

διαχυτή πόλη νέα αστική πραγματικότητα διασκορπισμός δραστηριοτήτων χώρος θέση και εγγύτητα σύγχρονη ελληνική πόλη χώρος θέση Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας πρόσδος στην αστική δομή προάσσιο Τμήμα ΜΧΠΠΑ συγκέντρωση μορφές κεντρικότητας μεγάλα εμπορικά καταστήματα νέα ανερχόμενα αστικά τοπία παρυφές της πόλης έξω-αστικές νέες κεντρικότητες διάχυση κατοικίας αναζήτηση της κεντρικότητας νέα τοπία μορφές κεντρικότητας νέες κεντρικότητες και το φαινόμενο της αστικός σχεδιασμός της διάχυτης πόλης: Ανάπλαση διασκορπισμός δραστηριοτήτων θαλάσσιου μετώπου νέες μορφές κεντρικότητας στην Ανατολική Θεσσαλονίκη αστική πραγματικότητα διασκορπισμός δραστηριοτήτων χώρος θέση και εγγύτητα νέο μοντέλο αστικοποίησης σύγχρονη ελληνική πόλη απρογραμμάτιστος χαρακτήρας πιο πρόσφατη πρόσδος στην αστική δομή σύνθετη αστική συγκέντρωση διάχυτη πόλη διπλωματική εργασία εμφάνιση νέων αστικών κεντρικότητων μητροπολιτικοί χώροι νέα αστικά τοπία θέση της Πασχαλίδου Μαρίας και αστική πραγματικότητα της Τσιαρτσιώνη Θεώνης παρυφές της πόλης έξω-αστικές νέες κεντρικότητες διάχυση κατοικίας προάσσιο περιαστική ζώνη νέες εγκαταστάσεις πολυκαταστημάτων αναζήτηση της κεντρικότητας νέα τοπία μορφές κεντρικότητας κάτοικος αστική πραγματικότητα χώρος επιβλέπουσα καθηγήτρια: διασκορπισμός χώρος θέση εγγύτητα Γοσποδίνη Άσπα νέο μοντέλο αστικοποίησης σύγχρονη ελληνική πόλη απρογραμμάτιστος χαρακτήρας πιο πρόσφατη πρόσδος στην αστική δομή σύνθετη αστική συγκέντρωση μορφές κεντρικότητας εμφάνιση νέων αστικών κεντρικότητων νέα τοπία μορφές κεντρικότητας κάτοικος μητροπολιτικοί χώροι διάχυση

ΠΤ-ΜΧΠΠΑ
2005
ΠΑΣ

Βόλος, Σεπτέμβριος 2005

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής
Ανάπτυξης

Νέες και κεντρικότητες και το φαινόμενο της διάχυτης πόλης: Ανάπλαση
θαλασσίου μετώπου στην Ανατολική Θεσσαλονίκη

Διπλωματική εργασία των:

Πασχαλίδου Μαρία και
Τσιαρτσιώνη Θεώνη

Επιβλέπουσα καθηγήτρια: κ. Γοσποδίνη Άσπα

Βόλος, Σεπτέμβριος 2005

Διάχυτη πόλη και νέα κεντρικότητα

διάχυτος, -η, -ο επίθ. [<διαχέω] (Κ -ος, -ον) διασκορπισμένος, χυμένος προς όλες τις διευθύνσεις || διαδεδομένος.

πόλη (η) ουσ. [<αρχ. Πόλις] (Κ πόλις, -εως) σύνολο μεγάλου αριθμού οικημάτων, εκτεταμένος οικισμός || το σύνολο των κατοίκων ενός τέτοιου οικισμού.

νέος, -α, -ο επίθ. [αρχ. νέος] καινούριος || που έχει αντικαταστήσει άλλον || καινοφανής.

κεντρικότητα (η) ουσ. [<κεντρικός] (Κ κεντρικότης, -ητος) η ιδιότητα του κεντρικού.

¹ Σύμφωνα με το Ελληνικό λεξικό Τεγόπουλος- Φυτράκης (έκδοση του 1993)

στις οικογένειες μας

Περιαστικός χώρος, διάχυτη πόλη, νέες κεντρικότητες... Έννοιες στενά αλληλένδετες, σύγχρονες, ενδιαφέρουσες. Έννοιες καινούριες για την ελληνική πραγματικότητα. Λίγοι επιχειρήσαν να ασχοληθούν με το φαινόμενο της διάχυτης πόλης στην Ελλάδα, *αν και σύμφωνα με τον Καυκαλά (2004), 'η σύγχρονη ελληνική πόλη είναι διάχυτη πόλη'*. Ο περιαστικός χώρος αποκτά όλο και μεγαλύτερη σημαντικότητα. Οι κεντρικές δραστηριότητες της πόλης μετακινούνται στον περιαστικό χώρο, δημιουργώντας νέες κεντρικότητες. Στην Ελλάδα, το φαινόμενο είναι έντονο, χαρακτηρίζεται όμως από έλλειψη σχεδιασμού και οποιασδήποτε οργάνωσης. Η περίπτωση της Ανατολικής Θεσσαλονίκης δεν αποτελεί εξαίρεση. Το παραλιακό μέτωπο, το οποίο οριοθετείται από το τέλος του Δήμου Καλαμαριάς και την αφετηρία της ιδιοκτησίας του αεροδρομίου 'Μακεδονία', παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά της ελληνικής διάχυτης πόλης και αδυνατεί να αντιμετωπίσει τα προβλήματα που τη συνοδεύουν. Η περιοχή μελέτης έχει ανάγκη από αναδιοργάνωση, σχεδιασμό, ανάπλαση και προαγωγή, μοναδική οδό για την αποκάλυψη των τεράστιων δυνατοτήτων της και τη μετατροπή της σε πόλο έλξης των κατοίκων της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης.

Λέξεις- κλειδιά: περιαστικός χώρος, διάχυτη πόλη, νέες κεντρικότητες, Ανατολική Περιαστική Ζώνη Θεσσαλονίκης, ανάπλαση αστικού θαλασσίου μετώπου.

Urban fringes, dispersed city, new centralities... Modern and interesting meanings, tightly bound together. Meanings new to greek reality. Only a few people tried to get involved with the phenomenon of the greek dispersed city, even though, according to Kafkalas (2004) 'the modern greek city is a dispersed city'. Urban fringes become more and more important over time. Activities move out from the centre of the city towards urban fringes, creating new centralities. In Greece, this phenomenon, is intense and also characterized by lack of any kind of planning. The case of East Thessaloniki is no exception. The waterfront, which starts at the end of the Municipality of Kalamaria and ends where the property of 'Macedonia' airport begins, has the characteristics of the greek dispersed city and fails to deal with the problems that escort it. The region, which we examine, needs to be restructured, replanned, regenerated and promoted, which is the only route to the revelation of its huge potential and its transformation to an attraction pole, for all the citizens of the general area of Thessaloniki.

Keywords: urban fringes, dispersed city, new centralities, East Urban Fringe Belt of Thessaloniki, urban waterfront regeneration

Ευχαριστίες	8
Εισαγωγή	9
Πρώτο μέρος	
1. Ο περιαστικός χώρος	15
1.1 Η χωρική δυναμική και η εξέλιξη δημιουργίας του περιαστικού χώρου	15
1.2 Έξω- αστικοποίηση και περιαστική ζώνη	24
1.3 Συμπεράσματα: Η ανάπτυξη της περιαστικής ζώνης	27
2. Η διάχυτη πόλη	28
2.1 Προσέγγιση της έννοιας της διάχυτης πόλης	28
2.2 Η εξέλιξη της διάχυτης πόλης	29
2.3 Διαστάσεις και όψεις της αστικής διάχυσης	30
2.3.1 Οι παράμετροι: Χωρική προσβασιμότητα, τόπος και εγγύτητα	33
2.4 Τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της διάχυτης πόλης	37
2.5 Διάχυση και ελληνική πόλη	40
2.5.1 Χαρακτηριστικά της ελληνικής διάχυτης πόλης	41
2.5.2 Τα προβλήματα της ελληνικής διάχυτης πόλης και η αντιμετώπιση τους ...	41
2.6 Συμπεράσματα: Το μέλλον της διάχυτης πόλης. Υπάρχει λύση για τα προβλήματα που τη συνοδεύουν;	43
3. Νέες κεντρικότητες	46
3.1 Μητροπολιτικές δυναμικές στην ‘πολλαπλή πόλη’	46

3.2 Παραδοσιακό κέντρο και νέες κεντρικότητες	47
3.3 Θεωρίες χωροθέτησης εμπορικών κέντρων	52
3.4 Συμπεράσματα: Ταξινόμηση και κατανόηση των νέων τοπίων της μετά- μοντέρνας πόλης	54

Δεύτερο μέρος

4. Δομή, περιφερειακά κέντρα και διάχυτη πόλη: Η περιπτώσιολογική ανάλυση της Θεσσαλονίκης	57
4.1 Οι κυρίαρχες αντιλήψεις για την ανάπτυξη και την πολεοδομική οργάνωση στην ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλονίκης	57
4.2 Χαρακτηριστικά και τάσεις χωροθέτησης δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο	66
4.3 Τάσεις συγκέντρωσης και διάχυσης δραστηριοτήτων στη Θεσσαλονίκη	70
5. Ανατολική Περιαστική Ζώνη της Θεσσαλονίκης και η περιοχή μελέτης ...	71
5.1 Γενικά χαρακτηριστικά	71
5.2 Αναλυτική παρουσίαση των χρήσεων γης	73
5.3 Ανάλυση SWOT της περιοχής	82
6. Πρόταση ανάπλασης της περιοχής μελέτης	85
6.1 Υφιστάμενες πολεοδομικές ρυθμίσεις και επιτρεπόμενες χρήσεις για την περιοχή μελέτης	85
6.2 Διεθνή παραδείγματα νέων κεντρικότητων στην αστική περιφέρεια και τον περιαστικό χώρο: Η περίπτωση της Βαρκελώνης και της Βαλένθια.....	86
6.3 Νέα χωρική οργάνωση και σχεδιασμός της διάχυτης πόλης στην περιοχή μελέτης: Ανάλυση του προτεινόμενου σεναρίου	94
6.4 Παρουσίαση εναλλακτικών σεναρίων	102

Γενικά Συμπεράσματα	103
Επίλογος	106
Παράρτημα	107
Βιβλιογραφία	

Κατάλογος πινάκων

2.1 Χωρική προσβασιμότητα, τόπος και εγγύτητα ως παράγοντες της τοποθεσίας	36
3.1 Ταξινόμηση νέων αστικών τοπίων στη μοντέρνα πόλη	55
4.1 Συχνότητα εμφάνισης των κλάδων του τριτογενούς τομέα στην ΕΠΘ	60
4.2 Αριθμός οικισμών και βασικά χαρακτηριστικά οικιστικών κέντρων	61
4.3 Κατανομή καταστημάτων χωροθετημένων στον περιαστικό χώρο ανά είδος δραστηριότητας.....	68
4.4: Κατανομή εγκαταστάσεων του τριτογενούς τομέα στη ΝΑ Περιαστική και κάθε είδος δραστηριότητας (εκτός συνεργείων και αποθηκών)	69
4.5 Δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα ανά ζώνη της ΕΠΘ	69
5.1: Ανάλυση SWOT της περιοχής μελέτης	84

Κατάλογος σχημάτων

1.1 Γενική διάταξη αστικής διάρθρωσης σε ζώνες.....	15
1.2 Χωρικοί και κοινωνικοί μετασχηματισμοί.....	18
1.3 Η χωρική δομή του περιαστικού χώρου.....	26
2.1 Αποτελέσματα της διάχυσης	

Κατάλογος χαρτών

5.1: Εντοπισμός της περιοχής μελέτης	71
5.2: Οι τέσσερις υπό- περιοχές της περιοχής μελέτης	73
5.3: Χρήσεις γης πρώτης υπό- περιοχής	75
5.4: Χρήσεις γης της δεύτερης υπό- περιοχής	77
5.5: Χρήσεις γης τρίτης υπό- περιοχής	79
5.6: Χρήσεις γης τέταρτης υπό- περιοχής	81
6.1: Γενικό σκαρίφημα των προτάσεων μας για την περιοχή	100

5.1- 5.5 Εικόνες τις περιοχής μελέτης	72
6.1 Περιοχές της Βαρκελώνης	86
6.2 Άποψη της Βαρκελώνης	86
6.3 Άποψη του Forum of the Cultures	87
6.4 Άποψη του Forum σε τρισδιάστατο σχέδιο	88
6.5 Άποψη του Forum στην πραγματικότητα	88
6.6 Βαλένθια	89
6.7 Ρεαλιστικό πλάνο της ‘City of Arts and Sciences’	89
6.8 Η ‘City of Arts and Sciences’ υπό κατασκευή	90
6.9 Άποψη της ‘City of Arts and Sciences, μέρα	90
6.10 Άποψη της ‘City of Arts and Sciences’ νύχτα	90
6.11 Δρόμος Περιπάτου	91
6.12 Το Πλανητάριο	91
6.13, 6.14, 6.15 Σκίτσα του Calatrava για το Πλανητάριο	92
6.16 Πανοραμικός δρόμος περιπάτου	92
6.17 Χώρος στάθμευσης	92
6.18: Το Palacio de las Artes	93
6.19 Τμήμα του ‘Palacio de las Artes’	93
6.20, 6.21, 6.22 Σκίτσα του ‘Palacio de las Artes’	93
6.23 Μουσείο Επιστημών	94
6.24- 6.31 Σκίτσα σκιαγράφησης των ιδέων μας για την περιοχή μελέτης.	101

Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα θέλαμε να δώσουμε σε όσους συνέβαλαν στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Καταρχήν, ευχαριστούμε την επιβλέπουσα καθηγήτρια κ. Άσπα Γοσποδίνη για τις πολύτιμες συμβουλές, υποδείξεις και τη γενικότερη καθοδήγηση της. Άκρως σημαντική ήταν η βοήθεια της κ. Πόλυς Ζέϊκου, Δρ. Αρχιτέκτονα- Πολεοδόμου, καθώς και του κ. Θεοφάνη Ματίκα, Δρ. Αρχιτέκτονα- Πολεοδόμου, υπευθύνου του Τομέα Χωροταξίας του ΟΡΘΕ (Οργανισμός Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης), οι οποίοι συνέβαλλαν καθοριστικά στην σύνταξη του παρόντος τεύχους με την παροχή απαραίτητων στοιχείων και χαρτογραφικών υποβάθρων της περιοχής. Δεν παραλείπουμε να αναφέρουμε τη βοήθεια του Υπουργείου Μακεδονίας Θράκης, καθώς και της Πολεοδομίας Θεσσαλονίκης, ιδιαίτερα χρήσιμη στην έρευνα πεδίου, διάθεση πληροφοριών και χαρτών. Τέλος θα θέλαμε να ευχαριστήσουμε τις οικογένειες μας για την αμέριστη συμπαράσταση κατά τη διάρκεια της διεκπεραίωσης της διπλωματικής μας εργασίας.

Ο περιαστικός χώρος, το φαινόμενο της διάχυτης πόλης και η δημιουργία νέων κεντρικότητων είναι οι βασικές έννοιες που καλούμαστε να αναλύσουμε στο πλαίσιο της εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας του Προπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών του Τμήματος Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης υπό την επίβλεψη της καθηγήτριας κ. Άσπας Γοσποδίνη. Παράλληλα, με ενδιαφέρον ανταποκρινόμαστε και στην πρόκληση της ανάπλασης αστικού θαλασσίου μετώπου, τμήματος της Περιαστικής Ζώνης της Ανατολικής Θεσσαλονίκης, περιοχή με έντονα τα χαρακτηριστικά της αστικής διάχυσης και τέλειο υπόβαθρο για τη δημιουργία νέου δυναμικού και πολυλειτουργικού κέντρου.

Η εργασία χωρίζεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο μέρος αναλύεται η θεωρία του περιαστικού χώρου, της διάχυτης πόλης και των νέων κεντρικότητων, όπως γίνονται αντιληπτά στην ελληνική και στη ξένη πραγματικότητα. Στο δεύτερο μέρος περιγράφονται πιο αναλυτικά οι κυρίαρχες αντιλήψεις για την ανάπτυξη και την πολεοδομική οργάνωση στην Ευρύτερη Περιοχή της Θεσσαλονίκης, η περιοχή μελέτης και τέλος παρουσιάζεται η πρόταση ανάπλασης.

Οι έννοιες του περιαστικού χώρου, της διάχυτης πόλης και των νέων κεντρικότητων είναι σύγχρονες και προσελκύουν όλο και περισσότερο το ενδιαφέρον των μελετητών. Ο περιαστικός χώρος αρχίζει να αποκτά σημαντικότητα, αφού πολλές κεντρικές λειτουργίες της πόλης μεταφέρονται σε αυτόν από τα κέντρα δημιουργώντας νέες κεντρικότητες. Δυστυχώς όμως, ειδικά στην Ελλάδα, η ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο γίνεται με τρόπο άστατο, απρογραμματίστο και χωρίς όραμα. Η περιοχή μελέτης είναι χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτού το φαινομένου. Είναι μια περιοχή που αναπτύσσεται κάτω από τις δυνατότητες της και παραμένει υποβαθμισμένη και ανεκμετάλλευτη στη μεγαλύτερη έκταση της.

Μετά τη διεξοδική εξέταση των τάσεων ανάπτυξης στην Ευρύτερη Περιοχή της Θεσσαλονίκης, την παρουσίαση των χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης και την αφομοίωση των αναγκών της, προβαίνουμε στη σύνταξη και παρουσίαση μιας πρότασης, ρεαλιστικής και υλοποιήσιμης, με τη δημιουργία ζωτικών δραστηριοτήτων

που θα εξυπηρετούν τους κατοίκους όχι μόνο της περιοχής αλλά και ολόκληρης της Θεσσαλονίκης. Είναι μια πρόταση που θα αναδείξει τα πλεονεκτήματα της συγκεκριμένης περιοχής και θα τη μετατρέψει σε ένα νέο δυναμικό κέντρο της Θεσσαλονίκης. Η πρόταση κινείται στο πλαίσιο της ανάπλασης αστικών θαλασσίου μετώπου, εξαιτίας των φυσικών χαρακτηριστικών του τοπίου.

Η *ανάπλαση των αστικών θαλασσίων μετώπων (urban waterfront redevelopment)* αποτελεί σήμερα ένα νέο, διεθνώς καθιερωμένο, πεδίο αιχμής του αστικού σχεδιασμού. Οι πολυδιάστατες και πολυπληθέστατες εφαρμογές του διεθνώς κατά τις τελευταίες δεκαετίες, θα επέτρεπαν ακόμη και το χαρακτηριστικό του ως ‘πολεοδομικού φαινομένου’. Η αναγκαιότητα ανάπλασης των αστικών θαλασσίων μετώπων και η γένεση του φαινομένου συνδέονται με την παρακμή παλαιών λιμενικών εγκαταστάσεων αλλά και παραθαλάσσιων βιομηχανικών εγκαταστάσεων μέσα στον αστικό ιστό, που παρατηρήθηκε διεθνώς σε πολλές πόλεις κατά το δεύτερο μισό του 20^{ου} αιώνα. Το φαινόμενο της ανάπλασης των αστικών θαλασσίων μετώπων ξεκίνησε στην Αμερική ήδη από τη δεκαετία του ‘70 με την ανάπλαση του Inner Harbor της Βαλτιμόρης, και είχε ευρεία διάδοση στην Ευρώπη και τον υπόλοιπο κόσμο στις δεκαετίες ‘80 και ‘90. η εντεινόμενη διάδοση του φαινομένου καθώς και οι σημαντικές επιδράσεις του (πολεοδομικές, οικονομικές και κοινωνικές) αντικατοπτρίζονται στο γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια, μια σειρά διεθνών συνεδριών και δημοσιεύσεων έχουν επικεντρώσει το ενδιαφέρον τους στην ανάπλαση των αστικών θαλασσίων μετώπων από διαφορετικές οπτικές γωνίες (Γοσποδίνη, 1998:210).

Στην Ελλάδα, το φαινόμενο δεν έχει ακόμη ευρεία διάδοση και περιορίζεται μέχρι σήμερα στην ανάπλαση του κεντρικού προβλήτα του Λιμένα της Θεσσαλονίκης, έργο που έγινε στα πλαίσια της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης: Θεσσαλονίκη ’97. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, η ανάπλαση των αστικών θαλασσίων μετώπων αναδεικνύεται σταδιακά σε κεντρικό θέμα. Παρότι η μέχρι σήμερα εμπειρία από την ανάπλαση του αστικού θαλασσίου μετώπου στις ελληνικές πόλεις είναι περιορισμένη, τόσο στο επίπεδο ολοκληρωμένων έργων, όσο και στο επίπεδο σχεδιαστικών προτάσεων, θα μπορούσε κανείς να επισημάνει το εξής:

Όσον αφορά στους τοπικούς φορείς των πόλεων, η ανάπλαση του αστικού θαλασσίου μετώπου αντιμετωπίζεται αποσπασματικά: τα ερευνητικά προγράμματα και οι

διαγωνισμοί αστικού σχεδιασμού που προκηρύσσονται κατά περίπτωση από κάποιο φορέα δεν αφορούν στο σύνολο του μετώπου ή σε ολοκληρωμένες ενότητες του αλλά μόνον στο τμήμα του μετώπου που ανήκει στις αρμοδιότητες του συγκεκριμένου φορέα. Επομένως, θα μπορούσε κανείς να ισχυρισθεί ότι στο ζήτημα της ανάπλασης του αστικού θαλασσίου μετώπου, οι τοπικοί φορείς των πόλεων τείνουν να διαμορφώνουν μια πολιτική και πρακτική που περιθωριοποιεί το φυσικό σχεδιασμό του χώρου στη μεγάλη κλίμακα και προωθεί τις σημειακές παρεμβάσεις. Κάτι που φυσικά συνάδει με τις καθιερωμένες πρακτικές αστικού σχεδιασμού στην ελληνική πόλη (Γοσποδίνη, 1998:211).

Η έλλειψη μιας συνολικής άποψης για το ζήτημα της ανάπλασης του θαλασσίου μετώπου στην ελληνική πόλη έχει ως φυσικό αποτέλεσμα την προώθηση σχεδιαστικών προτάσεων που είτε αναπαράγουν δημοφιλή σχήματα και μορφές που έχουν δοκιμαστεί αλλού με επιτυχία, είτε παράγουν νέα σχήματα που όμως βασίζονται αποκλειστικά στις ιδιαιτερότητες του χώρου, όπως την ιστορική φυσιογνωμία του τόπου, τη μορφολογία των παλαιών κτιρίων και των υπαίθριων χώρων και την πολιτιστική κληρονομιά (χαρακτηριστικό παράδειγμα του κεντρικού προβλήτα του λιμανιού της Θεσσαλονίκης). Και οι δύο προσεγγίσεις καταλήγουν στον περιορισμό του σχεδιασμού. Αντιθέτως, η διεθνής εμπειρία και η βιβλιογραφία παρουσιάζουν *μίξη των χρήσεων και ειδικότερα τις δραστηριότητες δημιουργικής ψυχαγωγίας* ως σημαντικότετους θετικούς παράγοντες για την επιτυχία της ανάπλασης αστικών θαλασσίων μετώπων (Γοσποδίνη, 1998: 213).

Στη διαμόρφωση μιας συνολικής άποψης σχετικά με την ανάπλαση του θαλασσίου μετώπου στην ελληνική πόλη, μπορούν να συμβάλουν (και θα πρέπει να συνυπολογισθούν) τρεις συνιστώσες: α) η αναπτυξιακή προοπτική των ελληνικών πόλεων μέσα στο ενιαίο Ευρωπαϊκό σύστημα, β) οι ιδιαιτερότητες του αστικού χώρου στην ελληνική πόλη, και γ) τα κοινά χωρικά χαρακτηριστικά των αστικών θαλασσίων μετώπων στην ελληνική πόλη. Υπό το πρίσμα αυτών των τριών συνιστωσών, η ανάπλαση των θαλασσίων μετώπων στην περίπτωση των ελληνικών πόλεων μπορεί να προσεγγισθεί σφαιρικά ως ακολούθως (Γοσποδίνη, 1998: 214):

1. Η ανάπλαση του αστικού θαλασσίου μετώπου μπορεί να θεωρηθεί κοινό πεδίο χωρικών παρεμβάσεων στην κατεύθυνση διεύρυνσης της αναπτυξιακής προοπτικής των πόλεων.
2. Από τη σκοπιά της ανάπτυξης αστικού τουρισμού, το αστικό θαλάσσιο μέτωπο θεωρείται χώρος υψηλότατης αξιοποίησης ακριβώς λόγω της φύσης του ως ενδιάμεσο στοιχείο (interface) μεταξύ του φυσικού υδάτινου περιβάλλοντος και του δομημένου αστικού περιβάλλοντος. Η περιβαλλοντική ιδιαιτερότητα και το ευχάριστο του χώρου (environmental amenity) που προκύπτει από την επαφή της πόλης και νερού και μπορεί να αξιοποιηθεί τουριστικά με τη δημιουργία διαδρόμων περιπάτου, υπαιθρίων χώρων στάσης σε σημεία με ιδιαίτερη θέα, χώρων για ειδικές δραστηριότητες (ψυχαγωγικές, αθλητικές, κτλ) κατά μήκος της παραλίας, δίπλα ή μέσα στο νερό.
3. Η ανάπλαση του αστικού θαλασσίου μετώπου αφορά σε συνεχή δημόσιο υπαίθριο χώρο σημαντικού εμβαδού, ο οποίος είναι αξιοποιήσιμος για μεγάλης κλίμακας και πρωτοποριακές παρεμβάσεις αστικού σχεδιασμού.
4. Το θαλάσσιο αστικό μέτωπο συχνά περιλαμβάνει μεγάλες εκτάσεις δημόσιας αστικής γης που είναι χρηστικά απαξιωμένες και κατά αυτήν την έννοια 'ελεύθερες' προς επανασχεδιασμό και αναβίωση.
5. Στην ιστορική εξέλιξη του ελληνικού αστικού χώρου, έχει διαμορφωθεί μια ισχυρή παραδοσιακή σχέση μεταξύ του αστικού θαλασσίου μετώπου και του κέντρου της ελληνικής πόλης. Στις σύγχρονες παραθαλάσσιες ελληνικές πόλεις, η παραδοσιακή αυτή συνεχίζεται.

Σύμφωνα με τα παραπάνω καταλήγουμε στο συμπέρασμα, ότι στην περίπτωση των ελληνικών πόλεων, σε αντίθεση με άλλες Ευρωπαϊκές πόλεις, η ανάπλαση του αστικού θαλασσίου μετώπου σημαίνει παρέμβαση μέσω ανασχεδιασμού του χώρου, στην 'καρδιά' της πόλης (Γοσποδίνη, 1998: 216).

Όσον αφορά την ανάπλαση του παραλιακού μετώπου της περιοχής μελέτης, ο στόχος μας δεν είναι να προτείνουμε κάτι εξωπραγματικό, μια πρόταση δηλαδή που δεν θα υλοποιηθεί γρήγορα και αποτελεσματικά. Η ανάπλαση που προτείνουμε και οι δραστηριότητες που διαλέγουμε να τοποθετήσουμε στην περιοχή, είναι βασικές λειτουργίες που θα αναδείξουν τα φυσικά πλεονεκτήματα της περιοχής και θα την οδηγήσουν στην εξαργύρωση των τεράστιων προοπτικών της. Φυσικά αυτό αποτελεί

συνισταμένη πολλών παραγόντων. Δεν αρκεί μόνο μια λειτουργική πρόταση αλλά και η δέσμευση των αρμόδιων, της κοινωνίας και όσων ενδιαφέρονται πραγματικά για την ανάπτυξη της συγκεκριμένης περιοχής.

Πρώτο μέρος

Κεφάλαιο 1^ο: Ο περιαστικός χώρος

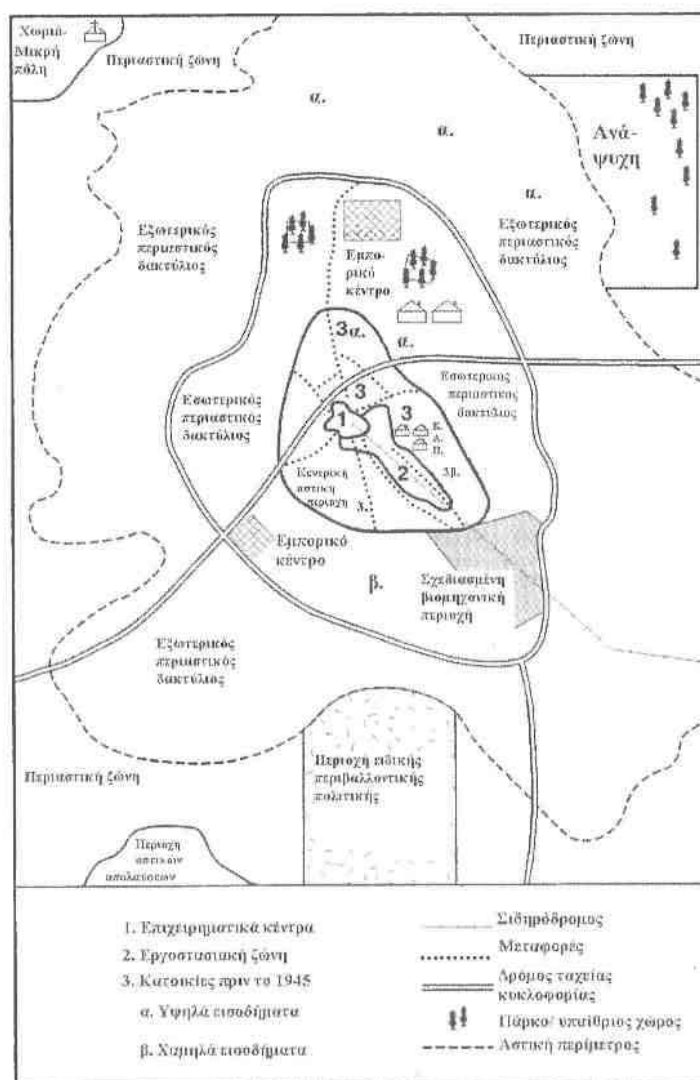
Κεφάλαιο 2^ο: Η διάχυτη πόλη

Κεφάλαιο 3^ο: Νέες κεντρικότητες

1. Ο ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

1.1 Η ΧΩΡΙΚΗ ΔΥΝΑΜΙΚΗ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟΥ ΧΩΡΟΥ

Στο σχήμα 1.1, αποτυπώνεται η γενική διάταξη αστικής διάρθρωσης σε ζώνες. Ο εσωτερικός δακτύλιος περικλείει την *κεντρική αστική περιοχή (inner city)*. Εδώ περιλαμβάνονται το επιχειρηματικό κέντρο (CBD), η παρακείμενη βιομηχανική ζώνη και διάφορες επιχειρήσεις μεταξύ κεντρικής αστικής περιοχής και *περιαστικού χώρου*, καθώς και οι παλιές πυκνοκατοικημένες οικιστικές περιοχές της κεντρικής αστικής περιοχής (Bunting και Filion, 1996: 10).



Πηγή: Bunting και Filion, 1996: 10

Σχήμα 1.1: Γενική διάταξη αστικής διάρθρωσης σε ζώνες

Ο εσωτερικός περιαστικός δακτύλιος (*inner fringe*) αντανακλά τη μετατροπή της χωρικής δομής που σημαδεύτηκε από το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Ο χαρακτήρας της είναι πρωτίστως οικιστικός με χαμηλές πυκνότητες και περιλαμβάνει το επιχειρηματικό κέντρο (CBD) για την απασχόληση και την παροχή των εξειδικευμένων αγαθών και υπηρεσιών. Στεγάζει, επίσης, προηγουμένως αποκεντρωμένες δραστηριότητες του πυρήνα, κυρίως εμπορικά κέντρα (*shopping centers*) και βιομηχανικά και επιχειρηματικά πάρκα. Αυτές οι αποκεντρωμένες συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων είναι τοποθετημένες για να ανταγωνίζονται αποτελεσματικά την περιοχή του πυρήνα, αφού έχουν ειδικά σχεδιαστεί για να υποβοηθούν τις μετακινήσεις με το αυτοκίνητο και τη ζωή σε οικιστικές περιοχές χαμηλής πυκνότητας (Bunting και Filion, 1996: 10).

Ο σύγχρονος εξωτερικός περιαστικός δακτύλιος (*outer fringe*) αποκαθιστά μια ισορροπία μεταξύ των οικιστικών και άλλων εξειδικευμένων δραστηριοτήτων, αν και αυτή η ισορροπία δεν είναι ιδιαίτερα αισθητή. Όλα τα είδη δραστηριοτήτων βρίσκονται εδώ σε διαφορετικούς βαθμούς αποκέντρωσης και σε πρότυπα που είναι βασικά 'άκεντρα' και σε μεγάλο βαθμό 'αχωρικά'. Η χωρική οργάνωση του σύγχρονου εξωτερικού δακτυλίου τοποθετείται στο χώρο με ανόμοιες τοπικές διαδικασίες. Μερικοί χρήστες γης προσκωλλόνται σε αρχές μείωσης της απόστασης όπως εκδηλώνεται στην κεντρική αστική περιοχή, ενώ άλλοι αποποιούνται ευθύνης για τοπικές επιλογές πεπεισμένοι από αχωρικούς παράγοντες όπως το θέλγητρο του τοπίου ή η γενιά των οικονομιών κλίμακας. Τέλος, στις παρυφές της πόλης (*edge of the city*) υπάρχει μια ζώνη που συναντιούνται η πόλη και η ύπαιθρος που ποικίλει από περιαστική ζώνη (*urban fringe*) σε εξολοκλήρου έξω-αστική εδαφική οργάνωση (Bunting και Filion, 1996: 10).

Ιστορικά, η έκταση της περιαστικής ζώνης έχει αυξηθεί και η σύνθεση της έχει μεταβληθεί συνδυασμό με τη κοινωνικο-οικονομική αλλαγή που οδηγεί την δομημένη πόλη. Επικεντρώνουμε το ενδιαφέρον μας στις τρεις βασικές ζώνες (Bunting και Filion, 1996: 12):

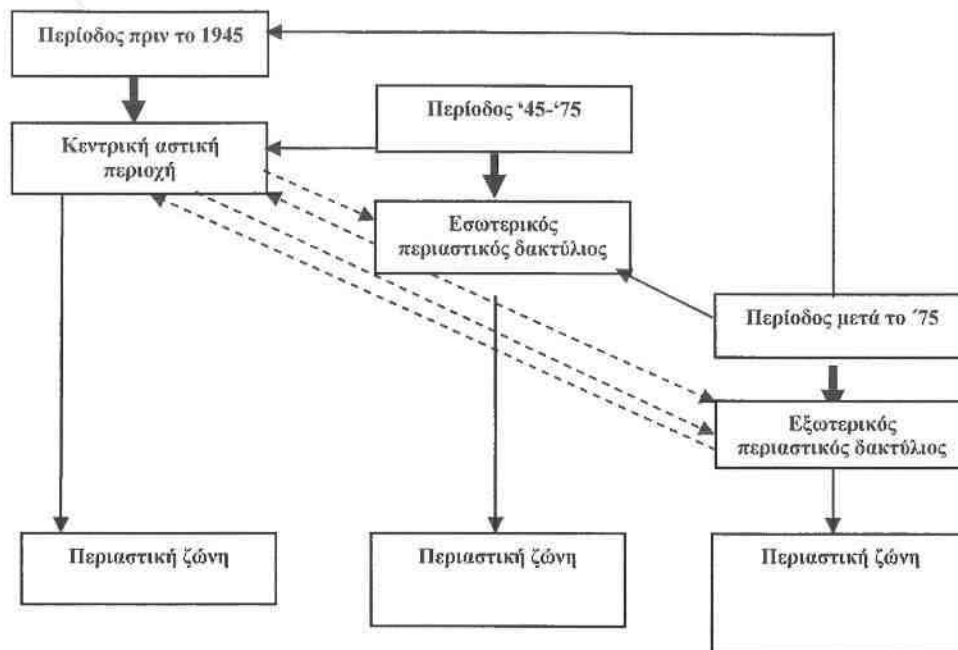
- την κεντρική αστική περιοχή
- τον εσωτερικό περιαστικό δακτύλιο
- τον εξωτερικό περιαστικό δακτύλιο.

Οι ζώνες από μόνες τους δείχνουν να είναι τα προϊόντα διαφορετικών φάσεων στην εξέλιξη της κοινωνίας (Bunting και Filion, 1996: 12):

- 1η φάση: *Συμπαγής οικιστική ανάπτυξη των αστικών κέντρων (inner city)*, πριν το 1945.
- 2η φάση: *Αστική επέκταση και προαστιοποίηση (suburbanization)*, περίοδος 1945- 1975, τρεις δεκαετίες ραγδαίας προαστιακής ανάπτυξης στο πλαίσιο οικονομικής ευημερίας και χαμηλού ενεργειακού κόστους.
- 3η φάση: *Προαστιοποίηση και διάχυτη πόλη (suburbanization and dispersed urban development)*, από το 1975 και μετά, μια περίοδος κατά την οποία ο περιαστικός χώρος έχει καταλήξει να κυριαρχεί της αστικής συγκέντρωσης καθώς επίσης και η εποχή που λαμβάνουν χώρα η μεταπολεμική οικονομική επίδραση και τα συστήματα αξιών.

Το σχήμα 1.2 χρησιμοποιεί ένα *σκούρο βέλος* για να απεικονίσει τη σύνδεση μεταξύ χρονικά ορισμένων κοινωνικών περιεχομένων και τις ζώνες που αναπτύχθηκαν κατά τη συγκεκριμένη χρονική διάρκεια. Τα *λιγότερο έντονα βέλη* ξεκινώντας από το κοινωνικό περιεχόμενο υποδεικνύουν ότι κάθε φάση της κοινωνικής εξέλιξης επηρεάζει επίσης, αν και με λιγότερη ζωτικότητα, τις αστικές ζώνες που αναπτύχθηκαν κατά τη διάρκεια προηγούμενων φάσεων. Τα *διακεκομμένα βέλη* που συνδέουν τις τρεις αναγνωρισμένες ζώνες της αστικοποίησης, δείχνουν ότι η μορφή νεο- ανεπτυγμένων περιοχών είναι μερικώς υποτελής στα αστικά δομικά χαρακτηριστικά παλιότερων ζωνών, αλλά ισότιμα, ότι οι νέες περιοχές έχουν επιπτώση σε προηγουμένως ανεπτυγμένους δακτυλίους. Υπάρχει ένα βέλος που συνδέει κάθε είδος αστικής περιοχής με ένα κουτί με την ταμπέλα 'περιαστική ζώνη'. Αυτό δείχνει ότι κάθε περίοδος αστικής ανάπτυξης έχει μια μοναδική σχέση με την περιβάλλουσα ύπαιθρο. Παραλλαγές στο μέγεθος των τριών κουτιών, αντιπροσωπεύουν την έκταση του αντίκτυπου της αστικοποίησης κατά τη διάρκεια των τριών περιόδων. Περιορισμένο στη φάση της περιόδου πριν το 1945 εξαιτίας περιορισμένης προοπτικής μεταφορών, αυτό το αντίκτυπο γίνεται πιο ισχυρό μεταξύ 1945 μέχρι το 1975, χρόνια ραγδαίας περιαστικής ανάπτυξης. Αλλά μετά το 1975, το αντίκτυπο εκρηγνύεται εξαιτίας της συνεχιζόμενης διάχυσης, της επιταχυμένης αποκέντρωσης της εργασίας, της τοποθέτησης άλλων αστικών

δραστηριοτήτων στην άκρη της αστικοποιημένης περιμέτρου, της αυξανόμενης ευκολίας της συγκοινωνίας από την ύπαιθρο, και πιο πρόσφατα, της αυξανόμενης δημοτικότητας της εργασίας που έχει βάση το σπίτι και της τηλεπικοινωνίας (Bunting και Filion, 1996: 12)



Πηγή: Bunting και Filion, 1996: 12

Σχήμα 1.2: Χωρικοί και κοινωνικοί μετασχηματισμοί

Η περιαστική ζώνη περιγράφεται σαν το *‘τελευταίο σύνορο του σχεδιασμού’*. Είναι μια ζώνη μετάβασης, η οποία αποτελεί σημείο επαφής μεταξύ πόλης και υπαίθρου, όπου συναντιούνται μια μεγάλη ποικιλία χρήσεων γης και δραστηριοτήτων και όπου η πίεση της ανάπτυξης είναι συχνά έντονη. Η περιαστική ζώνη έχει ειδικά χαρακτηριστικά, που την κάνουν κάτι παραπάνω από ένα παραδοσιακό τοπίο, τα οποία όμως με την πάροδο του χρόνου αλλάζουν από πολύ αγροτικά σε πολύ αστικά (Gallent, Shoard, Andersson, Oades και Tudor, 2004: 217).

Σύμφωνα με διάφορους σχεδιαστές, η υπόθεση ότι η περιαστική ζώνη είναι πράγματι το τελευταίο σύνορο του σχεδιασμού, καταλήγει να σημαίνει ότι είναι ένα *σύνορο χωρίς ξεκάθαρα όρια*. Δεν υπάρχει μια γενική συμφωνία από τι αποτελείται η περιαστική ζώνη. Για μερικούς η ‘ζώνη’ είναι μόνο η ύπαιθρος γύρω από την πόλη ή μια μεταβατική ζώνη που στο ένα όριο της έχει αστικά χαρακτηριστικά και στο άλλο όριο της καταλήγει να είναι μόνο γεωργική, όσον αφορά στην μίξη των χρήσεων γης, στις

δραστηριότητες και στην έντονη ανάπτυξη (Gallent, Shoard, Andersson, Oades και Tudor, 2004: 217).

Οι περιαστικές περιοχές, όπως και να είναι προσδιορισμένες, είναι συνήθως σχεδιαστικά και διαχειριστικά φτωχές. Η γη, που περιβάλλει τις αστικές περιοχές, είναι συχνά ανοργάνωτη και αποτελεί τόπο εγκατάστασης οχλουσών αστικών λειτουργιών με τις οποίες κανένας δεν επιθυμεί να γειτνιάζει όπως για παράδειγμα ΧΥΤΑ και κοιμητήρια και οι οποίες συχνά σπρώχνονται στις παρυφές της πόλης και μακριά από ανθρώπους με την ελπίδα να αποφευχθεί η δημόσια αντίδραση και να προστατευθεί η δημόσια υγεία. Έτσι, η ρίψη των απορριμμάτων, οι εγκαταστάσεις υπονόμων και μαντρών αυτοκινήτων καταλήγουν να είναι τα βασικά χαρακτηριστικά της περιαστικής ζώνης (Gallent, Shoard, Andersson, Oades και Tudor, 2004: 217).

Η ζώνη αντιμετωπίζει επίσης *μεγάλη πίεση για ανάπτυξη* και από την αστική επέκταση και από την προτίμηση συγκεκριμένων τύπων οικιστικής ανάπτυξης έξω από ήδη δομημένες περιοχές, σε τοποθεσίες όπου η γη είναι φθηνότερη και ελεύθερη για μελλοντική ανάπτυξη. Αποθήκες και κέντρα διανομής έλκονται από συνδυαστικούς αρτηριακούς δρόμους, τα εμπορικά και τα επιχειρηματικά πάρκα εκμεταλλεύονται τις χαμηλές τιμές γης και την αφθονία μεγάλων χώρων. Το ίδιο συμβαίνει και με μια σειρά άλλων χρήσεων γης, όπως οι συγκοινωνίες, οι εμπορικές, οι εκπαιδευτικές και οι αθλητικές δραστηριότητες (Gallent, Shoard, Andersson, Oades και Tudor, 2004: 218).

Τα προβλήματα της περιαστικής ζώνης πηγάζουν από τον ανταγωνισμό και τη συγκρότηση των χρήσεων γης στο εσωτερικό της και τη συνεχή πίεση για ανάπτυξη, ακόμη και για τις περιοχές που χαρακτηρίζονται ως ζώνης πρασίνου ή άλλης μορφής προστατευόμενες ζώνες (<http://www.geocases.co.uk>).

Η φυσιογνωμία της περιαστικής ζώνης επηρεάζεται από 4 κύριους παράγοντες: α) την αγροτική πολιτική, β) τον περιφερειακό σχεδιασμό, γ) την αστική οικονομία και δ) την αγροτική οικονομία. Ο Baker διέκρινε τέσσερα τοπία περιαστικής ζώνης ως αποτέλεσμα αυτών των επιρροών (<http://www.geocases.co.uk>):

- Περιαστικά τοπία που έχουν υποστεί παρέμβαση
- Αμελημένα περιαστικά τοπία

- Απλοποιημένα περιαστικά τοπία
- Περιαστικά τοπία με ιδιαίτερη σημασία.

Αυτό το μοντέλο είναι πολύ χρήσιμο, αφού δείχνει ότι η περιαστική ζώνη διαφέρει σε χαρακτήρα από τόπο σε τόπο εξαιτίας των ιδιαίτερων επιρροών που δέχεται σε κάθε περίπτωση (<http://www.geocases.co.uk>).

Τα όρια της περιαστικής ζώνης αλλάζουν με την πάροδο του χρόνου και σταθεροποιούνται μόνο μετά την εισαγωγή των περιορισμών στις χρήσεις γης. Συνήθως, διαδοχικά κύματα προαστιακής ανάπτυξης καταλάμβαναν τις προηγούμενες περιαστικές περιοχές, ενόσω οι ιδιωτικοί και δημόσιοι φορείς προσπαθούν να ικανοποιήσουν την ακόρεστη ζήτηση για κατοικία. Η ανάπτυξη προαστιακών σιδηροδρόμων και η αύξηση απόκτησης αυτοκινήτου από τα μεσαία εισοδήματα (τάξεις) λειτούργησαν ως καταλύτες για τέτοιου είδους ανάπτυξη (<http://www.geocases.co.uk>).

Επειδή οι περιαστικές ζώνες είναι σημαντικά στοιχεία στην ιστορικό- γεωγραφική δομή των πόλεων, αξίζουν περισσότερη σημασία από αυτή που τους δίνεται και σε σχέση με το σχεδιασμό και γενικά σε σχέση με την επίδραση τους στους μετασχηματισμούς της πόλης. Η περιβαλλοντική σημασία τους συνδέεται άμεσα με την ιστορική τους ανάπτυξη. Σε ένα βαθύτερο επίπεδο εκτίμησης παρέχουν ένα ιστορικό- γεωγραφικό πλαίσιο αναφοράς στο οποίο, οι φάσεις της ανάπτυξης, και οι φυσικές μορφές, προηγούμενων κοινωνιών σχετίζονται με τις φυσικές διαμορφώσεις των τωρινών πόλεων. Υπάρχει βέβαια, κάτι περισσότερο από την εκτίμηση αυτού του ρόλου από την αναγνώριση των ξεχωριστών τοποθεσιών ιστορικής και αρχιτεκτονικής σημασίας. Η έννοια της περιαστικής ζώνης αντικατοπτρίζει μια πιο ολιστική πολιτιστική- περιβαλλοντική όψη των πόλεων: τα πολλά ξεχωριστά χαρακτηριστικά που αποτελούν την αστική σκηνή αποκτούν επιπρόσθετη πολιτιστική σημασία από τον τρόπο με τον οποίο σχετίζονται το ένα με το άλλο και συνδυάζονται για να σχηματίσουν ιστορικά σύνθετα αστικά τοπία (Whitehand και Morton, 2004: 276).

Υπάρχει ανάγκη για έναν πιο αποτελεσματικό σχεδιασμό των περιαστικών ζωνών, που να περιέχει τον κυρίως σχεδιασμό και την διαχείριση τοπίου τόσο γύρω από μικρές πόλεις (towns) και πόλεις (cities). Οποιοσδήποτε στρατηγικός σχεδιασμός για την περιαστική ζώνη χρειάζεται πρώτα να κατανοήσει τα ειδικά χαρακτηριστικά, τις

ανάγκες και τις προκλήσεις των περιαστικών χώρων. Όσον αφορά στον ορισμό της περιαστικής ζώνης, την κατανόηση της βοηθούν βασικοί στόχοι- κλειδιά (Gallent, Shoard, Andersson, Oades και Tudor, 2004: 218):

Στόχος 1: Να προχωρήσουμε, όσο πιο μακριά γίνεται, προς έναν ορισμό της περιαστικής ζώνης, εξετάζοντας τα κύρια χαρακτηριστικά της και σχεδιάζοντας βασιζόμενοι σε μια σειρά από προηγούμενες μελέτες.

Στόχος 2: Να μελετήσουμε τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να αναπτυχθεί ο σχεδιασμός και η στρατηγική διαχείριση της περιαστικής ζώνης και ο οποίος αναγνωρίζει τις πολλαπλές χρήσεις που συχνά συνυπάρχουν ή ανταγωνίζονται για το χώρο γύρω από τις πόλεις.

Στόχος 3: Να τονίσουμε και να ξεκαθαρίσουμε τον ‘καλό σχεδιασμό’ της περιαστικής ζώνης μέσα από μελέτες που διευκρινίζουν σημαντικά σημεία και μπορούν να εφαρμοστούν ευρύτερα.

Στόχος 4: Να χρησιμοποιήσουμε τα διάφορα συμπεράσματα που θα βγάλουμε για το μέλλον.

Στον αναπτυγμένο και τον αναπτυσσόμενο κόσμο, υπάρχει μεγάλη ανησυχία όσον αφορά στις ανάγκες των περιαστικών ζωνών. Εάν ανατρέξουμε στη βιβλιογραφία που σχετίζεται με τις περιαστικές ζώνες και στις επίσημες πολιτικές, αποκαλύπτεται μια σειρά παραμέτρων- διαστάσεων με τις οποίες συχνά ορίζονται οι περιαστικές ζώνες. Οι σημαντικότερες είναι οι εξής έξι (Gallent, Shoard, Andersson, Oades και Tudor, 2004: 218):

- 1) *Τοποθεσία (location):* Η υπόθεση ότι η περιαστική ζώνη είναι ζώνη εξαιτίας της εγγύτητας σε οικιστικές περιοχές είναι ίσως αυτονόητη. Εν τούτοις, η περιαστική ζώνη μπορεί να μην συμπεριλαμβάνει απλά μια καθαρή ζώνη που να περικλείει μια πόλη. Συνήθως, οι περιαστικές εισχωρούν μέσα στον αστικό πυρήνα και διαμέσου φυσικών στοιχείων, όπως ποτάμια, ή τεχνητά στοιχεία, όπως σιδηρόδρομοι. Τα χαρακτηριστικά των περιαστικών περιοχών ποικίλουν σύμφωνα με την απόσταση από το αστικό όριο. Μια μελέτη του Κέντρου Αστικής και Περιφερειακής Οικολογίας στην Αγγλία, είχε χωρίσει ‘την ύπαιθρο γύρω από τις πόλεις’ σε ‘εσωτερικό περιαστικό δακτύλιο’ και ‘εξωτερικό περιαστικό δακτύλιο’, το κάθε ένα με ξεχωριστές χρήσεις γης.

- 2) *Χρήσεις γης (land use)*: Η περιαστική ζώνη είναι συχνά η τοποθεσία συγκεκριμένων χρήσεων γης και λειτουργιών. Η πιο πρόσφατη έκδοση του Planning Policy Guidance Note 7 στην Αγγλία υποστηρίζει ότι 'η περιαστική ζώνη συχνά περιλαμβάνει απαραίτητες αλλά ταυτόχρονα οχλούσες λειτουργίες όπως η ρίψη σκουπιδιών, η λειτουργία υπονόμων και περιέχει εγκαταλειμμένες, γεωργικές περιοχές και δάση που υποφέρουν από μια σειρά αστικών πιέσεων'.
- 3) *Πυκνότητες πληθυσμού (population densities)*: Στις περιαστικές ζώνες αποδίδονται συχνά ειδικά χαρακτηριστικά πληθυσμών. Στον Καναδά, η περιαστική ζώνη έχει ορισθεί ως γεωγραφική ενότητα με ειδικά πληθυσμιακά χαρακτηριστικά από το 1961: περιέχει όλα τα μικρά αστικά κέντρα (με πληθυσμό λιγότερο από 10.000 κατοίκους). Ομοίως, στις ΗΠΑ η περιαστική ζώνη ορίζεται ως η ζώνη που περιλαμβάνει 'αγροτικές κοινότητες γύρω από μητροπολιτικά κέντρα'. Το κομμάτι της περιαστικής ζώνης που είναι πιο κοντά σε αστικές περιοχές έχει πιθανότητες να αναπτυχθεί δημογραφικά με πιο γρήγορους ρυθμούς και τελικά να απορροφηθεί από την πόλη όταν η πυκνότητα του φτάσει τα αστικά επίπεδα. Παρ' όλα αυτά, η περιαστική ζώνη αντιμετωπίζεται ως μεταβατική ζώνη σε εξέλιξη.
- 4) *Χωρική οικονομία (spatial economy)*: Ο Hite (1998) βλέπει την περιαστική ζώνη ως 'χώρο συγκεκριμένων οικονομικών χαρακτηριστικών και ικανοτήτων'. Ο Hite υποστηρίζει ότι ο 'αστικός' ('urban') και 'αγροτικός' ('rural') χώρος της περιαστικής ζώνης είναι διαφορετικοί ως προς τις οικονομικές χρήσεις. Μπορούμε να προσδιορίσουμε οικονομικά μια αστική περιοχή, σαν περιοχή όπου οι χρήσεις γης αποφέρουν μεγαλύτερα εισοδήματα από παραδοσιακές 'αστικές' οικονομικές δραστηριότητες, απ' ότι συνήθεις 'αγροτικές' δραστηριότητες. Αντιθέτως, η περιαστική ζώνη είναι οικονομικά μεταβατική από αγροτική σε αστική ζώνη.
- 5) *Μεταβατική ζώνη (transitional/interfacing zone)*: Πέρα από τα ειδικά χαρακτηριστικά της περιαστικής ζώνης, πολλοί ορισμοί δίνουν έμφαση στη μεταβατική της φύση ή στο ρόλο της ως σημείο επαφής μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών. Μια πρόσφατη ευρωπαϊκή μελέτη της ReUrba (2001) τριών αστικών κέντρων (Newcastle, Gouda, Leidschendam) περιέγραψε την περιαστική ζώνη σαν 'μεταβατική τοποθεσία όπου συναντιούνται η πόλη και η ύπαιθρος και η οποία βρίσκεται στις παρυφές εγκαταστάσεων και ανεπτυγμένων περιοχών. Ο Broughton (1996) υποστηρίζει ότι 'η περιαστική ζώνη είναι η

περιοχή όπου οι αστικές και οι αγροτικές χρήσεις γης και δραστηριότητες συναντιούνται, συναγωνίζονται και πολύ συχνά ανταγωνίζονται’.

- 6) *Τοπίο (landscape)*: Προαναφέρθηκε ότι, η περιαστική ζώνη γίνεται συχνά αντιληπτή ως ένα ακατάστατο τοπίο, επιρρεπές σε νόμιμες και μη νόμιμες χρήσεις. Ο Shoard υποστήριξε ότι, μεταξύ αστικής και αγροτικής περιοχής υπάρχει ένα *μοναδικό τοπίο*: ‘συχνά αχανής περιοχή που χαρακτηρίζεται από σκουπίδια, αποθήκες, εγκαταλειμμένη βιομηχανική γη κ.α.’. Η πρωταρχική ανησυχία του Shoard είναι αυτή των ‘edge-lands’, δηλαδή τα όρια. Ο Bunker και ο Holloway χρησιμοποιούν τον όρο ‘εσωτερικό όριο’ (‘inner edge’).

Η Countryside Agency (2002) στην Αγγλία θεωρεί ως περιαστική ζώνη, τη ζώνη *μετάβασης*, η οποία έχει ως αφετηρία το τέλος των δομημένων αστικών περιοχών και γίνεται προοδευτικά πιο αγροτική ενώ ταυτόχρονα παραμένει μια καθαρή ανάμιξη από αστικές και αγροτικές χρήσεις γης. Ως ζώνες μετάβασης, χρήσεις όπως γραφεία, εργοστάσια και μαγαζιά παρουσιάζουν μια βαθμιαία μείωση από υψηλή συγκέντρωση στην κεντρική αστική περιοχή σε μικρότερη συγκέντρωση στην περιαστική ζώνη και σε πολύ μικρότερη πυκνότητα σε αγροτικές περιοχές (Gallent, Shoard, Andersson, Oades και Tudor, 2004: 221).

Οι περιαστικές ζώνες συχνά περιέχουν όλες τις βιομηχανικές και εμπορικές χρήσεις που υπάρχουν και στο κέντρο της πόλης και μερικές φορές ακόμη περισσότερες. Λειτουργίες ‘κλειδιά’ των τελευταίων χρόνων για την ανάπτυξη της περιαστικής ζώνης είναι α) τα επιχειρηματικά πάρκα, β) τα εμπορικά κέντρα και γ) εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα που συχνά προτιμούν να αναπτύσσονται στην περιαστική ζώνη παρά στον αστικό πυρήνα (Gallent, Shoard, Andersson, Oades και Tudor, 2004: 221).

Ο Shoard (2002) επισημαίνει ότι μερικές χρήσεις γης εμφανίζονται πιο συχνά στην περιαστική ζώνη παρά σε άλλα μέρη. Μια από αυτές είναι η χαμηλής πυκνότητας γραφεία, εμπορικά καταστήματα και βιομηχανικά κτήματα, όπως αποθήκες. Άλλες χαρακτηριστικές χρήσεις της ζώνης είναι οι υπηρεσίες χωρίς τις οποίες καμιά πόλη δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει, όπως ο σταθμός ηλεκτροδότησης, το αεροδρόμιο, οι αυτοκινητόδρομοι, οι χωματερές, οι μάντρες αυτοκινήτων κτλ. Στην περιαστική ζώνη υπάρχει υψηλότερη συγκέντρωση μη γεωργικών χρήσεων γης απ’ ότι σε άλλα περιβάλλοντα, η οποία ανταποκρίνεται στην αστική ζήτηση για δημιουργική απασχόληση, όπως γήπεδα για διάφορα σπορ, πάρκα κτλ. Αντίθετα με την κατάσταση

σε μια πλατεία της πόλης ή στο δρόμο της πόλης, οι χρήσεις γης στην περιαστική ζώνη είναι μια ανομοιογενής μίξη. Η περιαστική ζώνη περιλαμβάνει κατοικία, αλλά δεν είναι η χαρακτηριστικότερη χρήση του περιβάλλοντος της. Όπου ισχύει όμως, διαρθρώνεται από γραμμικής ανάπτυξης μονοκατοικίες και συγκροτήματα μονοκατοικιών κατά μήκος του δρόμου (Gallent, Shoard, Andersson, Oades και Tudor, 2004: 221).

Η περιαστική ζώνη είναι μοναδική και όσον αφορά στη μίξη των χρήσεων γης και στον χαρακτηριστικών του τοπίου της. Δεν είναι μόνο μια επέκταση της πόλης στην ύπαιθρο. Είναι αυτή η έκταση γης που βρίσκεται ανάμεσα σε αστικές περιοχές και στην περιβάλλουσα ύπαιθρο και η οποία συγκεντρώνει τα δικά της μοναδικά χαρακτηριστικά. Αυτά είναι (Gallent, Shoard, Andersson, Oades και Tudor, 2004: 223):

- 1) το πολύ-λειτουργικό περιβάλλον, το οποίο συχνά χαρακτηρίζεται από απαραίτητες λειτουργίες για την πόλη.
- 2) το δυναμικό περιβάλλον, το οποίο χαρακτηρίζεται από προσαρμογή της μετατροπής των χρήσεων.
- 3) η χαμηλής πυκνότητας οικονομική δραστηριότητα που περιλαμβάνει εμπόριο, βιομηχανία, διανομή και αποθήκευση.
- 4) το ακατάστατο τοπίο, πολύ συχνά με πλούσια πανίδα.

1.2 ΈΞΩ- ΑΣΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ

Ο όρος περιαστική ζώνη και μια ποικιλία σχετικών όρων, όπως 'έξω- αστικές κοινότητες', 'αστική περιφέρεια', 'ύπαιθρος της πόλης', έχουν χρησιμοποιηθεί παραδοσιακά για να αποδώσουν το χαρακτήρα μιας μεταβατικής ζώνης από την αστική στην αγροτική χρήση. Η έννοια της μετάβασης είναι δίπλευρη ως προς όρους τη διαδικασία που αντιπροσωπεύει. Από τη μια πλευρά, η έλξη της πόλης πείθει τους κατοίκους της πόλης να υιοθετήσουν πιο 'αστικούς' τρόπους ζωής και πρότυπα δραστηριοτήτων (σε όρους κύριας και μερικής απασχόλησης, εκπαίδευσης, προσωπικών υπηρεσιών κτλ). Η πρόοδος στην τεχνολογία των συγκοινωνιών έχει συσχετιστεί στενά με την αστική επέκταση και έτσι εντοπίζεται μια άμεση σχέση μεταξύ της αστικοποίησης, (με όρους φυσικής μεγέθυνσης δομημένων χώρων), και της αστικοποίησης (με όρους μετάβασης από ανεξάρτητους αγροτικούς σε αυξανόμενα αστικούς τρόπους ζωής). Η άλλη άποψη του μεταβατικού χαρακτήρα από αγροτικό σε αστικό, στηρίζεται στην τάση μετακίνησης ανθρώπων και εγκαταστάσεων από το εσωτερικό προς το εξωτερικό. Εγκαταστάσεις που ήταν κάποτε τοποθετημένες στο εσωτερικό των αστικών περιοχών, μετακινούνται προς την ανοιχτή ύπαιθρο και τα

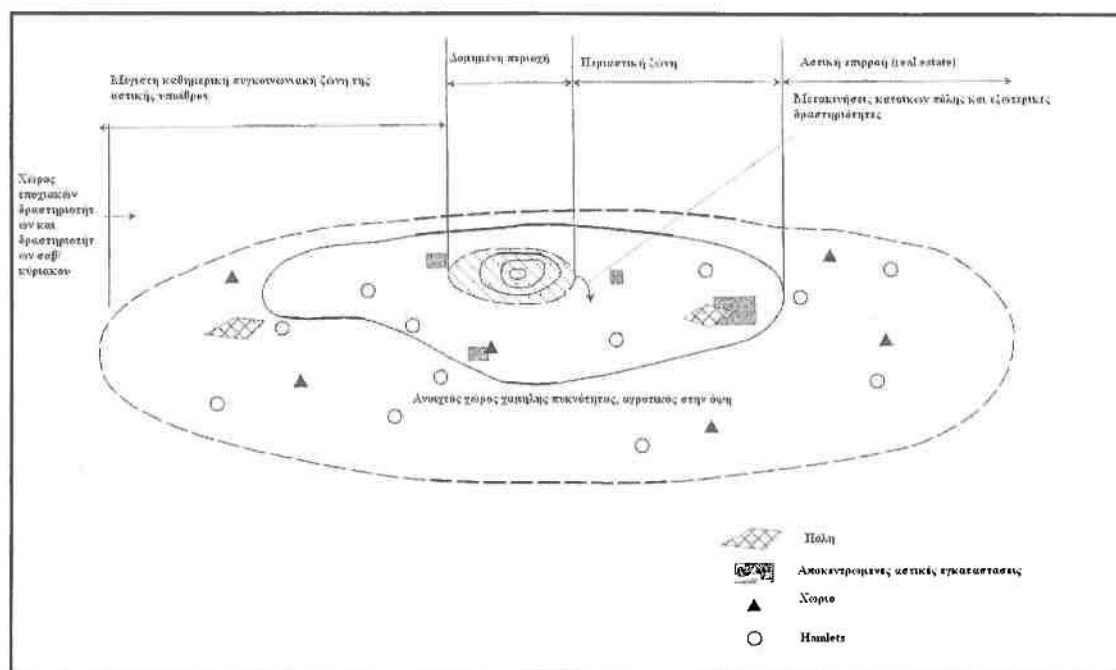
εμφανώς αγροτικά περιβάλλοντα. Μια ποικιλία ελκυστικών χαρακτηριστικών βοηθούν στην εξήγηση τη δύναμης της μετακίνησης προς τα έξω: γραφικό τοπίο, ανοιχτός χώρος και δραστηριότητες αναψυχής (π.χ. πάρκα, γήπεδα γκολφ, πίστες σκι), πολυκαταστήματα με είδη γεωργίας και μια μεγάλη ποικιλία διαφορετικών τύπων μονοκατοικίας σε σχετικά μεγάλα οικοπέδα (Thomson και Mitchell, 1996: 306).

Η μετακίνηση πληθυσμού από εμφανώς αστικά σε εμφανώς αγροτικά περιβάλλοντα λέγεται *από- αστικοποίηση, έξω- αστικοποίηση ή αντί- αστικοποίηση*. Είναι μια από τις διαδικασίες που έχει μεγάλο ενδιαφέρον σε σχέση με το σύστημα της διάχυτης πόλης. Όπως και οι ρυθμοί αστικοποίησης μετριούνται με την αύξηση του ποσοστού του πληθυσμού που μετακινείται σε αστικές περιοχές από μη- αστικές περιοχές, η από- αστικοποίηση ή αντί- αστικοποίηση μπορεί να μετρηθεί με τη σχετική αύξηση του πληθυσμού που μετακινείται από αστικές περιοχές σε μη- αστικές. Ανάμεσα σε άλλα, ο Bourne (1995) βλέπει την αντί- αστικοποίηση σαν μια μεγάλη ανάδραση στις τάσεις οικιστικές και οικονομικές συγκεντρώσεις. Έρευνα στο θέμα δείχνει η αντί- αστικοποίηση εμφανίζεται περισσότερο σε περιοχές που βρίσκονται σε φυσικές γραφικές τοποθεσίες. Επίσης το φαινόμενο αυτό υποστηρίζεται από τη συνεχή αύξηση της προσβασιμότητας και της ευκολίας μετακινήσεων μεταξύ περιοχών. Με αυτή την έννοια, η αγροτική περιαστική ζώνη είναι απλά χώρος πιθανής επέκτασης μορφών διάχυτης πόλης (Thomson και Mitchell, 1996: 307).

Η περιαστική ζώνη ή η περιβάλλουσα ύπαιθρος της πόλης περιλαμβάνει μη δομημένα κομμάτια του περιβάλλοντος που είναι σε μεγάλο βαθμό επηρεασμένα με τον έναν ή τον άλλον τρόπο από μια πόλη πυρήνα ή πόλεις. Είναι το κάδρο μέσα στο οποίο βρίσκεται η καθαυτή πόλη. Οπτικά, το τοπίο είναι ένας φυσικός αδόμητος ή γεωργικός χώρος, αλλά οι κυρίαρχες δυνάμεις που δρουν εκεί είναι ξεκάθαρα αστικές. Αυτές οι δυνάμεις που δεν είναι άμεσα ορατές, προσελκύουν παροδικές ή εποχιακές δραστηριότητες, μεταφορικές υποδομές, νέες ιδιοκτησίες γης, ροή χρήματος, κα. Που αποτελούν ενεργούς παράγοντες που δομούν αυτήν την εξωτερική αστική περιοχή (Thomson και Mitchell, 1996: 307).

Το σχήμα 1.3 απεικονίζει την αναπτυξιακή προοπτική της υπαίθρου γύρω από την πόλη και δείχνει ότι οι υπάρχουν διαφορετικές επιπτώσεις σε διαφορετικές ζώνες. Η ζώνη που παραδοσιακά αναφέρεται σαν 'αγροτική περιαστική ζώνη' στη βιβλιογραφία ορίζεται συνήθως με όρους χρήσεων γης: απομονωμένες αγροτικές κατοικίες και φάρμες, 'προάστια' γύρω από μικρές πόλεις και χωριά, πάρκα για τροχόσπιτα,

εγκαταστάσεις αναψυχής, εγκαταστάσεις καταστημάτων 'εξοχής', μεγάλα εκπαιδευτικά και ερευνητικά ινστιτούτα και τα συναφή. Η αστική επιρροή γίνεται αντιληπτή στη ζώνη, όπου η οικονομική προοπτική για μελλοντική αστική ανάπτυξη είναι ένα αόρατο χέρι που διαμορφώνει το τοπίο. Επίσης, η αγροτική δραστηριότητα υπάρχει αλλά δεν κυριαρχεί με όρους όγκου χρήσεων γης. Με την πάροδο του χρόνου, ο διαχωρισμός μεταξύ κανονικής ή εποχιακής λειτουργίας αρχίζει να μην είναι ξεκάθαρος. Για παράδειγμα ένα 'έξω-αστικό ταξίδι' στα εμπορικά κέντρα εκτός πόλης για ψώνια γίνεται μέρος της καθημερινότητας μας όλο και περισσότερο (Thomson και Mitchell, 1996: 309).



Πηγή: Thomson και Mitchell 1996: 309

Σχήμα 1.3: Η χωρική δομή του περιαστικού χώρου

Η αιτιολόγηση που συνοδεύει την επανατοποθέτηση και τον επαναπροσδιορισμό των κατοίκων της πόλης σε σχέση με τον περιαστικό χώρο συσχετίζεται με δυο διαφορετικούς παράγοντες: την *απόθεση* και την *προσέλκυση* (push and pull). Οι εγκαταστάσεις 'αποθύνονται' έξω από τις πόλεις με πρωταρχικό αίτιο το υψηλό κόστος γης. Οι δραστηριότητες που πρώτες εγκαταλείπουν την πόλη είναι εκείνες που χρειάζονται πολύ χώρο (π.χ. πάρκα, νεκροταφεία, αεροδρόμιο). Άλλες χρήσεις μπορεί να εξωθηθούν από την πόλη είναι εκείνες που θεωρούνται επιβλαβείς για υψηλής πυκνότητας περιβάλλοντα (π.χ. χωματερές, ΧΥΤΑ, φυλακές), (Thomson και Mitchell, 1996: 309).

Από την άλλη μεριά, ως παράγοντες προσέλκυσης θεωρούνται η έλξη των κατοίκων από τους ανοιχτούς χώρους, από το φυσικό αντί του αστικού περιβάλλοντος, από την αισθητική του τόπου κτλ. Η ελκυστικότητα της περιαστικής ζώνης είναι ισχυρή σε κατοίκους που έχουν την οικονομική δυνατότητα για ιδιωτική μετακίνηση με αυτοκίνητο ενώ διατηρούν δουλειές και άλλες δραστηριότητες στην πόλη. Η ύπαιθρος της πόλης αποτελεί εδώ και καιρό προορισμό για δραστηριότητες αναψυχής για τον πληθυσμό γενικά- π.χ. για ημερήσιες εκδρομές, για την γενικότερη απόλαυση του τοπίου- τουλάχιστον μετά τη βιομηχανική επανάσταση. Στις έξω- αστικές τοποθεσίες υπάρχει το μεγάλο θέλγητρο του χαμηλού κόστους της γης και των μειωμένων φόρων, αν και ταυτόχρονα υπάρχουν ως αντίβαρα, α) οι μειωμένες υπηρεσίες και β) το υψηλό κόστος μεταφορών (Thomson και Mitchell, 1996: 309).

Σήμερα, οι παράγοντες προσέλκυσης επιτείνονται από το αυξανόμενο ενδιαφέρον της κοινωνίας για την αισθητική του τοπίου, για τα παραδοσιακά περιβάλλοντα και γενικά για τη αίσθηση του ιδιαίτερου περιβάλλοντος. Αυτή η θετική προδιάθεση για το περιβαλλοντικό περιεχόμενο φαίνεται να είναι έμφυτη στο μετά- βιομηχανικό πνεύμα των καιρών και επίσης είναι καθοριστικό στην εξέλιξη της μορφής της διάχυτης πόλης (Thomson και Mitchell, 1996: 311).

1.3 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗΣ ΖΩΝΗΣ

Οι περιαστικές ζώνες τείνουν να χρησιμοποιούνται πιο εντατικά στο 2^ο μισό του 20^{ου} αιώνα. Στην περίπτωση των ειδικών χρήσεων γης, όπως αθλητικά γήπεδα, αεροδρόμια, κα. Των καλλιεργειών υψηλής παραγωγικότητας και τοποθεσιών ειδικής οικολογικής ή αρχιτεκτονικής σημασίας και ιστορικού ενδιαφέροντος, οι πολιτικές χωροταξικού σχεδιασμού έπαιξαν ρόλο στη διατήρηση του χαρακτήρα των περιαστικών ζωνών και σαν αποτέλεσμα, βοήθησαν στη συνέχιση του φαινομένου του οργανωμένου και σχεδιασμένου συμπαγούς προαστίου. Αλλά σε άλλες περιπτώσεις, η εξέλιξη των περιαστικών ζωνών αφέθηκε στις δυνάμεις της αγοράς, που συνέβαλαν στην εμφάνιση του φαινομένου της διάχυτης πόλης (Whitehand και Morton, 2004: 287).

2. Η ΔΙΑΧΥΤΗ ΠΟΛΗ

2.1 ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΕΝΝΟΙΑΣ ΤΗΣ ΔΙΑΧΥΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Στη δυτικοευρωπαϊκή πόλη που, σε αντίθεση με την ελληνική πόλη, αποτελεί συνήθως προϊόν σχεδιασμού, μπορεί κανείς να παρατηρήσει ευκρινώς τις διαφορετικές περιόδους της ιστορικής εξέλιξης της πόλης: η αρχική αστική συγκέντρωση συχνά ορίζεται από τα ερείπια των παλιών αμυντικών τειχών της. Έξω από αυτά, το faubourg, το προάστιο, αποτελεί την εξέλιξη της ιστορικής πόλης στη διάρκεια του 19ου αιώνα. Ακόμη πιο έξω φαίνεται η Μοντέρνα περιφέρεια της πόλης, προϊόν της Μοντέρνας πολεοδομίας (φονξιοναλισμός) των ελευθέρων κτιριακών όγκων στο τοπίο, όπου συνυπάρχουν οι βιομηχανικές και δικτυακές υποδομές της πόλης (Αΐσωπος, 2004: 82).

Αυτή η σχετικά ξεκάθαρη ακολουθία δομημένων ζωνών και συνόλων σε μια ιστορικά εξελικτική πορεία και σε ένα σχηματισμό ολοένα πιο διευρυμένων κύκλων, ανατράπηκε κατά τις τελευταίες δεκαετίες όταν, με την εξάπλωση του αυτοκινήτου και των μέσων μαζικής μεταφοράς, καθώς και την έκρηξη των επικοινωνιών, η αστική *δόμηση επεκτάθηκε με απρόβλεπτο και απρογραμματίστο τρόπο* κατά μήκος των οδικών δικτύων, δημιουργώντας πυκνώσεις στηριγμένες σε οικονομικές δραστηριότητες (βιομηχανικές, κατανάλωσης, αναψυχής, κ. α.). Συνεχίζοντας την εξάπλωση τους, αυτά τα αστικά αποσπάσματα, παρήγαγαν έτσι ένα πολύ ευρύτερο σύνολο *την μετάπολη, την ville emergente, την γενική πόλη, τη cita diffusa, την edge city, διαφορετικές ονομασίες και περιγραφές της διάχυτης πόλης* (Αΐσωπος, 2004: 82).

Η νεότερη επέκταση των πόλεων, όπου ως νεότερη νοείται εκείνη που αρχίζει από το τέλος του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου και φθάνει ως τις μέρες μας, εξωθημένη από την επείγουσα ανάγκη της ανοικοδόμησης και από την ισχυρή αύξηση, σε αριθμούς και ευμάρεια, του πληθυσμού των αστικών κέντρων, διέφυγε όλο και περισσότερο από τον πειθαρχικό έλεγχο της αρχιτεκτονικής, προς όφελος μιας ποσοτικής και λειτουργικής ανάγνωσης του χώρου, που εκφράσθηκε *‘επιτυχώς’ στην ‘πολεοδομία των ράστερ’, αφήνοντας ελεύθερο πεδίο στη (μικρό) πολιτική των ‘επαγγελματικών διαχειριστών’ και την (ψευδό) κοινωνιολογία των σταθερότυπων* (Πατέστος, 2003: 59).

Σε μια πόλη οικοδομημένη στο ανωτέρω πλαίσιο ήταν σχεδόν φυσικό να λείπει ο αρχιτεκτονικός (άρα ποιοτικός και συλλογικός) έλεγχος, ιδιαίτερα στο σχεδιασμό των λεγόμενο αστικό συνδετικό ιστό, την ίδια τη δομή της αστικής εικόνας, που παρόλα

αυτά παραμένει επί μακρόν αποκλεισμένος από την ίδια την έννοια του αρχιτεκτονικού χώρου (Πατέστος, 2003:59).

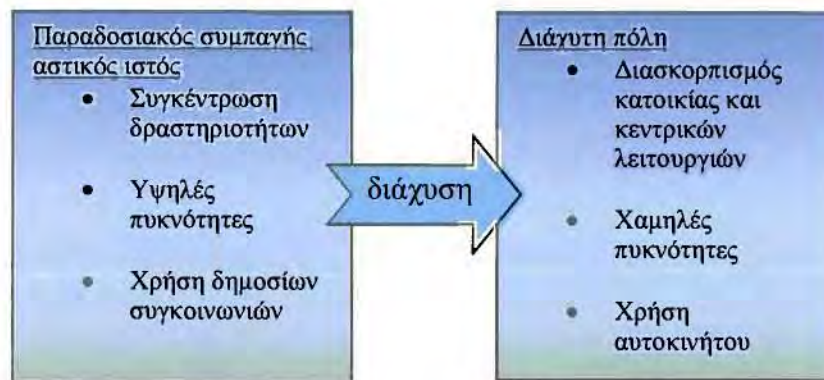
Το σύγχρονο εμπορικό κέντρο, επί παραδείγματι, κατεξοχήν σύγχρονος αστικός χώρος συλλογικών δραστηριοτήτων, επικυρώνεται ως καρικατούρα μιας ιδέας, μιας επίπλαστης αόριστης ανάμνησης του συλλογικού χώρου της πόλης, στην οποία η αντιφατικότητα και η πολυπλοκότητα του πραγματικού έχει ανασυνταχθεί αφαιρετικώς και τεχνηέντως, εξαγνισμένη βέβαια από κλιματικά, οικονομικά και κοινωνικά ‘μειονεκτήματα’ (Πατέστος, 2003: 59).

2.2 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΙΑΧΥΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Τα τελευταία πενήντα χρόνια ένα νέο είδος πόλης, που σηματοδοτεί ένα είδος διαλείμματος από προηγούμενες αστικές μορφές, έχει εμφανιστεί σταδιακά. Αυτή η πόλη, η οποία ορίζεται ως ‘διάχυτη’, εξελίχθηκε αρχικά από το παραδοσιακό πλαίσιο της κεντρικής αστικής ζώνης, που είναι η αστικοποιημένη περίμετρος που προηγείται του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Αρχικά η περιαστική ζώνη απέκτησε τη δική της αστική δομή, η οποία διαχωρίστηκε από το δίκτυο της κεντρικής αστικής περιοχής. Στη συνέχεια ο περιαστικός χώρος άρχισε να χαρακτηρίζεται από ένα διασκορπισμό δραστηριοτήτων (σε αντίθεση με τη συγκρότηση, τυπικό χαρακτηριστικό του παραδοσιακού κέντρου), από χαμηλές οικιστικές και εργασιακές πυκνότητες, από άφθονο ανοιχτό χώρο και από σχεδόν αποκλειστική εξάρτηση από το αυτοκίνητο. Η μορφή που παίρνει σήμερα η περιαστική ζώνη, δείχνει ότι, είναι φανερά επηρεασμένη από μια δομή που κυριαρχείται από δρόμους ταχείας κυκλοφορίας και περιφερειακούς δρόμους με πολλές λωρίδες κυκλοφορίας. Κατά μήκος αυτών των μεγάλων σε χωρητικότητα δρόμων χωροθετούνται μονοκατοικίες και συγκροτήματα κατοικιών καθώς και οι δραστηριότητες που απαιτούν ορατότητα και προσβασιμότητα, όπως μεγάλα εμπορικά κέντρα, πάρκα αναψυχής και επιχειρηματικά πάρκα (Bunting, Filion και Curtis, 1996: 1).

Αρχικά, η δόμηση του προαστιακού χώρου έγινε αντιληπτή ως προσθήκη στην κεντρική αστική περιοχή. Όμως, καθώς κέρδιζε σημαντικότητα και απορροφούσε ολοένα και αυξανόμενο μερίδιο του πληθυσμού της μητροπολιτικής περιοχής, της απασχόλησης, των καταστημάτων και των δημόσιων υπηρεσιών, αντιμετωπίστηκε ως ένα νέο μοντέλο αστικοποίησης, το οποίο άρχισε να γίνεται τόσο σημαντικό όσο και αυτό της κεντρικής αστικής περιοχής. Η αστική διάχυση είναι αυτή που ορίζει το

σηματισμό μιας μητροπολιτικής περιοχής. Τα προάστια συνεχίζουν να καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο ποσοστό της ανάπτυξης, αλλά οι διάσπαρτες νέες κεντρικές λειτουργίες έχουν γίνει πολύ πιο ισχυροί παράγοντες, όσον αφορά τη δημογραφική και την οικονομική ανάπτυξη απ' ό,τι το παραδοσιακό κέντρο ή η κεντρική αστική περιοχή. Σε μητροπολιτική κλίμακα, η πυκνότητα δόμησης μειώθηκε σταδιακά τις τελευταίες δεκαετίες, ενώ ταυτόχρονα η χρήση του αυτοκινήτου αυξήθηκε σημαντικά. Υπάρχει μια ευρεία πεποίθηση ότι ο σχεδιασμός μπορεί να περιορίσει την αστική διάχυση και να αντιμετωπίσει περιβαλλοντικά και κοινωνικά μη αποδεκτές όψεις αυτού του είδους αστικής ανάπτυξης (Bunting, Filion και Curtis, 1996: 1).



Σχήμα 2.1: Αποτελέσματα της διάχυσης

Χρησιμοποιούμε τον όρο 'διάχυτη πόλη' για να προσδιορίσουμε τη νέα αυτή αστική πραγματικότητα. Όπως την αντιλαμβανόμαστε, η διάχυτη πόλη χαρακτηρίζεται από μια αδηφάγο κατανάλωση αδόμητης γης (green fields) και από την εξαφάνιση των κλασικών στρατηγικών χωροθέτησης, όπως αυτές ορίζονται από τον παράγοντα της απόστασης. Η διάχυτη πόλη είναι η αντανάκλαση της σχεδόν ολικής εξάρτησης από το αυτοκίνητο, ταυτόχρονα με τον πολλαπλασιασμό των δρόμων μεγάλης πυκνότητας (σχήμα 2.1). Άλλοι παράγοντες της αστικής διάχυσης περιλαμβάνουν αλλαγή στη μορφή των εμπορικών καταστημάτων (βιομηχανίες με ένα όροφο που καταλαμβάνουν πολύ χώρο) και μια γενικευμένη προτίμηση του καταναλωτή για τύπους μονοκατοικίας αντί πολυκατοικίας (Bunting, Filion και Curtis, 1996: 2).

2.3 ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΨΕΙΣ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΥΣΗΣ

Από το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και μετά, οι πόλεις υπόκεινται σε δραματικές αλλαγές. Δραστηριότητες που άλλοτε συγκεντρώνονταν σε επιχειρηματικά κέντρα (CBDs), τώρα διασκορπίζονται σε έναν απέραντο εκτεταμένο αστικό ιστό. Οι πυκνότητες δόμησης έχουν μειωθεί πολύ στην περιφέρεια των πόλεων και εκτός από ειδικές περιπτώσεις,

όλες κατ' ουσίαν οι μετακινήσεις γίνονται με αυτοκίνητο. Ο όρος 'διάχυτη πόλη' χρησιμοποιείται εδώ για να προσδιορίσει μητροπολιτικές περιοχές ή μεγάλα κομμάτια τους, που μοιράζονται τέτοια χαρακτηριστικά (Filion, Bunting και Warriner, 1999: 1317).

Μέσα από τη μελέτη περιοχών που γνωρίζουν σε μεγάλο βαθμό το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, επιχειρήθηκε η διερεύνηση *τριών διαστάσεων της* (Filion, Bunting και Warriner, 1999: 1318):

1. της αστικής δομής
2. των προτιμήσεων περιοχής κατοικίας και
3. της κοινωνικής οικολογίας.

Σύμφωνα με τους Filion, Bunting και Warriner (1999), η αστική διάχυση συνδέεται με αλλαγές στην αντίστοιχη βαρύτητα των παραγόντων που αφορούν στην επιλογή του τόπου εγκατάστασης. Αυτοί οι παράγοντες είναι: α) η χωρική προσβασιμότητα σε μητροπολιτική κλίμακα, β) ο τόπος (ποιοτικά χαρακτηριστικά κατοικίας, γειτονιάς, τοπίου, φυσικού περιβάλλοντος) και γ) η εγγύτητα (η πιθανότητα να προσεγγιστούν γρήγορα δραστηριότητες, όπως εμπορικά κέντρα και απασχόληση, παρούσες σε διαφορετικά τμήματα μιας μητροπολιτικής περιοχής), (Filion, Bunting και Warriner, 1999: 1318).

Η αστική διάχυση σχετίζεται με τη μείωση της παραμέτρου της σημαντικότητας της χωρικής προσβασιμότητας και της ισάξιας αύξησης της σημαντικότητας των παραμέτρων του τόπου και της εγγύτητας. Μια έντονη προσκόλληση των κατοίκων στα χαρακτηριστικά του τόπου που προσφέρει ένα διάχυτο αστικό περιβάλλον, όπως μεγάλα οικοπέδα, μεγάλα σπίτια και κοινωνικά ομοιογενείς γειτονιές, και στα χαρακτηριστικά της εγγύτητας, όπως βολική πρόσβαση σε κοντινές δραστηριότητες, όπως εμπορικά κέντρα, ψυχαγωγία, και η εγγύτητα στην εξοχή, συνεισφέρουν επιπλέον στην προώθηση αυτού του τύπου αστικοποίησης. Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι, η αστική διάχυση είναι ανεπιθύμητη από περιβαλλοντική σκοπιά και, μέχρι ενός σημείου και από κοινωνική και οικονομική άποψη. Ωστόσο, αποδίδουμε τη συχνή αποτυχία των προσπαθειών να περιορισθούν, οι διάχυτοι τύποι αστικής ανάπτυξης στη φύση της διαδικασίας της αστικής διάχυσης που έχει το χαρακτηριστικό να αυτόδιαιώνίζεται. Με αυτόν τον τρόπο ρίχνουμε φως στην αδιάλλακτη φύση της (Filion, Bunting και Warriner, 1999: 1318).

Δυο κατηγορίες ερευνών- η πρώτη με τόνο περιγραφικό και αναλυτικό (descriptive, analytic), και η άλλη με κανονιστικό (normative)- αφορούν αυτό το είδος της αστικής ανάπτυξης. Η πρώτη κατηγορία ερευνών απεικονίζει διαφορετικές πλευρές (όψεις) της ανάπτυξης προαστιακού- τύπου με ιδιαίτερη έμφαση στο σημείο επαφής του τρίπτυχου προσβασιμότητα- χρήσεις- γη. Αυτές οι έρευνες καθορίζουν τις κατανομές της προαστιακής και περιαστικής πυκνότητας, οι οποίες είναι και οι δύο πιο επίπεδες και πιο ακανόνιστες από αυτές της κεντρικής πόλης διότι έχουν σχέση με τη γενικοποιημένη χρήση αυτοκινήτου, την παρουσία των δρόμων ταχείας κυκλοφορίας και αρτηριακών δρόμων, και με δραστηριότητες διασκορπισμένες σε μεγάλες αποστάσεις μεταξύ τους. Είναι κοινώς αποδεκτό ότι ο περιαστικός χώρος έχει εκτείνει την αστικοποίηση του και βρίσκεται σε αντίθεση τη μοντέρνα προαστιακή μορφή και δομή καθώς επίσης και με την παραδοσιακή μονοκεντρική πόλη. Ως προς τη χωρική δομή, ο επικείμενος περιαστικός τύπος αστικής ανάπτυξης συχνά απεικονίζεται ως πολυκεντρικός (Filion, Bunting και Warriner, 1999: 1318).

Η δεύτερη κατηγορία ερευνών παίρνει κανονιστική θέση (normative view) σε αυτό το είδος ανάπτυξης. Υπερασπίζεται ο σύγχρονος περιαστικός τύπος αστικοποίησης, υπογραμμίζοντας τη μοναδική ικανότητα του να παρέχει μεγάλα οικόπεδα σε προσιτές τιμές, μια επιλογή που καταργείται από πιο συμπαγείς αστικές μορφές. Υποδεικνύεται επίσης η μείωση του μήκους των μετακινήσεων, ως αποτέλεσμα της ποικιλίας χρήσεων γης στον περιαστικό χώρο που φέρνει την κατοικία, το χώρο εργασίας και τα καταστήματα πιο κοντά μεταξύ τους. Οι ερευνητές που συμμερίζονται αυτή την άποψη επικαλούνται την αρμονία μεταξύ αυτής της μορφής ανάπτυξης και της προτίμησης του καταναλωτή. Όμως, αυτή είναι σίγουρα η άποψη της μειονότητας. Οι περισσότερες μελέτες είναι επικριτικές σε μεγάλο βαθμό. Καταγγέλλουν τις περιβαλλοντικές συνέπειες και ιδιαίτερα, τη μόλυνση του αέρα, την αδηφαγή κατανάλωση καυσίμων και την απώλεια αγροτικής γης και φυσικών περιοχών. Αυτό το είδος αστικοποίησης είναι επίσης καταδικασμένο για τα μεγάλα κόστη υποδομών, όπως η βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών κα. (Filion, Bunting και Warriner, 1999: 1318).

Δεν μπορεί να αγνοηθεί το γεγονός ότι, οι πολιτικές που είναι εμπνευσμένες από τέτοιου είδους κριτική της αστικής διάχυσης έχουν μικρή επιρροή στην αστική ανάπτυξη, η οποία παραμένει κυρίως χαμηλής πυκνότητας και εξαρτημένη από το αυτοκίνητο. Προτεινόμενες διορθώσεις έχουν αντιμετωπιστεί αμυντικά από την ισχυρή προτίμηση του καταναλωτή για εγκατάσταση σε περιοχές χαμηλής πυκνότητας και από το κίνημα NIMBY (not in my back yard). Επιπλέον, μέτρα ενίσχυσης των ιδεών του

New Urbanism (δηλαδή νέο- παραδοσιακές οικιστικές αναπτύξεις) των προαστικών κέντρων (down towns) και των μεταφορών σε περιοχές χαμηλής πυκνότητας απέτυχαν γενικά να αλλάξουν, όπως ήταν ο αρχικός σκοπός, την μεγάλη εξάρτηση από το αυτοκίνητο (Filion, Bunting και Warriner, 1999: 1319).

2.3.1 ΟΙ ΠΑΡΑΜΕΤΡΟΙ: ΧΩΡΙΚΗ ΠΡΟΣΒΑΣΙΜΟΤΗΤΑ, ΤΟΠΟΣ ΚΑΙ ΕΓΓΥΤΗΤΑ (SPACE, PLACE AND PROXIMITY)

Οι Filion, Bunting και Warriner συνδέουν τις αποφάσεις επιλογής χωροθέτησης, οι οποίες προωθούν την αστική διάχυση, με αλλαγές στην αντίστοιχη σπουδαιότητα των παραγόντων της χωρικής προσβασιμότητας, του τόπου και της εγγύτητας. Όπως γίνεται εδώ κατανοητό, η χωρική προσβασιμότητα αναφέρεται στην ανάγκη να εξασφαλιστεί η προσβασιμότητα σε δραστηριότητες που έχουν απήχηση σε μητροπολιτική κλίμακα και στη μεγιστοποίηση της προσβασιμότητας κατά μήκος ολόκληρης της περιοχής χωροθέτησης. Το αντίκτυπο της χωρικής προσβασιμότητας είναι αντιληπτό στις στρατηγικές χωροθέτησης δραστηριοτήτων που ψάχνουν μέρη προσβάσιμα από παντού εντός της μητροπολιτικής περιοχής και στις προσπάθειες των νοικοκυριών να εξασφαλίσουν κατοικία σε περιοχές με μικρό χρόνο μεταφοράς και χαμηλό κόστος προς αυτές τις δραστηριότητες (Filion, Bunting και Warriner: 1319).

Από πολλές πλευρές, ο 'τόπος' είναι το αντίθετο της 'χωρικής προσβασιμότητας'. Η παράγων 'τόπος' αφορά σε προτιμήσεις στα εγγενή χαρακτηριστικά μιας τοποθεσίας και ενός κτιρίου (πιο συχνά, κατοικίας) και στον περιβάλλοντα χώρο τους. Οι προτιμήσεις που αφορούν στον τόπο είναι συνδεδεμένες με αρχιτεκτονικές μορφές και στυλ, με χαρακτηριστικά τοπίου καθώς επίσης και με το κοινωνικό προφίλ της γειτονιάς. Στη Βόρεια Αμερική, ιδιαίτερα, υπάρχει μια ισχυρή προτίμηση σε μεγάλα σπίτια με αυλή και αυτό αντικατοπτρίζεται σε μια αντίστροφη σχέση μεταξύ πυκνότητας κατοικίας και βαθμού ικανοποίησης των κατοίκων. Η κοινωνική ομοιογένεια της γειτονιάς είναι ένα ακόμα ισχυρό πλεονέκτημα του τόπου, ιδιαίτερα στις κοινωνικές ομάδες. Οι προτιμήσεις που έχουν σχέση με τον τόπο είναι πολύπλευρες: η ποιότητα ζωής, η διαδικασία της κοινωνικής αναπαραγωγής και ο αγώνας για μια επικερδή (ή τουλάχιστον μια λιγότερο επισφαλής) οικονομική επένδυση ακίνητης περιουσίας. Σ' ένα πιο εμφανές επίπεδο, οι επιλογές τόπου κατοικίας εκφράζουν ατομικές προτιμήσεις όσον αφορά στην ησυχία, τα περιβαλλοντικά ερεθίσματα, το μέγεθος της κατοικίας και την αισθητική. Οι αποφάσεις για τον τόπο κατοικίας μπορούν επίσης να γίνουν αντιληπτές σαν τα πρώτιστα μέσα με τα οποία οι οικογένειες εκφράζουν το επίπεδο τους (το μέγεθος του σπιτιού, την τοποθεσία και την

αρχιτεκτονική σαν κώδικες που δείχνουν τη κοινωνική τάξη της γειτονιάς). Διαλέγοντας μια γειτονιά, τα άτομα επιλέγουν το κοινωνικό επίπεδο και τις αξίες των γειτόνων, με τους οποίους θα έρθουν σε άμεση επαφή, και εκείνους που θέλουν να κρατήσουν σε απόσταση (δηλαδή αυτούς τους ανθρώπους που ανήκουν σε κοινωνικές ομάδες που εξαιρούνται από τη συγκεκριμένη γειτονιά). Στις ΗΠΑ κυρίως υπάρχει ένας έντονος φυλετικός τόνος στην επιλογή γειτονιάς. Η επιλογή τόπου κατοικίας έχει μεγάλη επιρροή στην κοινωνικοποίηση των παιδιών επειδή οι κοινωνικές συναναστροφές τους έχουν την τάση να λαμβάνουν χώρα εντός περιορισμένης χωρικής περιμέτρου. Τέλος, σημαντικές οικονομικές ανταμοιβές μπορούν να προκύψουν από τη συνετή επιλογή τόπου. Για παράδειγμα, υπήρξαν τα “κελεπούρια” των πρώτων αγοραστών σε κοινωνικά ανερχόμενες γειτονιές- περιοχές όπου επικρατεί η αριστοκρατία των γαιοκτημόνων, για παράδειγμα. Αντίστροφα, άκριτες επιλογές περιοχής κατοικίας μπορούν να οδηγήσουν σε αρκετά μεγάλες οικονομικές απώλειες. Ο παράγων ‘τόπος’ περιλαμβάνει και αντικειμενικά χαρακτηριστικά της ακίνητης περιουσίας (νομισματική αξία, ηλικία των κατοίκων, κάλυψη πρασίνου και είδος βλάστησης) και υποκειμενικά χαρακτηριστικά (για παράδειγμα, η σημασία που δίνεται σε χαρακτηριστικά του φυσικού τοπίου και το συναισθηματικό δέσιμο με μια περιοχή), (Filion, Bunting, Warriner, 1999: 1319, 1320).

Η χωρική προσβασιμότητα και ο τόπος όταν συνδυάζονται δεν εξηγούν την πλήρη σειρά κινήτρων που βρίσκονται πίσω από τις επιλογές χωροθέτησης στη διάχυτη πόλη. Ο τρίτος παράγων, η εγγύτητα, δείχνει την επιρροή των δραστηριοτήτων και των χαρακτηριστικών που μπορούν να εντοπιστούν κατά τη διάρκεια ενός περιπάτου ή μιας μικρής διαδρομής με αυτοκίνητο (ίσως δεκάλεπτης ή μικρότερης). Η επιρροή της εγγύτητας εντός της διάχυτης πόλης συνεχίζεται εν μέρει από τη κατανομή των δραστηριοτήτων και των υποδομών (καταστήματα, εργασία, ιατρικές υπηρεσίες, εγκαταστάσεις εκπαίδευσης κτλ.) που χαρακτηρίζει τον περιαστικό χώρο. Αντιθέτως στη παραδοσιακή μονοκεντρική πόλη αυτές οι δραστηριότητες βρίσκονταν είτε στον πυρήνα, είτε σε επίπεδο γειτονιάς. Απευθύνονται σε ένα τμήμα της μητροπολιτικής περιοχής παρά σε ολόκληρη την περιοχή. Αυτό εξηγεί τις επαγγελματικές εγκαταστάσεις και τα νοικοκυριά που επιλέγουν να τοποθετηθούν σε ορισμένο τμήμα της μητροπολιτικής περιοχής για να διευκολύνουν την αλληλεπίδραση με άλλες τοπικές δραστηριότητες (κατά κύριο λόγο εργασίας). Άλλος παράγοντας στην διαδικασία απόφασης για την περιοχή κατοικίας είναι τα εμπορικά κέντρα και οι άλλοι τύποι

καταστημάτων, τα οποία είναι διασκορπισμένα στο περιαστικό μητροπολιτικό χώρο. (Filion, Bunting και Warriner: 1320).

Η κατανομή δραστηριοτήτων σε διαφορετικά τμήματα μιας μητροπολιτικής περιοχής ενθαρρύνουν την υποκατάσταση της εγγύτητας από τη χωρική προσβασιμότητα στη διάχυτη πόλη. Η ανάγκη για πρόσβαση σε ευκολίες, που έχουν στόχο ολόκληρη την μητροπολιτική περιοχή όταν ισάξιες ευκολίες βρίσκονται πιο κοντά, είναι μικρή. Η εγγύτητα όμως δεν πρέπει να ορίζεται αποκλειστικά από την πλευρά της προσβασιμότητας. Δεν μπορεί να αγνοηθεί η σχέση μεταξύ εγγύτητας και θέσης, η οποία εκφράζεται με τη συμβιωτική σχέση που δένει την εικόνα και το επίπεδο μιας γειτονιάς με τη φύση της κοντινής εργασίας και των διευκολύνσεων. Σαν κανόνας, η ανάπτυξη που στοχεύει σε ευκατάστατους κατοίκους ή εγκαταστάσεις υψηλού επιπέδου εξασφαλίζει τοποθεσίες κοντά σε φυσικά πλεονεκτήματα, επιλεγμένα καταστήματα και υψηλού επιπέδου εργασία. Μια αντίστροφη διαδικασία υποχρεώνει ομάδες χαμηλότερων εισοδημάτων να καταλήξουν σε περιοχές που απορρίπτουν οι πιο ευκατάστατοι κάτοικοι, συχνά επειδή αριθμούν αρκετά μειονεκτήματα (Filion, Bunting και Warriner, 1999: 1320).

Στα κλασσικά μοντέλα χρήσεων γης, ως προσβασιμότητα εννοείτο η ισορροπία χωρικής προσβασιμότητας- θέσης, χαρακτηριστικό της παραδοσιακής μονοκεντρικής πόλης. Αυτά τα μοντέλα απεικόνιζαν περιορισμούς που επιβλήθηκαν στην επιλογή θέσης, που προέρχονταν από ένα ακτινωτό σύστημα δρόμων και τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων στον πυρήνα. Οι πλούσιοι που και μπορούσαν να οδηγούν τα δικά τους οχήματα και να χρησιμοποιούν το σιδηρόδρομο ανακουφίστηκαν εν μέρει από τους περιορισμούς της χωρικής προσβασιμότητας, αφού μπορούσαν να έχουν μεγάλα σπίτια και οικόπεδα στις παρυφές της πόλης. Αλλά ένα αυτό το είδος προσβασιμότητας αποτελούσε εξαίρεση. Οι περισσότεροι κάτοικοι έπρεπε να συμβιβαστούν με τις υψηλές πυκνότητες του κέντρου προκειμένου να διατηρήσουν προσιτή σε τιμή προσβασιμότητα στον πυρήνα και τα κέντρα εργασίας. Σε αυτό το είδος χωρικής συγκέντρωσης, η χωρική προσβασιμότητα σίγουρα κυριαρχούσε του τύπου για την πλειοψηφία των κατοίκων και των δραστηριοτήτων (Filion, Bunting και Warriner, 1999: 1321).

	Παραδοσιακή μονοκεντρική πόλη	Διάχυτη Πόλη
<i>Χωρική προσβασιμότητα:</i> βαθμός προσβασιμότητας σε μητροπολιτική κλίμακα	Η προσβασιμότητα σε δραστηριότητες που εξυπηρετούν αγορά μητροπολιτικής κλίμακας είναι υπέρτατης σημασίας στις αποφάσεις χωροθέτησης	Μειωμένη ελκυστικότητα των δραστηριοτήτων μητροπολιτικής κλίμακας εξαιτίας της γενικευμένης χρήσης αυτοκινήτου και της ταυτόχρονης διασποράς πολλών δραστηριοτήτων (που πριν ήταν τοποθετημένες στον πυρήνα) στον περιαστικό χώρο
<i>Τόπος:</i> ποιοτικά χαρακτηριστικά κτιρίων, τοπίου και φυσικού περιβάλλοντος	Η προτίμηση για μεγαλύτερα οικοπέδα και σπίτια εμποδίζεται από τη δομή του χώρου (σύστημα δρόμων, μονοκεντρική δομή)	Με τη μείωση της επιτακτικότητας του χώρου, ο τόπος έρχεται στο προσκήνιο ως κρίσιμος παράγοντας χωροθέτησης. Αυτό οδηγεί στην επρροή του μεγέθους των οικοπέδων και του χαρακτήρα του φυσικού περιβάλλοντος (ομοιογένεια, επίπεδο, ησυχία...) και της κοινωνικής ταυτότητας
<i>Εγγύτητα:</i> επιρροή κοντινών δραστηριοτήτων, ευκολίες και δυσχέρειες	Η στόχευση δραστηριοτήτων είτε μητροπολιτικής, είτε τοπικής κλίμακας δε συμβάλει στο να θεωρηθεί η εγγύτητα της ενδιάμεσης περιοχής ως ισχυρός παράγοντας της χωροθέτησης	Μαζί με τον τόπο έρχεται η αυξημένη προσοχή για κοντινές ευκολίες και δυσχέρειες. Η τάση των δραστηριοτήτων για αποκέντρωση βοηθά στο να θεωρείται η εγγύτητα κρίσιμος παράγοντας χωροθέτησης

Πηγή: Pierre Filion, Trudi Bunting και Keith Warriner, 1999: 1322

Πίνακας 2.1: Χωρική προσβασιμότητα, τόπος και εγγύτητα ως παράγοντες της τοποθεσίας —

Όπως φαίνεται στον πίνακα 2.1, η ανόμοια ισορροπία μεταξύ των αρχών της χωρικής προσβασιμότητας, του τόπου και της εγγύτητας αντιστράφηκε από ένα μεταπολεμικό είδος μεταφορών και προτύπων χρήσεων γης. Δίνοντας μεγάλη βαρύτητα στη χρήση αυτοκινήτου, οι επενδύσεις μεγάλων δρόμων ταχείας κυκλοφορίας και αρτηριών και ο διασκορπισμός δραστηριοτήτων, δεδομένα τα οποία και τα δυο αντικατόπτριζαν και **■** μεγάλωναν την κλίση της προσβασιμότητας, είχαν σαν αποτέλεσμα τη μείωση των περιορισμών της χωρικής προσβασιμότητας σε βάρος του τόπου. Το μειωμένο ενδιαφέρον για τη χωρική προσβασιμότητα κατέστησε δυνατό για ένα όλο και αυξανόμενο τμήμα του πληθυσμού, να καταφέρει να θέσει προτιμήσεις που είχε σχέση με τον τόπο. Η βαρύτητα της χωρικής προσβασιμότητας μειώθηκε επίσης από την αυξημένη σημαντικότητα της εγγύτητας, προωθημένη από μεταπολεμικό διασκορπισμό δραστηριοτήτων (Filion, Bunting και Warriner, 1999: 1321).

Πιστεύεται ότι το μοντέλο (Χωρική Προσβασιμότητα- Τόπος- Εγγύτητα) μπορεί να ερμηνεύσει όλες τις δυτικές πόλεις με δεδομένο ότι είναι όλες διάχυτες ως ένα βαθμό. (Filion, Bunting και Warriner, 1999: 1321).

2.4 ΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΤΑ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΙΑΧΥΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Η διάχυτη πόλη χαρακτηρίζεται από χωρικά εκτεταμένη διασπορά δραστηριοτήτων χρήσεων γης και από την απουσία ξεκάθαρων λύσεων σε ζητήματα προσβασιμότητας, και μια σχεδόν ολοκληρωτική εξάρτηση από το αυτοκίνητο. Ένα άλλο χαρακτηριστικό της διάχυτης πόλης, που την κάνει να ξεχωρίζει από προηγούμενες αστικές μορφές είναι ο 'θάνατος' του κυριάρχου κέντρου (downtown), ή του επιχειρηματικού κέντρου (CBD), (Bunting και Filion, 1996: 9).

Η χρήση της έκφρασης 'διάχυτη πόλη' υποδηλώνει μια σύνθετη αστική συγκέντρωση, η οποία είναι χωρικά αποκεντρωμένη και παραμένει ενοποιημένη διαμέσου σύνθετων χωρικών ρυθμίσεων. Η σύγχρονη αλλαγή που σχετίζεται με το κίνημα προς τη μετά-βιομηχανοποίηση (που αυξάνεται δραματικά από τη φυσική κινητικότητα εξαιτίας της βελτίωσης των μετακινήσεων, των τηλεπικοινωνιών, της ποικιλίας των μορφών νοικοκυριών, της προφανούς αλλαγής χώρων εργασίας, της μεγέθυνσης της οικονομίας των υπηρεσιών, των μετά- μοντέρνων αξιών και των συναφών) υποβοηθήσαν ακόμη περισσότερο τη διαδικασία της αστικής διάχυσης (Bunting και Filion, 1996: 9).

Η αστική διάχυση όπως την ξέρουμε σήμερα είναι το απρόβλεπτο αποτέλεσμα των ξεχωριστών αποφάσεων που παίρνονται από τους καταναλωτές και επιχειρηματίες, των προσπαθειών των προαστιακών δήμων να μεγιστοποιήσουν την ανάπτυξη σε μια μορφή που να συμβαδίζει με τις σύγχρονες προτιμήσεις και των εταιρειών μεταφορών που υιοθετούν μια προσέγγιση προσανατολισμού ζήτησης στην παροχή δρόμων και υποδομών γενικότερα (Bunting και Filion, 1996: 37).

Η ανησυχία μιας πρόβλεψης για το μέλλον επιτείνεται από την αυξανόμενη περιπλοκότητα της δομής της διάχυτης πόλης. Η ανησυχία αυτή τονίζεται επίσης, επειδή το φαινόμενο της αστικής διάχυσης συνυπάρχει με την σύγχρονη οικονομική αναδόμηση, από μια βιομηχανική σε μια μετά- βιομηχανική οικονομία, την οποία υφίσταται ολόκληρη η κοινωνία. Οι πόλεις είναι ένα προϊόν και ένας παράγοντας της κοινωνικής και οικονομικής αλλαγής. Μεταβολή στο στυλ των μεταφορών και επικοινωνιών, στην παραγωγή, στην εργασία, στην κοινωνική οργάνωση και στις πολιτιστικές αξίες είχαν σαν αποτέλεσμα τη διάχυτη πόλη. Ενώπιον της σπουδαιότητας και της ταχύτητας της επικείμενης αλλαγής σε ότι αφορά την πόλη, δεν είναι εύκολο να προβλεφθεί σε ποιο σημείο η ανάπτυξη θα ξεπεράσει τη διάχυτη πόλη, όπως υπάρχει σήμερα (Bunting και Filion, 1996: 37).

Η εδραίωση της διάχυτης αστικής μορφής μπορεί να ερμηνευτεί αν αναλογιστεί κανείς τα πλεονεκτήματα που αποφέρει. Κατ' αρχήν, για τους περισσότερους κατοίκους αυτό το είδος της αστικοποίησης είναι ιδιαίτερα βολικό. Ο διασκορπισμός των δραστηριοτήτων έχει σαν αποτέλεσμα τη γενικότερη μείωση των αποστάσεων μετακίνησης και, ακόμη περισσότερο, του χρόνου των μετακινήσεων. Έρευνες δείχνουν ότι, εξαιτίας της άνεσης και της ευκολίας προσαρμογής, η μετακίνηση με το αυτοκίνητο, που προωθείται από την διάχυτη πόλη, είναι ο προτιμώμενος τρόπος μετακίνησης σχεδόν για όλους τους ανθρώπους. Επιπρόσθετα, αφού οι καταναλωτές προτιμούν α) τις μονοκατοικίες που δε βρίσκονται σε επαφή με άλλες (detached houses), β) την ασφάλεια και την ησυχία που προσφέρουν και γ) το αυτοκίνητο, η διάχυτη πόλη μεγιστοποιεί την διάθεση γης για ανάπτυξη, οπότε εξασφαλίζει χαμηλότερες τιμές γης, απ' ό,τι άλλα είδη αστικών δομών. Αυτό όμως το πλεονέκτημα διακυβένεται από το μεγάλο δημόσιο κόστος των απαιτούμενων υποδομών για οικιστική ανάπτυξη χαμηλών πυκνοτήτων. Οι κυβερνήσεις χάνουν τη θέληση και την ικανότητα τους να αναλάβουν αυτό το κόστος, και επιστρέφουν όλο και περισσότερο στην οικιστική ανάπτυξη υψηλής πυκνότητας, που έχει ως αποτέλεσμα νέα μεγαλύτερη κόστη κατοικιών (Bunting και Filion, 1996: 37).

Ένα ακόμη πλεονέκτημα της διάχυτης αστικής μορφής αφορά στην ατομική προτίμηση και επιλογή. Η διάχυτη πόλη παρέχει μεγάλο αριθμό πιθανών χωροθετήσεων για νοικοκυριά και οικονομικές δραστηριότητες. Τα περισσότερα νοικοκυριά παρουσιάζουν μια σημαντική προτίμηση για πράσινους και ανοιχτούς χώρους, το τοπίο που αποδίδει στο μέγιστο η διάχυτη πόλη. Η διάχυτη πόλη γίνεται έτσι η 'καλή' πόλη ('good' city), (Bunting και Filion, 1996: 38).

Η αστική διάχυση όμως συνοδεύεται και από έναν αριθμό σοβαρών μειονεκτημάτων. Πολλοί πολεοδόμοι υποστηρίζουν ότι η διάχυτη πόλη σχετίζεται με την απώλεια της ποικιλίας που συναντάται στην πλούσια και περίπλοκη μίξη δραστηριοτήτων σε ένα παραδοσιακό επιχειρηματικό κέντρο (CBD). Για παράδειγμα, τα μεγάλα αποκεντρωμένα εμπορικά κέντρα με πολυκαταστήματα- αλυσίδες δεν έχουν την εικόνα ενός υγιούς επιχειρηματικού περιβάλλοντος που πρέπει να προσφέρει μια μεγάλη ποικιλία επιλογών από υψηλού κόστους καταστήματα κοσμημάτων και ρούχων, μέχρι χαμηλού κόστους καταστήματα για second-hand ρούχα και μουσικούς δίσκους. Επίσης, εκτός από τα μεγάλα εμπορικά κέντρα, το περιβάλλον της διάχυτης πόλης προσφέρει λίγα όσον αφορά στους δημόσιους υπαίθρους χώρους. Σπάνια παρέχουν το ποικιλόμορφο περιβάλλον που απαντάται στο κέντρο της πόλης (π.χ. μεγάλοι δρόμοι, μικρά δρομάκια, πεζόδρομοι). Εξ αυτού πηγάζει και το αίσθημα ότι η αστική διάχυση προκαλεί απώλεια 'αστικότητας'. Μια πολύ διαφορετική επίπτωση της αστικής διάχυσης είναι η ολοκληρωτική απώλεια του φυσικού περιβάλλοντος και της καλλιεργήσιμης γης, που είναι άμεσο αποτέλεσμα της αδόμητης κατανάλωσης γης (green fields), αναπόσπαστο στοιχείο της αστικής διάχυσης (Bunting και Filion, 1996: 38).

Μερικά από τα σοβαρότερα μειονεκτήματα των διάχυτων συγκεντρώσεων προέρχονται από την εξάρτηση από το αυτοκίνητο. Στη διάχυτη πόλη το αυτοκίνητο έχει μετατραπεί σε ένα ισχυρό όργανο κοινωνικού διαχωρισμού, καθιστώντας δύσκολο, σε όσους δεν μπορούν για λόγους υγείας, ηλικίας ή και οικονομικούς λόγους να οδηγήσουν, να πάρουν μέρος σε ζωτικές αστικές δραστηριότητες. Όπως είναι ευρέως γνωστό, το αυτοκίνητο αποτελεί επίσης σημαντική πηγή ρύπανσης. Συνεισφέρει στο παράδοξο, ότι ενώ τα νοικοκυριά προσελκύνονται από τα προάστια εξαιτίας της εμφανούς επαφής με τη φύση, η συνεχόμενη εξάπλωση των προαστίων τονίζει την εξάρτηση από το αυτοκίνητο και συνεπώς τη μόλυνση του αέρα. Στις μεγαλύτερες μητροπολιτικές περιοχές η ρύπανση που προέρχεται από το αυτοκίνητο μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις να φτάσει ποσοστά που απειλούν την υγεία, και ενισχύουν περιβαλλοντικά

προβλήματα όπως η άνοδος της θερμοκρασίας σε παγκόσμια κλίμακα. Επιπλέον, παράλληλα με την ολοκληρωτική χρήση αυτοκινήτου και την συνεπακόλουθη ανάγκη για την εξυπηρέτηση περιπτώσεων έντονης κίνησης καθώς και την χορήγηση ευρύχρων περιοχών στάθμευσης, υπάρχουν σοβαροί περιορισμοί στη μορφή που μπορούν να πάρουν οι νέες οικιστικές περιοχές. Αμφίβολη είναι η δυνατότητα της δημιουργίας νεο- παραδοσιακών, πεζοδρόμων σε ένα περιαστικό περιβάλλον που κατακλύζεται από αυτοκίνητα. Η κίνηση των αυτοκινήτων εμποδίζει επίσης και άλλες εναλλακτικές αστικού σχεδιασμού, για παράδειγμα προκαλεί δυσκολίες στην ενσωμάτωση σε ενιαίο πυρήνα διαφορετικών χρήσεων γης και κτιρίων, δηλαδή τη διαμόρφωση προαστιακών κέντρων. Αυτό συμβαίνει επειδή η κίνηση των αυτοκινήτων απαιτεί μεγάλο ποσοστό γης για δρόμους (Bunting και Filion, 1996: 39).

2.5 ΔΙΑΧΥΣΗ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΗ

Στην περίπτωση της ελληνικής πόλης η διάχυση και ο απρογραμματίστος χαρακτήρας υπήρξαν εγγενή χαρακτηριστικά της. Η σύγχρονη ελληνική πόλη είναι διάχυτη πόλη. Μορφοποιήθηκε μέσα από μια διαδικασία 'ιδιωτικής αστικοποίησης' που βασίστηκε με διαφοροποιήσεις στη επανάληψη της αστικής μονάδας της πολυκατοικίας χωρίς συγκεκριμένο σχέδιο ή πρόγραμμα από μικρο- μεσαίους ιδιώτες κατασκευαστές. Βασισμένη στην κατασκευαστική λογική της (μπετονένιος σκελετός με επαναλαμβανόμενες πλάκες και μη φέροντες τοίχους), η πολυκατοικία μπορεί να ολοκληρώνεται και να κατοικείται τμηματικά, συχνά παραμένοντας για μεγάλες χρονικές περιόδους ημιτελής. Το πρόγραμμα της πολυκατοικίας προδιαγράφηκε ως κατοικία (πολυ + κατοικία), εύκολα όμως προσαρμόστηκε στον ευέλικτο πολυπρογραμματικό κτιριακό τύπο, προσφέροντας άπειρες προγραμματικές εναλλακτικές. Ως ά- τοπη αστική μονάδα, η πολυκατοικία χρησιμοποιήθηκε η ίδια σε κάθε τμήμα της πόλης: στο κέντρο, τα προάστια, την παραθαλάσσια αστική ανάπτυξη (Αίσωπος, 2004: 82).

Ο εξαστισμός και η δημιουργία των αθηναϊκών προαστίων μετά την δικτατορία, την περίοδο 1975-1985, ο οποίος μετέτρεψε την Αθήνα σε μεγαλούπολη, συνετελέστηκε βάσει της μετατόπισης και του μετασχηματισμού του 'κέντρου'. Το κέντρο έχασε το χαρακτήρα του και συρρικνώθηκε εξορίζοντας στα προάστια κεντρικές λειτουργίες του τριτογενούς τομέα. Η λέξη 'κέντρο' έφτασε σήμερα να μην προσδιορίζει πλέον μια γεωγραφική περιοχή, αλλά έγινε σχεδόν συνώνυμη του 'εμπορικού κέντρου' (Κουμπής, www.paradigmata.gr/talkers).

2.5.1 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΙΑΧΥΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Οι επεκτάσεις των αστικών λειτουργιών και της κατοικίας που συνιστούν τη διάχυτη πόλη δε φέρουν τα *διακριτά χαρακτηριστικά* των προηγούμενων φάσεων εξέλιξης της πόλης αλλά θα μπορούσαν να περιγραφούν ως πεδία δραστηριοτήτων, γεωγραφικά απροσδιόριστα και ασαφή, με πολύμορφα αρχιτεκτονικά δείγματα (Αίσωπος, 2004: 82):

1. ο δημόσιος χώρος της διάχυτης πόλης παραμένει παραμελημένος και ασχεδίαστος,
2. το φυσικό τοπίο χρησιμοποιείται ή καταστρέφεται ανάλογα με τις εκάστοτε διαθέσεις των κατοίκων,
3. η πολεοδομία είναι ανύπαρκτη σύμφωνα με συμβατικούς όρους,
4. η αρχιτεκτονική της κατοικίας παραμένει αδιάφορη αναπαράγοντας με ακόμη πιο μπανάλ τρόπο τις τυπολογίες του αστικού κέντρου ενώ,
5. το αυτοκίνητο, παρ' όλο που αποτελεί το κατεξοχήν μέσο κίνησης στη διάχυτη πόλη, δρα ανεξέλεγκτα, χωρίς να εντάσσεται στο σχεδιασμό της κατοικίας.

2.5.2 ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΙΑΧΥΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΚΑΙ Η ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥΣ

Η ομοιογενής πόλη της πολυκατοικίας, που μπορεί να παρομοιαστεί με ένα στρώμα τεχνητού που εξαπλωμένο καλύπτει με απροσδιόριστο τρόπο το φυσικό τοπίο, παρουσιάζει *κοινά προβλήματα με τη διάχυτη πόλη* (Αίσωπος, 2004:83).

1. *καταστροφή* του φυσικού τοπίου,
2. υπολειμματική αντίληψη του δημοσίου χώρου,
3. συστηματική επανάληψη του κτιριακού τύπου της πολυκατοικίας δίχως χωρικές και τυπολογικές επανερμηνείες και πειραματισμούς που η ίδια η λογική του συστήματος επιτρέπει και,
4. απουσία οποιασδήποτε πολιτικής για το αυτοκίνητο.

Η *αντιμετώπιση* των προβλημάτων της διάχυτης πόλης αποτελεί πρόκληση για τους αρχιτέκτονες μια και συνιστά μια νέα, ακόμα αδιευκρίνιστη κατάσταση, όπου οι ελευθερίες για πειραματισμό και ανατροπή των στερεοτύπων είναι αμέτρητες (Αίσωπος, 2004: 83):

1. Στο χώρο της κατοικίας, στόχο πρέπει να αποτελέσει η διερεύνηση νέων τυπολογιών ή παραλλαγών των υπαρχουσών τυπολογιών. Παρ' όλη την επιχειρησιακή αξία της πολυκατοικίας η απλή επανάληψη του γνωστού τύπου δε λαμβάνει υπόψη της τα σύγχρονα πολιτισμικά και κοινωνικά δεδομένα: μετασχηματισμός της οικογενειακής δομής, εργαζόμενοι γονείς, εργασία στο σπίτι, εργασιακή κινητικότητα που σχετίζεται με πολλαπλές κατοικίες περιορισμένου χρόνου, διαμονής, αλλοεθνείς πληθυσμοί με διαφορετικά έθιμα και τρόπους ζωής. Η επανερμηνεία του τύπου της πολυκατοικίας ή η εισαγωγή νέων τύπων που πιθανώς ενσωματώνουν περισσότερα από ένα προγράμματα (γραμμική κατοικία, εσωστρεφής κατοικία με αίθρια, πολυπρογραμματικές μεζονέτες με πολυπλοκότητα στην τομή τους) θα συσχετίσουν τους σύγχρονους τρόπους ζωής με τον χώρο διαβίωσης.
2. Το αυτοκίνητο, ο χώρος στάθμευσης, η πρόσβαση σε αυτόν, μπορούν να αποτελέσουν πρωτεύοντα στοιχεία στην παραγωγή μιας ευρηματικής αρχιτεκτονικής της κατοικίας: το αυτοκίνητο μόνο του ή με άλλα πολλά μαζί, στο υπόγειο, στον κήπο, στην πυλωτή, σε εσοχή του κτιρίου, ανάμεσα σε δυο ορόφους, στο δώμα.
3. Ο δημόσιος χώρος της διάχυτης πόλης πρέπει να είναι χώρος συλλογικότητας, συνάντησης και παιχνιδιού, χώρος που θα αποτελεί σημείο αναφορά μέσα στον χαλαρό, αδιάφορο και ομοιογενή ιστό, χωρίς αυτό να προϋποθέτει την ταύτιση των δημοσίων χώρων με τους χώρους κατανάλωσης, ο ελεύθερος χρόνος δεν είναι απαραίτητα ο χρόνος για τα ψώνια. Δεδομένης της αυξανόμενης ευαισθησίας για το περιβάλλον, η εμπειρία του φυσικού τοπίου και οι δραστηριότητες άθλησης και αναψυχής στη φύση μπορούν να αποτελέσουν τη βάση της σχεδιαστικής λογικής των κοινοχρήστων χώρων (Αίσωπος: σελίδα 83).

Τους προβληματισμούς αυτούς παρουσιάζουν οι επιλεγμένες μελέτες του *Europam 7* στην Ελλάδα. Η υλοποίηση των βραβείων μένει να αποδείξει και στην πράξη της δυνατότητες της αρχιτεκτονικής στην παραγωγή νέων τρόπων ζωής στη σύγχρονη διάχυτη πόλη (Αίσωπος, 2004: 83).

2.6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΔΙΑΧΥΤΗΣ ΠΟΛΗΣ. ΥΠΑΡΧΕΙ ΛΥΣΗ ΓΙΑ ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΤΗ ΣΥΝΟΔΕΥΟΥΝ:

Ως συμπέρασμα, στρεφόμαστε στο μέλλον της διάχυτης πόλης. Είναι σημαντικό να γίνει αντιληπτό, πως ότι και να επιφυλάσσει το μέλλον, αυτό το είδος της πόλης είναι πολύ πιθανό να διαρκέσει. Παρ' όλο που θα προσαρμοστεί, κυρίως ως απάντηση στους επικείμενους περιβαλλοντικούς και κοινωνικο-οικονομικούς περιορισμούς, η διάχυτη πόλη δεν θα είναι ένα εφήμερο φαινόμενο. Και υπάρχουν πολλοί λόγοι γι αυτό. Πρώτον, η αξία των ήδη υφιστάμενων δημόσιων και ιδιωτικών επενδύσεων σε αυτό το είδος αστικοποίησης. Εδώ σκεφτόμαστε τα δίκτυα δρόμων, τα κτίρια που περικλείονται από χώρους στάθμευσης κτλ. Οποιαδήποτε βαθιά αλλαγή θα απαιτούσε ισότιμες επενδύσεις σε άλλες μορφές υποδομών (ένα παράδειγμα τέτοιων επενδύσεων είναι η προσπάθεια βελτίωσης των συγκοινωνιών στο εσωτερικό της μητροπολιτικής περιοχής του Los Angeles με τη δημιουργία ενός συστήματος υπόγειου σιδηρόδρομου αξίας πολλών δισεκατομμυρίων). Στην ουσία, αυτή η κατάσταση τονίζει την αναγκαιότητα για ισορροπία μεταξύ των συγκοινωνιών και των χρήσεων γης, που σημαίνει ότι αλλαγές στις χρήσεις γης πρέπει να συνοδεύονται από αλλαγές στη συγκοινωνία, και το αντίθετο. Μια δεύτερη αιτία για την συνέχιση του φαινομένου της διάχυτης πόλης είναι η ύπαρξη μιας έντονης προτίμησης των καταναλωτών, σε στοιχεία της διάχυτης πόλης, όπως για παράδειγμα τα detached houses και το φυσικό περιβάλλον. Αυτή η προτίμηση του καταναλωτή συνοδεύεται από την απροθυμία των επενδυτών για προώθηση στην αγορά εναλλακτικών στυλ κατοικίας (Bunting και Filion, 1996: 39).

Η εδραίωση της διάχυτης πόλης δε σημαίνει ότι θα αντιμετωπίσει τις προκλήσεις του μέλλοντος χωρίς εντάσεις. Η κοινωνία σαν σύνολο θα υποστεί έντονη πίεση και ιδιαίτερα οι μεγάλες αστικές περιοχές θα απαιτήσουν σχετικές ρυθμίσεις. Θα υπάρξουν πολλές τέτοιες πιέσεις, αλλά δύο πρωταρχικές και αναπόφευκτες είναι οι περιβαλλοντικές και κοινωνικο-οικονομικές νέες συνθήκες (Bunting και Filion, 1996: 40).

Μια από τις πρωταρχικές ανησυχίες όσον αφορά τη διάχυτη πόλη είναι το περιβαλλοντικό αντίκτυπο. Τα σημαντικότερα προβλήματα αναφέρονται, α) στην αδηφάγο κατανάλωση γης της διάχυτης πόλης, β) στην παγκόσμια μόλυνση του αέρα, συνέπεια της συνεχώς αυξανόμενης εξάρτησης από ιδιωτικά οχήματα. Το πρώτο είναι υπεύθυνο για την απώλεια ενός μεγάλου ποσού γεωργικής και φυσικής γης. Όσον

αφορά το δεύτερο, είναι μάλλον απίθανο να αντιστραφεί η συνεχώς αυξανόμενη εξάρτηση από το αυτοκίνητο στο άμεσο μέλλον. Βελτίωση μπορεί να επέλθει εάν οι κυβερνήσεις νομιμοποιήσουν την εισαγωγή 'καθαρότερων' αυτοκινήτων. Η πυκνότητα δόμησης και τα άλλα χαρακτηριστικά της διάχυτης πόλης είναι ιδιαίτερα αρνητικά για περίπατο, ποδήλατο και για τη χρήση δημόσιας συγκοινωνίας. Ειδικότερα για τη δημόσια συγκοινωνία, τα ανεπαρκή δημόσια οικονομικά αποκλείουν τη δημιουργία δαπανηρών έργων που απαιτούν για μια ολοκληρωμένη συγκοινωνιακή υποδομή στον περιαστικό χώρο (Bunting και Filion, 1996: 40).

Η διάχυτη πόλη είναι μια πόλη δομημένη σε άφθονο χώρο. Η δεύτερη μεγαλύτερη ανησυχία είναι ότι αυτό το είδος πόλης μπορεί να μην καταφέρει να ανταποκριθεί στις δύσκολες κοινωνικο-οικονομικές συνθήκες που θα συνεχίσουν να υπάρχουν και στο μέλλον. Η διάχυτη πόλη με τη μορφή που έχει τώρα εξαρτάται από μια γενικότερη ανάγκη των νοικοκυριών για τη διατήρηση ευρύχωρων μονοκατοικιών, επενδύσεις μεγάλης κλίμακας στις μεταφορές με αυτοκίνητο, και υψηλά επίπεδα καταναλωτικών επενδύσεων. Πολλοί οικονομικοί παράγοντες είναι υπεύθυνοι για τη συρρίκνωση της μεσαίας τάξης και την ταυτόχρονη αύξηση της πώλωσης της κοινωνίας μεταξύ των φτωχών και των πλούσιων (Bunting και Filion, 1996: 41).

Εάν στα πλαίσια της παγκοσμιοποίησης, τα εισοδήματα διατηρήσουν μια καθοδική πορεία και η ανεργία συνεχίσει να αυξάνεται, ποια μπορεί να είναι η νέα στρατηγική προσαρμογής από την πλευρά των νεόπτωχων νοικοκυριών; Πολλά από αυτά μπορεί να καταλήξουν να βρίσκουν τον εαυτό τους να ζει παραπάνω από τις δυνατότητες τους (over-housed households). Η κατηφορική προσαρμογή της διάχυτης πόλης συνεπάγεται το συμβιβασμό με μικρότερα σπίτια. Μια λύση μπορεί να βρεθεί στην υποδιαίρεση των μονοκατοικιών αν και αυτό θα είναι αρχιτεκτονικά δύσκολο. Αυτή η λύση δεν είναι επίσης επιτρεπτή και από την πολεοδομική νομοθεσία σε πολλές περιαστικές περιοχές. Εναλλακτικά μπορεί να γίνει με την εγκατάσταση σε μικρότερα σπίτια που βρίσκονται σε κεντρική αστική περιοχή και τον εσωτερικό αστικό δακτύλιο, όπου συνεπάγεται μείωση των εξόδων των νοικοκυριών για μεταφορές. Αλλά στις μητροπολιτικές περιοχές, οι οποίες δεν επεκτείνονται, μια τέτοια επιλογή θα ήταν περιορισμένη μόνο για μια μειοψηφία (Bunting και Filion, 1996: 41).

Προσαρμογή σε χαμηλότερα στάνταρ ζωής μπορεί να συμβεί διαμέσου διαδοχικών προσαρμογών, αφού τα νοικοκυριά μετακινούνται σε όλο και μικρότερες κατοικίες. Πιο καταλυτική είναι η απώλεια της οικονομικής ικανότητας για τη χρήση αυτοκινήτου.

Αυτό το βήμα της διαδικασίας περικοπής δαπανών θα στερούσε σε μεγάλο βαθμό την ελευθερία των κατοίκων στη διάχυτη πόλη. Η έλλειψη αυτοκινήτου σε ένα αστικό περιβάλλον χαμηλής πυκνότητας, θα καθιστούσε δύσκολη την εύρεση εργασίας και γενικά την διεξαγωγή καθημερινών δραστηριοτήτων. Η εγκατάλειψη του αυτοκινήτου θα ήταν ένα σημαντικό βήμα για την οικονομική παρακμή ενός νοικοκυριού. Η διάχυτη πόλη δεν έχει επιτύχει στην προσφορά περιοχών όπου άτομα με χαμηλά εισοδήματα μπορούν να ζήσουν χωρίς αυτοκίνητο και να απολαμβάνουν ταυτόχρονα υψηλά επίπεδα προσβασιμότητας. Είναι δύσκολο να προβλεφθεί πως τμήματα της διάχυτης πόλης μπορούν εν τέλει να μετασηματιστούν σε λιγότερο ακριβές περιοχές, παρέχοντας σε ένα συνεχώς αυξανόμενο ποσοστό ατόμων με χαμηλά εισοδήματα τη δυνατότητα να συμμετέχουν ολοκληρωμένα στην κοινωνία (Bunting και Filion, 1996: 42).

Η διάχυτη πόλη είναι ο πιο πρόσφατος μετασηματισμός της πόλης. Μέχρι σήμερα η διάχυτη πόλη έχει κεντρίσει το ενδιαφέρον πολλών αρχιτεκτόνων και πολεοδόμων. Το 1989, ο Bourne έκανε σκέψεις για την εμφάνιση μιας νέας αστικής μορφής, που θα 'οδηγούσε σε περαιτέρω αστική διάχυση και μικρότερες πυκνότητες και την εμφάνιση μιας νέας και πιο διάχυτης αστικής δομής' (Bourne, 1989: 314), (Bunting, Filion, 1996: 42).

3. ΝΕΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ

3.1 ΜΗΤΡΟΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΣΤΗΝ ‘ΠΟΛΛΑΠΛΗ ΠΟΛΗ’

Κατά τις τελευταίες δεκαετίες, δομικές και οικονομικές αλλαγές καθώς και η εξάπλωση της ψηφιακής τεχνολογίας στα δίκτυα επικοινωνίας, είχαν σημαντικές επιπτώσεις, όπως τη διάχυση του πληθυσμού, της παραγωγής και της κατανάλωσης εις βάρος του χώρου. *Νέοι στρατηγικοί χώροι* έχουν εμφανιστεί μέσα στην περιφέρεια αστικών και μητροπολιτικών περιοχών. Την ίδια στιγμή, μελετάται ένας νέος ορισμός οικονομικών λειτουργιών και εδαφικών δυνατοτήτων των αστικών πυρήνων ή, πιο συγκεκριμένα, κομματιών των κεντρικών πόλεων, τα οποία συγχωνεύονται σε άλλες μητροπολιτικές διεργασίες. Αυτές οι διεργασίες χωρικής αποκέντρωσης δείχνουν σήμερα ότι οι *μορφές κεντρικότητας* δεν είναι αποκλειστικά αστικές (ή τουλάχιστον δεν ανταποκρίνονται στο παραδοσιακό νόημα της έννοιας τούτης). Γίνονται αντιληπτές διεργασίες, όπου τα χωρικά όρια της παραγωγής και της κατανάλωσης έχουν παύσει να συμπίπτουν με τα όρια ενός πιο πυκνά κατειλημμένου αστικού χώρου. Αυτές οι δυναμικές αναδιοργανώνουν ένα μητροπολιτικό δίκτυο που έχει την τάση να παίρνει μια διάχυτη χωρική δομή (Munoz, 2003: 381).

Επί του θέματος του μετασχηματισμού του αστικού φαινομένου, δυο ταυτόχρονες δυναμικές πρέπει να ληφθούν υπόψη. Πρώτον, ο *πολλαπλασιασμός μορφών κατοίκησης*. Στην προ-βιομηχανική πόλη, οι μορφές κατοίκησης ορίζονταν ξεκάθαρα από το μοντέλο του ‘κατοίκου ενός τόπου’. Σήμερα πολλαπλασιάστηκαν οι μορφές κατοίκησης και έδωσαν έδαφος σε μια ολόκληρη σειρά πιθανών περιπτώσεων: ο ‘κάτοικος’ (‘resident’), διαφορετικοί τύποι των ‘χρηστών’ (‘users’) και ‘επισκεπτών’ (‘visitors’), οι οποίοι είναι λίγο πολύ εξειδικευμένοι. Αυτοί που σήμερα κατέχουν μια *μητροπολιτική περιοχή* (‘territorians’) δεν είναι μόνο κάτοικοι (inhabitants ή residents) της περιοχής, αλλά είναι επίσης και όλοι οι χρήστες και οι επισκέπτες από άλλους τόπους, που έρχονται στην περιοχή ανάλογα με την ώρα της ημέρας και τη μέρα της εβδομάδας (Munoz, 2003: 381).

Δεύτερον, είναι ο *πολλαπλασιασμός και των δύο κλιμάκων και η τυπολογία των ροών κίνησης*. Υπάρχει μεγέθυνση του όγκου των κινήσεων και του αριθμού των ανθρώπων που συνδέονται μ’ αυτές τις κινήσεις, και αύξηση της κατανάλωσης και του ελεύθερου

χρόνου, που δημιουργούν μια χρονική χρήση του μητροπολιτικού χώρου (Francese Munoz, 2003: 382).

Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια, οι χώρες της νότιας Ευρώπης, τα κέντρα της ‘Μεσογειακής’ αστικής παράδοσης, υπήρξαν μάρτυρες αυτών των μεγάλων αλλαγών στη δομή των περιοχών τους. Οι ραγδαίες διαδικασίες της μητροπολιτικοποίησης αντικατοπτρίστηκαν στην εμφάνιση νέων αστικών κεντρικότητων, σε ζώνες που κάποτε θεωρούταν ότι βρίσκονταν στο χείλος των διαδικασιών της αστικοποίησης. Ένας μεγάλος αριθμός περιοχών, που ήταν πριν γνωστές σαν ‘περιφερειακές’ ανέλαβαν καινούριες λειτουργίες και η αστική τους αξία αυξήθηκε, λόγω των μεγάλων ροών πληθυσμού, αγαθών και υπηρεσιών (Munoz, 2003: 382).

Γενικά, ένα νέο προάστιο σε μια μεσογειακή πόλη εμφανίζει μεγάλη ομοιότητα με τις αρχέτυπες εικόνες του αμερικάνικου ονείρου των προαστίων (American ‘dreamscape’ of suburbia). Μητροπολιτικοί χώροι στις άκρες των αυτοκινητόδρομων και των δορυφορικών περιφερειακών δρόμων αναπτύσσονται με τη μορφή οικιστικών τοπίων, τα οποία ήταν μέχρι πρόσφατα, αποκλειστικά συνδεδεμένα με τις πόλεις Αγγλοσαξονικής παράδοσης (Munoz, 2003: 381).

Ένα νέο τοπίο detached και semi- detached κατοικιών εμφανίζεται και αποκαλύπτεται, όπως συντέθηκε, σχεδιάστηκε και δομήθηκε σαν ασυνεχή σειρά φυσικών στοιχείων: τα detached και semi- detached σπίτια, οι κυκλικές διασταυρώσεις δρόμων (roundabouts) για τη διανομή της οικιακής κίνησης, ή τα μεσαίου και μεγάλου μεγέθους εμπορικά κέντρα (malls), (Munoz, 2003: 382).

3.2 ΠΑΡΑΔΟΣΙΑΚΟ ΚΕΝΤΡΟ ΚΑΙ ΝΕΕΣ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΕΣ

Παράλληλα με την επιλεκτική συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων που ανθούν σε συμβολικά επίκεντρα στην κεντρική πόλη (Gospodini, 2005), ο *περιαστικός χώρος της μεταμοντέρνας πόλης δείχνει να μεταμορφώνεται σε ένα πιο αστικοποιημένο χαρακτήρα και τοπίο.*

Σύμφωνα με τη Gospodini (2005), ανατρέχοντας στη νεώτερη ιστορία της πόλης, ο περιαστικός χώρος υπέφερε πάντα από αστικές πιέσεις, όπως αστικές οικονομικές δραστηριότητες, οι οποίες επεκτείνονται βαθμιαία σε αυτόν, καθώς και διάφορες μορφές έξω- αστικοποίησης. Το είδος της ‘συμπαγούς- πόλης’ (‘compact city’)

αμφισβητήθηκε για πρώτη φορά στο δεύτερο μισό του 19ου και τις αρχές του 20ου αιώνα, όταν ένα πρώτο κύμα προαστιοποίησης έλαβε χώρα με τη μορφή κηπουπόλεων και γραφικών προαστίων που αναπτύχθηκαν γύρω από μεγάλες ευρωπαϊκές και βόρειο-αμερικάνικες πόλεις ως αποτέλεσμα της βιομηχανικής επανάστασης, της υψηλής πυκνότητας κτισμένου περιβάλλοντος και πληθυσμού των πόλεων, και της υποβάθμισης του αστικού περιβάλλοντος. Στις μεταπολεμικές δεκαετίες (του '50, του '60 και του '70) υπήρξε ξανά ένα δεύτερο μεγάλο κύμα αστικής εξάπλωσης και προαστιοποίησης με τη μορφή νέων οικιστικών περιοχών και νέων πόλεων που αναπτύχθηκαν για να απορροφήσουν τη δημογραφική αύξηση των μητροπολιτικών περιοχών εξαιτίας υψηλής συγκέντρωσης οικονομικών δραστηριοτήτων (βιομηχανίες και υπηρεσίες) εκεί. Στη μετά-βιομηχανική εποχή, και παρ' όλη την αυξανόμενη περιβαλλοντική ευαισθησία για την αειφόρο ανάπτυξη και τα μειονεκτήματα της αστικής διάχυσης με όρους κατανάλωσης γης, η αστική διάχυση στις μητροπολιτικές περιοχές υπήρξε συνεχόμενη, και οι παρυφές χρησιμοποιήθηκαν και αναπτύχθηκαν πιο εντατικά (Gospodini, 2005: 21).

Η συνεχής και έντονη αστική διάχυση την τελευταία δεκαετία περίπου, συνοδεύτηκε σύμφωνα με την Gospodini (2005) από μια αλλαγή στα πρότυπα της οικιστικής ανάπτυξης: Πρώτον, η οικιστική ανάπτυξη της περιαστικής ζώνης άλλαξε από το πρότυπο των σχεδιασμένων και χωρικά οργανωμένων προαστίων (καινούριες οικιστικές περιοχές, καινούριες πόλεις) σε ένα πρότυπο μη σχεδιασμένης διάσπαρτης ανάπτυξης που αποτελείται από συγκροτήματα κατοικιών ή και μεμονωμένες μονοκατοικίες. Υπάρχουν πολλά τέτοια παραδείγματα στις μητροπολιτικές περιοχές. Ο Filion (1999) έχει τεκμηριώσει λεπτομερώς αυτό το πρότυπο της ανάπτυξης στην περιοχή του Kitchener, Waterloo, στον Καναδά. Δεύτερον η αποκέντρωση των αστικών οικονομικών δραστηριοτήτων όπως το εμπόριο, οι υπηρεσίες, ο πολιτισμός κτλ., έχει αλλάξει από το γνωστό πρότυπο των προαστιακών κέντρων ή των κέντρων γειτονιών σε α) ένα πρότυπο γραμμικής ανάπτυξης κατά μήκος αυτοκινητοδρόμων που διασχίζουν το τοπίο της υπαίθρου στην περιαστική ζώνη και β) ένα πρότυπο διάσπαρτης ανάπτυξης σε όλη την έκταση της περιαστικής ζώνης. Για παράδειγμα, στην περιαστική ζώνη του Μιλάνου, όπως περιγράφεται από τον Foot (2000), υπάρχουν μεγάλα εμπορικά κέντρα (τα non- places of the hinterland). Μεγάλο ποσοστό από αυτήν την ανάπτυξη συνδέεται με αρτηριακές οδούς και βασικές συγκοινωνιακές συνδέσεις (σχεδόν πάντα βασισμένες στο αυτοκίνητο), που παίρνουν το σχήμα του

ιστού της αράχνης και εκτείνονται ακτινωτά από και προς την παλιά πόλη, ή γύρω από τα νέα εμπορικά κέντρα και τα επιχειρηματικά πάρκα (Gospodini, 2005: 21).

Από την πλευρά των χρήσεων γης, η πιο ριζοσπαστική αλλαγή είναι ότι κάποιες από τις αστικές οικονομικές δραστηριότητες που αναπτύσσονται στις περιαστικές ζώνες όπως πολυκαταστήματα, επιχειρησιακά πάρκα, θεματικά πάρκα και πάρκα αναψυχής, αθλητικά κέντρα και νοσοκομεία, σχετίζονται συχνά όχι μόνο με τις γειτονικές κατοικημένες περιοχές, άλλα κυρίως με την πόλη ως σύνολο ή την ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή, και σε μερικές περιπτώσεις έχουν ακόμη και εθνική σημασία. Για παράδειγμα, στη νότιο-δυτική περιαστική ζώνη του Λονδίνου, εκτός από την ανάπτυξη μιας σειράς προαστίων, εμπορικών κέντρων, επιχειρηματικών πάρκων, τόπων διάθεσης απορριμμάτων, κολεγίων και ενός γηπέδου golf, έχουν επίσης αναπτυχθεί έξι νοσοκομεία, ένας μεγάλος ιππόδρομος και ένα διάσημο θεματικό πάρκο εθνικής σημασίας. Πιο συγκεκριμένα, το 'Epsom' έχει παγκόσμια φήμη στις ιπποδρομίες αφού είναι ο τόπος συνάντησης για τους Derby και Oaks, δύο από τους πέντε κλασσικούς αγώνες ιπποδρομίας. Ο 'Κόσμος Περιπετειών του Chessington' ('Chessington World of Adventures') είναι το μεγαλύτερο θεματικό πάρκο και ζωολογικός κήπος στη Νότια Αγγλία με πάνω από 1, 7 εκατομμύριο επισκέπτες το χρόνο. Το 1987 η συγκρότηση του νέου 'Chessington World of Adventures' κόστισε περίπου £12 εκατομμύρια και το άνοιγμα του πάρκου συνέπεσε με το άνοιγμα του αυτοκινητόδρομου M25 (περιφερειακού δρόμου που παρείχε εύκολη πρόσβαση όχι μόνο στο Chessington αλλά και σε όλη την περιαστική ζώνη του Λονδίνου), (Gospodini, 2005: 22).

Όσον αφορά το τοπίο, η Gospodini (2005) επισημαίνει ότι, οι αρχιτεκτονικές μορφές των κτιρίων που στεγάζουν εμπορικά κέντρα, επιχειρησιακά πάρκα, θεματικά πάρκα, νοσοκομεία και κολέγια που βρίσκονται στην περιαστική ζώνη αντιπροσωπεύουν αποσπάσματα 'κέντρου-πόλης' που όμως είναι διάσπαρτα στην ύπαιθρο. Με αυτήν την έννοια, κάποιος μπορεί να τα κατανοήσει ως σημειακά κέντρα πόλης διάσπαρτα στην ύπαιθρο. Τέτοιες 'νέες κεντρικότητες' μετατρέπουν ραγδαία τον έξω-αστικό χώρο σε ένα τοπίο διάχυτης αστικότητας. Στην περίπτωση του Μιλάνου, μπορεί κάποιος σύμφωνα με τον Foot (2000) 'να διασχίσει (π. χ. με αυτοκίνητο ή τρένο) ολόκληρη τη Μιλανέζικη περιαστική περιοχή χωρίς να χάσει οπτική επαφή με το αστικό τοπίο'. Αυτό το είδος του αστικοποιημένου τοπίου στην ύπαιθρο αποκορυφώνεται από στοιχεία μικρής κλίμακας, τα οποία αν και απουσιάζουν από τους χάρτες, αποτελούν

ακόμη σημαντικά χαρακτηριστικά του τοπίου. ‘Πολλές γιγάντιες αφίσες και διαφημίσεις που κυριαρχούν στο περιαστικό τοπίο είναι σχεδιασμένες για να είναι ορατές κατά την κίνηση με αυτοκίνητο. Οι σταθμοί βενζίνης και εξυπηρέτησης των αυτοκινητοδρόμων, τους οποίους επισκέπτονται τουλάχιστον 200 εκατομμύρια άνθρωποι κάθε χρόνο στην Ιταλία, λείπουν από τη χαρτογραφία, αλλά αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό στοιχείο του τοπίου- τη νέα αστική ‘πλατεία’ (‘piazzes’). Αυτά είναι υβριδικά τοπία με νέες κεντρικότητες και κατηγορίες’ (Foot, 2000).

Παρ’ όλα αυτά πρέπει να σημειωθεί ότι το πιο κοινό και συνεπώς το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό στο τοπίο των έξω-αστικών νέων κεντρικότητων είναι τα ‘εμπορικά κέντρα’, ένας όρος μάλλον ανεπαρκής και ανεπιτυχής να αντικατοπτρίσει τον πολυπρόσωπο χωρικό και κοινωνικό χαρακτήρα αυτών των έξω- αστικών αναπτύξεων. Ο Lowe (2000) έχει μελετήσει το φαινόμενο των έξω από την πόλη- εμπορικών κέντρων (out- of- town shopping malls) στη Βρετανία. Αναφερόμενος στο κέντρο Trafford κοντά στο Manchester, ένα εμπορικό κέντρο της τάξης των £600 εκατομμυρίων, αναφέρει ότι καλύπτει 1, 5 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα, έχει θόλο μεγαλύτερο από αυτόν του Καθεδρικού του Αγίου Παύλου και προσφέρει έναν κινηματογράφο 20 αιθουσών, ένα κλειστό αθλητικό χώρο, καφετέριες, bars, εστιατόρια και ένα ξενοδοχείο. Το 2000, η Βρετανία είχε 11 τέτοια έξω- αστικά εμπορικά κέντρα, τέσσερα από τα οποία βρίσκονταν στην περιαστική ζώνη του Λονδίνου (το Brent Cross στα βόρεια, το Bluewater στα νότιο- ανατολικά, το Whitecity στα δυτικά και το Lakeside στα ανατολικά), (Lowe 2000, Gospodini 2005).

Τέτοια κέντρα εμπορίου, αναψυχής και πολιτισμού δεν μπορούν να γίνουν αντιληπτά απλά ως ‘εμπορικά κέντρα’, αφού είναι ‘αστικές γεωγραφίες που μεταβάλλονται και δημιουργούν νέες αστικές μορφές’ (Lowe, 2000). Για το ρόλο των έξω- αστικών εμπορικών κέντρων, ο Lowe (2000) χρησιμοποιεί τον όρο ‘νέες αστικές μορφές του 21^{ου} αιώνα’, αναφερόμενος στην εμπειρία από τις ΗΠΑ και με την έννοια του Garreau για τις ‘προαστιακές πόλεις’. Οι προαστιακές πόλεις, σχηματισμένες από την διάχυτη οικιστική ανάπτυξη στον έξω- αστικό χώρο, ‘σπάνια έχουν δήμαρχο ή δημοτικό συμβούλιο, και πάντα σχεδόν δεν έχουν σύνορα στο χάρτη’ αλλά έχουν σαν βάση τα εμπορικά κέντρα που ‘λειτουργούν ως πλατείες χωριών’ (Lowe, 2000, Gospodini, 2005: 24).

Το νέο έξω- αστικό τοπίο που χαρακτηρίζεται από νέες κεντρικότητες και η οικιστική διάχυση δεν αναφέρονται μόνο στις μητροπολιτικές πόλεις και σε μεγάλες πόλεις στον οικονομικό πυρήνα της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής αλλά επίσης και σε μεγάλες πόλεις στο νέο πυρήνα και την περιφέρεια (οικονομική και γεωγραφική) της Ευρώπης. Ο Munoz (2003) τεκμηριώνει την ύπαρξη ενός τέτοιου τοπίου αστικής διάχυσης στα προάστια της Βαρκελώνης και άλλων μεσογειακών πόλεων. Τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια, πολλές πόλεις στην Ισπανία, τη Νότια Γαλλία, την Ιταλία και την Ελλάδα, που αποτελούσαν τυπικά παραδείγματα του παραδοσιακού τύπου μεσογειακής συμπαγούς- πόλης, έγιναν μάρτυρες του φαινομένου που ήταν μέχρι προσφάτως Άγγλο- σαξωνική αστική παράδοση, δηλαδή μια χαμηλής πυκνότητας διάχυτη ανάπτυξη detached και semi- detached μονοκατοικιών στις περιασιακές ζώνες και ιδιαίτερα παρόδια των αυτοκινητοδρόμων και δρόμων. Στην περίπτωση της Βαρκελώνης, την περίοδο 1985- 2000, ο όγκος των νεόκτιστων μονοκατοικιών διάχυτα τοποθετημένων έξω από σχεδιασμένα προάστια στον περιασιακό χώρο, αντιπροσωπεύουν παραπάνω από το 40% του συνολικού όγκου στην περίπτωση των περιασιακών ζωνών και παραπάνω από 70% του συνολικού όγκου στην περίπτωση των εξωτερικών ζωνών (Munoz, 2003).

Σύμφωνα με την Gosrodini (2005), η κατάσταση είναι παρόμοια στην Ελλάδα, ειδικά στις μητροπολιτικές περιοχές της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Όσον αφορά την οικιστική ανάπτυξη, ο περιασιακός χώρος κατακλύζεται όλο και περισσότερο από detached και semi- detached μονοκατοικίες και μικρά συγκροτήματα από 3 έως 20 μεζονέτες διάσπαρτα στην ύπαιθρο. Τα έξω- αστικά εμπορικά κέντρα και τα κέντρα διασκέδασης είναι επίσης παρόντα κοντά σε διασταυρώσεις αυτοκινητοδρόμων και σε περιφερειακούς κυκλικούς δρόμους. Στεγάζουν συνήθως καταστήματα λιανικής πώλησης, κινηματογράφους multiplex, καφετέριες, εστιατόρια, δημόσιους ελεύθερους χώρους και πάρκα αναψυχής. Αν και το φαινόμενο είναι βίωμα μόνο των τελευταίων 10 χρόνων, επεκτείνεται ραγδαία και γίνεται ένας πολύ δημοφιλής και επιτυχής τύπος επενδύσεων στα προάστια. Για παράδειγμα στη νότιο- ανατολική περιασιακή ζώνη της Θεσσαλονίκης και ειδικά στην περιοχή μεταξύ της πόλης και του αεροδρομίου, έξι πολυκαταστήματα και κέντρα αναψυχής έχουν αναπτυχθεί και ένα ακόμη βρίσκεται υπό κατασκευή. Το 'Mediterranean Cosmos', ένα συγκρότημα 70.000 τετραγωνικών μέτρων και μια κατασκευή που εκτιμάται στα 100 εκατομμύρια ευρώ, θα ανοίξει τον Οκτώβριο του 2005. Θα προσφέρει πολυκαταστήματα (45.000 τ. μ.), έναν

κινηματογράφο multiplex με 11 αίθουσες και 2.811 θέσεις συνολικά, ένα κέντρο bowling, καφετέριες, εστιατόρια, δημόσιους ανοιχτούς χώρους, και χώρο στάθμευσης για 3.000 αυτοκίνητα. Παρόμοια κέντρα σχεδιάζονται επίσης σε άλλες ελληνικές πόλεις μεσαίου μεγέθους (το Βόλο, τη Λάρισα, την Καβάλα, την Κομοτηνή). Παρ' όλα αυτά, σύμφωνα με τα στατιστικά δεδομένα που αφορούν την ανάπτυξη των έξω-αστικών εμπορικών κέντρων και κέντρων αναψυχής στην Ευρώπη, η Ελλάδα έρχεται 23η ανάμεσα στα 25 κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Υπολογίζοντας τη μέση επιφάνεια των έξω-αστικών εμπορικών κέντρων και κέντρων αναψυχής ανά 1000 κατοίκους, είναι μόνο 50 τ. μ. στην Ελλάδα, ενώ στη Ολλανδία είναι 280 τ. μ., στη Σουηδία 308 τ. μ. και στη Νορβηγία 523 τ. μ. Ο μέσος όρος για όλα τα 25 κράτη-μέλη είναι 143 τ. μ. για 1000 κατοίκους (Gospodini, 2005: 25).

3.3 ΘΕΩΡΙΕΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

Η αναζήτηση της κεντρικότητας γίνεται από όλες τις δραστηριότητες ακόμα και αυτές του εμπορίου. Οι πιο πετυχημένες στον ανταγωνισμό για μια κεντρική θέση είναι οι μεγαλύτερες επιχειρήσεις που καλύπτουν ως αγορά το σύνολο της πόλης ή έχουν ακόμα και διεθνή ακτινοβολία. Το παράδειγμα των αλυσίδων μεγάλων εμπορικών καταστημάτων στο κέντρο της πόλης, ιδίως στον κλάδο των ρούχων, είναι χαρακτηριστικό αυτής της τάσης (Καυκαλάς, 1999: 69).

Για τις μεγάλες επιχειρήσεις, όμως, η έννοια της κεντρικότητας τείνει να αλλάζει τα τελευταία χρόνια και η χωροθέτησή τους συναρτάται με τις τάσεις που αναπτύσσονται σε διεθνές επίπεδο και αφορούν είτε τη μείωση του μεγέθους των καταστημάτων, τα οποία μπορούν να αποκεντρωθούν σε περιφερειακά κέντρα στο εσωτερικό της πόλης είτε την αποκέντρωση εκτός πόλης σε άμεση σύνδεση με αυτοκινητόδρομους ταχείας κυκλοφορίας (Καυκαλάς: 69).

Σύμφωνα με τη θεωρία των κεντρικών τόπων υπάρχει ένα ελάχιστο και ένα μέγιστο μέγεθος της αγοράς (Καυκαλάς, 1999: 69):

1. Το οικονομικά ελάχιστο (κατώφλι) είναι το αναγκαίο μέγεθος αγοράς για να συνεχίσει να υπάρχει η προσφορά του αγαθού ή της υπηρεσίας,

2. Το μεγαλύτερο δυνατό μέγεθος (εμβέλεια) είναι η έκταση της αγοράς που μπορεί να καλύψει η επιχείρηση (ο μέγιστος πληθυσμός, η μέγιστη ακτίνα της περιοχής αγοράς).

Συνήθως οι νέες εγκαταστάσεις πολυκαταστημάτων προορίζονται για απομακρυσμένες και γρήγορα αναπτυσσόμενες περιοχές των πόλεων; για ζώνες που θεωρούνται φτωχές στην παροχή ήδη υπάρχοντων καταστημάτων; και/ή για περιοχές που έχουν ιδιαίτερα καλή συγκοινωνιακή πρόσβαση για τους καταναλωτές (Hecht και Bunting, 1996: 273).

Τα επικρατέστερα από τα καταστήματα λιανικής πώλησης είναι ιεραρχικά δομημένα κέντρα σχεδιασμένα να εξυπηρετούν περιοχές διαφορετικού μεγέθους, από μικρές γειτονιές μέχρι ολόκληρες μητροπολιτικές περιοχές. Είναι γεγονός ότι μέχρι το 1970 υπήρχε ένα μητροπολιτικό κέντρο τέτοιου είδους, το λεγόμενο κέντρο (downtown). Η παρακμή του κέντρου συνοδεύτηκε με την ανάπτυξη προσχεδιασμένων περιφερειακών κέντρων (regional malls ή super-regional malls) και, σε μερικές πόλεις, προαστιακών κέντρων (Hecht και Bunting, 1996: 274).

Ένα χαρακτηριστικό που κάνει την ομάδα των σχεδιασμένων τοπικών εμπορικών κέντρων να ξεχωρίζουν στον αστικό χώρο είναι η επίδραση τους στην οικιστική ανάπτυξη. Τέτοια έργα (projects) μεγάλης κλίμακας αναλαμβάνονται από μια μεγάλη εταιρεία ανάπτυξης (Hecht και Bunting, 1996: 276).

Τα εμπορικά κέντρα ξεχωρίζουν περαιτέρω από το γεγονός ότι καταλαμβάνουν μερικές από τις πιο προσβάσιμες περιοχές στον αστικό ιστό. Ακόμη ένα αξιοσημείωτο χαρακτηριστικό είναι η προσεκτικά σχεδιασμένη μίξη καταστημάτων λιανικής πώλησης, συνδυασμένα μεταξύ τους με τέτοιο τρόπο, ώστε να εξυπηρετούν τις απαιτήσεις του καταναλωτή. Τα τοπικά εμπορικά κέντρα είναι ελκυστικά και συνεκτικά σχεδιασμένα, έχουν ελεγχόμενο κλιματισμό και παρέχουν ευρύχωρο και δωρεάν (συνήθως στην επιφάνεια της γης) parking. Θεωρούνται επίσης ασφαλή περιβάλλοντα, που φυλάσσονται από φύλακες ασφαλείας. Η ενοποιημένη διαχείριση του εμπορικού κέντρου ελέγχει καταναλωτικές λειτουργίες, οι οποίες είναι σημαντικές για τον καταναλωτή- την καθαριότητα, τις ώρες καταστημάτων, τη λειτουργία fast food εστιατορίων, τις υπηρεσίες baby-sitting και τα συναφή. Η κεντρική διαχείριση έχει αποδειχθεί επίσης ικανή να παρέχει περιστασιακή αναβάθμιση και ανακαίνιση των κτιρίων, και, όπου όπου χρειάζεται, επέκταση. Παρ' όλα αυτά, εξαιτίας της εξάρτησης

στην πρόσβαση με αυτοκίνητο, το μέγιστο μέγεθος ενός εμπορικού κέντρου κανονίζεται από το διαθέσιμο parking. Με δεδομένα την απροθυμία των πελατών να χρησιμοποιήσουν τις δημόσιες συγκοινωνίες και το μεγάλο κόστος κατασκευής parking στο κέντρο υπάρχει ένα όριο στο μέγεθος των εμπορικών κέντρων. Αυτό εξηγεί γιατί, ένα εμπορικό κέντρο σπάνια καταλαμβάνει τη κυρίαρχη θέση σε ένα μητροπολιτικό κέντρο (Hecht και Bunting, 1996: 276).

Τα έξω- αστικά εμπορικά κέντρα έγιναν σε πολλές περιπτώσεις ‘οι πυρήνες νέων πόλεων’. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα που επαληθεύει αυτήν τη διαπίστωση, αποτελεί η περίπτωση του John Bryson, γενικού διευθυντή του Metrocentre, που προσπαθούσε να πείσει την κυβέρνηση ότι το σχέδιο που ετοιμάζε για την περιφέρεια του Gateshead, δεν αφορούσε απλά ένα εμπορικό κέντρο αλλά ένα κέντρο πόλης (new town centre). Οι ιδιοκτήτες κατέληξαν ότι το νέο κέντρο μπορούσε να διαθέτει σιδηροδρομικό σταθμό και σταθμό λεωφορείων, εκκλησία, κέντρο υγείας, ταχυδρομείο, ένα ξενοδοχείο και χώρους ψυχαγωγίας (Lowe, 2000).

Υπάρχουν κι άλλες περιπτώσεις, εκτός από αυτή του Bryson, που θέτουν στη Βρετανία το θέμα σχεδιασμού πολιτικής (planning policy). Πολλά από τα βρετανικά εμπορικά κέντρα όπως το Metrocentre, το Lakeside, το Braehead, το Blewater και το Gribbs Causeway πορεύονται στο να μετατραπούν σε ‘κέντρα πόλης’. Παρ’ όλα αυτά, τα μεγάλα αυτά εμπορικά κέντρα δε θεωρούνται από πολλούς ολοκληρωμένες αστικές μορφές αν και ενδέχεται να έχουν επίδραση στο αστικό μέλλον του 21^{ου} αιώνα, όχι μόνο στη Βρετανία, αλλά και αλλού (Lowe, 2000).

3.4 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ: ΤΑΞΙΝΟΜΗΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΤΩΝ ΝΕΩΝ ΤΟΠΙΩΝ ΤΗΣ ΜΕΤΑ- ΜΟΝΤΕΡΝΑΣ ΠΟΛΗΣ

Σύμφωνα με την Gospodini (2005), το τοπίο της διάχυτης πόλης διαρθρώνεται από δύο υπό- κατηγορίες δομημένων επεισοδίων: α) τις ‘έξω- αστικές’ νέες κεντρικότητες και β) την ‘έξω- αστική οικιστική διάχυση’, (πίνακας 3.1).

Οι έξω- αστικές νέες κεντρικότητες (α.) είναι τοποθετημένες στις αστικές παρυφές κοντά σε αυτοκινητόδρομους και περιφερειακούς δρόμους: Αποτελούν διάχυτη νέα ανάπτυξη εμπορικών κέντρων και κέντρων ψυχαγωγίας, θεματικών πάρκων και πάρκων αναψυχής.

Διάχυτη αστικότητα στις αστικές περιφέρειες		
	Α) Έξω- αστικές Νέες Κεντρικότητες	β) Έξω- αστική Οικιστική Διάχυση
συγκέντρωση ή διάχυση...	του εμπόριο & αναψυχή	της κατοικίας
Τοποθεσία	έξω- αστικές τοποθεσίες κοντά σε αυτοκινητόδρομους και κόμβους αυτοκινητοδρόμων	έξω- αστικές τοποθεσίες στον περιφερειακό χώρο
κυρίαρχες χρήσης γης & δραστηριότητες	εμπορικά κέντρα, θεματικά πάρκα και πάρκα αναψυχής	κατοικία
συμπληρωματικές χρήσης γης & δραστηριότητες	γραφεία, κινηματογράφοι multiplex, αθλητικές εγκαταστάσεις, εκθεσιακά κέντρα, καφετέριες, bar, εστιατόρια	-
είδος ανάπτυξης	κυρίως σχέδια νέας ανάπτυξης αλλά επίσης σχέδια ανανέωσης παλιών βιομηχανικών τοποθεσιών	νέα ανάπτυξη
αστική μορφολογία	συγκεντρώσεις κτιριακών συγκροτημάτων και δημόσιοι υπαίθριοι χώροι	διάσπαρτες detached μονοκατοικίες
αρχιτεκτονικές μορφές	καινοτόμος σχεδιασμός	κυρίως παραδοσιακός, αλλά και καινοτόμος σχεδιασμό
τυπικές περιπτώσεις	α. Θεματικά Πάρκα: Disneyland (Παρίσι), La Ciudad de las Artes y las Ciencias (Βαλένθια), Terra Mitica (Costa Blanca, Ισπανία). β. Πάρκα Αναψυχής: Efteling (Ρότερνταμ), γ. Εμπορικά Κέντρα: Bluewater, Thamesgate (Λονδίνο), The Shire (Leicester, UK)	περιφερειακές ζώνες στις περισσότερες μητροπόλεις και μεγαλουπόλεις της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής- οπουδήποτε οι νόμοι του σχεδιασμού και η καθοδήγηση επιτρέπουν την ανάπτυξη detached κατοικιών έξω από τις σχεδιασμένες εγκαταστάσεις (π.χ. προάστια, χωριά, μικρές πόλεις)
Πηγή: Γοσποδίνη, 2005: 27		

Πίνακας 3.1: Ταξινόμηση νέων αστικών τοπίων στη μοντέρνα πόλη

Οι συμπληρωματικές χρήσεις γης και δραστηριότητες περιλαμβάνουν πάρκα με γραφεία, κινηματογράφους multiplex, αθλητικές εγκαταστάσεις, εκθεσιακά κέντρα, καφετέριες, bar και εστιατόρια. Κυρίως χαρακτηρίζονται από καινοτόμο αστική μορφολογία και αρχιτεκτονικό σχεδιασμό. Τυπικά παραδείγματα αναφέρονται θεματικά πάρκα όπως η Disneyland στο Παρίσι, η Πόλη των Τεχνών και των Επιστημών (The City of Arts and Sciences) στη Valencia, όπως επίσης και το θεματικό πάρκο της 'ιστορικής πόλης' της Terra Mitica στη Costa Blanca, στην Ισπανία, πάρκα αναψυχής σαν το World of Adventures στο Λονδίνο, το Efteling στο Rotterdam; εμπορικά κέντρα και κέντρα ψυχαγωγία όπως το Bluewater στο Λονδίνο, καθώς και πολλά άλλα στις μεγάλες Ευρωπαϊκές και Βόρειο-αμερικάνικες πόλεις (Gospodini, 2005: 28).

Το τοπίο της *διάχυτης κατοικίας* (β.) διαρθρώνεται από διάσπαρτη ανάπτυξη detached μονοκατοικιών και συγκροτημάτων μεζονετών στον περιαστικό χώρο. Αυτά τα νεόκτιστα κτίρια χαρακτηρίζονται από συμβατικές αρχιτεκτονικές μορφές και, σε ορισμένες περιπτώσεις, από καινοτόμο αρχιτεκτονικό σχεδιασμό. Υπάρχουν πολλά τέτοια παραδείγματα τοπίων στις περισσότερες μητροπόλεις και μεγάλες πόλεις στην Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική- όπου η πολεοδομική και χωροταξική Νομοθεσία επιτρέπει την εκτός σχεδίου δόμηση (Gospodini, 2005: 29).

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι τα μετά- μοντέρνα τοπία της διάχυτης αστικότητας στις παρυφές έχουν γίνει εφικτά και προωθούνται από τη μια πλευρά, από τις βελτιώσεις στις μεταφορικές υποδομές και από την άλλη από την ανάπτυξη των υψηλών-τεχνολογιών που επιτρέπουν την ηλεκτρονική πρόσβαση σε πληροφορίες, υπηρεσίες και ανέσεις. Παρ' όλα αυτά, η εξάπλωση και η εντατικοποίηση των 'έξω- αστικών νέων κεντρικότητων' και η 'οικιστική διάχυση', όπως παρουσιάστηκε ήδη, σχετίζονται επίσης με μεγάλες κοινωνικές αλλαγές. Οι έξω- αστικές νέες κεντρικότητες, όπως εμπορικά κέντρα και κέντρα αναψυχής έξω από τις πόλεις, τα θεματικά πάρκα και τα πάρκα αναψυχής, μπορούν εξαιτίας της ευρυχωρίας και της δημιουργικότητας τους, να παρέχουν στους επισκέπτες μια μεγάλη ποικιλία πολιτιστικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων αναψυχής συγκεντρωμένες σε ένα και μόνο χωρικό πεδίο. Έτσι, μεγιστοποιούν την πιθανότητα της ικανοποίησης των μετά- μοντέρνων συνθηκών της 'απόκλισης' ('divergence') και της 'ατομικοποίησης' ('individualization') των επιλογών του ατόμου (Gospodini, 2005: 30).

Λεύτερο μέρος

Κεφάλαιο 4^ο: Δομή, περιφερειακά κέντρα και διάχυτη πόλη:

Η περιπτωσιολογική ανάλυση της Θεσσαλονίκης

Κεφάλαιο 5^ο: Ανατολική Περιαστική

Ζώνη της Θεσσαλονίκης: Η περιοχή μελέτης

Κεφάλαιο 6^ο: Πρόταση ανάπλασης της περιοχής μελέτης

4. ΔΟΜΗ, ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΚΕΝΤΡΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΥΤΗ ΠΟΛΗ: Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΙΟΛΟΓΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ¹

4.1 ΟΙ ΚΥΡΙΑΡΧΕΣ ΑΝΤΙΛΗΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΥΤΕΡΗ ΠΕΡΙΟΧΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



Από το σύνολο του τριτογενούς τομέα, ο κλάδος που θεωρούνταν (και εν πολλοίς εξακολουθεί να θεωρείται) ως ο σημαντικότερος για την ανάπτυξη της Θεσσαλονίκης είναι το εμπόριο. Η άποψη ότι 'η Θεσσαλονίκη είναι κατ' εξοχήν εμπορική πόλη' είναι κοινή σε όλες τις παραδοχές για τον πολεοδομικό και χωροταξικό σχεδιασμό, ακόμα και όταν τα στατιστικά δεδομένα έδειχναν ότι, σε σύγκριση με το ΠΣ (Πολεοδομικό Συγκρότημα) της Αθήνας, η βιομηχανία και η βιοτεχνία κατείχε την πρώτη θέση, ενώ το εμπόριο τη δεύτερη με βάση τον βαθμό συγκέντρωσης απασχολούμενων στους κλάδους αυτούς. Με αποτέλεσμα, οι νέες εξελίξεις και οι σημαντικότερες αλλαγές που συμβαίνουν στον τομέα του εμπορίου, ειδικότερα του λιανικού εμπορίου και της χωροθέτησης του, ενός κλάδου δηλαδή που αποτελούσε τη βάση ανάπτυξης και οργάνωσης ενός κέντρου πόλης, συνοικίας ή γειτονιάς.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 και μετά, η ταχύτητα και η κλίμακα της *περιαστικοποίησης του λιανικού εμπορίου* αποτέλεσε μια από τις σημαντικότερες αλλαγές στις ευρωπαϊκές πόλεις με την ανάπτυξη υπεραγορών τροφίμων, αρχικά, και μεγάλων εμπορικών κέντρων, αργότερα, στον περιαστικό χώρο. Παρόμοιες φαίνεται πως είναι οι τάσεις ανάπτυξης του λιανικού εμπορίου στην περιαστική ζώνη της ΕΠΘ (Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης) από το τέλος της δεκαετίας του 1980 και μετά.

Ως συνέπεια των αλλαγών αυτών, σε ευρωπαϊκό επίπεδο, η συζήτηση ειδικότερα για την χωροθέτηση του λιανικού εμπορίου εστιάστηκε στη σχέση ανάμεσα στο 'εντός-πόλεως' και 'εκτός- πόλεως' εμπόριο. Η 'απειλή' αυτών των 'εκτός- πόλεως' καταστημάτων είχε ως συνέπεια μια ποικιλία παρεμβάσεων ή προγραμμάτων για την αναζωογόνηση των κεντρικών περιοχών, είτε υπό τη μορφή μεγάλης κλίμακας

¹ Το κεφάλαιο αυτό έχει συνταχθεί σύμφωνα με το βιβλίο του Γρηγόρη Καυκαλά (1999) 'ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: Μείωση της Μονοκεντρικότητας στο Πολεοδομικό Συγκρότημα και ο Ρόλος του Τριτογενούς Τομέα', το οποίο αναφέρεται και στη βιβλιογραφία.

αναπλάσεων, είτε υπό τη μορφή μικρών επεμβάσεων, με στόχο την βελτίωση του μικρό- περιβάλλοντος των εμπορικών περιοχών. Υπό το φως αυτών των νέων εξελίξεων καθίσταται αναγκαίο να επαναπροσδιοριστεί και το ζήτημα της ‘μονοκεντρικότητας ή πολυκεντρικότητας’ και γενικότερα το ζήτημα της οργάνωσης των κεντρικών λειτουργιών στη σύγχρονη ελληνική πόλη.

Το ΡΣΘ (Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης) θεσμοθετήθηκε προ εικοσαετίας περίπου, με τον ν. 1561/85 περί Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης. Τα ζητήματα που εξετάζει η παρούσα έρευνα περιλαμβάνονται σε δύο τομεακές εκθέσεις: την έκθεση για το εμπόριο και την έκθεση για τα κέντρα.

Οι κατευθύνσεις για τον τριτογενή τομέα όσον αφορά στο εμπόριο είναι η χωροθέτηση κέντρων χονδρεμπορίου, η ανάσχεση της ανάπτυξης του κατά μήκος των οδικών αξόνων και η χωροθέτηση του λιανικού εμπορίου σύμφωνα με την προτεινόμενη χωροταξική και οικιστική διάρθρωση.

Η ανάσχεση της εξάπλωσης του αστικού ιστού με την δημιουργία της πολυκεντρικής πόλης επιδιώκεται με:

- Την οργάνωση και την ενίσχυση των σημερινών κέντρων δήμων, συνοικιών, γειτονιών.
- Τον καθορισμό στο ΠΣΘ των ακόλουθων κατηγοριών κέντρων: μητροπολιτικό, δήμου ή κοινότητας με υπερτοπική σημασία, δήμου ή κοινότητας, συνοικίας, γειτονιάς.
- Την ιδιαίτερη ενίσχυση των κέντρων δήμων υπερτοπικής σημασίας.
- Την αποσυμφόρηση του μητροπολιτικού κέντρου της Θεσσαλονίκης.
- Τον έλεγχο χρήσεων γης, όπως τη χωροθέτηση νέων λειτουργιών στα κέντρα που είναι προσαρμοσμένα στην κλίμακα επιρροής τους για να γίνουν πολυλειτουργικά, την αποθάρρυνση ανάπτυξης κεντρικών λειτουργιών κατά μήκος βασικών αρτηριών και την οργάνωση των δικτύων κυκλοφορίας και μαζικής μεταφοράς για τη σύνδεση των δευτερευόντων κέντρων.

Η ανακατανομή και χωροθέτηση ειδικών λειτουργιών κλίμακας πόλης επιδιώκεται με βελτίωση των συνθηκών ανάπτυξης τους και περιορισμό των επιπτώσεων στη ζωή των κατοίκων.

✓ *Για το εμπόριο-χονδρεμπόριο- αποθήκες:*

Δημιουργείται σύστημα σύγχρονων κέντρων αποθήκευσης, διακίνησης και διαχείριση προϊόντων, σε κατάλληλα επιλεγμένες θέσεις κοντά σε οδικούς και μεταφορικούς άξονες με επαρκή κυκλοφοριακή και μεταφορική ικανότητα. Χωροθετούνται συναφείς λειτουργίες (γραφεία μεταφοράς, τελωνεία, βιοτεχνίες συσκευασίας και τυποποίησης) σε συνδυασμό με τα παραπάνω κέντρα. Αναβαθμίζονται και εξυγιαίνονται οι διαμορφωμένες περιοχές χονδρεμπορίου μέσα στον αστικό ιστό.

✓ *Για την αναψυχή- ψυχαγωγία υπερτοπικής σημασίας:*

Δημιουργείται σύστημα μεγάλων υπερτοπικών πόλων αναψυχής, αθλητισμού και πολιτιστικών λειτουργιών που εξυπηρετούν ολόκληρη την έκταση της πόλης στο δάσος- πάρκο Κεδρινός λόφος (Σειχ- Σου), στην περιοχή στρατοπέδου Κόδρα, στην περιοχή Δενδροπόταμου (στρατόπεδο Παπακυριαζή) και στην παραλιακή ζώνη μετά το συνοικισμό Φοίνικα, δηλαδή στην περιοχή μελέτης μας. Δημιουργείται δίκτυο για την κατά το δυνατό καλύτερη σύνδεση και ενοποίηση των χώρων αναψυχής και ψυχαγωγίας, των ελευθέρων χώρων και πεζοδρόμων των ιστορικών και αρχαιολογικών τόπων, του περιαστικού πράσινου, των ορεινών όγκων και των ακτών. Διαμορφώνεται ενιαίο δίκτυο πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων (Πίνακας 4.1).

Η διερεύνηση της ιεραρχίας και της οργάνωσης των οικιστικών κέντρων στην ΕΠΘ απέδειξε ότι υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση των κέντρων, ιδίως αυτών που βρίσκονται μέσα στο ΠΣΘ και αυτών που βρίσκονται στην περιαστική ζώνη και την Λοιπή ΕΠΘ. Στη συνέχεια αναλύονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των οικιστικών κέντρων ως προς το μέγεθος του πληθυσμού, την αναλογία καταστημάτων ως προς τον πληθυσμό και το δυναμισμό που προσδίδουν σε κάθε κέντρο οι επιπλέον της βασικής βαθμίδας κλάδοι.

Κλάδοι τριτογενή τομέα που υπάρχουν στην ΕΠΘ	Συχνότητα εμφάνισης σε	Ομάδες κλάδων *
85. Ενοικιάσεις ακινήτων	2 περιοχές **	1η Ομάδα
72. Αποθηκείσεις	7 περιοχές	
62. Χονδρικό εμπόριο απορριμμάτων-αποκομμάτων	12 περιοχές	2η Ομάδα
63. Μεσίες-ανιπρόσωποι	13 περιοχές	
92. Υπηρεσίες υγιεινής	13 περιοχές	
82. Ασφάλειες	17 περιοχές	3η Ομάδα
96. Κοινωνική πρόνοια κλπ. επαγγελμ.οργανώσεις	21 περιοχές	
71. Μεταφορές	23 περιοχές	
73. Επικοινωνίες	30 περιοχές	4η Ομάδα
83. Διεκπεραιώσεις υποθέσεων	31 περιοχές	
81. Τράπεζες κλπ. οικονομικά ιδρύματα	34 περιοχές	
97. Υπηρεσίες αναψυχής και πολιτισμού	43 περιοχές	5η Ομάδα
84. Ενοικιάσεις κινητών	43 περιοχές	
98. Προσωπικές υπηρεσίες	53 περιοχές	6η Ομάδα
61. Χονδρικό εμπόριο	54 περιοχές	
64-65. Λιανικό εμπόριο	67 περιοχές (όλες)	7η Ομάδα
66. Εστιατόρια-ξενοδοχεία	67 περιοχές (όλες)	

* με παρόμοιο μέγεθος περιοχής αγοράς
** Δήμοι ή Κοινότητες

Πηγή: Καυκαλάς, 1999: 53

Πίνακας 4.1: Συχνότητα εμφάνισης των κλάδων του τριτογενούς τομέα στην ΕΠΘ

Οι βαθμίδες των οικιστικών κέντρων έχουν τα εξής βασικά χαρακτηριστικά (Πίνακας 4.2):

- Πρώτης βαθμίδας κέντρο είναι μόνον ο Δήμος Θεσσαλονίκης στον οποίο εμφανίζονται όλοι οι κλάδοι. Το πληθυσμιακό μέγεθος πλησιάζει τις 400.000 κατοίκους και υπάρχουν περισσότερα από 50 καταστήματα ανά 1000 κατοίκους.
- Δεύτερης βαθμίδας υπερτοπικό κέντρο δεν υπάρχει στα πλαίσια της ΕΠΘ.
- Στην τρίτη βαθμίδα ανήκουν τέσσερις περιοχές στις οποίες εμφανίζονται όλοι οι κλάδοι των ομάδων από την 7^η μέχρι και την 3^η. Το πληθυσμικό μέγεθος βρίσκεται μεταξύ 5000 και 8000 (με εξαίρεση ένα Δήμο του ΠΣΘ με 15500) και ο δείκτης καταστημάτων μεταξύ 25 και 40.
- Στην τέταρτη βαθμίδα περιλαμβάνει τις περιοχές στις οποίες εμφανίζονται όλοι οι κλάδοι των ομάδων από την 7^η μέχρι και την 4^η. Το πληθυσμιακό μέγεθος και ο δείκτης καταστημάτων κινούνται στα ίδια επίπεδα με αυτά της προηγούμενης βαθμίδας. Στους Δήμους του ΠΣΘ η τάξη μεγέθους του πληθυσμού είναι 28000-40000 κάτοικοι και ο δείκτης καταστημάτων 15-30.
- Η πέμπτη βαθμίδα οικιστικών κέντρων περιλαμβάνει τις περιοχές στις οποίες εμφανίζονται όλοι οι κλάδοι των ομάδων από την 7^η μέχρι και την 5^η. Το

πληθυσμιακό μέγεθος είναι περίπου 2000- 3500 κάτοικοι και ο δείκτης καταστημάτων 25- 35. Στο ΠΣΘ ο πληθυσμός είναι 5000- 20000 κάτοικοι και ο δείκτης καταστημάτων 15- 20.

- Η έκτη βαθμίδα οικιστικών κέντρων περιλαμβάνει τις περιοχές στις οποίες εμφανίζονται όλοι οι κλάδοι των ομάδων, από την 7^η μέχρι και την 6^η. Το πληθυσμιακό μέγεθος είναι 1000- 2500 κάτοικοι και ο δείκτης καταστημάτων 15- 25.
- Τέλος, οι περιοχές στις οποίες εμφανίζονται όλοι οι κλάδοι της 7^{ης} ομάδας αποτελούν την έβδομη και τελευταία βαθμίδα και θεωρούνται ότι καλύπτουν μόνον τις βασικές ανάγκες του πληθυσμού τους. Το πληθυσμιακό μέγεθος είναι από 1000 κατοίκους και πάνω και ο δείκτης καταστημάτων 10-20.

Βαθμίδες	Αριθμός και Κοινοτήτων ΕΠΘ				Τάξη μεγέθους πληθυσμού	Καταστήματα ανά 1000 κατοίκους
	ΠΣΘ	Περιοστική ζώνη	Δυτική Λοιπή	Ανατολική Λοιπή		
1 ^η	1	-	-	-	400000	>50
2 ^η	-	-	-	-		
3 ^η	1	1	2	-	5000- 8000	25- 40
4 ^η	7	2	1	2	5000- 8000*	25- 40*
5 ^η	6	3	8	4	2000- 3500*	25- 35*
6 ^η	-	3	3	3	1000- 2500	15- 25
7 ^η	-	4	6	10	< 1000	15- 20
Σύνολο	15	13	20	19		
* Στους Δήμους και τις Κοινοότητες της Περιοστικής και της Λοιπής ΕΠΘ. Το ΠΣΘ αποτελεί ιδιαίτερη περίπτωση, τα μεγέθη του πληθυσμού είναι μεγαλύτερα και ο δείκτης καταστημάτων μικρότερος						
Πηγή: Κανκαλάς, 1999: 58						

Πίνακας 4.2: Αριθμός οικισμών και βασικά χαρακτηριστικά οικιστικών κέντρων

Η διερεύνηση της ιεραρχίας και της οργάνωσης των οικιστικών κέντρων στην ΕΠΘ απέδειξε ότι υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση των κέντρων, ιδίως αυτών που βρίσκονται μέσα στο ΠΣΘ και αυτών που βρίσκονται στην περιοστική ζώνη και τη Λοιπή ΕΠΘ. Στη συνέχεια αναλύονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των οικιστικών κέντρων ως προς το μέγεθος του πληθυσμού, την αναλογία καταστημάτων ως προς τον πληθυσμό και το δυναμισμό που προσδίδουν σε κάθε κέντρο οι επιπλέον της βασικής βαθμίδας κλάδοι. Οι διαπιστώσεις που ακολουθούν στηρίζονται επίσης σε πρόσθετα στοιχεία για τον πληθυσμό, τα καταστήματα και την απασχόληση στον τριτογενή τομέα που εξετάστηκαν αναλυτικά για κάθε οικισμό.

Στο ένα άκρο αυτής της ιεράρχησης βρίσκεται ο Δήμος Θεσσαλονίκης, ο οποίος συγκεντρώνει όλων των ειδών τα αγαθά και τις υπηρεσίες που προσφέρονται στα πλαίσια της ΕΠΘ και έχει μια περιοχή αγοράς που καλύπτει όχι μόνον το σύνολο της ΕΠΘ, αλλά και μια πολύ πιο ευρύτερη περιοχή σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Στο αντίθετο άκρο βρίσκονται οι οικισμοί της τελευταίας βαθμίδας (*στην περιιαστική και την Λοιπή ΕΠΘ, όπου συμπεριλαμβάνεται και η περιοχή μελέτης*) που καλύπτουν το μικρότερο δυνατό μέγεθος αγοράς για τον ελάχιστο αριθμό αγαθών και υπηρεσιών (κλάδοι λιανικού εμπορίου και εστιατορίων -πιθανότατα πρόκειται για καταστήματα τροφίμων και καφεενεία). Οι κάτοικοι των περιοχών αυτών, για να εξυπηρετηθούν σε αγαθά και υπηρεσίες που δεν υπάρχουν στην περιοχή τους, θα πρέπει να τα αναζητήσουν στα ανώτερης βαθμίδες κέντρα που τα προσφέρουν.

α Η συγκρότηση των κέντρων της Δυτικής Λοιπής ΕΠΘ

Η Δυτική Λοιπή ΕΠΘ έχει σαφώς διαφορετικά χαρακτηριστικά. Είναι μια περιοχή με πολύ περισσότερα κέντρα διάφορων βαθμίδων και σημαντικές ειδικεύσεις σε σπάνιους κλάδους, αλλά οι αυξήσεις τόσο του πληθυσμού όσο και τριτογενούς τομέα είναι μικρότερες. Εδώ δεν εμφανίζεται το φαινόμενο της αποκέντρωσης πληθυσμού από το ΠΣΘ (περίπτωση 2, στη Ανατολική Λοιπή ΕΠΘ), ούτε υπάρχει ο προσανατολισμός σε δραστηριότητες ‘αναψυχής’ (περίπτωση 1). Δύο ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής αξίζει να σημειώσουμε:

1. Το πρώτο χαρακτηριστικό είναι ότι, οι τάσεις ως προς την εξέλιξη του τριτογενούς τομέα πολώνονται μεταξύ δύο άκρων. Από τη μια πλευρά, υπάρχουν οικισμοί με σημαντικές αυξήσεις στα καταστήματα και ιδίως στην απασχόληση και, από την άλλη, πολλοί μικρότεροι οικισμοί παρουσιάζουν μείωση των καταστημάτων και της απασχόλησης (αυτό συμβαίνει ακόμα και σε οικισμούς που είχαν σημαντική αύξηση πληθυσμού).
2. Οι περισσότεροι οικισμοί έχουν τα τυπικά χαρακτηριστικά που αντιστοιχούν στις βαθμίδες τους και ελάχιστες είναι οι εξαιρέσεις οικισμών που έχουν αναλογικά μεγαλύτερη αναλογία καταστημάτων απ’ ότι αντιστοιχεί στη βαθμίδα και τον πληθυσμό τους. Οι δύο πιο χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι η Χαλκηδόνα και η Αγχιάλος. Και οι δύο, όμως, δεν παρουσιάζουν τάσεις ένταξης σε μια ανώτερη βαθμίδα επειδή απουσιάζουν πολλοί ενδιαμέσοι κλάδοι. Η Αγχιάλος ειδικότερα παρουσιάζει σημαντική αύξηση

πληθυσμού, καταστημάτων και απασχόλησης στον τριτογενή τομέα, ενώ η Χαλκηδόνα μόνον στην απασχόληση.

β. Η συγκρότηση κέντρων της Ανατολικής Λοιπής ΕΠΘ

Η Ανατολική Λοιπή ΕΠΘ είναι μια περιοχή με αρκετά κέντρα και ένα πυκνό δίκτυο μικρότερων οικισμών. Η περιοχή παρουσιάζει έντονα τα εξής χαρακτηριστικά:

1. Ένα μεγάλο μέρος των οικισμών (ιδίως στην Ανατολική Ακτή Θερμαϊκού όπου συμπεριλαμβάνονται τα δύο μεγαλύτερα κέντρα, η Επανομή και η Μηχανιώνα) ειδικεύεται σε δραστηριότητες που έχουν σχέση με την ‘αναψυχή’ (εστιατόρια-ταβέρνες και υπηρεσίες αναψυχής) που απευθύνονται στους κατοίκους του ΠΣΘ, χωρίς όμως να λείπουν και οι κλασικές δραστηριότητες (λιανικό και χονδρικό εμπόριο, προσωπικές υπηρεσίες κλπ.) που απευθύνονται και αυτές στους κατοίκους της περιοχής. Η τάση ειδίκευσης στην ‘αναψυχή’ είναι τόσο έντονη ώστε ορισμένοι από τους οικισμούς χαρακτηρίζονται από ιδιαίτερα μεγάλη αναλογία καταστημάτων σε σχέση με τον πληθυσμό τους (π.χ. Αγ. Τριάδα, Νέοι Επιβάτες).
2. Κάποιοι άλλοι οικισμοί απορροφούν σημαντικό πληθυσμό και λειτουργούν ως τόποι πρώτης κατοικίας για τους κατοίκους του ΠΣΘ (Πλαγιάρι, Τρίλοφος), και ενώ έχουν μικρή αναλογία καταστημάτων σε σχέση με τον πληθυσμό τους, έχουν αρχίσει να συγκεντρώνουν κάποιες δραστηριότητες σε κλάδους ανώτερης τάξης από αυτήν που αντιστοιχεί στη βαθμίδα τους. Το ίδιο μοντέλο ακολουθεί και η Περαιά, λόγω της σημαντικής αύξησης του πληθυσμού της, αν και τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά της ταιριάζουν εξίσου και με το προηγούμενο μοντέλο, ενώ η Καρδιά και (λιγότερο) η Σουρωτή με το δεύτερο.
3. Οι υπόλοιποι οικισμοί της ‘ενδοχώρας’ είναι όλοι μικροί και δεν παρουσιάζουν σημαντικές ιδιαιτερότητες, με εξαίρεση την εμφάνιση σε ορισμένους από αυτούς κάποιων από τους σπάνιους κλάδους όπως οι αποθηκεύσεις (Κάτω Σχολάρι) και οι υπηρεσίες υγιεινής (Κερασιά και Ταγαράδες).

γ. Η συγκρότηση των κέντρων της Περιαστικής Ζώνης

Η Περιαστική Ζώνη περιλαμβάνει πολλά κέντρα διαφόρων βαθμίδων με δυναμικές τάσεις, που διαφοροποιούνται κυρίως ανάλογα με τη θέση στην οποία βρίσκονται.

1. Η Ανατολική Περιαστική (όπου ανήκει και η περιοχή μελέτης) περιλαμβάνει ένα μεγάλο κέντρο τη Θέρμη και δύο μικρότερα. Τα χαρακτηριστικά και ο δυναμισμός της Θέρμης πλησιάζουν αυτά της Σίνδου, ενώ και το Νέο Ρύσιο, παρά τη χαμηλή του βαθμίδα, παρουσιάζει επίσης δυναμικές τάσεις. Είναι ενδιαφέρον το γεγονός ότι δεν παρατηρείται κανένα από τα φαινόμενα που χαρακτηρίζουν την Ανατολική Λοιπή ΕΠΘ, ούτε η ειδίκευση σε 'αναψυχή' ούτε η αποκέντρωση πληθυσμού από το ΠΣΘ. Η Ανατολική Περιαστική φαίνεται να επηρεάζεται περισσότερο από την άμεση γειτνίαση της με το ΠΣΘ, κυρίως ως προς τη συγκέντρωση δραστηριοτήτων του τριτογενούς τομέα που επιλεκτικά αποκεντρώνονται από το ΠΣΘ π.χ. κοινωνική πρόνοια ή επικοινωνίες (κάτι που συμβαίνει και στις άλλες περιοχές της Περιαστικής).
2. Η Δυτική Περιαστική περιλαμβάνει πολλά σημαντικά κέντρα που παρουσιάζουν δυναμικές τάσεις μετακίνησης προς ανώτερη βαθμίδα. Μεταξύ αυτών τα σημαντικότερα είναι η Σίνδος και η Ιωνία. Τα χαρακτηριστικά των κέντρων αυτών πλησιάζουν αυτά της γειτονικής Δυτικής Λοιπής ΕΠΘ, αν και οι τάσεις που εμφανίζονται, ιδίως ως προς την αύξηση τον τριτογενή τομέα είναι πολύ πιο δυναμικές. Το Ωραιόκαστρο διαφοροποιείται από τους υπόλοιπους οικισμούς της Δυτικής Περιαστικής, λόγω της μεγάλης συγκέντρωσης αλλά και αύξησης του πληθυσμού. Εδώ εμφανίζεται το ίδιο φαινόμενο της αποκέντρωσης πληθυσμού από το ΠΣΘ που παρατηρήθηκε στην Ανατολική Λοιπή ΕΠΘ (περίπτωση 2).
3. Το φαινόμενο αποκέντρωσης πληθυσμού από το ΠΣΘ παρατηρείται και στη Βόρεια Περιαστική, ιδίως στους οικισμούς του Ασβεστοχωρίου και της Εξοχής. Κατά τα άλλα η Βόρεια Περιαστική δεν περιλαμβάνει παρά οικισμούς της τελευταίας βαθμίδας, ενώ μόνον το Φίλυρο ξεχωρίζει ως μικρό κέντρο. Όλοι οι οικισμοί όμως δείχνουν δυναμικές τάσεις επέκτασης σε ανώτερη βαθμίδα. Οι τάσεις μεταβολής του πληθυσμού είναι σημαντικές, αλλά στον τριτογενή τομέα δεν υπάρχουν εξελίξεις, με εξαίρεση το Φίλυρο (σημαντική αύξηση) και την Εξοχή (σημαντική μείωση).

δ. Η συγκρότηση των κέντρων του ΠΣΘ

Το μεγαλύτερο και το ισχυρότερο, πρώτης βαθμίδας κέντρο της ΕΠΘ, βρίσκεται στο Δήμο Θεσσαλονίκης στον οποίο συγκεντρώνονται μεγάλος αριθμός καταστημάτων σε όλα τα είδη τριτογενών δραστηριοτήτων που εμφανίζονται στην ΕΠΘ. Ο Δήμος Θεσσαλονίκης περιέχει και τους 17 κλάδους που εμφανίζονται στην ΕΠΘ και συγκεντρώνει το 44% του πληθυσμού (384000 κάτοικοι το 1991) και το 63% των καταστημάτων του τριτογενούς τομέα (21000 καταστήματα).

Όλοι οι υπόλοιποι Δήμοι του ΠΣΘ είναι σημαντικά κέντρα και συγκεντρώνουν σημαντικό αριθμό καταστημάτων σε μεγάλη ποικιλία κλάδων τριτογενών δραστηριοτήτων. Κατά κανόνα έχουν μια αναλογία πληθυσμού/ καταστημάτων που βαραίνει περισσότερο στο σκέλος του πληθυσμού, δηλαδή, έχουν συγκριτικά με τις εκτός ΠΣΘ περιοχές μικρό δείκτη καταστημάτων ανά 1000 κατοίκους. Η τυπική αυτή εικόνα για τις εντός του ΠΣΘ περιοχές παρουσιάζει δύο αξιοσημείωτες εξαιρέσεις:

- το Πανόραμα στα ανατολικά του ΠΣΘ, το οποίο έχει, αναλογικά με τον πληθυσμό του, χαμηλή αναλογία καταστημάτων (το ίδιο ισχύει αν και σε μικρότερο βαθμό για το Δήμο Καλαμαριάς).
- το αντίστροφο συμβαίνει στη Μενεμένη, η οποία παρουσιάζει πολύ υψηλή αναλογία καταστημάτων σε σχέση με τον πληθυσμό της (το ίδιο ισχύει εν μέρει για την Ευκαιρία και σε μικρότερο βαθμό για τον Ελευθέριο).

Η χωρική ενότητα των Δήμων δεν είναι βέβαια η κατάλληλη για τη διερεύνηση της χωροθέτησης του τριτογενούς τομέα στο εσωτερικό του ΠΣΘ, λόγω των μεγάλων εκτάσεων που καλύπτουν οι Δήμοι αλλά και κυρίως του εξαιρετικά άνισου μεγέθους του Δήμου Θεσσαλονίκης σε σχέση με τους υπόλοιπους.

Σε μικρότερη χωρική ενότητα από το επίπεδο των Δήμων αναμένεται ότι εμφανίζονται στο ΠΣΘ, ως υπόθεση εργασίας, τρεις τύποι χωρικής οργάνωσης των τριτογενών δραστηριοτήτων:

- Η αποκέντρωση ‘κεντρικών λειτουργιών’ σε τοπικά ‘κέντρα- πυρήνες’ σε διάφορες περιοχές της πόλης, ιδίως στα κέντρα των Δήμων και των Δημοτικών Διαμερισμάτων (κλασικό παράδειγμα το κέντρο της Καλαμαριάς).
- Η συγκέντρωση ‘κεντρικών λειτουργιών’ στο κλασικό ‘κέντρο’ της πόλης από την Έκθεση έως το Λιμάνι και από την παραλία έως την Εγνατία- Αγίου Δημητρίου.
- Η ‘γραμμική’ ανάπτυξη τριτογενών δραστηριοτήτων πάνω στους κύριους οδικούς άξονες του ΠΣΘ στα ισόγεια των πολυκατοικιών.

4.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΧΩΡΟΘΕΤΗΣΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

Για την μελέτη της ανάπτυξης των δραστηριοτήτων στον περιαστικό χώρο του ΠΣΘ χρησιμοποιήθηκαν κατ’ αρχήν δεδομένα που περιέχονται στα αρχεία του Οργανισμού Θεσσαλονίκης και της ΔΙΠΕΧΩ (Διεύθυνση Περιβάλλοντος και Χωροταξίας) που αφορούν στη χορήγηση αδειών χωροθέτησης συγκεκριμένων εγκαταστάσεων, καθώς και εγκρίσεων κατά παρέκκλιση όρων δόμησης. Από τα αρχεία αυτά επιλέχθηκαν όλες οι περιπτώσεις που αφορούσαν καταστήματα του τριτογενούς τομέα και τα οποία χωροθετούνται στον εκτός πολεοδομημένης περιοχής περιαστικό χώρο. Πρόκειται για παρακάτω κατηγορίες δεδομένων:

- Η πρώτη κατηγορία αφορά στις γνωμοδοτήσεις ή/ και εγκρίσεις χωροθέτησης δραστηριοτήτων βάσει της 69269/90 ΚΥΑ (Κοινή Υπουργική Απόφαση), που αποσκοπεί στην εφαρμογή διατάξεων του Ν. 1650/1986 περί Προστασίας Περιβάλλοντος. Στην απόφαση αυτή εντάσσονται και πολλές σημαντικές δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα, όχι όμως το σύνολο αυτών των δραστηριοτήτων. Όπως θα φανεί και παρακάτω, ένας μεγάλος αριθμός περιπτώσεων που περιλαμβάνονται σε αυτά τα αρχεία, είναι αυτά τα συνεργεία, τα οποία με βάση την ΕΣΥΕ (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας), (ΣΤΑΚΟΔ 1990) κατατάσσονται στον τριτογενή τομέα και για τα οποία απαιτείται έγκριση χωροθέτησης βάσει της 69269/90 ΚΥΑ. Η δραστηριότητα αυτή τείνει να συγκεντρώνεται στον περιαστικό χώρο κοντά σε μεγάλους οδικούς άξονες. Επομένως, η μελέτη των στοιχείων αυτών δίνει μια εικόνα του χαρακτήρα των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στον περιαστικό

χώρο, αλλά αφορά μόνον μερικώς δραστηριότητες που σχετίζονται με τις λεγόμενες ‘κεντρικές λειτουργίες’.

- Η δεύτερη κατηγορία δεδομένων αφορά στις εγκρίσεις κατά παρέκκλιση όρων δόμησης για κτίρια που στεγάζουν δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα. *Εδώ εξηγείται γιατί ο υλοποιημένος ΣΔ (Συντελεστής Δόμησης) είναι μεγαλύτερος στην περιοχή μελέτης μας. Στην κατηγορία αυτή ανήκει το σύνολο σχεδόν των μεγάλων εμπορικών κέντρων ή υπεραγορών (supermarkets), αφού βάσει της νομοθεσίας για την εκτός σχεδίου δόμηση δεν επιτρέπεται η δόμηση καταστημάτων άνω των 600 τ.μ., και συνεπώς για τα μεγαλύτερα κτίρια απαιτείται ειδική έγκριση κατά παρέκκλιση όρων δόμησης. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν προφανώς οι μεγαλύτερες σε όγκο δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα που αναπτύσσονται στον περιαστικό χώρο, οι περισσότερες από τις οποίες κατατάσσονται στις λεγόμενες ‘κεντρικές λειτουργίες’.*
- Η τρίτη κατηγορία αφορά στα ονομαζόμενα ‘μεγάλα έργα’. Όπως προαναφέρεται η χωροθέτηση έργων που κρίνονται σημαντικά για την ανάπτυξη της πόλης ακολουθεί τη διαδικασία που προβλέπεται από το άρθρο 7 του ν. 1651/85, σύμφωνα με το οποίο η Εκτελεστική Επιτροπή του Οργανισμού Θεσσαλονίκης γνωμοδοτεί για όλα τα έργα κλίμακας ‘τουλάχιστον ΓΠΣ (Γενικού Πολεοδομικού Σχεδίου)’. Από το αρχείο των μεγάλων έργων επιλέχθηκαν όλες οι περιπτώσεις που αφορούσαν καταστήματα του τριτογενούς τομέα και τα οποία χωροθετούνται στον εκτός πολεοδομημένης περιοχής περιαστικό χώρο.

Από τα παραπάνω τρία αρχεία δεδομένων έγινε αρχικά μια πρώτη διερεύνηση του είδους και της χωρικής κατανομής των περιπτώσεων που περιλαμβάνονταν εκεί. Ακολούθησε έρευνα ώστε να αφαιρεθούν οι περιπτώσεις για τις οποίες δεν είχαν προχωρήσει οι διαδικασίες αδειοδότησης και στη συνέχεια επιτόπια αυτοψία με την οποία εντοπίστηκαν οι περιπτώσεις εκείνες των οποίων η εγκατάσταση είχε υλοποιηθεί.

Για την περιγραφή των χαρακτηριστικών των τριτογενών δραστηριοτήτων που χωροθετούνται στον περιαστικό χώρο, η ανάλυση έγινε με βάση τις κατηγορίες του είδους της δραστηριότητας, που προτείνονται από την παρούσα έρευνα, ως περισσότερο κατάλληλες για την κατανόηση του χαρακτήρα της ανάπτυξης του τριτογενούς τομέα. Έτσι, τα καταστήματα κατατάχθηκαν σε 10 συνολικά κατηγορίες:

υπεραγορές τροφίμων και άλλα πολυκαταστήματα (στην κατηγορία αυτή εντάσσονται και οι υπεραγορές τεχνικού και οικιακού εξοπλισμού που περιλαμβάνουν όλα τα είδη και δεν εξειδικεύονται σε κάποιο προϊόν, όπως για παράδειγμα το PRAKTIKER), υπεραγορές οικιακού εξοπλισμού εξειδικευμένων προϊόντων (π.χ. έπιπλα, φωτιστικά), άλλα εμπορικά καταστήματα, διοίκηση- γραφεία- ερευνητικά κέντρα κλπ., τουρισμός- αναψυχή- αθλητισμός, εκπαίδευση, υγεία- πρόνοια, συνεργεία, αποθήκες και καταστήματα χονδρεμπορίου και σταθμοί αυτοκινήτων (πίνακας 4.3).

Η ευρύτερη ζώνη συγκεντρώνει τις σημαντικότερες μονάδες τριτογενών δραστηριοτήτων, κυρίως υπεραγορές, δραστηριότητες εκπαίδευσης και υγείας πρόνοιας. Όλες σχεδόν οι κατηγορίες καταστημάτων συγκεντρώνονται με υψηλά ποσοστά στη ζώνη αυτή. Είναι ενδιαφέρον ότι τη μεγαλύτερη συγκέντρωση παρουσιάζουν τα κτίρια διοίκησης (γραφεία κλπ.), εκπαίδευσης, τουρισμού και αναψυχής και οι υπεραγορές οικιακού εξοπλισμού. Από τη βορειοδυτική ζώνη η σημαντικότερη δραστηριότητα (από την άποψη του αριθμού καταστημάτων) αναπτύσσεται στη δυτική περιαστική ζώνη (περιοχή Ιωνίας, Σίνδου, Καλοχωρίου, Ωραιοκάστρου κλπ.).

	Όλες οι δραστηριότητες		Εκτός συνεργείων & αποθηκών	
	Αρ.	%	Αρ.	%
Υπερ-αγορές τροφίμων, πολυκαταστήματα	21	8,3	21	14,8
Υπερ-αγορές οικιακού εξοπλισμού (έπιπλα, φωτιστικά)	31	12,2	31	21,8
Άλλα εμπορικά καταστήματα	19	7,5	19	13,4
Διοίκηση, Γραφεία, Ερευνητικά κέντρα	12	4,7	12	8,5
Τουρισμός, Αναψυχή, Αθλητισμός	32	12,6	32	22,5
Εκπαίδευση	10	3,9	10	7
Υγεία- πρόνοια	15	5,9	15	10,6
Συνεργεία	82	32,3		
Αποθήκες, καταστήματα χονδρεμπορίου	30	11,8		
Σταθμοί αυτοκινήτων	2	0,8	2	1,4
Σύνολο	354	100	142	100

Πηγή: Κωνκαλάς, 1999: 110

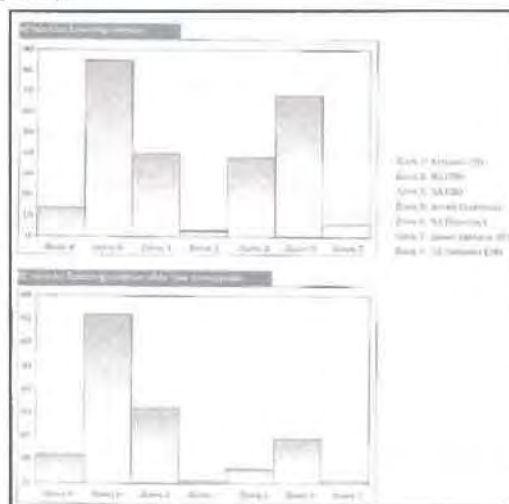
4.3 Κατανομή καταστημάτων χωροθετημένων στον περιαστικό χώρο ανά είδος δραστηριότητας

		ΝΑ Περιαστική	
Είδος δραστηριότητας	Αρ.	%	
Υπεραγορές ιροφίμων – Πολυκαταστήματα	8	38,1	
Υπεραγορές οικιακού εξοπλισμού (έπιπλα, φωτιστικά)	16	51,6	
Άλλα εμπορικά καταστήματα	5	26,3	
Διοίκηση, Γραφεία, Ερευνητικά κέντρα κλπ.	6	50,0	
Τουρισμός, Αναψυχή, Αθλητισμός	25	78,1	
Εκπαίδευση	7	70,0	
Υγεία-πρόνοια	4	26,7	
Σταθμοί αυτοκινήτων	1	50,0	
Σύνολο	72	50,7	

Πηγή: Καυκαλάς, 1999: 112

Πίνακας 4.4: Κατανομή εγκαταστάσεων του τριτογενούς τομέα στη ΝΑ Περιαστική και κάθε είδος δραστηριότητας (εκτός συνεργείων και αποθηκών)

Η εγκατάσταση του τριτογενούς τομέα (όπως και των κλάδων του δευτερογενούς τομέα) ακολουθεί τους μεγάλους οδικούς άξονες έτσι ώστε και στον χώρο αυτό να αναπτύσσονται γραμμικά ‘κεντρικές λειτουργίες’. Βέβαια, σε ορισμένα σημεία παρατηρούνται ορισμένες χαρακτηριστικές συγκεντρώσεις (όπως για παράδειγμα γύρω από τα καταστήματα Continent στην περιοχή αεροδρομίου και στην περιοχή Ευκαρπίας), χωρίς αυτό να αναιρεί και τη συνεχιζόμενη γραμμική επέκταση των ‘εκτός πόλης’ κέντρων (Πίνακας 4.4).



Πηγή: Καυκαλάς, 1999: 113

Πίνακας 4.5 Δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα ανά ζώνη της ΕΠΘ

Στους χάρτες, εκτός από τη χωροθέτηση των εγκαταστάσεων που μελετήθηκαν παραπάνω, φαίνεται και η προτεινόμενη οργάνωση των χρήσεων γης σύμφωνα με τη μελέτη της ΖΟΕ που εκπονήθηκε από τον Οργανισμό Θεσσαλονίκης και αποτελεί τη βάση για την άσκηση, εκ μέρους του, πολιτικής χωροθετήσεων στον περιαστικό χώρο. Ο τρόπος αδειοδότησης των περισσότερων από τα καταστήματα του τριτογενούς τομέα, δηλαδή η έγκριση χωροθέτησης τους από τον Οργανισμό Ρυθμιστικού, ο οποίος προβαίνει σε αυτή την διαδικασία βάσει των προβλέψεων της ΖΟΕ (Ζώνη Οικιστικού Ελέγχου) έχει ως αποτέλεσμα να μην παρατηρούνται αποκλίσεις ανάμεσα στην υφιστάμενη κατάσταση και τις επιτρεπόμενες από τη μελέτη της ΖΟΕ χρήσεις.

4.3 ΤΑΣΕΙΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΥΣΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

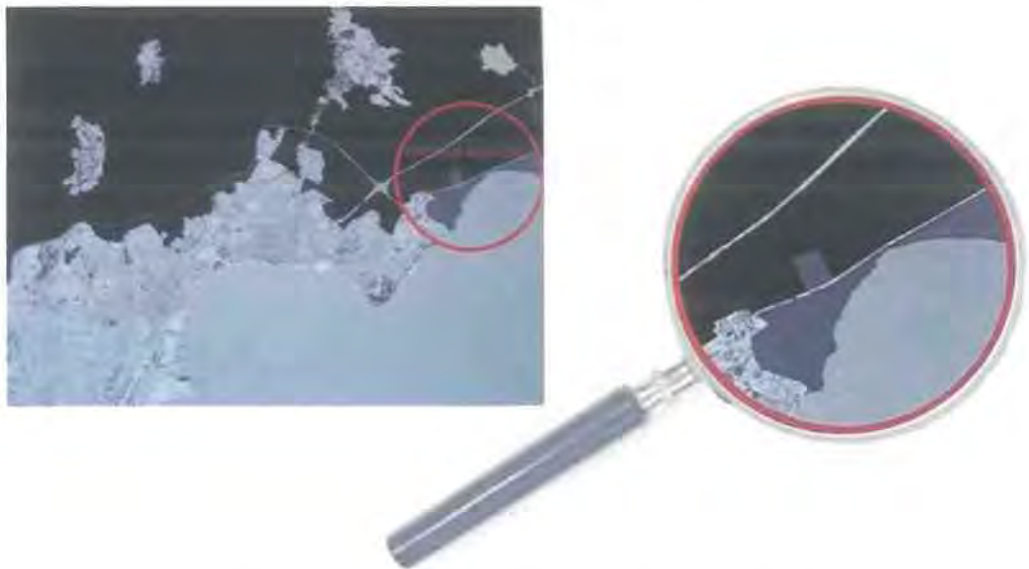
Η μεγαλύτερη συγκέντρωση καταστημάτων είναι στο παραδοσιακό κέντρο της πόλης από την παραλία έως την Εγνατία και από το λιμάνι έως την Γούναρη. Παρά την υψηλή συγκέντρωση στο κλασσικό κέντρο υπάρχουν σημαντικά τοπικά κέντρα και σε άλλες περιοχές της πόλης. Η υπόθεση της μονοκεντρικότητας των τριτογενών δραστηριοτήτων φαίνεται ότι ισχύει μόνο εν μέρει και έτσι αναπτύσσεται η έννοια της νέας κεντρικότητας. Η περιοχή του κέντρου της Καλαμαριάς είναι το πρώτο τοπικό κέντρο, που εμφανίζεται να ανταγωνίζεται το παραδοσιακό κέντρο.

Γενικότερα πάντως παρατηρείται ότι η διάχυση των τριτογενών δραστηριοτήτων από το κλασσικό κέντρο της πόλης προσανατολίζεται αφενός στις άμεσα γειτονικές με αυτό και αφετέρου στις ανατολικές περιοχές της πόλης που παρουσιάζουν πολύ μεγαλύτερες συγκεντρώσεις καταστημάτων απ' ό,τι οι βόρειο- δυτικές περιοχές.

5. ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΗ ΖΩΝΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ ΚΑΙ Η ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

5.1 ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η *Ανατολική Θεσσαλονίκη* είναι η πλέον περιζήτητη περιοχή οικιστικής ανάπτυξης, με αποτέλεσμα η ζήτηση και η αξία των προνομιούχων ακινήτων να αυξάνεται συνεχώς. Η περιοχή μεταξύ της Καλαμαριάς και του αεροδρομίου γνωρίζει πρωτοφανή ανάπτυξη και είναι κατάλληλη για κάθε είδους υπηρεσίες (ξενοδοχεία, super- markets, κινηματογράφους, κτλ), ενώ για οικιστική ανάπτυξη υπάρχουν κατάλληλα οικόπεδα στην ευρύτερη ανατολική περιοχή (www.northland.gr/gr/areas).



Χάρτης 5.1: Εντοπισμός της περιοχής μελέτης

Η *αφετηρία της περιοχής μελέτης* είναι το ανατολικό όριο του Δήμου Καλαμαριάς. Αυτό σημαίνει ότι η περιοχή εκτείνεται από τη Σχολή Δικαστών έως το αεροδρόμιο 'Μακεδονία'. Είναι παραλιακή σε όλη την έκταση της έχοντας μεγαλύτερο εμβαδόν στα δύο άκρα της και μικρότερο στο κέντρο όπου οι υπάρχουσες χρήσεις γης καταλαμβάνουν οικόπεδα με όρια ως και 5 μέτρα από την ακτογραμμή, η οποία έχει μήκος 3 χιλιόμετρα περίπου. Το πάνω όριο της περιοχής είναι ο δρόμος που οδηγεί στο αεροδρόμιο δηλαδή η Εγνατία οδός.

Όσον αφορά τη *φυσιογνωμία της περιοχής*, η κύρια χρήση γης είναι το εμπόριο και οι υπηρεσίες, που καταλαμβάνουν σχεδόν όλο το παραλιακό μέτωπο, με εξαίρεση την

περιοχή πριν από το αεροδρόμιο, όπου υπάρχει σημαντικό κομμάτι ανεκμετάλλευτης έκτασης γης και την αφετηρία της περιοχής, που εκτός από τα πολλά στρέμματα χωραφιών και παραμελημένων εκτάσεων γης, καταλαμβάνεται σε ένα μικρό ποσοστό από εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις. Σε πολύ μικρότερο ποσοστό συναντάμε την κατοικία, η οποία είτε εντοπίζεται στους ορόφους κτιρίων που στεγάζουν κυρίως εμπορικές δραστηριότητες στο ισόγειο, είτε κάνει αισθητή την παρουσία της με μικρές μονοκατοικίες στο εσωτερικό της περιοχής και όχι επί του κεντρικού δρόμου.

Καταστήματα χονδρικής πώλησης, αντιπροσωπείες αυτοκινήτων, καταστήματα-αλυσίδες (Hondos Center, Κου-κου κτλ), μεγάλα εμπορικά κέντρα κάθε είδους (ret-shop, ανθοπωλεία κτλ) αποτελούν το 'πρόσωπο' της εξεταζόμενης περιοχής, το οποίο εξαιτίας της άστατης τοποθέτησης τους στο χώρο και λόγω του απρογραμματίστου χαρακτήρα τους δεν του προσδίδουν την επιθυμητή μορφή. Εξάλλου η Θεσσαλονίκη, όπως και 'κάθε σύγχρονη ελληνική πόλη, είναι η διάχυτη πόλη' (Αίσιωπος, 2004: 82).

Ως *τοπόσημα* της περιοχής, θεωρούμε το σχολείο Καλαμαρί, την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας, το εργοστάσιο της BIAMYΛ, τα Ναυπηγεία και το Εμπορικό κέντρο Μακεδονία.

Πρέπει να σημειωθεί ότι, η περιοχή μελέτης αποτελεί μόνο το παραλιακό μέτωπο μιας ευρύτερης περιοχής που φέρει ίδια χαρακτηριστικά. Η υπόλοιπη περιοχή χαρακτηρίζεται από τον ίδιο συνωστισμό εμπορικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων παροχής υπηρεσιών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν τα δυο μεγάλα εμπορικά καταστήματα, IKEA και MEDITTERANEAN COSMOS, καθώς επίσης και το εργοστάσιο ΦΑΑΚΕΡΑΜ- Johnson και η Siemens.



Εικόνες (5.1- 5.5): Άποψη της περιοχής από την Εγνατία Οδό, ένα από τα πολλά μεγάλα πολυκαταστήματα της περιοχής, άποψη των ναυπηγείων, εμπορικό κέντρο όπου το όριο της ιδιοκτησίας του φτάνει σχεδόν ως την ακτή, παραμελημένο τοπίο επί της Εγνατίας Οδού.

5.2 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΧΡΗΣΕΩΝ ΓΗΣ

Έχοντας μια γενική άποψη της περιοχής, όσον αφορά την τοποθεσία και τα χαρακτηριστικά της και έχοντας, επίσης, εντοπίσει τα τοπόσημα της στο χάρτη προχωρούμε σε μια πιο αναλυτική παρουσίαση των χρήσεων γης, οι οποίες σκιαγραφούν το προφίλ της.

Χωρίζουμε την περιοχή μελέτης σε τέσσερις επιμέρους περιοχές για να την εξετάσουμε διεξοδικότερα. Η επιλογή τεσσάρων υπό- περιοχών δεν είναι τυχαία, αφού κάθε υπό- περιοχή είναι περισσότερο ομοιογενής απ' ό,τι όλη η περιοχή σαν σύνολο. Η πρώτη υπό- περιοχή έχει μεγαλύτερη ποικιλία χρήσεων γης. Αυτό οφείλεται και στο ότι βρίσκεται πιο κοντά στο ΠΣ της Θεσσαλονίκης. Μη ξεχνάμε ότι η περιοχή ξεκινά εκεί που τελειώνει ο Δήμος Καλαμαριάς. Η δεύτερη υπό- περιοχή είναι αυτή που βρίσκεται σε πιο άμεση επαφή με το υδάτινο στοιχείο, και λόγω της στενότητας της ακτής και εξαιτίας της ύπαρξης των Ναυπηγείων. Η τρίτη υπό- περιοχή εκτός από ελάχιστες εξαιρέσεις δομημένων οικοδομικών τετραγώνων, αποτελείται από διανομές του Υπουργείου Γεωργίας και δεν έχει επαφή με τη θάλασσα και τέλος η τέταρτη είναι μια περιοχή σχεδόν 'άδεια', έτοιμη για οποιαδήποτε παρέμβαση και ανοιχτή σε οποιαδήποτε πρόταση.



Χάρτης 5.2: Οι τέσσερις υπό- περιοχές της περιοχής μελέτης.

Πιο συγκεκριμένα:

Η πρώτη υπό- περιοχή (χάρτης 5.3¹), όπως προαναφέρθηκε είναι αυτή με τη μεγαλύτερη πυκνότητα δραστηριοτήτων και η πιο ενδιαφέρουσα όσον αφορά τις χρήσεις γης. Είναι μια περιοχή 'παζλ', καθώς συνδυάζει εμπόριο, βιομηχανία, βιοτεχνία, υπηρεσίες κοινωνικής φύσης και εγκαταστάσεις εκπαίδευσης. Στην υπό- περιοχή αυτή, εμφανίζεται επίσης, αν και σε πολύ μικρό ποσοστό, η κατοικία ως χρήση γης.

Η αφετηρία της είναι αμέσως μετά τη Σχολή Δικαστών (α.). Καθώς συνεχίζουμε πιο πάνω, όπως φαίνεται στο χάρτη, οι χρήσεις πυκνώνουν. Συναντούμαι σημαντικό αριθμό βιομηχανιών, βιοτεχνιών και εργαστηρίων διάσπαρτα στην περιοχή, ένα θερμοκήπιο που πιθανότατα σχετίζεται με κάποια βιομηχανία ή βιοτεχνία και τέλος διακρίνουμε εγκαταστάσεις κοινωνικών εξυπηρετήσεων, όπως το Σχολείο Καλαμαρί (β.), την Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας (γ.) και εγκαταστάσεις χονδρεμπορίου. Οι χρήσεις είναι ανάμικτες στο χώρο, δεν παρουσιάζουν ομοιομορφία, γεγονός που προσβάλλει την αισθητική της περιοχής και πιθανόν να υπονομεύει και τη λειτουργικότητα της.

Κάνοντας μια βόλτα στην περιοχή με το αυτοκίνητο, η πρόσοψη της περιοχής επί της Εγνατίας οδού ποικίλει σε μορφή. Κατά μήκος της κεντρικής αυτής αρτηρίας, εναλλάσσονται χρήσεις, όπως βιοτεχνίες και υπηρεσίες, με μεγάλα οικόπεδα ανεκμετάλλευτης γης. Εδώ κανείς έχει την αίσθηση ότι έχει βγει από την πόλη εξολοκλήρου. Δεν υπάρχει κατοικία, ευδιάκριτες στάσεις αστικών λεωφορείων, βιτρίνες καταστημάτων λιανικής πώλησης. Εδώ, καταστήματα με βιτρίνες είναι μόνον οι αντιπροσωπείες αυτοκινήτων. Κοιτώντας αριστερά ενώ κατευθυνόμαστε προς το αεροδρόμιο, διακρίνουμε θάλασσα στο βάθος, η οποία όμως κρύβεται σε πολλά σημεία από τις εγκαταστάσεις των δραστηριοτήτων που προαναφέρθηκαν.

¹ Ο συνολικός χάρτης χρήσεων γης, προέρχεται από το αρχείο του Οργανισμού Ρυθμιστικού Θεσσαλονίκης. Οι επιμέρους χάρτες των τεσσάρων υπό- περιοχών είναι ειδικά επεξεργασμένοι για την εξυπηρέτηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας. Ο συνολικός χάρτης υπάρχει στο Παράρτημα.



Χάρτης 5.3: Χρήσεις γης πρώτης υπό- περιοχής

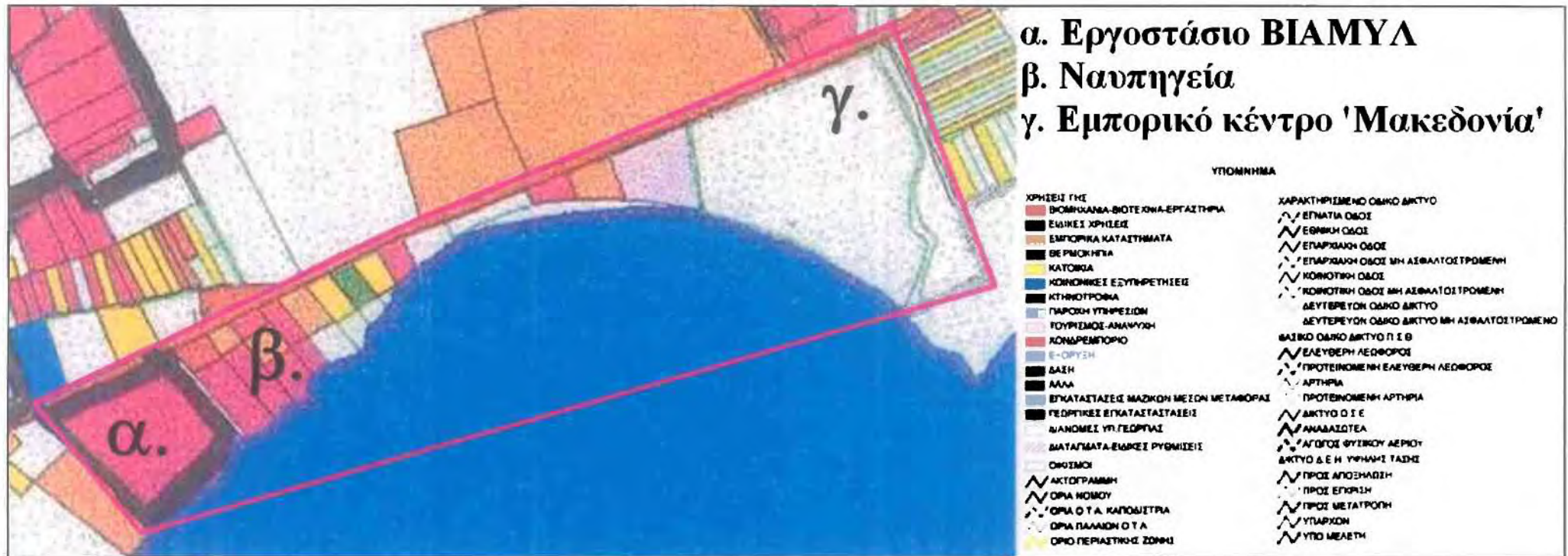
Στη δεύτερη υπό- περιοχή, η γραμμική παράταξη βιομηχανιών, βιοτεχνιών και χονδρεμπορίου και μεγάλων εμπορικών καταστημάτων, επί της Εγνατίας Οδού, συνεχίζεται με όμοιο τρόπο. Το εργοστάσιο της ΒΙΑΜΥΛ, το οποίο αποτελεί και την αφετηρία της υπό- περιοχής, καταλαμβάνει μεγάλη έκταση και η περιοχή υποβαθμίζεται σε τεράστιο βαθμό από την ύπαρξη τέτοιου είδους δραστηριότητας.

Τα Ναυπηγεία, ακριβώς μετά το εργοστάσιο, συνθέτουν μια φολκλόρ εικόνα, ενώ μια περιήγηση στο χώρο επισκευής σκαφών είναι πραγματικά ενδιαφέρουσα. Σε όλη τους την έκταση τα Ναυπηγεία είναι καλυμμένα με χώμα, που φτάνει ως την ακτή, της οποίας η κατάσταση είναι μάλλον γραφική. Γλάροι αναπαύονται πάνω σε σειρές από βαριά εργαλεία, σκουριασμένες σκάλες και καΐκια που περιμένουν να επισκευαστούν. Πιο δίπλα, φιγούρες ταλαιπωρημένων εργατών, που δείχνουν να έχουν συνηθίσει το περιβάλλον στο οποίο εργάζονται, προφανώς, εδώ και χρόνια.

Στη συνέχεια, έντονη είναι η εναλλαγή εμπορικών καταστημάτων, εγκαταστάσεων βιομηχανίας και βιοτεχνίας και γεωργίας. Το τέλος της υπό- περιοχής ορίζει το εμπορικό κέντρο Μακεδονία, ένα μεγάλων διαστάσεων εμπορικό κέντρο μεγάλης εμβέλειας.

Η δεύτερη υπό- περιοχή είναι σχεδόν ολοκληρωτικά ορατή οδηγώντας επί της Εγνατίας Οδού. Εκτός από αμέτρητα εμπορικά καταστήματα παντός είδους (ανθοπωλεία, pet- shop κτλ) η περιοχή κατακλύζεται κυριολεκτικά από βιοτεχνίες και εργαστήρια. Δε λείπουν, επίσης, τα εγκαταλελειμμένα οικόπεδα. Είναι η πιο στενή περιοχή σε πλάτος, καθώς μερικά οικόπεδα φτάνουν σχεδόν ως το κύμα, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το πολυκατάστημα Hondos Center, του οποίου ο χώρος στάθμευσης (parking) τελειώνει εκεί που αρχίζει η αμμουδιά.

Η ακτογραμμή είναι εξολοκλήρου ανεκμετάλλευτη και μοιάζει σαν τόπος ρίψης μπαζών και άχρηστων αντικειμένων των κοντινών εμπορικών κέντρων. Από αυτό το σημείο της ακτής, ορατά είναι και τα Ναυπηγεία, ανάμεσα από τις καλαμιές και τη λουπή βλάστηση καθώς και κομμάτι της Θεσσαλονίκης, γεγονός που θυμίζει τη προοπτική μιας τέτοιας τοποθεσίας.



Χάρτης 5.4: Χρήσεις γης της δεύτερης υπό- περιοχής

Στην τρίτη υπό- περιοχή οι χρήσεις είναι πολύ πυκνές, χωρίς να παρουσιάζουν καμία έκπληξη. Εμπόριο και βιομηχανία κατακλύζουν το κομμάτι επί του δρόμου. Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν οι αντιπροσωπείες αυτοκινήτων και το χονδρεμπόριο. Στο εσωτερικό παρατηρούνται διανομές του Υπουργείου Γεωργίας και μερικές περιπτώσεις κατοικιών, οι οποίες, όμως, αποτελούν εξαίρεση. Διασχίζοντας την περιοχή με το αυτοκίνητο, η εικόνα δεν υπενθυμίζει στον επισκέπτη με κανέναν τρόπο ότι βρίσκεται λίγο πιο έξω από μια μεγάλη πόλη. Οι κατοικίες που συναντά κανείς εδώ είναι χαμηλές μονοκατοικίες, καμιά από τις οποίες δεν είναι σε μοντέρνο στυλ. Οι περισσότερες έχουν μεγάλες αυλές με αποθήκες και παράγκες, οι οποίες σε πολλές περιπτώσεις στεγάζουν μικρές οικογενειακές βιοτεχνίες.

Πέρα από αυτά, η περιοχή δεν έχει κανένα τοπόσημο, ή κάτι που να την κάνει να ξεχωρίζει. Καθώς προχωρούμε οι χρήσεις γίνονται όλο και πιο αραιές. Γίνεται αντιληπτό ότι όσο προχωράμε, τόσο 'φεύγουμε' από το κέντρο της πόλης. Ειδικά όσο προχωρούμε προς το εσωτερικό της περιοχής, χάνουμε κάθε είδους προσανατολισμό αφού το μόνο που υπάρχει εδώ είναι τεράστιες ανεκμετάλλευτες εκτάσεις. Η υπό- περιοχή αυτή δεν έχει παραλιακό μέτωπο και από πολλά σημεία η θάλασσα φαίνεται πολύ αγνά στο βάθος, γεγονός που μαρτυρά και το μέγεθος της. Οι δρόμοι είναι στενοί ή και χωματόδρομοι, που πολλές φορές οδηγούν σε αδιέξοδο.

Γενικά η τρίτη υπό- περιοχή δείχνει εγκαταλελειμμένη και αφιλόξενη. Περνώντας με το αυτοκίνητο ανάμεσα στις ιδιοκτησίες δε συναντήσαμε κανέναν κάτοικο και δεν έγινε αισθητή η ύπαρξη καμίας δραστηριότητας παρά την ύπαρξη σχετικών εγκαταστάσεων. Οι κοινωνικές εξυπηρετήσεις απουσιάζουν και παράλληλα γεννιέται η απορία σχετικά με την επιβίωση των νοικοκυριών της περιοχής. Τέλος, σε πολλά σημεία υπάρχουν σήματα και πινακίδες του Δήμου Πυλαίας.

Ανακεφαλαιώνοντας για την τρίτη υπό- περιοχή, επισημαίνουμε ότι είναι η περιοχή με τις πιο αραιά τοποθετημένες χρήσεις. Είναι μια περιοχή δύσκολα προσβάσιμη, με κανένα τοπόσημο που να της προσδίδει χαρακτήρα. Επιπλέον είναι περιοχή αφιλόξενη που με κανέναν τρόπο δε σε προκαλεί να την εξερευνήσεις.



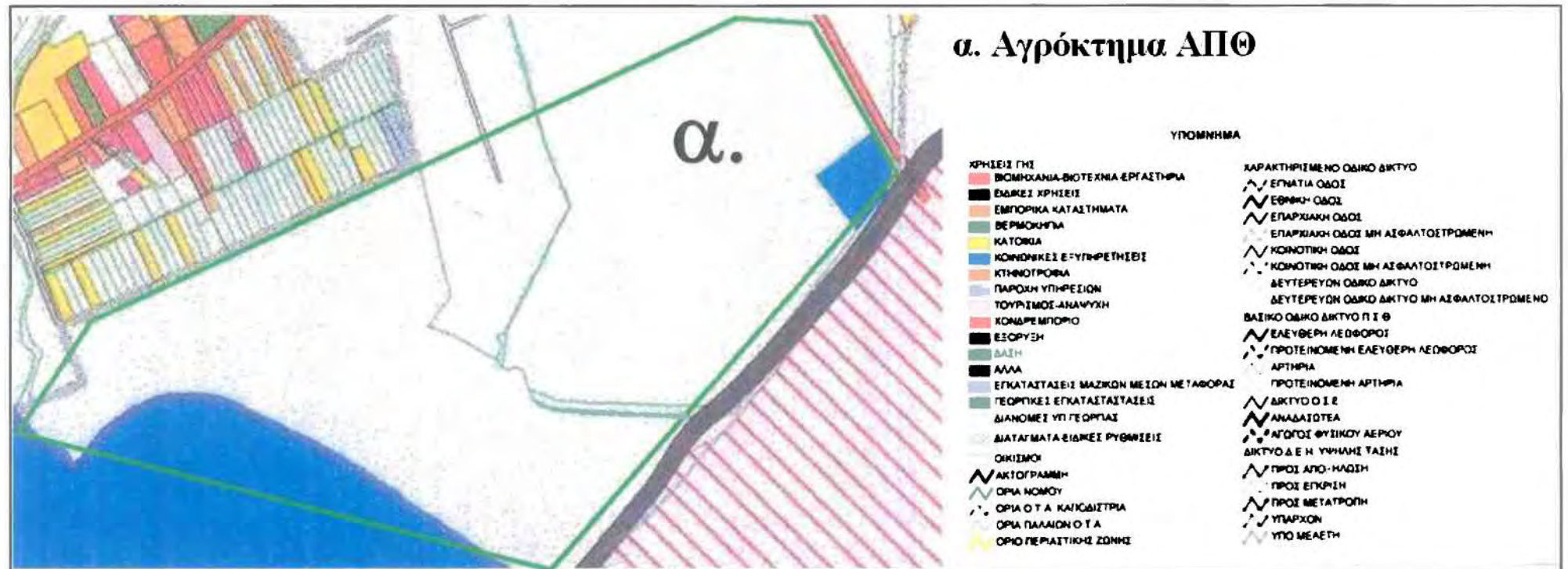
Χάρτης 5.5: Χρήσεις γης τρίτης υπό- περιοχής

Η τέταρτη υπό- περιοχή (χάρτης 5.6) είναι ένας καμβάς που περιμένει υπομονετικά τη παρέμβαση και τον αέρα της αλλαγής. Είναι μια *απέραντη ανεκμετάλλευτη έκταση* που στο τέλος της, αρχίζει η έκταση που ανήκει στο αεροδρόμιο. Ανάμεσα στις δύο εκτάσεις υπάρχει χείμαρρος που αποτελεί και φυσικό όριο. Η περιοχή συγκεντρώνει πλεονεκτήματα θέσης και μορφής που θα μπορούσαν να το μεταμορφώσουν σε δημοφιλή προορισμό που θα έδινε νότα αλλαγής και θα αποτελούσε ευκαιρία ανάπτυξης για την περιοχή, με τη δημιουργία εγκαταστάσεων αναψυχής, εποχιακών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων σαββατοκύριακου.

Η περιοχή είναι επίσης ιδανική για την τοποθέτηση εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων. Η εγγύτητα της με το αεροδρόμιο 'Μακεδονία' αποτελεί τεράστιο πλεονέκτημα και επιπλέον λόγο για την τοποθέτηση Διεθνούς Πανεπιστημίου στο συγκεκριμένο σημείο, καθώς και τη δημιουργία του νέου πανεπιστημιακού campus του ΑΠΘ (Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης). Το ΑΠΘ έχει πολλές φορές διατυπώσει το αίτημα δημιουργίας νέου campus αφού το υφιστάμενο είναι πυκνοδομημένο και δεν επαρκεί να καλύψει τις λειτουργικές ανάγκες του.

Σύμφωνα με διάφορους χάρτες χρήσεων γης, το αγρόκτημα ΑΠΘ καλύπτει τη μισή έκταση. Μια βόλτα με το αυτοκίνητο όμως δε μαρτυρά την ύπαρξη κάποιας τέτοιας χρήσεις και το τοπίο δείχνει να είναι ανοιχτό σε παρεμβάσεις και ιδέες παντός είδους. Ανύπαρκτο είναι το οδικό δίκτυο οποιασδήποτε μορφής, και η περιήγηση στην περιοχή είναι μια πραγματική περιπέτεια. Η ακτή έχει μαγευτική θέα προς τη Θεσσαλονίκη και την υπόλοιπη περιοχή μελέτης, είναι όμως σε κακή κατάσταση, αφού κατακλύζεται από απορρίμματα παντός είδους. Διάσπαρτες υπάρχουν και μερικές αποθήκες, οι οποίες όμως δε δείχνουν να χρησιμοποιούνται. Βαλτόνερα και γλάροι συναντούνται σε διάφορα σημεία της περιοχής. Δίπλα στο χείμαρρο, υπάρχει χωματόδρομος που βγάζει στο δρόμο που οδηγεί κατευθείαν στο αεροδρόμιο. Είναι πραγματικά αξιοσημείωτο, ότι όταν κατευθύνεσαι προς το αεροδρόμιο από το βασικό δρόμο, σπάνια προσέχεις την περιοχή αφού δεν έχει κανένα χαρακτηριστικό γνώρισμα που να τραβά την προσοχή.

Γενικά, η τέταρτη υπό- περιοχή είναι η πιο ενδιαφέρουσα για ανάπλαση και δημιουργία εγκαταστάσεων πολλών διαφορετικών ειδών δραστηριοτήτων, κυρίως εκπαιδευτικών καθώς και δραστηριοτήτων αναψυχής.



Χάρτης 5.6: Χρήσεις γης τέταρτης υπό- περιοχής

5.3 ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η περιοχή μελέτης παρουσιάζει μεγάλες ανομοιομορφίες. Η εναλλαγή του τοπίου είναι το εντονότερο χαρακτηριστικό της, αφού τα αμέτρητα στρέμματα ανεκμετάλλευτων εκτάσεων διαδέχονται υψηλής έντασης δραστηριότητες εμπορίου, βιομηχανίας, αναψυχής και εκπαίδευσης. Οι χρήσεις γης είναι ανακατεμένες, χωρίς σειρά και απρογραμμάτιστες, δίνοντας μια εντύπωση χάους στην ευρύτερη περιοχή. Εκτός από το παραμελημένο τοπίο το οποίο δεν προσελκύει το ενδιαφέρον του επισκέπτη και δεν τον προκαλεί να το εξερευνήσει, τα οικόπεδα που καταλαμβάνονται από άλλες χρήσεις γης δεν έχουν σαφή όρια, δεν συμμορφώνονται σε κανόνες, ούτε συνδυάζονται μεταξύ τους σε μια ομοιογενή εικόνα. Διασχίζοντας την περιοχή με το αυτοκίνητο, η εικόνα είναι μάλλον απογοητευτική.

Σε πολλά σημεία, οτιδήποτε δομημένο είναι κρυμμένο ανάμεσα στα τεραστίων διαστάσεων χωράφια. Όταν οδηγείς σε μικρούς δρόμους σου δίνεται η εντύπωση ότι έχεις χαθεί και ότι βρίσκεσαι εντελώς εκτός της πόλης. Η ακτή δείχνει έντονα παραμελημένη που απολαμβάνει. Ογκώδη εργαλεία και παλιά μηχανήματα σκουριάζουν ανάμεσα στα αγκάθια και τις καλαμιές. Φαίνεται λοιπόν ότι η περιοχή έχει καθαρά λειτουργικό ρόλο και δεν βρίσκει σημείο επαφής με την αισθητική του πλευρά παρά τις απεριόριστες δυνατότητες αξιοποίησης της.

Εξάλλου η τοποθεσία, η φυσιογνωμία και το περιβάλλον γενικότερα της περιοχής ενδείκνυται για δραστηριότητες αναψυχής, εποχιακές δραστηριότητες και δραστηριότητες σαββατοκύριακου. Το παραλιακό μέτωπο, η θέα στο Θερμαϊκό, και η ασφαλής απόσταση της περιοχής από το κέντρο της Θεσσαλονίκης θα μπορούσαν να μετατρέψουν την περιοχή σε ένα δημοφιλή προορισμό για τους κατοίκους της Θεσσαλονίκης και των τριγύρω περιοχών.

Όσον αφορά τη βιομηχανία, η θέση της περιοχής επί της Εγνατίας Οδού και η γρήγορη και εύκολη πρόσβαση στο αεροδρόμιο 'Μακεδονία' αποτελεί κλειδί για τη λειτουργία των μικρών ή μεγαλύτερων βιομηχανικών επιχειρήσεων. Πρέπει να σημειωθεί ότι η περιοχή αποτελεί σταυροδρόμι πολλών δορυφορικών περιοχών της Θεσσαλονίκης προσδίδοντας της ακόμη ένα πλεονέκτημα.

Τα Ναυπηγεία στην περιοχή μάλλον την υποβαθμίζουν αισθητικά και επιπλέον οι δραστηριότητες τους αποτελούν απειλή για το περιβάλλον. Η απομάκρυνση τους από την περιοχή μάλλον θα ήταν η μοναδική λύση για τα προβλήματα που δημιουργούν. Παρ' όλα αυτά η τοποθέτηση στην περιοχή μιας εφάμιλλης δραστηριότητας (π.χ. εγκαταστάσεων παραδοσιακών δραστηριοτήτων ναυπήγησης) θα αποτελούσε μια ωραία πρόταση, η οποία θα της προσέδιδε μεγάλη αίγλη. Η δημιουργία μαρίνας θα αναβάθμιζε την περιοχή και θα άνοιγε νέους ορίζοντες στον τομέα αυτό. Επίσης ο συνδυασμός της μαρίνας με ψυχαγωγικές δραστηριότητες θα αναμόρφωνε ριζικά το χαρακτήρα του κομματιού αυτού.

Η ανεκμετάλλευτη έκταση δίπλα στο αεροδρόμιο, αποτελεί καμβά έτοιμο για παρέμβαση. Είναι συναρπαστικό να σκεφτεί κανείς τι εγκαταστάσεις θα μπορούσε να φιλοξενήσει αυτό το κομμάτι γης. Εγκαταστάσεις αναψυχής, δημιουργικής απασχόλησης, εκπαίδευσης, έρευνας, αθλητισμού. Ακόμη και εγκαταστάσεις στέγασης (ιδίως για φοιτητές), εμπορικά καταστήματα, πολυκαταστήματα με πολλές δυνατότητες ψυχαγωγίας (όπως κινηματογράφοι εστιατόρια, καφετέριες, σάλες παιχνιδιών), θεματικά πάρκα, πάρκα περιπάτου ίσως και βιομηχανικά πάρκα. Η περιοχή θα μπορούσε να μετατραπεί σε μοναδικό αξιοθέατο, ανεπανάληπτο για τα δεδομένα της περιοχής. Η καινοτομία και πρωτοπορία θα μπορούσαν να την οδηγήσουν σε άλλη διάσταση.

Τα εμπορικά καταστήματα επί της Εγνατίας θα μπορούσαν να αναβαθμιστούν αισθητικά και να θυμίζουν περισσότερο κοσμοπολίτικο εμπορικό δρόμο, παρά τοπίο που φαίνεται συνεχώς να οικοδομείται και όπου οι εργασίες δε βρίσκουν ποτέ τέλος. Η έκταση δίπλα στο αεροδρόμιο θα μπορούσε να αποτελέσει κάδρο για τη δημιουργία εγκαταστάσεων που θα φιλοξενούσαν δραστηριότητες που σχετίζονται με τις τέχνες και τις επιστήμες.

Φυσικά η ανάπτυξη μια τέτοιας περιοχής θα σήμαινε διαταραχή του φυσικού περιβάλλοντος της, παρέμβαση στα φυσικά οικοσυστήματα, δημιουργία νέας εστίας ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης. Εκτός από τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις, δύσκολα διακρίνει κανείς άλλα μειονεκτήματα σε μια προγραμματισμένη ανάπτυξη. Εξάλλου, η κατάσταση τώρα δεν είναι καλύτερη. Αν αναλογιστούμε το παρόν και ξεχάσουμε τις επιπτώσεις που θα ακολουθήσουν μελλοντική παρέμβαση, οι ατελείωτοι σωροί σκουπιδιών σκόρπιοι σε αναρίθμητα σημεία της περιοχής αποτελούν από μόνα τους πηγή μόλυνσης για το περιβάλλον και αν αναλογιστούμε ότι πολλά από τα απορρίμματα προέρχονται από τις βιομηχανίες και τις βιοτεχνίες, οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι

αποτελούν απειλή όχι μόνο για το περιβάλλον και την πανίδα, αλλά και για το ίδιο τον άνθρωπο.

Συγκεντρώνουμε λοιπόν τα πλεονεκτήματα, τα μειονεκτήματα, τις ευκαιρίες και τις απειλές σε έναν ενιαίο πίνακα για την καλύτερη παρουσίαση και σύγκριση τους.

Πλεονεκτήματα:

1. Φυσικό περιβάλλον, το παραλιακό μέτωπο, η θέα στο Σαρωνικό κόλπο.
2. Εγγύτητα στο ΠΣ Θεσσαλονίκης και η θέση κλειδί για τις γύρω πόλεις δορυφόρους.
3. Θέση επί της Εγνατίας Οδού, αρωγό μεταφορών και μετακινήσεων.
4. Μεγάλες ανεκμετάλλευτες εκτάσεις, ανέγγιχτα οικοπέδα που αποτελούν καμβά έτοιμο για παρέμβαση.
5. Εγγύτητα στο αεροδρόμιο Μακεδονία, που διευκολύνει τις μετακινήσεις εντός και εκτός της χώρας.

Μειονεκτήματα

1. Συγκέντρωση βιομηχανιών, βιοτεχνιών και εργαστηρίων (εργοστάσιο ΒΙΑΜΥΛ), που υποβαθμίζουν το περιβάλλον, αφού είναι πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης.
2. Υποβάθμιση φυσικού περιβάλλοντος και κάλλους από τις δραστηριότητες των Ναυπηγείων.
3. Ανακατεμένες και απρογραμματιστές χρήσεις που δίνουν την εντύπωση χάους.
4. Παραμελημένο τοπίο σε πολλές περιπτώσεις (ιδιαίτερα χαρακτηριστική η περίπτωση του παραλιακού μετώπου).

Ευκαιρίες

1. Αναβάθμιση ναυπηγικών δραστηριοτήτων και δημιουργία μαρίνας που θα δώσουν πνοή ανάπτυξης όσον αφορά τον τομέα αυτό.
2. Δημιουργία πολύ- κέντρου, γνώσεων, εκπαίδευσης, έρευνας και ψυχαγωγίας που θα αποτελέσει πόλο έλξης για την ευρύτερη περιοχή
3. Προαγωγή δραστηριοτήτων βιομηχανίας με την οργάνωση της δραστηριότητας τους καλύτερα στο χώρο.
4. Δημιουργία εγκαταστάσεων εκπαίδευσης. Πρόταση για τοποθέτηση στην περιοχή του Διεθνούς Πανεπιστημίου.
5. Ίδανική περιοχή για τη δημιουργία εγκαταστάσεων στέγασης για φοιτητές.

Απειλές

1. Ατελείωτοι σωροί σκουπιδιών διάσπαρτοι σε πολλά σημεία της περιοχής (πολλοί από αυτούς επιβλαβείς και για τον άνθρωπο).
2. Η μελλοντική παρέμβαση ενδέχεται να προκαλέσει ακόμη μεγαλύτερο πρόβλημα ατμοσφαιρικής ρύπανσης και ηχορύπανσης στην περιοχή καθώς επίσης και να αποτελέσει απειλή για τα υπάρχοντα οικοσυστήματα.

Πίνακας 5.1: Ανάλυση SWOT της περιοχής μελέτης

6. ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

6.1 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΕΣ ΠΟΛΕΟΔΟΜΙΚΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ¹

Σύμφωνα, με το Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος 'Καθορισμός χρήσεων γης και όρων περιορισμών δόμησης στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 στην περιοχή της Περιαστικής Ζώνης Θεσσαλονίκης και του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης' που εκπονήθηκε από τον Οργανισμό Θεσσαλονίκης, στην περιοχή μας επιτρέπονται οι εξής χρήσεις:

1. Πολιτιστικά κτίρια και εγκαταστάσεις, χώροι συνάθροισης κοινού.
2. Εγκαταστάσεις αναψυχής (εστιατόρια, αναψυκτήρια, κέντρα διασκέδασης κτλ.).
3. Υπαίθριες αθλητικές εγκαταστάσεις.
4. Κτίρια και εγκαταστάσεις παραδοσιακών δραστηριοτήτων ναυπήγησης και επισκευής ξύλινων σκαφών.

Οι όροι και περιορισμοί δόμησης των επιτρεπόμενων χρήσεων (1.), (2.) και (3.), είναι:

- Συντελεστής δόμησης: 0,05
- Μέγιστο επιτρεπόμενο ύψος κτιρίων: επτά και μισό (7,5) μ.
- Μέγιστο ποσοστό κάλυψης: τρία τοις εκατό (3%)
- Επιτρέπεται η ανέγερση περισσότερων του ενός κτιρίου εντός του γηπέδου.
- Είναι δυνατή η δόμηση κτιρίων διαφορετικής χρήσης στο ίδιο γήπεδο.
- Οι όροι και περιορισμοί δόμησης της επιτρεπόμενης χρήσης (4.), είναι αυτοί της εκτός σχεδίου δόμησης, άρθρο 1 του Π.24/31.5.85 (ΦΕΚ Δ' 270) όπως ισχύει.

¹ Σύμφωνα με το Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος (2003) «Καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 περιοχή της Περιαστικής Ζώνης Θεσσαλονίκης και του Πολεοδομικού Συγκροτήματος», Θεσσαλονίκη: Οργανισμός ρυθμιστικού σχεδίου και προστασίας περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης.

Στην ίδια περιοχή είναι δυνατόν να επιτραπούν επιπλέον χρήσεις και να ισχύσουν λεπτομερέστερες, πολεοδομικού χαρακτήρα, ρυθμίσεις μετά την εκπόνηση και εφαρμογή ειδικής πολεοδομικής μελέτης που θα στοχεύει στην απόδοση παράκτιας ζώνης πρασίνου.

6.2 ΔΙΕΘΝΗ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ ΝΕΩΝ ΚΕΝΤΡΙΚΟΤΗΤΩΝ ΣΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΚΑΙ ΤΟΝ ΠΕΡΙΑΣΤΙΚΟ ΧΩΡΟ

Η *Βαρκελώνη*, πόλη της βόρειο- ανατολικής Ισπανίας, είναι πρωτεύουσα της επαρχίας της Βαρκελώνης και της αυτόνομης περιοχής της Καταλονίας, καθώς και λιμάνι της Μεσογείου μεταξύ των ποταμών Llobregat και Besòs. Είναι δεύτερη σε πληθυσμό χώρα στην Ισπανία (1,8 εκατομμύρια κατοίκους περίπου, το 1996) και το πρώτο βιομηχανικό, εμπορικό και οικονομικό κέντρο της. Είναι από τα μεγαλύτερα λιμάνια της Μεσογείου (Microsoft Encarta Encyclopedia, 1995).



Εικόνα 6.1: Οι περιοχές της Βαρκελώνης
Πηγή: <http://www.bcn.es>

Το παλαιότερο τμήμα της πόλης της Βαρκελώνης, που περικλείονταν παλιότερα από τείχος, ήταν χτισμένο στο λιμάνι και διασχίζονταν από τη Rambla, μια πλακόστρωτη οδό που εκτείνονταν από το λιμάνι έως τη πλατεία Catalunya (Plaza de Catalunya), το εστιακό σημείο της πόλης. Οι δρόμοι του παλαιού κομματιού είναι στενοί και αγκυλωτοί, ενώ στο καινούριο κομμάτι φαρδιοί και ίσοι και το κτίρια μοντέρνα. Εκτός από το λιμάνι της, στον ουρανό της κυριαρχεί η εκκλησία La Sagrada Família, ένας τεράστιο μισοτελειωμένος καθεδρικός ναός, διάσημος για το σχέδιο και τις καμπύλες του, καθώς και για τον ιδιόρρυθμο Καταλάνο αρχιτέκτονα και σχεδιαστή της Gaudí (Microsoft Encarta Encyclopedia, 1995).



Εικόνα 6.2: Άποψη της Βαρκελώνης
Πηγή: <http://www.bcn.es>

Η επιλογή της Βαρκελώνης ως Ολυμπιακή πόλη το 1992, ήταν η αφετηρία για ένα τεράστιο δημοτικό πρόγραμμα αναμόρφωσης (Microsoft Encarta Encyclopedia, 1995). Ήταν αυτή η κίνηση που μετέτρεψε τη Βαρκελώνη σε μια πόλη σταθμό και πρότυπο

για όλες τις παραλιακές πόλεις της Μεσογείου της ίδιας εμβέλειας. Το παραλιακό μέτωπο της Βαρκελώνης αποπνέει αέρα μοντερνισμού και καινοτόμου σχεδιασμού σε μια πόλη με μεγάλη ιστορία, έντονο χαρακτήρα και εμφανή μεσογειακά χαρακτηριστικά. Οι απλές γραμμές, η προβολή της πόλης στη θάλασσα, οι πολλές προβλήτες, γέφυρες και μαρίνες συνθέτουν μια εικόνα έμπνευση για οποιαδήποτε παραλιακή πόλη που φέρει τα ίδια χαρακτηριστικά.

Μεγάλο ενδιαφέρον έχει το *Forum of the Cultures*, το οποίο έλαβε χώρα στη Βαρκελώνη το 2004 και του οποίου οι εκδηλώσεις διήρκεσαν 140 μέρες. Τριάντα εκτάρια γεμάτα με ιδέες, πάρκα, αμφιθέατρα... Αυτός ο τεράστιος χώρος παρείχε ευκαιρίες να δεις, να ακούσεις, να δημιουργήσεις, να πειραματιστείς, να γευτείς, να ανακαλύψεις και να ενθουσιαστείς. Οι εκδηλώσεις του Forum ήταν ποικίλες:



Εικόνα 6.3: Άποψη του Forum of the Cultures

Πηγή: <http://www.barcelona2004.org>

- Εκθέσεις: σκοπός τους η ανανέωση των ιδεών που χαρακτηρίζουν τον 21^ο αιώνα.
- Εργαστήρια μαγειρικής: εξήντα μαθήματα μαγειρικής από αντιπροσωπευτικούς σεφ από διαφορετικές κουλτούρες απ' όλον τον κόσμο, επαγγελματίες γαστρονόμους και μάγειρες μεγάλου κύρους.
- Εργαστήρια: ένας χώρος δίπλα στη θάλασσα με δραστηριότητες έκφρασης, κατασκευής και δημιουργίας.
- Παραδοσιακά αθλήματα: διαφορετικά παραδοσιακά αθλήματα από διαφορετικές κουλτούρες και η έκφραση διαφορετικών ιδεών και πεποιθήσεων.
- Παιχνίδια: δημιουργικές δραστηριότητες με έμφαση στη διαφορά κουλτούρας μεταξύ λαών.
- Παραστάσεις: θέατρο, μουσική, χορός, όπερα, τσίρκο, καμπαρέ.
- Εκθέματα: δεκαπέντε εκθέσεις στην *Haïma* για τις συνθήκες ειρήνης και άλλα εκθέματα. Ο κόσμος μέσα από διαφορετικά μάτια.
- Κατασκήνωση ειρήνης: χίλια διακόσια παιδιά από δεκαέξι χώρες από όλο τον κόσμο και οι δραστηριότητες τους στην Plaza.

- Το παζάρι και το Forum των ομιλητών: ένας χώρος έκθεσης των δραστηριοτήτων επιχειρήσεων, οργανισμών και ινστιτούτων.
- Εγκαταστάσεις: αναπαράσταση των τριών θεμάτων του Forum
- 141 ερωτήσεις: κάθε απόγευμα, δημιουργική συζήτηση μια διεθνούς προσωπικότητας με τους επισκέπτες (<http://www.bcn.es>).

Το πρωταρχικό Forum έλαβε χώρα κατά μήκος του παραλιακού μετώπου μεταξύ της Βαρκελώνης και της Sant Andria de Besos σε ένα νεόκτιστο συγκρότημα. Αλλά το Forum επίσης έλαβε χώρα και σε άλλες περιοχές της πόλης. Τα μουσεία και οι πολιτιστικοί χώροι της Βαρκελώνης φιλοξένησαν πολλές δραστηριότητες. Τα *βασικά μέρη* του παραλιακού μετώπου είναι:

1. Η είσοδος
2. Το διεθνές συνεδριακό κέντρο Βαρκελώνης
3. Το κτίριο Forum
4. Το πάρκο ειρήνης
5. Η περιοχή κολύμβησης
6. Η πλατεία (plaza)
7. Το πάρκο αμφιθεάτρου
8. Το λιμάνι (<http://www.bcn.es>)



Εικόνες 6.4 και 6.5: Άποψη του Forum σε τρισδιάστατο σχέδιο και στην πραγματικότητα

Πηγή: <http://www.barcelona2004.org>

Η Βαρκελώνη και η Θεσσαλονίκη είναι δυο πόλεις με πολλές ομοιότητες. Και οι δύο είναι δεύτερες μεγάλες πόλεις στη χώρα τους, αποτελούν σημαντικά λιμάνια, έχουν τον ίδιο πληθυσμό- γεγονός που σημαίνει ταυτόχρονα ότι εξυπηρετούν τον ίδιο αριθμό κατοίκων. Πέρα από τις φυσιογνωμικές ομοιότητες, οι δυο πόλεις έχουν πολλά κοινά

όσον αφορά την κουλτούρα, τον τρόπο ζωής, τις προτιμήσεις, τις ανάγκες και γενικά το χαρακτήρα των κατοίκων. Γι αυτούς και πολλούς άλλους λόγους φαίνεται ότι η Βαρκελώνη θα μπορούσε να είναι μια πόλη πρότυπο για τη Θεσσαλονίκη και το Forum of The Cultures έμπνευση για δημιουργικό σχεδιασμό.

Η Βαλένθια, πόλης της ανατολικής Ισπανίας, πρωτεύουσα της αυτόνομης περιοχής της Βαλένθια και της ομώνυμης Επαρχίας, βρίσκεται σε μια εύφορη πλαγιά στις όχθες του ποταμού Tura στη Μεσόγειο. Είναι από τις μεγαλύτερες πόλεις στην Ισπανία,



καθώς και κέντρο κατασκευών και τηλεπικοινωνιών. Στην πόλη παραμένουν δυο πύλες του 14^{ου} αιώνα σε ρωμαϊκά θεμέλια (Microsoft Encarta Encyclopedia, 1995).

Εικόνα 6.6: Βαλένθια

Πηγή:
<http://www.comunitatvalenciana.com>

Η Βαλένθια θεωρείται πόλη των cliché, όπου οι παραδόσεις αιώνων συμβιώνουν με τον μοντερνισμό, όπως και η πόλη με τη θάλασσα, το αστικό περιβάλλον με το πράσινο χρώμα των γεωργικών εκτάσεων. Εκτός όμως από τα πολλά αξιοθέατα και μνημεία, η πόλη έχει να επιδείξει ακόμη περισσότερα, όπως η ‘*Ciudad de las Artes y las Ciencias*’ (‘*City of Arts and Sciences*’ στα αγγλικά, ‘*Πόλη των Τεχνών και των Επιστημών*’ στα ελληνικά), η οποία τοποθετημένη σε αυτό το περιβάλλον, υποδηλώνει τη σχέση της τον πολιτισμό (<http://www.comunitatvalenciana.com>).

Η ‘*City of Arts and Sciences*’ είναι μια απλή ιδέα με πολλές όψεις. Ο σχεδιαστής της, Santiago Calatrava (2000) είπε γι αυτή: ‘*Επειδή η τοποθεσία είναι κοντά στη θάλασσα και η Valencia είναι τόσο ξηρή, αποφάσισα να κάνω το νερό κύριο στοιχείο για ολόκληρη την τοποθεσία χρησιμοποιώντας το ως καθρέφτη για την αρχιτεκτονική*’. Είναι ένα μεγάλης κλίμακας αστικό κέντρο αναψυχής για τον πολιτισμό και την επιστήμη, το οποίο περιλαμβάνει επίσης και το L’Oceanogràfic, μια υποβρύχια πόλη που σχεδιάστηκε από τον Felix Candela (www.cas.es).



Εικόνα 6.7: Ρεαλιστικό πλάνο της ‘*City of Arts and Sciences*’. Πηγή: <http://www.cas.es>

Τοποθετημένη στην παλιά αποξηραμένη κοίτη του ποταμού της Turia, ακριβώς στο μέσο της παλιάς πόλης της Valencia και της παράκτιας περιοχής της Nazaret, η City of Arts and Sciences καλύπτει περιοχή 350.000 τμ. Μετά την καταστροφική πλημμύρα του 1957, ο ποταμός προωθήθηκε κατά μήκος του καναλιού στα νότια της πόλης, και η αποξηραμένη κοίτη χρησιμοποιήθηκε ως δρόμος περιπάτου 7 χιλιομέτρων που διέσχισε το κέντρο της πόλης. Ο δρόμος περιπάτου διασταυρώνεται με δύο αεροδυναμικές γέφυρες που σχεδιάστηκαν από τον Santiago Calatrava (www.cas.es).

Σχεδιασμένο σχεδόν εξολοκλήρου από τον γεννημένο στη Valencia Santiago Calatrava, το L' Hemisferic (Πλανητάριο) ήταν το πρώτο κομμάτι που άνοιξε για το κοινό τον Απρίλιο του 1998. Το Μουσείο Επιστημών Principe Felipe άνοιξε το 2000, το L' Umbracle (Parking) άνοιξε το 2001, το Palacio de las Artes, το 2002. Η χρήση του ολόλευκου μπετόν του Calatrava και τα κομμάτια από θρυμματισμένα πλακάκια σε στυλ Gaudi, ένας τομέας σημαντικός για τη βιομηχανία της Valencia, δένουν όλες τις δομές μαζί σε σύνολο (www.cas.es).



Εικόνα 6.8: Η 'City of Arts and Sciences υπό κατασκευή.
Πηγή: <http://www.cas.es>

Αυτό το εντυπωσιακό αρχιτεκτονικό σύνολο δίνει νέα έμφαση σε μια ασυνάρτητη και υποανάπτυκτη περιοχή και ταυτόχρονα συνδέει και παρέχει ένα δείκτη για τις περιοχές εκτός της πόλης. Τα δύο κύρια κτίρια, το L' Hemisferic και το Μουσείο Επιστημών Principe Felipe, είναι οργανωμένα γύρω από έναν υπερυψωμένο δρόμο περιπάτου που αρχίζει από τη βάση του Palacio de las Artes κατά μήκος του χαρακτηριστικού άξονα της τοποθεσίας, προσφέροντας θέα έξω στη θάλασσα (www.cas.es).



Εικόνες 6.9 και 6.10: Άποψη της 'City of Arts and Sciences, μέρα και νύχτα αντίστοιχα
Πηγή: <http://www.cas.es>

Το L'Umbracle (ο δρόμος περιπάτου και parking αυτοκινήτων) είναι η τελευταία προσφορά του Santiago Calatrava στο μοναδικό και ευρύ συγκρότημα της City of Arts and Sciences (www.cas.es).

Οι στέγες των ναυτικών δομών που σχηματίζουν το L' Oceanogràfic, μια υποβρύχια πόλη που καλύπτει 80000 τμ., σχεδιάστηκαν από τον Felix Candela. Ένας πύργος επικοινωνίας σχεδιάστηκε αρχικά για το δυτικό άκρο της τοποθεσίας, αλλά η αλλαγή κυβέρνησης το 1996 οδήγησε σε αντικατάσταση του πύργου τηλεπικοινωνιών με το Palacio de las Artes. Ο Santiago Calatrava κέρδισε το διαγωνισμό για τον πύργο τηλεπικοινωνιών το 1991 και αργότερα τον ίδιο χρόνο του δόθηκε η άδεια να αναπτύξει το υπόλοιπο συγκρότημα (www.cas.es).

Ο δρόμος περιπάτου της φωτογραφίας είναι αναπόσπαστο κομμάτι του συνολικού τοπίου. Κήποι εκτείνονται και στις δυο πλευρές και σαν ανάμνηση του ποταμού που υπήρχε στην περιοχή, ρηχές πισίνες περικλείουν το Πλανητάριο, καλύπτοντας την οροφή της βιβλιοθήκης, των κινηματογράφων, των διαφόρων αμφιθεάτρων και εστιατορίων. Περαιτέρω λωρίδες νερού σημαδεύουν το βόρειο σύνορο του Μουσείου Επιστημών (www.cas.es).



Εικόνα 6.11: Δρόμος περιπάτου

Πηγή: <http://www.cas.es>

Ακόμη πιο δυτικά ο δρόμος περιπάτου φτάνει στο αποκορύφωμα του με τις σχεδιασμένες από τον Calatrava εισόδους στη στάση μετρό Alameda (1991-1996) και την γέφυρα Alameda που συνδέει την Παλιά Valencia με το Πανεπιστήμιο. Οι θόλοι στην είσοδο του υπόγειου σταθμού μπορούν να χαμηλώσουν με υδραυλικούς μοχλούς και να σφραγίσουν το σταθμό (www.cas.es).

L'Hemisfèric (Πλανητάριο)

Το L'Hemisfèric, μια ιδιόρρυθμη κατασκευή σε σχήμα ματιού σχεδιασμένο από τον Santiago Calatrava, ήταν το πρώτο στοιχείο που άνοιξε για το κοινό στη City of Arts and Sciences τον Απρίλιο του 1998. Η μοναδική αρχιτεκτονική του κτιρίου ζωντανεύει όταν τα βλέφαρα του κολοσσιαίου



Εικόνα 6.12: Το Πλανητάριο

Πηγή: <http://www.cas.es>

‘Ματιού της γνώσης’ ανοίγει για να αποκαλύψει το συναρπαστικό σκηνικό (www.cas.es).

Η σφαίρα του L’Hemisferic, που στεγάζει επίσης το θέατρο Omnimax, έχει σαν στέγη μια δομή ελλειπτικού κελύφους και είναι τοποθετημένο σε ένα καβούκι που το λικνίζει σαν την κόρη του ματιού. Το L’Hemisferic βρίσκεται ελαφρώς κάτω από το έδαφος για να αποφεύγει την οπτική διαμάχη με το Μουσείο Επιστημών και το Palacio de las Artes (www.cas.es).



Εικόνες 6.13, 6.14 και 6.15: Σκίτσα του Calatrava για το Πλανητάριο

Πηγή: <http://www.cas.es>

L’Umbracle (Parking)

Τοποθετημένο στη νότια πρόσοψη του συγκροτήματος, ο δρόμος περιπάτου και το Parking του L’Umbracle είναι η πιο πρόσφατη προσφορά του Santiago Calatrava στη City of Arts and Sciences. Η επιφάνεια που καλύπτει είναι 50.860 τμ. Περιλαμβάνει ένα μακρύ πανοραμικό δρόμο περιπάτου, με ένα κήπο γραμμικά τοποθετημένων δέντρων, με πανοραμική θέα ολόκληρου του συγκροτήματος (www.cas.es).

Η δομή έχει μήκος 320 μέτρα και πλάτος 60 μέτρα και παρέχει χώρους parking για 900 αυτοκίνητα και 20 λεωφορεία. Το στυλ της συγκεκριμένης δομής εναρμονίζεται με την υπόλοιπη κατασκευή (www.cas.es).



Εικόνες 6.16 και 6.17: Πανοραμικός δρόμος περιπάτου και χώρος στάθμευσης

Πηγή: <http://www.cas.es>

Palacio de las Artes – Center for Music and the Performing Arts

Το 75 μέτρων ύψους Palacio de las Artes καλύπτει επιφάνεια 44.150 τμ. Το Κέντρο συλλήφθηκε σαν μια σειρά τυχαίων όγκων που ενοποιούνται διαμέσου της περιφραξης τους μέσα σε δύο συμμετρικά, αποκομμένα μπετονένια καβούκια, που επιστεγάζονται από ατσάλινη επένδυση που προβάλλεται αξονικά από τη είσοδο της αίθουσας του σιδηροδρομικού σταθμού στα υψηλότερα περιγράμματα του καμπυλόγραμμου φακέλου. Η δομή που προκύπτει καθορίζει την ταυτότητα του Palacio de las Artes, ενισχύοντας δραματικά το συμβολικό και δυναμικό αντίκτυπο σαν σημάδι του τοπίου (www.cas.es).



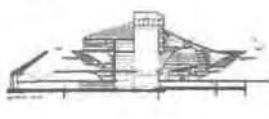
Εικόνα 6.18: Το Palacio de las Artes

Πηγή: <http://www.cas.es>

Ο κεντρικός πυρήνας καταλαμβάνεται από τεχνικές εγκαταστάσεις- οι μηχανισμοί ανέλκυσης για τη σκηνή και την ορχήστρα- της όπερας, και το κλιματιζόμενο αμφιθέατρο, που έχει 1300 θέσεις, είναι τοποθετημένο σε ένα ακουστικά σχηματισμένο κέλυφος σφηνωμένο στο συγκρότημα. Ένα μικρό αμφιθέατρο, για συναυλίες μουσικής δωματίου, έχει 400 θέσεις, ενώ ένα μεγαλύτερο στα ανατολικά, μερικώς προστατευμένο κάτω από το ανοιχτό κέλυφος, έχει 2000 θέσεις. Περαιτέρω εκδηλώσεις μπορούν να λάβουν μέρος σε διάφορα σκηνικά, που βρίσκονται ανάμεσα στους όγκους. Για τις παραστάσεις σε ανοιχτό χώρο, η στέγη και οι τοίχοι που περικλείουν το συγκρότημα έχουν ειδική ακουστική λειτουργία, ενώ μια καλυμμένη με γυαλί, μονωμένη περιοχή για πρόβες παρέχεται πάνω από την αίθουσα μουσικής δωματίου στα δυτικά (www.cas.es).



Εικόνα 6.19: Τμήμα του 'Palacio de las Artes'

Πηγή: <http://www.cas.es>

Εικόνες 6.20, 6.21 και 6.22: Σκίτσα του 'Palacio de las Artes'

Πηγή: <http://www.cas.es>

Μουσείο Επιστημών Principe Felipe

Καλύπτοντας 41.000 τμ και έχοντας σχήμα προϊστορικού σκελετού, το κτίριο, επαναλαμβάνει τα αναλογικά, εγκάρσια κομμάτια κατά μήκος ολόκληρης της τοποθεσίας. Ο κήπος εκτείνεται κάτω από το μονοπάτι και συνδέει οπτικά το Μουσείο με τα κτίρια διοίκησης. Οι συμμετρικές άκρες του κτιρίου στερεώνονται σφιχτά από τριγωνικές δομές που σηματοδοτούν τις εισόδους. Το λευκό υποστηρικτικό πλαίσιο από μπετόν της νότιας πρόσοψης είναι γεμισμένο με γυαλί. Η βόρεια πρόσοψη είναι μια γυάλινη και ατσάλινη οθόνη που σχηματίζει μια συνεχή κουρτίνα κατά μήκος όλου του κτιρίου. Αυτή είναι μια αναλογική ανάπτυξη 104 μέτρων πλάτους και 241 μέτρων μήκους. Η αίθουσα ύψους 40 μέτρων έχει τις αναλογίες ενός γοθτικού καθεδρικού ναού και ένας γυάλινος τοίχος διασχίζει όλο το μήκος της μιας πλευράς του (www.cas.es).



Εικόνα 6.23: Μουσείο Επιστημών
Πηγή: <http://www.cas.es>

6.3 ΝΕΑ ΧΩΡΙΚΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΧΥΤΗΣ ΠΟΛΗΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ: ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΣΕΝΑΡΙΟΥ

Ο δημόσιος χώρος της διάχυτης πόλης, συνεπώς και της περιοχής μελέτης, πρέπει να είναι χώρος συλλογικότητας, συνάντησης και παιχνιδιού, χώρος που θα αποτελεί σημείο αναφοράς μέσα στον χαλαρό, αδιάφορο και ομοιογενή ιστό, χωρίς αυτό να προϋποθέτει την ταύτιση των δημόσιων χώρων με τους χώρους κατανάλωσης. Ο ελεύθερος χρόνος δεν είναι απαραίτητα ο χρόνος για τα ψώνια. Δεδομένης της αυξανόμενης ευαισθησίας για το περιβάλλον, η εμπειρία του φυσικού τοπίου και οι δραστηριότητες άθλησης και αναψυχής στη φύση μπορούν να αποτελέσουν τη βάση της σχεδιαστικής λογικής των κοινόχρηστων χώρων (Αίσωπος, 2004: 83).

Η παραλιακή ζώνη με μήκος περίπου 3 χιλιομέτρων, η οποία σήμερα αποτελεί ένα εγκαταλελειμμένο τοπίο με αυθαίρετες χρήσεις και συσσωρευμένα απορρίμματα δεν έχει ουσιαστική σύνδεση με τον αστικό ιστό και αφαιρεί από τους κατοίκους κάθε δυνατότητα επαφής με το στοιχείο της θάλασσας, ενώ παράλληλα δεν αποτελεί συνέχεια της βόλτας στην παραλιακή ζώνη της πόλης.

Προτείνεται η ανάδειξη και η δημιουργία επιμέρους 'τόπων' που να αντικατοπτρίζουν τις εκάστοτε τοπικές συνθήκες, ώστε η παρέμβαση να μην αποτελεί ξένο σώμα, αλλά να αποτελεί την ομαλή συνέχεια του ιστού και της ζωής της πόλης.

Ο βασικός κορμός της πρότασης αποτελείται από τα εξής στοιχεία:

- ✓ τον πεζόδρομο που ακολουθεί την ακτογραμμή εκτός από το σημείο που ακολουθεί την πορεία της γέφυρας.
- ✓ τον ποδηλατόδρομο με πλακόστρωση που βρίσκεται παράλληλα με τον πεζόδρομο.
- ✓ τη ζώνη φύτευσης κατά μήκος ανάμεσα στα προηγούμενα.
- ✓ κομβικά σημεία μεταξύ αυτών των στοιχείων αποτελούν τα πάρκα και οι πλατείες, όπου κυριαρχεί κυρίως το πράσινο, και όπου επίσης υπάρχουν αναψυκτήρια και άλλες εγκαταστάσεις για δραστηριότητες αναψυχής, καθώς και διάσπαρτα παγκάκια με αρκετό φωτισμό κατά τη διάρκεια της νύχτας.
- ✓ 4 μικρές προβλήτες για περίπατο που πολλές φορές σηματοδοτούν τις απολήξεις των δρόμων στην ακτή και μια μαρίνα για το λιμενισμό σκαφών και εγκαταστάσεις παραδοσιακών δραστηριοτήτων ναυπήγησης και επισκευής ξύλινων σκαφών.
- ✓ Οργάνωση βιομηχανικής και βιοτεχνικής δραστηριότητας.
- ✓ Δημιουργία εγκαταστάσεων εκπαίδευσης, στέγασης φοιτητών και δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου.

Ξεκινάμε την ανάλυση της πρότασης μας, με την παρουσίαση του παραλλακού πεζόδρομου και τον παράλληλο σε αυτόν ποδηλατόδρομο. Οι δρόμοι αυτοί ακολουθούν την ακτογραμμή, εκτός από το σημείο που ακολουθούν την πορεία της γέφυρας, η οποία αναλύεται παρακάτω. Ο πεζόδρομος έχει πλάτος 3,5 μέτρα και ο ποδηλατόδρομος 3 μέτρα. Ανάμεσα τους υπάρχει ζώνη φύτευσης, με πλάτος 1 μέτρο και διακόπτεται κατά μήκος ανά 10 μέτρα για 4 μέτρα. Οι δρόμοι αυτοί αποτελούν το στοιχείο που συνδέει όλα τα επιμέρους κομμάτια μεταξύ τους, αφού διασχίζουν ολόκληρη την ακτογραμμή μέχρι και την τελευταία προβλήτα, η οποία σημαίνει το τέλος της περιοχής και την αρχή της έκτασης όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο. Στο σημείο εκείνο συνεχίζουν την πορεία τους προς τα πάνω ακολουθώντας το όριο που διαχωρίζει την περιοχή μελέτης από το αεροδρόμιο, συνεχίζουν περιμετρικά

ακολουθώντας διαδοχικά το δρόμο που οδηγεί στο αεροδρόμιο και την Εγνατία σε αριστερόστροφο κύκλο, έως ότου διακοπούν οριστικά από το παραλιακό πεζόδρομο ανατολικά της μαρίνας, τον οποίο τέμνουν κάθετα. Παράλληλα με τον πεζόδρομο και τον ποδηλατόδρομο, υπάρχει μια λωρίδα ανάπαυσης με παγκάκια, για την εξυπηρέτηση πεζών και ποδηλατών αντίστοιχα.

Ξεκινώντας, λοιπόν, από το δυτικό μέρος της παραλιακής ζώνης συναντάμε την πρώτη προβλήτα, η οποία διαθέτει ένα αναψυκτήριο και δηλώνει την αρχή της διαδρομής. Βρίσκεται αμέσως μετά τη Σχολή Δικαστών, όριο μεταξύ της περιοχής μελέτης και του Δήμου Καλαμαριάς.

Αριστερά, στο χώρο που υπάρχουν το Σχολείο Καλαμαρί και η Περιφέρεια κεντρικής Μακεδονίας, συναντούμε μικρά βιομηχανικά πάρκα και οργανωμένες βιομηχανικές δραστηριότητες, οι οποίες μετακινήθηκαν εκεί ύστερα από κίνητρα που δόθηκαν στους ιδιοκτήτες για την απομάκρυνση τους απ' το επί της Εγνατίας οδού μέτωπο, στο οποίο όμως μπορούν να διατηρούν καταστήματα με την έκθεση των προϊόντων τους και της δουλειάς τους, τα οποία έχουν όμως περισσότερο εμπορικό χαρακτήρα και προάγουν την αισθητική της πολυσύχναστης αυτής οδού, με την αποσυμφόρηση της, από τέτοιου είδους δραστηριότητες. Εξάλλου μια μικρή βόλτα με αυτοκίνητο στο σημείο αυτό, είναι μάλλον απογοητευτική, αφού η 'μόνιμη θέα' είναι εγκαταλελειμμένα εργαλεία, μπάζα και αυτοσχέδιες κατασκευές με τσίγκινες στέγες, που μάλλον εξυπηρετούν αποθηκευτικούς σκοπούς. Τέλος σημειώνουμε και τη *διάνοιξη δρόμου κάθετα στην Εγνατία* που οδηγεί στον παραλιακό πεζόδρομο και ποδηλατόδρομο, που σημαίνουν και το τέλος του. Εκεί τοποθετούμε και μικρό χώρο στάθμευσης (*parking*) για την εξυπηρέτηση και των επισκεπτών και των ιδιοκτητών των βιομηχανιών, βιοτεχνιών και εργαστηρίων.

Προχωρώντας προς τα αριστερά συναντούμε τον πυρήνα της πρότασης μας, την κεντρική πλατεία, το οικολογικό πάρκο και την γέφυρα. Η πλατεία προκύπτει από την απομάκρυνση των Ναυπηγείων και του πρώην εργοστασίου της BIAMYΛ και αποτελεί χαρακτηριστικό 'ξέσπασμα' της διαδρομής. Εξάλλου ο παραλιακός πεζόδρομος δε θα μπορούσε να είναι μονοκόμματος σε όλο το μήκος του. Δεν θα ήταν ούτε λειτουργικό, ούτε ενδιαφέρον. Η πλατεία είναι το κέντρο της πρότασης, όχι τυχαία, μα επειδή βρίσκεται στη μέση περίπου της περιοχής μελέτης. Είναι σημείο συνάντησης,

ξεκούρασης, ψυχαγωγίας, έμπνευσης και ανάπαυλας από αθλητικές δραστηριότητες, με πράσινο, παγκάκια, φώτα και ένα αναψυκτήριο για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών. Επίσης, τοποθετούμε μικρό υπαίθριο αμφιθέατρο για καλοκαιρινές συναυλίες και παραστάσεις. Ο πεζόδρομος και ο ποδηλατόδρομος, δε συνεχίζουν στην ακτογραμμή, αλλά ‘ανεβαίνουν’ σε μια γέφυρα που καταλήγει πάλι στην ακτογραμμή, αλλά μετά από αρκετά μέτρα. Αυτό γίνεται κυρίως για λειτουργικούς λόγους αφού, στο σημείο εκείνο η παραλία στενεύει πολύ και το πλάτος της δεν εξυπηρετεί τις προτάσεις μας. Στο μέσον της και κάθετα προς την Εγνατία θα ξεκινά ένας διάδρομος έκτακτης ανάγκης που θα καταλήγει στην παραλία. Η γέφυρα πέρα από πεζόδρομο και ποδηλατόδρομο θα έχει και μια λωρίδα ανάπαυσης με παγκάκια, για όσους θέλουν να σταματήσουν, είτε για ξεκούραση, είτε απλά να απολαύσουν το τοπίο και τη θέα στο Θερμαϊκό.

Ανατολικότερα, στη συνέχεια της διαδρομής δημιουργούμε μαρίνα, στοιχείο κλειδί για μια παραλιακή περιοχή και η οποία θα φιλοξενεί σκάφη για λιμενισμό αλλά και για επισκευή αφού έχει προγραμματιστεί κτίριο για αυτές τις δραστηριότητες. Το κτίριο αυτό θα βρίσκεται στο σημείο της που επιτρέπει την τοποθέτηση εγκαταστάσεων 100 τ.μ. περίπου. Η μαρίνα θα φιλοξενεί και ιδιωτικά σκάφη εκτός από αυτά που προβλέπονται για επισκευή. Απέναντι από τη μαρίνα θα γίνει ένας χώρος στάθμευσης (parking) που θα στοχεύει στην εξυπηρέτηση της. Πίσω από το parking, συναντούμαι μια περιοχή, η οποία έχει μέτωπο στην Εγνατία και έχει όμοια χαρακτηριστικά με την αντίστοιχη περιοχή στην αφετηρία, η οποία αναλύθηκε προηγουμένως. Εφαρμόζοντας το ίδιο σκεπτικό, τοποθετούμε οργανωμένες βιομηχανικές δραστηριότητες στο κέντρο και επιτρέπουμε την έκθεση των προϊόντων και της δουλειάς των βιομηχανιών, βιοτεχνιών και εργαστηρίων σε καταστήματα επί της οδού, με χαρακτήρα πιο εμπορικό όμως. Το ίδιο γίνεται σε όλη το μέτωπο της Εγνατίας, αφού θέλουμε να δώσουμε στην Εγνατία χαρακτήρα εμπορικού δρόμου με κοσμοπολίτικο αέρα και όχι διατήρηση ενός δρόμου που δεν ελκύει κανέναν να σταματήσει και να τον εξερευνήσει. Χαράσσουμε επίσης δρόμο από την Εγνατία ο οποίος καταλήγει πάλι στον πεζόδρομο και τον ποδηλατόδρομο για την εύκολη πρόσβαση της μαρίνας και των γύρω δραστηριοτήτων. Ο δρόμος αυτός εφάπτεται στο υπάρχον ρέμα.

Στην περιοχή που παλιότερα στέγαζε το Αγρόκτημα του ΑΠΘ προτείνουμε κάτι πρωτοποριακό για την πόλη της Θεσσαλονίκης γενικότερα. Σχεδιάζουμε μια μικρή πόλη πολιτιστικού χαρακτήρα, μια ‘Πόλη Τεχνών και Γνώσης’, η οποία θα είναι στην

ουσία ένα πάρκο με διάφορα κτίρια που θα στεγάσουν δραστηριότητες, όπως μουσείο τεχνών, αίθουσες για εκθέσεις τέχνης και όχι μόνο, αμφιθέατρα για κάθε είδους εκδηλώσεις και παραστάσεις, μικρό ανοιχτό χώρο μουσικών συναυλιών, συνεδριακό κέντρο, σχολές ζωγραφικής, γλυπτικής και μουσικής για παιδιά και ενήλικες, κινηματογράφους καθώς και δραστηριότητες όπως εστιατόρια, καφετέριες, bars που θα εξυπηρετούν τους επισκέπτες και τους χρήστες των τριγύρω δραστηριοτήτων. Η μικρή αυτή 'πόλη' θα θυμίζει τη *City of Arts and Sciences*, που σχεδιάστηκε στη Βαλένθια από τον Santiago Calatrava καθώς και το *Forum of the Cultures* της Βαρκελώνης, το οποίο διέπρεψε με τη διεξαγωγή εκδηλώσεων και δραστηριοτήτων για τη γνωριμία των λαών και έγινε χωνευτήρι πολιτισμών το 2004, και οι οποίες αναλύθηκαν και παρουσιάστηκαν σε προηγούμενο κεφάλαιο. Η περιοχή αυτή περικλείεται από τον πεζόδρομο, ο οποίος συνεχίζει από το παραλιακό του τμήμα και κινείται περιμετρικά γύρω από αυτή για να καταλήξει να τέμνει σημείο του παραλιακού κομματιού του κοντά στις εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις. Η περιοχή επίσης χωρίζεται σε τέσσερα κομμάτια, σαν τεταρτημόρια, από σταυρωτό δρόμο. Για την ομαλή διεξαγωγή της κυκλοφορίας και την πρόληψη ατυχημάτων τοποθετούμε επαρκείς πινακίδες και αρκετούς μικρούς χώρους στάθμευσης, ειδικά στα σημεία όπου οι δρόμοι φτάνουν σε αδιέξοδο και συναντούν τον πεζόδρομο και τον ποδηλατόδρομο.

Κάτω από το δρόμο, στην παραλιακή ζώνη, προτείνουμε να κτιστεί ένα κτίριο που θα φιλοξενεί μια σχολή παραδοσιακών δραστηριοτήτων ναυπήγησης και επισκευής ξύλινων σκαφών, καθώς και ένα συγκρότημα κτιρίων για την επέκταση του *campus* του ΑΠΘ, μια ανάγκη που έχει γεννηθεί τον τελευταίο καιρό, δημιουργώντας έτσι ένα χώρο συγκέντρωσης εγκαταστάσεων εκπαίδευσης. Τα κτίρια αυτά απολαμβάνουν εξέχουσα θέση, αφού βρίσκονται κοντά στο φυσικό στοιχείο της θάλασσας και κοντά στην προτεινόμενη Πόλη Τεχνών και Επιστημών, όπου θα μπορούν να διεξάγονται πολλές από τις καθημερινές τους δραστηριότητες.

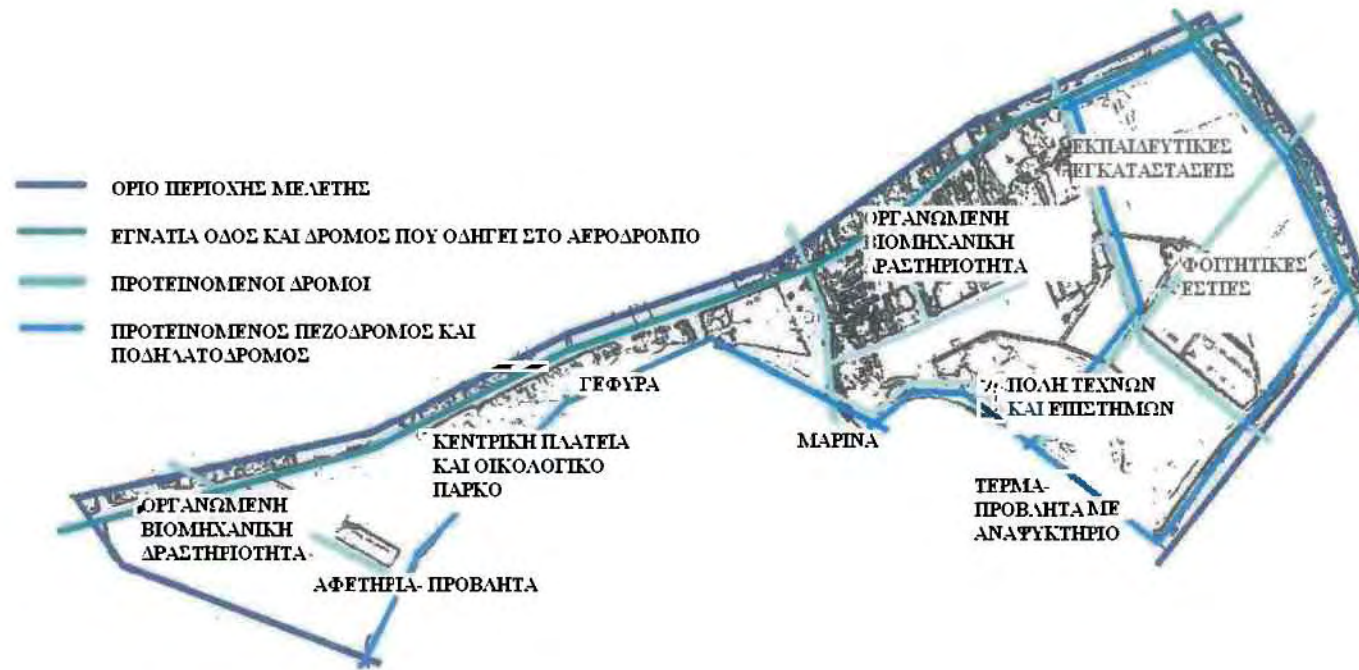
Η περιοχή αυτή, καθώς και η προηγούμενη (εκεί που τοποθετήθηκε η Πόλη) θα ήταν ιδανική για την τοποθέτηση του *Διεθνούς Πανεπιστημίου*, εξαιτίας της εγγύτητας του με το αεροδρόμιο, της εύκολης πρόσβασης από την Εγνατία οδό, της προνομιάς παραλιακής θέσης του και του συνδυασμού του με την προτεινόμενη 'Πόλη'. Σύμφωνα με τις δηλώσεις της κυβέρνησης ενώπιον της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης, το Πανεπιστήμιο αυτό προορίζεται να τοποθετηθεί στη Μηχανιώνα Θεσσαλονίκης, αλλά

παρ' όλα αυτά εμείς προτείνουμε ότι η θέση, στην περιοχή μελέτης, είναι καταλληλότερη εξαιτίας των πλεονεκτημάτων που προαναφέρθηκαν. Τέλος, στο διπλανό τεταρτημόριο προτείνεται η κατασκευή εστιών, οι οποίες θα φιλοξενούν τους φοιτητές του ΑΠΘ και του Διεθνούς Πανεπιστημίου, καθώς και η χωροθέτηση αθλητικών δραστηριοτήτων και ένα μεγάλο χώρο στάθμευσης.

Τέλος, εκεί που 'σπάει' ο πεζόδρομος- ποδηλατόδρομος και συνεχίζει προς τα πάνω, συναντάμε την τελευταία προβλήτα, η οποία διαθέτει ένα αναψυκτήριο και σηματοδοτεί το τέλος της περιοχής παρέμβασης, αφού μετά ξεκινά η περιοχή αεροδρομίου. Η προβλήτα αυτή είναι εξίσου σημαντική με την πρώτη με τη διαφορά ότι αυτή εξυπηρετεί και τους φοιτητές, τους καθηγητές και το προσωπικό των Σχολών, καθώς και των επισκεπτών που έχουν δέσει τα σκάφη τους στη μαρίνα, λόγω της εγγύτητας της με αυτές τις εγκαταστάσεις.

Γενικά η πρόταση μας είναι απλή και λειτουργική. Εξάλλου, ο σχεδιασμός στο παράκτιο τοπίο επιχειρεί τη μικρότερη δυνατή επέμβαση. Δεν προβαίνουμε σε εξωπραγματικές αναπλάσεις που δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν. Η περιοχή χρειάζεται μια παρέμβαση υλοποιήσιμη και προσιτή. Εξάλλου, οποια αλλαγή, πρέπει να γίνει με γρήγορους ρυθμούς, αφού η περιοχή δέχεται μεγάλες πιέσεις για ανάπτυξη, με τη δημιουργία όλο και περισσότερων εμπορικών καταστημάτων μέρα με τη μέρα, γεγονός που δε δίνει περιθώριο για μακρόσυρτες συζητήσεις και μεγαλεπίβολα σχέδια. Το μόνο που χρειάζεται η περιοχή είναι αναγνώριση της σημαντικότητας των χαρακτηριστικών που τη συνοδεύουν και δέσμευση για προστασία και ανάδειξη τους με έναν τρόπο ελκυστικό και προσιτό στους κατοίκους της ευρύτερης περιοχής και ολόκληρης της Θεσσαλονίκης. Χρειάζεται προσανατολισμός προς δραστηριότητες που θα κάνουν τους κατοίκους να θέλουν να επισκέπτονται την περιοχή και να τη θεωρήσουν ως ένα νέο κέντρο για τη διεξαγωγή των καθημερινών τους δραστηριοτήτων, καθώς και μια περιοχή, που θα αποτελέσει απαραίτητο προορισμό για όλους τους επισκέπτες της πόλης.

Στη συνέχεια ακολουθούν το γενικό σκαρίφημα των προτάσεων μας για την περιοχή, καθώς και τα σκίτσα που σκιαγραφούν τις ιδέες μας για την περιοχή. Έτσι κάπως φανταστήκαμε τα διάφορα σημεία και τη διεξαγωγή καθημερινών δραστηριοτήτων.



Χάρτης 6.1: Γενικό σκαρίφημα των προτάσεων μας για την περιοχή



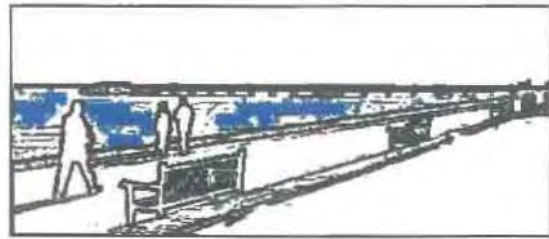
Αναψυκτήριο στην προβλήτα που βρίσκεται στο τέρμα



Άποψη του Διεθνούς Πανεπιστημίου.



Δρόμος έκτακτης ανάγκης



Άποψη του παραλιακού πεζοδρόμου με θέα τη μαρίνα



Φοιτητικές εστίες



Στο βάθος η μαρίνα και μπροστά κομμάτι του πεζοδρόμου



Το αναψυκτήριο της κεντρικής πλατείας



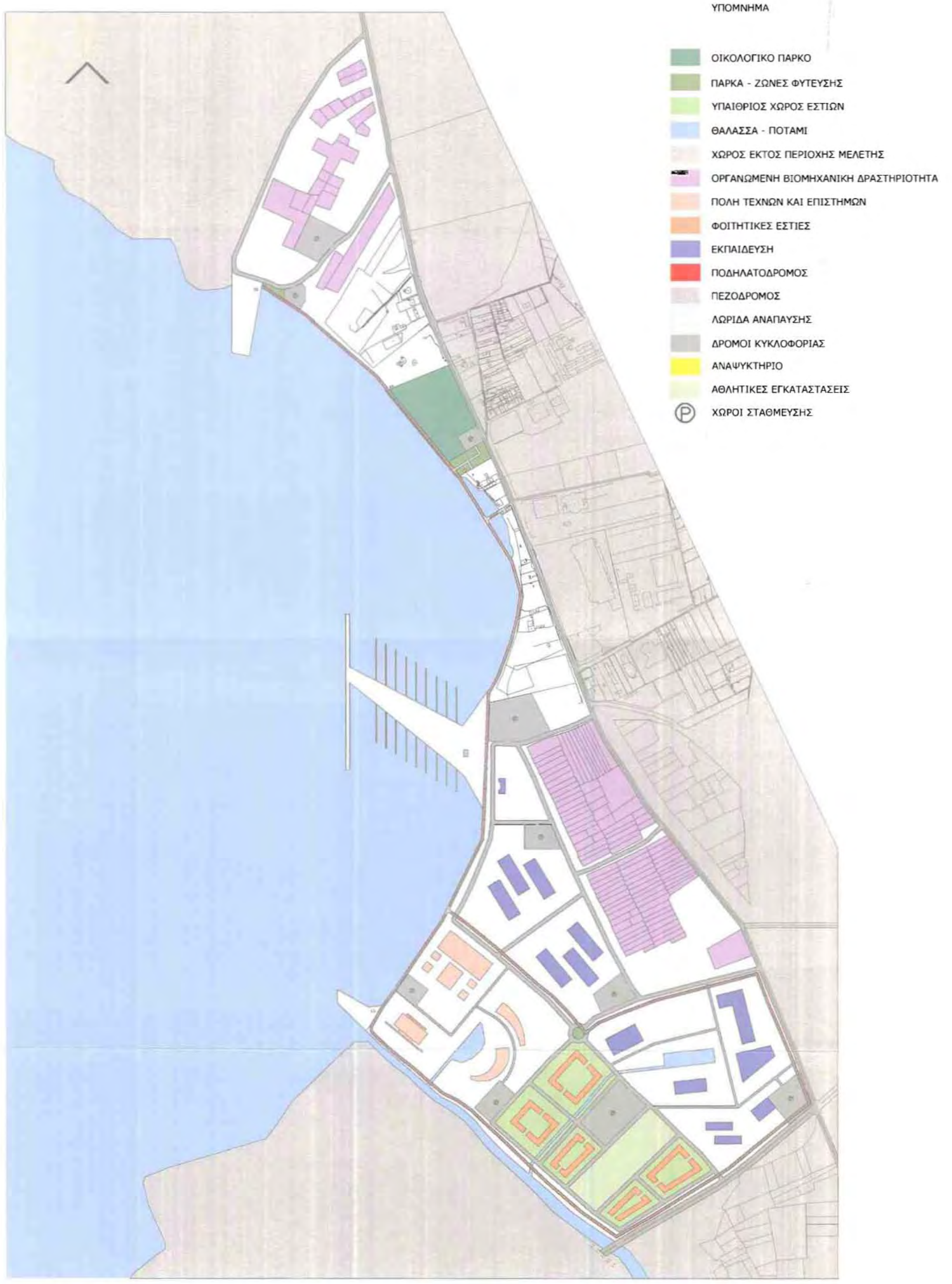
Δε νοείται μαρίνα χωρίς γλάρους

Εικόνες 6.24- 6.31: Σκίτσα σκιαγράφησης των ιδέων μας για την περιοχή μελέτης



ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ ΠΛΑΤΕΙΑΣ - ΠΕΖΟΓΕΦΥΡΑΣ

ΚΛ. 1:500



6.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΣΕΝΑΡΙΩΝ

Το εναλλακτικό σενάριο που παρουσιάζουμε είναι αυτό της ανάπτυξης δίχως παρέμβαση. Τα σενάρια μελλοντικής εξέλιξης του τριτογενούς τομέα συναρτώνται μέχρι ενός σημείου με το ζήτημα της κατοικίας και της μεταβολής του πληθυσμού, κυρίως όσον αφορά τις δραστηριότητες των κλάδων που βρίσκονται στις χαμηλότερες βαθμίδες των οικιστικών κέντρων: εστιατόρια, λιανικό εμπόριο, χονδρικό εμπόριο, προσωπικές υπηρεσίες, ενοικιάσεις ακινήτων, υπηρεσίες αναψυχής, τράπεζες. Αυτό ισχύει ιδίως για τους οικισμούς εκτός Πολεοδομικού Συγκροτήματος που είναι υποχρεωμένοι, λόγω απόστασης, να διατηρούν μια σχετική αυτονομία ως προς τις βασικές εξυπηρετήσεις των κατοίκων τους. Η κατηγορία αυτή δραστηριοτήτων επηρεάζεται άμεσα από τη μεταβολή του πληθυσμού. Οι περιοχές και οι οικισμοί εκτός ΠΣΘ που κερδίζουν πληθυσμό και αυξάνονται με γρήγορους ρυθμούς θα συγκεντρώνουν στο άμεσο μέλλον σημαντικό μέρος τέτοιου είδους δραστηριοτήτων.

Οι δραστηριότητες του τριτογενούς τομέα είναι συνεπώς συναρτημένες με τον πληθυσμό και την κατοικία και μέχρι ένα σημείο οι τάσεις μεταβολής του τριτογενούς τομέα ακολουθούν τις τάσεις μεταβολής του πληθυσμού. Αυτό σημαίνει ότι αν θέλουμε να προβλέψουμε τη μεταβολή του τριτογενούς τομέα θα πρέπει να έχουμε μια εικόνα για τις τάσεις μεταβολής του πληθυσμού και της κατοικίας. Θα πρέπει να αναμένουμε ότι η αύξηση του πληθυσμού σε μια περιοχή θα προκαλέσει αύξηση της προσφοράς αγαθών και υπηρεσιών και συνεπώς των καταστημάτων του τριτογενούς τομέα. (Καυκαλάς 1999: 65)

Η χρήση του ισογείου των οικοδομών για καταστήματα είναι μια διαδεδομένη πρακτική που χαρακτηρίζει όλους τους ελληνικούς οικισμούς. Είναι συνεπώς αναμενόμενο να προκύψει ζήτηση για τριτογενείς δραστηριότητες στις περιοχές που συγκεντρώνουν νέο πληθυσμό. Αυτό ισχύει όχι μόνο για τις περιοχές στο εσωτερικό του ΠΣΘ αλλά και για τα τμήματα της *Περιαστικής και της Ανατολικής Λοιπής ΕΠΘ* στα οποία εμφανίζεται τάση αποκέντρωση του πληθυσμού από το ΠΣΘ. (Καυκαλάς 1999: 66)

Στο ανατολικό παραλιακό μέτωπο της Θεσσαλονίκης μεταξύ Καλαμαριάς και αεροδρομίου, δηλαδή στην περιοχή που μελετάμε, παρατηρείται ότι οι *χρήσεις και τα κτίσματα που αναπτύσσονται είναι ανεξέλεγκτα*. Αν συνεχιστεί η ανάπτυξη με αυτούς τους ρυθμούς *και δεν την* εμποδίσουμε δυστυχώς θα φτάσουμε σε ένα σημείο που δεν θα μπορούμε να παρέμβουμε.

Το αποτέλεσμα αυτής της ανεξέλεγκτης ανάπτυξης θα είναι τα αμέτρητα καταστήματα με λιανικό και χονδρικό εμπόριο, τα οποία με τις κατασκευές τους θα δυσκολέψουν παντελώς την επαφή με το φυσικό στοιχείο της θάλασσας. Θα μείνει ανεκμετάλλευτο και ταυτόχρονα κατεστραμμένο ένα κομμάτι φυσικής ομορφιάς. Η ακτογραμμή θα εγκαταλειφθεί και δε θα αποτελεί ζωτικό στοιχείο και χαρακτηριστικό σημείο της συγκεκριμένης περιοχής, αλλά απλά την πίσω όψη των μεγάλων εμπορικών καταστημάτων. Οι μεγάλες ανεκμετάλλευτες εκτάσεις γης θα καλυφθούν από μεγάλα εμπορικά κέντρα χωρίς καμιά σύνδεση και σχέση μεταξύ τους. Το περιβάλλον θα υποβαθμιστεί ανεπανόρθωτα, το ίδιο και η αισθητική του χώρου. Πάνω από όλα όμως, *θα εξαφανιστεί η σημαντική προοπτική ανάπτυξης* της περιοχής που σχετίζεται με τη λειτουργική ποικιλία, τη δημιουργία πόλου γνώσης και ψυχαγωγίας και την οργάνωση των δραστηριοτήτων με τέτοιο τρόπο, ώστε η περιοχή να αποτελέσει ένα νέο κέντρο, ένα πόλο έλξης και ένα ψυχαγωγικό καταφύγιο για τους κατοίκους όχι μόνο της ευρύτερης περιοχής, αλλά και ολόκληρης της Θεσσαλονίκης.

Οι περιαστικές ζώνες τείνουν να χρησιμοποιούνται πιο εντατικά στο δεύτερο μισό του 20 αιώνα. Η εγκατάσταση διαφόρων δραστηριοτήτων στην περιαστική ζώνη καθορίστηκε κυρίως από την έλλειψη εναλλακτικών τοποθεσιών. Δεν είναι τυχαίο λοιπόν που ‘οι περιαστικές ζώνες των πόλεων θεωρούνται από πολλούς το τελευταίο σύνορο της πολεοδομίας’ (Griffins, 1994). Παρόλα αυτά το φαινόμενο της αστικής διάχυσης, το οποίο κάνει αισθητή την παρουσία του στις περιαστικές ζώνες των πόλεων συμπεριλαμβανομένων και της περιοχής μελέτης, συνοδεύεται από σημαντικό αριθμό μειονεκτημάτων καθιστώντας το πολλές φορές αδύνατο να ληφθούν υπόψη πλεονεκτήματα και προοπτικές. ‘Στην περίπτωση της ελληνικής πόλης η διάχυση και ο απρογραμμάτιστος χαρακτήρας υπήρξαν εγγενή χαρακτηριστικά της’ (Αίσωπος, 2004: 83). Εξάλλου η αστική μιζέρια της Ελλάδας, είναι η έλλειψη σχεδιασμού και δεσμεύσεις που η κοινωνία δεν μπορεί να αντιμετωπίσει.

Η περιοχή μελέτης δεν αποτελεί εξαίρεση. Οι κεντρικές λειτουργίες της πόλης της Θεσσαλονίκης μετακινούνται προς τον περιαστικό της χώρο, προσδίδοντας του όλο και περισσότερη σημαντικότητα. Ειδικά η Ανατολική Περιαστική Ζώνη της Θεσσαλονίκης υποφέρει από την ανάπτυξη χωρίς πρόγραμμα. Η περιοχή μελέτης καταλαμβάνεται σε πολύ μεγάλο ποσοστό από κάθε είδους εμπορικές δραστηριότητες (από μεγάλες βιομηχανίες μέχρι καταστήματα λιανικής πώλησης), οι οποίες είναι διάσπαρτες στο χώρο και δεν εναρμονίζονται μεταξύ τους με κανέναν τρόπο. Η περιοχή, όπως και κάθε περιοχή με έντονο το φαινόμενο της διάχυσης καλείται να αντιμετωπίσει τα προβλήματα της διάχυτης πόλης, όπου ‘οι ελευθερίες για πειραματισμό και ανατροπή των στερεοτύπων είναι αμέτρητες’ (Αίσωπος, 2004).

Διαφορετικά η περιοχή κινδυνεύει να υποβαθμιστεί ανεπανόρθωτα από την ασύστολη επέκταση των διάφορων εμπορικών δραστηριοτήτων, ιδιαίτερα αυτών με τη μορφή μεγάλων εμπορικών κέντρων. Μπορούμε να καταλάβουμε το μέγεθος της καταστροφής της αισθητικής και του περιβάλλοντος της περιοχής αν φανταστούμε τις συνέπειες της χωροθέτησης μεγάλων εμπορικών κέντρων σε όλη την έκταση της περιοχής, με χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτό του Hondos Center, του οποίου η ιδιοκτησία φτάνει κυριολεκτικά μέχρι την αμμουδιά. Το φυσικό επακόλουθο αυτού του σεναρίου θα ήταν

η εξαφάνιση οποιασδήποτε προοπτικής της περιοχής. Μιας περιοχής με αμέτρητα φυσικά πλεονεκτήματα και περίοπτη θέση, που θα μπορούσε να εξελιχθεί σε σημαντικό νέο κέντρο, πόλο έλξης για τους κατοίκους των τριγύρω περιοχών και της Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης.

Για αυτό λοιπόν, αφού έχουμε κατανοήσει πλήρως τις έννοιες της διάχυσης και της νέας κεντρικότητας, τον τρόπο που αυτές σχετίζονται με τη περιοχή μελέτης, και αφού έχουμε σκιαγραφήσει το προφίλ της περιοχής, σημειώνοντας τις ανάγκες της, προχωρούμε στην παρουσίαση μιας πρότασης, απλής και υλοποιήσιμης, που η εφαρμογή της κρίνεται απαραίτητη. Εξάλλου η ανάπτυξη χωρίς πρόγραμμα στην περιοχή και η χωροθέτηση καινούριων εγκαταστάσεων γίνεται με τόσο γρήγορους ρυθμούς, που η εύρεση και η εφαρμογή μιας λύσης αποτελεί επιτακτική ανάγκη.

Προτείνουμε λοιπόν:

- Την ξεκάθαρη οριοθέτηση των συνόρων της περιοχής (με τη βοήθεια προβλητών στην αφετηρία και το τέρμα της).
- Την οργάνωση των βιομηχανικών και βιοτεχνικών δραστηριοτήτων στο εσωτερικό της περιοχής, σε βιομηχανικά και βιοτεχνικά πάρκα, για την εξυγίανση του μετάπου επί της Εγνατίας Οδού και την προαγωγή της λειτουργίας τους.
- Διευθέτηση υφιστάμενων οχλουσών δραστηριοτήτων (ανάπλαση Εργοστασίου ΒΙΑΜΥΛ και μετεγκατάσταση Ναυπηγείων) που αποτελούν πηγή περιβαλλοντικής ρύπανσης, καθώς και αισθητικής υποβάθμισης.
- Την ανάπλαση της ακτογραμμής με τη δημιουργία πεζοδρόμου και ποδηλατοδρόμου, με τακτικά 'ξεσπάσματα' κατά μήκος της διαδρομής, όπως πλατείες και πάρκα, καθώς και εγκαταστάσεις αναψυχής.
- Τη δημιουργία μαρίνας για την εξυπηρέτηση της ιστιοπολιτικής δραστηριότητας και την χωροθέτηση Σχολής παραδοσιακής ναυπηγικής τέχνης.
- Δημιουργία Μικρής Πόλης Τεχνών και Γνώσης, με ποικίλες δραστηριότητες αναψυχής και δημιουργικών δραστηριοτήτων.
- Δημιουργία εγκαταστάσεων εκπαίδευσης (Διεθνές Πανεπιστήμιο, νέο campus ΑΠΘ) και εγκαταστάσεων διαμονής για φοιτητές (Φοιτητικές Εστίες, καθώς και αθλητικών δραστηριοτήτων.

Η πρόταση μας είναι απλή και λειτουργική. Εξάλλου η περιοχή χρειάζεται κάτι που να μπορεί να υλοποιηθεί άμεσα, κάτι που δε χωρά δεύτερη σκέψη και αναβολές. Ο χρόνος δεν αφήνει περιθώρια για εξωπραγματικές αναπλάσεις χωρίς νόημα και λειτουργική αξία. Αυτό που χρειάζεται η περιοχή είναι η αναγνώριση της σημασίας της και των χαρακτηριστικών της και η προαγωγή τους. Είναι μια περιοχή που εξελίσσεται κάτω από τις δυνατότητες της. Χρειάζονται λύσεις που θα ελκύουν τους κατοίκους να εισάγουν την περιοχή στο καθημερινό πρόγραμμα τους και να τη θεωρήσουν ως ένα νέο κέντρο για τη διεξαγωγή των καθημερινών τους δραστηριοτήτων. Τέλος, είναι μια περιοχή ιδανική για χωροθέτηση εκπαιδευτικών δραστηριοτήτων και δραστηριοτήτων ελεύθερου χρόνου. Οι ανεκμετάλλευτες εκτάσεις κοντά στο αεροδρόμιο, είναι ανοιχτές σε οποιαδήποτε παρέμβαση. Θα μπορούσε η περιοχή να αποτελέσει ιδανική τοποθεσία για την εγκατάσταση του Διεθνούς Πανεπιστημίου, καθώς και για την επέκταση του Campus του ΑΠΘ.

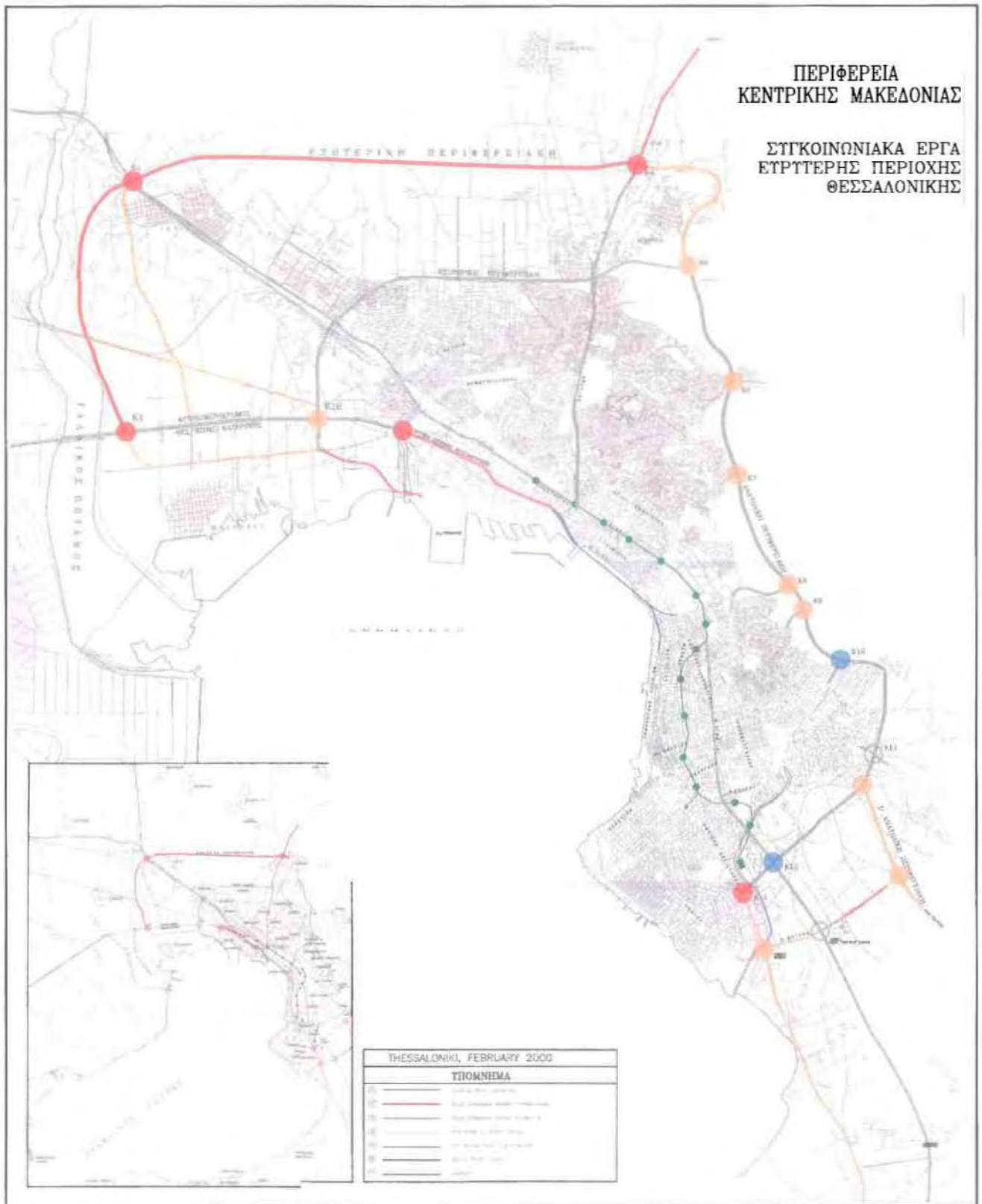
Η Θεσσαλονίκη αποκτά όλο και πιο δυναμικό ρόλο και η δημιουργία ενός νέου κέντρου τόσο κοντά στο κέντρο του ΠΣ (και ταυτόχρονα στο αεροδρόμιο), το οποίο θα συγκέντρωνε μια τόσο μεγάλη ποικιλία δημοφιλών δραστηριοτήτων, θα αποτελούσε νέο άξονα ανάπτυξης για την πόλη. Για να γίνει όμως αυτό, επιβάλλεται ο σωστός και άρτιος σχεδιασμός, καθώς και η υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου προγράμματος έργων υποδομών και επενδύσεων. Τα στοιχεία αυτά σε συνδυασμό με την κοινωνική συναίνεση θα εξασφαλίσουν την επιτυχία του εγχειρήματος της ανάπλασης της περιοχής.

One thousand questions about a city. Walk down any street and ask:

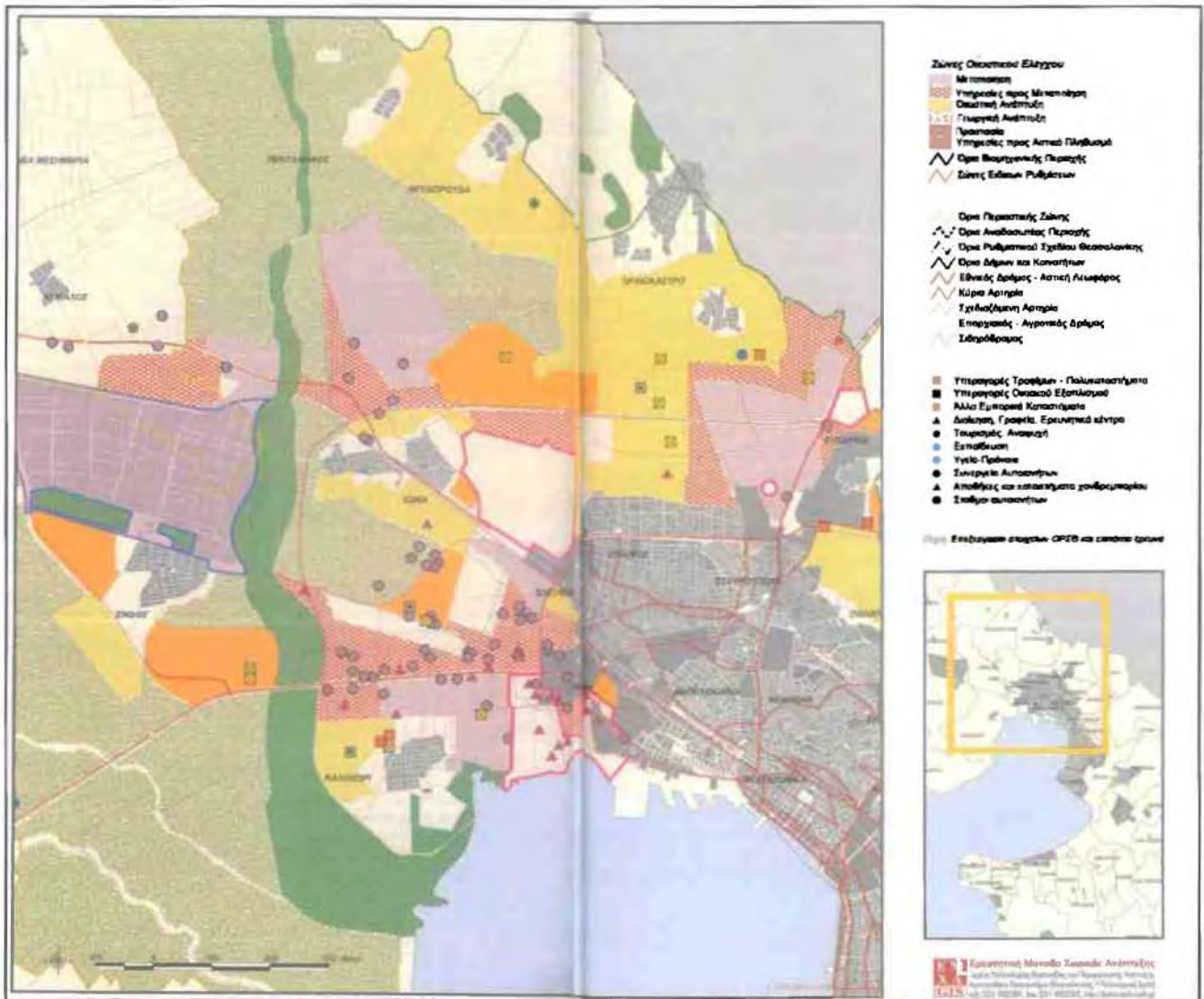
What does the city feel like? What does it smell of? What does it taste of? What sounds do you hear? Are the sounds the same on every part of the street? Does it smell the same everywhere? Does it taste the same everywhere? Can you measure what you see? Height? Length? Breadth? Weight? Why does it have these dimensions? What shapes do you see? Are they tall and slender? Are they round? Are they flat and wide? Are they square? Are they symmetrical? Are they asymmetrical? Who are the buildings for? How are they made? Are they made as a whole or as several parts put together? Are they made by hand? Are they made by machines? Have you seen somebody make one? When are they used? Is the building used at the weekends? Is it used at nights? Can you open and close it? How is it used? What materials is it made of? Are they natural materials? Are they artificial materials? Why have these materials been chosen? Could other materials have been chosen? Which raw materials are used? How were the materials made? Do the materials influence the form of the building? Is the function of the building influenced by the choice material? Has the building been reused in any way? What are the pros and cons of the material? What problems does the building solve? What problems does the building cause? Could you solve the problem in any other way? Was it expensive? Would it be a good building to own? Is it only for young people? Is it only for old people? Is it easy to repair? Does it need much care and attention? What will it happen to the building when it's old? Is the building designed for a special profession/ function? Is the building designed for a specific group? Is it designed for a special nationality? Are there any buttons to push? Do you like the building? How do you use it? Could it be easier to use? What colours do you see? What tones do you see? What nuances do you see? Do others like what you use? Do others like what they see? Can you describe what you see? Could you describe what you see for someone who doesn't know what you are looking at? Can you describe the building with words? Can you describe the building using pictures? Can you describe the building in any other way? Is it a modern building or an old-fashioned one? Is it decorated in any way? Is there a pattern or a motif on it? How are the details made? Are the details made as a whole or as several parts put together? Are the details made by hand? Did a machine make the details? Does it function, as it should? How should it function? Is it complete? Is there anything missing or broken? Has it been repaired or changed in any way? Does it work practically- is it functional? Is there any text on the building? Why is/ isn't there text on it? What does the text tell you about age, user, group, price and nationality, for example? Are there any symbols on it? What do the symbols mean to you? Is there a date on it? Is there a name on it? Has there been a previous type of the building? What would this building have looked like 10000 years ago? What would this building have looked like 1000 ago? What would this building have looked like 100 years ago? What would this building have looked like 10 years ago? How will this building be developed? What will it look like in 10 years? What will it look like in 100 years? What will it look like in 1000 years? What will it look like in 10000 years? Is there only one of this type of building or are there several? How many building types are there? Can you estimate or measure its quality? Can you measure the object qualities in different ways? How much is it worth in economical terms? Is there any other value placed on it? What is most special about it? What does the building say about the people who made it? What does the building say about the people who used it? What does it say to you? What does it say about you? And a couple of thousand more questions... (Powell, Vial and Hagelqvist, 2005:56).



2. Χάρτης Ευρύτερης Περιοχής Θεσσαλονίκης



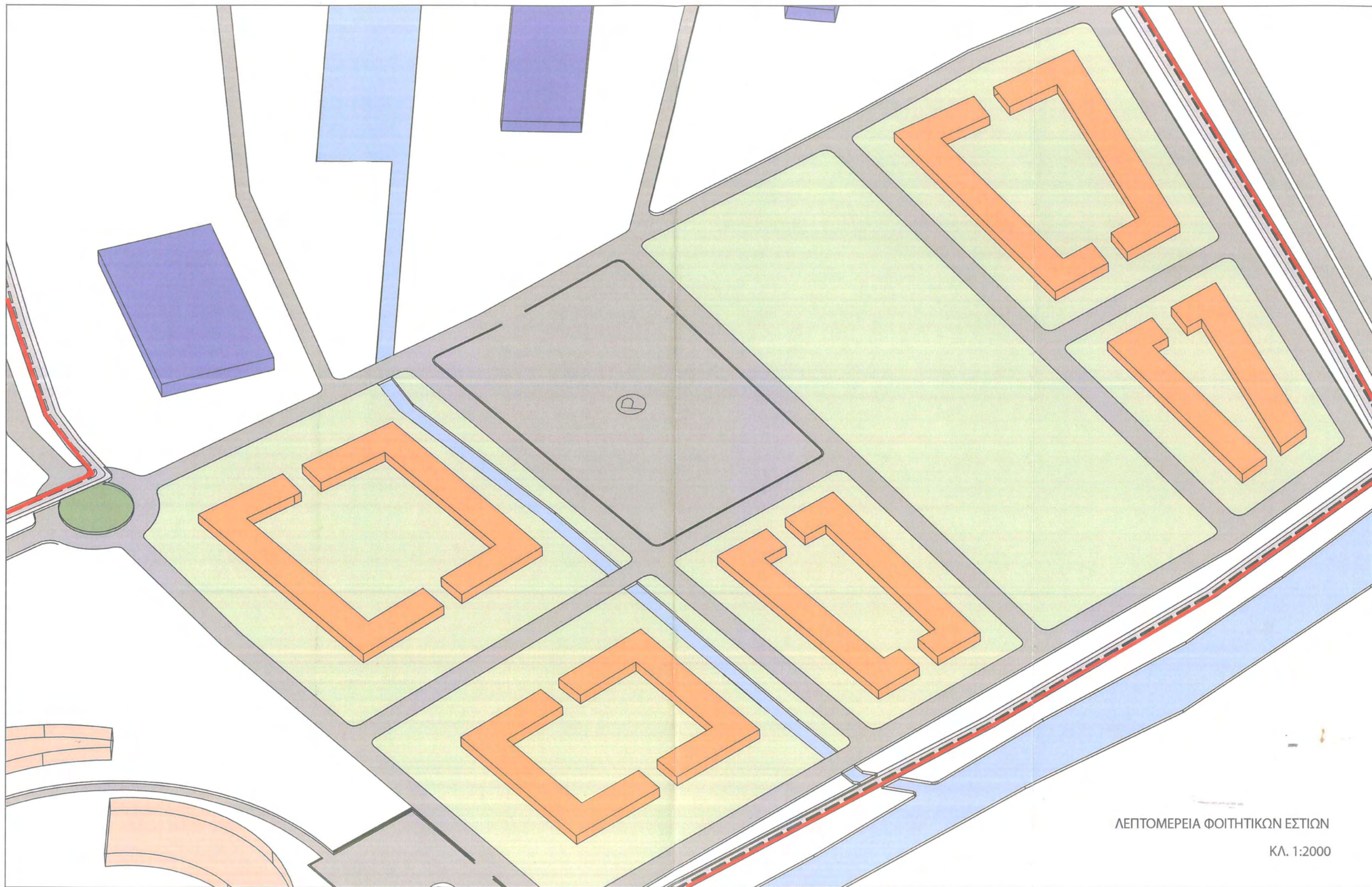
3. Χάρτης συγκοινωνιακών έργων ΕΠΘ



4. Χάρτης κατανομής καταστημάτων τριτογενούς τομέα στον περιαστικό χώρο και τις ζώνες οικιστικού ελέγχου.

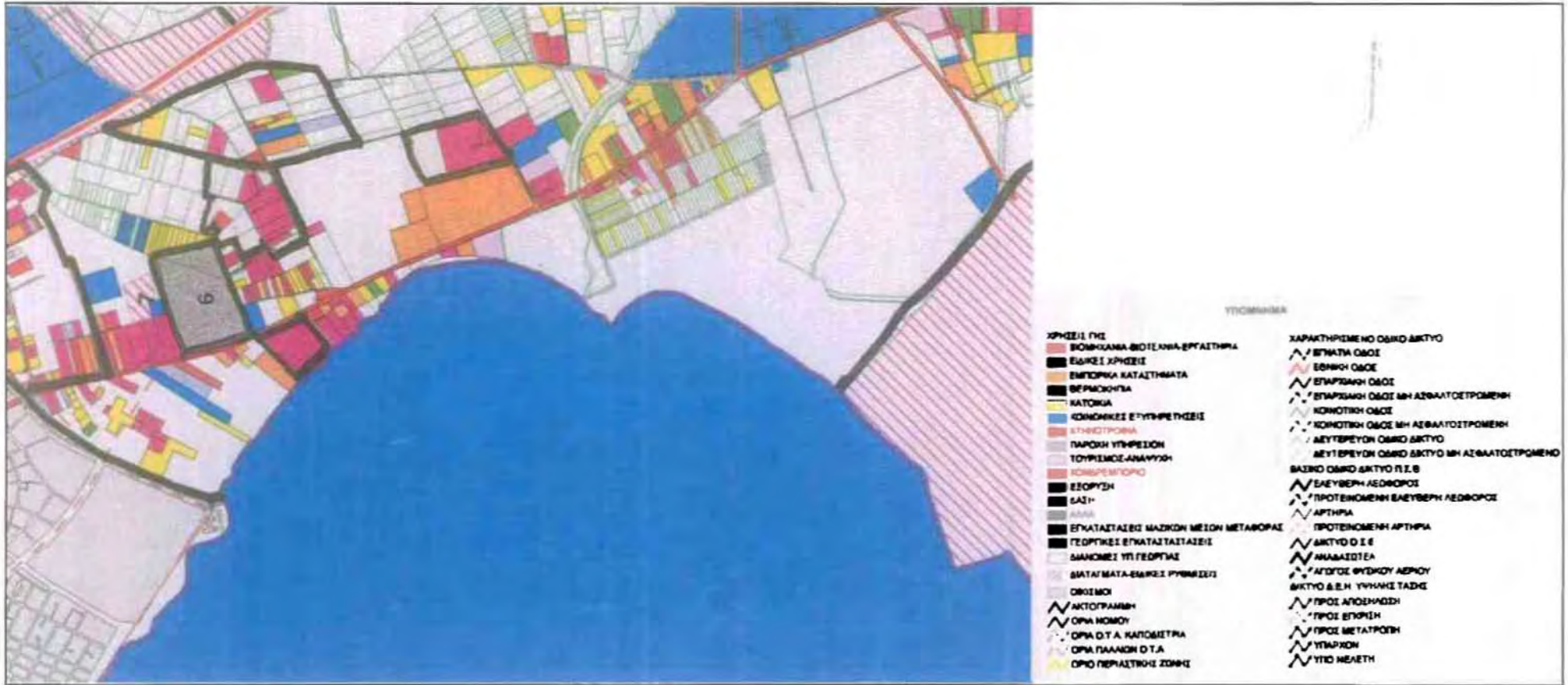


5. Αεροφωτογραφία της περιοχής

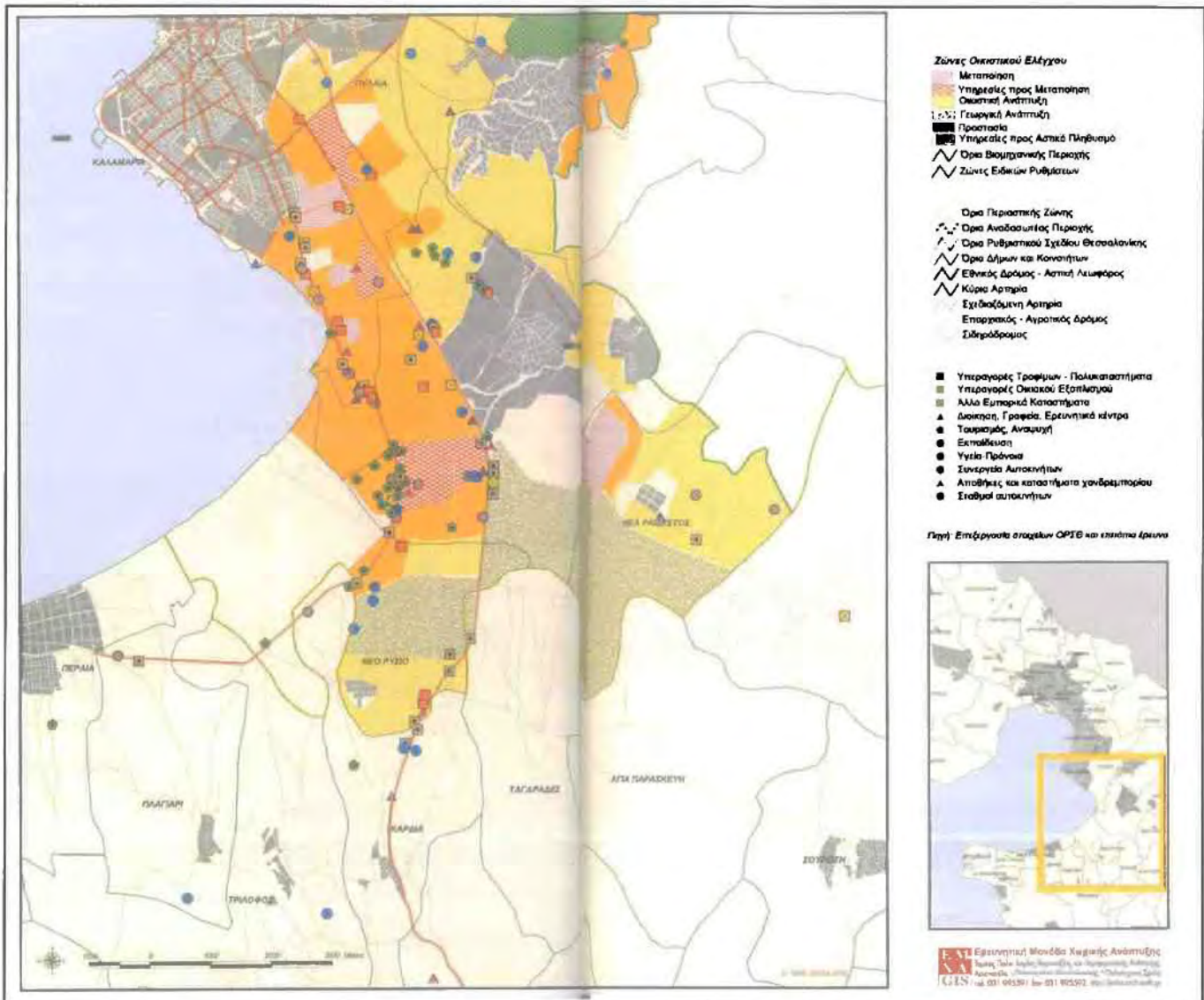


ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΑ ΦΟΙΤΗΤΙΚΩΝ ΕΣΤΙΩΝ

ΚΛ. 1:2000



6. Χάρτης χρήσεων περιοχής μελέτης



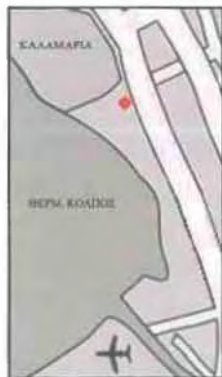
7. Χάρτης κατανομής καταστημάτων τριτογενούς τομέα στον περιαστικό χώρο και τις Ζώνες Οικιστικού Ελέγχου στην νοτιοανατολική περιοχή. Ευδιάκριτη είναι και η περιοχή μελέτης.

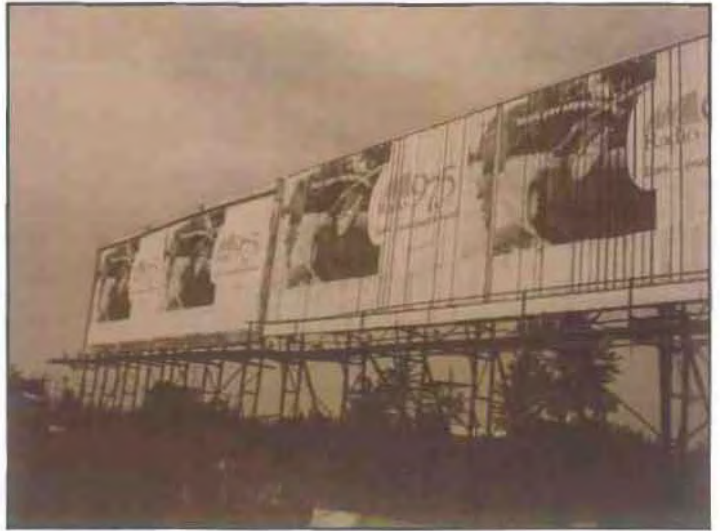


8. Σχεδιάγραμμα δρόμων για την εύκολη εύρεση του εμπορικού καταστήματος ΙΚΕΑ

Φωτογραφίες
περιοχής
μελέτης

Η αρχή
της περιοχής

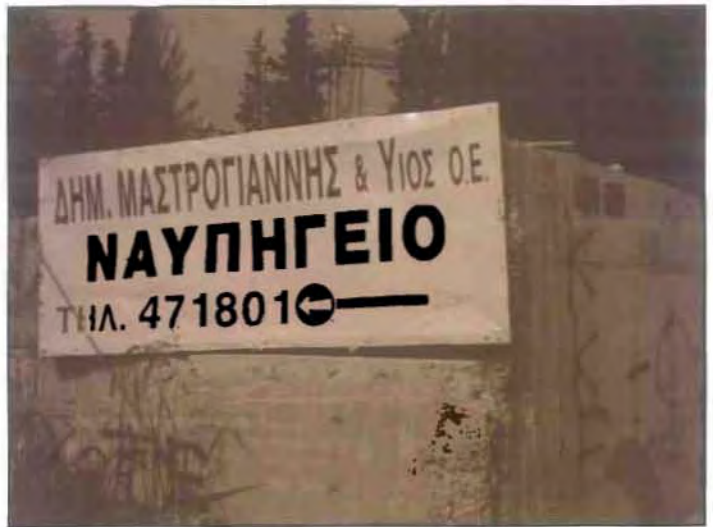














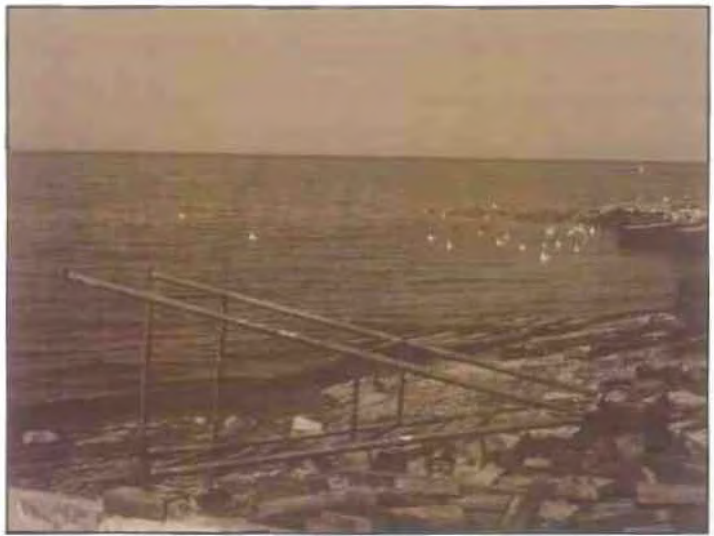
ΒΙΑΜΥΛ,
Ναυπηγεία













Το στενότερο
σημείο
της περιοχής





Το κομμάτι
δίπλα στο
αεροδρόμιο











Ελληνόγλωσση

Αίσωπος, Γ. (2004) 'Η πρόκληση της διάχυτης πόλης', *Αρχιτέκτονες*, 46, Περίοδος Β', Ιούλιος- Αύγουστος 82-83.

Γοσποδίνη, Α. (1998) *Πολεοδομία Ι: Αστικός Σχεδιασμός Σημειώσεις*, Βόλος: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας.

Καυκαλάς, Γ. (1999) *Θεσσαλονίκη: Μείωση της μονοκεντρικότητας στο πολεοδομικό συγκρότημα και ο ρόλος του τριτογενούς τομέα*, Θεσσαλονίκη: Υ.ΠΕ.ΧΩ.ΔΕ- Οργανισμός Ρυθμιστικού Σχεδίου και Προστασίας Περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης.

Κουμπής, Τ. 'Η πόλη και η μη πόλη των Αθηνών', www.paradigmata.gr/talkers.

Πατέστος, Κ. (2003) 'Απολογητές της πόλης της οικοδομικής κερδοσκοπίας', *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, (2234) 58-61.

Τεγόπουλος- Φυτράκης (1993) *Ελληνικό Αεζικό*, Αθήνα: Εκδόσεις Αρμονία Α.Ε.

Ξενόγλωσση

Bunting, T. και Filion, P. (1996) 'The Dispersed city: Its spatial and temporal dynamics', στο Filion, P., Bunting, T.E. και Curtis, K. (eds.), *The Dynamics of the Dispersed City: Geographic and Planning Perspectives on Waterloo Region*, Waterloo: University of Waterloo, Department of Geography Publication Series No. 47: 9- 43.

Filion, P., Bunting, T.E. και Warriner, K. (1999) 'The Entrenchment of Urban Dispersion: Residential Preferences and Location Patterns in the Dispersed City', *Urban Studies*, 36 (8) 1317-1347.

Foot, J. (2000) 'The urban periphery, myth and reality. Milan 1950-2000', *City*, 4 (1) 7-26.

Gallent, N., Shoard, M., Andersson, J., Oades, R. και Tudor, C. (2004) 'England's Urban Fringes: multi- functionality and planning', *Local Environment*, 9 (3) 217-233.

Gospodini, A. (2005) 'Portraying, Classifying and Understanding the emerging New Landscapes in the Postmodern City', *Cities (forthcoming issue)*.

Hecht, A. και Bunting T. (1996) 'Birth Pains of a New Regional Shopping Centre, Cambridge Mall: Theories, Tools and Speculations of the Geographer in the Retail Planning Forum' στο Filion, P., Bunting, T.E. και Curtis, K. (eds.), *The Dynamics of the Dispersed City: Geographic and Planning Perspectives on Waterloo Region*, Waterloo: University of Waterloo, Department of Geography Publication Series No. 47: 273- 299.

Loewe, M.S. (2000) 'Britain's Regional Shopping Centres: New Urban Forms?', *Urban Studies*, 37 (2) 261-274.

Munoz, F. (2003) 'Lock living: Urban Sprawl in Mediterranean Cities', *Cities*, 20 (6) 381-385.

Powell D., Vial F. και Hagelqvist S. (2005) *Town plans of Sweden*, Stockholm: Arkitekturmuseet.

Thomson, M.L. και Mitchell, C.J.A. (1996) 'Counterurbanization in Waterloo Region: The Lure of the Countryside' στο Filion, P., Bunting, T.E. και Curtis, K. (eds.), *The Dynamics of the Dispersed City: Geographic and Planning Perspectives on Waterloo Region*, Waterloo: University of Waterloo, Department of Geography Publication Series No. 47: 303-323.

Whitehand, J.W.R, Morton, N.J. (2004) 'Urban Morphology and planning: the case of fringe belts', *Cities*, 21 (4) 275-289.

Νομοθεσία

N. 1561/85 (ΦΕΚ Α' 148) «Ρυθμιστικό σχέδιο και πρόγραμμα προστασίας περιβάλλοντος της ευρύτερης περιοχής της Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις».

Προεδρικό Διάταγμα της 24/ 31 Μαΐου 1985 (ΦΕΚ Δ' 270) «Τροποποίηση των όρων και περιορισμών δόμησης των γηπέδων, των κειμένων εκτός των ρυμοτομικών σχεδίων των πόλεων και εκτός των ορίων των νομίμως υφισταμένων προ του έτους 1923 οικισμών».

Σχέδιο Προεδρικού Διατάγματος (2003) «Καθορισμός χρήσεων γης και όρων και περιορισμών δόμησης στην εκτός σχεδίου και εκτός ορίων οικισμών προ του 1923 περιοχή της Περιαστικής Ζώνης Θεσσαλονίκης και του Πολεοδομικού Συγκροτήματος», Θεσσαλονίκη: Οργανισμός ρυθμιστικού σχεδίου και προστασίας περιβάλλοντος Θεσσαλονίκης.

Ηλεκτρονική

www.archi.fr/EUROPAN

www.archus.net/terramitica

www.barcelona2004.org

www.barcelonaturisme.com

www.bcn.es

www.bluewater.co.uk

www.cas.es

www.coasterforce.com/parkguide

www.culture.gr

www.disneylandparis.com

www.dupont.com/safetyglass/lgh/stories

www.ert.gr/aerialphotos

www.geocases.co.uk

www.calatrava.com

www.comunitatvalenciana.com

www.mathra.gr

www.minenv.gr

www.northland.gr/gr/areas

www.thessaloniki.gr

www.turisvalencia.es

Συμπληρωματική Βιβλιογραφία

Αίσωπος, Γ., Σημαιοφορίδης Γ. (2001) *Η σύγχρονη (ελληνική) πόλη*, Αθήνα: Μετάπολις.

Anas, A. και Ikki, K. (1996) 'General Equilibrium of Polycentric Urban Land Use with Endogenous Congestion and Job Agglomeration', *Journal of Urban Economics*, 40 (0031) 232- 256.

Αραβαντινός, Α., (1997) *Πολεοδομικός Σχεδιασμός για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Συμμετρία.

Lo, C.P. (1997) 'Dispersed spatial development: Hong Kong's new city form and its economic implications after 1997', *Cities*, 14 (5) 273-277.

Πατέστος Κ. (2002) 'Ελληνική Αρχιτεκτονική. Νεωτερισμοί και νεωτερικότητα στην αρχή της χλιαετίας', *Ενημερωτικό Δελτίο ΤΕΕ*, 2207, 104- 110.

Small, K.A. (1994) 'Population and Employment Densities: Structure and Change', *Journal of Urban Economics*, 36, 292- 313.

