

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΝΕΑΠΟΛΙΣ ΠΑΦΟΥ

**ΣΧΟΛΗ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗΣ, ΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΚΑΙ
ΓΕΩΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟΥ

ΣΤΗΝ ΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΚΗ ΤΟΠΙΟΥ (ΜΛΑ)

**ΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΑΙΘΡΙΩΝ ΧΩΡΩΝ ΩΣ
ΕΚΦΡΑΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΖΩΗΣ. ΜΙΑ ΠΡΟΤΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ
ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΟΥ ΑΣΤΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΜΕ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ.**

ΜΑΡΙΝΑ ΙΩΑΝΝΟΥ

Λευκωσία, Νοέμβριος 2019

○ Περίληψη:

Στην εργασία αυτή μελετώνται τα συμβατικά καθιστικά του δημόσιου αστικού χώρου. Για να υπάρχει λόγος να τοποθετούνται τα καθιστικά στον δημόσιο αστικό χώρο θα πρέπει να υπάρχει κόσμος που θα τα χρησιμοποιεί όσο το περισσότερο δυνατόν. Πρέπει δηλαδή να «ΖΕΙ» κόσμος στον δημόσιο αστικό χώρο. Για να παραμείνει / καθίσει κανείς θα πρέπει να υπάρχουν δελεαστικές συνθήκες στις πόλεις και να πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις. Η πόλη πρέπει να είναι ζωντανή, ασφαλής, υγιής και βιώσιμη. Επιπρόσθετα η ενίσχυση της βαδισιμότητας προαπαιτεί να έχει ληφθεί υπόψη η ανθρώπινη διάσταση και η ανθρώπινη κλίμακα. Υπάρχουν διαφορετικά είδη καθιστικών στους δημοσίους χώρους κι αυτά είναι τα Κύρια και τα Δευτερεύοντα καθιστικά. Με την ύπαρξη τους συμβάλουν στις συναντήσεις και στην επικοινωνία στον δημόσιο χώρο. Για να είναι ορθός ο σχεδιασμός των καθιστικών αλλά και ορθή η τοποθέτηση τους στον αστικό χώρο πρέπει να πληρούνται προϋποθέσεις που αφορούν τη θέση, το μικροκλίμα, την θέα κλπ. Περίπου 200 φωτογραφίες από αρκετά μέρη του κόσμου παρουσιάζουν διάφορα είδη συμβατικών καθιστικών, κυρίως πρωτευόντων στα οποία εντοπίζεται η θέση στον χώρο, το υλικό κατασκευής τους αλλά και ο σχεδιασμός τους. Η διεξαγωγή έρευνας μέσω ερωτηματολογίου έδειξε ότι η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος και Wi-Fi σε παγκάκια αυξάνει την επιθυμία για χρήση των καθιστικών των δημοσίων χώρων κατά 37% σε σχέση με το συμβατικά καθιστικά. Στην τελευταία ενότητα παρουσιάζεται μια πρόταση καθιστικού δημόσιου χώρου. Πρόκειται για μια σύγχρονη προσέγγιση με ενσωματωμένο φωτοβολταϊκό πλαίσιο ούτως ώστε να παρέχεται ηλεκτρισμός και Wi-Fi στο κοινό αλλά και με δυνατότητες χρήσης από διάφορες υπηρεσίες του κράτους.

Λέξεις κλειδιά: καθιστικά, δημόσιος αστικός χώρος, σύγχρονη προσέγγιση, φωτοβολταϊκό, ηλεκτρισμός, Wi-Fi.

○ Ορισμός θέματος:

Μελέτη των καθιστικών στον δημόσιο αστικό χώρο αναφορικά με τον σχεδιασμό τους, τα υλικά κατασκευής τους, τη θέση τους μέσα στον χώρο και γενικότερα του τρόπου χρήσης τους από τους πολίτες. Σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από την ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας και της πληροφορίας γενικότερα αλλά και της κλιματικής αλλαγής ως συνέπεια της παραγωγής της απαιτούμενης ενέργειας, τα καθιστικά θα μπορούσαν να εκσυγχρονιστούν με βάση αυτά τα δεδομένα ικανοποιώντας παράλληλα τις απαιτήσεις των χρηστών τους καθιστώντας έτσι και τον δημόσιο αστικό χώρο ελκυστικότερο.

Ο Μεθοδολογία

1)Συλλογή πληροφοριών

2)Συλλογή φωτογραφιών

3)Ερωτηματολόγιο

4)Σχεδιαστική πρόταση

1) Κατά την διάρκεια της έρευνας που αφορά το να κάθεται κανείς στον δημόσιο αστικό χώρο αντλήθηκαν πληροφορίες μέσω της βιβλιογραφίας για τον δημόσιο χώρο που αφορούν τις συνθήκες που απαιτούνται για να χρησιμοποιούνται τα καθιστικά, τί θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψιν κατά τον σχεδιασμό των δημόσιων χώρων, ποιες είναι οι αποστάσεις επικοινωνίας, ποιες προϋποθέσεις πρέπει να παρέχει ο δημόσιος χώρος και ποιες είναι οι κατάλληλες προϋποθέσεις για να θεωρεί κανείς ένα μέρος κατάλληλο να καθίσει, τα είδη καθιστικών και πως αυτά συμβάλουν στην επικοινωνία και στις συναντήσεις, ποια λάθη έχουν εντοπιστεί να γίνονται, πόσο απαραίτητα είναι τα παγκάκια για τα πάρκα.

2) Με περίπου 200 φωτογραφίες από διάφορα μέρη του κόσμου με ποσοστό 95% από προσωπικό αρχείο, γίνεται μια απόπειρα να αντληθούν πληροφορίες για οτιδήποτε έχει να κάνει με τα καθιστικά, τα είδη τους, τα σχέδια τους, τις θέσεις τους μέσα στον χώρο, τα υλικά τους, την χρησιμότητα τους, πόσο κατάλληλα ή όχι είναι για τους χρήστες τους έτσι όπως προκύπτει από το πρώτο μέρος.

3) Το Ερωτηματολόγιο και τα αποτελέσματα της στατιστικής ανάλυσης του, αποσκοπούσε να διαπιστωθεί αν η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος σε σημεία που μέχρι τώρα δεν υπήρχε και συγκεκριμένα σε καθιστικά δημόσιου χώρου, θα προσέλκυε νέους που χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό τις έξυπνες συσκευές και το διαδίκτυο.

4) Επειδή σύμφωνα με το προηγούμενο βήμα φαίνεται ότι η επιθυμία για χρήση καθιστικών με σύγχρονη και οικολογική προσέγγιση αυξάνεται κατά σημαντικό ποσοστό, προτείνεται ο σχεδιασμός ενός καθιστικού που ενθαρρύνει την επικοινωνία των χρηστών εάν επιθυμούν αλλά και την ομαδική εργασία αφού το φωτοβολταϊκό που περιλαμβάνει παρέχει ηλεκτρισμό για φόρτισμα Ηλεκτρονικών Υπολογιστών . Επίσης παρέχεται Wi-Fi ενώ παράλληλα μπορεί να χρησιμοποιηθεί από κρατικές υπηρεσίες όπως μετεωρολογία κλπ. για συλλογή δεδομένων και αποστολή τους μέσω κατάλληλων τεχνολογιών όπως ΙΟΤ.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ Ι (ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ)

- 1. Εισαγωγή
- 2. Δημιουργία καλύτερων συνθηκών στις πόλεις
 - 2.1. *Η ζωή και ο θάνατος του αστικού χώρου*
- 3. Πόλεις ζωντανές – ασφαλείς – υγιείς - βιώσιμες
 - 3.1. *Ζωντανή πόλη*
 - 3.1.α. Απαραίτητες δραστηριότητες
 - 3.1.β. Προαιρετικές δραστηριότητες
 - 3.1.γ. Κοινωνικές δραστηριότητες
 - 3.1.δ. Προγραμματισμένες δραστηριότητες
 - 3.1.ε. Το παράδειγμα της Νέας Υόρκης
 - 3.1.στ. Η σημασία της ζωής στην πόλη
 - 3.2. *Ασφαλής πόλη*
 - 3.2.α. Ασφαλής πόλη είναι η Ζωντανή Πόλη
 - 3.2.β. Οι Απαλές ακμές δημιουργούν Ασφαλείς πόλεις
 - 3.2.γ. Οι Μικτές λειτουργίες δημιουργούν Ασφαλείς πόλεις
 - 3.2.δ. Οι Ξεκάθαρες δομές δημιουργούν Ασφαλείς πόλεις
 - 3.2.ε. Προστασία από την κίνηση των τροχοφόρων
 - 3.3. *Υγιής πόλη*

3.4. Βιώσιμη πόλη

○ 4. Ενίσχυση βαδισιμότητας - Ανθρώπινη διάσταση

4.1. Οι αποστάσεις επικοινωνίας

4.2. Η ανθρώπινη κλίμακα

○ 5. Κυρία - Πρωτεύοντα και Δευτερεύοντα καθιστικά

5.1. Κύρια Καθιστικά - Πρωτεύοντα

5.1.α. Οι φορητές καρέκλες

5.1.β. Οι θέσεις στις καφετέριες

5.2. Δευτερεύοντα καθιστικά

○ 6. Επικοινωνία στα καθιστικά εξωτερικών χώρων

○ 7. Λάθη στον σχεδιασμό - Προϋποθέσεις για να είναι ορθός ο σχεδιασμός και ορθή η τοποθέτηση των καθιστικών.

7.1. Προϋποθέσεις Αναλυτικά

7.1.α. Το Καλό σημείο

7.1. β. Το ευχάριστο Μικροκλίμα

7.1. γ. Η καλή θέα και τα απρόσκοπτα οπτικά πεδία

7.1. δ. Ο χαμηλός θόρυβος

7.1. ε. Ο ικανοποιητικός φωτισμός

7.2. Ερευνά της Στοκχόλμης (1990)

○ 8. Παγκάκια στα πάρκα ή Πάρκα χωρίς παγκάκια;

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΜΕΡΟΣ II - (ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΧΩΡΟΥ)

ΜΕΡΟΣ III - (ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ- ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ)

ΜΕΡΟΣ IV - (ΣΧΕΔΙΑΣΤΙΚΟ ΜΕΡΟΣ)

ΜΕΡΟΣ V - (ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ)

ΜΕΡΟΣ Ι

○ 1. Εισαγωγή

Στην εργασία αυτή μελετώνται τα συμβατικά καθιστικά του δημόσιου αστικού χώρου, ο ρόλος τους μέσα στον αστικό χώρο και η σημασία τους για το κοινό.

Η μελέτη αφορά τον σχεδιασμό τους, τα υλικά κατασκευής τους, τη θέση τους μέσα στον χώρο και γενικότερα τον τρόπο χρήσης τους από τους πολίτες. Σε μια εποχή που χαρακτηρίζεται από την ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας και της πληροφορίας γενικότερα αλλά και της κλιματικής αλλαγής ως συνέπεια της παραγωγής της απαιτούμενης ενέργειας, τα καθιστικά θα μπορούσαν να εκσυγχρονιστούν με βάση αυτά τα δεδομένα ικανοποιώντας παράλληλα τις απαιτήσεις των χρηστών τους καθιστώντας έτσι και τον δημόσιο αστικό χώρο ελκυστικότερο.

Πιο αναλυτικά τα δεδομένα αυτά αφορούν το διαδίκτυο και τις διαστάσεις που έχει πάρει η χρήση του τα τελευταία χρόνια. Ως εργαλείο πληροφορίας, επικοινωνίας, εκπαίδευσης, επιχειρηματικότητας κλπ. είναι πλέον απαραίτητο για τον καθέναν σε τεράστιο βαθμό. Επίσης τα δεδομένα αυτά σχετίζονται με την ανάγκη για επίλυση των οικολογικών προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο πλανήτης εξαιτίας της υπερχρήσης των διαφόρων καυσίμων (πετρέλαιο, φυσικό αέριο, κλπ.) για την κάλυψη της εξαιρετικά μεγάλης ποσότητας ενέργειας που απαιτείται στην βιομηχανία αλλά και για σκοπούς θέρμανσης, φωτισμού, κλιματισμού κλπ. Η ανάγκη αυτή δημιούργησε νέες καινοτομίες για παραγωγή ενέργειας από βιώσιμες, μη ορυκτές πηγές. Σύμφωνα με την οδηγία 2009/28/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου η Ηλιακή Ενέργεια θεωρείται ως ανανεώσιμη ενέργεια.

Ως εκ των πιο πάνω, σκοπός είναι να επιτευχθεί ο σχεδιασμός ενός ελκυστικού έξυπνου καθιστικού δημόσιου χώρου. Να έχει ενσωματωμένο φωτοβολταϊκό ούτως ώστε να παρέχει φωτισμό αλλά και ηλεκτρισμό ικανό να φορτίζει ηλεκτρονικές συσκευές. Το νέο μοντέλο δηλαδή να αντικαθιστά την συμβατική κατασκευή προσφέροντας τα πλεονεκτήματα της ηλιακής ενέργειας με ελάχιστο μέχρι μηδενικό κόστος συντήρησης παρέχοντας αυτονομία σε ενέργεια σε μέρη που δεν μπορεί να υπάρξει με τον συμβατικό τρόπο ή και εκεί που υπάρχει να γίνεται εξοικονόμηση της ενέργειας.

Στόχος είναι να μπορεί το καθιστικό αυτό όταν τοποθετηθεί σε δημόσιους χώρους, πάρκα, χώρους πρασίνου κλπ. να είναι ικανό να αποτελεί πόλο έλξης κυρίως για τους νέους αλλά και γενικότερα τους φανατικούς χρήστες της τεχνολογίας ούτως ώστε να αποτελεί ένα εργαλείο υπέρ της δημιουργίας ελκυστικότερου δημοσίου αστικού χώρου ο οποίος τις τελευταίες δεκαετίες έχει παραμεληθεί. Συγκεκριμένα η αρχή της εγκατάλειψης του δημόσιου χώρου συμπίπτει με την εποχή της ραγδαίας εξέλιξης της τεχνολογίας, την εμφάνιση του αυτοκινήτου και την διάδοση του όπου συνέτειναν στην απομάκρυνση του

κόσμου από τα κέντρα των πόλεων. Επιπρόσθετα ο αστικός σχεδιασμός, με βάση τις αρχές του μοντερνισμού που διαχωρίζει τις χρήσεις της πόλης και επικεντρώνεται σε αυτόνομα, ανεξάρτητα κτήρια, έπαιξε σημαντικό ρόλο στην απομάκρυνση από τα κέντρα των πόλεων.

Σημαντικό επίσης είναι το μήνυμα που το έξυπνο καθιστικό θα δίνει για την ευαισθητοποίηση του κοινού στα θέματα οικολογίας και κλιματικής αλλαγής που αντιμετωπίζει ο πλανήτης. Παράλληλα θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί και από το κράτος ή κρατικές υπηρεσίες με διάφορους τρόπους για σκοπούς μετεωρολογίας, ελέγχου κυκλοφοριακής συμφόρησης, ηλεκτρονικής παροχής πληροφοριών κλπ.

○ 2. Δημιουργία καλύτερων συνθηκών στις πόλεις.

2.1. Η ζωή και ο θάνατος του αστικού χώρου

Τα παγκάκια, οι φορητές καρέκλες και οι καρέκλες των καφέ αποτελούν τα καθιστικά στον αστικό δημόσιο χώρο. Για να υπάρχει νόημα στην τοποθέτηση τους πρέπει να χρησιμοποιούνται από τον κόσμο που «ζει» στις πόλεις. Η λέξη «ζει» σε αυτή την περίπτωση έχει βαθύτερη σημασία από το κυριολεκτικό νόημα της ίδιας της λέξης δηλ. «βρίσκομαι στην ζωή» Πρέπει οι πόλεις να είναι «ζωντανές» όπως τις χαρακτηρίζει ο Jan Gehl (2013 α,β) και να πληρούν σημαντικές προϋποθέσεις: πολύς κόσμος να περπατά , να ποδηλατεί, να χρησιμοποιεί τον αστικό χώρο , να υπάρχουν ευκαιρίες κοινωνικές και πολιτιστικές.

Επιπρόσθετα οι πόλεις θα πρέπει εκτός από ζωντανές, να είναι ασφαλείς, υγιείς και βιώσιμες. Αν δεν ικανοποιούνται οι ανάγκες των χρηστών των δημοσίων χώρων τότε οι δημόσιοι χώροι δεν χρησιμοποιούνται , γίνονται αδιάφοροι.(Carr,Francis, Reviling, Stone, 1992). Όταν οι δημόσιοι χώροι δεν χρησιμοποιούνται η τοποθέτηση καθιστικών, σε όποια μορφή, περιττεύει.

Ο Jan Gehl στο βιβλίο του «Ανθρώπινες πόλεις» (2013β, σ.3) εξετάζει την ανθρώπινη διάσταση κατά τον σχεδιασμό των πόλεων τις τελευταίες δεκαετίες η οποία παραμελήθηκε, αγνοήθηκε και χάθηκε.

Λόγω της δραματικής αύξησης του αριθμού των αυτοκινήτων που άρχισαν να κυκλοφορούν δημιουργήθηκαν προβλήματα πυκνής τροχαίας κίνησης και ως εκ τούτου η λύση αυτού του προβλήματος τέθηκε ως βασική προτεραιότητα κατά τον κυκλοφοριακό σχεδιασμό. Αυτή η αυξανόμενη κίνηση των αυτοκινήτων συνέτεινε στην απομάκρυνση της ζωής από τον δημόσιο χώρο. (Gehl ,2013β, σ.3-5)

Επιπρόσθετα οι αρχές του μοντερνισμού στον αστικό σχεδιασμό , όπως ανέφερε η δημοσιογράφος /συγγραφέας Jane Jacobs στο βιβλίο της «Ο θάνατος και η ζωή των μεγάλων πόλεων της Αμερικής», 1961, (αναφέρεται στο Gehl, 2013β, σ. 3) που διαχωρίζει τις χρήσεις της πόλης και επικεντρώνεται σε αυτόνομα, ανεξάρτητα κτίρια, είχαν προκαλέσει την αρχή της ερήμωσης στις πόλεις , ότι δηλαδή δινόταν τέλος στον δημόσιο χώρο και ότι οι πόλεις πλέον στερούνταν το ανθρώπινο στοιχείο.

Μετά την εμφάνιση του φαινομένου αυτού αλλά και της προοπτικής να συνεχίζουν να μεγαλώνουν οι πόλεις με ταχείς ρυθμούς εξαιτίας της αστυφιλίας / του τέλους της αγροτικής ζωής, δημιουργήθηκε νέα γνώση. Άρχισαν να γίνονται μελέτες, συζητήσεις, διεργασίες, που αφορούσαν τον πολεοδομικό σχεδιασμό σε επίπεδο αστικού σχεδιασμού αλλά και κυκλοφοριακού. Στόχος ήταν η δημιουργία καλύτερων συνθηκών για τους πεζούς και την ζωή στην πόλη. Η κίνηση των οχημάτων μπήκε σε δεύτερη προτεραιότητα. (Gehl, 2013β, σ. 4)

Κατά τον σχεδιασμό των νέων πόλεων ή τον ανασχεδιασμό των παλιών , οι πολεοδόμοι και αρχιτέκτονες έχουν την τάση πλέον να ενισχύσουν την βαδισιμότητα. Η πολιτική σχεδιασμού

ενδείκνυται πλέον να εστιάζεται στην ανθρώπινη διάσταση. Σύμφωνα με τον Gehl, ζητούνται πόλεις ζωντανές, ασφαλείς, βιώσιμες και υγιείς. (2013β, σ.6)

Οι αστικές δομές και ο σχεδιασμός επηρεάζουν την ανθρώπινη συμπεριφορά αλλά και τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν οι πολίτες της. Η ρωμαϊκή αυτοκρατορία για να ενισχύσει τον στρατιωτικό της ρόλο κατασκεύαζε τους κεντρικούς δρόμους και δημόσιους δρόμους και κτίρια σε αυστηρό ύφος. Αντίστοιχα οι μεσαιωνικές πόλεις για να ενισχύουν τον ρόλο τους ως κέντρα εμπορίου και αγοράς δημιουργούσαν συμπαγείς κατασκευές με μικρές αποστάσεις, πλατείες και αγορές. (Gehl, 2013β, σ. 9)

Η εφεύρεση του αυτοκινήτου και η συνεχόμενη αυξανόμενη χρήση του κατά τον 20^ο αιώνα είχε ως αποτέλεσμα όλος ο διαθέσιμος αστικός χώρος να καλυφθεί με κινούμενα ή /και σταθμευμένα οχήματα. Στην προσπάθεια να λυθούν τα προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, δημιουργήθηκαν περισσότεροι δρόμοι αλλά τελικά διαπιστώθηκε ότι αυτό δυσχέραινε το πρόβλημα. (Gehl, 2013β, σ. 9)

Μόνο στις περιπτώσεις πόλεων όπου στην θέση μεγάλων αυτοκινητόδρομων δημιουργήθηκαν λεωφόροι με τρόλεϊ, δέντρα και φαρδιά πεζοδρόμια δόθηκε λύση στο πρόβλημα κυκλοφορίας. Τέτοιες πόλεις είναι το Σαν Φρανσίσκο, το Πορτ Λαντ, το Μιλγουόκι, η Σεούλ, η Κορέα αλλά και ευρωπαϊκές πόλεις όπως το Λονδίνο και η Κοπεγχάγη. Επιπρόσθετα στην Κοπεγχάγη δημιουργήθηκαν καλύτερες συνθήκες για ποδηλάτες ούτως ώστε να αυξηθεί η κίνηση με ποδήλατα και να μειωθεί η κίνηση με αυτοκίνητα. Όλα αυτά τα μέτρα δημιουργούν καλύτερες συνθήκες για την ζωή στην πόλη με αποτέλεσμα να αυξάνουν την ζωή στην πόλη. (Gehl, 2013β, σ. 11)

Η Βενετία στην Ιταλία αποτελεί απόδειξη ότι η χρήση των αυτοκινήτων στο αστικό κέντρο δεν αποτελεί προϋπόθεση για δημιουργία καλύτερου αστικού περιβάλλοντος και κατά προέκταση περισσότερη ζωή στην πόλη. Αντίθετα πάντοτε λειτουργούσε ως πόλη για πεζούς και διέθετε όλα τα στοιχεία για ιδανικό αστικό περιβάλλον: «Υψηλή οικιστική πυκνότητα, μικρές αποστάσεις που καλύπτονται με περπάτημα, υπέροχους δρόμους, αστικούς χώρους μεικτής χρήσης, ισόγειους χώρους γεμάτους ζωή, ξεχωριστή αρχιτεκτονική και όμορφες λεπτομέρειες στα κτίρια και στους δρόμους και πάνω από όλα μια «ανθρώπινη διάσταση»». (Gehl, 2013β, σ. 12-13)

Η Κοπεγχάγη είχε αρχίσει από το 1960 να μειώνει την κίνηση των αυτοκινήτων και να προσπαθεί να δημιουργήσει καλύτερο αστικό περιβάλλον. Γινόταν καταγραφή στο πέρασμα των χρόνων, τόσο των μέτρων βελτίωσης που λαμβανόταν όσο και των αποτελεσμάτων δηλ. της χρήσης των αποτελεσμάτων από τους πεζούς. Το συμπέρασμα: «Αν οι πολίτες και όχι τα αυτοκίνητα προσκαλούνται στην πόλη, τότε οι πεζοί και η ζωή στο δημόσιο χώρο αναπτύσσονται ανάλογα» (Gehl, 2013β, σ. 13)

Η Μελβούρνη αντίστοιχα που είχε το κέντρο της άδειο, το 1985 ξεκίνησε το πρόγραμμα αναγέννησης του κέντρου αφού πρώτα αναλύθηκαν τα προβλήματα και το μέγεθος της ζωής στην πόλη. Αποτέλεσμα των βελτιώσεων ήταν να πολλαπλασιαστεί 10 φορές ο αριθμός των νοικοκυριών. Επίσης οι φοιτητές αυξήθηκαν κατά 67%. Οι βελτιώσεις αυτές: Νέες πλατείες, μικρές στοές, φαρδιά πεζοδρόμια με πλακοστρώσεις, χώροι για περπάτημα στην περιοχή του ποταμού, δενδροφυτεύσεις, νυκτερινός φωτισμός. Όλες οι βελτιώσεις αποτελούσαν

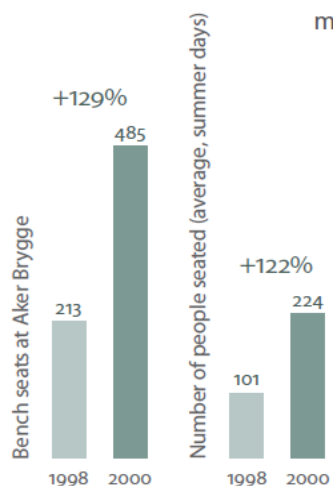
πρόσκληση στην πόλη τόσο για να πάνε περισσότεροι πεζοί αλλά και για να παραμείνουν στην πόλη. (Gehl architects, 2004 αναφέρεται στο Gehl, 2013β, σ. 15)

Το 1998 βελτιώθηκαν τα παγκάκια στο λιμάνι Aker Brygge στο Όσλο, Νορβηγία και άλλαξε σημαντικά το μοντέλο χρήσης της περιοχής. Συγκεκριμένα αντικαταστάθηκαν με νέα τα οποία διπλασίασαν τις θέσεις για να καθίσει κάποιος (+129%). Οι μελέτες το 1998 και το 2000, πριν και μετά τις αλλαγές έδειξαν πως οι πολίτες ανταποκριθήκαν θετικά στις αλλαγές. Ανάλογα δηλαδή διπλασιάστηκε και ο αριθμός των πολιτών που επέλεξαν να χρησιμοποιούν τις θέσεις αυτές. (+122%) (Gehl, 2007 αναφέρεται στο Gehl, 2013β, σ. 17)

Με αυτά τα παραδείγματα και πολλά άλλα που υπάρχουν συμπεραίνεται ότι το να υπάρχουν πολλοί άνθρωποι που ζουν στην πόλη είναι θέμα πρόσκλησης. Ο ποιοτικά καλύτερος αστικός χώρος αυξάνει σημαντικά την χρήση του ανεξάρτητα από την κουλτούρα, τις κλιματολογικές συνθήκες, τις οικονομικές συνθήκες και τα κοινωνικά δεδομένα. Ο φυσικός σχεδιασμός επηρεάζει το μοντέλο χρήσης μιας περιοχής. Για να χρησιμοποιήσει κανείς τον αστικό χώρο είτε για περπάτημα είτε για να καθίσει, έχει κυρίως να κάνει με το κατά πόσο έχει ληφθεί υπόψη η ανθρώπινη διάσταση και αν έχουν δημιουργηθεί δελεαστικές συνθήκες.



Εικ.1: Περισσότερα παγκάκια, περισσότεροι άνθρωποι κάθονται: Το παράδειγμα του Aker Brygge, Oslo. (Gehl, 2013β, σ. 17).



Διαγρ.1: Άπλες προσκλήσεις μπορούν επίσης να έχουν μετρήσιμα αποτελέσματα. Ο διπλασιασμός των θέσεων στα παγκάκια στο Aker Brygge στο Oslo διπλασίασε τον αριθμό των ανθρώπων που κάθονται στην περιοχή. (Gehl, 2013β, σ. 17).

○ 3. Πόλεις ζωντανές – ασφαλείς – υγιείς - βιώσιμες

3.1. Ζωντανή πόλη

«Η ζωή σε όλο της το μεγαλείο ξεδιπλώνεται μπροστά μας καθώς περπατάμε» αναφέρει ο Gehl. (2013β, σ. 19). Προϋπόθεση είναι η πόλη να είναι ζωντανή, ασφαλής, υγιής και βιώσιμη για να δημιουργήσει ευκαιρίες για περπάτημα που περιλαμβάνει δραστηριότητες όπως απλή μετακίνηση από ένα μέρος σε άλλο, βόλτες, ψώνισμα, συζητήσεις, συναντήσεις, άσκηση, χορό, αναψυχή, εμπορική δραστηριότητα, παιχνίδι, καλλιτέχνες δρόμου κλπ.

Στις πόλεις όπου βελτιώθηκαν οι συνθήκες για τους πεζούς αυξήθηκαν σημαντικά οι δραστηριότητες που έχουν να κάνουν με το περπάτημα και κατ' επέκταση οι ευκαιρίες να παραμείνει (να καθίσει) κάποιος.

Πιο αναλυτικά οι δραστηριότητες στην πόλη διαχωρίζονται σε δυο κατηγορίες: (Gehl, 2013β, σ. 20)

3.1.α. Απαραίτητες δραστηριότητες

Άνθρωποι που:

- πάνε στην δουλεία τους
- πάνε στο σχολείο
- που περιμένουν στην στάση
- που προμηθεύουν την αγορά με προϊόντα

Οι δραστηριότητες αυτές είναι υποχρεωτικές και γίνονται κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες.

3.1.β. Προαιρετικές δραστηριότητες

Άνθρωποι που:

- πηγαίνουν βόλτα
- που κοιτάζουν το αστικό τοπίο
- που κάθονται για να απολαύουν το περιβάλλον / τον καλό καιρό

Οι δραστηριότητες αυτές έχουν να κάνουν με την αναψυχή, λογικά αρέσουν στους ανθρώπους. Δεν γίνονται κάτω από οποιοσδήποτε συνθήκες. Υπάρχει προαπαιτούμενο το ποιοτικό αστικό περιβάλλον. Κανείς ή σχεδόν κανείς δεν θα περπατήσει ή δεν θα καθίσει αν δεν υπάρχουν κατάλληλες κλιματικές συνθήκες πχ. χιονοθύελλα, καύσωνας, πολλή

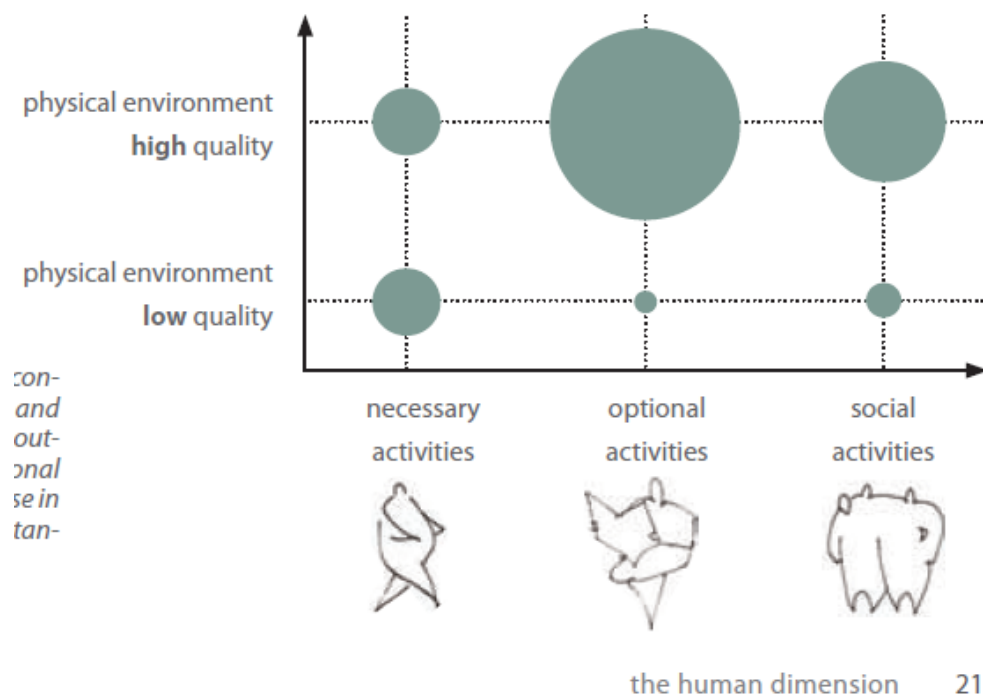
υγρασία. Άρα οι υπαίθριες δραστηριότητες ελαχιστοποιούνται. Η φυσική ποιότητα του χώρου της πόλης είναι άλλος ένας παράγοντας.

3.1.γ. Κοινωνικές δραστηριότητες

- άνθρωποι που απλά παρατηρούν ανθρώπους
 - απλά να παρακολουθεί κανείς τι γίνεται γύρω του
 - Άνθρωποι αναγνωρίζουν γνωστούς τους, ανταλλάσσουν χαιρετισμούς
 - Σύντομη ή μεγαλύτερη κουβέντα
 - Το παιχνίδι των παιδιών
 - Οι νέοι απλά περνούν τον χρόνο τους / χρησιμοποιούν τον αστικό χώρο ως χώρο συνάντησης
- Συμπεριλαμβάνονται όλες οι μορφές επικοινωνίας ανάμεσα στους πολίτες στο αστικό περιβάλλον. Απαιτούν την παρουσία και άλλων πολιτών.

3.1.δ. Προγραμματισμένες δραστηριότητες

- Υπαίθριες αγορές
- Πάρτι στο δρόμο
- Παρελάσεις
- Διαδηλώσεις
- Συγκεντρώσεις
- Εκδηλώσεις εορταστικές/ εθιμοτυπικές
- Συναυλίες/ καλλιτεχνικές εκδηλώσεις



Διαγρ. 2: Η γραφική απεικόνιση της σύνδεσης μεταξύ ποιότητας εξωτερικού χώρου και εξωτερικών δραστηριοτήτων παρουσιάζεται από τον Gehl (2013β, σ. 21)

3.1.ε. Το παράδειγμα της Νέας Υόρκης

Από το 2007, στο Μανχάταν, στη Νέα Υόρκη, εφαρμόστηκε ένα εκτενές πρόγραμμα προκειμένου να ενθαρρυνθούν οι πολίτες σε περισσότερες αστικές δραστηριότητες. Η παροχή περισσότερων επιλογών για αναψυχή και ανάπαυση, επιπρόσθετα στην κίνηση των πεζών, στόχο είχε την μετακίνηση προς σαφή προορισμό. Παραδείγματος χάριν στην λεωφόρο Μπρόντγουεϊ η διαπλάτυνση των πεζοδρομίων έδωσε περισσότερο χώρο για τις καρέκλες των καφέ. Έτσι δημιουργήθηκαν περισσότερες επιλογές για να καθίσει κάποιος ενώ επιπρόσθετα δημιουργήθηκαν νέα καφέ στις πλατείες Μάντισον, Χεραλντ και Τάιμς, προσφέροντας την ευκαιρία σε περισσότερους να καθίσουν για μεγαλύτερο διάστημα στις συγκεκριμένες περιοχές. Σε όλες τις περιοχές οι πολίτες εκμεταλλεύτηκαν τις ευκαιρίες που δημιουργήθηκαν. Οι νέες αυτές προσκλήσεις και προτάσεις εμπλούτισαν την ζωή στην πόλη και την έκαναν σημαντικά πιο πολύπλευρη. (New York City, 2007, αναφέρεται στο Gehl, 2013β, σ. 22)

3.1.στ. Η σημασία της ζωής στην πόλη

Σύμφωνα με τον Gehl «μελέτες από όλο τον κόσμο φανερώνουν την σημασία της ζωής και των δραστηριοτήτων ως αστικό αξιοθέατο. Ο κόσμος συγκεντρώνεται εκεί που συμβαίνουν πράγματα, αποζητώντας ενστικτωδώς την παρουσία άλλων ανθρώπων». Μεταξύ ενός έρημου δρόμου και ενός γεμάτου κόσμου δρόμου, οι περισσότεροι επιλέγουν τον γεμάτο

κόσμο δρόμο. Το περπάτημα θα ήταν πιο ενδιαφέρον και φυσικά θα αισθανόταν πιο ασφαλής. Ένα συνηθισμένο ρητό στην Σκανδιναβία λέει ότι οι άνθρωποι έρχονται εκεί που υπάρχουν άνθρωποι. Εμπνέονται και έλκονται από την δραστηριότητα και την παρουσία άλλων.

Η ζωντανή πόλη στέλνει σήματα ότι είναι φιλική, ότι είναι φιλόξενη και ότι έχει πλούσια κοινωνική δραστηριότητα. «Η παρουσία άλλων ανθρώπων υποδηλώνει από μόνη της ποια μέρη αξίζουν. Ένα γεμάτο θέατρο και ένα σχεδόν άδειο θέατρο υποδηλώνουν δυο εντελώς διαφορετικά πράγματα. Το ένα δημιουργεί προσδοκίες για μια διασκεδαστική εμπειρία. Το άλλο δημιουργεί την υπόνοια ότι κάτι δεν πάει καλά.» (Gehl, 2013β, σ. 73)

«Μελέτες από τους εμπορικούς δρόμους στο κέντρο της Κοπεγχάγης έχουν δείξει πως τα διάφορα “happenings” ,οι δράσεις στο δρόμο, οι μουσικοί και οι ηθοποιοί που κάνουν το νούμερο τους, κάνουν πολλούς περισσότερους να σταθούν και να παρακολουθήσουν απ’ ότι οι βιτρίνες των καταστημάτων. Μελέτες αναφορικά με τα παγκάκια και τις θέσεις στο αστικό περιβάλλον έχουν δείξει αντίστοιχα πως εκείνα με την καλύτερη θέα σε κοινωνικές δραστηριότητες είναι αυτά που οι πολίτες χρησιμοποιούν πιο συχνά από εκείνα που δεν προσφέρουν θέα στις δραστηριότητες της πόλης». (Gehl, Gemzoe, 2004 αναφέρεται στο Gehl, 2013β, σ. 25)

Το ίδιο ισχύει όσον αφορά την τοποθέτηση και την χρήση των καθισμάτων των καφέ. Σε ένα καφέ στον πεζόδρομο τα καθίσματα που γεμίζουν πρώτα είναι αυτά που βλέπουν προς τον ίδιο τον πεζόδρομο ακριβώς γιατί το πιο σημαντικό αξιοθέατο για να παρατηρήσει κάποιος από το καφέ είναι ο ίδιος ο πεζοδρόμος, δηλ. η ζωή στην πόλη.

Ο συνηθισμένος σχεδιασμός των πολεοδόμων με την δημιουργία πολλών και μεγάλων δημοσίων χώρων έχουν ως αποτέλεσμα να μένουν άδειοι. «Μόνο στα αρχιτεκτονικά σχέδια είναι δυνατόν οι ίδιοι λίγοι άνθρωποι να βρίσκονται ταυτόχρονα σε τόσα διαφορετικά μέρη». (Gehl, 2013β, σ. 67)

Αντίθετα για την προώθηση της ζωής στην πόλη πρέπει να δημιουργούνται «συμπαγής ευθείες και λογικές διαδρομές, λογικές διαστάσεις χώρου» και να είναι ολοφάνερο ποιοι χώροι είναι οι σημαντικότεροι. Η τοποθέτηση των εστιατορίων, των καταστημάτων κλπ με τρόπο ορθολογικό σε μέρη που είναι πιθανόν να περάσουν άνθρωποι και οι αποστάσεις που θα πρέπει να περπατήσει κάποιος πρέπει να φαίνονται συντομότερες. Η διαδρομή θα μπορεί να είναι μια εμπειρία. (Gehl, 2013β, σ. 67)

Το ίδιο ισχύει και για τις πλατείες. Αν μια πλατεία δεν χρησιμοποιείται μόνο απλά για να την διασχίσουν οι πεζοί αλλά συνδυάζει την ευκαιρία κάποιος να κάνει μια στάση, να ζήσει μια εμπειρία, να αναπαυτεί στα καθιστικά της, τότε αυτόματα δημιουργείται ζωντανή πλατεία και κατ’ επέκταση ζωντανή πόλη.

3.2. Ασφαλής πόλη

3.2.α. Ασφαλής πόλη είναι η Ζωντανή Πόλη

Μια ζωντανή πόλη παρέχει αυτόματα ασφάλεια, υπάρχει συνεχώς κόσμος, υπάρχουν «μάτια στραμμένα στον δρόμο» κατά την έκφραση της Jane Jacobs, 1961. Συνήθως οι εγκληματικές ενέργειες των κοινών/παραδοσιακών εγκλημάτων (όπως ανησυχία, κλοπή, ληστεία, βιασμός, δολοφονία) λαμβάνουν χώρα σε συνθήκες ησυχίας. Όταν η πόλη είναι ζωντανή μειώνονται οι κατάλληλες ευκαιρίες για τους εγκληματίες, τουλάχιστον για αυτή την κατηγορία εγκλημάτων. Κανείς δεν θα κυκλοφορήσει και προπάντων δεν θα παραμείνει σε μια περιοχή που δεν είναι ασφαλής αν θα αισθάνεται φόβο. Επομένως χώροι ζωντανοί είναι αυτόματα και ασφαλής. Είναι αλληλένδετα μεταξύ τους στοιχεία. (Gehl, 2013β, σ. 97)

3.2.β. Οι Ακμές και οι Απαλές ακμές δημιουργούν Ασφαλείς πόλεις

Οι πλάτες των ανθρώπων είναι προστατευμένες όταν κάθονται στην ακμή και έχουν καλή οπτική επαφή με τον χώρο γύρω τους. Όταν περιμένουν σε δημόσιους χώρους βρίσκουν σημεία κοντά στις ακμές για να σταθούν. Αν θα χρειαστεί να παραμείνουν περισσότερο επιλέγουν με προσοχή θέσεις σε παγκάκια στις ακμές, πάλι για τον ίδιο λόγο. Για ασφάλεια και για να ελέγχουν τον χώρο καλύτερα.

Οι απαλές ακμές (soft edges) σε μια πόλη δημιουργούν αίσθημα φιλοξενίας άρα κατ' επέκταση αίσθημα ασφάλειας. Το σημείο δηλαδή που εφάπτεται και διαχωρίζει το μέσα με το έξω, το ιδιωτικό με το δημόσιο, δεν είναι συμπαγές, κλειστό. Σε ένα πεζόδρομο όταν τα καταστήματα είναι κλειστά κατεβάσουν ρολά, δηλ. δημιουργήσουν τοίχο-σκληρή επιφάνεια, τότε κάνουν τους περαστικούς να σκεφτούν ότι ο λόγος που σφραγίστηκαν είναι επειδή δεν είναι ασφαλής η περιοχή και έτσι προστατεύουν τα εμπορεύματα από κλοπές και βανδαλισμούς. Αν όμως τα ρολά δεν είναι συμπαγή ή καλύτερα είναι κατασκευασμένα από υλικά διάφανα που προσφέρουν την απαιτούμενη ασφάλεια τότε το φως τους επιτρέπεται να φτάσει στον πεζόδρομο, οι νυκτερινοί περπατητές έχουν την ευκαιρία να χαζέψουν τις βιτρίνες ενώ κάνουν αργό περπάτημα /βόλτα και όχι γρήγορο βηματισμό απλά για να φτάσουν στον προορισμό τους. (Gehl, 2013β, σ. 99).

3.2.γ. Οι Μικτές λειτουργίες δημιουργούν Ασφαλείς πόλεις

Οι μικτές λειτουργίες στον δημόσιο χώρο και κατά μήκος των δρόμων αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό των καλών πόλεων. Περιοχές με κτίρια ανεξάρτητου μεγέθους που φιλοξενούν μόνο μια λειτουργία, δραστηριοποιούνται μόνο συγκεκριμένες ώρες της ημέρας. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα, τις υπόλοιπες ώρες, οι συγκεκριμένες περιοχές να ερημώνουν. Αν οι ώρες αυτές είναι οι νυκτερινές σε συνδυασμό με ένα κακό φωτισμό και ανεπαρκή σήμανση τότε αυτή είναι η τέλεια συνταγή για δημιουργία αισθήματος ανασφάλειας. Κανείς δεν θέλει να περπατήσει σε τέτοιο περιβάλλον, ούτε να παραμείνει και προπάντων να

καθίσει. Αντίθετα σε μια περιοχή με κτίρια που φιλοξενούν διαφορετικές λειτουργίες αντίστοιχα δραστηριοποιούνται διαφορετικές ώρες της ημέρας και έτσι υπάρχει ζωή το μεγαλύτερο διάστημα του 24 όρου αν όχι και ολόκληρο. (Gehl, 2013β, σ. 99)

3.2.δ. Οι Ξεκάθαρες δομές δημιουργούν Ασφαλείς πόλεις

Η καλύτερη δομή, που μας επιτρέπει να βρίσκουμε εύκολα το δρόμο μας δημιουργεί αίσθημα ασφάλειας. Όταν βρίσκεσαι για παράδειγμα σε ένα μεγάλο χώρο πράσινου και αρχίσεις να φεύγεις με σκοπό να φτάσεις σε κάποιο προορισμό, αν δεν βρεις τον δρόμο σου κατευθείαν τότε σου δημιουργούνται αμέσως δισταγμοί για το ποιο δρόμο ή μονοπάτι να επιλέξεις, περιπλανιέσαι άσκοπα και φυσικά αν προστεθεί στο σενάριο ξανά το θέμα του ανεπαρκούς φωτισμού, δεν θα θέλεις να ξαναπάς.

Δεν απαιτούνται μεγάλες διαστάσεις, πλατιοί, ευθείς δρόμοι από το ένα σημείο στο άλλο για να υπάρξει ξεκάθαρη δομή και οργάνωση ενός χώρου. Στριφογυριστοί δρόμοι και ποικίλο δίκτυο δρόμων/ μονοπατιών δεν δημιουργούν πρόβλημα αν υπάρχουν ξεκάθαρα οπτικά χαρακτηριστικά στους συνδέσμους και στους σημαντικούς δρόμους ούτως ώστε να μπορούν να γίνουν αντιληπτοί με μια μάτια. Καλή σήμανση και ορθός φωτισμός είναι επιπρόσθετα στοιχεία στην δημιουργία αστικού περιβάλλοντος με αυξημένη αίσθηση προσανατολισμού και κατ' επέκταση ασφάλειας όταν περπατάς ή παραμένεις/ κάθεται στην πόλη. (Gehl, 2013β, σ. 101)

3.2.ε. Προστασία από την κίνηση των τροχοφόρων

Μια άλλη απαίτηση ασφάλειας είναι αυτή της προστασίας από την κίνηση των τροχοφόρων. Αν δεν ικανοποιείται αυτή η απαίτηση τότε οι υπαίθριες δραστηριότητες περιορίζονται τόσο σε εύρος όσο και σε χαρακτήρα. Γονείς δεν θα επέλεγαν να πάρουν τα παιδιά τους σε μια παιδική χαρά αν δεν ήταν ασφαλείς από τα τροχοφόρα. (Gehl, 2013α, σ. 181)

3.3. Υγιάς πόλη

Η υγεία των πολιτών μιας πόλης και ο πολεοδομικός σχεδιασμός έχουν σημαντική αλληλεπίδραση μεταξύ τους. Η υγεία επηρεάζεται από την Σωματική Άσκηση ενώ η πόλη ανάλογα με τον σχεδιασμό της μπορεί να δώσει την δυνατότητα ή όχι για σωματική άσκηση ως μέρος της καθημερινότητας για εξυπηρέτηση των καθημερινών δραστηριοτήτων όπως για παράδειγμα το περπάτημα ή η ποδηλασία για σκοπούς μετακίνησης.

Το ανθρώπινο σώμα είναι κατασκευασμένο για να κινείται. Για να λειτουργεί άριστα και να αποφεύγει την ασθένεια χρειάζεται τακτική άσκηση.

Σωματική Άσκηση: Τι προσφέρει και τί προκαλεί η έλλειψη της.

Σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Υγείας «Η ανεπαρκής σωματική δραστηριότητα αποτελεί τον κύριο παράγοντα κινδύνου για τις μη μεταδοτικές ασθένειες και έχει αρνητική επίδραση στην ψυχική υγεία καθώς και στην ποιότητα ζωής». Ο καθιστικός τρόπος ζωής είναι παράγοντας κινδύνου για την ανάπτυξη πολλών χρόνιων ασθενειών, όπως οι καρδιακές παθήσεις που αποτελούν σοβαρή αιτία θανάτου στο δυτικό κόσμο. Επίσης υπάρχει άμεση σύνδεση ανάμεσα στη σωματική άσκηση και το προσδόκιμο ζωής, Έτσι τα άτομα που ασκούνται σωματικά συνήθως ζουν περισσότερο από τα άτομα που δεν ασκούνται.

Υπάρχουν επαρκή στοιχεία που αποδεικνύουν ότι τα άτομα που αναπτύσσουν σωματική δραστηριότητα μπορούν να έχουν πολλά οφέλη για την υγεία τους, όπως:

- Μειωμένο κίνδυνο καρδιαγγειακής νόσου.
- Πρόληψη ή/και καθυστέρηση της ανάπτυξης αρτηριακής υπέρτασης και καλύτερο έλεγχο της αρτηριακής πίεσης σε άτομα που πάσχουν από υπέρταση.
- Καλύτερη καρδιοπνευμονική λειτουργία.
- Καλύτερη λειτουργία του μεταβολισμού και χαμηλή συχνότητα εμφάνισης σακχαρώδη διαβήτη τύπου 2.
- Καλύτερη καύση του λίπους που συμβάλλει στον έλεγχο του βάρους, μειώνοντας τον κίνδυνο της παχυσαρκίας.
- Μειωμένο κίνδυνο ορισμένων τύπων καρκίνου, όπως ο καρκίνος του μαστού, του προστάτη και του παχέος εντέρου.
- Καλύτερη εναπόθεση αλάτων στα οστά σε νεαρές ηλικίες που συμβάλλει στην πρόληψη της οστεοπόρωσης και των καταγμάτων σε μεγαλύτερες ηλικίες.
- Καλύτερη πέψη και ρύθμιση της λειτουργίας του εντέρου.
- Διατήρηση και βελτίωση της μυϊκής δύναμης και αντοχής που αυξάνει τη λειτουργική ικανότητα για την άσκηση δραστηριοτήτων της καθημερινής ζωής.
- Διατήρηση κινητικών λειτουργιών που περιλαμβάνουν τη δύναμη και την ισορροπία.
- Διατήρηση γνωσιακών λειτουργιών και μειωμένο κίνδυνο κατάθλιψης και άνοιας.
- Χαμηλότερα επίπεδα άγχους και καλύτερη ποιότητα ύπνου.
- Μεγαλύτερη αυτοεκτίμηση και περισσότερο ενθουσιασμό και αισιοδοξία.
- Μειωμένα ποσοστά απουσίας από την εργασία (αναρρωτικές άδειες).
- Σε άτομα πολύ μεγάλης ηλικίας, χαμηλότερο κίνδυνο πτώσης και πρόληψη ή καθυστέρηση χρόνιων ασθενειών που συνδέονται με τη γήρανση. (WHO,2010)

Υγεία και πλούτος

Πέραν των πιο πάνω, υπάρχουν και οικονομικές συνέπειες σε κάθε κράτος από τα αυξανόμενα επίπεδα παχυσαρκίας.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις στην Ευρωπαϊκή Ένωση (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2005), η παχυσαρκία απορροφά ποσοστό μέχρι και 7% των δαπανών υγειονομικής περίθαλψης, και το εν λόγω ποσό θα αυξηθεί περαιτέρω λόγω των αυξανόμενων τάσεων παχυσαρκίας: Για παράδειγμα σύμφωνα με τις εκτιμήσεις που περιλαμβάνονται σε έκθεση που εκπόνησε η Εθνική Υπηρεσία Οικονομικού Ελέγχου του Ηνωμένου Βασιλείου το 2001, η παχυσαρκία στην Αγγλία από μόνη της είχε προκαλέσει 18 εκατ. ημέρες απουσιών λόγω ασθένειας και 30.000 πρόωρους θανάτους, που αντιστοιχούν σε ετήσια άμεση δαπάνη

υγειονομικής περίθαλψης ύψους τουλάχιστον 500 εκατ. GBP. Το γενικότερο κόστος για την οικονομία, που περιλαμβάνει τη χαμηλότερη παραγωγικότητα και τη χαμένη παραγωγή, σύμφωνα με εκτιμήσεις ανέρχονται σε επιπλέον 2 δις. GBP ετησίως¹¹. Η έκθεση του Υπουργού Υγείας του Ηνωμένου Βασιλείου για το 2004 σχετικά με τον αντίκτυπο της σωματικής άσκησης και τη σχέση της με την υγεία εκτιμά ότι το κόστος της έλλειψης σωματικής άσκησης ανέρχεται σε 8,2 δις. GBP ετησίως (συμπεριλαμβανομένων των δαπανών υγειονομικής περίθαλψης και του γενικότερου κόστους για την οικονομία, όπως π.χ. οι ημέρες απουσίας από την εργασία) (Ε. Ε. Κοινοτήτων, 2005)

Αλλαγές στην κοινωνία - Μελέτες του ΠΟΥ για την σημερινή κατάσταση

Οι αλλαγές στην κοινωνία του οικονομικά προηγμένου κόσμου δημιούργησαν νέα δεδομένα στο θέμα της φυσικής άσκησης ως μέρος της καθημερινής ζωής και κατ' επέκταση της υγείας των πολιτών. Η καθιστική εργασία αντικατέστησε την χειρωνακτική εργασία και τα αυτοκίνητα την κυκλοφορία με τα πόδια και τα ποδήλατα. Το ανέβασμα της σκάλας με τα πόδια αντικαταστάθηκε με τους ανελκυστήρες. Επίσης η τηλεόραση καθήλωσε κόσμο στα σπίτια και στους καναπέδες. Όλα αυτά είχαν σαν αποτέλεσμα την δυσχέρεια της κατάστασης της υγείας των πολιτών. Χάθηκε η φυσική ευκαιρία των ανθρώπων να χρησιμοποιούν τα σώματά τους και την ενεργεία τους σε συστηματική βάση. Επιπρόσθετα οι κακές διατροφικές συνήθειες επιδείνωσαν το πρόβλημα, με αποτέλεσμα το πρόβλημα παχυσαρκίας σε πολλές χώρες να έχει πάρει επιδημικές διαστάσεις.

Τα αποτελέσματα της ανάλυσης του ΠΟΥ (Guthold, et al. 2018) που ανακοινώθηκε στις 4 Σεπτεμβρίου 2018 και περιλάμβανε 358 έρευνες που έγιναν μεταξύ 2001-2016 με 1,9εκ. συμμετέχοντες από 168 χώρες (αντιπροσωπεύοντας το 96% του παγκόσμιου πληθυσμού), έδειξαν ότι περισσότερο από το ¼ όλων των ενηλίκων δεν γυμνάζεται επαρκώς. Κυρίως οι γυναίκες ασκούνται λιγότερο (32%) από τους άντρες (23%) με μεγαλύτερα τα ποσοστά στις ανεπτυγμένες χώρες του Ευρωπαϊκού Νότου και τα Βαλκάνια με το σύνολο των κατοίκων που δεν γυμνάζεται συχνά να φτάνει το 37%, (31% για τους άντρες και 42% για τις γυναίκες). Το ποσοστό αυτό το 2001 ήταν 32%. Το ποσοστό για τις χώρες μεσαίου εισοδήματος είναι 26% ενώ για τις χώρες χαμηλού εισοδήματος είναι 16%. Πιθανότατα αυτό να συμβαίνει λόγω του ότι οι κάτοικοι στις φτωχότερες χώρες απασχολούνται λιγότερο με καθιστικές εργασίες ενώ μετακινούνται συχνά με ποδήλατο ή με τα πόδια. (Guthold et al. 2018)

Η Ευρώπη για την Υγεία - Μέτρα ΕΕ και ΠΟΥ – Κατευθυντήριες Γραμμές

Το θέμα αυτό της Υγείας στους πολίτες δεν αφήνει αμέτοχη την Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία διαθέτει σαφή αρμοδιότητα στον εν λόγω τομέα: το άρθρο 152 της Συνθήκης προβλέπει ότι, κατά τον καθορισμό και την εφαρμογή όλων των πολιτικών και δράσεων της Κοινότητας, πρέπει να εξασφαλίζεται υψηλού επιπέδου προστασία της υγείας του ανθρώπου. Αρκετοί τομείς της κοινοτικής πολιτικής αφορούν τη διατροφή και τη σωματική άσκηση, και το Συμβούλιο επιβεβαίωσε την ανάγκη να ενταχθεί η διατροφή και η σωματική άσκηση στο πλαίσιο των σχετικών πολιτικών σε ευρωπαϊκό επίπεδο. (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2005)

Η Ευρωπαϊκή Ένωση προτείνει «Κατευθυντήριες Γραμμές Δράσης» (2008)- πολιτικής κατεύθυνσης με αποδέκτες τους φορείς λήψης αποφάσεων σε όλα τα επίπεδα (ευρωπαϊκό,

εθνικό, περιφερειακό, τοπικό) του δημόσιου αλλά και του ιδιωτικού τομέα. Οι κατευθυντήριες αυτές γραμμές βασίζονται στις συστάσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας. Ο ΠΟΥ είναι βασικός παράγοντας καθορισμού των όρων για τις πολιτικές καταπολέμησης της παχυσαρκίας καθώς και εκδότης εγγράφων καθοδήγησης που ορίζουν στόχους τόσο ατομικούς όσο και ομαδικούς σε σχέση με την σωματική άσκηση και την διατροφή.(WHO,2004).

Στα πλαίσια των κατευθυντήριων αυτών γραμμών η Ε.Ε. επεξηγεί τα οφέλη της Σωματικής Άσκησης. Σε αυτήν δεν περιλαμβάνει μόνο τις αθλητικές δραστηριότητες αλλά και την σωματική άσκηση στην εργασία, στο σπίτι ή κοντά στο σπίτι, αυτήν που συνδέεται με την μετακίνηση αλλά παράλληλα και τις φυσικές επιδράσεις από το περιβάλλον (δομημένο περιβάλλον, χρήσεις γης) και τις κοινωνικές και οικονομικές επιδράσεις.

Πολλές δημόσιες αρχές συμμετέχουν στην προώθηση της σωματικής άσκησης μέσω του πεδίου διαφόρων σημαντικών τομέων, οι περισσότεροι από τους οποίους αντιπροσωπεύουν μια σημαντική συνιστώσα του δημόσιου τομέα. Ένας από αυτούς είναι και ο τομέας Μεταφορών, περιβάλλοντος, πολεοδομικού σχεδιασμού και δημόσιας ασφάλειας. Ο τομέας αυτός προσφέρει καλές ευκαιρίες για σωματική άσκηση αλλά μόνο εφόσον υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές και υπηρεσίες που επιτρέπουν την ενεργό μετακίνηση.

Το περπάτημα και η ποδηλασία συνδέονται με ευεργετικά αποτελέσματα σε σχέση με την θνησιμότητα από οποιαδήποτε αιτία (30-35% χαμηλότερο ποσοστό στα άτομα που μετακινούνται με ποδήλατο) καθώς και μειωμένα επίπεδα παχυσαρκίας και υψηλά επίπεδα ευεξίας.

Για να είναι ελκυστική η μετακίνηση με το ποδήλατο και με τα πόδια ως τρόπος μετακίνησης, έχει ζωτική σημασία η έμφαση στην οδική ασφάλεια. Εάν δεν είναι ασφαλές για προσωπικούς λόγους ή για λόγους κυκλοφορίας, το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού μπορεί να επιλέξει τρόπους μεταφοράς με αυτοκίνητο, ιδίως τις νυκτερινές ώρες. Παρόμοια, οι ελκυστικοί χώροι πρασίνου ή οι ασφαλείς δρόμοι αποτελούν σημαντικά συστατικά μιας ζωντανής γειτονιάς. Η περιβαλλοντική διάσταση έχει σημασία για την προώθηση της σωματικής άσκησης όχι μόνο στο αστικό περιβάλλον, αλλά και στην ύπαιθρο, σε όρη και λόφους, όπως και σε ποταμούς, λίμνες και στη θάλασσα. Πολλοί τύποι σωματικής άσκησης στο πλαίσιο της αυτοοργάνωσης, όπως ο περίπατος, η ποδηλασία, η ιστιοπλοΐα ή η κωπηλασία, είναι περισσότερο ικανοποιητικοί εάν πραγματοποιούνται σε ένα ευχάριστο φυσικό περιβάλλον. Με γνώμονα αυτή την άποψη, η διατήρηση του περιβάλλοντος αποκτά σημασία όχι μόνο για την προστασία του τοπίου, της άγριας πανίδας και χλωρίδας, των δασών ή των φυτών, αλλά και την ύπαρξη χώρου και ελκυστικών συνθηκών για σωματική άσκηση του ανθρώπου.

Σε σχέση με τα ανωτέρω, είναι σημαντικό να καθοριστούν κανόνες χρήσης αυτού του φυσικού περιβάλλοντος για την προώθηση της σωματικής άσκησης και την αποθάρρυνση της χρήσης αυτοκινήτου. Οι κατευθυντήριες γραμμές δράσης που δίνει η Ευρωπαϊκή Ένωση και αφορούν τον Τομέα των Μεταφορών, περιβάλλοντος, πολεοδομικού σχεδιασμού και δημόσιας ασφάλεια είναι οι εξής:

Κατευθυντήριες γραμμές δράσης:

- Κατευθυντήρια γραμμή 25 - Σε όλα τα μέρη του εδάφους τους που είναι κατάλληλα για μετακίνηση με ποδήλατο, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο πρέπει να σχεδιάζουν και να δημιουργούν την κατάλληλη υποδομή για να παρέχουν στους πολίτες τη δυνατότητα να μεταβαίνουν με το ποδήλατο στο σχολείο και την εργασία.
- Κατευθυντήρια γραμμή 26 - Πρέπει να λαμβάνονται συστηματικά υπόψη και άλλοι τύποι ενεργού μετακίνησης στα έγγραφα εθνικού, περιφερειακού και τοπικού σχεδιασμού, με στόχο να διασφαλίζονται οι συνθήκες ασφάλειας, άνεσης και βιωσιμότητας.
- Κατευθυντήρια γραμμή 27 - Οι επενδύσεις σε υποδομές για μετακίνηση με το ποδήλατο και τα πόδια πρέπει να συνοδεύονται με στενευμένες εκστρατείες πληροφόρησης που να εξηγούν τα οφέλη της ενεργού μετακίνησης για την υγεία.
- Κατευθυντήρια γραμμή 28 - Όταν οι πολεοδομικές υπηρεσίες χορηγούν άδειες κατασκευής νέων υποδομών ή όταν οι δημόσιες αρχές κατασκευάζουν οι ίδιες νέους τομείς πόλης, πρέπει να λαμβάνουν υπόψη στην άδεια που χορηγούν ή στο σχεδιασμό τους την ανάγκη δημιουργίας ενός ασφαλούς περιβάλλοντος για σωματική άσκηση του τοπικού πληθυσμού. Επιπλέον, πρέπει επίσης να λαμβάνουν υπόψη τις αποστάσεις και να εξασφαλίζουν ευκαιρίες μετάβασης με τα πόδια ή με το ποδήλατο από την κατοικία στους σιδηροδρομικούς σταθμούς, στις στάσεις λεωφορείων, στα καταστήματα και σε άλλες υπηρεσίες καθώς και σε χώρους αναψυχής.
- Κατευθυντήρια γραμμή 29 - Οι τοπικοί φορείς διακυβέρνησης πρέπει να θεωρούν την ποδηλασία αναπόσπαστο τμήμα του πολεοδομικού σχεδιασμού και των έργων πολιτικού μηχανικού στις πόλεις. Πρέπει να σχεδιάζονται, να κατασκευάζονται και να συντηρούνται ποδηλατόδρομοι και χώροι στάθμευσης με την τήρηση των βασικών απαιτήσεων ασφαλείας. Οι τοπικές κυβερνήσεις ενθαρρύνονται να ανταλλάσσουν βέλτιστες πρακτικές σε όλη την ΕΕ για να εντοπίζουν τις πλέον συμφέρουσες από οικονομική άποψη και πρακτικές λύσεις.
- Κατευθυντήρια γραμμή 30 - Οι δημόσιες αρχές που είναι υπεύθυνες για τις υπηρεσίες αστυνόμευσης της κυκλοφορίας (τροχαία) πρέπει να εξασφαλίζουν τα απαιτούμενα επίπεδα ασφαλείας για τους πεζούς και τους ποδηλάτες.
- Κατευθυντήρια γραμμή 31 - Οι δημόσιες αρχές πρέπει να επιδιώκουν όχι μόνο την προστασία του φυσικού περιβάλλοντος καθαυτό, αλλά και τη δυναμική του να παρέχει ελκυστικούς υπαίθριους χώρους για σωματική άσκηση. Πρέπει να υπάρχει αποτελεσματική διαχείριση αλληλοσυγκρουόμενων συμφερόντων για την εξισορρόπηση των αλλαγών διαφόρων ομάδων χρηστών, και ιδίως των εποχούμενων σε σχέση με τους μη εποχούμενους.
- Κατευθυντήρια γραμμή 32 - Οι δημόσιες αρχές πρέπει να προσπαθούν να εξασφαλίζουν ότι δεν παραγνωρίζονται οι ανάγκες των παιδιών για παιχνίδι κατά τον πολεοδομικό σχεδιασμό και προγραμματισμό.
(Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008)

Πρόγραμμα «Υγιείς Πόλεις»

Το 1986 με πρωτοβουλία του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας, (Π.Ο.Υ) και του Περιφερειακού Γραφείου του στην Ευρώπη, ξεκίνησε το πρόγραμμα «Υγιείς Πόλεις» με σκοπό να εφαρμοσθούν σε τοπικό επίπεδο οι αρχές του Χάρτη της Οττάβα και η Στρατηγική « Υγεία για Όλους μέχρι το 2000». Στόχο είχε να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής στις πόλεις και να προαχθεί η Υγεία των πολιτών. Σύμφωνα με αυτό, η πόλη θεωρείται ως ένα ενιαίο σύστημα όπου οι άνθρωποι, το φυσικό, κοινωνικό, αστικό, οικιστικό, πολιτιστικό και οικονομικό περιβάλλον είναι αλληλένδετα και αλληλοεπηρεάζονται.

« Η Υγεία των πολιτών, **δεν νοείται απλώς ως έλλειψη ασθένειας αλλά ως η κατάσταση της πλήρους σωματικής, πνευματικής, κοινωνικής και ψυχικής ευεξίας**, επηρεάζεται άμεσα από το περιβάλλον της πόλης σε όλους τους προαναφερθέντες τομείς και αυτοί με την σειρά τους επηρεάζονται από τους ανθρώπους που ζουν στις πόλεις. Οι πόλεις αντιμετωπίζονται ως ενιαία συστήματα, ως ζωντανό οργανισμό, όπως άλλωστε είναι στην πραγματικότητα, και η προσπάθεια για την προαγωγή της Υγείας σημαίνει δραστηριοποίηση σε όλους τους τομείς.»

Το πρόγραμμα, ξεκίνησε κατ' αρχήν στην Ευρώπη με 11 Δήμους χωρών μελών, που θέλησαν να εργασθούν ως project cities. Έτσι δημιουργήθηκε το πρώτο Δίκτυο Υγιών Πόλεων στην Ευρωπαϊκή Περιφέρεια του Π.Ο.Υ. Η ιδέα προσελκύει σύντομα περισσότερους Δήμους ενώ ο Π.Ο.Υ. ιδρύει εκτός από το Ευρωπαϊκό Δίκτυο των Υγιών Πόλεων και το Δίκτυο των Εθνικών Δικτύων Υγιών Πόλεων σκοπεύοντας στην διάδοση της φιλοσοφίας, των αξιών και της μεθοδολογίας των Υγιών Πόλεων.

Από το 1987 μέχρι το 2018 ολοκληρώθηκαν 6 φάσεις με συμμετοχή περίπου 1400 πόλεων οι οποίες είναι μέλη των Εθνικών Δικτύων και ως εκ τούτου αξιολογούνται στο τέλος κάθε φάσης και θέτουν τους στόχους της επόμενης φάσης. (WHO,2019)

Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world

Το 2018 ο Π.Ο.Υ. εκτόνησε παγκόσμιο σχέδιο δράσης για την φυσική δραστηριότητα 2018-2030 το οποίο έχει τίτλο «Περισσότερο Δραστήριοι Άνθρωποι για έναν υγιέστερο κόσμο».

Έχει ως αποστολή του να διασφαλίσει ότι όλοι οι άνθρωποι έχουν πρόσβαση σε ασφαλές και κατάλληλο περιβάλλον και ποικίλες ευκαιρίες να είναι φυσικά δραστήριοι στην καθημερινότητα με σκοπό την ατομική αλλά και την συλλογική βελτίωση της υγείας συνεισφέροντας στην κοινωνική, πολιτιστική και οικονομική ανάπτυξη των εθνών. Στόχος είναι η μείωση κατά 15% παγκοσμίως της ανεπαρκούς σωματικής άσκησης στους ενήλικες και εφήβους μέχρι το 2030.

Το Γενικό Πλαίσιο Δράσης για ανατροπή των τάσεων στην φυσική δραστηριότητα απαιτεί στρατηγικό σχεδιασμό των πολιτικών δράσεων με σκοπό να βελτιωθούν κοινωνικοί , πολιτιστικοί , οικονομικοί και περιβαλλοντικοί παράγοντες που στηρίζουν την φυσική δραστηριότητα:

Δημιουργία Ενεργών Κοινωνιών:

1. Αφορά την Δημιουργία θετικής στάσης και αλλαγής στην αντίληψη σε ολόκληρη την κοινωνία ενισχύοντας την γνώση και την κατανόηση των πολλαπλών ωφελημάτων της φυσικής δραστηριότητας.
2. Δημιουργία Ενεργών Περιβάλλοντων
Αφορά την αντιμετώπιση της ανάγκης για δημιουργία υποστηρικτικών χώρων και χώρων που προωθούν και διασφαλίζουν τα δικαιώματα όλων των ανθρώπων, όλων των ηλικιών και ικανοτήτων ώστε να έχουν ίση πρόσβαση σε ασφαλή μέρη που τους προσφέρουν την ευκαιρία για φυσική δραστηριότητα.
3. Δημιουργία Ενεργών Ανθρώπων
Αφορά την αύξηση των προγραμμάτων και ευκαιριών για να βοηθήσουν τους ανθρώπους όλων των ηλικιών και ικανοτήτων να εμπλακούν στην φυσική δραστηριότητα όλων και του καθενός ξεχωριστά.
4. Δημιουργία Ενεργών Συστημάτων
Αφορά τις απαραίτητες επενδύσεις για ενίσχυση του συστήματος εφαρμογής των διεθνών και εθνικών δράσεων για αύξηση της φυσικής δραστηριότητας και μείωση της καθιστικής ζωής. (WHO,2018)

Παραδείγματα

A) Δανία

Παρέμβαση στην πόλη Odense (Denmark.dk) της Δανίας προώθησε την ποδηλασία μέσα από διάφορες πρωτοβουλίες και αύξησε τον αριθμό των μετακινήσεων με ποδήλατο κατά ποσοστό άνω του 20% σε διάστημα πέντε ετών. Ταυτόχρονα, ο αριθμός ατυχημάτων με ποδηλάτες ήταν κατά 20% χαμηλότερος σε σύγκριση με την υπόλοιπη χώρα. (Denmark.dk,2019)

B) Λονδίνο

Από το 2003, οι μοτοσικλετιστές που οδηγούν στο Λονδίνο έχουν επιβαρυνθεί με 8 στερλίνες (περίπου 10 ευρώ) για να οδηγούν στο κέντρο της πόλης (διόδια Λονδίνου). Ενώ η επιβολή αυτών των τελών είχε στόχο τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, συνέβαλε στο να αυξηθεί σημαντικά η ποδηλασία στην πόλη, παράλληλα με την πραγματοποίηση νέων επενδύσεων σε ποδηλατοδρόμους. Εκτιμάται ότι τα επίπεδα ποδηλασίας στο Λονδίνο αυξήθηκαν άνω του 80% από τότε που επιβλήθηκε η επιβάρυνση, χωρίς να υπάρξει σημαντική αύξηση των οχημάτων.(London.gov.uk)

Γ) Αυστραλία

Στην Αυστραλία η πολιτεία της Βικτώριας κατήρτισε πλάνο - στρατηγική για τα έτη 2018-2028 για αναβάθμιση του δικτύου πεζών και ποδηλασίας στην πόλη της Μελβούρνης και τα προάστια της. Σκοπός της είναι η αύξηση των πολιτών της που χρησιμοποιούν τα πόδια ή το ποδήλατο για να μεταβούν στην δουλειά ή στο σχολείο.(vic.gov.au)

Δ) HEAT

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας δημοσίευσε το 2017 το μέσο οικονομικής αξιολόγησης της υγείας (HEAT) για την ποδηλασία, για να βοηθήσει τους σχεδιαστές των μεταφορικών μέσων να λαμβάνουν καλύτερα υπόψη τα οφέλη της ποδηλασίας για την υγεία όταν σχεδιάζουν νέες υποδομές. Το HEAT for Cycling αντιμετωπίζει το ζήτημα ότι ενώ η ανάλυση κόστους - ωφέλειας είναι μια καθιερωμένη πρακτική για το σχεδιασμό των μεταφορών, οι παρεμβάσεις στον τομέα των μεταφορών σπάνια λαμβάνουν υπόψη τα οφέλη για την υγεία. Το HEAT παρέχει οδηγίες για να περιλαμβάνεται στις οικονομικές αναλύσεις των υποδομών και πολιτικών για τις μεταφορές η συνεκτίμηση των επιπτώσεων που έχει στην υγεία η σωματική άσκηση που συνδέεται με τις μεταφορές. (WHO, 2017)

Οι πολίτες σε μια Υγιή πόλη χρησιμοποιούν τον δημόσιο χώρο ενώ εκτελούν τις καθημερινές τους δραστηριότητες με τα πόδια ή με το ποδήλατο είτε εξολοκλήρου είτε εν μέρει. Ένας σχεδιασμός πλούσιος σε κατάλληλες υποδομές, που παρέχει ασφάλεια και ένα ευχάριστο φυσικό περιβάλλον λειτουργεί ενθαρρυντικά ως προς την χρήση με τον πιο πάνω τρόπο με αποτέλεσμα οι πολίτες να είναι όλο και πιο υγιείς. Συνεπώς όσο πιο υγιής είναι η πόλη και όσο περισσότερο χρησιμοποιείται ο δημόσιος της χώρος, τόσο περισσότερο απαραίτητες είναι και οι θέσεις της για να εξυπηρετούνται οι πολίτες της.

3.4. Βιώσιμη πόλη

Οι αιτίες δημιουργίας των προβλημάτων υγείας δεν είναι καθόλου άσχετες με τα προβλήματα εξάντλησης των ορυκτών καυσίμων, της αύξησης της μόλυνσης του περιβάλλοντος, τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα και κατ'επέκταση της κλιματικής απειλής. Όλα αυτά αποτελούν ισχυρά κίνητρα για προσπάθεια μετατροπής των πόλεων σε βιώσιμες. (Gehl, 2013β, σ. 105)

«Η μεγαλύτερη έμφαση στην κίνηση των πεζών και των ποδηλάτων μπορεί να αλλάξει το προφίλ του τομέα των μεταφορών και να αποτελέσει ένα σημαντικό στοιχείο για τις γενικές πολιτικές βιωσιμότητας. Η κίνηση με τα πόδια και το ποδήλατο χρησιμοποιούν λιγότερους πόρους και επηρεάζουν λιγότερο το περιβάλλον από οποιοδήποτε άλλο μέσω μεταφοράς. Οι χρήστες παρέχουν την ενέργεια και αυτή η μορφή μεταφορών είναι φτηνή, σχεδόν αθόρυβη και δεν μολύνει το περιβάλλον... Η κίνηση με τα πόδια και το ποδήλατο εξοικονομεί χώρο και συμβάλει θετικά στον «πράσινο» σχεδιασμό μειώνοντας την μόλυνση των σωματιδίων και τις εκπομπές του διοξειδίου του άνθρακα... Όσο περισσότεροι άνθρωποι περπατούν και ποδηλατούν, τόσο μεγαλύτερα είναι τα οφέλη για την ποιότητα της ζωής στην πόλη και το περιβάλλον.» (Gehl, 2013β, σ. 107)

« Η κοινωνική βιωσιμότητα είναι ένα μεγάλο θέμα. Μέρος του έχει να κάνει με την εξασφάλιση ίσων ευκαιριών σε διάφορες ομάδες της κοινωνίας να έχουν πρόσβαση στον κοινό δημόσιο χώρο και να μπορούν να κινηθούν μέσα σε αυτόν. Η ισότητα αναδεικνύεται σημαντικά όταν οι άνθρωποι μπορούν να περπατήσουν και να κάνουν ποδήλατο σε συνδυασμό με τις δημοσιές συγκοινωνίες. Οι άνθρωποι χωρίς αυτοκίνητο πρέπει να έχουν

πρόσβαση σε όσα έχει η πόλη να προσφέρει και να έχουν την δυνατότητα μιας καθημερινής ζωής που δεν παρεμποδίζεται από φτωχές επιλογές μετακίνησης.

Η κοινωνική βιωσιμότητα έχει επίσης μια σημαντική δημοκρατική διάσταση που δίνει προτεραιότητα στην ίση πρόσβαση και δυνατότητα να συναντήσεις «άλλους» στον δημόσιο χώρο. Μια γενική προϋπόθεση είναι η ύπαρξη εύκολα προσβάσιμων, ελκυστικών δημοσίων χώρων που λειτουργούν σαν ένα ευχάριστο περιβάλλον για οργανωμένες ή αυθόρμητες συναντήσεις.» (Gehl, 2013β, σ. 109)

«Οι αρχές που υποστηρίζουν την δημιουργία μιας ζωντανής πόλης, υποστηρίζουν το ίδιο και τα σχέδια για κοινωνική βιωσιμότητα. Η ζωντανή πόλη προσπαθεί να αντιστρέψει την τάση να αποσύρονται οι άνθρωποι σε φυλασσόμενες, περιφραγμένες γειτονιές και προβάλλει την ιδέα μιας πόλης στην οποία έχουν όλοι πρόσβαση και είναι ελκυστική για όλους μέσα στην κοινωνία.» (Gehl, 2013β, σ. 109)

Και σε αυτή την περίπτωση όσον αφορά τα καθίσματα στον δημόσιο αστικό χώρο ισχύει ότι ισχύει στις ζωντανές πόλεις, στις ασφαλείς πόλεις και στις υγιείς πόλεις. Όσο πιο βιώσιμη είναι μια πόλη τόσο περισσότεροι άνθρωποι τα χρησιμοποιούν αφού τόσο περισσότεροι άνθρωποι χρησιμοποιούν τον δημόσιο αστικό χώρο.

ο 4. Ενίσχυση βαδισιμότητας – ανθρώπινη διάσταση

4.1. Οι αποστάσεις επικοινωνίας

Οι μορφές επικοινωνίας συμβαίνουν σε διαφορετικές αποστάσεις. Οι μελέτες των αποστάσεων επικοινωνίας έχουν εντοπίσει τέσσερα διαφορετικά ορόσημα για την επικοινωνία.

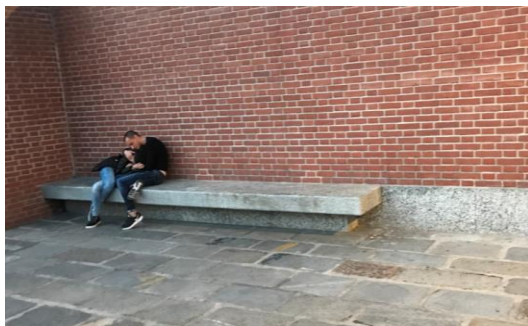
Σύμφωνα με τον Edward T. Hall στο βιβλίο του « Κρυμμένη διάσταση », 1966 προσδιορίζονται 4 ξεχωριστές αποστάσεις ως εξής:

3,70 - άνω - δημόσια απόσταση: η απόσταση κατά την οποία κανείς αισθάνεται άνετα και ασφαλείς ανάμεσα σε αγνώστους στον δημόσιο χώρο.

1,20 - 3,70 μ. – κοινωνική απόσταση: Συζητήσεις για την δουλεία και άλλους τύπους συνηθισμένων πληροφοριών.

0,45 -1,20 μ. - προσωπική απόσταση: Η απόσταση επαφής μεταξύ καλών φίλων και μελών οικογένειας

0 - 45 εκ. – πολύ στενή απόσταση : Σε αυτή γίνεται η ανταλλαγή των πολύ δυνατών συναισθημάτων – αγάπης, τρυφερότητας, παρηγοριάς αλλά και θυμού και οργής. Σε αυτή την απόσταση μπορούν δυο άνθρωποι να αγκαλιαστούν , να αγγίξουν ο ένας τον άλλο, να φιλήσουν. Η επαφή είναι ζεστή , έντονη και συναισθηματικά φορτισμένη.



Εικ. 2 : Η πιο αντιπροσωπευτική εικόνα για την περίπτωση επικοινωνίας σε απόσταση 0-45: Δυο νέοι ερωτευμένοι. (προσωπ. αρχείο, Μιλάνο, 2018)

Η τελευταία περίπτωση, δηλ. η απόσταση επικοινωνίας σε πολύ στενή απόσταση γίνεται μόνο αν προσκαλέσει ο ένας τον άλλο. Σε οποιοδήποτε πλαίσιο, όποτε είναι εφικτό, το άτομο προσπαθεί να διατηρεί την κρίσιμη απόσταση ανάλογα με την κάθε περίπτωση , αυτή δηλαδή που του παρέχει την αίσθηση της ασφάλειας και της άνεσης. Συμβαίνει παντού: όταν περιμένουμε την σειρά μας στην αίθουσα αναμονής, όταν ξαπλώνουμε στην παράλια, όταν καθόμαστε στα παγκάκια της πλατείας. Ο προσωπικός χώρος παραβιάζεται υποχρεωτικά σε περιπτώσεις συνωστισμού, πχ πλήθος σε μια συναυλία, μέσα στο λεωφορείο στις μεγαλουπόλεις κλπ. Τότε σφίγγουμε τους μύες μας και αποφεύγουμε να κοιτάξουμε ο ένας τον άλλο.

Η επικοινωνία μεταξύ των ανθρώπων απαιτεί ένα λογικό εύρος χώρου, χώρο για να κινούνται μεταξύ της κοινωνικής και της προσωπικής απόστασης.



Εικ. 3 : ο σεβασμός για τον προσωπικό χώρο είναι εμφανής στην επιλογή των θέσεων (Washington Square Park , New York) (Gehl, 2013β, σ. 49).

4.2. Η ανθρώπινη κλίμακα

Κατά τον σχεδιασμό και την δημιουργία αστικών χώρων για τους πεζούς και αυτούς που κάθονται πρέπει να υπολογίζεται η ανθρώπινη κλίμακα, να υπάρχει σεβασμός στις δυνατότητες και περιορισμούς που υπαγορεύει το ανθρώπινο σώμα.

Οι περισσότερες πλατείες στις παλιές πόλεις έχουν μήκος μιας πλευράς όχι μεγαλύτερο των 100 μέτρων , δηλ. εμβαδόν όχι μεγαλύτερο των 10000 τετρ. μέτρων. Οι αποστάσεις αυτές δίνουν την δυνατότητα σε κάποιον που στέκεται στην γωνιά της πλατείας να έχει μια καλή εικόνα για το τι συμβαίνει σε όλη την πλατεία (κοινωνικό πεδίο όρασης 0-100 μέτρα). (Gehl, 2013α, σ. 73).

Στην απόσταση των 100 μέτρων αφηρημένες φιγούρες που διακρίνονται από μεγαλύτερες αποστάσεις αρχίζουν να διακρίνονται ως άτομα. Στην απόσταση των 70 μέτρων μπορεί να διακριθεί το φύλο και περίπου η ηλικία και το τι κάνει αυτό το άτομο. Στα 30 μέτρα διακρίνονται τα χαρακτηριστικά του προσώπου , το κτένισμα και η ηλικία γίνονται ορατά. Στα 20-25 μέτρα μπορούν να διακριθούν τα συναισθήματα και οι διαθέσεις και να ανταλλαχθούν σύντομα μηνύματα. Η πραγματική συζήτηση δεν είναι εφικτή σε απόσταση μεγαλύτερη των 7 μέτρων ενώ όσο πιο μικρή είναι η απόσταση έως το μισό μετρό, τόσο πιο λεπτομερής και κατανοητή γίνεται και η συζήτηση. (Hall, 1966, αναφέρεται στο Gehl, 2013β, σ. 33)

○ 5. Κυρία- Πρωτεύοντα και Δευτερεύοντα καθιστικά

5.1. Κυρία Καθιστικά

Η άνεση του καθίσματος επηρεάζει την επιλογή της θέσης αλλά και την διάρκεια της παραμονής. Ένας καλά εξοπλισμένος χώρος πρέπει να προσφέρει πολλές διαφορετικές ευκαιρίες για να καθίσει κάποιος. Πρωτεύοντα καθιστικά θεωρούνται έπιπλα με πλάτη και μπράτσα. Είναι τα παγκάκια, οι καρέκλες ελεύθερες προς χρήση και οι καρέκλες των καφέ. Όταν υπάρχει αρκετός χώρος, τα καλύτερα τοποθετημένα και περισσότερο άνετα καθιστικά, προτιμώνται. Πρέπει να παρέχεται ένας επαρκής αριθμός τέτοιων καθιστικών τα όποια να «τοποθετούνται σε προσεκτικά επιλεγμένες, στρατηγικά σωστές θέσεις, σε εκείνα τα σημεία που προσφέρουν στους χρηστές όσο γίνεται περισσότερα πλεονεκτήματα.» (Gehl, 2013α, σ. 167)

Πρέπει ο σχεδιασμός τους να τα κάνει να είναι κατάλληλα και για τους πιο απαιτητικούς χρηστές. Τα υλικά, η μόνωση και το κατά ποσό απωθεί το νερό παίζουν σημαντικό ρόλο στην ποιότητα που θα προσφέρουν. Το μάρμαρο και ο γρανίτης ενώ είναι γενικά σπουδαία υλικά, στην κατασκευή των παγκακίων αποτυγχάνουν αφού είναι τόσο κρύα. Είναι ευχάριστα μόνο το καλοκαίρι σε θερμές περιοχές όπως χώρες της Μεσογείου.

Αυτή η κατηγορία καθιστικών απαιτείται περισσότερο από τους μεγαλύτερους σε ηλικία. Οι ενήλικες και οι ηλικιωμένοι είναι αυτοί που χρειάζονται μεγαλύτερη άνεση και είναι περισσότερο επιλεκτικοί στο που θα καθίσουν.

Πολλές φορές το ποσό «φιλικό» είναι τα καθίσματα αποτελεί καθοριστικό παράγοντα για το αν αυτές οι ομάδες θέλουν ή όχι να καθίσουν στον αστικό χώρο. (Gehl, 2013β, σ. 143)

« Αν η ιδέα του αστικού χώρου για όλους έχει κάποια σημασία, είναι ιδιαίτερα σημαντικό να προσφέρει κάποιος ποιοτικά καθίσματα για τους μεγαλύτερους σε ηλικία πολίτες. Οι νεότεροι πάντα βρίσκουν λύση» (Gehl, 2013β, σ. 143)

5.1.α. Οι φορητές καρέκλες

Οι φορητές καρέκλες που επίσης αποτελούν πρωτεύοντα καθιστικά, μπορεί να είναι τοποθετημένες οπουδήποτε στον αστικό χώρο. Υπάρχουν στα πάρκα στο Παρίσι και στο Μπριγιάν Παρκ στη Νέα Υόρκη. Αυτού του είδους τα καθιστικά «προσφέρουν ευελιξία στους χρηστές τους οι οποίοι μπορούν να τις μετακινούν προκειμένου να καθίσουν ακριβώς στο σημείο που προτιμούν και έχει την καλύτερη θεά. Η ευκαιρία να μετακινείς τις καρέκλες αποτελεί μια ουσιαστική ευκαιρία να οργανώσει κάποιος τον δημόσιο χώρο ανάλογα με τις περιστάσεις». Το ότι μπορούν να αποθηκεύονται εύκολα δίνει το πλεονέκτημα ότι είναι λιγότερο εκτεθειμένες έξω άρα απαιτείται λιγότερη συντήρηση και προπάντων δεν δημιουργείται εγκαταλελειμμένο τοπίο τους χειμώνες όπως συμβαίνει με τα εξοχικά θέρετρα μετά τη περίοδο των διακοπών. (Gehl, 2013α, σ. 169, Gehl, 2013β, σ. 144)

Πείραμα με μετακινούμενες καρέκλες στο Hunt Hall στην πανεπιστημιούπολη UC Davis έδειξε ότι οι χρήστες των μετακινούμενων καρεκλών τις μετακινούσαν για να πετύχουν

καλύτερες θεές, πιο βολική θέση ως προς τον συνομιλητή τους ή σε σχέση με τις καιρικές συνθήκες, αν προτιμούσαν δηλ. να ηλιάζονται ή να είναι στην σκιά. Το πείραμα αυτό απέδειξε τα πλεονεκτήματα των μετακινουμένων θέσεων ως προς τις σταθερές θέσεις. (Francis ,2010)

5.1.β. Οι θέσεις στις καφετέριες

«Από όλες τις δραστηριότητες που έχουν σχέση με το κάθισμα στις αστικές ζώνες , τα καφέ παίζουν ένα ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στο τοπίο των σύγχρονων πόλεων. Μέσα στα τελευταία χρόνια, τα τραπεζάκια σε εξωτερικό χώρο αποτελούν ένα φαινόμενο που συνεχώς εξαπλώνεται στις πόλεις.

Ενώ τα καφέ με τα τραπέζια έξω αποτελούσαν κάποτε προνόμιο των πόλεων της Μεσόγειου και της κουλτούρας τους, η ιδέα έγινε αποδεκτή από την πλειοψηφία των πόλεων των οικονομικά ανεπτυγμένων χώρων. Καθώς εκείνοι που επιλέγουν να περπατήσουν στην πόλη γίνονται όλο και πιο εύποροι διαθέτουν όλο και περισσότερο χρόνο, τα τραπεζάκια σε εξωτερικούς χώρους εξαπλώθηκαν ως ιδέα από την Φιλανδία ως την Νέα Ζηλανδία και από την Ιαπωνία ως την Αλάσκα. Οι τουρίστες που απόλαυσαν τα καφέ με τα τραπεζάκια έξω, στα μέρη που επισκέφτηκαν έφεραν στα μέρη τους το σκεπτικό της κουλτούρας του καφέ. Εκεί όπου οι πόλεις ήταν κάποτε πλήρως κατειλημμένες από τις απαραίτητες δραστηριότητες, τα καφέ έφεραν στο παιχνίδι την αναψυχή ως κομμάτι της καθημερινότητας. Πλέον οι πολίτες είχαν την ευκαιρία να απολαύσουν την πόλη και την ζωή στην πόλη από την πλεονεκτική θέση της καρέκλας ενός καφέ.»(Gehl, 2013β, σ. 145)

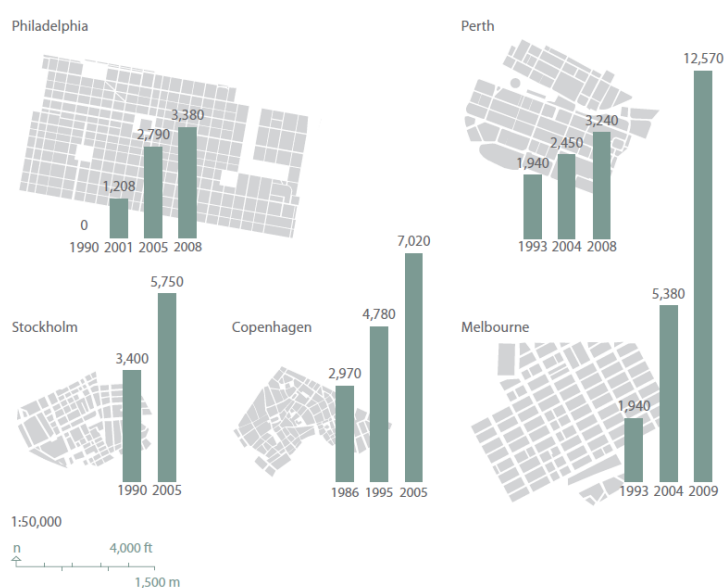
Τα τελευταία μόλις 20 με 30 χρόνια , πολλές πόλεις – ανάμεσα τους και η Κοπεγχάγη και η Μελβούρνη- εθεωρούντο ακατάλληλες για καφέ με τραπεζάκια έξω εξαιτίας του κλίματος. Σήμερα, κάθε μια από τις παραπάνω πόλεις διαθέτει περίπου 7000 καθίσματα σε καφέ στο κέντρο της πόλης ενώ τα καφέ επεκτείνουν τον αριθμό των μηνών στου οποίους σερβίρουν έξω σε 8, 10 ή και 12, με τη σεζόν να μεγαλώνει κάθε χρόνο. (Gehl,Gemzoe, Kirknaes, Sternhagen,2006 and Gehl architects, city of Melbourne,2004 αναφέρεται στο Gehl, 2013β, σ.146)

Η δημοτικότητα των καφέ και το ότι οι πελάτες τους επιλέγουν να καθίσουν για αρκετή ώρα, υπογραμμίζει το γεγονός πως προσφέρουν ένα συνδυασμό επιλογών: σχετικά άνετες καρέκλες και συνήθως καλή θεά στην κίνηση των περαστικών. Η πραγματική εξήγηση όμως και η επιτυχία των καφέ τα οποία βγάζουν τα τραπεζάκια τους στο πεζοδρόμιο είναι ακριβώς αυτό: η ζωή στο πεζοδρόμιο. Η απόλαυση ενός καφέ είναι απλώς το πρόσχημα για να καθίσει κάποιος σε μια καφετερία διπλά στο πεζοδρόμιο και ταυτόχρονα η αφορμή για να μπορέσει να παρατηρήσει με την ησυχία του την κίνηση της πόλης. Ο συνδυασμός πολλών θελκτικών επιλογών είναι συχνά ο λόγος για τον οποίο τα καφέ είναι γεμάτα κόσμο. Οι ελκυστικές αφορμές εξηγούν μάλιστα τον λόγο, για στις περισσότερες περιπτώσεις η παραμονή σε μια καφετερία παρατείνεται περισσότερο από τον μέσο ορό που χρειάζεται κάποιος για να πιει

τον καφέ. Η πραγματική δραστηριότητα είναι η αναψυχή, η ανάπαυλα και η χαρά της απόλαυσης του αστικού χώρου.

Τα παλαιότερα χρόνια οι άνθρωποι περνούσαν πολλές ώρες στο κέντρο της πόλης κάνοντας δουλείες, σε μια προσπάθεια να καλύψουν τις πρακτικές και κοινωνικές τους ανάγκες. Το περπάτημα και η διάνυση αποστάσεων στην πόλη αποτελούσαν για όλους μέρος των καθημερινών δραστηριοτήτων.

Σήμερα δεν υπάρχουν σχεδόν καθόλου λόγοι για να παραμείνει κάποιος τόσες ώρες στο κέντρο της πόλης για μικροδουλειές, όποτε μπορεί να απολαύσει ευκολότερα τις ανέσεις που του προσφέρει το αστικό περιβάλλον. Υπό αυτές τις νέες συνθήκες, τα υπαίθρια καφέ των πεζοδρόμιων αποτελούν από μονά τους αφορμές για νέους προορισμούς και καινούργιες έμπειρες τις ώρες που παραμένει κάποιος στο κέντρο της πόλης.

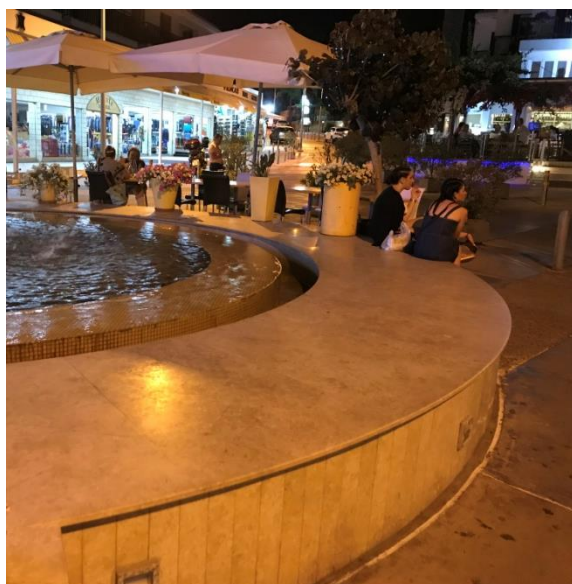


Διαγρ3 :Η ραγδαία αύξηση των καθισμάτων των καφέ στα αστικά κέντρα αποτελεί παγκόσμιο φαινόμενο αντανακλώντας τις νέες ανάγκες των πολιτών αλλά και νέους τρόπους χρήσης του αστικού περιβάλλοντος. Ένα διάλειμμα για καφέ αποτελεί επίσης μια καλή δικαιολογία για να παραμείνει κάποιος για μεγαλύτερο διάστημα στην πόλη. (Gehl, 2013β, σ. 146)

5.2. Δευτερεύοντα καθιστικά

Τα παιδιά και οι νεότεροι συχνά θέτουν μέτριες απαιτήσεις ως προς τον τύπο του καθίσματος. Πολλές φορές κάθονται σχεδόν παντού: στο πάτωμα, στον δρόμο, στις σκάλες, στην άκρη των σιντριβανιών και των ανθοδοχείων, στα πεζούλια. Γι' αυτούς η γενική κατάσταση είναι σημαντικότερη από το ίδιο το κάθισμα.

Τις στιγμές που η ζήτηση σε καθιστικά είναι ιδιαίτερα μεγάλη και τα περισσότερα πρωτεύοντα καθίσματα είναι κατειλημμένα, τα δευτερεύοντα συνεισφέρουν σημαντικά στο να υπάρχουν. Αυτά μπορεί να είναι όπως αναφέρθηκε ήδη τα σκαλιά, τα βάθρα, τα πατήματα, οι χαμηλότεροι τοίχοι, τα κουτιά, οι άκρες από διαφορές κατασκευές κλπ. Σε αυτό τον τύπο καθιστικού οι πολίτες μπορούν αυθόρμητα να καθίσουν για λίγο και να κοιτάξουν γύρω τους. Ειδικά τα σκαλιά είναι ιδιαίτερα δημοφιλή ως δευτερεύοντα καθιστικά σύμφωνα με τον Gehl (2013α, σ. 170). Αυτή «η ειδική μορφή δευτερεύοντος καθιστικού μπορεί να προκύψει με την διαμόρφωση -τοπίων καθίσματος-, στοιχείων πολλαπλών χρήσεων σε αστικούς χώρους όπως μια διάταξη, μια μεγάλη σκάλα που λειτουργεί επίσης ως σημείο παρατήρησης, ένα μνημείο, ένα σιντριβάνι με μια πλατιά ανυψωμένη βάση ή κάθε μεγάλο χωρικό στοιχείο σχεδιασμένο να εξυπηρετεί περισσότερους από έναν σκοπό ταυτόχρονα.



Εικ. 6: Σιντριβάνι στην Πάφο. Το περίγραμμα του είναι σε κατάλληλες διαστάσεις για να καθίσει κανείς.

Ο σχεδιασμός αστικού εξοπλισμού με πολλαπλή χρήση και η διαμόρφωση των λεπτομερειών στις προσόψεις, ώστε να έχουν διάφορες δυνατότητες χρήσης, είναι μια αρχή που γενικά συστήνεται διότι έχει ως αποτέλεσμα πιο ενδιαφέροντα αστικά στοιχεία και επιτρέπει μια μεγαλύτερη ποικιλομορφία στην χρήση του αστικού χώρου.

Η Βενετία είναι αξιοσημείωτη από αυτή την άποψη, διότι όλα τα στοιχεία αστικού εξοπλισμού- φωτιστικά δρόμου, ιστοί σημαιών, αγάλματα και ούτω καθεξής, καθώς και πολλά από τα κτήρια – είναι έτσι σχεδιασμένα ώστε να είναι επίσης δυνατό να καθίσεις πάνω τους. Όλη η πόλη είναι «καθίσιμη» (Gehl, 2013α, σ. 170).» Ο William H. Whyte αναφορικά με την Βενετία, στο φιλμ «Η κοινωνική ζωή των μικρών αστικών χώρων» δηλώνει: «Ολόκληρη η πόλη είναι διαθέσιμη για να καθίσει κάποιος». (Gehl, 2013β, σ. 142).» Στην πραγματικότητα η Βενετία έχει ελάχιστα παγκάκια. Είναι όμως γεμάτη με σημεία κατάλληλα για να καθίσει κάποιος. «Ένας χωρικός σχεδιασμός που βασίζεται στον συνδυασμό ενός σχετικά περιορισμένου αριθμού πρωτευόντων καθιστικών και ενός μεγάλου αριθμού δευτερευόντων θέσεων για να καθίσει κάποιος, έχει επίσης το πλεονέκτημα να δείχνει λογικά καλά ακόμη και σε περιόδους που υπάρχει μέτριος μόνο αριθμός χρηστών. (Gehl, 2013α, σ. 169).»



Εικ.7 Βενετία: Πόλη γεμάτη ευκαιρίες για να καθίσεις.

ο 6. Επικοινωνία στα καθιστικά εξωτερικών χώρων

Τα έπιπλα της πόλης συμβάλουν σημαντικά στις συναντήσεις στον αστικό χώρο. Τα μακριά ίσια παγκάκια, έτσι όπως συνηθίζονται να σχεδιάζονται τα περισσότερα, εξυπηρετεί στην διατήρηση της ικανής απόστασης μεταξύ των ανθρώπων ώστε όταν κάθονται δίπλα να μην παραβιάζεται ο προσωπικός χώρος του καθενός.

Δυο άτομα μπορούν να γυρίσουν το κεφάλι τους και να ξεκινήσουν την επικοινωνία αλλά όταν πρόκειται για μια σειρά από παγκάκια ή ένα μακρύ παγκάκι, δεν εξυπηρετεί . (Gehl, 2013β, σ. 155).»

Στο βιβλίο "Hidden dimension ο Edward T. Hall (αναφέρεται στο Gehl, 2013α, σ. 177).» σχολιάζει την επίδραση που έχει ο σχεδιασμός των σημείων για να καθίσει κανείς στις ευκαιρίες για συζήτηση. Αναφέρεται σε διάφορες μελέτες και επιτόπιες παρατηρήσεις που αφορούν την σχέση ανάμεσα σε αυτά.

"Για παράδειγμα, η τοποθέτηση των καθιστικών με τρόπο που γίνεται σε χώρους αναμονής σιδηροδρομικών σταθμών, όπου οι πάγκοι τοποθετούνται πλάτη με πλάτη ή με πολύ χώρο ενδιάμεσα , εμποδίζει τις συζητήσεις ή τις καθιστά αδύνατες . Αντίθετα, καθίσματα που τοποθετούνται κοντά το ένα στο άλλο γύρω από ένα τραπέζι , όπως στα παρόδια καφέ, βοηθούν να ξεκινήσουν οι συζητήσεις.

Καλά τοπία συζητήσεων συναντώνται στα παραδοσιακά κουπέ των ευρωπαϊκών τρένων. Αντίθετα, οι διαρρυθμίσεις των καθισμάτων σε αεροπλάνα και σε πολλά νέα τρένα και λεωφορεία αποθαρρύνουν τη συζήτηση . Εδώ οι επιβάτες κάθονται ο ένας πίσω από τον άλλο και βλέπουν μόνο τις πλάτες ή τα κεφαλιά των συνεπιβατών τους. Ο κίνδυνος να καθίσεις απέναντι από έναν δύσκολο συνεπιβάτη εξαλείφεται αλλά και σχεδόν κάθε πιθανότητα να αρχίσεις μια φιλική κουβέντα κατά την διάρκεια του ταξιδιού, εξαφανίζεται επίσης.

Όταν σχεδιάζουν δημόσιους χώρους , κεντρικούς και συνοικιακούς, οι αρχιτέκτονες θα πρέπει να προσπαθούν να τοποθετούν τα καθιστικά με τρόπο που να αφήνει περισσότερες επιλογές δράσης από ότι οι προαναφερόμενες "πλάτη με πλάτη" ή " πρόσωπο με πρόσωπο διευθετήσεις. Για παράδειγμα , καμπύλοι πάγκοι ή καθιστικά τοποθετημένα σε γωνία το ένα με το άλλο συνήθως επιτρέπουν μια πολύτιμη δυνατότητα για δράση. Όταν κάθεται κανείς σε γωνιά με τον άλλον, γίνεται λίγο πιο εύκολο να αρχίσει μια κουβέντα εφόσον υπάρχει αμοιβαίο ενδιαφέρον να γίνει αυτό. Εάν δεν είναι επιθυμητή η συζήτηση είναι επίσης ευκολότερο να ελευθερωθεί κανείς από μια ανεπιθύμητη κατάσταση ." (Gehl, 2013α, σ. 177).»

«Ο αρχιτέκτονας Ralph Erskine (1914-2005) εργάστηκε συστηματικά πάνω σε αυτού του είδους τους χώρους σε πολλά έργα του τοποθετώντας δυο παγκάκια σε γωνία με ένα μικρό τραπεζάκι απέναντι τους ώστε οι άνθρωποι να μπορούν να μιλούν αλλά και να χρησιμοποιούν το τραπέζι. Τα παγκάκια τοποθετούνται σε αρκετά αμβλεία γωνία ώστε οι άνθρωποι να μπορούν να επιλέξουν αν θέλουν να είναι παρέα ή μόνοι τους, δίνοντας τους την επιλογή της επικοινωνίας. (Gehl, 2013β, σ.155).»

Οι κινούμενες καρέκλες που αναφέρθηκαν προηγουμένως , για χρόνια αποτελούν πόλο έλξης αρχικά στα πάρκα του Παρισιού και στην συνέχεια σε διάφορα μέρη του κόσμου όπου εξαπλώθηκε η ιδέα. Ίσως είναι ο ιδανικότερος τρόπος για δημιουργία " τοπίων συζητήσεων " όπως τα ονομάζει ο Gehl αφού προσφέρουν ευελιξία στους χρήστες , οι οποίοι μπορούν να τις μετακινήσουν προκειμένου να καθίσουν ακριβώς στο σημείο που προτιμούν και έχει την καλύτερη θέα. (Gehl, 2013β, σ. 155).»

- **7. Λάθη στον σχεδιασμό - Προϋποθέσεις για να είναι ορθός ο σχεδιασμός και ορθή η τοποθέτηση των καθιστικών.**

Η τοποθέτηση των καθιστικών στον δημόσιο χώρο απαιτεί προσεκτικό σχεδιασμό.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, μεγαλύτερη παραμονή σημαίνει και πιο ζωντανές πόλεις. Η διάρκεια παραμονής συχνά καθορίζει την ζωή στην πόλη. Κοινωνικά βιώσιμη πόλη για όλους σημαίνει παροχή επιλογών για καθίσματα για όλες τις ηλικίες.

Αυτός είναι ένας σημαντικός τομέας όπου η κοινή αρχιτεκτονική πρακτική είναι αντίθετη με την δημιουργία αστικού χώρου που είναι άνετος και θελκτικός για να καθίσει κάποιος. Πολλές φορές γίνεται σχεδιασμός που αφορά την τοποθέτηση των καθισμάτων και την επιλογή των σχεδίων και των υλικών για παγκάκια χωρίς να λαμβάνεται υπόψη η ζωή στις πόλεις.

Η τυχαία τοποθέτηση τους μέσα στο χώρο, χωρίς ιδιαίτερη σκέψη, μελέτη και προπάντων λαμβάνοντας υπόψη τις προτιμήσεις των μελλοντικών χρηστών τους μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα την πλήρη αποτυχία τους και τελικά να χρησιμοποιούνται ελάχιστα ή και καθόλου. (Gehl, 2013β, σ. 143)

Παγκάκια τοποθετημένα στην μέση του πουθενά, που «επιπλέουν» ελεύθερα στο δημόσιο χώρο, δεν είναι ασυνήθιστο φαινόμενο. Μπορεί να γίνουν εξαιτίας συνειδητών αρχιτεκτονικών επιλογών που δεν λαμβάνουν υπόψη τις στοιχειώδεις ψυχολογικές θεωρήσεις ή ακόμα εξαιτίας του «φόβου του κενού» στα σχέδια. Είναι λάθος να τοποθετούνται μακριά από τις ακμές, από τις γωνίες και εσοχές, να σχεδιάζονται ως πλίνθοι ή κουτιά και με ακατάλληλα υλικά απλά και μόνο επειδή ταιριάζουν σχεδιαστικά με τα γύρω κτίρια. Τότε οι άνθρωποι δεν θέλουν να καθίσουν σε αυτά. Ειδικά σε αυτά που δεν έχουν στήριγμα για την πλάτη, κανείς δεν θέλει να καθίσει για πολύ. (Gehl, 2013α, σ. 165) Αποτέλεσμα είναι εικονικά να φαίνονται ότι διατίθενται πολλές θέσεις αλλά στην πραγματικότητα να προσφέρουν πολύ λίγες.

Τα πρωτεύοντα και δευτερεύοντα καθίσματα που βρίσκονται σε πλατείες, πάρκα και σε τόπους που έχεις κάτι να δεις, συνήθως συνδέονται με δραστηριότητες αναψυχής. Σε όλη την πόλη όμως, ειδικά κατά μήκος των πεζοδρομημένων δρόμων που χρησιμοποιούνται από πεζούς, είναι χρήσιμο να τοποθετούνται παγκάκια σε τακτά διαστήματα. Ο Gehl αναφέρει συγκεκριμένα ότι σε συζητήσεις με κατοίκους, σε διαφορετικά τμήματα της Κοπεγχάγης, η έλλειψη θέσεων όπου οι ηλικιωμένοι να μπορούν να ξεκουραστούν είναι συχνό πρόβλημα. Επίσης αναφέρει ότι ένας κάλος πρακτικός κανόνας για ένα καλό κέντρο πόλης ή μια περιοχή κατοικιών είναι ότι κατάλληλα μέρη να καθίσει κανείς, πρέπει να τοποθετούνται σε κανονικά διαστήματα, για παράδειγμα κάθε 100 μέτρα. (Gehl, 2013α, σ. 170)

Το CAE (Centre for Accessible Environments) στο Η.Β. συνιστά ότι καθίσματα θα πρέπει να παρέχονται ανά διαστήματα κατά μήκος μεγάλων διαδρομών ή όπου υπάρχει πιθανή αναμονή.

Το Τμήμα Μεταφορών του Η. Β. συνιστά ότι «Σε περιοχές συχνά χρησιμοποιούμενες από πεζούς... καθίσματα πρέπει να παρέχονται σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα των 50 μέτρων».

Επίσης συνιστά η θέση τους να μην παρεμποδίζει την ροή της κυκλοφορίας των πεζών. (Inclusive Mobility, (DFE, 2005).

Στον οδηγό για τους δρόμους (DF 2007) το ίδιο τμήμα συνιστά ότι «καθίσματα σε βασικές διαδρομές πεζών θα πρέπει κάθε 100 μέτρα να παρέχονται για σκοπούς ξεκούρασης και για ενθάρρυνση των δραστηριοτήτων στον δρόμο»

Στην Νομοθεσία (Local Transport Note 1/11 on shared space) απαιτείται «γενναιόδωρος αριθμός καθισμάτων» με σκοπό την αύξηση του χρόνου παραμονής των πεζών στον δημόσιο χώρο.

Όσον αφορά τον σχεδιασμό τους, στον οδηγό για τα καθιστικά (Inclusive Mobility (DFC,2005) αναφέρεται η αναγκαιότητα παροχής πλάτης και μπράτσων στα παγκάκια που να είναι τοποθετημένα περίπου 200mm πάνω από το κάθισμα. Όταν παγκάκια βρίσκονται τοποθετημένα σε σειρά αν δεν έχουν ομοιομορφία στα μπράτσα ή στην πλάτη δυνατόν να προκαλέσουν δυσκολίες στους ανθρώπους με προβλήματα όρασης.

Αναφορικά με το ύψος του καθίσματος, αυτό συνίσταται να είναι 450-475 mm από το πάτωμα ενώ το πλάτος του 500mm.

Κατά τον σχεδιασμό, σύμφωνα με τον ίδιο οδηγό, αναφέρεται να είναι σημαντικό το υλικό κατασκευής ώστε να μην διατηρεί την θερμοκρασία (πολύ ψηλή ή πολύ χαμηλή) , να μπορεί εύκολα το νερό να διαφεύγει αλλά και το χρώμα του να έχει αντίθεση με το περιβάλλον πίσω του.

Αναφορικά με την λήψη απόφασης σχετικά με την τοποθέτηση των καθιστικών θα πρέπει να μελετιόνται αναλυτικά τα χωρικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά της συγκεκριμένης τοποθεσίας.

Το κάθε καθιστικό είναι προτιμότερο να τοποθετείται σε όσο το δυνατό ποιοτικότερο σημείο, πχ εκεί που υπάρχει ένας μικρός χώρος μέσα στον χώρο, μια μικρή εσοχή ή γωνιά, ένα μικρό μέρος που θα προσφέρει στον χρηστή φιλοξενία, που θα τον κάνει να αισθανθεί οικεία.

Εκτός από τα μέτρα που αναφέρθηκαν μέχρι στιγμής και που γενικότερα αφορούν στην βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος, στην αύξηση της βαδισιμότητας και της εθελούσιας παράτασης της παραμονής στην πόλη, υπάρχουν επιπρόσθετα ειδικότερες προϋποθέσεις για να θεωρηθεί ένα μέρος κατάλληλο για να καθίσει κάποιος. (Gehl, 2013β, σ. 165)

Αυτές είναι:

1. Το Καλό σημείο
2. Το Ευχάριστο Μικροκλίμα
3. Η καλή Θέα και τα απρόσκοπτα οπτικά πεδία
4. Ο χαμηλός Θόρυβος
5. Ο ικανοποιητικός φωτισμός

6. 7.1. Αναλυτικά:

7.1.α. Το Καλό σημείο

Οι δημοφιλείς ζώνες για να καθίσει κάποιος βρίσκονται κατά μήκος των μετώπων των κτιρίων γύρω από τον ανοικτό χώρο ή στην μεταβατική ζώνη μεταξύ ενός χώρου και του επόμενου.

Ο κοινωνιολόγος Derk de Jonge (1967, αναφέρεται στο Gehl, 2013α, σ. 157) αναφέρει το χαρακτηριστικό «φαινόμενο της άκρης» ότι δηλαδή στους αστικούς χώρους, οι ζώνες που προτιμώνται για στάση βρίσκονται συνήθως κατά μήκος των ορίων των χώρων ή στα σημεία μετάβασης από το ένα τμήμα του χώρου στο άλλο. Η εξήγηση εγγυάται στο ότι η θέση στην άκρη ενός χώρου σου παρέχει τις καλύτερες ευκαιρίες για να τον επιβλέψεις. Επίσης σε βοηθά να κρατήσεις απόσταση από τους άλλους. Είσαι λιγότερο εκτεθειμένος από κάποιον που είναι στην μέση του χώρου. Ακόμη στην άκρη δεν εμποδίζεις κανέναν. Μπορείς να βλέπεις χωρίς εσύ να είσαι στο πρώτο πλάνο. Αν θα μειωθεί ο προσωπικός σου χώρος θα μειωθεί μόνο κατά το ένα ημικύκλιο μπροστά σου ενώ αν είσαι σε κέντρο χώρο κινδυνεύει να μειωθεί γύρω. Με την πλάτη σου προστατευμένη οι άλλοι μπορούν να σε πλησιάσουν μόνο μετωπικά. Αυτό σε βοηθά να αντιδράσεις έγκαιρα αν αισθανθείς ότι παρενοχλείται ο προσωπικός σου χώρος. Γενικά αυτή η ακραία ζώνη ως μέρος να παραμείνεις, προπάντων καθισμένος που είναι θέση πιο παρατεταμένη από την όρθια, προσφέρει πρακτικά και ψυχολογικά πλεονεκτήματα. (Gehl, 2013α, σ.158)

Σε πολλές μελέτες φαίνεται αυτή η τάση με περισσότερη λεπτομέρεια. Στη μελέτη «Προτιμήσεις καθίσματος σε εστιατόρια καφέ» ο κοινωνιολόγος Derk de Jonge, διαπίστωσε ότι οι θέσεις που συμπληρώνονται αρχικά είναι αυτές στο παράθυρο από τις οποίες είναι ορατός τόσο ο εσωτερικός, όσο και ο εξωτερικός αλλά και αυτές που οι καρέκλες τους έχουν την πλάτη τους στον τοίχο και έχουν καλή άποψη της γενικής κατάστασης.

7.1.β. Το ευχάριστο Μικροκλίμα

Ένας από τους παράγοντες που παίζουν καθοριστικό ρόλο στην άνετη και ευνοϊκή διαβίωση στο αστικό περιβάλλον είναι το κλίμα. Το μακρόκλιμα που αφορά στις κλιματολογικές συνθήκες όλης της περιφέρειας δεν μπορεί να επηρεαστεί από ανθρώπινη παρέμβαση ενώ το κλίμα της πόλης ή προπάντων το μικροκλίμα μιας τοπικής ατμοσφαιρικής ζώνης μπορεί όχι μόνο να επηρεαστεί αλλά και να καθοριστεί εξ' ολοκλήρου.

Κατά την οικοδόμηση μιας περιοχής για να επιτυγχάνονται όσο το δυνατό καλύτερα αποτελέσματα όσον αφορά το κλίμα και την άνεση σε αυτό θα πρέπει να διεξάγονται μελέτες προσδιορισμού των κλιματικών παραγόντων που καθορίζουν την άνετη και απροβλημάτιστη κοινωνική ζωή στους εξωτερικούς χώρους σύμφωνα με τα κλιματολογικά χαρακτηριστικά της περιοχής.

Ψηλά κτίρια , ουρανοξύστες , ασφαλτος μπετόν, ίσιες ταράτσες είναι συστατικά για πιο ακραίες θερμοκρασίες , ψηλές ή χαμηλές για δημιουργία ανέμων και άλλων άσχημων συνθηκών. Αντίθετα, δέντρα, θάμνοι, γρασίδι, πράσινες στέγες ή κεκλιμένες στέγες, πορώδη πεζοδρόμια είναι συστατικά για δημιουργία καλύτερων συνθηκών. (Gehl, 2013β, σ. 168)

Μελέτες έχουν γίνει σε διάφορες περιοχές και αποδεικνύονται όλα αυτά που αναφέρονται πιο πάνω. Για παράδειγμα η μελέτη για το San Francisco , από το πανεπιστήμιο Μπέρκλεϋ με την καθοδήγηση του καθηγητή Peter Bosselann το 1984 τα ευρήματα της οποίας οδήγησαν σε ένα δημοψήφισμα που έθετε την ερώτηση στους ψηφοφόρους αν ήθελαν λιγότερη ηλιοφάνεια και δυνατότερους ανέμους στην πόλη. Η απάντηση ήταν όχι φυσικά όποτε το 1985, υιοθετήθηκε ένα νέο σχέδιο το οποίο «έθετε ως απαραίτητη προϋπόθεση το νέο αστικό περιβάλλον κοντά στα σημαντικά σημεία της πόλης να μην επιβαρύνει και να μην καταστρέφει το κλίμα . τα νέα κτίρια θα έπρεπε να διαθέτουν χαμηλό ύψος ή να κτιστούν βαθμιδωτά έτσι ώστε οι ακτίνες του Ήλιου να μπορούν να φτάσουν στο δρόμο». Έτσι κανένας ουρανοξύστης δεν κτίστηκε από το 1985. Η περίπτωση αυτή αποτελεί απόδειξη ότι η οικιστική δόμηση μπορεί να επηρεάσει τις κλιματικές συνθήκες. (Gehl, 2013β, σ. 174)

Αν σκοπός σε μια πόλη είναι να προσκαλεστούν οι πολίτες της να παραμείνουν περισσότερο στους δημόσιους χώρους της τότε το μικροκλίμα πρέπει να είναι όσο το δυνατόν το ιδανικό. Δεν χρειάζεται τόσο η επένδυση όσο το ουσιαστικό ενδιαφέρον γι αυτό.

7.1.γ. Η καλή θέα και τα απρόσκοπτα οπτικά πεδία

Ο προσανατολισμός και η θέα παίζουν σημαντικό ρόλο στην επιλογή κάποιου ατόμου για να καθίσει. (Gehl, 2013β, σ. 148)

«Το χάζεμα της ζωής στην πόλη είναι ένα από τα σημαντικότερα και δημοφιλέστερα θέλητρα της αστικής ζωής. Οι άνθρωποι που χαζεύουν είναι μια γενική δραστηριότητα στην οποία προβαίνουν καθώς περπατούν, στέκονται ή κάθονται.». (Gehl, 2013α, σ. 165) «Τα παγκάκια που παρέχουν μια καλή θεά των δραστηριοτήτων που συμβαίνουν στο γύρω περιβάλλον, χρησιμοποιούνται περισσότερο από τα παγκάκια με λιγότερη ή καμιά θεά προς τους άλλους. Μια ερευνά για τον κήπο του Tivoli στην Κοπεγχάγη (Gehl, 2013α, σ. 36) που πραγματοποιήθηκε από τον αρχιτέκτονα John Lyle, δείχνει ότι τα παγκάκια που χρησιμοποιούνται περισσότερο είναι αυτά που βρίσκονται κατά μήκος του κύριου μονοπατιού του κήπου, όπου υπάρχει καλή θέαση των ιδιαίτερα ενεργών περιοχών, ενώ αυτά που χρησιμοποιούνται λιγότερο είναι αυτά που βρίσκονται στις ήρεμες περιοχές του πάρκου. Σε μερικές θέσεις τα παγκάκια είναι τοποθετημένα πλάτη με πλάτη, έτσι ώστε το ένα από αυτά να έχει θεά σε ένα μονοπάτι, ενώ το άλλο να «γυρίζει την πλάτη» σε αυτό. Σε αυτές τις περιπτώσεις τα παγκάκια που χρησιμοποιούνται είναι πάντοτε αυτά που «βλέπουν» στο μονοπάτι.



Εικ.4 :Όταν τα παγκάκια δεν είναι στραμμένα προς τις δραστηριότητες, είτε δεν θα χρησιμοποιούνται ή θα χρησιμοποιούνται με ανορθόδοξους τρόπους. (Gehl, 2013α, σ.35)



Εικ.5 :Σε όλο τον κόσμο οι καρέκλες στα παρόδια καφέ «βλέπουν» προς την ζωή στο δρόμο. (Karl Joan, Όσλο, Νορβηγία)(Gehl, 2013α, σ.34)

Επιπρόσθετα «η θέα άλλων θέλγητρων όπως το νερό, τα δέντρα, τα λουλούδια, τα σιντριβάνια και η αρχιτεκτονική πρέπει επίσης να είναι στο μυαλό των πολεοδόμων. Η προσεκτική σκέψη για την θέα και τις ευκαιρίες για χάζεμα που δημιουργούνται πρέπει να είναι μέρος της προσπάθειας που γίνεται για καλή ποιότητα στην πόλη.» (Gehl, 2013β, σ. 148)

Πρέπει να δίνεται μεγάλη προσοχή στις οπτικές γραμμές. Τα σταθμευμένα αυτοκίνητα και λεωφορεία, τα κακά τοποθετημένα κτίρια και η γενική διεύθυνση του χώρου περιορίζουν την θέα και την συνολική εικόνα.

Το μέγεθος και η κλίμακα των χωρών καθορίζει την ικανότητα για θέαση όλων των πιο πάνω, είτε αυτά είναι δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα μέσα στον χώρο είτε είναι σημεία θεάς. Έτσι είναι πολύ σημαντικό ο σχεδιασμός των δημοσίων χωρών να γίνεται με βάση την ανθρώπινη κλίμακα έχοντας ταυτόχρονα προϋπόθεση ότι χρησιμοποιούνται ως το μέγιστο σε διάσταση το κοινωνικό πεδίο όρασης που δεν ξεπέρνα τα 100μετρα όπως έχει ήδη αναφερθεί προηγουμένως.

Στους εμπορικούς δρόμους με καταστήματα κατά μήκος τους είναι ακόμα σημαντικό να υπάρχουν απρόσκοπτα οπτικά πεδία. Αυτό σημαίνει ότι τα ισόγεια των κτιρίων δεν πρέπει να είναι συμπαγή για να είναι άπλετη η οπτική προσβασιμότητα. Με την διαφάνεια στον

τοίχο που εφάπτεται με το πεζοδρόμιο η ζωή μέσα στα καταστήματα μετατρέπεται σε οπτικό μέρος της ζωής της πόλης. Καταστήματα με ερμητικά σφραγισμένους τούβλινους τοίχους ή διαφημιστικές αφίσες, δεν έχουν καμιά ενδιαφέρον θέα να προσφέρουν. Οι χρηστές αυτών των χώρων πηγαίνουν κατευθείαν σε αυτά και φεύγουν κατευθείαν. Τις νύκτες ή τις Κυριακές απομονώνονται από την πόλη αφού κιάλας δημιουργούν αίσθηση ανασφάλειας στους πολίτες. Δεν υπάρχει κανένα ενδιαφέρον από οποιονδήποτε να περπατήσει σε ένα τέτοιο δρόμο. Στην πρώτη περίπτωση ο κόσμος έχει την ευκαιρία να περπατήσει σε εμπορικούς δρόμους. Τα παγκάκια σε αυτή την περίπτωση χρησιμοποιούνται για να ξεκουραστεί κάποιος ή για να περιμένει κάποιον, ακόμα και να χαζέψει την κίνηση. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα ζευγαριών όπου η γυναίκα ψωνίζει ενώ ο άντρας περιμένει έξω, εάν υπάρχει ένα παγκάκι, θα καθίσει. (Gehl, 2013β, σ. 151)

7.1.δ. Ο χαμηλός θόρυβος

Είναι σημαντικό ενώ βρίσκεσαι στον δημόσιο αστικό χώρο να έχεις την δυνατότητα να ακούς και να ακούγεις όταν συνομιλείς με κάποιον. Παλιότερα αυτό ήταν δεδομένο αλλά τις τελευταίες δεκαετίες με την αύξηση των αυτοκινήτων η επικοινωνία έχει γίνει δύσκολη. Είναι εντελώς διαφορετικό το περιβάλλον όταν σε αυτό μπορείς να ακούσεις φωνές παιδιών, πουλιά, μουσική από αυτό που είναι γεμάτο αυτοκίνητα, μηχανές, φορτηγά.

Για παράδειγμα στην Βενετία είναι εφικτό να μιλήσεις σιγανά και ευχάριστα με τους άλλους. Ταυτόχρονα ακούς βήματα, γέλια, αποσπάσματα κουβέντας, τραγούδια και γενικά ήχους της πόλης οι όποιοι δεν σε κουράζουν, αντίθετα σε ζωντανεύουν. Αντίθετα σε δρόμους του Λονδίνου, του Τόκυο κλπ η κίνηση και ο θόρυβος των αυτοκινήτων σε αποτρέπουν τελικά να χρησιμοποιήσεις τον δημόσιο αστικό χώρο. Δεν θέλεις να περπατήσεις και φυσικά ούτε να παραμείνεις / καθίσεις σε ένα τέτοιο περιβάλλον. (Gehl, 2013α, σ. 175)

Γύρω στα 60 DB decibels είναι ο θόρυβος στους δρόμους με μικτή κυκλοφορία. Σε αυτό το επίπεδο είναι σχεδόν αδύνατον να υπάρξουν κανονικές συζητήσεις. Η συνομιλία σε τέτοιο περιβάλλον καταλήγει να είναι μια ανταλλαγή σύντομων τυποποιημένων φράσεων, που φωνάζει ο ένας στον άλλον, εν μέσω διακοπών του θορύβου ή της κίνησης. Θα πρέπει οι άνθρωποι να σταθούν ο ένας κοντά στον άλλο και να μιλήσουν από απόσταση έως και 5 εκ. μέχρι 15 εκ.. Βοηθά ακόμα και να βλέπουν ο ένας τα χείλη του άλλου για να μπορούν να υποθέσουν τι λένε. Από τα 60DB και πάνω είναι αδύνατη η συνομιλία. Επιπλέον 8 DB δημιουργούν την αίσθηση ότι το επίπεδο θορύβου έχει διπλασιαστεί. Δηλαδή το ανθρώπινο αυτί ακούει τα 68 DB δυο φορές όσο ακούει τα 60 DB και τα 76 DB τέσσερις φορές όσο ακούει τα 60 DB. (Salvato, Nemerow, eds, 2003 αναφέρεται στο Gehl, 2013β, σ.153)

«Μόνο όταν ο θόρυβος στο γύρω περιβάλλον είναι λιγότερος από τα 60 DB είναι δυνατό να διατηρηθεί μια συζήτηση. Το επίπεδο πρέπει να μειωθεί στα 40-45 DB ώστε οι άνθρωποι να ακούν τους περισσότερους από τους δυνατούς και σιγανούς ήχους από φωνές, βήματα, τραγούδια κλπ που αποτελούν μέρος της ολοκληρωμένης κοινωνικής κατάστασης». (Gehl, 2013α, σ. 175)

7.1.ε. Ο ικανοποιητικός φωτισμός

Όσον αφορά τον φωτισμό ο Gehl αναφέρει: «για να μπορούν οι δημόσιοι αστικοί χώροι να λειτουργούν και αφού νυχτώνει, κρίσιμο ρόλο παίζει ο φωτισμός»... «με στόχο τόσο την γενική αίσθηση απόλαυσης και ασφάλειας όσο και τις ευκαιρίες να βλέπεις τους ανθρώπους και τα συμβάντα, είναι επιθυμητός ο φωτισμός των πεζοδρομημένων περιοχών να είναι πάντοτε γενναιόδωρος και καλά κατευθυνόμενος»... «καλύτερος φωτισμός δεν σημαίνει αναγκάστηκε εντονότερο φως. Καλύτερος φωτισμός σημαίνει ένα αρκετά δυνατό επίπεδο φωτισμού που να κατευθύνεται ή να αντανακλάται πάνω στις κάθετες επιφάνειες, τα πρόσωπα, τους τοίχους, τα σήματα κλπ, σε αντίθεση με τον φωτισμό των δρόμων κυκλοφορίας. Καλύτερο φως σημαίνει επίσης θερμό και φιλικό φως». (Gehl, 2013α, σ. 173)

7.2. Ερευνά της Στοκχόλμης (1990)

Η ερευνά αυτή «παρουσιάζει μια προφανή σύνδεση ανάμεσα στην ποιότητα του μέρους για να κάθεται κάποιος και την συχνότητα χρήσης του. Σημεία για να καθίσει κάποιος που δεν πρόσφεραν αρκετά, σπάνια χρησιμοποιούνται, μόνο 7-12% είναι κατειλημμένα ενώ παγκάκια με αρκετές από τις ποιότητες που αναφέρθηκαν (και αυτές είναι: ευχάριστο μικρόκλιμα, καλό σημείο, καλή θέα, χαμηλός θόρυβος) ,χρησιμοποιούνται συχνά και δίνουν ένα ποσοστό χρήσης που κυμαίνεται από το 61-72%»... «υπάρχει σχεδόν πάντα ένας αριθμός διαθέσιμων θέσεων σε δημόσια παγκάκια επειδή κάποιος μόλις σηκώθηκε, επειδή συνήθως οι άνθρωποι προτιμούν να είναι διάσπαρτοι σε διαφορετικά σημεία και επειδή οι περισσότεροι θέλουν να βρίσκονται κοντά μόνο στην παρέα τους και όχι σε κάποιον ξένο.»... «Για το δημοφιλέστερο «παγκάκι με θέα» στην Στοκχόλμη, ο χρόνος αναμονής για μια άδεια θέση, γύρω στο μεσημέρι, ήταν περίπου 22 δευτερόλεπτα. Πάντως παρά την ζήτηση για καλές θέσεις , υπήρχε ένα ποσοστό της τάξης του 70% κατά το οποίο τα παγκάκια ήταν κατειλημμένα. Οι άδειες θέσεις τονίζουν την εντύπωση της φυσικής και ψυχολογικής άνεσης στα παγκάκια. Οι άνθρωποι θέλουν να κάθονται κοντά σε άλλους αλλά όχι πολύ κοντά. (Gehl, 1990 αναφέρεται στο Gehl, 2013β, σ.141)

Ερευνά στην πόλη του Davis στην Καλιφόρνια δείχνει ότι ενώ υπάρχει μεγάλη διαθεσιμότητα των θέσεων για να καθίσεις υπήρχε περιορισμός της ποικιλίας και της ευελιξίας στην κίνηση των καθισμάτων. Οι περιορισμοί των σταθερών θέσεων ως προς τον προσανατολισμό, στο να είναι στον ήλιο ή στην σκιά ή το να είναι σε σημεία που δεν έχει κόσμο να περνά έκαναν λιγότερο χρησιμοποιήσιμες τις θέσεις. Βρέθηκε ότι πιο δημοφιλές θέσεις ήταν αυτές που βρισκόταν σε σημεία με κίνηση ή κυκλοφορία. Επίσης βρέθηκε ότι η παρατήρηση των ανθρώπων που περνούν ήταν η πιο συχνή δραστηριότητα. (Francis, 2010).

ο **8. Παγκάκια στα πάρκα ή Πάρκα χωρίς παγκάκια;**

Το άρθρο « If it Does't Have a Bench, Is it Still a Park?» επιχειρεί να δώσει απάντηση σε αυτή την ερώτηση με βάση τις απόψεις ατόμων που έχουν σχέση με τον χώρο των πάρκων στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Τα ευρήματα διαφόρων πρακτικών που εφάρμοσαν τα αντίστοιχα τμήματα διαφόρων πόλεων συζητούνται εδώ και έχουν μεγάλο ενδιαφέρον , μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως προηγούμενη εμπειρία για λήψη ορθότερων αποφάσεων στο μέλλον σε σχέση με τα παγκάκια στα αστικά πάρκα.

Τα τελευταία χρόνια ορισμένες πόλεις σε διάφορες πολιτείες της Αμερικής μεταξύ των οποίων η Βιργίνια, η Πενσυλβάνια, η Φιλαδέλφεια και το Μέριλαντ, προχώρησαν στην αφαίρεση των παγκακιών από τα πάρκα τους μετά από επανειλημμένα παράπονα ότι τα παγκάκια στα πάρκα αποτελούν καταφύγιο για άστεγους, πόρνες, αλκοολικούς κλπ. οι οποίοι είναι γι' αυτούς ανεπιθύμητοι καθώς προκαλούν οχληρία και ενόχληση. Μετά την αφαίρεση τους πράγματι λύθηκαν αυτά τα προβλήματα αλλά δημιουργήθηκαν άλλα. Κάτοικοι της περιοχής και αρχιτέκτονες τοπίου δήλωναν ότι τα πάρκα ήταν πλέον αχρείαστα, ήταν απλά πράσινες νησίδες. Πολλές φορές οι επισκέπτες τους αναγκάζονται να μεταφέρουν φορητές καρέκλες για να μπορούν να καθίσουν.

Τα παγκάκια ή η απουσία τους , από μόνα τους , αποτελούν σήμα για το κοινό σε ένα πάρκο να φύγει, δηλ. απλά να περάσει από αυτό ή να παραμείνει. Φεύγει κάνεις αν πρόκειται για ένα χώρο που σχεδιάζεται απλά για να εντυπωσιάσει και τίποτε περισσότερο. Το λιγότερο ένα πάρκο χωρίς παγκάκια αποτελεί απλά άδειο οικόπεδο. Σίγουρα τα παιδιά μπορούν να τρέξουν ή κάποιοι να καθίσουν ή να ξαπλώσουν στο γρασίδι αν αυτό δεν είναι βρεγμένο φυσικά. Πάλι όμως δεν είναι πάρκο για όλους. Ακόμα και στις μέρες του Frederic Law Olmsted ο οποίος συνειδητά σχεδίαζε προσεκτικά διαρρυθμισμένα τοπία με σκοπό να κάνει ο κόσμος βόλτες σε αυτά , τα παγκάκια ήταν ενσωματωμένα στην ολική εικόνα . Φωτογραφίες ιστορικές δείχνουν παγκάκια στο πρώτο Central Park σύμφωνα με τον Charle Beveridge, αρθρογράφο στην εφημερίδα Olmsted Papers. Ο Olmsted έδινε στους επισκέπτες των πάρκων του θέσεις για να κάθονται και ευκαιρίες να βλέπουν άλλους ανθρώπους και ωραίες θεές φυσικά.

Σίγουρα ένα πάρκο χωρίς παγκάκια θα προσελκύσει λιγότερους περιπλανώμενους αλλά σίγουρα θα προσφέρει και λιγότερη ξεκούραση, χαλάρωση στους χρήστες του. Οι λάτρεις των πάρκων θέλουν να μένουν πολύ χρόνο στα πάρκα αλλά και οι επαγγελματίες των πάρκων ξοδεύουν πολύ χρόνο και κόπο προσπαθώντας να πείσουν το κοινό να χρησιμοποιεί τα πάρκα στην φύση. Φυσικά ένα παγκάκι δεν μπορεί να βανδαλιστεί όταν δεν βρίσκεται εκεί αλλά ανάλογα δεν μπορεί να προσφέρει την υπηρεσία του για όλων των ειδών ανθρώπων που χρειάζονται ξεκούραση. Οι ηλικιωμένοι κουράζονται, οι τραυματίες, οι έγκυες, οι μητέρες με παιδιά, αυτοί που θέλουν να διαβάσουν έξω, να φανέ έξω.. Πολλοί χρησιμοποιούν τα παγκάκια στο πάρκο για γυμναστική.

Όσον αφορά την τοποθέτηση τους στα πάρκα αυτή πρέπει να γίνεται μετά από σκέψη, πρέπει να σχετίζονται με την ροή του πάρκου. Χρειάζεται να τοποθετούνται στις περιοχές υψηλής δραστηριότητας όπως κοντά στους παιδότοπους ή στα γήπεδα

αθλημάτων ή κατά μήκος των μονοπατιών και μέσα από τις εισόδους των πάρκων. Βάζοντας τα σε περιοχές με υψηλή κυκλοφορία βοήθα να διασφαλίζεται ότι χρησιμοποιούνται σωστά. Κάθε λειτουργία που παραδοσιακά τοποθετείται στο πάρκο χρειάζεται και παγκάκια κοντά της.

Μια λύση που έδωσε πάρκο με τα προβλήματα του «κακού» πληθυσμού ήταν να λεπτύνει το τοπίο, δηλ. την φύτευση δηλαδή κατά μήκος του πάρκου. Σε άλλη περίπτωση τοποθετηθήκαν ενοχλητικά υποβραχιόνια στα παγκάκια για να εμποδίσουν τον ύπνο. Και οι δυο προσεγγίσεις βοήθησαν κάπως αν και τίποτε δεν θα μπορούσε να βοηθήσει περισσότερο από την ίδια την κουλτούρα της κατάλληλης χρήσης αλλά και της επίγνωσης ότι υπάρχουν μάτια παντού (λόγω έντονης χρήσης του πάρκου αλλά και τα μάτια της αρμόδιας εκτελεστικής αρχής).

Το skateboarding είναι ένα ακόμα θέμα εναντίον των παγκακιών στα πάρκα. Η καλύτερη άμυνα είναι η δημιουργία επίσημων skates parks (τα όποια να περιλαμβάνουν ομοιώματα παγκακιών για τους λάτρεις των skateboardings). Δεν είναι χαμηλό το κόστος για την δημιουργία τέτοιων πάρκων αλλά και κάποιοι «επαναστάτες» πάντα θα επιτίθενται στα παγκάκια των πάρκων επειδή είναι βολικά γι' αυτούς ή απλά επειδή βρίσκονται εκεί. Ειδικά αυτά που είναι κατασκευασμένα από γρανίτη, με τις λείες άκριες τους, προσελκύουν πολύ τους skaters.

Η εύκολη και γρήγορη λύση της αφαίρεσης των παγκακιών θυσιάζοντας ταυτόχρονα τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν είναι η επιλογή πολλών πόλεων. Ξεχνούν όμως ότι η κακή χρήση των παγκακιών δεν αποτελεί αιτία των προβλημάτων αλλά απλά ένα σύμπτωμα. Τα βαθιά ριζωμένα θέματα φτώχειας, κατάχρησης αλκοόλ και ουσιών, κακοποίησης, άστεγων κλπ απαιτούν λύσεις από άλλες κρατικές υπηρεσίες. Στο μεταξύ τα παγκάκια των πάρκων θα πρέπει να παραμείνουν για να εξυπηρετήσουν για την άνεση και την απόλαυση που πρέπει να προσφέρει ένα πάρκο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

- 1) Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ομάδα Εργασίας «Αθλητισμός Και Υγεία», 2008, *Κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ για τη σωματική άσκηση*, viewed on June 2019 from http://ec.europa.eu/assets/eac/sport/library/policy_documents/eu-physical-activity-guidelines-2008_el.pdf
- 2) Carr, S., Francis, M. Rivlin L.G., and Stone, M., 1992, Needs in Public Space, In MCarmona, S. Tiesdell, 1992, *Public Space*, Cambridge University Press, 87-136.
- 3) Council conclusions on obesity, nutrition and physical activity (adopted on 03.06.2005) Βρίσκεται στο: Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2005, ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ «Πρωώθηση της υγιεινής διατροφής και της σωματικής άσκησης: μια ευρωπαϊκή διάσταση για την πρόληψη του υπερβολικού βάρους, της παχυσαρκίας και των χρόνιων παθήσεων», Βρυξέλλες, viewed May 2019 from http://ec.europa.eu/health/ph_determinants/life_style/nutrition/documents/nutrition_g_p_el.pdf
- 4) The Disability Discrimination Act (DDA), Inclusive Mobility, (DFE, 2005) https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/3695/inclusive-mobility.pdf
- 5) Denmark. Dk.n.d. *A nation of cyclist*, viewed on June 2019, from <https://denmark.dk/people-and-culture/biking>
- 6) Francis, M., 2010, *“Just A Comfortable Place to Sit: Davis S Technical Report”* · Davis, California: University of California
- 7) Gehl, J., 2013, *Η Ζωή ανάμεσα στα κτήρια*, Μτφ Γ. Κατσαβουνιδου, Π. Ταράνη, Βόλος: Πανεπιστημιακές εκδόσεις Μεσαίας.
- 8) Gehl, J., 2013, *Ανθρώπινες πόλεις*, Μτφ Σ. Παπαγεωργίου, Φ. Παπαγεωργίου, Ν. Παπαζογλου, Δ. Σπύρου, Γ. Τσελώνης, Αθήνα: MBIKE EVENTS & DIGITAL.
- 9) Guthold, R., Stevens, A. S., Riley, M. R., Bull, F.C., 2018, *“Worldwide trends in insufficient physical activity from 2001 to 2016: a pooled analysis of 358 population-based surveys with 1.9 million participants”* The Lancet, Global Health, V.6, ISSUE 10, Pe1077-e1086, viewed on June 2019, from [https://www.thelancet.com/journals/langlo/article/PIIS2214-109X\(18\)30357-7/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/langlo/article/PIIS2214-109X(18)30357-7/fulltext)
- 10) Harnik, P., Hipple, A., 2016, *“If it Doesn’t Have a Bench, Is it Still a Park?”*, The Parks and Recreation Magazine, September 2016 issue, www.nrpa.org
- 11) IDGO Design Guides, *The Design of Streets with Older People in Mind*, viewed June 2019 from https://www.idgo.ac.uk/design_guidance/pdf/DSOPM-Seating-120820.pdf
- 12) Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (New York: Random House, 1961 Βρίσκεται στο Gehl, J., 2013, *Ανθρώπινες πόλεις*, Μτφ Σ. Παπαγεωργίου, Φ. Παπαγεωργίου, Ν. Παπαζογλου, Δ. Σπύρου, Γ. Τσελώνης, Αθήνα: MBIKE EVENTS & DIGITAL.
- 13) London.gov.uk, 2010, *Mayors Transport Strategy*, viewed on June 2019, from <https://www.london.gov.uk/what-we-do/transport/transport-publications/mayors-transport-strategy>
- 14) Obesity – preventing and managing the global epidemic. Report of a WHO Consultation. Geneva, World Health Organization, 1998 (Technical Report Series, No. 894)

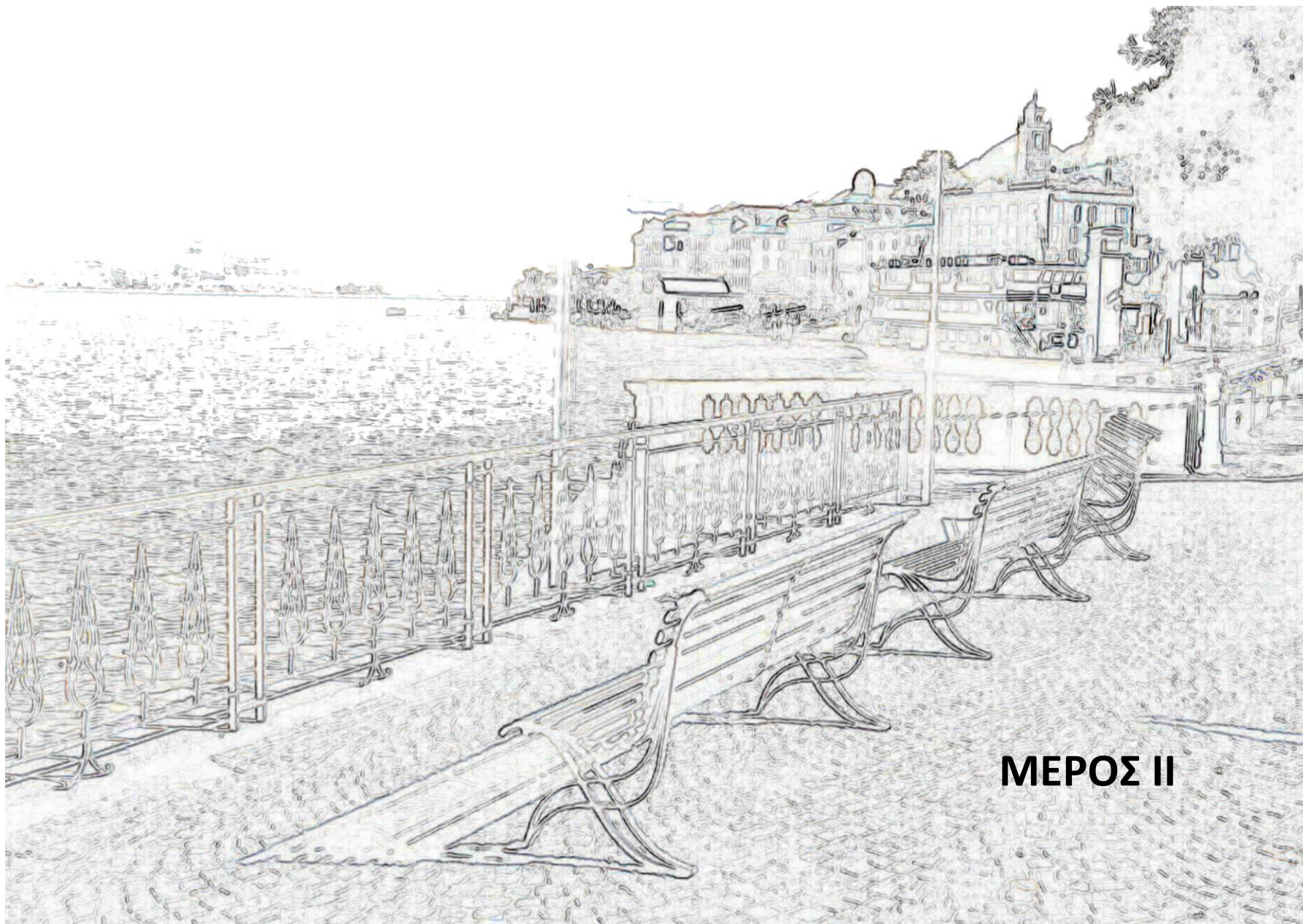
National Audit Office (2001), Tackling obesity in England.

http://www.nao.org.uk/publications/nao_reports/00-01/0001220.pdf. βρίσκονται στο:

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2005, ΠΡΑΣΙΝΗ ΒΙΒΛΟΣ «Προώθηση της υγιεινής διατροφής και της σωματικής άσκησης: μια ευρωπαϊκή διάσταση για την πρόληψη του υπερβολικού βάρους, της παχυσαρκίας και των χρόνιων παθήσεων», Βρυξέλλες, viewed May 2019 from

http://ec.europa.eu/health/ph_determinants/life_style/nutrition/documents/nutrition_gp_el.pdf

- 15) Victoria state government, Department of Transport, *Walking and Cycling*, viewed on June 2019, from <https://transport.vic.gov.au/getting-around/walking-and-cycling#strategy>
- 16) World Health Organization, 2010, *Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health*, viewed May 2019 from <https://www.who.int/dietphysicalactivity/pa/en/>
- 17) World Health Organization (Geneva, 2004): *Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health*. – World Health Organization (WHO Regional Office for Europe, Copenhagen (2006): *Steps to health. A European framework to promote physical activity*. – WHO Europe Ministerial Conference on Counteracting Obesity (Istanbul, 2006): *European Charter on Counteracting Obesity*. – World Health Organization (Geneva, 2007): *A guide for population based approaches to increasing levels of physical activity. Implementation of the WHO Global Strategy on Diet, Physical Activity and Health*.
- 18) World Health Organization, n.d., *WHO European Healthy Cities Network*, viewed on June 2019 from <http://www.euro.who.int/en/health-topics/environment-and-health/urban-health/who-european-healthy-cities-network>
- 19) World Health Organization, 2018, *Global action plan on physical activity 2018–2030: more active people for a healthier world* viewed June 2019 from <https://www.who.int/ncds/prevention/physical-activity/global-action-plan-2018-2030/en/>
- 20) World Health Organization, *Health economic assessment tool (HEAT) for walking and for cycling*, 2017, viewed on June 2019 from http://www.euro.who.int/_data/assets/pdf_file/0010/352963/Heat.pdf?ua=1



ΜΕΡΟΣ II

Παγκάκια στα Πάρκα

Εικ. 1: Αριστερά: CITY TREE ονομάζεται η σύνθεση κάθετου τοίχου με παγκάκι που βρίσκεται έξω από το κτήριο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις Βρυξέλες.

Εικ. 2: Δεξιά Πάνω: Παγκάκι στον κήπο του Ευρ. Κοινοβουλίου στις Βρυξέλες με φόντο γραφικό και με λεπτομέριες που δημιουργούν ζεστή γωνιά.

Εικ. 3: Δεξιά Κατω: Παγκάκια - τραπέζια πικ νικ στον κήπο του Ευρωπαϊκού κοινοβουλίου στις Βρυξέλες.





Εικ. 4-6: Το πάρκο στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις Βρυξέλες – Βέλγιο, είναι γεμάτο με παγκάκια κατά μήκος των πεζοδρόμων του.



Εικ. 7-9: Το πάρκο στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο στις Βρυξέλες – Βέλγιο, είναι γεμάτο με παγκάκια κατά μήκος των πεζοδρόμων του.



Εικ. 10: Πάνω: Η πληθώρα απο παγκάκια σε πλατεία σε πάρκο στις Βρυξέλες στο Βέλγιο είναι καταλληλη σε περίπτωση εκδηλώσεων, πανηγυριών, κλπ όπου μαζεύεται αρκετός κόσμος.

Εικ.11: Δεξιά Πάνω: Ξύλινο μακρύ παγκάκι με ίσιο κάθισμα και ίσια πλάτη με σκληρές όλες του τις γωνίες σε πάρκο στις Βρυξέλες.

Εικ.12: Δεξιά Κάτω: Διπλής όψεως παγκάκια σε πάρκο στις Βρυξέλες.



Εικ. 13: Το παγκάκι σε πάρκο στις Βρυξέλες είναι κατασκευασμένο από παράλληλες λωρίδες ξύλου τοποθετημένες έτσι ώστε να είναι απαλές οι γωνιές του αλλά και να είναι εύκολη η διαφυγή του νερού.



Εικ. 14: Το διπλής όψεως παγκάκι σε πάρκο στις Βρυξέλες χρησιμοποιείται για πικ νικ από το αγόρι.



Εικ. 15-18: Παγκάκια κατά μήκος των μονοπατιών του πάρκου στο κέντρο των Βρυξελλών .



Εικ.19: Παγκάκι σε εσοχή σε παιδική χαρά στο χωριό Γαλάτα της επαρχίας Λευκωσίας.



Εικ. 20: Κατασκευές κοντά στην παιδική χαρά στον Μόλο Λεμεσού ομοιώματα μοντέρνων σχεδίων πολυθρόνων.



Εικ.21: Παγκάκια κατα μήκος του πεζόδρομου του παραλιακού μετώπου της Λεμεσού.



Εικ.22: Παγκάκια απο ξύλινο κάθισμα και ποδι με μεταλλικ'η λεπτομέρεια στο ύφος της Μητρόπολης Ταμασού στο Επισκοπιό Λευκωσίας.



Εικ.23: Παγκάκι περιμετρικά του ανθώνα στην αυλή της Μητρόπολης Ταμασού στο χωριό Επισκοπιό της Λευκωσίας. Αυτοι που καθονται χρησιμοποιούν τον ανθώνα για να ακουμπουν.



Εικ.24: Ξύλινες ξαπλώστρες στο δασος του Eifel Park στην Γερμανία αντί για παγκάκια.



Εικ.25: Παγκάκια με ταπέζι πικ νικ στο δασος του παρκου Eifel National Park Gemund στη Γερμανία.



Εικ. 26 : Τα παγκάκια στο πάρκο Eifel National Park Gemund στην Γερμανία έχουν στην πλάτη τους μια επίπεδη προέκταση η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν τραπέζι για να ακουμπήσει κανείς τα πράγματα του ή το φαγητό του.



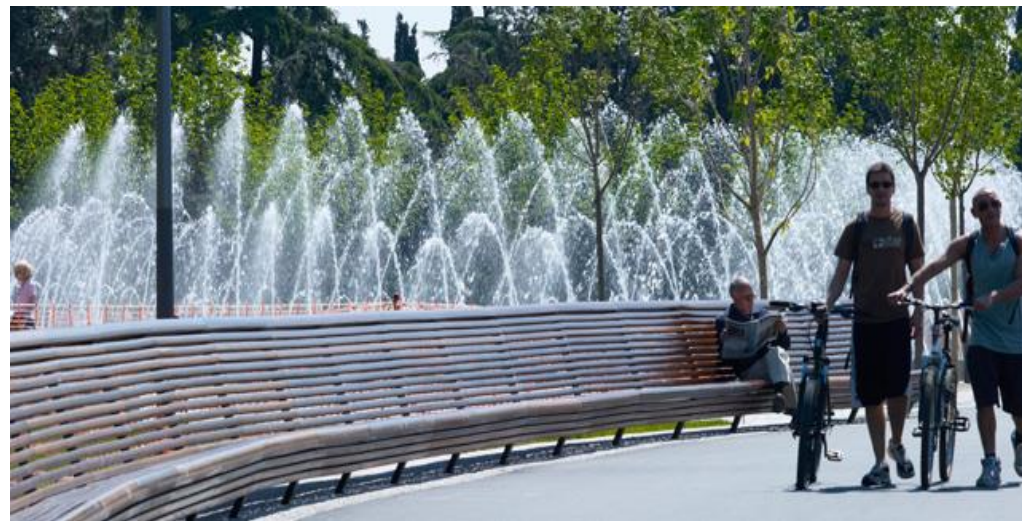
Εικ. 27: Παγκάκια με θέα την Λίμνη στο Hyde Park, Kensington (πηγή: www.google.com/search?q=hyde+park&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwi8naHYr_PaAhVsCsAKHUAeA8sQ_AUICigB&biw=1440&bih=785#imgrc=Jlo-osYN_icjAM)



Εικ.28: Παγκάκι με θέα στον ποταμό στο Hyde Park , Kensington, (πηγή: www.scenichudson.org/parks/hydeparktrail)



Εικ. 29: Το τοιχάκι με την προσθήκη
ακουμήματος ευκολα μετατράπηκε
σε παγκάκι στο Salon de Pinos,
Μαδρίτη, Ισπανία, Πηγή:
http://www.west8.com/projects/madrid_rio/



Εικ. 30 : Παγκάκι κατά μήκος του
συντριβανιού στο Arganzuela Park στην
Μαδρίτη, πηγή:
www.west8.com/projects/madrid_rio/



Εικ. 31: Ατομικές ξύλινες πολυθρόνες αντί για παγκάκια στο Governors island The hills.
(πηγή:www.west8.com/projects/parks/governors_island_phase_2_the_hills/)



Εικ. 32 : Παγκάκια κατά μήκος του πεζόδρομου στο Central Park , New York, USA , (πηγή: www.newyorkcity.ca/central-park-new-york/, newyorkcity.ca)



Εικ.33: Τα τοιχάκια της λίμνης στο Παρίσι χρησιμοποιούνται ως δευτερεύουσες θέσεις.



Εικ.34: Στις διασταυρώσεις των μονοπατιών όπου σχηματίζεται μικρή πλατεΐσα υπάρχουν ομάδες με παγκάκια. φυσικά οι νεότεροι προτιούν την άνεση του γρασιδιού.



Εικ.35: Παγκάκια κατά ομάδες ή στη σειρά στην Disney στο Παρίσι.

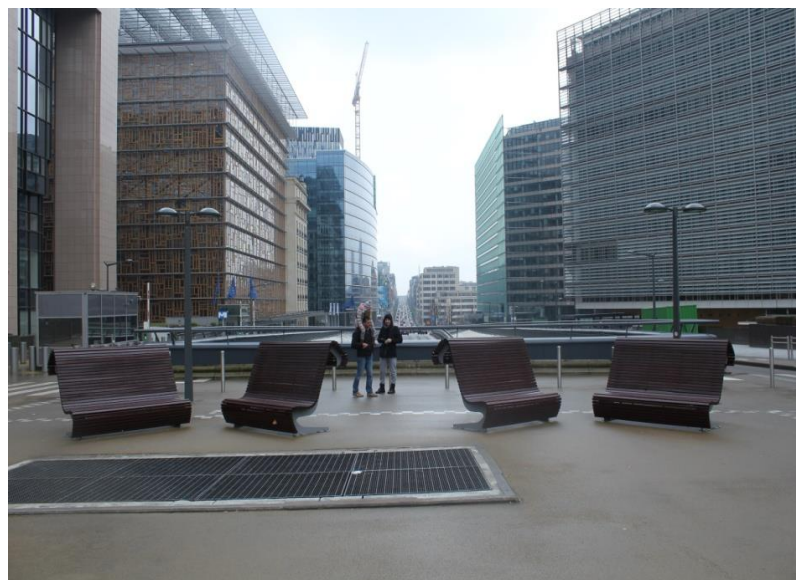
Παγκάκια στις Πλατείες



Εικ. 36: Αριστερά Πάνω: Παγκάκια στη σειρά στη φόρμα του σώματος με απαλές ακμές.

Εικ. 37: Αριστερά Κάτω: Διπλής όψεως παγκάκια χωρίς όμως πλάτη στην πλατεία μπροστα από τα κτήρια της κοιμισιόν στις Βρυξέλες.

Εικ. 38: Δεξιά: Τα παγκάκια με κλίση προς τα μέσα ενθαρρύνουν την κουβέντα μεταξύ των χρηστών τους.





Εικ. 39: Παγκάκι στην κεντρική πλατεία των Βρυξελλών.



Εικ.40: Πάνω: Διπλης όψεως παγκάκι απο μεταλλικο σκελετό και ξύλο στο κάθισμα και στην πλάτη με αγκώνες μεταλλικούς κατά μήκος του.



Εικ. 41: Παγκάκια χωρίς πλάτη περιμετρικά της Πλατείας μπροστά από τα κτήρια της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (κομισιόν) στις Βρυξέλες



Εικ.42: Η πλατεία στην κομισιόν στις Βρυξέλες είναι γεμάτη με παγκάκια για να μπορεί να φιλοξενεί τους αμέτρητους τουρίστες που καταφτάνουν καθημερινά.



Εικ. 43: Κάτω: Παγκάκια στην κεντρική πλατεία της πόλης Brugge



Εικ. 44: Αριστερά : Como -Ιταλία Η σειρά με παγκάκια με κούμπημα είναι γεμάτη με κόσμο και έχουν θέα στην λιμνη και στην παλατεια γενικότερα.

Εικ. 45: Δεξιά: Τα παγκάκια κυβοι οριοθετουν κατά κάποιο τρόπο την πλατεία από τον δρόμο στο Como στην Ιταλία.



Εικ.46-48: Παγκακία στο Lugano στην Ελβετία στο ύφος του πίσω κτηρίου.





Εικ. 49: Παγκάκια στη σειρά από ξύλο και μεταλλικό σκελετό στο κέντρο της Μόσχας στη Ρωσία.



Εικ.50 : Παγκάκια απο ξύλο και μεταλλικό σκελετό με λεπτομέρεια στα πόδια σε πάρκο στην Μόσχα.



Εικ. 51: Το τοιχάκι στην άκρη του δρόμου που συνδυάστηκε με καθίσματα που σχηματίζουν κερκίδες για να προσφέρουν θέσεις για να κάθονται θεατές σε εκδηλώσεις στην πλατεία του χωριού Γαλάτα της επαρχίας Λευκωσίας.

Εικ. 52: Γυναίκα χρησιμοποιεί το παγκάκι για να ντυσει το παιδάκι που μόλις έλυνε στους δημόσιους λουτήρες στην παραλία Μακενζι στην Λάρνακα.



Εικ.53: Παγκάκια στην σειρά στην πλατεία Φανερωμένης στην Παλιά Λευκωσία.



Εικ.54: Μια σύνθεση σε πλατεία στο λιμάνι της Αγ. Νάπας που περιλαμβάνει σειρά από πήδακες, ένα μνημείο και παγκάκια χωρίς πλάτη με βάση από μπετόν και κάθισμα από ξύλο.



Εικ.55: Ημικύκλιο παγκάκι μπροστά από ημικύκλιο τοιχάκι σε πλατεία στο λιμανάκι Α. Νάπας. Ενθαρύνει την κουβέντα μεταξύ αυτών που το χρησιμοποιούν.



Εικ.56: Το παιδάκι κοιμάται στο παγκάκι χωρίς πλάτη με πόδια από μπετόν και ξύλινο κάθισμα. (Αγ. Νάπα- Αμμόχωστος)



Εικ.57: Παγκάκια χωρίς πλάτη από ψηφίδα περιμετρικά πλατείας με συντριβάνι - λίμνη στον Μόλο Λεμεσού.



Εικ. 58: Τα παγκάκια στην σειρά οριοθετούν την πλατεία από τον πεζόδρομο στον Μόλο Λεμεσού.



Εικ.59-60: Τα μακριά παγκάκια σε πλατεία στην παλιά Λευκωσία έχουν πόδια από μπετόν, κάθισμα από ξύλο, δεν έχουν πλάτη και έχουν καμπυλοειδές σχήμα το οποίο επιτρέπει σε αυτούς που κάθονται να κουβεντιάζουν αν επιθυμούν.



Εικ.61: Ο κόσμος στις αναπαυτικές καρέκλες απολαμβάνει τον ήλιο μια ανοιξιιάτικη μέρα στο Μιλάνο.



Εικ.62: Πέτρινο παγκάκι σε πάρκο στο Μιλάνο.



Εικ.63: Πέτρινα παγκάκια περιμετρικά του μνημείου σε πλατεία στο Μιλάνο.



Εικ.64: Πέτρινα χωρίς πλάτη μακρυά και γωνιακά παγκάκια στην piazza Garibaldi στο Tivoli στην Ιταλία κοντά στην αψίδα και τα συντριβάνια.



Εικ.65: Ξυλινο μακροσκελή παγκάκι στο Ρότερταμ στην πλατεία κοντα στα Cube houses. Κατα διαστήματα υπάρχουν αγκώνες μεταλλικοί.



Εικ.66: Παγκάκι απο βάση από μπετόν και ξύλο στο κέντρο του Ρότερταμ.



Εικ.67: Το μαρμάρινο παγκάκι στην Φλωρεντία σε πλατεία σε ύψωμα σε σημείο θέας είναι σχετικό με το ύφος της αρχιτεκτονικής της ιστορικής πόλης.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ



Εικ.68-69: Σε καλοκαιρινό φεστιβάλ της Αγ. Νάπας υπήρχαν πολλές δευτερευουσες θέσεις για να καθίσει κανείς- στην κυκλική κατασκευή (συντριβάνι),στα τοιχάκια στην άκρη του πεζοδρομίου κλπ.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ



Εικ.70: Όπως και σε άλλες πόλεις έτσι και στο Lugano στην Ελβετία το Συντιβάνι είναι κατάλληλο για να καθίσεις.



Εικ.71-72: Στο Μιλάνο οι πλατείες με τα συντριβάνια και τα μνημεία είναι κατασκευασμένα έτσι ώστε να μπορούν να κάθονται οι αμέτρητοι τουρίστες που τα επισκέπτονται.

*Παγκάκια στους
δρόμους/πεζόδρομους*



Εικ.73: Πάνω: Παγκάκια με περίτεχνα μεταλλικά πόδια στην ακρη του πλακόστρωτου δρόμου στην πόλη Brugge στο Βέλγιο σε θέση τετοια για να κάθεται και να βλέπεις τους περαστικούς.



Εικ.74: Δεξιά Κάτω: Παγκάκι στο διαχωριστικό του δρόμου σην πόλη Brugge στο Βέλγιο.



Εικ.75: Παγκάκι διπλής όψεως στο Ρότερταμ στο εμπορικό κέντρο.



Εικ.76: Παγκάκι στο Ρότερταμ απο μεταλλικά πόδια και ξύλινο κάθισμα. Οι ενδιαμεσοι αγκώνες είναι καταλλήλοι για να βοηθούν τους γηρεότερους.



Εικ.77: Τα παγκάκια στον πεζόδρομο χωρίς πλάτη δίνουν την ευκαιρία επιλογής προσανατολισμού προς την λίμνη Como- Ιταλία ή προς τον πεζόδρομο.



Εικ.78: Τα χωρίς πλάτη παγκάκια εναλλάσσονται με εκείνα που διαθέτουν επιπρόσθετη κατασκευή με σκοπό να ακουμπά εκείνος που προτιμά.



Εικ. 79: Παγκάκια στη σειρά στον πλακόστρωτο πεζόδρομο στο Brunate -Como – Ιταλία.



Εικ. 80: Παγκάκι από μπετόν και μέταλλο σε στάση λεωφορείου στην Cadenabbia στην λίμνη Como.



Εικ. 81: Πέτρινο παγκάκι χωρίς πλάτη στο πλατύσκαλο μιας γραφικής διαδρομής με σκαλιά στο Brunate -Como-Ιταλία.

Εικ. 82: Παγκάκια σε φαρδύ πεζοδρόμιο δίπλα από μια βρύση στο Brunate. Η θέα βρίσκεται πίσω από τα παγκάκια.



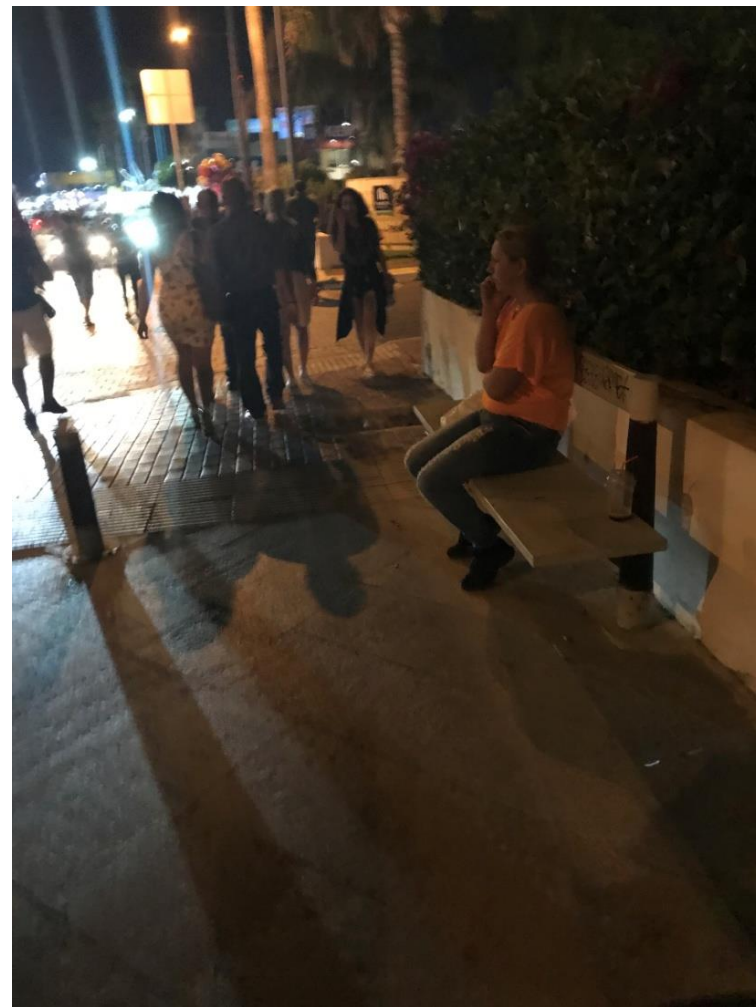
Εικ. 83: Τα παγκάκια στην σειρά στο παραλιακό μέτωπο Φοινικούδων στην Λάρνακα είναι σε εσοχή για να μην εμποδίζουν τους πεζούς παρέχοντας θέα ταυτόχρονα προς τους περαστικούς αλλά και προς την θάλασσα.



Εικ. 84: Συνήθως οι άνθρωποι κάθονται στο παγκάκι κανονικά. Κάποιες φορές όμως κάθονται στην πλάτη και βάζουν τα πόδια τους στο κάθισμα (Μακένζι - Λάρνακα) .



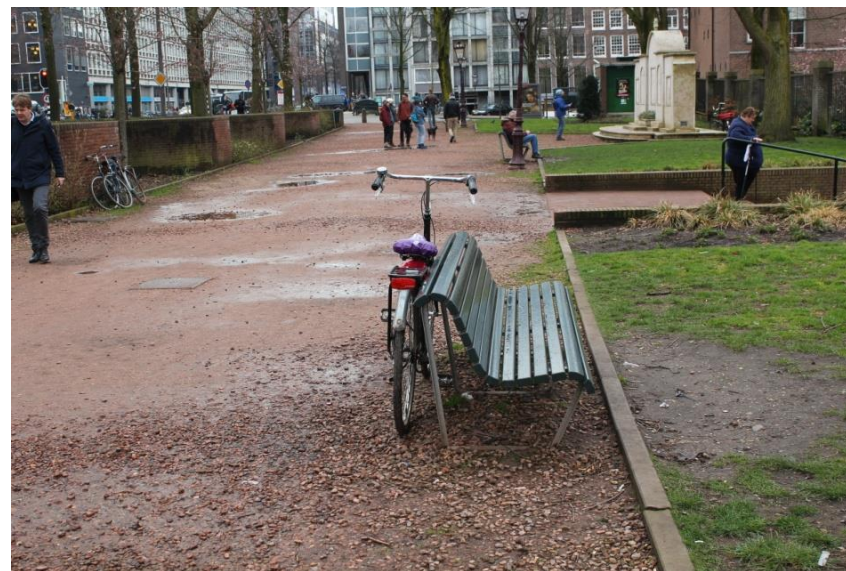
Εικ.85: Μεταλλικά παγκάκια στην πόλη της Λεμεσού
έξω από κυβερνητικά κτήρια.



Εικ.86: Κατά μήκος του πεζοδρομίου μεταξύ της πλατείας της
Αγ. Νάπας κ του λιμανιού υπάρχουν παγκάκια στην σειρά. Είναι
εντελώς στην άκρη αφού το πεζοδρόμιο δεν είναι αρκετά
φαρδύ για τους πολυάριθμους τουρίστες της.



Εικ.87: Ασυνήθιστο πορτοκαλί χρώμα στα ξύλινα παγκάκια με μεταλλικό σκελετό στην πόλη Lugano στην Ελβετία.



Εικ.88: Παγκάκια από ξύλο και μεταλλικό σκελετό στην άκρη πεζόδρομου.



Εικ.89-90: Παγκάκια στον πεζόδρομο Λήδρας αλλά και στα γύρω στενά της.



Εικ.91-92: Παγκάκια στον πεζόδρομο Λήδρας αλλά και στα γύρω στενά της.



Εικ.93: Παγκάκι απο μπετόν και ξύλο στην πόλη της Πάφου.



Εικ.94: Παγκάκι πέτρινο στην πόλη Como στην λίμνη Como . Η πόλη είναι γεμάτη με παγκάκια, ακόμα και στην απέναντι πλευρά του δρόμου, όχι μόνο στην πλευρά της λίμνης.



Εικ.95: Τα παγκάκια σε πλατεία της παλιάς Λευκωσίας είναι κατασκευασμένα με το ίδιο υλικό στο πάτωμα. Δεν έχουν πάτη, δεν υπ'ρχει τρόπος να φευγει το νερό κ είναι ψυχρά σαν υλικό.



Εικ.96: Δύο γωνιακά παγκάκια με ακούμπημα στον τοίχο σε γραφικό δρομάκι δεξιά και αριστερά από είσοδο οικίας στα στενά δρομάκια στο κέντρο της Ρώμης.



Εικ.97: Παγκάκια στον πεζόδρομο της πόλης Χρυσοχού στην Επ. Πάφου



Εικ.98, Αριστερά: Μεταλλικό παγκάκι χωρίς πλάτυ στο εμπορικό κέντρο στην Οδο Βλαακ στο Ρότερταμ στην Ολλανδία.



Εικ.99: Παγκάκι με βάση από μπετόν και ασπρόμαυρη ψηφίδα στα σχήματα του πεζόδρομου της Copacabana – Rio de Janeiro (Roberto Burle Marx) (πηγή: www.Hittenart.co.uk/201607/31/running-with-the-olympics-torch-in-brazil/)



Εικ.100 α,β,γ,δ: ParkedBench των WMBstudio στο Λονδίνο (Tooley Street) είναι φορητό μικρο-πάρκο στη θέση χώρου σταθμευσης δύο αυτοκινήτων με καταπράσινες θέσεις για δημόσια καθήματα .Υλικό: σανίδες ξύλινες. Designer said: “The resulting interwoven seating and planting provide a buffer zone to busy road, and create an organic extension of the pavement” πηγή: www.inhabitat.com/portable-parkedbench-parklet-injects-a-breath-of-fresh-air-in-london/)



Εικ.101-102: Παγκάκια με βάση από μπετόν και ξύλινο κάθισμα σε διάφορα σημεία κατά μήκος του πεζόδρομου στην περιοχή Πρωταρά στην πόλη Παραλιμνίου Αμμοχώστου.

Παγκάκια σε περιοχές αξιοθεάτων

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ



Εικ.103: Οι λεπτομέρειες στα μνημεία χρησιμοποιούνται ως δευτερεύουσες θέσεις.



Εικ.104-105: Ολόκληρος ο εξωτερικός χώρος της Montmartre στο Παρίσι είναι γεμάτος δευτερεύοντα καθήσματα.



ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ



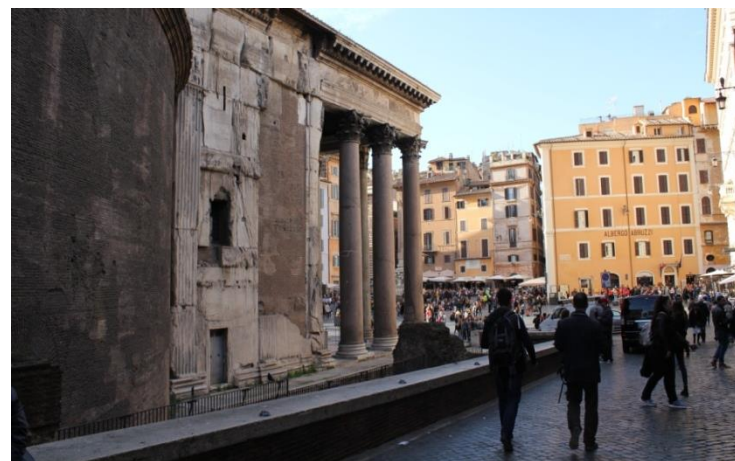
Εικ.106-107 : Τα τοιχάκια γύρω από το Κολοσσαίο στην Ρώμη είναι αρκετά φαρδιά για να μπορούν να ξεκουράζονται οι επισκέπτες του .



Εικ.108-110: Τα παγκάκια σε ρωμαϊκό ύφος στις περιοχές αξιοθεάτων σε όλη τη Ρώμη.



ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ



Εικ. 111-114: Όλα τα αξιοθέατα στην Ρώμη Fontana di Trevi, Piazza di Spagna, Vittorio Emmanuele II, Piazza Naona, Pantheon, Piazza della Rotonda είναι γεμάτα με θέσεις για να καθίσει κανείς.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ



Εικ. 115-118: Όλα τα αξιοθέατα στην Ρώμη Fontana di Trevi, Piazza di Spagna, Vittorio Emmanuele II, Piazza Naona, Pantheon, Piazza della Rotonda είναι γεμάτα με θέσεις για να καθίσει κανείς.



Εικ.119: Τα μνημεία στην πόλη της Φλωρεντίας είναι γεμάτα δευτερεύουσες θέσεις για να καθίσει κανείς.



Εικ.120: Παγκάκια από πέτρα στο ύφος της αρχιτεκτονικής αλλά και των μνημείων (Παρίσι- Γαλλία)



Εικ.121: Οι κύβοι από μπετόν οριοθετούν την πλατεία με τον δρόμο αλλά φυσικά αποτελούν και δευτερεύοντα καθήσματα για τους τουρίστες στο κέντρο του Παρισιού.



Εικ.122-123 : Οι βάσεις των μνημείων στο Λονδίνο είναι κατάλληλες για δευτερόντα καθιστικά.

Παγκάκια σε περιοχές θέας



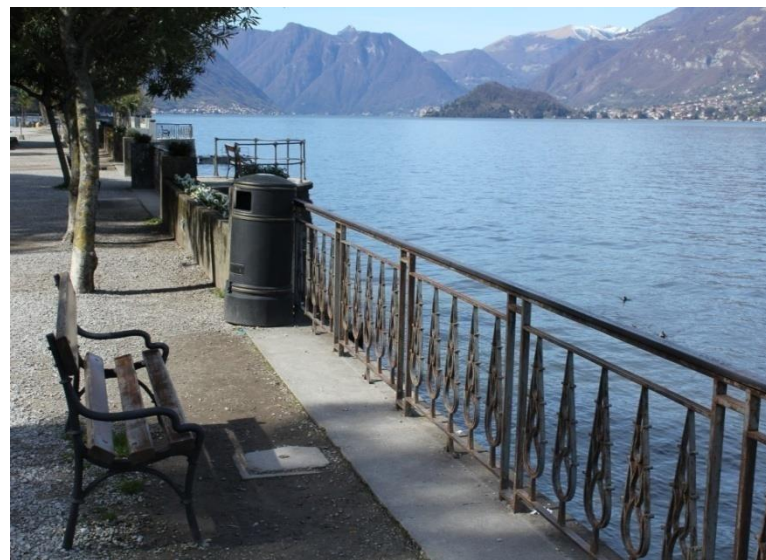
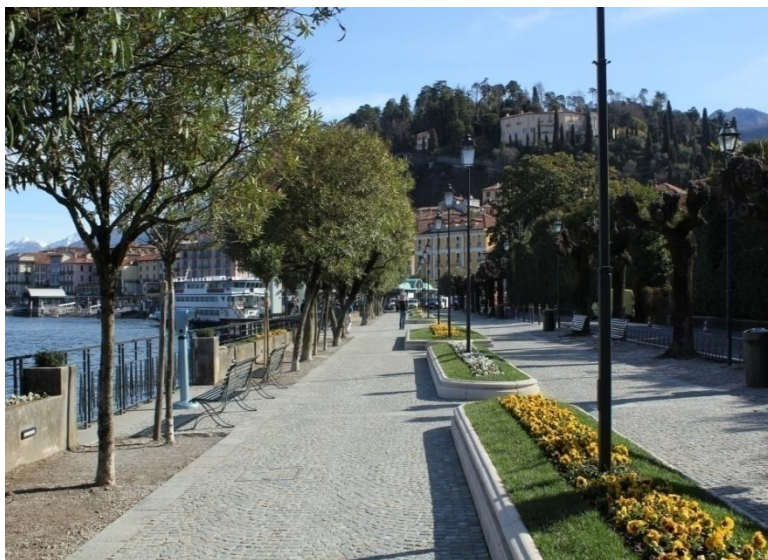
Εικ. 124-:125: Παγκάκι τοποθετημένο σε ημικύκλιο πλακόστρωτο και περίτεχνα δημιουργημένο χώρο για να προσφέρει ξεκάθαρη θέα αλλά και ιδιωτικότητα στους χρήστες του.(Bellagio- λίμνη Como)



Εικ.126: Παγκάκια κατά μήκος του καναλιού στην πόλη Brugge στο Βέλγιο.



Εικ.127: Υπάρχουν παγκάκια με θέα την λίμνη Lugano αλλά και με θεα και στον πεζόδρομο αναμεσα στην αλέα απο φυλλοβόλα δέντρα .



Εικ.128- 131 Παγκάκια κατα μήκος του μετώπου της λιμνης Como στο Bellagio τοποθετημένα σε εσοχή μεταξύ λίμνης και πεζόδρομου προσφέροντας θέα στην λίμνη αλλά όχι στους πεζούς .



Εικ.132: Δεξιά : Το παγκάκι έχει θέα όχι μόνο στην λιμνη Como στην Ιταλία αλλά και στον πεζόδρομο που είναι κατά μήκος της λίμνης. Επίσης οριοθετεί τον πεζόδρομο με τον δρόμο.

Εικ.133: Αριστερά: Άλλα παγκάκια έχουν πλατη και άλλα δεν έχουν. Άλλοι προτιμούν την θέα προς την λίμνη ενώ άλλοι καθονται αντίθετα για να μπορούν να επιβλέπουν τα παιδιά τους στην παιδική χαρά.



Εικ. 134: Θέα στην λιμνη Como και στα χιονισμένα βουνά στην Cadenabbia απο τα παγκάκια στην σειρά κατά μήκος της λίμνης.



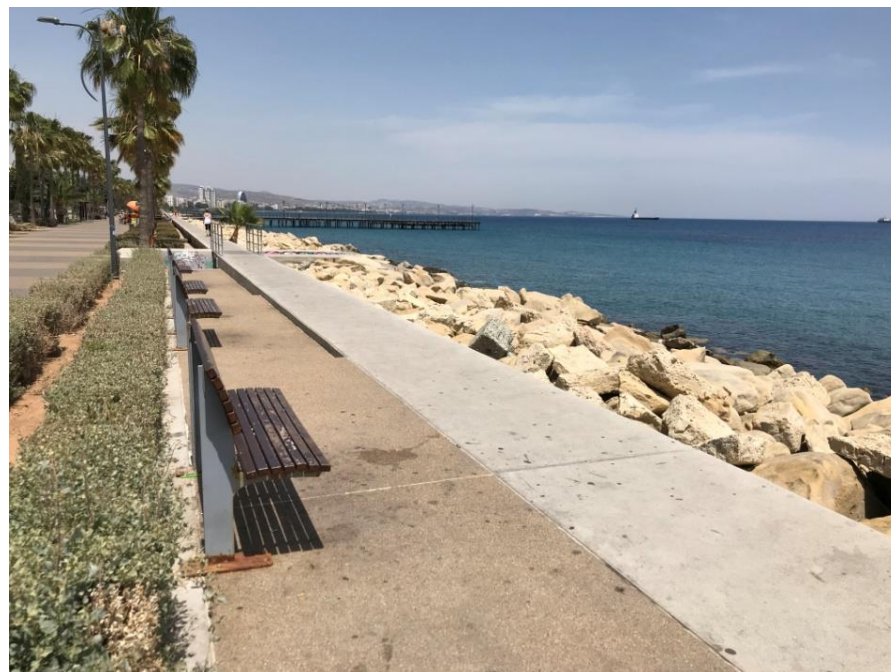
Εικ. 135: Τα παγκάκια στην Cadenabbia στην λιμνη Como στην Ιταλία είναι κατω απο το αναρριχώμενο φυλλοβόλο φυτό. Τους καλοκαιρινούς μήνες προσφέρει την σκιά του ενώ τον χειμώνα επιτρέπει στον ήλιο να περνά.



Εικ.136: Τα δύο τελευταία παγκάκια έχουν ελαφριά κλίση προς τα μέσα ούτως ώστε να ενθαρρύνουν την κουβέντα μεταξύ των ατόμων που τα χρησιμοποιούν. (Bellagio)



Εικ.137: Τα αντικρινά παγκάκια είναι σε εσοχή στον πεζόδρομο στον Μόλο Λεμεσού. Προσφέρουν θέα στην θάλασσα και ταυτόχρονα δυνατότητα για κουβέντα.



Εικ.138: Παγκάκια στην σειρά με θέα την θάλασσα στην Λεμεσό.



Εικ. 139-141: Παγκάκια στην σειρά παρά το κανάλι νερού στο χωριό Giethoorn στην Ολλανδία



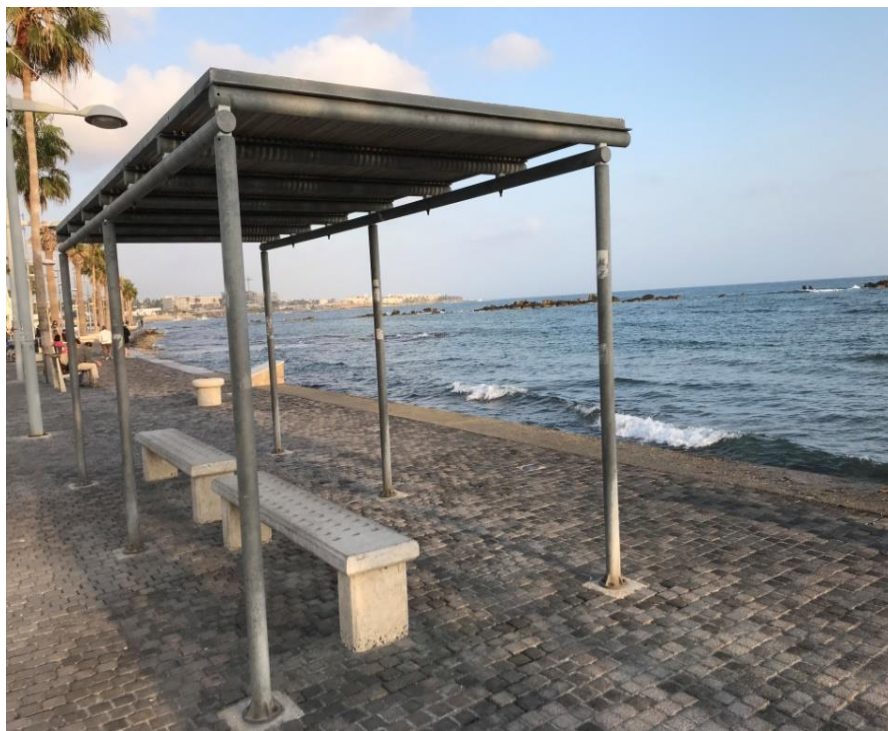
Εικ.142: Παγκάκια σε πλατεία δημιουργημένη πάνω στην λίμνη για απρόσκοπτη θέα προς την λίμνη και τα βουνά.



Εικ.143: Παγκάκια στην σειρά κατά μήκος της λίμνης στο Lugano της Ελβετίας. Προσφέρουν θέα στην λίμνη αλλά όχι στους περαστικούς.



Εικ. 144: Παγκάκια κατά μήκος του παραλιακού μετώπου της Κάτω Πάφου απο μέταλλο και ξύλο.



Εικ.145: Παγκάκια από μπετόν κάτω από στέγαστρο στην Κάτω Πάφο.



Εικ.146: Τα χωρίς πλατυ πέτρινα παγκάκια βρίσκονται σε μεγάλη εσοχή στον πεζοδρομο σε σχημα ημικύκλιο δεξιά και αριστερά σκαλοπατιών . Η γυναίκα που διαβάζει χρησιμοποιεί τον βράχο για να ακουμπά.



Εικ.147: Το πέτρινο παγκάκι είναι τοποθετημένο σε εσοχή για να μην εμποδίζει τους πεζους. Ενώ η αναμενόμενη θέση είναι αυτή προς την θέα, η μητέρα αυτή βολεύεται καλύτερα για να φροντίσει το μωρό της προς τα πίσω.



Εικ.148: Το πέτρινο παγκάκι είναι κυριολεκτικά σφηνωμένο στα βράχια του βραχόκηπου. Έχει θέα στην λίμνη Como - Ιταλία και στον πεζοδρόμο



Εικ.149: Τα μισά παγκάκια κάτω από το στέγαστρο έχουν προσανατολισμό προς την θάλασσα ενώ τα άλλα μισά προς την παιδική χαρά εξυπηρετώντας τους γονείς που επιβλέπουν τα παιδιά τους.



Εικ.150: Τα παγκάκια στην αποβάθρα στην Λεμεσό είναι πλάτη με πλάτη. Μπορείς να επιλέξεις θέα από οποια πλευρά θέλεις αλλά δεν ενθαρύνεται η κουβέντα μεταξύ αυτών που τα χρησιμοποιούν.



Εικ.151: Δευτερεύοντα καθίσματα στο λιμάνι στο Λατοί κοντα στην Χερσόνησο Ακάμα στην Κύπρο.

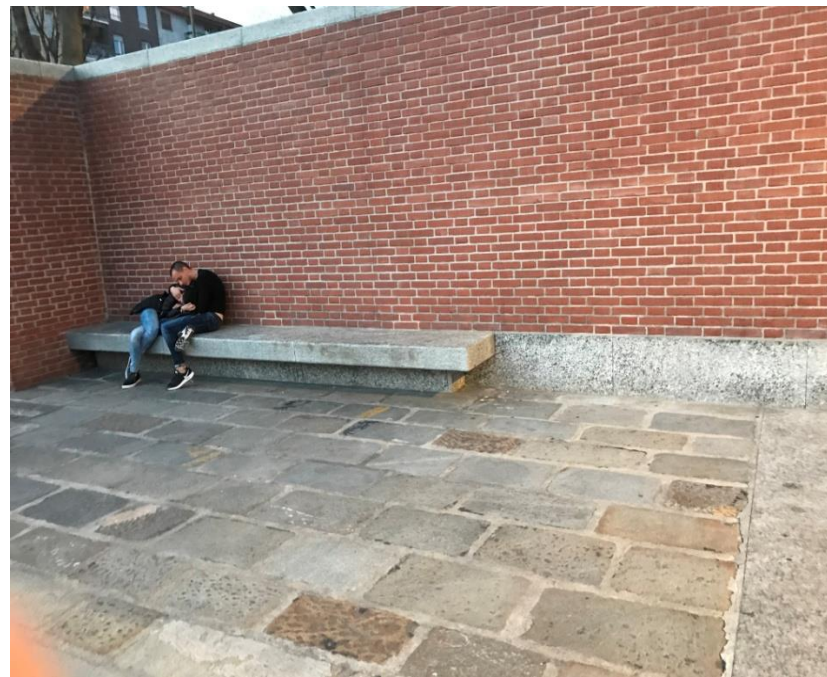
ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ



Εικ.152: Ημικύκλιο παγκάκι με καθίσματα από ξύλο και πλάτυτοιχάκι από δόμη με πέτρες στο λιμάνι στο Λατοί στην Κύπρο.



Εικ. 153: Ο νεαρός ψαρεύει από το κανάλι νερού καθισμένος άνετα, σχεδόν ξαπλωμένος στο γλυπτό παγκάκι στο Navigli στο Μιλάνο – Ιταλία.



Εικ.154: Παγκάκι από μπετόν στο Navigli στο Μιλάνο στην Ιταλία, είναι ακουμπημένο στον τοίχο ο οποίος λειτουργεί και σαν πλάτη σε αυτό.



Εικ.155-157: Η Βενετία είναι διαθέσιμη για να καθίσει κανείς οπουδήποτε και να απολαύσει την θέα και γενικά την ζεστή ατμόσφαιρα που προσφέρει.



ΔΕΥΤΕΡΕΥΩΝ



Εικ.158: Παρόλο που υπάρχει κάγκελο για προστασία από την λίμνη Lugano στην Ελβετία εντούτις υπάρχει και χαμηλό τοιχάκι το οποίο χρησιμεύει ως δευτερεύον καθιστικό.



Εικ.159: Υπάρχουν παγκάκια με θέα την λίμνη Lugano αλλά και με θεα επιπλέον των πεζών στον πεζόδρομο αναμεσα στην αλέα απο φυλλοβόλα δέντρα .



Εικ.160: Παγκάκια με θέα στα κανάλια του Άμστερνταμ στην Ολλανδία.



Εικ.161: Αριστερά : Como - Ιταλία Καθίσματα με σκληρά υλικά πέτρα-μάρμαρο σε σχήματα για να καθετε κανείς μόνος του ή σε ομάδα σε οποιο προσανατολισμό επιθυμεί.

Εικ.162: Δεξιά : Como – Ιταλία: Ο ανθώνας είναι τόσο φαρδύς που μπορεί κάποιος να τον χρησιμοποιήσει ως δευτερεύον καθιστικό.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ

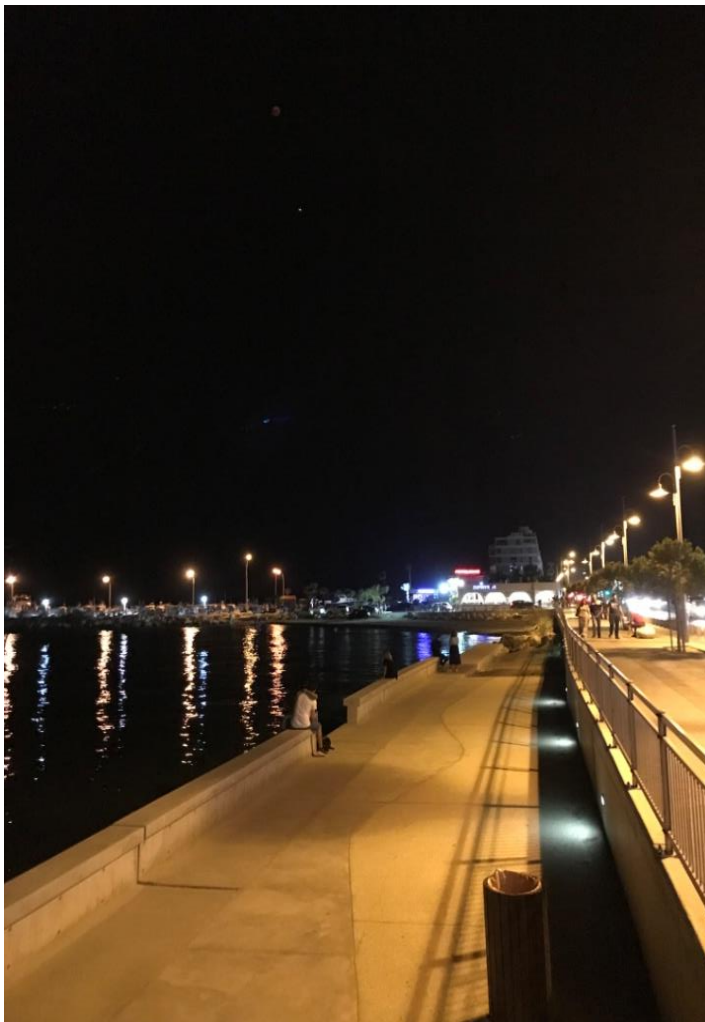


Εικ.163: Το τοιχάκι που οριοθετεί την λίμνη Κόμο από την στεριά είναι σε τέτοιο πλάτος και ύψος ούτως ώστε άνθρωποι να το χρησιμοποιούν για να καθίσουν ή ακόμα για να ξαπλώσουν.

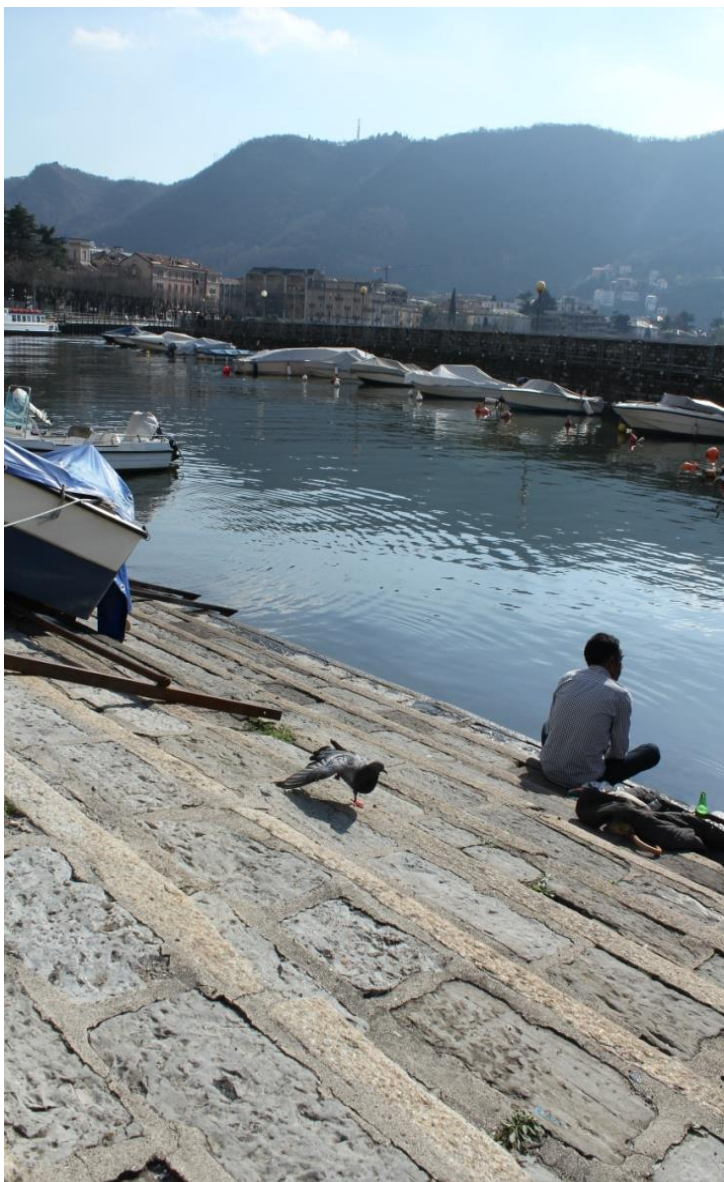


Εικ.164: Η βάση στο γλυπτό ζώο αποτελεί δευτερεύον καθιστικό στην πόλη Lugano στην Ελβετία.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ



Εικ. 165-166 : Ο πεζόδρομος στο παραλιακό μέτωπο της Λάρνακας που συνδέει την περιοχή Μακένζυ με την περιοχή Φοινικούδων οριοθετείται με την θάλασσα με ένα τοιχάκι για ασφάλεια αλλά και για να παρέχει ξεκούραση. Οι διαφορετικές υφές στον πεζόδρομο σχηματίζουν το σκάσιμο του κύματος στην άμμο. Τα γιγάντια βότσαλα που συμπληρώνουν το τοπίο εξυπηρετούν σαν δευτερεύοντα καθίσματα. (Πιαλέ Πασιά- Λάρνακα.



ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ



Εικ.167: Τα σκαλάκια ως δευτερεύον καθίσματα επιτρέπουν να απολαύσει κανείς την αίσθηση του νερού στη λίμνη Como στην Ιταλία.

Εικ.168: Το πρανές που ενώνει την ξηρά με την λίμνη είναι κατασκευασμένο με σκαλάκια δημιουργώντας απαλή ακμή. Επιπλέον επιτρέπουν να φτάσει κανείς κοντά στην λίμνη.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ



Εικ.169-170: Τα τοιχάκια στον Μόλο στην Λεμεσό είναι κατάλληλες δευτερευουσες θέσεις για να καθίσει κανείς κάτω από τα δέντρα και απέναντι από την θάλασσα.

ΔΕΥΤΕΡΕΥΟΝΤΑ ΚΑΘΙΣΤΙΚΑ



Εικ. 171-172: Είναι δύσκολο να βρεις παγκάκι διαθέσιμο να καθίσεις την νυκτα στο Navigli στο Μιλάνο γι αυτό οι νέοι κάθονται στα σκαλάκια, στο πάτωμα, όπου βρουν διαθέσιμο χώρο.

Παγκάκια σε διάφορα άλλα σημεία



Εικ.173: Αριστερά Κάτω: Πέτρινο παγκάκι στην υπαίθρια αγορά στην πόλη Brugge στο Βέλγιο.

Εικ.174: Δεξιά Πάνω: Παγκάκι διπλής όψεως με βάση από μπετόν στην υπαίθρια αγορά στην πόλη Brugge στο Βέλγιο.



Εικ. 175: Παγκάκι κάτω από τα δέντρα στον βοτανικό κήπο De hortus στο Αμστερταμ.



Εικ. 176: Ενσωματωμένο παγκάκι χωρίς πλάτη στον ανθώνα από ξύλο και μέταλλο στον βοτανικό κήπο De hortus στο Αμστερταμ.



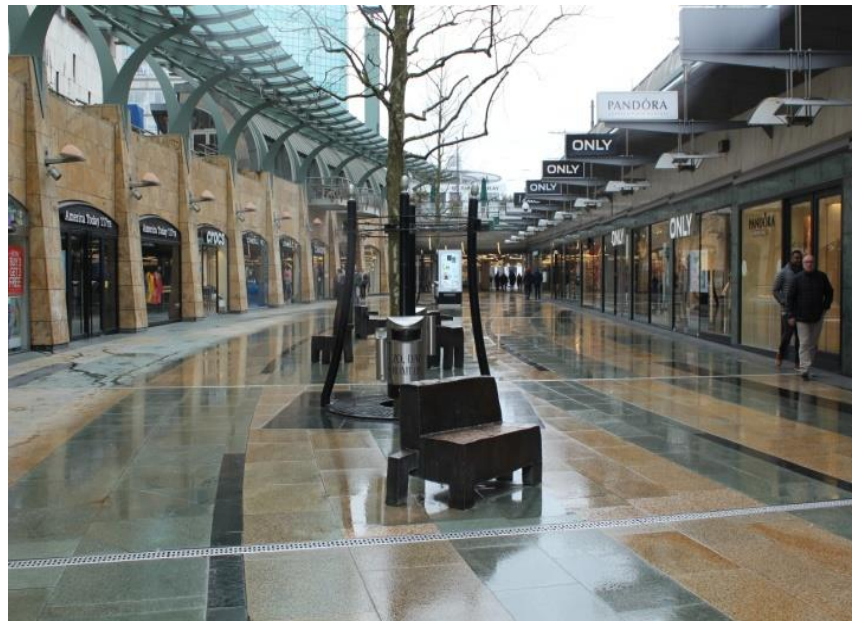
Εικ.177: Παγκάκια σε διαφορά σημεία του βοτανικού κήπου De hortus στο Άμστερνταμ δίνουν στους επισκεπτες την ευκαιρία να ξεκουράζονται απολαμβάνοντας ταυτόχρονα την φύση στην πόλη του Αμστερνταμ.



Εικ.178: Παγκάκια στο κανάλι στον βοτανικό κήπο De hortus στο Αμστερνταμ στην Ολλανδία.



Εικ.179-182: Τα παγκάκια έξω από τα σπίτια στο γραφικό χωριούδακι Giethoorn στην Ολλανδία, δημιουργούν απαλές ακμές μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού χώρου, σαν να προσκαλούν τους περαστικούς να κοπιήσουν.



Εικ.183-185: Παιδικά παγκάκια στο εμπορικό κέντρο του Ρότερταμ στην Ολλανδία.



Εικ. 186-188 : Χρωματιστά παγκάκια σε εμπορικό κέντρο της Μόσχας ανάμεσα στα ολάνθιστα λουλούδια.



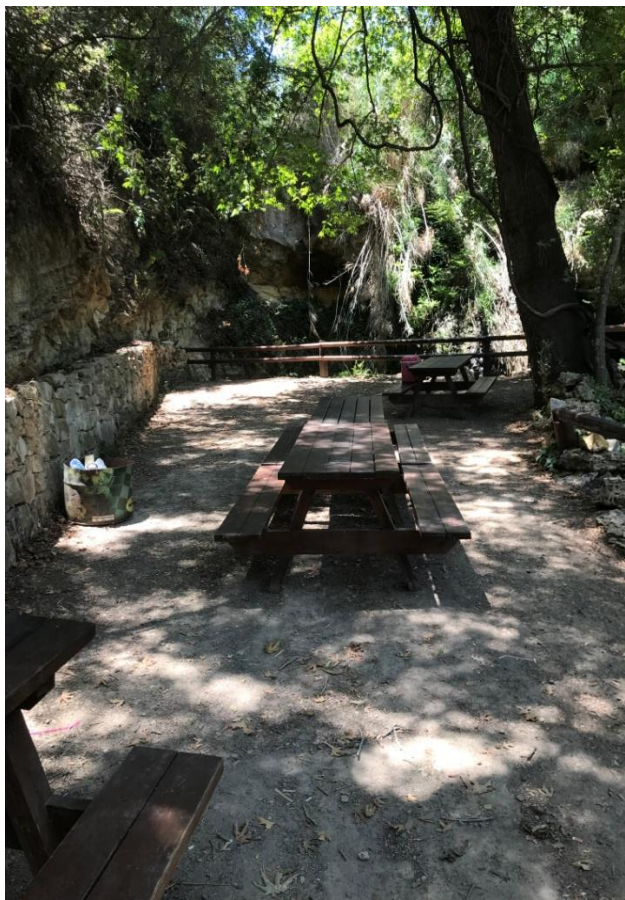
Εικ.189: Παγκάκι στον σιδηροδρομικό σταθμό Maashaven του Ρόττερταμ στην Ολλανδία.



Εικ. 190: Το μεταλικό παγκάκι EgoKi της εταιρείας Akaba στο αεροδρόμιο της Βαρκελώνης στην Ισπανία. (Πηγή: akaba.net)



Εικ. 191: Δεξιά Πάνω: Γωνιακή κατασκευή παγκάκι στην άκρη της αποβάθρας μέσα στο κανάλι νερού στην πόλη Brugge στο Βέλγιο.



Εικ.192: Παγκάκια με τραπέζια πικ νικ στον εκδρομικό χώρο του χωριού Κρίτου Τέρα στην επαρχία Πάφου.



Εικ.193: Η ξύλινη κατασκευή που οριοθετεί τον χώρο της καφετέριας με τον χωμάτινο δρόμο είναι σε τέτοιο ύψος και πλάτος που είναι βολική για να κάθεται κόσμος και να απολαμβάνει την θέα με τις σπηλιές, το ναύαγιο αλλά και το ηλιοβασίλεμα στην Πάφο.



Εικ. 194: Παγκάκια πέτρινα στον βασιλικό κήπο της Μαδρίτης στην Ισπανία., φωτο: Felipe Leon, 2013



Εικ. 195-196: Παγκάκια πετρόκτιστα και με ξύλινο κάθισμα σε μονοπάτι της φύσης στο χωριό Γαλάτα της Επαρχίας Λευκωσίας.



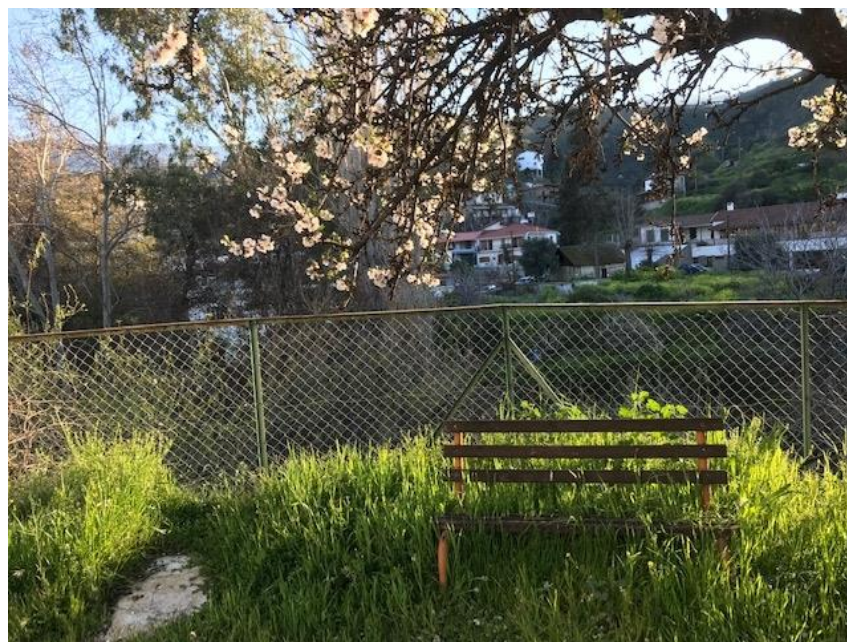


Εικ. 197: Το πετρόκτιστο παρτέρι μπορεί να χρησιμοποιηθεί και ως δευτερεύον κάθισμα από τους επισκέπτες του αρχαίου εξωκλησιού.

Εικ. 198: Παγκάκια πετρόκτιστα και με ξύλινο κάθισμα σε εξωκλήσι στο χωριό Γαλάτα της Επαρχίας Λευκωσίας.



Εικ. 199: Ξύλινο παγκάκι στο γήπεδο του Δημοτικού σχολείου Γαλάτας .



Εικ. 200: Παγκάκι με μεταλλικά πόδια και ξύλινο ραβδωτό κάθισμα στο εγκαταλελειμμένο πλέον Δημοτικό σχολείο Γαλάτας.

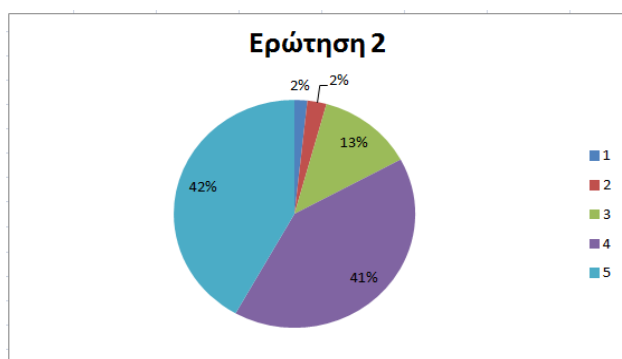
ΜΕΡΟΣ III

ο Έρευνα μέσω ερωτηματολογίου - Αποτελέσματα

Το Ερωτηματολόγιο αποσκοπούσε να αποδειχθεί στατιστικά κατά πόσο η παροχή ηλεκτρικού ρεύματος σε σημεία που μέχρι τώρα δεν υπήρχε και συγκεκριμένα στα καθιστικά δημόσιου αστικού χώρου θα προσέλκυε κυρίως νέους που χρησιμοποιούν σε μεγάλο βαθμό ή είναι εθισμένοι στην χρήση έξυπνων ηλεκτρονικών συσκευών και του διαδικτύου.

Το ερωτηματολόγιο απάντησαν 117 άτομα ηλικιών 18 και άνω, 26 άτομα ηλικίας μεταξύ 18 και 25, 57 άτομα ηλικίας μεταξύ 26 και 35, 20 άτομα ηλικίας μεταξύ 36 και 45, 8 άτομα ηλικίας μεταξύ 46 και 55 και 6 άτομα ηλικίας μεταξύ 56 και 65. Διενεργήθηκε κατά τους μήνες Μάιο και Ιούνιο 2018 μέσω του Google Forms και το δειγματολόγιο συμπλήρωσαν κυρίως Κύπριοι πολίτες διαφόρων πόλεων.

Στην ερώτηση 2 : «Σε ποιο βαθμό χρησιμοποιείτε έξυπνες συσκευές, πχ κινητά τηλέφωνα, tablets, laptops, κλπ», η συντριπτική πλειοψηφία απάντησε ότι χρησιμοποιεί τις έξυπνες συσκευές αρκετά ή πάρα πολύ.



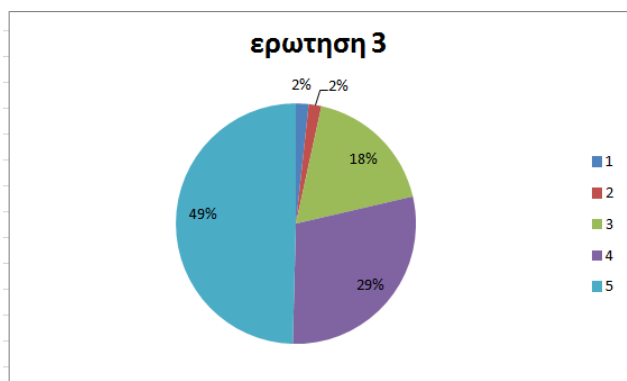
Διάγραμμα 1 και πίνακας 1:

Στην ερώτηση 3 «Σε ποιο βαθμό χρησιμοποιείτε το διαδίκτυο;» και πάλι η συντριπτική πλειοψηφία απάντησε ότι χρησιμοποιεί το διαδίκτυο αρκετά και πάρα πολύ.

Στις δυο αυτές ερωτήσεις οι ερωτηθέντες έδωσαν παρόμοια απάντηση. Αν δηλαδή απάντησαν ότι χρησιμοποιούν τις έξυπνες συσκευές σε μικρό βαθμό, τότε χρησιμοποιούν και το διαδίκτυο σε μικρό βαθμό. Αν χρησιμοποιούν τις έξυπνες συσκευές σε μεγάλο βαθμό, τότε χρησιμοποιούν και το διαδίκτυο σε μεγάλο βαθμό.

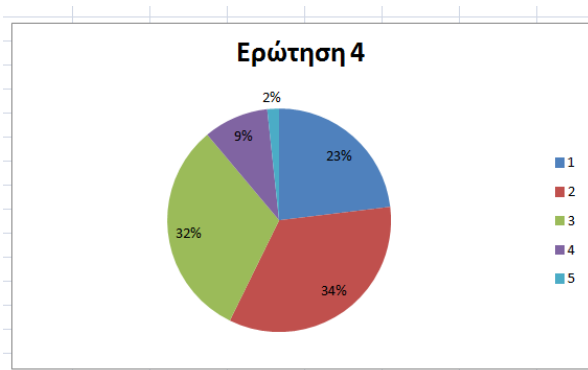
Μόνο 4,2% του συνόλου του δείγματος, δηλ. 5 στους 117 απάντησαν ότι χρησιμοποιούν καθόλου ή ελάχιστα τις έξυπνες συσκευές και το διαδίκτυο.

Άρα η προσθήκη Wi-Fi και Ηλεκτρικού ρεύματος στα παγκάκια δεν τους εξυπηρετεί καθόλου. Το υπόλοιπο 95,8% απάντησε ότι χρησιμοποιεί τις έξυπνες συσκευές από μέτρια έως παρ



Διάγραμμα 2 και πίνακας 2:

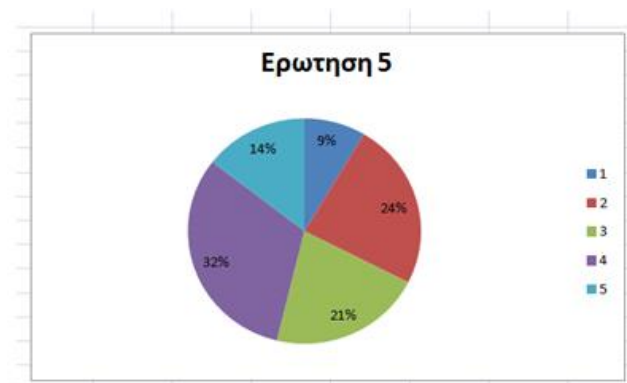
Όσον αφορά την ερώτηση 4: « Σε ποιο βαθμό χρησιμοποιείτε τα παγκάκια στους δημοσίους χώρους πχ πεζόδρομους, πάρκα, πλατείες κλπ. οι απαντήσεις είχαν ως εξής:



Διάγραμμα 3 και πίνακας 3:

Δηλαδή 89% χρησιμοποιούν τα παγκάκια στους δημόσιους χώρους μέτρια έως καθόλου. 43% χρησιμοποιούν τα παγκάκια από μέτρια μέχρι παρά πολύ.

Στην ερώτηση 5: «Αν τα παγκάκια στους δημόσιους χώρους διέθεταν Wi-Fi και παροχή για φόρτισμα ηλεκτρονικής συσκευής, σε ποιο βαθμό θα τα χρησιμοποιούσατε;» οι απαντήσεις είχαν ως εξής:



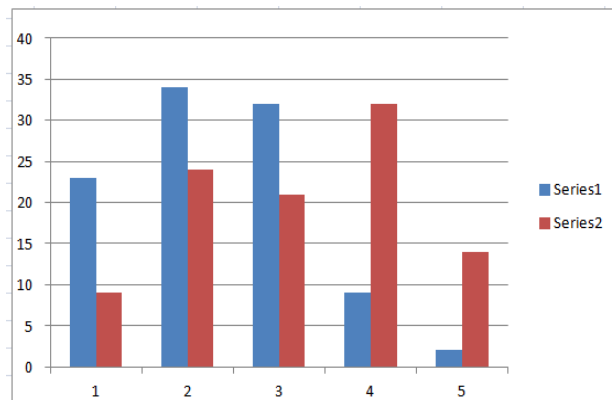
Διάγραμμα 4 και πίνακας 4:

Σε αυτή την περίπτωση αλλάζουν τα ποσοστά. Θα χρησιμοποιούσαν τα παγκάκια 67% από μέτρια μέχρι παρά πολύ και 54% από μέτρια μέχρι καθόλου.

Διαφορές ανάμεσα στις απαντήσεις των ερ.4 και 5.

A/A	Απάντηση	ερ4 (%)	ερ5 (%)
1	Καθόλου	23	9
2	Ελάχιστα	34	24
3	Μέτρια	32	21
4	Αρκετά	9	32
5	Πάρα πολ	2	14
	Σύνολο	100	100

Διάγραμμα 5 και πίνακας 5:



Ο πίνακας 5 και το διάγραμμα 5 παρουσιάζει τις διαφορές στις απαντήσεις ανάμεσα τις ερωτήσεις 4 και 5. Εκείνοι που τα χρησιμοποιούσαν ελάχιστα έγιναν από 34% 24%. Εκείνοι που τα χρησιμοποιούσαν μέτρια έγιναν από 32% 21%. Αντίθετα εκείνοι που θα τα χρησιμοποιούσαν αρκετά αυξήθηκαν από 9% σε 32% και τώρα εκείνοι που θα τα χρησιμοποιούσαν παρά πολύ από 2% έγιναν 14%.



ΜΕΡΟΣ IV

○ Σχεδιαστική Προσέγγιση- Περιγραφή

Το προτεινόμενο καθιστικό αποτελεί χώρο. Ενθαρρύνει την κουβέντα και γενικότερα την κοινωνικοποίηση στον δημόσιο χώρο. Εξυπηρετεί ακόμα και την σε περίπτωση που επιθυμούν οι χρήστες του ομαδική εργασία. Αποτελείται από δυο παγκάκια αντικρινά με τραπέζι μεταξύ τους. Τα παγκάκια μπορούν να χρησιμοποιηθούν και από τις δυο όψεις. Στην μια περίπτωση χρησιμοποιείται το τραπέζι ενώ στην άλλη περίπτωση η άκρη του τραπεζιού χρησιμεύει για να ακουμπά η πλάτη. Επομένως το πώς θα χρησιμοποιηθεί έχει να κάνει με την ανάγκη του χρήστη εκείνη την στιγμή.

Το φωτοβολταϊκό πλαίσιο που είναι στην εξωτερική κορυφή της κατασκευής έχει κλίση 45 μοίρες, όσον δηλαδή απαιτείται για μεγιστοποίηση της απορρόφησης ηλιακής ενέργειας. Σε κάθε περίπτωση το φωτοβολταϊκό σύστημα θα πρέπει να είναι στραμμένο προς τον Νότο. Μια πιο εξελιγμένη τεχνολογία θα έδινε την δυνατότητα στο πλαίσιο να κινείται από το ψηλότερο σημείο της κολώνας του και πάνω ανάλογα με τον ήλιο. Δηλαδή να ξεκινούσε το πρωί με προσανατολισμό ανατολικό, στην συνέχεια νότιο και τέλος δυτικό με σκοπό την μέγιστη δυνατή του απόδοση. Η ηλιακή ενέργεια που μετατρέπεται σε ηλεκτρική αποθηκεύεται σε μπαταρίες οι οποίες μπορούν να αποθηκευτούν σε χώρο που δημιουργήθηκε στην βάση του τραπεζιού. Η ηλεκτρική ενέργεια μπορεί να παρέχεται με ρευματοδότη (πρίζα) στους χρηστές του χώρου με σκοπό να φορτίζουν ηλεκτρονικές συσκευές.

Η κατασκευή μπορεί να παρέχει πρόσβαση στο διαδίκτυο μέσω Hotspot (Wi-Fi).

Στο εσωτερικό υψηλότερο της σημείο ενσωματωμένα LED Spotlights παρέχουν φωτισμό σε περίπτωση που επιθυμεί ο χρήστης.

Στην βάση του τραπεζιού, μέσα από τα δυο παγκάκια υπάρχουν ενσωματωμένα σκουβαλοδοχεία για εξυπηρέτηση των χρηστών και για διατήρηση της καθαριότητας στον χώρο.

Στην άκρη υπάρχει ένας ανθώνας με αυτόματο πότισμα . Βρίσκεται πίσω από το φωτοβολταϊκό με σκοπό να μην εμποδίζει τον ήλιο να φτάνει σε αυτό. Ενσωματωμένο ντεπόζιτο θα πρέπει να γεμίζεται κάθε ορισμένες μέρες. Με τις χρήσεις που παρέχει η κατασκευή θα μπορούσε να τοποθετηθεί σε ανοικτούς χώρους – κήπους πανεπιστημιούπολεων, σε πάρκα, πλατείες, σε μέρη που δεν υπάρχει με άλλο τρόπο ηλεκτρισμός και διαδίκτυο.

Παράλληλα όμως θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί από το κράτος ή κρατικές υπηρεσίες με διάφορους τρόπους. Από μετρολογική υπηρεσία με σκοπό να συλλογή διαφόρων μετρολογικών δεδομένων και αποστολή τους μέσω τεχνολογίας IOT (Internet of Things).

Σε περίπτωση που είναι τοποθετημένη σε θέση που γειτνιάζει δρόμου, πχ κοντά στο κέντρο της πόλης με θέματα κυκλοφοριακής συμφόρησης, θα μπορούσε με κατάλληλα συστήματα /αισθητήρες (ITS – Intelligent Transportation Systems, Traffic monitoring systems) να καταγράφει την πυκνότητα της τροχαίας κίνησης με σκοπό να την ξαποστέλνει μέσω (IOT) τεχνολογίας στις αρμόδιες αρχές. Επιπρόσθετα ενσωματωμένη οθόνη στον στύλο (κολώνα) του φωτοβολταϊκού θα μπορούσε να παρέχει ηλεκτρονικό χάρτη της περιοχής, διάφορες πληροφορίες για την περιοχή ή υπηρεσίες/ καταστήματα που υπάρχουν κοντά , τουριστικές πληροφορίες για την πόλη, πληροφορίες για τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς (ωρολόγια προγράμματα, διαδρομές κλπ).

Πέραν από αυτές τις χρήσεις που είναι δυνατόν να παρέχονται δεν είναι καθόλου ασήμαντο το γεγονός ότι η τοποθέτηση μιας τέτοιας κατασκευής θα άφηνε στο κοινό, στους πολίτες της πόλης, ακόμα και υποσυνείδητα, μηνύματα που απορρέουν από ένα βιοκλιματικό σχεδιασμό. Τα μηνύματα αυτά αφορούν το περιβάλλον, την χρήση ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, τον βιοκλιματικό σχεδιασμό και τεχνολογία, την οικονομία ως αποτέλεσμα των προηγούμενων και τα κέρδη από αυτά. Δυστυχώς ζούμε σε μια εποχή όπου τα σημάδια των καιρών προειδοποιούν ότι ξεκίνησε η αντίστροφη μέτρηση για τον πλανήτη, ως εκ τούτου είναι υψίστης σημασίας το θέμα αυτό.

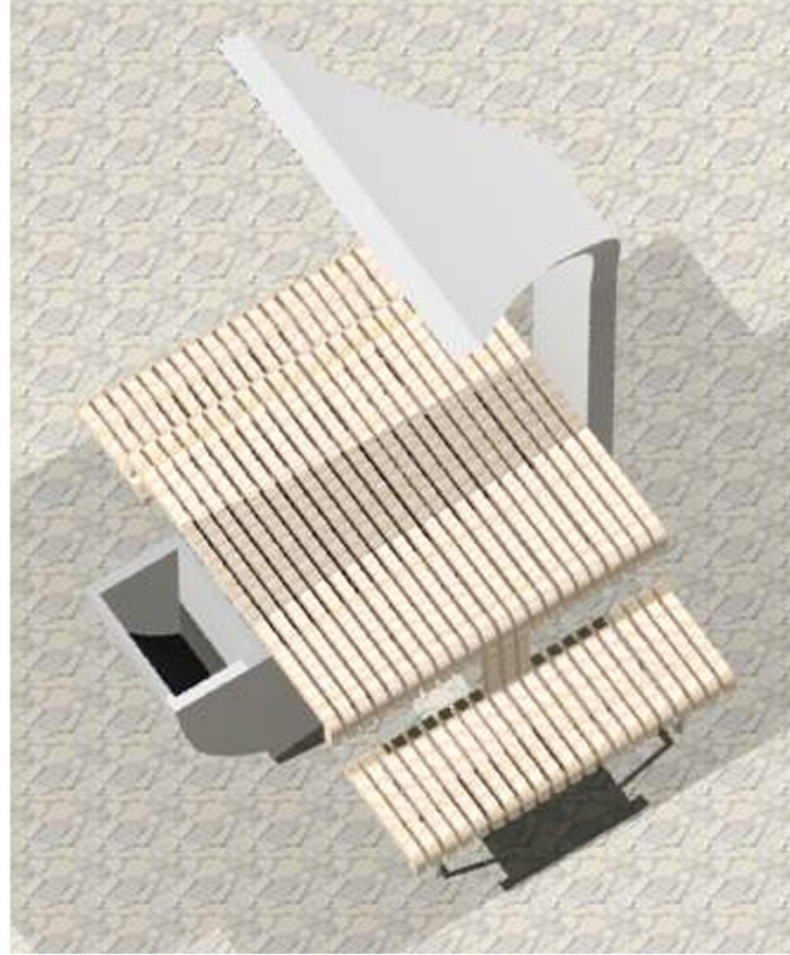
Εκτός από τα φυσικά στοιχεία, τον ήλιο, τον αέρα, το πράσινο δημιουργούνται ευκαιρίες για φυσική κοινωνικοποίηση και επαφή. Συγκεκριμένα ο Gehl, (2013a,σελ. 23-27) αναφέρει: «οι ευκαιρίες για συναντήσεις και για καθημερινές δραστηριότητες στους δημόσιους χώρους μιας πόλης δίνουν την δυνατότητα να είναι κανείς μαζί με άλλους, να βλέπει και να ακούει άλλους ανθρώπους, να παρατηρεί τους άλλους να συμμετέχουν σε διάφορες καταστάσεις». Αυτού του τύπου επαφές είναι χαμηλής έντασης και ενώ φαίνονται να είναι ασήμαντες εντούτοις «είναι ιδιαίτερα πολύτιμες, τόσο αυτές καθαυτές όσο και ως αφορμές για άλλες, πιο σύνθετες αλληλεπιδράσεις... Η δυνατότητα να συναντάς, να βλέπεις και να ακούς άλλους ανθρώπους αποτελεί ευκαιρία για μια επαφή σε μέτριο επίπεδο, μια πιθανή αφετηρία για επαφές σε άλλα επίπεδα, μια δυνατότητα για διατήρηση επαφών που ήδη υπάρχουν, μια πηγή πληροφορίας για το κοινό περιβάλλον, μια πηγή έμπνευσης, μια αφορμή για ενδιαφέρουσες εμπειρίες». Αντί να είναι κανείς παθητικός θεατής των εμπειριών των άλλων ανθρώπων στην τηλεόραση ή στον κινηματογράφο ή πλέον μέσω των μέσων κοινωνικής δικτύωσης, στον δημόσιο χώρο το ίδιο το άτομο είναι παρόν. συμμετέχει έστω και σε μέτριο βαθμό, αλλά σίγουρα συμμετέχει. «Μια επαφή χαμηλής έντασης είναι μια κατάσταση από την οποία άλλες μορφές επαφής μπορούν να αναπτυχθούν. Είναι ένα μέσω για το απροσδόκητο, το αυθόρμητο, το απρογραμματίστο. ... Οι επαφές που αναπτύσσονται αυθόρμητα, απλώς με το να βρίσκεται κανείς με άλλους, είναι συνήθως πολύ εφήμερες- όπως το να ανταλλάξει κανείς μερικές κουβέντες, να ανοίξει συζήτηση με τον διπλανό του σε ένα παγκάκι... Από αυτό το απλό επίπεδο οι επαφές μπορούν να εξελιχθούν περαιτέρω, εάν οι συμμετέχοντες το επιθυμούν. Η συνάντηση, το να είναι κανείς παρών στον ίδιο χώρο, είναι σε καθεμία από τις παραπάνω περιπτώσεις η κύρια προϋπόθεση.... Η ευκαιρία να δούμε και να ακούσουμε άλλους ανθρώπους εκτός από τις πληροφορίες για τον κοινωνικό περίγυρο, μπορεί να μας παρέχει ιδέες και έμπνευση για δράση.»

Παγκάκια κατά μήκος
πεζόδρομου σε χώρο
πρασίνου

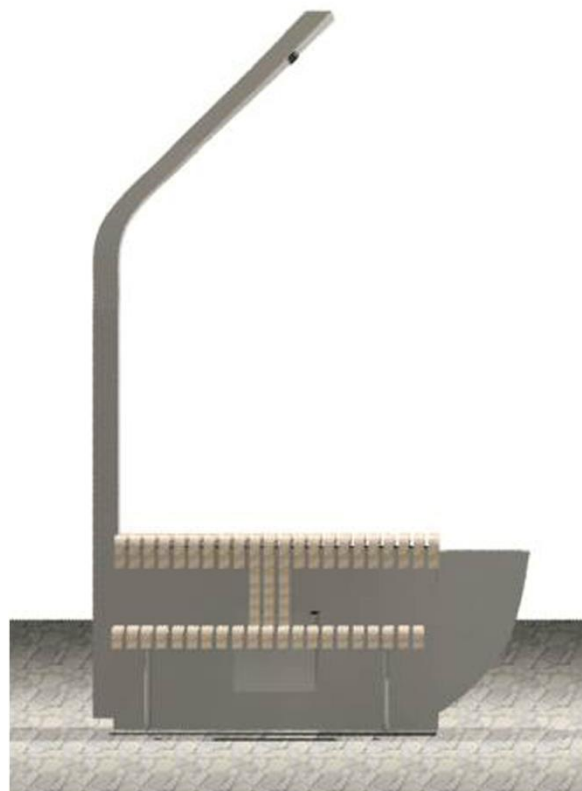


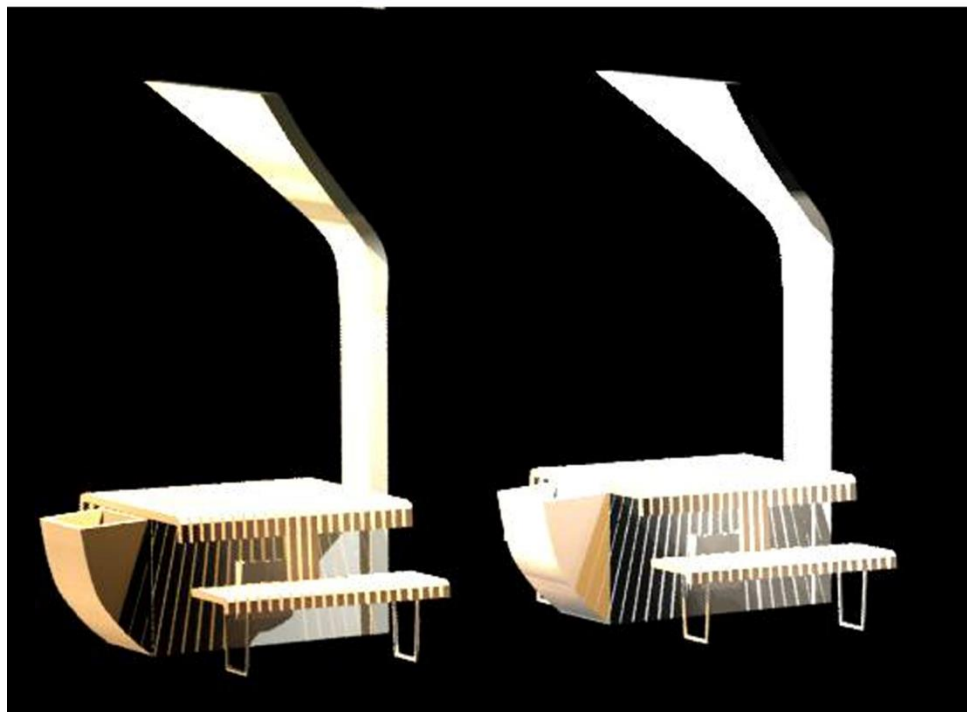
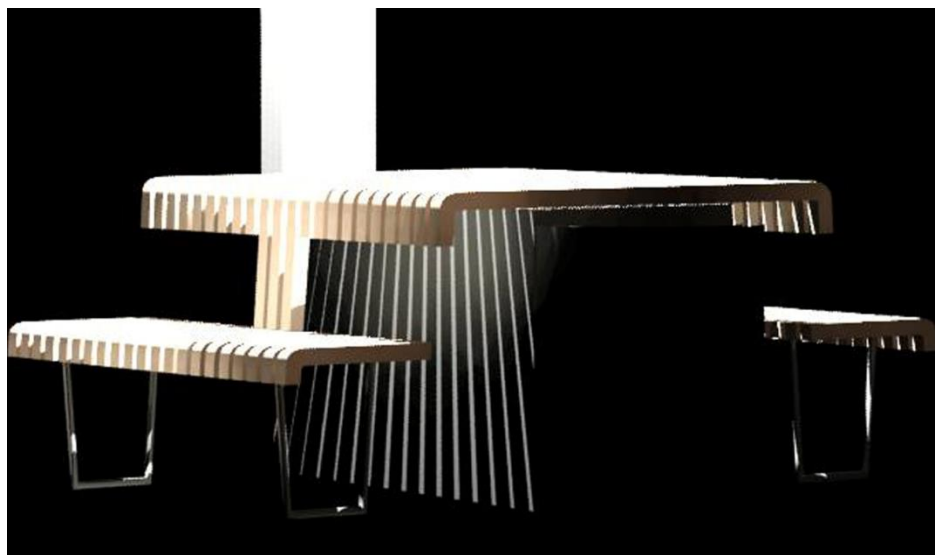


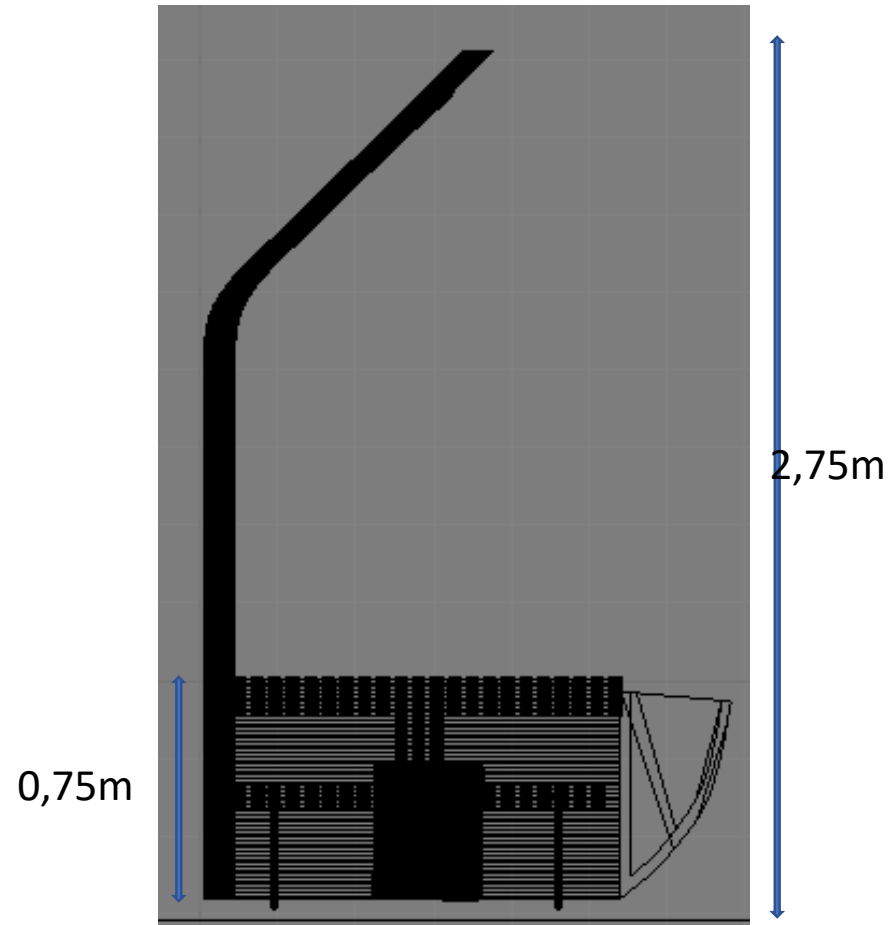
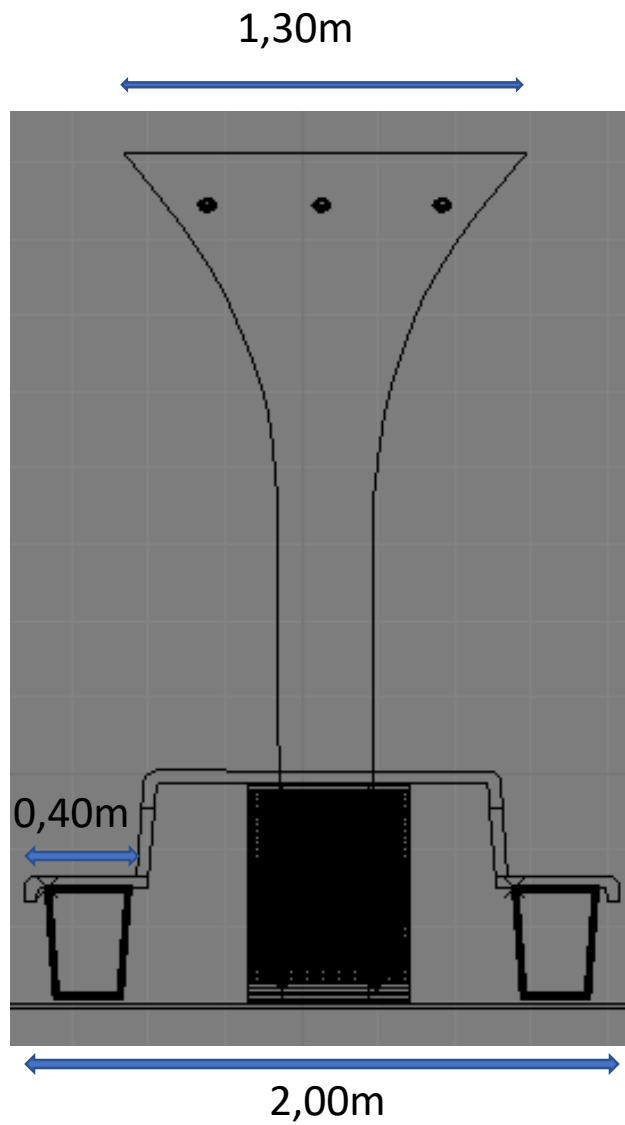




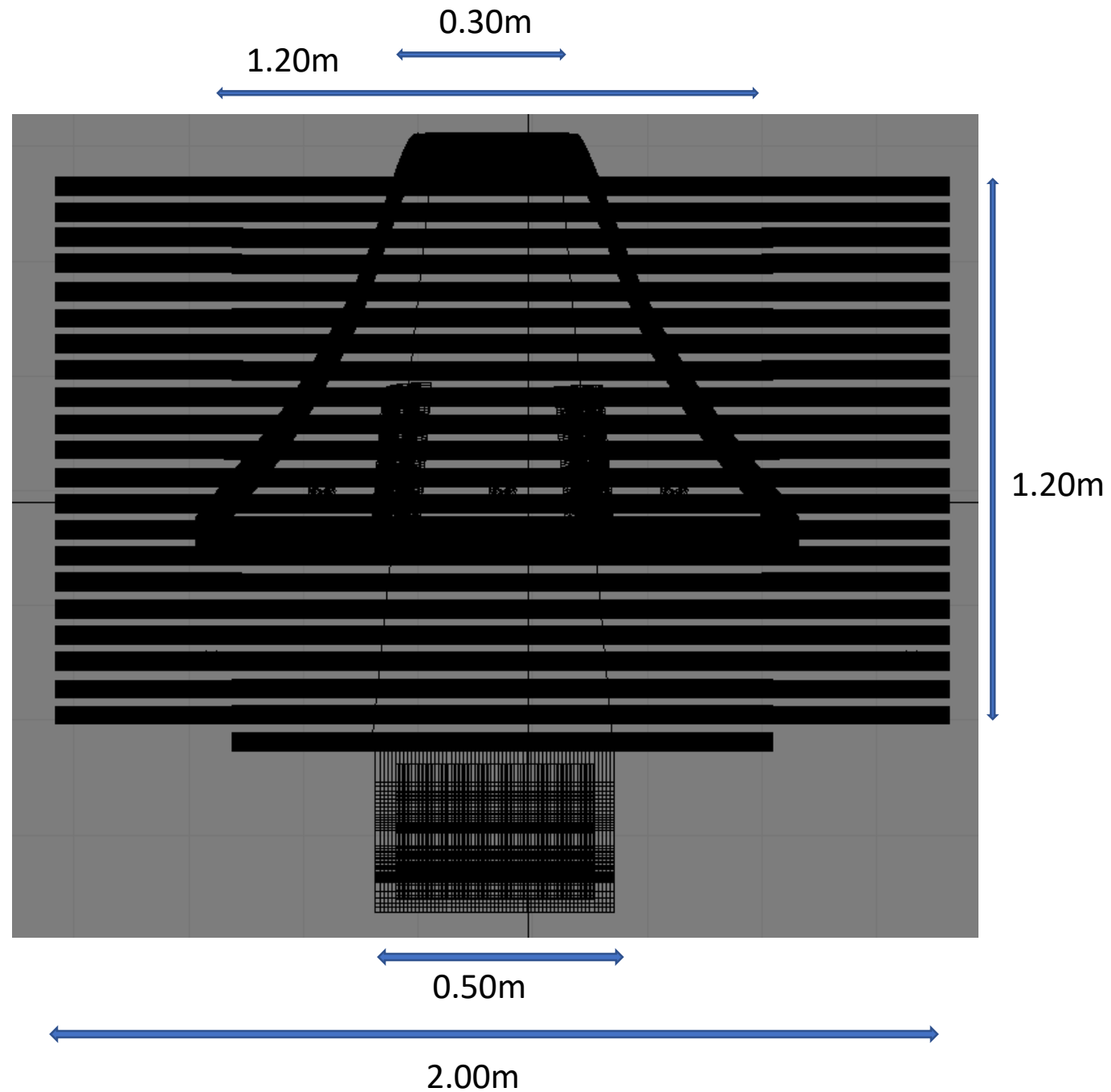








- Υλικά**
- Επιφάνεια τραπεζιου (countertop) :
Ξυλεία εξ. χώρου teak ή iroco
 - Βάση τραπεζιού και φωτοβολταϊκού:
Ανακυκλωμένο Μέταλλο ή Corian.



ΜΕΡΟΣ V

ο Συμπεράσματα

Ο σχεδιασμός ή ο ανασχεδιασμός των πόλεων και των δημόσιων χώρων γενικά αλλά και των πλατειών, πάρκων, πεζόδρομων ειδικότερα είναι πολύ σημαντικό να γίνεται με τέτοιο τρόπο που να ενισχύεται η βαδισιμότητα. Οι χώροι θα πρέπει να έχουν τέτοιες διαστάσεις που να διατηρούν την αναλογία μεταξύ χώρου και σώματος. Επίσης οι συνθήκες πρέπει να είναι δελεαστικές. Όταν το περιβάλλον είναι υψηλής ποιότητας, οι προαιρετικές και κοινωνικές δραστηριότητες αυξάνονται πολύ σε μια πόλη ενώ αντίθετα όταν είναι κακής ποιότητας τότε μειώνονται στο ελάχιστο. Οι δραστηριότητες περιορίζονται στις υποχρεωτικές. Οι πολίτες μιας πόλης την χρησιμοποιούν μόνο για τις υποχρεωτικές τους δραστηριότητες.

Επιπρόσθετα πρέπει ο σχεδιασμός να δημιουργεί αίσθημα ασφάλειας, συνθήκες για τον κόσμο της για να είναι υγιείς, συνθήκες που κάνουν την ίδια την πόλη βιώσιμη.

Η τοποθέτηση των καθιστικών αλλά και ο σχεδιασμός τους και τα υλικά κατασκευής τους πρέπει να μελετιούνται. Αν δεν λαμβάνονται υπόψη όλες οι προϋποθέσεις που θα τα κάνουν κατάλληλα για τους πολίτες μιας πόλης δεν θα χρησιμοποιούνται.

Όσον αφορά την επιλογή του είδους καθιστικού ανάμεσα στα πρωτεύοντα και δευτερεύοντα θα πρέπει να υπάρχει μια ισορροπία λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες της πόλης. Πάντα πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα πρωτεύοντα αν επιθυμεί κάποιος ενώ τα δευτερεύοντα να συμπληρώνουν τις διαθέσιμες θέσεις στην πόλη διακριτικά για τις περιπτώσεις όπου η ζήτηση αυξάνεται περιοδικά για να αποφεύγεται όσο το περισσότερο η εικόνα του «άδειου χώρου» στις περιπτώσεις που υπάρχει μειωμένη ζήτηση.

Αντίστοιχα πρέπει να διατηρείται μια ισορροπία στο θέμα της επικοινωνίας στα καθιστικά θα πρέπει δηλαδή να προσφέρονται ευκαιρίες ανάλογα με τις επιθυμίες των πολιτών. Αν επιθυμούν να διατηρήσουν μια απόσταση από άλλους να μπορούν ενώ αν επιθυμούν να επικοινωνήσουν, πάλι να έχουν την ευκαιρία.

Όσον αφορά τα παγκάκια στα πάρκα, δεν υπάρχει αμφιβολία ότι αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο τους. Το ότι πολλές φορές χρησιμοποιούνται με λάθος τρόπο ή βανδαλίζονται, δεν τα κάνει λιγότερο απαραίτητα για τους χρήστες των πάρκων.

- Παρατηρώντας τα καθιστικά στον δημόσιο χώρο συμπεραίνεται ότι τα περισσότερα κύρια-πρωτεύοντα καθιστικά, δηλ. τα παγκάκια, τόσο σε αριθμό όσο και σε ποικιλία, βρίσκονται σε πόλεις / περιοχές που προσφέρουν θέα σε λίμνες, θάλασσα, κανάλια νερού, κλπ. Τοποθετούνται περιμετρικά τους ή κατά μήκος τους. (Εικ. 126,138, 139-141,134). Στις περιπτώσεις που περιβάλλονται και από πεζόδρομο τότε το παγκάκι είτε είναι τοποθετημένο μεταξύ πεζόδρομου και λίμνης προσφέροντας

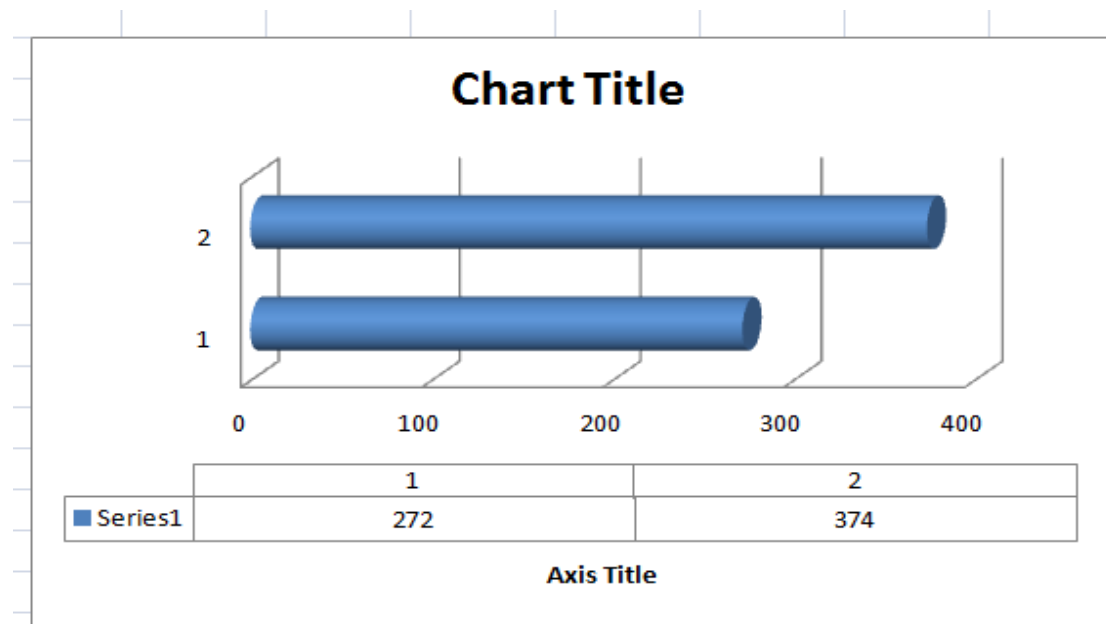
θέα μόνο προς την λίμνη (εικ.128-131) , είτε είναι τοποθετημένο με τέτοιο τρόπο που η θέα να είναι όχι μόνο προς την λίμνη αλλά και στον πεζόδρομο. (εικ.127,132)

- Οι Ευρωπαϊκές πόλεις παρόλο που είναι γεμάτες με τουρίστες τους περισσότερους μήνες του χρόνου αν όχι όλους, έχουν μικρότερο αριθμό πρωτευόντων καθιστικών τα οποία είναι σχεδιαστικά συνήθως στο ύψος των αξιοθέατων, δηλ. κυρίως από πέτρα.(εικ.108-110, 120). Οι φωτογραφίες από τα ιστορικά κέντρα των πόλεων αυτών δείχνουν ότι υπάρχουν πάρα πολλά δευτερεύοντα καθιστικά ως συμπληρωματικά των πρωτευόντων. Από την μια θα ήταν αδύνατον να υπάρχουν τόσα πολλά παγκάκια διαθέσιμα για τους τουρίστες και από την άλλη τις μέρες και ώρες που δεν υπάρχουν τόσοι πολλοί θα δημιουργείτο τοπίο ερημιάς. Τα δευτερεύοντα καθιστικά τα οποία έχουν ως πρωταρχικό ρόλο άλλο, όπως είναι οι βάσεις στα μνημεία, τα τοιχεία στις λίμνες, στα σιντριβάνια, στα πρानή, στους ανθώνες , τα διαχωριστικά χώρων κλπ. είναι τόσα πολλά που ο καθένας μπορεί να βρει κάπου να καθίσει. (εικ. 71,72,111-114,115-118,119,122,123, ,155-157,164)
- Αντίστοιχα σε πλατείες ή περιοχές που συγκεντρώνεται πολύς κόσμος επειδή διεξάγονται συναυλίες, πανηγύρια, εκδηλώσεις, κλπ.,(εικ.51,68,69) είναι πολύ χρήσιμα τα δευτερεύοντα καθιστικά τα οποία εξυπηρετούν πολλούς ανθρώπους την στιγμή που γίνονται ενώ τον υπόλοιπο καιρό δεν δημιουργείται τοπίο ερημιάς όπως θα γινόταν στην περίπτωση ύπαρξης μεγάλου αριθμού πρωτευόντων καθιστικών.
- Σε πλατεία η οποία διέθετε παγκάκια με πλάτη και παγκάκια σε σχήμα κύβου (χωρίς πλάτη) (εικ.45,123), τα πρώτα ήταν γεμάτα όλα ενώ τα τελευταία την ίδια στιγμή ήταν άδεια. Παρά ταύτα επειδή η θέση τους ήταν στην άκρη της πλατείας, στο σημείο που εφαιπτόταν με τον δρόμο, η παρουσία τους δημιουργούσε τρισδιάστατα όρια ενισχύοντας το αίσθημα της ασφάλειας από τον γειτνιάζον δρόμο. Με τον ίδιο τρόπο , η τοποθέτηση παγκακιών στα όρια πλατειών, παιδότοπων, πεζόδρομων κλπ συνεισφέρουν εκτός από τις θέσεις για να κάθεται κάνεις, στο να οριοθετείτε καλύτερα ο χώρος (εικ.132, 133,149) , παράλληλα με την διαφοροποίηση του πατώματος.
- Επιπρόσθετα τα τοιχάκια κατά μήκος διάφορων χώρων (πάρκων κτλ) οριοθετούν τον χώρο προσθέτοντας δευτερεύουσες θέσεις. (εικ.29,106-107). Τα τοιχάκια κατά μήκος των λιμνών οριοθετούν έντονα το νερό με την στεριά προσφέροντας ταυτόχρονα ασφάλεια και δευτερεύουσες θέσεις. (εικ.158,163,165).
- Σε πεζοδρόμια, ειδικά στα στενά,(εικ.86) τα παγκάκια είναι τοποθετημένα εντελώς στην άκρη για να μην παρεμποδίζεται η ροή της κυκλοφορίας των πεζών. Για τον ίδιο λόγο τοποθετούνται σε εσοχή εάν υπάρχει ευχέρεια, δηλ. να μην παρεμποδίζονται οι πεζοί στα πεζοδρόμια ή το παιχνίδι των παιδιών στις παιδικές χάρες.(εικ. 83,137,147)

- Σε δημοσίους χώρους όπου υπάρχουν άλλες δραστηριότητες τα παγκάκια λειτουργούν υποστηρικτικά. Σε παιδικές χαρές ενώ τα παιδιά παίζουν οι ενήλικες τα επιβλέπουν καθισμένοι (εικ.133). Σε λουτήρες δημοσίους κοντά σε παραλίες τα παγκάκια λειτουργούν σαν να είναι αποδυτήρια, για να τοποθετήσει κάποιος τα αντικείμενα του, τα ρούχα ή τα παπούτσια του (εικ.52).
- Το ημικύκλιο σχήμα (152,59-60,54) σε παγκάκια με το κάθισμα στο εσωτερικό του κύκλου όπως και τα δίπλα δίπλα παγκάκια με αμβλεία γωνιά προς τα μέσα, ενθαρρύνει αυτούς που κάθονται να κουβεντιάσουν.(εικ.136,38). Αντίθετα τα παγκάκια με το κάθισμα στο εξωτερικό του κύκλου, αποτρέπουν την επικοινωνία, την δυσκολεύουν ακόμα και μεταξύ δυο ατόμων. (εικ.23)
- Τα παγκάκια χωρίς πλάτη μπορεί να στερούν τον χρήστη τους από άνεση αλλά του προσφέρουν την δυνατότητα να το χρησιμοποιήσει από όποια πλευρά επιθυμεί ανάλογα με την ανάγκη του την στιγμή που το χρησιμοποιεί. (εικ.10,37,59,60,77,94,95,173)
- Τα πιο συνηθισμένα υλικά που χρησιμοποιούνται για την βάση είναι το μπετόν (ίσως λόγω χαμηλότερου κόστους αλλά και σταθερότητας που παρέχει) καθώς και ο μεταλλικός σκελετός ενώ για το κάθισμα/ακουμπημα το πιο συνηθισμένο υλικό είναι το ξύλο σε λωρίδες (το ξύλο είναι κακός αγωγός των ακραίων θερμοκρασιών και οι λωρίδες εξυπηρετούν στην διαφυγή του νερού). Ελάχιστα χρησιμοποιείται το μάρμαρο και ο γρανίτης (από τα ακριβότερα υλικά και ακατάλληλα για τις ακραίες θερμοκρασίες.) (εικ.4,6,170,143,137,132,149,144,136,133,139-141,134,130,131,128,129,126,101,99,47,87,88,84,83,82,79,73,74,66,59,60,56,53,50,39,40,26-38,32,28,26,22,19,15-18,13,14,12)
- Σε κάποια γραφικά μέρη αν το παγκάκι τοποθετηθεί ως μέρος του συνόλου δημιουργείτε εικόνα για πίνακα. Αντίθετα αν το παγκάκι δεν ταιριάζει καταστρέφεται η συνολική εικόνα.(εικ.81)

Αναφορικά με την έρευνά μέσω ερωτηματολογίου συμπεραίνεται γενικότερα ότι ο λαός της Κύπρου δεν έχει στην κουλτούρα του συνήθειες τέτοιες που θα του δίνονταν εύκολα ευκαιρίες να χρησιμοποιήσει σε μεγάλο βαθμό τα παγκάκια στον δημόσιο χώρο. Αυτό φυσικά δεν ισχύει καθόλου για τις θέσεις στις καφετερίες που εύκολα μπορεί κάποιος να παρατηρήσει ότι είναι γεμάτες με κόσμο, όχι μόνο τα τελευταία χρόνια που έγινε θεσμός ακόμα και στις Βόρειες χώρες αλλά από παλιότερα.

Ωστόσο οι απαντήσεις στην πέμπτη ερώτηση (Διαγρ.6 - σειρά 2) που αφορά την προσθήκη Wi-Fi και ηλεκτρισμού είναι θετικότερες σε σχέση με την χρήση ων συμβατικών (Διαγρ.6 - σειρά 1). Αν οι απαντήσεις «καθόλου» μέχρι «παρά πολύ» μετατραπούν σε αριθμούς και τοποθετηθούν σε διάγραμμα τότε προκύπτει ότι η χρήση τους αυξάνεται 37,5% που είναι σημαντικό ποσοστό. Επομένως με την προσθήκη των πιο πάνω στοιχείων στα καθίσματα δημοσίου χώρου αυτόματα δημιουργούνται ελκυστικότερες συνθήκες για να χρησιμοποιούνται από περισσότερους.



Διάγραμμα 6 και πίνακας 6: