuseum.htm>).

#### **Εικόνα 17:** The British Museum Great Court



**Πηγή:** <http://www.news.bbc.co.uk/1/hi/entertainment/arts/1630004.stm>

Το Δεκέμβριο του 2000, στα πλαίσια των Millennium Projects, η βασίλισσα Elizabeth II εγκαινίασε το Great Court, το οποίο κατασκευάστηκε από τον αρχιτέκτονα λόρδο Foster στο Thames Bank, στο χώρο που στεγαζόταν πριν η βιβλιοθήκη. Η μεταφορά της στο St Pancras οδήγησε στην αύξηση του ελεύθερου χώρου του Μουσείου κατά 40% και έτσι επέτρεψε στους επισκέπτες να μετακινούνται ελεύθερα στον κύριο όροφο δίνοντας τους τη δυνατότητα πρόσβασης στις συλλογές από διάφορες εισόδους ([http://www.greatbuildings.com/buildings/The\\_British\\_Museum.html](http://www.greatbuildings.com/buildings/The_British_Museum.html)).

Το Great Court είναι μία πλατεία καλυμμένη με γυαλί στο μέγεθος του γηπέδου ποδοσφαίρου Wembley. Στο κέντρο του βρίσκεται το ανακαινισμένο Αναγνωστήριο, το

οποίο στεγάζει τη βιβλιοθήκη Paul Hamlyn και το Compass. Η πρώτη περιλαμβάνει βιβλία, καταλόγους και εκτυπωμένο υλικό βασισμένο στις συλλογές του Μουσείου, ενώ το δεύτερο είναι μία βάση δεδομένων στην οποία είναι καταχωρημένες όλες οι συλλογές. Αξίζει να σημειωθεί ότι στο Αναγνωστήριο η πρόσβαση είναι ελεύθερη (<http://www.thebritishmuseum.ac.uk/filming/index.html>).

Ιδιαίτερη αρχιτεκτονική αξία έχει η οροφή του Great Court, η κατασκευή της οποίας ξεκίνησε τον Σεπτέμβριο του 1999 και ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2000. Ζυγίζει 478 τόνους από τους οποίους οι 315 τόνοι είναι γυαλί. Η ιδέα ήταν να παραχθεί ένας θόλος λεπτός και διακριτικός, ώστε να αποφευχθεί η τοποθέτηση στηλών μέσα στο προαύλιο. Το αποτέλεσμα είναι μια μοναδική γεωμετρική μορφή, η οποία αντιπροσωπεύει έναν άθλο της σύγχρονης εφαρμοσμένης μηχανικής (<http://www.thebritishmuseum.ac.uk/filming/index.html>).

Το νεοκλασικό Βρετανικό Μουσείο στο Λονδίνο έως τη κατασκευή του Great Court, το οποίο συνδυάζοντας παραδοσιακά και καινοτόμα χαρακτηριστικά και συγχωνεύοντας το παλιό με το νέο, οδήγησε στην προσέλκυση πλήθους επισκεπτών. Αυτό αποτελεί τη μεγαλύτερη κλειστή δημόσια πλατεία του Λονδίνου, η οποία έχει αλλάξει την όψη του Bloomsbury, μετατρέποντας το σε πολιτιστική συνοικία ([http://www.greatbuildings.com/buildings/The\\_British\\_Museum.html](http://www.greatbuildings.com/buildings/The_British_Museum.html)).

### ***Millennium Bridge***

Ενώνοντας τον Καθεδρικό Ναό του Αγίου Παύλου με το Tate Modern και το Globe Theatre στο Southwark, η νέα Millennium Bridge αποτελεί την πρώτη γέφυρα του Λονδίνου πάνω από τον Τάμεση, μετά από την Tower Bridge του 1894. Ακόμα, αποτελεί την πρώτη πεζογέφυρα που περνάει τον Τάμεση. Σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Sir Norman Foster και είναι κατασκευασμένη από ατσάλι, ενώ η πλατφόρμα της είναι από αλουμίνιο. Εκτός από το γεγονός ότι η γέφυρα είναι υπερσύγχρονη, η κατασκευή της λαμβάνει υπόψη τη «ζωή» του ποταμού και την αρχαιολογική κληρονομιά της περιοχής (<http://www.millennium.gov.uk/low/result.asp>).

Ως μία καινοτόμος και σύνθετη κατασκευή, το Millennium Bridge έχει σχεδιαστεί για να επιτύχει ό,τι εμφανίζεται ως «απλή» μορφή. Η 4μ. αλουμινένια



πλατφόρμα της περιβάλεται από πλαίσιο ανοξείδωτου χάλυβα και στηρίζεται από καλώδια σε κάθε πλευρά. Ουσιαστικά, πρόκειται για μία πολύ ρηχή κρεμαστή γέφυρα, και συγκεκριμένα 6 φορές πιο ρηχή από μία συμβατική (<http://www.arup.com/MillenniumBridge/>).

### Εικόνα 18 : Millennium Bridge



Πηγή : <http://www.christopherhot.com>

Αξίζει να σημειωθεί, ότι προκειμένου να ολοκληρωθεί η κατασκευή συνεργάστηκαν μεταξύ τους περίπου 200 μηχανικοί, αρχιτέκτονες και γλύπτες. Η γέφυρα άνοιξε στο κοινό στις 10 Ιουνίου του 2000, οπότε και εκτιμάται ότι τη διέσχισαν 80 με 100 χιλιάδες άτομα. Όταν όμως ο αριθμός των ατόμων που τη διέσχισαν ήταν πολύ μεγάλος οι ταλαντώσεις που πραγματοποιούσε ήταν περισσότερες από τις αναμενόμενες, οπότε στις 12 Ιουνίου έκλεισε για να μελετηθεί το φαινόμενο. Η γέφυρα επαναδιατέθηκε στο κοινό τον Φεβρουάριο του 2002 (<http://www.arup.com/MillenniumBridge/>).

Η γέφυρα είναι ένα αρχιτεκτονικό επίτευγμα για την αλλαγή του αιώνα. Το όραμα ήταν η δημιουργία μίας κομψής, συμβολικής σύνδεσης μεταξύ του Λονδίνου και του Southwark που θα έχει μεγάλη χρονική διάρκεια από την άποψη ότι θα διασχίζεται από τους επισκέπτες για πολλούς αιώνες.

### *Hungerford Bridge*

Το Συμβούλιο του Westminster City οργάνωσε το 1996 έναν διεθνή διαγωνισμό σχεδίου στα πλαίσια της Συνεργασίας Cross River η οποία είναι μια ομάδα

αποτελούμενη από δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς, των οποίων στόχος είναι να προωθηθούν οι συνδέσεις μεταξύ των δύο πλευρών του Τάμεση. Οι νικητές του διαγωνισμού ήταν η ομάδα μηχανικών WSP και η ομάδα αρχιτεκτόνων Lifschutz Davidson. Το έργο Hungerford Bridge, που ολοκληρώθηκε το 2000 στα πλαίσια των Millennium Projects, αφορά στην κατασκευή δύο συμμετρικών ελαφριών γεφυρών που ενώνουν τις απέναντι όχθες του Τάμεση παράπλευρα της Σιδηροδρομικής Γέφυρας Charing Cross. Αυτή η κατασκευή-τοπόσημο σχεδιάστηκε για να δώσει τη δυνατότητα στο κοινό να κάνει περιπάτους και να απολαμβάνει την αναπόληση στον Τάμεση και τον χώρο που τον περιβάλλει. Οι γέφυρες ενώνουν τη δυτική πλευρά του Λονδίνου με την αναγεννημένη περιοχή South Bank και τις εκτάσεις του Waterloo (<http://www.lusas.com/case/bridge/hungerford.html>).

**Εικόνα 19 :** Hungerford Bridge



Πηγή : <http://www.christopherhot.com>

Οι δύο γέφυρες έχουν μήκος 320 μέτρα και πλάτος 4,7 μέτρα, κρέμονται από συρματόσχοινα και περιλαμβάνουν προκατασκευασμένο σκυρόδεμα 200 τόννων

προορισμένο για την προστασία από την σύγκρουση πλοίων. Η πλατφόρμα της γέφυρας αποτελείται από ενδυναμωμένες άκρες σκυροδέματος και πλακοστρώσεις. Τα συρματόσχοινα στα οποία στηρίζονται κρέμονται από ατσάλινους πυλώνες ύψους 25 μέτρων (<http://www.integer-software.co.uk/Hungerford.htm>).

Η σημασία του έργου έγκειται κυρίως στο γεγονός ότι ενώνει την ανανεωμένη περιοχή South Bank με την περιοχή Waterloo. Εξάλλου πριν την κατασκευή της είχε διατυπωθεί η ανάγκη για τη δημιουργία μίας πεζογέφυρας, η οποία ούτως ή άλλως θα έπρεπε να κατασκευαστεί μετά από περίπου 3 χρόνια (<http://www.transportforlondon.gov.uk/tfl/pdffdocs/MinutesOct.pdf>). Επίσης, η γέφυρα εκφράζει την επιδίωξη της επέκτασης του κέντρου του Λονδίνου, δεδομένου ότι το South Bank, που περιλαμβάνει το Elephant & Castle, το Waterloo και το Vauxhall, είναι μέρος του στόχου της νέας στρατηγικής, σύμφωνα με την οποία επιδιώκεται η εξάπλωση των επιχειρήσεων στην περιοχή, η πολιτιστική και τουριστική ανάπτυξή της. Ακόμα, η στρατηγική αυτή στοχεύει να προσελκύσει τους ιδιοκτήτες της γης στην περιοχή, οι οποίοι θα συμβάλλουν στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη και θα δημιουργήσουν μία συνοικία με ανάμεικτες χρήσεις, έτσι ώστε να ωφεληθούν οι 5-6 χιλιάδες κάτοικοι που ζουν γύρω από το Waterloo (<http://www.udal.org.uk/UDW2000Review1.htm>).

### ***Mile End Park***

Πρόκειται για τον μετασχηματισμό ενός ανοιχτού χώρου, που υπολειτοργούσε, σε ένα πάρκο του 21<sup>ου</sup> αιώνα, το οποίο προορίστηκε να γίνει ένα πρότυπο, για το μελλοντικό αστικό σχεδιασμό πάρκων. Το πάρκο ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2000, έχει έκταση 90 στρέμματα και περιλαμβάνει ξεχωριστούς χώρους για παιχνίδι, στοχασμό, εκπαίδευση και ανάπαυση, οι οποίοι συνδέονται μεταξύ τους με ένα μονοπάτι που παρουσιάζει μικρές κλίσεις, αφού περνάει από μία νέα λοφώδη έκταση, καθώς και από κτίρια καλυμμένα με χώμα. Περιλαμβάνει ακόμα, ένα Γήπεδο Παιχνιδιού, ένα Οικολογικό Πάρκο, ένα Πάρκο Τεχνών, ένα Σκαλωτό Κήπο, ένα Πάρκο Περιπέτειας και ένα Πάρκο για Παιδιά (<http://www.millennium.gov.uk/low/result.asp>).

Ακόμα μία «πράσινη γέφυρα» (με θάμνους και δέντρα) ενώνει τις δύο κύριες περιοχές του Πάρκου περνώντας πάνω από έναν κύριο οδικό άξονα. Ένας αεροστρόβιλος

παρέχει στο πάρκο ενέργεια, ενώ εξοικονόμηση ενέργειας επιτυγχάνεται στα κτίρια με ένα σύστημα ετήσιας παθητικής αποθήκευσης της θερμότητας (<http://www.mottmac.com/html/03/project.cfm?project=urban>).

#### **Εικόνα 20 : Mile End Park**



Πηγή: [http://www.elba-1.org.uk/mile\\_end\\_park.asp](http://www.elba-1.org.uk/mile_end_park.asp)

Αρχικά, το Mile End Park του ανατολικού Λονδίνου δημιουργήθηκε σε μια λωρίδα του εδάφους που είχε καταστραφεί κατά τον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η πρόσβαση ήταν πάντα δύσκολη, καθώς διχοτομείται από τον αυτοκινητόδρομο του Mile End και υποδιαιρείται από δύο σιδηροδρομικές οδογέφυρες. Σήμερα το πάρκο έχει αξιοποιηθεί πλήρως στα πλαίσια ενός οραματικού προγράμματος που παρέχει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για τους κατοίκους της περιοχής, ώστε να προωθηθούν οι υπαίθριες αναζητήσεις, οι τέχνες και η οικολογία. Ο Mott MacDonald ήταν ο πολιτικός μηχανικός που ανέλαβε όλη την ανάπτυξη, συμπεριλαμβανομένης της «πράσινης γέφυρας» και το πέρασμα του γραμμικού πάρκου πάνω από τον αυτοκινητόδρομο (<http://www.mottmac.com/html/03/project.cfm?project=urban>).

#### ***Tate Modern***

Αρχικά το κτίριο ήταν ο σταθμός παραγωγής ηλεκτρικού ρεύματος Bankside, ο οποίος σχεδιάστηκε από το Sir Giles Gilbert Scott το 1947. Το έκλεισαν το 1981 και παρέμεινε αχρησιμοποίητο έως το 1996, οπότε οι επίτροποι των Millennium Projects το θεώρησαν ως κατάλληλη περιοχή για τη δημιουργία ενός νέου μουσείου τέχνης, που

ολοκληρώθηκε το Μάιο του 2000 και στο οποίο θα στέγαζαν τη συλλογή Tate της διεθνούς μοντέρνας τέχνης από το 1900 μέχρι σήμερα. (<http://www.galinsky.com/buildings/tatemodern/>).

Το Tate Modern βρίσκεται στην καρδιά του Λονδίνου και συνδέεται με τον Καθεδρικό ναό St Paul μέσω της πεζογέφυρας Millennium. Το κτίριο αποτελεί εξαιρετικό συνδυασμό του νέου με το παλιό. Πρόκειται για μία κατασκευή από τούβλο και ατσάλι, αποτελούμενη από περισσότερα από 4,2 εκατομμύρια τούβλα. Το ύψος της κεντρικής καμινάδας περιορίστηκε στα 99 μέτρα, ώστε να είναι χαμηλότερη από τον τρούλο του Καθεδρικού Ναού (<http://www.tate.org.uk/modern/building/default.htm>).

#### **Εικόνα 21 : Tate Modern**



Πηγή : <http://www.tourist-information-uk.com/tate-modern.htm>

Το κτίριο μετασηματίστηκε από τους Σουηδούς αρχιτέκτονες Herzog & de Meuron, οι οποίοι σεβάστηκαν το αρχικό σχέδιο του Sir Giles Gilbert Scott, αλλά ταυτόχρονα τόνισαν την νέα λειτουργία του κτιρίου. Η στρατηγική τους βασίστηκε στην αποδοχή της δύναμης και της ενέργειας του αρχικού κτιρίου, ενώ ταυτόχρονα βρήκαν νέους τρόπους να βελτιώσουν και να χρησιμοποιήσουν αυτές τις ιδιότητες. Η αίθουσα στροβίλων δημιουργεί μια είσοδο που προκαλεί ζάλη και ένα μεγάλο διάστημα στο

οποίο επιδεικνύονται οι σύγχρονες εγκαταστάσεις. Υπάρχουν τρία επίπεδα στοών, που εσωκλείονται από μια θεαματική στέγη γυαλιού δύο ορόφων, η οποία εκτός από τη θέα που προσφέρει, παρέχει φυσικό φως στις εκθέσεις των τελευταίων ορόφων, ενώ αποτελεί την πιο αξιοπρόσεκτη αλλαγή στο εξωτερικό του κτιρίου (<http://www.tate.org.uk/modern/building/default.htm>, [http://www.londontown.com/London/The\\_Best\\_of\\_the\\_Rest/](http://www.londontown.com/London/The_Best_of_the_Rest/)).

Αξίζει να αναφερθεί ότι πέρα από την αρχιτεκτονική και πολιτισμική του αξία, το Tate Modern περιβάλλεται από ένα χώρο που αποτελεί πολύτιμη πηγή για την περιοχή Bankside, δεδομένου ότι προσφέρεται για περαιτέρω ανάπτυξη. Με τη σωστή εκμετάλλευση του μέρους και την ενσωμάτωσή του στους δημόσιους χώρους, η περιοχή μπορεί να αποκτήσει ζωτική σημασία. Ακόμα, η τοποθεσία στην οποία βρίσκεται το Tate Modern και ο υπάρχων ελεύθερος χώρος μπορούν να αναπτυχθούν δημιουργώντας μια αστική πλατεία, η οποία θα βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων της περιοχής (<http://www.tate.org.uk/home/news/TateModernNeighbourhood.pdf>).

### ***City Hall***

Το City Hall είναι το νέο κτίριο, στο οποίο στεγάζονται οι υπηρεσίες του Δήμου και του Συμβουλίου του Λονδίνου. Πρόκειται για μία κατασκευή που ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2002 και αποτελεί ένα από τα πιο εντυπωσιακά σύγχρονα κτίρια του Λονδίνου. Είναι χωροθετημένο στη νότια όχθη του Τάμεση, κοντά στο Tower Bridge. Σχεδιάστηκε από τους Foster και Partners, ενώ συμβουλευτικά όργανα για την κατασκευή και ολοκλήρωση του ήταν οι Ove Arup και Partners ([http://www.london.gov.uk/gla/city\\_hall/city-hall-panos/londons-living-room-ext.jsp](http://www.london.gov.uk/gla/city_hall/city-hall-panos/londons-living-room-ext.jsp)).

Το κτίριο καταλαμβάνει μία εξέχουσα θέση στην περαιτέρω ανάπτυξη του Λονδίνου, καλύπτοντας έκταση περίπου 5 εκταρίων. Αποτελείται από 10 ορόφους, περιλαμβάνει μια αίθουσα συνεδριάσεων, δωμάτια επιτροπών και δημόσιες εγκαταστάσεις, τα γραφεία του Δημάρχου, των μελών του Συμβουλίου του Μείζονος Λονδίνου (GLA) και του προσωπικού του. Η κατασκευή μοιάζει με μια διακριτική γυάλινη σφαίρα, με ύψος 50 μέτρα, στην οποία δεν διακρίνεται το μπροστινό και το πίσω

**Εικόνα 22** : City Hall



Πηγή : [http://www.london.gov.uk/gla/city\\_hall/city-hall-panos/londons-living-room-ext.jsp](http://www.london.gov.uk/gla/city_hall/city-hall-panos/londons-living-room-ext.jsp)

τμήμα. Είναι γεωμετρικά τροποποιημένη και έχει κλίση προς το νότο, ενώ είναι σχεδιασμένη για να ελαχιστοποιεί την περιοχή επιφάνειας που εκτίθεται στο άμεσο φως του ήλιου. Η επιφάνεια της είναι κατά 25% μικρότερη από έναν κύβο του ίδιου όγκου. Έτσι, εξασφαλίζει και ενισχύει το φυσικό φωτισμό, αντανακλώντας το φως σε καθρέφτες που βρίσκονται στα υψηλότερα σημεία του ιστού, μειώνει τη λάμψη και παρέχει κατάλληλο φωτισμό στα χαμηλότερα επίπεδα. Επιπλέον, η μορφή και η ευθυγράμμιση του κτιρίου σε συνεργασία με τη χρησιμοποίηση των οικολογικά υγιών, παθητικών συστημάτων περιβαλλοντικού ελέγχου, συμβάλλουν στην κατανάλωση 25% λιγότερης ενέργειας από ένα τυπικό κτίριο γραφείων υψηλών προδιαγραφών ([http://www.london.gov.uk/gla/city\\_hall/city-hall-panos/londons-living-room-ext.jsp](http://www.london.gov.uk/gla/city_hall/city-hall-panos/londons-living-room-ext.jsp)).

Στόχος του σχεδίου ήταν η δημιουργία ενός κέντρου λήψης αποφάσεων, το οποίο θα αποτελούσε ένα νέο τοπόσημο για την πρωτεύουσα. Επίσης, το κτίριο εκφράζει τη διαφάνεια της δημοκρατικής διαδικασίας και προάγει την εικόνα μιας μοντέρνας δονούμενης παγκόσμιας πόλης.

### **1.3. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

#### **1.3.1. Το Σχέδιο Abercrombie**

Μετά το 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο πόλεμο υπήρχε η ανάγκη και η απαίτηση των πολιτών για ψυχαγωγία μέσω αθλητικών δραστηριοτήτων που πραγματοποιούνται σε γήπεδα. Βέβαια, η έλλειψη υπαίθριων χώρων ήταν μεγάλη, ενώ η προσπάθεια δημιουργίας ορισμένων νέων χώρων, που όμως οδηγούσαν σε ανισοκατανομή τους, δεν έλυσε το

πρόβλημα. Συγκεκριμένα, η κατανομή των υπαίθριων χώρων διαφοροποιούνταν από περιοχή σε περιοχή, για παράδειγμα αντιστοιχούσαν 6 στρέμματα ανά 1000 άτομα στο Woolwich και 0,1 στρέμματα ανά 1.000 στο Shoreditch. Επίσης, στους δήμους East End και South Bank οι ελεύθεροι χώροι ήταν σχεδόν ανύπαρκτοι, ενώ παράλληλα η πυκνότητα του πληθυσμού σ' αυτούς ήταν πολύ μεγάλη (<http://www.londonlandscape.gre.ac.uk/abercrombie.htm>).

Στα πλαίσια της διαπίστωσης των παραπάνω προβλημάτων, διατυπώθηκαν οι προτάσεις ανοιχτού χώρου στο σχέδιο Abercrombie του Λονδίνου το 1943/44, το οποίο θεωρείται ένα από τα πιο επιτυχημένα σχέδια για μια πρωτεύουσα. Το σχέδιο ανοιχτού χώρου Abercrombie τροποποίησε τις κυρίαρχες απόψεις του σχεδίου του 1929 και τις συνέδεσε με ένα οραματικό σχέδιο υψίστης σημασίας: την δημιουργία ενός Συστήματος Πάρκων για την ευρύτερη περιοχή του Λονδίνου (<http://www.londonlandscape.gre.ac.uk/abercrombie.htm>).

Τα βασικά θέματα του Σχεδίου ήταν τα εξής:

- Η νέα βιομηχανία δεν θα επιτρέπεται στην περιοχή (εκτός από ορισμένες ιδιαίτερες περιπτώσεις)
- Ο πληθυσμός της περιοχής θα μειωνόταν σε σχέση με το επίπεδο των 10,25 εκατομμυρίων κατοίκων του 1938
- Θα λάμβανε χώρα αποκέντρωση του πληθυσμού και της βιομηχανίας
- Το λιμάνι του Λονδίνου έπρεπε να διατηρήσει τη σημαντικότητά του

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η δομή του Σχεδίου αφορούσε 4 δακτυλίους: Τον εσωτερικό δακτύλιο του πυκνοκατοικημένου πυρήνα με ένα περίπου εκατομμύριο κατοίκους, τον προαστιακό δακτύλιο με ανεκτές πληθυσμιακές πυκνότητες με επιδίωξη τη διατήρηση «ισορροπημένων κοινοτήτων», το μικρό δακτύλιο της πράσινης ζώνης, με ελεγχόμενη επέκταση και ανοιχτούς χώρους για γεωργία και αναψυχή και τον εξωτερικό υπαίθριο δακτύλιο για μετακίνηση πληθυσμού σε νέες πόλεις και σε επεκτάσεις πόλεων. Η ιδέα των δακτυλίων περιελάμβανε λεπτομερές περιεχόμενο για τον πληθυσμό, την κατοικία και τη βιομηχανία ([http://www.bbk.ac.uk/geog/study/courses/urep/urep4barlow\\_lonplans.pdf](http://www.bbk.ac.uk/geog/study/courses/urep/urep4barlow_lonplans.pdf)).



Επιπλέον, το Σχέδιο υποστήριζε ότι ο επαρκής ελεύθερος χώρος για αναψυχή και ανάπαυση είναι ένας βασικός παράγοντας για τη διατήρηση και βελτίωση της υγείας των ανθρώπων. Συγκεκριμένα, καθόριζε ως ιδανικό ελεύθερο χώρο τα 1,62 εκτάρια (4 στρέμματα) ανά 1000 κατοίκους, ο οποίος αφορούσε σε όλους τους τύπους πράσινων ανοιχτών χώρων (πάρκα ψυχαγωγίας και χώροι στάθμευσης, γήπεδα παιχνιδιού για ενήλικες και μαθητές, κέντρα αναψυχής και αθλητισμού, μικρά κέντρα παιχνιδιού για τα παιδιά κοντά στις περιοχές κατοικίας τους, μικρότεροι ανοιχτοί χώροι, υπό μορφή πλατειών ή κήπων μέσα στην κατοικημένη περιοχή, περιπάτους στις όχθες του ποταμού, καθώς επίσης και ανοιχτοί χώροι ψυχαγωγίας και γήπεδα ανάμεσα στα όρια των κοινοτήτων, την επιχειρηματική ζώνη και τις βιομηχανικές περιοχές), με εξαίρεση το διάστημα γύρω και μεταξύ των κτιρίων (<http://www.londonlandscape.gre.ac.uk/abercrombie.htm>).

Επιπλέον, εξήγησε την έννοια συστημάτων πάρκων ως εξής: «όλες οι μορφές ανοιχτού χώρου πρέπει να εξεταστούν συνολικά, και να συντονιστούν σε ένα πολυσυνδεδεμένο σύστημα πάρκων, με τους χώρους στάθμευσης κατά μήκος των υπαρχόντων και νέων δρόμων διαμορφώνοντας τις συνδέσεις μεταξύ των μεγαλύτερων πάρκων». Το Abercrombie προσδιόρισε τις συνδέσεις του συστήματος πάρκων (parkways) και τις διέκρινε σε 7 κατηγορίες: ευθείες λωρίδες ανοιχτού χώρου, παραποτάμιοι οδοί περιπάτου, μονοπάτια διαμέσου αγροκτημάτων, πράσινες λωρίδες, ποδηλατόδρομοι, χώροι στάθμευσης μηχανών και οδοί ταχείας κυκλοφορίας (<http://www.londonlandscape.gre.ac.uk/abercrombie.htm>).

Μία σημαντική πρόταση του Σχεδίου αφορά στο Crystal Palace (Παλάτι Κρυστάλλου) και τα κέντρα αναψυχής. Αρχικά, το σημαντικό αυτό τοπόσημο του Λονδίνου ήταν πολύ δημοφιλές ως χώρος παιχνιδιού και θεάματος του South London. Επιπλέον, η γεωγραφική θέση της περιοχής την καθιστούσε κατάλληλη για τέτοιου είδους δραστηριότητες, ενώ η πυρκαγιά που είχε προηγηθεί έδινε την ευκαιρία για τη δημιουργία ενός χώρου που θα προσέφερε εύκολη πρόσβαση, μέσω ενός πάρκου που θα έφτανε από το Waterloo έως το κέντρο του Λονδίνου, προς όλες τις περιοχές της πρωτεύουσας. Επίσης, το σχέδιο προέβλεπε την επιστροφή στο εσωστρεφές οικοδομικό τετράγωνο στο κέντρο του οποίου υπάρχει δημόσιος υπαίθριος χώρος, ώστε να

εξασφαλίζεται η επάρκειά του σε όλη την πρωτεύουσα, καθώς και ο καθορισμός ορισμένου ελεύθερου χώρου περιμετρικά των κτιρίων, ο οποίος θα διατίθεται υποχρεωτικά από κάθε ιδιοκτησία. Σημαντική ήταν η πρόταση για διαχωρισμό, μέσω της δημιουργίας ζωνών πρασίνου, της κατοικίας από τη βιομηχανία, γεγονός το οποίο συνάντησε δυσκολίες λόγω του ότι οι νέες κυρίως κατοικίες είχαν χωροθετηθεί δίπλα σε βιομηχανίες. Ακόμα, προέβλεπε την πλήρη εκμετάλλευση των παρόχθιων περιοχών, οι οποίες αποτελούσαν πόλο έλξης επισκεπτών, αλλά χρησιμοποιήθηκαν περισσότερο για τη χωροθέτηση βιομηχανιών. Έτσι, καθορίστηκε η δημιουργία ελεύθερων χώρων σε 1,7 μίλια ή 30 % της συνολικής παρόχθιας περιοχής του ποταμού. Τέλος, ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στις περιοχές που χαρακτηρίζονται περισσότερο από ανεπάρκεια ελεύθερων χώρων, όπως οι δήμοι East End, Islington και Finsbury, ώστε τα αποτελέσματα της εφαρμογής να γίνουν αισθητά (<http://www.londonlandscape.gre.ac.uk/abercrombie.htm>).

Τα αποτελέσματα του σχεδίου ήταν, αφενός, ότι οι προβλέψεις για τον πληθυσμό και την αύξηση των θέσεων εργασίας ήταν εσφαλμένες, η εθελοντική μετανάστευση στο εξωτερικό ήταν μεγαλύτερη από το αναμενόμενο και το γεγονός ότι η περιοχή του Λονδίνου συνέχισε να μεγαλώνει και οι βιομηχανίες να αυξάνονται, και αφετέρου ότι η πράσινη ζώνη καθορίστηκε από τις επαρχίες και 8 νέες πόλεις του Λονδίνου ιδρύθηκαν από Αναπτυξιακές Εταιρείες. Βέβαια, η σύνταξη αυτού του σχεδίου εξασφάλισε ένα Master plan σαφές, αλλά άκαμπτο και μη ρεαλιστικό, το οποίο βασίζεται, κυρίως, στη διαδικασία του φυσικού σχεδιασμού και όχι στην κατανόηση της εξέλιξης του αστικού χώρου. Από την άλλη πλευρά, αποτελεί μια ευφυή σύνθεση ιδεών σχεδιασμού, που «έδειξε τι μπορεί να επιτευχθεί μέσω του σχεδιασμού» και το οποίο υποστηρίχθηκε από τον κόσμο ([http://www.bbk.ac.uk/geog/study/courses/urep/urep4barlow\\_lonplans.pdf](http://www.bbk.ac.uk/geog/study/courses/urep/urep4barlow_lonplans.pdf)).

### **1.3.2. Ο Σχεδιασμός σήμερα**

Στη Μ. Βρετανία, υπήρχε ήδη κατά την προπολεμική περίοδο ένα ανεπτυγμένο, συγκριτικά με άλλες χώρες στην ίδια περίοδο, σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού. Ωστόσο, μερικά χρόνια πριν από το Β' παγκόσμιο πόλεμο άρχισαν να συνειδητοποιούνται προβλήματα με γεωγραφική διάσταση, διαφορετικά από αυτά που

αποτελούσαν το παραδοσιακό αντικείμενο του πολεοδομικού σχεδιασμού. Από τη μία πλευρά πρόκειται για την οξύτητα με την οποία τέθηκε το πρόβλημα της γεωγραφικά διαφοροποιημένης ανεργίας και βιομηχανικής παρακμής. Από την άλλη πλευρά, η επιτάχυνση της αστικοποίησης και μητροπολιτικοποίησης είχε ως συνέπεια την αυξανόμενη πίεση στην ύπαιθρο, με τη μορφή είτε της οικιστικής ανάπτυξης/ επέκτασης, είτε της διασποράς δραστηριοτήτων αστικού χαρακτήρα στον αγροτικό χώρο. Ο τρόπος αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών στη Μ.Βρετανία χαρακτηρίστηκε από το διαχωρισμό φυσικού και οικονομικού προγραμματισμού. Τα προβλήματα που συνδέονταν με τις πιέσεις αστικοποίησης αντιμετωπίστηκαν με τη χρησιμοποίηση του ήδη ανεπτυγμένου πολεοδομικού σχεδιασμού και την επέκταση του πεδίου αρμοδιότητας της παραδοσιακής πολεοδομίας (town planning) με την ενσωμάτωση σε αυτό και της υπαίθρου. Κύριο εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε ήταν η γενικευμένη εκπόνηση σχεδίων χρήσεων γης, σε συνδυασμό με τη διαδικασία «ελέγχου της ανάπτυξης» (development control) (Οικονόμου Δ., 2002).

Αξίζει να αναφερθεί ότι το βρετανικό σύστημα χαρακτηρίζεται από ευελιξία (μη δεσμευτικό) και έχει οδηγήσει σε ιδιαίτερα θετικά αποτελέσματα όσον αφορά στην οργάνωση του χώρου. Επίσης, η μεταπολεμική πολιτική του containment (ανάσχεση της οικιστικής εξάπλωσης στον αγροτικό χώρο) εφαρμόστηκε με εξαιρετική επιτυχία, μέσω του συστήματος αυτού (Οικονόμου Δ., 2002).

Ένα άλλο βασικό χαρακτηριστικό του συστήματος είναι ο συγκεντρωτικός χαρακτήρας του, που σημαίνει ότι οι νόμοι, οι κανονισμοί και οι ρυθμίσεις θεσπίζονται σε κεντρικό επίπεδο από το Κοινοβούλιο των Ηνωμένου Βασιλείου. Η κεντρική διοίκηση επιβλέπει και ελέγχει το σύστημα σχεδιασμού και εκδίδει εθνικές και περιφερειακές κατευθύνσεις. Οι τοπικές αρχές ρυθμίζουν θέματα που αφορούν την ανάπτυξη και διαμορφώνουν τα εργαλεία άσκησης πολιτικής. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στα ζητήματα ανάπτυξης λαμβάνει σε μεγάλο βαθμό πρωτοβουλία ο ιδιωτικός τομέας, στον οποίο δίνονται κίνητρα από το δημόσιο, με τη μορφή επιχορηγήσεων και δανείων (European Commission, 2000).

Οι αρχές για τον έλεγχο των χρήσεων γης και του χωρικού σχεδιασμού διατυπώθηκαν για πρώτη φορά το 1947, στην Πράξη για τον Πολεοδομικό Σχεδιασμό

(Town and Country Planning Act). Το βασικό νομοθέτημα στην Αγγλία είναι η Πράξη Πολεοδομικού Σχεδιασμού του 1990, όπως αναθεωρήθηκε το 1991. Το επίσημο πλαίσιο πολεοδομικού σχεδιασμού περιλαμβάνει τις «Κατευθύνσεις Εθνικού Σχεδιασμού» (National Planning Guidance), οι οποίες έχουν γεωγραφικό ή τομεακό χαρακτήρα και εκδίδονται από τον κατά περίπτωση κεντρικό φορέα (Υπουργείο), και το Αναπτυξιακό Σχέδιο (Development Plan). Το τελευταίο, το οποίο αποτελεί το κύριο εργαλείο πολεοδομικού σχεδιασμού σε τοπικό επίπεδο, συντάσσεται από τις τοπικές αρχές και αποτελείται από δύο τύπους σχεδίων: τα «δομικά σχέδια» (structure plans), που καλύπτουν τις κομητείες και τα «τοπικά σχέδια» (local plans) για τις συνοικίες της πόλης. Αυτά τα σχέδια έχουν ως πλαίσιο αναφοράς το «National Planning Guidance». Το 1985, δημιουργήθηκε για τις μητροπολιτικές περιοχές ένα «Ενιαίο Αναπτυξιακό Σχέδιο» (Unitary Development Plan, UDP), το οποίο συνθέτει το περιεχόμενο των δομικών και τοπικών σχεδίων (European Commission, 2000).

Όσον αφορά στην πρωτεύουσα της Αγγλίας, μετά την κατάργηση του Συμβουλίου του Μείζονος Λονδίνου (Greater London Council, GLC), δημιουργήθηκε η Συμβουλευτική Επιτροπή Σχεδιασμού του Λονδίνου (London Planning Advisory Committee, LPAC) με σκοπό να συμβουλεύει του δήμους, την κυβέρνηση και τους άλλους κυβερνητικούς οργανισμούς σε θέματα σχεδιασμού και ανάπτυξης. Έτσι, το 1994, το LPAC δημοσίευσε τη «Συμβουλή με τις Κατευθύνσεις Στρατηγικού Σχεδιασμού για το Λονδίνο» (Advice on Strategic Planning Guidance for London), οι οποίες βασίζονται σε ένα όραμα με τέσσερις πτυχές, που είναι οι εξής:

- **Ισχυρή οικονομία.** Το Λονδίνο πρέπει να αναγνωριστεί σαν πρωτεύουσα και παγκόσμια πόλη, να διαθέτει μια οικονομία με ανανεωμένη και διευρυμένη βάση, καθώς και ισχυρές επιχειρήσεις και κατασκευαστικό τομέα, τέχνες, πολιτισμό και διασκέδαση, βιομηχανία εκπαίδευσης και τουρισμού.
- **Καλή ποιότητα ζωής.** Το Λονδίνο πρέπει να διαμορφώσει ασφαλείς και υγιείς κοινότητες, τοποθεσίες ελκυστικές για κατοικία, εργασία και επίσκεψη, να διαθέτει υψηλή αστική ποιότητα, βασισμένη στη διατήρηση και τη βελτίωση των περιοχών πρασίνου και του δομημένου περιβάλλοντος, καθώς και να κατέχει καλή ποιότητα μεταφορών και άλλων υποδομών.

- Βιώσιμο μέλλον. Το Λονδίνο πρέπει να γίνει μία πόλη που θα αγωνίζεται για την περιβαλλοντική της βιωσιμότητα.
- Ευκαιρίες για όλους. Το Λονδίνο πρέπει να γίνει μία πόλη που θα προσφέρει τις ίδιες ευκαιρίες και δυνατότητες σε όλους τους κατοίκους της.

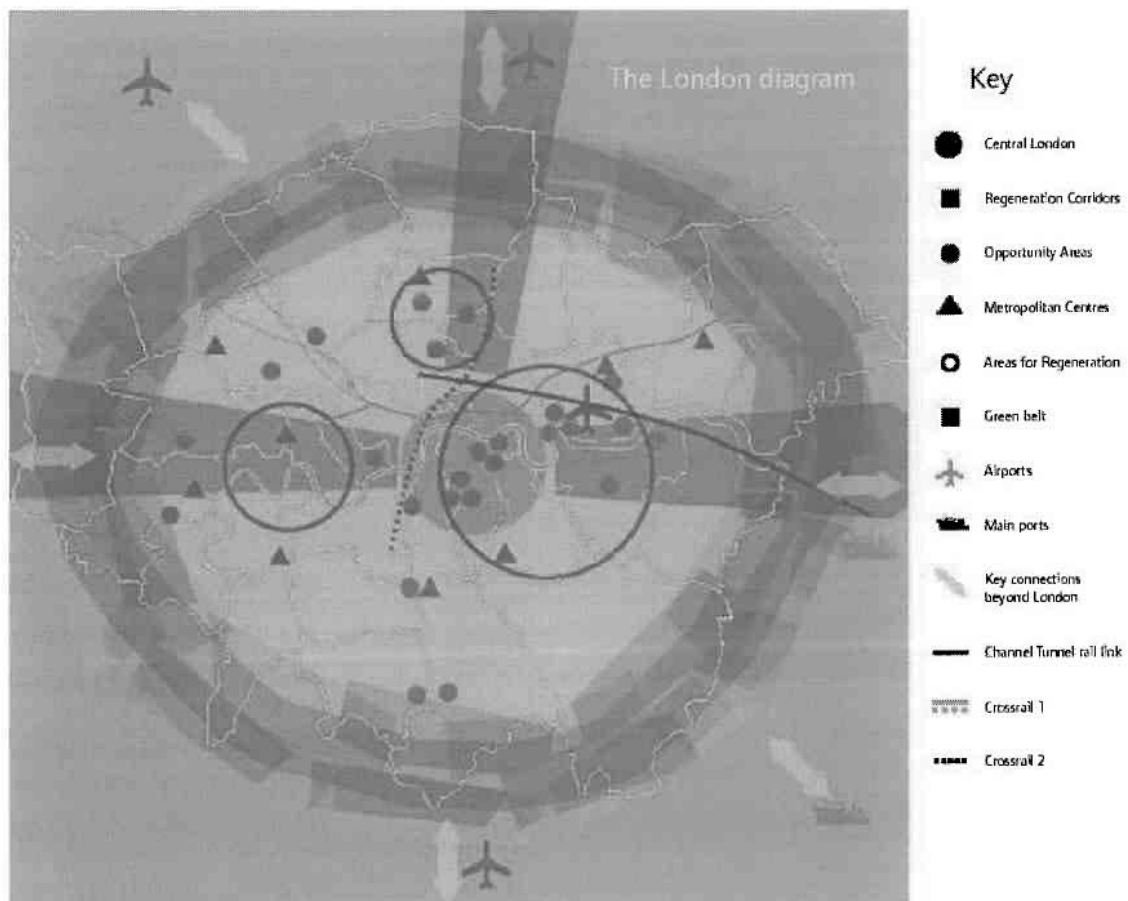
Το LPAC καταργήθηκε τον Απρίλιο του 2000 και οι αρμοδιότητές του μεταφέρθηκαν σε μία άμεσα εκλεγόμενη Αρχή του Μείζονος Λονδίνου (Greater London Authority, GLA), που αποτελείται από το Δήμαρχο και το Συμβούλιο (<http://lewisham.gov.uk.asp>).

Τον Ιούνιο του 2002 εκδόθηκε το Draft London Plan από το GLA. Πρόκειται για το τρίτο επίσημο σχέδιο που συντάχθηκε για την περιοχή του Μείζονος Λονδίνου. Το πρώτο ήταν το Greater London Plan του 1944, το οποίο εκφράζει το όραμα του Abercrombie και το δεύτερο ήταν το Greater London Development Plan του 1969, που αποτέλεσε το προϊόν της γραφειοκρατίας και της πολιτικής του County Hall. Σε αντίθεση με τα δύο προηγούμενα, το νέο Σχέδιο εμφανίζεται στο όνομα του πρώτου άμεσα εκλεγμένου Δημάρχου και αντιπροσωπεύει καθαρά τις προσωπικές του εμπνεύσεις για την πρωτεύουσα (<http://www.bartlett.ucl.ac.uk/planning/information/sds/WorkingCapital.pdf>).

Ένα θέμα κλειδί για το νέο Σχέδιο, που έχει χρονικό ορίζοντα 15 ετών, είναι η αναπόφευκτη κατάσταση μιας πληθυσμιακής αύξησης μεγάλης κλίμακας, που μεταφράζεται σε 700.000 νέους κατοίκους, γεγονός το οποίο καθιστά απαραίτητη τη δημιουργία τουλάχιστον 636.000 νέων θέσεων εργασίας που προβλέπονται έως το 2016 (<http://www.bartlett.ucl.ac.uk/planning/information/sds/WorkingCapital.pdf>). Βέβαια, το μέλλον της πόλης καθορίζεται από ορισμένες «δυνάμεις» και «πιέσεις» που ασκούνται λόγω των κοινωνικο-οικονομικών συνθηκών. Στο σημείο αυτό ο ρόλος του στρατηγικού σχεδιασμού είναι να κατευθύνει αυτές τις δυνάμεις, ώστε να επιτευχθεί η επιθυμητή αλλαγή για την πόλη. Τα κύρια, λοιπόν, χαρακτηριστικά που καθορίζουν τη μελλοντική αλλαγή του Λονδίνου είναι: πιο νεανικός και διαφοροποιημένος πληθυσμός, γρήγορη αλλά επιλεκτική οικονομική ανάπτυξη, επικέντρωση σε περιβαλλοντικά ζητήματα, διαφοροποιημένες αξίες και τρόπος ζωής, επίδραση της νέας τεχνολογίας, επιδίωξη κοινωνικής δικαιοσύνης. Έτσι, το βασικό όραμα που επιδιώκεται μέσω του σχεδίου

αφορά στην ανάπτυξη μιας ισχυρής, μακροχρόνιας και διαφοροποιημένης οικονομίας, στην προσπάθεια για συμμετοχή όλων των κατοίκων στη διαμόρφωση του μέλλοντος της πόλης καθώς και στη διενέργεια σημαντικών βελτιώσεων στο περιβάλλον ([http://www.london.gov.uk/approot/mayor/strategies/sds/draft\\_london\\_plan\\_docs.jsp](http://www.london.gov.uk/approot/mayor/strategies/sds/draft_london_plan_docs.jsp)).

**Εικόνα 23** : London Plan 2002



Πηγή: [http://www.london.gov.uk/approot/mayor/strategies/sds/draft\\_london\\_plan\\_docs.jsp](http://www.london.gov.uk/approot/mayor/strategies/sds/draft_london_plan_docs.jsp)

Το σχέδιο θέτει πολιτικές που αφορούν την όψη των κτιρίων, τον τρόπο με τον οποίο οι δημόσιες μεταφορές θα συμβαδίσουν με τις απαιτήσεις του μέλλοντος, καθώς και τον τρόπο προστασίας και βελτίωσης του περιβάλλοντος. Αρχικά εκδόθηκε σε πρόχειρη (draft) μορφή και αναμένονται τα σχόλια των Λονδρέζων, μέσω ερωτηματολογίων, προκειμένου να διαμορφωθεί το τελικό σχέδιο. Οι κύριες προτεραιότητες που θέτει το σχέδιο για το μέλλον της πόλης είναι οι εξής:

- Εντεταμένη ανάπτυξη στην κεντρική ζώνη δραστηριοτήτων (Central Activities Zone) και στις περιοχές ευκαιριών (Opportunity Areas), ώστε να επιτευχθεί ουσιαστική ανάπτυξη κυρίως στον οικονομικό τομέα.
- Σημαντική ανάπτυξη στο ανατολικό Λονδίνο, κατά μήκος του Thames Gateway, μέσω της εξάπλωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων ανατολικά, στις παρυφές της πόλης, στο Isle of Dogs και στο Stratford.
- Ανάπτυξη και διαφοροποίηση των κέντρων της πόλης σε πολλές περιοχές του Λονδίνου.
- Αξιόλογες βελτιώσεις στην πρόσβαση, τις υπηρεσίες και τη βιωσιμότητα των περιοχών των προαστίων.
- Αναπλάσεις σε ορισμένες περιοχές, μέσω της ολοκλήρωσης των χωρικών πολιτικών με ενέργειες για την ανανέωση συνοικιών, την καλύτερη υγεία, την αναβάθμιση της εκπαίδευσης, τη μεγαλύτερη ασφάλεια, την αύξηση της απασχόληση και τη βελτίωση της κατοικίας.
- Μίξη χρήσεων γης με ιδιαίτερη έμφαση στις περιοχές ευκαιριών (Opportunity Areas).
- Προστασία των περιοχών πρασίνου
- Προώθηση της ανακύκλωσης, μείωση της χρήσης της ενέργειας και συνετή χρήση των πόρων ([http://www.london.gov.uk/approot/mayor/strategies/sds/draft\\_london\\_plan\\_docs.jsp](http://www.london.gov.uk/approot/mayor/strategies/sds/draft_london_plan_docs.jsp)).

Όπως προαναφέρθηκε, το 1985 προτάθηκε η υιοθέτηση του UDP, το οποίο συνέθετε το περιεχόμενο των δομικών και τοπικών σχεδίων. Κάθε δήμος, λοιπόν, της περιοχής του Μείζονος Λονδίνου είναι υποχρεωμένος να διαθέτει ένα UDP. Χαρακτηριστικά θα αναφερθούν οι στόχοι του Ενιαίου Αναπτυξιακού Σχεδίου (2002), το οποίο έχει χρονικό ορίζοντα 15 ετών, για την περιοχή City of London, που αποτελεί και τον πιο κεντρικό δήμο του Λονδίνου ([http://www.cityoflondon.gov.uk/our\\_services/development\\_planning/planning/udp/udp\\_doc.htm](http://www.cityoflondon.gov.uk/our_services/development_planning/planning/udp/udp_doc.htm)).

Οι στρατηγικοί στόχοι, λοιπόν, του Σχεδίου είναι:

- Μια ισχυρή οικονομία. Η πόλη του Λονδίνου οφείλει να ενισχύσει το ρόλο της ως παγκόσμιο διεθνές οικονομικό και επιχειρησιακό κέντρο, που συμβάλλει σημαντικά στη βρετανική και ευρωπαϊκή οικονομία. Να συνεχίσει να είναι στην πρώτη γραμμή των οικονομικών εμπορικών συναλλαγών, παρέχοντας σύγχρονη και υψηλής ποιότητας στέγαση. Να παρέχει ευκαιρίες απασχόλησης και να έχει ένα ελκυστικό περιβάλλον και τις κατάλληλες υποδομές για εργαζομένους και επισκέπτες. Για να υποστηριχθεί η οικονομική επιτυχία της πόλης, είναι απαραίτητο ένα ολοκληρωμένο δίκτυο δημοσίων συγκοινωνιών με υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, μέσω βελτιωμένων εθνικών και διεθνών συνδέσεων, καθώς και υψηλά πρότυπα υποδομής τηλεπικοινωνιών.
- Μια καλή ποιότητα ζωής. Η πόλη του Λονδίνου οφείλει να διαθέτει περιβάλλον υψηλής ποιότητας. Η αρχιτεκτονική κληρονομιά της θα συνεχίσει να συμβάλλει έντονα στο χαρακτήρα και τη διατήρηση της ταυτότητάς της. Η καλές συνθήκες εργασίας και διαβίωσης προκαθορίζουν τη διατήρηση ενός ποιοτικού μητροπολιτικού κέντρου με υψηλά πρότυπα ασφάλειας και προστασίας. Ένα μίγμα χρήσεων σε επίπεδο οδών και ένα ευρύ φάσμα καταστημάτων και εγκαταστάσεων πολιτισμού και αναψυχής, θα συμβάλει όλο και περισσότερο στην εξασφάλιση μίας ζωντανής ατμόσφαιρας, ενώ οι ελεύθεροι χώροι θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούνται για αναψυχή και χαλάρωση. Τα χαμηλότερα επίπεδα κυκλοφορίας θα οδηγήσουν στη βελτίωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας και θα δημιουργήσουν ασφαλέστερες και πιο ευχάριστες συνθήκες για πεζούς και ποδηλάτες.
- Το βιώσιμο μέλλον. Η κεντρική θέση του Δήμου και οι άριστες δημόσιες συγκοινωνίες επιτρέπουν τη βιώσιμη ανάπτυξή του. Η πρόσβαση στην πόλη πρέπει να βελτιωθεί μέσω βιώσιμων μορφών μεταφοράς, όπως το τρένο, το λεωφορείο και η ανακύκλωση, ενώ ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στις μετακινήσεις των πεζών. Τα κτίρια πρέπει να είναι ιδιαίτερα αποδοτικά, χρησιμοποιώντας λιγότερη ενέργεια και φυσικούς πόρους και παράγοντας λιγότερα απόβλητα και ρύπανση. Επίσης, πρέπει να είναι σχεδιασμένα με τέτοιο τρόπο, ώστε να μπορούν να προσαρμοστούν για μελλοντικές χρήσεις.



- Ευκαιρίες για όλους. Η οικονομική επιτυχία της πόλης οφείλει να δημιουργήσει μια σειρά ευκαιριών απασχόλησης και να συμβάλει στην αναγέννηση των περιθωριοποιημένων περιοχών. Οι κάτοικοι και οι εργαζόμενοι πρέπει να έχουν πρόσβαση σε μια σειρά υπηρεσιών συμπεριλαμβανομένης της υγείας, της εκπαίδευσης και της κατάρτισης, και να τους παρέχονται περαιτέρω ευκαιρίες για κατοικία, αλλά μόνο στις περιοχές που δεν υπάρχει πρόβλημα σύγκρουσης χρήσεων γης με τις περιοχές ανάπτυξης επιχειρηματικών δραστηριοτήτων (<http://uk.search.yahoo.com/search/ukie?p=london+planning&y=uk>).

#### 1.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Παρατηρούμε ότι στο παρελθόν οι σημαντικότερες παρεμβάσεις που έγιναν στο Λονδίνο αφορούσαν κυρίως σε αναπλάσεις κατεστραμένων ή υποβαθμισμένων περιοχών, ενώ δεν πραγματοποιούνταν σημαντικές επενδύσεις για την κατασκευή κτιρίων, τα οποία θα αναδείκνυαν την ταυτότητα της πόλης. Σήμερα βλέπουμε μια διαφορετική αντίληψη και συγκεκριμένα, υπάρχει ένα γενικό σύστημα σχεδιασμού που καθορίζει τις βασικές κατευθύνσεις για την επίλυση των προβλημάτων και την ανάπτυξη της πόλης, ενώ ταυτόχρονα γίνονται παρεμβάσεις σημειακού χαρακτήρα, με στόχο τη βελτίωση της εικόνας της πόλης και την ανάδειξη των συγκριτικών πλεονεκτημάτων της. Βέβαια, το Λονδίνο κατέχει ήδη μία πολύ σημαντική θέση ως παγκόσμιο χρηματοοικονομικό κέντρο, γι' αυτό κύριο μέλημα του είναι η διατήρηση της ανταγωνιστικότητάς του και της ακτίνας επιρροής του στο παγκόσμιο προσκήνιο. Έτσι, στα πλαίσια της αλλαγής της χιλιετίας, βρήκε την ευκαιρία, μέσα από το πρόγραμμα των Millennium Projects, να εκφράσει την οικονομική και τεχνολογική του δύναμη και να συμβολίσει το πέρασμά του σε μία νέα ακόμα πιο λαμπρή εποχή.

## 2. ΠΑΡΙΣΙ

### 2.1. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ

Το Παρίσι είναι η πρωτεύουσα της Γαλλίας και διασχίζεται από τον ποταμό Σηκουάνα μέσα στον οποίο βρίσκονται δύο νησάκια: το Île de la Cité και το μικρότερο Île Saint Louis. Η πόλη έχει έκταση 12012km<sup>2</sup>, είναι κατά κανόνα επίπεδη και το υψηλότερο σημείο της είναι ο λόφος Montmartre, σε υψόμετρο 129μ. Η μητροπολιτική περιοχή του Παρισιού περιλαμβάνει σχεδόν το 20% των κατοίκων του έθνους και ο πληθυσμός του πλησιάζει κατ' εκτίμηση τα 10 εκατομμύρια κατοίκους. Αξίζει να σημειωθεί ότι εξουσιάζει την οικονομική, πολιτιστική, και πολιτική ζωή της Γαλλίας σε μεγάλο βαθμό και αποτελεί το κέντρο των αποφάσεων της χώρας (<http://www.pubblinet.com/varie/paris/>).

Το Παρίσι αποτελεί το βιομηχανικό κέντρο της Γαλλίας, αφού συγκεντρώνει περίπου το ¼ των μεταποιητικών βιομηχανιών της. Επίσης σ' αυτό είναι συγκεντρωμένη και η πλειοψηφία των βιομηχανιών καταναλωτικών αγαθών, γεγονός το οποίο οφείλεται κυρίως στο μεγάλο μέγεθος του πληθυσμού, ενώ οι βιομηχανίες υψηλής τεχνολογίας έχουν γίνει πολυάριθμες μετά το 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο. Η πολιτιστική και καλλιτεχνική υπεροχή του Παρισιού έχει προσελκύσει ακόμα ευρύ φάσμα προϊόντων πολυτελείας, όπως η υψηλή-μόδα και το κόσμημα. Η πόλη έχει καταβάλει σημαντικές προσπάθειες κατά τα τελευταία χρόνια να προσελκύσει τα κέντρα διοίκησης των πολυεθνικών εταιριών κι έτσι σήμερα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κέντρα διεθνών επιχειρήσεων και εμπορίου της Ευρώπης.

Ένα πρόσθετο πλεονέκτημα που διαθέτει το Παρίσι είναι η θέση του στο κέντρο μιας από τις πλουσιότερες γεωργικές περιοχές της Ευρώπης, ενώ βρίσκεται πολύ κοντά στις περιοχές Beauce και Briè, που είναι διάσημες για την παραγωγή του σίτου και άλλων αγροτικών προϊόντων. Αυτή η ισχυρή γεωργική οικονομία έχει εξασφαλίσει στην πόλη τον ανεφοδιασμό τροφίμων καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της και έχει δημιουργήσει μια σταθερή οικονομική βάση για την περιοχή. Τέλος, λόγω του Σηκουάνα η πόλη διαθέτει ένα σημαντικό λιμάνι (τέταρτο σε χωρητικότητα στη Γαλλία). Στην περιοχή υπάρχουν δύο διεθνείς αερολιμένες, Charles le Gaulle και Orly, και ένας κύριος

εσωτερικός αερολιμένας, Le Bourget. Η πόλη διασχίζεται υπόγεια από το Μετρό, το οποίο διαθέτει 14 γραμμές, ενώ τα προάστια εξυπηρετεί ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος (Reseau Express Regional, RER) (<http://www.pubblinet.com/varie/paris/>).

**Εικόνα 24 :** Πανοραμική θέα του Παρισιού



**Πηγή:** <http://www.pubblinet.com/varie/paris/>

Τα κεντρικά τμήματα του Παρισιού, όπως εκείνα πολλών ευρωπαϊκών πόλεων, διαμορφώθηκαν πολύ πριν γίνει αισθητή οποιαδήποτε ιδιαίτερη ανάγκη για χώρους αναψυχής. Αυτό το γεγονός, μαζί με τους περιορισμούς ύψους των κτιρίων (που καθιστούσαν συχνά το έδαφος πολύ ακριβό για τους κατοίκους με χαμηλά εισοδήματα), έχει οδηγήσει σε μια εξαιρετικά χαμηλή αναλογία του πρασίνου ανά κάτοικο. Οι μεγαλύτεροι υπαίθριοι δημόσιοι χώροι σήμερα είναι εκείνοι που προστατεύθηκαν από την ανάπτυξη λόγω του χαρακτηρισμού τους ως βασιλικές κατοικίες (<http://www.pubblinet.com/varie/paris/>).

Η μνημειακή αρχιτεκτονική του Παρισιού απεικονίζει την πολιτική και πολιτιστική θέση της πόλης καθ' όλη τη διάρκεια της μεγάλης ιστορίας της. Μεταξύ των σημαντικότερων παλαιότερων κατασκευών είναι ο καθεδρικός ναός Notre Dame στο Île de La Cité, η γοτθική κατασκευή του 13<sup>ου</sup> αιώνα Sainte- Chapelle, το Λούβρο, το οποίο ήταν παλαιότερα βασιλικό παλάτι, το Invalides, που χτίστηκε από τον Louis XIV ως στρατώνας και στεγάζει σήμερα τον τάφο του Ναπολέοντα και η πλατεία de La Concorde, που σχεδιάστηκε το 18<sup>ο</sup> αιώνα. Κατά τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα το Παρίσι ξανασχεδιάστηκε υπό την καθοδήγηση του βαρόνου Georges Haussmann, και πολλά σημαντικά προγράμματα πραγματοποιήθηκαν για να υπογραμμίσουν τη σημασία της πόλης. Το Arc de Triomphe, η Όπερα, η πλατεία της Όπερας, η πλατεία Étoile και πολλές μεγάλες λεωφόροι χρονολογούνται αυτή την περίοδο. Πολλά ακόμα επιβλητικά κλασικά κτίρια δημιουργήθηκαν κατά τα επόμενα χρόνια, τα οποία δίνουν στην πόλη μία καθαρή όψη, λόγω ενός παλιού διατάγματος που ενδυναμώθηκε τη δεκαετία του 1960, το οποίο επιβάλλει τον περιοδικό καθαρισμό των κτιρίων. Τέλος πολλές παρεμβάσεις πραγματοποιήθηκαν κατά την περίοδο της προεδρίας του François Mitterand, οι οποίες έδωσαν μια νέα μορφή στην πόλη (<http://www.pubblinet.com/varie/paris/>).

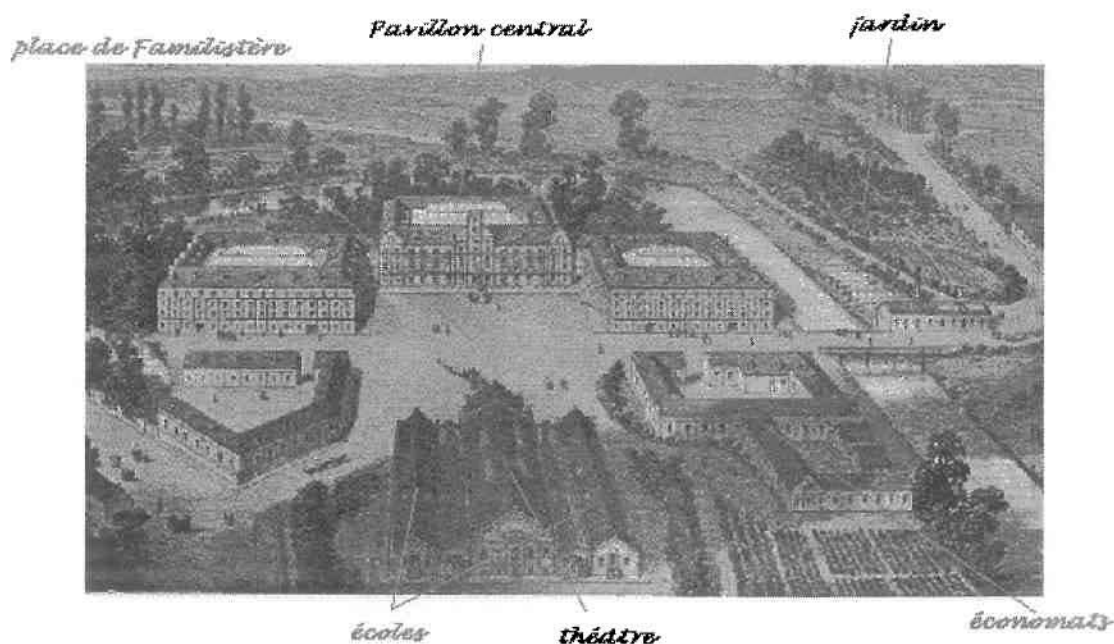
## **2.2. ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**

### **2.2.1. Αντιπροσωπευτικά Παραδείγματα του Παρελθόντος στα πλαίσια των Κινημάτων-Θεωριών**

Οι ιδέες του κινήματος κοινωνικής και πολεοδομικής παρέμβασης, δηλαδή του **Ουτοπικού Ιδεαλισμού**, με κύριο εκπρόσωπο τον Charles Fourier, βρήκαν εφαρμογή στη Γαλλία και συγκεκριμένα στη μικρή πόλη Guise έξω από το Παρίσι. Πρόκειται για τα λεγόμενα «φαλανστήρια» τα οποία έχουν αναφερθεί στο υποκεφάλαιο 1.1. Η Guise είναι μία πόλη 6000 κατοίκων, στην οποία υπήρχε εγκατεστημένη επί έναν αιώνα μια μεγάλη επιχείρηση που κατασκεύαζε μηχανές θέρμανσης. Η βιομηχανική της επιτυχία επέτρεψε στον Jean-Baptiste Godin, ιδιοκτήτη της επιχείρησης, να πραγματοποιήσει τις ιδέες του, δηλαδή να δημιουργήσει κοντά στο εργοστάσιο του μία εργατική συνοικία:

την «Famillistère» ή αλλιώς «Κοινωνικό Παλάτι». Ο Godin επηρεάστηκε από τους Ουτοπικούς Ιδεαλιστές, και κυρίως από τη θεωρία του Fourier, οπότε κατασκεύασε το 1859 ένα κτίριο, το οποίο στέγαζε 1500 κατοίκους ([http://www.ac-reims.fr/datice/bul\\_acad/Hist-Geo/bul06/Guise.htm](http://www.ac-reims.fr/datice/bul_acad/Hist-Geo/bul06/Guise.htm)).

**Εικόνα 25** : Guise, Γαλλία



Πηγή: [http://www.ac-reims.fr/datice/bul\\_acad/Hist-Geo/bul06/Guise.htm](http://www.ac-reims.fr/datice/bul_acad/Hist-Geo/bul06/Guise.htm)

Οι εργατικές οικογένειες σ' αυτό το χώρο δεν ικανοποιούσαν μόνο την ανάγκη της κατοικίας, αλλά πολύ περισσότερες, λόγω του ότι αυτό το πολύ σύγχρονο για την εποχή κτίριο περιλάμβανε μαγαζιά, καθαριστήριο, παιδικό σταθμό, σχολεία, θέατρο, βιβλιοθήκη, κήπο και πισίνα. Η άποψη του Godin ήταν ότι ο άνθρωπος παρά την προσκόλλησή του στα υλικά του προβλήματα, μπορούσε να βελτιωθεί ως οντότητα. Έτσι δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στην εκπαίδευση και επίσης βελτιώνοντας τις συνθήκες εργασίας και τη θέση της γυναίκας, έδινε στους ανθρώπους τη δυνατότητα να ονειρεύονται και να σκέφτονται το μέλλον τους. Το έργο αυτό παρά τη σημασία του παρέμεινε ανεκμετάλλευτο, και αυτό που τελικά σήμερα έχει απομείνει είναι ένα

εργοστάσιο παραγωγής, ένα αυθεντικό αρχιτεκτονικό σύνολο που κατατάσσεται στα ιστορικά μνημεία, αλλά το οποίο βρίσκεται σε πολύ άσχημη κατάσταση. Αξίζει όμως να σημειωθεί ότι οι νέοι κάτοικοι του Guise επιθυμούν την ανάδειξη και αποκατάσταση αυτού του μοναδικού έργου, γεγονός που φαίνεται μέσα από το ενδιαφέρον που έδειξαν για τον τρόπο ανακαίνισης ενός αντίστοιχου συγκροτήματος στην Αγγλία, με το όνομα New-Lanark, καθώς και με τη διοργάνωση διαφόρων εκδηλώσεων στο Guise με θέμα τη βιομηχανική επανάσταση, την προσωπικότητα του Godin και τα χαρακτηριστικά του συγκροτήματος ([http://www.ac-reims.fr/datice/bul\\_acad/Hist-Geo/bul06/Guise.htm](http://www.ac-reims.fr/datice/bul_acad/Hist-Geo/bul06/Guise.htm)).

Όπως βλέπουμε, η συγκεκριμένη θεωρία επηρέασε τον τρόπο σκέψης ορισμένων ανθρώπων, οι οποίοι αναζητούσαν τη λύση των διαιωνιζόμενων προβλημάτων που προέρχονταν από τις άσχημες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης. Η κίνηση που πραγματοποιήθηκε σ' αυτή την περιοχή εκφράζει την επιθυμία τους να βελτιώσουν την ποιότητα ζωής και τους δίνει τη δυνατότητα να την επιδιώκουν, γεγονός το οποίο ήταν αδύνατο να επιτευχθεί έως τότε, λόγω του ότι η σκληρή εργασία και η ζωή στα slums δεν τους επέτρεπε να προσπαθήσουν για κάτι καλύτερο.

Τα ιστορικά γεγονότα της εποχής οδήγησαν στην πεποίθηση ότι η λύση βρισκόταν στην κατάργηση της ατομικής περιουσίας, στην κοινοκτημοσύνη των παραγωγικών μέσων και στον κοινοβιακό τρόπο ζωής. Έτσι λοιπόν πίστευαν σε ένα κοινό μέλλον, όπου η πόλη θα χαρακτηριζόταν από την αλληλοσυσχέτιση της φυσικής μορφής του κτισμένου περιβάλλοντος με την κοινωνική ευημερία των κατοίκων, και ουσιαστικά στη διαβίωση σε ένα υγιές αστικό περιβάλλον. Τέλος, το ενδιαφέρον των σημερινών κατοίκων της Guise για τη διατήρηση και την αποκατάσταση του συγκροτήματος, το οποίο αποτελεί δείγμα του τρόπου σκέψης των ανθρώπων εκείνης της περιόδου, δείχνει ότι τους απασχολεί η μελλοντική εξέλιξή τους, λαμβάνοντας υπόψη τις αξίες και πεποιθήσεις του παρελθόντος.

Επίσης, η βιομηχανική επανάσταση στην Ευρώπη επέφερε μια νέα τάση: τη χρήση της μεταλλουργίας στην κατασκευή. Εξαιτίας αυτού του γεγονότος, ο ρόλος του μηχανικού έγινε ολοένα και περισσότερο σημαντικός, συναγωνιζόμενος το ρόλο του αρχιτέκτονα. Ο Πύργος του Eiffel αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτής της τάσης

και θεωρήθηκε απαραίτητο να αναφερθεί, διότι έδωσε μεγάλη φήμη στο Παρίσι και αποτελεί έως και σήμερα ένα από τα σημαντικότερα έργα της πόλης. Είναι μία σιδερένια κατασκευή που σχεδιάστηκε και χτίστηκε από το γάλλο μηχανικό Gustave Alexandre Eiffel για την παγκόσμια έκθεση του Παρισιού 1889, στον εορτασμό της 100ής επετείου της γαλλικής επανάστασης. Κατά τη διάρκεια της οικοδόμησής του, υπήρξε μεγάλη κριτική, η οποία υποχώρησε με την ολοκλήρωσή του (<http://architecture.about.com/library/bleiffel.htm>).

Ο πύργος του Eiffel είναι το υψηλότερο κτίριο στο Παρίσι, και θεωρούνταν επί 40 χρόνια ως το ψηλότερο στον κόσμο. Ο πύργος έχει ύψος 300 μ. χωρίς τις σύγχρονες κεραιές ραδιοφωνικής αναμετάδοσης και το βάρος του είναι περίπου 7.000 τόνοι. Το πλέγμα μετάλλων, κατασκευασμένο καθαρά από δομικό σίδηρο, καθιστά το κτίριο εξαιρετικά ελαφρύ και ικανό να αντισταθεί στις τεράστιες δυνάμεις του αέρα.

**Εικόνα 26:** La Tour Eiffel



Πηγή: <http://www.pubblinet.com/varie/paris/tour-eiffel.html>

Το χαμηλότερο τμήμα του αποτελείται από τέσσερα μεγάλα πόδια σε σχήμα αψίδας, τα οποία κάμπτουν προς το εσωτερικό έως ότου ενώνονται σε έναν ενιαίο εκλεπτυσμένο πύργο. Αποτελείται από 3 πλατφόρμες, κάθε μία από τις οποίες περιλαμβάνει μια γέφυρα παρατήρησης, ενώ η πρόσβαση σ' αυτές πραγματοποιείται με σκαλοπάτια και ανελκυστήρες. Στην κορυφή του πύργου υπάρχει ένας μετεωρολογικός σταθμός, ένας σταθμός ραδιοεπικοινωνιών, και μια κεραία τηλεοπτικών μεταδόσεων, καθώς επίσης και ορισμένα δωμάτια που χρησιμοποιήθηκαν από τον Eiffel (<http://www.pubblinet.com/varie/paris/tour-eiffel.html>).

Η σημασία του έγκειται στο γεγονός ότι αποτελεί ορόσημο για το Παρίσι και διατηρεί τη διαχρονικότητά του τόσο λόγω της μοναδικότητας της κατασκευής, όσο και λόγω του μεγέθους του. Επίσης μέσω του Πύργου εκφράζεται η επιβλητικότητα και η δύναμη της πόλης καθώς και η ισχυρή θέση που επιδιώκει να διατηρήσει στο μέλλον.

Η επόμενη θεωρία που επηρέασε το Παρίσι ήταν οι ιδέες του **Φονξιοναλισμού** για τη σύγχρονη πόλη και τη μοντέρνα αρχιτεκτονική κατά τις αρχές του 20ου αιώνα, με κύριο εκπρόσωπο το Le Corbusier. Χαρακτηριστική ήταν η πολεοδομική πρόταση με τίτλο Plan Voisin (1925) για την ανάπλαση τμήματος του κέντρου του Παρισιού, κοντά στο Île de la Cité. Η πρόταση αυτή ήταν η εφαρμογή του μοντέλου Ville Contemporaine στο κέντρο της πόλης. Περιελάμβανε τη δημιουργία δύο απαραίτητων νέων στοιχείων: μια πόλη των επιχειρήσεων, έκτασης 240 εκταρίων, και μια πόλη της κατοικίας. Επρόκειτο ουσιαστικά για μια ριζική αναδιάταξη του ιστού, τόσο ως προς τη μορφολογία, όσο και ως προς τις διαστάσεις των οικοδομικών τετραγώνων, τα οποία ήταν πολύ μεγαλύτερα από τα υπάρχοντα. Τα κτίρια διοίκησης είχαν τη μορφή σταυροειδών ουρανοξυστών και τα κτίρια που προορίζονταν για το εμπόριο και τις δημόσιες υπηρεσίες ήταν τύπου set-backs. Βέβαια το σχέδιο αυτό δεν εφαρμόστηκε για πολιτικούς και οικονομικούς λόγους, παρά το γεγονός ότι υποστηρίχθηκε από βιομηχανίες αυτοκινήτων και αεροσκαφών (<http://edu.saline.free.fr/01-cites/1-thema/01-ville.html>).

Παρ' όλο που το Plan Voisin δεν εφαρμόστηκε, αξίζει να σημειωθεί, ότι το μοντέρνο κίνημα επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την πόλη, γεγονός το οποίο εκφράστηκε με



την κατασκευή αρκετών δημόσιων και ιδιωτικών κτιρίων. Αντιπροσωπευτικά παραδείγματα αποτελούν τα δύο σημαντικά κτίρια που σχεδίασε ο Le Corbusier, μεταξύ 1932 και 1933: το Salvation Army Building και το Pavillon Suisse, στα οποία ο συνδυασμός του γυαλιού και του χάλυβα είχαν ως πρόθεση να αναδείξουν την αισθητική της «εποχής της μηχανής» (Frampton K., 1992).

### Εικόνα 27: Le Plan Voisin



Πηγή: <http://www.volker-goebel.de>

Το πρώτο μεγάλο έργο του Le Corbusier, ως αρχιτέκτονα, είναι το Salvation Army (στρατιωτικό άσυλο). Το κτίριο έχει σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα και ατσάλινα πλαίσια παραθύρων. Μπροστά από το επίμηκες κύριο κτίριο υπάρχουν μερικές ξεχωριστές γεωμετρικές κατασκευές: μία γέφυρα συνδέει την είσοδο ενός κτιρίου σε σχήμα κύβου με αυτήν ενός κυλινδρικού κτιρίου και ένα διάστημα μεταξύ των

κατοικιών. Πίσω από τη γυάλινη πρόσοψη υπάρχουν υπνοδωμάτια και άλλες εξυπηρετήσεις για 1500 άτομα (<http://tourisme.voila.fr>).

**Εικόνα 28 : Salvation Army Building**



Πηγή: <http://tourisme.voila.fr>

Το Cité Universitaire ιδρύθηκε το 1921 για να παρέχει στέγαση και υποστήριξη στους ξένους σπουδαστές και περιελάμβανε διάφορα κτίρια κατοικίας που χρηματοδοτήθηκαν από διαφορετικές εθνικές κοινότητες. Έτσι, στα τέλη της δεκαετίας του '20, η Σουηδία ανέθεσε το σχεδιασμό του χώρου κατοικίας των Σουηδών σπουδαστών στον Le Corbusier. Σε αντίθεση με τις παραδοσιακές πολυκατοικίες που χωροθετούνταν κατά μήκος του δρόμου, πρόκειται για ένα απομονωμένο σύνολο το οποίο βρίσκεται πάνω στο καταπράσινο έδαφος. Ο Le Corbusier έχει εφαρμόσει σ' αυτό τα 5 βασικά στοιχεία της αρχιτεκτονικής του: το σύστημα pilotis που αφήνει ελεύθερο το έδαφος προς όφελος της κυκλοφορίας και της βλάστησης, την πρόσοψη με «κουρτίνες», τα πατώματα που επιτρέπουν την τοποθέτηση χωρισμάτων στα δωμάτια, όπου είναι επιθυμητό, τα παράθυρα κατά μήκος του κτιρίου και την ταράτσα. Στο πίσω μέρος, η

σκάλα αποτελεί αυτόνομο στοιχείο με μικρή κλίση που αντιτίθεται στο ορθογώνιο σχήμα του κτιρίου, κάτι το οποίο παρατηρείται σε πολλά κτίρια της μοντέρνας αρχιτεκτονικής (<http://www.galinsky.com/buildings/swiss/>).

**Εικόνα 29 :** Pavillon Suisse



Πηγή: <http://www.galinsky.com/buildings/swiss/>

Όπως βλέπουμε ο σχεδιασμός σ' αυτή την περίπτωση περιλαμβάνει τελείως διαφορετική δομή από εκείνον του Ουτοπικού Ιδεαλισμού. Συγκεκριμένα επιδιώκεται ο καθαρός λειτουργικός διαχωρισμός της πόλης σε ζώνες (zoning), σε αντίθεση με το προηγούμενο κίνημα, όπου προωθείται η ανάμιξη χρήσεων γης. Ακόμα, μέχρι τότε, είχε δημιουργηθεί μια εικόνα της πόλης, με κύρια χαρακτηριστικά τους στενούς δρόμους (ανεπαρκείς πλέον για τα σύγχρονα μέσα μεταφοράς), την πυκνή δόμηση (ανεπαρκής φωτισμός και αερισμός των κτιρίων) και τους ελάχιστους δημόσιους υπαίθριους χώρους. Έτσι λοιπόν η πόλη επιθυμεί να «ανασάνει» και δεδομένου ότι η τεχνολογία κατασκευής

των κτιρίων έχει εξελιχθεί, δημιουργούνται πολυώροφα κτίρια με μεγάλους υπαίθριους χώρους ανάμεσά τους και επίσης δίνεται ιδιαίτερη σημασία στην ιεράρχηση του οδικού δικτύου. Αξίζει να σημειωθεί ότι η εικόνα της πόλης που δημιουργήθηκε κατά τον φονξιοναλισμό είναι επίκαιρη έως τη σημερινή εποχή, αφού πολλά τμήματα του Παρισιού παρουσιάζουν την αντίστοιχη δομή. Βέβαια ενώ συνεχίζεται η ιεράρχηση των δρόμων, ο λειτουργικός διαχωρισμός των χρήσεων γης δεν είναι «καθαρός». Διαφαίνεται, λοιπόν, ότι ο τρόπος με τον οποίο έβλεπαν το μέλλον της πόλης εκείνη την περίοδο, αντιστοιχεί ουσιαστικά στο παρόν πολλών συνοικιών του Παρισιού.

Παράδειγμα εφαρμογής του **Μεταμοντέρνου** Κινήματος στο Παρίσι, το οποίο δεν είχε την ίδια απήγηση με το Μοντέρνο, αποτελεί το Παλάτι του Abraxas. Η περιοχή του Abraxas, ένα σύνολο που περιλαμβάνει το Θέατρο, το Παλάτι και την Αψίδα, συλλήφθηκε ως σημείο αναφοράς του τοπίου, από τους αρχιτέκτονες Taller de Arquitectura και Bofill R. και ολοκληρώθηκε το 1982. Το σύνολο αποτελεί κατοικημένο

**Εικόνα 30:** Palacio d' Abraxas



Πηγή : <http://www.bofill.com/website-ingles/proyectos/abraxas.htm>

μνημείο στα πλαίσια της νέας πόλης του Marne-La-Vallée, καθώς και το αποτέλεσμα μιας μορφής σχεδιασμού τελείως διαφορετικής από το σύστημα αστικού διαχωρισμού, που καθιερώθηκε μετά το 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο. Η κυριαρχία των τσιμεντένιων κατασκευών και το σύνολο των προκατασκευασμένων προσώψεων κατέστησε δυνατή τη δημιουργία ενός αρχιτεκτονικού ιδιώματος μεγάλης πολυπλοκότητας. Η χρησιμοποίηση του τσιμέντου ενσωματώνεται στην αρχιτεκτονική του Baroque και ο αστικός χώρος είναι διαμορφωμένος έτσι ώστε να σχηματίζει ένα περικλειστο θέατρο, το οποίο καταλήγει σε μία μεγάλη ανίδα. Το Παλάτι είναι δεκαώροφο και χωρίζεται σε τρία τμήματα. Κάθε τμήμα αποτελείται από επιπλέον τρία μέρη με τρεις ορόφους το καθένα, ενώ ανάμεσα στα παράθυρα του κάθε μέρους αντιπαραβάλλονται κολώνες τοσκάνης (Jencks C., 1991 & <http://www.bofill.com/website-ingles/proyectos/abraxas.htm>).

Στα τέλη της δεκαετίας του 1980, αναδύθηκε το κίνημα του **Deconstruction**, τις επιρροές του οποίου δέχτηκε το Παρίσι με την κατασκευή της La Villette (αναλύεται εκτενέστερα παρακάτω λόγω του ότι αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά σύγχρονα έργα του Παρισιού). Θα μπορούσαμε να πούμε ότι η La Villette εκφράζει την απόρριψη της έννοιας της κεντρικότητας και της μνημειακότητας και δεν περιλαμβάνει κεντρικές πλατείες και μνημειακούς άξονες σε συμμετρική διάταξη. Αντίθετα επιδεικνύει μια ομοιογένεια και μια κανονικότητα, η οποία όμως διακόπτεται τοπικά δημιουργώντας διάσπαρτα σημεία έντασης, όπως είναι οι μεταλλικές κτιριακές κατασκευές folies.

Ο αρχιτέκτονας John Hill, κάνει μία κριτική στο σχέδιο του Tschumi για τη La Villette και υποστηρίζει ότι: «Το πλέγμα των κόκκινων folies δημιουργεί σημεία αναφοράς και δε σχετίζεται με τον περιβάλλοντα χώρο όσον αφορά στο σχήμα και το χρώμα. Τα σχήματα των folies αποκτούν σημασία, καθώς αντιτίθενται σε ότι έχει νόημα, προκειμένου τα ίδια να μη σημαίνουν τίποτα. Η διαδικασία σχηματισμού των folies (και οι εξωγενείς προς αυτά ιδέες) αντιπροσωπεύει μία ευσυνείδητη αντίδραση σε πολύπλοκες έννοιες, σχετικές με τη φιλοσοφία του Jaques Derrida για το Deconstruction. Είναι μάταιο να γίνει προσπάθεια, ώστε να δοθεί νόημα σε ένα κείμενο ή μία γλώσσα γενικά, αφού όταν η γλώσσα δεν έχει συγκροτημένη μορφή, μπορούν να δοθούν σ' αυτήν πολλαπλά νοήματα. Παρ' όλ' αυτά, σε αντίθεση με πολλούς

σύγχρονους του, οι αναφορές του Tschumi στο κίνημα Deconstruction έχουν έναν πολύ επίσημο χαρακτήρα. Έτσι, αν και τα folies είναι από τη φύση τους «αποδομημένα» και δεν αποτελούν υφολογικές εφαρμογές, η πρόθεσή τους για έλλειψη νοήματος αφορά στην ουσιαστική χρήση της φιλοσοφίας του Tschumi.» (<http://arch.ced.berkeley.edu/kap>).

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι έως την εποχή του Deconstruction οι κατασκευές στηρίζονταν σε μία συγκεκριμένη λογική και εξέφραζαν συγκεκριμένα νοήματα. Αντίθετα με αυτό το κίνημα αποφεύγεται η σταθερότητα και επιδιώκεται κάθε δημιουργήματα να μπορεί να γίνει αντιληπτό με διαφορετικό τρόπο. Προχωρούμε λοιπόν από ένα παρόν όπου οι μορφές στην πόλη έχουν μονοδιάστατο χαρακτήρα, σε ένα μέλλον με αφηρημένες μορφές, οι οποίες δίνουν ερεθίσματα για την ανάπτυξη της φαντασίας και την ελεύθερη έκφραση στο σχεδιασμό.

### 1.2.2. Σύγχρονα Μεγάλα Έργα

#### *Le Musée d' Orsay*

Το Musée d' Orsay στεγάζεται στον πρώην σιδηροδρομικό σταθμό Gare d' Orsay (1900), ο οποίος χτίστηκε στη θέση του Palais d' Orsay. Μετά από διαγωνισμό το σχέδιο του σιδηροδρομικού σταθμού ανατέθηκε στον αρχιτέκτονα Victor Laloux, ο οποίος σχεδίασε ένα κτίριο με μεταλλικό οπλισμό που καλύπτονταν από μία μνημειακή πέτρινη πρόσοψη διακοσμημένη με γλυπτά, καθώς και ένα δημόσιο ξενοδοχείο 600 δωματίων, η άδεια λειτουργίας του οποίου απορρίφθηκε το 1973. Το δημιουργήματα αυτό χαρακτηρίστηκε το 1978 ως εθνικό μνημείο και εκφράζει την αντίθεση ανάμεσα στην τέχνη του μηχανικού και του αρχιτέκτονα. Ο σταθμός εγκαταλείφθηκε σταδιακά, οπότε και αποφασίστηκε ο μετασχηματισμός του σε μουσείο τέχνης, που εκθέτει έργα του 19<sup>ου</sup> και 20<sup>ου</sup> αιώνα και το οποίο εγκαινιάστηκε το 1986. Αξίζει να τονιστεί ότι επειδή ο σταθμός δημιουργήθηκε στο κέντρο της πόλης και έβλεπε στο κήπο Tuileries, παράπλευρα του Σηκουάνα, ήταν απαραίτητο να εξασφαλιστεί η αισθητική της περιοχής. Έτσι ο Laloux αποφάσισε τη δημιουργία του ξενοδοχείου και του προθάλαμου του

σταθμού, γεγονός το οποίο έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη λήψη της απόφασης για την αλλαγή της χρήσης του σε μουσείο (Poisson M., 1998).

Η κατασκευή του Μουσείου ανατέθηκε στους αρχιτέκτονες Renaud Bardou, Pierre Colboc και Jean-Paul Phillipon, ενώ το εσωτερικό του σχεδιάστηκε από τον Ιταλό αρχιτέκτονα Gae Aulenti. Μπορούμε να πούμε ότι στο Μουσείο ενσωματώνονται με μεγάλη δεξιοτεχνία και ευαισθησία χαρακτηριστικά του Μεταμοντέρνου Κινήματος. Τα θέματα του Μουσείου αφορούν τόσο τη ζωγραφική από την εποχή του ρομαντισμού έως την εποχή του κυβισμού, όσο και όλες τις πτυχές της καλλιτεχνικής δημιουργίας αυτής της εποχής, όπως εθνικές συλλογές γλυπτικής, εκθέσεις αρχιτεκτονικής, αστικού σχεδιασμού και φωτογραφίας (Mission Interministerielle de Coordination des Grandes Opérations d' Architecture et d' Urbanisme (MICGOAU), 1987).

**Εικόνα 31 :** Musée d' Orsay



Πηγή: Poisson M., 1998

Το μουσείο έχει μήκος 140 μέτρα και ύψος 35 μέτρα, ενώ ο εκθεσιακός χώρος καλύπτει επιφάνεια 20.000 τετραγωνικών μέτρων. Το εσωτερικό του μουσείου αποτελείται από πέτρα τόσο στις οριζόντιες όσο και στις κάθετες επιφάνειες. Επίσης επιτυγχάνεται ο τέλειος έλεγχος του φυσικού και τεχνητού φωτισμού, ώστε να υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες διατήρησης των έργων τέχνης. Αξίζει να σημειωθεί ότι το μουσείο διαθέτει υπερσύγχρονο εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών, την ασφάλεια και τη συντήρηση των έργων (MICGOAU, 1987).

Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι η κατασκευή σέβεται τον υπάρχοντα χώρο και συγχωνεύει τις αρχιτεκτονικές και τεχνικές απαιτήσεις ενός φιλόδοξου προγράμματος, δεδομένης της δυσκολίας που υπήρχε από την ανάμιξη των δύο διαφορετικών λειτουργιών: σιδηροδρομικός σταθμός – μουσείο. Η διαδικασία αυτή είναι ιδιαίτερα σημαντική, διότι, μέσω της εκμετάλλευσης και παράλληλης διατήρησης των παραδοσιακών στοιχείων και τον εμπλουτισμό τους με σύγχρονα χαρακτηριστικά, επιτυγχάνεται μια νέα αισθητική ενότητα, ικανή να προσαρμοστεί στις νέες ανάγκες και αντιλήψεις, προσδιορίζοντας τη μελλοντική πορεία της πόλης.

**Εικόνα 32 :** Musée d' Orsay



Πηγή: Poisson M., 1998



### ***Le Ministère des Finances***

Η απομάκρυνση του Υπουργείου Οικονομικών από το Λούβρο δημιούργησε την ανάγκη ανεύρεσης ενός νέου χώρου που θα το φιλοξενούσε. Το μέρος που επιλέχθηκε ήταν το Bercy, στα ανατολικά του Παρισιού, γεγονός το οποίο εκφράζει την επιθυμία για εξισορρόπηση της συγκέντρωσης των κυβερνητικών δραστηριοτήτων στα δυτικά της πόλης. Επίσης επειδή στα δυτικά της πόλης βρίσκεται ο Πύργος του Eiffel, θεωρήθηκε χρήσιμο να ενδυναμωθεί και η ανατολική πλευρά (MICGOAU, 1987).

Το υπουργείο σχεδιάστηκε από τους αρχιτέκτονες Paul Chemetov, Borja Huidobro και Emile Duhart Harosteguy και ολοκληρώθηκε το 1986. Πρόκειται για μία πολύ μεγάλη μεταλλική κατασκευή, η οποία μοιάζει με γέφυρα που εκτείνεται στο δρόμο του Bercy (βόρεια) και στην αποβάθρα του Rapée (νότια), πέρα από την οποία εισχωρεί στο Σηκουάνα. Τα κτίρια του υπουργείου εμπλουτίζουν την αστική γεωγραφία του Παρισιού, αποτελώντας τμήμα του συνόλου των μνημείων κατά μήκος του Σηκουάνα (Poisson M., 1998).

Βέβαια το πρόβλημα με όλες τις κατασκευές μεγάλου μήκους έγκειται στο τι μπορεί να γίνει με τα άκρα. Η κατάληξη στο Σηκουάνα αντιμετωπίζεται σαν μία διακοπτόμενη αψίδα, όπως ακριβώς συμβαίνει με τη βενετσιάνικη αρχιτεκτονική, η οποία έχει καθιερώσει ως στερεότυπο τις ιταλικές στοές. Η εφαρμογή της σύγχρονης τεχνολογίας αποτελεί μία έκφραση του κατεστημένου και της δύναμής του. Είναι φανερό ότι ένα σχέδιο που υιοθετεί σχήματα και υλικά από την «τεχνολογία του διαστήματος και του αυτοκινήτου» επωφελείται από τη μεταφορά της θετικής εικόνας αυτών των βιομηχανιών στα κτίρια που επηρεάζουν. Αξίζει να τονιστεί ότι η συγκεκριμένη κατασκευή εξασφαλίζει μία θετική εικόνα στην αντιφατική σχέση που υπάρχει ανάμεσα στα σύγχρονα χαρακτηριστικά της και στα παραδοσιακά στοιχεία της γύρω περιοχής (MICGOAU, 1987).

**Εικόνα 33:** Το Υπουργείο Οικονομικών



Πηγή: MICGOAU, 1987

### ***La Villette***

Το La Villette ήταν αρχικά ένας χώρος σφαγείων έκτασης 55 εκταρίων ο οποίος εγκαταλείφθηκε, οπότε υπήρξε η ανάγκη της εκμετάλλευσής του. Βέβαια η συνοικία στην οποία βρισκόταν δεν ήταν από τις πιο αναπτυγμένες, επομένως η προτεινόμενη λύση θα έπρεπε να είναι τέτοια, ώστε να συμβάλλει στην αναζωογόνηση της περιοχής. Έτσι δημιουργήθηκε το ολοκληρωμένο σχέδιο της La Villette το οποίο απαρτίζεται από τα εξής στοιχεία: το Πάρκο La Villette έκτασης 35 εκταρίων, το Μουσείο Επιστήμης που αργότερα μετατράπηκε σε Μουσείο Επιστημών και Βιομηχανίας, και το Κέντρο Μουσικής. Η περιοχή είναι 1,5 φορές μεγαλύτερη από το μεγαλύτερο πάρκο του Παρισιού, δηλαδή τους κήπους Tuileries και διασχίζεται από δύο κανάλια: το Saint Denis και το Ourcq (MICGOAU, 1987).

Κύριος σχεδιαστής του Πάρκου ήταν ο αρχιτέκτονας Bernard Tschumi και η ολοκλήρωσή του πραγματοποιήθηκε στα μέσα του 1987. Αποτελείται από μία έκταση 12

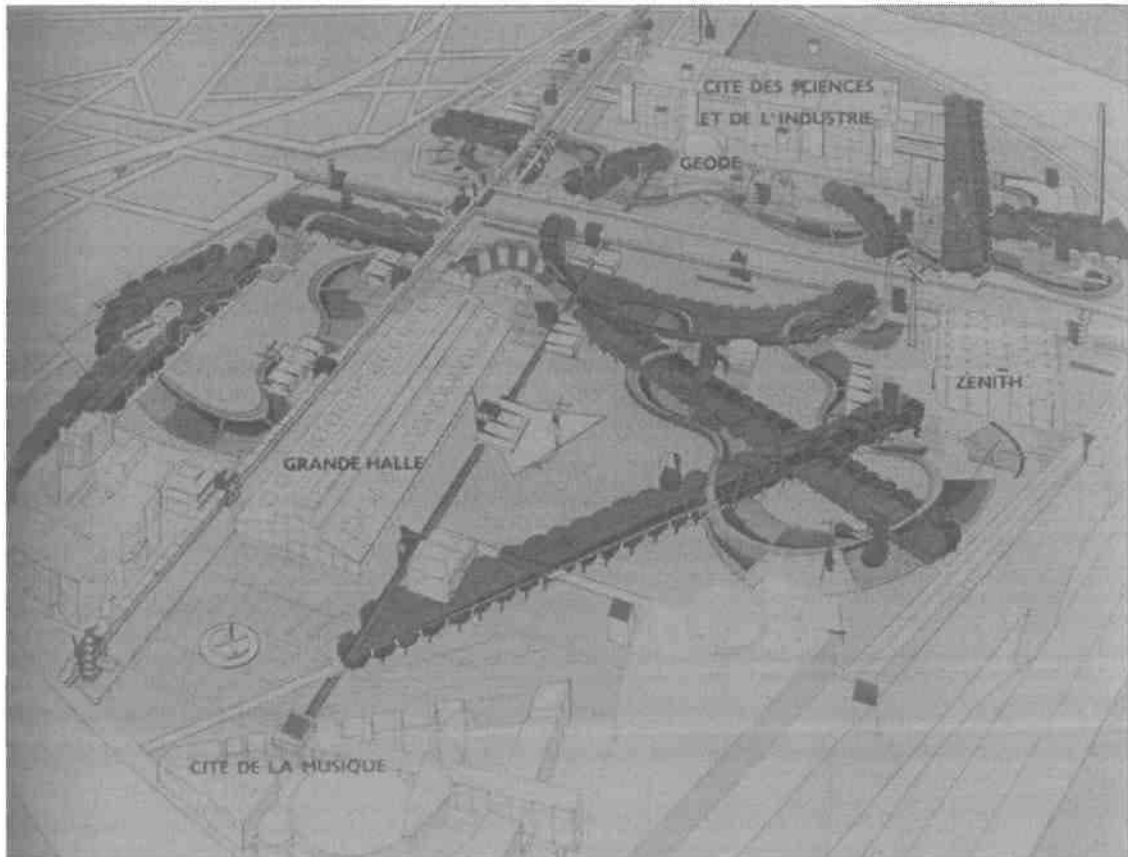
εκταρίων καλυμμένη με γρασίδι και κήπους, 9 “Folies” (αυτόνομα σύμβολα, τα οποία μέσω ενός δομικού πυρήνα, εκφράζουν την ενότητα του συστήματος) και 4 “Maisons”. Πρόκειται για έναν ζωτικό χώρο σχεδιασμένο για να προσελκύει όλες τις ηλικίες κατά τη διάρκεια όλου του έτους, να προωθεί την επικοινωνία και να συνδυάζει τη διασκέδαση, την περιπέτεια και τις αστικές λειτουργίες. Φιλοξενεί όλες τις μορφές κοινωνικής και πολιτισμικής έκφρασης, κάτι το οποίο φαίνεται από τη δημιουργία του Grande Halle, του Zenith και του κινηματογραφικού κέντρου Geode (MICGOAU, 1987).

Το Πάρκο La Villette αποτελεί μία νέα μορφή αστικού χώρου (Αστικό Πάρκο), που συνδυάζει τα πιο αντιπροσωπευτικά δείγματα από τους τομείς της τέχνης, της επιστήμης και της τεχνολογίας. Είναι το πρώτο «Αστικό Πάρκο» στην πρόσφατη ιστορία της πολεοδομίας που συνδυάζει μια ποικιλία δραστηριοτήτων, προωθώντας νέες συμπεριφορές και δίνοντας νέες προοπτικές για το μελλοντικό αστικό σχεδιασμό. Βασικό στοιχείο του είναι το γεγονός ότι ενσωματώνεται στην ιδέα της πόλης και την αστική πραγματικότητα, σε αντίθεση με τα υπόλοιπα πάρκα του Παρισιού, που έχουν κατά κανόνα ουτοπικό χαρακτήρα και είναι «παθητικά αισθητικά πάρκα» προορισμένα για χαλάρωση. Γι’ αυτό το λόγο το Πάρκο θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως το εμβρυϊκό μοντέλο των προγραμμάτων που θα εφαρμοστούν κατά τον 21<sup>ο</sup> αιώνα (MICGOAU, 1987).

Ένα άλλο κεντρικό στοιχείο ανάπτυξης της La Villette είναι το Μουσείο Επιστημών και Βιομηχανίας, με μήκος 270 μέτρα και πλάτος 110 μέτρα, το σχέδιο του οποίου καταρτίστηκε από τους αρχιτέκτονες Jean Semichon και Adrien Fainsilber. Η απόφαση της δημιουργίας του μουσείου οφείλεται στο γεγονός ότι το Παρίσι ένιωθε να υστερεί στα μουσεία επιστήμης και βιομηχανίας, οπότε μια τέτοια κατασκευή θα ανανέωνε το ενδιαφέρον του κοινού για τους κλάδους αυτούς, ενώ η πρόσφατη ανάπτυξη της τεχνολογίας των επικοινωνιών θα επέτρεπε την καινοτομία στην κατασκευή του. Πρόκειται για ένα μουσείο «τρίτης γενιάς», χαρακτηριστικό της οποίας είναι το γεγονός ότι απευθύνεται στην εξέλιξη των πολιτισμικών απαιτήσεων, στη βελτίωση της ποιότητας ζωής καθώς και στην αύξηση του ελεύθερου χρόνου. Το έργο αποτελείται από

χώρους για μόνιμες και προσωρινές εκθέσεις, ένα πλανητάριο, ένα κέντρο ενημέρωσης, ένα κινηματογράφο καθώς και μία αίθουσα διαλέξεων (Poisson M., 1998).

**Εικόνα 34 : La Villette**



Πηγή : MICGOAU, 1987

Μία ακόμα σημαντική κατασκευή που λαμβάνει χώρα στη La Villette είναι το Μουσείο της Μουσικής που βρίσκεται στη νοτιότερη είσοδο του Πάρκου και συγκεντρώνει μια μοναδική συλλογή από δραστηριότητες μουσικής και χορού. Συμβάλλει σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη της μουσικής παιδείας στη Γαλλία. Σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Christian de Portzamparc και έχει επιφάνεια 50.000 τ.μ. Το συγκρότημα σχηματίζει δύο τελείως διαφορετικά φτερά, τα οποία διαχωρίζονται από το Grande Halle (Poisson M., 1998).

### ***Forum des Halles***

Το 1851, ο αρχιτέκτονας Baltard σχεδίασε, σε σχήμα ομπρέλας, τη διάσημη αγορά Les Halles, με κυρίαρχα υλικά το γυαλί και το σίδηρο. Η περιοχή στέγαζε τη μεγάλη αγορά της πρωτεύουσας μέχρι το 1962, οπότε και πάρθηκε η απόφαση να μεταφερθεί στο Rungis. Επί δέκα χρόνια το ζήτημα της χρησιμοποίησης της παρέμεινε ανοιχτό, οπότε και αποφασίστηκε η δημιουργία ενός εμπορικού κέντρου, έκτασης 500.000 τ.μ., το οποίο σχεδιάστηκε από τους αρχιτέκτονες Vasconi C. και Pencheréac'h και ολοκληρώθηκε το 1988 (Poisson M., 1988 & [http://tourisme.voila.fr/villes/paris/fra/sit/ville/01\\_fhall/acc.htm](http://tourisme.voila.fr/villes/paris/fra/sit/ville/01_fhall/acc.htm)).

Η νέα κατασκευή είναι χτισμένη σε τέσσερα επίπεδα, με το πρώτο να είναι ισόγειο και τα υπόλοιπα κάτω από το επίπεδο του δρόμου. Βέβαια, όλοι οι χώροι βλέπουν σε μία εσωτερική αυλή, έτσι ώστε να δέχονται φυσικό φωτισμό. Κάτω από το κέντρο υπάρχει ένας μεγάλος σταθμός μετρό, το Châtelet-les Halles (ο πιο πολυσύχναστος σταθμός του κόσμου), η επιφάνεια του οποίου καλύπτεται από κήπους. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο χαρακτήρας του χώρου δεν είναι μόνο εμπορικός, αλλά και πολιτιστικός. Έτσι διαθέτει πολυάριθμες κινηματογραφικές αίθουσες, το Forum των Εικόνων (χώρος που συνδυάζει οπτικοακουστικά μέσα και πολυμέσα), καθώς και δύο εκθεσιακούς χώρους, το Maison de la Poésie (Σπίτι της Ποίησης) και το Pavillon des Arts (Κατοικία των Τεχνών) (<http://www.capcite.com/shtml/articles/ville-1/quartier-28/rubrique-6/article-203.shtml>).

Το πρόγραμμα έδωσε σε ολόκληρη την περιοχή νέα όψη και έναν τελείως διαφορετικό ρυθμό ζωής. Παρ' όλ' αυτά, σήμερα αντιμετωπίζει σημαντικά προβλήματα εξαιτίας της εγκληματικότητας, οπότε ο δήμαρχός της επιδιώκει να βρει έναν τρόπο για την αναζωογόνησή της. Πρόκειται λοιπόν να προταθεί ένα σχέδιο αστικού μετασχηματισμού και να γίνει αναδιαμόρφωση των κήπων και τακτοποίηση ορισμένων υπόγειων και επιφανειακών δημόσιων χώρων. Η τελική απόφαση για την επιλογή των δράσεων θα ληφθεί το 2004 (<http://www.floornature.com/worldaround/articolo.php/art255/1/en>).

**Εικόνα 35 :** Forum des Halles



Πηγή: <http://www.pbase.com/image/18670052>

### ***L' Institut du Monde Arabe***

Το 1974, η Γαλλία και ορισμένες Αραβικές χώρες αποφάσισαν να επισημοποιήσουν μία διαρκή συνεργασία στον τομέα του πολιτισμού μέσω της δημιουργία ενός Ινστιτούτου στο Παρίσι, παρέχοντας συνεχή πληροφόρηση σχετικά με τον αραβικό κόσμο. Αυτό το μοναδικό πρόγραμμα ενοποιεί τη Γαλλία με τις ακόλουθες αραβικές χώρες: Αλγερία, Σαουδική Αραβία, Μπαχρέιν, Τζιμπουτί, Ενωμένα Αραβικά Εμιράτα, Ιράκ, Ιορδανία, Κουβέιτ, Λίβανο, Μαυριτανία, Μαρόκο, Ομάν, Κατάρ, Σομαλία, Σουδάν, Συρία, Τυνησία, Βόρεια και Νότια Υεμένη (MICGOAU, 1987).

Το Ινστιτούτο (1988) έχει τριπλή αποστολή:

- Την ανάπτυξη μιας βαθύτερης γνώσης και μιας καλύτερης κατανόησης του Αραβικού κόσμου μέσα στη Γαλλία, μέσω της γλώσσας, του πολιτισμού και της προσπάθειάς του να αναπτυχθεί.

- Την βελτίωση της επικοινωνίας, της συνεργασίας και της ανταλλαγής πολιτιστικών στοιχείων ανάμεσα στη Γαλλία και τον Αραβικό κόσμο- συγκεκριμένα στον τομέα της επιστήμης και της τεχνολογίας.
- Στην βελτίωση των σχέσεων μεταξύ της Γαλλίας και του Αραβικού κόσμου και στη συνεισφορά της ανάπτυξης των σχέσεων με την υπόλοιπη Ευρώπη.

**Εικόνα 36:** Το Ινστιτούτο του Αραβικού κόσμου



Πηγή: MICGOAU, 1987

Το κτίριο σχεδιάστηκε από τους αρχιτέκτονες Jean Nouvel, Henri Bernard, Pierre Soria και Gilbert Lezenes και διαθέτει εκθεσιακό χώρο 700τ.μ.. Το έργο αυτό αποτελείται από:

- ένα μουσείο Αραβικής-Ισλαμικής τέχνης και πολιτισμού 2.800 τ.μ. με πέντε επίπεδα έργων τέχνης,
- ένα τμήμα εξοπλισμένο με τα πιο σύγχρονα βιβλία, περιοδικά, δίσκους, κασέτες, ταινίες και κινηματογραφική συλλογή.

Ένα ηλεκτρονικό σύστημα φακέλων, το οποίο περιέχει εξειδικευμένες πληροφορίες σχετικά με βιβλιοθήκες του Αραβικού κόσμου και παρέχει πρόσβαση τόσο στη Γαλλία, όσο και παγκόσμια (MICGOAU, 1987).

**Εικόνα 37 :** Το Ινστιτούτο του Αραβικού κόσμου



Πηγή: MICGOAU, 1987

Η κατασκευή, η οποία είναι εμπνευσμένη από την παραδοσιακή αραβική αρχιτεκτονική, χωρίζεται σε δύο τμήματα μέσω ενός στενού ανοίγματος, που οδηγεί σε ένα κεντρικό πέρασμα. Η βόρεια πρόσοψη αποτελείται κυρίως από γυαλί, ενώ η νότια έχει κατασκευαστεί από αλουμίνιο, αποτελείται από 240 διαφράγματα και αναπαριστά ιστορικά θέματα της αραβικής γεωμετρίας. Πρόκειται για μηχανικά διαφράγματα που ανοίγουν και κλείνουν με κάθε αλλαγή της ώρας και ενεργοποιούνται από τον ήλιο (Poisson M., 1998).

Το Ινστιτούτο είναι ένα από τα σημαντικότερα έργα, το οποίο σηματοδοτεί το πέρασμα του Παρισιού στον 21<sup>ο</sup> αιώνα και έχει συμβολικό χαρακτήρα για τη συνεργασία μεταξύ της Γαλλίας και των Αραβικών χωρών (MICGOAU, 1987).



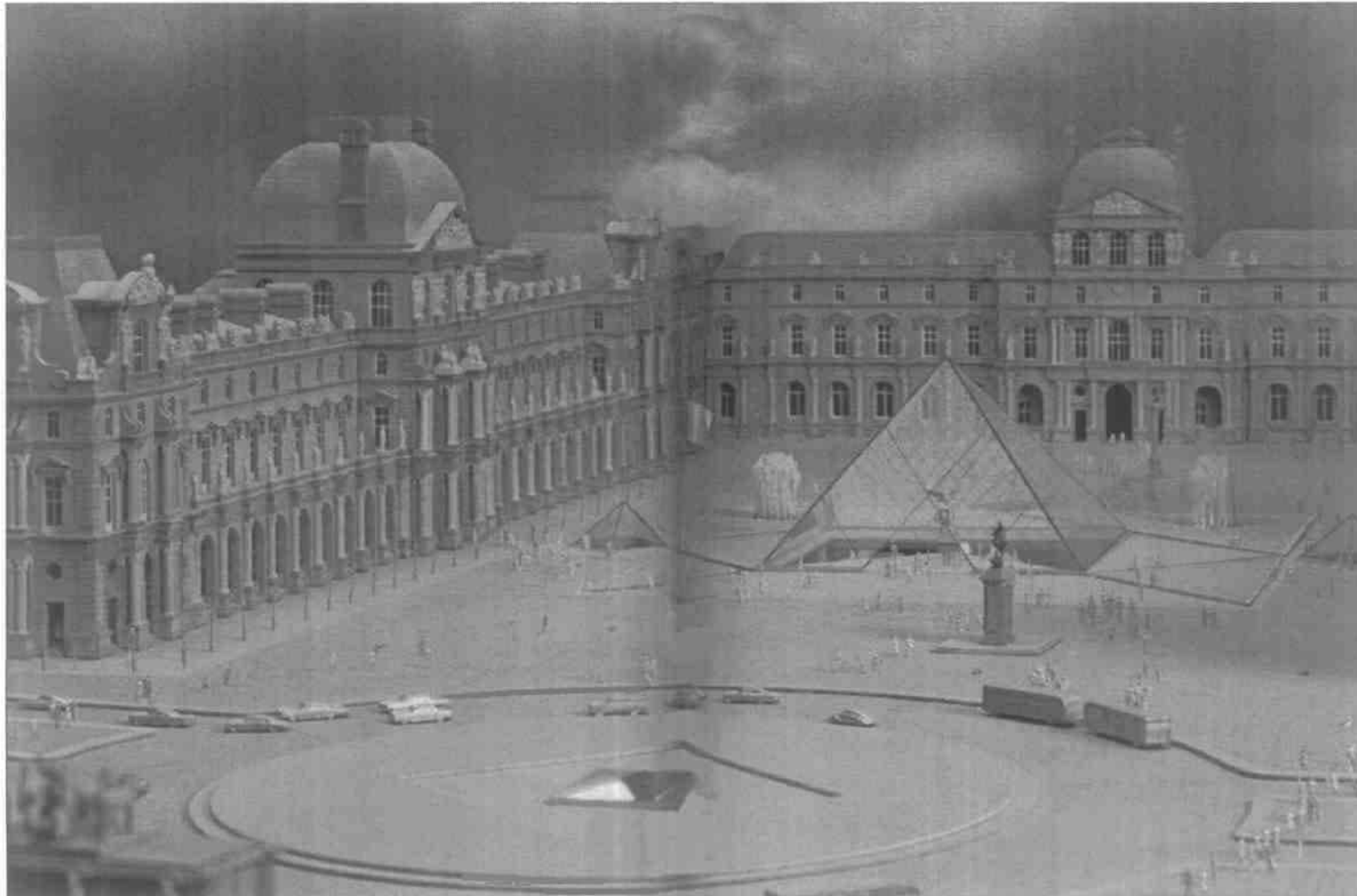
### ***Le Grand Louvre***

Το σύμπλεγμα του Λούβρου είναι ένα κτίσμα με ιστορία μεγαλύτερη από 5 αιώνες και το οποίο κατά καιρούς χρησίμευσε σαν βασιλική κατοικία, στρατόνας, φυλακή, σχολείο, ακαδημία, επιχειρηματικά γραφεία, σχολή καλών τεχνών. Από το 1973 χρησιμοποιείται ως μουσείο το οποίο επεκτείνεται διαρκώς και σήμερα θεωρείται ένα από τα καλύτερα μουσεία του κόσμου λόγω της ποικιλίας των συλλογών που διαθέτει. Αρχικά, το 1/3 του Λούβρου χρησιμοποιούνταν από το Υπουργείο Οικονομικών, όμως μετά από απόφαση του προέδρου Mitterand το 1981, απομακρύνθηκε προκειμένου να δημιουργηθεί το Grand Louvre (MICGOAU, 1987).

Το πλήθος των επισκεπτών κατέστησε επιτακτική την ανάγκη δημιουργίας νέων χώρων υποδοχής και υπηρεσιών για την εξυπηρέτησή τους. Σημαντικό πρόβλημα αποτελούσε η έλλειψη ελεύθερου χώρου, οπότε αποφασίστηκε να δημιουργηθεί ένα ακτινωτό εσωτερικό δίκτυο επικοινωνίας, το οποίο θα βελτίωνε σημαντικά την εξυπηρέτηση των επισκεπτών και τη λειτουργία του μουσείου. Πάνω από το εν λόγω δίκτυο κατασκευάστηκε η διάσημη γυάλινη πυραμίδα από τον Αμερικανό-Κινέζο αρχιτέκτονα Ieoh Ming Pei (MICGOAU, 1987).

Η πυραμίδα, η οποία ολοκληρώθηκε το 1989, καλύπτει ολόκληρο το αίθριο έχει ύψος 21 μέτρα και η κάθε πλευρά της βάσης της είναι 33 μέτρα. Πρόκειται για ένα δικτύωμα από ανοξείδωτους ατσάλινους σωλήνες και σχοινιά που μοιάζουν με τον ιστό της αράχνης, το οποίο επιτρέπει το φως να διεισδύει ελεύθερα στο αίθριο, οπότε, δεδομένου του μεγάλου μεγέθους του μουσείου, διευκολύνει τους επισκέπτες να προσανατολίζονται ευκολότερα. Οι υπηρεσίες που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία του μουσείου είναι τοποθετημένες σε συγκεκριμένους χώρους γύρω από το αίθριο: το γραφείο πληροφοριών, ένας ειδικός χώρος υποδοχής, ένα καφε-εστιατόριο και τα καταστήματα του μουσείου. Παράλληλα μια αντίστροφη πυραμίδα επιτρέπει την είσοδο περισσότερου φυσικού φωτισμού στο αίθριο. Βέβαια παρ' όλο που πρόκειται για ένα μοντέρνο σχέδιο ενσωματώνεται με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του μουσείου (MICGOAU, 1987).

**Εικόνα 38:** Le Grande Louvre



Πηγή: (MICGOAU, 1987)

Χαρακτηριστικά γνωρίσματα της πυραμίδας είναι η λειτουργικότητα και η μνημειακότητα της, ενώ ο εσωτερικός φωτισμός την κάνει να φαίνεται σαν μια μνημειακή πύλη προς το μουσείο. Η πιο σημαντική πλευρά του σχεδίου αυτού, εκτός από τη λειτουργικότητά του, είναι η δημιουργία μιας μοντέρνας αρχιτεκτονικής σε συμφωνία με ένα από τα πιο διάσημα μνημεία στην ιστορία της αρχιτεκτονικής. Το αρχιτεκτονικό σύμβολο της πυραμίδας εκφράζει τις τάσεις της σύγχρονης εποχής, δηλαδή την εξευγενισμένη αρχιτεκτονική της υψηλής τεχνολογίας και αποτελεί τοπόσημο για το Παρίσι. Τέλος με τη δημιουργία αυτού του έργου, εκφράζεται ο τρόπος με τον οποίο η Γαλλία επενδύει στο μέλλον της (MICGOAU, 1987).

### ***L' Opéra de la Bastille***

Η Βαστίλη, πριν την Γαλλική Επανάσταση, αποτελούσε ένα σύμβολο βασιλικού απολυταρχισμού, διότι υπήρξε αρχικά ως οχυρό και στη συνέχεια ως φυλακή. Η κατασκευή της ξεκίνησε το 1369 και ήταν προορισμένη για να εξασφαλίσει την άμυνα του Παρισιού. Μετά τον 17<sup>ο</sup> αιώνα, ο χώρος χρησιμοποιούνταν ως φυλακή. Τον Ιούλιο του 1789 ένας νέος νομικός, ο Camille Desmoulins εισέβαλε στη Βαστίλη και απείλησε μία από τις δημοφιλέστερες συνοικίες, την Faubourg St-Antoine. Από τότε, λοιπόν, στην πλατεία της Βαστίλης έλαβαν χώρα πολλές εκδηλώσεις διαμαρτυρίας. Με βάση τα παραπάνω αντιλαμβανόμαστε την ιστορική σημασία της περιοχής. Η δημιουργία, λοιπόν, της Όπερας έχει συμβολικό χαρακτήρα κι αυτός είναι ο βασικός λόγος για τον οποίο θεωρήθηκε απαραίτητη η αναφορά στο συγκεκριμένο έργο (<http://www.lodging-in-paris.com/fiche-fr/bastille.html>).

Η Όπερα της Βαστίλης σχεδιάστηκε από τον Καναδό αρχιτέκτονα Carlos Ott και το κτίριο εγκαινιάστηκε το 1989 από τον πρόεδρο Mitterrand. Το θέατρο έχει χωρητικότητα 2.700 ατόμων και είναι άξιο αναφοράς για το μεγάλο μέγεθος της σκηνής καθώς και για την εφευρετικότητα σχετικά με τον τεχνικό εξοπλισμό του. Κατά την κατασκευή της Όπερας έπρεπε να δοθεί προσοχή όχι μόνο στο σχήμα και την όψη του κτιρίου (αρχιτεκτονικός χώρος) αλλά και στην ενσωμάτωση του στον περιβάλλοντα χώρο (αστικός). Η ισορροπία και η αρμονία διασφαλίζονται μέσα από τον έλεγχο της σύνθεσης

και των αναλογιών των σχημάτων καθώς και μέσω του συνδυασμού, τόσο των παραδοσιακών (πέτρα), όσο και των σύγχρονων υλικών (γυαλί, μέταλλο). Τέλος, ο στόχος του έργου ήταν να προσδώσει νέο νόημα στη λυρική τέχνη καθώς επίσης και να εμπλουτίσει πολιτισμικά την ανατολική περιοχή του Παρισιού και ειδικότερα την μεγάλης ιστορικής σημασίας Place de la Bastille (MICGOAU, 1987).

**Εικόνα 39:** L' Opéra de la Bastille



Πηγή: MICGOAU, 1987

### ***La Tête Défense***

Το 1955 λήφθηκε η απόφαση να δημιουργηθεί το Σύμπλεγμα La Défense προκειμένου να αποσυμφορηθεί το κέντρο τόσο από τα γραφεία των μεγάλων εταιρειών όσο και από τη κυκλοφορία. Το 1958 ξεκίνησε η δημιουργία του στα δυτικά του Παρισιού με προοπτική 30 ετών. Το βασικό χαρακτηριστικό του «Master Plan» ήταν ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας των πεζών από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων (κατασκευή γεφυρών πάνω από το οδικό δίκτυο που συμβάλλει στην ανάπτυξη και την ανανέωση των γύρω

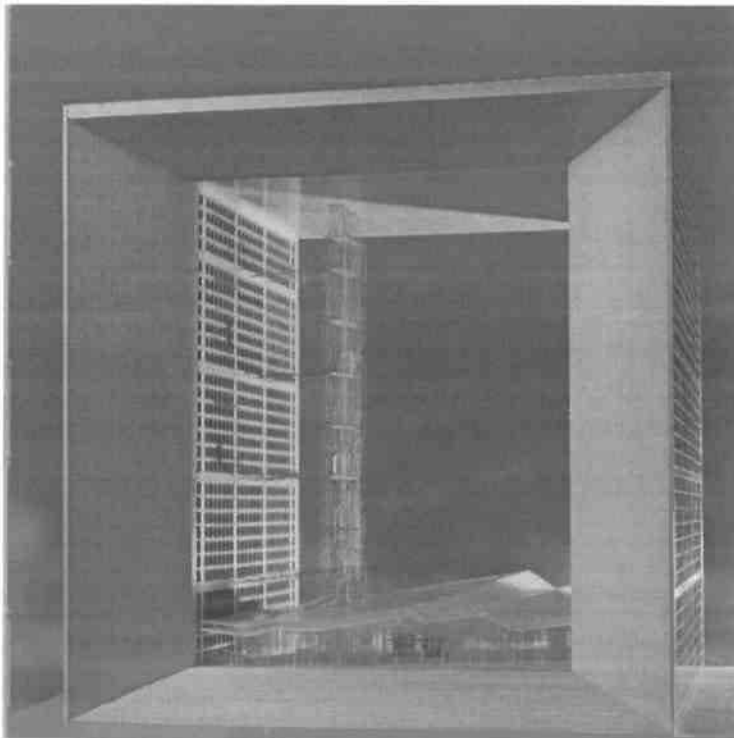
περιοχών). Στο σύμπλεγμα αυτό επιτρεπόταν η κατασκευή πολύ υψηλών «πύργων δεύτερης γενιάς», οι οποίοι οδήγησαν σε αντιδράσεις των ιδιοκτητών των γραφείων εξαιτίας των υψηλών ενοικίων και της έλλειψης του φυσικού φωτισμού. Το αποτέλεσμα ήταν η κατασκευή «τρίτης γενιάς πύργων», πιο απομακρυσμένων μεταξύ τους, με μικρότερο όγκο και μεγάλες προσόψεις (Poisson M., 1998).

Βέβαια από το 1931 ανακηρύχθηκε διαγωνισμός για τη συνέχιση του ιστορικού άξονα, Μουσείο του Λούβρου – Αψίδα του Θριάμβου προς τα δυτικά. Αποφασίστηκε λοιπόν να δημιουργηθεί η μεγάλη αψίδα στη La Défense από το Δανό αρχιτέκτονα Johan Otto von Spreckelsen. Πρόκειται για έναν κύβο, που η κάθε πλευρά του έχει ύψος 105 μέτρα και του οποίου το κεντρικό άνοιγμα, ως συνέχεια του ιστορικού άξονα, έχει το ίδιο πλάτος με την οδό Champs Elysées. Δεδομένου ότι η αψίδα διαθέτει περισσότερα από 1.000.000 τετραγωνικά πόδια για χώρο γραφείων, αποτελεί κατά κάποιο τρόπο μια «κατοικημένη αψίδα θριάμβου» Όπως ισχύει και για τον Πύργο του Eiffel, η μεγάλη αψίδα εκφράζει επίσης τη δύναμη της τεχνολογίας. Είναι λοιπόν χτισμένη σαν μια ενιαία μονάδα και στηρίζεται πάνω σε 12 κολώνες. Ζυγίζει 300.000 τόνους και η κάθε κολώνα υποστηρίζει περίπου 30.000 τόνους ή αλλιώς 4 φορές το βάρος του Πύργου του Eiffel. Το κτίριο είναι επιστρωμένο με άσπρα μάρμαρα και αντανakλαστικό γυαλί και διαθέτει εξωτερικούς ανελκυστήρες που οδηγούν το κοινό στην οροφή του οικοδομήματος. Οι προσόψεις του ανοιχτού κύβου που έχουν λεία και λαμπερή επιφάνεια συμβολίζουν ένα micro-chip δείχνοντας τις γραμμές της επικοινωνίας. Τέλος η κατανάλωση ενέργειας ελαχιστοποιείται λόγω του γεγονότος ότι το κτίριο εκμεταλλεύεται την παθητική ηλιακή ενέργεια λειτουργεί ως ενεργειακό απόθεμα (MICGOAU, 1987 & Poisson M., 1998).

Η μεγάλη αψίδα στη La Defense (1990) σχεδιάστηκε με σκοπό να φιλοξενήσει δημόσιες δραστηριότητες: πρώτα το «Διεθνές Σταυροδρόμι Επικοινωνίας» (International Carrefour of Communication), το οποίο η γαλλική κυβέρνηση αποφάσισε να εγκαταλείψει τον Απρίλιο του 1986 και ύστερα το Υπουργείο Δημοσίων Έργων – υπεύθυνο για τον αρχιτεκτονικό και αστικό σχεδιασμό, καθώς και για τις μεταφορές, το οποίο θα ενοποιούσε τις διασκορπισμένες υπηρεσίες του σε ένα μοντέρνο κτίριο. Οι κύριοι χώροι της αψίδας (η οροφή και η βάση), φιλοξενούν δραστηριότητες προορισμένες να αναζωογονήσουν τη La Défense, η οποία αποτελεί το μεγαλύτερο χώρο συγκέντρωσης τριτογενών

δραστηριοτήτων στην Ευρώπη. Η λογική πίσω από το πρόγραμμα και την οργάνωση των δραστηριοτήτων της μεγάλης αψίδας αναδεικνύει την κεντρική της θέση στην ανάπτυξη της La Défense (MICGOAU, 1987).

**Εικόνα 40 : La Tete Defense**



Πηγή: MICGOAU, 1987

Ακόμα η αψίδα παίρνει τη δική της θέση ανάμεσα στα μνημεία που αποτελούν σύμβολα της γαλλικής πρωτεύουσας και διασφαλίζουν τη φήμη της. Η μνημειακότητά της οφείλεται κυρίως στο μέγεθός της, αφού έχει σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο, ώστε η Champs Elysees να μπορεί να περάσει ανάμεσα από τους τοίχους της και η Notre-Dame να μπορεί τοποθετηθεί ανάμεσα στη βάση και την οροφή της. Επιπλέον αποτελεί ένα ακόμη τοπόσημο στον ιστορικό άξονα του Παρισιού δίνοντας τη δυνατότητα της μελλοντικής συνέχισής του (MICGOAU, 1987).

### **Parc Citroën**

Το Πάρκο Andre Citroen σχεδιάστηκε, ύστερα από διαγωνισμό που πραγματοποιήθηκε το 1985, από την ομάδα αρχιτεκτόνων: Patrick Berger και Gilles Clement σε συνεργασία με τους Jean-Paul Viguier, Jean-Francois Jordy και Alan Provost. Η ονομασία του προέρχεται από τον ιδρυτή της Citroen, ο οποίος αρχικά ήταν κατασκευαστής πυρομαχικών και στη συνέχεια αναπτύχθηκε στην αυτοκινητοβιομηχανία που κατέλαβε την περιοχή έως το 1970 (<http://www.gardenvisit.com/ge/citroen.htm>).

### **Εικόνα 41 : Parc Citroen**



Πηγή: <http://www.gardenvisit.com/ge/citroen.htm>

Στόχος του σχεδιασμού ήταν η δημιουργία ενός πάρκου, του οποίου η αισθητική θα απεικόνιζε την επιρροή του Παρισιού, τόσο στη Γαλλία, όσο και στο εξωτερικό, και το οποίο ουσιαστικά θα αποτύπωνε μια αντιπροσωπευτική σφραγίδα των σύγχρονων τάσεων στην ιστορία κήπων. Όπως ακριβώς έγινε και με το Πάρκο La Villette, το Τμήμα Πάρκων και Κήπων ήθελε ένα πάρκο, το οποίο θα ήταν ευχάριστο για τους κατοίκους της γειτονιάς, αλλά ταυτόχρονα θα αποτελούσε "μια ενότητα με ιδιαίτερο ύφος, αντάξια μιας μεγάλης σύγχρονης μητρόπολης" (<http://www.gardenvisit.com/ge/citroen.htm>).

Το Πάρκο Citroën που άνοιξε στο κοινό το 1993, αποτελείται από τέσσερα κύρια θέματα: τέχνασμα, αρχιτεκτονική, μετακίνηση και φύση. Ουσιαστικά πρόκειται για μια μετάβαση από την πόλη στη φύση, η οποία πραγματοποιείται με σημείο εκκίνησης το βόρειο άκρο

του πάρκου (πόλη) και καταλήγει στο νότιο άκρο του (φύση). Στη δυτική πλευρά του υπάρχουν έξι τμηματικοί κήποι, ενώ στην ανατολική πλευρά ένα μεγάλο σύμπλεγμα ανακλώμενου γυαλιού. Στα βόρεια διασπάται σε δύο κήπους: τον "άσπρο" και το "μαύρο". Τέλος θα λέγαμε ότι αποτελεί ένα καλό παράδειγμα δημιουργίας ενός αστικού πάρκου πολλαπλάσιων θεμάτων και χώρων που εκφράζουν διάφορες αντιπροσωπευτικές μορφές σχεδιασμού (<http://www.gardenvisit.com/ge/citroen.htm>).

### ***Η ανάπλαση στο Bercy***

Η ανάπλαση της δεξιάς όχθης του Σηκουάνα, νότια του σταθμού Lyon, που περιλαμβάνει το Πάρκο του Bercy, το Palais des Omnisports και το κτίριο του Υπουργείου Οικονομικών (αναφέρθηκε παραπάνω) υπήρξε μία από τις σημαντικότερες πολεοδομικές επεμβάσεις των τελευταίων ετών στο Παρίσι. Το Πάρκο του Bercy σχεδιάστηκε από τους αρχιτέκτονες Marylène Ferrand, Jean-Pierre Feugas και Bernard Leroy και ολοκληρώθηκε το 1995, ενώ το Palais des Omnisports από τους Michel Andrault, Pierre Parat και Aydin Guvan και ολοκληρώθηκε το 1984 (Poisson M., 1998).

### **Εικόνα 42 : Το Πάρκο του Bercy**



Πηγή : <http://www.phan-ngoc.com/fred/paris/html/parcbercy.html>

Πρόθεση της περιοχής ήταν η επέκταση αυτής της ανάπλασης και στην απέναντι όχθη του Σηκουάνα, της περιοχής Tolbiac που είναι σε μεγάλο βαθμό υποβαθμισμένη.



Έτσι, από τις αρχές της δεκαετίας του 1970 η περιοχή της αριστερής όχθης υπήρξε αντικείμενο σειράς μελετών που συντάχθηκαν στα πλαίσια διαφόρων σεναρίων μεταξύ των οποίων ήταν η κάλυψη των αναγκών για τη Διεθνή Έκθεση του 1989 και τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992, που τελικά πραγματοποιήθηκαν στη Βαρκελώνη (Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

Εξαιρετικής σημασίας είναι το γεγονός ότι τον Ιούνιο του 1990 εγκρίθηκε από το Συμβούλιο του Παρισιού η Ζώνη Συντονισμένης Διαχείρισης Σχεδιασμού (ΖΑΚ) για την περιοχή. Το έργο καλύπτει έκταση 2.000.000 τ.μ. και το πρόγραμμα ανάπτυξης περιλαμβάνει: κατοικία, γραφεία, δραστηριότητες εμπορίου, βιοτεχνίας και βιομηχανίας, μεγάλα δημόσια κτίρια, εγκαταστάσεις κοινωνικής υποδομής κατοικίας, δημόσιους ελεύθερους χώρους και δημόσιες μεταφορές (Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

**Εικόνα 43** : Palais des Omnisports, Bercy



Πηγή: <http://www.phan-ngoc.com/fred/paris/html/parcbercy.html>

Βασικό στοιχείο της ανάπλασης είναι η χάραξη μεγάλης λεωφόρου, πλάτους 40μ. και μήκους 2.500μ., στα πρότυπα των μεγάλων οδικών αξόνων του Παρισιού που θα διασχίζει την περιοχή. Επίσης, στο ίδιο πλαίσιο είναι και η διαμόρφωση της αριστερής όχθης του ποταμού, σε άξονα περιπάτου και αναψυχής και η σύνδεση με την απέναντι περιοχή του Bercy δημιουργώντας έναν ιδιαίτερα σημαντικό πόλο πολιτισμού, αθλητισμού και αναψυχής (Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

### ***Το Μετρό του Παρισιού***

Ένα ιδιαίτερα σημαντικό έργο που πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι είναι το Μετρό, η πρώτη γραμμή του οποίου τέθηκε σε λειτουργία το 1900. Η κατασκευή του δικτύου, για την οποία υπεύθυνος ήταν ο μηχανικός Fulgence Bienvenüe, ξεκίνησε το 1898 και προέβλεπε αρχικά τη δημιουργία 6 γραμμών με την προσθήκη επιπλέον 3. Το έργο του Μετρό αντιπροσωπεύει μία προσπάθεια για τη διευκόλυνση των αστικών διαδρομών και την απελευθέρωση της πόλης από τα χρόνια κυκλοφοριακά προβλήματα. Η άμεση επιτυχία αυτού του υπόγειου συστήματος μεταφοράς εξάλειψε εντελώς τις αντιρρήσεις για τη δημιουργία του έργου κυρίως λόγω του φόβου για ενδεχόμενους κινδύνους υγείας. Από την αρχή το Μετρό αντιμετωπίστηκε ως στοιχείο αστικού σχεδιασμού κι έτσι έγινε το σύμβολο της ταυτότητας του Παρισιού ως πόλη. Παρατηρείται ότι παρ' όλο που η κατασκευή είναι υπόγεια σε ορισμένες περιπτώσεις ανεβαίνει στην επιφάνεια σαν να θέλει να αναδείξει τις ικανότητες των μηχανικών που συνέβαλαν στην κατασκευή του. Οι οδογέφυρες του Μετρό δια μέσου του Σηκουάνα αντιπροσωπεύουν τον τέλειο συνδυασμό ανάμεσα στην τεχνολογία και την τέχνη (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/metrodesign/en/design16.shtml>).

Θα μπορούσαμε να πούμε ακόμα και σήμερα ότι η ιδέα του μετρό είναι επίκαιρη όσο ποτέ. Αυτό φαίνεται από το γεγονός ότι από τότε που κατασκευάστηκε, πραγματοποιήθηκαν πολλές προαστιακές επεκτάσεις, δημιουργήθηκε το RER και νέα τρένα που παρέχουν μεγαλύτερη άνεση και ασφάλεια, καθώς και ανακαινίστηκαν σταθμοί. Οπότε σήμερα υπάρχουν συνολικά 14 γραμμές με συνολικό μήκος δικτύου 211 χλμ. Σε καθημερινή βάση εξυπηρετεί περίπου 6.000.000 ανθρώπους και απασχολεί περίπου 15.000 εργαζομένους. Η νέα γραμμή 14 του Μετρό αποδεικνύει τη δυνατότητά του να αναπτύσσει

και να παρέχει τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις σύμφωνα με τις απαιτήσεις του 21<sup>ου</sup> αιώνα. Η τελευταία εγκαινιάστηκε το 1998, είναι η μεγαλύτερη σε μήκος γραμμή του μετρό (7 χλμ) και πρόκειται για την πρώτη υπόγεια γραμμή που κατασκευάστηκε μετά το 1934. Η ονομασία της γραμμής είναι Météor και η μέση ταχύτητα που αναπτύσσει είναι περίπου 40 km/h, τη στιγμή που το παραδοσιακό μετρό έχει μέση ταχύτητα με 20-25 km/h ([http://www.discoverfrance.net/France/Paris/Paris\\_metro.shtml](http://www.discoverfrance.net/France/Paris/Paris_metro.shtml), <http://www.nycsubway.org/eu/fr/paris/line14.html>).

**Εικόνα 44 :** Η Γραμμή 14 του Μετρό του Παρισιού



Πηγή : <http://www.nycsubway.org/eu/fr/paris/line14.html>

Είναι προφανής η χρησιμότητα και η διαχρονικότητα ενός τέτοιου έργου, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη την αύξηση των μετακινήσεων και την ανάγκη για μείωση των χρονοαποστάσεων, σε μια πόλη τόσο μεγάλου μεγέθους. Μέσα από τη διαρκή προσπάθεια για τον εκσυγχρονισμό και την βελτίωση των δυνατοτήτων του, εκφράζεται η επιθυμία της πόλης για οικονομική και τεχνολογική ανάπτυξη, αλλά και για βελτίωση της ποιότητας

ζωής των κατοίκων, ενώ η αισθητική πλευρά είναι ένα σημείο στο οποίο δίνεται ιδιαίτερη προσοχή.

### ***Bibliothèque Nationale de France***

Η Εθνική Βιβλιοθήκη της Γαλλίας είναι ένα από τα μεγαλύτερα και ακριβότερα προγράμματα του Francois Mitterrand που έχει χωροθετηθεί στο κέντρο της περιοχής "Z.A.C. Rive Gauche ". Πρόκειται για μια από τις μεγαλύτερες και πιο σύγχρονες βιβλιοθήκες σε όλο τον κόσμο. Η ανάγκη δημιουργίας της προήλθε από την έλλειψη χώρου της παλαιάς εθνικής βιβλιοθήκης στη rue de Richelieu. Μετά από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό το σχεδιασμό του έργου ανέλαβε ο γάλλος αρχιτέκτονας Dominique Perrault, ενώ η ολοκλήρωσή του πραγματοποιήθηκε το 1998. Το σύμπλεγμα έχει τη μορφή μιας υπόγειας πλατφόρμας, η οποία περιβάλλεται από ένα μεγάλο ορθογώνιο πλαίσιο, στο κέντρο του οποίου υπάρχει ένας κήπος. Στις γωνίες του πλαισίου υψώνονται τέσσερις γυάλινοι πύργοι με ύψος 262 πόδια και σχήμα L (σαν ανοιχτά βιβλία). Οι δύο όροφοι της πλατφόρμας αποτελούν τους χώρους ανάγνωσης. Από αυτούς ο ένας ονομάζεται «haut-de-jardin» και επιτρέπει την πρόσβαση το ευρύ κοινό, ενώ ο άλλος που ονομάζεται «rez-de-jardin» επιτρέπει αποκλειστικά την πρόσβαση στους ερευνητές. Στους χώρους αυτούς δεν υπάρχει επαρκής φυσικός φωτισμός σε αντίθεση με τους πύργους, όπου τοποθετήθηκαν ξύλινα διαχωριστικά για την προστασία των αποθηκευμένων βιβλίων από το έντονο φως. (Poisson M., 1998 & <http://www.architecture24.de/bnf-e.html>).

### **Εικόνα 45: Bibliothèque Nationale de France**



Πηγή: [http://www.azw.at/aust/en/10176/10176\\_zusatz3.htm](http://www.azw.at/aust/en/10176/10176_zusatz3.htm)

Η Βιβλιοθήκη, λοιπόν, στην περιοχή που έχει δημιουργηθεί, αποτελεί θεμέλιο μιας νέας Παρισινής συνοικίας. Η ιδέα της οικοδόμησης ενός αρχιτεκτονικού μνημείου με «λιγότερους τοίχους», σε άμεση επαφή με την πόλη και χωρίς εμπόδια ή σύνορα, έχει καθορίσει "μια νέα θέση" στο αστικό τοπίο. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι αποτελεί σημείο αναφοράς για το όριο της ανατολικής πλευράς του Παρισιού και αναπόσπαστο μέρος της συνέχειας των μεγάλων δημόσιων χώρων κατά μήκος του Σηκουάνα, όπως είναι η Place de la Concorde, το Champ de Mars και το Invalides. Οι τέσσερις πύργοι υπογραμμίζουν μια συμβολική θέση και μ' αυτόν τον τρόπο επιβάλλουν την παρουσία και την ταυτότητά τους στην κλίμακα της πόλης ([http://www.azw.at/aust/en/10176/10176\\_zusatz3.htm](http://www.azw.at/aust/en/10176/10176_zusatz3.htm)).

### ***Το Κέντρο Georges Pompidou (Beaubourg)***

Το 1971 πραγματοποιήθηκε διεθνής διαγωνισμός προκειμένου να επιλεγεί σχέδιο για τη δημιουργία του Εθνικού Κέντρου Τέχνης και Πολιτισμού Georges Pompidou. Το διαγωνισμό κέρδισε η ομάδα αρχιτεκτόνων που αποτελούνταν από τους Ιταλούς Renzo Piano και Gianfranco Franchini και τον Άγγλο Richard Rogers. Το Κέντρο αυτό δημιουργήθηκε το 1977 με πρωτοβουλία του τότε προέδρου της Δημοκρατίας, ο οποίος ήθελε να κατασκευάσει ένα δημόσιο οικοδόμημα, όπου η σύγχρονη πολιτιστική δημιουργία θα παρουσιαζόταν με όλες τις μορφές, δηλαδή τη γλυπτική, τη ζωγραφική, τη λογοτεχνία, τον κινηματογράφο, τη μουσική και άλλα (<http://www.cnac-gr.fr>).

Το σχέδιο παρουσιάζει ιδιαίτερο ενδιαφέρον για τρεις λόγους:

- Παρά την περιορισμένη έκταση του οικοπέδου, η μισή περίπου χρησιμοποιήθηκε για την δημιουργία μιας πλατείας.
- Χρησιμοποιήθηκε μεταλλικός οπλισμός, ο οποίος κατέστησε την εσωτερική υποστήριξη του κτιρίου μη απαραίτητη.
- Σχεδόν όλα τα μηχανικά συστήματα, όπως σκαλιά, ανελκυστήρες, σωληνώσεις κ.α., τοποθετήθηκαν εξωτερικά του κτιρίου.

Παρ' όλ' αυτά τα έντονα χρώματα των σωληνώσεων στην πρόσοψη δέχτηκαν έντονη κριτική (Poisson M., 1998).

**Εικόνα 46 :** Το Κέντρο Georges Pompidou (Beaubourg)



Πηγή : [http:// www.mairiemetz.fr/ METZ/ CULTURE/ BEAUBOURG/ accueil pompidou. html](http://www.mairiemetz.fr/METZ/CULTURE/BEAUBOURG/accueil_pompidou.html)

Το κτίριο στεγάζει το Εθνικό Μουσείο Μοντέρνας Τέχνης (Musée National d' Art Moderne), μία δημόσια βιβλιοθήκη, και το Κέντρο Βιομηχανικής Δημιουργίας (Centre de Création Industrielle). Νότια της πλατείας υπάρχει μία προσθήκη, η οποία στεγάζει το Ινστιτούτο Έρευνας και Συντονισμού Ακουστικής – Μουσικής (Institut de Recherche et de Coordination Acoustique – Musique), γνωστό ως IRCAM. Το Beaubourg έκλεισε το 1998 προκειμένου να ανακαινιστεί και ξαναλειτούργησε το 2000 (Poisson M., 1998).

Η συγκεκριμένη κατασκευή αποτελεί ένα φιλόδοξο παράδειγμα αποκεντροποίησης, το οποίο είναι ικανό να ενδυναμώσει το ρόλο της περιφέρειας, χωρίς όμως να αποδυναμώνει την πρωτεύουσα. Επίσης πρόκειται για ένα καινοτόμο αρχιτεκτονικό έργο, το οποίο παρουσιάζει κάποιες ιδιαιτερότητες αναγνωρισμένες διεθνώς ([http:// www.mairiemetz.fr/ METZ/ CULTURE/ BEAUBOURG/ accueil pompidou. html](http://www.mairiemetz.fr/METZ/CULTURE/BEAUBOURG/accueil_pompidou.html)).

## 2.3. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

### 2.3.1. Το έργο του Haussmann

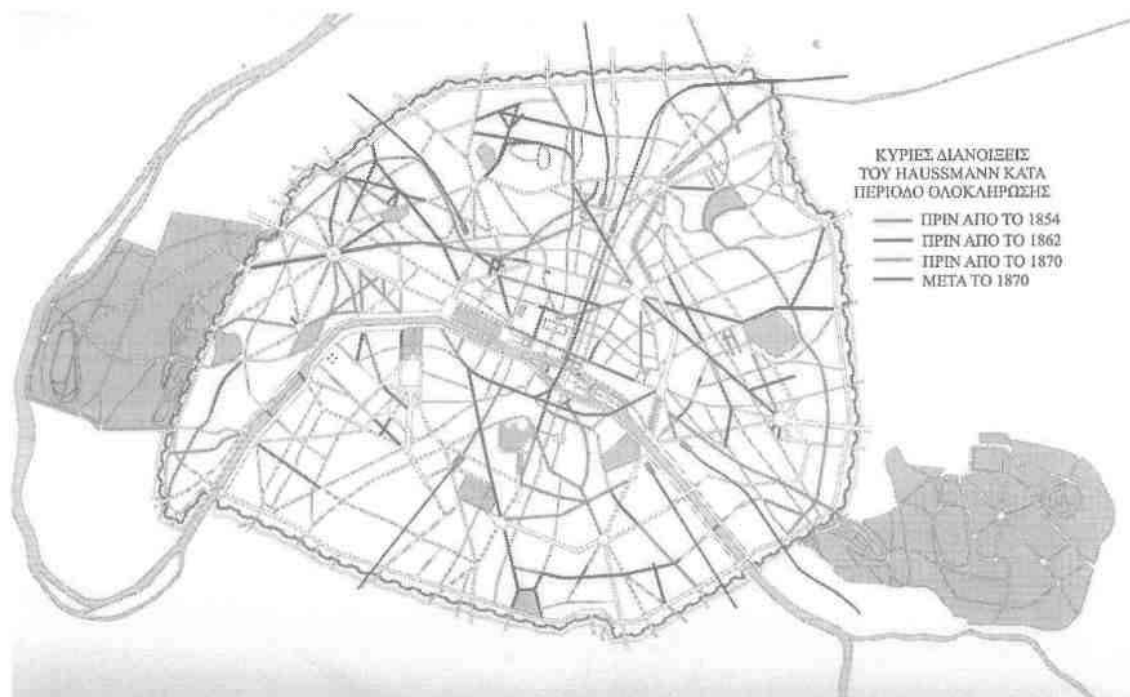
Ο Haussmann διατέλεσε Δήμαρχος του Σηκουάνα από το 1853 έως το 1870, όταν αυτοκράτορας της Γαλλίας ήταν ο Ναπολέων ΙΙΙ (Τρίτη Αυτοκρατορία). Η επονομαζόμενη «Πολεοδομία του Haussmann» δεν ξεκίνησε με την ανάληψη των καθηκόντων του ως Δημάρχου, ούτε έληξε με την αποπομπή του, αλλά είχε πολύ μεγαλύτερη διάρκεια. Ήταν η έναρξη ενός έργου λογικού, συστηματικού, αποτελεσματικού, εθελοντικού, φιλόδοξου και σχεδιασμένου για τη διάσωση και τον εκσυγχρονισμό της πόλης του Παρισιού, κάτι το οποίο αποτελούσε ελπίδα και όραμα πολλών, αυτός όμως κατάφερε να το πραγματοποιήσει. Η άποψη, λοιπόν, της αστικής πολιτικής του ήταν η εξής: «Οι λεωφόροι και οι ανοιχτοί δρόμοι αποτελούν στην πραγματικότητα τις τεράστιες αρτηρίες από τις οποίες πρέπει με κάποιο τρόπο να διαδοθεί η πολιτική σκέψη της νέας Αυτοκρατορίας, ενώ την ίδια στιγμή, τα κτίρια, τα οποία διακοσμούν τις οδούς, αποτελούν την βάση, πάνω στην οποία πραγματοποιείται η ανάμειξη για τη διαμόρφωση του μέλλοντος της γαλλικής αρχιτεκτονικής». Βέβαια η προσπάθεια του Haussmann συνάντησε πολλές αντιδράσεις, οι οποίες περισσότερο οφείλονταν σε συναισθηματικούς παράγοντες παρά στη λογική (Cars J & Pinon P., 1991).

Κύριοι στόχοι του προγράμματος ήταν η υγιεινή και η κυκλοφορία, η οποία για τους ανθρώπους εκείνη την εποχή αποτελούσε, τόσο μέσο για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής, όσο και μέσο για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων. Εξάλλου δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η Δεύτερη Αυτοκρατορία έφτασε μετά από δύο αστικές επαναστάσεις οι οποίες πραγματοποιήθηκαν από την εισβολή στο κέντρο των εργατικών πληθυσμών του ανατολικού Παρισιού. Αυτό έκανε τους δρόμους να αποτελούν εμπόδια λόγω της στενότητας και των πολλών στροφών (Δημητριάδης Ε., 1987).

Το όνομα του Haussmann είναι συνδεδεμένο με ένα συγκεκριμένο αστικό εγχείρημα, τη διάνοιξη. Υπήρχε και παλαιότερα η ιδέα της διάνοιξης δρόμων, της δημιουργίας πάρκων, κήπων, συστήματος υδροδότησης, αλλά ο «Μετασχηματισμός» του Παρισιού είναι καθαρά δικό του έργο. Ο Haussmann, λοιπόν, αναφέρεται στον «Μετασχηματισμό της πόλης» με την έννοια του δικτύου και υποστηρίζει ότι καμία

ενέργεια δεν είναι απομονωμένη, εφόσον ένας νέος δρόμος συνδέεται με άλλους και με την υπάρχουσα υποδομή, ότι το δίκτυο δρόμων σχετίζεται με το δίκτυο υπονόμων και το δίκτυο υδροδότησης, καθώς και ότι οι φυτεύσεις επιτρέπουν στα πάρκα να σχηματιστούν κατά μήκος των λεωφόρων. Ο «Μετασχηματισμός» του Παρισιού δεν αφορά μόνο στο άνοιγμα οδών, στη δημιουργία δημόσιων κήπων, στην κατασκευή νέων υποδομών, στη διανομή του νερού, αλλά και σε μία ολοκληρωμένη αλλαγή του κέντρου της πόλης. Πρόκειται για τη «νέα» πόλη, στην οποία επιθυμεί ο ίδιος να ζήσει, για μια πόλη γεωμετρική, που μοιάζει λιγότερο πυκνοκατοικημένη (Cars J & Pinon P., 1991).

**Εικόνα 47 :** Το Σχέδιο των διανοίξεων του Haussmann



Πηγή: Jean des Cars & Pierre Pinon, 1991

Αξίζει να αναφερθεί ότι ένα σημαντικό πρόγραμμα που είχε ήδη ξεκινήσει πριν από τον Haussmann είναι η διάνοιξη της οδού Écoles, που θεωρείται ότι επιτρέπει την επικοινωνία των θεσμών της παιδείας που υπάρχουν στην συνοικία των πανεπιστημίων. Βασισμένος λοιπόν σ' αυτή την τοπική παρέμβαση ο Haussmann αντιπαραθέτει μία διευρυμένη εδαφική λογική, στο επίπεδο όλης της πόλης και κυρίως στο κέντρο της.



Βέβαια οι παρεμβάσεις στην οδό Écoles δεν συνεχίστηκαν και έτσι η παραπάνω λογική εφαρμόστηκε στην οδό Saint-Germain. Το γεγονός αυτό εκφράζει τον τρόπο με τον οποίο σχεδιάστηκαν οι διανοίξεις από τον Haussmann, δεδομένου ότι έδιναν τη δυνατότητα της παράλληλης φύτευσης και της διατήρησης των ιστορικών δομών που αποτελούσαν μια ενότητα ανάμεσα στο Σηκουάνα και τη διανοιγμένη οδό (Cars J & Pinon P., 1991).

Επίσης σημαντικό είναι το γεγονός ότι ως εκείνη την εποχή οι κήποι του Παρισιού ήταν κατά κανόνα ιδιωτικοί, ενώ σε ορισμένους επιτρεπόταν η πρόσβαση υπό ορισμένες προϋποθέσεις. Ο αυτοκράτορας Ναπολέον III, ο οποίος ήταν εξαιρετικά προοδευτικός όσον αφορά στα κοινωνικά θέματα και επηρεάζονταν από τον Haussmann, έκανε τους προϋπάρχοντες κήπους δημόσιους και επιπλέον δημιούργησε νέους. Το σχεδιασμό τους ανέλαβε ο εξειδικευμένος στους κήπους και χώρους περιπάτου, μηχανικός Alphand. Συνολικά διαμόρφωσε 1934 εκτάρια με πράσινο και δενδροφύτευσε τις νέες οδούς που διάνοιξε ο Haussmann (Cars J & Pinon P., 1991).

Η επίδραση και απήχηση αυτής της ριζοσπαστικής μεταμόρφωσης του Παρισιού, συνεχίστηκε και μετά πτώση του μνηστή της, μέσα από εξειδικευμένες συζητήσεις που αφορούσαν την αστική παθολογία. Το παράδειγμα της γαλλικής πρωτεύουσας χρησιμεύει ως μοντέλο για τις Βρυξέλλες, τη Ρώμη, τη Δρέσδη, ή το Σικάγο και προπαντός στις ευρωπαϊκές μητροπόλεις, δηλαδή το Λονδίνο, τη Βιέννη και το Βερολίνο. Το γεγονός ότι η πόλη αποτελεί παράδειγμα σχεδιασμού, οφείλεται, εκτός των άλλων, στη δύναμη της έκφρασης του ολοκληρωμένου έργου και στη γενική αρμονία του (Cars J & Pinon P., 1991).

Το έργο του Haussmann είναι εξαιρετικά σημαντικό και θεωρήθηκε απαραίτητο να αναφερθεί, διότι αναδιαμόρφωσε ουσιαστικά το κέντρο του Παρισιού και η μορφή αυτή έχει διατηρηθεί έως σήμερα. Επιπλέον αυτός ο «μετασχηματισμός» δημιούργησε τις κατάλληλες προϋποθέσεις, ώστε το Παρίσι να αποκτήσει τη διεθνή λάμψη που το χαρακτηρίζει.

### **2.3.2. Ο Σχεδιασμός σήμερα**

Το Παρίσι λόγω του ότι αποτελούσε το κέντρο βάρους της Γαλλίας, δημιουργούσε έντονες ανισοροπίες χωρικής οργάνωσης. Επίσης ο γαλλικός κρατικός συγκεντρωτισμός

συνέβαλλε στη διαμόρφωση μιας πρώιμης παράδοσης κεντρικού οικονομικού προγραμματισμού από τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Ο συνδυασμός των δύο αυτών παραγόντων, προβλήματος και πολιτικής παράδοσης, οδήγησε στη διαμόρφωση του *aménagement du territoire*, δηλαδή της «χωροταξίας». Η χωροταξία απέκτησε επιχειρησιακή διάσταση από το 1963 με την ίδρυση της DATAR (Αντιπροσωπεία για τη Χωροταξία και την Περιφερειακή Δράση), το οποίο αποτελεί διυπουργικό διοικητικό φορέα. Η DATAR χαρακτηρίζεται από την οργανική σύνδεση με τον οικονομικό προγραμματισμό καθώς και από το συγκεντρωτισμό και τον στρατηγικό προσανατολισμό της (Οικονόμου Δ., 2002).

Η γαλλική χωροταξία έχει ταυτόχρονα οικονομική και χωρική διάσταση. Ο διαχωρισμός της από την πολεοδομία οφείλεται στο ότι ασχολείται με τον στρατηγικό σχεδιασμό, ο οποίος κατά κανόνα αφορά στο εθνικό και στο περιφερειακό επίπεδο, ενώ η πολεοδομία έχει σαν αντικείμενο τον φυσικό σχεδιασμό. Ο πρώτος αποτέλεσε οργανική βασική συνιστώσα της χωροταξίας και ο δεύτερος αρμοδιότητα της παραδοσιακής πολεοδομίας σε επίπεδο κοινότητας. Δεδομένων όμως των πιέσεων αστικοποίησης που εντάθηκαν αυτή την περίοδο, η πολεοδομία άρχισε να επεκτείνεται και στον εξωαστικό/υπαίθριο χώρο. Τα στοιχεία αυτά επικράτησαν, σε ορισμένες όμως περιπτώσεις προστέθηκαν και ορισμένα στοιχεία ολοκληρωμένης μητροπολιτικής ρύθμισης (αρχικά για τη μητροπολιτική περιοχή του Παρισιού και σταδιακά και για άλλες μεγάλες πόλεις) (Οικονόμου Δ., 2002).

Ο φυσικός σχεδιασμός, λοιπόν, ο οποίος είναι ουσιαστικά ο αστικός σχεδιασμός θεσπίζεται ως σύνολο από το *Code de l' Urbanisme* (νομικός κώδικας αστικού σχεδιασμού). Βασίζεται σε δύο σημαντικά εργαλεία, η εφαρμογή των οποίων εξαρτάται από την ικανότητα των κοινοτήτων ή των διαχειριστικών τους αρχών: το Ρυθμιστικό Σχέδιο (*Schéma Directeur, SD*) και το Σχέδιο Χρήσεων Γης (*Plan d' Occupation des Sols, POS*) (European Commission, 2000).

Το SD καταρτίζεται από μία διαχειριστική αρχή των κοινοτήτων στη βάση ενός οικονομικού και αναπτυξιακού ενδιαφέροντος και αφορά μία περιοχή, τα όρια της οποίας καθορίζονται από τη νομαρχία. Η τελευταία βασίζεται στην υπόδειξη που έχει γίνει από την πλειοψηφία των δημοτικών συμβουλίων. Ακόμα τα SD καθορίζουν τους βασικούς

προσανατολισμούς για την ανάπτυξη μιας περιοχής και τη γενική χρήση γης, περιλαμβάνοντας μεγάλα προγράμματα υποδομών (European Commission, 2000).

Το POS κάθε επικράτειας καταρτίζεται, είτε κατά ένα μέρος, είτε εξ ολοκλήρου, από ένα δημοτικό συμβούλιο ή από μία διαχειριστική αρχή, εφόσον αυτή εξουσιοδοτείται από την κοινότητα. Το περιεχόμενο του ελέγχεται σε σημαντικό βαθμό από την κεντρική διοίκηση, τόσο σε επίπεδο εγκρίσεων, όσο και μέσω των Οδηγιών. Επιπλέον τα Σχέδια αυτά καθορίζουν γενικούς κανόνες για τις χρήσεις γης περιλαμβάνοντας περιορισμούς δόμησης, περιοχές προστασίας και άλλα. Τέλος το POS πρέπει να συμφωνεί με το SD και δεσμεύεται με κάθε θέμα που σχετίζεται με τα δικαιώματα κυριότητας (European Commission, 2000).

Στις περιοχές που καλύπτονται από το POS οι οικοδομικές άδειες παραχωρούνται από το δήμαρχο, δηλαδή οι αρμοδιότητες ανατίθενται στην τοπική αυτοδιοίκηση. Τα δικαιώματα δόμησης περιορίζονται αυστηρά έξω από τις περιοχές που καλύπτονται από ένα POS. Ωστόσο ορισμένες αναπτύξεις επιτρέπονται σε άλλες περιοχές γύρω από μία υπάρχουσα κατοικήσιμη περιοχή, σε περίπτωση που αυτό ρυθμίζεται από το δημοτικό συμβούλιο, το οποίο είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή της νομοθεσίας του εθνικού αστικού σχεδιασμού (European Commission, 2000).

Το πιο διαδεδομένο εργαλείο για την εξασφάλιση της ολοκλήρωσης των Αναπτυξιακών Προγραμμάτων είναι η ZAC (Zone d' aménagement Concerté), κυρίως λόγω της ευελιξίας και της προσαρμοστικότητάς της. Πρόκειται για ζώνες που αποτελούν ένα μέσο μεσολάβησης των δημόσιων αρχών, δηλαδή ο δημόσιος τομέας λαμβάνει πάντα την πρωτοβουλία της δημιουργίας μίας ZAC και προσδιορίζει τον τρόπο που θα οδηγήσει στην ανάπτυξη της. Η ZAC θεσμοθετήθηκε για να αντικαταστήσει τη διαδικασία των «ζωνών αστικής ανάπτυξης κατά πρωτοβουλία» (Zones à Urbaniser par Priorité, ZUP) και είχε ως στόχο να παρέχει το βασικό πλαίσιο για την εφαρμογή προγραμμάτων αστικής ανάπτυξης μεγάλης κλίμακας. Ωστόσο, το καθεστώς της σήμερα χρησιμοποιείται και για την εφαρμογή μικρών προγραμμάτων ανάπτυξης, διότι διευκολύνει τη χρηματοδότηση ολόκληρης της ανάπτυξης από τον ιδιωτικό τομέα. Επίσης η ZAC αποτελεί τμήμα του POS και παρόλο που υπάρχει η δυνατότητα να αποχωριστεί απ' αυτό δημιουργώντας ένα «σχέδιο ανάπτυξης περιοχής» (Plan d' aménagement de Zone, PAZ), η χρήση αυτού του

σχεδίου συμβαδίζει με την χρήση του POS και υπόκειται στους ίδιους κανονισμούς μ' αυτό (European Commission, 2000).

Βέβαια, στα τέλη του 2001, τέθηκε σε ισχύ ένας νέος νόμος για την αστική ανάπτυξη, ο οποίος αφορούσε στην αλληλεγγύη και την αστική αναγέννηση (Solidarité et Renouvellement Urbain, SRU). Η σημασία του πρέπει να εκτιμηθεί υπο την παρουσία του προηγούμενου συστήματος αναπτυξιακού σχεδιασμού, το οποίο καθορίστηκε με το Νόμο Εγγυίας Ιδιακτησίας (loi d' orientation foncière) του 1967 και ο οποίος βρίσκεται ακόμα σε ισχύ, έως ότου καταρτιστούν τα νέα σχέδια (Goodchild B., 2003).

Στην ευρύτερη περιοχή του Παρισιού, το πρώτο Ρυθμιστικό Σχέδιο που εφαρμόστηκε ήταν το «Ρυθμιστικό Σχέδιο Χωροταξίας και Πολεοδομίας της Περιφέρειας του Παρισιού», που περιλάμβανε 8 νομούς, με επικεφαλή έναν «περιφερειακό νομάρχη» (ΕΜΠ Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001). «Στο Σχέδιο αυτό πραγματοποιείται υπέρβαση του φυσικού/λεπτομερή σχεδιασμού των χρήσεων γης (παραδοσιακή πολεοδομία) και συμπεριλαμβάνεται ο κατευθυντήριο σχεδιασμός της συνολικής οικιστικής ανάπτυξης («γενικευμένες» μη κανονιστικές χρήσεις γης, μητροπολιτικές υπερτοπικές υποδομές κλπ.)» (Οικονόμου Δ., 2002).

Το 1976 εγκρίθηκε νέο Schéma Directeur de l' Île de France, το οποίο αντικαταστάθηκε από αυτό του 1994. Το τελευταίο ετοιμάστηκε από την κεντρική διοίκηση, με επικεφαλής το νομάρχη της περιοχής, σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές και τους κοινωνικο-επαγγελματικούς οργανισμούς. Πρόκειται για ένα χάρτη σε κλίμακα 1:150000, ο οποίος συνοδεύεται από κείμενο περίπου 200 σελίδων, που περιλαμβάνει 70 θεματικούς χάρτες (<http://www.idf.pref.gouv.fr/dossiers/directeu.htm>).

Η ανάγκη δημιουργίας ενός καινούργιου Ρυθμιστικού προήλθε από το γεγονός ότι το προηγούμενο δεν μπορούσε να εξασφαλίσει την ικανοποιητική διαχείριση του χώρου στην περιοχή, διότι είχε φέρει σε αδιέξοδο πολλά προγράμματα κατοικίας και ζωνών δραστηριότητας. Οι τρεις κύριοι στόχοι που θέτει το Σχέδιο είναι οι έξης:

- Προστασία των φυσικών χώρων και της πολιτιστικής κληρονομιάς
  - Δημιουργία νέων περιοχών για κατοικία και εγκατάσταση επιχειρήσεων
  - Πραγματοποίηση νέων υποδομών για μεταφορές (επιμήκυνση του RER κ.α.)
- (<http://www.idf.pref.gouv.fr/dossiers/directeu.htm>).

Όσον αφορά στον πρώτο στόχο, το Σχέδιο επιδιώκει την αρμονία ανάμεσα στο φυσικό και αστικό περιβάλλον. Συγκεκριμένα θέτει ως προτεραιότητες:

- τη διατήρηση του γεωργικού εδάφους
- τη διατήρηση της φυσικής κληρονομιάς
- τη χωροθέτηση και τον περιορισμό των χώρων υποδοχής νέων πληθυσμών.

Σχετικά με τον δεύτερο στόχο, το Σχέδιο επιδιώκει:

- διατήρηση καλής ισορροπίας ανάμεσα στην κατοικία και την εργασία
- μείωση των δυσλειτουργιών στον τομέα των μεταφορών
- εκμετάλλευση ορισμένων εγκαταλελειμμένων ζωνών
- μείωση του κοινωνικού διαχωρισμού
- προσφορά εναλλακτικών επιλογών εγκατάστασης σε επιχειρήσεις και κατοίκους.

Τέλος, για την πραγματοποίηση του τρίτου στόχου, το Σχέδιο προτείνει τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, προκειμένου να εξυπηρετηθεί καλύτερα ο πληθυσμός με τη μείωση των χρονοαποστάσεων, να βελτιωθεί η ταχύτητα των συναλλαγών και η ποιότητα του περιβάλλοντος (<http://www.idf.pref.gouv.fr/dossiers/directeu.htm>).

Αξίζει να αναφερθεί, ότι το 1999, ψηφίστηκε ο νόμος «για την χωροταξία και την ανάπτυξη του χώρου», που επιβάλλει ένα νέο μηχανισμό χωροταξικού σχεδιασμού : τα Σχέδια Συλλογικών Υπηρεσιών (Schémas des Services Collectifs) για την περιοχή Ile de France. Αυτά τα σχέδια, που είναι εθνικού επιπέδου τοποθετούν τις μεγάλες εθνικές προτεραιότητες και τις τοπικές ανάγκες σε μία προοπτική 20 ετών και έχουν 3 στόχους : να προωθήσουν το δυναμισμό του χώρου, να εγγυηθούν και να βελτιστοποιήσουν τη λειτουργία των δημοσίων υπηρεσιών, να δημιουργήσουν τις προϋποθέσεις για μια διαρκή ανάπτυξη. Ακόμη τα Σχέδια συντονίζουν τη δημόσια μεσολάβηση σε 9 καθοριστικούς τομείς για την οργάνωση του χώρου. Αυτοί είναι η υψηλή εκπαίδευση και η έρευνα, ο πολιτισμός, η υγεία, η πληροφόρηση και η επικοινωνία, οι μεταφορές προϊόντων, οι μεταφορές ανθρώπων, η ενέργεια, η ύπαιθρος και ο αγροτικός χώρος, καθώς και ο αθλητισμός (<http://www.idf.pref.gouv.fr/dossiers/collecti2.htm>).

Το δεύτερο εργαλείο αστικού σχεδιασμού, το POS, καταρτίστηκε για πρώτη φορά στο Παρίσι το 1977 και μέχρι το 1999 υπέστη δύο αναθεωρήσεις (1989, 1994 αντίστοιχα).

Πρόκειται για ένα εξαιρετικά σημαντικό σχέδιο για την εξέλιξη των συνοικιών της πόλης. Η πόλη του Παρισιού χωρίς να εγκαταλείψει τη συνοχή του γενικού POS, αναγκάστηκε το 1999 να προσαρμόσει τους κανόνες του στα διαφορετικά χαρακτηριστικά των συνοικιών «arrondissements», προκειμένου η καθεμία από αυτές να διατηρήσει τη μορφολογία, τη φυσιογνωμία και τα κύρια χαρακτηριστικά της. Δεδομένου ότι το Παρίσι υποδιαιρείται σε 20 «arrondissements», τόσα είναι και τα λεγόμενα POS συνοικίας που έχουν συνταχθεί, όπως είναι για παράδειγμα το POS της Μονμάρτης (<http://membres.lycos.fr/addm18/MI33p2.htm>).

#### **2.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Από τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι οι επιδιώξεις και οι επιθυμίες του Παρισιού για τη μελλοντική του εξέλιξη εκφράζονται μέσω ορισμένων χαρακτηριστικών έργων, τα οποία επιδεικνύουν τις προτεραιότητες που τίθενται στο σχεδιασμό της πόλης. Έτσι, έχουν πραγματοποιηθεί ορισμένες παρεμβάσεις, που ενώ ξεκίνησαν από τα μέσα του 19<sup>ου</sup> αιώνα χαρακτηρίζονται από μία διαχρονικότητα αφού επηρεάζουν καθοριστικά, από τη στιγμή της δημιουργίας τους έως σήμερα, την πορεία της πόλης από οικονομική, πολεοδομική, πολιτιστική και κοινωνική άποψη. Αυτός είναι ουσιαστικά και ο λόγος για τον οποίο η πόλη προσπαθεί να τα αναδείξει, ώστε να διατηρήσει και να ενισχύσει το γόητρό της. Ωστόσο έχουν κατασκευαστεί και συνεχίζουν να δημιουργούνται σύγχρονα έργα, μέσα από τα οποία διαφαίνεται, εκτός των άλλων, η έμφαση που δίνει το Παρίσι στην ανάδειξη του πολιτισμού καθώς και στην εφαρμογή των νέων τεχνολογιών στο σχεδιασμό. Βέβαια, το ίδιο συμπέρασμα προκύπτει και από την εξέταση του συστήματος χωρικού σχεδιασμού, αφού η πόλη θέτει ως βασική προτεραιότητα την ανάδειξη της πολιτιστικής της ταυτότητας.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα 8 έργα από τα προαναφερόμενα, δηλαδή το La Tête Défense, το grand Louvre, το Musée d'Orsay, το Institut du Monde Arabe, το nouveau Ministère des Finances, η Opéra de la Bastille, το La Villette και η Bibliothèque Nationale de France, πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της προεδρίας του François Mitterrand (1981-1995). Η επιθυμία του ήταν, το Παρίσι να γίνει πόλη δημιουργικότητας και

ανάπτυξης, να το επισκέπτονται για την αρχιτεκτονική, τη γλυπτική, τα μουσεία και τους κήπους του, να αποτελέσει την πόλη της φαντασίας, των ιδεών και της νεότητας.

### **3. ΒΕΡΟΛΙΝΟ**

#### **3.1. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**

Το Βερολίνο είναι η πρωτεύουσα της Γερμανίας κι έχει 3.337.000 κατοίκους (<http://www.worldexecutive.com/cityguides/berlin/orientation.html>). Βρίσκεται στον ανατολικο - δυτικό άξονα που σχηματίζεται από το Παρίσι και τη Μόσχα και στη γραμμή βορράς-νότος της Στοκχόλμης με την Πράγα/ Βιέννη/ Βουδαπέστη. Η αναπτυσσόμενη οικονομία της κεντρικής και ανατολικής Ευρώπης βρίσκει μια γέφυρα στην δυτική οικονομία του, ενώ η έρευνα, η επιστήμη και ο πολιτισμός αποτελούν την πολύτιμη δύναμή του. Πρόκειται για μία πόλη με μεγάλη ιστορία, με το τείχος να αποτελεί το σύμβολο του Ψυχρού Πόλεμου στην Ευρώπη. Μετά την ένωση των δύο τμημάτων της Γερμανίας το 1990, το Βερολίνο έγινε η πόλη συνάντησης της δύσης με την ανατολή, γεγονός το οποίο είναι εμφανές και στη δομή της πόλης. Μετά την ένωση, το Βερολίνο ανέκτησε την πλεονεκτική γεωγραφική του θέση ως κέντρο εμπορίου και εκθέσεων. Η εγγύτητά του στις ανατολικές Ευρωπαϊκές χώρες καθώς και οι καλές σχέσεις του με αυτές, ενδυναμώνουν τη θέση του ως κέντρο εκθέσεων και εκδηλώσεων (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>).

Η πόλη Brandenburg, η οποία ήταν το σύμβολο της διαιρεμένης Γερμανίας, αποτελεί σήμερα το έμβλημα της Γερμανικής πρωτεύουσας. Γύρω από αυτήν δημιουργείται το νέο κέντρο του Βερολίνου, μια αστική παρέμβαση που συνδυάζει το νέο με το παλιό και δείχνει το μελλοντικό χαρακτήρα της πόλης. Σε μία περιοχή έκτασης περίπου 891 τ.χλμ., το Βερολίνο ενώνει έναν μεγάλο αριθμό αστικών ενοτήτων, κέντρων και συνοικιών με τελείως διαφορετικό χαρακτήρα. Στο εσωτερικό τμήμα του, τα κτίρια του Kulturforum, στη νοτιότερη άκρη του Tiergarten, και το σύγχρονο σύμπλεγμα γραφείων και καταστημάτων στην Potsdamer Platz ενώνουν τη δυτική πόλη γύρω από το Kurfurstendamm με την ανατολική, στο ιστορικό κέντρο του Βερολίνου, ανάμεσα στην

πόλη Brandenburg και την Alexanderplatz (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>).

Η πολιτιστική σκηνή του Βερολίνου, με την ποικιλία, τη ζωντάνια και την ελκυστικότητά της συμβάλλει σημαντικά στη διαμόρφωση της προσωπικότητας της πόλης. Τα δεκαεπτά δημόσια μουσεία του Stiftung Preussischer Kulturbesitz (Πρωσικό Ίδρυμα Πολιτισμού) αποτελούν ένα από τα μεγαλύτερα συμπλέγματα μουσείων της Ευρώπης. Επίσης, αποτελεί σημαντικό πολιτισμικό κέντρο, γεγονός που αποδεικνύεται λόγω του ότι διαθέτει τρεις όπερες, περίπου 150 θέατρα, περίπου 170 μουσεία και συλλογές, 300 δημόσιες και ιδιωτικές εκθέσεις και άλλα (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>).

Η μεγαλύτερη ανάπτυξη της αγοράς του Βερολίνου στον τομέα της πληροφορίας και της επικοινωνίας πραγματοποιείται με τα νέα πολυμέσα, τομέας στον οποίο ο αριθμός των εταιρειών αυξάνεται διαρκώς. Το υψηλό επίπεδο των προσόντων του προσωπικού του Βερολίνου αποτελεί το μεγάλο του πλεονέκτημα. Επιπλέον, κατέχει μία σημαντική ανταγωνιστική θέση στον τομέα της ψηφιακής τεχνολογίας. Έτσι, το νέο Βερολίνο αναπτύσσεται διαρκώς με στόχο να γίνει ένα σημαντικό επιχειρηματικό κέντρο. Από την επανένωση, η οικονομία του Ανατολικού και Δυτικού Βερολίνου έπρεπε απαραίτητα να περάσει από μία διαδικασία προσαρμογής στις νέες συνθήκες, γεγονός το οποίο δημιούργησε νέες ευκαιρίες για την οικονομία της πόλης. Τα σύγχρονα δίκτυα επικοινωνιών, οι υπηρεσίες εκπαίδευσης και επιστημών, καθώς και το εξειδικευμένο προσωπικό ευνοούν τον εκσυγχρονισμό του Βερολίνου ως οικονομικό κέντρο. Ακόμα, το μέλλον της κατασκευής στηρίζεται στον εκσυγχρονισμό των παραδοσιακών βιομηχανιών, στην κατασκευή οχημάτων, στη χημεία και τη φαρμακευτική, στη μηχανολογία, καθώς και στους νέους αναπτυσσόμενους τομείς του πεδίου της έξυπνης τεχνολογίας. Στην οικονομία κυριαρχούν οι μικρές και μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η πρωτεύουσα, συνδυάζοντας την επιστήμη και τη βιομηχανία, κατόρθωσε να επιτύχει ταυτόχρονα την οικολογική και οικονομική επιτυχία, εφαρμόζοντας καινοτόμες διαδικασίες για την περιβαλλοντική προστασία. Για παράδειγμα το καύσιμο που χρησιμοποιεί είναι το φυσικό αέριο, ενώ εκμεταλλεύεται την ηλιακή



ενέργεια στην παραγωγή ηλεκτρισμού (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>).

Η αστική πυκνότητα της πόλης δεν περιορίζει τη ζωή των κατοίκων που διαμένουν εκεί, και μάλιστα, η περιοχή συγκεντρώνει περισσότερους από 430.000 κατοίκους από 184 διαφορετικά έθνη. Τα χαμηλά ενοίκια κατοικίας στις ανατολικές συνοικίες και η μεγάλη προσφορά θέσεων εργασίας στις δυτικές, οδήγησε σε μια νέα ανάμειξη του πληθυσμού μετά την ενοποίηση. Τον Ιανουάριο του 2001, ο αριθμός των δήμων του Βερολίνου μειώθηκε από 23 σε 12 στα πλαίσια του μετασχηματισμού των δήμων. Χωρίς λοιπόν διαχωρισμό των ήδη υπαρχόντων, οι δήμοι συνδυάστηκαν, ώστε να δημιουργήσουν μεγαλύτερες διοικητικές ενότητες με περίπου 300.000 κατοίκους η κάθε μία. Από το 1995 οι δήμοι λαμβάνουν ενίσχυση από τον προϋπολογισμό του ομοσπονδιακού κράτους, ώστε να μπορέσουν να πραγματοποιήσουν κάποιες εργασίες. Αυτό ενδυναμώνει την ανεξαρτησία και την υπευθυνότητά για τις υποθέσεις τους, ενώ τους δίνει τη δυνατότητα να θέσουν τις δικές τους προτεραιότητες, παρ' όλο που η Γερουσία ασκεί πάντα τον έλεγχο (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>).

Μετά το 1990 οι συνθήκες αστικής ανάπτυξης άλλαξαν τελείως. Εκτός από τα προγράμματα αστικών αναπλάσεων σε όλες τις ανατολικές και τις μεταξύ ανατολικού και δυτικού Βερολίνου περιοχές, κατασκευαστικά προγράμματα προωθήθηκαν και για την δυτική περιοχή. Έτσι, ιδιωτικοί επενδυτές εκμεταλλεύτηκαν τις νέες ευκαιρίες και εκτός από τη νέα αστική περιοχή που δημιούργησαν ανάμεσα στο Kulturforum και την Potsdamer Platz, ανέπτυξαν νέες περιοχές κατοικίας και επιχειρήσεων στην πόλη. Κατά την τελευταία δεκαετία ολοκληρώθηκαν περισσότερες από 145.000 μονάδες κατοικίας, ενώ η ανάπτυξη εμπορικών χώρων έφτασε στο αποκορύφωμά της το 1997 (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>).

Σε διάστημα μεγαλύτερο από 10 χρόνια, μετά την πτώση του τείχους του Βερολίνου, οι συνδέσεις των δύο τμημάτων της πόλης και των περιχώρων της αποκαταστάθηκαν. Ταυτόχρονα, οι πολεοδόμοι και οι συγκοινωνιολόγοι ξεκίνησαν την προσπάθεια ανάπτυξης των μελλοντικών δομών της κεντρικής περιοχής του. Όσον αφορά στον τομέα των μεταφορών, βασικός στόχος της πόλης είναι η αποφυγή της κυκλοφοριακής συμφόρησης στο κέντρο. Έτσι, η κατάλληλη επέκταση του τοπικού

συστήματος δημόσιων μεταφορών και η διαχείριση των χώρων στάθμευσης επιδιώκουν τη μείωση της χρήσης των ιδιωτικών μέσων μεταφοράς (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>). Η εταιρεία δημόσιων μεταφορών του Βερολίνου (BVG) και η εταιρεία σιδηροδρόμων Deutsche Bahn AG, με τις διακλαδώσεις της CM Regio AG και S-Bahn (αστικός σιδηρόδρομος) Berlin GmbH, είναι οι εταιρείες που προωθούν τις δημόσιες μεταφορές. Το παλιό Lehrter Bahnhof επεκτείνεται και ανακατασκευάζεται από τους αρχιτέκτονες Gerkan, Marg and Partner και θα αποτελέσει τον βασικό σταθμό του Βερολίνου, που θα είναι το σημείο διασταύρωσης για το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο. Αυτό το σημείο διασύνδεσης θα ολοκληρωθεί το 2006 και θα ελαττώσει το χρόνο μετακίνησης από το Αμβούργο στη Δρέσδη κατά 45 λεπτά (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>).

Ακόμα, το αεροδρόμιο Berlin-Brandenburg International (BBI) πρόκειται να αναλάβει όλες τις εναέριες μεταφορές στο Βερολίνο κατά το 2007, ενώ τα άλλα δύο αεροδρόμια, το Tegel και το Tempelhof, που εξυπηρετούν την πόλη θα κλείσουν. Στην πρώτη φάση κατασκευής του, το BBI σχεδιάζεται για φόρτο 20 εκατομμυρίων επιβατών, με προγραμματισμό επέκτασης, ώστε να δέχεται 30 εκατομμύρια επιβάτες (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>).

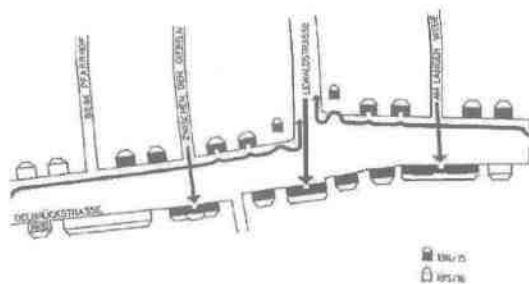
Η κοινωνική δομή του Βερολίνου χαρακτηρίζεται από δύο διαφορετικές τάσεις: τις οικονομικά επιτυχημένες οικογένειες να μετακινούνται στις καλύτερες περιοχές κατοικίας και ορισμένες περιοχές κατοικίας να παρουσιάζουν πολύ σημαντικά κοινωνικά προβλήματα. Η κατανομή του πληθυσμού είναι άνιση και συγκεκριμένα, οι δήμοι Friedrichshain-Kreuzberg, Mitte και Neukölln διαθέτουν τις υψηλότερες αναλογίες πληθυσμών που απλά επιβιώνουν. Αυτές οι περιοχές σχηματίζουν έναν δακτύλιο γύρω από το κέντρο της πόλης, αντιμετωπίζουν διαφορετικά προβλήματα, έχουν όμως το κοινό χαρακτηριστικό ότι οι συγκρούσεις προκύπτουν κατά κανόνα από οικονομικά, κοινωνικά και αστικά προβλήματα. Ωστόσο καταβάλλονται προσπάθειες για την αναζωογόνησή τους με τοπικά προγράμματα προσφοράς εργασίας, με την εγκατάσταση μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων, τη βελτίωση των τοπικών υποδομών και του περιβάλλοντος κατοικίας (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>).

### 3.2. ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

#### 3.2.1. Αντιπροσωπευτικά Παραδείγματα του Παρελθόντος στα πλαίσια των Κινημάτων-Θεωριών

Στο Βερολίνο, στα πλαίσια των ιδεών του Κινήματος του Ουτοπικού Ιδεαλισμού, βρήκε εφαρμογή η ιδέα των **Κηπουπόλεων** και συγκεκριμένα της “πόλης-δορυφόρου”. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η κηπούπολη στο Staaken, η οποία σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Paul Schmitthenner το 1914-1917 και δημιουργήθηκε με στόχο να λύσει το πρόβλημα της εξάπλωσης της μητροπολιτικής περιοχής της πρωτεύουσας. Χτισμένη σε έκταση 40 εκταρίων αποκαλύπτει ένα πλούσιο σχέδιο με διώροφα κτίρια ταξινομημένα αυστηρά στη σειρά, κατά μήκος των δρόμων και με δόμηση που δίνει την εικόνα μίας πλήρους οργάνωσης. Έχοντας υπόψη του την παραδοσιακή πόλη, ο Schmitthenner στο σχέδιό του περιέλαβε μία σειρά από τετράγωνα πλατείες κατά μήκος των δύο βασικών οδικών αξόνων, με σκοπό να δώσει έμφαση στην είσοδο της πόλης ([http:// www.avoe.org/cityplanart3.html](http://www.avoe.org/cityplanart3.html)).

Εικόνα 48: Η Κηπούπολη στο Staaken



Gartenstadt Staaken, 1914-17, Paul Schmitthenner

Πηγή : <http://www.avoe.org/cityplanart3.html>.



Παρ' όλο που η πόλη χτίστηκε για χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, περίπου 1000 οικογένειες ανά 40 εκτάρια, σύμφωνα με τις θεωρίες του Howard, προσέφερε μια ιδιαίτερη ποικιλία περιβαλλοντικών λύσεων που προέρχονται από την προσεκτική μελέτη των προοπτικών και της έξυπνης οργάνωσης του δημόσιου χώρου, με τη δημιουργία μιας

σειράς μικρών κανονικών πλατειών και κύριων δρόμων που δεν ακολουθούσαν ευθείες γραμμές, ώστε να παρέχουν μία σταδιακή αντίληψη των τμημάτων της πόλης. Η χρήση παραδοσιακών υλικών, όπως τούβλο για τους εξωτερικούς τοίχους και η μεγάλη κλίση στις οροφές με φεγγίτες και αετώματα αποτελούν χαρακτηριστικό παράδειγμα της συνοχής και ενότητας του σχεδίου από οικονομική, κοινωνική και αρχιτεκτονική άποψη (<http://www.avoe.org/cityplanart3.html>).

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι το παραπάνω παράδειγμα αντικατοπτρίζει το όραμα του πληθυσμού του Βερολίνου για τη «νέα πόλη», δεδομένων των συνθηκών που επικρατούσαν στην πόλη κατά τη βιομηχανική επανάσταση. Συγκεκριμένα, η μαζική εσωτερική μετανάστευση του αγροτικού πληθυσμού, η οποία πραγματοποιήθηκε κυρίως λόγω της κατακόρυφης αύξησης της ανεργίας στις αγροτικές περιοχές, οδήγησε στην πολύ πυκνή δόμηση του αστικού ιστού. Έτσι, αυξήθηκαν οι ανάγκες στέγασης του νέου αστικού πληθυσμού και επιδιώχθηκε η επέκταση της πόλης, στο κέντρο της οποίας η ατμόσφαιρα ήταν ασφυκτική. Επίσης, υπήρχε μεγάλη έλλειψη ελεύθερων χώρων, αφού οι περισσότεροι ακάλυπτοι χώροι είχαν οικοδομηθεί. Η δημιουργία, λοιπόν, της Κηπούπολης στο Staaken εκφράζει την αναζήτηση περιοχών κατοικίας με συνοχή, καλά οργανωμένους ελεύθερους χώρους και καθαρό περιβάλλον.

Στη συνέχεια, το εργοστάσιο AEG (εργοστάσιο κατασκευής τουρμπίνων για την τότε General Electric, 1909), σχεδιασμένο από τον αρχιτέκτονα Behrens P. αποτελεί ένα από τα πρώτα μεγάλα **μοντέρνα** κτίρια, λόγω της καθαρής ογκομετρικής έκφρασής του, της καθαρής χρήσης του γυαλιού και του χάλυβα και τον εξευγενισμό των λειτουργικών προϊόντων, που χαρακτηρίζει την απαρχή του βιομηχανικού σχεδιασμού (Jencks C., 1991). Ένα ακόμα σημαντικό παράδειγμα Μοντέρνας αρχιτεκτονικής στο Βερολίνο αποτελεί ένα σύνολο 8-όροφων διαμερισμάτων στο Hansaviertel, το οποίο σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Aalto, στα πλαίσια της Έκθεσης Interbau (πρόγραμμα ανάπλασης). Ολοκληρώθηκε το 1957 και είχε ως στόχο το συνδυασμό των πλεονεκτημάτων της ιδιωτικής κατοικίας με κήπο με εκείνων του τυπικού διαμερίσματος. Συγκεκριμένα, ο συμβατικός μικρός διάδρομος (μπαλκόνι) μεταμορφώθηκε σε εσωτερική αυλή γύρω από την οποία χωροθετούνταν τα δωμάτια. Αυτή η οργάνωση δημιούργησε μία οικεία,

ιδιωτική ατμόσφαιρα ([http://www.greatbuildings.com/buildings/Flats\\_at\\_Hansaviertel.html](http://www.greatbuildings.com/buildings/Flats_at_Hansaviertel.html)).

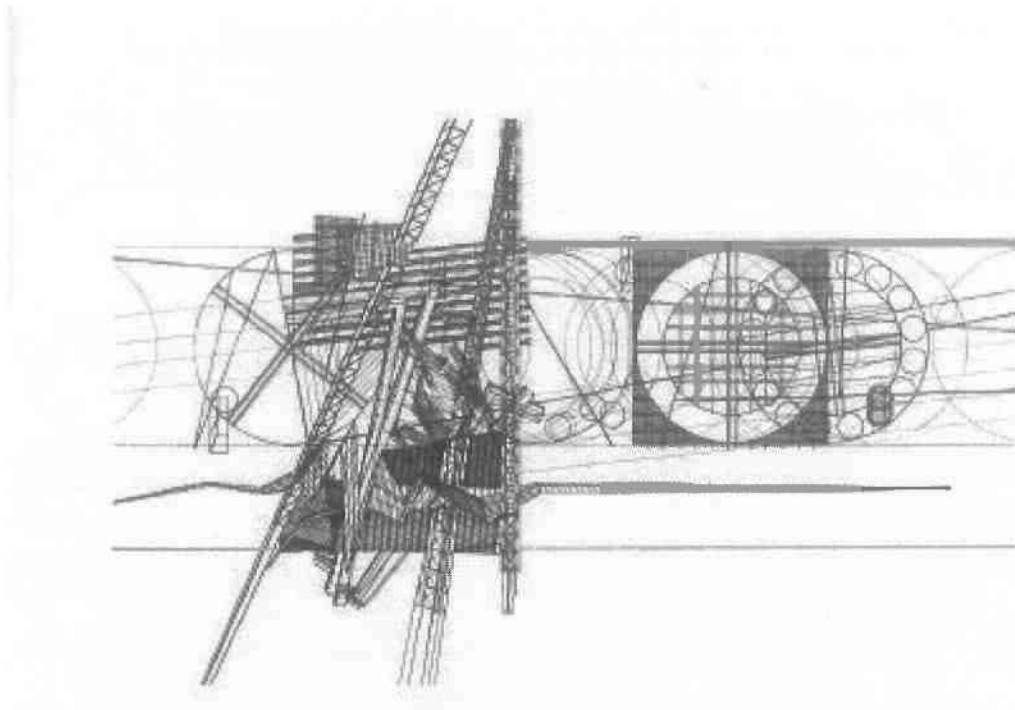
**Εικόνα 49:** Εργοστάσιο AEG



Πηγή : [http://www.greatbuildings.com/buildings/Flats\\_at\\_Hansaviertel.html](http://www.greatbuildings.com/buildings/Flats_at_Hansaviertel.html)

Αντιπροσωπευτικό παράδειγμα εμπνευσμένο από το κίνημα **Deconstruction** είναι η περιοχή City Edge, η οποία σχεδιάστηκε από τον Daniel Libeskind, που κέρδισε το πρώτο βραβείο στο διαγωνισμό αστικού σχεδιασμού της IBA, το 1987. Πρόκειται για ένα αστικό πρόγραμμα κατοικίας, το οποίο επιλέχθηκε ομόφωνα και κατευθύνει με μοναδικό τρόπο τους κατοίκους από το ένα άκρο του παλιού οικισμού στο άλλο. Επίσης, το πρόγραμμα υπερθέτει ένα επαναστατικό σχέδιο πάνω στο κατεστραμμένο έδαφος του Βερολίνου, με στόχο να αποτελέσει ένα είδος χάρτη ή διαγράμματος βασισμένου στην ιστορία της περιοχής. Ουσιαστικά καθορίζει το παρόν ως μνήμη του παρελθόντος. Η σύλληψη του σχεδίου της περιοχής γίνεται σαν μία ασυνεχής διήγηση της ιστορίας της περιοχής, ενώ η τελευταία μοιάζει να διαχέεται σε ένα σύνολο ροών (<http://www.buffalo.edu/reporter/vol30/vol30n28/n4.html>).

**Εικόνα 50 :** City Edge



**Πηγή:** <http://www.buffalo.edu/reporter/vol30/vol30n28/n4.html>

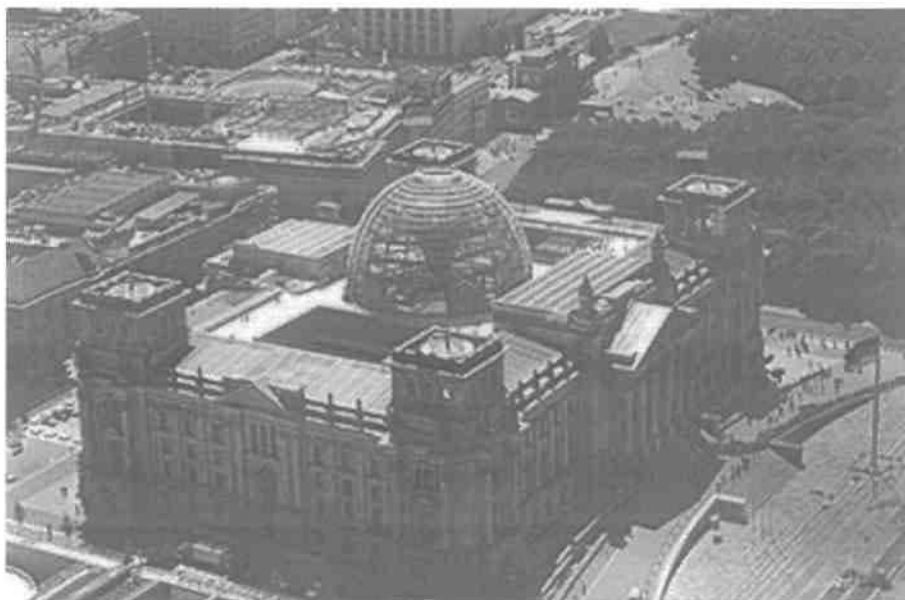
Παρατηρούμε ότι το παραπάνω παράδειγμα επιδιώκει την έντονη μορφολογική αντιπαράθεση με την υφιστάμενη κατάσταση. Επίσης, επιλέγεται μία μόνο πλευρά και αποσπασματική ιδιότητα του περιβάλλοντος (ιστορία), η οποία τονίζεται και γίνεται το θέμα της νέας μορφής. Ουσιαστικά, το σχέδιο αυτό είναι το αποτέλεσμα της προσωπικής αντίληψης και έκφρασης του αρχιτέκτονα για ένα συγκεκριμένο θέμα. Δηλαδή, πραγματοποιείται ανάμειξη της νέας τεχνολογίας και των υλικών με τέτοιο τρόπο ώστε να αναδεικνύεται παράλληλα η ιστορικότητα και το βλέμμα της σύγχρονης κοινωνίας προς το μέλλον.

### 3.2.2. Σύγχρονα Μεγάλα Έργα

#### *Reichstag*

Το Reichstag, η έδρα του γερμανικού Κοινοβουλίου, είναι ένα από τα πιο ιστορικά ορόσημα του Βερολίνου και πριν την ενοποίηση βρισκόταν ακριβώς δίπλα στο τείχος. Κατασκευάστηκε μεταξύ 1884 και 1894 επειδή υπήρξε η ανάγκη για τη δημιουργία ενός μεγάλου κοινοβουλευτικού κτιρίου, μετά από την ίδρυση της γερμανικής αυτοκρατορίας (1872). Σχεδιάστηκε από τον Paul Wallot, έχει μήκος 137 μ. και ύψος 97 μ. Το 1933 μια μεγάλη πυρκαγιά κατέστρεψε μεγάλο μέρος του κτιρίου, ενώ ακόμα μεγαλύτερη καταστροφή προέκυψε στο τέλος του πολέμου. Ο κεντρικός θόλος και το μεγαλύτερο μέρος της διακόσμησης αφαιρέθηκαν κατά τη διάρκεια της ανακατασκευής του μετά τον πόλεμο ([http:// www.aviewoncities.com /berlin/reichstag.htm](http://www.aviewoncities.com/berlin/reichstag.htm)).

#### **Εικόνα 51 : Reichstag**



Πηγή: [http:// www.aviewoncities.com /berlin/reichstag.htm](http://www.aviewoncities.com/berlin/reichstag.htm)

Μετά από αρχιτεκτονικό διαγωνισμό που πραγματοποιήθηκε το 1992 αποφασίστηκε η πιο πρόσφατη ανακατασκευή του κτιρίου που ξεκίνησε το 1995 και ολοκληρώθηκε το 1999. Αρχιτέκτονας ήταν ο Sir Norman Foster, ο οποίος πρόσθεσε ένα

γυάλινο θόλο πάνω από την κεντρική αίθουσα. Ο θόλος είναι κατασκευασμένος από μέταλλο και γυαλί και περιλαμβάνει μία κεκλιμένη ράμπα, που κινείται σπειροειδώς, δίνοντας τη δυνατότητα στους επισκέπτες να έχουν θέα 360° στην πόλη του Βερολίνου (<http://www.galinsky.com/buildings/reichstag/>). Αρχικά, δέχτηκε αρνητική κριτική, στη συνέχεια όμως αποτέλεσε ένα από τα πιο αναγνωρισμένα ορόσημα της πόλης. Από τον Απρίλιο του 1999, στο Reichstag στεγάζεται και πάλι η έδρα της Ομοσπονδιακής Βουλής (<http://www.aviewoncities.com/berlin/reichstag.htm>).

Το νέο κτίριο συμβολίζει τη λάμψη και τη διαφάνεια των 50 χρόνων της ομοσπονδιακής δημοκρατίας. Η ανακαίνιση του δεν αγνόησε το παρελθόν του, αφού διατηρήθηκαν τόσο το αντι-γερμανικό graffiti που ζωγράφισαν στους τοίχους οι σοβιετικοί στρατιώτες το 1945, όσο και οι τρύπες από τις σφαίρες του 2<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου (<http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/europe/322967.stm>).

### ***Εβραϊκό Μουσείο του Βερολίνου***

Το Εβραϊκό Μουσείο του Βερολίνου είναι ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα κτιρίου επηρεασμένου από το κίνημα Deconstruction, το οποίο κατά τους 18 μήνες μεταξύ της ολοκλήρωσης και της επίσημης εγκαινιάσής του κατέστη πόλος έλξης επισκεπτών σε μία πόλη, όπου η οικοδομική δραστηριότητα βρισκόταν σε έξαρση. Πρόκειται για μία εντυπωσιακή κατασκευή, σχεδιασμένη από τον αρχιτέκτονα Daniel Libeskind, καλυμμένη με τιτάνιο, το οποίο είναι ένα μέταλλο ανθεκτικό και σταθερό που αντανακλά το φως. Το κτίριο βρίσκεται στο Lindenstrasse, στα παλιά σύνορα του Ανατολικού και Δυτικού Βερολίνου. Δόθηκε στη διάθεση του κοινού το 2001. Αξίζει να σημειωθεί ότι το σχέδιο του πατώματος είναι παρόμοιο με το αστέρι του Δαβίδ, το οποίο οι Εβραίοι αναγκάστηκαν να φορούν κατά τη διάρκεια του Ναζιστικού καθεστώτος (<http://www.architectureweek.com/2001/1107/today.html>).

Τα ειδικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα του οικοδομήματος των 10.000τ.μ. περιλαμβάνουν σπειροειδείς τοίχους, κεκλιμένα πατώματα, έναν «πύργο ολοκαυτώματος» χωρίς παράθυρα, και τις συμβολικές γραμμές παραθύρων που μοιάζουν με πληγές. Ο Libeskind υποστηρίζει ότι στόχος των οδοντωτών γραμμών είναι να αποπροσανατολιστεί ο επισκέπτης (<http://www.architectureweek.com/2001/1107/today.html>).



**Εικόνα 52 :** Εβραϊκό Μουσείο του Βερολίνου



Πηγή: <http://www.architectureweek.com/2001/1107/today.html>

Επίσης, το σχέδιο είναι βασισμένο σε μια διαδικασία συνδεόμενων γραμμών μεταξύ των τοποθεσιών των ιστορικών γεγονότων και εκείνων του εβραϊκού πολιτισμού στο Βερολίνο. Αυτές οι γραμμές διαμορφώνουν ένα βασικό περίγραμμα και μια δομή για το κτίριο. Ο Libeskind επίσης έχει χρησιμοποιήσει τις έννοιες της απουσίας, του κενού, και του αόρατου —εκφράσεων της εξαφάνισης του εβραϊκού πολιτισμού στην πόλη— για να σχεδιάσει το κτίριο. Οι ιδέες που παράγουν το σχέδιο του κτιρίου επαναλαμβάνονται στην επιφάνειά του, όπου τα κενά, τα παράθυρα, και οι διατρήσεις διαμορφώνουν κάποια σύνθεση σε μια ενιαία επιφάνεια από ψευδάργυρο που σχηματίζει zig-zag (<http://www.galinsky.com/buildings/jewishmuseum/>).

### *The Berlin Academy of Architecture*

Κατά τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο το κέντρο του Βερολίνου γνώρισε μεγάλη καταστροφή, οπότε και μετά την επανένωση της πόλης καταβλήθηκαν μεγάλες προσπάθειες αρχιτεκτόνων για την επιτυχημένη αναδόμησή του (<http://www.schinkelschebauakademie.de/english.htm>).

Η Ακαδημία Αρχιτεκτονικής (Bauakademie) ήταν το τελευταίο κατασκεύασμα από το σύνολο κτιρίων που άνηκαν στην ιδέα του αρχιτέκτονα Schinkel για την αστική ανάπτυξη του Spree Island, στην καρδιά της πόλης, την επονομαζόμενη έκταση Kupfergraben, που είναι μια έκταση κήπων διασπαρμένη με κυβικά στοιχεία (<http://www.schinkelschebauakademie.de/english.htm>). Ανεγέρθηκε από τον Schinkel μεταξύ του 1832 και του 1836, και ήταν, για την εποχή του, ένα προκλητικά αστόλιστο, σύγχρονο, αλλά ταυτόχρονα περιβλεπτο κτίριο, στο οποίο ασκήθηκε αρνητική κριτική. Αξίζει να σημειωθεί ότι αποτέλεσε το πρωτότυπο για τα μελλοντικά εκτεθειμένα τούβλινα κτίρια στην Πρωσία, ενώ η εντυπωσιακή του κατασκευή και οι τεχνικές δόμησής του έδειχναν το δρόμο προς τη μοντέρνα αρχιτεκτονική γενικότερα. Σήμερα, θεωρείται ακόμα το πιο σημαντικό έργο του Schinkel. Η διάδοση της φήμης του οφείλεται επίσης στην παράδοση του κτιρίου, αφού στέγαζε αρχικά, την Πρωσική Ακαδημία Αρχιτεκτονικής και την Ανώτατη Οικοδομική Επιτροπή, και στη συνέχεια, μετά τον 1<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο (1961-1962), την Γερμανική Σχολή Πολιτικής ([http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen\\_grosse.projekte/en/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen_grosse.projekte/en/)).

Το 1994 ιδρύθηκε η Ένωση της Ακαδημίας της Αρχιτεκτονικής (Forderverein Bauakademie) με σκοπό να προωθήσει την ανακατασκευή της Ακαδημίας και να τονίσει τη σημασία της:

- ως ένα αρχιτεκτονικό και πολιτιστικό μνημείο
- ως ένα τοπόσημο της έκτασης Kupfergraben
- ως μία τιμητική κατασκευή για το Βασιλικό Παλάτι (Schloss), το Μουσείο Altes και το Arsenal, σημαντικά κτίρια που ανήκουν σ' αυτήν την περιοχή
- ως ένα αριστούργημα του Schinkel
- ως μία απόδειξη υψηλών προδιαγραφών των τεχνών και των επαγγελμάτων.

Η Ένωση της Ακαδημίας της Αρχιτεκτονικής είναι ένας αναδεδειγμένος φορέας, ο οποίος έχει σαν στόχο να παρέχει πληροφορίες στο κοινό σχετικά με την αρχιτεκτονική ιστορία του κέντρου του Βερολίνου, να επιδεικνύει τον πρωταρχικό ρόλο της Ακαδημίας μέσα στην έκταση Kupfergraben καθώς επίσης και να βοηθάει το κοινό να διαμορφώσει ολοκληρωμένη άποψη για την ανάπτυξη της περιοχής. Χαρακτηριστική ήταν η έκθεση που είχε εκδώσει η Ένωση το 1998, με τίτλο Mythos Bauakademi. Πρόκειται για μία συλλογή άρθρων, στην οποία αναπτύσσονται τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της ανακατασκευής της Ακαδημίας (<http://www.schinkelsche-bauakademie.de/english.htm>).

**Εικόνα 53 : The Berlin Academy of Architecture**



Πηγή: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ένωση, μετά από επαφές που είχε με αντιπροσώπους του Ομοσπονδιακού Υπουργείου Μεταφορών, Κατασκευής και Στέγασης, ίδρυσε το Study Group, το οποίο θα ασχοληθεί με την επαναχρησιμοποίηση της Ακαδημίας καθώς και με τη χρηματοδότηση της μελλοντικής αναδόμησής της. Η πρόταση της αναδόμησης περιλαμβάνει:

- αναδόμηση της Ακαδημίας διατηρώντας την αρχική πρόσοψη και προσθέτοντας σύγχρονα στοιχεία αρχιτεκτονικής στο εσωτερικό της

- τρόπο χρήσης ως διεθνές συνεδριακό κέντρο με έμφαση στην αρχιτεκτονική καινοτομία.

Το κτιριακό σύνολο αποτελείται από ένα μεγάλο κεντρικό δωμάτιο το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί ως αίθουσα θεάτρου ή συναυλιών, ως αίθουσα χορού ή ως εκθεσιακός χώρος, ενώ άλλα χωριστά δωμάτια παρέχουν χώρο για τη διεξαγωγή σεμιναρίων, καθώς και για τη λειτουργία εστιατορίων, μαγαζιών και γραφείων. Τα γραφεία είναι πιθανόν να χρησιμοποιηθούν ως χώρος εργασίας για τους αντιπροσώπους της εκπαίδευσης και των τεχνών ή ακόμη ως χώρος για την εγκατάσταση αρχιτεκτονικού εξοπλισμού. Στο τρίτο όροφο του κτιρίου υπάρχει χώρος για διαμερίσματα επισκεπτών, ενώ στο ισόγειο φιλοξενούνται μαγαζιά προκειμένου να βοηθήσουν οικονομικά τη συγκεκριμένη πρόταση αναδόμησης. Έτσι, πρόκειται να δημιουργηθεί ένα Ινστιτούτο Αρχιτεκτονικής και Αστικής Ανάπτυξης, το οποίο θα αναδεικνύει το ρόλο του Βερολίνου στα πλαίσια της πρόσφατης διεθνής κατάστασης (<http://www.schinkelsche-bauakademie.de/english.htm>).

Αρχικά, η ανακατασκευή της Πρότυπης Πρόσοψης (Model Façade), της βορειοανατολικής εσοχής της Ακαδημίας, η οποία σχεδιάστηκε από τον Horst Draheim, σαν ένα ενθύμιο και μια απαίτηση της αναδόμησης, ήταν μέρος του σχεδίου της έκθεσης με τίτλο Mythos Bauakademie, που αναφέρθηκε παραπάνω. Η εν λόγω ανακατασκευή δεν πραγματοποιήθηκε για δύο λόγους: πρώτον, επειδή η τοποθεσία ήταν προσωρινά κατειλημμένη προκειμένου να επεκταθεί το Υπουργείο Εξωτερικών και δεύτερον επειδή υπήρχε έλλειψη κονδυλίων. Το Σχέδιο Model Façade εκτελείται πρόσφατα από μία Ένωση (Bildungsverein Bautechnik) που ασχολείται με την διδασκαλία παραδοσιακών και μοντέρνων αρχιτεκτονικών τεχνικών. Το Σεπτέμβριο του 1999 ο Δήμαρχος του Βερολίνου ξεκίνησε τις διαδικασίες αναδόμησης της Model Façade και μέχρι τον Απρίλιο του 2000 το έργο ήταν υπό κατασκευή. Αξίζει να αναφερθεί ότι η κατασκευή της έγινε με τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να ενσωματωθεί στο νέο κτίριο της Ακαδημίας (<http://www.schinkelsche-bauakademie.de/english.htm>).

### **Potsdamer Platz**

Η αναζωογόνηση και η αναδημιουργία των ιστορικών αστικών κέντρων είναι ένας ιδιαίτερα φιλόδοξος στόχος, ο οποίος για το κεντρικό Βερολίνο αποτελεί μεγάλη

πρόκληση, δεδομένων των καταστροφών που είχε προκαλέσει ο πόλεμος τόσο από αρχιτεκτονική, όσο και από κοινωνική άποψη ([http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000\\_1996/Central\\_Berlin.html](http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000_1996/Central_Berlin.html)). Η περιοχή Potsdamer Platz, η οποία αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα τέτοιας περίπτωσης, κατά το 1920 αποτελούσε το κέντρο του Βερολίνου και μάλιστα ήταν το μέρος με τα μεγαλύτερα κυκλοφοριακά προβλήματα στην Ευρώπη. Ως συνέπεια του 2<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου, μετατράπηκε σε άχρηστη γη στο τμήμα όπου βρισκόταν τα σύνορα των δύο τμημάτων της πόλης, οπότε μετά την ενοποίηση του 1990, αποτέλεσε μία ιδιαίτερη πρόκληση αστικής ανάπτυξης (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stabv/stabv01.htm>).

Το 1991, 16 αρχιτέκτονες της Ευρώπης υπέβαλλαν τις προτάσεις τους σε έναν διεθνή διαγωνισμό που προκηρύχθηκε από τη γερμανική κυβέρνηση, για την περιοχή Potsdamer Platz. Το διαγωνισμό κέρδισαν οι Heinz Hilmer και Christoph Sattler με την πρότασή τους για αναζωογόνηση της περιοχής μέσω της ανάμειξης χρήσεων του εμπορίου, της κατοικίας, της ψυχαγωγίας και μέσω της αποκατάστασης των ιστορικών οδών της περιοχής. Το σχέδιό τους αποτέλεσε τη βάση και παρείχε τις οδηγίες για την ανάπτυξη μιας περιοχής 480.000 τ.μ. που περιβάλλει την Potsdamer Platz και τη Leipziger Platz. Επιδίωξή του ήταν να διατηρήσει το παραδοσιακό σχήμα των οικοδομικών τετραγώνων. Η ιδέα ήταν να αναζωογονηθούν τα ιστορικά κτίρια και οι δρόμοι και να διατηρηθεί μία σύνδεση με το παρελθόν. Τέλος, στόχος του σχεδίου ήταν να καταστήσει την περιοχή ένα πολύπλοκο και πολυλειτουργικό αστικό σύνολο στο σημείο, όπου η πόλη χωριζόταν σε δύο τμήματα από το τείχος. ([http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000\\_1996/Central\\_Berlin.html](http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000_1996/Central_Berlin.html) & [http://www.web.utk.edu/archinfo/a489\\_f02/pdf/Debis.dbf](http://www.web.utk.edu/archinfo/a489_f02/pdf/Debis.dbf)).

Η ιδέα της Potsdamer Platz περιλαμβάνει μείξη χρήσεων γης και συγκεκριμένα της κατοικίας, της εργασίας, των ιδιωτικών καταστημάτων, των εστιατορίων και της ψυχαγωγίας. Οι ασίδες της Potsdamer Platz αποτελούν πρόκληση για αγορές, ενώ πολλές καφετέριες, εστιατόρια, κινηματογράφοι, ένα θέατρο για μιούζικαλ, ένα καζίνο και δύο ξενοδοχεία συγκεντρώνονται γύρω από την πλατεία Marlene-Dietrich-Platz. Το Sony Center στην περιοχή, περιλαμβάνει ένα σύνολο κτιρίων, με μία περικλειστη δημόσια πλατεία στο κέντρο του, καθώς επίσης, και ποικίλες ψυχαγωγικές υπηρεσίες, το Deutsche Mediathek και το Filmhaus με την συλλογή της Marlene Dietrich. Στη νότια πλευρά της

πλατείας χωροθετείται το Πάρκο Kolonnaden, το οποίο κατά κανόνα καταλαμβάνεται από χώρους γραφείων, με λίγες κατοικίες, καταστήματα και εστιατόρια. Το συγκεκριμένο σύνολο έχει ως κύριο χαρακτηριστικό τις προσόψεις από γυαλί, τούβλο και αμμόλιθο. Ακόμα, η Potsdamer Platz αποτελεί τμήμα του προγράμματος για τις μεταφορές "Berlin hub" (ο κόμβος του Βερολίνου) των Deutsche Bahn AG και Land Berlin, το οποίο αφορά στην κατασκευή ενός οδικού άξονα μήκους 9km, εκ των οποίων τα 3.5 χλμ είναι τούνελ, που διασχίζει υπόγεια τον ποταμό Spree, το Πάρκο Tiergarten και την Potsdamer Platz (<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stabv/stabv01.htm>).

**Εικόνα 54 :** Αεροφωτογραφία της Potsdamer Platz



**Πηγή:** [http://www.web.utk.edu/archinfo/a489\\_f02/pdf/Debis.dbf](http://www.web.utk.edu/archinfo/a489_f02/pdf/Debis.dbf)

Ο ιστορικός δρόμος Potsdamer χωρίζει την περιοχή σε δύο τμήματα: Το κέντρο της Sony και το σύμπλεγμα Daimler-Chrysler. Το κέντρο της Sony, σχεδιασμένο από τον Helmut Jahn, κυριαρχείται από γυάλινες κατασκευές υψηλής τεχνολογίας. Ένας γυάλινος πύργος ύψους 103 μέτρων δημιουργεί αντίθεση με την περίτεχνη αρχιτεκτονική

διακόσμηση από τερακότα, του συμπλέγματος Debis (<http://www.suitcasearchitecture.com/html/potsdamerplatz.html>).

Αξίζει να αναφερθεί, από το 1989, το Daimler-Benz (σημερινό Daimler Chrysler), η μεγαλύτερη βιομηχανική ομάδα της Γερμανίας, είχε λειτουργήσει για να αποκτήσει μια μερίδα αυτής της τεράστιας περιοχής. Για να σχεδιάσουν μια περιοχή 75.000 τ.μ. - 90% των οποίων θα ήταν νέα κτίρια - κάλεσαν 14 εταιρίες να υποβάλουν τις προτάσεις τους, μέσω ενός διαγωνισμού που πραγματοποιήθηκε το 1992. Το Renzo Piano Building Workshop και ο Christoph Kohlbecker κέρδισαν το πρώτο βραβείο ανάπλασης του Daimler-Benz, τμήματος της Potsdamer Platz. Η επιλεγμένη λύση, αρχικά, θεωρήθηκε αρκετά συντηρητική, αλλά η εξέλιξη και η απεικόνιση του master plan στην πραγματικότητα, οδήγησε σε ένα από τα πιο εξελιγμένα παραδείγματα του κέντρου της σύγχρονης πόλης ([http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000\\_1996/Central\\_Berlin.html](http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000_1996/Central_Berlin.html)).

#### **Εικόνα 55 : Potsdamer Platz**



**Πηγή :** <http://www.berlin-info.de/english/sights/sight06.html>

Με βάση το γενικό σχέδιο που δημιουργήθηκε από τους Piano και Kohlbecker, η οικοδόμηση άρχισε στην περιοχή Daimler-Benz κατά τα τέλη του 1994. Σχεδίασαν λοιπόν,

οκτώ νέα κτίρια, ενώ ένδεκα επιπλέον ανατέθηκαν στους διεθνούς φήμης αρχιτέκτονες Arata Isozaki, Hans Kollhoff, Ulrike Lauber και Wolfram Wohr, Jose Rafael Moneo και Richard Rogers ([http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000\\_1996/Central\\_Berlin.html](http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000_1996/Central_Berlin.html)).

Αυτή η νέα περιοχή άνοιξε στο κοινό τον Οκτώβριο του 1998 και οι οδοί, τα καταστήματα και οι κινηματογράφοι της παρουσιάζουν έντονη δραστηριότητα. Αν και σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα δεν είναι δυνατό να αξιολογηθεί ο πραγματικός οικονομικός, κοινωνικός και πολιτιστικός αντίκτυπος των έργων που εκτελέστηκαν, η δημοτικότητα που εμφανίζει η περιοχή δείχνει ότι η φιλόδοξη αυτή πολεοδομική επιχείρηση θα συμβάλει επιτυχώς στην ανανέωση του κέντρου του Βερολίνου ([http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000\\_1996/Central\\_Berlin.html](http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000_1996/Central_Berlin.html)).

Αξίζει να σημειωθεί η δημιουργία του Κέντρου Beisheim, με την κατοικία, το ξενοδοχείο και τις εγκαταστάσεις γραφείων, το οποίο αποτελεί μια περιοχή που δημιουργείται με στόχο να αποκτήσει διεθνή χαρακτήρα. Η γοητεία, η πολυτέλεια και η ευρεία παροχή υπηρεσιών αποτελούν το χαρακτηριστικό της κατασκευής. Το Κέντρο Beisheim περιλαμβάνει δύο οικοδομικά τετράγωνα με γραφεία συνολικής επιφάνειας 13.000 τ.μ., το κτίριο κατοικίας, 36 πολυτελή διαμερίσματα δίπλα στο πάρκο, τα ξενοδοχεία Ritz Carlton και Berlin Marriott. Τα τρία αυτά οικοδομικά τετράγωνα βρίσκονται γύρω από μία μικρή, εσωτερική αστική πλατεία. Ένα εντυπωσιακό 9όροφο κτίριο (σχεδιασμένο από τους αρχιτέκτονες Hilmer & Sattler & Albrecht) με την υψηλών προδιαγραφών πρόσοψη, κατασκευασμένη από ελαφριά φυσική πέτρα, αποτελεί το αρχιτεκτονικό αποκορύφωμα του συνόλου στη νοτιότερη άκρη του σχεδίου. Η αρχιτεκτονική του υπενθυμίζει τη μορφή των ουρανοξυστών της Αμερικής του 1930. Η ολοκλήρωση της παρέμβασης είναι προγραμματισμένη να πραγματοποιηθεί κατά τα τέλη του 2003 (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>).

Ένας από τους βασικούς στόχους του συνολικού σχεδίου ήταν να δημιουργήσει καινοτόμα, χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης κτίρια με υψηλή ποιότητα άνεσης για τον χρήστη (<http://www.arcspace.com/architects/rogers/benz/>). Οι επενδύσεις σε υποδομές (υπηρεσίες και κυρίως επέκταση και αναβάθμιση του αυτοκινητόδρομου) και η θέληση της πολιτικής και της διοίκησης να προσθέσει στην πόλη τόσα πράγματα σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα είναι αξιοσημείωτα (<http://de.srd.yahoo.com/S=9167327:WS1/>



R=4/K=Berlin+ Renzo+Piano+ Potsdamer+ Platz+/\*- <http://www.galinsky.com/buildings/potsdamerplatz/>).

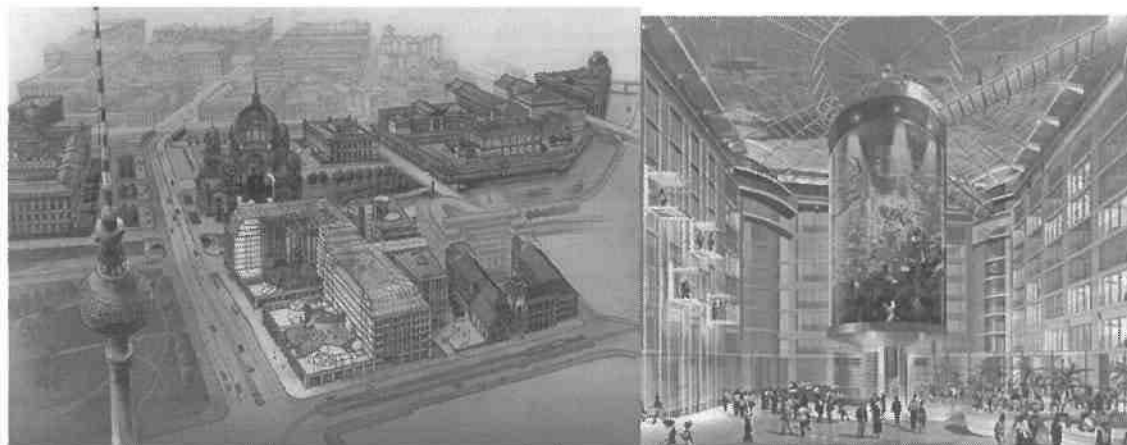
### ***CityQuarter "Dom-Aquarée"***

Η περιοχή DomAquaree αφορά στη δημιουργία ενός σημείου έλξης στο κέντρο της πόλης. Η εταιρεία DIFA θέλοντας να ενσωματώσει στην αστική ζωή, ένα τμήμα του κέντρου της πόλης, δημιουργεί μια πειραματική περιοχή και μια αγορά με ποικίλες δυνατότητες. "Περισσότερη κίνηση. Περισσότερη εμπειρία" είναι η φιλοσοφία στα πλαίσια της οποίας κινείται το πρόγραμμα και καταργεί το διαχωρισμό της εργασίας από την καθημερινή ζωή. Μ' αυτό τον τρόπο η πόλη γίνεται πιο φιλική και ανθρώπινη, ενώ προσφέρει την ατομικότητα και την ποικιλία. Το πρόγραμμα είναι το αποτέλεσμα μιας βαθύτερης εμπειρίας και της εντατικής προσπάθειας για τη διαμόρφωση του μέλλοντος του Βερολίνου (<http://www.domaquaree.de/>).

Η συνοικία DomAquaree είναι μία περιοχή ευνοημένη διότι βρίσκεται στο ιστορικό κέντρο της πόλης και δεν αντιμετωπίζει κυκλοφοριακό πρόβλημα, λόγω της μεγάλης λεωφόρου που περνά δίπλα από την περιοχή. Επιπλέον, χωροθετείται στη διασταύρωση των πιο σημαντικών και διάσημων τοπόσημων του Βερολίνου, εφόσον στην περιφέρεια μερικών εκατοντάδων μέτρων και σε ορατά σημεία βρίσκονται το Μουσείο Island, ο Καθεδρικός Ναός, η Alexanderplatz, το κόκκινο Δημαρχείο, η Όπερα και άλλα (<http://www.domaquaree.de/>).

Η ανάπλαση της περιοχής ανάμεσα στον ποταμό Spree και το Spandauer Strasse, περιλαμβάνει τέσσερα οικοδομικά τετράγωνα, σε μια έκταση 57.400τ.μ., και θα έχει ολοκληρωθεί έως το 2003. Αρχιτέκτονες της κατασκευής είναι οι nps.partner, Hamburg/Berlin/Dresden. Πρόκειται για την κατασκευή ενός ξενοδοχείου τεσσάρων αστέρων, του "Radisson SAS Hotel", ενός κτιρίου κατοικίας, ενός "Haus des Lebens" (νοσοκομείο) και ενός κτιρίου γραφείων, ενώ στο ισόγειο και των τεσσάρων κτιρίων

**Εικόνα 56 :** CityQuarter "Dom-Aquarée"



**Πηγή:** <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>

υπάρχουν καταστήματα. Ένα ενυδρείο ύψους περίπου 30 μέτρων, καθώς κι ένας χώρος κάτω από το νερό, τα οποία θα κατασκευαστούν στην είσοδο του ξενοδοχείου, θα αποτελέσουν τον κύριο πόλο έλξης επισκεπτών στη συνοικία "DomAquarée". Ένας διάροφος ανελκυστήρας περνάει μέσα από το ενυδρείο και φτάνει στο τελευταίο πάτωμα, η σκεπή του οποίου είναι γυάλινη και το οποίο βρίσκεται στο ίδιο ύψος με τον τρούλο του Καθεδρικού Ναού του Βερολίνου (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/> & [www.difa.de](http://www.difa.de)).

### **Media Spree**

Στη περιοχή Media Spree πρόσφατα εγκαταστάθηκε η Γερμανική έδρα της Παγκόσμιας Μουσικής στο Oberbaumbrücke, επανατοποθετήθηκε το MTV στο Osthafen και συνεχίστηκε ο σχεδιασμός ενός πολυχώρου από το Anschutz Entertainment Group, παρεμβάσεις οι οποίες δηλώνουν τη μεταμόρφωση της περιοχής σε ένα αντιπροσωπευτικό κέντρο μέσω μαζικής ενημέρωσης και υπηρεσιών που θα έχει ευρεία επιρροή. Το γεγονός ότι το media spree βρίσκεται στο κέντρο της πόλης, ευνοεί την επιτυχία αυτής της παρέμβασης, ενώ υπολογίζεται ότι θα δημιουργηθούν 50.000 νέες θέσεις εργασίας. Αυτή η περιοχή, έκτασης 120 εκταρίων, που εκτείνεται και στις δύο πλευρές του ποταμού Spree, πρόκειται να συνδυάσει μια ιδιαίτερη, προοδευτική και πλούσια αρχιτεκτονική και να αποτελέσει μια τοποθεσία που μπορεί να ανταποκριθεί στις ιδιαίτερες απαιτήσεις των

εταιρειών μέσων μαζικής ενημέρωσης ([http://www.mipim-berlin-brandenburg.de/mipim\\_03/partner/media\\_spree/media\\_spree.htm](http://www.mipim-berlin-brandenburg.de/mipim_03/partner/media_spree/media_spree.htm)).

### **Εικόνα 57 : Media Spree**



Πηγή: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>

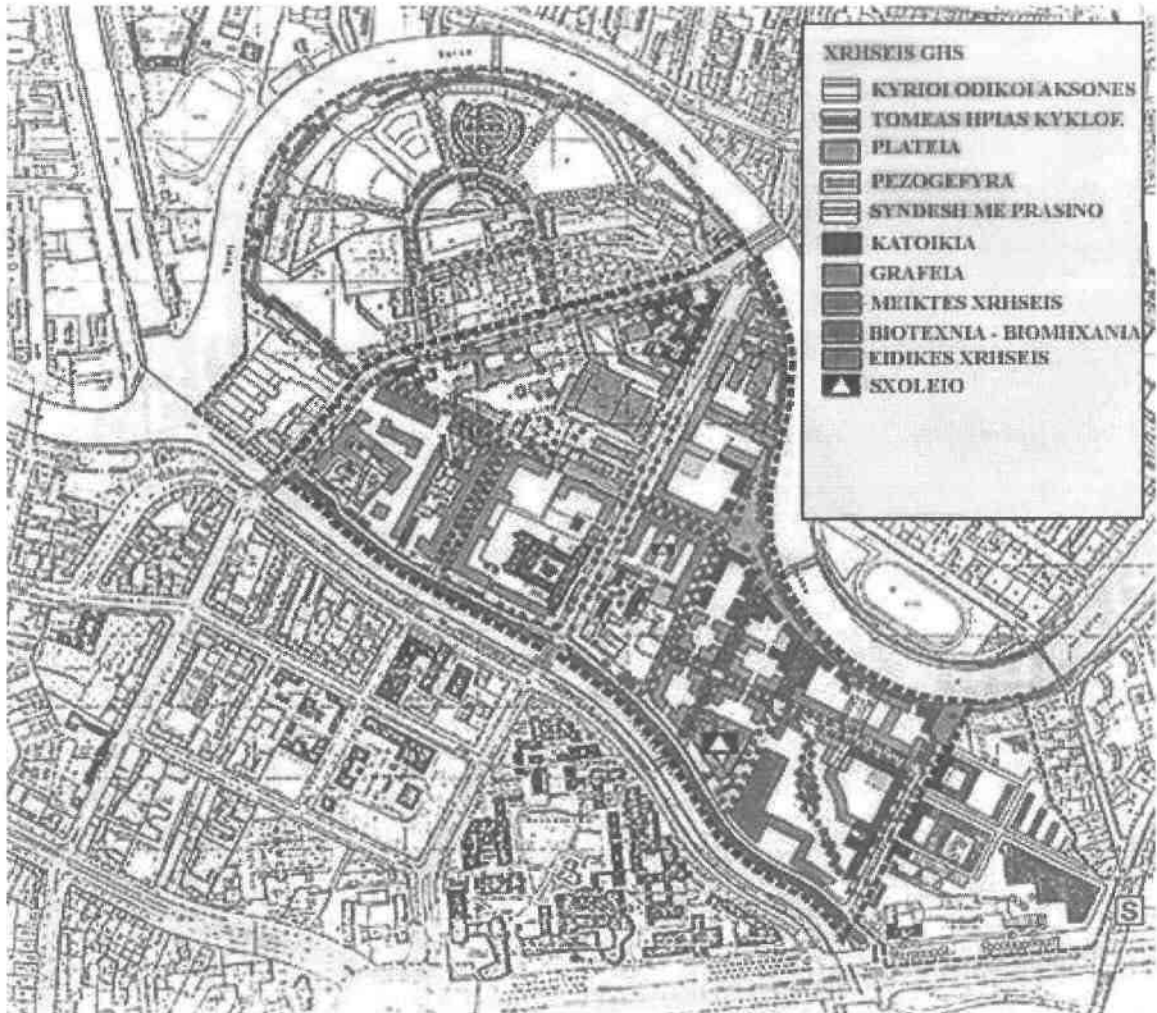
Επίσης πρόκειται για μία μελλοντική περιοχή, η οποία θα δημιουργήσει μία νέα εικόνα για την πόλη του Βερολίνου. Διεθνώς γνωστοί αρχιτέκτονες, όπως ο Axel Schultes, ο Becker, Gewers, οι Kühn & Kühn, οι BRT Bothe Richter Teherani, ο Helmut Jahn, οι Kny & Weber, οι Nalbach & Nalbach, ο Prof. Kollhoff και ο Léon Wohlhage Wernik, ο Volker Staab, οι WSSA Wörle, ο Siebig και ο Strauch, διαβεβαιώνουν το μοναδικό χαρακτήρα της ποικιλίας των κτιρίων, τη δημιουργία ενός ποιοτικού συνόλου καθώς και τον ελκυστικό χαρακτήρα που θα αποκτήσει σε διεθνές επίπεδο. Επιπλέον, στην περιοχή σχεδιάζονται χώροι αναψυχής, διαμερίσματα και καταστήματα (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>).

### ***Επανάχρηση της περιοχής Spreestadt Charlottenburg***

Η περιοχή Spreestadt Charlottenburg, μεταξύ του ποταμού Spree και του καναλιού Landwehr υπήρξε από τον 19<sup>ο</sup> αιώνα μια κατεξοχήν βιοτεχνική βιομηχανική ζώνη. Μετά

την επανένωση του Βερολίνου ασκήθηκαν στην περιοχή αυτή ισχυρές πιέσεις μεταλλαγής της. Το 1995 προτάθηκε ως περιοχή αποσυμφόρησης του επιχειρηματικού κέντρου του

**Εικόνα 58 :** Σχέδιο Πλαίσιο για την ανάπλαση και επανάχρηση της περιοχής Spreestadt Charlottenburg



Πηγή: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de>

Βερολίνου City West, πρόθεση η οποία αντικατοπτρίζεται και στο Σχέδιο Χρήσεων Γης. Με στόχο έναν λεπτομερέστερο σχεδιασμό ανατέθηκε το 1995 η σύνταξη ενός Σχεδίου Πλαισίου (Rahmenplan), το οποίο κατέληξε στην πρόταση για τη δημιουργία μιας

περιοχής μεικτής αστικής χρήσης με υπηρεσίες, παραγωγικές δραστηριότητες και μεγάλο ποσοστό σε κατοικία (Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

### ***Επανάχρηση του παλαιού αεροδρομίου Tempelhof***

Με την προγραμματισμένη εξέλιξη του αεροδρομίου Schönefeld σε διεθνές αεροδρόμιο του Βερολίνου, τα δύο άλλα αεροδρόμια της πόλης (Tempelhof και Tegel) χάνουν το ρόλο τους. Ανοίγονται έτσι τεράστιες ευκαιρίες και δυνατότητες, οι μεγάλες αυτές εκτάσεις να ενταχθούν στην πόλη και να ξανακερδηθούν από τους κατοίκους της. Για τη μελλοντική χρήση της έκτασης του Tempelhof τίθενται οι παρακάτω αρχές:

- Άνοιγμα προς την πόλη και μετεξέλιξή της σε ένα μητροπολιτικό πάρκο του 21<sup>ου</sup> αιώνα.
- Εξασφάλιση της σημασίας του ελεύθερου αυτού χώρου για το μικροκλίμα της περιοχής και για την αναψυχή των κατοίκων.
- Διατήρηση του ορίου του κυκλικού χώρου του αεροδρομίου, ως γραμμής διαχωρισμού της ζώνης πάρκου από τις περιοχές που προορίζονται για οικοδόμηση.
- Διατήρηση του μεγάλου κτιρίου του αεροδρομίου ως αρχιτεκτονικού και θεματικού κυρίαρχου στοιχείου και εμπλουτισμός του με νέες εμπορικές, πολιτιστικές και γραφειακές χρήσεις (Σερράος Κ., 2001).

### ***Η συνοικία στο Tacheles***

Η συνοικία Tacheles, στην γωνία του Friedrichstrasse / Oranienburger Strasse είναι το πρώτο πρόγραμμα αστικής ανάπτυξης στο Βερολίνο στα πλαίσια της Νέας Πολεοδομίας. Αξίζει να αναφερθεί, ότι οι βασικές αρχές της Νέας Πολεοδομίας είναι η ανάμειξη χρήσεων, η κοινωνική ανάμειξη, το φιλικό περιβάλλον για τους πεζούς, ο προσανατολισμός στην τοπική αρχιτεκτονική παράδοση καθώς επίσης και στην αρχιτεκτονική διαφοροποίηση. Έτσι, χάρη σ' αυτές, το αίσθημα της γειτονιάς και της κοινωνικής συνεργασίας ξαναποκτούν το νόημα τους. Βασιζόμενος λοιπόν στο συνδυασμό αυτών των αρχών, ο Andres Duany (Duany Plater Zyberk and Company, Miami-DPZ), ένας από τους κύριους πρωταγωνιστές της Νέας Πολεοδομίας στις ΗΠΑ, σχεδίασε το master plan για την ανάπτυξη της συνοικίας Tacheles (<http://www.derive.at>).

Η συνοικία πήρε το όνομά της από ένα διάσημο πολυκατάστημα, το μεγαλύτερο μέρος του οποίου καταστράφηκε κατά το δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η τοποθεσία παρέμεινε υποανάπτυκτη κατά την περίοδο των κομμουνιστών, αφού ορισμένοι καλλιτέχνες εγκαταστάθηκαν αυθαίρετα στα εγκαταλελειμμένα κτίρια. Σήμερα, παρά το γεγονός ότι οι καλλιτέχνες παραμένουν στην Tacheles, οι εκθεσιακοί χώροι της προσελκύουν πολλούς επισκέπτες στην περιοχή. Αξίζει να σημειωθεί ότι το σχέδιο για την αναδόμηση της περιοχής, δεν θα εκδιώξει τους καλλιτέχνες, αφού ο σχεδιαστής εγγυάται ότι έχουν τη δυνατότητα να παραμείνουν στη συνοικία, ουσιαστικά χωρίς ενοίκιο, για ακόμη δέκα χρόνια ([http://www.btm.de/english/sehenswertes/e\\_sw\\_berlin-bilder.html](http://www.btm.de/english/sehenswertes/e_sw_berlin-bilder.html)).

**Εικόνα 59 :** Η συνοικία στο Tacheles



**Πηγή:** <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>

Αξιοσημείωτο επίσης, είναι το γεγονός, ότι μέχρι το 1998, που εγκρίθηκε το τελικό σχέδιο του DPZ για την ανάπτυξη της περιοχής, είχαν υποβληθεί 17 προτάσεις, οι οποίες απορρίφθηκαν. Το τελικό σχέδιο διαφοροποιείται από τα προηγούμενα διότι αντιμετωπίζει τη συνοικία σαν ένα ανοιχτό δίκτυο και όχι σαν ένα «νησιωτικό όριο που περικλείει ένα μεγάλο ιδιωτικό κέντρο». Η περιοχή λοιπόν είναι χωρισμένη σε πέντε υπο-ζώνες, που επιτρέπουν την κυκλοφορία των πεζών και των οχημάτων. Τα διαμερίσματα, στην ανατολική πλευρά της περιοχής, είναι χτισμένα γύρω από το παραδοσιακό Βερολίνο

“Hofe” ή γύρω από προαύλια και συνδέονται με στοές, ενώ στο κέντρο της συνοικίας, είναι χωροθετημένη μια τυπική γραμμική πλατεία. Επιπλέον, το σχέδιο είναι ασυνήθιστο διότι χρειάστηκε η συνεισφορά επτά αρχιτεκτόνων (αμερικανών και ευρωπαίων), ούτως ώστε να παραχθεί ένα «σύνολο», το οποίο να είναι σύμφωνο με τον περιβάλλοντα χώρο. ([http:// www.newurbannews.com/germany.html](http://www.newurbannews.com/germany.html)).

Το σύνολο λοιπόν, είναι ένα από τα μεγαλύτερα νέα οικοδομικά προγράμματα στα προάστια του ιστορικού Βερολίνου. Πιστή στις αρχές της αρχιτεκτονικής και δημιουργώντας μία σύνδεση με την ιστορική πόλη και με την ποικιλία χρήσεων γης, η συνοικία προσφέρει χώρο για αναψυχή, πολιτισμό, ζωή και εργασία. Σε μία συνολική έκταση 82.000τ.μ. φιλοξενούνται εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα, ένα ξενοδοχείο πέντε αστέρων με 220 δωμάτια, χώροι γραφείων και διαμερίσματα τα οποία θα ολοκληρωθούν έως το 2005. Παρά το γεγονός ότι η παραδοσιακή αρχιτεκτονική έχει δεχτεί κριτική από επαγγελματίες Γερμανούς σχεδιαστές, πολλές εταιρείες αναζητούν χώρους γραφείων σε παραδοσιακό περιβάλλον, δεδομένου ότι στο Βερολίνο υπάρχει πρόσφατα κορεσμός σε μοντέρνα κτίρια γραφείων (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>).

Το ολοκληρωμένο σχέδιο για την ανάπτυξη της συνοικίας πρόκειται να αποτελέσει μια μοναδική θεώρηση - προσέγγιση για την αρχιτεκτονική και την πολεοδομία του Βερολίνου, διότι δεν ακολουθεί μία νέα, «αδοκίμαστη» αρχιτεκτονική, αλλά προτείνει δρόμους και κτίρια, τέτοιου μεγέθους και σχήματος, που έχουν αποδείξει την επιτυχία τους κατά τη διάρκεια των αιώνων ([http:// www.newurbannews.com/germany.html](http://www.newurbannews.com/germany.html)).

### ***Topography of Terror***

Στο σημείο όπου χωροθετήθηκαν τα κέντρα εξουσίας του Εθνικού Σοσιαλιστικού τρομοκρατικού καθεστώτος (μυστική αστυνομία και SS), στην περιοχή μεταξύ του Niederkirchner, του Wilhelm και του Kochstrasse στο Kreuzberg, προγραμματίστηκε η δημιουργία μιας έκθεσης εγγράφων και χώρων συναντήσεων, σύμφωνα με τα σχέδια του Σουηδού αρχιτέκτονα Peter Zumthor. Το σχέδιο του Zumthor, του οποίου η επιλογή έγινε το 1993 σε έναν διεθνή διαγωνισμό, οραματίστηκε το μέρος, σαν μία ανοιχτή πληγή για την πόλη. Εξηγώντας τη βασική ιδέα αυτού του σχεδίου, ο αρχιτέκτονας υποστήριξε ότι

δεδομένης της ιδιαίτερης σημασίας της ιστορικής αυτής περιοχής «έπρεπε να δημιουργηθεί ένας σκελετός κτιρίου, ο οποίος δεν θα μιλούσε άλλη γλώσσα, παρά μόνο αυτή των υλικών του κτιρίου, της κατασκευής του και της μοναδικής λειτουργίας του» (<http://www.topographie.de/en/stiftung.htm>).

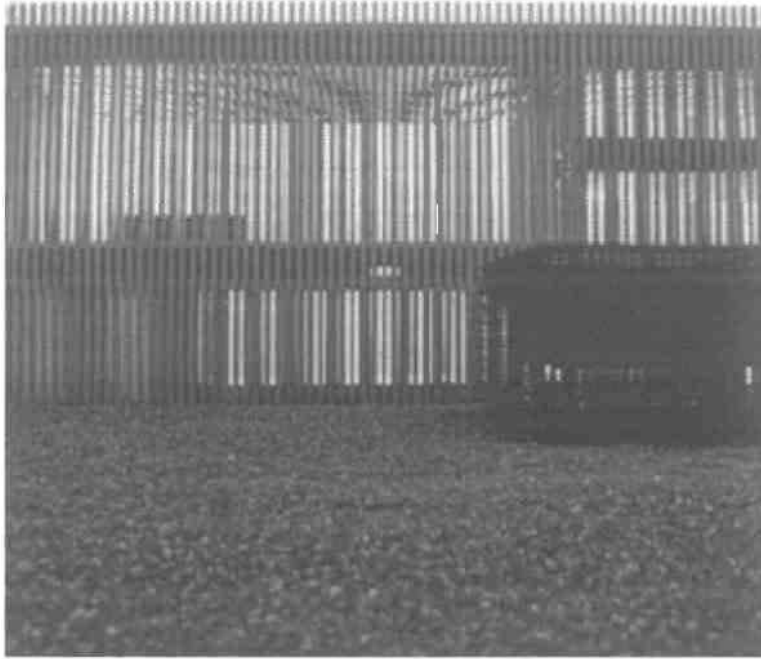
Πρόκειται για ένα κτίριο τριών ορόφων με χαρακτηριστικό τις ασάλινες ράβδους και τα γυάλινα στοιχεία του, το οποίο προγραμματίζεται να ολοκληρωθεί το 2005. Έχει μήκος περίπου 120μ., πλάτος 19 μ., ύψος 20μ., το οποίο προσωρινά χρησιμοποιήθηκε σαν αποθήκη χαλασμάτων. Σε ένα μεγάλο διάδρομο, ο οποίος εκτείνεται σε 1.200 τ.μ., στους επισκέπτες παρουσιάζεται μια έκθεση τεκμηρίωσης των γεγονότων που συνθέτουν την ιστορία της περιοχής, τους δράστες και τις δομές διοίκησης. Επιπλέον, ο διάδρομος διαθέτει τα υπόγεια δωμάτια του αυθεντικού κτιρίου (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>).

Το κτίριο δεν έχει συμβατικό σχήμα, αλλά σχεδιάστηκε ως ένα έργο αφηρημένης τέχνης, ένα μινιμαλιστικό προστατευτικό κάλυμμα για τις ανασκαφές και τα έγγραφα. Είναι κατασκευασμένο με λίγα υλικά, δηλαδή οι τοίχοι, τα πατώματα και οι οροφές αποτελούνται από στενές προκατασκευασμένες τσιμεντένιες ράβδους, ενωμένες με ειδικές συνδέσεις. Οι τσιμεντένιες πλάκες καλύπτονται με γυαλί κάθετα, ώστε να δημιουργούν τοίχους. Οριζόντια, ανάμεσα στις τσιμεντένιες ράβδους, εισέρχεται λαμαρίνα, η οποία δημιουργεί στέγες και πατώματα (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>).

Στην έκθεση παρουσιάζονται τρομακτικές φωτογραφίες από την εποχή των Ναζί, οι οποίες απεικονίζουν τα γεγονότα που συνέβαιναν δημόσια, προκειμένου να τρομοκρατηθεί ο κόσμος. Συγκεκριμένα, έχουν συγκεντρωθεί 1.360 στιγμιότυπα προερχόμενα κυρίως από επαρχίες, γεγονός το οποίο αποδεικνύει ότι από τον «τρόμο» δεν γλίτωσαν ούτε οι μικρότερες κοινότητες (<http://digilander.libero.it/asdfghj2/dossier/An%20Exhibit%20in%20Berlin%20Shows%20Frightening%20Photos%20of%20The%20Terror%20during%20The%20Nazi%20Era.htm>).



**Εικόνα 60 : Topography of Terror**



Πηγή: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>

Όταν ολοκληρωθεί το νέο κτίριο, θα παρέχει τέσσερις περιοχές εκθέσεων:

- Στις ανασκαφές κατά μήκος του Niederkirchnerstrasse, μια υπαίθρια παρουσίαση θα παρέχει πληροφορίες για την ιστορική περιοχή και την ιστορία του Βερολίνου μεταξύ 1933 και 1945,
- Στη μεγάλη αίθουσα στο ισόγειο του νέου κτιρίου, η μόνιμη έκθεση "Τοπογραφίας του Τρόμου" θα παρουσιαστεί, σε μια αναθεωρημένη και πρόσφατα σχεδιασμένη έκδοση. Αυτή η έκθεση θα εστιάσει στις δραστηριότητες του SS και της αστυνομίας, καθώς επίσης και στα εγκλήματα που διέπραξαν κατά τη διάρκεια του τρίτου Ράιχ.
- Τα κελάρια, που χρησιμοποιήθηκαν στην έκθεση του 1987, θα ενσωματωθούν στη μόνιμη έκθεση II του νέου κτιρίου. Εδώ η ιστορία των "φυλακών" της έδρας Gestapo θα τεκμηριωθεί, με εστίαση κυρίως στις μοίρες των φυλακισμένων, μεταξύ των οποίων υπάρχουν πολλά μεγάλα ονόματα της γερμανικής αντίστασης, αλλά και στις μεθόδους δίωξης της Gestapo.

- Οι προσωρινές εκθέσεις θα αφορούν, επίσης, στα θέματα της μόνιμης έκθεσης. Θα αναφέρονται στα γεγονότα που διαδραματίστηκαν σε άλλες χώρες και αξίζει να αναφερθεί ότι θα παρουσιάζονται και στη γλώσσα της χώρας, την οποία παρουσιάζουν. Όλα τα υπόλοιπα στοιχεία θα διατίθενται στα Γερμανικά και τα Αγγλικά (<http://www.topographie.de/en/stiftung.htm>).

### ***Leipziger Platz Carré***

Ένα μοναδικό σύνολο παίρνει σχήμα στο ιστορικό οκτάγωνο της Πλατείας Leipziger, το οποίο ανεγέρθηκε ανάμεσα στο 1732 και το 1734 και καταστράφηκε κατά τη διάρκεια του 2<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου. Το 1991 πραγματοποιήθηκε διαγωνισμός για το σχεδιασμό της Potsdamer Platz και της Leipziger Platz, τον οποίο κέρδισαν οι Heinz Hilmer και Christoph Sattler, όπως έχει ήδη αναφερθεί παραπάνω. Η Leipziger Platz βρίσκεται ανατολικά της Potsdamer Platz, πραγματοποιήθηκε στις 7.11.02 και αποτελείται από κατοικίες και επιχειρήσεις στεγασμένες συνολικά σε 11 κτίρια. Τράπεζες, οργανισμοί και πρεσβείες θα μετακινηθούν στην περιοχή καταλαμβάνοντας έκταση 20.600τ.μ. Συνολικά η επιφάνεια του εδάφους που θα χρησιμοποιηθεί στην εν λόγω ανάπλαση είναι 89.000 τ.μ. Πίσω από τα γραφεία και τα διαμερίσματα, τα σχέδια εξασφαλίζουν χώρο για εστιατόρια και εμπορικά καταστήματα. Το έργο ανάπλασης της Πλατείας Leipziger θα συνδέσει τους άξονες ανάμεσα στο δυτικό τμήμα της πόλης, την Πλατεία Potsdamer και το Friedrichstraße. Τόσο ανατολικά, όσο και δυτικά αυτό το μέρος θα παίζει το ρόλο μίας πύλης, ενώ οι ανοιχτοί χώροι που θα αποτελούνται από γρασίδι και Ιαπωνικά δέντρα θα χωροθετούνται στις γωνίες του οκταγώνου. Η ολοκλήρωση του έργου θα πραγματοποιηθεί το 2006 (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/> & <http://www.gruen-berlin.de/index.htm?p&z>).

Ένας από τους στόχους του σχεδιασμού της πλατείας Leipziger είναι η συμβολή της στη δημιουργία μίας «ζωντανής» πόλης με κεντρικούς μηχανισμούς για την οικονομία, τη διοίκηση, το εμπόριο, τον πολιτισμό και τη βελτίωση της ποιότητας ζωής (<http://erewhon.ticonuno.it/arch/rivi/berl/future.htm>).

**Εικόνα 61** : Leipziger Platz Carré



Πηγή: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>

### ***The new Central Railway Station***

Ο 2<sup>ος</sup> Παγκόσμιος Πόλεμος και η διαίρεση της Γερμανίας κατέστρεψαν σε μεγάλο βαθμό το πυκνό σιδηροδρομικό δίκτυο μεγάλων αποστάσεων του Βερολίνου, το οποίο ήταν γνωστό σε όλη την Ευρώπη. Έτσι, προγραμματίστηκε η δημιουργία νέου σιδηρόδρομου που θα ικανοποιούσε τις αυξανόμενες ανάγκες των επιβατών, το οποίο θα ολοκληρωθεί το 2006. Ο νέος σταθμός, ο οποίος θα είναι ο μεγαλύτερος της Ευρώπης, θα δημιουργήσει για πρώτη φορά, μία σύνδεση βορρά-νότου, μέσα από την πόλη. Ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός με την ένωση των δύο βασικών κυκλοφοριακών αξόνων, θα αποτελεί τον πιο σημαντικό σταθμό στην πόλη. Με την ολοκλήρωσή του αναμένεται ότι θα δέχεται φορτίο 240.000 επιβατών τη μέρα. Ο σταθμός και τα γύρω κτίρια σχεδιάστηκαν από τους αρχιτέκτονες von Gerkan, Marg und Partner (gmp). Μία οροφή από ατσάλι και γυαλί, η οποία αποτελεί ένα ευφρές τεχνικό σχέδιο, θα συνδέει την αστική σιδηροδρομική οδογέφυρα με τις τρεις πλατφόρμες της. Τα περίχωρα του σιδηροδρομικού σταθμού θα αναβαθμιστούν σε μία συνοικία με μεικτές χρήσεις γης (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>).

**Εικόνα 62 :** The new Central Railway Station



Πηγή: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>

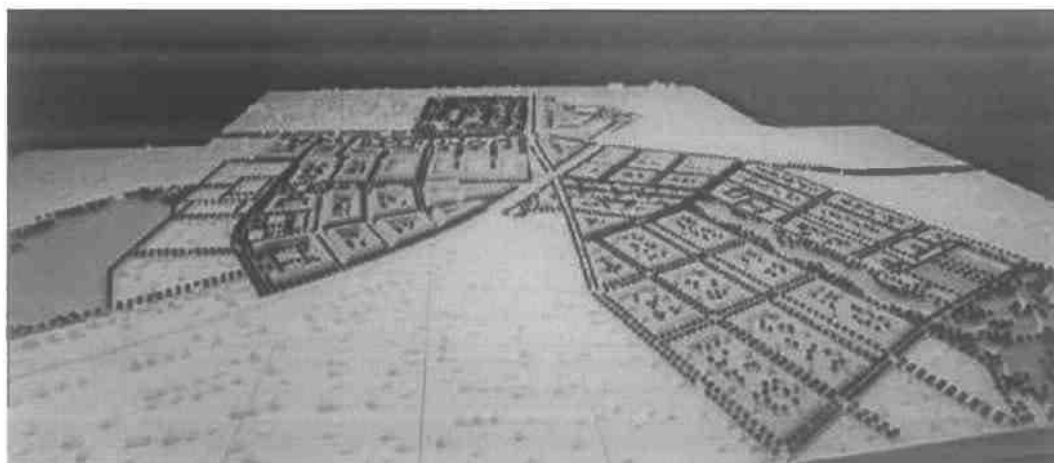
### ***Biesdorf-Süd***

Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ιδέες του **Μεταμοντέρνου** Κινήματος και του τυπολογικού σχεδιασμού του αστικού χώρου βρήκαν ευρεία εφαρμογή στο Βερολίνο, κυρίως με σημειακές αναπλάσεις και παρεμβάσεις. Στα πλαίσια της IBA 1987 (Internationale Bauausstellung Berlin) με θέμα «την πυκνοδομημένη πόλη ως τόπο κατοικίας», υλοποιήθηκαν, με συμμετοχή αρχιτεκτόνων από διάφορες χώρες, πολλά μικρά προγράμματα πρότυπης οργανωμένης δόμησης σε κατεστραμμένες ή υποβαθμισμένες περιοχές (Γοσποδίνη Α., 1998). Το Biesdorf-Süd, στο ανατολικό Βερολίνο, αποτελεί παράδειγμα εφαρμογής του τυπολογικού σχεδιασμού με βάση το «μορφικό μοντέλο».

Αρχικά, η περιοχή χαρακτηριζόταν από ένα καλά οργανωμένο οδικό δίκτυο, καθώς επέτρεπε την εύκολη και ταχεία πρόσβαση από οποιοδήποτε σημείο του Βερολίνου. Σ'

αυτό συνέβαλε σημαντικά το υπόγειο σιδηροδρομικό δίκτυο, καθώς και οι δημόσιες αστικές συγκοινωνίες. Επιπλέον, η περιοχή διέθετε χώρους πρασίνου και αναψυχής. Η δομή του οικισμού όμως, παρουσίαζε σημαντικές αδυναμίες και η Γερουσία του Βερολίνου αποφάσισε το Δεκέμβριο του 93 την εφαρμογή «αναπτυξιακών μέτρων για τη δόμηση της περιοχής». Έτσι, τον Ιούλιο του 1994 πραγματοποιήθηκε διαγωνισμός σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, για την ανάπτυξη του κέντρου του Biesdorf- Süd, γύρω από την πλατεία u-Bahnhof Elsterwerdaer. Τον διαγωνισμό κέρδισαν οι αρχιτέκτονες Bernd Albers και Dieter Kienast (<http://www.biesdorf-sued.de/>).

### **Εικόνα 63 : Το Σχέδιο του Biesdorf-Süd**



**Πηγή:** <http://www.biesdorf-sued.de/>

Το σχέδιο αφορά στον προγραμματισμό ενός οικισμού οργανωμένης δόμησης με έκταση 142 εκτάρια. Προβλέπει τη δημιουργία 5.200 κατοικιών και 400.000 τ.μ. υπηρεσιών και βιοτεχνίας. Χαρακτηριστικό του είναι η έντονη διείσδυση του ελεύθερου χώρου και του πρασίνου, τόσο σε κεντρικούς άξονες του οικισμού, όσο και μέσα στα οικοδομικά τετράγωνα. Τα τελευταία συγκροτούνται με το παραδοσιακό συνεχές οικοδομικό σύστημα αλλά με εξασφάλιση ικανοποιητικού πλάτους οδών και συνδέσεών τους με τους ακάλυπτους χώρους. Οι εργασίες ξεκίνησαν το 1997 με την κατασκευή κατοικιών, καθώς και τεσσάρων οδικών αξόνων και πρόκειται να ολοκληρωθούν το 2007 (<http://www.biesdorf-sued.de/>).

Παρατηρούμε ότι η εφαρμογή των ιδεών του εν λόγω κινήματος καθυστέρησε στο Βερολίνο, δεδομένων των καταστροφών που προκλήθηκαν κατά τον 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο. Η καταστροφή μεγάλων τμημάτων της πόλης οδήγησε στην προσπάθεια συγκράτησης και ανανέωσης του πληθυσμού μέσω της αναβάθμισης του αστικού χώρου και της βελτίωσης της μορφής του αστικού τοπίου. Αυτό πραγματοποιείται τόσο μέσω των σημειακών αναπλάσεων, όσο και με την εφαρμογή του σχεδίου του Biesdorf-Sud. Θα μπορούσαμε να πούμε ότι πέρα από την αλλαγή της εικόνας της πόλης και την προσπάθεια ανάκαμψης της οικονομίας, δεν επιδιώκεται ο σχεδιασμός του «μέλλοντος», αλλά η βελτίωση του «παρόντος».

### ***Επανασχεδιασμός της Alexanderplatz***

Η Alexanderplatz έλαβε το σύγχρονο όνομά της το 1805, κατά τη διάρκεια της επίσκεψης του Βερολίνου από τον Ρώσο τσάρο Alexander. Κατά τη διάρκεια του 2<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου καταστράφηκε κατά το μεγαλύτερο μέρος της. Από τα κτίρια που υπήρχαν πριν από τον πόλεμο, ξαναχτίστηκαν μόνο το Berolinahaus και το Alexanderhaus, τα οποία κατασκευάστηκαν το 1930 - 1932 (αρχιτέκτονας: Peter Behrens) (<http://uinic.de/alex/en/proj/alex-main.html>).

Η πλατεία πήρε τη σύγχρονη μορφή της το 1966-1971 κατά την ανακατασκευή του κέντρου του ανατολικού Βερολίνου. Η επιφάνειά της επεκτάθηκε κατά 3 εκτάρια και μετασηματίστηκε σε πεζόδρομο. Στην βορειοδυτική πλευρά της πλατείας υψώθηκε το Centrum-Warenhaus (Κεντρική Αποθήκη), το σημερινό Kaufhof, δίπλα του το ξενοδοχείο Stadt Berlin, ύψους 123μ., το σημερινό Forum Hotel, καθώς και άλλα γνωστά πολυώροφα κτίρια. Ακόμα, η πλατεία φιλοξενεί το Ρολόι Παγκόσμιου Χρόνου, σχεδιασμένο από τον αρχιτέκτονα Erich John, και το Ίδρυμα Διεθνούς Φιλίας, τα οποία ανεγέρθηκαν το 1969 (<http://uinic.de/alex/en/proj/alex-main.html>). Αξίζει να σημειωθεί ότι το 1969 κατασκευάστηκε στην περιοχή ο Τηλεοπτικός Πύργος, ο οποίος είναι γνωστός ως Fernsehturm ή Tele-spargel και αποτελεί μια από τις μεγαλύτερες κατασκευές στην Ευρώπη. Το ύψος του είναι 365μ και αποτελείται από έναν τσιμεντένιο άξονα, μία τηλεοπτική κεραία και μία μεταλλική σφαίρα, η οποία περιλαμβάνει ένα εστιατόριο σε ύψος 207μ (<http://www.aviewoncities.com/berlin/alexanderplatz.htm>).

**Εικόνα 64 :** Επανασχεδιασμός της Alexanderplatz



Πηγή: <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>

Το 1993, οι αρχιτέκτονες Hans Kollhoff και Helmut Timmermann κέρδισαν το διαγωνισμό του ανασχεδιασμού της Alexanderplatz. Η ιδέα τους αφορούσε στο σχεδιασμό 7 πολυώροφων κτιρίων ύψους 150 μέτρων το καθένα. Η νέα Alexanderplatz σχεδιάστηκε ως «τόπος ανθρώπων». Εκτός από τη λειτουργία της ως κόμβος συγκοινωνιών, χαρακτηρίζεται από ανάμειξη χρήσεων γης, όπως της τέχνης, του πολιτισμού και του εμπορίου. Η Alexanderplatz μακροχρόνια πρόκειται να μεταμορφωθεί τελείως και να γίνει φιλικότερη για τους επισκέπτες. Τα νέα κτίρια θα είναι επικαλυμμένα με φυσική πέτρα, ώστε να υπάρχει σύνδεση με το παρελθόν της περιοχής. Αυτή η αναμόρφωση θα οδηγήσει στην εκτεταμένη ανάπτυξη της Ανατολικής πόλης και θα έχει ως αποτέλεσμα τη δημιουργία κατοικιών σε ποσοστό 17%, εμπορίου και υπηρεσιών σε ποσοστό 25% και ελεύθερων χώρων σε ποσοστό 40%. Το πρόγραμμα θα ολοκληρωθεί κατά το 2013 (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/> & <http://sambamarco.piranho.de/Alex2.htm>).

### 3.3. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

#### 3.3.1. Το πρώτο Σχέδιο

Η έντονη αστικοποίηση που παρατηρήθηκε στο Βερολίνο κατά το 19<sup>ο</sup> αιώνα κατέστησε απαραίτητη την εξυπηρέτηση των νέων κατοίκων, τόσο σε θέματα στέγασης, όσο και σε θέματα υποδομών, αφού οι υπάρχουσες συνθήκες δεν επέτρεπαν την επέκταση της πόλης. Έτσι από το 1853 πραγματοποιήθηκαν από τη Διοίκηση της Αστυνομίας και την Πυροσβεστική ορισμένες ρυθμίσεις που αφορούσαν τις ελάχιστες διαστάσεις των ακάλυπτων χώρων και τα ύψη των κτιρίων. Ήταν εμφανές ότι ο πληθυσμός της πόλης θα διπλασιαζόταν και ο αριθμός των βιομηχανιών θα αυξανόταν σημαντικά, οπότε και οι δημοτικές αρχές προώθησαν τη σύνταξη ενός αναπτυξιακού σχεδίου, το οποίο ανέλαβε ο James Hobrecht, με προοπτική την αύξηση της έκτασης της πόλης κατά 170% ([http://www.diegeschichteberlins.de/text\\_brunnen/10.shtml](http://www.diegeschichteberlins.de/text_brunnen/10.shtml)).

Βέβαια, ο Hobrecht με αυτό το Σχέδιο δεν είχε ως στόχο να ρυθμίσει μόνο το οδικό δίκτυο, αλλά επιπλέον τη μορφολογία των κτιρίων, την κατανομή του πληθυσμού, τη σχέση μεταξύ κατοικίας, εμπορίου και κυκλοφορίας κι έτσι να δημιουργήσει μία ελκυστική πόλη. Μία από τις κριτικές που ασκήθηκαν στο Σχέδιο ήταν ότι ο Hobrecht δεν σχεδίαζε μόνο για το παρόν, αλλά και για το «μέλλον του μέλλοντος». Σε αναλογία με το σχέδιο του Haussmann για το Παρίσι, το νέο Σχέδιο του Βερολίνου περιλάμβανε μεγάλους άξονες ικανού πλάτους (22-38μ.) που αναπτυσσόταν ακτινωτά από το παλιό κέντρο προς την περιφέρεια, δρόμους με τη μορφή δακτυλίων (ring roads) γύρω από το κέντρο και τις νέες περιοχές, καθώς και ένα μεγάλο αριθμό πλατειών στα σημεία σύγκλισης των νέων αρτηριών. Στις νησίδες μεταξύ των μεγάλων δρόμων, ο ιστός ακολουθούσε ορθογώνιο κάναβο και διαμόρφωνε μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα. Επίσης, αποτέλεσμα του μεγάλου μεγέθους των οικοδομικών τετραγώνων ήταν η κατάτμησή τους σε επιμήκη οικοπέδα με στενή πρόσοψη και μεγάλο βάθος (100-400μ.) ([http://www.diegeschichteberlins.de/text\\_brunnen/10.shtml](http://www.diegeschichteberlins.de/text_brunnen/10.shtml) & Γοσποδίνη Α., 1995).

Το 1875, τα μεσαία και χαμηλά εισοδηματικά στρώματα που αποτελούσαν το 88% του πληθυσμού του Βερολίνου, ήδη κατοικούσαν σε νέες περιοχές που αναπτύχθηκαν δυτικά, βόρεια και ανατολικά της παλιάς πόλης και σχημάτιζαν έναν δακτύλιο  $\frac{3}{4}$ .



Ταυτοχρόνως, οι εύπορες τάξεις είχαν μετακινηθεί από το κέντρο στις νοτιοδυτικές συνοικίες. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι ιδιοκτήτες της γης επέβαλαν αργούς ρυθμούς στην επέκταση της πόλης, έτσι ώστε να διατηρούνται υψηλές οι τιμές της γης και η ανάπτυξη να συνοδεύεται από πυκνή δόμηση. Έτσι, η εκμετάλλευση της γης με την ανέγερση πολώροφων κτιρίων κατοικίας προς ενοικίαση (“tenement house”) σε επιμήκη οικοπέδα, περιλάμβανε διαμερίσματα με πρόσοψη σε δρόμο και διαμερίσματα που έβλεπαν σε στενούς ακάλυπτους χώρους και φωταγωγούς. Μέχρι το τέλος του 19<sup>ου</sup> αιώνα, οι αργοί ρυθμοί επέκτασης της πόλης δημιούργησαν το φαινόμενο της ανοικοδόμησης πολώροφων κτιρίων κατοικίας στο εσωτερικό των τετραγώνων και της πλήρωσης σχεδόν όλων των ακάλυπτων χώρων. Ο συγκεκριμένος τρόπος οικιστικής ανάπτυξης προωθούσε τη μείξη των μεσαίων και χαμηλών κοινωνικο-οικονομικών τάξεων, διότι στην ίδια περιοχή κατοικίας, στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο, ή ακόμη και στο ίδιο κτίριο κατοικούσαν ταυτόχρονα : σχετικά εύπορες οικογένειες στα διαμερίσματα του 1ου και 2<sup>ου</sup> ορόφου με πρόσοψη στο δρόμο, οικογένειες μεσαίων εισοδημάτων στα διαμερίσματα του ισόγειου, του 3<sup>ου</sup> και 4<sup>ου</sup> ορόφου με πρόσοψη στο δρόμο και οικογένειες με χαμηλά εισοδήματα στα πίσω διαμερίσματα με πρόσοψη στον ακάλυπτο χώρο (Γοσποδίνη Α., 1995).

### 3.3.2. Ο Σχεδιασμός σήμερα

Οι απαρχές της στρατηγικής ρύθμισης του χώρου στη Γερμανία ανάγονται στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και ορισμένα της χαρακτηριστικά ήταν ήδη παγιωμένα πριν από τη δεκαετία του '30. Μεταπολεμικά, η ομοσπονδιακή δομή του κράτους επέβαλλε την τοποθέτηση των κύριων αρμοδιοτήτων εφαρμογής σε επίπεδο κρατιδίου (Länder). Με ευθύνη των κρατιδίων αναπτύχθηκε αρχικά αυτό που στη γερμανική δημόσια πολιτική μπορεί να χαρακτηριστεί ως χωροταξία (Raumordnung), ως ένα είδος κατευθυντήριου – στρατηγικού φυσικού σχεδιασμού εστιασμένου στις χρήσεις γης (Οικονόμου Δ., 2002).

Όσον αφορά στον πολεοδομικό σχεδιασμό είναι καθοριστική η ανάγκη προσαρμογής των πολεοδομικών σχεδίων στα υπερκείμενα σχέδια και επίσης «authorisation» του πολεοδομικού σχεδίου από την υπερκείμενη του δήμου ή κοινότητας διοικητικής αρχής μόνο σε θέματα νομιμότητας. Τα πολεοδομικά σχέδια είναι δεσμευτικά

και δεν περιορίζονται στους όρους δόμησης, αλλά αφορούν και τις χρήσεις γης. Επίσης, η ευελιξία υφίσταται σαν δευτερεύουσα διαδικασία στον πολεοδομικό σχεδιασμό, μέσω εξαιρέσεων ή παρεκκλίσεων (Οικονόμου Δ., 2001).

Συγκεκριμένα, ο στρατηγικός σχεδιασμός του Βερολίνου διεξάγεται μέσα από μια σειρά Αναπτυξιακών Σχεδίων (Stadtentwicklungsplane), τα οποία αποτελούν βασικά εργαλεία χωρικού σχεδιασμού και προβλέπονται ρητά από ειδικό νόμο του κράτους του Βερολίνου σε εκτέλεση της ομόσπονδης νομοθεσίας, για το σχεδιασμό του χώρου (Berliner Ausführungsgesetz zum Baugesetzbuch). Αρμόδιος φορέας σχεδιασμού είναι η διοίκηση πολεοδομικής ανάπτυξης (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung) ενώ η έγκριση των σχεδίων αυτών γίνεται με απόφαση της Γερουσίας (Senat) της πόλης του Βερολίνου (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/en/einfuehrung/index.shtml>).

Τα Αναπτυξιακά σχέδια επεξεργάζονται και διατυπώνουν κατευθύνσεις και στόχους για το σύνολο της έκτασης της πόλης, αλλά και για διάφορους θεματικούς τομείς. Ειδικότερα μέχρι τώρα έχουν συνταχθεί τέσσερα τομεακά Αναπτυξιακά Σχέδια, που αφορούν τα κέντρα, το εμπόριο και τη βιομηχανία, την κατοικία και την τεχνική υποδομή. Τα σχέδια αυτά: αποτελούν τη βάση για τους περαιτέρω λεπτομερέστερους σχεδιασμούς, συγκεκριμενοποιούν το Σχέδιο Χρήσεων Γης (Flächennutzungsplan), μέσα από τον καθορισμό χωρικών και χρονικών προτεραιοτήτων για τη χρήση του εδάφους και την αξιοποίηση συγκεκριμένων θέσεων και υποδεικνύουν αναγκαία μέτρα για την υλοποίηση του σχεδίου (Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001 & <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/en/einfuehrung/index.shtml>).

#### ***Αναπτυξιακό Σχέδιο για τα κέντρα και το λιανικό εμπόριο***

Το Μάρτιο του 1999, εγκρίθηκε με απόφαση της Γερουσίας της πόλης του Βερολίνου, το Αναπτυξιακό Σχέδιο με τίτλο «Κέντρα και λιανικό εμπόριο. Μέρος 1: Στόχοι και κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του λιανικού εμπορίου. Επιπτώσεις στο δίκτυο κέντρων του Βερολίνου». Συγκεκριμένα, οι κύριοι στόχοι της Γερουσίας είναι:

- Διατήρηση και περαιτέρω ενίσχυση της εξέλιξης των κέντρων της πόλης. Αυτά διακρίνονται από μια πολυκεντρική δομή, η οποία σε συνδυασμό με ένα σύνολο συμπληρωματικών, ιεραρχημένων και ολοκληρωμένων κεντρικών θέσεων συμβάλουν ουσιαστικά στη διαμόρφωση μιας πόλης που χαρακτηρίζεται από ποικιλία χρήσεων και ζωντάνια.
- Δημιουργία κατάλληλων αναπτυξιακών συνθηκών για τη συμβατή ένταξη νέων προγραμμάτων λιανικού εμπορίου στις δομές της πόλης, δεδομένου ότι ο κλάδος αυτός επιδρά περισσότερο από κάθε άλλον στην εικόνα της. (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/en/zentren/einfuehrung.shtml>).

Αξίζει να σημειωθεί ότι από χωρική άποψη, κρίνεται ότι η διοικητική διάρθρωση του Βερολίνου είναι μόνο υπό προϋποθέσεις κατάλληλη για την εκτίμηση της εξέλιξης του λιανικού εμπορίου και κατ' επέκταση τη διαμόρφωση κατευθύνσεων ανά πολεοδομικό τομέα. Έτσι, η πόλη επιμερίζεται σε οκτώ ενότητες σχεδιασμού, οι οποίες αποτελούνται από άθροισμα πλήρων διοικητικών ενοτήτων ή και τμημάτων τους (Σερράος Κ., 2001).

#### ***Αναπτυξιακό Σχέδιο για το εμπόριο και τη βιομηχανία***

Το Σεπτέμβριο του 1999, εγκρίθηκε με απόφαση της Γερουσίας της πόλης του Βερολίνου το Αναπτυξιακό Σχέδιο για το εμπόριο και τη βιομηχανία. Το Σχέδιο αυτό συγκεκριμενοποιεί τις κατευθύνσεις για την εξέλιξη των επιφανειών για τις παραγωγικές δραστηριότητες και αποτελεί ένα κατευθυντήριο πλαίσιο, τόσο για ιδιώτες επενδυτές, όσο και για τη δημόσια διοίκηση κατά την εγκατάσταση οικονομικών δραστηριοτήτων και τον σχεδιασμό εκτάσεων για παραγωγικές δραστηριότητες. Επίσης αποτελεί μια τομεακή εμβάθυνση του Σχεδίου Χρήσεων Γης (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/en/gewerbe/einfuehrung.shtml>).

Οι κύριοι στόχοι του είναι οι εξής:

- Σταδιακή εξέλιξη του Βερολίνου σε «πόλη γνώσης και παραγωγής γνώσης», με βασικό σκοπό την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας ολόκληρης της περιφέρειας του Βερολίνου στο δίκτυο των ευρωπαϊκών μητροπόλεων.

- Πρόνοια για τη διατήρηση επιφανειών και καθορισμός προτεραιοτήτων για τη χρήση νέων αποθεμάτων γης.
- Εξασφάλιση γης.
- Θεματική εξειδίκευση και ποιοτική αξιολόγηση θέσεων στην πόλη.
- Αξιοποίηση ανεκμετάλλετων εκτάσεων μέσω δημιουργίας προϋποθέσεων που σχετίζονται με πολεοδομικούς θεσμούς και υποδομές (π.χ. στα πλαίσια σύνταξης ή αναθεώρησης πολεοδομικών μελετών).
- Διατήρηση και ανάπτυξη μικρών διασκορπισμένων θέσεων παραγωγικών δραστηριοτήτων.
- Διατήρηση βιοτεχνικών και βιομηχανικών εγκαταστάσεων ιστορικού και αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος.
- Προστασία του περιβάλλοντος στα πλαίσια της ανάπτυξης παραγωγικών δραστηριοτήτων σε ανάμειξη με ζώνες κατοικίας (Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001 & <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/en/gewerbe/einfuehrung.shtml>).

Αξίζει να σημειωθεί ότι σε επίπεδο χωρικής επεξεργασίας του Αναπτυξιακού Σχεδίου για τις παραγωγικές δραστηριότητες, ακολουθήθηκε και σ' αυτή την περίπτωση ο επιμερισμός της έκτασης του Βερολίνου σε επτά ενότητες σχεδιασμού (Σερράος Κ., 2001).

#### ***Αναπτυξιακό Σχέδιο για την κατοικία***

Το Αναπτυξιακό Σχέδιο για την κατοικία εγκρίθηκε από τη Γερουσία του Βερολίνου τον Αύγουστο του 1999. Καθορίζει κατευθύνσεις για την ανάπτυξη του Βερολίνου στον τομέα της στέγασης μέχρι το 2010 και αποτελεί με αυτόν τον τρόπο ένα πλαίσιο, τόσο για ιδιώτες, όσο και για δημόσιους φορείς. Ο τομέας της στέγασης έχει ιδιαίτερη σημασία, γιατί αναμένεται ότι παρά τη στασιμότητα του πληθυσμού, η συνεχής μείωση του αριθμού των μελών των νοικοκυριών, καθώς και η παράλληλη αύξηση της επιφάνειας διαμερίσματος ανά κάτοικο, θα οδηγήσει ως το 2010 στην ανάγκη κατασκευής έως και 120.000 νέων κατοικιών (<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/en/wohnen/einfuehrung.shtml>).

### ***Αναπτυξιακό Σχέδιο για την τεχνική υποδομή***

Στον τομέα της τεχνικής υποδομής, το σχετικό Αναπτυξιακό Σχέδιο έχει κύρια αποστολή, μέσα από την ενσωμάτωση στόχων για την προστασία του περιβάλλοντος και τη διαχείριση φυσικών πόρων και ενέργειας, να συμβάλει σε στρατηγικό επίπεδο στη βελτίωση της διαδικασίας του χωρικού σχεδιασμού. Επίσης, κύριος σκοπός είναι η εξασφάλιση αξιόπιστων σχεδιασμών για την τεχνική υποδομή, που θα συμβάλει στην υλοποίηση των στόχων του Σχεδίου Χρήσεων Γης. Το Αναπτυξιακό σχέδιο για την τεχνική υποδομή έχει μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα προγραμματισμού και επιμερίζεται σε επιμέρους κεφάλαια για κάθε κατηγορία υποδομής (Σερράος Κ., 2001).

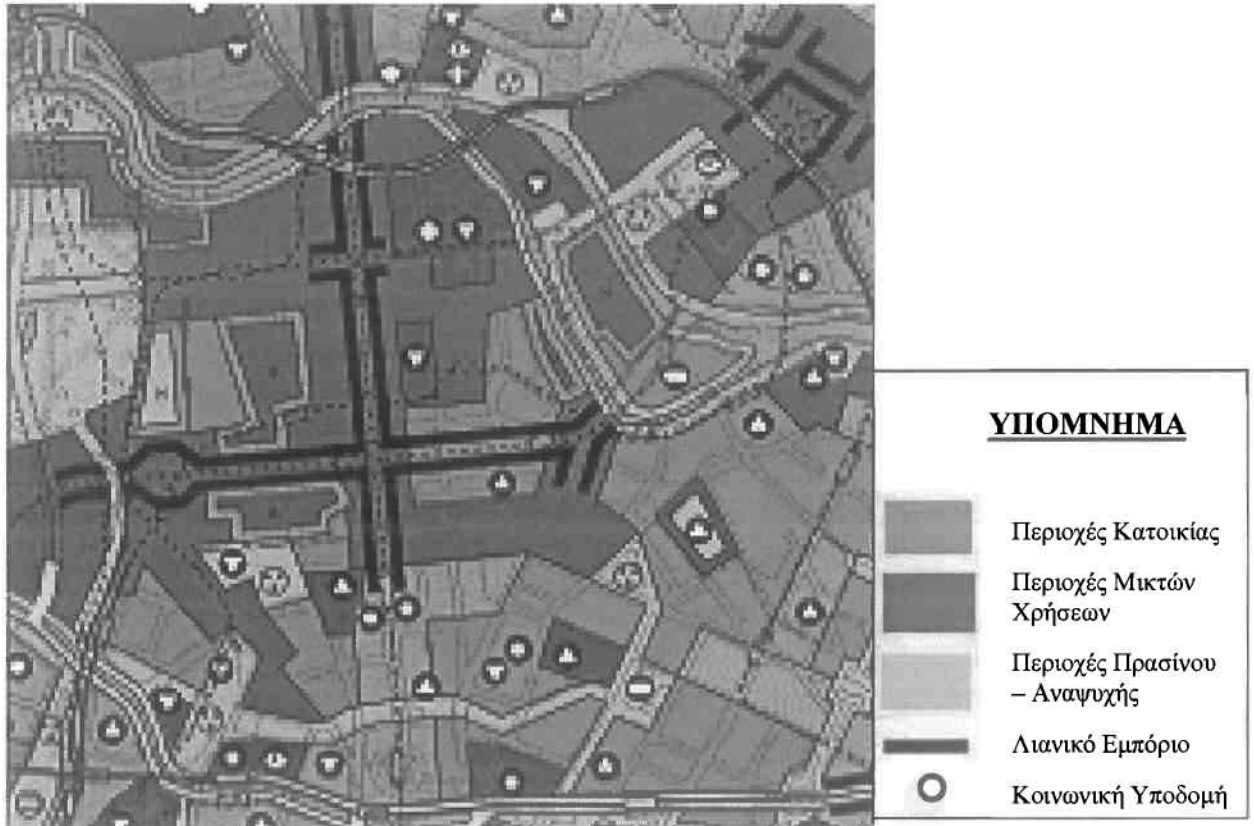
### ***Σχέδιο Χρήσεων Γης***

Το Σχέδιο Χρήσεων Γης (ΣΧΓ) (Flachennutzungsplan) του Βερολίνου συντάσσεται σύμφωνα με τον Ομόσπονδο Χωροταξικό Νόμο (Raumordnungsgesetz) και θέτει τις βασικές αρχές για τη χρήση του εδάφους, οι οποίες και εξειδικεύονται στο κατώτερο επίπεδο σχεδιασμού που είναι αυτό της Πολεοδομικής Μελέτης (Bebauungsplan). Το ΣΧΓ βρίσκεται σε συντονισμό με το Περιβαλλοντικό Πρόγραμμα. Τα δύο σχέδια αλληλεπιδρούν και αλληλοσυμπληρώνονται. Το ΣΧΓ έχει δεσμευτική δράση για τους φορείς που συμμετέχουν κατά την έκδοσή του καθώς και για τους φορείς της δημόσιας διοίκησης, αλλά δεν δεσμεύει άμεσα τους μεμονωμένους πολίτες (Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

Οι κύριοι στόχοι του ΣΧΓ, που αποτελούν παράλληλα και κατευθυντήριες αρχές για τα κατώτερα επίπεδα σχεδιασμού, είναι οι εξής:

- Προστασία από οχλήσεις. Σε περιπτώσεις άμεσης γειτνίασης βιοτεχνικών περιοχών, εγκαταστάσεων τεχνικής υποδομής βιοτεχνικού χαρακτήρα ή ιδιαίτερα οχλουσών οδικών αξόνων, με επιφάνειες που χρήζουν προστασία από οχλήσεις (περιοχές κατοικίας και τοπικών κοινωνικών εξυπηρετήσεων, περιοχές κοινωνικού εξοπλισμού εκπαίδευσης, έρευνας, υγείας, πρόνοιας, πολιτισμού, κλπ και ελεύθερες επιφάνειες πρασίνου) απαιτείται η υποδιαίρεση των επιφανειών σε επιμέρους ζώνες ανάλογα με το βαθμό όχλησης ή/και η λήψη δομικών και λοιπών τεχνικών μέτρων για την προστασία από οχλήσεις.

**Εικόνα 65 :** Σχέδιο Χρήσεων Γης της κεντρικής περιοχής του Βερολίνου



Πηγή : <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/>

- Εξασφάλιση προσβασιμότητας. Για την εξασφάλιση της δικτύωσης ελεύθερων χώρων πρασίνου και αναψυχής καθώς επίσης και της πρόσβασης στις παραποτάμιες ζώνες (ιδιαίτερα μάλιστα σε εκείνες που χαρακτηρίζονται ως ειδικές περιοχές αθλητικών εγκαταστάσεων), θα πρέπει να προβλέπονται κοινόχρηστες δίοδοι.
- Συνδυασμένη χρήση επιφανειών. Για λόγους οικονομίας στη χρήση του εδάφους θα πρέπει να επιδιώκεται η πολλαπλή χρήση δημόσιων εγκαταστάσεων (π.χ. σχολική και εξωσχολική χρήση αθλητικών εγκαταστάσεων) (Σερράος Κ., 2001).

Αξίζει να σημειωθεί ότι ιδιαίτερη βαρύτητα σ' αυτό το επίπεδο σχεδιασμού έχει η συμμετοχή των πολιτών, η οποία γίνεται σε δύο στάδια. Το πρώτο αφορά κυρίως στην «πρώτη συμμετοχή» των πολιτών, ενώ στο δεύτερο, που γίνεται στα πλαίσια της δημόσιας ανάρτησης του σχεδίου, δίνεται στους πολίτες η δυνατότητα να εκφράσουν απόψεις και

θέσεις επί συγκεκριμένων σημείων του σχεδίου (Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

### ***Σχέδια πολεοδομικών ενότητων (Planwerke)***

Τα άτυπα αυτά σχέδια έρχονται ως συμπλήρωση της τυπικά καθορισμένης διαδικασίας σχεδιασμού χρήσεων γης. Έτσι, αποτελούν μια νέα βάση για συντονισμό απόψεων γύρω από σχέδια και προτεραιότητες καθώς και επιρροή σε τρέχοντα ζητήματα ανάπτυξης του αστικού χώρου, που διαπερνούν τα διοικητικά όρια των πολεοδομικών τομέων. Κύριος σκοπός αυτών των σχεδίων είναι η εξασφάλιση μιας συνολικής θεώρησης των μεσομακροπρόθεσμων προοπτικών, καθώς επίσης και των εναλλακτικών «οραμάτων» (Leitbild) για την ανάπτυξη της πολεοδομικής ενότητας. Αξίζει να αναφερθεί, ότι έχει ολοκληρωθεί ένα τέτοιο σχέδιο για την κεντρική περιοχή της πόλης (Innenstadt), ενώ είναι σε εξέλιξη τα σχέδια για τρεις ακόμη περιοχές του Βερολίνου (Nordostraum, Westraum, Sudraum) ([http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk\\_innenstadt/einleitung/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk_innenstadt/einleitung/)).

Το πολεοδομικό σχέδιο για το κέντρο της πόλης (Planwerke Innenstadt), που ολοκληρώθηκε το 1997, αποτελεί μια στρατηγική επανασχεδιασμού και ανανέωσης των δύο κέντρων της άλλοτε διαιρεμένης πόλης (Mitte και City-West). Κύρια επιδίωξη είναι ο σχηματισμός μιας πόλης που χαρακτηρίζεται από συμπαγή δομή, μικρές διαδρομές και κοινωνική ανάμειξη. Στην προσπάθεια αυτή, η αναγκαία ανακατασκευή της πόλης προχωρεί με κατεύθυνση τη διάρθρωσή της σε συμπαγή οικοδομικό όγκο (Blockbebauung), δρόμο, δημόσιο πάρκο και πλατεία, σεβόμενη παράλληλα την υφιστάμενη κατάσταση και αποφεύγοντας τις κατεδαφίσεις ([http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk\\_innenstadt/einleitung/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk_innenstadt/einleitung/)). Κύριοι στόχοι του σχεδίου είναι οι εξής:

- Πύκνωση του οικοδομικού όγκου μέσω αξιοποίησης αποθεμάτων γης.
- Εκτροπή της διαμπερούς κυκλοφορίας σε έναν περιμετρικό δακτύλιο και παράλληλα ανάπτυξη των δημόσιων μαζικών μεταφορών.
- Αναμόρφωση αστικού χώρου και ανάμειξη χρήσεων.
- Βελτίωση της ποιότητας των αστικών χώρων πρασίνου και αναψυχής.

- Ενίσχυση των κεντρικών περιοχών ως τόπων κατοικίας.
- Ανανέωση της μορφής της πόλης με έμφαση στη δημιουργία μιας ενιαίας ταυτότητας.
- Συσχέτιση των μεμονωμένων σχεδιασμών μέσω ενιαίων κατευθύνσεων για ευρύτερες περιοχές της πόλης.
- Εφαρμογή του σχεδίου μέσω ενεργοποίησης δημοτικής γης και μέσω αυτόνομων στρατηγικών διαχείρισης και υλοποίησης (Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

**Εικόνα 66 :** Πολεοδομικό Σχέδιο του Κέντρου του Βερολίνου (Planwerke Innenstadt)



Πηγή: [http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk\\_innenstadt/einleitung/](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk_innenstadt/einleitung/)

Η πορεία του σχεδιασμού βασίζεται σε δύο κατευθύνσεις: πρώτον, στην λεπτομερέστερη επεξεργασία επιμέρους περιοχών (π.χ. Planungswerkstatt Kulturforum), όπου εξετάζονται ζητήματα επιπέδου Ρυμοτομικού Σχεδίου και δεύτερον, στην επεξεργασία σειράς τομεακών σχεδίων για το σύνολο της περιοχής. Τέτοια σχέδια συντάχθηκαν μεταξύ άλλων για τους τομείς του πληθυσμού, της πολεοδομικής δομής και των χρήσεων γης, της κυκλοφορίας και των ελεύθερων χώρων (Σερράος Κ., 2001).



### **3.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Παρατηρούμε ότι οι σημαντικότερες παρεμβάσεις που πραγματοποιούνται στην πόλη είναι αναπλάσεις, η πλειοψηφία των οποίων δεν έχει ολοκληρωθεί. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι μέχρι το 1990, που έπεσε το τείχος του Βερολίνου, δεν υπήρχε δυνατότητα ολοκληρωμένης ανάπτυξης της περιοχής. Έτσι, ξεκίνησε μια μεγάλη προσπάθεια για την επανένωση των δύο τμημάτων της πόλης, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα «νέο» Βερολίνο, το οποίο θα διεκδικήσει το ρόλο του ισχυρού ανταγωνιστή στο οικονομικό και επιχειρηματικό προσκήνιο του ευρωπαϊκού και διεθνούς χώρου.

Από την άλλη πλευρά, ο αναπτυξιακός σχεδιασμός του Βερολίνου αποτελεί μια διαδικασία διαρκούς επικαιροποίησης και ανάδρασης. Τα αναπτυξιακά σχέδια διαφοροποιούνται από έναν παραδοσιακό σχεδιασμό που θα οδηγούσε στην παραγωγή σχεδίων και κειμένων που αποδίδουν την επιθυμητή εικόνα του μέλλοντος ως μια παγιωμένη μορφή και αποτελούν περισσότερο μια διαδικασία διαρκούς ενημέρωσης, προσαρμογής σε νέες καταστάσεις και ανάγκες συντονισμού με άλλους τομεακούς και λοιπούς σχεδιασμούς (Σερράος Κ., 2001). Επιπλέον, σκοπεύουν να μεταθέσουν την πόλη του Βερολίνου από μια θέση παθητική, από την οποία αντιδρά ανάλογα με τις συνθήκες, σε μια θέση περισσότερο ενεργητική, από την οποία θα μπορέσει να εξασκήσει μια πετυχημένη και σύμφωνα με τις νεότερες αναπτυξιακές τάσεις, διαχείριση της αστικής ανάπτυξης.

## **4. ΑΘΗΝΑ**

### **4.1. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ**

Η μητροπολιτική περιοχή Αθηνών έχει έκταση 380.810 Ha και πληθυσμό 3.002.980 κατοίκους, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ, από την απογραφή του 2001. Η Αττική συγκροτεί αυτοτελή Περιφέρεια της Χώρας, την Περιφέρεια Αττικής, και είναι η μεγαλύτερη σε πληθυσμό, οικονομική δραστηριότητα και πυκνότητα κατοίκησης περιοχή στο σύνολο του Εθνικού Χώρου (<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130303.html>).

**Εικόνα 67:** Αεροφωτογραφία της Αθήνας



**Πηγή:** <http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130303.html>

Η Αθήνα σήμερα αποτελεί μια πόλη με μοναδικά φυσικά, αισθητικά και πολιτιστικά πλεονεκτήματα, που σηματοδοτούν και προβάλλουν την αρχαία, αλλά και τη νεότερη ιστορία της. Ταυτόχρονα αποτελεί κέντρο οικονομικό - επιχειρησιακό, με ταχύτατη πορεία συνολικής ανασυγκρότησης, σε λογική βιώσιμης ανάπτυξης και καταβάλλει σημαντικές προσπάθειες για να ενταχθεί ισότιμα στο δίκτυο των μητροπολιτικών περιοχών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130303.html>).

Κατά τις δεκαετίες '60, '70 παρατηρήθηκε μεγάλη αύξηση πληθυσμού που οφείλεται αφ' ενός στην εσωτερική μετακίνηση του πληθυσμού της χώρας και αφ' ετέρου στην άφιξη των Ελλήνων της Μικράς Ασίας το 1922. Βέβαια, οι δημογραφικοί ρυθμοί σήμερα δείχνουν ότι έχει ανακοπεί το κύμα του αστικού συγκεντρωτισμού, ως απόρροια

των μέτρων συστηματικής πολιτικής περιφερειακής ανάπτυξης. Επίσης, κατά τα τελευταία χρόνια, η πληθυσμιακή της συγκρότηση επηρεάζεται σημαντικά από την αθρόα εισροή οικονομικών προσφύγων κυρίως από τις χώρες των Βαλκανίων (<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130303.html>).

Η σύνθεση της απασχόλησης χαρακτηρίζεται από τη συντριπτική υπεροχή του τριτογενή τομέα, γεγονός που αντανακλά τις σύγχρονες αλλαγές στη δομή της παραγωγής κατά τα πρότυπα των μητροπόλεων του αναπτυγμένου κόσμου, στη φάση περάσματος από τις οικονομίες της μεταποίησης στις οικονομίες των υπηρεσιών. Το περιφερειακό προϊόν είναι ανώτερο του εθνικού μέσου όρου που κατανέμεται 2,3% στον πρωτογενή τομέα, 27,6% στο δευτερογενή και 70,1% στον τριτογενή, ο οποίος αντιπροσωπεύει το 45% του εθνικού συνόλου (<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130303.html>).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η πόλη αντιμετωπίζει ποικίλα σημαντικά προβλήματα, όπως η ποιότητα του περιβάλλοντος, οι κοινωνικές ανισότητες, οι ανεπάρκειες στις μεταφορές και τις υποδομές και η χωροταξική αναρχία. Βέβαια, ήδη καταβάλλονται σημαντικές προσπάθειες για την επίλυση των εν λόγω προβλημάτων, κάτι το οποίο είναι εμφανές και από τη διαδικασία επιταχυνόμενων αλλαγών, στην οποία βρίσκεται η Αθήνα, εν' όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.

## **4.2. ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΑΣΤΙΚΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ**

### **4.2.1. Αντιπροσωπευτικά Παραδείγματα του Παρελθόντος στα πλαίσια των Κινημάτων-Θεωριών**

Μία βασική ιδιαιτερότητα της αστικής αρχιτεκτονικής στην ελληνική πρωτεύουσα είναι η βαρύνουσα κληρονομιά του αθηναϊκού νεοκλασικισμού του 19ου αιώνα, στυλ αρχιτεκτονικής που έχει εφαρμοστεί στα περισσότερα δημόσια κτίρια της πόλης. Βέβαια, έγινε προσπάθεια ευθυγράμμισης με τα διεθνή ρεύματα και προσαρμογής τους στα τοπικά δεδομένα, η οποία στις καλύτερες περιπτώσεις καταλήγει σε δημιουργική αφομοίωση των αρχών των κυρίαρχων ρευμάτων μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο.

Έτσι, αντιπροσωπευτικά παραδείγματα εφαρμογής του **Μοντέρνου** Κινήματος στην Αθήνα είναι το κτίριο της Πρεσβείας των Η.Π.Α. και το κτίριο της Εθνικής

Πινακοθήκης. Το πρώτο, το οποίο κατασκευάστηκε το 1961, αποτελεί σημείο αναφοράς στον πολεοδομικό ιστό της πόλης και σταθμό της σύγχρονης αρχιτεκτονικής της ιστορίας. Σχεδιάστηκε με ιδιαίτερες εκφραστικές και συμβολικές αξιώσεις από τον Walter Gropius και τους Αμερικανούς συνεργάτες του (<http://www.culture2000.tee.gr>).

**Εικόνα 68 :** Η Πρεσβεία των Η.Π.Α.



Πηγή: <http://www.culture2000.tee.gr>

Η Πρεσβεία είναι ένα τετράγωνο τριώροφο κτίριο, με εσωτερικό αίθριο, ανοικτό από την πλευρά του κήπου. Στην εσωτερική διάρθρωση των γραφείων χρησιμοποιήθηκαν ελαφρά χωρίσματα ώστε να υπάρχει η δυνατότητα προσαρμογής σε μεταβαλλόμενες λειτουργικές ανάγκες. Ο φέρων οργανισμός είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα και το κτίριο επενδύθηκε εξωτερικά με λευκό Πεντελικό μάρμαρο. Οι δύο επάνω όροφοι αναρτώνται από δοκούς, η κάθε μια από τις οποίες στηρίζεται σε δύο κολώνες, τοποθετημένες εξωτερικά στην περιφέρεια του κτιρίου και εσωτερικά στις πλευρές του αιθρίου. Μεγάλοι πρόβολοι προσφέρουν ηλιοπροστασία και η διπλή οροφή διαθέτει σύστημα εξαερισμού (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Η χαμηλή κάλυψη του οικοπέδου, ασυνήθιστη για τα αθηναϊκά δεδομένα, επέτρεψε την ενδιαφέρουσα διαμόρφωση του ελεύθερου χώρου. Οι μετέπειτα επεμβάσεις και

περιφράξεις, που έγιναν για λόγους ασφαλείας αναίρεσαν το ανοιχτό και ελεύθερο πνεύμα της αρχικής σύνθεσης (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Σχετικά με την Εθνική Πινακοθήκη, αξίζει να αναφερθεί ότι η αρχική πρόταση για την κατασκευή του κτιρίου, σχεδιασμένη από τους αρχιτέκτονες-καθηγητές Μυλωνά Π., Μουτσόπουλο Ν. και Φατούρο Δ. στο πνεύμα της μπρουταλιστικής αρχιτεκτονικής του Le Corbusier, κέρδισε το πρώτο βραβείο σε πανελλήνιο διαγωνισμό του 1956-57. Το 1970, που αποφασίστηκε η αλλαγή του οικοπέδου, παρά το γεγονός ότι το σχήμα του δεν ήταν τετράγωνο, όπως του πρώτου οικοπέδου, αλλά τριγωνικό, κρατήθηκε η κεντρική ιδέα της αρχικής μελέτης (<http://www.culture2000.tee.gr>).

#### **Εικόνα 69:** Η Εθνική Πινακοθήκη



**Πηγή:** <http://www.culture2000.tee.gr>

Η νέα μελέτη του συγκροτήματος εκπονήθηκε από τους Μυλωνά Π. και Φατούρο Δ., με τη βοήθεια του νέου τότε αρχιτέκτονα Αντωνακάκη Δ. Το κτιριακό συγκρότημα αποτελείται από δύο κύριους όγκους: ένα μακρόστενο πολυώροφο παραλληλεπίπεδο που στεγάζει την κυρίως Πινακοθήκη, τις μόνιμες εκθέσεις, τα γραφεία και τις αποθήκες, και τον διάφορο κύβο του Μουσείου Αλέξανδρου Σούτζου ο οποίος περιλαμβάνει την είσοδο

και στεγάζει περιοδικές εκθέσεις. Οι δύο όγκοι συνδέονται με στενή γέφυρα, σχηματίζοντας ένα ασύμμετρο Η (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Οι όψεις του κτιρίου διαμορφώνονται από εμφανές σκυρόδεμα και επιφάνειες επενδεδυμένες με λευκό μάρμαρο. Ο χαμηλός όγκος έχει στο εμπρός και το πίσω μέρος στοές με υποστυλώματα από ανεπίχριστο σκυρόδεμα, ενώ οι δύο επιμήκεις πλευρές του ψηλού όγκου οργανώνονται ρυθμικά με ορθογώνιο κάρναβο πτερυγίων από μπετόν που προστατεύουν από τον άμεσο φωτισμό (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Αξίζει να αναφερθεί ότι το Μοντέρνο κίνημα επηρέασε σε μεγάλο βαθμό την κατασκευή της αθηναϊκής κατοικίας, τη λεγόμενη αστική πολυκατοικία, με κύρια χαρακτηριστικά τους 5-6 ορόφους, τα κανονικά σχήματα και το διαχωρισμό του όγκου της από οριζόντιες τσιμεντένιες πλάκες.

Στη συνέχεια, χαρακτηριστικό παράδειγμα εφαρμογής του **ύστερου** μοντερνισμού αποτελεί ο Πύργος των Αθηνών που ολοκληρώθηκε το 1973. Είναι ο πρώτος γυάλινος ουρανοξύστης της Αθήνας, ο οποίος σχεδιάστηκε από τους αρχιτέκτονες Βικέλα Ι. και Κυμπρίτη Ι. και κατασκευάστηκε με εισαγόμενα πολυτελή υλικά καθώς και συστήματα υψηλής τεχνολογίας (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Πρόκειται για ένα συγκρότημα δύο γυάλινων κτιρίων γραφείων, τα οποία συνδέονται μεταξύ τους στο ύψος του πρώτου ορόφου και στη βάση τους στεγάζονται καταστήματα. Το υψηλότερο κτίριο περιλαμβάνει 25 ορόφους και το χαμηλότερο 12. Ακόμη, υπάρχουν τρεις υπόγειοι όροφοι για τη στάθμευση των αυτοκινήτων, τις αποθήκες και τα μηχανοστάσια. Οι κατόψεις οργανώνονται γύρω από έναν κεντρικό πυρήνα κυκλοφορίας και βοηθητικών χώρων, με τη χρήση κινητών χωρισμάτων που δίνουν τη δυνατότητα αλλαγής της εσωτερικής διαρρύθμισης. Ο φέρων οργανισμός των κτιρίων είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα και τα εξωτερικά τοιχώματα από υαλοπετάσματα με σκελετό αλουμινίου (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η σύνθεση αποτελεί έντεχνη μίμηση των αμερικανικών και ευρωπαϊκών προτύπων. Στην περίπτωση αυτή, η χρήση της αισθητικής του γυαλιού γίνεται με βάση το νεοϊστορικό πνεύμα της διεθνούς αρχιτεκτονικής γοήτρου του '60. Στη διαμόρφωση των όψεων επικρατεί ο κατακόρυφος άξονας με τον τονισμό των υποστυλωμάτων, τα οποία επενδύονται με λευκό μάρμαρο και των κατακόρυφων

διατομών των υαλοστασίων από καφέ ανοδειωμένο αλουμίνιο (<http://www.culture2000.tee.gr>).

**Εικόνα 70:** Ο Πύργος των Αθηνών



Πηγή: <http://www.culture2000.tee.gr>

Όσον αφορά στο **Μεταμοντέρνο** κίνημα, χαρακτηριστικό είναι το κτίριο διοίκησης της Alpha Τράπεζας Πίστεως, που αποτελεί αρχιτεκτονικό ορόσημο στην καρδιά της Αθήνας. Οι λευκές μαρμαρεπένδυτες όψεις με τη κλασικίζουσα γραμμή, τη διώροφη στοά και τις ωραίες τους αναλογίες, ανανεώνουν την αστική αρχιτεκτονική παράδοση της ελληνικής πρωτεύουσας, ενώ το κτίριο εντάσσεται αρμονικά στο ιστορικό του περιβάλλον. Η ανάθεση της μελέτης στον αρχιτέκτονα Νίκο Βαλσαμάκη, έγινε ύστερα από βράβευσή

του σε διαγωνισμό το 1978 και το κτίριο κατασκευάστηκε σε δύο φάσεις κατά την περίοδο 1985-1991 (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Οι κεντρικοί χώροι του καταστήματος διατάσσονται σε τέσσερα επίπεδα –στο πρώτο υπόγειο και στους τρεις ορόφους - γύρω από ένα αίθριο με γυάλινη τεθλασμένη οροφή που βλέπει προς τον ακάλυπτο. Η διάταξη επιτρέπει τόσο την οπτική ενοποίηση των τριών επιπέδων όσο και τον φυσικό φωτισμό τους. Οι διοικητικές λειτουργίες στεγάζονται στους υπόλοιπους έξι ορόφους, σε ενιαίες κατά κανόνα αίθουσες που διαιρούνται με ελαφρά κινητά χωρίσματα και έπιπλα (<http://www.culture2000.tee.gr>).

#### **Εικόνα 71:** Κτίριο Alpha Τράπεζας Πίστεως



**Πηγή:** <http://www.culture2000.tee.gr>

Παρατηρούμε ότι τα κινήματα που εμφανίστηκαν στην Ευρώπη, ήρθαν στην Ελλάδα με μία σχετική καθυστέρηση, ενώ οι παρεμβάσεις που πραγματοποιήθηκαν στα



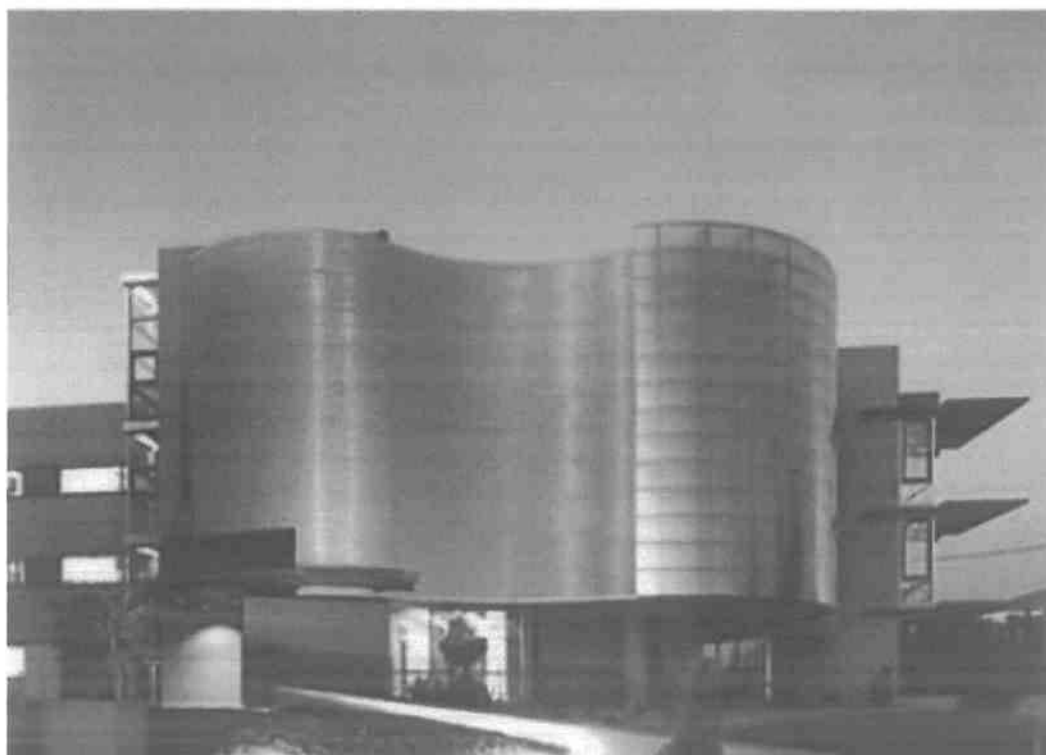
πλαίσια τους, δεν μπορούν να συγκριθούν με αυτές των υπόλοιπων περιοχών μελέτης. Το γεγονός αυτό, οφείλεται σε ποικίλα κοινωνικο-οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η χώρα από τις αρχές του 20ου αιώνα, όπως είναι η διαρκής εξάρτησή της από τις μεγάλες δυνάμεις (π.χ. Αμερική) και τα εθνικά προβλήματα που αντιμετωπίζει με την Τουρκία, με συνέπεια να επενδύει τεράστια χρηματικά ποσά στην άμυνα. Επίσης, σημαντικό ρόλο στους αργούς ρυθμούς ανάπτυξης της παίζει η ανατολίτικη νοοτροπία, αντίθετη με το δυτικό ορθολογισμό που χαρακτηρίζει τη Δυτική Ευρώπη. Βέβαια, δεν πρέπει να παραλήψουμε τους δύο Παγκόσμιους πολέμους και τον Εμφύλιο, που δεν επέτρεψαν στην Ελλάδα να ακολουθήσει αντίστοιχη πορεία με εκείνη των ανεπτυγμένων ευρωπαϊκών χωρών. Όλα τα παραπάνω γεγονότα δεν άφησαν τη χώρα να επενδύσει στο σχεδιασμό, αλλά, παρ' όλ' αυτά, δεν ήταν δυνατό να μην επηρεαστεί από τις θεωρίες και τα κινήματα που εμφανίστηκαν στον ευρωπαϊκό χώρο. Βέβαια οι επιρροές αυτές εκφράστηκαν μέσα από σημειακές παρεμβάσεις και συγκεκριμένα με την κατασκευή ορισμένων κτιρίων, τα οποία δεν πήγαζαν από κάποιο όραμα, αλλά ακολουθούσαν τις σχεδιαστικές τάσεις της εποχής.

Σχεδιασμένο με ένα ήπια αποδομητικό πνεύμα (**Deconstruction**) είναι το Συγκρότημα Κτιρίου Γραφείων, που βρίσκεται στη Νέα Κηφισιά και το οποίο ολοκληρώθηκε το 2001, από τους αρχιτέκτονες Β. Μπασκόζου και Δ. Τσαγκαράκη. Οι δύο αρχιτέκτονες αξιοποίησαν ευρηματικά το τριγωνικό σχήμα του οικοπέδου για την κατασκευή τριών κτιρίων, από τα οποία, το ένα προοριζόταν για στέγαση της ιδιοκτήτριας κατασκευαστικής εταιρείας και τα άλλα δύο για εμπορική εκμετάλλευση, έχοντας τη δυνατότητα να λειτουργούν είτε ενιαία είτε χωριστά (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Τα κτίρια διατάσσονται περιμετρικά στο οικόπεδο. Η πρόσβαση στις ογκοπλαστικά τονισμένες εισόδους τους γίνεται από τον ακάλυπτο χώρο, ο οποίος βρίσκεται στο κέντρο τους διαμορφωμένος σαν εσωτερική πλατεία. Οι κατόψεις οργανώνονται σε κάνναβο που επιτρέπει ευελιξία στην τοποθέτηση των εσωτερικών χωρισμάτων. Οι όψεις διαμορφώνονται με τη χρήση μεγάλων υαλοστασίων και μεταλλικών κατασκευών ηλιοπροστασίας διαφόρων μορφών στην ανατολική και νότια πλευρά, ενώ η δυτική πλευρά είναι συμπαγής από εμφανές σκυρόδεμα με λιγότερα ανοίγματα. Αξίζει να σημειωθεί ότι χάρη στα ζοηρά χρώματα και τον συνδυασμό καμπύλων και ευθύγραμμων

στοιχείων, το κτιριακό αυτό συγκρότημα γραφείων παρουσιάζει μια ιδιαίτερα εντυπωσιακή πλαστικότητα (<http://www.culture2000.tce.gr>).

**Εικόνα 72:** Συγκρότημα Κτιρίου Γραφείων



**Πηγή:** <http://www.culture2000.tce.gr>

Όπως βλέπουμε το κίνημα Deconstruction, σε αντίθεση με τις υπόλοιπες περιοχές μελέτης, εφαρμόστηκε στην Αθήνα με πιο ήπια μορφή. Βέβαια και σ' αυτή την περίπτωση γίνεται προσπάθεια εφαρμογής των νέων τεχνολογιών στο σχεδιασμό των κτιρίων, γεγονός που γίνεται αντιληπτό, τόσο από την μορφολογία τους, όσο και από τα χρησιμοποιούμενα υλικά. Επιπλέον, εκφράζεται η επιθυμία των ανθρώπων για ανανεωμένες και δυναμικότερες μορφές κτιρίων, που δεν προσαρμόζονται απαραίτητα στο αστικό τοπίο.

#### 4.2.2. Σύγχρονα Μεγάλα Έργα

##### *Ηλιακό Χωριό*

Το Ηλιακό Χωριό στην Πεύκη Αττικής, το οποίο σχεδιάστηκε από τον αρχιτέκτονα Α. Τομπάζη και ολοκληρώθηκε το 1989, αποτελεί μια σημαντική συνεισφορά στη διεθνή προσπάθεια για ορθολογική χρήση της ενέργειας στον οικιστικό τομέα. Στόχος του προγράμματος ήταν να δείξει ότι σε μία μεγάλη οικιστική ανάπτυξη, η εφαρμογή της ηλιακής τεχνολογίας, σε συνδυασμό με τη χρήση άλλων συστημάτων εξοικονόμησης ενέργειας, θα προωθούσε τη βελτίωση και την περαιτέρω εφαρμογή των συστημάτων αυτών, συνεισφέροντας στη γενικότερη ανάπτυξη. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός έγινε με ενεργειακά δυναμική διάταξη των κτιρίων κατά τρόπο που αξιοποιούνται οι διαμορφούμενες θερμοκρασιακές διαφορές σε καλοκαίρι/ χειμώνα και σε μέρα/ νύκτα, και ακόμα με διάταξη των ανοιγμάτων και επιλογή υλικών και μονωτικού εξοπλισμού των κτιρίων, σύμφωνα με τις αρχές της βιοκλιματικής αρχιτεκτονικής (Πανελλήνιος Διαγωνισμός ΥΠΕΧΩΔΕ 1995, 1998).

Συγκεκριμένα, το συγκρότημα αυτό του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας είναι μία οικιστική μονάδα με 435 κατοικίες, οι οποίες έχουν επιφάνεια 60, 80 και 100 τ.μ. και διατάσσονται σε κτίρια, ύψους 2-6 ορόφων. Τα κτίρια ενώνονται ανά δύο με τους πυρήνες κατακόρυφης κυκλοφορίας. Οι κατόψεις των διαμερισμάτων έχουν τυπική διάταξη με σαφή διάκριση των λειτουργιών και οι ανάγκες τους σε θέρμανση και ζεστό νερό καλύπτονται με χρήση ηλιακής ενέργειας (90% της ενέργειας για θέρμανση νερού και 60% για θέρμανση χώρων). Το ίδιο προβλέπεται και για τους κοινόχρηστους χώρους, δηλαδή το εμπορικό και κοινωνικό κέντρο, τη βιβλιοθήκη, τον παιδικό σταθμό, το νηπιαγωγείο και το δημοτικό σχολείο. Η μελέτη προέβλεπε πέντε διαφορετικά ενεργητικά συστήματα ηλιακής θέρμανσης, όπως επίπεδους συλλέκτες νερού, συλλέκτες κενού, αντλίες θερμότητας, συλλέκτες αέρος και αποθήκευση ηλιακής ενέργειας. Αξίζει να σημειωθεί ότι 32 κατοικίες θερμαίνονται με παθητικά ηλιακά συστήματα διαφόρων τύπων, όπως άμεσων προσόδων, τοίχων Trombe, τοίχων νερού, θερμοκηπίων, θερμοσιφωνικών πανέλων κλπ (<http://www.culture2000.tee.gr>)

**Εικόνα 73:** Ηλιακό Χωριό



Πηγή : <http://www.culture2000.tcc.gr>

### **«Τεχνόπολη»**

Το έργο αυτό αφορά στη σταδιακή ανακαίνιση κτιριακών εγκαταστάσεων συγκροτήματος παλαιού εργοστασίου γκαζιού και μετατροπή τους σε χώρους πολιτιστικών εκδηλώσεων. Αξίζει να αναφερθεί ότι η ανέγερση του εργοστασίου του Γκαζιού έγινε πάνω σε κομβικό άξονα που συνδέει την Αθήνα με τον Πειραιά. Η χωροθέτηση αυτή σημάδεψε τη μεταγενέστερη ανάπτυξη της γύρω περιοχής, η οποία εξελίχθηκε σε ένα από τα βιομηχανικά κέντρα στην περιφέρεια της πρωτεύουσας. Το βιομηχανικό συγκρότημα ήταν μια αυτοδύναμη μονάδα με αποκλειστικό στόχο την εξασφάλιση της ομαλής παροχής αερίου για τον φωτισμό της Αθήνας. Στο "Γκάζι" το αέριο παραγόταν επί τόπου με τελικό

αποδέκτη το δίκτυο της πόλης. Η μορφολογία των κτιρίων ακολούθησε τη γαλλική εκλεκτικιστική τεχνοτροπία της εποχής, που ήταν ένα είδος πρώιμου "βιομηχανικού ρομαντισμού" (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Το εργοστάσιο πρωτολειτούργησε το 1862 και εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 1896 πέρασε στη δεύτερη φάση εξέλιξης του, οπότε το 1920 απέκτησε την τελική του μορφή. Ο χώρος ενοποιήθηκε, επεκτάθηκαν σημαντικά οι εγκαταστάσεις του και ο κεντρικός πυρήνας διευρύνθηκε και έγινε πολυπλοκότερος. Η τρίτη φάση (1920-1950) χαρακτηρίστηκε από την είσοδο της γερμανικής τεχνολογίας και την ποσοτική ανάπτυξη της παραγωγής. Οι μορφολογικές επεμβάσεις των Γερμανών είναι κονστρουκτιβιστικής τεχνοτροπίας, οπότε και τα κτίρια του συγκροτήματος εκπροσωπούν διάφορες τεχνοτροπίες της ιστορίας της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής (<http://www.culture2000.tee.gr>).

**Εικόνα 74:** «Τεχνόπολη»



Πηγή: <http://www.culture2000.tee.gr>

Η ουσιαστική εξέλιξη ήρθε το 1983, όταν σταμάτησε οριστικά η διαδικασία παραγωγής γκαζιού από φωταέριο. Το συγκρότημα χαρακτηρίστηκε μνημείο βιομηχανικού πολιτισμού και είναι το μοναδικό του είδους του στην Ευρώπη. Το 1988 άρχισαν τα έργα ανάπλασής του από τον Δήμο Αθηναίων. Οι πρώτες εργασίες αφορούσαν στην επαναφορά του χώρου στην αρχική του κατάσταση, με κατεδαφίσεις μαντρότοιχων και κτιρίων που δεν ήταν απαραίτητα, ώστε να μείνει ο κτιριακός εξοπλισμός που παρουσίαζε αρχιτεκτονικό και μορφολογικό ενδιαφέρον. Το έργο ανέλαβαν οι αρχιτέκτονες του Δήμου Αθηναίων αλλά και εξωτερικοί συνεργάτες – αρχιτέκτονες, οι οποίοι υπέβαλαν τις προτάσεις τους σε αρχιτεκτονικούς διαγωνισμούς και βραβεύτηκαν (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Πρέπει να τονιστεί πως η χωροθέτηση των εγκαταστάσεων της ΔΕΦΑ, δίπλα στους αρχαιολογικούς χώρους του Κεραμικού, της Ιεράς Οδού, κοντά στο νεοκλασικό κέντρο της Αθήνας, την παλιά αγορά και τις παραδοσιακές συνοικίες της πόλης, τους προσδίδει ένα ιδιαίτερο φορτίο σαν σημείο αναφοράς, όχι μόνο της γύρω περιοχής αλλά και του κέντρου. Σήμερα, ο χώρος του παλιού εργοστασίου φωταερίου παίρνει σταδιακά μια νέα μορφή και μετατρέπεται σε μια πολιτιστική κυψέλη. Η αισθητική της βιομηχανικής επανάστασης δανείζει το κέλυφός της σε νέες λειτουργίες. Πρόκειται για την Τεχνόπολη, μια εστία πολιτισμού πολλαπλών χρήσεων, ένα σύγχρονο πολιτιστικό και τεχνολογικό «show room», το οποίο εκτείνεται σε τρία επίπεδα: σαν χώρος πολιτισμού, επιστήμης αιχμής και προώθησης νέων τεχνολογιών (<http://www.culture2000.tee.gr>).

***Πολιτιστικό Κέντρο «Ελληνικός Κόσμος» του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού,  
Πρώην Εργοστάσιο Βιοσόλ***

Το έργο αυτό των αρχιτεκτόνων Ν. Εφραιμόγλου, Μ. Δέδε και Γ. Ανδρεάδη, το οποίο ολοκληρώθηκε το 1999, αποτελεί μία από τις επιτυχέστερες αναπλάσεις βιομηχανικών κτιρίων στην Αθήνα. Τμήμα του βιομηχανικού συγκροτήματος του πρώην εργοστασίου Βιοσόλ, στον Ταύρο, αναδιαμορφώθηκε για να στεγάσει λειτουργίες του Πολιτιστικού Κέντρου του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού "Ελληνικός Κόσμος". Σε πρώτη φάση έγινε η αναδιαμόρφωση του ισόγειου του κτιρίου, ενώ σε δεύτερη φάση, η αναδιαμόρφωση και επέκταση του ορόφου. Το ισόγειο, που έχει εμβαδόν 2180 τ.μ.,

περιλαμβάνει χώρους υποδοχής 500 τ.μ. περίπου, εκθεσιακό χώρο εκπαιδευτικών προγραμμάτων 880 τ.μ., αίθουσα πολλαπλών χρήσεων 90 ατόμων (168 τ.μ.), αναψυκτήριο 330 τ.μ. και ενότητα βοηθητικών λειτουργιών 240 τ.μ. Λίγο αργότερα αναδιαμορφώθηκε τμήμα του διπλανού κτιρίου, που έχει εμβαδόν 280 τ.μ., με σκοπό να στεγάσει δύο χώρους εικονικής πραγματικότητας. Ο όροφος, έκτασης 1800 τ.μ., περιλαμβάνει χώρους υποδοχής 260 τ.μ., εκθεσιακό χώρο 1100 τ.μ., χώρο εκπαίδευσης 60 τ.μ., γραφεία 90 τ.μ. και βοηθητικούς χώρους 82 τ.μ (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Ο αρχικός χώρος, πριν την επέμβαση, περιελάμβανε ένα μικρό τμήμα γραφείων επί της οδού Πειραιώς, ενώ ο κύριος επιμήκης χώρος του ισόγειου και τμήμα του ορόφου στέγαζε τις βιομηχανικές δραστηριότητες της Βιοσώλ και χαρακτηριζόταν από μια εικόνα πλήρους εγκατάλειψης. Στα πλαίσια της επέμβασης, στο ισόγειο του κτιρίου, που ήταν ένας αυστηρός, επιμήκης και δυναμικός χώρος με ορθογωνικό κάναβο (ρυθμό) υποστυλωμάτων, εντάχθηκαν σχήματα που ακολουθούν ένα δεύτερο κάναβο υπό γωνία

**Εικόνα 75:** Πολιτιστικό Κέντρο «Ελληνικός Κόσμος» του Ιδρύματος Μείζονος Ελληνισμού, Πρώην Εργοστάσιο Βιοσώλ



Πηγή: <http://www.culture2000.tee.gr>

και περιλαμβάνουν τις ενότητες δραστηριοτήτων. Τα σχήματα αυτά, είναι άλλοτε ελεύθερα επίπεδα στον χώρο (internet cafe, κυλικείο) και άλλοτε, όρια κλειστών χώρων (αίθουσα πολλαπλών χρήσεων, βοηθητικές λειτουργίες). Έτσι, μέσα στο κέλυφος, ορίζονται κινήσεις με ενδιαφέρουσες οπτικές φυγές (<http://www.culture2000.tee.gr>).

### ***Κτίριο Διοίκησης Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος***

Το κτίριο Διοίκησης της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος (Ε.Τ.Ε), του οποίου η κατασκευή ολοκληρώθηκε το 2002, είναι ένα από τα πιο φιλόδοξα αρχιτεκτονήματα γοήτρου της Αθήνας, στην ανατολή του 21ου αιώνα. Χωροθετημένο στο ιστορικό κέντρο της πόλης με τις έντονες νεοκλασικές μνήμες, το κτίριο συμπληρώνει τη γωνία ενός σημαντικού οικοδομικού τετραγώνου στο οποίο περιλαμβάνονται διατηρητέα αρχιτεκτονήματα, όπως το νεοκλασικό μέγαρο της Ε.Τ.Ε και το ακαδημαϊκό Χρηματιστήριο Αθηνών. Απέναντί του βρίσκεται το εκλεκτικιστικό Μέγαρο Μελά (1887, αρχιτέκτων Ε. Ziller) που διασκεύαστηκε σε Πολιτιστικό Κέντρο της Ε.Τ.Ε και το κλασικομοντέρνο μέγαρο της Εμπορικής Τράπεζας της Ελλάδος. Αξίζει να αναφερθεί ότι η μελέτη των αρχιτεκτόνων Ε. Σακελλαρίδου, Μ. Παπανικολάου, Μ. Πολλάνη, οι οποίες είχαν ως σύμβουλο τον διάσημο Ιταλοελβετό αρχιτέκτονα Mario Botta, βραβεύτηκε σε πανελλήνιο αρχιτεκτονικό διαγωνισμό (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Το κτίριο, στο οποίο στεγάζονται σημαντικές δραστηριότητες της διοίκησης της Τράπεζας, έχει συνολικό εμβαδόν 6.500 τ.μ. και περιλαμβάνει: στον πρώτο και δεύτερο όροφο αίθουσα γενικών συνελεύσεων 400 ατόμων, πλήρως εξοπλισμένη με τα πιο εξελιγμένα οπτικοακουστικά μέσα, στον τρίτο όροφο τα γραφεία των υποδιοικητών της Τράπεζας, στον τέταρτο όροφο τα γραφεία των συμβούλων των υποδιοικητών και στον πέμπτο όροφο χώρο εστίασης των υψηλόβαθμων στελεχών της Τράπεζας καθώς και χώρο βιβλιοθήκης, ανάπαυσης και ξενώνες. Στις τέσσερις υπόγειες στάθμες υπάρχουν χώροι στάθμευσης, εγκαταστάσεων και αποθηκών. Το ευρηματικά σχεδιασμένο ισόγειο αναδεικνύει, με γυάλινα δάπεδα και μεταλλικές γέφυρες, τα αποκατεστημένα τμήματα των αναλημματικών τοίχων της Αχαρνικής οδού καθώς και τμήμα αυτής της οδού, που καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος του. Επίσης το κεντρικό αίθριο επιτρέπει τον εσωτερικό φωτισμό με φυσικό φως (<http://www.culture2000.tee.gr>).



**Εικόνα 76:** Κτίριο Διοίκησης Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος



**Πηγή:** <http://www.culture2000.tee.gr>

Η νεομοντέρνα μνημειακότητα του κτιρίου με το στιβαρό διεθνιστικό της ύφος βρίσκεται σε συνειδητή αντιλογία με την κλασικιστική γραμμή του ιστορικού της περιγυρου. Το αρχιτεκτόνημα αποτελείται από ένα βασικό όγκο, τμήματα του οποίου αφαιρούνται με τρόπο ώστε το πρωταρχικό στερεό να παραμένει πάντα σαφώς προσδιορισμένο. Η αρχή της συμμετρίας, στη διαμόρφωση της κύριας όψης της οδού Αιόλου, είναι το μόνο κοινό στοιχείο της με το παρακείμενο νεοκλασικό κτίριο της Τράπεζας. Μεγάλη βαρύτητα δόθηκε στον χρωματικό συνδυασμό των πολυτελών υλικών

του κτιρίου: των εξωτερικών και εσωτερικών επενδύσεων από πωρόλιθο στο χρώμα της άμμου, του μαύρου αστίλβωτου γρανίτη στα δάπεδα και των ανοιχτόχρωμων ξυλεπενδύσεων σε οροφές και τοίχους. Ο χωρισμός του πωρόλιθου στις όψεις γίνεται σε οριζόντιες ζώνες έτσι ώστε, ανάλογα με τις φωτοσκιάσεις, να είναι περισσότερο ή λιγότερο αντιληπτός (<http://www.culture2000.tee.gr>).

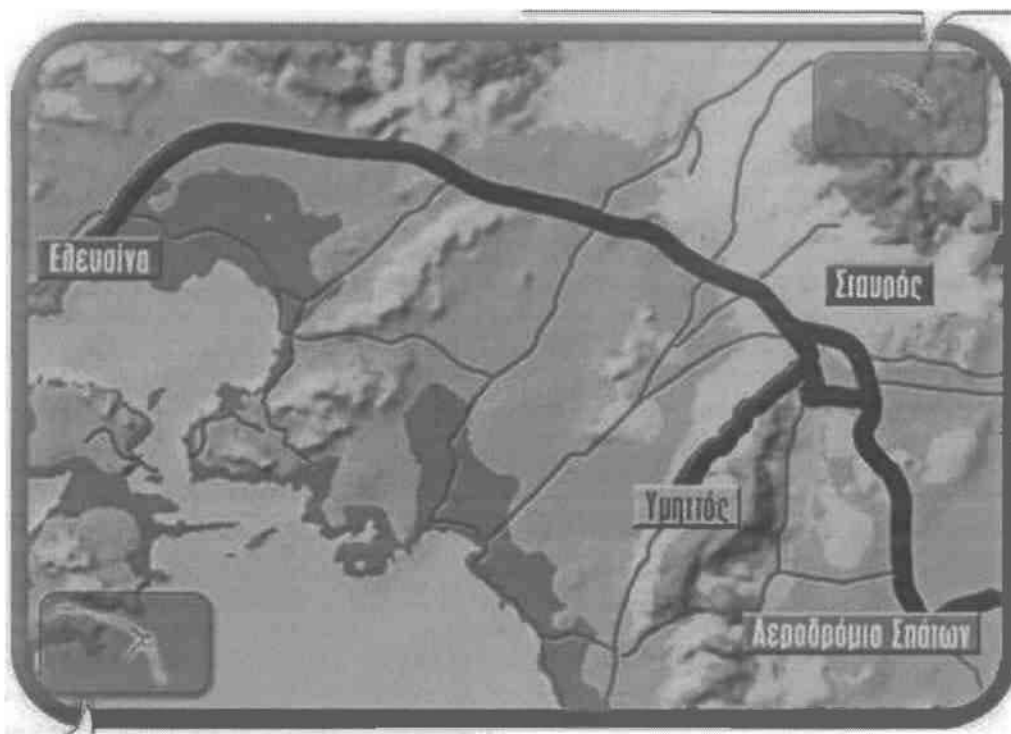
### **Αττική Οδός**

Το υφιστάμενο δίκτυο μεταφορών της Αττικής έχει διαμορφωθεί ακτινικά από το κέντρο προς την περιφέρεια με αποτέλεσμα όλες οι μετακινήσεις να πραγματοποιούνται μέσω του κέντρου, δημιουργώντας μεγάλο κυκλοφοριακό φόρτο και δυσμενείς περιβαλλοντικές συνθήκες. Προσπάθεια για την επίλυση των ανωτέρω προβλημάτων της Αθήνας και του λεκανοπεδίου Αττικής γενικότερα, αποτελεί η κατασκευή του Περιφερειακού Δακτυλίου, ο οποίος έχει ζωτική σημασία για την αναβάθμιση της ποιότητας ζωής και τη βιώσιμη και ισόρροπη ανάπτυξη της περιοχής. Η Αττική Οδός αποτελείται από δύο κύριους αστικούς αυτοκινητόδρομους, την Ελευθέρα Λεωφόρο Ελευσίνας - Σταυρού - Σπατών, μήκους 50 χλμ. και τη Δυτική Περιφερειακή Λεωφόρο Υμηττού, μήκους 13 χλμ. (<http://www.minenv.gr/4/45/4506/g4506071.html>).

Η σημασία του έργου έγκειται στο γεγονός ότι:

- Διαμορφώνει τον εσωτερικό Δακτύλιο των Αθηνών και ολοκληρώνει ένα πλήρες δίκτυο γρήγορης και ασφαλούς κυκλοφορίας σε ολόκληρη την Αττική.
- Αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Πάτρα - Εύζωνοι, γιατί ενώνει την εθνική οδό από Πάτρα με την εθνική οδό προς Θεσσαλονίκη παρακάμπτοντας την Αθήνα.
- Αποτελεί το βασικό κορμό διασύνδεσης των μεταφορικών μέσων, αφού συνδέει τις υπάρχουσες βασικές υποδομές (αεροδρόμια, λιμάνια, σταθμούς τραίνου, ηλεκτρικού, μετρό, υπεραστικών και βαρέων μεταφορών, κλπ).
- Μειώνει δραστικά την κυκλοφοριακή κίνηση μέσα στην πόλη και τους χρόνους μετακίνησης των πολιτών.
- Μειώνει αισθητά την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση.

Εικόνα 77 : Αττική Οδός



Πηγή : <http://www.minenv.gr/4/45/4506/g450600.html>

- Αποτελεί, λόγω της άριστης συγκοινωνιακής και περιβαλλοντικής χωροθέτησης του, τη βάση για τη στρατηγική διάρθρωση των ενεργειακών και επικοινωνιακών δικτύων της Αττικής και μοχλό για την ολοκληρωμένη χωροταξική και πολεοδομική σχεδίαση της Αττικής
- Δημιουργεί ευνοϊκές προϋποθέσεις για την ισόρροπη ανάπτυξη της Αττικής, με αιχμή την ευρύτερη περιοχή του Θριάσιου Πεδίου και των Μεσογείων.
- Δημιουργεί χιλιάδες θέσεις εργασίας καθώς στο έργο απασχολούνται σήμερα περίπου 4.500 εργαζόμενοι κάθε ειδικότητας (διευθυντικά στελέχη, επιστήμονες όλων των ειδικοτήτων, υπάλληλοι και εργατοτεχνικό προσωπικό) (<http://www.minenv.gr/4/45/4506/g4506071.html> & <http://www.aodos.gr/newsite/greek.html>).

**Εικόνα 78 :** Αττική Οδός προς Αεροδρόμιο



Πηγή: <http://www.aodos.gr/newsite/greek.html>

Αξίζει να σημειωθεί, ότι το έργο σχεδιάστηκε με τις πιο σύγχρονες προδιαγραφές ως κλειστός αυτοκινητόδρομος με νησίδα, 3 λωρίδες κυκλοφορίας και λωρίδα έκτακτης ανάγκης ανά κατεύθυνση. Με 32 ανισόπεδους κόμβους θα συνδέει 30 δήμους, το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, τον Κεντρικό Σιδηροδρομικό Σταθμό, τις θαλάσσιες εξυπηρετήσεις της Ελευσίνας κ.α. Υπολογίζεται ότι με την κυκλοφορία στην Αττική Οδό θα εξοικονομούνται 270.000 ώρες παραγωγικού και ελεύθερου χρόνου και 2 εκατ. λίτρα καυσίμων, κάθε χρόνο. Το σύνολο του έργου θα παραδοθεί στην κυκλοφορία στα τέλη του 2003 ([http://www.minenv.gr/4/45/g4500\\_new.html#f](http://www.minenv.gr/4/45/g4500_new.html#f)).

### **Ολυμπιακό Χωριό**

Το Ολυμπιακό Χωριό καλύπτει έκταση 1.240.000 τ.μ. και χωροθετείται σε απόσταση 11 χλμ. από το Ολυμπιακό Στάδιο, στα βόρεια της Αθήνας. Στόχος του προγράμματος είναι να εξυπηρετήσει τις ανάγκες των αθλητών, να παρέχει τη μεγαλύτερη

δυνατή ασφάλεια και να συμβαδίζει με τους περιβαλλοντικούς κανονισμούς. Ανάδοχος του είναι μια κοινοπραξία τριών ελληνικών ομάδων κατασκευής: Μηχανική Α.Ε., Τεχνική Ολυμπιακή Α.Ε. και Θεμελιοδομή Α.Ε., την επίβλεψη έχει αναλάβει η εταιρεία Ολυμπιακό Χωριό Α.Ε., με τελική προθεσμία ολοκλήρωσής του, το τέλος 2003, ενώ υπεύθυνοι για τη διαχείριση του προγράμματος είναι οι βρετανοί μηχανικοί της εταιρείας WS Atkins (<http://www.swep.net/swepexchange/article.php?ID=23>). Πρόκειται να στεγάσει 16.000 αθλητές και επισήμους κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων και 6.000 κατά τη διάρκεια των Παραολυμπιακών ([http://www.olympic.org/uk/games/athens/index\\_uk.asp](http://www.olympic.org/uk/games/athens/index_uk.asp)).

Το Χωριό θα έχει αυτόνομη παροχή νερού, ηλεκτρική ενέργεια, φυσικό αέριο και βιολογικό καθαρισμό. Επίσης προβλέπονται δίκτυα προστασίας πλημμύρων, ενώ ο βιολογικός καθαρισμός θα εξυπηρετεί, επίσης, την περιβάλλουσα περιοχή του Δήμου Αχαρνών και της Κοινότητας Θρακομακεδόνων, που συνορεύουν με το Χωριό ([http://www.invgr.com/olympics\\_launch\\_pad.htm#Village](http://www.invgr.com/olympics_launch_pad.htm#Village)).

Για λόγους ασφαλείας το χωριό διαιρείται σε δύο ζώνες: τη ζώνη «κατοικίας» και τη «διεθνή ζώνη». Περισσότερη από τη μισή έκταση της περιοχής καλύπτεται από ανοιχτούς χώρους πρασίνου, ενώ μία ζώνη πρασίνου διασχίζει την περιοχή από το βορρά ως το νότο. ([http://www.invgr.com/olympics\\_launch\\_pad.htm#Village](http://www.invgr.com/olympics_launch_pad.htm#Village)). Η κατασκευή του συγκροτήματος περιλαμβάνει 2.400 σπίτια, κυρίως διώροφα και τριώροφα. Δεκατέσσερις διαφορετικοί τύποι σπιτιών κατασκευάζονται για να δημιουργήσουν την αρχιτεκτονική ποικιλία και να καλύψουν τις εξειδικευμένες ανάγκες. Εκτός από την κατοικία, το Χωριό περιλαμβάνει σχολείο, εκκλησία, χώρο πολιτιστικών εκδηλώσεων, υπαίθριο θέατρο, βρεφικό σταθμό, αθλητικές εγκαταστάσεις και χώρους στάθμευσης για περίπου 2.400 οχήματα. Η εμπορική ζώνη και το διοικητικό κέντρο του χωριού θα φιλοξενήσουν τις κοινοτικές υπηρεσίες, κέντρο υγείας, εμπορικό κέντρο, μια υπεραγορά και ειδικά καταστήματα, τα οποία θα χρησιμοποιηθούν μετά από τους Ολυμπιακούς Αγώνες από τους μόνιμους κατοίκους του Χωριού. Ακόμα, στην εμπορική ζώνη και το διοικητικό κέντρο, πολλές από τις απαιτήσεις των Ολυμπιακών Αγώνων θα καλυφτούν από τα προκατασκευασμένα κτίρια και τις προσωρινές εγκαταστάσεις, ενώ αμέσως μετά τη λήξη τους, θα αντικατασταθούν από μόνιμες κατασκευές. Αξίζει να αναφερθεί ότι μετά από την Ολυμπιάδα του 2004, το χωριό θα παρέχει κατοικία περίπου σε 10.000 ανθρώπους,

σύμφωνα με τα τρέχοντα προγράμματα στέγασης (<http://www.swep.net/swepexchange/article.php?ID=23>).

**Εικόνα 79** : Ολυμπιακό Χωριό



Πηγή: <http://www.freepphoto-i.net>

Το Ολυμπιακό Χωριό κατασκευάζεται με τέτοιο τρόπο, ώστε να ενταχθεί ομαλά στο φυσικό περιβάλλον του, δεδομένου ότι είναι αραιά χτισμένο (13%), τα κτίριά του δεν έχουν μεγάλο ύψος και έχει ένα εκτεταμένο οδικό δίκτυο, προκειμένου να αποτρέψει πιθανές κυκλοφοριακές συμφορήσεις. Επίσης, διαθέτει συνδέσεις με τις γειτονικές περιοχές και την απαραίτητη υποδομή για την κάλυψη των Ολυμπιακών αποστολών και των μελλοντικών καθημερινών αναγκών των κατοίκων. Ουσιαστικά, πρόκειται για την πρώτη περίπτωση δημιουργίας μιας αστικής περιοχής στην Ελλάδα, με βάση συγκεκριμένο σχέδιο οικιστικής ανάπτυξης, ενώ επίσης ακολουθεί πολύ αυστηρούς κανονισμούς αντισεισμικής προστασίας. Το πρόγραμμα είναι βασισμένο στις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού και ενσωματώνει σχέδια εξοικονόμησης ενέργειας (<http://www.hoc.gr/en/info/periodika/4o/6.asp>).

### ***Ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας και ανάπλαση του ιστορικού της κέντρου***

Η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων της Αθήνας και η ταυτόχρονη ανάπλαση του ιστορικού της κέντρου αποτελούν το μεγαλύτερο μέχρι σήμερα πρόγραμμα πολεοδομικών παρεμβάσεων στην καρδιά της ελληνικής πρωτεύουσας. Στόχος του προγράμματος είναι να πραγματοποιήσει το παλιό όραμα του ενιαίου «αρχαιολογικού πάρκου» της πρωτεύουσας από το Ολυμπείο ως τον Κεραμεικό, αναβαθμίζοντας παράλληλα όλες τις περιοχές που έχουν σχέση με το «πάρκο». Τη συντονισμένη αυτή προσπάθεια, η οποία ξεκίνησε με πρωτοβουλία του Υπουργείου Πολιτισμού (ΥΠΠΟ) και του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας & Δημοσίων Έργων (ΥΠΕΧΩΔΕ), ανέλαβε να ολοκληρώσει η «Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε.» (Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

Η προσπάθεια ενοποίησης των αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας ξεκίνησε το 1976 με προτάσεις αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων, από τις οποίες ιδιαίτερη βαρύτητα είχε εκείνη του Αλέξανδρου Δ. Φωτιάδη. Το 1983, το ΥΠΕΧΩΔΕ παρουσιάζει το «αρχαιολογικό πάρκο» στο πλαίσιο του Ρυθμιστικού Σχεδίου της Αθήνας και το 1987 το ΥΠΠΟ προχωρεί στην εκπόνηση ενός στρατηγικού σχεδίου (master plan), το οποίο καθόρισε την κλίμακα της πολεοδομικής παρέμβασης (<http://www.culture2000.tee.gr>). Έξι μεγάλης κλίμακας μελέτες του ΥΠΠΟ για την αρχαιολογική περιοχή από το Ολυμπείο ως τον Κεραμεικό, σε συνδυασμό με τη μελέτη πεζοδρόμησης των οδών Διονυσίου Αρεοπαγίτου και Αποστόλου Παύλου, η οποία έχει εφαρμοστεί, ορίζουν το αντικείμενο και τον χαρακτήρα του «αρχαιολογικού πάρκου». Η εταιρεία «Ενοποίησης Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε.» ανέλαβε να ολοκληρώσει αυτό το φιλόδοξο πρόγραμμα και το 2002 παρέδωσε το έργο της πεζοδρόμησης της Διονυσίου Αρεοπαγίτου στο κοινό (Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης, 2001).

Εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, το Υπουργείο Δημοσίων Έργων και η Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε., έχουν δρομολογήσει ένα μεγαλόπνοο πρόγραμμα αναπλάσεων του ιστορικού κέντρου της πρωτεύουσας. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει τα εξής έργα:

- Την ανάπλαση της πλατείας Ομονοίας.

- Την ανάπλαση της πλατείας Μοναστηρακίου.
- Τη διαμόρφωση της πλατείας Συντάγματος, η οποία προβλέπει αποκατάσταση των επιφανειών της πλατείας καθώς και των οδών που την περιβάλλουν, για την εφαρμογή της νέας κυκλοφοριακής ρύθμισης.
- Τη διαμόρφωση της πλατείας Κουμουνδούρου.
- Τη διαμόρφωση πεζοδρομίων στις οδούς του «Εμπορικού Τριγώνου», η οποία αποσκοπεί στην αισθητική τους αναβάθμιση.
- Την πεζοδρόμηση της λεωφόρου Βασ. Όλγας, η οποία μετατρέπεται σε χώρο διέλευσης, στάσης και προσπέλασης προς τον αρχαιολογικό χώρο του Ολυμπίου, αλλά και επέκτασης του αρχαιολογικού χώρου προς το Ζάππειο. Το έργο συνδέεται άμεσα με τη διαμόρφωση του περιπάτου Διον. Αρεοπαγίτου – Απ. Παύλου – Ερμού.
- Τη διαμόρφωση της οδού Μητροπόλεως, η οποία αφορά την αισθητική αναβάθμιση των πεζοδρομίων, την αποκατάσταση της πλατείας Μητροπόλεως, την αναδιάρθρωση της κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης και της εξυπηρέτησης των τουριστικών λεωφορείων.
- Την αναβάθμιση της πλατείας Δουρούτη και της οδού Ακαδήμου, που βρίσκεται στην περιοχή του παλιού Μεταξουργείου, ώστε η πλατεία να γίνει κόμβος πολιτιστικών δραστηριοτήτων σε σύνδεση, μέσω της οδού Ακαδήμου, με την πλατεία Κουμουνδούρου και την περιοχή Ψυρρή. Η επέμβαση περιλαμβάνει ευπρεπισμό των όψεων των κτιρίων που περιβάλλουν την πλατεία και αυτών που βρίσκονται κατά μήκος της οδού Ακαδήμου.
- Τη διαμόρφωση της οδού Κολοκοτρώνη, που περιλαμβάνει έργα βελτίωσης και ανακατασκευής του οδοστρώματος, των πεζοδρομίων, των υποδομών, του φωτισμού και της φύτευσης.
- Την πεζοδρόμηση της οδού Ερμού, από την οδό Αγίων Ασωμάτων μέχρι την οδό Πειραιώς και πληθώρα επεμβάσεων στην περιοχή του έργου που αφορούν διαμορφώσεις ελεύθερων χώρων (π.χ. γύρω από το Βυζαντινό εκκλησάκι των Αγίων Ασωμάτων) και πλατειών (πλατεία Θησείου και πλατεία απέναντι από την είσοδο του Μουσείου Κεραμεικού), αναβάθμιση του σταθμού των ΗΣΑΠ στο Θησείο κ.ά. Οι παρεμβάσεις συνδέονται με τα έργα ανάδειξης του αρχαιολογικού χώρου του Κεραμεικού, την πρόταση



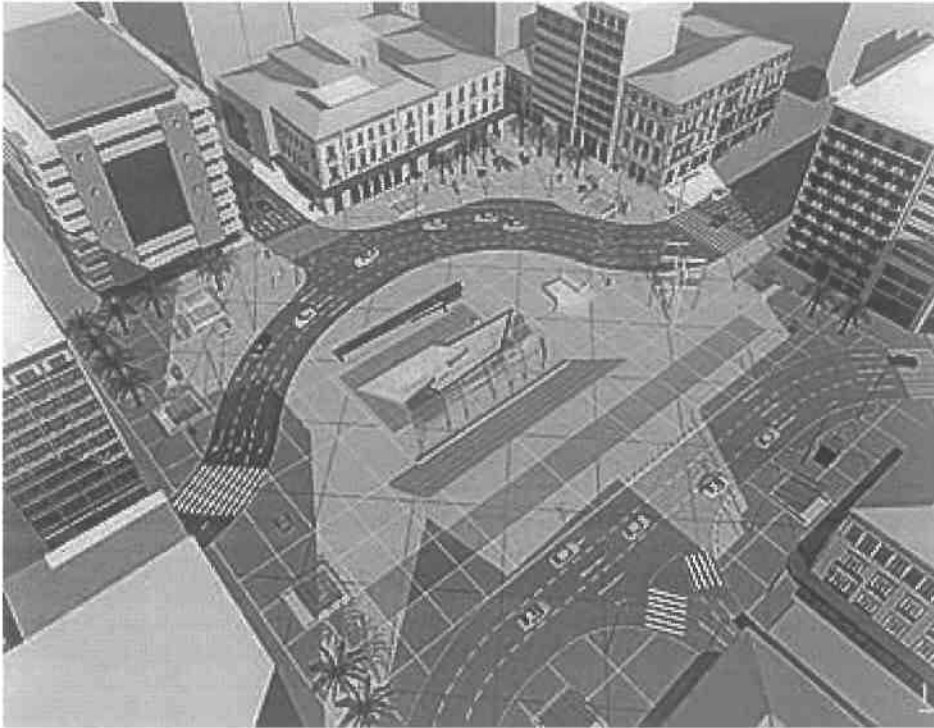
δημιουργίας πολιτιστικού πάρκου Κεραμεικού και τα έργα διαμόρφωσης της Βασ. Όλγας, Διον. Αρεοπαγίτου και Απ. Παύλου.

- Την ανάπλαση της οδού Αθηνάς, η οποία περιλαμβάνει παρεμβάσεις για την αποκατάσταση των κτιρίων της, την επισκευή οδοστρώματος και πεζοδρομίων και τη μερική της πεζοδρόμηση από την πλατεία Ομονοίας έως την οδό Λυκούργου.
- Την ανάπλαση της οδού Αιόλου, από την οδό Ερμού έως την οδό Σοφοκλέους, με στόχους την αποκατάσταση των όψεων των διατηρητέων κτιρίων της και τη γενικότερη αναβάθμιση της περιοχής ώστε εκτός από τις εμπορικές δραστηριότητες να αποκτήσει και άλλες επιθυμητές χρήσεις, όπως είναι η κατοικία.
- Τη διαμόρφωση της οδού Αδριανού.

Αξίζει να σημειωθεί ότι τα δύο σημαντικότερα έργα του προγράμματος και εκείνα που θα ολοκληρωθούν πρώτα είναι οι αναπλάσεις των πλατειών Ομονοίας και Μοναστηρακίου (<http://www.culture2000.tee.gr>).

Η μελέτη της πλατείας Ομονοίας, ανατέθηκε το 1999 στους αρχιτέκτονες Ελ.-Μ. Κατσίκια, Αρ. Βοζάνη, Γρ. Δεσύλλα και Θ. Τσιατά, οι οποίοι κέρδισαν το α' βραβείο σε ανοικτό διαγωνισμό, που πραγματοποιήθηκε το 1998. Η αρχιτεκτονική πρόταση διατηρεί τον χαρακτήρα της κεντρικής αυτής πλατείας, η οποία αποτελεί εκ των πραγμάτων φορτισμένο συγκοινωνιακό κόμβο. Δεν την αντιμετωπίζει δηλαδή ως χώρο αναψυχής ή στάσης των πεζών αλλά ως χώρο διέλευσής τους. Η κεντρική ιδέα της πρότασης είναι ότι η πλατεία οργανώνεται ως ενιαία βαθιά επιφάνεια, ενώ ορισμένα τμήματά της διαμορφώνονται με χαμηλά στοιχεία, τα οποία ορίζουν περιοχές στάσης και κίνησης, αποκαλύπτουν ενδιαφέρουσες θέες και προσδίδουν στον χώρο δυναμικό χαρακτήρα. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι το υπόγειο επίπεδο της πλατείας αποκτά ιδιαίτερη σημασία μετά τη λειτουργία του Μετρό και την ανακαίνιση του μεσοπολεμικού σταθμού των ΗΣΑΠ (Αίσωπος Γ. & Σημαιοφορίδης Γ., 2001).

**Εικόνα 80** : Η ανάπλαση της πλατείας Ομονοίας



Πηγή: <http://www.culture2000.tcc.gr>

Σχετικά με τη μελέτη ανάπλασης της πλατείας Μοναστηρακίου, ανατέθηκε στους αρχιτέκτονες Ν. Καζέρο, Ζ. Κωστοπούλου, Β. Μανιδάκη, Χρ. Παρακεντέ και Ελ. Τζιρτζιλάκη, οι οποίοι κέρδισαν το α' βραβείο σε ανοικτό διαγωνισμό, που πραγματοποιήθηκε το 1998. Τα βασικά σημεία της πρότασης των τεσσάρων αρχιτεκτόνων ήταν τα εξής:

- Η διαμόρφωση της πλατείας σε ενιαίο ανοικτό χώρο διέλευσης αλλά και στάσης των πεζών, με τις αναγκαίες πεζοδρομήσεις και τη δημιουργία αξιοθέατων, όπως του επιμήκους ανοίγματος –«αρχαιολογικής τομής»- για την επίσκεψη του υπόγειου αρχαιολογικού χώρου της πλατείας και της νέας κρήνης στη θέση της ιστορικής κρήνης του «Κάτω Σιντριβανιού», κ.ά..
- Η δαπεδόστρωση από πολύχρωμες πέτρες και μάρμαρα σε «ρευστή» σύνθεση που εναρμονίζεται με τον γραφικό χαρακτήρα της ιστορικής πλατείας και τα δύο κυρίαρχα

αρχιτεκτονικά της μνημεία –τη βυζαντινή εκκλησία της Παντάνασσας και το οθωμανικό τζαμί-.

- Η ανάδειξη του ναού της Παντάνασσας.
- Η ανάπλαση των όψεων των κτιρίων που περιβάλλουν την πλατεία και η χρωματική τους αποκατάσταση.
- Η σύνδεση με τον υπόγειο σταθμό του Μετρό.
- Η διαμόρφωση της εισόδου και της εξόδου κινδύνου του Μετρό καθώς και των απολήξεων των αεραγωγών του ώστε να εναρμονίζονται αισθητικά με την πλατεία (<http://www.astynet.gr/>).

**Εικόνα 81** : Η ανάπλαση της πλατείας Μοναστηρακίου



**Πηγή:** <http://www.culture2000.tcc.gr>

Με την ολοκλήρωση του προγράμματος ο ιστορικός πυρήνας της πόλης θα οργανωθεί σαν «ανοικτό μουσείο» που θα περιλαμβάνει το σύνολο των αρχαιολογικών χώρων και μνημείων της περιοχής, καθώς και τις παραδοσιακές ενότητες του ιστορικού κέντρου (Καλαντίδης Γ., Περιοδικό ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ).

### ***Το Νεο Μουσείο της Ακρόπολης***

Το Μουσείο της Ακρόπολης, πάνω στο λόφο δίπλα στον Παρθενώνα, φιλοξενεί προσωρινά, αριστουργήματα της κορυφαίας στιγμής του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού, που έχουν αφιερωθεί στο πιο σπουδαίο από τα ιερά της αρχαίας Αθήνας: το τέμενος της Αθηνάς Παρθένου. Κτίστηκε μεταξύ 1865 και 1874 σε σχέδια του αρχιτέκτονα Παναγή Κάλκου και μεταξύ 1950 και 1960 επεκτάθηκε προς τα ανατολικά. Η επανέκθεση της δεύτερης φάσης είναι έργο του αρχαιολόγου Γιάννη Μηλιάδη. Το Μουσείο περιλαμβάνει μόνο τα λίθινα γλυπτά από τα μνημεία και τις ανασκαφές του χώρου της Ακροπόλεως. Τα αγγεία και τα χάλκινα, φυλάχθηκαν από την έναρξη των ανασκαφών στο Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο της Αθήνας, ενώ οι επιγραφές στο Επιγραφικό Μουσείο της Αθήνας (<http://culture.gr/2/21/211/21101m/g211am01.html>).

Το Νέο Μουσείο της Ακρόπολης, στους πρόποδες του λοφου, στη συνοικία Μακρυγιάννη, σχεδιάστηκε από τον Σουηδό αρχιτέκτονα Bernard Tschumi και τον Έλληνα Μιχάλη Φωτιάδη. Προορίζεται να υποδεχτεί τα μάρμαρα του Παρθενώνα, τα οποία εδώ και πολλά χρόνια αποτελούν αντικείμενο αντιπαράθεσης μεταξύ ελληνικής και βρετανικής κυβέρνησης. Βέβαια, η ιδέα της επανάκτησης των μαρμάρων αναδύθηκε το 1989 από την Μελίνα Μερκούρη, που ήταν τότε υπουργός πολιτισμού (<http://info-greece.com/article.php?sid=653>).

Πρόκειται για ένα κτίριο τριών επιπέδων, με συνολική επιφάνεια 25.000 τ.μ. Τα υλικά κατασκευής του είναι το μάρμαρο, το μπετόν και το γυαλί. Συγκεκριμένα, η χρήση του γυαλιού, το οποίο καλύπτει πλήρως το ανώτερο τμήμα του μουσείου και εισχωρεί στο αρμονικό αρχαιολογικό τοπίο, δημιουργώντας μεγάλη αντίθεση, μας παραπέμπει στην Πυραμίδα του Λούβρου. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο Tschumi δίνει ιδιαίτερη έμφαση στο φυσικό φωτισμό του μουσείου, ώστε να διατηρούνται και ταυτόχρονα να αναδεικνύονται τα μνημεία που περιλαμβάνει (<http://info-greece.com/article.php?sid=653>).

Το κτίριο είναι υπερυψωμένο με το σύστημα pilotis, πάνω από χώρο αρχαιολογικών ανασκαφών και στο ισόγειο περιλαμβάνει χώρους εισόδου, προσωρινές εκθέσεις και μία αίθουσα συσκέψεων. Στο μεσοπάτωμα, υπάρχει μία διπλή εξέδρα σε σχήμα τραπέζιου, η οποία φιλοξενεί εκθέσεις από την αρχαϊκή περίοδο της Ρωμαϊκής

**Εικόνα 82 :** Το νέο Μουσείο της Ακρόπολης



**Πηγή:** <http://www.archi.fr/IFA-CHAILLOT/innovations4pages.PDF>

Αυτοκρατορίας, ενώ στο ίδιο επίπεδο υπάρχει επιπλέον μία καφετέρια και ένα εστιατόριο με θέα την Ακρόπολη. Τέλος, το τελευταίο επίπεδο προορίζεται για τη φιλοξενία των μαρμάρων του Παρθενώνα, τα οποία θα τοποθετηθούν γύρω από ένα εσωτερικό αίθριο (<http://www.archi.fr/IFA-CHAILLOT/innovations4pages.PDF>).

### **Μετρό – Προαστιακός Σιδηρόδρομος**

Το Μετρό της Αθήνας αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα έργα στην ιστορία της Ελλάδος, καθώς και ένα από τα μεγαλύτερα υπό εκτέλεση έργα στην Ευρώπη. Είναι από τα λίγα έργα που έχουν λάβει τόσο σημαντική οικονομική υποστήριξη από την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Την ευθύνη κατασκευής του έργου έχει το Αττικό Μετρό Α.Ε. και το βασικό έργο των 2 Γραμμών που ολοκληρώθηκε με τη γραμμή προς Μοναστηράκι εκτελέστηκε από το Ολυμπιακό Μετρό, μία κοινοπραξία 22 ελληνικών, γερμανικών και γαλλικών εταιρειών (<http://www.ametro.gr/top1gr.htm>).

Το τμήμα του υπόγειου σιδηροδρόμου που έχει ολοκληρωθεί και λειτουργεί από το 2000 αποτελείται από δύο γραμμές, συνολικού μήκους 17 χλμ, που εκτείνονται από το Σύνταγμα έως το σταθμό Εθνική Άμυνα και από τα Σεπόλια έως τη Δάφνη και εξυπηρετεί 470 χιλιάδες επιβάτες την ημέρα. Από τον Απρίλιο του 2003 οπότε και δόθηκε στην

κυκλοφορία το τμήμα της γραμμής 3 από το Σύνταγμα έως το Μοναστηράκι, εξυπηρετούνται 40.000 επιπλέον επιβάτες. Η συνολική μεταφορική ικανότητα του Μετρό της Αθήνας υπερβαίνει το όριο των 415.000 επιβατών, οι οποίοι εξυπηρετούνται σήμερα από την υπάρχουσα γραμμή του ΗΣΑΠ που ενώνει τον Πειραιά με την Ομόνοια και την Κηφισιά. Οι συρμοί φθάνουν στους σταθμούς κάθε 3 λεπτά τις ώρες κυκλοφοριακής αιχμής και κάθε 6 έως 10 λεπτά τις υπόλοιπες ώρες (<http://www.ametro.gr/top1gr.htm>).

Ήδη από το 2000 άρχισε να υλοποιείται η Α' φάση του προγράμματος των επεκτάσεων. Έτσι, τέσσερις επεκτάσεις βρίσκονται σε φάση προωθημένου σταδίου κατασκευής, ενώ σχεδιάζονται άλλες τέσσερις. Υπολογίζεται ότι οι επεκτάσεις που κατασκευάζονται επί του παρόντος θα μετακινούν 400.000 επιπλέον επιβάτες ημερησίως (<http://www.ametro.gr/top1gr.htm>).

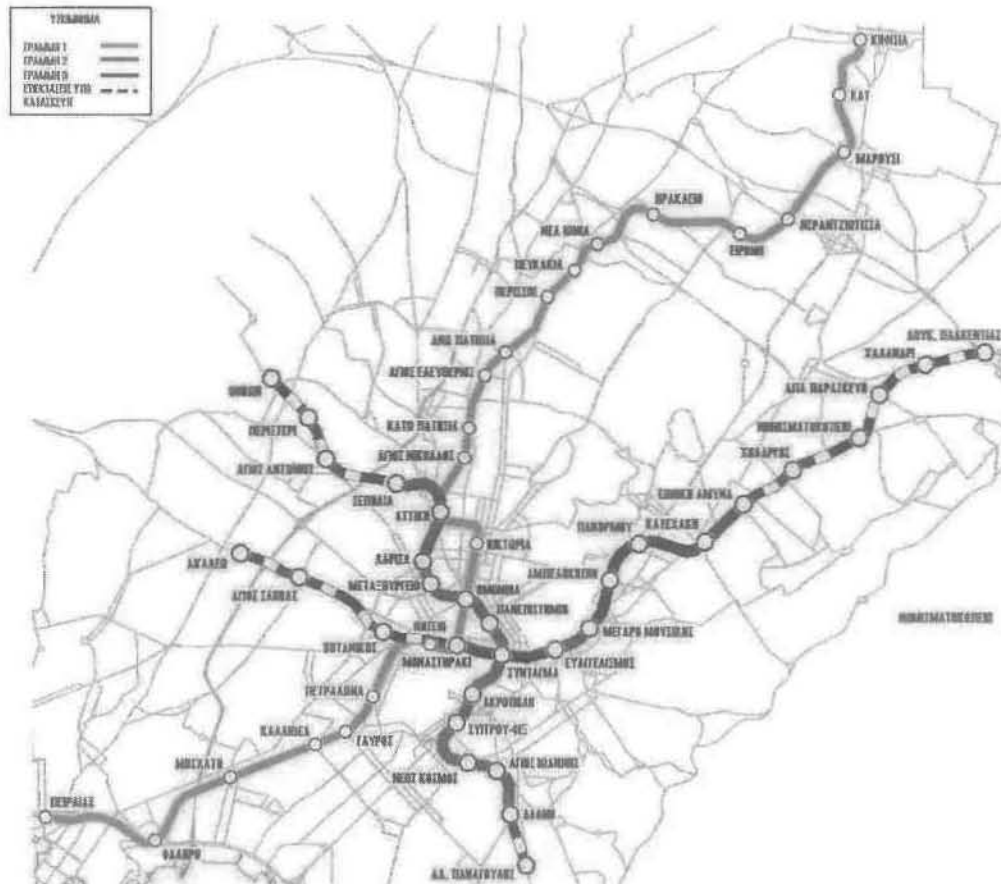
Τα πλεονεκτήματα του Μετρό είναι:

- Αποτελεί το πιο γρήγορο και αξιόπιστο μεταφορικό μέσο.
- Συμβάλλει στην εξοικονόμηση ενέργειας.
- Συμβάλλει άμεσα στην οικονομική ανάπτυξη.
- Προσέφερε μία μοναδική ευκαιρία για να αναδυθούν αρχαιολογικοί θησαυροί.
- Αναβαθμίζει την εικόνα της πόλης - η εταιρεία Αττικό Μετρό υλοποίησε ιδιαίτερα σημαντικές παρεμβάσεις ανάπλασης και διαμόρφωσης πολλών σημείων στο Δήμο της Αθήνας αλλά και σε άλλους Δήμους κατά μήκος της διαδρομής των γραμμών του.
- Συντελεί στη μείωση της κίνησης των οχημάτων - οι μετακινήσεις ελαττώθηκαν κατά 250.000 ημερησίως.
- Συνέβαλε στη μείωση των ρύπων από τα οχήματα (κατά μέσο όρο 8%) (<http://www.ametro.gr/top1gr.htm>).

Σήμερα, η λειτουργία των δύο αρχικών γραμμών του Μετρό, έχει αλλάξει τη μορφή των αστικών συγκοινωνιών βελτιώνοντας κατά πολύ την ποιότητα των μέσων μαζικής μεταφοράς. Η κατασκευή των τεσσάρων νέων επεκτάσεων που βρίσκεται σε εξέλιξη θα προσθέσει 14 επιπλέον χιλιόμετρα γραμμής και θα βελτιώσει ακόμη περισσότερο τις αστικές συγκοινωνίες. Έτσι, η Ευρύτερη Περιφέρεια Αθηνών θα διαθέτει Μετρό τριών γραμμών, μήκους 100 χιλιομέτρων, οι γραμμές του οποίου θα ξεκινούν

ακτινωτά από το εμπορικό κέντρο της πόλης προς έξι διαφορετικές κατευθύνσεις (<http://www.ametro.gr/top1gr.htm>).

Εικόνα 83 : Οι γραμμές του Μετρό



Πηγή : <http://www.ametro.gr/top1gr.htm>

Στο Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας και στο Πρόγραμμα Μέτρων κατά του Νέφους "Αττική SOS" του ΥΠΕΧΩΔΕ, προβλέπεται ως έργο πρώτης προτεραιότητας, η ανάπτυξη του προαστιακού σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο θα διασυνδέσει μεγάλους συγκοινωνιακούς κόμβους στην περιοχή της Πρωτεύουσας όπως: το λιμάνι του Πειραιά, τους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς στο κέντρο της Αθήνας, το Συγκοινωνιακό Κέντρο Αχαρνών, το νέο Αεροδρόμιο Σπάτων, καθώς και τα λιμάνια του Πειραιά, της Ραφήνας και

του Λαυρίου, σε επόμενο στάδιο (<http://www.ergose.gr>). Ο προαστιακός, στην πλήρη του ανάπτυξη, απαιτεί ένα ευρύτερο πρόγραμμα κατασκευών (π.χ μέχρι τον Πειραιά, τη Θήβα, τη Χαλκίδα, την Κόρινθο) ([http://www.ksclubs.gr/interota/odiko\\_dyktio\\_syginonies.htm](http://www.ksclubs.gr/interota/odiko_dyktio_syginonies.htm)).

#### Εικόνα 84 : Προαστιακός Σιδηρόδρομος



Πηγή: <http://www.ergose.gr>

Το τμήμα του Προαστιακού Σιδηρόδρομου, που θα συνδέει το Ελ. Βενιζέλος με την Αθήνα, θα ολοκληρωθεί το 2004 και θα μετακινεί καθημερινά 130.000 επιβάτες σε ηλεκτροκινούμενα τρένα που θα αναπτύσσουν ταχύτητες μεγαλύτερες των 120 χλμ/ώρα. Θα έχει μήκος 30 χιλιόμετρα ενώ με την έναρξη της λειτουργίας του θα κυκλοφορούν 100.000 αυτοκίνητα λιγότερα σε σύγκριση με σήμερα. Τα υπόλοιπα τμήματα του Προαστιακού είναι προγραμματισμένα να ολοκληρωθούν έως το 2010 και θα έχουν τη δυνατότητα μετακίνησης 250.000 επιβατών την ημέρα (<http://www.euro2day.gr/articles/20159/>).

Το δίκτυο του προαστιακού σιδηροδρόμου σε συνδυασμό με τα υπόλοιπα δίκτυα σταθερής τροχιάς (μετρό, τραμ) καθώς και το οδικό δίκτυο (Αττική οδός, λεωφόρος



Υμηττού κλπ) ως ενιαίο σύστημα μεταφορών δημιουργεί νέα δεδομένα οργάνωσης του χώρου στην Αττική και στους όμορους νομούς καθώς και της κίνησης μέσα σ' αυτούς (<http://www.ergose.gr>). Εκτιμάται, ότι τα αμέσως προσεχή χρόνια, το σύστημα συγκοινωνιών της Αθήνας θα έχει μεταμορφωθεί σε ένα από τα πλέον σύγχρονα της Ευρώπης. Οι κάτοικοι αναμένεται να ανταποκριθούν σ' αυτή τη ριζική αλλαγή, καταφεύγοντας ολοένα και περισσότερο στη χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς, και ειδικότερα στο εκτεταμένο δίκτυο του Μετρό, του TRAM και τις συντονισμένες γραμμές επιφανείας, δείχνοντας σαφώς την προτίμησή τους σ' αυτό. Αυτό θα αποφέρει σημαντικότερα οφέλη, όσον αφορά στην προστασία του περιβάλλοντος, συντελώντας, μεταξύ άλλων, στη μείωση της μόλυνσης της ατμόσφαιρας και στην καταπολέμηση του θορύβου (<http://www.Ametro.gr/top1gr.htm>).

#### ***Ανάπλαση στο Δέλτα Φαλήρου***

Η προοπτική που ανοίγεται στην περιοχή του Φαλήρου, ενόψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004, φαίνεται να είναι μείζονος σημασίας για ολόκληρο τον Πειραιά. Μία ολόκληρη ζώνη συνολικού μήκους 2,5 χιλιομέτρων που σήμερα όχι απλώς παραμένει αναξιοποίητη αλλά δημιουργεί εστίες μόλυνσης και άσχημης αισθητικής για τους πολίτες (η περιοχή κυριαρχείται από μπάζα και εγκαταλελειμμένα αυτοκίνητα, με εξαίρεση τα δύο ποδοσφαιρικά γήπεδα), πρόκειται να μεταμορφωθεί σε χώρο πρασίνου, αναψυχής και αθλητικών υποδομών ([http://www.portnet.gr/themata/to\\_thema/4/to\\_thema\\_tou\\_portnet2.htm](http://www.portnet.gr/themata/to_thema/4/to_thema_tou_portnet2.htm)).

Σύμφωνα με τους σχεδιασμούς του «Αθήνα 2004», η συγκεκριμένη περιοχή, είναι θέμα χρόνου να αποκτήσει ζωή και να δημιουργηθούν οι κατάλληλες συνθήκες που θα δώσουν μια νέα ώθηση στην ευρύτερη ζώνη. Οι παρεμβάσεις που θα γίνουν προβλέπεται να δημιουργήσουν περιοχές υψηλής αισθητικής και σύγχρονες εγκαταστάσεις Ολυμπιακών χρήσεων, ως προϊόν της μελέτης εφαρμογής που θα γίνει σε δύο φάσεις. Η πρώτη φάση θα ολοκληρωθεί το 2004, οπότε και θα είναι έτοιμο το μεγαλύτερο μέρος του έργου, προκειμένου να αξιοποιηθεί κατά τη διάρκεια των Αγώνων, και η δεύτερη έως το 2006, οπότε και θα λάβει την τελική του μορφή ([http://www.portnet.gr/themata/to\\_thema/4/to\\_thema\\_tou\\_portnet2.htm](http://www.portnet.gr/themata/to_thema/4/to_thema_tou_portnet2.htm)).

**Εικόνα 85:** Η Ανάπλαση στο Δέλτα Φαλήρου



**Πηγή:** [http://www.portnet.gr/themata/to\\_thema/4/to\\_thema\\_tou\\_portnet2.htm](http://www.portnet.gr/themata/to_thema/4/to_thema_tou_portnet2.htm)

Η μελέτη περιλαμβάνει την κατασκευή:

- Αθλητικών εγκαταστάσεων που θα φιλοξενήσουν διάφορα αθλήματα.
- Τεχνητής λίμνης.
- Μαρίνας για ναυταθλητισμό.
- Μικρού λιμανιού με εστιατόριο.
- Γέφυρας για πεζούς.
- Ειδικά διαμορφωμένου ενυδρείου ([http://www.portnet.gr/themata/to\\_thema/4/to\\_thema\\_tou\\_portnet2.htm](http://www.portnet.gr/themata/to_thema/4/to_thema_tou_portnet2.htm)).

Επίσης, προβλέπεται η δημιουργία ενός τεράστιου χώρου περιπάτου, στον οποίο θα κατασκευασθεί μία γέφυρα με δέντρα και μονοπάτια. Πρόκειται για ομοίωμα της περιφέρειας «Εσπλανάδα», με την οποία θα ενωθεί ο ελεύθερος χώρος όπου σήμερα στεγάζεται ακόμα ο ιππόδρομος -θα μεταφερθεί στο Μαρκόπουλο Αττικής- με την παραλία. Ολόκληρος ο χώρος λοιπόν, από το Στάδιο Ειρήνης και Φιλίας μέχρι και το Δέλτα Φαλήρου, θα αλλάξει ριζικά. Η νέα παραλιακή λεωφόρος θα μετατοπισθεί κατά 80

μέτρα προς την παραλία και θα δημιουργηθούν κανάλια με νερό θαλάσσης ([http://www.portnet.gr/themata/to\\_thema/4/to\\_thema\\_tou\\_portnet2.htm](http://www.portnet.gr/themata/to_thema/4/to_thema_tou_portnet2.htm)).

Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στην πρόσβαση των ατόμων με ειδικές ανάγκες, ενώ πρόκειται να δημιουργηθεί ένα Οικολογικό Πάρκο για τη διαφύλαξη του υδροβιότοπου της περιοχής που φιλοξενεί περισσότερα από 170 διαφορετικά είδη πτηνών. Επιπρόσθετα, αναμένεται να κατασκευασθεί ένας τεχνητός λόφος συνολικού ύψους 12 μέτρων, προκειμένου να λειτουργήσει ως συλλεκτήρας νερού που θα χρησιμοποιηθεί για τις ανάγκες του χώρου. Τέλος, ο σχεδιασμός του έργου θα περιλαμβάνει δύο ανισόπεδους κόμβους και μία σειρά από γέφυρες για πεζούς, ώστε να διευκολύνεται η διάβαση των πολιτών προς την παραλία ([http://www.portnet.gr/themata/to\\_thema/4/to\\_thema\\_tou\\_portnet2.htm](http://www.portnet.gr/themata/to_thema/4/to_thema_tou_portnet2.htm)).

### **4.3. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

#### **4.3.1. Το Πρώτο Σχέδιο**

Η πρώτη προσπάθεια για την εκπόνηση του Σχεδίου της Αθήνας έγινε από τον Έλληνα αρχιτέκτονα Στ. Κλεάνθη και το Βαυαρό E. Schaubert, μαθητές του Karl Schinkel. Το σχέδιο αυτό ακολουθούσε τις αρχές του ρομαντικού νεοκλασικισμού και είχε ως βασική ιδέα την ανάπτυξη της νέας πόλης προς το βορρά και την αποκατάσταση του κέντρου της αρχαίας πόλης, μέσω εκτεταμένων ανασκαφών, γύρω από την Ακρόπολη ([http://sfr.ee.teiath.gr/htmSELIDES/Lab\\_CAD/Athina/ath003.htm](http://sfr.ee.teiath.gr/htmSELIDES/Lab_CAD/Athina/ath003.htm)).

Η Νέα Πόλη περιελάμβανε το μισό περίπου της Παλαιάς, ενώ εκτεινόταν και προς τα δυτικά, βόρεια και ανατολικά της. Το υπόλοιπο μισό της Παλαιάς Πόλης, που οριζόταν από τις οδούς Ηφαίστου, Πανδρόσου και Αδριανού προβλεπόταν να απαλλοτριωθεί προς όφελος αρχαιολογικών ανασκαφών. Αλλά και το πρώτο μισό τμήμα της Παλαιάς Πόλης διατηρούνταν μόνον ως γεωγραφική περιοχή, και όχι ως δομημένος χώρος, αφού προβλεπόταν στο μεγαλύτερο μέρος του, να κατατμηθεί από νέες οδούς και να χωριστεί σε κανονικά οικοδομικά τετράγωνα. Το σχήμα των κυρίων αξόνων ήταν ένα ισοσκελές τρίγωνο με κορυφή την σημερινή πλατεία Ομονοίας, σκέλη τις οδούς Πειραιώς και Σταδίου, και βάση την οδό Ερμού. Στην κορυφή του τριγώνου προβλεπόταν η ανέγερση

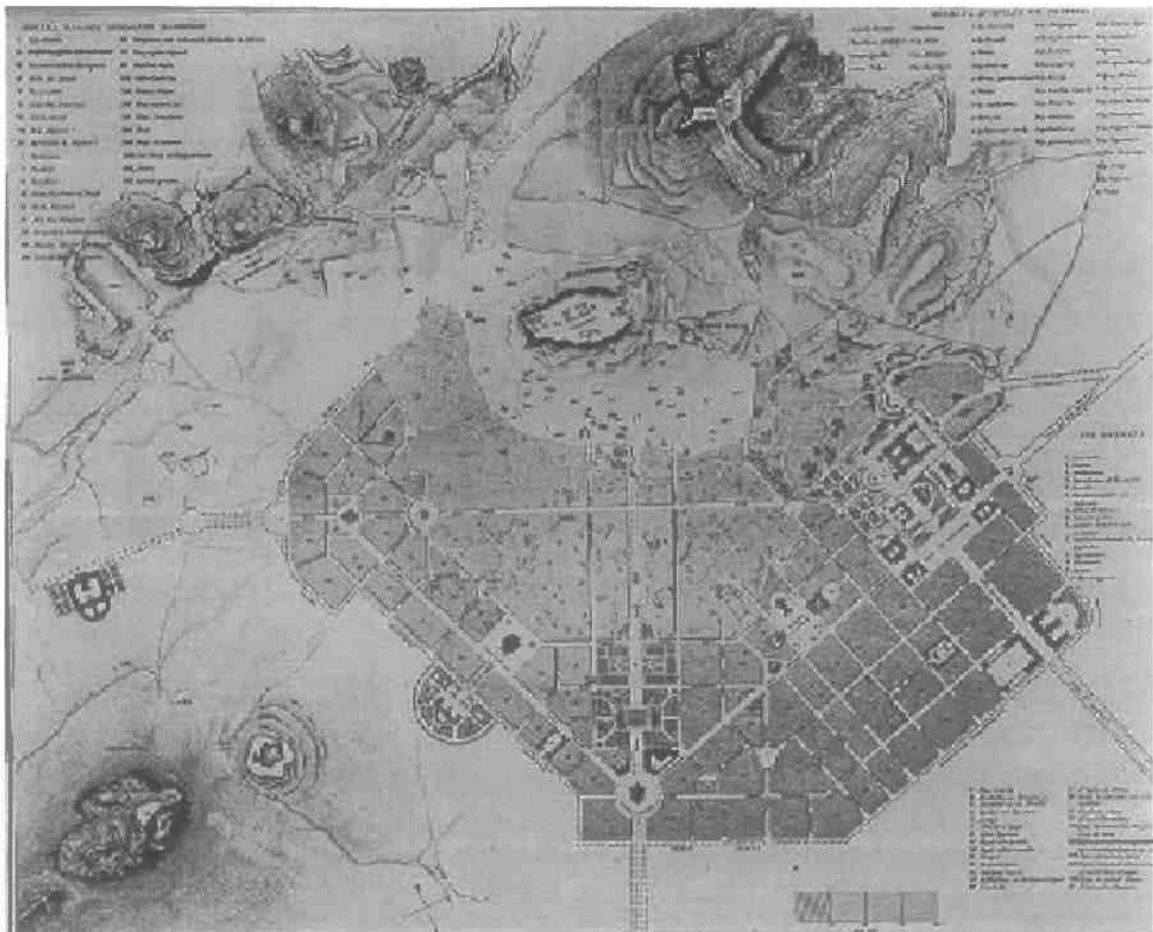
των Ανακτόρων: Η γεωμετρική κορυφή και η κορυφή της κρατικής εξουσίας σε μια συμβολική σύμπτωση (<http://www.weblab.gr/ek/AthensArchae/page173.htm>).

Το οδικό δίκτυο αναπτυσσόταν εν μέρει ακτινωτά, με κέντρα τις κυκλικές πλατείες, και εν μέρει παράλληλα και κάθετα προς τους βασικούς άξονες, πάντοτε με απόλυτη κανονικότητα. Η ευρύτερη περιοχή των Ανακτόρων περιβαλλόταν από μεγάλες λεωφόρους. Προβλέπονταν με ακρίβεια οι θέσεις όλων των δημοσίων κτιρίων και γενικότερα οι περιοχές όλων των λειτουργιών της Πόλης: Υπουργεία, Δικαστήρια, Στρατώνες, Αστυνομία, Ταχυδρομείο, Νομισματοκοπείο, Μητρόπολη, Ακαδημία, Βιβλιοθήκη, Χρηματιστήριο, Αγορές, Πάρκα, κ.τ.λ. Το σύνολο ήταν προγραμματισμένο να φιλοξενήσει όλες τις λειτουργίες μιας πρωτεύουσας και έναν πληθυσμό που προβλεπόταν να φθάσει το όριο των 40.000 κατοίκων (<http://www.weblab.gr/ek/AthensArchae/page173.htm>).

Βέβαια, μόλις χαράχθηκαν οι γραμμές του σχεδίου στο έδαφος, και έγιναν με υλικό τρόπο αντιληπτές οι εκτάσεις που θα απαλλοτριώνονταν για την ανέγερση των δημοσίων κτιρίων, τη διαμόρφωση των πάρκων και του οδικού δικτύου, καθώς και για τις αρχαιολογικές ανασκαφές, ξέσπασε κύμα διαμαρτυριών από μέρους των ιδιοκτητών, ενώ εκτοξεύθηκαν και κατηγορίες για κερδοσκοπία. Έτσι το 1834, ο Leo von Klenze παρουσίασε ένα Νέο Σχέδιο, το οποίο συμβίβαζε το όραμα μεταξύ των αρχιτεκτόνων και των ιδιωτικών συμφερόντων. Κύρια χαρακτηριστικά του ήταν η μείωση της συνολικής έκτασης της πόλης, η μερική μείωση της έκτασης του χώρου των ανασκαφών, με όριο την οδό Αδριανού, ο περιορισμός του πλάτους των δρόμων και της επιφάνειας των πλατειών, η κατάργηση των εντός της πόλης λεωφόρων, η περιστολή του φαινομένου της κατάτμησης της Παλαιάς Πόλης (αντί της χάραξης πλήθους νέων δρόμων, προτάθηκε η διευθέτηση των παλαιών δρομίσκων, με ελαφρές διαπλατύνσεις και ευθυγραμμίσεις εδώ και εκεί) και τέλος, η μεταφορά των Ανακτόρων και συνεπώς όλου του διοικητικού κέντρου βάρους της πόλης από την πλατεία Ομονοίας στα υψώματα του Κεραμεικού. Με την απλούστευση του οδικού πλέγματος αποδυναμώθηκε και η δυνατότητα της θέας προς την Ακρόπολη, στην οποία οι Κλεάνθης-Schaubert έδιναν μεγάλη σημασία (<http://www.weblab.gr/ek/AthensArchae/page173.htm>).

Σημαντική μεταβολή, επίσης, στο σχέδιο επέφερε το 1836 ο Βαυαρός Friedrich Gaertner που διάλεξε το λόφο του Αγίου Αθανασίου ως κατάλληλο χώρο για την ανέγερση των βασιλικών ανακτόρων και σχημάτισε την πλατεία Συντάγματος, ώστε να οδηγηθεί το κέντρο της πρωτεύουσας από την πλατεία Ομονοίας στην πλατεία Συντάγματος. Έτσι τα φιλόδοξα σχέδια για ανάδειξη της πρωτεύουσας σε σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη μόνο εν μέρει πραγματοποιήθηκαν (<http://www.weblab.gr/ek/AthensArchae/page173.htm>).

**Εικόνα 86:** Το Σχέδιο του Leo von Klenze



Πηγή: <http://www.weblab.gr/ek/AthensArchae/page173.htm>

Το 1860, το σχέδιο του Klenze αναπροσαρμόστηκε από μία Επιτροπή (Επιτροπή Σταυρίδη) για πληθυσμό 50.000 κατοίκων. Πέραν κάποιων τροποποιήσεων, το σχέδιο αυτό διαμόρφωσε τον πυρήνα της πόλης και σ' αυτό οφείλεται κυρίως η μορφή που έχει το

κέντρο της σύγχρονης Αθήνας ([http://sfr.ee.teiath.gr/htmlSELIDES/Lab\\_CAD/Athina/ath003.htm](http://sfr.ee.teiath.gr/htmlSELIDES/Lab_CAD/Athina/ath003.htm)).

#### 4.3.2. Ο Σχεδιασμός σήμερα

Το ελληνικό κυβερνητικό σύστημα έχει συγκεντρωτικό χαρακτήρα, όποτε οι πολιτικές καθορίζονται κυρίως από τα υπουργεία. Έτσι, το υπουργείο που είναι υπεύθυνο για τη διαμόρφωση, έγκριση και εφαρμογή των αστικών σχεδίων, τη διαχείριση και διοίκηση του συστήματος οικιστικού ελέγχου και την υποβολή προτάσεων, που αφορούν στη σχετική νομοθεσία, είναι το Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων (Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε) (European Commission, 2000).

Αξίζει να σημειωθεί ότι το σύστημα χωρικού σχεδιασμού χαρακτηρίζεται από «αναρχία», δηλαδή το κράτος δεν παρέχει βεβαιότητα στους πολίτες όσον αφορά στην εφαρμογή των σχεδίων, ενώ παρατηρείται ασάφεια σε ορισμένες ρυθμίσεις. Ταυτόχρονα, απαιτείται μεγαλύτερη ευελιξία στην εφαρμογή των σχεδίων δεδομένων των γραφειοκρατικών διαδικασιών που ισχύουν σήμερα. Αυτό σημαίνει ότι προκειμένου να επιτευχθεί πειθαρχημένη ευελιξία στο σχεδιασμό, πρέπει να προηγηθεί μία δύσκολη περίοδος εκσυγχρονισμού του συστήματος (European Commission, 2000).

Το θεσμικό πλαίσιο του χωρικού σχεδιασμού στρατηγικού χαρακτήρα ή αλλιώς της χωροταξίας μεγάλης κλίμακας, προσδιορίστηκε για πρώτη φορά, στην Ελλάδα, με το Νόμο 360/76, ο οποίος ουσιαστικά παρέμεινε ανενεργός. Στα τέλη της δεκαετίας του '90, με το Νόμο 2742/1999 εισάγεται ένα νέο σύστημα στρατηγικών χωροταξικών σχεδίων, παρόμοιο με αυτό του Ν. 360/76. Τα Σχέδια που προβλέπει ο νέος νόμος είναι: ένα γενικό πλαίσιο εθνικής εμβέλειας, το οποίο δεν έχει εφαρμοστεί, περιφερειακά πλαίσια (13, ένα για κάθε περιφέρεια) και ειδικά πλαίσια, που καλύπτουν είτε το λεπτομερέστερο σχεδιασμό ορισμένων τομέων σε εθνική κλίμακα, είτε το σχεδιασμό ορισμένων κατηγοριών ή ζωνών (Οικονόμου Δ., 2002).

Στον τομέα της πολεοδομίας, το πρώτο ολοκληρωμένο θεσμικό πλαίσιο που καθόρισε τις διαδικασίες για το σχεδιασμό των ελληνικών πόλεων, ήταν το ν.δ/γμα του 1923 «Περί Σχεδίων Πόλεων, Κωμών και Συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών». Σήμερα, το σύστημα πολεοδομικού σχεδιασμού καθορίζεται από τα εξής σχέδια:

Το Ρυθμιστικό Σχέδιο (ΡΣ), το οποίο ισχύει για τις ευρύτερες μητροπολιτικές περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, το Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο (ΓΠΣ) και το Σχέδιο Οικιστικής Οργάνωσης Ανοιχτής Πόλης (ΣΧΟΟΑΠ), τα οποία εκπονούνται σε επίπεδο δήμου, το Σχέδιο Ανάπτυξης Περιοχών Δεύτερης Κατοικίας (ΣΧΑΠ), οι διάφοροι τύποι Πολεοδομικών Μελετών και οι Πράξεις Εφαρμογής (Οικονόμου Δ., 2001).

Ο χωροταξικός νόμος 2742/1999 εγκαθιδρύει ιεραρχική σχέση μεταξύ χωροταξικών πλαισίων και ΡΣ. Η «προς τα κάτω», δηλαδή προς τα πολεοδομικά σχέδια διασύνδεση προσδιορίζεται επίσης, ως εναρμονισμός των τελευταίων προς τα ΡΣ. Συγκεκριμένα, τα πολεοδομικά σχέδια εξειδικεύουν, διευκρινίζουν και τροποποιούν τα ΡΣ. Ωστόσο, παρά το ότι σε ορισμένες περιπτώσεις η παραπάνω διατύπωση έχει ερμηνευτεί με αυστηρό τρόπο, πολλά θέματα παραμένουν ασαφή (Οικονόμου Δ., 2001).

Για τη Μητροπολιτική Περιφέρεια της Αθήνας έχει συνταχθεί τόσο Περιφερειακό Πλαίσιο, όσο και Ρυθμιστικό Σχέδιο, τα οποία όμως επικαλύπτονται, εφόσον αναφέρονται στην ίδια περιοχή, οπότε και ένα από τα δύο θεωρείται ότι είναι περιττό. Οι στόχοι του Ρυθμιστικού Σχεδίου στη λεπτομερέστερη κλίμακα φυσικού σχεδιασμού υλοποιούνται με τα Γενικά Πολεοδομικά Σχέδια που εγκρίνονται για κάθε δήμο, τις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου που αφορούν στο σύνολο της εκτός σχεδίου περιαστικής ενδοχώρας του Πολεοδομικού Συγκροτήματος, τις Πολεοδομικές Μελέτες Επέκτασης και Αναθεώρησης των εγκεκριμένων σχεδίων και τα ειδικά σχέδια ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας που αποτελούν προγράμματα αναπλάσεων δομικού χαρακτήρα (<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130303.html>).

Στην παρούσα φάση, θα αναφερθούμε στο Ρυθμιστικό Σχέδιο, λόγω του ότι αποτελεί ενιαίο σχέδιο, που καλύπτει όλη τη μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας, ενώ δεν θα γίνει περαιτέρω αναφορά στα ΓΠΣ, εφόσον, όπως προαναφέρθηκε, συντάσσονται σε επίπεδο δήμου, και δεν παρέχουν μια πλήρη εικόνα για το πώς η πόλη βλέπει το μέλλον της. Έτσι, το ΡΣΑ του 1983, το οποίο είναι υπό αναθεώρηση, εκπονήθηκε στη συνέχεια τριών άλλων παρεμφερών σχεδίων που συντάχθηκαν σε προηγούμενες δεκαετίες και αφορούσαν και αυτά την περιφέρεια της Πρωτεύουσας, με κάποιες διαφοροποιήσεις ως προς τα όριά της. Συγκεκριμένα, στη δεκαετία του '60, η αρμόδια Υπηρεσία του τότε Υπουργείου Δημοσίων Έργων εκπόνησε ένα πρώτο Ρυθμιστικό Σχέδιο, μία μελέτη αρκετά

προωθημένη, από άποψη αναλυτικών στοιχείων και ιδεών, που πάντως δεν εγκρίθηκε, ούτε θεσμοθετήθηκε και φυσικά δεν υλοποιήθηκε. Στις αρχές της δεκαετίας του '70 συντάχθηκε ένα δεύτερο Σχέδιο, από το γραφείο Κ. Δοξιάδη, το οποίο χαρακτηρίστηκε «χωροταξικό» και είχε ως χώρο αναφοράς ολόκληρη την Αττική. Το Σχέδιο αυτό θεωρήθηκε εξεζητημένο ως προς τις μεθόδους, ενώ μεγάλο μέρος των προτάσεων χαρακτηρίστηκαν ουτοπικές. Στη συνέχεια, το 1979, συντάχθηκε το τρίτο Σχέδιο με τίτλο «Σχέδιο Πλαίσιο – Πρωτεύουσα 2000», το οποίο επίσης δεν προωθήθηκε σε ουσιαστική θεσμοθέτηση και δεν εφαρμόστηκε (Αραβαντινός Α., 1997).

Έτσι, ολοκληρωμένος σχεδιασμός για την Πόλη θεσμοθετείται για πρώτη φορά με το Νόμο 1515/85 για το «Ρυθμιστικό Σχέδιο και το Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος της Ευρύτερης Περιοχής της Αθήνας», με τον οποίο θεσμοθετήθηκε το καθοδηγητικό πλαίσιο με στόχους πολιτικής, κατευθύνσεις και μέτρα, για την ανάπτυξη της Αττικής και ιδρύθηκε ο Οργανισμός Αθήνας, ως φορέας αρμόδιος για την εξειδίκευση και το συντονισμό της υλοποίησης του ρυθμιστικού σχεδίου. Το εν λόγω Σχέδιο έχει υποστεί δύο τροποποιήσεις με τους Νόμους 1955/1991 και 2052/1992, οι οποίες όμως ουσιαστικά δεν επηρεάζουν το βασικό κατευθυντήριο πλαίσιο των έργων και αναπλάσεων που πραγματοποιούνται ή μελετούνται στην περιοχή της Πρωτεύουσας (<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130303.html>).

Σύμφωνα, λοιπόν, με το Νόμο 1515/85 «Το Ρυθμιστικό Σχέδιο ειδικά της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (ΡΣΑ) είναι το σύνολο των στόχων, των κατευθύνσεων, των προγραμμάτων και των μέτρων που προβλέπονται από το νόμο ως αναγκαία για τη χωροταξική και πολεοδομική οργάνωσή της στα πλαίσια των πενταετών προγραμμάτων οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Ευρύτερη περιοχή Αθήνας για την εφαρμογή του νόμου αυτού είναι η περιοχή του νομού Αττικής και η Μακρόνησος εκτός από τα Κύθηρα» (<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130305.html>).

Επίσης, το Ρυθμιστικό Σχέδιο Αθήνας αποβλέπει «στο σχεδιασμό και προγραμματισμό της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας μέσα στα πλαίσια της εθνικής χωροταξικής πολιτικής, στη χωροταξική δομή και οργάνωσή της σε επίπεδο περιφέρειας, στη χωροταξική διάρθρωση των τομέων παραγωγής, του συστήματος μεταφορών, της λοιπής τεχνικής υποδομής και του κοινωνικού εξοπλισμού καθώς και στην πολιτική γης και κατοικίας, στη λήψη μέτρων

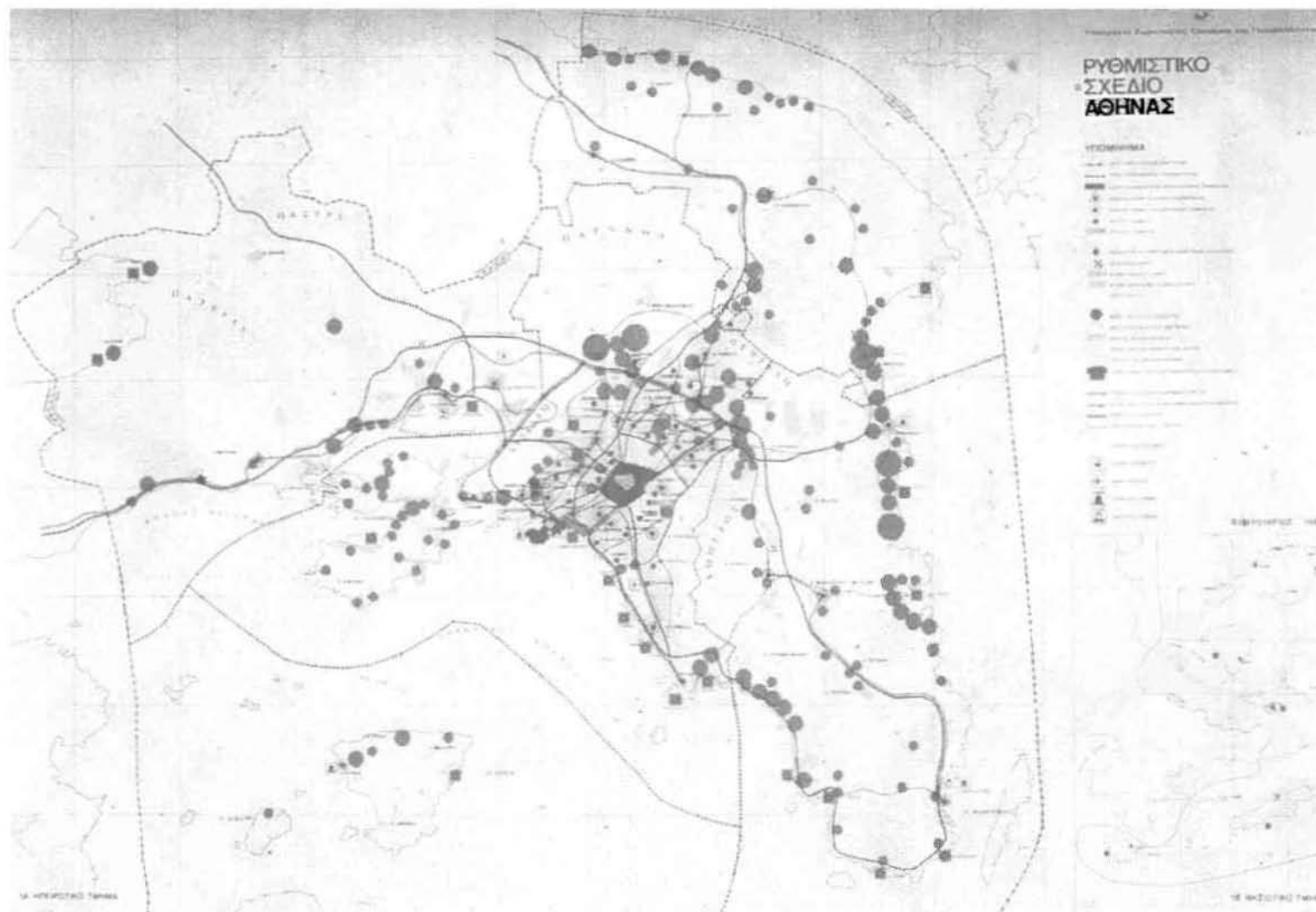


και στο σχεδιασμό για τη χωροταξική και τη νέα πολεοδομική δομή της πρωτεύουσας καθώς και στο σχεδιασμό περιοχών ή ζωνών ειδικού ενδιαφέροντος ή ειδικών προβλημάτων, στη λήψη μέτρων, όρων και χειρισμών για την εξασφάλιση της προστασίας του περιβάλλοντος, στο συντονισμό των προγραμμάτων και των μελετών που έχουν σχέση με το ΡΣΑ και που εκπονούνται από όλους τους άλλους φορείς, προκειμένου να εξασφαλίζεται η εφαρμογή τους κατά τις διατάξεις του παρόντος και στον καθορισμό των απαιτούμενων για την εφαρμογή τους παρεμβάσεων, των προτεραιοτήτων πραγματοποίησης και χρηματοδότησης καθώς και των θεσμικών, οικονομικών και διοικητικών μέτρων που πρέπει να ληφθούν». Το Πρόγραμμα Προστασίας Περιβάλλοντος, ειδικότερα, περιλαμβάνει τα μέτρα και τις κατευθύνσεις για την αναβάθμιση και προστασία του φυσικού και ανθρωπογενούς περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας (<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130305.html>).

Οι τομείς για τους οποίους το ΡΣΑ διατυπώνει στόχους, κατευθύνσεις, μέτρα και παρεμβάσεις είναι: η προστασία του περιβάλλοντος, η χωροταξική και η πολεοδομική οργάνωση και οι γενικότεροι στόχοι που καθορίζονται για την ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, στα πλαίσια του ΡΣΑ είναι οι εξής:

- Ανάδειξη της ιστορικής φυσιογνωμίας της Πόλης και αναβάθμιση της κεντρικής περιοχής της.
- Βελτίωση της ποιότητας ζωής για όλους τους κατοίκους της και προστασία του φυσικού περιβάλλοντος.
- Εξισορρόπηση των κοινωνικών ανισοτήτων από περιοχή σε περιοχή της Πρωτεύουσας.
- Διεύρυνση των επιλογών κατοικίας και εργασίας, αναψυχής και ψυχαγωγίας σε κάθε περιοχή της Πρωτεύουσας.
- Ποιοτική αναβάθμιση κάθε γειτονιάς και προστασία των περιοχών κατοικίας από οχληρές λειτουργίες και χρήσεις (Αραβαντινός Α., 1997).

**Εικόνα 87 :** Ρυθμιστικό Σχέδιο ευρύτερης περιοχής Αθήνας



Πηγή : Αραβαντινός, 1997

Ακόμα, οι ειδικότεροι στόχοι που καθορίζονται για την εξέλιξη της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας σε σχέση με το εθνικό επίπεδο είναι:

- Σταθεροποίηση του πληθυσμού με απώτερη προοπτική τη μείωσή του.
- Ανάσχεση της διόγκωσης των οικονομικών δραστηριοτήτων με λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για αναπροσανατολισμό των δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων στην περιφέρεια της Χώρας κατά προτεραιότητα.
- Ανάδειξη της περιοχής ως εθνικού κέντρου επιτελικών λειτουργιών (Αραβαντινός Α., 1997).

Οι ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις που καθορίζονται για την εξέλιξη της ίδιας της περιοχής της Αθήνας είναι:

- Η ανάδειξη και προστασία των ιστορικών στοιχείων, του αττικού τοπίου, των ορεινών όγκων και των ακτών.
- Η μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος.
- Η βελτίωση του περιβάλλοντος και της ποιότητας ζωής μέσω της βελτίωσης της λειτουργίας της πόλης.
- Η οικονομική ανασυγκρότηση με ενίσχυση του πρωτογενούς τομέα, εκσυγχρονισμό των μεταποιητικών δραστηριοτήτων και του τριτογενούς τομέα.
- Η άμβλυση των ανισοτήτων στην κατανομή του κοινωνικού εξοπλισμού.
- Ο σχεδιασμός και προγραμματισμός της πολεοδομικής και οικιστικής ανάπτυξης με εφαρμογή κοινωνικής πολιτικής κατοικίας και γης και επεκτάσεις του σχεδίου πόλεως.
- Η διαφύλαξη της πρωτεύουσας από θεομηνίες (<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130305.html>).

Επίσης, καθορίζονται ειδικότεροι στόχοι και κατευθύνσεις για την χωροταξική οργάνωση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας και την νέα πολεοδομική δομή της:

- Η θεώρηση της ευρύτερης περιοχής της Αθήνας, ως αυτοτελούς χωροταξικής ενότητας της Χώρας, που μπορεί να υποδιαιρείται σε χωροταξικές υποενότητες έτσι ώστε να επιτυγχάνεται: αξιοποίηση των παραγωγικών δυνατοτήτων κάθε υποενότητας με βάση τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα και ειδικότερα πλήρη αξιοποίηση των ιδιαίτερων δυνατοτήτων του ανθρώπινου δυναμικού της, των

φυσικών και των πλουτοπαραγωγικών της πόρων, καθώς και ισόρροπη κατανομή των κεντρικών λειτουργιών.

- Η ανασυγκρότηση του αστικού ιστού με την ανασχεση της εξάπλωσης και την εξυγίανση της πόλης, τη δημιουργία πολυκεντρικής δομής, τον έλεγχο χρήσεων γης καθώς και των πυκνοτήτων, την ανασυγκρότηση της γειτονιάς καθώς και την αναβάθμιση και αποσυμφόρηση της κεντρικής περιοχής της Αθήνας και τον Πειραιά με έμφαση στη διατήρηση και ανάδειξη του ιστορικού τους χαρακτήρα.
- Η ανακατανομή βασικών χρήσεων και λειτουργιών.
- Η βελτίωση και οργάνωση ενιαίου συστήματος μεταφορών με λειτουργική διασύνδεση όλων των μέσων μεταφοράς.
- Ο προγραμματισμός ποιοτικών παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας (<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130305.html>).

#### **4.4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

Από τα παραπάνω διαπιστώνουμε ότι όλα τα έργα που πραγματοποιήθηκαν στα πλαίσια των κινημάτων – θεωριών αφορούν στην κατασκευή κτιρίων, ενώ δεν έχουμε κανένα παράδειγμα ανάπλασης. Αντίθετα στη σημερινή εποχή παρατηρούμε ότι διενεργούνται σημαντικές αναπλάσεις, οι οποίες περιλαμβάνουν την αναδιαμόρφωση μεγάλων τμημάτων της πόλης, όπως η ανάπλαση στο Δέλτα Φαλήρου και η Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων. Βέβαια, οι σύγχρονες μεγάλες παρεμβάσεις της Αθήνας, γίνονται με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και εκτιμάται ότι θα συμβάλλουν στην ώθηση της ανάπτυξής της. Συγκεκριμένα, λόγω του ότι θα διαθέτει πλέον όλες τις απαραίτητες υποδομές, ίσως κατορθώσει να περάσει στο επόμενο στάδιο, που θα της δώσει τη δυνατότητα για την απόκτηση ενός οράματος, αντίστοιχου με αυτό των μητροπολιτικών περιοχών της Ευρώπης.

# ΜΕΡΟΣ 3ο

## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Έχοντας εξετάσει διαχρονικά τα κινήματα - θεωρίες που επηρέασαν τις περιοχές μελέτης, καθώς και τις μεγάλες αστικές παρεμβάσεις και τα συστήματα σχεδιασμού στη σημερινή εποχή, θα προσπαθήσουμε να εξάγουμε κάποια συμπεράσματα σχετικά με τις προτεραιότητες που δίνει η καθεμία για το μέλλον της. Συγκεκριμένα, θα προσπαθήσουμε μέσα από τα αντιπροσωπευτικά παραδείγματα στην εποχή του κάθε κινήματος, να προσδιορίσουμε τις τάσεις εξέλιξης κάθε πόλης. Στη συνέχεια, θα επιχειρήσουμε την κατηγοριοποίηση των σημαντικότερων σύγχρονων παρεμβάσεων, προκειμένου να προκύψει ο χαρακτήρας των έργων και το πεδίο, στο οποίο επενδύει η πόλη σε μεγαλύτερο βαθμό. Έτσι, ο διαχωρισμός των έργων σε λειτουργικά και συμβολικά διακρίνει το χαρακτήρα τους, ενώ η κατηγοριοποίησή τους σε έργα που έχουν σαν στόχο την ανάδειξη την οικονομικής ισχύος, της πολιτισμικής ταυτότητας, της κρατικής ισχύος (διοίκηση), την προώθηση της τεχνολογίας και τη βελτίωση των συγκοινωνιών, δείχνει τους τομείς, στους οποίους οι πόλεις δίνουν μεγαλύτερη βαρύτητα. Έπειτα, μέσα από τη συσχέτιση όλων των παραπάνω με τους στόχους που θέτει η κάθε μία στον τομέα του σχεδιασμού, θα προκύψει μια ολοκληρωμένη εικόνα για την χάραξη της μελλοντικής τους πορείας.

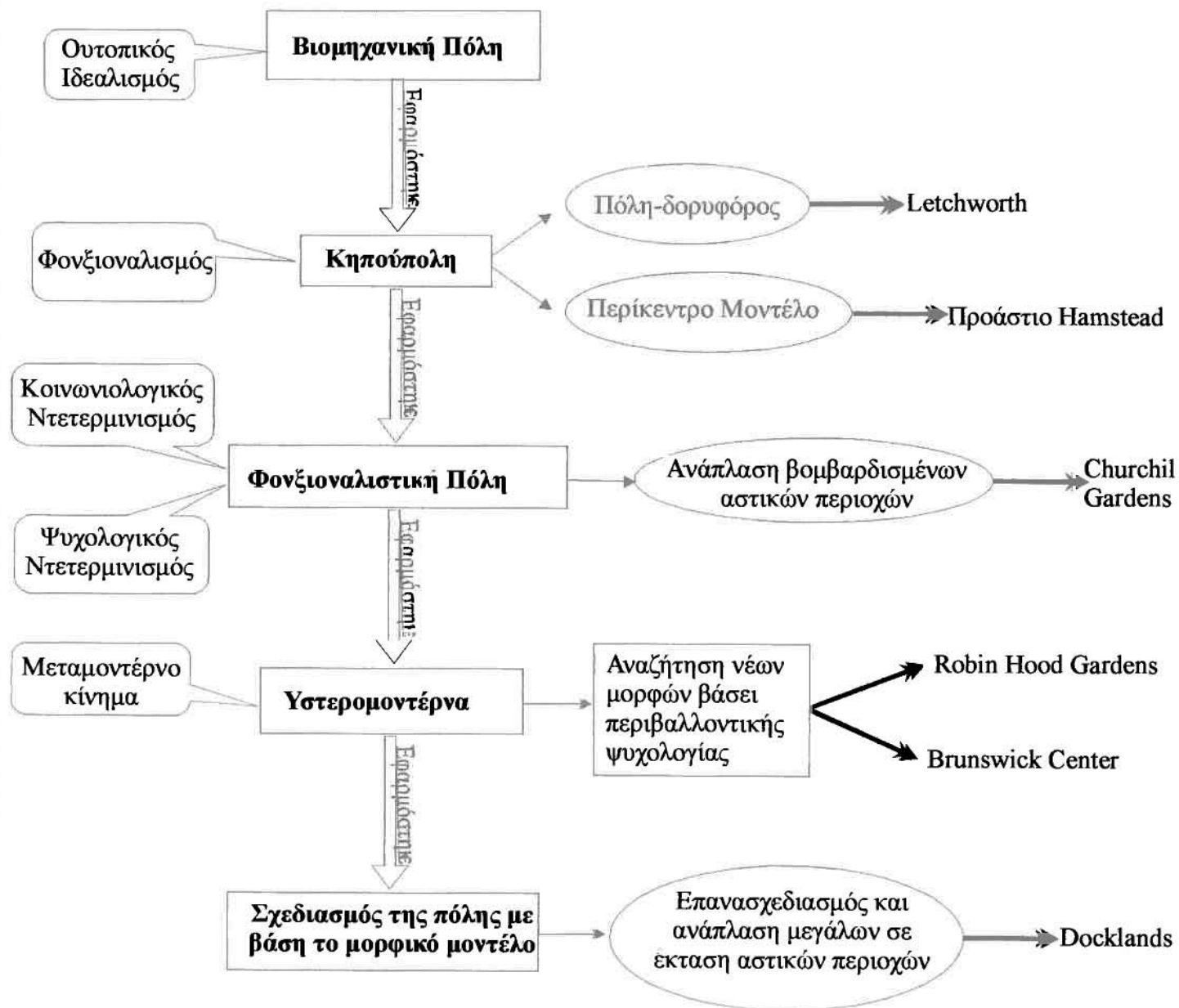
Τέλος, μέσα από τη σύγκριση των τάσεων που προκύπτουν για το Λονδίνο, το Παρίσι και το Βερολίνο, θα επιδιώξουμε να βρούμε το όραμα των μητροπολιτικών περιοχών της δυτικής Ευρώπης, ενώ ταυτόχρονα, θα εξετάσουμε αν οι φιλοδοξίες της Αθήνας μπορούν να συμβαδίσουν με αυτές των υπόλοιπων περιοχών.

## **1. ΛΟΝΔΙΝΟ**

### **1.1. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΤΑΣΕΩΝ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΙΝΗΜΑΤΑ**

Στην παράγραφο 1.13. παρουσιάστηκαν διαγραμματικά οι ιδέες περί μελλοντικής πόλης, όπως εκφράστηκαν μέσα από τα κινήματα και τις θεωρίες σε κάθε εποχή από το 19<sup>ο</sup> αιώνα μέχρι σήμερα. Έτσι, παρακάτω παρατίθεται αντίστοιχο διάγραμμα για το Λονδίνο.

**Διάγραμμα 3:** Η εξέλιξη των Ιδεών περί Μελλοντικής Πόλης στο Λονδίνο μέσα από Παραδείγματα του Παρελθόντος



Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Η λογική του διαγράμματος έχει ως εξής: Αριστερά φαίνονται οι έννοιες και τα κινήματα που επηρέασαν την πόλη σε κάθε εποχή, στο κέντρο βρίσκονται οι «τύποι των πόλεων» που επικράτησαν και δεξιά, αντιπροσωπευτικά παραδείγματα εφαρμογής τους. Για παράδειγμα, το κίνημα του Ουτοπικού Ιδεαλισμού εισήλθε σαν ιδέα κατά την περίοδο της Βιομηχανικής Πόλης, με αποτέλεσμα την επικράτηση του μοντέλου της Κηπούπολης, το οποίο, στην περίπτωση του Λονδίνου πήρε μορφή με τη δημιουργία του προαστίου Hamstead και της πόλης-δορυφόρου Letchworth. Η ίδια ακριβώς πορεία ακολουθείται και στο υπόλοιπο διάγραμμα.

Παρατηρούμε, λοιπόν, ότι όλα τα παραδείγματα αφορούν σε αναπλάσεις και στη δημιουργία συνοικιών, με στόχο την ανοικοδόμηση κατεστραμμένων ή υποβαθμισμένων αστικών περιοχών και έχουν επομένως λειτουργικό χαρακτήρα. Εξαιρεση αποτελεί το προάστιο Hamstead, το οποίο είναι περισσότερο συμβολικό, διότι χαρακτηρίζεται ως «αριστούργημα και καλλιτεχνικός θρίαμβος» με την πλατεία του να θεωρείται η καλύτερη του 20<sup>ου</sup> αιώνα στην περιοχή. Αξίζει να σημειωθεί, ότι σε όλες αυτές τις παρεμβάσεις δημιουργούνται και αναβαθμίζονται μεγάλες περιοχές κατοικίας, ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων, ενώ επιδιώκεται η αναζωογόνηση και η οικονομική ενίσχυση αυτών των περιοχών. Βέβαια, μέχρι τη δεκαετία του '60 (τέλος Φονξιοναλισμού) βλέπουμε ότι δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα στο σχεδιασμό της κατοικίας, ενώ από κει και πέρα παρατηρείται μία σταδιακά αυξανόμενη έμφαση στον τομέα της οικονομίας.

## **1.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ**

Λαμβάνοντας υπόψη τα σημαντικότερα έργα που πραγματοποιήθηκαν στο Λονδίνο τις τελευταίες δεκαετίες (ενότητα 1.2.2. του 2<sup>ου</sup> Μέρους) καθώς και το διαχωρισμό που αναφέρθηκε παραπάνω, προκύπτει ο παρακάτω πίνακας:



**Πίνακας 2:** Κατηγοριοποίηση των μεγάλων έργων του Λονδίνου

Έργα	Χαρακτήρας		Στόχος				
	Λειτουργικός	Συμβολικός	Οικονομία	Πολιτισμός	Τεχνολογία	Συγκοινωνίες	Διοίκηση
<b>Docklands</b>	✓		✓				
<b>British Library</b>		✓		✓			
<b>Millennium Experience</b>		✓		✓			
<b>British Museum Great Court</b>		✓		✓			
<b>Millennium Bridge</b>		✓		✓			
<b>Hungerford Bridge</b>	✓			✓			
<b>Mile End Park</b>		✓		✓	✓		
<b>Tate Modern</b>		✓		✓			
<b>City Hall</b>		✓					✓

Πηγή : Ιδία Επεξεργασία

Όπως φαίνεται από τον πίνακα, η ανάπλαση που πραγματοποιήθηκε στα Docklands έχει λειτουργικό χαρακτήρα και στοχεύει σε μεγαλύτερο βαθμό στην οικονομική ενίσχυση της περιοχής, εφόσον πρόκειται για παρεμβάσεις οι οποίες πραγματοποιήθηκαν σε μία εγκαταλελειμμένη και υποβαθμισμένη περιοχή, με σκοπό την αναζωογόνησή και την οικονομική της ανόρθωση, μέσω της εκμετάλλευσης και αξιοποίησης του υδάτινου στοιχείου και των ήδη υπαρχουσών εγκαταστάσεων.

Επίσης, το British Museum Great Court, το Tate Modern και το British Library έχουν συμβολικό χαρακτήρα και στοχεύουν στην ανάδειξη της πολιτιστικής ταυτότητας του Λονδίνου. Αξίζει να σημειωθεί ότι το πρώτο συμβολίζει τη δυνατότητα συνύπαρξης παραδοσιακών και καινοτόμων χαρακτηριστικών, γεγονός που γίνεται αντιληπτό και από τη φήμη που έδωσε η νέα αυτή κατασκευή στο Βρετανικό Μουσείο. Από την άλλη πλευρά, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι αποτελεί ένα είδος «πύλης», η οποία δίνει τη δυνατότητα στους επισκέπτες να εισέρχονται στις συλλογές του μουσείου από διάφορες εισόδους, διαθέτοντας ταυτόχρονα όλες τις απαραίτητες πληροφορίες σχετικά με το εκθεσιακό υλικό. Το Tate Modern συμβολίζει την προσπάθεια ενσωμάτωσης των νέων τεχνολογιών σε προϋπάρχοντα παραδοσιακά κτίρια, αφού επιτυγχάνει την ανάδειξη της δύναμης και της ενέργειας του αρχικού οικοδομήματος μέσα από την ανακαίνιση του κτιρίου με τέτοιο τρόπο ώστε να προκαλεί έντονα συναισθήματα στους επισκέπτες. Ακόμα, το British Library συμβολίζει τη σημασία της διατήρησης της γνώσης των ανθρώπινων γενεών, ούτως ώστε να επιτυγχάνεται η όσο το δυνατό μεγαλύτερη εξέλιξη της κοινωνίας, με τη χρησιμοποίηση των ήδη κεκτημένων γνώσεων. Εξάλλου, η βιβλιοθήκη περιλαμβάνει μοναδικές συλλογές από όλο τον κόσμο, οι οποίες αποτελούν θησαυρούς και η διαφύλαξη των οποίων έχει μείζουσα σημασία για τη διατήρηση της ιστορίας του ανθρώπινου είδους.

Ακόμα, το Millennium Experience και το City Hall είναι κτίρια με συμβολικό, κατά κύριο λόγο, χαρακτήρα, ενώ κατασκευάστηκαν προκειμένου το μεν πρώτο να αναδείξει τον πολιτισμό, αφού πρόκειται για εκθεσιακό κέντρο υψηλής τεχνολογίας, το δε δεύτερο να χρησιμοποιηθεί για τη στέγαση διοικητικών υπηρεσιών. Έτσι, η κατασκευή του Millennium Experience στο Γκρήνουιτς συμβολίζει την αλλαγή της χιλιετίας, σε αντιστοιχία με την περιοχή χωροθέτησής του που εκφράζει το διαχωρισμό του δυτικού από το ανατολικό ημισφαίριο. Επιπλέον, θα μπορούσαμε να

πούμε ότι τόσο μέσω της κατασκευής, όσο και μέσω του περιεχομένου της έκθεσης, διαφαίνεται η επιθυμία της πόλης για τεχνολογική πρόοδο. Από την άλλη πλευρά, το City Hall, μέσω της χρησιμοποίησης του γυαλιού, ως κυρίαρχου υλικού κατασκευής, συμβολίζει τη διαφάνεια στον τρόπο λήψης αποφάσεων και την εμπιστοσύνη που εμπνέει το αγγλικό κράτος στους πολίτες του, ενώ το σχήμα του κτιρίου εκφράζει την τεχνολογική ισχύ μιας παγκόσμιας μητρόπολης, η οποία δεν αρκείται σε συμβατικότητες, αλλά θέλει να βρίσκεται πάντα ένα βήμα μπροστά.

Επιπρόσθετα, η Hungerford Bridge, η Millennium Bridge και το Mile End Park μέσω της δυνατότητας αναψυχής που προσφέρουν, προσπαθούν να προωθήσουν τον πολιτισμό της πόλης, ενώ ο βασικός χαρακτήρας των έργων είναι λειτουργικός για το πρώτο και συμβολικός για τα επόμενα δύο. Έτσι η λειτουργικότητα της Hungerford Bridge έγκειται στο γεγονός ότι ήταν επιτακτική η ανάγκη κατασκευής μιας πεζογέφυρας, που θα ένωνε την περιοχή South Bank με την περιοχή Waterloo, ώστε να επιτευχθεί κατά βάση η τουριστική και πολιτιστική ανάπτυξή της. Η δημιουργία της Millennium Bridge έχει συμβολικό χαρακτήρα διότι πρόκειται για την πρώτη πεζογέφυρα που έχει διασχίσει τον Τάμεση και έχει σαν στόχο τη συμβολική σύνδεση μεταξύ του Λονδίνου και του Southwark. Τέλος, το Mile End Park σχεδιάστηκε ώστε να αποτελέσει πρότυπο για το μελλοντικό αστικό σχεδιασμό πάρκων, επιδιώκοντας τη μέγιστη δυνατή εξοικονόμηση ενέργειας και προωθώντας παράλληλα με την αναψυχή, τις τέχνες και την οικολογία.

Συμπερασματικά, προκύπτει ότι η πλειοψηφία των αστικών παρεμβάσεων στο Λονδίνο έχει συμβολικό χαρακτήρα, το οποίο σημαίνει ότι η πόλη ενδιαφέρεται να προβάλλει τις δυνατότητές της, μέσω της έμφασης που δίνει στην εικόνα της. Επίσης, είναι φανερό η προσπάθεια για τη διατήρηση της πολιτιστικής της ταυτότητας, με την ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών.

### **1.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

Εξετάζοντας τις βασικές προτεραιότητες των τελευταίων σχεδίων που συντάχθηκαν για την περιοχή του Μείζονος Λονδίνου διαπιστώνουμε ότι ως κύριος στόχος τίθεται η επίτευξη μιας ισχυρής οικονομίας. Έτσι, η «Συμβουλή με τις Κατευθύνσεις Στρατηγικού Σχεδιασμού για το Λονδίνο», του 1994, έχει ως όραμα την ισχυρή οικονομία, την καλή ποιότητα ζωής, το βιώσιμο μέλλον και τις ευκαιρίες

για όλους. Βασικό μέλημα λοιπόν της πρωτεύουσας είναι η παγκόσμια αναγνώριση της ως μητροπολιτικό κέντρο με ισχυρά ανταγωνιστική οικονομία, χωρίς όμως να παραβλέπει την αξία της κοινωνικής ευημερίας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Ακόμα, μέσα από το Draft London Plan, του 2002 διαφαίνεται ότι η πόλη εξακολουθεί να επικεντρώνεται στην ανάπτυξη μιας ισχυρής μακροχρόνιας και διαφοροποιημένης οικονομίας, δίνοντας ταυτόχρονα βαρύτητα στη βελτίωση τόσο του τρόπου ζωής των κατοίκων, όσο και του περιβάλλοντος. Τέλος, οι ίδιοι ακριβώς στόχοι και προτεραιότητες τίθενται και στο Ενιαίο Αναπτυξιακό Σχέδιο του City of London, του 2002. Είναι λοιπόν φανερό, ότι ο σχεδιασμός προωθεί την ισόρροπη και υγιή ανάπτυξη της πόλης, δίνοντας όμως έμφαση στη δημιουργία και μακροχρόνια διατήρηση ενός παγκόσμιου, διεθνούς, οικονομικού και επιχειρησιακού κέντρου, με καθοριστική σημασία στην ανάπτυξη της βρετανικής και ευρωπαϊκής οικονομίας, γεγονός που αποδεικνύεται και από τη σειρά με την οποία τίθενται οι τέσσερις πτυχές του οράματος.

#### **1.4. ΤΑΣΕΙΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Μέσα από την αξιολόγηση που προηγήθηκε, διαπιστώθηκε ένα πέρασμα από το λειτουργικό χαρακτήρα των παρεμβάσεων του παρελθόντος, στο συμβολικό της σημερινής εποχής. Το γεγονός αυτό εξηγείται μέσα από τα ιστορικά και κοινωνικο-οικονομικά γεγονότα που διαδραματίστηκαν και επηρέασαν την πόλη. Έτσι, οι άθλιες συνθήκες διαβίωσης κατά την περίοδο της βιομηχανικής πόλης, οδήγησαν σε μία προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών ζωής, μέσω του σχεδιασμού περιοχών κατοικίας, γεγονός που αποδεικνύει τον κατά κανόνα λειτουργικό χαρακτήρα των τότε παρεμβάσεων. Στη συνέχεια, κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου πολέμου, στο Λονδίνο προκλήθηκαν μεγάλες καταστροφές, με σημαντικές συνέπειες τόσο στην οικονομία, όσο και στη μορφολογία του αστικού ιστού. Επομένως, το κύριο μέλημα μετά τη λήξη του πολέμου ήταν η ανάπλαση και ο επανασχεδιασμός των κατεστραμμένων αστικών περιοχών, δίνοντας αρχικά έμφαση στον τομέα της κατοικίας και έπειτα, και στον τομέα της οικονομίας. Λογικό λοιπόν ήταν, το πλήθος των παρεμβάσεων που πραγματοποιήθηκαν, να έχουν λειτουργικό χαρακτήρα. Παρ' όλ' αυτά, το Λονδίνο συνεχίζοντας πάντα να αποτελεί μια ισχυρή οικονομική δύναμη, λύνει τα προβλήματα υποδομών και φτάνει στη σημερινή εποχή, όπου

προβάλλει το μεγαλείο του και μέσω της κατασκευής ορισμένων έργων που έχουν συμβολικό χαρακτήρα.

Με μια πρώτη ματιά, φαίνεται ότι υπάρχει αντίθεση ανάμεσα στην κύρια προτεραιότητα που τίθεται για το μέλλον της πόλης, μέσα από τις μεγάλες σύγχρονες αστικές παρεμβάσεις και σ' αυτήν που προκύπτει μέσα από το σχεδιασμό, αφού οι πρώτες έχουν σαν βασικό στόχο την ανάδειξη του πολιτισμού, ενώ ο δεύτερος στοχεύει πρωταρχικά σε μια μακροχρόνια ισχυρή οικονομία. Στην πραγματικότητα δεν πρόκειται για αντίθεση, διότι ο μεν σχεδιασμός αφορά σε ήπιες παρεμβάσεις μεγάλης κλίμακας, που εντάσσονται στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης πολιτικής για τον καθορισμό της μελλοντικής πορείας της πόλης, τα δε έργα είναι σημειακές παρεμβάσεις, οι οποίες εκτός από την ανάδειξη του πολιτισμού, εκφράζουν την οικονομική και τεχνολογική ισχύ του Λονδίνου.

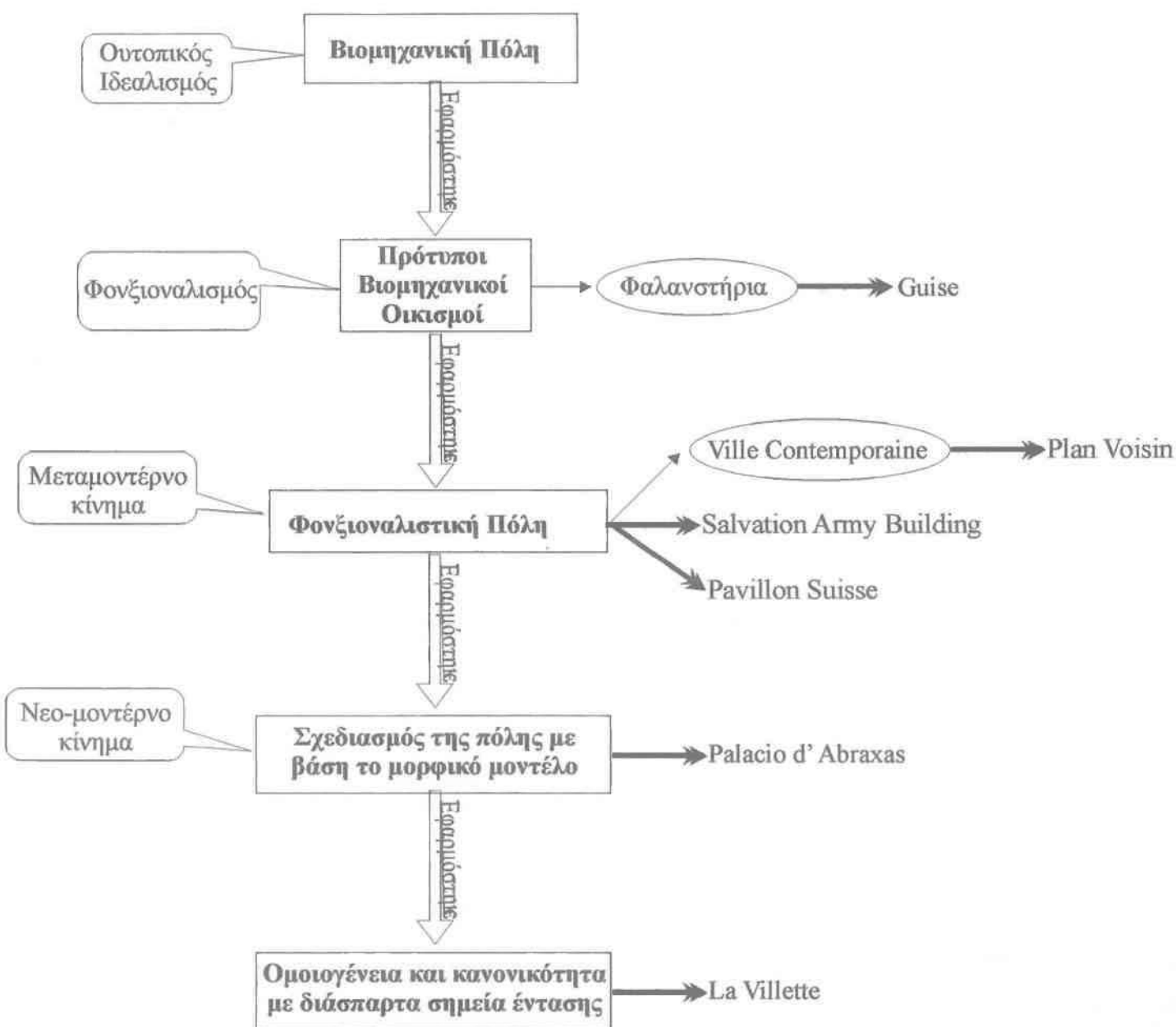
## **2. ΠΑΡΙΣΙ**

### **2.1. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΤΑΣΕΩΝ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΙΝΗΜΑΤΑ**

Στο παρακάτω διάγραμμα που ακολουθεί γίνεται συνοπτική απεικόνιση των θεωριών – κινήματων που επηρέασαν το Παρίσι καθώς και ορισμένων παραδειγμάτων που αντιστοιχούν σε κάθε περίπτωση.

Τα αντιπροσωπευτικά παραδείγματα δεν αφορούν σε αναπλάσεις αλλά σε μικρής έκτασης παρεμβάσεις. Ξεκινώντας από τον Ουτοπικό Ιδεαλισμό, η Guise, ως εργατική συνοικία, είχε καθαρά λειτουργικό χαρακτήρα, αφού δημιουργήθηκε με στόχο τη βελτίωση των άθλιων συνθηκών ζωής του τότε εργατικού πληθυσμού. Στη συνέχεια, στα πλαίσια του φονξιοναλισμού, ο Le Corbusier πρότεινε το εξαιρετικής σημασίας Plan Voisin, που αφορούσε στην ανάπλαση τμήματος του κέντρου του Παρισιού και παρ' όλο που δεν εφαρμόστηκε επηρέασε σε μεγάλο βαθμό το σχεδιασμό, τόσο στη Γαλλία, όσο και σε άλλες χώρες. Έτσι, τα κύρια χαρακτηριστικά της αρχιτεκτονικής του Le Corbusier ενσωματώθηκαν στην κατασκευή του Salvation Army Building (στρατιωτικό άσυλο), του Pavillon Suisse (φοιτητική εστία) και πολλών άλλων οικοδομημάτων, τα οποία είχαν κατά κανόνα λειτουργικό χαρακτήρα.

**Διάγραμμα 4:** Η εξέλιξη των Ιδεών περί Μελλοντικής Πόλης στο Παρίσι μέσα από Παραδείγματα του Παρελθόντος



Έπειτα, το Palacio d' Abraxas, επηρεασμένο από το μεταμοντέρνο κίνημα, θα λέγαμε ότι έχει συμβολικό χαρακτήρα κυρίως λόγω της αρχιτεκτονικής του και της προσπάθειας διατήρησης της μνημειακότητάς του. Επίσης, θα μπορούσαμε να πούμε ότι πρόκειται για μία κατασκευή με πολιτισμικό χαρακτήρα, λόγω του ότι προκαλεί το ενδιαφέρον και το θαυμασμό των επισκεπτών, με το θετικό αστικό τοπίο που δημιουργεί, τις αρμονικές αναλογίες και την εξωτερική διακόσμησή του. Ακόμα, η La Villette του κινήματος Deconstruction, ως χώρος αναψυχής που περιλαμβάνει εκθεσιακούς χώρους επιδιώκει την προώθηση του πολιτισμού, ενώ μέσω των folies εκφράζει τη δύναμη της προσωπικής έκφρασης του σχεδιαστή και έχει συμβολικό χαρακτήρα.

Παρατηρούμε λοιπόν, μία μετάβαση από τη λειτουργικότητα των έργων του παρελθόντος στη συμβολικότητα των έργων που πραγματοποιούνται κατά τις τελευταίες δεκαετίες, με ταυτόχρονη έμφαση στον τομέα του πολιτισμού.

## **2.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ**

### **ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ**

Αξίζει να σημειωθεί ότι 8 από τα έργα που εξετάστηκαν στην ενότητα 2.2.2 του 2<sup>ου</sup> Μέρους, κατασκευάστηκαν επί της προεδρίας του François Mitterrand (1981-1995) και είναι τα: Le Musée d' Orsay, Le nouveau Ministère des Finances, το La Villette, L' Institut du Monde Arabe, Le grand Louvre, L' Opéra de la Bastille, La Tête Défense και η Bibliothèque Nationale de France.

Μέσω αυτών των έργων προκύπτουν δύο βασικοί στόχοι. Ο πρώτος αντιμετωπίζει τα έργα σαν ένα αρχιτεκτονικό και αστικό πρόγραμμα, το οποίο σηματοδοτεί μια σημαντική περίοδο στη μεγάλη ιστορία του Παρισιού και στις «αναγεννήσεις» της. Ο δεύτερος και πιο σημαντικός ασχολείται με την πολιτιστική διάσταση, δηλαδή 10 χρόνια μετά τη δημιουργία του Εθνικού Κέντρου Georges Pompidou (Beaubourg), ανοίγεται ο δρόμος για την κατασκευή καινοτόμων έργων σε δημιουργούς και επαγγελματίες, καθώς και για την πρόσβαση στο ευρύ κοινό (MICGOAU, 1987).

Στον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται η ένταξη των μεγάλων έργων που πραγματοποιήθηκαν στο Παρίσι, στις κατηγορίες που προαναφέρθηκαν στην εισαγωγή του 3<sup>ου</sup> Μέρους.

**Πίνακας 3:** Κατηγοριοποίηση των μεγάλων έργων του Παρισιού

Έργα	Χαρακτήρας		Στόχος				
	Λειτουργικός	Συμβολικός	Οικονομία	Πολιτισμός	Τεχνολογία	Συγκοινωνίες	Διοίκηση
<b>Le Musée d' Orsay</b>		✓		✓			
<b>Le Ministère des Finances</b>		✓					✓
<b>La Villette</b>		✓		✓			
<b>Forum des Halles</b>		✓	✓				
<b>L' Institut du Monde Arabe</b>		✓		✓			
<b>Le Grand Louvre</b>		✓		✓			
<b>L' Opéra de Bastille</b>		✓		✓			
<b>La Tête Défense</b>		✓		✓			✓
<b>Pare Citroën</b>		✓		✓			
<b>Ανάπλαση στο Bercy</b>	✓		✓				
<b>Métro</b>	✓				✓	✓	
<b>Bibliothèque Nationale de France</b>		✓		✓			
<b>Beaubourg</b>		✓		✓			

Πηγή : Ιδία Επεξεργασία



Διαπιστώνουμε ότι η Tête Défense και το Grand Louvre έχουν καθαρά συμβολικό και πολιτισμικό χαρακτήρα. Το πρώτο αποτελεί ένα από τα πιο γνωστά τοπόσημα του Παρισιού και συμβολίζει τη συνέχεια του ιστορικού άξονα που ενώνει την πυραμίδα του Λούβρου με την αψίδα του Θριάμβου, διασχίζοντας τη Champs Élysées και καταλήγοντας στη σύγχρονη αψίδα της περιοχής Défense. Επιπλέον, είναι σχεδιασμένη έτσι ώστε η Champs Élysées να περνάει ανάμεσα από τους τοίχους της και η Παναγία των Παρισίων να μπορεί να τοποθετηθεί ανάμεσα στη βάση και στην οροφή της. Ακόμα, λόγω του μεγέθους της και του γεγονότος ότι η κάθε κολώνα της υποστηρίζει τέσσερις φορές το βάρος του Πύργου του Eiffel, συμβολίζει την τεχνολογική ισχύ της πόλης. Ο πολιτισμικός της χαρακτήρας οφείλεται στους εκθεσιακούς χώρους που διαθέτει, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί κτίριο διοίκησης αφού φιλοξενεί το Υπουργείο Δημοσίων Έργων. Αξίζει να σημειωθεί ότι το Σύμπλεγμα Défense, το οποίο συγκεντρώνει τα γραφεία των μεγαλύτερων πολυεθνικών εταιρειών, στοχεύει κατά κύριο λόγο στην ανάπτυξη της οικονομίας της πόλης. Σχετικά με το Grand Louvre, αποτελεί επίσης σημαντικό τοπόσημο του Παρισιού και συμβολίζει την εξευγενισμένη αρχιτεκτονική υψηλής τεχνολογίας. Λόγω του εσωτερικού φωτισμού, παίζει το ρόλο μιας μνημειακής πύλης προς το μουσείο, ενώ δημιουργήθηκε για να δείξει τη δυνατότητα της αρμονικής συνύπαρξης του παραδοσιακού με το σύγχρονο.

Η ανάπλαση στο Becey έχει λειτουργικό χαρακτήρα και αποβλέπει στην βελτίωση της οικονομίας αλλά και της ποιότητας ζωής των κατοίκων, αφού περιλαμβάνει εμπορικές δραστηριότητες, κατοικία, ελεύθερους χώρους κ.α. Επίσης, το Forum des Halles, είναι συμβολικό, λόγω της ιστορίας του κτιρίου καθώς και της κατασκευής του, αφού έχει σχεδιαστεί σε σχήμα ομπρέλας, από την οποία «κυλούν» νερά. Επιπλέον, παρά το γεγονός ότι το μεγαλύτερο τμήμα του βρίσκεται κάτω από το επίπεδο του δρόμου, επιτυγχάνεται ο φυσικός φωτισμός σε όλους τους χώρους του. Όσον αφορά στο Μετρό, ως έργο υποδομής, επεκτείνεται με στόχο τη βελτίωση των συγκοινωνιών, ενώ η σημασία της νέας γραμμής Météor, έγκειται στην προηγμένη τεχνολογία που χρησιμοποιεί. Οι ανακαινίσεις και συνεχείς επεκτάσεις από τη στιγμή της δημιουργίας του, εκφράζουν την επαγρύπνηση της πόλης για την αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, με σκοπό τη μεγαλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση των κατοίκων της.

Η Villette και το Parc Citroen είναι χαρακτηριστικά αστικά πάρκα με συμβολικό χαρακτήρα, το μεν πρώτο, λόγω των folies, που είναι αφηρημένες μορφές και συμβολίζουν την ελεύθερη έκφραση στο σχεδιασμό, το δε δεύτερο, διότι αποτελεί αντιπροσωπευτική σφραγίδα των σύγχρονων τάσεων στην ιστορία των κήπων. Επίσης, η Villette περιλαμβάνει σημαντικούς εκθεσιακούς χώρους, ενώ το πάρκο Citroen, χώρους που εκφράζουν διάφορες αντιπροσωπευτικές μορφές σχεδιασμού.

Στη συνέχεια, το Ministère des Finances, η Bibliothèque Nationale de France και το Institut du Monde Arabe, είναι συμβολικά έργα και το πρώτο αποτελεί κτίριο διοίκησης, ενώ τα επόμενα έχουν σαν στόχο την ανάδειξη του πολιτισμού. Έτσι, το Υπουργείο Οικονομικών, το οποίο κατασκευάστηκε στα ανατολικά της πόλης, εκφράζει την εξισορρόπηση της συγκέντρωσης των κυβερνητικών δραστηριοτήτων, δεδομένου ότι η πλειοψηφία τους είναι χωροθετημένη στα δυτικά. Ακόμα, παρ' όλο που δεν εντάσσεται ομαλά στον περιβάλλοντα χώρο (παραδοσιακότητα περιοχής), δημιουργεί μία θετική εικόνα, η οποία προέρχεται από τη χρησιμοποίηση σχημάτων και υλικών από την βιομηχανία του αυτοκινήτου και την τεχνολογία του διαστήματος. Από την άλλη πλευρά, οι τέσσερις πύργοι της Εθνικής Βιβλιοθήκης, συμβολίζουν τέσσερα ανοιχτά βιβλία, τα οποία βρίσκονται σε άμεση επαφή με την πόλη και σηματοδοτούν το όριο της ανατολικής πλευράς της, ενώ πρόκειται για μία από τις μεγαλύτερες και πιο σύγχρονες βιβλιοθήκες του κόσμου. Έπειτα, το Ινστιτούτο του Αραβικού κόσμου, συμβολίζει τη διάθεση συνεργασίας της Γαλλίας με τις Αραβικές χωρές και σηματοδοτεί το πέρασμα του Παρισιού στον 21<sup>ο</sup> αιώνα.

Περνώντας στο Μουσείο Orsay, την Opéra de Bastille και το Beaubourg είναι εμφανές ότι έχουν συμβολικό χαρακτήρα με στόχο την ανάδειξη της πολιτισμικής ταυτότητας του Παρισιού, αφού αποτελούν εκθεσιακούς χώρους, όπου παρουσιάζονται έργα τέχνης, μεγάλες δημιουργίες της μουσικής σκηνής και μορφές σύγχρονης πολιτιστικής δημιουργίας αντίστοιχα. Έτσι, το Μουσείο οφείλει το συμβολικό του ρόλο στην δυσκολία μετασχηματισμού του σιδηροδρομικού σταθμού σε μουσείο, ο οποίος είχε ως αποτέλεσμα μία πολύ επιτυχημένη σύνδεση του παραδοσιακού με το σύγχρονο, ώστε να αναδειχθεί μία νέα αισθητική ενότητα που προσαρμόζεται στις νέες ανάγκες και αντιλήψεις. Η Όπερα μετασχηματίστηκε από σύμβολο βασιλικού απολυταρχισμού σε σύμβολο πολιτισμικής ανάπτυξης και αποσκοπεί στην ανάδειξη της ιστορικής σημασίας της περιοχής της Βαστίλλης, ενώ ο

τρόπος κατασκευής της ενσωματώνει πλήρως το κτίριο, τόσο με τα σχήματα που χρησιμοποιεί, όσο και με τα υλικά στο υπόλοιπο ιστορικό σύνολο. Τέλος, το Beaubourg έχει διεθνώς αναγνωρισμένες ιδιαιτερότητες ως καινοτόμο αρχιτεκτονικό έργο, εφόσον πρόκειται για μία τεράστια μεταλλική κατασκευή, όπου τα περισσότερα μηχανικά συστήματα (σκαλιά, ανελκυστήρες) τοποθετήθηκαν εξωτερικά του κτιρίου. Συμπερασματικά, προκύπτει ότι η πλειοψηφία των αστικών παρεμβάσεων στο Παρίσι έχει συμβολικό χαρακτήρα, που παραπέμπει στην παγκόσμια ανάδειξη της εικόνας του, με ταυτόχρονη ανάδειξη της πολιτιστικής του κληρονομιάς και των τεχνολογικών δυνατοτήτων του.

### **2.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

Μέσα από το Ρυθμιστικό Σχέδιο του 1994 παρατηρούμε ότι τίθενται παράλληλα τρεις κύριοι στόχοι, στους οποίους δεν πραγματοποιείται διαχωρισμός όσον αφορά στη βαρύτητα που έχουν για την ανάπτυξη της πόλης. Έτσι, δίνεται έμφαση τόσο στη διατήρηση και προστασία της φυσικής και πολιτιστικής κληρονομιάς και στην δημιουργία περιοχών κατοικίας και εγκατάστασης επιχειρήσεων, όσο και στις μεταφορικές υποδομές. Δηλαδή, επιδιώκεται η εξασφάλιση ισορροπίας ανάμεσα στο αστικό και φυσικό περιβάλλον, η ελαχιστοποίηση των προβλημάτων που σχετίζονται με την κατοικία, την εργασία, και γενικότερα των κοινωνικών προβλημάτων, καθώς και η μείωση των χρονοαποστάσεων και η βελτίωση της ταχύτητας των συναλλαγών. Κατά συνέπεια, το Ρυθμιστικό προσπαθεί να επιφέρει την αρμονία στους διάφορους τομείς δραστηριότητας της πόλης, δηλαδή τη συνύπαρξη οικονομικής και πολιτιστικής ανάπτυξης, υγιεινού περιβάλλοντος, κατάλληλων υποδομών-εξυπηρετήσεων, όπως είναι απαραίτητο για τους κατοίκους μίας μητρόπολης, καθώς και τεχνολογικής προόδου. Κάτι ανάλογο συμβαίνει και στην περίπτωση των Σχεδίων Συλλογικών Υπηρεσιών, τα οποία καλύπτοντας διαφορετικό τομέα το καθένα, σε ένα πλαίσιο συνεργασίας και εναρμόνισης, προσπαθούν να οδηγήσουν σε μία σφαιρική ανάπτυξη της πόλης.

## 2.4. ΤΑΣΕΙΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι πραγματοποιείται ένα πέρασμα από το λειτουργικό χαρακτήρα των παρεμβάσεων του παρελθόντος στο συμβολικό της σημερινής εποχής, γεγονός που εξηγείται από τις ιστορικές και κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες που επικρατούσαν σε κάθε χρονική περίοδο.

Οι περισσότερες σύγχρονες παρεμβάσεις αποτελούν τόπους συνάντησης για διαφορετικές κατηγορίες ανθρώπων, για διαφορετικά μορφωτικά επίπεδα καθώς και για την τέχνη. Αυτά τα νέα έργα επιτρέπουν στο ευρύ κοινό, και κυρίως στους νέους, την πρόσβαση στον πολιτισμικό πλούτο που παρέδωσαν οι διάφορες γενιές αρχιτεκτόνων, καλλιτεχνών και επιστημόνων. Η άμεση πρόσβαση στον τομέα του πολιτισμού και η διεύρυνση του με αυτόν της επιστήμης, της έρευνας και των άμεσων εφαρμογών τους, αποτελούν την πρόκληση και τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να επιτευχθεί η ετοιμότητα της πόλης για τεχνολογικές, πολιτισμικές και κοινωνικές αλλαγές. Τα σύγχρονα αυτά επιτεύγματα αποτελούν τη συνέχεια της ιστορικής παράδοσης της περιόδου του Haussmann και των παγκόσμιων εκθέσεων και παράλληλα εκφράζουν την επιθυμία της πρωτεύουσας να είναι πόλη δημιουργικότητας και ανάπτυξης, να την επισκέπτονται για την αρχιτεκτονική, τη γλυπτική, τα μουσεία και τους κήπους της, να αποτελεί την πόλη της φαντασίας, των ιδεών και της νεότητας. Εκφράζουν επίσης, τη διάθεση και τη φιλοδοξία του Παρισιού να κατακτήσει το μέλλον, έχοντας γνώση του παρελθόντος και τονίζοντας την ιστορία του. Δεδομένης της μεγάλης συμβολής των εν λόγω παρεμβάσεων στην αναζωογόνηση και ανάπτυξη των περιοχών που χωροθετούνται, στην προώθηση των νέων τεχνολογιών και στην προστασία της πολιτισμικής κληρονομιάς, διαπιστώνουμε ότι οι επιδιώξεις τους συμβαδίζουν με τους γενικούς στόχους του σχεδιασμού και ουσιαστικά, συμβάλουν στην ισόρροπη ανάπτυξη όλων των δραστηριοτήτων της πόλης.

Αξίζει να σημειωθεί ότι ο σχεδιασμός παραπέμπει σε ήπιες παρεμβάσεις μεγάλης συνήθως έκτασης, κάτι το οποίο αποτελεί σύγχρονη τάση γενικότερα, ενώ τα μεγάλα έργα έχουν πραγματοποιηθεί στα πλαίσια της πρωτοβουλίας ορισμένων ισχυρών ατόμων που ήθελαν ν' αφήσουν την υπογραφή τους στην πόλη. Τελικά, το Παρίσι προσπαθεί να διατηρηθεί ως μία μεγάλη μητρόπολη στον ευρωπαϊκό χώρο,

ενώ έχοντας προβάλλει την ισχύ του μέσω της ανάδειξης της εικόνας του, εκτιμάται ότι θα επακολουθήσουν έργα μεγαλύτερης κλίμακας και ήπιου χαρακτήρα.

### **3. ΒΕΡΟΛΙΝΟ**

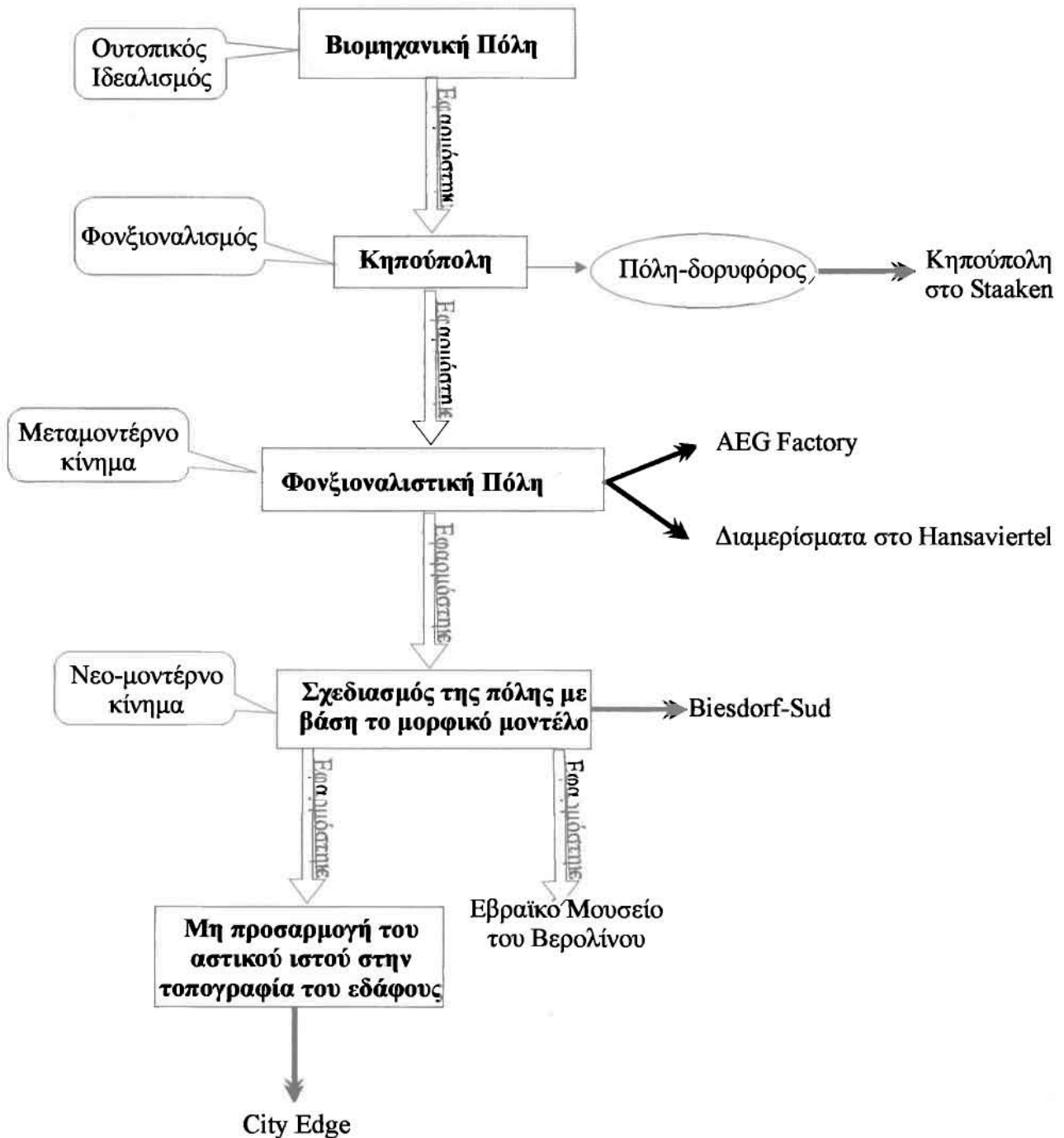
#### **3.1. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΤΑΣΕΩΝ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΙΝΗΜΑΤΑ**

Στο παρακάτω διάγραμμα βλέπουμε τις ιδέες περί μελλοντικής πόλης που εμφανίστηκαν σε κάθε εποχή και ορισμένα χαρακτηριστικά παραδείγματα εφαρμογής τους.

Η λογική του διαγράμματος είναι η ίδια με αυτήν που αναφέρθηκε στο υποκεφάλαιο 1.1. του 3<sup>ου</sup> Μέρους. Παρατηρούμε λοιπόν, ότι τα περισσότερα παραδείγματα που έχει να επιδείξει το Βερολίνο αφορούν σε αναπλάσεις και μάλιστα στο σχεδιασμό περιοχών κατοικίας, με μόνη εξαίρεση το εργοστάσιο AEG και το Εβραϊκό Μουσείο. Η δημιουργία της κηπούπολης στο Staaken αποσκοπούσε στην επίλυση του προβλήματος της εξάπλωσης της μητροπολιτικής περιοχής της πρωτεύουσας, οπότε είναι εμφανής η λειτουργικότητά της. Χαρακτηριστικό της είναι η αίσθηση της πλήρους οργάνωσης, η οποία οφείλεται στην αυστηρή ταξινόμηση των κτιρίων, επιδίωξη που προέρχεται από τα προβλήματα πυκνής δόμησης του αστικού ιστού στο κέντρο και της έλλειψης ελεύθερων χώρων.

Η συνέχιση των παρεμβάσεων προς την κατεύθυνση σχεδιασμού περιοχών οργανωμένης κατοικίας οφείλεται στην προσπάθεια επανασχεδιασμού των τμημάτων της πόλης που καταστράφηκαν κατά τη διάρκεια του 2<sup>ου</sup> Παγκοσμίου Πολέμου. Έτσι, στο Βερολίνο υπάρχουν πολυάριθμα παραδείγματα δημιουργίας οικοδομικών τετραγώνων επηρεασμένων από το Φονξιοναλισμό, όπως είναι το σύνολο διαμερισμάτων στο Hansaviertel. Έπειτα, οι παρεμβάσεις που αντιπροσωπεύουν το Μεταμοντέρνο και Νέο-μοντέρνο κίνημα εμφανίζονται περίπου την ίδια περίοδο. Έτσι, το Biesdorf – Süd έχει επίσης λειτουργικό χαρακτήρα, αφού πρόκειται για τη δημιουργία ενός οικισμού οργανωμένης δόμησης με χαρακτηριστικό την έντονη διείσδυση του ελεύθερου χώρου και του πρασίνου τόσο σε κεντρικούς άξονες του οικισμού, όσο και μέσα στα οικοδομικά τετράγωνα. Η ανάγκη αυτή προέκυψε ως αποτέλεσμα των παλαιότερων προβλημάτων που αντιμετώπιζε η πόλη και αναφέρθηκαν στην περίπτωση της κηπούπολης στο Staaken.

**Διάγραμμα 5:** Παραδείγματα Εφαρμογής των Ιδεών περί Μελλοντικής Πόλης στο Βερολίνο



Από την άλλη πλευρά, οι αντιπροσωπευτικές περιπτώσεις εφαρμογής του κινήματος Deconstruction, δηλαδή το City Edge και το Εβραϊκό Μουσείο έχουν συμβολικό χαρακτήρα. Παρά το γεγονός ότι το πρώτο αφορά και πάλι ένα αστικό πρόγραμμα κατοικίας, έγινε προσπάθεια ανάδειξης της ιστορικότητας της περιοχής, όπου το παρόν καθορίζεται μέσα από τη μνήμη του παρελθόντος, ενώ η ίδια επιδίωξη εκφράζεται και από το δεύτερο.

Το συμπέρασμα που προκύπτει από τα παραπάνω είναι ότι παλαιότερα οι παρεμβάσεις είχαν καθαρά λειτουργικούς σκοπούς, ενώ στα σύγχρονα έργα επιδιώκεται ταυτόχρονα η κάλυψη των αναγκών της πόλης και η όσο το δυνατό καλύτερη εξυπηρέτηση των κατοίκων της, λαμβάνοντας υπόψη και τονίζοντας μέσα από το σχεδιασμό, την ιστορία των διαφόρων τμημάτων και τον πολιτισμό της.

### **3.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ**

Αντίστοιχα με τις προηγούμενες περιπτώσεις, πραγματοποιήθηκε η ταξινόμηση των έργων του Βερολίνου και προέκυψε ο παρακάτω πίνακας.

**Πίνακας 4:** Κατηγοριοποίηση των μεγάλων έργων του Βερολίνου

Έργα	Χαρακτήρας		Στόχος				
	Λειτουργικός	Συμβολικός	Οικονομία	Πολιτισμός	Τεχνολογία	Συγκοινωνίες	Διοίκηση
Reichstag		✓					✓
Εβραϊκό Μουσείο		✓		✓			
Berlin Academy of Architecture		✓		✓			
Potzdamer Platz		✓	✓	✓			
City Quarter « Dome-Aquarée»		✓	✓	✓			
Media Spree		✓	✓	✓			
Επανάχρηση του Spreestadt Charlottenburg	✓		✓				
Επανάχρηση του Α/Δ Tempelhof		✓		✓			
Συνοικία στο Tacheles		✓	✓	✓			
Topography of Terror		✓		✓			
Leipziger Platz Carré		✓	✓				
New Central Railway Station	✓					✓	
Biesdorf - Süd	✓		✓				
Επανασχεδιασμός της Alexander Platz		✓	✓	✓			

Πηγή : Ίδια Επεξεργασία



Η πτώση του τείχους του Βερολίνου οδήγησε σε αναπλάσεις μεγάλης κλίμακας, οι οποίες έχουν σαν στόχο την επανένωση των δύο τμημάτων της πόλης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι αναπλάσεις της Potsdamer Platz, της συνοικίας στο Tacheles, της Leipziger Platz Carré, του CityQuarter “Dom-Aquarée και ο επανασχεδιασμός της Alexander Platz. Και οι πέντε παρεμβάσεις έχουν συμβολικό χαρακτήρα, αφού η πρώτη αποτελεί παράδειγμα δημιουργίας ενός πολυλειτουργικού αστικού συνόλου στο σημείο, όπου η πόλη χωριζόταν σε δύο τμήματα, διατηρώντας τη σύνδεση με το παρελθόν. Η δεύτερη διατηρεί την παραδοσιακή αρχιτεκτονική της περιοχής, δημιουργώντας μία σύνδεση με την ιστορική πόλη και η τρίτη είναι χωροθετημένη στο ιστορικό οκτάγωνο της πλατείας Leipziger και πρόκειται να παίξει το ρόλο μιας πύλης, λόγω του ότι θα συνδέσει το δυτικό τμήμα της πόλης, την πλατεία Potsdamer και το Friedrichstraie. Όσον αφορά στην τέταρτη, βρίσκεται στο ιστορικό κέντρο της πόλης και μάλιστα, στη διασταύρωση των μεγαλύτερων τοπόσημων του Βερολίνου, ενώ ο συμβολικός χαρακτήρας της πέμπτης οφείλεται στις κατασκευές που περιλαμβάνει και συγκεκριμένα στο Ρολόι του Παγκόσμιου Χρόνου και στον Τηλεοπτικό Πύργο, που αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα δημιουργήματα στη Ευρώπη.

Επιπλέον, η Potsdamer Platz και η συνοικία στο Tacheles επιδιώκουν την οικονομική ανάπτυξη και την πολιτισμική ανάδειξη του Βερολίνου, αφού αποτελούν αναπλάσεις ιστορικών περιοχών, στις οποίες πραγματοποιείται ανάμειξη χρήσεων εμπορίου, κατοικίας και ψυχαγωγίας. Η παρέμβαση στη Leipziger Platz Carré έχει σαν κύριο στόχο τη δημιουργία μιας ζωντανής περιοχής, διότι κατά το μεγαλύτερο μέρος της αποτελείται από κατοικίες, επιχειρήσεις και κτίρια γραφείων και η ανάπλαση στο CityQuarter “Dom-Aquarée αφορά στην προσέλκυση επισκεπτών μέσω της κατασκευής ενός τεράστιου ενυδρείου, που παραπέμπει κυρίως στον πολιτισμό. Ο επανασχεδιασμός της Alexander Platz, λόγω του ότι διαθέτει σε ποσοστό 40% ελεύθερους χώρους και προσπαθεί να γίνει φιλικότερη στους επισκέπτες, έχει κυρίως πολιτισμικό χαρακτήρα.

Περνώντας στο Εβραϊκό Μουσείο και στο Topography of Terror, βλέπουμε ότι πρόκειται για έργα με καθαρά συμβολικό χαρακτήρα, με το σχέδιο του πατάματος του πρώτου να συμβολίζει το αστέρι του Δαβίδ και τα παράθυρα του, τις πληγές των Εβραίων και το δεύτερο, που βρίσκεται στο σημείο όπου υπήρχαν τα κέντρα εξουσίας

του Εθνικού Σοσιαλιστικού τρομοκρατικού καθεστώτος, να εκφράζει τον τρόπο μέσω των υλικών της κατασκευής και της λειτουργίας του. Επίσης, ως μουσείο και εκθεσιακός χώρος αντίστοιχα, που προβάλλουν τα γεγονότα που διαδραματίστηκαν κατά το Ναζιστικό καθεστώς, έχουν πολιτισμικό χαρακτήρα.

Σχετικά με το Reichstag, είναι κτίριο διοίκησης το οποίο αποτελεί ένα από τα πιο ιστορικά ορόσημα του Βερολίνου, που βρίσκεται δίπλα στο τείχος και ο θόλος του συμβολίζει τη λάμψη και τη διαφάνεια των 50 χρόνων της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας. Το Berlin Academy of Architecture, οφείλει τη συμβολικότητα του στη μεγάλη ιστορία του κτιρίου και η πρόσοψή του αποτελεί αξιόλογο παράδειγμα αναδόμησης παραδοσιακής κατασκευής. Ακόμα, ο νέος σιδηροδρομικός σταθμός έχει λειτουργικό χαρακτήρα, διότι θα συνδέσει το βόρειο με το νότιο τμήμα της πόλης και θα αποτελέσει τον μεγαλύτερο σταθμό της, αφού θα λύσει σημαντικά κυκλοφορικά προβλήματα και θα δέχεται μεγάλο φορτίο επιβατών.

Προχωρώντας στο Media Spree, θα λέγαμε ότι είναι συμβολικό, διότι αποτελεί την προσπάθεια δημιουργίας μιας περιοχής που θα διαμορφώσει μια νέα εικόνα στην πόλη και θα την καταστήσει διεθνώς αναγνωρισμένο κέντρο μέσω μαζικής ενημέρωσης και υπηρεσιών. Αξίζει να σημειωθεί ότι η προοδευτική και πλούσια αρχιτεκτονική της περιοχής διαμορφώνει τον πολιτισμικό του χαρακτήρα, ενώ ταυτόχρονα θα αποτελέσει σημαντικό πόλο οικονομικής ανάπτυξης για την πόλη. Έπειτα, το Biesdorf – Süd αφορά στη δημιουργία ενός οικισμού οργανωμένης δόμησης με στόχο την αναβάθμιση του αστικού χώρου και την ανάκαμψη της οικονομίας της περιοχής. Η επανάχρηση του Spreestadt Charlottenburg αφορά στην μετατροπή μίας βιομηχανικής ζώνης σε περιοχή μεικτών αστικών χρήσεων, οπότε είναι εμφανής η λειτουργική και οικονομική του διάσταση. Τέλος, η επανάχρηση του Α/Δ Tempelhof, λόγω του ότι επιδιώκεται η μετεξέλιξή του σε μητροπολιτικό πάρκο του 21<sup>ου</sup> αιώνα, διατηρώντας το αρχιτεκτονικής σημασίας κτίριο του αεροδρομίου, έχει κυρίως συμβολικό χαρακτήρα με κύρια λειτουργία την αναψυχή.

Κατά συνέπεια, προκύπτει ότι οι περισσότερες αστικές παρεμβάσεις στο Βερολίνο έχουν συμβολικό χαρακτήρα, ο οποίος προέρχεται κυρίως από την προσπάθεια ανάδειξης και διατήρησης των ιστορικών χαρακτηριστικών της πόλης. Επίσης, λόγω του ότι τα περισσότερα έργα αφορούν σε αναπλάσεις, γίνεται

αντιληπτή η έμφαση που δίνεται στην επίτευξη μιας ισχυρής οικονομίας στο ενιαίο πλέον Βερολίνο.

### **3.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

Τα βασικά εργαλεία χωρικού σχεδιασμού στο Βερολίνο, όπως ήδη έχει αναφερθεί, είναι τα τέσσερα τομεακά Αναπτυξιακά Σχέδια για τα κέντρα και το λιανικό εμπόριο, για το εμπόριο και τη βιομηχανία, για την κατοικία και για την τεχνική υποδομή, καθώς και το Σχέδιο Χρήσεων Γης και το Σχέδιο Πολεοδομικής Ενότητας που έχει συνταχθεί για την κεντρική περιοχή της πόλης. Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι κάθε σχέδιο καλύπτει ένα συγκεκριμένο τομέα της πόλης και θέτει συγκεκριμένους στόχους – κατευθύνσεις. Τα σχέδια δεν επικαλύπτονται και αποσκοπούν στην ταυτόχρονη και ισόρροπη ανάπτυξη όλων των δραστηριοτήτων. Βέβαια, κύριος στόχος είναι ο επιτυχημένος επανασχεδιασμός και επανένωση των δύο άλλοτε διαιρεμένων κέντρων. Κατά συνέπεια, βλέπουμε ότι δεν δίνεται ιδιαίτερη βαρύτητα σε κάποιο τομέα, αλλά επιδιώκεται παράλληλα η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας, η προστασία του περιβάλλοντος, η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων, η μεγαλύτερη χρησιμοποίηση των δημόσιων αστικών μεταφορών, η αξιοποίηση των εδαφών και γενικότερα η οικονομική και κοινωνική ευημερία.

### **3.4. ΤΑΣΕΙΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η πλειοψηφία των παρεμβάσεων που πραγματοποιούνται στο Βερολίνο, όπως προαναφέρθηκε έχει συμβολικό χαρακτήρα και δίνει έμφαση στην οικονομική και πολιτισμική του ανάπτυξη. Βέβαια, η συμβολικότητα δεν εκφράζεται μέσω της κατασκευής μεγάλων οικοδομημάτων, που θα διαμορφώσουν και θα αναδείξουν την εικόνα συγκεκριμένων σημείων της πόλης, αλλά κυρίως μέσω ήπιων παρεμβάσεων μεγάλης κλίμακας σε περιοχές ιστορικής σημασίας. Δίνεται λοιπόν, έμφαση στη συνολική μεταμόρφωση της εικόνας της, γι' αυτό και επιδιώκεται η διατήρηση της παραδοσιακότητας των περιοχών με ταυτόχρονη ενσωμάτωση της νέας τεχνολογίας και των υπερσύγχρονων κατασκευών και εξυπηρετήσεων.

Λαμβάνοντας υπόψη τα συμπεράσματα της αξιολόγησης του χωρικού σχεδιασμού, καθώς επίσης και το γεγονός ότι τα περισσότερα έργα δεν έχουν ακόμα

ολοκληρωθεί, φαίνεται ότι προγραμματίστηκαν και σχεδιάστηκαν στα πλαίσια του σχεδιασμού, οπότε οι τάσεις που προκύπτουν και από τα δύο εξεταζόμενα πεδία, συμβαδίζουν. Έτσι, από τη μία πλευρά, ο σχεδιασμός επιδιώκει την αρμονική ανάπτυξη όλων των δραστηριοτήτων της πόλης και από την άλλη, οι αναπλάσεις, πέρα από τον κύριο στόχο, έχουν πολυδιάστατο ρόλο, αφού συμβάλλουν ταυτόχρονα στην ολοκληρωμένη ανάπτυξη της πόλης.

## **4. ΑΘΗΝΑ**

### **4.1. ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΤΑΣΕΩΝ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΑ ΚΙΝΗΜΑΤΑ**

Τα αντιπροσωπευτικά παραδείγματα που έχει να υποδείξει η Αθήνα στα πλαίσια των κινημάτων αφορούν αποκλειστικά στην κατασκευή κτιρίων τόσο δημόσιων, όσο και ιδιωτικών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα εν λόγω κινήματα έφτασαν στην Ελλάδα, ως επιρροές των διεθνών ρευμάτων στην αρχιτεκτονική της και όχι ως μία τάση, που προήλθε από τις συνθήκες που επικρατούσαν στο εσωτερικό της. Έτσι, όλα τα κτίρια έχουν λειτουργικό χαρακτήρα, αφού κατασκευάστηκαν για την κάλυψη κάποιων αναγκών, ενώ η προσαρμογή των χαρακτηριστικών τους στις αρχές των κινημάτων – θεωριών, προέρχεται από την επιθυμία των αρχιτεκτόνων που τα σχεδίασαν να συμβαδίσουν με τις διεθνείς τάσεις αρχιτεκτονικής.

### **4.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΩΝ**

Στον πίνακα που ακολουθεί βλέπουμε το χαρακτήρα των μεγαλύτερων έργων που πραγματοποιήθηκαν στην Αθήνα κατά τις τελευταίες δεκαετίες.



**Πίνακας 5:** Κατηγοριοποίηση των μεγάλων έργων της Αθήνας

Έργα	Χαρακτήρας		Στόχος				
	Λειτουργικός	Συμβολικός	Οικονομία	Πολιτισμός	Τεχνολογία	Συγκοινωνίες	Διοίκηση
Ηλιακό Χωριό	✓				✓		
«Τεχνόπολη»		✓		✓			
Πολιτιστικό Κέντρο «Ελληνικός Κόσμος»	✓			✓			
Κτίριο Διοίκησης Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος		✓					✓
Αττική Οδός	✓					✓	
Ολυμπιακό Χωριό	✓			✓			
Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας και Ανάπλαση του Ιστορικού της Κέντρου	✓			✓		✓	
Νέο Μουσείο της Ακρόπολης		✓		✓			
Μετρό-Προαστιακός	✓					✓	
Ανάπλαση στο Δέλτα Φαλήρου	✓			✓			

Πηγή : Ιδία Επεξεργασία

Παρατηρούμε ότι, τα τελευταία χρόνια, στην Αθήνα πραγματοποιούνται πολύ σημαντικά συγκοινωνιακά έργα, όπως είναι η Αττική Οδός, το Μετρό και ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος, τα οποία σε συνδυασμό με το ΤΡΑΜ και τις συντονισμένες γραμμές επιφανείας, θα δημιουργήσουν ένα ενιαίο και ολοκληρωμένο δίκτυο συγκοινωνιών, που θα συμβάλλει στη μείωση της χρησιμοποίησης των ιδιωτικών αυτοκινήτων και κατ' επέκταση στην επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος και στην προστασία του περιβάλλοντος.

Περνώντας στην Ενοποίηση των Αρχαιολογικών Χώρων της Αθήνας και στην Ανάπλαση του Ιστορικού της Κέντρου, ένα τεράστιο έργο, για τα δεδομένα της πόλης, το οποίο περιλαμβάνει συγκοινωνιακές ρυθμίσεις και αναπλάσεις, αντιλαμβανόμαστε ότι έχει λειτουργικό χαρακτήρα και αποσκοπεί, τόσο στη βελτίωση των συγκοινωνιών στο κέντρο της, όσο και στην ανάδειξη της πολιτισμικής της κληρονομιάς, δημιουργώντας ένα «ανοιχτό μουσείο» με διαδρομές, που θα οδηγούν από τα ένα μνημείο στο άλλο. Επίσης, ιδιαίτερης σημασίας είναι η ανάπλαση στο Δέλτα Φαλήρου, τόσο λόγω της έκτασης του έργου, όσο και εξαιτίας του γεγονότος ότι η περιοχή αποτελεί εστία μόλυνσης και άσχημης αισθητικής. Στόχος αυτής της παρέμβασης, που έχει εμφανή λειτουργική διάσταση, είναι πέρα από τη χρησιμοποίηση των εγκαταστάσεων της στους Ολυμπιακούς Αγώνες, η μεταμόρφωση του παραλιακού της μετώπου, ώστε να αποτελέσει στο μέλλον χώρο αναψυχής.

Το Ολυμπιακό και το Ηλιακό Χωριό είναι περιοχές οργανωμένης κατοικίας, βασισμένες στις αρχές του βιοκλιματικού σχεδιασμού, με το μεν πρώτο, να ενσωματώνει σχέδια εξοικονόμησης ενέργειας και το δε δεύτερο, να έχει ως κύριο στόχο την εφαρμογή της ηλιακής τεχνολογίας παράλληλα με τη χρήση άλλων συστημάτων εξοικονόμησης ενέργειας. Η κατάταξη του Ολυμπιακού Χωριού στην κατηγορία με στόχο τον πολιτισμό, οφείλεται στην αρχική χρήση του ως χώρου διαμονής των αθλητών κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών και Παραολυμπιακών αγώνων, καθώς και στο γεγονός ότι διαθέτει μεγάλο ποσοστό χώρων πρασίνου, ενώ του Ηλιακού Χωριού, στην κατηγορία της τεχνολογίας, προκύπτει από τον κύριο στόχο που διέπει το σχεδιασμό του.

Στη συνέχεια, το Νέο Μουσείο της Ακρόπολης, έχει συμβολικό χαρακτήρα, τόσο λόγω της αρχιτεκτονικής του κτιρίου, όσο και λόγω του ότι είναι χωροθετημένο

στους πρόποδες του λόφου της Ακρόπολης και συμβολίζει τη δυνατότητα αρμονικής συνύπαρξης του σύγχρονου με το παραδοσιακό. Συμβολικό είναι, επίσης, και το Κτίριο Διοίκησης της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος, αφού αποτελεί ένα από τα πιο φιλόδοξα αρχιτεκτονήματα γοήτρου της Αθήνας στο κατώφλι του 21<sup>ου</sup> αιώνα και είναι χωροθετημένο στο ιστορικό κέντρο της πόλης, σχηματίζοντας αντίθεση με τα διατηρητέα νεοκλασικά κτίρια που περιλαμβάνονται στο ίδιο οικοδομικό τετράγωνο.

Τέλος, η «Τεχνόπολη» και το Πολιτιστικό Κέντρο «Ελληνικός Κόσμος» αποτελούν επιτυχημένα παραδείγματα αναπλάσεων βιομηχανικών κτιρίων και μετατροπής τους σε εκθεσιακούς χώρους. Η πρώτη έχει συμβολικό χαρακτήρα, διότι χαρακτηρίστηκε μνημείο βιομηχανικού πολιτισμού, αφού τα κτίρια του εκπροσωπούν διάφορες τεχνοτροπίες της ιστορίας της βιομηχανικής αρχιτεκτονικής και είναι το μοναδικό του είδους του στην Ευρώπη. Σχετικά με το δεύτερο, η λειτουργικότητά του οφείλεται στο γεγονός ότι στόχος της ανάπλασης ήταν η εύρεση χώρου για τη στέγαση των λειτουργιών του Πολιτιστικού Κέντρου «Ελληνικός Κόσμος».

Το συμπέρασμα που προκύπτει από τα παραπάνω είναι ότι η πλειοψηφία των έργων της Αθήνας έχει λειτουργικό χαρακτήρα, με στόχο τη βελτίωση των συγκοινωνιακών της υποδομών, καθώς και την ανάδειξη του πολιτισμικού της πλούτου. Βέβαια, από τον πίνακα φαίνεται ότι μόνο τρία έργα ανήκουν στην κατηγορία συγκοινωνίες, αν λάβουμε όμως υπόψη την έκταση των εν λόγω έργων, αντιλαμβανόμαστε τη μεγάλη σημασία τους στην ανάπτυξη της πόλης.

#### **4.3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΟΥ ΧΩΡΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ**

Οι στόχοι που τίθενται στο Ρυθμιστικό θα λέγαμε ότι αφορούν σε όλους τους τομείς που απασχολούν την πόλη, χωρίς να είναι δυνατός ο διαχωρισμός των προτεραιοτήτων που θεωρούνται πιο σημαντικές. Έτσι, προγραμματίζονται ενέργειες προς όλες τις κατευθύνσεις, με συνέπεια να μειώνεται η αποτελεσματικότητα των δράσεων, αφού δεν δίνεται έμφαση σε ένα συγκεκριμένο τομέα, ο οποίος θα μπορούσε να χαράξει το δρόμο για την ανάδειξή της πόλης μέσα απ' αυτόν. Παρ' όλ' αυτά το Ρυθμιστικό αποτελεί υψίστης σημασίας σχέδιο για την πόλη, αφού είναι η πρώτη φορά που η μητροπολιτική περιοχή της Αθήνας αντιμετωπίζεται ως σύνολο.



#### 4.4. ΤΑΣΕΙΣ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Έως τώρα, η πόλη αντιμετώπιζε σημαντικά περιβαλλοντικά, κυκλοφοριακά, κοινωνικά και πολεοδομικά προβλήματα, με αποτέλεσμα να είναι φανερή η έλλειψη βασικών έργων υποδομής. Γι' αυτό το λόγο και οι περισσότερες παρεμβάσεις αποβλέπουν στη δημιουργία και βελτίωση των έργων υποδομής, ενώ αρκετά μεγάλη βαρύτητα δίνεται στην ανάδειξη του πολιτισμικού της πλούτου. Από την άλλη πλευρά οι στόχοι που τίθενται στο σχεδιασμό δεν μπορούν να ταξινομηθούν με βάση τη βαρύτητα που έχουν για την πόλη, ενώ πολλά έργα που πραγματοποιούνται στα πλαίσια της Ολυμπιάδας του 2004, προγραμματίζονται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο, όπως για παράδειγμα ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος και η Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων. Αντιλαμβανόμαστε, λοιπόν ότι όπως και στην περίπτωση του Βερολίνου, η τάση της σημερινής εποχής είναι τα μεγάλα έργα να ενσωματώνονται στο σχεδιασμό, προκειμένου να επιτευχθεί συνολικά η αναζωογόνηση και ανάπτυξη ορισμένων περιοχών.

#### 5. ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Με βάση τις τάσεις που προέκυψαν για το Λονδίνο, το Παρίσι και το Βερολίνο, θα μπορούσαμε να γενικεύσουμε τις προτεραιότητες που τίθενται τόσο μέσα από τα μεγάλα έργα, όσο και μέσα από το σχεδιασμό και στις υπόλοιπες μητροπολιτικές περιοχές της Δυτικής Ευρώπης. Συμπεραίνουμε λοιπόν, ότι η πλειοψηφία των μεγάλων έργων που πραγματοποιούνται και στις τρεις πόλεις έχουν συμβολικό χαρακτήρα, με έμφαση στην ανάδειξη του πολιτισμικού τους πλούτου, καθώς και στην οικονομική και τεχνολογική τους ισχύ, με το Λονδίνο και το Παρίσι να επιδιώκουν περισσότερο το πρώτο και τρίτο, ενώ το Βερολίνο το πρώτο και δεύτερο. Έτσι, θα λέγαμε ότι η συμβολικότητα των αστικών παρεμβάσεων που αναδεικνύουν τον πολιτισμό, την οικονομία και την τεχνολογία, αποτελούν γενικότερα τις τάσεις της Δυτικής Ευρώπης, μόνο που η κάθε πόλη δίνει διαφορετική προτεραιότητα στους επιμέρους τομείς, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες και τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα. Κάτι αντίστοιχο ισχύει και στο σχεδιασμό, όπου και οι τρεις μητροπόλεις επιδιώκουν μία ισόρροπη ανάπτυξη όλων των δραστηριοτήτων τους, δίνοντας όμως μεγαλύτερη έμφαση σε κάποιο συγκεκριμένο τομέα, ανάλογα με το «πρόσωπο» που η καθεμία επιθυμεί να επιδείξει.

Όσον αφορά στην περίπτωση της Αθήνας, όπως προέκυψε από την αξιολόγηση, πρωτεύων στόχος είναι η επίλυση των προβλημάτων που προέρχονται από την έλλειψη βασικών υποδομών, καθώς και η ανάδειξη της πολιτισμικής της κληρονομιάς. Γίνεται λοιπόν αντιληπτό, ότι υπάρχει μεγάλη απόσταση ανάμεσα στο επίπεδο της ελληνικής πρωτεύουσας και σ' αυτό των μητροπολιτικών κέντρων της Δυτικής Ευρώπης. Εκτιμάται, όμως ότι με την ευκαιρία των Ολυμπιακών Αγώνων θα λυθούν τα σημαντικότερα προβλήματα υποδομών, οπότε, ενδεχομένως και η Αθήνα να αποκτήσει τη δυνατότητα να προχωρήσει στο επόμενο στάδιο, στα πλαίσια του οποίου θα δημιουργήσει και θα προωθήσει το δικό της όραμα.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ΑΓΕΤ ΗΡΑΚΛΗΣ (1998), *Πρόγραμμα ΗΡΑΚΛΗΣ: Οι προκλήσεις της Ελληνικής Πόλης*, Αθήνα
- Αίσωπος Γ. & Σημαιοφορίδης Γ. (1997), Απ' τη Μητρόπολη στη Μετάπολη, *Μετάπολις*, 1 (16) 4-7
- Αίσωπος Γ. & Σημαιοφορίδης Γ. (2001), *Η σύγχρονη (ελληνική) Πόλη*, Αθήνα: Metropolis
- Αραβαντινός Α. (1997), *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια Βιώσιμη Ανάπτυξη του Αστικού Χώρου*, Αθήνα: Συμμετρία
- Ambrose P. (1986), *Whatever Happened to Planning*, New York: Methuen
- Ascher F. (1997), Για τη Μετάπολη, *Μετάπολις*, 2 (16) 8-11
- Barnett J. (1986), *The Elusive City: Five Centuries of Design, Ambition and Miscalculation*, New York: Harper & Row
- Blowers A., Hamnett C, Sarré P. (1987), *Η Πόλη του Μέλλοντος*, The Open University, Εκδόσεις Π. Κουτσούμπος Α.Ε.
- Brotchie J., Batty M., Hall P., Newton P. (1991), *Cities of the 21<sup>st</sup> Century: New Technologies and Spatial Systems*, U.K.: Longman Cheshire
- Γοσποδίνη Α. (1995), Σημειώσεις για το μάθημα Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Γοσποδίνη Α. (1998), Σημειώσεις για το μάθημα: Πολεοδομία Ι: Αστικός Σχεδιασμός, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας
- Cars J, Pinon P. (1991), *Paris-Haussmann*, Paris: Pavillon de l' Arsenal
- Δημητριάδης Ε. (1987), *Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας: Από την πρώτη πόλη ως την εμφάνιση της σύγχρονης Πολεοδομίας*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής
- Ε.Μ.Π. Κέντρο Συνεχιζόμενης Εκπαίδευσης (2001), *Η Ευρωπαϊκή και Ελληνική Πόλη στον 21<sup>ο</sup> αιώνα. Αναμενόμενος Ρόλος του Σχεδιασμού*, Αθήνα
- European Commission (2000), *The EU Compendium of Spatial Planning Systems and Policies: France, Italy*
- European Commission (2000), *The EU Compendium of Spatial Planning Systems and Policies: Germany, Italy*
- European Commission (2000), *The EU Compendium of Spatial Planning Systems and Policies: Greece, Italy*

Frampton K. (1992), *Modern Architecture*, London: C.S. Graphics

Goodchild B. (2003), Sustainable Development and the Aims of Planning, *Town Planning Review*, 2 (74) 239-245

Hall P. (1996), *Cities of Tomorrow*, Oxford: Blackwell

Jencks C. (1991), *The Language of Post-Modern Architecture*, London: Academy

Καλαντίδης Γ. (2001), *Περιοδικό ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΕΣ*

Λαζαρίδης Π.Γ. (1968), *Νέες Πόλεις και Κατοικία: Η περίπτωση της Αγγλίας*, Θεσσαλονίκη: Παρατηρητής

Mission Interministérielle de Coordination des Grandes Opérations d' Architecture et d' Urbanisme (1987), *Architectures Capitales*, Paris: Electa Moniteur

Οικονόμου Δ. (2002), Σημειώσεις για το μάθημα Χωροταξία Ι: Εισαγωγή στη Χωροταξική Πολιτική, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Οικονόμου Δ. (2002), Σημειώσεις για το μάθημα Χωροταξία Ι: Εισαγωγή στη Χωροταξική Πολιτική, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

OECD (1994), *Cities for the 21st Century*, Paris

Πανελλήνιος Διαγωνισμός ΥΠΕΧΩΔΕ 1995 (1998), *Τοπικές Πρωτοβουλίες στην Ελλάδα για βιώσιμες πόλεις και κατοικίες*, Αθήνα.

Poisson M. (1998), *Paris: Buildings and Monuments*, Geneva: Minerva

Σαρηγιάννης Γ. (1987), *Εισαγωγή στην Ιστορία και Θεωρία της Πόλης*, Αθήνα

Σερράος Κ. (2001), Σημειώσεις για το μάθημα Πολεοδομία ΙΙΙ: Πολεοδομική Πολιτική, Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

<http://architecture.about.com/library/bleiffel.htm>, 9-5-03

<http://britishexpats.com/arch/44/2001/9/44901>, 4-6-03

<http://cygo.com/gravity.html>, 24-5-03

[http://de.srd.yahoo.com/S=9167327:WS1/R=4/K=Berlin+Renzo+Piano+Potsdamer+Platz+/\\*](http://de.srd.yahoo.com/S=9167327:WS1/R=4/K=Berlin+Renzo+Piano+Potsdamer+Platz+/*)- <http://www.galinsky.com/buildings/potsdamerplatz/>, 19-6-03

<http://digilander.libero.it/asdfghj2/dossier/An%20Exhibit%20in%20Berlin%20Shows%20Frightening%20Photos%20of%20The%20Terror%20during%20The%20Nazi%20Era.htm>, 23-6-03

<http://edu.saline.free.fr/01-cites/1-thema/01-ville.html>, 9-5-03

<http://erewhon.ticonuno.it/arch/rivi/berl/future.htm>, 19-6-03

<http://lewisham.gov.uk.asp>, 15-7-03

<http://membres.lycos.fr/addm18/MI33p2.htm>, 17-5-03

<http://news.bbc.co.uk/1/hi/world/europe/322967.stm>, 26-6-03

<http://parole.aporee.org>, 22-7-03

<http://pubs.socialistreviewindex.org.uk/sr201/gibson.htm>, 4-6-03

<http://sambamarco.piranhode/Alex2.htm>, 19-6-03

[http://sfr.ee.teiath.gr/htmSELIDES/Lab\\_CAD/Athina/ath003.htm](http://sfr.ee.teiath.gr/htmSELIDES/Lab_CAD/Athina/ath003.htm), 29-7-03

<http://society.guardian.co.uk/urbandesign/story/0,11200,911182,00.html>, 4-6-03

<http://tourisme.voila.fr>, 1-9-03

<http://uinic.de/alex/en/proj/alex-main.html>, 19-6-03

<http://web.tiscali.it/no-redirect-tiscali/icaria/urbanistica/utopie/soria.htm>

<http://www.aboutbritain.com/BritishMuseum.htm>, 26-5-03

[http://www.ac-reims.fr/datice/bul\\_acad/Hist-Geo/bul06/Guise.htm](http://www.ac-reims.fr/datice/bul_acad/Hist-Geo/bul06/Guise.htm), 9-5-03

<http://www.addington3.freemove.co.uk/planmon1.html>, 17-5-03

<http://www.ametro.gr/top1gr.htm>, 30-7-03

<http://www.aodos.gr/newsite/greek.html>, 20-8-03

<http://www.archi.fr/IFA-CHAILLOT/innovations4pages.PDF>, 30-7-03

<http://www.architecture24.de/bnf-e.html>, 9-5-03

<http://www.architectureweek.com/2001/1107/today.html>, 10-7-03

<http://www.arcspace.com/architects/rogers/benz/>, 19-6-03

<http://www.ergose.gr>, 22-8-03

<http://www.arup.com/MillenniumBridge/>, 17-5-03

<http://www.astynet.gr/>, 29-7-03

<http://www.aviewoncities.com/berlin/alexanderplatz.htm>, 19-6-03

<http://www.aviewoncities.com/berlin/reichstag.htm>, 23-6-03

<http://www.avoe.org/cityplanart3.html>, 10-7-03

[http://www.azw.at/aust/en/10176/10176\\_zusatz3.htm](http://www.azw.at/aust/en/10176/10176_zusatz3.htm), 9-5-03

<http://www.bartlett.ucl.ac.uk/planning/information/sds/WorkingCapital.pdf>, 15-7-03

[http://www.bbk.ac.uk/geog/study/courses/urep/urep4barlow\\_lonplans.pdf](http://www.bbk.ac.uk/geog/study/courses/urep/urep4barlow_lonplans.pdf), 12-6-03

<http://www.berlin.de/rbm-skzl/ueberblick/pages/uk/stadt/stadt01.htm>, 30-6-03

<http://www.berlin-info.de/english/sights/sight06.html>, 19-6-03

<http://www.biesdorf-sued.de>, 10-7-03

<http://www.bl.uk/about/history.html>, 1-6-03

<http://www.bl.uk/about/locations/stpancras.html>, 1-6-03

<http://www.bnl.gov/smartcities/>, 24-5-03

<http://www.bofill.com/website-ingles/proyectos/abraxas.htm>, 1-9-03

[http://www.btm.de/english/sehenswertes/e\\_sw\\_berlin-bilder.html](http://www.btm.de/english/sehenswertes/e_sw_berlin-bilder.html), 19-6-03

<http://www.buffalo.edu/reporter/vol30/vol30n28/n4.html>, 10-7-03

<http://www.buyimage.com.uk>, 4-6-03

<http://www.capcite.com/shtml/articles/ville-1/quartier-28/rubrique-6/article-203.shtml>, 28-8-03

[http://www.carleton.ca/polecon/Smart Cities%20 Presentations/Smart%20Cities%20-%20Myer%20Siemiatycki.htm](http://www.carleton.ca/polecon/Smart%20Cities%20Presentations/Smart%20Cities%20-%20Myer%20Siemiatycki.htm), 24-5-03

[http://www.cityoflondon.gov.uk/business\\_city/global\\_powerhouse.htm](http://www.cityoflondon.gov.uk/business_city/global_powerhouse.htm), 17-7-03

[http://www.cityoflondon.gov.uk/leisure\\_heritage/index.htm](http://www.cityoflondon.gov.uk/leisure_heritage/index.htm), 17-7-03

[http://www.cityoflondon.gov.uk/our\\_services/development\\_planning/planning/udp/udp\\_doc.htm](http://www.cityoflondon.gov.uk/our_services/development_planning/planning/udp/udp_doc.htm), 15-7-03

<http://www.christopherhot.com>, 26-5-03

<http://www.cnac-gp.fr>, 24-5-03

<http://www.culture2000.tee.gr>, 28-7-03

<http://culture.gr /2/21/211/21101m /g211am01.html>, 30-7-03

<http://www.derive.at>, 19-6-03

<http://www.difa.de>, 23-6-03

[http://www.diegeschichteberlins.de/text\\_brunnen/10.shtml](http://www.diegeschichteberlins.de/text_brunnen/10.shtml), 17-7-03

[http://www.discoverfrance.net/France/Paris/Paris\\_metro.shtml](http://www.discoverfrance.net/France/Paris/Paris_metro.shtml), 9-5-03

<http://www.domaquaree.de/>, 23-6-03

[http://www.elba-1.org.uk/mile\\_end\\_park.asp](http://www.elba-1.org.uk/mile_end_park.asp), 26-5-03

<http://www.euro2day.gr/articles/20159/>, 22-8-03

<http://www.floornature.com/worldaround/articolo.php/art255/1/en>, 27-8-03

<http://www.freepphoto-i.net>, 30-7-03

<http://www.galinsky.com/buildings/jewishmuseum>, 10-7-03

<http://www.galinsky.com/buildings/reichstag/>, 23-6-03

<http://www.galinsky.com/buildings/swiss/>, 2-9-03

<http://www.galinsky.com/buildings/tatemodern/>, 26-5-03

<http://www.gardenvisit.com/ge/citroen.htm>, 9-5-03

[http://www.greatbuildings.com/buildings/Flats\\_at\\_Hansaviertel.html](http://www.greatbuildings.com/buildings/Flats_at_Hansaviertel.html), 1-9-03

[http://www.greatbuildings.com/buildings/The\\_British\\_Museum.html](http://www.greatbuildings.com/buildings/The_British_Museum.html), 26-5-03

[http://www.greenwichpeninsula.co.uk/latest/pr\\_00\\_04\\_07.htm](http://www.greenwichpeninsula.co.uk/latest/pr_00_04_07.htm), 8-6-03

<http://www.gruen-berlin.de/index.htm?p&z>, 19-6-03

<http://www.guardian.co.uk/Print/0,3858,3981515,00.html>, 4-6-03

<http://www.hoc.gr/en/info/periodika/4o/6.asp>, 29-7-03

<http://www.idf.pref.gouv.fr/dossiers/collecti2.htm>, 17-5-03

<http://info-grece.com/article.php?sid=653>, 30-7-03

<http://www.infolondon.co.uk/get-here.php>, 8-6-03

<http://www.integer-software.co.uk/Hungerford.htm>, 26-5-03

[http://www.invgr.com/olympics\\_launch\\_pad.htm#Village](http://www.invgr.com/olympics_launch_pad.htm#Village), 29-7-03

<http://www.jbutler.org.uk/Londonpix/Greenwich/Dome.shtml>, 8-6-03

<http://www.john-austin-mp.org.uk/dome.htm>, 8-6-03

[http://www.ksclubs.gr/interota/odiko\\_dyktio\\_syginonies.htm](http://www.ksclubs.gr/interota/odiko_dyktio_syginonies.htm), 22-8-03

[http://www.lbhf.gov.uk/external/thamesstrategy/pdf/4\\_8.pdf](http://www.lbhf.gov.uk/external/thamesstrategy/pdf/4_8.pdf), 4-6-03

<http://www.levittbernstein.co.uk/projects/brunswick.html>, 4-6-03

<http://www.levity.com/markdery/ESCAPE/VELOCITY/author/davis.html>, 24-5-03

<http://www.library.cornell.edu/Reps/DOCS/howard.htm>, 22-7-03

<http://www.lodging-in-paris.com/fiche-fr/bastille.html>, 24-5-03

[http://www.london.gov.uk/approot/mayor/strategies/sds/draft\\_london\\_plan\\_docs.jsp](http://www.london.gov.uk/approot/mayor/strategies/sds/draft_london_plan_docs.jsp), 15-7-03

[http://www.london.gov.uk/gla/city\\_hall/city-hall-panos/londons-living-room-ext.jsp](http://www.london.gov.uk/gla/city_hall/city-hall-panos/londons-living-room-ext.jsp), 1-6-03

<http://www.londoncf.org/aboutLondon.html>, 8-6-03

<http://www.londonlandscape.gre.ac.uk/>, 4-6-03

<http://www.londonnet.co.uk/ln/guide/about/dome.html>, 8-6-03

[http://www.londontown.com/London/The\\_Best\\_of\\_the\\_Rest/](http://www.londontown.com/London/The_Best_of_the_Rest/), 26-5-03

<http://www.lusas.com/case/bridge/hungerford.html>, 17-5-03

[http://www.mairiemetz.fr/METZ/CULTURE/BEAUBOURG/accueil\\_pompidou.html](http://www.mairiemetz.fr/METZ/CULTURE/BEAUBOURG/accueil_pompidou.html), 24-5-03

<http://www.millennium.gov.uk/low/result.asp>, 17-5-03

<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130303.html>, 27-7-03

<http://www.minenv.gr/3/31/313/31303/g3130305.html>, 30-7-03

<http://www.minenv.gr/4/45/4506/g450600.html>, 20-8-03

<http://www.minenv.gr/4/45/4506/g4506071.html>, 20-8-03

[http://www.mipim-berlin-brandenburg.de/mipim\\_03/partner/media\\_spree/media\\_spree.htm](http://www.mipim-berlin-brandenburg.de/mipim_03/partner/media_spree/media_spree.htm), 23-6-03



<http://www.mottmac.com/html/03/project.cfm?project=urban>, 17-5-03

[http://www.nai.nl/regie\\_e/old/letch3\\_e.html](http://www.nai.nl/regie_e/old/letch3_e.html), 4-6-03

[http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000\\_1996/Central\\_Berlin.html](http://www.nbm.org/Exhibits/past/2000_1996/Central_Berlin.html), 19-6-03

<http://www.netcyclo.co.uk/places/polit/nations/uk/England/london/landmark/milldome/milldome.htm>, 8-6-03

<http://www.newurbannews.com/germany.html>, 19-6-03

<http://www.nycsubway.org/eu/fr/paris/line14.html>, 9-5-03

<http://www.obv.org.uk>, 8-6-03

[http://www.olympic.org/uk/games/athens/index\\_uk.asp](http://www.olympic.org/uk/games/athens/index_uk.asp), 29-7-03

[http://www.open2.net/modernity/4\\_7.htm](http://www.open2.net/modernity/4_7.htm), 4-6-03

<http://www.pbase.com/image/18670052>, 28-8-03

<http://www.phan-ngoc.com/fred/paris/html/parcbercy.html>, 24-5-03

[http://www.portnet.gr/themata/to\\_thema/4/to\\_thema\\_tou\\_portnet2.htm](http://www.portnet.gr/themata/to_thema/4/to_thema_tou_portnet2.htm), 20-8-03

<http://www.pubblinet.com/varie/paris>, 9-5-03

<http://www.pubblinet.com/varie/paris/tour-eiffel.html>, 9-5-03

<http://www.schinkelsche-bauakademie.de/english.htm>, 23-6-03

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/bauen/grosse.projekte/en/>, 19-6-03

[http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk\\_innenstadt/einleitung](http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/planwerke/de/planwerk_innenstadt/einleitung), 15-7-03

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/en/einfuehrung/index.shtml>, 15-7-03

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/en/gewerbe/einfuehrung.shtml>, 15-7-03

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/en/wohnen/einfuehrung.shtml>, 15-7-03

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/planen/stadtentwicklungsplanung/en/zentren/einfuehrung.shtml>, 15-7-03

<http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/metrodesign/en/design16.shtml>, 9-5-03

[http:// www.suitcasearchitecture.com/html/potsdamerplatz.html](http://www.suitcasearchitecture.com/html/potsdamerplatz.html), 19-6-03

<http://www.swep.net/swepexchange/article.php?ID=23>, 29-7-03

<http://www.tate.org.uk/home/news/TateModernNeighbourhood.pdf>, 26-5-03

<http://www.tate.org.uk/modern/building/default.htm>, 26-5-03

<http://www.thebritishmuseum.ac.uk/filming/index.html>, 26-5-03

<http://www.thebrunswickproject.co.uk/>, 4-6-03

<http://www.topographie.de/en/stiftung.htm>, 23-6-03

[http://tourisme.voila.fr/villes/paris/fra/sit/ville/01\\_fhall/acc.htm](http://tourisme.voila.fr/villes/paris/fra/sit/ville/01_fhall/acc.htm), 27-8-03

<http://www.tourist-information-uk.com/tate-modern.htm>, 26-5-03

<http://www.transportforlondon.gov.uk/tfl/pdffdocs/MinutesOct.Pdf>, 26-5-03

<http://www.udal.org.uk/UDW2000Review1.htm>, 26-5-03

<http://www.victorycities.com/tour/>, 24-5-03

<http://www.weblab.gr/ek/AthensArchae/page173.htm>, 29-7-03

[http://www.web.utk.edu/archinfo/a489\\_f02/pdf/Debis.dbf](http://www.web.utk.edu/archinfo/a489_f02/pdf/Debis.dbf), 19-6-03