

Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ

Διαφυλάγοντας τη φυσιογνωμία της πόλης

ΑΡΘΡΟ ΤΗΣ: ΚΙΚΗΣ ΚΑΥΚΟΥΛΑ, Αρχιτέκτονα-Πολεοδόμου, Επίκουρης Καθηγήτριας ΑΠΘ



Ο δημόσιος χώρος δεν είναι ένα νέο αντικείμενο σχεδιασμού: οι ωραίες πλατείες, οι δρόμοι και οι αλέες των ευρωπαϊκών αστικών κέντρων, αλλά και πολλών ελληνικών πόλεων του προηγούμε-

νου αιώνα, σχεδιάστηκαν με συγκεκριμένα σχήματα, μεγέθη, αναλογίες και αστική αρχιτεκτονική σύμφωνα με την πειθαρχία που υποβάλλει η πόλη ως συνολικό καλλιτεχνικό δημιούργημα.

Σε περιόδους ωρίμανσης της αστικής ανάπτυξης, οι χώροι αυτοί έθρεψαν την ιδιότητα η οποία σήμερα ονομάζεται **αστικότητα** και σημαίνει την αρμονική συνύπαρξη κεντρικών

λειτουργιών όπως εμπόριο, διοίκηση, εκπαίδευση, που σε σχέση αμοιβαίας υποστήριξης με την κατοικία, για την εξυπηρέτηση των αναγκών της κοινότητας.

Οι δρόμοι και οι πλατείες είναι τα διαρθρωτικά στοιχεία της πόλης και φορείς ιστορικά διαμορφωμένων χαρακτηριστικών και ποιότητων. Η αναγνώριση αυτή ωστόσο είναι σχετικά πρόσφατη: η επικράτηση του Μοντέρνου Κινήματος στη δυτικοευρωπαϊκή αρχιτεκτονική και πολεοδομία, μετά τον πόλεμο, είχε ως αποτέλεσμα τη μετατόπιση του κέντρου βάρους από την πόλη στο κτίριο. Στα μεταπολεμικά μοντέρνα συγκροτήματα δεν υπήρχαν δρόμοι με την παραδοσιακή έννοια, αλλά οδικές αρτηρίες που διέσχιζαν μεγάλους κηποτεκνημένους χώρους, μέσα στους οποίους τα κτίρια διατάσσονταν ελεύθερα με βάση την απαίτηση για καλό προσανατολισμό και φωτισμό.

Τα σοβαρότατα προβλήματα που προέκυψαν όπου χρησιμοποιήθηκε αυτό το μοντέλο δόμησης προκάλεσαν έντονη κριτική και την επιθυμία να μελετηθεί και να αποκωδικοποιηθεί ο χώρος της πόλης όπως διαμορφώθηκε ιστορικά: η μορφή του ιστού, οι διαστάσεις

Κοινή διαπίστωση είναι ότι σήμερα ο αστικός σχεδιασμός επιδιώκει να διατηρήσει και να προβάλλει την ιδιαίτερη φυσιογνωμία του συγκεκριμένου τόπου, το *genius loci*.

και οι αναλογίες των δρόμων και των πλατειών, η κλίμακα των οικοπέδων και των κτιρίων, η αντιστοιχία τους με τις χρήσεις και τους αρχιτεκτονικούς ρυθμούς καταγράφηκαν για να αποτελέσουν τυπολογικές κατηγορίες στις οποίες θα πρέπει να στηριχθεί ο σχεδιασμός¹. Η διαφοροποίηση αυτή στην πολεοδομική οπτική είναι ένα από τα στοιχεία που δίνουν περιεχόμενο στον όρο αστικός σχεδιασμός. Άλλες παράμετροι αφορούν στις διαδικασίες επέμβασης στο χώρο της πόλης: πρόκληση για δοκιμή νέων εργαλείων σχεδιασμού ήταν κατά τις τελευταίες δύο δεκαετίες ο επανασχεδιασμός μεγάλων αστικών περιοχών, όταν τεχνολογικές και οικονομικές αλλαγές οδήγησαν σε αχρηστία εγκαταστάσεις υποδομής, όπως αποβάθρες λιμανιών² και σιδηροδρομικούς σταθμούς ή βιομηχανικές εγκαταστάσεις³. Ως αποτέλεσμα της πρακτικής αυτής, το περιεχόμενο του όρου αστικός σχεδιασμός διαμορφώνεται σήμερα από τις εξής, τουλάχιστον, συνιστώσες⁴:

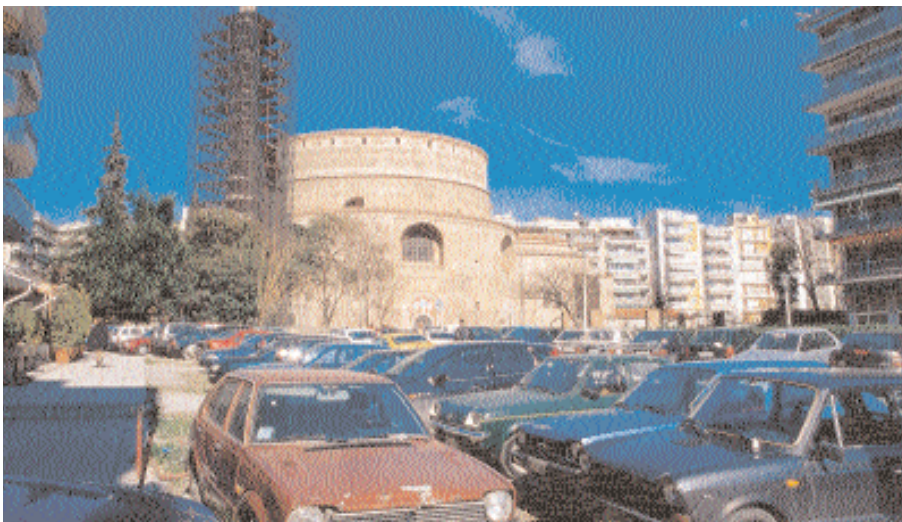
- κατ' αρχήν, το αντικείμενο του σχεδιασμού, δηλαδή τα υλικά στοιχεία του χώρου της πόλης και ειδικότερα το δημόσιο χώρο της,
- τις ποιότητες που θα πρέπει να προσδίδει στο χώρο η σχεδιαστική πράξη, με κυρίαρχη την αστικότητα, με το περιεχόμενο που δόθηκε προηγουμένως,
- τις επαγγελματικές ειδικότητες που καλούνται να συνεργαστούν σε ένα πεδίο το οποίο απαιτεί τη σύνδεση της αρχιτεκτονικής, της πολεοδομίας και άλλων επαγγελματικών κλάδων, με στόχο τη ρύθμιση προβλημάτων όπως περιβαλλοντική βελτίωση, διατήρηση αρχιτεκτονικής κληρονομιάς, κατευνασμό της κυκλοφορίας, οικιστική ανάπτυξη κ.ά.,

- τη διαχειριστική και νομική πλευρά, καθώς ο δημόσιος χώρος είναι ένας σύνθετος χώρος από νομική άποψη, του οποίου η βάση, το έδαφος ανήκει σε έναν ή περισσότερους φορείς του δημοσίου, ενώ οι πλευρές ανήκουν σε άλλους, συνήθως ιδιω-

ρα ο αστικός σχεδιασμός επιδιώκει να διατηρήσει και να προβάλει την ιδιαίτερη φυσιογνωμία του συγκεκριμένου τόπου, το genius loci. Ό,τι συνιστά τη φυσιογνωμία αυτή, ιστορία, φυσικά χαρακτηριστικά, πολιτιστικό δυναμικό, στο οποίο περιλαμβάνεται και ο ανθρώπινος παράγων,

Η ελληνική ιδιαιτερότητα

Οι ελληνικές πόλεις δε διαθέτουν στο χώρο τους εφαρμογές των απόψεων του Μοντέρνου Κινήματος (με εξαίρεση τα συγκροτήματα του Οργανισμού Εργατικής Κατοικίας): η ύπαρξη της μικρής οικογενεια-



1



2

1, 2. Ο περιβάλλον χώρος της Ροτόντας και του Ναού των Αγ. Αναργύρων. Με το σχέδιο του Έρνεστ Εμπράν για το ιστορικό κέντρο δημιουργήθηκε ένα δίκτυο ελεύθερων χώρων εστιασμένων στα μνημεία της πόλης, με στόχο τη συμβολική αξιοποίηση και ανάδειξή τους. Τα σχόλια περιπετούν.

τες. Έτσι, ο αστικός σχεδιασμός απαιτεί τη δημιουργία πλαισίου -πολιτικού και θεσμικού- που θα κάνει δυνατή τη συνεργασία δημοσίων και δημοτικών υπηρεσιών, ειδικών του σχεδιασμού διαφόρων ειδικοτήτων, ιδιοκτητών γης, επιχειρηματιών και συχνά εκπροσώπων των πολιτών και συλλόγων τεχνικών.

Κοινή διαπίστωση είναι ότι σήμε-

θεωρείται περιουσιακό στοιχείο που θα πρέπει να αξιοποιηθεί για την ευημερία της κοινότητας και τη δημιουργία συνεκτικών δεσμών μεταξύ των κατοίκων και αισθημάτων ταύτισης με την πόλη. Στο επίκεντρο του προβληματισμού βρίσκεται η μείωση του χώρου που διατίθεται για τα οχήματα προς όφελος άλλων δραστηριοτήτων, όπως εμπόριο, κατοικία και αναψυχή.

κής ιδιοκτησίας γης λειτουργήσει θετικά για τον αστικό δρόμο προς τον οποίο υποχρεωτικά στρέφεται για να είναι εκμεταλλεύσιμη. Όμως, η μεταπολεμική ένταση της ανοικοδόμητης έχει παραμορφώσει τους δημόσιους χώρους, ενώ η υπερπληθώρα των αυτοκινήτων τους πνίγει. Αναπόφευκτα, η συζήτηση για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής στα αστικά κέ-

ντρα συνδέεται με το αίτημα εξασφάλισης δημοσίων χώρων ελεύθερων από την κυκλοφορία των οχημάτων και ήδη έχουν εμφανιστεί ορισμένες θετικές προσπάθειες (όπως η πεζοδρόμηση του εμπορικού τριγώνου στην Αθήνα που συνοδεύεται από διατήρηση αξιόλογων κτιρίων, η πιο πρόσφατη πεζοδρόμηση της Διονυσίου Αρεοπαγίτου, η ενοποίηση των αρχαιολογικών χώρων κ.ά.). Παράλληλα όμως, με εξίσου μεγάλη έμφαση προβάλλεται συχνά ως αίτημα, αδήριτη ανάγκη ή ευνοϊκή προοπτική, η κα-

πεζοδρομήσεις), διατυμπανίζεται ως σωτήριο έργο η κατασκευή της "δυτικής εισόδου", η οποία θα διοχετεύσει στην καρδιά της πόλης (νέα παραλία, Ανθέων, Αδριανουπόλεως...) ένα τεράστιο αριθμό οχημάτων που θα μετακινούνται προς την ανατολική περιοχή, ενώ διαφορετικά θα χρησιμοποιούσαν (και σωστά) την περιφερειακή οδό. Στην ίδια λογική είχε προταθεί η κατασκευή ανισόπεδων κόμβων μέσα στη Θεσσαλονίκη προ εξαετίας περίπου⁵, και πιο παλιά η "βύθιση" της πλατείας Βαρδαρίου

τους. Η έλλειψη εμπειρίας συνολικής πολιτικής παρεμβάσεων στο χώρο της πόλης αφήνει το δρόμο ελεύθερο στην εύκολη λογική των μεγάλων έργων (τεράστιες διανοίξεις του αστικού ιστού, ανισόπεδες διασταυρώσεις κτλ.), τα οποία υποσχονται δραστικές λύσεις. Ωστόσο, τα εξαιρετικά σύνθετα προβλήματα της πόλης απαιτούν πλέον συνθετική και ευέλικτη προσέγγιση, καθώς μονομερείς επιλογές έχουν συχνά ατυχή και μη αντιστρέψιμα αποτελέσματα. Η υστέρηση που σαφώς παρατηρείται δεν είναι

των αστικών χώρων, προσδίδει στο παράδειγμα συμβολικό χαρακτήρα.

Η πόλη του Μπέρμιγχαμ & η ειδική θέση της στην ευρωπαϊκή πολεοδομική πρακτική

Είναι δύσκολο να εκτιμήσει κανείς απόλυτα τη σημασία της καμπάνιας του Δήμου του Μπέρμιγχαμ "Να αποδώσουμε ξανά τους δρόμους στους κατοίκους της πόλης", αν δε γνωρίζει τι προηγήθηκε. Αστικό κέ-

1. Τοπογραφικό σχέδιο της περιοχής επέμβασης στο Μπέρμιγχαμ (πηγή: Percy Thomas Partnership).



1. Δημοτικές κατοικίες, 2, 7. Συνεδριακό κέντρο, 3. Θέατρο, 4. Χώρος για ανέγερση δημόσιου κτιρίου, 5. Κτίριο δημοτικών υπηρεσιών, 6. Περιοχή ψυχαγωγίας, 8. Centenary square, 9. Βιβλιοθήκη, 10. Δημαρχείο, 11. Ξενοδοχείο HYATT, 12. Κτίριο γραφείων, 13. Αίθουσα συναυλιών, 14. Colmore row, 15. Καθεδρικός Αγίου Φιλίππου, 16. New street, 17. Σιδηροδρομικός σταθμός, 18. Corporation street

τασκευή μεγάλων οδικών αρτηριών, συχνά με αντιφατική λογική και αποτελέσματα ως προς το προηγούμενο. Στη Θεσσαλονίκη για παράδειγμα, ενώ σε περιορισμένα έστω τμήματα του κέντρου έχουν αποκλειστεί τα αυτοκίνητα (και ασυζητηθεί εδώ το κατά πόσο πετυχημένες ήταν όλες οι

για τους πεζούς, με τα αυτοκίνητα να κυκλοφορούν πάνω απ' τα κεφάλια τους. Είναι σίγουρο ότι οι ελληνικές πόλεις έχουν επείγουσα ανάγκη πολλαπλών επεμβάσεων, (και όχι απαραίτητα υψηλού κόστους), ώστε να διευθετηθούν επείγοντα προβλήματα της μορφής και της λειτουργίας

τόσο τεχνικού χαρακτήρα, αλλά μάλλον πολιτικού και διαχειριστικού. Θα βοηθούσε επί του προκειμένου να παρουσιαστεί το ιστορικό της εξέλιξης μιας δυτικοευρωπαϊκής πόλης, η οποία διεκδικεί μια ειδική θέση στην ευρωπαϊκή πολεοδομική πρακτική. Το γεγονός ότι στο χώρο του Μπέρμιγχαμ της Μ. Βρετανίας έχουν αποτυπωθεί τόσο οι επιλογές της μεταπολεμικής πολεοδομίας στην καθαρότερη εκδοχή τους, όσο και οι νεότερες αντιλήψεις που διέπουν το σχεδιασμό και τη διαχείριση

ντρο ενός εκατομμυρίου κατοίκων, στην καρδιά της πρώτης βιομηχανικής περιοχής της Αγγλίας, το Μπέρμιγχαμ ακολούθησε κατά την ανάπτυξη του όλες τις τεχνολογικές μεταβολές που συνόδεψαν την εμφάνιση και την ωρίμανση της βιομηχανικής επανάστασης: πόλη των καναλιών όταν αυτά ήταν οι κυριότερες οδοί μεταφοράς εμπορευμάτων πριν από το 1800, έγινε το κέντρο του σιδηροδρομικού δικτύου στα μέσα του προηγούμενου αιώνα, ενώ μετά τον πόλεμο, όντας η καρδιά της βρετανικής αυτο-

Ο δημόσιος χώρος είναι ένας σύνθετος χώρος από νομική άποψη, του οποίου η βάση, το έδαφος ανήκει σε έναν ή περισσότερους φορείς του δημοσίου, ενώ οι πλευρές ανήκουν σε άλλους, συνηθέστερα ιδιώτες.

κινητοβιομηχανίας, ξεκίνησε ένα πρόγραμμα μαζικής κατασκευής δρόμων ταχείας κυκλοφορίας. Ως το μεγαλύτερο επίτευγμα αυτής της προσπάθειας θεωρήθηκε η αποπεράτωση το 1971 ενός δαπανηρού εσωτερικού δακτυλίου, ο οποίος περιέτρεχε το κέντρο με 7 ανισόπεδους κόμβους σημαντικού μεγέθους, ενώ άλλοι μικρότεροι εξυπηρετούσαν την κίνηση στο εσωτερικό, με στόχο την απρόσκοπτη μετάβαση των ιδιωτικών αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης. Κτίρια και οικοδομικά τετράγωνα με αρχιτεκτονικό

κικότητα του παλιού ιστού και την εγκατάλειψη πολλών τμημάτων του κέντρου από παραδοσιακές χρήσεις, τόσο στην περιμετρική ζώνη επαφής με το δακτύλιο, όσο και κατά μήκος των αρτηριών σύνδεσης. Στα τέλη του '80 είχε γίνει πλέον σαφές ότι ο δακτύλιος είχε μόνο αρνητικές επιπτώσεις: προσκαλούσε πλήθος οχημάτων στο κέντρο, επιφέροντας πλήρη κυκλοφοριακή συμφόρηση και υποβάθμιση στο εσωτερικό του, ενώ ταυτόχρονα λειτουργούσε ως ένα "κολλάρο από μπετόν", δηλαδή ως

της του τομέα των υπηρεσιών χωρίς αποτέλεσμα, εξ αιτίας της απωθητικής εικόνας της πόλης. Γρήγορα διαπιστώθηκε ότι το Μπέρμιγχαμ είχε γίνει αρνητικά διάσημο ως "τσιμεντένια ζούγκλα".

Η συνειδητοποίηση της αδυναμίας της πόλης να ανταποκριθεί στον οικονομικό και πολιτιστικό της ρόλο οδήγησε σε μια σειρά διεργασιών μεταξύ των δημοτικών αρχών, δημοσίων οργανισμών, αρχιτεκτόνων ειδικών στον αστικό σχεδιασμό, και οργανώσεων πολιτών για την αντιμετώπιση της κατάστασης. Οι α-

ση μελέτης αστικού σχεδιασμού για το εντός του δακτυλίου τμήμα της πόλης⁷ σε γραφείο αρχιτεκτόνων-πολεοδόμων. Η μελέτη⁸, διατύπωσε τις κατευθυντήριες γραμμές και αποτέλεσε στη συνέχεια, λόγω του ρηξικέλευθου χαρακτήρα και της πληρότητάς της, υπόδειγμα για συναφείς μελέτες.

Χάραξη πολιτικής επεμβάσεων στον αστικό χώρο

Οι βασικές κατευθύνσεις για τη μελλοντική εξέλιξη της πόλης



2



3

2. Το Συνεδριακό Κέντρο. Αρχιτέκτονες: Γραφεία Percy Thomas και Renton Howard Wood Levin. Μηχανικοί: Ove Arup και Συνεργάτες. Στο βάθος το ξενοδοχείο Hyatt. Πλακόστρωση: Tess Jaray.

3. Ο "εσωτερικός πεζόδρομος" στο ισόγειο του Συνεδριακού Κέντρου.

ενδιαφέρον θυσιάστηκαν στο βωμό της τεχνικής προόδου, καθώς, όπως είναι γνωστό, η κατασκευή ανισόπεδων διασταυρώσεων απαιτεί τεράστιες επιφάνειες γης. Πενήντα δύο υπόγειες διαβάσεις πεζών θα εξασφάλιζαν, όπως πίστευαν τότε, την ασφαλή κίνηση των πεζών προς το κέντρο και εντός αυτού. Ο θαυμαστός νέος κόσμος της μεταπολεμικής πολεοδομίας είχε επί τέλους πραγματοποιηθεί στο Μπέρμιγχαμ. **Η κατασκευή αυτή, όπως πολύ γρήγορα διαπιστώθηκε, στοίχισε την καταστροφή της συνε-**

φράγμα για την επέκταση των εμπορικών δραστηριοτήτων. Τα νέα "υπερσχεδιασμένα" τμήματα του κέντρου υποβαθμίστηκαν πρώτα, ενώ το δίκτυο κυκλοφορίας των πεζών με την πληθώρα των ανισόπεδων διαβάσεων αποδείχτηκε όχι μόνο μη λειτουργικό αλλά και επικίνδυνο κατά τις βραδυνές ώρες. Το δημοτικό συμβούλιο, γνωρίζοντας ότι η ευρύτερη αστική περιοχή είχε βγει από την οικονομική ύφεση των ετών του '70 με απώλεια περίπου 300.000 θέσεων εργασίας, επιχείρησε να προσελκύσει δραστηριότη-

ποφάσεις που πάρθηκαν στην ιστορική για την πόλη ευρεία σύσκεψη του 1989, παράλληλα με την υιοθέτηση οικονομικών μέτρων⁶, σηματοδότησαν δραστητικές αλλαγές για την κυκλοφοριακή πολιτική στο εμπορικό κέντρο, δηλαδή την πλήρη και συστηματική αντιστροφή της υφιστάμενης δυσμενούς κατάστασης προς όφελος των δημοσίων μέσων μεταφοράς και της κίνησης των πεζών.

Για την ένταξη των νέων δραστηριοτήτων, αλλά και την αποκατάσταση της φυσιολογίας της πόλης ανατέθηκε η εκπόνη-

συναψίζονται στα παρακάτω σημεία:

- Δημιουργία αναγνώσιμου αστικού τοπίου, με στόχο τον ευχερή προσανατολισμό και την κίνηση των πεζών μέσα στο κέντρο (τονισμός υφιστάμενων κτιρίων που συνιστούν "χωρόσημα", αποκάλυψη καναλιών, διαμόρφωση επίγειων διαδρομών για τους πεζούς κ.ά.).
- Ενίσχυση του αστικού χαρακτήρα των δρόμων με κατάργηση των ανισόπεδων διαβάσεων που απομάκρυναν τους διαβάτες από το επίπεδο του

δρόμου.

- “Σκούπισμα” των στοιχείων που προκαλούσαν αισθητική ρύπανση, όπως διαφημιστικών πανό, φθαρμένων κάδων σκουπιδιών, ακαλαίσθητων επιγραφών....
- “Μαλάκωμα” του αστικού τοπίου και δημιουργία ελεύθερων χώρων, σε μια πόλη υ-

σεις και διατύπωσε σειρά λεπτομερών καθοδηγητικών εντολών ανά περιοχή, βασιζόμενων στον ιδιαίτερο χαρακτήρα της κάθε μίας (με κατάλογο κριτηρίων για ιδιώτες και Δήμο, για νέα κτίρια ή υπό αποκατάσταση, για τον περιβάλλοντα χώρο κτλ.).

σμού) έδωσε το έναυσμα για την αναμόρφωση μιας νευραλγικής αστικής περιοχής, η οποία περιέχει τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό⁹, το δημαρχείο, το κτίριο των δημοτικών υπηρεσιών (όπου στεγάζεται η Πολεοδομική Υπηρεσία, η υπηρεσία γάμων κ.ά.), τη δημοτική βιβλιοθήκη, το μικρού μεγέθους

δαφίστηκε. Τα δημόσια κτίρια της βιβλιοθήκης, των δημοτικών υπηρεσιών, του θεάτρου και του Συνεδριακού Κέντρου περιβάλλουν τώρα μια μεγάλη πεζοδρομημένη πλατεία (Centenary Square), η οποία αποτελεί τμήμα μιας ελκυστικής διαδρομής πεζών: από το κανάλι με τους χώρους ψυχαγωγίας στην πε-

1. Centenary Square: από επάνω αριστερά το ξενοδοχείο, το Συνεδριακό Κέντρο, το θέατρο και το κτίριο των υπηρεσιών του Δήμου. Κάτω δεξιά η σύνδεση με το κτίριο της βιβλιοθήκης πάνω από τη βυθισμένη αρτηρία (πηγή: περιοδικό The Planner, 5 Ιουνίου 1992).



1

2. Ένας δημοφιλής δημόσιος χώρος: γαμήλια φωτογραφία έξω από το κτίριο των δημοτικών υπηρεσιών, στη Centenary Square. Στο βάθος η βιβλιοθήκη.



2

3. Το ισόγειο της δημοτικής βιβλιοθήκης.



3

περβολικά πυκνοχτισμένη (κατά την κερδοσκοπική λογική του 19ου αιώνα), χωρίς οργανωμένους χώρους για ανάπαυλα και ηρεμία.

- Ανάδειξη-αξιοποίηση περιοχών ιδιαίτερου χαρακτήρα στο κέντρο (με υφιστάμενες χρήσεις κατοικίας, βιοτεχνίας και άλλες): η μελέτη πρότεινε βασικές σχεδιαστικές κατευθύνσεις και στρατηγικές κινή-

Κατεδαφίζοντας τη μεταπολεμική πολεοδομία: από τη μονομέρεια στον πολυεπίπεδο σχεδιασμό

Η απόφαση της δημοτικής αρχής για την ανέγερση ενός εξαιρετικά φιλόδοξου Συνεδριακού Κέντρου (με στόχο την προσέλκυση υψηλού διεθνούς τουρι-

θέατρο της πόλης, το παλιό κτίριο συναυλιών, τον καθεδρικό ναό του Αγίου Φιλίππου και πολλά αξιόλογα κτίσματα του προηγούμενου αιώνα, από τα οποία αρκετά ήταν υπό εγκατάλειψη. Η επέμβαση αναμόρφωσε όλον τον περιβάλλοντα χώρο, κατεδαφίζοντας πριν από οτιδήποτε άλλο, έναν από τους κλάδους του μεγαλύτερου ανισόπεδου κόμβου του εσωτερικού δακτυλίου (Queensway Circus)¹⁰, για να μην αποκόψει το κέντρο της πόλης από το μελλοντικό Συνεδριακό Κέντρο. Αυτή ήταν και η πιο δαπανηρή κατασκευή¹¹, καθώς απαίτησε τη δημιουργία υπόγειας αρτηρίας στη θέση αυτής που κατε-

ριοχή των παλιών εργοστασίων περνάει κανείς από τον “εσωτερικό πεζόδρομο” του Συνεδριακού Κέντρου για να πάει στην Centenary Square και από εκεί μέσω της βιβλιοθήκης στην πλατεία του δημαρχείου. Για το σκοπό αυτό, το άλλοτε ερημικό ισόγειο σε pilotis της δημοτικής βιβλιοθήκης δέχτηκε μια τολμηρή (έως χιουμοριστική) επέμβαση¹²: μετατράπηκε σε παζάρι ρούχων για να αποτελέσει ένα ζωντανό σημείο συνάντησης. Η πεζοδρόμηση της Victoria Square, όπου βρίσκεται το εκλεκτικιστικό κτίριο του δημαρχείου της πόλης, είναι το πιο πετυχημένο αρχιτεκτονικά εγχείρημα της όλης προσπάθειας. Υψη-

Ο αστικός σχεδιασμός, για να είναι αποτελεσματικός, απαιτεί ηγεσία με ικανότητες, έμπειρους ειδικούς του σχεδιασμού, σαφείς στόχους, καθώς και συντονισμό μεταξύ των φορέων που αναλαμβάνουν την υλοποίηση των αποφάσεων.

λής ποιότητας αστικός σχεδιασμός μορφοποίησε το χώρο μπροστά από το βικτωριανό δημαρχείο, τοποθετώντας μοντέρνα γλυπτά σε καίριες θέσεις και στο κέντρο της πλατείας έναν απαλό καταρράκτη, ο οποίος παισιώνεται από σκάλες που παραλαμβάνουν την κλίση του εδάφους, θυμίζοντας την Piazza

Η ανάπλαση επεκτάθηκε στην ευρύτερη περιοχή και περιέλαβε πλήθος ειδικών και κατά περίπτωση τολμηρών μέτρων, όπως κατάργηση ανισόπεδων διαβάσεων και εγκατάσταση σηματοδοτών που χειρίζονται οι διαβάτες (για παράδειγμα στην πλατεία Old Square), εφαρμογή τεχνικών αποθάρ-

την κυκλοφοριακή “σήμανση” της περιοχής επέμβασης. Η κατασκευή ολοκληρώθηκε με τη φύτευση δέντρων ικανού μεγέθους. Η δημοτική αρχή, με επίκεφαλή την “ψυχή” αυτής της ιστορίας, τον πρώτο αρχιτέκτονα του Δήμου, βρίσκεται καθ’ οδόν προς το επόμενο βήμα. Σειρά για κατεδάφιση έχει ένας α-

ταφέρουν να συγκροτήσουν μια συλλογική ταυτότητα”¹³. Ακόμη όμως, περιγράφει ένα συλλογικό μοντέλο παρέμβασης στον αστικό χώρο, ενισχύοντας τη γενικά αποδεκτή άποψη ότι **ο αστικός σχεδιασμός για να είναι αποτελεσματικός, απαιτεί ηγεσία με ικανότητες και στράτευση (συνήθως α-**



4



5



6



7

4. Η Victoria Square και το δημαρχείο από καρτ ποστάλ. Αριστερά η παλιά αίθουσα συναυλιών.

5. Το δημαρχείο. Σε πρώτο πλάνο το άγαλμα που φιλοτέκνησε ο Dhruva Mistry.

6, 7. Δύο φωτογραφίες της Old Square το 1977 και το 1997. Η πλατεία παλαιότερα κατалаμβανε το εσωτερικό ενός από τους μικρότερους κυκλοφοριακούς κόμβους (εκτός δακτυλίου) και οι πεζοί κατέβαιναν από υπόγειες διαβάσεις στην πλατεία προκειμένου να περάσουν απέναντι. Στις παρείσεις της, κάτω δηλαδή από τους περιμετρικούς δρόμους, υπήρχαν αρχικά καταστήματα τα οποία έκλεισαν βαθμιαία μέχρι τα μέσα του '90. Το 1997 αποπερατώνονταν οι εργασίες επανομάτωσής της και κατάληξης επιστροφής των περιμετρικών διαβάσεων για επιβράδυνση της κίνησης των αυτοκινήτων. Τους σηματοδότες θα τους χειρίζονται οι πεζοί.

di Spagna στη Ρώμη. Το σχέδιο, υιοθετώντας μια διάταξη που εμπνέεται από την ιστορία των αστικών μορφών στην Ευρώπη, δεν έπεσε στην παγίδα της αντιγραφής μορφολογικών λεπτομερειών από ιστορικά κτίρια: τα νέα στοιχεία είναι απλά και σύγχρονα σε μορφή και εκτέλεση. Ο δρόμος μεταξύ του δημαρχείου και του σιδηροδρομικού σταθμού, η άλλοτε άθλια New Street εντελώς συμφορημένη και παράλληλα εγκαταλελειμμένη από εμπορικές χρήσεις, στεγάζει τώρα καταστήματα, γραφεία, και, πράγμα σπάνιο για κέντρο μεγάλης αγγλικής πόλης, ορισμένες κατοικίες στους τελευταίους ορόφους.

ρυνσης της κυκλοφορίας, αναβάθμιση της αισθητικής ποιότητας μετώπων κτιρίων, ανανέωση της αστικής επίπλωσης, τοποθέτηση έργων τέχνης αστικής κλίμακας, και τέλος, όπως ήδη αναφέρθηκε, αποκατάσταση και χρήση (για ψυχαγωγία και εσωτερικό τουρισμό) εκατοντάδων μέτρων παλιών βιομηχανικών καναλιών, τα οποία ήταν μέχρι τότε επιμελώς κρυμμένα πίσω από υψηλούς τοίχους. **Η πόλη ξαναβρίσκει τη φυσιογνωμία της, μαζί με τη χαμένη ασυκότητα.**

Οι δρόμοι που δέχτηκαν επεμβάσεις πλακοστρώθηκαν με τα ίδια κεραμικά πλακίδια για αισθητικούς λόγους αλλά και για

κόμη μεγάλος ανισόπεδος κόμβος (Masshouse Circus) και τμήματα του εσωτερικού δακτυλίου. Παρά τις κριτικές σε επί μέρους σημεία, η τολμηρή και με όλα τα μέσα υποστήριξη των σύγχρονων κατευθύνσεων σχεδιασμού αποφέρει καρπούς: η εμπορική ζωή έχει τονωθεί και οι πολίτες εμφανώς απολαμβάνουν τη δημιουργία ενός δικτύου αστικών ελεύθερων χώρων σε επαφή με ζωτικές κεντρικές λειτουργίες.

Η ιστορία αυτή έρχεται σε υπεράσπιση της αστικής μορφής, για να καταθέσει ότι χωρίς αυτήν “η πόλη δεν είναι πια μια πόλη, αλλά μια συλλογή μεμονωμένων στοιχείων που δεν κα-

πό την πλευρά του Δήμου), έμπειρους ειδικούς του σχεδιασμού και καλούς γνώστες των κωδίκων της πόλης, σαφείς στόχους, συναίνεση των αποδεκτών του σχεδιασμού, καθώς και συντονισμό μεταξύ των φορέων που αναλαμβάνουν την υλοποίηση των αποφάσεων. Για την επανάκτηση του φιλικού χαρακτήρα της η πόλη του Μπέρμιγχαμ έχει αποσπάσει εθνικές και διεθνείς διακρίσεις, οι οποίες την τοποθετούν και πάλι στην πολεοδομική πρωτοπορία, επιβραβεύοντας επιλογές που πράγματι συνιστούν ολοκληρωτική στροφή έναντι των αντίστοιχων αποφάσεων που είχαν ληφθεί προ τριανταπέντε ετών. ♦

Επεξηγήσεις κειμένου

1. Ο σχετικός προβληματισμός βρίσκεται κατ' αρχήν στο βιβλίο του A. Rossi *L'architettura de la città* (1966), το οποίο έχει μεταφραστεί και στα ελληνικά και στη συνέχεια στα *Urban Space* (1979) και *Rational Architecture* του R. Krier.
2. Όπως του Λονδίνου, του Λίβερπουλ και του Αμβούργου.
3. Στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης πλην της Ελλάδας η ιδιοκτησία αστικής γης δεν παρέχει αυτοδύνατο το δικαίωμα ανάπτυξης της, ή αλλαγής χρήσης. Για το λόγο αυτόν είναι συχνό το φαινόμενο πρώην βιομηχανικών περιοχών ή μεροναμμένων οικισμών που παραμένουν εγκαταλελειμμένα μέχρι τη στιγμή που η δημοτική αρχή θα αποφασίσει για την

λως με υποδομές κ.ά. για την εγκατάσταση νέων βιομηχανιών, καθώς επίσης και η αναζωογόνηση υποβαθμισμένων κεντρικών περιοχών κατοικίας. Τέλος, αποφασίστηκε η εγκατάσταση δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα σε συνέχεια με το εμπορικό κέντρο, σε πρώην βιομηχανική περιοχή, με τη δόμηση 150.000 m² γραφείων σε πρώτη φάση. Για την υλοποίηση των αποφάσεων δημιουργήθηκε μικτή χρηματοδοτική εταιρία αποτελούμενη από το Δήμο, το Υπουργείο Εμπορίου και πέντε μεγάλες κατασκευαστικές εταιρίες.

7. Έκταση 800 εκταρίων. Προς σύγκριση, το εντός των τειχών τμήμα της Θεσσαλονίκης έχει εμβαδόν 330 εκταρίων περίπου.
8. Πρόκειται για τη μελέτη του γραφείου

προϋπολογισμός των έργων της Θεσσαλονίκης Πολιτιστικής Πρωτεύουσας ήταν 66 δισ. δρχ. Πηγή: 200 έργα πολιτισμού για τη Θεσσαλονίκη του 21ου αιώνα, έκδοση Οργανισμού Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης, Θεσσαλονίκη 1997, σελ. 47).

12. Το κτίριο και η επέμβαση περιγράφεται ακριβώς από τον Ντ. Λοτζ, ο οποίος ζεί και διδάσκει στο Μπέρμιγχαμ, στο μυθιστόρημα *Θεραπεία* (εκδ. Bell, σελ. 140).
13. Ο αφορισμός είναι του Oriol Bohigas, αρχιτέκτονα-πολεοδόμου επί κεφαλής της αρχιτεκτονικής υπηρεσίας του Δήμου της Βαρκελώνης. Περιέχεται στο άρθρο του "Reformaliser la ville" στο περιοδικό *Urbanisme*, Οκτώβριος 1993, No.3.

ΣΧΕΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΠΟΥ ΎΧΟΥΝ ΔΗΜΟΣΙΕΥΤΕΙ ΣΤΑ ΤΕΥΧΗ ΚΤΙΡΙΟ

- **Πεζοδρομήσεις σε εμπορικές περιοχές**, Τεύχος 122/ σελ. 51
- **Ήπια κυκλοφορία σε αστικές περιοχές**, Τεύχος 123/ σελ. 39
- **Ανάπλαση κοινόχρηστων χώρων & πεζοδρομήσεις στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας**, Τεύχος 124/ σελ. 35

Η New Street σήμερα. Πλακόστρωση και αστική επίπλωση από την Tess Jaray.



τύχη τους με συνολικά μέτρα (για οργανωμένη ανοικοδόμηση, απαλλοτρίωση από το Δήμο ή μια ποικιλία ενδιάμεσων λύσεων).

4. Βλέπε μεταξύ άλλων για την αντιμετώπιση των δημόσιων χώρων το περιοδικό *Paris Projet, Espaces publics*, No 30-31 1993 και το περιοδικό *Urban Design* που απηχεί τις απόψεις του Urban Design Group, συνδέσμου Βρετανών αρχιτεκτόνων για τη δημιουργία "πολιτισμένων αστικών τόπων".
5. Από τον ημερήσιο τύπο: στο άρθρο "Οι εξαγγελίες δεν χωρούν πλέον στη Θεσσαλονίκη", *Μακεδονία* της 20 Φεβρουαρίου 2000 (σελ. 116) διαπιστώνεται με αγανάκτηση η μη πραγματοποίηση ακόμη και των "εύκολων" κόμβων της Ευαγγελιάτριάς και της Παύλου Μελά. Φυσικά αναφέρεται και η δυτική είσοδος.
6. Εκτός από την ενίσχυση της θέσης της πόλης στο εθνικό και διεθνές δίκτυο μεταφορών, αποφασίστηκε ο εξοπλισμός δημοτικής γης στην περιφέρεια της πό-

Tibbalds, Colbourne, Karski, Williams, εκ των οποίων ο πρώτος ήταν πολύ γνωστός για τη συμβολή του στη διαμόρφωση του αντικειμένου του αστικού σχεδιασμού και για τη μαχητική προπαγάνδη της άποψης ότι η γνώση των κωδίκων της πόλης είναι απαραίτητη προϋπόθεση για τη δημιουργία καλής αρχιτεκτονικής.

9. Στο Μπέρμιγχαμ, το σιδηροδρομικό δίκτυο (μεγάλων αποστάσεων και προαστιακό) φτάνει μέχρι την καρδιά του εμπορικού κέντρου της πόλης, καταλήγοντας σε υπόγειες διαδρομές.
10. Κατά τις υποδείξεις του τοπικού αρχιτεκτονικού γραφείου Percy Thomas Partnership που ανέλαβε να σχεδιάσει το Συνεδριακό Κέντρο.
11. Για τη χρηματοδότηση του προγράμματος ο Δήμος εξασφάλισε 203 εκατομμύρια λίρών από την Ευρωπαϊκή Ένωση, τετρακόσια εκατομμύρια από την κεντρική κυβέρνηση ως δωρεά και άλλα 200 ως δάνειο, (δηλ. συνολικά 401 δισεκατομμ. δραχμές (Newman, Thornley σελ. 130). Για να γίνει κάποια σύγκριση, ο

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- **BIRMINGHAM: GIVING THE STREETS BACK TO THE PEOPLE**, περιοδικό Report, Μάιος 1995.
- Oriol Bohigas, **REFORMALISER LA VILLE**, περιοδικό *Urbanisme*, Hors série No.3, Οκτώβριος 1993.
- P. Newman, A. Thornley, **URBAN PLANNING IN EUROPE**, Routledge, 1996.
- Paris Projet, **ESPACES PUBLICS**, No 30-31, 1993.
- Percy Thomas Partnership, **BIRMINGHAM INTERNATIONAL CONVENTION CENTRE: TOWNSCAPE STUDY** (αχνολόγητο).
- G. Shaylor, **PLANNING IN THE WEST MIDLANDS**, περιοδικό *The Planner*, 14 Δεκεμβρίου 1990.
- I. Stewart, **BIRMINGHAM URBAN DESIGN STUDIES**, περιοδικό *The Planner*, 13 Σεπτεμβρίου 1991.
- Tibbalds, Colbourne, Karski, Williams, **CITY OF BIRMINGHAM: CITY CENTRE DESIGN STRATEGY**, 1990.
- G. Wright, J. Blakenmore, **VICTORIA SQUARE, BIRMINGHAM**, περιοδικό *Urban Design*, No 54, Απρίλιος 1995.