



πάνω: HOPPER Ed./WESTERN MOTEL, 1957, Oil on Canvas, Yale University Art Gallery, CT [από το βιβλίο: KRANZFELDER, Ivo/HOPPER, Vision of Reality, Taschen, 1998]  
μέση: Εικόνα 10: Ντιονέιλαντ - Ορλάντο, φωτ. Μ. Καταράς, 1991

παρακολουθήσει πολιτικές ομιλίες. Τελικά αυτό το οδικό σύστημα ερμηνεύθηκε με οικονομικούς όρους: οδηγούσε στην κοντινότερη αγορά, βιομηχανική ζώνη ή εμπορικό λιμάνι.

2. Matthew, Jaffe. Article, *Sunset*, (Feb, 1994): Κάθε λίγες δεκαετίες το Λας Βέγκας επανα-διατυπώνει τον εαυτό του... άτι θέμα θελήσατε Αιγυπτιακό, Ρωμαϊκό, Μεσοαιώνιο, άγρια Δύση, όλα σας περιμένουν κατά μήκος της Λωρίδας. Η αμαρτωλή πόλη γίνεται χαρά και διασκέδαση. Όλη η οικογένειά είναι ευπρόσδεκτη. Η πραγματικότητα και η φαντασία βρίσκονται σε αχνή αλληλεξάρτηση.

3. Rykwert, Joseph. *The Seduction of Place*, Pantheon Books, NY (2000): «...Walt Disney, η πακινδοούπολη, αποτελεί μια διαστροφή – καθρέπτη στην πραγματικότητα της αστικής ζωής...»

4. Η «Google» αρχιτεκτονική σχετίζεται κυρίως με τη λαϊκή αρχιτεκτονική και κουλτούρα στις δεκαετίες του 1950 και '60 στη Ν. Καλιφόρνια. Χαρακτηρίζεται από τολμηρές γωνίες, καμπύλες μορ-

φής προεξέχουσες δοκοί και στέγες, και pop-culture σχεδιασμό. Ήταν ένας τρόπος να αποσπαστούν και να κρατήσουν την προσοχή μιας αναπτυσσόμενης αυτοκίνητο-κουλτούρας η οποία οδηγούσε με ταχύτητα στους αυτοκινητόδρομους. Ήταν μια ματιά στο μέλλον...

5. Siegal, Jennifer. *MOBILE, The Art of Portable Architecture, The Age of New Nomadism*, Princeton Architectural Press, NY (2002)
6. Johnson, Paul. *The Birth of the Modern - Wood, Andrew, South Bay Deco*
7. Οι σκηνές «τρι/τερεα» των Ινδίων, τα «yurts» των Μαγγόλων, οι μαύρες σκηνές από δέρμα κατοίκων των Βεδουάιν, οι κάπες που φορούσαν οι βοσκοί γύρω από την Μεσόγειο
8. Kronenberg, R. *MOBILE, The Art of Mobile architecture, Preface*, Princeton Architectural Press, NY (2002)
9. Krause, J. - Lichtenstein, Cl. *Your Private Sky, R. Buckminster Fuller - The Art Of Design Science*, Lars Muller Publishers
10. Heingartner. *Mobile Homer*. Παραδείγματα όπως το Aerocar σχεδιασμένο από τον G. Curtiss. ή το Airstream του W. Byam του 1936, αποτέλεσαν τα πρώτα φουτουριστικά στην όψη μοντέλα μπουλοκούμενων μονάδων κατοίκησης. Ακολούθησε 25 χρόνια μετά η εμφάνιση του πρώτου αυτοκινούμενου μοντέλου του «The Clark Cortez Camper», το οποίο παρέειχε όλες τις ανέσεις κατοίκησης που θα μπορούσε να επιθυμήσει κάποιος ταξιδιώτης.
11. *History of the Lodging Industry*, website of the American Hotel and Lodging Association, Information Center (<http://ahma.com>): Με το τέλος της δεκαετίας του 1940 περισσότερο από το 86% των ταξιδιωτών βρίσκονταν πίσω από το τιμόνι των αυτοκινήτων τους, δηλαδή ήταν πιθανοί πελάτες για τα motels. *History of the Lodging Industry*, website of the American Hotel and Lodging Association, Information Center
12. Roger, Jefferson. *The Motel In America*
13. Albrecht, Donald. *New Hotels for Global Nomads*, Merrell, Cooper-Hewitt National Design Museum (2002).
14. Koolhaas, Rem. *Generic City*, lecture transcript, Sikkens Foundation, Sassenheim, (1996).

## Οικιστική λωρίδα

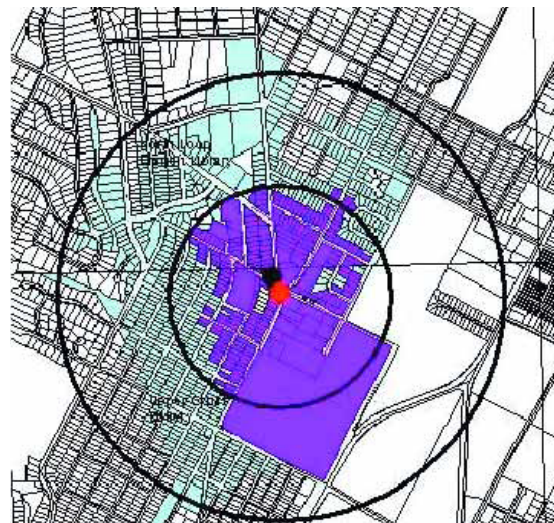
της Τζούλιας Θεοδωράκη-Πάτη, αρχιτέκτονας

Από τη δεκαετία του '90, αναδύθηκε και έκτοτε εφαρμόζεται μια μεθοδολογία σχεδιασμού, η οποία επαγγέλλεται τη λύση των οικιστικών προβλημάτων, που προέκυψαν κύρια από την οργάνωση του οικιστικού ιστού με βάση τη χρήση του αυτοκινήτου. Σύμφωνα με αυτή τη μεθοδολογία ο οικιστικός ιστός οργανώνεται σε υποσύνολα ακτίνας περίπου 500μ., στα οποία ο άνθρωπος κυκλοφορεί με τα πόδια, ενώ έχει πρόσβαση σε δημόσια μέσα μεταφοράς και με αυτό τον τρόπο κοινωνικοποιείται και ζωντανεύουν οι οικιστικές περιοχές.

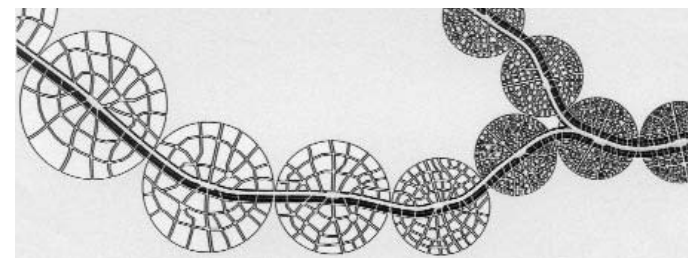
Η μεθοδολογία αυτή χρησιμοποιείται σε νέες οικιστικές περιοχές και στην αναδιοργάνωση του υπάρχοντος οικιστικού ιστού (ακ. 1), αναλύοντας και εφαρμόζοντας συγκεκριμένες προδιαγραφές για τα στοιχεία που τον συνθέτουν (τους τύπους οδών, τις συνθήκες κυκλοφορίας, τις συγκοινωνιακές γραμμές, τις χρήσεις γης, το μέγεθος των οικοπέδων, τη διάταξη των ανοικτών χώρων, τους τύπους κτιρίων, το κτηρολογικό πρόγραμμα και τα αρχιτεκτονικά στοιχεία).

Η προοπτική αυτή είναι αποτέλεσμα βελτίωσης της οικιστικής δομής σε σχέση με την αναπόφευκτη ανάπτυξη σε λωρίδες (strip) των οικιστικών περιοχών, δηλαδή της γραμμικής ανάπτυξης γύρω από τους άξονες κυκλοφορίας. Η γραμμική ανάπτυξη, όταν επεκτείνεται απρογραμμάτιστα δημιουργεί «κενδιάμεσους» χώρους, οι οποίοι λόγω του μεγέθους τους απαιτούν όλο και μεγαλύτερη εξάρτηση από τη χρήση του αυτοκινήτου. Αντίθετα η σύγχρονη άποψη της οργάνωσης της οικιστικής λωρίδας, η οποία στοχεύει από το διάδρομο και την γειτονιά, αποκρυσταλλώνεται από πολλούς θεωρητικούς συγγραφείς, οι οποίοι προτείνουν συγκεκριμένες προδιαγραφές και οικοδομικούς κανονισμούς (ακ. 2). Η ιδέα δεν είναι καινούργια, πολλά στοιχεία αναπαράγουν τα οικιστικά πρότυπα των δεκαετιών του 20 και του 30, δηλαδή των αγγλικών Garden cities του Ebenezer Howard (ακ. 3), της American Association of America με ιδρυτές τους Benton McKaye, Lewis Mumford και Clarence Stein και του Radburn idea όπου διαχωρίζεται οι ροές των μετακινήσεων, σε ροές οχημάτων και σε ροές πεζών.

Πρόκειται για τις αρχές μιας εξω-αστικής (exurban) ανάπτυξης, η οποία καθιερώνει τις αρχές οργάνωσης του οικιστικού ιστού του αγροτικού χώρου. Κεντρική ιδέα της αγροτικής οικιστικής οργάνωσης είναι η κατανομή των χρήσεων σύμφωνα με τις αποστάσεις, τις οποίες διανύει ο άνθρωπος με τα πόδια. Στην περίπτωση του προτύπου Radburn, ο άνθρωπος περπατά σε μονοπάτια (εικ. 1), ενώ οι δρόμοι χρησιμοποιούνται από τα αυτοκίνητα.



πάνω: Σχέδιο 1: Αναδόμηση οικιστικού ιστού σε υποσύνολα ακτίνας πρόσβασης πεζού, κατά μήκος κυκλοφοριακής λωρίδας [πηγή: [http://www.crur.utexas.edu/gis/gishydro01/cslantmproj/leitner/GIS\\_corridor\\_presentation.ppt](http://www.crur.utexas.edu/gis/gishydro01/cslantmproj/leitner/GIS_corridor_presentation.ppt)]  
κάτω: Σχέδιο 2: Σχηματική οργάνωση οικιστικής λωρίδας (ακτίνα περιφέρειας 1/3 μιλίου) [πηγή: J. H. Crawford, *Carfree cities*, International books, Utrecht, 2000, σελ. 136]



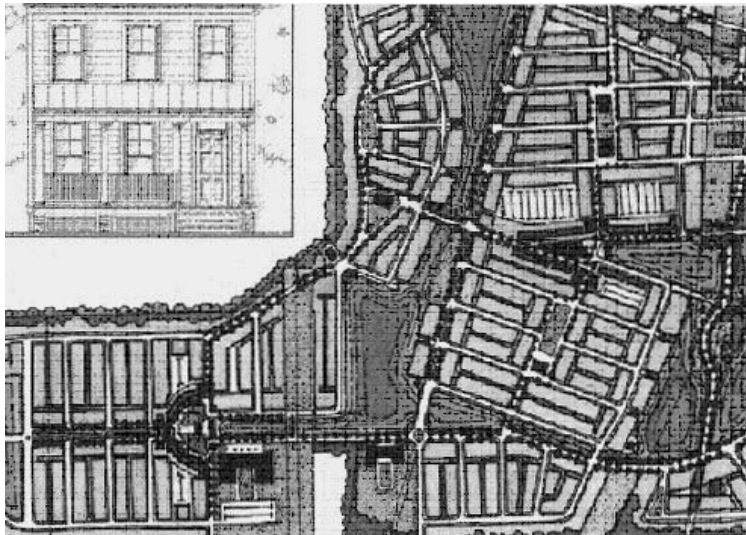


Το αμερικάνικο οικιστικό σύστημα Greenbelt (1935-1938), εισήγαγε πολλά στοιχεία σχεδιασμού, τα οποία σήμερα επαναχρησιμοποιούνται, με τον ορισμό «νέο-παραδοσιακός σχεδιασμός». Στο σχέδιο του οικισμού Greendale για παράδειγμα χρησιμοποιήθηκαν από τον αρχιτέκτονα Peet αρχές των Ευρωπαϊκών μεσαιωνικών πόλεων και του τέλους του 19ου αιώνα, όπως διατυπώθηκαν από τον Camillo Sitte (σx 4).

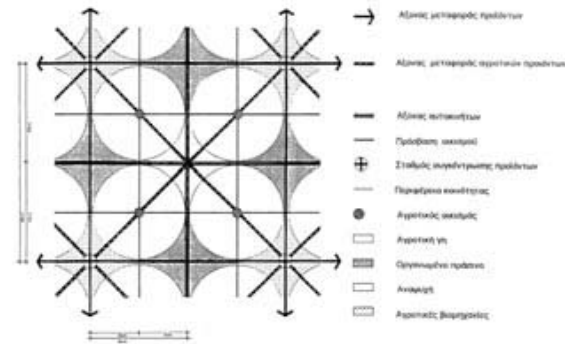
Στη διάρκεια του 20ού αιώνα, εκατοντάδες οικισμοί οικοδομήθηκαν με αυτά τα πρότυπα, που με τα χρόνια προσαρμόστηκαν και διαφοροποιήθηκαν με παραλλαγές της διάταξης του οδικού δικτύου. Σήμερα η αντιπαράθεση επικεντρώνεται ανάμεσα στις μορφές του οδικού δικτύου

διανομής (cul de sacs, ημικύκλια και ιπποδάμειο) και στο κατά πόσον οι πεζοδρόμοι ακολουθούν παράλληλα τους δρόμους ή διακλαδώνονται σε μονοπάτια.

Ανεξάρτητα από τη μορφή της διανομής των δρόμων και της οικιστικής διάταξης, γεγονός είναι ότι ο οικισμός οργανώνεται σε ομάδες μικρού μεγέθους (ακτίνας 400-500μ.) κατά μήκος κυκλοφοριακών λωρίδων, οι οποίες συνδέουν τις οικιστικές ομάδες. Οι υπάρχουσες διατάξεις έχουν δοκιμαστεί και κάθε μία προσφέρει τα προτερήματά της στο σύγχρονο σχεδιασμό, με αποτέλεσμα να συνδυάζονται ποικιλόμορφες διατάξεις. Οι αδιέξοδοι δρόμοι προσφέρουν ασφάλεια, ενώ η ορθογώνια γεωμετρία προσφέρει ευκολία προσανατολισμού. Το οδικό δίκτυο λειτουργώντας ως ανοικτός χώρος αποτελεί στοιχείο ενσώφησης, επικοινωνίας και ευχαρίστησης, ενώ μετατρέπεται σε γεννεσιουργό αιτία δραστηριότητας κοινωνικοποίησης. Σήμερα επανεξετάζεται το σύστημα κάθετης διασταύρωσης οδών και της αποφυγής αδιέξοδων, το οποίο αποτελεί σύγχρονη θέση και πρακτική του Smart growth, New urbanism (σx 5) και Traditional Neighborhood Development. Επαναπροσδιορίζονται επίσης, οι απόψεις περί διακρίσεων των πεζοδρόμων, επανερχόμενοι στα



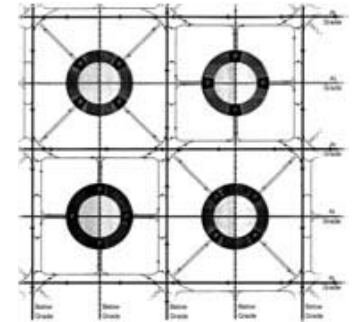
πάνω: Εικόνα 1: Οικιστική οργάνωση με διαχωρισμό των πεζοδρόμων  
μέση: Σχέδιο 3: Οργανόγραμμα Garden city [πηγή: S. E. Rasmussen, Towns and buildings, M.I.T. Press, Cambridge, 1949, σελ. 196]  
κάτω: Σχέδιο 4: Σύγχρονος Νέος Οικισμός στο St. Charles του Missouri, Η.Π.Α. (αρχιτέκτων Duany Plater-Zyckel, 2004)  
[πηγή: R. Steuteville, New Town: a high-velocity new urban community, New Urban News, vol. 9, no 6, 2004, σελ. 13]



πάνω οριζοτά: Σχέδιο 5: Οικισμός στο Greendale του Wisconsin, Η.Π.Α. (αρχιτέκτων Eibert Peet, 1936) [πηγή: Journal of the American Association, vol. 49, no 1, 1983, σελ. 44]  
πάνω δεξιά: Σχέδιο 6: Κάνναβος οικιστικών λωρίδων, στον αστικό χώρο [πηγή: J. H. Crawford, Carfree cities, International books, Utrecht, 2000, σελ. 294]  
μέση: Σχέδιο 7: Κάνναβος οικιστικών λωρίδων, στον αγροτικό χώρο [πηγή: Τζ. Θεοδωράκη-Πάτση, Αγροτικοί οικισμοί: Η περίπτωση του Νομού Σερρών, Διδ.δκτ. Διατριβή, Ε.Μ.Π., 1997, σελ. 159]

«παραδοσιακά» πεζοδρόμια και τη στάθμευση κατά μήκος των πεζοδρομίων, με το αιτιολογικό ότι δημιουργείται προστασία μεταξύ της κίνησης πεζών και της λωρίδας κίνησης οχημάτων.

Γενικά σε όλες τις κλίμακες, η οικιστική δομή δημιουργεί λωρίδες. Η κατοικία σε σειρές παράλληλες προς τους δρόμους. Οι ομάδες κατοικιών (γειτονιές) διατάσσονται σε λωρίδες παράλληλα προς τους οδικούς διαδρόμους. Στον αγροτικό χώρο, ο ενδιάμεσος χώρος χρησιμοποιείται για γεωργική εκμετάλλευση (σx 6) ενώ στον αστικό χώρο (σx 7), για τις υπόλοιπες χρήσεις της πόλης. Η σέση εγκατάσταση, αναδιανομή και αύξηση του πληθυσμού της γης οδηγεί στο αναπόφευκτο γεγονός του σχεδιασμού και επαναπροσδιορισμού των οικιστικών προτύπων, σύμφωνα με τα δεδομένα κάθε εποχής. Τον περασμένο αιώνα, κατά την περίοδο του οποίου ο πληθυσμός της γης και οι αντίστοιχες μετακινήσεις διπλασιάστηκαν (σε σχέση με τον συνολικό πληθυσμό των προηγούμενων αιώνων), δοκιμάστηκε ποικιλία λύσεων στα στοιχεία δόμησης που συνθέτουν διάφορα οικιστικά πρότυπα, από τα οποία προέκυψαν χρήσιμα συμπεράσματα.



Ανεξάρτητα από την ποικιλία λύσεων στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό, η δυναμική των μετακινήσεων και της επικοινωνίας προβάλλει κυρίαρχα, ως γραμμική σύνδεση των οικιστικών ενότητων μεταξύ τους, δημιουργώντας λωρίδες Οικιστικών Καννάβων.

#### Σημειώσεις

1. Εδώ υπεισέρχεται στην πολεοδομική κλίμακα η θεωρία σχεδιασμού των αναγεννησιακών roches στην λειτουργία των κατοίκων, η οποία εξελισσόμενη μεταμόρφωσε τη λειτουργία τους, με την εφεύρεση των διαδρόμων. Την εξέλιξη των roches πραγματοποιεί ο M. Denis, Court and garden, from the french hotel to the city of modern architecture, MIT Press, Cambridge, 1986. Επίσης, ο προβληματισμός για τον «ενδιάμεσο» χώρο ανακαλεί μνήμες για τα «παραλειπόμενα» του Παύλου Κριεζή, όπως τα ερμηνεύονται στο άρθρο του D. Scott Brown, Paraliptomena in Urban design, Urban concepts, Architectural Design, London, 1990, σελ. 6.
2. Όπως οι αμερικανοί αρχιτέκτονες του κινήματος New Urbanism, οι άγγλοι του προγράμματος Traditional neighborhood development και πολλοί άλλοι όπως ο J. H. Crawford στο βιβλίο του Carfree cities, σ.σ. 125-195.
3. J. Eden, A. Alanen, Looking backward at a New Deal Town, Journal of the American Association, vol. 49, no 1, 1983, σελ. 4 0-58.
4. www.smartgrowth.org
5. www.cnu.org
6. www.preservenet.com/politics/NewUrb.html
7. Τζ. Θεοδωράκη-Πάτση, Αγροτικοί οικισμοί: Η περίπτωση του Νομού Σερρών, Ε.Μ.Π., 1997, σελ. 158.