

ΠΡΟΑΣΤΙΟΠΟΙΗΣΗ ΧΩΡΙΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΩΝ ΠΕΥΚΩΝ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Συγγραφή: Πετρίδου Ιωάννα || Επίβλεψη: Σαπουνάκης Άρης

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την ολοκλήρωση της διπλωματικής μου εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή μου Άρη Σαπουνάκη, καθώς ήταν δίπλα μου καθ' όλη την εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας, ό,τι ώρα. Για τις συμβουλές, τις συζητήσεις και κυρίως για την ίση αντιμετώπιση που έλαβα καθώς επίσης και για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω τον Νικολό Βογιαζίδα για την έμπνευση που μου προσέφερε όλα τα χρόνια της πανεπιστημιακής μου πορείας, αλλά και για την προθυμία, τις παραγωγικές συζητήσεις και την γνώση που με πάθος και απλόχερα μου παρείχε.

Επίσης, θα ήθελα να πω ένα ευχαριστώ στην τεχνική υπηρεσία του Δήμου Νεάπολης-Συκεών και ιδιαίτερα στον κ. Βαγγέλη Σιαπάκα ο οποίος με προθυμία με βοήθησε.

Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Πάνο, που χωρίς εκείνον δε θα είχα καταφέρει να φτάσω ποτέ εδώ και να ξεπεράσω τα προβλήματα που βρέθηκαν στο δρόμο μου.

Ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ οφείλω, στους φίλους μου, την Ιωάννα, τη Στέλλα, τον Γιώργο και την Ισιδώρα. Για τη στέγη, την επιρροή, την αλληλεγγύη αλλά κυρίως γιατί με σήκωσαν όσες φορές κι αν έπεσα, και γιατί χωρίς αυτούς το ταξίδι των φοιτητικών μου χρόνων δεν θα ήταν το ίδιο.

Τέλος, το μεγαλύτερο και ειλικρινές ευχαριστώ το οφείλω στη μαμά και τον μπαμπά μου, που υπήρξαν από την πρώτη στιγμή οι μεγαλύτεροι υποστηρικτές και θαυμαστές μου, με εμπιστεύτηκαν και με στήριξαν σε κάθε μου βήμα. Στον Πέτρο, για απεριόριστη αγάπη που μου έδωσε.

Σας ευχαριστώ.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο αστικός ιστός αποτελεί ένα από τα πιο μεταβαλλόμενα μορφώματα, στο πλαίσιο των συνολικότερων αλλαγών που πραγματοποιούνται σε οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό επίπεδο, τόσο σε τοπική κλίμακα όσο και στην παγκόσμια σύγχρονη πραγματικότητα. Στη χώρα μας οι αλλαγές αυτές πραγματοποιούνται υπό το πρίσμα έλλειψης πολεοδομικού σχεδιασμού. Η αστική διάχυση αλλά και η προαστιοποίηση, αποτελούν ορισμένα από τα κύρια ζητήματα που απασχολούν την σύγχρονη ελληνική πόλη. Η παρούσα διπλωματική εργασία πραγματεύεται το ζήτημα της προαστιοποίησης, μέσα από την περίπτωση μελέτης της ΔΕ Πεύκων, στην Θεσσαλονίκη. Ειδικότερα, στη χώρα μας και τα ελληνικά προάστια η απουσία του σχεδιασμού και του προγραμματισμού είναι έντονη, πληθώρα από τα προβλήματα που εντοπίζονται σε τέτοιες περιοχές προέρχονται από αυτή την απουσία.

Συγκεκριμένα, στην παρούσα διπλωματική παρουσιάζονται τα ζητήματα που αντιμετωπίζει ένα τέτοιο προάστιο το οποίο δημιουργήθηκε ελλείψει πολεοδομικού σχεδιασμού, τα Πεύκα Θεσσαλονίκης. Στη συνέχεια πραγματοποιείται μια προσπάθεια επανεξέτασης των μεθόδων και των σεναρίων που χρησιμοποιούνται για την άσκηση πολεοδομικής πολιτικής, με στόχο την ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό αλλά και την σημασία μελέτης και ανάλυσης των κοινωνικών ζητημάτων κατά την διαδικασία προγραμματισμού και σχεδιασμού των προαστίων στη χώρα μας. Παράλληλα, στην παρούσα εργασία ως κύριο χαρακτηριστικό αναφέρεται ο δημόσιος-κοινός χώρος και οι λειτουργίες του στα προάστια.

Λέξεις κλειδιά

προάστιο, αστικός σχεδιασμός, περιβάλλον, κοινός χώρος, συμμετοχή, αστική ανάπτυξη, προαστιοποίηση, πόλη

ABSTRACT

The urban fabric is one of the most changing structures in the context of the most comprehensive changes at the economic, social and political level, both locally and globally. In our country these changes are made in the light of a lack of urban planning. Urban sprawl and suburbanization are the main issues which the modern Greek city faces. This diploma thesis discusses the subject of suburbanization, through the case study of Pefka, in Thessaloniki. In particular, in our country and the Greek suburbs, the absence of planning leads to a number of problems identified in these areas.

In particular, in this diploma thesis, are presented the problems faced by a suburb such as Pefka, a suburb which created in the absence of urban design. Then an attempt is being made to review the methods and scenarios used for the pursuit of urban planning policy, with the aim of anthropocentric planning and the importance of studying and analyzing social issues in the planning process of the suburbs in Greece. Lastly, in this diploma thesis the main feature is the public-common spaces and its functions in the suburbs.

Key Words

suburb, common space, public space, urban planning, urban renovation, environment, city, suburbanization

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΕΙΚΟΝΩΝ

| | |
|---|----|
| Εικόνα Α.1. 1: Σχέδιο της πόλης Ur Πηγή: https://www.themaparchive.com | 21 |
| Εικόνα Α.1. 2: Η πόλη της Kahun, ως δημοσιεύθηκε από τον W. Petrie Πηγή: https://www.researchgate.net | 24 |
| Εικόνα Α.1. 3: Σχέδιο της Αθηναϊκής Αγοράς Πηγή: http://www.eie.gr | 28 |
| Εικόνα Α.1. 4: Σχέδιο της Μιλήτου Πηγή: http://www.fhw.gr | 30 |
| Εικόνα Α.1. 5: Αγορά και Θέατρο Μιλήτου Πηγή: Google Images | 31 |
| Εικόνα Α.1. 6: Η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία Πηγή: https://www.reddit.com | 31 |
| Εικόνα Α.1. 7: Σχέδιο της Aosta Πηγή: https://www.researchgate.net | 33 |
| Εικόνα Α.1. 8: Σχέδιο πόλης Timgad Πηγή: http://www.socks-studio.com | 34 |
| Εικόνα Α.1. 9: Σχέδιο της πόλης Silchester Πηγή: https://wellcomecollection.org | 34 |
| Εικόνα Α.1. 10: Domus κατοικίες Πηγή: Google Images..... | 35 |
| Εικόνα Α.1. 11: Cenacula, Εξωτερική και εσωτερική μορφή House of Diana, Ostia Antica στη Ρώμη Πηγή: Rossi Aldo in “The Architecture of the City” | 35 |
| Εικόνα Α.1. 12: Καθεδρικός Ναός του Μιλάνο Πηγή: Google Images..... | 36 |
| Εικόνα Α.1. 13: Το αρχικό σχέδιο του Filarete για την πόλη Sforzinda (Μιλάνο) εμπνέεται από το οκτάγωνο σχήμα ιδεατής πόλης του Vitruvius Πηγή: https://quadralectics.wordpress.com | 39 |
| Εικόνα Α.1. 14: Η πόλη Palma Nova της Ιταλίας Πηγή: www.udinetoday.it | 40 |
| Εικόνα Α.1. 15: Gatliff Building 19th Century, Εργατικές Κατοικίες στο Λονδίνο Πηγή: http://www.acgthoesibh.wordpress.com | 42 |
| Εικόνα Α.1. 16: Η «Ανακαίνιση» του Παρισιού από τον Haussmann Πηγή: www.marcmaison.com | 43 |
| Εικόνα Α.1. 17: Κατασκευή της Λεωφόρου της Όπερας Πηγή: https://www.marcmaison.com | 43 |
| Εικόνα Α.1. 18: Συνοπτικός χάρτης του σχεδίου ανάπτυξης του περιβάλλοντος χώρου του Βερολίνου Πηγή: www.wikipedia.com | 44 |
| Εικόνα Α.2. 1: Πληθυσμιακές αλλαγές αναφορικά με την Θεωρία Χωροταξικού Κύκλου (SCT) Πηγή: Suburbanization and Urban Growth | 47 |
| Εικόνα Α.2. 2: Village of Glendale Historic Inventory Map (2007) Πηγή: www.glendaleohio.gr | 50 |
| Εικόνα Α.2. 3: Riverside, Illinois σχεδιασμένο από τον F. L. Olmsted Πηγή: MIT Open Course..... | 50 |
| Εικόνα Α.2. 4: Διάκριση Χώρου της Ελληνικής Επικράτειας Πηγή: https://slideplayer.gr/slide/2025475/ | 55 |
| Εικόνα Α.3. 1: Ριζική ανάπτυξη στο κέντρο του Leibzig μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (Γερμανία) Πηγή: Μανάβη Α.,(2010) Ερευνητική Εργασία | 61 |
| Εικόνα Α.3. 2: Ανάπτυξη στο Κέντρο της Θεσσαλονίκης Πηγή: Περιοδικό “Parallaxi” | 62 |
| Εικόνα Β.1. 1: Καμινάδα Ασβεστοποιείου στα Πεύκα Πηγή: Google Images | 71 |
| Εικόνα Β.1. 2: Πεύκα, εμφανίζονται ως «Τzeki» σε λεπτομέρεια από χάρτη του 1927 του Γ΄ Σώματος Στρατού, «Χάρτης Θεσσαλονίκης», 1:20.000 Πηγή: https://parallaximag.gr | 72 |

| | |
|---|----|
| Εικόνα Β.1. 3: Retsina-Retsiki, σημερινά Πεύκα, στο ΒΑ τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, από λεπτομέρεια στον χάρτη Umgebungkarte von Saloniki, περίπου το 1940 Πηγή: https://parallaximag.gr | 73 |
| Εικόνα Β.1. 4: Τα σύγχρονα Πεύκα Πηγή: http://www.parallaximag.gr | 74 |
| Εικόνα Β.1. 5: Γραμμές Λεωφορείου 57, 59 Πηγή: http://oasth.gr/ , ίδια επεξεργασία . | 83 |
| Εικόνα Β.1. 6: Γραμμή Λεωφορείου 57, σύνδεση με το κέντρο της πόλης Πηγή: http://oasth.gr/ , ίδια επεξεργασία | 83 |

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΧΑΡΤΩΝ

| | |
|--|-----|
| Χάρτης Β.1. 1: Χωρικός Εντοπισμός Δ.Ε. Πεύκων Πηγή: Αναφέρεται εντός, Ιδία Επεξεργασία..... | 69 |
| Χάρτης Β.1. 2: Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης Πηγή: Ιδία Επεξεργασία | 70 |
| Χάρτης Β.1. 3: Εκπαιδευτικές, Αθλητικές και Πολιτιστικές Υποδομές Πηγή: Ιδία Επεξεργασία..... | 87 |
| Χάρτης Β.1. 4: Χάρτης Χρήσεων γης ΔΕ Πεύκων απο Urban ATLAS Πηγή: Ιδία Επεξεργασία..... | 89 |
| Χάρτης Β.1. 5: Χρήσεις Γης Πηγή: Ιδία Επεξεργασία | 90 |
| Χάρτης Β.1. 6: Αστικό Πράσινο & Δημόσιοι Χώροι Πηγή: Ιδία Επεξεργασία | 92 |
| Χάρτης Β.1. 7: Πολεοδομικές Ενότητες Πηγή: Ιδία Επεξεργασία | 93 |
| Χάρτης Β.1. 8: Οδικό Δίκτυο Πηγή: Ιδία Επεξεργασία | 95 |
| Χάρτης Γ.2. 1: Χάρτης Πρότασης Πηγή: Ιδία Επεξεργασία | 113 |
| Χάρτης Γ.2. 2: Τοπικά κέντρα & πάρκα τσέπης: σήμερα Πηγή: Ιδία Επεξεργασία, Google Maps..... | 114 |
| Χάρτης Γ.2. 3: Πρόταση Οδικού Δικτύου Πηγή: Ιδία Επεξεργασία..... | 116 |
| Χάρτης Γ.2. 4: Ενδεικτικό Ρυμοτομικό Σχέδιο Πηγή: ΓΠΣ Πεύκων, Ιδία Επεξεργασία | 117 |

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

| | |
|---|----|
| Διάγραμμα Β.1. 1: Μόνιμος Πληθυσμός 2011 Δημοτικών Ενοτήτων, Δήμου Νεάπολης-Συκεών Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία..... | 76 |
| Διάγραμμα Β.1. 2: Διαχρονική Αύξηση Μόνιμου Πληθυσμού των Πεύκων (1991-2011) Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία..... | 77 |
| Διάγραμμα Β.1. 3: Φύλο Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία..... | 78 |
| Διάγραμμα Β.1. 4: Ηλικία Πηγή: Ιδία Επεξεργασία | 78 |
| Διάγραμμα Β.1. 5: Εκπαίδευση, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία | 79 |
| Διάγραμμα Β.1. 6: Απασχολούμενοι ανά τομέα Δ.Ε. Πεύκων (2011) Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης-Συκεών 2015-2019, ίδια επεξεργασία .. | 80 |
| Διάγραμμα Β.1. 7: Απασχόληση Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία | 81 |
| Διάγραμμα Β.1. 8: Απασχόληση (2011) Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία | 81 |
| Διάγραμμα Β.1. 9: Θέση Εργασίας (2011) Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης-Συκεών, ίδια επεξεργασία | 82 |
| Διάγραμμα Β.1. 10: Χρήσεις γης εκατέρωθεν της Λεωφόρου Παπανικολάου Πηγή: Ιδία Επεξεργασία..... | 91 |

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

| | |
|--|-----|
| Πίνακας Β.1. 1: Μόνιμος Πληθυσμός Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία..... | 76 |
| Πίνακας Β.1. 2: Διαχρονική Εξέλιξη Πληθυσμού Πεύκων Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία..... | 77 |
| Πίνακας Β.1. 3: Ιεράρχηση βασικού Οδικού δικτύου Δ.Ε. Πεύκων Πηγή: ΓΠΣ Δ.Ε. Πεύκων, Ιδία Επεξεργασία | 84 |
| Πίνακας Β.1. 4: Εκπαιδευτικές Δομές Δ.Ε. Πεύκων Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης- Συκεών, ίδια επεξεργασία..... | 86 |
| Πίνακας Γ.1. 1: Αξιολόγηση Σεναρίων, Πηγή: Ιδία Επεξεργασία..... | 107 |

ΑΡΚΤΙΚΟΛΕΞΟ

ΓΠΣ: Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο

ΔΕ: Δημοτική Ενότητα

ΕΠ: Επαρχιακή Οδός

ΙΧ: Ιδιωτικής Χρήσεως

ΜΟΜΑ: Μικτές Ομάδες Μηχανημάτων Ανασυγκροτήσεως

ΟΑΣΘ: Οργανισμός Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης

Π.Ε.: Περιφερειακή Ενότητα

ΠΣΘ: Πολεοδομικό Συγκρότημα Θεσσαλονίκης

ΣΔ: Συντελεστής Δόμησης

ΣΧΟΟΑΠ: Σχέδιο Χωρικής και Οικιστικής Οργάνωσης Ανοικτής Πόλης

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

| | |
|---|-----------|
| ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ | 3 |
| ΠΕΡΙΛΗΨΗ | 5 |
| ABSTRACT | 6 |
| ΕΙΣΑΓΩΓΗ..... | 14 |
| ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ..... | 16 |
| ΜΕΡΟΣ Α «ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΡΟΑΣΤΙΟ | 19 |
| <i>Κεφάλαιο 1^ο: Η Πόλη</i> | 20 |
| 1.1 Ιστορική εξέλιξη της πόλης..... | 20 |
| 1.2 Η Εποχή του Χαλκού | 20 |
| 1.3 Ελληνική Πόλη της Αρχαιότητας..... | 26 |
| 1.4 Η πόλη στη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία | 31 |
| 1.5 Η πόλη στον Μεσαίωνα | 36 |
| 1.6 Αναγέννηση | 38 |
| 1.7 Βιομηχανική Επανάσταση..... | 40 |
| <i>Κεφάλαιο 2^ο : Το προάστιο.....</i> | 46 |
| 2.1 Αστικός Κύκλος | 46 |
| 2.2 Το προάστιο..... | 47 |
| 2.3 Ιστορική Αναδρομή | 49 |
| 2.4 Η προαστιοποίηση..... | 51 |
| 2.5 Αίτια προαστιοποίησης | 52 |
| 2.6 Επιπτώσεις προαστιοποίησης | 53 |
| 2.7 Προαστιοποίηση στην Ελλάδα | 57 |
| <i>Κεφάλαιο 3^ο : Αστική Ανάπλαση</i> | 58 |
| 3.1 Η Αστική Ανάπλαση | 58 |
| 3.2 Χαρακτηριστικά και Αξιολόγηση Αστικών Αναπλάσεων..... | 59 |
| 3.3 Είδη Αστικών Αναπλάσεων | 60 |
| 3.4 Αναπλάσεις στην Ελλάδα..... | 63 |
| 3.5 Ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο | 64 |
| 3.6 Εξευγενισμός (gentrification)..... | 65 |
| 3.7 Κοινός Χώρος | 66 |

| | |
|--|------------|
| ΜΕΡΟΣ Β «Case Study: ΠΕΥΚΑ,ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ»..... | 68 |
| <i>Κεφάλαιο 1^ο: Ανάλυση</i> | 69 |
| 1.1 Δημοτική Ενότητα Πεύκων | 69 |
| 1.2 Εισαγωγικά- Ιστορικά Στοιχεία | 69 |
| 1.3 Φυσικό και Ανθρωπογενές Τοπίο | 75 |
| 1.4 Χαρακτηριστικά Πληθυσμού | 76 |
| 1.5 Οικονομικά Στοιχεία | 80 |
| 1.6 Υποδομές | 83 |
| 1.7 Πολεοδομική Οργάνωση..... | 88 |
| 1.8 Κυκλοφορία στα Πεύκα | 94 |
| 1.9 SWOT Analysis | 96 |
| <i>Κεφάλαιο 2^ο: Σύνοψη</i> | 97 |
| ΜΕΡΟΣ Γ «ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ Δ.Ε. | 99 |
| <i>Κεφάλαιο 1^ο: Πρόταση παρέμβασης</i> | 100 |
| 1.1 Βασικές αρχές πρότασης..... | 100 |
| 1.2 Εναλλακτικά Σενάρια | 102 |
| 1.3 Αξιολόγηση Σεναρίων | 106 |
| <i>Κεφάλαιο 2^ο: Πρόταση Ανάπλασης.....</i> | 109 |
| 2.1 Κοινοί χώροι και αστικό πράσινο | 109 |
| 2.2 Δίκτυο κοινοχρήστων χώρων | 110 |
| 2.3 Πάρκα Τσέπης | 111 |
| 2.4 Μετακινήσεις..... | 115 |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ | 118 |
| ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ | 121 |

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο μελέτης της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελεί η περιοχή των Πεύκων, προάστιο στην πόλη της Θεσσαλονίκης. Τα προάστια είναι πολυσύνθετες μορφές αστικού ιστού, και παρουσιάζουν πλήθος τυπολογιών και μορφών. Έχουν υπάρξει αντικείμενο μελέτης πολλών ερευνητών, ιδιαίτερα μετά την περίοδο της Βιομηχανικής Επανάστασης, διάφορων ειδικοτήτων και καθένα από αυτά προσδίδουν και μια ακόμη προσέγγιση στο συγκεκριμένο αστικό μόρφωμα. Στην Ελλάδα, τα προάστια δεν έχουν αναπτυχθεί όσο και με τον ίδιο τρόπο που έχει συμβεί στην υπόλοιπη Ευρώπη και στην Αμερική.

Παράλληλα, ο λόγος που επιλέχθηκε η συγκεκριμένη περιοχή είναι πως ειδικότερα στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, δεν υπάρχει άλλη περιοχή με τα χαρακτηριστικά της ΔΕ Πεύκων, επομένως, η μοναδικότητά της, αποτέλεσε κίνητρο για περαιτέρω μελέτη. Επιπροσθέτως, τα Πεύκα είναι η περιοχή στην οποία έχω μεγαλώσει και μπορώ να αντιληφθώ τα προβλήματα των κατοίκων τόσο υπό το πρίσμα του απλού χρήστη της περιοχής όσο και υπό το πρίσμα του πολεοδόμου. Στόχος της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας, και με αρωγή της παρατήρησης αλλά και συζήτησης με πολλούς από τους κατοίκους των Πεύκων, είναι να δομηθούν και εν συνεχεία να προταθούν παρεμβάσεις, ώστε να βελτιωθεί σημαντικά η ποιότητα ζωής των ανθρώπων στα Πεύκα αλλά και να εντοπισθούν οι παθογένειες που ταλανίζουν την καθημερινότητα των χρηστών. Πυρήνα των παρεμβάσεων θα αποτελέσει το περιβάλλον και ο κοινός χώρος που στην περιοχή, όπως και στις περισσότερες ελληνικές πόλεις και οικισμούς, έχει υποβαθμιστεί αισθητά.

Συγκεκριμένα, στα Πεύκα, αν και σε καμία περίπτωση δεν μπορεί η περιοχή να χαρακτηριστεί υποβαθμισμένη, εντοπίζονται αρκετά προβλήματα. Προβλήματα που αντιμετωπίζουν όλα τα σύγχρονα προάστια στην Ελλάδα. Όπως η διάρρηξη των ορίων του αστικού κέντρου, η ανεξέλεγκτη δόμηση, η καταπάτηση αστικής γης με μη προγραμματισμένες χρήσεις γης που αλλοιώνουν την ομαλότητα και αποδοτικότητα που επιχειρεί ο πολεοδομικός σχεδιασμός. Τα περισσότερα από τα παραπάνω προβλήματα εντοπίζονται στην περιοχή μελέτης, και κυρίως προβλήματα που απορρέουν από την έλλειψη σχεδιασμού. Για παράδειγμα η τυχαία ανάπτυξη κοινόχρηστων χώρων, ελλείψεις σε υποδομές αλλά και σε σχεδιασμένους χώρους πρασίνου στον οικισμό. Επομένως, έχουμε ως αποτέλεσμα ένα χώρο ο οποίος τελικά τείνει να μην χρησιμοποιείται από τους χρήστες.

Ακόμη, αξίζει να αναφερθεί πως παρατηρήθηκε στην περιοχή αφενός έντονη εξάρτηση από άλλες ΔΕ του ΠΣΘ και αφετέρου χαμηλή έως ανύπαρκτη κινητικότητα προς την ΔΕ Πεύκων, από άλλες περιοχές. Στόχος της πρότασης της παρούσας διπλωματικής εργασίας αποτελεί η προσέλευση επισκεπτών στην περιοχή. Να αποτελέσει λοιπόν ένα σύγχρονο προάστιο σχεδιασμένο με δύο βασικούς πυλώνες, τον περιβαλλοντικό σχεδιασμό αλλά και τον άνθρωπο ως επίκεντρο.

Γενικότερα όμως, πρόκειται να προσεγγιστούν και να εξεταστούν και άλλα ζητήματα από αυτό της προαστιοποίησης, όπως αυτό της αστικής ανάπτυξης και συγκεκριμένα η ισχύουσα κατάσταση στην Ελλάδα. Ακόμη, θα προσεγγιστεί και η άσκηση πολεοδομικής πολιτικής μέσω στη χώρα μας. Σκοπός είναι να επαναπροσδιοριστούν ορισμένες από αυτές τις έννοιες και να ενταχθεί μέσα σε αυτές ο «χρήστης». Παράλληλα, τίθεται το ζήτημα των κοινωνικών προβλημάτων μιας περιοχής αλλά και την σημασία του πολεοδομικού σχεδιασμού στην διαδικασία επίλυσης, και πολλές φορές επούλωσης, τέτοιων παθογενειών στη σύγχρονη καπιταλιστική κοινωνία. Η παρούσα εργασία, θεωρεί ως δεδομένο πως η κατανόηση της λεγόμενης «κοινωνιολογίας του χώρου», αποτελεί το κλειδί για τον βέλτιστο σχεδιασμό σε μια περιοχή με τα χαρακτηριστικά προαστίων, και συγκεκριμένα των Πεύκων.

Παράλληλα, αξίζει να σημειωθεί πως οι σύγχρονες πόλεις μεταβάλλονται καθημερινά σε ένα παγκόσμιο οικονομικό-πολιτικό-κοινωνικό πλαίσιο. Ωστόσο, φαίνεται μέσω της παρατήρησης και της έρευνας πως οι αλλαγές που συντελούνται είναι αποτέλεσμα παραγόντων που συνέβησαν σε βάθος χρόνου. Κρίνεται λοιπόν σκόπιμο για την ορθότερη εξερεύνηση να αναφερθούμε και στην πόλη ως σύνολο και την ιστορία της.

ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ

Η παρούσα εργασία μελέτησε ως επί το πλείστον πολεοδομικά ζητήματα αλλά ασχολήθηκε παράλληλα και με τα κοινωνικά προβλήματα στον αστικό χώρο. Ως κύριο μέσο μελέτης αποτέλεσε η ποιοτική έρευνα, με στόχο την κατανόηση των βαθύτερων κοινωνικών προβλημάτων που οδηγούν και στα πολεοδομικά προβλήματα των σύγχρονων οικισμών. Με άλλα λόγια, πραγματοποιήθηκε προσπάθεια εξερεύνησης των φαινομένων και χρησιμοποιήθηκαν ευέλικτοι τρόποι κατηγοριοποίησης των απαντήσεων στα «ερωτήματα» που έθεσε η παρούσα διπλωματική εργασία (Guest et.al., 2011). Ωστόσο, χρησιμοποιήθηκαν και ποσοτικά δεδομένα, από αρμόδιους δημόσιους φορείς, κυβερνητικούς και μη, όπως στατιστικά δεδομένα. Ακόμη, η παρούσα διπλωματικής εργασία εκπονήθηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό με επί τόπια έρευνα και παρατήρηση στην περιοχή, ώστε να εξαχθούν συμπεράσματα σχετικά με τις κοινωνικές σχέσεις, την καθημερινή ζωή, την χρήση των κοινών και πράσινων χώρων αλλά και την συμμετοχή ή μη των πολιτών στην πολεοδομική διαδικασία.

Η εργασία χωρίζεται σε τρία μέρη, ειδικότερα:

Στο πρώτο μέρος γίνεται μια προσπάθεια να οριστούν και να κατανοηθούν ορισμένες βασικές για την εργασία έννοιες, όπως η πόλη, το προάστιο, οι αστικές αναπλάσεις, ο συμμετοχικός σχεδιασμός. Ο ορισμός τους επιδιώκεται μέσω της μελέτης της ιστορικής εξέλιξης και σε διάφορους τομείς, κοινωνικούς-οικονομικούς-πολιτικούς. Στη συνέχεια, οι συγκεκριμένες έννοιες θα έχουν καίρια θέση στην ανάλυση της περιοχής μελέτης, αλλά θα αποτελέσουν και θεμέλιο ώστε να δομηθεί και η πρόταση ανάπλασης στην ΔΕ Πεύκων.

Στο δεύτερο μέρος γίνεται μια προσπάθεια, που στόχο έχει την αναγνώριση και ανάλυση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών της περιοχής μελέτης, μέσω της ιστορικής της εξέλιξης αλλά και της πολεοδομικής της μορφής. Αναφέρεται επίσης, η σχέση εξάρτησης που παρουσιάζει η ΔΕ με το ΠΣΘ και αναλύεται η θέση της μέσα σε αυτό. Εντοπίζονται οι συνθήκες στον οικισμό σήμερα και μέσω δημογραφικών στοιχείων για την περιοχή αναλύεται το εσωτερικό της. Ακόμη, καταγράφονται οι ισχύουσες χρήσεις γης αλλά και οι «μετακινήσεις» των κατοίκων της. Όλα τα παραπάνω ενισχύονται με την παρατήρηση και την επί τόπια έρευνα. Τέλος, αναλύονται τα πλεονεκτήματα της περιοχής αλλά και εντοπίζονται οι παθογένειες τις, που σε καθημερινό εμφανίζουν προβλήματα σε βάρος των χρηστών της. Η μελέτη επικεντρώθηκε στην υποτίμηση και υποβάθμιση του περιβάλλοντος αλλά και του κοινού-δημόσιου χώρου στην περιοχή.

Στο τρίτο μέρος, γίνεται η ανάλυση της πρότασης για την ανάπλαση του οικισμού των Πεύκων. Στόχος είναι η αξιοποίηση του πρασίνου στην περιοχή αλλά και η δημιουργία μέσω της ανάπλασης κοινών-δημόσιων χώρων κοινωνικών δομών και σχέσεων μεταξύ των πολιτών. Παράλληλα, επιχειρείτε να ενταχθεί στον σχεδιασμό και γενικότερα στον οικισμό η συμμετοχική διαδικασία είτε στη λήψη αποφάσεων είτε συνολικά στον οικισμό.

Τέλος παρουσιάζονται τα συμπεράσματα που εξήχθησαν με την πραγματοποίηση της έρευνας στην περιοχή μελέτης. Αναφέρονται κυρίως στις κοινωνικές και πολεοδομικές παθογένειες που εντοπίστηκαν στην ΔΕ Πεύκων. Αλλά και στο πώς είναι δυνατό να αμβλυνθούν τα ζητήματα που δυσχεραίνουν την καθημερινότητα των κατοίκων. Παράλληλα όμως στοχεύουν και στον προβληματισμό σχετικά με την προαστιοποίηση και συνολικότερα τον πολεοδομικό σχεδιασμό, ως εργαλείο στη χώρα μας.

ΜΕΡΟΣ Α

«ΠΟΛΗ ΚΑΙ ΠΡΟΑΣΤΙΟ»

Κεφάλαιο 1^ο: Η Πόλη

1.1 Ιστορική εξέλιξη της πόλης

Η απαρχή της ιστορίας της πόλης φαίνεται να βρίσκεται χιλιάδες χρόνια πριν, και συγκεκριμένα, κατά τους προϊστορικούς χρόνους, πρόκειται για μια διαδικασία η οποία επήλθε έπειτα από διαφορετικά στάδια εξέλιξης που τελικά οδήγησε στη σημερινή έννοια του αστικού περιβάλλοντος. Οι ιστορικοί διακρίνουν συγκεκριμένες περιόδους κατά τις οποίες εξελίχθηκε σημαντικά ο άνθρωπος και η κοινωνία συνολικότερα οδήγησε σε αρκετές «επαναστατικές» μεταβολές. Όπως αναφέρει ο Τσαούσης (1987), φαίνεται να πραγματοποιήθηκαν τρεις επαναστάσεις οι οποίες προκάλεσαν αλλαγές στο κοινωνικό, οικονομικό και πολιτιστικό τομέα της πόλης.

Μία από τις τρεις διαδραματίστηκε στη νεολιθική εποχή, περίπου στο 7000 π.Χ., κατά την οποία εμφανίζονται οι πρώτες μόνιμες εγκαταστάσεις στην περιοχή του σημερινού Ιράκ, τη Μεσοποταμία. Η επανάσταση της εποχής αυτής ονομάζεται αγροτική και οδήγησε τον άνθρωπο στην αποδέσμευσή του από τη φύση έτσι, ξεκινά μία προσπάθεια άσκησης εξουσίας σε εκείνη με την καλλιέργεια και την εξημέρωση άγριων ζώων. Τη Νεολιθική Εποχή η οικονομία βασίζεται εξ ολοκλήρου στην παραγωγή τροφής. Ακόμη την συγκεκριμένη περίοδο δημιουργείται αυξημένη συγκέντρωση πληθυσμού στους οικισμούς, ωστόσο φαίνεται πως αυτό ευνοήθηκε από τις συνθήκες κλίματος που επικράτησαν την περίοδο των προϊστορικών χρόνων.

1.2 Η Εποχή του Χαλκού

Το 3500 π.Χ. φαίνεται να δημιουργούνται οι πρώτοι οικισμοί, σε περιοχές με εύφορες εκτάσεις, κοιλάδες ή μεγάλους ποταμούς. Κατά τη διαμονή τους εκεί οι άνθρωποι προσπάθησαν να ασκήσουν έλεγχο στην καλλιεργήσιμη γη, με τη γέννηση καινούριων ιδεών και τεχνικών σχετικά με την ορθότερη εκμετάλλευση του νερού. Μια μακρά διαδικασία η οποία τελικά τους οδήγησε στην άρδευση. Σε συνδυασμό με την «άνθιση» του εμπορίου στην περιοχή μεταξύ Νείλου και Ινδού ποταμού η εξέλιξη που παρατηρήθηκε ήταν σημαντική, τα χωριά έγιναν πόλεις, οι πόλεις κράτη και τελικά ορισμένες κατάφεραν να αναδειχθούν σε ισχυρές αυτοκρατορίες (Σιδηρόπουλος, 2015).

Ο Mumford (1991) αναφέρει πως την περίοδο εκείνη, πόλη αποτελούσε η περιοχή στην οποία υπήρχε μεγάλη συγκέντρωση ανθρώπων, εξουσίας αλλά και των υλικών αγαθών, για το λόγο αυτό μάλιστα αιτιολογεί και την ύπαρξη των «πόλεων» αυτών κοντά σε ποταμούς, οι οποίοι ευνοούσαν την καλλιέργεια (με την άρδευση) και το εμπόριο και τις μεταφορές. Ο ίδιος θεωρεί πως «*ένας σκοπός πέραν της απλής επιβίωσης, ώθησε τους ανθρώπους να δημιουργήσουν πόλεις αντί χωριά*». Αναφέρει ακόμη πως τα χαρακτηριστικά των πρώτων πόλεων είναι α) εκτεταμένη έκταση και πληθυσμιακή πυκνότητα, β) οι ναοί, οι ακροπόλεις και τα δημόσια κτήρια, γ) τα όρια και δ) η αγορά,

που δεν είναι απαραίτητα συγκεκριμένος χώρος αλλά μετακινείται μέσα και έξω από τα όρια της πόλης κάτι που ωφέλησε στις κοινωνικές συναναστροφές των πολιτισμών.

1.2.1 Μεσοποταμία

Στην περιοχή της Μεσοποταμίας η αρχαιολογική σκαπάνη έχει ανακαλύψει τμήματα αστικού ιστού για περισσότερους από έναν πολιτισμό (λ.χ. Ασύριων, Σουμέριων κ.α.). Προκειμένου να παρατεθούν στη συνέχεια πιο συγκεκριμένα χαρακτηριστικά για ορισμένες πόλεις αξίζει να αποσαφηνιστεί το χαρακτηριστικό των πόλεων στην Μεσοποταμία αλλά και άλλων περιοχών κατά τον Morris του Ιράκ, Ιράν, της Τουρκίας, Παλαιστίνης και άλλων, το οποίο ονομάζεται “tell” και σημαίνει πως οι πόλεις αυτές σήμερα βρίσκονται πάνω αλλά και μέσα σε τεχνητούς λόφους. Το “tell” ή αλλιώς «αναχώματα» δημιουργήθηκαν από τα νέα κτήρια μιας πόλης τα οποία δημιουργήθηκαν πάνω στα ερείπια της παλιάς πόλης. Αυτό φαίνεται να οφείλεται στο γεγονός πως στη Μεσοποταμία, αλλά και σε άλλες περιοχές με παρόμοια γεωμορφολογία, τα κτήρια δημιουργήθηκαν από οπτόπλινθους ή άψητα τούβλα και η μέση διάρκεια ζωής των κτηρίων ήταν περίπου στα 75 χρόνια (Morris 1979: 6).

Ur

Υπόδειγμα πόλης στην περιοχή της Μεσοποταμίας αποτελεί η Ur. Βρίσκεται στην ανατολική όχθη του Ευφράτη ποταμού, πιθανότατα να τη διέσχιζε ένα κανάλι, οι αρχαιολογικές ανασκαφές φανερώνουν πως ήταν αρκετά πυκνοκατοικημένη, επιπλέον είχε ένα περίεργο οβάλ σχήμα. Απαρτίζεται από τρία μέρη α) την περιτοιχισμένη παλιά πόλη β) το τέμενος και γ) τα προάστια (οικισμός που βρίσκεται εκτός των ορίων των τειχών).

Πιο συγκεκριμένα, σχετικά με το τέμενος, καταλάμβανε ολόκληρο το βορειοδυτικό (ΒΔ) τμήμα της πόλης, περικυκλωνόταν από τείχος και μέσα υπήρχαν τα ανάκτορα, τα



Εικόνα Α.1. 1: Σχέδιο της πόλης Ur

Πηγή:

<https://www.themaparchive.com>

δημόσια κτήρια, οι ναοί και ίσως οι πιο σημαντικοί ελεύθεροι χώροι της πόλης, οι οποίοι δεν μπορούν κατά τον Morris (1979) να χαρακτηριστούν ελεύθεροι καθώς δεν επιτρεπόταν η είσοδος σε όλους. Αναφορικά τώρα με την περιοχή κατοικίας παρουσιάζεται η πλήρης έλλειψη σχεδίου και οργανική ανάπτυξη, οι δρόμοι ήταν στενοί, χωματόδρομοι και δαιδαλώδεις με στόχο να αντιμετωπιστούν οι κλιματολογικές συνθήκες τις περιοχής, όπως για παράδειγμα ο καυτός ήλιος και ο δυνατός ζεστός άνεμος. Με αυτή την «μορφολογία» οι δρόμοι παρείχαν σκιά αλλά και αποτροπή του ανέμου (Σιδηρόπουλος, 2015). Οι κατοικίες στην πόλη Ur, ήταν διώροφες ή τριώροφες και αποτελούνταν από αρκετά δωμάτια. Σημαντικό στοιχείο των σπιτιών αποτελούσε το αίθριο το οποίο ήταν και το μοναδικό «άνοιγμα» του σπιτιού μαζί με την κεντρική είσοδο αποτελούσε το

κέντρο της κατοικίας, αλλά από αυτό πήγαζε ο φωτισμός και ο αερισμός του σπιτιού (Kubba, 1987).

Βαβυλώνα

Η Βαβυλώνα αποτελεί μια από τις αρχαιότερες και μεγαλύτερες πόλεις, ήταν κτισμένη στις δύο όχθες του Ευφράτη ποταμού, στο σημερινό Ιράκ και περίπου 90 χιλιόμετρα νοτιότερα της Βαγδάτης. Στην πόλη αυτή βρέθηκε διπλό τοίχος (Σιδηρόπουλος, 2015). Το σχήμα των τειχών ήταν ορθογώνιο παραλληλόγραμμο και συνολικά φαίνεται να εξυπηρετούσε κατοίκους σχεδόν μισού εκατομμυρίου (Morris, 1979). Η πόλη αν και την χώριζε ο Ευφράτης ένωνε τα δύο της τμήματα με μόνιμη γέφυρα, οι δρόμοι φαίνεται να ήταν παράλληλοι και κάθετοι μεταξύ τους δημιουργώντας έτσι μεγάλα τετράγωνα στα οποία έκτιζαν κατοικίες, μάλιστα αρκετοί ιστορικοί ορίζουν την Βαβυλώνα ως πρόδρομο του Ιπποδάμειου συστήματος. Αξιοσημείωτο είναι πως ήταν κι αυτή όπως και η Ur, πολύ πυκνοκατοικημένη.

Σύμφωνα με τον Σιδηρόπουλο στην περιοχή της Μεσοποταμίας οι κάτοικοι είχαν την ικανότητα να ελέγχουν τους ποταμούς, είτε με την δημιουργία αναχωμάτων που απέτρεπαν πλημμύρες και γενικότερα καταστροφές που μπορούσαν οι ποταμοί να προκαλέσουν στην πόλη αλλά και να διατηρούν την παραγωγή τροφίμων σταθερή μέσα στο χρόνο είτε με την εκμετάλλευσή τους για μεταφορές και εμπόριο. Έτσι δημιουργήθηκαν πόλεις με διοικητική δομή και μονιμότητα. Αυτό οδήγησε στο σημαντικό γεγονός της δημιουργίας του πρώτου συστήματος γραφής από τους Σουμέριους («σφηνοειδή γραφή»), με στόχο την καταγραφή διοικητικών στοιχείων (Σιδηρόπουλος, 2015) αλλά και την αγορά ή πώληση των κτηρίων (Morris, 1979).

1.2.2 Αιγυπτιακός Πολιτισμός

Στον αντίποδα και κατά την ίδια περίπου περίοδο, αν και η αρχαιολογική σκαπάνη έχει φέρει στο φως ευρήματα από νεότερους χρόνους συγκριτικά με τις πόλεις στην περιοχή του Ευφράτη, οι πόλεις του Αιγυπτιακού πολιτισμού διαφέρουν αισθητά από αυτές στην περιοχή της Μεσοποταμίας, καθώς μεταξύ τους παρατηρούνται καιρικές διαφορές στα περισσότερα ζητήματα πολιτικής, θρησκείας καθώς και διαφορές στις κλιματολογικές συνθήκες στις δύο περιοχές. Πρώτα από όλα στην δυτική όχθη του Νείλου, όπου και υπάρχουν ευρήματα αστικού πολιτισμού οι κλιματολογικές συνθήκες είναι αρκετά ευνοϊκές. Το γεγονός αυτό ώθησε τους ανθρώπους να ενισχύσουν την πίστη τους στο Θεό, μάλιστα για τους κατοίκους της περιοχής η ποιότητα της μεταθανάτιας ζωή ήταν σημαντικότερη. Τέλος, όπως αναφέρει και ο Mumford (1991) αυτό μπορεί να γίνει αντιληπτό και από το γεγονός ότι οι Αιγύπτιοι έκτιζαν τις πόλεις τους με ευτελή υλικά (καλάμια, λάσπη, τούβλα κ.α.) ενώ αντίθετα τους τάφους τους (mastabas) με καλύτερα

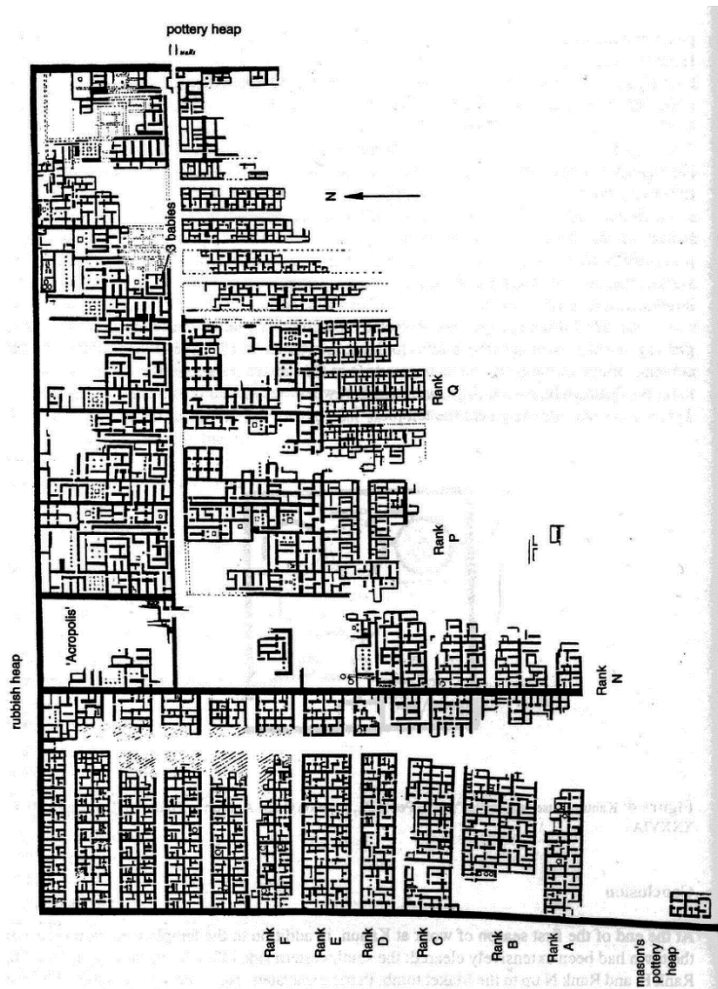
υλικά αλλά και εμφανισιακά έμοιαζαν με σπίτια (Mumford, 1991).

Σημαντικό χαρακτηριστικό που εκλείπει στις Αιγυπτιακές πόλεις αποτελούν τα τείχη, κι αυτό οφείλεται στο ότι οι κοινωνίες στην περιοχή ήταν πολύ θεοκρατικές και κατ' επέκταση επικρατούσε ειρήνη, καθώς δεν υπήρχαν αντίπαλοι ικανοί να τους απειλήσουν. Έχουν ανακαλυφθεί λιθογραφίες στις οποίες εμφανίζεται η πόλη με ένα οβάλ σχήμα και ένα σταυρό στην μέση. Ακόμη, στις πόλεις που αναπτύχθηκαν στην ευρύτερη περιοχή της Αιγύπτου παρατηρείται σύντομη ζωή των πόλεων, αυτό οφείλεται στο γεγονός πως ο εκάστοτε φαραώ επέλεγε νέα τοποθεσία για να δημιουργήσει την πυραμίδα του, και κατ' επέκταση την πόλη γύρω από αυτή. Αναφορικά τώρα με τον σχεδιασμό των πόλεων έχει παρατηρηθεί πως μπορεί κανείς να συναντήσει δύο είδη πόλεων στο Νείλο ποταμό. Πόλεις των οποίων η οικονομία ήταν εξαρτημένη, με την ίδρυση του νεκρικού τάφου και ως άρχουσα τάξη αναφέρονται οι ιερείς. Από την άλλη, πόλεις που η οικονομία τους είναι ανεξάρτητη και οι ιερείς αποτελούν μέρος του κοινωνικού συνόλου αλλά στηρίζεται και σε άλλους παραγωγικούς τομείς, όπως λόγου χάρη στη γεωργία ή στο εμπόριο (Kemp, 1977).

Kahun

Πιο συγκεκριμένα για τις πόλεις στην περιοχή Άνω και Κάτω Νείλου όπως οι Θήβες και η Μέμφιδα που ήταν πρωτεύουσες δεν είναι αρκετά τα στοιχεία που έχουν ανακαλυφθεί, και οι δύο πόλεις βρίσκονται θαμμένες κάτω από άλλες σύγχρονες της περιοχής. Ωστόσο βασισμένη στο πρώτο από τα παραπάνω μοντέλα αρκετά στοιχεία υπάρχουν για την πόλη Kahun στη δυτική όχθη του Νείλου περίπου το 1830 π.Χ. η οποία κτίστηκε για την ανέγερση της πυραμίδας του φαραώ Senwosret II και τη λειτουργία του ιερού των νεκρών.

Η πόλη αποτελούνταν από το ναό των νεκρών, την πυραμίδα του Amenemhat III και την κεντρική πόλη. Η πόλη ήταν «οργανωμένη» σε τετράγωνο σχήμα το οποίο περιβαλλόταν από συμβολικό περιτοιχισμό παράλληλοι στο οποίο ήταν οι δρόμοι. Στην πόλη Kahun θα έβρισκε κανείς ένα είδος “zoning”, ζωνοποίησης, των κατοίκων βάσει κοινωνικής τάξης στην οποία και άνηκε. Στο δυτικό τμήμα της πόλης το οποίο ήταν και το πρώτο το οποίο ανοικοδομήθηκε κατοικούσαν οι εργάτες που έκτισαν τα σημαντικά κτήρια στην πόλη, εκεί υπήρχε ένας μεγάλος κάθετος δρόμος που βοηθούσε στην επικοινωνία μεταξύ των κατοικιών και μάλιστα το τμήμα αυτό χωριζόταν από την υπόλοιπη πόλη με τείχος. Τα σπίτια της εργατικής τάξης ήταν μικρά με ένα μικρό αίθριο και 2 με 3 μικρά δωμάτια και παραπάνω από 2 πλευρές του σπιτιού να δημιουργούν «μεσοτοιχίες» με τα γειτονικά (Σιδηρόπουλος, 2015).



Εικόνα Α.1. 2: Η πόλη της Kahun, ως δημοσιεύθηκε από τον W. Petrie
 Πηγή: <https://www.researchgate.net>

Στο νότιο τμήμα του ανατολικού τομέα κατοικούσαν οι σκλάβοι με πολύ μικρές κατοικίες ενώ στο βόρειο του ίδιου τομέα διέμεναν οι εύπορες οικογένειες οι κατοικίες των οποίων ήταν αρκετά ευρύχωρες κάποιες φορές με πολλές δεκάδες δωματίων, έως και 80 κάποιες φορές, επιπλέον βρέθηκαν στις κατοικίες αυτές παραπάνω από ένα αίθρια (Kemp, 1977).

Tel-el-Amarna

Η πόλη Tel-el-Amarna χαρακτηρίζεται από το δεύτερο οικονομικό μοντέλο και την ανεξαρτησία της σχετικά με την ανέγερση νεκρικού ναού, βρισκόταν στην ανατολική όχθη του Νείλου και κατοικήθηκε για το μικρό χρονικό διάστημα των 40 χρόνων υπό την βασιλεία του φαραώ Akhenaten. Δεν έχει βρεθεί τείχος περιμετρικά της πόλης, του ναού και τα ανάκτορα. Η συγκεκριμένη πόλη χαρακτηρίζεται από γεωμετρική ανάπτυξη με τρεις παράλληλους δρόμους (Morris, 1979).

Στην πόλη υπήρχε η κεντρική περιοχή, τα ανάκτορα, τα προάστια, περιοχές κατοικίας πέραν της κεντρικής περιοχής, και δύο κατοικήσιμες περιοχές. Στο κυρίως τμήμα της πόλης υπήρχαν δύο ναοί του θεού, τα ανάκτορα του φαράω και διοικητικά κτήρια. Βόρεια και νότια του «κέντρου» της πόλης ήταν ανεπτυγμένο χωρίς σχέδιο και σε αντίθεση με την Kahun δεν υπήρχε ζωνοποίηση των κατοίκων οπότε οι κοινωνικές τάξεις ζούσαν σε διάφορα τμήματα στις περιοχές κατοικίας στην πόλη. Τέλος, ανατολικά της κεντρικής περιοχής και ένα χιλιόμετρο μακριά έμεναν οι εργάτες που έκτισαν την πόλη, δεν υπήρχε αμυντικό τοίχος αλλά η θέση των κατοικιών δημιουργούσε το όριο της περιοχής αυτής, επιπρόσθετα εμφανίστηκε γεωμετρική κανονικότητα στα οικοδομικά «τετράγωνα» σε συνδυασμό με πέντε παράλληλους δρόμους (Kemp, 1977). Τα παραπάνω στοιχεία έχουν θεωρηθεί ως προοίμιο του πολεοδομικού σχεδιασμού ωστόσο δεν υπάρχουν αρκετές αποδείξεις για τη χρήση, από τους Αιγύπτιους εκείνη την περίοδο, σχεδιαστικού πλέγματος (Morris, 1979).

Ο Σιδηρόπουλος υπερθεματίζει τις διαφορές μεταξύ των δύο πολιτισμών αν και πανίσχυρο στοιχείο στην αστική ανάπτυξη αποτελούσαν ποταμοί, ο Νείλος, ο Ευφράτης και ο Τίγρης. Ωστόσο αναφέρει πως η κυριότερη διαφορά τους υπόκειται στην οικονομική άνεση των Αιγυπτίων η οποία ενισχυόταν εξαιτίας της ειρήνης που απολάμβαναν (καθώς τα έξοδα για άμυνα δεν υπήρχαν). Τέλος, αναφέρει πως δεν κατάφεραν ποτέ οι Αιγυπτιακές πόλεις να αναπτύξουν έναν ισχυρό αστικό πληθυσμό λόγω των συνεχόμενων μετακινήσεών τους (Σιδηρόπουλος, 2015). Αυτό είναι πιθανό να οφείλεται στο γεγονός ότι ο λόγος ύπαρξης των αστικών συγκεντρώσεων στην Αίγυπτο οφειλόταν στους φαράω, ήταν θεοκεντρική και είχε ως στόχο την καλύτερη δυνατή ποιότητα ζωής μετά θάνατο.

1.2.3 Οι πόλεις στην κοιλάδα του Ινδού ποταμού

Στη περιοχή του Ινδού ποταμού, στο σημερινό Πακιστάν, δυτικά της κοιλάδας φαίνεται να αναπτύχθηκαν πολιτισμοί που είχαν ενασχόληση με τις καλλιέργειες. Ορισμένες από τις πόλεις της περιοχής μοιάζουν με εκείνες στη Μεσοποταμία, και όχι τόσο αυτές του Αιγυπτιακού πολιτισμού. Τα ευρήματα εμφανίζουν πως οι αστικές συγκεντρώσεις χρονολογούνται γύρω στο 2600-1750 π.Χ., ανήκουν δηλαδή σε έναν από τους τρεις αρχαιότερους πολιτισμούς του κόσμου (Σιδηρόπουλος, 2015).

Ο πολιτισμός που κατοίκησε στην περιοχή πήρε το όνομά του από την πόλη Harappa, και ονομάστηκε Harrapan. Σημαντικό γεγονός αποτελεί πως περίπου στα 1750 π.Χ. το «αποτόπωμα» του πολιτισμού αυτού χάθηκε και οι αρχαιολόγοι μέχρι και σήμερα δεν έχουν ανακαλύψει την πραγματική αιτία, ωστόσο τα τινά είναι δύο, είτε να εξαφανίστηκαν λόγω των φυσικών συνθηκών στην περιοχή (όπως χρόνιες πλημμύρες του ποταμού), είτε να συνέβη εξαιτίας εισβολής (Morris, 1979).

Κατά τις ανασκαφές στην κοιλάδα του Ινδού ποταμού έχουν υπάρξει στοιχεία που δείχνουν πως είναι πιθανό οι πόλεις αυτές να έχουν αναπτυχθεί βάσει σχεδίου, σε αρκετά

μεγάλο κάρναβο. Μάλιστα ο Morris υποστηρίζει πως αν και ο Ιππόδαμος ο Μηλίσιος θεωρείται εκείνος που «δημιούργησε» την επιστήμη της πολεοδομίας τελικά είναι κάποιος από τον πολιτισμό Harappan (Morris, 1979).

Harappa και Mohenjo-Daro

Η πόλη Harappa βρίσκεται στην όχθη του Ravi ποταμού -παραπόταμος του Ινδού- και παρόλο που κατά τον 19^ο αιώνα η πόλη λεηλατήθηκε από τις αρχαιολογικές ανασκαφές παρουσιάζει ίδια δομή με τη Mohenjo-Daro στη δυτική όχθη του Ινδού. Απαρτίζονται από δύο τμήματα την ακρόπολη και την «κάτω πόλη» στην οποία υπάρχουν τα σπίτια και τα καταστήματα (Σιδηρόπουλος, 2015).

Στις ακροπόλεις βρίσκονται τα σημαντικότερα κτήρια της πόλης. Ο πολεοδομικός ιστός φαίνεται να έχει ανοικοδομηθεί σε ορθοκανονικό σύστημα. Τα κτήρια κατοικίας φαίνεται να διαφέρουν σε μέγεθος και σχεδιασμό, από πολύ μεγάλα με αρκετά αίθρια και δωμάτια, με ένα μοναδικό άνοιγμα, σε πολύ μικρότερες κατοικίες ή ακόμη και κατοικίες ενός χώρου. Έπειτα σημαντικό για τον πολιτισμό αυτό είναι τα εξελιγμένα για την εποχή συστήματα που έχουν ανακαλυφθεί, όπως είναι υδραυλικό και αποχετευτικό (Hammond, 1972).

Στις πόλεις του πολιτισμού Harappan φαίνεται να υπάρχει ισότητα μεταξύ των πολιτών οι οποίοι είχαν πρόσβαση στις εγκαταστάσεις που αφορούσαν τα ύδατα αλλά και στην διαχείριση αποβλήτων. Όπως αναφέρει ο Σιδηρόπουλος στην πόλη κυριαρχεί, αν δεν αποτελεί τη μοναδική, η μεσαία κοινωνική τάξη (Σιδηρόπουλος, 2015).

1.3 Ελληνική Πόλη της Αρχαιότητας

Στον ελληνικό χώρο οι πρώτες οικιστικές συγκεντρώσεις φαίνεται να εμφανίζονται κατά την 2^η χιλιετηρίδα π. Χ., με τον Μινωικό και Μυκηναϊκό πολιτισμό. Στη συνέχεια με την παρακμή των δύο αυτών πολιτισμών παρουσιάζεται μία μακρά περίοδος κατά την οποία δεν φαίνεται σημαντική οικιστική ανάπτυξη. Ωστόσο κατά την Αρχαϊκή Περίοδο, από τον 8^ο έως τον 6^ο π.Χ. αιώνα, ξεκινούν οι πόλεις στην Ελλάδα αλλά και τα Μικρασιατικά παράλια να αναπτύσσονται ξανά. Το απόγειο της οικιστικής ανάπτυξης φαίνεται να είναι στην Κλασσική περίοδο τον 5^ο και 4^ο π. Χ. αιώνα αλλά και κατά την Ελληνιστική εποχή, τον 3^ο και 2^ο π. Χ. αιώνα, την περίοδο δηλαδή που μαζί με την πόλη αναπτύσσονται και πληθώρα άλλων επιστημών όπως η φιλοσοφία, η ποίηση, η ιστορία καθώς και πολιτικά συστήματα. Ιστορικοί όπως ο E. Mayer θεωρούν πως η διαφορά της σύγχρονης πόλης και της αρχαίας ελληνικής πόλης υπόκειται κυρίως σε ποσοτικά μεγέθη (Mayer, 1899).

Σύμφωνα με τον Morris (Morris, 1979), η μορφολογία της περιοχής οδήγησε στην ανάπτυξη πόλεων-κρατών και όχι σε ένα ενιαίο κράτος. Στα κείμενα που έχουν βρεθεί,

γραμμένα από τον Πλάτωνα και τον Αριστοτέλη, η λέξη πόλη χαρακτηρίζεται από τρία δομικά στοιχεία i. τον αστικό οικισμό ii. την υπερβάλλουσα υπαίθρο και iii. την τριγύρω αγροτική περιοχή. Στόχος της πόλης εκείνης της περιόδου είναι η αυτάρκεια, για τον λόγο αυτό κύρια παραγωγική δραστηριότητα και πηγή εισοδήματος αποτελεί η γεωργία, γεγονός που οφείλεται στο ότι οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα είτε είχε μειωμένη ζήτηση (όπως για παράδειγμα κατασκευή κεραμικών, εξόρυξη ορυκτών κ.α.) είτε το κόστος που απαιτούνταν για τη μεταφορά του ήταν υψηλό. (Anderson, 1974).

Η Μεσόγειος αποτέλεσε θέλγητρο για τη δημιουργία πόλεων στην περιοχή και εν συνεχεία την ανάπτυξη του εμπορίου μέσω θάλασσας, έτσι φαίνεται σταδιακά η μετακίνηση των πόλεων από την «ηπειρωτική» Ελλάδα σε παραθαλάσσιες περιοχές καθώς η ανάγκη για ανταλλαγή προϊόντων μεταξύ των πόλεων ήταν επιτακτική, όπως επίσης και η εξέλιξη της οικονομίας των πόλεων η οποία από αμιγώς γεωργική κατά την Ελληνιστική Περίοδο διχοτομείται σε αγροτική και εμπορική. Σχετικά με το πολιτικό σύστημα στις αρχαιοελληνικές πόλεις υπήρξε ποικιλομορφία, από ολιγαρχία και τυραννία οδηγήθηκε στην δημοκρατία του 5^{ου} αι. π. Χ., με «κέντρο» την Αθήνα, στη συνέχεια και άλλες πόλεις-κράτη της περιοχής ανέπτυξαν το δημοκρατικό μοντέλο καθώς και το μοντέλο της «Συνέλευσης», κατά την οποία συζητούσαν και ψήφιζαν ζητήματα που αφορούσαν την ευημερία της περιοχής. Αξίζει να σημειωθεί πως κύριο συστατικό της αρχαίας ελληνικής πόλης αποτελεί ο θεσμός της δουλείας, ο οποίος και οδήγησε στην ανάπτυξη των δημοκρατικών δραστηριοτήτων στην πόλη-κράτος καθώς έτσι οι πολίτες απ' εξαρτήθηκαν από την καθημερινή εργασία στον αγροτικό τομέα και τους παρείχε χρόνο να ασχοληθούν με ένα ακόμη βασικό χαρακτηριστικό της πόλης, την πολιτική (Morris, 1979). Αυτό που κάνει την ελληνική πόλη να διαφοροποιείται από προγενέστερες πόλεις όπως αυτές των Αιγύπτιων για παράδειγμα, είναι η παρουσία στην πόλη, υπαίθρου χώρου με διαφορετικές λειτουργίες στο οποίο μάλιστα έχουν όλοι πρόσβαση, την αγορά. Δεν ήταν απλώς ένας δημόσιος χώρος, αλλά το κεντρικότερο σημείο η «καρδιά της πόλης», στο οποίο διαδραματίζονταν καθημερινά κοινωνικά, πολιτικά και οικονομικά ζητήματα (Morris, 1979).

Οι λειτουργίες της αγοράς ποικίλουν και προστίθενται και νέες αναλογικά με την εξέλιξη των πόλεων. Ο πολιτικός χαρακτήρας της αγοράς ήταν κυρίαρχος καθώς έδινε το βήμα στους πολίτες να αναπτύξουν τους προβληματισμούς τους για τα κοινά αλλά και για να ληφθούν οι απαραίτητες αποφάσεις. Αξίζει να σημειωθεί πως η Λαϊκή Συνέλευση των εκλεγμένων βουλευτών στην Αθήνα γινόταν στην Αγορά μέχρι την Κλασική Εποχή στην



Εικόνα Α.1. 3: Σχέδιο της Αθηναϊκής Αγοράς
Πηγή: <http://www.eie.gr>

οποία μεταφέρθηκε στην περιοχή της Πνύκας. Έπειτα το θρησκευτικό στοιχείο στην αγορά ήταν πολύ έντονο καθώς υπήρχαν εκεί αρκετοί ναοί και βωμοί των θεών και σημαντικών πολιτών. Στην πορεία «προστέθηκε» στην αγορά το εμπορικό χαρακτηριστικό, εκεί γίνονταν διάφορες εμπορικές συναλλαγές. Τέλος, η ψυχαγωγία δεν έλειπε από την αγορά είτε ήταν με τη μορφή θεατρικών παραστάσεων, πριν τον 5^ο αιώνα, είτε με τη συζήτηση μεταξύ των πολιτών για φιλοσοφία, ποίηση και άλλες επιστήμες.

Η κατοικία της αρχαιοελληνικής πόλης είναι απλή, έχει ορθογώνιο σχήμα στο κέντρο της οποίας βρίσκεται το αίθριο. Στο ισόγειο δεν υπήρχαν παράθυρα καθώς ο αερισμός και ο φωτισμός πραγματοποιούνταν από την ύπαρξη αίθριου και υπήρχε ένα μόνο άνοιγμα αυτό της κεντρικής εισόδου. Υπήρχε ο γυναικωνίτης στο οποίο έμεναν οι γυναίκες του σπιτιού και είχε πρόσβαση μόνο ο άνδρας κάτοχός του να εισέλθει. Τα κτήρια ήταν χαμηλού ύψους (1 με 2 όροφοι).

1.3.1 Αστική Μορφολογία

Αναφορικά με την αστική μορφολογία της ελληνικής πόλης κατά τους αρχαίους χρόνους, μπορεί κανείς να χωρίσει το εν λόγω ζήτημα σε δύο υπό-ζητήματα, πιο συγκεκριμένα στις πόλεις που χαρακτηρίζονται από οργανική ανάπτυξη και σε αυτές που εμφανίζεται το Ιπποδάμειο σύστημα, ο σχεδιασμός.

Οργανική Ανάπτυξη

Οι πρώτες αστικές ελληνικές συγκεντρώσεις των πολιτισμών στην Κρήτη και την Πελοπόννησο δεν παρουσιάζουν προγραμματισμένο σχεδιασμό για την δημιουργία τους. Αντιθέτως, είναι πιθανό να αναπτύχθηκαν οργανικά, συγκεκριμένα στον Μινωικό πολιτισμό μόνο η αυλή των ανακτόρων ήταν το μόνο γεωμετρικό στοιχείο της αστικής

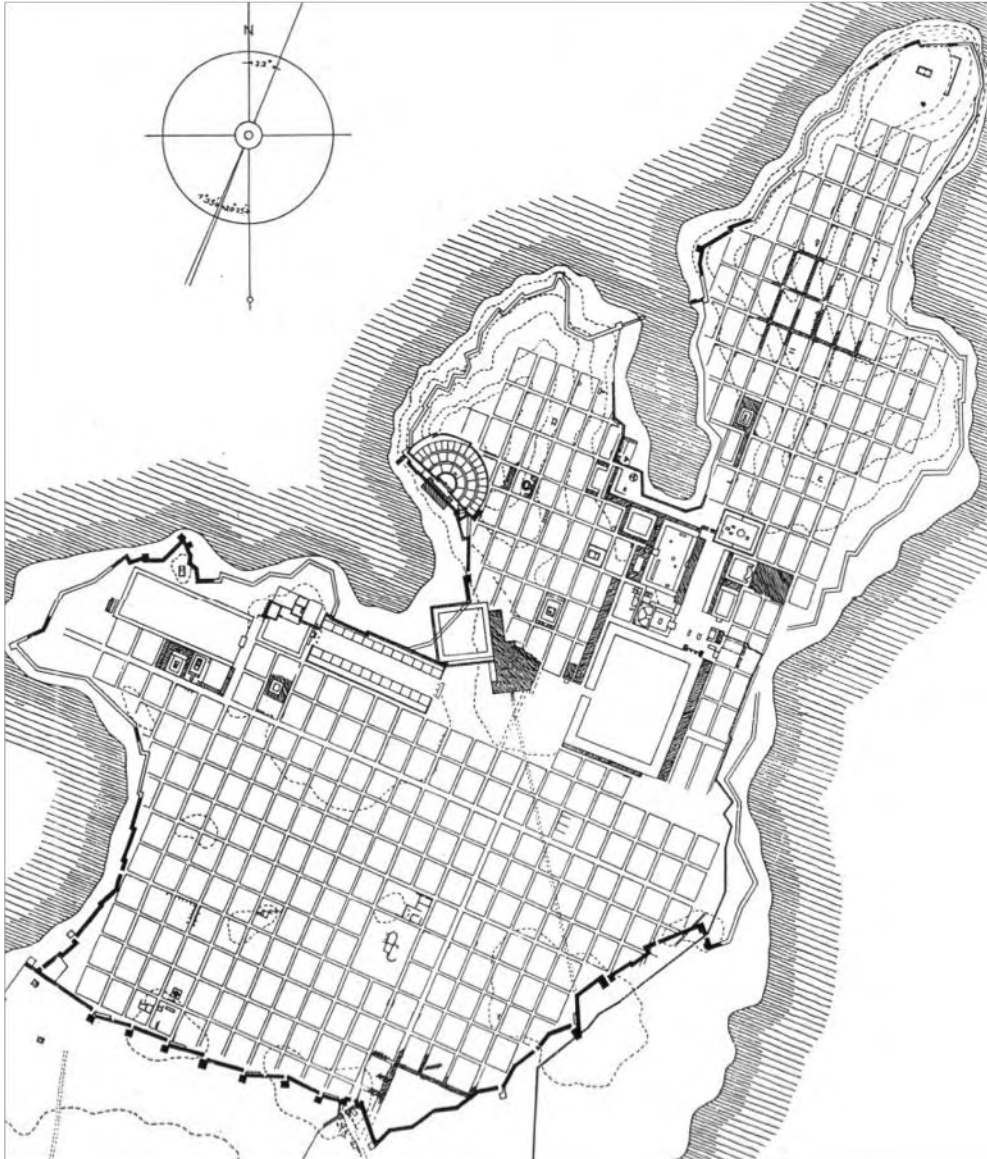
συγκέντρωσης ενώ πάλι στον Μυκηναϊκό πολιτισμό ως κέντρο της αστικής ανάπτυξης φαίνεται να είναι η Ακρόπολη η οποία περιβαλλόταν από τείχος προστασίας.

Περαιτέρω χαρακτηριστικά των πόλεων με οργανική ανάπτυξη θα μπορούσαν να είναι τα εξής:

- i. Ο ιστός της πόλης δεν έχει συγκεκριμένο σχήμα, οι δρόμοι δεν ακολουθούσαν κάποιο μοτίβο αντιθέτως ήταν στενοί με στροφές
- ii. Η αγορά αποτελούσε το κέντρο του αστικού ιστού
- iii. Τα τείχη δεν ακολουθούσαν το «σχήμα» της πόλης αλλά περιέκλειαν το σύνολο του αστικού και υπαίθριου χώρου όπως αυτό ήταν δυνατό σχετικά με την μορφολογία του εδάφους.

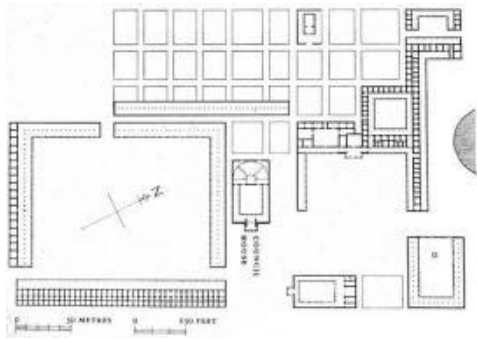
Ιπποδάμειο Σύστημα

Η Μίλητος αποτελούσε μία σημαντική αρχαιοελληνική πόλη στα παράλια της Μικράς Ασίας καθώς προσέφερε πολλά στον εμπορικό αλλά και πολιτικό τομέα. Ωστόσο το 479 π. Χ. οι ιστορικοί αναφέρουν πως η πόλη λεηλατήθηκε από Πέρσες, έως τότε ήταν αναπτυγμένη οργανικά. Κατά την αναστήλωση της ένας αρχιτέκτονας της πόλης ο Ιππόδαμος ο Μηλίσιος, που δεν έχει ξεκαθαριστεί αν πρόκειται για μυθικό η πραγματικό πρόσωπο, φέρεται να ήταν ο εμπνευστής του σχεδιασμού των πόλεων με γεωμετρικό κάρναβο, κάτι που έπειτα ονομάστηκε Ιπποδάμειο σύστημα. Πιο λεπτομερώς, πρόκειται για ένα σύστημα στο οποίο η πόλη οργανώνεται σε οριζόντιους και κάθετους δρόμους, έτσι δημιουργούνται οικοδομικά τετράγωνα ή ορθογώνια. Ωστόσο, ο Morris αναφέρει πως αποκλείεται να ήταν ο Ιππόδαμος ο Μηλίσιος να είναι εκείνος που εφηύρε το σύστημα αυτό καθώς η απαρχή του φαίνεται να είναι χιλιετηρίδες πίσω, κατά τη 2^η π. Χ. χιλιετηρίδα σε πολιτισμούς του Ινδού ποταμού (Σιδηρόπουλος, 2015).



Εικόνα Α.1. 4: Σχέδιο της Μιλήτου
Πηγή: <http://www.fhw.gr>

Ο Ιππόδαμος, έζησε μεταξύ 498 και 408 π. Χ. , διακρίθηκε και σε άλλες επιστήμες, πολλοί μάλιστα τον αναφέρουν και ως κοινωνιολόγο αρχιτέκτονα. Ο κάνναβος που «προτείνει» προκύπτει από τις ανάγκες καλύτερης και ευκολότερης διαβίωσης των πολιτών. Στόχο είχε να προωθήσει ένα άγνωστο μέχρι τότε αστικό σχεδιασμό, με καθαρές γραμμές, γεωμετρικά σχήματα που έχουν ως αποτέλεσμα την καλύτερη χωροθέτηση των κτηρίων αλλά και γενικότερα των λειτουργιών στην πόλη. Ο ίδιος ξεκίνησε με την πόλη του, Μίλητο



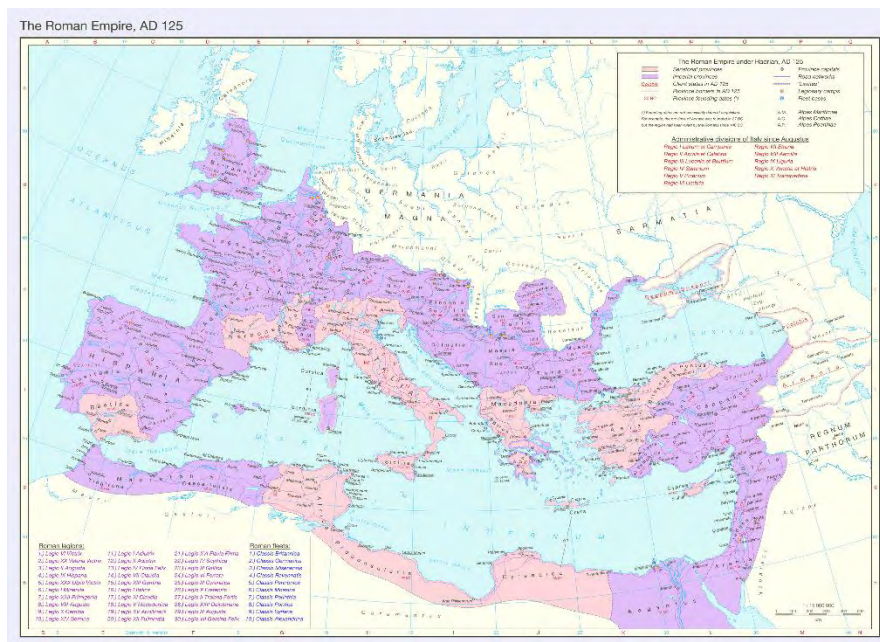
Εικόνα Α.1. 5: Αγορά και Θέατρο Μιλήτου
 Πηγή: Google Images

έπειτα ωστόσο τα σχέδια εφαρμόστηκαν και σε άλλες ελληνικές πόλεις όπως ο Πειραιάς, η Ρόδος, η Αθήνα. Ως βασικό συστατικό του σχεδιασμού αυτού, αποτελεί η κεντρική πλατεία την οποία περιβάλλουν δύο πλατιοί δρόμοι που διασταυρώνονται κάθετα και έχουν ως στόχο την σύνδεση του κεντρικού αυτού σημείου με το θέατρο, την αγορά και το λιμάνι (Σιδηρόπουλος, 2015). Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως αυτή η εξέλιξη στην αστική οργάνωση ενίσχυσε την ισχυρή θέση του ελληνικού χώρου, σε συνδυασμό με άλλες επιστήμες οι οποίες άνθισαν κατά τους Κλασικούς χρόνους.

1.4 Η πόλη στη Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία

Η ίδρυση της πόλης της Ρώμης, από τον Ρωμύλο, είναι το έτος 753 π.Χ. Η μετέπειτα ιστορία παράχθηκε από συνδυασμό μύθων και ιστορικών γεγονότων. Ο πολιτισμός των Ρωμαίων χωρίζεται σε τρεις σημαντικές περιόδους:

- α. την εποχή των Βασιλέων (753- 510 π.Χ.),
- β. την εποχή της Δημοκρατίας (509- 27 π.Χ.) και
- γ. την εποχή της Αυτοκρατορίας (27 π.Χ. – 330 μ.Χ.) (Morris, 1979).



Εικόνα Α.1. 6: Η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία
 Πηγή: <https://www.reddit.com>

Οι τρεις αυτές περιόδους διαφέρουν αρκετά μεταξύ τους ως προς τις πόλεις που αναπτύσσονται αλλά και την οικονομική- πολιτική ζωή του Ρωμαϊκού πολιτισμού, οι διαφορές αυτές οδήγησαν στην υπέρτατη ανάπτυξη της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας κατά την τρίτη περίοδο η οποία εκτείνεται εκτός της Ιταλίας, σε Αφρικανικά παράλια, τα παράλια της Μαύρης Θάλασσας και τη Μέση Ανατολή. Σημαντικό γεγονός αποτελεί πως οι αστικές μορφολογίες που παρήχθησαν κατά την εποχή της Αυτοκρατορίας διαφέρουν αρκετά με ό,τι είχε παραχθεί έως τότε σε άλλους πολιτισμούς και κυρίως τον Ελληνικό κατά τους Κλασικούς χρόνους.

1.4.1 Η κοινωνική, πολιτική και οικονομική σύνθεση της Ρωμαϊκής Πόλης

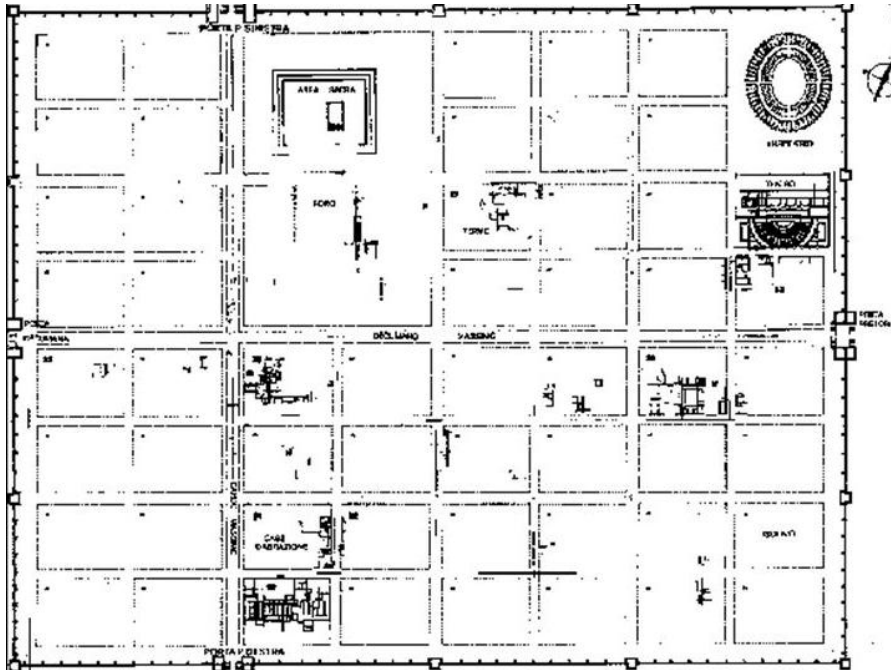
Από το τέλος της Δημοκρατικής εποχής ξεκίνησαν να διαφοροποιούνται σημαντικά στοιχεία των αστικών συγκεντρώσεων που μέχρι πρότινος αποτελούσαν δομικά στοιχεία τους. Αρχικά, στη νέα εποχή διαχωρίζεται η πόλη με την ύπαιθρο, ένα «μοντέλο» που λειτούργησε στις ελληνικές πόλεις. Φαίνεται πως η γεωργική γη, στην περίπτωση της Ρωμαϊκής αυτοκρατορίας, άλλαξε ιδιοκτήτες και συγκεντρώθηκε στα χέρια των ολιγαρχών, αυτό οδήγησε πολλούς από τους αγρότες που κατείχαν παλαιότερα τις εκτάσεις γης να μεταναστεύσουν σε αστικά κέντρα. Αυτό που δεν συνέβη στην ελληνική πόλη φαίνεται να πραγματοποιήθηκε στην Αυτοκρατορία, δηλαδή οι πόλεις από αυτάρκεις άρχισαν να γίνονται παρασιτικά και καταναλωτικά κέντρα, που επιβίωναν από εισαγωγές προϊόντων, φαίνεται πως η πόλη αυτής της εποχής αρχίζει σταδιακά να τριτογενοποιείται, έτσι η κύρια πηγή εισοδήματος είναι το εμπόριο και οι υπηρεσίες. Επιπλέον, στα αστικά κέντρα που δημιουργήθηκαν οι κοινωνίες που αναπτύχθηκαν είναι σημαντικά ιεραρχημένες με μεγάλες ταξικές διαφορές (Anderson, 1974).

1.4.2 Αστικός Ιστός

Με την έναρξη της τρίτης περιόδου η Ρωμαϊκή Αυτοκρατορία άρχισε να δημιουργεί πόλεις, αλλά και να αναπλάθει τις παλαιότερες με κύριο μορφολογικό εργαλείο τα γεωμετρικά σχήματα. Έτσι δηλαδή, το μοντέλο που ίσχυε έως τότε, αυτό της οργανικής ανάπτυξης, καταρρίφθηκε από τον γεωμετρικό κάρναβο.

Την ίδια περίοδο ο αστικός ιστός σε διάφορες πόλεις του Ρωμαϊκού πολιτισμού, φαίνεται να έχει κοινά χαρακτηριστικά όπως για παράδειγμα (α) το γεωμετρικό σχήμα της πόλης, περιτειχισμένο, στο μέσο της κάθε πλευράς υπήρχε πύλη, (β) το σύστημα των δρόμων είναι γεωμετρικό. Απαρτίζεται από οριζόντιους και κάθετους δρόμους, που είναι παράλληλοι μεταξύ τους, οι δύο κύριοι άξονες της πόλης ενώνουν τις πύλες των τειχών, στη διασταύρωση των αξόνων αυτών -που αποτελούσαν τους μεγαλύτερους στην πόλη- δημιουργήθηκε το «forum», η εξέλιξη της ελληνικής αγοράς που αποτελούσε τον μεγαλύτερο δημόσιο υπαίθριο χώρο, (γ) τα οικοδομικά τετράγωνα παράγονταν με δύο τρόπους ο πρώτος όπως και στο Ιπποδάμειο σύστημα, οικοδομικές νησίδες που η

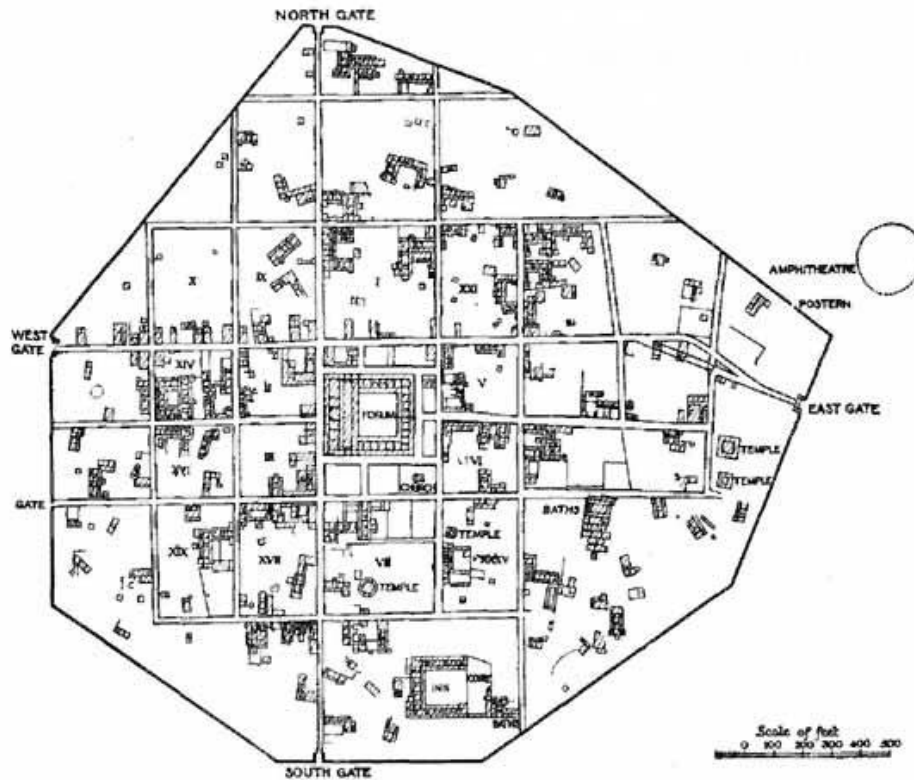
μικρότερη πλευρά ήταν παράλληλη προς τη μεγαλύτερη διάσταση της πόλης και ο δεύτερος που η μεγαλύτερα πλευρά των οικοδομικών νησίδων ήταν παράλληλη προς την μεγαλύτερη διάσταση της πόλης και τέλος (δ) τα δημόσια κτήρια χτίζονταν στο κέντρο των οικοδομικών τετραγώνων, είχαν μεγάλο μέγεθος και έτσι αύξανε τη μνημειακότητά τους.



Εικόνα Α.1. 7: Σχέδιο της Aosta
Πηγή: <https://www.researchgate.net>



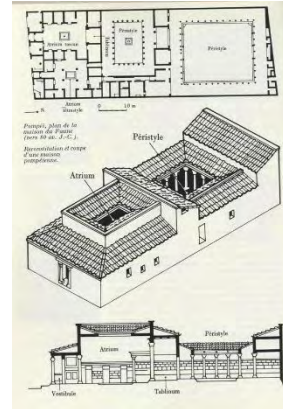
Εικόνα Α.1. 8: Σχέδιο πόλης Timgad
 Πηγή: <http://www.socks-studio.com>



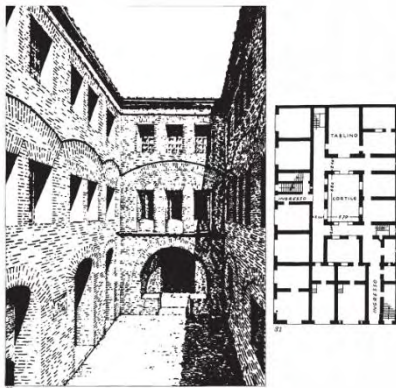
Εικόνα Α.1. 9: Σχέδιο της πόλης Silchester
 Πηγή: <https://wellcomecollection.org>

1.4.3 Κατοικία

Η ιδιωτική κατοικία στον ρωμαϊκό πολιτισμό γινόταν με δύο διαφορετικούς τρόπους που οφειλόταν κυρίως στις ταξικές ανισότητες της κοινωνίας του συγκεκριμένου πολιτισμού. Τα λεγόμενα **domus** ήταν μονώροφες ή διώροφες κατοικίες, που σχεδιαστικά είχαν πολλά κοινά με την ελληνική κατοικία, δηλαδή αίθριο γύρω από το οποίο οργανωνόντουσαν τα δωμάτια του σπιτιού με ένα μοναδικό κύριο άνοιγμα την είσοδο στην κατοικία, πρόκειται για σπίτι το οποίο στέγαζε τις οικονομικά εύπορες οικογένειες. Τα **cenacula** τα οποία προοριζόταν για τις ασθενέστερες οικονομικές τάξεις και ήταν διαμερίσματα τα οποία βρίσκονταν σε κτήρια που κτίστηκαν περιμετρικά ενός οικοδομικού τετραγώνου, στο εσωτερικό του οποίου υπήρχε εσωτερική αυλή. Τα οικοδομικά υλικά που χρησιμοποιήθηκαν ήταν η πέτρα, το τούβλο και το ξύλο στο εσωτερικό του σπιτιού, πολλές φορές λόγω αυτών των υλικών προκαλούνταν πυρκαγιές κάτι που ώθησε τον αυτοκράτορα να υποχρεώσει τους κατασκευαστές των κτηρίων να δημιουργούν πρασιά μεταξύ τους, ως αντιπυρικό μέτρο.



Εικόνα A.1. 10: Domus κατοικίες
Πηγή: Google Images



Εικόνα A.1. 11: Cenacula, Εξωτερική και εσωτερική μορφή House of Diana, Ostia Antica στη Ρώμη
Πηγή: Rossi Aldo in "The Architecture of the City"

Η συμβολή και η σημασία της ρωμαϊκής περιόδου για την εξέλιξη της πόλης είναι πολύ σημαντική. Θα μπορούσε κανείς να υποστηρίξει πως οι κοινωνικές και πολιτικές ιδέες και σχέσεις αποτυπώθηκαν στη γη και δημιούργησαν την Ρωμαϊκή πόλη. Με κύρια χαρακτηριστικά την υγιεινή, την μνημειακότητα, τις υπηρεσίες και τη μεγάλη κλίμακα η πόλη μέχρι και σήμερα σε πολλά τμήματά της κρατά αναλλοίωτα τα στοιχεία της, και επηρεάζει τον πολεοδομικό σχεδιασμό.

1.5 Η πόλη στον Μεσαίωνα

Η εποχή του Μεσαίωνα αποτελεί μια μεταβατική περίοδο για τον δυτικό κόσμο, από τον ελληνορωμαϊκό πολιτισμό στην αναγέννηση. Από τον 10^ο αιώνα και μετά στην Ευρώπη βρίσκονται πολλά και μικρά κρατίδια κάτω από το δεσποτικό πολιτικό σύστημα της φεουδαρχίας. Ως επί το πλείστον η γη ανήκει στο βασιλιά και το μεγαλύτερο τμήμα των εσόδων του κράτους έρχεται από τη φορολόγησή της. Οι ισχυροί ιδιοκτήτες των μεγαλύτερων τμημάτων γης ανήκουν σε πρόσωπα της εκκλησίας με ισχυρή θέση. Η κοινωνίες του μεσαίωνα χαρακτηρίζονται από ανισότητες κάθε μορφής, εκμετάλλευση και την συγκέντρωση δύναμης, εξουσίας και γης στα χέρια των λίγων. Η κατάσταση στην ύπαιθρο, όπου και βρισκόταν η αγροτική γη, οδήγησε πολλούς να μεταναστεύσουν σε πόλεις με στόχο την διαφυγή τους από την φεουδαρχία που δυσχέραινε την καθημερινότητά τους (Kirschenmann και Muschalek,1980).



*Εικόνα A.1. 12: Καθεδρικός Ναός του Μιλάνο
Πηγή: Google Images*

Ο Morris αναφέρει πως οι πόλεις στον Μεσαίωνα χωρίζονται σε τέσσερις κύριες ομάδες:

1. Πόλεις με Ρωμαϊκή καταγωγή
2. Πόλεις που δημιουργήθηκαν με την σταδιακή ανάπτυξη χωριών
3. Πόλεις φρούρια και
4. Νέες πόλεις (Morris,1979).

Οι πόλεις που ανήκουν στην πρώτη ομάδα ονομάζονται έτσι καθώς πρόκειται για αστικές συγκεντρώσεις που δημιουργήθηκαν κατά την περίοδο της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας και διαφοροποιήθηκαν μετά την πτώση της. Ορισμένα χαρακτηριστικά τους έμειναν αναλλοίωτα, ωστόσο η επερχόμενη επέκτασή τους κατά την μεσαιωνική περίοδο έγινε οργανικά γύρω από τον κέντρο της ρωμαϊκής περιόδου, καθώς αυτό επιτάσσει η

αύξηση πληθυσμού αλλά και η αλλαγή πολιτικού- οικονομικού μοντέλου, της φεουδαρχίας.

Οι πόλεις της δεύτερης ομάδας φανερώνουν διαφοροποιήσεις στο εσωτερικό τους. Ο Morris τις διαχωρίζει σε χωριά που βρίσκονται πάνω σε κύριους άξονες και αποτελούσαν «κλειδί» για τις εμπορικές συναλλαγές και στα χωριά εκείνα που βρίσκονται στο γεωμετρικό κέντρο μιας ευρύτερης περιοχής που τελικά αποτέλεσαν πυρήνα των χωριών που υπήρχαν γύρω τους. Η οργάνωση και των δύο δεν είναι γεωμετρική, στην πρώτη περίπτωση περισσότερο θα έλεγε κανείς παρουσιάζεται γραμμική ανάπτυξη κατά μήκος του δημόσιου δρόμου και στη δεύτερη οργανική ανάπτυξη γύρω από ένα κεντρικό σημείο, την πλατεία.

Στην τρίτη κατηγορία, ανήκουν πόλεις που αναπτύχθηκαν εξαιτίας της πολιτικής αστάθειας αλλά και τον φόβο πολέμων, που φανερώθηκε κατά τον μεσαίωνα μεταξύ διάφορων ευρωπαϊκών κρατιδίων με πρωτοπόρους την εκκλησία (τα μοναστήρια) και τον στρατό οι οποίοι προκειμένου να προστατευθούν ξεκίνησαν να ανεγείρουν τείχη γύρω τους. Έπειτα εξαιτίας των αναγκών ,σε τροφή και άλλα προϊόντα, που δημιουργήθηκαν γύρω από τα φρούρια αυτά εγκαταστάθηκαν έμποροι, αγρότες και άλλων ειδών εργάτες, οι περιοχές αυτές ονομάστηκαν «suburbs» που μεταφράζεται «κοντά στην πόλη». Οι οικισμοί αυτοί οδηγήθηκαν στη δημιουργία δεύτερου αμυντικού τείχους γύρω τους.

Το προάστιο, την περίοδο αυτή, χαρακτηρίζεται ως ένας οικισμός ο οποίος βρίσκεται εκτός των ορίων της πόλης ωστόσο υπάρχει σημαντική αλληλεξάρτησή με αυτή. Η περιοχή είναι αρκετά μικρότερη σχετικά με το κέντρο της πόλης, κοντά στην οποία αναπτύσσεται (Forsyth, 2012). Η δημιουργία των προαστίων στην ιστορία των πόλεων, παρουσιάζει σημαντικές διαφορές. Ακόμη, κύριο συστατικό για τον σχεδιασμό τους αποτελούν οι κοινωνικο-πολιτικές και οικονομικές συνθήκες τις εκάστοτε περιοχής.

Σχετικά με τις νέες πόλεις της τέταρτης κατηγορίας, όπως φανερώνει και το όνομά τους, πρόκειται για πόλεις που δημιουργήθηκαν απ' αρχής. Όλες οι παραπάνω κατηγορίες πόλεων όσο και αν διαφέρουν σε πολλά από τα χαρακτηριστικά τους έχουν αρκετά κοινά ως μεσαιωνικές πόλεις, τα κύρια είναι τα τείχη, οι δρόμοι, η περιοχή της αγοράς, η εκκλησία και οι ιδιωτικές αυλές (Morris, 1979). Τα κτήρια κατά τον Μεσαίωνα (κυρίως από τον 14^ο αιώνα κι έπειτα) φαίνεται να δημιουργούνται βάσει γοθτικού ρυθμού, χαρακτηριστικά του οποίου ήταν η «γραμμικότητα» και ο μεγάλος όγκος των κτηρίων, οι οξυκόρυφες απολήξεις καθώς και κάποια περίτεχνα διακοσμητικά στοιχεία στα σημαντικά κτήρια των πόλεων, όπως τα ανάκτορα ή οι ναοί.

1.5.1 Ιδιωτική Κατοικία

Πρόκειται για σπίτια διώροφα ή τριώροφα, με πρόσοψη στο δρόμο και αυλή στο πίσω μέρος. Τα ανοίγματα της εποχής αυτής ήταν αρκετά χωρίς κουφώματα ,μέχρι τον 16^ο αιώνα που το γυαλί έγινε προσιτό και στα ασθενέστερα οικονομικά στρώματα, αυτό δυσκόλευε την θέρμανση των κατοικιών. Κατά την εποχή του Μεσαίωνα η κατοικία δεν

παρουσιάζει καμία άνεση αντίθετα είναι όσο το δυνατόν πιο λειτουργική καθώς στην πλειονότητά τους οι κατοικίες ήταν για διαμονή αλλά και για εργασία(Morris, 1979).

1.6 Αναγέννηση

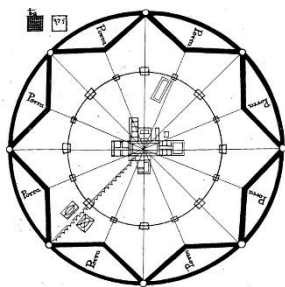
Όπως αναφέρει η παγκόσμια βιβλιογραφία, και πιο συγκεκριμένα ο Burckhardt (1878) η Αναγέννηση αποτελεί μια κοινωνική- πνευματική, κυρίως, κίνηση η οποία γεννήθηκε από την ωμότητα, την καταπίεση και την στασιμότητα των μεσαιωνικών χρόνων στην Ιταλία του 15^{ου} αιώνα έως τον 18^ο. Πρόκειται ουσιαστικά για την αναβίωση των ιδεών ,στις κλασσικές τέχνες ,κατά την αρχαία Ρώμη και Ελλάδα. Ωστόσο, άλλοι πιστεύουν πως πρόκειται για μια περίοδο η οποία βοήθησε να αναπτυχθεί πολύ περισσότερο η επιστήμη από τις τέχνες (Michelet, 1855). Φυσικά το κίνημα αυτό, όπως είναι φυσικό, χρειάστηκε αρκετά χρόνια για να διαδοθεί σε όλες τις χώρες της Ευρώπης. Ο πυρήνας της δράσης αυτής είναι ο ουμανισμός, που μέχρι πρότινος είχε εξαλειφθεί, έτσι φέρνει αλλαγές στην λογοτεχνία, την επιστήμη, στις κλασσικές τέχνες αλλά και μεταρρυθμίσεις στο πολιτικό σύστημα και την εκπαίδευση. Μέχρι και σήμερα αποτελεί την ιστορική περίοδο η οποία ένωσε τον μεσαίωνα με την σύγχρονη εποχή, καθώς στα χρόνια της πραγματοποιήθηκαν ρηξικέλευθες αλλαγές στον χώρο του πνεύματος αλλά και στη σύσταση των κοινωνιών που μέχρι τότε πλήττονταν από τη φεουδαρχία. Φυσικά σημαντική ήταν και η επίδρασή της στην αρχιτεκτονική που από Γοτθικό ρυθμό της προηγούμενης περιόδου εξελίχθηκε σε Αναγεννησιακό. Χαρακτηριστικά του ρυθμού αυτού είναι η έμφαση στις οριζόντιες γραμμές και η αρμονία. Η διακόσμηση συνεχίζει να αποτελεί βασικό συστατικό της αρχιτεκτονικής με επιρροή από την αρχαιότητα. Σημαντικό ρόλο φαίνεται να έχουν οι θόλοι των κτιρίων.

1.6.1 Αστικός Ιστός

Όπως συνέβαινε και στους μεσαιωνικούς χρόνους η αρχιτεκτονική αύξανε την κλίμακά της και είχε μεγάλη επιρροή και στην πολεοδομία. Έτσι ο αναγεννησιακός αρχιτεκτονικός ρυθμός θα μπορούσε να θεωρήσει κανείς πως έγινε και πολεοδομικός. Πιο συγκεκριμένα, ο Morris (1979), αναφέρει πως ορισμένα από τα χαρακτηριστικά της αρχιτεκτονικής αυτή την περίοδο «αυξάνουν» την κλίμακά τους και γίνονται πολεοδομικές «αρχές» σχεδιασμού, όπως λόγου χάρη η γεωμετρική κανονικότητα των κτιρίων. Στην πρώτη αναγεννησιακή περίοδο, η οποία ορίζεται από το 1420 έως το 1600 η αρχιτεκτονική από γοτθική εξελίσσεται και χρησιμοποιεί ως κύριο εργαλείο την γεωμετρική κανονικότητα των σχημάτων, βασίζεται στις αναλογίες και τις διαστάσεις και φανερώνει διάταξη ως προς σημείο ή ως προς άξονα. Η σχεδιασμός επεκτείνεται και στον χωρικό σχεδιασμό. Ο Morris (1979), ορίζει τη «νέα» πόλη από τρία κύρια χαρακτηριστικά, α) άξονα, β) ορθογωνικό πλέγμα των δρόμων και γ) την πλατεία. Ο ιστός «στοχεύει» αρχικά σε ένα ενιαίο αποτέλεσμα, στην ομοιομορφία με ίσα ύψη και επανάληψη συγκεκριμένων στοιχείων.

Έπειτα, ο σχεδιασμός του υπαίθριου δημόσιου χώρου επηρεάζεται από χαρακτηριστικά του σχεδιασμού στο εσωτερικό των κτηρίων όπως είναι η γεωμετρική κανονικότητα, η μικρές διαστάσεις και οι ανθρώπινες αναλογίες.

Στην Βαροque εποχή της αναγέννησης (1600- 1750) όλα τα παραπάνω καταρρίπτονται και οδηγείται, ο χωρικός σχεδιασμός, στην ξαφνική αύξηση των διαστάσεων (εξωτερικά και εσωτερικά), στην εισαγωγή περίτεχνων γλυπτικών στοιχείων στις προσόψεις των σημαντικών κτηρίων, όπως διοικητικά κτήρια αλλά και κατοικίες πολύ πλούσιων οικογενειών, τα οποία επηρέασαν την πολεοδομία. Παρουσιάζεται γιγάντια κλίμακα, η ενίσχυση της σημασίας του άξονα και της προοπτικής όπως λ.χ. στα ανάκτορα των Βερσαλλιών (Σιδηρόπουλος, 2015, Morris, 1979). Αξίζει να σημειωθεί πως, όπως αναφέρει και ο Mumford (1991), ο αστικός σχεδιασμός την αναγεννησιακή περίοδο αφορά τμήματα τον πόλεων και όχι καθολικό σχεδιασμό. Πιο συγκεκριμένα, αφορούσε αναπλάσεις στις πόλεις ή περιοχές επεκτάσεων ήδη υπαρχουσών πόλεων (Mumford, 1991).



Εικόνα A.1. 13: Το αρχικό σχέδιο του Filarete για την πόλη Sforzinda (Μιλάνο) εμπνέεται από το οκτάγωνο σχήμα ιδεατής πόλης του Vitruvius

Πηγή:

<https://quadralectics.wordpress.com>

Ωστόσο υπήρξαν προσπάθειες πραγμάτωσης, και ιδέες αναφορικά με την ιδανική πόλη κατά την Αναγέννηση. Ο Vitruvius, για παράδειγμα, αρχιτέκτονας ο οποίος έζησε την μεσαιωνική περίοδο όριζε την ιδεατή πόλη, η οποία όμως βρήκε υποστηρικτές στην Αναγέννηση, επιπλέον αναφέρεται πως τα λεγόμενά του δεν συνοδεύτηκαν από σχέδια έτσι σίγουρα στη συνέχεια διαφοροποιήθηκαν από όσους τα χρησιμοποίησαν. Ειδικότερα, εκείνος υποστήριξε πως η ιδανική πόλη έπρεπε να είναι οκτάγωνη, με ακτινωτούς δρόμους οι οποίοι οδηγούν στο κέντρο της πόλης που θα κυριαρχούσε η πλατεία. Χωρισμένη σε 8 τομείς ο καθένας από τους οποίους θα παρείχε στους πολίτες πλατεία με το ναό και τα απαραίτητα δημόσια κτήρια. Σε παρόμοιο σχεδιαστικό ύφος αναπτύχθηκαν και οι ιδέες του Leon Battista Alberti (1404-1472)(Zucker, 1959), καθώς και πλησιέστερη πραγμάτωση της ιδανικής πόλης αποτελεί η πόλη της Ιταλίας Palma Nova.



Εικόνα Α.1. 14: Η πόλη Palma Nova της Ιταλίας
Πηγή: www.udinetoday.it

Η Πάλμα Νόβα αποτελεί μια από τις καλύτερες οχυρωμένες πόλεις στην Ιταλία. Μάλιστα, ο κάθε κάτοικος θα κατείχε το ίδιο ποσοστό γης με τους υπολοίπους καθώς η ισότητα αποτέλεσε βασικό χαρακτηριστικό στο σχεδιασμό της πόλης. Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί πως κανένας πολίτης δεν προθυμοποιήθηκε να εγκατασταθεί στην πόλη με αποτέλεσμα να ωθήσει την κυβέρνηση να παραχωρήσει εκτάσεις σε κρατούμενους, κι έτσι έγιναν οι πρώτοι κάτοικοι της πόλης.

1.7 Βιομηχανική Επανάσταση

Η πόλη, θα μπορούσε να χαρακτηριστεί ως «ζωντανός οργανισμός» (Αραβαντινός, 2007) και διαμορφώνεται σε συνάρτηση με την πολιτική, οικονομική, τεχνολογική και καλλιτεχνική ανάπτυξη της εκάστοτε εποχής. Έτσι λοιπόν στα τέλη του 18^{ου} αι. η πόλη όπως ήταν έως τότε σχεδιασμένη αλλάζει ριζικά εξαιτίας των εξαιρετικών αλλαγών που φέρνει μαζί του ο αιώνας.

Ο όρος «Βιομηχανική Επανάσταση», που χρησιμοποιείται για να χαρακτηρίσει την εν λόγω εποχή, προήλθε αργότερα και αποτελεί «εννοιολογική κατασκευή» όπως αναφέρει ο Benevolo (Benevolo, 1974), και συνεχίζει λέγοντας πως ο όρος φαίνεται να χρησιμοποιήθηκε αρχικά από τον Ενγκελς και το βιβλίο του «Η κατάσταση της εργατικής τάξης στην Αγγλία» και έπειτα από μια σειρά μεγάλων φιλοσόφων έτσι καθιερώθηκε (Benevolo, 1974), με στόχο να περιγράψει το μέγεθος των αλλαγών που προέκυψαν εκείνη την περίοδο, καθώς δεν επρόκειτο για ένα τομέα ο οποίος επηρεάστηκε. Αντιθέτως, ρηζικέλευθες μεταβολές συνέβησαν σε παραπάνω από έναν τομέα όπως λόγου χάρη στη γεωργία, στις μεταφορές, στο εμπόριο και φυσικά το αντίκτυπο στην πόλη ήταν εμφανές.

Πιο συγκεκριμένα, η έννοια της οριοθετημένης πόλης διαφοροποιείται και τα «σύνορά» της διευρύνονται, το κέντρο των πόλεων και οι χρήσεις γης, εκεί, μεταβάλλονται. Πολλοί

θεωρούν πως χαρακτηριστικό της περιόδου αποτελεί η νίκη της μηχανής έναντι της χειρωνακτικής εργασίας, δεδομένο που οδήγησε στην δημογραφική «επανάσταση» της εποχής και την μετανάστευση των αγροτικών πληθυσμών σε αστικές περιοχές και κατ' επέκταση στην ραγδαία αστικοποίηση. Σε πόλεις, ανά την Ευρώπη, πραγματοποιήθηκε τεράστια αύξηση πληθυσμού, για παράδειγμα το Μάντσεστερ στο Ηνωμένο Βασίλειο το 1801 είχε πληθυσμό ίσο με 75.000 κατοίκους το 1901 αυξήθηκε στις 600.000, το Λονδίνο αύξησε τον πληθυσμό του κατά 5,5 εκατομμύρια. Ωστόσο, η αύξηση αυτή προκλήθηκε και από γεγονότα όπως η μείωση θνησιμότητας και η αύξηση του μέσου όρου ζωής ως αποτέλεσμα βελτιωμένης διατροφής και ιατρικής περίθαλψης, καθώς επίσης και η κατεδάφιση των τειχών που έδωσε τη δυνατότητα οριζόντιας επέκτασης των πόλεων και τέλος η οικιστική ανάπτυξη καθ' ύψος η οποία βοηθήθηκε από την εξέλιξη της τεχνολογίας (δηλαδή ανελκυστήρα και οπλισμένο σκυρόδεμα).

1.7.1 Αστικός Σχεδιασμός και Ιδιωτική Κατοικία

Κατά τη συγκεκριμένη περίοδο, φαίνεται να οδηγούμαστε σε ένα καινούριο πολεοδομικό σχεδιασμό. Νέα κτίρια, δρόμοι αλλά και υλικά. Αρχικά οι δρόμοι πια διεκδικούνται όχι μόνο από πεζούς αλλά από περισσότερα Μέσα Μεταφοράς όπως το τραμ, το αυτοκίνητο το άλογο έτσι ο σχεδιασμός διαφοροποιείται ριζικά (Cerde, 2018).

Πιο συγκεκριμένα, όπως αναφέρει ο Benevolo η γη πια χρησιμοποιείται με νέο τρόπο, τον καπιταλιστικό ο οποίος φέρνει νέους δρόμους, νέα κανάλια επικοινωνιών και το σιδηροδρομικό δίκτυο (Benevolo, 1993). Αυτό συνέβη και σε ήδη υπάρχουσες πόλεις ωστόσο παρατηρήθηκε πως περισσότερες πόλεις δημιουργήθηκαν απ' αρχής βασισμένες στη νέα οικονομική πραγματικότητα, η οποία οδήγησε την εύπορη τάξη να αλλάξει τις προτιμήσεις της ως προς την εγκατάστασή της στην πόλη από το κέντρο στην περιφέρεια, αλλάζοντας ουσιαστικά θέση με την εργατική τάξη ('Knox & Pinch', 1982). Πλήρης αναδιάταξη της πόλης η οποία διαφοροποίησε τον τόπο κατοικίας από αυτόν της εργασίας, που μέχρι πρότινος ήταν κοινός και οδήγησε στη δημιουργία κοινωνικών τάξεων με την ανισότητα να αυξάνεται -καθώς το κεφάλαιο συσσωρεύτηκε στα χέρια λίγων, της νέας ελίτ (που απαρτίζονταν από τους Βιομήχανους) στον αντίποδα υπήρχε το νέο προλεταριάτο (δηλαδή ανειδίκευτοι εργάτες).

Η πολεοδομία της εποχής χαρακτηρίζεται αρχικά, από πυκνή και άναρχη δόμηση στα κέντρα των μεγάλων πόλεων. Έπειτα από την επέκταση των πόλεων και τη δημιουργία προαστίων χωρίς σχεδιασμό, με στόχο την απομάκρυνση της εύπορης κοινωνικής τάξης σε απόσταση από το κέντρο και τέλος από την ίδρυση νέων πόλεων κοντά στις νέες βιομηχανίες. Γενικότερα, οι πόλεις κατά την Βιομηχανική επανάσταση έτειναν να έχουν κοινά χαρακτηριστικά με αυτές του Μεσαίωνα, ιδιωτικές κατοικίες χαμηλής ποιότητας (που ήταν περισσότερες σε αριθμό), μικροί ιδιωτικοί δρόμοι για τη σύνδεσή τους, απουσία ελεύθερων χώρων. Η ιδιωτική κατοικία ήταν ανάλογη της οικονομικής κατάστασης των οικογενειών, για παράδειγμα οι εύπορες οικογένειες είχαν τη δυνατότητα να μένουν σε

απόσταση από το «βιομηχανικό» πια κέντρο των πόλεων, καθώς βοηθήθηκαν από τη συγκοινωνία που αναπτύχθηκε κατά τον 19^ο αιώνα. Αντιθέτως, η εργατική τάξη κατοικούσε στοιβαγμένη σε πολύ χαμηλής ποιότητας σπίτια. Αυτό αποτέλεσε πρόβλημα της εποχής σε πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις, ωστόσο κάθε χώρα προσπάθησε να αντιμετωπίσει το ζήτημα με το δικό της σχέδιο, το οποίο διέφερε από άλλες χώρες, καθώς και ο πολεοδομικός σχεδιασμός διαφοροποιήθηκε μεταξύ των διάφορων πόλεων της Ευρώπης (Benevolo,1992).

1.7.2 Αγγλία

Οι πολύ κακές συνθήκες, κάτω από τις οποίες ήταν αναγκασμένη να ζει η εργατική τάξη στην Αγγλία, επέφεραν πολύ μεγάλες επιδημίες κατά τα μέσα του 19^{ου} αιώνα. Η άσχημη κατάσταση μεγάλου πληθυσμού των πόλεων ώθησε τις αρχές του Λονδίνου στη διερεύνηση των αιτιών για τις οποίες παρουσιάζονταν αυτές οι επιδημίες και στη συνέχεια στόχος τους ήταν να διασφαλιστεί η δημόσια υγεία. Έπειτα και με τα αποτελέσματα των ερευνών που διεξάχθηκαν, θεσπίζεται στην Αγγλία Νόμος για τη Δημόσια Υγεία (1948) στον οποίο αναφέρεται πως υπεύθυνος για την βέλτιστη λειτουργία της ύδρευσης και αποχέτευσης, για τα απορρίμματα, την καθαριότητα των δημόσιων χώρων αλλά και την ταφή των νεκρών είναι η τοπική αυτοδιοίκηση.

Στο βωμό εξυγίανσης των συνθηκών διαβίωσης της εργατικής τάξης, φιλανθρωπικές οργανώσεις αλλά και με την αρωγή ιδιωτών, προτείνεται η ανέγερση εργατικών πολυκατοικιών. Ο αρχιτέκτονας Henry Roberts παρουσιάζει τα σχέδια μιας εργατικής κατοικίας η οποία χαρακτηρίζεται ως «πρότυπη». Ο Benevolo αναφέρει πως η κρατική παρέμβαση για την διαβίωση της εργατικής τάξης αλλά και γενικότερα για την επέκταση των βιομηχανικών πόλεων ήταν ανύπαρκτη (Benevolo, 1993).



Εικόνα A.1. 15: Gatliff Building 19th Century, Εργατικές Κατοικίες στο Λονδίνο

Πηγή:

<http://www.acqthoesibh.wordpress.com>

Η επέκταση των πόλεων στην Αγγλία χαρακτηρίστηκε από δύο φάσεις. Κατά την διάρκεια της πρώτης υπήρξε σημαντική ανοικοδόμηση στο κέντρο τους, αντιθέτως στη δεύτερη φάση υπήρξε επέκταση του αστικού ιστού προς τα έξω, οι εργατικές κατοικίες συνέχισαν να βρίσκονται στο κέντρο , η ποιότητα κατασκευής των σπιτιών ήταν πολύ χαμηλή καθώς και οι συνθήκες διαβίωσης αν αναλογιστεί κανείς πως ήταν πιθανό σε ένα σπίτι να κατοικούν δύο οικογένειες. Ο τύπος ιδιωτικής κατοικίας για τους εργάτες ονομάστηκε «back-to-back» και ήταν αυτός που συναντούσε συχνότερα κανείς, δύο σειρές όμοιων κατοικιών σε ένα οικοδομικό τετράγωνο των οποίων οι πίσω πλευρές εφάπτονταν (Benevolo,1993). Στον αντίποδα, η υψηλή κοινωνική τάξη διέμενε σε επαύλεις έξω από την πόλη , η μεσαία κοινωνική τάξη αρχικά διέμενε σε προάστιο με μονώροφες ή διώροφες μονοκατοικίες με αυλή στο μπροστινό αλλά και στο πίσω μέρος, έπειτα μεταφέρθηκε πιο κοντά στο κέντρο(Hall,1989).

1.7.3 Γαλλία

Στην Γαλλία μετά τη Γαλλική Επανάσταση, το 1789, οι αγροτικές περιοχές και οι κάτοικοί τους βελτίωσαν τις συνθήκες διαβίωσής τους. Ενώ στα κέντρα των μεγάλων πόλεων η κατάσταση ήταν πολύ χειρότερη, οι εργάτες ζούσαν σε κατοικίες πολύ χαμηλής ποιότητας. Το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της χώρας, το Παρίσι, φιλοξενούσε την κατώτερη κοινωνική τάξη σε άθλιες συνθήκες. Ο πολεοδομικός σχεδιασμός χαρακτηριζόταν από πυκνή δόμηση, δρόμους με μικρό πλάτος και δαιδαλώδες σχηματισμό και πολυώροφες πολυκατοικίες (Benevolo, 1993). Η νέα οικονομική πραγματικότητα, προετοιμαζόταν σταδιακά, ο καπιταλισμός στη Γαλλία ξεκίνησε ουσιαστικά από την κατοχύρωση της ατομικής πρωτοβουλίας και την φορολογία της από το κράτος το 1791. Έτσι το νέο κράτος βρήκε υποστήριξη στο πρόσωπο της άρχουσας τάξης, με τους φόρους και εκείνο με τη διασφάλιση των κερδών του (βιομηχάνων και εμπόρων) αλλά και τη διαφύλαξη της ιδιοκτησίας τους.

Καθώς ήταν πρόσφατη η εξέγερση της γαλλικής Επανάστασης, το κράτος θέλοντας να αποτρέψει εκ νέου εναντιώσεις στη νέα τάξη πραγμάτων, ξεκίνησε την ανοικοδόμηση στις



*Εικόνα Α.1. 16: Η «Ανακαίνιση» του Παρισιού από τον Haussmann
Πηγή: www.marcmaison.com*

πυκνοδομημένες συνοικίες των εργατών στο κέντρο του Παρισιού. Έτσι ο αστικός ιστός αναδιαμορφώθηκε και χαραχτηκαν νέοι δρόμοι, μεγαλύτερου μήκους και πλάτους. Επιπλέον, με στόχο την ομοιομορφία θεσπίστηκαν οικοδομικοί όροι αναφορικά με το ύψος, τους ορόφους, τα υλικά και τα μεγέθη των παραθύρων (Benevolo, 1993), το εν λόγω σχέδιο αναφέρεται ως “Η ανακαίνιση του Παρισιού από τον Haussmann”.

Δυστυχώς, το αποτέλεσμα είχε τα αντίθετα από τα θεμιτά αποτελέσματα καθώς τα κτήρια των καινούριων μεγάλων αρτηριών ήταν αδύνατο να κατοικηθούν από την εργατική τάξη, έτσι ζουν πίσω από τους νέους δρόμους -και τις εύπορες οικογένειες, στη λεγόμενη εσωτερική πολυκατοικία στα κέντρα των οικοδομικών τετραγώνων, σε πολυώροφα κτίρια, σε διαμερίσματα μικρού μεγέθους, χωρίς πρόσβαση στο φυσικό φως (Hall, 1989).



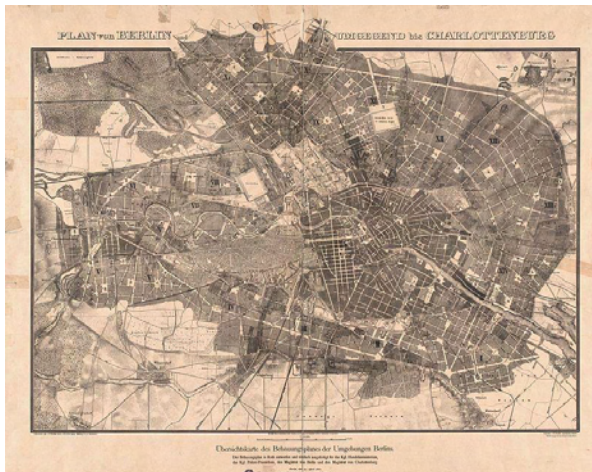
*Εικόνα Α.1. 17: Κατασκευή της Λεωφόρου της Όπερας
Πηγή: <https://www.marcmaison.com>*

1.7.4 Γερμανία

Στην περίπτωση της Γερμανίας οι εξελίξεις ακολούθησαν ένα διαφορετικό δρόμο από ό,τι στην Γαλλία, σχετικά με την αστικοποίηση του πληθυσμού και τη σταδιακή εκβιομηχάνιση της χώρας. Δηλαδή στη Γερμανία, οι αγρότες και οι μικροϊδιοκτήτες γης έχασαν τα δικαιώματά τους από ευγενείς της χώρας, έτσι το εργατικό δυναμικό που προέκυψε από αυτές τις μεταρρυθμίσεις οδήγησε μεγάλο ποσοστό στα αστικά κέντρα ώστε να εργαστούν στις βιομηχανίες. Η εκμετάλλευση του υπεδάφους, η μεταλλουργία, στις περιοχές όπου διέμεναν αγροτικοί πληθυσμοί αποτέλεσε την «αρχή» της νέας εποχής στην ύπαιθρο και την ακολούθησε η βιομηχανία στον αστικό ιστό. Ωστόσο, η χώρα στα μέσα του 19^{ου} αιώνα αντιμετώπισε την σημαντική εσωτερική μετανάστευση σε πόλεις όπως το Αμβούργο, το Μόναχο, την Κολωνία αλλά και το Βερολίνο (Choay, 1969).

Έτσι οδηγήθηκε σε γρήγορη αστικοποίηση, και διαφοροποίηση των πόλεων με την επέκτασή τους αλλά και την πυκνή δόμηση που ακολούθησε ώστε να στεγαστεί γρήγορα ο πληθυσμός αυτός. Το Βερολίνο με στόχο να βελτιστοποιήσει της συνθήκες διαβίωσης των κατοίκων οδηγήθηκε στη δημιουργία σχεδίου και συγκεκριμένα στο «Νέο Σχέδιο», που άλλαξαν ριζικά τον αστικό ιστό της πόλεις. Αρχικό μέλημα αποτέλεσε η χάραξη νέων μεγαλύτερων δρόμων και σε πλάτος αλλά και σε μήκος, με ακτινωτή ανάπτυξη και πλατείες, εκεί όπου οι αρτηρίες συγκλίνουν, αυτός ο σχεδιασμός πρότεινε επίσης μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα, στα οποία υπήρχαν επιμήκη κτήρια με πρόσοψη στον δρόμο. Ο Hobrecht, πολεοδόμος της εποχής, αναφέρει πως σε αντίθεση με ό,τι συνέβη στην Αγγλία, η επέκταση του Βερολίνο με το νέο σχέδιο οδήγησε στην συνύπαρξη των κοινωνικών τάξεων και όχι στον διαχωρισμό της στο χώρο (Hall, 1989).

Πιο συγκεκριμένα το σχέδιο Hobrecht όπως ονομάστηκε, είναι ο σχεδιασμός των περιχώρων του Βερολίνου. Ο Hobrecht, είχε ως στόχο την διατήρηση και διεύρυνση των υφιστάμενων δρόμων αλλά και την ανάπτυξη του οδικού δικτύου, ώστε να υπάρξει η καλύτερη δυνατή σύνδεση μεταξύ Ανατολικού και Δυτικού Βερολίνο. Τα παραπάνω,



Εικόνα Α.1. 18: Συνοπτικός χάρτης του σχεδίου ανάπτυξης του περιβάλλοντος χώρου του Βερολίνου
Πηγή: www.wikipedia.com

απαιτούσαν και πολύ καλό σχεδιασμό της αποχέτευσης της περιοχής αλλά και προβλέψεις για την εξέλιξη των σιδηροδρόμων και των σταθμών. Στα οικοδομικά τετράγωνα τώρα, δημιουργήθηκαν κτήρια στα οποία κατοικούσαν όλες οι τάξεις μαζί, στην πλευρά του δρόμου οι μεσαίες και ανώτερες τάξεις και στην «πίσω» πλευρά οι κοινωνικά ασθενέστερες. Ωστόσο, οι συνθήκες διαβίωσης των χαμηλών τάξεων ήταν πολύ άσχημες καθώς δεν υπήρχε επαφή με το φυσικό φως και μειωμένος αερισμός. Εν συνεχεία, αποδείχτηκε πως το σχέδιο δεν ήταν επιτυχημένο, αφενός γιατί κατά τη

διάρκεια οικοδόμησης του συγκεκριμένου σχεδίου δεν ήταν λίγοι οι κερδοσκόποι έβγαλαν χρήματα σε βάρος της ποιότητας των παραπάνω κτηρίων, αλλά παράλληλα οι συνθήκες διαβίωσης τόσο ανθρώπων σε ένα οικόπεδο ήταν ασφυκτική και επέφερε πληθώρα προβλημάτων. Ακόμη δεν είναι λίγοι εκείνοι που κατηγορήσαν τον Hobrecht πως τελικά όξυνε τα κοινωνικά προβλήματα στην πόλη του Βερολίνου, και αύξανε την αντιπαλότητα ανάμεσα σε πολιτικά αντίθετες κοινωνικές ομάδες (Hall, 2003).

1.7.5 Τα αδιέξοδα της Βιομηχανικής πόλης

Τέλος, κατά την Βιομηχανική Επανάσταση, οι πόλεις αντιμετώπισαν μια σειρά προβλημάτων τα οποία οδήγησαν στην ανάγκη δημιουργίας μια νέας πόλης της περιόδου, που θα αποτελούσε πρότυπο βιομηχανικής πόλης. Ακόμη, δημιουργήθηκε και ως αντίλογος στην καπιταλιστική αυτή πόλη με την αρωγή σοσιαλιστικών ιδεών που δέσποζαν εκείνη την περίοδο. Κύριο μέλημα του σχεδιασμού αυτού ήταν να βελτιωθεί η καθημερινότητα των εργατών αλλά και η συνύπαρξη, ειρηνική, στον αστικό ιστό όλων των κοινωνικών τάξεων και όχι ο διαχωρισμός τους.

Επιπρόσθετα, υπήρχαν και προτάσεις σχετικά με πόλεις οι οποίες έφεραν τον άνθρωπο (κυρίως την εργατική τάξη, η οποία είχε πλήρως αποκοπεί) κοντά στη φύση, οι λεγόμενες Κηπουπόλεις, και διατυπώθηκαν στα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Ορισμένα παραδείγματα ανά τον κόσμο πραγματοποιήθηκαν, ωστόσο δεν είχαν μεγάλη απήχηση και μάλιστα διαφοροποιήθηκαν και ως προς την κοινωνική τάξη την οποία εξυπηρετούσαν. Λόγου χάρη, το Riverside, προάστιο στην Αμερική, αποτελούσε πόλο έλξης για τις εύπορες κοινωνικές τάξεις. Βρίσκεται 15χλμ από το Σικάγο, και αναπτύχθηκε από τους αρχιτέκτονες που σχεδίασαν το Central Park της Νέας Υόρκης. Πρόκειται για έναν οικισμό ανεπτυγμένο γραμμικά με «κεντρική γραμμή» αυτή του σιδηροδρόμου, παρείχε πληθώρα ελεύθερων χώρων και πάρκων καθώς και πεζοδρόμους (Kostof, 1991). Από την άλλη το Radburn, στο New Jersey των ΗΠΑ, αποτέλεσε οικισμό βασισμένο στις ιδέες της κηπούπολης αλλά στόχευε στην βελτιστοποίηση των συνθηκών διαβίωσης της εργατικής τάξης και χαρακτηριστικό του ήταν τα πολύ μεγάλα οικοδομικά τετράγωνα (Hall, 1989).

Η πόλη της βιομηχανικής περιόδου παρουσιάζει αδιαφορία για τον δημόσιο-κοινό χώρο αλλά και για τις κοινωνικές σχέσεις. Οι ανισότητες οξύνονται και η πόλη αντικατοπτρίζει αυτή την κοινωνική αντιπαλότητα. Έτσι, η ποιότητα ζωής και οι νέες συνθήκες που δημιουργήθηκαν στις πόλεις σε συνδυασμό με τις οικονομικές και κοινωνικές ανισότητες που δημιουργήθηκαν ώθησαν τους αστούς στην ένταξη του φυσικού περιβάλλοντος στις πόλεις ακόμα και με το κόστος της επιβάρυνσης των μετακινήσεων μέσα σε αυτήν.

Κεφάλαιο 2^ο : Το προάστιο

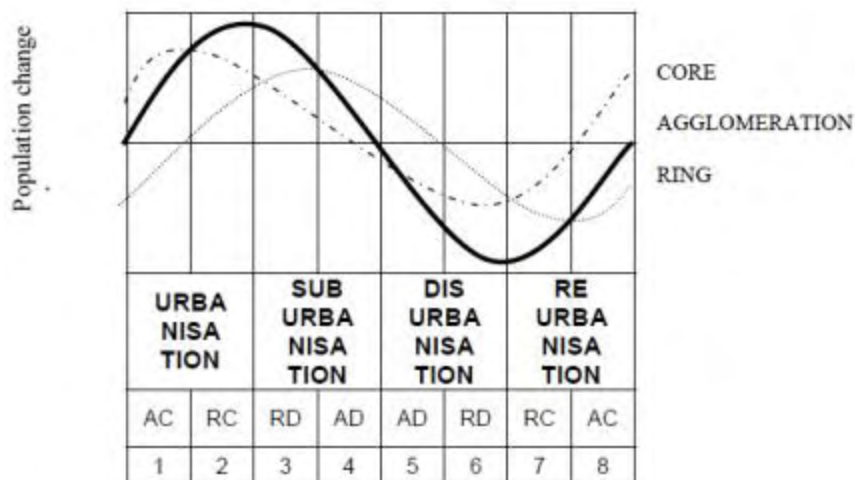
2.1 Αστικός Κύκλος

Ξεκινώντας την προσπάθεια ανάλυσης του φαινομένου της προαστιοποίησης, είναι σημαντικό να αναφερθεί ένα γενικότερο πλαίσιο της οικιστικής ανάπτυξης. Ξεκινώντας από τον 19^ο αιώνα, η ευρωπαϊκή πόλη χαρακτηρίζεται κυρίως από την συμπαγή της μορφή, η οποία για την εποχή αποτέλεσε την ιδανική πόλη (Λέφας,2003). Στα τέλη του ίδιου αιώνα, και με στόχο την εξυγίανση της πόλης που άφησε η βιομηχανική επανάσταση και η ραγδαία αστικοποίηση εμφανίστηκαν ορισμένα μοντέλα για την ιδανική πόλη του 20^{ου} αιώνα. Συγκεκριμένα ο Ebenezer Howard, ο Άγγλος ιδρυτής της Αμερικανικής ιδεατής πόλης, της κηπούπολης, κάνει λόγο για τη σχέση της πόλης με το πράσινο και πώς αυτή η διαδικασία θα αναγεννήσει τις κατεστραμμένες πόλεις του περασμένου αιώνα. Όλες αυτές οι μεταβολές στην αστική μορφολογία, όπως και η προαστιοποίηση μεταγενέστερα αποτελούν τμήματα του αστικού κύκλου.

Ειδικότερα, ο Rontos, αναφέρει πως η ο αστικός κύκλος ανήκει σε ένα ευρύτερο χωρικό μοντέλο, αυτό του Χωροταξικού Κύκλου (SCT: Spatial Cycle Theory). Μέσω αυτής της θεωρίας, επιχειρείται να διαφοροποιηθούν τα στάδια της οικιστικής ανάπτυξης, η οποία αφορά στα διαφορετικά επίπεδα σχεδιασμού από αστικό σε περιαστικό και σε περιφερειακό. Ο ίδιος επισημαίνει, πως ο κύκλος αποτελεί την χρονική περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας λαμβάνει χώρα μια δημογραφική μεταβολή (αύξουσα ή φθίνουσα)(Rontos,2013).

Η θεωρία αυτή περιγράφει πως η αστική ανάπτυξη είναι πιθανότερο να πραγματοποιηθεί μέσω των παρακάτω σταδίων:

- ❖ Αστικοποίηση, αύξηση οικιστικής συγκέντρωσης στο κέντρο της πόλης
- ❖ Προαστιοποίησης, ανάπτυξη της περιφέρειας της πόλης έναντι του κεντρικού πυρήνα της
- ❖ Αποαστικοποίησης, καθώς μειώνεται πληθυσμός που κατοικεί στην πόλη αναλογικά μειώνεται και στην περιφέρειά της και
- ❖ Επαναστικοποίηση, στα προάστια παρουσιάζεται δημογραφική μείωση του πληθυσμού της αντιθέτως το αστικό κέντρο προσελκύει κατοίκους (Τριανταφυλλίδη, 2013).



A=Absolute, R=Relative

C=Centralisation, D=Decentralisation

Source: A. Champion (2000)

Εικόνα Α.2. 1: Πληθυσμιακές αλλαγές αναφορικά με την Θεωρία Χωροταξικού Κύκλου (SCT)

Πηγή: *Suburbanization and Urban Growth*

Στο σχήμα παρουσιάζονται οι μεταβολές που βασίζονται στη Θεωρία Χωροταξικού Κύκλου, και συγκεκριμένα στις πληθυσμιακές αλλαγές από τον κεντρικό ιστό (πυρήνα) προς το εξωτερικό αστικό τμήμα (δακτύλιο). Οι μεταβολές που παρουσιάζονται στον πίνακα είναι απόλυτες μετακινήσεις (absolute) και σχετικές (relative). Στην πρώτη ομάδα, οι κατευθύνσεις της πληθυσμιακής μεταβολής μεταξύ των ζωνών διαφέρουν και στη δεύτερη, οι μεταβολές πραγματοποιούνται προς την ίδια κατεύθυνση αλλά με διαφορά στο ρυθμό τους.

2.2 Το προάστιο

Κατά τον 19^ο αιώνα η εικόνα της πόλης έχει διαφοροποιηθεί συγκριτικά με εκείνη πριν τη Βιομηχανική Επανάσταση. Όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, στο κέντρο της πόλης παρατηρείται έντονη ρύπανση, πυκνή δόμηση, κακής ποιότητας κατοικίες και κοινωνικές τάξεις χαμηλού εισοδήματος, που οδηγούν τα υψηλότερα κοινωνικά στρώματα να αναζητήσουν κατοικία σε περιοχές εκτός κέντρου, τα προάστια. Οι τάσεις αυτές παρατηρούνται στην Ευρώπη από το βορά μέχρι το νότο, έτσι είναι λογικό να μην έχει παντού πανομοιότυπη χωρική μορφή (Getimis and Economidou, 1993). Πρόκειται για μια περιοχή η οποία αναπτύσσεται στην περιοχή γύρω από το κέντρο μιας πόλης. Χαρακτηριστικά μιας τέτοιας οικιστικής περιοχής συχνά η αραιή και μειωμένου ύψους δόμηση, χαμηλή πυκνότητα, οι πολλές μονοκατοικίες αλλά και η εκτεταμένη ύπαρξη

πρασίνου στον ευρύτερο χώρο, ως επί το πλείστον υπάρχει καθημερινή μετακίνηση προς το αστικό κέντρο(Εμμανουήλ, 1999). Τα παραπάνω στοιχεία συνολικά παρέχουν βελτιωμένες συνθήκες διαβίωσης αλλά και ποιότητα ζωής ανώτερου επιπέδου από αυτή που παρέχετε, τις περισσότερες φορές στα αστικά κέντρα της χώρας μας (Τριανταφυλλίδη,2010).

Η λέξη suburb (προάστιο) ετυμολογικά έχει τις ρίζες της στην λατινική γλώσσα, και τη λέξη suburbium η οποία αποτελείται από δύο συνθετικά, το “sub” που σημαίνει «κοντά σε» και το “urbs” που σημαίνει «πόλη» (Mcmanus&Ethington, 2007). Στο Αγγλικό Λεξικό της Οξφόρδης, η πρώτη χρήση του όρου έγινε το 1380 από τον Wycliffe, συγκεκριμένα ανέφερε τον όρο «suburbis». Η ελληνική λέξη, προάστιο, προέρχεται από το συνθετικό «προ» που σημαίνει «λίγο πριν» και το «άστυ», δηλαδή πόλη. Η προαστιοποίηση, τώρα, είναι η δημιουργία οικισμών πέρα των ορίων του κέντρου της πόλης, ιδιαίτερα η περίοδος μετά την Βιομηχανική Επανάσταση, και την εξέλιξη των μεταφορών, έδωσε μεγάλη ώθηση στην ανάπτυξη προαστίων.

Η δομή των προαστίων ανά τις ηπείρους μεταβάλλεται, καθώς τα αίτια που ώθησαν την ανάπτυξη περιοχών έξω από τον κεντρικό ιστό των πόλεων, δεν ήταν παντού τα ίδια (Fishman, 1987). Βασικά χαρακτηριστικά, ωστόσο, σε όλες τις περιπτώσεις ήταν η ανάγκη για αποκέντρωση, η αναζήτηση της φύσης η οποία κατά την πόλη τον 18^ο αιώνα εξέλειπε από το κέντρο της πόλης, της χαμηλής πυκνότητας, τη δυνατότητα σχεδιασμού και τέλος της ατομικής κατοικίας. Αν αναλογιστεί κανείς μια περιοχή με τα παραπάνω χαρακτηριστικά μπορεί να καταλάβει την αντίθεση με ό,τι συνέβαινε στο κέντρο της πόλης (Mcmanus&Ethington,2007). Ωστόσο, οι διαφορές ανάμεσα στα προάστια ανά τις ηπείρους κάνει την διερεύνηση τους δυσκολότερη, όπως επίσης και οι παράγοντες που τα επηρεάζουν όπως για παράδειγμα η κουλτούρα και οι κρατικές παρεμβάσεις ή επιβολές.

Οι Harris και Larkham (Harris & Larkham, 2004), αναφέρουν πως με τον όρο προάστιο έμφαση προσδίδεται σε πέντε διαστάσεις που διαφέρουν μεταξύ τους. Αρχικά, η πρώτη σχετίζεται με την περιφερειακή θέση και τον δεσμό που υπάρχει με το αστικό κέντρο. Έπειτα, η δεύτερη αναφέρει τον οικιστικό χαρακτήρα του προαστίου. Η τρίτη διάσταση, αφορά τις χαμηλές πυκνότητες που υπάρχουν στα προάστια αλλά και την υψηλή ιδιοκατοίκηση σε αυτά. Στην τέταρτη διάσταση κάνουν λόγο για μια μοναδική κουλτούρα που συνδυάζεται με έναν διαφορετικό τρόπο ζωής και τέλος, αναφέρονται στις ξεχωριστές κοινοτικές ταυτότητες.

2.3 Ιστορική Αναδρομή

Η εμφάνιση των προαστίων έγινε πολύ νωρίτερα από ό,τι τελικά, φαίνεται να, εδραιώθηκε κατά τον 18^ο αιώνα. Μάλιστα ο Mumford αναφέρει πως ακόμη και στην περιοχή της Μεσοποταμίας, την Εποχή του Χαλκού, υπάρχουν ενδείξεις για περιοχές οι οποίες παρουσιάζουν ομοιότητες με τα σύγχρονα προάστια (Mumford, 1991). Επιπλέον, παρεμφερείς ενδείξεις παρατηρούνται και στην εποχή της αρχαίας Ελλάδας, στην οποία φαίνεται να χτίζονται πλήθος κτηρίων τα οποία παρέχουν υπηρεσίες στους κατοίκους, εκτός των τειχών των πόλεων, το λεγόμενο «κλεινόν άστυ». Το ίδιο συμβαίνει και στα ρωμαϊκά χρόνια, έξω από τα τείχη της Ρώμης. Ωστόσο, τα παραδείγματα αυτά αποτελούν μόνο μία αρκετά «πρώιμη» δομή του σημερινού προαστίου και κυρίως αναφορικά με τις συγκεντρώσεις πέραν των ορίων του κέντρου της πόλης (Τριανταφυλλίδη, 2010).

Όπως ήδη έχει αναφερθεί στο Κεφάλαιο 1.5 ,ο Mumford θεωρεί πως ο Μεσαίωνας αποτελεί την εποχή κατά την οποία διαμορφώνονται τα προάστια ως συγκεντρωμένες οικιστικές μονάδες οι οποίες βρίσκονται εκτός των τειχών των πόλεων. Πιο συγκεκριμένα, αναφέρει ορισμένα από τα χαρακτηριστικά των προαστίων τον Μεσαίωνα, δηλαδή κτίρια με κήπους και περιβόλια καθώς και ανεκμετάλλευτες εκτάσεις που χωρίζουν τις κατοικίες μεταξύ τους (Mumford,1991).

Με την Βιομηχανική Επανάσταση το σκηνικό στην πολεοδομία μεταβάλλεται, και τα προάστια εκτινάσσουν πλήρως το αρνητικό πρόσημο που τα προσδιόριζε μέχρι και τον 17^ο. Οι πόλεις όπως και οι κάτοικοι πολλαπλασιάζονται ραγδαία, δημιουργούνται νέες πόλεις αναλογικά με τις βιομηχανικές εγκαταστάσεις. Κομβικό παράγοντα για την ραγδαία εξέλιξη της προαστιοποίησης εκείνη την περίοδο αποτελεί η ανάπτυξη των συγκοινωνιών η οποία διευκολύνει τις μετακινήσεις προς το κέντρο των πόλεων και οδηγεί την κατοικία έξω από αυτό (Rodger, 1995).

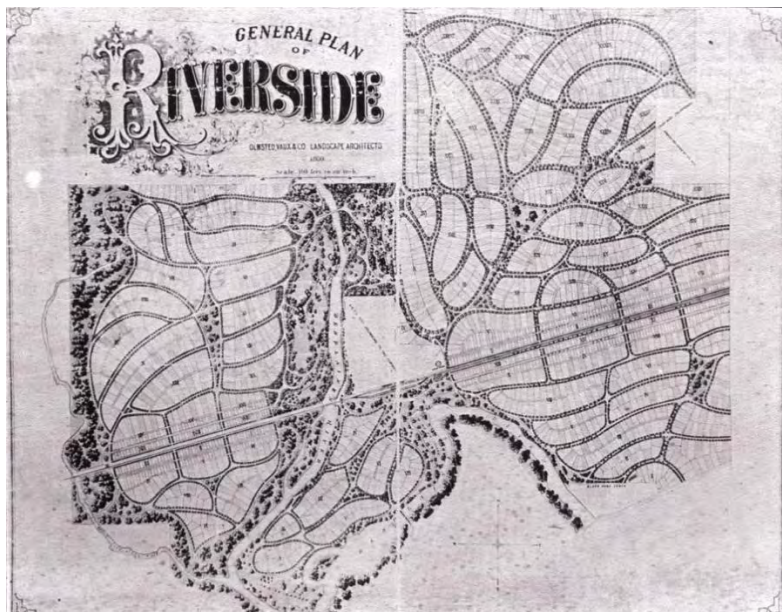
Στη συνέχεια, στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, ο Kostof(1991) αναφέρει πως παράγεται(σχεδιαστικά) το πρώτο αμερικανικό προάστιο, στην πολιτεία του Ohio και ονομάζεται Glendale . Απέχει 159 χλμ. από την πρωτεύουσα της πολιτείας (Κολόμπους) και βρίσκεται νοτιοδυτικά της. Το σχεδίασε ο Robert C. Phillips, και είχε ως στόχο την «ένωση» του φυσικού με το δομημένο περιβάλλον (Kostof, 1991). Οι δρόμοι στο εσωτερικό του είναι καμπυλόγραμμοι, ανάμεσα στις μεγάλες κατοικίες με τις αυλές υπάρχει πολύ πράσινο. Σχεδιάστηκε με στόχο να ζουν οι εργάτες, οι οποίοι δούλευαν στις βιομηχανίες στην πόλη Σινσινάτι, σε ένα καλύτερο περιβάλλον από ό,τι συνέβαινε μέχρι τότε. Αναπτύχθηκε κατά μήκος των σιδηροδρομικών γραμμών Cincinnati, Hamilton και Dayton (www.glendaleohio.gr).



Εικόνα Α.2. 2: Village of Glendale Historic Inventory Map (2007)

Πηγή: www.glendaleohio.gr

Παράδειγμα παρόμοιο με το Glendale είναι το Riverside, στο Illinois. Βρίσκεται 15 χλμ. έξω από το Σικάγο και σχεδιάστηκε από τον Frederick Law Olmsted, κατά το 1869. Όπως φαίνεται και στον χάρτη (Εικόνα Α.2.3), ο οικισμός βρίσκεται δυτικά και ανατολικά της σιδηροδρομικής γραμμής που ενώνει το προάστιο του Riverside με το Chicago (Kostof, 1991), οι δρόμοι κι εδώ είναι καμπυλόγραμμοι δημιουργώντας χώρους πρασίνου και μονοπάτια.



Εικόνα Α.2. 3: Riverside, Illinois σχεδιασμένο από τον F. L. Olmsted

Πηγή: MIT Open Course

Από τη Βιομηχανική Επανάσταση κι έπειτα, οι πόλεις ξεκινούν να αναπτύσσονται ραγδαία και χωρίς σχέδιο, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα λοιπόν, οι πόλεις έχουν αγγίξει το όριο ανάπτυξής τους και οι κάτοικοι αναζητούν λύσεις (Σιδηρόπουλος, 2015), έτσι αυξάνονται σε αριθμό τα προάστια. Αξίζει να σημειωθεί πως η προαστιοποίηση συμβαίνει σε μεγάλα αστικά κέντρα της Αμερικής πολύ νωρίτερα από ότι στην Ευρώπη και την Ασία, στις οποίες εδραιώνεται το φαινόμενο μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο (Mills & Price, 1984). Στα σύγχρονα αστικά κέντρα τώρα, η προαστιοποίηση πραγματοποιείται έχοντας μεταβάλλει ορισμένα από τα χαρακτηριστικά της, σχετικά με τον σχεδιασμό τους. Πολλές φορές εκλείπει, άλλες φορές συμβαίνει ως συνέπεια της διάχυτης πόλης και άλλων αιτίων που θα αναλυθούν εκτενέστερα σε επόμενο κεφάλαιο(Τριανταφυλλίδη,2010).

2.4 Η προαστιοποίηση

Με τον όρο «προαστιοποίηση» εννοείται η τάση των κατοίκων του κέντρου της πόλης να μετακινούνται στην περιφέρειά της. Μάλιστα, δεν είναι λίγοι εκείνοι που ενώ εργάζονται στο κέντρο της πόλης επιλέγουν να κατοικούν μακριά από αυτό, επωφελούμενοι από της τεχνολογικές εξελίξεις και την ανάπτυξη των υποδομών, δημόσιων ή ιδιωτικών. Στη σύγχρονη κοινωνία το φαινόμενο ενισχύθηκε καθώς είναι πιθανή η εργασία από την κατοικία.

Ο Lisowski(2004), περιγράφει πως η προαστιοποίηση διακατέχεται από τρεις εκδοχές:

- Αρχικά, το φαινόμενο χαρακτηρίζει την εξάπλωση του αστικού ιστού, από τη μία χωρικά και από την άλλη από κοινωνικής άποψης. Εκτάσεις που προηγουμένως χαρακτηρίζονται αγροτικής μεταβάλλονται σε αστικοποιημένες περιοχές και αυξάνουν την ένταση της χρήσης τους.
- Έπειτα, η προαστιοποίηση είναι δυνατό να θεωρηθεί από ορισμένους ως μια ώθηση από διάφορους παράγοντες, όπως από τους κατοίκους για εξάπλωση των αστικών περιοχών εκτός του πολεοδομικού συγκροτήματος. Κατά τον 20^ο αιώνα κύριοι «υποστηρικτές» της διαδικασίας υπήρξαν οι εύποροι, ωστόσο ακολούθησαν την ανάγκη για διαφυγή από το κέντρο της πόλης και τις κοινωνικές-οικονομικές ομάδες.
- Τέλος, διαφέροντας από τις παραπάνω εκδοχές η τρίτη παραπέμπει την προαστιοποίηση σε ένα συγκεκριμένο στάδιο της αστικής εξάπλωσης σε μια μητροπολιτική περιοχή, όταν η απασχόληση λαμβάνει χώρα περισσότερο στα προάστια παρά στο κέντρο της πόλης.

2.5 Αίτια προαστιοποίησης

Το φαινόμενο της προαστιοποίησης φαίνεται να μεταβάλλεται ανά τους αιώνες και να εξελίσσεται σημαντικά τον περασμένο αιώνα. Έτσι πρόκειται για μια διαδικασία η οποία έχει απασχολήσει αρκετούς ερευνητές, οι οποίοι μάλιστα φαίνεται να παρατηρούν την προαστιοποίηση από διαφορετικές πλευρές. Συνεπώς, δεν είναι λίγες οι θεωρίες που αναπτύχθηκαν αναφορικά με τα αίτια της προαστιοποίησης.

Οι Mieszkowski & Mills (1993) σε ένα άρθρο τους σχετικό με τις αιτίες του φαινομένου στο χώρο αναφέρθηκαν σε αρκετούς από τους τομείς που το επηρεάζουν. Αναφέρουν πως δύο είναι οι βασικότερες θεωρίες επί του ζητήματος. Αρχικά, η Θεωρία της Φυσικής Εξέλιξης κατά την οποία αναφέρουν πως η οικιστική ανάπτυξη οδηγείται στην περιφέρεια των πόλεων λόγω της απασχόλησης, που βρίσκεται στο κέντρο τους. Συνεπώς, οι κοινωνικές τάξεις των ισχυρότερων οικονομικά έχουν τη δυνατότητα να κατοικήσουν στα προάστια, μάλιστα αναφέρουν πως η πλειονότητα της μεσαίας τάξης προτιμά τη διαμονή εκεί και ό,τι τους παρέχει. Δηλαδή, καλύτερες κατασκευές σε κατοικία, αλλά και οδικό δίκτυο, η επαφή με τη φύση και η απομάκρυνση από το ανθυγιεινό κέντρο. Η επιλογή αυτή ενισχύεται σταδιακά με την ανάπτυξη των μεταφορών, των κοινών αρχικά και έπειτα του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Έτσι η πόλη διαιρείται σε «ομοιόμορφα» τμήματα, από την άποψη πως κάτοικοι της ίδιας κοινωνικής και οικονομικής τάξης διαμένουν στην ίδια περιοχή. Στη θεωρία αυτή οι Mieszkowski & Mills αναφέρουν πως αυτή είναι η «φυσική λειτουργία της αγοράς» η οποία με την αύξηση του εισοδήματος αναζητά νέες περιοχές κατοικίας μέσα στην πόλη.

Έπειτα, αναφέρουν την Θεωρία των Εξωτερικών Παραγόντων, εδώ περιγράφονται ως αίτια της προαστιοποίησης οι οικονομικές και κοινωνικές συνθήκες που υπάρχουν στο κέντρο της πόλης. Πιο συγκεκριμένα, τα χαμηλής ποιότητας κτίρια, τα δημόσια σχολεία που παρέχουν μειωμένης ποιότητας υπηρεσίες, η εγκληματικότητα, οι αυξημένοι φόροι, ο ρατσισμός, και η πυκνότητα οδηγούν τους εύπορους στα προάστια. Με στόχο την συγκέντρωση σε αυτά, υψηλότερης κοινωνικής κατάστασης κατοίκων αλλά και υπηρεσιών εκπαίδευσης, υγείας κ.α.

Ωστόσο, οι θεωρίες σχετικά με το τί οδήγησε τους ανθρώπους στην οικιστική ανάπτυξη εκτός του κέντρου της πόλης είναι αποτέλεσμα πολλών παραγόντων και όχι μόνο όσων αναφέρουν οι παραπάνω δύο θεωρίες. Ο Εμμανουήλ (1999), αναφέρει πως το φαινόμενο της προαστιοποίησης αφενός, φανερώνει την επιθυμία των κατοίκων στην κατοικία σε περιοχή με συγκεκριμένα χαρακτηριστικά, που σχετίζονται με περιβαλλοντικούς -ως επί το πλείστον- παράγοντες, και αφετέρου ως ένα γεωγραφικό και στατιστικό φαινόμενο, σχετικά με οικονομικούς και κοινωνικούς περιορισμούς (Εμμανουήλ, 1999).

Κατ' επέκταση της παραπάνω θεωρίας αξίζει να αναφερθεί πως πολύ νωρίτερα είχε διατυπωθεί η Οικολογική Προσέγγιση από τον Hal H. Winsborough (1968), ο οποίος ερμηνεύει την προαστιοποίηση βασισμένος σε δύο κύριες πτυχές της πληθυσμιακής κατανομής στην πόλη τη συμφόρηση και την συγκέντρωση. Οι δύο αυτοί παράγοντες

προέρχονται από την οικολογική θεωρία για την δομή της πόλης κι έτσι όταν αυτοί μεταβάλλονται οδηγούμαστε σε φαινόμενα όπως η ανάπτυξη προαστίων, η αστική διάχυση κ.α.

Η Κοινωνική Προσέγγιση του ζητήματος, δεν είναι αμελητέα. Συγκεκριμένα ο κοινωνιολόγος Checkoway, θεωρεί πως η οικιστική εξάπλωση οφείλεται στις κρατικές πολιτικές σχετικές με την αγορά γης και στέγης. Λεπτομερώς, υπογραμμίζει το ρόλο που διαδραμάτισαν τα κρατικά προγράμματα στέγασης αλλά και η κρατική- θεσμική βοήθεια προς τις κατασκευαστικές εταιρείες στα μέσα του 20^{ου} αιώνα. Θεωρεί, πως οι κάτοικοι οδηγήθηκαν στα προάστια εξαιτίας των παραπάνω δράσεων του κράτους (Checkoway, 1980).

Μετά την περιεκτική αναφορά σε κάποιες από τις θεωρίες για τα αίτια της προαστιοποίησης θα μπορούσε κανείς να παρατηρήσει πως κάποιοι από τους παράγοντες οφείλονται σε προσωπικές επιλογές και προτιμήσεις. Οι επιθυμίες αυτές διαφοροποιούνται αναλογικά με την οικονομική και κοινωνική κατάσταση του εκάστοτε νοικοκυριού. Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν και άλλοι παράγοντες που προέρχονται από το λεγόμενο εξωτερικό περιβάλλον. Αυτοί σχετίζονται με την φυσική εξέλιξη των πόλεων είτε προς την άναρχη μεγέθυνση είτε προς την πιο οργανωμένη προαστιοποίηση (Τριανταφυλλίδη, 2010).

2.6 Επιπτώσεις προαστιοποίησης

Η προαστιοποίηση ως φαινόμενο είναι δυνατό να επηρεάσει αρκετούς τομείς, λόγω χάρη οικονομικούς. Έτσι, οι επιπτώσεις που παρατηρούνται εκτείνονται σε πληθώρα τμημάτων όπως για παράδειγμα ο αστικός σχεδιασμός, οι κοινωνικές και οικονομικές επιπτώσεις αλλά και το φυσικό περιβάλλον. Παρακάτω θα πραγματοποιηθεί προσπάθεια ανάλυσης ορισμένων επιπτώσεων στον εκάστοτε τομέα.

2.6.1 Οικονομικές επιπτώσεις

Η ζωή στα προάστια των πόλεων είναι συνήθως ακριβότερη από εκείνη στο κέντρο, από τη μία οι αναγκαίες καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων από την άλλη όμως είναι ακριβότερη και για το κράτος. Αρχικά, καθώς χρειάζονται απαραίτητες νέες υποδομές και υπηρεσίες σε αυτά. Έπειτα, παρατηρείται μείωση των εσόδων καθώς η φορολογία στα ακίνητα ανάλογα με την περιοχή διαφέρει, και σε χαμηλής πυκνότητας τμήματα της πόλης είναι μειωμένα.

Ανάλογες είναι και οι επιπτώσεις σχετικά με τις επιχειρηματικές δραστηριότητες, αν αναλογιστεί κανείς πως λόγω της παραπάνω ισχύουσας κατάστασης είναι περισσότερο ελκυστική η αγορά ακινήτων, όπως και η ίδρυση επιχειρηματικών εγκαταστάσεων στα προάστια. Πέραν αυτού, το κράτος παρέχει κι άλλα κίνητρα στους ενδιαφερόμενους επιχειρηματίες στα προάστια της πόλης, όπως λόγω χάρη ελκυστικότεροι όροι δόμησης,

έτσι παρατηρείται χωροθέτηση βιομηχανιών και επιχειρήσεων σε αραιοκατοικημένες περιοχές έξω από το κέντρο της πόλης. Κατ' επέκταση αυξάνονται σημαντικά τα έξοδα για τις μεταφορές προϊόντων και λοιπών αγαθών. Επιπλέον, η ζήτηση για την εγκατάσταση στα προάστια αυξάνεται σημαντικά και το αποτέλεσμα είναι να μειώνονται οι αξίες ακινήτων στο κέντρο της πόλης, και η ανταγωνιστικότητα που επιδιώκουν (Burchell, 2005).

Τέλος, η διοίκηση περιοχής με την αποκέντρωση και την προαστιοποίηση γίνεται δυσκολότερη. Δηλαδή, πραγματοποιείται κατάτμηση της μητροπολιτικής εξουσίας με αποτέλεσμα την τόνωση της τοπικής, η οποία είναι υπεύθυνη για τα ζητήματα που δημιουργούνται στο εσωτερικό της. Από τη μία, το γεγονός αυτό προσφέρει μεγαλύτερη ευελιξία. Παράλληλα ωστόσο, αναπτύσσεται ένας ισχυρός ανταγωνισμός μεταξύ των προαστίων, αναφορικά με τις υποδομές και τις υπηρεσίες που παρέχει το εκάστοτε προάστιο στους κατοίκους του και πιο αποτελέει ελκυστικότερο τόπο κατοικίας αλλά και επιχειρηματικής δραστηριότητας (Anas, 1999). Έτσι προάγεται μια πολεοδομική πολιτική άμεσα συνδεδεμένη με την αύξηση των εσόδων και τη δυνατότητα κατοικίας σε συγκεκριμένες κοινωνικές ομάδες, κατακερματίζοντας την πόλη σε περιοχές στις οποίες μπορεί να διαμένει κανείς αναλογικά με το εισόδημα και την κοινωνική τάξη.

2.6.2 Κοινωνικές Επιπτώσεις

Χαρακτηριστικό των προαστίων ανά τον κόσμο, είναι η κοινωνική ταυτότητα που προσδίδεται στα περισσότερα. Πρόκειται για περιοχές στις οποίες είναι δυνατό να ζήσει κανείς αν ανήκει στην μεσαία και ανώτερη εισοδηματική τάξη, αυτό οφείλεται στις ανάγκες διαβίωσης που παρουσιάζονται στα προάστια. Έτσι, δεν είναι άτοπο να ισχυριστεί κανείς πως με την ανάπτυξη των προαστίων υπάρχει όξυνση των κοινωνικών, ταξικών, φυλετικών ακόμη και έμφυλων ανισοτήτων.

Κοινωνικά ζητήματα ρατσισμού και ανισότητας, ως δημιούργημα της προαστιοποίησης, εμφανίζονται στα αστικά κέντρα. Δεν είναι λίγα τα παραδείγματα ομάδων που τείνουν να οικειοποιηθούν τμήματα του κέντρου της πόλης, εντείνοντας έτσι τον κοινωνικό αποκλεισμό, την εγκληματικότητα, την ξενοφοβία και δημιουργώντας αστικά κενά και «περιφράξεις». Ωστόσο παθογένειες παρουσιάζονται και στα προάστια. Πολύ συχνά, πρόκειται για συγκρούσεις μεταξύ των κατοίκων. Ο διαχωρισμός εδώ, συμβαίνει ανάμεσα σε παλαιότερους και νεότερους, με τους τελευταίους να μη φαίνονται διατεθειμένοι να ακολουθήσουν τον τρόπο ζωής που οι παλαιότεροι εδραίωσαν στα προάστια. Ο Oduro αναφέρει ότι εξαιτίας αυτού, με το πέρασμα του χρόνου αλλά και τη συνεχόμενη αύξηση του πληθυσμού που κατοικεί σε προάστια, φθείρονται οι τοπικές κουλτούρες και οι παλαιότεροι κάτοικοι τείνουν να εγκλωπωθούν τον αστικό τρόπο ζωής που επιτάσσουν οι νέοι (Oduro, 2010).

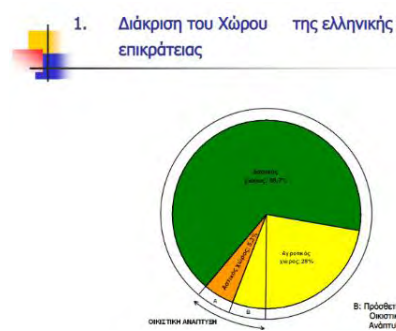
Σημαντικές είναι και οι έμφυλες διακρίσεις που εντείνονται με την προαστιοποίηση, οι οποίες φυσικά ενισχύθηκαν κατά τις παλαιότερες δεκαετίες. Πιο συγκεκριμένα, τα

προάστια στο παρελθόν οδηγούσαν στην κοινωνική απομόνωση της γυναίκας, η οποία, λόγω της εντονότερης πατριαρχικής κοινωνίας κατά τον 20^ο αιώνα, ήταν εγκλωβισμένη στο σπίτι. Αυτό οφειλόταν στο ότι οι ρόλοι μιας γυναίκας στην κοινωνία ήταν συγκεκριμένοι, λ.χ. μητέρα, νοικοκυρά, αντίθετα οι άνδρες καθημερινά έφευγαν από το σπίτι για επαγγελματικούς λόγους. Μάλιστα, το 1938 ο Taylor, αναφέρεται σε μια νεύρωση καλούμενη «Προαστιακή Νεύρωση», η οποία είναι διαταραχή που παρουσιάζεται στις γυναίκες που μετακινούνται από το πολυσύχναστο αστικό κέντρο στα προάστια (Taylor, 1938). Τα παραπάνω και γενικότερα η προαστιοποίηση, εντείνουν την ανισότητα μεταξύ των δύο φύλων, καθώς οι γυναίκες αποδυναμώνονται κοινωνικά και αποκλείονται από πληθώρα δραστηριοτήτων (Hutchison, 2010).

2.6.3 Επιπτώσεις στο Φυσικό Περιβάλλον

Το περιβαλλοντικό «αποτύπωμα» της προαστιοποίησης είναι σημαντικό. Όπως είναι ευρέως γνωστό τα οικολογικά ζητήματα ξεκίνησαν από τη Βιομηχανική Επανάσταση, στις μέρες μας το περιβαλλοντικό πρόβλημα αυξάνεται συνεχώς. Καθώς φαίνεται, τα προάστια συμβάλλουν κι αυτά στη ρύπανση της ατμόσφαιρας, ένα από τα καίρια ζητήματα των προβλημάτων του φυσικού περιβάλλοντος, λόγω των καθημερινών μετακινήσεων των κατοίκων με τα δημόσια μέσα μεταφοράς αλλά και το ιδιωτικό αυτοκίνητο, καθώς επίσης και την σημαντική αύξηση των μεταφορών προϊόντων ή άλλων αγαθών προς τα προάστια. Επιπλέον επιβάρυνση πραγματοποιείται λόγω των Βιομηχανιών που εγκαθίστανται περιφερειακά της πόλης καθώς επίσης και από τις μεγάλες σε ποσότητα ανάγκες θέρμανσης των κατοικιών στα προάστια, αν αναλογιστεί κανείς πως βρίσκονται σε περιοχές με αραιότερη πυκνότητα.

Η ρύπανση της ατμόσφαιρας οδηγεί σε πληθώρα περιβαλλοντικών προβλημάτων όπως το νέφος, η όξινη βροχή, το φαινόμενο του θερμοκηπίου και το σημαντικότερο η κλιματική αλλαγή. Επιπλέον πρόβλημα προκαλείται στα ύδατα, και συγκεκριμένα με την μόλυνσή τους. Η οποία οφείλεται στα αυξανόμενα λύματα, αλλά και τη μόλυνση όμβριων υδάτων. Συχνότερα, απορρέουν σε ποτάμια και ρέματα μεταφέροντας τους ρύπους στα ύδατα. Σε περιοχές με έντονη αστικοποίηση, τέτοιες απορροές οδηγούν σε πλημμύρες εξαιτίας του μεγάλου όγκου (Real Estate Research Corporation, 1974).



Εικόνα Α.2. 4: Διάκριση Χώρου της Ελληνικής Επικράτειας

Πηγή: <https://slideplayer.gr/slide/2025475/>

Ακόμη, με την μεγέθυνση της πόλης η ένταση της χρήσης αυτοκινήτου αυξήθηκε εξαιτίας των καθημερινών μετακινήσεων, έπειτα σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στα αστικά κέντρα οι κατοικίες στα προάστια είναι πολύ μεγαλύτερες σε έκταση, επομένως δεσμεύουν και μεγαλύτερο τμήμα γης. Απόρροια αυτού είναι και η μεγαλύτερη ανάγκη για ενέργεια στις προαστιακές κατοικίες από ό,τι στα διαμερίσματα στο κέντρο της πόλης (Kahn, 2000).

Επιπροσθέτως, ο Ζεντέλης, αναφέρει πως ο χώρος έχει τρία διαφορετικά τμήματα. Τον αγροτικό, ο οποίος λαμβάνει το 28% της ελληνικής επικράτειας, τον δασικό με 66,7% και τον αστικό χώρο, με έκταση 5,3% (Ζεντέλης, 2011). Η προαστιοποίηση τείνει στην υπερκατανάλωση των φυσικών πόρων. Καθώς δεν είναι λίγα τα παραδείγματα προαστίων που δημιουργήθηκαν σε αγροτική ή δασική γη, οι απαιτούμενοι μεγάλης έκτασης αυτοκινητόδρομοι, όπως επίσης και ο περιορισμός των κοινών χώρων στα προάστια.

Τέλος, αξίζει να αναφερθεί πως η υπάρχει επίδραση των προαστίων και στην βιοποικιλότητα μιας περιοχής. Αρκετά σημαντικά οικοσυστήματα είναι πιθανό να διαταραχθούν και να υποβαθμιστούν εξαιτίας τους. Αρκετές είναι οι δασικές περιοχές που αποψιλώθηκαν για τη δημιουργία προαστίων, καθώς επίσης πανίδα και χλωρίδα θυσιάστηκε για τη δημιουργία περιοχών κατοικίας. Αν σκεφτεί κανείς πως ένας από τους λόγους που οδήγησε τους ανθρώπους στα προάστια ήταν η ανάγκη για επαφή με την φύση, φαίνεται αντιφατικό από τη μία να την αποζητά και έπειτα να την πλήττει ανεπανόρθωτα.

2.6.4 Επιπτώσεις στην Πόλη

Στο τέλος, θα παρουσιαστούν οι επιπτώσεις της προαστιοποίησης στην πόλη αλλά και τα προάστια. Είναι αρκετές και πολύ σημαντικές, μάλιστα είναι τέτοιες που οι περισσότερες είναι αρκετά εμφανείς για τους κατοίκους. Σχετίζονται με τη λειτουργία της πόλης, τη δομή της αλλά και την ζωή των χρηστών σε αυτή.

Η Τριανταφυλλίδη αναφέρει για την προαστιοποίηση πως πρόκειται για ένα φαινόμενο που μεταβάλλει καθοριστικά την εικόνα της πόλης, η οποία μέχρι πριν την εμφάνισή του είχε συμπαγή δομή. Η νέα αυτή αστική οντότητα, θεωρεί, πως έχει πολύ πιο πολύπλοκους και συνεκτικούς δεσμούς αλλά και μεγαλύτερη έκταση (Τριανταφυλλίδη, 2010). Καθώς πλήθος κόσμου αφήνει το κέντρο της πόλης για τα προάστια, αυτό «ερημοποιείται» και τα υπάρχοντα προβλήματα μεγεθύνονται αλλά και δημιουργούνται νέα. Παράλληλα, και στα προάστια δημιουργούνται προβλήματα.

Η εξέλιξη αυτή, με την γρήγορη μείωση των κατοίκων των αστικών κέντρων, μειώνει τον πληθυσμό τους. Έπειτα οι δραστηριότητες στο εσωτερικό τους μειώνονται και τέλος η συνολική εικόνα της πόλης μεταβάλλεται, τις περισσότερες φορές με αρνητικό πρόσημο καθώς υποβαθμίζεται. Κατ' επέκταση, υποβαθμίζονται οι παροχές και οι υπηρεσίες στο κέντρο. Πιο συγκεκριμένα, καθώς απαιτούνται μεγάλα χρηματικά ποσά για τις υπηρεσίες στα προάστια, τα αστικά κέντρα έρχονται δεύτερα αναφορικά με την ιατρική περίθαλψη, την παιδία, τις μεταφορές και τις διοικητικές υπηρεσίες.

Επιπλέον, δεν είναι λίγες οι φορές που περιοχές στο κέντρο της πόλης μαραζώνουν πλήρως και τείνουν να γκετοποιηθούν. Καθώς ορισμένοι επωφελούνται από την κατάσταση και οικειοποιούνται αυτές τις περιοχές σε βάρος του συνόλου των πολιτών. Απόρροια αυτού είναι η κατακόρυφη πτώση των τιμών γης και ακινήτων στις παραπάνω

περιοχές. Στη σύγχρονη πολεοδομία, αυτές οι περιοχές έχουν προκαλέσει πληθώρα αντιδράσεων. Οι ολοκληρωμένες πολιτικές ανάπτυξης που πραγματοποιούνται σε αυτές οδηγούν στον εξευγενισμό (gentrification), με λίγα λόγια την ριζική αλλαγή μια υποβαθμισμένης περιοχής με ιδιωτικές επενδύσεις και πολύ ακριβότερες τιμές ακινήτων και γης και την προσέλκυση κατοίκων υψηλών εισοδημάτων.

Σε αποτέλεσμα των παραπάνω, η έννοια της πόλης εκτός από την υποβάθμιση απαξιώνεται. Από τους επισκέπτες, την πολιτεία αλλά και από τους ίδιους τους κατοίκους. Από την άλλη και στα προάστια παρατηρούνται παθογένειες (Karimi,2013). Πιο συγκεκριμένα, έχουν ήδη αναφερθεί παραπάνω, καθώς όσοι ζουν στα προάστια πέραν του υψηλού κόστους διαβίωσης, αντιμετωπίζουν και τις καθημερινές μετακινήσεις και τον απαιτούμενο χρόνο για αυτές. Όπως επίσης, η κυκλοφοριακή συμφόρηση κατά τις κρίσιμες ώρες είναι ακόμη ένα από τα προβλήματα που δημιουργεί η προαστιαποίηση.

Παρόλη την προσπάθεια που πραγματοποιείται από το κράτος, τα συνεχώς αυξανόμενα προάστια είναι αδύνατον να καλυφθούν ολοκληρωτικά από υποδομές και δημόσιους χώρους. Ο λόγος είναι πως η προαστιαποίηση συχνότερα, και κυρίως στην Ελλάδα, πραγματοποιείται αυθαίρετα και χωρίς σχεδιασμό. Έτσι οι κεντρική αλλά και η τοπική εξουσία, δεν είναι σε θέση να εκτιμήσει την αύξηση του πληθυσμού στα προάστια και τις ανάγκες που θα επέλθουν, αλλά και να κατασκευάσει τις αναγκαίες υποδομές επειδή το κόστος είναι πολύ μεγάλο.

2.7 Προαστιαποίηση στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα η προαστιαποίηση εμφανίστηκε πολύ αργότερα από ό,τι στην Αμερική και την υπόλοιπη Ευρώπη και με χαμηλότερη ένταση. Η εμφάνισή της λαμβάνει χώρα αισθητά κατά το 1960, όταν μεγάλες βιομηχανίες μετακινούνται από το κέντρο της πόλης στην περιφέρειά της. Ωστόσο, πρέπει να αναφερθούν δύο σημαντικές ημερομηνίες οι οποίες φαίνεται να επηρεάζουν την εξέλιξη της προαστιαποίησης στην Ελλάδα, μετά τις μεγάλες ροές στο τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Από τη μία η Μικρασιατική Καταστροφή το 1922 και από την άλλη η διάλυση της Σοβιετικής Ένωσης το 1991, ώθησαν πλήθος μεταναστών στις ελληνικές πόλεις. Ακόμη, η Leontidou (2007), υποστηρίζει πως η αδυναμία του ελληνικού κράτους να αντιμετωπίσει τις μεταναστευτικές ροές οδήγησαν στην «αυτοστέγαση» (Leontidou, 1990). Οι Οικονόμου και Πετράκος (1999), αναφέρουν πως τα περισσότερα προάστια αναπτύχθηκαν στην Αθήνα όπως αυτό της Φιλοθέης, της Ηλιούπολης του Ψυχικού και της Εκάλης (Οικονόμου, Πετράκος,1999).

Κεφάλαιο 3^ο : Αστική Ανάπλαση

3. 1 Η Αστική Ανάπλαση

Οι Αστικές Αναπλάσεις αποτελούν ένα σημαντικό πολεοδομικό εργαλείο. Το θέμα, αναφορικά με την εννοιολογική αλλά και πρακτική του προσέγγιση, έχει απασχολήσει πλήθος ερευνητών, ειδικότερα μετά το τέλος του Β Παγκοσμίου Πολέμου. Επομένως, η βιβλιογραφία σχετική με τις Αστικές Αναπλάσεις είναι μεγάλη και μάλιστα τα όρια μεταξύ των ορισμών που έχουν διατυπωθεί είναι δυσδιάκριτα. Πολλές φορές η αστική ανάπλαση μπορεί να λάβει διαφορετικές διαστάσεις στην πολεοδομική πραγματικότητα, από τις ήπιες παρεμβάσεις φυτεύσεων μέχρι τις ολοκληρωμένες προτάσεις οι οποίες βασίζονται σε οικονομικά-κοινωνικά και πολιτικά κριτήρια της εκάστοτε περιοχής.

Οι αναπλάσεις τα τελευταία χρόνια, είναι αισθητά περισσότερες. Στόχος τους αποτελεί η «μεταποίηση» του αστικού ιστού, ώστε να είναι συμβατός με τους χρήστες της αλλά και με την εξέλιξη της σύγχρονης πολεοδομίας. Ο Hanley (1993), προσπάθησε να προσεγγίσει το ζήτημα από μία διαφορετική οπτική, συγκρίνοντας τον όρο ανάπλαση στην πολεοδομική πραγματικότητα με αυτόν της επιστήμης της βιολογίας. Ο ίδιος αναφέρει πως η ανάπλαση στη βιολογία είναι είτε η ανανέωση των κατεστραμμένων ή χαμένων ιστών είτε η αποκατάσταση ενός συστήματος το οποίο επαναφέρεται στην αρχική του μορφή.

Οι Roberts & Sykes (2000), των οποίων ο ορισμός για τις αστικές αναπλάσεις είναι και ο συνολικότερα αποδεκτός, θεωρούν την ανάπλαση ως έννοια η οποία είναι τμήμα του ολικού «οράματος» για την εξέλιξη μιας αστικής περιοχής. Μια θεώρηση αλλά και ολοκληρωμένη δράση, η οποία έχει σκοπό την αντιμετώπιση των προβλημάτων που εντοπίζονται στην εκάστοτε περιοχή μελέτης. Παράλληλα, την βελτίωση των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών συνθηκών της. Αντιθέτως, ο Couch (1990), αναφέρει την αστική ανάπλαση ως φυσική μεταβολή στον χώρο ή μεταβολές στις χρήσεις γης και των κτιρίων ως αποτέλεσμα οικονομικών και κοινωνικών τάσεων που εμφανίζονται στο αστικό μόνρφωμα.

Στην ελληνική βιβλιογραφία οι Νικολαΐδου κ.α. (1996), αναφέρουν την αστική ανάπλαση ως παρέμβαση η οποία ξεκινά με βάση την ισχύουσα αστική πραγματικότητα και εξελίσσεται. Στο ίδιο μήκος κύματος βρίσκεται και η άποψη της Βλαχβέη (2011), η οποία υποστήριξε πως η ανάπλαση έχει άμεση σχέση με την ανάγκη για επαναπροσδιορισμό του αστικού ιστού και όχι την παραγωγή νέου.

Σύμφωνα με το Υπουργείο Περιβάλλοντος και Ενέργειας, η Αστική Ανάπλαση αποσκοπεί στην οργάνωση μιας πόλης προς όφελος των κατοίκων της λαμβάνοντας υπόψη τις παθογένειες του αστικού ιστού και πραγματοποιείται από συνδεδεμένες δράσεις πολλών επιπέδων. Ο Ν. 2508/97 αναφέρεται σε αναπλάσεις περιοχών ή οικισμών ή αστική ανάπλαση εντός πολεοδομημένων περιοχών. Πιο συγκεκριμένα δίνει τον ορισμό της έννοιας ως εξής: « ανάπλαση περιοχής είναι το σύνολο κατευθύνσεων, μέτρων,

παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, κοινωνικού, οικονομικού, οικιστικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που αποσκοπούν, κυρίως, στην βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, την βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών, μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής» Με τέτοιου είδους παρεμβάσεις, διαμορφώνεται μια διαφορετική αστική πραγματικότητα η οποία είναι πιθανό να βασίζεται σε στοιχεία που προϋπάρχουν στον αστικό ιστό αλλά δεν είναι πάντοτε απαραίτητα.

3.2 Χαρακτηριστικά και Αξιολόγηση Αστικών Αναπλάσεων

Οι Roberts & Sykes (2000), αναφέρουν τα «χαρακτηριστικά γνωρίσματα» των αστικών αναπλάσεων. Αρχικά, αναφέρουν πως κύριο γνώρισμα αποτελεί η συμβολή τους στην κοινωνία αλλά και την σαφήνεια με την οποία προσδιορίζονται οι στόχοι τους. Αρχικά, χαρακτηριστικό του είναι πως παρέχεται υποστήριξη από πλήθος πηγών ακαδημαϊκού και επιστημονικού δυναμικού αλλά και χρηματική αρωγή, ωστόσο στη χώρα μας ι ορισμένες φορές είναι δυσεύρετη. Επίσης, αναφέρουν πως οι αστικές αναπλάσεις εφαρμόζονται καλύτερα μέσω της συνεργασίας διάφορων φορέων υλοποίησης. Τέλος, αναφέρουν πως δεν υπάρχει οριοθετημένο χρονικό περιθώριο για την πραγματοποίησή τους (Roberts & Sykes 2000)

Η εκάστοτε περίπτωση και περιοχή στην οποία πραγματοποιείται η αστική ανάπλαση διαφέρει και μια πιθανή επιτυχία ή αποτυχία είναι συνέπεια πολλών παραγόντων. Οι Healy P., Davoudi S. και Tavsanoglu S. (1992), διατύπωσαν την αξιολόγηση της αστικής ανάπλασης αναπτύσσοντας την σε οκτώ κριτήρια:

1. Συμβολή στην (οικονομική) ανάπτυξη της περιοχής
2. Σημασία της παρέμβασης για την ολοκληρωμένη αναγέννηση της περιοχής
3. Συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας στη λήψη των αποφάσεων
4. Θετικές επιπτώσεις στην συνοχή της τοπικής κοινωνίας
5. Αποτελεσματικότητα σε βάθος χρόνου
6. Καινοτομικός χαρακτήρας της παρέμβασης (ποιότητα?)

Αναφορικά με τα αποτελέσματα της ανάπλασης, ο Smith (2005) θεωρεί πως είναι φανερά στο άμεσο αλλά και στο έμμεσο μέλλον κατόπιν πραγματοποίησης της εκάστοτε ανάπλασης όπως και το πρόσημό. Ως θετικά αποτελέσματα, αναφέρει, την βελτίωση των προβλημάτων που αντιμετωπίζει μια περιοχή από κυκλοφοριακά προβλήματα και έλλειψης χώρων στάθμευσης μέχρι ανανέωση του κτηριακού αποθέματός της. Έπειτα,

θεωρεί πως καταφέρνει να καλυτερέψει την λειτουργικότητα του χώρου αλλά και να ικανοποιήσει τις ανάγκες των κατοίκων της.

Στον αντίποδα, τα προβλήματα που είναι πιθανό να εμφανιστούν μετά το πέρας μιας αστικής ανάπλασης δεν είναι αμελητέα. Ξεκινώντας από το βασικότερο, που είναι η πιθανότητα εκτόπισης κοινωνικών ομάδων, ως επί το πλείστον χαμηλού εισοδήματος, από μία περιοχή, και η προσέλευση ομάδων που ανήκουν στα μεσαία και υψηλά εισοδήματα. Επιπλέον, οι αλλαγές στις χρήσεις γης που επιφέρει είναι σημαντικές, και έχει παρατηρηθεί πως οι μικρής κλίμακας εμπορικές και βιοτεχνικές χρήσεις εκλείπουν έτσι τείνουν να αντικατασταθούν από μονοπώλια πολύ μεγαλύτερης κλίμακας (Smith, 2005).

Σε ένα γενικότερο πλαίσιο κριτικής των αναπλάσεων, ο Hall (2005), αναφέρει πως η παρέμβαση του είδους της αστικής ανάπλασης, δε μπορεί να θεωρηθεί συνολικά ως ολοκληρωμένη πολιτική. Εξηγεί πως το περιβάλλον σχετικά με της κοινωνικές αλλά και οικονομικές μεταβολές δεν είναι σταθερό, επομένως είναι σχεδόν αδύνατο να πραγματοποιηθεί ανάπλαση ή πολλώ μάλλον αναγέννηση της κοινωνικοοικονομικής κατάστασης. Βέβαια, όπως έχει αναφερθεί ήδη, δεν είναι πάντα αυτός ο στόχος μιας αστικής παρέμβασης, αντιθέτως πρόκειται για μετασχηματισμούς του ήδη υπάρχοντος χώρου. Στη χώρα μας, είναι πιθανό να συμβαίνει κάτι τέτοιο εξαιτίας και της οικονομικής της κατάστασης, καθώς η χρηματοδότηση δεν είναι σε όλες τις περιπτώσεις αρκετή.

3.3 Είδη Αστικών Αναπλάσεων

Οι Αστικές Αναπλάσεις εφαρμόστηκαν σε πολλές χώρες, ως πολεοδομική πολιτική. Ωστόσο, όπως συμβαίνει και στα περισσότερα φαινόμενα, η εφαρμογή διέφερε από χώρα σε χώρα, λόγω πολλών παραγόντων. Όπως για παράδειγμα, τα μοναδικά χαρακτηριστικά της εκάστοτε περιοχής, τη μεθοδολογία που ακολουθήθηκε και τον βαθμό παρέμβασης. Ο Αραβαντινός (1997/98), αναφέρει πως η διάκριση μεταξύ των μορφών της παρέμβασης είναι οι εξής:

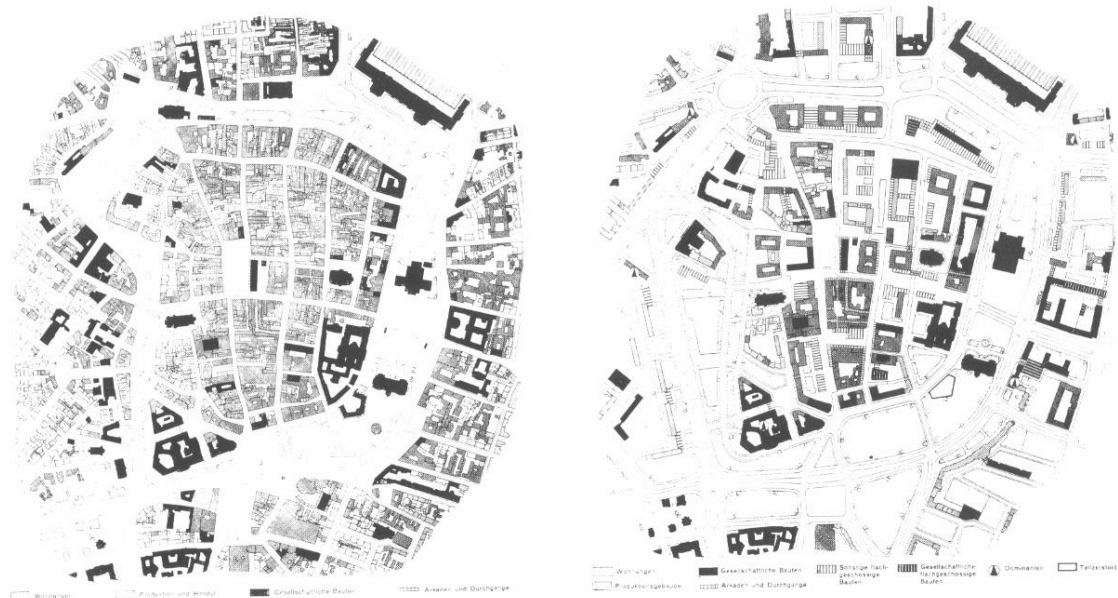
1. Η Ριζική Ανάπλαση

Η συγκεκριμένη μορφή, αφορά ισχυρές παρεμβάσεις στον αστικό ιστό που έχουν ως αποτέλεσμα ολοκληρωτική μεταβολή του αστικού ιστού. Πρόκειται για αλλαγές όπου κατεδαφίζουν και στη συνέχεια ανοικοδομούν ολόκληρο τον αστικό ιστό της περιοχής ανάπλασης, είναι φυσικό ακόλουθο να μεταβληθούν και οι δραστηριότητες των χρηστών του χώρου, ή ακόμη και να αντικατασταθούν καθώς επίσης και οι λειτουργίες που θα υπάρξουν κατόπιν της διαδικασίας. Αποτελεί μία από τις πιο ισχυρές πολεοδομικές παρεμβάσεις και έχει σκοπό την πλήρη και ολοκληρωτική μορφοποίηση του δομημένου περιβάλλοντος.

Ριζικές αναπλάσεις γίνονται σε ελάχιστες περιπτώσεις και ως επί το πλείστον σε πολύ υποβαθμισμένες περιοχές των αστικών κέντρων. Χρησιμοποιήθηκε αρκετά στο δυτικό τμήμα της Ευρώπης, έως και τη δεκαετία του 1970, κυρίως στα κέντρα βιομηχανικών

πόλεων, όπως για παράδειγμα η περίπτωση του Ρότερνταμ στην Ολλανδία. Τέτοιου είδους παρεμβάσεις δημιουργούν προβλήματα σε διάφορους τομείς. Αρχικά, παρουσιάζονται ζητήματα χρηματοδότησης, που δημιουργούνται από τις απαραίτητες απαλλοτριώσεις γηπέδων προς όφελος των φορέων ανάπτυξης. Έπειτα, προβλήματα μετατροπής στη δομή της ιδιοκτησίας. Σημαντική αρνητική επίπτωση αποτέλεσε και ωφέλεια που εξέλαβαν οι οικοδομικές επιχειρήσεις. Τέλος, το σημαντικότερο είναι πως μια τόσο ολοκληρωτική ανάπτυξη ωθεί στην εγκατάλειψη της περιοχής από τους χρήστες της, καθώς μεταβάλλεται τόσο έντονα ο χώρος έτσι οι κάτοικοι οδηγούνται στην αναζήτηση νέας περιοχής. Ακόμη, δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις στις οποίες οι ριζικές αναπλάσεις οδήγησαν στον εξευγενισμό, μη μπορώντας οι κάτοικοι να παραμείνουν στο νέο αστικό περιβάλλον.

Παράδειγμα ριζικής ανάπτυξης, παρουσιάζεται μετά το τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου στο κέντρο του Λειψζιγ στην Γερμανία. Η περιοχή κατεδαφίστηκε και ανοικοδομήθηκε (Αραβαντινός, 1997/98).



Εικόνα Α.3. 1: Ριζική ανάπτυξη στο κέντρο του Leipzig μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (Γερμανία)

Πηγή: Μανάβη Α.,(2010) Ερευνητική Εργασία

Η Καραβιά (2006), αναφέρει πως ορισμένες από τις αρνητικές επιπτώσεις που επέφεραν στον αστικό ιστό οι ριζικές αναπλάσεις ώθησαν στη δριμεία κριτική που τους ασκήθηκε. Τέτοιες ήταν οι οικονομικές απολαβές που απαιτήθηκαν και ωφέλησαν τελικά οικοδομικές επιχειρήσεις αλλά και πως οδήγησαν στην αύξηση των τιμών γης και ενοικίων (rent gap)(Καραβιά,2006).

2. Η Ήπια Ανάπλαση

Ως ήπιας μορφής ανάπλασης, ορίζεται η παρέμβαση συντηρητικού χαρακτήρα. Πρόκειται για την αναβάθμιση και βελτίωση της ισχύουσας κατάστασης της περιοχής μελέτης και πιο συγκεκριμένα εφαρμόζεται μέσω ήπιων παρεμβάσεων στο οικοδομικό απόθεμα και τους κοινόχρηστους χώρους. Πραγματοποιούνται σε μικρής κλίμακας περιοχές, ξεκινώντας από κτίρια, έπειτα σε οικοδομικά τετράγωνα και σε γειτονιές. Αλλαγές στις χρήσεις γης, επεμβάσεις στις όψεις των κτηρίων και συμπλήρωση νέων και αναγκαίων χώρων στην περιοχή, ενίσχυση των δικτύων καθώς και απαραίτητων υποδομών είναι μερικές από τις διαδικασίες που πραγματοποιούνται σε τέτοιου είδους αναπλάσεις. Ακόμη, παρεμβαίνουν για βελτίωση σε ελεύθερους κοινόχρηστους χώρους που ήδη υπάρχουν και στην αναβάθμιση των ακάλυπτων χώρων οικοδομικών τετραγώνων.

Ως αποτέλεσμα των αρνητικών και μεγάλης κλίμακας επιπτώσεων που επέφεραν οι ριζικές αναπλάσεις, οι ήπιες εμφανίστηκαν από τα μέσα της δεκαετίας του '70. Σκοπός ήταν η μείωση των κρατικών δαπανών, λόγω του μικρότερου μεγέθους η διαδικασία απαιτούσε λιγότερη χρηματοδότηση. Η



*Εικόνα Α.3. 2: Ανάπλαση στο Κέντρο της Θεσσαλονίκης
Πηγή: Περιοδικό "Parallaxi"*

κρατική πολιτική, στη συγκεκριμένη περίπτωση ενίσχυσε τους κοινωνικούς στόχους των αναπλάσεων, αρχικά με την συμμετοχική διαδικασία που ενίσχυε τις οργανωμένες επιτροπές πολιτών να λάβουν μέρος στο σχεδιασμό αλλά και γενικότερα όλων των πολιτών τις εκάστοτε περιοχές. Έπειτα, στη διαδικασία λήψεως αποφάσεων σημαντικό ρόλο διαδραμάτισαν τα κοινωνικά προβλήματα ανθρώπων σε μειονεκτική θέση και τον οικονομικότερα «ανίσχυρων» (Αραβαντινός, 1997/98) και (Λουκόπουλος Δ., κ.α., 1990)

Στην Ελλάδα, οι περισσότερες αναπλάσεις που πραγματοποιήθηκαν στο παρελθόν μέχρι και σήμερα ήταν ήπιας μορφής με ελάχιστες εξαιρέσεις (λ.χ. στην Καισαριανή). Παράδειγμα, ήπιας ανάπλασης σε αστικό κέντρο μπορεί να αποτελέσει η ανάπλαση που πραγματοποιήθηκε στο κέντρο της πόλης της Θεσσαλονίκης στην περιοχή της Βαλαωρίτου.

3.4 Αναπλάσεις στην Ελλάδα

Στην ελληνική πραγματικότητα ο όρος της ανάπλασης εμφανίζεται στις αρχές της δεκαετίας του '70, επηρεασμένη από τις στρατηγικές και την μεθοδολογία που ακολούθησαν τα μεγάλα ευρωπαϊκά αστικά κέντρα μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Χαρακτηριστικά ήταν οι μεγάλης κλίμακας και ριζικές αναπλάσεις, με πολύ έντονη τη συμμετοχή του δημόσιου τομέα.

Στο νομοθετικό πλαίσιο, η ανάπλαση εμφανίζεται ένα χρόνο αργότερα στο ν.δ. 1003/71 «περί ενεργού πολεοδομίας». Εκεί ορίζεται η ανάπλαση και έχει ως στόχο την πολεοδομική εξυγίανση. Σκοπεύει στον εκσυγχρονισμό συνόλου ή μέρος ενός οικισμού, που το απαιτεί. Έπειτα με την ψήφιση του Συντάγματος το 1975, στο οποίο αναφέρεται πως η προστασία του φυσικού και πολιτιστικού περιβάλλοντος αποτελεί «υποχρέωση του κράτους και δικαίωμα του κάθε πολίτη», στο Άρθρο 24, το παραπάνω ν.δ αντικαθίσταται από το ν. 947/1979 «περί οικιστικών περιοχών».

Οι αναπλάσεις στην Ελλάδα, είναι ακόμη σε πρώιμο στάδιο αλλά ταυτόχρονα τα ζητήματα που ταλαιπωρούν τα αστικά κέντρα αναπτύσσονται καθημερινά. Παράλληλα, η ανυπαρξία πολεοδομικής πολιτικής και προγραμματισμού σε συνδυασμό με το δαιδαλώδες νομικό πλαίσιο και τις παρωχημένες τεχνικές οδηγούν πολλές φορές σε μη αποδεκτά αποτελέσματα των παρεμβάσεων. (Οικονόμου., Πετράκος. 2005). Τις περισσότερες φορές, οι αναπλάσεις στην χώρα μας αφορούν την αποκατάσταση μη χρησιμοποιημένων ή κατεστραμμένων κελυφών (Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ. 1995). Στη συνέχεια, οδηγήθηκαν στην αξιοποίηση ιστορικών συγκροτημάτων, και τέλος στην αντιμετώπιση προβλημάτων που αφορούν τις χρήσεις γης. Ωστόσο, κατά την πλειονότητα τους έχουν διαχειριστικό χαρακτήρα και στερούν καινοτομίας και πολεοδομικού σχεδιασμού με μακροπρόθεσμο πλάνο. Ακόμη, η κλίμακα στην οποία πραγματοποιούνται είναι τόσο μικρή που είναι αδύνατο να έχουν ουσιαστικό αντίκτυπο στις περιοχές και τους χρήστες τους. Ο Οικονόμου (2010), αναφέρει πως οι αναπλάσεις γίνονται κατά συντριπτική πλειονότητα στον δημόσιο χώρο σε κεντρικές ή περικεντρικές περιοχές και όχι στον ιδιωτικό. Επιπρόσθετα, υποστηρίζει πως οι ελληνικές αστικές αναπλάσεις επικεντρώνονται στον φυσικό σχεδιασμό χωρίς να λαμβάνουν υπόψη οικονομικά και κοινωνικά στοιχεία.

Με άλλα λόγια, οι ελληνικές αναπλάσεις διαφέρουν πλήρως με αυτές στις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης και της Αμερικής. Είναι πιθανό κάτι τέτοιο να οφείλεται πως στην Ελλάδα, δεν υπήρξε ποτέ τόσο σημαντική ανάγκη αναπλάσεων όπως αυτή που υπήρξε στο εξωτερικό μετά την Βιομηχανική Επανάσταση. Δεν παρατηρήθηκε στη χώρα μας τόσο έντονη υποβάθμιση των αστικών κέντρων ώστε να χρήζουν εντατικής αποκατάστασης.

3.5 Ισχύον Θεσμικό Πλαίσιο

Ως πρώτη και ολοκληρωμένη προσπάθεια στο νομοθετικό πλαίσιο της χώρας για τις αναπλάσεις σε περιοχές που βρίσκονται εντός σχεδίου και χαρακτηρίζονται ως υποβαθμισμένες ορίζεται ο ν. 2508/1997 και έχει τίτλο: «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις». Ακόμη συμπληρώνει τον προηγούμενο νόμο και έρχεται να αποτελέσει ένα νέο εργαλείο που σχετίζεται με την επέκταση, ανάπλαση και γενικότερα την προστασία των οικισμών.

Λεπτομερώς, στο κείμενο του παραπάνω νόμου σημειώνεται ένα ευρύτερο πλαίσιο πολεοδομικών κατευθύνσεων και αρχών, αλλά και μεθοδολογίας και διαδικασιών για την μελλοντική οργάνωση και ανάπτυξη των πόλεων. Στόχο έχει την βελτίωση του οικιστικού περιβάλλοντος, μέσω της βιωσιμότητας και αειφορίας. Ο νόμος ορίζει την ανάπλαση ως *«ανάπλαση περιοχής είναι το σύνολο των κατευθύνσεων, μέτρων, παρεμβάσεων και διαδικασιών πολεοδομικού, οικονομικού και ειδικού αρχιτεκτονικού χαρακτήρα, που προκύπτουν από σχετική μελέτη και που αποσκοπούν κυρίως στη βελτίωση των όρων διαβίωσης των κατοίκων, τη βελτίωση του δομημένου περιβάλλοντος, την προστασία και ανάδειξη των πολιτιστικών, ιστορικών –μορφολογικών και αισθητικών στοιχείων και χαρακτηριστικών της περιοχής»*(Ν. 2508/1997). Ακόμη στο Άρθρο 8 του Β' κεφαλαίου του ορίζονται ως περιοχές ανάπλασης *«είναι εκείνες οι περιοχές των εγκεκριμένων σχεδίων πόλεων ή οριοθετημένων οικισμών, στις οποίες διαπιστώνονται προβλήματα υποβάθμισης ή αλλοίωσης του οικιστικού περιβάλλοντος που δεν μπορούν να αντιμετωπιστούν μόνο με τις συνήθεις διαδικασίες της αναθεώρησης του σχεδίου πόλεως και των όρων δόμησης. Η περιοχή ανάπλασης μπορεί να περιλαμβάνει μία ή περισσότερες πολεοδομικές ενότητες ή τμήματα πολεοδομικών ενοτήτων»*.

Τα ΓΠΣ, ΣΧΟΟΑΠ ή Ρυθμιστικά Σχέδια ορίζουν τις περιοχές ανάπλασης ή με απόφαση του αρμόδιου Υπουργείου, κυρίως όταν φανεώνονται σημαντικά στοιχεία υποβάθμισης των περιοχών. Στη συνέχεια ο νόμος αναθεωρήθηκε από τους Ν.4269/2014 και Ν. 4447/2016, ωστόσο η πολιτική των αστικών αναπλάσεων δεν έχει οροθετηθεί πλήρως, σε αντίθεση με ό,τι συμβαίνει στην υπόλοιπη Ευρώπη, όπου το αστικό περιβάλλον και η ανάγκη για βελτίωση αποτελεί σημαντικό ζήτημα πολεοδομικής πολιτικής. Ο Ν.4447/2016 δεν κατήργησε τις διατάξεις του Κεφαλαίου Β' που αναφέρθηκαν παραπάνω του Ν.2508/1997, ωστόσο έχουν διαφοροποιηθεί τα εργαλεία πολεοδομικού σχεδιασμού σε Τοπικά Χωρικά Σχέδια (ΤΧΣ) και Ειδικά Χωρικά Σχέδια (ΕΧΣ).

3.6 Εξευγενισμός (gentrification)

Ο όρος εξευγενισμός, αναφέρεται συχνά στη σχετικά πρόσφατη βιβλιογραφία και ως επί το πλείστον με αρνητικό πρόσημο. Πιο συγκεκριμένα η απαρχή του όρου προήλθε κατά τα μέσα του 20ου αιώνα από την Ruth Glass, κοινωνιολόγο του αστικού περιβάλλοντος, η οποία σε ένα άρθρο της το 1964 αναφέρεται στις διαφοροποιήσεις που παρατηρήθηκαν στην πόλη του Λονδίνου σε πολεοδομικό αλλά και κοινωνικό επίπεδο. Πρόκειται για την μεταβολή, συνοικιών του προλεταριάτου και άλλων «άθλιων» -όπως αναφέρει- κτιρίων σε ακριβές κατοικίες και βαθμιαία εξαπλώνεται με αποτέλεσμα την πλήρη αλλαγή της περιοχής και των κατοίκων της (Glass, 1964).

Η Glass, όπως φανερώνουν τα κείμενά της, χρησιμοποίησε τον όρο με ειρωνικό ύφος και ως «μομφή» στο σχεδιασμό πολλοί ερευνητές που ασχολήθηκαν έπειτα με το φαινόμενο θεωρούν πως ο εξευγενισμός -ή όπως αναφέρεται στην παγκόσμια βιβλιογραφία «gentrification», είναι όρος φορτισμένος με πολιτικά νοήματα και κάποια υποστηρίζουν πως θα ήταν καλύτερα αν αναφερόμασταν σε αυτόν με ένα πιο ουδέτερο όνομα. Για παράδειγμα, ο Clark (2005), αναφέρεται στον εξευγενισμό ως μια διαδικασία κατά την οποία ο πληθυσμός μίας περιοχής μετακινείται ώστε να κατοικήσουν σε αυτοί νέοι χρήστες, οι οποίοι ανήκουν σε μία υψηλότερη κοινωνική τάξη. Σε αυτή την κοινωνικό οικονομική αλλαγή συμπληρώνεται και η μεταβολή του δομημένου περιβάλλοντος (Clark, 2005).

Πιο συγκεκριμένα, τώρα, το φαινόμενο ξεκίνησε μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο λόγω των ισχυρών μεταβολών κατά την περίοδο αυτή. Αφενός λόγω της αποβιομηχανοποίησης των πόλεων τις δεκαετίες 1960 και 1970, αφετέρου εξαιτίας των χωρικών διαφοροποιήσεων και μετακινήσεων των κοινωνικών τάξεων μέσα στην πόλη. Χαρακτηριστικό του φαινομένου αποτελεί η αναβάθμιση του κέντρου των πόλεων και η «εκτόπιση» της εργατικής τάξης από την μεσαία. Με το πέρασμα των δεκαετιών και την εμφάνιση της παγκοσμιοποίησης ο εξευγενισμός διαφοροποιείται καθώς αποτελεί κύρια κρατική πολιτική.

Το φαινόμενο πλέον αποτελεί ένα θετικό εργαλείο πολιτικής, με την Αγγλία, την Ολλανδία, τις ΗΠΑ και τέλος τον Καναδά να φωτίζονται ως παραδείγματα αποτελεσματικού εξευγενισμού. Οι Lees, Slater και Wyly, πολύ εύστοχα αναφέρουν πως το φαινόμενο είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τις διαδικασίες της κεφαλαιακής αγοράς, την ιδιωτικοποίηση του δημόσιου τομέα και φυσικά αποτελεί εργαλείο της νεοφιλελεύθερης αστικής ανάπτυξης (Lees, Slater και Wyly, 2008).

Το συγκεκριμένο φαινόμενο έχει διχάσει πλήθος ερευνητών και γενικότερα όσους έχουν ασχοληθεί μαζί του. Άλλοι θεωρούν ευεργετικά τα αποτελέσματά του και άλλοι καταστροφικά για την εξέλιξη της πόλης και γενικότερα της κοινωνίας. Ένας απλός διαχωρισμός μεταξύ τους θα μπορούσε να αναφέρει πως ερευνητές και άλλοι ορμώμενοι της μαρξιστικής θεώρησης τάσσονται κατά του εξευγενισμού ενώ αντίθετα εκείνοι που υποστηρίζουν φιλελεύθερες απόψεις τον υπερασπίζονται.

Αξίζει να αναφερθούν και δύο διαφορετικές προσεγγίσεις σχετικές με το ζήτημα, αυτή του Harvey, η λεγόμενη «δομιστική προσέγγιση» που αναφέρει πως μια περιοχή αναβαθμίζεται λόγω του χάσματος ενοικίου (Rent Gap), δηλαδή ένα χωρικό στοιχείο αποδίδει με τις χρήσεις γης και λειτουργίες εισόδημα Α κι έπειτα της επένδυσης αυξάνονται αισθητά οι τιμές γη. Από την άλλη, η «φαινομενολογική προσέγγιση» του Florida, ο οποίος υποστηρίζει πως όταν μια συγκεκριμένη ομάδα ατόμων οι επανομαζόμενοι «creative people» μετακινούνται μες στην πόλη βελτιώνουν την εικόνα της περιοχής.

Στη χώρα μας, το φαινόμενο δεν έχει πλήρως διερευνηθεί. Αυτό οφείλεται σε μια σειρά γεγονότων, αρχικά δείγματα παρόμοια με αυτά που υπήρξαν σε άλλες χώρες δεν παρατηρήθηκαν κατά την ίδια περίοδο, έπειτα το ιδιοκτησιακό καθεστώς της χώρας μας δεν ευνοεί ριζικές αναπλάσεις. Ορισμένες αλλαγές ξεκίνησαν να πραγματοποιούνται την τελευταία εικοσαετία στον κεντρικό ιστό των δύο μεγάλων αστικών κέντρων, Αθήνας και Θεσσαλονίκης. Έτσι η περίπτωση που έχει αναλυθεί περισσότερο είναι το Μεταξουργείο στην Αθήνα. Στην περίπτωση μελέτης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, καθώς δεν έχει πραγματοποιηθεί ποτέ ολοκληρωμένη αστική ανάπλαση δεν τίθεται θέμα εξευγενισμού. Ωστόσο, στην προηγούμενη δεκαετία οι τιμές γης και οι τιμές ενοικίων στην περιοχή ήταν σημαντικά αυξημένες από άλλες περιοχές της Θεσσαλονίκης. Γεγονός που οδήγησε σε νοικοκυριά με αυξημένη οικονομική κατάσταση να κατοικήσουν στην περιοχή και αποτέλεσε περιοχή «απαγορευτική» για χαμηλά οικονομικά στρώματα. Βεβαίως, δεν μπορούν τα Πεύκα να χαρακτηριστούν ως περιοχή που έχει υποστεί εξευγενισμό.

3.7 Κοινός Χώρος

Ο κοινός χώρος, τα τελευταία χρόνια έχει απασχολήσει πολύ τον δημόσιο-διεθνή διάλογο σχετικό με την πολεοδομία. Πρόκειται για μία έννοια η οποία είναι φορτισμένη όχι μόνο με την επιστημονική της εξήγηση αλλά και με κοινωνικά ζητήματα. Ειδικότερα, ο Τσαβδάρου αναφέρει πως εκτός από τα φυσικά κοινά αέρας, θάλασσα, πολιτισμικά κενά, επιστήμη, τέχνη, κοινά υπάρχουν και στην πόλη. Αναφορικά τώρα με τα αστικά κοινά αναφέρονται οι κοινωφελείς και κοινόχρηστοι χώροι δηλαδή χώροι πρασίνου, το δίκτυο υποδομών και οι αρχαιολογικοί χώροι (Τσαβδάρου, 2015). Αξιοσημείωτο είναι πως ενώ θεωρούμε αυτά τα τμήματα των αστικών κέντρων ελεύθερα προς όλους, οι σύγχρονες τακτικές πολεοδομικού σχεδιασμού τα έχουν αποκλείσει από και προς ορισμένους χρήστες, εν ολίγοις τα έχουν περιφράξει.

Τα τελευταία χρόνια, όπως αναφέρει και ο Harvey, η πολεοδομία έχει φιλελευθεροποιηθεί (Harvey, 2007), αυτό ολοκληρώνεται με συγκεκριμένες διαδικασίες και πράξεις όπως λόγου χάρη η αυξημένη ιδιωτικοποίηση του δημόσιου τομέα, η μεταβολές στα κέντρα των πόλεων και η τάση εξευγενισμού τμημάτων της πόλης, η παραγωγή ιδιωτικών χώρων για επιχειρηματικές δραστηριότητες κ.α. Πιο συγκεκριμένα η νεοφιλελεύθερη πολεοδομία θεωρεί πως για να προστατεύσει αλλά και να αναδείξει τα κοινά πρέπει να τα περιφράξει και να τους προσδώσει ατομική ιδιοκτησία. Από την άλλη πλευρά οι αυτόνομοι μαρξιστές

(De Angelis, 2007) θεωρούν πως τα κοινά ορίζονται κοινά έχοντας τρία βασικά χαρακτηριστικά: α. τους κοινούς πόρους, β. τις κοινότητες και γ. τις σχέσεις που δημιουργούν τα κοινά. Έτσι οι «σύγκρουση» των δύο αυτών διαφορετικών προσεγγίσεων, όπως είναι φυσικό, εκτός από το δομημένο αστικό περιβάλλον εισβάλουν ολοένα και στους κοινωνικούς δεσμούς, τις κοινωνικές αποκλίσεις και τάξεις του σύγχρονου καπιταλιστικού-οικιστικού μορφώματος. Εν τούτοις, δημιουργήθηκαν ομάδες, χώροι και κινήματα με στόχο να ανατρέψουν τις φιλελεύθερες τακτικές αλλά και να διαχειριστούν εκ νέου τα (αστικά) κοινά.

Ο κοινός και ο δημόσιος χώρος, αν και φαίνεται να έχουν αρκετά κοινά δεν είναι ταυτόσημες έννοιες. Ειδικότερα, ο Λαλένης ορίζει τον δημόσιο χώρο αναφέροντας: «Δημόσιοι χώροι είναι κατ' αρχήν αυτοί που δεν προορίζονται για ιδιωτική χρήση και έχουν κοινό γνώρισμα το ότι εξυπηρετούν το δημόσιο συμφέρον. Οι δημόσιοι χώροι διακρίνονται σε κοινόχρηστους και κοινωφελείς.» (Λαλένης 2004). Πρόκειται για έναν ορισμό ο οποίος προσδίδει την πολεοδομική έννοια στον όρο. Αντιθέτως, ο κοινός χώρος ενισχύεται με τους κοινωνικούς δεσμούς που παράγονται σε αυτόν.

Ο δημόσιος και κοινός χώρος είναι άρρηκτα συνδεδεμένος με την πολιτική, κοινωνική και οικονομική ζωή του εκάστοτε αστικού μορφώματος. Συγκεκριμένα, ένας επιπλέον ορισμός του δημόσιου χώρου αναφέρεται στο βιβλίο "Public Space" ορίζει ως τον δημόσιο χώρο «την σκηνή όπου εκτυλίσσεται το έργο της δημόσιας ζωής (communal life). Δρόμοι, πλατείες και πάρκα σε μια πόλη δίνουν μορφή στο είδος και την εξέλιξη των ανθρώπινων συναναστροφών. Αυτοί οι δυναμικοί χώροι αποτελούν ένα σημαντικό συμπλήρωμα σε πιο πάγιους χώρους και στην ρουτίνα της καθημερινότητας, παρέχοντας δίκτυα κίνησης, κόμβους επικοινωνίας και κοινούς χώρους παιχνιδιού και χαλάρωσης. Οι δημόσιοι χώροι βοηθούν τους ανθρώπους να ικανοποιήσουν σημαντικές τους ανάγκες, να διαμορφώσουν και να προστατέψουν βασικά ανθρώπινα δικαιώματα και να μεταδώσουν ιδιαίτερα πολιτισμικά νοήματα» (Day et.al., 1992: 3-4).

Η παρούσα διπλωματική εργασία, σκοπό έχει να εισάγει την έννοια του κοινού χώρου, και όχι μόνο του δημόσιου, όπως οι περισσότερες αναπλάσεις στη χώρα μας. Στόχος είναι να ενισχυθεί σταδιακά η περιοχή μελέτης και τα κοινωνικά της σύνολα, τα οποία σήμερα ως επί το πλείστον δρουν στο κέντρο τη πόλης της Θεσσαλονίκης. Εισάγοντας, λοιπόν, τον κοινό χώρο σε ένα προάστιο όπως είναι τα Πεύκα πρόκειται σταδιακά να μεταβληθεί τόσο ο αστικός όσο και ο κοινωνικός ιστός στο εσωτερικό της ΔΕ, γεγονός που αποτελεί ανάγκη της περιοχής.

ΜΕΡΟΣ Β

**«Case Study:
ΠΕΥΚΑ,ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ»**

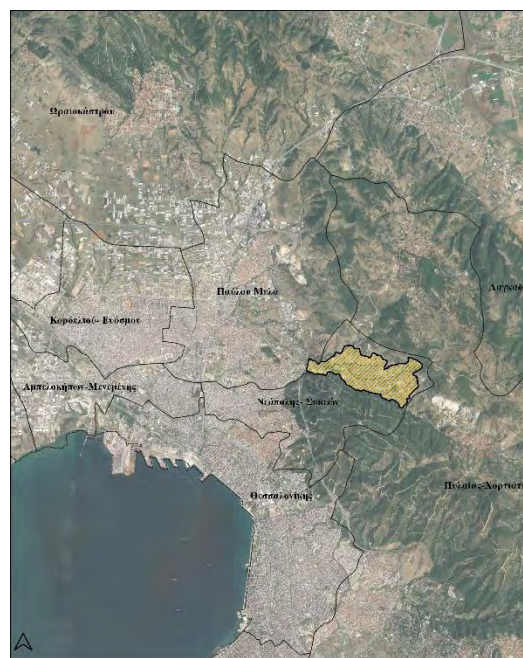
Κεφάλαιο 1^ο: Ανάλυση

1.1 Δημοτική Ενότητα Πεύκων

Τα Πεύκα αποτελούν Δ.Ε. του Δήμου Νεάπολης-Συκεών της Θεσσαλονίκης, έναν από τους μεγαλύτερους σε έκταση αλλά και πληθυσμό Δήμο της πόλης. Στην συγκεκριμένη ενότητα θα αναφερθούν όλα τα απαραίτητα στοιχεία για την περιοχή μελέτης. Ακόμη θα επιχειρηθεί να δημιουργηθεί το προφίλ του συγκεκριμένου προαστίου, οι δυνάμεις, οι αδυναμίες, οι προοπτικές αλλά και τα προβλήματά του.

1.2 Εισαγωγικά- Ιστορικά Στοιχεία

Τα Πεύκα Θεσσαλονίκης βρίσκονται στο βόρειο-ανατολικό τμήμα της πόλης και απέχουν από το κέντρο της 6χλμ. Η περιοχή ανήκει στο πολεοδομικό συγκρότημα της Θεσσαλονίκης, όπως αναφέρεται στο Ρυθμιστικό Σχέδιο της πόλης. Η ΔΕ Πεύκων συνορεύει με την Δ.Ε. Χορτιάτη του Δήμου Πυλαίας-Χορτιάτης ανατολικά και νοτιοανατολικά, με την ΔΕ Συκεών νοτιοδυτικά και τέλος βορειοδυτικά με την ΔΕ Πολίχνης του Δήμου Παύλου Μελά. Γενικότερα η Θεσσαλονίκη, αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη στην Ελλάδα και τη μεγαλύτερη στην κεντρική Μακεδονία. Αποτελείται από επτά Δήμους, οι οποίοι αποτελούν το Πολεοδομικό Συγκρότημα της Θεσσαλονίκης (Χάρτης Β.1.2). Ο πληθυσμός της αγγίζει τις 800.000 κατοίκους. Πέραν του Δήμου Θεσσαλονίκης και Αμπελοκήπων-Μενεμένης, οι υπόλοιποι πέντε Δήμοι δεν εμφανίζουν μεγάλες αποκλίσεις σχετικά με τον πληθυσμό τους. Οι δημόσιες μεταφορές της πόλης πραγματοποιούνται με αστικά λεωφορεία (ΟΑΣΘ), ωστόσο πραγματοποιούνται έργα για την δημιουργία υπόγειου σιδηροδρόμου που θα ξεκινά από τον Δήμο Ευόσμου, στο δυτικό δηλαδή τμήμα της πόλης, διασχίζει τον Δήμο Θεσσαλονίκης και Καλαμαριάς και θα ολοκληρώνεται στο νότιο τμήμα του Δήμου Πυλαίας, θα εξυπηρετεί δηλαδή το νότιο τμήμα της πόλης

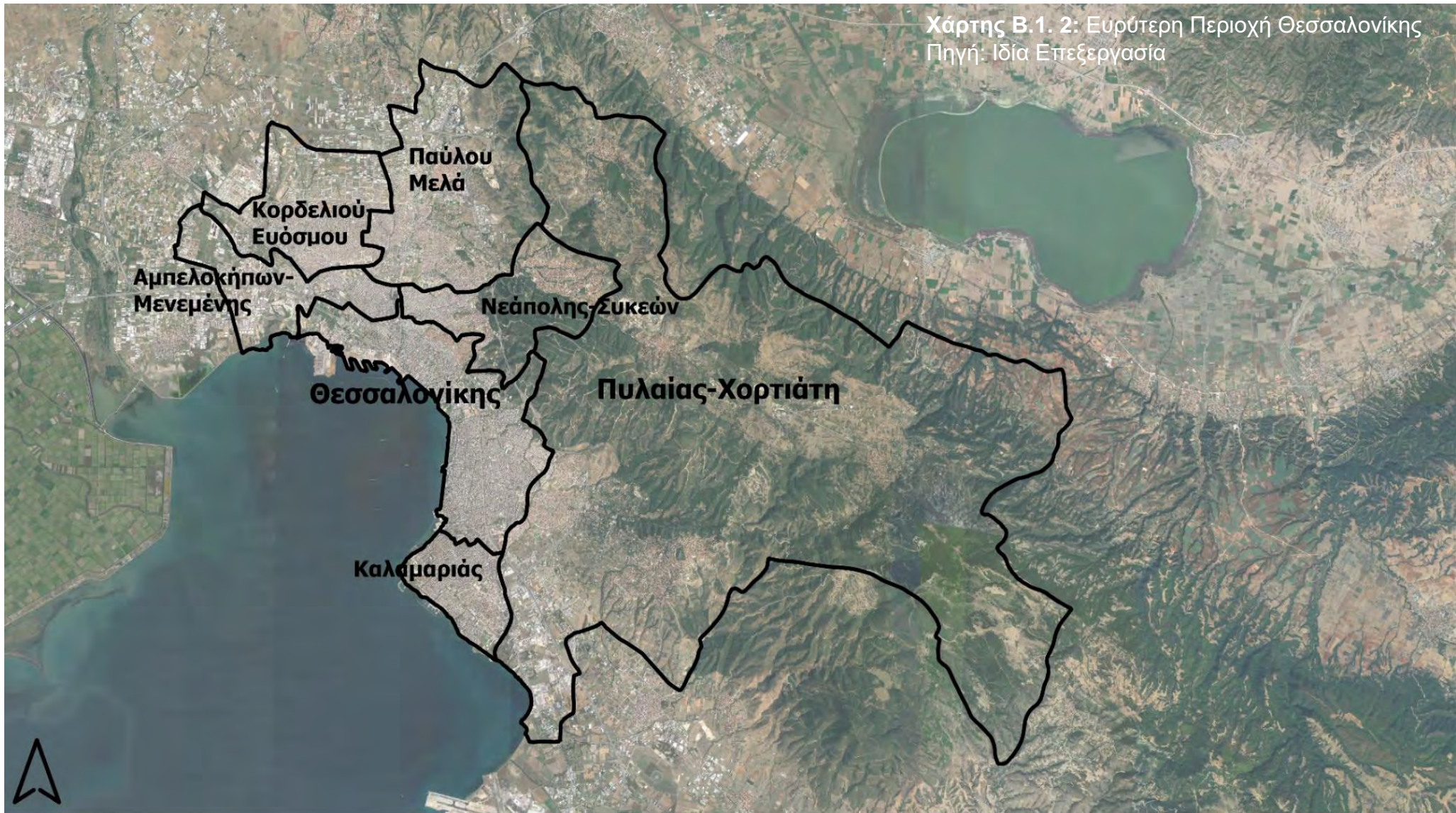


Χωρικός Εντοπισμός Δ.Ε. Πεύκων



Χάρτης Β.1. 1: Χωρικός Εντοπισμός Δ.Ε. Πεύκων
Πηγή: Αναφέρεται εντός, Ιδία Επεξεργασία

Χάρτης Β.1. 2: Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Ευρύτερη Περιοχή Θεσσαλονίκης

Υπόμνημα

□ όρια καλλικράτειων δήμων Θεσσαλονίκης

πηγή: <https://www.google.com/maps/>, <https://geodata.gov.gr/>

Η συνολική έκταση του της ΔΕ Πεύκων είναι 6.030 στρ. (<http://www.data.gov.gr>), η κάλυψη από τον οικισμό των Πεύκων ανέρχεται στο 51,63 % ενώ 48,37% από δασοσκεπή εδάφη. Η περιοχή έχει αναπτυχθεί άναρχα και χωρίς σχέδιο εκατέρωθεν επαρχιακής οδού Παπανικολάου. Τα τελευταία χρόνια, έχει αναπτυχθεί αρκετά και πληθυσμιακά αλλά και οικιστικά, επομένως παρατηρούνται λειτουργικά προβλήματα στα Πεύκα. Οι ιστορικές αναφορές ξεκινούν να αναφέρονται στη συγκεκριμένη περιοχή από τον 15^ο αι.

1430: Αποτέλεσε «καταφύγιο» χριστιανών κατοίκων της πόλης της Θεσσαλονίκης ώστε να αποφύγουν τους κατακτητές της πόλης τη συγκεκριμένη περίοδο. Την ονόμασαν «Γιουρεντζίκ» εξαιτίας της ρεματιάς που υπήρξε στη βουνοπλαγιά της περιοχής.

17^{ος} -18^{ος} αι. : Ο Βακαλόπουλος (1971) αναφέροντας ως πηγή Γάλλο μοναχό, υποστηρίζει πως στην περιοχή διέμεναν μεγαλέμποροι και πρόξενοι της Θεσσαλονίκης σε Επαύλεις και τις χρησιμοποιούσαν ως επί το πλείστον ως κατοικίες για διακοπές. Ακόμη αναφέρει πως υπήρχαν επαύλεις από πρόξενους πολλών χωρών, όπως λ.χ. Γαλλίας, Σουηδίας, Δανίας, Ολλανδίας. Χαρακτηριστικό των κατοικιών αυτών ήταν οι τεράστιοι κήποι με τα πολλά δέντρα βελανιδιές και πλατάνια της Ιταλίας (Βακαλόπουλος, 1971) (Πρίντζης, 2003). Αξίζει να σημειωθεί πως τα Πεύκα είχαν αποκτήσει σημαντική φήμη, καθώς είχαν γίνει αναφορά για αυτά και από ξένους συγγραφείς και συγκεκριμένα τον Ιταλό γεωγράφο Α. Βάλβι (Valvi,1839).

1825: Ένας από τους πρώτους κατοίκους των Πεύκων, ήταν ο Τζέκ Άμποτ, ο οποίος υπήρξε επιφανείς επιχειρηματίας της Θεσσαλονίκης. Αγόρασε μια τεράστια έκταση, περίπου 600 στρεμμάτων, και την ανοικοδόμησε πλήρως. Η περιοχή αυτή εξαιτίας των σημαντικών αλλαγών που επέβαλε ο Άμποτ, ονομάστηκε «Ουρεντζίκ» δηλαδή «Μικρός Παράδεισος». Το κτήμα του το διαμόρφωσε με πολύ σπάνια φυτά και δέντρα, σιντριβάνια, έναν τριώροφο πύργο και περιπατητικά μονοπάτια.

1876- 20^ο αι.: Εξαιτίας οικονομικών και προσωπικών δυσκολιών που αντιμετώπισε ο Άμποτ κατά την διαμονή του, κατέληξε να πουλήσει την πολυτελή ιδιοκτησία του και έπειτα από μια σειρά αγοραστών αυτή αγοράστηκε από Γάλλους Φρέρ (**1902**). Εκείνοι χρησιμοποίησαν την περιοχή ως «θέρετρο» καλοκαιριών διακοπών αλλά και ως προορισμό εκδρομών για τους μαθητές του ελληνογαλλικού κολλεγίου ΔΕΛΑΣΑΛ που λειτουργούσε στη Θεσσαλονίκη. Ωστόσο στο μεσοδιάστημα η περιοχή είχε χάσει την αίγλη της καθώς οι πρότεροι κάτοικοι είχαν εγκαταλείψει τις επαύλεις τους. Ακόμη ξεκίνησαν ,στην περιοχή, να λειτουργούν λατομεία και ασβεστοποιεία.



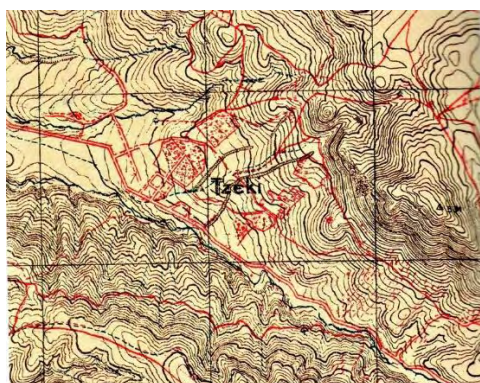
*Εικόνα Β.1. 1: Καμινάδα Ασβεστοποιείου στα Πεύκα
Πηγή: Google Images*

1909: Εμφανίζονται στην περιοχή οι πρώτοι (2) κτηνοτρόφοι, από το Πάικο. Οι οποίοι νοίκιαζαν τμήματα γης στα Πεύκα ώστε να εξυπηρετούν τα κοπάδια τους.

1914: Ήρθαν στο Ρετζίκι, οι πρώτες οικογένειες προσφύγων οι οποίες θέλησαν να εγκατασταθούν. Έτσι έχτισαν τις κατοικίες τους και στη συνέχεια, λαχανόκηπους και κοτέτσια.

1922: Οι κτηνοτροφικές οικογένειες πια εγκαθίστανται στην περιοχή και κατοχυρώνουν δικαιώματα για τις εκτάσεις που χρησιμοποιούσαν ως βοσκοτόπια.

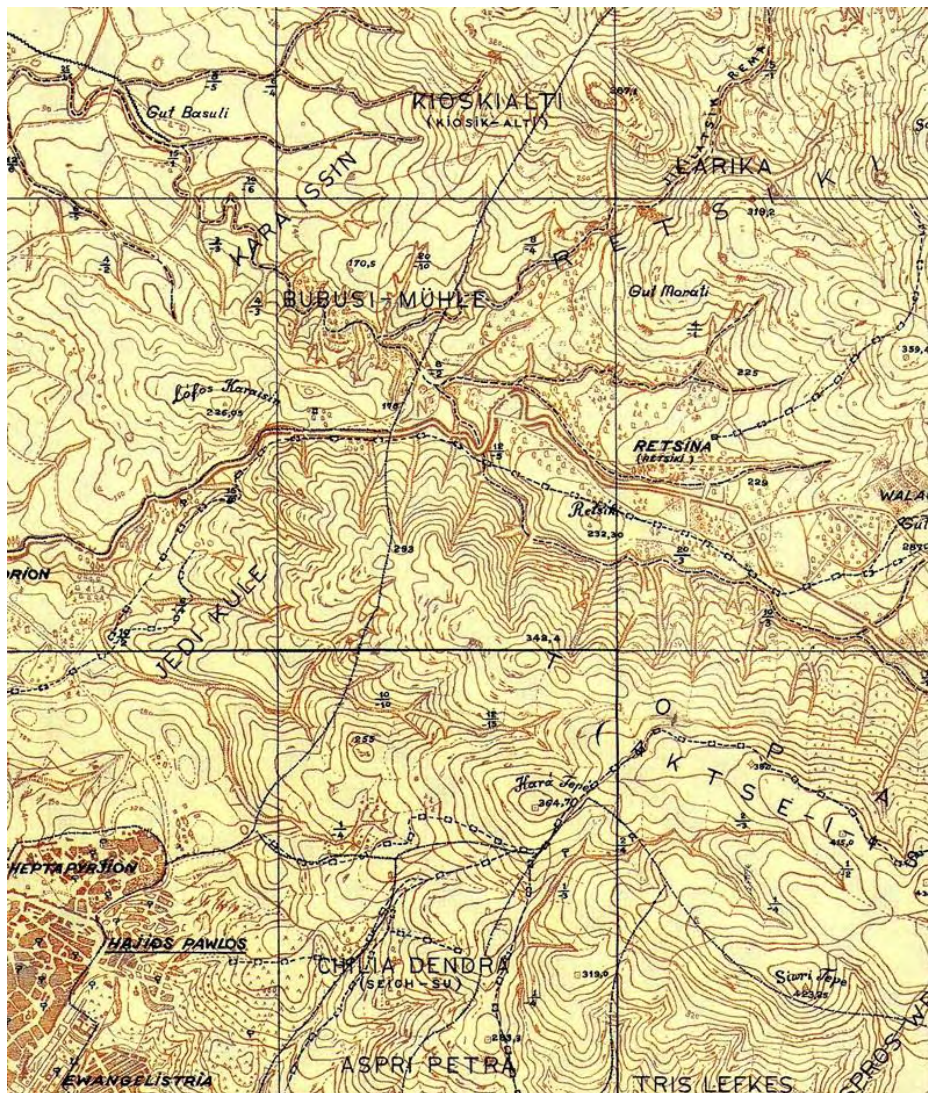
1925: Είναι η πρώτη χρονιά κατά την οποία παρατηρείται αύξηση του πληθυσμού του Ρετζικίου, εξαιτίας της εγκατάστασης των προσφύγων. Οι οποίοι εγκαθίστανται στην περιοχή με την αρωγή της Υπηρεσίας Εποικισμού. Παράλληλα τους παράχθηκε βοήθεια στην ανέγερση των κατοικιών τους υλική και εργατικά χέρια. Οι πρόσφυγες προέρχονται από την περιοχή της Μικράς Ασίας. Αξίζει να αναφερθεί πως δεν υπήρχε σχολείο στην περιοχή αλλά σε απόσταση 4χλμ (στο Ασβεστοχώρι), έτσι οι μαθητές-μαθήτριες καθημερινά μετακινούνταν με τα πόδια (www.parallaximag.gr).



Εικόνα Β.1. 2: Πεύκα, εμφανίζονται ως «Tzeki» σε λεπτομέρεια από χάρτη του 1927 του Γ' Σώματος Στρατού, «Χάρτης Θεσσαλονίκης», 1:20.000

Πηγή: <https://parallaximag.gr>

1946: Το πρώτο σχολείο ανεγέρθηκε, με την προσφορά υλικών των κατοίκων, τη δωρεά ορισμένων απαραίτητων υλικών αλλά και την προσωπική εργασία. Ακόμη, κτίστηκε και η πρώτη εκκλησία της περιοχής (Αγία Τριάδα). Μέχρι το συγκεκριμένο έτος, η περιοχή ανήκε διοικητικά στην κοινότητα Ασβεστοχωρίου. Ωστόσο, από το 1946 κι έπειτα αλλάζει η διοικητική του θέση και προσαρτάται πια ως τμήμα στο Δήμο Συκεών.



Εικόνα Β.1. 3: Retsina-Retsiki, σημερινά Πεύκα, στο ΒΑ τμήμα του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης, από λεπτομέρεια στον χάρτη *Umgebungskarte von Saloniki*, περίπου το 1940

Πηγή: <https://parallaximag.gr>

1956: Υπήρξε στην Τουρκία, βανδαλισμός από ομάδα ανθρώπων κατά των Ελλήνων στην περιοχή της Κωνσταντινούπολης. Έτσι εκδόθηκε Βασιλικό Διάταγμα το οποίο όριζε να διαγραφούν και εν συνεχεία να αλλάξουν όλα τα Τούρκικα ονόματα που υπήρχαν στην περιοχή, είτε σε δρόμους αλλά και το όνομα του οικισμού. Έτσι το μέχρι τότε γνωστό «Ρετζίκι» μετονομάστηκε σε «Πεύκα» εξαιτίας των πολλών δέντρων που είχαν φυτέψει οι πρώτες οικογένειες της περιοχής.

1960: Πραγματοποιείται ακόμη μια αύξηση πληθυσμού των Πεύκων, η οποία εντείνεται με την εγκατάσταση απομάχων του Β' Παγκοσμίου Πολέμου στην περιοχή. Οι συγκεκριμένοι, δημιούργησαν τις κατοικίες τους με την βοήθεια του Γ' Σώματος Στρατού αλλά και των Μ.Ο.Μ.Α. οι οποίοι παρείχαν σημαντική αρωγή καθώς ασχολήθηκαν με την

διάνοιξη δρόμων σε όλο τον οικισμό (γεγονός που την συγκεκριμένη χρονική περίοδο συνέβαινε σε πολλές περιοχές της χώρας).

Εφόσον πια τα Πεύκα, ξεκίνησαν να δημιουργούν τη δική τους «ολοκληρωμένη» κοινότητα, ο πληθυσμός αλλά και λειτουργίες της περιοχής αυξάνονταν ολοένα και περισσότερο. Ωστόσο, ως τμήμα του Δήμου Συκεών, δεν είχαν την δυνατότητα να λύνουν άμεσα τα προβλήματα και τις ανάγκες τους. Έτσι οι κάτοικοι των Πεύκων άσκησαν πιέσεις, αλλά και πραγματοποίησαν δράσεις ώστε να αποσπαστεί η περιοχή από τον Δήμο Συκεών.

1992: Αναγνωρίζεται η «Κοινότητα Πεύκων».

2007: Καθώς ο πληθυσμός αυξάνεται σημαντικά η κοινότητα μετατρέπεται σε «Δήμο Πεύκων»

2011: Με την διοικητική αναδιάρθρωση το 2010, τα Πεύκα αποτελούν Δημοτική Ενότητα του νέου Καλλικράτειου Δήμου Νεάπολης- Συκεών και ο πληθυσμός τους ξεπερνά τις 15.000 κατοίκους.



Εικόνα Β.1. 4: Τα σύγχρονα Πεύκα

Πηγή: <http://www.parallaximag.gr>

Αξίζει να σημειωθεί, πως το άλλοτε κτήμα του Άμποτ ανήκει πια στο δημόσιο χωρισμένο σε δύο τμήματα, με βάση ΦΕΚ του **1998** (στο σχολείο Δελασάλ και στο Δάσος Δελασάλ, στο οποίο υπάρχει μέχρι και σήμερα Βοτανικός Κήπος)(Πρίντεζης,2003).

1.3 Φυσικό και Ανθρωπογενές Τοπίο

Όπως έχει αναφερθεί ήδη, η ΔΕ Πεύκων εκτείνεται βορειοανατολικά του ΠΣΘ, και στο δυτικό της τμήμα συνορεύει με την περιαστική ζώνη της περιοχής. Ο οικισμός αναπτύσσεται εκατέρωθεν της Λεωφόρου Παπανικολάου, η οποία διασχίζει τον οικισμό αλλά και τον συνδέει με άλλους Δήμους της πόλης. Αποτελεί επίσης ένα από τα πλησιέστερα προάστια της πόλης.

Η περιοχή μελέτης χαρακτηρίζεται από ήπιο ανάγλυφο, με υψόμετρο από 240 μ. σε 400 μ. και η κάλυψη από το εγκεκριμένο οικοδομικό ιστό των Πεύκων ανέρχεται στα 51,63% ενώ δασικές εκτάσεις καλύπτουν το 48,37% της περιοχής (ΓΠΣ Δ.Ε. Πεύκων, 2012). Το Δάσος του Σείχ- Σου, το οποίο έχει χαρακτηριστεί ως Τοπίο Ιδιαίτερου Φυσικού Κάλλους (ΥΠΠΕ/ΔΙΛΑΠ/3503/72155 Απόφαση του Υπουργείου Πολιτισμού με ΦΕΚ 148Β'/15-3-1984), εκτείνεται στο νότιο τμήμα της περιοχής μελέτης. Επίσης, στο βόρειο τμήμα της εκτείνονται περιοχές με θαμνώδη βλάστηση αλλά και με αραιή βλάστηση. Η περιοχή χαρακτηρίζεται ως πεδινή.

Αναφορικά με το επιφανειακό υδατικό απόθεμα της περιοχής μελέτης, συνίσταται από χειμάρρους αλλά και μικρότερα ρέματα τα οποία χαρακτηρίζονται από εποχιακή ροή. Στο νότιο τμήμα του οικισμού υπάρχει ο Ξεροπόταμος, ο οποίος και διατρέχει περιμετρικά το συγκεκριμένο τμήμα. Στο δυτικό όριο τη Δ.Ε. δημιουργείται δεύτερος χειμάρρος, από δύο ρέματα μικρών παροχών τα οποία εκτείνονται εγκάρσια στον οικισμό. Τέλος, βορειοδυτικά της Δ.Ε. Πεύκων, διατρέχει και τρίτος χειμάρρος. Ως επί το πλείστον, στις περιοχές των χειμάρρων εμφανίζονται παράνομη ρίψη απορριμμάτων, επιχρωματώσεις κ.α. που τελικά υποβαθμίζουν την κατάστασή τους, προφανώς πρέπει να ληφθούν μέτρα ώστε να αναβαθμιστούν οι συγκεκριμένες περιοχές αλλά και να αξιοποιηθούν οι περιοχές (ΓΠΣ, Δ.Ε. Πεύκων, Β1 Στάδιο, 2012). Κατά τα πρώτα χρόνια που κατοικήθηκε η περιοχή, λέγεται ότι υπήρχαν πηγές που παρείχαν νερό στην πόλη της Θεσσαλονίκης αλλά και νερόμυλοι που εξυπηρετούσαν την γεωργική καλλιέργεια.

Σχετικά με την βιοποικιλότητα στην περιοχή, τα περισσότερα είδη φυτών εντοπίζονται στο Δάσος Σείχ-Σου, στο οποίο υπάρχουν χελιδονόχορτο, πλατάνι κ.α. τα οποία προστατεύονται από την Δασική Νομοθεσία. Τα περισσότερα από τα είδη που αναφέρθηκαν παραπάνω βρίσκονται βόρεια και βορειοανατολικά του Δάσους. Η πανίδα της περιοχής, είναι αρκετά πλούσια για τα δεδομένα της κοντινής απόστασης από το αστικό κέντρο της Θεσσαλονίκης, αποτελείται από θηλαστικά, αμφίβια αλλά και αρκετά είδη ορνιθοπανίδας (ΓΠΣ ΔΕ Πεύκων, 2012).

1.4 Χαρακτηριστικά Πληθυσμού

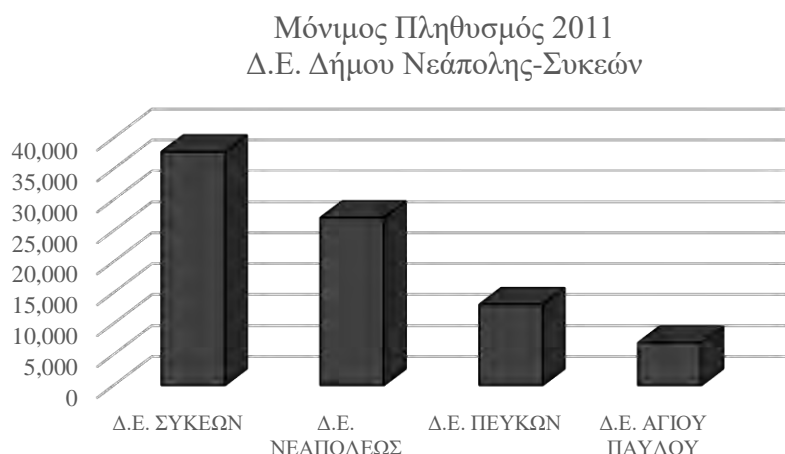
Γενικά

Η ΔΕ Πεύκων, έχει αυξήσει σημαντικά τον πληθυσμό της τα τελευταία χρόνια. Ωστόσο η σημερινή κατάσταση της ΔΕ από ό,τι φανερώνουν τα στοιχεία που συλλέγει ο Δήμος Νεάπολης- Συκεών, απέχουν κατά πολύ από αυτά της τελευταίας απογραφής (2011). Πιο συγκεκριμένα, σε μηνιαίο έντυπο της περιοχής αναφέρεται πως ο μόνιμος πληθυσμός της το 2019 ανέρχεται στις 20.000. Παρακάτω, στον Πίνακα Β.1.1 αναφέρεται ο μόνιμος πληθυσμός του 2011 και στο Διάγραμμα Β.1.2 με τον μόνιμο πληθυσμό των Δημοτικών Ενοτήτων του Δήμου στον οποίο ανήκουν τα Πεύκα αλλά και το Πίνακα Β.1.2 η πληθυσμιακή εξέλιξη της ΔΕ από το 1991 έως και το 2011.

| | ΜΟΝΙΜΟΣ ΠΛΗΘΥΣΜΟΣ | Ποσοστό Δ.Ε. Πεύκων |
|---|-------------------|---------------------|
|  ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ | | |
| Σύνολο Χώρας | 10,816,286 | 0,12% |
| Βόρεια Ελλάδα | 3,110,835 | 0,41% |
| Π.Ε. Θεσσαλονίκης | 1,110,551 | 1,17% |
| Π.Σ. Θεσσαλονίκης | 806,635 | 1,62% |
| Δήμος Νεάπολης- Συκεών | 84,741 | 15,4% |
| Δ.Ε. Πεύκων | 13,052 | |

*Πίνακας Β.1. 1: Μόνιμος Πληθυσμός
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία*

Η Δ.Ε. Πεύκων αποτελεί μέρος ενός Δήμου της πόλης ο οποίος αποτελείται από δύο μεγάλες (σε έκταση και πληθυσμό) Δ.Ε. Αυτή της Νεάπολης και εκείνη των Συκεών, αποτελούν επίσης και δύο από τις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές της πόλης.



Ωστόσο, μία έρευνα που πραγματοποιήθηκε από το ΑΠΘ, φαίνεται να αναφέρει πως ο πληθυσμός της Δ.Ε. Πεύκων είναι πιθανό ακόμη και να διπλασιαστεί την περίοδο 2011-2021 σε αντίθεση με τον πληθυσμό των υπόλοιπων Δ.Ε. του Δήμου(<https://www.typosthes.gr>).

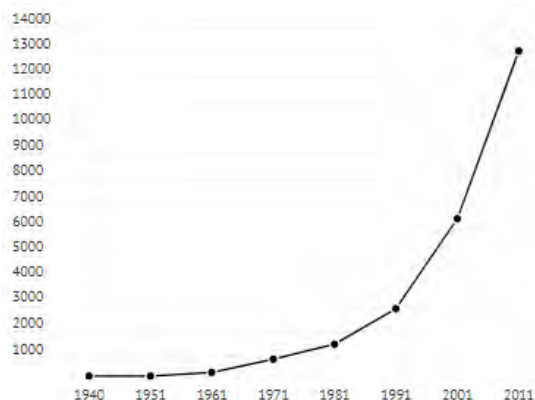
*Διάγραμμα Β.1. 1: Μόνιμος Πληθυσμός 2011 Δημοτικών Ενοτήτων, Δήμου Νεάπολης-Συκεών
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία*

Ειδικότερα, εκτιμάται ότι το 2021 η ΔΕ Πεύκων θα φιλοξενεί μόνιμο πληθυσμό ο οποίος ανέρχεται στους 22.000-23.000 κατοίκους. Επομένως, αυτή η αύξηση της τάξης του 100% είναι πιθανό να αυξήσει σημαντικά τις ανάγκες της ΔΕ στην ενέργεια, τις μετακινήσεις, την πυκνότητα και τις λειτουργίες.

| 1940 | 1951 | 1961 | 1971 | 1981 | 1991 | 2001 | 2011 |
|------|------|------|------|------|------|------|-------|
| 264 | 251 | 392 | 899 | 1501 | 2888 | 6434 | 13052 |

Πίνακας Β.1. 2: Διαχρονική Εξέλιξη Πληθυσμού Πεύκων
 Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία

Στο Διάγραμμα Β.1.2 είναι φανερό πως η περιοχή των Πεύκων έχει αυξάνει σημαντικά



τον πληθυσμό της, και μάλιστα μεταξύ των δύο τελευταίων απογραφών που πραγματοποιήθηκαν η αύξηση είναι της τάξης του 100%. Ειδικότερα, οι κάτοικοι και η οικοδόμηση στην περιοχή παρόλη την οικονομική στασιμότητα της τελευταίας δεκαετίας στην Ελλάδα αυξάνεται καθημερινά. Επιπλέον, η συγκεκριμένη αύξηση παρουσιάζει μια τάση των κατοίκων της πόλης της Θεσσαλονίκης στην «εγκατάλειψη» των κεντρικών περιοχών και στην αναζήτηση κατοικίας στα προάστια, όπως τα Πεύκα.

Διάγραμμα Β.1. 2: Διαχρονική Αύξηση Μόνιμου Πληθυσμού των Πεύκων (1991-2011)
 Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία

Φυλο

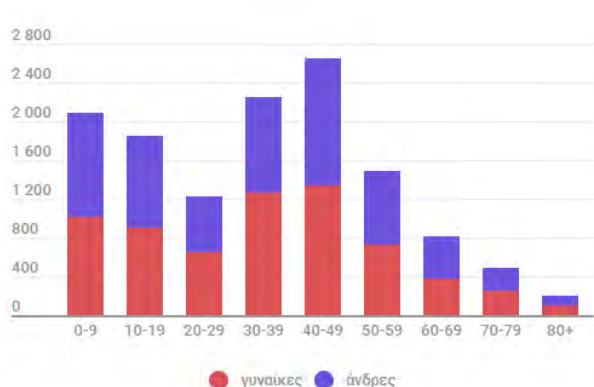
Στο Διάγραμμα Β.1.3, παρουσιάζεται η κατανομή των κατοίκων της περιοχής με βάση το φύλο τους. Πιο συγκεκριμένα, ο πραγματικός πληθυσμός της περιοχής είναι 13052 κάτοικοι, εκ των οποίων οι περισσότερες είναι γυναίκες [6612 γυναίκες, 6440 άνδρες].



Διάγραμμα Β.1. 3: Φύλο

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία

Ηλικία

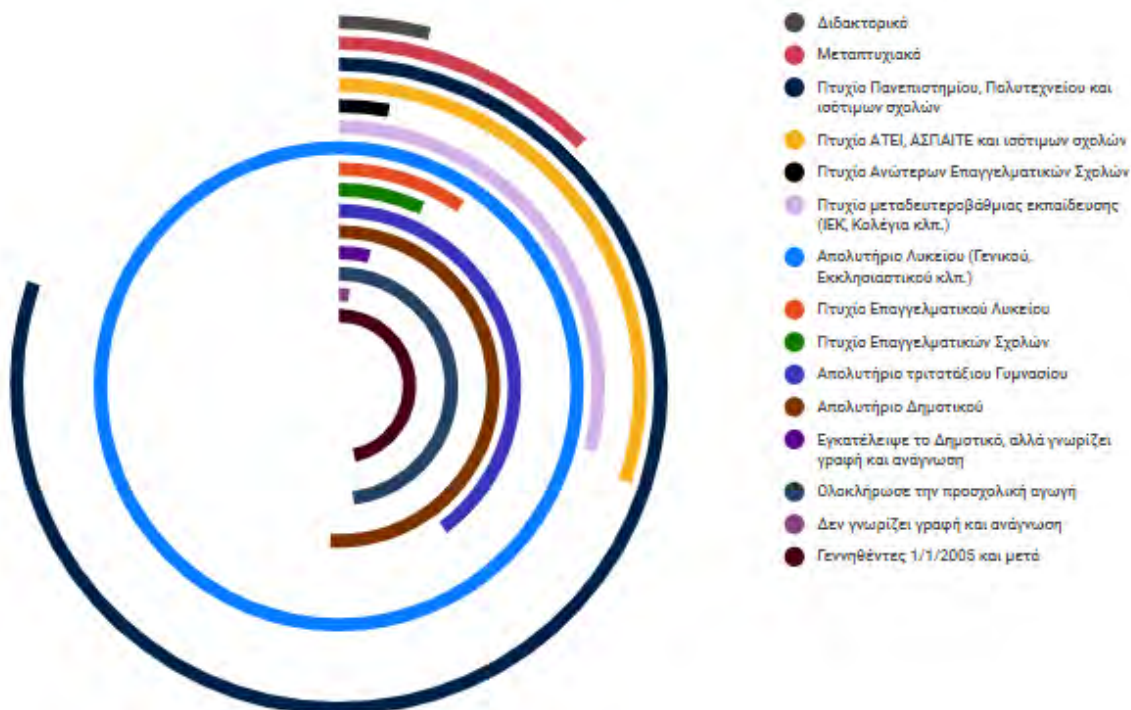


Διάγραμμα Β.1. 4: Ηλικία

Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Στο Διάγραμμα Β.1.4, φαίνεται πως η πολυπληθέστερη ηλικιακή ομάδα, στην Δ.Ε. Πεύκων είναι αυτή των 40-49, με 2.696 κάτοικους με 1335 γυναίκες και 1316 άνδρες. Ακολουθούν η ηλικιακή ομάδα των 30-39 και στη συνέχεια 0-9 (2.253 και 2.093 αντίστοιχα). Στις τελευταίες θέσεις βρίσκονται οι ηλικιακές ομάδες 60-69, 70-79 και 80+ (812, 484, 195 αντίστοιχα). Ακόμη, παρατηρούμε πως στα Πεύκα, υπάρχουν όλες οι ομάδες σε ικανοποιητικό βαθμό, και δεν παρουσιάζεται «γερασμένος» ο πληθυσμός των κατοίκων της.

Εκπαίδευση



Διάγραμμα Β.1. 5: Εκπαίδευση, Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία

Οι περισσότεροι κάτοικοι των Πεύκων έχουν Απολυτήριο Λυκείου (Γενικού, Εκκλησιαστικού κλπ.), ακολουθούν οι κάτοικοι με πτυχίο Πανεπιστημίου- Πολυτεχνείου και ισότιμων σχολών (2.803 και 2248 αντίστοιχα). Οι κάτοικοι που δεν γνωρίζουν γραφή και ανάγνωση ανέρχονται στους 50, που αποτελεί και την ομάδα με τον λιγότερο πληθυσμό στην περιοχή. Κατέχουν μεταπτυχιακό 350 ποσοστό της τάξεως του 3% των κατοίκων και διδακτορικό 115, ποσοστό της τάξεως του 1% των κατοίκων. Η Δ.Ε. Πεύκων, σχετικά υψηλός μπορεί να θεωρηθεί ο πληθυσμός με μεταπτυχιακές και διδακτορικές σπουδές σε σύγκριση με τις υπόλοιπες Δ.Ε. του Δήμου Νεάπολης- Συκεών.

1.5 Οικονομικά Στοιχεία

Γενικά ο Δήμος Νεάπολης- Συκεών, στον οποίο και εντάσσεται η Δ.Ε. Πεύκων, τα τελευταία χρόνια εξελίσσεται συνολικά με κύριο χαρακτηριστικό την ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα, και τις περισσότερες φορές σε βάρος των υπολοίπων. Πιο συγκεκριμένα, στα Πεύκα, όπως αναφέρουν τα στοιχεία του Επιχειρησιακού Προγράμματος για την περίοδο 2015-2019 (2015), ως επί το πλείστον ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός της περιοχής εργάζεται στον τριτογενή οικονομικό τομέα.

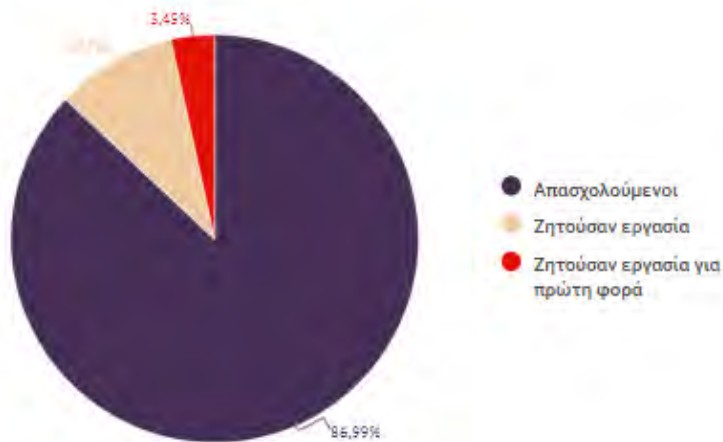


Διάγραμμα Β.1. 6: Απασχολούμενοι ανά τομέα Δ.Ε. Πεύκων (2011)

Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης-Συκεών 2015-2019, ίδια επεξεργασία

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός, είναι εκείνο το ανθρώπινο δυναμικό το οποίο είναι ικανό προς εργασία και θέλει να εργαστεί. Επομένως χωρίζεται σε δύο κατηγορίες, τους απασχολούμενους και τους ανέργους. Ως μη οικονομικά ενεργός πληθυσμός χαρακτηρίζονται τα παιδιά, οι ηλικιωμένοι κ.α. (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης-Συκεών, 2015).

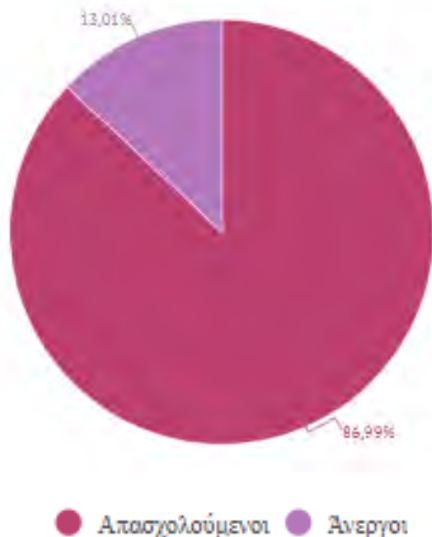
Συγκεκριμένα, στην περιοχή ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός ανέρχεται στους 6.025 κατοίκους, 3.304 άνδρες και 2.721 γυναίκες. Ενώ οικονομικά μη ενεργοί είναι 6.812 κάτοικοι. Την περίοδο της τελευταίας απογραφής η ΕΛΣΤΑΤ, που ευγενικά παραχώρησε τα στοιχεία, απογράφηκαν οι απασχολούμενοι, οι ζητούντες εργασία και εκείνοι που αναζητούσαν για πρώτη φορά, τα αποτελέσματα φαίνονται στο Διάγραμμα Β.1. 7.



Διάγραμμα Β.1. 7: Απασχόληση
 Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, Ιδία Επεξεργασία

Σχετικά με την ανεργία στην περιοχή, το Επιχειρησιακό αναφέρει πως η Δ.Ε. των Πεύκων κατέχουν την χαμηλότερη θέση μεταξύ των υπόλοιπων Δ.Ε. του Δήμου. Το ποσοστό ανεργίας ορίζεται ως το ποσοστό των ανέργων προς το σύνολο των οικονομικά ενεργών. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρήθηκε πως στην ευρύτερη περιοχή του Δήμου και γενικότερα της Π.Ε. Θεσσαλονίκης, η οικονομική κρίση των τελευταίων ετών οδήγησε σε αύξηση της ανεργίας. Ο Δήμος Νεάπολης-Συκεών το 2001

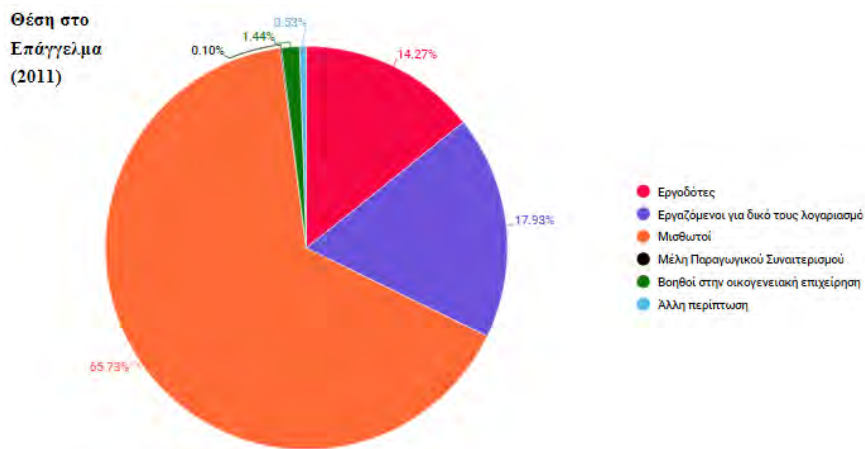
καταγράφηκε να έχει ποσοστό ανεργίας 12,4% και το 2011 αυξήθηκε σε 24,3%. Ωστόσο, στην Δ.Ε. Πεύκων το ποσοστό είναι 13% (Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης-Συκεών 2015-2019, 2015).



Διάγραμμα Β.1. 8: Απασχόληση (2011)
 Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ίδια επεξεργασία

Στα Πεύκα, ως ένα προάστιο, του οποίου η κυριότερη χρήση γης είναι η κατοικία, τα τελευταία χρόνια η αυξημένη ζήτηση κατοικίας που παρατηρήθηκε είχε ως συνέπεια την αύξηση της δόμησης και την ισοπέδωση δασικών εκτάσεων της περιοχής. Επομένως, αποτέλεσμα των παραπάνω δράσεων είναι και η μείωση των απασχολούμενων,

κατοίκων της περιοχής, στον πρωτογενή τομέα. Γενικότερα, χαρακτηριστικό της περιοχής αποτελεί η αισθητή μείωση της απασχόλησης και στον δευτερογενή τομέα, της μεταποίησης όπως συμβαίνει και στο σύνολο της χώρας. Όπως αναφέρει και το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης – Συκεών, δεν συμπεριλαμβάνονται οι νέοι άνεργοι.



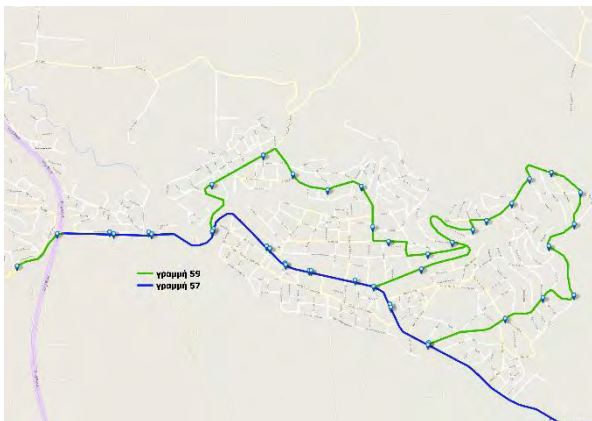
Διάγραμμα Β.1. 9: Θέση Εργασίας (2011)

Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης-Συκεών, *ιδία επεξεργασία*

Κυρίως, η συντριπτική πλειονότητα της Δ.Ε. αλλά και του Δήμου συνολικά απασχολείται στον τριτογενή τομέα, και οι περισσότεροι στο εμπόριο. Σχετικά τώρα, με τη «φύση» του επαγγέλματος οι περισσότεροι κάτοικοι είναι μισθωτοί (βάσει της απογραφής του 2011) και μάλιστα το ίδιο παρατηρήθηκε και στην απογραφή του 2001. Το Ε.Π. του Δήμου, αναφέρει πως το ποσοστό των εργοδοτών -σε επίπεδο Δήμου αλλά και Δ.Ε.- μειώθηκαν σημαντικά.

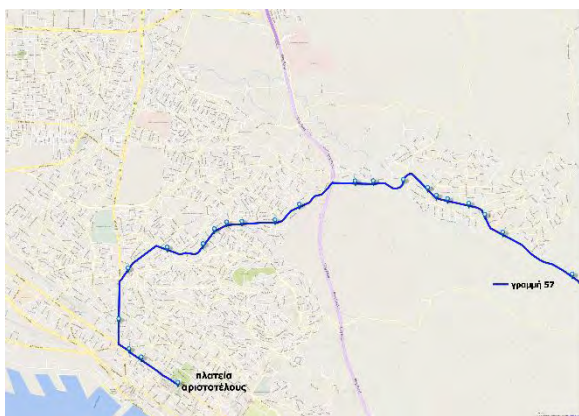
1.6 Υποδομές

Μεταφορικές



Εικόνα Β.1. 5: Γραμμές Λεωφορείου 57, 59
Πηγή: <http://oasth.gr/>, ίδια επεξεργασία

Περιφερειακή Οδό Θεσσαλονίκης (Κόμβος Κ6), η οποία βρίσκεται συγκεκριμένα στην είσοδο του οικισμού στο νότιο όριό της. Ο άξονας αυτός ανήκει στο Δευτερεύον Εθνικό Οδικό Δίκτυο. Έπειτα, η Επαρχιακή Οδός «Θεσσαλονίκης- Ασβεστοχωρίου- Χορτιάτη- Κορυφή Κισσού» (Επ.Ο.2) ,κατατάσσεται στο Πρωτεύον Επαρχιακό (Οδός Παπανικολάου). Οι παραπάνω άξονες κατατάσσονται στο βασικό οδικό δίκτυο της Θεσσαλονίκης. Στο εσωτερικό του οικισμού τώρα, διέρχεται ο οδικός άξονας Φιλύρου- Πεύκων, διασχίζει την Δ.Ε. Πεύκων και ενώνεται με την Οδό Παπανικολάου.



Εικόνα Β.1. 6: Γραμμή Λεωφορείου 57, σύνδεση με το κέντρο της πόλης
Πηγή: <http://oasth.gr/>, ίδια επεξεργασία

Μεταφορών- Υποδομών της Ε.Π.Θ.) να συνδεθεί μέσω σήραγγας η οποία θα ολοκληρώνεται στην Επ.Ο.2.

Η ρόλος των Πεύκων είναι κομβικός στις μετακινήσεις, καθώς βρίσκεται σε γεωγραφική θέση τέτοια η οποία εξυπηρετεί πάνω από έναν οικισμό στις μετακινήσεις από και προς την Θεσσαλονίκη. Ειδικότερα, το Φίλυρο, το Ασβεστοχώρι και την Εξοχή. Επομένως, είναι φυσικό και ιδιαίτερα κατά τις ώρες αιχμής να δημιουργούνται ζητήματα στην λειτουργικότητα της περιοχής των Πεύκων, τα οποία προκαλούνται ως επί το πλείστον από την κυκλοφοριακή φόρτιση.

Σχετικά, με το οδικό δίκτυο στην περιοχή συναντάμε αρχικά την Εσωτερική

Η περιοχή πρόκειται να συνορεύει στο Βόρειο- Βορειοδυτικό της όριο με την Εξωτερική Περιφερειακή Οδό Θεσσαλονίκης, που προγραμματίζεται να λειτουργήσει τον Μάιο του 2019 καθώς δεν έχουν ακόμη ολοκληρωθεί τα έργα. Η αρχή του συγκεκριμένου άξονα θα βρίσκεται στον Κόμβο Ευκαρπίας Α/Κ 6 , θα συνδέεται με την Εγνατία Οδό, και θα ολοκληρώνεται μέχρι το Σχολάρι στην υπάρχουσα εθνική Οδό Θεσσαλονίκης- Ν. Μουδανίων. Με τον οικισμό των Πεύκων, τώρα, θα συνδεθεί με το υπάρχον οδικό δίκτυο μέσω ανισόπεδου κόμβου(ΓΠΣ Δ.Ε. Πεύκων, Β1 Στάδιο,2012). Είναι πιθανό, (Ενιαίο Στρατηγικό Σχέδιο

Η κατάσταση του οδικού δικτύου της περιοχής μελέτης, είναι ως επί το πλείστον καλή και δε χρήζει σημαντικών παρεμβάσεων. Ο κόμβος Κ6 όλα τα χαρακτηριστικά της ασφαλούς προσβασιμότητας στην Δ.Ε. Πεύκων, ωστόσο εξαιτίας της αύξησης του πληθυσμού είναι πιθανό να χρειάζεται και αλλαγή στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά του άξονα π.χ. διαπλάτυνση.

| Οδός | Βαθμίδα Λειτουργικής Σύνδεσης | Κατάταξη |
|---|--------------------------------------|--|
| «Εσωτερική Περιφερειακή Οδός Θεσσαλονίκης» | Κύρια Υπεραστική Αρτηρία (I) | Σύνδεση μεταξύ κέντρων ανώτερης βαθμίδας |
| «Εξωτερική Περιφερειακή Οδός Θεσσαλονίκης» | Κύρια Υπεραστική Αρτηρία (I) | Σύνδεση μεταξύ κέντρων ανώτερης βαθμίδας |
| Επ.Ο.2 «Θεσσαλονίκη- Ασβεστοχώρι- Χορτιάτης- Κορυφή Κισσού» | Κύρια Υπεραστική Συλλεκτήρια (III) | Σύνδεση κέντρου κατώτερης βαθμίδας με οδούς λειτουργικής βαθμίδας I. |
| Οδός Πεύκων – Φιλύρου | Κύρια Υπεραστική Συλλεκτήρια (III) | Σύνδεση κέντρου κατώτερης βαθμίδας με οδούς λειτουργικής βαθμίδας I. |

Πίνακας Β.1. 3: Ιεράρχηση βασικού Οδικού δικτύου Δ.Ε. Πεύκων
 Πηγή: ΓΠΣ Δ.Ε. Πεύκων, Ιδία Επεξεργασία

Ο παραπάνω πίνακας ιεραρχεί το βασικό οδικό δίκτυο στην περιοχή μελέτης βασισμένο στα πολεοδομικά σταθερότυπα (ΦΕΚ 285Δ'5-3-2004) και Ο.Μ.Ο.Ε.. Η Δ.Ε. Πεύκων είναι οικιστικό κέντρο 4^{ου} επιπέδου. Σχετικά τώρα με τα ΜΜΜ που εξυπηρετούν τον οικισμό, ο ΟΑΣΘ πραγματοποιεί δρομολόγια ανά 15λ κατά τη διάρκεια της ημέρας ενώ μετά τις 21:00 τα δρομολόγια είναι εντός 30λ. Συγκεκριμένα, τον οικισμό διασχίζει η γραμμή 57, η οποία ξεκινά από την Διασταύρωση Χορτιάτη και καταλήγει στην Πλατεία Αριστοτέλους στο κέντρο της Θεσσαλονίκης μέσω της Οδού Παπανικολάου. Έπειτα, υπάρχει η γραμμή 64, η οποία συνδέει το Νέο Σιδηροδρομικό Σταθμό με τον οικισμό του Φιλύρου περνώντας από τα Πεύκα. Τέλος, τα τελευταία δυο χρόνια, ο ΟΑΣΘ ικανοποιεί τις εσωτερικές ανάγκες της Δ.Ε. με την γραμμή 59 η οποία συνδέει τον Τερματικό Σταθμό Νεαπόλεως με το βορειότερο όριο του οικισμό στο δρόμο Παρθενώνος.

Υδρευση-Αποχέτευση-Ανακύκλωση

Για την υδροδότηση της περιοχής των Πεύκων υπεύθυνη είναι η Εταιρία Υδρεύσεως & Αποχετεύσεως Θεσσαλονίκης (Ε.Υ.Α.Θ. Α.Ε.), αλλά και για την συγκέντρωση και μεταφορά αστικών λυμάτων στις Εγκαταστάσεις Λυμάτων. Στην περιοχή υπάρχει δίκτυο αποχέτευσης ακαθάρτων, το οποίο εξυπηρετεί συνολικά τον εγκεκριμένο οικισμό των

Πεύκων. Η διαχείριση απορριμμάτων στα Πεύκα, είναι συστηματική καθώς ο Δήμος υλοποιεί προγράμματα ανακύκλωσης, συσκευασιών, φυτικών και οργανικών υλικών κ.λπ. Υπεύθυνος, για την αποκομιδή και την μεταφορά των απορριμμάτων στον ΧΥΤΑ Μαυροράχης είναι ο Δήμος Νεάπολης- Συκεών.

Εκπαιδευτικές-Αθλητικές

Στα Πεύκα, λειτουργούν συνολικά 15 μονάδες εκπαίδευσης. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν 7 νηπιαγωγεία, 5 δημοτικά, 1 γυμνάσιο και 2 Σχολεία Δευτεροβάθμιας Εκπαίδευσης. Στο Ε.Π. αναγράφονται ακριβώς οι συγκεκριμένες δομές, ο αριθμός των μαθητών και εκπαιδευτικών. Αναλυτικά φαίνεται στον Πίνακα Β. 1.5, παρακάτω :

| Σχολείο | Μαθητές | Εκπαιδευτικοί |
|---|---------|---------------|
| 1 ^ο 2/θ ολοήμερο Νηπιαγωγείο Πεύκων | 58 | 4 |
| 2 ^ο 2/θ ολοήμερο Νηπιαγωγείο Πεύκων | 41 | 4 |
| 3 ^ο 2/θ ολοήμερο Νηπιαγωγείο Πεύκων | 39 | 3 |
| 4 ^ο 2/θ ολοήμερο Νηπιαγωγείο Πεύκων | 43 | 3 |
| 5 ^ο 2/θ ολοήμερο Νηπιαγωγείο Πεύκων | 45 | 3 |
| 6 ^ο 2/θ Νηπιαγωγείο Πεύκων | 22 | 2 |
| Ειδικό 2/θ Νηπιαγωγείο Πεύκων | 7 | 2 |
| 1 ^ο 12/θ Δημοτικό Πεύκων | 302 | 31 |
| 2 ^ο 12/θ Δημοτικό Πεύκων | 322 | 28 |
| 3 ^ο 12/θ Δημοτικό Πεύκων | 291 | 30 |
| 4 ^ο 6/θ Δημοτικό Πεύκων | 196 | 25 |
| Ειδικό Δημοτικό ΙΝΑΑ | 38 | 20 |
| 1 ^ο Γυμνάσιο Πεύκων | 600 | 50 |

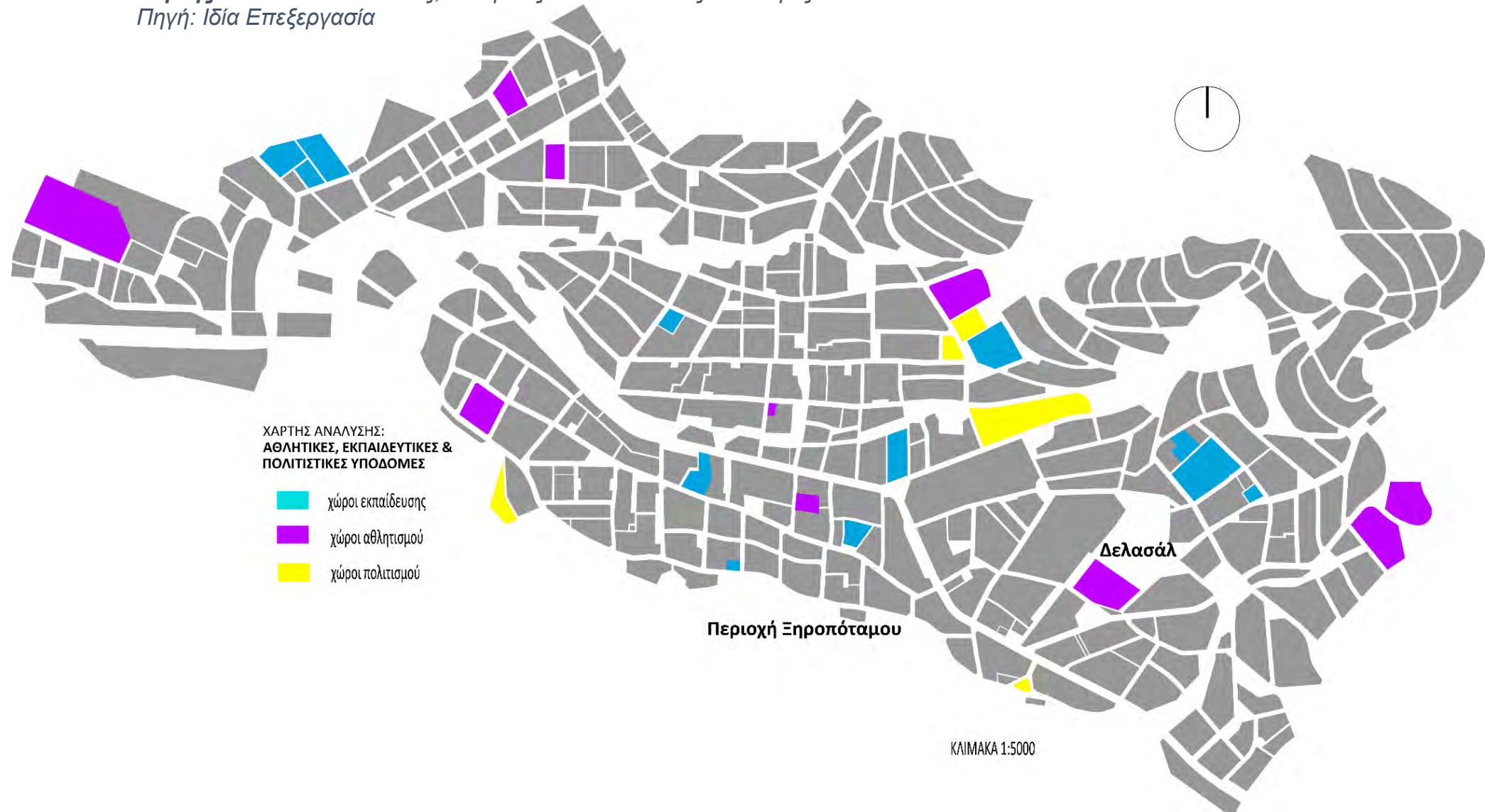
| | | |
|-------------------------------------|-----|----|
| 1° Γ.Ε.Λ. Πεύκων | 500 | 40 |
| ΤΕΕ Ειδικής Αγωγής Α' & Β' βαθμίδας | 57 | 20 |

Πίνακας Β.1. 4: Εκπαιδευτικές Δομές Δ.Ε. Πεύκων

Πηγή: Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Δήμου Νεάπολης- Συκεών, ίδια επεξεργασία

Οι αθλητικές υποδομές στην περιοχή δεν είναι ανάλογες με τη δυναμική των κατοίκων, ωστόσο υπάρχουν αρκετές. Στο νότιο όριο του δήμου βρίσκεται ένα ποδοσφαιρικό γήπεδο. Στα βορειοανατολικά του οικισμού υπάρχει το Γήπεδο Ρετζικίου και μια περιοχή ειδικά διαμορφωμένη για «Paintball». Νοτιοδυτικά της περιοχής βρίσκεται το Κλειστό Γυμναστήριο Πεύκων. Τέλος, υπάρχουν και οι αθλητικές εγκαταστάσεις του κολεγίου ΔΕΛΑΣΑΛ, 2 γήπεδα ποδοσφαίρου και 1 καλαθοσφαίρισης, 1 αντισφαίρισης.

Χάρτης Β.1. 3: Εκπαιδευτικές, Αθλητικές και Πολιτιστικές Υποδομές
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



1.7 Πολεοδομική Οργάνωση

Χρήσεις Γης

Με στόχο την συνολικότερη και γενική κατανόηση των χρήσεων γης των Πεύκων σήμερα, κρίθηκε απαραίτητο να χρησιμοποιηθούν τα δεδομένα του URBAN ATLAS. Πιο συγκεκριμένα, στην Εικόνα φαίνονται οι χρήσεις γης της περιοχής με βάση το URBAN ATLAS και εν συνεχεία στον Πίνακα, εμφανίζονται ορισμένα σχόλια σχετικά με την υφιστάμενη κατάσταση των χρήσεων γης αλλά και αναλυτικότερα στοιχεία για το εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε. Πιο συγκεκριμένα, η ανάλυση των χρήσεων γης στα Πεύκα φανερώνουν πως στην Δ.Ε. κυριαρχεί η κατοικία. Βόρεια και νότια του κεντρικότερου άξονα της περιοχής (Λεωφόρος Παπανικολάου) εντοπίζεται ως κυριότερη χρήση γης η κατοικία επιπέδου γειτονιάς, με ελάχιστες εξαιρέσεις. Ωστόσο, εκατέρωθεν της συγκεκριμένης οδού εμφανίζεται κυρίως κατοικία ενδιάμεσου επιπέδου. Αξίζει να αναφερθεί πως εξαιτίας της οργανικής ανάπτυξης του προαστίου δεν παρατηρείται συγκεκριμένο κέντρο στην περιοχή, αντιθέτως οι κύριες εμπορικές λειτουργίες αναπτύσσονται γραμμικά κατά μήκος της Λεωφόρου Παπανικολάου. Σε όλους τους υπόλοιπους κύριους οδικούς άξονες (Αγίας Τριάδος, Ειρήνης, Κωνσταντινουπόλεως) εκατέρωθεν χρήση γης αποτελεί η κατοικία, σε επίπεδο γειτονιάς. Σημαντικό ρόλο, όπως αναφέρει και η Τεχνική Έκθεση του Σταδίου Β1 του Γ.Π.Σ. της περιοχής έχουν οι δασικές εκτάσεις.

Πολεοδομικές Ενότητες

Στο ΓΠΣ Πεύκων, αναφέρονται αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με την πολεοδομική οργάνωση της περιοχής οι οποίες κρίνεται σκόπιμο να σημειωθούν. Πιο συγκεκριμένα, γίνεται αναφορά για το πρώτο ρυμοτομικό σχέδιο της περιοχής το οποίο εκπονήθηκε το 1958. Έπειτα, 30 χρόνια αργότερα στο Γενικό Πολεοδομικό Σχέδιο του Δήμου Συκεών (1988) εγκρίθηκαν επεκτάσεις στην περιοχή και μία ζώνη ειδικών χρήσεων. Επιπλέον, ο οικισμός χωρίζεται σε 5 πολεοδομικές ενότητες. Ωστόσο, η πρόταση της αναθεώρησης του ΓΠΣ της ΔΕ προτείνει τη δημιουργία 3 πολεοδομικών ενοτήτων (έναντι πέντε), με κριτήρια την ομοιογένεια χρήσεων γης αλλά και την θέση τους στο εσωτερικό της ενότητας. Οι όροι δόμησης κυμαίνονται από 0,4-0,6.

Πράσινο και Ελεύθεροι Χώροι

Στα Πεύκα οι ελεύθεροι χώροι και το πράσινο έχουν πολύ σημαντικό ρόλο και συγκεκριμένα οι δασικές εκτάσεις καλύπτουν ποσοστό σχεδόν 45% της περιοχής, με 15% αυτών αμιγή δάση και 30% θαμνώδης και ποώδης βλάστηση. Επομένως, οι κάτοικοι της περιοχής καθημερινά έρχονται σε επαφή την φύση. Ωστόσο, η έλλειψη σχεδιασμού είναι φανερή καθώς δεν είναι λίγοι οι ελεύθεροι χώροι αλλά και οι χώροι πρασίνου που δεν αξιοποιούνται. Τα τελευταία χρόνια, στην περιοχή γίνονται προσπάθειες από τον Δήμο Νεάπολης-Συκεών να γίνουν ορισμένα έργα τα οποία ως επί το πλείστον αφορούν παιδικές χαρές (νέων προδιαγραφών) και στη δημιουργία χώρων στάθμευσης. Γεγονός που δεν βοηθά, αναπτυξιακά, την περιοχή.



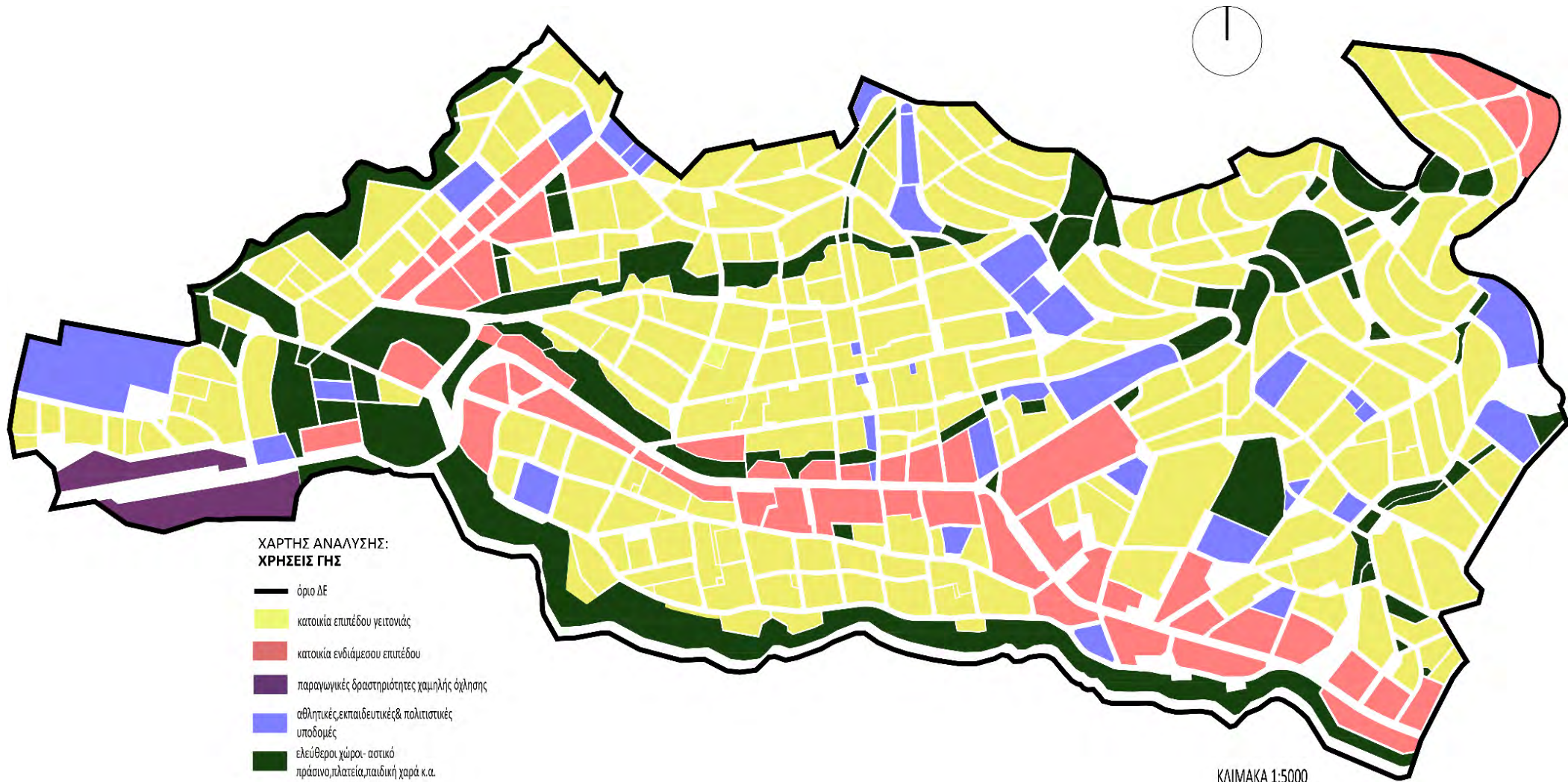
-  11100: συνεχής αστικός ιστός (S.L. > 80%)
-  11210: ασυνεχής πυκνός αστικός ιστός (S.L. 50%-80%)
-  12100: βιομηχανικές, εμπορικές, δημόσιες, στρατιωτικές και ιδιωτικές μονάδες
-  31000: δόση
-  14100: πράσινες αστικές εκτάσεις
-  20000: γεωργικές, ημ-υφισικές εκτάσεις & υγρά τοπία
-  14200: αθλητικές & πολιτιστικές υποδομές
-  32000: παύσης βλάστηση
-  11240: ασυνεχής αστικός ιστός με χαμηλή πυκνότητα (S.L. : <10%)

URBAN ATLAS
GRO02L-Thessaloniki
χρήσεις γης
Δ.Ε. Πεύκων

προβολικό σύστημα: ETSR_1989_LAEA

Χάρτης Β.1. 4: Χάρτης Χρήσεων γης ΔΕ Πεύκων απο Urban ATLAS
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

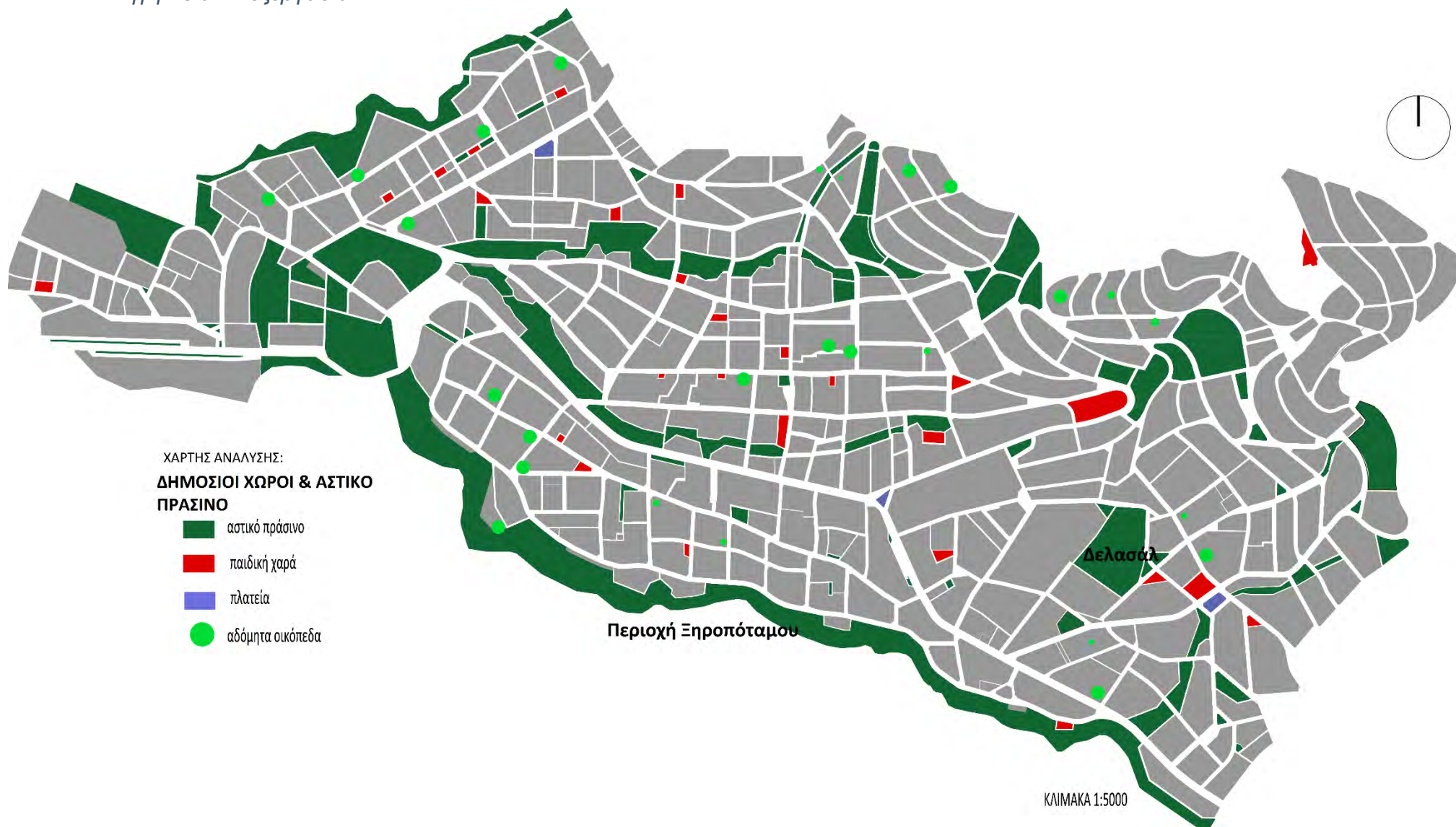
Χάρτης Β.1. 5: Χρήσεις Γης
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία





Διάγραμμα Β.1. 10: Χρήσεις γης εκατέρωθεν της Λεωφόρου Παπανικολάου
 Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

Χάρτης Β.1. 6: Αστικό Πράσινο & Δημόσιοι Χώροι
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Χάρτης Β.1. 7: Πολεοδομικές Ενότητες
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



1.8 Κυκλοφορία στα Πεύκα

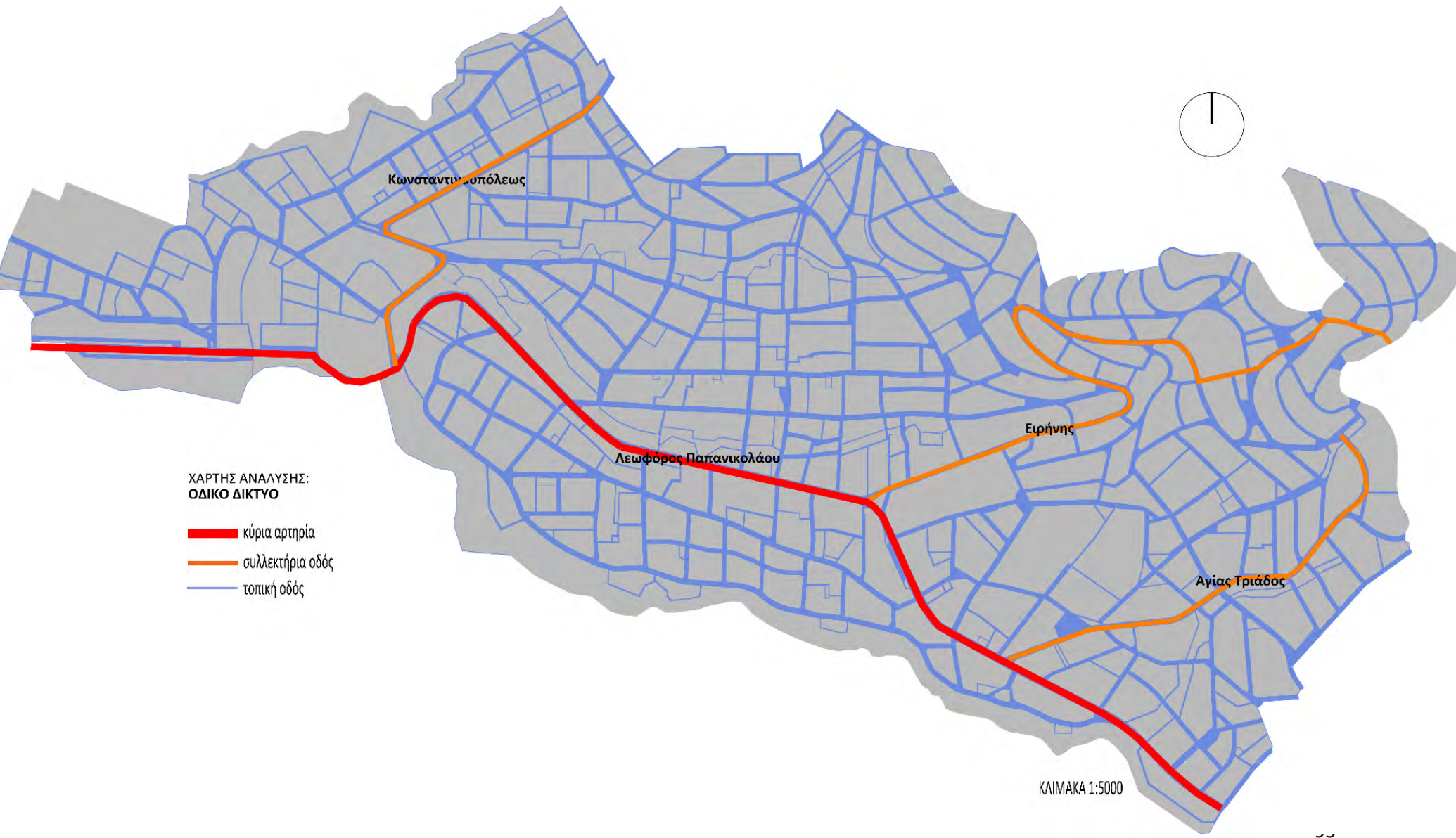
Στα Πεύκα οι βασικότεροι δρόμοι είναι δύο η Λεωφόρος Παπανικολάου που διασχίζει τον οικισμό και η Λεωφόρος Κωνσταντινουπόλεως στο νότιο άκρο της περιοχής. Υπεροπτικής σημασίας οδοί είναι οι Ειρήνης κεντρικά και βόρεια των Πεύκων, η Αγίας Τριάδος ΒΑ και η Ανθέων ΝΑ. Οι δρόμοι δημιουργήθηκαν χωρίς χάραξη αλλά οργανικά όπως και ο οικισμός. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί το ανάγλυφο του εδάφους που παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις ξεκινώντας από την Λεωφόρο Παπανικολάου και καταλήγοντας στο βορειότερο τμήμα των Πεύκων, την Ακροπόλεως με απότομη κλίση.

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, ειδικότερα στις ώρες αιχμής, είναι μεγάλη. Καθώς η περιοχή εξυπηρετεί και άλλους μικρότερους οικισμούς αλλά και αποτελεί οδό για ένα από τα μεγαλύτερα Ιατρικά κέντρα της πόλης (Νοσοκομείο Παπανικολάου) καθημερινά η δύο κυριότεροι οδοί είναι δυσλειτουργικοί. Αναφορικά με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά των δρόμων, υστερούν σημαντικά καθώς απουσιάζει η διαγράμμιση, η διάμετρος δεν είναι αρκετή και το οδόστρωμα είναι ακατάλληλο. Στην περιοχή υπάρχουν ελεύθεροι χώροι στάθμευσης, οργανωμένοι και μη ωστόσο στην κεντρική οδό δεν υπάρχουν ειδικά σχεδιασμένοι χώροι για στάθμευση.

Τα Πεύκα εξυπηρετούνται σε μη ικανοποιητικό βαθμό από τα Μέσα Μαζικής Μεταφοράς, και κυριότερα αναφορικά με την σύνδεση της περιοχής με τον κεντρικό αστικό ιστό. Αναλυτικότερα, στην πόλη της Θεσσαλονίκης το μοναδικό ΜΜΜ είναι τα αστικά λεωφορεία και στην περιοχή υπάρχουν δύο γραμμές λεωφορείων. Η μία (57) ενώνει το προάστιο των Πεύκων με την κεντρική περιοχή της πόλης και η δεύτερη (59) εξυπηρετεί το εσωτερικό του οικισμού. Σχετικά με τη γραμμή μετρό, τα Πεύκα δεν βρίσκονται ούτε στην κύρια αλλά ούτε και στην μελλοντική επέκτασή της.

Μέσω της παραπάνω ανάλυσης εξάγεται το συμπέρασμα αλλά και η άποψη των χρηστών της περιοχής είναι πως βασική παθογένεια αποτελεί η σύνδεση της περιοχής με τα ΜΜΜ αλλά και η κυκλοφοριακή συμφόρηση. Τέλος αξίζει να σημειωθεί πως στην περιοχή δεν υπάρχει ούτε ένα πεζόδρομος αλλά και τα πεζοδρόμιά της δεν επαρκούν.

Χάρτης Β.1. 8: Οδικό Δίκτυο
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



1.9 SWOT Analysis

ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΕΣ

- Μεγάλο ποσοστό πρασίνου/κάτ.
- Ύπαρξη ελεύθερων δημόσιων εκτάσεων εντός της Δ.Ε. οι οποίοι προσφέρονται για σχεδιασμό
- Χαμηλές πληθυσμιακές πυκνότητες
- Ικανοποιητικό μορφωτικό επίπεδο των κατοίκων και υψηλά εισοδήματα
- Υψηλό βιοτικό επίπεδο
- Καλές περιβαλλοντικές συνθήκες
- Ομοιογενής περιοχή (κοινωνικά-οικονομικά-χωρικά)

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Αύξηση χώρων πρασίνου, δημιουργία πάρκων
- Αύξηση δημόσιων και κοινών χώρων
- Βελτίωση σύνδεσης του οικισμού με την προοπτική τραμ
- Νέοι τρόποι χρηματοδότησης αναπλάσεων από την ΕΕ

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ

- Έλλειψη σχεδιασμού στον οικισμό
- Ανυπαρξία σχεδιασμένων δημόσιων-κοινών χώρων
- Ανεπαρκές δίκτυο πράσινων-δημόσιων-κοινών χώρων
- Περιορισμένοι χώροι στάθμευσης (στο κέντρο του οικισμού)
- Απουσία πεζοδρόμων/ποδηλατοδρόμων
- Αδυναμία περιβαλλοντικής εκμετάλλευσης Ξηροτόταμου
- Αυξημένη συμφόρηση τις ώρες αιχμής (στο κέντρο του οικισμού)
- Εσωστρέφεια
- Έλλειψη πολιτιστικών δομών στην περιοχή

ΑΠΕΙΛΕΣ

- Διαθέσιμοι οικονομικοί πόροι του Δήμου
- Ανεξέλεγκτη εκτός σχεδίου δόμηση
- Δημιουργία άλλης περιοχής στο ΠΣΘ με χαρακτηριστικά των Πεύκων (ύπαρξη ανταγωνισμού)

Κεφάλαιο 2^ο: Σύνοψη

Συνοψίζοντας, σε ένα συμπερασματικό τόνο ανάλυσης της Δ.Ε. Πεύκων με γνώμονα τις σύγχρονες ανάγκες της πόλης και των κατοίκων της είναι αρκετά εμφανές πως κύριο χαρακτηριστικό της περιοχής και γενικότερα των προαστίων στη χώρα μας είναι η εντονότατη εξάρτησή τους από όμορους Δήμους και εδώ συγκεκριμένα από το ΠΣΘ. Επίσης ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της περιοχής αποτελούν ο αυξημένος πληθυσμός στην ηλικιακή ομάδα 30-39 και η ελκυστικότητά της σε νέα νοικοκυριά-οικογένειες.

Μετά το πέρας της ανάλυσης, εντοπίζονται ορισμένα προβλήματα που ταλανίζουν τον οικισμό και ιδιαιτέρως τους χρήστες του. Τα προβλήματα αυτά, αφορούν διάφορους τομείς όπως κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς, πολεοδομικούς και οικονομικούς. Αν χρειαζόταν να ιεραρχηθούν ώστε στη συνέχεια να δομηθεί ορθότερα, βασισμένη στα παρακάτω προβλήματα, η πρόταση παρέμβασης θα λέγαμε πως είναι οφθαλμοφανή τα περιβαλλοντικά ζητήματα του οικισμού, στη συνέχεια οι κοινωνική πραγματικότητα της ΔΕ και τέλος οικονομικά ζητήματα στην αγορά της περιοχής μελέτης. Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί πως ο οικισμός δεν φέρει σημάδια ιδιαίτερης υποβάθμισης, παρόλα αυτά κρίνεται σκόπιμο και για μια τέτοια περιοχή να γίνουν παρεμβάσεις που στόχο έχουν την τόνωση του αλλά και τον εκσυγχρονισμό τους με την εισαγωγή του πολεοδομικού σχεδιασμού.

Γενικότερα, στις ελληνικές πόλεις πολλώ δε μάλλον, σε μεγαλουπόλεις όπως η Θεσσαλονίκη, τα περιβαλλοντικά προβλήματα ποικίλουν και καθημερινά οξύνονται. Έτσι και στην περιοχή μελέτης αναγνωρίστηκαν προβλήματα περιβαλλοντικής υποβάθμισης αλλά και αδιαφορίας. Πρόκειται για μία περιοχή με πληθώρα πράσινων (δημόσιων-κοινών) χώρων οι οποίοι θα μπορούσαν έχουν άλλης μεταχείρισης, χρήσης και σχεδιασμού. Παρατηρήθηκε, έντονη υποβάθμιση και εγκατάλειψη των δημοσίων χώρων πρασίνου, και σε ελάχιστες περιπτώσεις ο βανδαλισμός της. Σε όλες τις πολεοδομικές ενότητες της το πράσινο στοιχείο κυριαρχεί, παρόλα αυτά οι κάτοικοι ελάχιστες φορές γίνονται χρήστες τέτοιων τμημάτων και κυρίως παρατηρήθηκε πως αυτό συμβαίνει εξαιτίας της έλλειψης σχεδιασμού με γνώμονα τον άνθρωπο. Σημαντικό επίσης αποτελεί η ανυπαρξία πεζοδρόμων στην ΔΕ Πεύκων όπως ακόμη και η εγκατάλειψη του Ξηροπόταμου που δημιουργεί ένα ειδηλλιακό σκηνικό στο νότιο μέρος του οικισμού.

Σχετικά με τα περιβαλλοντικά προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή μελέτης, το κυριότερο είναι το κυκλοφοριακό. Όπως και σε όλο το τμήμα του Δήμου αλλά και της Θεσσαλονίκης γενικότερα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελεί μείζον ζήτημα για τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη της περιοχής. Η χρήση ΙΧ παρατηρήθηκε εκτεταμένη, με αποτέλεσμα να μειώνει την ποιότητα ζωής των κατοίκων. Πέραν των ελλείψεων που εντοπίστηκαν στο μεταφορικό δίκτυο και τα γεωμετρικά του χαρακτηριστικά αποθαρρυντικό είναι και το γεγονός πως στη σύγχρονη ελληνική κοινωνία η χρήση εναλλακτικών μορφών μετακινήσεις αποτελεί άγνωστη έννοια.

Η κοινωνική δομή της ΔΕ Πεύκων, φανερώνει ορισμένα προβλήματα τα οποία αποτελούν μικρογραφία των ζητημάτων που παρατηρούνται καθημερινά στην Ελλάδα αλλά και γενικότερα στην σύγχρονη καπιταλιστική κοινωνία. Ο οικισμός τα τελευταία χρόνια έχει αυξήσει ραγδαία τον πληθυσμό του με αποτέλεσμα τις απρόσωπες κοινωνικές σχέσεις αλλά και την χαλάρωση των κοινωνικών δεσμών. Η έλλειψη κοινών και σχεδιασμένων χώρων συνάντησης-συνάθροισης ή εκδηλώσεων έχει ενισχύσει την συγκεκριμένη κατάσταση.

Παρόλη τη συνεκτικότητα που παρατηρείται στην περιοχή και την ανυπαρξία σπουδαίων ζητημάτων υποβάθμισης ή παθογένειας η κοινωνική συνοχή και συμμετοχή δεν υφίσταται. Σαφώς η ανυπαρξία του σχεδιασμού εντείνει το πρόβλημα. Οι παρεμβάσεις που θα προταθούν για την περιοχή, θα ήταν θετικά αν μπορούσαν να εντάξουν την συμμετοχή των πολιτών αλλά και να σχεδιαστούν με γνώμονα την ισχυροποίηση των ανθρώπινων σχέσεων, καθώς το περιβάλλον και το μέγεθος της ΔΕ είναι βοηθητικά. Παράλληλα, η έλλειψη πολιτιστικών και πολιτικών (κινημάτων) υποδομών ή έστω η αριθμητική του έλλειψη οδηγούν σε περαιτέρω όξυνση των μορφών κοινωνικής παθογένειας. Όπως επίσης και στην εξάρτηση των κατοίκων του οικισμού από άλλες ΔΕ και Δήμους του ΠΣΘ. Γεγονός που θα έπρεπε να αλλάξει με την παρέμβαση που θα προταθεί.

Σε ό,τι αφορά την οικονομική πραγματικότητα στα Πεύκα δεν παρουσιάζει σημαντικά ζητήματα ή ελλείψεις. Σαφώς ένα προάστιο, δεν μπορεί να αυτό-εξυπηρετείτε ή τουλάχιστον αυτό δείχνει η ελληνική πραγματικότητα. Ωστόσο, στα Πεύκα λειτουργούν αποτελεσματικά ορισμένες δομές. Παρόλα αυτά, αξίζει να σημειωθεί πως τα τελευταία χρόνια παρουσιάζονται έντονα φαινόμενα οικονομικής ολοκλήρωσης στην περιοχή καθώς προτείνεται συχνά να λειτουργούν στο προάστιο μονοπώλια τεράστιου μεγέθους, αποτέλεσμα τέτοιων ενεργειών είναι η ισοπέδωση της τοπικής οικονομίας. Σίγουρα, τέτοιες αναπτυξιακές προτάσεις έχουν αρνητικές επιπτώσεις σε επίπεδο οικισμού, και γενικότερα οικονομικής πραγματικότητας.

Τέλος, τα πολεοδομικά προβλήματα της περιοχής είναι εμφανή. Όπως έχει ήδη αναφερθεί η έλλειψη πολεοδομικού σχεδιασμού οδηγεί σε πληθώρα προβλημάτων, περιβαλλοντικών, κοινωνικών και οικονομικής φύσεως. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί πως έχει πραγματοποιηθεί ΓΠΣ για την περιοχή το οποίο δεν έχει ποτέ εφαρμοστεί, με αποτέλεσμα την όξυνση των προγενέστερων προβλημάτων που εντόπισε αλλά και την αδυναμία εφαρμογής όσων προτείνει καθώς πια είτε δεν «απαντούν» στα σύγχρονα προβλήματα του οικισμού είτε οι περιοχές έχουν πια «καταπατηθεί». Η περιοχή των Πεύκων, αποτελεί πρόκληση για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και θα μπορούσε να αναπτυχθεί πλήρως με την υλοποίηση ορισμένων προτάσεων, βέβαια κατά την άποψή μου οι προτάσεις αυτές θα έπρεπε να μη βασίζονται μόνο στην πολεοδομία αλλά και την αλληλεπίδραση των ατόμων και κυρίως των ανθρώπινων δεσμών.

ΜΕΡΟΣ Γ

**«ΠΡΟΤΑΣΗ ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ Δ.Ε.
ΠΕΥΚΩΝ»**

Κεφάλαιο 1^ο: Πρόταση παρέμβασης

Στο τρίτο μέρος, θα δομηθούν τρία σενάρια παρέμβασης, διαφορετικού μεγέθους, έπειτα θα πραγματοποιηθεί αξιολόγηση των παραπάνω σεναρίων και τέλος θα επιλεγεί το ιδανικότερο. Ειδικότερα, θα παρουσιαστούν τα εναλλακτικά σενάρια παρέμβασης στην περιοχή για τον οικισμό των Πεύκων. Οι προτάσεις που θα αναφερθούν, δομούνται βασισμένες στην ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στην ΔΕ Πεύκων αλλά και στα προβλήματα που εντοπίζονται καθημερινά από τους κατοίκους της. Γενικότερα, οι προτάσεις αφορούν τον εκσυγχρονισμό ενός παλιού οικισμού αλλά και την εισαγωγή του πολεοδομικού σχεδιασμού σε μια ΔΕ κατ' εξοχήν ανεπτυγμένη χωρίς σχέδιο. Θα οριστούν στη συνέχεια οι βασικές αρχές της πρότασης ανάπτυξης και τέλος θα αναφερθούν οι δράσεις με τις απαραίτητες παρεμβάσεις που ορίζει το επικρατέστερο σενάριο.

1.1 Βασικές αρχές πρότασης

Στη χώρα μας, ο αστικός σχεδιασμός φαίνεται να είναι ένα μονοδιάστατο εργαλείο που αφορά την αντιμετώπιση προβλημάτων στις περιοχές που παρουσιάζουν παθογένειες. Η σύγχρονη πολεοδομική πραγματικότητα ορίζει πως οι αναπλάσεις γίνονται ως επί το πλείστον στα αστικά κέντρα και σε υποβαθμισμένες περιοχές τους με στόχο να αυξηθούν οι αξίες γης αλλά και να προσελκυσθούν επενδύσεις. Ωστόσο, στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στην πόλη της Θεσσαλονίκης δεν είναι λίγα τα παραδείγματα εκείνα που φανερώνουν πως οι αναπλάσεις μπορεί να οδηγήσουν είτε στην περαιτέρω υποβάθμιση της περιοχής είτε στον εξευγενισμό της. Με άλλα λόγια δηλαδή, δεν είναι λίγα τα παραδείγματα εκείνα που οι αναπλάσεις έχουν αρνητικό αποτέλεσμα και στην ουσία επιλύουν ένα πρόβλημα δημιουργώντας ένα νέο.

Στα Πεύκα τώρα, που αποτελούν βόρειο προάστιο της πόλης της Θεσσαλονίκης, η πρόταση ανάπτυξης δεν αφορά ζητήματα υποβάθμισης της περιοχής. Πρόκειται για μια πρόταση που στόχο έχει την εισαγωγή του πολεοδομικού σχεδιασμού στον οικισμό, αλλά και την βελτίωση ορισμένων υποδομών και άλλων στοιχείων της ΔΕ. Σήμερα, η περιοχή μελέτης παρουσιάζει ορισμένα προβλήματα που αφορούν την ύπαρξη (ανυπαρξία) δημόσιων και χώρων πρασίνου που μένουν ανεκμετάλλευτα αλλά και την έλλειψη σχεδιασμού με γνώμονα τον κάτοικο. Θεωρώντας πως τα Πεύκα, αποτελούν μια συνεκτική ενότητα και ένα σημαντικό στοιχείο για την πόλη της Θεσσαλονίκης, αν λάβει κανείς υπόψη του τον εκτεταμένο πληθυσμό, και αφού αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που παρουσιάστηκαν, αποτελεί στόχο:

Τα Πεύκα, να αποτελέσουν ένα σύγχρονο προάστιο, με σχεδιασμένο δημόσιο-κοινό χώρο αλλά και αξιοποίηση των υπάρχοντων πράσινων χώρων. Ένα πόλο έλξης για τους κατοίκους της πόλης και τους κάτοικους της περιοχής ώστε να είναι ένας «πνεύμονας» σε απόσταση μόλις 6χλμ από το κέντρο της πόλης. Τέλος, να αναπτυχθούν νέες κοινωνικές δομές και χώρος έκφρασης ώστε ο πληθυσμός της περιοχής (που είναι νεανικός) να έχει τη δυνατότητα να λειτουργεί στο εσωτερικό του προαστίου, και ταυτόχρονα να απ' εξαρτηθεί σε ένα βαθμό από όμορους δήμους. Σε συνδυασμό με ένα βέλτιστο σύστημα μεταφορών να αποσυμφορηθεί ο οικισμός και να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής των κατοίκων.

Με σκοπό την υλοποίηση της παραπάνω «γενικής αρχής της πρότασης», κύριο λόγο έχει η ενίσχυση της αστικής δομής της περιοχής και εξέλιξη του προαστίου σε ένα καλά σχεδιασμένο και οργανωμένο αστικό τοπίο. Δηλαδή, να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που φαίνεται να αντιμετωπίζουν σήμερα οι κάτοικοι της Δ.Ε. Πεύκων και εν συνεχεία να προστεθούν/δημιουργηθούν/σχεδιασθούν στην περιοχή δομές ώστε να βελτιωθεί η καθημερινότητα και η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Ως βασικός στόχος ορίζεται να αποφευχθεί ο εξευγενισμός της περιοχής αλλά και η αποκοπή της από το κέντρο της πόλης. Αντιθέτως, ιδανικό σενάριο θα αποτελούσε η καλύτερη σύνδεσή των δύο αλλά και οι σχέσεις αλληλεπίδρασης μεταξύ τους.

Ακόμη, κύριος στόχος της συγκεκριμένης πρότασης είναι να ολοκληρωθεί με την ενεργό συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψεων αποφάσεων. Όπως έχει ήδη αναφερθεί σημαντικό ρόλο στο συγκεκριμένο πλάνο θα έχουν οι δημόσιοι-κοινόι χώροι, επομένως οι κάτοικοι οι οποίοι και δραστηριοποιούνται σε αυτόν οφείλουν να έχουν ουσιαστικό ρόλο κατά τον σχεδιασμό τους. Με αυτό τον τρόπο, το αποτέλεσμα του σχεδιασμού θα είναι χρησιμότερο για τους χρήστες. Επιπρόσθετα, αν και αποτελεί πρόκληση ο συμμετοχικός σχεδιασμός η περιοχή των Πεύκων, αποτελεί μία από τις ιδανικότερες περιοχές στην οποία μπορεί να εφαρμοστεί. Η περιοχή χρειάζεται ορισμένες καίριες παρεμβάσεις ώστε να βελτιωθούν οι συνθήκες ζωής, ωστόσο πρόκειται για ήπια παρέμβαση στον αστικό ιστό, και οι κύριοι φορείς που θα την υλοποιήσουν είναι:

1. Ο Δήμος Νεάπολης-Συκεών σχετικά με την χρηματοδότηση και την υλοποίηση των απαραίτητων έργων και
2. Οι κάτοικοι

Σκοπός της παρέμβασης αποτελεί επίσης η αναζωογόνηση του οικισμού με την ένταξη στην περιοχή του σύγχρονου πολεοδομικού σχεδιασμού. Πιο συγκεκριμένα τώρα, αναφορικά με την παρέμβαση στρατηγική και μεγάλης σημασίας στόχοι αποτελούν οι εξής:

1. Ενδυνάμωση της κοινωνικής συνοχής με την συμμετοχή των πολιτών στη διαδικασία λήψης αποφάσεων αλλά και στην εφαρμογή ορισμένων

2. Αξιοποίηση ανεκμετάλλεωτων χώρων πρασίνου
3. Αναμόρφωση ανεκμετάλλεωτων δημοσίων-κοινών χώρων
4. Ενίσχυση της βιώσιμης κινητικότητας
5. Δημιουργία δικτύου κίνησης πεζών και ποδηλάτων
6. Βελτίωση του αστικού τοπίου, σχετικά με την αισθητική αναβάθμιση
7. Δημιουργία νέων πόλων τοπικής-υπερτοπικής σημασίας
8. Ανάπτυξη πολιτιστικών δομών.

1.2 Εναλλακτικά Σενάρια

1.2.1 Σενάριο Μηδενικής παρέμβασης

Στο σενάριο αυτό, θα παρουσιαστεί η εξέλιξη της ΔΕ Πεύκων, στα επόμενα έτη χωρίς καμία παρέμβαση. Καθώς τα Πεύκα σήμερα, δεν αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα και δεν αποτελεί υποβαθμισμένη περιοχή, είναι πιθανό να μην δημιουργηθούν νέα ή να οξυνθούν τα υπάρχοντα ζητήματα της περιοχής. Ωστόσο, οι δημόσιοι/κοινοί χώροι που υπάρχουν σήμερα είτε είναι διαμορφωμένοι είτε «κενοί» με το πέρασμα των ετών θα υποβαθμιστούν. Επιπλέον, οι σημερινές προσπάθειες για την χρήση των αρκετών αστικών πρασίνων στην περιοχή, δεν είναι πλήρως επιτυχημένες αφενός γιατί τις περισσότερες φορές η χρήση είναι «παιδική χαρά» αφετέρου γιατί παρατηρείται πως οι δημόσιοι/κοινοί χώροι παραμένουν στην ουσία και μετά την «ανάπλαση» κενοί, στους οποίους δίνονται λειτουργίες ή κτίρια που οι κάτοικοι δεν χρησιμοποιούν.

Από την άλλη το κυκλοφοριακό πρόβλημα της περιοχής θα οξύνεται, με αποτέλεσμα να προκαλεί προβλήματα στην καθημερινή ζωή των κατοίκων, και τελικά να υποβαθμίζεται η ποιότητα ζωής τους στα Πεύκα. Επιπλέον, η κινητικότητα των κατοίκων και ιδιαίτερα των ευαίσθητων ηλικιακών ομάδων (παιδιών-νέων και 60+) θα δυσκολεύει ολοένα και περισσότερο. Η διέλευση στο κέντρο του οικισμού θα συνεχίσει να γίνεται με σημαντική δυσκολία, όπως συμβαίνει και σήμερα, μέσω των πεζοδρομιών που βρίσκονται σε κακή κατάσταση. Ακόμη, έχει παρατηρηθεί πως είναι συνήθως κατειλημμένα από οχήματα αλλά και από εμπορεύματα του εκάστοτε καταστήματος.

Τέλος, η χωρική-κοινωνική και οικονομική φυσιογνωμία της περιοχής θα φθίνει. Έτσι οι κάτοικοι, θα εξαρτώνται από όμορους Δήμους ή και από το κέντρο της πόλης. Επομένως, θα απομακρύνονται από την καθημερινή ζωή της περιοχής, και οι ελάχιστες κοινωνικές δομές που υπάρχουν σήμερα πρόκειται να σταματήσουν τη λειτουργία τους. Ακόμη, οι νέοι της περιοχής θα αναζητούν τέτοιου είδους κοινωνικές δομές σε άλλες περιοχές της πόλης με αποτέλεσμα ίσως και την οριστική τους απομάκρυνση από την Δ.Ε. Πεύκων.

1.2.2 Σενάριο ήπιας παρέμβασης

Το συγκεκριμένο σενάριο, έχει ως στόχο την ενίσχυση του οικισμού αναφορικά με τα προβλήματα που αντιμετωπίζει, ώστε να βελτιωθεί η καθημερινότητα και η ποιότητα ζωής των κατοίκων. Χωρίζεται σε τέσσερις τομείς *α. το αστικό πράσινο και τους κοινούς χώρους β. την κινητικότητα των πεζών, γ. τα πάρκα τσέπης και δ. τις μετακινήσεις*. Πρόκειται, για παρεμβάσεις μικρής και μεσαίας κλίμακας ωστόσο πρόκειται να αναζωογονήσουν τον οικισμό και παράλληλα είναι πραγματοποιήσιμες.

Στον πρώτο τομέα, του αστικού πρασίνου και τον δημόσιων χώρων, προτείνεται αρχικά η ανάπτυξη ορισμένων αστικών κενών που παρατηρούνται στην ΔΕ Πεύκων. Πιο συγκεκριμένα, όπως έχει ήδη αναφερθεί δεν παρατηρείται ένας κεντρικός πόλος στον οικισμό, για παράδειγμα κεντρική πλατεία. Επομένως προτείνεται, η ανάπτυξη επί των παρακάτω δημόσιων χώρων, με σκοπό την δημιουργία *πυρήνων/τοπικών κέντρων* στο γραμμικό κέντρο της περιοχής, την Λεωφόρο Παπανικολάου αλλά και σε μέρη σε όλη την έκταση της περιοχής, δευτερεύουσας σημασίας, αλλά και άλλων παρεμβάσεων με τον ίδιο στόχο, ειδικότερα:

α. σε επτά σημεία σε όλο το μήκος του οικισμού πυρήνων/τοπικών κέντρων

β. σε τέσσερα σημεία στον οικισμό δημιουργία πάρκων τσέπης

γ. δημιουργία γραμμικού πάρκου του ήδη υπάρχοντος δημόσιου χώρου επί των οδών Παπανικολάου- Κοιμήσεως της Θεοτόκου

γ. αξιοποίηση του πνεύμονα που βρίσκεται στην σύζευξη της Λεωφόρου Παπανικολάου με Ομήρου, ώστε να αποτελέσει χώρο συνάντησης και δραστηριοτήτων των κατοίκων.

Στη συνέχεια, αναφορικά με την κινητικότητα πεζών και ποδηλάτων. Πρόκειται για δραστηριότητες οι οποίες σήμερα φαίνονται να είναι δύσκολο έστω και να πραγματοποιηθούν στην περιοχή. Ωστόσο, η συγκεκριμένη παρέμβαση έχει ως στόχο την ομαλή εισαγωγή τους στην καθημερινότητα των κατοίκων της ΔΕ Πεύκων. Ειδικότερα, με την πεζοδρόμηση και την δημιουργία ποδηλατοδρόμων σε ορισμένες περιοχές της ΔΕ θα μετατραπεί σημαντικά ο παθητικός (σήμερα) ρόλος των κατοίκων/χρηστών. Στο νότιο τμήμα του οικισμού, όπως ήδη έχει αναφερθεί, υπάρχει ρέμα το οποίο περικλείεται από έντονο πράσινο, παράλληλα υπάρχει δρόμος ασφάλτου ο οποίος χρησιμοποιείται ελάχιστα. Έτσι προτείνεται, σε πρώτη φάση η πεζοδρόμηση-ποδηλατοδρόμηση της οδού Ελευθερίας και σε μεταγενέστερη η ολική ανάπτυξη της περιοχής (γραμμικά) με στόχο την δημιουργία ενός πάρκου έκτασης 1χλμ. Επιπλέον, προτείνεται η πεζοδρόμηση των παρακάτω οδών ώστε να ενοποιηθούν οι πυρήνες που θα δημιουργηθούν με το συγκεκριμένο πάρκο :

1. Οδός Κώστα Κρυστάλη
2. Οδός Κοιμήσεως της Θεοτόκου (από την Λεωφόρο Παπανικολάου έως την οδό Δημοκρατίας)
3. Οδός Σεφέρη
4. Οδός Αριστοτέλους
5. Οδός Δ. Σολωμού

Επίσης προτείνεται και σε μεταβολή ορισμένων δρόμων σε οδούς ήπιας κυκλοφορίας, αφενός με τη μείωση των ταχυτήτων των ΙΧ αλλά και με την ανάπλασή τους και την δημιουργία ποδηλατόδρομου σε αυτές, συγκεκριμένα:

1. Μικράς Ασίας (από Βότση έως Ειρήνης)
2. Ονείρων (από Αύρα μέχρι Ρόδων)
3. Ανώνυμη οδός (στη σύζευξη οδών Κωνσταντινουπόλεως και Ορφέως)

Στόχος των παραπάνω παρεμβάσεων αποτελεί αφενός η περεταίρω αξιοποίηση του αστικού πρασίνου που παρατηρείται σε αφθονία στην περιοχή και αφετέρου η δημιουργία κοινών χώρων συνάντησης, έκφρασης και χρήσης για τους κατοίκους της περιοχής. Επιπροσθέτως, ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα στην περιοχή είναι η όχληση που προκαλείται από την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ωστόσο, η Λεωφόρος Παπανικολάου που διασχίζει τον οικισμό αποτελεί άξονα σύνδεσης αρκετών περιοχών και κυρίως της σύνδεσης του Π.Σ. Θεσσαλονίκης με ένα από τα μεγαλύτερα Ιατρικά Κέντρα της πόλης.

Στο σενάριο της ήπιας παρέμβασης, προτείνεται επίσης και ο «συμμετοχικός σχεδιασμός» ο οποίος αφορά την συμμετοχή των κατοίκων στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, αλλά και στην συνεχή ενημέρωσή τους για τις αποφάσεις. Ο οικισμός παρέχει πληθώρα χώρων για την δημιουργία κοινοτικών κήπων. Επίσης, ο οικισμός στο πολιτιστικό κέντρο της περιοχής υπάρχει ήδη ένας κοινοτικός κήπος στον οποίο η συμμετοχή των πολιτών ήταν αυξημένη και λειτουργεί εύρυθμα μέχρι και σήμερα από το 2013.

1.2.3 Σενάριο έντονης παρέμβασης

Το συγκεκριμένο σενάριο, προτείνει ριζοσπαστικές παρεμβάσεις στην περιοχή μελέτης οι οποίες έχουν ως στόχο την αναγέννηση της περιοχής. Έτσι, πρόκειται για επεμβάσεις στον αστικό ιστό μεγάλης κλίμακας ώστε να μεταβάλουν πλήρως τον χαρακτήρα και τη χωρική- κοινωνική δομή της ΔΕ Πεύκων. Ειδικότερα, η επίλυση των προβλημάτων που εντοπίζονται στην περιοχή αλλά και δημιουργία μεγάλων έργων υποδομής ώστε να επιτευχθεί και η περεταίρω ανάπτυξή της αποτελούν πυρήνα της συγκεκριμένης πρότασης.

Αρχικά προτείνεται η αλλαγή του ΣΔ με καθολική μείωσή τους στο κέντρο του οικισμού. Ειδικότερα, στις πολεοδομικές ενότητες ΠΕ1 και ΠΕ2 Ακόμη, προτείνεται η κατεδάφιση των κτηρίων στα οικοδομικά τετράγωνα Γ82, Γ83, Γ84, Γ85, Γ88, Γ100 που βρίσκονται εκατέρωθεν της Λεωφόρου Παπανικολάου, με στόχο την δημιουργία ενός γραμμικού πάρκου ώστε να αναδιαμορφωθεί το γραμμικό κέντρο του οικισμού και να αποτελέσει των βασικό πνεύμονά της, αυξάνοντας σημαντικά την κινητικότητα των πεζών αλλά και το αστικό πράσινο στο κέντρο του οικισμού.

Παράλληλα, προτείνεται η πεζοδρόμηση της Λεωφόρου Παπανικολάου από την Οδό Ομήρου έως την Οδό Αγίας Τριάδας. Στον πεζόδρομο απαγορεύεται η κίνηση όλων των τύπων οχημάτων, εκτός από αυτόν του ποδηλάτου. Στόχος αποτελεί η τόνωση της τοπικής οικονομίας αλλά και αποσυμφόρηση του οικισμού, καθώς και η βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων των Πεύκων. Ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα που προκαλείται από την ηχητική αλλά και περιβαλλοντική όχληση των οχημάτων θα αποφευχθεί με την συγκεκριμένη παρέμβαση. Ακόμη, θα δοθεί έμφαση στον πεζό, ο οποίος θα μπορέσει πια να μετακινηθεί άνετα και με ασφάλεια στην περιοχή.

Τέλος, σχετικά με τις μεταφορές προτείνεται η ανάπτυξη υπόγειου σιδηροδρομικού δικτύου το οποίο θα ενώνει την ΔΕ Πεύκων με όμορες ενότητες βόρεια και νότια του οικισμού και τέλος με το κέντρο της πόλης. Πιο συγκεκριμένα το δίκτυο θα ξεκινά από το Ιατρικό Κέντρο Παπανικολάου, στην ΔΕ Εξοχής, θα περνά το Ασβεστοχώρι, τα Πεύκα, τη Νεάπολη και θα ενώνεται με την γραμμή που ήδη έχει σχεδιαστεί στο κέντρο της Θεσσαλονίκης και ειδικότερα στην Οδό Εγνατία. Έτσι, οι μετακινήσεις από και προς τον οικισμό θα βελτιωθούν σημαντικά, το κυκλοφορικό πρόβλημα θα αμβλυωθεί και τέλος η άμεση σύνδεση της περιοχής μελέτης με την πόλη της Θεσσαλονίκης θα βελτιώσει την τοπική οικονομία, όπως επίσης και την αύξηση του τουρισμού της.

1.3 Αξιολόγηση Σεναρίων

Σημαντικό στάδιο για την λήψη της βέλτιστης απόφασης, αποτελεί η αξιολόγηση των παραπάνω προτάσεων/ σεναρίων. Επομένως, στόχος είναι η επιλογή του ιδανικότερου σεναρίου για την περιοχή μελέτης και την ανάπτυξή της. Προκειμένου να πραγματοποιηθεί ορθότερα η αξιολόγηση, θα δημιουργηθεί ένας πίνακας ώστε να γίνει σύγκριση των παρεμβάσεων, εκεί θα αξιολογηθεί το αντίκτυπο των προτάσεων στο οικιστικό απόθεμα της ΔΕ, κατά πόσο θα γίνουν αποδεκτές οι προτάσεις από τους κατοίκους, οι περιβαλλοντικές-οικονομικές-αναπτυξιακές επιπτώσεις όπως επίσης και οι επιπτώσεις στο επίπεδο διαβίωσης στα Πεύκα. Παράλληλα, θα γίνει εκτίμηση του κόστους για το εκάστοτε σενάριο. Παρακάτω παρουσιάζεται ο Πίνακας Γ.1. 2 στον οποίο πραγματοποιείται η σύγκριση των σεναρίων.

Πίνακας Γ.1. 1: Αξιολόγηση Σεναρίων
 Πηγή: Ιδία Επεξεργασία

| Σενάριο | ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΣΥΝΟΧΗ | | ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ | | ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΖΩΗΣ | | ΟΙΚΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ | | ΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ | | ΝΑΠΤΥΞΙΑΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ | | Πόροι/Κόστος | | ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ | |
|----------------------|------------------|----------|------------------------|------------|-------------------|-----------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---------------------------|------------|------------------------|---------------------|--------------------------------------|--|------------|-----------|
| | Β | Μ | Β | Μ | Β | Μ | Β | Μ | Β | Μ | Β | Μ | Δημόσιοι Β/Μ | Ιδιωτικοί Β/Μ | ΒΡΑΧΥΠΡΟΘ | ΜΑΚΡΟΠΡΟΘ |
| Μηδενικής Παρέμβασης | Απόρριψη | Αποδοχή | | Υφεση | Χαμηλή | Χαμηλή | Παρεμβάσεις Μικρής Κλίμακας | Παρεμβάσεις Μικρής Κλίμακας | Μερική Επιδείνωση | Επιδείνωση | Μικρές | Μικρές | Χαμηλό/Δι αθέσιμοι | Χαμηλό/Δι αθέσιμοι | ΣΥΝ | ΣΥΝ |
| | - | = | = | - | = | = | = | - | = | - | = | - | | | 1 | -1 |
| Ήπιες Παρέμβασης | Παθνή Αποδοχή | Αποδοχή | Σχετική Ανάπτυξη | Ανάπτυξη | Βελτίωση | Σημαντική Βελτίωση | Σημαντική Βελτίωση | Σημαντική Βελτίωση | Μερική Βελτίωση | Βελτίωση | Βελτίωση | Αισθητή Βελτίωση | Υψηλό/ Διαθέσιμοι | Υψηλό/Δι αθέσιμοι | | |
| | + | + | + | + | + | + | + | + | = | + | = | + | | | 4 | 8 |
| Έντονης Παρέμβασης | Παθνή Αποδοχή | Απόρριψη | Σχετική Επιδείνωση | Επιδείνωση | Μικρή Βελτίωση | Μικρή Βελτίωση | Έντονη Βελτίωση | Μεγάλη Βελτίωση | Μερική Επιδείνωση | Επιδείνωση | Βελτίωση | Αισθητή Βελτίωση | Αρκετά Υψηλό/ Μη διαθέσιμοι | Αρκετά Υψηλό/ Μη διαθέσιμ οι | | |
| | = | - | + | + | + | + | + | + | - | - | + | + | | | 1 | 0 |

Παρατηρώντας τον Πίνακα Γ.1.1, γίνεται εύκολα αντιληπτό πως οι επιπτώσεις του μηδενικού σεναρίου αρχικά φαίνονται αμελητέες, ωστόσο με το πέρασμα του χρόνου, μακροπρόθεσμα, μπορεί να οξύνουν τα προβλήματα της περιοχής και να οδηγήσουν στην υποβάθμισή της. Αντιθέτως, με την υλοποίηση του σεναρίου της έντονης παρέμβασης στον οικισμό φαίνεται να μεταβάλλεται πλήρως η αναπτυξιακή και οικονομική φυσιογνωμία της περιοχής, ωστόσο το κόστος είναι αρκετά υψηλό. Τέλος, το σενάριο ήπιας παρέμβασης, είναι ικανό να βελτίωση την αναπτυξιακή ικανότητα της ΔΕ, και συγκριτικά με το τρίτο σενάριο αλλά και τα οφέλη που παρέχει, το κόστος είναι ικανοποιητικό.

Κεφάλαιο 2^ο: Πρόταση Ανάπλασης

Τα σενάρια που αναφέρθηκαν παραπάνω, παρουσιάζουν ορισμένα θετικά χαρακτηριστικά αλλά και επιπτώσεις με αρνητικό πρόσημο. Το σενάριο της μηδενικής παρέμβασης, φαίνεται να μην είναι ικανό να προσφέρει οποιαδήποτε αλλαγή στην περιοχή και μάλιστα είναι πιθανό να οδηγήσει στην όξυνση των σημερινών προβλημάτων του οικισμού. Αντιθέτως, το σενάριο της έντονης παρέμβασης παρόλο που ενισχύει σημαντικά τον οικισμό και προωθεί την ανάπτυξη, έχει ως ανασταλτικό παράγοντα τα μεγάλης κλίμακας έργα. Τα οποία αφενός θα μεταμορφώσουν πλήρως χωρικά την ΔΕ Πεύκων, αφετέρου το κόστος πραγματοποίησής τους είναι πολύ υψηλό. Έτσι, το σενάριο της ήπιας παρέμβασης στον οικισμό μπορεί να πραγματοποιηθεί και με μικρότερο οικονομικό κόστος, αν αναλογιστεί κανείς πως ορισμένες δράσεις-παρεμβάσεις μπορούν να χρηματοδοτηθούν από προγράμματα ΕΣΠΑ, αλλά ταυτόχρονα προωθεί την ανάπτυξη και αναζωογόνηση του οικισμού, σημαντικό στοιχείο του σεναρίου είναι η ικανότητα των πολιτών να συμμετέχουν στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

Επομένως, η πρότασή μου βασίζεται στο σενάριο ήπιας παρέμβασης. Το οποίο βασίζεται σε αναδιαμόρφωση του γραμμικού κέντρου της ΔΕ, ωστόσο είναι αρκετό για την συγκεκριμένη ενότητα και πρόκειται να ενισχύσει σημαντικά τα Πεύκα αλλά και να βελτιώσει την καθημερινότητα και την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους. Η συγκεκριμένη πρόταση χωρίζεται σε τέσσερις βασικού άξονες ανάπτυξης. Ο πρώτος αφορά τους κοινούς χώρους και το αστικό πράσινο, ο δεύτερος την κινητικότητα των πεζών πεζούς, ο τρίτος σχετίζεται με τα πάρκα τσέπης, και τέλος ο τέταρτος τις μετακινήσεις.

2.1 Κοινοί χώροι και αστικό πράσινο

Η περιοχή, κατακλύζεται από αστικό πράσινο το οποίο και αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό του οικισμού καθώς και έναν από τους σημαντικότερους λόγους που κάποιος αποφασίζει να ζήσει στην περιοχή. Ωστόσο, όπως και όλος ο οικισμός οι περισσότεροι χώροι πρασίνου αφενός δεν έχουν σχεδιαστεί, αφετέρου δεν παρουσιάζουν συγκεκριμένη χρήση εκτός από τους περισσότερους οι οποίοι έχουν χρήση Παιδική Χαρά. Παράλληλα, αυτό που παρατηρείται στην ΔΕ Πεύκων, είναι πως εμφανίζονται χώροι πρασίνου στο εσωτερικό του οικισμού ιδιαίτερα στα οικοδομικά τετράγωνα όπου κύρια χρήση αποτελεί η κατοικία. Σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ο οικισμός δεν παρουσιάζει συγκεκριμένο κέντρο, αντίθετα οι κύριες εμπορικές λειτουργίες του αλλά και υπηρεσίες αναπτύσσονται εκατέρωθεν της Λεωφόρου Παπανικολάου και γραμμικά θεωρήθηκε σημαντικό να δημιουργηθούν ορισμένοι «πυρήνες». Πυρήνες οι οποίοι θα μεταβάλλουν την εικόνα του οικισμού και θα οδηγήσουν τους κατοίκους στην επανάχρηση του κέντρου του προαστίου.

Όλοι οι πόλοι- πυρήνες- τοπικά κέντρα που προτείνονται στο σενάριο ήπιας παρέμβασης, γίνονται σε ήδη υπάρχοντες χώρους πρασίνου και πλατείες που διαθέτει ο οικισμός. Πιο συγκεκριμένα, έχει προταθεί, η δημιουργία δύο «πυρήνων» κατά μήκος της Λεωφόρου, δύο στο νότιο τμήμα επί της οδού Ελευθερία, δύο ακόμη στο βόρειο τμήμα του και τέλος ένας πυρήνας στο βορειοανατολικό. Πρόκειται για διαφορετικούς πυρήνες μεταξύ τους, αναφορικά με τη χρήση τους. Ειδικότερα, ο πρώτος πόλος προτείνεται στην είσοδο του οικισμού στη συμβολή των οδών Παπανικολάου και Κωνσταντινουπόλεως, που αποτελεί έναν χώρο πρασίνου χωρίς κανένα σχεδιασμό και χρήση. Έπειτα, προτείνεται η αξιοποίηση και εκσυγχρονισμό του γραμμικού πάρκου επί της οδού Κοιμήσεως της Θεοτόκου στο ύψος της Λεωφόρου Παπανικολάου, με στόχο τη δημιουργία ενός ακόμη γραμμικού πάρκου στο κέντρο του οικισμού που θα λειτουργεί συμπληρωματικά με αυτό της οδού Ελευθερίας. Ένας πυρήνας, στο βόρειο τμήμα της ΠΕ1 επί των οδών Βοσπόρου και Παλαιολόγων, επιπλέον στην ΠΕ2 ένας ακόμη πυρήνας στις οδούς Αρτέμιδος και Αφροδίτης. Τέλος προτείνεται η αξιοποίηση της περιοχής στην ΠΕ3 και συγκεκριμένα στο οικοδομικό τετράγωνο Γ197, αξιοποιώντας το Ασβεστοποιείο που υπάρχει και να δημιουργηθεί εκεί υπαίθριος χώρος εκδηλώσεων. Ωστόσο, η συγκεκριμένη παρέμβαση προτείνει επιπλέον πυρήνες, δευτερεύουσας σημασίας σε επίπεδο γειτονιάς ώστε να ενισχυθεί επιπλέον ο οικισμός (Χάρτης Γ.2.1).

2.2 Δίκτυο κοινοχρήστων χώρων

Με στόχο την αξιοποίηση των υπάρχοντων αστικών-κοινών χώρων προτείνεται επίσης η «ενοποίηση» ορισμένων από τους παραπάνω πυρήνες-τοπικά κέντρα με τη δημιουργία πεζοδρόμων, κάτι που στον οικισμό αποτελεί σημαντική έλλειψη. Ωστόσο, η ενοποίηση των συγκεκριμένων πυρήνων δεν χρειάζεται απαραίτητα να είναι πραγματική (με πεζοδρόμους), καθώς είναι αδύνατο να δημιουργηθούν σε όλο τον οικισμό πεζοδρόμοι, οι οποίοι θα δημιουργήσουν επιπλέον προβλήματα στην ΔΕ. Η ενοποίηση μπορεί να είναι και «νοητική», δηλαδή συνδέοντας του πυρήνες χρησιμοποιώντας τα ίδια υλικά στην κατασκευή τους (π.χ. ξύλο, γυαλί κ.α.) ή μπορούν να έχουν τα ίδια ή παρόμοια μοτίβα (π.χ. «έπιπλα» εξωτερικού χώρου από παλέτες, σχεδιασμός «οριγκάμι» ή “unfold” κ.α.) τέλος τοποθετώντας ένα είδος σήμανσης ή πινακίδων που να συνδέουν τους πυρήνες και τα πάρκα τσέπης.

Επιπρόσθετα, έχει προταθεί στο συγκεκριμένο σενάριο η δημιουργία ενός μεγάλου γραμμικού πάρκου, παρακοπεζόδρομου, σε έναν από τους μεγαλύτερους μη αξιοποιημένους χώρους πρασίνου που συναντούμε στον οικισμό, στην περιοχή του ρέματος του Ξυροπόταμου που υπάρχει εκεί. Ειδικότερα, προτείνεται η ανάδειξη της οδού Ελευθερίας σε βασική διαδρομή, βρίσκεται στο νότιο τμήμα της ΔΕ Πεύκων. Πρόκειται για ένα σημαντικό στοιχείο του οικισμού ωστόσο έχει μείνει αναξιοποίητο. Εκεί προτείνεται να τοποθετηθούν και σημεία στάσης για τους χρήστες, φωτισμός (ανά 10μ.) και ποδηλατόδρομος. Έτσι, με την ανάπλαση της περιοχής και την πεζοδρόμηση των οδών θα δημιουργηθεί ένα «σύστημα» κοινών χώρων στην περιοχή για τους χρήστες.

Αξίζει να αναφερθεί, πως στο συγκεκριμένο σενάριο η παρέμβαση στην οδό Ελευθερίας δεν αφορά ριζική ανάπλαση αντιθέτως προτείνεται κυρίως αλλαγή της χρήσης της οδού από τα ΙΧ αυτοκίνητα που έχουν κατακλείσει την οδό σε πεζούς και ποδηλάτες.

2.3 Πάρκα Τσέπης

Τα λεγόμενα “rocket parks”, αποτελούν κοινούς χώρους πρασίνου μικρής κλίμακας. Ως επί το πλείστον εντοπίζονται πάνω σε μη σχεδιασμένα κομμάτια άδειας αστικής γης ούτως ώστε να επαναχρησιμοποιηθούν. Δεν έχουν συγκεκριμένη μορφή, αντιθέτως διαφοροποιούνται αναλόγως με τη μορφή του οικοδομικού τμήματος στο οποίο αναπτύσσονται. Η δημιουργία πάρκων τσέπης αποτελεί έναν ακόμη πυρήνα, σε κλίμακα γειτονιάς ή οικοδομικού τετραγώνου κι επιτυγχάνει έτσι κοινωνική, πολεοδομική και περιβαλλοντική συνοχή (Πλουμίδα Ε., Σερράος Κ., 2013). Η χρήση που μπορεί να έχει ένα τέτοιο πάρκο ποικίλει όπως λόγω χάρη παιδική χαρά, κινηματογράφος, εξωτερική βιβλιοθήκη και άλλες λειτουργίες. Στόχος των πάρκων αυτών στη συγκεκριμένη περιοχή είναι η δημιουργία ενός δικτύου πόλων και πράσινων διαδρομών στην ΔΕ Πεύκων.

Στην περιοχή προτείνονται πάρκα τσέπης, σε ήδη υπάρχοντες χώρους πρασίνου στο βόρειο, νότιο και δυτικό τμήμα του οικισμού. Ειδικότερα:

I. Προτείνεται δημιουργία πάρκου τσέπης στο βόρειο τμήμα του οικισμού στην οδό Ανθέων και Γαλήνης, έκτασης 227.51 τ.μ. Η χρήση του συγκεκριμένου πάρκου θα είναι κοινή δανειστική βιβλιοθήκη. Ειδικότερα, θα περιέχει κτίριο 40 τετραγωνικών ώστε να φυλάσσονται τα βιβλία. Στην υπόλοιπη έκταση θα υπάρχουν ξύλινα παγκάκια και δύο σιδερένια ημί-υπόστεγα στις κορυφές των οποίων θα υπάρχουν αναρριχώμενα φυτά. Επίσης, περιμετρικά του πάρκου θα υπάρχει χαμηλή και υψηλότερη βλάστηση, το δάπεδο θα είναι χώμα και γκαζόν ωστόσο θα υπάρχει πλακόστρωτος διάδρομος. Σημαντικός θα είναι ο φωτισμός του συγκεκριμένου πάρκου, περιμετρικά και σε απόσταση 5 μέτρων μεταξύ τους, όπως επίσης και στο κέντρο του πάρκου. Τέλος, χώρος στάθμευσης 10 ποδηλάτων.

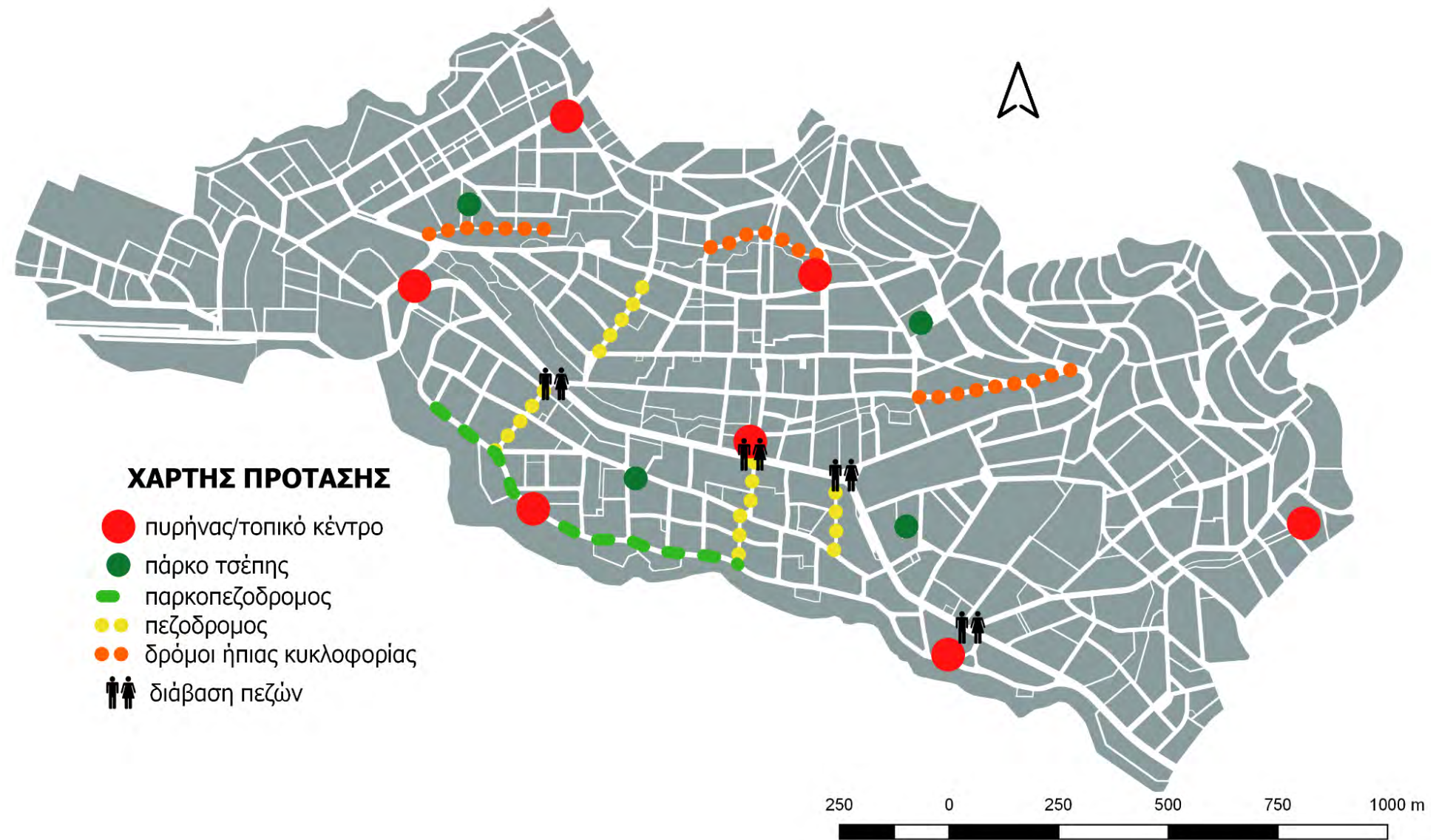
II. Δημιουργία πάρκου τσέπης επί της οδού Δημοκρατίας, νότια του οικισμού έκτασης 100 τ.μ. Το πάρκο δημιουργηθεί με στόχο την συγκέντρωση των πολιτών σε ένα δημόσιο χώρο. Πιο συγκεκριμένα, θα υπάρχουν εκεί ξύλινοι πάγκοι και παγκάκια ώστε να μπορεί να πραγματοποιείται «πικ νικ» ή διάβασμα σε εξωτερικό χώρο. Παράλληλα στο κέντρο και περιμετρικά του πάρκου θα υπάρχει υψηλή βλάστηση και το δάπεδο θα είναι από ξύλινες τάβλες, τύπου deck.

III. Δημιουργία πάρκου τσέπης στην οδό Μαβίλη και Ζάπα, έκτασης 200 τ.μ. Στο πάρκο αυτό θα δημιουργηθεί τοίχος που θα το διχοτομεί ύψους 4 μέτρων στο κέντρο του οποίου θα υπάρχει στρογγυλό άνοιγμα ώστε να ενώνει τα δύο τμήματα. Ο συγκεκριμένος τοίχος θα αποτελεί τοίχο έκφρασης για όποιον το επιθυμεί. Ακόμη στο πάρκο θα βρίσκονται και στις δύο πλευρές από ένα δέντρο υψηλής βλάστησης, παγκάκια από

ξύλινες παλέτες και το δάπεδο θα είναι ως επι το πλείστον από τσιμπέντο ίδιου χρώματος με τον τοίχο.

IV. Δημιουργία πάρκου τσέπης στην οδό Προμηθέως και Βάκχου, έκτασης 100 τ.μ. θα αποτελέσει το μικρότερο πάρκο τσέπης της περιοχής. Θα αποτελείται απο δύο μόνο τμήματα, στο ένα θα υπάρχει σκάμα χώματος περίπου 30 τ.μ. περιμετρικά θα υπάρχει υψηλή βλάστηση. Στο άλλο θα υπάρχει δάπεδο από ξύλο (τύπου deck) και υπόστεγα.

Χάρτης Γ.2. 1: Χάρτης Πρότασης Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Χάρτης Γ.2. 2: Τοπικά κέντρα & πάρκα τσέπης: σήμερα
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία, Google Maps



2.4 Μετακινήσεις

Τέλος σε ένα απο τα βασικότερα προβλήματα του οικισμού, τις μετακινήσεις σχετικά με την συμφόρηση που δημιουργείται συχνά στην περιοχή αλλά και με την σύνδεση της περιοχής με το κέντρο της πόλης. Για την πρώτη περίπτωση, προτείνεται η διαπλάτυνση της Λεωφόρου Παπανικολάου, και η δημιουργία δύο λωρίδων κυκλοφορίας απο την Στροφή Φιλύρου μέχρι την οδό Εφέσου στην έξοδο του οικισμού. Παράλληλα, προτείνεται η δημιουργία κυκλικών κόμβων σε ορισμένα σημεία της Λεωφόρου Παπανικολάου, ώστε να αποσυμφορηθεί η κυκλοφορία και φυσικά να συμβαδίζουμε με τα ευρωπαϊκά μοντέλα οδικής κυκλοφορίας.

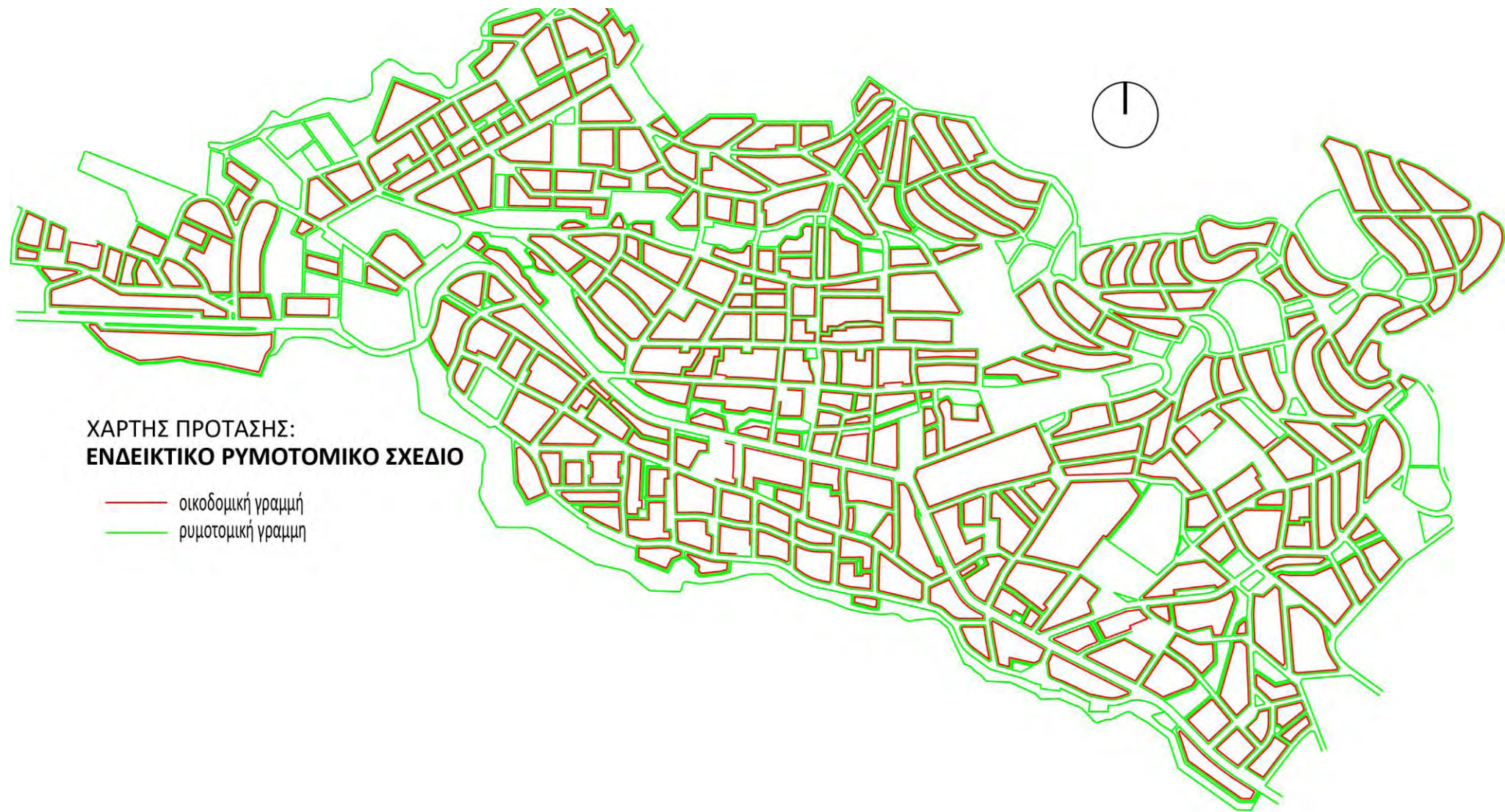
Σχετικά τώρα με τη σύνδεση του οικισμού με όμορους δήμους αλλά και το κέντρο της πόλης, προτείνεται η λειτουργία νέας γραμμής αστικού λεωφορείου η οποία θα συνδέει την περιοχή με το κέντρο της πόλης, ανά τακτά χρονικά διαστήματα (των 10λεπτών) μέσω της περιφερειακής οδού της Θεσσαλονίκης. Έτσι, η ήδη υπάρχουσα γραμμή αστικού λεωφορείου θα μειώσει τις στάσεις τις κατά 10 καθώς θα ενώνει τις ΔΕ Ασβεστοχωρίου, Πεύκων και Εξοχής με τους νοτιότερες ΔΕ Μετεώρων και Νεαπόλεως.

Με τις τρεις αυτές παρεμβάσεις, αφενός θα αποσυμφορηθεί το κέντρο του οικισμού των Πεύκων, αλλά παράλληλα θα ενισχυθεί και η κυκλοφορία από και προς το Νοσοκομείο Παπανικολάου αλλά και από άλλες περιοχές που αναγκαστικά διέσχιζαν την ΔΕ Πεύκων. Παράλληλα, με την διαπλάτυνση της οδού θα αποφευχθεί σημαντικός αριθμός ατυχημάτων που συμβαίνει στην συγκεκριμένη περιοχή. Τέλος, η απευθείας σύνδεση της περιοχής με το κέντρο της πόλης θα αποτελέσει πλεονέκτημα για την περιοχή, τις οικονομικές και κοινωνικές δραστηριότητες της αλλά και την βέλτιστη εξυπηρέτηση των κατοίκων της. Ωστόσο, σημαντικό είναι να πραγματοποιηθεί συγκοινωνιακή/κυκλοφοριακή μελέτη, ώστε να λυθεί πλήρως το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

Χάρτης Γ.2. 3: Πρόταση Οδικού Δικτύου
Πηγή: Ιδία Επεξεργασία



Χάρτης Γ.2. 4: Ενδεικτικό Ρυμοτομικό Σχέδιο
Πηγή: ΓΠΣ Πεύκων, Ιδία Επεξεργασία



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στη σύγχρονη ελληνική πόλη τα προβλήματα που εντοπίζονται ποικίλουν. Σε συνδυασμό με την πολυπλοκότητα του αστικού μορφώματος οδηγούμαστε σε δυσμενείς συνθήκες για τους χρήστες του. Ειδικότερα τώρα, στην ελληνική πραγματικότητα, που ως επί το πλείστον ο σχεδιασμός εκλείπει οι παθογένειες ταλανίζουν την καθημερινότητα των κατοίκων αλλά και των σχεδιαστών. Κυρίως, πραγματοποιούνται έρευνες εξυγίανσης προβληματικών-υποβαθμισμένων περιοχών, η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία αφορά τη μελέτη ενός προαστίου το οποίο παρόλο που δεν εμφανίζει ιδιαίτερες παθογένειες κρίθηκε σκόπιμο να εξεταστούν και να προταθούν παρεμβάσεις για την αντιμετώπισή τους.

Όπως φανερώνει και ο τίτλος της παρούσας διπλωματικής εργασίας η έλλειψη σχεδιασμού, όχι μόνο στα προάστια, αποτελεί σχεδόν πάγια κατάσταση στις περισσότερες περιπτώσεις. Στην Ελλάδα ο σχεδιασμός είναι μέχρι και σήμερα δυσλειτουργικός, με ελάχιστη εφαρμοστικότητα και δαιδαλώδης. Έτσι και στην περιοχή μελέτης, η έλλειψή του είναι φανερή και τελικά είναι ένας από τους βασικότερους λόγους των παθογενειών που εντοπίστηκαν. Ωστόσο, δεν ανάγεται ο σχεδιασμός ως «από μηχανής θεός», καθώς δεν είναι λίγα τα παραδείγματα στη χώρα μας που έχουν αντίθετα αποτελέσματα από τα επιθυμητά.

Τα συμπεράσματα που πρόκειται να αναλυθούν αφορούν από τη μία, τον ίδιο τον οικισμό και τις παθογένειες που εντοπίστηκαν με την ανάλυσή του. Από την άλλη, εντοπίζονται στον πολεοδομικό σχεδιασμό ως εργαλείο στην Ελλάδα. Τα Πεύκα, τα οποία εξετάστηκαν, θα μπορούσε να πει κανείς πως αποτελούν «σχεδιαστικό παράδεισο» καθώς στην περιοχή κυριαρχεί το πράσινο, επίσης υπάρχουν αρκετά τμήματα στον ιστό της τα οποία είναι ανεκμετάλλεута. Κατά την διαδικασία της έρευνας για την περιοχή, εντοπίστηκαν προβλήματα που δεν επικεντρώνονται σε έναν μόνο τομέα. Ως κύριο ζήτημα στην περιοχή εμφανίζεται οι απουσία περιβαλλοντικού σχεδιασμού.

Ξεκινώντας λοιπόν με τον όρο περιβάλλον, η περιοχή μελέτης αποτελεί μια από τις περιοχές του ΠΣΘ η οποία περιβάλλεται αλλά υπάρχουν και στο εσωτερικό της μεγάλες εκτάσεις πρασίνου. Παρόλα αυτά, ορισμένες έχουν υποστεί σημαντική υποβάθμιση με άλλες να έχουν «βανδαλιστεί» όπως για παράδειγμα ρέματα στα οποία εναποτίθενται μεγάλος όγκος σκουπιδιών. Άλλες έχουν εγκαταλειφθεί όπως οι περισσότερες εκτάσεις πρασίνου στα Πεύκα που αντιμετωπίζουν μηδενικής μεταχείρισης από τους αρμόδιους φορείς και τους κατοίκους. Άλλες έχουν άτυπα αλλάξει χρήση, όπως για παράδειγμα η περιοχή του Ξηροπόταμου στο νότιο τμήμα του οικισμού η οποία ως επί το πλείστον χρησιμοποιείται ως χώρος στάθμευσης.

Τα ζητήματα αυτά είναι μόνο ορισμένα από την φτωχοποίηση που έχουν υποστεί τέτοιο χώροι στην περιοχή. Ωστόσο, είναι παράλογο την στιγμή που η ελληνική και ευρωπαϊκή (αν όχι παγκόσμια) πολεοδομική πολιτική και σκέψη προσπαθεί καθημερινά να εντάξει το πράσινο και την περιβαλλοντική συνείδηση και συνύπαρξη (με τους κατοίκους) στις ασφυκτικά δομημένες και «τσιμεντοποιημένες» σύγχρονες πόλεις, να υπάρχει ένα

προάσιο όπως τα Πεύκα και να αδιαφορεί πλήρως για όλα τα παραπάνω. Επομένως, κρίνεται σκόπιμο να εξεταστούν εκτός από τις βαθύτερες αιτίες της ισχύουσας κατάστασης και την συμμετοχή της αυτοδιοίκησης σε τέτοια ζητήματα.

Από την άλλη, ο σχεδιασμός δεν δύναται να αποτελέσει μέσο επίλυσης όλων των προβλημάτων των οικισμών, καθώς πρόκειται για ένα από τα πολυπλοκότερα συστήματα που έχει τις ρίζες του σε κοινωνικά προβλήματα, ορισμένα από τα οποία αντιμετωπίζει και η ελληνική κοινωνία τα τελευταία χρόνια. Συμπερασματικά, για την συγκεκριμένη περιοχή, τα κοινωνικά προβλήματα που εμφανίζονται δεν παρουσιάζουν -τουλάχιστον σήμερα- ακραίες εκφάνσεις. Βέβαια, η υποβάθμιση του δημόσιου χώρου, οι απρόσωπες κοινωνικές σχέσεις ο ανταγωνισμός και η έλλειψη συλλογικότητας, κινήσεων και γενικότερα ομάδων στην περιοχή αποτελούν καίρια κοινωνικά ζητήματα της σύγχρονης καπιταλιστικής κοινωνίας. Τα οποία όσο οξύνονται και απομακρύνουν τους πολίτες από τον κοινό χώρο και τη δράση του σε αυτόν θα οδηγήσουν σε περεταίρω μαρασμό της ΔΕ, πολεοδομικά αλλά και κοινωνικά.

Χωρίς αμφιβολία, αν ο πολεοδομικός σχεδιασμός εστιάσει στον χρήστη είναι σίγουρο πως πολλά από τα παραπάνω προβλήματα θα αμβλυνθούν. Ωστόσο, δεν αποτελεί πανάκεια η δημιουργία δημόσιων χώρων ή η αλλαγή χρήσεων. Αντιθέτως, προτείνεται μια συνολικότερη προσέγγιση στον σχεδιασμό και φυσικά το κυριότερο είναι η συμμετοχή των πολιτών στην διαδικασία λήψεων αποφάσεων. Γεγονός που στην ελληνική πραγματικότητα δεν αποτελεί επιλογή, επομένως προτείνεται να ενταχθεί (θεσμικά) ως εργαλείο άσκησης πολεοδομικής πολιτικής.

Προκειμένου να εφαρμοστεί με αποτελεσματικότητα η παραπάνω πρόταση στις πόλεις είναι απαραίτητο οι πολίτες να ενημερωθούν σχετικά με τα πολεοδομικά ζητήματα, όπως για παράδειγμα μέσω διαδικτυακών ιστότοπων, μέσω δράσεων στις τοπικές κοινωνίες, ημερίδων και άλλων μέσων επικοινωνίας των προβλημάτων από τους αρμόδιους φορείς προς τους πολίτες και αντίστροφα. Αναμφίβολα, το εγχείρημα ενέχει κινδύνους και ασάφειες ωστόσο οι πολίτες πρέπει να λαμβάνουν μέρος στη διαδικασία σχεδιασμού.

Παράλληλα, ως συμπέρασμα της έρευνας που πραγματοποιήθηκε στην περιοχή είναι πως τα προάσια στην Θεσσαλονίκη παρουσιάζουν μια μονόπλευρη σχέση «εξάρτησης» με το αστικό κέντρο. Με άλλα λόγια, μετακινήσεις από τον οικισμό των Πεύκων στο κέντρο της πόλης πραγματοποιούνται καθημερινά και παραπάνω από μία φορές. Ωστόσο, το αντίθετο δεν φαίνεται να συμβαίνει, μάλιστα δεν είναι λίγοι οι κάτοικοι της πόλης που αγνοούν την ύπαρξη της συγκεκριμένης ΔΕ. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως η περιοχή παρόλο που εμφανίζει το «συγκριτικό πλεονέκτημα» του αστικού πρασίνου δεν προσελκύει επισκέπτες. Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία, με τις δομημένες παρεμβάσεις που προτείνει θεωρεί ότι θα λύσουν το συγκεκριμένο πρόβλημα και θα αυξάνουν την επισκεψιμότητα από όμορους δήμους και από ολόκληρο το ΠΣΘ.

Από την άλλη τώρα, αναφορικά με τον πολεοδομικό σχεδιασμό στη χώρα μας κατά την εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας εντοπίστηκαν αρκετά προβλήματα σχετικά με το ζήτημα. Αρχικά, η έλλειψη προγραμματισμού και χρηματοδότησης για τα

πολεοδομικά σχέδια αποτελεί το κυριότερο από αυτά. Ακόμη, για την περιοχή των Πεύκων έχει πραγματοποιηθεί ένα ΓΠΣ και μία αναθεώρηση στο συγκεκριμένο μέσο άσκησης πολεοδομικής πολιτικής, ωστόσο αρκετά χρόνια αργότερα (σχεδόν μια δεκαετία) δεν έχει υλοποιηθεί καμία από τις προτάσεις- παρεμβάσεις των κειμένων. Παράλληλα, ως κύριο χαρακτηριστικό των ομάδων που υλοποιούν τέτοιες μελέτες πρέπει να είναι η διεπιστημονικότητα, εξαιτίας της πολύπλοκης σύνθεσης των πόλεων.

Κλείνοντας, έχουμε εξάγει το συμπέρασμα πως η αδυναμία υλοποίησης πολεοδομικής πολιτικής στη χώρα μας είναι εμφανέστατη στον αστικό ιστό. Είναι έντονη η φτωχοποίηση και η υποβάθμιση που έχει υποστεί ο δημόσιος χώρος μέχρι σήμερα. Δεν είναι λίγες οι φορές, που οι ίδιοι οι κάτοικοι με μεμονωμένες δράσεις προσπαθούν να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα. Ωστόσο, το γεγονός αυτό, τις περισσότερες φορές, οδηγεί στην όξυνση των ζητημάτων και την δυσκολότερη αντιμετώπισή τους. Αποτελεί λοιπόν σημαντικό ζήτημα από πλευρά πολιτείας η αντιμετώπιση και η εμπράγματη συμμετοχή του κράτους αρχικά και εν συνεχεία των πολιτών στον πολεοδομικό σχεδιασμό. Σαφώς, το κυριότερο, κατά τη γνώμη μου, συμπέρασμα είναι πως οι κοινωνικές σχέσεις και τάσεις είναι εκείνες που εμφανίζουν τα πραγματικά προβλήματα στα αστικά κέντρα και πως η κατανόηση της κοινωνιολογίας του χώρου αποτελεί κλειδί για τον εκσυγχρονισμό του πολεοδομικού σχεδιασμού στην χώρα μας.

ΠΗΓΕΣ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ

Ξενόγλωσσες

- Aldo R., (1982), *The Architecture in the City*
- Anas, A., *The Costs and Benefits of Fragmented Metropolitan Governance and the New Regionalist Policies*, Άρθρο στο διαδίκτυο: <http://www.pam.usc.edu/volume2/v2i1a2s1.html>
- Anderson, P., (1974), *Passages from Antiquity to Feudalism*, N.L.B.
- Benevolo, L., (1993), *The European City*, Blackwell Publishers, Munich, Germany
- Burchell R., 2005, *Sprawl Costs: Economic Impacts of Unchecked Development*, Island Press
- Burckhardt, J., (1990), *The Civilization of the Renaissance in Italy*, Penguin Classics, Reissue edition, London
- Cerda, I., (2018), *1867 General Theory of Urbanization*, Iaac & Actar, Barcelona, Spain
- Checkoway B., (1980), *Large builders, federal housing programmes, and postwar suburbanization*, *International Journal of Urban and Regional Research*, Volume 4, Issue 1
- Clark, E. (2005). *Gentrification: An elastic yet targeted definition*. In: R. Atkinson and G. Bridge, ed., *Gentrification in a Global Context The new urban colonialism*
- Choay, F., (1969), *The Modern City: Planning in the 19th Century*, George Braziller, New York, USA
- Couch, C. (1990), *Urban Renewal: Theory and Practice*, London: Macmillian
- Day, Kristen, et al. ,1992, *Public Space*, US: Cambridge University
- De Angelis, M., (2013), *Κοινά Περιφράξεις και Κρίσεις, Εκδόσεις των ξένων, Θεσσαλονίκη*
- Guest, G. et al., (2011), *Qualitative research methods: A data collector's field guide*, Family Health International, North Carolina, USA
- Engels, F., (2012), *The Condition of Working Class in England*, CreateSpace Independent Publishing Platform, England
- Finley, M.I., (1979), *The ancient Greeks*, Penguin, London, UK
- Fishman, R. L., (1987), *American Suburbs/English Suburbs*, in *Journal of Urban History*, SAGE Publications

Florida, R., (2017), *The New Urban Crisis: How our Cities Are Increasing Inequality, Deepening Segregation, and Failing the Middle Class and What We Can Do About It*, Basic Books: New York

Forsyth, Ann. (2012), "Defining Suburbs." *Journal of Planning Literature*

Glass, R. (1964), London, 1st ed. London: MacGibbon & Kee

Jacobs, J., (1962), *The death and life of great American cities*, Pimlico, London, UK

Hall, P., (1988), *Cities of Tomorrow*, Blackwell Publishers, Oxford, UK

Hall, T., (2003), *Planning Europe's Capital Cities: Aspects of Nineteenth-Century Urban*, London, E&FN Spon, UK

Hammond, M., (1971), *The City in the Ancient World*, Harvard University Press

Harvey, D., (1996), *Justice, Nature & the Geography of Difference*, Blackwell Publishers, Malden, USA

Harvey, D., (2013), *Rebel Cities, From the right to the city to urban revolution*, Verso: England

Healey P., Davoudi S., Tavsanoglu S., (1992), *Rebuilding the City: Property-Led Urban Regeneration*, Chapman & Hall, London

Harris R., Larkham P., (2004), *Changing Suburbs: Foundation, Form and Function*, Taylor & Francis e-Library

Hutchison R., (2010), *Encyclopedia of urban studies*, SAGE Publications

Kahn M., (2000), *The Environmental Impact of Suburbanization*, *Journal of Policy Analysis and Management*, Vol. 19, No. 4

Karimi, K., (2013), *Retrofitting Suburbia: Urban Design Solutions for Redesigning Suburbs* in *Journal of Urban Design*, 2013, vol. 18, issue 1, 168-170

Kemp, B.J., (1977), *The Early Development of Towns in Egypt*, "Antiquity " n.51, 1977

Kirschenmann, J.C. & Muschalek, C., (1980), *Residential Districts*, Granada Publishing Ltd, Technical Books Division, England

Kostof, S., (1991), *The City Shaped, Urban Patterns and Meanings through History*, Thames and Hudson, London, England

Kubba, S.A., (1987), *Mesopotamian Architecture and Town Planning 10.000-3.500 BC*, Oxford BAR, England

Lees, L., Slater, T. and Wyly, E. (2008). *Gentrification*. 1st ed. New York: Routledge/Taylor & Francis Group

Lisowski A., (2004), Social aspects of the suburbanization stage in the agglomeration of Warsaw, Dela

MCMANUS, R., & ETHINGTON, P. J. (2007). Suburbs in transition: new approaches to suburban history, in Journal of Urban History, Cambridge University Press

Mayer, E., (1899), Research of Ancient History, Cambridge University Press, England

Michelet J., (2013), Histoire de France, Editions Flammarion, Paris

MILLS E. and PRICE R. (1984) Metropolitan Suburbanization and Central City Problems in Journal of Urban Economics, Volume 15, 1984

Morris, A.E.J., (1979), History of Urban Form, Before the Industrial Revolutions, second edition, Longman Scientific and Technical, Longman Group U.K Ltd, Essex, England.

Mumford, L., (1991), The City in History, Penguin Books, Harmondsworth, England

Oduro C., 2010, Notes on Peri-Urbanization, Suburbanization and their Effects

Real Estate Research Corporation, 1974, The Costs of Sprawl: Detailed Cost Analysis

Roberts P., Sykes H., (2000), Urban Regeneration A Handbook, British Urban Regeneration Association, London

RODGER R., (1989/1995), Housing in Urban Britain 1780-1914, Cambridge CUP

Rontos K. κ.α., (2013), Suburbanization and Urban Growth: Revisiting the Life Cycle Hypothesis

Smith, N., (2005), The New Urban Frontier, Gentrification and the revanchist city (Second Edition). New York: Routledge

Taylor, S., (1938), Suburban Neurosis, in Medical Journal "The Lancet", Elsevier

Winsborough H., 1968, An Ecological Approach to the Theory of Suburbanization, American Journal of Sociology, Vol. 68, No. 5, The University of Chicago Press

Zucker, P., (1959), Town and Square, MIT Press, Cambridge Mass and London

Ελληνικές

Hall T., (2005), Αστική Γεωγραφία» Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα

Harvey, D., (2007), Νεοφιλελευθερισμός, Ιστορία και Παρόν, Καστανιώτης: Αθήνα

Αραβαντινός Α., (1997/98), Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του αστικού

χώρου, Συμμετρία, Αθήνα

Αραβαντινός, Κ., (2007) , Πολεοδομικός Σχεδιασμός, Για μια βιώσιμη ανάπτυξη του Αστικού Χώρου, Συμμετρία, Αθήνα

Βλαχβέη Ε., (2011), Αστική αναγέννηση στην κεντρική περιοχή της Θεσσαλονίκης: Η Περίπτωση της Δ.Ε.Θ., Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης

Λαλένης Κ., 2004, Η εξασφάλιση του δημόσιου χώρου στις ελληνικές πόλεις. Νομοθετικές ρυθμίσεις και εφαρμογές, στο: Πόλη και χώρος από τον 20ο στον 21ο αιώνα, Αθήνα: ΕΜΠ – Σχολή αρχιτεκτόνων πανεπιστήμιο Θεσσαλίας – Τμήμα μηχανικών χωροταξίας, πολεοδομίας και περιφερειακής ανάπτυξης, ΣΕΠΟΧ

Λεοντίδου, Λ. (2007). Αγεωγράφητος Χώρα – Ελληνικά Είδωλα στις Επιστημολογικές Διαδρομές της Ευρωπαϊκής Γεωγραφίας. Αθήνα: Εκδόσεις Ελληνικά Γράμματα Α.Ε.

Λέφας, Π., (2003), SIEBEL W., BINDE J. (2003) Αύριο, οι πόλεις. Πλέθρον, Αθήνα

EMMANΟΥΗΛ Δ. (1999) Αστική ανάπτυξη, αγορά κατοικίας και προαστιοποίηση: ορισμένες θεωρητικές σημειώσεις και η περίπτωση της Αθήνας στο Δ. Οικονόμου, Γ. Πετράκος (1999) (επιμ) Η Ανάπτυξη των Ελληνικών Πόλεων, Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής ανάλυσης και Πολιτικής. Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας-Gutenberg, Βόλος

Ζεντέλης Π., (2011), Περί κτημάτων λόγος και Κτηματολόγιο, Εκδόσεις Παπασωτηρίου

Καραβιά Ε., (2006) 'Αστικές Αναπλάσεις Υποβαθμισμένων Περιοχών' , Εργασία στο μάθημα: Δυναμική των χωρικών δομών και χρήσεων γης και σύγχρονες πρακτικές του σχεδιασμού , στο πλαίσιο του ΔΠΜΣ «Αρχιτεκτονική-Σχεδιασμός του χώρου», Αθήνα: Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο

Λαζαρίδης, Π., Benevolo, L., (1977), Βιομηχανική Επανάσταση Βιομηχανική Πόλη, Α. Λιβάνης και ΣΙΑ Ε.Ε. «Νέα Σύνορα», Αθήνα

Λουκόπουλος Δ., Πολύζος Ι., Πυργιώτης Ι., Τούντα Φ., (1990), Δυνατότητες και προοπτικές των προγραμμάτων ανάπτυξης – Προτάσεις για ένα νέο οργανωτικό σχήμα, ΕΜΠ, Τμήμα Αρχιτεκτόνων, Τομέας Πόλη & Κοινωνικές πρακτικές, Γενική Γραμματεία Έρευνας & Τεχνολογίας, Ελληνική Εταιρία Τοπικής Ανάπτυξης & Αυτοδιοίκηση

Νικολαΐδου Σ., Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., (1996), «Η Αστική Ανάπλαση», Σειρά δημοσιεύσεων, ανακοινώσεων και εισηγήσεων σε επιστημονικά περιοδικά και πρακτικά συνεδρίων, Εκδόσεις ΤΕΕ

Οικονόμου, Δ., Πετράκος, Γ., (επιμ.), (2005), «Η ανάπτυξη των ελληνικών Πόλεων: Διεπιστημονικές Προσεγγίσεις Αστικής Ανάλυσης και Πολιτικής», Έκδοση, Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας, Βόλος

Σιδηρόπουλος, Γ., (2015), Η πόλη στο χρόνο, Σημεία αναφορά και Προβολές στο σήμερα, Παπαζήση, Αθήνα

Στεφάνου Ι., Χατζοπούλου Α., Νικολαΐδου Σ., (1995), Αστική Ανάπλαση – Πολεοδομία, Δίκαιο, Κοινωνιολογία, ΤΕΕ, Αθήνα

Τσαβδάρου, Χ., (2015), Urban Conflicts, Ο αναδυόμενος κοινός χώρος και οι διαθεματικές πολιτικές περιφραξής τους στην Ελλάδα την εποχή της κρίσης, Εργαστήριο συναντήσεις και συγκρούσεις στην πόλη, Θεσσαλονίκη

Διαδικτυακές

<http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=325>

<https://www.themaparchive.com>

<https://www.researchgate.net>

<https://quadralectics.wordpress.com>

www.udinetoday.it

<https://www.marcmaison.com>

<http://www.eie.gr>

<http://www.fhw.gr>

<https://www.reddit.com>

<https://www.researchgate.net>

<https://wellcomecollection.org>

<https://www.khanacademy.org>

<http://el.wikipedia.org/wiki/Προάστιο>

www.glendaleohio.gr

<https://ocw.mit.edu/index.htm> (MIT Open Course Ware)

www.glendaleohio.gr

<https://slideplayer.gr/slide/2025475/>

Νομοθετικό Πλαίσιο

Ν. 2508/97 (ΦΕΚ 124Α/13-06-1997) «Βιώσιμη οικιστική ανάπτυξη των πόλεων και οικισμών της χώρας και άλλες διατάξεις»

Ν.Δ. 1003/71 «Περί ενεργού πολεοδομίας»

Σύνταγμα της Ελλάδας 1975

Ν. 947/1979 (ΦΕΚ 169/Α/26-07-1979) «περί οικιστικών περιοχών»

Ν.1337/1983 «Επέκταση των πολεοδομικών σχεδίων, οικιστική ανάπτυξη και σχετικές ρυθμίσεις»

Ν. 4447/2016 «Χωρικός σχεδιασμός - Βιώσιμη ανάπτυξη και άλλες διατάξεις» (ΦΕΚ 241Α/23-12-2016)

Ν. 4269/2014 «Χωροταξική και πολεοδομική μεταρρύθμιση – Βιώσιμη ανάπτυξη» (ΦΕΚ 142Α/28-6-2014)