

Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Πολυτεχνική Σχολή
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας
και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Συγκριτική Ανάλυση Τριών Παραλιακών Μετώπων σε Ευρωπαϊκές Πόλεις

ΠΜΣ: «Αστική Ανάπλαση και Αναγέννηση»

Εκπονητής: Οικονόμου Αλέξανδρος-
Ευάγγελος

Καθηγήτρια: Γοσποδίνη Άσπα

Ιούνιος 2017



Περιεχόμενα

1_Εισαγωγή	5
2_Το παράδειγμα της ανάπλασης παραλιακού μετώπου HafenCity, στο Αμβούργο ...	7
2.1_Ιστορική Αναδρομή	7
2.2_Βασικές Αρχές.....	8
2.3_Περιοχές σχεδίασης και εμβληματικά κτίρια.....	9
2.4_Κριτήρια για τη βιώσιμη ανάπτυξη αστικών παραλιακών μετώπων αστικών παραλιακών μετώπων.....	11
2.4.1_Το ζήτημα της υπάρχουσας ιστορικής ταυτότητας της περιοχής.....	11
2.4.2_Μίξη χρήσεων.....	13
2.4.3_Η παραποτάμια ανάπλαση ως συνέχεια του αστικού ιστού	15
2.4.4_Η διαχείριση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και η προσβασιμότητα στη νέα περιοχή	17
2.4.5_Η δημόσια συμμετοχή στη διαδικασία του σχεδιασμού για την ενίσχυση της βιωσιμότητας.....	19
2.4.6_Διατήρηση της ποιότητας νερού και περιβάλλοντος.....	20
2.4.7_Η αντιμετώπιση της ανάπλασης ως έργο μεγάλης διάρκειας και η ευελιξία του σχεδιασμού σε αλλαγές.....	22
3_Το παράδειγμα της ανάπλασης παραλιακού μετώπου	24
Leith Docks, στο Εδιμβούργο.....	24
3.1_Ιστορική Αναδρομή.....	25
3.2_Βασικές Αρχές.....	26
3.3_Περιοχές σχεδίασης και εμβληματικά κτίρια.....	28
3.4_Κριτήρια για τη βιώσιμη ανάπτυξη αστικών παραλιακών μετώπων	28
3.4.1_Το ζήτημα της υπάρχουσας ιστορικής ταυτότητας της περιοχής.....	28
3.4.2_Μίξη χρήσεων.....	29
3.4.3_Η παραποτάμια ανάπλαση ως συνέχεια του αστικού ιστού	32
3.4.4_Η διαχείριση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και η προσβασιμότητα στη νέα περιοχή	33
3.4.5_Η δημόσια συμμετοχή στη διαδικασία του σχεδιασμού για την ενίσχυση της βιωσιμότητας.....	35
3.4.6_Διατήρηση της ποιότητας νερού και περιβάλλοντος.....	35

3.4.7_ Η αντιμετώπιση της ανάπλασης ως έργο μεγάλης διάρκειας και η ευελιξία του σχεδιασμού σε αλλαγές.....	36
4_ Το παράδειγμα της ανάπλασης παραλιακού μετώπου Liverpool Waterfront, στο Λίβερπουλ.....	37
4.1_ Ιστορική Αναδρομή.....	37
4.2_ Βασικές Αρχές.....	39
4.3_ Περιοχές σχεδίασης και εμβληματικά κτίρια.....	39
4.4_ Κριτήρια για τη βιώσιμη ανάπτυξη αστικών παραλιακών μετώπων.....	45
4.4.1_ Το ζήτημα της υπάρχουσας ιστορικής ταυτότητας της περιοχής.....	45
4.4.2_ Μίξη χρήσεων.....	46
4.4.3_ Η παραποτάμια ανάπλαση ως συνέχεια του αστικού ιστού.....	48
4.4.4_ Η διαχείριση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και η προσβασιμότητα στη νέα περιοχή.....	50
4.4.5_ Διατήρηση της ποιότητας νερού και περιβάλλοντος.....	51
5_ Συγκριτική ανάλυση των παραδειγμάτων.....	53
6_ Βιβλιογραφία.....	57

Περίληψη

Στην παρακάτω εργασία γίνεται μια ανάλυση για την ανάπλαση τριών παραλιακών μετώπων. Το πρώτο παράδειγμα εκτυλίσσεται στο Αμβούργο, το δεύτερο στο Εδιμβούργο και το τρίτο στο Λίβερπουλ. Τα τρία παραλιακά μέτωπα μελετούνται και αναλύονται λεπτομερώς στην παρακάτω έρευνα.

Καθώς εξετάζουμε τα παραδείγματα με τη σειρά, παρατηρούμε ότι μελετούνται σε διαφορετικές φάσεις. Η περίπτωση του Αμβούργου βρίσκεται σε φάση δημιουργίας, το Εδιμβούργο σε θεωρητικό ακόμα επίπεδο και το Λίβερπουλ είναι το μόνο παράδειγμα που αναλύεται σε ρεαλιστικούς όρους καθώς βρίσκεται σε φάση εξέλιξης και εκσυγχρονισμού.

Μετά την ανάλυση και την κάλυψη βασικών στοιχείων σε σχέση με τις αναπλάσεις των παραλιακών μετώπων, ακολουθεί η σύγκριση των τριών, αναφέροντας και τονίζοντας τις ομοιότητες και τις διαφορές τους.

Summary

In the following work, an analysis is being made for the reconstruction of three costal forefronts. The first example is in Hamburg, the second in Edinburgh and the third in Liverpool. The three coastal fronts are studied and analyzed in detail in the following survey.

As we look at the examples in turn, we observe that they are studied in different phases. The case of Hamburg is in the creation phase, Edinburgh is still a theoretical level, and Liverpool is the only example to be analyzed in realistic terms as it is in the process of evolution and modernization.

After the analysis and the coverage of the key elements in relation to the reconstructions of the coastal forefront, follows the comparison of the three, followed by emphasizing their similarities and differences.

1_Εισαγωγή

Η βάση για τις αναπλάσεις παραλιακών μετώπων τέθηκε μετά τον 2^ο παγκόσμιο Πόλεμο, όταν οι ανάγκες για τη ναυτιλιακή βιομηχανία οδήγησαν στην εγκατάλειψη των ιστορικών λιμανιών και στην αναζήτηση πιο ευρύχωρων χώρων μακριά από το κέντρο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να εγκαταλειφθούν πολλές αποθήκες, υπόστεγα, βιομηχανικά κτίρια και λιμενικές υποδομές, καθώς οι πόλεις γυρνούσαν την πλάτη τους σε αυτές τις περιοχές, χάνοντας έτσι την ιστορική επαφή τους με το παραλιακό μέτωπο. Παρόλα αυτά γύρω στο 1970 ο κόσμος άρχισε να αντιλαμβάνεται τις προοπτικές μια τέτοιας ανάπλασης και επανασύνδεσης με τα μέτωπα, με ερωτήματα βέβαια σχετικά με την υπάρχουσα ιστορική ταυτότητα, την ένταξη νέων χρήσεων και υπηρεσιών. **Εδώ μελετούνται τρία σύγχρονα παραδείγματα Το HafenCity στο Αμβούργο, το Leith Docks στο Εδιμβούργο, το ένα σε φάση κατασκευής και το άλλο σε φάση έναρξης των εργασιών αντίστοιχα και το Liverpool Waterfront στο Λίβερπουλ, που είναι σε φάση ανάπτυξης και εξέλιξης.**

Η Ελεύθερη και χανσεατική πόλη του **Αμβούργου** είναι η δεύτερη σε πληθυσμό μεγαλύτερη πόλη της Γερμανίας, με έκταση 755,16 χλμ². Έχει 1.742.707 κατοίκους στο κέντρο της. Το Αμβούργο επίσης αποτελεί οικονομικό και πολιτισμικό κέντρο ολόκληρης της Βόρειας Γερμανίας. Είναι επίσης το μεγαλύτερο λιμάνι της Γερμανίας και ένα από τα μεγαλύτερα της Ευρώπης. Παρόλα αυτά, το Αμβούργο δεν είναι παραθαλάσσιο, αλλά το διασχίζει ο ποταμός Έλβας.

Το **Εδιμβούργο** είναι η πρωτεύουσα της Σκωτίας από το 1437 και η δεύτερη μεγαλύτερη πόλη της με έκταση 263,73 χλμ². Στην απογραφή του 2010, το Εδιμβούργο είχε συνολικό πληθυσμό 486.120 κατοίκων κι έτσι είναι η έβδομη μεγαλύτερη πόλη στο Ηνωμένο Βασίλειο. Η πόλη αποτελεί δημοφιλή τουριστικό προορισμό στην Ευρώπη κι έρχεται δεύτερη σε τουρίστες πόλη στο Ηνωμένο Βασίλειο, μετά το Λονδίνο. Το Leith είναι το λιμάνι του Εδιμβούργου.

Το **Λίβερπουλ** είναι πόλη του Ηνωμένου Βασιλείου και μεγάλο εμπορικό λιμάνι. Βρίσκεται στη βορειοδυτική Αγγλία. Ο πληθυσμός του δήμου είναι 466.400 κάτοικοι το 2011, του πολεοδομικού συγκροτήματος 816.000 κάτοικοι, ενώ η ευρύτερη μητροπολιτική περιοχή έχει 2.241.000 κατοίκους. Στο Λίβερπουλ έχει έδρα η πολύ γνωστή ομώνυμη ποδοσφαιρική ομάδα, είναι η γενέτειρα των Beatles, ενώ είχε αναγορευθεί ως Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2008.

Η ανάλυση των παραδειγμάτων ξεκινάει με την επεξήγηση των βασικών αρχών κάθε έργου και στη συνέχεια μελετώνται ορισμένα κριτήρια που εξετάζουν τη βιωσιμότητα της ανάπλασης, σύμφωνα με έρευνα του Κέντρου Πόλεων σε Νερό, στη Βενετία. Σε αυτή την έρευνα δημιουργήθηκε ένας οδηγός που καθορίζει τα 10 κριτήρια για ένα βιώσιμο περιβάλλον σε αναπτύξεις παραλιακών μετώπων.¹



Liverpool Waterfront



HafenCity

¹ O.Giovinazzi ,M. Moretti, Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities, TeMALab, , Τεύχος 3, Μάρτιος 2010

2_Το παράδειγμα της ανάπλασης παραλιακού μετώπου

HafenCity, στο Αμβούργο

Το HafenCity στο Αμβούργο αποτελεί μια νέα αναπτυσσόμενη συνοικία της πόλης τοποθετημένη και σχεδιασμένη στην περιοχή Hamburg-Mitte, στις νησίδες που σχηματίζει ο ποταμός Elbe. Το

έργο HafenCity Hamburg αποτελεί μια αστική ανάπλαση 157 εκταρίων, στην οποία οι παλιές αποθήκες του λιμανιού του

Αμβούργου αντικαθιστούνται με γραφεία, ξενοδοχεία, εμπόρια και κατοικήσιμες περιοχές. Το

έργο αυτό, το οποίο αποτελεί

σήμερα το μεγαλύτερο αστικό έργο ανάπτυξης της Ευρώπης, σχετίζεται με την ανάπτυξη του παραλιακού μετώπου μιας Ευρωπαϊκής πόλης.²



Τοποθέτηση της ανάπλασης(Πηγή: Χάρτες Google)

Το HafenCity αναπτύσσεται από τα δυτικά στα ανατολικά και από το βορρά στο νότο, με 56 ολοκληρωμένα έργα και άλλα 49 υπό κατασκευή ή σε σχεδιασμό. Σχεδόν 1,500 βιώσιμοι χώροι έχουν ολοκληρωθεί, ενώ περισσότερες από 450 εταιρίες έχουν μεταφέρει εκεί τα γραφεία τους. Ο στόχος είναι η δημιουργία ενός νέου κέντρου που θα προσδιορίζεται τόσο με πολεοδομικούς όσο και με αρχιτεκτονικούς όρους, καθώς θα χτιστούν περισσότερα από 2.32 εκατομμύρια τετραγωνικά μέτρα μικτών επιφανειών. Όλο το έργο αποτελείται κυρίως από νέα κτίρια, καθώς λίγα από τα παλιά μπορούν και αξίζει να διατηρηθούν, αφού το συγκεκριμένο μέρος καλυπτόταν κυρίως από ισόγεια υπόστεγα.

2.1_Ιστορική Αναδρομή

Η ιδέα μιας νέας συνοικίας μέσα στην πόλη άρχισε να συλλαμβάνεται το 1990 μετά την πτώση του Τείχους, ενώ η δημοσίευση των σχεδίων της κεντρικής ιδέας έγινε το 2000. Ο ρόλος της πόλης στην Ευρώπη άλλαξε δραματικά μετά την πτώση του Τείχους και από μία ανατολική άκρη του Δυτικού κόσμου έγινε ένα μέρος με μεγάλες

² <http://www.hafencity.com/en/overview/the-hafencity-project.html>

προοπτικές σε μια Ήπειρο που αναπτυσσόταν. Παράλληλα, το 1991, έγινε αντιληπτό, μετά από μια μελέτη για τις περιοχές του λιμανιού. πως κεντρικές και βορεινές περιοχές του λιμανιού παρέμεναν αχρησιμοποίητες, καθώς δεν ήταν κατάλληλες για τη μεταφορά εμπορευμάτων.³Έτσι παρουσιάστηκε το 1996-1997 μια μελέτη, με βάσεις που έχουν παραμείνει μέχρι σήμερα, όπως η μίξη χρήσεων, έχοντας ως βασικό στόχο την επαναχρησιμοποίηση του παραλιακού μετώπου, τη δημιουργία μιας νέας πόλης, το HafenCity, αλλά και τη χρηματοδότηση μια επέκτασης λιμανιού στο Altenwerder.

2.2_Βασικές Αρχές

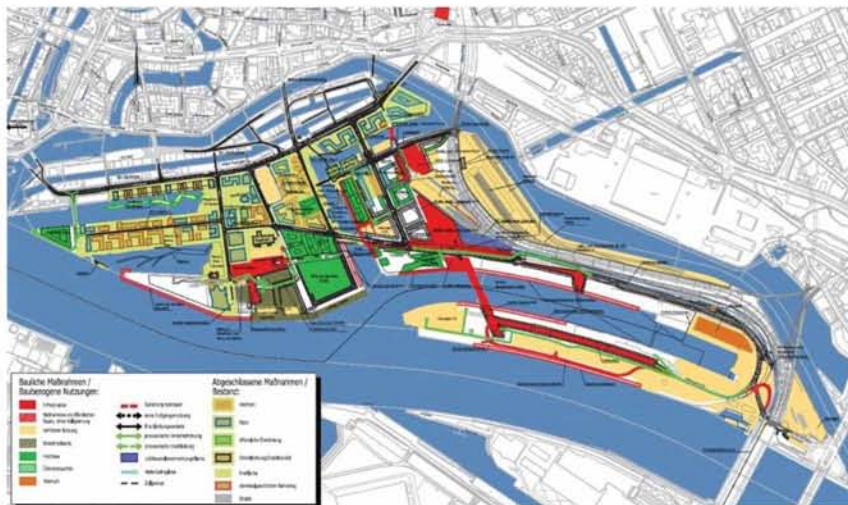
Ο σχεδιασμός είχε ως στόχο να δώσει μια ναυτική ταυτότητα στην πόλη αλλά και να προβάλλει μια καινοτόμα εικόνα της.⁴ Όσον αφορά τις συνθετικές αρχές που ακολουθήθηκαν στο σχεδιασμό, μια από τις πιο ουσιαστικές ήταν η αλληλεπίδραση μεταξύ των παλιών και καινούριων κτιρίων με το στοιχείο του νερού. Επίσης, θεμελιώδης ήταν η ανύψωση των κτιρίων για την προστασία τους από τις πλημμύρες, η δημόσια χρήση των ισόγειων χώρων, η μίξη των χρήσεων στην περιοχή και ο καινοτόμος σχεδιασμός των δημόσιων χώρων που θα έφερναν ζωή στους κατοίκους και τους εργαζόμενους στην περιοχή. Στη συνέχεια, σημαντικό κομμάτι του σχεδιασμού αποτέλεσε ο σχεδιασμός διαφορετικών περιοχών στο HafenCity , καθώς και ο ορισμός του ως κεφαλή μιας οικονομικής ανάπτυξης, τόσο σε επιχειρηματικό όσο και σε κοινωνικό, πολιτιστικό και αστικό επίπεδο. Στόχος ήταν η ανάπλαση αυτή να επηρεάσει το κέντρο της πόλης όχι μόνο μέσα στις επόμενες δεκαετίες, αλλά και στον επερχόμενο αιώνα. Επομένως, η νέα αυτή ανάπλαση δεν αρκούσε απλά να είναι φουτουριστική, αλλά έπρεπε να αποτελεί πρότυπο για τις Ευρωπαϊκές πόλεις του 21ου αιώνα. Παράλληλα με όλα τα παραπάνω, ο σχεδιασμός ήταν αρκετά ευέλικτος σε πιθανές αλλαγές που θα προέκυπταν στη διάρκεια του χρόνου.

³ <http://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-the-genesis-of-an-idea.html>

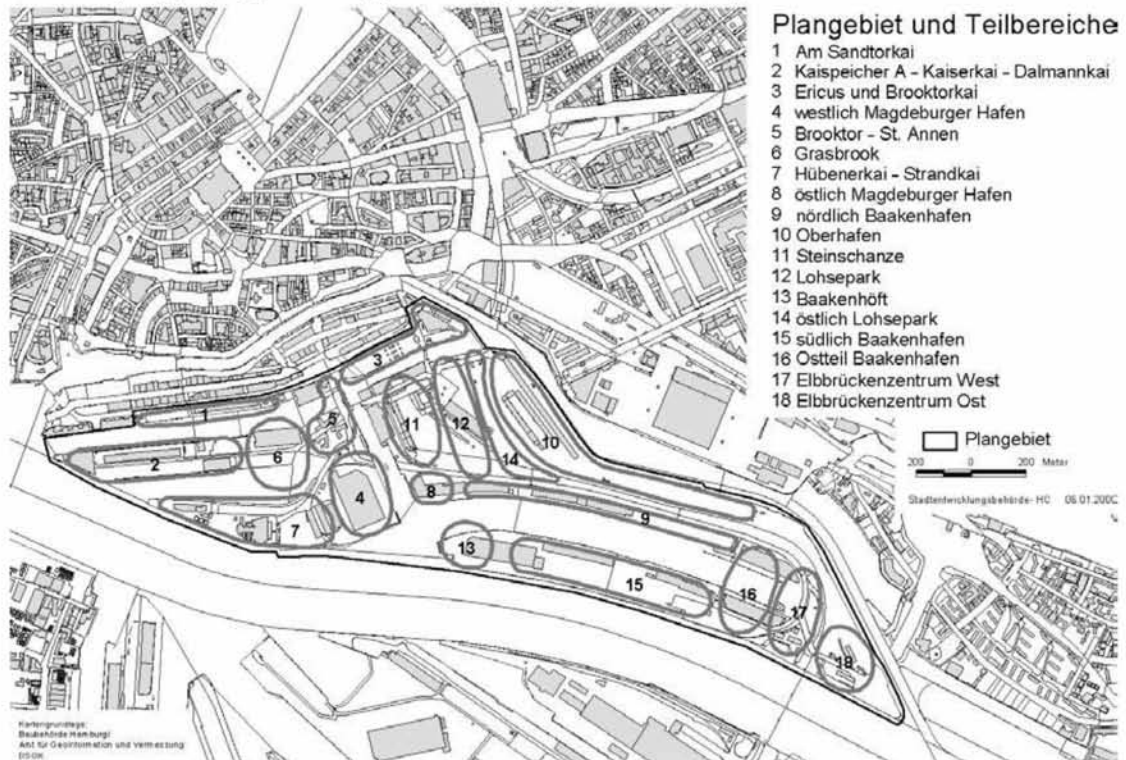
⁴ Marichela Sepe, Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal, *Planning Perspectives*, Τόμος:28 Τεύχος:4 , 2013

Επισκόπηση της περιοχής μελέτης

Περιοχή	Υπεύθυνοι Φορείς	Διάρκεια Χρόνου	Έκταση Περιοχής	Έκταση Δομημένου Χώρου
HafenCity	HafenCity Hamburg GmbH - Δημόσιος/Ιδιωτικός Τομέας	1998-2025	157 εκτάρια	2,320,000m ²



2.3 Περιοχές σχεδίασης και εμβληματικά κτίρια



Όλο το έργο χωρίζεται σε ξεχωριστές υποενότητες, ώστε η καθεμία να μπορεί να λειτουργεί ως αυτόνομη μονάδα, διατηρώντας παράλληλα και μια ανθρώπινη κλίμακα και τοπική ταυτότητα. Στόχος είναι κάθε συνοικία να έχει το δικό της χαρακτήρα, αλλά και να αναμειγνύεται ταυτόχρονα με το αστικό περιβάλλον της. Ο διαχωρισμός προέκυψε από το συνολικό σχεδιασμό της πόλης, συμπεριλαμβανομένου του τύπου και της κλίμακας των χρήσεων γης. Ορισμένες υποενότητες έχουν συνδυαστεί ώστε να δημιουργούν περιοχές με ομοιότητες σχετικά με το γεωγραφικό σημείο, τη χρήση, ακόμα και την πιθανή ημερομηνία ανάπτυξής τους. Επιπλέον, ο διαχωρισμός έλαβε υπόψη την σταδιακή εξέλιξη της ανάπτυξης από τα δυτικά στα ανατολικά.

Συνολικά το έργο χωρίστηκε σε 18 ενότητες, που αντιστοιχούν σε 8 συνοικίες. Μια καλή ένδειξη αυτής της πρόθεσης είναι ο διαχωρισμός των παρακάτω ενοτήτων: Am Sandtorkai(1) και Brooktorkai(3), Dalmannkai και Kaiserkai(2), Strandkai (7), η κεντρική περιοχή γύρω από το λιμάνι(4) Magdeburger Hafen και ανατολικά του πάρκου στο κέντρο της περιοχής(8), το Oberhafen(10), όλες οι πλευρές του Baakenhafen (9,15,16) και τέλος η ανατολική πλευρά, κοντά στον ποταμό Elbe. Ο



σχεδιασμός των ορίων και η μετάβαση ανάμεσα στις περιοχές γίνεται με ιδιαίτερη προσοχή.

Όσον αφορά στα εμβληματικά κτίρια, αρχικά στο Dalmannkai, θα πραγματοποιηθεί το Φιλαρμονικό Μέγαρο Μουσικής, σχεδιασμένο από τους Herzog και de Meuron. Η κατασκευή, σε μορφή πλοίου, θα στεγάσει το μέγαρο μουσικής, ένα ξενοδοχείο, ένα συνεδριακό κέντρο, ένα εστιατόριο και αρκετές μονάδες κατοίκησης.

Στην περιοχή Uberseequarter θα κατασκευαστούν το Ναυτικό Κέντρο Αμβούργου, μελετημένο από το στούντιο OMA και το Κέντρο Κρουαζιέρας, σχεδιασμένο από τους Massimiliano και Doriana Fuksas, που θα περιλαμβάνει ένα πολυτελές ξενοδοχείο, ένα τερματικό σταθμό για κρουαζιερόπλοια και έναν ακόμα για λεωφορεία.

Ένα ακόμα κτίριο με μεγάλη επίδραση σχεδιάζεται από τον Rem Koolhaas κοντά στον ποταμό Elbe. Εκεί χτίζεται ένα επιστημονικό κέντρο με σχήμα ενός μεγάλου κάθετου δαχτυλιδιού, αποτελώντας σύμβολο εισόδου, καθώς θα είναι ορατό από πολύ μακριά. Τέλος, πολλά κτίρια όπως το δημοτικό σχολείο Katharinenschule, ο εκδοτικός οίκος της ομάδας Spiegel, το πανεπιστημιακό κτίριο του HafenCity και το εμπορικό κέντρο έχουν λάβει βεβαίωση ότι συνεισφέρουν στη βιωσιμότητα της επέμβασης.

2.4_Κριτήρια για τη βιώσιμη ανάπτυξη αστικών παραλιακών μετώπων αστικών παραλιακών μετώπων

2.4.1_Το ζήτημα της υπάρχουσας ιστορικής ταυτότητας της περιοχής

Σήμερα, τα σημάδια της ιστορίας είναι εμφανή στη νέα περιοχή. Μέσω του αστικού σχεδιασμού και της αρχιτεκτονικής το μέρος επανερμηνεύεται, βασισμένο σε υπάρχουσες εγκαταστάσεις.⁵ Βέβαια με τον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο περίπου το



⁵ <http://www.hafencity.com/en/overview/the-hafencity-project.html>

70% των αποθηκών και 90% των αποθηκευτικών υπόστεγων καταστράφηκαν.

Παρόλα αυτά ,από τα υπάρχοντα διατηρητέα κτίρια, κυριαρχεί το μεγάλο ιστορικό συγκρότημα στο Speicherstadt, κατασκευασμένο από τούβλο. Το κτίριο έχει ήδη νέους χρήστες και έχει πάρει το ρόλο

του συνδετικού κρίκου , ενώ αποτελεί χαρακτηριστικό στοιχείο της εισόδου, λαμβάνοντας υπόψη ότι έχει καταχωρηθεί ως ιστορικό μνημείο. Εκεί στεγάζονται σήμερα, πέρα από μουσεία και παραδοσιακές αποθήκες, επίσης εταιρίες



πολυμέσων, δημιουργικές και πολιτιστικές επιχειρήσεις. Μετά το 2008 η ανάπλαση του Speicherstadt και του Hafencity έχουν στιγματίσει τη νέα περιοχή της πόλης.

Όσον αφορά το ίδιο το Hafencity, τα παλιά τεχνητά λιμάνια αποτελούν εξαιρετικό στοιχείο. Οι τοίχοι αντιστήριξης αναστηλώνονται και το στοιχείο νερού προσδίδει πολύ στη γοητεία της περιοχής. Υπάρχουν σημεία που ιστορία επαναδιατυπώνεται, όπως στο Sandtorhafen, όπου έχει κατασκευαστεί ένα παραδοσιακό λιμάνι με ιστορικά ατμόπλοια, ιστιοπλοϊκά και γερανούς. Επίσης, διατηρούνται και άλλα ιστορικά κτίρια: το συναυλιακό κέντρο Elbphilharmonie εγκαθίσταται στον τελευταίο όροφο του Kaispeicher A, το διεθνές ναυτικό μουσείο του Αμβούργου μεταφέρθηκε στο Kaispeicher B, το παλιό διοικητικό κέντρο του λιμανιού θα γίνει γαστρονομικό κέντρο, ενώ στις περιοχές Überseequartier και Shanghaiallee θα γίνει το Πρωτότυπο Μουσεία, όπου θα γίνεται αισθητή η παρουσία του βιομηχανικού παρελθόντος. Στη σημερινή περιοχή Lohsepark, βρισκόταν ο παλιός σιδηροδρομικός σταθμός, στον οποίο έχει τοποθετηθεί ένα μνημείο και ένα κέντρο τεκμηρίωσης που καθόρισαν την περιοχή και το σχεδιασμό.

Συμπερασματικά, η ιστορία έπαιξε πολύ σημαντικό ρόλο στις σχεδιαστικές και αρχιτεκτονικές αποφάσεις. Υπάρχουν πολλές ιστορικές αναφορές, άλλες πιο αναγνωρίσιμες και άλλες πιο υποσυνείδητα διακριτές. Το παλιό με το νέο έρχονται σε επαφή σε πολλά σημεία της νέας πόλης και αν μη τι άλλο ο διάλογος μεταξύ τους θα είναι αναζωογονητικός.



2.4.2_ Μίξη χρήσεων

Για το HafenCity η μίξη χρήσεων αποτελεί προτεραιότητα. Τα παραλιακά μέτωπα προβλέπεται να προσφέρουν ποικιλία από πολιτιστικές, εμπορικές και οικιστικές λειτουργίες εκμεταλλευόμενα την παρουσία του νερού. Οι κατοικήσιμες περιοχές χρειάζεται να είναι τόσο λειτουργικά όσο και κοινωνικά ανάμικτες. Η μίξη χρήσεων επιτυγχάνεται-με μεγάλη διαφορά ανάμεσα στα ανατολικά και δυτικά μέρη-αφιερώνοντας 3% διαθέσιμης γης στη διαφήμιση, 8% στον πολιτισμό, την επιστήμη και την εκπαίδευση, 33% στην κατοίκηση (περίπου 5.500 σπίτια για 12.000 άτομα) και 56% για υπηρεσίες, τουρισμό και τριτογενή τομέα. Το 35% της επιφάνειας θα είναι καλυμμένο από κτίρια, 25% από δρόμους και υποδομές μεταφορών και 36% από δημόσιους και ιδιωτικούς χώρους διαθέσιμους στο κοινό.⁶ Εκτός από τους χώρους περιπάτου στο παραλιακό μέτωπο, οι δρόμοι και οι πλατείες είναι 7.50-8 μέτρα πάνω από το επίπεδο του νερού.

Αναλυτικά, όπως αναφέρεται στο αναθεωρημένο masterplan για το HafenCity, θα επιτευχθεί μια μεικτή αστική δομή που θα ενδυναμώσει τον κατοικήσιμο ρόλο της

⁶ Marichela Sepe, Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal, *Planning Perspectives*, Τόμος:28 Τεύχος:4 , 2013

περιοχής και θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίες και ευκαιρίες στο εμπόριο, την εκπαίδευση, τον πολιτισμό, την αναψυχή και τον τουρισμό.⁷

- Θα κάνει το κέντρο της πόλης σημαντικά πιο ελκυστικό ως κατοικήσιμη περιοχή. Η θέση του νέου έργου προσφέρει πολύ καλές συνθήκες για αυτού του είδους την ανάπτυξη, έχοντας σχεδιαστεί περίπου 5.500 νέα διαμερίσματα. Λόγω της ανταπόκρισής του σε ένα ευρύ κοινό και πολλές δημογραφικές ομάδες θα καλύψει διαφορετικούς τρόπους ζωής. Για παράδειγμα, δίνεται

ευκαιρία να προμηθευτούν κατοικίες υψηλού επιπέδου, για τις οποίες δεν υπάρχει διαθέσιμος χώρος στο Αμβούργο. Η ανάπτυξη κατοικήσιμων περιοχών συμβαίνει σε κατάλληλα σι



Η γειτονιά Baakenhafen (Πηγή: <http://www.ndr.de/nachrichten/hamburg/Hafencity-Investoren-fuer-Wohnungen-gesucht,baakenhafen141.html>)

- χώρους, π.χ. στο Sandtorhafen, τη συνοικία Baakenhafen και στο πάρκο κοντά στο Lohseplatz, όπου βρίσκεται το 50% των κατοικιών.
- Το HafenCity ενδείκνυται για να γίνει το νέο σημείο εστίασης της οικονομικής δραστηριότητας. Δημιουργούνται πολλές ευκαιρίες για τον τομέα των πολυμέσων και της ψηφιακής οικονομίας και η περιοχή αποτελεί ελκυστικό σημείο για τις αναπτυσσόμενες επιχειρήσεις.
- Με το νέο αυτό έργο το κέντρο εφοδιάζεται με νέες και βελτιωμένες υποδομές για την αναψυχή, τη διασκέδαση, το εμπόριο, τον πολιτισμό και τον τουρισμό.
- Οι μελλοντικές πολιτικές για το κέντρο της πόλης θα λαμβάνουν υπόψη την ένταξη μικρών, καινοτόμων επιχειρήσεων στην υπάρχουσα αστική δομή.
- Ένας από τους πρωταρχικούς στόχους του σχεδιασμού της πόλης είναι να συμπεριλάβει, όσο το δυνατόν περισσότερο, ένα ποικιλόμορφο, αλλά μικρής κλίμακας μείγμα όλων των αναφερόμενων παραπάνω, από κατοικίες μέχρι βιομηχανίες. Αυτό απαιτεί έναν καλά ισορροπημένο σχεδιασμό, με ποικίλες χρήσεις να αναμειγνύονται τόσο στον κατακόρυφο όσο και στον οριζόντιο

⁷ HafenCity Hamburg, The Masterplan, new edition, 2006

άξονα: μέσα στο ίδιο κτίριο, ανάμεσα στα κτίρια, μέσα σε μια συνοικία, αλλά και ανάμεσα σε διάφορες συνοικίες.

2.4.3_ Η παραποτάμια ανάπλαση ως συνέχεια του αστικού ιστού



(Πηγή: <http://www.hafencity.com/en/concepts/the-foundation-of-hafencity-the-masterplan.html>)

Η ανάπλαση σε αυτό το παραλιακό μέτωπο σχεδιάζεται ως σημείο ενσωμάτωσης με την υπάρχουσα πόλη, συνεισφέροντας στη ζωή και την τοπική της ανάπτυξη. Συγκεκριμένα, το Hafencity προβλέπεται ότι θα αυξήσει την έκταση της παλιάς πόλης του Αμβούργου κατά 40% σε 20 χρόνια. Μέχρι το 2020 υπολογίζεται ότι θα έχουν μετακομίσει εκεί 12.000 άτομα και θα έχουν δημιουργηθεί 20.000 θέσεις, ενώ οι πολιτιστικές υποδομές θα προσελκύσουν περίπου 3.000 άτομα το χρόνο.⁸ Τα περισσότερα κτίρια έχουν σχεδιαστεί να έχουν ύψος 6 ή 7 ορόφους ώστε να ταιριάζουν με τα ύψη των κτιρίων της παλιάς πόλης, κάνοντας το ίδιο και με την πυκνότητα των κτιρίων. Μόνο ορισμένα κτίρια τοποθετημένα σε σημαντικές πανοραμικές θέσεις θα υψωθούν περισσότερο και θα χρησιμοποιηθούν ως σημεία θέασης και νέα αστικά τοπόσημα. Γενικά, το Hafencity και το υπάρχον κέντρο θα συνδεθούν όσο πιο στενά γίνεται μεταξύ τους ώστε να δημιουργήσουν μία συνεκτική

⁸ Marichela Sepe, Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal, *Planning Perspectives*, Τόμος:28 Τεύχος:4 , 2013

κεντρική συνοικία, από τα παλιά τείχη μέχρι τον ποταμό Elbe. Όπως αναφέρει η νέα έκδοση του masterplan:

- Οι εγκαταστάσεις και οι υποδομές του κέντρου και των συνοικιών θα έχουν θετική επιρροή στην ενδεχόμενη ανάπτυξη του HafenCity. Σε περίπτωση αναβάθμισης εγκαταστάσεων, π.χ. των σχολείων, θα δοθεί προτεραιότητα στην κατασκευή νέων στο HafenCity. Αυτό είναι σημαντικό, τόσο από οικονομική άποψη, όσο και από άποψη σύνδεσης των νέων και παλαιών πληθυσμών.
- Δύο είναι οι βασικές συνδέσεις του κέντρου με το HafenCity: από το Rathausmarkt/ Jungfernstieg στο Bei St. Annen και από το Hauptbahnhof στο Ericusspitze. Σήμερα και οι δύο αυτές συνδέσεις δε πληρούν τα απαραίτητα κριτήρια για να εκτελέσουν αυτό το σκοπό. Χρειάζονται κατασκευές, αναστηλώσεις, νέα κτίρια ώστε να δημιουργηθούν νέα καταστήματα στο ισόγειο και επίσης απαραίτητη είναι η αύξηση ποιότητας του δημόσιου χώρου, με βελτιώσεις για τους πεζούς και τους ποδηλάτες. Στη συνέχεια, καθώς μόνο μία γέφυρα αυτή τη στιγμή επιτρέπει τη σύνδεση με το κέντρο της πόλης, θα πρέπει να κατασκευαστεί μια νέα που θα χαράσσει ένα περίπατο δίπλα στην όχθη του ποταμού. Επομένως για να πετύχει το HafenCity όλα αυτά πρέπει να προβλεφθούν και έτσι θα επωφεληθούν όλοι.



Οι γέφυρες Kibbelsteg, που είναι προστατευμένες από πλημμύρες, συνδέουν το κέντρο της πόλης με το Speicherstadt και το HafenCity και χρησιμοποιούνται μόνο από πεζούς και ποδηλάτες

(Πηγή: <http://www.hafencity.com/en/concepts/attractive-links-to-the-old-city-center.html>)

- Η ύπαρξη σιδηροδρομικών σταθμών και κόμβων κοντά στη νέο αναπτυσσόμενη περιοχή αποτρέπει τη συνέχιση του δικτύου και εκεί, καθώς ένα τέτοιο έργο θα είναι δυσανάλογα ακριβό. Έτσι, προτείνεται ένα νέο σύστημα τραμ, με περιβαλλοντικό, αποτελεσματικό και βιώσιμο χαρακτήρα που θα συνδέεται με απλές προεκτάσεις με το υπάρχον δίκτυο.
- Το HafenCity θα συνδέσει την πόλη με το λιμάνι και το ποτάμι της, με θέες και μονοπάτια, δίνοντας έναν ναυτικό χαρακτήρα σε ένα αστικό περιβάλλον.

Ο στόχος είναι να τονιστούν οι θέες προς τα πιο επιφανή κτίρια και σημεία του Αμβούργου. Αντίστοιχα, η θέα από το Αμβούργο προς το HafenCity θα τονωθεί από τη προσεγμένη και ισορροπημένη τοποθέτηση κτιρίων και εξεχόντων στοιχείων.

- Με αυτό το έργο δίνεται ευκαιρία ώστε να δοθεί μια νέα ώθηση στον πολιτισμό και την εικόνα του Αμβούργου. Αυτό απαιτεί βέβαια προσοχή ώστε να διατηρηθεί παράλληλα και η αξιόλογη ιστορία της πόλης. Σα γενικός κανόνας τα ύψη των κτιρίων δε ξεπερνούν αυτό του συγκροτήματος Speicherstadt, ενώ στην περιοχή Strandkai είναι πιθανό να κατασκευαστούν και ψηλότερα κτίρια χωρίς να έχει αρνητική επιρροή στην κορυφογραμμή.

Η περιφέρεια του λιμανιού – εδώ φαίνεται πριν τη κατασκευή του Hanseatic Trade Centre -

Ήταν μια αγραιομοποίητη περιοχή για δεκαετίες και είχε διαχωριστεί από την πόλη με ένα τεχνητό φράγμα ως το 2003

(Πηγή:<http://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-the-genesis-of-an-idea.html>)



2.4.4_ Η διαχείριση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και η προσβασιμότητα στη νέα περιοχή

Τα παραλιακά μέτωπα πρέπει να είναι προσιτά, τόσο οπτικά όσο και φυσικά από τους κατοίκους και τους τουρίστες όλων των ηλικιών και εισοδημάτων, ενώ οι δημόσιοι χώροι πρέπει να κατασκευάζονται σε υψηλά επίπεδα ποιότητας για να επιτρέπουν τη συχνή χρήση τους. Τα μέσα μεταφοράς εξυπηρετούν ήδη κόσμο με τις υπάρχουσες γραμμές μετρό U3 και U1, αλλά και με τη νέα γραμμή U4 που θα δώσει δύο νέες στάσεις, που θα μεταφέρει περίπου 30.000-40.000 κόσμο ημερησίως.⁹

⁹ Hafencity Hamburg , The Masterplan,new edition, 2006



Η επίσκεψη του τούνελ της γραμμής U4 ήταν μοναδική εμπειρία για πολλούς ανθρώπους

*(Πηγή:
<http://www.hafencity.com/en/concepts/new-subway-line-u4.html>)*

Ωστόσο, έχοντας ως στόχο μια βιώσιμη αστική δομή έπρεπε να δοθεί σημασία σε τρεις τομείς: πρώτα στη βελτίωση της προσβασιμότητας και κινητικότητας συνδέοντας τον αστικό ιστό με το σύστημα μεταφορών, δεύτερον την κατανομή των χρήσεων γης ώστε να μην είναι απαραίτητες οι μεγάλες αποστάσεις και τρίτον η προώθηση βιώσιμων δημόσιων μεταφορών που περιλαμβάνουν το περπάτημα και το ποδήλατο, βρίσκοντας παράλληλα τακτικές που μειώνουν την κίνηση των αυτοκινήτων.

Όσον αφορά στην πρώτη κατηγορία, η προσβασιμότητα και η κινητικότητα ρυθμίστηκαν έτσι ώστε όλες οι δραστηριότητες στο HafenCity, όπως οι κατοικίες, τα γραφεία, το εμπόριο, η αναψυχή και η εκπαίδευση να μπορούν να είναι αυτάρκειες. Επίσης η πρόσβαση σε όλες τις εγκαταστάσεις ενδυναμώθηκε και το μέγεθος του οικοδομικού τετραγώνου παρέμεινε μικρό ώστε οι καθημερινές μεταφορές να μπορούν να γίνουν με τα πόδια ή το ποδήλατο. Στο έργο είχαν προβλεφθεί πυκνές χαράξεις πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων, οι περισσότερες σε ξεχωριστές λωρίδες από τα μηχανοκίνητα. Παράλληλα, η σύνδεση της νέας γραμμής του μετρό U4 με τις υπάρχουσες γραμμές στο βορρά και τη δύση διευκόλυνε τις μεταφορές στο κέντρο με ένα οικολογικό και οικονομικό μέσο μεταφοράς, που ενσωματώνει τη νέα περιοχή στην παλιά. Επίσης, το HafenCity βρίσκεται σε απόσταση 1 χιλιομέτρου από το κέντρο του Αμβούργου, απόσταση που μπορεί εύκολα και να περπατηθεί. Οι υπηρεσίες είναι ήδη διαθέσιμες τόσο στους κατοίκους του HafenCity, όσο και στον υπόλοιπο πληθυσμό της πόλης.



Μονοπάτια πεζοδρόμων και ποδηλατοδρόμων συχνά τρέχουν ξεχωριστά από τους δρόμους οχημάτων – τα πιο ελκυστικά είναι αυτά κατά μήκος του νερού

(Πηγή:
<http://www.hafencity.com/en/concepts/ta-king-a-stroll-or-cycling.html>)

Δεύτερον, η στρατηγική για τις χρήσεις γης έδειξε ότι το σχέδιο ανάπτυξης του HafenCity επέκτεινε την περιοχή του κέντρου κατά 40%, γεγονός που δημιούργησε 40.000 νέες θέσεις εργασίας και κατοικήσιμους χώρους για 12.000 άτομα. Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα εστίασε στη παροχή οικονομικών κατοικιών που οδηγούν σε μια ισορροπία εργασίας-κατοικίας, με περίπου 5.800 σπίτια για 12.000 άτομα. Αυτή η ισορροπία ενισχύει περισσότερο και τη χρήση ποδηλάτου ή το περπάτημα για κάθε ζώνη. Σε ολόκληρη την περιοχή 157 εκταρίων το 30% είναι κατοικήσιμο, το 50% εργασιακοί χώροι και 20% έχει δοθεί για άλλες χρήσεις.

Στην τρίτη κατηγορία, για να μειωθεί η κίνηση των αυτοκινήτων το πρόγραμμα ενθάρρυνε τους πεζούς και τα ποδήλατα, έχοντας θέσει ως στόχο τη μείωση των μηχανοκίνητων από το 47% στο 20%. Σε σύγκριση με τα οδικά δίκτυα, οι ποδηλατοδρόμοι και οι πεζόδρομοι είναι σαφώς μεγαλύτεροι (9:5 αντί για 6:5). Ως αποτέλεσμα, οι χρήστες έβρισκαν τις πεζοδρομημένες περιοχές πιο άνετες και τις προτιμούσαν χρησιμοποιώντας λιγότερο το αυτοκίνητο μέσα στην πόλη, γεγονός που συνείφερε στη μείωση κατανάλωσης ενέργειας και καυσαερίων. Επίσης, στο πρόγραμμα εμπεριέχονται πολιτικές όπως προγράμματα 24ωρης ενοικίασης ποδηλάτων, το δημόσιο σύστημα κοινής χρήσης ποδηλάτων Stadt-RAD και ένα έξυπνο σύστημα κοινής χρήσης αυτοκινήτων που συντελεί στη μείωση των ιδιοκτητών αυτοκινήτων στην περιοχή.¹⁰

2.4.5_ Η δημόσια συμμετοχή στη διαδικασία του σχεδιασμού για την ενίσχυση της βιωσιμότητας

¹⁰Y. Jeung Jang, J. Yeon Go, S.Lee Evaluating integrated land use and transport strategies in the urban regeneration projects toward sustainable urban structure: case studies of Hafen City in Germany and Shinagawa Station in Tokyo *International Journal of Urban Sciences*, Τόμος 15, Τεύχος 3, 2011

Η πόλη πρέπει να ωφελείται από τη βιώσιμη ανάπτυξη του μετώπου, όχι μόνο σε οικολογικό και οικονομικό επίπεδο, αλλά και σε κοινωνικό επίσης. Η κοινωνία θα πρέπει να ενημερώνεται και να συμμετέχει στη διαδικασία των αποφάσεων από την αρχή της μελέτης.

Συγκεκριμένα για το HafenCity, υπήρξε ένα στάδιο επικοινωνίας, κατά το οποίο ξεκίνησε ένας δημόσιος διάλογος πάνω στο θέμα της ανάπλασης του λιμανιού. Ήταν μια διαδικασία στην οποία η τοπική κοινωνία συμμετείχε μέσω εκθέσεων, διαλέξεων, διαγωνισμών και δημοσιεύσεων.

Ο διαγωνισμός για το πρώτο master plan του HafenCity ξεκίνησε τον Απρίλη του 1999 και η απόφαση ανακοινώθηκε τον Οκτώβρη του 1999 από μια διεθνή κριτική επιτροπή. Έπειτα, η απόφαση ελέγχθηκε από τη Γερουσία του Αμβούργου τον Φλεβάρη του 2000 και τέλος η πρόταση μπήκε σε διαδικασία δημόσιας συζήτησης μέσω μια σειράς εκθέσεων και εκδηλώσεων.¹¹

Ως αποτέλεσμα η κεντρική ιδέα ήταν απόρροια μιας ανταλλαγής ιδεών, στην οποία συμμετείχαν ισότιμα ο παγκόσμιος διαγωνισμός σχεδιασμού της πόλης, η έκβαση από το δημόσιο διάλογο, αλλά και οι πολιτικές αποφάσεις και στρατηγικές.

2.4.6_ Διατήρηση της ποιότητας νερού και περιβάλλοντος

Το έργο του HafenCity αποτελεί μια σημαντική συνεισφορά στο βιώσιμο μέλλον της πόλης. Η μετατροπή των περιοχών που σχετίζονταν με λιμενικές δραστηριότητες θα έχει επιφέρει πολλά θετικά στοιχεία, τόσο για την οικολογία όσο και για τη μελλοντική αστική ανάπτυξη του Αμβούργου.¹² Το περιβάλλον του HafenCity θα δημιουργηθεί σύμφωνα με το μακροπρόθεσμο μέλλον του με τις εξής τακτικές, σύμφωνα με τη νέα έκδοση του Master Plan, το 2006:

- Οικονομική χρήση της ενέργειας ώστε να μειωθούν στο ελάχιστο οι επιδράσεις από τις αλλαγές κλίματος.
- Επίβλεψη του σχεδίου βιωσιμότητας του HafenCity στο περίπτερο “Osaka 9” πάνω στο περίπατο του Magdeburger. Το InfoPoint αποτελεί και σημείο εκκίνησης για περιηγήσεις όπως και χώρος εκδηλώσεων.
- Εκμετάλλευση όλων των ευκαιριών για τη μείωση φυσικών πόρων κατά την παραγωγή ενέργειας, όπως η στροφή των κτιρίων προς το νότο όταν είναι

¹¹ <http://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-the-genesis-of-an-idea.html>

¹² HafenCity Hamburg, The Masterplan, new edition, 2006

δυνατόν. Επίσης, δυνατή είναι και η χρήση της ηλιακής ενέργειας ή άλλοι τύποι παραγωγής ενέργειας.

- Εφικτή σύνδεση με το θερμικό σύστημα της περιοχής, λόγω των νέων υποδομών και νέου συστήματος εγκατάστασης φυσικού αερίου.
- Σύνδεση όλων των κτιρίων στο δυτικό HafenCity με συνοικιακά θερμικά δίκτυα καθοδηγούμενα από συνδυασμένη παραγωγή θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας. Αποκεντρωμένες ενεργειακές πηγές θερμότητας σε συνδυασμό με την τεχνολογία κυψελών καυσίμου, γεωθερμική ενέργεια και ηλιακή ενέργεια παράγουν ένα αποτελεσματικό μείγμα της ενέργειας με εκπομπές CO₂.
- Δημιουργία, τον Φλεβάρη του 2012, του μεγαλύτερου στην Ευρώπη σταθμού παροχής υδρογόνου στο Oberbaumbrücke.
- Συνεπής χρήση φιλικών προς το περιβάλλον υλικών.
- Αποστράγγιση των απορροών από τις βροχοπτώσεις, προστατεύοντας τον ποταμό Elbe από τη μόλυνση. Τα μη μολυσμένα νερά από τις στέγες και τις επιφάνειες γης θα αποστραγγίζονται απευθείας στον ποταμό και τα τεχνητά λιμάνια.
- Διατήρηση των τοίχων αντιστήριξης και των αναχωμάτων του ποταμού και των λιμανιών.



Χαμηλή Εκπομπή θερμικής ενέργειας



Κτίρια σχεδιασμένα με προσοχή στη χρήση πόρων και υλικών

Πηγή: <http://www.hafencity.com/en/concepts/a-city-for-the-21st-century.html>

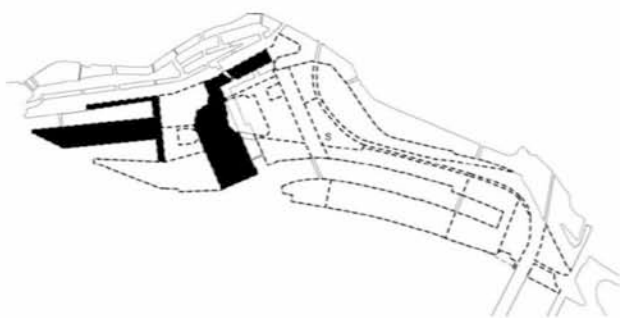
2.4.7_ Η αντιμετώπιση της ανάπλασης ως έργο μεγάλης διάρκειας και η ευελιξία του σχεδιασμού σε αλλαγές

Η ανάπλαση παραλιακών μετώπων είναι εκ των πραγμάτων έργα μεγάλης διάρκειας και επηρεάζουν διαφόρους παράγοντες και κλάδους. Για το λόγο αυτό η κυβέρνηση πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι στόχοι επιτυγχάνονται ανεξάρτητα από τους οικονομικούς κύκλους και τα βραχυπρόθεσμα συμφέροντα. Έχοντας αυτούς τους στόχους η Γερουσία και η Βουλή αποφάσισαν για το HafenCity να εκτελέσουν βήμα βήμα ένα έργο που θα διαρκέσει έναν αριθμό δεκαετιών. Με αυτή τη βάση η αστική ανάπτυξη διασφαλίζει ότι κάθε συνοικία θα έχει τη δική της ταυτότητα και θα μπορεί να λειτουργεί αυτόνομα σε μεταγενέστερα στάδια. Ο σχεδιασμός παραμένει ευέλικτος ώστε να προσαρμόζεται σε ανάλογες καταστάσεις και παράλληλα διατηρεί τις βασικές αρχές της κεντρικής ιδέας και ενσωματώνεται στον υπάρχοντα αστικό ιστό.

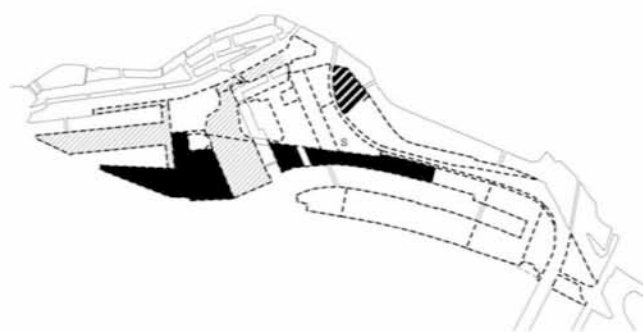
Η ανάπτυξη αυτών περιοχών χωρίζεται τελικά σε έναν αριθμό φάσεων και θα διαρκέσει περίπου 25 χρόνια. Το σχέδιο είναι να προχωράει από τα δυτικά στα ανατολικά. Η στρατηγική ανάπτυξης βασίζεται στις εξής αρχές(The Masterplan,new edition):

- Κάθε στάδιο είναι βιώσιμα ανεξάρτητο, έχει άμεσες επικοινωνίες με την πόλη και δε διαταράσσεται από μελλοντικές κατασκευαστικές δραστηριότητες
- Η σταδιακή ενσωμάτωση των υδάτινων περιοχών απαιτείται για να εγγυηθεί η συνέχεια της ανάπτυξης. Η πρόσβαση και η δημιουργία ελκυστικών σημείων τόσο στο νερό όσο και στο πλάι θα πρέπει να εξασφαλιστούν.
- Παρά τη γενικά μεγάλη αναλογία των μεικτών χρήσεων γης στο HafenCity, δημιουργούνται εστιασμένα σημεία κατοίκησης, που το καθένα θα περιέχει 800 με 1000 κατοικίες. Αυτή θα είναι και η βάση της ανάπτυξης για κάθε συνοικία για τη δημιουργία ενός αυτόνομου περιβάλλοντος.

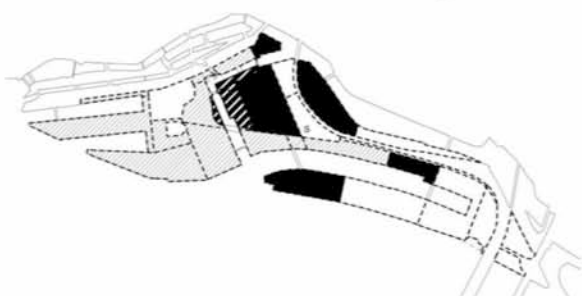
Αυτή η ανάπτυξη που συμβαδίζει με αυτά τα κριτήρια έχει χωριστεί σε έξι στάδια. Ως αποτέλεσμα, θα υπάρχει μια ευέλικτη βάση για το χρονοδιάγραμμα της ολοκλήρωσης των υποδομών σε διάφορα σημεία. Ανάλογα με τη ζήτηση της ιδιοκτησίας είναι πιθανό οι φάσεις ανάπτυξης να είναι μικρότερες ή μεγαλύτερες από το αναμενόμενο.



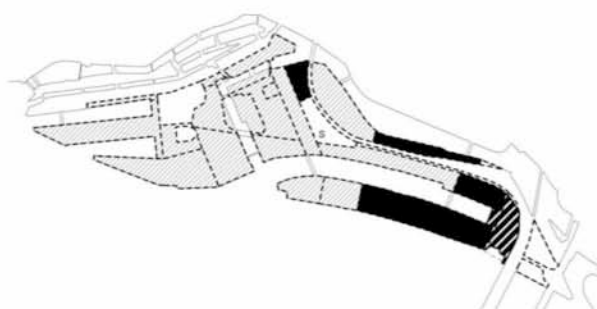
Στάδιο 1: 2000-2005(The Masterplan,new edition)



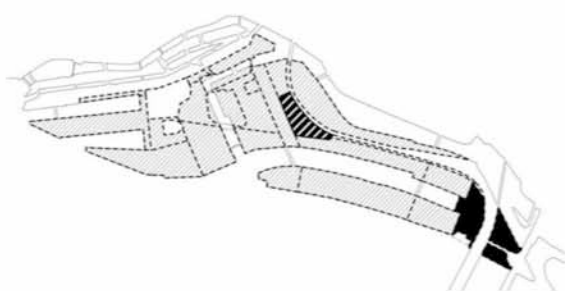
Στάδιο 2: 2005-2010(The Masterplan,new edition)



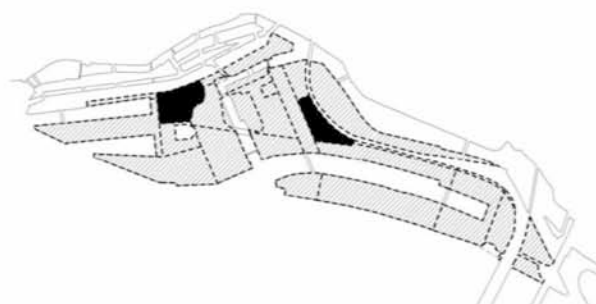
Στάδιο 3: 2010-2015(The Masterplan,new edition)



Στάδιο 4: 2015-2020(The Masterplan,new edition)



Στάδιο 5: 2015-2020(The Masterplan,new edition)



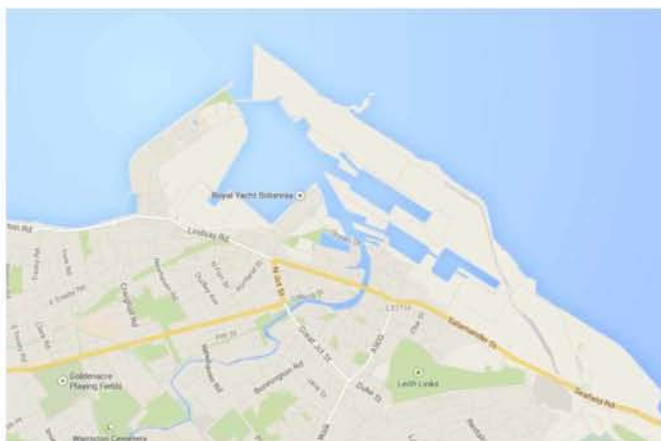
Στάδιο 6: 2020-2025(The Masterplan,new edition)

Σήμερα, η ανάπτυξη γίνεται πιο γρήγορα από το αναμενόμενο. Παρόλα αυτά ορισμένα χρονοδιαγράμματα έχουν υποστεί σοβαρές αλλαγές. Ορισμένα σημεία θα αναπτυχθούν πιο νωρίς από το προβλεπόμενο, εξαιτίας της διαθεσιμότητας ορισμένων ζωνών που θεωρούνταν απαγορευμένες. Επίσης, άλλα σημεία θα αργήσουν να δουν ανάπτυξη λόγω χρήσης εκείνης της γης από υπόγειους σιδηροδρομικούς σταθμούς ή από άλλες κατασκευαστικές δραστηριότητες. Ακόμα και αν οι κύριες αρχές για το Hafencity, θεωρούνταν ότι θα συνεχίσουν ίδιες, είναι ξεκάθαρο ότι ορισμένες αλλαγές φέρνουν μεγάλη βελτίωση στον κεντρικό πλαίσιο σχεδιασμού.

3_Το παράδειγμα της ανάπλασης παραλιακού μετώπου

Leith Docks, στο Εδιμβούργο

Η περιοχή Leith είναι μια περιοχή βόρεια της πόλης του Εδιμβούργου, στις εκβολές του ποταμού Water of Leith, ο οποίος είναι ο κύριος ποταμός που διασχίζει το Εδιμβούργο της Σκωτίας και το λιμάνι του Leith και διοικητικά ανήκει εκεί. Το λιμάνι παραμένει μια από τις πιο αξιόλογες επιχειρήσεις της πόλης, επιφέρον εμπορευμάτων το χρόνο.



Τοποθέτηση της ανάπλασης(Πηγή: Χάρτες Google)

Το Leith είναι μια περιοχή με πολύ ιδιαίτερο χαρακτήρα και αποτελεί έναν κόμβο δημιουργικότητας πολιτισμού και αναψυχής. Το συμβούλιο της πόλης του Εδιμβούργου έχει δώσει την άδεια για ένα πλαίσιο ανάπτυξης για το Leith Docks, το μεγαλύτερο σχεδιασμό στην ιστορία του Εδιμβούργου και καλύπτει την κυρίως περιοχή, ανατολικά και δυτικά, τις προκυμαίες αλλά και γειτονική γη και κτίρια.¹³ Το πλαίσιο θα προκύψει από τη συνεργασία με την Forth Ports-ιδιωτική εταιρία που είναι οι ιδιοκτήτες και διαχειριστές του λιμανιού.¹⁴ Το σχέδιο καλύπτει μια περιοχή 170 εκταρίων, πρώην βιομηχανικών και εμπορικών χρήσεων που θα τοποθετηθούν σε άλλα σημεία, και θα θέσει τις βάσεις για μια ανάπτυξη 30 χρόνων στο Εδιμβούργο. Η ανάπλαση θα επαναπροσδιορίσει το Εδιμβούργο ως πόλη με παραλιακό μέτωπο, επιτρέποντας στο Leith να επανασυνδεθεί με το όριο του νερού και να δημιουργήσει έναν διεθνώς αναγνωρισμένο προορισμό όπου οι άνθρωποι μπορούν να ζήσουν, να δουλέψουν και περάσουν ελεύθερο χρόνο. Παράλληλα, στο Εδιμβούργο αναπλάθεται και το παραλιακό μέτωπο του Granton, έργο όμως μικρότερης έκτασης.

¹³ Edinburgh City Local Plan 2010, Waterfront Regeneration, Κεφάλαιο 11

¹⁴ <http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith-docks-masterplan>



Αεροφωτογραφία της περιοχής

(Πηγή:<http://ww7.investorrelations.co.uk/ports/properties/developments/leithDocks/>)

3.1 Ιστορική Αναδρομή

Το λιμάνι του Leith εξυπηρετεί την πόλη εδώ και εκατοντάδες χρόνια. Από τον 14^ο αιώνα λειτουργεί σα λιμάνι και έχει υποδεχθεί πολλούς ταξιδιώτες βασιλιάδες και βασίλισσες, συμπεριλαμβανομένης της Μαρίας της Α' της Σκωτίας και του Βασιλιά Γεωργίου του Δ'.¹⁵ Η πρώτη αποβάθρα κατασκευάστηκε το 1720 και η διαδικασία συνεχίστηκε μέχρι το 1969 με την παραγωγή μιας μόνιμης αποβάθρας βαθέων νερών. Όταν ξεκίνησαν παγκοσμίως τα πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων το λιμάνι έχασε την αξία του και η περιοχή στο Leith docks άρχισε να υποχρησιμοποιείται, ειδικά μετά τη μεταφορά των δραστηριοτήτων του αλλού.

Τελικά, το λιμάνι γίνεται προσβάσιμο από το κοινό στα τέλη της δεκαετίας του 1980 όταν η ασφάλεια έγινε αυστηρότερη ώστε να αποτραπούν οι συναλλαγές ναρκωτικών. Η αποβιομηχάνιση του λιμανιού του Leith έγινε μια περίοδο που οι τιμές των κατοικιών στο Εδιμβούργο αυξήθηκαν σημαντικά. Συνεπώς, οι ιδιοκτήτες, η Forth Ports plc, ξεκίνησε το 2001 να ξεπουλάει τη γη για ανάπτυξη κατοικιών. Προηγουμένως είχαν κατασκευαστεί τα κεντρικά γραφεία της κυβέρνησης της Σκωτίας και ένα εμπορικό κέντρο, το Ocean Terminal, το 2001 που τώρα είναι ένα από τα μεγαλύτερα περιουσιακά στοιχεία του Forth Ports.

Το Φεβρουάριο του 2005 το συμβούλιο της πόλης του Εδιμβούργου δημοσίευσε ένα πλαίσιο ανάπτυξης για την περιοχή Leith Docks. Το πλαίσιο ανάπτυξης του Leith εγκρίθηκε από την Επιτροπή Σχεδιασμού στις 6 Οκτωβρίου 2011. Μετά ακολούθησε μια σειρά από σχεδιαστικά εργαστήρια που περιλαμβάνουν τα κύρια στοιχεία της προκυμιαίας και μια περίοδο επίσημων διαβουλεύσεων. Το αποτέλεσμα αυτών είναι η τελική, αναθεωρημένη έκδοση του πλαισίου σχεδιασμού.

¹⁵ <http://www.visitscotland.com/info/towns-villages/leith-p918421>



Φωτογραφία από το παλιό λιμάνι

(Πηγή:<http://www.electricscotland.com/history/leith/30.htm>)

3.2_Βασικές Αρχές

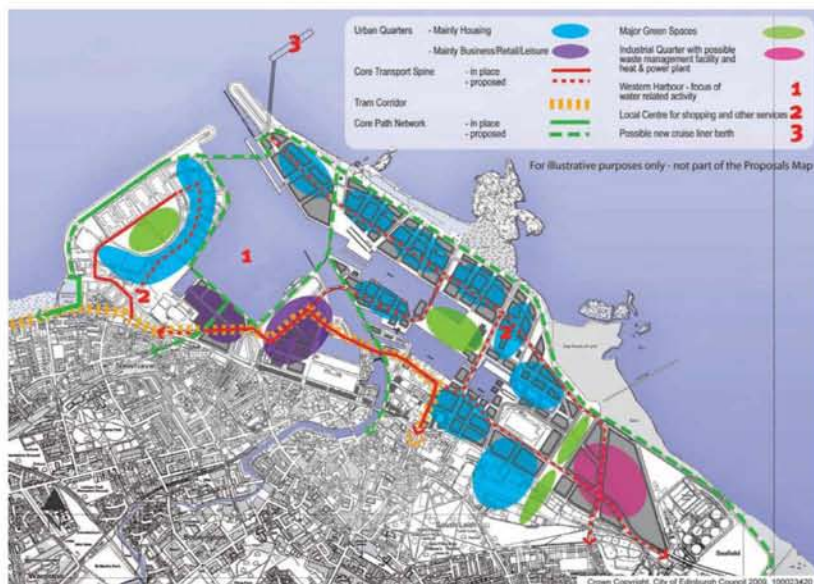
Η πτώση της περιοχής, εξαιτίας των λιμενικών και βιομηχανικών δραστηριοτήτων, και η μειωμένη ανάγκη για βιομηχανική γη, γενικά στο βόρειο Εδιμβούργο, έδωσε στην πόλη μια μοναδική ευκαιρία: να ανταποκριθεί στις ανάγκες επέκτασής της και στα νέα κριτήρια αστικού σχεδιασμού και βιωσιμότητας. Το τοπίο παρουσιάζει ευκαιρίες για τα εξής:

- Μετατροπή ενός βιομηχανοποιημένου και δυσπρόσιτου παραλιακού μετώπου σε ένα από τα τοπόσημα της πόλης και σε ένα πόλο έλξης που μπορούν όλοι να χρησιμοποιήσουν και να χαρούν
- Προσέλκυση υψηλής ποιότητας ανάπτυξης που θα συνεισφέρει στην οικονομική ευημερία της πόλης
- Δημιουργία ξεχωριστών αστικών συνοικιών σε αξιομνημόνευτα σημεία και κατασκευή βιώσιμων κοινοτήτων που υλοποιούν τη βιωσιμότητα με όρους όπως η μίξεις γης, η προσβασιμότητα και ο σχεδιασμός
- Προσθήκη επιπλέον κινήτρου σε πρωτοβουλίες για ανάπλαση σε γειτονικές περιοχές και για την κατασκευή του τραμ¹⁶

¹⁶ Edinburgh City Local Plan 2010, Waterfront Regeneration, Κεφάλαιο 11

Ως αρχή ακολουθήθηκε η δυναμική μίξη χρήσεων από λειτουργίες όπως γραφεία, ξενοδοχεία, αναψυχή, εμπόριο, δημόσιος χώρος και κατοίκηση. Η ανάπτυξη θα εδραιώσει ένα ενεργό αστικό περιβάλλον και θα δημιουργήσει μια ένωση ανάμεσα στο παραλιακό μέτωπο και τις υπάρχουσες τριγύρω γειτονιές.¹⁷

(Πηγή: Edinburgh City Local Plan 2010, Waterfront Regeneration, Κεφάλαιο 11)



Όπως λέει και ένας από τους πολεοδόμους-σχεδιαστές του έργου:

«Έχουμε δουλέψει με το Συμβούλιο της πόλης του Εδιμβούργου ώστε να δημιουργήσουμε μια πολύ μοναδική και συνεργαζόμενη στρατηγική που θα μας επιτρέψει να σχεδιάσουμε ένα απλό και ευέλικτο πλαίσιο. Αυτή η διαδικασία ξεκίνησε το 2004, με τη δημιουργία ενός συμπληρωματικού οδηγού σχεδιασμού. Η υιοθέτηση αυτού του σχεδιασμού από το Συμβούλιο καθιερώνει το σχηματισμό 9 διαφορετικών χωριών και προμηθεύει συνεχείς ευκαιρίες για συμμετοχή τοπικών κοινοτήτων και φορέων σε μελλοντικά σχέδια αυτών των



περιοχών»

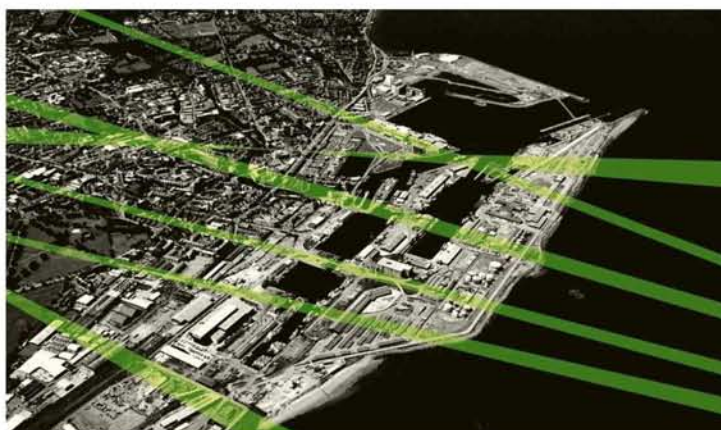
¹⁸

¹⁷ <http://www.rtkl.com/projects/the-harbour-leith-docks/>

¹⁸ <http://www.rudi.net/node/20189>

3.3_ Περιοχές σχεδίασης και εμβληματικά κτίρια

Μέσα στο πλαίσιο σχεδιασμού της περιοχής σχεδιάζονται 9 νέα διασυνδεδεμένα, βιώσιμα παραλιακά «χωριά» πάνω σε 144 εκτάρια πρώην βιομηχανικής γης, περιοχή μεγαλύτερη ακόμα και από το κέντρο του Εδιμβούργου. Συγκεκριμένα, ο σχηματισμός αξόνων-διαδρομών θα ορίσει αυτά τα 9 «χωριά», τα οποία θα σχεδιαστούν ανεξάρτητα ή σε ζεύγη από ένα εύρος πολεοδόμων και αρχιτεκτόνων μέσα στα επόμενα 30 χρόνια. Οι άξονες αυτοί προσφέρουν άμεση θέα σε τοπόσημα-κλειδιά του κέντρου της πόλης, συμπεριλαμβανομένου του Κάστρου του Εδιμβούργου, το Calton Hill και το Arthur's Seat, δημιουργώντας τη δομή για τον σχεδιασμό και συνδέοντας το παραλιακό μέτωπο με το κέντρο της πόλης.¹⁹



Απεικονίσεις του master plan

(Πηγή:<http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith-docks-masterplan>)

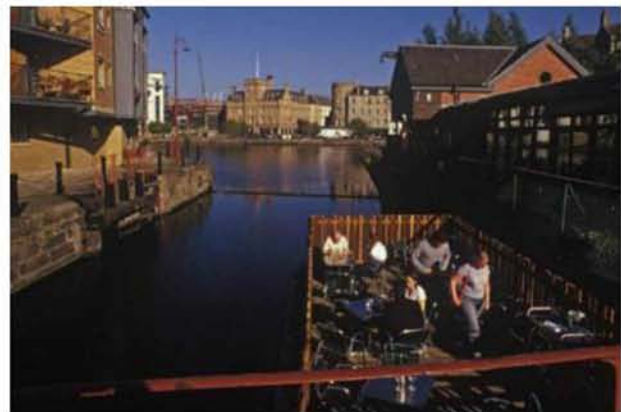
3.4_ Κριτήρια για τη βιώσιμη ανάπτυξη αστικών παραλιακών μετώπων

3.4.1_ Το ζήτημα της υπάρχουσας ιστορικής ταυτότητας της περιοχής

Σε ιστορικές περιοχές, όπως το Leith, τα έργα ανάπλασης παρουσιάζουν πολλές προκλήσεις για τη διατήρηση της ιστορίας του τόπου. Η διατήρηση σε αστική κλίμακα απαιτεί μεγαλύτερη ευελιξία από τη διατήρηση μνημείων, πόσο μάλλον όταν πρόκειται για λιμενικές περιοχές σε ύφεση όπου πρέπει να βρεθούν τρόποι για να εξασφαλιστεί η επιβίωσή τους.

¹⁹ <http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith-docks-masterplan>

Συγκεκριμένα στην περιοχή μελέτης υπάρχουν 12 κτίρια, τα οποία έχουν καταγραφεί από το νόμο ως κτίρια που αξίζει να διατηρηθεί η ιστορική σημασία τους, αλλά υπάρχουν ακόμα και 5 αποβάθρες ως στοιχεία. Στο σημείο αυτό περιλαμβάνεται επίσης ο πύργος του Martello που χρονολογείται από την περίοδο του Ναπολέοντα. Πέρα από το ιστορικό ενδιαφέρον, η πλευρά του λιμανιού προς τη θάλασσα αποτελεί σημείο Ειδικού Επιστημονικού Ενδιαφέροντος και περιοχή Ειδικής Προστασίας άρα επιβάλλεται από το νόμο η περιβαλλοντική προστασία του.



Άποψη του Λιμανιού (Πηγή:<http://www.rtkl.com/projects/the-harbour-leith-docks/>)

(Πηγή:<http://en.wikipedia.org/wiki/Leith>)

Οι αποβάθρες, λόγω της ιστορίας τους ως προς την υποδοχή του κοινού, αποτελούν ιστορικό κοινωνικό χώρο για τους κατοίκους του Leith, τόσο ως σημείο εργασίας όσο και ως κοινωνική ταυτότητα.

3.4.2_ Μίξη χρήσεων

Το πλαίσιο της μεταμόρφωσης των 170 εκταρίων βασίζεται στη μίξη κατοικιών κοινωνιών, αναψυχής, εμπορίου, εργασίας και βιομηχανίας. Θα δημιουργηθεί λοιπόν ένα πολύ ενδιαφέρον περιβάλλον για την τοπική κοινωνία, προσφέροντάς της νέα πάρκα, δημόσιους χώρους και περιοχές για εκδηλώσεις και φεστιβάλ.

Ως απαιτήσεις του συμβουλίου αναφέρονται οι εξής²⁰:

- 37 εκατομμύρια ευρώ συνεισφορά στο νέο δίκτυο τραμ
- Το λιγότερο 30% κατοικίες με 3 ή περισσότερα δωμάτια, για οικογένειες
- Νέο γυμνάσιο για 1000 παιδιά

²⁰ <http://www.rudi.net/node/20189>

- 3 νέα δημοτικά σχολεία για περισσότερα από 1300 παιδιά + νέες τάξεις για τα υπάρχοντα Καθολικά σχολεία
- Νέες πισίνες, κέντρα αθλητισμού, γήπεδα και πάρκα για skate
- 43,5 εκατομμύρια ευρώ για βελτιώσεις στο σύστημα μεταφορών



Η ανάπτυξη αυτής της περιοχής θα συνεισφέρει πολύ στις ανάγκες επέκτασης της πόλης. Παρόλα αυτά η κατασκευή του τραμ, ο τερματικός σταθμός του στο Ocean Terminal και η περαιτέρω επέκτασή του στο Newhaven και το Granton είναι απαραίτητα για την εκμετάλλευση όλων των δυνατοτήτων της περιοχής. Σύμφωνα με το σχέδιο πόλης του Εδιμβούργου το 2010 για το παραλιακό της μέτωπο τα στοιχεία-κλειδιά είναι τα εξής:

- Η κατασκευή μιας σειράς κατοικήσιμων γειτονιών που θα παρέχουν μια μείξη κατοικιών ως προς τον τύπο, το μέγεθος, την ιδιοκτησία και τις προσιτές τιμές. Έτσι θα ικανοποιηθούν περισσότερο οι ανάγκες, θα δημιουργηθούν ισορροπημένες κοινότητες και ζωντανές γειτονίες. Μόνο στο Western Harbour έχουν εγκριθεί 3000 κατοικίες και 18000 προορίζονται για όλο το Leith Docks. Σε αυτές τις γειτονίες θα υπάρχουν σχολεία και υπηρεσίες που θα καλύπτει τις ανάγκες των χρηστών.



Σκίτσο για την περιοχή Western Harbour
(Πηγή: <http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith-westernharbour>)



Ocean Terminal (Πηγή: <http://www.bbc.co.uk/news/uk-scotland-scotland-business-16709271>)

- Η δημιουργία δύο νέων τοπικών εμπορικών κέντρων, ένα από τα οποία θα περιέχει ένα μεγάλο κατάστημα τροφίμων
- Ο σχεδιασμός μιας μεικτής συνοικίας, με κύρια χρήση την εργασία, ανάμεσα στο εμπορικό κέντρο του Ocean Terminal και του Victoria Quay συνδέει το τραμ με τον αρχικό τερματικό σταθμό του
- Η δημιουργίας μίας ενοποιημένης περιοχής βιομηχανικών και αποθηκευτικών χρήσεων στα ανατολικά, καθώς και η διατήρησή της για πιθανή διαχείριση αποβλήτων που θα αντικαταστήσει την υπάρχουσα εγκατάσταση στο Powderhall. Το μέρος θα είναι επίσης κατάλληλο για εγκατάσταση συνδυασμένης παραγωγής θερμικής και ηλεκτρικής ενέργειας
- Η πρόταση για έναν νέο σταθμό για κρουαζιερόπλοια, υπό την προϋπόθεση ότι είναι δεν έχει δυσμενείς επιπτώσεις για τη σημασία της διατήρησης της φύσης της Ειδικής Περιοχής Προστασίας του Firth of Forth
- Η λειτουργία χρήσεων αναψυχής και τουρισμού
- Ο δυνατός αστικός χαρακτήρας και η κλίμακα της ανάπτυξης ,με οικοδομικά τετράγωνα τα οποία θα ορίζουν ένα δίκτυο δημόσιων χώρων, δρόμων αλλά και πιο ιδιωτικών σημείων για χρήση από τους κατοίκους
- Η ιδιαίτερη σημασία στην ποιότητα του δημόσιου χώρου, ο οποίος θα σχεδιάζεται ώστε να δίνει προτεραιότητα στους πεζούς, να εισάγει τον κόσμο στην περιοχή μέσω των προκυμαίων και του παραλιακού μετώπου, να συνδέει ιστορικά στοιχεία και κτίρια με τρόπους που ανακαλούν τη ναυτική

ταυτότητα του Leith. Συγκεκριμένα δίνονται 35 εκτάρια ανοιχτού, αστικού χώρου και σχεδόν 3χλμ παραλιακού περιπάτου²¹

- Ο σχεδιασμός ενός δικτύου πράσινων χώρων που θα περιλαμβάνουν τρεις περιοχές, μία στην ανάπτυξη του Western Harbour, μια πιο κεντρικά και μία στα ανατολικά για να συνδεθεί με το Leith Links

3.4.3_ Η παραποτάμια ανάπλαση ως συνέχεια του αστικού ιστού

Μέχρι σήμερα οι ξεχωριστοί σχεδιασμοί για το λιμάνι του Leith έπασχαν από σωστές συνδέσεις με την ενδοχώρα, τις τριγύρω περιοχές και την υπόλοιπη πόλη. Ακόμα και από την ιστορία της πόλης φαίνεται πως το λιμάνι άργησε να συνδεθεί ενεργά με την πόλη, καθώς η πρώτη γέφυρα χτίστηκε τον 15^ο αιώνα και πριν δεν υπήρχε εύκολος τρόπος σύνδεσης μεταξύ των δραστηριοτήτων στις δύο μεριές.²² Για το λόγο αυτό θεωρήθηκε καλό το σημείο για μια τέτοια ανάπλαση. Αυτή η περιοχή θα προσελκύσει επισκέπτες ως ένας ενδιαφέρον προορισμός για ταξίδια και αναψυχή, συμπληρώνοντας την ιστορική αξία της πόλης και των μνημείων της με μια εμπειρία παραλιακού μετώπου.²³

Η πρόταση έχει αναπτυχθεί σε στενή σχέση με το σχεδιαστικό τμήμα του Συμβουλίου του Εδιμβούργου και θα αποτελέσει σημαντική συνεισφορά στην πόλη με διάφορους τρόπους:

- Θα βοηθήσει την πόλη να ανταποκριθεί στις οικιστικές τις ανάγκες, προμηθεύοντας 15.200 κατοικίες
- Θα συνεισφέρει στην τοπική οικονομία, τόσο μέσω των νέων θέσεων εργασίας όσο και μέσω της αύξησης του τουρισμού και των φορολογικών εσόδων
- Η ανάπτυξη της βιομηχανικής περιοχής θα δώσει στον πληθυσμό του Εδιμβούργου την επιλογή να ζήσουν σε μία ζωντανή παραλιακή κοινότητα
- Θα εξασφαλίσει πως το Leith θα διατηρήσει την ναυτική κληρονομιά του, λειτουργώντας ως λιμάνι της πρωτεύουσας. Αυτό το λιμάνι θα προβλέπει τα κρουαζιερόπλοια, τα πολεμικά πλοία και τα σκάφη αναψυχής και θα αντανάκλα τις ανάγκες της πόλης για μια μοντέρνα, παραλιακή πόλη

²¹ <http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith-docks-masterplan>

²² <http://en.wikipedia.org/wiki/Leith>

²³ <http://www.rudi.net/node/20189>

- Μέσω των 9 αξόνων θα εξασφαλιζονται θέες σε σημεία-κλειδιά του κέντρου



Σκίτσο προθέσεων (Πηγή:<http://www.rtkl.com/projects/the-harbour-leith-docks/>)

Συνοπτικά, όπως έχει ειπωθεί:

« Η ανάπλαση του Leith Docks είναι η μεγαλύτερη που έχει υποβληθεί στη Σκωτία και θα θέσει τις βάσεις για τα επόμενα 30 χρόνια ανάπτυξης στο Εδιμβούργο. Θα αναζωογονήσει όλη την περιοχή και θα επανασυνδέσει το παραλιακό μέτωπο με τον αστικό ιστό. Επίσης, αυτό το έργο έχει μεγάλες προοπτικές να αποτελέσει τεράστια οικονομική συνεισφορά τόσο στο Εδιμβούργο όσο και στη Σκωτία»²⁴

3.4.4_ Η διαχείριση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και η προσβασιμότητα στη νέα περιοχή

Όσον αφορά στους τρόπους μεταφοράς βασικός στόχος του σχεδιασμού ήταν η δημιουργία μιας βιώσιμης ανάπτυξης, τόσο κοινωνικά όσο και περιβαλλοντικά.



Κύριοι άξονες είναι η προώθηση των «πράσινων» μεταφορών, η εύκολη προσβασιμότητα και κίνηση στην περιοχή ανάπλασης με πολλούς τρόπους, και τέλος η ενίσχυση της κίνησης των πεζών και ποδηλάτων. Έτσι,

²⁴ <http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith-docks-masterplan>

μέσα στο πλαίσιο σχεδιασμού του νέου έργου ακολουθούνται τα εξής:

- Δημιουργία ενός εκτενούς δικτύου ποδηλατοδρόμων και πεζοδρόμων
- Σχεδιασμός ενός τερματικού σταθμού για το νέο σύστημα τραμ του Εδιμβούργου που θα συνδέσουν το παραλιακό μέτωπο με το κέντρο της πόλης και το αεροδρόμιο.
- Τοποθέτηση των πυκνών περιοχών ανάπτυξης κατοικιών σε μέρη που είναι πιο εύκολα προσιτά και που γειτνιάζουν με δρομολόγια δημόσιων μεταφορών και στάσεις του τραμ
- Πρόταση για μείωση της εξάρτησης από το ιδιωτικό αυτοκίνητο σχεδιάζοντας υψηλής ποιότητας πεζοδρόμους και ποδηλατοδρόμους και δίνοντας προτεραιότητα στις δημόσιες μεταφορές²⁵
- Σχεδιασμός ζωνών χωρίς αυτοκίνητα
- Δημιουργία καναλιών που συνδέουν τη γη με τη θάλασσα
- Σύνδεση της περιοχής με το κέντρο του Εδιμβούργου, αλλά και περιοχές παραέξω



➤ Χάραξη δρόμου 5χλμ και σιδηροδρομικής γέφυρας ανάμεσα στο Εδιμβούργο και το Fife²⁶

➤ Λειτουργία του λιμανιού

➤ Συλλογική χρήση ηλεκτρονικών I.X. για ηλικιωμένους και Α.Μ.Ε.Α

- Εύρεση τρόπων για εύκολη πρόσβαση και κίνηση στην ανάπλαση, όπως ποδηλατοδρόμους, πορείες, πεζοδρόμια κίνησης, γέφυρες, ανελκυστήρες, ράμπες, σκαλοπάτια

²⁵ P.Matthews, M. Satsangi, Planners, Developers and Power: A Critical Discourse Analysis of the Redevelopment of Leith Docks, Scotland, *Planning, Practice & Research*, Τόμος 22, Τεύχος 4, Νοέμβριος 2007

²⁶ <http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith-docks-masterplan-aia>

3.4.5_ Η δημόσια συμμετοχή στη διαδικασία του σχεδιασμού για την ενίσχυση της βιωσιμότητας

Η δημόσια συμμετοχή σε όλη τη διάρκεια της νέας ανάπλασης είναι ιδιαίτερα σημαντική για το νέο έργο ώστε να μπορεί να είναι αποδεκτό και βιώσιμο. Για το λόγο αυτό στο Leith Docks ορίστηκε το 2006 ως χρονιά δημόσιας συμμετοχής στη διαδικασία, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμά τους.

Ένας από τους πολεοδόμους που εργάστηκε πάνω στο έργο είπε:

« Η ανάπλαση του Leith Docks αναπτύχθηκε σε στενή διαβούλευση με την τοπική κοινωνία, τις κοινωνικές ομάδες, τις επιχειρήσεις και το Συμβούλιο του Εδιμβούργου από το 2003 ακόμα και είμαστε πολύ χαρούμενοι που δόθηκε άδεια για την εφαρμογή του σχεδιασμού. Ο σχεδιασμός περιλαμβάνει αυτά τα σχέδια ανάπλασης που θα προσφέρουν κατοικίες και θέσεις εργασίας για χιλιάδες άτομα από την τοπική κοινωνία, μαζί με νέους αστικούς χώρους για εκδηλώσεις και φεστιβάλ που θα μετατρέψουν το Εδιμβούργο σε μία διεθνώς αναγνωρισμένη πόλη για το παραλιακό της μέτωπο στα επόμενα 30 χρόνια»²⁷.

3.4.6_ Διατήρηση της ποιότητας νερού και περιβάλλοντος

Η προστασία του περιβάλλοντος αποτελεί κύριο άξονα στην παραλιακή ανάπλαση του Leith Docks προς όφελος των μελλοντικών γενεών. Ως στόχοι θέτονται η διατήρηση μοναδικών χαρακτηριστικών του περιβάλλοντος και του ανάγλυφου, η προστασία των φυσικών πόρων, αλλά και η βελτίωση της βιοποικιλότητας της πόλης.

Με αυτά δεδομένα το master plan θέτει τις εξής βασικές αρχές:

- Δημιουργία ενός «πράσινου» περιβάλλοντος ζωής
- Κατασκευή κατοικιών με πράσινα δώματα, κήπους ή κοντά σε φυσικά περιβάλλοντα
- Προώθηση ηλεκτρονικών αυτοκινήτων και ζωνών χωρίς αυτοκίνητα
- Ενίσχυση του υγιεινού τρόπου ζωής-περπάτημα, ποδήλατο, υπαίθριες δραστηριότητες
- Σχεδιασμός ενός μέρους που ο κόσμος να ζει, σχηματίζοντας βιώσιμες και μακροπρόθεσμες κοινότητες σε αντίθεση με τις συνθήκες ζωής πολλών πόλεων
- Μηδενική χρήση άνθρακα όσο το δυνατόν περισσότερο

²⁷ <http://www.rudi.net/node/20189>

- Επανάχρηση αποβλήτων και πηγών ενέργειας
- Δημιουργία ενός πράσινου ανάγλυφου με ενσωματωμένη εκεί την κατοικία
- Ανάπτυξη της ακτογραμμής ώστε να δημιουργηθούν παραλίες και υγρότοποι
- Ενθάρρυνση νέων ειδών ζώων και φυτών μέσω υποδομών που προτείνονται στο master plan



3.4.7_ Η αντιμετώπιση της ανάπλασης ως έργο μεγάλης διάρκειας και η ευελιξία του σχεδιασμού σε αλλαγές

Το έργο βρίσκεται ακόμα στο στάδιο σταθεροποίησης του master plan, επομένως δεν έχει φανεί ακόμα η ευελιξία του σε διάφορες αλλαγές. Ωστόσο, αξίζει να λάβουμε υπόψη την πρόθεση των μελετητών αλλά και την άποψή τους για τη μεγάλη διάρκεια ζωής της ανάπτυξης και κατά πόσο επηρεάζει αυτό τους κατοίκους.

Έτσι, σύμφωνα με τους εμπλεκόμενους, το master plan αποτελεί μέρος μιας συνεχιζόμενης διαδικασίας που σχηματίζει τη μελλοντική μορφή όλης της ανάπτυξης, επιτρέποντας προσεκτική σκέψη για το σχηματισμό των δρόμων, των χώρων και των κτιρίων. Αυτό θα εξασφαλίσει τη δημιουργία μια μικτής και ισορροπημένης κοινωνίας, όπου οι σχέσεις μεταξύ των μορφών θα έχουν ληφθεί υπόψη.²⁸ Στόχος της όλης ανάπλασης είναι να εξασφαλιστεί ότι οι περιοχές μεγάλης αλλαγής στο



²⁸ <http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith-docks-masterplan>

παραλιακό μέτωπο αναπτύσσονται με τον πιο σωστό τρόπο μέσα στα πλαίσια ενός μακροπρόθεσμου οράματος.



4_ Το παράδειγμα της ανάπλασης παραλιακού μετώπου Liverpool Waterfront, στο Λίβερπουλ

4.1_Ιστορική Αναδρομή

Το Λίβερπουλ βρίσκεται στα βορειοδυτικά της περιοχής της Αγγλίας. Η μεσαιωνική αύξηση του Λίβερπουλ ήταν αργή, όμως ήταν στο κεντρικό πλέγμα των επτά παλαιών οδών της πόλης που απεικονίζουν το χαρακτήρα μεσαιωνικής πόλης. Παρόλα αυτά δημογραφικές και οικονομικές αλλαγές έπαιξαν ρόλο με αποτέλεσμα η πόλη να γίνει ο κύριος βρετανικός λιμένας που συνδέει την πρόωρη περιοχή βιομηχανοποίησης της βορειοδυτικής Αγγλίας με τη βόρεια Αμερική και τη δυτική Ινδία και έτσι να καταλήξει το δεύτερο μεγαλύτερο λιμάνι μετά το Λονδίνο.

Ο πλούτος και η δημογραφία του Λίβερπουλ έχουν απεικονιστεί στην αστική εξέλιξή του, και η τοπογραφία της πόλης έχει διαμορφώσει την ευρύτερη αστική αύξηση και τη φυσική ταυτότητά της.

Ερευνητές αναφέρουν ότι οι περιοχές γύρω από τις παλαιές αποβάθρες ήταν γεμάτες με αποθήκες, κατασκευαστές σχοινιών και προμηθευτές σκαφών, ότι οι πλουσιότεροι πληθυσμοί του Λίβερπουλ εγκαταστάθηκαν από τη δυτική πλευρά του ποταμού Μέρσεϋ και έπειτα σχεδιάστηκε η πόλη του Μπίρκενχεντ σε ένα σχεδιάγραμμα πλέγματος.

Στο βόρειο και στο νότιο τμήμα του Λίβερπουλ, χτίστηκαν οι περαιτέρω μεγάλοι οικισμοί στις αποβάθρες, ενώ η εργατική τάξη έτεινε να εγκατασταθεί σε κοντινή

απόσταση από την προκυμαία και η μεσαία τάξη ήταν εξοικειωμένη να ζει εξωτερικά σε αρχοντικά και βίλες ανηφορικά σε μια σειρά κορυφογραμμών από ψαμίτη με θέα τον ποταμό. Επισημαίνεται δε ότι οι εργατικές τάξεις της πόλης παρέμειναν φτωχές και δεν ανταμείφθηκαν δίκαια από τις εμπορικές συναλλαγές.

Η πόλη του Λίβερπουλ έχει ένα πολύ ισχυρό φυσικό χαρακτήρα που προέρχεται από ένα συνδυασμό της τοπογραφίας και του δομημένου περιβάλλοντος της. Το δομημένο αυτό περιβάλλον και κατά συνέπεια η φυσική του ταυτότητα διαμορφώνονται συνδυαστικά και από το εμπορικό παρελθόν του και από τις πρόσφατες ιδιότητες της πόλης, που συνδέονται με την οικονομική της άνθηση, αλλά και από τις επιρροές της τεχνολογίας, του προγραμματισμού, τις αρχιτεκτονικές τάσεις και τη σκέψη.

Η πρώτη αποβάθρα χτίστηκε το 1715, λίγο μετά την οποία το Λίβερπουλ άρχισε να τις επεκτείνει με αποτέλεσμα την ανάπτυξη 39 αποβάθρων. Η ευημερία της πόλης εκδηλώθηκε με την κλίμακα και την τεχνολογία των αποβάθρων, την πολυτέλεια των εμπορικών κτιρίων που στεγάζουν τις ναυτιλιακές εταιρείες, τις τράπεζες και τις ασφαλιστικές εταιρείες που αναβίωσαν παράλληλα με το ναυτιλιακό εμπόριο, και η πόλη ξόδεψε επίσης μεγάλα χρηματικά ποσά για θαυμάσια κτήρια πολιτισμού όπως η αίθουσα του Αγίου Γεωργίου, τα πάρκα και οι κήποι και η υποδομή.

Ο εικοστός αιώνας βρίσκει το Λίβερπουλ με τα πιο διάσημα αρχιτεκτονικά αξιοθέατα στη προκυμαία του «Pier Head»: το «Liver Building», το «Cunard Building» και το λιμάνι του Λίβερπουλ, τα τρία κτίρια που είναι γνωστά ως «Three Graces». Αυτή η περίοδος πλούτου δημιούργησε μία από τις πλουσιότερες αρχιτεκτονικές κληρονομίες του Ηνωμένου Βασιλείου.

Πρόσφατα, ως αναγνώριση της σημασίας των αρχιτεκτονικών και τοπικών κληρονομιών του Λίβερπουλ, ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών για τον Εκπαιδευτικό, Επιστημονικό και Πολιτιστικό Οργανισμό «UNESCO», ενέγραψε τμήματα του Λίβερπουλ και της εμπορικής συνοικίας ως χώρου παγκόσμιας κληρονομιάς «WHS». Η UNESCO (2004) περιέγραψε το « Liverpool Maritime Mercantile City» ως το υπέρτατο παράδειγμα εμπορικού λιμανιού κατά τη διάρκεια της μεγαλύτερης παγκόσμιας επιρροής της Βρετανίας.

4.2_ Βασικές Αρχές

Τα ύδατα του Λίβερπουλ είναι μια αδιάλειπτη επέκταση τόσο της εμπορικής επιχειρηματικής συνοικίας του Λίβερπουλ όσο και της εικονικής προκυμαίας της παγκόσμιας κληρονομιάς.

Επεκτείνεται σε πάνω από 2 χιλιόμετρα κατά μήκος των όχθων του ποταμού Mersey, αυτό το σχέδιο 5 δισεκατομμυρίων έχει άδεια σχεδίασης για 18.3 εκατομμύρια τ.π. (1,7 εκατομμύρια τ.μ.) μικτού χώρου ανάπτυξης σε 60 εκτάρια.

Liverpool Waterfront

Περιοχή	Υπεύθυνοι Φορείς	Έκταση Περιοχής	Έκταση Δομημένου Χώρου
Liverpool Waterfront	Δημόσιος/Ιδιωτικός Τομέας	60 εκτάρια	1,700,000 m ²

Το έργο προσφέρει μια ποικιλία ευκαιριών για τους προγραμματιστές, τους επενδυτές, τους αγοραστές γης και τους κατακτητές σε ένα εκλεκτικό μείγμα τομέων συμπεριλαμβανομένων των κτιρίων κατοικιών, γραφείων, ξενοδοχείων, εμπορικών καταστημάτων και αναψυχής και κτιρίων υπογραφής.

4.3_ Περιοχές σχεδίασης και εμβληματικά κτίρια

The Cunard Building

Το «Cunard Building» είναι ένα διατηρητέο κτίριο στο Λίβερπουλ της Αγγλίας. Βρίσκεται στο Pier Head και μαζί με το γειτονικό κτίριο του Λίβερπουλ και το λιμάνι του κτιρίου Λίβερπουλ είναι ένα από τα λεγόμενα «Three Graces», τα οποία βρίσκονται στην προκυμαία της πόλης.

Σχεδιάστηκε από τον William Edward Willink και τον Philip Coldwell Thicknesse και κατασκευάστηκε μεταξύ του 1914 και του 1917. Το στυλ του κτιρίου είναι ένα μίγμα Ιταλικής και Ελληνικής Αναγέννησης και η εξέλιξή του επηρεάστηκε ιδιαίτερα από το σχεδιασμό του ιταλικού παλατιού. Το κτίριο είναι γνωστό για τα περίτεχνα γλυπτά που κοσμούν τις πλευρές του.

Το αρχιτεκτονικό στυλ του μπορεί γενικά να περιγραφεί και με ένα βαθμό επιρροής της Beaux-Arts στη δομική μορφή του κτιρίου. Τα σχέδια των δημιουργών του επηρεάστηκαν έντονα από το έργο του Ιταλού αρχιτέκτονα Baldassare Peruzzi και γενικότερα από την ιταλική αναγεννησιακή σχεδίαση παλατιών. Παρά την έντονη ιταλική επιρροή, οι αρχιτέκτονες επέλεξαν να παρουσιάσουν το ελληνικό στυλ για τις λεπτομέρειες γύρω από το ίδιο το κτίριο και, καθώς το ίδιο το κτίριο είναι μεγαλύτερο από τα ιταλικά παλάτια που έφεραν την έμπνευσή του.

Έχει περίπου ορθογώνια μορφή, με εννέα κοιλότητες στις ανατολικές και δυτικές πλευρές και δεκαεπτά κοιλότητες στη βόρεια και νότια πλευρά. Οι κεντρικές κοιλότητες σε κάθε πλευρά παρέχουν τα κύρια σημεία εισόδου στο κτίριο. Κάθε είσοδος αποτελείται από μια μεγάλη ξύλινη πόρτα με επένδυση από ξύλο βελανιδιάς, διακοσμημένη με ένα ζευγάρι κεκλιμένων στηλών και με καφασωτή οροφή. Είναι εξαώροφο και έχει δύο επίπεδα υπογείου.

Το πλαίσιο του κτιρίου κατασκευάστηκε από ενισχυμένο σκυρόδεμα, το οποίο στη συνέχεια ήταν επενδυμένο με πέτρα τύπου Portland. Αρκετά εξαιρετικά λεπτομερή γλυπτά κοσμούν το εξωτερικό του κτιρίου, όπως γλυπτά του Ζωδιακού και το οικόσημο των συμμάχων του Ηνωμένου Βασιλείου κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο. Μια άλλη σειρά γλυπτών στο κτίριο απεικονίζουν διαφορετικές φυλές από όλο τον κόσμο, οι οποίες αντικατοπτρίζουν τις παγκόσμιες δραστηριότητες της εταιρείας. Το μάρμαρο χρησιμοποιήθηκε για την παροχή αρκετών τμημάτων του εσωτερικού του κτιρίου, ιδιαίτερα στους διαδρόμους του ισόγειου που συνδέουν τις

βόρειες και νότιες εισόδους.

Αρχικά, οι εγκαταστάσεις διοίκησης του βρίσκονταν στους επάνω ορόφους και λόγω της ανάγκης για μεγάλες ποσότητες φωτός στις εγκαταστάσεις



σχεδιασμού, αυτά τα δωμάτια αναπτύχθηκαν ώστε να περιλαμβάνουν τόσο τα φωτιστικά στην οροφή όσο και μεγάλα παράθυρα για τη μεγιστοποίηση του φυσικού φωτισμού. Ένα άλλο χαρακτηριστικό είναι τα υψηλής ποιότητας διακοσμητικά εξαρτήματα που υπάρχουν σε αυτό που θα ήταν το πρώτης κατηγορίας επιβατικό σαλόνι, το οποίο βρίσκεται στον πρώτο όροφο. Αυτά τα εξαρτήματα βρίσκονται επίσης στην πρώην αίθουσα συνεδριάσεων, η οποία βρίσκεται σε μια στρατηγική θέση στον πέμπτο όροφο, με θέα κάτω στον ποταμό.

Ένα από τα πιο αξιοσημείωτα χαρακτηριστικά είναι τα μεγάλα υπόγεια και υπο-υπόγεια επίπεδα που αρχικά λειτουργούσαν ως εγκαταστάσεις αποθήκευσης τόσο για την περιουσία της Εταιρείας, όσο και για τις αποσκευές επιβατών. Ο άνθρακας αποθηκεύτηκε επίσης στο υπόγειο, με μια μικρή σιδηροδρομική γραμμή που παρέχει μια σύνδεση με το λεβητοστάσιο, το οποίο χρησιμοποιήθηκε για τη θέρμανση του κτιρίου. Πολλά πρωτότυπα χαρακτηριστικά του υπόγειου εξακολουθούν να υπάρχουν, συμπεριλαμβανομένων των ράβδων αποσκευών ξύλου, των κορμών πλοίων και άλλων ναυτικών εγγράφων. Αρκετές ασφαλείς θόλοι, οι οποίες στο παρελθόν χρησιμοποιήθηκαν για την αποθήκευση των πιο πολύτιμων ειδών επιβατών, εξακολουθούν να χρησιμοποιούνται σήμερα για την κατοχή ιστορικών εγγράφων, σχεδίων και σχεδίων σχετικών με το κτίριο.

The Royal Liver Building

Το Royal Liver Building είναι το δεύτερο από τα «Three Graces» του Λίβερπουλ. Άνοιξε το 1911 και αποτελεί ένα από τα πρώτα κτίρια στον κόσμο που πρόκειται να κατασκευαστούν με ενισχυμένο σκυρόδεμα, βρίσκεται σε ύψος 98,2 μ. ψηλά στην κορυφή των σκελετών και 50,9 μ. στην κύρια στέγη. Είναι τώρα μόνο η κοινή τέταρτη ψηλότερη δομή στην πόλη του Λίβερπουλ, έχοντας ξεπεράσει σε ύψος το West Tower, το Radio City Tower και τον καθεδρικό ναό του Λίβερπουλ. Σήμερα είναι ένα από τα πιο αναγνωρίσιμα αξιοθέατα της πόλης του Λίβερπουλ.

Το 1907 το Royal Liver Group είχε πάνω από 6.000 υπαλλήλους και λόγω της ανάγκης για μεγαλύτερες εγκαταστάσεις, η εταιρεία έδωσε το πράσινο φως για την κατασκευή ενός νέου κεντρικού γραφείου. Σχεδιασμένο από τον Walter Aubrey Thomas, η έναρξη δόθηκε στις 11 Μαΐου 1908 και μόλις 3 χρόνια αργότερα, στις 19 Ιουλίου 1911, το κτίριο ανοίχθηκε επίσημα από τον Λόρδο Σέφιλντ. Έγινε η πρώτη

μεγάλη δομή στη Βρετανία και ο ριζοσπαστικός σχεδιασμός του κτιρίου θεωρήθηκε από ορισμένους ως αδύνατο να οικοδομηθεί.

Το κτίριο είναι διακοσμημένο από ένα ζευγάρι πύργων ρολογιών. Τα ρολόγια κατασκευάστηκαν από τον Gent and Co. του Leicester. Τα πρόσωπα των ωρολογίων έχουν διάμετρο 7,6 μ. και διακρίνονται ως τα μεγαλύτερα ηλεκτρονικά ρολόγια στο Ηνωμένο Βασίλειο και η αρχική τους ονομασία ήταν «Ρολόγια του Γεωργίου». Στην κορυφή κάθε πύργου υπάρχουν τα θρυλικά πουλιά του κτιρίου, σχεδιασμένα από τον Carl Bernard Bartels. Τα πουλιά ονομάζονται Bella και Bertie, κοιτάζοντας προς τη θάλασσα και την ενδοχώρα, αντίστοιχα. Τα δύο πουλιά - επίσημα κορμοράνοι - έχουν πανομοιότυπα και σχεδόν παραδοσιακά στάση, στέκονται όρθια με μισά ανυψωμένα φτερά. Στις αρχές της δεκαετίας του 1950 ο έκτος όροφος καταλαμβάνεται και χρησιμοποιείται από τη μονάδα κινήσεων της Βασιλικής Πολεμικής Αεροπορίας, επιβλέποντας και ελέγχοντας την κίνηση του προσωπικού και των εμπορευμάτων μέσω του λιμανιού.



Το μουσείο του Λίβερπουλ

Το νέο Μουσείο του Λίβερπουλ, το οποίο άνοιξε στις 19 Ιουλίου 2011, δεν λέει μόνο την ιστορία της σημασίας του ως ενός από τα μεγάλα λιμάνια του κόσμου ή για την πολιτισμική επιρροή του. Θα χρησιμεύσει επίσης ως σημείο συνάντησης για την ιστορία, το λαό του Λίβερπουλ και τους επισκέπτες από όλο τον κόσμο. Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τον αρχιτέκτονα Kim Herforth Nielsen, η δομή λειτουργεί πολύ περισσότερο από ένα κτίριο ή ένα μουσείο. Ως το μεγαλύτερο Εθνικό Μουσείο που

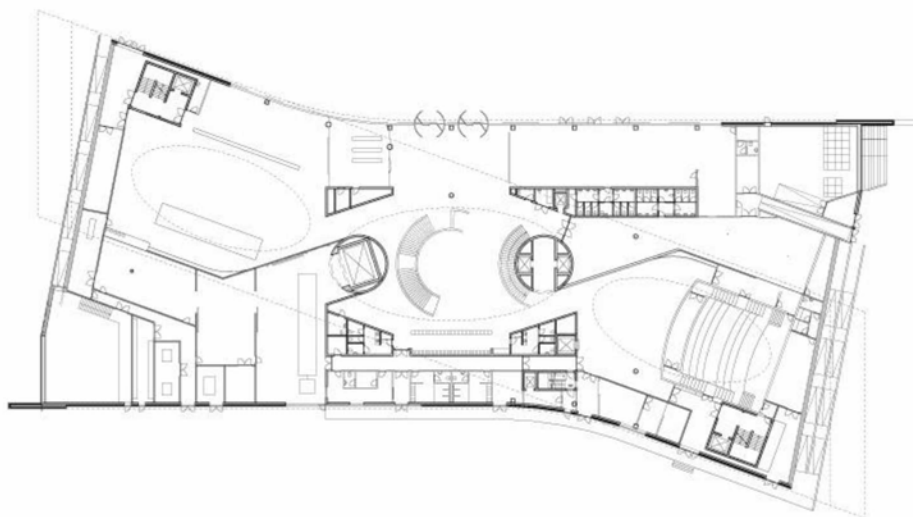


θα χτιστεί στο Ηνωμένο Βασίλειο για πάνω από 100 χρόνια και βρίσκεται σε τοποθεσία παγκόσμιας πολιτιστικής κληρονομιάς της UNESCO, δίπλα στο διάσημο «Three Graces» του Λίβερπουλ, ο κύριος αρχιτέκτονας και

δημιουργικός διευθυντής στο 3XN, Kim Herforth Nielsen είχε πλήρη επίγνωση του μεγέθους Η πρόκληση, όταν ήρθε στο σχεδιασμό του νέου Μουσείου της Λίβερπουλ: *«Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα και πιο διάσημα έργα στην ιστορία των 25 χρόνων της 3XN. Ο σχεδιασμός του Μουσείου είναι αποτέλεσμα μιας πολύ αυστηρής διαδικασίας, όπου ήταν άκρως σημαντικό να ακούμε τους κατοίκους της πόλης, να μαθαίνουμε την ιστορία της πόλης και να κατανοούμε τις δυνατότητες του ιστορικού χώρου που βρίσκεται τώρα στο Μουσείο».*

Το αποτέλεσμα είναι μια δυναμική δομή χαμηλού ύψους, η οποία εισέρχεται σε ένα σεβαστό διάλογο με τα ψηλότερα ιστορικά κτίρια του λιμανιού. Αυτή η αλληλεπίδραση διευκολύνει έναν σύγχρονο και ζωντανό αστικό χώρο. Το σχέδιο θυμίζει τα εμπορικά πλοία που κυριαρχούσαν στο λιμάνι, ενώ το ανάγλυφο του πρότυπου σχεδιάζει μια νέα ερμηνεία της ιστορικής αρχιτεκτονικής λεπτομέρειας στην ιστορική περιοχή. Τα τεράστια παράθυρα που ανοίγουν προς την πόλη και το λιμάνι συμβολικά συμβάλλουν στην ιστορία στο Μουσείο, ενώ παράλληλα επιτρέπουν στους περιέρχους να κοιτάζουν μέσα.

Το Μουσείο βρίσκεται κατά μήκος του ποταμού Mersey στο κέντρο του Λίβερπουλ και θα λειτουργήσει ως σύνδεσμος, καθώς συνδέει φυσικά τον παραλιακό περίπατο με τον Albert Dock, ο οποίος σήμερα περιλαμβάνει εστιατόρια, μουσεία και μπουτίκ. Οι υπαίθριοι χώροι γύρω από το Μουσείο προσφέρουν καθιστικό με θέα στο νερό,



ground floor/level 1 | 1:500

προσφέροντας το δυναμικό αστικό περιβάλλον και εξυπηρετώντας ως σημείο συνάντησης τόσο για τους ντόπιους όσο και για τους επισκέπτες. Το θέμα μεταφέρεται στο κεντρικό αίθριο του Μουσείου στο Λίβερπουλ, με τη γλυπτική σαρωτική σκάλα που οδηγεί στις γκαλερί και ενθαρρύνει περαιτέρω την κοινωνική αλληλεπίδραση. Όλες αυτές οι λειτουργίες έχουν ως αποτέλεσμα το Kim Herforth Nielsen να επιλέξει να περιγράψει το Μουσείο ως δομή που ενώνει τη Λίβερπουλ: *«Αυτό το Μουσείο συνδέει την πόλη μαζί σε πολλά επίπεδα - σωματικά, κοινωνικά και αρχιτεκτονικά. Η ιδέα της δημιουργίας ενός μουσείου ως συνδέσμου τόσο σε φυσική όσο και σε συμβολική έκφραση υπήρξε κεντρική από την αρχή. Είμαι πολύ ικανοποιημένος που βλέπω ότι αυτό το ιδεώδες πραγματοποιείται στο έπακρο στην ολοκληρωμένη δομή».*

4.4_ Κριτήρια για τη βιώσιμη ανάπτυξη αστικών παραλιακών μετώπων

4.4.1_Το ζήτημα της υπάρχουσας ιστορικής ταυτότητας της περιοχής

Η αποβάθρα δεν ήταν πάντα όπως τη γνωρίζουμε και την βλέπουμε σήμερα: η ιστορία της χρονολογείται και 170 χρόνια πίσω, φτάνοντας έως το 1839. Μετά από μια περίοδο παρακμής και μιας πλήρους αναγέννησης, η αποβάθρα ανοίχθηκε επισήμως το 1988.

Ήταν ο μηχανικός και ο αρχιτέκτονας Jesse Hartley που υπέβαλε σχέδια στο λιμενικό του Λίβερπουλ για να ξεκινήσει την κατασκευή του αρχικού Albert Dock. Η κατασκευή του ξεκίνησε το 1841. Ο χώρος των 1,25 εκατομμυρίων τετραγωνικών ποδιών χρειάστηκε πέντε χρόνια για να οικοδομηθεί και ανοίχθηκε επίσημα από τον πρίγκιπα Αλβέρτο στις 30 Ιουλίου 1846.

Σήμερα μπορούμε με υπερηφάνεια να πούμε ότι οι ψηλές κιονοστοιχίες και οι αγαλαματώδεις στήλες των κτιρίων του αποτελούν τη μεγαλύτερη ομάδα κτιρίων που ανήκουν στην κατηγορία της χώρας.

Η δημιουργία του Albert Dock είναι μαρτυρία για τα επιτεύγματα της καινοτομίας και της τεχνολογίας: πριν από αυτό, οι ξύλινες αποθήκες της εποχής έκαναν τις πυρκαγιές τεράστιο κίνδυνο. Ως εκ τούτου, η αποβάθρα ήταν το πρώτο κλειστό, μη εύφλεκτο σύστημα αποθήκης αποβάθρας στον κόσμο. Ήταν επίσης η πρώτη δομή στη Βρετανία που κατασκευάστηκε εξ ολοκλήρου από χυτοσίδηρο, τούβλο και πέτρα. Η δεξαμενή πήγε για να κερδίσει ένα άλλο «πρώτο» το 1848, όταν οι πρώτοι υδραυλικοί ανελκυστήρες αποθήκης στον κόσμο εγκαταστάθηκαν στην περιοχή του.

Παρά τα πρωτοποριακά επιτεύγματα εκείνης της εποχής, οι καινοτομίες της ήταν δυστυχώς βραχύβιες. Η αποβάθρα χτίστηκε για να φιλοξενήσει ιστιοφόρα πλοία με χωρητικότητα φορτίου μέχρι 1.000 τόνους. Ωστόσο, από τη στροφή του εικοστού αιώνα, μόνο το 7% των πλοίων που χρησιμοποιούν το λιμάνι ήταν ιστιοφόρα.

Μόλις 50 χρόνια μετά την ολοκλήρωσή του, οι ημέρες του ήταν αριθμημένες, και το Albert Dock τελικά έκλεισε το 1972. Η αποβάθρα του λιμανιού και οι ισχυρές αποθήκες έπεσαν εγκαταλελειμμένες πριν ο ιδιοκτήτης του Albert Dock, Arrowcroft Group, ολοκλήρωσε την ανακαίνισή του μέσω της θυγατρικής του.

Αναγέννηση

Ο σχεδιασμός για την αναγέννηση του άρχισε το 1982 με εργασίες που ξεκίνησαν το 1983 και η πρώτη φάση άνοιξε το 1984. Αυτό το στάδιο ολοκληρώθηκε ακριβώς εν καιρώ για την άφιξη του Tall Ships Race και του Διεθνούς Φεστιβάλ Κήπου.

Η αποβάθρα, όπως τη βλέπετε σήμερα, ανοίχθηκε επίσημα από τον Πρίγκιπα Κάρολ στις 24 Μαΐου 1988. Από τότε, το Albert Dock έχει κερδίσει μια σειρά από βραβεία, τόσο ως τόπος όσο και λόγω της ποιότητας και της ποικιλομορφίας των εξαιρετικών ενοικιαστών του.

4.4.2_ Μίξη χρήσεων

Βασιζόμενη σε συνδυασμό της κληρονομιάς, της τρέχουσας χρήσης και του δυναμικού, εντοπίστηκαν αρκετές περιοχές χαρακτήρων για τη Στρατηγική για το Νερό των Αποβάθρων του Νότου. Αυτά ενημερώνουν τη χρήση και τη ζώνη για τις επιμέρους αποβάθρες, όπως υποδεικνύεται στην επόμενη ενότητα.

Η ζώνη πολιτισμού

Η βόρεια περιοχή των South Docks περιέχει τον μεγαλύτερο αριθμό κληρονομιάς με συνδέσεις μέχρι το Pier Head, τα μνημεία των «Three Graces» και πιο πρόσφατα το Μουσείο του Λίβερπουλ.

Το 2004, η Liverpool Maritime Mercantile City καταγράφηκε ως «UNESCO:World Heritage Site» και μεγάλο μέρος της καλύτερης αρχιτεκτονικής και τεχνολογικής κληρονομιάς της πόλης είναι συγκεντρωμένο σε αυτόν τον τομέα, καθώς είναι ο χώρος του Tate Liverpool, του Μουσείου Beatles και του Μουσείου Slavery.

Η ζώνη του πολιτισμού είναι ιδιαίτερα σημαντική και αποτελεί την ιστορική καρδιά της Νότιας Αποβάθρας. Περιλαμβάνει τις αποβάθρες, την υποδομή και τα κτίρια των αποβάθρων.

Φιλοδοξία

Η φιλοδοξία για τη ζώνη αυτή είναι η ενίσχυση της υπάρχουσας κληρονομιάς, η διατήρηση χώρου για τη διάκριση και τα συναφή γεγονότα, η εισαγωγή νέων

πολιτιστικών δραστηριοτήτων, ο τερματισμός των καναλιών, η βελτίωση της σύνδεσης από το Pier Head έως το Albert Dock μέσω νέας πεζογέφυρας με ορατή πρόσοψη στην πόλη.

Αληθινή στο πνεύμα του παρελθόντος, το «Dockes Dock» είναι κάπως διαφορετικό στο γενικότερο σύστημα South Docks. Είναι μέρος της πολιτιστικής κληρονομιάς, αλλά βρίσκεται ανάμεσα στο κεντρικό κέντρο γύρω από τον Albert Dock και την γεμάτη δεξαμενή Kings. Έτσι, η φιλοδοξία για την αποβάθρα, είναι να δημιουργήσει μια σύνδεση μεταξύ αυτών των δύο ζωνών, η οποία είναι πιο ψυχαγωγική, μια ζώνη για χρήση από όλη την οικογένεια, για ξεκούραση και παιχνίδι και για να συμπληρώσει τις δραστηριότητες στο Albert Dock και το Kings Dock .

Η φιλοδοξία είναι να προσφέρει μια περιοχή με ένα πάρκο παγκόσμιας κλάσης, με διάφορες δραστηριότητες, καφετέριες και εστιατόρια.

Η ζώνη μικτής χρήσης

Οι κεντρικές αποβάθρες του Wapping και οι βασιλιάδες καταλαμβάνουν ένα μείγμα οικιστικών, χώρων στάθμευσης και ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων. Αυτή η περιοχή είναι δίπλα στο Τρίγωνο της Βαλτικής, ένας δημιουργικός κόμβος στο Λίβερπουλ. Ένας μεγάλος χώρος δεν είναι προς το παρόν ανεπτυγμένος, αλλά θεωρείται κατάλληλος για μια μικτή χρήση ανάπτυξης χώρων κατοικιών και γραφείων.

Η ζώνη μικτής χρήσης είναι η σύγχρονη όψη της προκυμαίας του Liverpool. Περιλαμβάνει την αποβάθρα του πρώην βασιλιά, την αποβάθρα γεώτρησης και επικαλύπτει την αποβάθρα της βασίλισσας.

Φιλοδοξία

Η φιλοδοξία για τη ζώνη αυτή είναι η βελτίωση των εμπορικών πόρων μέσω της δημιουργίας του δημόσιου χώρου στην ύπαιθρο, της αρχιτεκτονικής παγκόσμιας κλάσης στην προκυμαία και των πλωτών εγκαταστάσεων, όπως οι νέοι χώροι γραφείων, τα ξενοδοχεία και οι επιχειρηματικές σουίτες. Το κλειδί για την απελευθέρωση αυτής της φιλοδοξίας είναι η παροχή βελτιωμένης συνδεσιμότητας με τον θαλάσσιο χώρο και η διασφάλιση ότι η μελλοντική χερσαία ανάπτυξη θα ενισχύσει αυτό το δυναμικό.

Η ζώνη αναψυχής

Οι νότιες αποβάθρες χρησιμοποιούνται επί του παρόντος από την λιμενική πλευρά της μαρίνας, η οποία βρίσκεται στο Coburg και στο «Brunswick Docks», το κέντρο θαλάσσιων σπορ. Μια ευημερούσα και ολοκληρωμένη μαρίνα είναι ένα σημαντικό συστατικό στοιχείο στην παροχή της προκυμαίας μιας παγκόσμιας κλάσης. Έτσι, εάν η μαρίνα μπορεί να ενδυναμωθεί και να ενσωματωθεί καλύτερα στην προκυμαία του Λίβερπουλ, θα μπορούσε ενδεχομένως να συμβάλει σε μια ακμάζουσα πορεία για τις νότιες αποβάθρες. Εξίσου η παροχή πρόσθετων κατοικιών στο νερό θα μπορούσε να συμβάλει στη στήριξη αυτής της διευκόλυνσης.

Η ζώνη αναψυχής και υδροθεραπείας είναι η ψυχαγωγική εστίαση για τις νότιες αποβάθρες. Περιλαμβάνει την αποβάθρα της βασίλισσας και το υποκατάστημα της βασίλισσας, την αποβάθρα Coburg και την αποβάθρα του Brunswick.

Φιλοδοξία

Η φιλοδοξία αυτής της ζώνης είναι η ενίσχυση των χώρων αναψυχής, μέσω της επέκτασης των ευκαιριών μαρίνας και αγκυροβόλησης, της αναμόρφωσης του κέντρου θαλάσσιων σπορ, της δημιουργίας μιας νέας πλωτής γειτονιάς και της αναμόρφωσης του κτιρίου της μαρίνας για να αποτελέσει ένα αξιοσημείωτο ορόσημο.

4.4.3_ Η παραποτάμια ανάπλαση ως συνέχεια του αστικού ιστού

- **Κατοικίες:** Με 800 διαμερίσματα ήδη στο χώρο, η «Liverpool Waters» έχει μια καθιερωμένη κατοικημένη κοινότητα. Με περιγραφική άδεια οικοδομής για 9.000 κατοικίες σε περισσότερα από 7,9 εκατομμύρια τ.π. (730.000 τ.μ.) χώρου, το γενικό σχέδιο των «Liverpool Waters» προσφέρει την μέγιστη ευελιξία και μια σειρά από ευκαιρίες σε όλο το σχέδιο. Αναγνωρισμένη από απομακρυσμένες και ξεχωριστές γειτονίες, που κυμαίνονται από τα πρωτογενή συμπλέγματα κτιρίων μέσα στο «Princes Dock» και τις κεντρικές αποβάθρες έως τις χαμηλές και μεσαίες γειτονίες του Clarence και των βόρειων αποβάθρων. Αυτά τα κτίρια θα προσφέρουν ασυναγώνιστη θέα στη θάλασσα, ενώ περιβάλλονται από έναν ζωντανό συνδυασμό δραστηριοτήτων αναψυχής και ψυχαγωγίας. Υπάρχουν ευκαιρίες για τους κατασκευαστές κατοικιών και τους επενδυτές να συμμετάσχουν σε αυτήν την συναρπαστική εξέλιξη.

- Γραφεία:** Το γενικό σχέδιο «Liverpool Waters» προβλέπει πάνω από 3,4 εκατομμύρια τ.π. (315.000 τ.μ.) επιχειρηματικού χώρου στα 88 οικοπέδα. Το όραμα είναι να προσφέρονται υψηλής ποιότητας καταλύματα γραφείων βαθμού Α για να ανταποκριθούν οι απαιτήσεις των κατοίκων. Τα κτίρια αυτά μπορεί να κυμαίνονται από 21, 500 τ.π. (2.000 τ.μ.) σε εξατομικευμένη βάση, σε αυτόνομα κτίρια, σε ευκαιρίες στυλ πανεπιστημιούπολης έως 2.2 εκατομμύρια τ.π. (200.000 τ.μ.). Η εστίαση στην ανάπτυξη του επιχειρηματικού χώρου ξεκινάει από το ώριμο περιβάλλον του Princes Dock, που παρέχει ήδη πάνω από 225.000 τ.π. (20.900 τ.μ.) γραφεία σε τρία κτίρια και φιλοξενεί μια σειρά παγκοσμίου φήμης επιχειρήσεων, όπως οι PWC, KPMG, Cargill και CMA-CGM. Το «Princes Dock» βρίσκεται δίπλα στις τρεις Graces και είναι ο αγωγός μεταξύ των υδάτων του Liverpool και της κεντρικής επιχειρηματικής περιοχής. Όντας ήδη μια καθιερωμένη τοποθεσία γραφείων, αυτή η γειτονιά προσφέρει επίσης πολυώροφο χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων, μια σειρά από ανέσεις και εγκαταστάσεις αναψυχής, καθώς και τα ξενοδοχεία «Malmaison» και «Crowne Plaza».
- Ξενοδοχεία:** Πάνω από 1.400 κρεβάτια σε 570, 500 τ.π. (53.000 τ.μ.) χώρου έχει καθοριστεί για τις ξενοδοχειακές και συνεδριακές εγκαταστάσεις. Υπάρχουν διαθέσιμες ευκαιρίες σε κάθε γειτονιά από τα ξενοδοχεία στην παλιά γειτονιά του Princes Dock, την τοποθεσία του τερματικού σταθμού κρουαζιερόπλοιων του Λίβερπουλ και του «Crowne Plaza» και του «Malmaison» μέχρι τη δυναμική περιοχή του Central, όπου υπάρχει ευρύς κοινός χώρος και συνδυασμός επιχειρήσεων αναψυχής και ψυχαγωγίας. Οι περιοχές και οι γειτονιές γύρω από το «Clarence Dock» έχουν κυρίαρχα τα χαρακτηριστικά των ιστορικών υποβαθρών και διακεκριμένων οροσήμεων όπως τα «Clarence Graving Docks» και «Victoria Clock Tower».
- Λιανικό εμπόριο / Αναψυχή:** Το Liverpool Waters είναι ήδη ένα μέρος όπου μπορείτε να βρείτε εστιατόρια, μπαρ, καφετέριες, υπαίθριο κινηματογράφο, κέντρο καταδύσεων, κρουαζιερόπλοιο και πολλά άλλα. Συγκεκριμένα παρέχονται:

 1. 495,150 τ. π. (46,000 τ. μ.) Εστιατόρια, Μπαρ και Καφετέριες
 2. 355,200 τ. π. (33,000 τ. μ.) Αναψυχή

3. 290,600 τ. π. (27,000 τ. μ.) Λιανικό εμπόριο
- Παρέχονται ευκαιρίες σε μια σειρά επιλογών σε δυνητικούς κατοίκους με προτίμηση για σχεδιασμό και κατασκευή για να ικανοποιήσουν τις προδιαγραφές των ενοίκων ή εναλλακτικά σε ένα από τα προτεινόμενα οικιστικά, γραφικά ή ξενοδοχειακά σχήματα.

4.4.4_ Η διαχείριση των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και η προσβασιμότητα στη νέα περιοχή

- **Πεζοί:** Υπάρχουν πολλοί αριθμοί πεζοδρομίων στις Νότιες αποβάθρες. Ωστόσο, το σκέλος αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την πρόσβαση των πεζών από την πόλη. Μια πεζογέφυρα πάνω από το Canning Tidal Dock παρέχει πρόσβαση από το Pier Head στο Albert Dock και ένα μονοπάτι ποταμού με θέα στις εκβολές του Mersey.
Ωστόσο, αυτό το ταξίδι είναι εκτεθειμένο και έχει περιορισμένες συνδέσεις με άλλα δίκτυα, κάνοντας το να αισθάνεται σαν μια διαδρομή "έξω και πίσω". Μια νέα πεζογέφυρα από το Canning Half-tide και το Canning Dock θα παρέχει μια εναλλακτική διαδρομή λαμβάνοντας υπόψη μεταξύ άλλων τις αποβάθρες Gravity, τη σύνδεση Leeds και Liverpool Canal Link και συνδέοντας το Pier Head στην καρδιά των South Docks.
- **Σκάφος:** Η πρόσβαση στο σύστημα South Docks μπορεί να πραγματοποιηθεί από τρεις τοποθεσίες. Η πλοήγηση με μεγάλα σκάφη με ιστούς μέσω των αποβάθρων περιορίζεται από ορισμένες σταθερές γέφυρες. Με αυτό περιορίζει τα μεγαλύτερα σκάφη, ενώ υπάρχει αρκετός χώρος κάτω από αυτές τις γέφυρες για να περάσουν τα μικρότερα σκάφη αναψυχής.
- **Αυτοκίνητα και χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων:** Υπάρχουν αρκετοί χώροι στάθμευσης στις νότιες αποβάθρες. Υπάρχουν περίπου 3770 θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων μέσα σε 5 λεπτά με τα πόδια από το κέντρο του South Docks και περίπου 12077 θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων μέσα σε 30 λεπτά με τα πόδια. Οι κύριες οδικές διαδρομές μέσω της τοποθεσίας περνούν κατά μήκος της άκρης του ποταμού Mersey μέχρι τον Albert Dock και κατά μήκος των δυτικών της δεξαμενής Salthouse που συνεχίζονται παράλληλα με την αποβάθρα Wapping.

Ο υπάρχων χώρος στάθμευσης αυτοκινήτων στο Duke's Dock είναι μία από τις λίγες τοποθεσίες που επιτρέπει στους επισκέπτες να σταθμεύουν κοντά στην πολιτιστική ζώνη και ως εκ τούτου η διατήρηση της χρήσης του είναι πιθανό να παραμείνει σημαντική βραχυπρόθεσμα έως μεσοπρόθεσμα. Ο χώρος στάθμευσης βρίσκεται επίσης δίπλα σε μία από τις λίγες απομεινώσεις που εξυπηρετούν το σύστημα αποβάθρας. Κατά συνέπεια, οποιαδήποτε μελλοντική εξέλιξη των Dukes που επιθυμεί να ενισχύσει αυτό το χώρο θα πρέπει να εξετάσει ταυτόχρονα το αποτέλεσμα για τον χώρο στάθμευσης αυτοκινήτων.

- **Σιδηροδρομικές και τραμ:** Το South Docks είναι προσβάσιμο από τους 4 κύριους σιδηροδρομικούς σταθμούς / σταθμούς του μετρό και απέχει 800μ. Από το σταθμό Lime St. Ένα προτεινόμενο τερματικό του MetroTram κοντά στη γέφυρα Wapping / Queens θα παρέχει πρόσθετη πρόσβαση στον πυρήνα της Νότιας αποβάθρας.
- **Λεωφορείο:** Οι νότιες αποβάθρες εξυπηρετούνται καλά από τις υπηρεσίες λεωφορείων κατά μήκος του The Strand με μια ανταλλαγή λεωφορείων που βρίσκεται δίπλα στο Liverpool One. Υπάρχει η ευκαιρία να ενισχυθεί η πρόσβαση των πεζών από ανατολάς-δυτικά από αυτές τις στάσεις στις Νότιες αποβάθρες για να καταγραφούν τα εμπόδια.

4.4.5_ Διατήρηση της ποιότητας νερού και περιβάλλοντος

Το λιμάνι του Λίβερπουλ έχει τιμηθεί για τις περιβαλλοντικές του βέλτιστες πρακτικές, έχει ονομαστεί «International Green World Ambassadors» σε μια καμπάνια αναζήτησης της πιο πράσινης εταιρείας του κόσμου, τα συμβούλια και τις κοινότητες.

Έχοντας ανταγωνισμό με περισσότερες από 500 άλλες υποψηφιότητες στα βραβεία Green Apple, δόθηκε στο λιμάνι του Λίβερπουλ το Βραβείο, μετά από την επιτυχία του project να γίνει το αξιοθέατο του λιμανιού ελκυστικό ως προς το περιβάλλον.

Ως αποτέλεσμα, η νίκη αυτή δημοσιεύτηκε στο «The Green Book», όπου μόνο ετήσιες εργασίες του κόσμου αναφέρονται για τις βέλτιστες περιβαλλοντικές πρακτικές και διανέμεται σε επαγγελματίες περιβάλλοντος, πανεπιστήμια και βιβλιοθήκες σε όλο τον κόσμο.

«Η νίκη αυτή είναι δείγμα σκληρής δουλειάς για να γίνει το λιμάνι ένα πιο πράσινο και καθαρό μέρος για τους επισκέπτες, τους κατοίκους και τις επιχειρήσεις μας. Συνεχώς δουλεύουμε και αναζητούμε νέες πρακτικές για την βελτιστοποίηση του περιβάλλοντος» είπε η διευθύνων σύμβουλος του λιμανιού, Sue Grindrod.

Το λιμάνι έχει καταφέρει να ενσωματώσει σε ένα μεγάλο ποσοστό το περιβάλλον και τα φυσικά του στοιχεία στην ανάπτυξη του. Κάποιοι από τους στόχους που έχει καταφέρει:

- Μείωση χρήσης άνθρακα σε ποσοστό μεγαλύτερο από όλο το Ηνωμένο Βασίλειο
- Δημιουργία θέσεων εργασίας σε θέσεις για την μείωση του άνθρακα
- Ενίσχυση της πρόσβασης με ποδήλατο με τη χρήση της υπηρεσίας «City Bike»
- Ανάπτυξη της αιολικής ενέργειας μέσω εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον ποταμό Mersey. Ως εξουσιοδοτημένο κέντρο , η περιφέρεια του Λίβερπουλ για τις υπεράκτιες ανανεώσιμες τεχνολογίες, έχει τη δεύτερη μεγαλύτερη συγκέντρωση αιολικών πάρκων ανοικτής θάλασσας στον κόσμο. Η πρώτη εμπορική ανάπτυξη των μεγαλύτερων ανεμογεννητριών παγκοσμίως θα ενισχύσει τις δυνατότητες υπεράκτιων αιολικών προμηθειών για τα επόμενα χρόνια.



(Πηγή: www.albertdock.com)

5_Συγκριτική ανάλυση των παραδειγμάτων

Έχουμε μελετήσει και αναλύσει σε ένα μεγάλο και ευρύ πλαίσιο, λαμβάνοντας υπόψιν πολλές μεταβλητές και χαρακτηριστικά, τρία παραδείγματα παραλιακών μετώπων. Αυτή η έρευνα μας δίνει την ευκαιρία να τα συγκρίνουμε και να καταλήξουμε σε μερικά συμπεράσματα. Η έντονη διαφορά μεταξύ των τριών παραδειγμάτων μας είναι ότι η ανάπλαση του Leith Docks βρίσκεται ακόμα σε ένα θεωρητικό επίπεδο και είναι αναμενόμενο ότι δεν πληρεί τα ίδια κριτήρια σε σχέση με τις άλλες δύο περιπτώσεις που μελετήσαμε, όπως η ευελιξία του σχεδιασμού ή ο σχεδιασμός επιβλητικών κτιρίων. Παρόλα αυτά αυτό δεν αποτελεί εμπόδιο για την περαιτέρω σύγκριση των παραδειγμάτων που έχουν αναλυθεί.

Ξεκινώντας θα αναφερθώ στην ιστορική πορεία του κάθε έργου. Στο Αμβούργο υπήρξε μια άμεση κινητοποίηση για την αξιοποίηση του χώρου, αλλά με καθυστερήσεις στις φάσεις της ανάπτυξης. Στο Leith Docks, τα βήματα είναι πιο μικρής σημασίας και έκτασης, με το χρόνο να κυλά αργά καθώς η ανάπλαση θίγει συμφέροντα του ιδιωτικού τομέα. Στο Λίβερπουλ, υπήρξε ξεκάθαρη εκμετάλλευση του παραλιακού μετώπου εδώ και πάρα πολλά χρόνια, με μικρές διακοπές και καταστροφές. Παρόλα αυτά έχει γίνει αξιοποίηση του χώρου σε μεγάλο βαθμό και με μεγάλη επιτυχία και αυτό συνεχίζει να εξελίσσεται μέρα με τη μέρα.

Οι βασικές αρχές είναι το κομμάτι που τα τρία μας παραδείγματα έχουν τα περισσότερα κοινά στοιχεία. Βλέπουμε την πρόθεση για μίξη χρήσεων γης, για την ένταξη και την προστασία του περιβάλλοντος, τη σύνδεση και την ανάπτυξη του οικονομικού χαρακτήρα της περιοχής. Βλέπουμε ότι το Liverpool Waterfront συνδυάζει την κλασική αρχιτεκτονική του τόπου ενισχύοντας και προσθέτοντας κτίρια πιο νέας και μοντέρνας αισθητικής, χωρίς να παραμελεί τα ιστορικά κτίρια του. Στο Αμβούργο υπάρχει πρόθεση για καινοτόμο και φουτουριστικό σχεδιασμό, με την προσπάθεια ένταξης παλαιών στοιχείων στα καινούρια. Δυστυχώς στο Leith Docks ακόμα δεν έχει υπάρξει τέτοιου είδους ανησυχία, χωρίς όμως αυτό να απορρίπτει την πιθανή πρωτοβουλία για την ανάπτυξη των περιοχών.

Υπάρχει διαχωρισμός για τις περιοχές σχεδίασης σε σχέση με τα δύο από τα τρία παραδείγματα που μελετάμε. Στο HafenCity η κάθε ενότητα μπορεί να λειτουργήσει αυτόνομα και τα όρια της προέκυψαν τόσο από το γεωγραφικό σημείο και την κλίμακα των συμπεριλαμβανομένων χρήσεων γης, όσο και από την πιθανή

ημερομηνία ανάπτυξης ώστε αυτή να γίνεται από τα δυτικά στα ανατολικά. Στο Leith Docks δόθηκε περισσότερη βάση στον αρχιτεκτονικό σχεδιασμό, καθώς χαράχθηκαν 9 άξονες που έχουν άμεση θέα σε τοπόσημα-κλειδιά της πόλης και αυτοί χωρίζουν τις περιοχές που αναπτύσσονται ανεξάρτητα ή σε ζεύγη. Όσον αφορά το Liverpool Waterfront, οι περιοχές καθορίστηκαν από την ιστορική χρήση του λιμανιού και απλά εξελίχθηκαν στην πάροδο του χρόνου.

Η ιστορική ταυτότητα έπαιξε το ρόλο της σε κάθε ανάπλαση. Στο HafenCity τα κτίρια που αξίζει να διατηρηθούν προσαρμόζονται ουσιαστικά ενώ ενδιαφέρον είναι ότι ανασχεδιάζεται ολόκληρο λιμάνι με ιστορικά ατμόπλοια και γερανούς: εδώ η ιστορία επαναδιατυπώνεται. Στο Leith Docks απλά διατηρούνται ως μνημεία και δεν εντάσσονται στο σχεδιασμό, τουλάχιστον μέχρι σήμερα. Στο Λίβερπουλ, τα επιβλητικά κτίρια του είναι κομμάτι της ανάπτυξης του, έχουν προσαρμοστεί στις ανάγκες της καθημερινότητας και πραγματικά αποτελούν στολίδι σε όλο το μήκος του λιμανιού, τονίζοντας την ιστορική τους ταυτότητα.

Η **μίξη χρήσεων** αποτελεί μάλλον και για τα δύο έργα ανάπλασης τη βασικότερη αρχή καθώς δόθηκε μεγάλη σημασία στην εξασφάλισή της για να επιτευχθεί η ανάλογη βιωσιμότητα με χρήσεις κατοικίας, εργασίας, εμπορίου, αναψυχής και συνάντησης δημοσίου ποιοτικού χώρου. Όσον αφορά τα παραδείγματα του Αμβούργου και του Leith Docks, είναι χαρακτηριστική η πρόταση νέου σταθμού για κρουαζιερόπλοια. Τώρα, στο HafenCity μεγάλη βαρύτητα είχε η ποικιλομορφία όλων των παραπάνω σε όλες τις κλίμακες, τόσο στον κατακόρυφο όσο και στον οριζόντιο άξονα: μέσα στο ίδιο κτίριο, ανάμεσα στα κτίρια, μέσα σε μια συνοικία, αλλά και ανάμεσα σε διάφορες συνοικίες. Στο Leith Docks ιδιαίτερη σημασία δόθηκε στον σχεδιασμό κατοικιών όλων των τύπων και για όλα τα εισοδήματα, ενώ σημαντική είναι και η κατασκευή σχολείων όλων των βαθμίδων. Στο Liverpool Waterfront είναι ιδιαίτερα αναπτυγμένη η μίξη των χρήσεων σε όλες τις επιμέρους περιφερειακές προκυμαίες. Γραφεία, μαγαζιά, ξενοδοχεία βρίσκονται κατά μήκος του λιμανιού και βοηθούν σημαντικά στην οικονομική άνθηση της περιοχής όλα αυτά τα χρόνια.

Και στις τρεις περιπτώσεις σημαντική ήταν και η **σύνδεση της ανάπλασης με τον υπάρχον αστικό ιστό**, με έμφαση στην επανασύνδεση της πόλης με το παραλιακό της μέτωπο, την επέκταση εκεί της ανάπτυξής της, τη διατήρηση του ναυτικού χαρακτήρα και τον τονισμό ορισμένων επιφανών σημείων του κέντρου από την

περιοχή ανάπλασης. Μόνο στο HafenCity γίνεται λόγος για τα ύψη και την πυκνότητα των νέων κτιρίων ώστε αυτά να είναι συμβατά με τον υπάρχον αστικό ιστό, ενώ το Λίβερπουλ είναι η μόνη περιοχή στην οποία αυτή η σύνδεση προϋπήρχε από τη πρώτη στιγμή δημιουργίας του λιμανιού, εξαιρώντας τις στιγμές καταστροφής και αναγέννησης του.

Ως προς τις **μεταφορές** δίνεται προτεραιότητα στις ήπιες μετακινήσεις, δηλαδή από πεζούς και ποδήλατα ενώ ο στόχος είναι η μείωση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και η χρήση δημόσιων μεταφορών αντί αυτού. Διαφορές βρίσκουμε στα εξής: στο HafenCity η μελέτη βασίστηκε πρώτα στη βελτίωση της προσβασιμότητας και κινητικότητας συνδέοντας τον αστικό ιστό με το σύστημα μεταφορών, δεύτερον την κατανομή των χρήσεων γης ώστε να μην είναι απαραίτητες οι μεγάλες αποστάσεις και τρίτον στην προώθηση βιώσιμων δημόσιων μεταφορών που περιλαμβάνουν το περπάτημα και το ποδήλατο, βρίσκοντας παράλληλα τακτικές που μειώνουν την κίνηση των αυτοκινήτων. Στο Leith Docks έγινε η τοποθέτηση των πυκνών περιοχών ανάπτυξης κατοικιών σε μέρη που είναι πιο εύκολα προσιτά και που γειτνιάζουν με δρομολόγια δημόσιων μεταφορών και στάσεις του τραμ, δημιουργήθηκαν ζώνες χωρίς αυτοκίνητα και προτάθηκε συλλογική χρήση ηλεκτρονικών I.X. για ηλικιωμένος και A.M.E.A. Στο Λίβερπουλ, ενώ προωθείται η χρήση πεζών και θαλάσσιων μέσων, έχει γίνει πολύ καλός σχεδιασμός για τη διευκόλυνση των αυτοκινήτων στην πρόσβαση, στη μετακίνηση και στο παρκάρισμα. Παρόλα αυτά είναι ευρέως διαδομένη η χρήση όλων των μέσων μεταφοράς, με πιο πρόσφατη την ανάπτυξη της χρήσης ποδηλάτου, μέσω της υπηρεσίας CityBike.

Η **δημόσια συμμετοχή** λήφθηκε υπόψη και στις τρεις περιπτώσεις για την αποδοχή του έργου από το κοινό με περίπου ίδιες τακτικές, όπως εκδηλώσεις, ενημέρωση, διαλέξεις, διαγωνισμούς και εκθέσεις.

Όσον αφορά στη **διατήρηση του νερού και του περιβάλλοντος** βρίσκουμε μεταξύ των τριών αναπλάσεων πολλές ομοιότητες, όπως τους τρόπους εξοικονόμησης ενέργειας, την εύρεση εναλλακτικών τρόπων παραγωγής της, τη εξοικονόμηση φυσικών πόρων, τη χρήση φιλικών ως προς το περιβάλλον υλικών, την προστασία των ζώων και των φυτών και γενικά την προώθηση ενός πιο πράσινου τρόπου ζωής. Ωστόσο θα βρούμε και εδώ κάποιες διαφορές: στο Hafen City γίνεται λόγος για τη διαχείριση του νερού και των ομβρίων υδάτων, κατασκευάζεται ο μεγαλύτερος στην

Ευρώπη σταθμός υδρογόνου, ενώ ιδιαίτερη είναι η ύπαρξη ενός περιπτόρου βιωσιμότητας που ενημερώνει τον κόσμο, κάτι που λειτουργεί κυρίως ως κίνηση marketing. Αντίστοιχα στο Leith Docks γίνεται λόγος για χρήση ηλεκτρονικών αυτοκινήτων, για προσπάθεια μηδενικής χρήσης άνθρακα αλλά και για επανάχρηση αποβλήτων και ενέργειας. Το Λίβερπουλ έχει βραβευτεί πολλάκις για την περιβαλλοντική του συμπεριφορά και κατέχει πρώτη θέση σε όλο το Ηνωμένο Βασίλειο για την εξοικονόμηση σε άνθρακα και την καλύτερευση της ποιότητας ζωής.

Συνολικά παρατηρούμε πως τα δύο έργα ανάπλασης συμπίπτουν σε πολλά σημεία, κυρίως γενικών προθέσεων ενώ διαφέρουν σε κάποιους χειρισμούς και προτεραιότητες. Προσωπική παρατήρηση είναι πως στο HafenCity το έργο είναι πιο οργανωμένο, σαφές και ρεαλιστικό, ενώ στο Leith Docks τα πράγματα είναι ακόμα γενικά διατυπωμένα και σε επίπεδο προθέσεων. Προφανώς και παίζει ρόλο ότι το δεύτερο δεν έχει μπει ακόμα σε φάση σχεδιασμού. Στο Λίβερπουλ το έργο είναι ήδη σε λειτουργία και η μελλοντική του συμπεριφορά είναι σε συνεχόμενη εξέλιξη και σε φάση εκσυγχρονισμού. Το σίγουρο είναι πως όλα τα παραδείγματα στοχεύουν σε μεγάλες αναπλάσεις με βάση τη βιωσιμότητα και το πράσινο τρόπο ζωής και θα επηρεάσουν τις μελλοντικές γενιές σε επίπεδο σχεδιασμού.

6_Βιβλιογραφία

Έγγραφα από ηλεκτρονική αναζήτηση:

- O.Giovinazzi ,M. Moretti, Port Cities and Urban Waterfront: Transformations and Opportunities, TeMALab, , Τεύχος 3, Μάρτιος 2010
- P.Matthews, M. Satsangi, Planners, Developers and Power: A Critical Discourse Analysis of the Redevelopment of Leith Docks, Scotland, *Planning, Practice & Research*, Τόμος 22, Τεύχος 4, Νοέμβριος 2007
- Edinburgh City Local Plan 2010, Waterfront Regeneration, Κεφάλαιο 11
- HafenCity Hamburg , The Masterplan,new edition, 2006
- Y. Jeung Jang, J. Yeon Go, S.Lee Evaluating integrated land use and transport strategies in the urban regeneration projects toward sustainable urban structure: case studies of Hafen City in Germany and Shinagawa Station in Tokyo *International Journal of Urban Sciences*,Τόμος 15, Τεύχος 3, 2011
- M. Sepe, Urban history and cultural resources in urban regeneration: a case of creative waterfront renewal, *Planning Perspectives*, Τόμος:28 Τεύχος:4 , 2013
- A. Hickman, Waterfront Regeneration in the Historic Port of Leith: the Challenges of Maintaining Authenticity on an Urban Scale,Εκδόσεις Πανεπιστημίου Εδιμβούργου, Νοέμβριος 2009
- Edinburgh Local Development plan:Proposed Plan, Μάρτιος 2013
- Paul Coslett, Regeneration in Liverpool, Σεπτέμβριος 2014
- Liam Murphy, United Utilities sponsor the Liverpool ECHO Environment Awards, Ιανουάριος 2016
- Robert Barker, Richards Couttis, Ricardo Pelizzon, Stephen Alderdice, A waterspace Strategy for the Sustainable Development of Liverpool South Docks, Ιανουάριος 2012

Πληροφορίες από το διαδίκτυο:

- <http://www.rudi.net/node/20189>
- <http://www.edinburgharchitecture.co.uk/leith-docks-masterplan>
- <http://en.wikipedia.org/wiki/Leith>
- <http://www.rtkl.com/projects/the-harbour-leith-docks/>
- <http://www.visitscotland.com/info/towns-villages/leith-p918421>
- <http://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-the-genesis-of-an-idea.html>
- <http://www.hafencity.com/en/>
- <http://intermediatelandscapes.com/2011/10/26/10-waterfront-regeneration-projects-around-the-world/>
- <http://www.liverpoolexpress.co.uk>
- <http://www.archdaily.com>
- <http://www.wyg.com/projects/liverpool-waters>
- <http://www.albertdock.com>

