

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ, ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:
ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΕΝ ΚΑΙΡΩ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ

ΜΑΚΡΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΑ – ΕΛΕΥΘΕΡΙΑ

ΑΜ: 0315059

Επιβλέπουσες καθηγήτριες: ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ

ΜΑΝΙΚΑ ΣΤΕΛΛΑ



Βεβαιώνω ότι η παρούσα εργασία είναι δική μου, δεν έχει συγγραφεί από άλλο πρόσωπο με ή χωρίς αμοιβή, δεν έχει αντιγραφεί από δημοσιευμένη ή αδημοσίευτη εργασία άλλου και δεν έχει προηγουμένως υποβληθεί για βαθμολόγηση στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας ή αλλού. Βεβαιώνω ότι είμαι εν γνώσει των κανόνων περί λογοκλοπής του ΤΜΧΠΠΑ και ότι στο πλαίσιο αυτού έχουν τηρηθεί όλοι οι κανόνες κατά την ακαδημαϊκή δεοντολογία, σχετικά με αναφορές, βιβλιογραφία, κλπ., τόσο από έντυπες όσο και από ηλεκτρονικές πηγές. Σε περίπτωση λογοκλοπής αποδέχομαι όλες ανεξαιρέτως τις ποινές που προβλέπουν οι εκάστοτε Κανονισμοί του ΠΘ ή και του ΤΜΧΠΠΑ.

Ημερομηνία: 23/02/2022

Όνοματεπώνυμο: Μακρή Κωνσταντία – Ελευθερία

Υπογραφή:

ΠΡΟΛΟΓΟΣ - ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Η παρούσα διπλωματική εργασία αποτελεί απόρροια των σπουδών μου στο Τμήμα Μηχανικών Πολεοδομίας Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης της Πολυτεχνικής Σχολής του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας.

Για την ολοκλήρωσή της, θα ήθελα να ευχαριστήσω τις διδάσκουσες Άσπα Γοσποδίνη για την σημαντική βοήθεια και καθοδήγησή της, καθώς και την εντεταλμένη διδασκαλία, Στέλλα Μανίκα. Θα ήθελα ακόμη να ευχαριστήσω, τους γονείς μου για την στήριξή τους, όλα αυτά τα χρόνια και κατά τη διάρκεια των σπουδών μου.

Το κείμενο που ακολουθεί, είναι αποτέλεσμα αρκετών αλλαγών και ανακατατάξεων, καθώς αφορά ένα τρέχον ζήτημα όπως αυτό της πανδημίας, προσπαθώντας να συμβάλλει στον ευρύτερο διάλογο για τον δημόσιο χώρο, και την πόλη στην μετα-πανδημική περίοδο.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Δεδομένης της υψηλής συγκέντρωσης πληθυσμού, οι πόλεις αποτελούν ένα πολύπλοκο σύμπλεγμα οικονομικών, κοινωνικών, περιβαλλοντικών και όχι μόνο παραγόντων, που τις έθετε ανέκαθεν στο επίκεντρο κρίσεων και μεταβολών. Η εμφάνιση της υγειονομικής κρίσης του COVID-19 το Δεκέμβριο του 2019, στην Κίνα, δεν άργησε να κηρυχθεί από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας ως πανδημία, επιφέροντας πληθώρα πολυεπίπεδων επιπτώσεων στο αστικό τοπίο.

Συνακόλουθα, αναδύθηκαν νέες συνθήκες και συμπεριφορές που όρισαν μια νέα αστική καθημερινότητα. Ωστόσο, αυτό που ξεχώρισε, στο αστικό πλαίσιο, είναι ότι η πανδημία επανάφερε στο προσκήνιο τον διάλογο για τον άλλοτε ξεχασμένο, δημόσιο χώρο στην ελληνική πόλη.

Το έγγραφο παρέχει συστάσεις – προτάσεις, που δύναται να αξιοποιηθούν στον πολεοδομικό σχεδιασμό για την μετα-πανδημική πόλη, για ζητήματα που ανακύπτουν από την μελέτη όπως η οικειοποίηση των δημόσιων χώρων και η μονάδα της γειτονιάς, μέσω εργαλείων αστικού σχεδιασμού άμεσης παρέμβασης, με χαμηλό κόστος και συμμετοχικό σχεδιασμό. Συνολικά, η υπάρχουσα γνώση δείχνει ότι η κρίση του COVID-19 συνεπάγεται μια εξαιρετική ευκαιρία για τους σχεδιαστές και τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, να αναλάβουν μετασχηματιστικές ενέργειες για τη δημιουργία πόλεων που είναι πιο υγιείς, δίκαιες, ανθεκτικές και βιώσιμες.

Λέξεις – Κλειδιά: Δημόσιος Χώρος, Πανδημία COVID-19, Ευέλικτος αστικός σχεδιασμός, Επαναπροσδιορισμός

ABSTRACT

Given the high population concentration, cities constitute a diverse complex of economic, social, environmental factors, which have always put them at the epicentre of crises and changes. The onset of COVID-19 health crisis in December 2019 in China, was soon declared a pandemic by the World Health Organisation, instigating a multifaceted impact on the urban landscape.

Consequently, new conditions and attitudes emerged that defined a new urban everyday life. However, what stood out in the urban context, is that the pandemic brought back to the forefront, the dialogue about the once forgotten public space in the Greek city.

The thesis provides recommendations - suggestions, which can be used in urban planning for a post-pandemic city, for issues that arise from the study, such as, the appropriation of public spaces and neighbourhood units, through urban planning tools of immediate intervention at low cost and participatory planning (tactical urbanism). Overall, existing knowledge shows that the COVID-19 crisis provides an excellent opportunity for planners and policymakers, to take transformational action, to create cities which are healthier, equitable, resilient, and sustainable.

Keywords: COVID-19 pandemic, public space, reclaiming public space, tactical urbanism, sustainable - resilient urban planning

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ..... 1

1.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ 1

1.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ - ΧΩΡΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ..... 2

1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ 3

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ 6

2.1 ΚΛΑΣΙΚΗ ΠΟΛΗ 6

2.2 ΡΩΜΑΪΚΗ ΠΟΛΗ..... 7

2.3 ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΗ ΠΟΛΗ 8

2.4 ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΑΚΗ ΠΟΛΗ 9

2.4.1 ΠΡΩΙΜΗ & ΟΨΙΜΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ 9

2.4.2 ΜΠΑΡΟΚ & ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΙΣΜΟΣ 10

2.5 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ..... 11

2.6 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ - ΜΟΝΤΕΡΝΑ ΠΟΛΗ..... 13

2.7 ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ..... 14

2.8 ΣΥΝΟΨΗ 16

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ..... 17

3.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΟΦΕΛΗ 18

3.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΟΦΕΛΗ 19

3.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ..... 20

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ..... 22

4.1 ΑΙΤΙΑ ΑΠΑΞΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ 24

4.1.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ..... 24

4.1.2 ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΖΩΗΣ..... 28

4.1.3 ΣΥΝΟΨΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ 31

4.2 ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ..... 32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΠΑΝΔΗΜΙΑ & ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ	34
5.1 Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ.....	34
5.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ: ΠΑΝΔΗΜΙΑ & ΠΟΛΗ.....	37
5.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ.....	37
5.3 ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ.....	44
5.3.1 ΕΠΑΡΚΕΙΑ.....	44
5.3.2 ΕΓΓΥΤΗΤΑ	46
5.3.3 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ	47
5.3.4 ΠΟΙΟΤΗΤΑ	48
5.3.5 ΣΤΕΝΟΤΗΤΑ	51
5.3.6 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	53
5.4 ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΠΑΝΔΗΜΙΑ: ΠΡΟΚΛΗΣΗ Η ΕΥΚΑΙΡΙΑ;	56
6.1 ΝΕΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ	56
6.1.1 ΝΕΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ	56
6.1.2 ΝΕΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ.....	57
6.1.3 ΝΕΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	64
6.2 ΠΑΝΔΗΜΙΑ ΩΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑ.....	74
6.3 «TACTICAL URBANISM» ΩΣ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΑΝΔΗΜΙΑ.....	75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	84
7.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΟΥ.....	84
7.2 Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ.....	85
7.3 ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	94
7.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ	104
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	125

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

Εικόνα 2.1: Η αγορά στην αρχαία Αθήνα	7
Εικόνα 2.2: Το Forum στην Ρωμαϊκή πόλη.....	8
Εικόνα 2.3: Η Μεσαιωνική πόλη.....	9
Εικόνα 2.4: Η Αναγεννησιακή Πόλη (Palmanova)	10
Εικόνα 2.5: Βερσαλλίες (Μπαρόκ)	11
Εικόνα 2.6: Βιομηχανική πόλη, Manchester, 1850.....	12
Εικόνα 2.7: Μοντέρνα πόλη (Radiant City - Le Corbusier)	13
Εικόνα 2.8: Η πόλη του 21ου αιώνα (Σύνθεση των αστικών ιστών: Λονδίνο, Παρίσι, Νέα Υόρκη, Τόκυο).....	15
Εικόνα 4.1: Τρίτο τόποι (Third Place) κατά R. Oldenburg	22
Εικόνα 4.2: Η οικοδόμηση της Αθήνας	25
Εικόνα 4.3: Πολυκέντρο ψυχαγωγίας The Mall (Αθήνα).....	28
Εικόνα 4.4: Καταπάτηση του δημόσιου χώρου από τραπεζοκαθίσματα (Αθήνα, Βόλος).....	30
Εικόνα 4.5 Στάθμευση επί του πεζοδρομίου και ρίψη σκουπιδιών σε δημόσιους χώρους	30
Εικόνα 4.6: Δημόσια ζωή εκτυλίσσεται σε τρίτους τόπους (Βόλος).....	31
Εικόνα 5.1: Σήμανση για τήρηση κοινωνικής αποστασιοποίησης (2μ.)	35
Εικόνα 5.2: Δημοφιλείς υποδοχείς δημόσιας ζωής πριν και κατά την πανδημία (Λονδίνο: Trafalgar Square, Νέα Υόρκη: Times Square, Βαρκελώνη: La Rambla).....	35
Εικόνα 5.3: Μετάθεση δραστηριοτήτων στους δημόσιους χώρους	36
Εικόνα 5.4: Χαρτογράφηση κρουσμάτων & θανάτων στην περιοχή του Soho (J. Snow).....	39
Εικόνα 5.5: Κατασκευή του αναχώματος της Victoria κατά μήκος του Τάμεση	40
Εικόνα 5.6: Σχέδια αναδιαμόρφωσης του Παρισιού υπό τον Haussmann (1854-1889)	41
Εικόνα 5.7: Σχέδια επέκτασης του Βερολίνου υπό τον Hobrecht	42
Εικόνα 5.8: Πρακτικές για αερισμό και ηλιασμό των ασθενών φυματίωσης	43
Εικόνα 5.9: Παραλία Θεσσαλονίκης εν μέσω πανδημίας	49
Εικόνα 5.10: Στενότητα πεζοδρομίων (Βόλος).....	52
Εικόνα 6.1: Υβριδικό μοντέλο εργασίας	58
Εικόνα 6.2: Αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου στην Ευρώπη λόγω της πανδημίας	60
Εικόνα 6.3: Μετάβαση σε άλλο μέσο μεταφοράς πριν και κατά το lockdown, Ελλάδα	67
Εικόνα 6.4: Κυκλοφοριακή συμφόρηση στην Αθήνα κατά το 3ο «κύμα» της πανδημίας.....	70
Εικόνα 6.5: Διαφορά επιπέδου ατμοσφαιρικής ρύπανσης πριν και κατά το lockdown, Πύλη της Ινδίας, Νέο Δελχί	72
Εικόνα 6.6: Εμφάνιση άγριας ζωής σε αστικά κέντρα του κόσμου εν μέσω lockdown (Σαν Φρανσίσκο, Χάιφα).....	73
Εικόνα 6.7: Ταξινόμηση τακτικής άμεσων παρεμβάσεων	76
Εικόνα 6.8: Via Manzoni, Bari: υφιστάμενη κατάσταση και προτεινόμενο σχέδιο	77

Εικόνα 6.9: Επανάκτηση οδικού χώρου για ήπιες μορφές μετακίνησης (ποδηλατόδρομος, πεζόδρομοι) στη Βαρκελώνη (2021).....	78
Εικόνα 6.10: Χάραξη νέων ποδηλατοδρόμων σε πόλεις διεθνώς ως απάντηση στην πανδημία	79
Εικόνα 6.11: Προτεινόμενες παρεμβάσεις του «Μεγάλου Περιπάτου» στην Αθήνα.....	80
Εικόνα 6.12: Επανάκτηση οδικού χώρου για «Streatery» στη Βαρκελώνη (2021)	81
Εικόνα 7.1: Θέση του Δήμου Βόλου στον Ελλαδικό χώρο και στη Π.Ε. Μαγνησίας.....	84
Εικόνα 7.2: Πολεοδομικό σχέδιο 1882 & Σχέδιο επεκτάσεων 1929	85
Εικόνα 7.3: Η εξέλιξη των πλατειών του Βόλου, 1882-1947	86
Εικόνα 7.4: Το σύστημα των πλατειών στο σχέδιο του 1882 και το 1947	87
Εικόνα 7.5: Κοινοφελείς/Κοινόχρηστοι χώροι στην πόλη του Βόλου.....	88
Εικόνα 7.6: Το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας στην πόλη του Βόλου.....	89
Εικόνα 7.7: Σημεία - οδοί αναφοράς (αριστερά) & ιεράρχηση οδικού δικτύου (δεξιά) στην περιοχή παρέμβασης	95
Εικόνα 7.9: Playstreets: Εκουαδόρ.....	109
Εικόνα 7.8: Playstreets: Μιλάνο	109
Εικόνα 7.10: Playstreets: Μιλάνο	109
Εικόνα 7.11: Playstreets: Fortaleza (Βραζιλία).....	109
Εικόνα 7.14: Streatery: Λισαβόνα	111
Εικόνα 7.15: Streatery: Φιλαδέλφεια	111
Εικόνα 7.13: Streatery: Ιρλανδία	111
Εικόνα 7.12: Streatery: Μανχάταν	111
Εικόνα 7.16: Parklet: Ιρλανδία.....	113
Εικόνα 7.17: Parklet: Δανία	113
Εικόνα 7.18: Parklet: Βανκούβερ	113
Εικόνα 7.19: Parklet: Σαν Φρανσίσκο	113
Εικόνα 7.23: Open streets: Νέα Υόρκη	115
Εικόνα 7.22: Open streets: Λισαβόνα	115
Εικόνα 7.21: Open streets: Λισαβόνα	115
Εικόνα 7.20: Open streets: Λονδίνο	115
Εικόνα 7.27: Πάρκο τσέπης: Αθήνα.....	117
Εικόνα 7.24: Πάρκο τσέπης: Μανχάταν	117
Εικόνα 7.25: Αστικοί λαχανόκηποι: Ηνωμένο Βασίλειο	117
Εικόνα 7.26: Πάρκο τσέπης: Αθήνα.....	117
Εικόνα 7.31: Pop-up Extensions: Πίτσμπεργκ.....	119
Εικόνα 7.29: Pop-up Extensions: Βαρκελώνη	119
Εικόνα 7.30: Pop-up Extensions: Τίρανα.....	119

Εικόνα 7.28: Pop-up Extensions: Βαρκελώνη	119
---	-----

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 5.1: Μεταβολή στην επισκεψιμότητα σε αστικούς δημόσιους υπαίθριους χώρους στην Ελλάδα εν μέσω πανδημίας	54
Διάγραμμα 6.1: Αλλαγή στα πρότυπα μετακίνησης πριν και κατά το lockdown, Ελλάδα.....	65
Διάγραμμα 6.2: Επίπεδα κινητικότητας (οδήγηση, βάδισμα) από την αρχή της πανδημίας στην Ελλάδα.....	66
Διάγραμμα 6.3: Μεταβολή στον αριθμό επισκεπτών σε σταθμούς ΜΜΜ στην Ελλάδα εν μέσω πανδημίας	69
Διάγραμμα 7.1: Ποσοστό συμμετοχής στην ατμοσφαιρική ρύπανση, Βόλος (2019)	89
Διάγραμμα 7.2: Ποσοστό – έκταση των χρήσεων γης στην περιοχή παρέμβασης	101

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 6.1: Μεταβολή στην κινητικότητα σε επίπεδο γειτονιάς λόγω πανδημίας στην Ελλάδα βάσει ερωτηματολογίου	62
Πίνακας 6.2: Ανάγκη παρεμβάσεων σε υποδομές & υπηρεσίες του δικτύου μεταφορών στην Ελλάδα βάσει ερωτηματολογίου	71
Πίνακας 7.1: Ποσοστό δημόσιου χώρου στο σύνολο της αστικής επιφάνειας Βόλου & Ισοζύγιο σε χώρους αστικού πρασίνου	88
Πίνακας 7.2: Κατηγοριοποίηση των βασικών δημόσιων χώρων της πόλης του Βόλου.....	91
Πίνακας 7.3: Περιγραφή στοιχείων, αντιληπτικού χάρτη της περιοχής παρέμβασης	97
Πίνακας 7.4: Ισοζύγιο χώρων πρασίνου στην Π.Ε. V.....	103
Πίνακας 7.5: Κρίσιμα ζητήματα & μέτρα αντιμετώπισης	105
Πίνακας 7.6: Μέτρα αντιμετώπισης & προτεινόμενες δράσεις	106

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΧΑΡΤΩΝ

Χάρτης 5.1: Τετραγωνικά μέτρα αστικού πρασίνου ανά κάτοικο σε πόλεις της Ευρώπης	45
Χάρτης 5.2: Πρόσβαση σε παρεχόμενη έκταση αστικού πρασίνου σε απόσταση 10' με τα πόδια (Ευρωπαϊκές πόλεις)	47
Χάρτης 5.3: Ποσοστό ικανοποιημένου πληθυσμού σχετικά με τους παρεχόμενους δημόσιους χώρους (2019).....	50
Χάρτης 5.4: Ποσοστό ικανοποιημένου πληθυσμού σχετικά με τους παρεχόμενους χώρους αστικού πρασίνου (2019).....	51
Χάρτης 5.5: Ποσοστό του πληθυσμού που νιώθει ασφάλεια να περπατάει μόνο του στην πόλη το βράδυ.....	53
Χάρτης 7.1: Βασικοί δημόσιοι χώροι στην πόλη του Βόλου.....	90
Χάρτης 7.2: Αξιολόγηση βασικών δημόσιων χώρων της πόλης του Βόλου	92

Χάρτης 7.3: Η περιοχή παρέμβασης, στη πόλη του Βόλου.....	94
Χάρτης 7.4: Αντιληπτικός χάρτης, της περιοχής παρέμβασης.....	96
Χάρτης 7.5: Δομημένο – Αδόμητο περιβάλλον, της περιοχής παρέμβασης	99
Χάρτης 7.6: Χρήσεις γης, περιοχή παρέμβασης	100
Χάρτης 7.7: Αστικό πράσινο, και κενοί χώροι στην περιοχή παρέμβασης	102
Χάρτης 7.8: Προτεινόμενο δίκτυο pop-up extension (ποδηλατόδρομων – πεζοδρομίων) ...	120
Χάρτης 7.9: Συγκεντρώσεις μπλε – πράσινων θυλάκων.....	122
Χάρτης 7.10: Προτεινόμενο δίκτυο μπλε – πράσινων διαδρομών	123

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι πόλεις φιλοξενούν το μεγαλύτερο μέρος του παγκόσμιου πληθυσμού και αποτελούν πυρήνες των ανθρώπινων δραστηριοτήτων και κέντρα οικονομικής ανάπτυξης και καινοτομίας. Λόγω της υψηλής συγκέντρωσης ανθρώπων και δραστηριοτήτων, οι πόλεις, υπόκεινται σε συνεχείς αλλαγές επηρεαζόμενες, τόσο από εξωτερικές, όσο και από εσωτερικές παραμέτρους, που τις καθιστούν ευάλωτες σε διάφορους στρεσογόνους παράγοντες, όπως φυσικές και ανθρωπογενείς καταστροφές.

Μία και μόνο συνθήκη ήταν ικανή να μεταβάλλει τη ζωή με επίκεντρο τα αστικά κέντρα, οδηγώντας τα σε πρωτόγνωρες συνθήκες. Πρόκειται για την έξαρση της πανδημίας COVID-19, που ξέσπασε στα τέλη του 2019 στην πόλη Wuhan της Κίνας, και χαρακτηρίστηκε ως η χειρότερη υγειονομική κρίση εδώ και έναν αιώνα (UN-Habitat, 2021), με τον ιό να εξαπλώνεται με ιλιγγιώδεις ρυθμούς, ανάλογους με την ταχύτητα μεταφοράς του ατόμου από τη μια άκρη της γης στην άλλη.

Προκειμένου να περιοριστεί η εξάπλωση του ιού, οι εθνικές κυβερνήσεις, συχνά υπό την καθοδήγηση διεθνών οργανισμών όπως ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ), υιοθέτησαν μια σειρά έκτακτων μέτρων για την προστασία των πολιτών και της δημόσιας υγείας, μέτρα που διαφέρουν από χώρα σε χώρα, και από πόλη σε πόλη. Τα μέτρα αυτά επικεντρώνονται στην κοινωνική απόσταση, την αναστολή των οικονομικών, εκπαιδευτικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, καθώς και περιορισμούς στην κινητικότητα των πολιτών.

Μέτρα, όπως η τήρηση αποστάσεων ασφαλείας από άλλους ανθρώπους, σήμαιναν δραστικά νέες συμπεριφορές, επιβάλλοντας περιορισμούς στην συναναστροφή των πολιτών, οι οποίες πρακτικά αμφισβήτησαν τα «όρια» της αστικότητας και τη διαθεσιμότητα ανοιχτών δημόσιων χώρων. Έτσι, η πανδημία πέρα από κρίση δημόσιας υγείας έγινε και μια κοινωνική – πολιτιστική πρόκληση.

Η καθημερινότητα λοιπόν αλλάζει ριζικά. Οι φανταχτερές μητροπόλεις ως άλλοτε πυκνωτές της αστικής ζωής ερημώνουν, τα φώτα σβήνουν, το τοπίο εγκαταλείπεται. Οι λειτουργίες που πριν λάμβαναν χώρα σχεδόν αποκλειστικά στο δημόσιο χώρο, τώρα μεταφέρονται κι αυτές στον ιδιωτικό. Αντίστοιχα, λειτουργίες του ιδιωτικού χώρου μεταπηδούν στο δημόσιο βρίσκοντας εκεί πεδίο εκτόνωσης.

Ωστόσο, δεν είναι η πρώτη φορά στην ανθρώπινη ιστορία που οι πανδημίες επηρεάζουν τις πόλεις θέτοντας, υπό αμφισβήτηση τη δομή τους, καθώς η ιστορική εμπειρία των αστικών κέντρων με τις μεταδοτικές ασθένειες είναι πλούσια, με τον πολεοδομικό σχεδιασμό να εμφανίζεται ως απάντηση, σε μια σειρά κρίσεων.

Ο σχεδιασμός καλείται ξανά, να δώσει απαντήσεις, τόσο για την επίλυση των άμεσων επιπτώσεων, όσο και την μεταρρύθμιση του χώρου στο μέλλον, για τη μακροπρόθεσμη προστασία της υγείας του ανθρώπου, αλλά και της πόλης. Η κρίση που βιώνει η παγκόσμια κοινότητα, έχει αντίκτυπο στις λειτουργίες και την οργάνωση των πόλεων, εμπνέοντας για επαναπροσδιορισμό του τρόπου που σχεδιάζουμε και βιώνουμε τον αστικό – δημόσιο, αλλά και ιδιωτικό χώρο.

Παρά την επιβολή των περιορισμών, διαπιστώθηκε πως οι πόλεις χρησιμοποιήθηκαν περισσότερο για αναψυχή, παιχνίδι, άσκηση και κίνηση των πεζών, με το περπάτημα και το ποδήλατο να γίνονται οι βασικές μορφές κινητικότητας (Gehl architects, 2020).

Στην πραγματικότητα, τα μέτρα καραντίνας προκάλεσαν το ενδιαφέρον για ορισμένες απ' τις πιο σημαντικές πτυχές του βιώσιμου αστικού σχεδιασμού, όπως είναι οι ανοιχτοί και πράσινοι χώροι, καθώς θεωρήθηκαν ως ιδιαίτερα σημαντικοί για τον μετριασμό των αρνητικών επιπτώσεων του COVID-19, στην υγεία και την ευημερία, προσφέροντας οφέλη στη ψυχική υγεία και έναν ασφαλή ανοιχτό χώρο για συμμετοχή σε δραστηριότητες. Ταυτόχρονα, οι συνθήκες αυτές μας έκαναν, να συνειδητοποιήσουμε την πραγματική έλλειψη ανοιχτών δημόσιων χώρων, καθιστώντας σαφή την ανάγκη, για προσβάσιμο αστικό χώρο πρασίνου εντός της ακτίνας της γειτονιάς, δημιουργώντας νέες απαιτήσεις από τους δημόσιους χώρους της πόλης όπως είναι οι δρόμοι, τα πεζοδρόμια, τα πάρκα, οι πλατείες, οι ελεύθεροι χώροι και οι χώροι πρασίνου και φέρνοντας στο επίκεντρο τον προβληματισμό για ανακατανομή του (Gehl architects, 2020).

Η προκείμενη συνθήκη που αντιμετωπίζεται παγκοσμίως έφερε στις πόλεις νέες προκλήσεις. Έτσι, αναπτύχθηκε μία διαδικτυακή ανταλλαγή ιδεών στο χώρο του σχεδιασμού, με πληθώρα προτάσεων και έναν πλουραλιστικό διάλογο, ώστε να απαντηθούν υπάρχοντα και νέα ζητήματα του χώρου για την μετα – πανδημική εποχή. Καταγράφεται δε, μια διαρκώς αυξανόμενη επιστημονική βιβλιογραφία που ασχολείται με την σχέση του COVID-19 και του δημόσιου χώρου. Οι (Honey-Rosés *et al.*, 2020), εκφράζουν την άποψη ότι εξαιτίας της πανδημίας ο δημόσιος χώρος θα μεταβληθεί, ενώ η κρίση αυτή, ίσως αποτελέσει σταθμό για τον αστικό σχεδιασμό του δημόσιου χώρου. Γενικά από πολλούς μελετητές του χώρου εκφράζεται η άποψη ότι η πανδημία θα επιφέρει δομικές μεταβολές στην έννοια και την μορφή του δημόσιου χώρου.

Στα πλαίσια αυτά, η εργασία προσπαθεί να συμβάλει επαναφέροντας στο προσκήνιο της ελληνικής πόλης, την σημασία και την αξία των δημόσιων χώρων ως απαραίτητο συστατικό για την δημόσια ζωή, η οποία φαίνεται να φθίνει, μέσα απ' την κατανόηση των αιτιών που οδήγησαν στην σημερινή κατάσταση απαξίωσής του. Ακόμη, ως βασικό μέλημα έχει να

διερευνήσει τις επιπτώσεις που προκάλεσε η υγειονομική κρίση στην καθημερινότητα και τις επιδράσεις που είχε μετέπειτα στους υπαίθριους δημόσιους χώρους. Μέχρι στιγμής, η έρευνα για την ελληνική πόλη είναι ακόμη σχετικά ελλιπής, γι' αυτό μέσω επιλογής παρέμβασης σε μια γειτονιά στην πόλη του Βόλου, επιχειρείται να προταθούν οι τρόποι επαναπροσδιορισμού και επανοικειοποίησης του δημόσιου χώρου μέσω πολεοδομικών αρχών και εργαλείων, που αναδείχθηκαν εν μέσω πανδημίας.

Πάντως, η ανάκτηση της ισορροπίας στη σχέση κτισμένου και φυσικού περιβάλλοντος, η ανάγκη για κοινωνική ευαισθητοποίηση, για ίση πρόσβαση στην υγεία, την στέγαση και τον δημόσιο αστικό χώρο, ο σχεδιασμός που θα συμβαδίζει με περιβαλλοντικές αρχές, η αξιοποίηση της τεχνολογίας της κάθε εποχής, αποτελούν ορισμένα στοιχεία που αναδεικνύονται καθοριστικά, για την μετά-πανδημική εποχή παράλληλα με την αναθεώρηση, του μέχρι τώρα μοντέλου της αστικής ζωής, με στόχο πιο υγιείς, δίκαιες, βιώσιμες και ανθεκτικές πόλεις.

Αντικείμενο – Σκοπός

Ως βασικό αντικείμενο μελέτης, λοιπόν, ορίζεται ο δημόσιος χώρος και η εξέλιξη του στην ελληνική πόλη, λαμβάνοντας υπόψη την επίδραση του εν εξελίξει παγκόσμιου φαινομένου, της πανδημίας COVID-19, και εξετάζονται οι συμπεριφορές που αναπτύχθηκαν και οι τάσεις που αναδείχθηκαν, εν μέσω της κρίσης αναφορικά, με το δημόσιο χώρο. Σε επόμενο στάδιο διερευνώνται οι νέες συνθήκες που προκάλεσε η πανδημία και οι επιπτώσεις που είχαν στην καθημερινή ζωή, εστιάζοντας στην ενσωμάτωση των διδαγμάτων της πανδημίας και στην κατοχύρωση των θετικών τάσεων που σημειώθηκαν, ως ευκαιρία για επαναφορά της δημόσιας ζωής και επανοικειοποίηση του δημόσιου χώρου της πόλης. Επιπλέον, πέραν της αρχικής κατανόησης των επιπτώσεων της πανδημίας στην πόλη και τον δημόσιο χώρο της, και των μαθημάτων που μπορούν να αντληθούν για τον πολεοδομικό σχεδιασμό, ως στόχο αποτελεί η ανάδειξη της ανάγκης για άμεσες παρεμβάσεις εναρμόνισης σε έναν πιο ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό, με απώτερο σκοπό την αναζήτηση και εφαρμογή πολεοδομικών πρακτικών για βιωσιμότητα και ανθεκτικότητα, ως απάντηση στις σύγχρονες αστικές προκλήσεις.

Ερευνητικά ερωτήματα

Ποιες είναι οι αιτίες της παρακμής του δημόσιου χώρου στη σύγχρονη ελληνική πόλη;

- Γιατί η δημόσια ζωή δεν εκτυλίσσεται στον πραγματικό δημόσιο χώρο της πόλης;

Πώς επηρέασε η πανδημία την αντίληψή μας για το δημόσιο χώρο της πόλης;

Ποιες οι νέες συνθήκες που προκάλεσε η πανδημία στην λειτουργία των πόλεων;

- Ποιες είναι οι κατάλληλες πολεοδομικές πρακτικές για προσαρμογή στη μετα-πανδημική εποχή;

Πώς η πανδημία ανέδειξε θέματα ανθεκτικότητας και προσαρμοστικότητας, των πόλεων;

- Κατά πόσο μπορεί η τρέχουσα κρίση της πανδημίας να αποτελέσει μάθημα για επερχόμενες κρίσεις;

Μεθοδολογία

Για την κατανόηση και ανάπτυξη του θεωρητικού πλαισίου της διπλωματικής εργασίας, κρίθηκε αναγκαία η βιβλιογραφική επισκόπηση και συλλογή ποιοτικών και ποσοτικών στοιχείων, μέσω ενός αρκετά ευρέος φάσματος ελληνικών, αλλά και ξενόγλωσσων πηγών, όπως επιστημονικές δημοσιεύσεις και έρευνες, συγγράμματα, επιστημονικά άρθρα, καθώς και παρουσιάσεις ομιλίες σε συνέδρια – ημερίδες. Η βιβλιογραφική έρευνα έγινε μέσω της πρόσβασης στη βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου, διαδικτυακά, αλλά και με τήλε-παρακολούθηση σεμιναρίων – ημερίδων – συνεδρίων. Οι ομιλίες, οι επιστημονικές συζητήσεις και τα ερωτηματολόγια, σχετικά με την πανδημία και τις επιδράσεις στην πόλη και το δημόσιο χώρο (σε παγκόσμια κλίμακα όσο και στον ελλαδικό χώρο), ήταν εξαιρετικά πολύτιμες και απολύτως καθοδηγητικές στην ροή της παρούσας διπλωματικής, καθώς αποτέλεσαν έγκυρη και σύγχρονη πληροφόρηση για τα τρέχοντα ζητήματα του αστικού σχεδιασμού.

Δομή – Ανάλυση κεφαλαίων

Η εργασία δομείται από 8 κεφάλαια, όπως αναλύονται:

Στο **Πρώτο Κεφάλαιο**, δίδεται το πολυδιάστατο, εννοιολογικό πλαίσιο του δημόσιου χώρου υπό το πρίσμα σημαντικών ερευνητών του χώρου, και σε συνάρτηση με την έννοια του ιδιωτικού χώρου. Ακόμη καταγράφονται, διαχρονικές κοινωνικο-χωρικές προσεγγίσεις, στην διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία, καθώς και η κατηγοριοποίησή του δημόσιου χώρου ανάλογα με τα κριτήρια που μελετώνται.

Στο **Δεύτερο Κεφάλαιο**, μέσω επισκόπησης, της εξέλιξης των δημόσιων χώρων με κεντρικό άξονα τα μορφολογικά χαρακτηριστικά τους, αλλά και τον ρόλο τους στην εκάστοτε χρονική περίοδο, με αρχή την Αγορά και το Forum ως προγενέστερους σχηματισμούς της πλατείας, και πέρασ τη Σύγχρονη πόλη του 21^{ου} αιώνα., αποδεικνύεται ότι, κάθε μεταβολή στον τρόπο ζωής, τις κοινωνικές πρακτικές και συμπεριφορές έχει αντίκτυπο στον δημόσιο χώρο της πόλης, ενώ

όμοια κάθε μετατροπή του δημόσιου χώρου μετασχηματίζει τον τρόπο διεξαγωγής της δημόσιας ζωής.

Στο **Τρίτο Κεφάλαιο**, αναγνωρίζοντας ότι ένα από τα βασικά μέσα της πολεοδομίας είναι η ανάδειξη και απόδοση δημόσιων χώρων στην πόλη, καταγράφονται τα οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη που προσφέρουν άμεσα και έμμεσα οι ποιοτικοί ελεύθεροι χώροι και χώροι πρασίνου, σε συλλογικό και ατομικό επίπεδο.

Στο **Τέταρτο Κεφάλαιο**, τίθενται στο επίκεντρο ο δημόσιος χώρος της ελληνικής πόλης, και οι αιτίες που οδήγησαν (ιστορική αναδρομή) στην σημερινή τους μορφή και κατάσταση, λαμβάνοντας ως δεδομένο ότι η δημόσια ζωή που εκτυλισσόταν στο δημόσιο χώρο φθίνει, και αντικαθίσταται από τους τρίτους τόπους, καταλήγοντας στην ανάγκη επαναφοράς τους.

Στο **Πέμπτο Κεφάλαιο**, μέσω μιας σύντομης ιστορικής αναδρομής στη σχέση «πόλης – πανδημίας», αναλύεται η εν εξελίξει πανδημία του COVID-19, και πώς συνέβαλλε στην ανάδειξη των υφιστάμενων παθογενειών του δημόσιου χώρου στην ελληνική πόλη, καταλήγοντας στην αναγνώριση – συνειδητοποίηση που επήλθε, για τη σημασία που έχει ο δημόσιος χώρος, για μια ανθρωποκεντρική ανάπτυξη των πόλεων, αλλά και για την δόμηση ανθεκτικών αστικών κέντρων.

Στο **Έκτο Κεφάλαιο**, αναλύονται οι επιπτώσεις που επέφεραν τα μέτρα, οι περιορισμοί, κλπ., για τον μετριασμό της εξάπλωσης της υγειονομικής κρίσης, και οι νέες συνθήκες που εδραιώθηκαν αναφορικά με την κοινωνία, την οικονομική λειτουργία, τον αστικό χώρο, την κινητικότητα και το περιβάλλον, διαπιστώνοντας πως η προκείμενη κρίση θα μπορούσε να αποτελέσει μια ευκαιρία για την εξάλειψη υφιστάμενων αδυναμιών, εκμεταλλευόμενοι τη μετάβαση προς την επανεκτίμηση του δημόσιου χώρου εν μέσω πανδημίας, όπως ήδη έγινε και σε πόλεις διεθνώς μέσω των παρεμβάσεων “tactical urbanism”.

Στο **Έβδομο Κεφάλαιο**, διερευνάται η διαμόρφωση των δημόσιων χώρων στην πόλη του Βόλου, μέχρι την υφιστάμενη κατάστασή τους, όπου γίνονται ορισμένες διαπιστώσεις για την ποιότητά τους και τη χρήση τους από τους κατοίκους, ενώ στη συνέχεια επιλέγεται η περιοχή παρέμβασης, σε επίπεδο γειτονιάς, όπου αντίστοιχα αναλύεται πιο διεξοδικά η υφιστάμενη κατάσταση του δημόσιου χώρου και προτείνονται οι πολιτικές παρέμβασης “tactical urbanism”, ως ένας αρχικός τρόπος για ενσωμάτωση της τάσης επαναπροσδιορισμού του δημόσιου χώρου εν καιρώ πανδημίας.

Τέλος, στο **Όγδοο Κεφάλαιο**, εξάγονται ορισμένα συμπεράσματα, βάσει της ανάλυσης που προηγήθηκε, ανοίγοντας έναν ευρύτερο διάλογο για επαναφορά και επαναπροσδιορισμό του δημόσιου χώρου στη σύγχρονη ελληνική πόλη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

1.1 ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Ο δημόσιος χώρος ως όρος, είναι εκ φύσεως πολύπλοκος, πολυδιάστατος και αόριστος, διότι ερμηνεύεται διαφορετικά ανάλογα με την επιστημονική προσέγγιση που επιχειρείται, διαχρονικά. Για την αποσαφήνιση του όρου αναπόφευκτα γίνεται διάσπαση αυτού στα επιμέρους συνθετικά του στοιχεία.

δημόσιος:

- που ανήκει ή που αναφέρεται στο κράτος, που έχει σχέση με αυτό: οι δημόσιες υποθέσεις, δημόσια οικονομία, δημόσιο χρέος / συμφέρον / έγγραφο.
- που σχεδιάζεται και πραγματοποιείται από το κράτος, από τις κρατικές υπηρεσίες: δημόσια δαπάνη / εκπαίδευση.
- που έχει σχέση με το λαό, με τον πληθυσμό (μιας πόλης, περιοχής, χώρας κτλ.) ή με το κοινό: δημόσια υγεία, δημόσια τάξη, δημόσιος βίος.
- α. που προορίζεται για το κοινωνικό σύνολο, για το κοινό: δημόσια βιβλιοθήκη, δημόσια λουτρά. β. που γίνεται έτσι ώστε να μπορεί να παρευρεθεί, να συμμετάσχει όποιος θέλει: δημόσια συγκέντρωση / συζήτηση / διαγωνισμός. (Μπαμπινιώτης, 2012)

χώρος: γεωγραφική έκταση, περιοχή, στην επιφάνεια που έχει ορισμένο πλάτος, μήκος ή και ύψος. (Μπαμπινιώτης, 2012)

Συνδυαστικά, ως δημόσιος χώρος ορίζεται ο γεωγραφικός τόπος, που έχουν πρόσβαση όλοι οι πολίτες, δηλαδή προορίζεται για κοινή χρήση.

Ξεκινώντας, από τη νομική σκοπιά, οι κοινόχρηστοι χώροι προσδιορίζονται από την ελεύθερη χρήση του κοινού που τους επισκέπτεται και μπορεί να περικλείονται στην ευρύτερη κατηγορία του αστικού δημόσιου χώρου, ο οποίος περιλαμβάνει και τις κοινωφελείς εγκαταστάσεις, με τη διαφορά ότι στους πρώτους απαγορεύεται η δόμηση (ΝΔ 17.07, 1923). Οι κοινόχρηστοι χώροι ανήκουν κατά κανόνα στον δημόσιο τομέα, αφού ενδέχεται να είναι και ιδιωτικοί (π.χ. η πυλωτή μιας πολυκατοικίας στην οποία έχουν πρόσβαση όλοι οι ένοικοι).

Υπό την οπτική του αστικού σχεδιασμού, ο δημόσιος χώρος αποτελεί υποσύνολο του αστικού χώρου, όπου σύμφωνα με τον Krier, συγκροτείται από το σύνολο των χώρων ενδιάμεσα των κτηρίων της πόλης, απόλυτα οριοθετημένους με καθαρά χαρακτηριστικά και όψεις (Krier, 1991).

Στη διερεύνηση, τι συνιστά ο δημόσιος χώρος και γενικά τι κάνει ένα χώρο να θεωρείται δημόσιος, σχεδόν σε όλες τις ιστορικές φάσεις, η έννοια συσχετίστηκε με τη διχοτόμηση μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού, (ή όμοια, ιδιόκτητο - κοινό, προστατευμένο - εκτεθειμένο, εργασία – αναψυχή), έτσι, εν αντιθέσει με τον ιδιωτικό ο δημόσιος χώρος αντιπροσωπεύει το συλλογικό. Με άλλα λόγια ο δημόσιος χώρος είναι αυτός στον οποίο μεταβαίνουμε όταν αφήνουμε τον ιδιωτικό χώρο, όπως η διαδρομή από την οικία στο χώρο εργασίας που συνήθως εκτυλίσσεται στο δημόσιο χώρο, της πόλης όπου κατοικούμε. (Krier, 1991)

Σημαντικοί ερευνητές του αστικού χώρου, θεωρούν ότι, ο δημόσιος χώρος και ιδιαίτερα ο υπαίθριος, είναι πρωτίστως ένας χώρος κοινωνικής αλληλεπίδρασης. Σύμφωνα με την J. Jacobs, η κοινωνία εκφράζεται μέσω της έννοιας του δημόσιου χώρου ως ένας χώρος απρόσμενων συναντήσεων, συμπλοκών, διαδράσεων, αντιπαραθέσεων και διαλόγων (Jacobs, 1961). Ειδικότερα, ορίζεται έτσι κάθε τόπος στον οποίο διαδραματίζονται δραστηριότητες που σχετίζονται με την δημόσια ζωή από λειτουργική πλευρά, ενώ εμπεριέχεται και η έννοια του κοινού ενδιαφέροντος, της συμμετοχής, της οικειοποίησης, αλλά και της προσπελασιμότητας από επιμέρους κοινωνικές ομάδες (Sablet, 1991).

Μάλιστα, η προσέγγιση των Hannah Arendt και Richard Sennett υποστηρίζει τον δημοκρατικό ρόλο του δημόσιου χώρου, ο οποίος είναι ελεύθερος, ανοιχτός και προσβάσιμος σε όλους με τις διάφορες κοινωνικές ομάδες να μπορούν να αποκτήσουν μια συνεκτική ταυτότητα και να εγκατασταθούν στην κοινωνία. Εστιάζοντας στη σαφή διάκριση μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου χώρου, η Hannah Arendt αναφέρει ότι η οικογένεια και το σπίτι αντιπροσωπεύουν την *ιδιωτική σφαίρα*, ενώ η πόλη αντιπροσωπεύει τη *δημόσια σφαίρα*. (Arendt, 1958; Brill, 1989)

Η στενή σχέση της δημόσιας ζωής με τον δημόσιο χώρο γίνεται κατανοητή καθώς ο δεύτερος δομεί το πεδίο στο οποίο πραγματώνονται οι συλλογικές δράσεις, οι δραστηριότητες και συμπεριφορές των πολιτών. Ειδικότερα, οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ του κοινωνικού συνόλου, με την παθητική – ενεργητική, ακούσια – εκούσια συμμετοχή τους, και η ανταλλαγή πληροφορίας και ενέργειας μεταξύ αγνώστων, θεμελιώνουν το αντίθετο της ιδιωτικής ζωής. (Μαντουβάλου, 1998)

1.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ - ΧΩΡΙΚΕΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Η ασάφεια και η πολυπλοκότητα του όρου, αποδεικνύεται περαιτέρω από την πληθώρα εναλλακτικών προσεγγίσεων από μελετητές του χώρου, στη διεθνή και ελληνική βιβλιογραφία, διαχρονικά.

Ο Kevin Lynch, θέτει τους χρήστες ως πρωταγωνιστές του δημόσιου χώρου, τονίζοντας τη σημασία αυτού να ενθαρρύνει τις ελεύθερες δραστηριότητες και μετακινήσεις, αλλά και την οπτική εξερεύνηση (Lynch, 1960, 1972).

Σύμφωνα με τον William H. Whyte, η κοινωνική ζωή στο δημόσιο χώρο συνάδει με την ποιότητα ζωής των ατόμων και της κοινωνίας ως σύνολο. Γι' αυτό εξέφρασε την ηθική ευθύνη για δημιουργία τέτοιων χώρων που θα πυροδοτούν την αλληλεπίδραση των μελών της κοινότητας (Whyte, 1980).

Ο Aldo Rossi, δίνοντας έμφαση στην αξία του δημόσιου χώρου, επισημαίνει πως όποια και αν είναι η αστική πραγματικότητα που θα δημιουργούμε, θα φτάνουμε πάντα στη συλλογική πτυχή του χώρου, που φαίνεται να αποτελεί την αρχή και το τέλος μιας πόλης (Rossi, 1982).

Κατά τον Gehl, η ανθρώπινη ανάγκη για αποδοχή ως μέλος μιας ομάδας, δηλαδή, η αίσθηση του «ανήκειν» αποκτά υπόσταση στο δημόσιο χώρο της πόλης για όλους ανεξαιρέτως, τον οποίο ορίζει ως «χώρο ανάμεσα στα κτήρια», που περικλείει δηλαδή τις ιδιοκτησίες μιας πόλης (Gehl, 2011).

Χρησιμοποιώντας τη διάκριση μεταξύ δημόσιου – ιδιωτικού, ο Λαλένης αναφέρει ότι «δημόσιοι χώροι είναι καταρχήν αυτοί που δεν προορίζονται για ιδιωτική χρήση και έχουν κοινό γνώρισμα το ότι εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον» (Λαλένης, 2004).

Αντίστοιχα, ο Καρύδης εστιάζει στο ενεργό ρόλο του δημόσιου υπαίθριου χώρου προς τις εκάστοτε χρήσεις – λειτουργίες και κυρίαρχες οικονομικές δραστηριότητες που φιλοξενεί, αλλά και την σημασία του στον πολιτισμό και την κοινωνία. Τον χαρακτηρίζει δε ως ένα δημιουργικό στοιχείο της πόλης με υποκείμενο τον άνθρωπο ως δράστη αλλά και επηρεαζόμενο. (Καρύδης, 2005)

Τέλος, μια διαφορετική προσέγγιση, τους χαρακτηρίζει ως «μία συμβίωση διαφορετικών τόπων που αντιστέκονται στην ισοπεδωτική ομοιομορφία του υφιστάμενου αστικού χώρου. (Κοσμάκη, 1998)

1.3 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Ο δημόσιος χώρος δύναται να κατηγοριοποιηθεί ανάλογα με τα επιμέρους κριτήρια που μελετώνται. Ενδεικτικά ορισμένα κριτήρια που μπορούν να δοθούν είναι:

- *το μέγεθος* (π.χ. κεντρικό πάρκο, πάρκο γειτονιάς, μικρό πάρκο),
- *η λειτουργία* (π.χ. τόπος συνάθροισης (πλατεία, πάρκο), κυκλοφορίας (οδός, πεζόδρομος, πεζοδρόμιο),

- η θέση στον αστικό ιστό (π.χ. αστικοί, περιαστικοί μέσα στον οριοθετημένο πολεοδομικό ιστό),
- η σημασία για τον αστικό ιστό (π.χ. τοπικοί, υπερτοπικοί, μητροπολιτικοί),
- η πολιτιστική αξία (π.χ. ιστορική πλατεία, δρόμος),
- η περιβαλλοντική αξία (πάρκο ή άλσος που αποτελεί προστατευόμενη περιβαλλοντικά περιοχή) και
- ο φορέας διαχείρισης (εθνικό, περιφερειακό, τοπικό επίπεδο) (Ζυγούρη, 2019).

Στις επόμενες ενότητες, λαμβάνονται υπόψη μόνο οι δημόσιοι κοινόχρηστοι χώροι που περιλαμβάνονται στον αστικό ιστό και δη οι υπαίθριοι. Αυτοί διακρίνονται σε δρόμους συμπεριλαμβανομένων και των πεζοδρομίων, πεζόδρομους, πλατείες, χώρους στάθμευσης, πάρκα, άλση, αστικούς λαχανόκηπους και γενικότερα αστικούς χώρους πρασίνου.

Έτσι μια απλούστερη κατηγοριοποίηση τους διαχωρίζει στους τεχνητούς υπαίθριους – γκρι χώρους και στους φυσικούς υπαίθριους – πράσινους χώρους (Carmona *et al.*, 2003).

Οι γκρι χώροι, είναι κατασκευασμένοι από τεχνητά στοιχεία με σκληρή υφή (hard landscape), διαμορφώνοντας ενιαίες επιφάνειες με κύριο προορισμό την υπαίθρια κοινωνική ζωή. Συνήθως πρόκειται για λειτουργικούς χώρους (π.χ. δρόμοι, πεζοδρόμια, χώροι στάθμευσης), ή και χώρους αναψυχής όπως πλατείες και πεζόδρομους εντός του αστικού ιστού. (Carmona *et al.*, 2003; Swanwick, Dunnett and Woolley, 2003)

Αντίθετα, οι χώροι αστικού πρασίνου αποτελούν το φυσικό στοιχείο εντός του πολεοδομικού ιστού που είτε σχεδιάστηκαν είτε παρέμειναν κενοί από κτίσματα κατά την διαδικασία ανάπτυξης της πόλης και διαθέτουν κάποια μορφή βλάστησης, έτσι η υφή τους σχηματίζει ένα ήπιο τοπίο (soft landscape), που προσφέρεται για ανάπαυση και αναψυχή. Χαρακτηριστικά πρόκειται για διαμορφωμένα πάρκα – κήπους ή ακόμη και ρέματα, δάση, ακτές, παρόχθιες περιοχές ποταμών εντός ή στα όρια του αστικού ιστού. (Αραβαντινός and Κοσμάκη, 1988; Swanwick, Dunnett and Woolley, 2003)

Συνοψίζοντας, μπορεί να ειπωθεί ότι είναι δύσκολο να δοθεί ένας σαφής ορισμός για τον δημόσιο χώρο, πόσο μάλλον όταν η λέξη δημόσιος έχει διαφορετικές ερμηνείες και χρησιμοποιείται με ανόμοιους τρόπους ανάλογα με την επιστημονική προσέγγιση (νομική,

οικονομική, πολιτική¹, κοινωνιολογική, αστική), και το χρονικό πλαίσιο της εξέτασης. Ωστόσο, η φύση του γίνεται καλύτερα κατανοητή μέσω της σύνθεσης των επιμέρους εννοιολογικών προσεγγίσεων. Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας, ως σημείο αναφοράς επιλέγεται, ο δημόσιος χώρος της πόλης και δη ο υπαίθριος, όπως αναφέρθηκαν παραπάνω, ως υποσύνολο του αστικού χώρου και ως υποδοχέας της δημόσιας ζωής.

¹ Με πολιτικούς όρους το δημόσιο ταυτίζεται συχνά με τον κρατικό μηχανισμό, την διακυβέρνηση, την διοικούσα πολιτεία, την κρατική ιδιοκτησία, τους πολίτες και την πολιτική συζήτηση, αναφερόμενα από τον J. Habermas ως «δημόσια σφαίρα». Ο δημόσιος χώρος αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι της δημόσιας σφαίρας. Habermas, J., (1989), *The Structural Transformation of the Public Sphere: An Inquiry into a Category of Bourgeois Society*, Great Britain: Polity Press

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ο δημόσιος υπαίθριος χώρος μεταλλάσσεται με την πάροδο του χρόνου ως προς την μορφή, την τυπολογία και το ρόλο που διαδραματίζει στον αστικό χώρο, καθώς προσαρμόζεται στις συνθήκες και τις ανάγκες που επικρατούν. Σκιαγραφώντας την εξέλιξη του διαχρονικά, δύναται να ερμηνευθεί η σχέση και η σημασία του στην εκάστοτε κοινωνία και εποχή που εντάσσεται.

2.1 ΚΛΑΣΙΚΗ ΠΟΛΗ

(480π.Χ – 30π.Χ) Κλασική και Ελληνιστική εποχή

Η αρχαία Αγορά ως κεντρικός δημόσιος υπαίθριος χώρος αποτέλεσε την ειδοποιό διαφορά της αρχαίας Ελληνικής πόλης σε σχέση με τις πόλεις προγενέστερων αστικών πολιτισμών (π.χ. Σουμέριων, Αιγυπτίων). Για πρώτη φορά αποδίδεται στους κατοίκους ένας χώρος δημόσιου χαρακτήρα όπου φιλοξενεί πολλαπλές λειτουργίες. (Γοσποδίνη, 1996)

Μορφολογικά, η αγορά ήταν πολύ απλή, ένας επίπεδος ανοιχτός χώρος, όπου τοποθετείται στον πυρήνα του αστέως, έτσι ώστε να είναι εύκολα και άμεσα προσβάσιμος από όλους τους πολίτες (Δοξιάδης, 1964). Η αρχική της όψη διαμορφώνεται αυθαίρετα ως υπολειπόμενος χώρος από τα πέριξ δημόσια κτήρια, αν και αποτελεί το μοναδικό σχεδιασμένο στοιχείο της πόλης (Δημητριάδης, 1995). Μάλιστα, σχεδιάζεται για να προσφέρει τόσο ανοιχτό χώρο, ώστε να είναι άνετη η κίνηση, ακόμη και όταν όλοι οι κάτοικοι συγκεντρώνονται στην αγορά, με αναλογία ανοιχτού χώρου 1,12 τ.μ. ανά κάτοικο (Δοξιάδης, 1964).

Αργότερα, κατά την Ελληνιστική περίοδο αποκτά κανονική μορφή με σαφείς χαράξεις και όρια, είναι ελεύθερη στο κέντρο, ενώ περιμετρικά διαθέτει στεγασμένη κιονοστοιχία (Mumford, 1984). Η στοά ήταν ένας στεγασμένος ημιυπαίθριος διάδρομος, που προσέφερε απόσπαση ή παθητική ενασχόληση με τα δρώμενα της Αγοράς, αποτελώντας έτσι, μια ζώνη μετάβασης μεταξύ ιδιωτικών και δημόσιων χώρων (Sennett, 1999).



*Εικόνα 2.1: Η αγορά στην αρχαία Αθήνα,
Πηγή: pin/667447607245472220/*

Η Αγορά θεωρείται η «καρδιά» της Αρχαίας Ελληνικής πόλης, με βασικό ρόλο σχεδόν σε όλες τις πτυχές της καθημερινότητας, όπου ο πολίτης συμμετέχει ενεργά στα κοινά και εκφράζεται ελεύθερα για τη λήψη δημοκρατικών αποφάσεων (Δοξιάδης, 1964; Sennett, 1999). Έχει πολυδιάστατο χαρακτήρα, λειτουργώντας ως πολιτικό, θρησκευτικό, εμπορικό, πολιτιστικό και κοινωνικό επίκεντρο (Mumford, 1984; Webb, 1990; Kostof, 1991; Morris, 1994).

2.2 ΡΩΜΑΪΚΗ ΠΟΛΗ

(27π.Χ – 476μ.Χ)

Το Ρωμαϊκό Forum αποτελεί μετεξέλιξη της Αθηναϊκής Αγοράς, δε διαφοροποιείται τόσο ως προς το ρόλο, απλώς ενσωματώνει και την έννοια της μνημειακότητας και της εξουσίας του Ρωμαϊκού πολιτισμού. (Γοσποδίνη, 1996)

Όσον αφορά τη μορφή, το Forum είναι ορθογώνιος περικλειστος χώρος (σε αντίθεση με την ανοιχτή Αγορά) στην διασταύρωση των δύο βασικών αξόνων του αστικού ιστού (Cardo Maximus, Decumanus Maximus), με τα σπουδαιότερα δημόσια κτήρια (ναοί, λουτρά, αμφιθέατρο) να χωροθετούνται γύρω από αυτόν (Πατέστος, 1993).



Εικόνα 2.2: Το Forum στην Ρωμαϊκή πόλη,
Πηγή: <https://www.google.com/>

Όπως προαναφέρθηκε, ο ρόλος του ρωμαϊκού Forum δεν αποκλείει από αυτόν της αρχαίας Αγοράς, καθώς για ακόμη μια φορά λειτουργεί ως κόμβος της δημόσιας ζωής (Γοσποδίνη, 1996). Δηλαδή, ως ένα πολυλειτουργικό σύνολο για τη διεξαγωγή διοικητικής, πολιτικής, θρησκευτικής, οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής δραστηριότητας της πόλης (Πατέστος, 1993).

Ανάλογα με το μέγεθος της πόλης εμφανίζονται παραπάνω από ένα κέντρα – Forum με μικτές ή διαχωρισμένες χρήσεις και χαρακτήρα (Γοσποδίνη, 1996).

2.3 ΜΕΣΑΙΩΝΙΚΗ ΠΟΛΗ

(476μ.Χ. – 15^{ος} αιώνας)

Κατά την πρώιμη φάση του Μεσαίωνα, οι πόλεις παρουσιάζουν σαφή έλλειψη ενός κεντρικού δημόσιου χώρου. Από τον 12^ο αιώνα και μετά, η πλατεία έρχεται να αντικαταστήσει την τυπολογία της Αγοράς – Forum. Η ανάγκη για οχύρωση της πόλης οδηγεί σε πυκνή δόμηση και αναπόφευκτη μείωση μεγάλων δημόσιων υπαίθριων χώρων, όπου τη θέση τους καταλαμβάνουν πολλές μικρές ακανόνιστες πλατείες και στενοί δρόμοι (Mumford, 1984).

Η Μεσαιωνική πόλη παρουσιάζει δύο βασικούς τύπους πλατείας:

Η πλατεία της αγοράς, συνήθως ο μεγαλύτερος δημόσιος υπαίθριος χώρος της πόλης, αποτελούσε τον κεντρικό πυρήνα του οργανικού ακτινωτού ιστού, και η πλατεία της εκκλησίας (parvis) (Mumford, 1984). Στη μεσαιωνική πόλη υπήρχαν πολλές διάσπαρτες εκκλησίες με

μικρούς υπαίθριους χώρους. Παρότι εκλείπει ο οργανωμένος σχεδιασμός, ο Καθεδρικός Ναός και η πλατεία του, ήταν πάντα χωροθετημένα στο κέντρο της πόλης, σε άμεση επαφή με την πλατεία της αγοράς, με την οποία μπορεί και να ταυτίζονταν. (Mumford, 1984; Αραβαντινός and Κοσμάκη, 1988)



Εικόνα 2.3: Η Μεσαιωνική πόλη,
Πηγή: <https://kottke.org/19/05/the-medieval-town>

Η δημόσια διάσταση του κεντρικού δημόσιου χώρου περιορίζεται στη μεσαιωνική πλατεία, η οποία πλέον χρησιμοποιείται ως πεδίο έκφρασης κυρίως των εχόντων εξουσία, αποκλείοντας σημαντικά τα κατώτερα κοινωνικά στρώματα. Στην προκειμένη εποχή, η πλατεία συνυπάρχει με δημόσια κτήρια και λειτουργεί ως πόλος έλξης κατά βάση θρησκευτικών, πολιτικών και εμπορικών δραστηριοτήτων, αλλά και άτυπων συναντήσεων μεταξύ των κατοίκων. (Mumford, 1984)

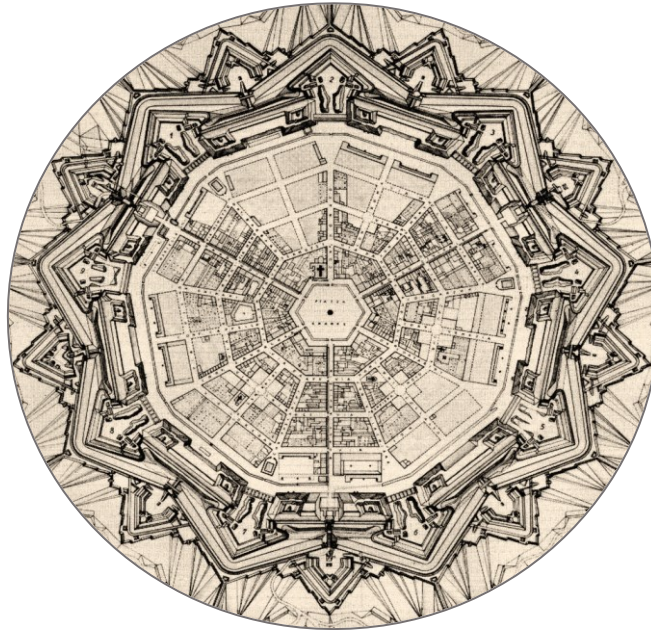
2.4 ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΙΑΚΗ ΠΟΛΗ

2.4.1 ΠΡΩΙΜΗ & ΟΨΙΜΗ ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ

Πρώιμη Αναγέννηση (1420 – 1500), Όψιμη Αναγέννηση (1500 – 1600)

Την περίοδο του Μεσαίωνα διαδέχεται η περίοδος της Αναγέννησης, όπου και επαναπροσδιορίζεται ο δημόσιος χώρος, αφού αναγνωρίζεται μια στροφή προς τον άνθρωπο και τα δικαιώματά του. Η Αναγεννησιακή πλατεία, διέπεται από μαθηματικούς κανόνες με ιδανικές αναλογίες και συμμετρία όπου την αναγάγουν για ακόμη μια φορά σε κεντρικό αστικό χώρο, με τη διαφορά ότι τίθενται για πρώτη φορά οι βάσεις για το συνειδητό σχεδιασμό του

αστικού χώρου ώστε να αποτελεί το κέντρο του δημόσιου βίου. Στο πλαίσιο αυτό, η πλατεία δεν νοείται πλέον ως αυτόνομο και κυρίαρχο στοιχείο της αστικής οργάνωσης, αλλά λειτουργεί σε συνδυασμό με τις επιμέρους πλατείες και τους δρόμους που εκλαμβάνονται ως βασικοί δημόσιοι χώροι (Αραβαντινός and Κοσμάκη, 1988).



Εικόνα 2.4: Η Αναγεννησιακή Πόλη (Palmanova),
Πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/58026>

Το νέο αστικό τοπίο συντίθεται βάσει ενός ορθογωνικού πλέγματος ευθύγραμμων δρόμων και της πλατείας (piazza) με γεωμετρική μορφή (Mumford, 1984).

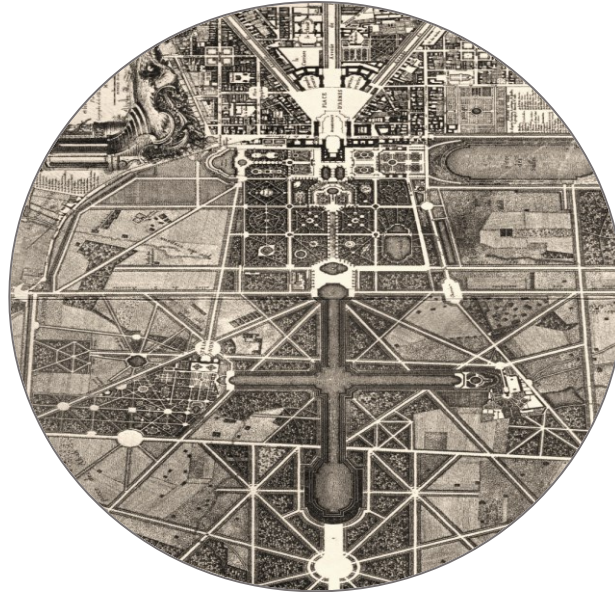
2.4.2 ΜΠΑΡΟΚ & ΝΕΟΚΛΑΣΙΚΙΣΜΟΣ

Baroque (1600 – 1750), Rococo και Νεοκλασικισμός (1730 – 19^{ος} αιώνας)

Στον ορθολογισμό και την αρμονία της Αναγέννησης, η μεγαλοπρέπεια και η υπέρβαση της ανθρώπινης κλίμακας που επιτάσσει το Μπαρόκ προσθέτουν στο χώρο την αίσθηση της απεραντοσύνης. Η νέα αυτή αντίληψη ωθεί στο σχεδιασμό πλατειών με κύριο στόχο την ανάδειξη της μνημειακότητας μέσω της χρήσης κανονικής πολυαξονικής συμμετρίας και της χωροθέτησης πλησίον σημαντικών κτηρίων (ναών, παλατιών, κλπ.). (Morris, 1994)

Παράλληλα εμφανίζονται νέες τυπολογίες δρόμων, όπως για παράδειγμα ο άξονας (avenue), ευθύγραμμος, φαρδύς και δενδροφυτεμένος αγροτικός δρόμος που συχνά αποτελεί και πόλο αστικοποίησης (Kostof, 1991) και το βουλεβάρτο (boulevard), αστικός δρόμος κυρίως κατά μήκος των κατεδαφισμένων τειχών, δημοφιλής για διαδρομές περιπάτου και θέα στην ύπαιθρο χάριν του ύψους του (Mumford, 1984).

Ακόμη ένα νεωτεριστικό αστικό στοιχείο της εποχής αυτής, μετά από τον επαναπροσδιορισμό της σχέσης της πόλης με τη φύση είναι το πάρκο (Αραβαντινός and Κοσμάκη, 1988). Αναφορικά με το ρόλο, η πλατεία συνεχίζει να φιλοξενεί κοινωνικές, θρησκευτικές και εμπορικές δραστηριότητες της καθημερινότητας (Ανανιάδου - Τζημοπούλου, 1997).



*Εικόνα 2.5: Βερσαλλίες (Μπαρόκ),
Πηγή: <https://gardentravelhub.com/>*

Ο 18^{ος} αιώνας συνοδεύεται από την είσοδο μεταβολών, τόσο κοινωνικών (από την αριστοκρατία στην αστική τάξη) και δημογραφικών (αύξηση του αστικού πληθυσμού), όσο και τεχνολογικών που με τη σειρά τους συνεπάγονται την αναδιαμόρφωση της δομής των δημόσιων χώρων και γενικότερα των πόλεων στην Ευρώπη (Ανανιάδου - Τζημοπούλου, 1997). Η ανάγκη στέγασης του αυξημένου αστικού πληθυσμού επιφέρει τη δημιουργία νέων τύπων κτηρίων, μεταξύ ενός πλέγματος δημόσιων χώρων με γεωμετρικά σχήματα (πλατείες, δρόμοι) και άρα την οριζόντια επέκταση των πόλεων με ασαφή όρια (Τουρνικιώτης, 2003).

Ως εκ τούτου, χάνεται η αναφορά στον άνθρωπο και ο ρόλος της πλατείας εξασθενεί, καθώς λειτουργίες που άλλοτε λάμβαναν χώρα εκεί (εμπορικές, κοινωνικές, πολιτικές, θρησκευτικές) εκτοπίζονται με αποτέλεσμα να εκλείπει ο δημόσιος βίος και η ζωτικότητα της (Sitte, 1889; Sennett, 1999).

2.5 ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ

(18^{ος} – 19^{ος} αιώνας)

Η είσοδος της Βιομηχανικής Επανάστασης και οι ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις του 19ου αιώνα επέφεραν πληθώρα ανακατατάξεων σε κοινωνικό-οικονομικό επίπεδο και ριζικές αλλαγές

στη δομή της Ευρωπαϊκής πόλης (Γοσποδίνη, 1996). Ως αποτέλεσμα, η εντατικοποίηση της αστικοποίησης βρίσκει απροετοίμαστες τις πόλεις, οι οποίες αδυνατούν να ανταπεξέλθουν στις νέες ανάγκες στέγασης (Νικολαΐδου, 1993).

Έτσι, τα κέντρα των πόλεων χαρακτηρίζονται από άναρχη και πυκνή δόμηση, στενούς δρόμους, καθώς και κάλυψη των ελεύθερων χώρων στα εσωτερικά των οικοδομικών τετραγώνων από μικρές κατοικίες χαμηλής ποιότητας. Γενικά, ο αστικός ιστός της βιομηχανικής πόλης θυμίζει εκείνον της Μεσαιωνικής πόλης. (Tarn, 1971)



*Εικόνα 2.6: Βιομηχανική πόλη, Manchester, 1850,
Πηγή: <http://fulbrightworldhistory.weebly.com>*

Αυτές οι αδυναμίες του χωρικού περιβάλλοντος μεταφράζονται σε ανεπάρκεια φωτισμού και ηλιασμού, απουσία χώρων υγιεινής και ελεύθερων χώρων και γενικότερα δυσμενείς συνθήκες διαβίωσης για τους κατοίκους των πόλεων (Morgan, 2011).

Ένα ακόμη στοιχείο που αφαιρείται από το δημόσιο χώρο, είναι η εμπορική δραστηριότητα, η οποία μεταφέρεται σε κλειστές δομές. Συνδυαστικά με το χαμηλό επίπεδο διαβίωσης που απωθεί τον πολίτη από τη συμμετοχή του στα κοινά, υποβιβάζεται σημαντικά ο ρόλος του δημόσιου χώρου ως τόπος συνάθροισης και δημόσιας ζωής. (Mumford, 1984)

Σε αυτό το βιομηχανοποιημένο πλαίσιο, με την υψηλή ατμοσφαιρική ρύπανση και τις συνθήκες διαβίωσης που προαναφέρθηκαν συναντώνται για πρώτη φορά οι κοινόχρηστοι χώροι, ως «πνεύμονες» στις πυκνοδομημένες πόλεις, όπως δηλαδή τους αντιλαμβανόμαστε και σήμερα. Σηματοδοτείται λοιπόν, ένα ενδιαφέρον προς το περιβάλλον, που έχει ως επόμενο τη δημιουργία πάρκων, κοινόχρηστων κήπων, δικτύων περιπάτου, κλπ.. (Ανανιάδου - Τζημοπούλου, 1997; Κοσμάκη and Λουκόπουλος, 2007)

Το αστικό πράσινο, ενσωματώνεται στον αστικό ιστό (φύτευση και των πλατειών) υπό την προσπάθεια βελτίωσης των συνθηκών, αλλά και άμεσης επαφής με τη φύση όπου λόγω της εντατικής επέκτασης των πόλεων η απόσταση κατοίκου – υπαίθρου όλο και διευρυνόταν (Αραβαντινός and Κοσμάκη, 1988).

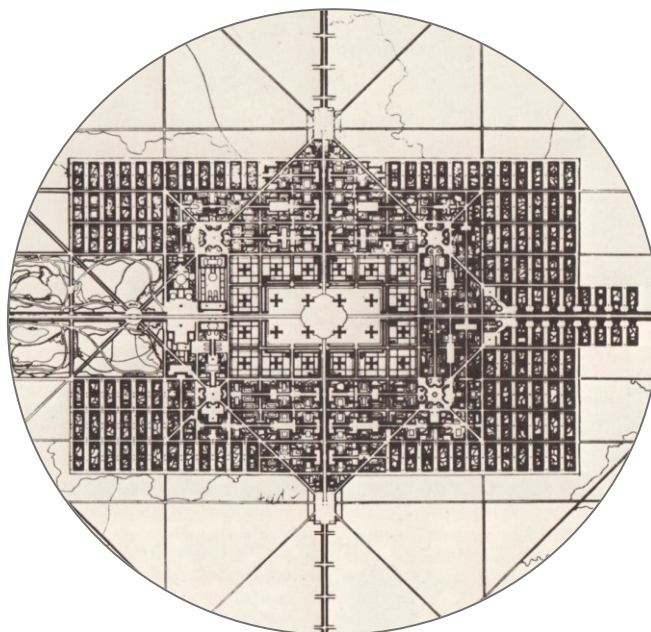
Το ενδιαφέρον αυτό, για την αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος και η ενσωμάτωση του πρασίνου στον αστικό χώρο καθιερώνεται ως διακριτή οντότητα, λίγο αργότερα στα τέλη του 19^{ου} αιώνα με το κίνημα «City Beautiful» και στις αρχές του 20^{ου} αιώνα με την ιδέα της «Κηπούπολης» (Κοσμάκη and Λουκόπουλος, 2007).

2.6 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΗ - ΜΟΝΤΕΡΝΑ ΠΟΛΗ

(20ος αιώνας)

Σύμφωνα με την κριτική της Χάρτας των Αθηνών στην υφιστάμενη οργάνωση του αστικού χώρου, οι δρόμοι θεωρήθηκαν ως μη ικανοί για την επικείμενη υποδοχή του αυτοκινήτου, ενώ οι πλατείες θεωρήθηκαν ανεπαρκείς σε αριθμό και έκταση (Gouverneur, 2015).

Η μοντέρνα πόλη οργανώνεται με ιδιαίτερο τρόπο, ακολουθώντας τις αρχές του φονξιοναλισμού (functionalism), δηλαδή τη διάκριση των λειτουργιών στο χώρο (μονολειτουργικότητα, zoning).



Εικόνα 2.7: Μοντέρνα πόλη (Radiant City - Le Corbusier),
Πηγή: <https://www.semanticscholar.org>

Οι πρακτικές αυτές τυποποιούν τον αστικό ιστό, καταργώντας την παραδοσιακή έννοια του δημόσιου χώρου και της γειτονιάς και της ταυτότητας που μέχρι τώρα είχαν, εξαλείφοντας τη

ζωτικότητα του πολυλειτουργικού περιβάλλοντος των πόλεων. Η πλατεία καθώς και οι αστικές οδοί θεωρούνται ασημαντοι για αυτό και αντικαθίστανται στο σχεδιασμό των πόλεων (Gehl, 2011). Πλέον, η πλατεία θυμίζει κόμβο κυκλοφορίας, ενώ οι δρόμοι γύρω της ιεραρχούνται με τους «σημαντικότερους» να διαμορφώνονται για την εξυπηρέτηση της κίνησης των μηχανοκίνητων (Taylor, 1998).

Η εξελικτική πορεία του αστικού ιστού και του δημόσιου χώρου μέσα σε αυτόν, αποδεικνύει την σημασία του δεύτερου ως δομικό στοιχείο για την ύπαρξη καθημερινής ζωής μέσα στην πόλη. Παρότι ο αστικός χώρος που παρήχθη το προηγούμενο διάστημα του φονξοναλισμού συνέβαλε στην αφυδάτωση του δημόσιου βίου, η μεταμοντέρνα αντίληψη τον προάγει ως τόπο απαραίτητο και πολυλειτουργικό. (Καρύδης, 2008)

Η έντονη ανάγκη λοιπόν, για ελεύθερους χώρους μέσα στη πόλη ώστε η φύση και το πράσινο να γίνουν πάλι προσβάσιμα στον μέσο κάτοικο οδήγησε σε αναπλάσεις και επεκτάσεις των πόλεων όπου συνδυάζονται η κατοικία και οι άλλες κυρίαρχες αστικές χρήσεις (εργασία, αναψυχή, μεταφορές) με μεγάλους υπαίθριους δημόσιους χώρους (Γοσποδίνη, 1996).

2.7 ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΠΟΛΗ

(21ος αιώνας)

Σήμερα, η ραγδαία εισχώρηση της τεχνολογίας στη σύγχρονη καθημερινότητα, συναρτηθεί της παγκοσμιοποίησης και των κοινωνικοοικονομικών μετασχηματισμών που τη συνοδεύουν, επιδρούν τόσο στην εικόνα του δημόσιου χώρου, όσο και στον τρόπο με τον οποίο αυτός βιώνεται (Αίσωπος, 2006).

Η έντονη ανοικοδόμηση των πόλεων που προηγήθηκε, οδήγησε σε έλλειψη ελεύθερων χώρων με αποτέλεσμα να γίνεται αντιληπτός ως ο αδόμητος χώρος της πόλης. Η εξάρτηση από τη χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου για τη διάνυση των αποστάσεων στις πλέον εκτεταμένες πόλεις, υποβαθμίζει περαιτέρω την ανάγκη, αλλά και τη ποιότητα των δημόσιων υπαίθριων χώρων. Ως αποτέλεσμα κυριαρχεί η απομόνωση, η εγκατάλειψη και η απουσία ταυτότητας στους υφιστάμενους χώρους που έχουν χάσει το ρόλο τους στη πόλη. (Κοσμάκη, 1998)

Ο γοργός μετασχηματισμός του αστικού τοπίου (μορφολογία, διάρθρωση χρήσεων κλπ.), δημιουργεί στον ιστό κάποια αστικά κενά (παλιές βιομηχανίες, αεροδρόμια λιμάνια κλπ.), που προσφέρονται για χωροθετήσεις νέων χρήσεων και την θέση τους καταλαμβάνουν πάρκα πλατείες, όμοια και δρόμοι που δεν εξυπηρετούν πλέον τον λόγο δημιουργίας τους και μετατρέπονται σε πεζόδρομους. (Γοσποδίνη, 1996)

Η πληθώρα τεχνολογικών μέσων έχει εισάγει νέους τρόπους αλληλεπίδρασης με συνέπεια η συναναστροφή στο δημόσιο αστικό χώρο να αντικαθίστανται με την έμμεση ηλεκτρονική επικοινωνία στον κυβερνοχώρο² (Gehl, 2011). Ωστόσο, η ανάγκη κάθε κοινωνού για άμεση επαφή σε έναν ελκυστικό δημόσιο χώρο, δεν αντισταθμίζεται, διότι η πόλη ζει, κινείται και πάλλεται στους ανοιχτούς της χώρους, οι οποίοι αναπτύσσονται κυρίως ανάμεσα στα κτίρια και δευτερευόντως μέσα σ' αυτά (Τριποδάκης, 2010; Gehl, 2011). Το γεγονός ότι εξακολουθεί να γίνεται ευρεία κριτική για το σχεδιασμό και την διαχείριση του δημόσιου χώρου παρά τις άφθονες δραστηριότητες που παρέχονται εκτός αυτού, αποδεικνύει περαιτέρω την αναγκαιότητά τους (Gehl, 2011).



Εικόνα 2.8: Η πόλη του 21ου αιώνα (Σύνθεση των αστικών ιστών: Λονδίνο, Παρίσι, Νέα Υόρκη, Τόκυο), Ιδία επεξεργασία

² Για να περιγράψει την νέα πολλαπλή – πολύπλευρη διάσταση της σύγχρονης πόλης ο François Ascher (1995) εισηγείται τον όρο «Μετάπολη». Η έννοια σκιαγραφεί την πόλη-μετά τη μητρόπολη του 20ου αιώνα, που υπερβαίνει, σε ένα βαθμό, το φυσικό, γεωγραφικό χώρο, καθώς συσχετίζεται με την ψηφιακή εποχή. Πρόκειται για μία δομή που προκύπτει από τις επικαλύψεις διαφορετικών πληροφοριών, με άξονα κάθε είδους δίκτυα όπως μεταφορών, επικοινωνιών και ψηφιακά. Ascher, F., (1995), *Métapolis ou l'avenir des villes*, Paris: Odile Jacob.

2.8 ΣΥΝΟΨΗ

Προηγήθηκε, μια επισκόπηση, της εξέλιξης των δημόσιων χώρων με κεντρικό άξονα τα μορφολογικά χαρακτηριστικά τους, αλλά και τον ρόλο τους στην εκάστοτε χρονική περίοδο, με αρχή την Αγορά και το Forum ως προγενέστερους σχηματισμούς της πλατείας, στον Μεσαίωνα και την Αναγέννηση μέχρι τη Βιομηχανική, Μοντέρνα και Σύγχρονη πόλη του 21^{ου} αιώνα. Μέχρι τον 18^ο αιώνα ο δημόσιος χώρος του δρόμου και της πλατείας, φιλοξενεί όλες εκείνες τις δραστηριότητες (π.χ. οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές, πολιτιστικές, θρησκευτικές) που εκλαμβάνονται ως βασικές, ως ζωτικής σημασίας για την αστική δημόσια ζωή και συνοχή του κοινωνικού συνόλου καθώς και την συγκρότηση ταυτότητας.

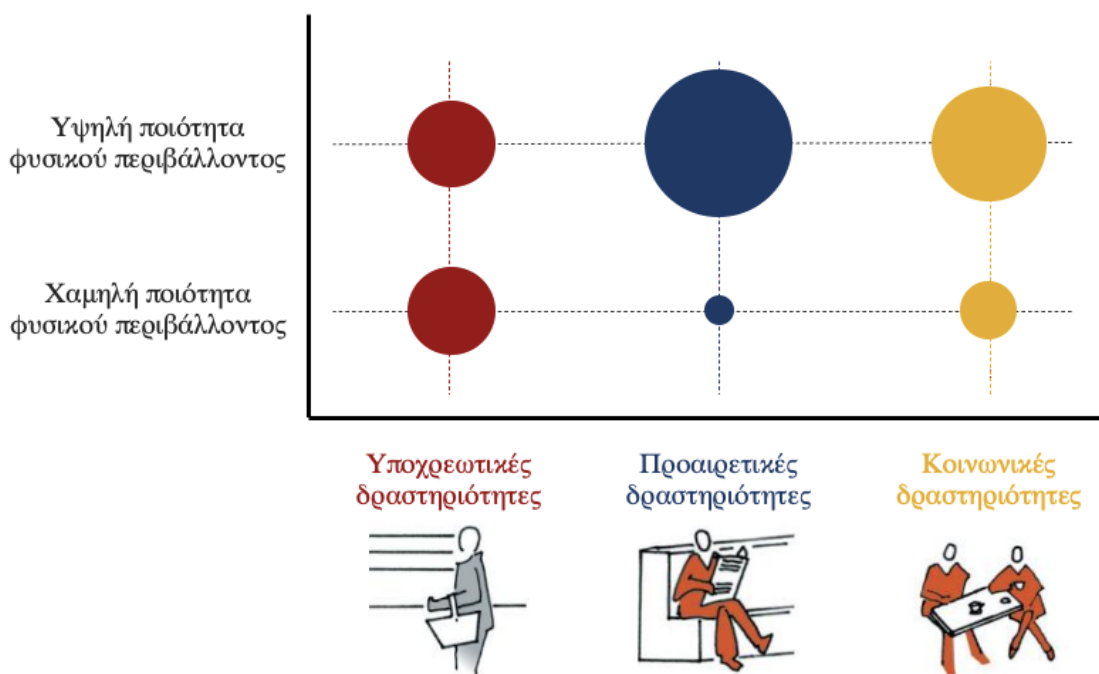
Το πλαίσιο αυτό, προσδιορίζονταν από ενεργητική συμμετοχή, και επί της ουσίας αλληλεπίδραση στο δημόσιο χώρο, ενώ στην Βιομηχανική πόλη, παρατηρείται μια αποφυγή της εκούσιας αλληλενέργειας στην δημόσια σφαίρα, και μια πιο αποστασιοποιημένη στάση, με τις μεγάλες πόλεις της δυτικής Ευρώπης να θέτουν τις βάσεις. Συγκεκριμένα, η μετατόπιση του εμπορίου σε νέους εσωτερικούς χώρους και η συνακόλουθη σταδιακή απόσυρσή του από τον υπαίθριο δημόσιο χώρο σήμανε ριζικές ανατροπές στα ισχύοντα πράγματα αναφορικά με το δίπολο δημόσιος χώρος - δημόσια ζωή, εισάγοντας τον άνθρωπο – θεατή. Εξαιτίας, λοιπόν της μεταφοράς ζωτικής σημασίας λειτουργιών -όπως το εμπόριο- έξω από την πλατεία, η τελευταία, έχει αρχίσει να «απαξιώνεται» ως τόπος κοινωνικής συναναστροφής, όπως θα συνεχιστεί και τον επόμενο αιώνα, με την επικράτηση των θεωριών του Μοντέρνου κινήματος, και με το Μεταμοντέρνο κίνημα να επιδιώκει, να αποκαταστήσει στοιχεία και έννοιες της ιστορικής πόλης. Η Μοντέρνα πόλη, ακολουθεί τον παγκόσμιο συγχρονισμό, παραλείποντας πολιτισμικά χαρακτηριστικά εισάγοντας την επανάληψη, την προτυποποίηση, και το zoning (σαφής διαχωρισμός των δραστηριοτήτων), ενώ η πλατεία μετατρέπεται σε κυκλοφοριακό κόμβο εξαπολύοντας τη λειτουργία της, ως τόπος συνάντησης. Τα δεδομένα διαφοροποιούνται με ταχείς ρυθμούς, για τις πόλεις και τους πολίτες, στη σύγχρονη εποχή, με νέες οικονομικές, κοινωνικές και πολιτισμικές συνθήκες. Η εξάπλωση των ηλεκτρονικών μέσων και νέων ηλεκτρονικών χώρων, μετασχηματίζει τον τρόπο που αντιλαμβανόμαστε τον φυσικό - πραγματικό δημόσιο χώρο, ενώ ακόμη το φαινόμενο της κινητικότητας και η έκρηξη ροών στην εποχή της παγκοσμιοποίησης (δίκτυα της Μετάπολης), διαφοροποιούν σημαντικά την έννοια της δημόσιας ζωής.

Όπως αποδείχθηκε παραπάνω, κάθε μεταβολή στον τρόπο ζωής, τις κοινωνικές πρακτικές και συμπεριφορές έχει αντίκτυπο στον δημόσιο χώρο της πόλης, ενώ όμοια μπορούμε να πούμε ότι κάθε μετατροπή του δημόσιου χώρου μετασχηματίζει τον τρόπο διεξαγωγής της δημόσιας ζωής.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΟΦΕΛΗ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Οι αστικοί υπαίθριοι χώροι είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι με την ποιότητα του αστικού τοπίου, επιδρώντας άμεσα τόσο στο χρήστη, όσο και στην εύρυθμη λειτουργία της πόλης. Δηλαδή, πέραν της βασικής ιδιότητας τους να εξυπηρετούν τη στάση και την κίνηση, τον ηλιασμό και τον αερισμό μέσα στην πόλη, επηρεάζουν συνολικά την εμπειρία του χρήστη (αισθητικά, λειτουργικά, κλπ.) (Swanwick, Woolley and Dunnett, 2002).

Ως εκ τούτου, μια ελκυστική πόλη διακρίνεται από τους επιτυχημένους δημόσιους χώρους που διαθέτει. Ως τέτοιοι, νοούνται οι χώροι οι οποίοι προσκαλούν τους χρήστες να περνούν το χρόνο τους σ' αυτούς, πραγματοποιώντας εκτός των βασικών δραστηριοτήτων και ένα πλήθος προαιρετικών ψυχαγωγικών και κοινωνικών, όπου θα μετέχουν με ευχαρίστηση. (Gehl, 2011)



Σχήμα 3.1: Γραφική αναπαράσταση της σχέσης μεταξύ ποιότητας υπαίθριων χώρων και συχνότητας εμφάνισης δραστηριοτήτων, Πηγή: Gehl, 2011, Ιδία επεξεργασία

Πιο αναλυτικά, σύμφωνα με τον Gehl (2011):

Υποχρεωτικές δραστηριότητες: Αυτές οι δραστηριότητες πραγματοποιούνται ανεξάρτητα από την ποιότητα του φυσικού περιβάλλοντος (π.χ. σχολείο, εργασία, αναμονή στη στάση του λεωφορείου, ψώνια), επειδή οι άνθρωποι υποχρεούνται να τις πραγματοποιήσουν. Μια ελκυστική πόλη, παρέχει καλές συνθήκες για τις πολλές απαραίτητες δραστηριότητες, ενώ θα διατηρήσει και θα ενισχύσει αυτές τις δραστηριότητες με την πάροδο του χρόνου. (Gehl, 2011)

Προαιρετικές δραστηριότητες (αστική αναψυχή): Αυτές οι δραστηριότητες, που οι άνθρωποι επιλέγουν να κάνουν όταν οι κλιματικές συνθήκες, το περιβάλλον και ο τόπος είναι φιλόξενοι και ελκυστικοί. Αυτές οι δραστηριότητες είναι ιδιαίτερα ευαίσθητες στην ποιότητα, εμφανίζονται δηλαδή, μόνο όταν αυτή είναι υψηλή. Μια ελκυστική πόλη χαρακτηρίζεται από ένα πλήθος προαιρετικών δραστηριοτήτων και μπορεί πάντα να αναγνωριστεί από το γεγονός ότι πολλοί άνθρωποι επιλέγουν να περνούν χρόνο στους δημόσιους χώρους της. (Gehl, 2011)

Κοινωνικές δραστηριότητες: Αυτές οι δραστηριότητες συμβαίνουν κάθε φορά που οι άνθρωποι μετακινούνται στους ίδιους χώρους. Οπτική παρακολούθηση, ακρόαση, αλληλεπίδραση με άλλους ανθρώπους, παθητική και ενεργή συμμετοχή. Μια καλή πόλη προσφέρει ένα ευρύ φάσμα απαραίτητων, αλλά και ελκυστικών προαιρετικών δραστηριοτήτων, και επειδή πολλοί άνθρωποι χρησιμοποιούν την πόλη, υπάρχουν πολλά άτομα για να συναντηθούν, να παρακολουθήσουν και να μιλήσουν. (Gehl, 2011)

Δεν αρκεί λοιπόν, μόνο η ύπαρξη υπαίθριων κοινόχρηστων χώρων, αλλά είναι αναγκαίος ο κατάλληλος σχεδιασμός τους, ώστε με τη σειρά τους να προσφέρουν οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη στην πόλη και σαφώς στο ίδιο το άτομο (Swanwick, Woolley and Dunnett, 2002; Carmona, 2019).

3.1 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΟΦΕΛΗ

Η παρουσία ανοιχτών χώρων και ιδιαίτερα χώρων αστικού πρασίνου στις πόλεις, παράγει πληθώρα περιβαλλοντικών ωφελειών. Συγκεκριμένα, η βλάστηση λειτουργεί σαν «πνεύμονας της πόλης» παράγοντας οξυγόνο και ως φίλτρο των ατμοσφαιρικών και ηχητικών ρύπων που προκαλούνται από την υπερβολική χρήση των μηχανοκίνητων στα αστικά κέντρα, ανανεώνοντας τον αέρα (Lowry, 1967; Littlefair *et al.*, 2000).

Αντίθετα, η έλλειψη αστικού πρασίνου σε συνδυασμό με τις σκληρές επιφάνειες και τον πυκνοδομημένο ιστό που χαρακτηρίζει τις πόλεις, προκαλεί το φαινόμενο της θερμικής νησίδας. Οδηγεί δηλαδή, σε αυξημένες θερμοκρασίες εντός των αστικών κέντρων από ότι στα περίχωρα αυτών, δυσχεραίνοντας το αστικό περιβάλλον (Lowry, 1967; Littlefair *et al.*, 2000; Santamouris, 2006).

Παρόλα αυτά, η βλάστηση είτε σε δημόσιους χώρους, είτε σε ιδιωτικούς κήπους μπορεί να βοηθήσει στην αποκατάσταση αυτής της ανισορροπίας. Οι περιβαλλοντικές συνθήκες μιας πόλης επηρεάζονται σημαντικά από το είδος, τη χωροθέτηση και την πυκνότητα του πράσινου, αφού λειτουργεί ως ρυθμιστικός παράγοντας της θερμοκρασίας της πόλης μέσω της σκίασης,

της κίνησης και ανανέωσης του αέρα, διαμορφώνοντας μικροκλίμα. (Αραβαντινός and Κοσμάκη, 1988)

Ένα ακόμη ζήτημα που προκύπτει από τις σκληρές επιφάνειες της πόλης και αντιμετωπίζεται μέσω της παρουσίας βλάστησης, είναι η διαχείριση των υδάτων στο αστικό περιβάλλον, καθώς οι χώροι πρασίνου απορροφούν το πλεονάζον νερό αποτρέποντας την υπερχειλίση του και τα επικείμενα προβλήματα (Γούλιου, 2007).

Τέλος, προκύπτουν έμμεσα οφέλη από την επιλογή του τρόπου μετακίνησης των κατοίκων, μέσω της ενθάρρυνσης του περπατήματος και του ποδηλάτου, όπου επιτυγχάνεται ο μετριασμός των εκπομπών καυσαερίων, η εξοικονόμηση ενέργειας και η ρύθμιση της κυκλοφορίας (Gehl and Gemzoe, 2000; Kitt Campbell Associates, 2001).

3.2 ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΟΦΕΛΗ

Ο ορθός σχεδιασμός και μετέπειτα η διαχείριση των δημόσιων υπαίθριων χώρων εκτός από περιβαλλοντικά οφέλη, επιφέρει και κοινωνικά σχετικά με, την κοινωνική συνοχή, την πολιτιστική ταυτότητα του τόπου καθώς και την σωματική και ψυχική υγεία.

Το στοιχείο που χαρακτηρίζει τους υπαίθριους χώρους και τους καθιστά δημόσιους είναι κατ' ουσία η δημόσια φύση τους και όχι η μορφή τους. Δηλαδή, ότι λειτουργούν ως τόποι ατομικής και συλλογικής έκφρασης, διεξόδου και εκτόνωσης δραστηριοτήτων και ως υποδοχείς στους οποίους εκτυλίσσεται η δημόσια ζωή και λαμβάνουν χώρα οι κοινωνικοί αγώνες, οι πολιτικές συγκεντρώσεις, οι πολιτιστικές εκδηλώσεις, κ.α. (Carr *et al.*, 1992; Larco, 2003).

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, εξ ορισμού οι χώροι αυτοί είναι ανοιχτοί σε όλους ανεξαρτήτως χαρακτηριστικών, με την προϋπόθεση ότι διαχειρίζονται σωστά (φωτισμός) και δε προκαλείται στους χρήστες η αίσθηση του φόβου. Όταν δε, είναι φιλόξενοι και οικειοποιούνται, εδραιώνονται ως σημείο συνάντησης και επικοινωνίας των πολιτών (Carmona *et al.*, 2003). Έτσι, καλλιεργούνται κοινωνικοί δεσμοί μέσω της ετερογενούς (πολυταξικής, πολυπολιτισμικής) επαφής, κάτι που φαίνεται να εκλείπει στις σύγχρονες αστικές κοινωνίες, διαμορφώνοντας τον χαρακτήρα και την πολιτιστική ταυτότητα μιας περιοχής (Carr *et al.*, 1992).

Σε μικρότερη κλίμακα, οι ελεύθεροι χώροι όπως τα τοπικά πάρκα, οι αστικοί λαχανόκηποι, οι παιδικές χαρές, κλπ., πλησίον της κατοικίας ενισχύουν την κοινωνικοποίηση δημιουργώντας μια πραγματική αίσθηση γειτονιάς και ενότητας, ενώ παράλληλα προσφέρουν στα παιδιά ευκαιρίες για παιχνίδι σε εξωτερικό χώρο, που όλο και περισσότερο τείνουν να περιορίζονται.

Αυτού του είδους οι κοινωνικές συναναστροφές αποτελούν τα θεμέλια ενός υγιούς κοινωνικού συνόλου, καθώς βοηθούν στην μείωση του άγχους και αποτρέπουν την απομόνωση του ατόμου (Carmona *et al.*, 2003).

Επιπλέον, όταν οι υπαίθριοι χώροι διαθέτουν βλάστηση, εκτός των περιβαλλοντικών και αισθητικών ωφελειών, έχουν θετικό αντίκτυπο στην ψυχική υγεία μέσω της απόλαυσης του πρασίνου και την χαλάρωση που προσφέρει η επαφή με τη φύση, δρώντας ως αντίδοτο στις καταπιεστικές ψυχολογικές και σωματικές συνθήκες της ζωής της πόλης (Heckscher and Robinson, 1977; Cranz, 1982; Kaplan and Kaplan, 1989; Carr *et al.*, 1992; Littlefair *et al.*, 2000).

Είναι σαφές ότι τα πάρκα, οι κήποι, τα δίκτυα πρασίνου και πεζοδρόμων, κλπ., παρέχουν χώρο για σωματική άσκηση, περίπατο και παιχνίδι, ενθαρρύνοντας για καλή σωματική υγεία (Littlefair *et al.*, 2000).

3.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΟΦΕΛΗ

Η αστική και μακροπρόθεσμα η οικονομική ανάπτυξη ενός τόπου, αποτελεί ίσως το κυριότερο κίνητρο για τη δημιουργία και διαμόρφωση ενός ανοιχτού δημόσιου χώρου, καθώς προκύπτουν πραγματικά και μετρήσιμα οικονομικά οφέλη, αρχικά για την ίδια την περιοχή, αλλά και για την κοινωνία συνολικά (Whyte, 1980).

Το πιο άμεσο οικονομικό αποτέλεσμα από τη δημιουργία ενός δημοσίου υπαίθριου χώρου σε μία περιοχή, αρχίζει με την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων, η οποία έλκει νέο πληθυσμό, ενθαρρύνει την εμπορική ανάπτυξη, αυξάνει την ζήτηση ακινήτων και κατά συνέπεια και την αξία των οικοπέδων που γειτνιάζουν με αυτόν, πυροδοτώντας μία αλυσιδωτή αντίδραση οικονομικών εξελίξεων (Whyte, 1980; Πούλιου, 2007).

Καθώς, οι πόλεις βρίσκονται σε διαρκή ανταγωνισμό στα πλαίσια διεκδίκησης επενδύσεων, αποδεικνύεται ότι η ύπαρξη πάρκων, πλατειών, κήπων, και άλλων δημόσιων χώρων, υψηλής ποιότητας, αποτελεί συγκριτικό πλεονέκτημα στην προσέλκυση νέων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων, όπως καταστήματα, εστιατόρια, κλπ., που θα δημιουργήσουν νέες θέσεις εργασίας, ακόμη και για την ανάπτυξη του τουρισμού (Carmona, 2010b, 2010a).

Τέλος, μπορούμε να ισχυριστούμε πως προκύπτουν έμμεσα οικονομικά, αλλά και περιβαλλοντικά οφέλη, όπως η εξοικονόμηση ενέργειας από τη μείωση χρήσης μηχανοκίνητων μέσων μεταφοράς και συσκευών θέρμανσης ή ψύξης, καθώς το αστικό πράσινο ενθαρρύνει το περπάτημα και το ποδήλατο και δημιουργεί μικροκλίμα, αλλά και εξοικονόμηση χρημάτων στην περίπτωση των αστικών λαχανόκηπων (Πούλιου, 2007).

Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως η σωματική άσκηση συμβάλλει στη βελτίωση της υγείας, προσφέροντας ατομικό οικονομικό όφελος από τη μείωση δαπανών περίθαλψης (Μακροπούλου and Γοσποδίνη, 2012).

Συνοψίζοντας, από τα πρώτα βήματα της μέχρι σήμερα, ένα από τα βασικά μέσα της πολεοδομίας για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, είναι η ανάδειξη και η απόδοση στην πόλη, ελεύθερων χώρων και χώρων πρασίνου, που με βάση τα παραπάνω παράγουν περιβαλλοντικά, κοινωνικά και οικονομικά οφέλη σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο (Μακροπούλου and Γοσποδίνη, 2012).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Πολλοί μελετητές, διερεύνησαν τους δημόσιους χώρους, πέραν του δίπολου ιδιωτικού και δημόσιου, εξετάζοντας τι κάνει έναν χώρο πραγματικά δημόσιο. Γενικά, μπορεί να ειπωθεί ότι η οικειοποίηση ενός χώρου από άτομα και η παρουσία ανθρώπων σε έναν χώρο κοινής επιλογής τον καθιστούν δημόσιο. «Αυτοί οι χώροι είναι δημόσιοι ως προς το κοινωνικό τους νόημα και αξία». (Harteveld, 2014)

Σε συνέχεια με τα παραπάνω και αναφέροντας την έννοια υβριδικό μοντέλο, διερευνάται ένας χώρος ο οποίος είναι ιδιωτικός αλλά προορίζεται για δημόσια χρήση. Πιο ειδικά, ο Oldenburg (1989), εισήγαγε τον όρο «third places», για τα μπαρ, τα καφέ, γενικά τα καταστήματα και άλλους «τρίτους τόπους» που θεωρεί κεντρικούς για την τοπική δημοκρατία και τη ζωτικότητα της κοινότητας (Oldenburg, 1989; Project for Public Spaces, 2008).

Σε αντίθεση με τον πρώτο και δεύτερο τόπο, το σπίτι και τη δουλειά αντίστοιχα, οι τρίτοι τόποι κάνουν τους ανθρώπους να ξεχνούν την καθημερινή ρουτίνα και τις ανησυχίες τους απολαμβάνοντας την παρέα και τις συζητήσεις, δημιουργούν δηλαδή, συνήθειες δημόσιας συναναστροφής και προσφοράς ψυχολογικής υποστήριξης σε άτομα και κοινότητες (Oldenburg, 1989; Project for Public Spaces, 2008).



Εικόνα 4.1: Τρίτοι τόποι (Third Place) κατά R. Oldenburg, Πηγή: <https://www.istockphoto.com>, Ιδία επεξεργασία

Περιγράφει ότι αυτοί, οι χώροι είναι σημαντικοί για την κοινωνία και τη δημόσια ζωή, διότι, χρησιμοποιώντας αυτά τα μέρη, διαφορετικές κοινωνικές ομάδες μπορούν να συναντηθούν, να αλληλεπιδράσουν και να συμμετάσχουν σε δραστηριότητες, σε ένα χώρο κοινής επιλογής (Project for Public Spaces, 2008).

Στο ίδιο κλίμα ο Ισπανός αρχιτέκτονας Manuel de Sola Morales, προσπάθησε κι αυτός να διευρύνει την έννοια του δημόσιου χώρου, ισχυριζόμενος ότι, η σημερινή κοινωνία και ο τρόπος ζωής απαιτούν τον επαναπροσδιορισμό, του τι υποτίθεται ότι ήταν ο δημόσιος χώρος στο παρελθόν, ακολουθώντας τις απαιτήσεις της σύγχρονης ζωής (de Solà-Morales, 2008).

Προτείνει λοιπόν, τον όρο «συλλογικοί χώροι», που είναι δημόσιοι χώροι που χρησιμοποιούνται για ιδιωτικές δραστηριότητες ή ιδιωτικοί χώροι που επιτρέπουν τη συλλογική χρήση και περιλαμβάνουν όλο το φάσμα ενδιάμεσα. Κατά συνέπεια, οι «συλλογικοί χώροι», δεν ορίζονται αυστηρά ως ιδιωτικοί ή δημόσιοι ως προς την ιδιοκτησία, αλλά τα κύρια χαρακτηριστικά τους είναι η συμμετοχή ανθρώπων σε συγκεκριμένες δραστηριότητες και η συνάντηση με άλλους σε συγκεκριμένους χώρους επιλογής. Έτσι, τα εμπορικά κέντρα, οι σταθμοί του μετρό, οι σκεπαστές αγορές, οι καφετέριες και γενικά οι χώροι κοινού ενδιαφέροντος αποτελούν βασικά στοιχεία της δημόσιας ζωής (de Solà-Morales, 2008).

Οι παραπάνω δύο ορισμοί που αναφέρονται, «Τρίτοι Τόποι - Third Places» και «Συλλογικοί Χώροι - Collective Space», χαρακτηρίζονται από μια μίξη ιδιωτικών και δημόσιων δομών, δηλαδή ένα υβριδικό μοντέλο. Μολονότι, πολλά από αυτά είναι ιδιωτικής ιδιοκτησίας, αναπτύσσουν σκηνές για τη δημόσια ζωή και τις δημόσιες δραστηριότητες, ωστόσο διαφέρει ο βαθμός προσβασιμότητας με επόμενο πολλές φορές τον αποκλεισμό ατόμων, συνδέοντας των όρο ιδιωτικοποίηση και απώλειας του δημοκρατικού δημόσιου χώρου (Nissen, 2008).

Σήμερα, οι κάτοικοι των ελληνικών πόλεων τείνουν να περνούν τον ελεύθερο χρόνο τους σε ιδιωτικούς χώρους (third places), όπως, είναι οι καφετέριες, τα bar, τα mall, παραμελώντας σε πολλές περιπτώσεις τον προσφερόμενο υπαίθριο κοινόχρηστο χώρο. Παρά το γεγονός ότι ο ιδιωτικός τομέας συμβάλλει καταλυτικά στην ζωτικότητα, αλλά και την οικονομική βιωσιμότητα μιας περιοχής, στη περίπτωση της ελληνικής πόλης, τείνει να δρα κερδοσκοπικά καταλαμβάνοντας όλο και περισσότερο, τμήματα του δημόσιου αστικού χώρου (π.χ. για τοποθέτηση τραπεζοκαθισμάτων). (Τριποδάκης, 2010; Αναγνώστου, 2018)

Λόγω της διαμορφωμένης κουλτούρας που προαναφέρθηκε, όταν ο δημόσιος χώρος δεν συνοδεύεται από αυτές τις λειτουργίες τους ιδιωτικού τομέα, τείνει να εγκαταλείπεται και σταδιακά να υποβαθμίζεται. Έτσι δημιουργείται ένας φαύλος κύκλος ερήμωσης – ιδιωτικοποίησης – απαξίωσης του δημόσιου αστικού χώρου. Λόγω της κυκλικής και επαναλαμβανόμενης πορείας που ακολουθεί η σχέση μας με το δημόσιο χώρο, δεν είναι σαφές που βρίσκεται η αρχή και το τέλος της. Το ερώτημα που προκύπτει είναι εάν η τάση απαξίωσης του δημόσιου χώρου οφείλεται στην προτίμηση για αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου μέσω του ιδιωτικού τομέα ή αν ο αδύναμος σχεδιασμός του έχει ωθήσει σε αυτή την νοοτροπία. Πρόκειται επομένως για ένα αμιγώς κοινωνικό ζήτημα (κουλτούρα) ή εμπλέκεται ο πολεοδομικός σχεδιασμός και εν συνεχεία και οι φορείς διαχείρισης σ' αυτό το ζήτημα. (Τριποδάκης, 2010)

4.1 ΑΙΤΙΑ ΑΠΑΞΙΩΣΗΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

4.1.1 ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

Ως ελληνική πόλη δεχόμαστε το μοντέλο εκείνο του αστικού ιστού που φέρει παρόμοια τυπικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα με την Αθήνα, όπου ως σημείο αναφοράς και αρχέτυπο της σύγχρονης ελληνικής πόλης συνοψίζει σχεδόν όλες τις διεργασίες που αναγνωρίζονται σε επιμέρους επαρχιακές πόλεις (Σερράος and Ιωάννου, 2006).

Το αστικό τοπίο της σημερινής ελληνικής πόλης είναι αποτέλεσμα επάλληλων στρώσεων οικιστικής ανάπτυξης στο πέρασμα των χρόνων, που την κάνουν να αποκλίνει από το «ευρωπαϊκό παράδειγμα» (Σερράος and Ιωάννου, 2006). Στο πνεύμα αυτό, ως παράγωγο του σχεδιασμού ο δημόσιος χώρος, αποτελεί ιστορικά, όπως προαναφέρθηκε μια ευμετάβλητη έννοια, η οποία επηρεάζει αλλά και επηρεάζεται από την αστική ανάπτυξη. Καθίσταται σαφές, πως οι ελεύθεροι δημόσιοι χώροι επωμίζονται τις κληρονομημένες αδράνειες του ίδιου του σχεδιασμού της πόλης (Κοσμάκη, 1998).

Στην προσπάθεια να σκιαγραφηθεί η πορεία παραγωγής του δημόσιου υπαίθριου χώρου και οι αιτίες που τον οδήγησαν στις σημερινές παθογένειες (όπως τον αντιλαμβανόμαστε σήμερα) επιχειρείται μια σύντομη αναδρομή στον σχεδιασμό της ελληνικής πόλης με αφετηρία την περίοδο της Μικρασιατικής καταστροφής.

Σίγουρα όμως, δεν θα πρέπει να διατυπώνονται απόλυτες κρίσεις, χωρίς να διερευνώνται τα στοιχεία που συγκροτούν αυτή την εικόνα και χωρίς παράλληλα να επισημαίνονται τα θετικά σημεία. Ωστόσο, στην προκειμένη ενότητα εξετάζονται μόνο τα αίτια που ώθησαν τους δημόσιους χώρους και τη χρήση τους στην τρέχουσα κατάσταση.

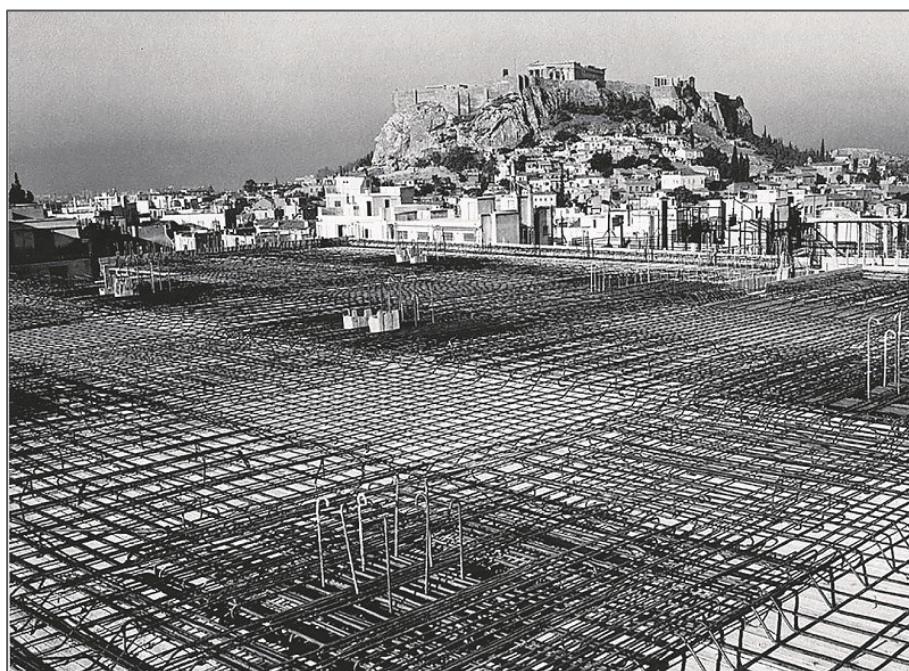
4.1.1.1 ΜΙΚΡΑΣΙΑΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ

Με την Μικρασιατική καταστροφή κατά το έτος 1922-1923, το πολεοδομικό τοπίο τη ελληνικής πόλης μεταβάλλεται σε σύντομο χρονικό διάστημα λόγω της έντονης εισροής προσφυγικού πληθυσμού (άφιξη περισσότερων από ένα εκατομμύριο προσφύγων) και κατ' επέκταση της άμεσης ανάγκης παραγωγής χώρου για στέγαση. Έτσι, οι νέες απαιτήσεις, βρίσκουν τον δημόσιο χώρο να θεωρείται ως ο εναπομείναντας ανοιχτός χώρος μεταξύ των κτισμένων (Ανανιάδου - Τζημοπούλου and Καραδήμου – Γερόλυμπου, 2009).

4.1.1.2 ΜΕΤΑΠΟΛΕΜΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

Το μεγαλύτερο ποσοστό οικοδομικής μάζας των πόλεων αναπτύχθηκε τη μεταπολεμική περίοδο μόλις σε 30 έτη, μεταξύ 1950 - 1980 όπου και αποτέλεσε την εντονότερη φάση αστικοποίησης στην Ελλάδα, μάλιστα το μεγαλύτερο μέρος του αστικού ιστού που αντιλαμβανόμαστε σήμερα έχει διατηρηθεί και λειτουργεί από τότε (Σερράος and Ιωάννου, 2006).

Πιο συγκεκριμένα, τη δεκαετία του 1950, η ένταση του φαινομένου της αστικοποίησης, συνοδεύτηκε από την ανάγκη δόμησης κάθε αδόμετης επιφάνειας της πόλης, όπου διευκολύνθηκε από την (έλλειψη) αδυναμία και αστοχία ενός επίσημου σχεδιασμού με κανονιστικές ρυθμίσεις δόμησης. Η ανεξέλεγκτη ανοικοδόμηση λόγω της κυρίαρχης ατομικής ιδιοκτησίας που συντελείται με την αυθαίρετη δόμηση και την αντιπαροχή, οδηγεί σε αύξηση της πυκνότητας με ταυτόχρονη μείωση της αναλογίας των ελεύθερων χώρων και άρα αισθητική και ποιοτική επιδείνωση του αστικού τοπίου. Αν και η ενεργοποίηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας μέσω του θεσμού της αντιπαροχής ανταποκρίθηκε στον βασικό στόχο για στέγαση, η μετέπειτα υπερεκμετάλλευση αυτού του εργαλείου λειτούργησε εις βάρος των ελευθέρων χώρων (Σερράος and Ιωάννου, 2006).



Εικόνα 4.2: Η οικοδόμηση της Αθήνας, Πηγή: <https://www.documentonews.gr>

Επιπλέον, όσοι κοινόχρηστοι χώροι προβλέφθηκαν μέσω πολεοδομικών σχεδίων σπάνια αποκτήθηκαν εφόσον τις περισσότερες φορές καταλήφθηκαν και ανοικοδομήθηκαν παράνομα (Πούλιου, 2007; Ζυγούρη, 2019).

Σχεδόν όλοι οι μελετητές της ελληνικής αστικοποίησης αποδίδουν την αυθαίρετη δόμηση και αυτενέργεια στον αστικό ιστό στην αδυναμία της κρατικής παρέμβασης, τόσο σε επίπεδο κάλυψης των αναγκών στέγασης όσο και σε επίπεδο ελέγχου της αστικής μορφής (Φιλλιπίδης, 1990; Μαντουβάλου, 1996).

Επιγραμματικά δίδονται οι *παράγοντες* που προέκυψαν από το μεταπολεμικό μοντέλο αστικής εξέλιξης και καθόρισαν την προβληματική οικιστική ανάπτυξη, θέτοντας τις βάσεις για την υποβάθμιση – έλλειψη του δημόσιου χώρου: (Σερράος and Ιωάννου, 2006)

- 1) Επείγουσα ανάγκη για στέγαση του νέου αστικού πληθυσμού και αδυναμία οργανωμένης κρατικής παρέμβασης για το σκοπό αυτό.
- 2) Ενεργοποίηση της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για την αντιμετώπιση του παραπάνω προβλήματος, μέσω του θεσμού της «αντιπαροχής».
- 3) Κυριαρχία της ατομικής ιδιοκτησίας, κατακερματισμός της αστικής γης και υψηλή κοινωνική και οικονομική βαρύτητα της επένδυσης στην ιδιωτική κατοικία.
- 4) Διοχέτευση σημαντικών κεφαλαίων στον κατασκευαστικό κλάδο και ανάδειξη του ως τη σημαντικότερη οικονομική δραστηριότητα για τη μετά το 1950 περίοδο.

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου παρατηρήθηκε μια συνολική αλλαγή στην κλίμακα, επηρεάζοντας κυρίως τον δημόσιο χώρο. Η αισθητική υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος, η απώλεια θέασης και προοπτικής, η εξαφάνιση του πράσινου και η ώθηση της κυκλοφορίας με Ι.Χ. μετέτρεψαν πολλούς δημόσιους χώρους σε κόμβους (Ανανιάδου - Τζημοπούλου and Καραδήμου – Γερόλυμπου, 2009; Θεολόγου and Βενέτη, 2011).

Οι γειτονιές και οι συνοικίες δεν έχουν ορατά όρια ή στοιχεία ταυτότητας και διαφοροποίησης, με αποτέλεσμα τα πολεοδομικά συγκροτήματα να χαρακτηρίζονται από αναρχία στη δομή τους και έλλειψη ιεράρχησης, τόσο σε αισθητικό όσο και σε λειτουργικό επίπεδο. Η έννοια της γειτονιάς, ως στοιχείο σύνδεσης του κατοίκου με το χώρο, είναι εξαιρετικά αδύνατη, κυρίως λόγω αυτής της ελλιπούς δυνατότητας συναρμογής των πολυκατοικιών με τον άμεσό τους περίγυρο, το δρόμο ή το δημόσιο χώρο (Σερράος and Ιωάννου, 2006).

Απουσιάζει μια σαφής πολεοδομική δομή, αποδιρθρώνεται η γειτονιά (ως πολεοδομική και κοινωνική οντότητα) υποβαθμίζεται σταδιακά ο δημόσιος χώρος και εγκαινιάζεται ο ασφυκτικός ιδιωτικός υπαίθριος χώρος, με τα στενά μπαλκόνια στις προσόψεις των κτιρίων, με άμεσο αντίκτυπο στην ποιότητα ζωής των κατοίκων (Σερράος and Ιωάννου, 2006).

4.1.1.3 ΤΕΛΗ 20^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ

Στις αρχές της δεκαετίας του 80', γεννιέται η σκέψη περί βελτίωσης της εικόνας του μέχρι τότε διαμορφωμένου μεταπολεμικού αστικού ιστού, προς την ποιοτική του αναβάθμιση με πεζοδρομήσεις, αναπλάσεις, μείωση του συντελεστή δόμησης και ανάδειξη του ιστορικού χαρακτήρα κυρίως στα κέντρα των πόλεων. Ωστόσο, τα σχέδια αυτά παρέμειναν απλώς σε συζητήσεις αφού στην πράξη η συμβολή του σχεδιασμού περιορίστηκε στην «ένταξη στο Σχέδιο Πόλης» περιοχών, και απλώς στην χάραξη ενός καμβά από οικοδομικά τετράγωνα και δρόμους, αδιαφορώντας για τα δεδομένα του εκάστοτε φυσικού χώρου (Αραβαντινός, 1998).

Η σημαντική επιτάχυνση της διάδοσης του Ι.Χ. είναι ένα νέο δεδομένο που εισβάλλει στην ελληνική πόλη δίχως να βρίσκει δική του θέση σε αντίστοιχες υποδομές, καθώς ο αστικός ιστός ήδη βρίσκεται σε οικοδομικό κορεσμό αδυνατώντας να καλύψει περαιτέρω ανάγκες κυκλοφορίας και στάθμευσης. Έτσι, η προώθηση της κυκλοφορίας επιτείνει ένα αίσθημα στενότητας στην πόλη, η οποία μπορεί πλέον να χαρακτηριστεί ως άναρχη και αισθητικά αδιάφορη (Σερράος and Ιωάννου, 2006).

Χαρακτηριστικό κομμάτι της «νέας αστικότητας» των ελληνικών πόλεων, είναι η εξάπλωση - διάχυση του μέχρι τότε πυκνοδομημένου με σαφή όρια ιστού προς τα προάστια, γύρω από σημαντικά αστικά κέντρα. Παρά τον φαινομενικά άπλετο χώρο για εφαρμογή ενός διορατικού σχεδιασμού, ακολουθούνται και αναπαράγονται παρόμοιες πρακτικές έλλειψης οργάνωσης τόσο από λειτουργική όσο και αισθητική άποψη. Η ανοχή δε της πολιτείας και της κοινωνίας στην αυθαιρεσία συνδυαστικά με την αστική διάχυση, οδήγησε σε ένα τέλμα αναγκαστικής ένταξης στα σχέδια πόλεων επεκτάσεων λειψών σε υποδομές, που αποτελούν μια διαμορφωμένη κατάσταση, η οποία σίγουρα έχει αντίκτυπο και στον ελεύθερο δημόσιο χώρο (Πούλιου, 2007; Πισσούριος *et al.*, 2012).

Η σύλληψη της ελληνικής πόλης του σήμερα, βασίστηκε και υλοποιήθηκε υπό το πρίσμα διαφόρων παθογενειών από την ίδρυση κιόλας του κράτος, που εν ολίγοις συνοψίζονται στην κατ' εξακολούθηση έλλειψη δημόσιων δαπανών πόσο μάλλον για το δημόσιο χώρο, ενός αδύνατου συστήματος σχεδιασμού και ελέγχου της δόμησης (Ν.Δ. 17.7.1923, ΓΟΚ 1955 και μετέπειτα) και εν συνεχεία την καταπάτηση της δημόσιας γης με υποκατάστατα πολεοδομικά εργαλεία ("παρα-πολεοδομίας" ή της "ιδιωτικής πολεοδομίας" (Φιλιππίδης, 1990; Αίσιωπος, 2006).

4.1.1.4 21^{ος} ΑΙΩΝΑΣ

Καταλήγοντας στην σύγχρονη εποχή, το ήδη διαμορφωμένο αστικό πεδίο δεν αφήνει αρκετά περιθώρια επαύξησης του υπαίθριου δημόσιου χώρου. Αυτό οφείλεται στη δυσκολία ανεύρεσης ή και μη εκμετάλλευσης των ανενεργών, λόγω ότι προσκρούουν στο υπάρχον ιδιοκτησιακό καθεστώς, ενώ δέχονται πιέσεις και από ομάδες συμφερόντων. Ένα πρόσθετο, αδιέξοδο αυτής της κατάστασης αποτελεί η γραφειοκρατία και η αλλοίωση των αναρίθμητων κατά τα άλλα μελετών και προτάσεων που εκπονούνται, αλλά και στην περίπτωση των υφιστάμενων, η κακή ή και μη διαχείρισή τους, που τα δεσμεύει σε φθίνουσα πορεία. Ως απόρροια, οι ελληνικοί κοινόχρηστοι χώροι κατ' εξαίρεση σχεδιάζονται, ενώ οι υπόλοιποι εκλαμβάνονται ως περίσσειμα του ιδιωτικού χώρου μέσα σε ένα μωσαϊκό από αποσπασματικά υποσύνολα, προς όφελος του ατομικού και όχι του κοινού συμφέροντος. (Κοσμάκη, 1998)

4.1.2 ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΤΡΟΠΟΣ ΖΩΗΣ

Ο 21^{ος} αιώνας καθορίζεται, αναμφισβήτητα από τη μαζική είσοδο της τεχνολογίας συνδυαστικά με τα πολυκέντρα ψυχαγωγίας, όπου και καθορίζουν ένα νέο πρότυπο – μοντέλο ζωής, που με τη σειρά του ωθεί προς μια κατεύθυνση απομόνωσης και εκ νέου απαξίωσης του υπαίθριου δημόσιου χώρου.



Εικόνα 4.3: Πολυκέντρο ψυχαγωγίας The Mall (Αθήνα),
Πηγή: www.greece-is.com

Από τη μία οι σύγχρονοι ρυθμοί διαβίωσης στερούν πολύτιμο ελεύθερο χρόνο, με αποτέλεσμα να προάγεται η κίνηση στα προάστια, εκτός της αστικής ζώνης, όπου και χωροθετούνται τεχνοπόλεις και επιχειρηματικά πάρκα ως πακέτα συνδυασμένων δραστηριοτήτων. Στην περίπτωση αυτή, ο δημόσιος χώρος ταυτίζεται ασυνείδητα και υποκαθίσταται με την κατανάλωση, η οποία γίνεται συνώνυμο της ψυχαγωγίας, ενώ παράλληλα η κίνηση της πλατείας και της αγοράς στην πόλη απουσιάζει. (Γοσποδίνη, 2006)

Από την άλλη, τηλεπικοινωνίες, τηλεόραση, σύγχρονα μέσα μαζικής ενημέρωσης, ψηφιακά μέσα κοινωνικής δικτύωσης και γενικότερα το διαδίκτυο έρχονται να μαγέψουν τον πολίτη με ψηφιακές παραστάσεις που αντικαθιστούν αυτές που ορίζει ο φυσικός χώρος που πλέον μοιάζει ψηφιακά αφηρημένος και ρευστός. Διαμεσολαβημένα μέσω μιας οθόνης, ο ψηφιοποιημένος κόσμος, καταργεί την ανάγκη φυσικής εγγύτητας και συντελεί σε ένα νέο τρόπο επικοινωνίας, κοινωνικοποίησης και πρωτίστως αντίληψης του χώρου. Οι δραστηριότητες με κατ' εξοχήν δημόσιο χαρακτήρα ψηφιοποιούνται και οι πλέον «εξ' αποστάσεως» εμπορικές – οικονομικές συναλλαγές, η ψυχαγωγία, το θέαμα, το παιχνίδι, η εκπαίδευση ακόμη και η επίσκεψη σε μουσεία, τοπία και πόλεις αποτελούν δέλεαρ, και προτιμώνται. (Πολυχρονόπουλος, 2003; Τσουκαλά and Δανιήλ, 2003)

Μια ακόμη εμφανή συνήθεια στην ελληνική σκηνή της πόλης, συνθέτουν οι καφετέριες (και τα μπαρ). Ομολογουμένως, η κουλτούρα του καφέ κατέχει σημαντικό ρόλο και συνδέεται άμεσα με τη καθημερινότητα στην πόλη ως υποδοχέας δημόσιας ζωής, δεν είναι τυχαίος άλλωστε ο χώρος που καταλαμβάνουν σε αυτή (Gehl *et al.*, 2006; Αναγνώστου, 2018).

Η προτίμηση αυτή έχει ως επόμενο, την ακραία καταπάτηση του δημόσιου χώρου που γίνεται βορά τραπεζοκαθισμάτων και εν μέρει άβατο για το σύνολο των πολιτών, συμπεριλαμβανομένων δηλαδή και αυτών που αδυνατούν ή και δεν επιθυμούν να χρησιμοποιήσουν τον κατά τ' άλλα κοινόχρηστο χώρο επί πληρωμή. Το αίσθημα στενότητας από κατειλημμένα πεζοδρόμια, δρόμους και πλατείες – κόμβους συνοδεύει, την αστική εμπειρία στον ήδη μειωμένο και απροσπέλαστο διαθέσιμο ελεύθερο χώρο. (Τριποδάκης, 2010)

Ως αντίκτυπο, της υπάρχουσας κουλτούρας και νοοτροπίας, ο ελληνικός δημόσιος χώρος συρρικνώνεται και ατονεί με εμφανή σημάδια εγκατάλειψης. Η διαρκής δέσμευσή του από ιδιώτες χωρίς νομικές επιπτώσεις συνθέτουν ένα εμπορευματοποιημένο αστικό σκηνικό.



Εικόνα 4.4: Καταπάτηση του δημόσιου χώρου από τραπεζοκαθίσματα (Αθήνα (πάνω), Βόλος (κάτω))
Πηγή: <https://e-thessalia.gr/>

Σ' αυτό το σημείο θα πρέπει να ειπωθεί, ότι η επικράτηση του παρόντος προτύπου, φθείρει τη σχέση του χρήστη με το δημόσιο χώρο, που παύει να εισπράττεται ως η επέκταση του ιδιωτικού χώρου και μοιάζει ανοίκειος. Έτσι, η ατομικιστική αντίληψη υπερέχει της συνολικής συνείδησης, με καταχρηστική συμπεριφορά στην οδήγηση, στο παρκάρισμα (συχνά πάνω στα πεζοδρόμια), στο τρόπο που διαχειριζόμαστε τα απορρίμματα και ούτω καθεξής. (Σακελλαροπούλου, 2017)



Εικόνα 4.5 Στάθμευση επί του πεζοδρομίου και ρίψη σκουπιδιών σε δημόσιους χώρους (Βόλος, 2021),
Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Παρ' όλα αυτά, είναι προφανές ότι η ζωτικότητα μιας περιοχής είναι άμεσα συνυφασμένη με την κοινωνική συναναστροφή σε καφετέριες, μπαρ κλπ., όπου διατηρείται έστω και σημειακά ο παλμός της πόλης ζωντανός (Τριποδάκης, 2010).



*Εικόνα 4.6: Δημόσια ζωή εκτυλίσσεται σε τρίτους τόπους (Βόλος, 2021),
Πηγή: Προσωπικό αρχείο*

Αντίθετα, οι δρόμοι και οι πλατείες άνευ καφέ, μπαρ, ταχυφαγείων, καταστημάτων και γενικά λειτουργίες κατανάλωσης αντιλαμβάνονται, ως περάσματα για τους χρήστες της πόλης. Κοινώς αποδεκτό είναι πως, οι άνθρωποι σε ένα χώρο προσελκύουν άλλους ανθρώπους, επομένως είναι κατανοητό ότι, όπου οι δημόσιοι χώροι δεν περιβάλλονται από αυτού του είδους τις δραστηριότητες, παρατηρείται αποσύνθεση της δημόσιας ζωής, απουσία ανθρώπων και σε κάποιες περιπτώσεις γκετοποίηση, εφόσον εισπράττονται ως μη ασφαλή και ελκυστικά περιβάλλοντα (Gehl, 2011).

4.1.3 ΣΥΝΟΨΗ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Στην προσπάθεια, να δοθεί μια πρώτη προσέγγιση, περί κύριου λόγου ερημοποίησης και μη προτίμησης από τους κατοίκους, του δημόσιου ελεύθερου χώρου συμπεραίνονται τα εξής. Ο σχεδιασμός του ελληνικού αστικού ιστού, όπως αποδείχτηκε από την σύντομη ιστορική

αναδρομή, φέρει ένα μεγάλο μερίδιο ευθύνης για την σημερινή έλλειψη και κακή ποιότητα των κοινόχρηστων χώρων, από λειτουργική και διαχειριστική άποψη (Τερζόγλου Ι., 2009).

Ωστόσο, δεν είναι μόνον αυτό, η κουλτούρα και τα πρότυπα ζωής που έχουν επικρατήσει επιδρούν σε δύο παράλληλα επίπεδα. Από τη μια, ο δημόσιος χώρος καταλαμβάνεται άκρατα από καφετέριες, εμπόρους, ιδιωτικές εκθέσεις (π.χ. αυτοκινήτων σε γκαζόν), αλλά και από τους κατοίκους με μεμονωμένα περιστατικά, όπως για παράδειγμα το παρκάρισμα επί του πεζοδρομίου. Από την άλλη, η καθιέρωση αυτών των προτύπων και η εξοικείωση με τέτοιες εικόνες, πυροδοτεί έναν φαύλο κύκλο, όπως ξαναειπώθηκε, μη σεβασμού και συνεχούς απαξίωσης του δημόσιου χώρου. Εν συντομία, ο σχεδιασμός διαμορφώνει τη συμπεριφορά, με τη δεύτερη να έχει εξίσου σημαντική βαρύτητα και επίδραση στην υπό εξέταση προβληματική.

Οι τηλεπικοινωνίες, η τηλεόραση, τα σύγχρονα μέσα μαζικής ενημέρωσης και πιο πρόσφατα το διαδίκτυο, καθώς και τα σύγχρονα ψηφιακά μέσα απεικόνισης, επηρεάζουν τον τρόπο που ο άνθρωπος επικοινωνεί, που κοινωνικοποιείται, τον τρόπο που συγκροτεί την ταυτότητά του και τις κοινότητες στις οποίες ανήκει. Οι νέες αυτές συνθήκες επαναπροσδιορίζουν την κοινωνική πραγματικότητα, συνθέτοντας τα στοιχεία εκείνα που αμφισβητούν τον παραδοσιακό ρόλο του αστικού δημόσιου χώρου και της πλατείας, εμφανίζοντας τις πόλεις ανίκανες να προκαλέσουν το ενδιαφέρον για άμεση και αδιαμεσολάβητη κοινωνική επαφή και συμμετοχή.

Για όλα αυτά τα ζητήματα έχουν διατυπωθεί διάφορες απόψεις, οι οποίες συγκλίνουν στο ότι στην Ελλάδα δεν υπήρξαν ποτέ εκ των άνω πολιτικές ή από τα κάτω διεκδικήσεις, που θα διαμόρφωναν ένα πλαίσιο παρέμβασης αποφασιστικά διαφορετικό για τη βελτίωση του τρόπου παραγωγής του κτισμένου περιβάλλοντος και την αντιμετώπιση των ανεπαρειών του υφιστάμενου δημόσιου χώρου (Πανέτσος, 2003; Αίσωπος, 2006).

4.2 ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΕΠΑΝΑΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Ένα από τα κύρια ζητήματα που χρήζουν αλλαγής, είναι η προβληματική τρέχουσα χρήση, αλλά και ποιότητα των δημόσιων χώρων, που αντιμετωπίζουν οι σύγχρονες ελληνικές πόλεις, λόγω του ελλιπούς σχεδιασμού που ανατροφοδοτεί την τάση απαξίωσής τους. Η απάντηση περί ανάγκης για αλλαγή, δίδεται καταρχάς από την ίδια τη φύση του ατόμου που δεν είναι άλλη από το να είναι κοινωνικό όν, να έχει το αίσθημα του ανήκειν σε μια κοινότητα και ως μέλος της να συμμετέχει σε κοινές δραστηριότητες. Χωρίς εκπλήρωση των εννοιών αυτών σμιλεύεται μια προβληματική και μη υγιής κοινωνία. (Harvey, 2008)

Επιπλέον, ένα ακόμη ύψιστης σημασίας αγαθό αποτελεί και το δικαίωμα του κάθε ατόμου στην πόλη, που έχει ένα ιδιαίτερα ευρύ φάσμα επιρροής, όμως συνοπτικά συνίσταται στην προώθηση της ισότιμης πρόσβασης των πολιτών – κατοίκων μιας πόλης στις ωφέλειες που παρέχονται εντός της. Με τον τρόπο αυτό το δικαίωμα στην πόλη ενθαρρύνει και την συμμετοχή στα κοινά, με απώτερο σκοπό να δίνεται το βήμα σε όλους ανεξαιρέτως, για εκπλήρωση των θεμελιωδών ανθρωπίνων δικαιωμάτων τους. Σε αυτό το μήκος κύματος εντάσσεται και η έννοια του ατομικού δικαιώματος στο περιβάλλον και η ελεύθερη απόλαυσή του. Και τα δύο κατοχυρώνονται από το Σύνταγμα, όπου όπως επιτάσσει η πολεοδομική λειτουργία του δημόσιου χώρου συντελεί στην εξυπηρέτηση της λειτουργικότητας των οικισμών και στην εξασφάλιση καλύτερων όρων διαβίωσης των κατοίκων, ενώ παράλληλα κατοχυρώνεται η ακώλυτη πρόσβαση σε αυτούς καθώς και ελεύθερη ανάπτυξη της προσωπικότητας. (Lefebvre, 1968; Harvey, 2008; Κουτούπα - Ρεγκάκου, 2015; Σακελλαροπούλου, 2017)

Στο παρελθόν, συχνά διαφορετικές θεωρήσεις για την πόλη, την συνέλαβαν ως συνδυασμό κτισμένων και ελεύθερων χώρων. Σήμερα, οι περισσότεροι από τους απασχολούμενους με τον σχεδιασμό του χώρου συμφωνούν και ορίζουν τους αστικούς υπαίθριους χώρους ως θετικούς χώρους, και όχι ως το αρνητικό του κτισμένου. Επίσης, τους χαρακτηρίζουν ως χώρους με λειτουργίες, το ίδιο σπουδαίες, που είναι ακόμα και καθοριστικοί μερικές φορές για τους κτισμένους, μέσα από το σχήμα, τη μορφή, το ανάγλυφο ή άλλες ιδιαιτερότητες τους. Τους θεωρούν δηλαδή, βασικά στοιχεία του αστικού τοπίου, χώρους ζωής και αντίληψης της πόλης (Ανανιάδου - Τζημοπούλου, 1997). Μόνο μέσα από την παρουσία και την εύρυθμη λειτουργία των δημόσιων χώρων, δικαιώνεται ουσιαστικά ο ρόλος της πόλης ως πυρήνας συνύπαρξης, επικοινωνίας και συναναστροφής μεγάλων πληθυσμών (Τριποδάκης, 2010).

Τέλος, υπενθυμίζεται ένα πλήθος από κοινωνικά – οικονομικά – περιβαλλοντικά οφέλη που προκύπτουν από τους καλά σχεδιασμένους και ποιοτικούς υπαίθριους δημόσιους χώρους, που δρουν εξίσου κατευναστικά για το περιβάλλον, για την κοινωνία συνολικά και συνεπώς για το ίδιο το άτομο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΠΑΝΔΗΜΙΑ & ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ

5.1 Η ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ

Οι πόλεις παγκοσμίως καλούνται να διαχειριστούν πολλές και διαφορετικού μεγέθους προκλήσεις. Από τις αρχές του έτους 2020, βρέθηκαν αντιμέτωπες με μια κρίση - όπως αποδείχτηκε αργότερα - υγειονομικής φύσεως, της πανδημίας COVID-19.

Τα πρώτα επιβεβαιωμένα κρούσματα της νόσου εντοπίστηκαν στα τέλη του 2019 στην πόλη Wuhan της επαρχίας Hubei της Κίνας, έκτοτε ως φυσικό επόμενο της παγκοσμιοποίησης και της εκτεταμένης διεθνούς συνδεσιμότητας, της ανεμπόδιστης κυκλοφορίας ανθρώπων και αγαθών, εμπορικών και ψυχαγωγικών δραστηριοτήτων, αργά ή γρήγορα όλες οι πόλεις στον κόσμο στάθηκαν απέναντι σ' αυτή την κρίση δημόσιας υγείας, με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας (ΠΟΥ) να την ορίζει ως πανδημία στις 11 Μαρτίου 2020. Συνολικά μέχρι τον Φεβρουάριο του 2022 έχουν καταγραφεί πάνω από 400 εκατομμύρια επιβεβαιωμένα κρούσματα σε 224 χώρες, με πολλαπλούς θανάτους (Aditi and Preeti, 2020; Sharifi and Khavarian-Garmsir, 2020; WHO, 2021) .

Στο σημείο αυτό τονίζεται ότι, οι πανδημίες είναι κατεξοχήν χωρικά φαινόμενα, διότι αυτό που μετατρέπει μια νόσο σε πανδημία είναι η εξέλιξή της στο χώρο, η γεωγραφική της συγκέντρωση και εξάπλωσή της (Ανδρίτσος and Βελεγράκης, 2021).

Στα πλαίσια, πρόληψης εξάπλωσης του ιού, ο οποίος ως επί το πλείστον μεταδίδεται μέσω του αέρα, οι κρατικοί θεσμοί παγκοσμίως αναγκάστηκαν να αναθεωρήσουν τις πολιτικές τους λόγω της κατάστασης έκτακτης ανάγκης, με τον ΠΟΥ να εκδίδει συστάσεις σχετικά με την στρατηγική ελαχιστοποίησης του κινδύνου και περαιτέρω διασποράς.

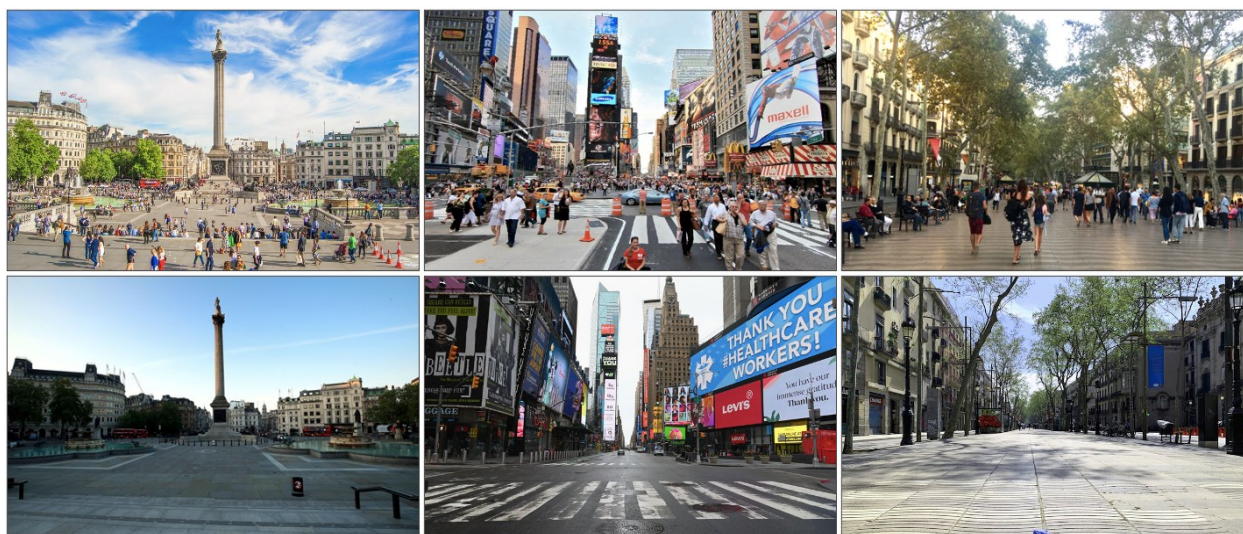
Τα έκτακτα μέτρα για την προστασία των πολιτών που πάρθηκαν, διαφέρουν από χώρα σε χώρα και από πόλη σε πόλη, ενώ επηρέασαν σημαντικά με πολλούς τρόπους την καθημερινή ζωή, τις πρακτικές και τις αντιλήψεις του παγκόσμιου πληθυσμού. Αυτά τα μέτρα επικεντρώνονται στην κοινωνική αποστασιοποίηση, την αναστολή οικονομικών, εκπαιδευτικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων, καθώς και τους περιορισμούς στην κινητικότητα των πολιτών.

Στην Ελλάδα, ειδικεύτηκαν τα εξής βασικά μέτρα κυρίως για την αποφυγή του συνωστισμού: η αυτοαπομόνωση, η φυσική αποστασιοποίηση (2μ.), και ο περιορισμός της κυκλοφορίας των κατοίκων / lockdown (δηλ. σε 6 περιπτώσεις με ειδικό μήνυμα και εντός ενός ωραρίου).



Εικόνα 5.1: Σήμανση για τήρηση κοινωνικής αποστασιοποίησης (2μ.),
Πηγή: <https://www.cnn.com>

Συνακόλουθα, περιορίστηκε, μετατέθηκε online ή και καταργήθηκε πληθώρα λειτουργιών που σχετίζονται με το εισόδημα και τη ζωτικότητα της πόλης η οποία διαπιστώνεται πως εν μέσω περιορισμών δεν υφίσταται, εφόσον η πόλη συγκροτείται συλλογικά από τους κατοίκους της, τους υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους και τις κοινωνικές επαφές και δραστηριότητες που τους συνοδεύουν (Λεοντίδου, 2020). Χαρακτηριστικές είναι οι εικόνες και τα βίντεο από γνωστές για την υπό άλλες συνθήκες ενεργή ζωή τους, μητροπόλεις (π.χ. Νέα Υόρκη, Λονδίνο, Βαρκελώνη κλπ.), που στην αρχική φάση της καραντίνας παρομοιάζονταν πόλεις – φαντάσματα, με ερημωμένους δρόμους, πλατείες και πάρκα (Honey-Rosés *et al.*, 2020).



Εικόνα 5.2: Δημοφιλείς υποδοχείς δημόσιας ζωής πριν και κατά την πανδημία (Λονδίνο: Trafalgar Square, Νέα Υόρκη: Times Square, Βαρκελώνη: La Rambla), Ιδία επεξεργασία

Ως επακόλουθο, τα χαμηλά ποσοστά ατμοσφαιρικής και ηχητικής ρύπανσης, έδωσαν έστω και προσωρινά μια ευκαιρία περιβαλλοντικής ανάκαμψης, που διαπιστώθηκε και από την προσέλκυση άγριας ζωής στους ήσυχους πράσινους και μπλε θύλακες της πόλης (Ryser, 2020; Van der Berg, 2020).

Ωστόσο, αργότερα στην Ελλάδα, αλλά και διεθνώς καταγράφηκε μια επιστροφή των κατοίκων στους δημόσιους υπαίθριους χώρους της πόλης, αρχικά εξαιτίας των υπόλοιπων ανενεργών λειτουργιών και έπειτα χάρη στην άμεση μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης που επέφερε άδειους δρόμους ιδανικούς για άνετο περπάτημα, ποδήλατο ή απλά ασφαλή διάσχιση. Για λίγο, οι δημόσιοι χώροι έγιναν μια μικρογραφία της πόλης καθώς φιλοξένησαν λειτουργίες και χρήσεις που τα υπόλοιπα μέρη της αδυνατούσαν.



*Εικόνα 5.3: Μετάθεση δραστηριοτήτων στους δημόσιους χώρους,
Πηγή: <https://www.google.com>*

Καταλήγοντας, το ξέσπασμα της πανδημίας επηρέασε σημαντικά τις πόλεις, και δίδαξε ορισμένα μαθήματα στον άνθρωπο – κάτοικο της πόλης, ο οποίος διαμέσου του διαφορετικού τρόπου ζωής, εργασίας, ψυχαγωγίας, κλπ., επαναπροσδιόρισε τη χρήση του ιδιωτικού (σπίτι) του χώρου όσο και του κοινόχρηστου. Συγκεκριμένα, αυτή η νέας μορφής τριβή με τον αστικό

χώρο κατέστησε φανερά μακροχρόνια χωρικά μειονεκτήματα των πόλεων, ενώ ταυτόχρονα έθεσε θεμελιώδη ερωτήματα σχετικά με την πορεία της αστικής ανάπτυξης (Γοσποδίνη, 2020; Kurth, 2021; Manns, 2021).

5.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ: ΠΑΝΔΗΜΙΑ & ΠΟΛΗ

Η εμφάνιση επιδημιών στις πόλεις δεν αποτελεί νέο φαινόμενο. Άλλωστε, από την καθιέρωση των πρώτων οικισμών, αυτοί πλήττονται από μεταδοτικές ασθένειες (Mir, 2020), καθώς οι πυκνές συγκεντρώσεις ανθρώπων δημιουργούν ιδανικό περιβάλλον για την εξάπλωση τους (Martínez and Short, 2021). Καθίσταται σαφές λοιπόν πως η ιστορία της οικιστικής ανάπτυξης συνδέεται άμεσα με την καταπολέμηση και τον έλεγχο των επιδημιών (Kurth, 2021; Martínez and Short, 2021).

Σε αυτό το πλαίσιο, θεωρείται πως η σύγχρονη πολεοδομία δημιουργήθηκε ακριβώς ως αντίδοτο στη διασπορά τους (Ashworth, 1965; Λεοντίδου, 2020). Ως εκ τούτου, οι πανδημίες έχουν διαμορφώσει τον τρόπο αστικού σχεδιασμού, και άρα τις πόλεις, λαμβάνοντας υπόψη προβλήματα υγιεινής και παροχής επαρκούς χώρου για την κίνηση και στέγαση των κατοίκων (Martínez and Short, 2021). Ιστορικά λοιπόν, οι πόλεις σμιλεύονται σε μεγάλο βαθμό από τις πανδημίες, γεγονός που αποδεικνύεται από την διαχρονική προβολή ζητημάτων υγείας στην αρχιτεκτονική και τον πολεοδομικό σχεδιασμό (Eltarabily and Elghezanwy, 2020).

5.2.1 *ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ*

Από την ανασκόπηση της ιστορίας των πανδημιών του παρελθόντος, με αφετηρία την Βουβωνική Πανώλη του 14^{ου} αιώνα και τερματισμό την Ισπανική Γρίπη του 20^{ου} αιώνα, μπορούμε να αντλήσουμε πληροφορίες για τις επιπτώσεις των πανδημιών στο χώρο μέσω της προσαρμογής του σχεδιασμού στις συνθήκες που αυτές επιβάλλουν.

5.2.1.1 ΠΑΝΔΗΜΙΑ ΒΟΥΒΩΝΙΚΗΣ ΠΑΝΩΛΗΣ ΜΕΣΑΙΩΝΑ

Η πανδημία της Βουβωνικής Πανώλης (1347-1353) ή αλλιώς Μαύρος Θάνατος, αποτελεί την πιο θανατηφόρα στην ιστορία. Ενδιαφέρον παρουσιάζει πως τα επιδημιολογικά μέτρα κατά του COVID-19 είναι παρόμοια με εκείνα της πανώλης της Ευρώπης του Μεσαίωνα. Βασικά μέτρα που έχουν κληρονομηθεί αποτελούν οι πρακτικές της καραντίνας και της αυτό-απομόνωσης. Συγκεκριμένα, η καραντίνα προήλθε ως μέτρο κατά της πανώλης στην Ragusa της Δαλματίας (σημερινό Dubrovnik), όπου απαγορευόταν η είσοδος στα πληρώματα και εμπορεύματα των νεοεισερχομένων караβιών για 30 ημέρες. Η Βενετική Δημοκρατία παράτεινε την πρακτική αυτή στις 40 ημέρες, καθιερώνοντας έτσι και την έννοια της καραντίνας (από το Βενετικό: quarantena = σαράντα ημέρες) (Mir, 2020).

Οι χωρικές επιπτώσεις της Βουβωνικής Πανώλης αφορούν την προσαρμογή του αστικού σχεδιασμού των Ευρωπαϊκών πόλεων, με το άνοιγμα περισσότερων και μεγαλύτερων δημόσιων χώρων, «ανακουφίζοντας» τον ασφυκτικό Μεσαιωνικό ιστό, παρέχοντας παράλληλα την ευκαιρία σύνδεσης με τη φύση (Eltarabily and Elghezanwy, 2020).

5.2.1.2 ΠΑΝΔΗΜΙΕΣ ΧΟΛΕΡΑΣ 19^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ

Ο πολεοδομικός σχεδιασμός ήταν πάντα μια αντανάκλαση των κυρίαρχων πολιτιστικών και τεχνολογικών τάσεων, ή και όπως προαναφέρθηκε των μεγάλων κρίσεων. Συγκεκριμένα, οι υγειονομικές κρίσεις του 19ου αιώνα προκάλεσαν την άνοδο των κινημάτων για δημόσια υγεία, αναγκάζοντας τις διοικητικές αρχές να εξετάσουν την λειτουργικότητα του πολεοδομικού σχεδιασμού. Ως εκ τούτου, οι επιδημίες του 19ου αιώνα υπήρξαν η αιτία για την εισαγωγή διαφόρων αστικών συστημάτων υγιεινής στην Ευρώπη. Παρακάτω αναφέρονται οι περιπτώσεις του Λονδίνου, του Παρισιού και του Βερολίνου, ως πόλεις οι οποίες πρωτοστάτησαν στην σύγχρονη πολεοδομία μέσω της εισαγωγής της υγείας ως βασικής παραμέτρου στον σχεδιασμό (Sennett, 2018; Mir, 2020; Van der Berg, 2020; Martínez and Short, 2021).

Λονδίνο

Το ξέσπασμα της χολέρας (1846-1860) στο Λονδίνο προκλήθηκε σε μεγάλο βαθμό από την ανάμιξη καθαρού ποσίμου νερού με τα λύματα (Eltarabily and Elghezanwy, 2020). Το 1854, μέσω της χαρτογράφησης των θανάτων και των κρουσμάτων στην περιοχή του Soho, ο Δρ. John Snow απέδειξε πως η αιτία διάδοσης της χολέρας ήταν το μολυσμένο νερό, ενώ περιόρισε την ακριβή της τοποθεσία σε μια μόνο αντλία νερού (Mir, 2020; Καλαντίδης, 2020a; Martínez

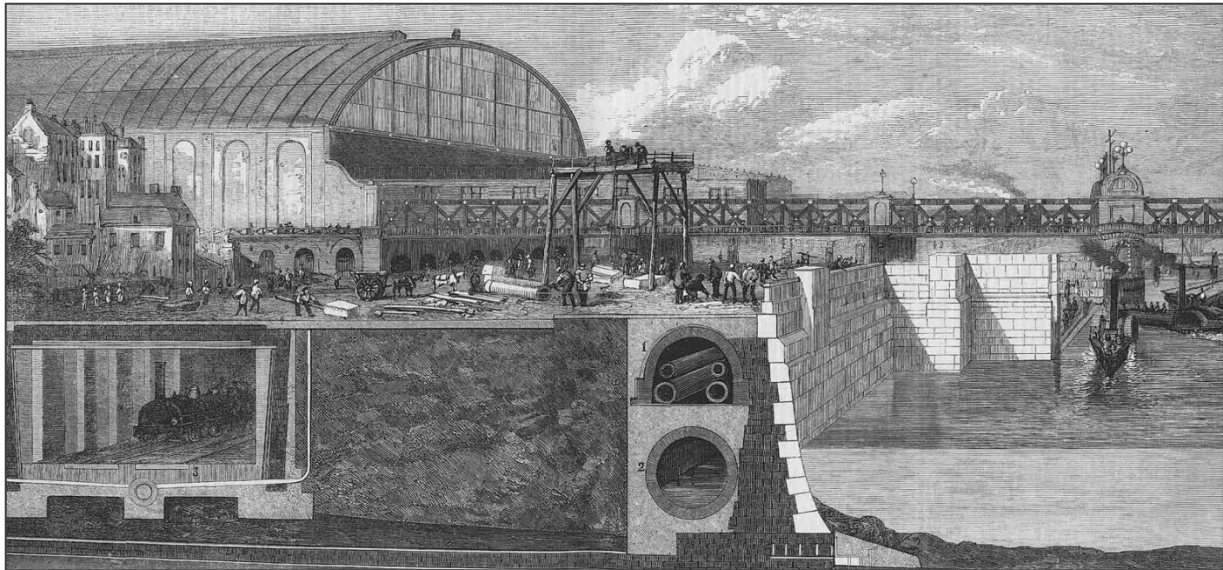
and Short, 2021). Πλέον με γνώση για την προέλευση της επιδημίας, ο Joseph Bazalgette έδωσε τη λύση στην κρίση με τη κατασκευή του αναχώματος της Βικτώρια κατά μήκος του ποταμού Τάμεση στο κεντρικό Λονδίνο, ενώ δημιούργησε και το κεντρικό σύστημα αποχέτευσης για να χωρίσει με ασφάλεια τα λύματα από την παροχή καθαρού νερού (Eltarabily and Elghezanwy, 2020).



Εικόνα 5.4: Χαρτογράφηση κρουσμάτων & θανάτων στην περιοχή του Soho (J. Snow),
Πηγή: <https://www.nationalgeographic.org/activity/mapping-london-epidemic/>

Ως εκ τούτου, η ασθένεια είχε σημαντικό αντίκτυπο στην αναβάθμιση του αστικού σχεδιασμού. Πλέον, η υγεία λαμβάνεται υπόψη στον σχεδιασμό, με τη δημιουργία ευάερων και ευήλιων ανοιχτών χώρων για την κίνηση των ανθρώπων, την παροχή καθαρού νερού, την επεξεργασία λυμάτων και την διαχείριση των αποβλήτων (Eltarabily and Elghezanwy, 2020).

Η σύγχρονη πόλη αναδιαμορφώθηκε με στόχο την εξασφάλιση της δημόσιας υγείας, αποτρέποντας μέσω του σχεδιασμού τις συνθήκες που ευνοούν την μετάδοση μιας ασθένειας (Καλαντιδής, 2020a).

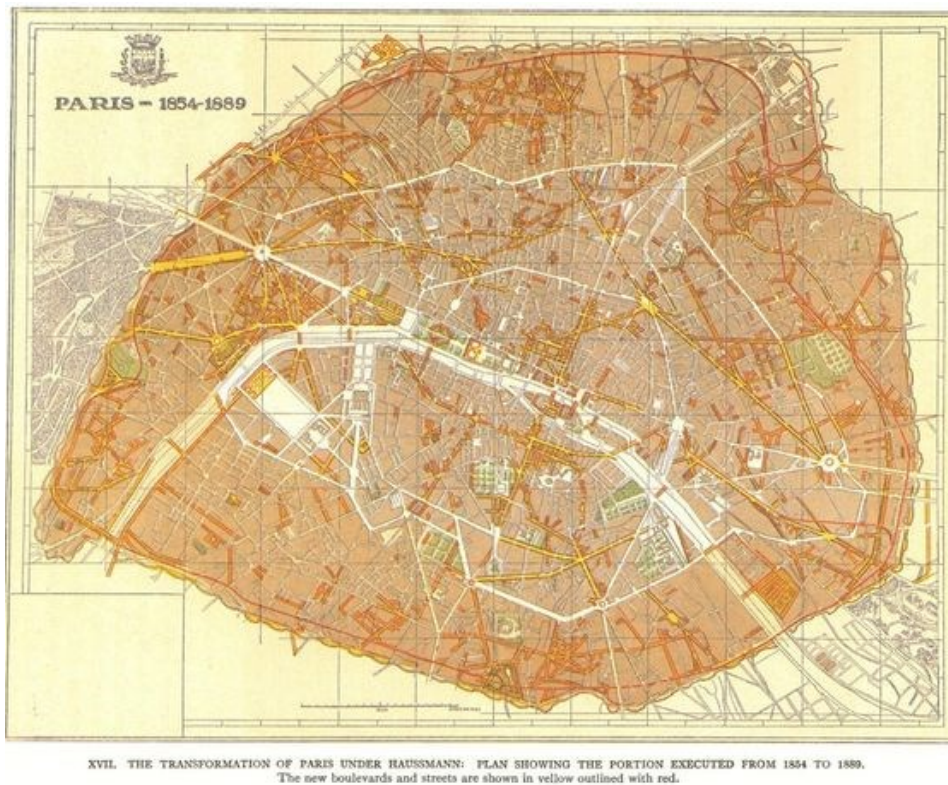


Εικόνα 5.5: Κατασκευή του αναχώματος της Victoria κατά μήκος του Τάμεση, Πηγή: <https://www.museumoflondon.org.uk>

Παρίσι

Την ίδια εποχή, το πυκνοδομημένο κέντρο του Παρισιού χαρακτηρίζεται από το δίκτυο στενών μεσαιωνικών δρόμων, την πλήρη έλλειψη υγιεινής υποδομής και τις παραγκουπόλεις κοινωνικά ευάλωτων ομάδων (Mir, 2020). Ως επόμενο, το ξέσπασμα της χολέρας και της φυματίωσης βρίσκουν ιδανικές συνθήκες για την εξάπλωσή τους.

Μεταξύ 1853 και 1870, ο βαρόνος Haussmann επικαλείται υγειονομικούς, οικονομικούς και αισθητικούς σκοπούς για τον επικείμενο πολεοδομικό επανασχεδιασμό του Παρισιού, ενώ υποκρύπτει μια στρατιωτική λογική για τον έλεγχο των εξεγέρσεων μέσω εξάλειψης των στενών δρόμων (Lefebvre, 1968; Harvey, 2006; Καλαντίδης, 2020a). Στο πολεοδομικό του έργο, εγκαθιδρύει την πολεοδομία του «εξευγενισμού» κατεδαφίζοντας 12.000 κτήρια στις γειτονιές όπου διέμενε ο φτωχός πληθυσμός, διώχνοντας τους αυταρχικά από το κέντρο της πόλης. Στη θέση τους στρώνονται ευθείς λεωφόροι (avenue) μεγάλου πλάτους, χτίζονται διοικητικά κτήρια και δημιουργούνται πάρκα (Καλαντίδης, 2020a; Λεοντίδου, 2020), ενώ παράλληλα, γίνεται ανάπλαση του νησιού Cité και κατασκευάζεται σύγχρονο σύστημα αποχέτευσης (Mir, 2020).

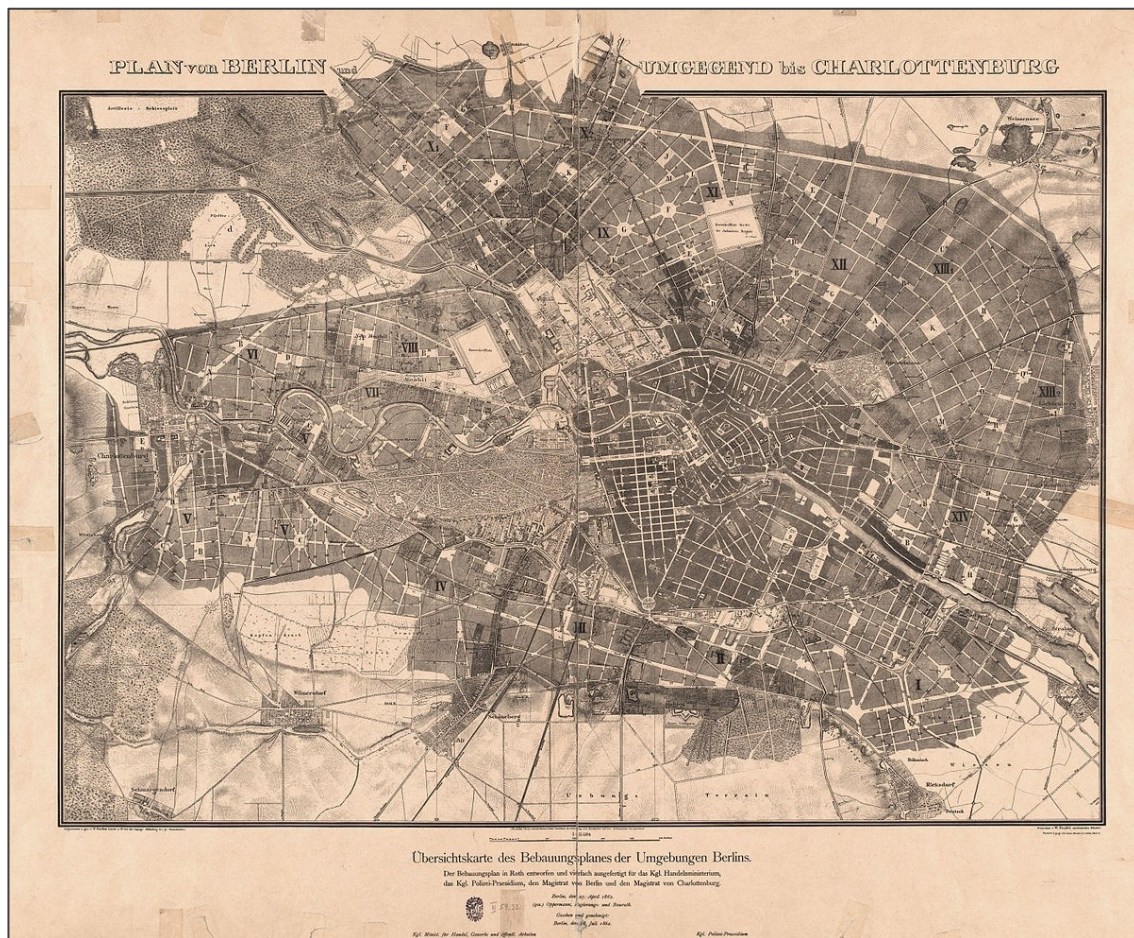


Εικόνα 5.6: Σχέδια αναδιαμόρφωσης του Παρισιού υπό τον Haussmann (1854-1889),
Πηγή: <https://gr.pinterest.com/pin/326088829248477132/>

Αν και η μέθοδος του Haussmann δεν υπήρξε ανθρωπιστική, αποτέλεσε άλλη μια περίπτωση, όπου μια επιδημία προκαλεί ανάγκη προσαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού και υιοθέτηση υγειονομικών παραμέτρων (Καλαντίδης, 2020a).

Βερολίνο

Παρόμοια εξέλιξη ακολούθησε το Βερολίνο με το έργο του μηχανικού James Hobrecht, όπου το 1862, ανέλαβε το αναπτυξιακό σχέδιο του Βερολίνου. Ήταν το πρώτο πλήρες ρυμοτομικό σχέδιο προς επέκταση του σχεδίου πόλεως, που παρείχε στέγη σε εκατομμύρια εσωτερικούς μετανάστες, ενώ ταυτόχρονα αποσυμφόρησε το κέντρο της πόλης. Ωστόσο, η συνεισφορά του Hobrecht δεν περιορίζεται στο ομώνυμο «σχέδιο Hobrecht», καθώς υπήρξε βασικός παράγοντας στον εκσυγχρονισμό του συστήματος αποχέτευσης για την καταπολέμηση της χολέρας και άλλων μεταδοτικών ασθενειών. Μέσω του έργου του, ανέδειξε τη σημασία του σχεδιασμού στον έλεγχο των επιδημιών και στη διαχείριση της δημόσιας υγείας (Καλαντίδης, 2020a).



Εικόνα 5.7: Σχέδια επέκτασης του Βερολίνου υπό τον Hobrecht,
Πηγή: <https://www.researchgate.net>

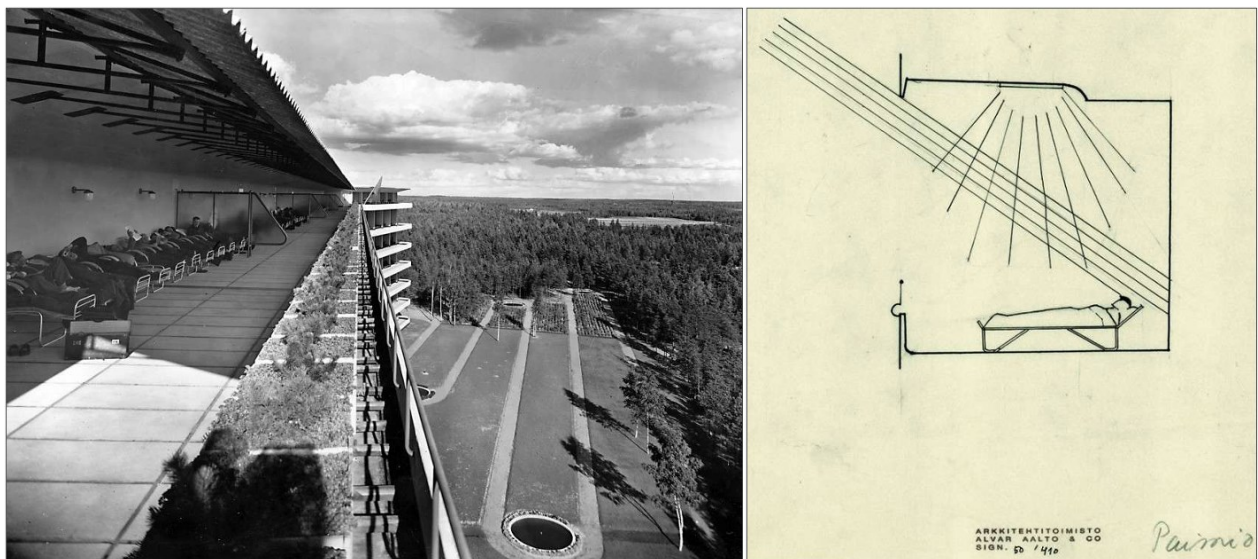
Συνοπτικά, οι επιδημίες του 19ου αιώνα διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο στην αστική ιστορία, απόδειξη αποτελεί η αναβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος σε μια προσπάθεια να περιοριστεί η εξάπλωση των ασθενειών που βρήκαν πρόσφορο έδαφος στις υπερπληθείς παραγκουπόλεις της Ευρώπης (Van der Berg, 2020; Martínez and Short, 2021).

Στα πλαίσια παροχής ασφαλέστερων πόλεων πάρθηκαν μέτρα με έμφαση στη δημόσια υγεία όπως, η δημιουργία πάρκων, δικτύων δρόμων και πλατειών, η κατασκευή κατοικιών με την τήρηση κανονισμών περί στέγασης γύρω από το φως και τον αέρα, η παροχή καθαρού νερού και η δημιουργία κι ο εκσυγχρονισμός των δικτύων αποχέτευσης (Mir, 2020; Van der Berg, 2020; Martínez and Short, 2021).

5.2.1.3 ΠΑΝΔΗΜΙΕΣ 20^{ΟΥ} ΑΙΩΝΑ

Με την άνοδο του επιπέδου των ιατρικών επιστημών και την σταδιακή προσαρμογή του χωρικού σχεδιασμού στις ανάγκες υγιεινής, η εξάπλωση των μεταδοτικών ασθενειών στον 20ο αιώνα περιορίζεται. Ωστόσο, υπήρξαν περιπτώσεις του 20ου αιώνα που λειτούργησαν ως ευκαιρίες για την αναβάθμιση της αρχιτεκτονικής και του αστικού σχεδιασμού. Στις αρχές του 20ου αιώνα, η ισπανική γρίπη είχε επιπτώσεις στην αρχιτεκτονική, με την ώθηση της ανάπτυξης κατοικιών νέου τύπου, όπου κάθε διαμέρισμα θα έχει επάρκεια χώρου, αέρα και ηλιακού φωτός, συνδυάζοντας την αισθητική με την λειτουργικότητα (Mir, 2020).

Το 1933, οι συγγραφείς της Χάρτας των Αθηνών λαμβάνοντας υπόψιν μεταδοτικές ασθένειες όπως η φυματίωση, κάνουν αναφορά στην υγιή διαβίωση, στην σημασία του αστικού πρασίνου και των ελεύθερων χώρων, ενώ κάνουν έκκληση για «αέρα και ήλιο» στα αστικά περιβάλλοντα (Καλαντίδης, 2020b; Kurth, 2021). Είναι σαφές πως η εξασφάλιση της δημόσιας υγείας, αποτελεί σταθερά στις αρχές του μοντερνισμού.



Εικόνα 5.8: Πρακτικές για αερισμό και ηλιασμό των ασθενών φυματίωσης του Aalto (1930'),
Πηγή: <https://pinupmagazine.org>

Συμπερασματικά, στα χρόνια που ακολούθησαν, η εξάλειψη των επιδημιών μέσω της ιατρικής προόδου είχε ως αποτέλεσμα την σταδιακή απομάκρυνση της υγείας ως βασικής συνιστώσας του πολεοδομικού σχεδιασμού. Από τα παραπάνω, καθίσταται σαφές πως οι κρίσεις αναδεικνύουν τα χωρικά ελαττώματα των αστικών χώρων και άρα τις ανάγκες κάθε εποχής, προσφέροντας ευκαιρία για ριζικές μεταβολές και αναβάθμιση του σχεδιασμού. Ως επί των πλείστων, παρατηρήθηκε πως οι πανδημίες πάντα διαμόρφωναν τις πόλεις, όπου κατάφεραν

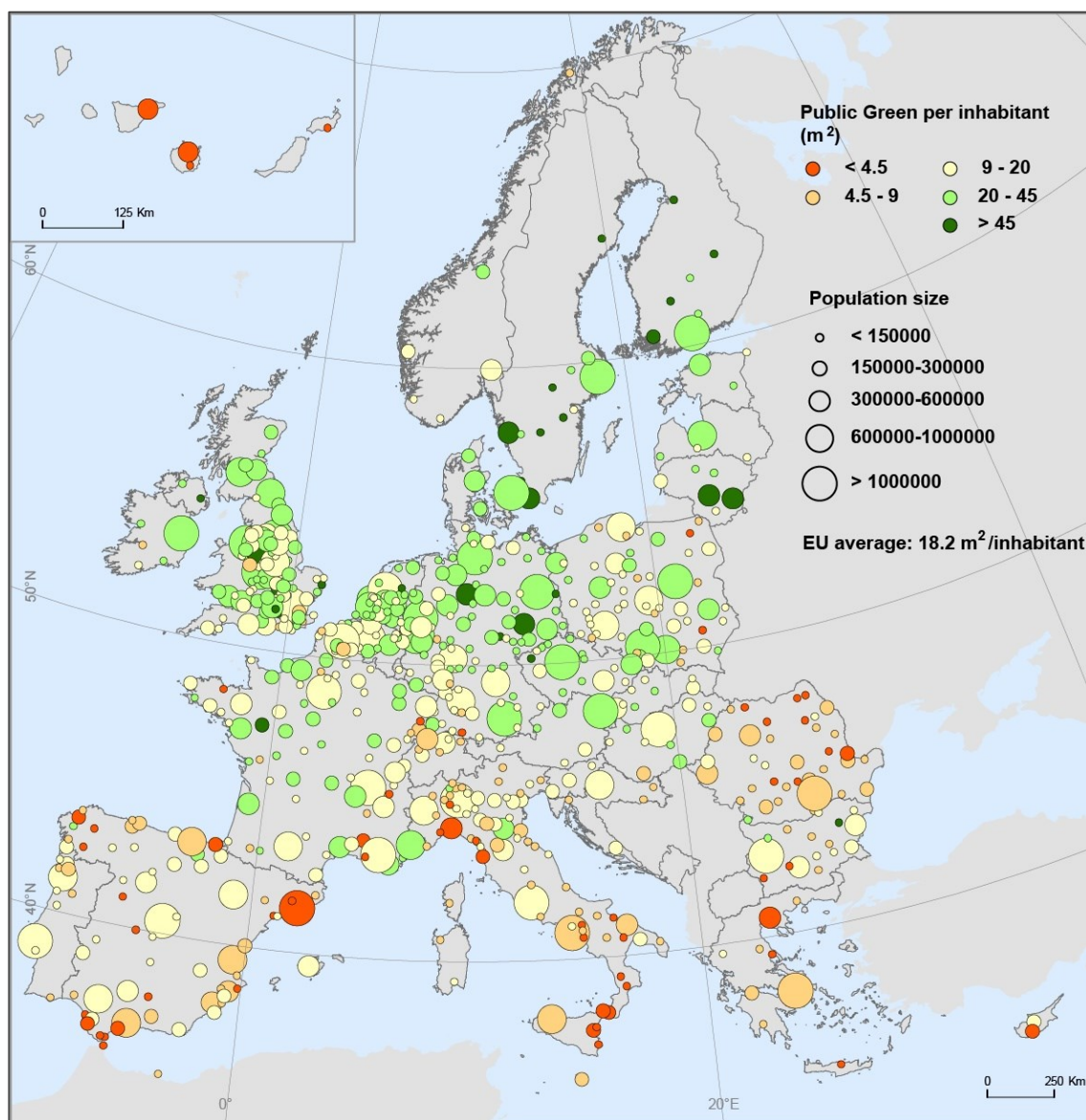
να αξιοποιήσουν τις «ευκαιρίες» που παρουσίαζαν οι επιδημίες της εκάστοτε εποχής, για την εξασφάλιση της δημόσιας υγείας και γενικότερα της ποιότητας ζωής στο αστικό περιβάλλον. (Αρνέλλου, 2021)

5.3 ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ

5.3.1 *ΕΠΑΡΚΕΙΑ*

Στις ελληνικές πόλεις, τόσο στα μεγάλα αστικά κέντρα, όπως η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, όσο και στις μεσαιές πόλεις όπως ο Βόλος, είναι δεδομένη η ανεπάρκεια των δημόσιων ελεύθερων χώρων, και η υπερσυμπύκνωση του αστικού ιστού. Παράλληλα, ακόμη και οι ήδη υπάρχοντες πράσινοι και ελεύθεροι χώροι υφίστανται ασφυκτικές πιέσεις εξαιτίας της συνεχούς δόμησης. (Τερζόγλου Ι., 2009)

Είναι γεγονός, ότι συγκριτικά με τις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες, η Ελλάδα εμφανίζεται να διαθέτει από τις χαμηλότερες αναλογίες πρασίνου – είτε ελεύθερου χώρου συναρτήσει με τον πληθυσμό (European Commission and Maes, 2019). Ενδεικτικά, ο ΠΟΥ θεωρεί ότι η ελάχιστη αναλογία πρασίνου ανά κάτοικο στις αστικές περιοχές δεν μπορεί να είναι κάτω από 9 τ.μ., ενώ π.χ. στην Αθήνα αναλογεί το 0,96 τ.μ./κάτοικο και στο Βόλο το 3,05 τ.μ./κάτοικο. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο Λαλένης στη σημερινή ελληνική πραγματικότητα τα 2/3 των κατοίκων διαμένουν σε περιοχές, στις οποίες ο δημόσιος χώρος καλύπτει το πολύ 2% της συνολικής του επιφάνειας (Λαλένης and Καλιακούδας, 2004).



Χάρτης 5.1: Τετραγωνικά μέτρα αστικού πρασίνου ανά κάτοικο σε πόλεις της Ευρώπης (2019),
 Πηγή: <https://ec.europa.eu/jrc/en/news/making-most-our-green-spaces>

Σε αντιδιαστολή, για την καλύτερη κατανόηση του μεγέθους της έλλειψης, ο Ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 18,2 τ.μ./κάτοικο, ενώ στη Μαδρίτη αντιστοιχεί το 17,62 τ.μ./κάτοικο αστικού πρασίνου, στο Βερολίνο, 22,7 τ.μ./κάτοικο και στη Στοκχόλμη, 41,61 τ.μ./κάτοικο. Όμοια συμβαίνει και στο μεγαλύτερο μέρος των άλλων ευρωπαϊκών πόλεων.

Βέβαια, ακόμη και αυτά τα ελάχιστα τ.μ. ελεύθερου χώρου, τις περισσότερες φορές αφορούν συγκεκριμένες, συγκεντρωμένες εκτάσεις, δηλαδή, μεγάλα πετυχημένα πάρκα, με τις γειτονιές και τον υπόλοιπο αστικό ιστό να ασφυκτιά από ανεπαρκείς χώρους εκτόνωσης (Λεοντίδου, 2020). Έτσι, η απουσία μικρών επιμέρους δημόσιων χώρων, εντείνει την αίσθηση της

στενότητας και συμβάλλει στην ατελή άρθρωση μεταξύ των επιμέρους συστατικών του αστικού ιστού (Λαλένης and Καλιακούδας, 2004).

Επιπλέον, πολλές επεκτάσεις στην περιφέρεια μεγάλων αστικών κέντρων διαθέτουν λιγότερους δημόσιους υπαίθριους χώρους ακόμη και από το πυκνοδομημένο κέντρα τους, ως απόρροια της ανεξέλεγκτης αυθαιρέτης και εκτός σχεδίου δόμησης και της μετέπειτα ένταξης τους στο σχέδιο πόλης, όπως προαναφέρθηκε σε προηγούμενη ενότητα (Πούλιου, 2007).

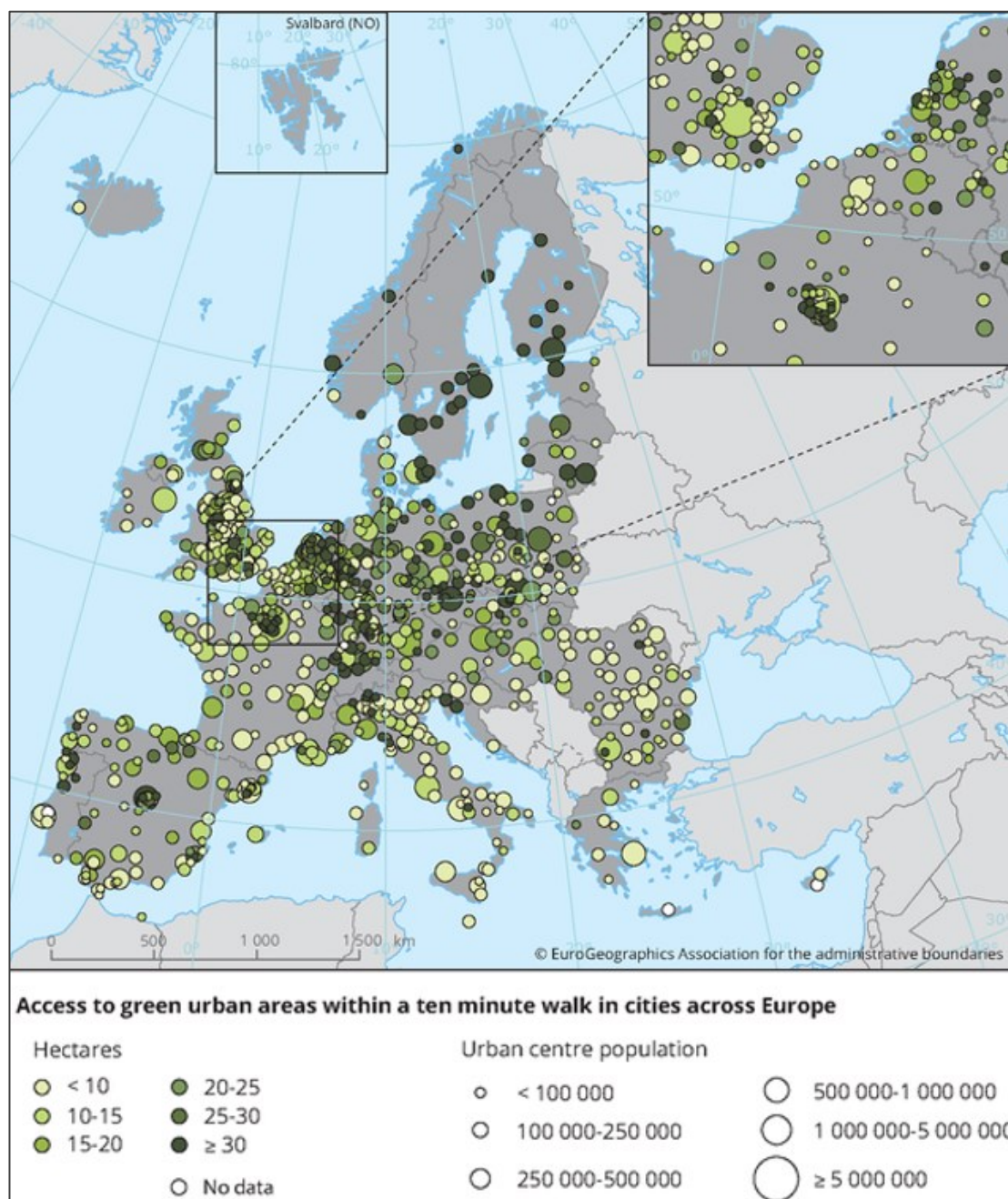
Υπό τις νέες συνθήκες, του εγκλεισμού και της ανάγκης διεξόδου, και στα πλαίσια τήρησης των μέτρων κοινωνικής αποστασιοποίησης, έγινε πραγματικά αντιληπτή, η έλλειψη ανοιχτών δημόσιων χώρων, πλατειών και πάρκων.

Ακόμη, επιπλέον έκτακτα μέτρα, που σχετίζονταν με το «κλείσιμο» ευρύχωρων θυλάκων της πόλης, ώθησαν σε εκμηδένιση πράσινων - ανοιχτών - κοινόχρηστων χώρων, που συμβάλλουν καταλυτικά στον αερισμό της πόλης (π.χ. παραλία Βόλου), με αποτέλεσμα το συγχρωτισμό σε εναλλακτικούς τσιμεντένιους ασφυκτικούς χώρους της πόλης. (Γοσποδίνη, 2020; Λεοντίδου, 2020).

5.3.2 ΕΓΓΥΤΗΤΑ

Η πανδημία κατέδειξε έντονα το ζήτημα της εγγύτητας σε πράσινους χώρους υψηλής ποιότητας, με τους κατοίκους να πρέπει να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις εκτός γειτονιάς, για να βρεθούν σε κάποιο πάρκο, που τις περισσότερες φορές οδηγούσε σε φαινόμενα υπερσυγκέντρωσης πληθυσμού. Το ζήτημα της εγγύτητας διαπιστώθηκε περαιτέρω, με την επιβολή ενός αυστηρότερου περιορισμού κυκλοφορίας, εντός μιας ακτίνας 2 χιλιομέτρων από την κατοικία.

Γίνεται λοιπόν σαφές ότι, οι ανοιχτοί χώροι, τα πάρκα, οι πλατείες, οι παιδικές χάρες, οι λόφοι και τα άλση δεν είναι ισότιμα κατανομημένα στον αστικό ιστό, με αισθητή την απουσία εναλλακτικών επιλογών δημόσιων υπαίθριων χώρων σε μια δεδομένη απόσταση από τις επιμέρους πολεοδομικές ενότητες – γειτονιές (Barton *et al.*, 2020).



Χάρτης 5.2: Πρόσβαση σε παρεχόμενη έκταση αστικού πρασίνου σε απόσταση 10' με τα πόδια (Ευρωπαϊκές πόλεις)(2020), Πηγή: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/>

5.3.3 ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ

Ο προσβάσιμος δημόσιος χώρος είναι βασικό συστατικό των υγιών και βιώσιμων πόλεων, ωστόσο δεν είναι για όλους δεδομένη, η άνετη και ανεμπόδιστη πρόσβαση σε ελεύθερους χώρους (π.χ. τοπικό πάρκο, παιδική χαρά), πόσο μάλλον από ομάδες με περιορισμούς στην κίνηση (π.χ. ηλικιωμένοι, ΑΜΕΑ).

Το πρόβλημα έγκειται αφενός στην ελλιπή δικτύωση των δημόσιων χώρων (π.χ. δίκτυα πεζοδρόμων), και αφετέρου στις ίδιες τις υποδομές για πεζή μετακίνηση (π.χ. στενά πεζοδρόμια, κακή κατάσταση πεζοδρομίων).

Είναι σύνηθες το φαινόμενο εκτεταμένων πράσινων χώρων εκεί που υπάρχουν χαμηλές πυκνότητες, απομονωμένων και ασύνδετων με την κεντρική κίνηση, όπου παρατηρείται πυκνότητα και συγκέντρωση ανθρώπων, καθώς και υπαίθριας ζωής. Η κακή χωροθέτηση, καταλογίζεται στο γεγονός ότι για καιρό ο δημόσιος χώρος δεν σχεδιάζονταν, αλλά πρόκυπτε ως το περίσσειμα του κτισμένου (Κοσμάκη, 1998).

Κάτι τέτοιο προβάλλεται και στις εμπειρίες των κατοίκων εν μέσω lockdown, όπου ποικίλλουν, με τις διαφορές να προκύπτουν ως προϊόν των διαφορετικών τόπων, γειτονιών ακόμα και κατοικιών όπου διαμένουν.

Η πανδημία τόνισε το φαινόμενο της άνισης πρόσβασης σε τέτοιους χώρους, αφενός για εκείνους που κατοικούν σε πιο μειονεκτικές περιοχές να πλήττονται δυσανάλογα από την έλλειψη πρόσβασης στους χώρους πρασίνου, και ακόμη πιο πολύ γι' αυτούς που δεν είχαν ούτε ιδιωτικό κήπο ή μπαλκόνι, με επιπλέον κοινωνικές και ψυχολογικές συνέπειες. (Kurth, 2021; Manns, 2021; Wargent and Talen, 2021)

5.3.4 ΠΟΙΟΤΗΤΑ

Μελέτες, σχετικά με τη δημόσια ζωή, συχνά μετράνε ανθρώπους σε δρόμους, πάρκα ή πλατείες προκειμένου να εκτιμήσουν τα μοτίβα χρήσης και να αξιολογήσουν, εάν αυτοί είναι πετυχημένοι (Honey-Rosés *et al.*, 2020). Απλούστερα, η παρουσία ανθρώπων σε ένα χώρο ερμηνεύεται ως ενδεικτική ότι ο δημόσιος χώρος λειτουργεί και είναι υγιής (Sadik-Khan and Solomonow, 2017).

Στην ελληνική πόλη, λίγοι είναι οι πετυχημένοι πεζοδρομοί και κοινόχρηστοι χώροι πρασίνου και αναψυχής (πλατείες, πάρκα) που ελκύουν τον χρήστη, καθώς υπό αυτές τις συνθήκες διαπιστώθηκε ότι οι πολίτες προτιμούσαν να κάνουν τον περίπατό τους σε συγκεκριμένους δημόσιους χώρους των πόλεων, και συχνά συνωστίζονταν στους ίδιους χώρους, όπως για παράδειγμα, στα παραλιακά μέτωπα των πόλεων, ή σε κεντρικές πλατείες (Γοσποδίνη, 2020).

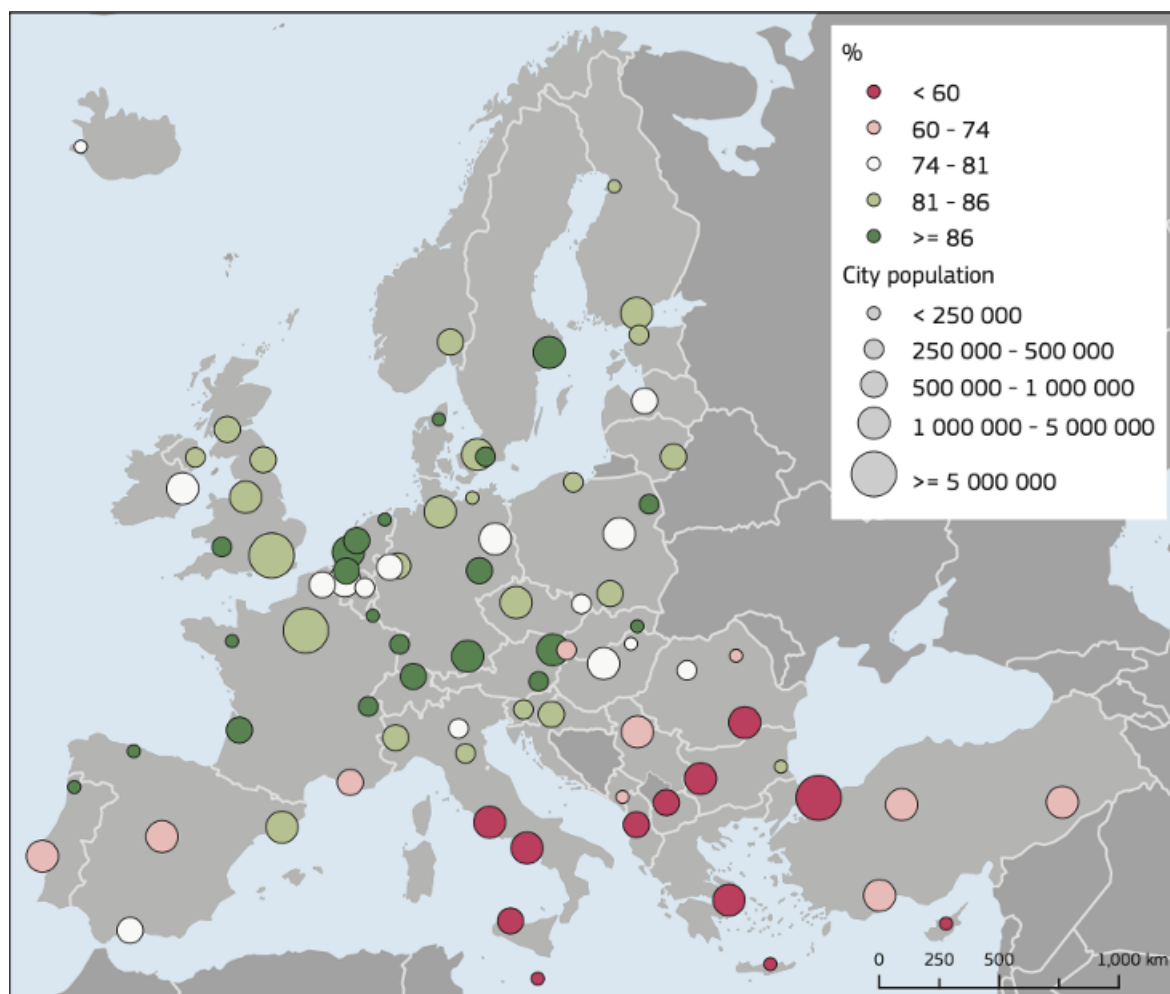


Εικόνα 5.9: Παραλία Θεσσαλονίκης εν μέσω πανδημίας, Πηγή: www.google.com

Καταδείχτηκε λοιπόν, ότι οι περισσότεροι δεν είναι ελκυστικοί λόγω εικόνας, λειτουργικότητας ή και ποιότητας με έλλειψη φαντασίας στη διαμόρφωση και στην επιλογή των υλικών (Γοσποδίνη, 2020). Ωστόσο, αυτή η απουσία χαρακτήρα και ταυτότητας καθίσταται προβληματική, καθώς μελέτες δείχνουν ότι η ποιότητα είναι εξίσου σημαντική με τον διαθέσιμο χώρο, αν όχι πιο σημαντική (Astell-Burt and Feng, 2019).

Από λειτουργική άποψη, όσον αφορά τους υπάρχοντες χώρους, όπως είναι οι πλατείες για παράδειγμα, στην πλειοψηφία τους αποτελούν χώρους, από τους οποίους ο πεζός απλά διέρχεται βιαστικά. Βασικότερη αιτία της μη παραμονής του στους χώρους αυτούς είναι ότι δεν καλύπτουν τις ανάγκες του, καθώς συχνά υιοθετούνται άκρατα πρότυπα στο σχεδιασμό των υπαίθριων χώρων που δεν έχουν σχέση με το ελληνικό κλίμα και τρόπο ζωής.

Ταυτόχρονα, η αξία του ως πυκνωτή κοινωνικών διεργασιών υποβαθμίζεται συνεχώς με την εμπορευματοποίηση του, την κάθε είδους καταπάτηση του (τραπεζοκαθίσματα στα πεζοδρόμια και στις πλατείες) και την προώθηση του για τουριστικούς και άλλους σκοπούς, με αρκετές φορές να μην εκλαμβάνονται ως λειτουργικά αυτούσιοι, αλλά ως μέσο υποστήριξης κάποιας άλλης κυρίαρχης δραστηριότητας. Ως εκ τούτου, συχνά δεν προτιμάται αντίθετα παρουσιάζεται ως χώρος εγκαταλελειμμένος ή με μικρή επισκεψιμότητα.



Δημόσιοι χώροι, πλην αστικού πρασίνου (% ικανοποιημένου πληθυσμού)

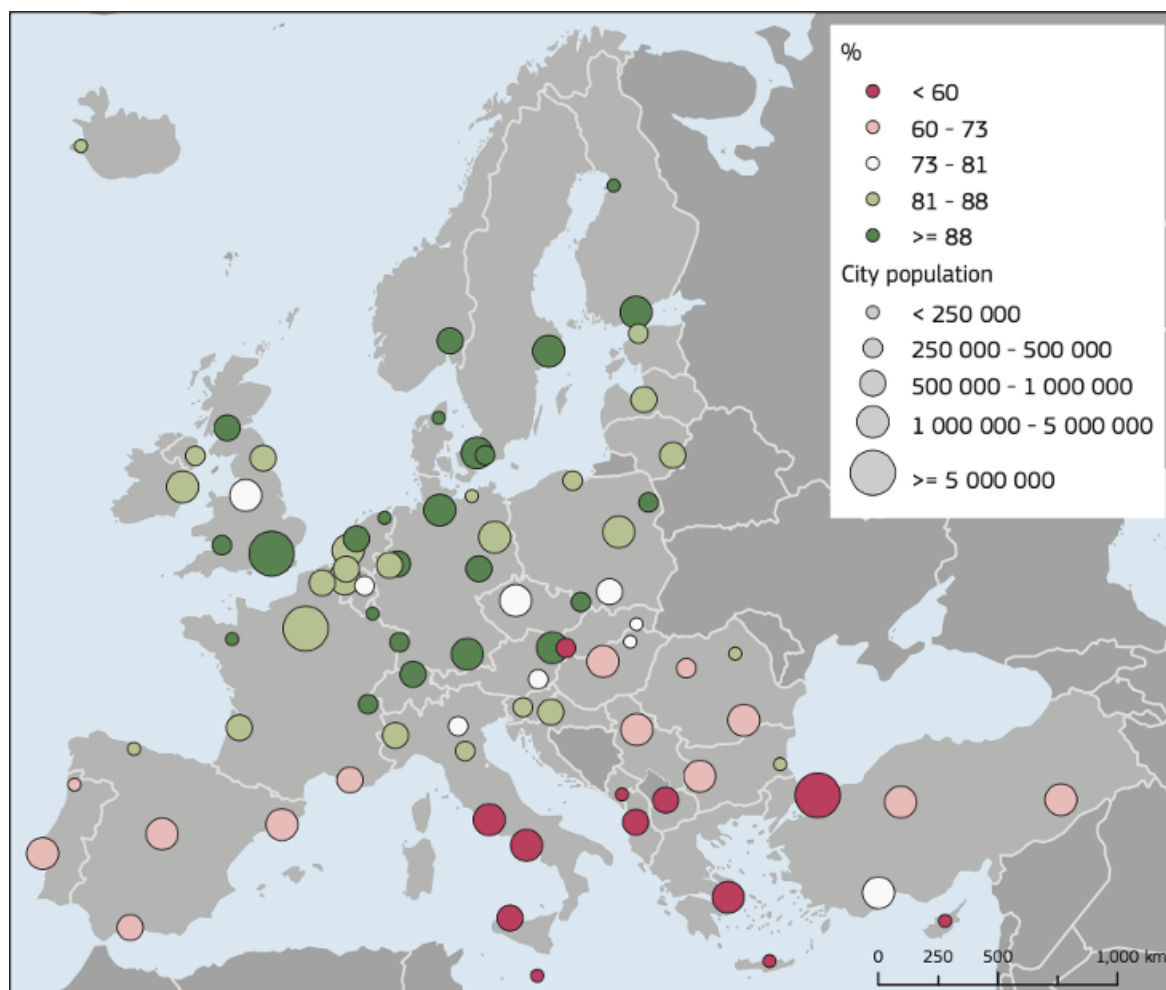
Αθήνα: 35%

Ηράκλειο: 51%

Μέσος όρος πόλεων (της έρευνας): 77%

Ελάχιστη τιμή: Αθήνα (35%), Μέγιστη τιμή: Ρότερνταμ (92%)

Χάρτης 5.3: Ποσοστό ικανοποιημένου πληθυσμού σχετικά με τους παρεχόμενους δημόσιους χώρους (2019), Πηγή: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/quality_of_life/



Πράσινοι χώροι (% ικανοποιημένου πληθυσμού)

Αθήνα: 29%

Ηράκλειο: 31%

Μέσος όρος πόλεων (της έρευνας): 77%

Ελάχιστη τιμή: Αθήνα (29%), Μέγιστη τιμή: Μάλμε (96%)

Χάρτης 5.4: Ποσοστό ικανοποιημένου πληθυσμού σχετικά με τους παρεχόμενους χώρους αστικού πρασίνου (2019), Πηγή: https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/maps/quality_of_life/

5.3.5 ΣΤΕΝΟΤΗΤΑ

Η στενότητα του δημόσιου χώρου (δρόμοι, δημόσιοι ανοιχτοί χώροι, κλπ.) αποτελεί βασικό στοιχείο της «ελληνικής πόλης». Ακόμη και η απλή κίνηση των πεζών παρεμποδίζεται πλέον ασφυκτικά από τη στάθμευση, ενώ την ίδια στιγμή η μορφή του δρόμου στην ελληνική πόλη έχει πλέον συνδεθεί με τη γνωστή εικόνα των ατέλειωτων σειρών από σταθμευμένα οχήματα. (Αραβαντινός, 2007)

Υπό αυτές τις συνθήκες, η τήρηση της κοινωνικής απόστασης, είναι ανέφικτη εφόσον τα υφιστάμενα πεζοδρόμια, ως επί το πλείστον διαθέτουν πλάτος μικρότερο των 2 μέτρων. (Σερράος and Ιωάννου, 2006; Eltarabily and Elghezanwy, 2020; Ryser, 2020)



*Εικόνα 5.10: Στενότητα πεζοδρομίων (Βόλος, 2021),
Πηγή: Προσωπικό αρχείο*

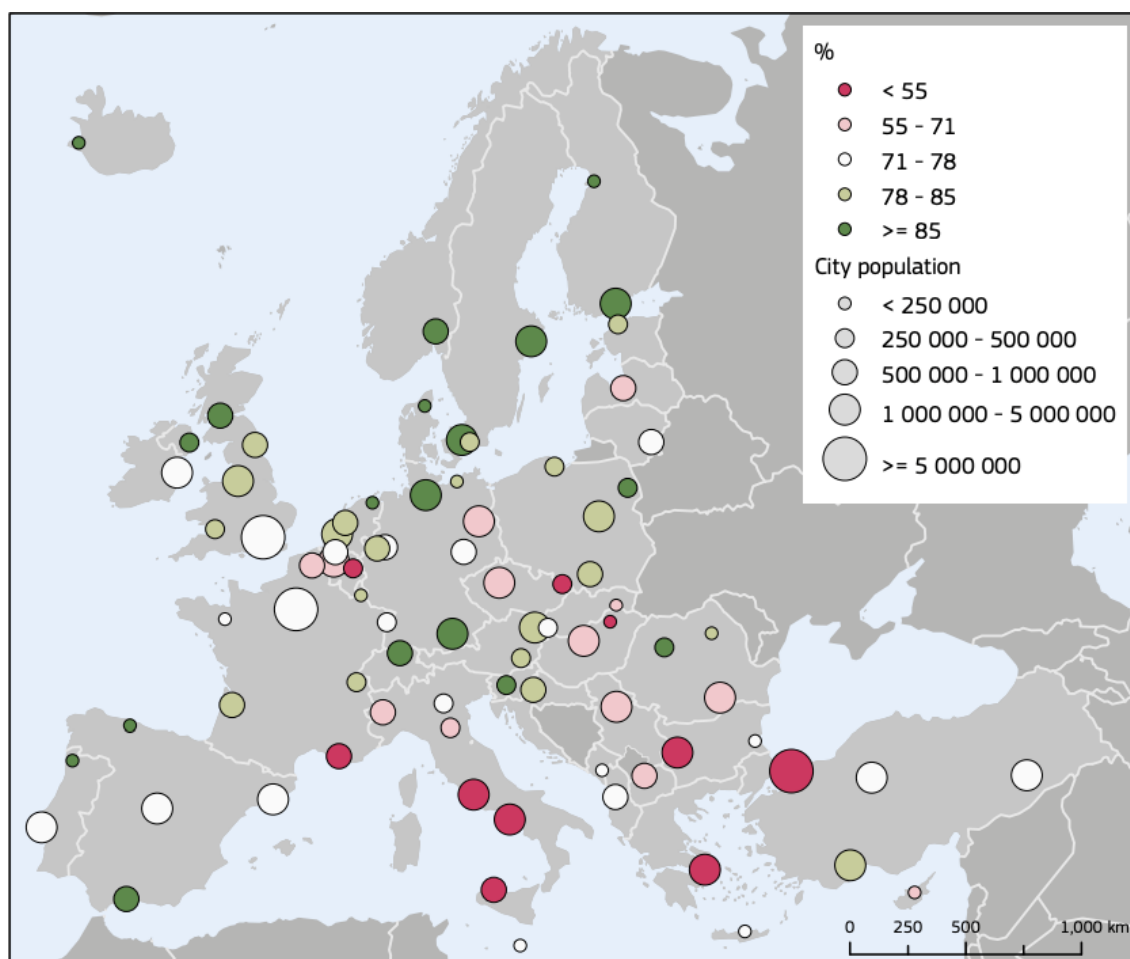
Ο Whyte έπειτα από διαχρονική παρατήρηση δημόσιων χώρων της Νέας Υόρκης, υποστήριξε ότι όλοι οι δημόσιοι χώροι έχουν μια «συγκεκριμένη χωρητικότητα», έναν μέγιστο αριθμό ατόμων που μπορούν να είναι παρόντα σε ένα δεδομένο χώρο χωρίς να μας κάνουν να νιώθουμε άβολα. Η πανδημία ενδέχεται να άλλαξε τη διαίσθησή μας σχετικά με τη φέρουσα ικανότητα αυτών. (Honey-Rosés, 2020)

5.3.6 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Σήμερα, αρκετοί δημόσιοι υπαίθριοι χώροι χρησιμοποιούνται απλά ως κόμβοι προσπέλασης, λόγω ελλιπούς σχεδιασμού, ποιότητας, συνδεσιμότητας και τελικά διαχείρισής τους.

Οι εναπομείναντες δυνητικοί ελεύθεροι χώροι που βρίσκονται διασκορπισμένοι στον αστικό ιστό εγκαταλείπονται στη φθορά του χρόνου με αποτέλεσμα να απολύουν την ιδιότητά τους ως χώροι ανταλλαγής εμπειριών και συλλογικής επαφής (Παπαλιούρα, 2019).

Τα σημάδια αυτά, της εγκατάλειψης των δημόσιων υπαίθρων χώρων, όχι μόνο δεν ελκύουν, αλλά απωθούν τους εν δυνάμει επισκέπτες με αποτέλεσμα να συγκεντρώνουν παράνομες δραστηριότητες και να αποτελούν επικίνδυνα για την ασφάλεια του πολίτη σημεία του αστικού χώρου υποβαθμίζοντας και την περιοχή που τους φιλοξενεί (Κοσμάκη and Λουκόπουλος, 2007).



Χάρτης 5.5: Ποσοστό του πληθυσμού που νιώθει ασφάλεια να περπατάει μόνο του στην πόλη το βράδυ, Πηγή: <https://ec.europa.eu>

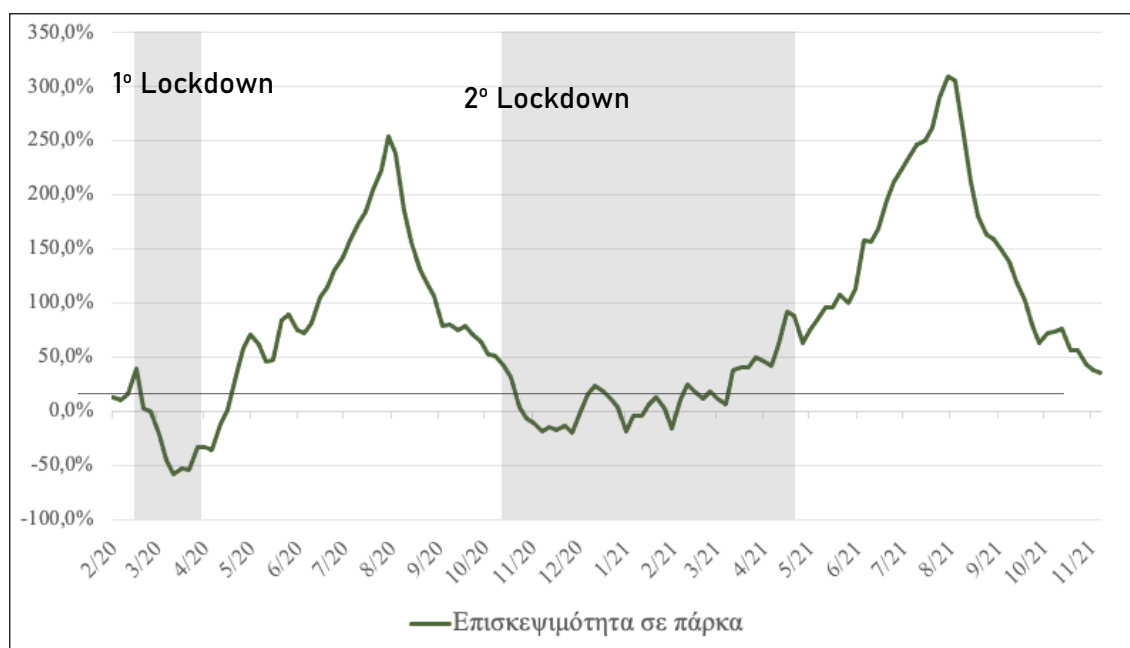
Καθίσταται λοιπόν φανερό, πως οι δημόσιοι υπαίθριοι χώροι κατά κύριο λόγο δεν αξιοποιήθηκαν μέχρι τώρα επαρκώς ως ποιοτικά πολεοδομικά στοιχεία, ενώ παρέμειναν για

χρόνια έξω από τις προτεραιότητες της δημόσιας παρέμβασης. Επιπλέον, οι έως τώρα παρεμβάσεις, ο σχεδιασμός και η υλοποίηση μεμονωμένων έργων, δεν έχουν πάντα καταφέρει να συγκροτήσουν καινούργια σημεία αναφοράς μέσα στην πόλη, να προωθήσουν μία νέα αντίληψη για το σχεδιασμό τους και να επηρεάσουν την καθημερινή ζωή των κατοίκων (Ανανιάδου - Τζημοπούλου and Καραδήμου – Γερόλυμπου, 2009).

Η πανδημία λοιπόν, προσέθεσε νέες προοπτικές στον πολεοδομικό σχεδιασμό θέτοντας σημαντικά ερωτήματα σχετικά με τον σχεδιασμό και τη διαχείρισή τους.

5.4 ΑΝΑΔΕΙΞΗ ΤΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Η νέα επιβεβλημένη καθημερινότητα, περιόρισε τις συνήθειες μετακινήσεις προς την εργασία, την εκπαίδευση, την αναψυχή, κλπ., με τους πολίτες να περνούν τον περισσότερο χρόνο τους, εντός της ιδιωτικής σφαίρας ή μεταξύ των τοπικών περιοχών κατοικίας τους. Ειδικότερα, εν μέσω των απαγορεύσεων, η αναζήτηση απλώς για λίγο καθαρό αέρα δεν ήταν ποτέ τόσο εμφανής. Υπό τις επικρατούσες συνθήκες, οι κάτοικοι της πόλης ανακάλυψαν τους δημόσιους χώρους της, καθώς όπως αποδείχθηκε, κατέφευγαν καθημερινά στα πάρκα, τις πλατείες, σε ανοιχτούς χώρους ακόμη και σε δρόμους που ανακτήθηκαν. Ειδικότερα, οι κάτοικοι συγκεντρώνονταν στα πάρκα, είτε για φυσική άσκηση είτε απλώς για εύρεση παρηγοριάς και χαλάρωσης, μετατράπηκαν δηλαδή σε χώρους για αναψυχή, σωματική άσκηση και καταστολή του άγχους (Aditi and Preeti, 2020; Surico, 2020).



Διάγραμμα 5.1: Μεταβολή στην επισκεψιμότητα σε αστικούς δημόσιους υπαίθριους χώρους στην Ελλάδα εν μέσω πανδημίας, Πηγή: <https://ourworldindata.org/covid-google-mobility-trends>, Ιδία επεξεργασία

Η ανάγκη αυτή του ατόμου, για προσβάσιμους χώρους πρασίνου ή γενικότερα εξωτερικούς δημόσιους χώρους στη διάρκεια της κρίσης, πρόβαλε την ψυχική και σωματική αξία τους, όπως έχει αναλυθεί και σε προηγούμενο κεφάλαιο (Manns, 2021). Ο δημόσιος χώρος όπως ένα καλά διαμορφωμένο πάρκο, έπαψε να θεωρείται δεδομένος, καθώς συνειδητοποιήθηκε πόσο σημαντικό μέρος της ποιότητας ζωής στα αστικά κέντρα είναι.

Συνοψίζοντας, η μαζική αναγνώριση και επανεκτίμηση των πάρκων ως κρίσιμης αστικής υποδομής, υποκινήθηκε από την συγκυρία της παγκόσμιας πανδημίας και των συνοδών μέτρων (Surico, 2020). Η συγκυρία της καραντίνας ή με άλλα λόγια του κατ' οίκον περιορισμού αποτέλεσε ένα κομβικό σημείο επαναπροσδιορισμού των πραγματικών μας αναγκών καθώς και της σχέσης με τον χώρο τόσο τον ιδιωτικό όσο και τον δημόσιο, ξεκινώντας από το επίπεδο της γειτονιάς (Ahmadpoor and Shahab, 2021; Varna and Oswell, 2021). Η πολλαπλότητα παροχών που προσέφεραν ανέκαθεν οι ανοιχτοί χώροι και τα πάρκα, στις στενές και στις όλο και πιο ιδιωτικοποιημένες αστικές περιοχές - φαίνεται όχι μόνο σαν ένα πρόσθετο προσόν τώρα, αλλά μάλλον, ως ζωτικής σημασίας για τις πόλεις και τους κατοίκους αυτών (Surico, 2020; Kurth, 2021).

Η αναγνώριση της σημασίας του δημόσιου χώρου διεκπεραιώνεται μέσα από τρεις διαφορετικές φάσεις. Πρώτον η επαναγνωριμία με την πόλη, που συνοδεύεται από την μετάβαση από την προσωπική στη δημόσια σφαίρα, από τα προσωπικά δηλαδή κελύφη προς τον ευρύτερο δημόσιο χώρο (πάρκα, πλατείες). Στη συνέχεια, επέρχεται το φαινόμενο της επανάκτησης μέσω της δημιουργίας χώρων συγκέντρωσης και συσπείρωσης στους δημόσιους χώρους, όπως στις πλατείες όπου και αναγνωρίστηκε η ανάγκη ύπαρξής τους στα αστικά κέντρα. Τέλος, η τάση αυτή για συγκέντρωση στους δημόσιους χώρους ώθησε στην κατάκτηση και επανοικειοποίηση τους, από τους κατοίκους. Είναι δε φανερό ότι, αν δεν αξιοποιηθεί επαρκώς η τάση αυτή για επανεκτίμηση του δημόσιου χώρου αργά η γρήγορα θα επέλθει το στάδιο της απαξίωσης, όπως αρχικά διατυπώθηκε στην προβληματική.

Συνεπώς, αναδείχθηκε τι χάθηκε, τι δεν εκτιμήθηκε στο παρελθόν, ποια είναι η σημασία της δημόσιας ζωής, πόσο κεντρική της σύγχρονης εκδοχής είναι ο δημόσιος χώρος της πόλης. Διδαχθήκαμε ότι, η ποσοτική και ποιοτική επάρκεια στον δημόσιο υπαίθριο χώρο:

- 1) είναι αναγκαία για την ψυχική και σωματική υγεία,
 - 2) είναι ζωτικής σημασίας για μια ανθρωποκεντρική ανάπτυξη των πόλεων,
 - 3) μπορεί να διαδραματίσει βασικό ρόλο στην ανθεκτικότητα των πόλεων, και άρα στη μείωση των επιπτώσεων των κρίσεων (π.χ. πανδημία COVID-19, κλιματική αλλαγή).
- (Manns, 2021)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΠΑΝΔΗΜΙΑ: ΠΡΟΚΛΗΣΗ Η ΕΥΚΑΙΡΙΑ;

6.1 ΝΕΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΟ ΑΣΤΙΚΟ ΤΟΠΙΟ

Στην παρούσα υποενότητα, εξετάζονται οι αλλαγές και οι επιπτώσεις αυτών, δηλαδή, οι νέες συνθήκες που διαμορφώθηκαν εξαιτίας των μέτρων που πάρθηκαν, αλλά και των κοινωνικών συμπεριφορών που εδραιώθηκαν διεθνώς, για τον μετριασμό της υγειονομικής κρίσης στις πόλεις.

Αναπόφευκτα η πανδημία είχε άμεση επίδραση στη δημόσια σφαίρα και τη χρήση της όπως αναλύθηκε προηγουμένως, καθώς και σε κοινωνικό, οικονομικό, περιβαλλοντικό και αστικό επίπεδο, αφήνοντας ορατά ή μη αποτελέσματα. Όπως και να έχει, οι νέες αυτές συνθήκες, παροδικές ή και μόνιμες, είναι σημαντικό να διερευνηθούν, καθώς ορίζουν αν μη τι άλλο μια νέα πραγματικότητα.

Βέβαια, θα πρέπει να τονιστεί ότι, μερικές απ' τις αλλαγές που προέκυψαν εν μέσω lockdown, κάποια δεδομένη στιγμή ήταν πλήρως ορατές, ενώ σήμερα θα λέγαμε ότι δεν υφίστανται στο έπακρο. Παρ' όλα αυτά αναφέρονται στα πλαίσια διερεύνησης, για τα μαθήματα που μπορούμε να αντλήσουμε και ενδεχόμενα λάθη που πρέπει να αποφύγουμε.

6.1.1 *ΝΕΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ*

Με την επιβολή της καραντίνας, η ψηφιοποίηση επιταχύνθηκε και το διαδίκτυο έγινε ο «χώρος» που διαδραματίζονται οι περισσότερες πτυχές της καθημερινότητάς μας. Με περιορισμένη και ελεγχόμενη πρόσβαση σε καταστήματα, το ηλεκτρονικό εμπόριο (τηλεμπόριο) και οι υπηρεσίες παράδοσης (delivery) αναλαμβάνουν την προσφορά. Όσο, οι πολιτιστικοί χώροι και οι αθλητικές εγκαταστάσεις δεν είναι πλήρως ανοιχτές στο κοινό, η απομακρυσμένη προβολή (τηλέ), τα διαδικτυακά μαθήματα γυμναστικής, τα ηλεκτρονικά συνέδρια, η ζωντανή μετάδοση για συναυλίες μουσικής και εκδρομές και εκθέσεις εικονικών μουσείων γίνονται ο κανόνας. Οι προσωπικές συναντήσεις αντικαθίστανται από βιντεοκλήσεις, ενώ σχολεία και πανεπιστήμια μεταβαίνουν σε διαδικτυακή διδασκαλία και ηλεκτρονική μάθηση (τηλεδιάσκεψη). Όλο και περισσότερες εργασίες γραφείου πραγματοποιούνται από το σπίτι (τηλεργασία), ενώ, μέρος των δημόσιων υπηρεσιών ψηφιοποιείται μετριάζοντας γραφειοκρατικά ζητήματα. (Hybrid Space Lab, 2020; Αρνέλλου, 2021)

Σημαντικό ποσοστό των εξορμήσεων για αγορές και περπάτημα στο κέντρο έχει μειωθεί, ενώ αντίστοιχα ενισχύθηκε στην γειτονιά, υποδηλώνοντας υψηλό αίσθημα ανασφάλειας στους

πολίτες για πολυσύχναστες περιοχές και ταυτόχρονα αίσθηση συμμόρφωσης με τους γενικούς περιορισμούς. Ωστόσο, το φύλο, η ηλικία, η οικογενειακή κατάσταση, καθώς και ο τύπος και η κατάσταση της εργασίας - μεταξύ άλλων παραγόντων - σχετίζονται με τις διαφοροποιημένες αντιλήψεις, εμπειρίες και πρακτικές του ενεργού πληθυσμού κατά τη διάρκεια της πανδημίας. (Πολίτης *et al.*, 2021)

6.1.1.1 ΚΟΙΝΩΝΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Ο λόγος για τον αντίκτυπο του COVID-19 και τα μέτρα αντιμετώπισής του στις ελληνικές πόλεις από το πρώτο κύμα της πανδημίας ήταν ιδιαίτερα έντονος. Έμφαση έχει δοθεί στις επιπτώσεις της συρρίκνωσης της καθημερινής ζωής στο εσωτερικό της ιδιωτικής σφαίρας, στην επιτάχυνση της τεχνολογίας και τις αναγκαστικές ψηφιακές κοινωνικές αλληλεπιδράσεις, καθώς και στις ανισότητες που έχουν προκύψει (Ιωάννου, Σιδηρόπουλος and Αγγναντόπουλος, 2020).

Είναι πολύ πιθανό όσοι βρίσκονται ήδη σε πιο ευάλωτη θέση να επηρεαστούν περισσότερο από τα μέτρα COVID-19, λόγω οικονομικής αβεβαιότητας και μικρότερης πρόσβασης σε διαφορετικές επιλογές κινητικότητας (Πολίτης *et al.*, 2021). Η πρώτη ανισότητα αφορά τη μετακίνηση, καθώς η επιλογή αποφυγής των επιρρεπών για την μετάδοση του ιού δημόσιων συγκοινωνιών, δεν ήταν εφικτή για όλους. Δημιουργήθηκε επομένως, ένας κοινωνικός διαχωρισμός σ' αυτούς που είναι ικανοί να μετακινούνται με το ιδιωτικό τους όχημα (αύξηση χρήσης Ι.Χ.) και αυτών που αναγκαστικά χρησιμοποιούν τα μέσα για να μεταβούν στην εργασία τους. Η δεύτερη σχετίζεται με την δυνατότητα εργασίας από το σπίτι έναντι της φυσικής παρουσίας και την έκθεση σε κίνδυνο νόσησης. Ακόμη, η τηλεργασία να μην παρέχει περισσότερη ευελιξία, όμως είναι κυρίως εφικτή για προνομιούχες επαγγελματικές ομάδες με ευρύχωρα διαμερίσματα. (Kurth, 2021)

Επιπλέον, όπως τονίστηκε προηγουμένως, στα προβλήματα των δημόσιων χώρων που ανέδειξε η πανδημία, η προσβασιμότητα σε δημόσιους υπαίθριους χώρους, και πόσο μάλλον υψηλής ποιότητας, δεν ήταν ισότιμη στους κατοίκους των επιμέρους πολεοδομικών ενοτήτων.

6.1.2 ΝΕΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

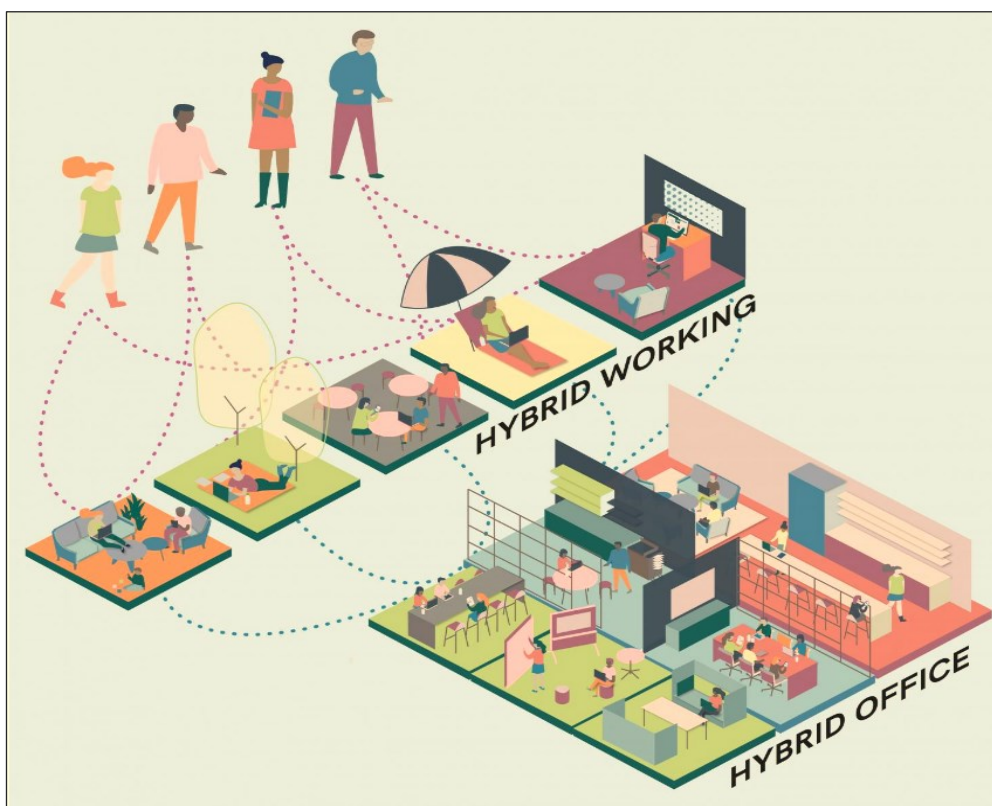
Όπως αναφέρθηκε παραπάνω, η νέα επιβεβλημένη καθημερινότητα, με την ακούσια ή εκούσια παραμονή στο σπίτι και η εφαρμογή των μέτρων περιορισμού της οικονομικής δραστηριότητας, μετέφερε την εργασία και τις αγορές «online», διαμέσου δηλαδή μιας οθόνης.

Τηλεργασία

Η τηλεργασία αυξάνεται σταθερά εδώ και χρόνια καθώς η τεχνολογία έχει προχωρήσει. Η πανδημία άλλαξε το τοπίο από τη μια μέρα στην άλλη, καθώς η τηλεργασία αποτέλεσε άμεση λύση όπου ήταν εφικτό, κάνοντας την εξ αποστάσεως εργασία, το νέο φυσιολογικό. (Parkhomenko, 2020)

Ειδικότερα, το lockdown συνοδεύτηκε από μια ενεργή ενθάρρυνση για εργασία από το σπίτι, κυρίως για υψηλά καταρτισμένο εργατικό δυναμικό (Florida, Rodríguez-Pose and Storper, 2020; Wargent and Talen, 2021).

Το σενάριο που θεωρείται πιο πιθανό, είναι μια νέα κανονικότητα μετά το τέλος της έκτακτης υγειονομικής ανάγκης, που θα αποτελείται από μίξη εργασίας (υβριδικό μοντέλο εργασίας), με τους εργαζομένους να εργάζονται από κοντά περιορισμένες φορές την εβδομάδα (π.χ. meetings). Κάτι τέτοιο, θα επέτρεπε στις εταιρίες να μειώνουν ή να κλείνουν τα γραφεία τους, χρησιμοποιώντας ενοικιαζόμενους χώρους κατά περίπτωση. (Florida, Rodríguez-Pose and Storper, 2020; Kuper, 2021)



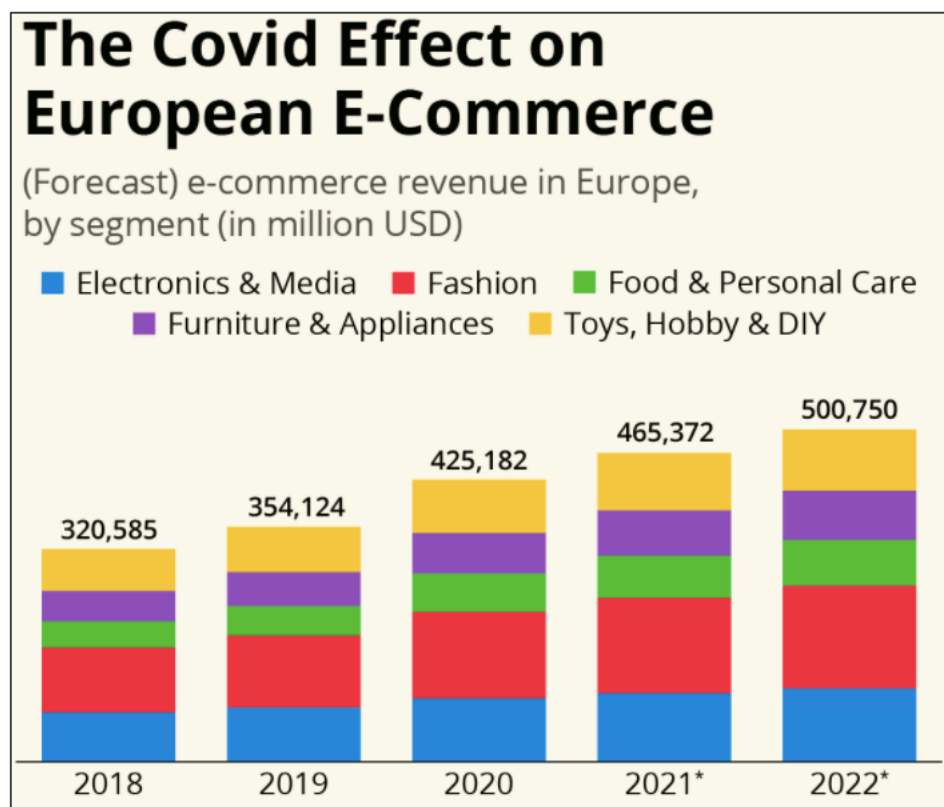
Εικόνα 6.1: Υβριδικό μοντέλο εργασίας, Πηγή: <https://www.range.co/resources/what-is-hybrid-work>

Στο πλαίσιο αυτό, η στροφή στην εξ αποστάσεως εργασία μπορεί να συνεχιστεί μέχρι και πολύ αργότερα από το τέλος της πανδημίας, με μεγάλες εταιρείες όπως Facebook, Twitter, Apple και Google να έχουν ανακοινώσει μόνιμες επιλογές υβριδικής εργασίας για τα επόμενα χρόνια, ενώ άλλες εταιρείες κλείνουν κτίρια γραφείων εν αναμονή νέων προτύπων εργασίας. Τέλος, καθώς, η προσφορά γης θα αυξάνεται στα κέντρα των πόλεων, νέες επιχειρήσεις μπορεί να επιλέξουν να μετακινηθούν προς τα εκεί. (Parkhomenko, 2020; Matheson, De Fraja and Rockey, 2021)

Τηλεμπόριο

Το ηλεκτρονικό εμπόριο και η ζήτηση για παραδόσεις αγαθών και γευμάτων είχε ήδη αρχίσει να αυξάνεται πριν από την πανδημία λόγω της εύκολης χρήσης εφαρμογών και την ευκολία υπηρεσίας παράδοσης. Ο COVID-19 επιτάχυνε την ανάπτυξη αυτής της προ-πανδημικής τάσης, μέσω του κλεισίματος των φυσικών καταστημάτων λιανεμπορίου και ψυχαγωγίας. Έτσι, οι διαδικτυακές συναλλαγές όχι μόνο ευνοήθηκαν, αλλά σε κάποιες περιπτώσεις ήταν μονόδρομος, με τις online παραγγελίες αγαθών και γευμάτων να αυξάνονται σε δημοτικότητα, στα πλαίσια αποφυγής της φυσικής επαφής. Εξίσου αυξήθηκαν και οι αγορές αγαθών με απλή παραλαβή στο μαγαζί (Click & Collect). (Kurth, 2021) Βέβαια, ακόμη και με την κατάργηση των μέτρων και το άνοιγμα της αγοράς, οι κάτοικοι επέλεξαν την δυνατότητα ασηπτικής μορφής των αγορών τους. Συνεπώς, υπολογίζεται ότι ένα μεγάλο ποσοστό των αγοραστών δεν θα επιστρέψει σύντομα στα καταστήματα, και ειδικά στα κέντρα των πόλεων. (Ryser, 2020; Kurth, 2021)

Στο πλαίσιο αυτό της αυξανόμενης ζήτησης, όλο και περισσότερες εταιρίες προσαρμόζονται προτιμώντας να προσφέρουν γρήγορη και άνετη εμπειρία στον καταναλωτή διαδικτυακά (Kaplowitz, Larco and Howell, 2020).



Εικόνα 6.2: Αύξηση του ηλεκτρονικού εμπορίου στην Ευρώπη λόγω της πανδημίας, (2021), Πηγή: <https://www.statista.com/chart/25130>

6.1.2.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Τα μέτρα περιορισμού της οικονομικής δραστηριότητας συνδυαστικά με την υποχρεωτική παραμονή στο σπίτι και πολλές φορές υπό τον φόβο συνωστισμού στα φυσικά καταστήματα οδήγησαν σε αναπόφευκτη ανάπτυξη του τηλεμπορίου, είτε την ενίσχυση της τοπικής αγοράς έναντι «πολύβουων» χώρων.

Η οικονομική επίπτωση ήταν αμεσότερη κυρίως σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις οι οποίες πιθανόν να βρίσκονταν ήδη στα όριά τους είτε αδυνατούσαν να μεταφερθούν «online», με πολλές φορές τη συρρίκνωση ή και το οριστικό κλείσιμό τους. (The World Bank, 2020)

Ο τομέας της εστίασης πλήχθηκε αντίστοιχα εφόσον πολλά καταστήματα δεν διέθεταν τον απαραίτητο χώρο, για εφαρμογή των μέτρων απόστασης μεταξύ των τραπεζοκαθισμάτων. (Karpowitz, Larco and Howell, 2020)

Γενικώς, τα εμπορικά κέντρα των πόλεων επηρεάστηκαν περισσότερο από άλλα μέρη καθώς με το άνοιγμά τους υπάρχει εμφανώς μειωμένη επισκεψιμότητα πεζών, που οφείλεται ίσως στην υποκατάστασή με το online shopping, ενώ υπάρχει ένα ποσοστό καταστημάτων που θα

μεταφερθεί σε άλλες γειτονίες, αλλά και ένας αυξανόμενος αριθμός κενών χώρων. (Honey-Rosés et al., 2020; Manns, 2021)

Η μειωμένη κίνηση στις κεντρικές αγορές ίσως είναι μακροπρόθεσμη, με την κανονικοποίηση της εξ' αποστάσεως εργασίας και με λιγότερους πολίτες - εργαζομένους να μετακινούνται καθημερινά, αλλά και με την ανάδειξη των διαδικτυακών αγορών. (Florida, Rodríguez-Pose and Storper, 2020)

Έτσι είναι πιθανό να υπάρξει πτώση στην αγορά ακινήτων σχετικά με τη ζήτηση για χώρους λιανεμπορίου και γραφείων, καθώς οι επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν κλείσιμο, η ζήτηση για ηλεκτρονικό εμπόριο αυξάνεται και τα γραφεία παραμένουν κενά εφόσον περισσότεροι άνθρωποι εργάζονται από το σπίτι. (Karlowitz, Larco and Howell, 2020)

Στο πλαίσιο αυτό, ορισμένοι εργαζόμενοι βρέθηκαν σε αναστολή³ ή ακόμη και άνεργοι⁴, ειδικότερα δε στην περίπτωση που δεν ήταν εφικτή η τηλεργασία. Προφανώς, οι αλλαγές στις συνθήκες εργασίας δεν επηρεάζουν όλους με τον ίδιο τρόπο. Ο αντίκτυπος στην αστική οικονομία, τις τοπικές αγορές και την εργασία, εδραιώνεται σε μακροοικονομικά επιχειρήματα και ανησυχίες, όπως είναι η οικονομική ύφεση, η αύξηση της ανεργίας και η υιοθέτηση ευέλικτων μορφών εργασίας (Vatavali *et al.*, 2020).

Τέλος, ένα επιπλέον οικονομικό θέμα που τίθεται παγκοσμίως είναι ο τρόπος που αναπτύσσονται οι πόλεις και η ακραία ευπάθεια τους, σε εξαγωγές και εισαγωγές αγαθών, υπηρεσιών κλπ., τονίζοντας την ανάγκη μετάβασης των οικονομικών δομών σε αυτάρκεια.

6.1.2.2 ΧΩΡΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Αναβίωση γειτονιάς

Τα οικονομικά μέτρα περιορισμού με το κλείσιμο του εμπορίου, των χρήσεων αναψυχής, αλλά και την τηλεργασία, οδήγησαν σε άμεση ερήμωση κυρίως των κεντρικών δρόμων της πόλης. Χωρικά αυτές οι συνθήκες εκφράζονται ενδεχομένως σε διαδοχικό κλείσιμο παραπλήσιων –

³ Το 14,6% των ελληνικών επιχειρήσεων έχει ανασταλεί με κρατική εντολή. Συνολικά, οι επιχειρήσεις αυτές απασχολούσαν 1.063.098 εργαζομένους, πράγμα που σημαίνει ότι το 25,4% των Ελλήνων εργαζομένων ήταν προσωρινά άνεργοι κατά την περίοδο του lockdown.

⁴ Η έρευνα αποκάλυψε ότι παρόλο που το 72,6% των ερωτηθέντων δεν είχαν καμία αλλαγή στη θέση εργασίας τους λόγω της πανδημίας, το 8,9% των ερωτηθέντων έχασαν τη δουλειά τους και το 18,6% των ερωτηθέντων τέθηκε σε αναστολή. Συνολικά, το 27,5% των ερωτηθέντων επηρεάστηκε σοβαρά από την πανδημία. (Vatavali *et al.*, 2020)

επικείμενων καταστημάτων, που μακροχρόνια δημιουργούν σειρές από ανενεργά εμπορικά κέντρα και «νεκρούς» δρόμους (domino effect) (Nieuwenhuijsen, 2020). Σε αυτό συμβάλλει και το κλείσιμο (τηλεργασία) ή η μεταφορά γραφείων προς προάστια με χαμηλότερα ενοίκια, όπου εκτοπίζουν τη ζήτηση τόσο για εργασιακούς χώρους, όσο και για αποθήκες. Στο ίδιο αποτέλεσμα αναβίωσης των προαστίων και της γειτονιάς οδήγησε και η συνθήκη φόβου για συνωστισμό αλλά και της απομόνωσης (καραντίνα), όπου οι κάτοικοι στα πλαίσια ανάγκης για ευρύτητα χώρου και αποφυγή πολυσύχναστων περιοχών επαναξιοποίησαν τα τοπικά πάρκα, εφόσον υπήρχαν, ενώ ενίσχυσαν τις τοπικές αγορές, φέρνοντας ξανά στο προσκήνιο την έννοια της γειτονιάς.

	Πολύ λιγότερο	Λιγότερο	Το ίδιο	Περισσότερο	Πολύ Περισσότερο
Κινητικότητα στην γειτονιά λόγω της πανδημίας:	8,0%	7,2%	42,4%	27,6%	14,8%
Κινητικότητα στις τοπικές αγορές λόγω της πανδημίας:	4,6%	3,3%	57,4%	22,0%	12,7%
Αυξημένη προτίμηση – αρέσκεια της γειτονιάς λόγω της πανδημίας:	2,1%	3,0%	72,2%	15,5%	7,2%

Πίνακας 6.1: Μεταβολή στην κινητικότητα σε επίπεδο γειτονιάς λόγω πανδημίας στην Ελλάδα βάσει ερωτηματολογίου, Πηγή: (Vatavali et al., 2020), Ιδία επεξεργασία

Η αυξημένη εργασία από το σπίτι και το ηλεκτρονικό εμπόριο, καθώς και η μειωμένη οικονομική δραστηριότητα, θα μπορούσε να οδηγήσει σε μείωση της σημασίας της εγγύτητας στα κέντρα των πόλεων. Ταυτόχρονα, η αύξηση της εργασίας από το σπίτι, η καραντίνα και ο φόβος συνωστισμού θα μπορούσε να αυξήσει τη σημασία της γειτνίασης με ενεργά και ελκυστικά κέντρα γειτονιάς (Karlowitz, Larco and Howell, 2020).

Κατά τη διάρκεια του lockdown, οι κεντρικοί εμπορικοί δρόμοι στα προάστια αναβίωσαν, καθώς οι υπηρεσίες και άλλες εγκαταστάσεις άρχισαν να χρησιμοποιούνται πιο τοπικά, ενώ ταυτόχρονα χάθηκε η ταυτότητα και η ζωτικότητα των πιο κεντρικών περιοχών (Karlowitz, Larco and Howell, 2020; Ryser, 2020).

Το αποτέλεσμα τέτοιων αλλαγών δεν θα αλλάξει τις γειτονιές από τη μια μέρα στην άλλη, ωστόσο τονίζει τη σημασία των καθημερινών υπηρεσιών και διευκολύνσεων για τους κατοίκους που δεν ταξιδεύουν πλέον εκτός της γειτονιάς για εργασία (Wargent and Talen, 2021).

Περιαστικοποίηση

Η εξ' αποστάσεως εργασία έχει άμεσο αντίκτυπο και στον τύπο κατοικίας, ήδη όσοι μπορούν, διευρύνουν τον οικιστικό τους χώρο για να ενσωματώσουν μόνιμο χώρο εργασίας ή επιδιώκουν να μετακινηθούν σε μεγαλύτερα σπίτια. Οι κήποι, οι βεράντες και τα μπαλκόνια βρίσκονται σε ζήτηση, και εάν γίνουν πιο διαδεδομένες, τέτοιες αλλαγές θα έχουν μεγάλο αντίκτυπο στην αστική δομή. Έτσι, η τάση των νοικοκυριών πριν από το Covid-19 – να επιστρέφουν στα κέντρα των πόλεων και να συμβάλλουν στις «συμπαγείς πόλεις» – μπορεί να αντιστραφεί και να ασκηθεί πίεση στα προάστια για τη φιλοξενία του αυξανόμενου πληθυσμού. (Ryser, 2020; Kurth, 2021)

Αντίστοιχα, ο ακριβός χώρος γραφείων στα κέντρα των πόλεων, ο οποίος επεκτεινόταν γρήγορα πριν από την πανδημία, μπορεί να καταστεί πλεονασματικός στις μελλοντικές ανάγκες και ορισμένες εταιρείες μπορεί να μεταφέρουν τα γραφεία τους σε φθηνότερους χώρους στα προάστια πιο κοντά στην ομάδα εργατικού δυναμικού. Αυτό θα ασκούσε ακόμη μεγαλύτερη πίεση στην συμπύκνωση των προαστίων. (Ryser, 2020)

Η στενότερη ενοποίηση μεταξύ του χώρου εργασίας και του δημόσιου χώρου – νέα είδη χώρων συσκέψεων και αναδυόμενα γραφεία – ενδέχεται να παρακινήσει περισσότερες επενδύσεις στον δημόσιο χώρο (Woods, 2020). Η άνοδος της εργασίας με βάση τη γειτονιά είναι πιθανό να τονώσει το λιανικό εμπόριο σε υψηλό επίπεδο. (Wargent and Talen, 2021).

Υπό αυτές τις συνθήκες ερωτήματα σχετικά με το εάν τα άτομα που μπορούν να επιλέξουν πού θα ζουν θα συνεχίσουν να εγκαθίστανται σε πόλεις ή να μετακινούνται στα προάστια ή και πιο μακριά έχουν αναζωπυρωθεί, καθώς πολλοί μπορούν να εργάζονται εξ αποστάσεως δίχως να είναι «σωματικά» συνδεδεμένοι με τον τόπο εργασίας τους (Kaplowitz, Larco and Howell, 2020).

Πάντως, είναι απαραίτητο να αναφερθεί ότι, σύμφωνα με μια πρόσφατη δημοσκόπηση του Harris, η πανδημία ώθησε σχεδόν το 40% των κατοίκων της πόλης να σκεφτούν να μετακομίσουν σε ένα λιγότερο πυκνοκατοικημένο μέρος, εφόσον η εξ αποστάσεως εργασία παραμείνει ο κανόνας. Και όμως, από τα τέλη Μαΐου 2020, πιο αξιόπιστα δεδομένα από μηχανές αναζήτησης ακινήτων, όπως το Zillow, δεν έδειξαν ουσιαστικά καμία συνολική μετακίνηση μακριά από τις κεντρικές πόλεις, όπου η ζήτηση εξακολουθεί να είναι τόσο ισχυρή όσο πριν από την πανδημία. Η αποαστικοποίηση λοιπόν, δεν αποτελεί εξίσου πιθανή συνθήκη. (Florida, Rodríguez-Pose and Storper, 2020)

Οι προηγούμενες πανδημίες προκάλεσαν καταστροφές στη στιγμή και επηρέασαν σημαντικές πολιτιστικές, πολιτικές και αστικές αλλαγές στο σχεδιασμό. Οι ισχυρισμοί αφθονούν ότι «αυτή

η φορά είναι διαφορετική», επειδή αυτή είναι η πρώτη πανδημία που συμβαίνει στην ιστορία, όπου υπάρχει μια ευρέως διαθέσιμη εναλλακτική λύση για την προσωπική εργασία και τις αγορές. Ωστόσο, με κάθε σημαντική βελτίωση της ικανότητας μεταφορών και τηλεπικοινωνιών τους τελευταίους δύο αιώνες, υπήρξε αύξηση της αστικοποίησης. Είναι επομένως εξαιρετικά απίθανο ο COVID-19, παρά τα υψηλά επίπεδα καταστροφών σε ορισμένες πόλεις, να εκτροχιάσει τη μακροχρόνια διαδικασία αστικοποίησης και τον οικονομικό ρόλο των πόλεων. (Florida, Rodríguez-Pose and Storper, 2020)

Τίθενται, ουσιαστικά δυο χωρικές διαφοροποιήσεις, η μία αφορά την αναβίωση και επανοικειοποίηση της μονάδας της γειτονιάς, και η άλλη την πιθανή περιαστικοποίηση. Διευκρινίζεται ότι, το πρώτο είναι ορατό αποτέλεσμα, ενώ, η περιαστικοποίηση, δηλαδή η μετακόμιση προς τα προάστια βασίζεται σε υποθετικά σενάρια.

6.1.3 ΝΕΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

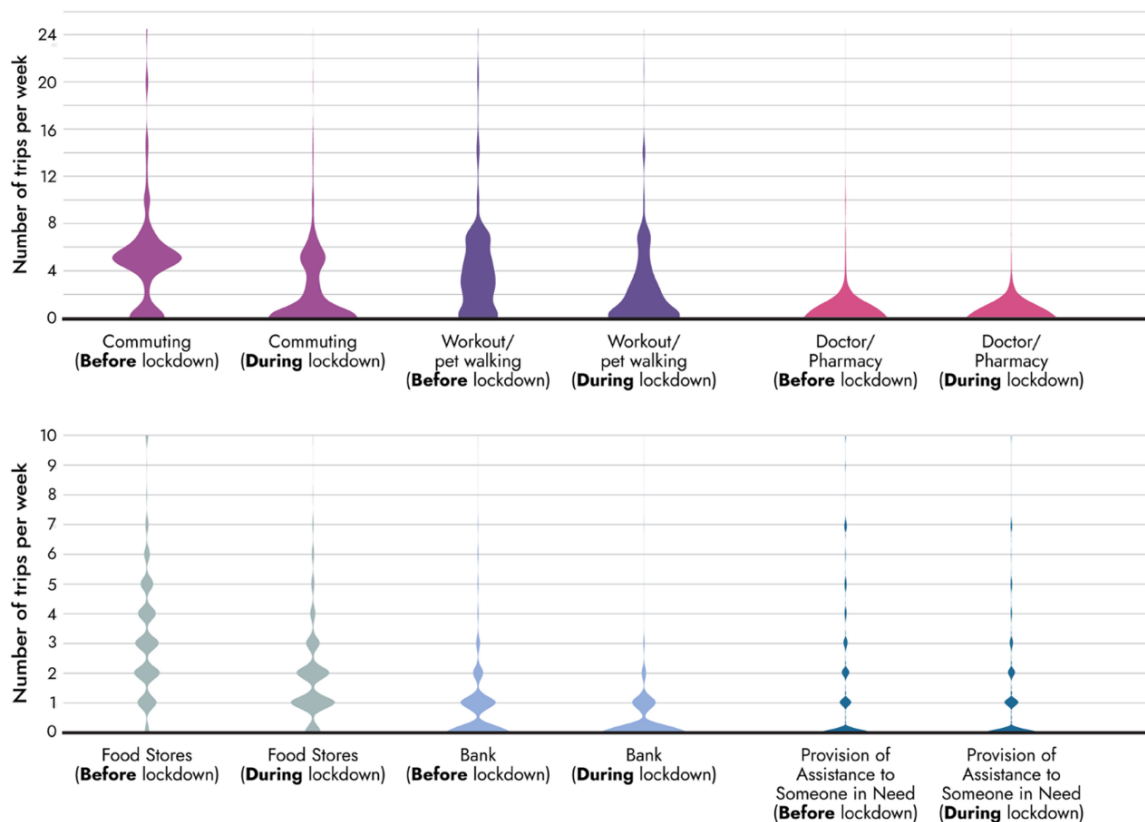
Μείωση της κινητικότητας

Οι ροές καθορίζουν και διατηρούν την παγκόσμια οικονομία και τις συνθήκες ζωής στις σύγχρονες κοινωνίες. Οι κάτοικοι των πόλεων, πραγματοποιούν εκατομμύρια μετακινήσεις κάθε μέρα με επιμέρους στάσεις, στον ιδιωτικό τους χώρο, στον χώρο εργασίας, στις αγορές, στα πάρκα και προς προορισμούς διασκέδασης. Ένα μεγάλο ποσοστό, του συνολικού όγκου κίνησης οφείλεται στην ανάγκη μεταφοράς αγαθών στα αστικά κέντρα από την ύπαιθρο και αντίστροφα. (Castells, 1992; Θεοδωρίδης and Θεοδωρίδης, 2021). Με απώτερο σκοπό τον περιορισμό εξάπλωσης του ιού, οι κυβερνήσεις έλαβαν μέτρα με σκοπό τη μείωση ενός μεγάλου ποσοστού από την μέχρι τότε καθημερινή κίνηση (ανθρώπων και αγαθών), επιβάλλοντας αυστηρούς περιορισμούς (στο χώρο, στο χρόνο κλπ.) στην αστική κινητικότητα. Έτσι, οι καθημερινές φυσιολογικές ροές που αφορούν κυρίως την ανθρώπινη κίνηση διακόπηκαν. (Carrington, 2020; De Vos, 2020; Θεοδωρίδης and Θεοδωρίδης, 2021)

Η απαγόρευση κυκλοφορίας, το κλείσιμο των καταστημάτων, των εστιατορίων, των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, καθώς και των μαζικών συγκεντρώσεων συνδυαστικά με την προώθηση της τηλεργασίας, και την ανάγκη κοινωνικής αποστασιοποίησης, μετέβαλε τις συνήθειες και τα πρότυπα μετακίνησης. (Πολίτης *et al.*, 2021)

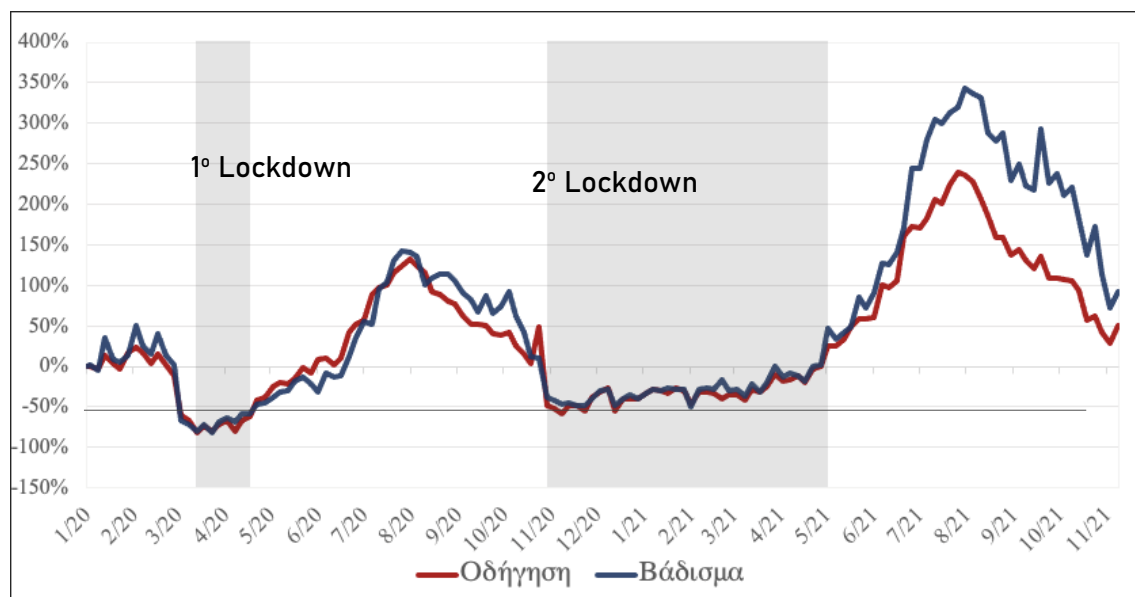
Ως εκ τούτου, το ξέσπασμα του COVID-19 και τα συνακόλουθα μέτρα στην Ελλάδα, είχαν μεγάλο αντίκτυπο στις μεταφορές, ενώ οι μετατροπές του δημόσιου χώρου σχετίζονται άμεσα με τις αλλαγές στην αστική κινητικότητα. Τέλος, πέραν της ποσότητας των μετακινήσεων που

υπέστησαν γενική μείωση, διαφοροποιήθηκε και ο τρόπος μετακίνησης, δηλαδή το επιλεγμένο μέσο μεταφοράς.



Διάγραμμα 6.1: Αλλαγή στα πρότυπα μετακίνησης πριν και κατά το lockdown, Ελλάδα, Πηγή: (Πολίτης *et al.*, 2021)

Στο Διάγραμμα 6.1, παρατηρείται μείωση των εβδομαδιαίων μετακινήσεων, προς όλους τους σκοπούς μετακίνησης, εν μέσω lockdown, που υποδηλώνει την γενική μείωση της κινητικότητας.



Διάγραμμα 6.2: Επίπεδα κινητικότητας (οδήγηση, βάδισμα) από την αρχή της πανδημίας στην Ελλάδα, Πηγή: <https://ourworldindata.org/covid-google-mobility-trends>, Ιδία επεξεργασία

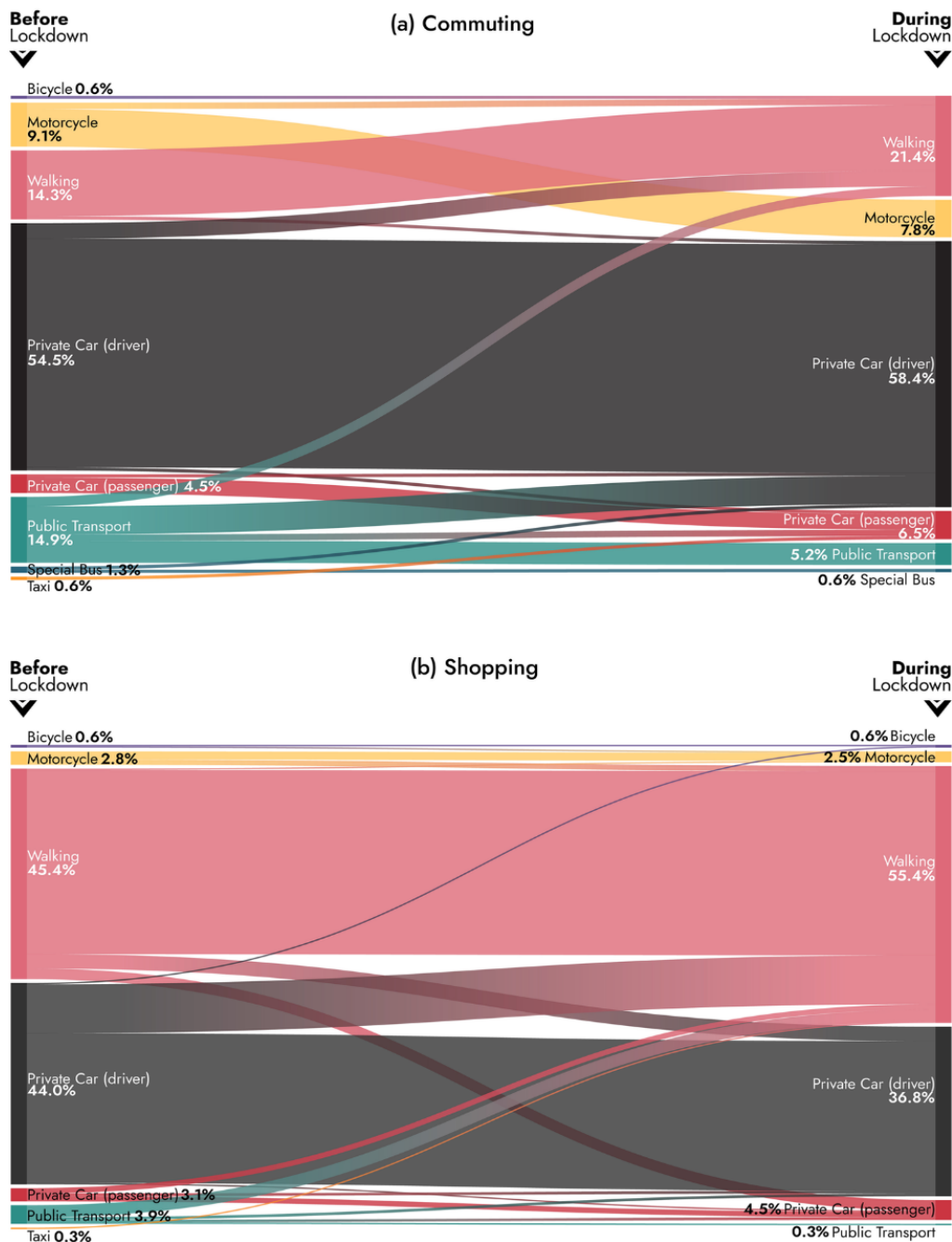
Αναλυτικότερα στο Διάγραμμα 6.2, η μείωση αυτή είναι ορατή κυρίως τις περιόδους του Lockdown, ενώ σχετική αύξηση φαίνεται στις περιόδους χαλάρωσης των μέτρων και ιδιαίτερα την θερινή περίοδο. Το βάδισμα, φαίνεται να έχει κερδίσει πολύ κοινό, συνολικά στην πανδημία. Η εφαρμογή αυστηρών μέτρων κινητικότητας τον Μάρτιο του 2020, οδήγησε σε μείωση -80% για περπάτημα και οδήγηση. Στη συνέχεια, υπήρχε η «κορυφή του καλοκαιριού», με ακραίες βαθμολογίες, όπως $+140\%$ για οδήγηση και σχεδόν $+160\%$ για περπάτημα. Η περίοδος μετά το καλοκαίρι ξεκίνησε με μια αρχική επιβράδυνση, η οποία ακολούθησε απότομη πτώση λόγω του δεύτερου «κύματος» αυστηρών μέτρων κινητικότητας (εφαρμόστηκε στα τέλη Οκτωβρίου 2020). Από τότε και έως τον Μάρτιο του 2021, η οδήγηση και το περπάτημα παρέμειναν στο -40% σε σχέση με την αρχική γραμμή. Με τη λήξη του 2^{ου} Lockdown και την αρχή της θερινής περιόδου (2021), υπήρξε εντονότερη αύξηση κινητικότητας συγκριτικά με το περασμένο έτος, με το βάδισμα να φτάνει στο $+350\%$ και την οδήγηση στο $+250\%$, όπου έως και σήμερα παρά την καθοδική τους τάση παραμένουν σε αρκετά υψηλά επίπεδα.

Μετάβαση σε διαφορετικό μέσο μετακίνησης

Εξαιτίας των μέτρων απαγόρευσης στην κυκλοφορία, κατέρρευσαν σε πολύ χαμηλά επίπεδα η χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών, η οδική κυκλοφορία και γενικά η καθημερινή κινητικότητα (ITF, 2020). Στο πλαίσιο αυτό, διαπιστώθηκε εντονότερη αποφυγή των μέσων

μαζικής μεταφοράς, με αντίστοιχη προτίμηση ατομικής μετακίνησης (μηχανοκίνητα, ποδήλατα, μικροκινητικότητα, πεζή).

Σύμφωνα, με έρευνα που διεξήχθη στην Ελλάδα, η πλειοψηφία των ερωτηθέντων δήλωσε ότι χρησιμοποιούσε το ίδιο μεταφορικό μέσο όπως πριν από την πανδημία, με μικρή, αλλά σημαντική αύξηση στην ποδηλασία και το περπάτημα. Αυτό είναι ένα θετικό σημάδι και μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αειφόρο κινητικότητα εάν αυτοί οι άνθρωποι διατηρήσουν αυτή τη νέα συνήθεια. (Vatavali *et al.*, 2020)



Εικόνα 6.3: Μετάβαση σε άλλο μέσο μεταφοράς πριν και κατά το lockdown, Ελλάδα,

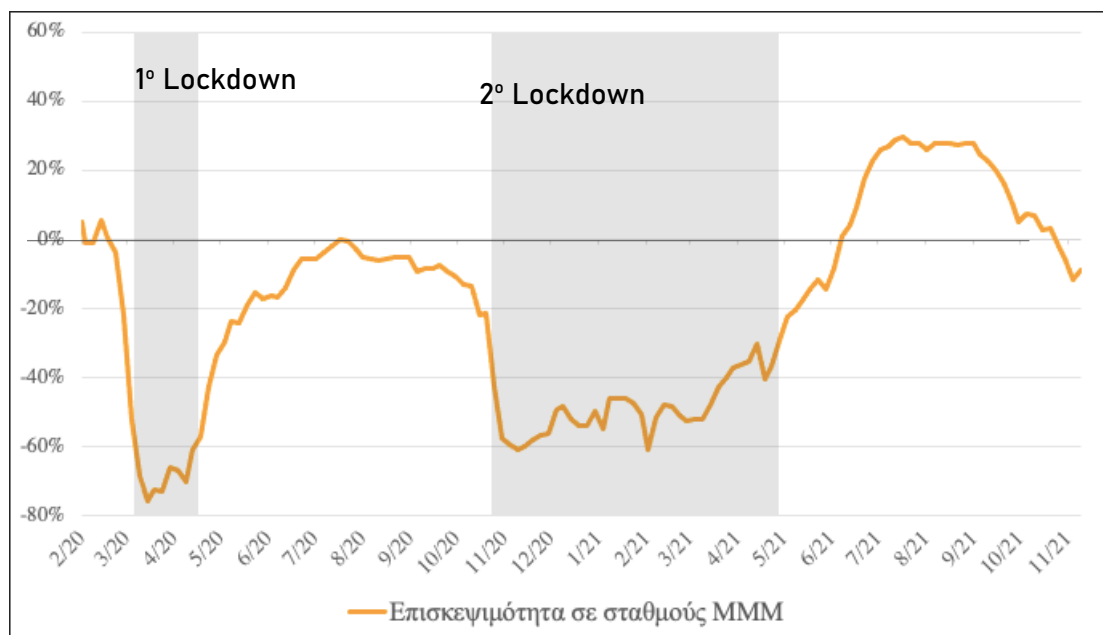
Πηγή: Ερωτηματολόγιο από (Πολίτης *et al.*, 2021)

Για τους δυο βασικούς λόγους μετακίνησης (εργασία και αγορές), παρατηρείται αλλαγή στο επιλεχθέν μέσο. Αναλυτικότερα, όσον αφορά την μετακίνηση προς την εργασία, η χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου αυξήθηκε (+5,9%), η χρήση ΜΜΜ μειώθηκε (-9,7%) και το περπάτημα αυξήθηκε (+7,1%). Όσον αφορά την μετακίνηση προς τις αγορές (υπεραγορές, φαρμακείο, κλπ.), η χρήση ιδιωτικού αυτοκινήτου μειώθηκε (-5,8%), η χρήση ΜΜΜ μειώθηκε (-3,6%) και το περπάτημα αυξήθηκε (+10%), γεγονός που υποδεικνύει την προτίμηση τοπικών αγορών, πλησίον δηλαδή της γειτονιάς.

Αφενός, η δημόσια συγκοινωνία μειώθηκε δραστικά καθώς, οι άνθρωποι ταξιδεύαν λιγότερο και εργάζονταν κυρίως από το σπίτι. Αφετέρου ο κόσμος φοβόταν τους πολυσύχναστους δημόσιους χώρους και άρα δεν προτιμούσε τη μαζική μεταφορά, εφόσον θεωρούταν εύκολο μέσο μετάδοσης του ιού, όπου δύσκολα αποφεύγεται η επαφή με τους άλλους επιβάτες (Troko *et al.*, 2011), καθώς ο συνωστισμός αντιβαίνει της φυσικής αποστασιοποίησης (2μ.). Σχεδόν σ' όλες τις χώρες διεθνώς παρατηρήθηκε αυτή η στάση αποφυγής, ενώ σε περιπτώσεις αναγκαστικής χρήσης των δημόσιων μεταφορών, οι χρήστες επέλεξαν να ταξιδεύουν σε μη ώρες αιχμής (Plummer and Popovich, 2020).

Συνεπώς, η πτώση στη χρήση μέσων μαζικής μεταφοράς αντικαταστάθηκε εν μέρει από την προτίμηση ιδιωτικών αυτοκινήτων ή μέσων ενεργής κινητικότητας (π.χ. ποδήλατο, περπάτημα) (De Vos, 2020; Goldbaum, 2020; Πολίτης *et al.*, 2021).

Δηλαδή, ο φόβος συνωστισμού και η ασφάλεια που προσέφεραν οι άδειοι δρόμοι, ώθησαν προς εναλλακτικές μορφές κινητικότητας, ιδίως, σε περιπτώσεις κοντινών μετακινήσεων. Επιπλέον, η ανάγκη για ψυχαγωγία και άσκηση ενθάρρυνε περαιτέρω το περπάτημα και τη ποδηλασία. (Vatavali *et al.*, 2020)



Διάγραμμα 6.3: Μεταβολή στον αριθμό επισκεπτών σε σταθμούς MMM στην Ελλάδα εν μέσω πανδημίας, Πηγή: <https://ourworldindata.org/covid-google-mobility-trends>, Ίδια επεξεργασία

Στο παραπάνω διάγραμμα, «Μεταβολή στον αριθμό επισκεπτών σε σταθμούς MMM στην Ελλάδα», διαπιστώνεται η κατακόρυφη πτώση στη χρήση MMM, και στις δύο περιόδους Lockdown (-75%, -60% αντίστοιχα). Ωστόσο, φαίνεται μια άνοδος στη χρήση τη περίοδο του καλοκαιριού με την παράλληλη χαλάρωση των μέτρων, αλλά και τον εμβολιασμό των πολιτών. Από τον Οκτώβριο του 2021, με το επερχόμενο 3^ο «κύμα» της πανδημίας, παρατηρείται ξανά φθίνουσα πορεία στη χρήση MMM, που υποδηλώνει τον φόβο συνωστισμού, και την πιθανή προτίμηση ιδιωτικών μέσων.

Με την σταδιακή επαναφορά της κυκλοφορίας, οι πολίτες εξακολούθησαν να επιλέγουν ιδιωτικούς τρόπους μετακίνησης έναντι της δημόσιας συγκοινωνίας, προς αποφυγή του συνωστισμού, όπως άλλωστε συνέστησε και ο ΠΟΥ, στις αρχικές οδηγίες για την επαναλειτουργία. Όπου υπάρχει δυνατότητα επιλογής, οι άνθρωποι θα προτιμούν να χρησιμοποιούν τα δικά τους αυτοκίνητα, ενώ θα ήταν αφελές να προβλέψουμε ότι θα επιστρέψουν σύντομα στη δημόσια μαζική συγκοινωνία χωρίς σημαντικές προσαρμογές, με τη συγκριτική αύξηση στη χρήση Ι.Χ. να είναι προφανής. (Domonoske, 2020; Honey-Rosés *et al.*, 2020; Sengupta and Plummer, 2020)



Εικόνα 6.4: Κυκλοφοριακή συμφόρηση στην Αθήνα κατά το 3ο «κύμα» της πανδημίας (2021), Πηγή: <https://www.iefimerida.gr/ellada/kinisi-stin-athina-giati-sygkoinoniologoi-exigoun>

6.1.3.1 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Η πανδημία επηρέασε τις καθημερινές μετακινήσεις θέτοντας το ζήτημα της κινητικότητας ως μια ακόμη πιο πολύπλοκη πρόκληση για τις πόλεις, λόγω της δυσκολίας τήρησης των μέτρων κοινωνικής απόστασης. Ειδικότερα, δεδομένα τόσο από εφαρμογές δορυφορικού εντοπισμού, όσο και από ερωτηματολόγια απέδειξαν την δραστική μείωση της συνολικής κίνησης και την εναλλαγή του τρόπου μεταφοράς.

Όσον αφορά την αλλαγή στα πρότυπα κινητικότητας των Ελλήνων πολιτών, παρατηρήθηκε η αποφυγή των μέσων μαζικής μεταφοράς προς όφελος, πιο ιδιωτικών μέσων, συμβατών με τη κοινωνική/φυσική αποστασιοποίηση, ενώ αντίστοιχα το περπάτημα και η ποδηλασία ανακαλύφθηκαν εκ νέου ως υγιείς και απαλλαγμένες από μετάδοση ασθενειών μορφές κίνησης κατακτώντας έτσι τους αστικούς χώρους (Daher, 2020; Kurth, 2021; Πολίτης *et al.*, 2021).

Οι περιορισμοί στην κινητικότητα, ώθησαν στην προσωρινή μείωση κυκλοφορίας και ζήτησης για στάθμευση, ειδικότερα στα κέντρα των πόλεων, με μεγάλη ποσότητα υπολειτουργικού χώρου. Η αλλαγή αυτή του χώρου πυροδότησε την ευκαιρία για ανάκτηση εκτάσεων μη χρησιμοποιημένης γης εντός των πόλεων και αναδιαμόρφωση σε νέες ανέσεις. (Karlowitz, Larco and Howell, 2020). Για πρώτη φορά, διαφοροποιήθηκε η χρήση των δημόσιων χώρων, απαλλαγμένη πλέον από την εξάρτηση των αυτοκινήτων, με προτεραιότητα στους πεζούς και τους ποδηλάτες. (Eltarabily and Elghezanwy, 2020; Martínez and Short, 2021)

Επιπλέον, τα μέσα μικροκινητικότητας άκμαζαν προ πανδημίας, διεκδικώντας χώρο από τους πεζούς και τα μηχανοκίνητα οχήματα (Honey-Rosés *et al.*, 2020). Τα νέα σχήματα κινητικότητας (μικροκινητικότητα) και η ενεργός κινητικότητα, χάριν στην εξατομικευμένη μεταφορά και οικονομική προσιτότητα τους αναδείχθηκαν εξίσου ως εναλλακτικές μορφές μετακίνησης κατά την πανδημία, ενώ φαίνεται να έχουν καθοριστικό ρόλο στα αυριανά δίκτυα μεταφορών των πόλεων, με την κατάλληλη ανακατανομή του αστικού χώρου (ευρύτερα πεζοδρόμια ή διευρυμένους ποδηλατοδρόμους) (Θεοδωρίδης and Θεοδωρίδης, 2021).

Σήμερα, ο βαθμός στον οποίο τα μοτίβα κινητικότητας έχουν επανέλθει στο φυσιολογικό από την άρση του lockdown και τη χαλάρωση των μέτρων, ποικίλλει ανά μέσο μεταφοράς. Για παράδειγμα, η χρήση ιδιωτικών οχημάτων έχει επιστρέψει σε επίπεδα προ πανδημίας, το ίδιο και η ζήτηση για parking, τα μέσα μαζικής μεταφοράς συνεχίζουν να σημειώνουν μειώσεις, ενώ το περπάτημα και η ποδηλασία αναμένεται να φθίνουν όσο δεν υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές που θα στηρίξουν μακροπρόθεσμα την αυξητική τους τάση (Daher, 2020).

Η έστω και όπως αποδείχθηκε παροδική, επανάκτηση του οδικού χώρου από εναλλακτικούς τρόπους μεταφοράς, επανάφερε στην επιφάνεια το ζήτημα τις ισότιμης κατανομής των δικτύων. Έτσι, καθίσταται προβληματική έως και ανέφικτη η εισαγωγή νέων μορφών κινητικότητας (μικροκινητικότητα) σε ένα άνισο μεταφορικό σύστημα, ενώ ενδέχεται ακόμη και να επιδεινώσει αυτά τα ζητήματα εάν η ανακατανομή χώρου και υποδομών δεν είναι βασική προτεραιότητα.

Έμμεσα, οι ανησυχίες για τον αστικό χώρο αυξήθηκαν ειδικά όσον αφορά την ποιότητα του δημόσιου χώρου, τις συνθήκες πεζοπορίας και τις εγκαταστάσεις ποδηλασίας.

	Καθόλου	Ελαφρώς	Μέτρια	Πολύ	Πάρα πολύ
Ανάγκη παρέμβασης στα ΜΜΜ	6,6%	5,8%	18,6%	37,9%	31,1%
Ανάγκη παρέμβασης στις υποδομές πεζοπορίας	5,1%	5,8%	14,5%	41,6%	33,1%
Ανάγκη παρέμβασης στις ποδηλατικές υποδομές	4,6%	3,9%	14,7%	37,6%	39,1%

Πίνακας 6.2: Ανάγκη παρεμβάσεων σε υποδομές & υπηρεσίες του δικτύου μεταφορών στην Ελλάδα βάσει ερωτηματολογίου, Πηγή: (Vatavali *et al.*, 2020), Ιδία επεξεργασία

Εν ολίγοις, το γεγονός της αυξημένης χρήσης ήπιων μέσων μεταφοράς, κατά τη διάρκεια της πανδημίας οδήγησε σε αύξηση της ευαισθητοποίησης σχετικά με τον σχεδιασμό και την

κατασκευή νέων δικτύων για εναλλακτικά και πιο βιώσιμα μέσα μεταφοράς, αλλά και τη μετάβαση σε πιο ανθρωποκεντρικές πόλεις (Martínez and Short, 2021; Θεοδωρίδης and Θεοδωρίδης, 2021).

Πώς οι εμπειρίες μας από την κρίση, θα μεταβάλλουν τα πρότυπα μετακίνησης μας; Όσον αφορά την κινητικότητα, θα επανέλθουμε στην προ COVID-19 εποχή; Οι αλλαγές αυτές θα είναι προσωρινές ή πιο μακροπρόθεσμες; (Manns, 2021)

6.1.3.2 ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Προ πανδημικά είχαν διεξαχθεί αρκετές συζητήσεις σχετικά με τα πρότυπα ταξιδιού και την ανάγκη περιορισμού των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, προκειμένου να ανταποκριθούμε στις προκλήσεις της κλιματικής αλλαγής. Η εμφανώς μειωμένη συχνότητα των ταξιδιών (οδικών, σιδηροδρομικών, εναέριων) και η αύξηση της πεζοπορίας, ποδηλασίας, κλπ., στον υπάρχοντα άδειο οδικό χώρο είχε θετικά οφέλη στην βελτίωση της ποιότητας του αέρα, τη μείωση των εκπομπών άνθρακα και των επιπέδων θορύβου. (Ryser, 2020)

Περιβαλλοντικά, το αποτέλεσμα από την μειωμένη κινητικότητα και την απουσία μηχανοκίνητων και γενικά της αλλαγής των διανυόμενων χιλιομέτρων στο αστικό πεδίο εξαιτίας της απαγόρευσης, της υπό-λειτουργικής οικονομικής δραστηριότητας, αλλά και της τηλεργασίας, ήταν η αρχικά η απότομη μείωση των ατμοσφαιρικών ρύπων.



Εικόνα 6.5: Διαφορά επιπέδου ατμοσφαιρικής ρύπανσης πριν (17 Οκτ., 2020) και κατά το lockdown (8 Απρ., 2020), Πύλη της Ινδίας, Νέο Δελχί, Πηγή: www.theguardian.com/environment/2020

Σε πολλές πόλεις σε όλο τον κόσμο καταγράφηκε σημαντική βελτίωση στην ποιότητα του αέρα και μειώσεις στις εκπομπές άνθρακα (CO₂), διοξείδιο του αζώτου (NO₂) και σωματίδια (PM₁₀) (Πολίτης *et al.*, 2021). Συγκεκριμένα, οι καθημερινές παγκόσμιες εκπομπές CO₂ μειώθηκαν κατά 17% στις αρχές Απριλίου 2020 σε σύγκριση με τα μέσα επίπεδα του 2019, λόγω των παραπάνω αλλαγών (Nieuwenhuijsen, 2020).

Αποτέλεσμα των παραπάνω ήταν και η μερική ανάκαμψη των οικοσυστημάτων που έγινε άμεσα ορατή, με τις περιπτώσεις εμφάνισης της άγριας πανίδας, σε πόλεις παγκοσμίως.



Εικόνα 6.6: Εμφάνιση άγριας ζωής σε αστικά κέντρα του κόσμου εν μέσω lockdown (Σαν Φρανσίσκο, Χάιφα), Πηγή: <https://www.bbc.com/news/world-52459487>

Μπορεί η αναγκαστική αλλαγή στα πρότυπα συμπεριφοράς να οδήγησε σε σημαντικές μειώσεις στα επίπεδα ρύπανσης, ωστόσο, πρόκειται για βραχυπρόθεσμα οφέλη, αφού οι εκπομπές επανήλθαν στα πρότερα επίπεδα. (Helm, 2020; Nieuwenhuijsen, 2020)

Έτσι λοιπόν, οι ορατές θετικές επιπτώσεις στο περιβάλλον δεν οφείλονται στην ανθρώπινη συνειδητοποίηση της ανάγκης για βελτίωση του, αντιθέτως είναι προσωρινές, επειδή προέρχονται από μια τραγική οικονομική επιβράδυνση και ανθρώπινη αγωνία (Nieuwenhuijsen, 2020; Rousseau and Deschacht, 2020).

Απαιτούνται λοιπόν μακροπρόθεσμες μειώσεις για να επιτευχθούν σημαντικά οφέλη για την υγεία και το περιβάλλον. Η τρέχουσα κρίση έδειξε ότι είναι δυνατές σημαντικές μειώσεις των επιπέδων ατμοσφαιρικής ρύπανσης στον αστικό χώρο και ότι η κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων είναι μια από τις κύριες πηγές αυτής της ρύπανσης. (Daher, 2020)

Σε αυτό το χρονικό σημείο, με την εν μέρη επιστροφή στην «κανονικότητα» δεν είναι γνωστό για πόσο καιρό θα παραμείνουν ο φόβος και οι περιορισμοί χωρητικότητας στις δημόσιες μεταφορές, ωστόσο, οι κίνδυνοι για την υγεία που συνδέονται με τις δημόσιες μεταφορές, επηρεάζουν σημαντικά τον τρόπο με τον οποίο οι κάτοικοι επιλέγουν να μετακινούνται (Πολίτης *et al.*, 2021).

Υπάρχει ο κίνδυνος, ότι δεν θα επιτευχθούν περιβαλλοντικοί στόχοι για τη μείωση του θορύβου και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης υπό αυτές τις νέες συνθήκες, καθώς οι φιλικές προς το αυτοκίνητο μορφές διαβίωσης γίνονται ξανά δημοφιλείς. Θα ήταν τραγικό, εάν η πανδημία οδηγούσε σε μείωση των προσπαθειών της προστασίας του κλίματος, με όλες τις συνέπειες που συνεπάγεται για την κλιματική αλλαγή. (Kurth, 2021)

Διαπιστώθηκε λοιπόν, πως η ατμοσφαιρική ρύπανση μειώθηκε σημαντικά και γρήγορα, έτσι οι άνθρωποι αντιλήφθηκαν έστω και για μικρό χρονικό διάστημα πιο ήσυχες και καθαρές πόλεις, αποδεικνύοντας πως τα πράγματα μπορούν γρήγορα να αλλάξουν προς ένα πιο πράσινο και βιώσιμο μέλλον με την αντίστοιχη όμως θέληση προσαρμογής. (Ryser, 2020; Manns, 2021)

Συνοψίζοντας, η πανδημική κρίση ενεργοποίησε ή και επιτάχυνε αλλαγές, οι οποίες μέσω αλυσιδωτών αντιδράσεων επέφεραν επιπτώσεις στην καθημερινή αστική ζωή. Συνεπώς, στην νέα μετά-πανδημική κανονικότητα, η πρόκληση έγκειται στην αξιοποίηση των θετικών πτυχών τους και στην καλύτερη προσαρμογή των αστικών περιβαλλόντων. (Ryser, 2020)

6.2 ΠΑΝΔΗΜΙΑ ΩΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑ

Η διαχρονική σύνδεση των επιδημιών και της αστικής ανάπτυξης θα έπρεπε να αποτελέσει παράδειγμα, για την συγκυρία που αντιμετωπίζουν σήμερα οι πόλεις παγκοσμίως. Τα ιστορικά δεδομένα αποδεικνύουν την σημασία προσαρμογής του πολεοδομικού σχεδιασμού σε περιόδους κρίσεων για την ανταπόκριση στις νέες απαιτήσεις που δημιουργούν. Ωστόσο, τον προηγούμενο ενάμιση χρόνο (αρχές 2020 – τέλη 2021) η πανδημία ανέδειξε πως πολλές πόλεις, είτε δεν ήταν προετοιμασμένες, είτε αδυνατούσαν να ανταπεξέλθουν στις προκλήσεις που αυτή όρισε. Όμως αυτή η υστέρηση των πόλεων σε ευελιξία και ανθεκτικότητα καθιστά προβληματικό το αστικό περιβάλλον και δημιουργεί αβεβαιότητα για μια εν δυνάμει επερχόμενη κρίση.

Η τρέχουσα πανδημία και οι περιορισμοί που έχει επιβάλει, μας δίνουν χρόνο και κίνητρο να βρούμε λύσεις, για την εξάλειψη των υφιστάμενων αδυναμιών, καθώς και τη καταπολέμηση μιας επικείμενης κρίσης περιβαλλοντικής φύσεως, (όπως είναι αυτή) της κλιματικής αλλαγής (Nieuwenhuijsen, 2021). Η σημαντική διαφορά μεταξύ της υγειονομικής και της περιβαλλοντικής κρίσης, είναι πως η πρώτη ήταν αναπάντεχη, ενώ η κλιματική αλλαγή αποτελεί αναμενόμενη και εν μέρει αναπόφευκτη απειλή, της οποίας οι επιπτώσεις έχουν ήδη αρχίσει να αποτυπώνονται στο χώρο (Manns, 2021).

Συνεπώς, η πανδημία COVID-19 και οι επιπτώσεις που επέφερε παγκοσμίως, πρέπει να λειτουργήσουν ως μέσο αφύπνισης για τον επανασχεδιασμό του αστικού χώρου, στον οποίο σήμερα διαμένει πάνω από το 50% του παγκόσμιου πληθυσμού (Nieuwenhuijsen, 2021). Συγχρόνως, με την συνεχή πίεση λόγω αυξημένων εισροών που δέχονται οι πόλεις, ο αστικός πληθυσμός εκτιμάται ότι θα φτάσει το 70% έως το 2050, καθιστώντας τις πόλεις ακόμη πιο ευάλωτες σε ενδεχόμενες προκλήσεις (UN-Habitat, 2021).

Ο ρόλος του πολεοδομικού σχεδιασμού είναι πρωταρχικός στη διαμόρφωση των μελλοντικών πόλεων και σε αυτό το εγχείρημα θα πρέπει να αναλάβει την ευθύνη που του αναλογεί, για την λήψη διορατικών αποφάσεων, που αρμόζουν στις παρούσες, αλλά και στις μελλοντικές συνθήκες, όπως έγινε και σε πόλεις διεθνώς μέσω των πρακτικών άμεσης παρέμβασης (tactical urbanism) στο δημόσιο χώρο (Manns, 2021).

Στα πλαίσια του επανασχεδιασμού των πόλεων, είναι απαραίτητο να απορριφθούν πρακτικές που οδήγησαν σε λάθη στο παρελθόν και να γίνει επανεξέταση των προτεραιοτήτων. Ως επόμενο της πανδημίας και της προκείμενης κλιματικής αλλαγής, μεταβαίνουμε σε μια νέα εποχή με μεγαλύτερη έμφαση στην υγεία και το περιβάλλον. (Florida, Rodríguez-Pose and Storper, 2020; Van der Berg, 2020)

6.3 «TACTICAL URBANISM» ΩΣ ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΣΤΗΝ ΠΑΝΔΗΜΙΑ

Ο όρος «Tactical Urbanism» όπως λέγεται, ή πρακτικές άμεσων παρεμβάσεων, αναφέρεται σε άμεσες, χαμηλού κόστους, προσωρινές και κλιμακούμενες παρεμβάσεις και πολιτικές, όπου είναι κατά βάση ανθρωποκεντρικές και αποσκοπούν στη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος (Rojas-Rueda and Morales, 2020).

Στην κρίση της πανδημίας, το «Tactical Urbanism» εφαρμόστηκε ως γρήγορη λύση (χωρίς μακροχρόνιες διαδικασίες), σε επίπεδο πόλης, ή και γειτονιάς, με σκοπό την επιβράδυνση της εξάπλωσης του ιού, εφαρμογή των κανόνων αποστασιοποίησης και τον μετριασμό των επιπτώσεων της πανδημίας (Florida, Rodríguez-Pose and Storper, 2020; Rojas, 2020; Tosics, 2021).

Tactical Urbanism



Εικόνα 6.7: Ταξινόμηση τακτικής άμεσων παρεμβάσεων (βάσει διάρκειας έργου και δαπανών), Πηγή: (Lydon, 2020)

Ορισμένες από αυτές τις πρωτοβουλίες ήταν καινοτόμες, ενώ άλλες προϋπήρχαν σε αρχικά στάδια (σχέδια, συζητήσεις, μελέτες), αλλά επιταχύνθηκαν κατά τη διάρκεια της πανδημίας ως άμεσες απαντήσεις στην αντιμετώπιση της κρίσης, αναδεικνύοντας την προσαρμοστικότητα των πόλεων (Nieuwenhuijsen, 2020).

Προσωρινές παρεμβάσεις παρατηρήθηκαν στον τομέα της οικονομίας, π.χ. με την οικονομική ενίσχυση τοπικών επιχειρήσεων, αλλά και της τεχνολογίας (Smart – Digitalization), π.χ. με τον εντοπισμό υψηλών συγκεντρώσεων ανθρώπων σε σημεία της πόλης ή πιο απλά με την ψηφιοποίηση πολιτιστικών χώρων, όπως μουσεία. Ωστόσο, οι πιο ορατές παρεμβάσεις εφαρμόστηκαν στο αστικό πεδίο με έμφαση στον δημόσιο χώρο και την αστική κινητικότητα, η οποία επηρεάστηκε έντονα από την πανδημία του COVID-19, ωθώντας τις πόλεις να επανεξετάσουν την προσέγγισή τους απέναντι στον αστικό χώρο, προτείνοντας εναλλακτικές επιλογές. (OECD, 2020)

Οι μειωμένες μετακινήσεις ευνόησαν τη δοκιμή και υλοποίηση τέτοιων παρεμβάσεων στο δημόσιο χώρο, που απωθούν τη χρήση προσωπικών οχημάτων, ενώ παραχωρούν το χώρο στην ενεργή μετακίνηση, μέσω νέων ποδηλατοδρόμων, πεζοδρόμων, μετασκευές δρόμων ακόμη και μαζική δενδροφύτευση (Nieuwenhuijsen, 2020).



*Εικόνα 6.8: Via Manzoni, Bari: υφιστάμενη κατάσταση και προτεινόμενο σχέδιο,
Πηγή: (Barbarossa, 2020)*

Από άποψη ωφελειών, οι παρεμβάσεις αυτές, ενθαρρύνουν τη σωματική δραστηριότητα, προάγουν την ψυχική υγεία και την κοινωνική ισότητα, ενώ, παράλληλα αποτρέπουν την εξάπλωση μεταδοτικών ασθενειών. Ακόμη, μειώνεται ο κίνδυνος τροχαίων ατυχημάτων, ενώ βελτιώνεται η ποιότητα του αέρα και ελαττώνονται τα επίπεδα θορύβου. (Rojas, 2020)

Συγκεκριμένα, μια σειρά από πόλεις, σε όλο τον κόσμο, έχουν παραδώσει τους δρόμους τους σε πεζούς και ποδηλάτες, αξιοποιώντας την ευκαιρία προσαρμογής στις συνθήκες της κρίσης, συμβάλλοντας στις αλλαγές συμπεριφοράς και στην αποτελεσματική υιοθέτηση του ποδηλάτου, για την σταδιακή μεταμόρφωση σε πιο βιώσιμες και ανθεκτικές πόλεις. (Μπακογιάννης, Κυριακίδης and Πότσιου, 2021)

Μετά την έξαρση του COVID-19, τέτοιες πολιτικές έχουν ενταθεί προκειμένου να συμβάλουν στις αλλαγές συμπεριφοράς και στην αποτελεσματική υιοθέτηση του ποδηλάτου, αντικαθιστώντας ένα μέρος των μετακινήσεων με τα δημόσια μέσα μεταφοράς (και με ιδιωτικό αυτοκίνητο) με ποδήλατα.



Εικόνα 6.9: Επανάκτηση οδικού χώρου για ήπιες μορφές μετακίνησης (ποδηλατόδρομος, πεζόδρομοι) στη Βαρκελώνη (2021), Πηγή: Προσωπικό αρχείο

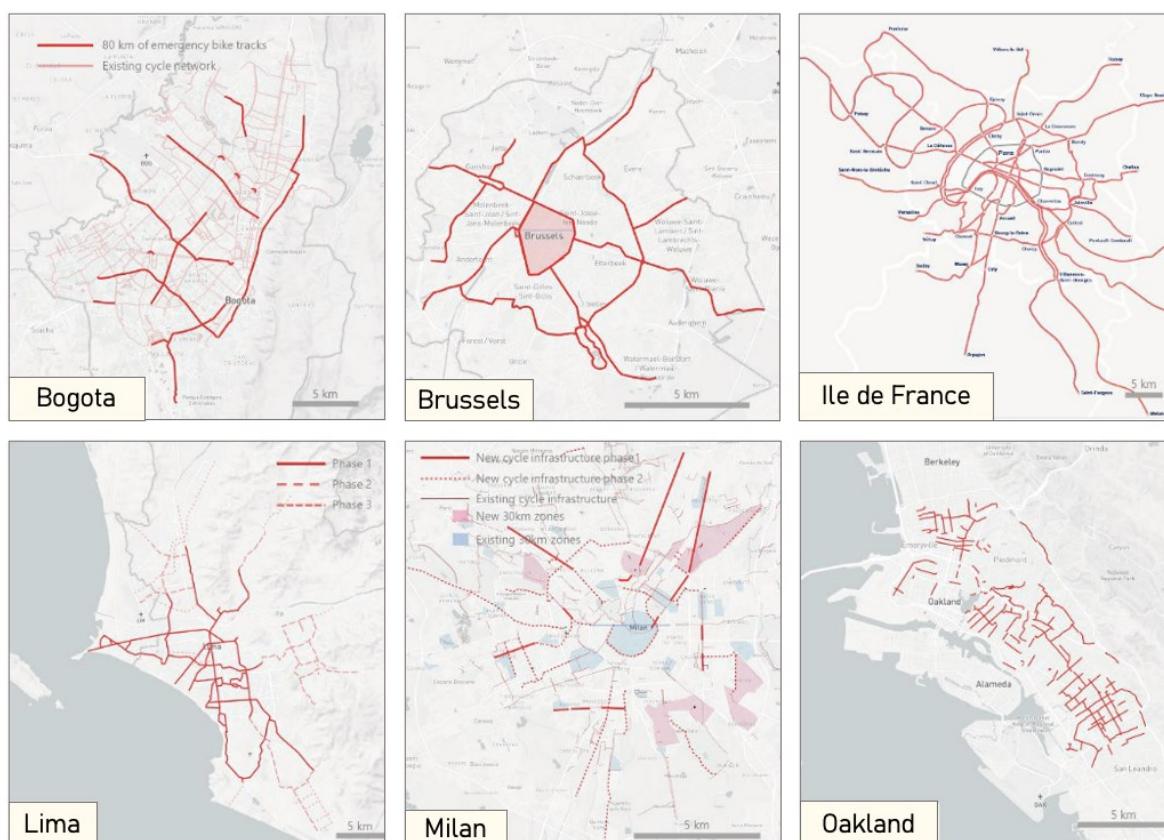
Παραδείγματα πόλεων

Στο Μιλάνο, η πόλη ανακοίνωσε το μετασχηματισμό 35 χιλιομέτρων δρόμου, με ταχεία, πειραματική επέκταση που θα καλύπτει μεγάλο μέρος της πόλης. Συγκεκριμένα, περιλάμβανε ενέργειες όπως διευρυμένα πεζοδρόμια, προσωρινούς ποδηλατοδρόμους, όρια ταχύτητας 30 χλμ./ώρα και κλείσιμο δρόμων για «νέους» και προσβάσιμους δημόσιους χώρους, πάρκα, προσωρινούς κήπους και άλλα. Δεσμεύεται επίσης να εξασφαλίσει ανοιχτές πλατείες σε κάθε γειτονιά και να δώσει τον χώρο από θέσεις στάθμευσης για αναδυόμενες δράσεις. (Σχέδιο, Μιλάνο 2020).

Αντίστοιχα, το Παρίσι εισήγαγε προσωρινούς ποδηλατοδρόμους (pop-up), με τελικό στόχο τα 650 χλμ. μέχρι το τέλος του έργου, που θα καλύπτουν το κέντρο και τα περίχωρα για την εξυπηρέτηση των κύριων επιχειρηματικών περιοχών. (OECD, 2020)

Το «Tactical Urbanism», κατέστησε δυνατή την υλοποίηση, παρόμοιων παρεμβάσεων ποδηλατοδρόμησης που υιοθετήθηκαν και από άλλες πόλεις όπως την Βαρκελώνη (21 χλμ.), τη Μπογκοτά (76 χλμ.), και την Λισαβόνα (200 χλμ.), κλπ. και πεζοδρόμησης, όπως στην Βαρκελώνη (12 χλμ.), στο Μπουένος Άιρες (100 δρόμοι), κλπ. (UITP, 2020).

Άλλες πρωτοβουλίες περιλαμβάνουν λύσεις όπως: Αύξηση στα τέλη στάθμευσης συναρτήσει του επιπέδου εκπομπών του οχήματος (Βαρκελώνη), αποθάρρυνση κυκλοφορίας μηχανοκίνητων εντός κατοικημένων περιοχών (Λονδίνο), τοποθέτηση δεικτών φυσικής απόστασης για τη κυκλοφορία πεζών (Μπουένος Άιρες), δημιουργία θέσεων ποδηλάτων (Λισαβόνα), οικονομική ενθάρρυνση (voucher) για αγορά ήπιων μέσων μεταφοράς (Λισαβόνα) (UITP, 2020).



Εικόνα 6.10: Χάραξη νέων ποδηλατοδρόμων σε πόλεις διεθνώς ως απάντηση στην πανδημία, Πηγή: (ITF, 2020)

Στην Αθήνα αυτές οι κατευθύνσεις ενσωματώθηκαν σε έναν ενιαίο πιλοτικό σχεδιασμό από τον δήμο Αθηναίων για το κέντρο της πόλης, που ονομάζεται «Μεγάλος Περίπατος», που όμως δεν κατάφερε να ενσωματωθεί, καθώς είχε ορισμένες αστοχίες. Αυτό το σχέδιο δεν είναι μια νέα έμπνευση, αλλά αποτελεί, ένα ολοκληρωμένο σχέδιο αναβίωσης του ιστορικού κέντρου που δημιουργεί νέα μονοπάτια για την κίνηση πεζών και ποδηλάτων. Οι διαδρομές αυτές θα συνδέουν τις γειτονιές του ιστορικού κέντρου της Αθήνας καθώς και τους αρχαιολογικούς χώρους, αλλάζοντας την εικόνα της πόλης. Μέσω των παρεμβάσεων αυτού του προγράμματος θα διατεθούν περίπου 50.000 m² σε πεζούς και ποδηλάτες. Το συνολικό μήκος της διαδρομής φτάνει τα 6,8 χλμ., ενώ 1,9 χλμ. νέων ποδηλατοδρόμων αναμένεται να δημιουργηθούν στο

κέντρο της Αθήνας όπου οι υποδομές είναι αρκετά περιορισμένες σήμερα. Το πρόγραμμα αναγέννησης περιλαμβάνει 3 τύπους ενεργειών, όπως κλείσιμο δρόμων για ιδιωτικά οχήματα, επέκταση των υφιστάμενων πεζοδρομίων, και ανάπτυξη ποδηλατοδρόμων, και οι τρεις τύποι παρεμβάσεων έχουν εφαρμοστεί και σε άλλες πόλεις του εξωτερικού, όπως αποτυπώνονται παραπάνω. (Μπακογιάννης, Κυριακίδης and Πότσιου, 2021)



Εικόνα 6.11: Προτεινόμενες παρεμβάσεις του «Μεγάλου Περιπάτου» στην Αθήνα, Πηγή: (Μπακογιάννης, Κυριακίδης and Πότσιου, 2021)

Συνολικά, η πανδημία αποτέλεσε μια εξαιρετική ευκαιρία για τις πόλεις, ώστε να πειραματιστούν, να αξιολογήσουν και εν τέλει να προσαρμοστούν σε νέες συνθήκες, με επανεκτίμηση των αξιών και του τρόπου λειτουργίας τους. (Μπακογιάννης, Κυριακίδης and Πότσιου, 2021)

Σε πολλές Ευρωπαϊκές και όχι μόνο πόλεις, επιτεύχθηκαν οι αρχικοί στόχοι των παρεμβάσεων, με πολλές να θεωρούνται πλέον επιτυχημένες (Nieuwenhuijsen, 2021).

Αυτή η αυξανόμενη δημοτικότητα των «Streeteries» (υπαίθριες καφετέριες), των αναδυόμενων ποδηλατοδρόμων, των προγραμμάτων Slow streets/Open Streets και των κενών εκτάσεων που αναπλάστηκαν, δύναται να επιλύσει τα ζητήματα κατανομής του δημόσιου χώρου μεταξύ αυτοκινήτων, πεζών και ποδηλατών, αλλά και να επαναφέρει στο προσκήνιο το ρόλο του δημόσιου χώρου ως βασικό υποδοχέα της δημόσιας ζωής (UITP, 2020).



Εικόνα 6.12: Επανάκτηση οδικού χώρου για «Streatery»⁵ στη Βαρκελώνη (2021), Πηγή: Προσωπικό αρχείο

Αν και οι παρεμβάσεις «Tactical Urbanism» υλοποιούνται σε προσωρινή και χαμηλού κόστους προσέγγιση, λειτουργούν ως πιλοτικά προγράμματα που μακροπρόθεσμα θα μπορούσαν να μονιμοποιηθούν (Nieuwenhuijsen, 2021). Εφόσον, η εκ των υστέρων αξιολόγηση θα αποδείξει ότι μέσω τέτοιων δράσεων οι πόλεις μπορούν να ωφεληθούν πολύ, όχι μόνο για την προστασία των πολιτών από την πανδημία αλλά και για τη μετατροπή των πόλεων σε οικονομικούς, συμπαγείς και ανθεκτικούς αστικούς πυρήνες (Μπακογιάννης, Κυριακίδης and Πότσιου, 2021).

Τα ερωτήματα που προκύπτουν λοιπόν είναι τα εξής:

Τα προσωρινώς διευρυμένα πεζοδρόμια για κοινωνική απόσταση και οι pop-up ποδηλατοδρόμοι που ενθαρρύνουν τις φιλικές προς το περιβάλλον μετακινήσεις, ενδέχεται να γίνουν μόνιμα χαρακτηριστικά των κεντρικών δρόμων των πόλεων; (Manns, 2021)

⁵ Streateries (Street + Eateries), πλάνο που προέκυψε εν μέσω πανδημίας ως μέτρο ενίσχυσης των εστιατορίων – καφέ στα πλαίσια τήρησης κοινωνικών αποστάσεων, για επέκταση των υπαίθριων καθισμάτων τους, σε χώρους που προηγουμένως χρησιμοποιούνταν ως δρόμοι ή θέσεις στάθμευσης. Πηγή: <https://bloombergcities.medium.com>

Ακόμη, πώς μπορούμε να αξιοποιήσουμε την εκ νέου ανακάλυψη των δρόμων ως δημόσιο χώρο στη βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη μεταπανδημική περίοδο;

Η ποικιλία εστιασμένων παρεμβάσεων που επιχειρήθηκαν (*playstreets*, *streateries*, λιανική, αγορές, διαμαρτυρίες, τέχνη) φανερώνει τις δυνατότητες ανακατανομής χώρου αυτοκινήτου για την εξυπηρέτηση άλλων κοινοτικών αναγκών. Επομένως, ποια διδάγματα μπορούμε να αντλήσουμε από την ταχεία ανάπτυξη πιλοτικών δράσεων στους δημόσιους χώρους και από την ενεργό συμμετοχή σε αυτές; (Karlowitz, Larco and Howell, 2020)



ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΟΥ

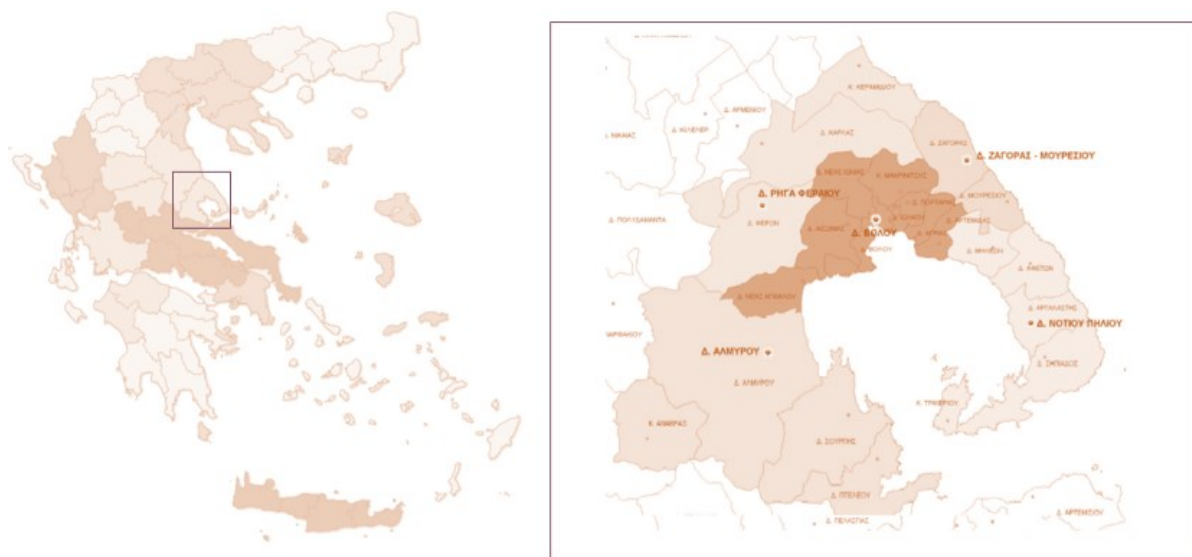
ΒΟΛΟΥ

7.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΒΟΛΟΥ

Ο Δήμος Βόλου ανήκει και αποτελεί έδρα της Περιφερειακής Ενότητας Μαγνησίας, υποδιαίρεση της Περιφέρειας Θεσσαλίας και είναι χωροθετημένος στο Νοτιοανατολικό τμήμα της. Έχει κεντροβαρή θέση στον Ελλαδικό χώρο, καθώς απέχει 330 χλμ. απ' την Αθήνα και 214 χλμ. απ' την Θεσσαλονίκη.

Συγκεκριμένα, έδρα του Δήμου είναι η ομώνυμη πόλη του Βόλου, η οποία συγκαταλέγεται στα μεγαλύτερα αστικά κέντρα της Ελλάδας. Ο Δήμος Βόλου, έχει έκταση 385,6 χλμ² και μόνιμο πληθυσμό 144.449 κατοίκους (2011), ενώ δομείται από 9 Δημοτικές ενότητες. (ΕΛΣΤΑΤ, 2011; Δήμος Βόλου, 2017)

Σε τοπικό επίπεδο το πολεοδομικό συγκρότημα Βόλου, που αποτελεί και το βασικό οικιστικό ιστό του δήμου, έχει αναπτυχθεί με μέτωπο στον Παγασητικό κόλπο, ενώ εκτείνεται σχεδόν ως τις παρυφές του όρους Πηλίου. Συγκεκριμένα, η Δημοτική Ενότητα Βόλου χωρίζεται σε 10 επιμέρους Πολεοδομικές Ενότητες με συνολικό πληθυσμό 86.046 (2011) κατοίκους και έκταση 27,7 χλμ². (ΕΛΣΤΑΤ, 2011; Δήμος Βόλου, 2017)

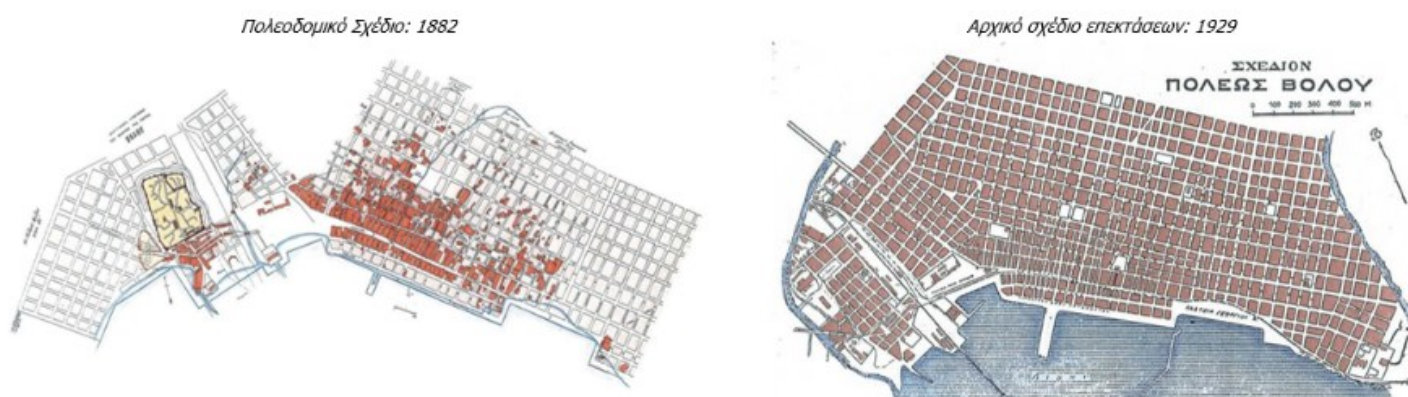


Εικόνα 7.1: Θέση του Δήμου Βόλου στον Ελλαδικό χώρο και στη Π.Ε. Μαγνησίας, Πηγή: (ANEBO A.E., 2012)

7.2 Ο ΔΗΜΟΣΙΟΣ ΧΩΡΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η διαμόρφωση του δημόσιου χώρου: ιστορική αναδρομή

Η ιστορική αναδρομή έχει ως αφετηρία το πρώτο πολεοδομικό σχέδιο της πόλη του Βόλου, που συντάσσεται το 1882, όπου και εισάγεται το ιπποδάμειο σύστημα, με την πόλη να διαμορφώνεται από τις δύο βασικές παράλληλες ως προς το παραλιακό μέτωπο οδούς, την Ερμού και τη Δημητριάδος. Έτσι σχηματίζονται, τρεις συστοιχίες οικοδομικών τετραγώνων (ΟΤ), με επίμηκες σχήμα, με στενούς κάθετους δρόμους (πλάτους 2,5-3μ.). (Χαστάογλου, 2007)

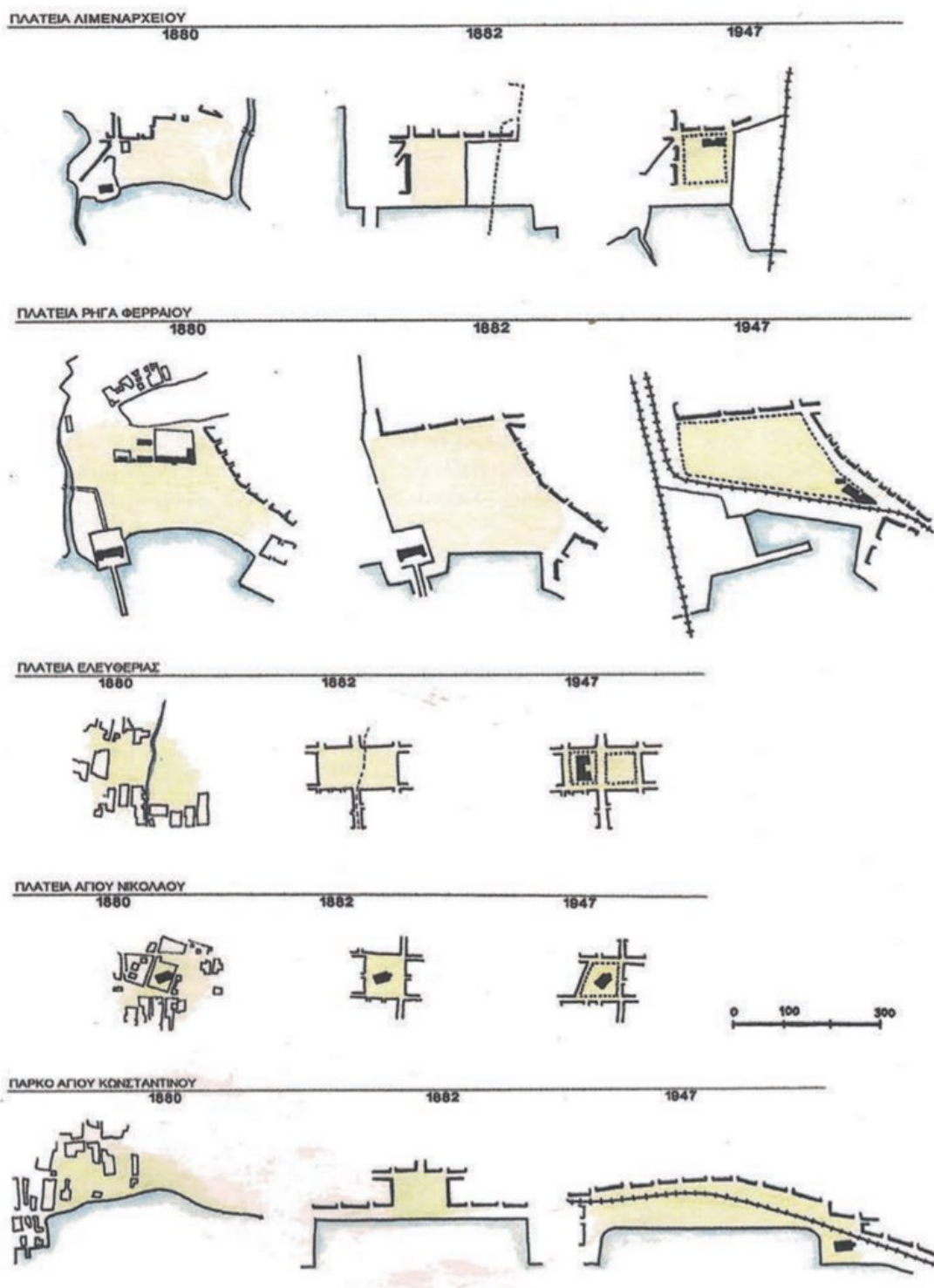


Εικόνα 7.2: Πολεοδομικό σχέδιο 1882 & Σχέδιο επεκτάσεων 1929, Πηγή: (Χαστάογλου, 2007)

Το ιπποδάμειο σύστημα με την επέκταση προς τις δύο κύριες κατευθύνσεις και την επανάληψη των στοιχείων της κατοικίας, του οικοδομικού τετραγώνου, και του οδικού άξονα, αντικατοπτρίζει τις αρχές της συμμετρίας και της ισονομίας, ενώ στοχεύει στη λειτουργικότητα και τη δημιουργία περιβάλλοντος ανθρώπινης κλίμακας. (Χαστάογλου, 2007)

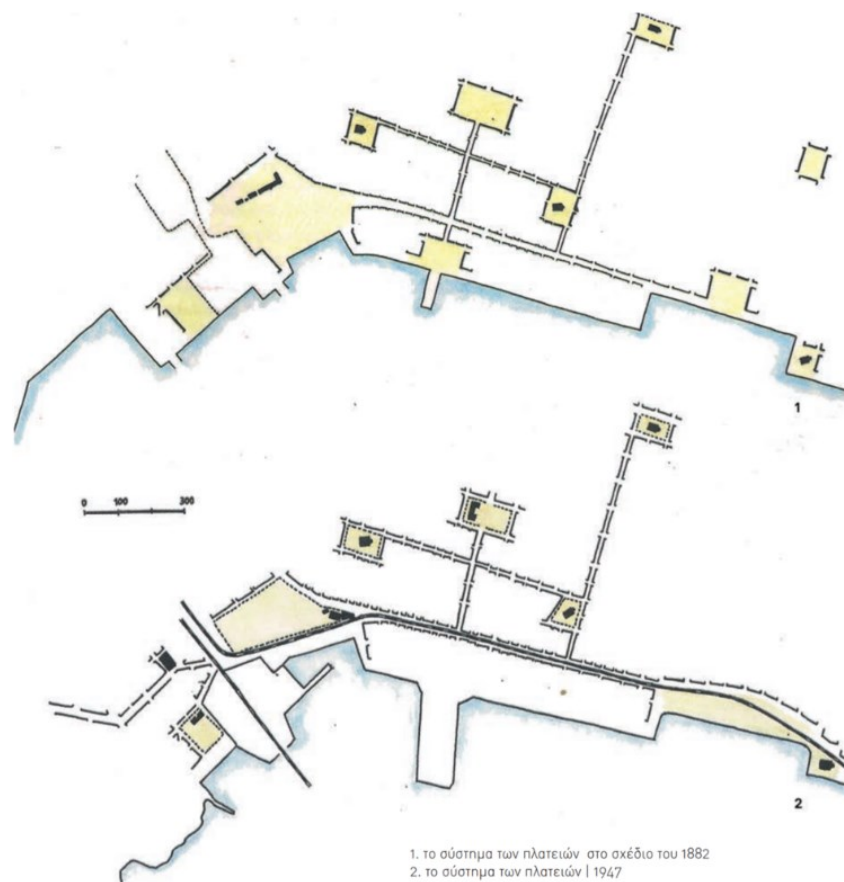
Ωστόσο, στην προκειμένη περίπτωση, η εκτέλεση επιφανειακών λύσεων είχε ως αποτέλεσμα, τη δημιουργία ενός ορθογώνιου καννάβου με ομοιόμορφα οικοδομικά τετράγωνα και ανεπαρκείς ανοιχτούς δημόσιους χώρους και κοινωφελείς λειτουργίες, δίχως τον συνυπολογισμό του εξωραϊσμού του αστικού χώρου, με ελλιπή αναφορά σε κανονισμούς δόμησης. Συνεπώς, η εφαρμογή του ιπποδάμειου πολεοδομικού συστήματος, δίχως μέριμνα για εξασφάλιση επαρκών δημόσιων χώρων, περιορίζει τις ευκαιρίες για κοινωνική συναναστροφή, συνάθροιση και περιπλάνηση. Η αναθεώρηση του πολεοδομικού σχεδίου το 1882, στόχευε στην βελτίωση της ρυμοτομίας, και διεύρυνση των δημόσιων χώρων, παρ' όλα αυτά περιορίστηκε στην επέκταση του ιστού των ΟΤ στην περίμετρο της υφιστάμενης πόλης, χωρίς να εξασφαλίζει τον απαραίτητο δημόσιο χώρο. Μικρός αριθμός πλατειών, αγορές και εκκλησίες, χωροθετούνται σε θέσεις που προκύπτουν απλά από την αφαίρεση ορισμένων ΟΤ, δεσμευμένων για το σκοπό αυτό. Περισσότερη έμφαση δίδεται στις προϋπάρχουσες εκκλησίες,

οι οποίες παραμένουν σε περίοπτες θέσεις, στο κέντρο μικρών πλατειών, αποτελώντας τα μόνα δημόσια κτήρια που αντιμετωπίζονται με μνημειακό τρόπο. (Χαστάογλου, 2007)



Εικόνα 7.3: Η εξέλιξη των πλατειών του Βόλου, 1882-1947, Πηγή: (Χαστάογλου, 2007)

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1920 και μετά, η προσπάθεια αποφυγής μεγάλων αποζημιώσεων για απαλλοτριώσεις λειτουργεί αρνητικά στην διάνοιξη νέων δημόσιων χώρων, και συντελείται αργά εξαιτίας της οικονομικής δυσπραγίας του Δήμου. (Χαστάογλου, 2007)



Εικόνα 7.4: Το σύστημα των πλατειών στο σχέδιο του 1882 και το 1947, Πηγή: (Χαστάογλου, 2007)

Υφιστάμενη κατάσταση

Σήμερα, η γενική εικόνα δεν έχει αλλάξει ιδιαίτερα, με τους κοινόχρηστους χώρους να παραμένουν, περιορισμένοι σε αριθμό, ενώ είναι άνισα κατανομημένοι στο χώρο. Οι δημόσιοι χώροι της πόλης του Βόλου, παρουσιάζουν όλα εκείνα τα ζητήματα, που όπως αναλύθηκαν στο κεφάλαιο 5, εμφανίζονται στην πλειοψηφία των ελληνικών πόλεων. Αυτά είναι, η επάρκεια, η εγγύτητα, η προσβασιμότητα, η ποιότητα, η στενότητα και η διαχείριση.



Εικόνα 7.5: Κοινωφελείς/Κοινόχρηστοι χώροι στην πόλη του Βόλου, Ιδία επεξεργασία

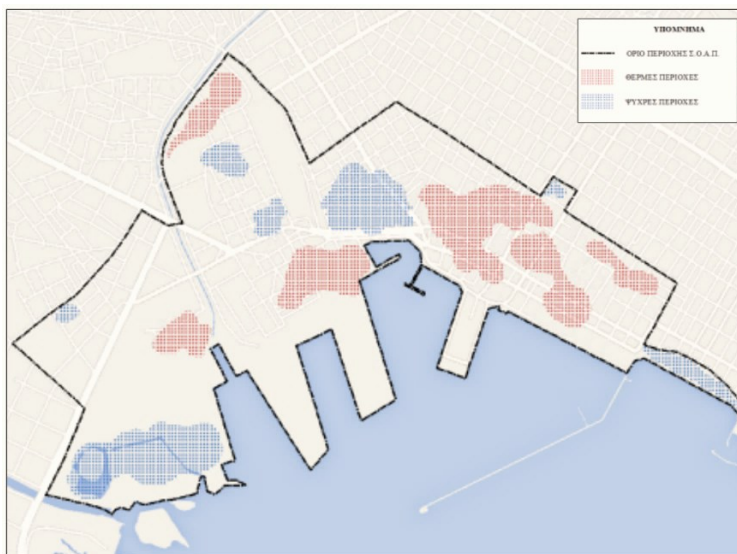
Πολεοδομικό Συγκρότημα Βόλου		Χώροι Πρασίνου	Αποδεκτή γη (στρ.)	Ανάγκες σε γη (στρ.)	Ισοζύγιο (στρ.)
Έκταση					
Έκταση	1261,8	Πλατείες (1 - 5 στρ.)	403,48	81,95	321,53
Ιδιωτικός Χώρος	54,1%	Πάρκα (5 - 15 στρ.)	208,86	245,85	-36,99
Δημόσιος Χώρος	45,9%	Πάρκο Πόλης (> 15 στρ.)	496,67	804,42	-307,75
Χώρος Κυκλοφορίας	31,4%				
Κοινόχρηστοι / Κοινωφελείς Χώροι	14,6%				

Πίνακας 7.1: Ποσοστό δημόσιου χώρου στο σύνολο της αστικής επιφάνειας Βόλου & Ισοζύγιο σε χώρους αστικού πρασίνου, Πηγή: ΓΠΣ Βόλου 2020, Ιδία Επεξεργασία

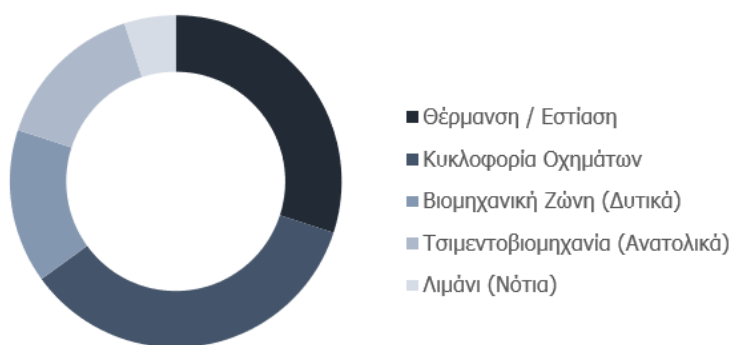
Το κέντρο της πόλης είναι η πιο πυκνά δομημένη περιοχή, συγκεντρώνοντας εμπόριο, διοίκηση, υπηρεσίες και δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου. Οι επικρατούσες συνθήκες που θέτουν τα μορφολογικά και πολεοδομικά στοιχεία, οι χρήσεις γης και τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων στην πόλη του Βόλου, την τοποθετούν στην κατηγορία μιας συμπαγούς πόλης, που χαρακτηρίζεται από την υπερβολική χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και την έλλειψη δημόσιου χώρου. (ANEBO A.E., 2012)

Αστική θερμική νησίδα & Ατμοσφαιρική ρύπανση

Η ανεπάρκεια ελεύθερων αδόμητων χώρων και πρασίνου, η υψηλή χρήση ιδιωτικών οχημάτων (έντονη κινητικότητα), ο υψηλός συντελεστής δόμησης, αλλά και η πυκνότητα δόμησης, στο σύνολο της αστικής περιοχής, οδηγεί συχνά στην δημιουργία του φαινομένου της αστικής θερμικής νησίδας, το οποίο συναντάται κυρίως σε κεντρικές και περίκεντρες περιοχές, με τους δημόσιους υπαίθριους χώρους και δη τους πράσινους (π.χ. Πλατεία Ελευθερίας, Πάρκο Αγ. Κωνσταντίνου, Πεδίον Άρεως), να συνιστούν τους «ψυχρότερους θύλακες». (Καψάλης, 2015)



Εικόνα 7.6: Το φαινόμενο της αστικής θερμικής νησίδας στην πόλη του Βόλου, Πηγή: (Καψάλης, 2015)

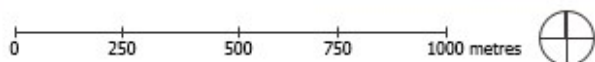
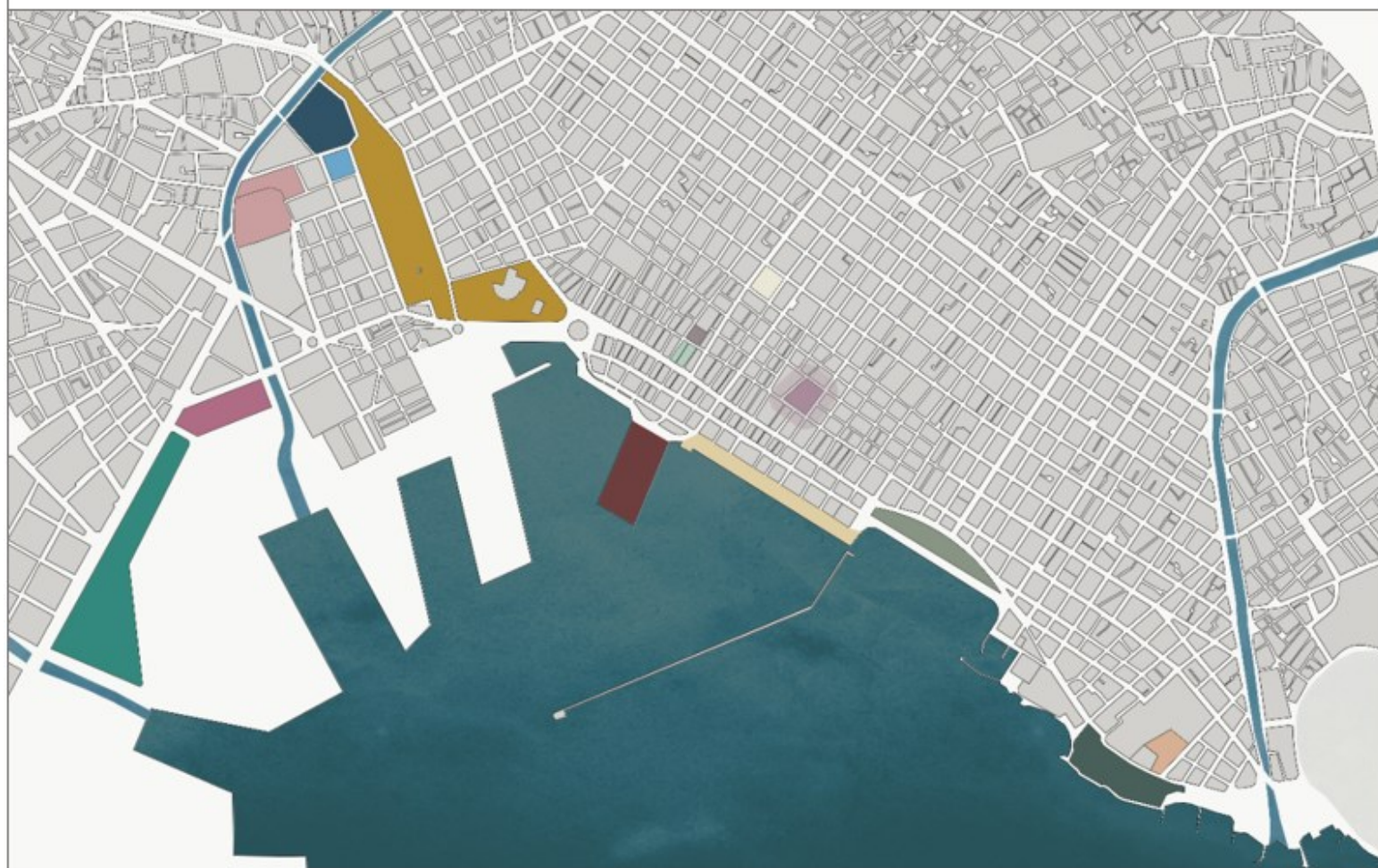


Διάγραμμα 7.1: Ποσοστό συμμετοχής στην ατμοσφαιρική ρύπανση, Βόλος (2019)
Πηγή: (Ερευνητική Ομάδα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας 'Green Your Air', 2019)

Η ευρύτερη περιοχή της πόλης του Βόλου αντιμετωπίζει σημαντικό πρόβλημα ατμοσφαιρικής ρύπανσης, το οποίο σταδιακά επιδεινώνεται με δυσμενείς συνέπειες στη δημόσια υγεία και το περιβάλλον. Ειδικότερα τα αιωρούμενα σωματίδια προκαλούνται κυρίως από καύσεις, με μεγαλύτερα ποσοστά συμμετοχής από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και τις βιομηχανίες περιμετρικά της πόλης.

Αξιολόγηση των βασικών δημόσιων χώρων

Χάρτης 7.1: Βασικοί δημόσιοι χώροι στην πόλη του Βόλου



Διπλωματική Εργασία: Επαναπροσδιορισμός του δημόσιου χώρου εν καιρώ πανδημίας



Κωνσταντία Μακρή
ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Βόλος, Φεβρουάριος 2022

Υπόμνημα

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> Καμπύς Πανεπιστημίου Θεσσαλίας Πάρκο «Πεδίον Άρεως» Πολυχώρος Τσαλαπάτα Εμπορικό Κέντρο «City Mall» Κέντρο ψυχαγωγίας «Λούλης» Πλατεία «Πανεπιστημίου» Κατάληψη «Ματσάγγου» | <ul style="list-style-type: none"> Αποβάθρα (επιβατική) στο παλιό λιμάνι Κεντρικό πεζοδρομημένο παραλιακό μέτωπο Πάρκο «Άγιος Κωνσταντίνος» Πάρκο «Άναυρος» Αρχαιολογικό Μουσείο και εξωτερικός χώρος Πλατεία «Ελευθερίας» Πλατεία «Αγίου Νικολάου» και δίκτυο πεζών Κεντρικός σταθμός τρένου & πάρκο «Ρήγας Φεραίος» |
|--|---|

Χάρτης 7.1: Βασικοί δημόσιοι χώροι στην πόλη του Βόλου, Ιδία επεξεργασία

Κατηγορίες του Δημόσιου Χώρου	Δημόσιοι Χώροι
Παραμελημένοι δημόσιοι χώροι	Το κτίριο του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού και το πάρκο δίπλα του Αίθουσα αναψυχής, κατάληψη «Ματσάγγου», στην παλιά καπναποθήκη του Ματσάγγου στο κέντρο της πόλης. Πάρκο «Πεδίον Άρεως» που γεπνιάζει με το νέο Λιμάνι της πόλης και την Πανεπιστημιούπολη
«Χαμένοι» δημόσιοι χώροι (κενοί και αχρησιμοποίητοι χώροι)	Η προβλήτα για επιβάτες στο παλιό λιμάνι στο κέντρο της πόλης – λειτουργεί σήμερα ως δημοτικός χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων Η «Πλατεία Πανεπιστημίου», ένας ασχεδιαστος δημόσιος ανοιχτός χώρος στο κέντρο της πόλης, με έλλειψη δραστηριοτήτων και χωρικής οργάνωσης Η «Πλατεία Ελευθερίας» – η μεγαλύτερη πλατεία στο κέντρο της πόλης
24ωροι ζωντανοί δημόσιοι χώροι	Ο κεντρικός παραλιακός πεζόδρομος – Οδός «Αργοναυτών» με καφέ, μπαρ, εστιατόρια Το δίκτυο των πεζόδρομων στην περιοχή «Αγ. Νικόλαος» με καφέ, μπαρ, εστιατόρια
Παρωχημένοι (μη σύγχρονοι, παρηκμασμένοι)	Πάρκο «Ρήγας Φεραίος» που περιβάλλει το Δημαρχείο Ο κεντρικός σιδηροδρομικός σταθμός και το πάρκο δίπλα του
Διαχωρισμένοι – αποκλεισμένοι από το κοινό	Το κτίριο του Αρχαιολογικού Μουσείου και το πάρκο που το περιβάλλει Πάρκο «Αναύρος»
Χώροι δημόσιας διεκδίκησης	Κεντρικός παραλιακός πεζόδρομος Πεζοδρομημένο δίκτυο Αγίου Νικολάου Αλευρόμυλοι «Λούλη» Πολυχώρος Τσαλαπάτα
Αποκλειστικοί χώροι	Η Πανεπιστημιούπολη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας (ανοιχτό χώροι, καφέ μπαρ, κύρια είσοδος κτιρίων)
Δημόσιοι χώροι κατανάλωσης	Το εμπορικό κέντρο «Old City» Το κέντρο αναψυχής με σινεμά, στους παλιούς αλευρόμυλους του Λούλη στον ιστορικό πυρήνα της πόλης
Αναπλασμένοι δημόσιοι χώροι	Το κέντρο αναψυχής «Old City» The Mall στους παλιούς αλευρόμυλους «Λούλη» Βιομηχανικό Μουσείο «Τσαλαπάτα» στον ιστορικό πυρήνα της πόλης
«Κλειστοί» δημόσιοι χώροι (είσοδος περιορισμοί, εισπήρια, κανονισμοί, κλπ.)	Το Αρχαιολογικό Μουσείο Η Πανεπιστημιούπολη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο Πεδίον Άρεως Αίθουσα αναψυχής «Ματσάγγου» Το εμπορικό κέντρο στους «παλαιούς αλευρόμυλους του Λούλη» Το κέντρο αναψυχής «Old City»
«Ανοιχτοί» δημόσιοι χώροι (είσοδος χωρίς περιορισμούς)	Η «Πλατεία Πανεπιστημίου» Η «Πλατεία Ελευθερίας» Πάρκο «Αναύρος» Πάρκο «Άγιος Κωνσταντίνος» Η προβλήτα επιβατών στο παλιό λιμάνι στο κέντρο της πόλης Πάρκο «Ρήγας Φεραίος» Πάρκο «Πεδίον Άρεως»
«Ημι-ανοιχτοί» δημόσιοι χώροι (έμμεσα υποχρεωμένος να είσαι πελάτης των καφέ, μπαρ, εστιατορίων)	Η Πανεπιστημιούπολη του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας στο Πεδίον Άρεως Το δίκτυο των πεζόδρομων στην περιοχή «Άγιος Νικόλαος» Το κέντρο αναψυχής «Old City» The Mall στους παλαιούς αλευρόμυλους του «Λούλη» Βιομηχανικό Μουσείο Τσαλαπάτα στον ιστορικό πυρήνα της πόλης

Πίνακας 7.2: Κατηγοριοποίηση των βασικών δημόσιων χώρων της πόλης του Βόλου, Πηγή: (Gospodini and Zachos, 2015), Ιδία επεξεργασία

Χάρτης 7.2: Αξιολόγηση βασικών δημόσιων χώρων της πόλης του Βόλου



0 250 500 750 1000 metres

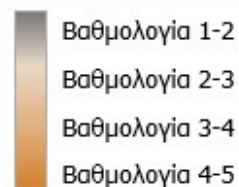


Διπλωματική Εργασία: Επαναπροσδιορισμός
του δημόσιου χώρου εν καιρώ πανδημίας



Κωνσταντία Μακρή
ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Βόλος, Φεβρουάριος 2022

Υπόμνημα



Χάρτης 7.2: Αξιολόγηση βασικών δημόσιων χώρων της πόλης του Βόλου, βάσει ερωτηματολογίου από (Gosrodini and Zachos, 2015), Ιδία επεξεργασία

Στην πόλη του Βόλου, οι πετυχημένοι δημόσιοι χώροι που προσκαλούν τον επισκέπτη, περιπατητή, είναι συγκεκριμένοι. Δεν είναι λίγες οι φορές, όπου η κίνηση του πεζού, στο δημόσιο χώρο της πόλης, παρεμποδίζεται από παράνομα σταθμευμένα οχήματα, εμπορεύματα ή και τραπεζοκαθίσματα. Στα πλαίσια επικοινωνίας και αλληλεπίδρασης με άλλους κατοίκους, ο πεζός συχνά ωθείται σε «τρίτους» χώρους εμπορίου και αναψυχής, λόγω ιδιωτικοποίησης και ελλιπούς διαμόρφωσης των χώρων αυτών (π.χ. έλλειψη αστικού εξοπλισμού, συντήρησης).

Στο Βόλο η δημόσια ζωή ως επί το πλείστον, συγκεντρώνεται στο επίμηκες παραλιακό μέτωπο, από το επιβατηγό λιμάνι έως τα «πεζούλια» του πάρκου Αγ. Κωνσταντίνου, και στο πεζοδρομημένο κέντρο περιμετρικά της πλατείας Αγίου Νικολάου, με υψηλότερη δραστηριότητα, επί των οδών Ερμού και Τ. Οικονομάκη.

Τα βασικά χαρακτηριστικά αυτών, που τους κάνουν πιο ελκυστικούς, είναι η απουσία του αυτοκινήτου (πεζοδρόμηση), ο αστικός εξοπλισμός, η δυνατότητα στάσης και επικοινωνίας, η άμεση επαφή με το φυσικό τοπίο και ιδιαίτερα, τη θάλασσα (θέα) και η συνέργεια με χώρους κατανάλωσης (εμπόριο, αναψυχή).

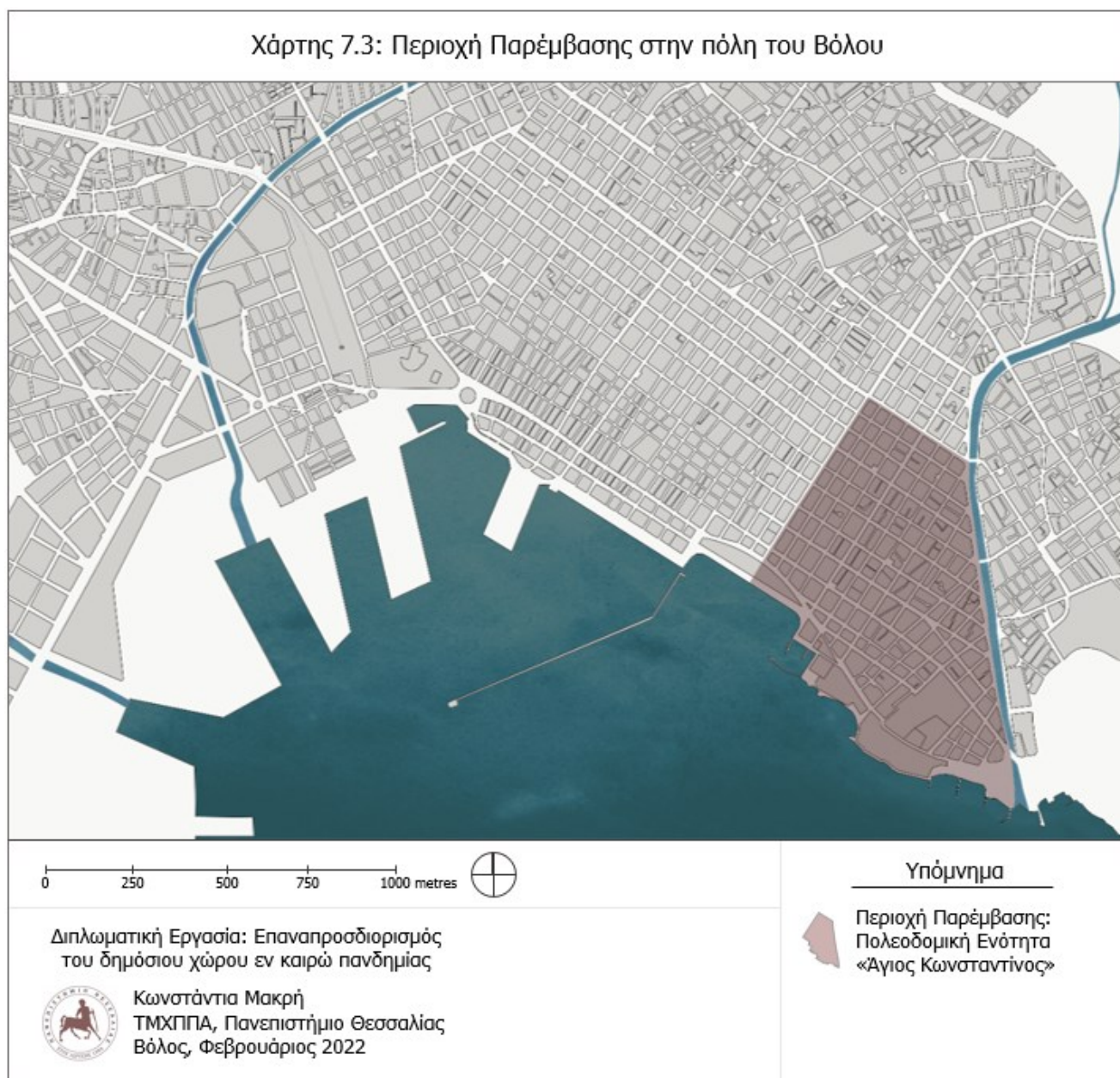
Το ζήτημα αυτό έγινε πλήρως αντιληπτό εν μέσω πανδημίας, και συγκεκριμένα στις περιόδους lockdown με την διακοπή των λειτουργιών κατανάλωσης, όπου, το παραλιακό μέτωπο έδρασε ως ο μοναδικός χώρος εκτόνωσης των κατοίκων της πόλης, λόγω της ανάγκης για άμεση επαφή με τη φύση, με αντίστοιχη αποφυγή του πυκνοδομημένου κέντρου.

Συνοψίζοντας, τα υφιστάμενα ζητήματα που συνδέονται με τον δημόσιο χώρο και εντοπίζονται στην αστική περιοχή του Βόλου, είναι:

- Επάρκεια: Έλλειψη σε υπαίθριους κοινόχρηστους χώρους (π.χ. πάρκα γειτονιάς).
- Εγγύτητα & Προσβασιμότητα: Άνισα κατανομημένοι ελεύθεροι αστικοί χώροι στις πολεοδομικές ενότητες.
- Ποιότητα & Διαχείριση: Κακή κατάσταση και ελλιπής συντήρηση πεζοδρομίων, και γενικότερα κοινόχρηστων χώρων.
- Στενότητα: Δυσκολία στην κίνηση λόγω υφιστάμενων υποδομών (στενά πεζοδρόμια).
- Η καταπάτηση των πεζοδρομίων και των πεζοδρόμων από τραπεζοκαθίσματα, σταθμευμένα οχήματα, και εμπορεύματα, που διακόπτουν την ελεύθερη κίνηση του πεζού.
- Η σημειακή πεζοδρόμηση τμήματος της εμπορικής περιοχής, και απουσία σύνδεσης με την γύρω περιοχή (ασυνέχεια, έλλειψη προσβασιμότητας).
- Αυξημένη κυκλοφορία ΙΧ αυτοκινήτων με ανάλογες επιπτώσεις (στάθμευση, συμφόρηση, ρύπανση, κλπ.).
- Φαινόμενο αστικής θερμικής νησίδας.
- Κακή ποιότητα αέρα, εμφάνιση υψηλών ρύπων.

Καθίσταται σαφές, πως η επικράτηση του ιδιωτικού οφέλους έναντι του συλλογικού, σε συνδυασμό με ελλιπή σχεδιασμό και μέριμνα, έπληξαν το κοινωνικό σύνολο ως προς την δημόσια ζωή. Η πανδημία αντιμετωπίζεται ως ευκαιρία, καθώς αφενός, επανάφερε προϋπάρχοντα προβλήματα στο προσκήνιο, και αφετέρου δημιουργεί εκ νέου την ανάγκη για αναζήτηση λύσεων και λήψη αποφάσεων που θα αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων.

7.3 ΠΕΡΙΟΧΗ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ



Χάρτης 7.3: Η περιοχή παρέμβασης, στη πόλη του Βόλου, Ιδία επεξεργασία

Η πρόταση της παρούσας εργασίας βασίζεται στην ανάλυση που προηγήθηκε, σχετικά με τα ζητήματα που έφερε στο προσκήνιο, η πανδημία COVID-19. Η προτεινόμενη παρέμβαση, στοχεύει να παρέχει λύσεις σε αυτά τα προβλήματα και τις προκλήσεις, με τη χρήση εφαρμοσμένων πρακτικών που αναδύθηκαν εν μέσω πανδημίας. Καθώς, η πανδημία έθεσε στο επίκεντρο τον δημόσιο χώρο και το επίπεδο της γειτονιάς, ως περιοχή παρέμβασης ορίζεται το επίπεδο της πολεοδομικής ενότητας, το οποίο κρίνεται ιδανικό για την εφαρμογή παρεμβάσεων στο δημόσιο χώρο.

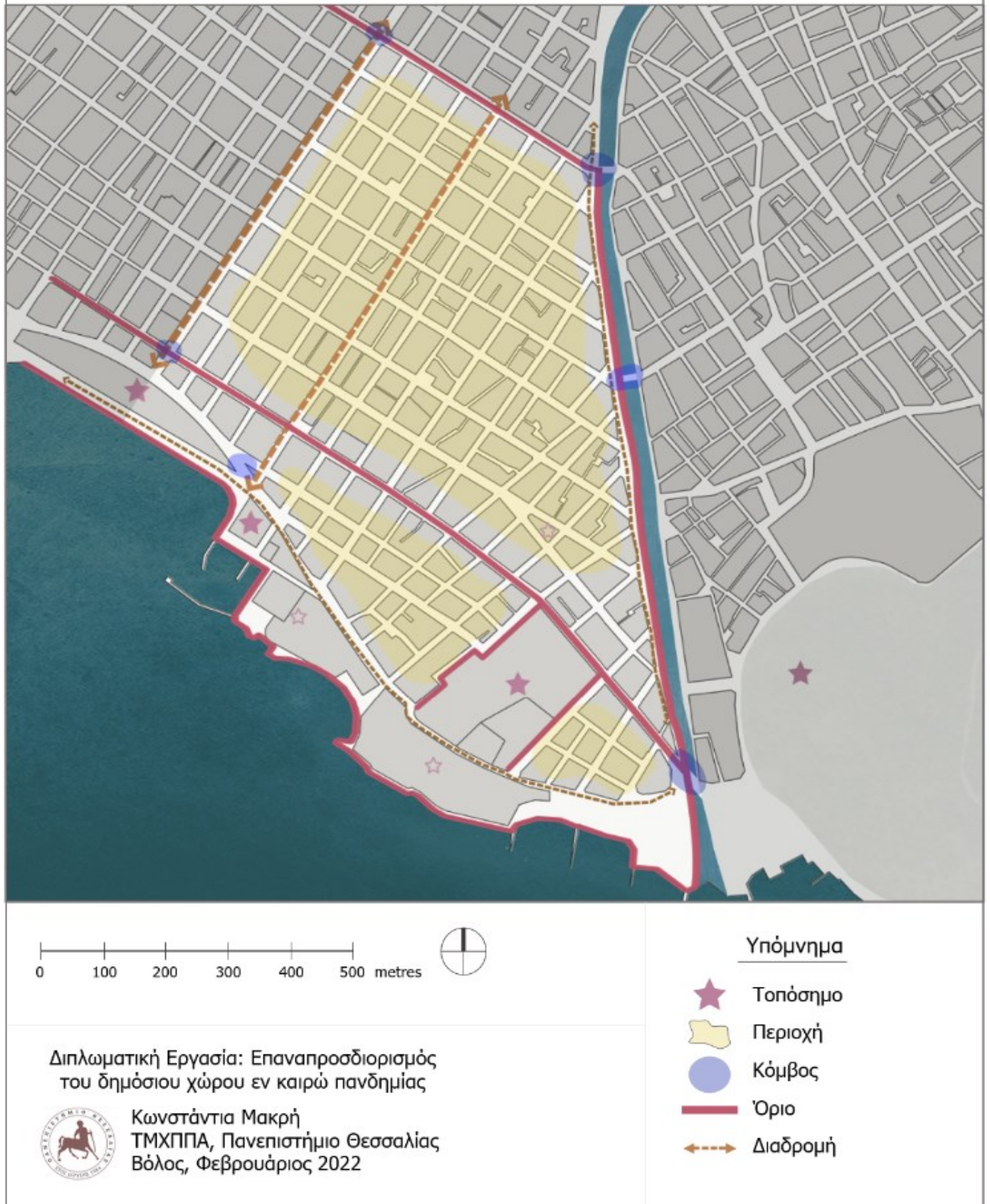
- Περιοχή Μελέτης: Πολεοδομική Ενότητα 5 – Άγιος Κωνσταντίνος
- Μόνιμος Πληθυσμός: 9.450 κάτοικοι
- Έκταση Οικιστικού Υποδοχέα: 81,4 εκτάρια ή 0,814 τ. χλμ.
- Τοποθεσία: Ανατολικά του κέντρου, παράκτια του κόλπου και παρόχθια του χείμαρρου Αναύρου
- Γειτονιές: Άναυρος, Άγιος Κωνσταντίνος
- Οριοθέτηση περιοχής παρέμβασης: Κασσαβέτη, Αναλήψεως, Φιλιππίδη (Χείμαρρος Αναύρου), Ακτογραμμή (Γριπάρη – Πλαστήρα – Αγίου Κωνσταντίνου), Κασσαβέτη



Εικόνα 7.7: Σημεία - οδοί αναφοράς (αριστερά) & ιεράρχηση οδικού δικτύου (δεξιά) στην περιοχή παρέμβασης, Ιδία επεξεργασία

Συγκεκριμένα, η περιοχή μελέτης σχεδόν ταυτίζεται με την Πολεοδομική Ενότητα V «Άγιος Κωνσταντίνος», ενώ επιλέγεται καθώς αποτελεί «τυπική» ενότητα στην πόλη του Βόλου και χαρακτηρίζεται από τις περισσότερες αδυναμίες που παρουσιάζονται και στο σύνολο της πόλης. Μέσω της πρότασης επιχειρείται η δημιουργία μιας ενδεικτικής «εργαλειοθήκης – toolkit», που θα μπορούσε να αποτελέσει πρότυπο και να εφαρμοστεί αναλόγως σε κάθε ενότητα.

Χάρτης 7.4: Αντιληπτικός Χάρτης Περιοχής Παρέμβασης



Χάρτης 7.4: Αντιληπτικός χάρτης, της περιοχής παρέμβασης, Ιδία επεξεργασία

Τοπόσημα	
<u>Σε επίπεδο πόλης</u>	<u>Σε επίπεδο γειτονιάς</u>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Πάρκο Αγίου Κωνσταντίνου, «πεζούλια» ▪ Ναός Αγίου Κωνσταντίνου ▪ Νοσοκομείο «Αχιλλοπούλειο» ▪ Λόφος «Γορίτσας» 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Πάρκο Αναύρου ▪ Πάρκο Μεφσούτ ▪ Ξενοδοχείο «Ξενία»
Διαδρομές	
<u>Αυτοκινήτου</u>	<u>Περιπατητική</u>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Οδός Αναλήψεως (συμπίπτει με όριο) ▪ Οδός Πολυμέρη (συμπίπτει με όριο) ▪ Οδός Κασσαβέτη ▪ Οδός Περραιβού 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Διαδρομή από το Πάρκο Αγίου Κωνσταντίνου («πεζούλια») έως το Πάρκο Αναύρου ▪ Διαδρομή παρόχθια, κατά μήκος του χειμάρρου Αναύρου
Όρια	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Φυσική ακτογραμμή θάλασσας ▪ Χειμάρρος Άναυρος ▪ Οδός Πολυμέρη (οδός με υψηλή κυκλοφορία στην οποία αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες και διακόπτουν την κίνηση του περιπατητή, ενώ δεν παρέχονται επαρκείς διαβάσεις και φωτεινοί σηματοδότες) ▪ Οδός Αναλήψεως (οδός με υψηλή κυκλοφορία στην οποία αναπτύσσονται υψηλές ταχύτητες και διακόπτουν την κίνηση του περιπατητή, ενώ δεν παρέχονται επαρκείς διαβάσεις και φωτεινοί σηματοδότες) ▪ Όρια Νοσοκομείου (λόγω μεγάλου όγκου διαχωρίζει στα δύο την περιοχή νότια της οδού Πολυμέρη) 	
Κόμβοι - Στρατηγικά σημεία	
<u>Κυκλοφορίας</u>	<u>Σημεία συνάντησης</u>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Διασταύρωση αυτοκινήτων (Κασσαβέτη – Αναλήψεως) ▪ Διασταύρωση αυτοκινήτων (Κασσαβέτη – Πολυμέρη) ▪ Διασταύρωση αυτοκινήτων (Αναλήψεως – Φιλιππίδη) ▪ Διασταύρωση αυτοκινήτων (Πολυμέρη – Φιλιππίδη) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Γέφυρες χειμάρρου «Αναύρου», σημεία σύνδεσης των γειτονικών περιοχών (περιοχή παρέμβασης – Νέα Δημητριάδα) ▪ Σταυροδρόμι δρόμων, πάρκου – πλατείας Αγίου Κωνσταντίνου με τις περιοχές κατοικίας, σημείο συγκέντρωσης κατοίκων.

Πίνακας 7.3: Περιγραφή στοιχείων, αντιληπτικού χάρτη της περιοχής παρέμβασης, Ιδία επεξεργασία

Η περιοχή μελέτης, οριοθετείται φυσικά απ' το ρέμα του Αναύρου και την θάλασσα, με θέα τον Παγασητικό κόλπο. Διαχωρίζεται σε τρεις υποπεριοχές (districts), καθώς, διαπερνάται από την Πολυμέρη (όριο), βασική οδό κυκλοφορίας και διαμπερών ροών των αυτοκινήτων, από την Αγριά προς το Κέντρο του Βόλου (και αντίστροφα). Τόσο η κίνηση των αυτοκινήτων, όσο και η έλλειψη επαρκών σημείων με φωτεινό σηματοδότη, και διαβάσεις, την κάνει να εκλαμβάνεται ως όριο, απ' τον περιπατητή. Ακόμη, το νοσοκομείο, λόγω του όγκου του κελύφους που καταλαμβάνει, διαχωρίζει την περιοχή κάτω από την Πολυμέρη σε δύο τμήματα, καθώς οι μόνοι τρόποι διέλευσης είναι, είτε από την Πολυμέρη, είτε παραθαλάσσια.

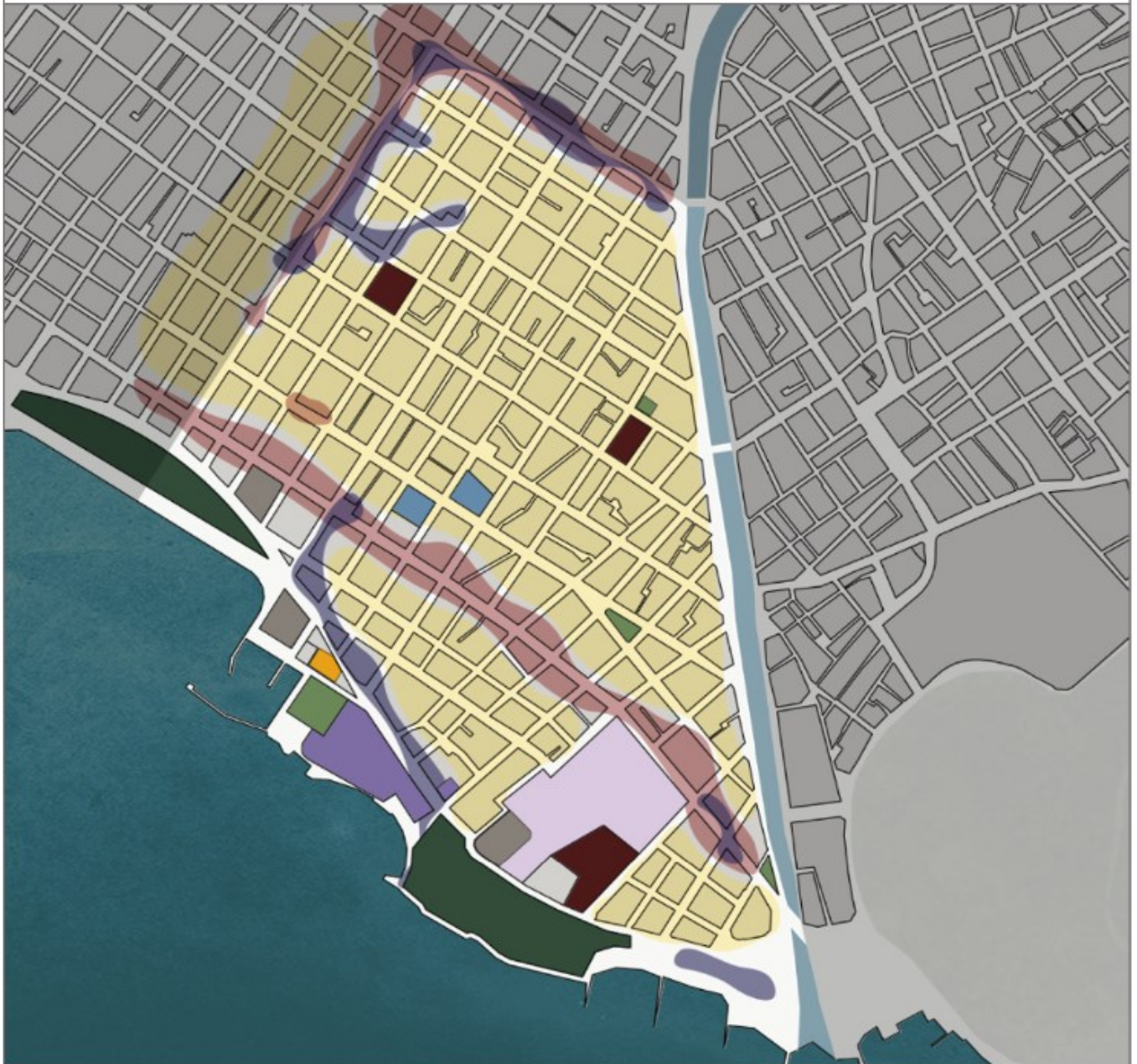
Η περιοχή μελέτης, περιλαμβάνει αρκετά τοπίοσημα σε επίπεδο πόλης, ενώ σε κάθε σημείο υπάρχει άμεση οπτική θέα προς τον λόφο της Γορίτσας. Ως κόμβοι σίγουρα νοούνται, οι γέφυρες ένωσης και είσοδοι στην περιοχής μελέτης από την Νέα Δημητριάδα και την Αγριά. Από άποψη χώρου συγκέντρωσης πεζών, ως κόμβος εκλαμβάνεται το σημείο συγκέντρωσης στο πάρκο Αγίου Κωνσταντίνου.



Χάρτης 7.5: Δομημένο – Αδόμητο περιβάλλον, της περιοχής παρέμβασης, Ιδία επεξεργασία

Στην πολεοδομική ενότητα 5, ο ιδιωτικός χώρος καταλαμβάνει το 57,2%, ενώ ο δημόσιος το 42,8%, εκ των οποίων μόνο το 8,2% αφορά κοινόχρηστους και κοινωφελείς χώρους, ενώ το υπόλοιπο 34,6% αφορά χώρο κυκλοφορίας. (ΓΠΣ ΒΟΛΟΥ, 2020)

Χάρτης 7.6: Χρήσεις γης Περιοχής Παρέμβασης



Υπόμνημα

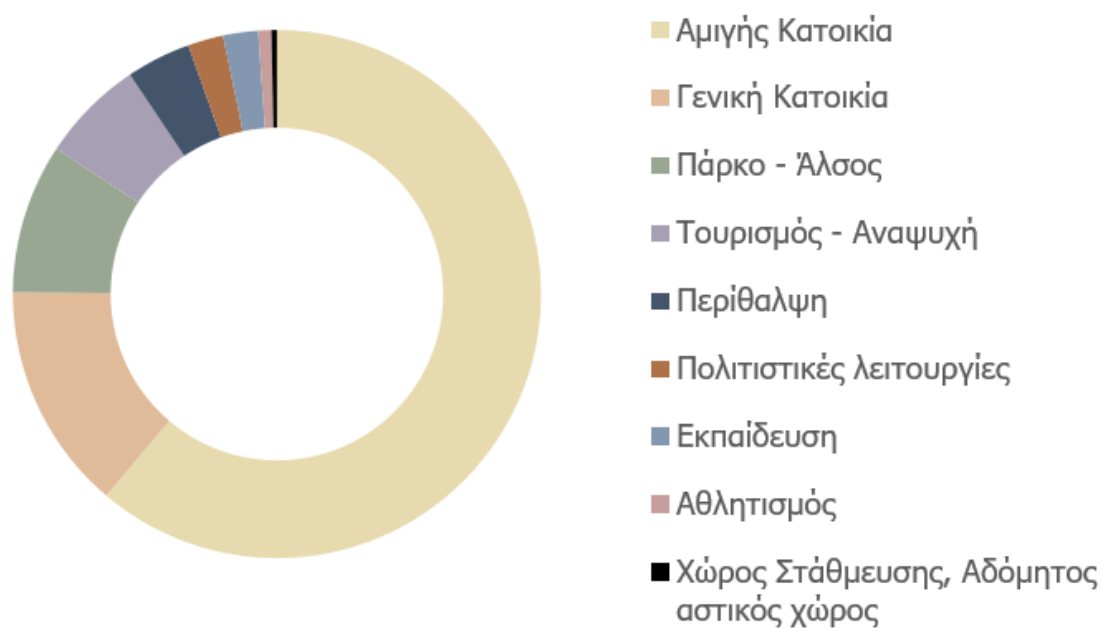
- Μουσείο
- Εκκλησία
- Εκπαίδευση
- Νοσοκομείο
- Πάρκο Πόλης
- Πάρκο Γειτονιάς
- Παιδική Χαρά
- Τουρισμός
- Ζώνη συγκέντρωσης Εστίασης
- Ζώνη συγκέντρωσης Εμπορίου
- Ζώνη συγκέντρωσης Κατοικίας

Διπλωματική Εργασία: Επαναπροσδιορισμός του δημόσιου χώρου εν καιρώ πανδημίας



Κωνσταντία Μακρή
ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Βόλος, Φεβρουάριος 2022

Χάρτης 7.6: Χρήσεις γης, περιοχή παρέμβασης, Ιδία επεξεργασία



Διάγραμμα 7.2: Ποσοστό – έκταση των χρήσεων γης στην περιοχή παρέμβασης, Πηγή: (ΓΠΣ ΒΟΛΟΥ, 2020), Ιδία επεξεργασία

Η ιδανική αναλογία κατοικίας προς συμπληρωματικές χρήσεις γης, για να θεωρηθεί μια γειτονιά ισορροπημένη, θα πρέπει να κυμαίνεται από 50%/50% έως 40%/60% (ITDP, 2018). Η περίπτωση της περιοχής παρέμβασης αποκλίνει από την αναλογία αυτή, καθώς η αμιγής κατοικία ανέρχεται στο 61%, ενώ η γενική κατοικία στο 14% (ΓΠΣ ΒΟΛΟΥ, 2020). Στις οδούς Πολυμέρη, Κασσαβέτη, Αναλήψεως, εντοπίζεται το μεγαλύτερο ποσοστό της εμπορικής δραστηριότητας (ζώνες συγκέντρωσης εμπορίου & εστίασης), με τις υποπεριοχές (districts), όπως ορίστηκαν στον αντιληπτικό χάρτη να μην χαρακτηρίζονται από μίξη χρήσεων γης.

Χάρτης 7.7: Αστικό πράσινο και δυνητικοί χώροι πρασίνου στην Περιοχή Παρέμβασης



0 100 200 300 400 500 metres



Διπλωματική Εργασία: Επαναπροσδιορισμός
του δημόσιου χώρου εν καιρώ πανδημίας



Κωνσταντία Μακρή
ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Βόλος, Φεβρουάριος 2022

Υπόμνημα

- Αδόμητος αστικός χώρος
- Πάρκο Πόλης
- Πάρκο Γειτονιάς
- Παιδική Χαρά
- Υπαιθριος χώρος Μουσείου
- Προαύλιος χώρος σχολείων
- Χείμαρρος Άναυρος
- Υφιστάμενος Ποδηλατόδρομος

Χάρτης 7.7: Αστικό πράσινο, και κενοί χώροι στην περιοχή παρέμβασης, Ίδια επεξεργασία

Στην περιοχή μελέτης, συναντώνται δυο πάρκα πόλης, και μια παιδική χαρά τα οποία βρίσκονται σε μια γενικά καλή κατάσταση από άποψη συντήρησης και ποιότητας. Αντίθετα, τα πάρκα σε επίπεδο γειτονιάς (4), βρίσκονται σε μέτρια προς κακή κατάσταση ενώ αυτό που εντοπίζεται πλησίον του χειμάρρου, είναι πλήρως ερημωμένο και καταπατάται μόνιμα από σταθμευμένα οχήματα.

Η φυσική πράσινη διαδρομή παράλληλα στο ρέμα, παραμένει ανεκμετάλλευτη, ενώ δεν υπάρχει πεζοδρόμιο με αποτέλεσμα ο πεζός να αποφεύγει την περιοχή, καθώς είναι εκτεθειμένος στον ίδιο δρόμο με το αυτοκίνητο. Επίσης αν και σηματοδοτείται ως ποδηλατόδρομος (οδός Φιλιππίδη), η ταυτόχρονη κίνηση του αυτοκινήτου, που αναπτύσσει ταχύτητα, και ο μη διαχωρισμός με χρωματισμό ή ειδική υποδομή, καθιστά μη άνετη και ασφαλή τη χρήση του. Επιπλέον, στην περιοχή συναντώνται σε αρκετά σημεία, διάσπαρτοι ιδιωτικοί, αλλά και δημόσιοι αδόμητοι χώροι, οι οποίοι ενδείκνυται για μελλοντική αξιοποίηση ως πάρκα τσέπης. Τέλος, ως εν δυνάμει πράσινοι χώροι, μπορούν να χαρακτηριστούν τα προαύλια των δύο Δημοτικών σχολείων, καθώς και ο προαύλιος χώρος του Αρχαιολογικού Μουσείου που γειτνιάζει με το πάρκο Αναύρου.

Το πρόβλημα όσον αφορά την επάρκεια αστικού πρασίνου, πέραν της ποιότητας και κατάστασής τους, είναι αρχικά ότι δεν υπάρχει ισοκατανομή (εγγύτητα) μεταξύ των κατοικιών της γειτονιάς, αλλά και προσβασιμότητα, λόγω έλλειψης δικτύων ποδηλάτου και πεζών, ενώ η καταπάτηση πεζοδρομίων από σταθμευμένα οχήματα είναι συνεχές φαινόμενο.

Χώροι Πρασίνου	Αποδεκτή γη (στρ.)	Ανάγκες σε γη (στρ.)	Ισοζύγιο (στρ.)
Παιδικές Χαρές (0,1 - 1 στρ.)	1,43	2,68	-1,25
Πλατείες (1 - 5 στρ.)	2,25	5,37	-3,12
Πάρκα (5 -15 στρ.)	0	16,1	-16,1
Πάρκο Πόλης (> 15 στρ.)	78,83	59,03	19,8

Πίνακας 7.4: Ισοζύγιο χώρων πρασίνου στην Π.Ε. V, Πηγή: (ΓΠΣ ΒΟΛΟΥ, 2020), ίδια επεξεργασία

Για την περιοχή παρέμβασης (Π.Ε. V), το ισοζύγιο σε πάρκο γειτονιάς, παιδική χαρά και πλατεία είναι αρνητικό. Αν και το ισοζύγιο σε πάρκα πόλης είναι θετικό, και υπερκαλύπτει τις ανάγκες σε γη, δεν αντισταθμίζει την έλλειψη των παραπάνω, εξαιτίας, της άνισης χωροκατανομής τους (συγκέντρωση κατά μήκος του παραλιακού μετώπου). Ως εκ τούτου, οι βασικές ανάγκες – ελλείψεις, εντοπίζονται στο βόρειο τμήμα της περιοχής παρέμβασης.

Εν ολίγοις, οι μόνοι ποιοτικοί χώροι με αντίστοιχη επισκεψιμότητα, είναι το πάρκο Αναύρου και Αγίου Κωνσταντίνου, που όπως τονίζεται δεν υπάρχει απρόσκοπτη σύνδεση, με αποτέλεσμα να μην είναι άμεσα προσβάσιμα με ασφάλεια (π.χ. για παιδιά), για μετακίνηση πεζή ή με ποδήλατο, παρά μόνο για τους κατοίκους νότια της οδού Πολυμέρη.

7.4 ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΕΙΣ

Η παρούσα πρόταση αφορά το σχεδιασμό της αυριανής, μετα-πανδημικής πόλης, λαμβάνοντας υπόψιν, τα κρίσιμα ζητήματα που προέκυψαν από την παραπάνω βιβλιογραφική διερεύνηση. Πιο συγκεκριμένα, αυτά διακρίνονται:

1. στα υφιστάμενα προβλήματα του δημόσιου χώρου της ελληνικής πόλης,

Τα παραπάνω προβλήματα ή αστοχίες του σχεδιασμού εν μέρει έχουν προκαλέσει την απομάκρυνση του κάτοικου από τον δημόσιο χώρο. Η προσωρινή επανεκτίμηση των δημόσιων χώρων εν μέσω πανδημίας αποτελεί ευκαιρία για μόνιμο επαναπροσδιορισμό τους στο αστικό πλαίσιο, με τις κατάλληλες παρεμβάσεις.

2. στις νέες συνθήκες στο αστικό περιβάλλον που επέβαλε η υγειονομική κρίση,

Αναφέρονται οι αλλαγές και επιπτώσεις σε κοινωνικό, οικονομικό, περιβαλλοντικό και χωρικό επίπεδο, οι οποίες, είτε παραμένουν μέχρι σήμερα έως ένα βαθμό και χρήζουν προσαρμογής των πόλεων σε αυτές, είτε ήταν εφήμερες, ωστόσο ανέδειξαν σημαντικά μαθήματα που μπορούν να αξιοποιηθούν οι πόλεις.

3. στις νέες προκλήσεις που καλούνται να αντιμετωπίσουν οι πόλεις.

Τα διδάγματα που αντλούνται από την υπό εξέλιξη υγειονομική κρίση, σχετικά με το πόσο καλά προετοιμασμένες ή όχι ήταν οι πόλεις, αλλά και οι πρακτικές που εφαρμόστηκαν ως λύσεις προσαρμοστικότητας, θέτουν στο επίκεντρο, την έννοια της ανθεκτικότητας και της ευελιξίας του πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού, για την αντιμετώπιση επικείμενων προκλήσεων, όπως, η κλιματική αλλαγή.

Με βάση τα παραπάνω κρίσιμα ζητήματα και μια ανθρωποκεντρική προσέγγιση σχεδιασμού, οι άξονες που προκύπτουν είναι, η βιωσιμότητα, η υγεία, η ισότητα, η ανθεκτικότητα και η προσαρμοστικότητα.

Στον παρακάτω πίνακα, γίνεται παράθεση των κρίσιμων ζητημάτων, όπως αναλύθηκαν στα παραπάνω κεφάλαια και των στρατηγικών σχεδιασμού που επιλέγονται για την αντιμετώπιση τους, με άμεση εφαρμογή στο δημόσιο χώρο.

Υφιστάμενα προβλήματα δημόσιου χώρου	Μέτρα αντιμετώπισης
Ανεπάρκεια	Επαύξηση δημόσιων χώρων μέσω αξιοποίησης δυνητικών - ανενεργών χώρων
Εγγύτητα	Αξιοποίηση δυνητικών χώρων σε επίπεδο γειτονιάς Μείωση χρονοαποστάσεων μέσω συνδεσιμότητας
Συνδεσιμότητα – Προσβασιμότητα	Δημιουργία δικτύων απρόσκοπτης σύνδεσης
Ποιότητα	Δημιουργία ελκυστικών και λειτουργικών χώρων Αναβάθμιση υφιστάμενων δημόσιων χώρων
Στενότητα	Διαπλάτυνση υποδομών κίνησης πεζών – ποδηλάτων
Διαχείριση	Εγκαθίδρυση φορέων διαχείρισης – συντήρησης Συνέργεια ιδιωτικού – δημόσιου τομέα Ενεργή συμμετοχή των κατοίκων στο σχεδιασμό (Bottom-Up)
Επίδραση της πανδημίας στο αστικό πλαίσιο	Μέτρα αντιμετώπισης
Ανισότητα στην πρόσβαση ΔΧ	Αξιοποίηση δυνητικών χώρων σε επίπεδο γειτονιάς
Φόβος Συνωστισμού	Ενίσχυση ήπιων ατομικών μέσων κινητικότητας (ποδήλατο, πεζή, μικροκινητικότητα) Αναδιαμόρφωση χωρικών προτύπων (στενότητα)
Μείωση κινητικότητας → Μείωση ρύπανσης	Ενίσχυση βιώσιμης αστικής κινητικότητας Ενίσχυση επιπέδου γειτονιάς
Εναλλαγή σε άλλους τρόπους μετακίνησης	Ενίσχυση βιώσιμης αστικής κινητικότητας
Αναβίωση γειτονιάς & Ενίσχυση τοπικής αγοράς	Ενίσχυση επιπέδου γειτονιάς (μίξη χρήσεων γης, συνδεσιμότητα)
Τηλεργασία - Τηλεμπόριο – Τηλεκπαίδευση	Ενίσχυση επιπέδου γειτονιάς (μίξη χρήσεων γης, συνδεσιμότητα)
Νέες προκλήσεις	Μέτρα αντιμετώπισης
Κλιματική αλλαγή	Ενίσχυση βιώσιμης αστικής κινητικότητας Αύξηση αστικού πρασίνου Αυτάρκεια σε επίπεδο γειτονιάς

Πίνακας 7.5: Κρίσιμα ζητήματα & μέτρα αντιμετώπισης, Ιδία επεξεργασία

Μέτρα αντιμετώπισης	Δράσεις
Επαύξηση δημόσιων χώρων μέσω αξιοποίησης δυνητικών - ανενεργών χώρων σε επίπεδο γειτονιάς	<ul style="list-style-type: none"> Αξιοποίηση αστικών κενών (πάρκα τσέπης, αστικοί λαχανόκηποι) Επανάχρηση εγκαταλελειμμένων βιομηχανικών κελυφών (Brownfields) Αξιοποίηση και ενοποίηση ακάλυπτων Αξιοποίηση των προαυλίων των σχολείων σε ώρες μη λειτουργίας Αξιοποίηση προαυλίων μουσειακών χώρων Αναβάθμιση αναξιοποίητων χώρων φυσικού ενδιαφέροντος (χειμαρρος)
Αύξηση αστικού πρασίνου	<ul style="list-style-type: none"> Μετατροπή αστικών κενών σε πάρκα τσέπης και αστικούς λαχανόκηπους Δενδροφύτευση & Δημιουργία πράσινων διαδρομών Ενίσχυση δημιουργίας πράσινου δώματος (green roofs) & κατακόρυφων κήπων (vertical gardens), πράσινων προσόψεων (green facades) Δημιουργία parklets
Δημιουργία δικτύων απρόσκοπτης σύνδεσης & Μείωση χρονοαποστάσεων μέσω συνδεσιμότητας	<ul style="list-style-type: none"> Δημιουργία δικτύων ποδηλατοδρόμων & πεζοδρόμων, ενοποίηση με δημόσιους υπαίθριους χώρους, σχολεία και άλλες βασικές λειτουργίες Δημιουργία πράσινων & μπλε δικτύων
Δημιουργία ελκυστικών και λειτουργικών χώρων	<ul style="list-style-type: none"> Σχεδιασμός εναρμονισμένος με το τοπίο και χρήση κατάλληλων υλικών Ανάδειξη μπλε-πράσινου στοιχείου
Διαπλάτυνση υποδομών κίνησης πεζών – ποδηλάτων & Αναδιαμόρφωση χωρικών προτύπων	<ul style="list-style-type: none"> Δημιουργία streeateries Δημιουργία parklets Προσωρινή επέκταση του πεζοδρομίου στο οδόστρωμα (pop-up sidewalks) Προσωρινή χάραξη ποδηλατικής διαδρομής στο οδόστρωμα (pop-up bike-lanes)
Συνέργεια Ιδιωτικού & Δημόσιου τομέα	<ul style="list-style-type: none"> Δημιουργία streeateries Δημιουργία parklets Δημιουργία κιόσκι σε δημόσιους χώρους (παράδειγμα kiosk Λισαβόνας)
Ενεργή συμμετοχή των κατοίκων στο σχεδιασμό	<ul style="list-style-type: none"> Ενημέρωση του κοινού σε σχέση με το δικαίωμα στο δημόσιο χώρο της πόλης Πληροφόρηση για τη δυνατότητα συμμετοχής στη διαμόρφωση προτάσεων και στη λήψη αποφάσεων
Ενίσχυση βιώσιμης αστικής κινητικότητας & Ενίσχυση ήπιων ατομικών μέσων κινητικότητας	<ul style="list-style-type: none"> Μείωση μετακινήσεων & αποστάσεων <ul style="list-style-type: none"> Ενθάρρυνση της τηλεργασίας Μίξη χρήσεων γης – Εγγύτητα σε εργασία, εκπαίδευση, εμπόριο, αναψυχή (αυτάρκεια σε επίπεδο γειτονιάς) Εναλλαγή σε ήπια μέσα μεταφοράς <ul style="list-style-type: none"> Δημιουργία δικτύων ποδηλατοδρόμων & πεζοδρόμων
Ενίσχυση επιπέδου γειτονιάς	<ul style="list-style-type: none"> Τήρηση αρχών 15' πόλης <ul style="list-style-type: none"> Μίξη χρήσεων γης – Εγγύτητα σε εργασία, εκπαίδευση, εμπόριο, αναψυχή Πρόσβαση / Εγγύτητα σε δημόσιους χώρους σε επίπεδο γειτονιάς Συμμετοχικός σχεδιασμός Ευκαιρία για εναλλακτικές επιλογές μετακίνησης μέσω δημιουργίας δικτύων βιώσιμης κινητικότητας

Πίνακας 7.6: Μέτρα αντιμετώπισης & προτεινόμενες δράσεις, Ιδία επεξεργασία

Οι πρακτικές παρέμβασης που επιλέγονται στην πρόταση, ενσωματώνουν τις αρχές του κινήματος της 15' πόλης, όπου αναδείχθηκε στην διάρκεια της πανδημίας, δηλαδή, την πρόσβαση σε δημόσιο χώρο, την εγγύτητα σε εργασία, εμπόριο, εκπαίδευση, ιατρική περίθαλψη και αναψυχή, την εξασφάλιση καθαρού αέρα και πρασίνου και την προώθηση βιώσιμων μετακινήσεων. Όπως προαναφέρθηκε, η πανδημία ανέδειξε την σημασία της ευελιξίας και της λήψης αποφάσεων σε μικρό χρονικό διάστημα, για την προσαρμογή στις προκλήσεις που παρουσιάζουν οι κρίσεις, με τον COVID-19 να αναδιαμορφώνει και να ωθεί προς την μεταρρύθμιση του αστικού σχεδιασμού, για βιώσιμες και ανθεκτικές κοινότητες.

Ως εκ τούτου, ακολουθώντας την τάση των αναδυόμενων πρακτικών ευέλικτου σχεδιασμού, επιλέχθηκε η προσέγγιση του "tactical urbanism", ως τρόπος άμεσης παρέμβασης για εκμετάλλευση - ενσωμάτωση αυτής της ευκαιρίας, αύξησης της τάσης για ποδηλασία, περπάτημα και ανακάλυψη της γειτονιάς, επαφή με τη φύση και γενικότερα βελτίωσης της ποιότητας ζωής και σίγουρα περιβαλλοντικής ανάκαμψης. Πιο συγκεκριμένα, η πρόταση αφορά προσωρινά έργα χαμηλού κόστους για τη βελτίωση της περιοχής μελέτης (ΠΕ 5), βραχυπρόθεσμα (μακροπρόθεσμα ενίσχυση της ανθεκτικότητας), αναδεικνύοντας τις μακροπρόθεσμες ευκαιρίες, και με ανοιχτή τη δυνατότητα - πιθανότητα μονιμοποίησής τους σε περίπτωση που είναι επιτυχημένα.

Είναι ένας τρόπος να εκμεταλλευτούμε, αυτή την ευκαιρία λοιπόν για δημιουργία ισχυρότερης αίσθησης – δεσμού με το τόπο (επαναπροσδιορισμός), δημιουργώντας ζωντανούς εξωτερικούς δημόσιους χώρους και επαναφέροντας την αστική - δημόσια ζωή, αναδεικνύοντας την αξία και την σημασία τους, αναδιαμορφώνοντας τις γειτονιές, και την πόλη για τον άνθρωπο. Βέβαια, τονίζεται ότι σε όλες τις παρακάτω δράσεις είναι απαραίτητο να προηγηθεί κατάλληλη ενημέρωση και ευαισθητοποίηση των κατοίκων, ώστε να υποστηριχθούν οι δράσεις, οι οποίες βασίζονται στον συμμετοχικό ή και υβριδικό σχεδιασμό. Αναλυτικότερα, σε κάθε έργο – παρέμβαση που προτείνεται, αναφέρεται το ζήτημα που προϋπήρχε και η σειρά με την οποία η πανδημία είχε επίδραση σ' αυτό (νέες συμπεριφορές, νέα χωρικά δεδομένα, νέες τάσεις). Στη συνέχεια, απεικονίζεται⁶ η κάθε παρέμβαση με αντίστοιχες οδηγίες υλοποίησης, ενώ αναφέρονται επιμέρους χαρακτηριστικά, όπως η τοποθεσία, ο τρόπος, το κόστος, η διάρκεια, κλπ. Τέλος, αναφέρονται ορισμένα απ' τα αναμενόμενα οφέλη που θα προκύψουν με την υλοποίησή του έργου. Ακόμη δείχνεται η συγκεκριμένη τοποθεσία στην γειτονιά που προτείνεται να υποστηρίξει το εκάστοτε εγχείρημα, με υφιστάμενες φωτογραφίες και φωτογραφίες από επιτυχημένες – εφαρμοσμένες όμοιες παρεμβάσεις.

⁶ Η απεικόνιση των παρακάτω δράσεων – παρεμβάσεων είναι από: (NACTO, 2020) με ίδια επεξεργασία.

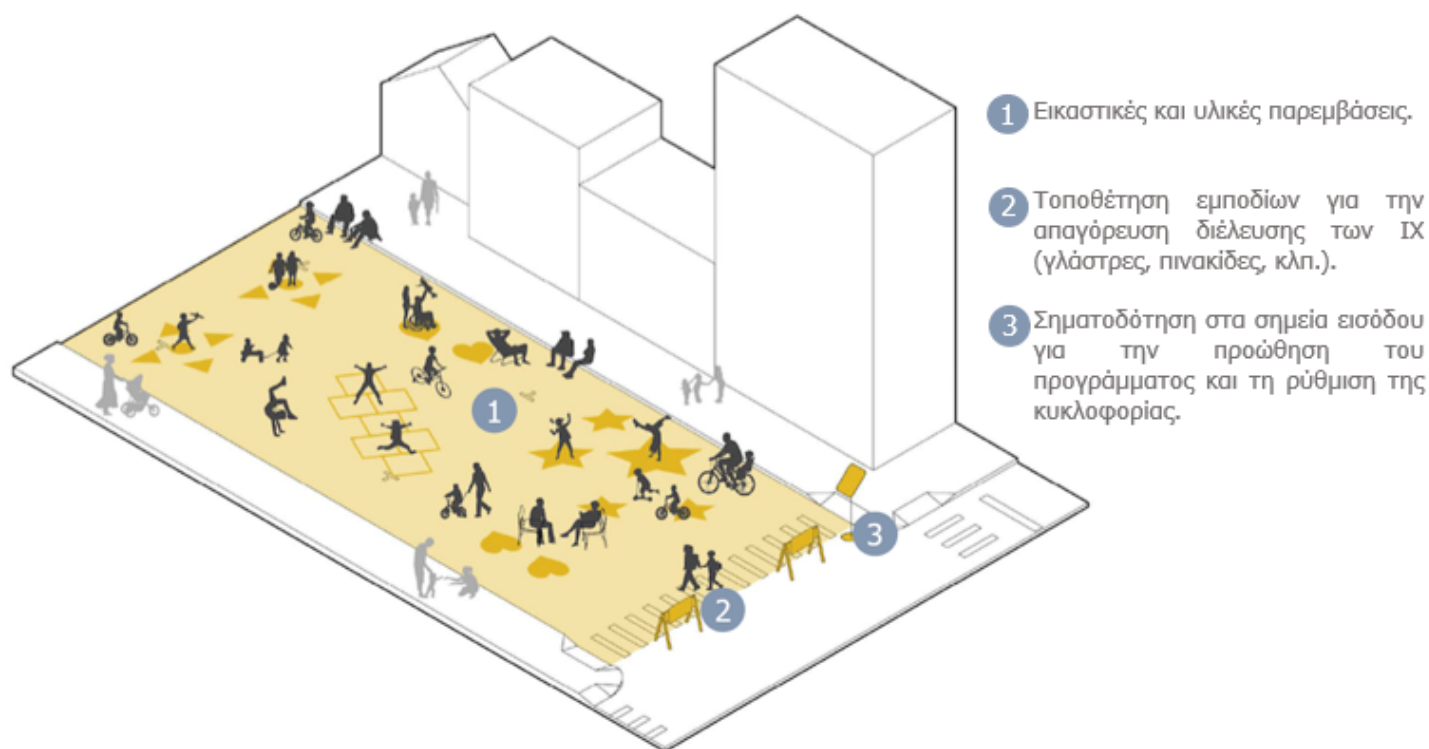
Playstreets – Δρόμοι για παιχνίδι

Ζήτημα

- Ανεπάρκεια οργανωμένων χώρων για παιχνίδι (π.χ. πλατείες, πάρκα, παιδικές χαρές).
- Χαμηλή ποιότητα υφιστάμενων δημόσιων υπαίθριων χώρων σε επίπεδο γειτονιάς για άθληση, αναψυχή, ξεκούραση (εκτός πάρκων πόλης).

Επίδραση της πανδημίας

1. Ανάγκη για υπαίθριους χώρους αναψυχής σε επίπεδο γειτονιάς σε μικρή απόσταση από την κατοικία.
2. Ανισότητα στην πρόσβαση σε ποιοτικούς δημόσιους χώρους σε επίπεδο γειτονιάς.
3. Αυξημένη επισκεψιμότητα (σε επίπεδα συνωστισμού) σε συγκεκριμένους ποιοτικούς δημόσιους χώρους της πόλης.



Περιγραφή δράσης

Playstreets: Εικαστικές (χρωματισμός οδοστρώματος) και υλικές παρεμβάσεις (τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού) κατά μήκος της οδού, για παιχνίδι, στάση και ξεκούραση.

Χαρακτηριστικά δράσης



Πού;

τοπικοί δρόμοι-οδοί (πλησίον σχολείων)



Πώς;

απαγόρευση διέλευσης ΙΧ



Κόστος;

πολύ χαμηλό



Διάρκεια;

εβδομάδες-μήνες (καθημερινά)



Ποιος;

Bottom-Up (από κάτω προς τα πάνω)

Αναμενόμενα Οφέλη

- Ενίσχυση δεσμών γειτονιάς και κοινότητας με άμεση συμμετοχή κατοίκων.
- Περισσότερη ασφάλεια και ανεξαρτησία στα παιδιά, καθώς επιτρέπει την μετάβαση από την κατοικία προς το παιχνίδι (προσβασιμότητα).
- Αλλαγή της μονοτονίας του αστικού γκρι, για τη βελτίωση της αισθητικής και την ενίσχυση της κινητικότητας με ήπια μέσα μεταφοράς.
- Δημιουργία ενός πιο ευχάριστου περιβάλλοντος διαβίωσης.

Playstreets / Δρόμοι παιχνιδιού



Υφιστάμενη Κατάσταση



Προτεινόμενη Δράση



Εικόνα 7.8: Fortaleza (Βραζιλία), Πηγή: nacto.org
Εικόνα 7.10: Εκουαδόρ, Πηγή: archdaily.com/945350

Εικόνα 7.9: Μιλάνο, Πηγή: archiobjects.org/tactical-urbanism
Εικόνα 7.11: Μιλάνο, Πηγή: archdaily.com/945350

Streeteries

Ζήτημα

- Στενά πεζοδρόμια.
- Διακοπή ελεύθερης κίνησης πεζού λόγω καταπάτησης πεζοδρομίου από τραπεζοκαθίσματα.

Επίδραση της πανδημίας

1. Ανάγκη για τήρηση μέτρων φυσικής αποστασιοποίησης (2μ.) μεταξύ των πεζών.
2. Αδυναμία τήρησης των μέτρων φυσικής αποστασιοποίησης.
3. Διέλευση του πεζού κατά μήκος του οδοστρώματος (μειωμένη ασφάλεια).



- 1 Οριοθέτηση και προστασία του χώρου εστίασης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, με χρήση ανθεκτικών διαχωριστικών.
- 2 Προστασία του χώρου εστίασης από την στάθμευση των αυτοκινήτων, με χρήση εμποδίου.
- 3 Δημιουργία ξύλινης πλατφόρμας στο επίπεδο του πεζοδρομίου.

Περιγραφή δράσης

Streeteries: Μετατροπή δύο ή παραπάνω θέσεων στάθμευσης επί της οδού, σε χώρο υποδοχής τραπεζοκαθισμάτων των καταστημάτων εστίασης.

Χαρακτηριστικά δράσης



Πού;

οδοί με υψηλή ροή πεζών (πλησίον καταστημάτων εστίασης)



Πώς;

απαγόρευση της στάθμευσης



Κόστος;

χαμηλό



Διάρκεια;

μήνες (καθημερινά)



Ποιος;

συνέργεια δήμου με επιχειρήσεις

Αναμενόμενα Οφέλη

- Εξασφάλιση της ασφάλειας του πεζού.
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων.
- Δημιουργία ενός πιο ευχάριστου – ποιοτικού περιβάλλοντος κίνησης.

Streateries



Υφιστάμενη Κατάσταση



Προτεινόμενη Δράση



Εικόνα 7.15: Μανχάταν, Πηγή: nyc.gov/streetseats

Εικόνα 7.12: Λισαβόνα, Πηγή: evasoes.pt/963218

Εικόνα 7.14: Ιρλανδία, Πηγή: pin/14777505016683308

Εικόνα 7.13: Φιλαδέλφεια, Πηγή: shiftspacedesign.com

Parklets

Ζήτημα

- Στενά πεζοδρόμια.
- Ανεπάρκεια αστικού εξοπλισμού για στάση και ξεκούραση.

Επίδραση της πανδημίας

1. Ανάγκη για τήρηση μέτρων φυσικής αποστασιοποίησης (2μ.) μεταξύ των πεζών.
2. Συνωστισμός στάσιμων και κινούμενων πεζών σε οδούς με συγκέντρωση λειτουργιών.



- 1 Οριοθέτηση και προστασία του χώρου ανάπαυσης από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων, με χρήση ανθεκτικών διαχωριστικών.
- 2 Προστασία χώρου ανάπαυσης από την στάθμευση των αυτοκινήτων, με χρήση εμποδίου.
- 3 Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού για στάση και ξεκούραση.
- 4 Τοποθέτηση φυτών για την αναβάθμιση της αισθητικής.

Περιγραφή δράσης

Parklets: Μετατροπή δύο ή παραπάνω θέσεων στάθμευσης επί της οδού, σε πράσινο χώρο στάσης και ξεκούρασης.

Χαρακτηριστικά δράσης



Πού;

οδοί με
υψηλή ροή
πεζών
(πλησίον
καταστημάτων)



Πώς;

απαγόρευση
στάθμευσης
ΙΧ επί της
οδού



Κόστος;

χαμηλό



Διάρκεια;

μήνες
(καθημερινά)



Ποιος;

Top-Down
(Από πάνω προς
τα κάτω)

Αναμενόμενα Οφέλη

- Ενίσχυση δεσμών γειτονιάς.
- Ενίσχυση της ελκυστικότητας των τοπικών επιχειρήσεων.
- Δημιουργία ενός πιο ευχάριστου – ποιοτικού περιβάλλοντος κίνησης πεζή.

Parklets



Υφιστάμενη Κατάσταση



Προτεινόμενη Δράση



Εικόνα 7.16: Ιρλανδία, Πηγή: irishexaminer.com

Εικόνα 7.18: Βανκούβερ, Πηγή: pin/347762402473519005

Εικόνα 7.17: Δανία, Πηγή: flickr.com/thearchitectureproject

Εικόνα 7.19: Σαν Φρανσίσκο, inhabitat.com/noriega-street-parklet

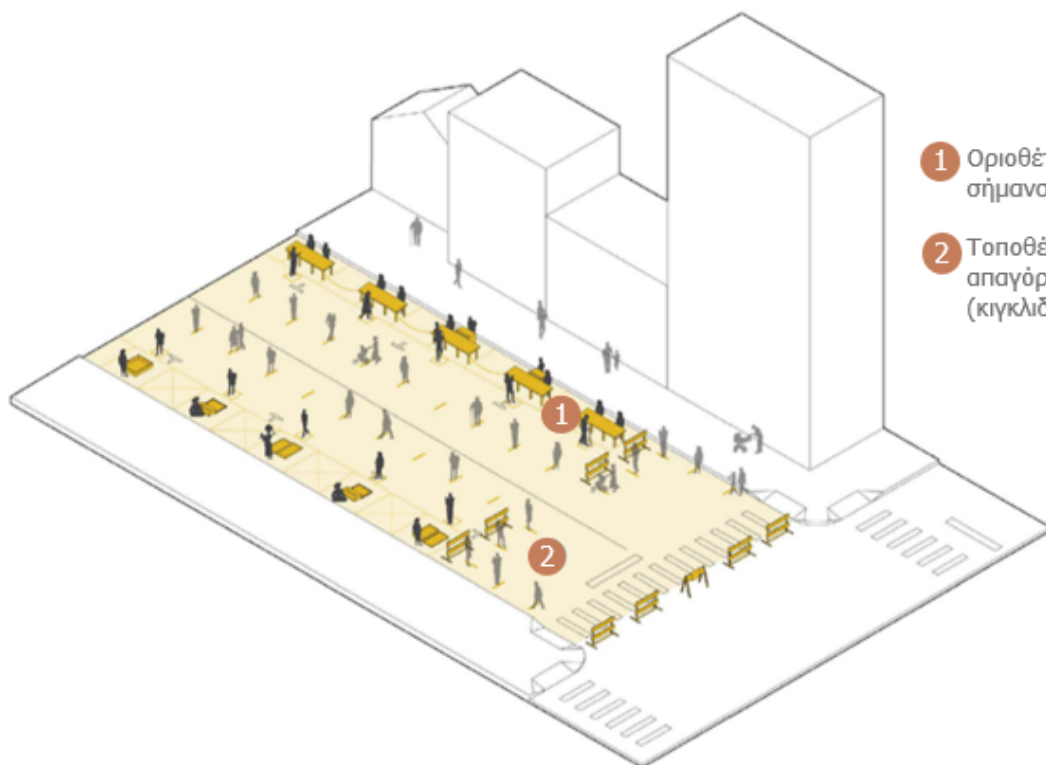
Open / Market streets – Ανοιχτοί δρόμοι / αγορά

Ζήτημα

- Ανεπάρκεια ανοιχτών χώρων σε επίπεδο γειτονιάς
- Ανεπάρκεια ασφαλών χώρων για κίνηση με ήπια μέσα

Επίδραση της πανδημίας

1. Ανάγκη για ανοιχτούς - υπαίθριους χώρους αναψυχής και αλληλεπίδρασης
2. Αναβίωση επιπέδου γειτονιάς για κάλυψη βασικών αναγκών (αγορές κλπ.)



- 1 Οριοθέτηση πάγκων με κατάλληλη σήμανση στο οδόστρωμα
- 2 Τοποθέτηση εμποδίων για την απαγόρευση διέλευσης των ΙΧ (κιγκλιδώματα, πινακίδες, γλάστρες).

Περιγραφή δράσης

Open / Market Streets: Απαγόρευση κυκλοφορίας των οχημάτων σε κεντρικούς δρόμους και μετατροπή τους σε ανοιχτούς χώρους (προσωρινή πλατεία) για περπάτημα - ποδηλασία - αγορές.

Χαρακτηριστικά δράσης



Πού;

κεντρικοί οδοί



Πώς;

απαγόρευση διέλευσης ΙΧ επί της οδού



Κόστος;

πολύ χαμηλό



Διάρκεια;

ώρες-μήνες
(κάθε δεύτερο Σαββατοκύριακο)



Ποιος;

συνέργεια δήμου με επιχειρήσεις και τοπικούς παραγωγούς

Αναμενόμενα Οφέλη

- Ενίσχυση δεσμών γειτονιάς και κοινότητας με άμεση συμμετοχή κατοίκων.
- Ενίσχυση τοπικής αγοράς και παραγωγών.
- Δημιουργία ενός ευχάριστου περιβάλλοντος μετακίνησης πεζή και με ποδήλατο.
- Αναζωογόνηση της περιοχής

Open - Market streets (Ανοιχτοί δρόμοι)



Υφιστάμενη Κατάσταση



Προτεινόμενη Δράση

Εικόνα 7.23: Λονδίνο, Πηγή: OpenStreetsLDN
Εικόνα 7.21: Λισαβόνα, Πηγή: tveuropa.pt/a-rua-e-sua

Εικόνα 7.22: Λισαβόνα, Πηγή: tveuropa.pt/a-rua-e-sua
Εικόνα 7.20: Παρίσι, Πηγή: bkreader.com/open-streets

Pocket parks – Πάρκα τσέπης

Ζήτημα

- Ανεπάρκεια αστικού πρασίνου σε επίπεδο γειτονιάς.
- Χαμηλή ποιότητα υφιστάμενων δημόσιων υπαίθριων χώρων σε επίπεδο γειτονιάς για άθληση, αναψυχή, ξεκούραση (εκτός πάρκων πόλης).

Επίδραση της πανδημίας

1. Ανάγκη για υπαίθριους χώρους αναψυχής και επαφή με τη φύση σε επίπεδο γειτονιάς.
2. Ανάδειξη της σημασίας (ωφελειών) του αστικού πρασίνου στην ψυχική και σωματική υγεία.
3. Ανισότητα στην πρόσβαση σε ποιοτικούς δημόσιους χώρους σε επίπεδο γειτονιάς.
4. Αυξημένη επισκεψιμότητα (σε επίπεδα συνωστισμού) σε συγκεκριμένους ποιοτικούς δημόσιους χώρους της πόλης.



- 1 Εύρεση παραμελημένων αστικών κενών
- 2 Φύτευση και περιποίηση του χώρου
- 3 Τοποθέτηση αστικού εξοπλισμού

Περιγραφή δράσης

Pocket parks: Αξιοποίηση αστικών κενών για την δημιουργία μικρών πάρκων και χώρων αστικού πρασίνου τοπικής κλίμακας, με σκοπό την εξυπηρέτηση διάφορων λειτουργιών (αναψυχή – ξεκούραση, άσκηση, κλπ.). Σε αυτούς συμπεριλαμβάνονται και οι αστικοί λαχανόκηποι και τα πάρκα σκύλων.



Πού;

δημόσια ή ιδιωτικά αστικά κενά και ελεύθεροι χώροι



Πώς;

φύτευση & εγκατάσταση αστικού εξοπλισμού



Κόστος;

κυμαινόμενο (ιδιοκτησία, μέγεθος παρέμβασης)



Διάρκεια;

μόνιμη



Ποιος;

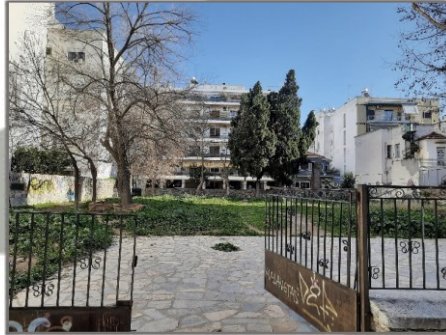
συνέργεια δήμου με ιδιώτη ή Bottom-Up (από τα κάτω προς τα πάνω)

Χαρακτηριστικά δράσης

Αναμενόμενα Οφέλη

- Ενίσχυση δεσμών γειτονιάς και κοινότητας.
- Μείωση αστικής θερμικής νησίδας και ατμοσφαιρικής ρύπανσης.
- Αύξηση τιμών αγοράς ακινήτων.
- Τοπική παραγωγή γεωργικών προϊόντων (αστικοί λαχανόκηποι).
- Δημιουργία ενός πιο ευχάριστου περιβάλλοντος διαβίωσης.
- Αλλαγή της μονοτονίας του αστικού γκρι, για τη βελτίωση της αισθητικής και την επαφή με τη φύση.

Pocket parks Πάρκα τσέπης



Υφιστάμενη Κατάσταση



Προτεινόμενη Δράση



Εικόνα 7.25: Μανχάταν, Πηγή: i.pinimg.com

Εικόνα 7.27: Αθήνα, Πηγή: ypodomes.com/parko-tsepis

Εικόνα 7.26: Λονδίνο, Πηγή: hbportal.co.uk/

Εικόνα 7.24: Αθήνα, Πηγή: news247.gr/parko-tsepis

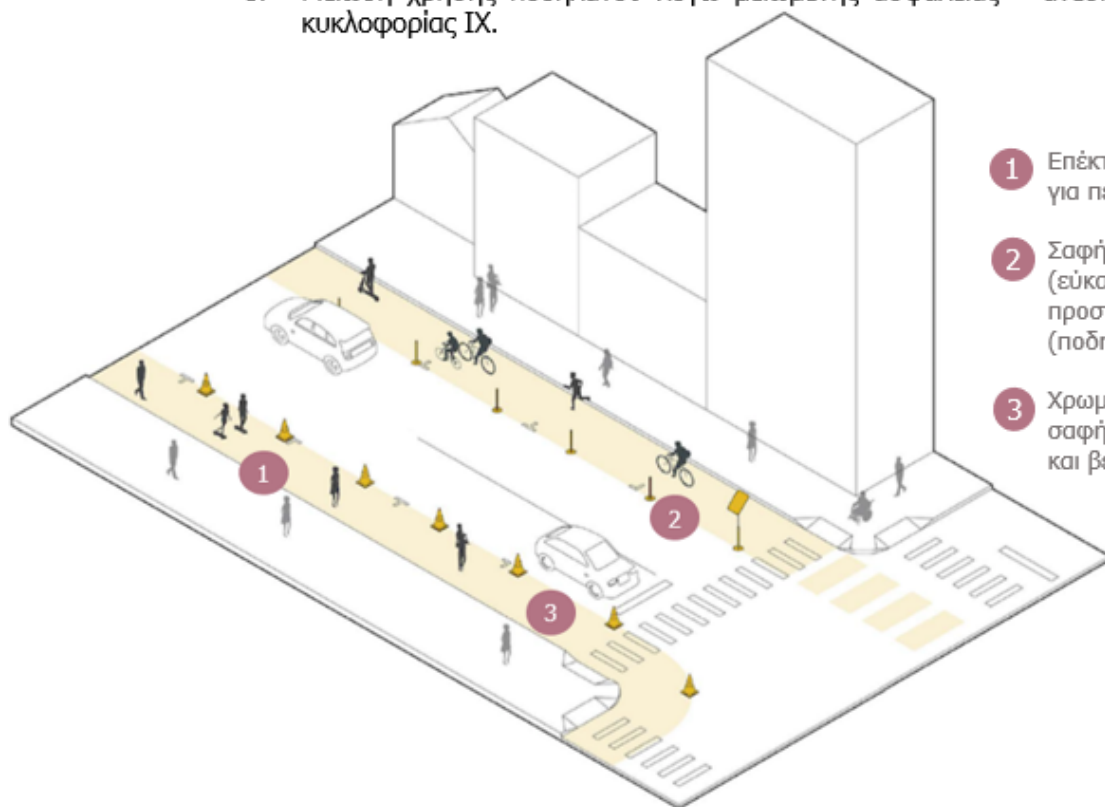
Pop-Up Extension (Bike lanes & Sidewalks) – Ανάκτηση οδοστρώματος

Ζήτημα

- Ανεπάρκεια σε ποδηλατόδρομους
- Στενά ή σε κακή κατάσταση ή ελλιπή πεζοδρόμια
- Έλλειψη διαβάσεων σε οδούς υψηλού φόρτου κυκλοφορίας
- Χαμηλή συνδεσιμότητα μεταξύ σημαντικών προορισμών (πόλων έλξης)

Επίδραση της πανδημίας

1. Αδυναμία τήρησης των μέτρων φυσικής αποστασιοποίησης λόγω στενότητας υποδομών.
 2. Διέλευση του πεζού κατά μήκος του οδοστρώματος (μειωμένη ασφάλεια).
- μετακίνηση πεζή
1. Αποφυγή MMM λόγω συνωστισμού.
 2. Αύξηση χρήσης ποδηλάτου εν μέσω lockdown (περίοδος μειωμένης κινητικότητας ΙΧ).
 3. Μείωση χρήσης ποδηλάτου λόγω μειωμένης ασφάλειας – άνεσης με την ανάκαμψη κυκλοφορίας ΙΧ.
- μετακίνηση με ποδήλατο



1. Επέκταση χώρου εντός του οδοστρώματος για περπάτημα και ποδηλασία.
2. Σαφής σήμανση και τοποθέτηση εμποδίων (εύκαμπτα κολωνάκια, κώνοι, κλπ.) για την προστασία των ευάλωτων μετακινούμενων (ποδηλάτες, πεζοί).
3. Χρωματισμός των λωρίδων επέκτασης για σαφή οριοθέτηση από την κυκλοφορία ΙΧ και βελτίωση της εικόνας του δρόμου.

Περιγραφή δράσης

Pop-Up Extension: Ανακατανομή του οδικού χώρου με μετατροπή τμήματος του οδοστρώματος σε προσωρινή λωρίδα κίνησης πεζή και ποδηλάτων, με χρήση χρωματισμού, σήμανσης και τοποθέτησης προστατευτικών από την κυκλοφορία εμποδίων.

Χαρακτηριστικά δράσης



Πού;

δρόμοι-οδοί
(με ικανό πλάτος, που συνδέουν σημαντικούς προορισμούς)



Πώς;

περιορισμός χώρου διέλευσης / στάθμευσης ΙΧ



Κόστος;

χαμηλό



Διάρκεια;

εβδομάδες-μήνες
(καθημερινά)



Ποιος;

Top-Down
(από πάνω προς τα κάτω)

Αναμενόμενα Οφέλη

- Περισσότερη ασφάλεια και άνεση στην κίνηση με ποδήλατο ή με τα πόδια.
- Συνδεσιμότητα μεταξύ βασικών προορισμών (κατοικία, εργασία, εκπαίδευση, υγεία, αναψυχή, δημόσιος χώρος), σε επίπεδο γειτονιάς και προς το κέντρο της πόλης.
- Αλλαγή της μονοτονίας του αστικού γκρι, για τη βελτίωση της αισθητικής και την ενίσχυση της κινητικότητας με ήπια μέσα μεταφοράς.
- Μείωση ρύπανσης μέσω της ενίσχυσης βιώσιμων μέσων μεταφοράς.
- Προώθηση ενός πιο υγιούς μοντέλου ζωής (αύξηση σωματικής δραστηριότητας).

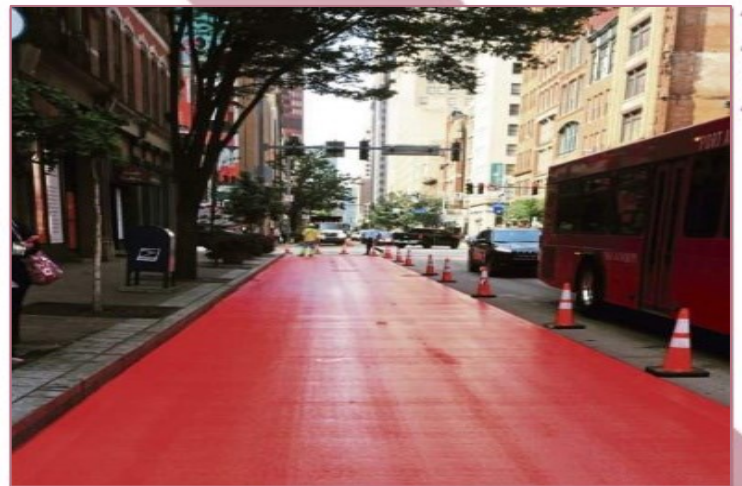
Pop-Up Extension (Bike lanes & Sidewalks)



Υφιστάμενη Κατάσταση



Προτεινόμενη Δράση



Εικόνα 7.31: Βαρκελώνη, Πηγή: [bloomberg.com/2020/barcelona](https://www.bloomberg.com/2020/barcelona)

Εικόνα 7.29: Βαρκελώνη, Πηγή: [theguardian.com/barcelona](https://www.theguardian.com/barcelona)

Εικόνα 7.30: Τίρανα, Πηγή: [smartcitiesworld.net/designing-streets](https://www.smartcitiesworld.net/designing-streets)

Εικόνα 7.28.: Πίτσμπεργκ, Πηγή: [triblive/sidewalk-extension/](https://www.triblive.com/sidewalk-extension/)

Χάρτης 7.8: Προτεινόμενο δίκτυο pop up extensions
(ποδηλατόδρομων – πεζοδρομίων)



0 100 200 300 400 500 metres



Υπόμνημα

- Δυνητικοί χώροι πρασίνου
- Πάρκο Πόλης
- Πάρκο Γειτονιάς
- Παιδική Χαρά
- Μουσείο
- Σχολείο
- Νοσοκομείο
- Χείμαρρος Άναυρος
- Πεζοδρομημένη διαδρομή
- Υφιστάμενοι ποδηλατόδρομοι
- Προτεινόμενα pop-up extensions

Διπλωματική Εργασία: Επαναπροσδιορισμός
του δημόσιου χώρου εν καιρώ πανδημίας



Κωνσταντία Μακρή
ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Βόλος, Φεβρουάριος 2022

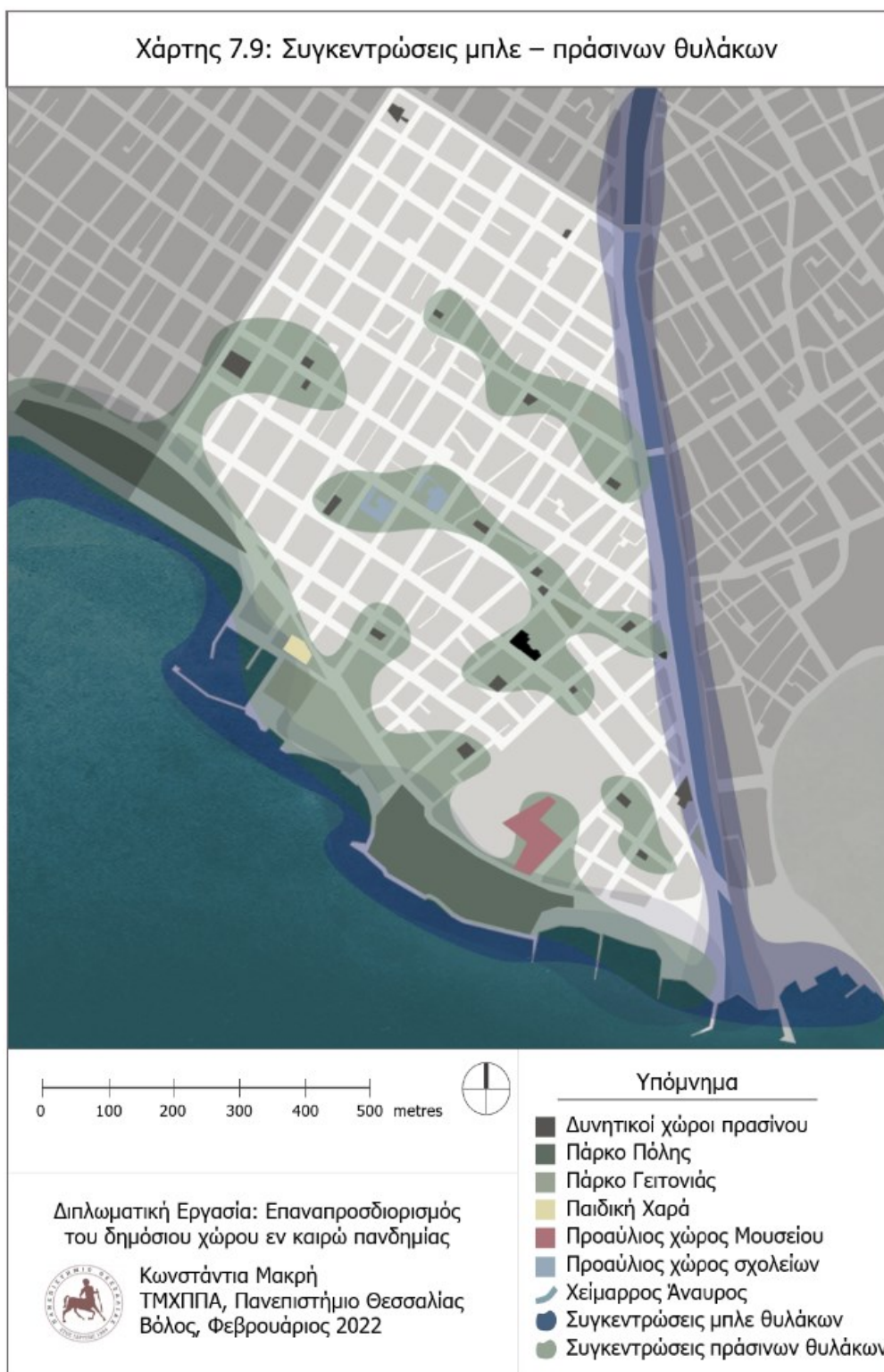
Χάρτης 7.8: Προτεινόμενο δίκτυο pop-up extension (ποδηλατόδρομων – πεζοδρομίων), Ιδία επεξεργασία

Το προτεινόμενο δίκτυο pop-up extensions, δηλαδή, επεκτάσεων υφιστάμενων πεζοδρομίων και χάραξης ποδηλατόδρομων επί του οδοστρώματος, δομήθηκε λαμβάνοντας υπόψιν τα εξής:

1. Οδοί με ικανό πλάτος (προϋπόθεση)
2. Οδοί με υψηλή κυκλοφορία (πεζοί – ποδήλατα – ΙΧ): Αναλήψεως, Κασσαβέτη, Περραιβού, Πολυμέρη, Φιλλιπίδη, 28^{ης} Οκτωβρίου, Γαλλίας, Ι. Τζάνου
3. Σύνδεση σημαντικών υφιστάμενων προορισμών: Δημόσιοι χώροι, Σχολεία, Ζώνες συγκέντρωσης εστίασης & εμπορίου, Νοσοκομείο (ιατρική περίθαλψη), Χώροι πολιτισμού (Αρχαιολογικό μουσείο)
4. Σύνδεση προτεινόμενων παρεμβάσεων (π.χ. πάρκα τσέπης)
5. Σύνδεση διακοπτόμενων δικτύων κίνησης: Ποδηλατόδρομος Ρ. Φεραίου από περιοχή παρέμβασης έως κέντρο (όπου συνεχίζεται), Πάρκο Αναύρου – Πάρκο Αγ. Κωνσταντίνου
6. Μπλε – πράσινες διαδρομές: Χειμαρρος Άναυρος, Παραλιακό – Παραθαλάσσιο μέτωπο
7. Σύνδεση της γειτονιάς μέσω βασικών αξόνων με το κέντρο της πόλης και όμορες γειτονιές: Πολυμέρη, Αναλήψεως, Κασσαβέτη, Φιλλιπίδη

Συγκεκριμένα, στην περιοχή μελέτης και ειδικότερα σε σημεία με έντονο το πράσινο και μπλε στοιχείο, παραποτάμια και κυρίως παρόχθια εμφανίστηκαν υψηλές ροές κίνησης πεζών και ποδηλατιστών, εν μέσω πανδημίας. Μέσω των συγκεντρώσεων υφιστάμενου πρασίνου, αλλά και προτεινόμενων παρεμβάσεων επαύξησης του πρασίνου, προκύπτουν διαδρομές πράσινων και μπλε θυλάκων, οι οποίες με τη σειρά τους χρησιμοποιούνται για να δομήσουν το προτεινόμενο δίκτυο πράσινου – μπλε. Ως δομικά στοιχεία του δικτύου, εκλαμβάνονται, όλοι οι χώροι - πόλοι κοινωνικής συνεύρεσης, αναψυχής, εκγύμνασης, ξεκούρασης των κατοίκων, όπως είναι: η παραθαλάσσια και παρόχθια διαπλατυμένη διαδρομή (μπλε - υγρό στοιχείο), τα πάρκα τσέπης, η φύτευση και αξιοποίηση των προαυλίων των σχολείων, οι δενδροφυτεύσεις σε δρόμους όπου έχουν κατάλληλο πλάτος και εκλείπει η σκίαση (π.χ. οδός Πολυμέρη), οι επιμήκεις διαδρομές πρασίνου που ακολουθούν οι ποδηλατόδρομοι και με κατάλληλες προϋποθέσεις (π.χ. επιδοτήσεις σε ιδιώτες - κατοίκους) οι ενοποιημένοι πράσινοι ακόλυπτοι, τα πράσινα δώματα, αλλά και οι κάθετοι πράσινοι τοίχοι. Τονίζεται ότι τα πράσινα μπλε δίκτυα, συνδράμουν στους στόχους της πρότασης καθώς, ενθαρρύνουν την ενεργό κινητικότητα, προσφέρουν προοπτικές νέων εμπορικών δραστηριοτήτων κατά μήκος των διαδρομών και αύξηση της κίνησης (οικονομικής) στα σημεία προορισμού, ενώ επιπλέον ευνοούν τον φυσικό δροσισμό των κτηρίων το καλοκαίρι (μείωση φαινομένου αστικής θερμικής νησίδας), αλλά και μείωση των ρύπων (ατμοσφαιρική και ηχορύπανση), με γενικότερα καλύτερη ποιότητα της ατμόσφαιρας (κλιματική αλλαγή). Στο σημείο αυτό, οφείλεται να ειπωθεί ότι όλες οι προτεινόμενες παρεμβάσεις και ιδίως τα δίκτυα (ποδηλατικά και πράσινο – μπλε), θεωρείται ότι ενσωματώνονται σε ευρύτερα αντίστοιχα δίκτυα με εμβέλεια – κάλυψη όλο το πολεοδομικό συγκρότημα του Βόλου, ώστε αρχικά να έχουν το μέγιστο όφελος αλλά και να είναι βάσιμη

και ορθή η πρόταση – της έννοιας του δικτύου. Ουσιαστικά, για ένα ολοκληρωμένο έργο, προτείνονται όμοιες επιμέρους παρεμβάσεις μετά από μελέτη και ανάλυση κάθε επιμέρους πολεοδομικής ενότητας – γειτονιάς και ενσωμάτωσή τους σε ενιαία δίκτυα.



Χάρτης 7.9: Συγκεντρώσεις μπλε – πράσινων θυλάκων, Ιδία επεξεργασία

Χάρτης 7.10: Δίκτυο μπλε – πράσινων διαδρομών



0 100 200 300 400 500 metres



Διπλωματική Εργασία: Επαναπροσδιορισμός
του δημόσιου χώρου εν καιρώ πανδημίας

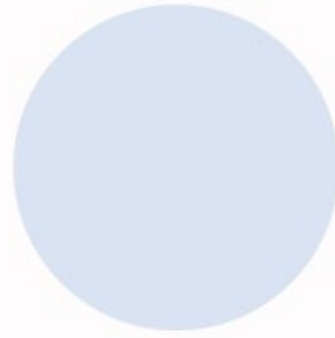


Κωνσταντία Μακρή
ΤΜΧΠΠΑ, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Βόλος, Φεβρουάριος 2022

Υπόμνημα

- Δυνητικοί χώροι πρασίνου
- Πάρκο Πόλης
- Πάρκο Γειτονιάς
- Παιδική Χαρά
- Προαύλιος χώρος Μουσείου
- Προαύλιος χώρος σχολείων
- Χείμαρρος Άναυρος
- Μπλε διαδρομές
- Πράσινες διαδρομές

Συνολική εικόνα των δραστηριοτήτων στη
γειτονιά, με τις προτεινόμενες δράσεις



streatory

ανοιχτοί
δρόμοι

αστικοί
λαχανόκηποι

προσωρινοί
ποδηλατόδρομοι
(pop-up)

διαδρομές
πρασίνου

πάρκο
σκύλων

δρόμοι
παιχνιδιού

parklet

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι πόλεις, ως βασικοί υποδοχείς της ανθρώπινης δραστηριότητας αποτελούν επίκεντρα κοινωνικών, οικονομικών και χωρικών μεταβολών. Η υψηλή συγκέντρωση πληθυσμού που φιλοξενεί το αστικό περιβάλλον, δημιουργεί ιδανικές συνθήκες για το ξέσπασμα κρίσεων. Συγκεκριμένα, οι πανδημίες είναι εκ φύσεως αντί-αστικές, καθώς επωφελούνται από την πληθυσμιακή συγκέντρωση και την ανάγκη για κοινωνική αλληλεπίδραση. Άλλωστε, η ιστορία της οικιστικής ανάπτυξης συνδέεται άμεσα με την εξάπλωση επιδημιών, διαμορφώνοντας τον σύγχρονο πολεοδομικό σχεδιασμό ως εργαλείο ελέγχου της διασποράς τους. Σήμερα, η ιστορία επαναλαμβάνεται με την πανδημία COVID-19 να προκαλεί ερωτήματα, σχετικά με τον τρόπο που ζούμε και τον τρόπο που σχεδιάζουμε τις πόλεις μας.

Ο δημόσιος χώρος αποτελεί θεμέλιο της ποιότητας της αστικής ζωής, με διαχρονικά υψηλή σημασία για τον άνθρωπο μεμονωμένα και με κεντρικό ρόλο στην εξέλιξη της δημόσιας ζωής, προσφέροντας πολλαπλά οφέλη σε ατομικό και συλλογικό επίπεδο. Σήμερα, τα όρια μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου χώρου τείνουν να συγχέονται, με την καθιέρωση των «τρίτων τόπων» και την αποθέωση της κουλτούρας της κατανάλωσης, εις βάρος της δημόσιας ζωής, στον πραγματικό δημόσιο χώρο της πόλης. Στην ελληνική πόλη, το φαινόμενο αυτό εκδηλώνεται με την πόλωση του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και την παρακμή του δημόσιου χώρου.

Η παύση του σύγχρονου τρόπου ζωής, που προήλθε από την επιβολή μέτρων περιορισμού της εξάπλωσης της πανδημίας, όπως η υποχρεωτική παραμονή στο σπίτι και η αναστολή των αστικών λειτουργιών, ιδιαίτερα των τρίτων τόπων, επανέφεραν τον δημόσιο χώρο στο προσκήνιο, κάνοντας αντιληπτή τη σημασία του στον πολίτη, ο οποίος κατέφευγε σε αυτόν ως «αντίδοτο» από τον εγκλεισμό. Ο έστω και προσωρινός επαναπροσδιορισμός και η επανοικειοποίηση του δημόσιου χώρου εν μέσω πανδημίας, κατέστησε σαφές πως η απαξίωση του δημόσιου χώρου στην ελληνική πόλη οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στην αδυναμία του σχεδιασμού, καταδεικνύοντας μακροχρόνια προβλήματα, όπως η επάρκεια, η ποιότητα, η προσβασιμότητα και η διαχείριση του.

Οι συνθήκες που προκλήθηκαν έμμεσα και άμεσα από την πανδημία, μετέβαλαν το αστικό τοπίο σε σύντομο χρονικό διάστημα, με επιρροές πέρα από τη δημόσια σφαίρα, στην εργασία, την παραγωγή, την εκπαίδευση, την κινητικότητα, και γενικότερα την κοινωνική αλληλεπίδραση και τον τρόπο διαβίωσης.

Οι αλυσιδωτές επιπτώσεις που ακολούθησαν εμφανίστηκαν με υψηλή διακύμανση στο χώρο και το χρόνο, με διαφορετικές περιοχές να πλήττονται διαφορετικά από άλλες, δημιουργώντας

μια αβεβαιότητα, για το αν οι νέες παράμετροι της μετά-πανδημικής πόλης, θα είναι εφήμερες ή μόνιμες και σε τι βαθμό θα συνεχίσουν να επιδρούν. Ανεξαρτήτως, η παραπάνω διαδικασία παρήγαγε νέα δεδομένα, εμπλουτίζοντας την υφιστάμενη γνώση και εμπειρία με την διεξαγωγή μιας σειράς συμπερασμάτων.

Η όξυνση του κοινωνικού διαχωρισμού και αποκλεισμού αποτελούν χαρακτηριστικές εκφάνσεις των αστικών κρίσεων και ανάλογα αποτυπώθηκαν και κατά την κρίση της πανδημίας COVID-19, με την επιδείνωση κοινωνικών, χωρικών και οικονομικών ανισοτήτων. Διακρίθηκαν τα ζητήματα της ψηφιοποίησης, της ευκαιρίας για τηλεργασία ή μετακίνησης με μέσα ιδιωτικής χρήσης στην εργασία, και της πρόσβασης σε δημόσιους χώρους.

Συγκεκριμένα, η ψηφιοποίηση της δημόσιας ζωής υπήρξε αποκλειστική προς ορισμένες ηλικιακές ομάδες, με επιπτώσεις συρρίκνωσης της καθημερινότητας στο εσωτερικό της ιδιωτικής σφαίρας και αναγκαστικές ψηφιακές αλληλεπιδράσεις. Παρόλα αυτά, τα οφέλη της ψηφιοποίησης υπηρεσιών και λειτουργιών, φέρνουν την ελληνική πόλη ένα βήμα πιο κοντά στην εισαγωγή της τεχνολογίας και «έξυπνων» εφαρμογών.

Η τηλεργασία ως πρακτική εκ φύσεως δεν μπορούσε να εφαρμοστεί καθολικά, θέτοντας ορισμένες μόνο εργασιακές ομάδες σε κίνδυνο νόσησης. Στις περιπτώσεις που ήταν εφικτή, ήταν ευνοϊκή σε ομάδες υψηλού εισοδήματος, όπου διέθεταν μεγάλες κατοικίες με ιδιωτικούς κήπους, και στους κατοίκους περιοχών, με πλεόνασμα ανοιχτών ελεύθερων χώρων και εγγύτητα σε παροχές. Επομένως, η αδυναμία κάλυψης της ανάγκης για πρόσβαση σε ποιοτικούς δημόσιους υπαίθριους χώρους από όλους με ίσους όρους, καταδεικνύει το ζήτημα της άνισης χωροκατανομής των υποδομών.

Στις περιπτώσεις που η φυσική παρουσία στην εργασία ήταν υποχρεωτική, υπήρξε ο διαχωρισμός μεταξύ αυτών που δεν είχαν την οικονομική δυνατότητα (κατοχή αυτοκινήτου, έξοδα λειτουργίας) να αποφύγουν τις επιρρεπείς ως προς την μετάδοση του ιού, δημόσιες συγκοινωνίες και εκείνων που χρησιμοποιούσαν τα ιδιωτικά τους οχήματα. Η ανισότητα αυτή έθεσε ερωτήματα ως προς τη λειτουργία των ΜΜΜ και ως προς την εξασφάλιση ευκαιριών για μετάβαση στην εργασία, και όχι μόνο, με εναλλακτικές μορφές μετακίνησης (π.χ. δίκτυα ποδηλατόδρομων).

Η επικράτηση της τηλεργασίας δημιούργησε απαιτήσεις στο επίπεδο της γειτονιάς, όπως η ύπαρξη δημόσιων χώρων και η άμεση εγγύτητα σε υπηρεσίες και λειτουργίες, ενώ παράλληλα, έγινε αντιληπτή η δυνατότητα προώθησης της ως μέτρου βιωσιμότητας, λόγω της μείωσης των μετακινήσεων και των αποστάσεων τους.

Η ραγδαία επιτάχυνση στην ανάπτυξη του τηλεμπορίου, ιδιαίτερα εν μέσω lockdown, έπληξε τις εμπορικές περιοχές του κέντρου, όπου με την επαναλειτουργία τους απορρόφησαν κατά περιπτώσεις χαμηλότερη ζήτηση, με μη ανταγωνιστικά καταστήματα να απειλούνται με κλείσιμο, δημιουργώντας έτσι την πιθανότητα ενός "domino effect", με την ερήμωση εμπορικών δρόμων από κενά καταστήματα. Επιπλέον, τίθεται το ζήτημα της ευπάθειας των πόλεων, σε εξαγωγές και εισαγωγές αγαθών και υπηρεσιών τονίζοντας την ανάγκη μετάβασης των οικονομικών δομών προς την αυτάρκεια.

Η γενικότερη ψηφιοποίηση καθημερινών λειτουργιών (εργασία, εμπόριο, εκπαίδευση) οδήγησε σε αυξημένη κίνηση εντός ορίων γειτονιάς, επισημαίνοντας την ουσία της στο αστικό πλαίσιο. Αν και η επικράτηση των προτύπων αυτών είναι αμφίβολη, η σημασία εγγύτητας σε παροχές και υπηρεσίες στο επίπεδο της γειτονιάς, δεν μπορεί πλέον να αμφισβητηθεί.

Η προσωρινή αναδιάρθρωση των προτύπων κινητικότητας, δηλαδή η συνολική μείωση των μετακινήσεων και η αποφυγή των ΜΜΜ με ανάλογη προτίμηση στη χρήση ιδιωτικών μέσων μεταφοράς, με ιδιαίτερη αύξηση στις ήπιες μορφές μετακίνησης, ανέδειξαν την μονόπλευρη εξυπηρέτηση του συστήματος μεταφορών προς το αυτοκίνητο και την ευκαιρία για ανακατανομή υπολειτουργικού χώρου, προς εξυπηρέτηση των βιώσιμων μορφών μετακίνησης, ενεργοποιώντας μια σειρά από επιπρόσθετα οφέλη, όπως η ψυχική και σωματική υγεία, η μείωση της συμφόρησης, κλπ. Οι μεταβολές αυτές, που προκλήθηκαν στην κινητικότητα κατέστησαν ορατή την επίδραση της μηχανοκίνητης κυκλοφορίας στα επίπεδα ρύπανσης από την κλίμακα της πόλης έως του πλανήτη, και αποτέλεσαν από παράδειγμα για την δυνατότητα μετριασμού των επικείμενων επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής.

Αν και υπάρχει αβεβαιότητα για το τι μέλλει γενέσθαι, σχετικά με τις συνθήκες που έφερε στο προσκήνιο η πανδημία, θεωρείται σημαντικό να ληφθούν υπόψη, για τα μαθήματα που μπορούμε να αντλήσουμε, καθώς η πρόκληση στη νέα μετα-πανδημική κανονικότητα, έγκειται στην αξιοποίηση των θετικών τους πτυχών και την αποφυγή ενδεχόμενων σφαλμάτων, για την καλύτερη προσαρμογή των πόλεων σε αυτές.

Πέραν της αδυναμίας προσαρμογής στην πανδημία που διατυπώθηκε στο ελληνικό αστικό τοπίο, υπήρξαν διάφορα παραδείγματα από πόλεις του εξωτερικού, που παρουσίασαν εξαιρετική ευελιξία, με την εφαρμογή άμεσων πρακτικών και παρεμβάσεων. Στην παρούσα εργασία ξεχωρίζεται, το κίνημα της 15' πόλης (με εφαρμογή στο Παρίσι) όπου δίνει έμφαση στο ζήτημα της κλιματικής αλλαγής, μέσω της ενίσχυσης του επιπέδου της γειτονιάς και οι άμεσες παρεμβάσεις τύπου tactical urbanism, που εφαρμόστηκαν παγκοσμίως, αναδεικνύοντας την επίδραση των βραχυπρόθεσμων και οικονομικών πρακτικών, στην δημιουργία πιο ανθεκτικών και βιώσιμων πόλεων, με τον άνθρωπο στο επίκεντρο, εμπνέοντας

μόνιμες αλλαγές. Ο δημόσιος χώρος αποτελεί σημείο τομής των παραπάνω τακτικών, καθώς θεωρείται ως συστατικό στοιχείο κεντρικής σημασίας στην επίτευξη της βιωσιμότητας και της ανθεκτικότητας.

Η παράλληλη σύγκριση της πανδημίας COVID-19 και της κλιματικής αλλαγής είναι αναπόφευκτη. Η ειδοποιός διαφορά μεταξύ των δύο, έγκειται στο χρόνο που μας δίνεται για την προετοιμασία και προσαρμογή των πόλεων σε αυτές. Η ανετοιμότητα των αστικών συγκεντρώσεων και η έλλειψη προσαρμοστικότητας στην πανδημία, πρέπει να αποτελέσει παράδειγμα για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Καθώς οι επιπτώσεις της επικείμενης κρίσης έχουν ήδη αρχίσει να αποτυπώνονται στον χώρο, γίνεται σαφής η ανάγκη για άμεση στροφή προς το σχεδιασμό πιο ανθεκτικών και βιώσιμων πόλεων.

Η κατάλληλη στιγμή για αναθεώρηση της υφιστάμενης προσέγγισης του σχεδιασμού και του σύγχρονου τρόπου ζωής έχει ήδη επέλθει, ωστόσο η πανδημία παρέχει μια σπάνια ευκαιρία για επανεξέταση των προτεραιοτήτων του σχεδιασμού, με έμφαση στον άνθρωπο και το περιβάλλον. Δημιουργούνται λοιπόν, οι κατάλληλες συνθήκες για την επαναφορά του δημόσιου χώρου ως ζωτικού στοιχείου της ελληνικής πόλης, για την επίτευξη των στόχων βιωσιμότητας και ανθεκτικότητας που ορίζει η μετα-πανδημική εποχή, καθώς και του μόνιμου επαναπροσδιορισμού του δημόσιου χώρου της πόλης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**Ξενόγλωσση**

Aditi, R. and Preeti, L. J. (2020) 'Rethinking Cities in a Post-COVID-19 World', *ORF and Global Policy Journal*, p. 108.

Ahmadpoor, N. and Shahab, S. (2021) 'Urban form: Realising the value of green space: A planners perspective on the COVID-19 pandemic', *Town Planning Review*, 92(1), pp. 49–55. doi: 10.3828/tpr.2020.37.

Arendt, H. (1958) *The Human Condition*. 2nd edn. Chicago & London: The University of Chicago Press.

Ashworth, W. (1965) *The Genesis of Modern British Town Planning: A Study in Economic and Social History of the Nineteenth and Twentieth Centuries*. Reprint. London: Routledge & Kegan Paul Ltd.

Astell-Burt, T. and Feng, X. (2019) 'Association of Urban Green Space with Mental Health and General Health among Adults in Australia', *JAMA Network Open*, 2(7), pp. 1–22. doi: 10.1001/jamanetworkopen.2019.8209.

Barbarossa, L. (2020) 'The post pandemic city: Challenges and opportunities for a non-motorized urban environment. An overview of Italian cases', *Sustainability (Switzerland)*, 12(17), pp. 1–19. doi: 10.3390/su12177172.

Barton, D. *et al.* (2020) *Enabling Access to Greenspace During the Covid-19 Pandemic—Perspectives from Five Cities, The Nature of Cities*. Available at: <https://www.thenatureofcities.com/2020/05/04/enabling-access-to-greenspace-during-the-covid-19-pandemic-perspectives-from-five-cities/> (Accessed: 16 March 2021).

Van der Berg, R. (2020) *How Will COVID-19 Affect Urban Planning?*, *TheCityFix*. Available at: <https://thecityfix.com/blog/will-covid-19-affect-urban-planning-rogier-van-den-berg/> (Accessed: 7 April 2021).

Brill, M. (1989) 'Transformation, Nostalgia, and Illusion in Public Life and Public Place', in Altman, I. and Zube, E. H. (eds) *Public Places and Spaces*. New York & London: Plenum Press, pp. 7–30.

Carmona, M. *et al.* (2003) *Urban spaces-public places: The dimensions of urban design*. Oxford: The Architectural Press.

- Carmona, M. (2010a) 'Contemporary public space, part two: Classification', *Journal of Urban Design*, 15(2), pp. 157–173. doi: 10.1080/13574801003638111.
- Carmona, M. (2010b) 'Contemporary public space: Critique and classification, part one: Critique', *Journal of Urban Design*, 15(1), pp. 123–148. doi: 10.1080/13574800903435651.
- Carmona, M. (2019) 'Principles for public space design, planning to do better', *Urban Design International*, 24(1), pp. 47–59. doi: 10.1057/s41289-018-0070-3.
- Carr, S. *et al.* (1992) *Public Space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Carrington, D. (2020) *UK road travel falls to 1955 levels as Covid-19 lockdown takes hold*, *The Guardian*. Available at: <https://www.theguardian.com/uk-news/2020/apr/03/uk-road-travel-falls-to-1955-levels-as-covid-19-lockdown-takes-hold-coronavirus-traffic> (Accessed: 23 September 2021).
- Castells, M. (1992) *The Informational City: Economic Restructuring and Urban Development*. Wiley-Blackwell.
- Cranz, G. (1982) *The Politics of Park Design: A History of Urban Parks in America*. The M.I.T. Press.
- Daher, C. (2020) *Mobility and COVID-19: The Present and the New Future*, *ISGlobal*.
- Domonoske, C. (2020) *CDC Now Recommends Driving Alone. But What If You Don't Have A Car?*, *NPR*.
- Eltarabily, S. and Elghezanwy, D. (2020) 'Post-Pandemic Cities - The Impact of COVID-19 on Cities and Urban Design', *Architecture Research*, 10(3), pp. 75–84. doi: 10.5923/j.arch.20201003.02.
- European Commission and Maes, J. (2019) *Urban Data Platform Plus*. Available at: <https://urban.jrc.ec.europa.eu/thefutureofcities/space-and-the-city#the-chapter>.
- Florida, R., Rodríguez-Pose, A. and Storper, M. (2020) *Cities in a Post-COVID World*. Available at: <http://peeg.wordpress.com> (Accessed: 9 March 2021).
- Gehl architects (2020) 'Public Space & Public Life study during COVID19', *Gehl People*, (March), p. 12. Available at: <http://gehlarchitects.com/blog/moscow-2/>.
- Gehl, J. *et al.* (2006) *New city life*. Copenhagen: Danish Architectural Press.
- Gehl, J. (2011) *Life between buildings: using public space*, *Landscape Journal*. Island Press.

doi: 10.3368/lj.8.1.54.

Gehl, J. and Gemzoe, L. (2000) *New City Spaces*. 1st edn. Copenhagen: Danish Architectural Press.

Goldbaum, C. (2020) *Subway Service Is Cut by a Quarter Because of Coronavirus*, *New York Times*. Available at: <https://www.nytimes.com/2020/03/24/nyregion/coronavirus-nyc-mta-cuts-.html> (Accessed: 12 September 2021).

Gospodini, A. and Zachos, D. (2015) 'Public space in cities and cyberspace.', in *ARCHITETURA & NATURA, Workshop, San Venanzo, 15-19 Sept. 2015*.

Gouverneur, D. (2015) *Planning and Design for Future Informal Settlements: Shaping the Self-Constructed City*. 1st edn. London: Routledge.

Harteveld, M. (2014) *Interior public space: on the mazes in the network of an urbanist*. Delft: Delft University of Technology.

Harvey, D. (2006) *Paris, capital of modernity*. e-book. New York & London: Routledge.

Harvey, D. (2008) 'The right to the city', *New Left Review*, (53), pp. 23–40.

Heckscher, A. and Robinson, P. (1977) *Open Spaces: The Life of American Cities*. New York & London: Harper and Row.

Helm, D. (2020) 'The Environmental Impacts of the Coronavirus', *Environmental and Resource Economics*, 76(1), pp. 21–38. doi: 10.1007/s10640-020-00426-z.

Honey-Rosés, J. (2020) *Public Spaces and Health in Post-Pandemic Cities*, *ISGlobal*. Available at: <https://www.isglobal.org/en/healthisglobal/-/custom-blog-portlet/los-espacios-publicos-y-la-salud-en-la-ciudad-pospandemia/8000927/12302> (Accessed: 24 November 2021).

Honey-Rosés, J. *et al.* (2020) 'The impact of COVID-19 on public space: an early review of the emerging questions – design, perceptions and inequities', *Cities & Health*, pp. 1–17. doi: 10.1080/23748834.2020.1780074.

Hybrid Space Lab (2020) *Post COVID-19 City*. Available at: <https://hybridspace.net/project/post-covid-19-city/> (Accessed: 25 November 2021).

ITDP (2018) *Pedestrians first: tools for a walkable city*. 1st edn. New York: Institute for Transportation and Development Policy.

ITF (2020) *COVID-19 Transport Brief: Re-spacing Our Cities For Resilience*. Paris. Available at: <https://www.itf-oecd.org/covid-19>.

Jacobs, J. (1961) *The death and life of great American cities*. New York: Random House.

Kaplan, R. and Kaplan, S. (1989) *The Experience of Nature: A Psychological Perspective*. Cambridge University Press.

Kaplowitz, G., Larco, N. and Howell, A. (2020) *Covid-19 - Impacts on cities and suburbs*. Available at: <https://www.npr.org/2020/06/22/870029658/get-a-comfortable-chair-permanent-work-from-home-is-coming>. (Accessed: 19 March 2021).

Kitt Campbell Associates (2001) *Rethinking open space: open space provision and management: a way forward*. Edinburgh: Scottish Executive Central Research Unit.

Kostof, S. (1991) *The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History*. Thames & Hudson.

Krier, R. (1991) *Architectural Composition*. 2nd edn. London: Academy Editions.

Kuper, S. (2021) *The path to the post-Covid city*, *Financial Times*. Available at: <https://www.ft.com/content/95e19e1d-06c5-4b9e-bcb2-c73e8fe67c77> (Accessed: 17 March 2021).

Kurth, D. (2021) ‘Urban Development Strategies for Resilient and Sustainable European Cities’, *disP - The Planning Review*, 56(4), pp. 122–124. doi: 10.1080/02513625.2020.1906065.

Larco, N. (2003) ‘What Is Urban?’, *Places*, 15(2), pp. 42–47.

Lefebvre, H. (1968) *Le droit à la ville*. Paris: Anthropos.

Littlefair, P. J. et al. (2000) *Environmental site layout planning: solar access, microclimate and passive cooling in urban areas*, Building Research Establishment Ltd. Construction Research Communications Ltd.

Lowry, W. P. (1967) ‘The Climate of Cities’, *SCIENTIFIC AMERICAN*, 217(2), pp. 0–12. doi: 10.1038/SCIENTIFICAMERICAN0867-15.

Lydon, M. (2020) *Tactical Urbanism: A tool for Crisis Management*.

Lynch, K. (1960) *The Image of the City*. The M.I.T. Press. Available at: <https://www.jstor.org/stable/10.2307/427643?origin=crossref>.

- Lynch, K. (1972) *What time is this place?* The M.I.T. Press.
- Manns, S. (2021) ‘The planners’ response to COVID-19’, *Urban Design International*, 26(4), pp. 310–314. doi: 10.1057/s41289-021-00156-8.
- Martínez, L. and Short, J. R. (2021) ‘The Pandemic City: Urban Issues in the Time of COVID-19’, *Sustainability*, 13(6). doi: 10.3390/su13063295.
- Matheson, J., De Fraja, G. and Rockey, J. (2021) *Five charts that reveal how remote working could change the UK*, *The Conversation*. Available at: <https://theconversation.com/five-charts-that-reveal-how-remote-working-could-change-the-uk-154418> (Accessed: 15 March 2021).
- Mir, V. (2020) ‘Post-Pandemic City: Historical Context for New Urban Design’, *Transylvanian Review of Administrative Sciences*, (Special Issue 2020), pp. 94–108. doi: 10.24193/tras.SI2020.6.
- Morgan, K. (2011) *The Birth of Industrial Britain (1750-1850)*. 2nd edn. London: Routledge.
- Morris, A. E. J. (1994) *History of Urban Form Before the Industrial Revolution*. 3rd edn. Routledge.
- Mumford, L. (1984) *The City in History*. 7th edn. Harmondsworth, UK: Penguin Books Ltd.
- NACTO (2020) *Streets for Pandemic Response & Recovery: Emerging Street Strategies*.
- Nieuwenhuijsen, M. J. (2020) *Post-COVID-19 Cities: New Urban Models to Make Cities Healthier*, *ISGlobal*. Available at: <https://www.isglobal.org/en/healthisglobal/-/custom-blog-portlet/post-covid-19-cities-new-urban-models-to-make-cities-healthier/4735173/0> (Accessed: 7 March 2021).
- Nieuwenhuijsen, M. J. (2021) ‘New urban models for more sustainable, liveable and healthier cities post covid19; reducing air pollution, noise and heat island effects and increasing green space and physical activity’, *Environment International*, 157, p. 106850. doi: 10.1016/J.ENVINT.2021.106850.
- Nissen, S. (2008) ‘Urban Transformation: From Public and Private Space to Spaces of Hybrid Character’, *Czech Sociological Review*, 44(6), pp. 1129–1150. doi: 10.13060/00380288.2008.44.6.04.
- OECD (2020) *Tackling Coronavirus (Covid - 19): Contributing To A Global Effort* -. Available at: https://oecd.dam-broadcast.com/pm_7379_119_119680-di6h3qgi4x.pdf.
- Oldenburg, R. (1989) *The Great Good Place: Cafes, Coffee Shops, Community Centers, Beauty*

Parlors, General Stores, Bars, Hangouts and How They Get You Through the Day. 1st edn. New York: Paragon House.

Parkhomenko, A. (2020) *Op-Ed: How remote working after COVID could change L.A.*, *Los Angeles Times*. Available at: <https://www.latimes.com/opinion/story/2020-12-20/covid-los-angeles-cities-remote-work> (Accessed: 15 March 2021).

Plummer, B. and Popovich, N. (2020) *Traffic and pollution plummet as U.S. cities shut down for coronavirus*, *New York Times*. Available at: <https://www.nytimes.com/interactive/2020/03/22/climate/coronavirus-usa-traffic.html> (Accessed: 12 August 2021).

Project for Public Spaces (2008) *Ray Oldenburg*. Available at: <https://www.pps.org/article/roldenburg> (Accessed: 22 November 2021).

Rojas-Rueda, D. and Morales, E. (2020) 'Tactical Urbanism for COVID-19, Equity, and Health', *ISEE Conference Abstracts*, 2020(1). doi: 10.1289/isee.2020.virtual.p-0423.

Rojas, D. (2020) *10 Urban Interventions to Slow the Spread of COVID-19 and Improve Public Health in the Long Term*, *ISGlobal*. Available at: <https://www.isglobal.org/en/healthisglobal/-/custom-blog-portlet/10-intervenciones-en-las-ciudades-que-mitigan-el-contagio-de-la-covid-19-y-a-largo-plazo-mejoran-la-salud-en-general/5083982/11701> (Accessed: 26 May 2021).

Rossi, A. (1982) *The Architecture of the City*. 1st Revise. The M.I.T. Press.

Rousseau, S. and Deschacht, N. (2020) 'Public Awareness of Nature and the Environment During the COVID-19 Crisis', *Environmental and Resource Economics*, 76(4), pp. 1149–1159. doi: 10.1007/s10640-020-00445-w.

Ryser, J. (2020) 'Planning for the Post-Covid-19 "New Normal"', *disP - The Planning Review*, 56(4), pp. 125–139. doi: 10.1080/02513625.2020.1906066.

Sablet, M. de (1991) *Des espaces urbains agréables à vivre: places, rues, squares et jardins*. Paris: Éditions du moniteur.

Sadik-Khan, J. and Solomonow, S. (2017) *Streetfight Handbook for an Urban Revolution*. Penguin Books Ltd.

Santamouris, M. (2006) *Environmental Design of Urban Buildings An Integrated Approach*. 1st edn. Routledge.

Sengupta, S. and Plummer, B. (2020) *How Cities Are Trying to Avert Gridlock After*

Coronavirus Lockdowns, New York Times.

Sennett, R. (1999) 'Spaces of democracy', in Bauregard, R. and Body-Gendrot, S. (eds) *The Urban Moment: Cosmopolitan Essays on the Late 20th Century City*. London: Sage, pp. 273–285.

Sennett, R. (2018) *Building and Dwelling: Ethics for the City*. Farrar, Straus and Giroux.

Sharifi, A. and Khavarian-Garmsir, A. R. (2020) 'The COVID-19 pandemic: Impacts on cities and major lessons for urban planning, design, and management', *Science of the Total Environment*. Elsevier B.V., p. 142391. doi: 10.1016/j.scitotenv.2020.142391.

Sitte, C. (1889) *The Art of Building Cities: City Building According to Its Artistic Fundamentals*.

de Solà-Morales, M. (2008) 'Public and Collective Space: The Urbanisation of the Private Domain as a New Challenge', in *A matter of things*. Rotterdam: NAI Publishers, p. 223.

Surico, J. (2020) *The Power of Parks in a Pandemic, Bloomberg CityLab*. Available at: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-04-09/in-a-pandemic-the-parks-are-keeping-us-alive> (Accessed: 17 August 2021).

Swanwick, C., Dunnett, N. and Woolley, H. (2003) *Nature, Role and Value of Green Space in Towns and Cities: An Overview*. Alexandrine Press. doi: <https://doi.org/10.2148/benv.29.2.94.54467>.

Swanwick, C., Woolley, H. and Dunnett, N. (2002) *Carys Swanwick, Helen Woolley, and Nigel Dunnett*. London: Department for Transport, Local Government and the Regions.

Tarn, J. N. (1971) *Working-class Housing in 19th Century Britain*. Lund Humphries for the Architectural Association.

Taylor, N. (1998) *Urban Planning Theory since 1945*. 1st edn. SAGE Publications Ltd.

The World Bank (2020) *The Global Economic Outlook During the COVID-19 Pandemic: A Changed World*. Available at: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2020/06/08/the-global-economic-outlook-during-the-covid-19-pandemic-a-changed-world> (Accessed: 19 August 2021).

Tosics, I. (2021) *Αστικά διδάγματα από την πανδημία, URBACT*. Available at: <https://urbact.eu/αστικά-διδάγματα-από-την-πανδημία> (Accessed: 26 May 2021).

Troko, J. et al. (2011) *Is public transport a risk factor for acute respiratory infection?* doi:

10.1186/1471-2334-11-16.

UITP (2020) *Mobility Post-Pandemic: A Strategy for Healthier Cities*.

UN-Habitat (2021) *Cities and Pandemics: Towards a More Just, Green and Healthy Future*. Revised. United Nations Human Settlements Programme. Available at: https://unhabitat.org/sites/default/files/2021/03/cities_and_pandemics-towards_a_more_just_green_and_healthy_future_un-habitat_2021.pdf.

Varna, G. and Oswell, D. (2021) ‘Towards a stronger quality-of-place agenda in the “new normal”’, *Town Planning Review*, 92(1), pp. 107–114. doi: 10.3828/tpr.2020.71.

Vatavali, F. *et al.* (2020) ‘Impact of COVID-19 on urban everyday life in greece. Perceptions, experiences and practices of the active population’, *Sustainability (Switzerland)*, 12(22), pp. 1–17. doi: 10.3390/su12229410.

De Vos, J. (2020) ‘The effect of COVID-19 and subsequent social distancing on travel behavior’, *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 5. doi: 10.1016/J.TRIP.2020.100121.

Wargent, M. and Talen, E. (2021) ‘Rethinking neighbourhoods’, *Town Planning Review*, 92(1), pp. 89–95. doi: 10.3828/tpr.2020.43.

Webb, M. (1990) *The City Square: A Historical Evolution*. 1st edn. Whitney Library of Design.

WHO (2021) *World Health Organization Coronavirus (COVID-19) Dashboard*. Available at: <https://covid19.who.int/> (Accessed: 24 November 2021).

Whyte, W. (1980) *The social life of small urban spaces*. Washington, D.C.: Conservation Foundation.

Woods, S. (2020) *How urban places can adapt after the coronavirus*, CNU. Available at: <https://www.cnu.org/publicsquare/2020/04/08/how-urban-places-can-adapt-after-coronavirus> (Accessed: 16 October 2021).

Ελληνόγλωσση

Αίσιωπος, Ι. (2006) ‘Η Διάχυτη Πόλη’, in Γοσποδίνη, Α. and Μπεριάτος, Η. (eds) *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. 1st edn. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, pp. 105–117.

Αναγνώστου, Α. (2018) *Regaining public space in modern Greece, the case of Chania*. TU Delft.

- Ανανιάδου - Τζημοπούλου, Μ. (1997) *Αρχιτεκτονική τοπίου Σχεδιασμός αστικών χώρων*. Θεσσαλονίκη: Εκδόσεις Ζήτη.
- Ανανιάδου - Τζημοπούλου, Μ. and Καραδήμου – Γερόλυμπου, Α. (2009) *Πλατείες της Ευρώπης – Πλατείες για την Ευρώπη*. Εκδόσεις Ζήτη.
- Ανδρίτσος, Θ. and Βελεγράκης, Γ. (2021) *Χώροι και Τόποι της Πανδημίας. Βιώσιμα και Αβιώτα Μέλλοντα, Τετράδια Ριζοσπαστικής Γεωγραφίας*. Available at: <http://radicalgeography.gr/?p=1173> (Accessed: 24 November 2021).
- ΑΝΕΒΟ Α.Ε. (2012) *Διερεύνηση τρόπων αξιοποίησης δημοτικής περιουσίας Δήμου Βόλου*. Βόλος.
- Αραβαντινός, Α. (1998) 'Το κέντρο της Αθήνας προς το 2004 και μετά', *Πυρφόρος*, 1, pp. 48–54.
- Αραβαντινός, Α. (2007) *Πολεοδομικός σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*. 2nd edn. Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.
- Αραβαντινός, Α. and Κοσμάκη, Π. (1988) *Υπαίθριοι χώροι στην πόλη*. ΕΜΠ Πανεπιστημιακές εκδόσεις.
- Αρνέλλου, Δ. (2021) *Σχεδιάζοντας για τη ζωή μετά τον Covid-19, Η Αυγή*. Available at: https://www.avgi.gr/entheta/prisma/377137_arhitektoniki-kai-pandimies (Accessed: 13 September 2021).
- Γοσποδίνη, Α. (1996) 'Ιστορία της Πόλης και της Πολεοδομίας'. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, p. 210.
- Γοσποδίνη, Α. (2006) 'Σκιαγραφώντας, ερμηνεύοντας και ταξινομώντας τα νέα τοπία της μεταβιομηχανικής πόλης', in Γοσποδίνη, Α. and Μπεριάτος, Η. (eds) *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. 1st edn. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, p. 208.
- Γοσποδίνη, Α. (2020) *Οι νέες προκλήσεις για τις πόλεις στην εποχή της πανδημίας, e-thessalia.gr*.
- ΓΠΣ ΒΟΛΟΥ (2020) 'Αναθεώρηση - Επέκταση Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου Πολεοδομικού Συγκροτήματος Βόλου'. Βόλος: Δήμος Βόλου.
- Δημητριάδης, Ε. Π. (1995) *Ιστορία της πόλης και της πολεοδομίας: ευρωπαϊκοί πολιτισμοί - μυκηναϊκοί χρόνοι ως τις αρχές του 20ου αιώνα*. Αθήνα: Εκδόσεις Κυριακίδη.
- Δήμος Βόλου (2017) *Επιχειρησιακός Σχεδιασμός Δήμου Βόλου για τη Βιώσιμη Αστική*

Ανάπτυξη (BAA).

Δοξιάδης, Κ. Α. (1964) ‘The Ancient Greek City and the City of the Present’, *Ekistics*, 18(108), pp. 346–364.

ΕΛΣΤΑΤ (2011) *B02. Μόνιμος πληθυσμός κατά τόπο γέννησης (Δήμος, χώρα εξωτερικού) Δήμοι*. Available at: <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SAM03/2011>.

Ερευνητική Ομάδα του Πανεπιστημίου Θεσσαλίας ‘Green Your Air’ (2019) *Η ποιότητα του αέρα στον Βόλο κατά τη διάρκεια του χρόνου*. Βόλος.

Ζυγούρη, Φ. (2019) *Κοινόχρηστοι χώροι στο αστικό περιβάλλον: Συγκριτική επισκόπηση θεσμικών εργαλείων και πολιτικές απόκτησης*.

Θεοδωρίδης, Χ. and Θεοδωρίδης, Ι. (2021) *Sustainable Urban Mobility in the Post-Pandemic Era*.

Θεολόγου, Κ. and Βενέτη, Α. (2011) ‘Υλικός και άυλος δημόσιος χώρος: η εννοιολόγηση του ελληνικού public (ιδιώδημον)’, in *Δημόσιος χώρος... Αναζητείται*. Θεσσαλονίκη, pp. 27–29.

Ιωάννου, Χ., Σιδηρόπουλος, Γ. and Αγκαντόπουλος, Α. (2020) *Telework in Greece during the Covid-19 pandemic: A preliminary review of evidence*, SEV Hellenic Federation of Enterprises.

Καλαντίδης, Α. (2020a) *The epidemics behind urban planning: The foundations*, Institute of Place Management.

Καλαντίδης, Α. (2020b) *The epidemics behind urban planning: The welfare state*, Institute of Place Management.

Καρύδης, Δ. (2005) ‘Αναγνώσεις του δημόσιου υπαίθριου χώρου της πόλης’. Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης.

Καρύδης, Δ. Ν. (2008) *Τα επτά βιβλία της πολεοδομίας*. 2η έκδοση. Αθήνα: Εκδόσεις Παπασωτηρίου.

Καψάλης, Ε. (2015) *Πολιτικές αστικών παρεμβάσεων και μελέτη εφαρμογής του πολεοδομικού εργαλείου Σ.Ο.Α.Π. στο κέντρο του Βόλου*. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Κοσμάκη, Π. (1998) ‘Προς μια πολιτική σχεδιασμού δημόσιων υπαίθριων χώρων στο λεκανοπέδιο της Αθήνας’, *Πυρφόρος*, 1, pp. 59–61.

Κοσμάκη, Π. and Λουκόπουλος, Δ. (2007) *Αστικά κενά - Μικρά πάρκα*, MONUMENTA.

Available at: <https://www.monumenta.org/article.php?IssueID=2&ArticleID=86&CategoryID=3&lang=gr> (Accessed: 10 November 2021).

Κουτούπα - Ρεγκάκου, Ε. (2015) 'Το δικαίωμα στην πόλη', in *Το δικαίωμα στην πόλη*. Αθήνα. Available at: <https://www.eedipox.gr/2017/11/06/dikaioma-stin-poli/>.

Λαλένης, Κ. (2004) 'Η εξασφάλιση δημόσιου χώρου στις ελληνικές πόλεις: Νομοθετικές ρυθμίσεις και εφαρμογές', in Οικονόμου, Δ., Σαρηγιάννης, Γ., and Σεργιάς, Κ. (eds) *Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα*. Αθήνα: Μέμφις, pp. 273–285.

Λαλένης, Κ. and Καλιακούδας, Τ. (2004) 'Σύγκριση θεσμικών πλαισίων και πολιτικών εξασφάλισης ελεύθερων χώρων σε πόλεις στις ευρωπαϊκές χώρες', in *Η αισθητική των πόλεων και η πολιτική των παρεμβάσεων: Συμβολή στην αναγέννηση του αστικού χώρου*. Αθήνα: ΥΠΕΧΩΔΕ-ΕΑΧΑ, pp. 118–121.

Λεοντίδου, Λ. (2020) 'Πολεοδομία και πανδημία στη συμπαγή πόλη της Μεσογείου: Ανθρωπογεωγραφικές παράπλευρες απώλειες του Covid-19', *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, 154, pp. 11–27. doi: <https://doi.org/10.12681/grsr.23234>.

Μακροπούλου, Μ. and Γοσποδίνη, Α. (2012) 'Αστικές αναπλάσεις και δημόσιοι υπαίθριοι χώροι στην ελληνική πόλη: η περιπτώση του αεροδρόμιου "Ελληνικό" στην Αθήνα', in Μπεριάτος, Η. and Παπαγεωργίου, Μ. (eds) *Χωροταξία - Πολεοδομία - Περιβάλλον στον 21ο αιώνα*. Β' έκδοση. Βόλος: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, pp. 395–410.

Μαντουβάλου, Μ. (1996) 'Αστική γαιοπρόσδοος, τιμές γης και διαδικασίες ανάπτυξης του αστικού χώρου II: προβληματική για την ανάλυση του χώρου στην Ελλάδα', *Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών*, pp. 53–80.

Μαντουβάλου, Μ. (1998) 'Στρατηγική για τους "δημόσιους" και "ελεύθερους" χώρους στην Αθήνα', *Πυρφόρος*, 1, pp. 10–13. Available at: <http://journals.lib.ntua.gr/index.php/pyrforos/article/view/739/723>.

Μπακογιάννης, Ε., Κυριακίδης, Χ. and Πότσιου, Χ. (2021) 'What's the Future of Greek Cities in the Post-COVID-19 Period? New Perspectives on Urban Resilience and Sustainable Mobility', in Rajabifard, A., Paez, D., and Foliente, G. (eds) *COVID-19 Pandemic, Geospatial Information, and Community Resilience*. 1st edn. CRC Press, pp. 443–454. doi: 10.1201/9781003181590-43.

Μπαμπινιώτης, Γ. (2012) *Λεξικό της νέας Ελληνικής Γλώσσας*. Δ. Αθήνα: Κέντρο

Λεξικολογίας.

ΝΔ 17.07 (1923) ‘Νομοθετικό Διάταγμα, (ΝΔ 17.07.1923) «Περί σχεδίων πόλεων, κωμών και συνοικισμών του Κράτους και οικοδομής αυτών»’.

Νικολαΐδου, Σ. (1993) *Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου*. Παπαζήσης.

Πανέτσος, Γ. (2003) ‘Η ανάγκη της θεωρητικής επεξεργασίας. Ζητήματα στρατηγικής και ποιότητας σχεδιασμού του αστικού χώρου στην Ελλάδα’, in ΥΠΕΧΩΔΕ – ΕΑΧΧΑ ΑΕ (ed.) *Η αισθητική των πόλεων & η πολιτική των παρεμβάσεων. Συμβολή στην αναγέννηση του αστικού χώρου*. Αθήνα: Ενοποίηση Αρχαιολογικών Χώρων Αθήνας Α.Ε., pp. 63–66.

Παπαλιούρα, Ε. (2019) *Ο Δημόσιος χώρος... απειλείται!*, ΤΕΕ/ΤΚΜ.

Πατέστος, Κ. (1993) ‘Ο σχεδιασμός της πλατείας και η αρχιτεκτονική της πόλης’, *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, 27, pp. 27–29.

Πισσούριος, Ι. *et al.* (2012) ‘Από την κοινοτική οργάνωση του ελληνικού αστικού δικτύου στη «Μητροπολιτοποίηση» του «Καλλικράτη».», in *3ο Πανελλήνιο Συνέδριο Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής*. Βόλος.

Πολίτης, Ι. *et al.* (2021) ‘Mapping travel behavior changes during the COVID-19 lock-down: a socioeconomic analysis in Greece’, *European Transport Research Review*, 13. doi: 10.1186/s12544-021-00481-7.

Πολυχρονόπουλος, Δ. (2003) ‘«Εικονικός χώρος». Ένας νέος δημόσιος χώρος’, in *Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης*. Αθήνα, pp. 146–156.

Πούλιου, Α. (2007) *Διαχείριση χώρων πρασίνου, ο ρόλος τους στην Αστική Ανάπτυξη*. Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Σακελλαροπούλου, Κ. (2017) ‘Αναζητώντας τον χαμένο δημόσιο χώρο’, in *Σύγχρονες μορφές του αστικού περιβάλλοντος – Δημόσιος Χώρος*. Θεσσαλονίκη. Available at: <https://www.eedipox.gr/2018/01/23/anazitontas-ton-chameno-dimosio-choro/>.

Σερράος, Κ. and Ιωάννου, Β. (2006) ‘Μετασχηματισμοί της Ελληνικής πόλης. Επιπτώσεις στην εικόνα του αστικού τοπίου’, in Γοσποδίνη, Α. and Μπεριάτος, Η. (eds) *Τα νέα αστικά τοπία και η ελληνική πόλη*. 1st edn. Εκδόσεις Κριτική ΑΕ, pp. 128–147.

Τερζόγλου Ι., Π. Θ. (2009) ‘Γνωστική Περιοχή: Υπαίθριος Κοινόχρηστος Χώρος’.

Τουρνικιώτης, Π. (2003) ‘Η αρχιτεκτονική του δημόσιου χώρου στις Ευρωπαϊκές πόλεις ως τον Δεύτερο Παγκόσμιο πόλεμο’, *Αρχιτεκτονικά Θέματα*, 37, p. 59.

Τριποδάκης, Α. (2010) *Το ανοίκειο του δημόσιου χώρου στην Ελληνική πόλη και η ευθύνη των αρχιτεκτόνων*, *Αρχιτεκτονικές Ματιές*. Available at: <https://www.greekarchitects.gr/gr/αρχιτεκτονικες-ματιες/το-ανοικειο-του-δημοσιου-χωρου-στην-ελληνικη-πολη-και-η-ευθυνη-των-αρχιτεκτονων-id1284> (Accessed: 12 July 2021).

Τσουκαλά, Κ. and Δανιήλ, Μ. (2003) 'Από τον τόπο στον μη-τόπο: Η νέα συγκρότηση του δημόσιου χώρου στην ελληνική πόλη', in *Μετασχηματισμοί της ελληνικής πόλης*. Αθήνα, pp. 70–80.

Φιλιππίδης, Δ. (1990) *Για την ελληνική πόλη*. Αθήνα: Θεμέλιο.

Χαστάογλου, Β. (2007) *Βόλος - Το πορτραίτο της πόλης: Από τον 19ο αιώνα έως σήμερα*. Edited by Αίγλη Δημόγλου. Βόλος: Βόλος.

