



# Χώρος αειχώρας

Κείμενα Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Ανάπτυξης

2011

16

**ΣΥΝΤΑΚΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ** - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας  
*Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας  
και Περιφερειακής Ανάπτυξης*

ΟΙΚΟΝΟΜΟΥ ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΣΚΑΓΙΑΝΝΗΣ ΠΑΝΤΕΛΗΣ  
ΓΟΣΠΟΔΙΝΗ ΑΣΠΑ  
ΔΕΦΝΕΡ ΑΛΕΞΗΣ  
ΧΡΙΣΤΟΠΟΥΛΟΥ ΟΛΓΑ  
ΨΥΧΑΡΗΣ ΓΙΑΝΝΗΣ  
ΣΤΑΘΑΚΗΣ ΔΗΜΗΤΡΗΣ

#### **ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ ΣΥΝΤΑΞΗΣ**

Αραβαντινός Αθανάσιος	- ΕΜΠ
Ανδρικόπουλος Ανδρέας	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Βασενχόβεν Λουδοβίκος	- ΕΜΠ
Γιαννακούρου Τζίνα	- Εθνικό και Καποδιστριακό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Γιαννιάς Δημήτρης	- Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας
Δελλαδέτσιμας Παύλος	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Δεμαθάς Ζαχαρίας	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Ιωαννίδης Γιάννης	- Tufts University, USA
Καλογήρου Νίκος	- ΑΠΘ
Καρύδης Δημήτρης	- ΕΜΠ
Κοσμόπουλος Πάνος	- ΔΠΘ
Κουκλέλη Ελένη	- University of California, USA
Λαμπριανίδης Λόης	- Πανεπιστήμιο Μακεδονίας
Λουκάκης Παύλος	- Πάντειο Πανεπιστήμιο
Λουρή Ελένη	- Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μαλούτας Θωμάς	- Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο
Μαντουβάλου Μαρία	- ΕΜΠ
Μελαχροινός Κώστας	- Γεωπονικό Πανεπιστήμιο Αθηνών
Μοδινός Μιχάλης	- Εθν. Κέντρο Περιβ. και Αειψ. Ανάπτυξης (ΕΚΠΙΑ)
Μπριασούλη Ελένη	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Παπαθεοδώρου Ανδρέας	- Πανεπιστήμιο Αιγαίου
Πρεβελάκης Γεώργιος-Στυλ.	- Universite de Paris I, France
Φωτόπουλος Γιώργος	- Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου
Χαστάογλου Βίλμα	- ΑΠΘ

---

Διεύθυνση:  
Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας  
Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας  
και Περιφερειακής Ανάπτυξης  
Περιοδικό ΑΕΙΧΩΡΟΣ  
Πεδίον Άρεως, 383 34 ΒΟΛΟΣ  
<http://www.aeihoros.gr>, e-mail: [aeihoros@prd.uth.gr](mailto:aeihoros@prd.uth.gr)  
τηλ.: 24210 – 74456 fax: 24210 – 74388



Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης

Επιστημονικό Περιοδικό

---

αειχώρος

## Ανακοίνωση

Από το τεύχος 12 άλλαξε η αρίθμηση του περιοδικού αειχώρος. Καταργείται η αναφορά σε τόμο και τεύχος τόμου, και καθιερώνεται η αναφορά σε αύξοντα αριθμό τεύχους (από την αρχή της έκδοσης του περιοδικού).

---

---

Επιμέλεια έκδοσης: Άννα Σαμαρίνα – Παναγιώτης Πανταζής  
Layout: Παναγιώτης Πανταζής  
Σχεδιασμός εξωφύλλου: Παναγιώτης Πανταζής  
Εκτύπωση: Ευαγγελία Ξουράφα  
Κεντρική διάθεση: Πανεπιστημιακές Εκδόσεις Θεσσαλίας

	<b>Πορτοκαλίδης Κ., Λαλένης Κ.</b>	<b>4</b>
Οι πόλεις "Ολοκληρωμένου Οικοσυστήματος" στην εποχή της κλιματικής αλλαγής. Ουτοπία ή εφικτή προοπτική;		
	<b>Ασπρογέρακας Ε.Χ., Σερράος Κ. Α.</b>	<b>30</b>
Οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη. Η εμπειρία του Αμβούργου: Από τη δεκαετία του 1950 στο πέρασμα στον 21 <sup>ο</sup> αιώνα		
	<b>Κυριαζής Α.Δ.</b>	<b>60</b>
Σχεδιασμός ερήμην του σχεδιαστή: Παρεμβατικές πρακτικές στον πολεοδομικό και αστικό σχεδιασμό, με αφορμή το ζήτημα της μετεγκατάστασης του οικισμού της Μεσοχώρας Τρικάλων και τη λειτουργία του ομώνυμου υδροηλεκτρικού φράγματος		
	<b>Χριστοπούλου Ο., Μινέτος Δ.</b>	<b>88</b>
Η ανταπόκριση στην πολιτική δάσωσης γεωργικών γαιών: Μια χωρική ανάλυση με τη χρήση ενός υποδείγματος τακτικής παλινδρόμησης		
	<b>Περάκης Κ.</b>	<b>124</b>
Ανίχνευση και πρόβλεψη διαχρονικών αλλαγών κάλυψης γης στο νομό Μαγνησίας με την εφαρμογή της μεθόδου Markov και των κυτταρικών αυτόματων σε πολυφασματικές δορυφορικές εικόνες		
	<b>Γαβανάς Ν., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ.</b>	<b>142</b>
Αποτίμηση του συστήματος μεταφορών στις νέες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Τάσεις ανάπτυξης και προοπτικές σύγκλισης		

## **Οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη. Η εμπειρία του Αμβούργου: Από τη δεκαετία του 1950 στο πέρασμα στον 21<sup>ο</sup> αιώνα**

**Ευάγγελος Χ. Ασπρογέρακας**

Δρ. Πολεοδομίας – Χωροταξίας, Καθηγητής – Σύμβουλος ΕΑΠ

**Κωνσταντίνος Α. Σερράος**

Επικ. Καθηγητής, ΕΜΠ

### **Περίληψη**

Η εργασία αυτή πραγματεύεται το θέμα της οργανωμένης ανάπτυξης πολεοδομικών ενοτήτων στο πλαίσιο των εκάστοτε διαμορφωμένων αρχών και θεωριών, με έμφαση στο ζήτημα της διάρθρωσης των χρήσεων γης, που έχουν διαμορφωθεί μετά το β' παγκόσμιο πόλεμο. Η διερεύνηση του θέματος βασίζεται στην παρουσίαση και εξέταση συγκεκριμένων περιπτώσεων στο πλαίσιο του ευρύτερου πολεοδομικού σχεδιασμού για την πόλη του Αμβούργου και συγκεκριμένα των οργανωμένων κτιριακών συγκροτημάτων CityNord, Steilshoop και HafenCity. Μεταξύ άλλων τίγονται ζητήματα που αφορούν τη μετεξέλιξη των απόψεων και των στόχων για την οργανωμένη ανάπτυξη πολεοδομικών συγκροτημάτων στο εξεταζόμενο διάστημα (1950-2020), τις σχετικές βασικές πολεοδομικές επιλογές και τους μηχανισμούς που τις επέβαλαν, τα κάθε φορά επιστρατευόμενα πολεοδομικά εργαλεία, καθώς επίσης και τα προσδοκώμενα αποτελέσματα και οφέλη για την πόλη. Τέλος επιχειρούνται νύξεις μιας καταρχήν κριτικής αξιολόγησης των σχετικών εγχειρημάτων.

### **Λέξεις Κλειδιά**

Οργανωμένη δόμηση, αστική ανάπτυξη, μοντερνισμός, μετα-μοντερνισμός, χρήσεις γης.

### **Urban Development. The Hamburg Paradigm: The Passage from the 1950 's to the 21<sup>st</sup> Century**

*This paper is about the organised development of urban clusters in the framework of relevant theories and principles that have been formulated since the Second*

*World War and with emphasis on the structure of land uses. The investigation of the issue is based on the presentation and examination of three case studies (CityNord, Steilshoop and HafenCity) in the framework of the general planning for the city of Hamburg. Among other, issues related to the evolution of views and objectives for urban development, the essential planning options and mechanisms for them, the related planning tools, and the anticipated results and benefits for city are examined. Finally, some initial critical evaluation of the related projects is attempted.*

### **Keywords**

*Urban Developments, Modernism, Post-modernism, Land Uses.*

## **1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ<sup>1</sup>**

Το φαινόμενο της εκβιομηχάνισης της παραγωγής στον ευρωπαϊκό χώρο, όχι μόνο μετέβαλε σημαντικά τις συνθήκες και συνήθειες διαβίωσης των ανθρώπων, αλλά οδήγησε παράλληλα και στη διατύπωση νέων θεωρητικών προσεγγίσεων για την κοινωνική οργάνωση και κατ' επέκταση και την οργάνωση του δομημένου χώρου, καθώς επίσης και για την αρχιτεκτονική. Έτσι, για παράδειγμα, στα μέσα του 20<sup>ου</sup> αιώνα, η παραγωγή του δομημένου χώρου στην Ευρώπη κυριαρχείται από την άποψη περί διαχωρισμού των χρήσεων γης, μέσα από τη διαμόρφωση νησίδων συγκεκριμένων πολεοδομικών δραστηριοτήτων στην περιφέρεια των πόλεων, ή ακόμα και σε εγγύτητα με τα "παραδοσιακά" κέντρα. Το πέρασμα στον 21<sup>ο</sup> αιώνα, σφραγίζεται από τη διαπίστωση των ποικίλων προβλημάτων που προκύπτουν από τη γενίκευση αυτού του προτύπου και χαρακτηρίζεται, μεταξύ άλλων, από τη διαμόρφωση και προώθηση νέων μοντέλων πολεοδομικής ανάπτυξης, που επιδιώκουν πλέον την ενσυνείδητη και προγραμματισμένη ανάμιξη των χρήσεων και δραστηριοτήτων, σε ενότητες οργανικά ενταγμένες στο ευρύτερο αστικό περιβάλλον.

Το Αμβούργο αποτελεί μια περίπτωση στην οποία αυτή η μεταβολή της πολεοδομικής προσέγγισης μπορεί να παρακολουθηθεί με αρκετή ευκρίνεια. Δίotti πρόκειται για μια πόλη που σχεδίασε και ανέπτυξε συνειδητά, ήδη από την περίοδο των δεκαετιών 1950 – 1960, οργανωμένα κτιριακά συγκροτήματα, με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς της, στους τομείς των τριτογενών δραστηριοτήτων (CityNord), καθώς επίσης και της κατοικίας (Steilshoop), ενώ σήμερα πλέον προχωρεί και υλοποιεί με γοργούς ρυθμούς ένα νέο ευρύ πρόγραμμα οργανωμένης οικιστικής ανάπτυξης, γνωστό ως HafenCity, σε τμήμα

<sup>1</sup> Προγενέστερη έκδοση της εργασίας με περιορισμένο αντικείμενο αποτελεί η δημοσίευση: Σεργιάς Κ. 2009, Οργανωμένες οικιστικές αναπτύξεις. Η περίπτωση του Αμβούργου: από το CityNord και το Steilshoop των μέρων του 20<sup>ου</sup> αιώνα, στο Hafencity της δεκαετίας του 2000, στο: Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Τμήμα Μηχανικών Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, *Πρακτικά 2<sup>ου</sup> Πανελληνίου Συνεδρίου Πολεοδομίας, Χωροταξίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, 24–27 Σεπτεμβρίου*, Βόλος.

της παλιάς λιμενικής ζώνης που γειτνιάζει με την ιστορική πόλη και με επιδίωξη προσέλευσης ποικίλων αστικών χρήσεων.

Οι περιπτώσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο διερεύνησης της παρούσας εργασίας, στο πλαίσιο μιας συνοπτικής αναφοράς σε θεωρητικές απόψεις και θέσεις, καθώς επίσης και σε πρόσφατες τάσεις όσον αφορά τη διαμόρφωση στόχων και κατευθυντήριων αρχών για τις οργανωμένες οικιστικές αναπτύξεις. Η εξέταση των παραπάνω περιπτώσεων μελέτης γίνεται σε πολεοδομικό επίπεδο, κυρίως από τη λειτουργική σκοπιά, με παράλληλες βέβαια αναφορές και στους οικονομικούς παράγοντες που επηρεάζουν την εξέλιξη των μηχανισμών ανάπτυξης και τις βασικές επιλογές του σχεδιασμού. Καθώς η "μοντέρνα πόλη" έχει αποτελέσει αντικείμενο εκτεταμένου επιστημονικού διαλόγου (βλ. ενδεικτικά Deckker, 2000· Jacobs, 1961· Hall, 1988), η θεωρητική προσέγγιση όπως και η συγκριτική αξιολόγηση των περιπτώσεων μελέτης δίνει βαρύτητα στην αναγνώριση και στο συστηματικό προσδιορισμό της εξέλιξης των χαρακτηριστικών που συνθέτουν τις διάφορες πολεοδομικές επιλογές. Παράλληλα επιχειρείται και η σύνδεσή τους με το θεωρητικό υπόδειγμα το οποίο αντικατοπτρίζουν φτάνοντας στη σκιαγράφηση των τάσεων διαμόρφωσης των σύγχρονων και ιδιαίτερου θεματικού εύρους "μεταμοντέρνων" θεωρήσεων με έμφαση στις κατευθύνσεις κοινωνικής και οικονομικής οργάνωσης και διαμόρφωσης του χώρου (βλ. ενδεικτικά Amin, 1996· Sim, 2001). Στην προσπάθεια αυτή γίνεται αναζήτηση του ευρύτερου πλαισίου σχεδιασμού και τίγονται ζητήματα χωροταξικής και πολεοδομικής οργάνωσης, καθώς και λειτουργίας και διαχείρισης του χώρου.

Σε συνέχεια της έρευνας, θα είχε ενδιαφέρον η περίπτωση το Αμβούργο να ενταχθεί στην προβληματική των "Συρρικνωμένων Πόλεων", κάτι που δεν αποτελεί διακριτό αντικείμενο της παρούσας εργασίας. Πρόκειται για προβληματική που διατυπώνεται αρχικά σε εργασίες των Häussermann, και Siebel (1988) με αφορμή τους αρνητικούς δείκτες ανάπτυξης και τα πολεοδομικά προβλήματα πόλεων της δυτικής Γερμανίας, κυρίως λόγω αποβιομηχάνισης. Στη συνέχεια η έρευνα διευρύνθηκε σημαντικά και διατυπώθηκαν ερωτήματα για το ρόλο και τις δυνατότητες του σχεδιασμού σε συρρικνούμενες πόλεις της πρώην Ανατολικής Γερμανίας (Bontje 2004) αλλά και σε διεθνές επίπεδο (Oswalt, 2005· 2006· Pallagst κ.ά., 2009). Η απομείωση του πληθυσμού κατά το δεύτερο μισό του προηγούμενου αιώνα, ως αποτέλεσμα προαστικοποίησης μπορεί να αποτελέσει αφετηρία της σχετικής έρευνας για το Αμβούργο (Oswalt, 2006) ενώ το εγχείρημα του Hafencity αποτελεί ένα σημαντικό παράδειγμα αναδιαμόρφωσης μιας εγκαταλελειμμένης λειτουργικής ενότητας (Harms, 2009). Επισημαίνεται, ωστόσο, ότι η εγκατάλειψη των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων δεν προέκυψε από την αποδόμηση της παραγωγικής-μεταφορικής υποδομής της πόλης αλλά ήταν αποτέλεσμα της ανάγκης εκσυγχρονισμού της, όπως αναλύεται στη συνέχεια.



## 2. ΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΝΥΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΟ ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΗΣ ΔΟΜΗΣΗΣ

### 2.1. Νησίδες στον ιστό της "μοντέρνας" πόλης

Στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα η θεωρία του λειτουργισμού/φονξιοναλισμού (Κομνηνός, 1986) αποτέλεσε τη βάση για να προσεγγισθούν τα έντονα προβλήματα των βιομηχανοποιημένων αστικών κέντρων. Οι αρχές της αποτελούν σημεία σύμπλευσης της γεωμετρικής συμμετρίας και της λειτουργικής ακρίβειας και εκφράζουν την πεποίθηση ότι ο τεχνολογικός πολιτισμός και η ανθρώπινη διάνοια μπορούν να χρησιμοποιηθούν με σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης (Νικολαΐδου, 1993).

Στο επίπεδο σχεδιασμού του χώρου η λειτουργική θεωρία εκφράστηκε μέσα από το κίνημα του μοντερνισμού που στηρίζει την αναζήτηση λύσεων σε πολεοδομικό και αρχιτεκτονικό επίπεδο, στη διεξοδική επιστημονική ανάλυση. Οι αρχές του μοντερνισμού όπως διαμορφώνονται από το 1928 ως τη δεκαετία του 1960 αποτυπώνονται στα κείμενα των συνεδρίων CIAM (Congres International d' Architecture Moderne – Διεθνή Συνέδρια Σύγχρονης Αρχιτεκτονικής). Οι εκπρόσωποι του νέου ρεύματος κατέκριναν την "παράδοσιακή πόλη", πιστεύοντας ότι οι πόλεις δεν είχαν αναπτυχθεί αρμονικά, διότι η τυχαία οργάνωσή τους οδηγούσε σε χάος, συγκρούσεις χρήσεων και τελικά υποβαθμισμένο αστικό περιβάλλον στο οποίο απέδιδαν και την εμφάνιση κοινωνικών προβλημάτων. Επιπλέον θεωρούσαν ότι αυτό το αδιέξοδο καλούνταν να αντιμετωπίσει ο σχεδιασμός με ορθολογική χρήση της γνώσης των ειδικών.

Καθοριστικότερο για το μοντέρνο κίνημα υπήρξε το IV CIAM, που έλαβε χώρα το 1933 και διαμόρφωσε το όραμά για τη "μοντέρνα πόλη", με έμφαση μεταξύ άλλων στο διαχωρισμό των χρήσεων γης (κατοικία, εργασία, αναψυχή, κυκλοφορία). Τα συμπεράσματα του συνεδρίου συνέθεσαν τη "Χάρτα των Αθηνών", κείμενο που διατυπώθηκε τελικά το 1943 από τον Le Corbusier (Le Corbusier, 1943).

Η πρόταση διαχωρισμού των χρήσεων συναντάται και προγενέστερα στην "Κηπούπολη" του E. Howard (1902), καθώς επίσης και στο σχέδιο του T. Garnier για τη "βιομηχανική πόλη" (Κομνηνός, 1986). Οι προτάσεις του μοντερνισμού, όπως χαρακτηρίστικά εκφράζονται μέσα από το έργο του Le Corbusier, υπήρξαν ιδιαίτερα φιλόδοξες έως και ουτοπικές. Το πολεοδομικό μοντέλο που προτείνεται, εξελίσσεται από την "Πόλη των τριών εκατομμυρίων" του 1922, στην "Ακτινοβόλουσα Πόλη" (Ville Radieuse) του 1935, που οργανώνεται στη βάση μιας αταξικής κοινωνίας και χαρακτηρίζεται από διαδοχική και γραμμική παράθεση των χρήσεων σε ζώνες επιχειρήσεων, μεταφορών και ξενοδοχείων, κατοικίας, πράσινου, ελαφράς βιομηχανίας, καταστημάτων και βαριάς βιομηχανίας. Ο αστικός χώρος διαμορφώνεται ως παράθεση διαφορετικών ενοτήτων και επανάληψη

όμοιων μοναδιαίων στοιχείων εντός των ενοτήτων αυτών (Κομνηνός, 1986). Βασικός στόχος της πολεοδομικής σύλληψης παραμένει η αποκατάσταση της επαφής του ανθρώπου με τα φυσικά στοιχεία (φως, έδαφος, πράσινο) και η εξασφάλιση της απρόσκοπτης κυκλοφορίας προκειμένου να εξυπηρετούνται οι οικονομικές και πολιτισμικές λειτουργίες της πόλης. Οι προτεινόμενες λύσεις σταδιακά οδηγούν στην αποδόμηση του "δρόμου" ως φορέα οργάνωσης των αστικών μορφωμάτων (Κομνηνός, 1986· Dunnnett, 2000).

Η εφαρμογή των αρχών του μοντερνισμού αποτέλεσε το βασικό καμβά για την ανοικοδόμηση των πόλεων μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και οδήγησε σε μια πολεοδομία της "μαζικής παραγωγής και της μισθωτής εργασίας" (Κομνηνός 1986). Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν μεγάλες αστικές παρεμβάσεις και αντίστοιχα πολεοδομικά σύνολα (π.χ. La Défense, Place d'Italie, Pruitt-Igoe), καθώς επίσης και νέες πόλεις δορυφόροι, στη Γαλλία, στη Βρετανία, στη Σκανδιναβία, αλλά και στο Πακιστάν (Σαντιγκάρ) και στη Βραζιλία (Μπραζιλία) (Κομνηνός, 1986· Gold, 2007).

Το αποτέλεσμα υπήρξε αμφιλεγόμενο, ενώ οι αρχές του κινήματος γνώρισαν έντονη κριτική, ήδη από τη δεκαετία του 1960 και μετά (Σημαιοφοριδής, 2003· Deckker, 2000· Jacobs, 1961· Hall, 1988). Όπου εφαρμόστηκαν εξασφάλισαν μεν υγιεινότερες κατοικίες και περισσότερους ελεύθερους χώρους, ωστόσο ο σχεδιασμός της πόλης ως ενός συνόλου επιμέρους αυτόνομων ενοτήτων και ο διαχωρισμός των λειτουργιών, οδήγησε στον κατακερματισμό του χώρου και αποδείχθηκε ανεπαρκής σε κοινωνικό επίπεδο. Επιπλέον, η επιβολή μονοσήμαντων σχέσεων μεταξύ χρήστη και χώρου αποξένωσε τον πολίτη από το αστικό περιβάλλον δημιουργώντας συνθήκες σύγκρουσης με τις ίδιες της αρχές της "Χάρτας των Αθηνών" που πρόβλεπε την ομαλή ένταξη του ανθρώπου στο χώρο, που σε καμιά περίπτωση δεν έπρεπε να αισθάνεται απομονωμένος (Νικολαΐδου, 1993).

## **2.2. Αναμιγνύοντας τις χρήσεις στη "μεταμοντέρνα" πόλη**

### **2.2.1. Η οικονομική παράμετρος στη διαμόρφωση της "μεταμοντέρνας" πόλης**

Ενώ ο μοντερνισμός φαίνεται να ορίζεται ικανοποιητικά βασιζόμενος σε διακριτό πλαίσιο θεωρίας, με συγκεκριμένες αρχές και εκπροσώπους, η έννοια του μεταμοντερνισμού δεν έχει ενιαίο και σαφή προσδιορισμό (Stevenson, 2007) καθώς, σε επίπεδο σχεδιασμού του χώρου, δε φαίνεται να προκύπτει ως υλοποίηση κάποιας θεωρητικής προσέγγισης, αλλά περισσότερο ως αποτέλεσμα της αποτύπωσης στη μορφή και λειτουργία της πόλης των διεργασιών μεταβολής των προτύπων οικονομικής ανάπτυξης. Άλλωστε, η διαμόρφωση των πολιτικών ανάπτυξης του δομημένου περιβάλλοντος και η διαμόρφωση του αστικού ιστού είναι ιστορικά συνδεδεμένη με το επικρατών πρότυπο παραγωγής και τις οικονομικές παραμέτρους λειτουργίας του.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 ο φορντισμός σταδιακά εγκαταλείπεται παραχωρώντας τη θέση του σε μοντέλα "ευέλικτης εξειδίκευσης" (Amin, 1996· Belussi και Garibaldo, 1996) επιφέροντας αναπόφευκτα και την κρίση της φορντικής-μοντέρνας πόλης. Σε επίπεδο συνολικής οργάνωσης των μονάδων παραγωγής χάνεται η παραδοσιακή εικόνα του δικτύου ανεξάρτητων και πάντα ανταγωνιστικών επιχειρήσεων, καθώς ένα πολύ πιο περίπλοκο και δυναμικό σχήμα αλληλοεξαρτώμενων μονάδων φαίνεται να επικρατεί.

Η μορφή αυτή της οργάνωσης αφορά και τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών οι οποίες διαχωρίζουν τις λειτουργίες των γραφείων τους δημιουργώντας μια ιεραρχικά κατανομημένη κλίμακα αρμοδιοτήτων. Στην ιεραρχία αυτή συναντώνται κατά σειρά τα γραφεία της κεντρικής διοίκησης με ευθύνη για το σχεδιασμό λειτουργίας της επιχείρησης, οι μονάδες δευτερευουσών εργασιών (back-offices), υπεύθυνες για την αρχειοθέτηση και την αποπεράτωση απλών διαδικασιών έντασης εργασίας και χρόνου και τα σημεία διάθεσης των υπηρεσιών προς το κοινό. Η ιεραρχία καθορίζεται από την προστιθέμενη αξία των λειτουργιών σε συνάρτηση με τις ικανότητες, το μισθό και τη θέση των εργαζομένων σε κάθε μονάδα, συνυπολογίζοντας τη συνολική απόδοση του συστήματος. Συνολικά, οι μονάδες είναι δυνατό να χωροθετούνται αυτόνομα ανάλογα με τις ανάγκες που εξυπηρετούν και την κεντρικότητα που επιζητούν.

### **2.2.2. Η αναδιαμόρφωση του προτύπου αστικής διαβίωσης**

Η βιομηχανική πόλη κατά την περίοδο επικράτησης του φορντικού παραγωγικού προτύπου αναπτύσσεται με δομή ομόκεντρων κύκλων, ακτινωτά επί των βασικών οδικών αξόνων. Ως βασικά πολεοδομικά χαρακτηριστικά της καταγράφονται η βιομηχανοποίηση της παραγωγής του κτιριακού χώρου, οι έντονες χωρο-λειτουργικές διαφοροποιήσεις, η αποκατοίκηση/εγκατάλειψη του "παραδοσιακού" κέντρου και η ανάπτυξη πόλεων/οικισμών δορυφόρων. Ο τριτογενής τομέας προσαρμόζεται ανάλογα, ώστε να εξυπηρετεί κατά το βέλτιστο τρόπο τη βιομηχανική παραγωγή (Esser και Hirsch, 1996).

Οι εγγενείς αδυναμίες των εφαρμογών του μοντερνισμού στην κλίμακα της πόλης, οδήγησαν σε κλιμακούμενη κριτική του σχετικού υποδείγματος με τελικό επόμενο τη σταδιακή παρακμή και απαξίωσή του. Ο διαχωρισμός των χρήσεων είχε ως αποτέλεσμα την εξάπλωση του αστικού ιστού στο χώρο και τη διείδυσή του στην ύπαιθρο. Οι αποστάσεις μεταξύ των ζωνών κατοικίας και των χώρων εργασίας αυξήθηκαν, επιβάλλοντας πολυώρες μετακινήσεις για τους εργαζόμενους και σε πολλές περιπτώσεις την αυξημένη χρήση ιδιωτικών μέσων μεταφοράς. Η πετρελαϊκή/ενεργειακή κρίση της δεκαετίας του 1970, καθώς και η ολοένα και αυξανόμενη ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα περιβάλλοντος οδήγησαν στη σταδιακή ενδυνάμωση της τάσης επανένταξης των θέσεων εργασίας στον αστικό ιστό με στόχο τη μείωση της χρονοαπόστασης από τους χώρους κατοικίας.

Η πόλη της μεταβιομηχανικής εποχής είναι πλέον κυρίως τριτογενής, πολυκεντρική και οργανωμένη σε παγκόσμια δίκτυα. Η ανάπτυξη σε τοπικό επίπεδο στηρίζεται σε μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, ενώ η ανάγκη προσέλκυσης επενδύσεων στον τριτογενή τομέα επιβάλλει ανάπτυξη υποδομών τεχνολογίας και αναβάθμιση των συνθηκών διαβίωσης. Η λειτουργία της οικονομίας της βασίζεται στη γνώση και τη μετάδοση της πληροφορίας αναβαθμίζοντας το ρόλο του έμπυχου δυναμικού στη διαδικασία παραγωγής (Caves και Walshok 1999· Grossmann, 2000· Hall, 1997· Ledgerwood και Broadhurst 1999). Οι "άνθρωποι κλειδιά" της νέας οικονομίας έχουν γνώσεις σύγχρονης διαχείρισης επιχειρήσεων με έμφαση στις εφαρμογές της νέας τεχνολογίας και δραστηριοποιούνται κυρίως στον τριτογενή τομέα. Πρόκειται για τους επαγγελματίες που, κατά τη δεκαετία του 1980, συνέθεσαν τον πυρήνα της τάξης των αποκαλούμενων *yuppies* (young urban professionals) και σε μεγάλο βαθμό καθορίζουν καταναλωτικά πρότυπα και συμπεριφορές της κυρίαρχης μεσαίας καταναλωτικής τάξης.

Για τα στελέχη επιχειρήσεων της νέας οικονομίας το ποιοτικό περιβάλλον κατοικίας και εργασίας αποκτά αυξημένη σημασία στα κριτήρια χωροθέτησής τους. Παράλληλα, δεν είναι αμελητέα η επίδραση του επαναπροσδιορισμού των χωροχρονικών συνιστωσών της παραγωγικής διαδικασίας. Τις τελευταίες δεκαετίες συντελούνται σημαντικές αλλαγές των βασικών αναγκών διαβίωσης με κατεύθυνση την ευελιξία στα ωράρια εργασίας και την κάλυψη ιδιαίτερων αναγκών ψυχαγωγίας και κοινωνικής επαφής. Οι σύγχρονοι επαγγελματίες περιορίζουν τις μετακινήσεις τους εντός της ημέρας προς απομονωμένους χώρους κατοικίας, κοινωνικοποιούνται στα ενδιάμεσα του ωραρίου εργασίας γεύματα, ή αμέσως μετά, ή ακόμα μεταφέρουν την εργασία τους εκτός γραφείου σε χώρους εστίασης ή ψυχαγωγίας. Για παράδειγμα, οι επαγγελματίες στο οικονομικό κέντρο City του Λονδίνου συνηθίζουν να συζητούν και να κλείνουν επαγγελματικές συμφωνίες σε κάποιο από τα εστιατόρια της περιοχής. Αντιθέτως, ένας από τους λόγους που καθυστέρησαν την ανάπτυξη του νέου επιχειρηματικού κέντρου στο κτριακό σύμπλεγμα του Canary Warf ήταν η απομόνωση από το κέντρο της πόλης (αρχικά η περιοχή δεν εξυπηρετούνταν ούτε καν από το μετρό) και η έλλειψη υποδομών ψυχαγωγίας και εστίασης. Η ίδια η πόλη του Λονδίνου, σημαντικό κέντρο υπηρεσιών σε παγκόσμια κλίμακα, αποτελεί και σημαντικό πυρήνα σύγχρονου πολιτισμού.

Τα πρότυπα διαβίωσης της μεσαίας τάξης καθόρισαν τα χαρακτηριστικά του μεταμοντέρνου ρεύματος αναμόρφωσης του αστικού περιβάλλοντος το οποίο σχετίζεται άμεσα με αυτή την κοινωνική-πολιτιστική αναπροσαρμογή και τον τρόπο με τον οποίο βιώνεται η αστική εμπειρία (Ασπρογέρακας, 2004). Η διαδικασία εξυγιάνσης (gentrification) και ανάπλασης των πόλεων διαμορφώνεται και ως έκφραση των ομάδων εκείνων στο εσωτερικό της μεσαίας κοινωνικής τάξης που αυτοπροσδιορίζονται ως δημιουργοί, φορείς και καταναλωτές προτύπων διαβίωσης αναπτύσσοντας μοντέλα αποδοχής των μεταμοντέρνων

προϊόντων και εμπειριών (Featherstone, 1996). Παράλληλα, η μεσαία τάξη, ως βασική καταναλωτική ομάδα με επιρροή στους μηχανισμούς της αγοράς, επηρεάζει ουσιαστικά μέσω των αξιών και των αναγκών της και τη στάση της εξουσίας απέναντι στα φαινόμενα και προβλήματα των πόλεων και συνεπώς την εκάστοτε αντιμετώπισή τους (Βασενχόβεν, 1995) άμεσα μέσω των δημοσίων επενδύσεων ή έμμεσα π.χ. με θέσπιση κινήτρων προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων. Οι παρεμβάσεις αυτές είναι δυνατό να ενταχθούν σε ευρύτερο χωρικό και αναπτυξιακό σχεδιασμό.

Η τριτογενοποίηση της αστικής παραγωγής και οι ανάγκες της νέας οικονομίας φαίνεται να αποτελούν έναν επιπλέον μηχανισμό μεταστροφής του πολεοδομικού σχεδιασμού από *"πεδίο δράσεων για την κοινωνική αναμόρφωση των πόλεων της φορντικής εκβιομηχάνισης σε πεδίο δράσεων για την αύξηση της επενδυτικής ελκυστικότητας, ανταγωνιστικότητας και εμπορευσιμότητας των επιχειρηματικών πόλεων της ευέλικτης συσσώρευσης, πόλεων εύπλαστης φαντασίωσης, εφήμερου καταναλωτικού θεάματος και μυθοπλαστικών συμβολισμών"* (Κουρλιούρος, 2001).

Η αυξημένη παραγωγικότητα των δραστηριοτήτων της νέας οικονομίας οι οποίες μπορούν να παράγουν πολύ μεγαλύτερο εισόδημα ανά μονάδα επιφάνειας, σε σχέση με τα παραδοσιακά παραγωγικά μοντέλα, λειτουργεί ως καταλύτης των διαδικασιών αναμόρφωσης του αστικού χώρου. Η αναμενόμενη αύξηση της αξίας της γης με τη χωροθέτηση των νέων λειτουργιών, επιτρέπει την ανάπτυξη και αλλαγή χρήσης εγκαταλελειμμένων ή χαμηλής παραγωγικότητας πρώην βιομηχανικών περιοχών που πριν κρίνονταν αντικοινωνική.

Ένας από τους βασικούς κινδύνους που πρέπει να αντιμετωπισθεί είναι η απομόνωση των περιοχών ανάπτυξης που συχνά συνθέτουν αποστειρωμένες προστατευόμενες ενότητες κανονικοποιημένων λειτουργιών που έχουν αναπτυχθεί για "χρήση" και όχι διαβίωση. Το φαινόμενο προβληματίζει ιδιαίτερα όταν αφορά στο δημόσιο χώρο, του οποίου ο σχεδιασμός συχνά παγιδεύεται στην ανάγκη αντιμετώπισης των προβλημάτων σύγχρονης κοινωνικής παθολογίας, αμφισβητώντας την κάλυψη της βασικής αρχής της δημοκρατικότητας που οφείλει να εκπληρώνει, βρισκόμενος σε όσμωση με το γύρω περιβάλλον και τις ανθρώπινες λειτουργίες που φιλοξενούνται σε αυτό (Ασπρογέρακας, 2002).

### **3. Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΟΥ ΑΜΒΟΥΡΓΟΥ. ΚΥΡΙΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΜΕΤΑΛΛΑΓΕΣ**

Το Αμβούργο αποτελεί μία από τις σημαντικότερες "πόλεις-κράτη" της Γερμανίας, με κύριο χαρακτηριστικό τη μοναδική του θέση στο κέντρο της βόρειας Γερμανίας και στις όχθες του πλωτού ποταμού Έλβα, γεγονός που το καθιστά σημαντικό κόμβο στο διεθνή χάρτη των μεταφορών. Το λιμάνι, που αποτελεί το μεγαλύτερο της Γερμανίας και ένα από

τα σπουδαιότερα της Ευρώπης, εκτείνεται και στις δύο όχθες του ποταμού με δεκάδες δεξαμενές, σε έκταση 75 τ.χλμ. περίπου και κατέχει το 10% της συνολικής επιφάνειας της πόλης. Παρά την απόστασή των 100 περίπου χιλιομέτρων που χωρίζει την πόλη από τη Βόρεια Θάλασσα, το στοιχείο του νερού αποτελεί το κύριο χαρακτηριστικό της εικόνας της πόλης. Σε αυτό συνεισφέρει, πέρα από την παρουσία του ποταμού Έλβα και η ύπαρξη των δύο μεγάλων υδάτινων επιφανειών Alster, στο κέντρο της πόλης, καθώς επίσης και η παρουσία πλήθους καναλιών που διατρέχουν την πόλη. Μέσω των ποτάμιων διαδρομών που αρθρώνονται γύρω από το ποταμό Έλβα και συμπληρώνονται από μια σειρά τεχνητών καναλιών (π.χ. Nord-Ostsee-Kanal, Elbe-Lübeck-Kanal), η περιφέρεια του Αμβούργου συνδέεται με την κεντρική Ευρώπη και με τις περιοχές γύρω από τη Βαλτική Θάλασσα. Επιπλέον το Αμβούργο αποτελεί σημαντικό κυκλοφοριακό και τον κυριότερο σιδηροδρομικό κόμβο της βόρειας Γερμανίας.

Η πόλη χαρακτηρίστηκε σε όλη τη διαδρομή της ιστορίας της, από το εμπόριο, τη ναυπηγική και τη ναυσιπλοΐα. Υπήρξε δε μία από τις κυριότερες πόλεις της Χανσεατικής Ένωσης, γεγονός που της εξασφάλιζε την πρόσβαση προς τα σημαντικότερα κέντρα εμπορίου της Βόρειας και της Βαλτικής Θάλασσας. Παράλληλα με το εμπόριο ανθούν και άλλες σχετικές επιχειρηματικές δραστηριότητες (π.χ. παραγωγή και μεταποίηση προϊόντων, ναυπηγική, αλλά και υπηρεσίες ΜΜΕ), οι οποίες εξελίσσονται σταδιακά σε ουσιαστική βάση της σημερινής οικονομικής δομής της πόλης. Σήμερα είναι αναπτυγμένοι κλάδοι, όπως η μεταλλουργία, η χημική και ηλεκτροτεχνική βιομηχανία, η φαρμακοβιομηχανία, η καπνοβιομηχανία, καθώς επίσης και η αεροπορική βιομηχανία (Kropp & Niebuhr, 2006).

Το Αμβούργο είναι μετά το Βερολίνο η δεύτερη μεγαλύτερη, σε πληθυσμό, πόλη της Γερμανίας και συνιστά μια πολυπολιτισμική κοινωνία, με 15% περίπου αλλοδαπών. Αν και στα μέσα της δεκαετίας του 1960 το Αμβούργο είχε 1,9 εκ. κατοίκους (το μεγαλύτερο πληθυσμιακό μέγεθος στην ιστορία του), η διαδικασία της "φυγής προς την ύπαιθρο" που ακολούθησε, οδήγησε σε μείωση του πληθυσμού στα μέσα της δεκαετίας 1980 σε 1,6 εκ. Το "άνοιγμα" των πρώην ανατολικών χωρών, καθώς επίσης και η επανένωση της Γερμανίας, ανέτρεψε αυτή την τάση, παρέχοντας στην πόλη σημαντικά πολιτικά και οικονομικά οφέλη (Bode και Lammers, 1994) και αυξάνοντας δυναμικά τον πληθυσμό σε 1,77 εκ. το 2009 (SABL, 2011). Το Αμβούργο αποτελεί πλέον σήμερα μια από τις εντονότερα αναπτυσσόμενες γερμανικές μητροπόλεις, με προβλέψεις περαιτέρω ανάπτυξης μέχρι το 2020.

#### **4. ΟΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΙ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ 1950-1960**

Ένα σημαντικό επίκεντρο του στρατηγικού σχεδιασμού για το Αμβούργο, των μέσων του 20ου αιώνα (Bose 1995), αποτελούν τα κτιριακά συγκροτήματα CityNord και Steilshoop, δύο άμεσα μεταξύ τους γειτνιάζοντα συγκροτήματα οργανωμένης οικιστικής ανάπτυξης, με έμφαση, το μεν πρώτο στις επιχειρηματικές και γραφειακές χρήσεις, ενώ το δε δεύτερο

στην κατοικία (Σχήμα 1). Η διαίρεση της Γερμανίας μετά το 2<sup>ο</sup> Παγκόσμιο Πόλεμο είχε οδηγήσει στην αποκοπή των μεγάλων πόλεων της χώρας από τους μεταφορικούς κόμβους, καθώς επίσης και τις αγορές της Ανατολικής Ευρώπης. Στο πλαίσιο αυτό αναζητήθηκαν τρόποι, ώστε, αφενός μεν να αξιοποιηθούν η ισχυρή ανάπτυξη του τομέα των υπηρεσιών, δημιουργώντας ένα νέο και ανταγωνιστικό κέντρο τριτογενών δραστηριοτήτων εθνικής εμβέλειας και αφετέρου δε να διαμορφωθεί ένα ισχυρό επίκεντρο κατοικίας, τόσο για να υποστηριχθεί το παραπάνω κέντρο, όσο και για να τονωθεί η ελκυστικότητα της πόλης στον τομέα της στέγασης. Κύριο μέσο χωρικού σχεδιασμού για την υλοποίηση αυτού του στόχου, είναι η εκ του μηδενός ανάπτυξη δύο νέων οικιστικών πόλων, εκτός των ορίων της πόλης, αλλά σε κοντινή απόσταση από το παραδοσιακό κέντρο και σε θέσεις που παρουσιάζουν σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τις διαθέσιμες μεταφορικές υποδομές.

**Σχήμα 1.** Η θέση των κτιριακών συγκροτημάτων σε σχέση με το κέντρο, το αεροδρόμιο (διακρίνεται βόρεια) και το βασικό δίκτυο μετακινήσεων της πόλης (U: σταθμοί μετρό, S: σταθμοί προαστιακού)



Πηγή υποβάθρου: Google Earth.

Στην πολεοδομική τους οργάνωση, τα συγκροτήματα CityNord και Steilshoop εκφράζουν με χαρακτηριστικό τρόπο την αρχή του διαχωρισμού των χρήσεων, έτσι όπως αυτή διατυπώθηκε στη "Χάρτα της Αθήνας" (Le Corbusier, 1943): χώροι εργασίας και περιοχές κατοικίας αποτελούν διακριτές μεταξύ τους ζώνες της πόλης, ενώ μέσα σ' αυτές, την ίδια αρχή του διαχωρισμού ακολουθεί και ο σχεδιασμός για την κυκλοφορία, με τις κινήσεις των αυτοκινήτων να απομακρύνονται από αυτές των πεζών. Η διάρθρωση των κτιριακών όγκων ακολουθεί και στις δύο περιπτώσεις τις αρχές του μοντερνισμού στο πνεύμα του Le Corbusier (Ville Radieuse, Ville Contemporaine, Plan Voisin, κ.λπ.): αστικές ενότητες με αυστηρή γεωμετρία, καθ' ύψος ανάπτυξη με συμπαγή κτίρια, μεγάλες οικιστικές πυκνότητες με αναλογικά μικρή όμως κάλυψη εδάφους, εξασφάλιση εκτεταμένων ελεύθερων επιφανειών πρασίνου (Stevenson, 2007).

#### **4.1. City Nord: μία νησίδα επιχειρήσεων στον αστικό ιστό**

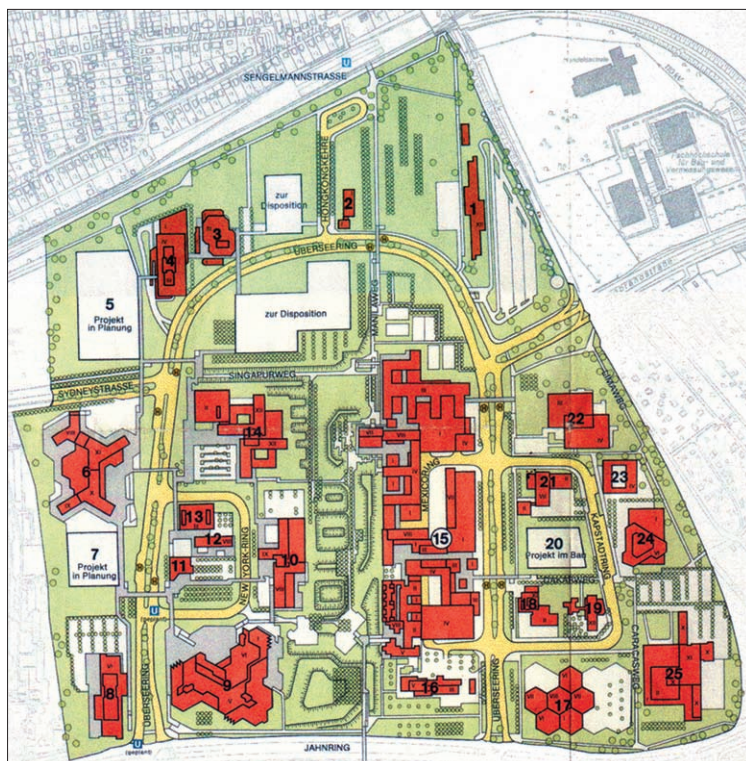
Η ιδέα του CityNord, αναπτύχθηκε αρχικά, στα τέλη της δεκαετίας του 1950 από τον μετέπειτα διευθυντή πολεοδομίας του Αμβούργου Werner Hebebrand. Το όλο σχέδιο φιλοδοξούσε να διαμορφώσει και να προφέρει ελκυστικές δυνατότητες για την εγκατάσταση της έδρας και των κεντρικών γραφείων μεγάλων επιχειρήσεων και εξελίχθηκε σε ένα από τα μεγαλύτερα και προκλητικότερα κρατικά κτιριακά έργα στην Ευρώπη εκείνης την εποχής. Το όλο συγκρότημα αναπτύσσεται σε ένα γήπεδο τραπεζοειδούς περίπου σχήματος, γύρω από έναν κύριο άξονα οδικής πρόσβασης σχήματος ανάποδου "U" (Überseering). Από αυτόν τον κυρίαρχο άξονα εξαρτώνται τρεις μικρότερες οδικές θηλιές, οι οποίες εξασφαλίζουν την πρόσβαση στον ανατολικό και στο δυτικό τομέα του επιχειρηματικού κέντρου (Σχήμα 2). Στο αρχικό σχέδιο εφαρμογής "D 100" καθορίστηκαν πέρα από τις παραπάνω απαραίτητες οδικές αρτηρίες, οι δημόσιοι χώροι πρασίνου, οι επιφάνειες προς οικοδόμηση, η χρήση των επιμέρους οικοπέδων και το μέγεθος της οικοδομικής τους εκμετάλλευσης, καθώς επίσης και όλα επιμέρους ζητήματα του πολεοδομικού κανονισμού. Το City Nord επιμερίστηκε σε τρία γραφειακά συγκροτήματα (ανατολικό, δυτικό και βόρειο, που ομαδοποιούνται γύρω από την κεντρική ζώνη δημόσιου πρασίνου/πάρκου (City Nord Park). Επίκεντρο του επιχειρηματικού κέντρου αποτελεί η ζώνη κεντρικών λειτουργιών (θέση 15 στο Σχήμα 2), που υλοποιήθηκε στα μέσα της δεκαετίας του 1970, με σκοπό την αυτονομία του City Nord, όσον αφορά τις χρήσεις εμπορίου και υπηρεσιών για χρήση των εργαζομένων σε αυτό.

Η ελκυστική θέση, στα βόρεια του Αμβούργου, σε απόσταση λίγων μόνο χιλιομέτρων από το "παραδοσιακό" του κέντρο και συγχρόνως σε άμεση γειτνίαση με το αεροδρόμιο Fuhlsbüttler και με άριστη κυκλοφοριακή σύνδεση, τόσο με το υπεραστικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, όσο και με το αστικό σύστημα μαζικών μεταφορών, κρίθηκε ιδανική



για την ανάπτυξη του νέου επιχειρηματικού κέντρου (Σχήμα 3). Κύριο στόχο αποτέλεσε η ανάσχεση της επέκτασης και συγκέντρωσης επιχειρήσεων και γραφείων, τόσο στο ιστορικό κέντρο της πόλης, όσο και στις γύρω περιοχές κατοικίας (City of Hamburg, 1962). Ως πλεονεκτήματα του επιχειρηματικού κέντρου αναφέρονται επιπλέον: χαμηλές αξίες γης, διαθεσιμότητα μεγάλων οικοπεδικών εκτάσεων, ικανοποιητικές δυνατότητες στάθμευσης (ανά 50 τ.μ. κτιριακής επιφάνειας προβλέφθηκε μία θέση στάθμευσης στα ισόγεια και στα υπόγεια των κτιρίων), πλήρης διαχωρισμός της ζώνης πεζών από την οδική κίνηση, με διαμόρφωση ενός δικτύου πεζοδρόμων, ως δημόσιου χώρου κίνησης και αναψυχής των εργαζομένων, σε ένα ξεχωριστό επίπεδο, πέντε μέτρα πάνω από το επίπεδο κίνησης των αυτοκινήτων (Σχήμα 4), διακεκριμένη αρχιτεκτονική κτιρίων (μέσω αρχιτεκτονικών διαγωνισμών) εύκολη κυκλοφορική πρόσβαση, σημαντικές επενδύσεις από πλευράς επιχειρήσεων, ενεργή συνεργατικότητα των εγκατεστημένων επιχειρήσεων (Soggia, 2007).

**Σχήμα 2.** Αμβούργο, City Nord. Σχέδιο Γενικής Διάταξης



Πηγή: GIG, (2010).

Το City Nord καταλαμβάνει συνολική έκταση 117 εκτάρια. Με ποσοστό κάλυψης περίπου 38%, η καθαρή οικοδομήσιμη γη ανέρχεται σε 45 εκτάρια. Στα 6,6 εκτάρια καθαρής οικοδομήσιμης γης στην κεντρική του περιοχή αναπτύσσονται κτίρια συνολικής ωφέλιμης επιφάνειας περίπου 200.000 τ.μ., κάτι που αντιστοιχεί σε μέσο ΣΔ περίπου 3,0. Το επιχειρηματικό κέντρο περιλαμβάνει ένα ενιαίο πάρκο πρασίνου έκτασης 8 εκτάρια, ενώ οι συνολικοί ελεύθεροι χώροι πρασίνου καταλαμβάνουν περίπου 14 εκτάρια (Σχήμα 5).

**Σχήμα 3.** Αμβούργο, City Nord. Γενική άποψη του επιχειρηματικού κέντρου 2008. Στο βάθος διακρίνεται το αεροδρόμιο Fuhlsbüttler



Πηγή: GIG, (2010).

**Σχήμα 4.** Αμβούργο, City Nord 2010. Διαχωρισμός χώρων κίνησης πεζών/ποδηλάτων και αυτοκινήτων στον εμπορικό τομέα του επιχειρηματικού κέντρου



**Σχήμα 5.** Αμβούργο, City Nord 2010. Γενική άποψη του κεντρικού πάρκου του επιχειρηματικού κέντρου



Σήμερα πλέον το επιχειρηματικό κέντρο CityNord διατηρεί σε μεγάλο βαθμό τη δυναμική του, με πλήθος μεγάλων επιχειρήσεων να επιλέγουν αυτή τη θέση για την ανάπτυξη των γραφείων τους και σημαντικό αριθμό εργαζομένων και επισκεπτών. Σε συνολικά 23 οικοπεδικές εκτάσεις αναπτύσσονται περίπου 300 επιχειρήσεις, με 28.000 εργαζομένους και 13.500 θέσεις στάθμευσης (GIG, 2009).

#### 4.2. Steilshoop: ένα πρότυπο συγκρότημα "Οικογενειακής Κατοικίας"

Το Steilshoop αποτελεί έναν οικισμό οργανωμένης κατοικίας για 22.000 κατοίκους, της περιόδου 1969-1975, που αναπτύχθηκε σε μια περιοχή πρώην αστικών μικρόκηπων (Kleingärten) έκτασης 175 εκτάρια στο βορειανατολικό Αμβούργο. Βασική πρόθεση του σχεδιασμού υπήρξε η στέγαση των εργαζομένων του γειτονικού επιχειρηματικού κέντρου CityNord, και των οικογενειών τους, κάτι το οποίο δεν μπορεί ωστόσο να υποστηριχθεί ότι επετεύχθη στον επιθυμητό βαθμό. Το συγκρότημα περιλαμβάνει 20 κτιριακές ενότητες πολυώροφων κτιρίων διαμερισμάτων δακτυλιοειδούς δομής, διαφόρων φορέων και διαφορετικών αρχιτεκτονικών μορφών, οργανωμένες γύρω από ένα κεντρικό άξονα σχήματος "V" (Σχήμα 6).

**Σχήμα 6.** Αμβούργο, Steilshoop 2010. Γενική διάταξη του συγκροτήματος κατοικίας



Πηγή: <http://www.patrickhh.de>.

Οι κτιριακοί αυτοί δακτύλιοι διαθέτουν από μια εσωτερική αυλή πρασίνου και συνδέονται μεταξύ τους μέσω ενός κύριου πεζοδρόμου, του λεγόμενου "μεσαίου άξονα" (Σχήμα 7). Το συγκρότημα παρέχει κοινωνική υποδομή, ένα εμπορικό κέντρο (Σχήμα 8) και δραστηριότητες αναψυχής. Το 2005 ζούσαν στο Steilshoop 20.000 άνθρωποι με αναλογία αλλοδαπών 17,4% (μέση αναλογία στο Αμβούργο: 14,9%). Το 70% περίπου των κατοικιών είναι επιδοτούμενες κοινωνικές κατοικίες χαμηλού ενοικίου (μέση τιμή καθαρού ενοικίου: 6,5 €/τ.μ.), με 1/4 εξ αυτών να απελευθερώνονται όμως από αυτό το καθεστώς μέχρι το 2010 και να μετατρέπονται στη συνέχεια σε ιδιόκτητες κατοικίες χαμηλού κόστους. Το συγκρότημα βρίσκεται επομένως σε μια αργή, αλλά σταθερή διαδικασία "ιδιωτικοποίησης".

**Σχήμα 7.** Αμβούργο, Steilshoop 2008. Άποψη του κεντρικού «μεσαίου άξονα» πεζών



**Σχήμα 8.** Αμβούργο, Steilshoop 2008. Εσωτερική άποψη του εμπορικού κέντρου.



Παρά την ελκυστική ευρύτερη περιοχή που συντίθεται από την λίμνη Bramfelder και τη ζώνη των μικρόκηπων, ήδη από τα πρώτα χρόνια της κατοίκησης, το συγκρότημα Steilshoop παρουσίασε ποικίλα προβλήματα και δέχτηκε αρνητική κριτική με έμφαση στα εξής σημεία (Schubert, 2008):

- Κακή σύνδεση με το κέντρο της πόλης, λόγω έλλειψης μέσου σταθερής τροχιάς.
- Έλλειψη θέσεων εργασίας στην περιοχή.
- Κατοίκηση σχεδόν αποκλειστικά από χαμηλά εισοδήματα και υψηλό ποσοστό αλλοδαπών, κυρίως μεταναστών.
- Συγκριτικά υψηλή ανεργία: 8,1%, έναντι 6,9% στο σύνολο του Αμβούργου.
- Μεγάλα κτιριακά ύψη (Σχήμα 9) και συγκριτικά υψηλή πληθυσμιακή πυκνότητα: 7.800 κατ./τ.χλμ., έναντι 2.300 κατ./τ.χλμ. στο σύνολο του Αμβούργου.
- Μη ελκυστικός στο μέσο πολίτη και σε ορισμένες περιπτώσεις, περιορισμένης λειτουργικότητας αρχιτεκτονικός σχεδιασμός (ομοιομορφία των κτιρίων, σκοτεινές εισόδους, περιορισμένη χρήση δημόσιου χώρου, κ.λπ.).
- Κατά τόπους εγκατάλειψη και υποβάθμιση.

**Σχήμα 9.** Αμβούργο, Steilshoop 2009. Άποψη του συγκροτήματος από τα ανατολικά



Πηγή: Quartier, Magazin für HafenCity, Speicherstadt und Katharinviertel, 06, Juni – August 2009.

Από τη δεκαετία του 1980 και μετά αναλήφθηκε σειρά δράσεων με στόχο την αναβάθμιση της περιοχής. Έμφαση δόθηκε τόσο σε ζητήματα σχεδιασμού, π.χ. για τη βελτίωση των υποδομών, όσο και σε διαχειριστικά θέματα, π.χ. προώθηση νέων σχημάτων λήψης συλλογικών αποφάσεων με τη συμμετοχή κατοίκων και εκπροσώπων της περιοχής. Η περιοχή παρόλα αυτά εξακολουθεί να παρουσιάζει προβλήματα και συνεχίζει να θεωρείται υποβαθμισμένη, αν και δεν παρατηρείται υψηλή εγκληματικότητα (Schubert, 2008).

Από το 2007 η περιοχή εντάχθηκε στο πρόγραμμα "Αμβούργο, αξιοβίωτη πόλη" με βασικό άξονα την εφαρμογή του μοντέλου Housing Improvement District (HID), που αφορά την άμεση εμπλοκή εταιριών του ιδιωτικού τομέα στα προγράμματα ανάπτυξης και αισθητικής αναβάθμισης (τόσο στον τομέα της κατασκευής όσο και της διαχείρισης), δεδομένου ότι οι χρηματοδοτήσεις από το κράτος έχουν πλέον ελαχιστοποιηθεί. Για το σκοπό αυτό υπήρξε ειδική νομοθετική ρύθμιση. Το μοντέλο αυτό χαρακτηρίζεται από παρεμβάσεις στο δημόσιο χώρο, με έμφαση στην ανάπτυξη της περιοχής της εμπορικής οδού, με χρήση ποιοτικών υλικών, συνεχή φύλαξη, συντήρηση και καθαρισμό (Σχήμα 10) (Friesecke, 2006· Hartley, 2004). Το όλο εγχείρημα περιλαμβάνει αυστηρή οριοθέτηση της περιοχής, υποχρεωτική συμμετοχή όλων των ιδιοκτητών και ενοικιαστών των εμπορικών καταστημάτων (απαιτείται συναίνεση τουλάχιστον του 15% των ιδιοκτητών, ενώ οι αρνητικές ψήφοι δεν μπορούν να υπερβαίνουν το 30%), δημιουργία μηχανισμού φορολόγησης των καταστημάτων, και 5-ετή ισχύ υπό την ευθύνη του ιδιωτικού φορέα που το έχει αναλάβει, ο οποίος και εισπράττει και τα σχετικά έσοδα (Kreutz, 2007). Τα ερωτήματα που γεννώνται αφορούν τη σκοπιμότητα και τις διαδικασίες παραχώρησης, αξιοποίησης και εκμετάλλευσης του δημόσιου χώρου από ιδιώτες, καθώς επίσης και τους περιορισμούς που ενδεχομένως τίθενται προς τους πολίτες σε ότι αφορά την πρόσβαση σε αυτόν και τη χρήση του (Kreutz, 2008).

**Σχήμα 10.** Αμβούργο, Steilshoop. Επίκεντρα εφαρμογής του μοντέλου HID



Πηγή: Kreutz, (2007).

## 5. ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΑΜΒΟΥΡΓΟ ΣΤΟ ΞΕΚΙΝΗΜΑ ΤΟΥ 21<sup>ΟΥ</sup> ΑΙΩΝΑ

### 5.1. Πρόσφατοι στόχοι, πολιτικές και σχεδιασμοί

Το 2002, η γερουσία (Senat) του Αμβούργου διατυπώνει ένα Κατευθυντήριο Σχέδιο Πολιτικής (ΚΣΠ) με τίτλο "Μητρόπολη Αμβούργο – αναπτυσσόμενη πόλη", ως ένα μακροπρόθεσμο στρατηγικό όραμα με έμφαση στην εξέλιξη του Αμβούργου σε μια δυναμική μητρόπολη με διεθνή ακτινοβολία και ελκυστικότητα για επιχειρήσεις και ανθρώπινο δυναμικό. Ειδικότερα διατυπώνονται οι εξής γενικοί στόχοι (Gerdelmann, 2007):

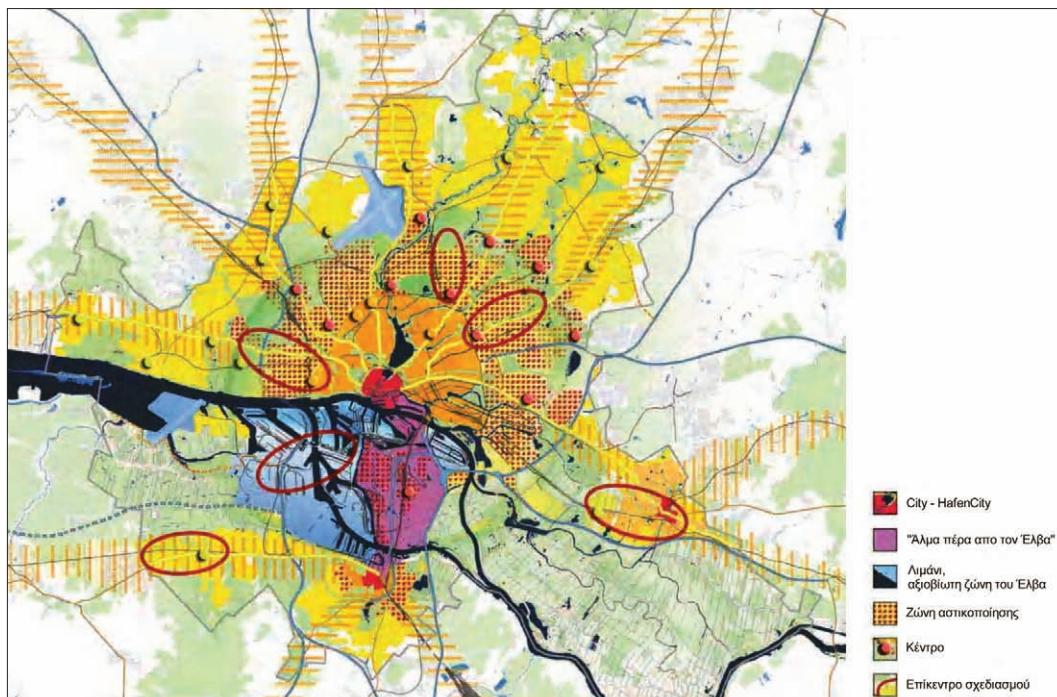
- α. ανάπτυξη στον τομέα της οικονομίας και της απασχόλησης πάνω από τον μέσο όρο,
- β. αύξηση του αριθμού κατοίκων,
- γ. βελτίωση της ελκυστικότητας σε διεθνές επίπεδο και συμπλήρωση των μητροπολιτικών λειτουργιών και
- δ. εξασφάλιση της ποιότητας ζωής και της βιωσιμότητας της πόλης.

Βασικές προϋποθέσεις σε χωρικό επίπεδο, για την υλοποίηση του παραπάνω οράματος, αποτελεί η εξασφάλιση επαρκούς προσφοράς γης για κατοικία και επιχειρήσεις, η βελτίωση των κυκλοφοριακών υποδομών, καθώς επίσης και η εξασφάλιση καλής ποιότητας ζωής. Τα επίκεντρα του ΚΣΠ αποσαφηνίζονται μέσα από τη διατύπωση των παρακάτω πέντε κατευθυντήριων έργων: "Αμβούργο, μητρόπολη τη γνώσης" (έμφαση στη γνώση και στην εκπαίδευση), "Καλωσορίσατε στο Αμβούργο" (έμφαση στην ελκυστικότητα για ικανό ανθρώπινο δυναμικό και τις οικογένειές τους), "Πολιτιστική μητρόπολη Αμβούργο" (έμφαση σε ελκυστικά αρχιτεκτονικά/πολεοδομικά έργα, καθώς επίσης και σε διεθνείς διοργανώσεις), "Αμβούργο, πόλη αθλητισμού" (έμφαση στη διεκδίκηση Ολυμπιακών Αγώνων) και "Άλμα πέρα από τον Έλβα" (έμφαση στην πολεοδομική ανάπτυξη μεταξύ λιμανιού και Hafencity) (FHH, 2007).

Η χωρική διάσταση αυτού του πολιτικού οράματος διατυπώνεται στο "Χωρικό Κατευθυντήριο Σχέδιο" (ΧΚΣ) (Leitbild) (Σχήμα 11), το οποίο οφείλει να εξειδικεύσει και να συγκεκριμενοποιήσει, μέσα σε έναν χρονικό ορίζοντα 15 ετών, τους παραπάνω πολιτικούς στόχους. Αποτελεί ουσιαστικά ένα δεσμευτικό για τη διοίκηση πλαίσιο στόχων και ενεργεί επομένως ως τομή μεταξύ του προγραμματικού επιπέδου και του επιπέδου των δεσμευτικών πολεοδομικών σχεδίων (π.χ. του Σχεδίου Χρήσεων Γης). Εξειδικεύεται δε από πέντε Άξονες Δράσεις, που αναφέρονται στις εξής θεματικές περιοχές: "Περισσότερη πόλη μέσα στην πόλη" (έμφαση στην οικιστική αξιοποίηση αποθεμάτων γης στον ήδη δομημένο ιστό της πόλης), "Οικοδόμηση στην ποιότητα" (έμφαση στην αναβάθμιση υφιστάμενων και ανάπτυξη νέων περιοχών κατοικίας με καλή ποιότητα περιβάλλοντος και εξοπλισμού),

"Αξιοποίηση δυναμικών οικονομικών" (έμφαση στη στήριξη δυναμικών οικονομικών τομέων ως 'ατμομηχανών' ανάπτυξης), "Αμβούργο, αξιοβίωτη πόλη" (έμφαση στην εικόνα της πόλης και σε δραστηριότητες στο δημόσιο χώρο) "Μητρόπολη για την πόλη και την περιφέρεια" (έμφαση στη συνεργατικότητα μεταξύ πόλης και περιφέρειας).

**Σχήμα 11.** Χωρικό Κατευθυντήριο Σχέδιο (ΧΚΣ) για την ανάπτυξη του Αμβούργου

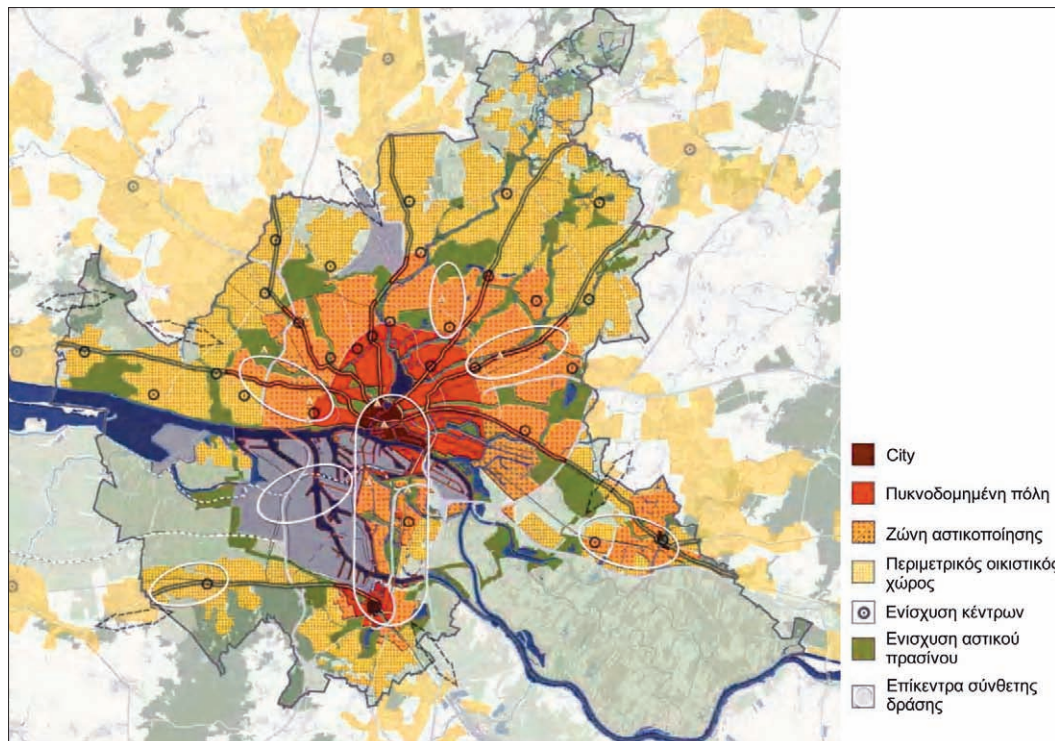


Πηγή: FHH, (2007).

Κεντρικό Άξονα Δράσης του ΧΚΣ αποτελεί η ανάγκη για "Περισσότερη πόλη μέσα στην πόλη" (Σχήμα 12) και σημαντική επιμέρους δράση το "Άλμα πέρα από τον Έλβα". Τίθεται έτσι στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος η ανάγκη για μια ποιοτική πολεοδομική ανάπτυξη στις αστικές όχθες του Έλβα, κάτι που υλοποιείται αυτή τη στιγμή μέσω του σχεδίου "HafenCity", ενός πολύπλευρου προγράμματος, που υπόσχεται σημαντικά αναπτυξιακά αποτελέσματα για ολόκληρη την πόλη. Πέρα από την αναπτυξιακή διάσταση που δίνεται στις παρόχθιες αστικές ζώνες του Έλβα, προωθούνται στο πλαίσιο του άξονα "Αμβούργο, αξιοβίωτη πόλη" και μια σειρά από επιπλέον δράσεις, με στόχο τη διατήρηση και τόνωση της σημασίας αυτών των περιοχών ως χώρων ελεύθερου χρόνου, αναψυχής, πρασίνου και φυσικής ζωής (FHH, 2007).



**Σχήμα 12.** Χωρικό Κατευθυντήριο Σχέδιο (ΧΚΣ) για την ανάπτυξη του Αμβούργου. Δράση «Περισσότερη πόλη μέσα στην πόλη», επίκεντρα οικιστικής ανάπτυξης.



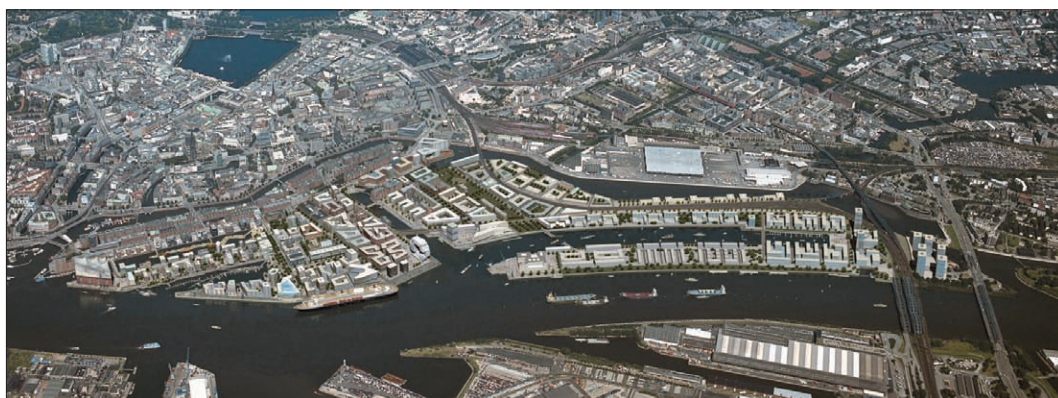
Πηγή: FHH, (2007).

## 5.2. Ο ανασχεδιασμός της παραποτάμιας αστικής ζώνης του Έλβα. Hafencity: Ένα νέο πολυλειτουργικό κέντρο για την πόλη

Με τη ραγδαία αύξηση των απαιτήσεων για χερσαίες λιμενικές αποθηκευτικές επιφάνειες, ως αποτέλεσμα της επικράτησης, ήδη από τη δεκαετία του 1960, των containers ως βασικού μηχανισμού στο σύστημα μεταφοράς εμπορευμάτων, καθώς επίσης και λόγω του ολοένα αυξανόμενου βυθίσματος των σύγχρονων εμποριών σκαφών, το επίκεντρο της λιμενικής δραστηριότητας του Αμβούργου μετατοπίζεται σε νέες, σύγχρονες εγκαταστάσεις στην περιοχή του νότιου Έλβα. Σε αυτό το πλαίσιο προκύπτει στα μέσα της δεκαετίας του 1990 η μοναδική ευκαιρία, επανάκτησης των παλιών λιμενικών εγκαταστάσεων, σε επαφή με τον αστικό ιστό, για αστικές χρήσεις με παράλληλη στροφή της πόλης προς το παρόχθιο μέτωπό της.

Μετά από σχετική απόφαση του 1997 προωθείται το σχέδιο "HafenCity", με στόχο την ανάπτυξη, σε μια έκταση 155 εκτάρια (Σχήμα 1), ενός νέου ζωντανού αστικού χώρου, συνολικής δόμησης 1,8 εκ. τ.μ. με ανάμεικτες χρήσεις κατοικίας (5.500 κατοικίες για 12.000 κατοίκους) γραφείων, τουρισμού/αναψυχής, εκπαίδευσης, λιανεμπορίου και πολιτισμού (40.000 εργαζόμενοι) (Σχήμα 13). Σε ένα οριζοντα εικοσαετίας το πρόγραμμα στοχεύει να αυξήσει την συνολική επιφάνεια των κεντρικών χρήσεων του Αμβούργου κατά 40%. Επιπροσθέτως, μεγάλη βαρύτητα δίνεται στη διαμόρφωση του δημόσιου χώρου (πάρκων, πλατειών και προβλητών). Ειδικότερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το ζήτημα της διατήρησης και ανάδειξης ιστορικών κτιρίων. Η περιοχή ανάπτυξης θα αποτελέσει ενιαία ενότητα με το γειτονικό ιστορικό συγκρότημα αποθηκών Speicherstadt που αποκτά νέες χρήσεις ενώ στο ίδιο πλαίσιο προγραμματίζεται και η ανακατασκευή των παλαιών αποβάθρων που καταστράφηκαν κατά τη διάρκεια του β' παγκόσμιου πόλεμου. Πρόκειται για μια παρέμβαση που προσπαθεί να διατηρήσει τις ρίζες με το παρελθόν μιας περιοχής που έχει πλέον μετασηματισθεί έντονα.

**Σχήμα 13.** Σχεδιαστική αναπαράσταση της περιοχής HafenCity και των διαμορφώσεων των παρόχθιων ζωνών του Έλβα, σε άμεση επαφή με την παλιά πόλη του Αμβούργου



Πηγή: Hamburg Marketing GmbH, (2008).

Σημαντικές καινοτομίες του προγράμματος εντοπίζονται, μεταξύ άλλων, στην αρχιτεκτονική έκφραση, στην έντονη επαφή με το νερό, στην πρωτοπόρο ενεργειακή διαχείριση, καθώς επίσης και σε πρότυπες διαδικασίες υλοποίησης, μέσα από συστήματα σύμπραξης του Δήμου και ιδιωτών (Ασπρονέρακας κ.ά., 2007). Η γη ανήκει στο δημόσιο, γεγονός που επιτρέπει την άσκηση μιας ενεργής πολιτικής σε αυτόν τον τομέα από την πλευρά του Δήμου, προς την κατεύθυνση της προώθησης του έργου. Η υλοποίηση του έργου γίνεται από ιδιωτικές κατασκευαστικές εταιρείες υπό την επίβλεψη όμως ενός

κεντρικού συντονιστικού οργάνου, του φορέα HafenCity GmbH, που συνέστησε για αυτό το σκοπό η πόλη του Αμβούργου. Τα έσοδα από την πώληση της γης χρηματοδοτούν, μέσω του Δήμου του Αμβούργου, την ανάπτυξη των νέων λιμενικών εγκαταστάσεων. Η σταδιακή οικιστική ανάπτυξη της περιοχής επιτρέπει διορθωτικές κινήσεις με σκοπό την κατά το δυνατόν προσαρμογή του όλου έργου στις κάθε φορά διαφαινόμενες συνθήκες και ανάγκες τις αγοράς (Menzl, 2007).

Η όλη περιοχή της νέας οικιστικής ανάπτυξης HafenCity (μελέτη: Kees Christiaanse/ASTOC) οργανώνεται σε επιμέρους τομείς, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά και το συνδυασμό των χρήσεων, την κτιριακή πυκνότητα, το δημόσιο ή ιδιωτικό χαρακτήρα των πολεοδομικών συστημάτων, την εικόνα του χώρου, κ.ο.κ. Σε αυτό το πλαίσιο, ο δημόσιος χώρος αποκτά μια ιδιαίτερη σημασία ως συνδετήριο στοιχείο αυτών των επιμέρους πολεοδομικών ενοτήτων, καθώς επίσης και ως στοιχείο διαμόρφωσης μιας ενιαίας ταυτότητας για ολόκληρο το HafenCity (Σχήμα 14). Ιδιαίτερη βαρύτητα δίνεται στη διαμόρφωση χρήσεων καθημερινών εξυπηρετήσεων για τους κατοίκους αλλά και τους εργαζόμενους της περιοχής. Σε οριζόντιο επίπεδο (σε επίπεδο πόλης) επιδιώκεται επομένως μια αυξημένη πολυλειτουργικότητα, ενώ ο αναγκαίος διαχωρισμός των χρήσεων υλοποιείται σε κατακόρυφο επίπεδο (δηλαδή ανά κτήριο) (Kellner, 2007). Η καλή συγκοινωνιακή σύνδεσή του HafenCity με την υπόλοιπη πόλη θα συμβάλει ενδεχομένως στη σταδιακή ανάπτυξη μιας επιδιωκόμενης συνεκτικότητας με τον υφιστάμενο αστικό ιστό του Αμβούργου.

**Σχήμα 14.** Άποψη του νέου δημόσιου χώρου «Marco-Polo-Terrassen». Στο βάθος η περιοχή Dalmannkai



Ιδιαίτερη σημασία αποκτούν τέλος χαρακτηριστικές δημόσιες χρήσεις με υπερτοπική εμβέλεια που εγκαθίστανται στο HafenCity, όπως είναι το νέο και δυναμικό τεχνικό πανεπιστήμιο "Hafencity Universität" στην περιοχή του Magdeburger Hafen, καθώς επίσης και η νέα "Φιλαρμονική του Έλβα" (Elbphilharmonie), που περιλαμβάνει πέρα από τις εγκαταστάσεις της αίθουσας συναυλιών, κατοικίες και μια ζώνη εμπορίου–αναψυχής. Η Elbphilharmonie εδράζεται σε μια μεγάλη παλιά αποθήκη, στην είσοδο αυτού του τομέα του λιμανιού και αναλαμβάνει πλέον να παίξει ένα ρόλο εμβληματικό.

## 6. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η "μοντέρνα πόλη", με την έννοια που αυτό το άρθρο την κατανοεί, και με βάση τις περιπτώσεις του City Nord και του Steilshoop που εξετάστηκαν, βασίστηκε κατά κύριο λόγο στις αρχές της "Χάρτας της Αθήνας" (Le Corbusier, 1943), τόσο ως προς τη στάση της απέναντι στο ευρύτερο αστικό συγκρότημα στο οποίο ανήκει, όσο και ως προς την εσωτερική της δομή και οργάνωση. Οι σχετικές αναπτύξεις χαρακτηρίζονται επομένως, τόσο από την ιδέα της διαμόρφωσης αυτόνομων πολεοδομικών ενότητων, ως διακεκριμένων αστικών περιόχων στην περιφέρεια της υπάρχουσας πόλης, χωρίς αστική συνέχεια με αυτήν, όσο και από την άποψη περί διαχωρισμού, που εκφράζεται στην εσωτερική δομή και οργάνωσή τους, κυρίως μέσα από το διαχωρισμό των χρήσεων και των κινήσεων.

Ο μεταμοντερνισμός, ως αποτέλεσμα μεταβολής του οικονομικού προτύπου ανάπτυξης, κλήθηκε να καλύψει το θεωρητικό κενό που άφησε η παρακμή του μοντερνισμού, αντιμετωπίζοντας ταυτόχρονα τις επιχειρησιακές του ανεπάρκειες. Τα χαρακτηριστικά του φαίνεται να διαμορφώνονται κυρίως από τις εξελίξεις στους τομείς της οικονομίας, τις κοινωνικής ανάλυσης και των προτύπων διαβίωσης χωρίς απαραίτητα να προκύπτουν ως αποτέλεσμα σύγκλισης διατυπωμένων επιστημονικών - θεωρητικών ιδεών. Παρόλα αυτά, η "μεταμοντέρνα πόλη", έτσι όπως αυτό το κείμενο την περιγράφει και έτσι όπως αυτή εκφράζεται στο χώρο με βάση το παράδειγμα του Hafen City, που εξετάστηκε ειδικότερα, μοιάζει να αντικατοπτρίζει —ή τουλάχιστον να παρακολουθεί— αρχές και ιδέες που διατυπώνονται σε νεώτερα κείμενα, όπως είναι για παράδειγμα, αυτό της "Νέας Χάρτας της Αθήνας" (ECTP, 2003).

Στο πλαίσιο αυτών των απόψεων, η πολεοδομική ανάπτυξη του Hafencity χαρακτηρίζεται ειδικότερα, από πολεοδομικά χαρακτηριστικά, όπως είναι μεταξύ άλλων και τα εξής: Ελεγχόμενη μίξη κατοικίας και επαγγελματικών χώρων και "προστατευμένος" δημόσιος χώρος, ενσωμάτωση δραστηριοτήτων εμπορίου, αναψυχής, ψυχαγωγίας, πολιτισμού στα πρότυπα κάλυψης των αναγκών της μεσαίας καταναλωτικής τάξης, ανάπλαση —επανάχρηση εγκαταλελειμμένων— περιθωριακών χώρων, προσπάθεια ανάκτησης της επαφής με το υγρό στοιχείο και σύνδεσής του με το ιστορικό κέντρο της πόλης, σχεδιασμός

με παραπομπές στην παράδοση και την ιστορία και παράλληλα μορφολογικός πλουραλισμός, καθώς επίσης και μετουσίωση του πολεοδομικού περιβάλλοντος σε τουριστικό-εμπορικό προϊόν.

Οι περιπτώσεις που εξετάστηκαν στην παρούσα εργασία, τεκμηριώνουν τη σκοπιμότητα των βασικών τους επιλογών, τόσο για την περίπτωση των οικιστικών αναπτύξεων που απορρέουν από την ιδεολογία της "μοντέρνας πόλης", όσο και για αυτές που θα τις εντάσσαμε στην ομάδα των "μεταμοντέρνων πόλεων", με την ύπαρξη ενός ευρύτερου πολεοδομικού/χωροταξικού πλαισίου που θέτει τις κατευθυντήριες αρχές για τη χωρική αλλά και για τη γενικότερη ανάπτυξη της πόλης του Αμβούργου, αντικατοπτρίζοντας συγχρόνως και μια ευρύτερη "κουλτούρα σχεδιασμού" που έχει καλλιεργηθεί και αναπτυχθεί στη Γερμανία τουλάχιστον από τις αρχές του 20ου αιώνα και μετά. Στην περίπτωση των παλαιότερων CityNord και Steilshoop, το πλαίσιο αυτό αποκτά πιο συγκεκριμένη διατύπωση στη μορφή του "Aufbauplan 1960" (δομικό σχέδιο) και αργότερα του "Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland 1969" (αναπτυξιακό μοντέλο για το Αμβούργο και την ευρύτερη περιοχή του), ενώ στην περίπτωση του HafenCity, η συγκεκριμένη δράση εντάσσεται σε μια σαφή πυραμίδα σχεδιασμών και αποτελεί κατάληξη μιας λογικής αλληλουχίας σχεδίων από τη μεγαλύτερη προς την μικρότερη κλίμακα (μέσα από την ανάπτυξη συγκεκριμένων στόχων, εξειδικευμένων αξόνων δράσης και επιμέρους παρεμβάσεων) και από το πολιτικό προς το τεχνικό επίπεδο.

Σε όλες τις περιπτώσεις των "μοντέρνων" και "μεταμοντέρνων" οργανωμένων οικιστικών αναπτύξεων, ο κύριος στόχος περιστρέφεται γύρω από την έννοια της "βιωσιμότητας", όπως βέβαια αυτή νοείται κάθε φορά. Στις δεκαετίες 1950/1960, ιδιαίτερη έμφαση δίνεται στην οικονομική/αναπτυξιακή και κοινωνική διάσταση (κοινωνική κατοικία), ενώ στην πιο πρόσφατη περίπτωση του HafenCity, ως κύρια ζητήματα βιωσιμότητας, προβάλλονται η ανταγωνιστικότητα των πόλεων, καθώς επίσης και η εύστοχη περιβαλλοντική διαχείριση στον αστικό χώρο (προστασία και ανάδειξη φυσικών και πολιτιστικών πόρων, ενεργειακή αυτάρκεια/αξιοποίηση ΑΠΕ, ολοκληρωμένη διαχείριση υδάτων και απορριμμάτων, κ.λπ.), σε συνάρτηση με την εξασφάλιση υψηλής ποιότητας τεχνικών και κοινωνικών υποδομών.

Τόσο οι παλιές εξεταζόμενες οργανωμένες πολεοδομικές ενότητες, όσο και το Hafencity αναπτύσσονται σε δημόσια γη. Ενώ όμως στην περίπτωση των CityNord και Steilshoop τα κύρια κριτήρια χωροθέτησης σχετίζονται με την απόσταση από το κέντρο, την προσβασιμότητα και εν γένει τη σχέση με τις διαθέσιμες αστικές υποδομές, η περίπτωση του HafenCity χαρακτηρίζεται από την κατευθυντήρια και διατυπωμένη με πολλούς τρόπους κατά τη "μεταμοντέρνα" εποχή, πρόθεση για "ανακύκλωση" εγκαταλελειμμένων και εν πολλοίς "άχρηστων" πλέον αστικών εκτάσεων. Κύρια ζητήματα επομένως που

υπηρετεί η επιλογή της συγκεκριμένης θέσης σχετίζονται με την ανάπλαση/επανάχρηση ενός περιθωριακού αστικού χώρου, ως οχήματος για τη βελτίωση της ποιότητας ζωής σε ολόκληρη την πόλη και με ειδικότερη έμφαση, στην περίπτωση που εξετάζεται, στην ανάκτηση του ποτάμιου μετώπου της πόλης και στην επανασύνδεση του Έλβα με την πόλη.

Βαρύνοντα ρόλο στη διαδικασία του σχεδιασμού και της αρχικής υλοποίησης όλων των περιπτώσεων που εξετάστηκαν έχουν προφανώς φορείς που εκπροσωπούν την πολιτεία, με κύριο συμμετέχο το Δήμο. Ήδη όμως από την εποχή του CityNord προβλέφθηκε η εμπλοκή των ιδιωτών επενδυτών, ως απαραίτητου στοιχείου για την υλοποίηση του επιχειρηματικού πάρκου, και συγχρόνως ως ασφαλιστικού μηχανισμού που θα απέτρεπε μια πιθανή σταδιακή απαξίωση των υποδομών και κατ' επέκταση και των αρχικών επενδύσεων, κάτι που επαληθεύτηκε στην πράξη, μιας και η περιοχή συνεχίζει σήμερα να έλκει νέους επενδυτές. Πρόκειται κυρίως για επιχειρήσεις φορντικής δομής με μεγάλες ανάγκες σε επιφάνειες γραφείων ενώ η ένταση της ζήτησης είναι βέβαια προσαρμοσμένη στην εμπορική αξία της γης και πάντα σε συνάρτηση με τις εξυπηρετήσεις που προσφέρει (π.χ. εγγύτητα στο αεροδρόμιο).

Το Steilshoop βασίστηκε αντίθετα σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό στις δυνάμεις τις πολιτείας, η οποία δεν μπόρεσε να αποφύγει τα τυπικά, για τέτοιου είδους συγκροτήματα οργανωμένης δόμησης κατοικίας ανά την Ευρώπη, προβλήματα. Αν και από την παρούσα έρευνα δεν μπορούν να προκύψουν συμπεράσματα για τη σχέση του αρχικού —σύμφωνα με το μοντέρνο πρότυπο πολεοδομικής ανάπτυξης— σχεδιασμού, και της προβληματικής λειτουργίας της περιοχής, όμως η παρέκκλιση του υλοποιημένου συγκροτήματος από τους αρχικούς στόχους με έμφαση στη σύνδεσή του με το City Nord, πιθανώς να αποτελεί έναν σημαντικό παράγοντα που σε συνδυασμό με τις επιλογές των ειδικότερων χαρακτηριστικών της στέγασης, καθώς επίσης και με την αναμενόμενη εν συνεχεία αρνητική δημοσιότητα, οδήγησε σε προβλήματα γκετοποίησης, υποβάθμισης και εν τέλει και πολεοδομικής απαξίωσης. Ίσως επιβεβαιώνεται τελικά και σε αυτή την περίπτωση, η εκτίμηση, ότι ο μοντερνισμός δεν υπήρξε ένα εκ προοιμίου αποτυχημένο πρότυπο, αλλά δεν εφαρμόστηκε ποτέ όπως αρχικά διαμορφώθηκε στα έργα του Le Corbusier και των άλλων θεωρητικών του (Hall, 1988).

Σήμερα πλέον, τα δεδομένα προβλήματα προσεγγίζονται μέσα από σύγχρονες επιλογές διαχείρισης που επιβάλουν την ενεργοποίηση εναλλακτικών μοντέλων ανασχεδιασμού, με συμμετοχή και ιδιωτών (π.χ. ΗΙD) και με επίκεντρο την άποψη ότι θα πρέπει να προωθούνται πλέον συμμετοχικοί τρόποι για τη διαμόρφωση και διαχείριση περισσότερο ευέλικτων προγραμμάτων οργανωμένης δόμησης κατοικίας.

Το HafenCity δομήθηκε εξ αρχής με βάση την ιδέα της συνεργασίας δημόσιου–ιδιωτικού τομέα κατά την ανάπτυξη και εκμετάλλευση του χώρου. Ειδικότερα επιχειρήθηκε η συγκρότηση ενός ευέλικτου σχήματος αστικής διακυβέρνησης, με βάση τη συνεργασία της

τοπικής αυτοδιοίκησης και των ενδιαφερόμενων τοπικών φορέων, καθώς επίσης και την συμμετοχή των πολιτών, κάτι που μέχρι στιγμής φαίνεται να αποδίδει καρπούς.

Οι περιπτώσεις των CityNord και Steilshoop είναι φανερά διαποτισμένες στη βασική τους σύλληψη από την ιδέα του διαχωρισμού των χρήσεων, στο πνεύμα των ιδεών του μοντερνισμού. Τα προβλήματα είναι γνωστά και σχετίζονται κατά κύριο λόγο με την αδυναμία διατήρησης σε αυτές τις περιοχές μιας αστικής ζωντάνιας σε κατά το δυνατόν μεγάλο διάστημα της ημέρας. Η περίπτωση του HafenCity επιχειρεί να ακολουθήσει μια άλλη πορεία, που συνδέεται με την ιδέα της πολυλειτουργικής πόλης, της πόλης των μικρών διαδρομών και της λειτουργικά δικτυωμένης πόλης, κάτι που συμβαδίζει με τις σύγχρονες απόψεις για το σχεδιασμό, όπως αυτές διατυπώνονται μεταξύ άλλων και στη "Νέα Χάρτα της Αθήνας" (ECTP, 2003). Συνειδητή στρατηγική επιλογή του σχεδιασμού αποτελεί επομένως η σχεδιασμένη ανάμειξη των διαφόρων αστικών λειτουργιών με έμφαση στις επιχειρηματικές δραστηριότητες και στα γραφεία, στο εμπόριο, στην αναψυχή/ψυχαγωγία, στον πολιτισμό, καθώς επίσης και στην κατοικία.

Αυτή η τεχνητή μίξη των χρήσεων δεν προκύπτει από την ιστορική εξέλιξη της περιοχής ή από κάποια αυθόρμητη ανάπτυξη που θα ερχόταν να καλύψει τις ανάγκες της αγοράς, αλλά αποτελεί συνειδητή στρατηγική επιλογή του σχεδιασμού και συνδυάζεται και με ανάλογη διαχείριση του δημόσιου χώρου. Εδώ γεννάται επομένως το ερώτημα, κατά πόσο ο σχεδιασμός μπορεί να αναπαραγάγει τον αυθορμητισμό της χωροθέτησης των χρήσεων στην προ-μοντέρνα εποχή και να επιτύχει μέσα από τη σχεδιασμένη πολυμορφία και τον λειτουργικό πλουραλισμό την ανάκτηση του "δρόμου" (Jacobs, 1961).

Όπως και στο θέμα των χρήσεων γης, έτσι και ο τρόπος με τον οποίο οργανώνονται οι κτιριακοί όγκοι στις περιπτώσεις των οικιστικών συγκροτημάτων της δεκαετίας 1950/1960 είναι επηρεασμένος από τις αρχές του μοντερνισμού. Η ιδέα της καθ' ύψος ανάπτυξης των κτιρίων κάνει σαφή την παρουσία των εκτεταμένων ελεύθερων χώρων στο επίπεδο της πόλης, όμως ο πολίτης αισθάνεται την έλλειψη ενός συνεκτικού αστικού ιστού, κατ' επέκταση στερείται και τις ποιότητες με τις οποίες αυτός συνδέεται. Στην περίπτωση του HafenCity, το πρότυπο είναι οι αξίες του "παραδοσιακού" αστικού ιστού των πόλεων, οι οποίες γίνεται προσπάθεια να μεταφραστούν με σύγχρονους όρους αστικού σχεδιασμού και να ενσωματωθούν στις νέες οικιστικές ενότητες. Έμφαση δίνεται σε μια ανθρώπινη κλίμακα, τόσο σε επίπεδο κτιρίων, όσο και σε επίπεδο δημόσιου χώρου, ενώ εμφανής είναι η επιδίωξη της δημιουργίας αστικών χώρων που παρέχουν τις προϋποθέσεις για να γίνουν οικείοι, καθημερινοί, ελκυστικοί στον κάτοικο, τον εργαζόμενο και τον επισκέπτη.

Από τη συγκριτική ανάλυση και εξέταση των μελετών περίπτωσης της "μοντέρνας" και της "μεταμοντέρνας" περιόδου ανάπτυξης, στην περίπτωση του Αμβούργου, γίνεται φανερό ότι οι πολεοδομικές ενότητες των δύο αυτών εποχών και ιδεολογιών, δεν μπορούν να δράσουν ανταγωνιστικά καθώς απευθύνονται σε διαφορετικό τμήμα της αγοράς.

Συνεχίζουν να λειτουργούν παράλληλα αντικατοπτρίζοντας ίσως και την αδυναμία συνέχειας του "μοντέρνου" θεωρητικού προτύπου με το διαφορετικής αφετηρίας και ανεξάρτητων μηχανισμών διαμόρφωσης "μεταμοντέρνο" πολεοδομικό πρότυπο.

## Βιβλιογραφία

### Ελληνόγλωσση

- Ασπρογέρακας Ε, Σερράος Κ., Σοφιανόπουλος Δ. (2007) "Χωρικές μεταβολές και πολιτικές ανασχεδιασμού παράκτιων αστικών περιοχών. Διερεύνηση δυνατοτήτων αστικής αναβάθμισης στις περιπτώσεις της Αθήνας και του Αμβούργου", στο: *8<sup>ο</sup> Πανελλήνιο Συνέδριο της Ελληνικής Γεωγραφικής Εταιρείας*, Αθήνα 4-7 Οκτωβρίου 2007.
- Ασπρογέρακας Ε. (2004) "Μηχανισμοί Διαμόρφωσης του Αστικού Περιβάλλοντος στη Μεταμοντέρνα Πόλη, Αναφορά στην Ελληνική Εμπειρία", στο: Οικονόμου Δ., Σαρηγιάννης Γ., Σερράος Κ. (επιμ.), *Πόλη και Χώρος από τον 20<sup>ο</sup> στον 21<sup>ο</sup> αιώνα*, Αθήνα: ΕΜΠ - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας - ΣΕΠΟΧ, σελ. 41-52.
- Ασπρογέρακας Ε. (2002) "Στοιχεία Μεταμοντερνισμού στο Δημόσιο Χώρο", *Αρχιτέκτονες*, 34: 61-64.
- Βασενχόβεν Λ. (1995) "Αστικές αναπλάσεις σε μια σύγχρονη μεγαλούπολη: Η περίπτωση του Ελαιώνα", στο: Γεωργούλης Δ. (επιμ.), *Κείμενα στη θεωρία και στην εφαρμογή του Πολεοδομικού και του Χωροταξικού Σχεδιασμού*, Εκδόσεις Παπαζήση.
- Κομνηνός Ν. (1986) *Θεωρία της Αστικότητας III*, Αθήνα: Σύγχρονα Θέματα.
- Κουρλιούρος Η. (2001), *Διαδρομές στις Θεωρίες του Χώρου, Οικονομικές Γεωγραφίες της Παραγωγής και της Ανάπτυξης*, Αθήνα: Ελληνικά Γράμματα.
- Νικολαΐδου Σ. (1993) *Η κοινωνική οργάνωση του αστικού χώρου*, Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση.
- Σημαιοφορίδης Γ. (2003) "Το παράδοξο εκκρεμές", εισαγωγή της έκδοσης *Le Corbusier (1943) Η Χάρτα των Αθηνών*, Αθήνα: Εκδόσεις Ύψιλον.
- Le Corbusier (1943) *Η Χάρτα της Αθήνας*, μετάφραση (1987): Σ. Κουρεμένος, Αθήνα: Εκδόσεις Ύψιλον.
- Stevenson D. (2007), *Πόλεις και Αστικοί Πολιτισμοί*, μετάφραση Ι. Πεντάζου, Αθήνα: Κριτική.

### Ξενόγλωσση

- Amin A. (επ.) (1996) *Post-Fordism. A Reader*, Oxford: Blackwell.
- Belussi F., Garibaldo F. (1996), "Variety of Pattern of the Post-Fordist Economy", *Futures*, 28(2): 153-171.
- Bode E., Lammers K. (1994) "Die Wirtschaft im nördlichen Hamburger Umland. Wirtschaftsstruktur, Wirtschaftsentwicklung und Verflechtungen mit Hamburg",



- Gutachten im Auftrag der Wirtschaftsbehörde der Freien und Hansestadt Hamburg, Institut für Weltwirtschaft der Universität Kiel, Kiel.
- Bontje M. (2004) "Facing the challenge of shrinking cities in East Germany: The case of Leipzig", *Geojournal*, 61: 13-21.
- Bose M. (1995) "Wirkungsanalyse eines stadtregionalen Siedlungsstrukturkonzeptes und Ansätze für eine Neuorientierung. Das Entwicklungsmodell für Hamburg und sein Umland", *Hamburger Berichte zur Stadtplanung*, Bd. 4, Hamburg.
- Caves R., Walshok M. (1999) "Adopting Innovations in Information Technology", *Cities*, 16: 3-12.
- City of Hamburg (1962) "The New Commercial Centre Am Stadtpark", Hamburg.
- Deckker T. (επ.) (2000) *The Modern city revisited*, London: Spon Press.
- Dunnett J. (2000) "Le Corbusier and the city without streets", στο: Deckker T. (επ.), *The Modern city revisited*, London: Spon Press.
- Esser J., Hirsch J. (1996) "The Crisis of Fordism and The Dimensions of a Post-Fordist Regional and Urban Structure", στο: Amin A. (επ.), *Post-Fordism, A Reader*, Oxford: Blackwell.
- European Council of Town Planners [ECTP] (2003) "The New Charter of Athens 2003, The European Council of Town Planners' Vision for Cities in the 21st century", Lisbon, 20 November 2003.
- Featherstone M. (1996) "City Cultures and Post-modern Lifestyle", στο: Amin A. (επ.), *Post-Fordism, A Reader*, Oxford: Blackwell.
- Freie und Hansestadt Hamburg [FHH] - Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (2007) "Räumliches Leitbild", Entwurf, Hamburg.
- Friesecke F. (2006) "Revitalization of Urban Areas through Business Improvement Districts – Trends and Expectations for Shrinking Cities", [online]. Διαθέσιμο στο: [https://www.fig.net/pub/accra/papers/ts10/ts10\\_02\\_friesecke.pdf](https://www.fig.net/pub/accra/papers/ts10/ts10_02_friesecke.pdf) (τελευταία πρόσβαση: 15/5/2009).
- Gold J. (2007) *The Practice of Modernism: modern architects and urban transformation*, London: Routledge.
- Grossmann W.D. (2000) "Realising Sustainable Development With The Information Society", *Landscape and Urban Planning*, 50: 179-193.
- HafenCity Hamburg GmbH (2006) "The birth of a city, Hafencity Hamburg", Hamburg.
- Hall P. (1997) "Sustainable Cities for Europe", στο: EC, *Utopias and Realities of Urban Sustainable Development. New Alliances Between Economy, Environment and Democracy for Small and Medium-Sized Cities*, Conference Proceedings (Turin-Barolo, 19-21/09/96), Luxembourg: Office for the Official Publications of the European Communities.

- Hall P. (1988) "The City of Towers", στο: *Cities of Tomorrow*, Oxford: Blackwell, 203-240.
- Harms H. (2009) "Changes on the Waterfront - Transforming Harbor Areas", στο: Pallagst κ.ά., 2009.
- Hartley L. (2004) *Business Improvement Districts. Prescriptions and Problematics of the US experience*, London: University College London.
- Häußermann H. και W. Siebel (1988) "Die schrumpfende Stadt und die Stadtsoziologie", στο: J. Friedrichs (επ.), *Soziologische Stadtforschung, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie*, 29: 78-94.
- Howard E. (1902) *Garden Cities of To-Morrow (London)*, Reprinted, edited by Osborn F. J. (1946) London: Faber and Faber.
- Hvattum M. και Hermansen C. (επιμ.) (2004) *Tracing Modernity*, London & NY: Routledge.
- Jacobs J. (1961) *The Death and Life of Great American Cities*, London: Jonathan Cape.
- Kreutz S. (2007) "The Model of Urban Improvement Districts in Hamburg and the pilot project for a Neighbourhood Improvement District in Steilshoop", [online]. Διαθέσιμο από: [http://www.urban-improvement-districts.de/files/File/Urban-Improvement-Districts\\_Presentation-Kreutz\\_26-06-08.pdf](http://www.urban-improvement-districts.de/files/File/Urban-Improvement-Districts_Presentation-Kreutz_26-06-08.pdf) (τελευταία πρόσβαση: 04/11/2010).
- Kropp P., Niebuhr A. (2006) "Vergleichende Analyse von Länderarbeitsmärkten. Hamburg und die Metropolregion", IAB regional, Berichte und Analysen IAB Nord Nr. 01/2006.
- Ledgerwood G., Broadhurst A. 1999, "Post-Modern Regional Development Theory", *Cities*, 16(1): 43-50.
- Oswalt P. (επ.) (2005) *Shrinking Cities - Volume 1: International Research*, Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag.
- Oswalt P. (επ.) (2006) *Atlas of Shrinking Cities*, Ostfildern-Ruit: Hatje Cantz Verlag.
- Pallagst K., Aber J., Audirac I., Cunningham-Sabot E., Fol S., Martinez-Fernandez C., Moraes S., Mulligan H., Vargas-Hernandez J., Wiechmann T., Wu T. (επιμ.) και Rich J. (συντ. επιμ.) (2009) *The Future of Shrinking Cities - Problems, Patterns and Strategies of Urban Transformation in a Global Context*, Center for Global Metropolitan Studies, Institute of Urban and Regional Development, UC Berkeley and the Shrinking Cities International Research Network, UNIVERSITY OF CALIFORNIA.
- Statistische Ämter der Bundes und der Länder [SABL] (2011) *Augewahlte Regionaldaten für Deutschland*, Statistische Ämter der Bundes und der Länder, Landesbetrieb für Statistik und Kommunikationstechnologie Niedersachsen, Hannover, [online]. Διαθέσιμο από: <http://www.statistik-portal.de/Statistik-Portal/kreiszahlen.pdf>

(τελευταία πρόσβαση: 14/06/2011).

Sim S. (επ.) (2001) *The Routledge Companion to Postmodernism*, London & NY: Routledge.

### **Διαδίκτυο**

Grundeigentümer-Interessengemeinschaft City Nord GmbH [GIG] (2010): <http://www.city-nord.net> (τελευταία πρόσβαση: 30/10/2010).

Hamburg Marketing GmbH (2008): [www.mediaserver.hamburg.de](http://www.mediaserver.hamburg.de) (τελευταία πρόσβαση: 30/10/2010).

### **Συνεντεύξεις<sup>2</sup>**

Gerdemann Johannes (2007) Πολεοδόμος – Χωροτάκτης, γραφείο Πολεοδομικής Ανάπτυξης και Περιβάλλοντος του Υπουργείου Χωροταξίας του κρατιδίου του Αμβούργου, 26/9/2007.

Kellner Rolf (2007), Αρχιτέκτων, Δρ. Πολεοδόμος, μελετητή της εταιρείας uberNormalNull Kunst Bauer Stadtentwicklung GmbH (KuBaSta), 16/5/2007.

Kreutz Stefan (2008) Ερευνητής και μέλος του διδακτικού προσωπικού του Hafencity Universität Hamburg, 26/6/2008.

Menzl Marcus (2007) Στέλεχος της εταιρείας Hafencity GmbH (υπεύθυνης για τον προγραμματισμό και την ανάπτυξη του Hafencity), 26/9/2007.

Schubert Dirk (2008) Ερευνητής και μέλος του διδακτικού προσωπικού του Hafencity Universität Hamburg, 26/9/2007 και 26/6/2008.

Soggia Sylvia (2007) Στέλεχος της εταιρείας Grundeigentümer-Interessengemeinschaft City Nord GmbH, 25/9/2007.

*Ευάγγελος Χ. Ασπρογέρακας,*  
*e-mail: [vaspro@gmail.com](mailto:vaspro@gmail.com)*

*Κωνσταντίνος Α. Σεργιάς,*  
*· Τομέας Πολεοδομίας και Χωροταξίας, Σχολή Αρχιτεκτόνων Μηχανικών,*  
*ΕΜΠ, Πατησίων 42, 106 82 Αθήνα*  
*e-mail: [kserr@central.ntua.gr](mailto:kserr@central.ntua.gr)*

<sup>2</sup> Οι συνεντεύξεις αυτές έγιναν στο πλαίσιο του κοινού ελληνο-γερμανικού ερευνητικού προγράμματος ΙΚΥΔΑ (2007) "Επιπτώσεις μεγάλων διοργανώσεων στη χωρική δομή και στην οργάνωση μητροπολιτικών περιοχών. Η περίπτωση της Αθήνας και του Αμβούργου", που χρηματοδοτήθηκε από το ΙΚΥ και το DAAD. Ελληνική ομάδα ΕΜΠ: Κων. Σεργιάς (επιστ. υπεύθυνος), Ε. Ασπρογέρακας, Β. Ιωάννου, Τ. Μιχαηλίδης, Δ. Σοφιανόπουλος. Γερμανική ομάδα HCU Hamburg: Jörg Knieling (επιστ. υπεύθυνος), Α. Matern, S. von Löwis, Α. Παπαϊωάννου, F. Othengrafen.



# αιχώρος

ΤΕΥΧΟΣ 16 | ΕΤΟΣ 2011  
ISSUE | YEAR

- 4 Πορτοκαλίδης Κ., Λαλένης Κ.**  
Οι πόλεις "Ολοκληρωμένου Οικοσυστήματος" στην εποχή της κλιματικής αλλαγής. Ουτοπία ή εφικτή προοπτική;
- 30 Ασπρογέρακας Ε.Χ., Σερράος Κ. Α.**  
Οργανωμένη πολεοδομική ανάπτυξη. Η εμπειρία του Αμβούργου: Από τη δεκαετία του 1950 στο πέρασμα στον 21<sup>ο</sup> αιώνα
- 60 Κυριαζής Α.Δ.**  
Σχεδιασμός ερήμην του σχεδιαστή: Παρεμβατικές πρακτικές στον πολεοδομικό και αστικό σχεδιασμό, με αφορμή το ζήτημα της μετεγκατάστασης του οικισμού της Μεσοχώρας Τρικάλων και τη λειτουργία του ομώνυμου υδροηλεκτρικού φράγματος
- 88 Χριστοπούλου Ο., Μινέτος Δ.**  
Η ανταπόκριση στην πολιτική δάσωσης γεωργικών γαιών: Μια χωρική ανάλυση με τη χρήση ενός υποδείγματος τακτικής παλινδρόμησης
- 124 Περάκης Κ.**  
Ανίχνευση και πρόβλεψη διαχρονικών αλλαγών κάλυψης γης στο νομό Μαγνησίας με την εφαρμογή της μεθόδου Markov και των κυτταρικών αυτόματων σε πολυφασματικές δορυφορικές εικόνες
- 142 Γαβανάς Ν., Πιτσιάβα-Λατινοπούλου Μ.**  
Αποτίμηση του συστήματος μεταφορών στις νέες χώρες-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Τάσεις ανάπτυξης και προοπτικές σύγκλισης

ISSN

1109-5008

Webpage

<http://www.aeihoros.gr>