

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗΣ:
ΑΣΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΛΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ

ΠΡΑΣΙΝΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΝΑΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΠΕΡΙΟΧΩΝ

ΜΑΘΗΜΑ ΙΙ: Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Διδ. Β. ΤΡΟΒΑ αν. καθ. Τμ. Αρχιτεκτόνων, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας

2014

Διασφαλίζοντας τη συνέχεια ... προκαλώντας την αλλαγή

gentle urban renewal

κριτική ανακατασκευή/ critical reconstruction

αναπλάσεις

διατήρηση ιστού

επανάχρηση κτιρίων

εισαγωγή νέων κτιρίων στον ιστό

πολλαπλότητα χρήσεων

Πολλαπλότητα σχεδιασμού

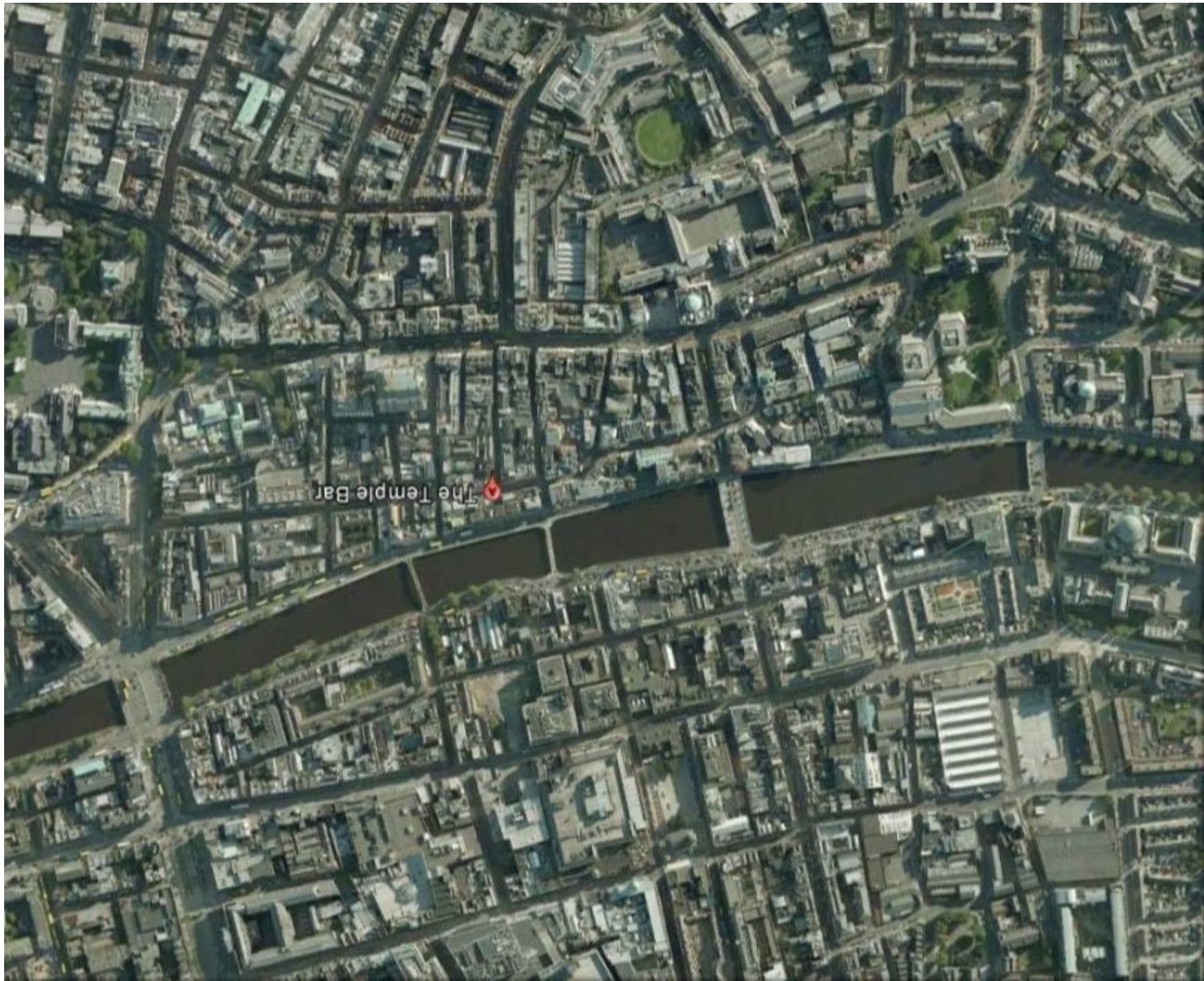
συμμετοχή κατοίκων

IBA (1979-1987)
masterplan



ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΤΟΥ TEMPLE BAR ΣΤΟ ΔΟΥΒΛΙΝΟ

1991-1996





Η πρόταση για διαμετακομιστικό κέντρο (1981)

Development Council (1985-1988)

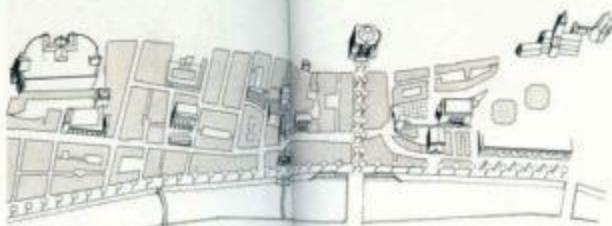
Αρχές διεκδίκησης

- Απόρριψη του σχεδίου του διαμετακομιστικού σταθμού
- Ξαναζωντάνεμα της περιοχής Local area action plan
- Βελτίωση των δρόμων με πεζοδρομήσεις, διαμορφώσεις, φωτισμό
- φοροαπαλλαγές ώστε να ενισχύσει την ανάπτυξη υπαρχόντων κτιρίων
- Διατήρηση αξιόλογων κτιρίων
- Να γίνει μια περιοχή που θα είναι γοητευτική, με κατοικίες και τόπους εργασίας για τους Δουβλινέζους
- να γίνει το πολιτιστικό κέντρο του Δουβλίνου (Quartier Latin) και τόπος τουριστικής προσέλευσης

PERMEABILITY

1. Fleet Street / Fleet Street on railway link between Trinity & St. Paul's Church + Existing public walkway.
A new street made to facilitate indirect use / east link and Church + Existing public walkway.
2. New pedestrian bridge from public walkway from the St. Paul's Church + Existing public walkway + east link in City Hall and St. Paul's Church + Potential of City Hall as base walkway.
3. New street, existing, not through existing blocks to permeate whole precinct + Strategy of alternative routes.

A COMMUNITY OF 3,000 CITIZENS LIVING IN THE CITY



A TOLBET AND TEMPLE BAR

PUBLIC OPEN SPACES

1. Three new public spaces opened within the fabric of A. Pedestrian Street returned to its original function + Use of Temple Bar + Urban space created from derelict site.
Use of new and existing urban space.
2. Network of new spaces identified by Fleet Street / 3. Courtyards formed in block interiors + Providing more residential spaces.
3. Two public spaces with its own identity + Community performance and social spaces.



PERMEABILITY

1. Fleet Street / Fleet Street as primary link between Trinity & St. Paul's. A canal street made to facilitate indirect east / west links and Christchurch. Existing publican mentioned.
2. New pedestrian bridge from pedestrian overpass from Fleet Street. Pedestrian Street connected on north / south link to City Hall and St. Paul's. Cycle + pedestrian of City Hall on lower level.
3. Alleys, lanes, courtyards, not through adding blocks to permeability where practical + variety of alternative routes shown.

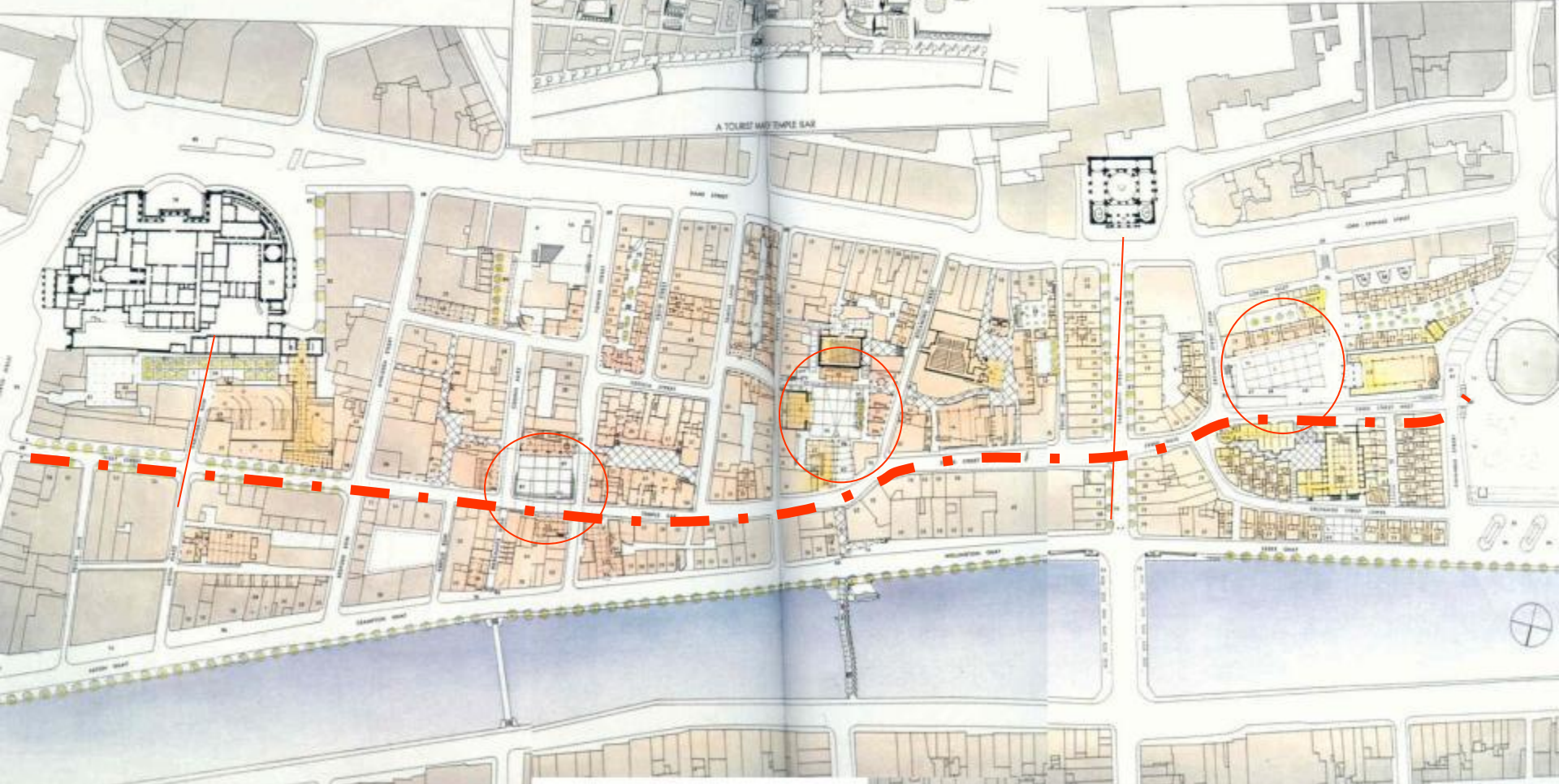
A COMMUNITY OF 3,000 CITIZENS LIVING IN THE CITY



A TOURIST WOODEN BAR

PUBLIC OPEN SPACES

1. Three new public squares opened within the fabric of A. Pedestrian Street returned to its original function + Use of space for + Urban spaces created from derelict sites.
2. Network of new squares created by Fleet Street / S. Courtyards formed in block interiors + Providing secure residential spaces.
3. Each public square with its own identity + Community performance and social spaces.

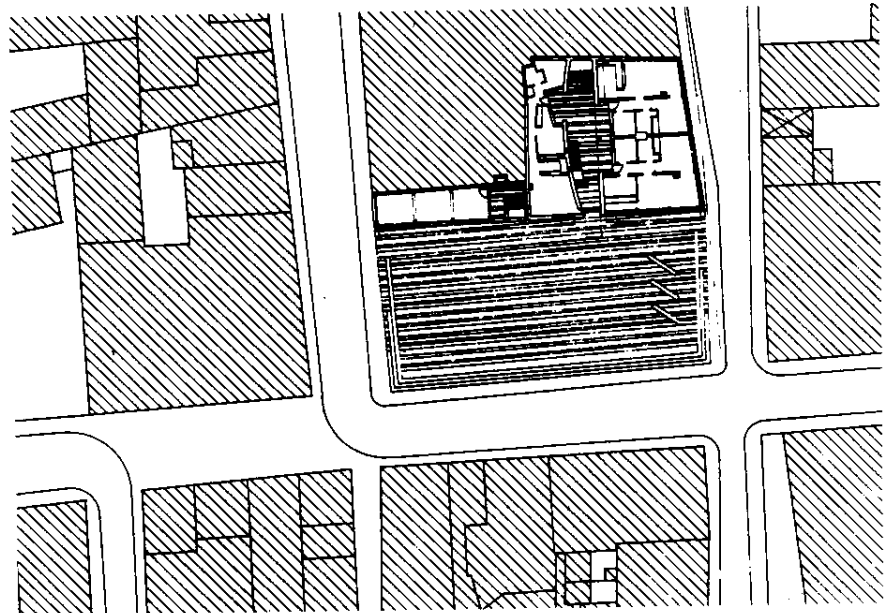
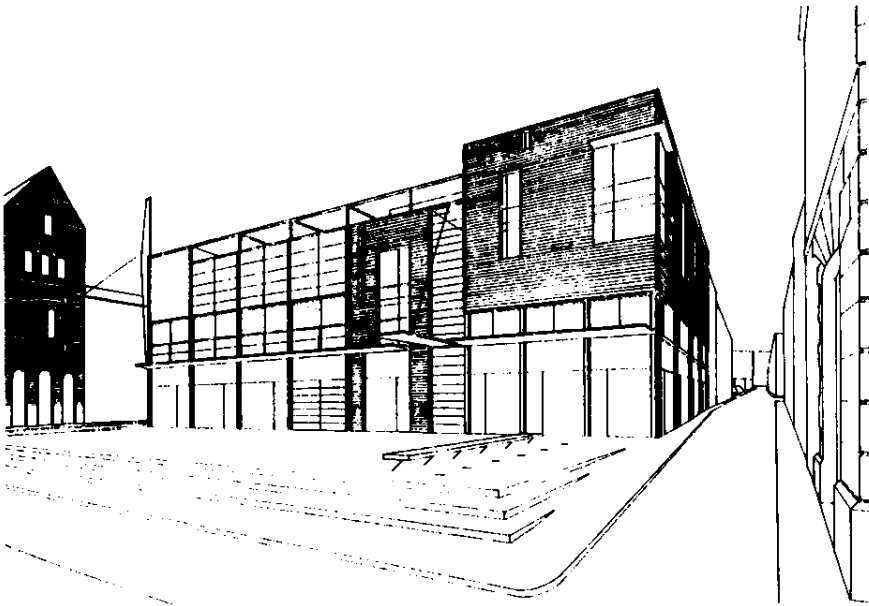




Temple Bar square



Temple Bar square



Temple Bar square





Meeting House square



**Meeting House
square**

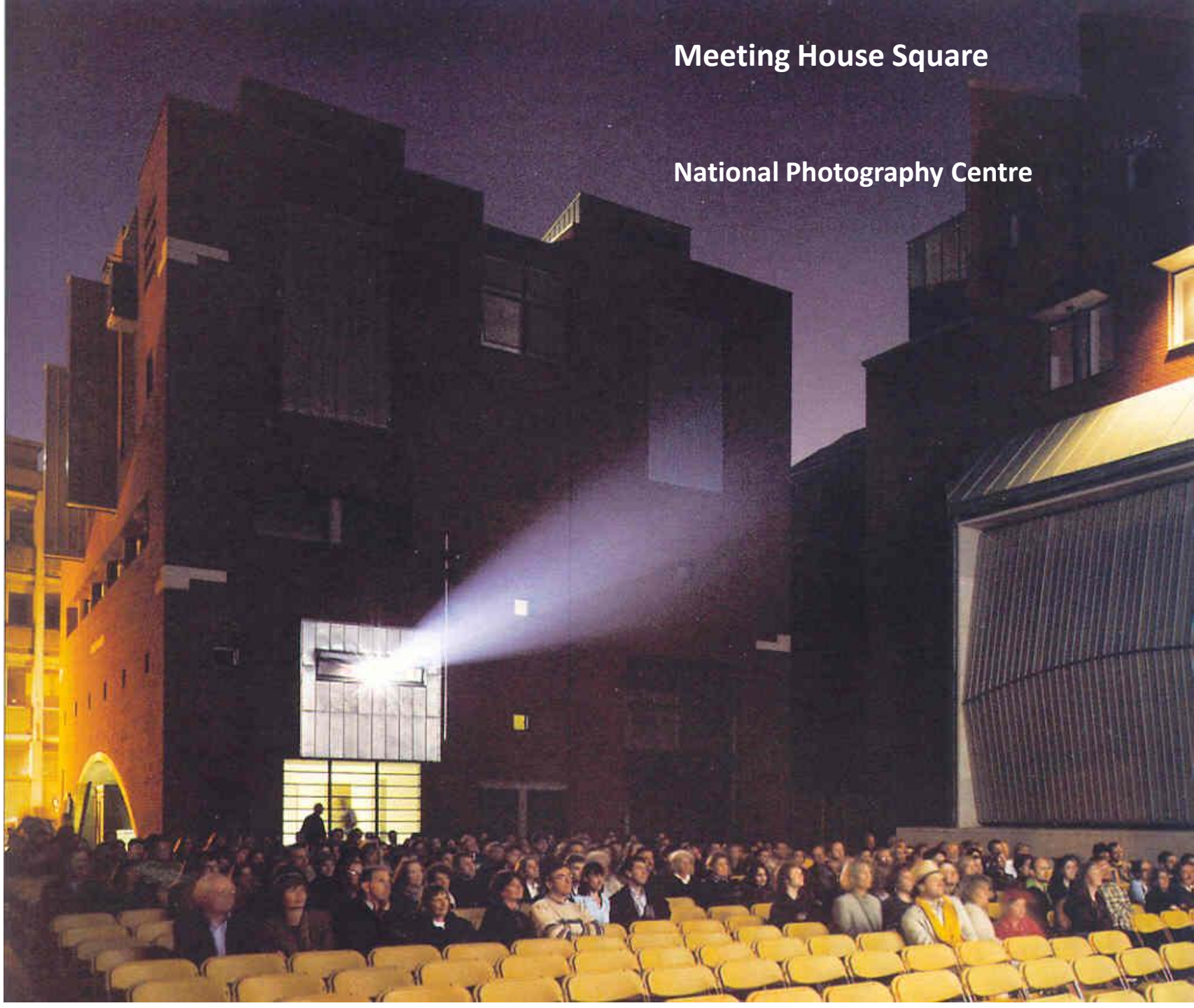
The Ark

**Πολιτιστικό κέντρο
για παιδιά**

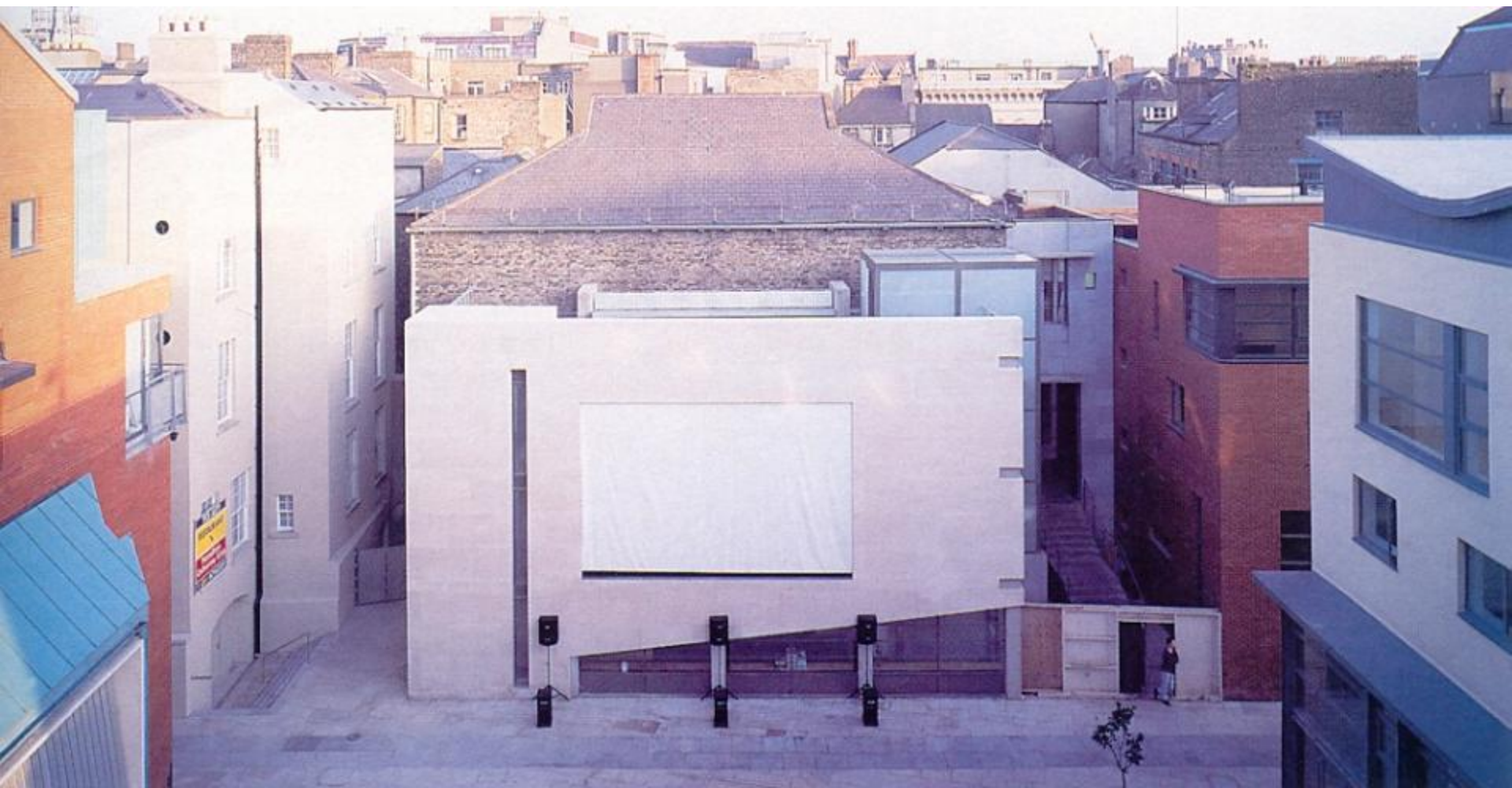


Meeting House Square

National Photography Centre



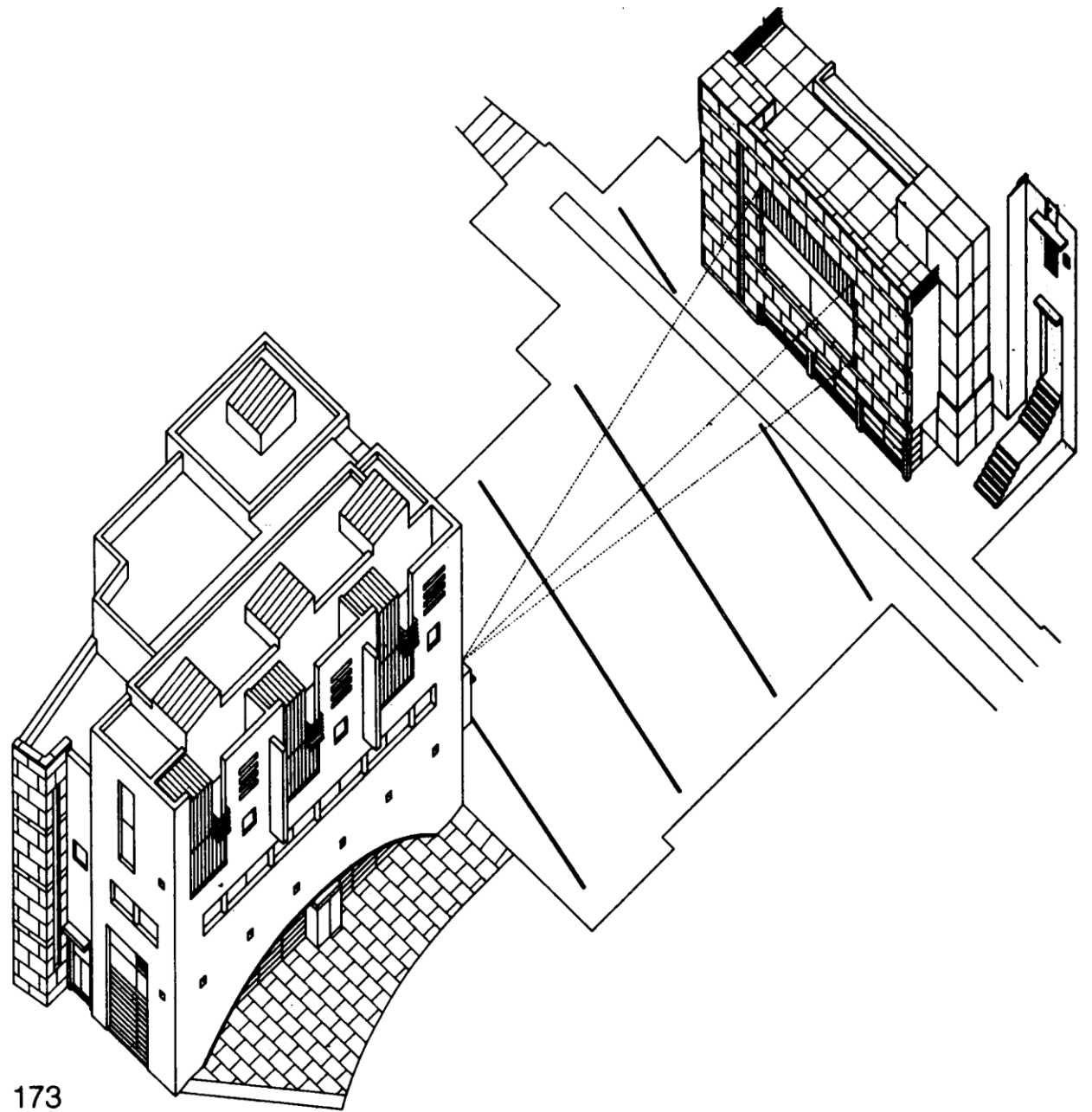
Meeting House square **Gallery of photography**



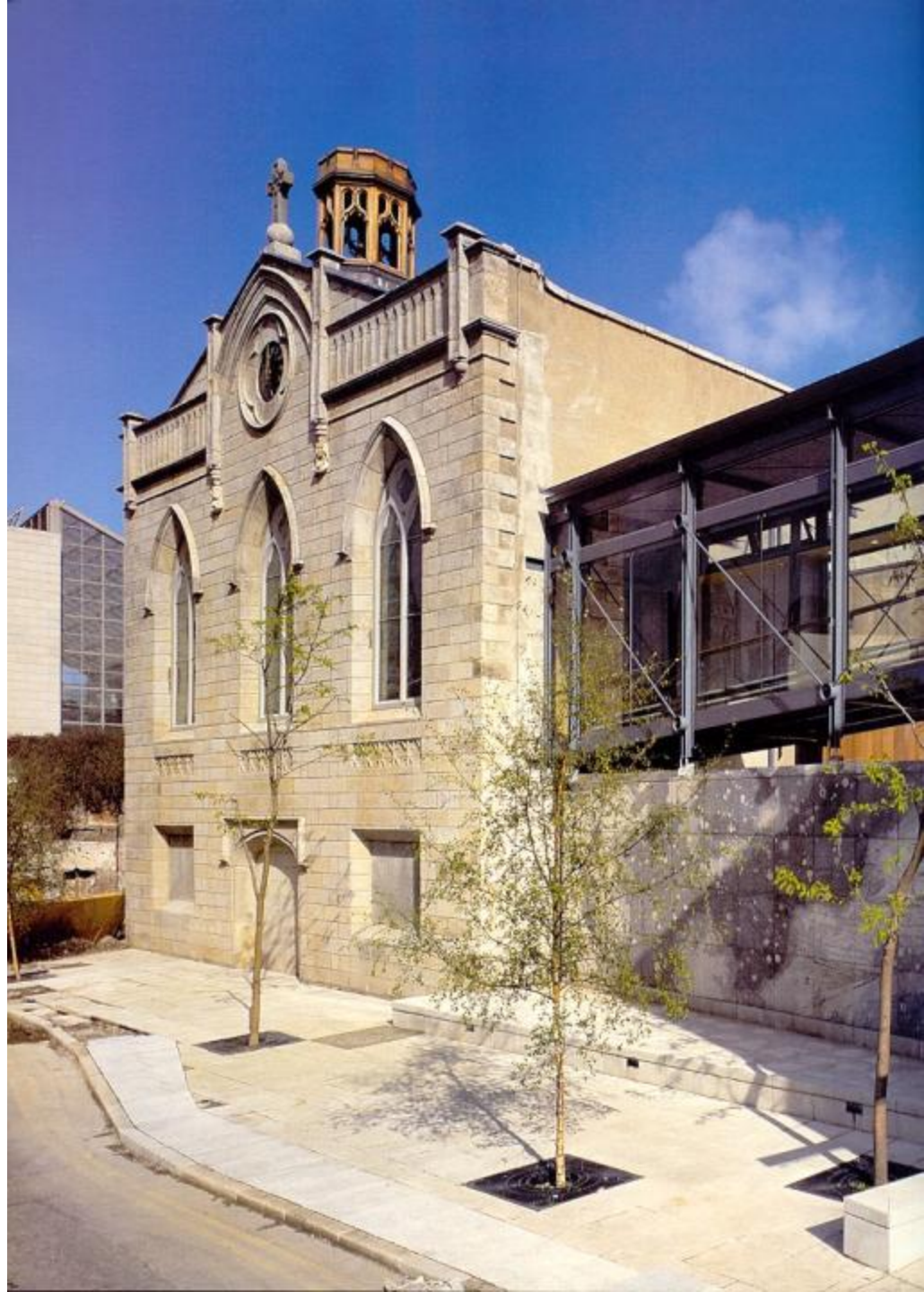


**Meeting House
square**

173



Viking Adventure





EXIT
←



Printworks

Essex str



LÁRA AN TEMPHILL
TEMPLE LANE 2

No Parking

STOP

THE TEMPLE END PHARMACY

La Med. *Angela O'Shea*

Arthouse





18 Eustace str

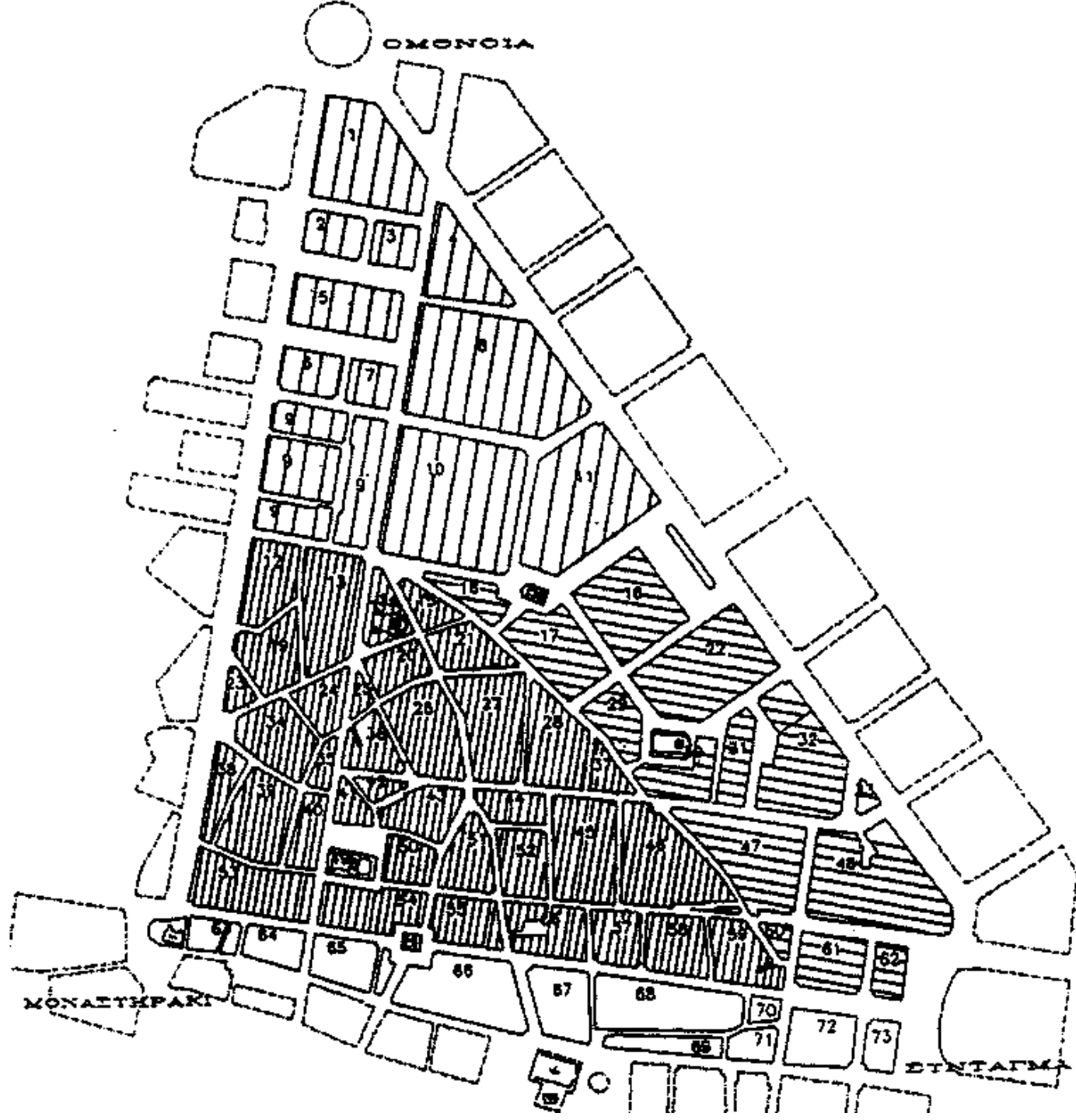
- αποκαταστάσεις κτιρίων



18 Eustace str

Το ελληνικό παράδειγμα

Πρόταση ζωνών
χρήσεων
Οργανισμού
Αθήνας



Προγράμματα Δράσης

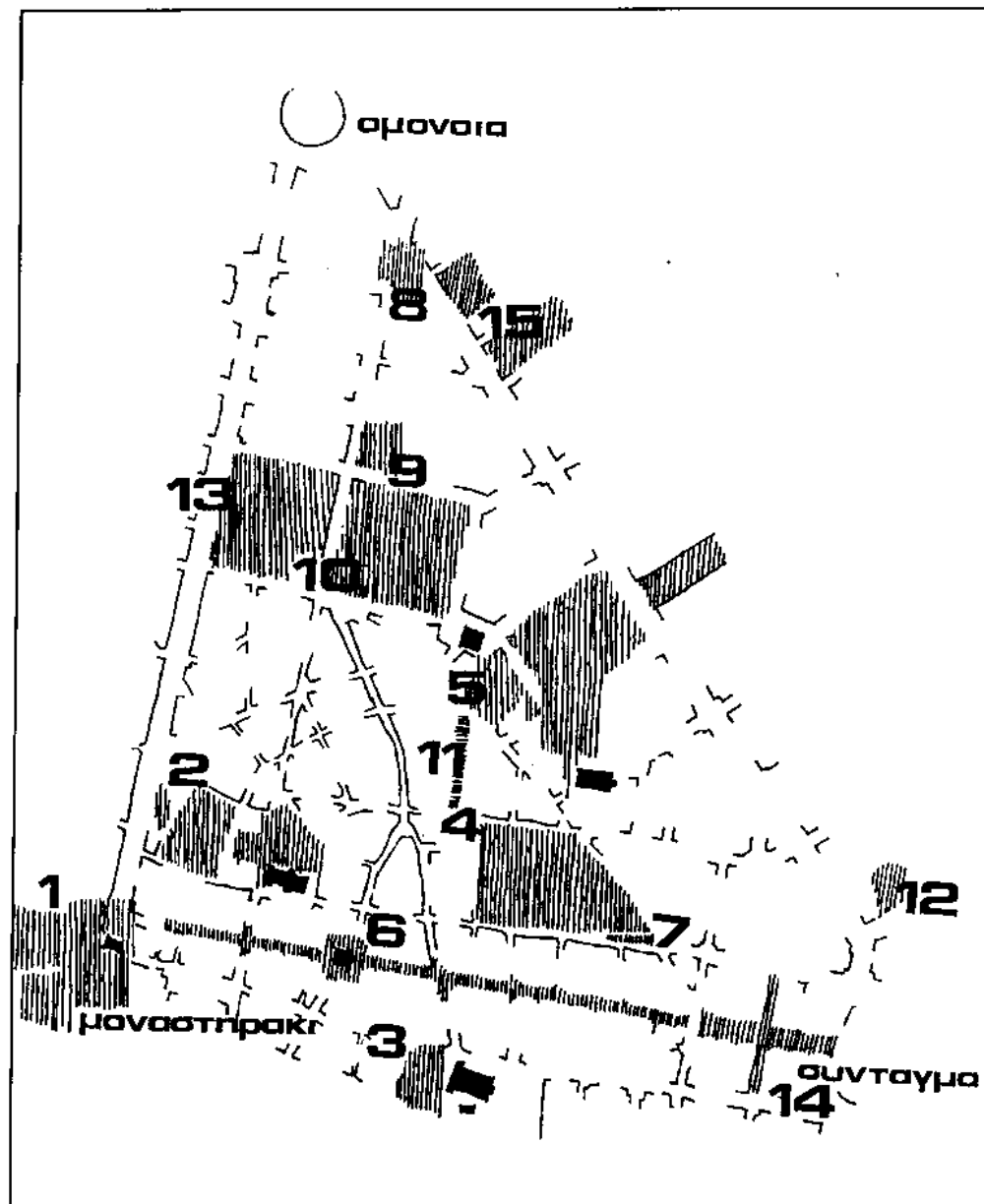
- 1. Οργανωμένη ανάπλαση-ανοικοδόμηση ΟΤ
- 2. Ακάλυπτοι χώροι (αναβάθμιση με διατήρηση του ιδιωτικού χαρακτήρα ή ένταξη στο πλέγμα κοινόχρηστων χώρων με πρόσβαση μέσω στοών ή διόδων
- 3. Αχτιστα οικόπεδα (μεσοτοιχίες, σκουπίδια, κλπ). Στόχος η συνέχεια του αστικού ιστού, ο εμπλουτισμός του ΕΤ με οικοδομήματα δημόσιου χαρακτήρα, η προβολή των αρχαιολογικών ευρημάτων.
- Αρχιτεκτονικοί διαγωνισμοί προσκλήσεις ξένων αρχιτεκτόνων. Ανάδειξη κέντρου σε πολεοδομικό αξιοθέατο κατά τα πρότυπα IBA , Βαρκελώνη
- 4. Αναγνώριση και διαχείριση αρχιτεκτονικού πλούτου. Προστασία διατηρητέων κτιρίων και διαμορφώσεων. Ποιοτικές προδιαγραφές αποκαταστάσεων επεμβάσεων
- 5. Διαχείριση οικοδομικού πλούτου. Όψεις μεσοτοιχίες (μέτωπα, πινακίδες, αναπλάσεις, χρωματισμοί), ύψη και όγκοι (περιγράμματα κτιρίων, skyline, θέες προς Ακρόπολη ή μνημεία) ,στοές (νέες διανοίξεις για συνέχεια πορειών, κλείσιμο άλλων, πόλοι έλξης στο εσωτερικό τους)
- 6. Εγκαταλειμμένα κτίρια (επανάχρησης ή αγορά από το δημόσιο)
- 7. Δημόσια κτίρια (επαναφορά χρήσης κατοικίας ή μερική ή ολική κατεδάφιση)
- 8. Ειδικές θέσεις του πολεοδομικού ιστού
- 9. Κυκλοφορία (απομάκρυνση οχημάτων, μεγιστοποίηση δημόσιας μεταφοράς, πεζοδρομής, όχι διαμπερής κυκλοφορία
- 10. Περιβάλλον (ενίσχυση ιδιωτικού και δημόσιου, φύτευση με συνθετικές αρχές

Δίκτυο υπαίθριων χώρων



Σχήμα 18.1 Πρόταση. Ο μελλοντικός υπαίθριος χώρος (δημόσιος και ιδιωτικός)

19. ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗΣ ΠΑΡΕΜΒΑΣΗΣ

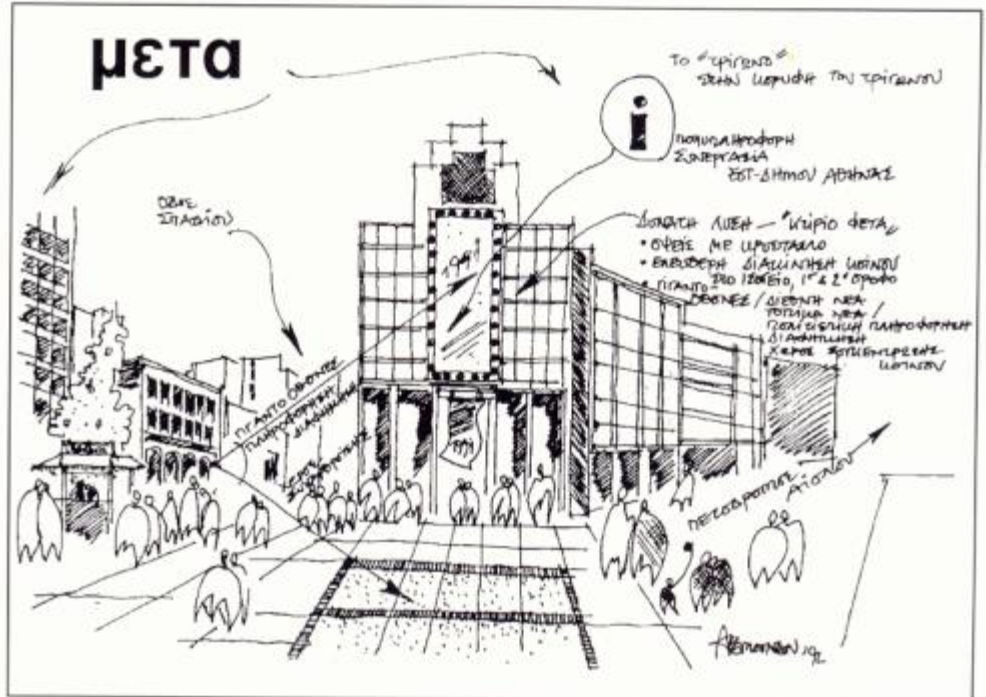


Σχήμα. 19.1 Οι θέσεις των προτάσεων ολοκληρωμένης παρέμβασης μέσα στο χώρο της περιοχής μελέτης.

πριν

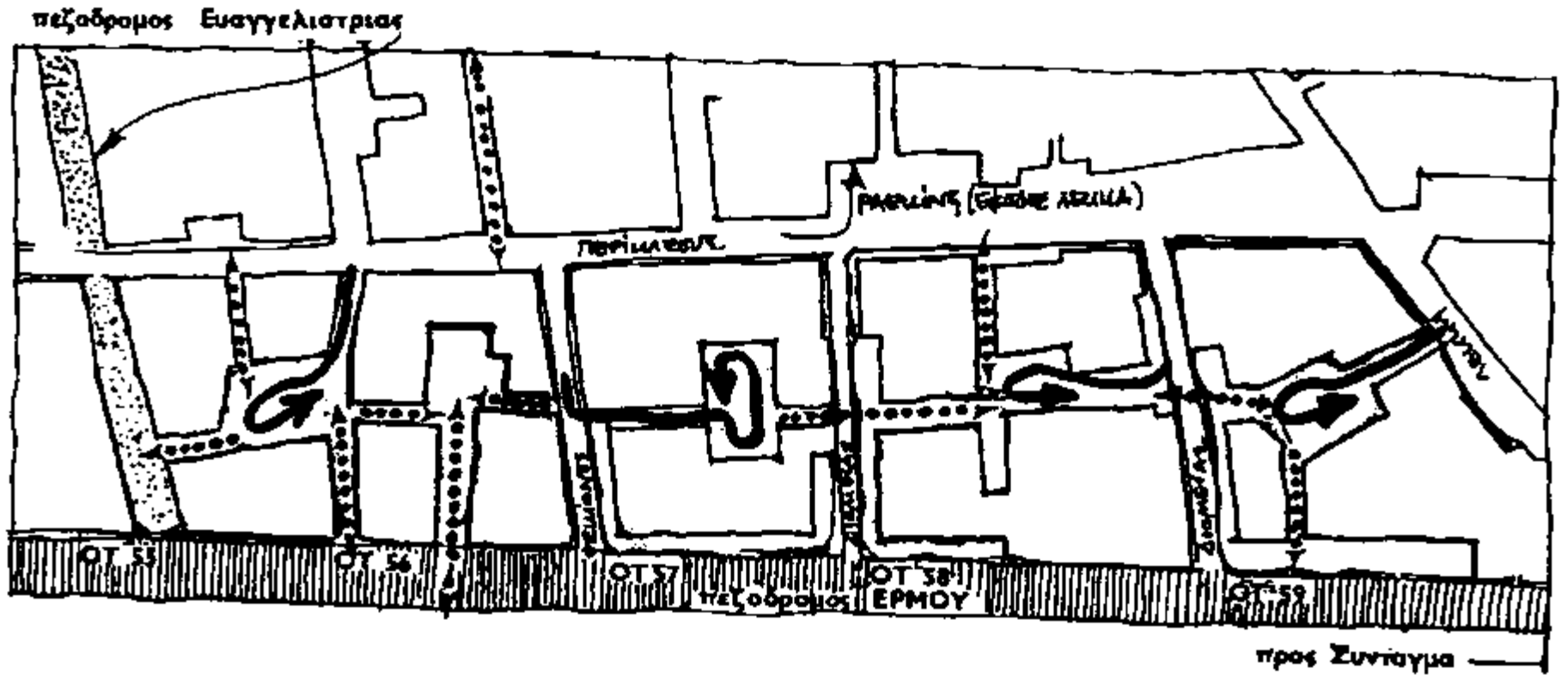


μετα

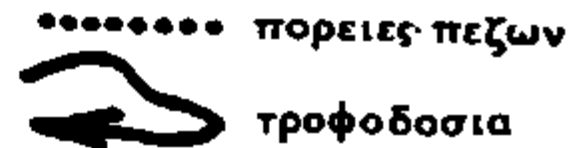


Επεμβάσεις σε άκτιστα οικόπεδα

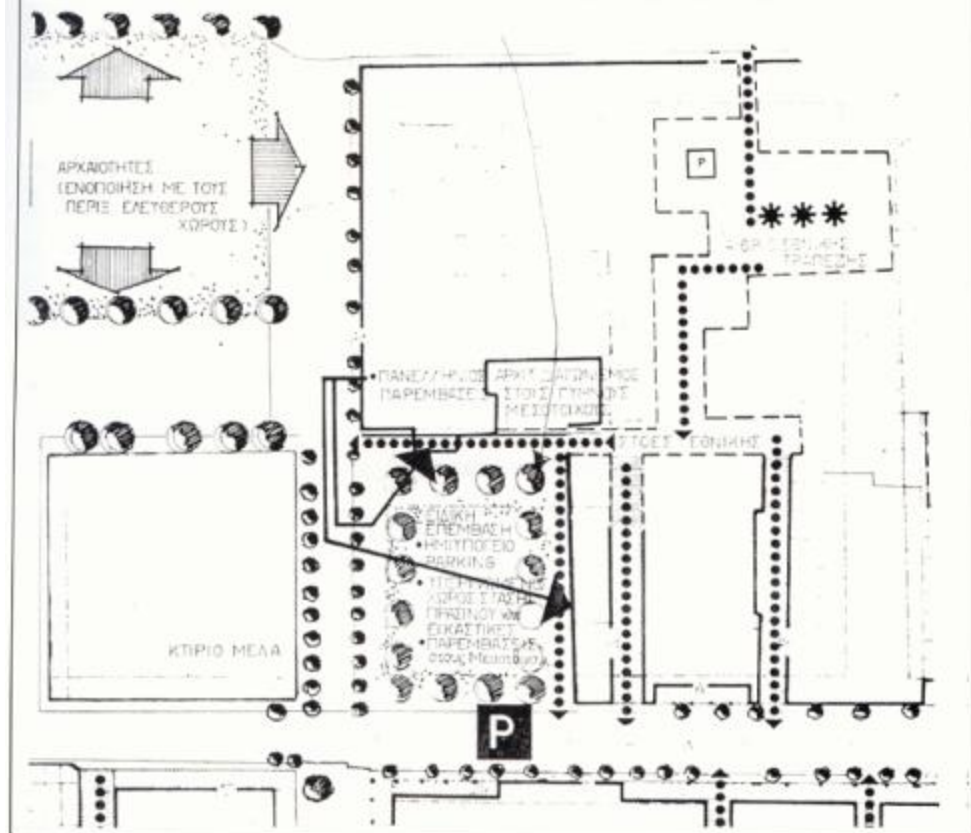
• ΠΟΡΕΙΕΣ ΠΕΖΩΝ παράλληλα προς την οδό ΕΡΜΟΥ



ΣΤΟΕΣ



ολ.παρεμβαση 9



Επεμβάσεις σε άκτιστα οικόπεδα

οδός Βύσσης
Ο.Τ. 19



οδός Πολικλείτου 14
Ο.Τ. 14



Διαχείριση αρχιτεκτονικού πλούτου

**Δημιουργία Αρχείου-Μητρώου
Κτιρίων**



οδός Βλαχάβα 7-9
Ο.Τ. 19

Επεμβάσεις σε ακαλύπτους

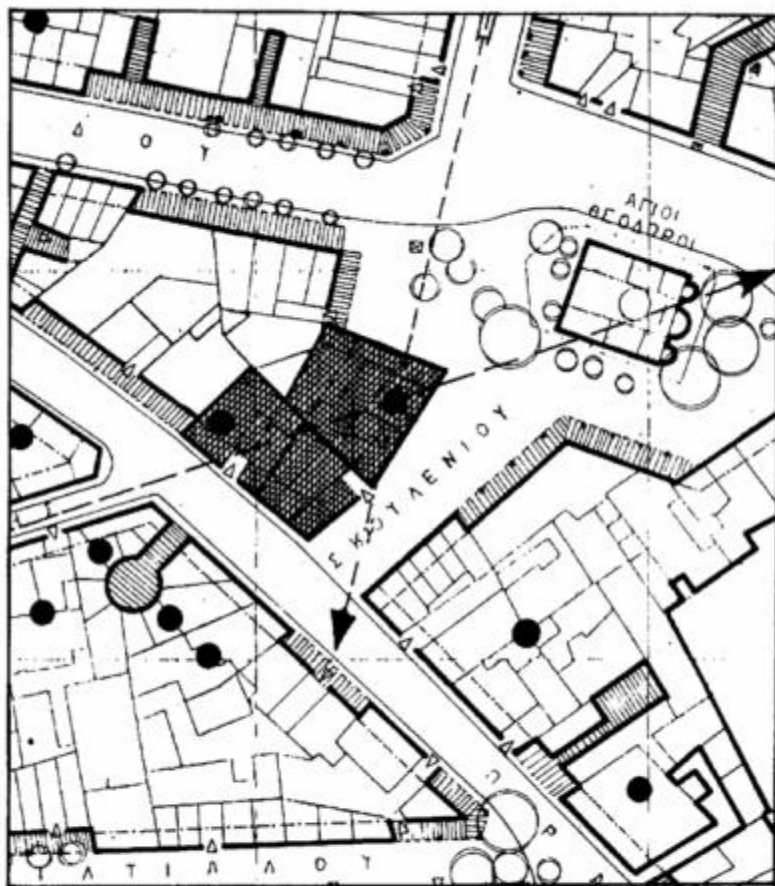


O.T. 45



O.T. 27

- πεζόδρομος
- πορείες πεζών
- τροφοδοσία Διατηρήτεια



χάρτης 20.6

**ΟΓΚΟΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ του Ε.ΤΡΙΓΩΝΟΥ
ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 2**

Διάνοιξη της προοπτικής από την οδό Χρυσοσπηλιώτισσας προς την πλατεία Αγίων Θεοδώρων.



χάρτης 20.7

**ΟΓΚΟΜΟΡΦΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ του Ε.ΤΡΙΓΩΝΟΥ
ΠΡΟΤΑΣΗ ΕΠΕΜΒΑΣΗΣ 1**

Διάνοιξη του χώρου εμπροσθεν της εκκλησίας και της πλατείας Χρυσοσπηλιώτισσας επί του άξονος της Αιόλου και την κατεύθυνση της Ακρόπολης.

Ανάπλαση του εμπορικού Τριγώνου, Αθήνα 1989-1991



ΑΡΧΕΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΛΕΙΦΟΡΟ ΠΟΛΗ
(ECO URBANISM)

1. Η αλλαγή του μοντέλου κίνησης στην πόλη

Όταν αλλάζουν τα μέσα κίνησης και μεταφοράς αλλάζουν και οι ανθρώπινες δραστηριότητες, πράγμα που έχει άμεση επίπτωση στις ανάγκες των κατοίκων, στην λειτουργία της πόλης και επομένως και στις αρχές με τις οποίες σχεδιάζουμε.

Η κυριαρχία του αυτοκινήτου καθόρισε τις αρχές σχεδιασμού της μεταπολεμικής πόλης

Σήμερα επιχειρώντας να μειώσουμε την εξάρτησή μας από το αυτοκίνητο και να προωθήσουμε το περπάτημα, την κίνηση με ποδήλατο, τα μαζικά μέσα μεταφοράς ως μέσα κίνησης στην πόλη, είμαστε ξανά σε μια διαδικασία αλλαγής.



2. Οι ανάγκες των ανθρώπων και η τεχνολογία αλλάζουν πιο γρήγορα από το κτισμένο περιβάλλον

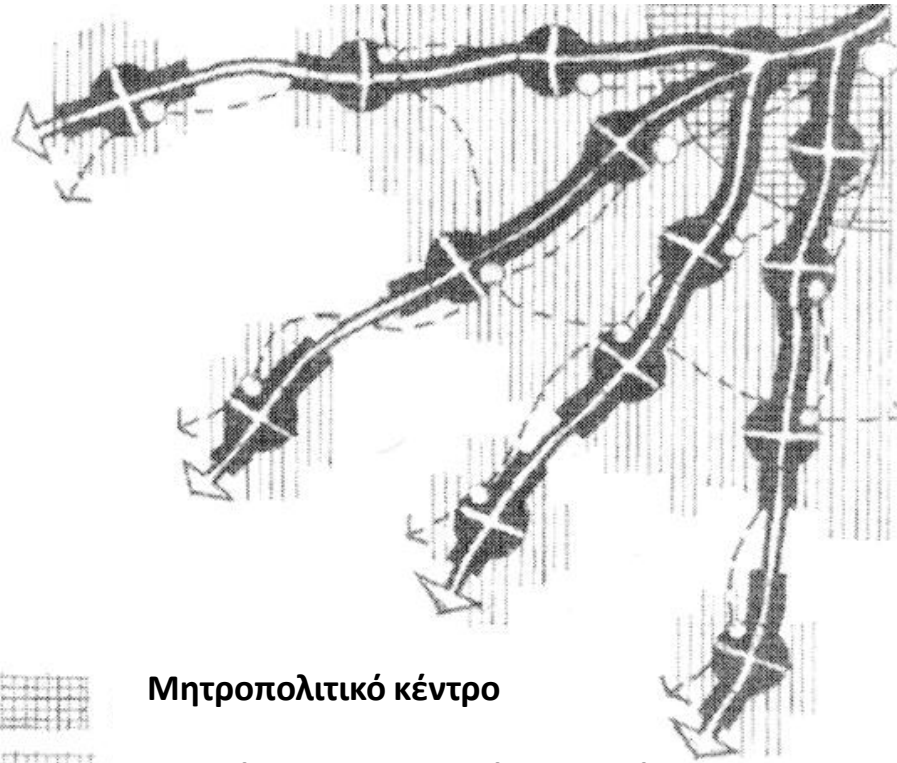


Βιώσιμη αστική δομή

1. Η σκέψη για την βιώσιμη αστική δομή αρχίζει από την περιφέρεια, Η πόλη εξαρτάται από την ενδοχώρα για την τροφή και το νερό, τον καθαρό αέρα, τους ανοιχτούς χώρους και πιθανά την ενέργεια. Η ενδοχώρα εξαρτάται από την πόλη για τις αγορές της, τις υπηρεσίες της αλλά επίσης επηρεάζεται από τα αστικά απόβλητα και την μόλυνση.

2. Στο επίπεδο της πόλης η αρχή για προτεραιότητα στην κίνηση πεζή, οδηγεί στην δημιουργία ή την ενίσχυση πολυκεντρικών δομών. Η πόλη περιλαμβάνει ένα δίκτυο από διακριτές αλλά **αλληλεπικαλυπτόμενες** ενότητες (γειτονιές, κοινότητες, κλπ) , κάθε μια από τις οποίες εκφράζεται χωρικά σε ένα κέντρο.

Σε αυτές τις ενότητες οι κάτοικοι πρέπει να μπορούν να έχουν πρόσβαση πεζή στις περισσότερες από τις υπηρεσίες ή αγορές που αφορούν την καθημερινή τους ζωή. Κάθε μια από αυτές τις ενότητες ορίζεται από μια ακτίνα κίνησης γύρω από το κέντρο της, της τάξης των **800 μ (10 λεπτά περπάτημα)**.



Μητροπολιτικό κέντρο



Αστικές και περιαστικές περιοχές



Ζώνη 800 , γύρω από τα αστικό κέντρο



Μεγαλύτερη δόμηση κατά μήκος δρόμων



Σιδηροδρομικές συνδέσεις

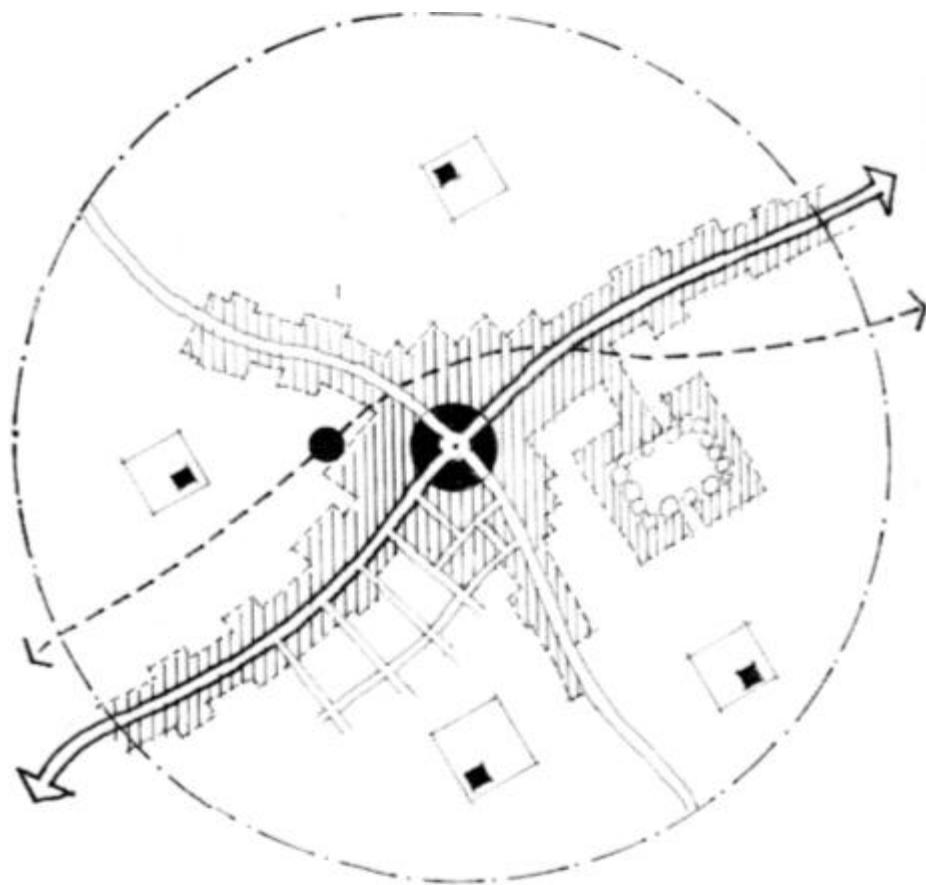


Κόμβοι μεταφοράς

Βιώσιμη πόλη _ γειτονιά. Αρχές σχεδιασμού

1. Καταστήματα και υπηρεσίες κατά μήκος κύριων δρόμων και γύρω από χρήσεις κλειδιά
2. Κοινοτικές εξυπηρετήσεις όπως τα σχολεία, οι υπηρεσίες υγείας, οι ανοιχτοί χώροι διάσπαρτα στην συνοικία.
3. Οι περιοχές κατοικίας πρέπει να παρουσιάζουν μεγάλη γκάμα διαφορετικών ευκαιριών κατοίκησης
4. Οι πυκνότητες δόμησης να είναι μεγαλύτερες κατά μήκος των βασικών αξόνων κυκλοφορίας που συνδέουν σημαντικούς τόπους.
5. Οι άξονες κίνησης δεν πρέπει να είναι διακριτοί αλλά περιλαμβάνουν πολλά μέσα μεταφοράς, να διαπερνούν το κέντρο , να διασχίζουν και περιοχές κατοικίας
6. Η δυνατότητες για νέες σημειακές αναπτύξεις είναι συχνά μεγαλύτερες στις γκρίζες ζώνες ανάμεσα στα υπάρχοντα κέντρα των πόλεων και στην οικιστική «ενδοχώρα».
7. Οι δυνατότητες για νέες αναπτύξεις είναι μεγαλύτερες στα όρια των κέντρων των πόλεων ή κατά μήκος των αξόνων σύνδεσης με άλλα κέντρα.

Σχεδιασμός για την βιώσιμη πόλη



Συνδετήριος με κέντρο ή άλλη πόλη



Σιδηροδρομική σύνδεση



σταθμός ΜΜΜ ή μετεπιβίβασης



Μεγαλύτερη δόμηση κατά μήκος δρόμων



Ζώνη των 800 μ



Κοινόχρηστες εξυπηρετήσεις



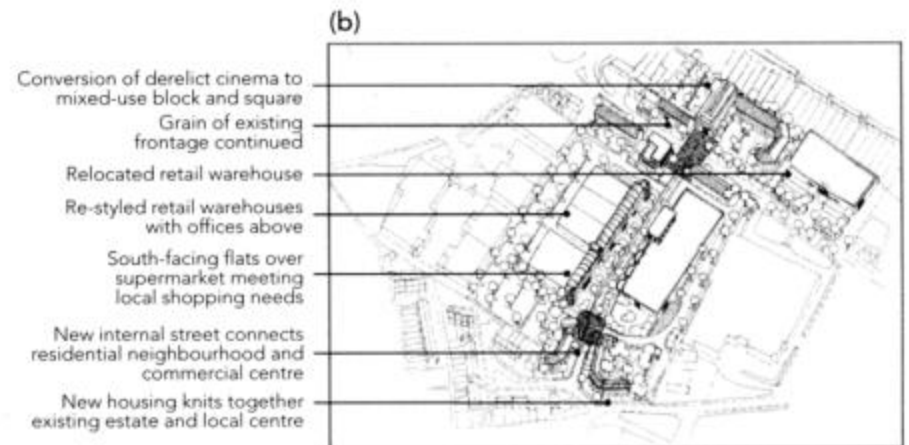
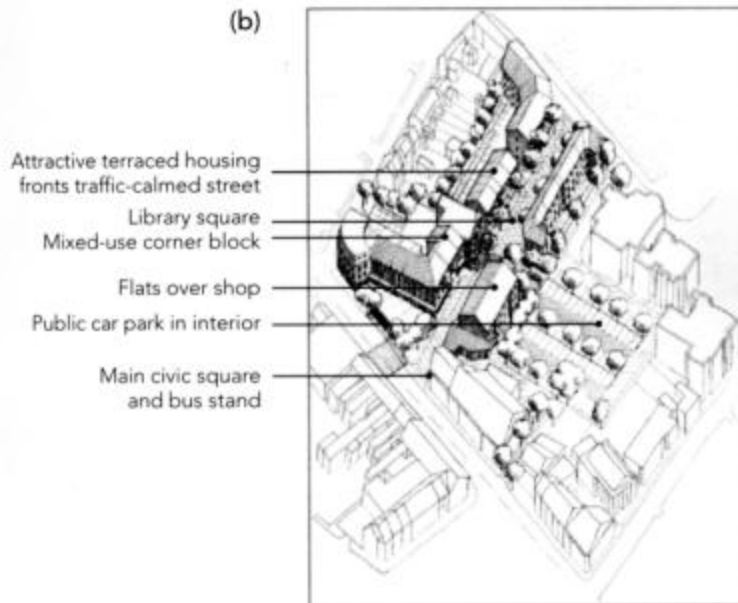
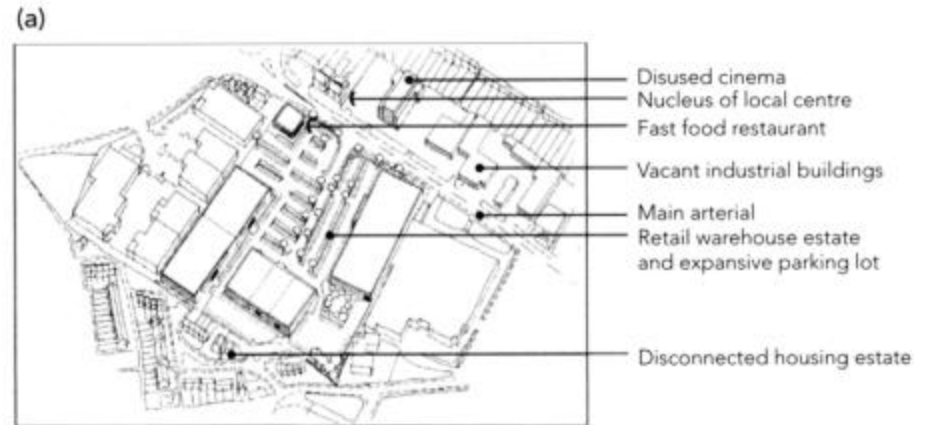
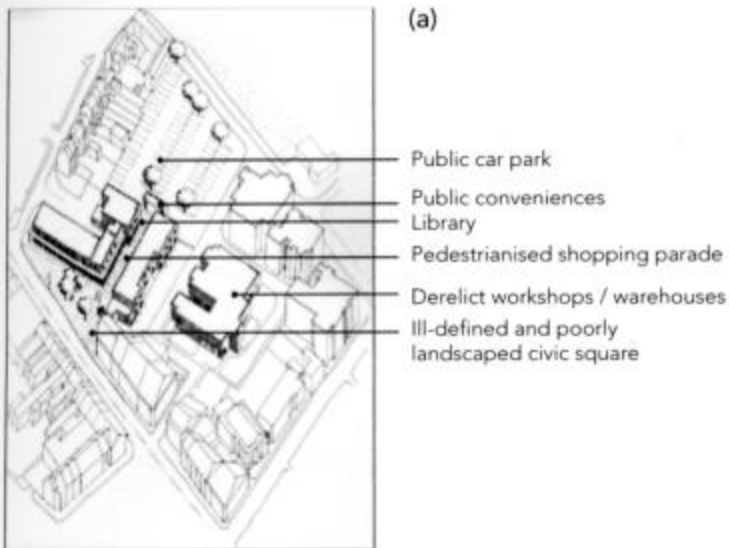
Αστικά πάρκα (μεγαλύτερη πυκνότητα)

Σύστημα δρόμων για πεζούς και αυτοκίνητα

Συνέπειες και Ευκαιρίες στον πολεοδομικό και αστικό σχεδιασμό

1. Να κατευθύνουμε νέες δραστηριότητες εμπορίου , αναψυχής και υπηρεσιών προς υπάρχοντα κέντρα
2. Να ενισχύουμε την ελκυστικότητα των υπάρχοντων αστικών κέντρων με το να βοηθάμε την επέκταση των δραστηριοτήτων και εξυπηρετήσεων που προσφέρουν και με το να βελτιώνουμε την ποιότητα του κτισμένου περιβάλλοντος.
3. Να βελτιωθεί η κατάσταση υπάρχοντων κέντρων με ενίσχυση της κατοικίας μέσα από τις σωστή επιλογή πυκνότητας
4. Να σκεφτόμαστε τις δυνατότητες ανάπτυξης νέων κέντρων σε περιοχές που είναι απομακρυσμένες από υπηρεσίες και εξυπηρετήσεις. Παρόμοιες δυνατότητες μπορεί να σκεφτεί κανείς για τον σχεδιασμό εξυπηρετήσεων που καλό είναι να σχεδιάζονται για να εξυπηρετήσουν τόσο υπάρχουσες όσο και νέες κοινότητες / γειτονιές.

Ανάπλαση υπάρχουσας περιοχής

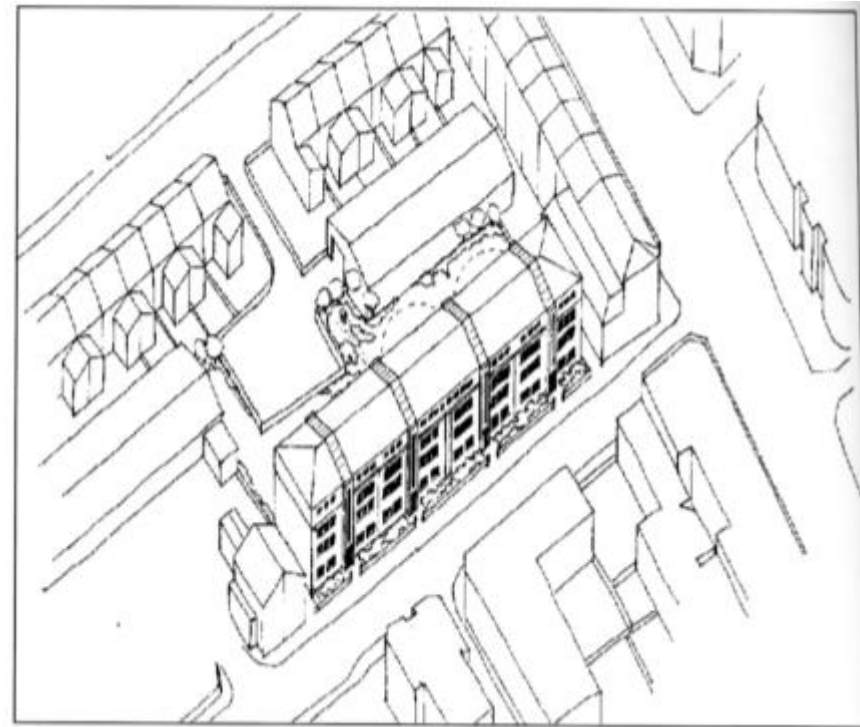
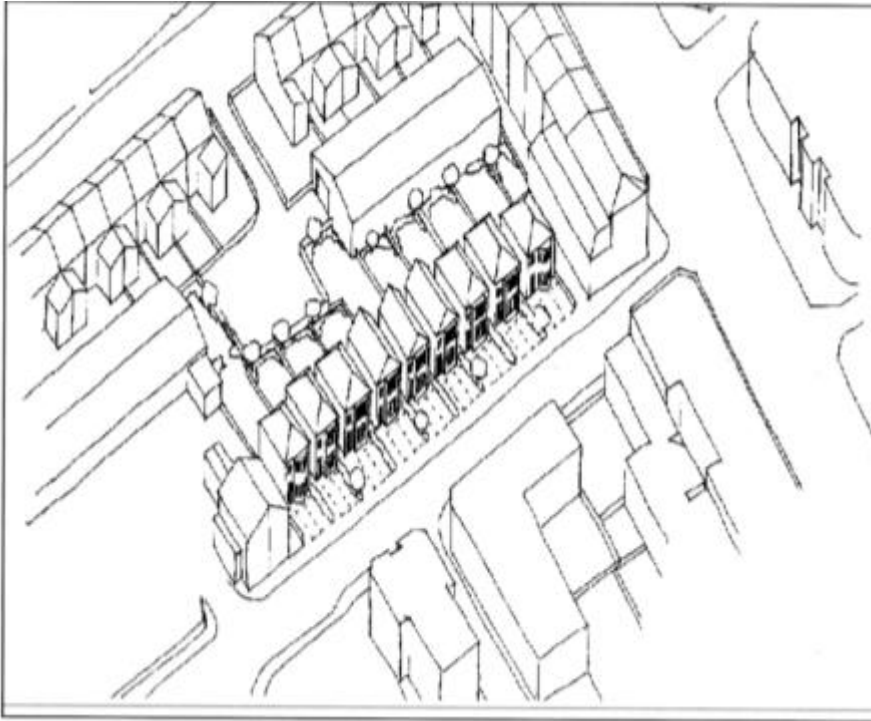


Δρόμοι και οικοδομικά τετράγωνα

1. Τα μέτωπα των οικοδομικών τετραγώνων διαμορφώνουν τους δρόμους κίνησης.
2. Τα οικοδομικά τετράγωνα οργανώνονται με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπουν άμεση πρόσβαση του πεζού από και προς σημαντικές εξυπηρετήσεις, τοπόσημα
3. Κατά κανόνα τα οικοδομικά τετράγωνα θα πρέπει να είναι μικρότερα όσο πλησιάζουμε στο κέντρο της πόλης
4. Τα οικοδομικά τετράγωνα κτίζονται περιμετρικά με τα κτίρια προσανατολισμένα προς τον δρόμο και όχι προς το εσωτερικό του οικοδομικού τετραγώνου.

- Οι γωνίες των οικοδομικών τετραγώνων πρέπει να είναι προσεκτικά σχεδιασμένες τόσο γιατί αυτό καταδεικνύει την σημασία της διασταύρωσης δύο διαδρομών, βοηθούν την αντίληψη και τον προσανατολισμό.
- Ο προσανατολισμός των οικοδομικών τετράγωνων πρέπει να λαμβάνει υπ' όψιν την κίνηση του ήλιου. Εδώ πρέπει να ισορροπήσουμε ανάμεσα στην βέλτιστη ανατολική – δυτική οργάνωση των δρόμων (που μεγιστοποιούν την επίδραση του ήλιου) και τους άλλους σχεδιαστικούς στόχους.
- Ο προσανατολισμός του εσωτερικού μιας κατοικίας σε σχέση με τον ήλιο, μπορεί να επηρεάσει τον τρόπο που διαμορφώνεται το εξωτερικό του κτιρίου και εν τέλει ο τρόπος ένταξης του στην πόλη.
- Έχει σημασία η διαμόρφωση των ορίων ανάμεσα στον δρόμο και τα κτίρια. (Χώροι στάθμευσης, φορτοεκφόρτωσης κλπ) όπως επίσης και η εποπτεία του δημόσιου χώρου.
- Οι δρόμοι πρέπει να φιλοξενούν μια ποικιλία ρόλων.

Χωροθέτηση κτιρίων σε σχέση με το μέτωπο του δρόμου



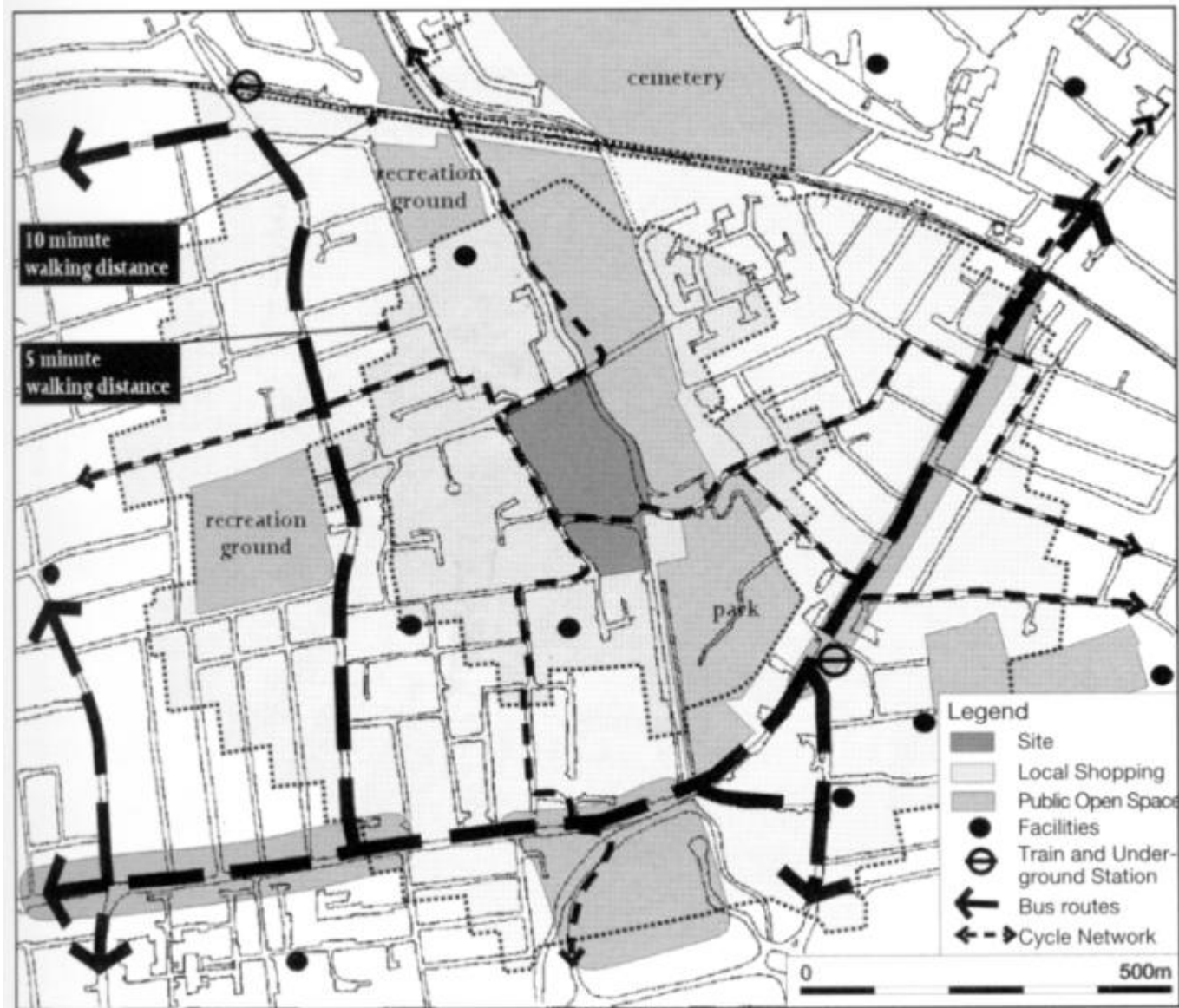
Βελτιστοποιώντας την πυκνότητα δόμησης

Η λελογισμένη χρήση της γης και η υποστήριξη των τοπικών δραστηριοτήτων με την ανάπτυξη κατάλληλων πυκνοτήτων δόμησης αποτελεί ένα σημαντικό μοχλό βιώσιμης ανάπτυξης.

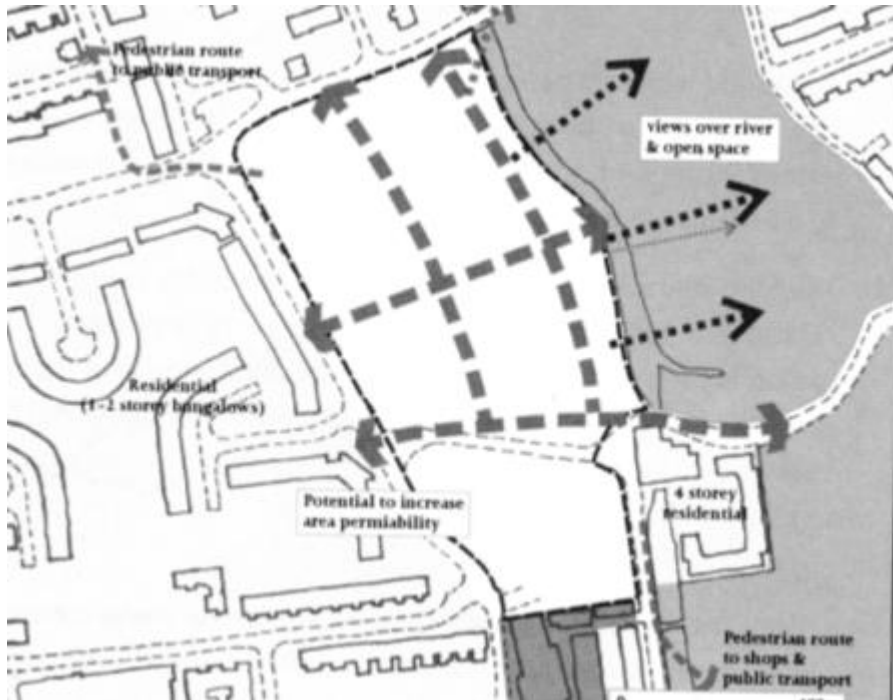
Αρχές πολεοδομικού και αστικού σχεδιασμού που μπορούν να συμβάλλουν στην παραγωγή ελκυστικών και βιώσιμων περιβαλλόντων:

1. η μείωση του αριθμού των αναγκαίων θέσεων ανά κατοικία μπορεί να αποκαταστήσει την σχέση με τον δρόμο
2. Η καταλληλότητα του οδικού δικτύου και η χωροθέτηση των χώρων στάθμευσης είναι κρίσιμοι παράγοντες για τα μεγάλα οικόπεδα.
3. Όταν σκεφτόμαστε την αναγκαιότητα για νέες εξυπηρετήσεις μιας κοινότητας, θα πρέπει να βλέπουμε την σχέση τους με τις υπάρχουσες εξυπηρετήσεις.

Ανάλυση των εξυπηρετήσεων και των πόρων σε 5 και 10 λ. απόσταση



Ανάπλαση που επιτρέπει την επανασύνδεση του εγγύς περιβάλλοντος

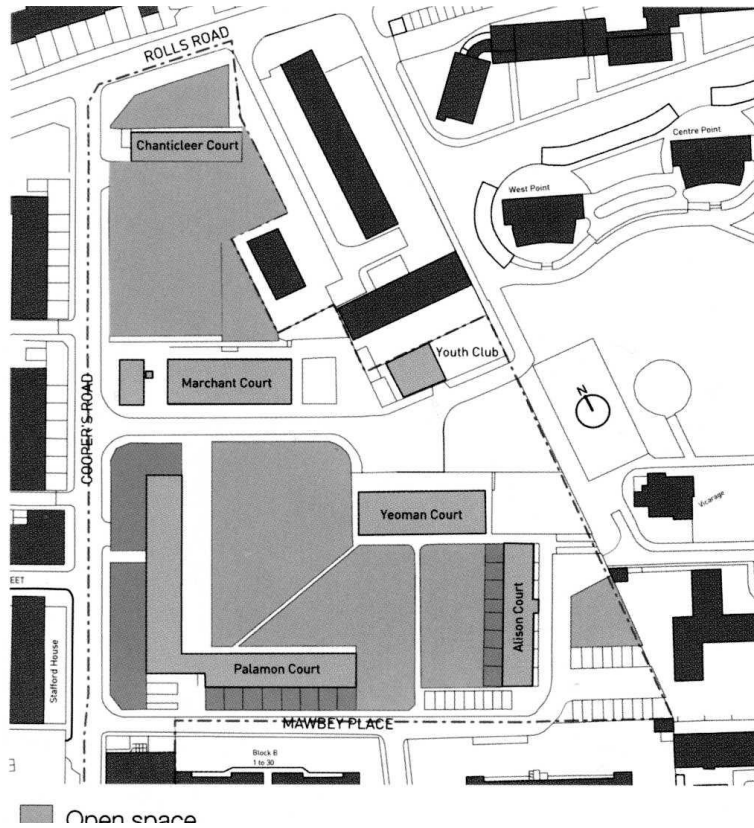


Η δομή του κτισμένου περιβάλλοντος είναι πρωταρχικής σημασίας για τον σχεδιασμό βιώσιμων περιοχών, και φέρνει στο προσκήνιο μια σειρά ζητήματα:

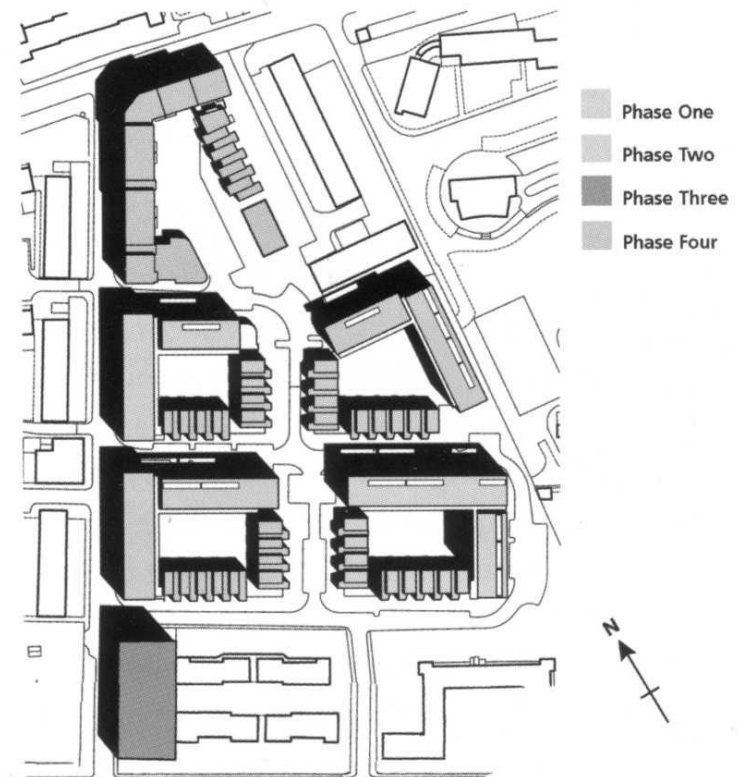
- **Την δημιουργία κοινοτήτων με κοινωνική πολλαπλότητα**
- **Την δημιουργία εξυπηρετήσεων που απευθύνονται σε ένα εύρος αναγκών**
- **Η εμπλοκή της τοπικής κοινωνίας στην συζήτηση για τον σχεδιασμό τουλάχιστον της γειτονιάς τους**
- **Η παροχή ποιοτικής δημόσιας μεταφοράς είναι κρίσιμος παράγοντας στην μείωση της εξάρτησης από το αυτοκίνητο. Αυτό δεν μπορεί να γίνει χωρίς την επένδυση στην δημόσια συγκοινωνία**
- **Η ύπαρξη τοπικών εξυπηρετήσεων καλής ποιότητας που μπορούν να προσεγγιστούν πεζή. Αυτό περιλαμβάνει σχολεία, παιδικές χαρές, πάρκα και ανοιχτοί χώρους, τοπικό εμπόριο αλλά και τις βασικές διαδρομές προς και από αυτούς**
- **Η κατανόηση ότι η μακροπρόθεσμη συντήρηση και διαχείριση αυτών των χώρων είναι τόσο σημαντική όσο και ο σχεδιασμός τους**
- **Οι νέες αναπτύξεις έχουν την δυνατότητα να λειτουργήσουν καταλυτικά για την βελτίωση υπαρχόντων περιοχών γύρω τους. Να συμβάλουν στην ανάπλαση δημόσιων χώρων της περιβάλλουσας κοινότητας, όχι μόνο να εστιάσουν στην συγκεκριμένο οικόπεδό τους**

Ανάπλαση του συγκροτήματος Coopers road Estate, Λονδίνο

1960 196 κατοικίες, 3-11 όροφοι



1999 200 κατοικίες, 3-4 όροφοι





11.5 Figure ground of the proposed estate.



Βασικές σχεδιαστικές αρχές

Δημιουργία ΟΤ

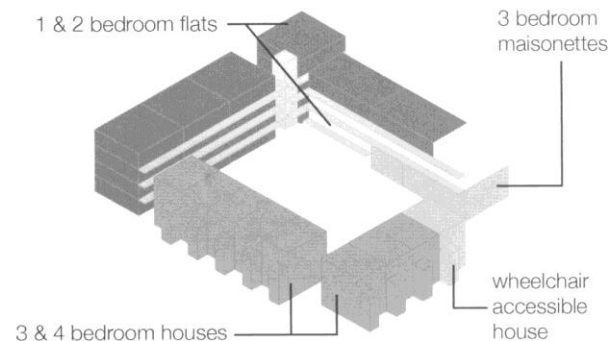
Πολλοί τύποι κατοικίας ανά ΟΤ

Η αποκατάσταση του ιστού της πόλης

Η δημιουργία ελκυστικών δημόσιων χώρων

Εύκολα αντιληπτή διάκριση ανάμεσα στο ιδιωτικό και το δημόσιο

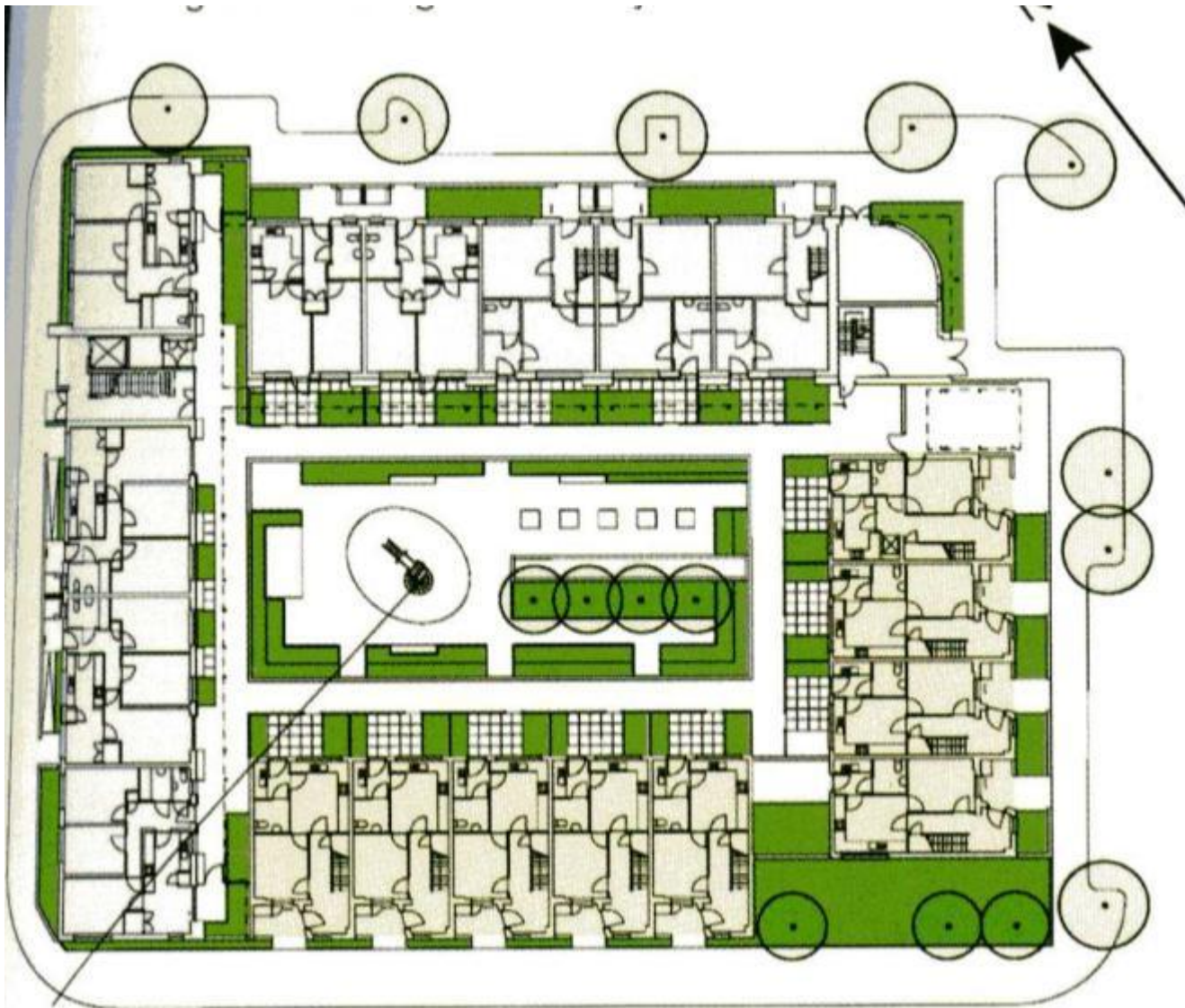
11.6 Different unit types make up the courtyard community.



Επιλογή υλικών για μείωση του κόστους συντήρησης

of four-storey flatted blocks and three-storey houses (see Figure 11.6).

This arrangement has been designed to be flexible and in order to meet changing needs and future developments in living patterns.



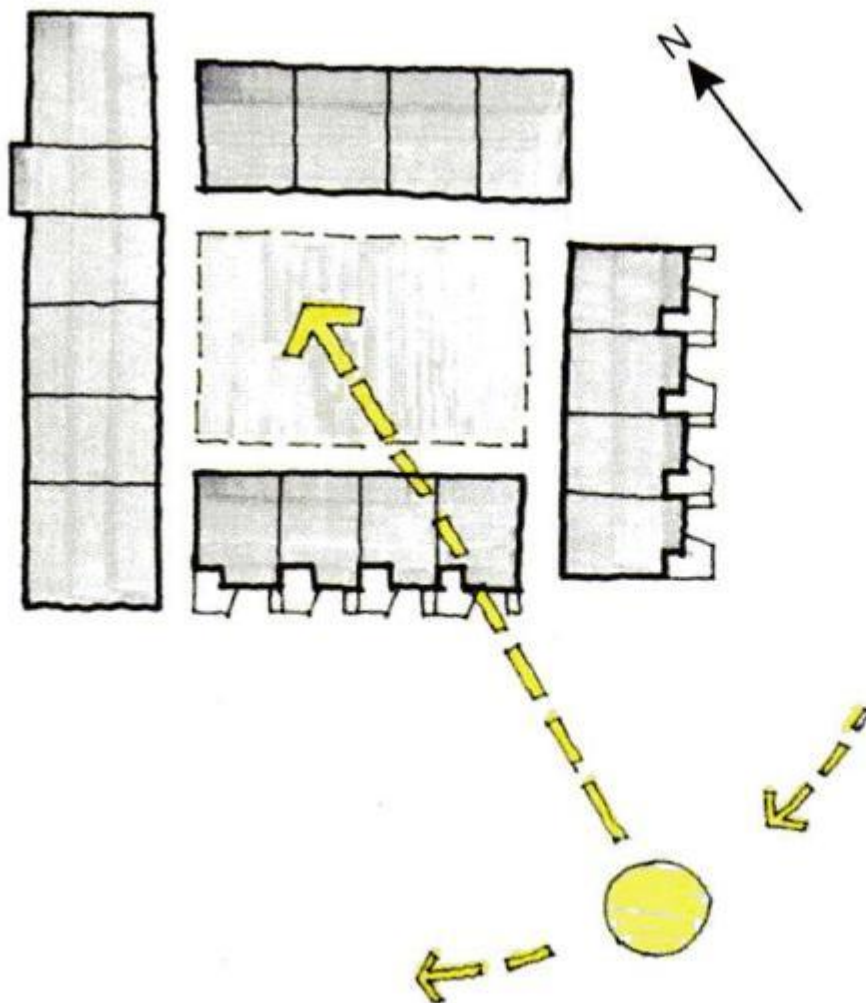


Καλή εποπτεία, αίσθηση ασφάλειας



Δρόμοι χαμηλής κυκλοφορίας (32χλμ/ωρα μέγιστη ταχύτητα), μικρά μήκη, όχι διαμπερότητες

Προσανατολισμός σε σχέση με τον ήλιο

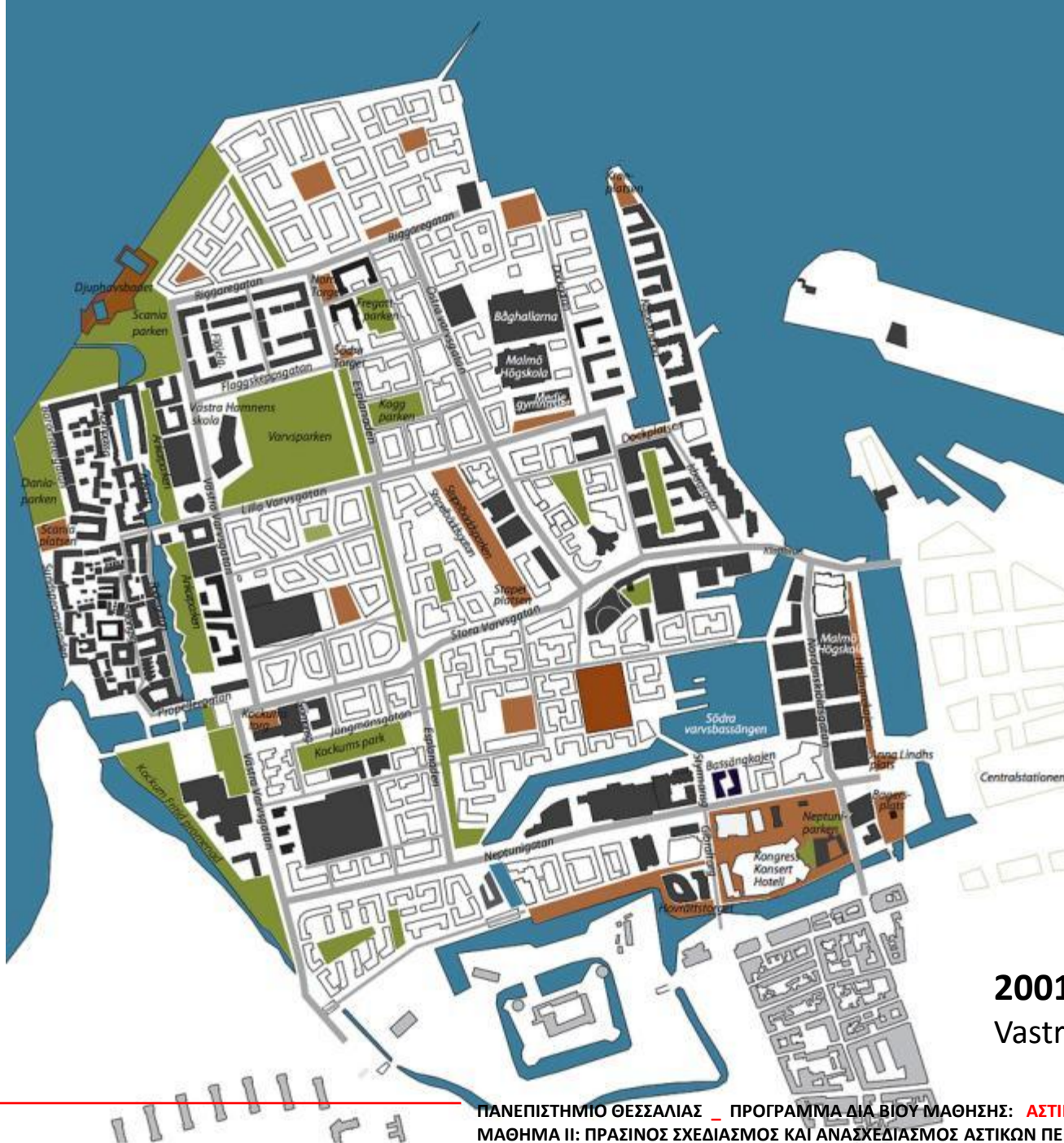






Β001 και Flagghusen, Μάλμο, Σουηδία





2001 Swedish Housing Expo Vastra Hamnen





Πυκνότητα δόμησης

Πολλαπλότητα χρήσεων που μειώνει τις ανάγκες μετακίνησης

Δίκτυο ποδηλατοδρόμων και πεδοδρόμων

MMM (ανά 7 λ) μέγιστη απόσταση στάσης 330 μ.

















ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

CABE. *Better Places to Live: By design*. London: Thomas Teford Publishing, 2001.

ΕΜΠ, Σπουδαστήριο Πολεοδομικών Ερευνών. *Εμπορικό Τρίγωνο Κέντρου Αθήνας*. Αθήνα: ΤΕΕ, 1996.

Ritchie A. & Randall T. *Sustainable Urban Design*. N. York:Taylor and Francis,2009.

Rudlin D. & Falk N. *Building the 21st century home: The sustainable urban neighborhood*. Oxford:Butterworth-Heinemann, 1999.

Temple Bar. The Power of an Idea. Dublin:Temple Bar properties limited, 1996.

ΠΗΓΕΣ

<http://www.designcouncil.org.uk/our-services/built-environment>

<http://www.cres.gr/kape/index.htm>