

ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ



## ΑΣΤΙΚΕΣ ΟΧΛΗΣΕΙΣ ΣΕ ΕΝΑ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΟ ΤΕΤΡΑΓΩΝΟ

### ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ



ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΔΟΥΝΑΣ ΘΟΔΩΡΗΣ  
ΚΟΥΛΟΥΚΟΥΡΗ ΝΑΤΑΣΑ  
ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ ΚΕΛΛΥ



ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2006

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	σελ. 1-3
B. ΓΕΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΧΛΗΣΕΩΝ.....	σελ. 3-16
Δημόσιος χώρος:	
1. Διαμόρφωση – πλακοστρώσεις πεζοδρομίων.....	σελ. 3-4
2. Δενδροφύτευση πεζοδρομίων.....	σελ. 4
3. Τραπεζοκαθίσματα / Ομπρέλες Πεζοδρομίου.....	σελ. 4-5
4. Κινητός εξοπλισμός καταστημάτων.....	σελ. 5
5. Οδοσήμανση.....	σελ. 5-6
6. Ενημερωτικές Επιγραφές Δρόμου σε Στύλους.....	σελ. 6
7. Ζαρτινιέρες.....	σελ. 6-7
8. Στύλοι φωτισμού δρόμου (στύλοι ΔΕΗ).....	σελ. 7-8
9. Κολωνάκια στάθμευσης/μπάρες για ΑμΕΑ.....	σελ. 8
10. Μηχανάκια στα πεζοδρόμια/σταθμευμένα αυτοκίνητα-δίκυκλα.....	σελ. 8-9
11. Κάδοι απορριμάτων / δοχεία απορριμάτων.....	σελ. 9-10
12. ΚΑΦΑΟ ΟΤΕ / Κουτιά ελέγχου φυσικού αερίου.....	σελ. 10
13. Αφίσες/ εμπορικές – πολιτικές διαφημίσεις.....	σελ. 10-11
14. Ηχορύπανση από μόνιμες ή παροδικές εστίες θορύβου.....	σελ. 11
15. Ακαθαρσίες ζώων.....	σελ. 11-12
16. Περίπτερα-πλανόδιοι πωλητές.....	σελ. 12-13
Ιδιωτικός χώρος:	
1. Χρωματισμοί προσόψεων.....	σελ. 13-14
2. Κλιματιστικά / κεραίες δορυφορικής τηλεόρασης.....	σελ. 14
3. Επιγραφές / αφίσες σε προσόψεις.....	σελ. 14-15
4. Ελαφριές κατασκευές (στέγαστρα , υπόστεγα κοκ) –τέντες.....	σελ. 15-16
5. Αυθαίρετες επεμβάσεις φωτισμού / καλλωπισμού στις προσόψεις.....	σελ. 16
Γ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ-ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ.....	σελ. 17-18
Δ. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΟΧΛΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....	σελ. 18-23
Ε. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	σελ. 24-26
ΣΤ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ.....	σελ. 27
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	σελ. 28-55

## A. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Με τον όρο «αστικές οχλήσεις» εννοούμε τα στοιχεία εκείνα του αστικού ιστού τα οποία επιβαρύνουν λειτουργικά και αισθητικά – μορφολογικά τη δομή της πόλης.

Ο ακριβής, ωστόσο, προσδιορισμός της έννοιας των «αστικών οχλήσεων» καθίσταται ιδιαίτερα δύσκολος, τόσο γιατί δεν αποτελεί κατοχυρωμένη και αποδεκτή διεθνώς ορολογία, βάσει κάποιου κοινού ερμηνευτικού κώδικα προδιαγραφών, αλλά και γιατί η «αστική όχληση» είναι μια, εν μέρει, υποκειμενική έννοια, με βάση διαφοροποιούμενα κάθε φορά κριτήρια. Η οριοθέτηση της έννοιας μπορεί να κυμαίνεται ανάλογα με την εικόνα του ευρύτερου αστικού περιβάλλοντος, το χαρακτήρα και το τοπικό ύφος της περιοχής (ιστορικό κέντρο, παραδοσιακός οικισμός, αστικό κέντρο κ.α.), αλλά και ανάλογα με τις συνήθειες και τα βιώματα των κατοίκων. Έτσι, η έννοια προσδιορίζεται κατά κύριο λόγο, βάσει ενός εθυμικού, μιας συλλογικής εμπειρίας των πολιτών που ζουν και δραστηριοποιούνται στην πόλη.

Η αστική όχληση μπορεί, επίσης, να έχει είτε το χαρακτήρα της δυσλειτουργίας, της παρεμπόδισης επομένως των ανθρώπινων δραστηριοτήτων (κυκλοφορία, εργασία, ψυχαγωγία κ.α.), είτε να αναφέρεται σε αισθητική επιβάρυνση του αστικού τοπίου. Και στις δύο περιπτώσεις ή στο συνδυασμό τους, οι αστικές οχλήσεις συντελούν στον κατακερματισμό της εικόνας της πόλης, δυσχεραίνουν την αντίληψη του αστικού τοπίου ως ενιαίου και αρμονικού συνόλου.

Η εμπειρική, μέχρι σήμερα, ανάγνωση των στοιχείων εκείνων που κατά γενική σύμβαση εντάσσονται στην κατηγορία των «αστικών οχλήσεων» οδηγεί αυτόματα σε μια εξίσου εμπειρική καταγραφή και κατηγοριοποίησή τους, η οποία στοιχειοθετείται βάσει στατιστικών δεδομένων από έρευνες πεδίου και ερωτηματολόγια απευθυνόμενα στον πολίτη. Η απουσία θεσμικού πλαισίου το οποίο να ενοποιεί τις διάφορες αντιλήψεις για το περιεχόμενο της έννοιας της αστικής όχλησης και, άρα, να καθίσταται εφικτή η αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος στο σύνολό της και όχι αποσπασματικά και κατά περίπτωση, αποτελεί έναν πρόσθετο παράγοντα διόγκωσης του φαινομένου, ιδιαίτερα στην ελληνική μεγαλούπολη.

Οι ελληνικές πόλεις, λόγω ιδιαίτερων φαινομένων άναρχης δόμησης και έλλειψης συντονισμού των αρμόδιων φορέων, στην ουσία, εξαιτίας της έλλειψης μιας ενιαίας στρατηγικής για την οργάνωση, τη λειτουργία και την αισθητική των πόλεων, εμφανίζουν στη συντριπτική τους πλειοψηφία τέτοια στοιχεία επιβάρυνσης και αρνητικής φόρτισης, όπως είναι οι κοινώς ονομαζόμενες «αστικές οχλήσεις».

Η άναρχη δόμηση των μεγάλων αστικών κέντρων της Ελλάδας, η απουσία ή υποβάθμιση του πραγματικού δημόσιου χώρου, ο οποίος θα πληροί προδιαγραφές έκτασης, λειτουργικότητας και αισθητικής, απαρτίζουν πρωταρχικούς επιβαρυντικούς παράγοντες στο πρόβλημα των αστικών οχλήσεων και ελαχιστοποιούν τις δυνατότητες για δραστικές και αποτελεσματικές λύσεις.

Παρόλα αυτά, η τακτική των μικρών αλλά οργανωμένων και προσανατολισμένων επεμβάσεων μπορεί να επιφέρει σημαντικά αποτελέσματα, έως και να αλλάξει άρδην την εικόνα της πόλης, να την καταστήσει περισσότερο βιώσιμη και φιλική προς τους πολίτες της, λαμβάνοντας υπόψη ότι η πόλη αποτελεί το υπόβαθρο όπου εκτυλίσσεται όλο το φάσμα των ανθρώπινων δραστηριοτήτων.

Σε αυτήν την κατεύθυνση κινείται και η παρούσα μελέτη που εκπονείται στα πλαίσια ομάδας εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ για τις Αστικές Οχλήσεις, προκειμένου να εστιαστεί το φαινόμενο στη μικροκλίμακα ενός οικοδομικού τετραγώνου, να εντοπιστούν, να καταγραφούν και να κατηγοριοποιηθούν οι αστικές οχλήσεις, αλλά και να επιχειρηθεί η συνοπτική παρουσίαση εφικτών προτάσεων αντιμετώπισης του

προβλήματος, όπως προκύπτουν από την ελληνική και, κυρίως, τη διεθνή εμπειρία. Μια θεμελιώδης παραδοχή, που πρέπει να γίνει εξαρχής, είναι η διασφάλιση της ενεργούς συμμετοχής του κατοίκου ή του εργαζόμενου στο χώρο, τόσο στο επίπεδο της καταγραφής όσο και στο επίπεδο του ανασχεδιασμού και της εξυγίανσης του αστικού τοπίου από τις οχλήσεις. Θα έπρεπε να θεωρείται, επίσης, δεδομένη η πολιτική βούληση της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και όλων των εμπλεκόμενων και αρμόδιων φορέων, ακόμα και αν αυτό προϋποθέτει μια μεγάλη αφαίρεση, η οποία με θεσμικά κα άλλα μέσα πίεσης, πρέπει να υπερκεραστεί.

Για τη διεξαγωγή της μελέτης επιλέχθηκε το οικοδομικό τετράγωνο στο κέντρο της Θεσσαλονίκης που περικλείεται από τις οδούς Παύλου Μελά, Π.Π.Γερμανού, Σπύρου Λούη, Γρ.Παλαμά και την Πλατεία Ναυαρίνου ως οικοδομικό τετράγωνο που συγκεντρώνει αντιπροσωπευτικά τις κυρίαρχες αστικές οχλήσεις του αστικού κέντρου της Θεσσαλονίκης. Το συγκεκριμένο αστικό τμήμα αποτελεί, αφενός, τυπικό παράδειγμα οικοδομικού τετραγώνου του κέντρου της πόλης, με ισόγεια καταστήματα, κατοικία και γραφεία στους υπόλοιπους ορόφους και υψηλό συντελεστή δόμησης. Παράλληλα, ωστόσο, έχει και ιδιαιτερότητες που το καθιστούν ενδεικτικό για το πρόβλημα των αστικών οχλήσεων, όπως είναι η γειτνίασή του με έναν από τους ιστορικούς άξονες της Θεσσαλονίκης (Γούναρη) και ταυτόχρονα τόπο αναψυχής για τους περισσότερους κατοίκους της πόλης (πλ. Ναυαρίνου), καθώς και η ταυτότητά του ως ένα από τα πιο εμπορικά και πολυσύχναστα σημεία του αστικού κέντρου. Τα χαρακτηριστικά αυτά του υπό μελέτη οικοδομικού τετραγώνου το επιφορτίζουν με έντονα κυκλοφοριακά προβλήματα στους- έτσι και αλλιώς- στενούς δρόμους του κέντρου, αλλά και με μια μεγάλη συγκέντρωση ανθρώπινου δυναμικού κατά τις εργάσιμες και λοιπές ώρες. Η παραδοξολογία σε κάθε αντίστοιχη τέτοια περίπτωση έγκειται στο γεγονός ότι τα στοιχεία που καταλήγουν να αποτελούν «αστικές οχλήσεις» και να ενοχλούν πρώτα και κύρια τους κατοίκους και περαστικούς, τοποθετούνται κατ' αρχήν για την καλύτερη εξυπηρέτηση και διευκόλυνση του πολίτη. Η άναρχη διασπορά τους όμως στο δημόσιο και ιδιωτικό χώρο, απόρροια της έλλειψης προσανατολισμού, συντονισμού και ελέγχου τόσο της ιδιωτικής πρωτοβουλίας όσο και των αρμόδιων δημόσιων φορέων, δυσχεραίνει αντί να διευκολύνει την ελεύθερη κίνηση του περαστικού και των οχημάτων, υποβαθμίζει αισθητικά το αστικό τοπίο, ενοχλεί και διαταράσσει την ιδιωτική ζωή των μόνιμων κατοίκων της περιοχής.

Το συγκεκριμένο οικοδομικό τετράγωνο είναι αντιπροσωπευτικό, γιατί συγκεντρώνει, βάσει των παραπάνω, ένα μεγάλο φάσμα, ποιοτικό και ποσοτικό, των κατά παραδοχή αστικών οχλήσεων.

Ενδεικτικά, μετά από αυτοψία της Ομάδας εργασίας διαπιστώθηκε η ύπαρξη των παρακάτω οχλήσεων:

Δημόσιος χώρος:

1. Διαμόρφωση/πλακοστρώσεις πεζοδρομίων
2. Δενδροφύτευση πεζοδρομίων
3. Τραπεζοκαθίσματα/ Ομπρέλες Πεζοδρομίου
4. Κινητός εξοπλισμός καταστημάτων
5. Οδοσήμανση
6. Ενημερωτικές Επιγραφές Δρόμου σε Στύλους:
7. Ζαρτινιέρες
8. Στύλοι φωτισμού δρόμου /στύλοι ΔΕΗ
9. Κολωνάκια στάθμευσης/μπάρες για ΑμΕΑ

10. Μηχανάκια στα πεζοδρόμια/ σταθμευμένα αυτοκίνητα – δίκυκλα
11. Κάδοι απορριμάτων / δοχεία απορριμάτων
12. ΚΑΦΑΟ ΟΤΕ / Κουτιά ελέγχου φυσικού αερίου
13. Αφίσες/ εμπορικές – πολιτικές διαφημίσεις
14. Ηχορύπανση από μόνιμες ή παροδικές εστίες θορύβου
15. Ακαθαρσίες ζώων
16. Περίπτερα-πλανόδιοι πωλητές

Ιδιωτικός χώρος:

1. Χρωματισμοί προσώπων
2. Κλιματιστικά / κεραίες δορυφορικής τηλεόρασης
3. Επιγραφές / αφίσες σε προσόψεις
4. Ελαφριές κατασκευές (στέγαστρα , υπόστεγα κοκ) –τέντες
5. Αυθαίρετες επεμβάσεις φωτισμού/ καλλωπισμού στις προσόψεις

Συνολικά οι παραπάνω οχλήσεις δεν έχουν μια μόνο αιτία, αλλά στοιχειοθετούν ένα αποτέλεσμα διάφορων ενεργειών, είτε από επιχειρήσεις του ιδιωτικού τομέα, είτε από πολίτες, είτε από δημόσιους φορείς. Κοινό χαρακτηριστικό όλων αυτών των επεμβάσεων στον αστικό χώρο είναι η σχεδόν αυθαίρετη και άναρχη τοποθέτησή τους, είτε από τους ιδιώτες είτε από τους δημόσιους φορείς.

## B. ΓΕΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΟΧΛΗΣΕΩΝ

Δημόσιος χώρος:

### *1. Διαμόρφωση – πλακοστρώσεις πεζοδρομίων*

Για την ελληνική πραγματικότητα, τα πεζοδρόμια αποτελούν τον κατ' εξοχήν δημόσιο χώρο της πόλης. Μέχρι και την οριστική αλλαγή της εικόνας της ελληνικής πόλης, οπότε και το φαινόμενο της αντιπαροχής, αλλά και άλλοι ιδιαίτεροι κοινωνικοί και οικονομικοί παράγοντες, οδήγησαν στη σημερινή κατάσταση των υπερκορεσμένων και άναρχα δομημένων αστικών κέντρων, το πεζοδρόμιο ήταν χώρος συνάντησης κοινού, πραγματικό κύτταρο συνεύρεσης και κοινωνικοποίησης των κατοίκων στο επίπεδο της γειτονιάς. Σήμερα, αποτελεί απλά ένα χώρο διέλευσης πεζών, με ιδιαίτερα στοιχεία στενότητας και κακοτεχνιών στη συντριπτική πλειοψηφία των περιπτώσεων.

Παρ' όλων αυτών τον περιορισμό στο φάσμα των χρήσεων του πεζοδρομίου, είναι εμφανής η ανάγκη οργάνωσης και συντήρησης των πεζοδρομίων της πόλης, για λόγους ταυτόχρονα λειτουργικούς και αισθητικούς. Η διευκόλυνση της διέλευσης των πεζών, των ανθρώπων με ιδιαίτερα κινητικά προβλήματα, είναι άμεση συνάρτηση της αντίληψης του πεζοδρομίου ως χώρου τριών διαστάσεων που, παράλληλα, εξυπηρετεί ανάγκες κυκλοφορίας ή στάσης, μετακίνησης πραγμάτων και εμπορευμάτων, υποδοχής της εμπορικής κίνησης.

Τα πεζοδρόμια της πόλης της Θεσσαλονίκης, και ιδιαίτερα του αστικού κέντρου, κατ' επέκταση και του εν λόγω οικοδομικού τετραγώνου, χαρακτηρίζονται κατ' αρχήν από το ελάχιστο των διαστάσεών τους, την κακή κατασκευή και τη μονομέρεια στην επιλογή των υλικών επίστρωσης (πλάκες πεζοδρομίου). Οι επιδαπέδιες εγκαταστάσεις (π.χ. σχάρες απορροής ομβρύων) ενσωματώνονται με προχειρότητα και κατά τυχαίο τρόπο στις περισσότερες περιπτώσεις, αλλοιώνοντας και καταστρέφοντας συχνά το σχήμα και το ρυθμό της πλακόστρωσης. Οι

κακοτεχνίες έχουν ως αποτέλεσμα το σπάσιμο των πλακών πεζοδρομίου, τη χαλάρωση των αρμών ή την αλλοίωση των κλίσεων από πιέσεις που δέχονται λόγω κατεστραμμένων υποδαπέδιων εγκαταστάσεων ή λόγω μεγάλου κινητού φορτίου.

Τα παραπάνω σηματοδοτούν την ανάγκη διασφάλισης των κατάλληλων κλίσεων των πεζοδρομίων, ώστε να μη λιμνάζουν νερά και να μη δυσχεραίνεται ο βηματισμός των περαστικών, όπως επίσης και την κατάλληλη επιλογή υλικών πλακόστρωσης με κριτήρια οικονομίας, λειτουργικότητας και αισθητικής. Απαραίτητη κρίνεται, επίσης, η επισκευή ή αλλαγή όλων των υποδαπέδιων εγκαταστάσεων, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επιτευχθούν οριστικές λύσεις του συγκεκριμένου προβλήματος.

## *2. Δενδροφύτευση πεζοδρομίων*

Η δεντροφύτευση των πεζοδρομίων θα μπορούσε δυνάμει να αποτελεί ένα κυρίαρχο ενοποιητικό στοιχείο στον κατακερματισμένο σήμερα αστικό ιστό, να κρύβει δυσάρεστες ή να αναδεικνύει ευχάριστες ή σημαντικές θέες. Παρ' όλα αυτά, η μη οργανωμένη φύτευση δέντρων και η άστοχη, πολλές φορές, επιλογή είδους, η ελλιπής συντήρηση των φυτεύσεων επιδεινώνουν αντί να εξωραΐζουν την εικόνα της πόλης. Δέντρα πολύ ψηλά ή ακλάδευτα, που ενοχλούν τους ενοίκους των ισόγειων και των ανώτερων ορόφων, έλλειψη φαντασίας ή πρωτοτυπίας στα είδη φύτευσης, τυχαία και λανθασμένη, ως επί το πλείστον, τοποθέτησή τους στα πεζοδρόμια, έλλειψη συνάρτησης ή αναφοράς στο ευρύτερο αστικό τοπίο, μη πρόβλεψη τοποθέτησης σχαρών ή άλλων αισθητικών στοιχείων στη βάση των δέντρων, ούτως ώστε να μη μετατρέπονται σε χώρους σκουπιδιών, κατασκευαστικές αστοχίες στις κλίσεις, με αποτέλεσμα πολλά και βρώμικα νερά να καταλήγουν στις ρίζες και τα δέντρα να ξεραίνονται ή να σαπίζουν, είναι μερικά από τα προβλήματα που ευθύνονται για τη σύγχρονη εικόνα των αστικών φυτεύσεων.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος, απαιτείται ειδική μελέτη από εμπειρογνώμονες διαφόρων ειδικοτήτων (αρχιτέκτονες τοπίου, αρχιτέκτονες, γεωπόνοι), η οποία θα εστιάζει τόσο στο συνολικό σχεδιασμό του αστικού δημόσιου χώρου, οργανικό τμήμα του οποίου είναι και η χωροθέτηση και το είδος των φυτεύσεων, όσο και στη μικροκλίμακα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε σημειακής παρέμβασης στο αστικό τοπίο.

## *3. Τραπεζοκαθίσματα / Ομπρέλες Πεζοδρομίου*

Τα τραπεζοκαθίσματα και οι ομπρέλες πεζοδρομίου των χώρων διασκέδασης ή των διάφορων καταστημάτων που προσφέρουν είδη φαγητού, ποτού ή γλυκών αποτελούν μία από τις πιο επιβαρυντικές αστικές οχλήσεις για όλες τις μεγάλες ελληνικές πόλεις. Η καταπάτηση του δημόσιου χώρου από τις ιδιοκτήτες των καταστημάτων, η ασύδοτη ελευθερία στην επιλογή της χωροθέτησης και της μορφής συντελούν στη λειτουργική και αισθητική αποδιάρθρωση του, έτσι κι αλλιώς, περιορισμένου δημόσιου αστικού χώρου. Αποτέλεσμα των παραπάνω είναι τόσο η παρεμπόδιση της ελεύθερης κίνησης των διερχομένων από τα πεζοδρόμια, όσο και η ίδια η υποβάθμιση της έννοιας της διασκέδασης ή της αναψυχής που, υπό πιο ευνοϊκές συνθήκες, θα προσέφεραν αυτά τα καταστήματα στους πολίτες.

Για την ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων σε πεζοδρόμια ή πλατείες από καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος απαιτείται άδεια ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων από την αρμόδια δημοτική υπηρεσία. Η άδεια συνοδεύεται από τοπογραφικό διάγραμμα, στο οποίο αποτυπώνεται η χωροθέτηση των



τραπεζοκαθισμάτων, ώστε να διασφαλίζεται η διέλευση των πεζών, αλλά και η ανεμπόδιστη προσέγγιση και χρήση του κοινόχρηστου αστικού εξοπλισμού: παγκάκια και δοχεία απορριμάτων. Είναι, ωστόσο, σύνηθες φαινόμενο η παραβίαση της άδειας από τους καταστηματαρχες με την ανάπτυξη των τραπεζοκαθισμάτων σε έκταση μεγαλύτερη από αυτή που προβλέπει η άδεια ή κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να αποκλείεται η πρόσβαση των πολιτών σε παγκάκια ή άλλες μορφές εξυπηρητήσεων του αστικού εξοπλισμού.

Το συγκεκριμένο πρόβλημα θα μπορούσε δραστικά να αντιμετωπιστεί, εφόσον διασφαλιστεί μια συνολική μελέτη από τον αρμόδιο δήμο ή κοινότητα σε επίπεδο αστικής και πολεοδομικής κλίμακας, ούτως ώστε να προβλέπονται ειδικοί χώροι ανάπτυξης εξοπλισμού στον υπαίθριο χώρο που αναλογεί σε κάθε κατάσταση ανάλογα με τη δυναμική του, όπως πεζόδρομοι ή ζώνες ειδικής χρήσης. Η μελέτη πρέπει να περιλαμβάνει, πέρα από την επιβεβλημένη πρόταση χωροθέτησης των τραπεζοκαθισμάτων, εναλλακτικές προτάσεις μορφολογίας των τραπεζοκαθισμάτων ή του λοιπού εξοπλισμού των καταστημάτων υγειονομικού ενδιαφέροντος, που θα απαντούν σε μια ενιαία φιλοσοφία και θα αποτρέπουν ετερόκλητα στοιχεία και σχεδιαστικές υπερβολές. Απαραίτητος κρίνεται, επίσης, ο αυστηρότερος έλεγχος και η επιβολή προστίμων, όπου θεωρείται απαραίτητο, προκειμένου να περιοριστούν τα φαινόμενα αυθαιρεσίας και καταπάτησης δημόσιου χώρου.

#### *4. Κινητός εξοπλισμός καταστημάτων*

Ανάλογος με την παραπάνω κατηγορία είναι και ο κινητός εξοπλισμός των εμπορικών καταστημάτων, ο οποίος μπορεί να περιλαμβάνει από εξοπλισμό κάλυψης λειτουργικών αναγκών του καταστήματος (π.χ. καφάσια οπωροπωλείων, καλάθια ή κινητές κρεμάστρες καταστημάτων ρούχων, πάγκοι, μεταλλικές κατασκευές έκθεσης προϊόντων κ.α.) μέχρι κινητές διαφημιστικές πινακίδες, οι οποίες τοποθετούνται στα πεζοδρόμια.

Και για την ανάπτυξη αυτού του είδους εξοπλισμού, όπως και στην ανωτέρω κατηγορία, απαιτείται ειδική άδεια από την αρμόδια δημοτική υπηρεσία, όπου θα αναφέρονται αναλυτικά όλα τα μετρικά και, εν μέρει, τα μορφολογικά χαρακτηριστικά του εξοπλισμού. Αντίστοιχα, ανάλογα είναι τα φαινόμενα αυθαιρεσίας και καταπάτησης δημόσιου χώρου από τους ιδιοκτήτες καταστημάτων, στοιχείο το οποίο έρχεται να λειτουργήσει προσθετικά στην όχληση των τραπεζοκαθισμάτων, επιβαρύνοντας επιπλέον την ελεύθερη κίνηση και δραστηριότητα των διερχομένων. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, όπου η ανάπτυξη τέτοιου εξοπλισμού δε θεωρείται απαραίτητη για τις λειτουργικές ανάγκες και το χαρακτήρα του καταστήματος, θα μπορούσε να απαγορεύεται μέσω κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, πρόβλεψης προστίμων και αυστηρού ελέγχου από τις αρμόδιες δημοτικές υπηρεσίες.

#### *5. Οδοσήμανση*

Τα σήματα κυκλοφορίας αποτελούν αναγκαίο εξοπλισμό για τη ρύθμιση της κίνησης πεζών και οχημάτων. Για τις ελληνικές πόλεις, όπου επικρατεί μεγάλη κυκλοφοριακή φόρτιση, χωρίς να είναι εξασφαλισμένη η αντίστοιχη υποδομή, η πληροφορία που μεταδίδεται μέσω των σημάτων κυκλοφορίας είναι απαραίτητη και ανεπαρκής, όπως αποδεικνύεται από το καθημερινό κομφούζιο των δρόμων, παρ' όλη τη διαπιστωμένη πληθώρα τους.

Τα σήματα συνήθως αναπτύσσονται άναρχα, σε ακατάλληλα σημεία,

«κρύβονται» πίσω από άλλα στοιχεία όχλησης, καλύπτονται συχνά από τις φυτεύσεις των πεζοδρομίων, με αποτέλεσμα να επιβαρύνουν τα κυκλοφοριακά προβλήματα και να αποτελούν συνήθεις αιτίες ατυχημάτων. Επιπλέον, όντας τοποθετημένα άστοχα και τυχαία, παρεμποδίζουν τη διέλευση των πεζών στα πεζοδρόμια, οι οποίοι είναι αναγκασμένοι να διέρχονται μέσω ενός πραγματικού «δάσους» σημάτων και άλλων στοιχείων του αστικού εξοπλισμού.

Προκειμένου η οδοσήμανση να μην αποτελεί μια επιπρόσθετη όχληση, αλλά ουσιαστικά να επιτελεί τον αρχικό απαραίτητο λειτουργικό της ρόλο, πρέπει και αυτή να ενταχθεί σε ένα κανονιστικό κώδικα χωροθέτησης και σχεδιασμού του αστικού εξοπλισμού, με στόχο αυτός να είναι ευδιάκριτος και εύληπτος πανταχόθεν, ακόμα και κατά την κίνηση των οχημάτων. Τα σήματα της τροχαίας πρέπει να συμπεριλαμβάνονται τόσο στις κυκλοφοριακές όσο και στις υπόλοιπες μελέτες διαμόρφωσης του αστικού υπαίθριου χώρου. Η διεθνής εμπειρία, άλλωστε, έχει αποδείξει πως τα στοιχεία αυτά δεν επιτελούν μονοδιάστατα λειτουργικό και χρηστικό ρόλο, αλλά μπορούν ταυτόχρονα να αποτελέσουν πραγματικά στοιχεία εξωραϊσμού και καλλωπισμού του δημόσιου χώρου των πόλεων.

#### *6. Ενημερωτικές Επιγραφές Δρόμου σε Στύλους:*

Οι επιγραφές αυτές έχουν, συνήθως, ρόλο πληροφοριακό για τον επισκέπτη ή τον κάτοικο της πόλης υποδεικνύοντας την κατεύθυνση προς σημαντικά σημεία ή μνημεία της πόλης. Το σύνθημα, ωστόσο, φαινόμενο είναι η αμφίβολη ποιότητα της αισθητικής και χρωματικής κωδικοποίησής τους, ενώ η τοποθέτηση και χωροθέτησή τους γίνεται με τρόπο άλογο και ανοργάνωτο (πχ εμποδίζουν την οπτική επαφή με πινακίδες οδικής σήμανσης), με αποτέλεσμα να μην εξυπηρετούν πάντα το σκοπό τους, όπως είναι η υπόδειξη μιας συγκεκριμένης κατεύθυνσης προς τον εποχούμενο πολίτη.

Ιδιαίτερα σε περιόδους κατά τις οποίες υπάρχει μεγάλη συγκέντρωση ανθρώπινου πλήθους στην πόλη, λόγω κάποιου σημαντικού γεγονότος εορταστικού, πολιτιστικού, ή άλλου περιεχομένου (π.χ. «Θεσσαλονίκη - Πολιτιστική Πρωτεύουσα, Ολυμπιακοί αγώνες κ.α.), οι επιγραφές αυτές πληθαίνουν και σε αυτές τις περιπτώσεις, η συσσώρευση της πληροφορίας και η ανεπαρκής συστηματοποίησή της μπορεί να προκαλέσει χάος και δυσφορία, ιδιαίτερα στον επισκέπτη της πόλης. Χαρακτηριστική είναι δε, η παραμονή αυτών των επιγραφών μετά το πέρας των εκδηλώσεων που προπαγανδίζουν, λόγω ολιγωρίας και αμέλειας των αρμόδιων υπηρεσιών του δήμου.

Προκειμένου για την αντιμετώπιση του προβλήματος, απαιτείται, αφενός, η οργάνωση και συστηματοποίηση της πληροφορίας, έτσι ώστε να περιοριστεί το αναγκαίο πλήθος τέτοιων επιγραφών στο ελάχιστο και, κατ' επέκταση, να ελαχιστοποιηθεί η αίσθηση όχλησης που προξενούν. Αφετέρου, κρίνεται σκόπιμο να υιοθετηθεί από κάθε πόλη μια ενδεικτική φόρμα, στην οποία θα προσαρμόζεται κάθε τέτοια επιγραφή και θα αποτελεί κομμάτι ενός συνόλου αντιπροσωπευτικού για τον κάθε δήμο ή κοινότητα. Έτσι, εξασφαλίζεται ο περιορισμός της όχλησης, ενοποιείται αντιληπτικά η δημόσια εικόνα της πόλης και, ταυτόχρονα, η πόλη αποκτά ένα ιδιαίτερο ορόσημο που τη χαρακτηρίζει και τη διακρίνει από τις υπόλοιπες.

#### *7. Ζαρτινιέρες*

Οι ζαρτινιέρες αποτελούν το σύνθημα στοιχείο καλλωπισμού του υπαίθριου δημόσιου αστικού χώρου. Τα τελευταία χρόνια, η διεθνής εμπειρία ιδιαίτερα έχει αποδείξει ότι η παρέμβαση στο αστικό τοπίο μπορεί να είναι πιο σύνθετη και



πρωτότυπη, να συνδυάζει τα οικολογικά, κοινωνικο-οικονομικά, ιστορικά και αντιληπτικά στοιχεία του τόπου οδηγώντας σε λύσεις διαμόρφωσης περισσότερο εναρμονισμένες με τα εγγενή χαρακτηριστικά του.

Στην Ελλάδα, παρ' όλα αυτά, η ζαρτινέρα εξακολουθεί να είναι η «εύκολη λύση» σε μια στοιχειώδη και συμβατική διαμόρφωση των πεζοδρομίων και πεζόδρομων. Πέρα από το αισθητικό της περιεχόμενο, η ζαρτινέρα, ως στοιχείο αστικού εξοπλισμού, έχει ενίοτε και λειτουργική διάσταση. Διάφοροι πολίτες, συνήθως καταστηματάρχες ή επαγγελματίες, τοποθετούν ζαρτινιέρες στο πεζοδρόμιο στις προσόψεις των καταστημάτων τους, επιδιώκοντας με αυτόν τον τρόπο να οριοθετήσουν ή να διεκδικήσουν το «ζωτικό» χώρο που βρίσκεται μπροστά από το κατάστημά τους. Ως διαδικασία, προβλέπεται ειδική άδεια ανάπτυξης αυτού του εξοπλισμού από τον αρμόδιο δήμο, άλλα ιδιαίτερα σύνθητες φαινόμενο είναι η παράκαμψη αυτής της διαδικασίας και η προτίμηση της αυθαίρετης οδού. Συνεπακόλουθα, και παρά την κατ' αρχήν καλή πρόθεση του αποκλεισμού των δίτροχων από τα πεζοδρόμια, ο πεζός δυσκολεύεται να διασχίσει ορισμένα σημεία της διαδρομής που έχει επιλέξει, όντας αναγκασμένος να παρακάμπτει συνεχώς αντικείμενα που «ξεπηδούν» άναρχα

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, απαιτείται η υιοθέτηση μιας κατ' αρχήν διαφορετικής προσέγγισης και φιλοσοφίας του δημόσιου αστικού χώρου, όχι απλά ως συμπληρωματικού του ιδιωτικού, ως «κενού» που συνοδεύει το αστικό «πλήρες», αλλά ως χώρου που στοιχειοθετεί το κατ' εξοχήν σημείο αναφοράς κάθε πόλης, που υποδέχεται και πρέπει να διευκολύνει την ελεύθερη ανθρώπινη δραστηριότητα σε όλες της τις εκφάνσεις.

Επιπλέον, αποφεύγοντας αφορισμούς για στοιχεία όπως η τυπική ζαρτινέρα, μπορεί να ειπωθεί ότι η πιο οργανική ένταξη αυτών στο ευρύτερο αστικό περιβάλλον, η ποικιλομορφία και η λειτουργική τους χωροθέτηση, η ενσωμάτωσή τους σε μια πιο συνολική αντιμετώπιση του αστικού χώρου, μπορούν να δώσουν ενδιαφέροντα σχεδιαστικά αποτελέσματα και να περιορίσουν ή να αντιστρέψουν οριστικά την αίσθηση της όχλησης.

#### 8. Στύλοι φωτισμού δρόμου (στύλοι ΔΕΗ)

Οι ελληνικοί αστικοί δρόμοι συχνά χαρακτηρίζονται σκοτεινοί και ανεπαρκείς στο επίπεδο του δημόσιου φωτισμού και κατ' επέκταση, της απαραίτητης αίσθησης ασφάλειας. Η αιτία αυτού του φαινομένου έγκειται στη δυσμενή αναλογία του πλάτους του δρόμου σε σχέση με το ύψος των οικοδομών, ιδιαίτερα στα αστικά κέντρα. Παράλληλα, ακόμα και στις περιπτώσεις όπου εξασφαλίζεται ο απαραίτητος φωτισμός, οι στύλοι της ΔΕΗ είναι άναρχα τοποθετημένοι και, λόγω της συμβατικής τους μορφολογίας και της εγγύτητάς τους, συγκροτούν συνήθως ένα ενιαίο όριο, από το οποίο δεν είναι δυνατόν να περάσει ανεμπόδιστα ο πεζός.

Η επιλογή δε του είδους του φωτιστικού που θα χρησιμοποιηθεί για να φωτίσει ένα πεζοδρόμιο, στερείται, στις περισσότερες περιπτώσεις, φαντασίας και πρωτοτυπίας, αλλά και λειτουργικής σημασίας (φωτιστικά ιδιαίτερα ψηλά που κρίβονται στις φυλλωσιές των δέντρων, φωτιστικά που διαχέουν το φως προς τα πάνω και αφήνουν σκοτεινούς τους δρόμους και τα πεζοδρόμια κ.α.).

Και σε αυτήν την περίπτωση, η αίσθηση όχλησης που προκαλούν οι στύλοι της ΔΕΗ μπορεί να διασκεδαστεί με μια την υιοθέτηση μιας διαφορετικής άποψης από τις αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες για τη σημασία του φωτισμού τόσο προς τη λειτουργική όσο και προς την αισθητική κατεύθυνση. Το φως και η σκιά αποτελούν οργανικά στοιχεία διαμόρφωσης ιδιαίτερα του υπαίθριου χώρου και μπορούν να

εμπλουτίσουν καθοριστικά τις εικόνες του αστικού τοπίου. Με αυτήν την έννοια, οι στύλοι της ΔΕΗ, όντας απαραίτητοι και αναντικατάστατοι, μπορούν, ωστόσο, να αποτελέσουν στοιχεία «επένδυσης» στη χρηστική και αισθητική αξία της πόλης.

Εναλλακτικές μορφές φωτισμού δρόμων και πεζοδρομίων μπορούν να προκύψουν με την ενσωμάτωση, για παράδειγμα, των φωτιστικών στις προσόψεις των κτιρίων και των καταστημάτων, την εναλλαγή του τύπου τους (επιδαπέδια, εντοιχισμένα, ψηλά, χαμηλά, προβολείς κ.α.), την ένταξή τους σε ένα κάναβο ο οποίος θα συγκεντρώνει και θα συστηματοποιεί και άλλα στοιχεία του αστικού εξοπλισμού, με στόχο να καθίστανται αυτά πιο εύληπτα και να συμβάλλουν στην εξυγίανση του αστικού τοπίου.

#### *9. Κολωνάκια στάθμευσης/μπάρες για ΑμΕΑ*

Τόσο τα κολωνάκια στάθμευσης, όσο και οι μπάρες για ΑμΕΑ αποτελούν, αναμφισβήτητα, απαραίτητο εξοπλισμό για την πόλη, προκειμένου να διασφαλίζεται σε ένα βαθμό η διευκόλυνση της κυκλοφορίας πεζών και οχημάτων. Η τακτοποίηση και αντιμετώπιση της παράνομης στάθμευσης οχημάτων και δικύκλων συνθέτουν πρωταρχική προϋπόθεση επίλυσης ενός προβλήματος που για τα μεγάλα ελληνικά αστικά κέντρα φαίνεται να διογκώνεται και να διαιωνίζεται.

Η μέχρι σήμερα άναρχη χωροθέτηση των στοιχείων αυτών εμποδίζει λειτουργικά την κίνηση του πεζού και επιβαρύνει αισθητικά την εικόνα των πεζοδρομίων και εν γένει του δημόσιου χώρου. Για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος, απαιτείται ένας συνολικότερος σχεδιασμός και πρόβλεψη της αστικής οργάνωσης, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να επιτελούν την ίδια τη λειτουργία και χρήση τους, να διευκολύνουν την κυκλοφορία των πεζών και των οχημάτων, ακόμα και να αποτελούν στοιχεία καλλωπισμού και ενοποίησης της εικόνας της πόλης.

Ταυτόχρονα, απαιτείται η λήψη μέτρων από τους δημόσιους φορείς για την ενημέρωση και ευαισθητοποίηση του ιδιώτη οδηγού, έτσι ώστε να σέβεται το διερχόμενο πεζό, και ιδιαίτερα αυτόν με κινητικά προβλήματα, να φροντίζει να τον διευκολύνει στην ελεύθερη επιλογή της κίνησής του.

Η επίλυση του προβλήματος της παράνομης στάθμευσης δεν μπορεί παρά να αποτελέσει, αφενός, οργανικό μέρος της συνολικότερης αντιμετώπισης του κυκλοφοριακού προβλήματος. Αφετέρου, τα στοιχεία αυτά που λειτουργούν ως ρυθμιστές της κυκλοφορίας και της στάθμευσης αποτελούν, ταυτόχρονα, κυρίαρχα στοιχεία της εικόνας του δημόσιου αστικού χώρου, συμβάλλοντας στη μορφολογία και στο χαρακτήρα του. Αυτή η διττή τους σημασία, τόσο ως λειτουργικά όσο και ως αισθητικά στοιχεία, προσανατολίζει στην ανάγκη εμπειριστατωμένης και επιστημονικής ενασχόλησης σε σχέση με την αναβάθμιση της χρηστικής τους αξίας και της σχεδιαστικής τους ποιότητας.

#### *10. Μηχανάκια στα πεζοδρόμια/ σταθμευμένα αυτοκίνητα – δίκυκλα*

Το πρόβλημα των παράνομα σταθμευμένων οχημάτων οφείλεται, κατ' αρχήν, στην ανεπάρκεια δημόσιων χώρων στάθμευσης ιδιαίτερα στα αστικά κέντρα, όπου με καθόλου ή πολύ φθινό εισιτήριο θα μπορούν να σταθμεύουν οι ιδιοκτήτες ΙΧ, οι οποίοι εργάζονται ή κατεβαίνουν στο κέντρο για δουλειές, ψώνια ή άλλες τυχόν δραστηριότητες. Πρόκειται, επομένως, για ένα συνολικότερο πρόβλημα, που δε δύναται να επιλυθεί στην κλίμακα ενός οικοδομικού τετραγώνου ή μιας γειτονιάς. Αντίθετα, απαιτεί δραστικές λύσεις μεγάλης κλίμακας, όπως η διευθέτηση του κυκλοφοριακού προβλήματος κάθε πόλης με ειδική μελέτη, η εξασφάλιση χώρων

στάθμευσης σε πολυσύχναστα σημεία της πόλης, κοντά στα εμπορικά κέντρα, σε υπηρεσίες και τόπους συγκεντρωμένης εργασίας, η πεζοδρόμηση δρόμων όπου είναι αυξημένη η κυκλοφορία πεζών, η ενίσχυση και αναβάθμιση των αστικών μέσων συγκοινωνίας.

Παρ' όλα αυτά, και στο επίπεδο του οικοδομικού τετραγώνου μπορούν να προγραμματιστούν ήπιες και μικρής κλίμακας παρεμβάσεις, οι οποίες, ωστόσο, θα αντιμετωπίσουν μερικά ή και σε μεγάλο βαθμό το μείζον πρόβλημα αυτής της αστικής όχλησης. Αυτές μπορούν να περιλαμβάνουν: διαμόρφωση των ρείθρων των πεζοδρομίων με επίπεδα, μεταλλικά στοιχεία ή κολωνάκια, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να είναι απαγορευτική η ανάβαση των οχημάτων, σχηματισμό ενός αισθητικού και λειτουργικού ορίου μεταξύ δρόμου και πεζοδρομίου από στοιχεία που, ταυτόχρονα, εξυπηρετούν και άλλες αστικές ανάγκες (φωτισμός, οδοσήμανση, στάσεις, καλλωπισμός υπαίθριου χώρου), μέσω των οποίων θα μπορεί να διέρχεται μόνο ο πεζός και όχι τα τροχοφόρα, δημιουργία ειδικών ελαφριών κατασκευών, όπου εκεί και μόνο θα επιτρέπεται η στάθμευση δικύκλων.

Για την εφαρμογή των παραπάνω, κρίνεται απαραίτητη η λήψη θεσμικών μέτρων και ελέγχου των ιδιοκτητών οχημάτων, καθώς επίσης η φροντίδα καλλιέργειας του αντίστοιχου επιπέδου συνείδησης και αγωγής, μέσα από κομβικές δομές, όπως είναι το εκπαιδευτικό σύστημα.

### *11. Κάδοι απορριμάτων / δοχεία απορριμάτων*

Οι κάδοι και τα δοχεία απορριμάτων αποτελούν απαραίτητα στοιχεία για τη διασφάλιση της καθαριότητας, της τάξης και του ευπρεπισμού της πόλης. Η εικόνα της «βρώμικης» πόλης είναι αποθαρρυντική για το μόνιμο κάτοικο ή τον επισκέπτη και δεν μπορεί να ισοσκελιστεί ακόμα και με τα πιο ενδιαφέροντα αξιοθέατα ή άλλα στοιχεία εξωραϊσμού του αστικού τοπίου. Αντίθετα, όταν οι κάδοι και τα δοχεία απορριμάτων διασκορπίζονται άναρχα πάνω στα πεζοδρόμια, δυσχεραίνουν τόσο τη συγκέντρωση και την αποκομιδή των σκουπιδιών, όσο και τη διέλευση των ίδιων των πεζών ή τη στάθμευση των οχημάτων.

Στις ελληνικές πόλεις, αφενός, το πρόβλημα έχει αντιμετωπιστεί αποσπασματικά και σημειακά, μέσω της τοποθέτησης ειδικών μπαρών, στις οποίες προσαρμόζεται σε ορισμένες περιπτώσεις ο κάδος απορριμάτων και αποτρέπεται, κατ' αυτόν τον τρόπο, η παράνομη στάθμευση στους ειδικούς προβλεπόμενους χώρους. Το φαινόμενο, ωστόσο, αυτό δεν είναι γενικευμένο, αλλά ούτε και συστηματοποιημένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να εξασφαλίζεται μια κανονικότητα και η απαραίτητη συχνότητα, με τις οποίες απαντώνται οι κάδοι στα όρια των πεζοδρομίων. Αφετέρου, τόσο οι κάδοι όσο και τα δοχεία απορριμάτων είναι, στη συντριπτική τους πλειοψηφία, άχαρα και ογκώδη στοιχεία, που πραγματικά προκαλούν τις αισθήσεις των περαστικών με τη δυσμορφία και τη δυσσομία τους.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος, απαιτείται μια ολοκληρωμένη μελέτη από τον αρμόδιο δήμο σε επίπεδο πολεοδομικού συγκροτήματος, συνοικίας και γειτονιάς, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να διασφαλιστεί η λειτουργική και αντιληπτική ενοποίηση αυτών των στοιχείων στην πόλη. Επιπλέον, μπορούν να αναζητηθούν και εναλλακτικές λύσεις συγκέντρωσης των απορριμάτων, όπως η πρόβλεψη για κεντρική εγκατάσταση αποκομιδής απορριμάτων σε νέες πολυκατοικίες, η τοποθέτηση, βάσει λειτουργικού και αισθητικού κανόνα, αμετακίνητων στοιχείων στα οποία θα προσαρμόζονται οι κάδοι, η ενσωμάτωση των δοχείων απορριμάτων σε άλλα κατακόρυφα στοιχεία αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά δρόμου, οδοσήμανση), ο

σχεδιασμός μεταλλικών πλαισίων, τα οποία θα υποδέχονται και θα προστατεύουν από την υπερχειλίση τους κάδους και τα δοχεία.

## *12. ΚΑΦΑΟ ΟΤΕ / Κουτιά ελέγχου φυσικού αερίου*

Πρόκειται για εγκαταστάσεις οι οποίες είναι ή τείνουν να γίνουν απαραίτητες για όλες τις οικοδομές. Συνήθως αποτελούν ογκώδεις κατασκευές, που δύσκολα κρύβονται επιβαρύνοντας σημαντικά τις προσόψεις των πολυκατοικιών. Η τοποθέτησή τους στα ισόγεια των οικοδομών τα καθιστά άμεσα αντιληπτά από τους διερχόμενους στα πεζοδρόμια και τα συναρτά, κατ' αυτόν τον τρόπο, πιο οργανικά με αυτό που θεωρείται «δημόσιος χώρος».

Βάσει νομοθεσίας, επιτρέπεται η τοποθέτηση ή η διέλευση ορισμένων λειτουργικών στοιχείων ή εξαρτημάτων των εγκαταστάσεων θέρμανσης με χρήση φυσικού αερίου στις όψεις των κτιρίων, με μέγιστο πλάτος εξοχής των παρπάνω λειτουργικών στοιχείων ή εξαρτημάτων τα 0,40 μέτρα, σύμφωνα με τους Κανονισμούς Εσωτερικών Εγκαταστάσεων Αερίου και την τεχνική οδηγία του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας (ΤΟΤΕΕ) με αριθμό 2471/86. Η νομοθεσία αυτή, ωστόσο, είναι ανεπαρκής, καθώς προβλέπει απλά μια μέγιστη διάσταση προεξοχής και δεν αναφέρεται στα υπόλοιπα χαρακτηριστικά των εγκαταστάσεων αυτών (λοιπές διαστάσεις, μορφολογία, χωροθέτηση), οι οποίες εξίσου συμβάλλουν στη διόγκωση της αστικής όχλησης.

Για την επίλυση του προβλήματος, πρέπει να μεριμνήσουν τόσο ο αρμόδιος δήμος όσο και οι ιδιώτες, προκειμένου αυτές οι εγκαταστάσεις είτε να ενσωματωθούν στους κοινόχρηστους χώρους των πολυκατοικιών, όπου αυτό είναι εφικτό, είτε να καλυφθούν πίσω από ενιαία μορφολογικά στοιχεία (περσίδες, μεταλλικά πλαίσια, άλλες κατασκευές), σε οργανωμένη διάταξη, ώστε να διασκεδαστεί ή και να αντιστραφεί η αισθητική υποβάθμιση του αστικού χώρου.

## *13. Αφίσες/ εμπορικές – πολιτικές διαφημίσεις*

Ιδιαίτερα οι ελληνικές πόλεις κατακλύζονται από στοιχεία αστικής όχλησης όπως είναι οι αφίσες και οι εμπορικές και πολιτικές διαφημίσεις. Το φαινόμενο αυτό είναι απόρροια της ανεπαρκούς πρόβλεψης κατάλληλων χώρων προοριζόμενων για αφισοκόλληση ή τοποθέτηση διαφημιστικών επιγραφών και του ελλιπούς ελέγχου από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Σε ειδικές κοινωνικές και πολιτικές συγκυρίες, όπως είναι η Διεθνής Έκθεση της Θεσσαλονίκης ή οι περίοδοι εκλογικών αναμετρήσεων, το φαινόμενο οξύνεται ιδιαίτερα και η όχληση που επιφέρει καθίσταται εντονότερη.

Μολονότι η υπάρχουσα νομοθεσία ρυθμίζει την αρμοδιότητα των δήμων και κοινοτήτων στα πλαίσια της διοικητικής τους περιφέρειας σε σχέση με αυτήν την όχληση, οι παραβάσεις είναι ιδιαίτερα πολλές, εξαιτίας της χαλαρότητας που εφαρμόζεται και ελέγχεται ο νόμος. Ειδικότερα για τις πολιτικές και άλλες κοινωνικού περιεχομένου διαφημίσεις, το δημοτικό ή κοινοτικό συμβούλιο είναι αρμόδιο να καθορίσει ζώνες και χώρους όπου θα τοποθετούνται -σε αυτές και μόνο- οι διαφημίσεις, μέσα σε μόνιμα και σταθερά ή κινητά και προσωρινά πλαίσια.

Για την εμπορική διαφήμιση, ο νόμος προβλέπει ειδική άδεια χορηγούμενη από το δήμαρχο ή τον πρόεδρο κοινότητας, καθώς και τέλος διαφήμισης, και μόνο για τους ειδικούς προβλεπόμενους χώρους. Ειδική άδεια, επίσης, απαιτείται για την τοποθέτηση των προβλεπόμενων διαφημιστικών πλαισίων, στα οποία πρέπει υποχρεωτικά να αναρτώνται ο αριθμός αδειας και η εκδούσα δημοτική ή κοινοτική αρχή. Παραμένει, ωστόσο, καθοριστική έλλειψη του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου

η απουσία προδιαγραφών για τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά των πινακίδων, όπως και στην παραπάνω κατηγορία, με αποτέλεσμα να διαιωνίζεται το πρόβλημα της ετερογένειας και του κατακερματισμού του αστικού τοπίου.

Η αστική αυτή όχληση μπορεί να περιοριστεί με τη διασφάλιση του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου, κατά τέτοιο τρόπο ώστε η αφισοκόλληση και η τοποθέτηση διαφημιστικών επιγραφών να επιτρέπεται σε ορισμένα σημεία της πόλης, καθ' υπόδειξη της αρμόδιας δημοτικής υπηρεσίας και να ακολουθεί, βάσει αυτού, αυστηρός έλεγχος και επιβολή προστίμων για κάθε παράβαση. Επιπλέον, η υπάρχουσα νομοθεσία πρέπει να συμπληρωθεί με τη σύνταξη προδιαγραφών για την τυπολογία και τη χωροθέτηση των αφισών και των διαφημιστικών επιγραφών του δημόσιου χώρου, μετά τη διεκπεραίωση ειδικής μελέτης που θα στοχεύει στην αντιληπτική ενοποίηση και την οργάνωση των στοιχείων αυτών σε κάθε αστική ενότητα.

#### *14. Ηχορύπανση από μόνιμες ή παροδικές εστίες θορύβου*

Για το πρόβλημα της ηχορύπανσης υπάρχει σχετική νομοθεσία, η οποία προβλέπει ένα ανώτατο όριο ηχοστάθμης για οχήματα και δίκυκλα, κατατάσσοντας τα τροχοφόρα σε αντίστοιχες κατηγορίες με κριτήριο μια αποδεκτή στάθμη θορύβου προσδιοριζόμενη με πανευρωπαϊκές προδιαγραφές. Η νομοθεσία, ωστόσο, αυτή έχει υποστεί πολλαπλές τροποποιήσεις, με αποτέλεσμα πλέον να καθίσταται ιδιαίτερα «χαλαρή» και να μην ελέγχεται με αυστηρότητα και αντικειμενικότητα.

Η αστική όχληση της ηχορύπανσης αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα επιβάρυνσης του αστικού περιβάλλοντος που μπορεί να επιλυθεί μόνο μερικώς με σημειακές επεμβάσεις και μέτρα τεχνικής φύσης. Η ρύθμιση του κυκλοφοριακού προβλήματος στα μεγάλα αστικά κέντρα μπορεί να επιδράσει καθοριστικά και στον περιορισμό της ηχορύπανσης, ενώ, ταυτόχρονα, αξιόλογα θετικά αποτελέσματα μπορούν να προκύψουν με την πρόβλεψη και τον έλεγχο πιο ολοκληρωμένης, θεσμικά και τεχνικά, ηχοπροστασίας των κτιρίων.

Πέρα, ωστόσο, από τον ιδιωτικό χώρο, μέτρα πρέπει να ληφθούν και για το δημόσιο αστικό χώρο, κατά τέτοιο τρόπο ώστε να προφυλάσσονται από τις αρνητικές συνέπειες της ηχορύπανσης οι πεζοί και, εν γένει, οι χρήστες των δημόσιων χώρων. Η οργανωμένη φύτευση των δρόμων, η χρήση στοιχείων νερού (δεξαμενές, σιντριβάνια, άλλα στοιχεία νερού), όπου αυτό είναι εφικτό, τα ηχοπετάσματα σε μεγαλύτερους αστικούς δρόμους, μπορούν αποδεδειγμένα να μετριάσουν την αίσθηση όχλησης που προκαλούν οι δυσάρεστοι παροδικοί ή μόνιμοι ήχοι και να αναβαθμίσουν πολύπλευρα το αστικό τοπίο.

#### *15. Ακαθαρσίες ζώων*

Πρόκειται για μια όχληση η οποία οφείλεται, αφενός, στη μεγάλη συγκέντρωση πουλιών σε ακλάδευτα δέντρα, στο ιδιαίτερα οξύ, για τα ελληνικά δεδομένα, πρόβλημα των αδέσποτων ζώων και, αφετέρου, στην έλλειψη αγωγής και της απαραίτητης κοινωνικής ευαισθησίας κάποιων ιδιοκτητών κατοικίδιων.

Από τα παραπάνω, είναι φανερό ότι η επίλυση αυτού του προβλήματος είναι σύνθετη, αλλά και αναγκαία, καθώς το συγκεκριμένο φαινόμενο έχει βρεθεί ψηλά στην κατάταξη των πολιτών μετά από σχετικές στατιστικές έρευνες, όσον αφορά στην όχληση που προκαλεί στο διερχόμενο ή στο μόνιμο κάτοικο των πόλεων.

Για την επίλυση του προβλήματος, επιβάλλεται, κατ' αρχήν, η σωστή επιλογή και καλύτερη εκπαίδευση των υπαλλήλων του δήμου που αναλαμβάνουν τη

συντήρηση και φροντίδα του αστικού πράσινου. Η επιστημονική βοήθεια και συμβολή είναι καθοριστική, ούτως ώστε η συντήρηση και οι διαδοχικές φάσεις που αυτή περιλαμβάνει να μη γίνονται εμπειρικά και ανορθόδοξα, αλλά λαμβάνοντας υπόψη τις σύγχρονες επιστημονικές και τεχνολογικές γνώσεις.

Το πρόβλημα των αδέσποτων ζώων είναι ένα πρόβλημα ευρύτερου κοινωνικού χαρακτήρα, για το οποίο, μάλιστα, έχουν κατά καιρούς ευαισθητοποιηθεί διάφοροι φορείς και οργανώσεις (φιλοζωικές, περιβαλλοντικές οργανώσεις, δημόσιες υπηρεσίες, κρατικοί φορείς, κ.α.). Ως τέτοιο, δεν μπορεί παρά να αντιμετωπιστεί με θεσμικά μέτρα που θα χαρακτηρίζονται από κοινωνική ευαισθησία και θα επιχειρούν να συνθέσουν όλες τις πτυχές αυτού του προβλήματος χωρίς να καταφεύγουν σε μη αποδεκτές κοινωνικά λύσεις.

Σημαντική κρίνεται, επίσης, η διαπαιδαγώγηση των πολιτών και η θεσμικά κατοχυρωμένη αντιμετώπιση του προβλήματος των ακαθαρσιών που προκαλούν τα κατοικίδια, ιδιαίτερα σε πάρκα, πλατείες και χώρους πρασίνου.

Τέλος, πιο αποφασιστικά πρέπει να μεριμνήσουν οι αρμόδιες υπηρεσίες των δήμων ή των κοινοτήτων για την καθαριότητα και τη συντήρηση των δημόσιων χώρων. Η καθαριότητα είναι σε μεγάλο βαθμό ελλιπής, αν περιορίζεται στην αποκομιδή των σκουπιδιών και δε συμπεριλαμβάνει τον καθημερινό ευπρεπισμό και την εξυγίανση των ελεύθερων χώρων της πόλης.

#### *16. Περίπτερα-πλανόδιοι πωλητές*

Η υπάρχουσα νομοθεσία για τη χωροθέτηση και την ανάπτυξη του εξοπλισμού των περιπτέρων είναι ιδιαίτερα αναλυτική, αλλά αναφέρεται κυρίως στις υγειονομικές υποχρεώσεις των κατόχων σχετικής άδειας λειτουργίας. Με βάση το θεσμικό αυτό πλαίσιο, ο κάθε ενδιαφερόμενος, προκειμένου για την απόκτηση της άδειας, υποχρεούται να υποβάλλει αίτηση στην οικεία Υγειονομική Υπηρεσία, στην οποία θα επισυνάπτει φωτοτυπία της άδειας του περιπτέρου του, και, αν πρόκειται για μισθωμένο περίπτερο, της Νομαρχιακής αποφάσεως για το δικαίωμα μισθώσεως του, καθώς και βεβαίωση της οικείας Δημοτικής Αρχής ότι η τυχόν τοποθέτηση των χρησιμοποιούμενων ψυγείων στο πεζοδρόμιο (σε επαφή με τις αντίστοιχες πλευρές του περιπτέρου) είναι σύμφωνη με τις διατάξεις της εκάστοτε ισχύουσας νομοθεσίας για τις προσόδους των Οργανισμών Τοπικής Αυτοδιοίκησης.

Ο νόμος προβλέπει τις μέγιστες διαστάσεις των τοποθετούμενων έξω από τα αναπηρικά περίπτερα ψυγείων, οι οποίες δεν πρέπει να υπερβαίνουν τα 1,10μ. x 0,60μ., προκειμένου για περίπτερα που βρίσκονται σε κεντρικά σημεία πόλεων, ή 1,35μ. x 0,60μ., αν τα περίπτερα βρίσκονται σε ακραίες συνοικίες πόλεων ή σε χωριά. Για τα παγωτά προβλέπεται μόνο ένα ψυγείο, ενώ η ψύξη των εμφιαλωμένων ή εγκυτιωμένων αναψυκτικών ποτών προβλέπεται να γίνεται με ψυγείο, το οποίο βρίσκεται υποχρεωτικά εντός του περιπτέρου, εκτός ειδικών περιπτώσεων, για τις οποίες πρέπει να υπάρχει αντίστοιχη άδεια.

Από τα παραπάνω, γίνεται εμφανές ότι η ελλιπής νομοθεσία όσον αφορά στη χωροθέτηση, οργάνωση και μορφολογία των περιπτέρων, καθώς και ο ανεπαρκής έλεγχος των αυθαιρεσιών, συντελούν στην παγίωση του τυχαίου διασκορπισμού των περιπτέρων στο δημόσιο χώρο και στην όξυνση της όχλησης που προκαλούν. Η συμπλήρωση της νομοθεσίας με ανάλογες προδιαγραφές, η συστηματοποίηση των περιπτέρων σε προκαθορισμένες αποστάσεις, η χωροθέτησή και οριοθέτηση του ζωτικού τους χώρου πάνω σε ειδικές ζώνες στα πεζοδρόμια, όπου θα συγκεντρώνονται και άλλες εξυπηρετήσεις, η υιοθέτηση μιας κοινής μορφολογικής

γραμμής, μπορούν να διασκεδάσουν σε μεγάλο βαθμό την αίσθηση της όχλησης που προκαλούν τα περιπτερα.

Αντίστοιχα μέτρα μπορούν να ληφθούν και για το μετριασμό της αίσθησης όχλησης που προξενούν οι πλανόδιοι πωλητές, με ή χωρίς άδεια λειτουργίας. Σε αυτούς μπορεί να παραχωρηθεί ειδικός χώρος, όπου θα επιτρέπεται να εμπορευτούν τα προϊόντα τους, καθώς και επιδοτήσεις και προδιαγραφές για ειδικές κινητές κατασκευές (καρότσια, πάγκοι, stands, κ.α.) οι οποίες θα φέρουν τα εμπορεύσιμα προϊόντα, χωρίς να επιβαρύνουν αισθητικά το αστικό τοπίο και δίχως να παρεμποδίζουν την ελεύθερη κίνηση των πεζών στο δημόσιο χώρο.

### Ιδιωτικός χώρος:

Το φαινόμενο της πολυμορφίας του αστικού χώρου είναι ιδιαίτερα αμφιλεγόμενο και σημείο αιχμής και επιστημονικής συζήτησης στα πλαίσια της σύγχρονης εποχής της μετανεωτερικότητας. Κατά γενική ομολογία, ωστόσο, το πολύμορφο παζλ των σύγχρονων αστικών τοπίων είναι ζητούμενο και θεμητό, στο βαθμό που διασφαλίζεται μια ενότητα και μια συνοχή, μια δυναμική ισορροπία μέσα σε αυτήν την πολυμορφία. Σημαντικός παράγοντας που μπορεί να συντηρήσει ή να διαρρήξει αυτήν την ισορροπία είναι ο ιδιωτικός χώρος, ως πιο ετερόκλητος και διαμορφούμενος από ένα ευρύ φάσμα αισθητικής αντίληψης του κάθε ιδιώτη.

Βασικό συστατικό στοιχείο του ιδιωτικού χώρου, το οποίο διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη συνολική εικόνα του αστικού τοπίου, είναι οι προσόψεις των κτιρίων της πόλης. Ετερογενείς και συμβατικές στη μεγάλη τους πλειοψηφία σήμερα, χωρίς συντήρηση και με πολλές κακοτεχνίες, συνθέτουν μια φορτισμένη με δυσανάγνωστα μηνύματα και κατακερματισμένη αισθητική εικόνα.

#### *1. Χρωματισμοί προσόψεων*

Η πρώτη ισχυρή εικόνα που λαμβάνει ο χρήστης του αστικού χώρου είναι τα χρώματα των προσόψεων των οικοδομών. Από την τυχαία ανάμειξή τους και την ετερογένειά τους αυτό που επικρατεί τελικά στην αντίληψη είναι ένα ενιαίο και υποτονικό γκριζό. Η αίσθηση αυτή προκύπτει από τη μη εναρμόνιση χρωματικά των όμορων οικοδομών, την άστοχη επιλογή χρωμάτων στην ίδια οικοδομή, τη δημιουργία, εν τέλει, αντι-αισθητικών και άχαρων μετώπων, που προκαλούν αίσθηση δυσφορίας και όχλησης στους κατοίκους και στους περαστικούς.

Για την αντιμετώπιση του προβλήματος, επιβάλλεται η διεκπεραίωση, κατ' αρχήν, μιας ενιαίας μελέτης, η οποία θα προσδιορίζει αστικές ενότητες βάσει προκαθορισμένων κριτηρίων (π.χ. εμπορικό κέντρο, ιστορικό σύνολο, περιοχή κατοικίας) και θα υποδεικνύει χειρισμούς των προσόψεων των κτιρίων εντός οριοθετημένων και ακριβών μορφολογικών πλαισίων. Η μελέτη αυτή θα πρέπει να αντιμετωπίζει την κάθε αστική ενότητα συνολικά, συγκεράζοντας το δημόσιο και τον ιδιωτικό χώρο, επιλύοντας το ζήτημα του σχεδιασμού του αστικού χώρου σε πολλές και διαδοχικές κλίμακες.

Προκειμένου για την εξασφάλιση του καλύτερου δυνατού αποτελέσματος, πρέπει να υπάρξει η πολιτική βούληση και η αντικειμενικότητα για τη διεξαγωγή διαγωνισμών, όπου μπορούν να παρουσιαστούν ενδιαφέρουσες και ρηξικέλευθες προτάσεις, καθώς και η παροχή επιδοτήσεων και άλλων κινήτρων, που θα επιτρέπουν την υλοποίηση του σχεδιασμού και την ενεργή συμμετοχή του ιδιώτη.

Τέλος, πρέπει να αναζητηθεί η πιο δημιουργική και αποτελεσματική ποικιλοτρόπος προσέγγιση και άποψη για το αστικό τοπίο, οι οποίες πρέπει να



προκύπτουν μετά από επιστημονική και έγκυρη διερεύνηση και να διαπνέουν τόσο τη φάση του σχεδιασμού όσο και της υλοποίησης μέσα από συνεχή επίβλεψη και έλεγχο της διαδικασίας.

## *2. Κλιματιστικά / κεραιές δορυφορικής τηλεόρασης*

Τυπικά, για την εγκατάσταση εξωτερικής μονάδας κλιματιστικού μηχανήματος απαιτείται ειδική άδεια από την πολεοδομική υπηρεσία της εκάστοτε νομαρχίας. Πρακτικά, οι χρήστες αλλά και οι δημόσιοι φορείς οι οποίοι εγκαθιστούν κλιματιστικό μηχανήμα στην πρόσοψη του κτιρίου τους, δε μεριμνούν για την εξασφάλιση της απαιτούμενης άδειας, αλλά ούτε και για την ένταξη του μηχανήματος στην πρόσοψη του κτιρίου κατά τρόπο αισθητικά αποδεκτό και λειτουργικά σωστό και ασφαλή για το κοινό. Παρόλο που, στις περισσότερες περιπτώσεις, τα κλιματιστικά μηχανήματα εγκαθίστανται αρκετά πιο πάνω από το επίπεδο του πεζοδρομίου, δεν είναι λίγες οι φορές κατά τις οποίες υπάρχουν εγκαταστάσεις εξωτερικών μονάδων στο επίπεδο του δρόμου.

Το κόστος της οικοδομικής άδειας για την εγκατάσταση κλιματιστικού μηχανήματος έχει οδηγήσει όλους τους πολίτες, αλλά και τους δημόσιους φορείς, στην αυθαιρεσία, τόσο ως προς τη χωροθέτηση των κλιματιστικών, όσο και ως προς τις δεδομένες προδιαγραφές των διαστάσεών τους. Αντίστοιχη είναι και η κατάσταση με τις κεραιές της δορυφορικής τηλεόρασης, οι οποίες έχουν πληθύνει σημαντικά τα τελευταία χρόνια στον αστικό χώρο, κατακλύζοντας τα αστικά μέτωπα από άχαρα και ογκώδη κυρίαρχα, αντιληπτικά, στοιχεία.

Για τον περιορισμό της όχλησης, απαιτείται, σε πρώτη φάση, η ελαχιστοποίηση του κόστους ειδικής άδειας, έτσι ώστε να μη λειτουργεί αποτρεπτικά για τον ιδιώτη και να θεωρείται μέσα στις συμβατικές του υποχρεώσεις και εντός των οικονομικών του δυνατοτήτων. Επιπλέον, πρέπει να δοθούν επιδοτήσεις και κίνητρα στον ιδιώτη - κάτοικο της οικοδομής, ώστε να μεταφερθούν και να επαναχωροθετηθούν τα ήδη υπάρχοντα κλιματιστικά ή κεραιές δορυφορικής τηλεόρασης, βάσει ενός ενιαίου σχεδιασμού και οργάνωσης των προσόψεων των κτιρίων.

Τέλος, στα γενικότερα πλαίσια ανασχεδιασμού και διαμόρφωσης των αστικών μετώπων, θα πρέπει να υπάρχει ειδική πρόβλεψη περιορισμού της αίσθησης όχλησης που προκαλούν αυτές οι εγκαταστάσεις, με την οργανική ένταξή τους σε ενιαία μορφολογικά στοιχεία και κατασκευές (πλαίσια, περσίδες, μεταλλικές κατασκευές, κ.α.) που θα εξωραϊζουν τις όψεις των οικοδομών και θα συμβάλλουν στην καλύτερη ενσωμάτωσή τους στο ευρύτερο αστικό τοπίο.

## *3. Επιγραφές / αφίσες σε προσόψεις*

Κατά τον ίδιο τρόπο, όπως προβλέπεται στην παραπάνω κατηγορία, για τις επιγραφές στις όψεις κτιρίων απαιτείται ειδική άδεια από την εκάστοτε πολεοδομική διεύθυνση Νομαρχίας. Σε αρκετές περιπτώσεις, στα πλαίσια της έκδοσης άδειας λειτουργίας του καταστήματος, οι ιδιοκτήτες ενημερώνουν με τις τρέχουσες προσαρμογές το αρχείο της πολεοδομίας, όπου, ταυτόχρονα, υποδεικνύουν και τις επιγραφές που πρόκειται να αναρτήσουν. Τις περισσότερες φορές, ωστόσο, η διαδικασία για την ενημέρωση φακέλου στη διεύθυνση πολεοδομίας δεν περιλαμβάνει τις εργασίες αναμόρφωσης των όψεων και, κατ' επέκταση, τις αναρτόμενες επιγραφές στις προσόψεις.

Το πρόβλημα αυτής της αστικής όχλησης οξύνεται περισσότερο, καθώς οι απαιτήσεις από την αρμόδια πολεοδομική υπηρεσία για την υπόδειξη των αναρτόμενων επιγραφών περιλαμβάνουν μόνο δεδομένα χωροθέτησης, και όχι μορφολογικά και αισθητικά στοιχεία ή ακριβείς διαστάσεις. Αντίστοιχα, οι διαφημιστικές αφίσες των καταστημάτων, θεωρούμενες ως στοιχείο προσωρινό στις όψεις των κτιρίων, αποτελούν στοιχεία που τοποθετούνται αυθαίρετα, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη στο ελάχιστο η δυσάρεστη και ακαλαίσθητη κυριαρχία τους στην πρόσοψη, λόγω του πλήθους τους, της ετερογένειας και της μορφολογικής τους υπερβολής τις περισσότερες φορές, προκειμένου να καθηλώσουν την προσοχή του ενδεχόμενου πελάτη.

Για τη διασκέδαση της αίσθησης όχλησης που προκαλούν αυτά τα στοιχεία, πρέπει οι επιγραφές ή οι αφίσες να τοποθετούνται σε αυστηρά προκαθορισμένα σημεία και να εντάσσονται σε κατάλληλες και ενιαίες κατασκευές, οι οποίες μπορούν να συνδυάζονται με τις αντίστοιχες όπου ενσωματώνονται άλλα στοιχεία όχλησης των προσόψεων κτιρίων (κλιματιστικά, κεραίες). Οι κατασκευές αυτές δε θα υποδηλώνουν απλά ότι «κρύβουν» ή ενσωματώνουν οχλούσες εγκαταστάσεις, αλλά, αντίθετα, θα αξιοποιούνται και ως στοιχεία καλλωπισμού και εξωραϊσμού των όψεων, συμβάλλοντας και αποτελώντας οργανικό τμήμα της συνολικής σύνθεσης.

#### *4. Ελαφριές κατασκευές (στέγαστρα , υπόστεγα κοκ) –τέντες*

Οι κάθε είδους ελαφριές κατασκευές αποτελούν, στη μεγάλη τους πλειοψηφία, αυθαίρετες παρεμβάσεις στις προσόψεις των κτιρίων, οι οποίες δεν εντοπίζονται στις οικοδομικές άδειες, αν και αποτελούν βασικά δομικά και αισθητικά στοιχεία διαμόρφωσης. Πρόκειται για στοιχεία –τουλάχιστον οι ελαφριές κατασκευές- που θα μπορούσαν δυνητικά να εξωραϊσουν τις συχνά άχαρες όψεις των σύγχρονων πολυκατοικιών και, ταυτόχρονα, να αποτελέσουν λειτουργικά στοιχεία σκίασης στα πεζοδρόμια. Η έλλειψη ωστόσο ενιαίας αντιμετώπισης και συστηματοποίησης τα καθιστά ένα ακόμα επιβαρυντικό και ετερόκλητο σύνολο, το οποίο απλά «συναρτάται» στη γενικότερη ανομοιογενή αστική «πολυμορφία».

Για τις ελαφριές κατασκευές, τα στέγαστρα, τα υπόστεγα ή τις τέντες, γενικότερα σκίαστρα ελαφράς κατασκευής, σταθερά ή κινητά, οριζόντια, κατακόρυφα ή κεκλιμένα, ο νόμος προβλέπει την προεξοχή τους σε μέγιστο πλάτος 0,40μ. για τις κατοικίες ή μεγαλύτερο αυτού, μετά από σύμφωνη γνώμη της Ε.Π.Α.Ε. Ειδικότερα σε καταστήματα και εισόδους κτιρίων πάνω από κοινόχρηστους χώρους επιτρέπεται να κατασκευάζονται μόνιμα προστεγάσματα χωρίς κατακόρυφα στηρίγματα. Μια γρήγορη ματιά στο κέντρο της πόλης αρκεί για να αποδείξει πως η υπάρχουσα νομοθεσία ελάχιστα εφαρμόζεται στην πράξη, ιδιαίτερα σε περιοχές με εμπορικό ή ψυχαγωγικό χαρακτήρα. Η συγκέντρωση πολλών και ανομοιομόρφων ελαφριών κατασκευών και στεγαστρών σε λίγα τετραγωνικά χώρου, τα οποία εξυπηρετούν, κατά κύριο λόγο, εμπορικές και οικονομικές ανάγκες και ελάχιστα ή καθόλου λειτουργικές (σκίαση) ή αισθητικές (καλλωπισμός προσόψεων) είναι το κύριο χαρακτηριστικό των σύγχρονων αστικών κέντρων.

Προκειμένου για την επίλυση του προβλήματος αυτής της αστικής όχλησης, απαιτείται -όπως και σε όλες τις προηγούμενες περιπτώσεις που αναφέρονται στον ιδιωτικό πρωτίτως χώρο-, η διεκπεραίωση ενιαίας μελέτης σε αστική κλίμακα, όπου η κάθε οικοδομή, σε όλα της τα επίπεδα, θα αντιμετωπίζεται ως οργανικό τμήμα ενός ενιαίου και αδιάρρηκτου αντιληπτικά μετώπου.

Επιπλέον, απαραίτητη κρίνεται η διασφάλιση κινήτρων, οικονομικών και ευρύτερα κοινωνικών, προς τους κατοίκους των οικοδομών και τους ιδιοκτήτες

εμπορικών και άλλων καταστημάτων, προκειμένου να μην υποτιμήσουν τη διαδικασία αναμόρφωσης των αστικών μετώπων, αλλά, αντίθετα, να συμβάλουν ενεργά και δημιουργικά.

Η μελέτη πρέπει να προβλέπει τις ανάγκες των κατοίκων και των καταστημάτων για επαρκή φωτισμό και εξασφάλιση της απαιτούμενης αίσθησης δροσισμού και σκιασμού και να εντάσσει τα αντίστοιχα δομικά στοιχεία στη γενικότερη φιλοσοφία της σύνθεσης και στο σχεδιασμό. Ο σχεδιασμός, προκειμένου να καταφέρει να «πείσει» και να κερδίσει την εμπιστοσύνη του πολίτη, κάτοικου ή χρήστη του αστικού χώρου, πρέπει να συνοδεύεται από επιστημονική και τεχνική αρτιότητα στην κατασκευή, γεγονός που αποτελεί ένα μεγάλο «στοίχημα» για την επιτυχημένη ολοκλήρωση ενός τέτοιου εγχειρήματος.

##### *5. Αυθαίρετες επεμβάσεις φωτισμού / καλλωπισμού στις προσόψεις*

Οι επεμβάσεις αυτές συνήθως έχουν ως στόχο τον καλλωπισμό και τον εξωραϊσμό των ακαλαίσθητων και κακοσυντηρημένων προσόψεων κτιρίων ή, εφόσον πρόκειται για ισόγεια καταστημάτων, την αντιληπτική ενίσχυση των διακριτικών και χαρακτηριστικών τους στοιχείων, προκειμένου να απορροφούν το βλέμμα του ενδεχόμενου πελάτη. Υπάρχουν, επίσης, αρκετές περιπτώσεις κατά τις οποίες οι όποιες επεμβάσεις έρχονται να καλύψουν παραλείψεις ή κακοτεχνίες του δημόσιου χώρου, όπως είναι ο ελλιπής φωτισμός των δρόμων, τα γκρίζα και στενά πεζοδρόμια, η ανεπαρκής φύτευση των πεζοδρομίων. Σε άλλες, πάλι, περιπτώσεις, οι επεμβάσεις αυτές εκπορεύονται από την αυθαίρετη πρωτοβουλία των καταστημάτων, προκειμένου να υπερισχύσουν αντιληπτικά, να μεταδώσουν διαφημιστικά μηνύματα, να αυξήσουν, εν τέλει, την εμπορική τους κίνηση.

Ένα πρώτο μέτρο για την επίλυση του προβλήματος αυτής της αστικής όχλησης είναι η κατοχύρωση της υποχρέωσης προς τους ιδιώτες, κάτοικους ή καταστηματάρχες, να αιτούνται ειδικής άδειας στην εκάστοτε πολεοδομική υπηρεσία, με ένα προσιτό κόστος, για κάθε επέμβαση που σκοπεύουν να εφαρμόσουν στο τμήμα της πρόσοψης που αντιστοιχεί στο ζωτικό τους χώρο. Πιο ικανοποιητικό θα είναι το αποτέλεσμα, εάν οι αιτούντες υποχρεούνται να υποβάλλουν συνολικότερη πρόταση αναμόρφωσης και προσαρμογής της πρόσοψης, όπου κρίνεται απαραίτητο, με ένα μικρό ανώτατο οικονομικό κόστος, το οποίο θα επιβαρύνονται εν μέρει οι ίδιοι και, κατά το λοιπό, η πολιτεία και οι φορείς της. Με το μέτρο αυτό, εξασφαλίζεται, αφενός, η ευκαιρία για ανασχεδιασμό των προσόψεων κατά τρόπο ευέλικτο και προσαρμόσιμο σε διαφορετικές μορφολογικές προτάσεις και, αφετέρου, οριοθετείται το πλαίσιο των επιτρεπόμενων επεμβάσεων που μπορούν να επιχειρήσουν οι κάτοικοι των πολυκατοικιών και οι καταστηματάρχες.

Οι επεμβάσεις, τέλος, στο δημόσιο και κοινόχρηστο χώρο μπορούν να περιορίσουν τις ανάγκες φωτισμού και εξωραϊσμού των αστικών μετώπων. Με την ενίσχυση του φωτισμού δρόμων και πεζοδρομίων, την ενσωμάτωση κάποιων φωτιστικών του αστικού εξοπλισμού στις προσόψεις των κτιρίων, προκειμένου να εξυπηρετούνται ταυτόχρονα και οι ανάγκες φωτισμού των οικοδομών, την οργανωμένη και άρτια αισθητικά φύτευση, η οποία δύναται να «κρύψει» αντι-αισθητικά στοιχεία των όψεων, καθίσταται εφικτό να μετριαστεί η ετερογένεια και ανομοιομορφία που προκαλείται από τέτοιου είδους επεμβάσεις.

## Γ. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ – ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ:

- Βασική αρχή της ομάδας εργασίας είναι η αντιμετώπιση του χώρου ως οργανικό τμήμα ενός ευρύτερου αστικού πλαισίου, το οποίο πρέπει να διακρίνεται από ενότητα, ομοιογένεια και συνέχεια, χωρίς ωστόσο να αποκλείονται στοιχεία πρωτοτυπίας ή αισθητικής έκπληξης.
- Η θεμελιακή αυτή αντίληψη καθοδηγεί στην αντιμετώπιση του οικοδομικού τετραγώνου ως τμήμα ενός «δικτύου», στο οποίο κυρίαρχο – εκ των πραγμάτων και των δεδομένων- ρόλο παίζει ο αστικός δημόσιος χώρος. Το δίκτυο αυτό ενδέχεται να υπακούει σε κανονιστικές αρχές και σχήματα (κάναβος), αλλά και να τα διαρρηγνύει, ανάλογα με τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε αναγνώσιμης αστικής ενότητας.
- Βαρύτητα θα δοθεί στη «σκηνογραφία» του αστικού χώρου, όχι γιατί ο ιδιωτικός χώρος δε διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη συνολική εικόνα της πόλης, αλλά γιατί ο δημόσιος είναι πιο ελεγχόμενος, αφού διαμορφώνεται από ενιαίους φορείς και όχι μοναδιαία υποκείμενα (ιδιώτες).
- Μια πτυχή στη διερεύνηση οριστικής λύσης του προβλήματος των αστικών οχλήσεων είναι η ανάγκη παγίωσης της τακτικής του προσχεδιασμένου δημόσιου χώρου, όπου θα υπάρχουν κεντρικές κατευθύνσεις και αρχές σχεδιασμού, με στόχο να πληρούνται οι λειτουργικές και αισθητικές απαιτήσεις μιας σύγχρονης πόλης του 21ου αιώνα.
- Βασικό ενοποιητικό στοιχείο στη διαμόρφωση του αστικού δημόσιου χώρου, προκειμένου να αποφορτιστεί από τις αστικές οχλήσεις και να αποτελέσει ταυτόχρονα τμήμα ενός ενιαίου συνόλου μπορεί να είναι η φύτευση, η οποία θα οργανώνει άξονες, διαδρομές, φυγές και μεταβατικούς χώρους.
- Επιπλέον βασικό στοιχείο είναι η οργάνωση του δημόσιου χώρου και, ειδικότερα, των πεζοδρομίων, εφόσον αναφερόμαστε σε οικοδομικά τετράγωνα, σε «ζώνες» ή λωρίδες ενιαίας χρήσης, όπως είναι οι ζώνες κυκλοφορίας πεζών, οι ζώνες για εξυπηρέτηση των καταστημάτων (τραπεζοκαθίσματα, εξοπλισμός καταστήματος) και οι ζώνες για χωροθέτηση του απαραίτητου αστικού εξοπλισμού (φωτισμός, οδοσήμανση κλπ).
- Τέλος, οι παράμετροι που θα διερευνηθούν προκειμένου για το συνολικό σχεδιασμό του δημόσιου χώρου στο επίπεδο του οικοδομικού τετραγώνου, αλλά και στο ευρύτερο πλαίσιο της πόλης, θα αναφέρονται στα εξής:
  - α) **Κλίμακα.** Θα διερευνηθεί η δυνατότητα ομαλής ένταξης των στοιχείων που σήμερα συγκαταλέγονται στην κατηγορία των «αστικών οχλήσεων» σε ένα προκαθορισμένο φάσμα μεγεθών καθ' ύψος και κατά μήκος. Σκοπός είναι να μετριαστούν οι δυσανάλογες σχέσεις των τεράστιων οικοδομών και των πολύ στενών δρόμων και πεζοδρομίων, με γνώμονα την εξυπηρέτηση και την αισθητική άνεση ή και απόλαυση του πεζού, του οδηγού και του κατοίκου του κάθε οικοδομικού τετραγώνου.
  - β) **Κανονικότητα.** Το κριτήριο αυτό αναφέρεται στην υιοθέτηση ενός «ρυθμού» και μιας τάξης στην οργάνωση των στοιχείων, έτσι ώστε να διασκεδαστεί η αίσθηση του ετερόκλητου και ασύνδετου παζλ που δίνουν οι σύγχρονες ελληνικές πόλεις.
  - γ) **Μορφή.** Η μορφή αποτελεί αναφορά στην αισθητική των στοιχείων, η οποία δεν άπτεται μόνο υποκειμενικών αξιολογικών κριτηρίων, αλλά διέπεται και από κοινά αποδεκτές αρχές. Σε αυτό το σκέλος, η συνεισφορά των ειδικών μπορεί να είναι ουσιαστική και να συμβάλει στην αναβάθμιση του αισθητικού κριτηρίου του κάθε πολίτη.

- δ) **Τοπικότητα-χαρακτήρας.** Σε κάθε περίπτωση, η ενοποίηση της εικόνας της πόλης δεν μπορεί παρά να λαμβάνει υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά κάθε αστικής ενότητας, ενός συνόλου δηλαδή στοιχείων που λειτουργικά και μορφολογικά έχει αναγνώσιμα όρια.

Με βάση τις παραπάνω αρχές, καθίσταται σαφές ότι τα στοιχεία που σήμερα θεωρούνται αστικές οχλήσεις μπορούν να αποτελέσουν οργανικά ή ακόμα και δυναμικά στοιχεία διαμόρφωσης του δημόσιου και ιδιωτικού χώρου και να συμβάλουν στη διαμόρφωση του χαρακτήρα του, να αποφορτίσουν από τις λειτουργικές και αισθητικές επιβαρύνσεις ή ακόμα και να εξωραΐσουν το αστικό τοπίο, εφόσον αυτά δεν αντιμετωπίζονται αποσπασματικά και με λογική υποτίμησης.

Σαφές πρέπει να θεωρείται επίσης το γεγονός ότι απαιτείται η κατάλληλη πολιτική βούληση και σύμπνοια των αρμόδιων φορέων, η αποφασιστική οικονομική στήριξη των σχεδιαστικών προτάσεων, η διασφάλιση της κατάλληλης επιστημονικής και τεχνικής στήριξης, καθώς και η λήψη μέτρων για την έγκυρη και έγκαιρη ενημέρωση και διαπαιδαγώγηση του πολίτη, κάτοικου, επαγγελματία, εργαζόμενου, επισκέπτη του χώρου.

#### *Δ. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΕΣ ΟΧΛΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΥΠΟ ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΟΧΗΣ*

Όπως αναφέρθηκε ήδη στην εισαγωγή του κειμένου, το οικοδομικό τετράγωνο της υπό μελέτη περιοχής, το οποίο περικλείεται από τις οδούς Παύλου Μελά, Π.Π.Γερμανού, Σπύρου Λούη, Γρ.Παλαμά και την Πλατεία Ναυαρίνου αποτελεί, αφενός, ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα των αστικών οχλήσεων που συχνότερα απαντώνται στο κέντρο της πόλης της Θεσσαλονίκης. Αφετέρου, διέπεται από ιδιαιτερότητες που το καθιστούν οικοδομικό τετράγωνο ειδικού ενδιαφέροντος και προτεραιότητας στο ενδεχόμενο αναμόρφωσης και ανασχεδιασμού βάσει των γενικών αρχών που έχουν περιγραφεί παραπάνω.

Πιο συγκεκριμένα:

-στην οδό Παύλου Μελά οι κυρίαρχες αστικές οχλήσεις εντοπίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Κακοτεχνίες σε πλακοστρώσεις πεζοδρομίων
- Ανεπαρκής και μη συντηρημένη денτροφύτευση
- Τραπεζοκαθίσματα/ Ομπρέλες Πεζοδρομίου
- Κινητός εξοπλισμός καταστημάτων
- Οδοσήμανση
- Ζαρτινιέρες
- Στύλοι φωτισμού δρόμου /στύλοι ΔΕΗ
- Μηχανάκια στα πεζοδρόμια/ σταθμευμένα αυτοκίνητα – δίκυκλα
- Επιγραφές / αφίσες σε προσόψεις
- Ελαφριές κατασκευές (στέγαστρα , υπόστεγα κοκ) –τέντες
- Αυθαίρετες επεμβάσεις φωτισμού/ καλλωπισμού στις προσόψεις

Η οδός Παύλου Μελά είναι ένας από τους πλέον πολυσύχναστους δρόμους της πόλης της Θεσσαλονίκης, στην καρδιά του αστικού κέντρου, με χαρακτηριστική αντιληπτική κατάληξη την εκκλησία της Αγίας Σοφίας, χαρακτηρισμένο και αντιπροσωπευτικό μνημείο της πόλης. Πρόκειται για δρόμο ο οποίος διασταυρώνεται με εξίσου σημαντικούς άξονες του κέντρου της Θεσσαλονίκης και βρίσκεται στο επίκεντρο της εμπορικής και ψυχαγωγικής δραστηριότητας. Είναι δε δρόμος μονής

κυκλοφορίας, ο οποίος κατέρχεται από την Αγία Σοφία προς το Λευκό Πύργο, συνδέοντας, κατ' αυτόν τον τρόπο, δύο ιδιαίτερα χωρόσημα της πόλης.

Κύριο γνώρισμα του δρόμου αυτού, όσον αφορά στις αστικές οχλήσεις, είναι η μεγάλη ποσοστιαία κατάληψη των εκατέρωθεν πεζοδρομίων από τα πολλά και διαδοχικά εμπορικά καταστήματα και η ελαχιστοποίηση του ελεύθερου δημόσιου χώρου που απομένει για άνετο και ελεύθερο περπάτημα. Στη γωνία της Π. Μελά με την Π.Π. Γερμανού υπάρχει καφέ-μπαρ, το οποίο προκαλεί ιδιαίτερη όχληση, έχοντας καταλάβει μεγάλο μέρος του πεζοδρομίου για τα τραπέζοκαθίσματα και το λοιπό εξοπλισμό του (φωτ. 1-2). Οι επιγραφές των καταστημάτων που είναι διατεταγμένα κατά μήκος της Π. Μελά αποτελούν, επίσης, ένα κυρίαρχο επιβαρυντικό στοιχείο, ιδιαίτερα για το μέτωπο των προσόψεων επί της συγκεκριμένης οδού, καθώς είναι αναρτημένες σε διάφορα και αυθαίρετα ύψη και μορφολογικά ασύμβατες μεταξύ τους. Η ελεύθερη κίνηση του πεζού δυσχεραίνεται περισσότερο από την άναρχη χωροθέτηση των στύλων της ΔΕΗ, των φωτιστικών δρόμου, της οδοσήμανσης και της δεντροφύτευσης, τη συγκέντρωση πολλών παράνομα σταθμευμένων δικύκλων στο πεζοδρόμιο, με αποτέλεσμα ο διερχόμενος να εξαναγκάζεται να ακολουθήσει τεθλασμένες πορείες, προκειμένου να αποφύγει τα εμπόδια που προκύπτουν στη διαδρομή του. Το ελεύθερο και άνετο βάδην εμποδίζεται ακόμα από τις κακοτεχνίες στην πλακόστρωση του πεζοδρομίου, ενώ, και αισθητικά, οι κακές και αντι-αισθητικές συνδέσεις των πλακών, ιδιαίτερα στα σημεία όπου αλλάζει η φορά ή το σχήμα της πλακόστρωσης, συντελούν στην όξυνση του αισθήματος όχλησης και δυσφορίας (φωτ. 4-5-6).

Τέλος, στην υποβάθμιση του αστικού περιβάλλοντος επί της συγκεκριμένης οδού συμβάλλουν καθοριστικά οι επεμβάσεις στις προσόψεις των κτιρίων, ιδιαίτερα όσον αφορά στη νεοκλασικίζουσα πολυκατοικία στη γωνία Π. Μελά και Π.Π. Γερμανού, η οποία παρουσιάζει ειδικό αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον. Η ύπαρξη καφέ-μπαρ στο ισόγειο αυτής της πολυκατοικίας αλλοιώνει τα ενδιαφέροντα χαρακτηριστικά της πρόσοψης, καθώς ένα πλήθος από ετερόκλητα και αμφίβολης αισθητικής στοιχεία, όπως τέντες, επιγραφές, διαχωριστικά, φωτιστικά, κ.α. «αναρτάται» ή συγκολλάται στην όψη κατά αυθαίρετο και άναρχο τρόπο.

-στην οδό Π.Π. Γερμανού οι κυρίαρχες αστικές οχλήσεις εντοπίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Ελαφριές κατασκευές (στέγαστρα , υπόστεγα κοκ) –τέντες
- Επιγραφές / αφίσες σε προσόψεις
- Μηχανάκια στα πεζοδρόμια/ σταθμευμένα αυτοκίνητα – δίκυκλα
- Περίπτερα / πλανόδιοι πωλητές
- Ζαρτινιέρες
- Ανεπαρκής και μη συντηρημένη δεντροφύτευση
- Τραπεζοκαθίσματα/ Ομπρέλες Πεζοδρομίου
- Κινητός εξοπλισμός καταστημάτων
- Κακοτεχνίες σε πλακοστρώσεις πεζοδρομίων
- Κάδοι – δοχεία απορριμάτων
- ΚΑΦΑΟ ΟΤΕ / Κουτιά ελέγχου φυσικού αερίου
- Οδοσήμανση

Η οδός Π. Π. Γερμανού, όπως και η Π. Μελά, με την οποία διασταυρώνεται, αποτελεί μια από τις αρτηρίες του αστικού κέντρου της Θεσσαλονίκης που

συγκεντρώνουν ένα σημαντικό ποσοστό της εμπορικής και ψυχαγωγικής δραστηριότητας της πόλης. Προέκταση της Βογατσικού, που ξεκινάει από την παραλία και της Ι. Κούσκουρα, καταλήγει στο ύψος της Εγνατίας στο μνημείο του ναού Μεταμορφώσεως του Σωτήρος, απελευθερώνοντας μια ιδιαίτερη θέα προς την Αψίδα του Γαλερίου (Καμάρα). Η εγγύτητα ή η δίοδος αυτής της αρτηρίας από σημαντικά μνημεία της πόλης της προσδίδει βαρύνοντα ρόλο, ενώ η διέλευσή της από το εμπορικό και, εν γένει, οικονομικό κέντρο της Θεσσαλονίκης ενισχύει, αφενός, τη σημασία της και, αφετέρου, αποτελεί πρωταρχικό αίτιο για την επιβάρυνση κυρίως της κυκλοφοριακής φόρτισης που εμφανίζει η συγκεκριμένη οδός.

Βασικό χαρακτηριστικό στοιχείο της Π.Π. Γερμανού είναι η αυξημένη αίσθηση όχλησης που προκαλούν τα σταθμευμένα οχήματα στα όρια των πεζοδρομίων, τα οποία υποβαθμίζουν αισθητικά το περιβάλλον της ευρύτερης αστικής αυτής ενότητας (φωτ. 8-9). Ιδιαίτερα, τα παράνομα σταθμευμένα δίκυκλα στα πεζοδρόμια δυσχεραίνουν την ελεύθερη και άνετη κίνηση των πεζών, η οποία είναι αυξημένη λόγω του έντονου εμπορικού και ψυχαγωγικού χαρακτήρα της περιοχής (φωτ. 10).

Χαρακτηριστική της γενικότερης αντίστοιχης κατάστασης που επικρατεί στην πόλη της Θεσσαλονίκης είναι η ύπαρξη του περιπτέρου στη γωνία της Π.Π.Γερμανού και της Παύλου Μελά, το οποίο έχει αυθαίρετα επεκτείνει το ζωτικό του χώρο, παραβιάζοντας την υπάρχουσα νομοθεσία και δημιουργώντας ένα σχεδόν απροσπέλαστο όριο για τους πεζούς που επιθυμούν να διασχίσουν κάθετα την οδό (φωτ. 11-12). Εκατέρωθεν, δε, του περιπτέρου αναπτύσσονται ογκώδεις και μη συντηρημένες ζαρτινιέρες, τις οποίες έχει τοποθετήσει η δημοτική αρχή και οι οποίες, με άναρχο και μη συστηματοποιημένο τρόπο, καταλαμβάνουν ένα μεγάλο ποσοστό επιφάνειας των πεζοδρομίων, χωρίς να προσθέτουν στον καλλωπισμό και στην αισθητική του (φωτ. 17-18). Δίπλα σε αυτές και σε απαγορευτική για την εύκολη διέλευση απόσταση, αναπτύσσονται χώροι για κάδους απορριμάτων και σήματα κυκλοφορίας, τα οποία επιβαρύνουν περισσότερο την αίσθηση όχλησης και δυσφορίας που προκαλείται στους διερχόμενους πεζούς (φωτ. 13).

Σημαντικό είναι και το πρόβλημα της ανάπτυξης τραπεζοκαθισμάτων από καφέ-μπαρ που υπάρχει κατά μήκος της Π. Π. Γερμανού. Το συγκεκριμένο κατάσταση έχει τοποθετήσει μέρος του εξοπλισμού του, καθώς και τραπεζοκαθίσματα πάνω σε ξύλινη εξέδρα σε μη κτισμένο οικόπεδο, ενώ ταυτόχρονα δεσμεύει σημαντικό ποσοστό επιφάνειας από το πεζοδρόμιο για το λοιπό εξοπλισμό και τα τραπεζάκια του. Τα τραπεζοκαθίσματα μειώνουν σημαντικά τον ελεύθερο και δημόσιο χώρο του πεζοδρομίου και, παράλληλα, σε ορισμένα σημεία εμποδίζουν την πρόσβαση προς τους δημόσιους χώρους στάσης που έχει διαμορφώσει ο Δήμος (φωτ. 14-15-16). Ο δημόσιος χώρος υποβαθμίζεται σε μεγάλο βαθμό και από τις ακαλαίσθητες και μη συντηρημένες πλακοστρώσεις των πεζοδρομίων, στις οποίες τα «μπαλώματα» εκεί όπου -για διάφορους λόγους- έχουν αντικατασταθεί οι πλάκες, οι κακώς ενσωματωμένες εγκαταστάσεις και οι λανθασμένες κλίσεις αποτελούν ενδεικτικά στοιχεία της υποτίμησης αυτού του πρωτεύοντα παράγοντα σύνθεσης της εικόνας του αστικού τοπίου.

Τέλος, το ετερόκλητο «παζλ» των αστικών οχλήσεων συμπληρώνεται από τις παρεμβάσεις στον ιδιωτικό χώρο και ιδιαίτερα στις προσόψεις των κτιρίων επί της οδού (κουτιά ελέγχου φυσικού αερίου, ακαλαίσθητες υδροροές, τέντες, επιγραφές και διαφημίσεις κλπ), οι οποίες, ιδιαίτερα στα χαμηλά επίπεδα (ισόγειο, πρώτος - δεύτερος όροφος) και εντός του οπτικού πεδίου του πεζού ή του διερχόμενου, επιφορτίζουν αρνητικά την αστική εικόνα (φωτ. 20).



-στην οδό Σπ. Λούη οι κυρίαρχες αστικές οχλήσεις εντοπίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Επιγραφές / αφίσες σε προσόψεις
- Οδοσήμανση
- Αυθαίρετες επεμβάσεις φωτισμού/ καλλωπισμού στις προσόψεις
- Κολωνάκια στάθμευσης/μπάρες για ΑμΕΑ
- Στύλοι φωτισμού δρόμου /στύλοι ΔΕΗ
- Τραπεζοκαθίσματα/ Ομπρέλες Πεζοδρομίου
- Κινητός εξοπλισμός καταστημάτων
- Μηχανάκια στα πεζοδρόμια/ σταθμευμένα αυτοκίνητα – δίκυκλα

Η οδός Σπ. Λούη είναι ένας μικρός σε μήκος και πλάτος δρόμος, ο οποίος ξεκινάει από την Π.Π. Γερμανού και καταλήγει στην πλατεία Ναυαρίνου. Λόγω της στενότητάς του, ο δημόσιος χώρος (πεζοδρόμια, δρόμος) είναι ιδιαίτερα περιορισμένος και, κατ' επέκταση, δε χαίρει προτίμησης των καταστημάτων ψυχαγωγίας. Το χαρακτηριστικό της αυτό δικαιολογεί και την ύπαρξη τραπεζοκαθισμάτων μόνο στην έξοδο της οδού αυτής προς την πλατεία Ναυαρίνου, εκεί όπου ο δημόσιος χώρος ανοίγει σημαντικά και προσφέρεται για διάφορες δραστηριότητες. Στο υπόλοιπο μήκος του, είναι ένας δρόμος κατοικίας, στον οποίο, ωστόσο, αναπτύσσονται μικρά εμπορικά καταστήματα στο επίπεδο του ισόγειου λόγω της διασταύρωσής του με σημαντικούς εμπορικούς δρόμους της πόλης, σε ένα από τα πιο πολυσύχναστα και κεντρικά σημεία της.

Ιδιαίτερη όχληση στη συγκεκριμένη οδό προκαλεί η ύπαρξη των γωνιακών εμπορικών καταστημάτων επί των οδών Σπ. Λούη και Π.Π.Γερμανού, τα οποία φέρουν μεγάλες και έντονες επιγραφές και εξίσου ανοιχτές και σημαντικής επιφάνειας βιτρίνες (φωτ. 22). Σε αυτήν τη γωνία και προκειμένου να ρυθμιστεί η κυκλοφορία από ένα δευτερεύοντα και μονής κυκλοφορίας δρόμο προς μια βασική αρτηρία όπως είναι αυτή της Π.Π. Γερμανού, εντοπίζεται ιδιαίτερη όχληση από τα σήματα κυκλοφορίας, τα οποία είναι διασκορπισμένα στο πεζοδρόμιο και εμποδίζουν, κατ' αυτόν τον τρόπο την κίνηση των πεζών επιβαρύνοντας, ταυτόχρονα, αισθητικά το αστικό περιβάλλον (φωτ. 24-25).

Επιγραφές και πανό στις όψεις των κτιρίων ενισχύουν την πολυδιάσπαση και τον κατακερματισμό του αστικού χώρου, διαμορφώνοντας ακαλαίσθητα ενιαία μέτωπα που, σε τόσο στενούς δρόμους, ισχυροποιούνται αντιληπτικά και κυριαρχούν στο ευρύτερο τοπίο (φωτ. 26-27). Τα στοιχεία αυτά, τις περισσότερες φορές, έρχονται να αναρτηθούν σε εξίσου έντονες χρωματικά και γενικότερα μορφολογικά προσόψεις, επιβαρύνοντας σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό την αισθητική του αστικού τοπίου και υποσκάπτοντας την ανάδειξη των σημαντικών και ωραίων στοιχείων του (φωτ. 28).

Τέλος, στο τέλος της οδού, όπου καταλήγει στην πλατεία Ναυαρίνου, η αίσθηση της όχλησης οξύνεται, καθώς στα όσα ήδη αναφέρθηκαν προστίθεται η άναρχη και αυθαίρετη ανάπτυξη τραπεζοκαθισμάτων και εξοπλισμού καταστημάτων, καθώς και στοιχεία αστικού εξοπλισμού που απαντώνται σε δημόσιους χώρους και πλατείες, όπως κολωνάκια στάθμευσης, στύλοι ΔΕΗ και φωτιστικά δρόμου, άτακτα και χωρίς οργάνωση τοποθετημένα στο χώρο.

-στην οδό Π.Π. Γερμανού οι κυρίαρχες αστικές οχλήσεις εντοπίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Τραπεζοκαθίσματα/ Ομπρέλες Πεζοδρομίου

- Κινητός εξοπλισμός καταστημάτων
- Ελαφριές κατασκευές (στέγαστρα , υπόστεγα κοκ) –τέντες
- Αυθαίρετες επεμβάσεις φωτισμού/ καλλωπισμού στις προσόψεις
- Επιγραφές / αφίσες σε προσόψεις
- Κάδοι – δοχεία απορριμάτων
- Κολωνάκια στάθμευσης/μπάρες για ΑμΕΑ
- Μηχανάκια στα πεζοδρόμια/ σταθμευμένα αυτοκίνητα – δίκυκλα
- Οδοσήμανση
- Κλιματιστικά

Η πλατεία Ναυαρίνου αποτελεί ένα από τα πιο χαρακτηριστικά και αντιπροσωπευτικά στοιχεία της πόλης της Θεσσαλονίκης. Αναπτυσσόμενη επί του ιστορικού άξονα της Δημ. Γούναρη, διαμορφωμένου ήδη ακόμα από το σχέδιο του Γάλλου αρχιτέκτονα Εμπράρ, όπως και ο άξονας της Αριστοτέλους, συγκεντρώνει ένα σημαντικό αριθμό μνημείων και ερειπίων από τα βυζαντινά τείχη της πόλης. Η πλατεία αποτελεί, ουσιαστικά, διαπλάτυνση του πεζοδρόμου της Δ. Γούναρη που ξεκινάει από την Εγνατία και καταλήγει στην παραλιακή αρτηρία της πόλης.

Λόγω του χαρακτήρα της ως πλατείας, δημόσιου χώρου, επομένως, που συγκεντρώνει πολλές και ποικίλες δραστηριότητες με αιχμή κυρίως την ψυχαγωγία, εμφανίζει ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και ως προς τις αστικές οχλήσεις. Κύριο γνώρισμα είναι η ύπαρξη τραπεζοκαθισμάτων και λοιπού εξοπλισμού καταστημάτων ψυχαγωγικού χαρακτήρα (καφετέριες, εστιατόρια, ταβέρνες κλπ), τα οποία, ενσωματωμένα συνήθως σε κινητές ή πιο μόνιμες κατασκευές, καταλαμβάνουν σημαντική επιφάνεια του δημόσιου αστικού χώρου. Η δέσμευση και κατοχύρωση του χώρου επιχειρείται από τους καταστηματάρχες, συνήθως, με έμμεσους και ανορθόδοξους τρόπους που στόχο έχουν να παρακάμψουν τις νόμιμες διαδικασίες αδειοδότησης από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Έτσι, η εξάπλωση αυτού του εξοπλισμού γίνεται σταδιακά και το φαινόμενο διογκώνεται διαρκώς, εξοστρακίζοντας κάθε έννοια πραγματικού ελεύθερου δημόσιου χώρου.

Ο αυξημένος ανταγωνισμός μεταξύ αυτών των καταστημάτων σε δημόσιους χώρους όπως οι πλατείες οδηγεί τους ιδιοκτήτες σε υπερακοντισμούς σε σχέση με τη διαμόρφωση των όψεων των καταστημάτων τους, που επιβαρύνουν καθοριστικά το αστικό τοπίο. Ο δημόσιος χώρος, κατακλυζόμενος από τραπεζία και καρέκλες, ομπρέλες, φωτιστικά και άλλα είδη βιομηχανικού σχεδιασμού, κινητά ή σταθερά πετάσματα, τέντες και επιγραφές καθίσταται, κατ' αυτόν τον τρόπο, ένας «βίαια» σκηνοθετημένος χώρος, αποκομμένος από τα εγγενή χαρακτηριστικά του, από τον οποίο σιγά-σιγά εξορίζεται ο «θίασος», η ανθρώπινη δηλαδή παρουσία, η οποία δεν μπορεί ούτε να κινηθεί, ούτε να σταματήσει, αλλά και ούτε να διασκεδάσει (φωτ. 30 έως 41).

-στην οδό Γρηγορίου Παλαμά οι κυρίαρχες αστικές οχλήσεις εντοπίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

- Τραπεζοκαθίσματα/ Ομπρέλες Πεζοδρομίου
- Κινητός εξοπλισμός καταστημάτων
- Ελαφριές κατασκευές (στέγαστρα , υπόστεγα κοκ) –τέντες
- Στύλοι φωτισμού δρόμου /στύλοι ΔΕΗ
- Μηχανάκια στα πεζοδρόμια/ σταθμευμένα αυτοκίνητα – δίκυκλα
- Οδοσήμανση

- Κάδοι – δοχεία απορριμάτων
- Κλιματιστικά
- Κακοτεχνίες σε πλακοστρώσεις πεζοδρομίων
- Ανεπαρκής και μη συντηρημένη δεντροφύτευση

Η οδός Γρηγορίου Παλαμά συμπληρώνει το οικοδομικό τετράγωνο της υπό μελέτη περιοχής, καθώς αναπτύσσεται από την πλατεία Ναυαρίνου και μέχρι την κεντρική αρτηρία της Τσιμισκή. Ως προς τα χαρακτηριστικά της, εμφανίζει όλα τα στοιχεία που έχουν ήδη περιγραφεί, ως ένας ακόμη δρόμος του αστικού εμπορικού και οικονομικού κέντρου της Θεσσαλονίκης, με ιδιαίτερα προβλήματα κυκλοφοριακής και αστικής όχλησης. Πρόκειται για αρτηρία μονής κυκλοφορίας, η οποία αξιοποιείται κυρίως για στάθμευση, καθώς κατηλύγει στην πλατεία Ναυαρίνου, που αποτελεί αδιέξοδο για τα οχήματα. Η απόληξη αυτή και η διασταύρωση της οδού με κεντρικές αρτηρίες όπως η Τσιμισκή και η Παύλου Μελά καθιστούν την οδό Γρηγορίου Παλαμά έναν από τους ιδιαίτερα οχληρούς και επιβαρυνμένους δρόμους του κέντρου της πόλης.

Χαρακτηριστικό στοιχείο της οδού είναι η απορρόφηση μέρους της όχλησης που προκαλείται από τα καταστήματα υγειονομικού ενδιαφέροντος τα οποία αναπτύσσονται επί της πλατείας Ναυαρίνου. Καφετέριες και μπαρ χωροθετούν τον εξοπλισμό τους στην πλατεία και όσο βαθύτερα μπορούν στους όμορους δρόμους, προκειμένου να αυξήσουν το ζωτικό τους χώρο. Η στενότητα, ωστόσο, των οδών, σε αντίθεση με τη μεγαλύτερη «ελεύθερη» επιφάνεια της πλατείας, διογκώνει την αίσθηση όχλησης που προκαλείται από τις ίδιες πηγές στην πλατεία και στο δρόμο (φωτ. 42-43).

Επιπλέον, η παράνομη στάθμευση οχημάτων, ιδιαίτερα αυξημένη προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι επισκέπτες ή εργαζόμενοι στα μαγαζιά της πλατείας, συντελεί καθοριστικά στη φόρτιση της όχλησης και δυσφορίας και λειτουργεί αποτρεπτικά απέναντι στην ελεύθερη επιλογή της κίνησης των πεζών, ιδιαίτερα σε ένα δρόμο όπου διοχετεύεται μεγάλο πλήθος ατόμων από και προς τον άξονα της Γούναρη (φωτ. 44-45). Ο δημόσιος χώρος που προορίζεται κυρίως για περπάτημα περιορίζεται σημαντικά και από στοιχεία του αστικού εξοπλισμού, όπως είναι τα φωτιστικά δρόμου, τα κολωνάκια στάθμευσης ή οι κάδοι απορριμάτων (φωτ. 46 και 49), αλλά και από στοιχεία του ιδιωτικού εξοπλισμού όπως τα πεζούλια των καταστημάτων (φωτ. 50).

Η όχληση, ωστόσο, δεν προκαλείται μόνο από λειτουργικά εμπόδια, αλλά οφείλεται, παράλληλα, και στην αισθητική υποβάθμιση που προκύπτει από την ανάρτηση κλιματιστικών, υδροροών, επιγραφών, διαφημιστικών αφισών και άλλων στοιχείων στα μέτωπα των πολυκατοικιών (φωτ. 46).

Τέλος, σημαντική, τόσο λειτουργικά όσο και αισθητικά, είναι η επιβάρυνση του αστικού τοπίου επί της συγκεκριμένης οδού από τις κακοτεχνίες στις πλακοστρώσεις των πεζοδρομίων και τις άστοχες επιλογές της φύτευσης, οι οποίες δε συνάδουν με το χαρακτήρα, το ύφος και τη χρήση της περιοχής.

Γενικά, είναι ιδιαίτερα ενδεικτική η κατάληψη της επιφάνειας του πεζοδρομίου από τις οχλήσεις για τη συνολικότερη εικόνα του κέντρου της Θεσσαλονίκης, όπως φαίνεται και από τα παρακάτω νούμερα: σε συνολική επιφάνεια 732 τετραγωνικών μέτρων πεζοδρομίου για το υπό μελέτη οικοδομικό τετράγωνο, τα 230 τετραγωνικά (ποσοστό 30%) καλύπτονται από τραπεζοκαθίσματα, τα 68 τετραγωνικά (ποσοστό 9%) από ζαρτινιέρες και τα 10 τετραγωνικά (ποσοστό 1%) από λοιπές οχλήσεις. Τα τραπεζοκαθίσματα παραμένουν η βασικότερη πηγή όχλησης, η οποία καταλαμβάνει περίπου το 1/3 του ελεύθερου δημόσιου χώρου.

## Ε. ΕΙΔΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η γενικότερη φιλοσοφία ανάπτυξης και αποφόρτισης από τις οχλήσεις των αστικών κέντρων, όπου εντοπίζεται και το μεγαλύτερο πρόβλημα, δεν μπορεί παρά να ενσωματώνει την ιδέα του «ενεργού» οικοδομικού τετραγώνου και μάλιστα, όχι αποσπασματικά και επιλεκτικά, αλλά βάσει ενιαίων διατυπωμένων κριτηρίων με στόχο την *«αρμονική ένταξη κάθε οικοδομικού τετραγώνου στο φυσικό και οικιστικό του περιβάλλον, την άρση των δυσμενών επιπτώσεων που δημιουργεί η μεμονωμένη μελέτη κάθε οικοπέδου, την αξιοποίηση του ακάλυπτου χώρου των οικοπέδων και την εξυπηρέτηση των κοινωνικών αναγκών των κατοίκων του οικοδομικού τετραγώνου»*, καθώς και τη διευκόλυνση της κίνησης, της στάσης ή ακόμα και της ψυχαγωγίας των χρηστών του δημόσιου χώρου.

Το ενεργό οικοδομικό τετράγωνο περιλαμβάνει, κατ' αρχήν, την ιδέα της ενοποίησης των ακάλυπτων χώρων των οικοδομικών τετραγώνων, με γνώμονα την αύξηση, ουσιαστικά, του υπαίθριου χώρου της πόλης και τη διαμόρφωση μεταβατικών χώρων με ημιδημόσιο-ημιιδιωτικό χαρακτήρα. Οι χώροι αυτοί, μέσα από έναν οργανωμένο και συνολικό σχεδιασμό, μπορούν να αναβαθμίσουν και να εξυγιάνουν το δημόσιο αστικό χώρο, να αποκαλύψουν πτυχές ανάδειξης των εγγενών και διαμόρφωσης νέων στοιχείων του υπαίθριου χώρου.

Στο οικοδομικό τετράγωνο της υπό μελέτη περιοχής μπορούν να κατατεθούν ειδικότερες προτάσεις, οι οποίες, ωστόσο, θα είναι ευέλικτες και προσαρμόσιμες σε πολλές και ποικίλες περιπτώσεις, ώστε να συντείνουν στην ενοποίηση της εικόνας της πόλης. Κατ' αυτόν τον τρόπο, προτείνεται, αφενός, η διαμόρφωση ζωνών ειδικής χρήσης στα πεζοδρόμια, οι οποίες θα επιλέγονται και θα ιεραρχούνται ανάλογα με το χαρακτήρα και την κοινωνική ταυτότητα στη μικροκλίμακα της ανάπτυξής τους.

Έτσι, προτείνεται η υιοθέτηση τριών ζωνών ειδικής χρήσης για τις μεγαλύτερες και πιο πολυσύχναστες οδούς και, συγκεκριμένα στους δρόμους Παύλου Μελά και Π.Π. Γερμανού. Η πρώτη ζώνη, από την εξωτερική παρειά του πεζοδρομίου, θα συγκεντρώνει το βασικό αστικό εξοπλισμό που αφορά, κατά κύριο λόγο, στην κίνηση πεζών και οχημάτων (φωτιστικά, στύλοι ΔΕΗ, οδοσήμανση, μπάρες και κολωνάκια, μεταλλικοί υποδοχείς για τη στάθμευση δικύκλων, ενημερωτικές επιγραφές, κάδοι απορριμάτων) και, όπου κρίνεται απαραίτητο, θα διακόπτεται για να παρεμβληθεί ιδιαίτερη λωρίδα, στην οποία θα χωροθετούνται στοιχεία στάσης και ψυχαγωγίας (τραπεζοκαθίσματα, ζαρτινιέρες, φύτευση, διακοσμητικοί στύλοι φωτισμού και διαβάσεις). Με τον τρόπο αυτόν επιτυγχάνεται η συστηματοποίηση των στοιχείων που σήμερα θεωρούνται και γίνονται αντιληπτά ως οχλήσεις, βάσει λειτουργικών κριτηρίων, τα οποία καθοδηγούν, στο αμέσως επόμενο στάδιο, στην αντίστοιχη αντιληπτική και μορφολογική τους διάκριση και οργάνωση.

Στη δεύτερη ζώνη θα συγκεντρώνεται η βασική κίνηση των πεζών, οι οποίοι διέρχονται από τα πεζοδρόμια κυρίως για να μεταφερθούν από μια περιοχή σε μια άλλη. Η ζώνη αυτή πρέπει να έχει υπολογίσιμες διαστάσεις, έτσι ώστε να διευκολύνεται η ελεύθερη επιλογή της κίνησης, ο ρυθμός του βηματισμού, αλλά και η κίνηση ατόμων με ειδικές ανάγκες ή μεταφορέων με καρότσια.

Στην τρίτη ζώνη και από την εσωτερική πλευρά του πεζοδρομίου, θα προβλέπεται μια μικρότερη σε πλάτος λωρίδα για την εξυπηρέτηση των καταστημάτων, των κατοίκων των πολυκατοικιών, καθώς και των ανθρώπων που επιθυμούν να κοιτάξουν τις βιτρίνες των μαγαζιών. Σε αυτή τη ζώνη θα μπορεί να αναπτύσσεται ο κινητός ή σταθερός εξοπλισμός των καταστημάτων, χωρίς, ωστόσο, να εμποδίζει την κίνηση και τη στάση του πεζού.

Η διάκριση των ζωνών θα επιτυγχάνεται με διαφοροποίηση στο είδος (υλικό και χρώμα) της πλακόστρωσης, διαφοροποίηση στη μορφή των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού (φωτιστικά επιδαπέδια, εντοιχισμένα, ψηλά, χαμηλά, προβολείς κ.α.), εναλλαγή του κανάβου με τον οποίο αυτά διατάσσονται και οργανώνονται στο δημόσιο χώρο, έτσι ώστε η αντιληπτική τους διάκριση να καθίσταται σαφής και να παραπέμπει σε διαχωρισμένες ενότητες λειτουργίας και χρήσης.

Στους δρόμους μικρότερης όχλησης (Σπ., Λούη, Γρ. Παλαμά), οι λωρίδες θα περιορίζονται σε πλάτος, ενώ από τους δρόμους αυτούς πρέπει να απομακρυνθούν τελείως οχλήσεις όπως τραπεζοκαθίσματα ή εξοπλισμός καταστημάτων. Επίσης, η φύτευση των δρόμων αυτών πρέπει να διαφοροποιείται από την αντίστοιχη των μεγαλύτερων αρτηριών, κυρίως ως προς το ύψος και τη διάμετρο της κόμης των επιλεγόμενων δέντρων. Στους δρόμους αυτούς, μπορούν να προτιμηθούν χαμηλότεροι θάμνοι, οι οποίοι θα δημιουργούν πράσινους φράχτες που θα διακόπτονται σε καθορισμένα σημεία διάσχισης του δρόμου.

Στην πλατεία Ναυαρίνου, λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα της ως πλατείας, αλλά και της ιστορικής της σημασίας, η οργάνωση και συστηματοποίηση του χώρου, καθώς και οι μορφολογικές επιλογές πρέπει να υποτάσσονται σε αυστηρότερα και πιο ενιαία κριτήρια. Στόχος είναι να περιοριστεί σημαντικά η ανάπτυξη των τραπεζοκαθισμάτων και ο χώρος που σήμερα έχουν καταλάβει τα καταστήματα με το λοιπό εξοπλισμό τους, και να αφεθεί, κατ' αυτόν τον τρόπο, ελεύθερος χώρος για ποικίλες και ελεύθερες δραστηριότητες. Αυτό μπορεί να καθίσταται δυνατό με την επιλογή μαλακών υλικών στα δάπεδα, το διαχωρισμό των λειτουργιών με στοιχεία νερού, κινητά ή σταθερά διαχωριστικά, τα οποία θα μπορούν να προσλάβουν πολλές και διαφορετικές χρήσεις (καθιστικά, στοιχεία φύτευσης, στοιχεία παιχνιδιού και δημιουργικής δραστηριότητας).

Ειδικότερα για τα τραπεζοκαθίσματα στα πεζοδρόμια ή στην πλατεία, τα οποία αποτελούν μια από τις βασικότερες πηγές όχλησης, είναι δυνατό να υιοθετηθεί ο αντιληπτικός διαχωρισμός τους από το δρόμο ή τον καθαρά δημόσιο χώρο, με την τοποθέτηση καφασωτών πλαισίων, όπου θα αναρριχώνται φυτά ή θα αναρτώνται άλλα αδιαφανή στοιχεία. Με τον τρόπο αυτό διασφαλίζεται, αφενός, η ιδιωτικότητα των καθήμενων στα τραπεζάκια, περιορίζεται η ηχορύπανση που προέρχεται από την κίνηση του δρόμου αλλά και, αφετέρου, διασκεδάζεται η όχληση που προκαλούν τα στοιχεία αυτά στη γενικότερη αισθητική και εικόνα του αστικού τοπίου. Η επιλογή της μορφολογίας και των χρωμάτων των στοιχείων αυτών πρέπει να υποτάσσεται στις κατευθύνσεις γενικότερης μελέτης του αστικού χώρου, με γνώμονα την αρμονική συνυπαρξή τους με τα λοιπά στοιχεία του ευρύτερου περιβάλλοντος.

Η οργάνωση των στοιχείων του αστικού εξοπλισμού έχει εξίσου μεγάλη σημασία, προκειμένου να αυξηθεί ο χρησιμοποιούμενος από τους πεζούς χώρος και να διευκολυνθεί η ανεμπόδιση κίνηση και δραστηριότητα. Για τα στοιχεία αυτά (φωτιστικά δρόμου, οδοσήμανση, ενημερωτικές επιγραφές, δοχεία απορριμάτων κ.α.) προτείνεται η ομαδοποίηση και ενσωμάτωσή τους πάνω σε μικρά βάρθρα, κατά τέτοιο τρόπο ώστε, αφενός, να καθίστανται πιο εύληπτα και αναγνωρίσιμα από πεζούς και οδηγούς και, αφετέρου, να απελευθερώσουν το δημόσιο χώρο για ελεύθερα επιλεγόμενες δραστηριότητες.

Όσον αφορά στις προσόψεις των πολυκατοικιών του εν λόγω οικοδομικού τετραγώνου, προτείνεται η διεκπεραίωση μιας ενιαίας επιστημονικής μελέτης για την ανάπλαση των μετώπων, τη μορφολογική και χρωματική τους ενοποίηση. Η μελέτη μπορεί να περιλαμβάνει χρωματική πρόταση για τα εξωτερικά περιβλήματα των οικοδομών, επισκευές των γύψινων στοιχείων και των επιχρισμάτων, καθαρισμό των εξωτερικών επιφανειών από ειδικά υλικά, καθώς και χρωματική και μορφολογική

πρόταση για τα κουφώματα των ανοιγμάτων, βαφή των κιγκλιδωμάτων και κατασκευές από γυψοσανίδες, επεμβάσεις οι οποίες μπορούν να αποτελέσουν βασικά ενοποιητικά στοιχεία των μέχρι σήμερα ετερόκλητων, αν και όμορων, όψεων. Επίσης, η μελέτη αυτή πρέπει να συνοδεύεται από ακριβή προϋπολογισμό και γενναίες επιδοτήσεις από πλευράς της δημοτικής αρχής, προκειμένου να αναμένεται εφικτή η υλοποίησή της. Κριτήριο θα είναι η ανάδειξη και ο σεβασμός των διατηρητέων ή αξιόλογων κτιρίων, όπως αυτό στη γωνία Παύλου Μελά και Π.Π. Γερμανού, τα οποία θα καθορίσουν, στο μεγαλύτερο βαθμό, τις επεμβάσεις που θα προταθούν στις νεότερες και «κατώτερες» αισθητικά και ιστορικά, οικοδομές. Επίσης, επιπλέον κριτήρια πρέπει να ενσωματωθούν στις παρεμβάσεις στις προσόψεις οι οποίες βλέπουν στην πλατεία Ναυαρίνου, όπου προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στην ενοποίηση όλων των μετώπων που αποτελούν «φόντο» σε αυτόν τον ιδιαίτερα σημαντικό άξονα της πόλης.

Τέλος, παράλληλα με τη διευθέτηση του δημόσιου υπαίθριου χώρου, πρέπει να ανβαθμιστεί και να εξωραϊστεί και ο ιδιωτικός, του οποίου οι προσόψεις αποτελούν οργανικό τμήμα και φόντο του δημόσιου. Για τον ιδιωτικό χώρο, προτείνεται, γενικά, η υιοθέτηση ενιαίων μορφολογικά στοιχείων, στα οποία θα ενσωματώνονται τα στοιχεία που γίνονται αντιληπτά ως οχλήσεις.

Έτσι, τα κλιματιστικά, οι κεραιές δορυφορικής τηλεόρασης, τα ΚΑΦΑΟ ΟΤΕ μπορούν να ενταχθούν σε κατακόρυφα πλαίσια, τα οποία εξωτερικά θα δίνουν την εντύπωση γλυπτικού διάκοσμου στις άχαρες σήμερα πολυκατοικίες, ενώ εσωτερικά θα φέρουν τις οχληρές και αντι-αισθητικές εγκαταστάσεις. Ειδικότερα οι ατομικές κεραιές μπορούν να αντικατασταθούν από μια κεντρική κεραιά, ενώ οι κεραιές δορυφορικής τηλεόρασης μπορούν να μεταφερθούν στις ταράτσες των πολυκατοικιών, ώστε να περιοριστεί η αισθητική όχληση. Αντίστοιχα πλαίσια σε οριζόντιο επίπεδο μπορούν να ενσωματώσουν τις επιγραφές και τις διαφημιστικές αφίσες των καταστημάτων σε προκαθορισμένο ύψος και με δοσμένες διαστάσεις. Στην υιοθετούμενη μορφολογία των στοιχείων αυτών πρέπει να προσαρμοστούν και οι τυχόν ελαφριές κατασκευές (στέγαστρα, διαχωριστικά, logo και λοιπά διακριτικά στοιχεία) που οι ιδιοκτήτες των καταστημάτων επιθυμούν για την επιχείρησή τους. Στην ίδια λογική μπορεί να υποτάσσεται και μια ενδεχόμενη πρόταση για αντικατάσταση των κοινότυπων και ετερόκλητων τεντών που χρησιμοποιούν οι κάτοικοι των πολυκατοικιών για σκίαση. Οι τέντες μπορούν είτε να αντικατασταθούν από μεταλλικές περιστρεφόμενες περσίδες οι οποίες, ανάλογα με τις ανάγκες και το εποχιακό κλίμα θα ανοίγουν και θα κλείνουν, είτε να ενοποιηθούν αντιληπτικά ως προς την επιλογή των υφασμάτων με χρωματικά και μορφολογικά κριτήρια.

Τέλος, ειδικότερα μέτρα που μπορούν να διασκεδάσουν την ανομοιογένεια και τον κατακερματισμό του αστικού χώρου, χωρίς, φυσικά, να υποτάσσονται σε μια λογική μορφολογικής ισοπέδωσης, είναι η διατύπωση προδιαγραφών για λειτουργικά στοιχεία ή στοιχεία καλλωπισμού των προσόψεων, όπως είναι τα φωτιστικά, τα θηροτηλέφωνα, η διαμόρφωση των εισόδων των πολυκατοικιών. Γενικότερα, η θεσμική κατοχύρωση των όποιων μέτρων και προτάσεων, όπως για παράδειγμα για την απομάκρυνση των ανακλαστικών τζαμιών από τις βιτρίνες των καταστημάτων (κατάστημα επί της οδού Π. Μελά, φωτ. 3), κρίνεται αναγκαία προϋπόθεση για να διασφαλιστούν ουσιαστικά και ανάλογα των απαιτήσεων αποτελέσματα.

## ΣΤ. ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η αναβάθμιση του αστικού τοπίου και η αποφόρτισή του από τις οχλήσεις αποτελούν μια διαδικασία, η οποία προϋποθέτει, κατ' αρχήν, την απαραίτητη πολιτική βούληση των αρμόδιων φορέων, εκφρασμένη τόσο στη διερεύνηση των δυνατοτήτων του αστικού τοπίου με επιστημονικό και μεθοδικό τρόπο, όσο και στη χρηματοδότηση για την υλοποίηση των μελετών που θα προκύψουν. Ταυτόχρονα, όμως, δεν μπορεί παρά να λαμβάνει υπόψη τις κρίσεις και τις επιθυμίες των κατοίκων, των εργαζόμενων και των επισκεπτών της πόλης, τις οποίες πρέπει να αξιολογεί με ενιαία και διατυπωμένα κριτήρια και ανάλογα να υιοθετεί μερικώς, γενικώς ή καθόλου.

Προκειμένου αυτή η διαδικασία να γίνει υπόθεση του κάθε εμπλεκόμενου, είναι σημαντικό να λειτουργήσουν θεσμοί και όργανα που προβλέπονται από την υπάρχουσα νομοθεσία, όπως είναι τα ΠΕΓ (Πολεοδομική Επιτροπή Γειτονιάς), η συνέλευση των ιδιοκτητών του κάθε οικοδομικού τετραγώνου, τα Συνοικιακά Συμβούλια και τα Συμβούλια Διαμερίσματος, τα οποία θα συνεργάζονται με επιστημονικούς και διοικητικούς φορείς για την εξεύρεση της καλύτερης σε όλα τα επίπεδα λύσης. Μόνο με αυτά τα εχέγγυα, μπορεί η πόλη της Θεσσαλονίκης να ελπίζει σε μια ουσιαστική εξυγίανση και αναβάθμιση του αστικού τοπίου, η οποία θα σηματοδοτήσει μετρήσιμες αλλαγές και θετικές προεκτάσεις στη βελτίωση των όρων και της ποιότητας ζωής του πολίτη.